

Y111- M10- 17

都市交通審議会答申

東京圏高速鉄道網整備計画

— 答申第15号 —

昭和47年3月1日

運輸省編 M10

運輸経済研究センター

国国82A06222

目 次

| | |
|------------------------|----|
| 答 申 | 1 |
| まえがき | 2 |
| I 東京都市圏の現況と将来 | 5 |
| II 輸送需要に対応する都市交通体系のあり方 | 6 |
| III 高速鉄道網の整備計画 | 7 |
| 1. 高速鉄道網の整備方針 | 7 |
| 2. 高速鉄道網の整備計画 | 10 |
| 付 表 | 16 |
| 付 図 1 | 25 |
| 付 図 2 | 27 |

参考資料

1. 諮 問
2. 都市交通審議会委員名簿
3. 都市交通審議会東京圏小委員会委員名簿
4. 都市交通審議会幹事名簿
5. 都市交通審議会東京圏小委員会審議経過概要
6. 方面別流入断面交通量

都市交通審議会答申第15号

昭和47年3月1日

運輸大臣 丹 羽 喬四郎 殿

都市交通審議会

会長 島 田 孝 一

都市交通審議会は、都市交通審議会令（昭和30年政令第130号）第1条の規定に基づき、昭和42年11月13日付け諮問第6号「東京及びその周辺における高速鉄道を中心とする交通網の整備増強に関する基本計画の再検討について」に関し、昭和43年4月10日答申第10号において、昭和50年を目標とする基本計画について中間答申を行なったが、昭和60年を目標とする基本計画について、昭和45年7月から審議を行なった結果、その結論をえたので、次のとおり答申する。

まえがき

東京都市圏の将来の展望、高速鉄道の整備方針及び整備計画の内容については、本文に述べるとおりであるが、今回の答申においてはとくに次の点に着目して検討を行なった。

1 路線計画は、次の3点を主眼として策定した。

イ 東京都周辺部から都内業務地への通勤交通の確保

ロ 東京副都心の育成及び江東地区等の路線網の整備

ハ 新幹線鉄道等全国交通網との結合の強化

2 現在の東京都市圏は、東京都区部の境界をはるかに越えており、圏内各地域からの遠距離通勤者は増加しているが、これに対応する路線の整備が遅れ、交通混雑が著しい。このような通勤の困難さは、都市圏の拡大、人口の集中により将来さらに深まると予想されるので、これに対処するため、輸送力の増強、高速化（急行運転の実施、駅間距離の長大化等）による通勤時間の短縮等を図ることとする。しかし、この場合においては、副都心の育成のための路線網の設定等により、都心業務地の膨張を抑制し、また、都市圏が無秩序に拡大することのないよう配慮した。

3 路線網の策定に当っては、都市圏内の各地域の現況と開発の方向を考慮して東京都市圏の将来を展望し、昭和60年を目標とする需要予測を行い、これを計画の基礎とした。

4 需要予測の前提となる地域開発計画、都市構造等には不確定要素を含み、また、これらは情勢の変化により変動する可能性がある。このため、不確定要素が多い場合には、路線における経由地及び起終点の詳細決定を留保することとした。したがって、留保部分及び整備延伸すべき路線については、引き続き行なわれる検討の結果により、近い将来決定することとした。

さらに、将来整備することが必要となる路線についても今後調査を進め、情勢の推移を検討しながら逐次設定していくこととした。

また、今回設定した路線については、実現性の高い各種の開発計画、顕在化した需要等に基づいて策定するとともに、主要接続駅、開発地点を示して、地域開発の戦略となり得るよう配慮した。

5 今回設定した路線は、東京を中心とする主要幹線の整備に力点を置いているが、既設路線の増強等、効率的な路線網形成に必要な路線の整備を推進することが必要なことは言をまたない。

また、横浜、川崎を中心とする路線網の整備については、答申第9号（昭和41年7月15日付）を尊重するものとする。

その他の地域の中心都市については、高速鉄道を骨格とした他の交通機関を含む交通体系の検討を進めるものとする。

なお、今回の答申で確定した路線は、緊急度の高いものに限

定しており、すみやかに実施される必要がある。しかし、高速鉄道の整備のためには多額の費用を必要とするので、政府においては、その資金の確保、助成制度の拡充について、特段の配慮をされたい。

また、都市はたえず変貌し続けているので、高速鉄道網の計画はこれに対応したものとしなければならない。したがって、運輸省においては都市高速鉄道網の計画について常時検討を行ない、効率的な実施を図るよう留意されたい。

さらに駅前広場、取付道路等の関連施設についても高速鉄道網と一体的に整備する必要がある。

I 東京都市圏の現況と将来

わが国経済の成長に伴い、大都市圏における人口及び産業の集中は著しく、東京都市圏は拡大の一途をたどっている。この傾向は今後も続き、東京を中心とする交通圏の人口も昭和40年には約2,000万人であったものが、昭和60年には約2,900万人となり、また、同じ期間内に就業人口は約1,000万人から約1,400万人に、就学人口は約150万人から約200万人に達するものと予想されている。

一方、大都市圏においては、通勤交通、自動車交通の混雑は著しく、とくに都心部においては、中枢管理機能をはじめ、各種の業務機能の集中が進んだため、乗用車の急激な増加、さらには貨物輸送における通過交通、交錯交通によって道路交通の混雑は一層激しくなっている。

このため、都心部については、全国的、国際的な役割をもつ政治、経済、文化等の中枢管理機能を主として配置することとし、都心部の再開発、新增設される事務所等の選択的な受入れ等により都市機能の純化を図り、これと同時に、現在中枢管理機能の集積が進んでいる副都心等を育成し、中枢管理機能の分散を図るための施策が講ぜられている。

また、生産機能については、首都圏全域、さらに遠隔地をも含めて分散立地を図り、物的流通機能あるいは学校等の文教機

能についても、周辺部又は郊外部への分散を図るとともに、都市機能の拡大に伴い、郊外部における大規模住宅宅地の開発、旧緑地地域の開発、防災地区の整備等が計画的に実施されつつある。

II 輸送需要に対応する都市交通体系のあり方

東京都業務地に対する輸送需要については、前記分散施策等が実施されるとしても、なお副都心等の拡大により都区部の就業人口等は増加し、周辺部からの通勤者等はなお増加の傾向をたどるものと予測される。すなわち、東京都区部内に流入する就業・就学人口は、昭和40年には就業者115万人、就学者22万人であったものが、昭和60年には就業者約290～320万人、就学者約45万人に達するものと見込まれる。

これらの輸送需要の増加に対処し、生活環境の改善を図るため、大量かつ高速の輸送力をもち、交通公害の発生が少ない高速鉄道を計画的に整備することが必要である。

また、高速鉄道は、安全性、快適性、迅速性の向上等の要請にも応えるよう整備しなければならない。

郊外住宅地区においては、バスにより、鉄道駅を中心とするフィーダーサービスを、高速鉄道網の整備とあわせ提供する。都心部においては、業務交通のための路面の有効利用を図ると

ともに、高速鉄道も業務交通を積極的に分担するようネットワークを形成して、時間距離の短縮、乗換えの利便の確保等輸送サービスの向上を図る。さらに、乗用車に代わるべき新交通機関の活用を検討するものとする。

なお、高速鉄道網は、新幹線鉄道駅、空港等の全国的交通網の結節点との有機的な連絡を図るとともに、港湾地区等の流通業務地区との連けいを図るよう整備する必要がある。

Ⅲ 高速鉄道網の整備計画

1 高速鉄道網の整備方針

- (1) 通勤通学輸送の主役である高速鉄道の整備にあたっては、以上のような都市構造の変化と輸送需要に対応して、東京50キロ圏内の既設鉄道の単線部分の複線化、列車編成長の増大、列車回数の増加等による輸送力の増強を行なうこととし、昭和60年までに、最混雑1時間当り、定員ベースで都区部境において、約19万人分の輸送力の増強を図るものとする。（別表－1参照）
- (2) 以上のような既設鉄道の増強によっても混雑は解消せず、都区部境14区境においては、最混雑1時間における平均混雑度は250%をこえ輸送力は大巾に不足する。この輸送力に対応し、かつ交通サービス水準の向上を考慮し、昭和60年

までには、最混雑1時間当りの平均混雑度を150%程度にまで引き下げること为目标にして新線を建設することを計画した。(別表-2参照)

なお、既設鉄道の複々線化は、新線を建設するのと同様の機能をもつので、新線として考えることとした。

- (3) 具体的な路線網の策定にあたっては、乗換回数、地域住民に対するサービス、高速化の可能性等を考慮しつつ、将来の都市構造の変化に対応した有機的な鉄道網の形成を図ることとした。

すなわち、都区部内については、副都心開発、江東地区再開発、住宅地開発等による都市機能の配置計画に対応するよう路線を設定するとともに、都区部外については地区内の住宅地、業務地開発に対応する路線を設定し、これを都区部内の路線網と結び、一体として機能するよう路線を設定した。

さらに、新幹線鉄道駅、空港等への結合を強化し、全国交通網のフィーダーとしての機能を高めた。

また、都区部外の路線については、おおむね東京30キロ圏までの住宅地等への路線の設定と30キロ以遠の既設路線の輸送力増強を行なうこととしたが、確定しているニュータウン等の需要に対しては、30キロ圏をこえて路線を設定

した。また、これらの路線の主要駅は、その地区におけるバス等によるフィーダーサービスのためのターミナルとして整備することとした。これらの交通サービスにより東京50キロ圏の需要に応ずることとする。

- (4) 今後の鉄道の建設にあたっては、都市計画との調整、土地問題の深刻化、期待権の高まり等各種の問題が発生すると思われるので、接続駅の選定、路線のルート及び車庫等の用地の確保、路線の立体・並列配置による道路面下の有効利用等について、努めて実態に即して具体的な検討を行ない、確実性の高い路線を選定した。

また、路線の選定にあたっては、道路面下等の利用について高速道路等の他の施設計画との斉合性に配慮したが、新たな事態に対処するよう今後とも調整を図るものとする。

- (5) さらに、今回の計画路線の設定は、昭和60年を目標とする輸送需要予測に基づいているが、この基礎となった都市構造あるいは輸送構造等は、将来変化することが予想されるので、路線網もこれに即応することができるよう現時点での予測において緊急度が高いと考えられる路線を中心に計画を策定した。したがって今後、地域開発の進ちょく、都市構造、輸送構造の変化に対応する高速鉄道網のあり方について引き続き調査検討を行ない、必要な路線網を確定し

ていく必要がある。

- (6) 計画路線の策定に当たっては、東京都市交通圏の幹線となるべき路線であって、最も効率的な輸送体系を形成するものについて選定することとし、各路線ごとの建設経営主体についてはふれないこととした。また、各路線の経由地については、高速鉄道の主要接続点、主要開発地点を示すこととした。

2 高速鉄道網の整備計画

以上のような方針の下に策定した東京都市交通圏内の高速鉄道網の整備計画は、次のとおりである。

(1) 主要幹線網の整備

1 号線

西馬込
品川

泉岳寺—三田—新橋—浅草橋—浅草—押上

青砥—高砂—大町附近—鎌ヶ谷市北部—千葉ニュータウン小室地区

(青砥—高砂は、京成線の複々線化を行なうものである。)

2 号 線

中目黒—六本木—霞ヶ関—築地—茅場町—上野—三の
輪—北千住—竹の塚—松原団地

(北千住—松原団地は、東武伊勢崎線の複々線化を行
なうものである。)

3 号 線

渋谷—赤坂見附—新橋—神田—上野—浅草—三の輪

4 号 線

荻 窪
方南町 } 中野坂上—新宿—赤坂見附—銀座—大手町
—お茶の水—池袋

5 号 線

中野—高田馬場—飯田橋—大手町—茅場町—東陽町—
西船橋—新船橋附近—飯山満—北習志野—八千代市中
央部—勝田台

6 号 線

大宮市西部—浦和市西部—戸田市西部—高島平—新板

橋－巢鴨－春日－日比谷－三田－清正公前---港北ニュー
タウン

7 号 線

目黒－飯倉片町－永田町－市ヶ谷－駒込－王子－岩淵
町－川口市中央部---浦和市東部

8 号 線

保谷－中村橋－練馬－向原－池袋－護国寺－飯田橋－
市ヶ谷－永田町－有楽町－銀座－明石町－月島－豊洲

辰 巳－湾岸---海浜ニュータウン

東陽町－千田町－住吉町－錦糸町－押上－亀有

(保谷－練馬は、西武池袋線の複々線化を行なう
ものである。)

9 号 線

橋本－多摩ニュータウン中央－新百合ヶ丘－登戸－喜
多見－代々木上原－原宿－永田町－日比谷－湯島－西
日暮里－綾瀬

(新百合ヶ丘－代々木上原は、小田急線の複々線化を
行なうものである。)

13 号 線

志木—和光市—成増—向原—池袋—東池袋—目白東—
諏訪町—西大久保—新宿

(志木—和光市は、東武東上線の複々線化を行なうものである。)

なお、新宿より渋谷、品川を経て羽田方面への延伸を検討する。

(注) 路線のうち---の区間(6号線、7号線、8号線)は、
経由地を留保したものである。

また、主として環状6号道路を経由して、板橋附近より五反田、品川に至る路線の整備を検討する。

以上の路線のほか、東京都市交通圏の主要幹線である国鉄線については、既定計画路線の整備を推進し、新たな路線についても検討する。

なお、環状7号道路沿いの環状路線及び需要予測上将来輸送力が不足する方面の路線についても、将来計画の一環として検討する。

(2) 既設路線網等の整備

イ 既設路線網の整備

高速鉄道路線網の策定に当たっては、昭和60年の輸送需

要に対処するため、新線の建設を行なうほか、既設路線の現在輸送力を大巾に増強することを前提としている。

したがって、既設路線の整備に当っては、輸送需要の増加と新線建設の進ちよく状況との関連を考慮し、列車編成長の増大、列車回数の増加等による輸送力増強を図るための諸施設の整備を適時適期に実施するものとする。

ロ 地域を中心とする高速鉄道網の整備

横浜、川崎を中心とする高速鉄道については、答申第9号（昭和41年7月15日付）を尊重し、その整備をすすめるものとするが、その後の情勢の変化に対応するよう計画を検討しながら実施する必要がある。

千葉、浦和・大宮等の地域を中心とする高速鉄道網の整備については、本答申の新設路線、既設路線の整備計画を強力に推進するとともに、今後の地域発展の状況に応じ、その中心都市を育成するような路線網の整備を検討する必要がある。

表-1 既設線の限界輸送力

| 方面別 | 都 区 部 境 | | 1 4 区 境 | |
|-----------------------|---|----------|----------|--|
| | 路 線 名 | 現在輸送力 | 限界輸送力 | 路 線 名 |
| 神 奈 川 | 京浜急行、東急(東横、 田園都市)、小田急、 国鉄(東海道、横須賀、 京浜東北) | 1 4 3. 6 | 1 8 0. 3 | 京浜急行、東急(東横、 田園都市、目蒲、池上) 小田急、国鉄(東海道、 横須賀、京浜東北)、 都(1号)、京王(井の 頭) |
| 三 多 摩 | 京王(京王、井の頭)、 国鉄(中央)、西武(新 宿、池袋) | 1 2 2. 1 | 1 7 8. 4 | 京王(京王)、国鉄(中 央)、西武(新宿)、営 団(4号) |
| 埼 玉 西 | 東武(東上) | 1 7. 9 | 2 6. 9 | 東武(東上)、都(6 号)、西武(池袋) |
| 埼 玉 北 | 国鉄(東北、高崎、京 浜東北)、東武(伊勢 崎) | 8 5. 7 | 1 1 9. 4 | 国鉄(東北、高崎、京 浜東北、赤羽、常磐)、 東武(伊勢崎)、営団 (2号、9号)、都(6 号) |
| 千 葉 ・ 茨 城 | 京成(上野)、営団(5 号)、国鉄(常磐、総 武) | 1 0 2. 6 | 1 5 4. 6 | 京成(上野、押上)、営 団(5号)、国鉄(総 武) |
| 計 | | 4 7 1. 9 | 6 5 9. 6 | |

注 1 「現在輸送力」及び「限界輸送力」は、最混雑1時間当りの定員ベースの輸送力である。

(単位:千人/H)

| | | 3 区 境 | | |
|--------|--------|--|--------|--------|
| 現在輸送力 | 限界輸送力 | 路 線 名 | 現在輸送力 | 限界輸送力 |
| | | 京浜急行、都(1号)、 営団(2号、3号、4 号、5号、9号) 国鉄(東海道、横須賀、 京浜東北、山手、中央、 総武) | | |
| 1 81.3 | 2 20.8 | | | |
| 1 24.2 | 1 52.3 | | | |
| 64.4 | 77.3 | | | |
| 1 71.0 | 2 40.3 | | | |
| 71.0 | 1 15.2 | | | |
| 6 11.9 | 8 05.9 | | 5 05.8 | 5 90.3 |

2 「既設線の限界輸送力」とは、当該路線の施設の能力を、最大限に発揮させるよう整備した場合の輸送力である。

表-2-1 東京圏計画路線の策定基礎
都区部境

| 方面別 | 最混雑1時間当り 旅客通過量 (千人/H) | 既設線 限界輸送力 (千人/H) | 既設線 増強後 平均混雑度 (%) | 不足輸送力 (千人/H) |
|-------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|-----------------|
| 神奈川 | ケースI 451.7 | 180.3 | 251 | 121 |
| | ケースII 482.2 | | 267 | 141 |
| | ケースIII 499.3 | | 278 | 153 |
| 三多摩 | ケースI 415.0 | 178.4 | 233 | 105 |
| | ケースII 386.7 | | 217 | 80 |
| | ケースIII 411.6 | | 231 | 96 |
| 埼玉西 | ケースI 56.6 | 26.9 | 211 | 9 |
| | ケースII 55.8 | | 208 | 10 |
| | ケースIII 59.4 | | 226 | 13 |
| 埼玉北 | ケースI 338.9 | 119.4 | 284 | 107 |
| | ケースII 322.9 | | 271 | 96 |
| | ケースIII 354.7 | | 297 | 118 |
| 千葉・茨城 | ケースI 487.8 | 154.6 | 316 | 170 |
| | ケースII 440.4 | | 285 | 124 |
| | ケースIII 494.6 | | 321 | 175 |
| 合計 | ケースI 1,750.0 | 659.6 | 267 | 505 |
| | ケースII 1,688.0 | | 257 | 463 |
| | ケースIII 1,819.6 | | 277 | 551 |

| 新設線計画輸送力 (千人/H) | 新輸送力 (千人/H) | 新輸送力 に よ る 平均混雑度 (%) | 将来検討 輸 送 力 (千人/H) |
|---|----------------|-------------------------------|-------------------------|
| 9 号 線 31.4 国鉄・東海道線増線 33.0 6 号 線 26.9 計 91.3 | 271.6 | 166 177 184 | 29 49 61 |
| 10 号 線 33.6 8 号 線 33.6 計 67.2 | 245.6 | 169 157 167 | 37 12 28 |
| 13 号 線 16.8 計 16.8 | 43.7 | 130 128 136 | |
| 2 号 線 24.0 6 号 線 26.9 7 号 線 33.6 計 84.5 | 203.9 | 166 158 174 | 22 11 33 |
| 10 号 線 33.6 国鉄・総武線増線 33.0 1 号 線 24.0 8 号 線 33.6 計 124.2 | 278.8 | 175 158 177 | 46 25 51 |
| 384.0 | 1,043.6 | 168 162 174 | 121 81 168 |

表-2-2

14区境

| 方面別 | 最混雑1時間当り 旅客通過量(千人/H) | | 既設線 限界輸送力 (千人/H) | 既設線 増強後 平均混雑度 (%) |
|--------------------------|-------------------------|---------|------------------------|----------------------------|
| 神奈川 (大田区) (世田谷区) | ケースI | 558.0 | 220.8 | 265 |
| | ケースII | 577.8 | | 274 |
| | ケースIII | 604.5 | | 286 |
| 三多摩 (杉並区) | ケースI | 368.1 | 152.3 | 242 |
| | ケースII | 341.6 | | 224 |
| | ケースIII | 364.9 | | 240 |
| 埼玉西 (練馬区) (板橋区) | ケースI | 226.9 | 77.3 | 294 |
| | ケースII | 219.3 | | 284 |
| | ケースIII | 231.6 | | 300 |
| 埼玉北 (北区) (足立区) | ケースI | 528.2 | 240.3 | 215 |
| | ケースII | 502.1 | | 204 |
| | ケースIII | 539.1 | | 219 |
| 千葉・茨城 (葛飾区) (江戸川区) | ケースI | 461.8 | 115.2 | 401 |
| | ケースII | 431.3 | | 375 |
| | ケースIII | 463.5 | | 402 |
| 合計 | ケースI | 2,143.0 | 805.9 | 264 |
| | ケースII | 2,072.1 | | 255 |
| | ケースIII | 2,203.6 | | 275 |

| 不足 輸送力 (千人/H) | 新設線計画輸送力 (千人/H) | 新輸送力 (千人/H) | 新輸送力 による平均混雑度 (%) | 将来検討 輸送力 (千人/H) |
|---------------------|--------------------|----------------|-------------------------|-----------------------|
| 152 | 11号線 33.6 | 345.7 | 162 | 28 |
| 165 | 9号線 31.4 | | 167 | 41 |
| 182 | 国鉄・東海道線増線 33.0 | | 175 | 58 |
| | 6号線 26.9 | | | |
| | 計 124.9 | | | |
| 93 | 10号線 33.6 | 185.9 | 198 | 59 |
| 74 | | | 184 | 42 |
| 91 | 計 33.6 | | 196 | 57 |
| 74 | 8号線 33.6 | 157.1 | 141 | |
| 69 | 12号線 33.6 | | 136 | |
| 77 | 13号線 16.8 | | 143 | |
| | 計 84.0 | | | |
| 106 | 7号線 33.6 | 273.9 | 189 | 78 |
| 88 | | | 179 | 60 |
| 113 | 計 33.6 | | 193 | 85 |
| 193 | 10号線 33.6 | 249.0 | 185 | 59 |
| | 国鉄・総武線増線 33.0 | | 173 | 38 |
| 172 | 8号線(江東) 33.6 | | 186 | 60 |
| 194 | 8号線(湾岸) 33.6 | | | |
| | 計 133.8 | | | |
| 620 | | 1,222.4 | 175 | 208 |
| 570 | | | 169 | 158 |
| 660 | 409.9 | | 182 | 248 |

表-2-3

3区境

| 最混雑1時間当り 旅客通過量(千人/H) | 既設線 限界輸送力 (千人/H) | 既設線増強後 平均混雑度 (%) | 不足輸送力 (千人/H) |
|-------------------------|------------------------|------------------------|-----------------|
| ケースⅠ 1,158.1 | | 196 | 183 |
| ケースⅡ 1,408.0 | 590.3 | 238 | 348 |
| ケースⅢ 1,408.0 | | 238 | 348 |

注 1 「最混雑1時間当り旅客通過量」は、流入交通量(通勤・通学者)を予測し、そのうち高速鉄道を利用する最混雑1時間の通過量を求めたものである。

流入交通量は、予測対象区域を41ブロックに分割し、グラビティモデルを用いてブロック間の流動量を求め、これを方面別、断面別に編成して求めたものである。

2 流入交通量の主体をなす通勤通学者流入量の予測にあたっては、その算出の主要要素である従業者の推定は、次の3ケースについて行なった。

| 新設線計画輸送力 (千人/H) | 新輸送力 (千人/H) | 新輸送力 に よ る 平均混雑度 (%) | 将来検討 輸 送 力 (千人/H) |
|--------------------|----------------|-------------------------------|-------------------------|
| 6 号 線 | 53.8 | | |
| 7 号 線 | 33.6 | | — |
| 8 号 線 | 67.2 | | |
| 9 号 線 | 33.6 | | |
| 10 号 線 | 67.2 | | |
| 11 号 線 | 33.6 | 948.7 | — |
| 12 号 線 | 3.4 | | |
| 国鉄・東海道線増線 | 33.0 | | |
| " 総武線増線 | 33.0 | | — |
| 計 | 358.4 | | |

(1) ケース I

各区別の昭60年の建築床面積を昭35～42年のトレンドにより求め、昭60年の予想される1人当り床面積で除して従業者を算出した。

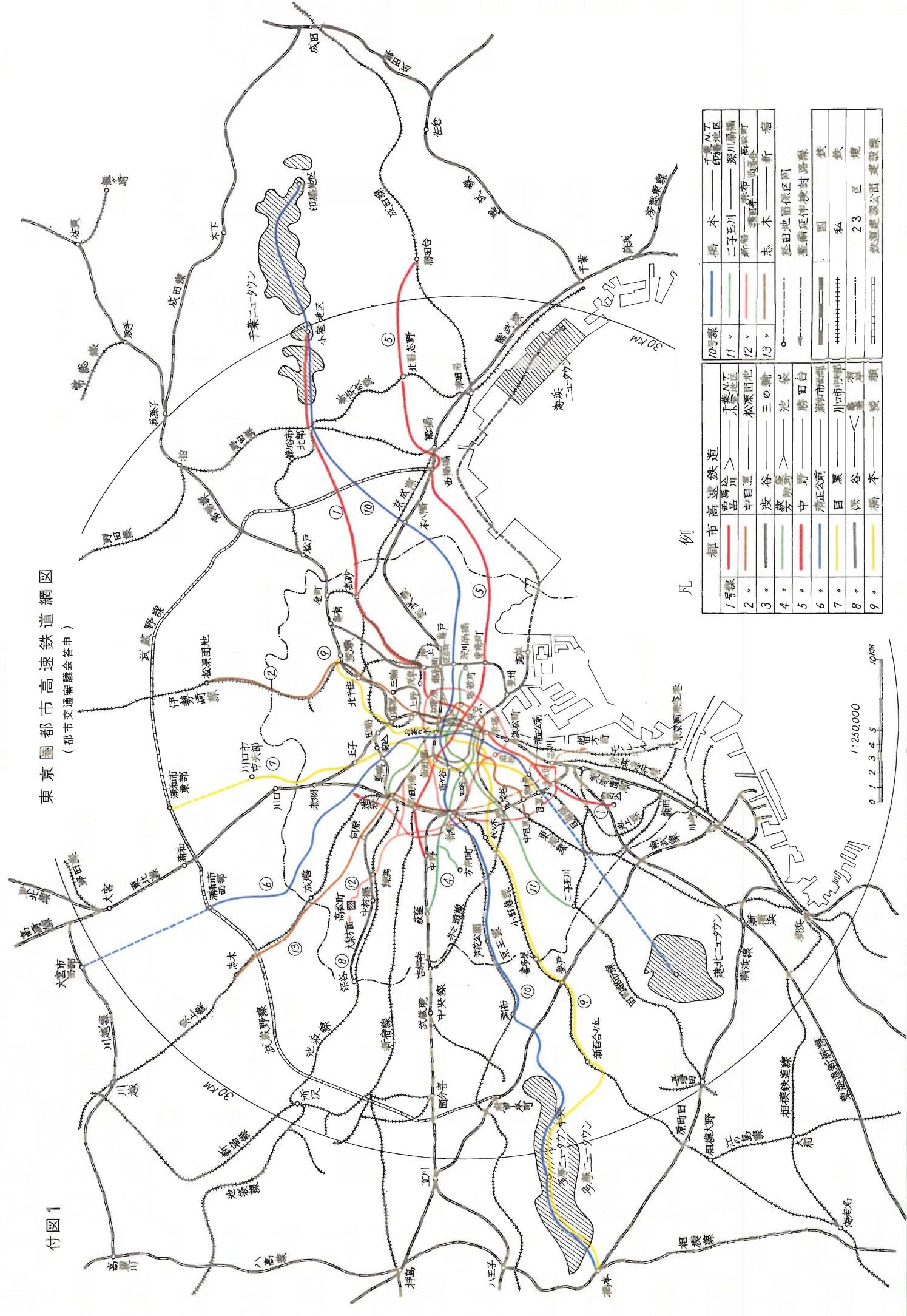
(2) ケース II

各区別に昭30年、35年、40年の $\frac{\text{従業者}}{\text{就業者}}$ から昭60年の比率を求め、これに区別の推定就業者を乗じて従業者を算出した。

(3) ケース III

都心3区はケース II、中央11区はケース I とケース II の単純平均、周辺9区はケース I により従業者数を算出した。

東京圏都市高速鉄道網図 (都市交通審議会答申)



凡例

| 1号線 | 2号線 | 3号線 | 4号線 | 5号線 | 6号線 | 7号線 | 8号線 | 9号線 |
|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 京葉線 | 京葉線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 |
| 京葉線 | 京葉線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 |
| 京葉線 | 京葉線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 |
| 京葉線 | 京葉線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 |

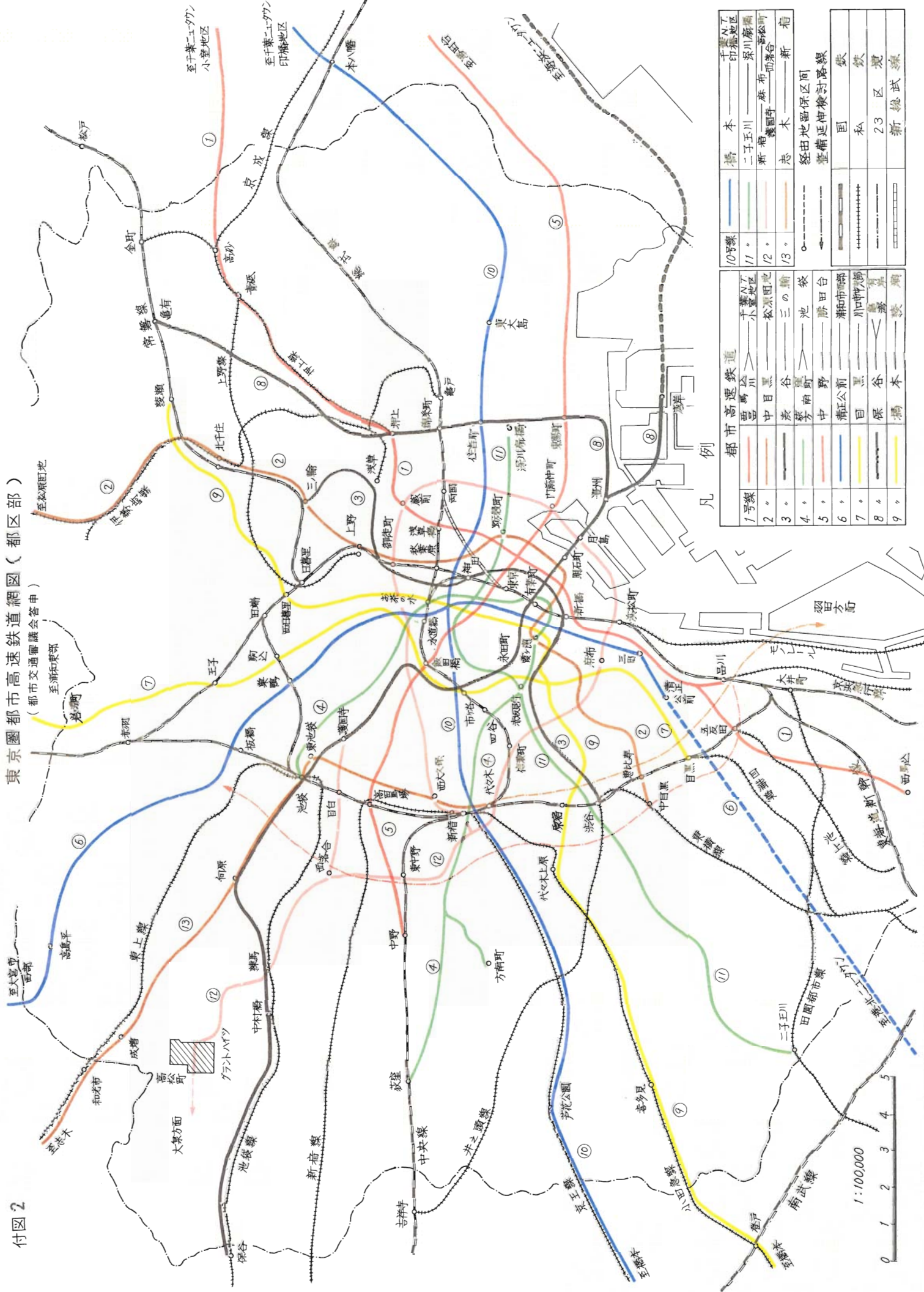
| 10号線 | 11号線 | 12号線 | 13号線 |
|------|------|------|------|
| 京葉線 | 京葉線 | 京葉線 | 京葉線 |
| 京葉線 | 京葉線 | 京葉線 | 京葉線 |
| 京葉線 | 京葉線 | 京葉線 | 京葉線 |
| 京葉線 | 京葉線 | 京葉線 | 京葉線 |

| 1号線 | 2号線 | 3号線 | 4号線 | 5号線 | 6号線 | 7号線 | 8号線 | 9号線 |
|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 京葉線 | 京葉線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 |
| 京葉線 | 京葉線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 |
| 京葉線 | 京葉線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 |
| 京葉線 | 京葉線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 | 武蔵野線 |

付図1

1:250,000
0 1 2 3 4 5 10km

東京圏都市高速鉄道網図(都区部)
(都市交通審議会答申)



凡例

| | | | | |
|------|------|-------|----------|------|
| 1号線 | 西馬川 | 千代田区 | 橋本 | 千代田区 |
| 2号線 | 中目黒 | 小笠原地区 | 二子玉川 | 印旛地区 |
| 3号線 | 荻谷 | 松永田地区 | 新橋 | 深川新橋 |
| 4号線 | 茅ヶ崎町 | 三の輪 | 志木 | 新橋 |
| 5号線 | 中野 | 池袋 | 経田地留保区間 | |
| 6号線 | 東上野 | 勝田台 | 整備延伸検討路線 | |
| 7号線 | 東上野 | 湘和町 | 国 | 鉄 |
| 8号線 | 保谷 | 川口町 | 私 | 鉄 |
| 9号線 | 橋本 | 葛城 | 23区 | 規 |
| 10号線 | | | | 新緑武線 |

1:100,000



付図2

参 考 資 料

1. 諮 問
2. 都市交通審議会委員名簿
3. 都市交通審議会東京圏小委員会委員名簿
4. 都市交通審議会幹事名簿
5. 都市交通審議会答申第15号に関する審議経過概要
6. 方面別流入断面交通量

諮問理由説明

東京及びその周辺における旅客輸送力の整備増強につきまして、昭和50年を目途として、去る昭和31年8月14日、昭和35年8月16日及び昭和37年6月8日にそれぞれ答申をいただき、その後鋭意実現に努力を重ねてまいりました。しかし、最近における東京周辺部の人口増加は激化の一途を辿り、通勤通学輸送の逼迫、路面交通の渋滞、住宅難という大きな社会問題を惹起しており、この際更に抜本的な交通体系の整備計画を確立しなければ、首都の機能を維持し、首都圏における住民の生活を安定させることも期待することができない現状であります。

このため、昨年7月には昭和60年を目途として横浜を中心とした長期的な交通計画について御答申をいただいたわけですが、今回は、首都交通圏の高速鉄道を中心とする総合的な交通体系について御審議をお願いしたいと存じます。

その内容といたしましては、第一に東京の地下高速鉄道網においては、都心部への輸送需要が当初の予測をはるかに上廻り、通勤通学時の混雑の救済が焦眉の急になっている路線が少なからずあり、これに対する対策を講ずる必要があります。

第二に現状においては、今後も東京に集中する人口の大部分は郊外に居住することが予想され、従来整備の遅れていた郊外路線に関して、長期的な計画を樹立する必要があります。とくに住宅

難に対する最も効果的な方策が高速鉄道の整備による通勤可能な宅地の開発にあることに鑑み、先行的な路線網の計画を組み込んでいただくことによって住宅政策との調整を図り、もって大都市対策の推進に寄与したいと存じます。

以上の2点に関し、順次御審議をたまわりまして、御答申をいただきますようよろしくお願い申し上げます。

この諮問に対しては、中間答申(答申第10号)として昭和50年を目標とする高速鉄道網の整備計画が昭和43年4月答申された。

昭和45年3月の第67回都市交通審議会において、昭和60年を目標とする高速鉄道網の整備計画を策定するため、審議を再開することが決定され、以後審議を重ねた結果、昭和47年3月1日答申第15号として答申が行なわれた。

2. 都市交通審議会委員名簿

47. 3. 1 現在

学識経験委員

| | |
|---------|--------------|
| 愛川重義 | 読売新聞社論説委員会顧問 |
| 厚川正夫 | 毎日新聞社論説委員 |
| 磯崎 叡 | 日本国有鉄道総裁 |
| 栗本順三 | 大阪都市協会会長 |
| 佐伯 勇 | 日本民営鉄道協会理事 |
| 沢 雄次 | 日本開発銀行理事 |
| ◎ 島田孝一 | 早稲田大学名誉教授 |
| 富樫凱一 | 本州四国連絡橋公団総裁 |
| 富永祐治 | 大阪市立大学名誉教授 |
| 南部啓也 | 日本住宅公団総裁 |
| 二宮善基 | 東洋曹達工業(株)会長 |
| ○ 狭間 茂 | 日本図書教材協会会長 |
| 浜崎 則雄 | 朝日新聞社論説副主幹 |
| 松井達夫 | 早稲田大学教授 |
| 八十島 義之助 | 東京大学教授 |

関係行政機関委員

| | |
|---------|-------|
| 後藤田 正 晴 | 警察庁長官 |
|---------|-------|

| | |
|--------|--------|
| 鳩山 威一郎 | 大蔵事務次官 |
| 町田 直 | 運輸事務次官 |
| 志村 清一 | 建設事務次官 |
| 長野 士郎 | 自治事務次官 |

◎ 会長

○ 会長代理

3. 都市交通審議会東京圏小委員会委員名簿

47. 3. 1 現在

委員

| | | |
|------|-----|-------------|
| 磯崎 | 勲 | 日本国有鉄道総裁 |
| 志村 | 清一 | 建設事務次官 |
| 島田 | 孝一 | 早稲田大学名誉教授 |
| 長野 | 士郎 | 自治事務次官 |
| 南部 | 哲也 | 日本住宅公団総裁 |
| 二宮 | 善基 | 東洋曹達工業(株)会長 |
| 鳩山 | 威一郎 | 大蔵事務次官 |
| 町田 | 直 | 運輸事務次官 |
| 松井 | 達夫 | 早稲田大学教授 |
| ◎八十島 | 義之助 | 東京大学教授 |

臨時委員

| | | |
|----|-----|------------|
| 岩上 | 二郎 | 茨城県知事 |
| 大沢 | 雄一 | 首都圏整備委員会委員 |
| 栗原 | 浩 | 埼玉県知事 |
| 津田 | 文吾 | 神奈川県知事 |
| 友納 | 武人 | 千葉県知事 |
| 根津 | 嘉一郎 | 東武鉄道(株)社長 |

美濃部 亮 吉 東京都知事

専門委員

新 谷 洋 二 東京大学助教授

松 本 嘉 司 東京大学助教授

◎委員長

4. 都市交通審議会幹事名簿

47. 3. 1 現在

| | |
|-------|-------------------|
| 片岡誠 | 警察庁交通局長 |
| 岡田稔 | 首都圏整備委員会事務局計画第二部長 |
| 広瀬家彦 | 近畿整備本部審議官 |
| 有田輝彦 | 中部圏開発整備本部審議官 |
| 高林康一 | 運輸省官房長 |
| 見坊力男 | 運輸省大臣官房審議官 |
| 高橋寿夫 | 運輸省大臣官房参事官 |
| 山口真弘 | 運輸省鉄道監督局長 |
| 秋富公正 | 運輸省鉄道監督局国有鉄道部長 |
| 中村大造 | 運輸省鉄道監督局民営鉄道部長 |
| 野村一彦 | 運輸省自動車局長 |
| 小林正興 | 運輸省自動車局業務部長 |
| 平山三郎 | 運輸省東京陸運局長 |
| 石原明 | 運輸省名古屋陸運局長 |
| 満所清吾 | 運輸省大阪陸運局長 |
| 吉兼三郎 | 建設省都市局長 |
| 高橋国一郎 | 建設省道路局長 |
| 橋本博夫 | 東京都首都整備局長 |
| 田中白有 | 東京都交通局長 |
| 津田武徳 | 警視庁交通部長 |

5. 都市交通審議会答申第15号に関する
審議経過概要

I 東京圏小委員会の設置

昭和42年11月の諮問者第6号「東京及びその周辺における高速鉄道を中心とする交通網の整備増強に関する基本計画の再検討について」に対し、昭和43年4月答申第10号をもって中間答申が行なわれたが、昭和45年3月の第67回総会において、昭和60年を目標とする高速鉄道網の整備計画を策定するため、東京圏小委員会を設置することが決定された。

II 東京圏小委員会の審議経過

第1回（45.7.16）

- 1 小委員会が発足し、八十島委員が島田会長から小委員会委員長に指名された。
- 2 事務局から諮問、答申の経過、審議の再開理由、旅客輸送状況等について説明を行なった。
- 3 今後の進め方として関係者からの事情聴取を行なうこと、小委員会に輸送需要予測のためのワーキンググループを設けることを決定した。

第2回（45.8.17）

首都圏整備委員会事務局、神奈川県及び千葉県から地域開発

計画等について説明を聴取した。

第3回（45.8.28）

東京都、埼玉県及び茨城県から地域開発計画等について説明を聴取した。

第4回（45.9.21）

京浜急行電鉄、東京急行電鉄、小田急電鉄、京王帝都電鉄、西武鉄道、東武鉄道及び京成電鉄から私鉄の現況および将来計画について説明を聴取した。

第5回（45.10.12）

日本国有鉄道、帝都高速度交通営団、東京都（交通局）及び横浜市（交通局）から鉄道輸送の現況および将来計画について、横浜市及び日本住宅公団から地域開発計画・住宅建設計画等について説明を聴取した。

第6回（46.2.1）

- 1 需要予測ワーキンググループによってまとめられた輸送需要について報告があった。
- 2 高速鉄道路線網改訂作業の方針について審議した。
- 3 路線網改訂のためのワーキンググループを設けることを決定した。

第7回（47.2.25）

路線網ワーキンググループが策定した計画を原案として審議

した結果、東京及びその周辺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の小委員会としての結論を得た。

○ 需要予測ワーキンググループ

需要予測ワーキンググループは、八十島委員及び新谷、松本両専門委員により構成され、45.8.12から46.1.22まで3回にわたり調査検討を行ない、東京及びその周辺における昭和60年内における方面別・断面別の輸送需要の予測を行なった。

○ 路線網策定ワーキンググループ

路線網策定ワーキンググループは、島田会長、八十島委員、新谷、松本両専門委員により構成され、需要予測ワーキンググループの作業の結果にもとづき、46.6.16から47.1.14まで5回にわたり調査、審議を行ない昭和60年内における東京及びその周辺における高速鉄道網の整備計画を策定した。

III 答申

第70回都市交通審議会（47.3.1）

答申案「東京及びその周辺における高速鉄道を中心とする交通網の整備増強に関する基本計画について」の審議を行ないこれを答申第15号として決定した。

6. 方面別流入断面交通量

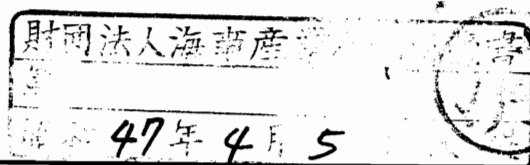
| 方面別 | 通勤 通学別 | 昭和40年 | 昭和60年 | | |
|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|
| | | 都区部境 | ケ一スI | | |
| | | | 都区部境 | 14区境 | 都心3区境 |
| 神奈川 | 通勤 | 339 | 702 | 899 | — |
| | 通学 | 83 | 142 | 151 | — |
| 三多摩 | 通勤 | 274 | 713 | 718 | — |
| | 通学 | 61 | 140 | 121 | — |
| 埼玉西 | 通勤 | 59 | 130 | 358 | — |
| | 通学 | 9 | 20 | 59 | — |
| 埼玉北 | 通勤 | 225 | 601 | 790 | — |
| | 通学 | 36 | 77 | 98 | — |
| 千葉・茨城 | 通勤 | 249 | 901 | 1,007 | — |
| | 通学 | 34 | 74 | 85 | — |
| 合計 | 通勤 | 1,146 | 3,047 | 3,772 | 1,925 |
| | 通学 | 223 | 453 | 514 | 180 |
| | 計 | 1,369 | 3,500 | 4,286 | 2,105 |

(単位：千人)

| 昭和60年 | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ケ一スⅡ | | | ケ一スⅢ | | |
| 都区部境 | 14区境 | 都心3区境 | 都区部境 | 14区境 | 都心3区境 |
| 766 | 950 | — | 797 | 996 | — |
| 142 | 151 | — | 142 | 151 | — |
| 653 | 650 | — | 704 | 707 | — |
| 140 | 121 | — | 140 | 121 | — |
| 128 | 347 | — | 137 | 368 | — |
| 20 | 59 | — | 20 | 59 | — |
| 569 | 746 | — | 633 | 807 | — |
| 77 | 98 | — | 77 | 98 | — |
| 807 | 937 | — | 915 | 1,015 | — |
| 74 | 85 | — | 74 | 85 | — |
| 2,923 | 3,630 | 2,381 | 3,186 | 3,893 | 2,381 |
| 453 | 514 | 180 | 453 | 514 | 180 |
| 3,376 | 4,144 | 2,561 | 3,639 | 4,407 | 2,561 |

東京圏高速鉄道網整備計画

昭和47年3月14日発行



定価 300円

都市交通審議会編

発行人 小幡久男

発行所 財団法人 運輸経済研究センター

東京都港区芝琴平町7番(住友銀行虎ノ門支店4階)

電話 東京504-0571(代) 出版 東京591-8922~3

郵便番号105 振替番号 東京4218番

製作：勝美印刷(株)

落丁・乱丁のものはお取替えいたします。

3065-460011-0519