

東京圏の都市鉄道に係る答申の フォローアップ等について

これまでの東京圏の都市鉄道の整備について

○東京圏の都市鉄道ネットワークの整備については、政府による審議会の答申に沿う形で、計画的に進められてきた。

都市交通審議会答申第10号（昭和43年（1968年））

- (1) 目標年次 昭和50年（1975年）
- (2) 主な課題
 - ・東京圏の人口集中による都心の地下鉄の混雑緩和
 - ・都市の外延化（都心部の西側への拡大）や副都心の発展への対応
- (3) 主な新線の位置付け
 - 地下鉄11号線（半蔵門線）、地下鉄12号線（大江戸線）等

都市交通審議会答申第15号（昭和47年（1972年））

- (1) 目標年次 昭和60年（1985年）
- (2) 主な課題
 - ・依然厳しい通勤・通学混雑への対応
 - ・都市の外延化による通勤の長距離化への対応
- (3) 主な新線の位置付け
 - 地下鉄13号線（副都心線）、各ニュータウンへの路線延伸 等

運輸政策審議会答申第7号（昭和60年（1985年））

- (1) 目標年次 昭和75年（2000年）
- (2) 主な課題
 - ・千葉、埼玉、茨城方面の人口増加への対応
 - ・国際化などに伴う空港へのアクセス利便性の向上
- (3) 主な新線の位置付け
 - 常磐新線（TX）、京葉線、東京モノレール延伸、京急空港線の延伸 等

※ 戦後の東京圏の都市鉄道に係る整備計画としては、昭和21年の戦災復興院告示第21号以降、これまでの間、合計9次にわたる答申等がとりまとめられている。

都心部では、地下鉄ネットワークの整備は、行政自らにより、又は、地下鉄高速鉄道整備事業費補助による支援を通じて進められ、都心部から郊外にかけての鉄道ネットワークの整備は、主として、民間鉄道事業者により、沿線開発を組み合わせた整備が進められてきた。

↓

運輸政策審議会答申第18号（平成12年（2000年））へ。

○「東京圏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」の概要

(平成12年1月27日運輸政策審議会答申第18号)

目標年次:平成27年

<東京圏の将来展望>

- ・首都圏基本計画(平成11年)で目指すこととされた「分散型ネットワーク構造」が進むと想定。
- ・東京圏の人口は、平成27年に向けて、全体では4%増加すると予測され、地域別にみると、例えば、東京都区部は約8%減少すると見込まれていた。

(※実際には、平成22年時点で、全体では約9%の増加、東京都区部では約12%増加となっている。)

<基本的な考え方>

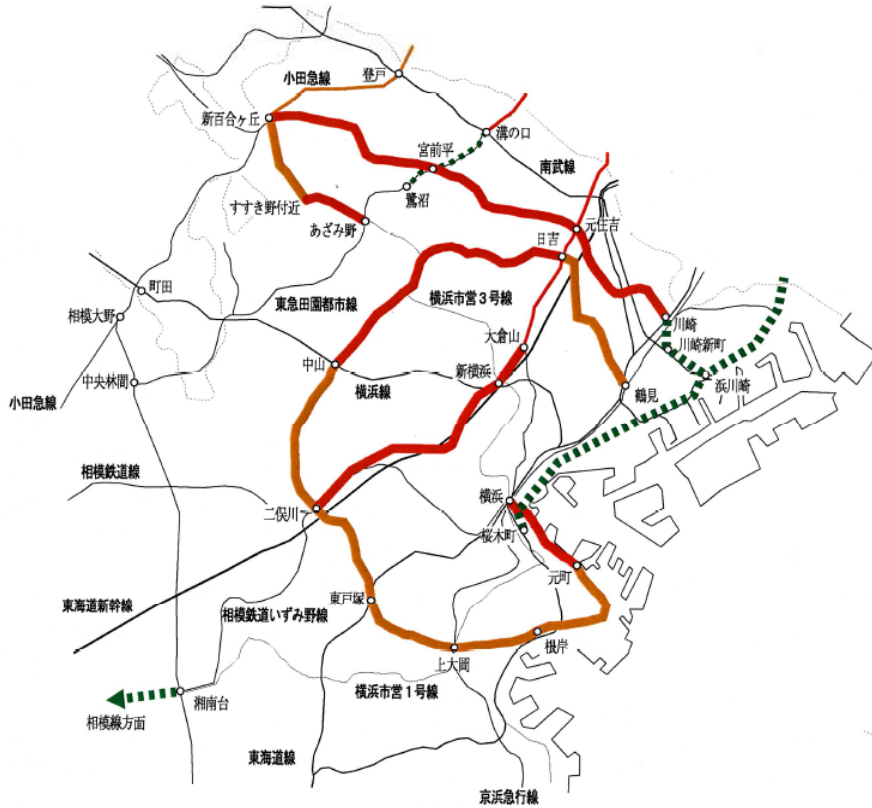
1. 混雑の緩和
2. 速達性の向上
3. 都市構造・機能の再編整備等への対応
4. 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化
5. 交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進

<整備計画>

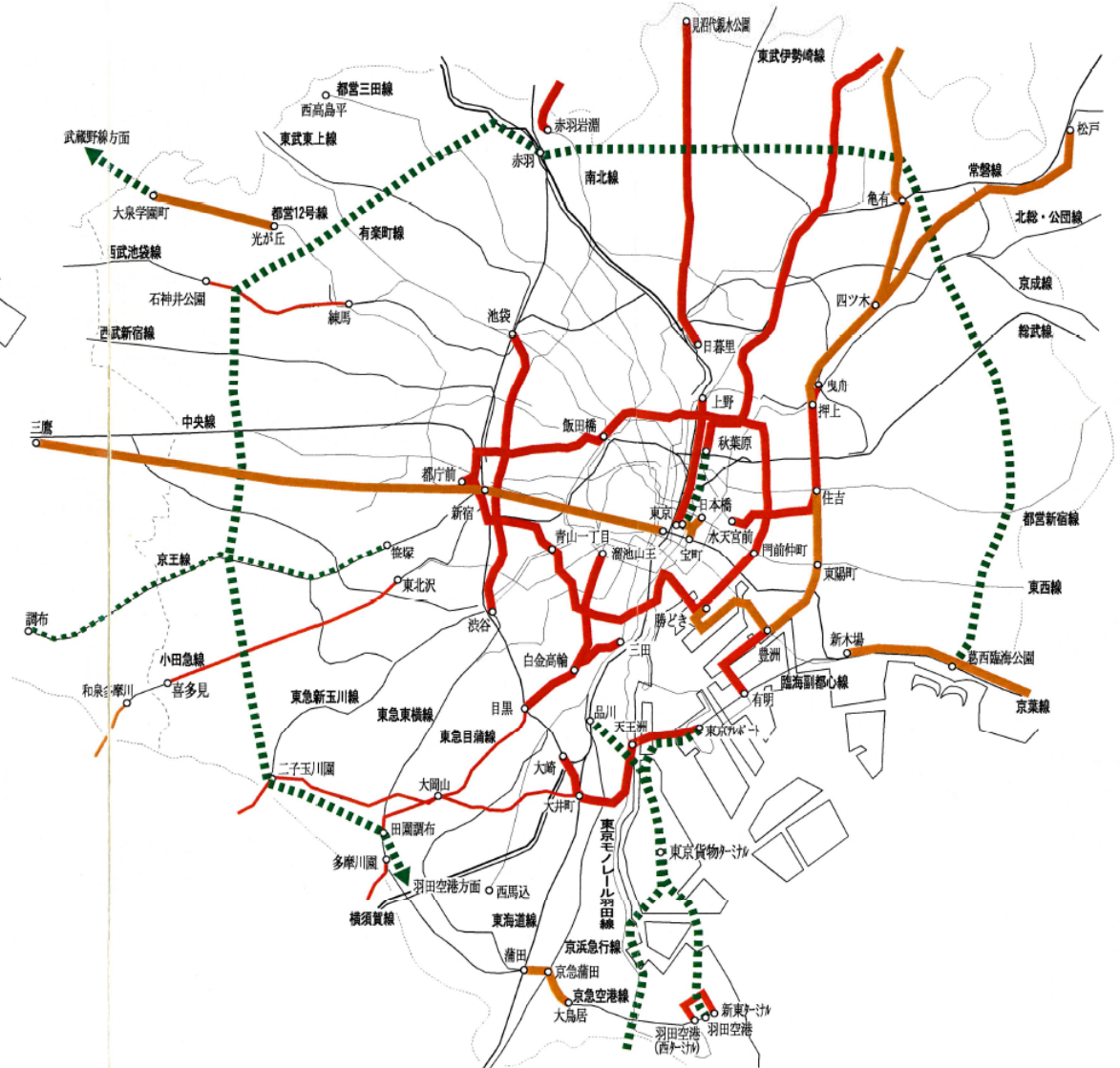
- ・今後、必要と考えられる既設路線の改良、路線の新設・複々線等を位置付け。
- ・路線の新設・複々線等については、成田新高速鉄道線、東北縦貫線、りんかい線、神奈川東部方面線など、合計653kmを位置付け。(次頁参照)

＜運輸政策審議会答申第18号に位置付けられた路線の新設・複々線化等＞

横浜・川崎



都区部



凡 例	
目標年次までに整備を推進すべき路線(A) ・目標年次までに開業することが適当である路線 (A1) ・目標年次までに整備着手することが適当である路線 (A2)	路線の新設 複々線化等
今後整備について検討すべき路線 (B) (整備について検討すべき区間を方向で示す場合)	

＜答申第18号の目標と現在の状況＞

1. 混雑率の緩和

基本的な考え方の概要	現在の状況
2015年(平成27年)における東京圏の主要31区間のピーク時平均混雑率を150%とするとともに、個別路線においてもピーク時混雑率を基本的に180%以下にすることを旨とする。	<ul style="list-style-type: none"> ・新線開業、複々線などの輸送力増強などの効果により、ピーク時平均混雑率は176%(H12)から165%(H24)にまで改善。 ・また、個別路線のピーク時混雑率が180%を上回る路線は、24路線(H12)から15路線(H24)まで改善 ・人口増加が顕著な臨海部や神奈川方面での混雑率の低下幅が小さいなど、路線ごとの混雑率の改善程度には差異が見られる。

(参考)

○平成12年以降の輸送力増強の例

＜新線建設＞

大江戸線、つくばエクスプレス、副都心線 等

＜複々線化＞

東急東横線、西武池袋線、東武伊勢崎線 等

＜幅広車両等の導入＞

JR山手線、JR京浜東北線、京王井の頭線 等

＜運転本数の増＞

東京メトロ千代田線、JR中央線(快速) 等

○混雑率の変化の例

線名	平成12年	平成24年	[最混雑区間(H24)]
JR山手線(外回り)	233%	200%	(上野 ⇒ 御徒町)
JR常磐線(緩行)	209%	165%	(亀有 ⇒ 綾瀬)
東急東横線	178%	167%	(祐天寺 ⇒ 中目黒)
西武池袋線	169%	161%	(椎名町 ⇒ 池袋)
東京メトロ千代田線	192%	177%	(町屋 ⇒ 西日暮里)
JR横須賀線	190%	193%	(武蔵小杉 ⇒ 西大井)
東京メトロ東西線	197%	197%	(木場 ⇒ 門前仲町)

2. 速達性の向上

基本的な考え方の概要	現在の状況
<p>複々線化によりピーク時間帯における表定速度の向上を図るとともに、速達性向上に資する新線の整備、相互直通運転化を進めることで、郊外部から東京中心部に向けた速達性の向上を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・複々線化や新線整備、相互直通運転化により東京中心部までの速達性向上が図られている。 ・相互直通運転化により利便性が向上する一方で、遅延や輸送障害の発生の影響が、相互直通運転を行う路線全体に及ぶ側面が見られている。

(参考)

○平成12年以降の主な相互直通運転

- ・東武伊勢崎線、東京メトロ半蔵門線
- ・JR埼京線・川越線、りんかい線
- ・東急東横線、東京メトロ副都心線・有楽町線、西武池袋線、東武東上線、みなとみらい線
- ・東京メトロ南北線、埼玉高速鉄道線 等

○都市鉄道等利便増進法の成立(平成17年)

- ・神奈川東部方面線(相鉄～JR・東急直通線)(整備中)

○遅延の発生状況の比較の例(始発～10時まで)

路線	遅延のない日数の割合	平均遅延時分	
東急田園都市線	34%	8.8分	相互直通 運転区間
東京メトロ半蔵門線	28%	10.4分	
東武伊勢崎線	89%	2.2分	
東京メトロ銀座線	56%	4.5分	相互直通 運転なし
東京メトロ丸ノ内線	70%	3.4分	

※東武伊勢崎線は、折返し施設があるため、遅延が抑制されている。
(H22.2.16～10.14の遅延状況より集計)

3. 都市構造・機能の再編整備等への対応

基本的な考え方の概要	現在の状況
<p>都市構造・機能の再編整備に対応し各拠点間の連携・交流を支えるために、新線整備等を着実に進めるものとする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・都市再生により都市構造・機能の再編が進んだ東京都心部では、開発地域において増加する交通需要を鉄道が支えている。 ・一方で、開発地域における人口の急増により、一部の駅では、激しい混雑が発生するケースも見られている。

(参考)

○平成10年以降に開業した路線と再開発の例
(1日当たり乗降人員の変化)

<都営大江戸線>

六本木駅 30,209人(H12) ⇒ 96,404人(H24)

汐留駅 14,433人(H14) ⇒ 47,111人(H24)

<りんかい線>

天王洲アイル駅 6,784人(H14) ⇒ 33,254人(H24)

大崎駅 37,633人(H13) ⇒ 111,332人(H24)

<つくばエクスプレス>

秋葉原駅 72,056人(H17) ⇒ 118,300人(H24)

○開発地域の人口急増により駅の改良を実施している駅の例

・東京の臨海部は、再開発等により、人口が急増。

Ex. 江東区の人口

H10 37.2万人 ⇒ H26 48.7万人 (約31%増)

・近年、東京の臨海部を中心には、地下鉄駅の改良を多く実施。
東京メトロ豊洲駅、門前仲町駅、茅場町駅、木場駅、東京都交通局勝どき駅 等

4. 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化

基本的な考え方の概要	現在の状況
<p>成田空港、羽田空港、新幹線駅等へアクセスについて、所要時間、乗換回数等の改善による利便性の向上を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新線の開業、複々線化、相互直通運転化、駅改良が進められた結果、両首都圏や新幹線駅等へのアクセスは、所要時間の短縮や乗換回数の低減が進んでいる。 ・ただし、アジア地域をはじめ、各国の主要都市との比較においては、優位性のあるアクセス水準にまでは至っていない。

(参考)

○羽田空港へのアクセス

<主な取組>

- ・東京モノレール延伸（羽田空港第1ビル～第2ビル）
- ・京急蒲田駅改良・連続立体交差化
- ・運行本数の増強、優等列車の設定

<アクセス改善の例>

○京急

空港～品川間 200本／日(H11) ⇒ 224本／日(H25)
 空港～横浜間 2本／日(H11) ⇒ 164本／日(H25)

○東京モノレール

空港第2ビル～浜松町 最短 23分(H11) ⇒ 19分(H25)

○成田空港へのアクセス

<主な取組>

- ・成田新高速鉄道の開業(平成22年7月)

<アクセス改善>

日暮里 ～ 空港第2ビル 51分 ⇒ 36分

○各国の都心から国際空港へのアクセス状況

<乗換なし>

ロンドン(ヒースロー) 15分、香港(香港国際) 24分、
 ソウル(仁川) 43分、東京(成田) 53分

<乗換あり>

シンガポール(チャンギ) 27分、東京(羽田) 27分

5. 交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進

基本的な考え方の概要	現在の状況
<ul style="list-style-type: none"> エレベーター、エスカレーターの整備等による段差の解消を図る。 プラットホームの安全性向上を図る。 他の事業者との共通利用が可能なカード乗車券の導入等を推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> 東京圏の1日3,000人以上の駅の87%の駅で、段差解消が行われている。また、プラットホーム上のホームドアは、291駅まで設置が拡大している。 SuicaとPASMOの相互利用が実現されるとともに、両ICカードの利用は6,474万枚にまで拡大している。

(参考)

○ バリアフリーの推進の状況(1都3県)

<1日あたりの平均利用者数が3,000人以上の駅>

	平成12年度	平成24年度
段差解消	25%	87%
障害者対応トイレ	0%	87%

<ホームドアの設置状況>

平成12年度 95駅 ⇒ 平成24年度 291駅

○ ICカードの利用の状況

- 首都圏等では、Suicaは平成13年11月より、PASMOは平成19年3月より、サービス開始。(PASMO開始時よりSuicaとの相互利用可)
- 平成25年3月には、全国合計10種類のICカード乗車券の相互利用がスタート。

※Suica・PASMOの発行状況(首都圏・仙台・新潟ほか)

Suica 4,247万枚

PASMO 2,227万枚 合計 6,474万枚 (H25.3時点)

運輸政策審議会答申第18号に関する取組状況⑥

運輸政策審議会答申第18号において、「2015年までに開業することが適当と位置づけられた路線」(A1路線)のうち、約8割が営業中又は整備中に至っている。

