

鉄道プロジェクトの現状

1. 新幹線鉄道の整備

1, 整備新幹線とは

「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことを言います。

北海道新幹線	青森 ～ 札幌間
東北新幹線	盛岡 ～ 青森間
北陸新幹線	東京 ～ 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 ～ 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 ～ 長崎間

1. 新幹線鉄道の整備

2. 整備新幹線の概要

整備新幹線については、平成22年12月に東北新幹線(八戸・新青森間)、平成23年3月に九州新幹線鹿児島ルート(博多・新八代間)、平成27年3月に北陸新幹線(長野・金沢間)、平成28年3月に北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)が開業しました。

さらに、平成24年6月に着工した区間(北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)、九州新幹線(武雄温泉・長崎間))については、「整備新幹線の取扱いについて」(平成27年1月14日政府・与党申合せ)により、開業時期の前倒しが決定されたところです。具体的には、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)は令和17年度から5年前倒しし令和12年度末、北陸新幹線(金沢・敦賀間)は令和7年度から3年前倒しし令和4年度末の完成・開業を目指し、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)は完成・開業時期を令和4年度から可能な限り前倒しすることとされ、現在、着実に整備を進めております。

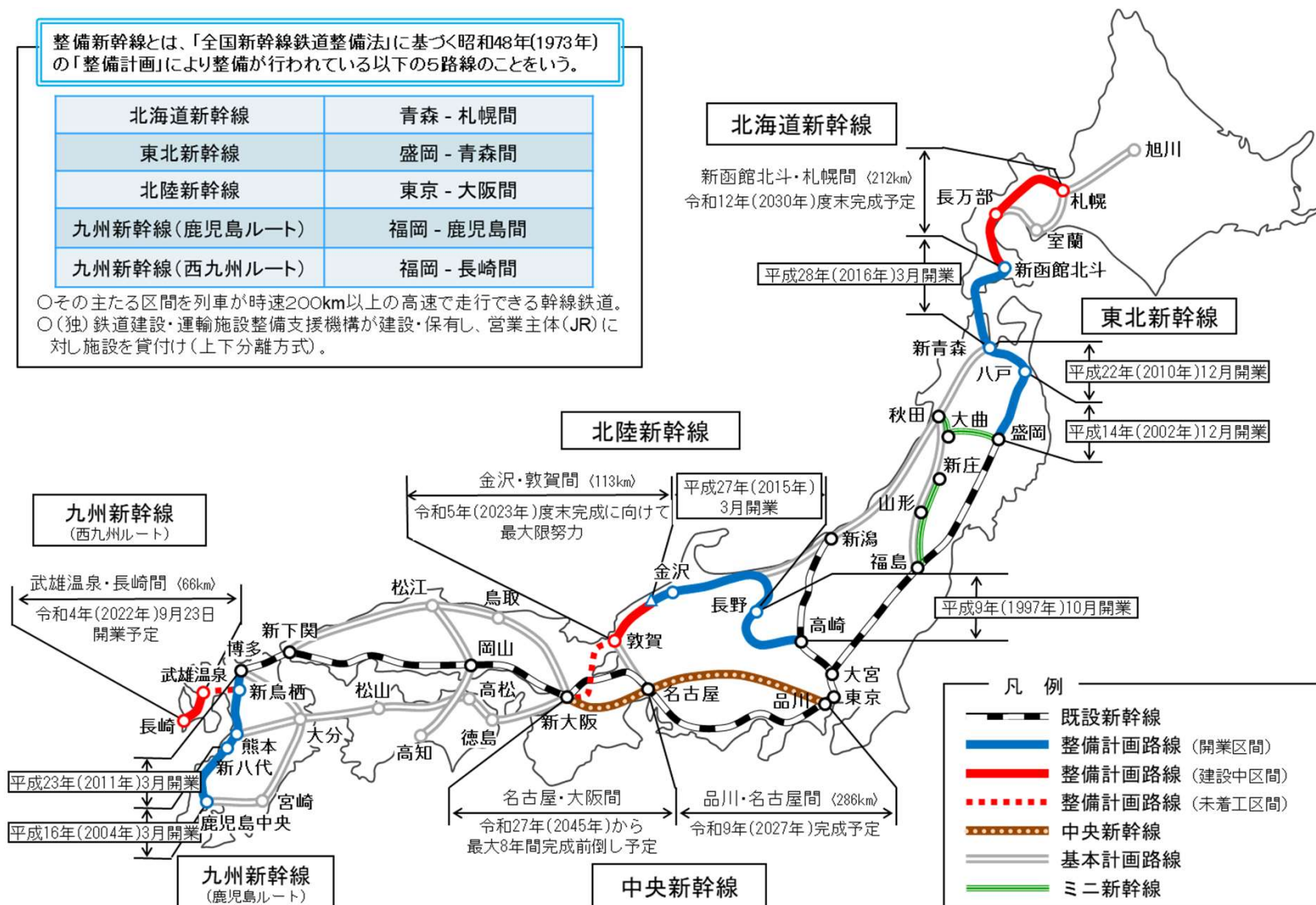
1. 新幹線鉄道の整備

2. 整備新幹線の概要 ～全国の新幹線鉄道網の現状～

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



1. 新幹線鉄道の整備

3. 整備新幹線の開業効果～北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)の開業効果～

○ 平成28年3月26日に開業した北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)は、**開業1年間で前年比約1.6倍※**の利用客数を記録するなど、**利用状況は好調**に推移。※ 開業前の青森～函館間、開業後の新青森～新函館北斗間の輸送人員で比較。

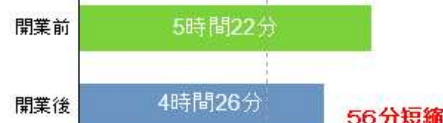
○ 沿線の主要観光地では**観光客数が増加**し、ホテルの新規開業など**開発も活発化**。



時間短縮効果

新青森・新函館北斗間 最速 **57分**
東京・新函館北斗間 最速**3時間58分**

東京・函館間



これまでの利用状況

・輸送人員(新青森～新函館北斗間)
平成28年度 約**227.2万人**
(約**6,200人**/日) 対27年度比 **約160%**
平成29年度 約**181.4万人**
(約**5,000人**/日) 対27年度比 **約128%**
平成30年度 約**167.2万人**
(約**4,600人**/日) 対27年度比 **約118%**
・函館～札幌間の在来特急の利用状況(平成30年度)
・北斗・スーパー北斗(函館～札幌間)
対27年度比 **約110%**
出典: JR北海道

経済波及効果

・日本政策投資銀行の推計によれば、北海道新幹線函館開業後の観光需要拡大による**北海道内への経済波及効果は約350億円**
(平成28年度の、増加した入込客の消費額と、運輸収入の増分を基に算出)

出典:「北海道新幹線開業による経済波及効果と維持・拡大に向けて」(平成30年2月 日本政策投資銀行北海道支店)

沿線地域活性化の進展

来函客数の増加

平成28年度 **2,322千人** 対27年度比 **約122%**
平成29年度 **2,141千人** 対27年度比 **約112%**

出典:財務省国庫財務事務所(道南経済レポートH30.8発表)

各施設の観光客数の増加

<北海道> 平成28年度
・五稜郭タワー(函館市) 対27年度比 **132%**
・函館山ロープウェイ(函館市) 対27年度比 **110%**
<青森県>
・道の駅いまべつ「アスクル」(今別町) 平成28年度
(奥津軽いまべつ駅隣接) 対27年度比 **149%**

※出典:日銀函館支店、施設開き取り、「日刊経経」(地元紙)
※道の駅いまべつは、平成27年4月25日リニューアルオープンのため、対前年比は5月以降の値

宿泊施設のリニューアル、新規開業計画

函館駅前・ベイエリアを中心に宿泊施設の開業等が進展
・ホテル含む複合施設の開発(平成31年度開業予定)
・外資系ホテルの進出(平成28年9月開業)

東北と北海道との間の結びつきの強化

・北海道新幹線輸送人員のうち、出発地又は目的地が東北地方である旅客(平成28年)
約4,200人/日 対27年比 **約150%**

※乗車券発券数で集計した利用者数。前年度の在来線優等列車実績との比較
出典:JR北海道公表資料より算出

1. 新幹線鉄道の整備

3. 整備新幹線の開業効果～北陸新幹線(長野・金沢間)の開業効果～

- 平成27年3月14日に開業した北陸新幹線(長野・金沢間)は、**開業1年間で前年比約3倍※の利用客数**を記録。その後も利用状況は好調に推移している。※平成28年3月JR西日本社長会見にて発表
- 新幹線開業前と比較して、**金沢駅周辺では地価が約2倍**に上昇し、沿線各地で**観光客数が増加**するなど、沿線地域の活性化が進展している。



時間短縮効果



開業後の利用状況

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度
輸送人員	約858万人	約857万人	約869万人	約803万人	約281万人
対H26年度比※	約273%	約273%	約277%	約256%	約89%

※ 開業前の直江津～糸魚川間、開業後の上越妙高～糸魚川間の乗車人員で比較(出所:JR西日本プレス発表)

沿線地域活性化の進展

金沢駅周辺における地価の上昇(対平成26年比)

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	令和3年
	154%	184%	205%	229%	246%	232%

※(出所:国土交通省地価公示)

観光入込客数の増加(対平成26年度比)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度
富山県	107%	112%	109%	121%	76%
石川県	114%	114%	115%	115%	61%

※(出所:富山県、石川県統計資料)

各施設における観光客数の増加(対平成26年度比)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度
① 宇奈月温泉(黒部市)	124%	126%	115%	125%	71%
② 富岩運河環水公園(富山市)	111%	181%	162%	120%	77%
③ 兼六園(金沢市)	150%	142%	140%	140%	60%

※ 平成29年度については、①②は4～12月、③は4～9月における対平成26年度比(出所:富山県、石川県より提供/金沢市HP)

1. 新幹線鉄道の整備

3. 整備新幹線の開業効果～九州新幹線(博多・新八代間)の開業効果～

- 平成16年3月 **新八代・鹿児島中央間**が部分開業
- 平成23年3月 **博多・新八代間**が開業 → 九州新幹線(鹿児島ルート)が全線開業



時間短縮効果

博多・鹿児島中央間



※部分開業後の所要時間には、新八代駅での乗換時間(3分)を含む

開業後の輸送人員

【博多～熊本間】平均輸送人員
約17,700人/日(H22年度)
⇒約27,300人/日(H27年度)
対22年度比 約154%

【熊本～鹿児島中央間】
約8,800人/日(H22年度)
⇒約13,900人/日
対22年度比 約158%

出典:JR九州資料

沿線地域活性化の進展

のべ宿泊者数の増加(鹿児島県)

平成23年 対22年比 約105%
平成30年 対22年比 約137%

※出典:鹿児島県観光統計

各施設の観光客数の増加

<熊本> 平成30年
・水前寺成趣園(熊本市) 対22年比 159%

<鹿児島> 平成30年
・維新ふるさと館(鹿児島市) 対22年比 181%
・桜島ビジターセンター(鹿児島市) 対22年比 137%

※出典:熊本県観光統計、鹿児島市観光統計

経済波及効果

・民間シンクタンクの推計によれば、九州新幹線全線開業後の観光需要拡大による熊本県内への経済波及効果は約200億円
(平成23年3月～24年2月の増加した宿泊客の消費額を基に算出)
出典:財団法人地域流通経済研究所(現 公益財団法人地方経済総合研究所)発表資料

九州・関西間の交流人口の拡大

・山陽新幹線との相互直通運転の開始により、航空と合わせた九州・関西間の交流人口が拡大
<熊本県⇄関西>
935人/日(H22年度)⇒1,257人/日(H27年度)
対22年度比 約34%

<鹿児島県>
1,273人/日(H22年度)⇒1,677人/日(H27年度)
対22年度比 約32%

出典:JR九州資料

2. 都市鉄道の整備

1. 都市鉄道の現状

都市鉄道の路線延長は、全国の20%にも満たない一方、輸送人員では全国の9割近くを占めており、極めて重要な役割を担っていると言えます。特に三大都市圏における旅客輸送の機関分担率では、鉄道の占有率は約52%に達します。

■三大都市圏の鉄道



	営業キロ		年間輸送人員	
	km	%	百万人	%
東京圏	2,459	8.9	15,434	63.2
名古屋圏	982	3.5	1,214	5.0
大阪圏	1,503	5.5	4,721	19.4
三大都市圏	4,944	17.9	21,369	87.6
全国	27,913		24,367	

※ 平成27年度の数値

■三大都市圏の輸送機関分担率



	鉄道	自動車
東京圏	59.3%	40.7%
名古屋圏	21.6%	78.4%
大阪圏	48.7%	51.3%

※ 輸送人員を基に算出。平成21年度の数値。

※ 都市交通年報（平成23年版）、数字で見る鉄道2017を基に作成

※ 鉄道…JR・私鉄・地下鉄の計、自動車…バス・ハイヤー・タクシー・自家用車の計

2. 都市鉄道の整備

1, 都市鉄道の現状～最近の整備状況～

整備中の都市鉄道新線

(令和3年4月1日現在)

	事業者名	路線名	区間	延長 (km) ※3	開業予定	備考
首都圏	鉄道・運輸機構※1	神奈川東部方面線 相鉄・東急直通線	羽沢横浜国大～日吉	10.0	令和4年度	運行主体は東急電鉄及び相模鉄道
近畿圏	北大阪急行電鉄	南北線延伸線	千里中央～箕面萱野	2.5	令和5年度	鉄道事業区間と軌道事業特許区間で構成※2
	大阪港トランスポートシステム	北港テクノポート線	コスモスクエア～新桜島	7.3	令和6年度	左記区間のうち、夢洲～新桜島間は工事未着手。 開業予定年度は、コスモスクエア～夢洲間。
	大阪モノレール	大阪モノレール線	門真市～瓜生堂(仮称)	8.8	令和11年度	
	関西高速鉄道	なにわ筋線	大阪～J R 難波・南海新今宮	7.2	令和13年春	運行主体はJR西日本及び南海電気鉄道
その他圏域	福岡市	七隈線	天神南～博多	1.4	令和4年度	
	広島電鉄	駅前大橋線	広島駅～比治山町交差点	1.1	令和7年春	

※1 都市鉄道利便増進法に基づく整備主体

※2 第一種鉄道事業許可区間は千里中央～箕面船場阪大前間(1.3km)、軌道事業特許区間は箕面船場阪大前～箕面萱野間(1.2km)

※3 延長(km)は、建設キロを記載

2. 都市鉄道の整備

1, 都市鉄道の現状～最近の開業状況～

(令和3年4月1日現在)

	事業者名	路線名	区間	営業 キロ	開業 年月日	備考
首都圏	横浜高速鉄道	みなとみらい21線	横浜～元町・中華街	4.1	16.2.1	東急東横線と相互直通
	東京モノレール	東京モノレール羽田空港線	羽田空港第1ビル～羽田空港第2ビル	0.8	16.12.1	
	首都圏新都市鉄道	常磐新線	秋葉原～つくば	58.3	17.8.24	
	ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	2.7	18.3.27	
	東京都	日暮里・舎人ライナー	日暮里～見沼代親水公園	9.7	20.3.30	
	横浜市	4号線(グリーンライン)	日吉～中山	13.0	20.3.30	
	東京地下鉄	副都心線	池袋～渋谷	8.9	20.6.14	東武東上線、西武池袋線(平成24年度には東急東横線)と相互直通
	京成電鉄	成田空港線	京成高砂～成田空港	51.4	22.7.17	第三種: 成田高速鉄道アクセス(10.7km)、成田空港高速鉄道(7.5km)
	相模鉄道	JR直通線	西谷～羽沢横浜国大	2.1	1.11.30	JR埼京線、JR川越線と相互直通
中京圏	名古屋市	4号線	名古屋大学～新瑞橋	5.6	16.10.6	
	名古屋臨海高速鉄道	西名古屋港線(あおなみ線)	名古屋～金城ふ頭	15.2	16.10.6	
	名古屋鉄道	空港線	常滑～中部国際空港	4.2	17.1.29	第三種: 中部国際空港連絡鉄道
	愛知高速交通	東部丘陵線	藤が丘～八草	8.9	17.3.6	
	名古屋市	6号線	野並～徳重	4.2	23.3.27	

※ 開業後、事業者名・路線名に変更があった場合には、現在の名称を用いて記載しています。

出所) 国土交通省「最近の開業状況」 <https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001420206.pdf>

2. 都市鉄道の整備

1. 都市鉄道の現状～最近の開業状況～

(令和3年4月1日現在)

	事業者名	路線名	区間	営業 キロ	開業 年月日	備考
近畿圏	京都市	東西線	六地蔵～醍醐	2.4	16.11.26	
	神戸新交通	ポートアイランド線	市民広場～神戸空港	4.4	18.2.2	
	近畿日本鉄道	けいはんな線	生駒～学研奈良登美ヶ丘	8.6	18.3.27	第三種:奈良生駒高速鉄道大阪市高速電気軌道中央線と相互直通
	大阪市高速電気軌道	8号線(今里筋線)	井高野～今里	11.9	18.12.24	
	大阪モノレール	国際文化公園都市モノレール線	阪大病院前～彩都西	4.2	19.3.19	
	京都市	東西線	二条～太秦天神川	2.4	20.1.16	
	西日本旅客鉄道	おおさか東線	放出～久宝寺	9.2	20.3.15	第三種:大阪外環状鉄道
	京阪電気鉄道	中之島線	中之島～天満橋	3.0	20.10.19	第三種:中之島高速鉄道
	阪神電気鉄道	阪神なんば線	西九条～大阪難波	3.8	21.3.20	第三種:西大阪高速鉄道近鉄奈良線と相互直通
	西日本旅客鉄道	おおさか東線	新大阪～放出	11.1	31.3.16	第三種:大阪外環状鉄道(株)
その他圏域	福岡市	3号線(七隈線)	橋本～天神南	12.0	17.2.3	
	仙台空港鉄道	仙台空港線	名取～仙台空港	7.1	19.3.18	JR東北線と相互直通
	平成筑豊鉄道	門司港レトロ観光線	九州鉄道記念館～関門海峡めかり	2.1	21.4.26	第三種:北九州市特定目的鉄道(観光)
	仙台市	東西線	八木山動物公園～荒井	13.9	27.12.6	
	札幌市交通事業振興公社	都心線	西4丁目～すすきの	0.4	27.12.20	軌道整備事業者:札幌市
	西日本旅客鉄道	可部線	可部～あき亀山	1.6	29.3.4	
	沖縄都市モノレール	沖縄都市モノレール線	首里～てだこ浦西	4.1	1.10.1	

※ 開業後、事業者名・路線名に変更があった場合には、現在の名称を用いて記載しています。
出所) 国土交通省「最近の開業状況」 <https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001420206.pdf>

2. 都市鉄道の整備

1, 都市鉄道の現状～最近の開業状況(H24以降)～

(令和3年4月1日現在)

	事業者名	路線名	区間	営業 キロ	開業年月日	備考
首都圏	相模鉄道	JR直通線	西谷～羽沢横浜 国大	2.1	1.11.30	JR埼京線、JR川越線と 相互直通
近畿圏	西日本旅客鉄道	おおさか東線	新大阪～放出	11.1	31.3.16	第三種:大阪外環状鉄 道(株)
その他	仙台市	東西線	八木山動物公 園～荒井	13.9	27.12.6	
	札幌市交通事業振 興公社	都心線	西4丁目～すす きの	0.4	27.12.20	軌道整備事業者:札幌 市
	西日本旅客鉄道	可部線	可部～あき亀山	1.6	29.3.4	
	沖縄都市モノレー ル	沖縄都市モノ レール線	首里～てだこ浦 西	4.1	1.10.1	

※ 開業後、事業者名・路線名に変更があった場合には、現在の名称を用いて記載しています。

出所) 国土交通省「最近の開業状況」よりMRI作成 <https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001420206.pdf>

2. 都市鉄道の整備

○地下鉄の新線建設 なにわ筋線の事業概要

事業概要

■事業目的

- ①関西国際空港及び大阪南部（泉州地域）と大阪都心の直結
- ②関西国際空港と梅田、新大阪、京都とのアクセスと速達性の向上
- ③大阪の南北都市軸の強化（中之島、うめきた等の拠点性向上）
- ④大阪北部と大阪南部の相互交流の促進 等

■建設主体

関西高速鉄道（株）

■運行主体

西日本旅客鉄道（株）、南海電気鉄道（株）

■建設区間

大阪駅～西本町駅～JR難波駅

大阪駅～西本町駅～南海新今宮駅 計 7.2 km

■建設費

3,300億円

■事業期間

令和元年度～令和13年度

■開業予定

令和13年春

整備効果

①関西国際空港へのアクセス改善

大阪(梅田)～関西空港（デイトムの想定）

経路	現在	なにわ筋線 開業後
JR	64分 乗換0回	44分 ※ 乗換0回
南海	54分 乗換1回	45分 乗換0回

※東海道支線地下化による効果を含む。

出所）国土交通省鉄道局より提供

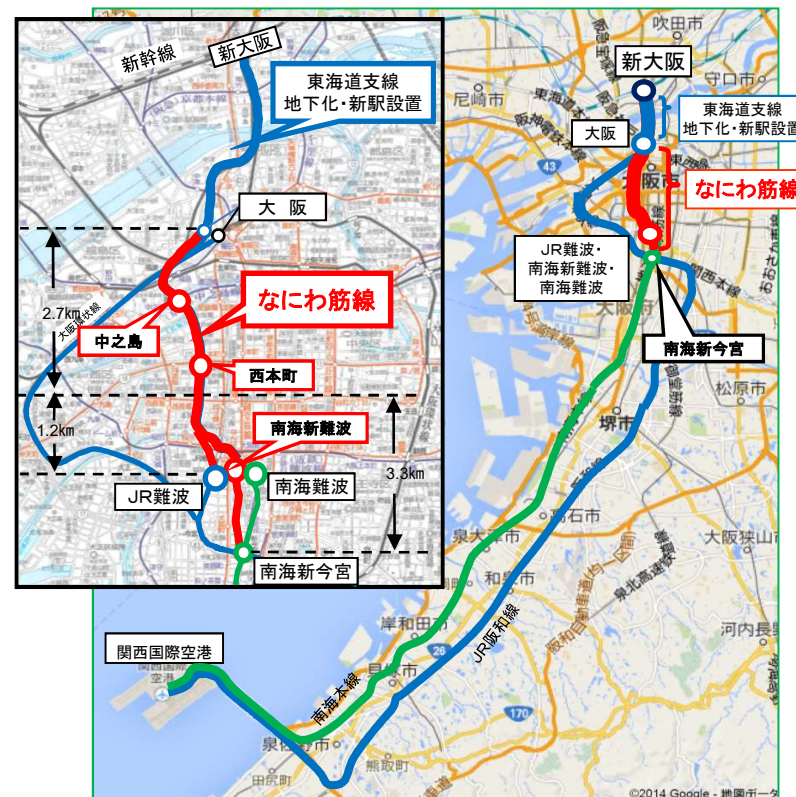
②新大阪へのアクセス改善

なにわ筋線整備により
新大阪までの所要時間
が10分以上短縮する
路線・エリア



③地下鉄御堂筋線の混雑緩和

なにわ筋線の整備により、御堂筋線梅田～淀屋橋間において、約17%の混雑緩和が図られる。

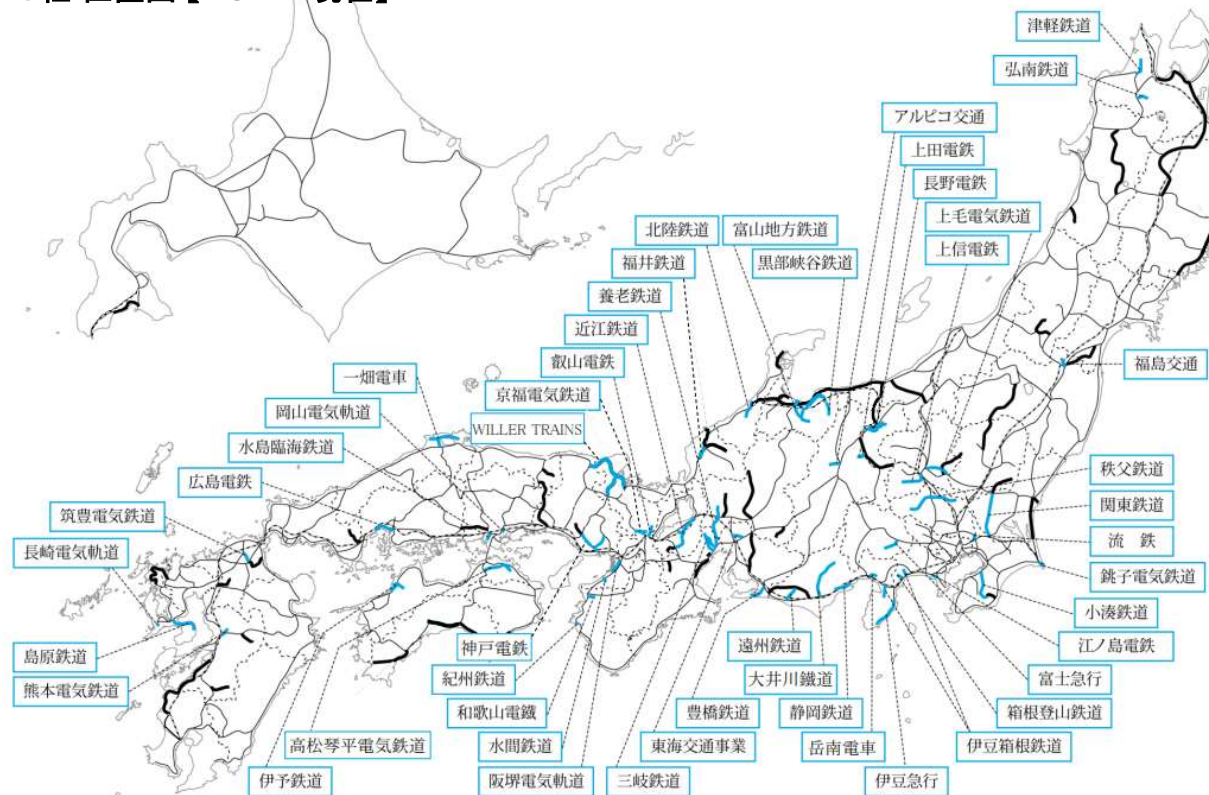


3. 地域鉄道対策

1, 地域鉄道とは～地域鉄道事業者位置図～

地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことをいい、その運営主体は中小民鉄並びにJR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターです。これらのうち、中小民鉄及び第三セクターを合わせて地域鉄道事業者と呼んでおり、令和3年4月1日現在で95社となっています。

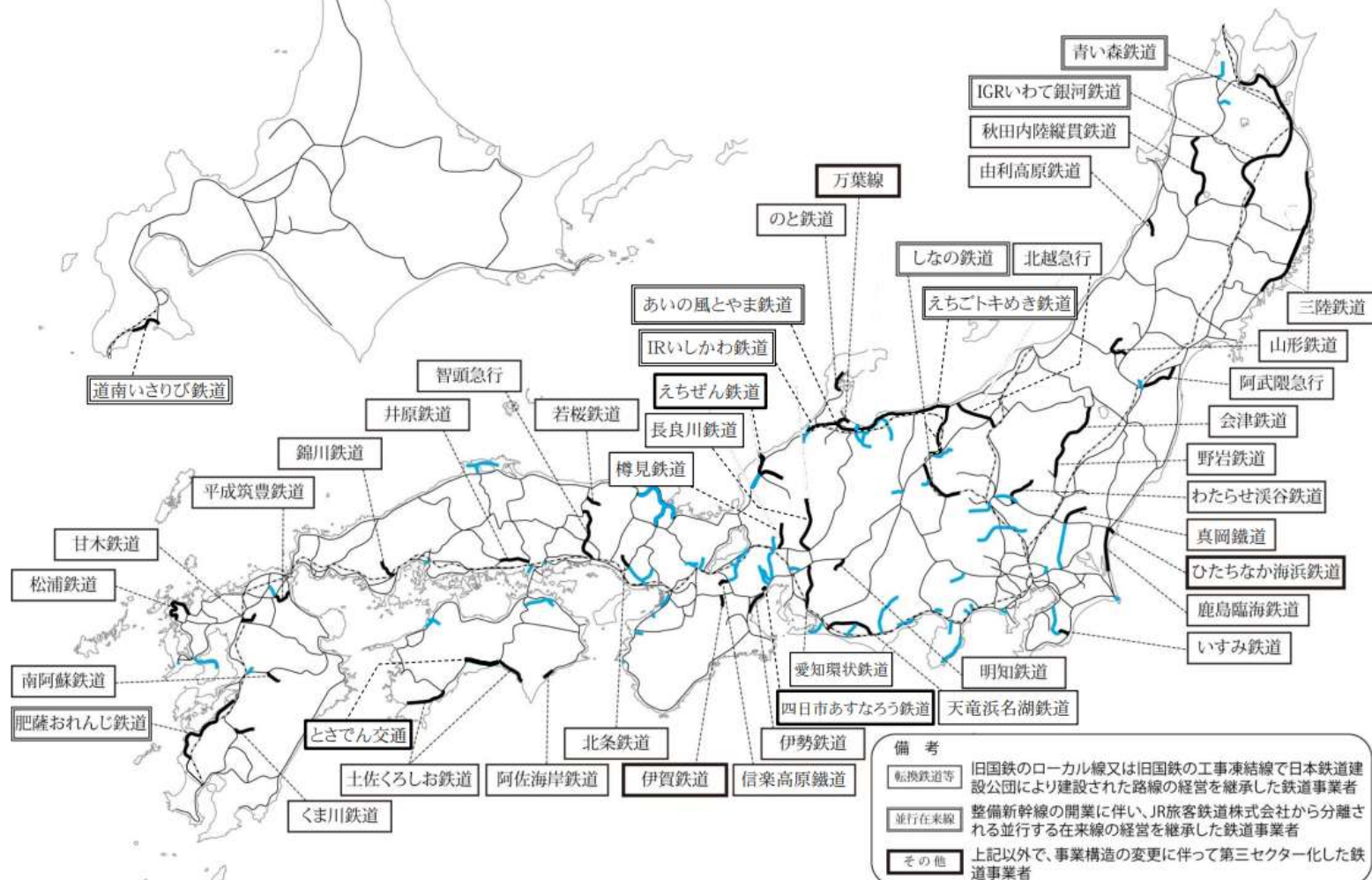
中小民鉄49社 位置図【R3.4.1現在】



3. 地域鉄道対策

1, 地域鉄道とは～地域鉄道事業者位置図～

第三セクター鉄道46社 位置図【R3.4.1現在】



3. 地域鉄道対策

2. 地域鉄道の現状

地域鉄道は、地域住民の通学・通勤などの足として重要な役割を担うとともに、地域の経済活動の基盤であり、移動手段の確保、少子高齢化や地球環境問題への対応、まちづくりと連動した地域経済の自立・活性化等の観点から、その活性化が求められている重要な社会インフラです。

しかしながら、地域鉄道を取り巻く環境は、少子高齢化やモータリゼーションの進展等に伴って極めて厳しい状況が続いています。加えて、令和2年度には新型コロナウイルスによる影響を受けた結果、全95社中93社とほぼすべての事業者が鉄軌道業の経常収支ベースで赤字を計上するに至っています。（参考：令和元年度には全95社中74社、約8割の事業者が鉄軌道業の経常収支ベースで赤字を計上）

地域の将来にとってどのような交通機関や輸送サービスが必要不可欠なのかについては、まずは沿線地域において議論し、判断すべきであり、その結論に基づいて鉄道の活性化に取り組んでいく場合にあっては、地元自治体をはじめとする地域が中心的な役割を担うことが何より重要です。国においては、そのような地域が主導する意欲的な取組みに対し、積極的に支援していくこととしています。

このような観点から、平成20年7月各地方運輸局に「地域鉄道活性化支援相談窓口」を設置いたしました。地域鉄道の活性化に関する地域の関係者からのご相談に応じ、幅広く助言や情報提供などを行っています。

3. 地域鉄道対策

2. 地域鉄道の現状

