

交通臨海部活性化特別委員会

令和3年9月24日

まちづくり推進部 資料6番

所管 都市計画課

エイトライナー促進協議会 第28回 理事会・総会

議案

エイトライナー促進協議会 第28回 理事会・総会 議案一覧

議案第1号	令和2年度	活動実績報告
議案第2号	令和2年度	歳入・歳出決算報告
議案第3号	令和3年度	事業計画
議案第4号	令和3年度	歳入・歳出予算

【議案第 1 号】

令和 2 年度 活動実績報告

1. 実現に向けた調査研究

エイトライナー促進協議会、メトロセブン促進協議会及び東京都で構成する都区連絡会において、過年度調査を踏まえ、需要の前提となる沿線まちづくりを整理するとともに、地下鉄のコスト縮減策について、「スマート・リニアメトロ」による事業計画の精査など検討を深度化した。

【議案第2号】

令和2年度 歳入・歳出決算報告

(単位：円)

《歳入》

科目	予算額	決算額	増減	摘要
①分担金	1,800,000	1,800,000	0	1区30万円
②諸収入	0	70	70	預金利息
③繰越金	7,519,259	7,519,259	0	
合計	9,319,259	9,319,329	70	

《歳出》

科目	予算額	決算額	増減	摘要	
事業費	6,000,000	3,646,500	△ 2,353,500		
内 訳	①総会	0	0		
	②研修会	0	0		
	③啓発活動	1,000,000	132,000	△ 868,000	ホームページ保守管理
	④研究活動	5,000,000	3,514,500	△ 1,485,500	調査委託料
⑤事務費	50,000	1,650	△ 48,350	振込手数料	
⑥予備費	3,269,259	0	△ 3,269,259		
合計	9,319,259	3,648,150	△ 5,671,109		

《歳入・歳出決算》

歳入決算額	9,319,329
歳出決算額	3,648,150
繰越金	5,671,179

会 計 監 査 報 告

監査の対象 : 令和2年度エイトライナー促進協議会歳入・歳出決算

1. 令和2年4月1日から令和3年3月31日に至るエイトライナー促進協議会の収支についての会計監査を、令和3年6月25日に実施いたしました。
2. 本協議会の収支については、関係書類の閲覧及び照会、責任者に対する質問による監査の結果、公正妥当なものと認めました。

令和3年 6月25日

エイトライナー促進協議会会計監事
板橋区長 坂本 健

エイトライナー促進協議会会計監事
北区議会議員 名取 ひであき

【議案第3号】

令和3年度 事業計画

1. 理事会の開催

開催日 令和3年7月12日（月）書面開催
理事会の議決をもって総会の議決とみなす。

2. 実現に向けた今後の対応について

エイトライナー促進協議会、東京都及びメトロセブン促進協議会で構成する都区連絡会において、過年度調査を踏まえ、平成28年に交通政策審議会答申第198号において示された課題解決に向け、中量軌道等の適用の可能性について検討を行う。

【議案第4号】

令和3年度 歳入・歳出予算

1 内訳

(単位：円)

《歳入》

科目	令和3年度予算	令和2年度予算	増減	摘要
分担金	1,800,000	1,800,000	0	
諸収入	0	0	0	預金利息
繰越金	5,671,179	7,519,259	△ 1,848,080	
合計	7,471,179	9,319,259	△ 1,848,080	

《歳出》

科目	令和3年度予算	令和2年度予算	増減	摘要	
事業費	6,000,000	6,000,000	0		
内 訳	総会	0	0		
	研修会	0	0		
	啓発活動	1,000,000	1,000,000	0	ホームページ保守管理委託(R3.4.1契約)
	研究活動	5,000,000	5,000,000	0	調査委託等
事務費	50,000	50,000	0	図書購入、雑費等	
予備費	1,421,179	3,269,259	△ 1,848,080		
合計	7,471,179	9,319,259	△ 1,848,080		

2 分担金金額

1区 30万円

3 納入期限

令和3年8月31日

令和3年度エイトライナー促進協議会理事会
書面表決結果

- (1) 議案第1号
令和2年度 活動実績報告について
- (2) 議案第2号
令和2年度 歳入・歳出決算報告について
- (3) 議案第3号
令和3年度 事業計画について
- (4) 議案第4号
令和3年度 歳入・歳出予算について

		議案第1号	議案第2号	議案第3号	議案第4号	意見
会 長	世田谷区長 保坂 展人	承認する	承認する	承認する	承認する	—
副 会 長	大田区長 松原 忠義	承認する	承認する	承認する	承認する	新空港線はエイトライナー整備の突破口となる鉄道であり、エイトライナーを実現させるためにも新空港線の早期整備着手が必要と考える。ぜひ、ご協力をお願いしたい。
	杉並区議会議長 大和田 伸	承認する	承認する	承認する	承認する	—
	練馬区議会議長 かしわざき 強	承認する	承認する	承認する	承認する	—
会 計 幹 事	板橋区長 坂本 健	承認する	承認する	承認する	承認する	—
	北区議会議長 名取 ひであき	承認する	承認する	承認する	承認する	—
理 事	大田区議会議長 鈴木 隆之	承認する	承認する	承認する	承認する	新空港線の早期整備着手がエイトライナーの実現に向けて大きく寄与するものとする。
	世田谷区議会議長 下山 芳男	承認する	承認する	承認する	承認する	—
	杉並区長 田中 良	承認する	承認する	承認する	承認する	—
	練馬区長 前川 燿男	承認する	承認する	承認する	承認する	—
	板橋区議会議長 坂本 あずまお	承認する	承認する	承認する	承認する	—
	北区長 花川 與惣太	承認する	承認する	承認する	承認する	—

令和2年度 都区連絡会検討報告及び 今後の進め方について

令和3年5月

目次

- 1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ（H28答申）
- 2 過年度の委託調査
 - （1）地下鉄系の事業費縮減調査（H24）
 - （2）交通流動実態調査（H29-R1）
 - （3）今後の調査に向けて（R2-）
- 3 令和2年度の調査検討内容及び結果
 - （1）令和2年度 調査項目
 - （2）スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討
 - （3）沿線まちづくりの動向整理
 - （4）まとめ
- 4 今後の進め方

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ（H28答申）

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ（H28答申）

2 過年度の委託調査

- (1) 地下鉄系の事業費縮減調査（H24）
- (2) 交通流動実態調査（H29-R1）
- (3) 今後の調査に向けて（R2-）

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

- (1) 令和2年度 調査項目
- (2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討
- (3) 沿線まちづくりの動向整理
- (4) まとめ

4 今後の進め方

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ（H28答申）

交通政策審議会答申 第198号（平成28年4月）

<区部周辺部環状公共交通の新設>

「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」の一つに位置付け



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。

高額な事業費を縮減するための検討が必要

2 過年度の委託調査

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ（H28答申）

2 過年度の委託調査

- (1) 地下鉄系の事業費縮減調査（H24）
- (2) 交通流動実態調査（H29-R1）
- (3) 今後の調査に向けて（R2-）

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

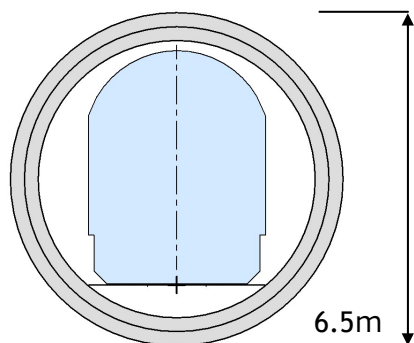
- (1) 令和2年度 調査項目
- (2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討
- (3) 沿線まちづくりの動向整理
- (4) まとめ

4 今後の進め方

2 過年度の委託調査

(1) 地下鉄系の事業費縮減調査（H24）

従来の地下鉄（標準地下鉄）形式より小さい断面の構造形式（低コスト断面標準地下鉄等）での事業費の縮減可能性を検討

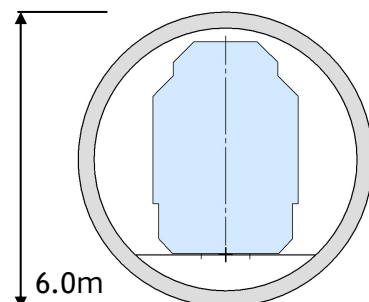


標準地下鉄

従来の地下鉄と比べ、
概算で1割程度の
事業費を削減

断面の小型化

※構造物や車両の小型化、
掘削土量等の低減など



低コスト断面標準地下鉄等

需要も踏まえた規格等の見直しにより、事業費縮減効果を確認

2 過年度の委託調査

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ（H28答申）

2 過年度の委託調査

(1) 地下鉄系の事業費縮減調査（H24）

(2) 交通流動実態調査（H29-R1）

(3) 今後の調査に向けて（R2-）

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

(1) 令和2年度 調査項目

(2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討

(3) 沿線まちづくりの動向整理

(4) まとめ

4 今後の進め方

2 過年度の委託調査

(2) 交通流動実態調査（H29～R1）

区部周辺部環状地域（以下、区部環地域）における交通流動等の実態を把握

○区部環地域間の流動特性として、特定区間における需要や、短トリップ傾向を確認

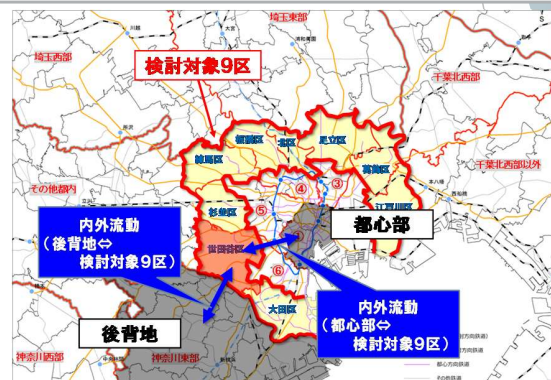
【内々流動】：私事目的が多い／移動手段は自転車・自動車が多く、短トリップ／需要動向と地域特性に関連

【内外流動】：交通手段は主に鉄道が占めるが、一部の結節駅ではバスや自転車利用者が存在

○事業費や輸送力（需要）等の観点から地下鉄や中量軌道を整理



内々流動のイメージ



内外流動のイメージ

一定の需要は確認できたが、地下鉄整備に見合う需要精査や事業費縮減が引き続き課題

(令和2年度 都区連絡会まとめ)

2 過年度の委託調査

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ（H28答申）

2 過年度の委託調査

- (1) 地下鉄系の事業費縮減調査（H24）
- (2) 交通流動実態調査（H29-R1）
- (3) 今後の調査に向けて（R2-）

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

- (1) 令和2年度 調査項目
- (2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討
- (3) 沿線まちづくりの動向整理
- (4) まとめ

4 今後の進め方

2 過年度の委託調査

(3) 今後の調査に向けて（R2～）

答申や過年度の委託調査結果を踏まえ、**調査の進め方を整理**

198号答申で示された課題	過年度調査結果の考察 及び 具体的な検討の方向性
高額な事業費 (最大の課題)	H24調査で従来型の地下鉄方式より低コストの地下鉄の検討を実施したが、更なる事業費縮減策を深度化する必要あり ⇒ 地下鉄系の最小規格であるスマート・リニアメトロについて検討
需要等の見極め	H29-R1調査で一定の需要は確認できたものの、需要動向の前提となる沿線まちづくり等について整理する必要あり ⇒ 沿線まちづくりについて、将来開発計画等の動向を整理 （再開発方針等）
中量軌道の導入	地下鉄の事業費縮減策に係る検討結果を踏まえて検討
整備方策	上記三項目の検討結果を踏まえて検討

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ（H28答申）

2 過年度の委託調査

- (1) 地下鉄系の事業費縮減調査（H24）
- (2) 交通流動実態調査（H29-R1）
- (3) 今後の調査に向けて（R2-）

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

- (1) 令和2年度 調査項目
- (2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討
- (3) 沿線まちづくりの動向整理
- (4) まとめ

4 今後の進め方

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

(1) 令和2年度 調査項目

昨年度整理した検討の方向性を踏まえ、以下の調査を実施

◆「高額な事業費」の課題について

地下鉄系の最小規格であるスマート・リニアメトロについて調査検討

※ 標準的な大きさの車両が走行可能な最小径のトンネル断面を走行する地下鉄

	地下鉄 (大都市長大編成高頻度) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (地方都市・短編成) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (低コスト断面標準地下鉄※) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (スマート・リニアメトロ) (鉄輪・鉄レールシステム)
イメージ	 東京メトロ東西線	 名古屋市桜通線	 東急東横線	 大阪南港試験線
最大輸送量 (定員)	45,000人/時～23,400人/時			11,040人/時
概算事業費	150～250億円/km (カタログ値)	207億円/km (198号答申)	174億円/km (H24調査)	(R2調査)
主な課題	事業費が高額 (約1.1～1.5兆円)			事業費の精査が必要だが、地下鉄系の中では低廉傾向 (約0.9兆円)

◆「需要動向」について

沿線まちづくりについて、**将来開発計画等の動向を整理**（再開発方針等）

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ（H28答申）

2 過年度の委託調査

- (1) 地下鉄系の事業費縮減調査（H24）
- (2) 交通流動実態調査（H29-R1）
- (3) 今後の調査に向けて（R2-）

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

- (1) 令和2年度 調査項目
- (2) **スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討**
- (3) 沿線まちづくりの動向整理
- (4) まとめ

4 今後の進め方

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

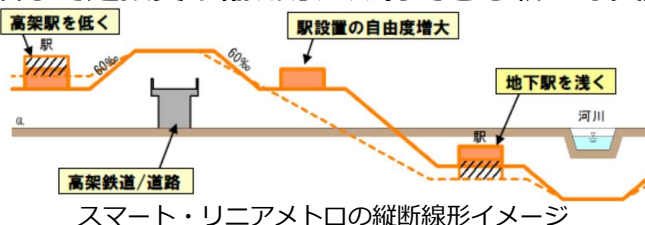
(2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討

【視点】

縦断線形等の構造特性や区部環地域の地形的条件を踏まえ、事業費縮減効果を検討

【スマート・リニアメトロ】

シールド断面や駅部等を小型化することにより、従来の地下鉄と比較して**建設費の縮減等**が期待できる新たな交通システム。



地下駅（一層）のイメージ

【検討項目】

① **線形検討** ⇒ 急曲線・急勾配を活用し支障物を回避、掘削量の低減

＜更なる費用縮減のケーススタディ＞

② **駅構造の見直し** ⇒ 通常の地下鉄**2層**でなく、浅い**1層**とし簡素化

③ **高架化・地平化の検討** ⇒ 一部区間の高架化・地平化が可能であるかの検討

④ **車両基地規模縮小の検討** ⇒ 本線上に一部列車を留置することで、基地の規模を縮小

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

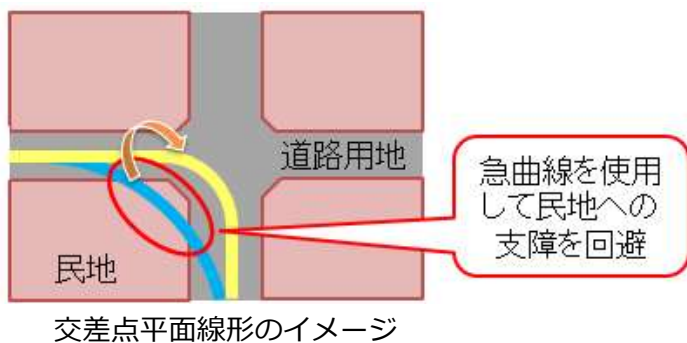
(2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討

① 線形検討

○ 区部環全線の平面・縦断線形を検討

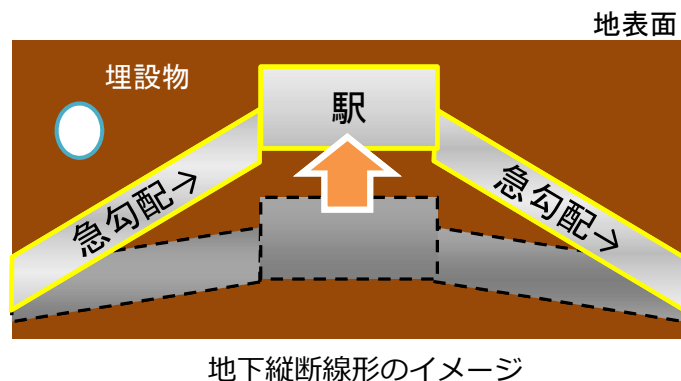
【平面線形】

総延長が延びるが、急曲線の採用により、民有地下箇所が減少し、用地取得費を縮減



【縦断線形】

総延長が延びるが、急勾配の採用により地下埋設物の回避、駅の浅層化が可能

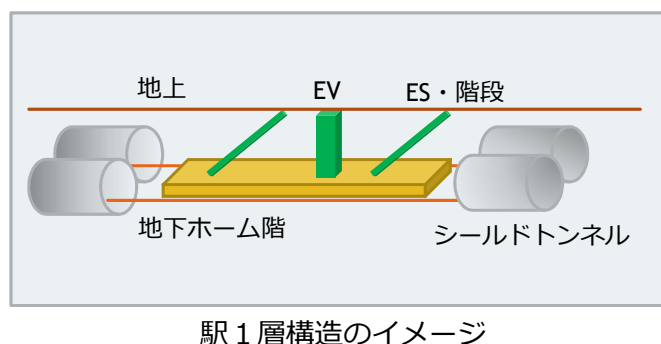
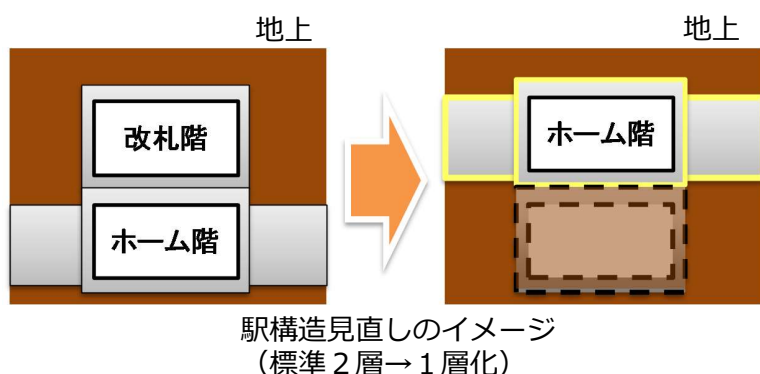


3 令和2年度の調査検討内容及び結果

(2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討

② 駅構造の見直し（駅施設の一層化）

- 駅規模に比例して建設費も増大するため、駅施設を最小化
- 駅空間や出入口が確保可能な駅を抽出
- 1駅あたり建設費を約2割縮減（掘削量の低減）



3 令和2年度の調査検討内容及び結果

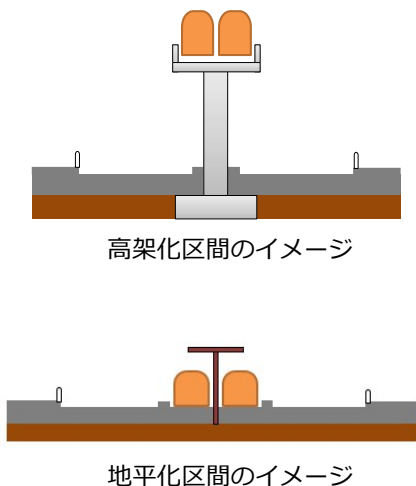
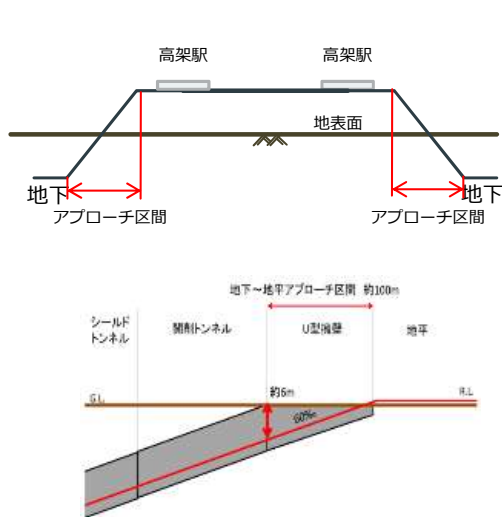
(2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討

③ 高架化・地平化の検討

一部区間の高架化・地平化（アプローチ区間の確保を含む）の可能性について検討

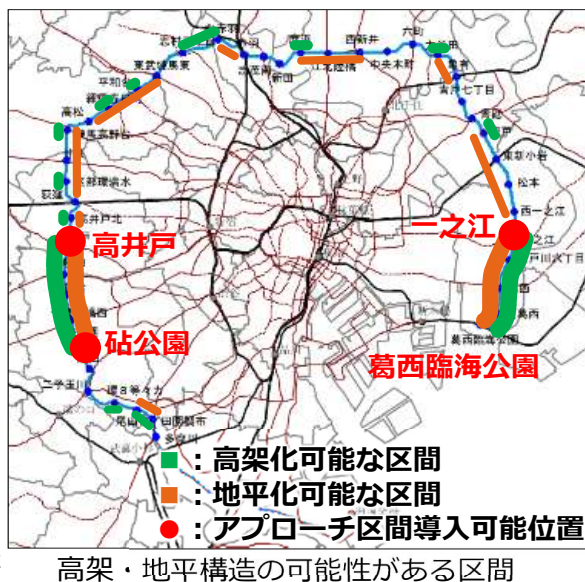
【検討条件】

- **高架化**：主に橋脚設置に必要な3m幅員が確保できる区間（用地費が増大）
- **地平化**：主に軌道設置に必要な7m幅員が確保できる区間（定時性・速達性が低下）



高架化・地平化におけるアプローチ区間のイメージ

※その他、高架化・地平化に際しては、道路空間の斜線減少について考慮が必要



高架・地平構造の可能性のある区間

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

(2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討

④ 車両基地※規模の縮小 ※車両の留置機能と点検・検査機能の役割を担う

【検討の視点】

一部列車を本線上に留置することにより、車両基地の規模を縮小。

基地の形態	A 従来型 (車両関連全施設を基地内に納める)	B 本線留置 (により車両基地の規模を軽減)
車両の留置	全て線内車両基地内に留置	予備を除く車両を本線駅部等に留置
基地面積 (面積内訳)	約 47,400 m ² (入出庫線除く) 検査機能 : 19,200 m ² 留置機能 : 28,200 m ²	約 29,600 m ² (入出庫線除く) 検査機能 : 19,200 m ² 留置機能 : 10,400 m ²
本線留置により、17,800 m²の基地面積を縮減		
条件等	線内の車両基地規模は最大	本線内回送列車の ドライバレス運転化が前提

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

(2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討

【調査結果】

※1 過年度検討結果（低コスト断面標準地下鉄）10,229億円(税抜)に用地費の上昇分を反映した値。

※2 高架化は用地費が増大するため、①全線地下ケースより割高となる。

① 線形検討

低コスト断面標準地下鉄(H24)
事業費10,437億円※1



縮減

スマート・リニアメトロ(R2調査)
事業費9,274億円
(過年度比▲1,163億円)

②③④ 更なる事業費縮減のケーススタディ

低コスト断面標準地下鉄(H24)
事業費10,437億円※1



縮減

スマート・リニアメトロ(R2調査)

② 駅構造の見直し(12駅適用)
事業費8,998億円
(過年度比▲1,439億円)



縮減

③ 一部区間の高架化
事業費9,823億円※2
(過年度比▲614億円)



縮減

③ 一部区間の地平化
事業費8,132億円
(過年度比▲2,305億円)

④ 車両基地規模の縮小
車両基地事業費687億円(H24)



縮減

④ 車両基地規模の縮小
車両基地事業費551億円
(過年度比▲136億円)

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ (H28答申)

2 過年度の委託調査

- (1) 地下鉄系の事業費縮減調査 (H24)
- (2) 交通流動実態調査 (H29-R1)
- (3) 今後の調査に向けて (R2-)

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

- (1) 令和2年度 調査項目
- (2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討
- (3) 沿線まちづくりの動向整理
- (4) まとめ

4 今後の進め方

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

(3) 沿線まちづくりの動向整理

将来需要の推移には、沿線まちづくり（開発計画等）の動向が影響

【区部環地域の位置付けと目標】

区部周辺部環状公共交通



出典：都市づくりのランドデザインに掲載の図を一部加工

新都市生活創造域（区部環地域が該当：都市づくりのランドデザインより）

【将来像】

- ・環状・放射方向の公共交通の充実により区域内の移動が抜本的に改善されるとともに、高齢者や子育て世代、障害者の生活と社会参加を支える、高い交通利便性も確保され、新たな交流が誕生 など

【市街地整備の目標】

- ・駅を中心に機能を集約した拠点が形成 ⇒都市再開発の方針
- ・木造住宅密集地域の解消 ⇒防災街区整備方針
- ・大規模団地の更新 ⇒住宅市街地の開発整備の方針

【都市環境】

- ・緑と水に囲まれたゆとりのある市街地が形成
- ・良質で機能的な住環境をベースとし、芸術・文化、教育、産業、商業などの機能が複合的に利用
- ・子供たちが伸びやかに育つことができる快適な住環境が再生・創出 など

将来需要として期待できる「区部環地域のまちづくり」の状況を調査 21

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

(3) 沿線まちづくりの動向整理

駅前拠点整備

防災まちづくり

住環境整備

都市環境整備



主な再開発促進区・再開発事業等の状況
(都市再開発の方針 位置図に加筆)

「区部環地域の成長に向けたまちづくりの進捗や計画の動向」を確認 22

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

(3) 沿線まちづくりの動向整理

需要予測の前提となる沿線まちづくりについて整理

沿線まちづくりの動向 (R2年度調査)

- ・ 結節駅を中心に、複数の駅で**再開発が進捗または計画**
- ・ 発生量の多い**住宅団地等の更新や創出用地の活用が進捗**
- ・ 自動車分担率の高い**病院・文化施設等が建設又は更新**



今後の需要予測において、

- ・ **再開発等による需要増**
- ・ **他の交通モードからの転換による需要増**

をさらに精査していく必要がある

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ (H28答申)

2 過年度の委託調査

- (1) 地下鉄系の事業費縮減調査 (H24)
- (2) 交通流動実態調査 (H29-R1)
- (3) 今後の調査に向けて (R2-)

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

- (1) 令和2年度 調査項目
- (2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討
- (3) 沿線まちづくりの動向整理
- (4) まとめ

4 今後の進め方

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

(4) まとめ

【スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討】

線形検討の結果、過年度成果より**1,163億円**の縮減。

地下鉄系システムでの事業費の最小値を算出するとともに、更なる縮減可能性としてのケーススタディを実施。

※ 標準的な大きさの車両が走行可能な最小径のトンネル断面を走行する地下鉄

	地下鉄 (大都市長大編成高頻度) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (地方都市・短編成) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (低コスト断面標準地下鉄※) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (スマート・リニアメトロ) (鉄輪・鉄レールシステム)
イメージ	 東京メトロ東西線	 名古屋市桜通線	 東急東横線	 大阪南港試験線
最大輸送量 (定員)	45,000人/時～23,400人/時			11,040人/時
概算事業費	150～250億円/km		174億円/km(H24調査)	R2調査【154億円/km】
主な課題	事業費が高額 (約1.1～1.5兆円)			輸送力が地下鉄の中では小さい。 中量軌道と比較して事業費が高額。

【沿線まちづくりの動向整理】

再開発事業等の最新動向を整理し、区部環地域における将来需要予測にあたっての視点を整理。

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

1 区部周辺部環状公共交通の位置づけ (H28答申)

2 過年度の委託調査

- (1) 地下鉄系の事業費縮減調査 (H24)
- (2) 交通流動実態調査 (H29-R1)
- (3) 今後の調査に向けて (R2-)

3 令和2年度の調査検討内容及び結果

- (1) 令和2年度 調査項目
- (2) スマート・リニアメトロによる事業費縮減検討
- (3) 沿線まちづくりの動向整理
- (4) まとめ

4 今後の進め方

4 今後の進め方

令和3年度調査に向けて

令和2年度の委託調査結果を踏まえ、**調査の進め方を整理**

198号答申で示された課題	過年度調査結果の考察 及び 具体的な検討の方向性
高額な事業費 (主な課題)	地下鉄系の最小規格であるスマート・リニアメトロについて検討 ⇒ 過年度成果より1,163億円の縮減 (地下鉄系システム最小値) ⇒ケーススタディとして、更なる縮減可能性の検討も実施
需要等の見極め	沿線まちづくりについて、将来開発計画等の動向を整理 (再開発方針等) ⇒ 区部環地域における将来需要予測にあたり考慮すべき視点を整理 ⇒需要拡大に加え、整備効果の増進につながるまちづくりの必要性も確認
中量軌道の導入	地下鉄の事業費縮減策に係る検討結果を踏まえて検討 ⇒ 高架系・地上系に大別して、地下鉄系との概略比較モデルを構築
整備方策	上記三項目の検討結果を踏まえて検討

4 今後の進め方

【令和3～4年度】答申で示された、中量軌道等の導入について検討

※ 標準的な大きさの車両が走行可能な最小径のトンネル断面を走行する地下鉄

項目	地下鉄 (大都市長大編成高頻度) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (地方都市・短編成) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (低コスト断面標準地下鉄※) (鉄輪・鉄レールシステム)	地下鉄 (スマート・リニアメトロ) (鉄輪・鉄レールシステム)
	イメージ	 東京メトロ東西線	 名古屋市桜通線	 東急東横線
最大輸送量 (定員)	45,000人/時～23,400人/時			11,040人/時
定時性	道路交通に影響されない			
概算事業費	150～250億円/km (カタログ値)	207億円/km (198号答申)	174億円/km (H24調査)	154億円/km (R2調査)
主な課題	事業費が高額 (約1.1～1.5兆円)			輸送力が地下鉄の中では小さい。中量軌道と比較して事業費が高額。
項目	モノレール (ゴムタイヤ式カトウェイシステム)	新交通システム (ゴムタイヤ式カトウェイシステム)	LRT (鉄輪・鉄レールシステム)	BRT (高速基幹バスシステム)
	 多摩モノレール	 ゆりかもめ	 福井鉄道	 新潟交通連接バス
最大輸送量 (定員)	12,000人/時 【高架系】	10,500人/時	4,650人/時 【地上系】	3,900人/時
定時性	道路交通に影響されない		信号処理など道路交通の影響あり	
概算事業費	80～160億円/km (カタログ値)	50～160億円/km (カタログ値)	約20～40億円/km (カタログ値)	約3億円/km (カタログ値)
主な課題	道路車線・幅員に影響又は新たに用地取得が必要、事業費が比較的高額 (モノレール・新交通：約1.7兆円、LRT：約0.7兆円)			定時性を確保するため、専用レーンの設置が必要 (道路車線等に影響あり)

4 今後の進め方

【平成29年度～令和2年度】

- 区部環における流動特性等を把握
- 沿線まちづくりを整理するとともに、スマート・リアムによるコスト縮減策を検討

【令和3年度～令和4年度】

- 答申で課題提示された事業費縮減策として、
中量軌道等の導入について概略検討

【令和5年度以降～】

- ・事業計画の精査
- ・平成30年PT調査結果の分析
- ・交通システムのあり方（再検証）
- ・段階整備案の整理（再検証）
- ・需要予測、収支採算性 など



＜区部環としての導入システムの再検証＞
コスト縮減案の検証結果や中量軌道の精査等を踏まえた取組方針の整理