

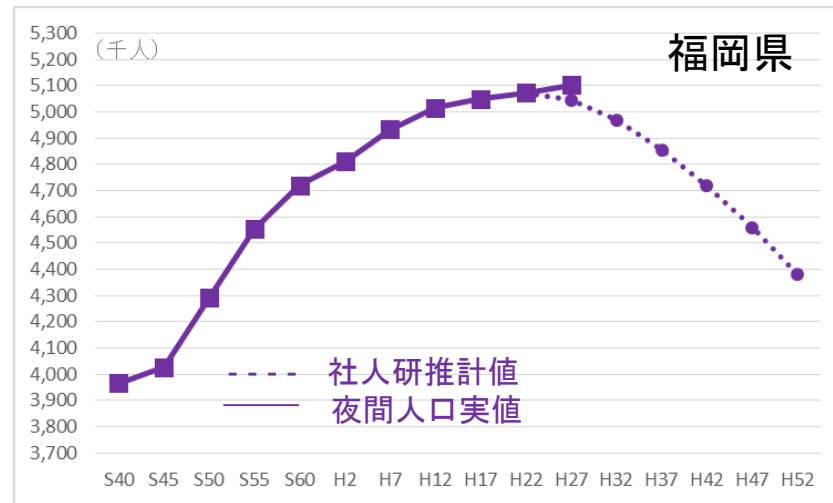
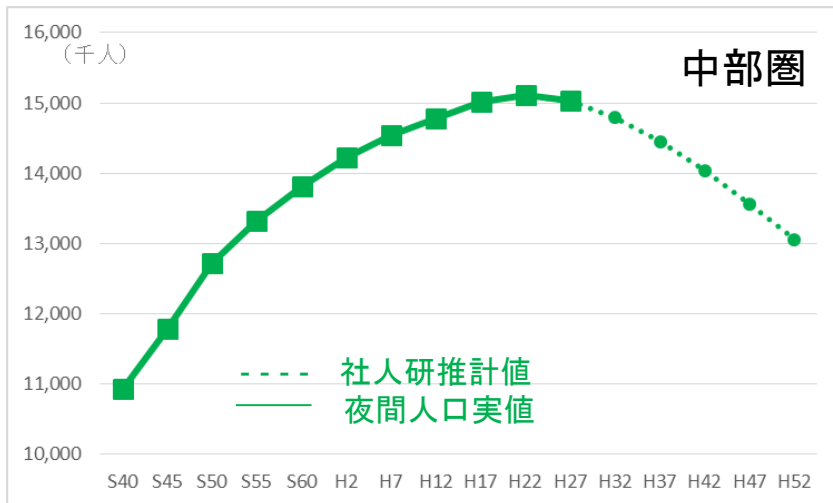
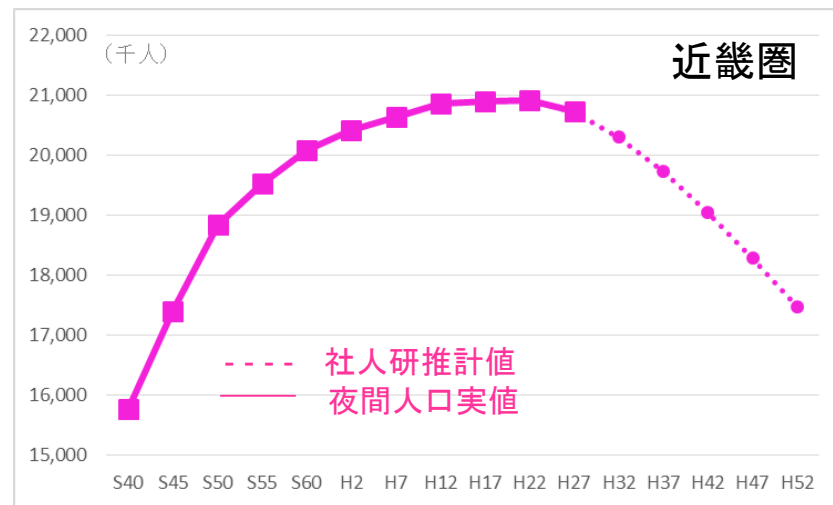
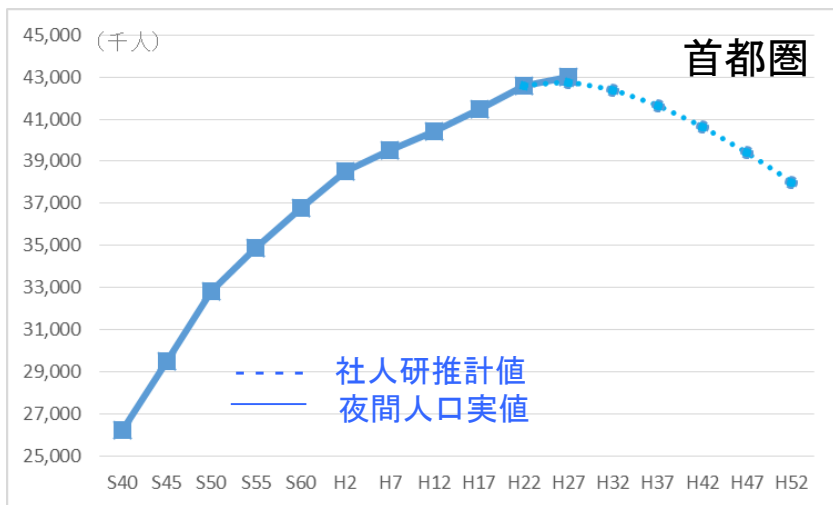
<都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備促進に関する検討会>

# 都市鉄道の現状及び 利用者ニーズの高度化について

1. 人口の動向	1
2. 都市鉄道の現状	3
3. 高齢者、障害者の現状	17
4. 鉄道事業におけるバリアフリー化の現状	20
5. 都市鉄道における混雑・遅延の現状	24
6. 混雑・遅延対策の主な取り組み	28

# 夜間人口の推移と予測

○首都圏及び福岡県はH27年をピークに減少が見込まれており、同年の実績値は推計を上回ったが、長期的には減少見込み。近畿圏及び中部圏はH22年をピークに減少局面にあるとみられる。



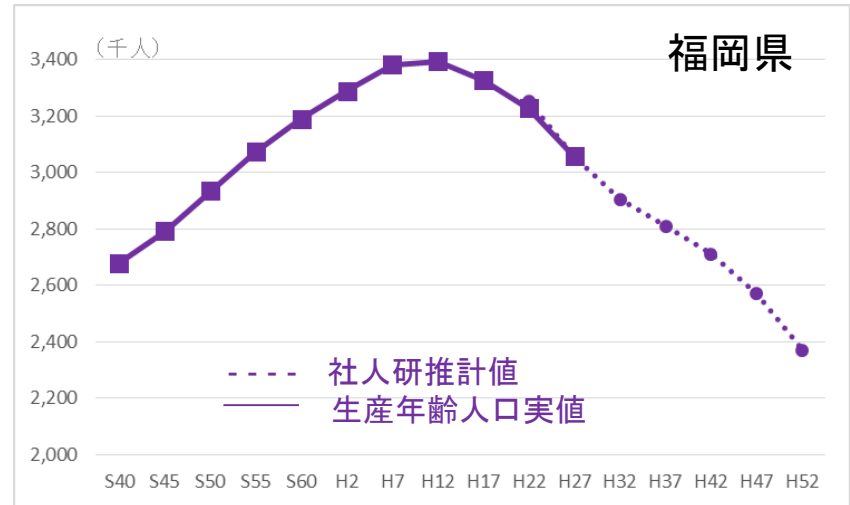
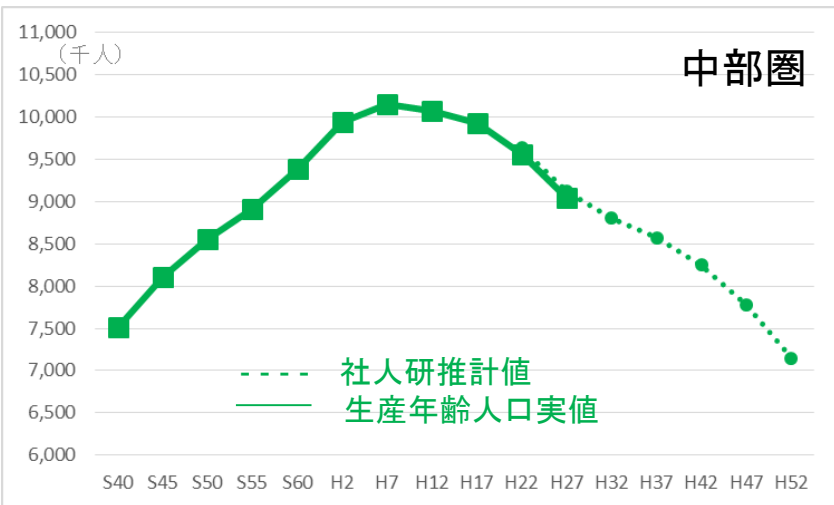
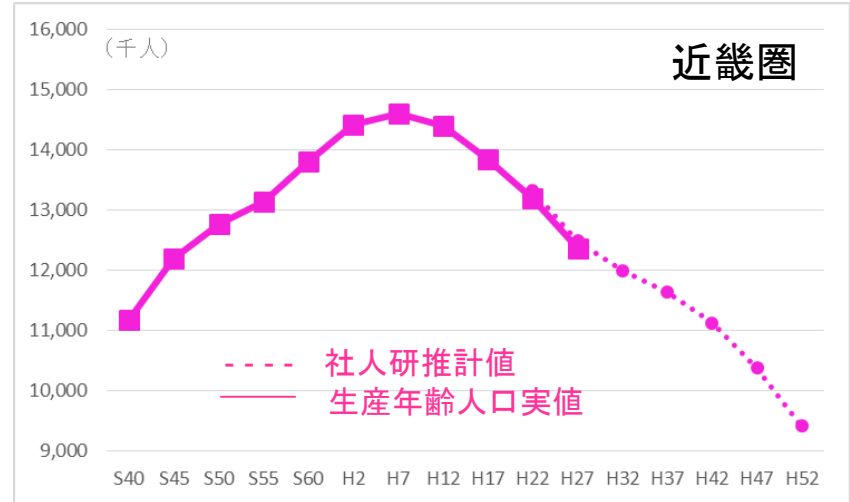
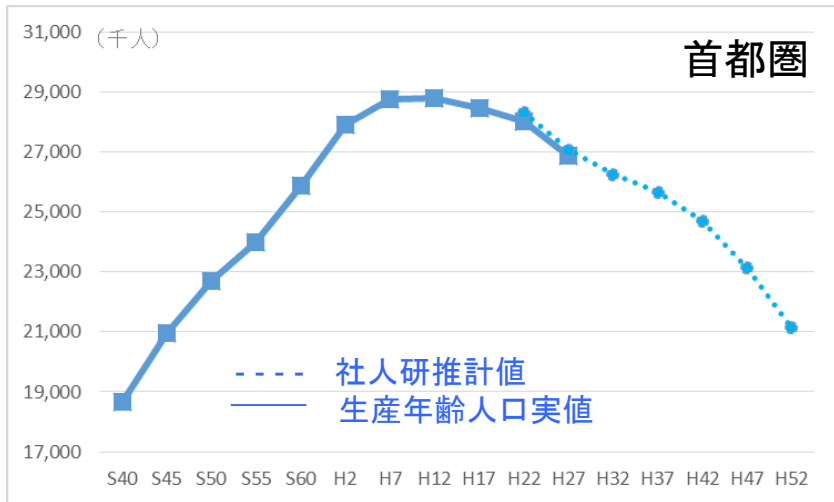
(出典) 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(H25年3月推計)」

(注1) 夜間人口は、国勢調査実施時に調査の地域に常住している人口を指す。

(注2) 首都圏は茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川、近畿圏は滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山、中部圏は岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。

# 生産年齢人口(15~64歳)の推移と予測

○首都圏及び福岡県はH12年をピークに、近畿圏及び中部圏はH7年をピークに減少傾向にある。



(出典) 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(H25年3月推計)」

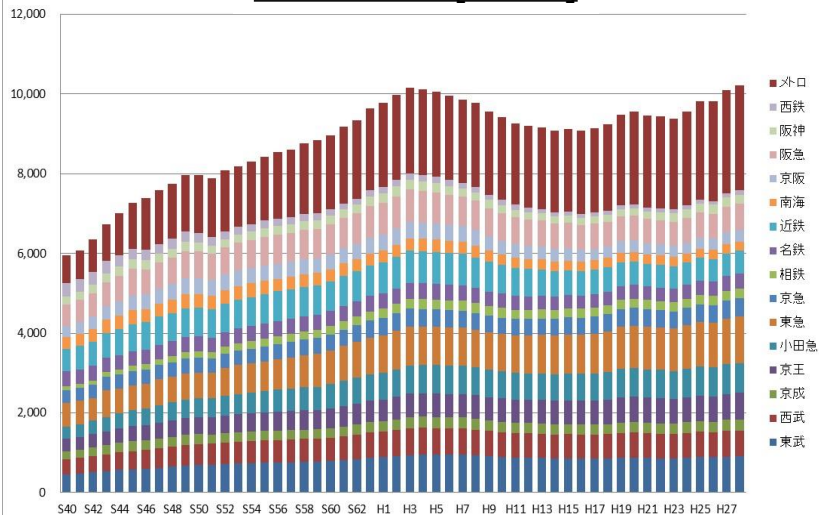
(注1) 生産年齢人口は、夜間人口のうち夜間人口のうち15~64歳にあたる人口を指す。

(注2) 首都圏は茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川、近畿圏は滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山、中部圏は岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。

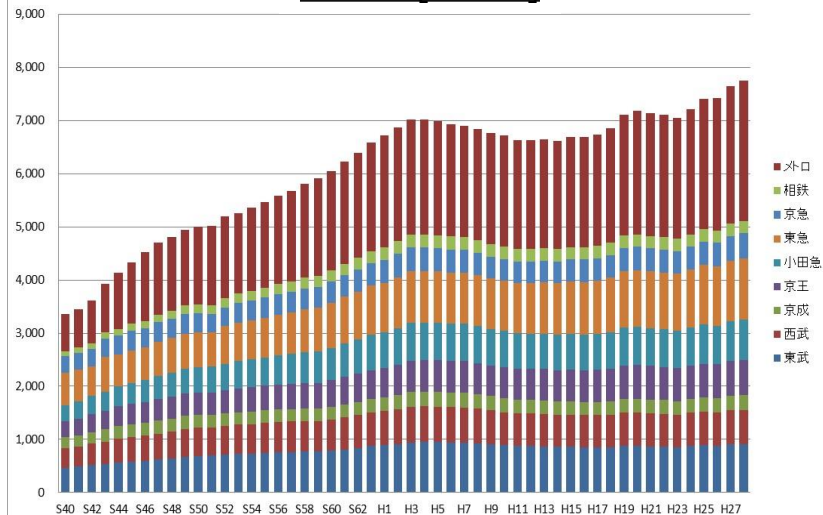
# 大手民鉄16社の輸送人員の推移

○メトロを除く関東圏大手の輸送人員の合計は、H3年頃以降横ばいから微増。その他大手の輸送人員の合計は、近年増加傾向にあるものの、ピーク時の輸送人員を下回る。

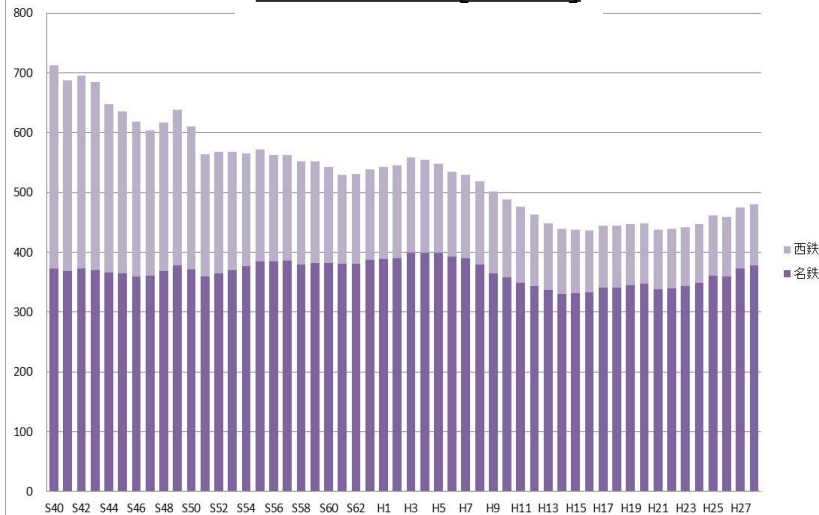
### 大手民鉄16社[百万人]



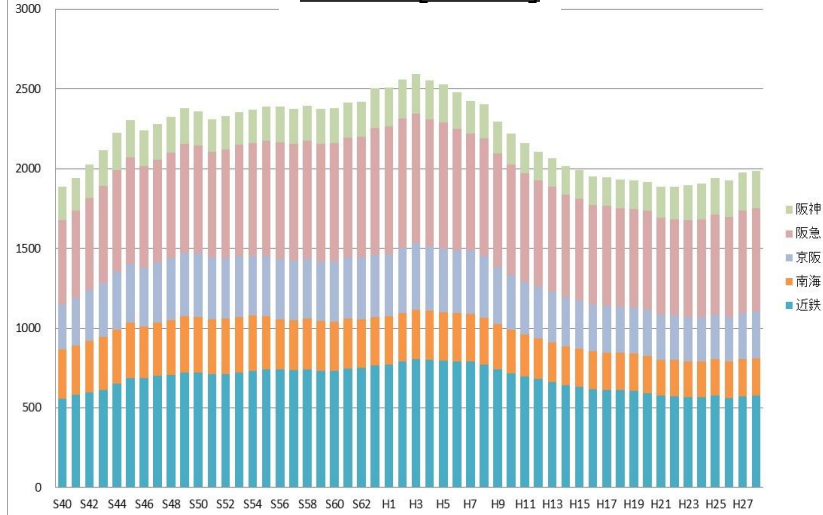
### 関東9社[百万人]



### 中部、福岡2社[百万人]



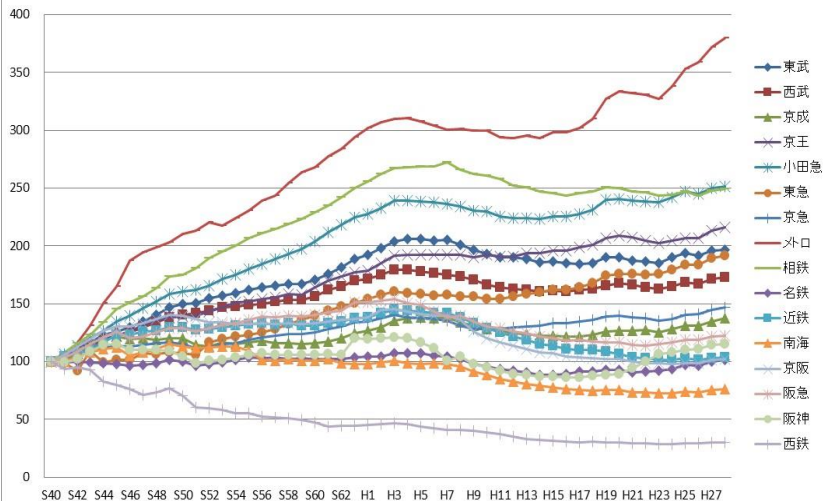
### 近畿5社[百万人]



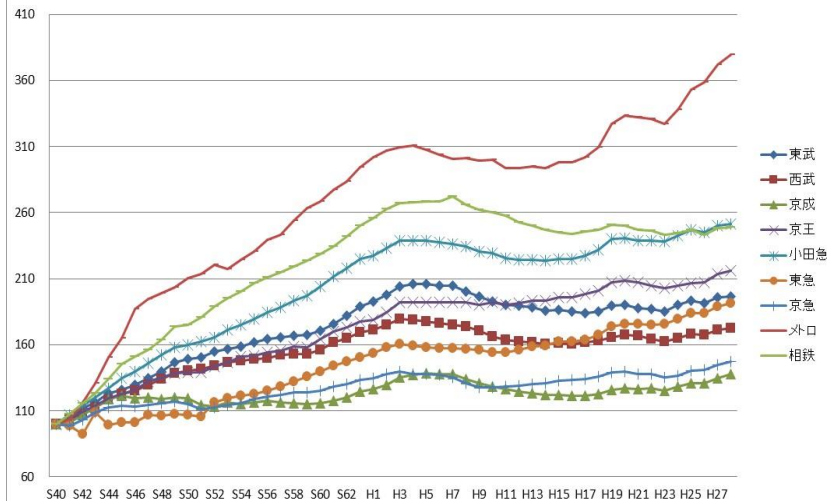
# 大手民鉄16社の輸送指数の推移

○メトロを除く関東圏大手の輸送人員の合計は、H3年頃以降横ばいから微増。その他大手の輸送人員の合計は、近年増加傾向にあるものの、ピーク時の輸送人員を下回る。

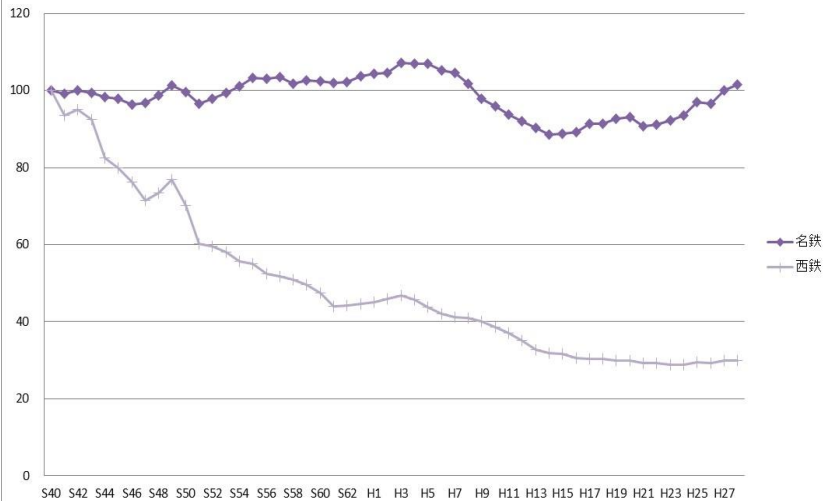
### 大手民鉄16社



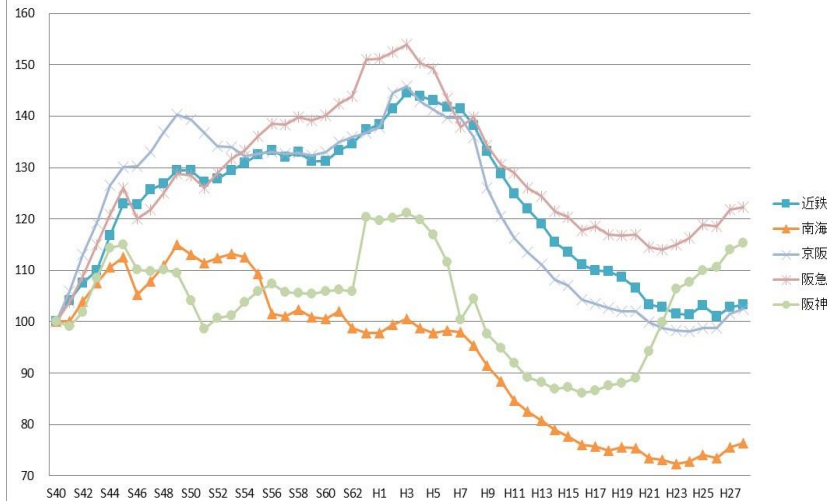
### 関東9社



### 中部、福岡2社



### 近畿5社

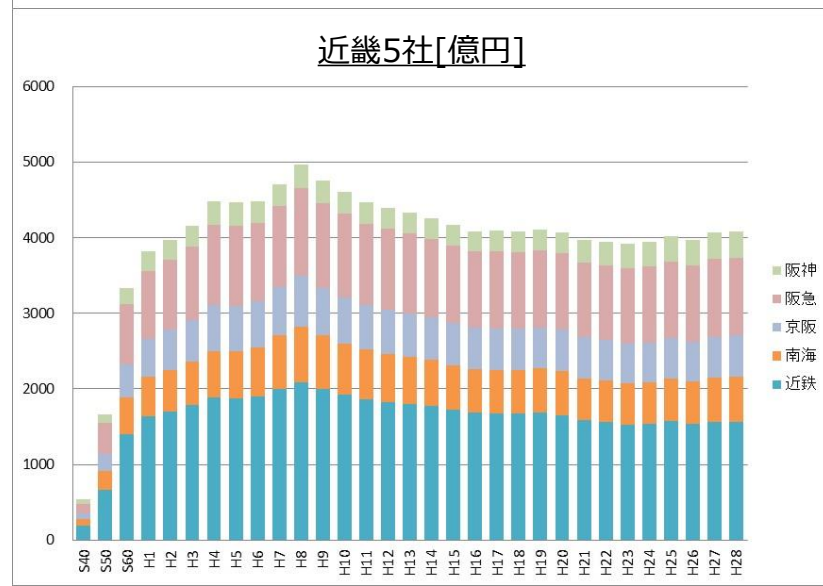
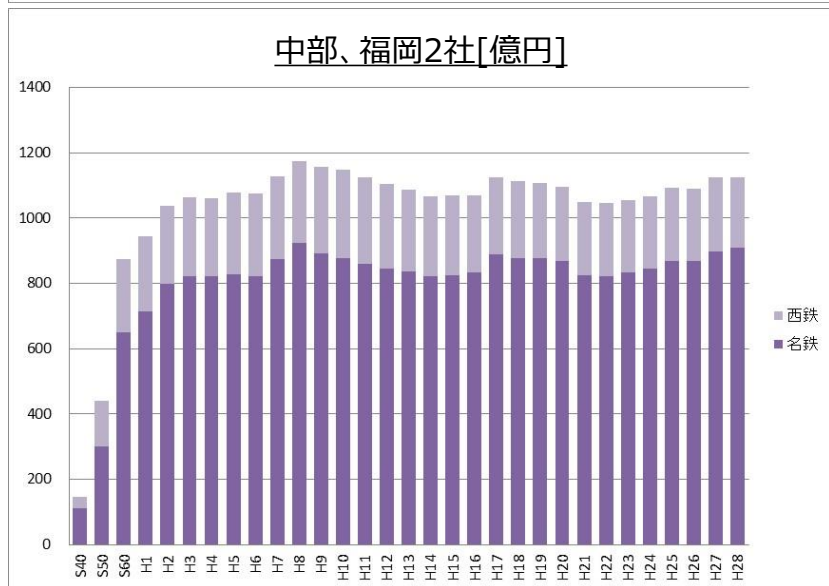
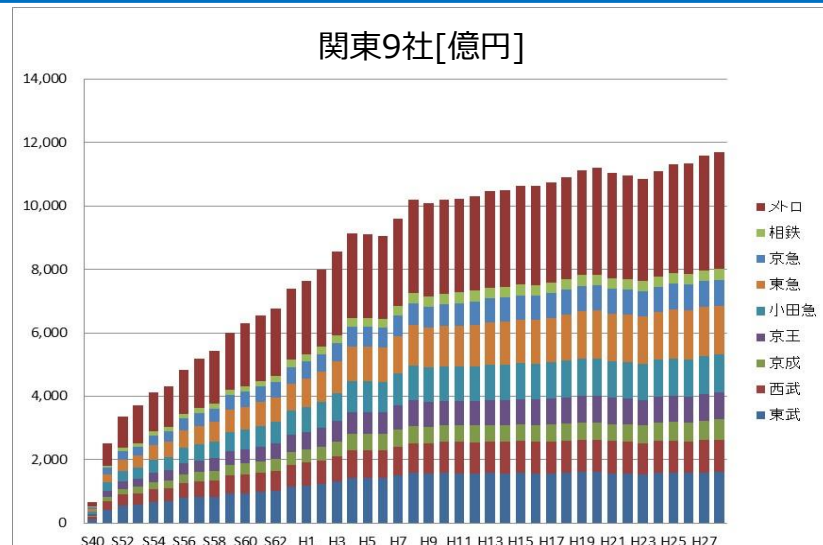
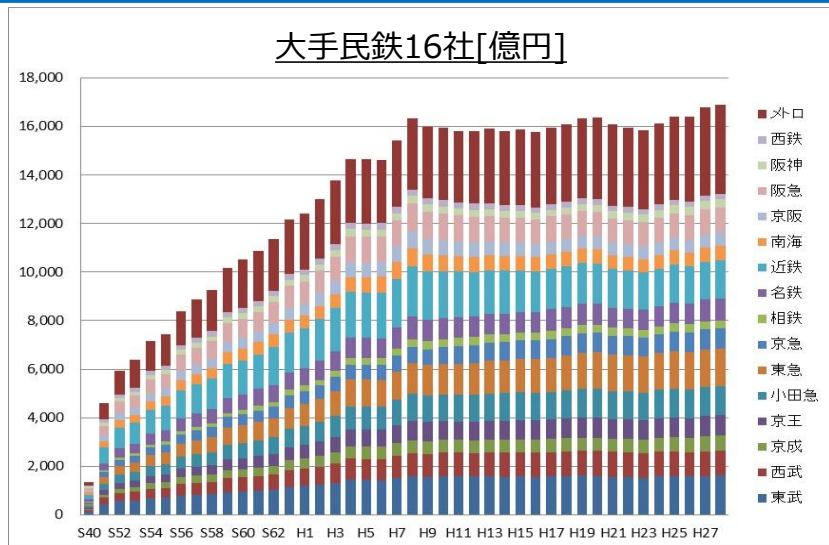


※輸送指数はS40を100とする ※メトロのH15以前は営団の数値



# 大手民鉄16社の営業収益の推移

○関東圏大手の営業収益の合計は堅調に推移。近畿圏大手の営業収益はH8年をピークに減少し、横ばい。

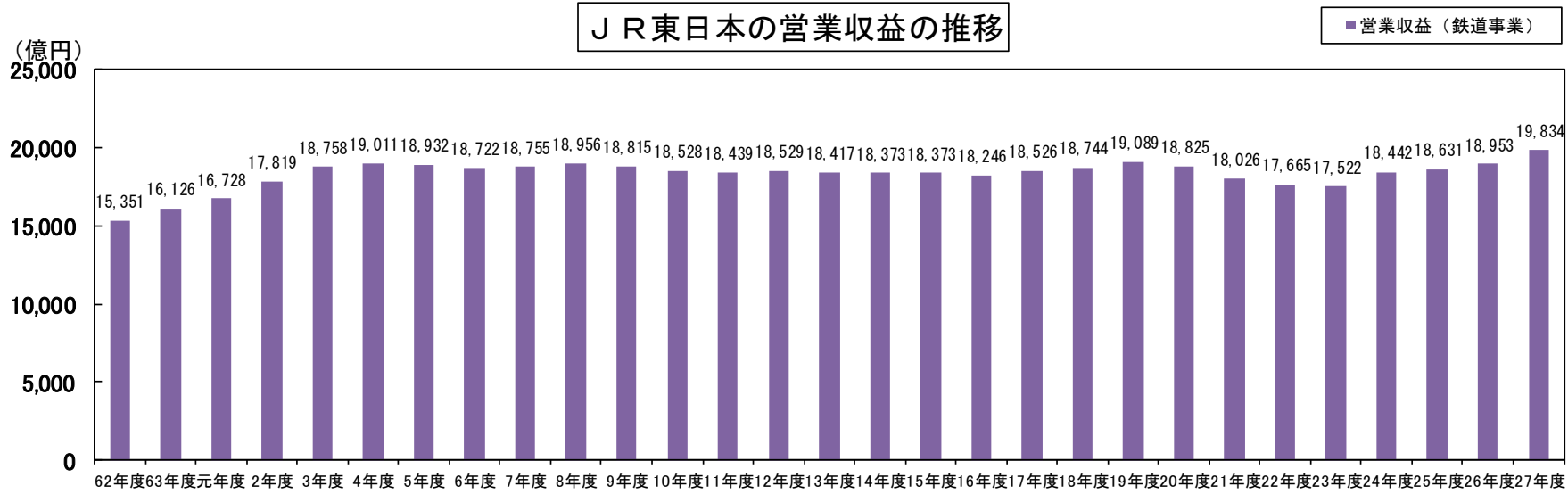


# JR東日本の輸送人員と営業収益の推移

○輸送人員、営業収益共に堅調に推移。



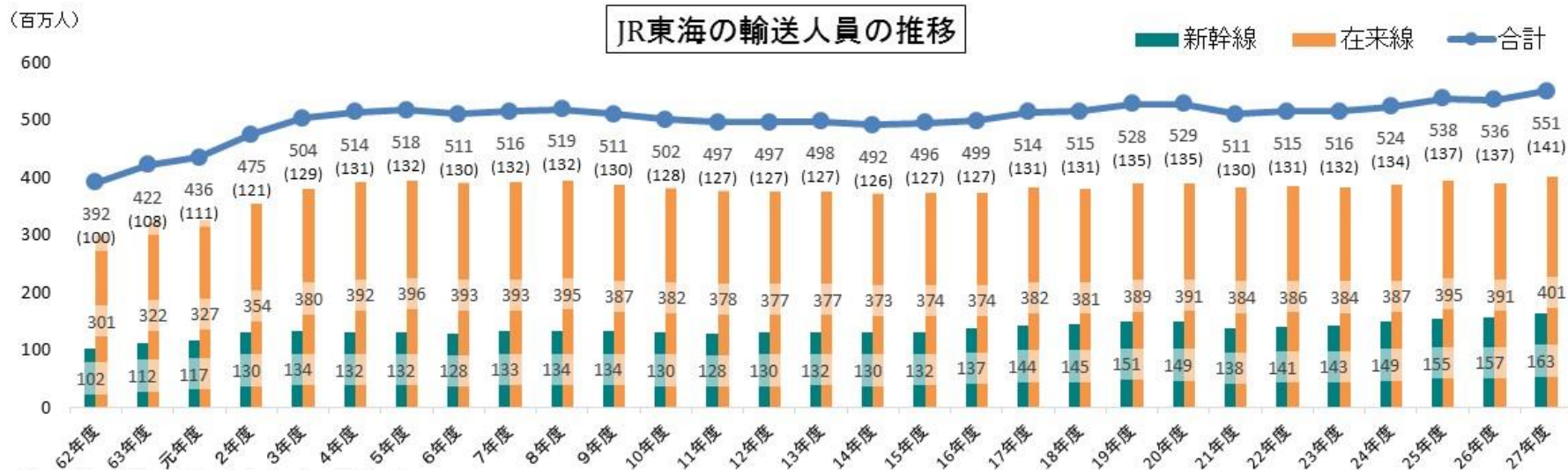
注：( )内の数字は昭和62年度を100とした指数である。  
 注：合計値については、新幹線と在来線を乗り継いだ者がいるため、新幹線と在来線の数値を合計したものと一致しない場合がある。



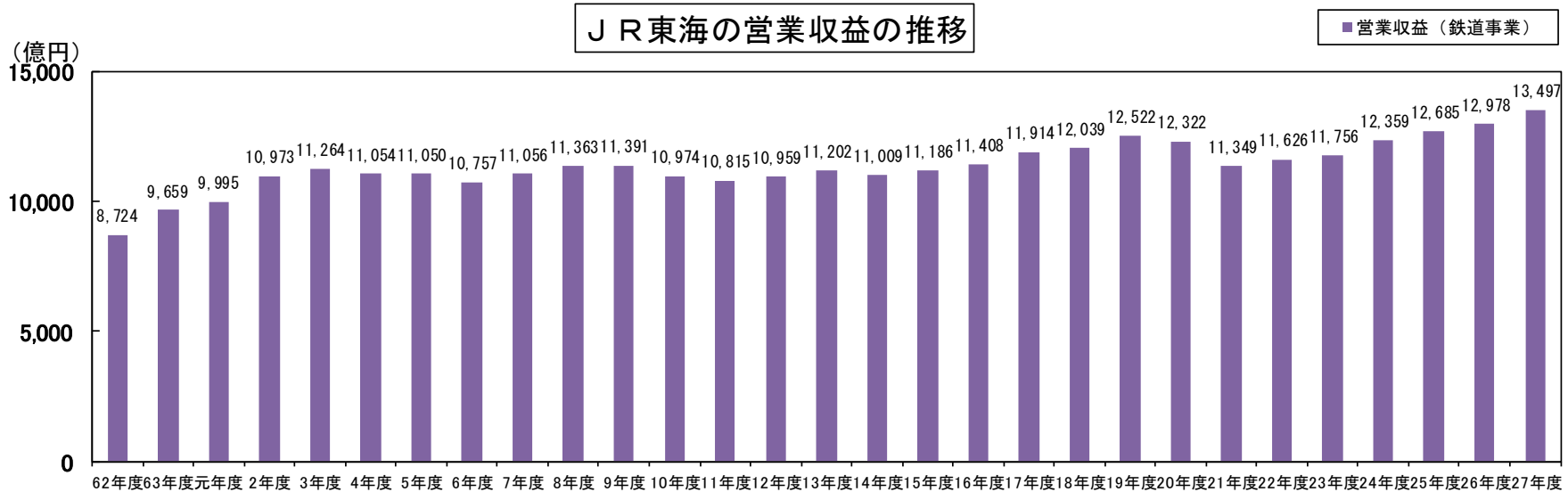


# JR東海の輸送人員と営業収益の推移

○輸送人員、営業収益共に堅調に推移。



注:( )内の数字は昭和62年度を100とした指数である。  
 注:合計値については、新幹線と在来線を乗り継いだ者がいるため、新幹線と在来線の数値を合計したものと一致しない場合がある。

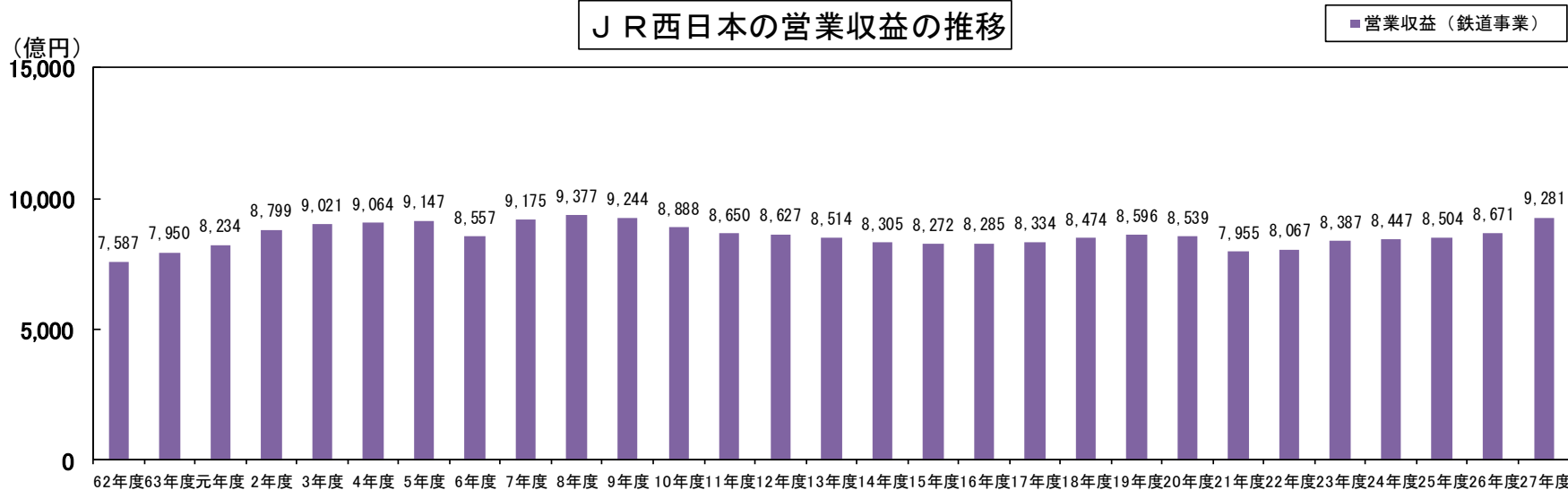


# JR西日本の輸送人員と営業収益の推移

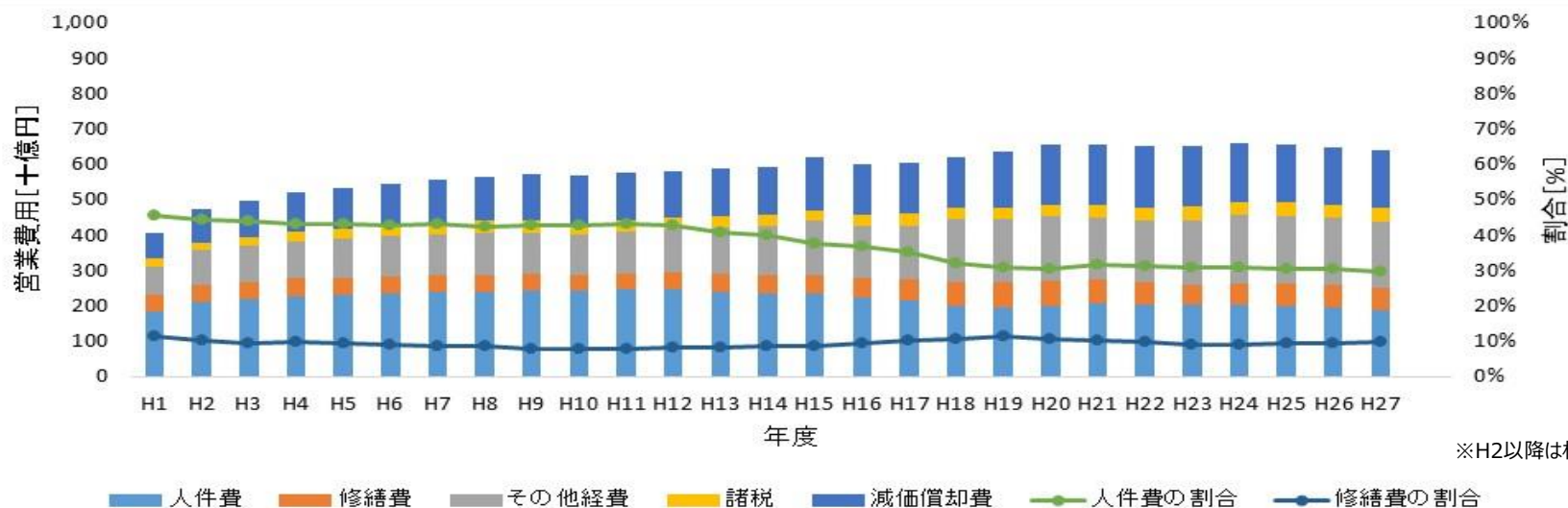
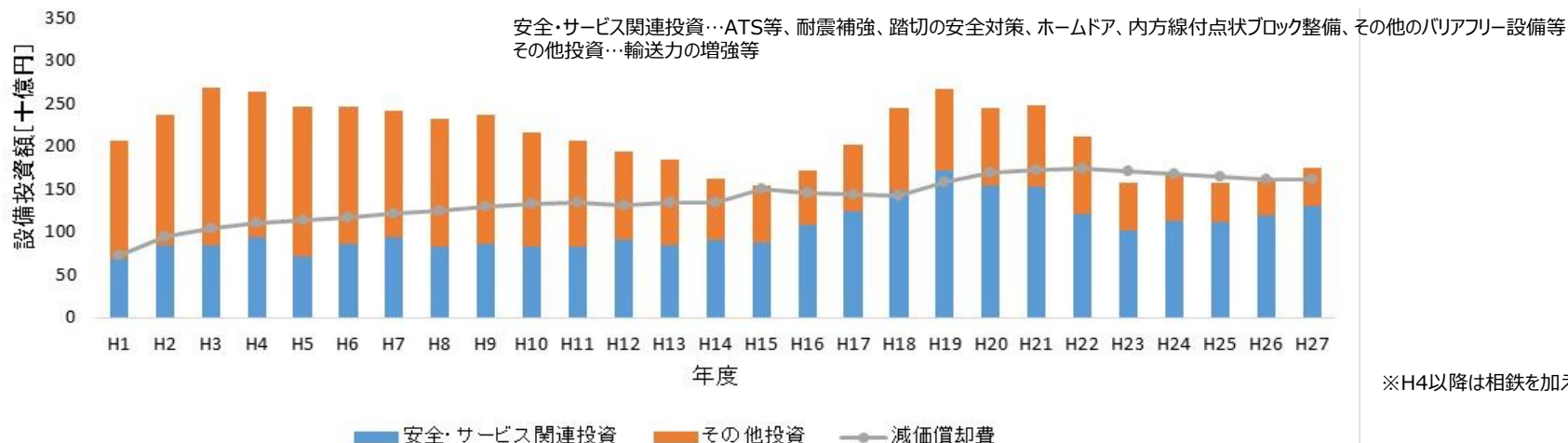
○輸送人員、営業収益共に堅調に推移。



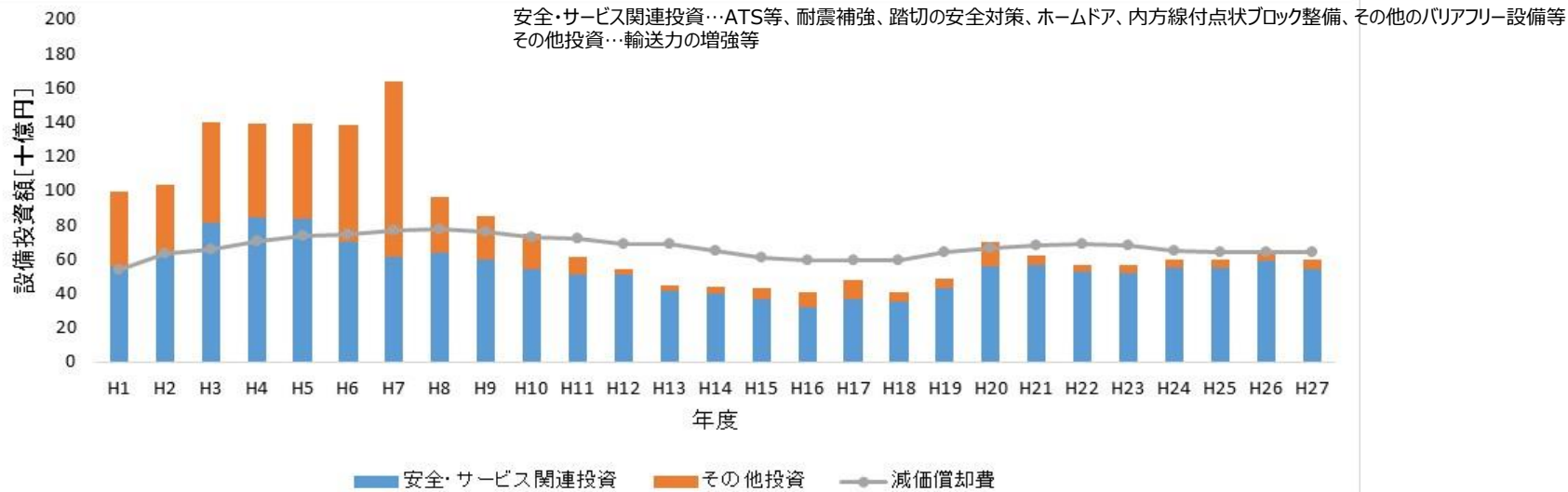
注：( )内の数字は昭和62年度を100とした指数である。  
 注：合計値については、新幹線と在来線を乗り継いだ者がいるため、新幹線と在来線の数値を合計したものと一致しない場合がある。



- 概ね毎年度、減価償却費を上回る設備投資を行っているものの、近年のその超過額は総じて少ない。
- 設備投資額に対する安全・サービス関連投資の割合が、近年増加傾向にある。
- 営業費用に対する人件費の割合は、減少してきているが、近年は横ばいに。



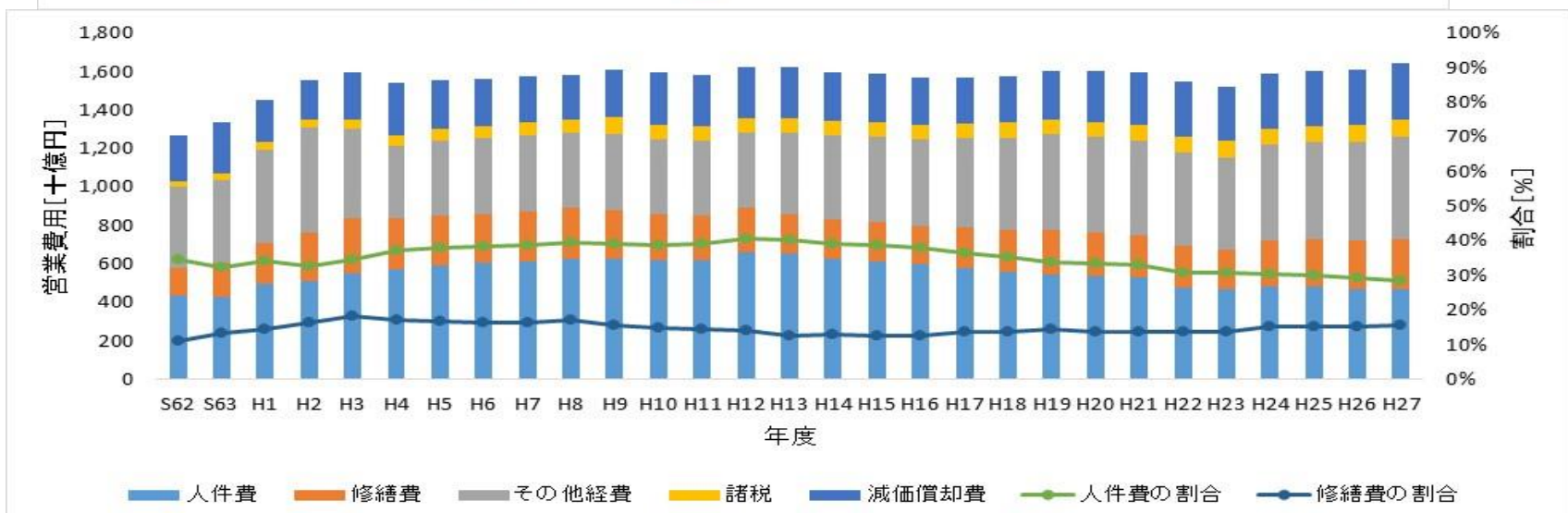
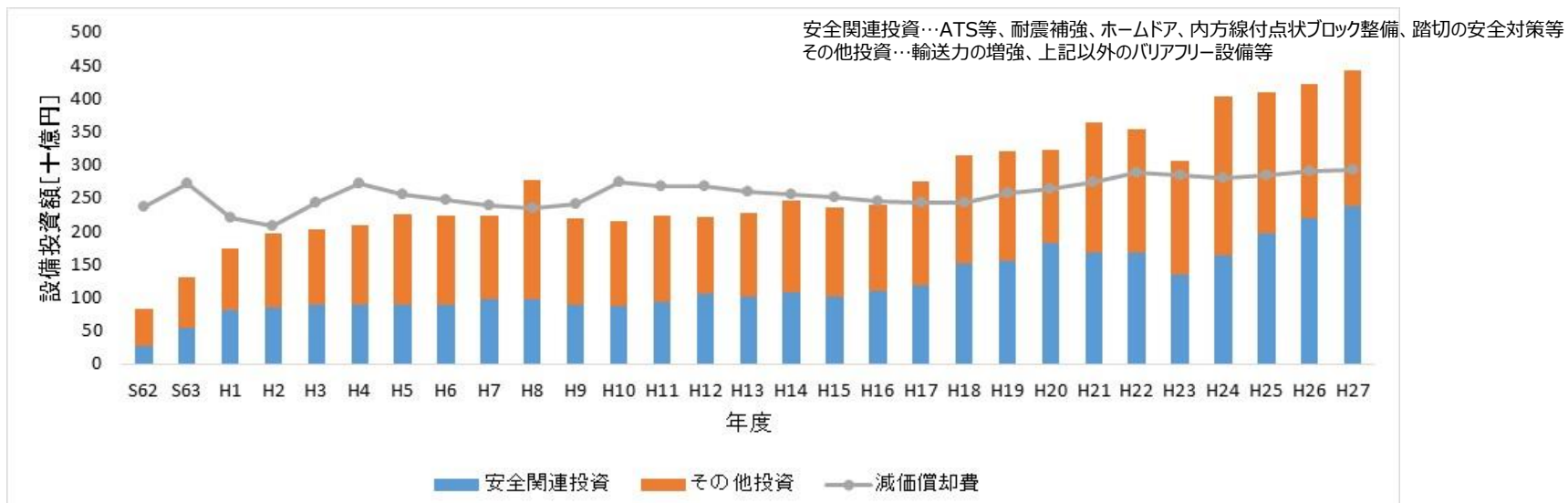
- H11以降概ね毎年度、設備投資額が減価償却費を下回っている。
- 設備投資額に対する安全・サービス関連投資の割合が、H8以降多くを占めている。
- 営業費用に対する人件費の割合は、ピーク時に比べ減少しているものの近年は横ばい。





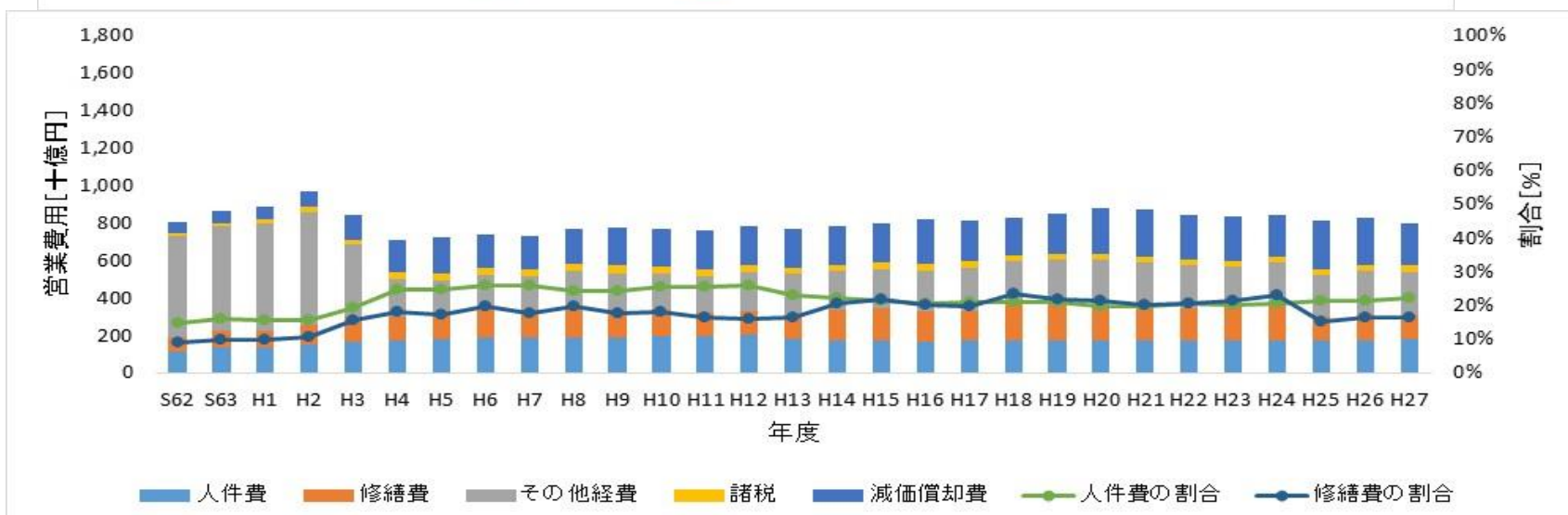
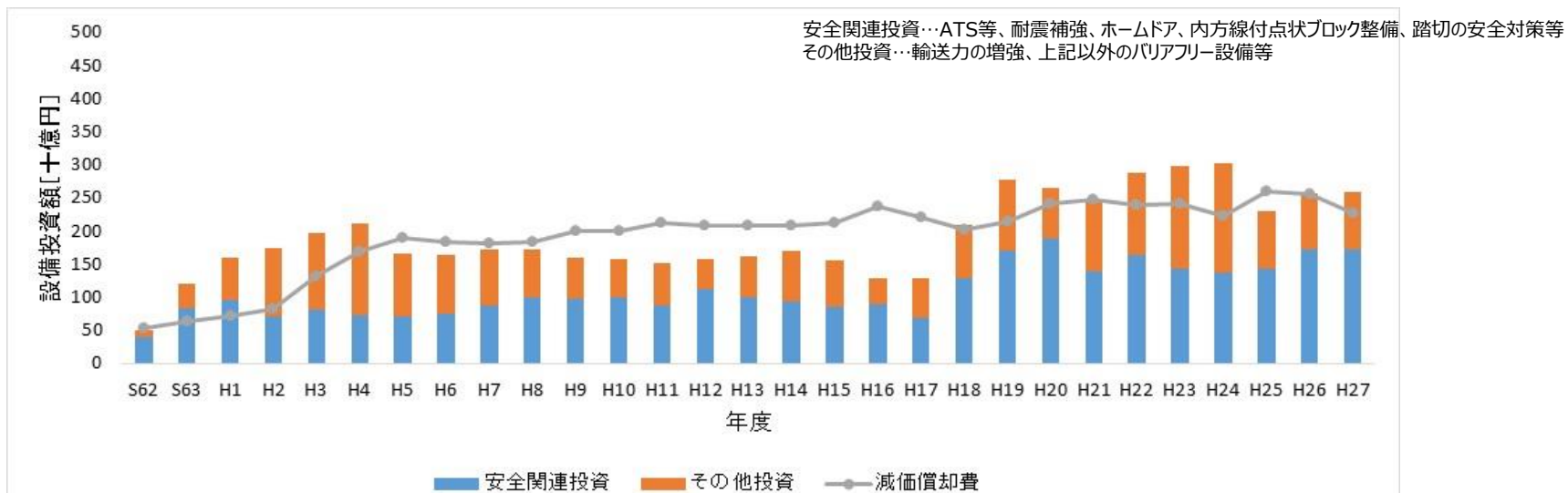
# JR東日本の設備投資額と営業費用の推移

- H17以降については、毎年度、減価償却費を上回る設備投資を行っている。
- 営業費用に対する人件費の割合は、減少傾向にある。



# JR東海の設備投資額と営業費用の推移

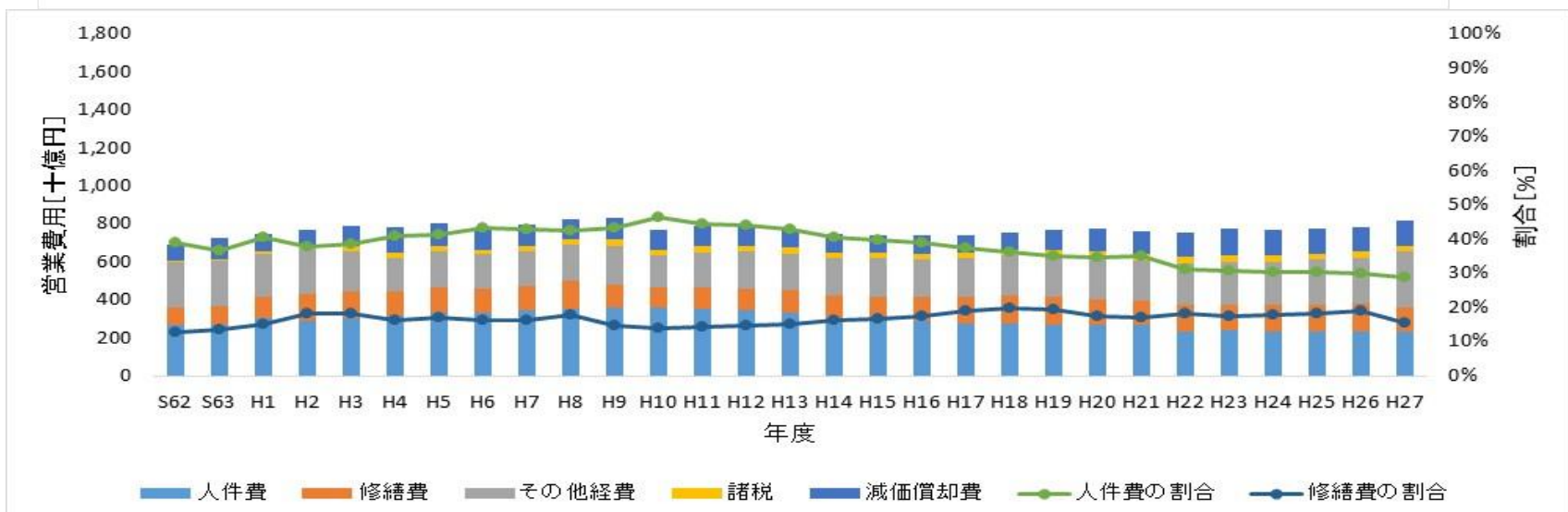
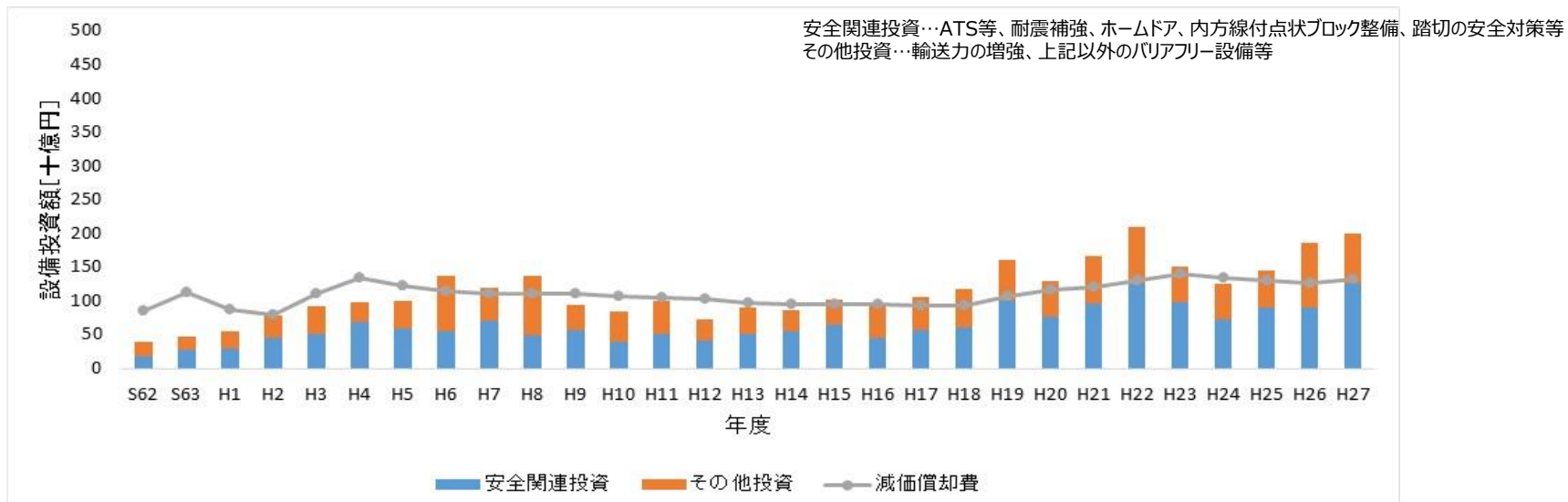
- H18以降については、概ね毎年度、減価償却費を上回る設備投資を行っている。
- 営業費用に対する人件費の割合は、ピーク時に比べ減少しているものの近年は横ばい。





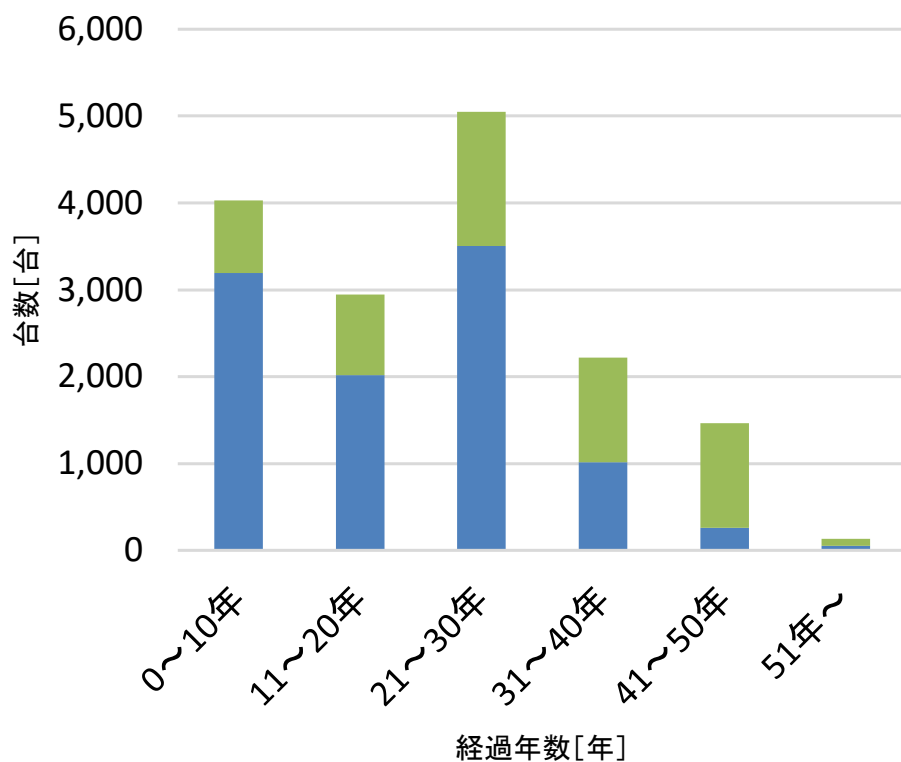
# JR西日本の設備投資額と営業費用の推移

- H15以降については、概ね毎年度、減価償却費を上回る設備投資を行っている。
- 営業費用に対する人件費の割合は、減少傾向にある。



# 大手民鉄16社の保有車両の導入後経過年数

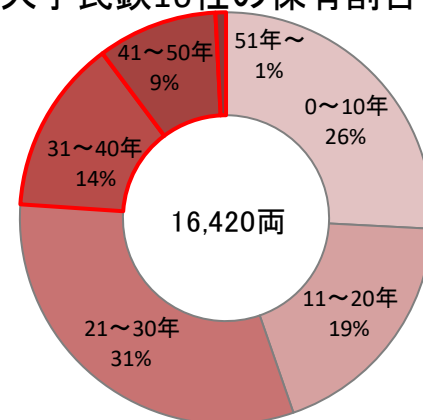
- 大手民鉄16社では、法定耐用年数を超える車両が70%を超えている。
- 関東9社では、法定耐用年数を超える車両は約70%であるが、導入後30年を超える車両は約10%程度である。
- 西日本7社では、法定耐用年数を超える車両は約85%であり、導入後30年を超える車両についても約40%である。



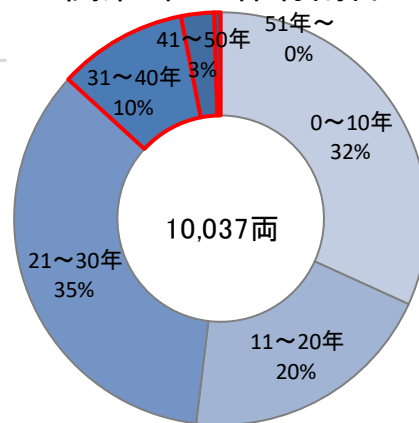
■ 関東9社の保有台数

■ 西日本7社の保有台数

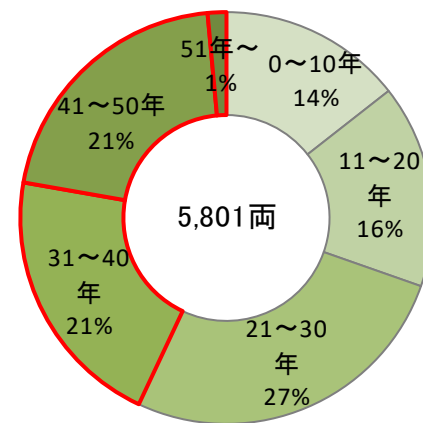
大手民鉄16社の保有割合



関東9社の保有割合



西日本7社の保有割合



注1) H29.4.1時点

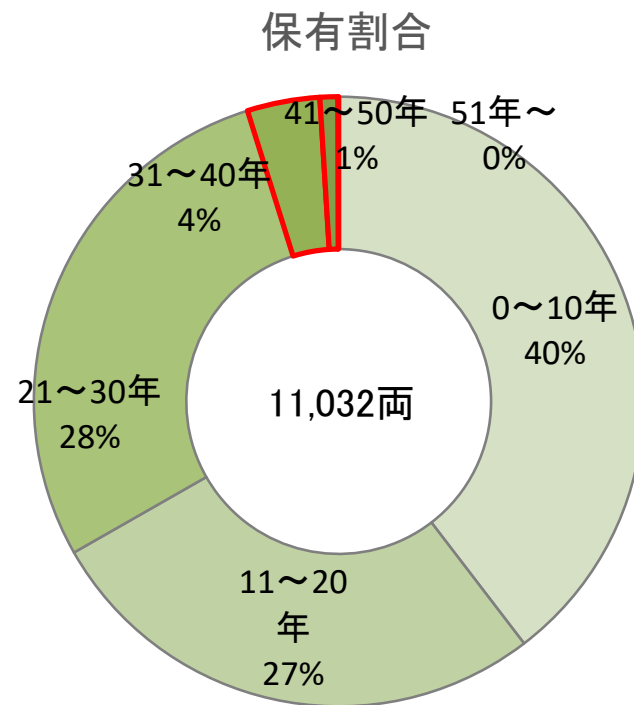
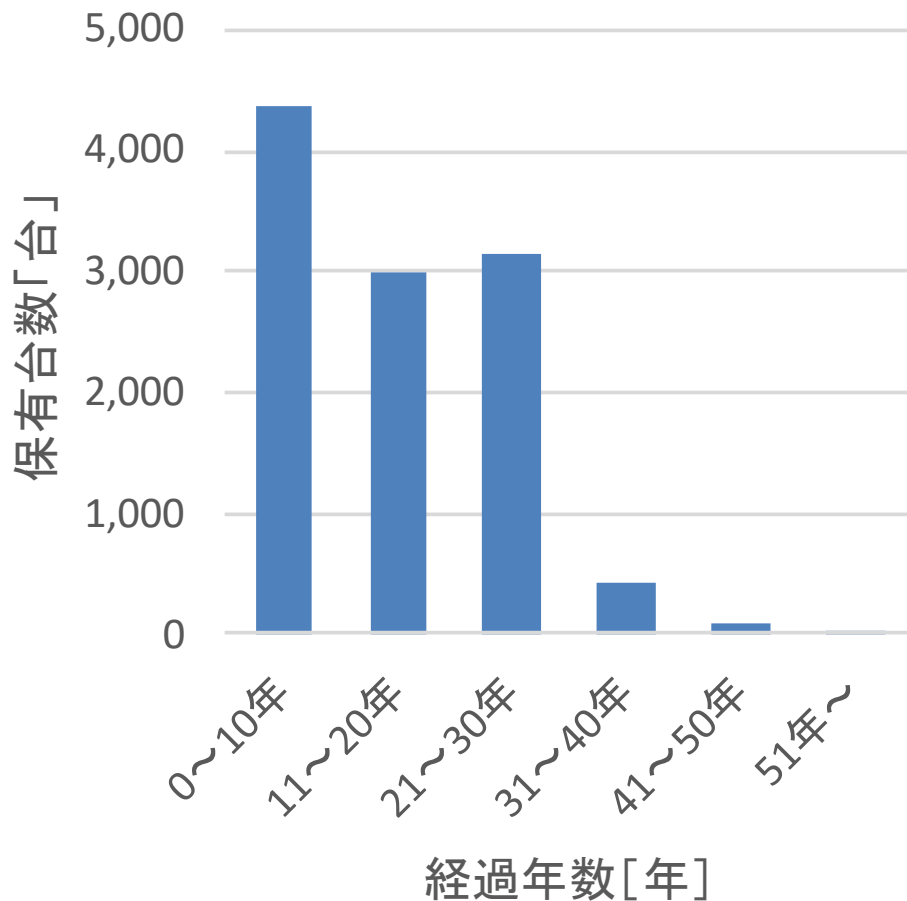
注2) リース車両については、リース開始後の経過年数とする。

注3) 車両の本体と台車の経過年数が異なる場合は、古い方の経過年数とする。

※電車の法定耐用年数13年

# JR東日本の保有車両(在来線)の導入後経過年数

○法定耐用年数を超える車両は約60%であるが、導入後30年を超える車両は5%程度である。



注1) H29.4.1時点

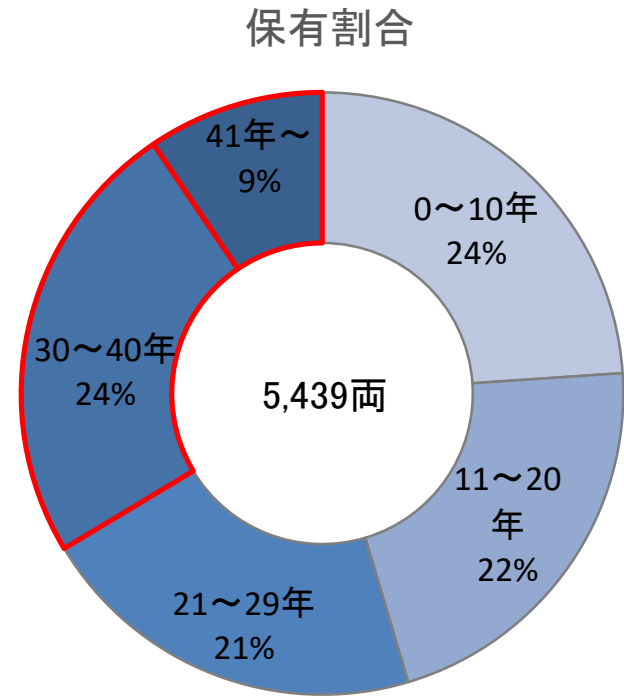
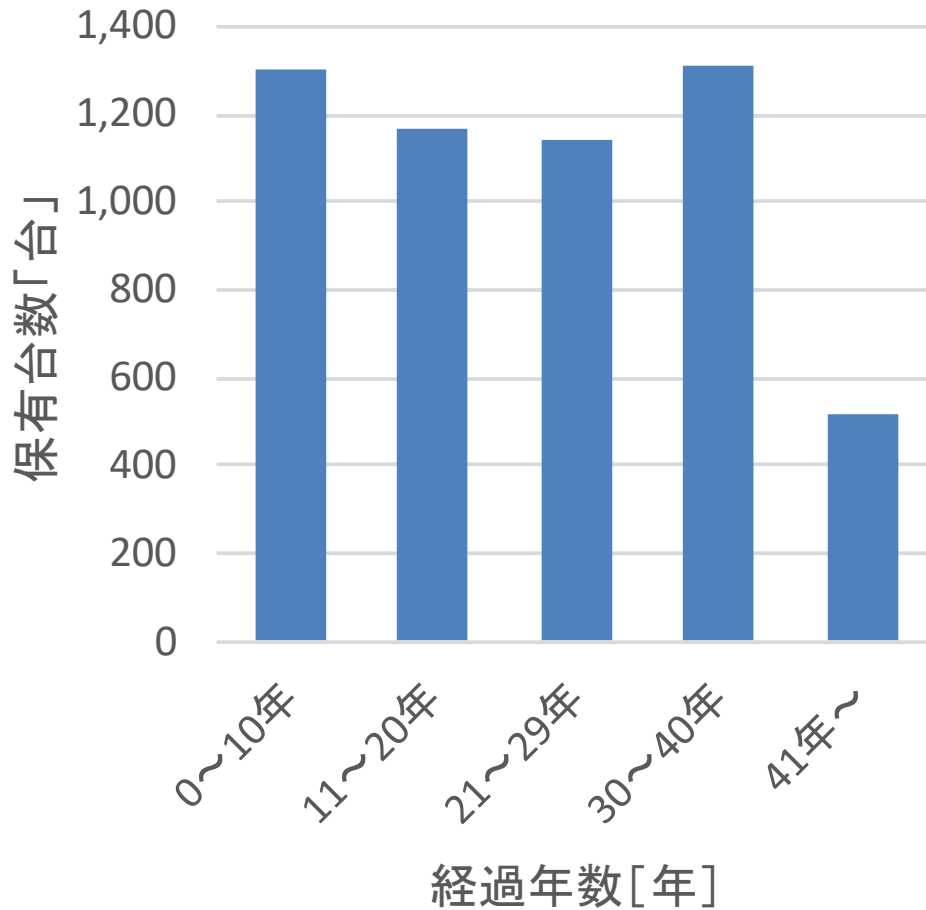
注2) 形式ごとの保有車両における導入後の平均経過年数より作成。

注3) この他に経過年数不明の保有車両(電車(検測車など)29両、気動車(検測車)3両、蒸気機関車4両、電気機関車33両、ディーゼル機関車38両、客車54両、貨車320両)新幹線(検測車など)6両がある。

※電車の法定耐用年数13年

# JR西日本の保有車両(在来線)の導入後経過年数

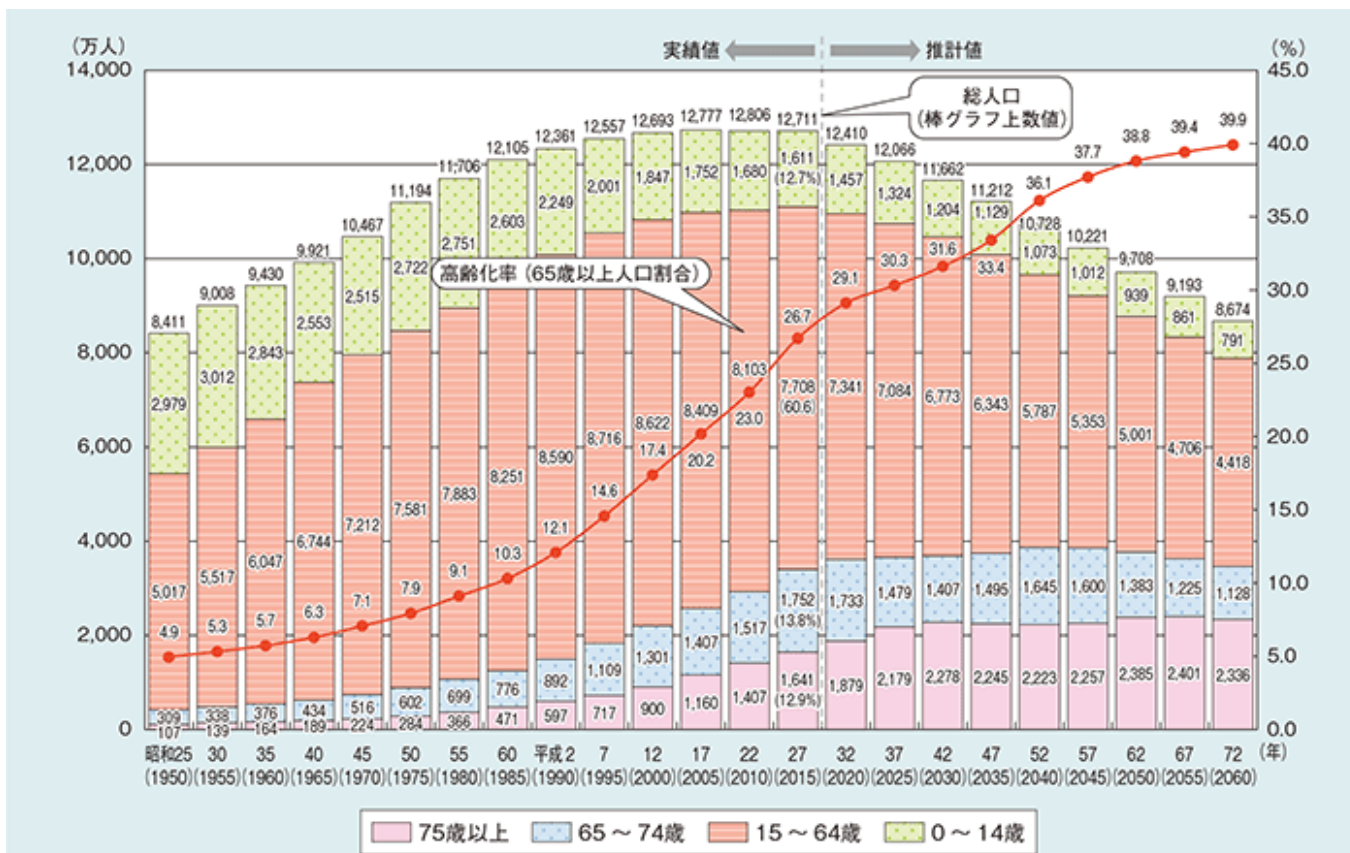
○法定耐用年数を超える車両は約70%であるが、導入後30年以上の車両の割合は約30%程度である。



# 高齢者、障害者の増加等①(高齢者)

## 急速な高齢化の進展

- 我が国の高齢化は急速に進展。2015年（平成27年）の高齢者数は約3,400万人、高齢化率は26.7%であり、2005年（平成17年・バリアフリー法施行前年）に比して800万人強（30%強）増加。また、高齢化率も6.5%上昇。
- 今後も高齢化率は上昇を続け、東京オリンピック・パラリンピック後には30%を超え、2060年には40%近くに達する見込み。高齢者数も今後、約30年間は伸び続けると推計。
- 特に、75歳以上の後期高齢者については、2025年（平成37年）に2,179万人（約18%）に達し、人数、人口比率ともに上昇する見込み。



資料：2010年までは総務省「国勢調査」、2015年は総務省「人口推計（平成27年国勢調査人口速報集計による人口を基準とした平成27年10月1日現在確定値）」、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」の出生中位・死亡中位假定による推計結果

(注) 1950年～2010年の総数は年齢不詳を含む。高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている。

出典：平成28年版高齢社会白書

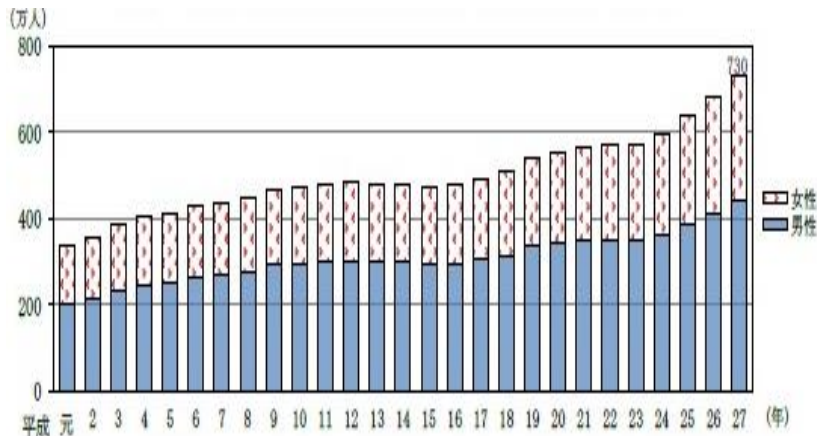


# 高齢者、障害者の増加等②(高齢者)

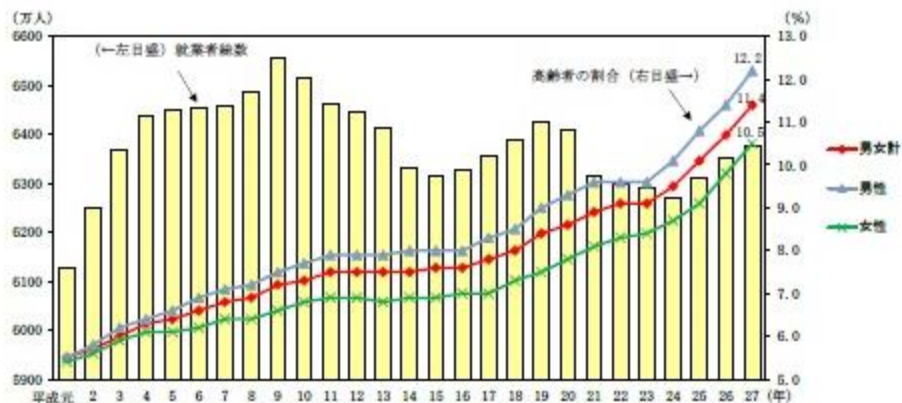
## ➤ 高齢者の就業

○平成27年の高齢者の就業者数・就業者総数に占める割合は、ともに過去最高。

### 高齢者の就業者数の推移(平成元年～27年)



### 就業者総数に占める高齢者の割合の推移(平成元年～27年)

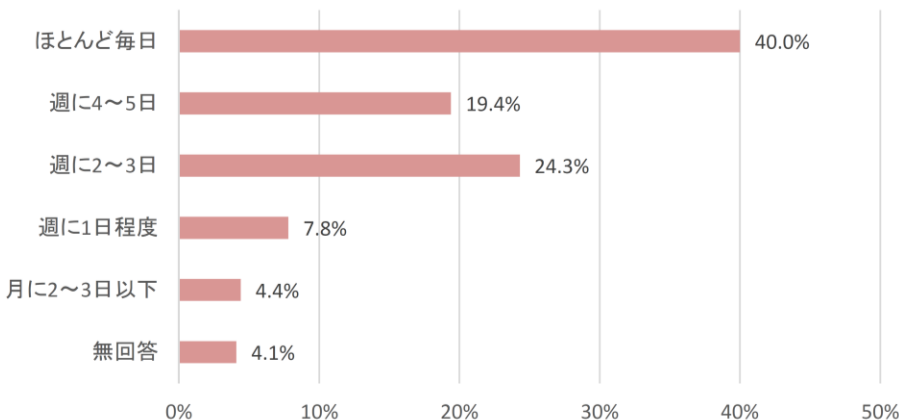


出典:総務省 統計トピックスNo.97「統計からみた我が国の高齢者(65歳以上)」

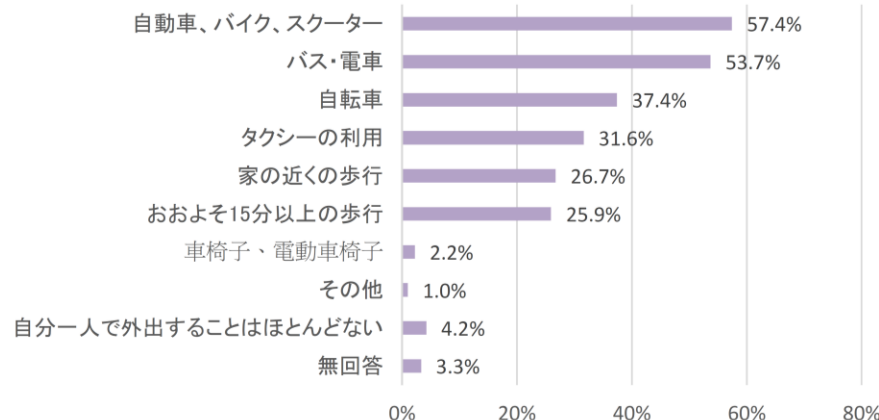
## ➤ 高齢者の外出状況

○高齢者のうち、40%がほぼ毎日外出し、週に1回以上外出する人の合計は90%超。また、外出の際、多くの人が公共交通機関を利用。

### 外出の頻度



### 主な外出手段(複数回答)



出典:内閣府 「平成26年度 高齢者の日常生活に関する意識調査」

出典:第1回バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会 (H29.3.15) 資料

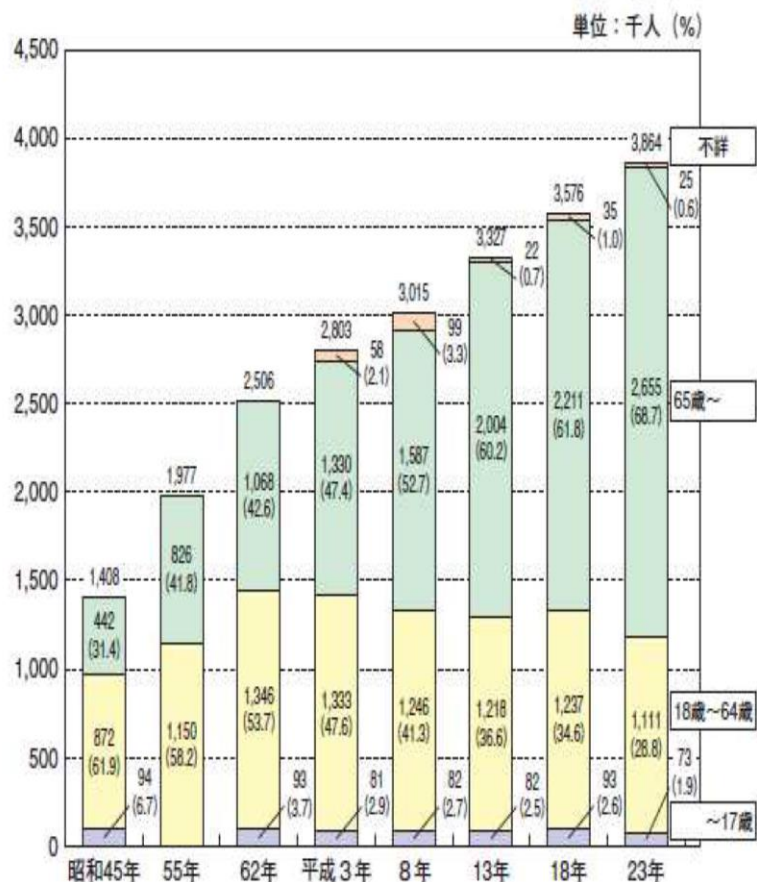


# 高齢者、障害者の増加等③(障害者)

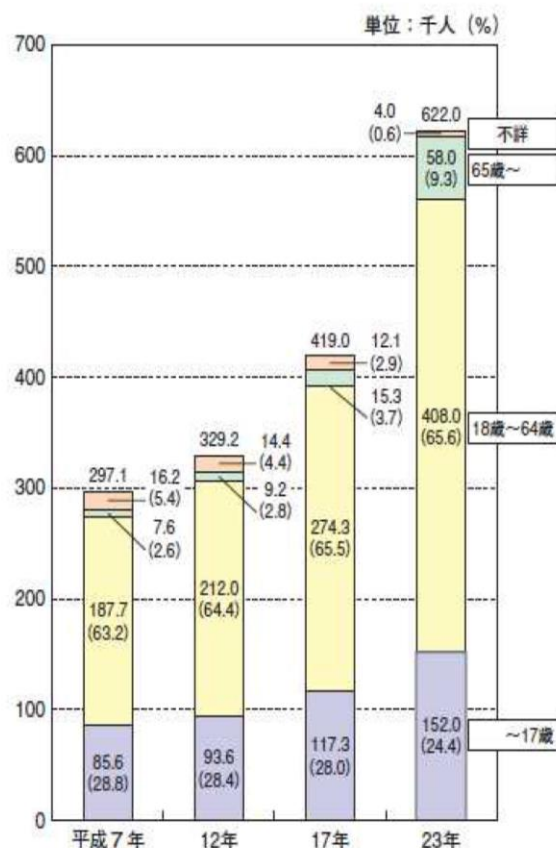
## ▶障害者数の増加

○平成23年の身体障害者数は約386万4千人で、平成18年に比して約29万人(8.1%)増。また、知的、精神障害者数も増加しており、今後も障害者数は増加することが見込まれる。

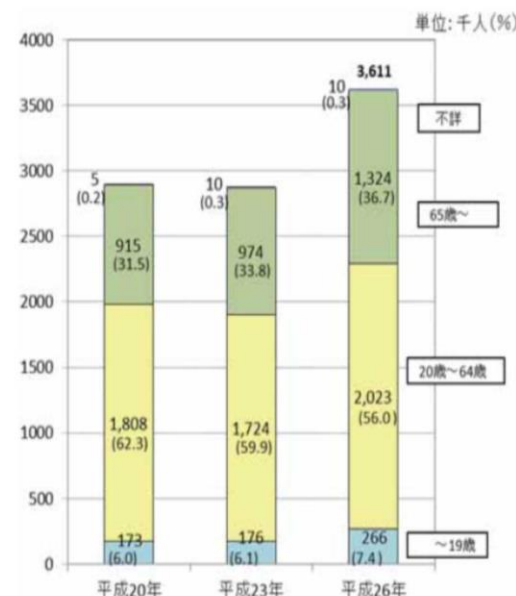
### <身体障害児・者(在宅)>



### <知的障害児・者(在宅)>



### <精神障害者(外来)>



資料：厚生労働省「患者調査」より厚生労働省社会・援護局障害保険福祉部で作成

資料：厚生労働省「知的障害児(者)基礎調査」(平成7年、12年、17年)、厚生労働省「生活のしづかさなどに関する調査」(平成23年)

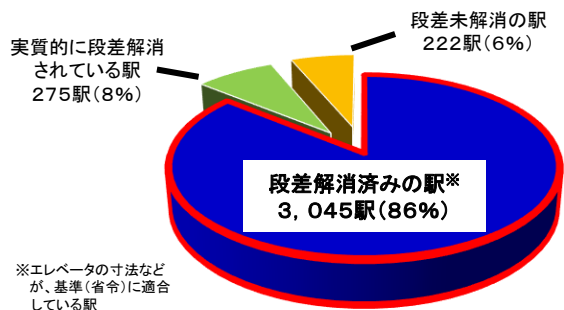
注：昭和55年は身体障害児(0~17歳)に係る調査を行っていない。  
資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」(昭和45年、55年、62年、平成3年、8年、13年、18年)、厚生労働省「生活のしづかさなどに関する調査」(平成23年)

# 鉄道駅のバリアフリー化の推進

- バリアフリー法に基づく「基本方針」において、平成32年度までに、利用者数3,000人/日以上以上の駅について、原則として全てバリアフリー化を実施(※)することを目標としている。  
※バリアフリー化の主な内容：段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック等の整備、障害者対応型トイレの設置
- 同方針において、ホームドアについては、優先的に整備すべき駅を検討し、可能な限り整備を促進する、としている。また、交通政策基本計画において、平成32年度までに約800駅とする目標を設定している。
- こうした目標達成のため、国、地方公共団体による支援(補助)を実施している。

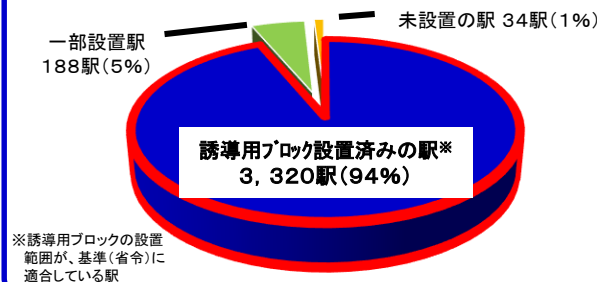
## 鉄道駅のバリアフリー化の状況(段差解消)

利用者数3,000人/日以上以上の3,542駅のうち、**3,045駅(86%)**が段差解消(平成27年度末)



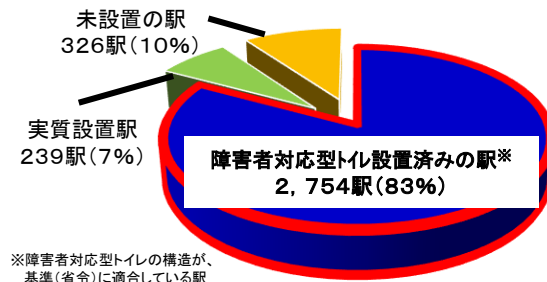
## 鉄道駅のバリアフリー化の状況(誘導用ブロック)

利用者数3,000人/日以上以上の3,542駅のうち、**3,320駅(94%)**に設置済み(平成27年度末)



## 鉄道駅のバリアフリー化の状況(障害者対応型トイレ)

利用者数3,000人/日以上でトイレを設置している**3,319駅のうち、2,754駅(83%)**に設置済み(平成27年度末)



【ホームドア】転落事故の約半数を占める利用者数10万人/日以上駅(260駅)は84駅に整備。全駅では686駅に整備(平成28年度末)

### 「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」とりまとめ(平成28年12月)

- 利用者数10万人/日以上駅を優先的に整備
- ・ 車両の扉位置が一定等の整備条件を満たしている場合、平成32年度までに整備。
- ・ 整備条件を満たしていない場合、新型ホームドアや車両更新等の方策を検討。新型ホームドアにより対応する場合、概ね5年を目途に整備/整備着手。
- 10万人/日未満駅は、駅の状況等を勘案した上で、必要と認められる場合に整備。
- 技術面、コスト面の課題に対応可能な新型ホームドアを積極的に普及促進。
- 交通政策基本計画における約800駅の目標について、できる限りの前倒しを図る。
- ※国交省において検討会を活用して進捗管理を実施。

### 検討会「とりまとめ」のフォローアップ(平成29年7月)

- 利用者数10万人/日以上駅について、平成32年度までに、整備条件を満たしている46駅をはじめ、合計64駅を整備し、整備駅148駅に。平成33年度以降、新型ホームドアの導入や車両更新の進展等により、51駅を整備、整備駅199駅の見込み。
- 10万人/日未満駅を含めた全駅ベースでは、平成32年度までに196駅を整備し、整備駅882駅の見込み。

《新型ホームドア》



マルチドア対応ホームドア



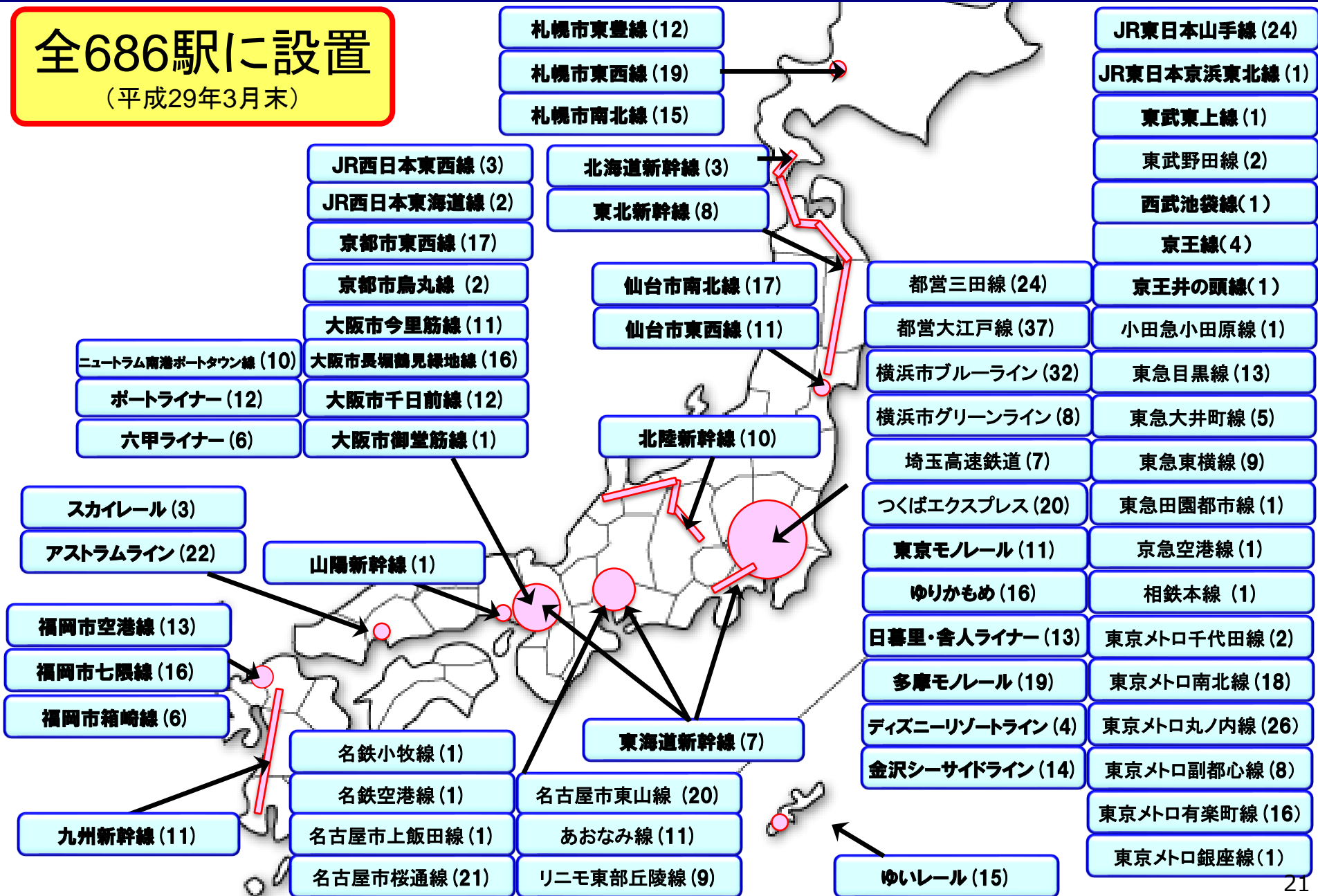
昇降バー式

昇降ロープ式

# ホームドアの設置状況

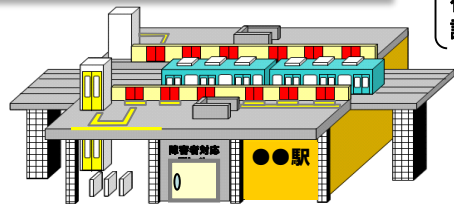
全686駅に設置

(平成29年3月末)





## 鉄道駅のバリアフリー化設備



代表的な設備



エレベーター(段差解消)



ホームドア(転落防止)



視覚障害者誘導用ブロック



障害者対応型トイレ

高齢者や障害者等、移動に困難を伴う方々へ移動可能な環境を提供するとともに、「どこでも、誰でも、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にに基づき、全ての利用者に使いやすい駅として必要な設備を整備。

## バリアフリー化等に対する補助制度

### 【地域公共交通確保維持改善事業】

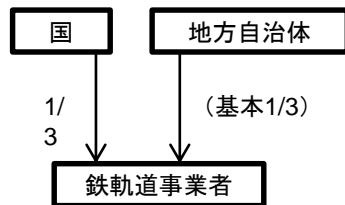
(地域公共交通バリア解消促進等事業)

29年度予算 214億円の内数

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 ホームドア、内方線付き点状ブロックの整備の整備 等

〈補助率〉 1/3



### 【訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業】

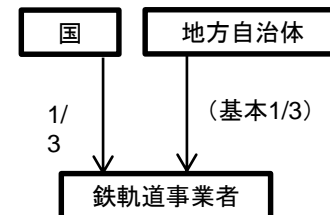
(交通サービス利便向上促進等事業)

29年度予算 85億円の内数

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 エレベーター、スロープ、ホームドア、障害者対応型トイレの整備 等

〈補助率〉 1/3



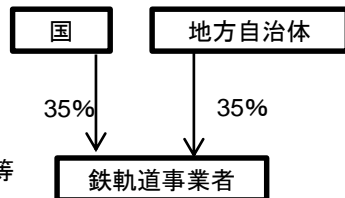
### 【都市鉄道整備事業】

29年度予算 41億円の内数

〈対象事業者〉 地下鉄事業者

〈補助対象事業〉 エレベーター、ホームドア、障害者対応型トイレの整備 等

〈補助率〉 35%



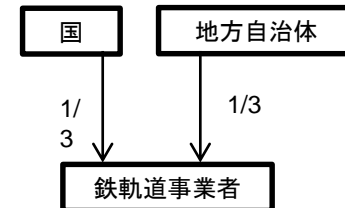
### 【鉄道駅総合改善事業】(次世代ステーション創造事業)

29年度予算 16億円の内数

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 駅改良と併せて行うバリアフリー施設等の整備

〈補助率〉 1/3



# ユニバーサルデザイン2020行動計画について

## ■ユニバーサルデザイン2020行動計画（平成29年2月20日ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定）【抜粋】

平成28年12月で施行後10年が経過したバリアフリー法を含む関係施策について、共生社会の推進や一億総活躍社会の実現の視点も入れつつ、平成29年度中に検討を行う等により、スパイラルアップを図る。

### 1. 経緯

東京大会を契機として、共生社会の実現に向けたユニバーサルデザイン、心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していくための施策を実行するため、28年2月、オリパラ担当大臣を座長とする「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」を設置。

同会議の下に設置された「心のバリアフリー分科会」及び「街づくり分科会」における議論、28年8月の「中間とりまとめ」を経て、取り組むべき具体的施策について、2月20日、「ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議」において「ユニバーサルデザイン2020行動計画」として決定。

### 2. 行動計画の概要（国土交通省関連）

#### (1) ユニバーサルデザインの街づくり

##### ① 東京大会に向けた重点的なバリアフリー化

空港から競技会場等に至る面的なバリアフリーを推進、東京のユニバーサルデザインの街づくりを世界にアピール

- 競技会場周辺エリア等の道路、都市公園、鉄道駅等のバリアフリー化に向けた重点支援
- 新宿、渋谷等都内主要ターミナルの再開発プロジェクトに伴う面的なバリアフリー化の推進
- 成田空港、羽田空港国際線ターミナルの世界トップレベルのバリアフリー化
- 空港アクセスバスのバリアフリー化、UDタクシー導入への重点支援 等

##### ② 全国各地における高い水準のバリアフリー化の推進

今後の超高齢社会への対応、地方への観光誘客拡大等の観点から、全国のバリアフリー水準の底上げを図り、東京大会のレガシーとする

- バリアフリー法を含む関係施策の検討、スパイラルアップ
- 交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正、建築設計標準の改正による交通施設・建築施設のバリアフリー水準の底上げ  
(鉄道車両の車椅子スペースの設置箇所数拡大、トイレ環境の整備、ホテル客室の指針見直し 等)
- 観光地のバリアフリー情報の提供促進 (統一的な評価指標によるモデル評価の実施、バリアフリー旅行相談窓口の拡大 等)
- 各地の中核施設を中心とした面的なバリアフリー化 (主要ターミナル等のバリアフリー化、基本構想の策定促進 等)
- 公共交通機関等のバリアフリー化 (駅ホームの安全性向上、鉄道の車椅子利用環境の改善、主要空港・主要旅客船ターミナルのバリアフリー化、バス・タクシーのバリアフリー化 等)
- ICTを活用した情報発信・行動支援 (歩行者のための移動支援サービスの実現、交通機関の利用にあたっての情報提供サービスの実現に向けた取組 等)
- トイレの利用環境改善 (機能分散等トイレ環境の整備、トイレ利用のマナー改善キャンペーンの実施 等)

#### (2) 心のバリアフリー

- 交通、観光分野における接遇の向上 (接遇ガイドライン等の作成) と職員研修の充実 等

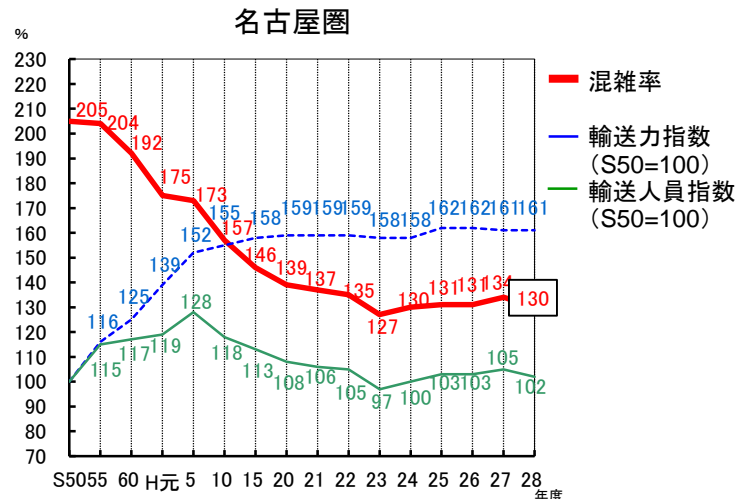
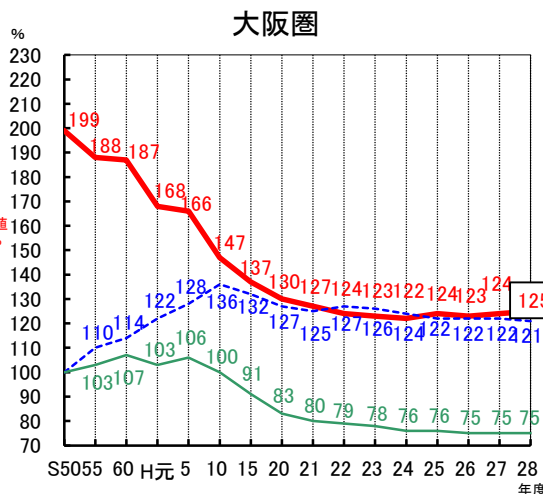
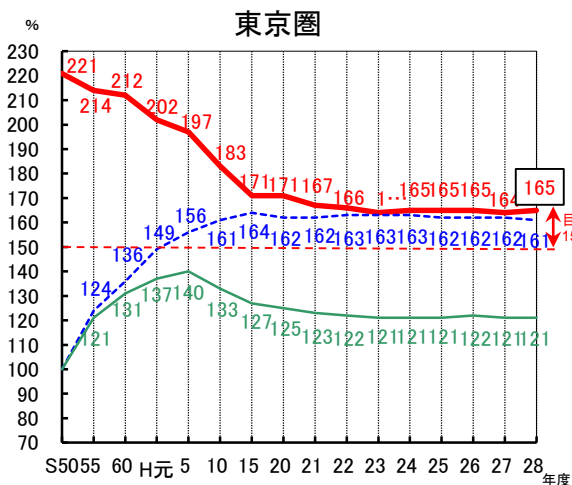
# 三大都市圏の混雑率

三大都市圏の混雑率は、様々な混雑緩和対策や近年の輸送人員の減少により改善が図られてきた。しかしながら、東京圏を中心とした一部の路線・区間については今なお高い混雑率が存在している。

## ● 混雑改善指標(交通政策審議会答申第198号(平成28年4月))

東京圏における都市鉄道のピーク時における主要31区間の平均混雑率を150%にするるとともに、ピーク時における個別路線の混雑率を180%以下にすることを旨す。

## ● 主要区間の平均混雑率の推移

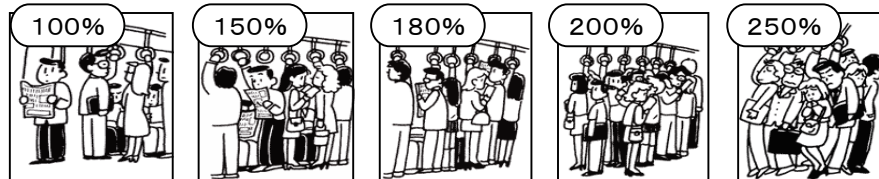


## ● 各区間の混雑率

圏域(目標混雑率)	東京圏 (当面180%)	大阪圏 (150%)	名古屋圏 (150%)
目標混雑率を超えている路線数(平成28年度)	12路線 ※	なし	なし

※ JR8、東急1、小田急1、東京メトロ1、東京都交通局1

(参考)混雑率の目安



100%  
定員乗車(座席につか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる)。

150%  
広げて楽に新聞を読める。

180%  
折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。

200%  
体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。

250%  
電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

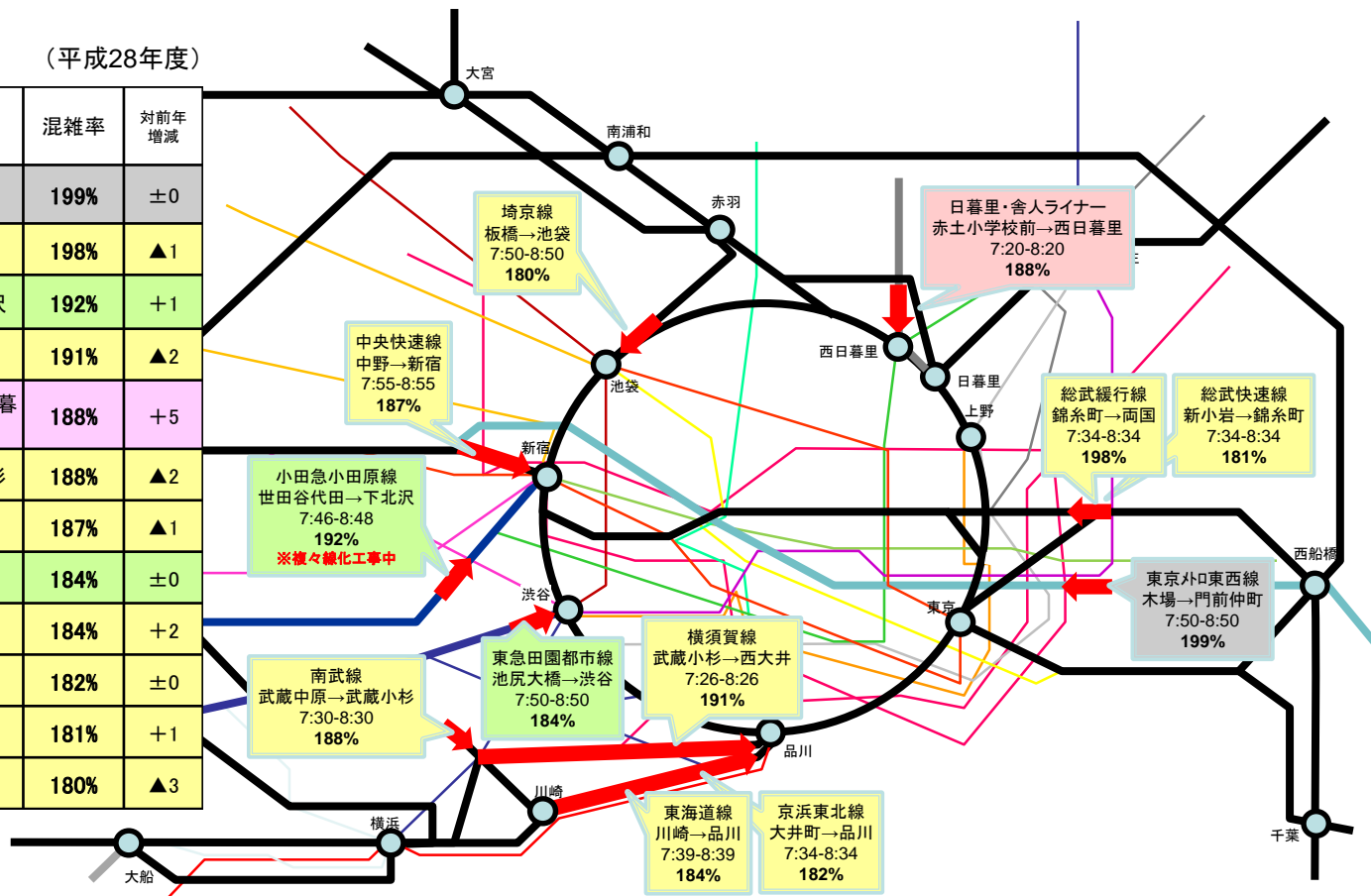


# 混雑率180%を超える路線(平成28年度)

- 平成28年度において、交通政策審議会答申第198号における東京圏のピーク時における個別路線の目標混雑率(180%)を上回る路線は、12路線となっている。

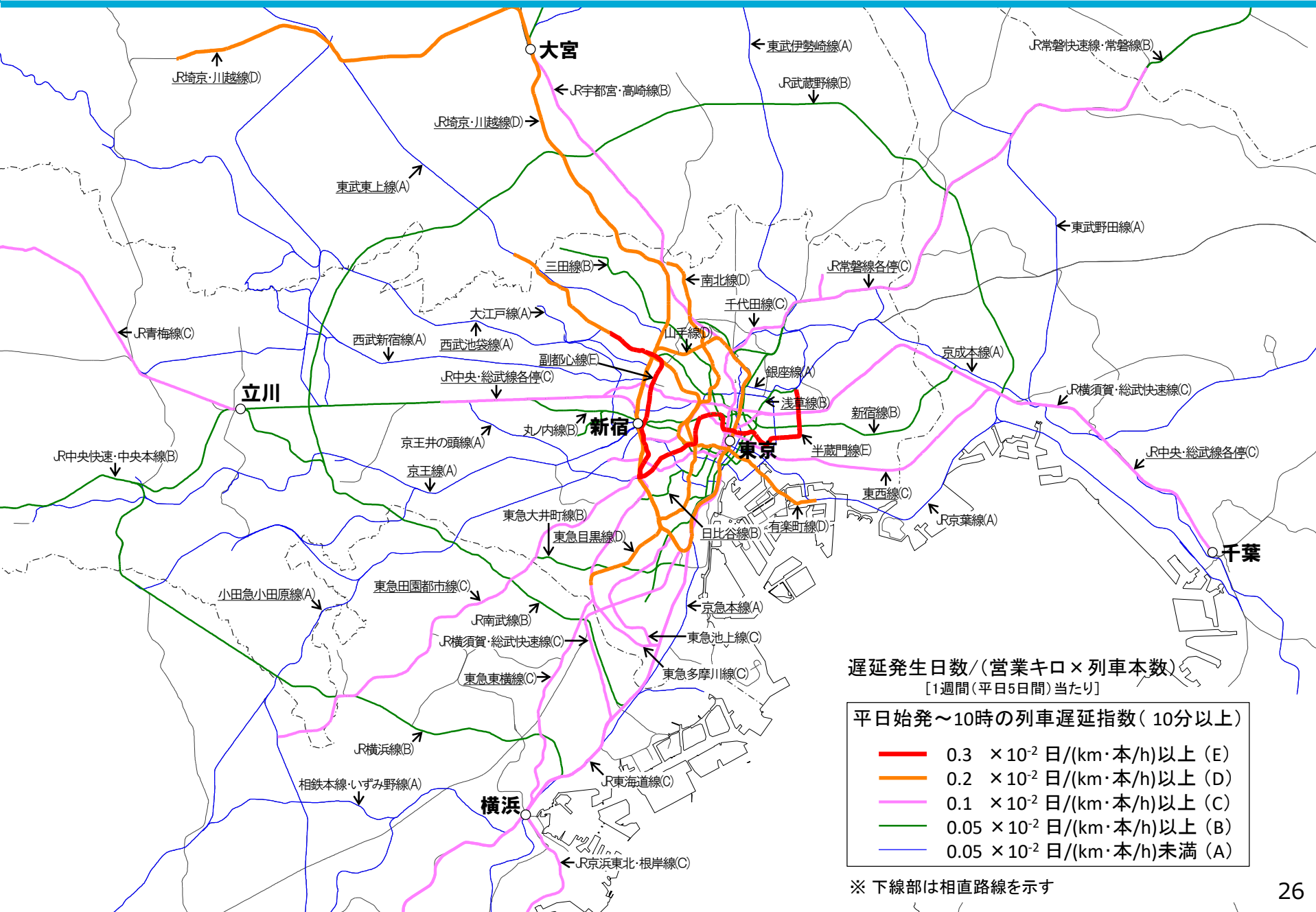
(平成28年度)

線名	区間	混雑率	対前年増減
東京メトロ東西線	木場→門前仲町	199%	±0
総武緩行線	錦糸町→両国	198%	▲1
小田急小田原線	世田谷代田→下北沢	192%	+1
横須賀線	武蔵小杉→西大井	191%	▲2
日暮里・舎人ライナー	赤土小学校前→西日暮里	188%	+5
南武線	武蔵中原→武蔵小杉	188%	▲2
中央快速線	中野→新宿	187%	▲1
東急田園都市線	池尻大橋→渋谷	184%	±0
東海道線	川崎→品川	184%	+2
京浜東北線(北行)	大井町→品川	182%	±0
総武快速線	新小岩→錦糸町	181%	+1
埼京線	板橋→池袋	180%	▲3



※各路線の最混雑区間における最混雑時間帯1時間の平均混雑率

- JR
- 民鉄
- 地下鉄
- 新交通



遅延発生日数/(営業キロ×列車本数)  
[1週間(平日5日間)当たり]

平日始発～10時の列車遅延指数(10分以上)	
<span style="color: red;">—</span>	$0.3 \times 10^{-2}$ 日/(km・本/h)以上 (E)
<span style="color: orange;">—</span>	$0.2 \times 10^{-2}$ 日/(km・本/h)以上 (D)
<span style="color: magenta;">—</span>	$0.1 \times 10^{-2}$ 日/(km・本/h)以上 (C)
<span style="color: green;">—</span>	$0.05 \times 10^{-2}$ 日/(km・本/h)以上 (B)
<span style="color: blue;">—</span>	$0.05 \times 10^{-2}$ 日/(km・本/h)未満 (A)

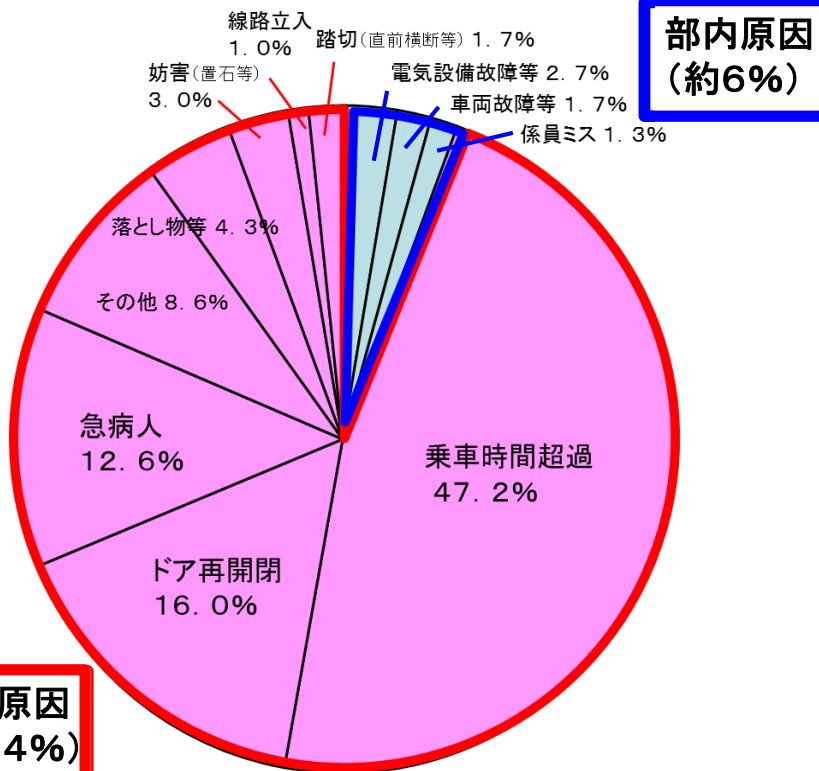
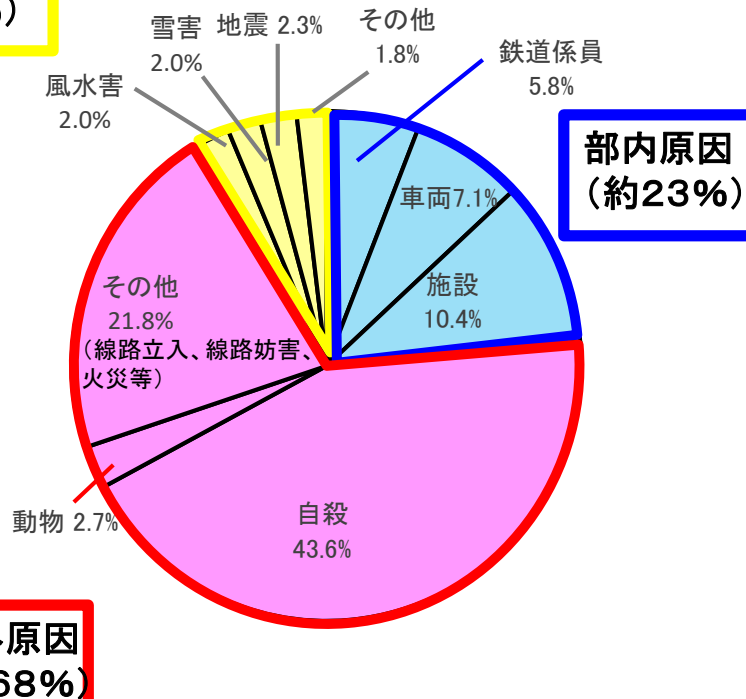
※ 下線部は相直路線を示す

**【小規模な遅延(10分未満の遅延)】**

○ 10分未満の遅延のうち、**94%が利用者に関連するものなど部外原因**となっている。(原因別では、乗車時間超過が全体の47%を占め、次いで、ドアの再開閉が16%、急病人が13%となっている。)

**【大規模な遅延(30分以上の輸送障害)】**

○ 30分以上の遅延(輸送障害)については、**部内原因(車両、施設の故障等)と災害原因(風水害等)が全体の1/3**を占めている。68%を占める部外原因については自殺や線路立入などの割合が多くなっている。

**【小規模な遅延(10分未満の遅延)】**

**【大規模な遅延(30分以上の遅延)】**
**災害原因 (約8%)**


※「他線からの遅延」との回答分については、当該要因以外の遅延要因で案分して振り分けた。

※対象45路線の平成28年11月の平日20日間に発生した小規模な遅延396件の発生原因割合

※対象45路線の平成27年度に発生した大規模な遅延477件(平日20日間換算では26件)の発生原因割合

# 混雑・遅延対策の主な取り組み（事例紹介）

## ホーム増設・交互発着



同一方向の列車の交互発着

出典：東京メトロwebpage

## 複々線化



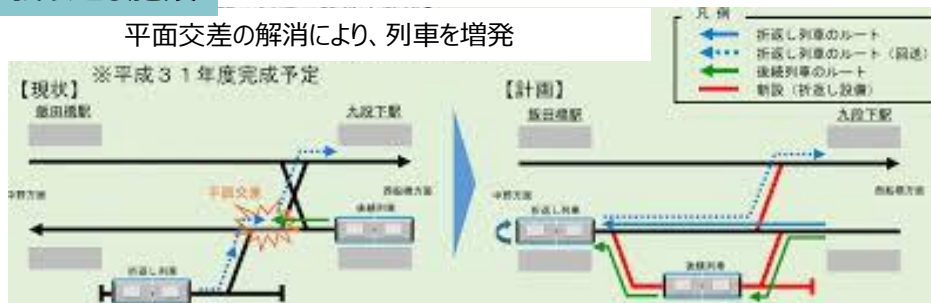
出典：東急軌道工業webpage



出典：東洋経済webpage

## 折り返し施設

平面交差の解消により、列車を増発



出典：東京メトロwebpage

## ホーム上支障物撤去

階段、エスカレーター付近に配置していたベンチの撤去・移設によるホーム混雑の解消（東武東上線朝霞台駅）

## ハード対策

## ソフト対策

## 情報発信



出典：東急電鉄webpage

## アプリ



列車走行位置



混雑統計情報

出典：JR東日本webpage



# 混雑・遅延対策の主な取り組み

			事例	車内混雑	駅の混雑	列車遅延	線路混雑	踏切混雑	輸送障害	
ハード	線路改良	複々線化	小田急小田原線、東武伊勢崎線、東急東横線、東急大井町線など	○		○	○			
		新線建設	横浜市営地下鉄グリーンライン、上野東京ラインなど	○	○	○	○			
		連続立体交差事業	J R 中央線、小田急小田原線など					○		
	駅改良	交互発着（2面3線化等）	東西線南砂町駅 など	○	○	○	○			○
		ホーム増設	大江戸線勝どき駅 など		○	○				
		階段等増設	副都心線新宿三丁目駅 など		○	○				
		ホーム上支障物撤去	東武東上線朝霞台駅 など		○	○				
		コンコース改良	東西線木場駅 など		○					
		折り返し施設	東西線九段下駅 など				○			○
		ホームドア	東急目黒線、東京メトロ南北線など							○
	車両改良	編成数の増加	東急東横線、目黒線、大井町線など	○	○					
		幅広車両の導入	J R 山手線、中央線 など	○						
		車両大型化(18m→20m)	京王井の頭線 など	○						
車両性能の向上		J R 東海道線など				○	○			
信号改良		東急田園都市線、北総線など				○	○			
ソフト	ダイヤ	ダイヤの改良	東急田園都市線など	○		○	○			
	情報発信	ポスター、アプリ	J R 東日本、東京メトロ、東急電鉄など	○	○	○			○	
	インセンティブ	キャンペーン	東西線早起きキャンペーン、田園都市線早起き応援キャンペーンなど	○	○	○				

近年の都市の国際競争力強化の必要性の高まり、少子高齢化・人口減少、首都直下地震などの災害リスクの高まり、訪日外国人観光客の増加、2020年オリンピック・パラリンピック開催決定等、東京圏を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、交通政策審議会において検討を行い、答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を平成28年4月に取りまとめた。

## 東京圏の都市鉄道が目指すべき姿

- 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 ～安全運行を前提とした遅延対策の強化～
- ⑥災害対策の強力な推進と取り組みの「見える化」

## 「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクト

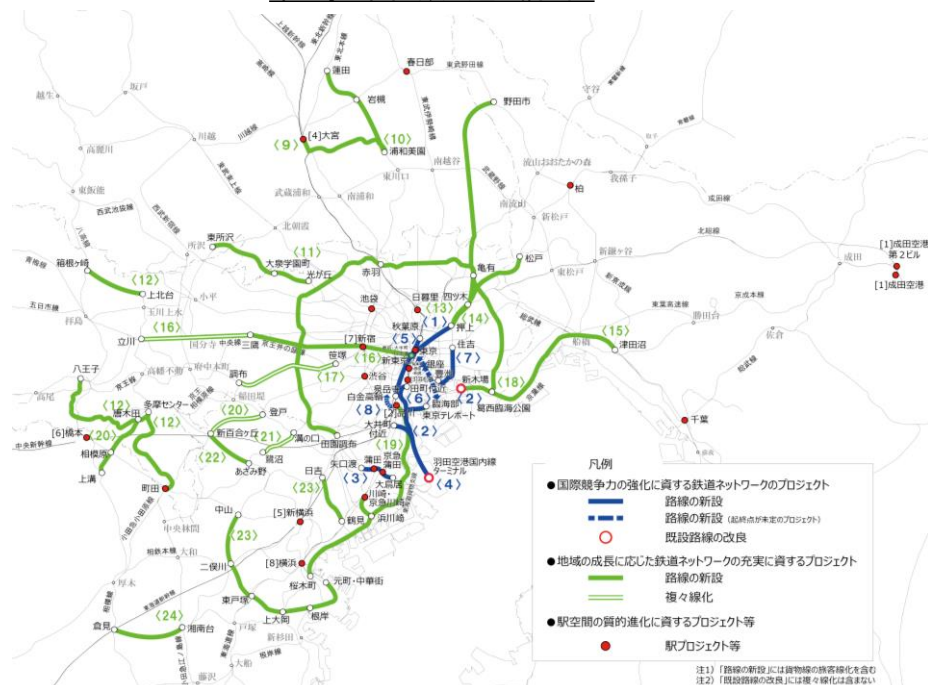
- 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト (<1>～<8>)
- 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト (<9>～<24>)

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上線の新設
<5>	常磐線の新設
<6>	都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐線延伸の一体整備
<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	[7]新宿駅	日暮里駅 町田駅
[2]品川駅	[8]横浜駅	東京駅・大手町駅・日本橋駅等 川崎駅・京急川崎駅
[3]浜松町駅		渋谷駅 千原駅
[4]大宮駅		池袋駅 柏駅
[5]新横浜駅		新橋駅・有楽町駅・銀座駅等 春日部駅
[6]橋本駅		蒲田駅・京急蒲田駅

### 東京圏鉄道網図

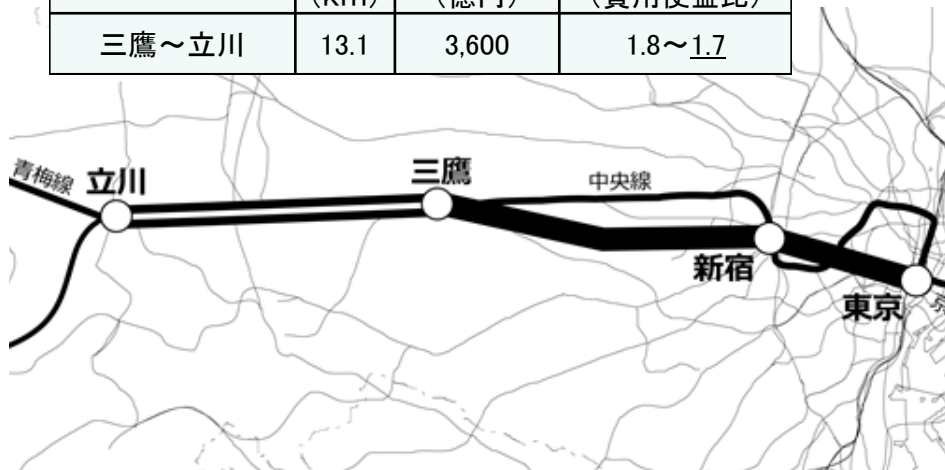




# 答申路線(複々線化プロジェクト)

## ■ 中央線の複々線化 (三鷹～立川)

区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
三鷹～立川	13.1	3,600	1.8～1.7



## ■ 小田急小田原線の複々線化 (登戸～新百合ヶ丘)

区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
登戸～新百合ヶ丘	6.3	1,493	3.0～2.9



## ■ 京王線の複々線化 (笹塚～調布)

区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
笹塚～調布	11.9	1,695	2.0～1.8



## ■ 東急田園都市線の複々線化 (溝の口～鷺沼)

区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
溝の口～鷺沼	4.3	800	1.2～1.1



※下線: 従業人口の都心集中傾向が2020年以降緩和するケース  
 ※下線なし: 従業人口の都心集中傾向が2030年まで継続するケース