

4. エイトライナー導入促進

4-1 背景と目的

23 区の西部から北部にかけて広がる環状 8 号線の沿線 6 区（大田・世田谷・杉並・練馬・板橋・北）は、都心から 10～15 km に位置し、総計 370 万人を上る人口集積を示している。

この地域の公共交通機関は、都心から放射方向の整備が先行して行われてきたが、環状方向の整備は立ち遅れている。世田谷区において、この傾向は著しく、主要な鉄道網が東西に伸び、都心と直接結ばれているが、南北方向の公共交通機関の整備が懸案となっている。

このため沿線 6 区では平成 6 年に「エイトライナー促進協議会」を発足させ、環状 8 号線を基軸とするルートへの新たな公共交通システム（通称エイトライナー、延長 44.6 km）導入について調査・研究を行うとともに、その早期実現に向けて促進大会や、運輸大臣への要請活動など促進活動を進めてきた。また、環状 7 号線を導入基軸とするメトロセブン促進協議会（足立・葛飾・江戸川）と連携し、都及び関係 9 区による「区部周辺部環状公共交通都区連絡会」を立ち上げ、整備について検討を進めている。

4-2 調査内容

昭和 61～63 年度	新交通システム導入に関する基礎調査
平成 2～4 年度	環状 8 号線地下空間への交通システムの導入可能性の検討
平成 5 年度	「エイトライナー構想」の作成
平成 6 年度	赤羽延伸・羽田空港への直通方策等の比較検討
平成 7 年度	ルート及び運行に係わる問題・車両基地などの検討
平成 8 年度	事業手法・事業主体など、エイトライナーの実現化方策の検討
平成 9 年度	エイトライナー周辺まちづくり、メトロセブンとの結節などの検討
平成 13、14 年度	メトロセブン協議会と共同して、区部周辺部環状公共交通に関する基礎調査（基本ルート、建設計画、需要予測等の検討）
平成 15、16 年度	メトロセブン協議会と共同して、区部周辺部環状公共交通に関する調査（地上系のシステム検討、事業性の検討）
平成 17、18 年度	区部周辺部環状公共交通に関し、13～16 年度の調査結果を整理し、地下鉄、地上系を比較評価するとともに、最適な交通システムを検討
平成 19、20 年度	エイトライナー構想の今日的な意義必要性を再確認し、地下鉄方式での段階的整備の順序案を検討し、代表的なケースで事業効率等の評価
平成 21 年度	近年の鉄道建設事例を踏まえ、建設費の算出と費用便益分析を実施
平成 22 年度	過年度調査の結果を踏まえ、需要予測、費用便益分析、収支採算性を検討
平成 23 年度	他路線への乗り入れ、事業主体についての検討
平成 24 年度	施設計画・事業費の深度化と技術開発を見据えた輸送システムを導入した場合のコスト縮減可能性の検討
平成 25 年度	過年度調査の整理・取りまとめ及び技術開発を見据えた輸送システムを導入した場合の深度化の検討
平成 26 年度	東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する国等の検討会の動向や社会情勢の変化を捉えた整備の意義・必要性の検討
平成 28 年度	交通政策審議会答申 198 号を踏まえた、区部周辺部環状公共交通整備の意義や必要性の再整理、中量軌道システム等に関する研究
平成 29 年度	区単位の目的別実態把握調査及び中量軌道等導入候補の諸元等の整理
平成 30 年度	目的別手段別小ゾーン単位の交通流動の実態把握
令和元年度	既存拠点における流動特性把握、駅端末交通流動特性の把握

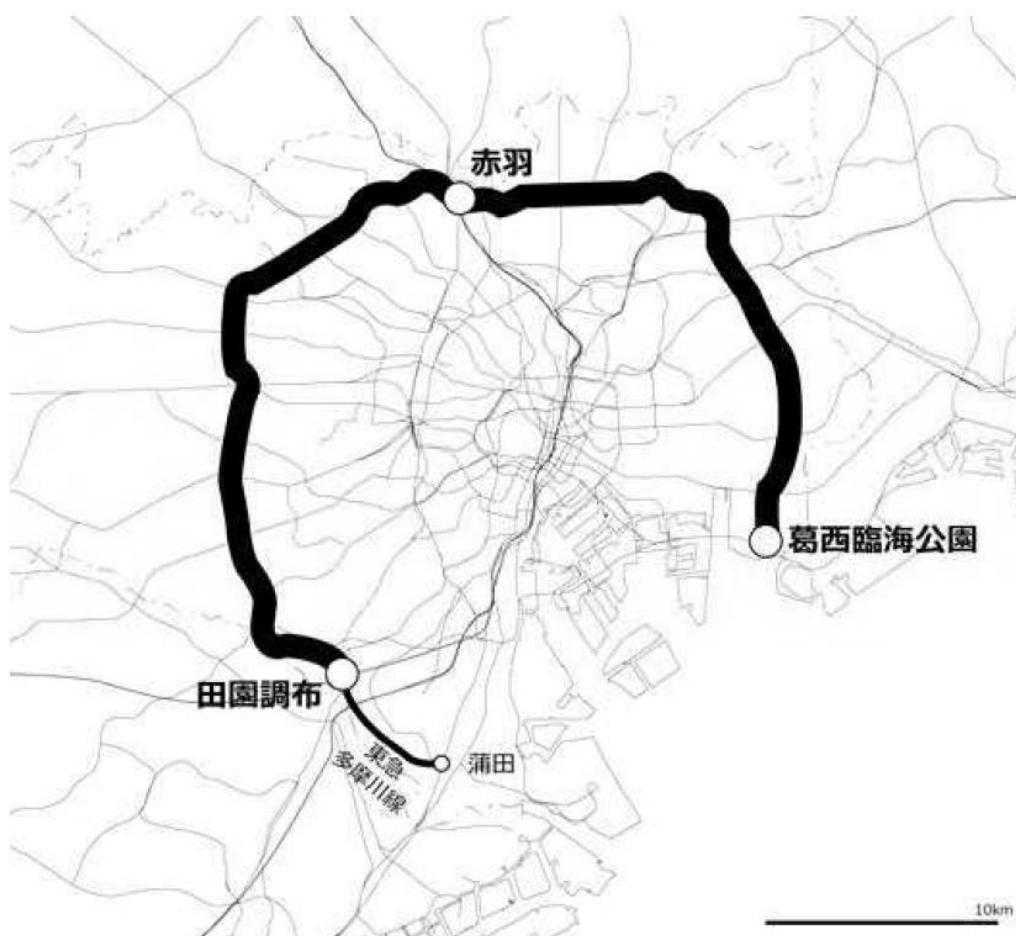
4-3 東京都の動き及び交通政策審議会答申（旧運輸政策審議会答申）

- 平成 10 年 6 月 都は、「区部周辺部環状公共交通」について、東京圏全体の交通サービスへの寄与が大きく、広域的な交通ネットワークの形成の視点から、整備を促進すべき路線として位置付け。
- 平成 11 年 3 月 都は、運輸政策審議会のヒアリングにおいて、第一グループで要望。
- 平成 12 年 1 月 運輸政策審議会が、「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」について答申（答申第 18 号）。「区部周辺部環状公共交通（仮称）の新設」を「今後整備について検討すべき路線（B）」として位置づけ。なお、「羽田空港方面の扱いについては京浜急行空港線と東京急行電鉄目蒲線を短絡する路線の整備状況等を踏まえて検討」「長大路線であり、今後の輸送需要等を踏まえて早期に優先着工区間を決定する」と付帯意見。
- 平成 12 年 8 月 都及び関係 9 区の所管部長による「区部周辺部環状公共交通都区連絡会」を設立。
- 平成 26 年 4 月 国土交通大臣が交通政策審議会へ「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」諮問した。
- 平成 27 年 3 月 都は、都における今後の鉄道ネットワークの在り方等の『広域交通ネットワーク計画の中間まとめ』を発表し、「区部周辺部環状公共交通」は、整備効果が見込まれる路線に挙げられた。しかし、優先整備が見込まれる 5 路線には位置づけられなかった。
- 平成 28 年 4 月 交通政策審議会が、『東京圏における今後の都市鉄道のあり方について』答申した。（答申第 198 号）。「区部周辺部環状公共交通の新設」を環状七・八号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待する路線として、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトに位置づけた。併せて、事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。また、高額な事業費が課題となると考えられることから、需要等も見極めつつ中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備など整備方策について、検討が行われることを期待。との課題を示した。（25 頁参照）

4-4 今後の進め方

区部周辺部環状公共交通における調査結果をふまえ、エイトライナー促進協議会においてもエイトライナー導入検討区間において実現の検証を深度化する。

＜18＞ 区部周辺部環状公共交通の新設（葛西臨海公園～赤羽～田園調布）



【意義】

- ・環状七・八号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・また、高額な事業費が課題となると考えられることから、需要等も見極めつつ中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備など整備方策について、検討が行われることを期待。

※「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（答申）より抜粋