

社会経済、人口及び鉄道輸送の現状

社会経済の現状(東京中心部における開発)

■ 1999年(平成11年)3月に決定された首都圏基本計画において、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」を目指すこととされていたところである。近年、東京中心部では、業務・商業・居住に係る大規模開発のプロジェクトが各地で着実に進んでおり、多心化が図られつつある。

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

(豊洲)

高層マンション
(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)

高層マンション
(有明)



2012年完成



2010年完成

出典: 開発事業者HP

社会経済の現状(業務核都市における開発)

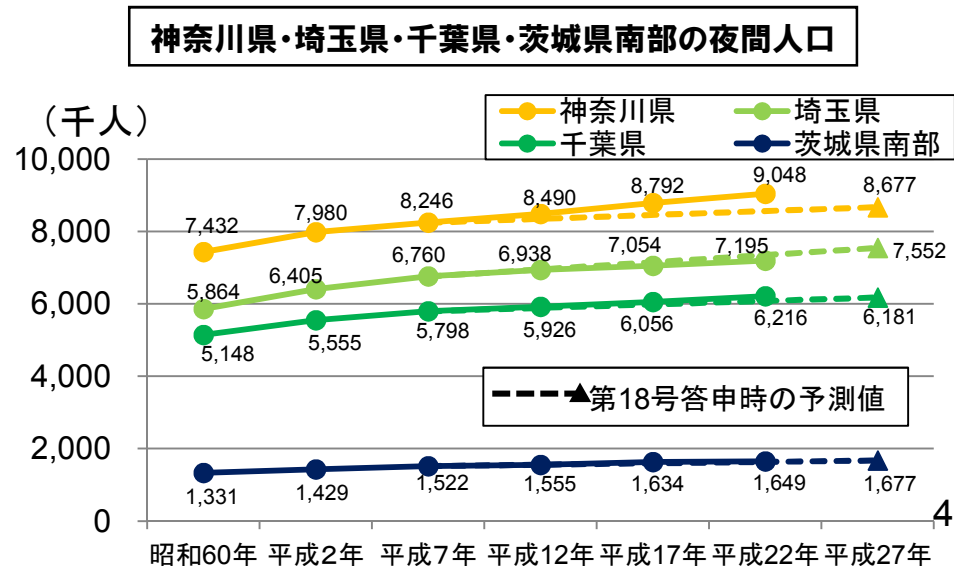
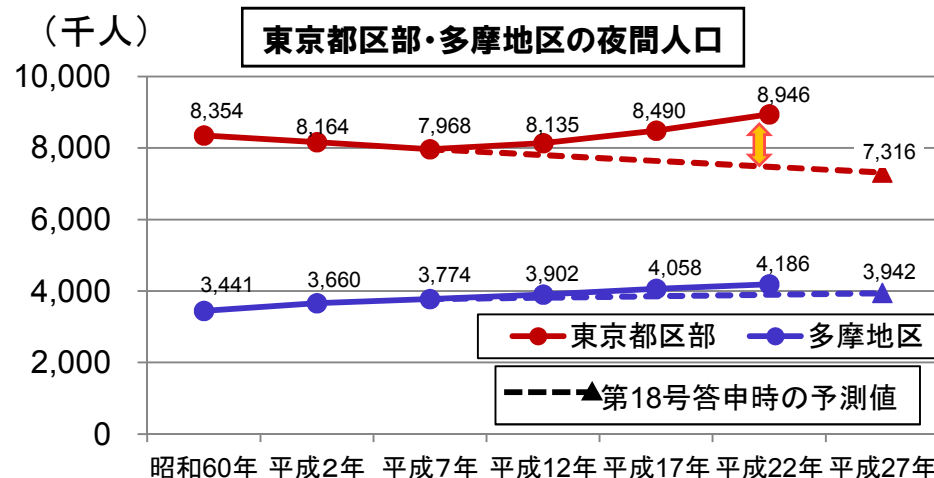
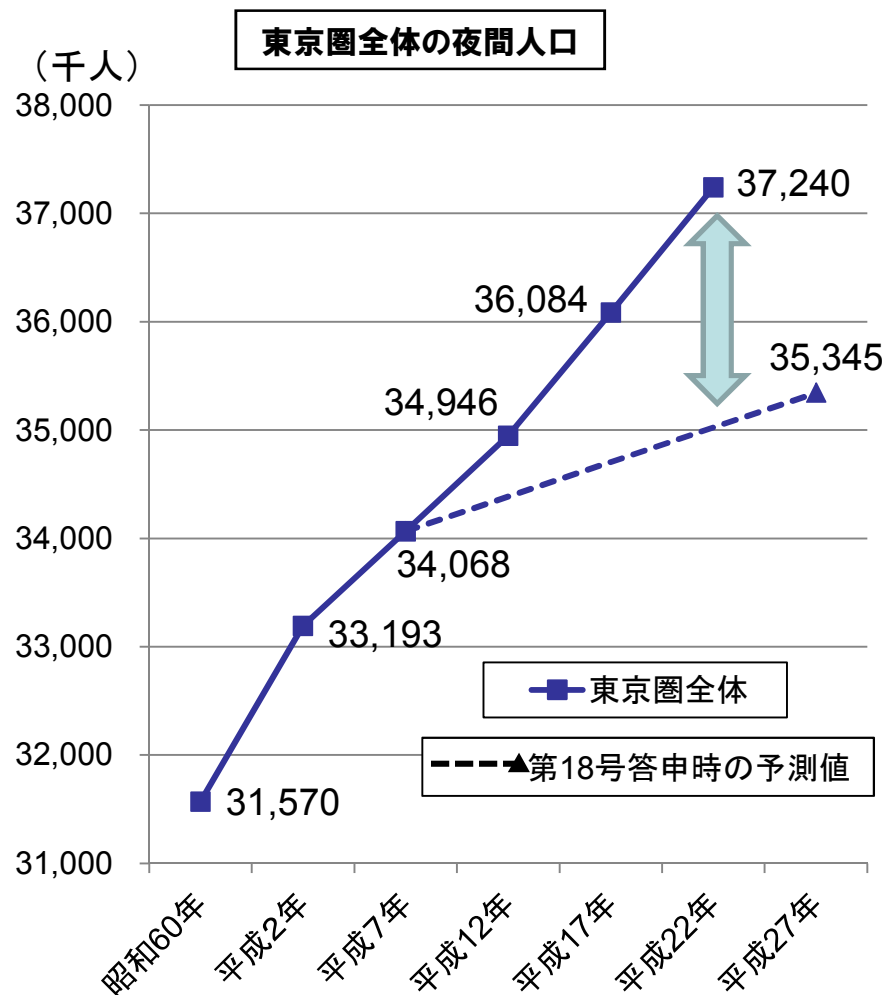
■ また、近郊地域においても、業務核都市を核とする圏域形成が進展しており、今後とも一層の機能集積が求められている。



※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

人口の現状(夜間人口の推移)

■ 東京圏への一極集中の進展等により東京圏の夜間人口は増加の一途をたどっており、2010年(平成22年)時点において既に約3,724万人となるなど、第18号答申時の想定を上回って推移している。また、地域別に見るといずれの地域も夜間人口は概ね増加しており、特に東京都区部については減少する想定に反し増加傾向で推移している状況にある。

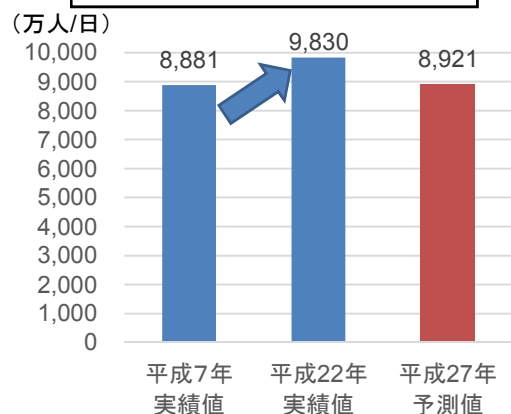


出典: 夜間人口の実績値は国勢調査より、予測値は第18号答申より事務局作成

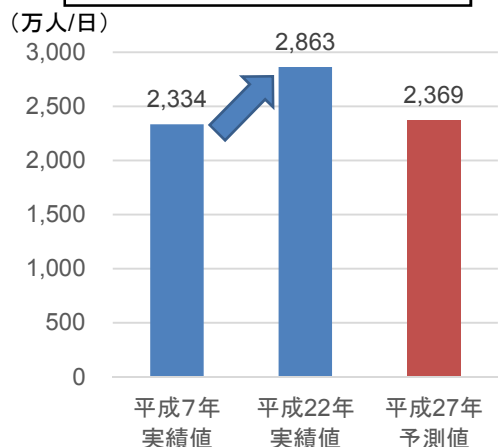
鉄道輸送需要の現状

■ 東京圏では、これまで第18号答申に基づき着実な鉄道整備がなされ、東京圏における鉄道流動のシェアが30%となるなど、快適で効率的な移動手段として重要な役割を担ってきた。東京圏全体の鉄道利用者数は、夜間人口の増加等により、第18号答申時点の想定を上回っているものの、地域によって増減に差が見られる。例えば東京都区部等の地域内を発着する流動は第18号答申時点より大きく増加しており、東京都区部と神奈川県間及び東京都区部と多摩地域間も第18号答申時点より増加している一方、東京都区部と埼玉県間及び東京都区部と千葉県間は第18号答申時点より大きく減少している。

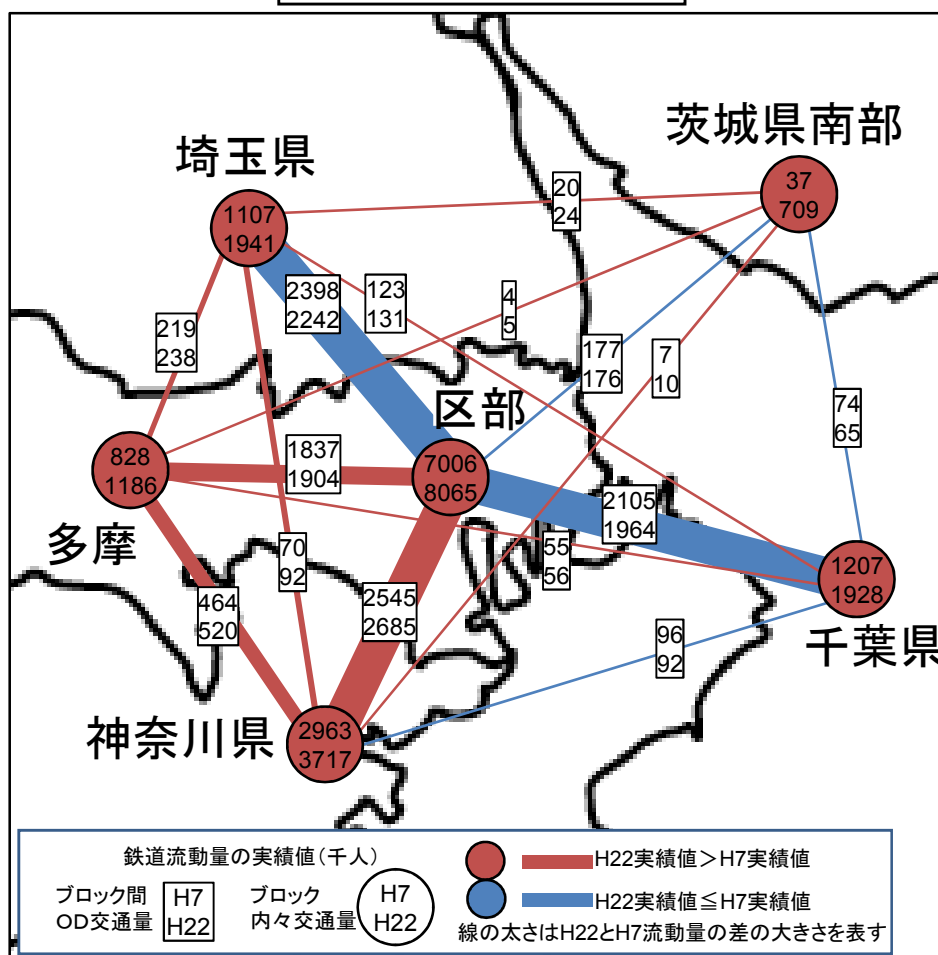
東京圏全体の総交通流動



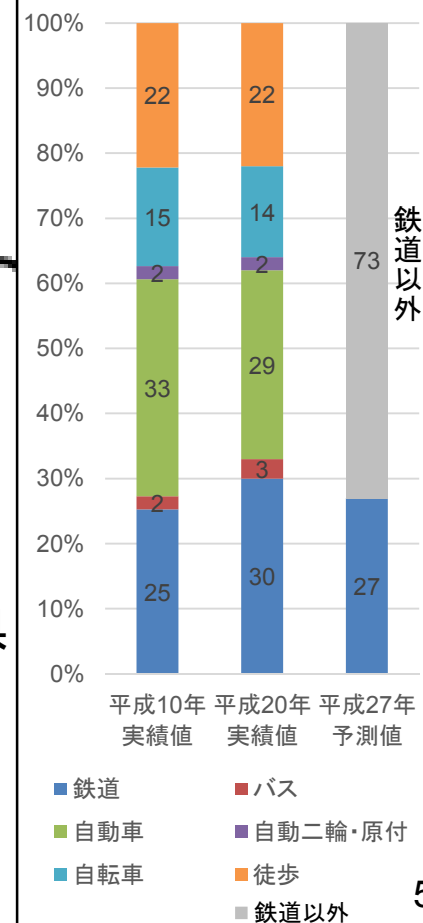
東京圏全体の鉄道流動



ブロック相互間の鉄道流動



鉄道流動のシェア

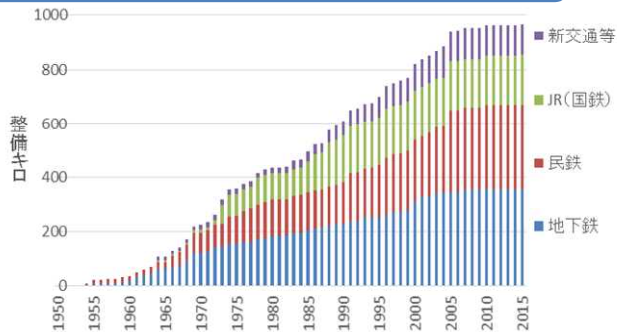


出典: 実績値は国勢調査及び東京都市圏パーソントリップ調査(東京都市圏交通計画協議会)より、予測値は第18号答申より、事務局作成

東京圏の都市鉄道整備の進展

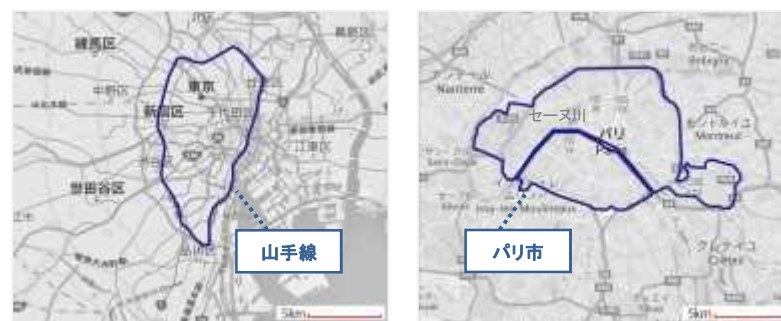
- 東京圏の都市鉄道の整備はこれまで着実に進展してきたものの、近年は整備延長の増加が鈍化しつつあるところである。
- 一方で、東京は世界的に見ても既に高密度な都市鉄道ネットワークを有しており、都市鉄道ネットワークは相当程度充実してきている。

東京圏の都市鉄道の整備の進展



東京・山手線内とパリの比較

○山手線内の鉄道駅密度は3.83 (駅/km²)、路線密度は3.84 (km/km²) であり、それぞれパリの鉄道駅密度3.46 (駅/km²)、路線密度1.98 (km/km²) よりも大きい。



世界の主要都市の都市鉄道網の比較

順位	都市名	面積 (km ²)	人口 (千人)	人口密度 (千人/km ²)	鉄道駅 (駅)	路線延長 (km)	鉄道駅密度 (駅/km ²)	路線密度 (km/km ²)
1	ロンドン	1,572	8,308	5.28	659	894	0.42 (5位)	0.57 (5位)
2	ニューヨーク	784	8,406	10.72	569	587	0.73 (3位)	0.75 (3位)
3	パリ	105	2,273	21.65	363	208	3.46 (1位)	1.98 (1位)
4	東京	623	9,103	14.61	661	760	1.06 (2位)	1.22 (2位)
5	シンガポール	716	5,399	7.54	109	151	0.15 (6位)	0.21 (6位)
6	ソウル	605	10,388	17.17	373	406	0.62 (4位)	0.67 (4位)
9	香港	1,105	7,220	6.53	87	221	0.08 (7位)	0.20 (7位)
15	上海	6,341	23,804	3.75	336	674	0.05 (8位)	0.11 (8位)

(注)・順位は、森記念財団「世界の都市総合ランキング2014」の総合ランキングをさす。
 ・ロンドンはグレーター・ロンドン (シティ・オブ・ロンドンと32のロンドン特別区)、ニューヨークはニューヨーク市、パリはパリ市、東京は東京23区、シンガポールはシンガポール共和国、ソウルはソウル特別市、香港は香港特別行政区、上海は上海市をさす。
 ・乗入れ路線が複数ある駅は、路線ごとに1駅として計上 (例：銀座駅は3駅として計上)。
 ・路線延長は、別系統の並走区間 (例：山手線と京浜東北線の田端から品川間) については重複計上しているが、別系統でない複々線等については計上していない。
 (出典)・東京の面積、人口及び人口密度は国土地理院「平成26年全国都道府県市区町村別面積調」、総務省統計局「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査(平成27年1月1日現在)」による。その他の都市の面積、人口及び人口密度は森記念財団「Global Power City Index YEARBOOK 2014」による。
 ・鉄道駅、路線延長、鉄道駅密度及び路線密度は日本地下鉄協会「世界の地下鉄」、国土交通省「主要運輸事情調査報告書」、ナビタイムジャパン「NAVITIME Transit」等に基づき国土交通省算出。