

運輸政策審議会答申第18号のフォローアップについて

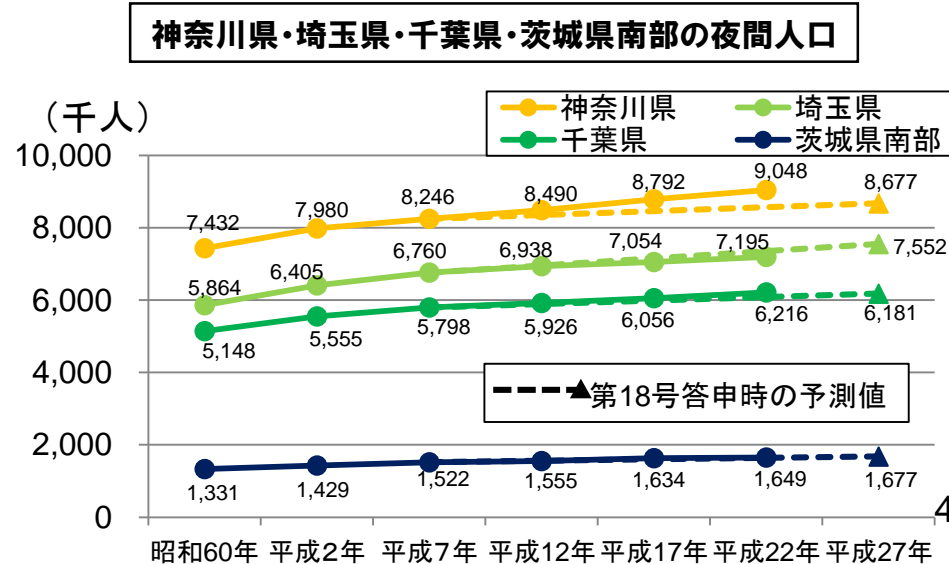
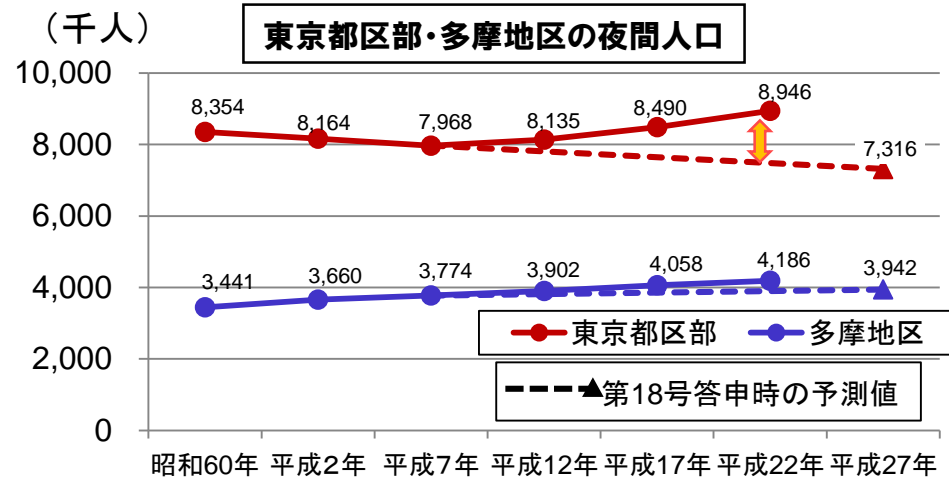
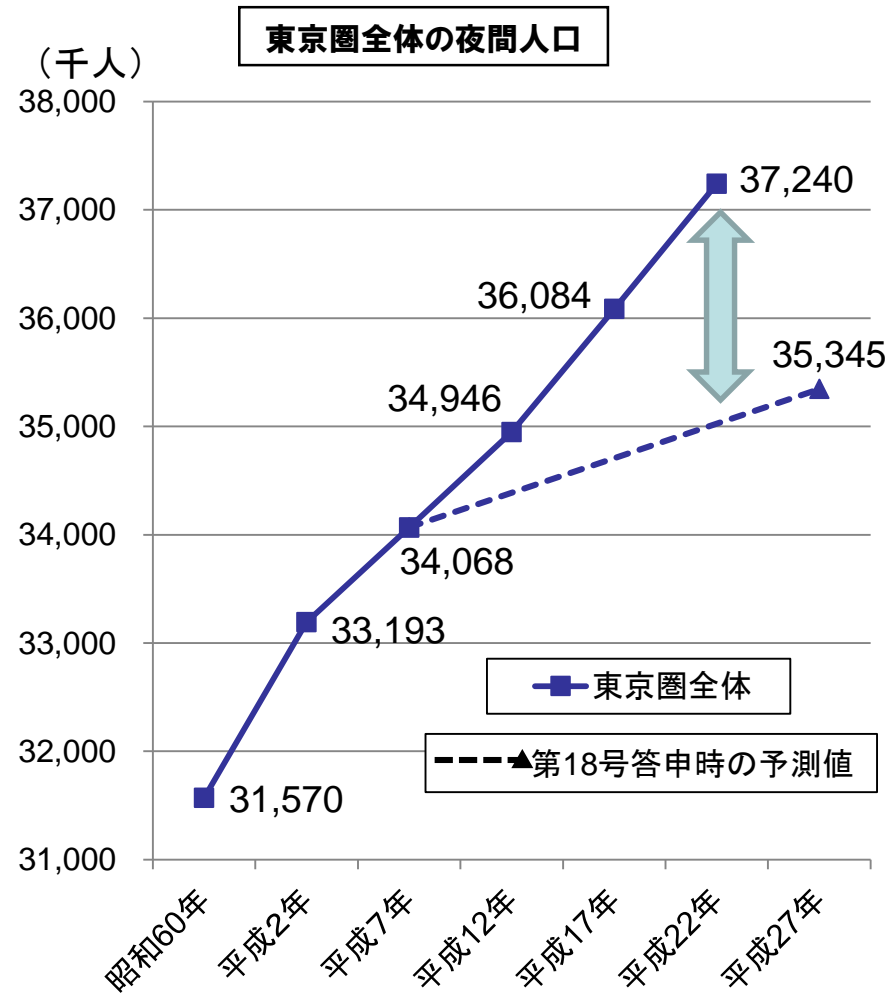
1. 東京圏の鉄道を取り巻く環境について	3
(1) 社会経済・人口の現状		
(2) 鉄道輸送需要の現状		
2. 第18号答申における政策課題に係る現状について	14
(1) 混雑の緩和に係る現状		
(2) 速達性の向上に係る現状		
(3) 都市構造・機能の再編等への対応の現状		
(4) 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化の現状		
(5) 交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進の現状		
3. 答申路線・事業について	26
(1) 既設路線の改良等の整備状況		
(2) 路線の新設、複々線化等の取組状況		
(3) 政策課題に資する路線・事業の整備状況		
(4) 開業した路線の輸送状況		
4. まとめ	33

東京圏の鉄道を取り巻く環境について

- (1) 社会経済・人口の現状
- (2) 鉄道輸送需要の現状

(1) 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%増となると予測されていた。
- 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年の予測値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予測に反してむしろ増加傾向にあり、多摩地区、神奈川県も予測より増加している。



出典：夜間人口の実績値は国勢調査より、予測値は第18号答申より事務局作成

(1) 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)

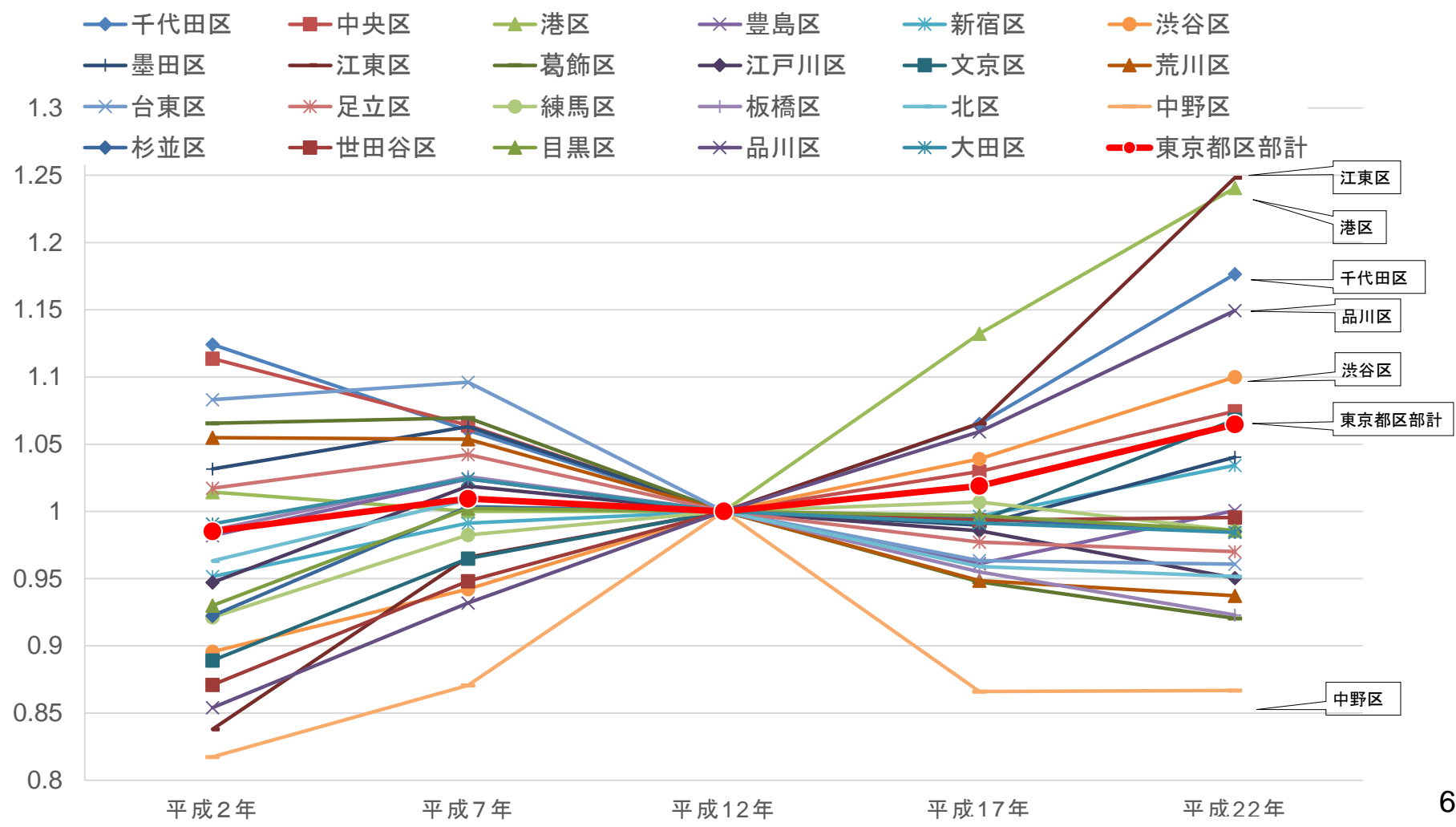


2010年完成

(1) 社会経済・人口の現状(東京都区部の従業人口の推移)

■ 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

(1) 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。



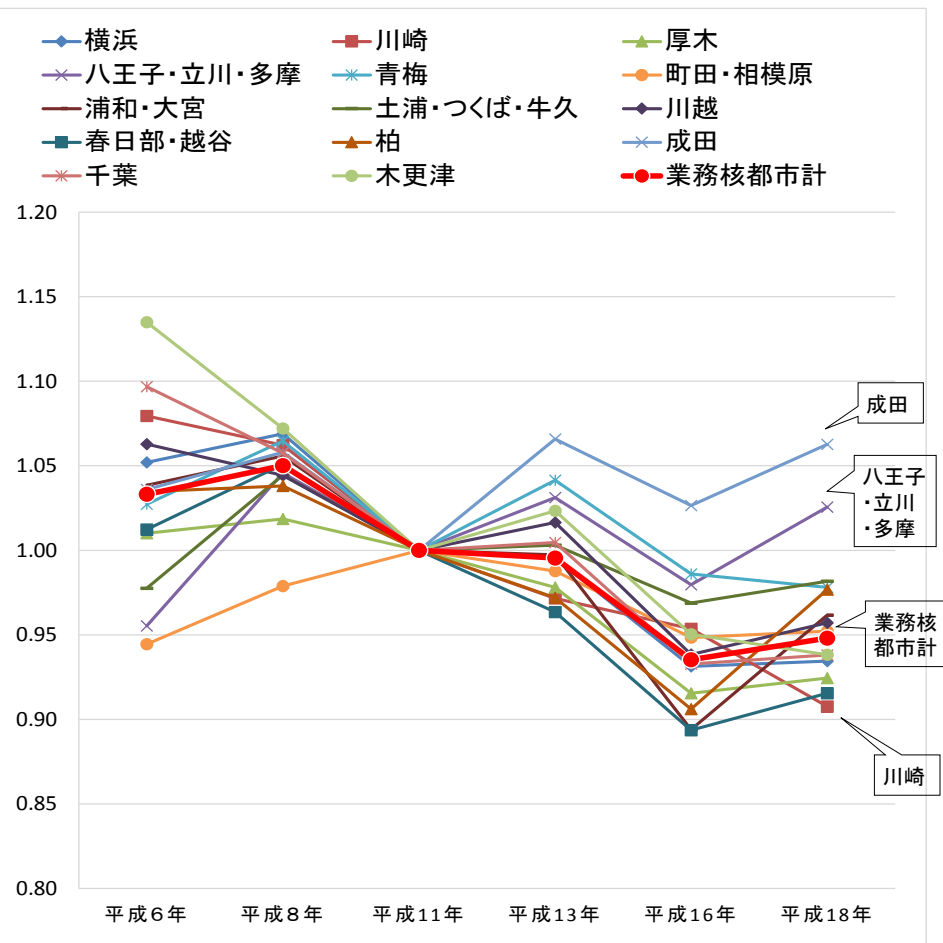
※ニュータウンは業務核都市内に存在する概ね計画人口2万人以上の地区を選定。
 出典: 写真・パースは都市再生機構・千葉県・千葉県企業庁のHP及びパンフレットより引用

■ 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

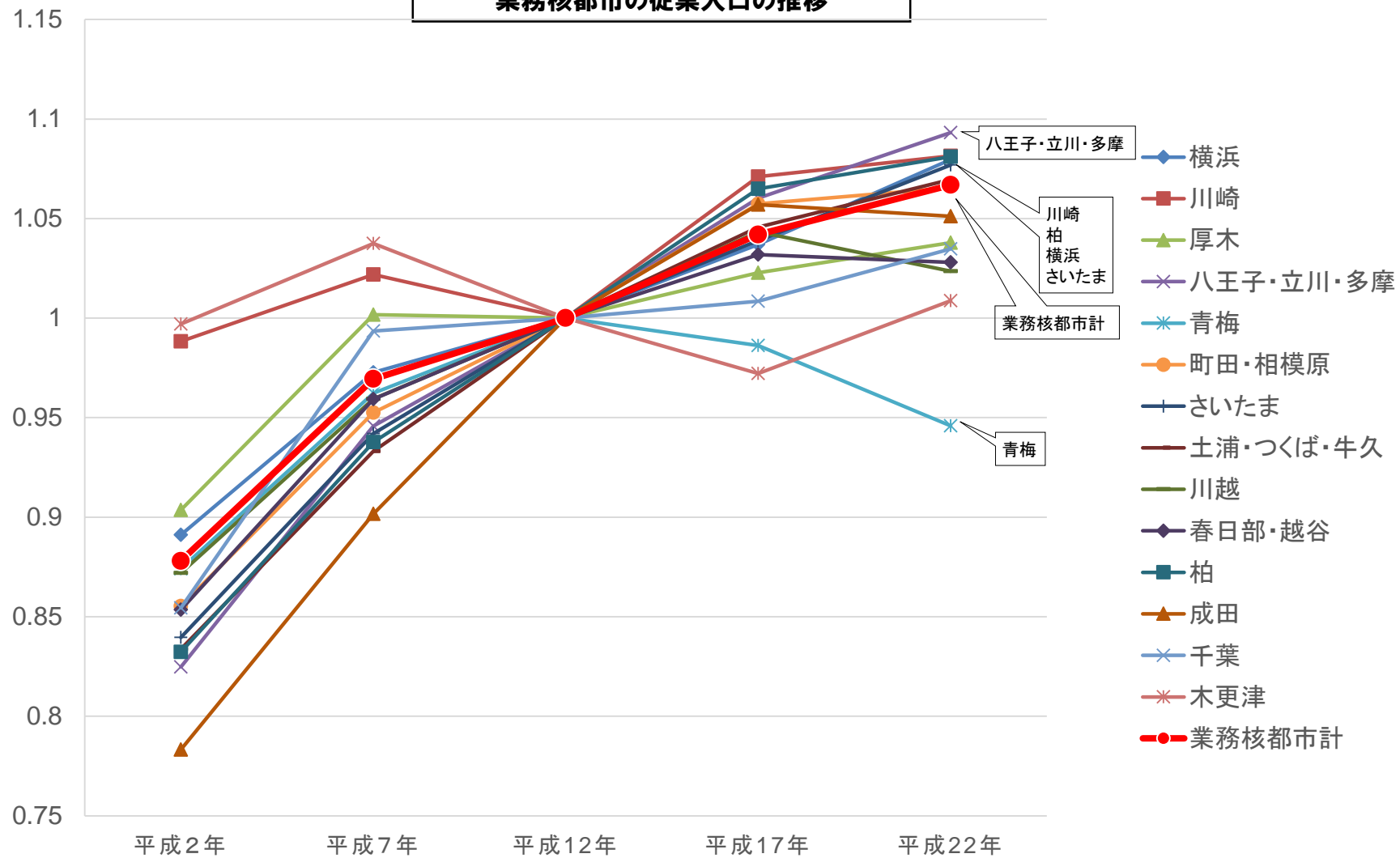
※東京圏(50km圏)の範囲外となる熊谷・深谷は除く。

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。

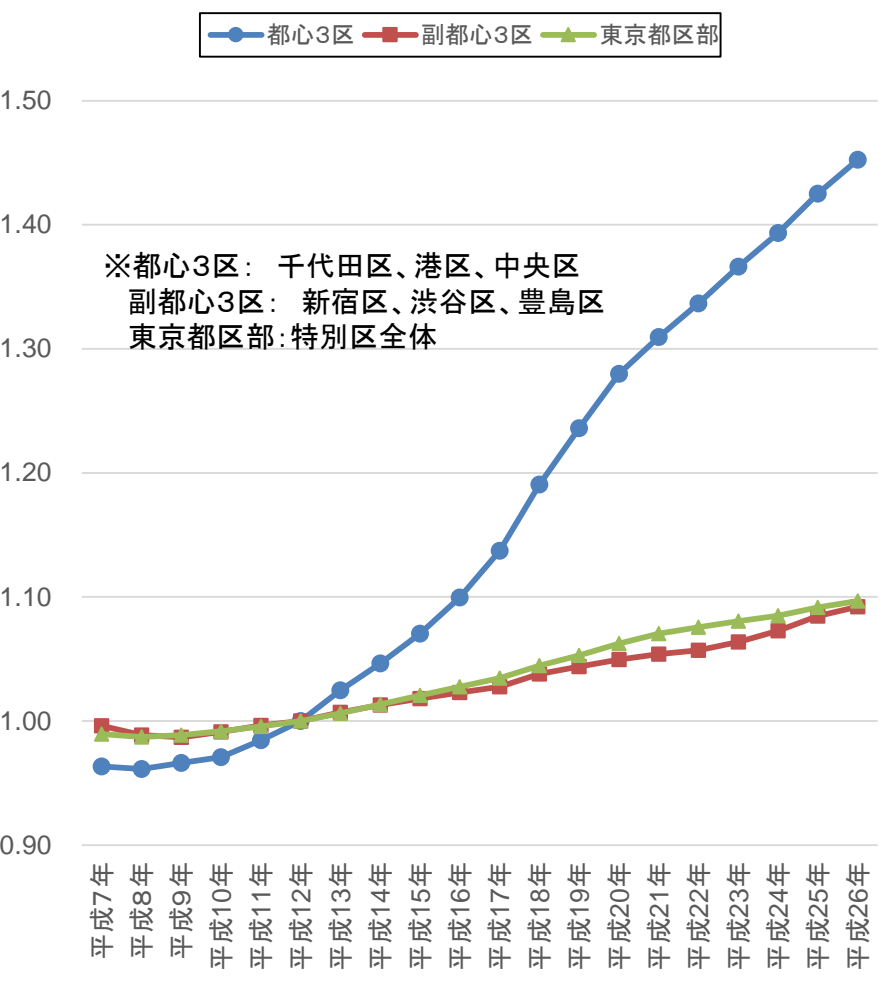
業務核都市の従業人口の推移



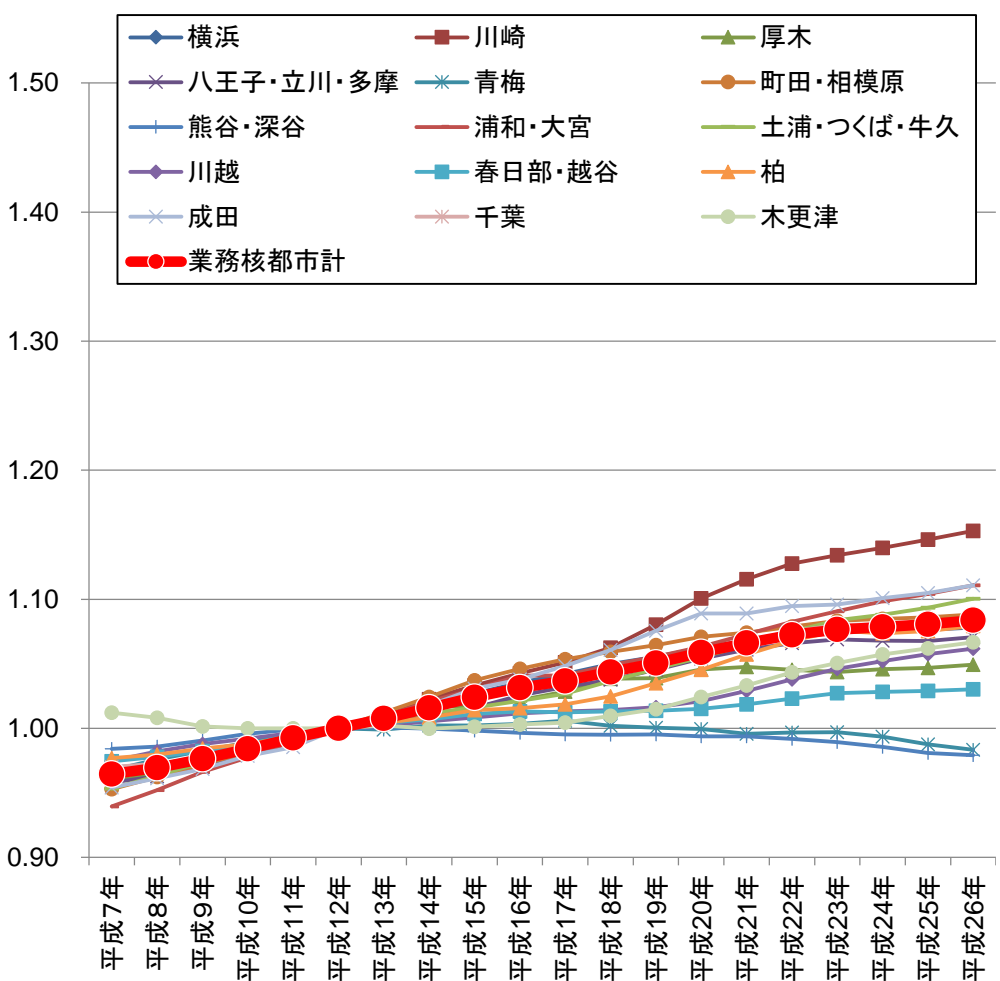
※平成12年を1としたときの指数を表す。
 ※東京圏(50km圏)の範囲外となる熊谷・深谷は除く。
 出典: 国勢調査より事務局作成

■ 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



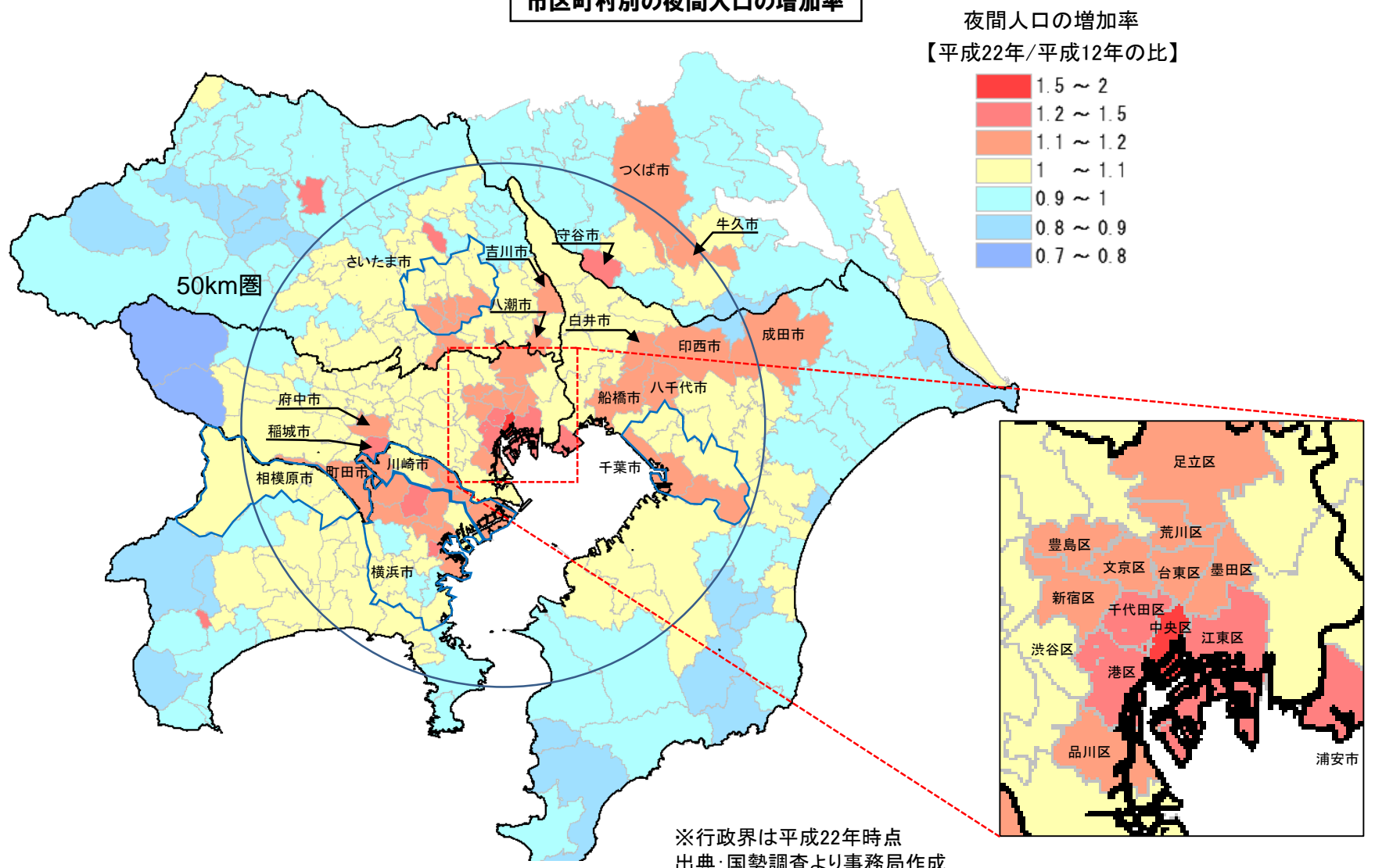
業務核都市の夜間人口の推移



※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

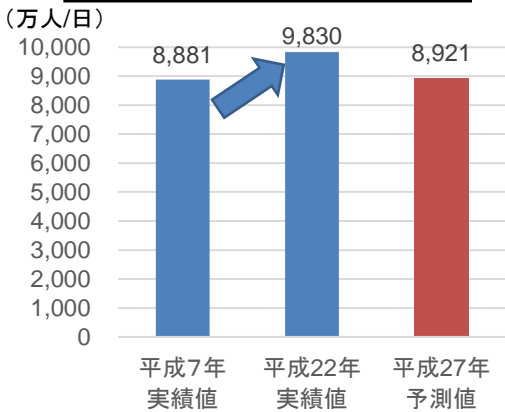


※行政界は平成22年時点
出典: 国勢調査より事務局作成

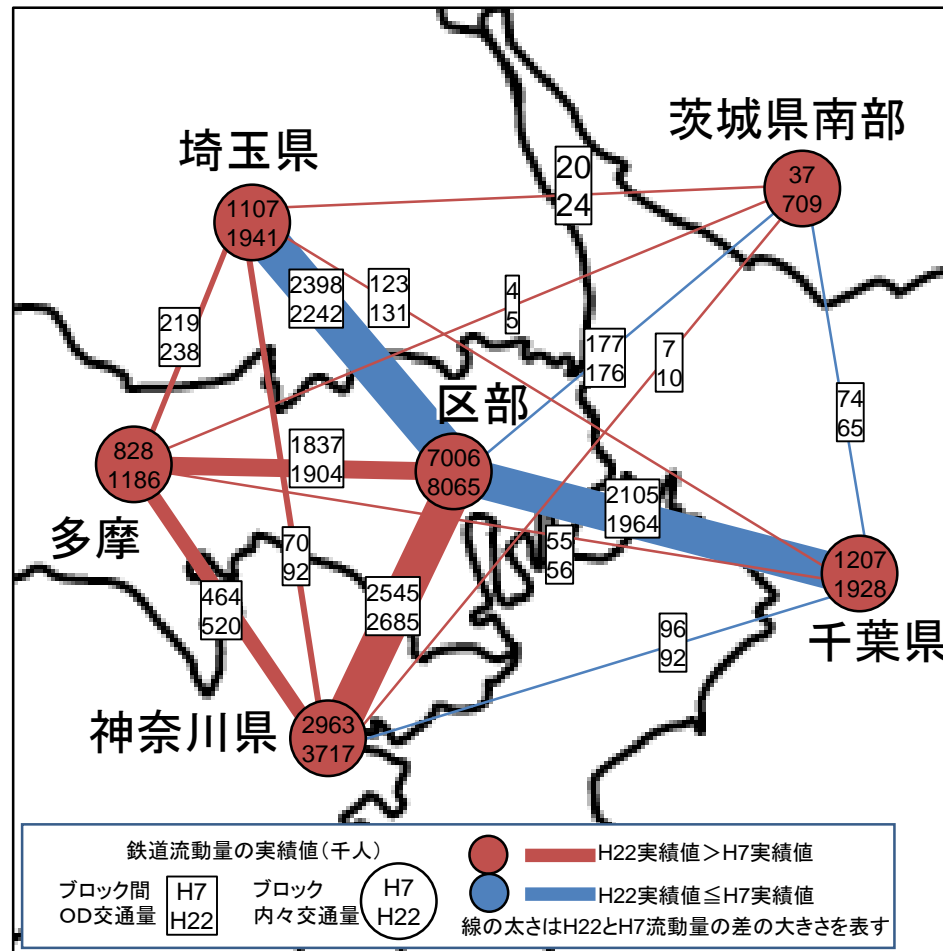
(2) 鉄道輸送需要の現状①

- 第18号答申においては、平成27年における東京圏の総交通流動は、1日当たり8,921万人となり平成7年(8,881万人)に比べ微増となると予測されており、鉄道流動は1.5%増の1日当たり2,369万人になると予測されていた。また、鉄道分担率は平成27年には27%と平成7年(26%)に比べて微増すると予測されていた。
- これに対して、平成22年の東京圏の総交通流動、鉄道流動ともに、第18号答申における平成27年予測値を上回っており、ブロック別には、区部⇄多摩、区部⇄神奈川県が予測以上に増加している一方、区部⇄埼玉県、区部⇄千葉県は予測値を大きく下回っている。また、東京圏全体の鉄道分担率は平成20年で約30%となっており、平成27年の予測値をすでに上回っている。

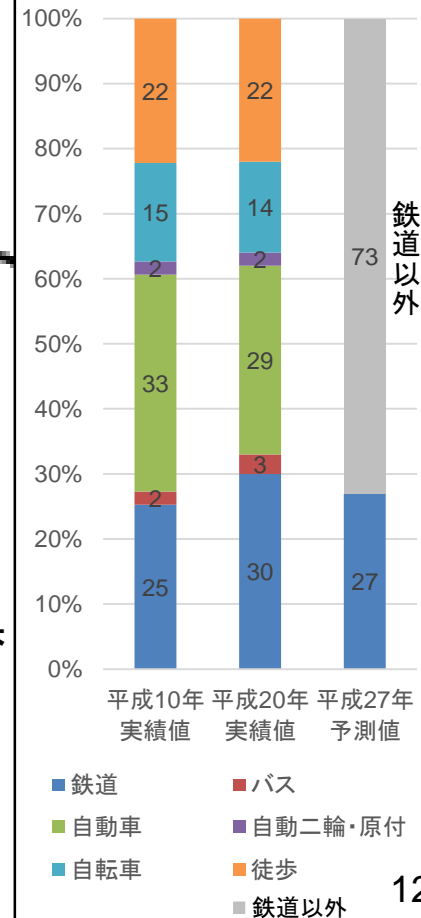
東京圏全体の総交通流動



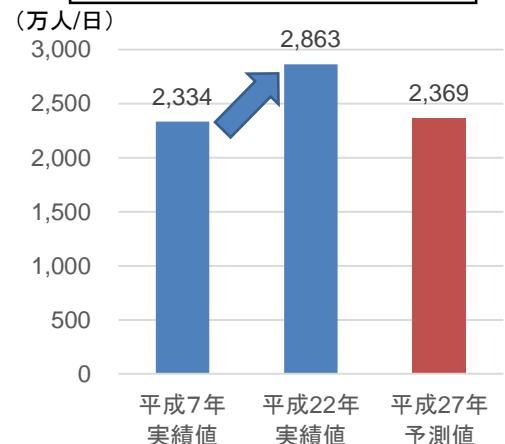
ブロック相互間の鉄道流動



鉄道流動のシェア



東京圏全体の鉄道流動

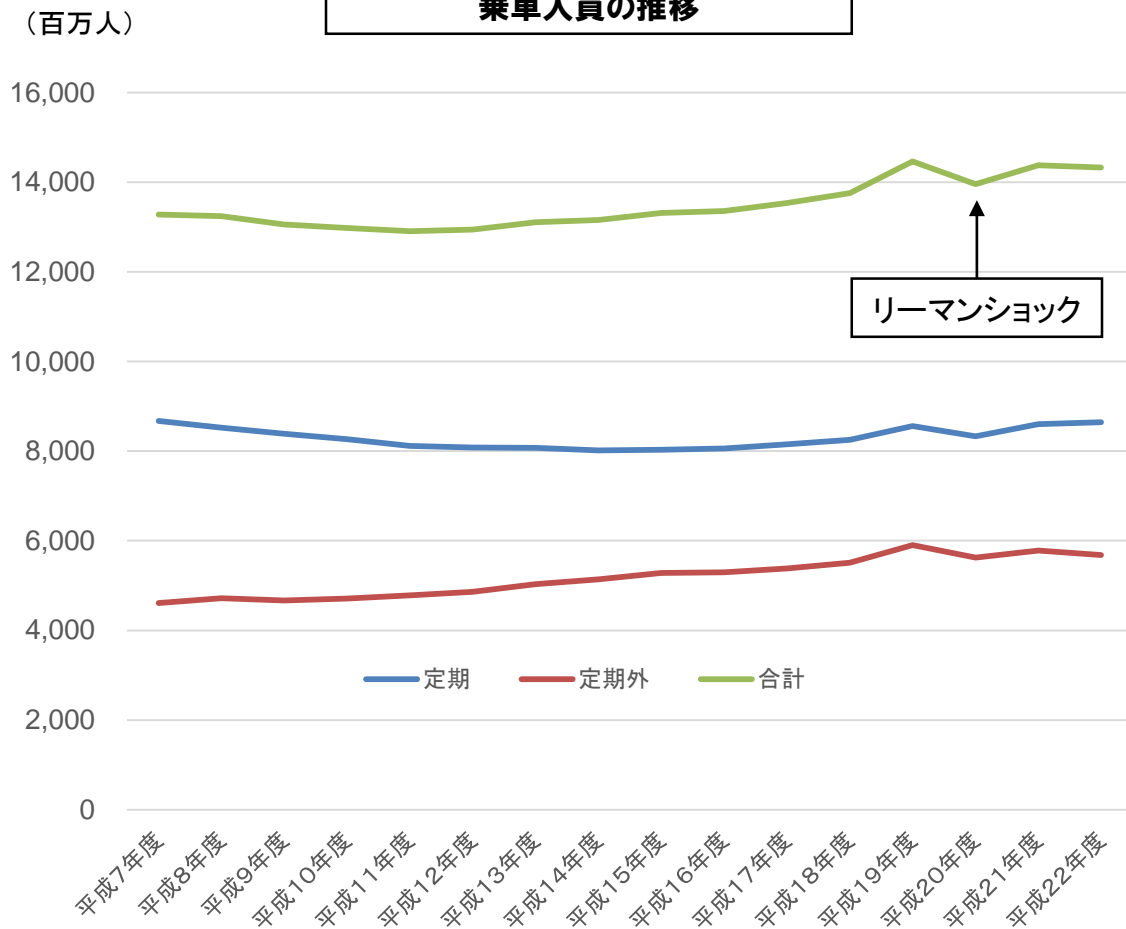


出典: 実績値は国勢調査及び東京都市圏パーソントリップ調査(東京都市圏交通計画協議会)より、予測値は第18号答申より、事務局作成

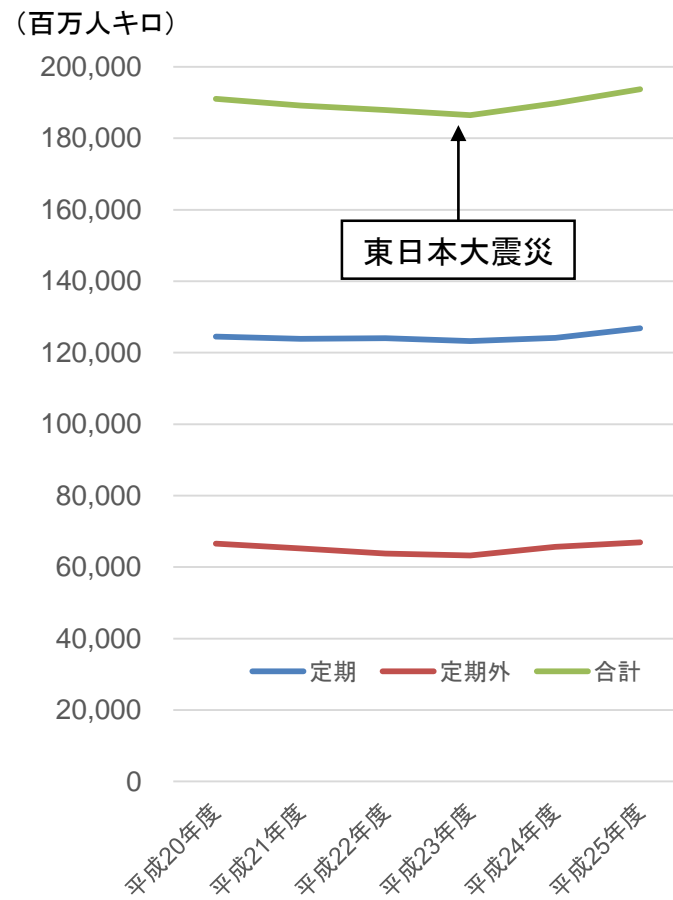
(2) 鉄道輸送需要の現状②

■ 東京圏の鉄道輸送量を見ると、景気等の影響を受けて時期により増減のばらつきがあるものの、直近の乗車人員・輸送人キロは増加傾向にある。

平成7年度～平成22年度における乗車人員の推移



平成20年度以降の輸送人キロの推移



※都市交通年報による首都交通圏(東京駅を中心に半径50km圏内で、特に交通不便な地域及びその大半が50km圏外にある行政区域を除外した範囲)における高速鉄道の乗車人員

出典: 都市交通年報

※東京圏の大手民鉄8社、東京メトロ、東京都交通局の地下鉄及びJR東日本「関東圏」の乗車人キロの合計
 ※JR東日本「関東圏」とは、東京支社・横浜支社・八王子支社・大宮支社・高崎支社・水戸支社・千葉支社管内の在来線。
 出典: JR東日本IR資料(時系列資料)、鉄道統計年報、国土交通省資料より事務局作成

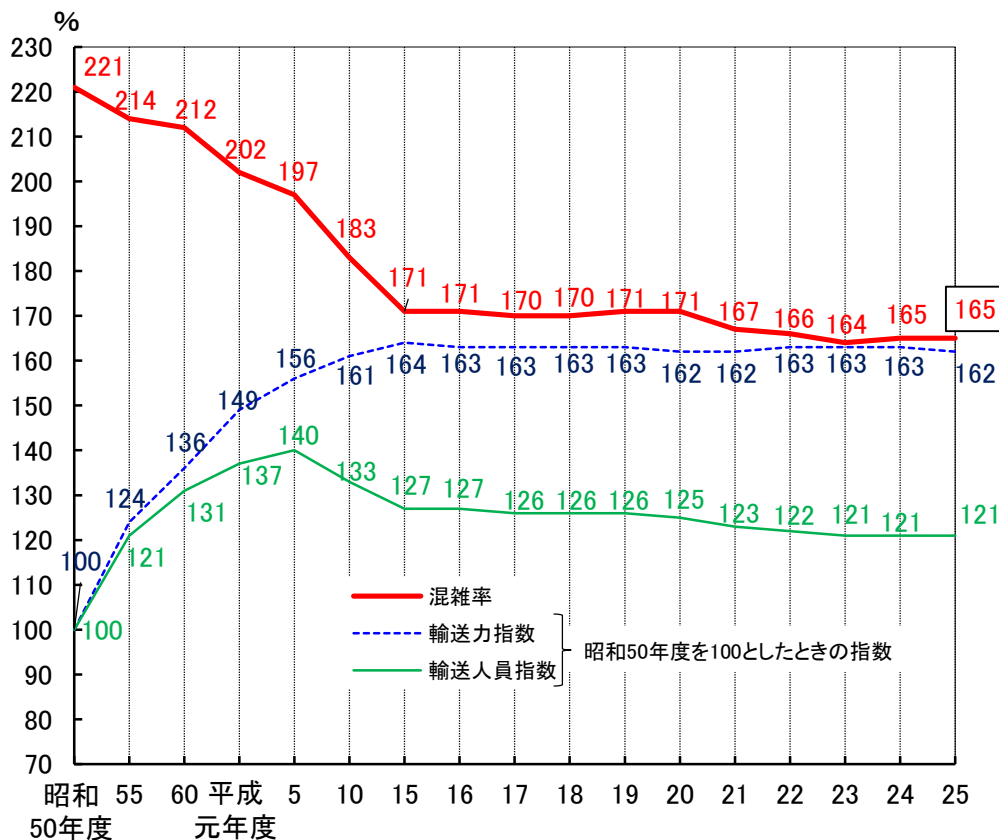
第18号答申時の政策課題に係る現状について

- (1) 混雑の緩和に係る現状
- (2) 速達性の向上に係る現状
- (3) 都市構造・機能の再編等への対応の現状
- (4) 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化の現状
- (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の現状

(1)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

(2)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。

(2)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。



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

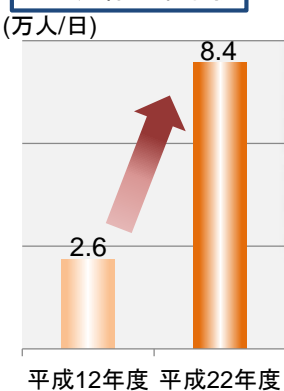
平成12年10月	30分	11分 短縮	二子玉川乗換え
平成27年5月	19分		直通、急行運転

※ 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。

(3) 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。

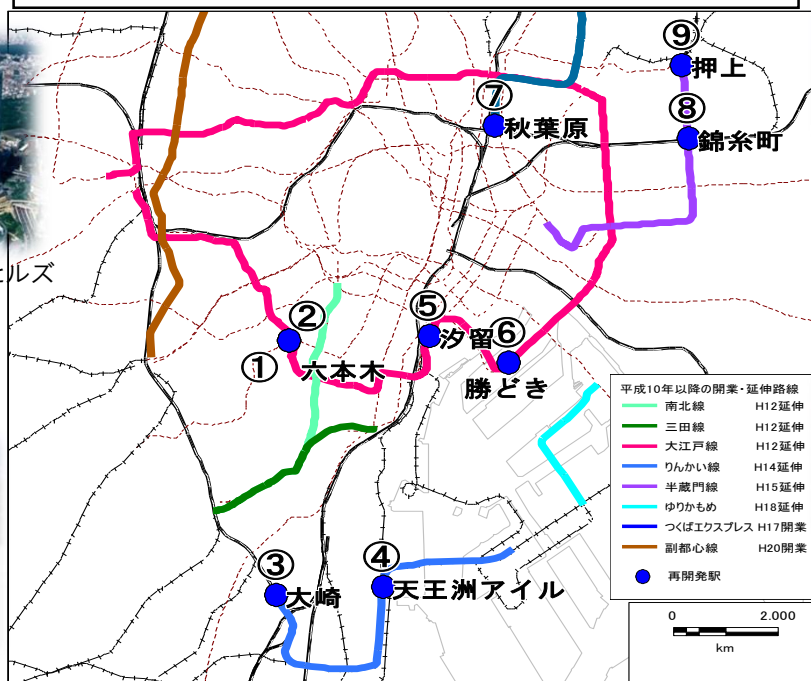
大江戸線六本木駅



①、②六本木

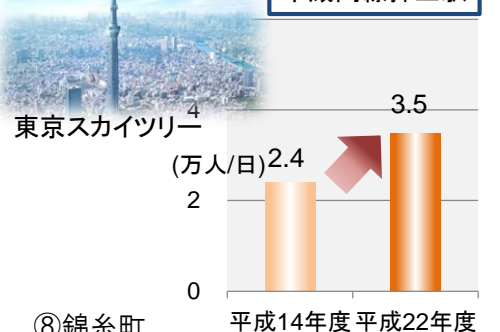


新設路線沿線の主な開発と駅利用者数の変化



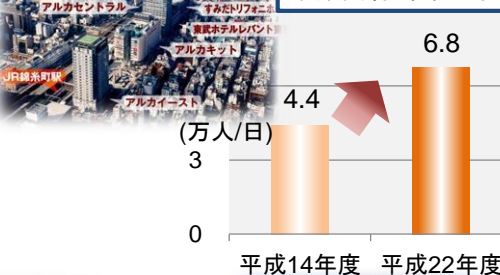
⑨押上

半蔵門線押上駅

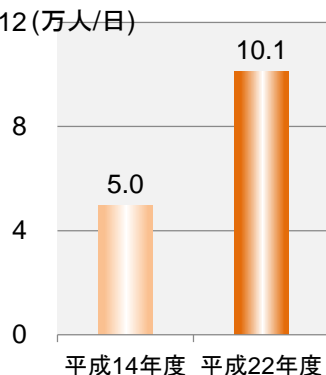


⑧錦糸町

半蔵門線錦糸町駅



りんかい線大崎駅

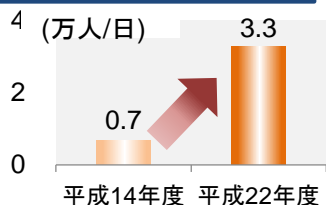


③大崎



④天王洲アイル

りんかい線天王洲アイル駅

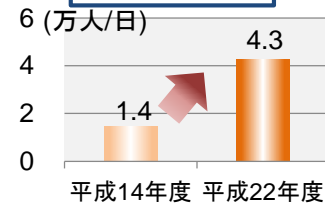


⑤汐留



汐留シオサイト

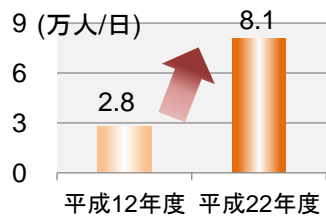
大江戸線汐留駅



⑥勝どき



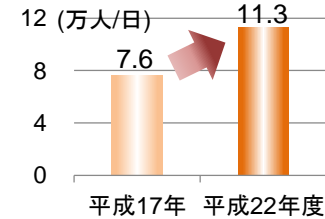
大江戸線勝どき駅



⑦秋葉原



つくばエクスプレス秋葉原駅

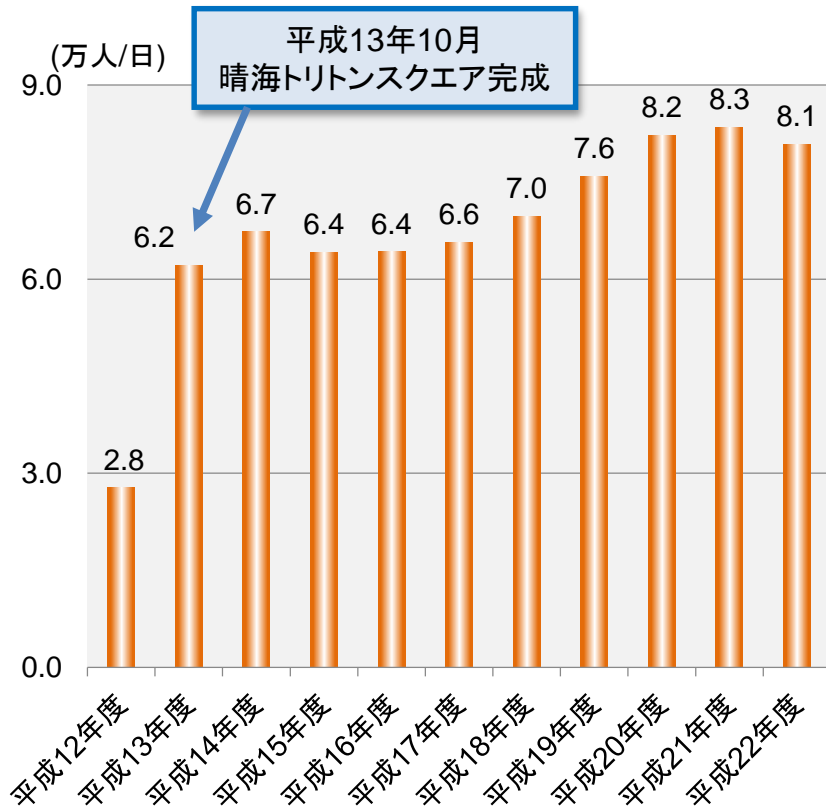


※写真: 都市開発事業者HPより
 ※グラフ: 都市交通年報より事務局作成

(3)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

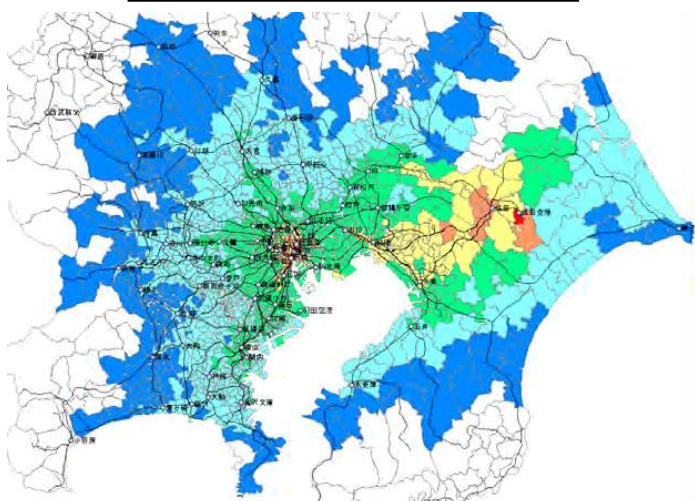
勝どき駅における混雑の状況



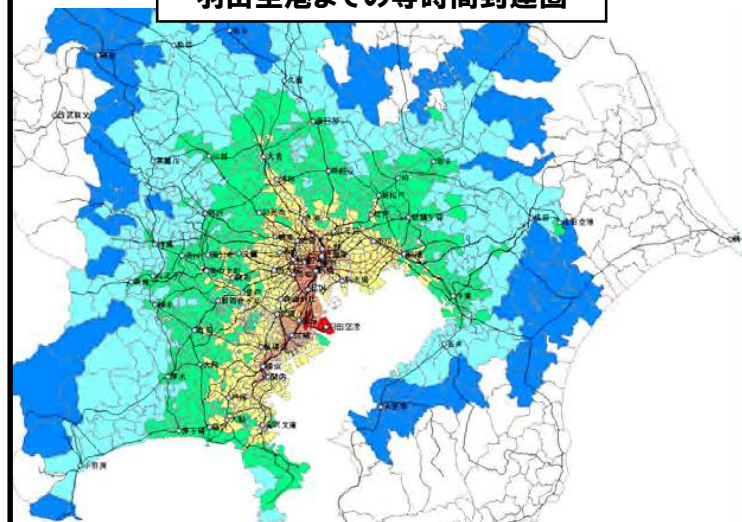
(4) 空港、新幹線等へのアクセス機能強化の現状①

- 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

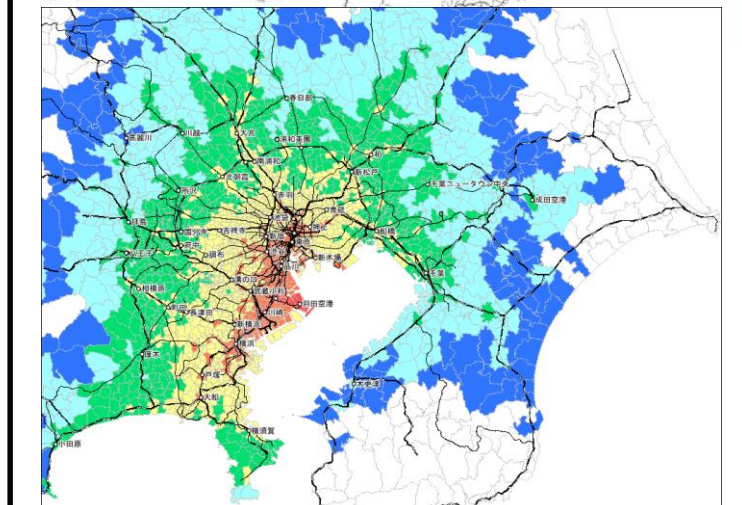
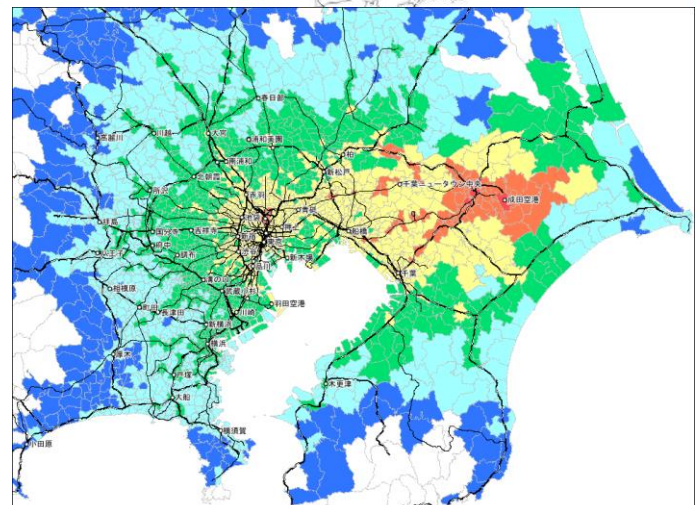


平成12年時点

等時間到達圏



平成22年時点



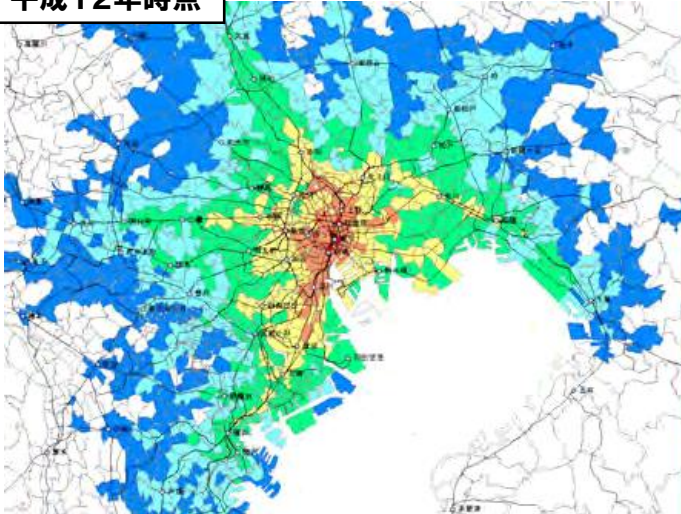
※ 所要時間は、各ゾーンの中心から最寄り駅までの到達時間と鉄道の所要時間を合計したものととして算出。各時点における時刻表より事務局作成

(4) 空港、新幹線等へのアクセス機能強化の現状②

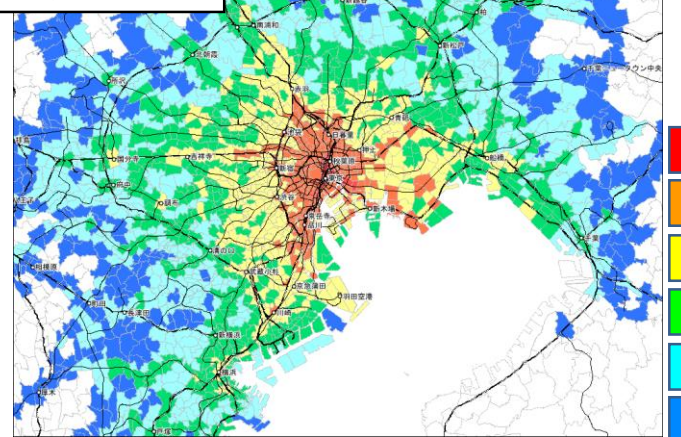
- 東京駅までの等時間到達圏は平成12年と比べて拡大しており、利便性の高い地域が拡大している。
- さらに平成27年3月には、上野東京ラインが開業し、特に東京圏北部から東京駅や今後中央新幹線(リニア)のターミナルとなる品川駅へのアクセス利便性が向上した。

東京駅までの等時間到達圏

平成12年時点



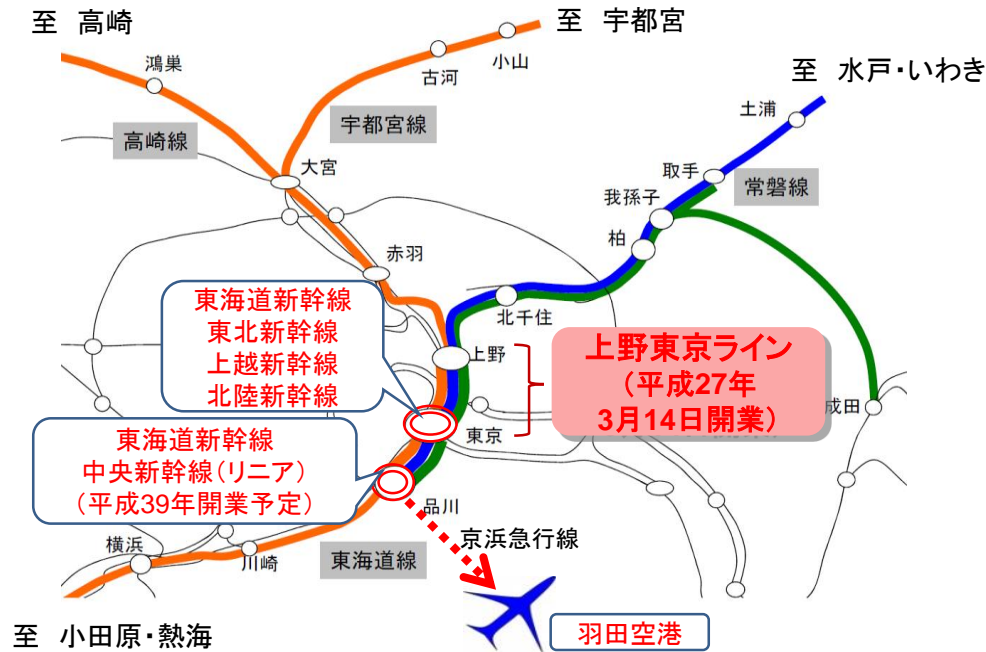
平成22年時点



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



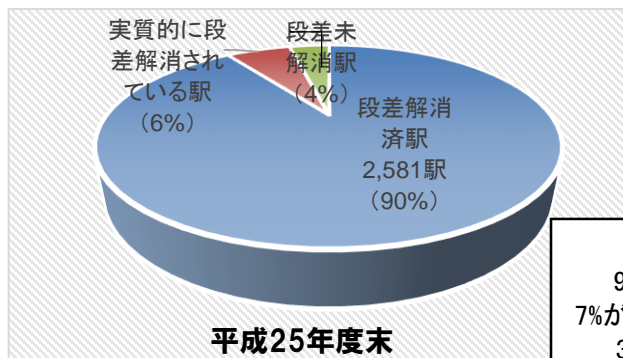
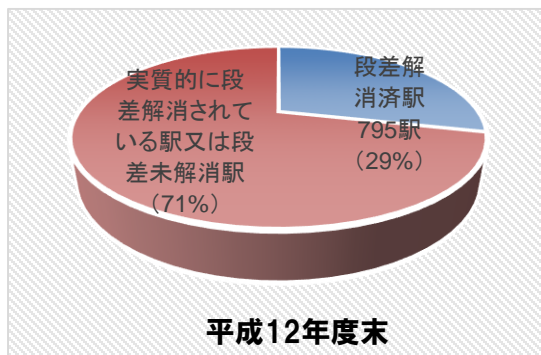
※所要時間は朝通勤ピーク時間帯の平均到達時分

※ 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して算出。各時点における時刻表より事務局作成

(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)

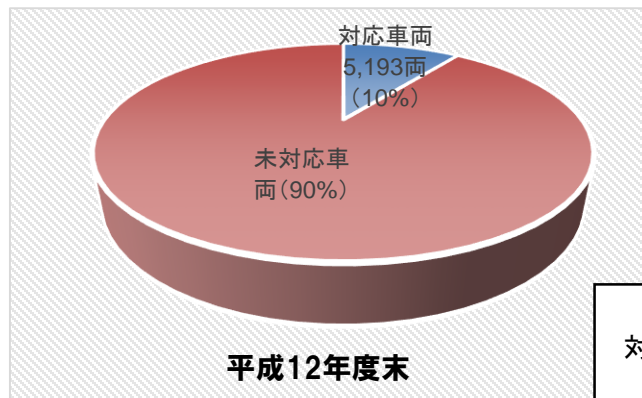


東京圏では、90%が段差解消、7%が実質的に段差解消、3%が段差未解消

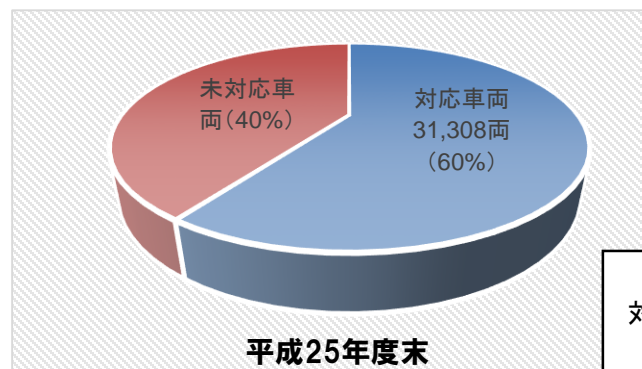
平成23年度からバリアフリー化の整備目標を「5,000人以上」から「3,000人以上」の鉄道駅としている。[H25年度末3,000人以上の段差解消済駅 2,909駅(83%)]

※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、神奈川県等の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%



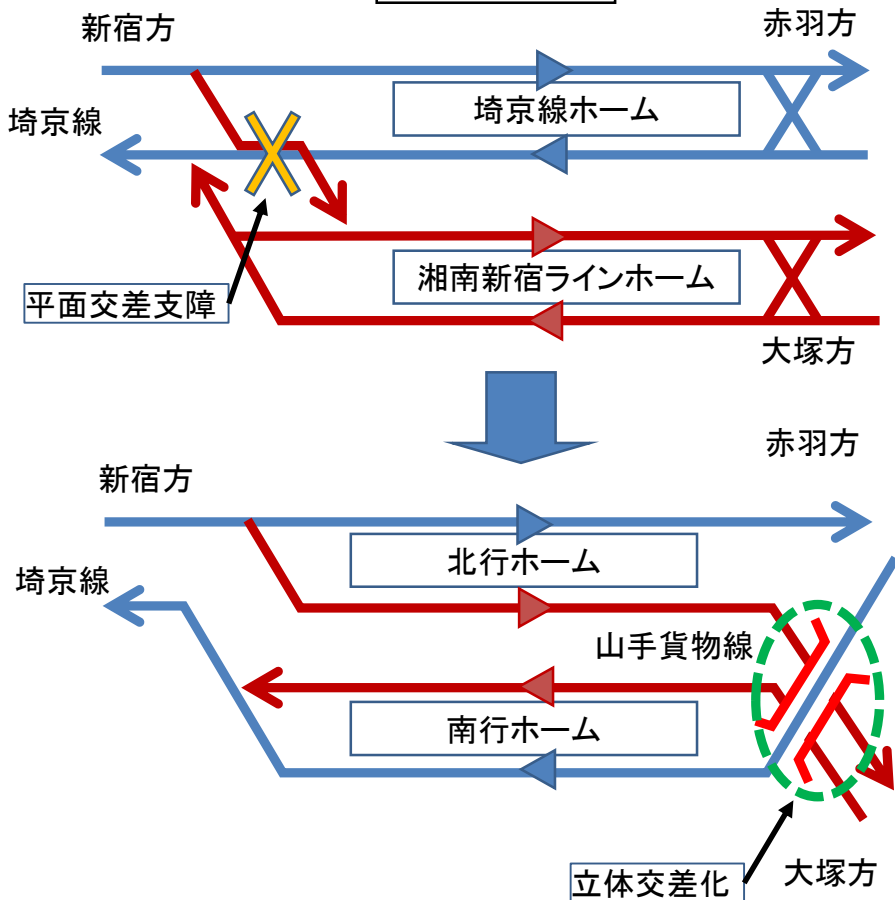
東京圏での対応車両の割合は76%

※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。

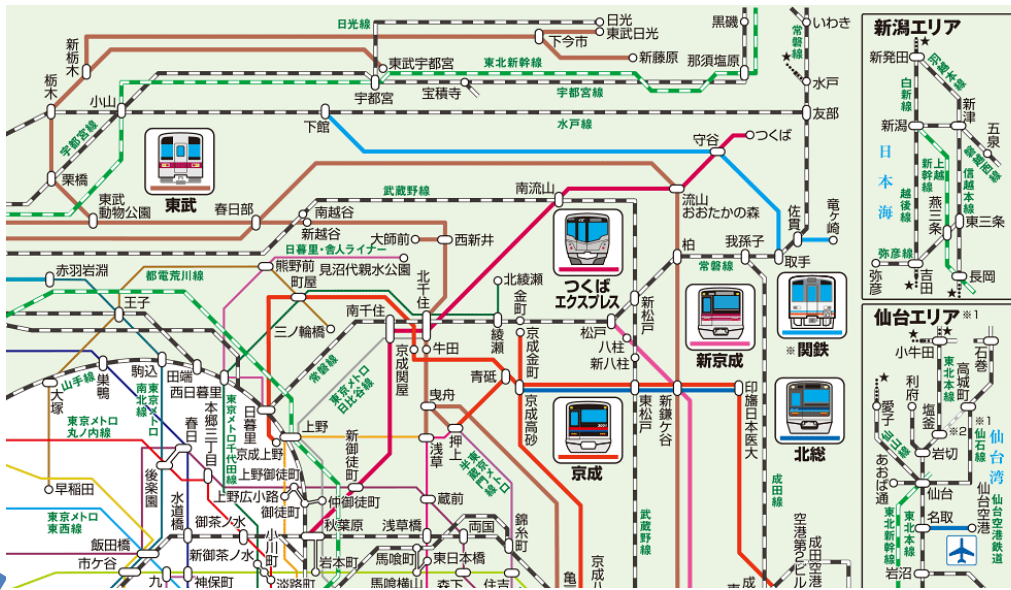
(5)交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進の現状③

■ 池袋駅においては埼京線と湘南新宿ラインが立体交差化されるとともに同一方向乗換化された。また、ソフト面としては、ICカード乗車券の普及が進み、平成25年3月23日から交通系ICカードの全国相互利用サービスが開始されている。

池袋駅の改良



ICカードの共通化



- 【導入事業者】
- ・Suica 6社
 - ・PASMO 26社局

通勤・通学・お買い物も1枚で

どちらか1枚でOK!

出典：JR東日本HPより引用

答申路線・事業について

- (1) 既設路線の改良等の整備状況
- (2) 路線の新設、複々線化等の取組状況
- (3) 政策課題に資する路線・事業の整備状況
- (4) 開業した路線の輸送状況

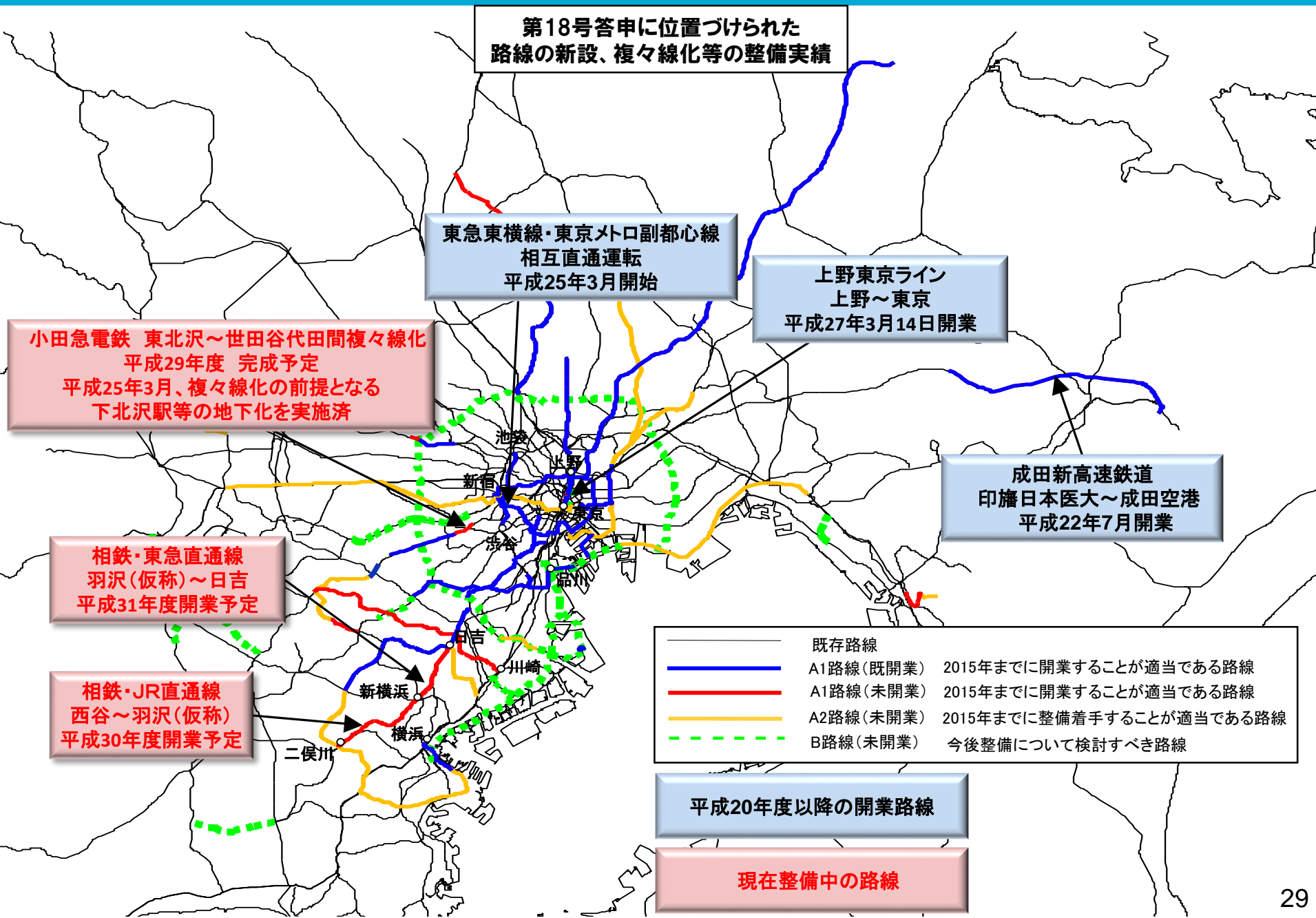
(2) 路線の新設、複々線化等の取組状況①

- 第18号答申では、以下の路線の新設、複々線化が位置づけられた。
 - ・現時点において既に整備に着手している路線及び鉄道整備に係る条件が概ね整っており目標年次までに開業することが適当である路線(A1路線)として総延長280km
 - ・整備主体の見通し等の鉄道整備に係る熟度、投資能力等の面で解決すべき基本的な課題があり、現時点で開業時期は特定できないが、少なくとも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)として総延長169km
 - ・沿線の開発プロジェクトの進捗状況、輸送需要動向、投資能力等を踏まえつつ、整備の必要性、整備方策等について検討すべき路線(B路線)として203km
- A1路線のうち8割にあたる223kmが開業している。その一方で、A2路線では1kmのみ開業しているが、その他の路線・区間は未着手である。B路線では整備着手した路線はない。

第18号答申に位置づけられた 路線の新設、複々線化等の総延長

(単位:km)	答申延長	未着手	整備中	営業中
①A1路線	280	43	14	223
	(100%)	(15%)	(5%)	(80%)
②A2路線	169	168	0	1
	(100%)	(99%)	(0%)	(1%)
③B路線	203	203	0	0
	(100%)	(100%)	(0%)	(0%)
計(①+②+③)	653	415	14	224
	(100%)	(64%)	(2%)	(34%)

(2) 路線の新設、複々線化等の取組状況②



(3) 政策課題に資する路線・事業の整備状況①

※黒色の路線・事業は営業中、赤色の路線・事業は未着手、茶色の路線・事業は整備中

(1) 混雑の緩和に資する路線・事業

- つくばエクスプレス
- 小田急線の複々線化(東北沢～梅ヶ丘間整備中)
- 埼京線の平面交差の解消、信号保安施設の改良
- JR京葉線を延伸して東京から地下で新宿を経てJR中央線三鷹に至る路線
- JR総武線と京葉線を接続する路線の整備

(2) 速達性の向上に資する路線・事業

- 東急東横線の複々線化(多摩川～日吉間)
- 小田急線の複々線化(東北沢～梅ヶ丘間整備中)
- つくばエクスプレス
- りんかい線とJR埼京線、副都心線と東急東横線、南北線・都営三田線と東急目黒線の相互直通運転化
- 京成八広駅における追越し線の整備
- 都営新宿線における信号保安施設の改良
- 東急大井町線の追越し施設の整備
- 東京7号線(浦和美園～蓮田間は未着手)
- 東京8号線等の延伸
- 上野東京ライン
- 千葉方面から東京・新宿の東京中心部を貫通してJR中央線三鷹方面に至る新たな高速鉄道の整備

(3) 政策課題に資する路線・事業の整備状況②

※黒色の路線・事業は営業中、赤色の路線・事業は未着手、茶色の路線・事業は整備中

(3) 都市構造・機能の再編等への対応に資する路線・事業

- りんかい線
- みなとみらい21線
- 横浜環状鉄道(仮称)(中山～日吉間のみグリーンラインとして開業)
- 川崎縦貫高速鉄道(仮称)
- 臨海副都心、幕張地区等における中量軌道システム
- 都営大江戸線(光が丘以遠は未着手)
- つくばエクスプレス
- 区部周辺部環状公共交通(仮称)

(4) 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化に資する路線・事業

- 成田スカイアクセス
- 京急蒲田駅の改良
- 東京モノレール浜松町駅の改良※
- 上野東京ライン
- 横浜3号線の新百合ヶ丘方面への延伸
- 東京1号線(都営浅草線)の東京駅への接着
- 京急本線と川崎縦貫高速鉄道等との間の乗継ぎ円滑化
- 東急多摩川線と京急空港線の短絡線の整備
- 神奈川東部方面線(整備中)

※東京モノレール浜松町駅の改良については、交通結節機能の強化等について検討されている。

(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に資する路線・事業

- 東急東横線渋谷と代官山間を地下化し、渋谷駅で副都心線との相互直通運転化を行うことによる、東武東上線・西武池袋線、副都心線、東急東横線・みなとみらい21線の各線のネットワーク化

(4)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

まとめ

項目	第18号答申記載内容	現状
社会経済・人口	<p>東京中心部の一極依存構造を是正し「分散型ネットワーク構造」を目指す。</p> <p>夜間人口は東京圏全体で微増、東京都区部で減少、郊外部で増加すると予測。</p>	<p>東京中心部で大規模開発が進む一方で、業務核都市は、業務機能等の集積が進展しつつあるものの、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。</p> <p>夜間人口は東京圏全体で予測より増加傾向にあり、特に都心での増加が著しい。</p>
鉄道輸送需要	<p>鉄道流動及び鉄道分担率ともに微増の予測。</p>	<p>鉄道輸送量及び鉄道分担率ともに予測より増加しているが、個別ブロック単位にみると内々流動が大幅に増加している一方、ブロック間でみると、減少しているODも存在する。</p>

まとめ(第18号答申における政策課題に係る現状について)

項目	第18号答申記載内容	現状
混雑の緩和	主要31区間のピーク時の平均混雑率を150%に、個別路線のピーク時混雑率を180%以下にする。	主要31区間のピーク時の平均混雑率は、165%（平成10年時183%）、混雑率180%を超える路線は14路線（平成10年時23路線）に改善しているが、引き続き混雑緩和に向けた取組が必要である。
速達性の向上	郊外部と東京中心部の間での速達性向上のみならず、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を整備が必要である。	相互直通運転化、新線等の整備、運行ダイヤの改善等により、主要駅間の所要時間が減少している。
都市構造・機能の再編等への対応	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。	都心・副都心の開発とあわせた鉄道整備が進められてきたが、一方で、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。
空港、新幹線等へのアクセス機能の強化	空港、新幹線駅等へのアクセスについて、所要時間、乗換回数等の面で利便性向上が強く求められている。	空港・新幹線駅までの等時間到達圏は平成12年と比べて大幅に拡大している。しかし、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、さらなる改善が求められている。
交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進	鉄道駅での段差の解消等バリアフリー化を積極的に進める。また、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。	バリアフリー化については、平成12年度に比べて着実に段差解消率等が向上している。シームレス化については、相互直通運転路線延長は増えてきており、同一方向乗換化や交通系ICカードの全国相互利用サービス等の取組も実施されている。