

**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 中間整理（参考資料）**

1. 東京圏の都市鉄道に係る現状認識 (第18号答申のフォローアップを中心に)

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

※ 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

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。

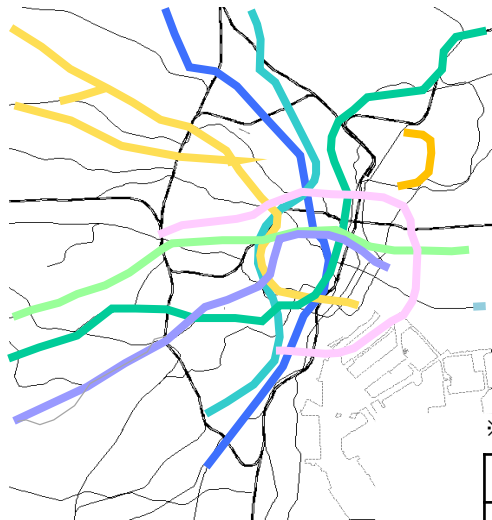
運輸政策審議会答申第7号（昭和60年（1985年））

- (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

↓
 運輸政策審議会答申第18号（平成12年（2000年））へ。

これまでの東京圏の都市鉄道に関する審議会答申の概要

<都市交通審議会答申第10号[1968(昭和43)年]>



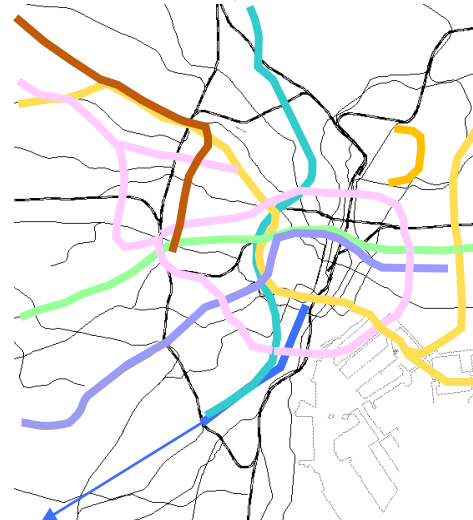
目標年次: 1975(昭和50)年

- (1) 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
- (2) 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

※1968(昭和43)年時点の整備状況

東京圏鉄道総延長	約1,590km
うち相直路線総延長	128km

<都市交通審議会答申第15号[1972(昭和47)年]>



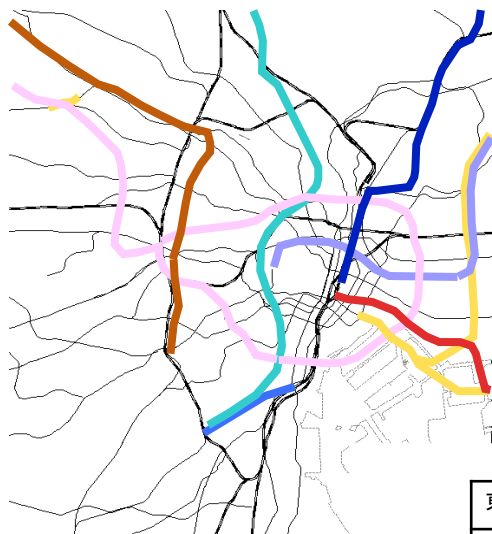
目標年次: 1985(昭和60)年

- (1) 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
- (2) 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

※1972(昭和47)年時点の整備状況

東京圏鉄道総延長	約1,700km
うち相直路線総延長	155km

<運輸政策審議会答申第7号[1985(昭和60)年]>



目標年次: 2000(昭和75)年

- (1) 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
- (2) 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

※1985(昭和60)年時点の整備状況

東京圏鉄道総延長	約1,980km
うち相直路線総延長	422km

<運輸政策審議会答申第18号[2000(平成12)年]>



目標年次: 2015(平成27)年

- (1) 主な課題
- ・高齢社会の進展等に対応した鉄道サービス確保
 - ・国際都市に相応しいサービスの質の向上(混雑緩和、空港アクセス等)
- (2) 主な新線の位置付け
- 成田新高速鉄道線、東北縦貫線、りんかい線、神奈川東部方面線等

- A1路線(目標年次までに開業することが適当である路線)
- A2路線(目標年次までに整備着手することが適当である路線)
- 今後整備について検討すべき路線

※2000(平成12)年時点の整備状況

東京圏鉄道総延長	約2,230km	➡	2013(平成25)年	約2,410km
うち相直路線総延長	691km		878km	

※2015年までに開業することが適当とされた路線(A1路線)のうち、約8割が営業中

○「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%増加すると想定され、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>

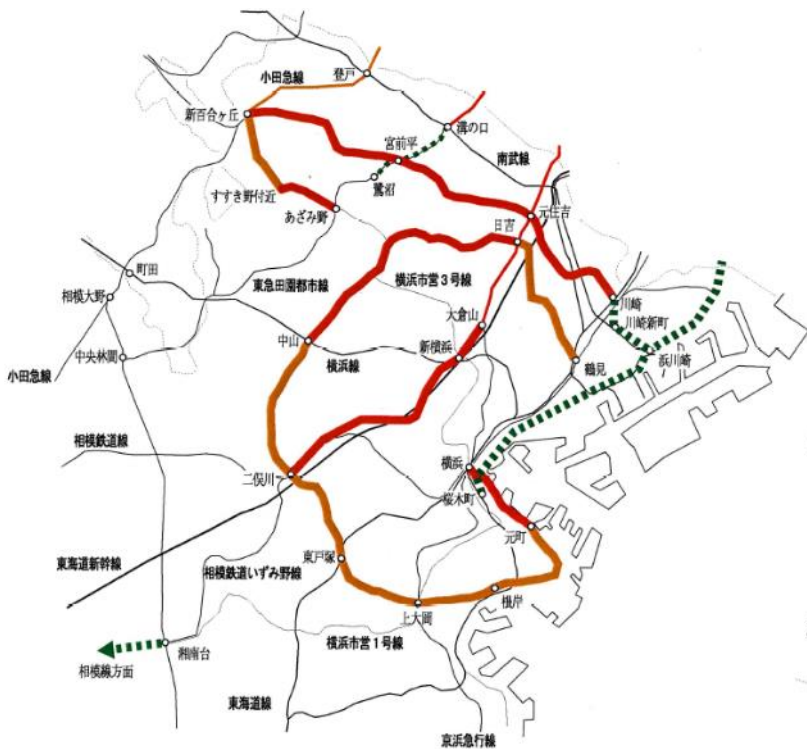
1. 混雑の緩和
2. 速達性の向上
3. 都市構造・機能の再編整備等への対応
4. 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化
5. 交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進

<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。

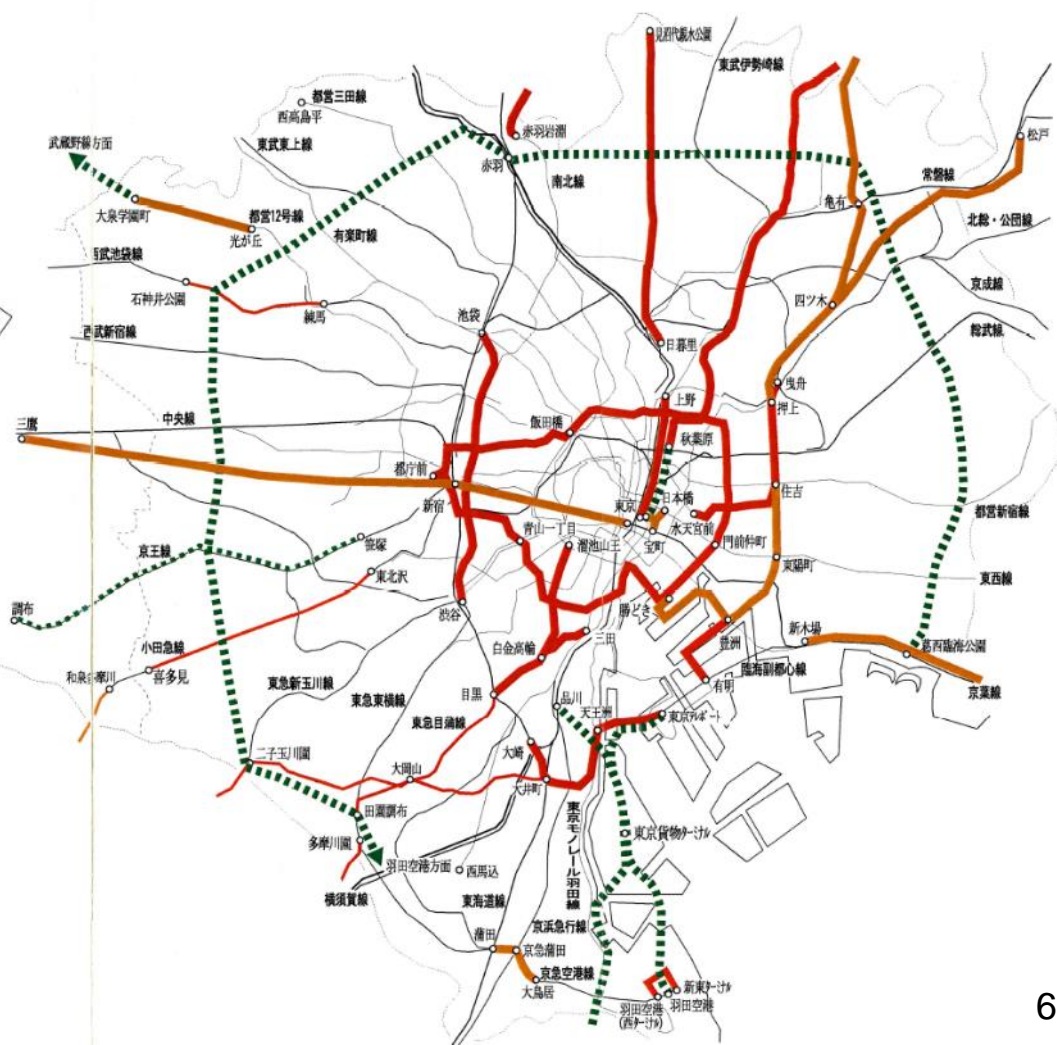
＜運輸政策審議会答申第18号に位置付けられた路線の新設・複々線化等＞

横浜・川崎



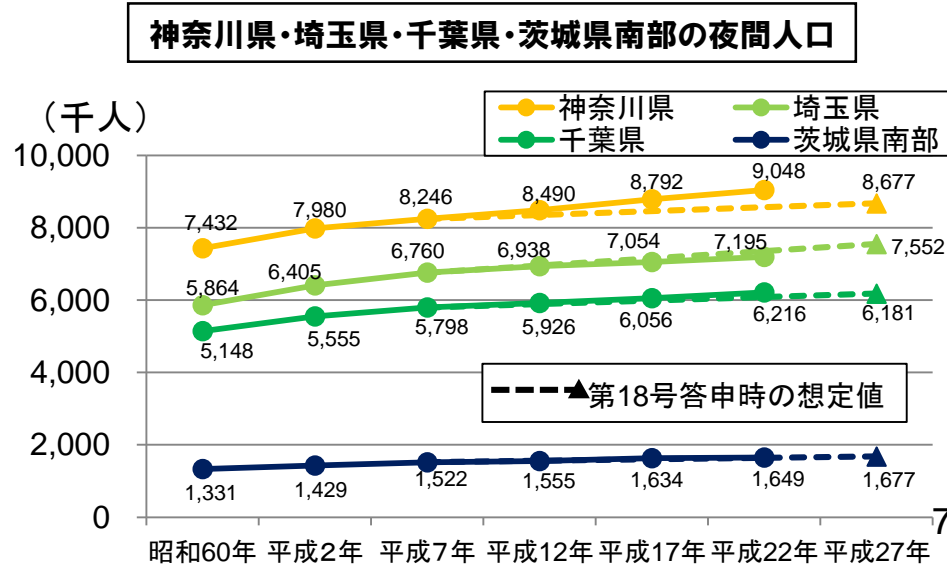
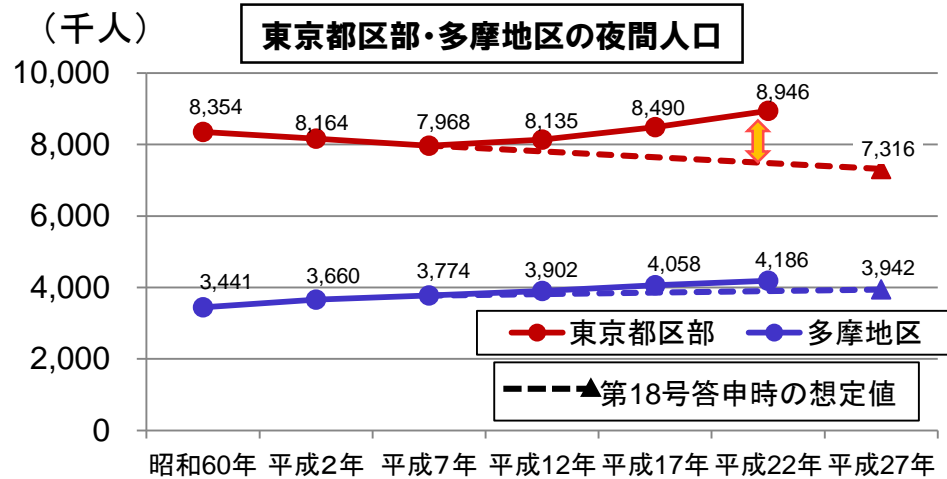
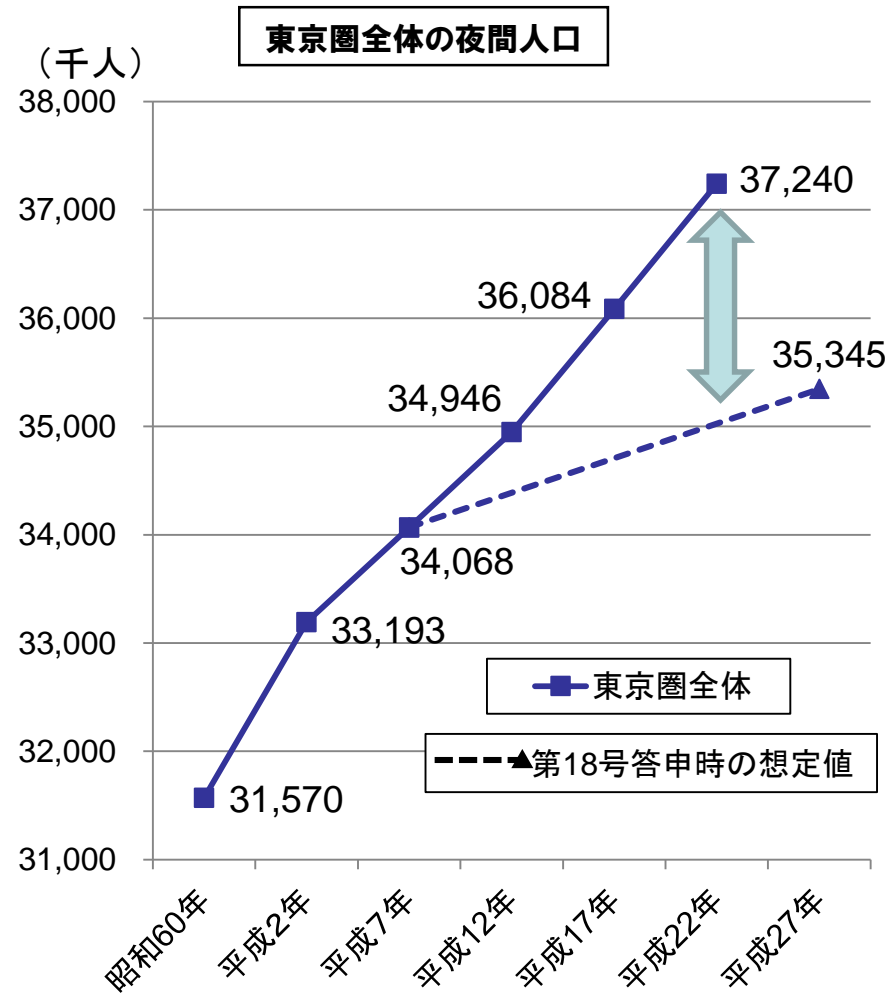
凡 例	
目標年次までに整備を推進すべき路線(A) ・目標年次までに開業することが適当である路線 (A1) ・目標年次までに整備着手することが適当である路線 (A2)	路線の新設 複々線化等
今後整備について検討すべき路線 (B) (整備について検討すべき区間を方向で示す場合)	

都区部



社会経済・人口の現状(夜間人口の推移)

- 第18号答申では、東京圏全体の夜間人口は、平成27年には平成7年に比べて約4%増の3,535万人となり、地域別に見ると東京都区部約8%減、多摩地区約4%増、神奈川県約5%増、埼玉県約12%増、千葉県約7%増、茨城県南部約10%増となると想定されていた。
- これに対して、東京圏全体の夜間人口は平成22年時点で約3,724万人となっており、すでに平成27年の想定値3,535万人を上回っている。地域別に見ると、東京都区部は減少する想定に反してむしろ増加傾向にあり、多摩地区、神奈川県も想定より増加している。



出典: 夜間人口の実績値は国勢調査より、想定値は第18号答申より事務局作成

社会経済・人口の現状(東京中心部における開発)

- 第18号答申では、東京中心部の一極依存構造の是正を図り、東京中心部と近郊地域が適切な機能分担と連携のもとに都市機能の再配置を進めることにより「分散型ネットワーク構造」を目指すこととしており、東京中心部では都市再開発等による都心部の再編整備とともに、副都心機能の充実により多心化等を図ることとされた。
- これに対し、東京中心部(都心・副都心)において、業務・商業・居住に係る大規模開発が着実に進んでいる。

東京中心部の大規模開発事例



豊島区役所新庁舎
庁舎部分2015年業務開始

JR新宿駅新南口ビル
(仮称)



2016年
完成予定

虎ノ門ヒルズ



2014年完成

渋谷ヒカリエ



2012年完成

六本木ヒルズ森タワー



2003年完成

大崎ウィズタワー



2014年
完成

品川
グランド
 commons



2003年完成

秋葉原UDX



2006年完成

東京ステーションシティ



ともに2007年完成

高層マンション
(豊洲) (晴海) (勝どき)



2008年完成



2015年完成予定



2010年完成

ダイバーシティ東京
(台場)



2012年完成

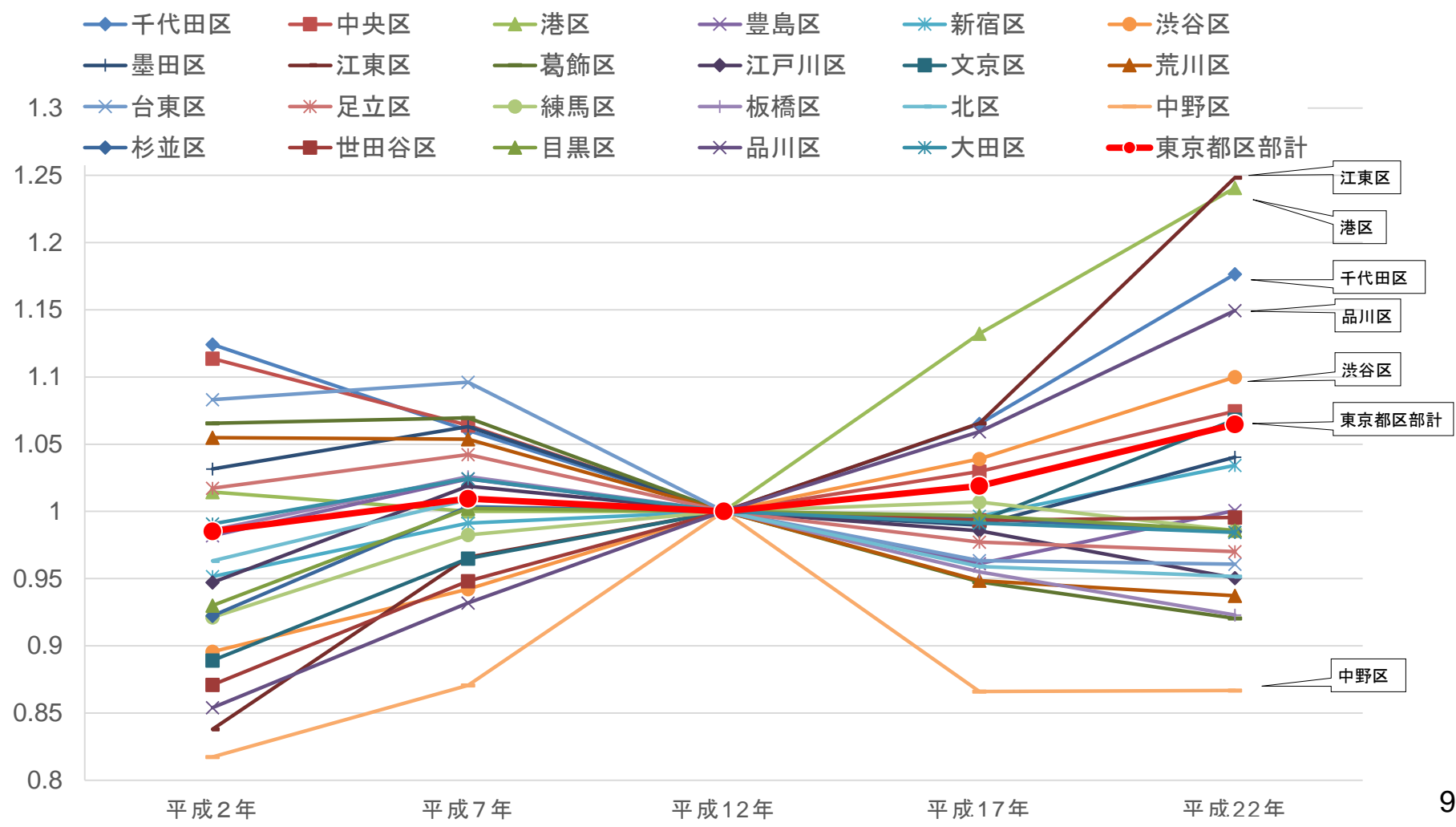
高層マンション
(有明)



2010年完成

■ 従業人口については、特に大規模開発が進んでいる都心3区(千代田区、中央区、港区)や副都心で増加しており、大規模開発に伴って業務機能等の充実が図られていると考えられる。

東京都区部における従業人口の推移



※平成12年を1としたときの指数を表す。
出典:国勢調査より事務局作成

社会経済・人口の現状(業務核都市における開発①)

- 第18号答申では、近郊地域においては、広域連携拠点となる業務核都市を重点的に育成・整備することとされていた。
- 業務核都市では、さいたま新都心・幕張新都心・みなとみらい21等のように国の行政機関等の移転及び業務施設の集積等が図られた大規模な開発が進められるとともに、研究学園駅付近・柏の葉キャンパス駅付近・みそのウイングシティ・越谷レイクタウン等のように新線・新駅とともに大規模なニュータウンが整備された。



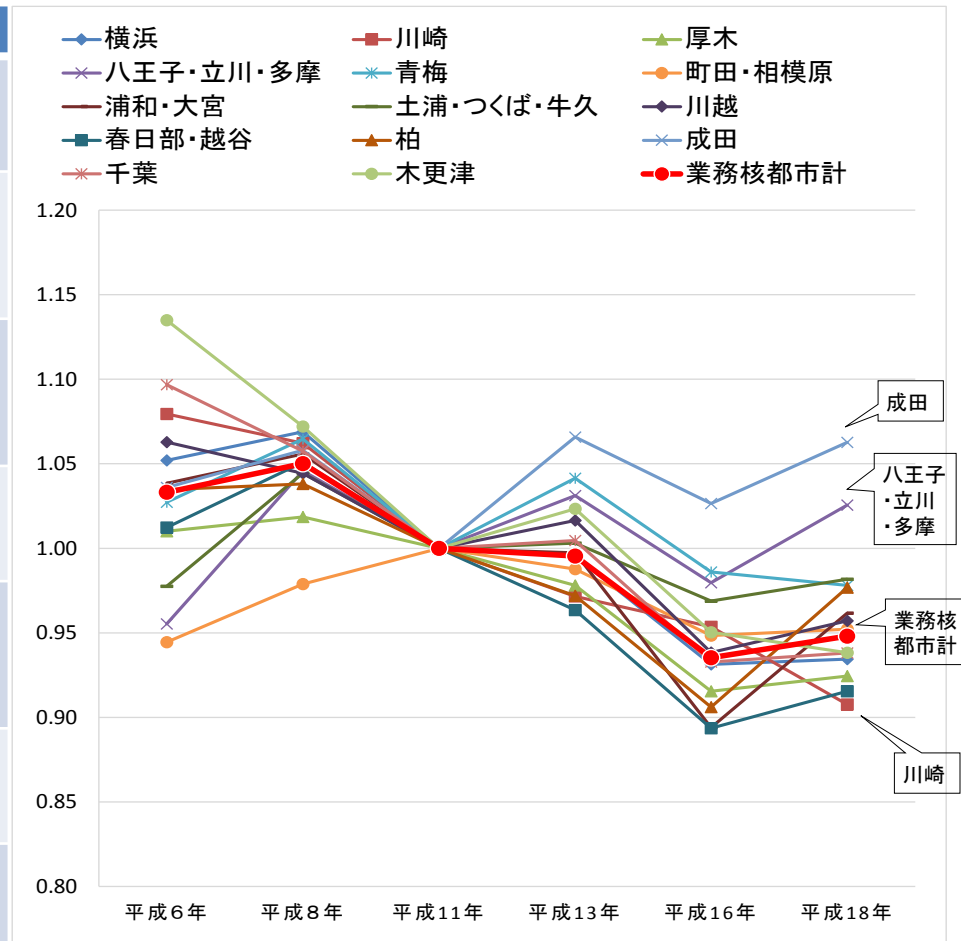
※ニュータウンは業務核都市内に存在する概ね計画人口2万人以上の地区を選定。
 出典: 写真・パースは都市再生機構・千葉県・千葉県企業庁のHP及びパンフレットより引用

■ 業務核都市における大規模開発は、事業自体は着実に進捗しているものの、事業の計画段階に想定していた人口に達するまでは相当の時間を要する。また、業務核都市の事務所数については増加している都市があるものの業務核都市全体としては減少傾向にある。

業務核都市内の大規模開発の状況

地区	事業名	所在地	計画人口	事業施行期間
さいたま新都心	さいたま都市計画事業さいたま新都心土地区画整理事業	埼玉県さいたま市	就業人口 約57,000人	平成3年度～平成19年度
幕張新都心	—	千葉県千葉市・習志野市	居住人口 36,000人 就業人口 150,000人	昭和47年度～平成24年度
みなとみらい21	横浜国際港都建設事業みなとみらい21中央地区土地区画整理事業	神奈川県横浜市	就業人口 160,000人	昭和58年度～平成22年度
研究学園駅付近	研究学園都市計画事業葛城一体型特定土地区画整理事業	茨城県つくば市	居住人口 25,000人	平成12年度～平成30年度
柏の葉キャンパス駅付近	柏都市計画事業柏北部中央地区一体型特定土地区画整理事業	千葉県柏市	居住人口 26,000人	平成12年～平成35年
越谷レイクタウン	越谷都市計画事業越谷レイクタウン特定土地区画整理事業	埼玉県越谷市	居住人口 約22,400人	平成11年度～平成30年度
みそのウイングシティ	さいたま都市計画事業浦和東部第二特定土地区画整理事業・岩槻南部新和西特定土地区画整理事業	埼玉県さいたま市	居住人口 25,700人	平成12年度～平成33年度

業務核都市の事業所数の推移



※平成11年を1としたときの指数

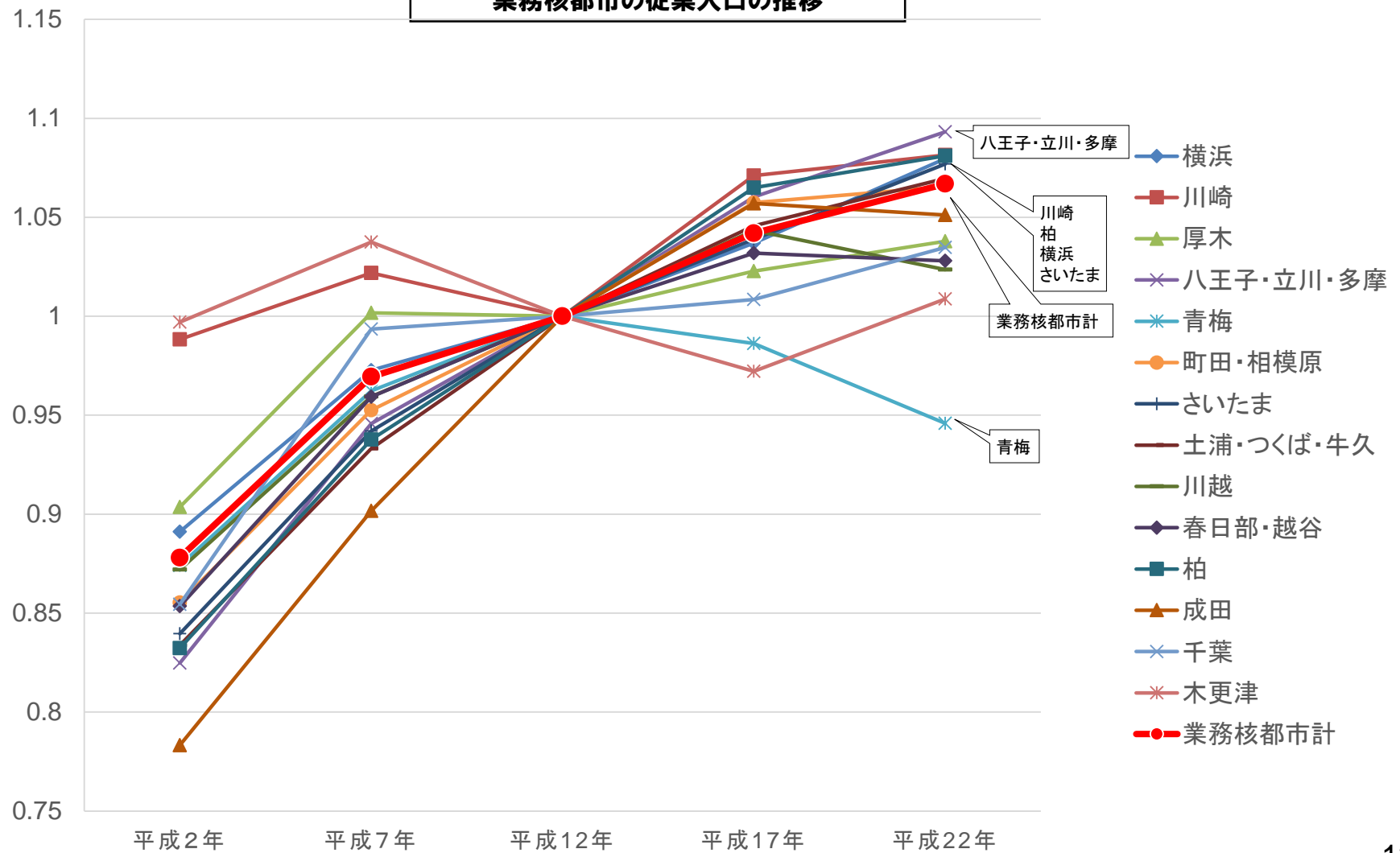
※東京圏(50km圏)の範囲外となる熊谷・深谷は除く。

出典: 事業所・企業統計調査より事務局作成

※事業所・企業統計調査は平成18年までであり、その後は経済センサスに統合されたため、データの連続性が保たれていない。

- 業務核都市の従業人口は概ね増加傾向であるが、増加率にはばらつきがある。
- 業務核都市では、様々な開発がなされているものの、未だ整備途上の段階にあり、整備進捗状況も各都市で相当異なっている。

業務核都市の従業人口の推移



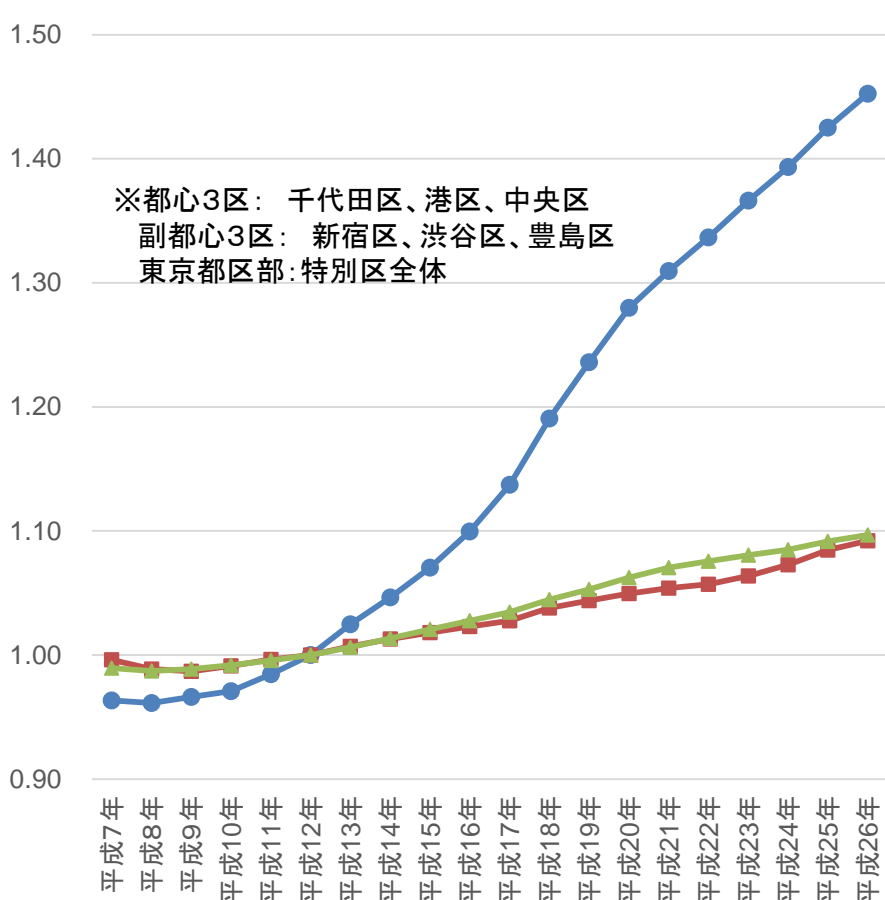
※平成12年を1としたときの指数を表す。
 ※東京圏(50km圏)の範囲外となる熊谷・深谷は除く。
 出典:国勢調査より事務局作成

社会経済・人口の現状(夜間人口の推移の地域差①)

■ 東京中心部の夜間人口については、都心・副都心・東京都区部全体のいずれも増加しているが、特に都心3区においては、平成26年の人口は平成12年比45%増と顕著に増加している。一方で、業務核都市の夜間人口については、多くが増加傾向であり、業務核都市全体で平成12年比8%増となっているものの都心3区と比べると伸び率は小さい。

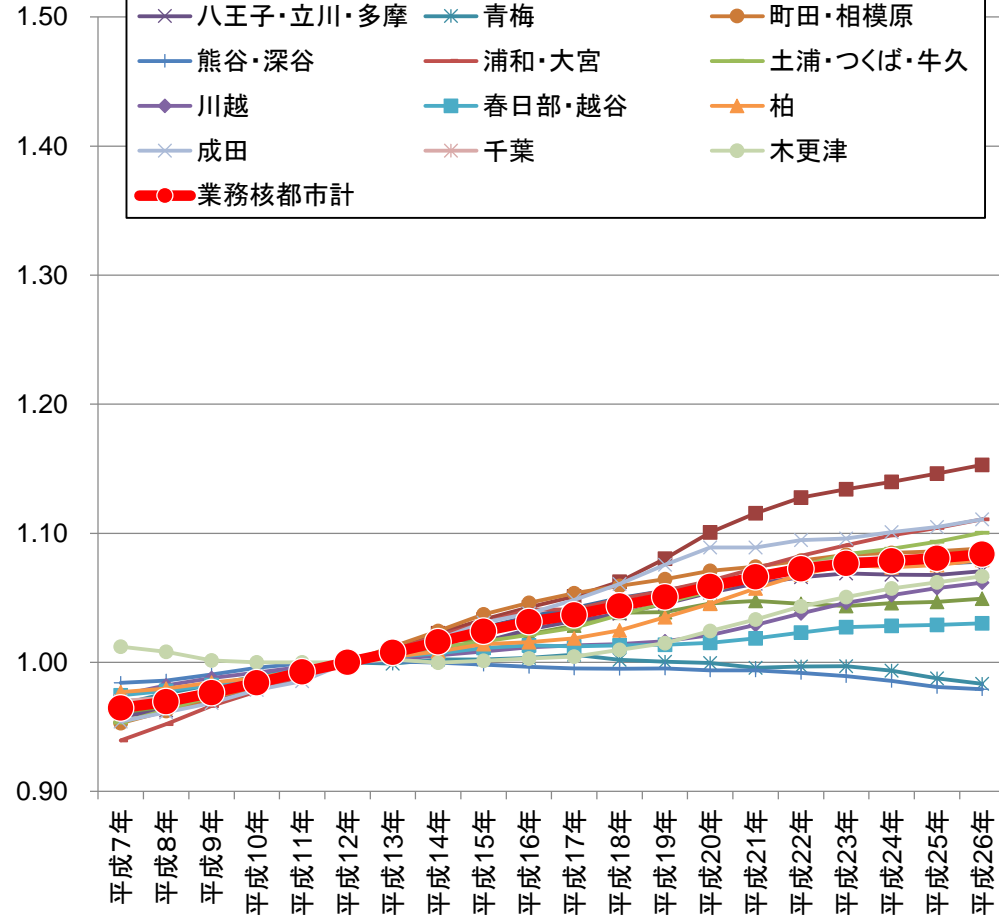
東京中心部の夜間人口の推移

● 都心3区 ■ 副都心3区 ▲ 東京都区部



業務核都市の夜間人口の推移

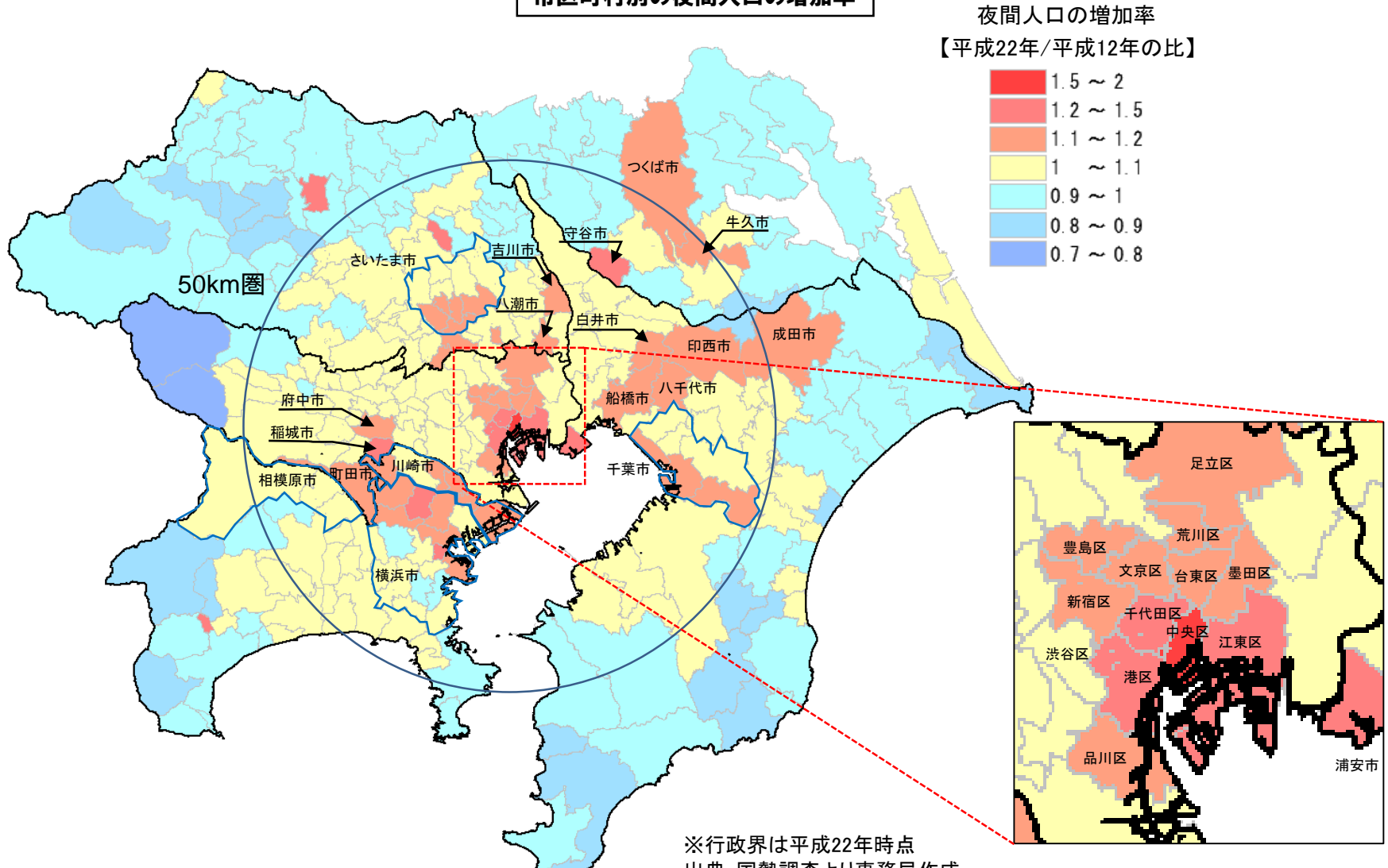
● 横浜 ■ 川崎 ▲ 厚木
 × 八王子・立川・多摩 ◆ 青梅 ● 町田・相模原
 + 熊谷・深谷 — 浦和・大宮 — 土浦・つくば・牛久
 ◆ 川越 ■ 春日部・越谷 ▲ 柏
 × 成田 * 千葉 ● 木更津
 ● 業務核都市計



※人口は各年3月31日時点での数値。ただし、調査方法変更により平成26年以降は1月1日時点での数値。
出典: 住民基本台帳より事務局作成

- 市区町村別の夜間人口の増加率(平成22年夜間人口と平成12年夜間人口の比)の分布をみると、郊外部の市町村に比べ、都心3区(千代田区、港区、中央区)の人口が顕著に増加していることが分かる。
- なお、郊外部においても、つくばや横浜、川崎等業務核都市を中心として、夜間人口が増加している地域も見受けられる。

市区町村別の夜間人口の増加率

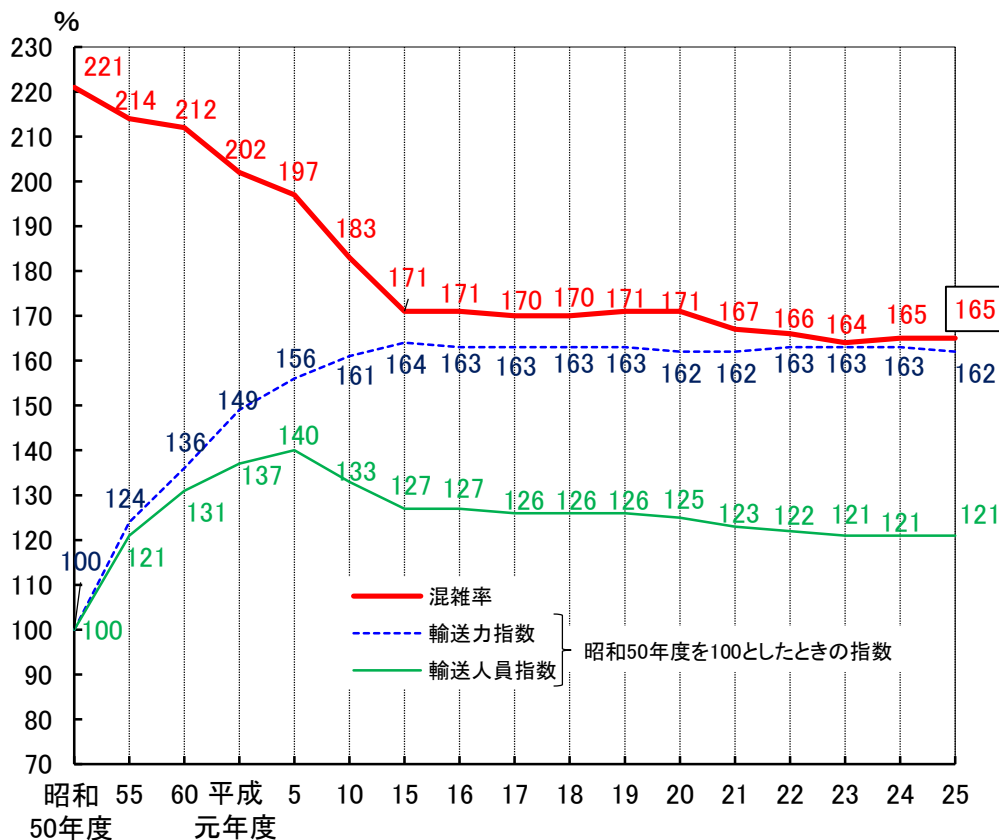


※行政界は平成22年時点
出典: 国勢調査より事務局作成

混雑の緩和に係る現状

- 第18号答申では、東京圏の主要31区間のピーク時の平均混雑率を150%にする(平成10年度183%)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旨とされていた。(平成10年度で180%を超える区間は23区間)
- これに対して、新線整備及び複々線化並びにオフピーク通勤推進等の取組により、東京圏の主要31区間のピーク時混雑率は平成25年度で165%と平成10年度より減少したが、目標達成には至っていない。また、混雑率180%を超える区間は、平成25年度で14路線あり、引き続き混雑緩和に向けた取組が必要である。

東京圏の主要31区間平均混雑率



混雑率180%を超える区間

(平成25年度)

線名	区間	混雑率	対前年増減
山手線(外回り)	上野→御徒町	202%	+2
京浜東北線(南行)	上野→御徒町	200%	+6
総武緩行線	錦糸町→両国	199%	▲1
東京メトロ東西線	木場→門前仲町	199%	+2
中央快速線	中野→新宿	194%	±0
南武線	武蔵中原→武蔵小杉	194%	±0
横須賀線	武蔵小杉→西大井	193%	±0
埼京線	板橋→新宿	190%	▲9
小田急小田原線	世田谷代田→下北沢	188%	±0
武蔵野線	東浦和→南浦和	184%	+1
東海道線	川崎→品川	183%	±0
横浜線	小机→新横浜	183%	±0
京浜東北線(北行)	大井町→品川	183%	±0
東急田園都市線	池尻大橋→渋谷	183%	+1

JR線
 民鉄線
 地下鉄

速達性の向上に係る現状(相互直通運転の効果)

- 第18号答申では、郊外部から東京中心部に向けた速達性の向上のみならず、国際中枢機能を担う都心や副都心、業務核都市等を相互に高速で連絡する広域的な鉄道ネットワークの整備が必要であるとされていた。
- 相互直通運転や新線整備、運行ダイヤの改善等により乗換時間を含めた所要時間は短縮している。



通勤時間帯における所要時間の短縮例

柳瀬川 → 新宿(新宿三丁目)

平成12年10月	41分	6分 短縮	池袋乗換
平成27年5月	35分		小竹向原乗換 (同一ホーム乗換え)

すすかけ台 → 押上

平成12年10月	86分	6分 短縮	表参道・新橋乗換
平成27年5月	80分		長津田乗換

田園調布 → 大手町

平成12年10月	38分	9分 短縮	渋谷乗換(東横線・半蔵門線)
平成27年5月	29分		目黒線・三田線直通

- ※ 平成12年10月の時刻表(MyLINE東京時刻表)及び平成27年5月時点の運行ダイヤより、事務局作成。
- ※ 平日朝8時30分までに到着する最速の経路の所要時間で比較。
- ※ 点線は平成12年10月時点における最速経路を、実線は平成27年5月時点における最速経路を示す。

速達性の向上に係る現状(新線等の効果)



通勤時間帯における所要時間の短縮例

守谷 → 秋葉原

平成12年10月	73分	36分 短縮	取手・北千住乗換
平成27年5月	37分		つくばエクスプレス直通

東川口 → 四ッ谷

平成12年10月	68分	25分 短縮	南浦和・秋葉原乗換
平成27年5月	43分		埼玉高速鉄道・南北線直通

大宮 → 横浜

平成12年10月	75分	11分 短縮	上野・東京乗換
平成27年5月	64分		上野東京ライン経由

※ 平成12年10月の時刻表(MyLINE東京時刻表)及び平成27年5月時点の運行ダイヤより、事務局作成。

※ 平日朝8時30分までに到着する最速の経路の所要時間で比較。

※ 点線は平成12年10月時点における最速経路を、実線は平成27年5月時点における最速経路を示す。

速達性の向上に係る現状(運行ダイヤ改善等の効果)



昼間時間帯における所要時間の短縮例

千葉ニュータウン中央 → 品川			
平成12年10月	67分	13分 短縮	北総・浅草線直通
平成27年5月	54分		〃 (アクセス特急)

八千代台 → 日暮里			
平成12年10月	42分	5分 短縮	京成本線(京成船橋)経由
平成27年5月	37分		〃

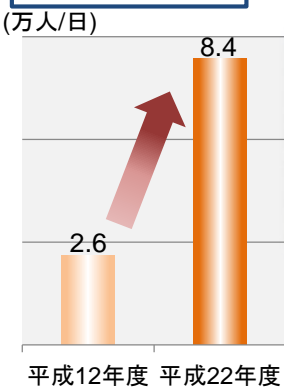
溝の口 → 大井町			
平成12年10月	30分	11分 短縮	二子玉川乗換え
平成27年5月	19分		直通、急行運転

※ 平成12年10月の時刻表(MyLINE東京時刻表)及び平成27年5月時点の運行ダイヤより、事務局作成。
 ※ 平日12時30分までに到着する最速経路の所要時間で比較。

都市構造・機能の再編等への対応の現状①

- 第18号答申では、都市構造・機能の再編整備に対応するため、各拠点間の連携・交流を支える基盤施設として鉄道整備に対する期待が高まっているとされていた。
- これに対して、都心・副都心における開発とあわせて鉄道整備(大江戸線・りんかい線等)が着実に進められてきた。

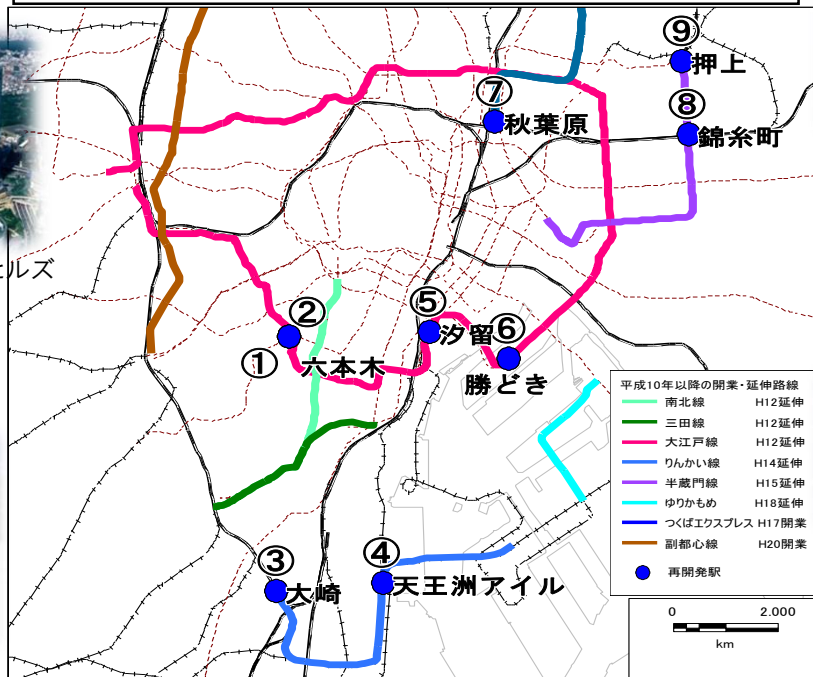
大江戸線六本木駅



①、②六本木

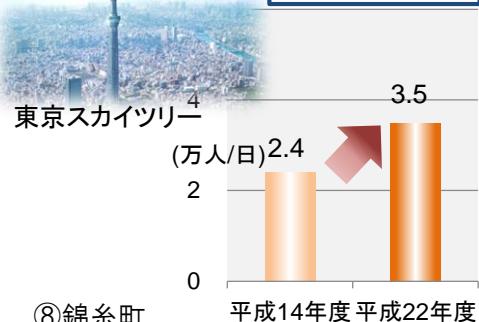


新設路線沿線の主な開発と駅利用者数の変化



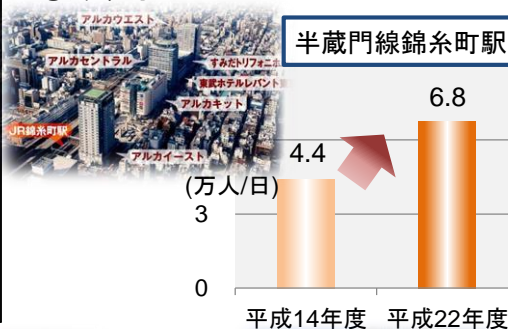
⑨押上

半蔵門線押上駅

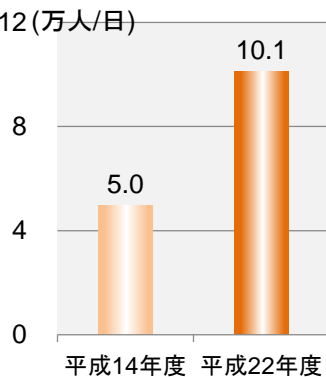


⑧錦糸町

半蔵門線錦糸町駅



りんかい線大崎駅



③大崎



④天王洲アイル

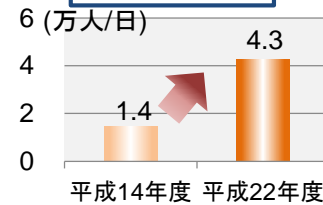
りんかい線天王洲アイル駅



⑤汐留



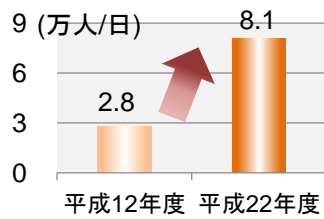
大江戸線汐留駅



⑥勝どき



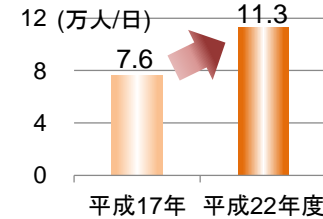
大江戸線勝どき駅



⑦秋葉原



つくばエクスプレス秋葉原駅

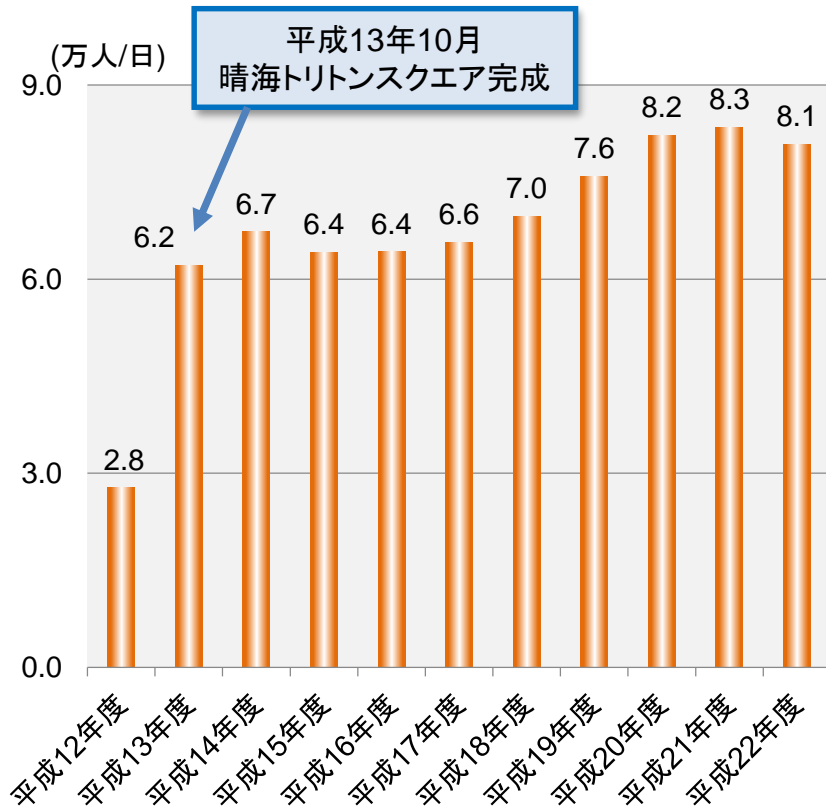


※写真:都市開発事業者HPより
※グラフ:都市交通年報より事務局作成

都市構造・機能の再編等への対応の現状②

■ 一部では鉄道の設備が急激な利用者数の増加に対応できていない場合もあり、引き続き対応が必要である。

勝どき駅における急激な利用者増加



出典：都市交通年報より事務局作成

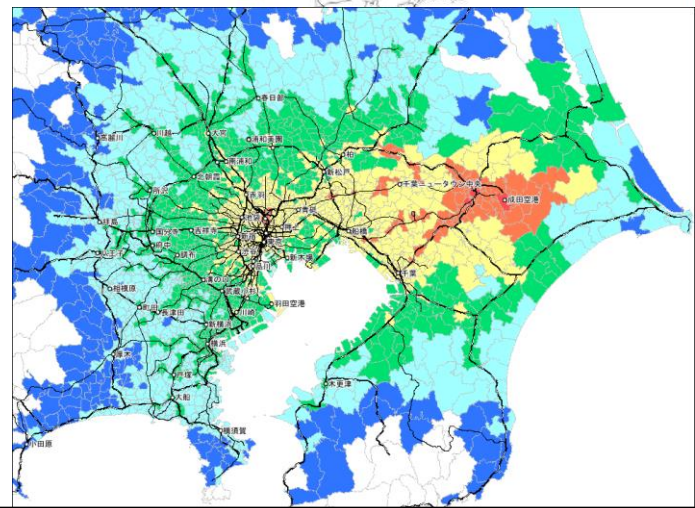
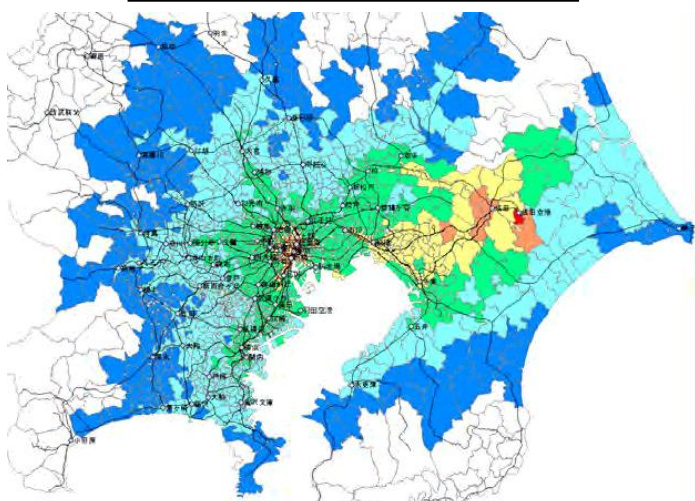
勝どき駅における混雑の状況



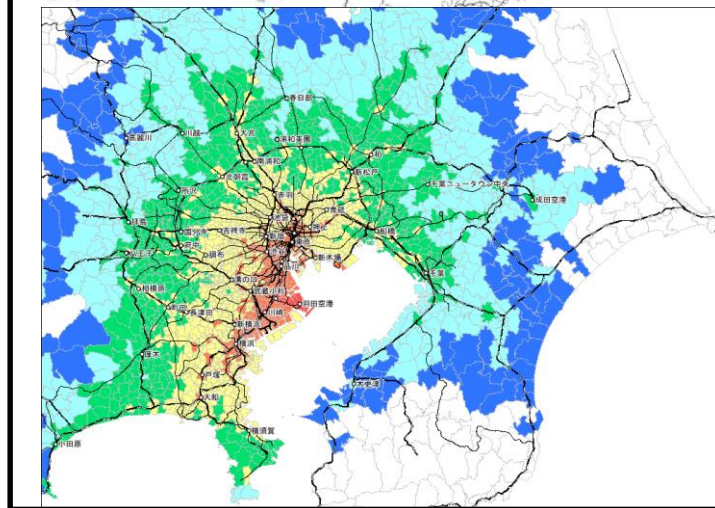
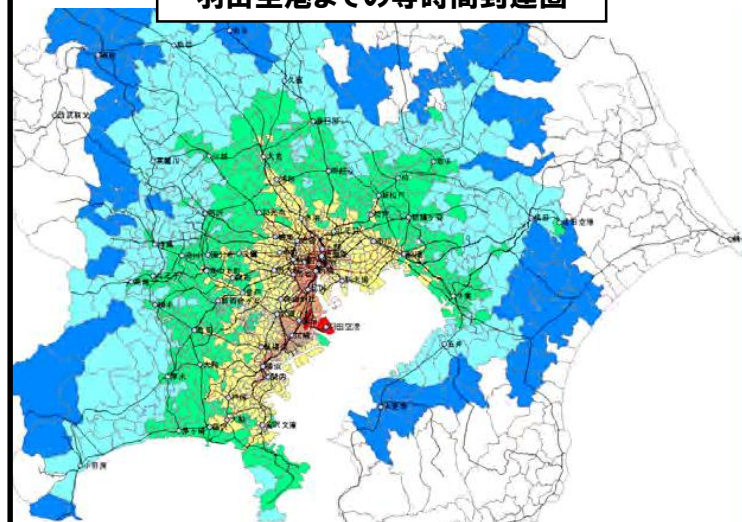
空港、新幹線駅等へのアクセス機能強化の現状①

- 第18号答申では、空港、新幹線駅等の幹線交通拠点へのアクセスについて、所要時間、乗換回数等の面で、アクセス利便性が十分確保されていない地域が広範囲に渡っており、その利便性を向上することが強く求められていた。
- これに対して、空港までの等時間到達圏は平成12年と比べて拡大しており、利便性の高い地域が拡大している。一方で、今後東京圏の国際競争力の向上や観光立国を目指す上では、空港、新幹線駅等の幹線交通拠点へのアクセスが必ずしも十分であるといえず、さらなる改善が求められているところである。

成田空港までの等時間到達圏



羽田空港までの等時間到達圏



平成12年時点

等時間到達圏



平成22年時点

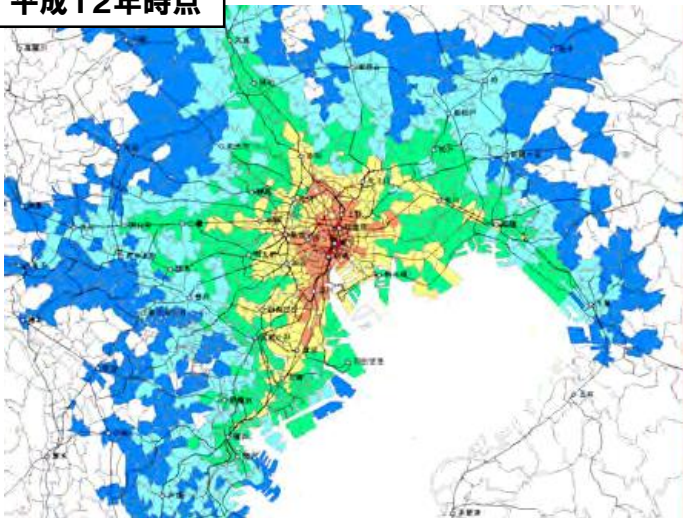
※ 所要時間は、各ゾーンの中心から最寄り駅までの到達時間と鉄道の所要時間を合計したものととして算出。各時点における時刻表より事務局作成

空港、新幹線駅等へのアクセス機能強化の現状②

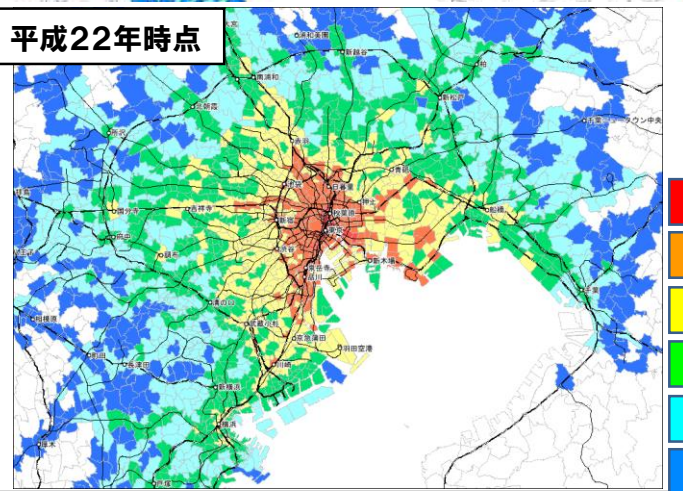
- 東京駅までの等時間到達圏は平成12年と比べて拡大しており、利便性の高い地域が拡大している。
- さらに平成27年3月には、上野東京ラインが開業し、特に東京圏北部から東京駅や今後中央新幹線(リニア)のターミナルとなる品川駅へのアクセス利便性が向上した。

東京駅までの等時間到達圏

平成12年時点



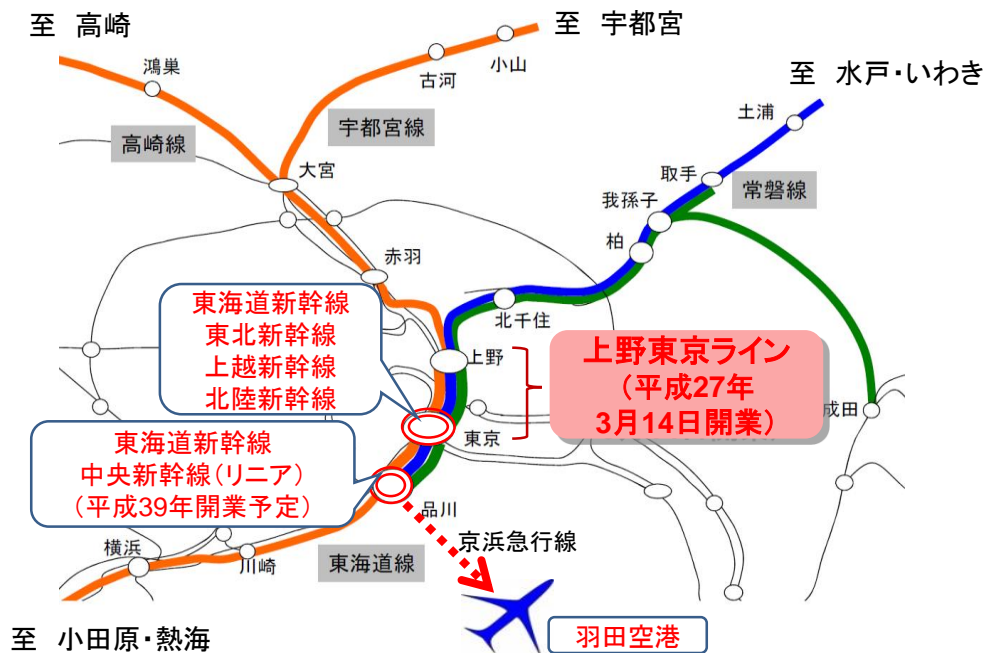
平成22年時点



等時間到達圏



東京圏北部から東京駅・品川駅へのアクセス改善 (上野東京ライン:平成27年3月14日開業)



■ 所要時間の短縮・乗換解消の効果



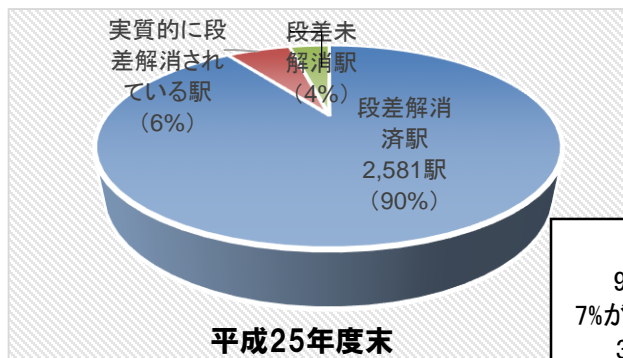
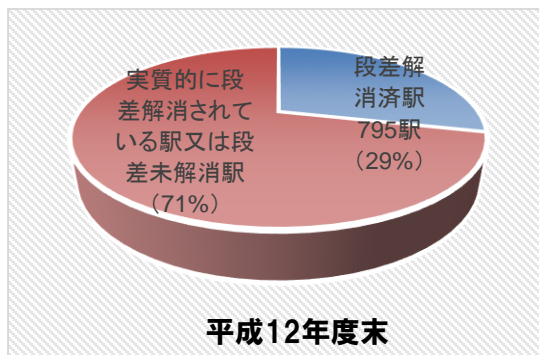
※所要時間は朝通勤ピーク時間帯の平均到達時分

※ 所要時間は、各ゾーンの中心から最寄り駅までの到達時間と鉄道の所要時間を合計したものととして算出。各時点における時刻表より事務局作成

交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進の現状①

- 第18号答申において、鉄道駅でのエレベーター、エスカレーターの整備等による段差の解消等のほか、車両における車椅子スペースの確保等のバリアフリー化を積極的に進めるものとしてとされていた。
- これに対して、段差解消については、平成25年度末で2,581駅(90%)が段差解消され、また、車両については、平成25年度末で、31,308両(60%)でバリアフリー化されている。

全国の鉄道駅における
バリアフリー化の状況(段差解消)
(平均利用者数5,000人/日の駅)



東京圏では、90%が段差解消、7%が実質的に段差解消3%が段差未解消

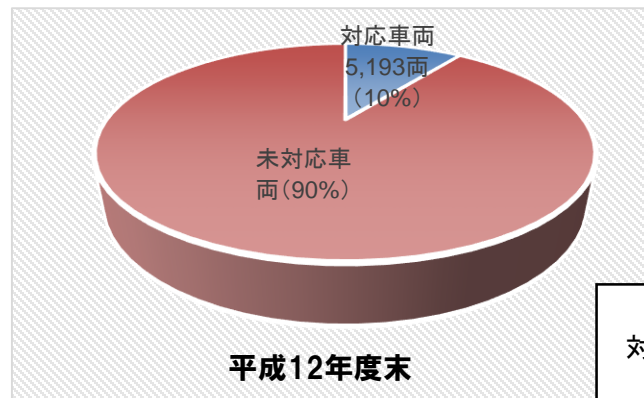
平成23年度からバリアフリー化の整備目標を「5,000人以上」から「3,000人以上」の鉄道駅としている。[H25年度末3,000人以上の段差解消済駅 2,909駅(83%)]

※段差解消済駅:基準に適合している設備により段差が解消されている駅。

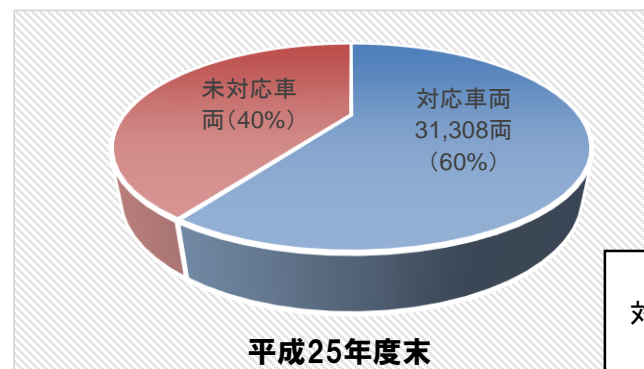
※ここでは、東京圏として茨城県、埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県、の5都県とした。

※平成12年度末時点の東京圏における解消率は、都県別データが無いため算出不能。

全国の鉄軌道車両における
バリアフリー化の状況



東京圏での対応車両の割合は18%



東京圏での対応車両の割合は76%

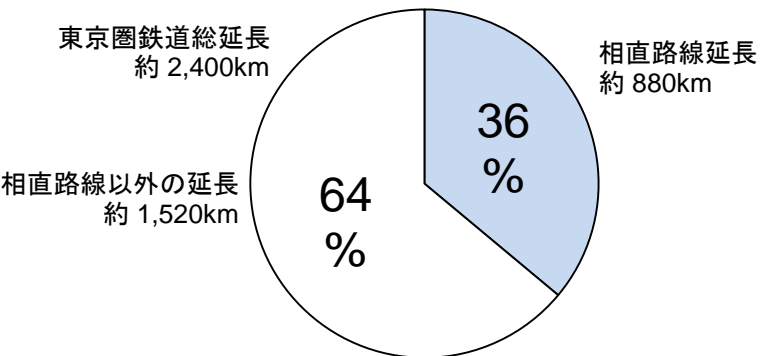
※対応車両:移動等円滑化基準に適合した車両

※ここでは、東京圏内に含まれる事業者について集計し、対応割合を算出した。

交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進の現状②

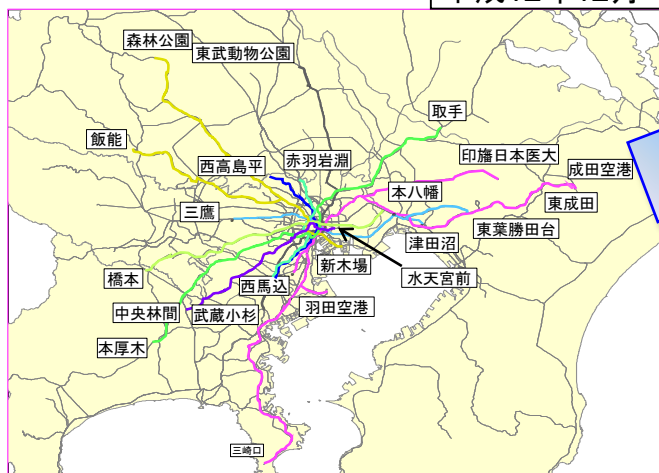
- 第18号答申において、交通機関相互の乗継ぎに係る「継ぎ目」を解消し、円滑な移動を実現するシームレス化を積極的に進めるため、ハード面の対策として鉄道相互の直通運転化や同一ホーム・同一方向乗換化、乗継ぎ経路の短縮等を、ソフト面の対策として他の事業者との共通利用が可能なカード乗車券の導入等を推進することとされた。
- これに対して、相互直通運転がなされている路線延長は、平成27年3月時点で約880kmとなっており、東京圏鉄道総延長の約36%に達している。

東京圏の相直路線の割合(2015年)

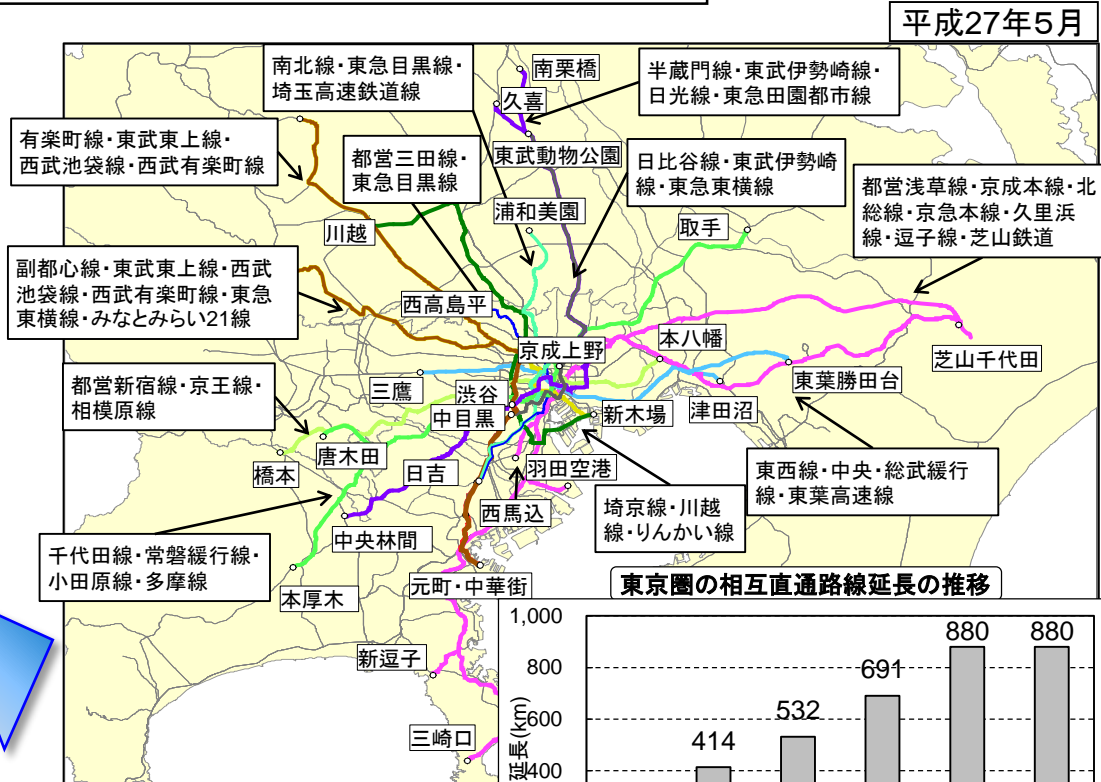


※2015年3月末現在
 ※参考:JRを除く相直路線の割合は、51%
 (総延長約1,540kmのうち相直路線延長約780km)

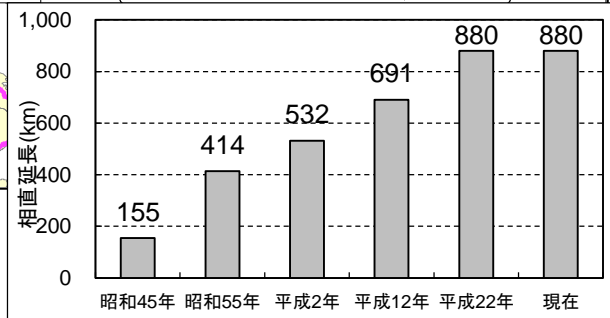
平成12年12月



東京圏における相直の進展(平成12年→平成27年)



東京圏の相互直通路線延長の推移



※各年12月末時点での相互直通運転路線延長を表す。

出典: 数字でみる鉄道より事務局作成 24

開業した路線の輸送状況

■ 開業した路線の輸送状況をみると、路線によって輸送密度にばらつきがあることが分かる。

開業した第18号答申路線の輸送状況

第18号答申における路線名	事業者	路線名 (愛称等含む)	区間		営業キロ	平成22年度 輸送密度 (人キロ/日・km)
みなとみらい21線の建設	横浜高速鉄道	みなとみらい21線	横浜	元町・中華街	4.1	109,573
横浜環状鉄道(仮称)の新設	横浜市交通局	グリーンライン	中山	日吉	13.0	42,429
東京6号線の建設	東京都交通局	三田線	目黒	三田	4.0	88,138
東京7号線の建設	東京メトロ	南北線	目黒	溜池山王	5.7	119,941
東京7号線の建設	埼玉高速鉄道		赤羽岩淵	浦和美園	14.6	40,771
東京11号線の延伸	東京メトロ	半蔵門線	水天宮前	押上	6.0	155,468
東京12号線の建設	東京都交通局	大江戸線	都庁前	新宿(両国経由)	28.6	111,066
東京13号線の延伸	東京メトロ	副都心線	池袋	渋谷	11.9	170,394
東京臨海高速鉄道臨海副都心線の建設	東京臨海高速鉄道	臨海副都心線	東京テレポート	大崎	7.3	110,743
JR東北線、高崎線及び常磐線の延伸	JR東日本	(上野東京ライン)	上野	東京	3.6	-
常磐新線の建設	つくばエクスプレス		秋葉原	つくば	58.3	102,978
北総開発鉄道北総・公団線を延伸し新東京国際空港へ至る路線の新設	京成電鉄	成田空港線	印旛日本医大	成田空港	19.1	12,274
東京モノレール羽田線の建設	東京モノレール		羽田空港第1ターミナルビル	羽田空港第2ターミナルビル	0.8	34,033
日暮里舎人線の建設	東京都交通局	日暮里舎人ライナー	日暮里	見沼代親水公園	9.7	32,954

出典：輸送密度は、都市交通年報及び鉄道統計年報より事務局作成

2. 2020年東京オリンピック・パラリンピック 競技大会に向けた都市鉄道の取組

(1) オリンピック競技大会概要 (※1)

○日時: 2020年7月24日(金)～8月9日(日)

○競技数: 28競技

〔 陸上競技、水泳、サッカー、テニス、ボート、ホッケー、ボクシング、バレーボール、体操、バスケットボール、レスリング、セーリング、ウエイトリフティング、ハンドボール、自転車競技、卓球、馬術、フェンシング、柔道、バドミントン、射撃、近代五種、カヌー、アーチェリー、テコンドー、トライアスロン、ゴルフ、ラグビー 〕

○チケット販売数 約780万枚

(参考) ロンドンオリンピック時(※2) …… 選手数 約10,500人／チケット販売数 約880万枚

(2) パラリンピック競技大会概要 (※1)

○日時: 2020年8月25日(火)～9月6日(日)

○競技数: 22競技

〔 アーチェリー、陸上競技、ボッチャ、カヌー、自転車、馬術、5人制サッカー、7人制サッカー、ゴールボール、馬術、パワーリフティング、ボート、セーリング、射撃、水泳、卓球、トライアスロン、シットイングバレーボール、車椅子バスケットボール、車いすフェンシング、ウィルチェアーラグビー、車いすテニス 〕

○チケット販売数 約230万枚

(参考) ロンドンパラリンピック時(※2) …… 選手数 約4,200人／チケット販売数 約270万枚

(※1)「立候補ファイル」より引用。なお、数値等は立候補ファイル時のものであり、変更される可能性がある。

(※2)「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査報告書」(平成26年9月 交通エコロジー・モビリティ財団)より引用。

■ 都市鉄道は、選手村や2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催会場の配置が数多く予定されている臨海部と都心部等の観客の輸送手段として、鉄道ネットワークの最大限の活用が求められている。

大会開催会場と周辺鉄道ネットワークの位置



- 【競技会場名(予定)】**
- 1 オリンピックスタジアム
 - 2 東京体育館
 - 3 国立代々木競技場
 - 4 日本武道館
 - 5 皇居外苑
 - 6 東京国際フォーラム
 - 7 国技館
 - 8 有明アリーナ
 - 9 有明BMXコース
 - 10 有明ベロドローム
 - 11 有明体操競技場
 - 12 有明テニスの森
 - 13 お台場海浜公園
 - 14 潮風公園
 - 15 東京ビッグサイト・ホールA
 - 16 東京ビッグサイト・ホールB
 - 17 大井ホッケー競技場
 - 18 海の森クロスカントリーコース
 - 19 海の森水上競技場
 - 20 海の森マウンテンバイクコース
 - 21 若洲オリンピックマリーナ
 - 22 葛西臨海公園隣接地に変更調整中
 - 24 さいたまスーパーアリーナに変更
 - 25 夢の島公園
 - 26 馬事公苑に変更
 - 27 オリンピックアクアティクスセンター
 - 28 ウォーターポロアリーナ
 - 29 武蔵野の森総合スポーツ施設
 - 30 東京スタジアム
 - 31 武蔵野の森公園
 - 32 陸上自衛隊朝霞訓練場
 - 33 霞ヶ関カンツリー倶楽部
 - 34 札幌ドーム
 - 35 宮城スタジアム
 - 36 埼玉スタジアム2002
 - 37 横浜国際総合競技場
 - 38 選手村
 - 39 IBC/MPC

※ 現在、立候補ファイル時よりバスケットボール、馬術、カヌー・スラロームについては会場の変更がIOCに承認されている。残りの一部会場についても、組織委員会で現在変更を検討している。

海外への情報発信(ショーケース)

【シーン1】 地域における「観光立国」ショーケース

特定の地方都市において、各省庁の施策を集中投入した総合的な観光地域づくりを実現し、外国人旅行者の地方への誘客のモデルケースをつくりあげる。

具体的な地域の選定

- モデルケースとなる対象地域の選定

取組体制の構築

- 日本版DMOの確立
- 行政における部局横断的なプロジェクトチームを設置

外国人に訴求するコンテンツの充実

- 地域の観光資源の徹底的な磨き上げ、満足度の高い滞在プログラムを提供する仕組みづくり

外国人の快適・円滑な旅行の実現

- ストレスなく滞在・周遊を楽しむための環境整備

海外への情報発信

- 地域の魅力を継続的に力強く海外に発信し、地方への誘客を実現する

【シーン2】 東京ユニバーサルデザイン・ショーケース

- ・先進的な施設を含めバリアフリー化を集中的に実現
- ・高齢者や訪日外国人等にやさしい幅広いユニバーサルデザイン、ICTを活用した情報案内等をシンボリックに現出、ショーケース化
- ・他の先進国等に先駆けて超高齢化が進む我が国のベストプラクティスを内外にアピール

●面的・一体的なバリアフリーの推進

- ・旅客施設のバリアフリー化



【エレベーター】 【駅のホームドア】

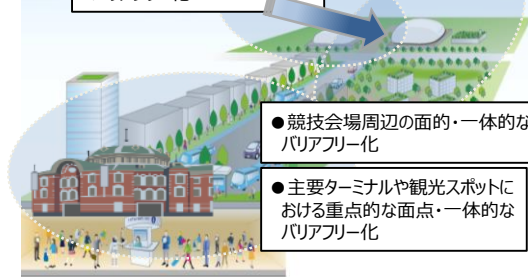
- ・ICTを活用した歩行者移動支援サービスの導入



- ・心のバリアフリー



- 空港等からのアクセスルートのバリアフリー化



- 競技会場周辺の面的・一体的なバリアフリー化

- 主要ターミナルや観光スポットにおける重点的な面点・一体的なバリアフリー化

- ・ロボット技術を活用した最先端の車いすの開発



●デジタルサイネージの機能の拡大

- ・災害情報の一斉配信
- ・文化施設や商業施設のクーポン配信

【シーン3】 成田空港・羽田空港ショーケース

- ・訪日外国人の受入れ玄関口である国際空港でのおもてなしによる空港ショーケース化の実現

- 空港をゲートウェイとした様々なコンテンツの発信
- ・待機時間中の情報発信等

【デジタルサイネージ】



- ストレスフリーの環境整備
- ・無料公衆無線LAN環境整備促進
- ・多言語音声翻訳システムの活用



●更なるバリアフリー化



【リフト付バス】 【駅のホームドア】

- 世界最先端のトイレ



- 鉄道・バスによる空港アクセスの改善

【シーン1】 地域における「観光立国」ショーケース

2020年にショーケース化する具体的な成果イメージ

特定の地方都市において、各省庁の施策を集中投入した総合的な観光地域づくりを実現するため、2015年に、特定の地方都市を選定した上、地域の官民が一体となった戦略的・持続的な取組体制を確立。その後、順次、各省庁の支援施策を集中投入して、外国人旅行者に訴求するコンテンツとして地域の観光資源を徹底的に磨き上げるとともに、外国人旅行者がストレスフリーで旅行を満喫できる環境を整備し、魅力ある観光地域として強力に海外に発信していき、2020年には、外国人旅行者の地方への誘客のモデルケースをつくりあげる。

取組体制の構築

- 民間主体として取組の中心的役割を果たす組織（日本版DMO）を確立する（実施事業例）
 - ・関係者の合意形成
 - ・マーケティングに基づく戦略策定（目標設定含む）
 - ・各種事業のマネジメント（事業評価、統計分析等）等

- 行政における部局横断的なプロジェクトチームを設置する

外国人に訴求するコンテンツの充実

○地域の観光資源を外国人旅行者に訴求するコンテンツとして徹底的に磨き上げ、満足度の高い滞在プログラムとして提供する仕組みづくりを実施する

〈取組例〉

- ・(a)地域資源を活用した新商品・サービスの開発・提供（経済産業省と連携）
- ・(b)日本食・食文化、農山漁村等の魅力活用（農林水産省と連携）

- ・(c)文化財の保存・整備・活用、地域の歴史的まちなみ等の活用（文部科学省と連携）
- ・(d)地域の自然を活かしたエコツーリズムの推進（環境省と連携）



富岡製糸場東置繭所
(群馬県提供)

外国人の快適・円滑な旅行の実現

○ストレスなく滞在・周遊を楽しむための環境整備を実施する

〈取組例〉

- ・(e)道の駅等ゲートウェイにおける観光案内機能の充実
- ・(e)観光地間の2次交通の充実・乗継円滑化
- ・(e)通訳案内士の活用促進
- ・(e)商店街等における免税店の拡大
- ・(e)交通手段のバリアフリー化

- ・(f)Wi-Fiの整備・充実（総務省と連携）
- ・(f)観光・交通等各種アプリの開発、整備・充実（総務省と連携）
- ・(f)観光看板、デジタルサイネージの整備、多言語対応（総務省と連携）
- ・(g)カード・アプリによる「ストレスフリー」な環境整備（経済産業省と連携）



海外への情報発信

○(h)ビジットジャパン事業により海外へ地域の魅力を発信

〈取組例〉

- ・現地旅行会社等が一堂に集まる旅行博への出展、商談会等の開催
- ・現地旅行会社を日本の観光地へ招請し、訪日旅行商品の造成を働きかけ
- ・地域による情報発信の支援

○(h)日本食・食文化と一体となった農山漁村の魅力を世界へ配信（農林水産省と連携）

○(i)地域の魅力を伝える放送コンテンツ等の発信

（総務省、経済産業省と連携）

○(j)文化プログラムを活用して日本文化を発信する（文部科学省と連携）

多くの外国人旅行者に選ばれる、観光立国を体現する観光地域を2020年までに作り上げる

【シーン2】東京ユニバーサルデザイン・ショーケース

2020年にショーケース化する具体的な成果イメージ

2020東京オリパラが開催される東京(※)において、

- 先進的な施設を含めバリアフリー化を集中的に実現
- 高齢者や訪日外国人等にやさしい幅広いユニバーサルデザイン、ICTを活用した情報案内等をシンボリックに現出、ショーケース化
- 他の先進国等に先駆けて超高齢化が進む我が国のベストプラクティスを内外にアピール

※成田・羽田空港ターミナル、主要ターミナル駅、大会競技施設までのルート及び最寄り駅、東京の人気観光スポット及び最寄り駅等を結ぶ連続的なエリアを想定

プロジェクトの主な取組み

(1) 公共交通機関の旅客施設（鉄道駅、バスターミナル等）におけるバリアフリーの推進

- エレベーター、エスカレーター、スロープ、ホームドア、点字ブロック、障害者用トイレ等の設置

段差解消率(鉄軌道駅)
2013年度:83%
→2020年度:約100%



【エレベーター】



【駅のホームドア】

ホームドアの設置数
2013年度:583駅
→2020年度:約800駅

(2) 公共交通機関の車両のバリアフリー化の推進

- 鉄軌道車両のバリアフリー化、リフト付バス、ユニバーサルデザイン(UD)タクシー等の導入

鉄軌道車両
2013年度:60%
→2020年度:約70%



【UDタクシー】



【リフト付バス】

リフト付バス等
2013年度:4%
→2020年度:約25%

福祉タクシー車両
2013年度:13,978台
→2020年度:約28,000台

(3) 道路、都市公園、路外駐車場、建築物のバリアフリー化の推進

特定道路における
バリアフリー化率
2013年度:83%
→2020年度:約100%



【歩行空間のバリアフリー化】

(4) 高機能トイレの周辺環境整備



出典: TOTO株式会社

(7) 心のバリアフリー

- 公共交通事業者の職員教育を通じた接遇の向上
- 公共交通機関等における心のバリアフリー推進運動の展開



【交通事業者向けバリアフリー教育訓練の様子】



【車いすサポ-ト体験】

(5) 分かりやすい案内表示の推進

- バリアフリールートの情報提供の充実 (ICT、マップ等)
- ピクトグラム、デジタルサイネージの活用
- 駅係員呼び出しインターホン等による情報提供の充実
- ベジタリアンやインターネットカフェ等のピクトグラムを検討
- 温水洗浄便座の使い案内表示



【磁気ループシステム】
※音声情報を補聴器に直接送る装置



【デジタルサイネージ】



【駅係員呼び出しインターホンによる筆談対応】



Vegetarian food



Internet cafe



Free Wi-Fi

【ピクトグラム】

観光スポット

- 主要ターミナルや観光スポットにおける重点的な面点・一体的なバリアフリー化

(6) ICTを活用した歩行者移動支援サービスの導入、バリアフリー関連情報の提供の充実、多言語化



屋内外問わず、自分の位置、目的地までの経路が詳細にわかる



●ロボット技術を活用した最先端の車いすの開発

【シーン3】 成田空港・羽田空港ショーケース

2020年にショーケース化する具体的な成果イメージ

- 訪日外国人の受入れ玄関口である国際空港でのおもてなしによる空港ショーケースの実現
- 成田空港・羽田空港の利便性・快適性等を向上させることによって、空港としての魅力向上が期待
- ひいては、その他の国際空港にも波及するように努める。

プロジェクトの主な取組み

(1) 空港をゲートウェイとした様々なコンテンツの発信

- デジタルサイネージによる待機時間中の情報発信



【デジタルサイネージ】

- 空港におけるロボット活用に向けた検討

(3) 更なるバリアフリー化

- リフト付きバスの導入に向けた検討
- UDタクシーの導入促進



【リフト付バス】



【UDタクシー】

- 空港からのアクセスルートのバリアフリー化



【エレベーター】



【駅のホームドア】

※東京ユニバーサルデザインショーケースと連動して取り組む。

(2) ストレスフリーの環境整備

- 無料公衆無線LAN環境整備促進
 - ・全国へのWi-Fiスポット拡大
 - ・共通シンボルマークの導入
 - ・利用手続きの簡素化・一元化



- スマホ・タブレット端末等を用いた多言語音声翻訳システムの活用



【出典】成田国際空港ホームページ

(4) 世界最先端のトイレ

- 高機能トイレのショーケース化



【出典】TOTOホームページ

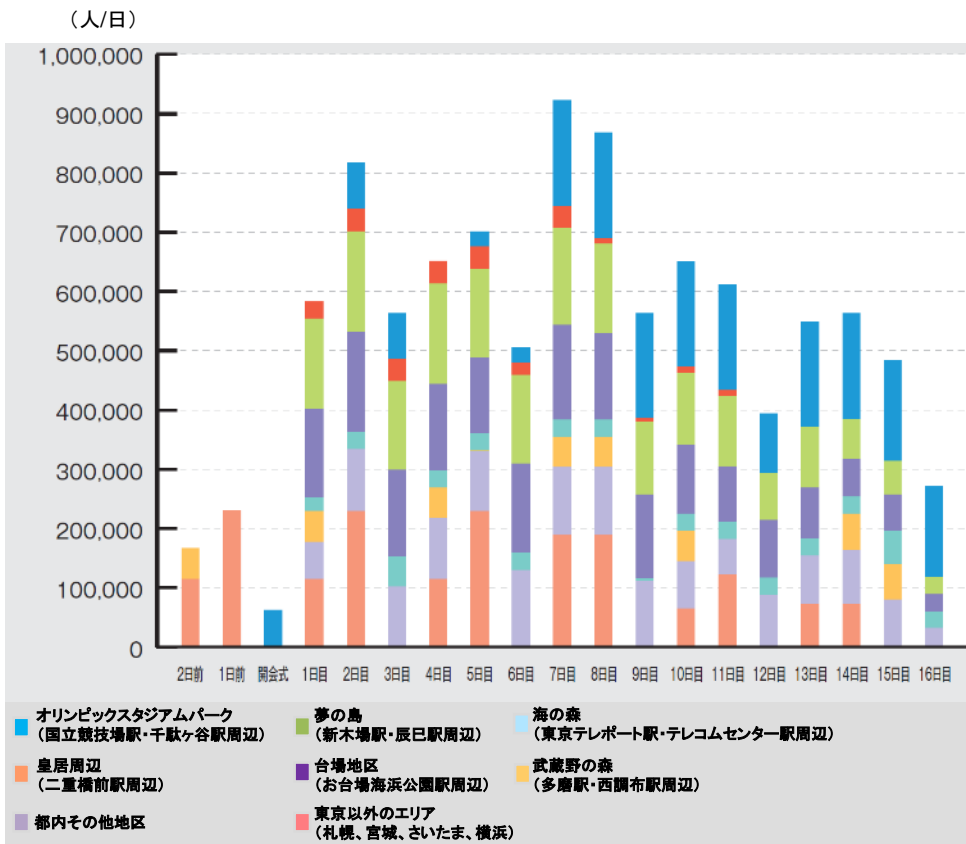
(5) 鉄道・バスによるアクセスの改善

- 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を図る。
- 国家戦略特区の枠組みによる規制緩和や深夜早朝時間帯におけるバスアクセスの利便性向上(羽田空港において平成26年度より実施)等を通じたバスアクセスの更なる充実を図る。

大会開催時の観客等の輸送確保

■ 立候補ファイルでは、最大約92万人/日の観客・大会スタッフ輸送需要のうち、約78%が鉄道を利用する予定であるが、約2,570万人/日が利用する東京の充実した鉄道網を活用することで、大会だけのための新設のインフラ整備を行うことなく、円滑に観客を輸送することができる、とされている。

オリンピック競技大会期間中の日別観客・大会スタッフ輸送需要



立候補ファイルにおける大会開催時の輸送需要の位置付け

大会期間中の観客と大会スタッフ数は約1,010万人、1日当たり最大約92万人と予測している。

(中略)

2020年東京大会では、観客と大会スタッフの移動需要に100%公共交通機関で対応する予定である。その内訳は78%が鉄道、18%が臨時バス、4%がその他となる予定であり、東京の持つ世界最高水準の鉄道網を最大限に活用し、効率的に観客と大会スタッフの輸送を行う。

なお、東京の鉄道網は、1日あたり約2,570万人の乗客を効率的、便利かつ安全に輸送している。観客と大会スタッフの輸送需要が東京の鉄道網の輸送量(約2,570万人/日)に占める割合はわずかであることに加え、大会期間中は、多くの企業や学校が夏季休暇となり、通常の輸送需要はピーク月の5%減となることなどから、東京は既に十分な輸送力を持つことが分かる。

(「立候補ファイル」より引用)

(「立候補ファイル」より事務局作成)

大規模イベント時の輸送対応

- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のメイン会場の一つである新国立競技場近辺では、観客数5万人を超えるコンサートの実績があり、周辺各事業者で臨時列車の運行や駅構内の体制の強化等を行い、混雑対策や遅延対策を実施している。
- また、花火大会などの大規模イベント時においても、周辺駅では体制の強化を行い一時的な需要増に対応している。

【大規模コンサートに伴う臨時列車の運行(都営大江戸線)】

2013年9月13日
東京都交通局

国立競技場イベント開催に伴う大江戸線 臨時列車の運行について

平成25年9月21日(土)、22日(日)の2日間、国立競技場でアイドルグループ「嵐」のコンサートが開催されます。このため、最寄り駅の大江戸線国立競技場駅において、コンサート終了21時以降に混雑が見込まれるため、休日ダイヤ9月21日(土)、22日(日)に臨時ダイヤを実施いたします。

なお、荒天等の理由によりコンサートが順延になった場合は、23日(月・祝)に臨時ダイヤを実施します。

記

実施日

平成25年9月21日(土)及び22日(日)
※荒天時は9月23日(月・祝)に順延

臨時列車の運行 汐留発→光が丘行き 2列車

路線名	汐留駅発	国立競技場駅発	光が丘到着
大江戸線	20時59分	21時14分	21時43分
大江戸線	21時29分	21時44分	22時13分

出典:東京都交通局HP

【花火大会に伴う臨時列車の運行(りんかい線)】

東京臨海高速鉄道株式会社
運転日 平成26年8月10日(日曜日)

りんかい線 第26回東京湾大華火 臨時時刻表【休日下り】

駅	新木場	東雲	国際展示場	東京テレポート	天王洲アイル	品川シーサイド	大井町	大崎	終														
新木場発	16:17	16:21	16:25	16:34	16:42	16:48	16:55	17:03	17:07	17:13	17:19	17:29	17:37	17:44	17:50	17:58	18:03	18:10	18:17	18:23	18:29	18:36	18:42
東雲発	16:20	16:24	16:28	16:37	16:45	16:51	16:58	17:06	17:10	17:16	17:22	17:32	17:40	17:47	17:53	18:01	18:06	18:13	18:20	18:26	18:32	18:39	18:45
国際展示場発	16:22	16:26	16:30	16:39	16:47	16:53	17:00	17:08	17:12	17:18	17:24	17:34	17:42	17:49	17:55	18:03	18:08	18:15	18:22	18:28	18:34	18:41	18:47
東京テレポート発	16:24	16:28	16:32	16:41	16:49	16:55	17:02	17:10	17:14	17:20	17:26	17:36	17:44	17:51	17:57	18:05	18:10	18:17	18:24	18:30	18:36	18:43	18:50
天王洲アイル発	16:28	16:32	16:36	16:45	16:53	16:59	17:06	17:14	17:18	17:24	17:30	17:40	17:48	17:55	18:01	18:09	18:14	18:21	18:28	18:34	18:40	18:47	18:54
品川シーサイド発	16:29	16:34	16:38	16:46	16:55	17:01	17:07	17:16	17:20	17:26	17:32	17:41	17:49	17:57	18:02	18:11	18:16	18:23	18:30	18:36	18:42	18:49	18:55
大井町発	16:32	16:37	16:41	16:49	16:57	17:04	17:10	17:19	17:23	17:29	17:35	17:44	17:52	18:00	18:05	18:14	18:19	18:26	18:33	18:39	18:45	18:52	18:58
大崎着	16:35	16:40	16:44	16:52	17:00	17:07	17:13	17:22	17:26	17:32	17:38	17:47	17:55	18:03	18:08	18:17	18:22	18:29	18:36	18:42	18:48	18:55	19:01
終	着			快速川越		快速川越		大宮		大宮	快速川越		快速川越		大宮	大宮	川越		快速川越				
新木場発	18:50	18:56	19:02	19:12	19:18	19:24	19:33	19:41	19:47	19:55	20:03	20:08	20:14	20:20	20:26	20:32	20:41	20:47	20:56	21:04	21:10	21:15	21:21
東雲発	18:53	18:59	19:05	19:15	19:21	19:27	19:36	19:44	19:50	19:58	20:06	20:11	20:17	20:23	20:29	20:35	20:44	20:50	20:59	21:07	21:13	21:18	21:24
国際展示場発	18:55	19:01	19:07	19:17	19:23	19:29	19:38	19:46	19:52	20:00	20:08	20:13	20:19	20:25	20:31	20:37	20:46	20:52	21:01	21:09	21:15	21:20	21:26
東京テレポート発	18:57	19:03	19:09	19:19	19:25	19:31	19:40	19:48	19:54	20:02	20:10	20:15	20:21	20:27	20:33	20:39	20:48	20:54	21:03	21:11	21:17	21:22	21:28
天王洲アイル発	19:01	19:07	19:13	19:23	19:29	19:35	19:44	19:52	19:58	20:06	20:14	20:19	20:25	20:31	20:37	20:43	20:52	20:58	21:07	21:15	21:21	21:26	21:32
品川シーサイド発	19:03	19:09	19:15	19:24	19:30	19:36	19:45	19:53	20:00	20:07	20:16	20:21	20:26	20:32	20:39	20:45	20:53	20:59	21:08	21:17	21:22	21:28	21:33
大井町発	19:06	19:12	19:18	19:27	19:33	19:39	19:48	19:56	20:03	20:10	20:19	20:24	20:29	20:35	20:42	20:48	20:56	21:02	21:11	21:20	21:25	21:31	21:36
大崎着	19:09	19:15	19:21	19:30	19:36	19:42	19:51	19:59	20:06	20:13	20:22	20:27	20:32	20:38	20:45	20:51	20:59	21:05	21:14	21:23	21:28	21:34	21:39
終	着	快速川越		大宮		大宮	快速川越		快速川越		快速川越		快速川越		赤羽	大宮	快速川越		赤羽		快速川越		
新木場発	21:29	21:34	21:39	21:46	21:55	22:02	22:08	22:12	22:17	22:24	22:33	22:45	22:57	23:15	23:21	23:36	23:52						
東雲発	21:32	21:37	21:42	21:49	21:58	22:05	22:11	22:15	22:20	22:27	22:36	22:48	23:00	23:18	23:24	23:39	23:55						
国際展示場発	21:34	21:39	21:44	21:51	22:00	22:07	22:13	22:17	22:22	22:29	22:38	22:50	23:02	23:20	23:26	23:41	23:57						
東京テレポート発	21:36	21:41	21:46	21:53	22:02	22:09	22:15	22:19	22:24	22:31	22:40	22:52	23:04	23:22	23:28	23:43	23:59						
天王洲アイル発	21:40	21:45	21:50	21:57	22:06	22:13	22:19	22:23	22:28	22:35	22:44	22:56	23:08	23:26	23:32	23:47	24:03						
品川シーサイド発	21:42	21:47	21:51	21:59	22:08	22:14	22:20	22:25	22:30	22:37	22:45	22:57	23:09	23:27	23:33	23:49	24:05						
大井町発	21:45	21:50	21:54	22:02	22:11	22:17	22:23	22:28	22:33	22:40	22:48	23:00	23:12	23:30	23:37	23:52	24:08						
大崎着	21:48	21:53	21:57	22:05	22:14	22:20	22:26	22:31	22:36	22:43	22:51	23:03	23:15	23:33	23:40	23:55	24:11						
終	着	赤羽		快速川越		川越		川越		赤羽	大宮	快速川越											

最終

- は臨時列車
- は時刻変更・着発線変更
- ・上記以外の列車は、通常通りの運行

(参考)終着駅が空欄の列車は大崎終点

出典:東京臨海高速鉄道株式会社HP

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた 輸送の改善の取組

- 現在、大会期間中の安全・快適・円滑な移動の確保に向けた新駅の設置や、大規模ターミナルの開発が着実に推進されている他、会場最寄駅及び乗換駅等の駅改良工事が計画されている。
- 空港アクセス等については、より質の高い輸送サービスを提供するため、検討を進める。



【競技会場名(予定)】

- 1 オリンピックスタジアム
- 2 東京体育館
- 3 国立代々木競技場
- 4 日本武道館
- 5 皇居外苑
- 6 東京国際フォーラム
- 7 国技館
- 8 有明アリーナ
- 9 有明BMXコース
- 10 有明ペロドローム
- 11 有明体操競技場
- 12 有明テニスの森
- 13 お台場海浜公園
- 14 潮風公園
- 15 東京ビッグサイト・ホールA
- 16 東京ビッグサイト・ホールB
- 17 大井ホッケー競技場
- 18 海の森クロスカントリーコース
- 19 海の森水上競技場
- 20 海の森マウンテンバイクコース
- 21 若洲オリンピックマリーナ
- 22 葛西臨海公園隣接地に変更
- 23 調整中
- 24 さいたまスーパーアリーナに変更
- 25 夢の島公園
- 26 馬事公苑に変更
- 27 オリンピックアクアティクスセンター
- 28 ウォーターポロアリーナ
- 29 武蔵野の森総合スポーツ施設
- 30 東京スタジアム
- 31 武蔵野の森公園
- 32 陸上自衛隊朝霞訓練場
- 33 霞ヶ関カンツリー倶楽部
- 34 札幌ドーム
- 35 宮城スタジアム
- 36 埼玉スタジアム2002
- 37 横浜国際総合競技場
- 38 選手村
- 39 IBC/MPC

■ JR東日本や東京メトロなど鉄道事業者では、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えて、各種取組を進めている。

【JR東日本の2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えた取組】

安全かつスムーズ・快適な移動サービスの提供

○輸送力の増強や会場最寄駅等の設備強化

- ・輸送力確保に向けた東京都・大会組織委員会・他交通事業者等との連携を強化
- ・大会期間中の安全・快適・スムーズな移動の確保に向けた、会場最寄駅及び乗換駅等の駅改良工事計画の推進(千駄ヶ谷・新橋等)

ターミナル駅開発の推進による東京の魅力向上

- 品川駅及び新駅を中心としたまちづくり計画と新宿駅・渋谷駅など大規模ターミナル開発の着実な推進



【田町～品川間新駅イメージ】

(出典:JR東日本HPより抜粋)

【東京メトロの2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えた取組】

東京メトロ“魅力発信”プロジェクト

「東京圏の交通ネットワークの中核」として、東京都・大会組織委員会・他交通事業者とも連携しながら輸送力確保に取り組むと同時に、競技会場最寄駅等の安全性・サービス水準をより一層向上させ、東京圏の重要な交通インフラとしての役割を果たしてまいります。

沿線地域との連携、東京を楽しく

～駅は地域の玄関口～

○それぞれの地域の特色を活かした駅改装・改良

- ・銀座線各駅など、駅ごとのコンセプトに沿った改装・改良の実施

駅に降りた時からまちの雰囲気を感じ、楽しく・快適にご利用いただけます。



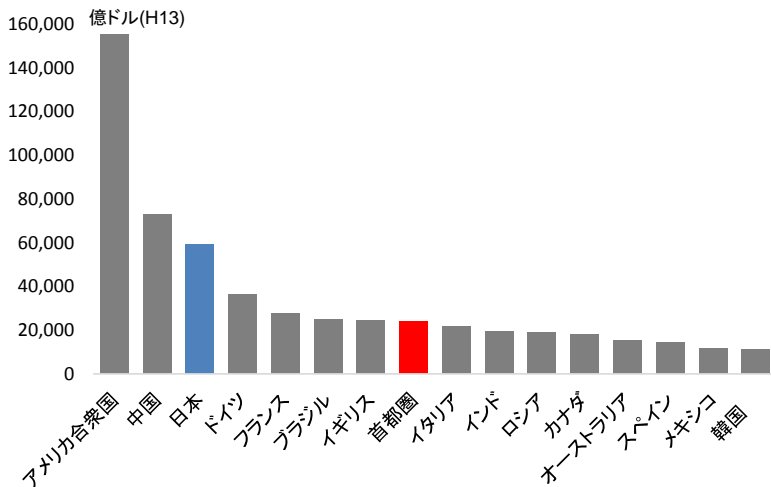
【イメージ】

(出典:東京メトロHPより抜粋)

東京圏の国際競争力強化の必要性

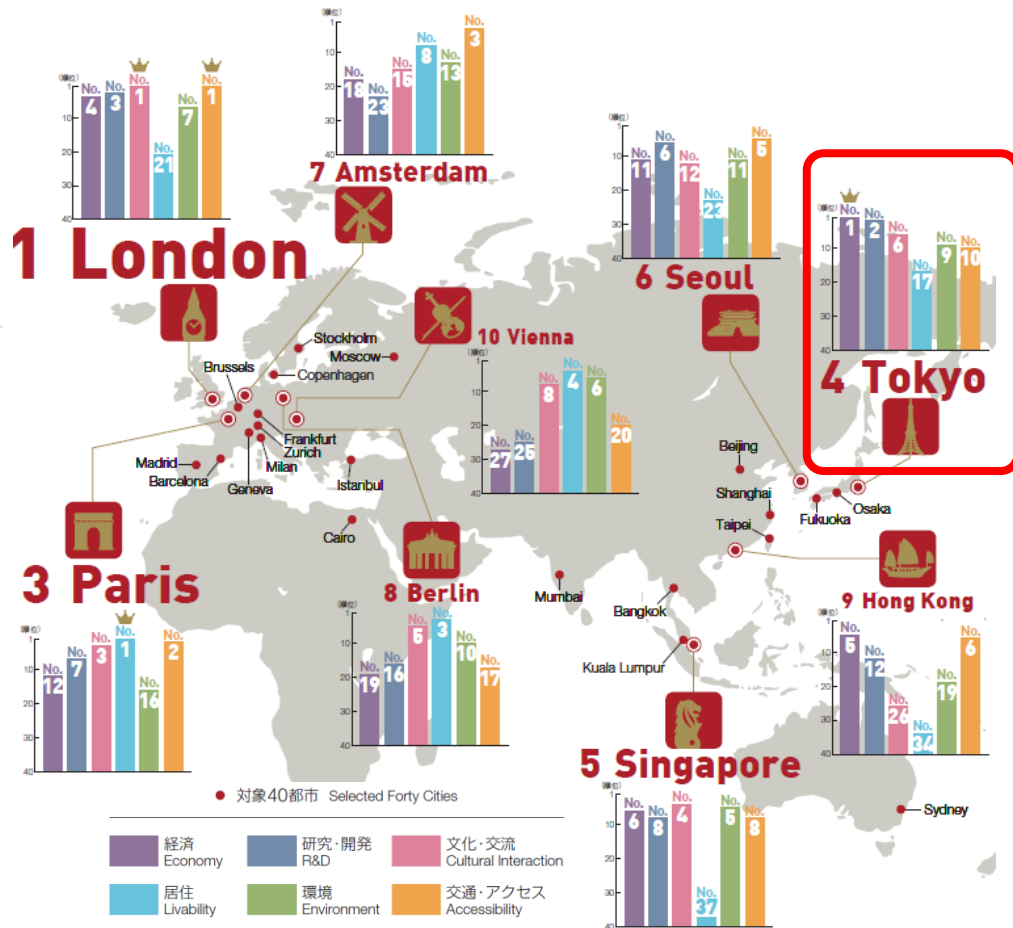
- 首都圏はブラジル、イギリス、イタリアに匹敵する経済規模を有しており、首都圏の域内総生産は国内総生産の約40%を占めている。
- 世界の都市総合ランキングにおいて、東京は第4位となっている。日本全体を牽引する東京圏の国際競争力強化は国家的課題となっている。分野別には、経済、研究・開発分野では世界トップクラスであるが、交通・アクセス分野は10位となっている。

首都圏と外国の経済規模

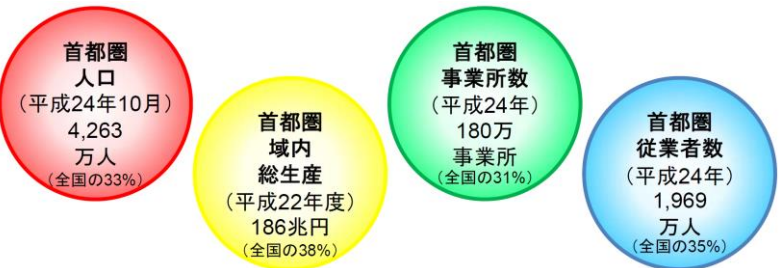


出典: 「国民経済計算確報」(内閣府)
「県民経済計算」(内閣府)

世界の都市総合ランキング



首都圏の現在の経済力



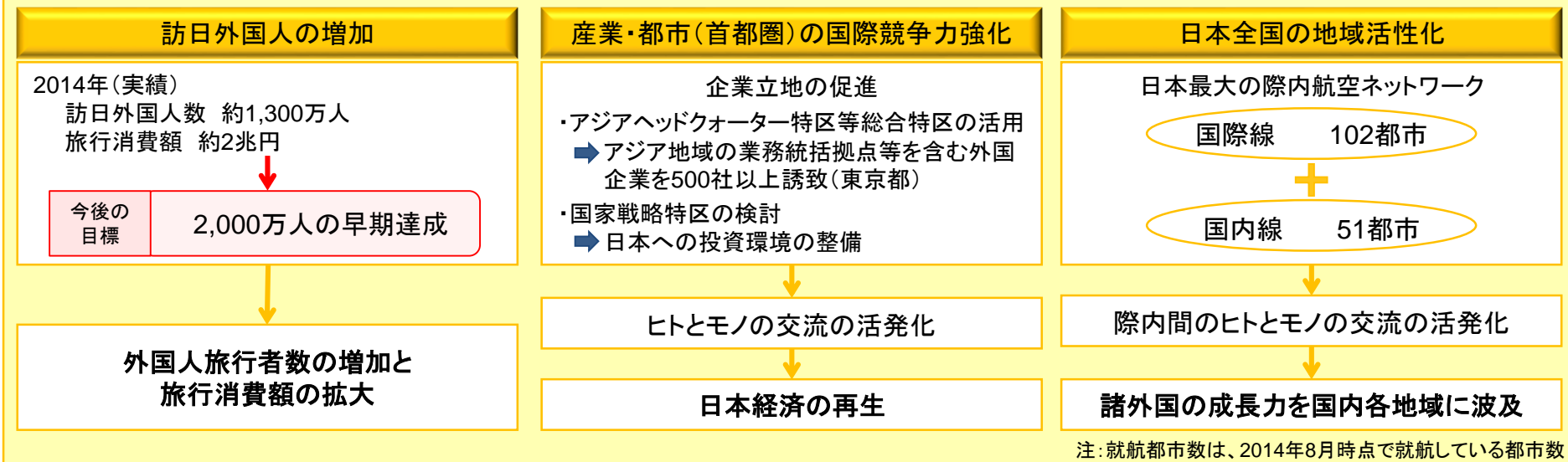
出典: 総務省人口推計、県民経済計算、平成24年経済センサス活動調査、世界の統計2013

出典: 「世界の都市総合ランキング」(2014.10(一財)森記念財団)

首都圏空港の機能強化の必要性

- 首都圏空港については、首都圏の国際競争力の強化、訪日外国人旅行者2000万人の政策目標や2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会への万全な対応、アジア等世界の経済成長の国内各地域への波及等のため、更なる機能強化を図ることが必要である。
- また、鉄道や道路等、他モードとも連携し、利用者の視点でアクセス改善に向けて検討することが必要である。

成長著しいアジア等世界の成長力取り込み(日本再興戦略等)



2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催

首都圏空港の更なる機能強化が必要



首都圏空港へのアクセス改善が必要

交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ

「新時代の航空システムのあり方 ~世界のダイナミズムへの扉を開き、日本の明日を育む航空システム~」(平成26年6月6日)

4. 質の高い航空・空港サービスの提供

4.4 空港アクセスの強化

特に首都圏空港では、更なる機能強化の議論と並行して鉄道や道路等、他モードとも連携し、利用者の視点でアクセス改善に向けて検討すべきである。

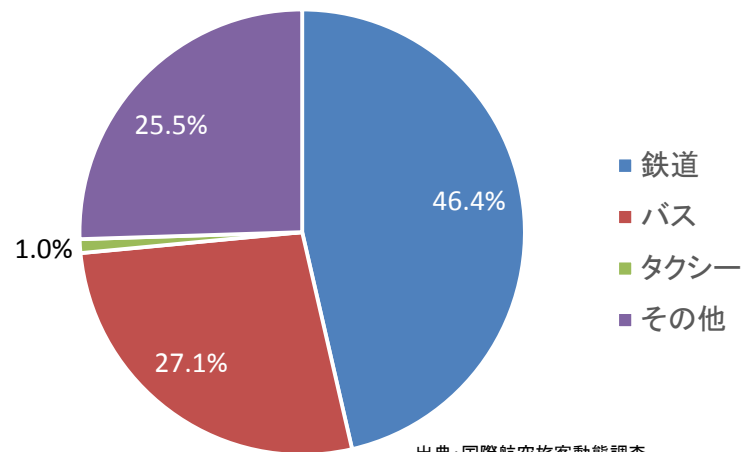
首都圏空港への鉄道アクセスの重要性

■ 空港へのアクセス交通手段は、鉄道、バス、タクシー、自家用車等があるが、大量輸送性や時間信頼性に優れる鉄道のシェアが最も大きく、空港アクセスにおいて鉄道は重要な役割を担っているため、首都圏空港への鉄道アクセス改善を図ることが重要である。

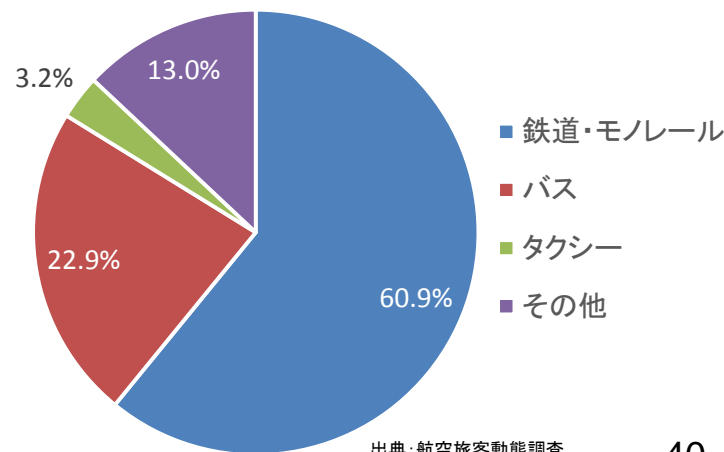
他のアクセス機関(鉄道とリムジンバスとのサービス比較)

	地点	交通機関	乗車時間	距離 (鉄道経由)	片道料金 【特急料金含む】
成田空港から各都市 (空港第2ビルから)	東京	京成(スカイライナー)・JR	50分	67km (スカイライナー経由)	2,630円
		JR(成田エクスプレス)	55分		2,820円
		リムジンバス	60分		3,100円(900円※)
	新宿	京成(スカイライナー)・JR	60分	72km	2,670円
		リムジンバス	85分		3,100円
	横浜	京成(スカイライナー)・JR	75分	96km	3,020円
		リムジンバス	85分		3,600円
	千葉	JR(成田線・総武本線)	40分	39km	670円
		リムジンバス	75分		1,000円
	大宮	京成(スカイライナー)・JR	70分	86km	2,940円
リムジンバス		95分	2,800円		
羽田空港国際線ターミナルから	東京	東京モノレール・JR	20分	17km (モノレール経由)	650円
		京急・JR	20分		580円
		リムジンバス	55分		930円
	新宿	京急・JR	30分	23km	610円
		リムジンバス	35分		1,230円
	横浜	京急	20分	19km	450円
		リムジンバス	35分		580円
	千葉	東京モノレール・JR	55分	57km	1,210円
		リムジンバス	70分		1,370円
	大宮	東京モノレール・JR	50分	47km	1,040円
		リムジンバス	65分		1,540円

成田空港の鉄道分担率(平成23年度)



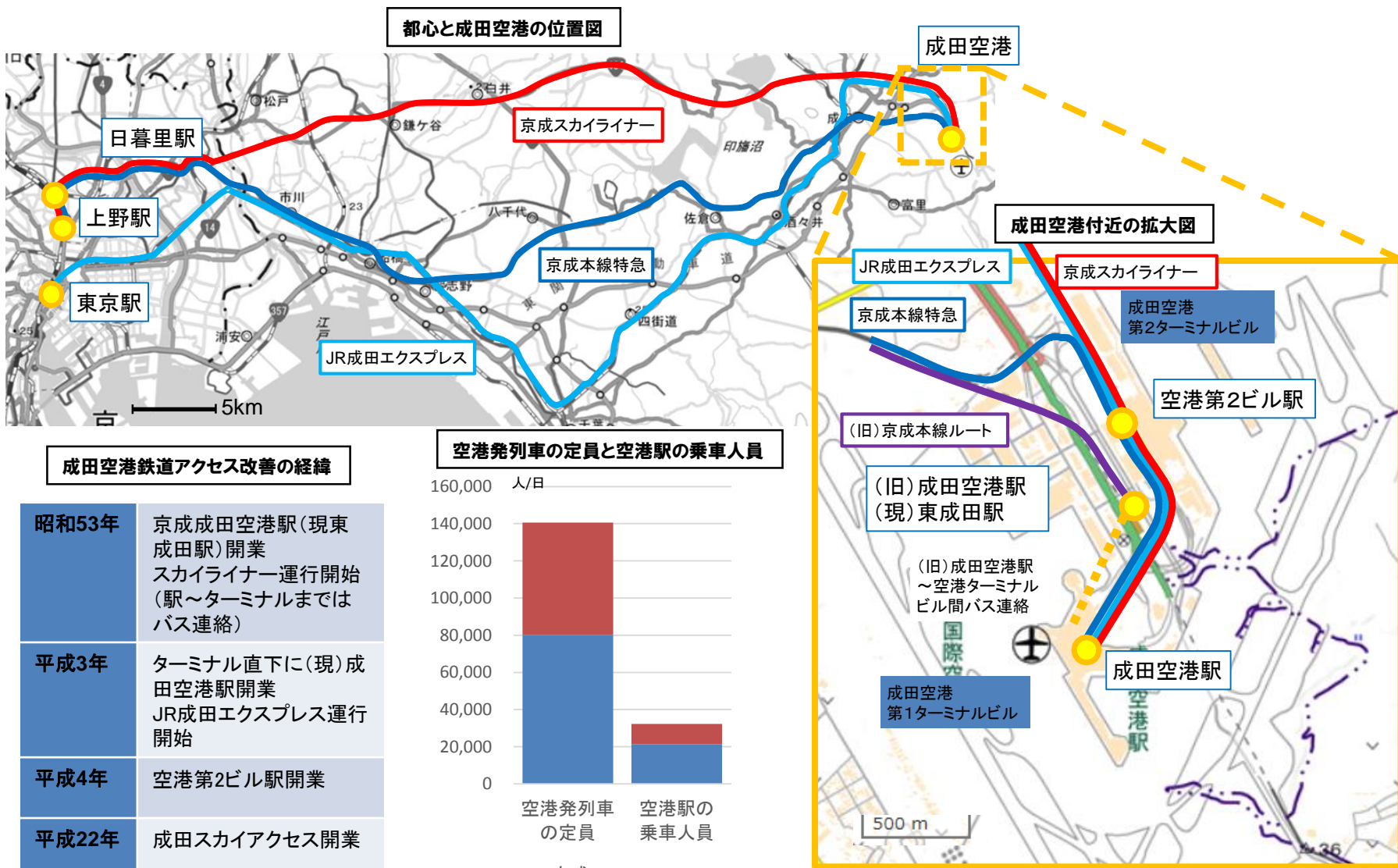
羽田空港の鉄道分担率(平成23年度)



※ 乗車時間は最短時間。なお、鉄道乗車時間には乗換時間を含まない。
 ※ 成田・東京間リムジンバスの()内の料金は、LCCバス(東京シャトル)を利用した場合。
 出典: 成田国際空港(株)HP、成田空港アクセスガイド、羽田空港国際線旅客ターミナルHP、東京空港交通(株)HP 等

成田空港の鉄道アクセスの改善の経緯①

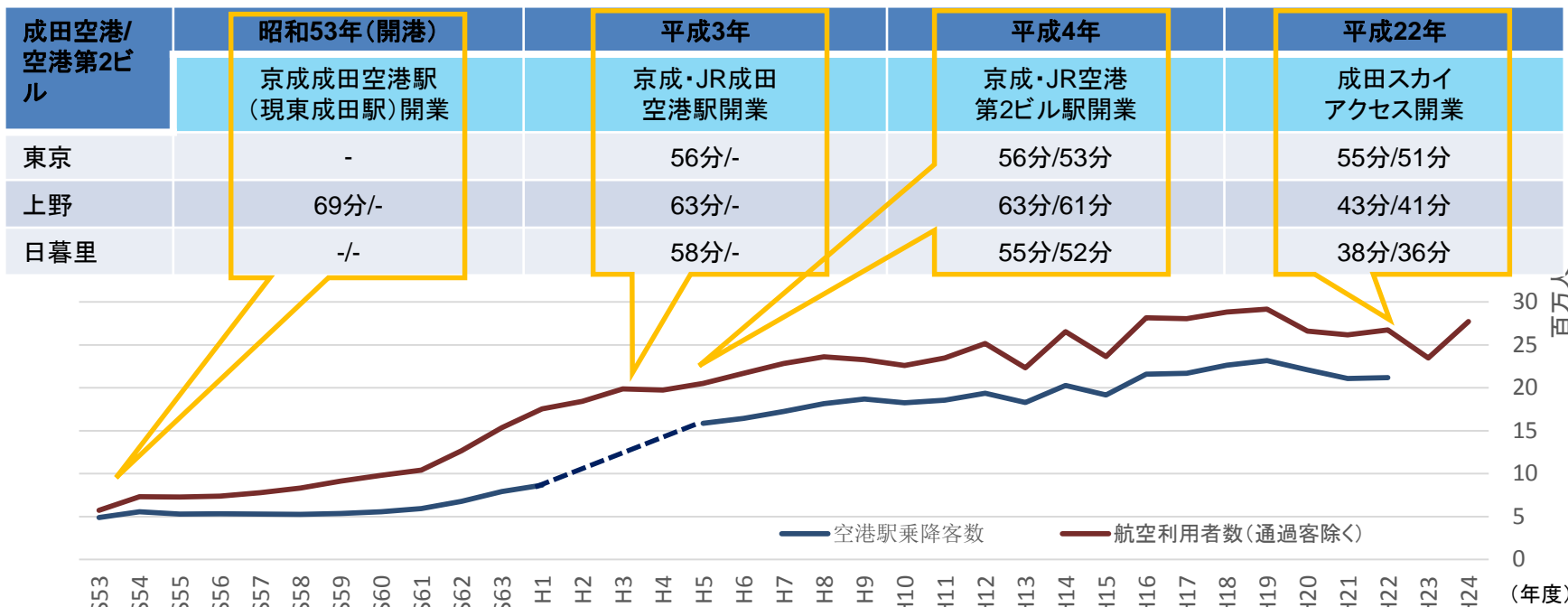
■ 成田空港の鉄道アクセスは、昭和53年の旧成田空港駅（現東成田駅）開業以降、JR・京成の空港ターミナル直下への乗り入れ（平成3年）、空港第2ビル駅開業（平成4年）、成田スカイアクセス開業（平成22年）と改善の取り組みが行われてきた。



出典：国土地理院ホームページ（地形図）

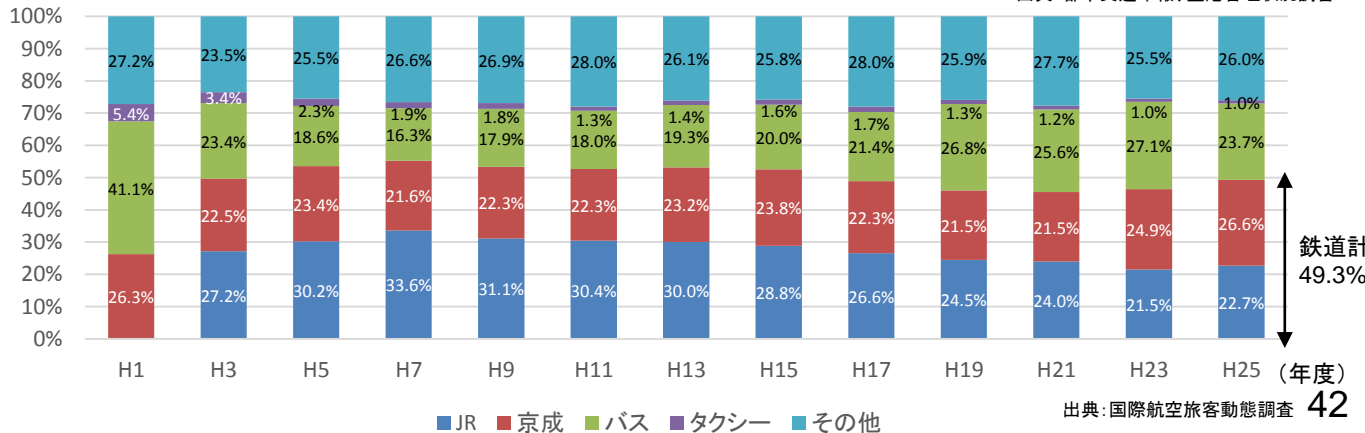
成田空港の鉄道アクセスの改善の経緯②

- 成田空港と都心部との間の所要時間は短くなってきており、平成22年に日暮里・成田空港第2ビル間が36分となっている。(運輸政策審議会答申第19号で定められた目標「国際的な空港と都心部との間の所要時間を30分台とすることを目指す」)
- 鉄道アクセスの利用者数は航空利用者数の増加とともに増加している。また、空港アクセスにおける鉄道のシェアは平成3年度に大幅に増加した後、平成7年をピークに微減していたが、平成23年度からは再び増加している。



注: 空港駅は、その年度に空港アクセス駅として営業していた各駅の合計値。平成2~4年度は、空港駅の乗降客数のデータが存在しないため、前後の数値を直線補間した線を点線で示した。出典: 都市交通年報、空港管理状況調査

アクセス手段シェアの推移



羽田空港の鉄道アクセスの改善の経緯①

■ 羽田空港の鉄道アクセスは、昭和39年の旧ターミナル直結の東京モノレール羽田駅開業以降、モノレール延伸(平成5年)、京急空港線のターミナル直下乗り入れ(平成10年)、国際線ターミナル駅開業(平成22年)と改善の取り組みが行われてきた。

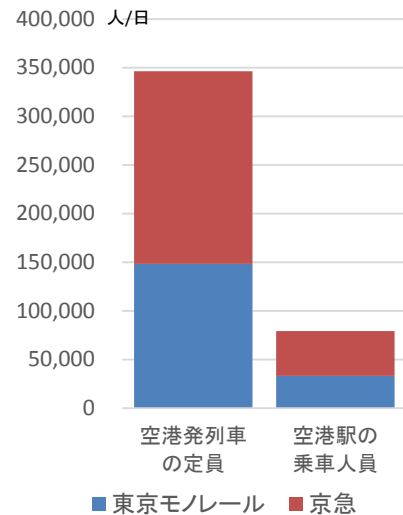
都心と羽田空港の位置図



羽田空港鉄道アクセス改善の経緯

昭和39年	モノレール浜松町駅～(旧)羽田駅間開業
平成5年	モノレール羽田空港駅延伸開業 京急羽田駅(現天空橋駅)延伸開業(空港へはモノレールに乗換え)
平成10年	京急羽田空港駅延伸開業
平成19年	モノレール昭和島駅に待避線完成、 空港快速運行開始
平成22年	国際線旅客ターミナルビル新駅開業
平成24年	京急蒲田駅改良(ホームを2層高架構造化)供用開始

空港発列車の定員と空港駅の乗車人員



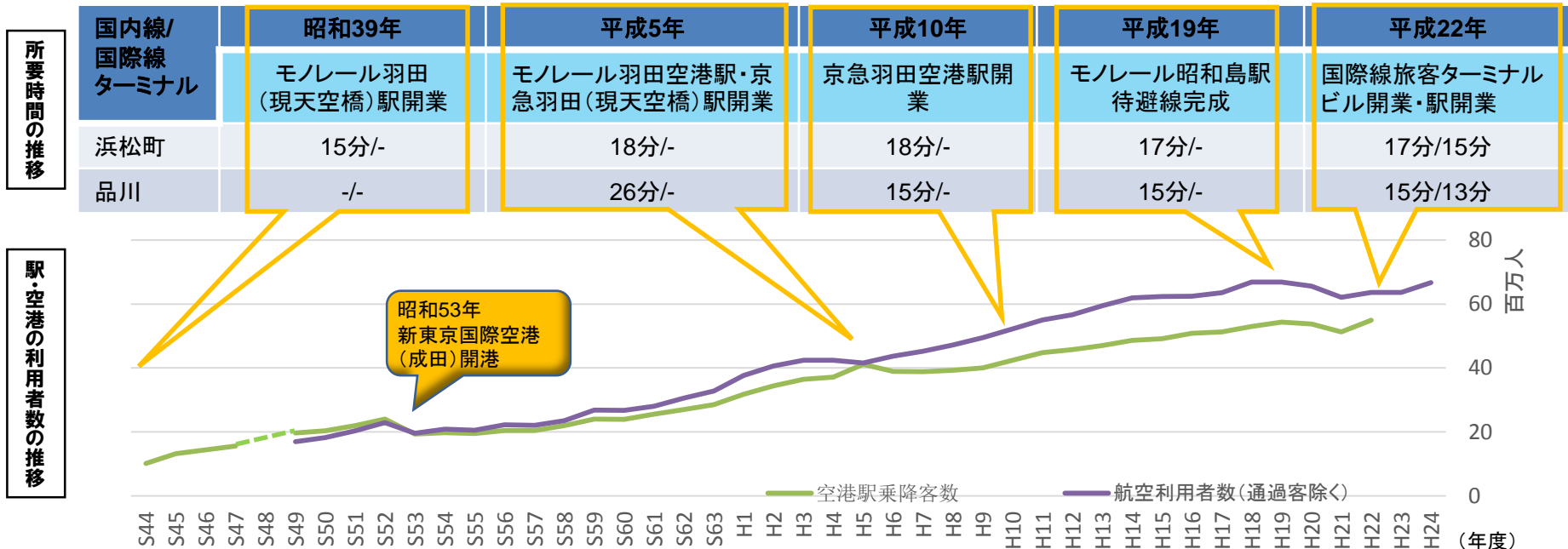
※鉄道事業者HP及び時刻表等より鉄道局作成

羽田空港付近の拡大図

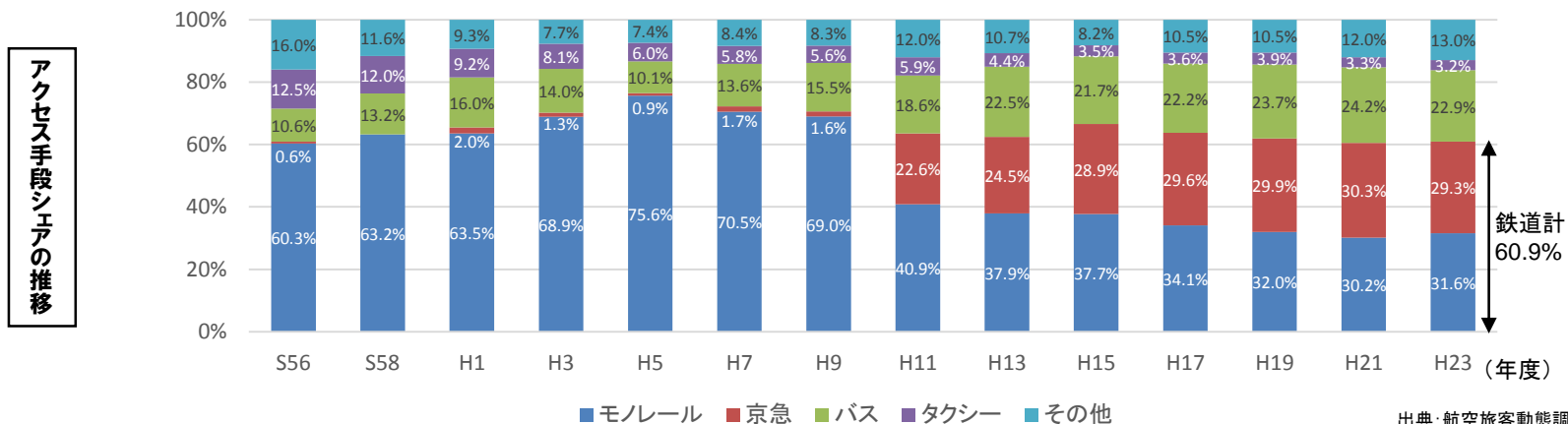


羽田空港の鉄道アクセスの改善の経緯②

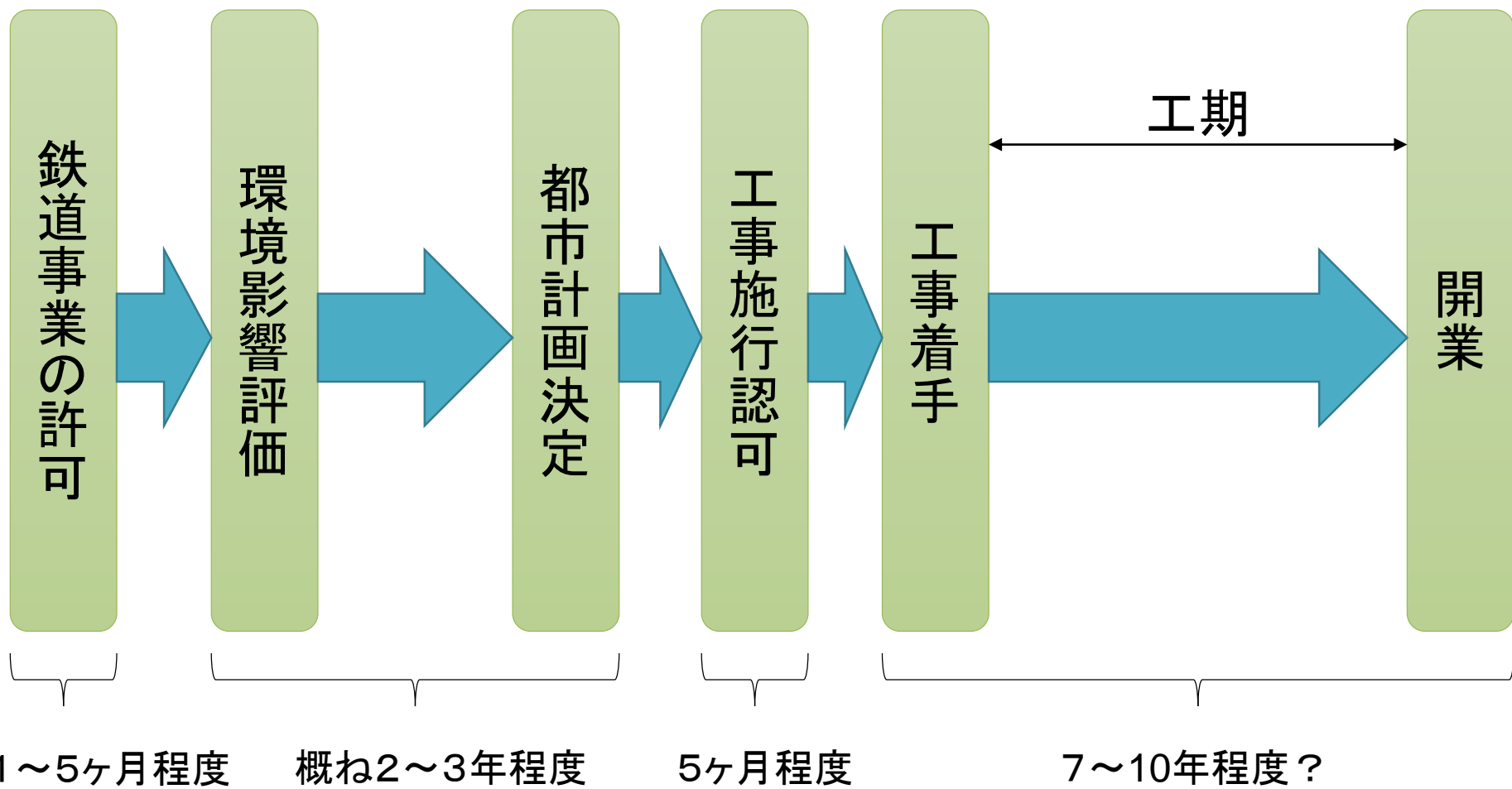
- 羽田空港と都心部との間の所要時間は短くなってきており、平成22年には品川・国際線ターミナル間13分となった。
- 鉄道アクセスの利用者数は航空利用者数の増加とともに増加している。また、空港アクセスにおける鉄道のシェアは、平成5年度までは増加傾向にあったが、それ以降減少し、平成23年度で60.9%となっている。



注: 空港駅は、その年度に空港アクセス駅として営業していた各駅の合計値。昭和48年度は、空港駅の乗降客数のデータが存在しないため、前後の数値を直線補間した線を点線で示した。出典: 都市交通年報、空港管理状況調査



都市鉄道整備のスケジュールのイメージ



○海外の主要都市との比較

＜国際空港からビジネス拠点へのアクセスの比較＞

- ビジネス旅客を想定した比較の観点から、各国の国際空港からビジネス拠点への所要時間、乗換回数、運行頻度を比較。
- ここでは、各国のビジネス拠点を、東京は東京駅(大丸有地区)、ソウルはシンノンヒョン駅(江南区)、上海は世紀大道駅(浦東新区)、香港は香港駅、シンガポールはシティホール駅、ロンドンはバンク駅、パリはシャトレ駅、ニューヨークはフルトンストリート駅とした。
- 所要時間と乗換回数は、国際空港を10時に出発し、ビジネス拠点に最も早く到達する経路の所要時間とその経路の乗換回数を整理。また、国際空港からビジネス拠点までの直線距離についても合わせて整理。
- 運行頻度は、国際空港を10時台にビジネス拠点方面に出発する列車の運行本数を整理。複数の路線が乗り入れている場合は、すべての路線の運行本数を合計。

＜国際空港から広域移動拠点へのアクセスの比較＞

- 各国の国際空港から広域移動の拠点となる幹線鉄道駅への所要時間を比較。
- ここでは、長距離の都市間輸送を担う幹線鉄道駅を、成田は上野駅、羽田は品川駅、金浦はソウル駅、浦東は上海虹橋駅、香港は福田駅、ロンドンの各空港はセントパンクラスインターナショナル駅、オルリーはリヨン駅、ジョン・F・ケネディはペンシルバニア駅とした。仁川、虹橋、シャルル・ド・ゴール及びニューアーク・リバティは空港直下に幹線鉄道が乗り入れる。チャンギは該当する幹線鉄道が無い。
- 空港直下に幹線鉄道が乗り入れている場合は0分とした。

○首都圏空港から主要地点へのアクセス

- 訪日外国人を想定し、首都圏空港から各地点への所要時間、乗換回数を整理。
- ここでは、主要地点として、主要な国際ビジネス・国際観光の目的地、MICE施設、広域的な移動拠点を選定。
- 主要な国際ビジネス・国際観光の目的地は、ビジネス拠点が集積している地点及びJNTOによる2010年訪日外客訪問地調査による訪問率ランキングにおける上位の地点を選定。
- MICE施設は、JNTOによる2013年国際会議統計の外国人が参加する国際会議の開催件数及び参加外国人数が共に多いMICE施設を選定。
- 所要時間は、空港駅10時発で各地点に最も早く到着する経路の所要時間とその経路の乗り換え回数を整理。(平成27年2月末時点の時刻表)
- 出発駅は、成田空港は空港第2ビル駅、羽田空港は羽田空港国際線ビル駅又は羽田空港国際線ターミナル駅とした。

訪日外客訪問地調査(JNTO)

2010年の訪日外国人の訪問率(単位%)	
新宿・大久保	34.8
銀座・有楽町・日比谷	28.4
浅草	27.4
大阪市	25.4
京都市	23.6
渋谷	23.3
秋葉原	21.6
原宿・明治神宮・表参道・青山	19.4
皇居	18.9
上野・御徒町・アメ横	17.1
東京タワー	15.9
お台場・有明	14.7
六本木・麻布	14.2
東京駅周辺・丸の内・日本橋	13
品川	10.9
池袋	10.7
名古屋	10.1
箱根	9.2
福岡市	8.5
東京ディズニーリゾート	8.3

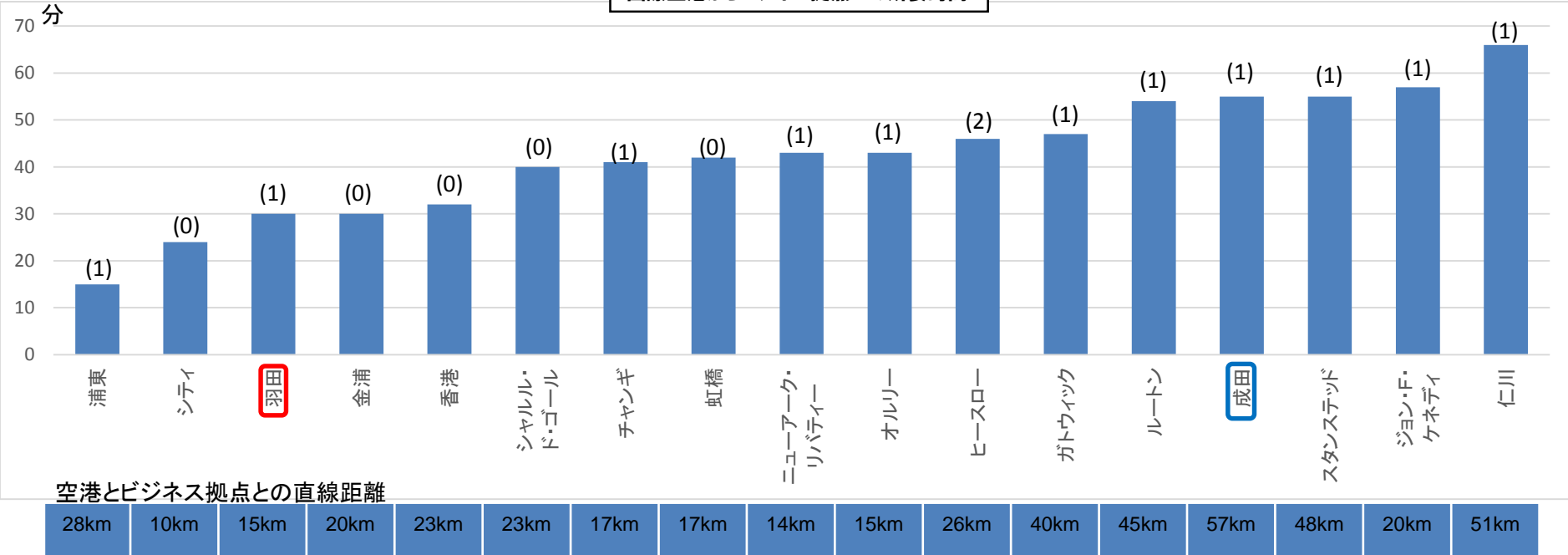
2013年国際会議統計(JNTO)

会場名	開催件数	外国人参加者数
パシフィコ横浜	128	14,077
東京大学	44	1,498
国際連合大学	37	1,131
東京ビッグサイト	37	5,400
つくば国際会議場	33	1,459
幕張メッセ	17	2,768
東京国際フォーラム	13	1,742

※開催件数トップ10で外国人参加者数が1000人を超える東京圏の会場を選択

海外主要都市との比較①

国際空港からビジネス拠点への所要時間



空港とビジネス拠点との直線距離

※ グラフ上の()は当該経路の乗換回数を示す。P45の設定条件による。

浦東国際空港のトランスラピッド



出典：上海トランスラピッドホームページより

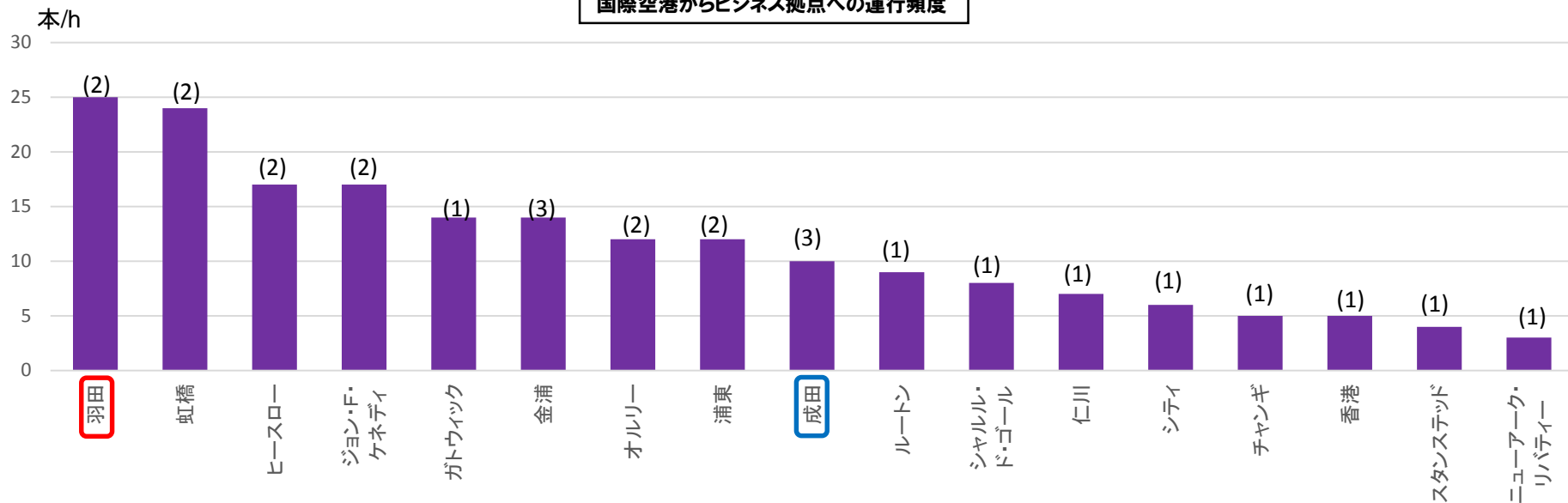
ロンドン シティ空港



出典：シティ空港ホームページより

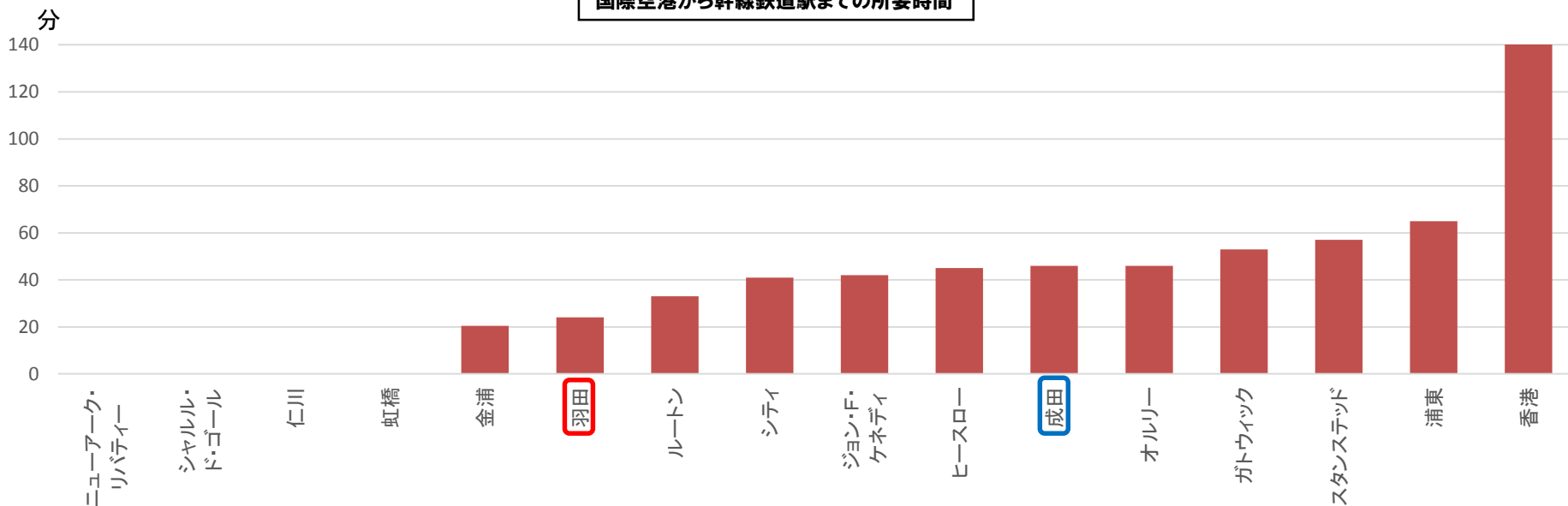
海外主要都市との比較②

国際空港からビジネス拠点への運行頻度



※ グラフ上の()は乗入路線数を示す。P45の設定条件による。

国際空港から幹線鉄道駅までの所要時間



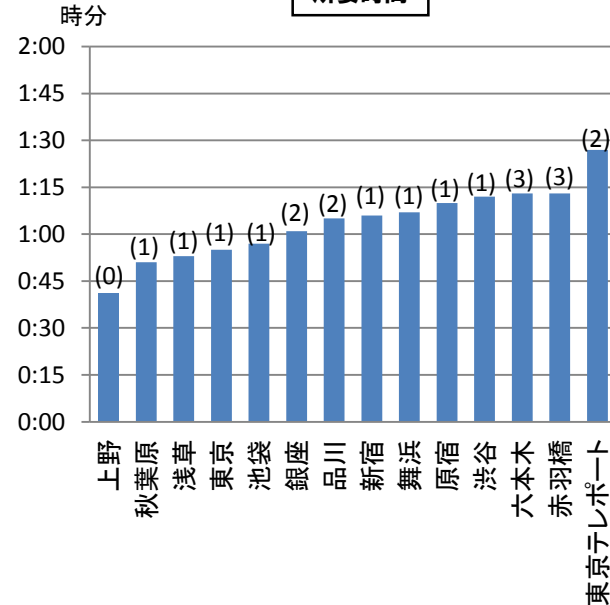
※ P14の設定条件による。

■ 成田空港から都区部周辺の主要な国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間は、40分～1時間30分程度である。

都区周辺部の主要な国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間・乗換回数



所要時間



※ グラフ上の()は当該経路の乗換回数を示す

凡例

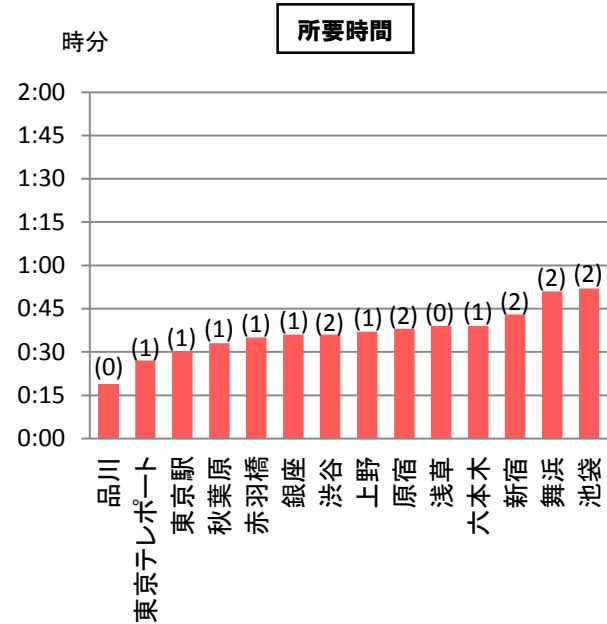
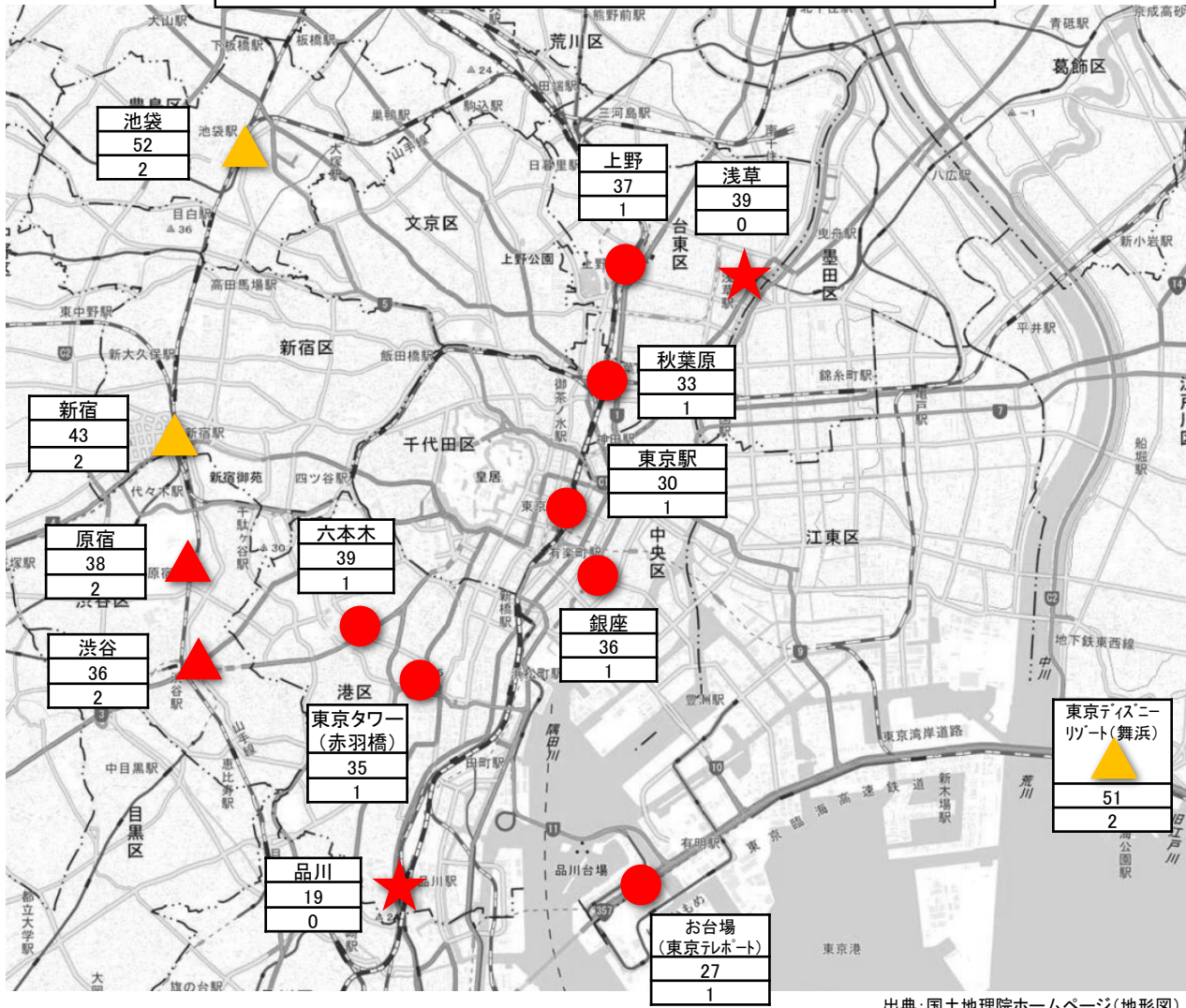
所要時間	乗換回数
■ 40分未満	★ 乗換無し
■ 40分以上 60分未満	● 1回
■ 60分以上 90分未満	▲ 2回以上
■ 90分以上	

※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P46の設定条件による。

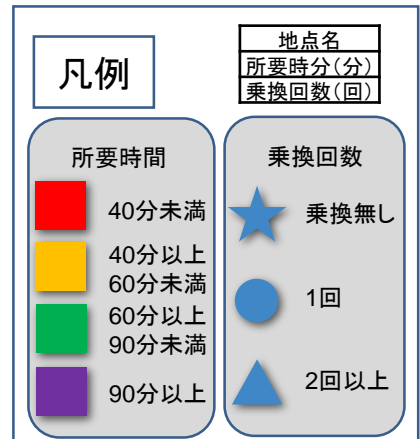
出典:国土地理院ホームページ(地形図)

■ 羽田空港から都区部周辺の主要な国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間は、1時間以下である。

都区周辺部の主要な国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間・乗換回数



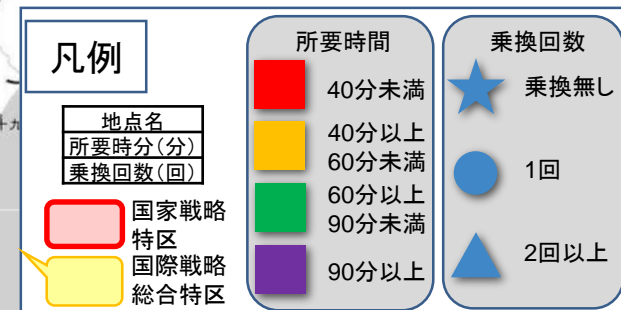
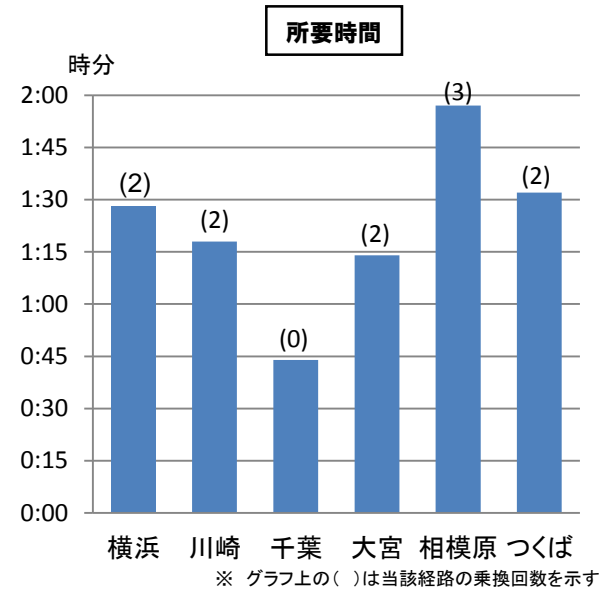
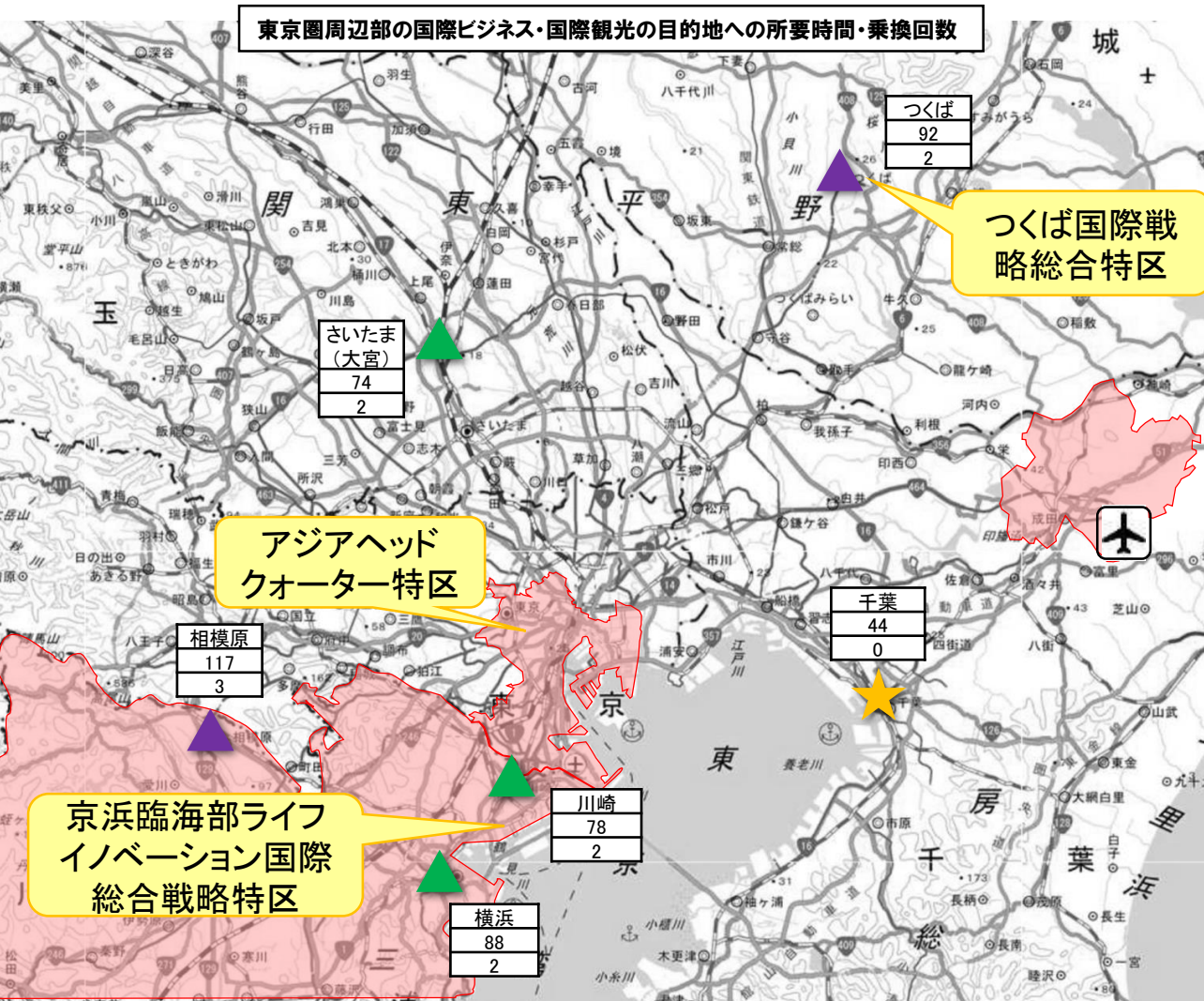
※ グラフ上の()は当該経路の乗換回数を示す



※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P46の設定条件による。

出典：国土地理院ホームページ(地形図)

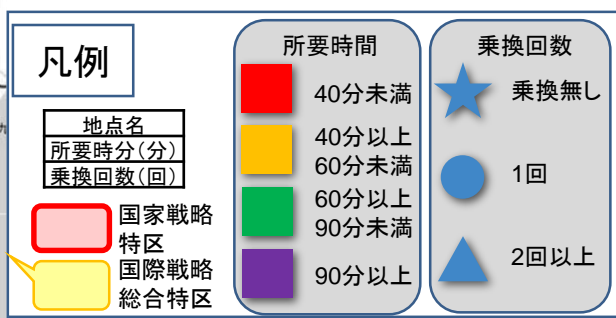
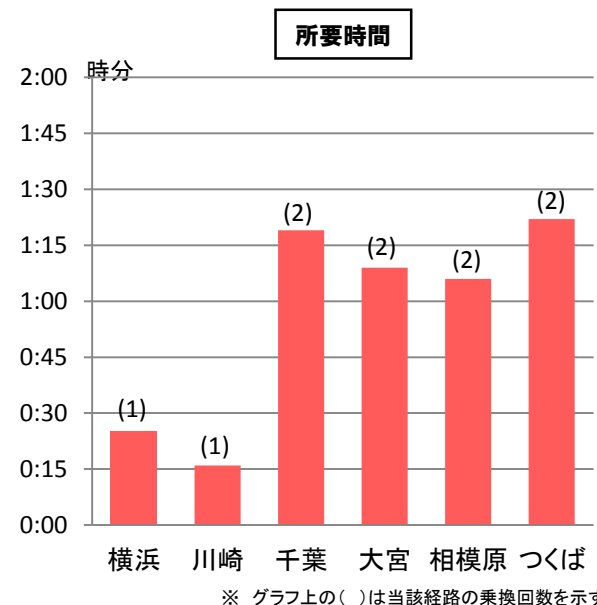
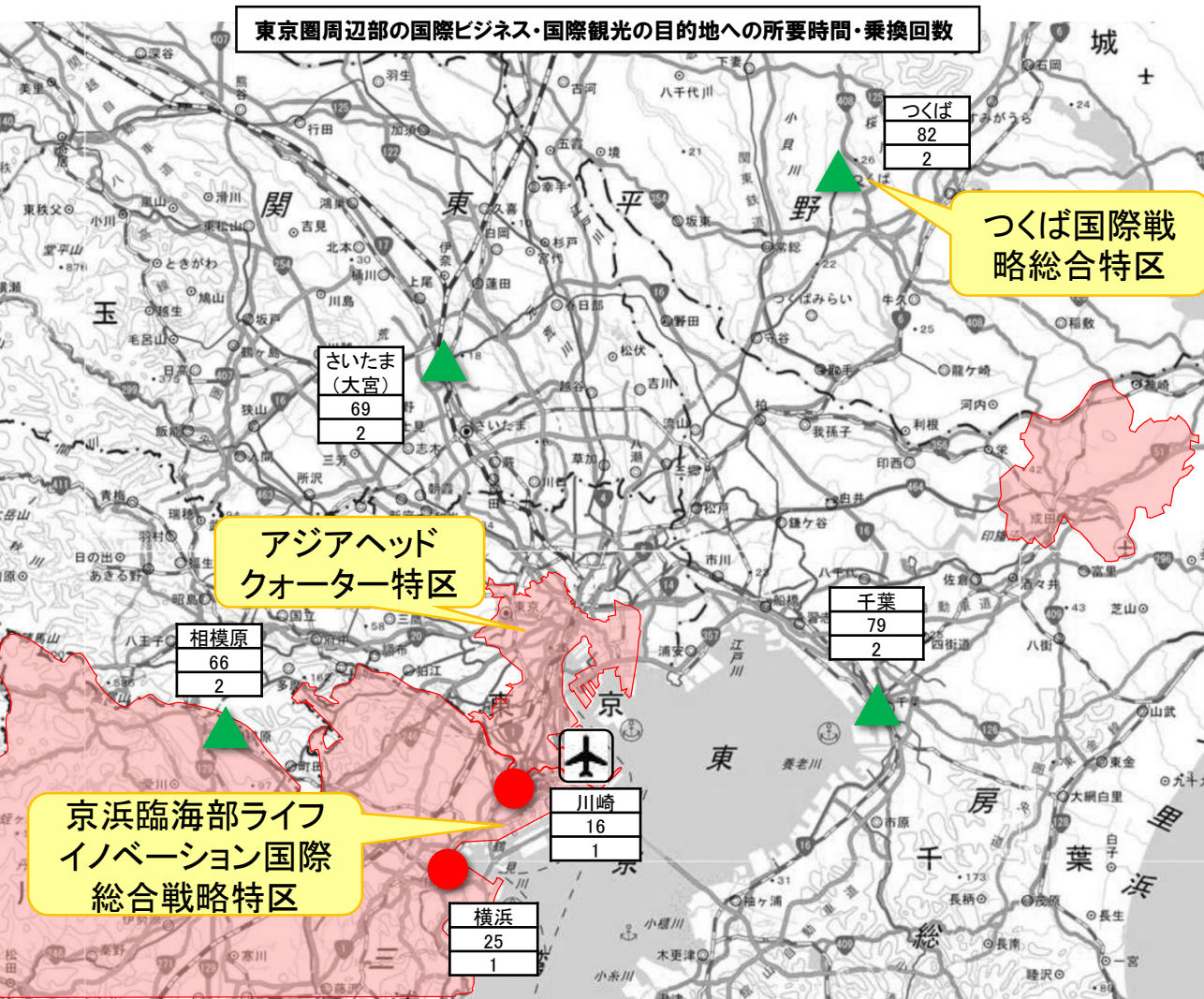
■ 成田空港から東京圏周辺部の国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間は2時間程度以下である。



出典: 国土地理院ホームページ(地形図)

※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P46の設定条件による。

■ 羽田空港から東京圏周辺部の国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間は1時間30分程度以下である。

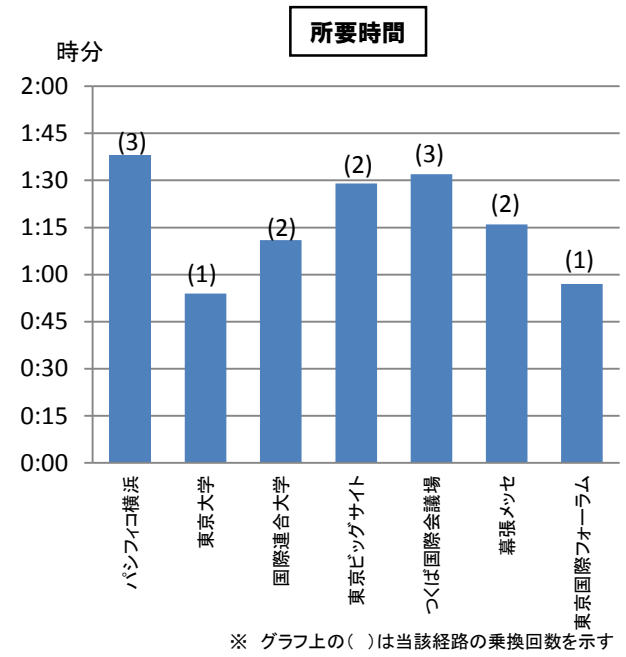
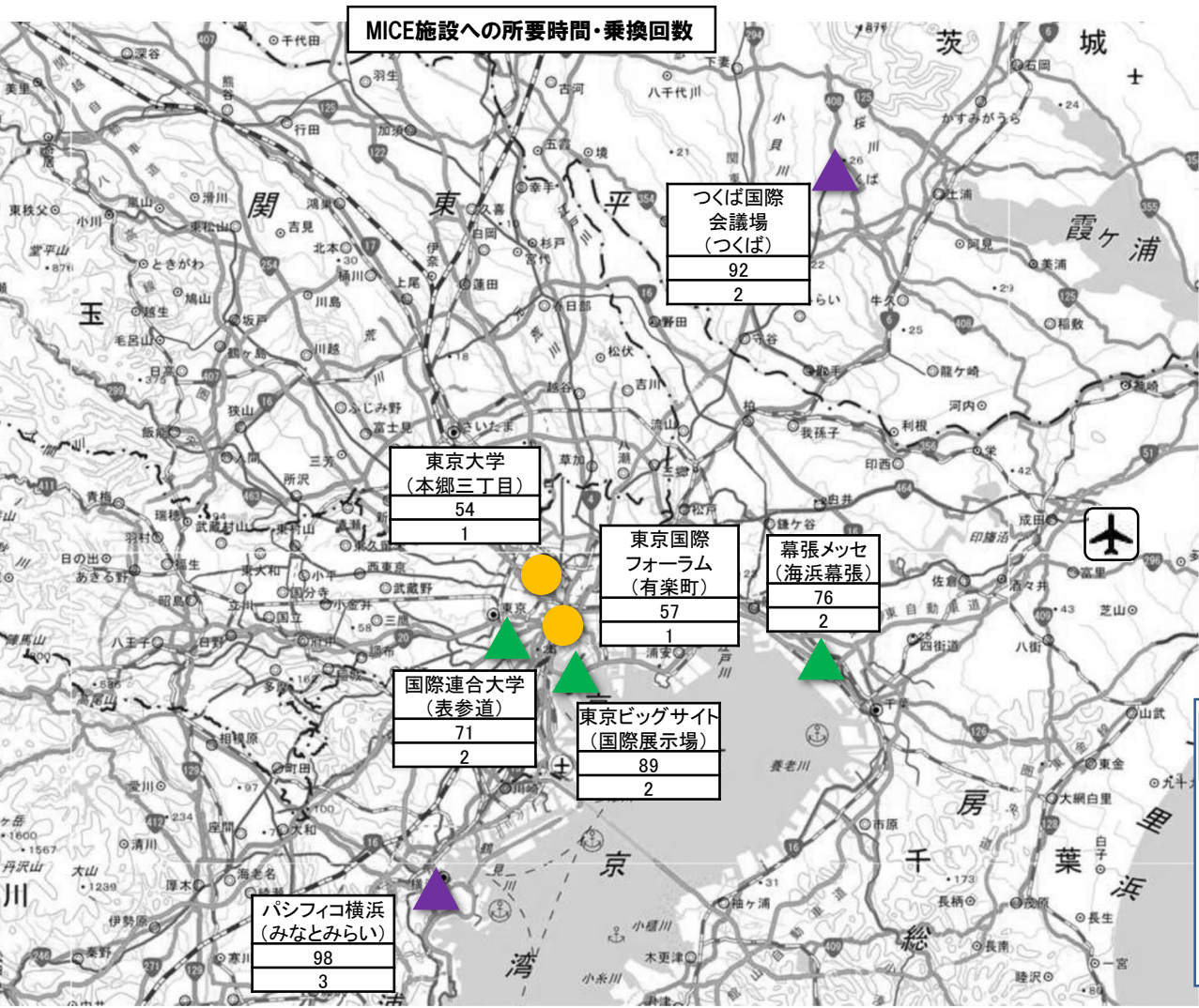


出典:国土地理院ホームページ(地形図)

※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P46の設定条件による。

MICE施設へのアクセス ~成田空港~

■ 成田空港から主なMICE施設への所要時間は1時間～1時間40分程度である。



凡例

<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th colspan="2">所要時間</th> </tr> <tr> <td style="background-color: red; width: 20px; height: 20px;"></td> <td>40分未満</td> </tr> <tr> <td style="background-color: yellow; width: 20px; height: 20px;"></td> <td>40分以上 60分未満</td> </tr> <tr> <td style="background-color: green; width: 20px; height: 20px;"></td> <td>60分以上 90分未満</td> </tr> <tr> <td style="background-color: purple; width: 20px; height: 20px;"></td> <td>90分以上</td> </tr> </table>	所要時間			40分未満		40分以上 60分未満		60分以上 90分未満		90分以上	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th colspan="2">乗換回数</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">★</td> <td>乗換無し</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">●</td> <td>1回</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">▲</td> <td>2回以上</td> </tr> </table>	乗換回数		★	乗換無し	●	1回	▲	2回以上
所要時間																			
	40分未満																		
	40分以上 60分未満																		
	60分以上 90分未満																		
	90分以上																		
乗換回数																			
★	乗換無し																		
●	1回																		
▲	2回以上																		

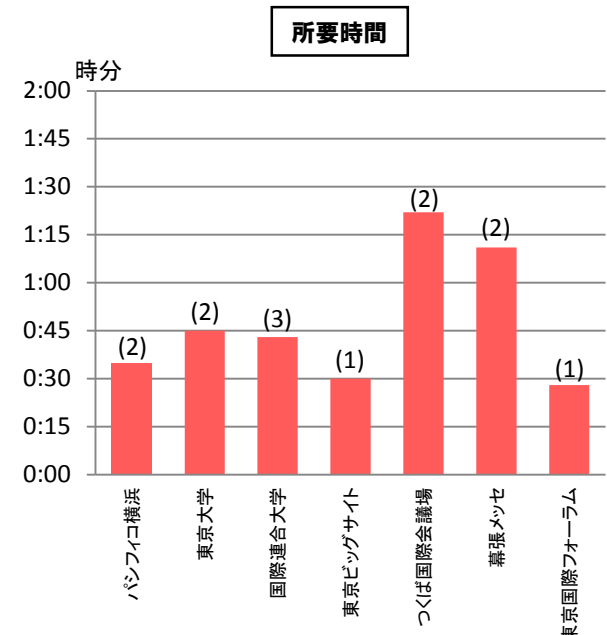
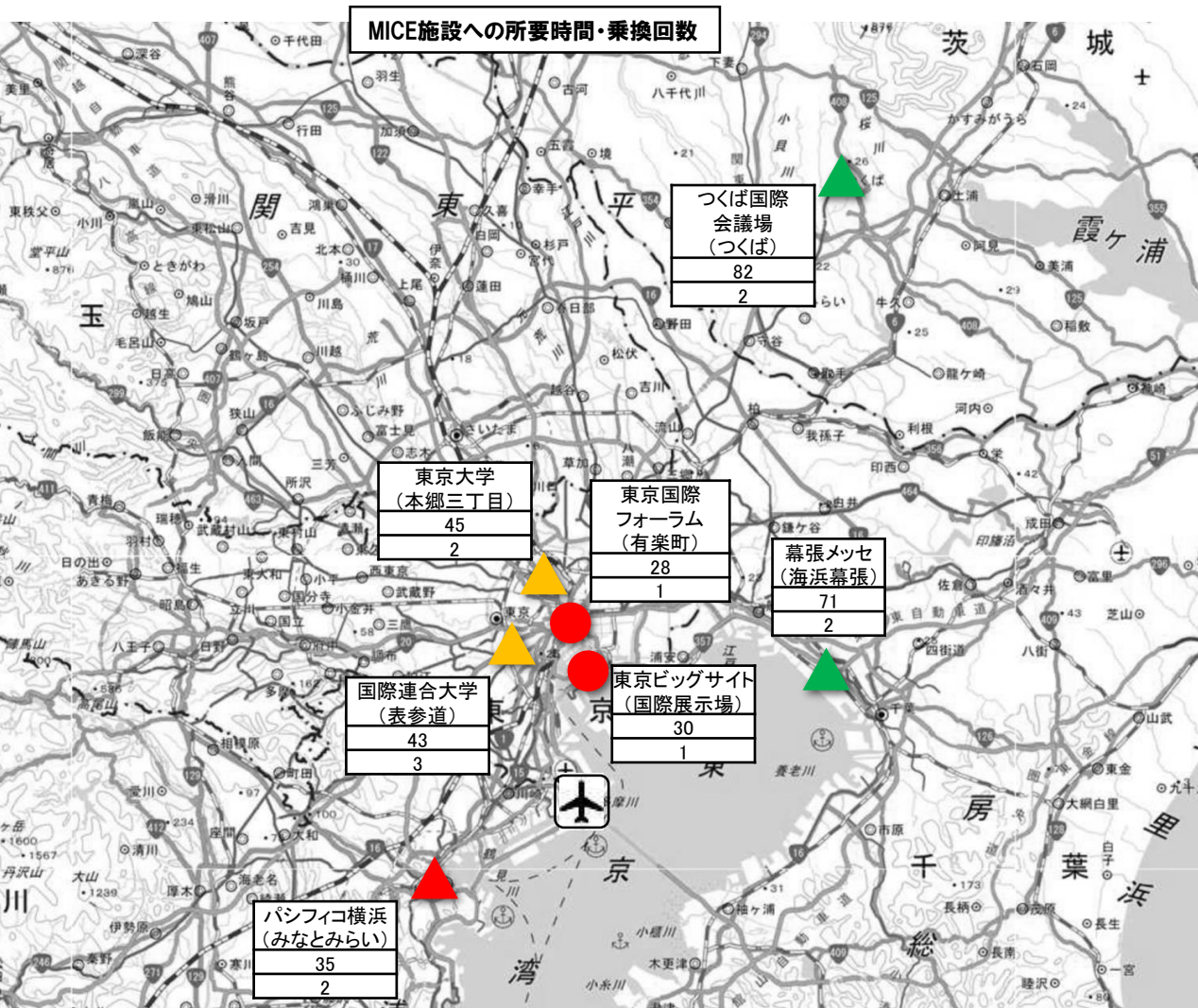
地点名
所要時分(分)
乗換回数(回)

出典：国土地理院ホームページ(地形図)

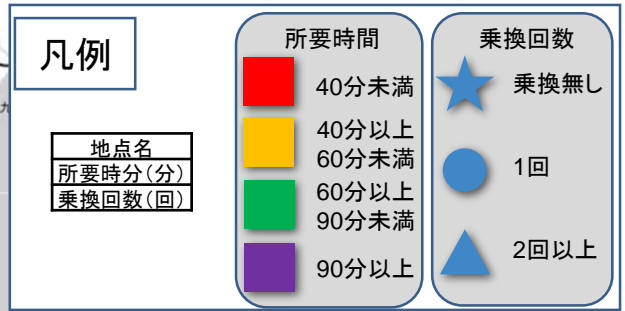
※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P46の設定条件による。

MICE施設へのアクセス ~羽田空港~

■ 羽田空港から主なMICE施設への所要時間は、つくば国際会議場、幕張メッセ以外は45分程度以下である。



※ グラフ上の()は当該経路の乗換回数を示す

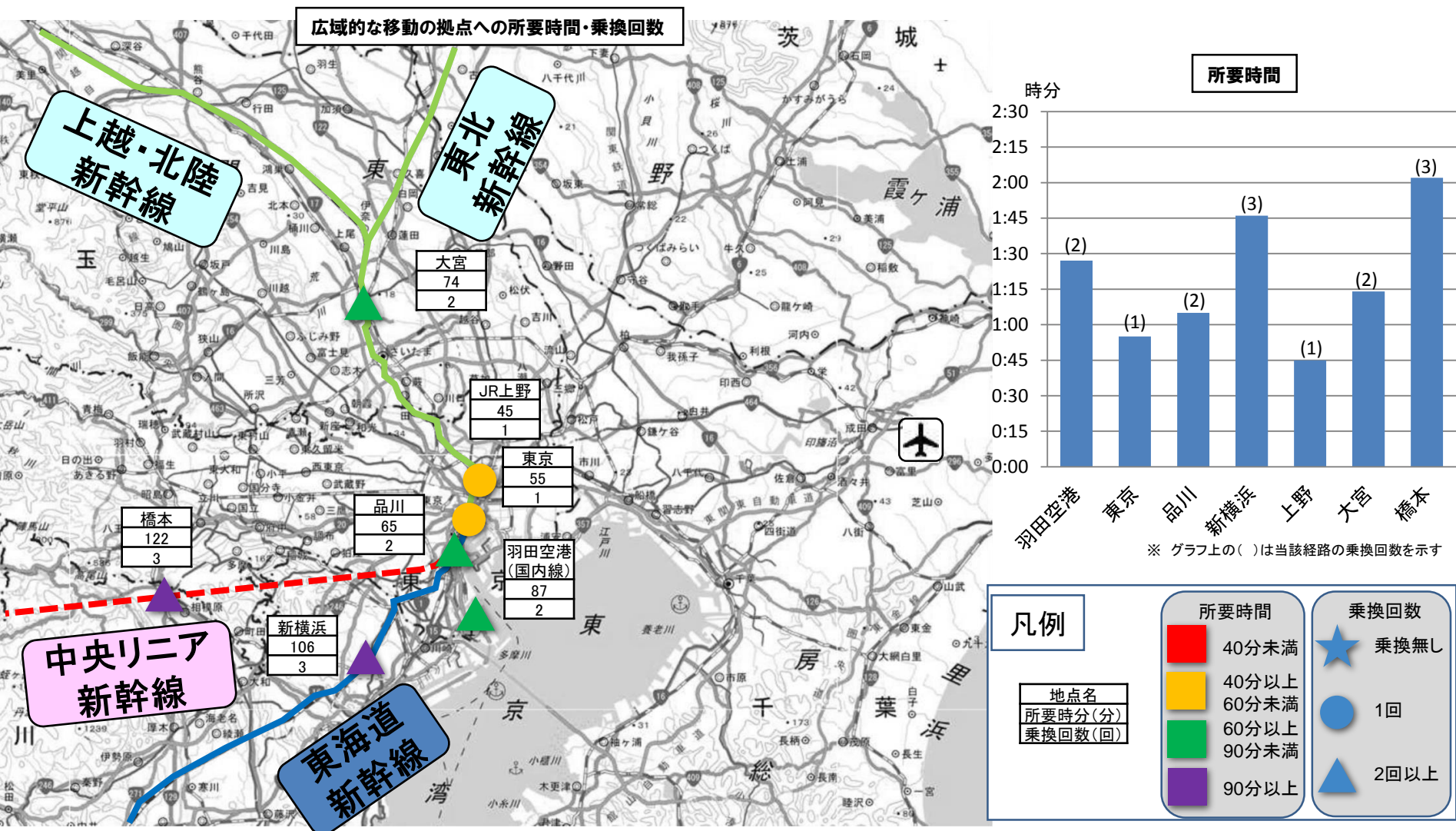


出典: 国土地理院ホームページ(地形図)

※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P46の設定条件による。

広域的な移動の拠点へのアクセス ~成田空港~

■ 成田空港から新幹線・リニアのターミナルとなる東京・品川へは1時間程度、羽田空港へは1時間30分程度となっている。

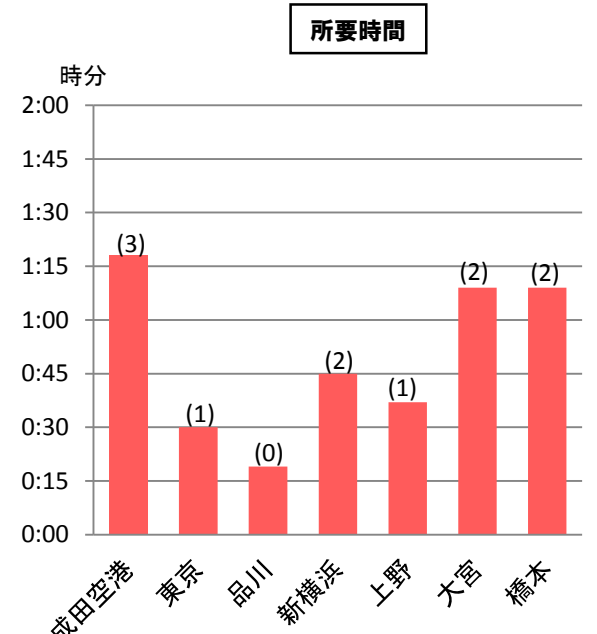
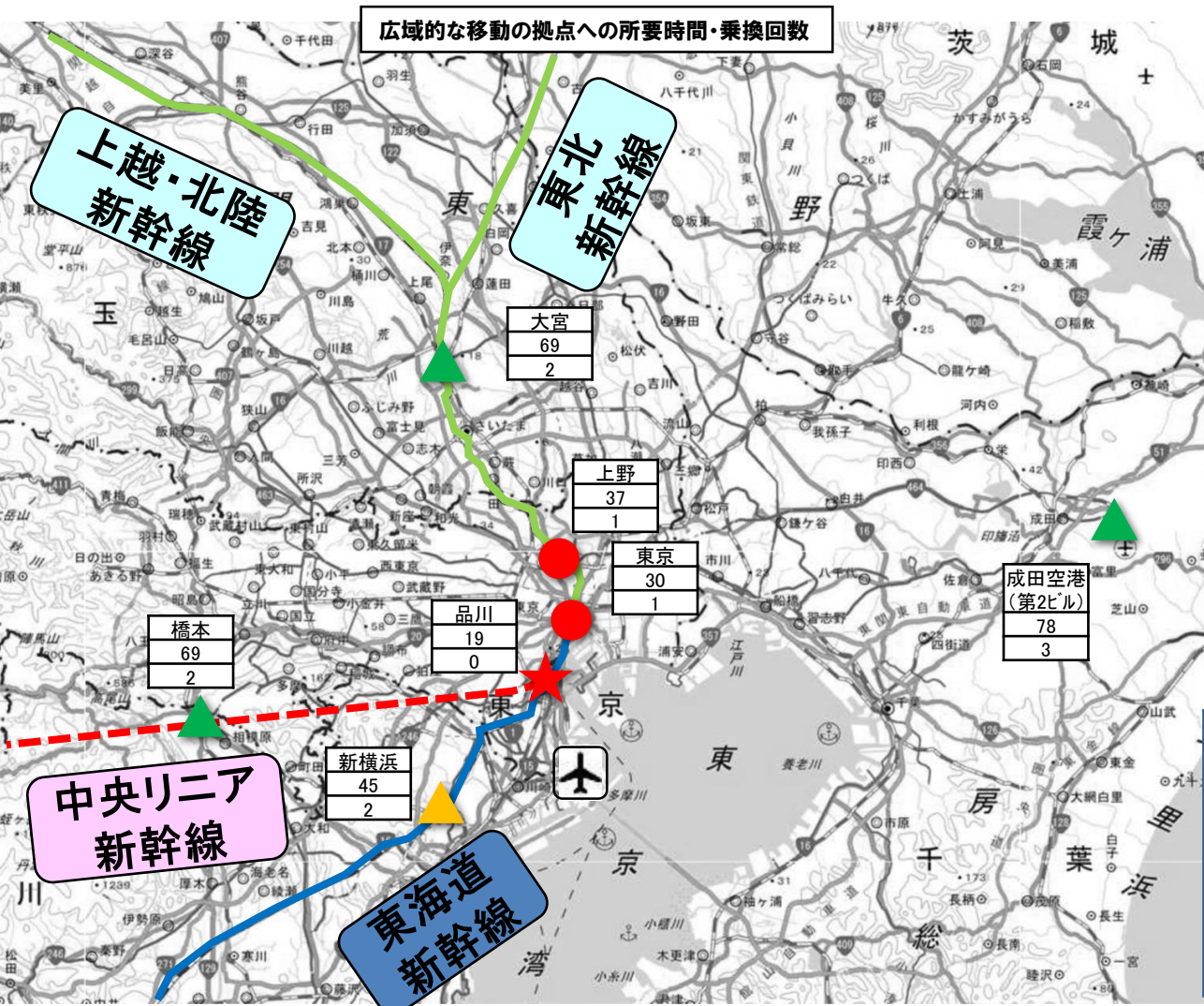


出典:国土地理院ホームページ(地形図)

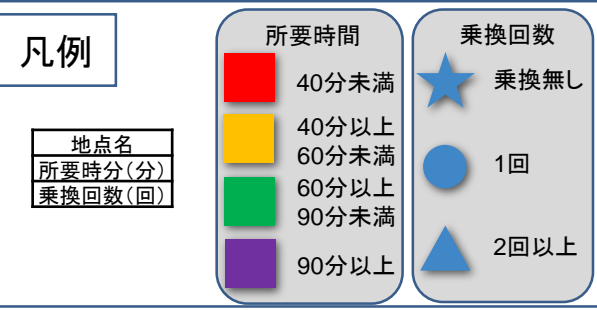
※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P46の設定条件による。

広域的な移動の拠点へのアクセス ~羽田空港~

■ 羽田空港から新幹線のターミナルである東京へは30分程度、リニアのターミナルとなる品川へは20分程度である。



※ グラフ上の()は当該経路の乗換回数を示す



出典: 国土地理院ホームページ(地形図)

※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P46の設定条件による。

3. 小委員会におけるその他検討状況について

(1) 駅空間・防災のあり方

1. 駅をめぐる社会経済の状況

(1) 超高齢社会の到来等への対応

- ユニバーサル社会の実現や少子化対策の観点からもバリアフリー化推進への期待
- 地域の高齢化への対応が必要

(2) 観光立国の推進

- 2013年に初めて訪日外国人旅行者数が1千万人を突破(2014年は1,341万人)
- 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」をとりまとめ(2014年6月)、2千万人を目標
- 将来の需要増に対応した受入環境整備が必要
- 「多言語対応ガイドライン」の策定(2014年3月)

(3) 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会

- 2013年9月、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催決定
- 大会競技会場周辺や公共交通機関を中心とした、さらなるバリアフリー化及び外国人対応を推進し、将来の社会へのレガシーとして残すことが必要

(4) 都市の国際競争力の向上

- 国家戦略特区や特定都市再生緊急整備地域の指定など、東京を中心とする大都市の国際競争力の向上に向けた取組

(5) 防災・災害対策

- 首都直下地震・南海トラフ地震発生の懸念
- 浸水対策等、災害への対応の必要性
- 発災時の帰宅困難者対策の重要性

2. 鉄道駅における現状と課題

(1) 鉄道駅の役割

- ・鉄道駅は、交通ネットワークのノード(節)であり、鉄道利用者に鉄道サービスを提供する拠点である
- ・我が国の鉄道事業者は、採算性を確保しつつ、利用者利便向上及び安全確保に取り組み、一定の成果を上げてきたが、2020年オリンピック・パラリンピックを見据え、次の段階へ移行することが必要
→「駅における主役である鉄道利用者の更なるシームレスな移動の実現」
- ・また、鉄道駅は、人々が集う、まちの賑わい拠点であり、「まちの顔」として、快適で初めて利用する者にも直感的に分かりやすく安全でほっとできる公共的空間であるとともに情報拠点であることが期待される
- ・これらの役割を果たすためには、課題解決に当たり鉄道事業者のみならず地方公共団体をはじめとする関係者の行動が不可欠

(2) 全般的な現状認識と課題

① シームレス空間の充実に向けた関係者連携の不足

- 各鉄道事業者が個別に駅空間を形成してきた結果、段差の存在、分かりづらいサイン表示、異なるサインシステム
- 日本の玄関口たる空港駅では空港ターミナルや都心乗換駅とのシームレス化が必要
- 鉄道側とまち側とのシームレス化に向けた関係者連携の不足
- 駅をめぐる関係者を束ねる司令塔が不在、駅をめぐる関係者認識の不一致

② 駅における接遇を担う人材不足の恐れ

- 今後のバリアフリー対応や外国人対応の接遇ニーズ増大への対応が必要

(3) 個別的な事項についての現状と課題

① バリアフリー

- 平成25年度末現在、段差解消率は全国で83%、一都三県で88%
- 平成26年9月末現在、593駅にホームドアを設置
- 2020年の目標達成に向け、バリアフリー化の推進に当たっては、国・地方公共団体・鉄道事業者が三位一体となった推進が必要
- ホームドア整備の高コスト、異なる扉位置への対応が必要であり、技術開発が進行中
- 駅員対応等のソフト面の取組のさらなる充実が必要

② 外国人対応

- 無料公衆無線LAN環境の整備は進んでいるが、訪日外国人旅行者からは利用手続きの簡素化・一元化が求められている
- 標識等による多言語案内の改善が必要
- 異常運行時の情報提供の多言語化が不十分

③ 駅空間の高品質化

- 利用者にとって心地よく利用しやすいデザイン性と十分な機能性の2つの視点が必要
- 保育所等の生活支援機能の付加が進展する一方、駅空間の快適性が不十分
- 都市開発が進む一方、駅改良が進まずボトルネックが生じている状況を改善することが必要
- 駅とまちの一体感の確保も重要(駅周辺における自由通路確保、駅と周辺地域とのデザインなどの調和等)
- 概成されたネットワークを活用してポテンシャルを発揮することに貢献するために、交通ネットワークのノード(節)として、交通結節機能の強化が求められる

④ 防災・災害対策

- 首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等の乗降客1万人/日の駅の耐震化を推進(平成26年度末現在、耐震化率は全国で91%、都内で95%)
- 浸水被害が想定される地下駅の浸水対策を新規に支援
- 外国人を含めた帰宅困難者への情報伝達体制の構築は不十分

◎先進事例・好事例

○成田空港では、空港アクセス交通機関に関する情報、施設改良、災害対応等におけるシームレス化に向けて関係者の連携を開始

○羽田空港の国際線ターミナルでは、鉄道駅においても、改札付近やホーム上に外国人対応が可能な係員を相当な人数配置

○渋谷駅では、鉄道駅周辺開発や鉄道駅改良事業とあいまって、交通結節点の機能強化のみならず、案内サインの検討や帰宅困難者対策等の幅広い取組が鉄道駅周辺民間事業者も含めた「渋谷駅前エリアマネジメント協議会」において検討中

○新宿駅では、東京都が主導して鉄道事業者を含む各施設管理者の垣根を越えた分かりやすい案内表記を実現するための取組が進められようとしているところ

○池袋駅では、改札外コンコースにおける出口名称や優先する通路の方角軸について関係者間認識の共有化を図ろうとする取組を実施

○東京駅丸の内側の地下空間では、選択肢として照度に差を設けるなどにより案内サインを目に付きやすくすること等について検討中

○虎ノ門エリアでは、再開発ビルとの整備に合わせて、新駅、バスターミナル及びこれらと既存駅を結節する通路を整備すると行った事業スキームが採用されているところ

○高尾山口駅では、地元地方公共団体と連携し、観光拠点駅にふさわしい、ゆとりのある歩行者広場を設けるとともに、交通広場を隣接整備

3. 2020年までに早急に取り組むべき対策の方向性

鉄道駅をめぐる、さまざまな課題

目前に迫っている2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に対応するため、まずは以下の取組を成田空港や羽田空港国際線ターミナルの駅（インターナショナル・ゲートウェイ・ポイント）、都心部における空港アクセス乗換駅（インターナショナル・トランジット・ポイント）、2020年オリンピック・パラリンピック競技会場関連駅、観光拠点駅等から順次早急に行うべき。

(1)「みんなで駅マネ」の推進

・個別駅毎に地方公共団体等の主導により関係鉄道事業者さらには必要に応じて鉄道駅周辺の施設管理者が一堂に会する場において、見える化した課題を共有した上でPDCAサイクルを実施しながら鉄道駅に係る課題を解決していくこととあわせて、鉄道利用者や市民が鉄道駅における接遇や安全性向上に参画していくという「みんなで駅マネ(マネジメント)」を進めていくことが最も重要なことであると考えられる。
・このような取組の枠組みそのものが、2020年オリンピック・パラリンピックのレガシーになることが期待される。

①課題共有・調整の場の設置・活用

- まずはインターナショナル・ゲートウェイ・ポイント及び都心部におけるインターナショナル・トランジット・ポイントにおいて駅及び駅周辺の関係者が一堂に会して課題を共有化し調整を図る場を設置、既存の枠組みが存在する場合にはそれを活用
 - 利用者ニーズの共有化 ・鉄道事業者ごとに提供する情報の統合 ・連続性を確保するためのサイン掲示に関するルールづくり
 - ・サインと広告との分離ルールづくり ・案内所やデジタルサイネージの最適配置計画 ・円滑な旅客流動を確保するための施設改良計画
 - ・災害の種類に応じた避難計画策定、合同避難訓練の実施
 - 持続可能なPDCAサイクルを実施しながら、構成員(行政、交通事業者、道路管理者、駅ビル管理者、地下街管理者等)も必要に応じて適宜追加しながら可能な限り2020年を見据えて取組
 - 広告収入の活用も選択肢
 - 利用者ニーズの共有化に当たっては、留学生等の外国人によるモニター調査等の実施も有効(駅空間高品質化モニター事業)
- 国際競争力の向上が期待される地区の拠点駅においては、まちづくりの観点から地方公共団体が主導的な役割を果たすことが期待されるが、インターナショナル・ゲートウェイ・ポイントにおいては国が主導的な役割を果たすことも期待
- 一方、鉄道事業者においても行政に対して、このような場の設置を働きかける等の積極的な関与が期待される
- 関係者連携の実効性が上がるよう、関係各者が保有する旅客流動データなどのビッグデータの活用方策の検討については国も積極的に関わるべきであり、必要がある場合には、まちづくりとの連携強化を含めた法的な枠組みの検討も行われるべき

③鉄道利用者等参画の推進

- バリアフリー対応や外国人対応の接遇についての「街なか観光案内」との連携、鉄道事業者社員OBの参画検討、鉄道利用者が接遇を補完する機運の醸成が重要
 - 介助、案内、声かけといった接遇への参画について、行政と鉄道事業者が連携した上で、若年層をはじめ全ての世代への啓発活動が必要であり、学校教育との連携の更なる充実強化が必要
 - 行政による顕賞も有効
- 遅延などの運行情報等を関係者間で共有する仕組みづくりを期待
- なお、このような取組が進展すれば、東京圏の近郊等でも見られる無人駅における駅マネジメントのあり方の参考事例になることも期待
- 非常用停止ボタンの使用など、鉄道利用者による安全性向上への参画も期待

②駅の特性把握の推進

- 鉄道事業者だけではなく地方公共団体が対応すべきものも含めて各駅の様々な取組の進捗状況を「見える化」するために指標の設定を検討
- 海外駅との比較も可能な形で、各駅の「強み」「弱み」を明確化(駅のカルテづくり)

(2)更なるバリアフリー化の推進

- 2020年までのバリアフリー化目標の達成及びアクセシビリティ・ガイドラインへの十分な対応に対する支援の維持・拡充
- 要因に応じて隣接ビルのエレベーターの運用時間の延長を検討したり、地方公共団体の理解を促進したりすることも必要(バリアフリー未達成駅の棚卸しプロジェクトの促進)
- ホームと車両の段差・隙間解消
- 地方公共団体におけるホームドアへの支援制度の拡充
- 業界挙げての駅係員教育の充実
- ハンドル型電動車いすや補助犬に係る運用改善
- 事業者横断的な介助予約連絡体制の強化、「らくらくおかけネット」の多言語化

(3)更なる外国人対応の推進

- 無料公衆無線LAN環境の事業者間の認証一元化の実現や空港アクセス鉄道等の車両への展開
- 文字盤拡大や真に多言語化が必要となる表記の特定を含めた多言語対応
- 異常運行時の音声を含めた多言語での情報提供の手法の検討、非常時等の情報提供のための対訳語の活用・充実
- 業界挙げての駅係員教育の充実
- 東京圏の都市構造が理解しやすいように方面別ターミナルや駅間距離を明確にした地図作成、外国人対応が可能な案内所や駅のナンバリングの整備

(4)更なる駅空間の高品質化

- ①サイン見直しマネジメントの導入
 - 今後、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会組織委員会において検討がなされることと想定されるサイン統一化及びアクセシビリティ・ガイドライン対応への協力
 - これに加え、分かりやすいサインシステム構築のため、
 - ▶案内表示の情報内容の簡潔さ(過剰になっていないかなど)
 - ▶表現様式(案内標識の統一感の確保、カラーリングなど)
 - ▶掲出位置(案内標識の視認の連続性の確保、案内標識と広告の混在回避、駅出入口への地図の設置促進)の観点から、現状の検証と各鉄道事業者のコーポレートカラー等の特色にも配慮しつつ必要な改善
 - 以上のマネジメントを行う際には、平時の案内のあり方だけでなく、災害発生時を想定した案内表示のあり方も検討されるべき
- ②動線デザインプロジェクトの推進
 - 2020年オリンピック・パラリンピック開催時の滞留も含めた流動予測を踏まえた所要の動線を確保するとともに、駅空間の分かりやすさを確保する観点から所要の空間改良も検討
 - 成田空港の空港第2ビル駅の「二重改札」については早急な解消に向けて国も含めた幅広い関係者において精力的な検討がなされることを期待
 - ICTを活用した歩行者移動支援サービスの一層の普及促進、構内図作成も期待
 - 駅空間の快適性及びデザイン性の向上が図られることを期待
 - これらの検討に当たっても、駅構内のみならず、駅前広場や隣接商業施設等との連携が考慮されるべき

(5)防災・災害対策の高度化

- 耐震補強への支援予算の確保とともに、地方公共団体に引き続き働きかけ
- 地下街やビルの管理者等と連携した、地下空間全体における浸水対策の検討が必要
- 各鉄道事業者が取り組んでいる先進的な取組について情報発信を行うことを検討
- 災害発生時の外国人を含めた鉄道利用者に対する案内体制の整備とともに、地方公共団体においては一時滞在施設に係る鉄道事業者との協力体制構築・情報共有も必要
- 駅ナカビジネスを災害時の物資提供拠点として活用することも検討

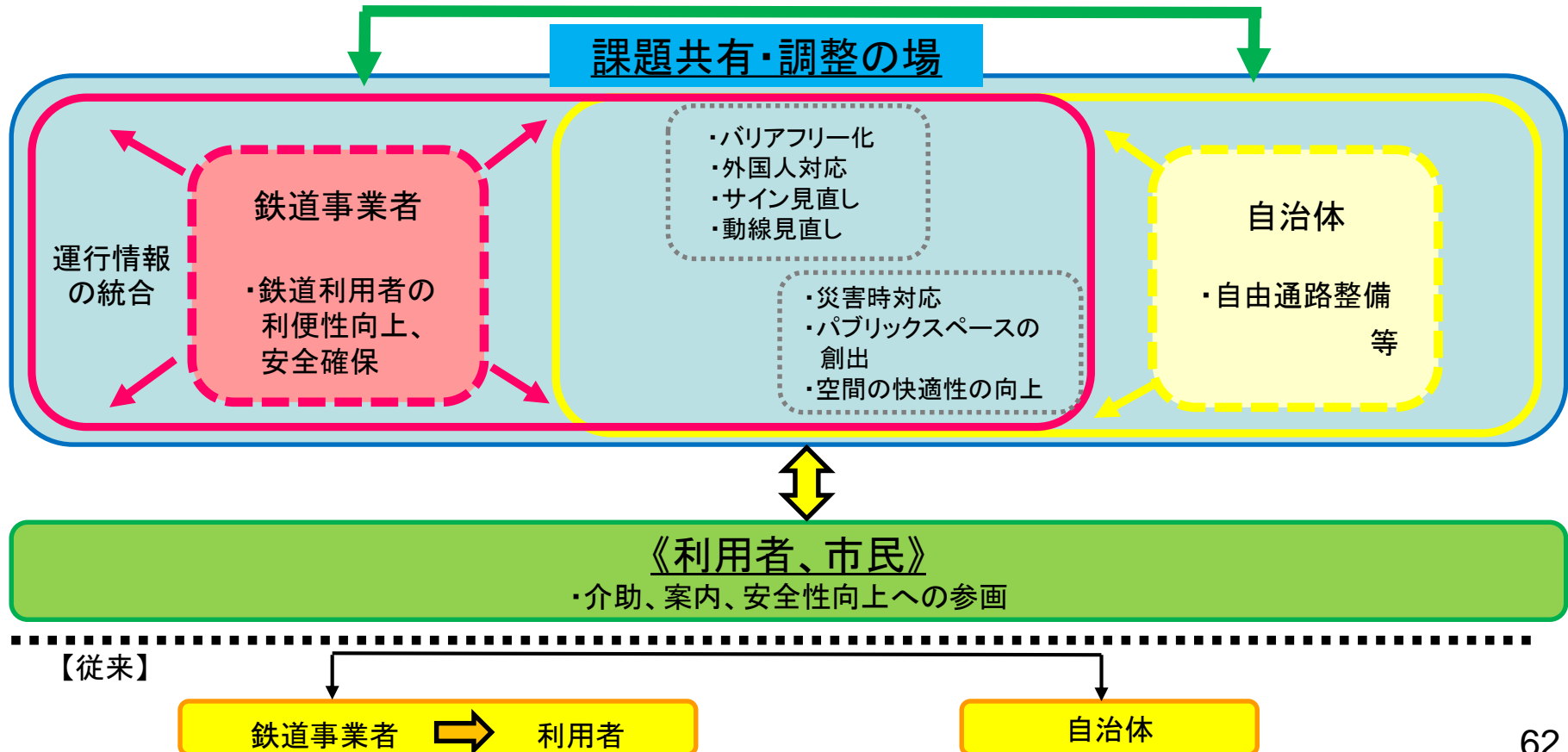
超高齢社会に対応するとともに、今後も増大する航空需要、リニア中央新幹線開業、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会後のレガシーの活用等を見据え、東京圏の都市の国際競争力の向上への貢献や地域の高齢化への対応のための駅空間の高品質化のあり方、鉄道駅のみならず沿線を含めた総合的な防災対策のあり方などについては、「みんなで駅マネ」の実効性の確保方策や駅の属性を踏まえた指標に関する検討の深度化とともに、最終とりまとめまでに引き続き検討

「みんなで駅マネ」の考え方

- ・個別駅毎に地方公共団体等の主導により関係鉄道事業者さらには必要に応じて鉄道駅周辺の施設管理者が一堂に会する場において、見える化した課題を共有した上でPDCAサイクルを実施しながら鉄道駅に係る課題を解決していくこととあいまって、鉄道利用者や市民が鉄道駅における接遇や安全性向上に参画していくという「みんなで駅マネ(マネジメント)」を進めていくことが最も重要なことと考えられる。
- ・このような取組の枠組みそのものが、2020年オリンピック・パラリンピックのレガシーになることが期待される。

◎鉄道サービス提供の拠点としての視点

◎まちの拠点としての視点



鉄道駅の分類の考え方

1. 空港駅

○空港の最寄り駅

- (1)国際線ターミナル駅(インターナショナル・ゲートウェイ・ポイント) → 成田空港駅、羽田空港国際線ターミナル駅等
- (2)国内線ターミナル駅 → 羽田空港国内線ターミナル駅

2. 空港アクセス乗換駅(インターナショナル・トランジット・ポイント)

○①成田空港、羽田空港から乗換なしで行ける、かつ、②他路線(自社の他路線含む)へ乗換ができる駅

なお、成田空港からは、スカイライナー、成田エクスプレス、羽田空港からは、東京モノレール(空港快速)、京浜急行(エアポート快特及び快特(横浜方面に限る))を利用した場合。

→ 東京駅、品川駅、浜松町駅、新宿駅、横浜駅、大宮駅等

3. オリンピック・パラリンピック会場関連駅

○オリンピック・パラリンピックの大規模会場最寄り駅又は乗換駅の性格を帯びる駅

→ 千駄ヶ谷駅、信濃町駅、外苑前駅等

4. 都市再生拠点駅

○世界で一番ビジネスがしやすい環境を創出するため国が指定した特定都市再生緊急整備地域内にある駅

→ 東京駅、新宿駅、品川駅、新橋駅、浜松町駅、渋谷駅、横浜駅等

5. 都心部周辺拠点駅

○東京23区外に所在する利用者数(当該駅の全事業者の合計)20万人/日以上

→ 横浜駅、大宮駅、西船橋駅、町田駅、川越駅等

6. 観光拠点駅

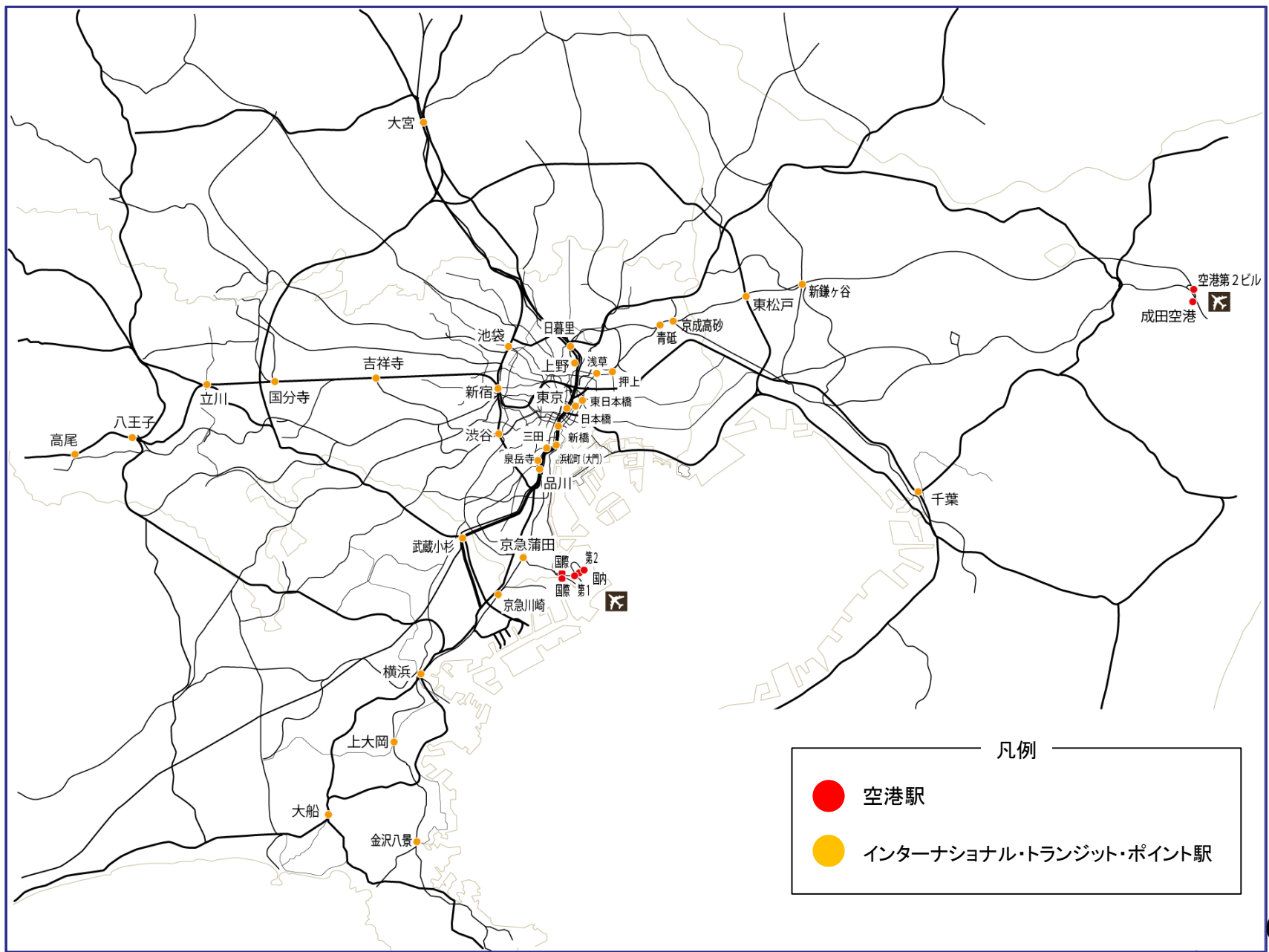
○ミシュラン3つ星、2つ星地域(固有の施設等を除く)の拠点駅

→ 高尾山口駅、鎌倉駅、上野駅、新宿駅、浅草駅、銀座駅

7. 生活拠点駅

○1. ~6. 以外の駅

空港駅と国際・トランジット・ポイント駅



バリアフリー

【大容量のエレベーター】

京急 羽田空港国際線ターミナル駅
30人乗りEVが上下線ホームで計7基



京成 空港第2ビル駅
24人乗りEV



【ホームドア、可動ステップ】

京急 羽田空港国際線ターミナル駅



東京モノレール 羽田空港国際線ビル駅
ホームドアと連動した可動ステップ



駅空間の高品質化に向けたベストプラクティス

案内

【視認しやすい表示】

成田空港



主要な案内先を大きく表示

都交・国立競技場前駅



壁一面の大きな運賃表

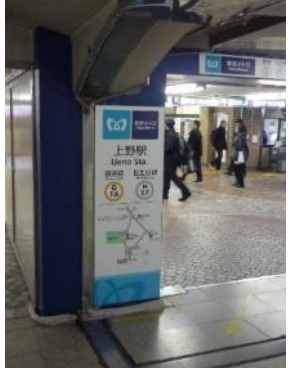
【他社線の案内】

東京メトロ 上野駅



自社敷地で乗換他社のデザインによる情報を表示

京成 上野駅



【表示の統一】

東京メトロ・都交 市ヶ谷駅

デザイン統一前



都交



デザイン統一後



横浜駅



市主導で横浜駅に乗り入れている鉄道事業者6社と協働し、駅構内の案内サインを統一。

駅空間の高品質化に向けたベストプラクティス

外国人対応

【多言語表記】京急 羽田空港国際線ターミナル駅



京急 羽田空港国際線ターミナル駅

Shinagawa 品川 410	Yokohama 横浜 450
Shibuya 渋谷 580	Yamanote Line 山手線 570
Harajuku 花園 580	Akihabara 秋葉原 620
Shinjuku 新宿 610	Chiyoda 千代田 620
Shin-Okubo 新大久保 610	Nishi Airport 西武池袋線 1760
Ikebukuro 池袋 670	Ryugasaki 有楽町線 570
Tokyo 東京 580	Yamanote Line 山手線 570

東京モノレール 羽田空港国際線ビル駅

Tokyo 東京 650	Ikebukuro 池袋 750
Shinjuku 新宿 690	Shibuya 渋谷 690
Akihabara 秋葉原 650	Shin-Okubo 新大久保 690
Ueno 上野 660	Shin-Okubo 新大久保 500
Ueno 上野 330	Shin-Okubo 新大久保 500
Yamanote Line 山手線 550	Yamanote Line 山手線 610

日本語のサイズが大きい駅名表示と英語のサイズが大きい駅名表示を交互に配置

日本語より英語の方が大きい運賃表

【案内係による有人対応】



上段左よりJR東日本 空港第2ビル駅、京成 空港第2ビル駅、東京モノレール 羽田空港国際線ビル駅、京急 羽田空港国際線ターミナル駅
下段左より東京モノレール 羽田空港国際線ビル駅、東急・東京メトロ 渋谷駅

駅空間の高品質化に向けたベストプラクティス

【情報提供】

京急 羽田空港国際線ターミナル駅



無料Wi-Fiの自動ID発券器

東京モノレール 羽田空港国際線ビル駅



デジタルサイネージにより観光情報等を多言語で提供

駅空間の高品質化に向けたベストプラクティス

空間の高品質化

【シームレスな空間】

羽田空港国際線ターミナル
(空港ターミナルから京急改札方向) (東京モノレール改札から空港ターミナル方向)



空港到着ロビーと鉄道改札が同フロアで接続

【休憩施設】

JR東日本 空港第2ビル駅



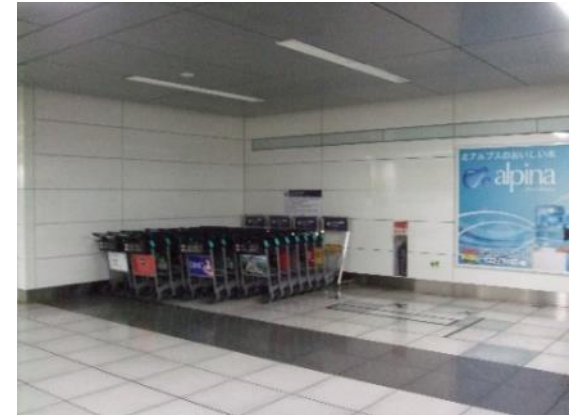
東京モノレール 羽田空港国際線ビル駅



ホームに待合室を設置

【カートの持ち込み】

京急 羽田空港国際線ターミナル駅



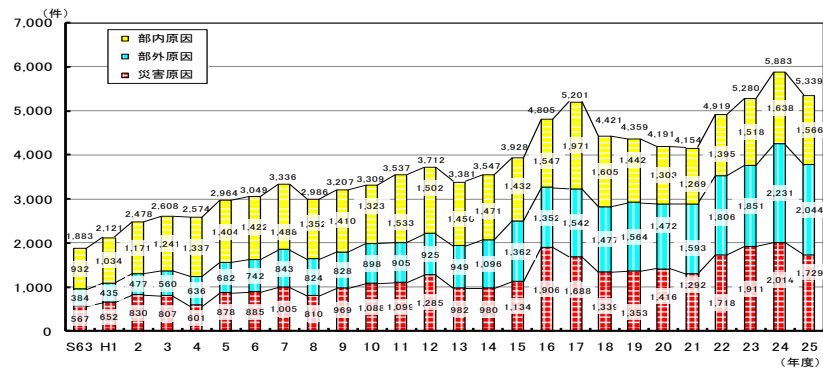
荷物カートをホームまで持ち込み可能

(2) 遅延対策のあり方

輸送障害の発生状況について

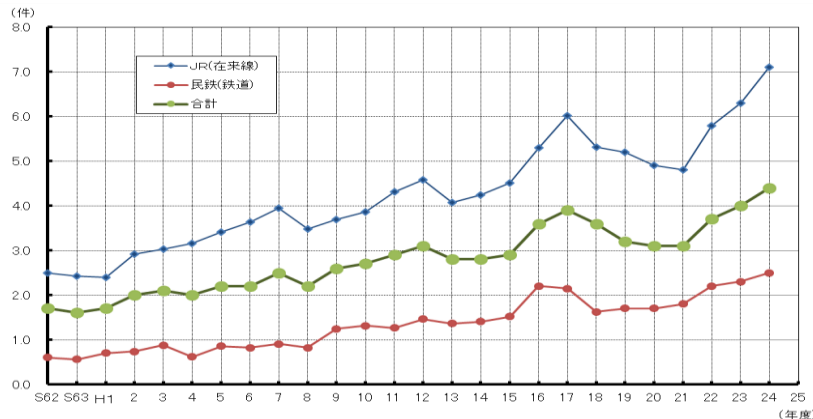
- 全鉄軌道事業者の輸送障害(事故以外の原因で30分以上の遅れが発生したもの等)は近年増加傾向にある。
- 原因をみると、部外(動物の侵入、線路立ち入り等、事業者以外に原因のある遅延)と災害(風水害、雪害、地震)を原因とするものが増加している。ただし、部外原因のうち最も数の多い自殺についてはほぼ横ばいである。

【輸送障害件数の推移】

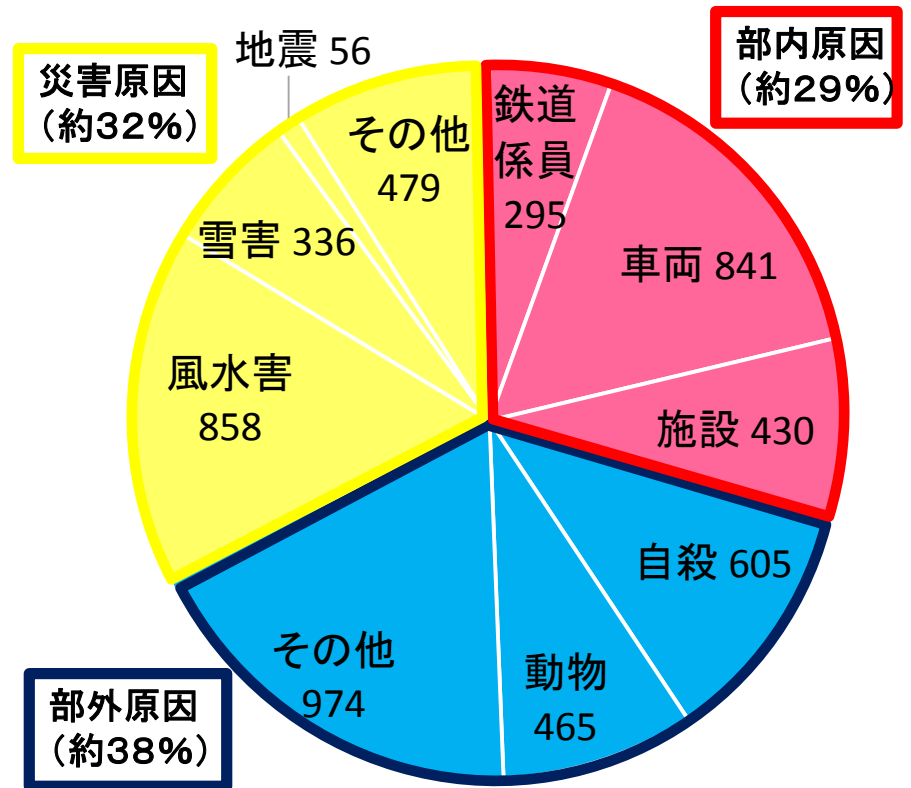


(※)鉄道事故等報告規則は、平成18年度に改正され、スト・工事等による運休で、事前周知をしたものについては、報告の対象から除外となったため、平成18年度で一度減少している。しかしながら、平成19年度から平成25年度までの推移を見ると、輸送障害は増加の傾向。

【列車走行キロ(百万キロ)あたりの輸送障害の件数の推移】



【輸送障害の内訳】(H25年度)



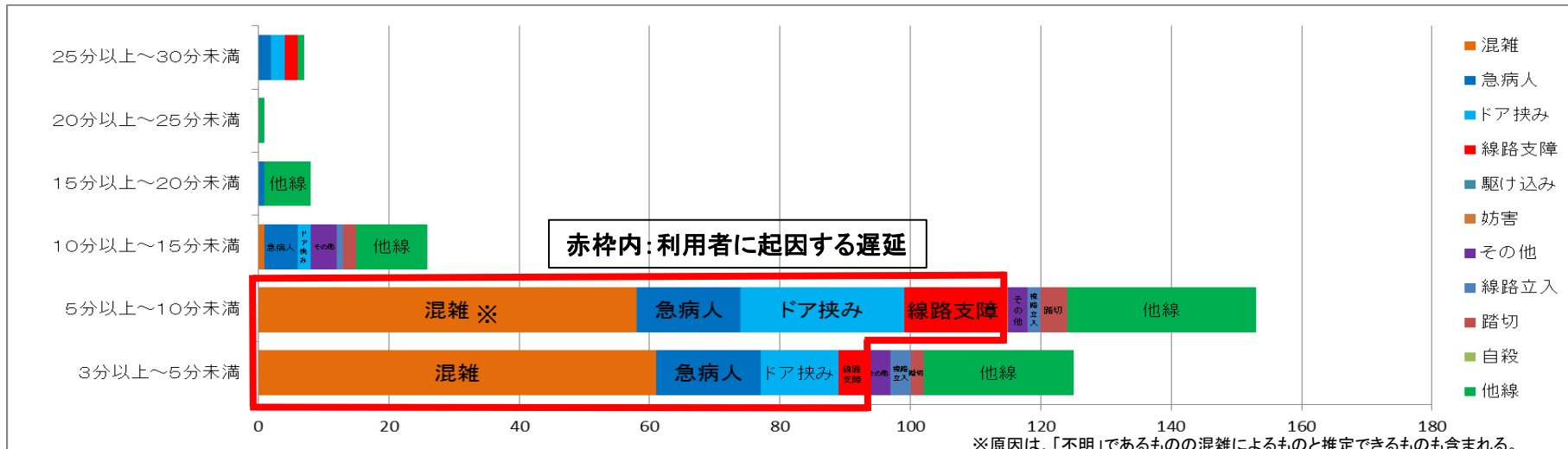
30分以下(3分以上)の遅延の発生状況について

<状況>

- ①主要19路線では、3分以上の遅延の発生状況を調査したところ、遅延が、調査期間20日間で、平均13日で発生(約2/3)
- ②このうち、3分~10分未満の遅延が全体の約86%となっている。
- ③天候の影響として、雨の日は、晴れの日より、遅延が増大

<要因>

- ①部内、部外の別では、**部外要因が94%、部内要因が6%**
- ②部外要因の中でも、**混雑・混雑を背景としたドア挟み(計47%)、急病人(12%)、線路支障(落とし物等)(6%)**など、**利用者に起因する遅延が約7割を占めている。**



【対象路線・対象事業者】
【対象期間】

○10事業者、19路線23区間
○平成25年11月の平日(20日間)の朝ラッシュ時(最混雑時間帯を含む前後2時間)

5分以上の遅延で発行する遅延証明書の発行状況について

- 平日の2/3以上の日で遅延が発生している路線が、全51路線中16路線(約30%)ある。
- これらの慢性的な遅延は、3事業者(JR東日本、東京メトロ、東京都交通局)に集中している。
- 東京メトロ、東京都交通局で遅延が慢性化している路線は、郊外から直通運転を実施している路線であり、相互直通運転により遅延が拡大していることがうかがえる。

事業者名	路線名	発行日数	発行割合	時間帯
JR東日本	山手線(全線)	18	90%	7:00~11:00
	京浜東北線・根岸線(大宮~大船)	17	85%	
	中央快速線・中央本線(東京~甲府)	17	85%	
	東海道線(東京~湯河原)	16	80%	
	横須賀線・総武快速線(大船~東京~稲毛)	17	85%	
	宇都宮線・高崎線(上野~那須塩原・神保原)	17	85%	
	中央・総武線各駅停車(三鷹~千葉)	16	80%	
	埼京線・川越線(大崎~新宿~武蔵高萩)	16	80%	
	常磐快速線・常磐線(上野~羽鳥)	9	45%	
	常磐線各駅停車(綾瀬~取手)	13	65%	
	南武線(川崎~立川)	6	30%	
	横浜線(東神奈川~八王子)	5	25%	
	相模線(茅ヶ崎~橋本)	0	0%	
	武蔵野線(府中本町~西船橋)	10	50%	
青梅線(西立川駅発車時の遅れ)	6	30%		
京葉線(東京駅発着時の遅れ)	8	40%		
東武	伊勢崎線	7	35%	7:00~9:00
	日光線	5	25%	
	野田線	1	5%	
	東上線	9	45%	
	越生線	3	15%	
西武	池袋線	9	45%	初電~9:00
	新宿線	8	40%	
京成	本線、その他	-	-	初電~10:00

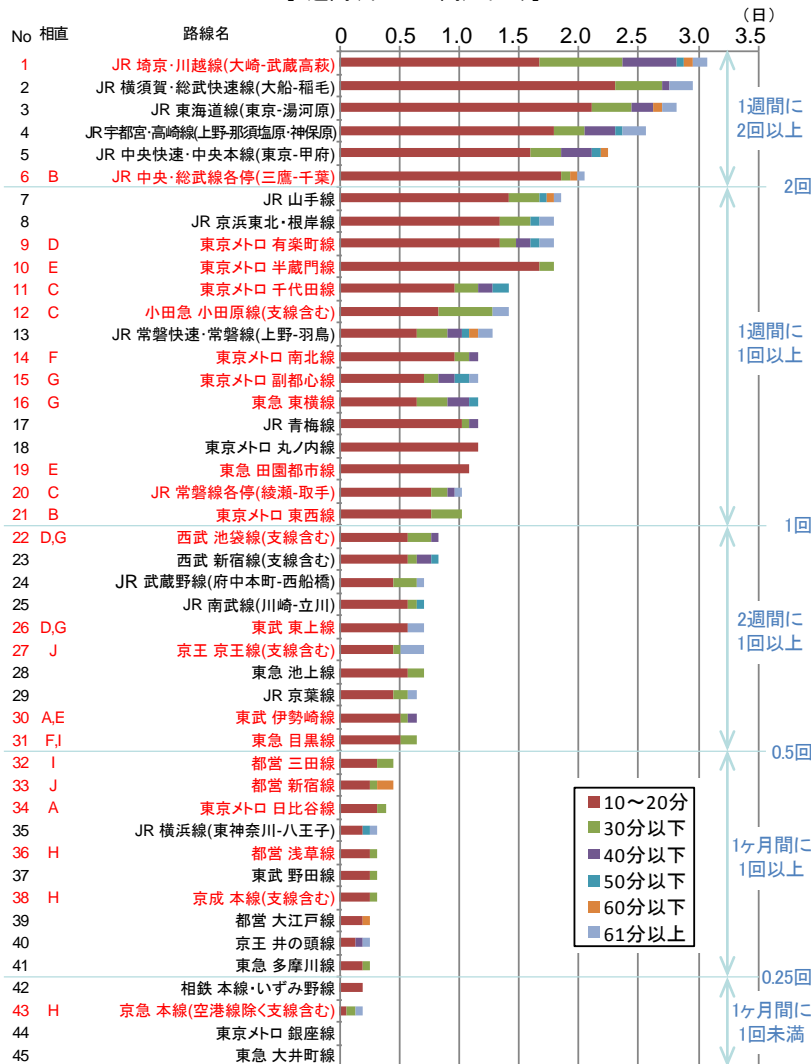
事業者名	路線名	発行日数	発行割合	時間帯	
京王	京王線	8	40%	初電~10:00	
	井の頭線	4	20%		
小田急	小田急線	7	35%	初電~10:00	
東急	東横線	7	35%		
	目黒線	5	25%		
	田園都市線	11	55%		
	大井町線	4	20%		
	池上線	5	25%		
	東急多摩線	1	5%		
	世田谷線	2	10%		
京急	品川~横浜	2	10%		初電~9:00
	空港線内	0	0%		
相鉄	相鉄線	3	15%	7:00~9:30	
東京メトロ	銀座線	9	45%	7:00~10:00	
	丸ノ内線	9	45%		
	日比谷線	9	45%		
	東西線	15	75%		
	千代田線	19	95%		
	有楽町線	13	65%		
	半蔵門線	20	100%		
	南北線	17	85%		
副都心線	14	70%			
東京都交通局	浅草線	5	25%	7:00~10:00	
	三田線	15	75%		
	新宿線	6	30%		
	大江戸線	4	20%		

※首都圏11事業者51路線の平成25年11月の平日20日間における遅延証明書の発行状況

10分以上の遅延の状況(2014.9~12)について

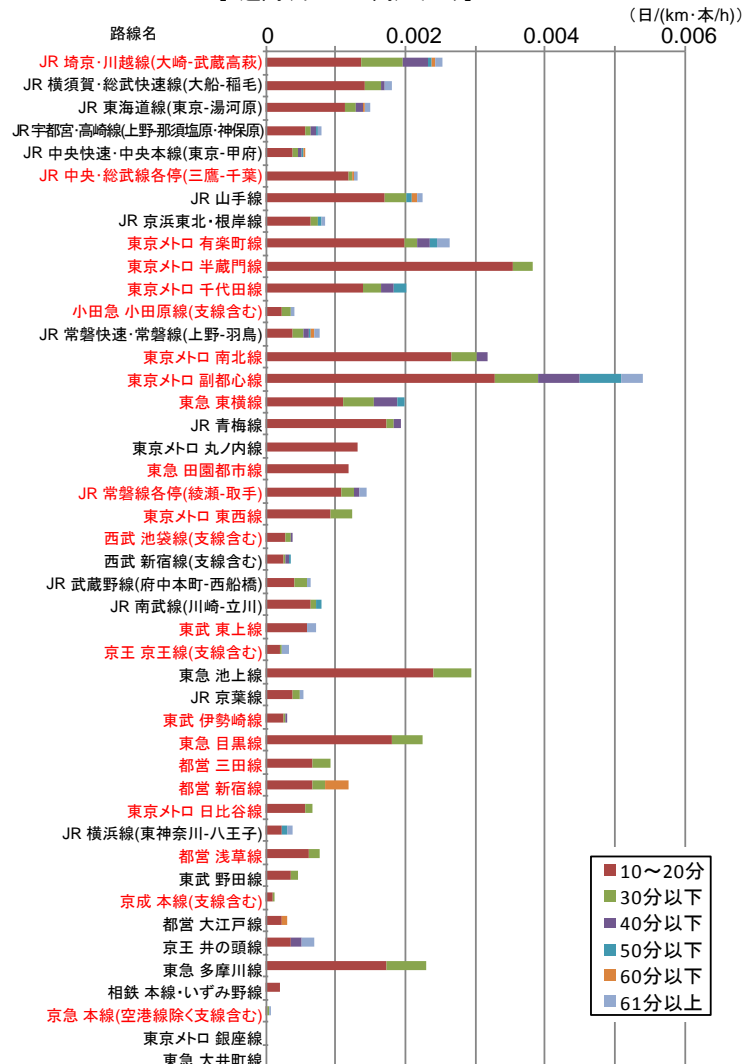
遅延発生回数

[1週間(平日5日間)当たり]



遅延発生回数/(営業キロ×列車本数)

[1週間(平日5日間)当たり]



No	営業キロ (km)	列車本数 (本/h)
1	63.9	19
2	85.3	19
3	99.1	19
4	214.1	15
5	134.1	30
6	60.2	26
7	34.5	24
8	81.2	26
9	28.3	24
10	16.8	28
11	24.0	29
12	120.5	29
13	88.7	19
14	21.3	17
15	11.9	18
16	24.2	24
17	37.2	16
18	27.4	32
19	31.5	29
20	29.7	24
21	30.8	27
22	87.4	24
23	89.2	26
24	71.8	15
25	35.5	25
26	40.6	24
27	72.0	30
28	10.9	22
29	54.3	22
30	52.1	40
31	11.9	24
32	26.5	18
33	23.5	16
34	20.3	28
35	42.6	19
36	18.3	23
37	62.7	11
38	102.4	24
39	40.7	20
40	12.7	29
41	5.6	20
42	35.9	27
43	80.5	27
44	14.3	30
45	12.4	20

注1) 各社HPIに掲載の遅延証明書をもとに整理(10分以上の遅延を対象)

注2) 2014年9月1日~2014年12月26日(平日78日間)の統計データを1週間(平日5日間)あたりに換算

注3) 平日始発~10時を対象(JR:7~11時、西武・東急:始発~9時)

注4) 赤表示路線は相互直通運転実施路線(英字:路線のペアリング)を示す

注5) 各路線の営業キロは遅延証明書掲載サービスの対象区間

注6) 各路線の列車本数は最混雑区間1時間当たりの列車本数(平成25年度:数字でみる鉄道2014)

10分以上の遅延の状況(2014.9~12)について

