

第三セクターによる新しい鉄道路線の整備

1980年代後半以降のバブル経済の時期には、都内の地価や建物の建設費の高騰により、職住の遠隔化が進み、新幹線通勤と言われる現象まで生まれました。また、都内の公共交通不便地域の解消や新たに開発が進む臨海副都心への新線整備などが求められ、大きな行政課題になっていました。その一方、バブル経済により鉄道建設コストも高騰し、民間鉄道事業者にとっては新線整備に着手することが難しい状況でした。こうした背景のもと、東京都が最大株主となる第三セクターを設立し、これらの新線建設に主導的に取り組みま

した。
 第三セクター方式は、東京都が主導的立場をとりながら、民間資金等の幅広い資金調達、多様な人材確保、道路管理者等との協議調整の効率化など多くの利点がありました。これにより、東京の鉄道網はさらに充実しました。
 東京圏の都市鉄道では、長年にわたり複数の鉄道事業者による相互直通運転化が進み、ICカード乗車券の共通利用化も進むなど、利便性はさらに向上しています。



都営大江戸線
 「都営12号線」として計画され、平成3(1991)年に光が丘一線馬間が開通し、平成12(2000)年に全線が開業しました。光が丘駅と都庁前駅を結ぶ放射部と、都庁前駅から上野御徒町駅、勝どき駅、汐留駅、六本木駅など各駅を回る環状部からなり、この全線開業によって山手線内側のほとんどが鉄道駅から徒歩圏内となりました。
 提供:東京都交通局



ゆりかもめ(東京臨海新交通臨海線)
 臨海副都心開発に伴い整備が計画され、平成7(1995)年、自動運転による新交通システムとして新橋一有明間が開通されました。平成18(2006)年に有明一豊洲間が延伸されました。お台場やレインボーブリッジといった観光地を通り、都心部と臨海副都心を結んでいます。
 提供:都政記録写真



りんかい線(東京臨海高速鉄道臨海副都心線)
 臨海副都心開発に伴い整備が計画され、平成8(1996)年に新木場一東京テレポート間で開通しました。平成13(2001)年に東京テレポート一天王洲アイランド間で延伸開通、翌年には、天王洲アイランド大崎間が開通して全線開業するとともに、JR東日本埼京線と相互乗り入れを開始し、臨海部の交通利便性が大きく向上しました。
 提供:東京臨海高速鉄道株式会社



多摩都市モノレール
 多摩地域南北方向の公共交通網の充実、各都市相互の連携強化などを目的として、平成10(1998)年に立川北一上北台間が開通しました。平成12(2000)年には多摩センター一立川北間が開通し、全線が開業しました。多摩地域の交通利便性の一層の向上、都市間の人々の交流や地域の発展にも寄与しました。
 提供:多摩都市モノレール株式会社



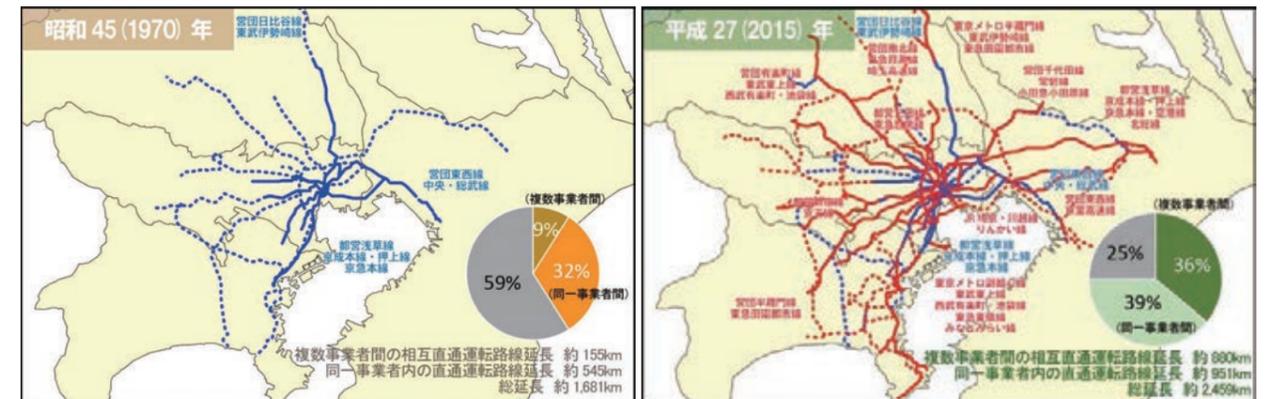
つくばエクスプレス(TX)
 常磐方面と都心を結ぶ「常磐新線」として計画され、平成17(2005)年に秋葉原一つくば間が全線開業しました。常磐方面と都心とのアクセス性が飛躍的に高まるとともに、沿線の都市開発や、主要乗換えターミナル駅である秋葉原駅周辺の都市開発の活性化につながりました。
 提供:首都圏新都市鉄道株式会社



日暮里・舎人ライナー
 荒川区・足立区にまたがる区部北東部の交通アクセス向上などを目的とし、平成20(2008)年、日暮里一見沼代親水公園間で全線開業しました。沿線地域の交通アクセスは飛躍的に向上し、道路渋滞の緩和や沿線地域の活性化等が促進されています。
 提供:東京都交通局



1990年代以降に第三セクター方式で整備された各路線位置図
 *地形の海岸線は平成22(2010)年当時のものを示しています。
 出典:東京都都市整備局「東京都市白書 CITY VIEW TOKYO」に基づき作成。



■ 新たに直通を開始した区間
 ■ 直通済みの区間
 ※実線は複数事業者間の相互直通運転区間、点線は同一事業者内の直通運転区間を表す。
 (注)・同一事業者内の直通運転路線延長は、同一事業者における複数路線を直通する列車が設定されている区間の延長を表す(ただし、複数事業者間の相互直通区間を除く)。
 ・鉄道事業許可時の路線名、区間で集計。
 出典:総路線延長は平成24(2012)年版都市交通年報の首都圏高速鉄道営業キロとし、直通運転路線は、時刻表や事業者への聞き取り等を基に国土交通省作成

複数事業者間の相互直通運転及び同一事業者内の直通運転の推移
 東京圏の都市鉄道の総延長は、昭和45(1970)年に約1,681kmでしたが、平成27(2015)年には約2,459kmまで増加しました。その間、複数事業者間の相互直通運転路線延長は、約155kmから約880kmと5倍以上に増加し、同一事業者内の直通運転路線延長も約545kmから約951kmへと大幅に増加しました。平成27(2015)年時点で、これらの直通運転路線延長の合計は、東京圏の都市鉄道の総延長の約75%を占めるまでになりました。
 出典:国土交通省「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(案)資料3」[平成28(2016)年4月7日]に基づき作成。