

# りんかい線



ありがとう  
感謝をこめて、希望をのせて。

湾岸線西行き



太い線で示した部分がりんかい線

## 歴史

りんかい線は江東区新木場駅と品川区大崎駅を結ぶ全長 12.2 キロの路線である。1996 年に新木場駅と東京テレポート駅間が開業。自社の車両 70-000 形 4 両編成で運航を開始した。のち 2001 年に東臨運輸区 (それまでは現在の京葉車両センターで検査を行っていた) 完成、天王洲アイル駅開業。2002 年に大崎駅開業、埼京・川越線との相互直通運転を開始。2004 年に自社の全ての車両を 10 連化し現在に至る。今年が開業 20 周年ということで、公式 20 周年記念ホームページが公開されている。

## 現状

現在、りんかい線は東京都が筆頭株主の東京臨海高速鉄道株式会社という第三セクターによって運営されている。JR ではないのだ。そのためりんかい線を通して JR 各線に向かうときはりんかい線の運賃と JR 線の運賃の両方を払わなければならない。ちなみに JR 線の初乗り運賃は 140 円なのに対し、りんかい線は 210 円と割高感がある。これが利用促進への壁となっていると考えられる。



今、初乗り運賃が高いと書いたがこれには訳がある。りんかい線は全線の大部分がトンネルで作られている。りんかい線の新木場駅と東京テレポルト駅間は東京外環状線の一部として国鉄時代に建設されたものだ。なのでこの区間においては既存の設備を活用しただけなのであまりお金がかかってないと考えられるのだが東京テレポルト駅と大崎駅間は新規で建設したものである。新しく建設したものなのでもちろん建設費ものしかかる。一般的にトンネル方式は高架方式なのに比べて建設費が高くつくと言われており、故にりんかい線は借金を多く抱えているのである。平成 27 年度決算の概要によれば、借入金残高は 1523 億 12 百万円に上り、今でも毎年 90 億円ほど返済に回している状況なのだ。りんかい線沿線には、観光地もオフィスビルもあり近年収入も安定していることから、借金を順調に返済できそうだ。

## 未来

りんかい線は将来的には借金を完済し、長い経営安定期に入ると考えられる。その時に相互直通運転先の JR 東日本はどう動くのだろうか。りんかい線を買収するかも知れない。はたまた、しないかもしれない。ここでは双方の場合について考えたい。

まず、買収する場合、りんかい線の定期利用者が増えるものと考えられる。定期利用者と言っても千葉県民がほとんどだろうが、千葉県民の筆者とし

ては大歓迎だ。また一部の千葉県民は自宅から乗り換えなしで渋谷、新宿、池袋に行きたいと考える人もいるだろう。しかし、このような列車は出てこないのではないのだろうか。そもそも需要が少ないからだ。また、上野東京ラインの時に学んだ通り繋がればいいというものではない。川越の事故の影響が千葉の幕張まで影響が出るということもあり得る。個人的には正直、つなげる必要ない。

買収されなければ、特に変化はないだろう。あっても運賃の値下げぐらいだろう。

皆さんもお台場に行くときはゆりかもめだけではなく地下を走っているりんかい線を利用してみてはいかかでしょうか。

#### 参考文献

東京臨海高速鉄道 路線図 | UQ WiMAX | 超高速モバイルインターネット WiMAX2+

<http://www.uqwimax.jp/area/use/subway/rinkaisen.html> 情報取得 2016/08/27

りんかい線開業20周年記念特設サイト

<http://www.twr.co.jp/20th/tabid/336/Default.aspx> 情報取得 2016/08/27

Google マップ

<https://maps.google.co.jp/> 情報取得 2016/08/27