



time management

都市鉄道の混雑改善と速達性向上のための 3線運行手法の提案に対するコメント

芝浦工業大学 岩倉成志

(C) Prof. Dr. Seiji IWAKURA, Institute for Transport Policy Studies, 2006

time management

コメント内容

- 3線運行手法の価値について(おさらい)
- 東京圏の都市鉄道プランからみた3線運行手法の価値
- 整備スキームの検討課題

■ 3線運行手法の価値について

1) 鉄道事業者への価値

- 整備コストの圧縮
- 工期の短縮
 - 関係機関・地権者協議の短縮
 - 時間管理概念との整合
- 人口減少下での競争力の確保
 - 多様なマーケットへの対応
- 沿線価値の向上（不動産価値向上の内部化）
- 混雑緩和効果の内部化

2) 利用者への価値

- ・乗車時間の短縮
- ・待ち時間の短縮
- ・列車内混雑の低下
- ・ホーム上の混雑緩和

18号答申の
主要課題の解
決に貢献

- ・早期にサービスを楽しむ
- ・混雑緩和がもたらすサービスの質的向上
 - 通勤ライナー型サービスの可能性
 - 車両別サービス（携帯電話，モバイルミュージック，無線LAN・・・）

3) 非利用者への価値

- ・ 沿線価値の向上
 - 企業誘致、人口増
 - 固定資産税、都市計画税、事業所税等の増収
- ・ CO2排出削減
- ・ TOD促進への貢献
 - 自治体主導の公共交通プランニング
 - 都市鉄道利便増進法とセットで

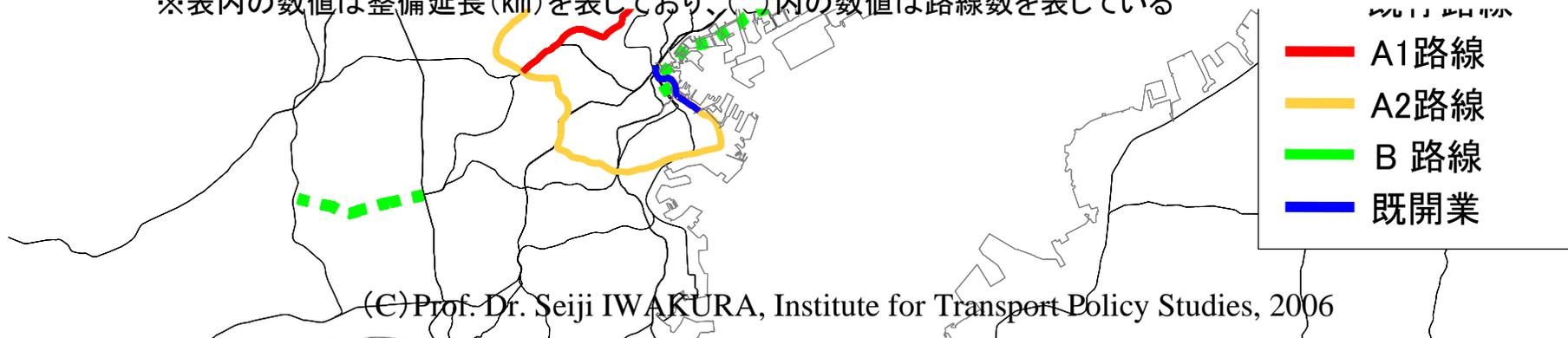
■東京圏の都市鉄道プランからみた 3線運行手法の価値

- 1) 運政審18号答申路線の未着手路線
- 2) ポスト特定都市鉄道整備事業
- 3) 同・異ゲージ相直

18号答申路線の進捗状況

		高速鉄道					中量軌道 システム	合計	合計割合 (%)	
		新設	旅客線化	改良	複々線化	小計				
A	A1	整備済	129.3 (9)	-	0 (0)	15.3 (4)	144.6 (13)	0.7 (1)	145.3 (14)	50.8
		整備中	50.2 (5)	-	25.3 (3)	7.3 (4)	82.8 (12)	16.2 (3)	99 (15)	34.6
		整備未着手	38 (5)	-	0 (0)	3.9 (1)	41.9 (6)	0 0	41.9 (6)	14.6
		A1小計	217.5 (19)	-	25.3 (3)	26.5 (5)	269.3 (27)	16.9 (4)	286.2 (31)	100.0
	A2	整備済	0 (0)	-	-	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0.0
		整備中	0 (0)	-	-	14.8 (2)	14.8 (2)	0 0	14.8 (2)	9.1
		整備未着手	130.9 (0)	-	-	5.7 (1)	136.6 (9)	11.9 (3)	148.5 (12)	90.9
		A2小計	130.9 (8)	-	-	20.5 (2)	151.4 (10)	11.9 (3)	163.3 (13)	100.0
A小計		348.4 (27)	-	25.3 (3)	47 (7)	420.7 (37)	28.8 (7)	449.5 (44)	100.0	
B	B小計	115.2 (7)	33.5 (1)	-	16.2 (2)	164.9 (9)	38.4 (3)	203.3 (12)	100.0	
合計	整備済	129.3 (9)	0 0	0 (0)	15.3 (4)	144.6 (13)	0.7 (1)	145.3 (14)	22.3	
	整備中	50.2 (5)	0 0	25.3 (3)	22.1 (6)	97.6 (14)	16.2 (3)	113.8 (17)	17.4	
	整備未着手	284.1 (20)	33.5 (1)	0 (0)	25.8 (4)	343.4 (24)	50.3 (6)	393.7 (30)	60.3	
	全合計	463.6 (34)	33.5 (1)	25.3 (3)	63.2 (9)	585.6 (46)	67.2 (10)	652.8 (56)	100.0	

※表内の数値は整備延長(km)を表しており、()内の数値は路線数を表している



1) 運政審18号答申路線の未着手路線

A1 東急東横線（日吉＝大倉山）→東部方面線として整備

A2 小田急小田原線（向ヶ丘遊園＝新百合ヶ丘）

A2 中央線（立川＝三鷹）

B 京王本線（調布＝笹塚）

B 東急田園都市線（溝の口＝鷺沼）

3線運行手法これらの輸送力増強整備の手法
として強力なオプション

2) ポスト特定都市鉄道整備事業計画

サービス水準の
アンバランス

複々線区間の
線路未利用率
が高い

ボトルネック
の存在

複々線化工事区間

← 郊外部

都心部 →

3) 同・異ゲージ相直で広がるネットワーク

(同) JR横浜線	— (町田) —	小田急小田原線
(同) JR武蔵野線	— (南浦和) —	JR京浜東北線
(同) 相鉄線本線	— (横浜) —	JR東海道線
(異) 横浜市営地下鉄	— (あざみ野) —	東急田園都市線
(異) 新京成線	— (松戸) —	JR常磐線

想定されるボトルネック

■整備スキームの検討課題

1) 都市鉄道利便増進法の適用可能性は？

都市鉄道等利便増進法施行規則

(速達性向上事業)

第四条 法第二条第7号の国土交通省令で定める都市鉄道施設の整備は、次のとおりとする。

- 一 既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設
- 二 複数の路線の間を連絡するために必要となる都市鉄道施設の整備
(前号に掲げるものを除く。)
- 三 列車が追越しを行うために必要となる都市鉄道施設の整備

※法第二条第7号 速達性向上事業 既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設その他の国土交通省令で定める既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ行う都市鉄道施設の整備及び当該整備に係る都市鉄道施設の営業により、**目的地に到達するまでに要する時間の短縮**を図り、もって都市鉄道の利用者の利便を増進する事業であって、当該営業を行う者が、当該整備に要する費用を基準とし、当該営業により受ける利益を勘案して決定される当該都市鉄道施設の使用料を当該整備を行う者に支払うものとして第三章の規定により行われるものをいう

2) 整備スキームの論点

- ・ 神奈川東部方面線（大倉山ー日吉）は複々線化事業
⇒複数事業者のミッシングリンク解消から、
単独事業者のボトルネックリンクの解消へ
- ・ 公益重視型（償還型→公設型）の上下分離スキームの検討
⇒収支が発散しない条件での線路使用料の設定
⇒都心部相直先で発生するネットワーク効果
（反射損益）の評価