

LR T事業構想の評価と今後の進め方

平成 15 年 12 月 22 日

亀戸 - 新木場を結ぶ LR T についての調査は平成 13 年から始まった。

日本 P F I 協会は、13 年 7 月に J R 小名木川線を活用した LR T 事業が区の一
定の補助のもとで、P F I 事業として成り立つとの事業化提案書を提出した。この
ことを受けて、同年には主として技術的側面からの調査を行った。

平成 14 年度には、専門家で構成される「LR T 基本構想策定調査委員会」を設
置し、まちづくりを含む事業全般にわたる調査を実施した。

平成 15 年度は主として、庁内職員から構成される検討委員会で論議を進めてき
た。

1 . 亀戸 - 新木場間 LR T 事業に対する評価

本区内陸部と臨海部を結ぶ南北交通の充実は長年の課題であり、亀戸 - 新木場を
結ぶ LR T は交通利便性の向上とまちの活性化を図るうえで極めて重要である。沿
線住民の 8 割近くが南北交通としての LR T の実現を望んでおり、区民の期待は大
きい。

LR T は、速度・定時性・輸送力等の面でバスを上回る機能を発揮できる交通機
関である。本 LR T の整備によって、本区東部地域の交通環境の改善、向上が図ら
れる。さらに亀戸を含む既成市街地の活性化や新木場、新砂などの臨海部の開発促
進など、まちづくりの面からも強力な推進力となりうるものである。

また、明治通りの自動車交通量の抑制による環境改善、高齢社会にあってバリア
フリー交通の実現が可能となる。

さらに、J R 貨物線や明治通り沿い空間を活用して導入するため、物理的制約が
少なく、事業の早期実現や投資効果の面で有望な事業である。

2 . LR T 実現にあたっての主要課題

(1) 平面交差等について

交通シミュレーション手法を用いて検討した結果、葛西橋通り、永代通りの 2 都
道については交通容量上は平面交差が可能である。しかし、国道 357 号について
の平面交差は周辺開発を見込んだ将来交通量で検討したところ、困難との結果とな
った。

このため、現時点では夢の島陸上競技場付近を終点としなければならず、新木場
駅との接続は不便なものとならざるを得なくなった。

国道の立体化に合わせての平面交差等、検討の幅を広げることによって新木場駅
方向へ延伸させる可能性はあるものの、課題の解決には時間がかかる。

(2) まちづくりの視点から

高い開発ポテンシャルを持つ新木場地区、新砂地区と亀戸副都心との連携が本区の開発に必要であり、その手段としてL R Tの整備が有効である。

しかし、外郭堤防の外側に位置する新木場地区については、現時点で開発の方向性を定めるには課題が多い。また、新砂地区では物流機能の集積が多い状況にある。

従って、新木場、新砂地域の開発については、長期的に今後検討していく必要がある。

(3) 需要予測からの収支状況

本区のL R Tは、軌道系交通機関としては既存都市施設（J R 貨物線、臨港貨物線敷）をいかしたコスト・パフォーマンスに優れ、最も実現可能性のある交通機関であるが、それでも事業収支の安定を図るには、手厚い公的支援が必要であることが明らかとなった。

将来は臨海部の開発が進むことにより、需要が増えて収支構造が改善されることは明らかであるが、開発が進むには相当な期間が必要となる。

3. まとめ

L R Tは機能面でバスを上回る交通手段であり、その整備は沿線の既成市街地活性化、臨海部の開発促進、環境都市の構築など、交通利便性の向上のみならず、まちづくりの面からも強力な推進力となりうるものである。

しかしながら、新木場、新砂地域におけるまちづくりの現状や交通結節点での接続可能性を勘案すると、亀戸 新木場間のL R T事業の早期の具体化には課題が多いことも事実である。

このため、実施についてはより慎重に考えていくこととし、「長期的な構想」として位置づけ、環境の変化を注意深く見守りたい。