

2030年ごろの首都圏の鉄道網のあり方を示す交通政策審議会（国土交通相の諮問機関）の答申がまとまった。2000年以来16年ぶりの答申は、東京を中心とする都

変貌 首都圏の鉄路

交通審答申から

市圏の国際競争力強化や成長性などの観点から、新線や延伸など24事業を盛り込んだ。首都圏の人の流れを変える可能性のある注目路線をピックアップし、経済効果や課題を検証する。

東京駅延伸 TXの悲願



TXは計画を上回るペースで乗客が増えてきた

臨海部接続もにらむ

「長年の思いが少しずつ現実味を帯び始めていくように感じる」。茨城県つくば市の市原健一市長はこう感慨を漏らす。同市と東京・秋葉原を結んで2005年に開業した常磐新線（つくばエクスプレス、TX）。答申は沿線住民らの悲願だった東京駅への延伸に加

え、都心と臨海地域の間の新設する地下鉄との一体整備まで盛り込んだ。茨城県の橋本昌知事は「私たちが要望してきた以上の形だ」と手放しで喜ぶ。

かつて陸の孤島だったのは都内からバスで片道2〜3時間かかっていた「陸の孤島」ともいわれた。それがTXの開業で秋葉原まで最短45分に短縮。新幹線のターミナルでもある東京駅までの延伸が実現すれば利便性は飛躍的に高まる。

民間企業からの期待も大きい。市内に本社を構える東京臨海部は20年の五輪に向けて選手村や競技場が集積し、宅地開発も盛ん。都内でもとりわけ成長著しいエリア

いエリア

だ。交通アクセスが不便だったが、地下鉄が通れば一気に改善する。ルート次第では、りんかい線に接続し、東日本旅客鉄道（JR東日本）が計画する羽田アクセス線経由で羽田空港にも直結する。そうすると、研究学園都市から都心、臨海部を貫いて空港にまで至る「南北の新たな大動脈」（都庁幹部）となる鉄路が完成する。

事業費100億円超

順調な沿線開発も背景に単年度収支の黒字化を果たしているが、正味6千億円規模の債務を抱え、投資余力は限られる。財源の確保について同社は「国・関係自治体とともに検討していく」と慎重な姿勢を崩さない。臨海地域の地下鉄に至ってはさらに「検討熟度が低い」と答申は指摘している。かねて地元の中央区が要望し、都も急速な人口増への対応をにらんで国に事業化を提案した経緯がある。しかし現状では事業主体すら不透明だ。TXの延伸との一体整備も答申は「検討が行われることを期待」との表現にとどまる。地下開発の進んだ都心付近では相当深いトンネルが必要となる。臨海部では海底を掘る難工事になるなど、技術的な課題も乗り越えなければならぬ。