

東京圏における今後の都市鉄道のあり方
について

(答申)

平成28年4月20日

交通政策審議会

目 次

○ まえがき	1
I. 東京圏の現状と将来動向	2
1. 東京圏の都市鉄道を取り巻く環境について	2
2. 東京圏の都市鉄道の現状について ～第18号答申のフォローアップを中心に～	3
(1) 混雑の緩和	4
(2) 速達性の向上	5
(3) 都市構造・機能の再編整備等への対応	5
(4) 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化	5
(5) シームレス化	6
(6) バリアフリー化	7
3. 特に対応の必要性が増大している事柄について	8
(1) 駅空間の質の向上	8
(2) 遅延対策	8
(3) 災害対策	8
4. 鉄道輸送需要等の将来動向について	9
(1) 前提となる人口の推計	9
(2) 鉄道輸送需要等の将来動向について	9
II. 東京圏における今後の都市鉄道のあり方	11
1. 東京圏の都市鉄道が目指すべき姿	11
(1) 国際競争力の強化に資する都市鉄道	12
(ア) 航空・新幹線との連携強化	12
(イ) 国際競争力強化の拠点となるまちづくりとの連携強化	12
(2) 豊かな国民生活に資する都市鉄道	13
(ア) 混雑の緩和	13
(イ) 速達性の向上	13
(ウ) シームレス化	13
(3) まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道	14
(ア) ユニバーサルデザイン化	14
(イ) 郊外部のまちづくりとの連携強化	15
(ウ) エコデザイン化	15
(4) 駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～	16
(ア) 「駅まちマネジメント」(駅マネ)の推進	16
(イ) 更なるバリアフリー化の推進	16
(ウ) 更なる外国人対応の推進	17
(エ) 分かりやすく心地よくゆとりある駅空間の形成	17
(オ) まちとの一体性の創出	17
(5) 信頼と安心の都市鉄道	18
(ア) 遅延の「見える化」	18

(イ) 鉄道事業者における取組の促進	19
(ウ) 鉄道利用者との協働	19
(エ) 鉄道利用者への情報提供の拡充	19
(6) 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」	20
(ア) 災害対策の「見える化」	20
(イ) ハード・ソフト両面からの強力な災害対策の推進	20
2. 具体的なプロジェクトについての検討結果	21
(1) 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト	23
(2) 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト	33
(3) 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等	55
(ア) 広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト	55
(イ) 国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅における プロジェクト	56
(ウ) 駅マネの取組が特に期待される駅	57
○ むすび	58
付図1 東京圏鉄道網図	59
付図2 東京圏鉄道網図（都区部、横浜・川崎）	60
東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会委員名簿	61

○ まえがき

東京圏（東京都心部を中心とする概ね半径50kmの範囲をいう。以下同じ。）の都市鉄道については、1956年（昭和31年）の都市交通審議会答申第1号（以下「第1号答申」という。）を嚆矢に、直近では2000年（平成12年）の運輸政策審議会答申第18号（以下「第18号答申」という。）に至るまで過去8度の答申に基づき、整備が進められてきた。今日では、ネットワークの稠密性やサービス水準について世界に誇るべき水準になってきたところである。

一方、近年では訪日外国人の増加や各国との都市間競争が激化する中での国家戦略特別区域等を活用した都市の国際競争力強化の必要性の高まり、少子高齢化の進展や人口減少社会の到来、首都直下地震をはじめとした災害リスクの高まり等、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境は大きく変化している。さらに、2020年（平成32年）には、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京オリンピック・パラリンピック」という。）の開催が決定している。

このような状況の中、より質の高い東京圏の都市鉄道ネットワークを構築していく観点から、空港アクセスの改善、列車遅延への対応、バリアフリー対策の強化、まちづくりとの連携、防災対策の強化、外国人の利用のしやすさの向上など国際化への取組、駅空間の質の向上、ICTの活用の拡大等を進めることが急務となっている。

このような状況を踏まえ、2014年（平成26年）4月に国土交通大臣から交通政策審議会に対して、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について諮問がなされた。それを受け、2014年（平成26年）6月以降、同審議会陸上交通分科会鉄道部会の下に設置された東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会で2年間にわたり審議を重ね、概ね15年後（2030年（平成42年）頃）を念頭に置いて、地下鉄、民鉄線及びJR在来線のほか、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道を対象として、本答申をとりまとめた。

I. 東京圏の現状と将来動向

1. 東京圏の都市鉄道を取り巻く環境について

東京圏の夜間人口はこれまで増加の一途をたどってきており、2000年（平成12年）と2010年（平成22年）を比較すると、3,502万人から3,724万人へと増加したが、国立社会保障・人口問題研究所の推計（2012年（平成24年））によれば、2015年（平成27年）頃にピークを迎えてその後減少に転じ、2030年（平成42年）には2010年（平成22年）比4%減の3,588万人となる見込みである。

東京圏の高齢者の割合について、2000年（平成12年）と2010年（平成22年）を比較すると、14.5%から21%へと増加しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計（2012年（平成24年））によれば、2030年（平成42年）には29%に達する見込みである。

日本は世界との激しい国際競争を勝ち抜いていかなければならず、その牽引役として東京圏の機能強化を図っていくことが必要である。訪日外国人に着目すると、2013年（平成25年）に初めて1,000万人を超え、2015年（平成27年）には1,973万人に達したところである。また、2020年（平成32年）には4,000万人を、2030年（平成42年）には6,000万人を目指すこととされている。

東京オリンピック・パラリンピックは、国を挙げて成功を目指すべき世界的イベントであるとともに、東京圏の都市鉄道のサービス水準の高さを世界にアピールできる絶好の機会である。

中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループの「首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告）」（2013年（平成25年））によれば、首都直下地震が今後30年以内に発生する確率は70%程度と予測されており、地球規模の気候変動に伴う大規模水災害等のリスクも高まりつつある。

なお、このような状況に対応するに当たって、我が国の厳しい財政状況を踏まえると、これからの社会資本整備は少ない費用で最大限の効果が発揮されるよう、既存ストックの有効活用を図りながら、選択と集中を徹底しつつ計画的に推進することが求められる。

東京圏の交通インフラについては、羽田空港において2010年（平成22年）に4本目となるD滑走路や国際線旅客ターミナルビルが供用開始され、国際定期便が再就航しており、2014年（平成26年）には国際線旅客ターミナルビル拡張等が実施された。成田空港では、2010年（平成22年）に年間発着枠の拡大に関して地元との合意がなされ、2015年（平成27年）にはLCCターミナルの供用が開始された。首都圏空港の容量は拡大し、旅客利用者数が増大している。また、50年以上にわたって整備を進めてきた首都圏三環状道路が2025年（平成37年）に概ね完成予定であるなど、高速道路網の整備も進んでいる。加えて、2027年（平成39年）にはリニア中央新幹線の品川駅～名古屋駅間の開業が予定されている。

2. 東京圏の都市鉄道の現状について ～第18号答申のフォローアップを中心に～

東京圏の都市鉄道の総延長（複々線を含む。）は、1956年（昭和31年）の第1号答申時点では1,566kmであったが、直近の答申である2000年（平成12年）の第18号答申時点では2,488km、そして2015年（平成27年）には、第18号答申において「2015年（平成27年）までに開業することが適当である路線（A1路線）」として位置づけられた路線の80%に当たる217kmが開業したこと等により、総延長は2,705kmとなった。

また駅数で見ると、1956年（昭和31年）時点では807駅であったが、2000年（平成12年）時点では1,377駅に、そして2015年（平成27年）には1,510駅となった。

このようにこれまで整備が着実に進展してきた結果、東京圏の都市鉄道は世界的にみても稠密なものとなり、相当程度充実してきた。

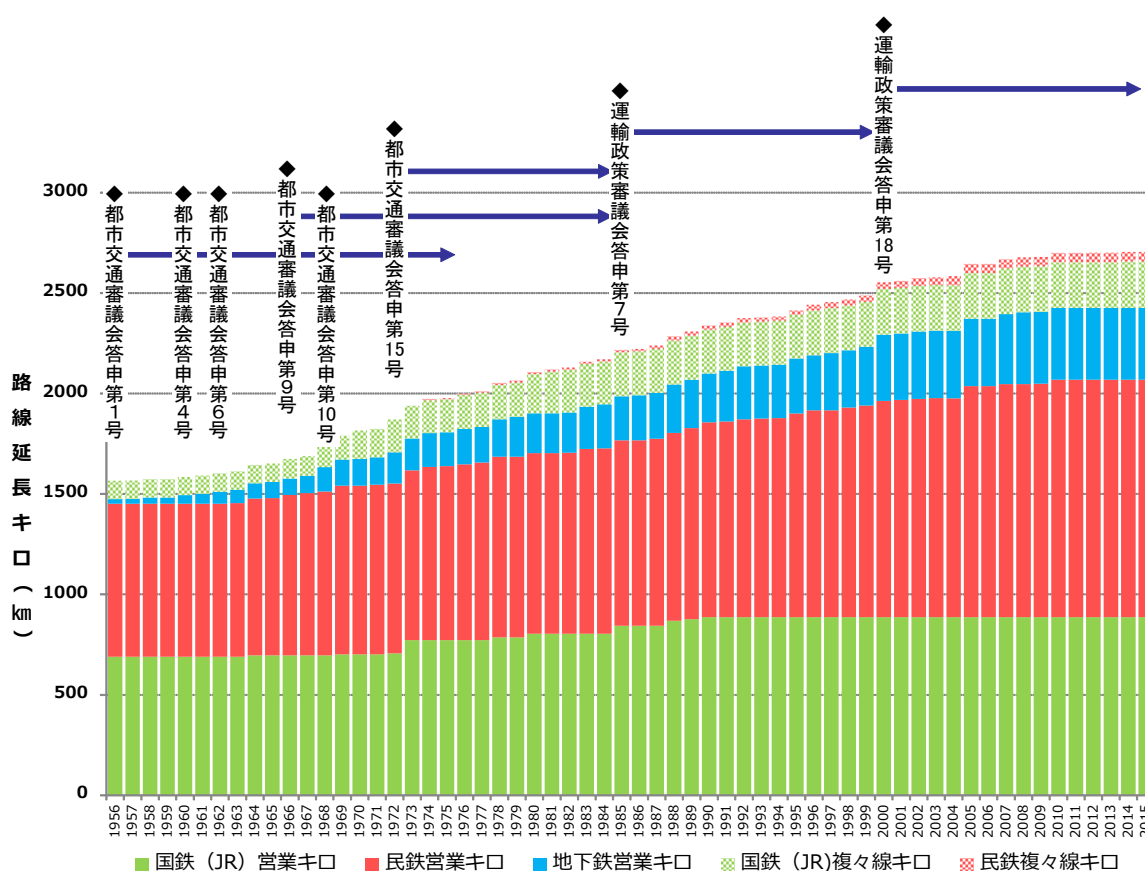


図1 東京圏の都市鉄道の総延長（複々線を含む。）の推移

東京圏の都市鉄道の流動は2010年（平成22年）時点で2,250万人／日、総交通流動に占める割合は2010年（平成22年）時点で28%であり、都市鉄道は東京圏における基幹的な交通機関として役割を果たしている。

なお、第18号答申では、今後対応すべき課題として、（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）シームレス化、（6）バリアフリー化の6項目を挙げていた。これらの課題への対応状況は以下のとおりである。

(1) 混雑の緩和

新線整備、複々線化、車両の長編成化等の混雑緩和の取組の結果、ピーク時における主要31区間の平均混雑率は、1998年（平成10年）時点で183%であったものが、2014年（平成26年）には165%にまで大きく改善した。また、ピーク時における個別路線の最混雑区間の混雑率が180%を超える区間数は、1998年（平成10年）時点で23区間であったものが、2014年（平成26年）には14区間へと大幅に減少した。

一方、第18号答申及び交通政策基本計画（2015年（平成27年）閣議決定）において定められた、ピーク時における主要31区間の平均混雑率を150%とする目標及びピーク時における個別路線の最混雑区間の混雑率を180%以下とする目標はいずれも達成するに至っていない。

ピーク時における混雑区間長について1998年（平成10年）と2010年（平成22年）を比較すると、混雑率200%以上では156kmから44kmへと短縮したものの、混雑率180%以上200%未満では103kmから125kmへと増大した。

また、ピーク時の前後の時間帯（ピークサイド）、帰宅時間帯、夜間といった朝のピーク時と異なる時間帯においても、混雑が生じている。

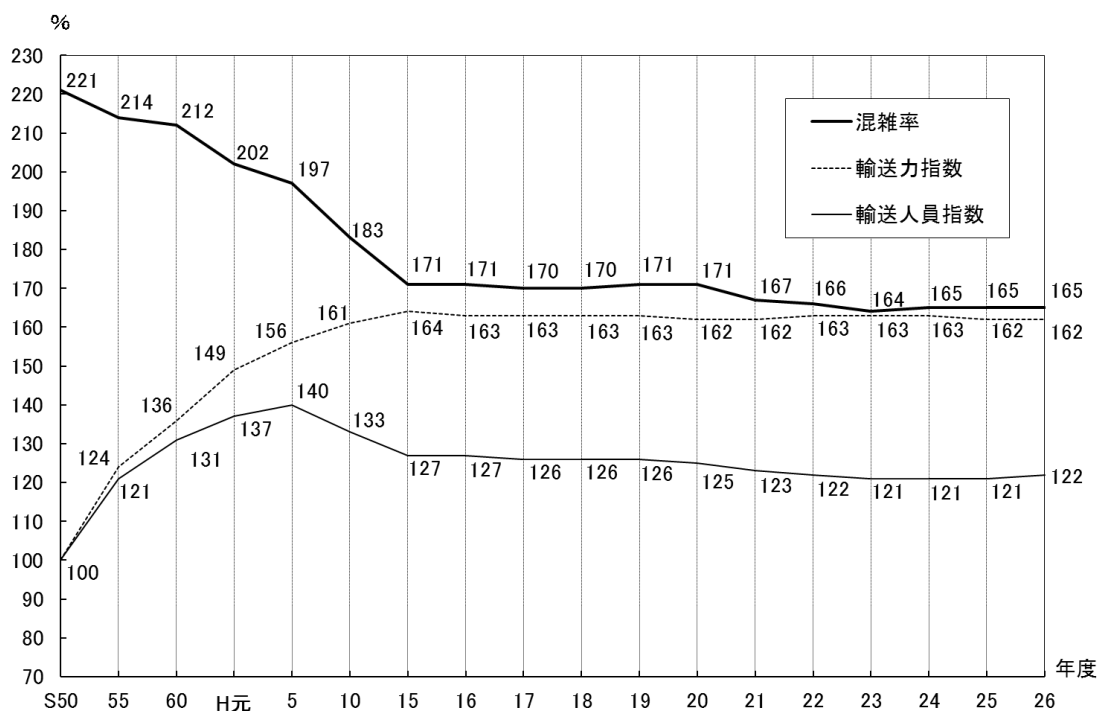


図2 ピーク時における主要31区間の平均混雑率等の推移

- (注) 混雑率150%：肩が触れ合う程度で、新聞が楽に読めるような状態。
 混雑率180%：体が触れ合うが、新聞は読める状態。
 混雑率200%：体が触れ合い相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読めるような状態。

(2) 速達性の向上

新線整備、複々線化、直通運転化、速達列車サービスの設定等により速達性の向上が図られてきた。例えば、つくばエクスプレス、成田スカイアクセス、上野東京ラインの整備、小田急小田原線、東武伊勢崎線、西武池袋線の複々線化、湘南新宿ライン、副都心線等の直通運転化等により、東京圏の多くの地点間で速達性が向上した。

一方で、速達列車の通過駅に設定されていた駅の利用者数の増加への対応や旅客が集中する速達列車と比較的混雑の少ない各駅停車列車との混雑の平準化を目的として、速達列車の停車駅が追加される場合がある。また、混雑の緩和を図るため、運行間隔を限界まで狭めた結果、速達列車の設定に支障が生じる場合がある。これらの要因により、速達性が向上していない路線も存在している。

(3) 都市構造・機能の再編整備等への対応

都心（大手町、丸の内等）、副都心（新宿、渋谷、池袋、臨海副都心等）、新拠点（品川等）、郊外部の拠点（さいたま新都心、幕張新都心、みなとみらい21地区等）等のまちづくりと連携した新線整備や駅施設の改良等が行われてきた。一方で、駅周辺の都市開発の著しい進展に伴う駅利用者数の増加に対して、後追いで駅の容量拡大がなされるなど、まちづくりとの連携が必ずしも十分でなかった事例も存在している。

また、郊外部では、夜間人口の減少や生産年齢人口の減少又は少子化により、通勤・通学需要が減少し、駅前の商業地の衰退、鉄道輸送サービスの低下など生活環境の質の低下が懸念されている。実際に、郊外部の一部の路線においては鉄道需要が減少し、運行本数が減った事例も存在している。

(4) 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化

羽田空港、成田空港ともに空港アクセスの改善に向けて様々な取組が行われてきており、輸送力、速達性及び乗換利便性が向上してきた。

例えば羽田空港アクセスについては、品川駅～羽田空港駅（現在の羽田空港国内線ターミナル駅）間の所要時間は、1998年（平成10年）時点では最速25分であったが、京急蒲田駅の改良等により2012年（平成24年）には最速14分に短縮された。2010年（平成22年）に開業した国際線旅客ターミナルビルについても、品川駅～羽田空港国際線ターミナル駅間が最速11分で結ばれている。また、浜松町駅～羽田空港第1ビル駅間の所要時間は1993年（平成5年）時点では最速18分であったが、昭和島駅における追い越し設備の整備及び空港快速の設定により、2010年（平成22年）に同区間の間に羽田空港国際線ビル駅が開業し、停車駅が増えたにも関わらず、同区間は最速17分で結ばれている。

成田空港アクセスについては、1992年（平成4年）時点では日暮里駅～空港第

2ビル駅間の所要時間が最速52分であったが、成田スカイアクセスの整備等により、長距離であるにも関わらず2010年（平成22年）には最速36分となった。

こうした取組の結果、2000年（平成12年）の運輸政策審議会答申第19号で目指すべき指標として設定された国際的な空港と都心部との所要時間を30分台にすることは達成された。

また、新幹線駅へのアクセスについては、例えば、2015年（平成27年）の上野東京ラインの開業により、東北線、高崎線及び常磐線から東京駅及び品川駅への所要時間が短縮し乗換回数が減少するなど、アクセス利便性の向上が図られてきた。

（5）シームレス化

東京圏の都市鉄道では、長年にわたり複数の鉄道事業者による相互直通運転化が行われてきた。1960年（昭和35年）に都営浅草線と京成押上線において日本で初めての相互直通運転が実施され、1968年（昭和43年）には両路線に京急本線も加えて、3事業者による相互直通運転が開始された。近年では2013年（平成25年）に東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線、東急東横線及びみなのみらい21線の相互直通運転化がなされた。

また、自社路線内でも直通運転化を進めており、例えば、2001年（平成13年）に湘南新宿ラインの開業による東北線、横須賀線及び東海道線の直通運転化がなされ、2015年（平成27年）に上野東京ラインの開業による東北線、常磐線及び東海道線の直通運転化もなされてきたところである。

複数事業者間の相互直通運転や同一事業者内のネットワークを活用した直通運転化の取組の結果、1970年（昭和45年）時点では、複数事業者間の相互直通運転実施区間の延長が155km、同一事業者内の直通運転実施区間の延長を加えると700kmであったが、2015年（平成27年）には複数事業者間の相互直通運転実施区間の延長は880km、同一事業者内の直通運転実施区間を加えると1,831kmとなり、東京圏の都市鉄道の総延長の75%を占めるまでになった。

（相互）直通運転化に伴い、乗換回数の減少やホーム、コンコース等の混雑緩和が図られるなど、鉄道利用者の利便性が向上してきた。

その一方で（相互）直通運転が高度化するゆえに、列車の行き先表示や列車種別が多様化・複雑化していたり、乗り入れる鉄道事業者ごとに車内の路線図が統一されていないなど、訪日外国人をはじめとした日頃東京圏の都市鉄道に乗り慣れていない利用者にとっては、分かりにくい運行サービスとなっている場合がある。

なお、（相互）直通運転化により、運行ダイヤの乱れが広範囲に波及するとの指摘もあるが、折り返し設備の導入など線路設備の改良等ハード面の取組や、遅延発生時の迅速かつ的確な折り返し運転の実施、（相互）直通運転の中止等の運転整理等のソフト面の取組により、複雑な（相互）直通運転を行っているにも関わらず、高い定時性を維持している路線も存在する。

また、SuicaやPASMOといった交通系ICカードの導入及び共通利用化、都営地下鉄と東京メトロのサービスの一元化、複数鉄道事業者が乗り入れる駅における案内サイン等の統一等のサービス面でのシームレス化も進展してきた。

加えて、移動全体のシームレス化の観点から、他モードとの乗換利便性も考慮した駅前広場の整備や運行ダイヤの設定等の取組も行われてきた。

(6) バリアフリー化

駅のバリアフリー化について、第18号答申では、生活空間倍増戦略プラン（1999年（平成11年）閣議決定）に基づき、段差が5m以上あり、かつ、1日当たり平均利用者5,000人以上の駅について、原則として2010年（平成22年）までに所要のエレベーター・エスカレーターを整備することが目標とされていたところである。東京圏では、2014年度（平成26年度）末時点で対象駅の所要のエレベーター・エスカレーターの整備率が99%となるなど、駅の段差解消が着実に進められてきた。1日当たり平均利用者3,000人以上の駅については、2011年（平成23年）に移動等円滑化の促進に関する基本方針において、2020年度（平成32年度）までに原則すべてバリアフリー化を行うという目標が設定された。東京圏においても、この目標の達成に向けて取組が進められており、2014年度（平成26年度）末時点で1日当たり平均利用者3,000人以上で段差解消済みの駅は89%となった。

ホームドアについては、交通政策基本計画において定められた、2020年度（平成32年度）までに全国でホームドア設置駅数を800とする目標の達成に向けて、取組が進められており、2015年（平成27年）9月末時点で、東京圏で322駅（全国で621駅）に設置された。

鉄道車両については、移動等円滑化の促進に関する基本方針において、2020年度（平成32年度）までに全国で総車両数の約70%の車両をバリアフリー化するという目標が設定されているが、2014年度（平成26年度）末時点で東京圏の鉄道事業者（JRを除く。）では総車両数の78%（全国では総車両数の62%）の車両がバリアフリー化された。

また、多様な関係者が一体となってバリアフリー化が進められるなど先導的な取組も行われてきたところであり、例えば羽田空港国際線ターミナルの新設に当たっては、京急羽田空港国際線ターミナル駅及び東京モノレール羽田空港国際線ビル駅を含め、設計段階から、障害者の声を反映させつつ、ターミナルの整備・運営会社や複数の鉄道事業者が連携しながらバリアフリー化が進められた。

3. 特に対応の必要性が増大している事柄について

第18号答申までは対応の必要性が指摘されてこなかったものの、最近の東京圏の都市鉄道においては、都市機能にとってその重要性が増大している駅、効率的な都市生活の基礎となっている定時性、安全な都市生活の基盤となっている防災の各分野において、以下のとおり、特に対応の必要性が増大していると考えられる。

(1) 駅空間の質の向上

駅は交通ネットワークのノード（節）であり、他の鉄道事業者の路線や他モードも含めて、円滑な人の移動に資する駅空間であることが必要である。また、まちづくりにおける拠点的な役割を果たす「まちの顔」としての機能も重要性が増大しており、ゆとりある快適な空間の創出等についてはこれからの大きな課題である。

また、複数の鉄道事業者、地方公共団体、バス等他モードの交通事業者、道路管理者、駅ビル管理者等、駅についての関係者は多岐にわたっており、関係者相互の連携が十分に取れているとは言い難い状況である。

(2) 遅延対策

混雑による乗降時間の増大やラッシュ時間帯における高頻度の列車運行等に伴い短時間の遅延が慢性的に発生している。加えて、異常気象や機器故障、線路立ち入り等による長時間にわたる遅延も広範囲に発生しており、発生回数も増加している。また、遅延発生時等における情報提供のあり方についても改善の必要性が指摘されている。長年の遅延対策の取組により高水準な安定輸送を実現している鉄道事業者も存在するが、鉄道事業者によって、その取組や成果には、ばらつきが存在している。

東京圏の都市鉄道が稠密な運行ダイヤを前提としつつも定時性を確保してきたという点については世界に誇るべきものであるが、近年そうした鉄道輸送の信頼性について懸念が生じる事態となっている。

(3) 災害対策

東京圏の鉄道事業者はこれまで、多様かつ甚大な災害の頻発を踏まえ、災害対策について数多くの取組を進めてきた。一方で、東日本大震災発生時には駅構内に帰宅困難者の滞留が発生したほか、降積雪時等には駅構内に鉄道利用者の滞留が発生する事態も生じたところである。加えて、近い将来、高い確率で首都直下地震の発生も予測されている。特に、東京圏には我が国の政治、行政、経済の中核機能が集積しており、これらの中核機能を支える基盤として、災害に対して強靱な都市鉄道が求められている。

4. 鉄道輸送需要等の将来動向について

概ね15年後（2030年（平成42年）頃）を念頭に置いた東京圏の都市鉄道のあり方について定量的な検討を行うために、2030年（平成42年）の鉄道輸送需要について需要推計を行った。なお、需要推計モデル等の詳細については、テクニカルレポートとしてまとめ、後日公表するものとする。

（1）前提となる人口の推計

需要推計の前提となる2030年（平成42年）の夜間人口は、国立社会保障・人口問題研究所における推計値（2013年（平成25年））を用いた。

2030年（平成42年）の従業人口については、国立社会保障・人口問題研究所の推計が存在しないことから、夜間人口の推計値と過去のトレンドにより、東京圏全体の従業人口を推計した。

地域別の従業人口については、近年、都心部等への従業人口の集中が著しい一方で、国土形成計画（2015年（平成27年）閣議決定）において東京一極集中の是正と均衡の取れた東京圏の形成を推進することとされていること等を踏まえ、都心部等への従業人口の集中度合いが異なる2つのケースを想定し、推計値に幅を設定した。すなわち、近年の著しい従業人口の都心部等への集中傾向が2030年（平成42年）まで継続するケース（以下「集中継続ケース」という。）と、近年の著しい従業人口の都心部等への集中傾向が2020年（平成32年）までは継続し、その後2030年（平成42年）まで集中傾向が緩和されるケース（以下「集中緩和ケース」という。）の2つのケースを想定し、取りうる値の範囲として設定した。

以上によると、2030年（平成42年）時点における夜間人口は、東京圏全体で3,588万人（2010年（平成22年）時3,724万人）、2030年（平成42年）時点における従業人口は東京圏全体で1,818万人（2010年（平成22年）時1,919万人）、そのうち東京都区部の従業人口は集中継続ケースで811万人、集中緩和ケースで785万人（2010年（平成22年）時783万人）となった。

（2）鉄道輸送需要等の将来動向について

夜間人口、従業人口等の想定を基に、概ね既存の鉄道ネットワーク及び運行サービスを前提として2030年（平成42年）時点における需要推計を行った結果、東京圏の総交通需要は1日あたり7,570万人（2010年（平成22年）時8,017万人）、総交通需要に占める鉄道需要の割合（鉄道の輸送機関分担率）は30%～31%（2010年（平成22年）時28%）、1日あたり鉄道需要は2,237万人～2,281万人（2010年（平成22年）時2,250万人）となる見込みとなった。また、鉄道利用による東京都区部への流入交通量は、396万人～414万人（2010年（平成22年）時391万

人)となる見込みとなった。また、空港及び新幹線駅への鉄道のアクセス需要は、1日当たり63万人(2010年(平成22年)時53万人)となる見込みとなった。

この場合、2030年(平成42年)において、例えば第18号答申及び交通政策基本計画において定められた、ピーク時における主要31区間の平均混雑率を150%とする目標の達成も困難であると推計される。

また、大手町駅、豊洲駅、東京駅、渋谷駅、新横浜駅等、駅利用者数が今後大幅に増加すると推計される駅も存在する。

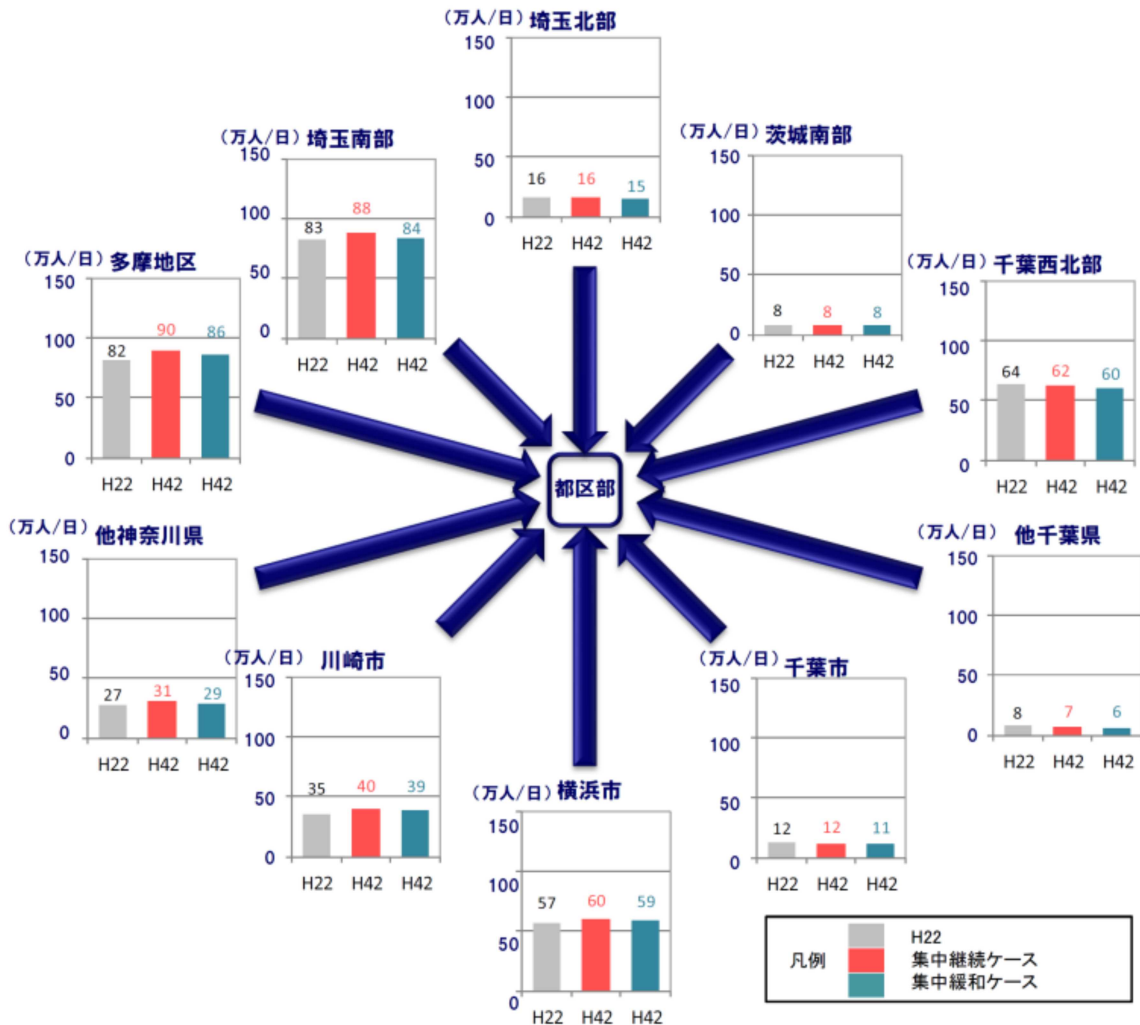


図3 鉄道利用による各地域から東京都区部への流入交通量の推計値

II. 東京圏における今後の都市鉄道のあり方

1. 東京圏の都市鉄道が目指すべき姿

東京圏の都市鉄道が目指すべき姿は以下の（１）～（６）のとおり設定した。

- （１）国際競争力の強化に資する都市鉄道
- （２）豊かな国民生活に資する都市鉄道
- （３）まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道
- （４）駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～
- （５）信頼と安心の都市鉄道
- （６）災害対策の強力な推進と取組の「見える化」

近年のアジア主要都市の急速な台頭により、国際的な都市間競争が激化しており、特に我が国の成長を牽引する東京圏の国際競争力を強化することが喫緊の課題となっている。交通は成長を牽引する経済活動等を支える基盤であり、都市鉄道においてもその機能強化を図ることが極めて重要であることから、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、「（１）国際競争力の強化に資する都市鉄道」を設定した。

また、東京圏の都市鉄道は既に世界トップレベルのサービス水準にあり、豊かな国民生活に寄与してきたが、国民生活をさらに豊かなものにするため、「守り」（＝維持）のみならず「攻め」（＝向上）として、サービス水準の引き上げが必要である。このような観点から目指すべき姿として「（２）豊かな国民生活に資する都市鉄道」を設定した。

加えて、今後急激な人口減少や高齢化等が見込まれているが、そのような社会情勢の変化に対応し、質の高いサービスを持続的に提供していくため、まちづくりとの連携を図ることが重要である。このような観点から目指すべき姿として「（３）まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道」を設定した。

駅について、交通ネットワークのノード（節）としての役割とともに、まちづくりの拠点としても重要性が増大しているところであり、駅空間の質の向上を図る必要性が増大している。駅空間の質の向上については、上記「（１）国際競争力の強化に資する都市鉄道」～「（３）まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道」のいずれにも密接に関連するものではあるが、新たに焦点が当てられた特に対応の必要性が増大している事柄であり、「（４）駅空間の質的進化～次世代ステーションの創造～」を目指すべき姿として設定した。

また、東京圏の都市鉄道においては、慢性的に発生する短時間の遅延や広範囲に発生し発生回数も増加している長時間の遅延に対応するとともに、首都直下地震や集中豪雨等に対する備えを進める必要がある。これらの取組はいずれも上記「（３）まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道」に密接に関連するものではあるが、特に対応の必要性が増大している事柄であり、「（５）信頼と安心の都市鉄道」及び「（６）災害対策の強力な推進と取組の「見える化」」を目指すべき姿として設定した。

(1) 国際競争力の強化に資する都市鉄道

近年のアジア主要都市の急速な台頭により、国際的な都市間競争が激化しており、特に我が国の成長を牽引する東京圏の国際競争力を強化することが喫緊の課題となっている。交通は成長を牽引する経済活動等を支える基盤であり、都市鉄道においてもその機能強化を図ることが極めて重要である。国際競争力の強化に資する都市鉄道を実現するため、(ア) 航空・新幹線との連携強化、(イ) 国際競争力強化の拠点のまちづくりとの連携強化を推進すべきである。

(ア) 航空・新幹線との連携強化

空港へのアクセス利便性の向上については、都心からのアクセス利便性を向上することは引き続き重要であるが、それに加え、日本全体を牽引する東京圏の国際競争力の向上や観光立国の実現のためには、ビジネスの観点や観光立国の観点、圏域外への広域移動の観点、またそれらの観点でのアクセス利便性の向上に資する乗換利便性の観点等、より幅広い観点で取り組むべきである。

新幹線駅へのアクセス利便性の向上についても、国土形成計画（全国計画）において、全国各地における対流の促進やリニア中央新幹線により三大都市圏を一体化させるスーパー・メガリージョンの形成を推進することとされており、東京圏と他圏域との対流の促進、スーパー・メガリージョンの効果の増大といった観点から、重要となっている。リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や各方面への新幹線の始発駅となる東京駅のほか、大宮駅、新横浜駅及び橋本駅へのアクセスについて、空港アクセス同様、幅広い観点から利便性を向上すべきである。

なお、東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据え、空港アクセス関連の駅について、後述する「(4) 駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～」を踏まえた早急な対応を行うべきである。

(イ) 国際競争力強化の拠点となるまちづくりとの連携強化

特定都市再生緊急整備地域等における都市機能の集積の効果をより増大させるためには、当該エリアの都市開発事業者等と連携し、まちづくりの進展を見極めつつ、これに遅滞なく当該エリアへのアクセス利便性を向上させるべきである。

国際競争力強化の拠点における駅施設等の整備に当たっては、都市開発等による輸送需要の増加が鉄道事業者の収益向上に資する一方、利便性の高い鉄道があることが当該地域の魅力を向上させるなど都市開発事業者側にも恩恵を及ぼすことに鑑み、適切な費用負担がなされるべきである。

また、既存駅周辺の都市開発に伴う駅の利用者数の増加に対しては、都市開発の計画段階から、鉄道事業者と都市開発事業者において綿密な連携を図り、適切に対応すべきである。

(2) 豊かな国民生活に資する都市鉄道

東京圏の都市鉄道は世界トップレベルのサービス水準にあり、豊かな国民生活に寄与してきたが、国民生活をさらに豊かなものにするため、(ア) 混雑の緩和、(イ) 速達性の向上、(ウ) シームレス化を推進すべきである。

(ア) 混雑の緩和

複々線化、車両の長編成化等の混雑緩和の取組を推進すべきである。また、ソフト面の対策として、一億総活躍社会の実現により働き方が変容していくことも踏まえつつ、オフピーク通勤の取組を進めるべきである。その際、事業所における始業時刻の変更、フレックスタイム制の導入等に加え、鉄道事業者においても引き続き鉄道利用者に対するオフピーク通勤へのインセンティブの付与といった取組を進めるべきである。

これらの取組を通じて、引き続き、ピーク時における主要31区間の平均混雑率を150%にするとともに、ピーク時における個別路線の混雑率を180%以下にすることを目指す。また、ピーク時の混雑区間長についても短縮を図るものとする。

また、朝のピーク時のみならず、ピークサイド、帰宅時間帯、夜間等の混雑状況についても鉄道利用者に対する「見える化」の検討を鉄道事業者において進めることが重要である。そのうえで、輸送需要と輸送力の関係について、区間別・時間帯別の詳細な分析を行い、需給バランスを踏まえた運行サービスを設定すべきである。

(イ) 速達性の向上

速達性の向上に当たっては、複々線化等の輸送力増強等を図ることが重要である。特に、空港や新幹線駅への速達性の向上に当たっては、先述の「(1) (ア) 航空・新幹線との連携強化」を念頭に取組を推進すべきである。

(ウ) シームレス化

既存ネットワークを有効活用した(相互)直通運転の検討を進めるほか、新線整備を行うに当たっては、整備効果を広範囲に波及させるため、他路線との相互直通運転化の積極的な検討やミッシングリンクの解消といった観点からの検討を行うことが重要である。

なお、(相互)直通運転の高度化に伴う運行サービスの複雑化に対応して、列車の行き先表示の工夫や路線図の共通化を行うなど、相互直通運転を行う鉄道事業者間で連携を図り、より一層きめ細やかな鉄道利用者への情報提供を図るべきである。

また、近接しているにも関わらず乗換えに時間を要するものや駅名が異なるものなど分かりにくい乗換え駅の改善を図るとともに、線路別複々線区間における快速線と緩行線相互の乗換え利便性の向上についても検討を行うべきである。

サービス面のシームレス化に当たっては、鉄道事業者間のサービスの一元化等について引き続き取組を行うことが重要である。特に東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据えると、案内、サイン等の分野では早急に取り組むべきである。

さらに将来的には、ICTの進展を踏まえ、例えば改札内外で駅構内を仕切らない駅(ラッチフリーの駅)の実現可能性について検討するなど更なる利便性の向上に努めるものとする。

また、他モードも含めた移動全体のシームレス化に向けても、駅前広場の整備や運行ダイヤの調整等、引き続き関係者間で適切に連携・協力を図るべきである。

(3) まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道

今後急激な人口減少や高齢化等が見込まれているが、そのような社会情勢にあっても、質の高いサービスを持続的に提供していくために、まちづくりとの連携を図ることが重要である。まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道を実現するため、(ア)ユニバーサルデザイン化、(イ)郊外部のまちづくりとの連携強化、(ウ)エコデザイン化を推進すべきである。

(ア) ユニバーサルデザイン化

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえながら、すべての人が社会活動に参画できる社会を目指す必要がある。障害者や高齢者、妊産婦、子ども連れの人、外国人を含め、居住者も来訪者もすべての人が安心して安全に都市鉄道を利用出来るよう、車両や駅のバリアフリー化、外国人の利用のしやすさの向上等について他の鉄道事業者やまちづくりとも連携を図りながら、取組を進めるべきである。

また、障害者、高齢者等にどのような配慮が必要なのか等について、当事者にニーズを聞きながら的確に対応することが重要である。例えば、タッチパネル式券売機、案内表示・音声案内、ハンドル型電動車いす利用者の移動の円滑化等については改善に向けて検討を行うべきである。

障害者や高齢者の移動の円滑化を図る上では、事前に交通バリアフリーの整

備状況について積極的に情報提供を行うことが重要である。例えば交通エコロジー・モビリティ財団による「らくらくおでかけネット」の更なる活用等について検討を行うことが重要である。

また、「心のバリアフリー」（障害者、高齢者等に対する理解及び協力）を含めたソフト面の取組を進めるべきである。

外国人の利用のしやすさの向上については、無料公衆無線LANの整備、異常運行時における情報提供の多言語化、企画乗車券の開発及び周知徹底等の取組を行うべきである。

なお、駅のユニバーサルデザイン化に係る取組については、後述の「(4) 駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～」の「(イ) 更なるバリアフリー化の推進」及び「(ウ) 更なる外国人対応の推進」を踏まえた取組を推進すべきである。

(イ) 郊外部のまちづくりとの連携強化

郊外部において、少子高齢化や住宅等の老朽化、コミュニティの希薄化等について、鉄道事業者は問題意識と危機感を持って、地方公共団体と協働し、郊外住宅地の持続と再生に向けた取組を行ってきたところであり、引き続き取組を推進すべきである。そして、改めて鉄道の沿線に都市機能を計画的に誘導・集積しながらまちづくりを進め、鉄道も沿線のまちづくりと連携を図る「鉄道沿線まちづくり」を推進することも併せて重要であり、鉄道沿線の地方公共団体、鉄道事業者、住民等の関係者間の連携強化を図るべきである。

(ウ) エコデザイン化

地球温暖化により、極端な降水現象の増加や海面水位の上昇等、地球環境全体への影響が進行している状況において、我が国の運輸部門の二酸化炭素排出量は、全体のおよそ2割を占めており、その削減は低炭素社会の実現に資するものである。また、我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進めることも重要である。

輸送量当たりの二酸化炭素排出量やエネルギー消費量が少ない鉄道のより一層の利用促進を図るほか、鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、エネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備及び再生可能エネルギーを利用した発電設備の導入等を促進するとともに、環境性能の向上に資する鉄道システムの技術開発を推進することが重要である。

(4) 駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～

東京圏の都市鉄道は、ネットワークの稠密性やサービス水準について世界的にみても相当程度充実してきているところである。一方で、駅については、交通ネットワークのノード（節）としての役割に加えて、まちづくりの拠点としても重要性が増大しているが、先述のとおり駅に係る関係者間の連携が取れていないなど、改善の余地は大きい。今後駅については、様々な主体が参画し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりのある「次世代ステーション」の創造を図ることが重要である。

(ア) 「駅まちマネジメント」（駅マネ）の推進

個別駅ごとに、地方公共団体等の主導により、関係鉄道事業者や必要に応じて駅周辺の施設管理者が一堂に会して駅に係る課題を共有し調整を図る場（「駅まち会議」）を設置し、P D C Aサイクルを実施しながら課題の解決を図ることが重要である。また、課題の共有やP D C Aサイクルの実施に当たっては、各駅の様々な取組の進捗状況を「見える化」するため、指標を導入すべきである（「駅のカルテづくり」）。

また、鉄道利用者等による介助、案内等の接遇の補完や、非常用停止ボタンの適切な使用、避難誘導における協力等の安全性向上の機運を醸成するため、鉄道利用者等への啓発活動を行うことが重要である。

なお、駅マネの取組の実効性を確保するため、国、地方公共団体等は、駅の流動、滞留状況等の現状把握調査や課題解決の取組に対する支援を行うとともに、駅周辺開発に伴う広場整備、駅コンコース空間拡張等の公共貢献を容積率等の設定において積極的に評価するなどの措置を講ずることが重要である。また、必要に応じて駅マネの取組が容易となるような枠組みづくりについても検討を行うものとする。

(イ) 更なるバリアフリー化の推進

駅のバリアフリー化については、移動等円滑化の促進に関する基本方針で定められた、1日当たり平均利用者3,000人以上の駅について2020年度（平成32年度）までに原則すべてバリアフリー化を行うという目標の達成に向けて、着実に取組を推進すべきである。

ホームドアについては、交通政策基本計画で定められた2020年度（平成32年度）までに全国でホームドア設置駅数を800とする目標の達成に向けて、着実に取組を推進すべきである。

また、「心のバリアフリー」（障害者、高齢者等に対する理解及び協力）を含めたソフト面の取組を進めるべきである。

加えて、東京オリンピック・パラリンピックに向けては、「東京2020オリ

ピック・パラリンピック競技大会に向けたアクセシビリティ協議会」で策定予定の「アクセシビリティ・ガイドライン」を踏まえた施設整備を実施するものとする。

(ウ) 更なる外国人対応の推進

無料公衆無線LANの整備、必要とされる情報の量と質や状況に応じた標識等の多言語化、案内表示の連続性や統一性の確保、駅ナンバリングの整備・周知徹底、駅における宅配カウンター、荷物の一時預かり所の設置等について、取組を進めるべきである。

(エ) 分かりやすく心地よくゆとりある駅空間の形成

ベンチ等を備えた滞留空間の創出、店舗等の機能の再配置、コンコース拡張等による駅空間の快適性の向上を図るとともに、駅を「まちの顔」と捉え、まちのシンボルとしてデザイン性の向上を図るべきである。

(オ) まちとの一体性の創出

自由通路等の整備による近隣駅との乗換えのシームレス化や駅周辺の回遊性の向上を図るべきである。

特に、東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据え、(ア)～(ウ)の取組を早急に実施すべきである。また、「次世代ステーション」の創造に当たっては、駅の属性に応じて主として以下のとおり取組を行うことが重要である。

○ 広域輸送拠点駅

・ 空港駅（空港の最寄り駅）

空港アクセス路線の運行情報等について、鉄道事業者ごとではなく、複数鉄道事業者で統合して鉄道利用者に提供するとともに、外国人対応の高度化を図る。

・ 空港アクセス乗換駅（東京都区部の1日当たり平均利用者30万人以上の駅のうち、空港アクセス最速達列車が停車する駅）・新幹線駅（新幹線の乗換駅）

広域移動を行う際の経路となる重要な駅であり、案内サインの統一等、鉄道の乗換えの更なるシームレス化を図るとともに、シンボリックでゆとりある駅空間の形成を図る。

- 都市再生拠点駅（特定都市再生緊急整備地域内にある駅）
まちとのシームレス化、商業施設と一体的な駅改良、自由通路整備等による回遊性の向上やゆとりと潤いのある駅空間の形成を図る。
- 都心部周辺拠点駅（東京都区部外の1日当たり平均利用者20万人以上の駅）
高齢者等の公共交通機関を利用した外出が容易になるよう、複数の鉄道事業者間や鉄道と他モードとの間の乗換えのシームレス化を図る。
- 観光拠点駅（例えば「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン」に掲載（2つ星又は3つ星）された地域の拠点となる駅等）
観光立国の拠点として、更なる外国人対応の推進を図る。
- 生活拠点駅（上記以外の駅）
高齢者等の公共交通機関を利用した外出が容易になるよう、鉄道と他モードとの間の乗換えのシームレス化を図るとともに、保育所等の生活支援機能の集積や地域住民が集い憩うことができる空間の形成を図る。

（5）信頼と安心の都市鉄道

東京圏の都市鉄道においては短時間の遅延が慢性的に発生しているほか、長時間の遅延も広範囲に発生しており、発生回数も増加していることから、対策を行うことが重要である。平時はもとより異常気象時や輸送トラブル発生時においても、鉄道利用者からの信頼が厚くいつでも安心して利用できる「信頼と安心の都市鉄道」を実現すべきである。安全運行が最優先であるという大前提を徹底しつつ、信頼性の向上を図るため、以下の取組を行うべきである。

（ア）遅延の「見える化」

遅延対策について、鉄道事業者に対して更なる改善の取組を求めるとともに、鉄道利用者に対しても理解と協力を求めていくためには、まず遅延に関する適切な指標を設定し、遅延の現状と改善の状況を分かりやすく「見える化」することが特に重要である。

国において、遅延の発生状況について毎年公表し、経年で確認できるようにするとともに、鉄道事業者においても自らの運行実績データの詳細な分析や他の鉄道事業者との比較を行い、これらに基づいた効果的な遅延対策を行うべきである。

(イ) 鉄道事業者における取組の促進

日常的に短時間で発生する遅延（以下「日々の小規模な遅延」という。）は、混雑に起因するものが多く、遅延の発生源となる障害の解消のため、駅ホームの増設・拡幅、信号設備・運行管理システムの改良等のハード面の対策や、乗降・乗換えを円滑化するための駅係員による案内等ソフト面の対策が有効であり、運行実績データ等の分析を踏まえ取組を促進すべきである。

比較的長時間で発生する遅延（以下「大規模な遅延」という。）は、異常気象や機器故障、線路立ち入り等が原因であり、発生した場合には迅速な運転再開を目指すとともに、その影響を最小限にとどめ、早期に回復することが重要である。そのため、折り返し設備の導入など線路設備の改良等のハード面の対策や、遅延発生時の迅速かつ的確な折り返し運転の実施、（相互）直通運転の中止等の運転整理等ソフト面の対策を実施すべきである。

(ウ) 鉄道利用者との協働

遅延のうち日々の小規模な遅延については、混雑やドア挟み、線路への落とし物等に起因するものであり、これらは鉄道利用者の行動によって改善できる余地は大きく、鉄道利用者との協働が重要である。そのためには、例えば「小さな気づかい」といったキャッチフレーズを用い、他の鉄道利用者に配慮した所作により、遅延が抑制できるという認識を広め、鉄道利用者の主体的な行動を促すことが重要である。その実現に当たっては、国と鉄道事業者の協力の下、キャンペーンを実施すること等が考えられる。

(エ) 鉄道利用者への情報提供の拡充

降積雪や台風などにより、運行本数を大幅に減らす場合には、旅客需要に供給が追いつかなくなり、大規模な遅延が発生する可能性が高いことから、鉄道利用者の行動判断に資するような情報を事前に提供することにより、需要をマネジメントすることが重要である。また、企業、学校等の始業の繰り下げに資するような情報の提供も重要である。

そのためには、鉄道利用者への情報提供について、降積雪時など想定される事態に応じ、最低限提供すべき内容とその表現方法に関する共通のルールを確立すべきである。その際には東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据え、外国人に対する情報提供方法についても、併せて検討すべきである。

また、リアルタイムの遅延情報について、一部の鉄道事業者がアプリ等により、列車の在線状況と併せて情報提供しているが、他の鉄道事業者においても同様に取組を推進することが重要である。

(6) 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」

東京圏の鉄道事業者はこれまで、多様かつ甚大な災害の頻発を踏まえ、災害対策について数多くの取組を進めてきたところである。一方で、東日本大震災発生時には駅構内に帰宅困難者の滞留が発生したほか、豪雨、豪雪時には駅構内に鉄道利用者の滞留が発生する事態も生じたところである。加えて、近い将来、高い確率で首都直下地震の発生も予測されている。特に、東京圏には、我が国の政治、行政及び経済の中核機能が集積しており、これらの中核機能を支える基盤として災害に強靱な都市鉄道が必要である。このような状況を踏まえ、以下の取組を行うべきである。

(ア) 災害対策の「見える化」

我が国は災害の多い国であるが、これまで鉄道事業者は災害対策に懸命に取り組んできたところである。今後は、鉄道利用者の安心感の醸成や災害発生時の適切な行動や協力等を促すため、例えば「災害対策レポート」（鉄道事業者が毎年発行する安全報告書の災害編）の発行等による災害対策の「見える化」を推進すべきである。

(イ) ハード・ソフト両面からの強力な災害対策の推進

災害対策に当たっては、ハード面の対策が重要であることはもとより、特に東京圏においては、鉄道利用者数が多く災害時において駅構内の鉄道利用者の滞留等の発生も予測されることから、ソフト面の対策も重要である。

ハード面の対策としては、地震動による高架橋等の破壊モードとして、構造物が倒壊に至るせん断破壊先行型と構造物が倒壊しないもの大きく変形する曲げ破壊先行型があるが、そのうちせん断破壊先行型を優先して補強を実施してきたところである。今後はそれを継続して一刻も早く進めるとともに、さらに次のステージとして、曲げ破壊先行型のうち耐震性の低い高架橋柱等について更なる耐震性能の向上の取組を推進すべきである。また、地下鉄やこれに接続する地下街、ビルの管理者等との連携のもと浸水対策を推進すべきである。

ソフト面としては、滞留者への対応（駅における備蓄品の数量や内容の充実、大規模地震を想定した負傷者の救護体制の整備、一時滞在施設に係る地方公共団体、他の鉄道事業者等との協力体制の構築等）や避難確保（避難訓練の実施や実施結果を踏まえた避難確保計画の見直し等）を推進すべきである。

2. 具体的なプロジェクトについての検討結果

東京圏における今後の都市鉄道のあり方について、目指すべき姿は先述したとおりであるが、これを具現化するのには地方公共団体や鉄道事業者、都市開発事業者等による具体的な取組にほかならない。また、過去8度の答申では具体的な事業を挙げてその実現を促してきた経緯も踏まえ、本答申でも関係都県・政令指定都市及び鉄道事業者並びに委員から提案のあったプロジェクトについて、目指すべき姿を実現する上で意義のあるプロジェクトであるか否か等について検討を行った。なお、ここでいうプロジェクトとは鉄道ネットワークのプロジェクト（路線の新設及び既設路線の改良をいう。以下同じ。）並びに駅のプロジェクトを指す。

鉄道ネットワークのプロジェクトの検討に際しては、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として示した「(1) 国際競争力の強化に資する都市鉄道」、「(2) 豊かな国民生活に資する都市鉄道」、「(3) まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道」、「(5) 信頼と安心の都市鉄道」及び「(6) 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」」に各プロジェクトがどの程度資するものであるかについて、需要推計等により可能な限り定量的に分析を行った。なお、「(4) 駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～」については、東京圏の都市鉄道において新たに焦点が当てられた事柄であり、特に対応の必要性が増大していることから、駅のプロジェクトについては、鉄道ネットワークのプロジェクトと分けて検討結果を示す。また、輸送需要見通し、費用便益比等による社会的経済効果分析、財務分析等を可能な限り行い、事業化に向けた関係者の検討の熟度等を踏まえ、鉄道ネットワークのプロジェクトについてはその意義と事業化に向けた主な課題を整理し、駅のプロジェクトについてはその意義と想定される効果を整理した。また、駅マネの取組が特に期待される駅の類型についても併せて整理を行った。

今後、以下に挙げたプロジェクトを含め、各プロジェクトを進めるに当たっては、地方公共団体、鉄道事業者等において、課題の解決に向けた取組を進めることを期待する。特に、駅のプロジェクトの推進に当たっては、駅マネの実施が求められるが、その際には空間デザイン、浸水対策、避難誘導等における連携も併せて図ることを期待する。

なお、鉄道事業者が良質なサービスを安定的に提供していくためには、健全な経営の確保が必要であり、そのためには鉄道輸送に適した鉄道需要が安定的に存在することが必要である。そのため、プロジェクトの整備着手に当たっては、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、改めてその時点で将来的な需要の見通し、採算性等について十分な見極めを行う必要がある点に留意すべきである。例えば、沿線開発に伴う定住人口の増加を見込んで鉄道整備を行ったが、実際には沿線の定住人口の増加が想定を下回った結果、輸送実績も需要予測を大きく下回り、最終的に事業再生手続を行うに至った鉄道事業者も存在しているところであり、今後このような事態が生じないよう、鉄道整備に当たっては沿線開発の動向を慎重に見極めることが必要である。

また、プロジェクトの事業化に当たっては、整備・営業主体の確立が大前提であ

ることは言うまでもない。整備・営業主体が確立していないプロジェクトについては、十分な検討を行うことが必要である。

さらに、都市鉄道の整備は、投資規模が大きく、かつ資本の懐妊期間が長期にわたること及び鉄道整備の公益性等に鑑み、従来より、国及び地方公共団体において、適切な役割分担のもと、補助金交付、税制優遇措置等の公的支援措置を講じてきたところであるが、国及び地方公共団体の厳しい財政状況を踏まえると、より少ない費用で最大限の効果が発揮されるよう、既存ストックの有効活用や投資の選択と集中を徹底するとともに、鉄道整備財源確保の方策についても検討を進めることが必要である。

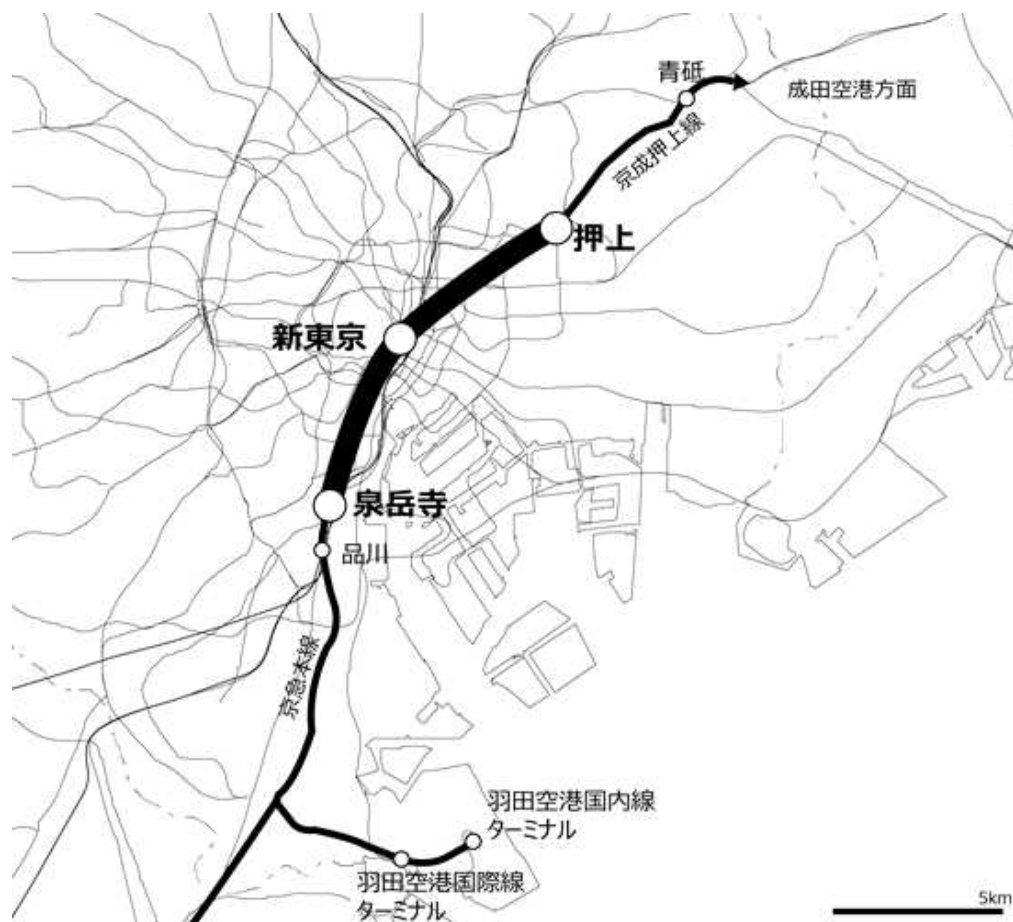
(1) 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト

空港アクセスの向上に資するプロジェクト（〈1〉～〈4〉）及び国際競争力強化の拠点となる地域へのアクセス利便性の向上に資するプロジェクト（〈5〉～〈8〉）の検討結果を示す。

なお、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトはここに掲げるプロジェクトに限られるものではなく、地方公共団体、鉄道事業者等において必要な検討が進められることを期待する。

〈1〉 都心直結線の新設（押上～新東京～泉岳寺）

- ・ 押上駅において京成押上線と相互直通運転を行う。
- ・ 泉岳寺駅において京急本線と相互直通運転を行う。



【意義】

- ・ 成田空港及び羽田空港と国際競争力強化の拠点である都心や都区部東部の観光拠点とのアクセス利便性の向上。
- ・ 京成本線、北総線、京急本線沿線等と都心やリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・都心部での大深度地下におけるトンネルや駅等の施工条件を考慮する必要があり、事業計画を精査した上で事業性が見極めが行われることを期待。
- ・さらに、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業主体や事業スキーム等について、十分な検討が行われることを期待。

〈2〉 羽田空港アクセス線の新設（田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港）及び京葉線・りんかい線相互直通運転化（新木場）

- ・ 田町駅付近において東海道線と相互直通運転を行う。
- ・ 大井町駅付近及び東京テレポート駅においてりんかい線と相互直通運転を行う。
- ・ 新木場駅において京葉線とりんかい線の相互直通運転を行う。



【意義】

(羽田空港アクセス線の新設)

- ・ 羽田空港と国際競争力強化の拠点である都心や新宿、渋谷、池袋、臨海部等副都心とのアクセス利便性の向上。
- ・ J R 東日本等の既存ネットワークとの直通運転による多方面と羽田空港とのアクセス利便性の向上。
- ・ 東京駅で東北新幹線等と連携すること等により、北関東等と羽田空港との大幅なアクセス利便性の向上。
- ・ 休止線等の既存ストックを活用することにより、全線新線整備の事業よりも早期整備が可能。

(京葉線・りんかい線相互直通運転化)

- ・国際競争力強化の拠点である臨海副都心と舞浜地区・幕張新都心地区とのアクセス利便性の向上。
- ・さらに、羽田空港アクセス線（臨海部ルート）との連携により千葉方面と羽田空港とのアクセス利便性の向上が可能。

【課題】

(羽田空港アクセス線の新設)

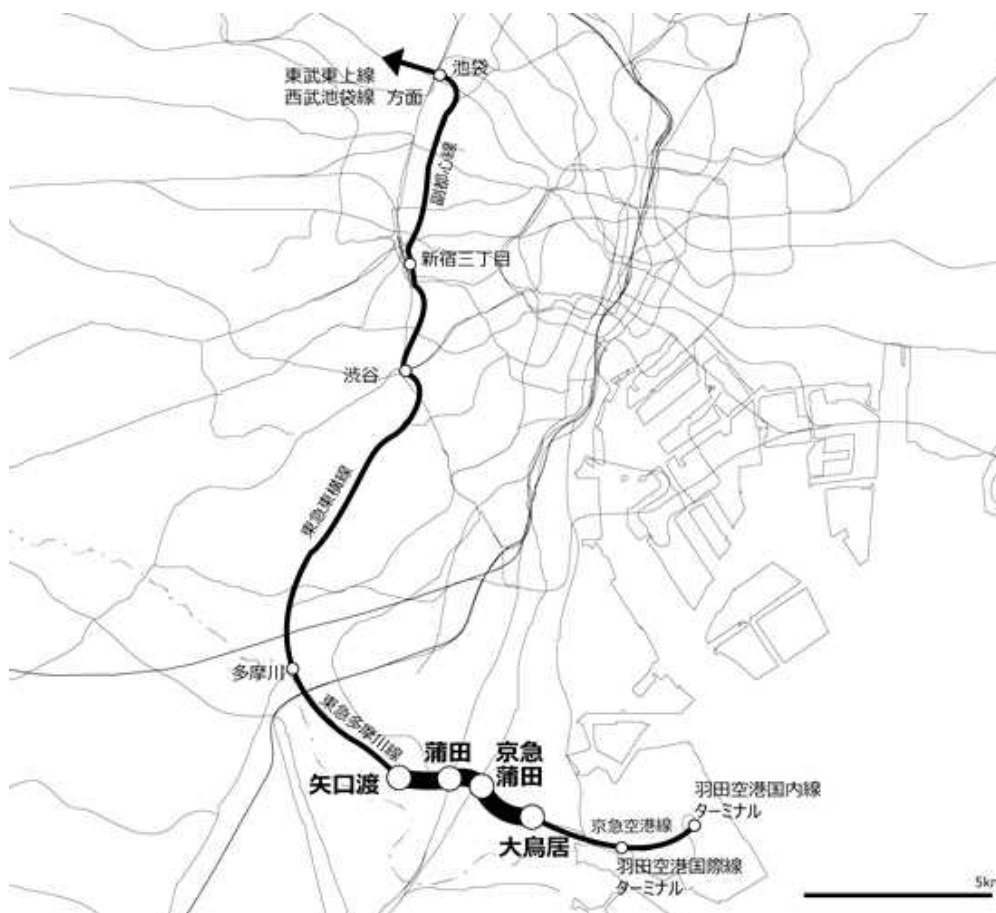
- ・他の空港アクセス路線との補完関係を考慮しつつ、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において事業計画の検討の深度化を図るべき。
- ・羽田空港国際線ターミナルへの延伸については、今後の羽田空港国際化の状況を踏まえ、検討が行われることを期待。
- ・なお、久喜駅での東武伊勢崎線と東北本線の相互直通運転化等の工夫により、さらに広域からの空港アクセス利便性の向上に資する取組についても検討が行われることを期待。

(京葉線・りんかい線相互直通運転化)

- ・関係鉄道事業者等において、運賃収受方法の課題等について、解決に向けた検討が行われることを期待。
- ・関連する空港アクセス路線等が整備される場合は、その整備効果が広範囲に及ぶよう本事業との連携を期待。

〈3〉 新空港線の新設（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）

- ・ 矢口渡駅において東急多摩川線と相互直通運転を行う。
- ・ 大鳥居駅において京急空港線と相互直通運転を行う。



【意義】

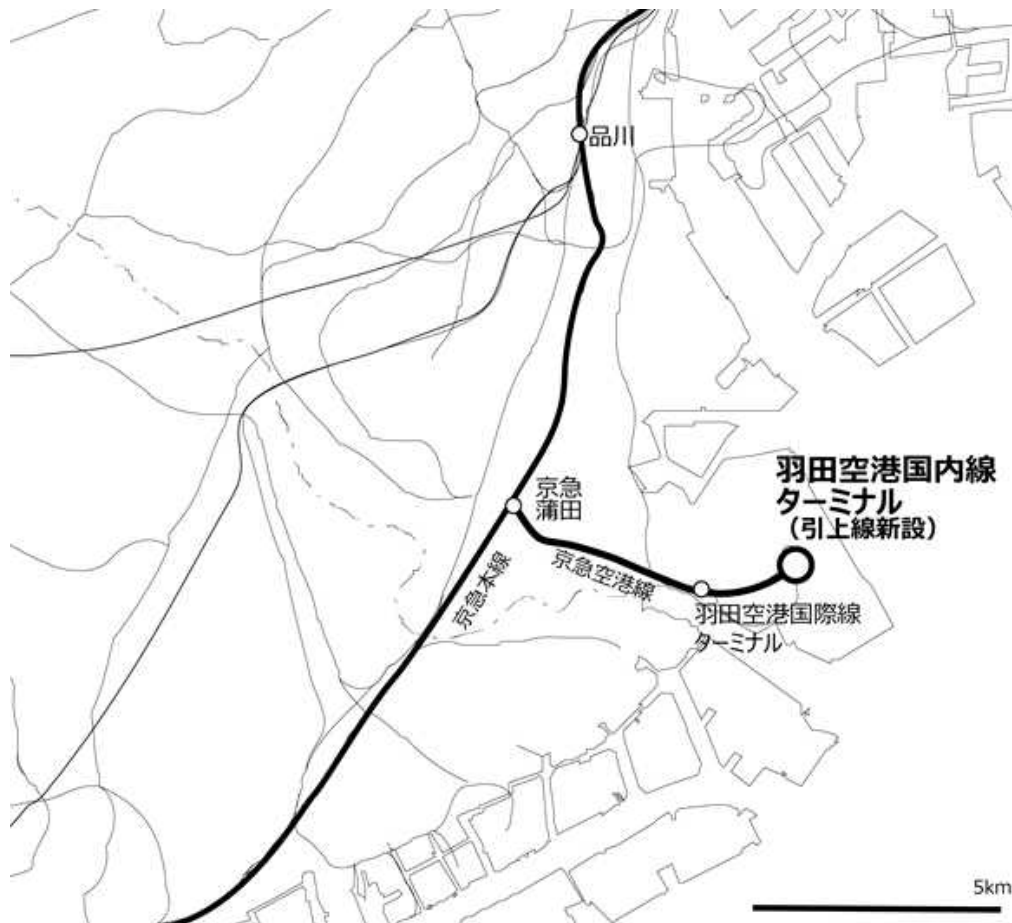
- ・ 矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能。
- ・ 東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性が向上。

【課題】

- ・ 矢口渡から京急蒲田までの事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき。
- ・ 大鳥居までの整備については、軌間異なる路線間の接続方法等の課題があり、さらなる検討が行われることを期待。

＜4＞ 京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設

- ・ 京急品川駅において改良（2面4線化）を行う。



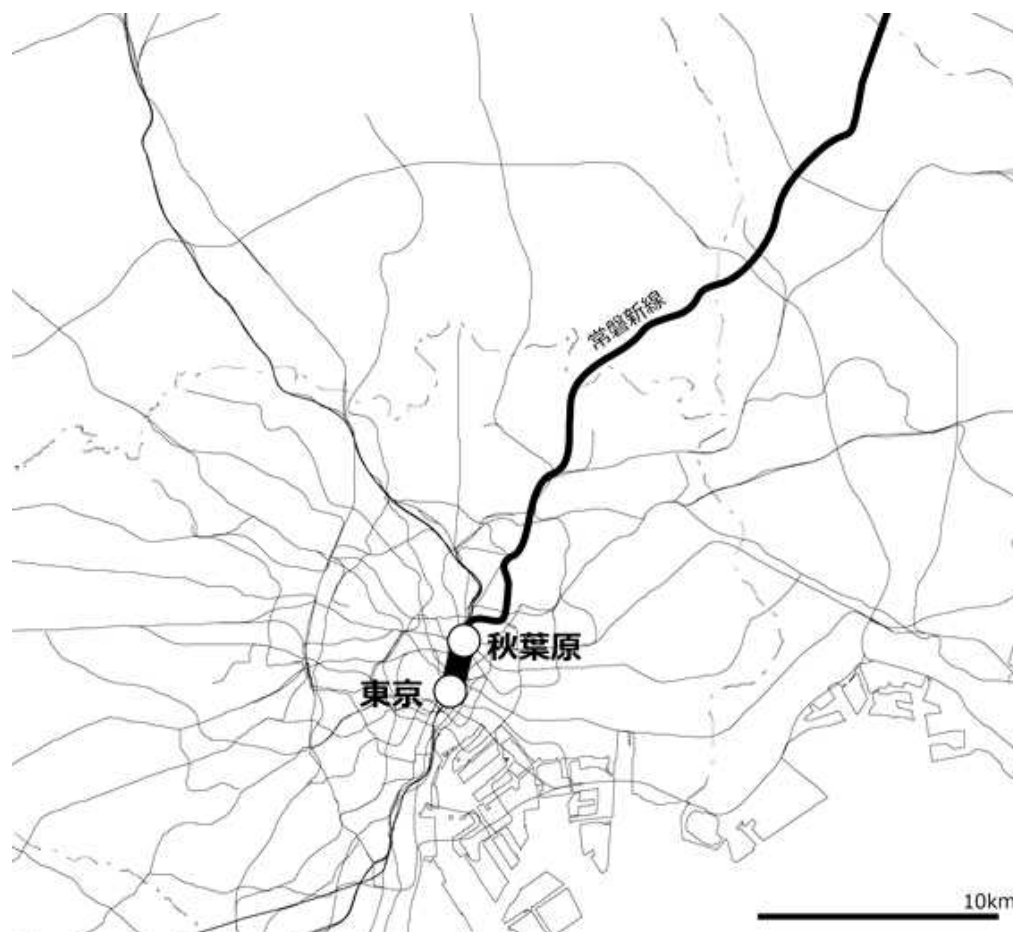
【意義】

- ・ 羽田空港発着列車の増発等によるアクセス利便性の向上。

【課題】

- ・ 鉄道事業者において、事業計画の十分な検討や関係者との調整が行われることを期待。

〈5〉 常磐新線の延伸（秋葉原～東京（新東京））



【意義】

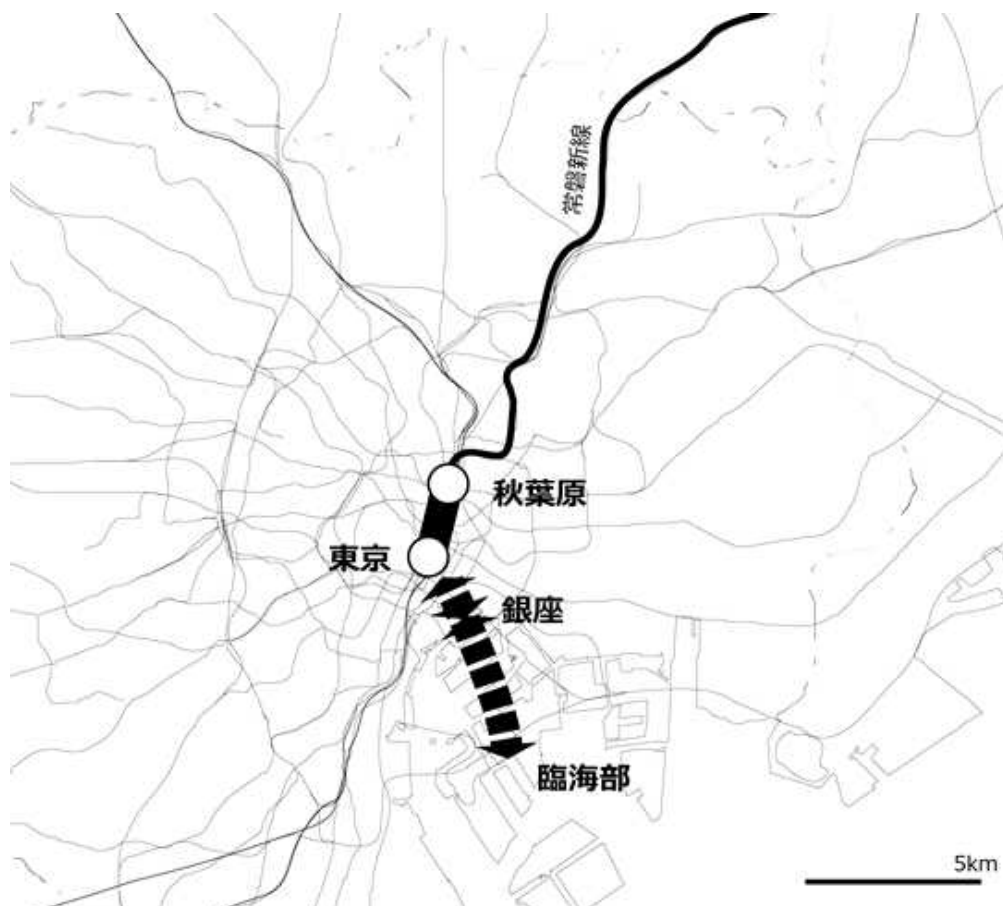
- ・ 国際競争力強化の拠点であるつくば国際戦略総合特区を含む常磐新線沿線と都心とのアクセス利便性の向上。
- ・ つくば国際戦略総合特区と新幹線のターミナルである東京駅を直接結ぶことによる研究開発拠点と圏域外との対流促進を期待。

【課題】

- ・ 高度に土地利用が進んだ都心での事業となるため、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、導入空間にかかる事業費等を踏まえつつ事業計画の十分な検討が行われることを期待。
- ・ 東京駅における鉄道ネットワークとの乗換利便性を向上させるため、東京駅周辺の他路線との接続を考慮した駅の位置について、検討が行われることを期待。

〈6〉 都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
(臨海部～銀座～東京)

- ・ 東京駅付近において常磐新線と相互直通運転を行う。



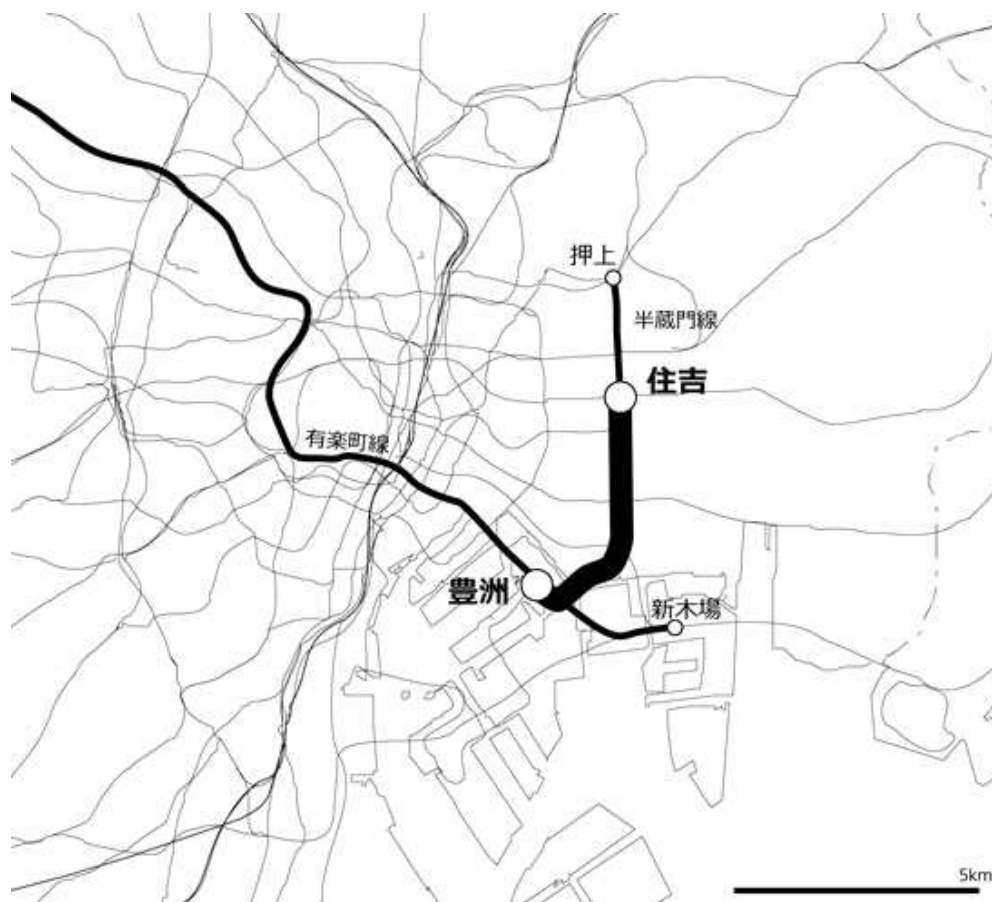
【意義】

- ・ 国際競争力強化の拠点である都心と臨海副都心とのアクセス利便性の向上。
- ・ 山手線等の混雑の緩和。

【課題】

- ・ 都心部・臨海地域地下鉄構想は事業性に課題があり、検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について、十分な検討が行われることを期待。
- ・ また、事業性の確保に向けて、都心部・臨海地域地下鉄構想と〈5〉の常磐新線延伸を一体で整備し、常磐新線との直通運転化等を含めた事業計画について、検討が行われることを期待。

〈7〉 東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）



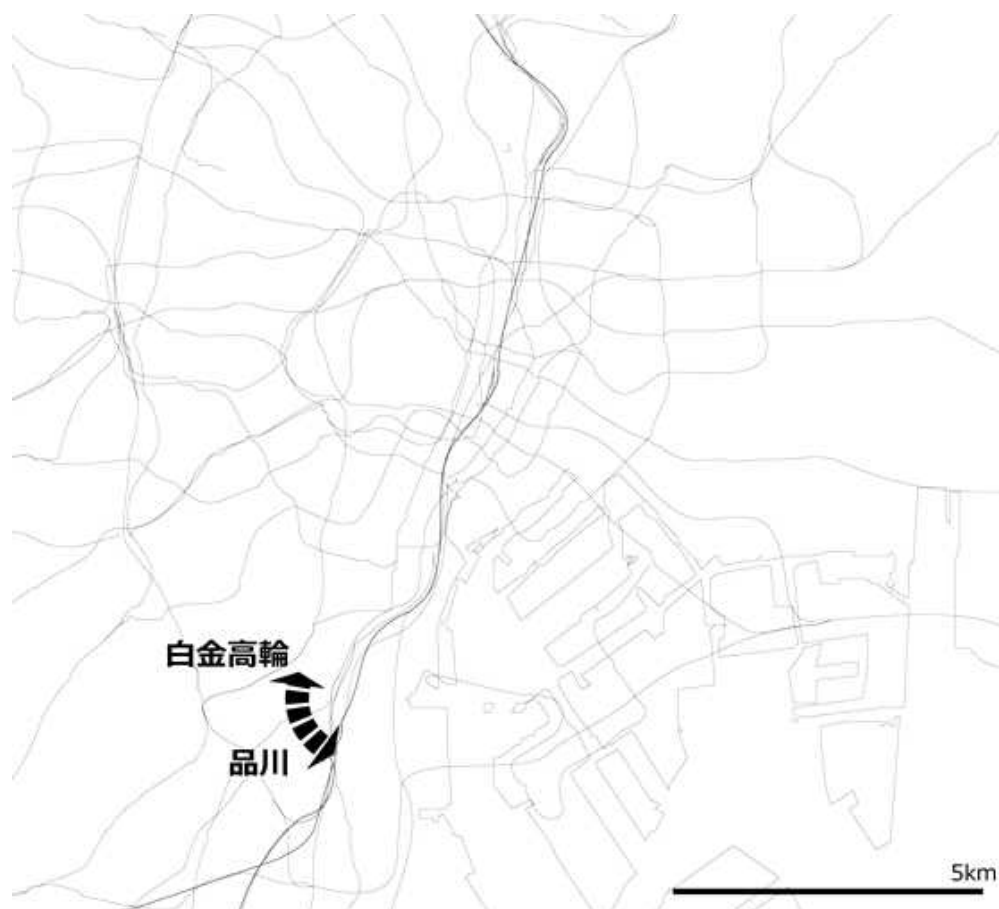
【意義】

- ・ 国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上。
- ・ 京葉線及び東西線の混雑の緩和。

【課題】

- ・ 事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき。

＜8＞ 都心部・品川地下鉄構想の新設（白金高輪～品川）



【意義】

- ・ 六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上。

【課題】

- ・ 検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

(2) 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト（〈9〉～〈24〉）の検討結果を示す。

なお、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトはここに掲げるプロジェクトに限られるものではなく、地方公共団体、鉄道事業者等において必要な検討が進められることを期待する。

〈9〉 東西交通大宮ルートの新設（大宮～さいたま新都心～浦和美園（中量軌道システム））



【意義】

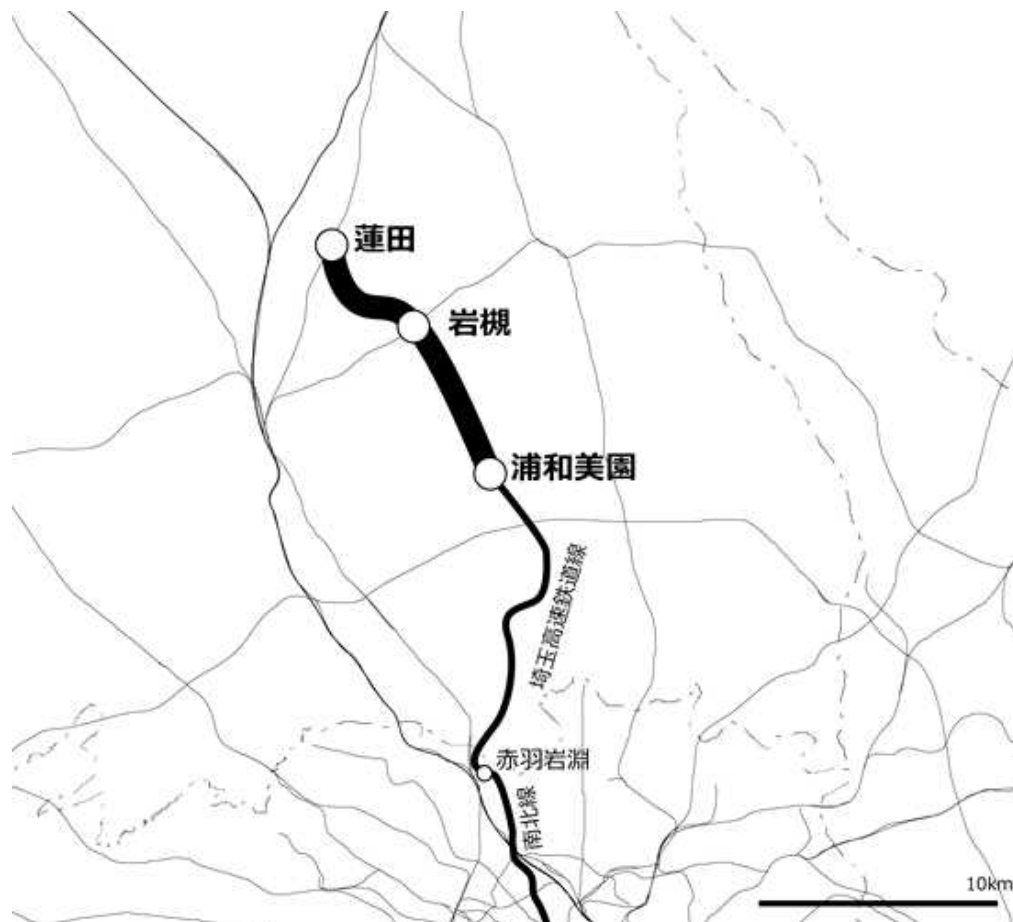
- ・まちづくりが進められている大宮駅周辺地区と浦和美園地区とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体等において、需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

- ・また、導入空間の確保を含めたルートについて、検討が行われることも期待。

<10> 埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）



【意義】

- ・埼玉県東部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・事業性に課題があるため、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

〈11〉 東京12号線（大江戸線）の延伸（光が丘～大泉学園町～東所沢）



【意義】

- ・ 都区部北西部、北多摩北部及び埼玉県南西部と都心部とのアクセス利便性の向上。

【課題】

- ・ 光が丘から大泉学園町までの延伸については、導入空間となりうる道路整備が進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき。
- ・ 大泉学園町から東所沢までの延伸については、事業性に課題があり、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・ なお、光が丘から東所沢までの延伸（一体整備）については、東京都と埼玉県に跨がる路線であるため、関係地方公共団体が協調して事業主体を含めた事業計画について検討が行われることを期待。

〈12〉 多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎、多摩センター～八王子、多摩センター～町田）



【意義】

（上北台～箱根ヶ崎）

- ・多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上。

（多摩センター～八王子）

- ・多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上を期待。

（多摩センター～町田）

- ・多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上。

【課題】

（上北台～箱根ヶ崎）

- ・導入空間となりうる道路整備が進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき。

（多摩センター～八王子）

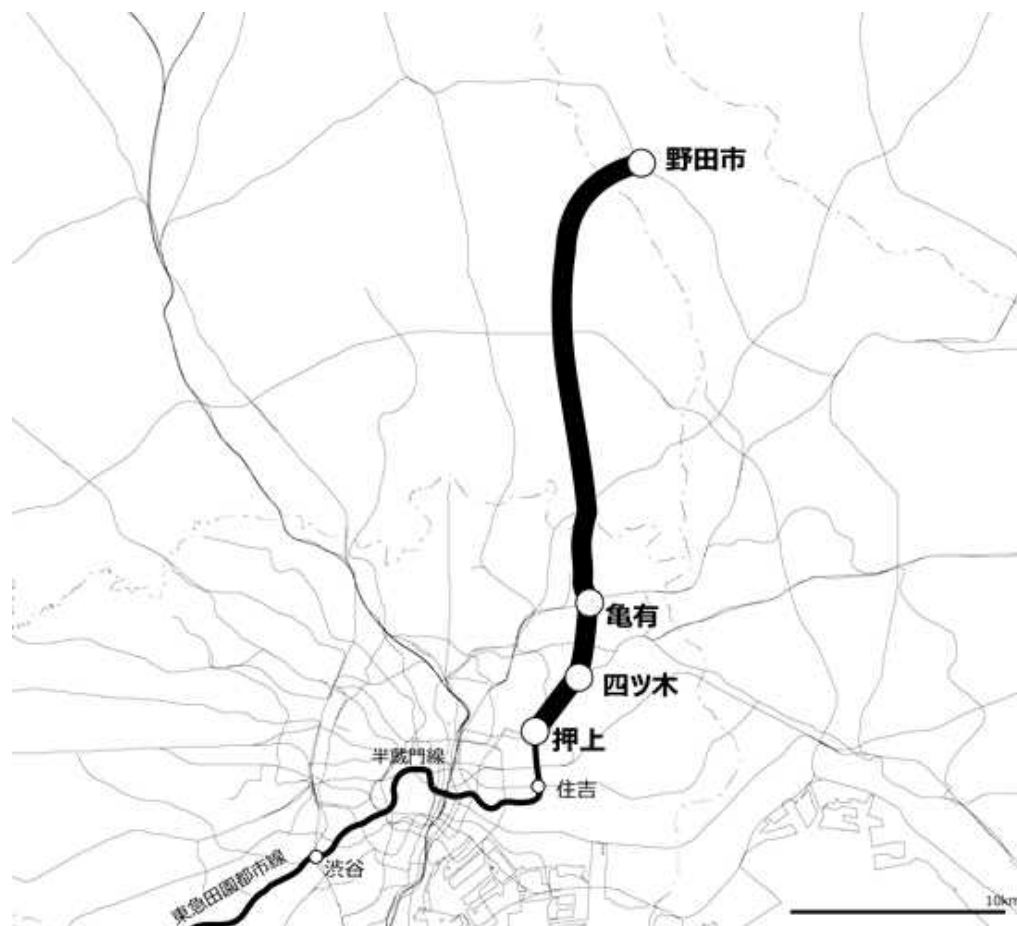
- ・事業性に課題があるため、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

（多摩センター～町田）

- ・導入空間となりうる道路整備が前提となるため、その進捗を見極めつつ、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき。

<13> 東京8号線の延伸（押上～野田市）

- ・住吉～四ツ木間は東京11号線を共用する。



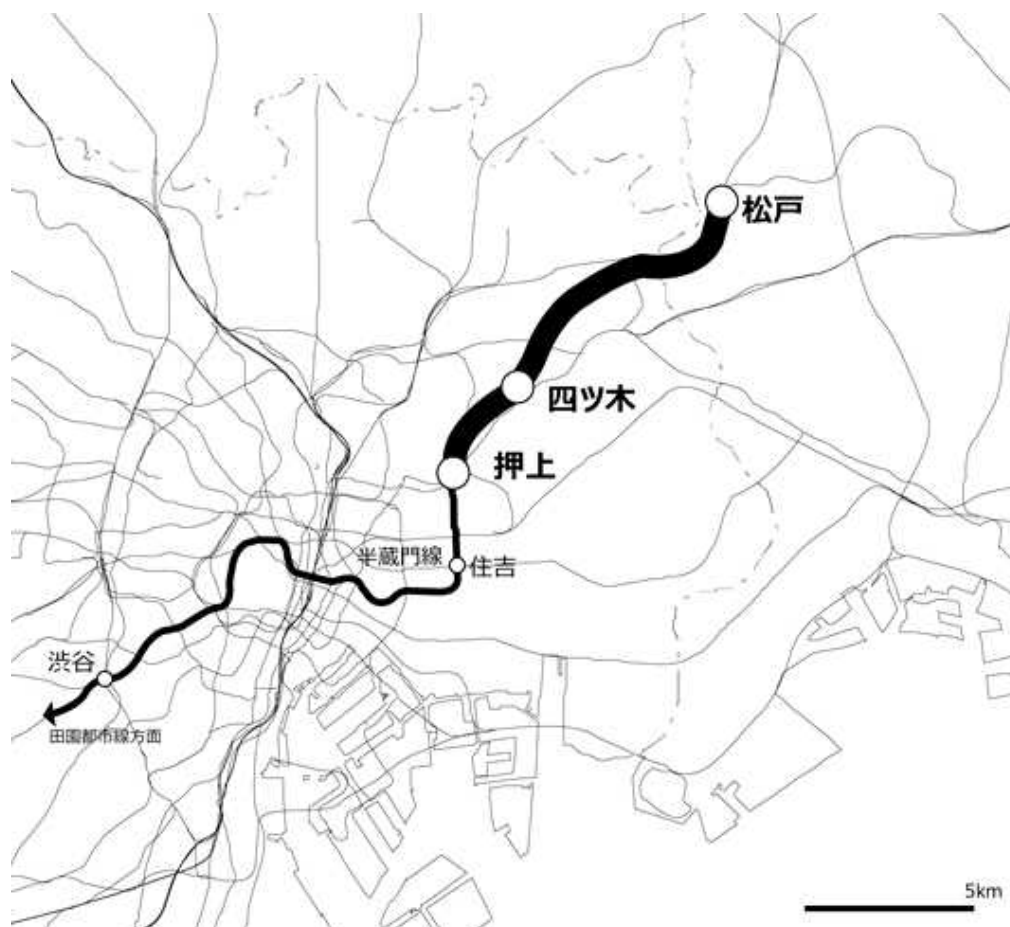
【意義】

- ・都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・事業性に課題があり、複数の都県を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・なお、茨城県が、東京の都市機能のバックアップ等の観点から、東京都心と近隣地域（茨城県西・南部地域）とのアクセスを改善する道路・鉄道網の強化策として、更なる延伸について検討している。

〈14〉 東京11号線の延伸（押上～四ツ木～松戸）



【意義】

- ・ 都区部北東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・ 事業性に課題があり、東京都と千葉県に跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

<15> 総武線・京葉線接続新線の新設（新木場～市川塩浜付近～津田沼）

- ・新木場から市川塩浜付近までは複々線化を行い、市川塩浜付近から津田沼までは総武線と京葉線を接続する事業を行う。
- ・津田沼駅において、総武線と相互直通運転を行う。
- ・新木場駅において、りんかい線と相互直通運転を行う。



【意義】

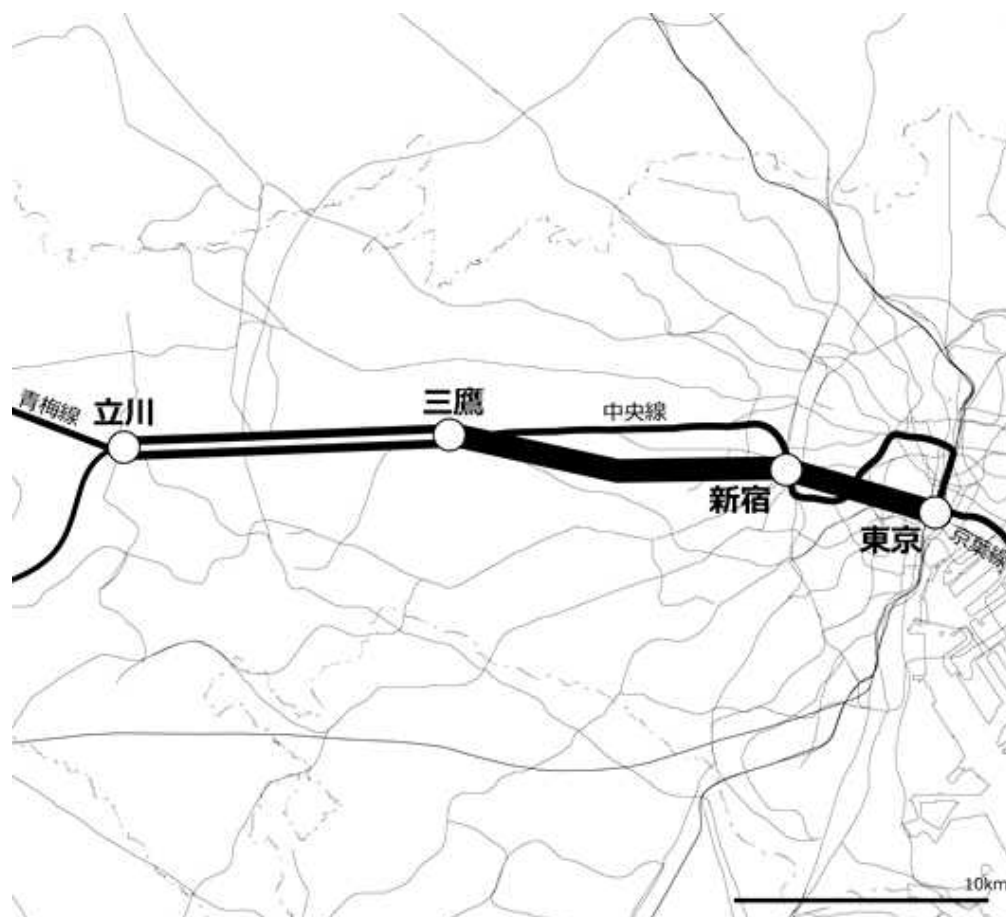
- ・千葉方面と臨海副都心とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・総武線・京葉線接続新線については、事業性に課題があるため、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・なお、京葉線の新木場から市川塩浜付近までの複々線化については、りんかい線との相互直通運転化と合わせて、検討が行われることを期待。

<16> 京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化（東京～三鷹～立川）

- ・東京から三鷹までは京葉線を地下で延伸し、三鷹駅において中央線と相互直通運転を行う。



【意義】

(京葉線の中央線方面延伸)

- ・中央線の混雑の緩和。
- ・東京都西部や千葉方面と都心部とのアクセス利便性の向上。
- ・湘南新宿ラインや上野東京ラインによる高速南北軸と遜色のない高速東西軸の形成。

(中央線の複々線化)

- ・中央線の混雑の緩和。
- ・東京都西部と都心部とのアクセス利便性の向上。

【課題】

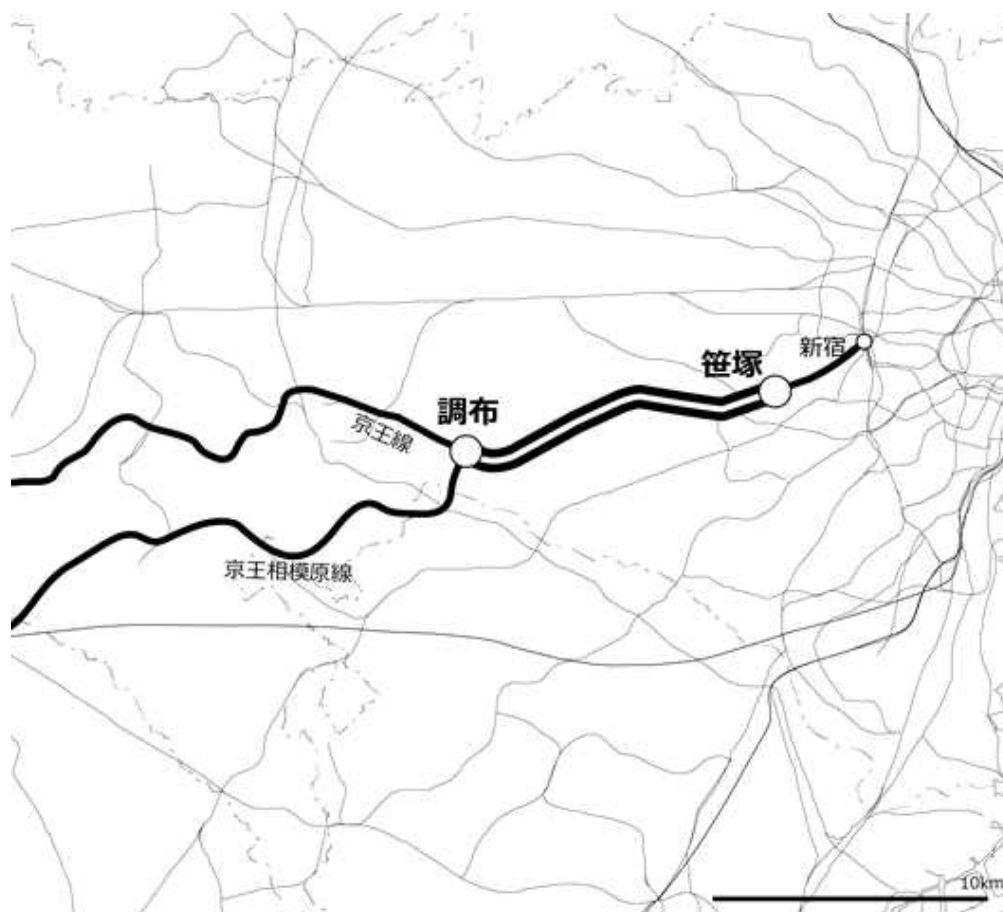
(京葉線の中央線方面延伸)

- ・収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

(中央線の複々線化)

- ・ 関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業スキームを含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

<17> 京王線の複々線化（笹塚～調布）



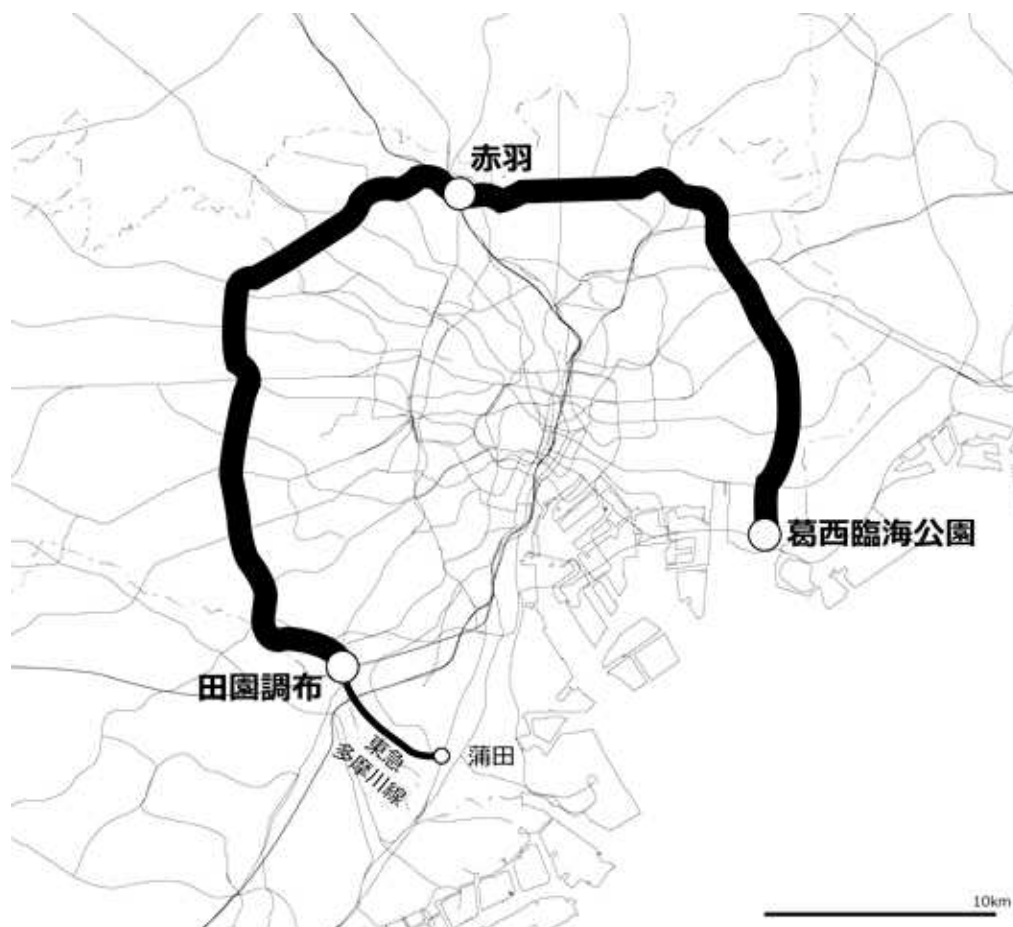
【意義】

- ・ 京王線の混雑の緩和。
- ・ 東京都西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。
- ・ 橋本駅へのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・ 関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業スキームを含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

<18> 区部周辺部環状公共交通の新設（葛西臨海公園～赤羽～田園調布）



【意義】

- ・環状七・八号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・また、高額な事業費が課題となると考えられることから、需要等も見極めつつ中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備など整備方策について、検討が行われることを期待。

＜19＞ 東海道貨物支線貨客併用化（品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町）及び川崎アプローチ線の新設（浜川崎～川崎新町～川崎）

- ・東海道貨物支線の貨客併用化を図るとともに、一部区間については路線の新設を行う。
- ・川崎アプローチ線については、浜川崎から川崎新町までは南武線の改良、川崎新町から川崎までは路線の新設を行う。



【意義】

（東海道貨物支線貨客併用化）

- ・都心部や横浜方面と京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区とのアクセス利便性の向上を期待。

（川崎アプローチ線の新設）

- ・川崎駅と川崎臨海部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

（東海道貨物支線貨客併用化）

- ・事業性に課題があり、複数の都県・政令市を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる

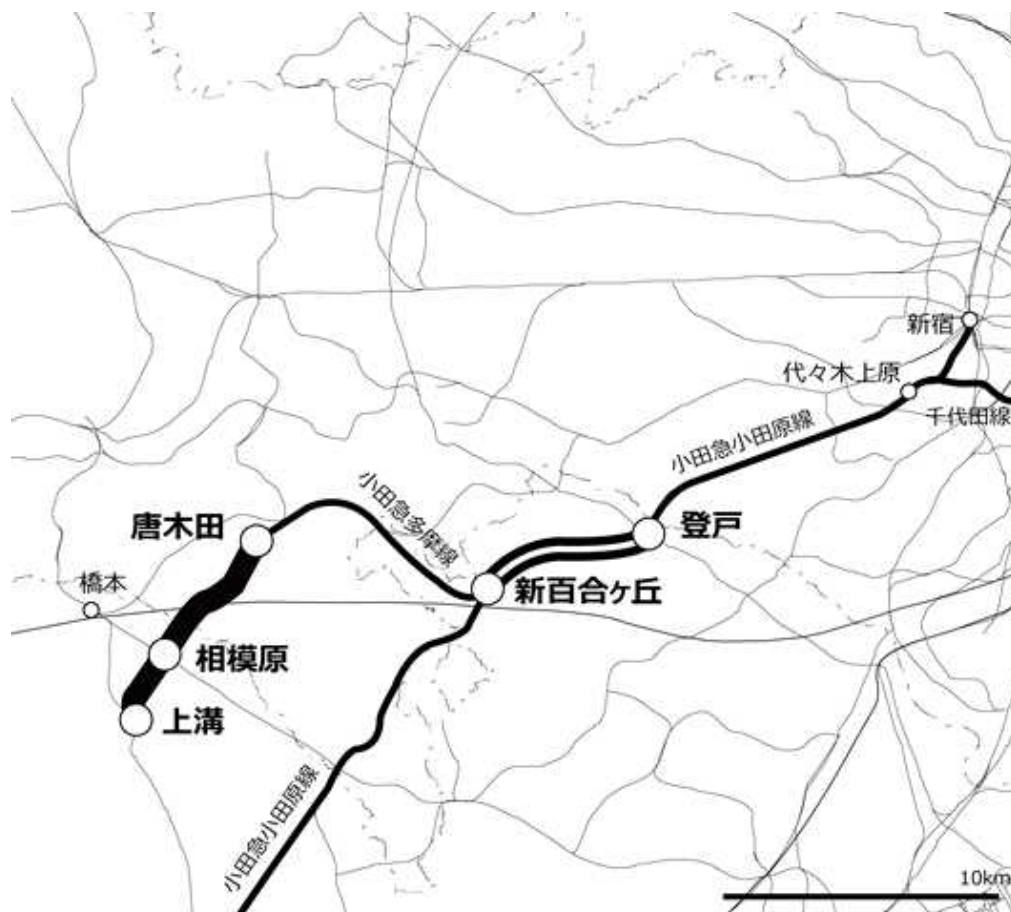
沿線開発の取組等を進めた上で、貨物輸送への影響等も考慮しつつ、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

(川崎アプローチ線の新設)

- ・収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体等において採算性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、貨物輸送への影響等も考慮しつつ、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

＜20＞ 小田急小田原線の複々線化（登戸～新百合ヶ丘）及び小田急多摩線の延伸（唐木田～相模原～上溝）

- ・ 登戸から新百合ヶ丘までは複々線化を行う。
- ・ 唐木田から上溝までは延伸を行う。



【意義】

(小田急小田原線の複々線化)

- ・ 小田急小田原線の混雑の緩和。
- ・ 東京圏南部地域と都心とのアクセス利便性の向上。

(小田急多摩線の延伸)

- ・ 相模原市及び町田市と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

(小田急小田原線の複々線化)

- ・ 関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業スキームを含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

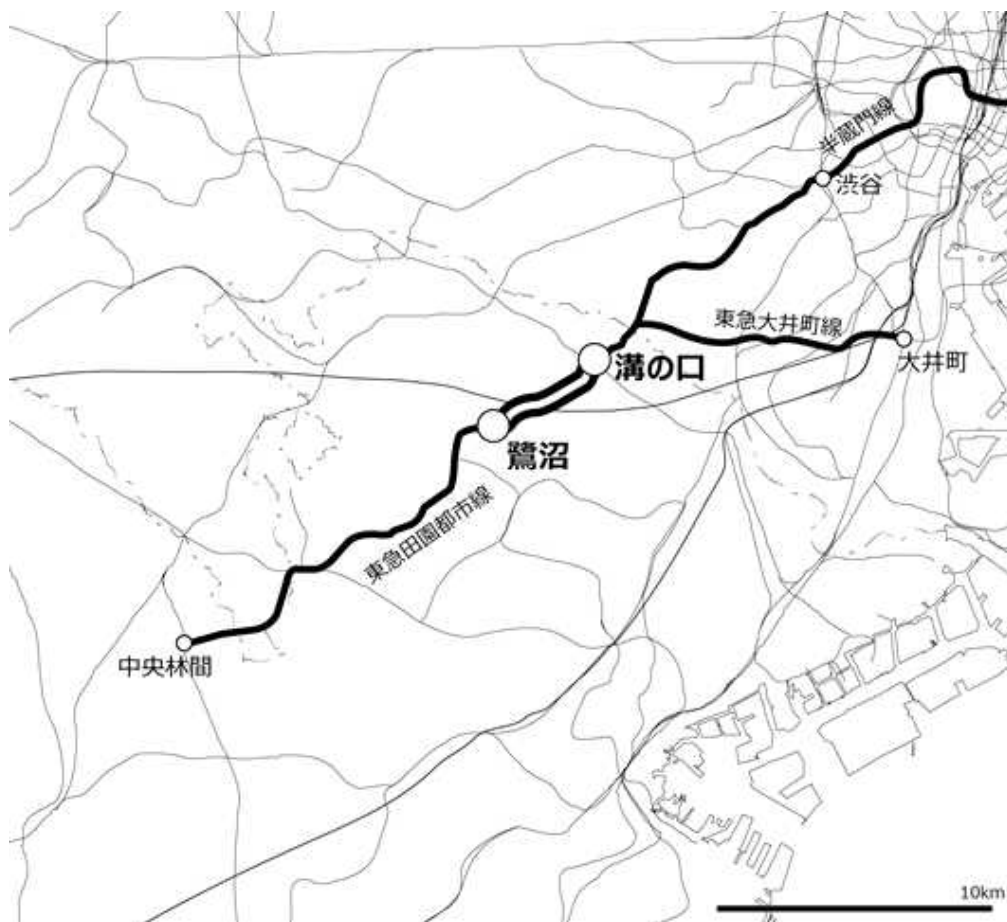
(小田急多摩線の延伸)

- ・ 収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体等において、採算性の

確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を着実に進めた上で、費用負担のあり方を含む事業計画について十分な検討が行われることを期待。

- また、東京都と神奈川県に跨がる路線であるため、関係地方公共団体が協調して検討が行われることも期待。
- なお、関係地方公共団体において更なる延伸を検討する場合には、本区間の整備の進捗状況を踏まえつつ行うことが適当である。

〈21〉 東急田園都市線の複々線化（溝の口～鷺沼）



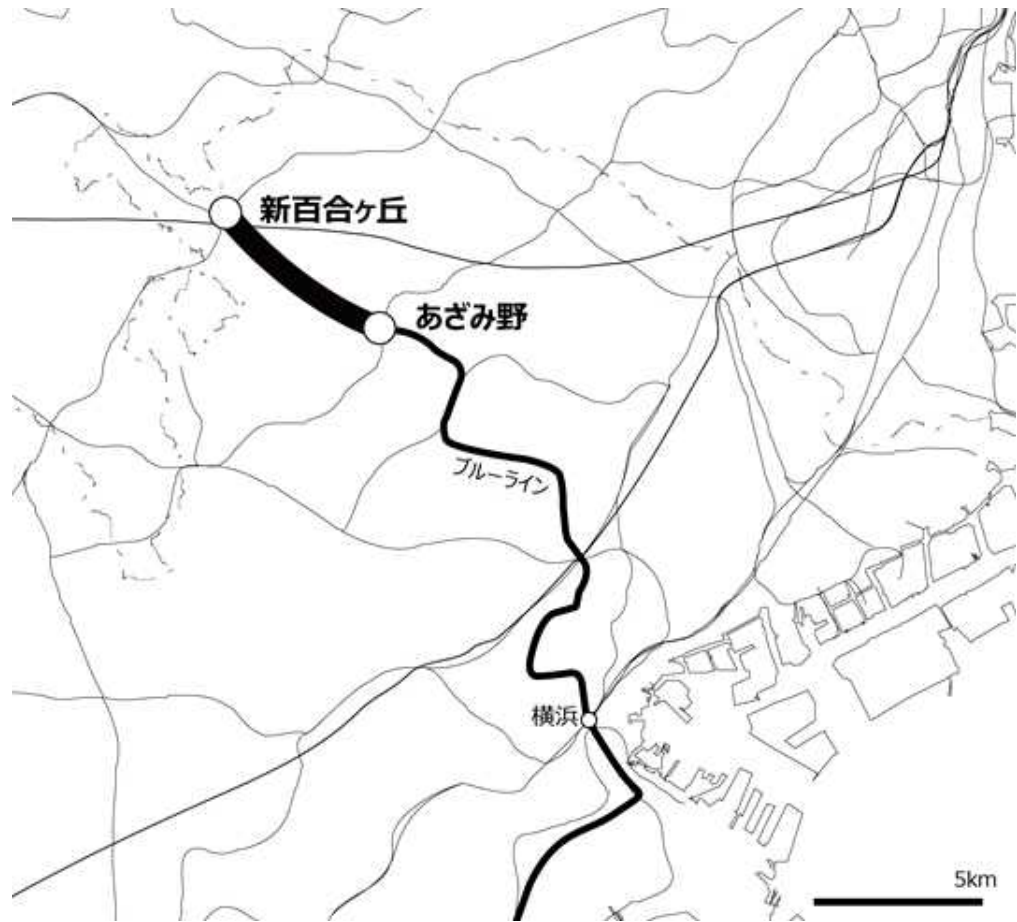
【意義】

- ・ 東急田園都市線の混雑の緩和。

【課題】

- ・ 関係地方公共団体・鉄道事業者等において、鉄道事業者が検討中の整備方式を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

〈22〉 横浜3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）



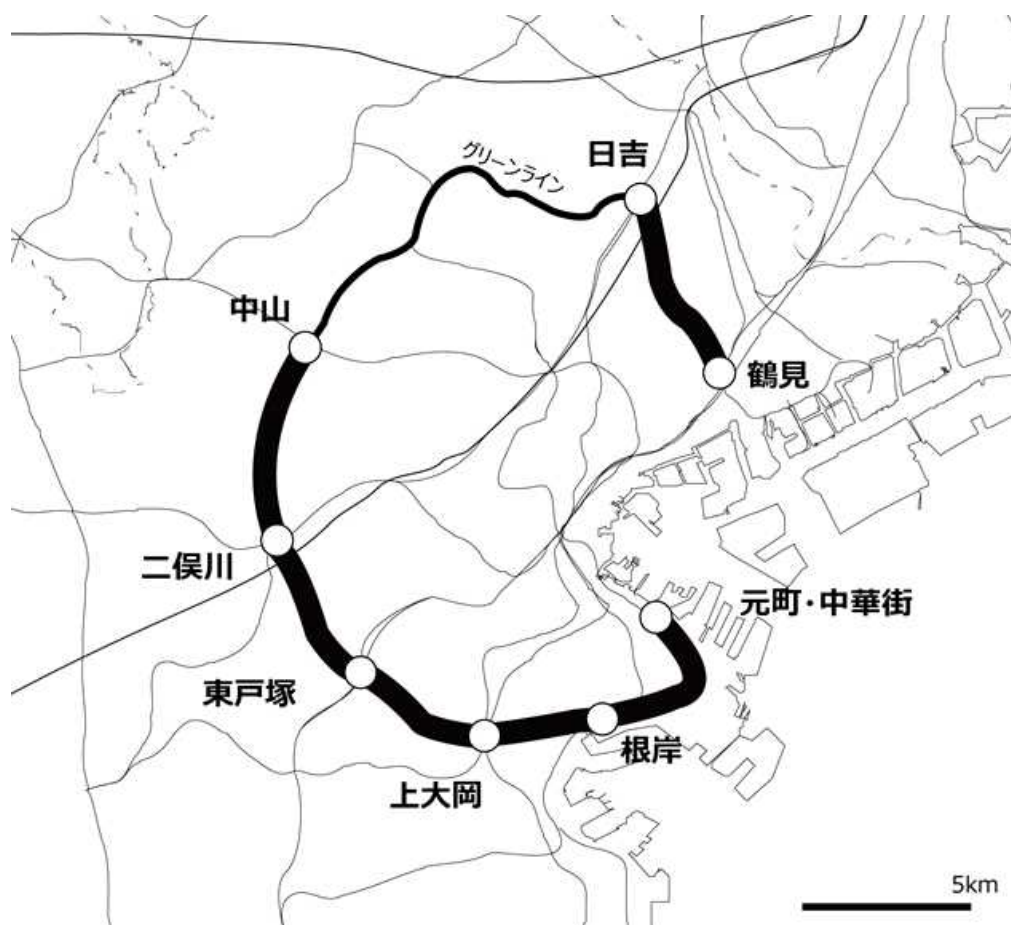
【意義】

- ・横浜市北部や川崎市北部と横浜市中心部とのアクセス利便性の向上。

【課題】

- ・横浜市と川崎市に跨がる路線であるため、事業化に向けて両市が協調して、費用負担のあり方や事業主体等を含めた事業計画について、合意形成を進めるべき。

〈23〉 横浜環状鉄道の新設（日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街）



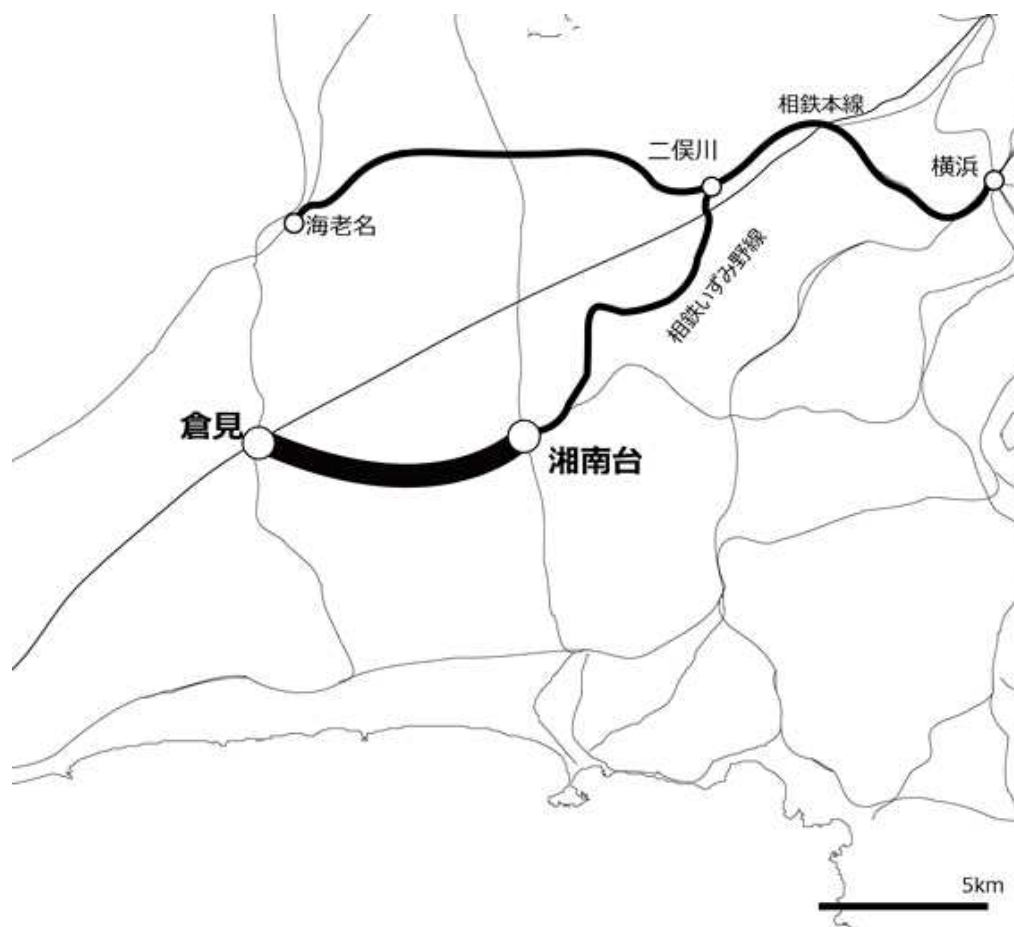
【意義】

- ・ 横浜市内の主要地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・ 事業性に課題があるため、横浜市等において事業性の確保に向けた取組等を進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・ また、整備効果や事業性の高い区間を優先するなど整備方策についても検討が行われることを期待。

<24> いずみ野線の延伸（湘南台～倉見）



【意義】

- ・神奈川県中部と横浜市中心部や都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・事業性に課題があるため、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる新たなまちづくりや広域交通の拠点整備の取組等を進めた上で、関係鉄道事業者等とともに事業計画について十分な検討が行われることを期待。

- 新幹線駅へのアクセス改善や通勤・通学需要の急増等、輸送需要の動向等を踏まえて、例えば相模線、南武線等の輸送サービスの改善に資するプロジェクト等については、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、検討が進められることを期待。

- 大規模な都市開発の具体化や少子高齢化を踏まえた身近な公共交通機関を核としたまちづくり等に対応するため、例えば上瀬谷通信施設跡地の開発等に対応する新たな交通については、関係地方公共団体・鉄道事業者等において、LRT等の中量軌道等の導入について検討が行われることを期待。なお、検討に当たっては、開発等の状況とそれに伴う輸送需要の動向を踏まえつつ、まずはBRTを導入し将来的に中量軌道等に移行するなどの段階的な整備も視野に入れるべき。

(3) 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等

駅空間の質的進化に資するプロジェクト等として、広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト（(ア)の[1]～[6]）、国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅のプロジェクト（(イ)の[7]及び[8]）並びに（ウ）駅マネの取組が特に期待される駅を示す。

なお、駅空間の質的進化を図るべき駅はここに掲げる駅に限られるものではなく、地方公共団体、鉄道事業者等において必要な検討が進められることを期待する。

(ア) 広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト

[1] 成田空港駅・空港第2ビル駅

- ・世界各地から外国人が訪れる東京圏をはじめとする日本の玄関口である成田空港の接続駅。
- ・二重改札の解消、空港機能拡張に対応した旅客動線の改良及びデザイン面の改善による利便性及び快適性の向上を期待。

[2] 品川駅

- ・羽田空港へのアクセスや新幹線への乗換拠点であるとともに、上野東京ライン（常磐線）の起終点。さらには、2027年（平成39年）におけるリニア中央新幹線の開業や2020年（平成32年）における品川～田町間の新駅設置も予定。
- ・京急品川駅の地平化・2面4線化等による乗換利便性や東西自由通路の延伸及び踏切除却による拠点性・回遊性向上が図られることを期待。

[3] 浜松町駅

- ・羽田空港アクセス路線と他路線との乗換拠点。
- ・歩行者通路整備等による乗換改善が図られることを期待。

[4] 大宮駅

- ・北海道・東北、上越・北陸新幹線の発着駅であるとともに、JR各路線や東武鉄道も乗り入れる東京圏北部の交通の要所。
- ・東武大宮駅の移設等による鉄道路線間の乗換改善や東西連絡通路及び東口駅前広場の整備等による回遊性の向上が図られることを期待。

[5] 新横浜駅

- ・東海道・山陽新幹線の発着駅であり、最寄りに競技場やイベントホールが存在する東京圏西部の拠点。
- ・新幹線と在来線との乗換利便性の向上や自由通路整備による回遊性の向上が図られることを期待。

[6] 橋本駅

- ・JR横浜線・相模線、京王相模原線が乗り入れる神奈川県北部の交通の拠点であり、2027年（平成39年）にはリニア中央新幹線の神奈川県駅開業により、新幹線アクセスの拠点としての役割も加わる。
- ・リニア中央新幹線駅にふさわしい駅を目指し、駅周辺まちづくりの再整備が行われることに合わせ、新幹線駅、JR在来線及び京王線の乗換利便性の向上が図られることを期待。

(イ) 国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト

[7] 新宿駅

- ・西武新宿駅を含めると6社局の鉄道事業者が乗り入れ、日本で最も多い駅利用者数を誇る駅。
- ・関係者間の連携のもと、駅空間の拡張や高品質化とともに、周辺まちづくりと協調のとれた駅前広場整備及び自由通路整備による駅周辺の回遊性の向上が図られることを期待。また、「まちの顔」にふさわしいデザイン性を有した駅の形成を期待。
- ・新宿ターミナル協議会により取組が進められている案内サイン整備等について、東京オリンピック・パラリンピックまでの着実な実施を期待。

[8] 横浜駅

- ・6社局の鉄道事業者が乗り入れる、東京圏南西部の拠点駅。
- ・国際都市の玄関口としてふさわしいように、南デッキ新設等による乗換利便性や回遊性の向上が図られるとともに、災害時に対応する滞留スペースの創出に期待。

(ウ) 駅マネの取組が特に期待される駅

1) 国際競争力の強化に資する駅

- ・日暮里駅
- ・東京駅・大手町駅・日本橋駅等 (※)
- ・渋谷駅
- ・池袋駅
- ・新橋駅・有楽町駅・銀座駅等 (※)
- ・蒲田駅・京急蒲田駅 等

(※) 近接している駅については、一体的な取組が望まれる。

2) 地域活力の創出に資する駅

- ・町田駅、川崎駅・京急川崎駅、千葉駅、柏駅、春日部駅 等

○なお、地方公共団体又は鉄道事業者からは、以下のプロジェクトについても提案があった。

- ・川口駅・鶴見駅におけるホーム新設 (川口駅：埼玉県、鶴見駅：横浜市)
- ・町田駅における駅前広場整備及び駅改良 (小田急電鉄)
- ・泉岳寺駅におけるホーム及びコンコースの拡幅 (東京都交通局)
- ・鶴川駅における橋上駅舎化及び駅前広場・自由通路整備 (小田急電鉄)
- ・中央林間駅における歩道整備、通路拡幅及び改札口新設 (小田急電鉄)
- ・川崎駅と京急川崎駅を結ぶ歩行者デッキ整備 (京浜急行電鉄)
- ・西谷駅における自由通路整備 (横浜市)
- ・東戸塚駅におけるホーム、コンコース等の混雑緩和 (横浜市)
- ・藤沢駅における橋上駅舎化及び自由通路整備 (小田急電鉄)
- ・片瀬江ノ島駅の津波対策施設の整備、駅前広場整備及び案内施設整備 (小田急電鉄)

○ むすび

これまで述べたとおり、鉄道は各地域のまちづくりの中核となる公共交通機関であり、鉄道とまちづくりのより一層の連携強化が必要である。都心部等では国際競争力強化の拠点のまちづくりの進展を見極めつつ、これに遅滞なくアクセス利便性の向上を図ることが必要である。また、郊外部においては鉄道沿線まちづくりの実現に向けた関係者の連携の強化が必要である。

加えて、今後東京圏の都市鉄道の質の更なる向上を図っていくためには、輸送サービスの提供主体である鉄道事業者のみならず、鉄道利用者の理解と協力も不可欠である。例えば、「ながらスマホ」をやめるといったことや、障害者、外国人等への声かけ等、鉄道利用者のちょっとした気遣いだけで、都市鉄道の質は格段に向上する。

まちづくりサイドや鉄道利用者との連携を強化するためには、国や地方公共団体、鉄道事業者等が保有する様々なデータについて可能な限り積極的に「見える化」し、理解と協力を仰ぐことが重要である。また、「見える化」を踏まえ、PDCAサイクルを実施することも必要であるし、本答申についても同様に適切にフォローアップがなされることを期待したい。

これまでの東京圏の都市鉄道整備の歩みを顧みると、1987年（昭和62年）の国鉄改革以降は、民間鉄道事業者が収支採算性の確保を前提として必要な都市鉄道整備を行うことを基本としつつ、同一事業者内の直通運転のみならず、他社間の相互直通運転をも前提に計画が進められるなど、複数の鉄道事業者間で競争するだけでなく、うまく協調しながらネットワークの形成に努めてきたという世界的に見ても希有な歴史を有している。また、鉄道事業者は社会的な基盤である公共交通サービスを提供することについて使命感を持ち、サービスの質の向上にも努めてきた。その結果、東京圏の都市鉄道はネットワークの稠密性もサービス水準も世界に誇るべきものとなっている。

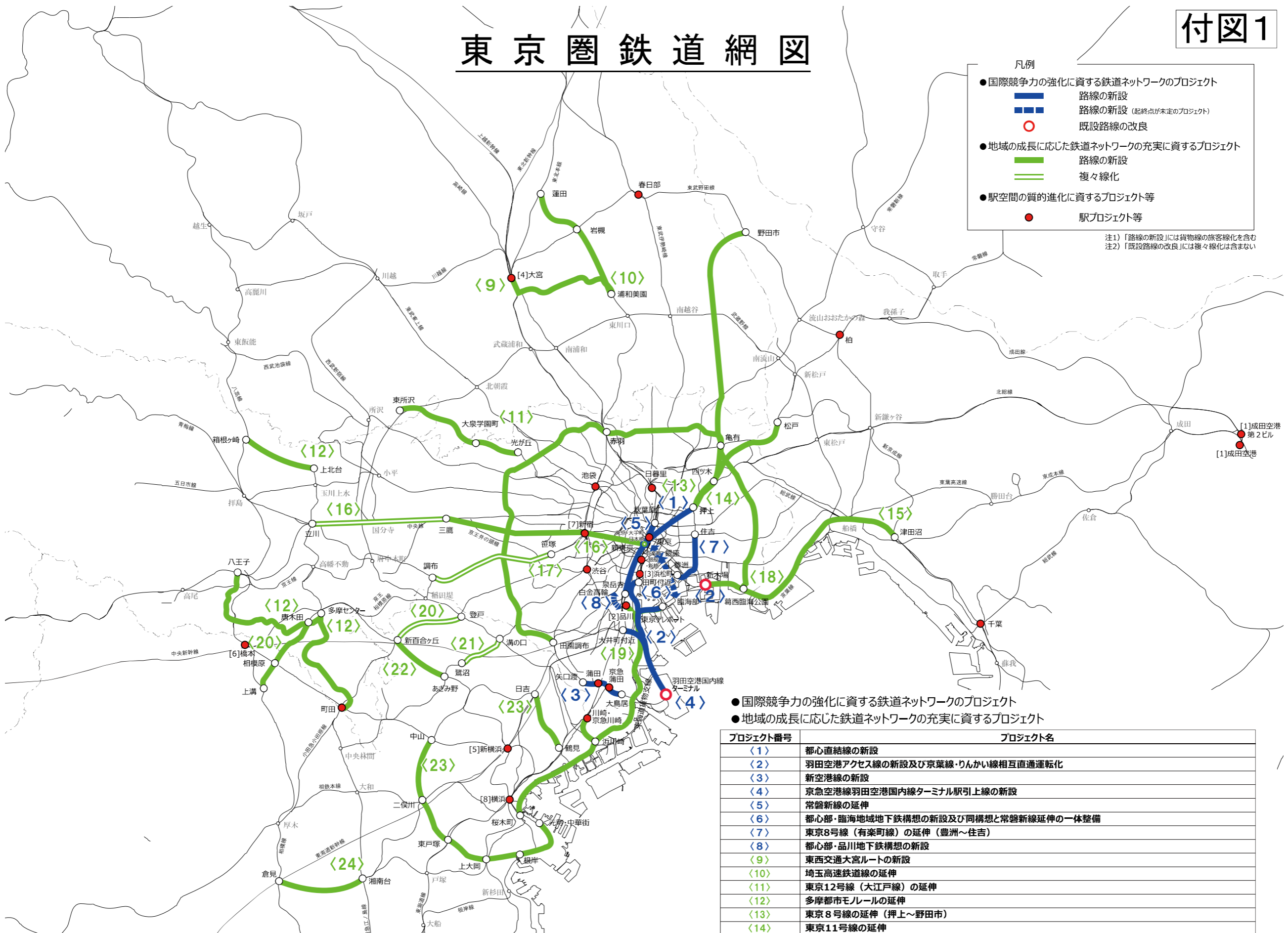
近年では、量的拡大よりもむしろ、質的向上についての対応の重要性が増大している。これまで蓄積してきた質の高いサービスを更なる高みに引き上げるとともに、東京圏の国際競争力強化の必要性の高まりや、著しい高齢化の進展等、社会経済情勢の変化にも適切に対応しながら、より一層世界からの憧れと模範たる都市鉄道となることを期待する。

東京圏鉄道網図

凡例

- 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
- 路線の新設
- 路線の新設 (起終点が未定のプロジェクト)
- 既設路線の改良
- 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト
- 路線の新設
- 複々線化
- 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等
- 駅プロジェクト等

注1) 「路線の新設」には貨物線の旅客線化を含む
 注2) 「既設路線の改良」には複々線化は含まない



- 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
- 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクト名
<1>	都心直結線の新設
<2>	羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化
<3>	新空港線の新設
<4>	京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
<5>	常磐新線の延伸
<6>	都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
<7>	東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉)
<8>	都心部・品川地下鉄構想の新設
<9>	東西交通大宮ルートの新設
<10>	埼玉高速鉄道線の延伸
<11>	東京12号線(大江戸線)の延伸
<12>	多摩都市モノレールの延伸
<13>	東京8号線の延伸(押上～野田市)
<14>	東京11号線の延伸
<15>	総武線・京葉線接続新線の新設
<16>	京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化
<17>	京王線の複々線化
<18>	区部周辺部環状公共交通の新設
<19>	東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設
<20>	小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸
<21>	東急田園都市線の複々線化
<22>	横浜3号線の延伸
<23>	横浜環状鉄道の新設
<24>	いずみ野線の延伸

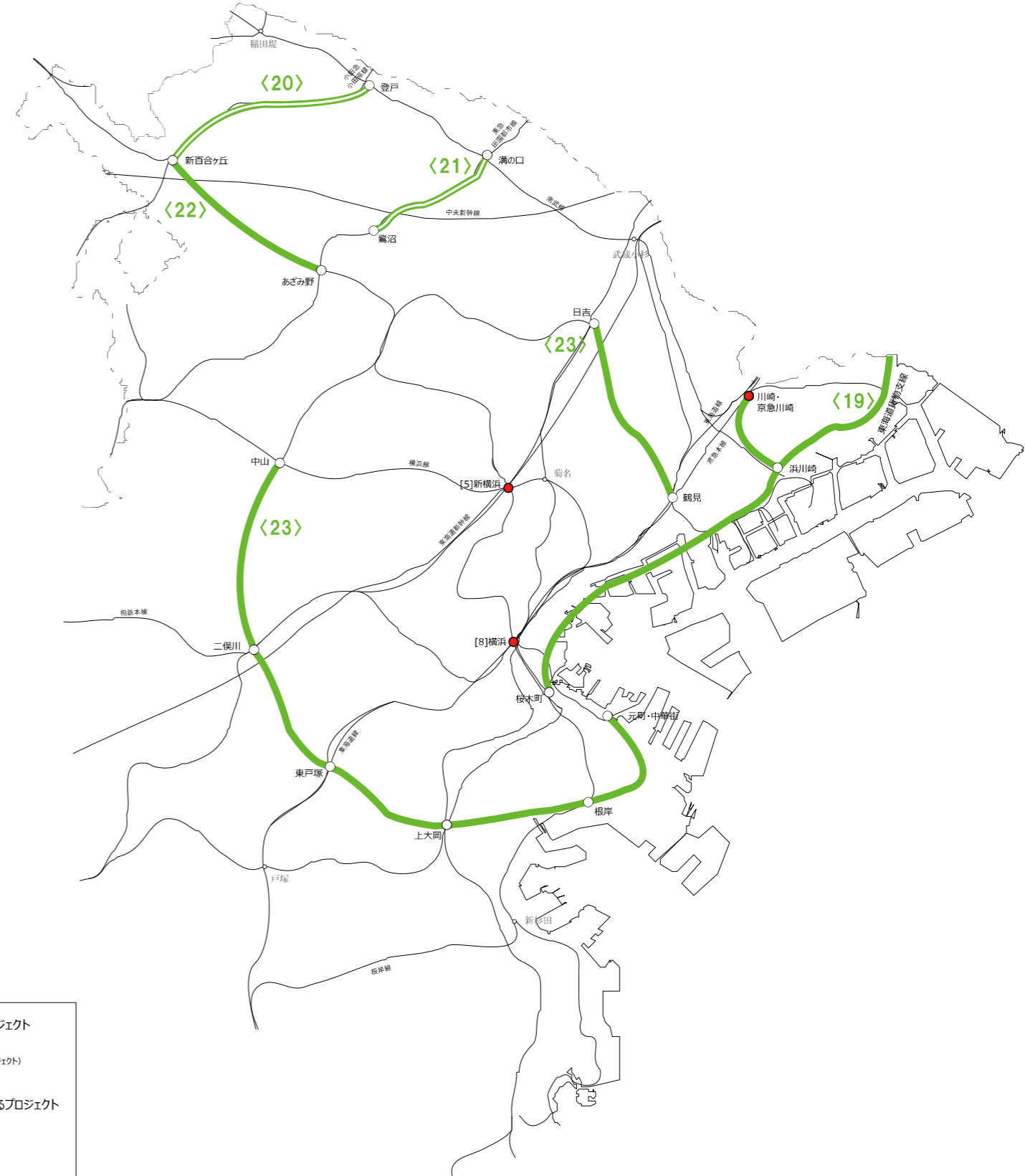
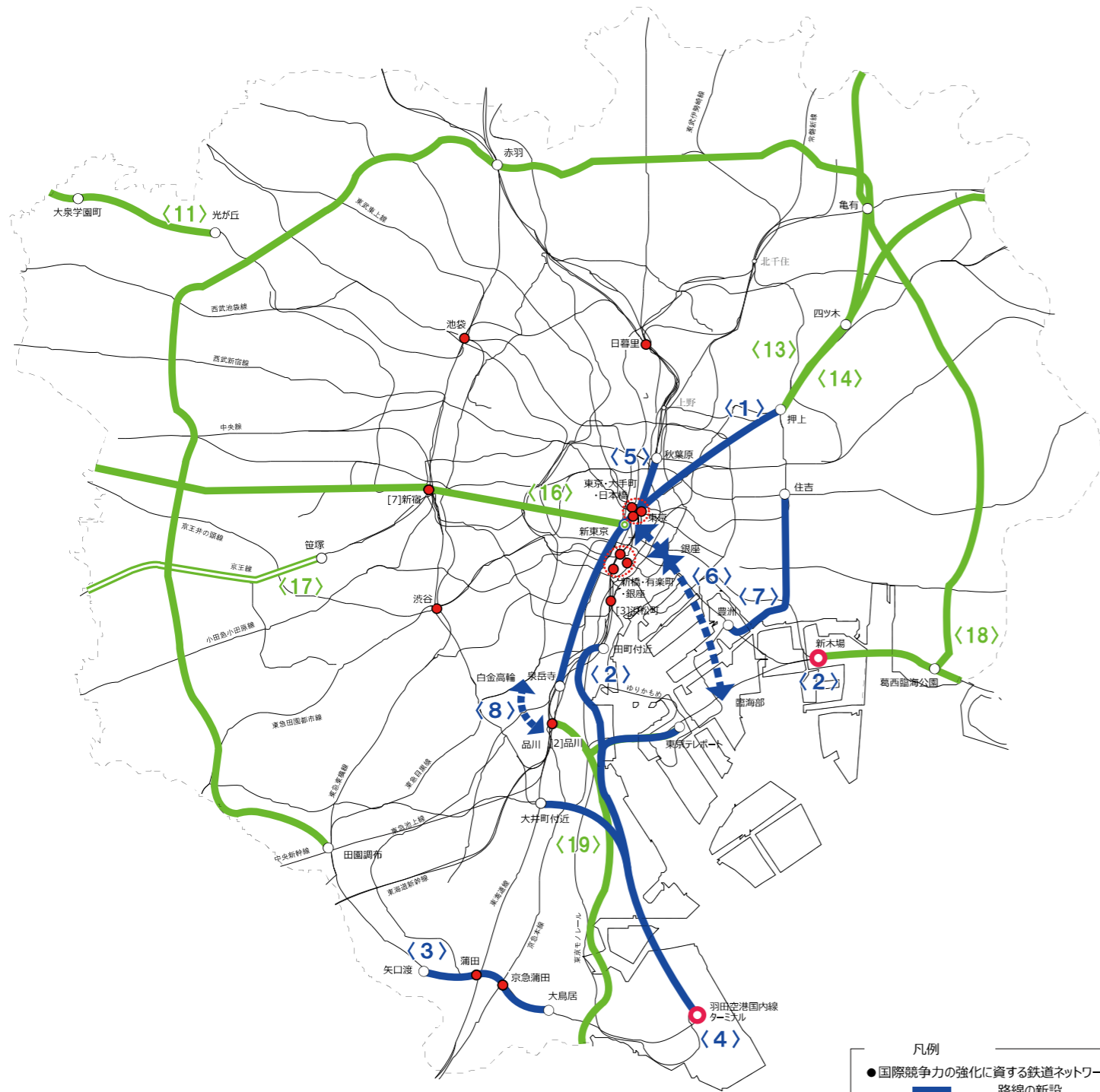
● 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等

広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト	国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト	駅まちマネジメントの取組が特に期待される駅
[1]成田空港駅・空港第2ビル駅 [2]品川駅 [3]浜松町駅 [4]大宮駅 [5]新横浜駅 [6]橋本駅	[7]新宿駅 [8]横浜駅	日暮里駅 東京駅・大手町駅・日本橋駅等 渋谷駅 池袋駅 新橋駅・有楽町駅・銀座駅等 蒲田駅・京急蒲田駅 町田駅 川崎駅・京急川崎駅 千葉駅 柏駅 春日部駅

東京圏鉄道網図（都区部、横浜・川崎）

都区部

横浜・川崎



- 凡例
- 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
 - 路線の新設
 - 路線の新設（起終点が未定のプロジェクト）
 - 既設路線の改良
 - 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト
 - 路線の新設
 - 複々線化
 - 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等
 - 駅プロジェクト等

注1) 「路線の新設」には貨物線の旅客線化を含む
 注2) 「既設路線の改良」には複々線化は含まない

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会
東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会
委員名簿

委員長	家田 仁	政策研究大学院大学教授
	伊藤 香織	東京理科大学理工学部教授
	岩倉 成志	芝浦工業大学工学部教授
	大原 美保	(国研) 土木研究所水災害・リスクマネジメント 国際センター 主任研究員
	加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
	岸井 隆幸	日本大学理工学部教授
	竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授
	富井 規雄	千葉工業大学情報科学部教授
	羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科教授
	村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科教授
	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
	矢ヶ崎紀子	東洋大学国際地域学部国際観光学科准教授
	山内 弘隆	一橋大学大学院教授

(平成28年4月20日現在、敬称略)

※(国研)は、「国立研究開発法人」を示す。