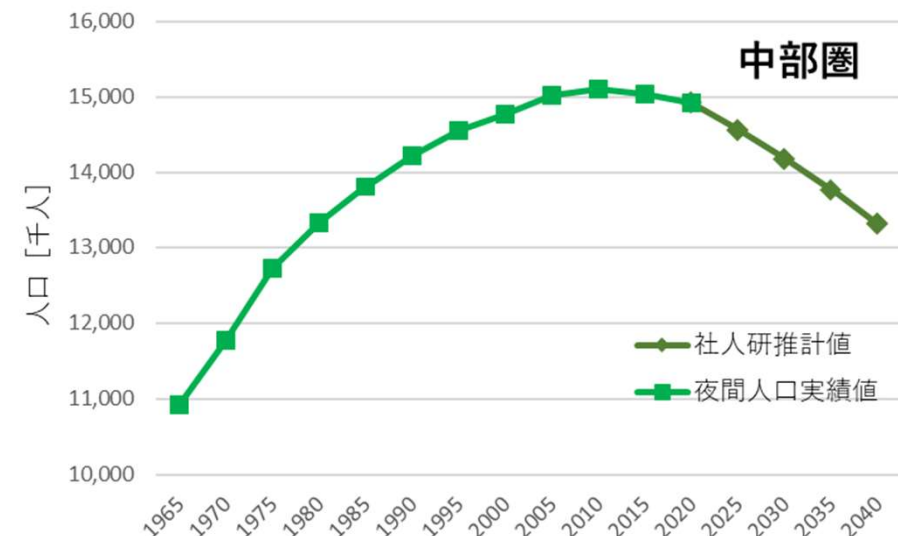
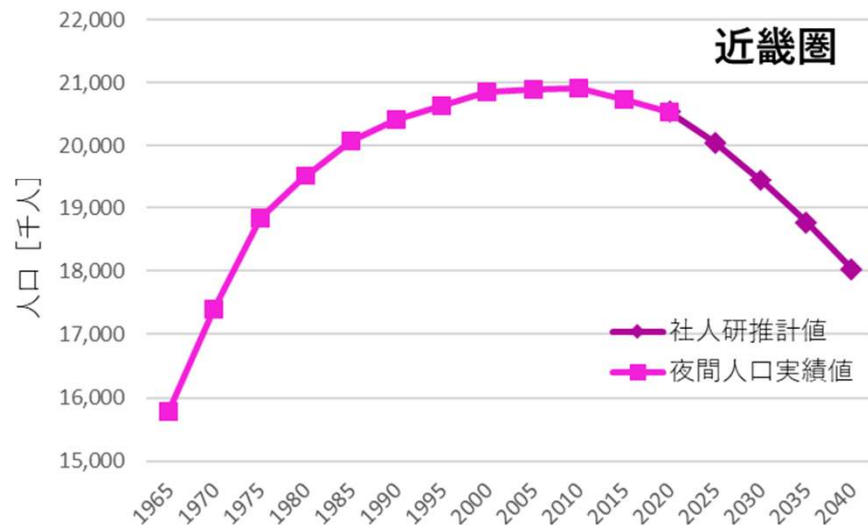
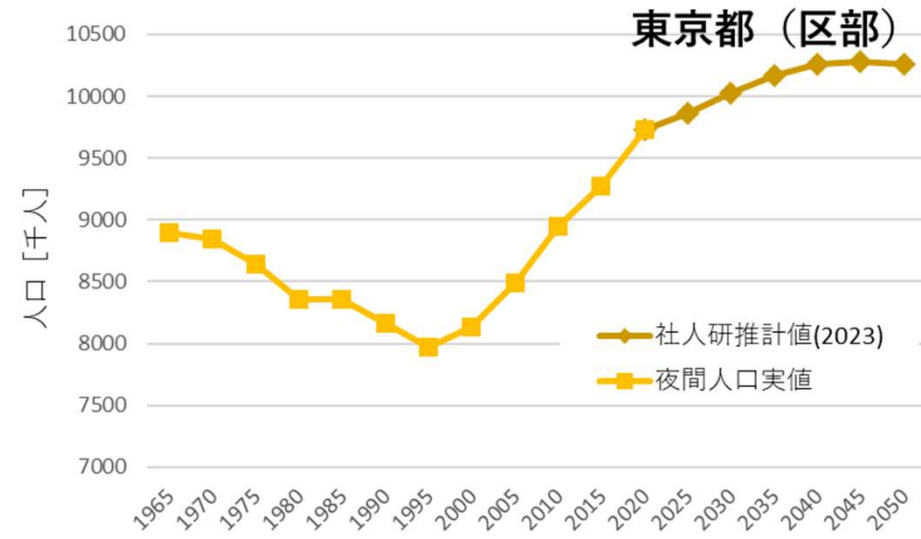
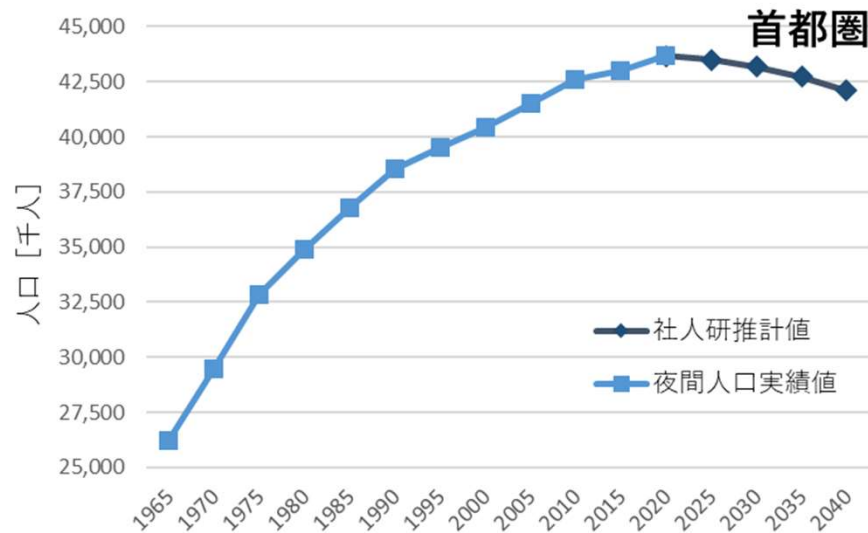


- 首都圏は2020年、近畿圏及び中部圏は2010年をピークに減少局面にあるとみられるものの、東京都（区部）については2045年まで夜間人口の増加が見込まれている。



出典：社人研推計値…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」（2023年12月推計）

夜間人口実績値…国勢調査

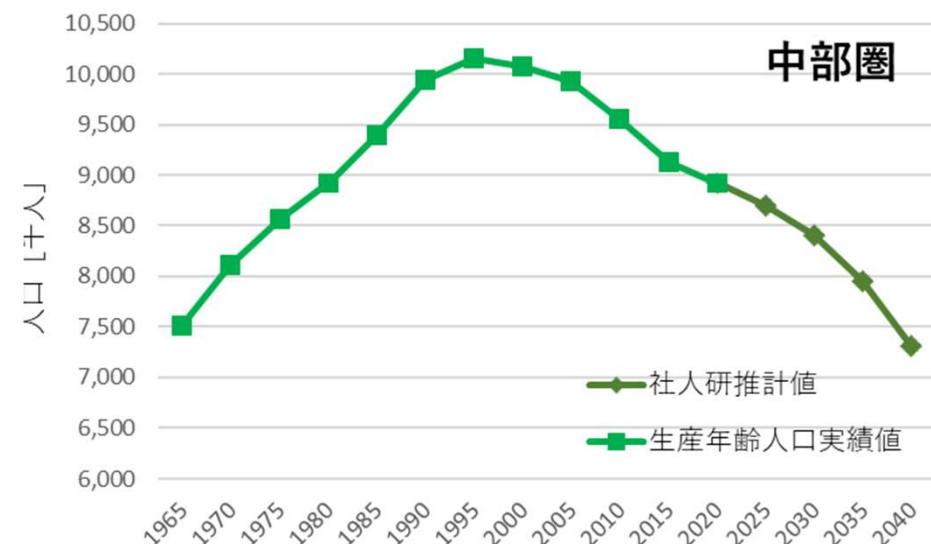
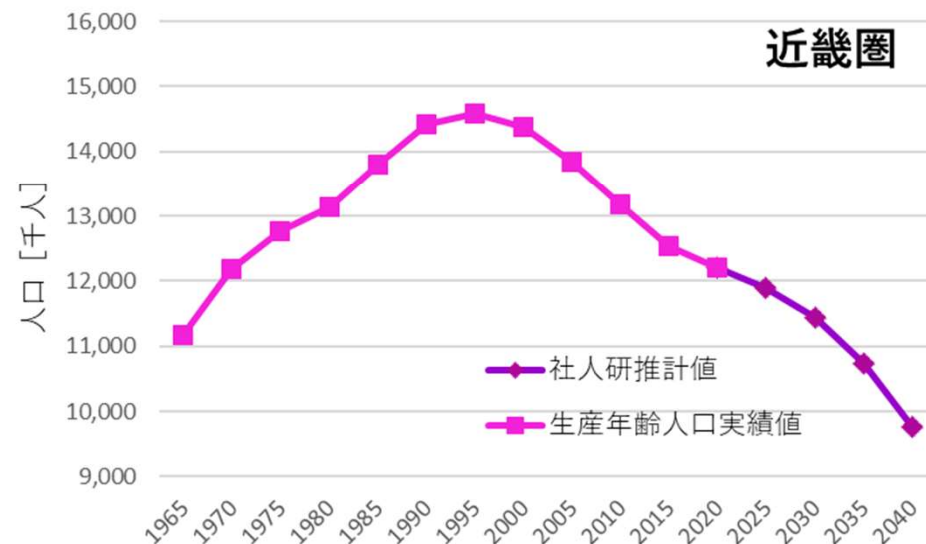
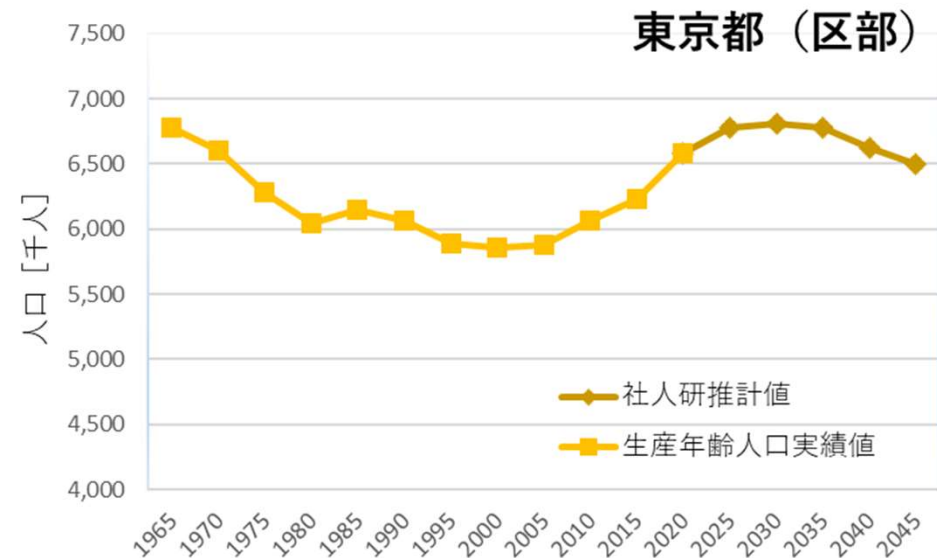
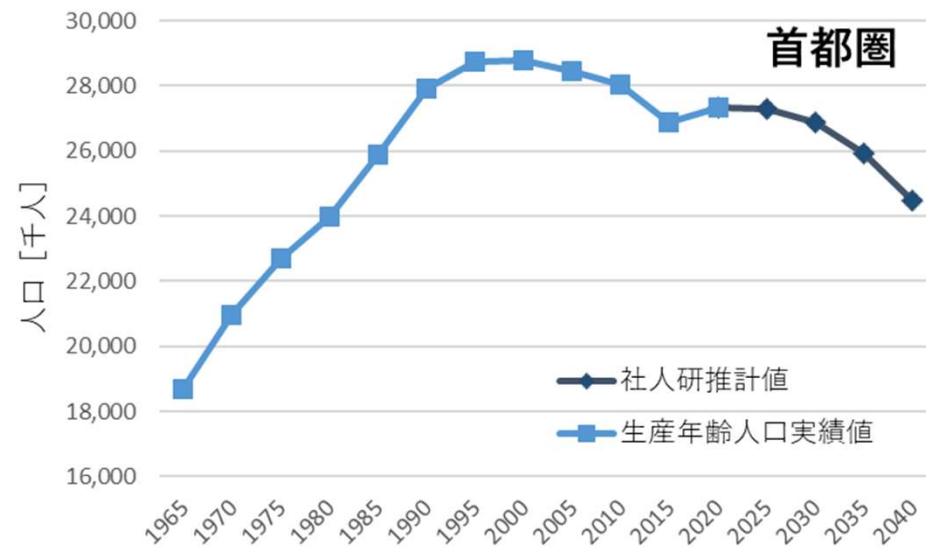
（注1）夜間人口は、国勢調査実施時に調査の地域に常住している人口を指す。

（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。

各圏域における生産年齢人口(15～64歳)の推移と予測

「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会（第1回）」資料を一部編集

- 首都圏は2000年、近畿圏及び中部圏は1995年をピークに減少傾向にあるものの、東京都（区部）については2030年まで生産年齢人口の増加が見込まれている。



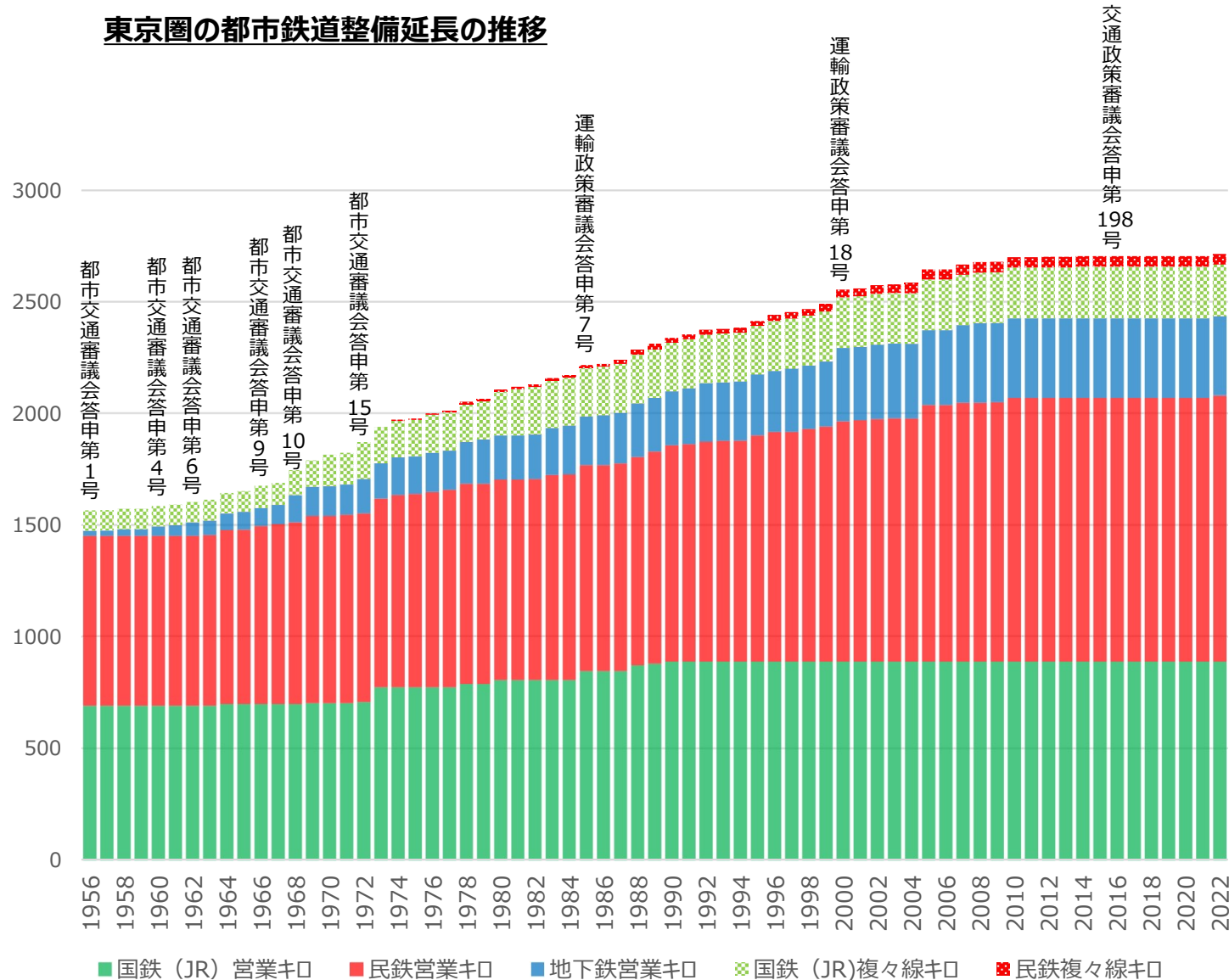
出典：社人研推計値…国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（2023年3月推計）

（注1）生産年齢人口は、夜間人口のうち15～64歳にあたる人口を指す。

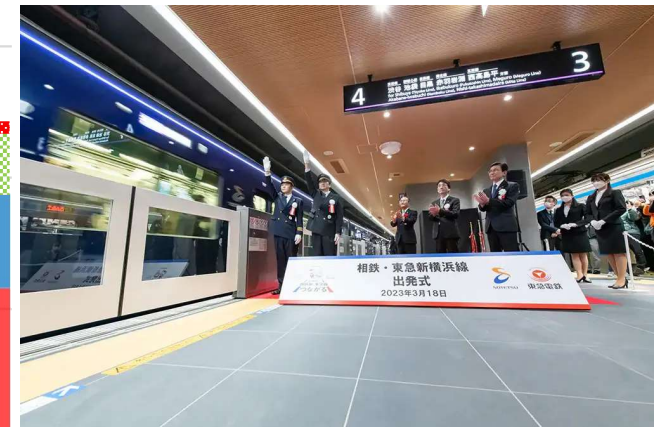
（注2）首都圏は茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川、近畿圏は滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山、中部圏は岐阜県、静岡県、愛知県、三重県を指す。

- 東京圏の都市鉄道は、JR・公営・民鉄により着実に整備が進んでいる。

東京圏の都市鉄道整備延長の推移



2023年3月には相鉄新横浜線・東急新横浜線が開業



出典：（写真）東急電鉄株式会社HPより引用

都市間の国際競争の激化、訪日外国人の増加、少子高齢化や人口減少、災害リスクの高まり、東京オリンピック・パラリンピックの開催決定等、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境は大きく変化。

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（空港アクセスの改善等）
- ②豊かな国民生活に資する都市鉄道（混雑緩和、シームレス化）
- ③まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道（ユニバーサルデザイン化、鉄道沿線まちづくり）
- 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

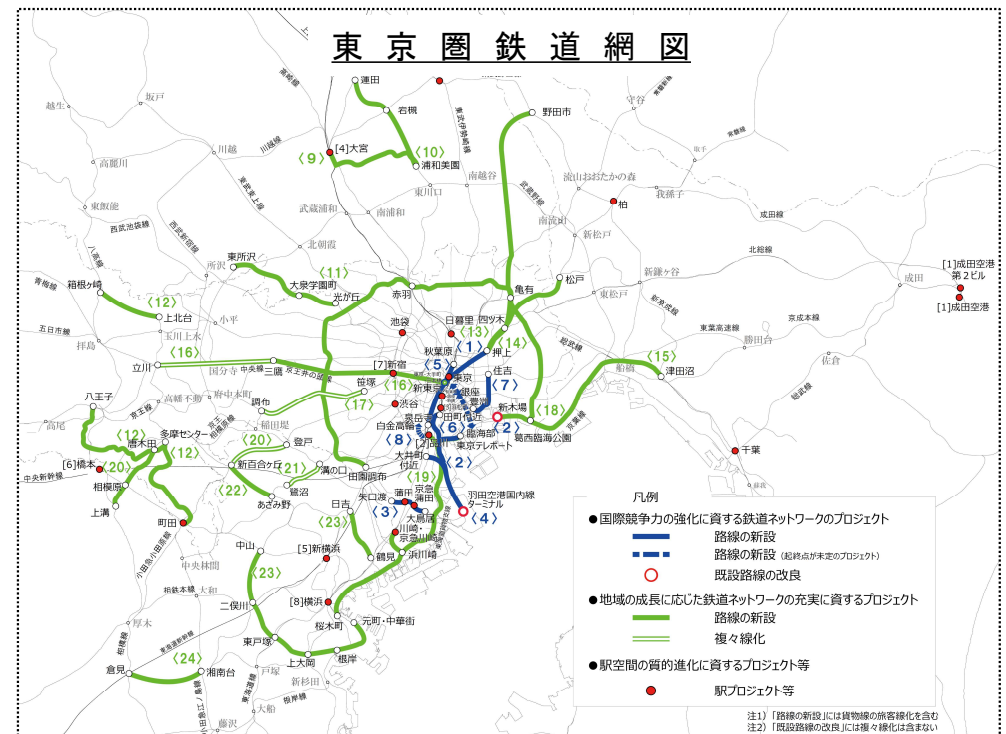
- <1> 都心直結線の新設
- <2> 羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化
- <3> 新空港線の新設
- <4> 京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
- <5> 常磐新線の新設
- <6> 都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
- <7> 東京8号線（有楽町線）の延伸
- <8> 都心部・品川地下鉄構想の新設

●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> 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
- <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
- [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
- 国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅
- [7] 新宿駅
 - [8] 横浜駅
- 駅まちマネジメントの取組が特に期待される駅
- 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
町田駅
川崎駅・京急川崎駅
千葉駅
柏駅
春日部駅



1. 羽田空港線の新設（田町付近～羽田空港）



※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

区間	延長 (k m)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
田町付近、大井町付近、東京テレポート～東京貨物ターミナル～羽田空港	20.5	3,400	1.1～ <u>1.1</u>
進捗状況			
●田町付近～羽田空港について、JR東日本が令和3年1月に事業許可を取得し、令和5年6月本格着工。			

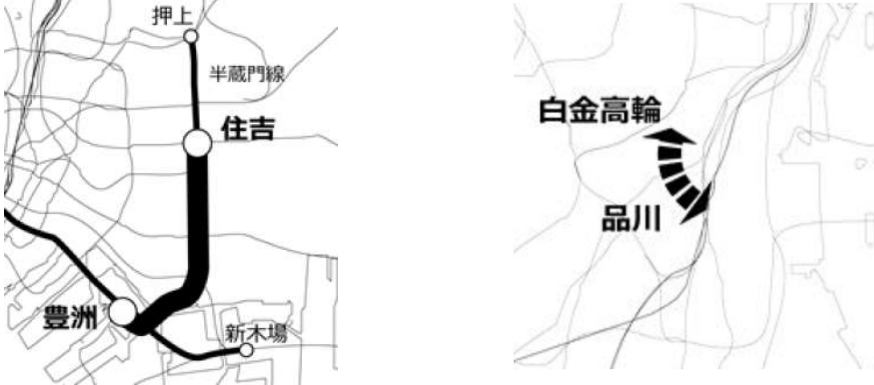
2. 京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設



区間	延長 (k m)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
羽田空港国内線ターミナル駅	0.5	260	3.8～ <u>3.7</u>
進捗状況			
●京急電鉄が令和4年3月に鉄道施設の変更認可を取得して工事中。			

3. 東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）

4. 都心部・品川地下鉄構想の新設（白金高輪～品川）

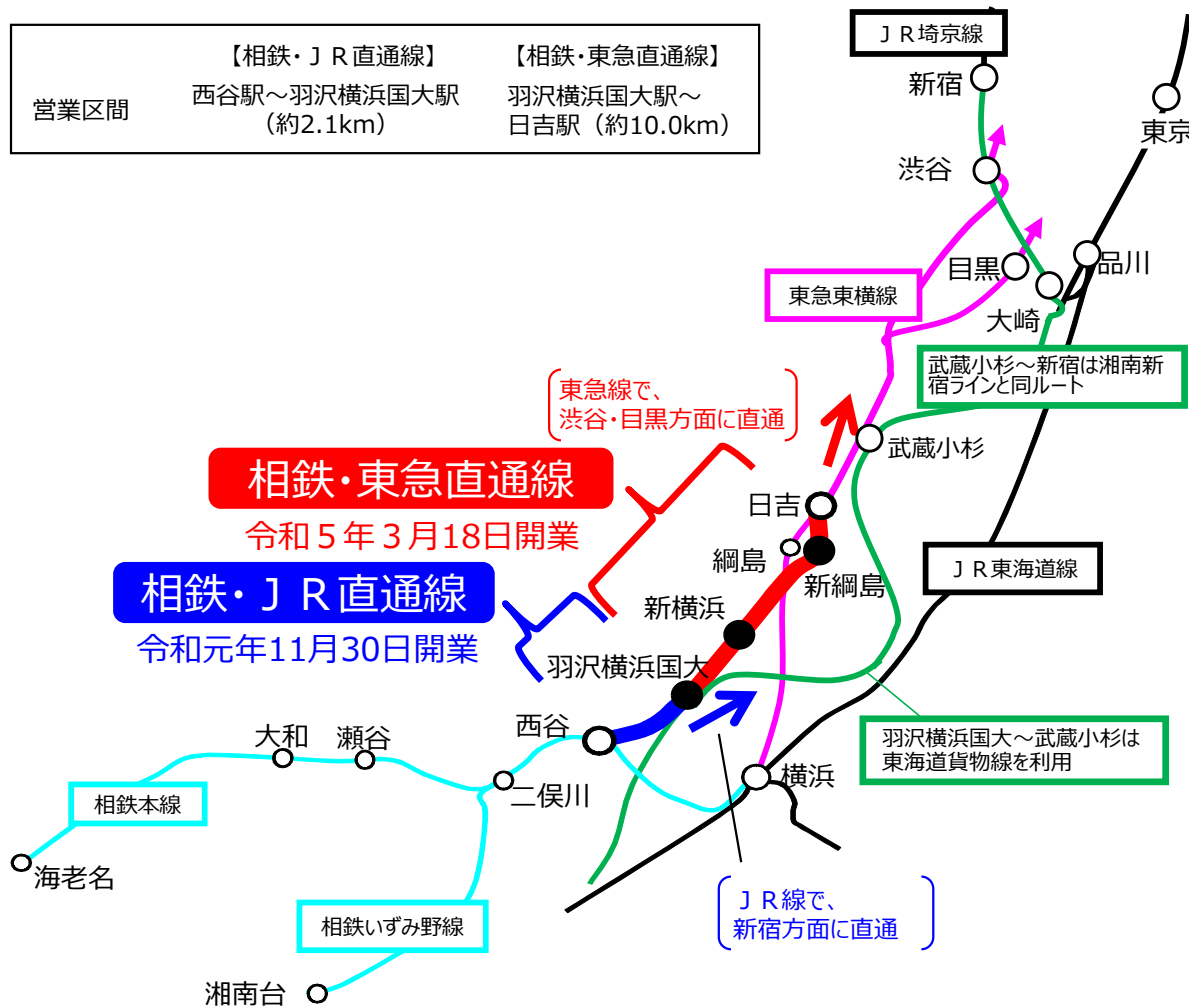


区間	延長 (k m)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
豊洲～住吉	5.2	1,500	2.1～ <u>2.1</u>
区間	延長 (k m)	総事業費 (億円)	B/C (費用便益比)
白金高輪～品川	2.0	1,600	1.2～ <u>1.2</u>
進捗状況			
●両路線とも東京メトロが令和4年3月に事業許可を取得。 白金高輪～品川間については令和6年6月、豊洲～住吉間については、令和6年10月に工事施行認可を取得。			

※区間、延長、総事業費、B/Cは、交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28年7月）において算出したもの

- **都市鉄道の整備により直接的に受益する主体として、「①鉄道利用者」があげられる。**
- 例えば、神奈川東部方面線の整備の場合、相互直通運転が行われることで、**乗換回数の減少や所要時間の短縮、新幹線へのアクセスの向上など、鉄道の利便性が大幅に向上した。**

神奈川東部方面線の概要、整備効果



所要時間短縮

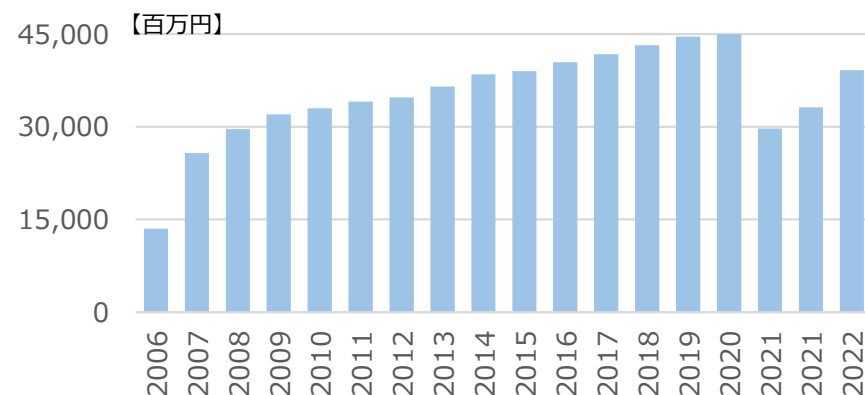
相鉄・JR直通線		相鉄・東急直通線	
二俣川駅	開業前 59分	二俣川駅	開業前 54分
新宿駅	開業後 44分	目黒駅	開業後 38分
	約15分短縮		約16分短縮
湘南台駅	開業前 60分	新横浜駅	開業前 41分
渋谷駅	開業後 51分	渋谷駅	開業後 30分
	約9分短縮		約11分短縮



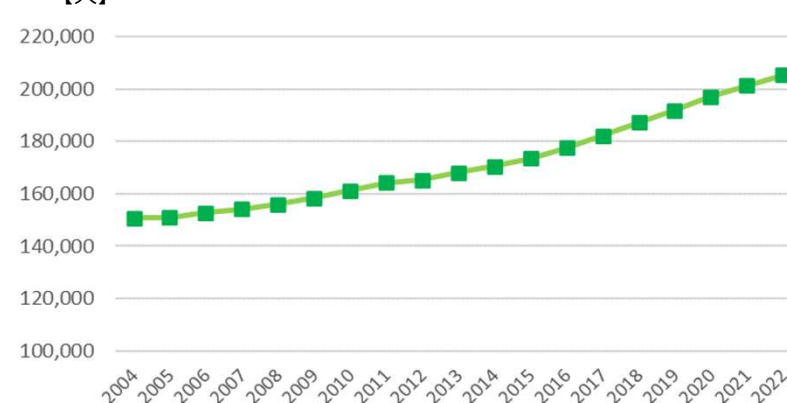
- 都市鉄道が整備されることで沿線住民の利用が促進されるとともに、将来的な沿線人口増加による利用者の増加が見込まれることから、直接・間接的に受益する主体として、「②鉄道事業者」があげられる。
- また、来訪者の増加や将来的な需要の拡大、地価上昇による資産価値の向上が見込まれることから、間接的に受益する主体として「③沿線企業」や「④不動産所有者」があげられる。そのほか、土地利用の高度化などによる開発計画の事業性向上などが見込まれることから、「⑤開発事業者」についても間接的に受益すると考えられる。

つくばエクスプレスの概要、整備効果

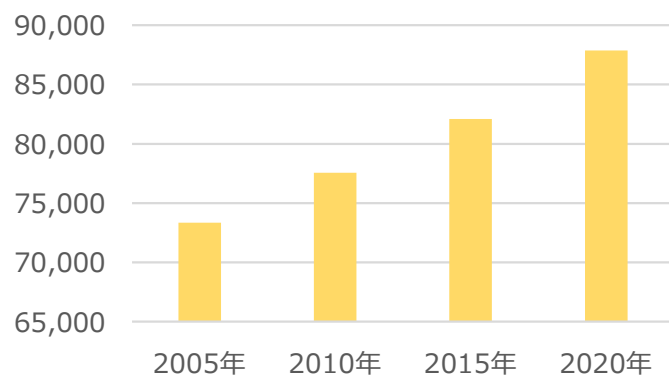
②鉄道事業者（つくばエクスプレス）の運輸収入の推移



沿線人口の変化（流山市）



③沿線市の就業者数の変化（流山市）



④・⑤流山おおたかの森駅周辺における沿線開発の推移

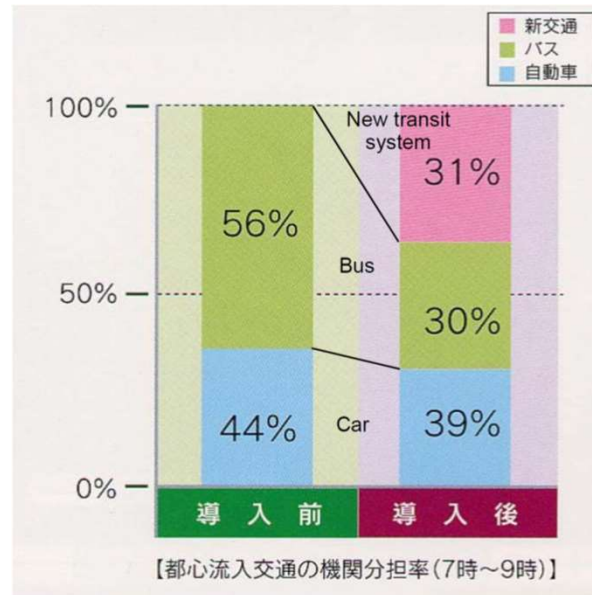


- 都市鉄道が整備されることで既存のバス等の交通機関からの転換が見込まれ、**沿道環境の改善やCO₂削減に寄与することから、間接的に受益する主体として周辺の「⑥住民」や「⑦国・地域」があげられる。**
- あわせて、鉄道を利用しない場合でも鉄道が存在することで安心感、満足感を感じることができるとともに、地域のイメージアップにも貢献していると考えられる（存在効果）。

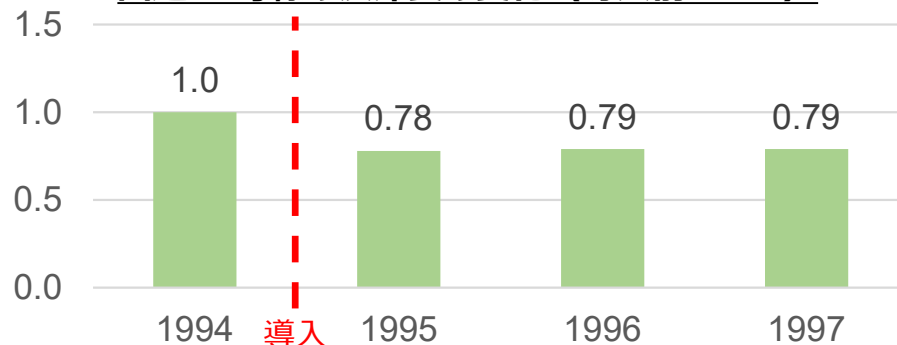
出典：広島高速交通株式会社HP、東京都交通局HP、全国街路事業促進協議会HPより国土交通省作成

アストラムラインの整備効果

アストラムライン導入前後の交通機関の分担率



国道54号線の渋滞長の変化（導入前=1.0）



日暮里・舎人ライナーの整備効果

見沼代親水公園駅～日暮里駅の所要時間の変化



開業前 約60分
(ラッシュ時)



開業後 約20分

CO₂削減効果

バスからの利用転換が図られ、CO₂の排出量が年間約7,700t削減
(森林約730ha※の二酸化炭素吸収量に相当)

約70%削減



10,800t



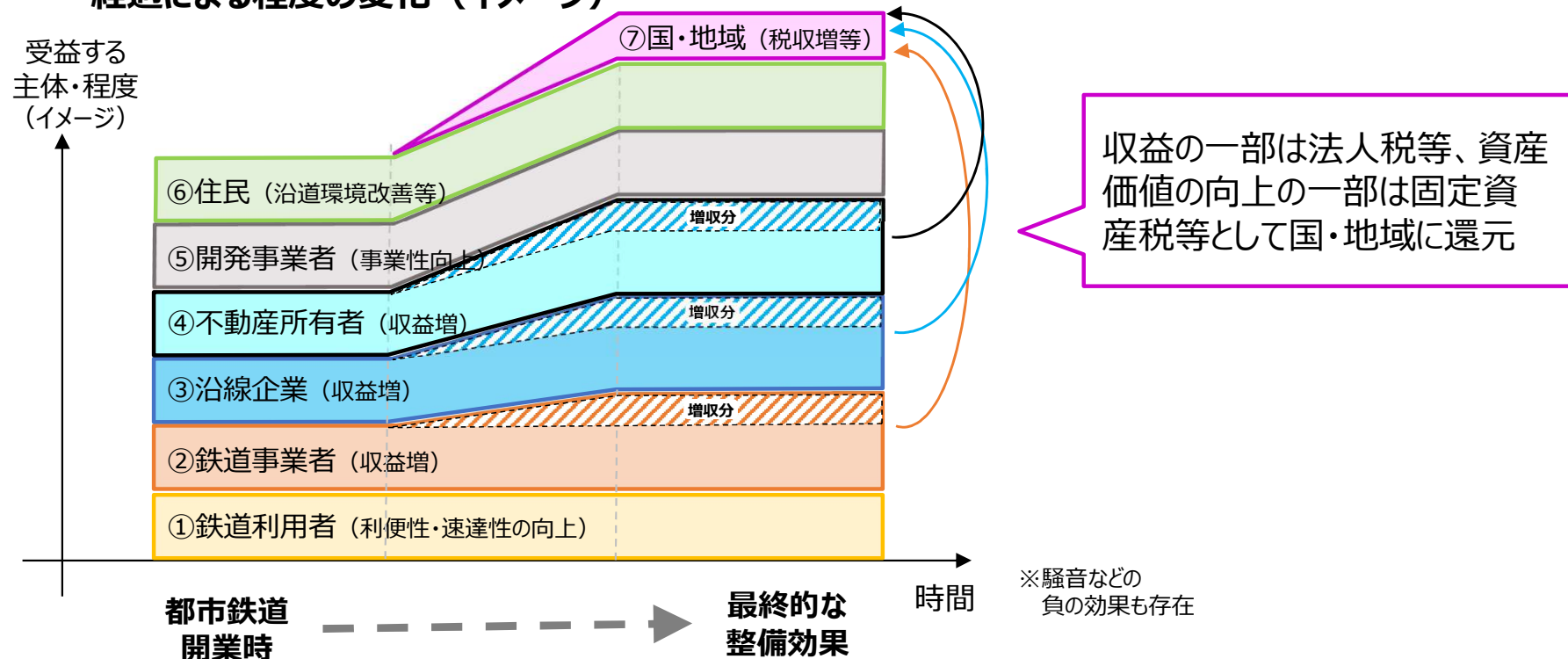
3,100t

※代々木公園（約54ha）
の面積の約13.5倍に相当



- **都市鉄道の開発利益は、利用者の利便性向上に加え、地価上昇による資産価値の向上や定住・交流人口の増加による鉄道事業者や沿線企業などの収益増加が見込まれるなど、広範囲に波及**と考えられる。
- 資産価値向上による固定資産税の増加や鉄道事業者、沿線企業等の増収による法人税の増加など、**税収の増加等が見込まれることから、間接的に受益する主体として「⑦国・地域」があげられる。**
- **都市鉄道整備の最終的な便益の一部は、税収として長期的に国・地域に還元されるが、都市鉄道整備を契機としたまちづくりが進展することで、特に沿線自治体にとって大きなメリットをもたらす**と考えられる。

都市鉄道整備により受益する主体と時間の経過による程度の変化（イメージ）



- **都市鉄道の開発利益は、鉄道利用者の利便性や速達性を向上させるだけではなく、例えば、沿線開発による沿線での定住人口・就業人口・集客人口の増大を通じた沿線地域の社会経済の活性化、それに伴う沿線地価の上昇等、社会の広範囲にわたり波及すると考えられるが、主に受益すると想定される主体は、①鉄道利用者に加え、②鉄道事業者、③沿線企業、④不動産所有者、⑤開発事業者、⑥住民、⑦国・地域に分類される。**
- **①鉄道利用者や、②鉄道事業者、⑥住民、⑦国・地域については、既存の枠組みに沿って負担しているものの、③沿線企業、④不動産所有者、⑤開発事業者については、必要に応じて鉄道事業者や地方公共団体等が個別に調整を行うなど、負担の枠組みは定められていない。**

主体		都市鉄道整備による受益の分類		負担事例
		概要	内容	
に直 受接 益的	①鉄道利用者	利便性・速達性の向上	● 所要時間の短縮、乗換回数の減少 ● 混雑緩和、定時性の向上 ● 交通機関選択肢の拡大 など	● 運賃として鉄道事業者へ支払い
	②鉄道事業者	収益の増加	● 沿線住民の利用 ● バス等の交通機関からの転換 ● 将来的な沿線人口増加による利用者の増加 など	● 法人税や固定資産税等として国や地域へ支払い ● 利用者の増加による駅の改良 など
間 接 的 に 受 益	③沿線企業	収益の増加	● 駅周辺への来訪者の増加、将来的な需要の拡大など	● 個別に調整（みなとみらい線の事例では、開発者が事業費の一部を負担） ● 法人税や固定資産税等として国や地域へ支払い
	④不動産所有者	収益の増加	● 地価上昇による資産価値の向上 など	
	⑤開発事業者	事業性向上	● 将来的な沿線人口増加による需要の拡大 ● 地価上昇による資産価値の向上 など	
	⑥住民	存在効果	● 鉄道が存在することによる安心感、満足感 など	● 間接的に賃料等で負担 など
	⑦国・地域	環境負荷の軽減	● バス等の交通機関からの転換による沿道環境の改善やCO₂排出量の削減	● 鉄道整備に必要な事業費への補助など（つくばエクスプレス、請願駅など）
		税収の増加	● 将来的な沿線人口の増加や地価上昇による固定資産税等の税収増	
		都市競争力の強化	● 都市の魅力が高まることによる国際競争力 など	