

東京メトロを巡る現状及び 東京の地下鉄ネットワークを巡る現状

国土交通省
鉄道局都市鉄道政策課

1. 東京メトロを巡るこれまでの経緯	2
2. 東京メトロについて	8
3. 東京の地下鉄ネットワークを巡る現状	18
4. 諸外国における地下鉄事業	29

1. 東京メトロを巡るこれまでの経緯

東京メトロの概要

<概要>

1. 根拠法	東京地下鉄株式会社法(平成14年法律第188号)
2. 設立年月日	2004年4月1日
3. 資本金	581億円
4. 株主	国(53.4%)・東京都(46.6%)
5. 経営成績(2019年度)	営業収益:4,331億円、経常利益:749億円
6. 事業内容	①旅客鉄道事業の運営 ②関連事業の運営(流通事業、不動産事業、情報通信事業)
7. 就業人員数	9,865人 ※2020年3月末時点

<営業路線> 全線195.0キロ(営業キロ)

銀座線	14.2キロ(浅草～渋谷間)	有楽町線	28.3キロ(和光市～新木場間)
丸ノ内線	24.2キロ(池袋～荻窪間) 3.2キロ(中野坂上～方南町間)	半蔵門線	16.8キロ(渋谷～押上間)
日比谷線	20.3キロ(北千住～中目黒間)	南北線	21.3キロ(目黒～赤羽岩淵間)
東西線	30.8キロ(中野～西船橋間)	副都心線	11.9キロ(小竹向原～渋谷間)
千代田線	24.0キロ(北綾瀬～代々木上原間)		

東京メトロを巡るこれまでの経緯

- 昭和16年7月 **帝都高速度交通営団の設立**（以下「営団」）
東京地下鉄道株式会社及び東京高速鉄道株式会社の営業路線及び免許線並びに京浜地下鉄道株式会社及び東京市の免許線を譲り受け事業を開始。
- 昭和61年6月 **今後における行財政改革の基本方向（臨時行政改革推進審議会答申）**
営団について、5年以内に特殊会社に改組し、地下鉄ネットワークがほぼ概成し、路線運営が主たる業務となる時点において、完全な民営企業とする旨を答申。
- 昭和61年12月 **昭和62年度に講ずべき措置を中心とする行政改革の実施方針について（閣議決定）**
営団について、地下鉄のネットワークがほぼ概成し、路線運営が主たる業務となる時点における完全民営化を目標とする旨を閣議決定。
- 平成13年12月 **特殊法人等整理合理化計画（閣議決定）**
完全民営化に向けた第一段階として、建設中の半蔵門線が開業した時点から概ね1年後（平成16年春）に特殊会社化する旨を閣議決定。
- 平成14年12月 **東京地下鉄株式会社法 成立**
附則第2条において、国及び東京都はできる限り速やかにこの法律の廃止、その保有する株式の売却その他の必要な措置を講ずる旨を規定。
- 平成16年4月 **東京地下鉄株式会社の設立**（以下「東京メトロ」）
設立時の有価証券報告書において、東京メトロとしては、「現在建設を進めている13号線（副都心線）を最後として、その後は新線建設を行わない方針」であることを明記。同旨の記載を以降の有価証券報告書においても記載。
- 平成23年12月 **東日本大震災からの復興のための施策を実施するために必要な財源の確保に関する特別措置法 成立**（以下「復興財源確保法」）
令和4年度（2022年度）までに生じる国が保有する東京メトロ株式の売却収入は復興債の償還費用に充当することを規定。
- 平成28年6月 **東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（交通政策審議会答申）**
国際競争力強化の拠点となる地域へのアクセス利便性の向上に資するプロジェクトとして、東京8号線（有楽町線）の延伸が位置付けられるなど、地下鉄ネットワーク拡充の必要性について言及。
- 令和2年6月 **改正復興財源確保法 成立**
国が保有する東京メトロ株式の売却収入の充当期限を令和4年度（2022年度）から令和9年度（2027年度）に延長。

営団の完全民営化方針の決定

○営団は、昭和61年に臨時行政改革推進審議会答申において、「地下鉄のネットワークがほぼ概成し、路線運営が主たる業務となる時点において、公的資本を含まない完全な民営企業とする。」との方向性が示され、昭和61年12月に政府は同旨の内容を閣議決定し、営団について将来的な完全民営化の方針を決定した。

○これを受け、平成13年に政府は特殊法人等整理合理化計画において、完全民営化に向けた第一段階として、当時建設中であった11号線（半蔵門線）の水天宮前から押上までの区間が開業した時点から概ね1年後に営団を特殊会社化する旨を閣議決定した。

○今後における行財政改革の基本方向（昭和61年6月10日臨時行政改革推進審議会・答申）（抄）

帝都高速度交通営団

帝都高速度交通営団については、5年以内に可及的速やかに特殊会社に改組し、地下鉄のネットワークがほぼ概成し、路線運営が主たる業務となる時点において、公的資本を含まない完全な民営企業とする。

なお、当該特殊会社については、

- ① 財政投融资の対象とするなど資金調達について十分配慮されたものとして性格づけるものとする。
- ② 業務範囲については、公益上支障のない限り大幅にこれを認め、弾力的投資活動を行わせるものとする。
- ③ 順次、民間資本を導入し、民営的性格を強めていくものとする。また、利用者利便の向上を図るため、都営地下鉄との間で総合的な情報案内の実施、乗継の円滑化等サービスの一体化を推進するものとする。

○昭和62年度に講ずべき措置を中心とする行政改革の実施方針について（昭和61年12月30日閣議決定）（抄）

帝都高速度交通営団

地下鉄のネットワークがほぼ概成し、路線運営が主たる業務となる時点における完全民営化を目標として、5年以内に可及的速やかに特殊会社に改組することとし、当面、累積欠損の解消等、そのための条件整備に努める。

○特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）（抄）

帝都高速度交通営団

完全民営化に向けた第一段階として、現在建設中の11号線が開業した時点から概ね1年後（平成16年春の予定）に特殊会社化する。

※11号線=半蔵門線

東京メトロの設立

- 平成13年に閣議決定された特殊法人等整理合理化計画を受け、平成14年に東京地下鉄株式会社法が成立し、平成16年4月に東京メトロが設立された。
- 東京地下鉄株式会社法の附則第2条には、国及び東京都はできる限り速やかにこの法律の廃止、その保有する株式の売却その他の必要な措置を講ずる旨が規定され、完全民営化の方針は法律においても明確化。
- 東京メトロは、設立時の有価証券報告書において、東京メトロとしては、「現在建設を進めている13号線(副都心線)を最後として、その後は新線建設を行わない方針」であることを明記。同旨の記載を以降の有価証券報告書においても記載。

○東京地下鉄株式会社法(平成14年法律第188号)(抄)

附 則

(この法律の廃止その他の必要な措置)

第二条 国及び附則第十一条の規定により株式の譲渡を受けた地方公共団体は、特殊法人等改革基本法(平成十三年法律第五十八号)に基づく特殊法人等整理合理化計画の趣旨を踏まえ、この法律の施行の状況を勘案し、できる限り速やかにこの法律の廃止、その保有する株式の売却その他の必要な措置を講ずるものとする。

○有価証券報告書【2020年3月期】(令和2年6月29日提出)(抄)

⑦新線建設について

営団を廃止し、株式会社である当社を設立して民営化していくという国及び東京都の方針は、営団の設立目的である「地下鉄網の整備」に目途が立ったことから決定されたものであるという経緯も勘案し、当社は、2008年6月14日に開業した副都心線を最後として、今後は新線建設を行わない方針です。

なお、今後新線建設に対する協力を求められる場合には、当社は都市鉄道ネットワークの一部を構成する事業者としての立場から、「当社の経営に悪影響を及ぼさない範囲内において行う」という方針で対応していきたいと考えています。

政府が保有する東京メトロ株式売却収入の復興債償還費用への充当

○政府が保有する東京メトロ株式については、平成23年に成立した復興財源確保法において、株式の売却収入を復興債償還費用の財源に充当することが規定され、令和2年6月に成立した復興庁設置法等の一部を改正する法律により、その充当期限が令和9年度に改めて設定された。

○東日本大震災からの復興のための施策を実施するために必要な財源の確保に関する特別措置法(平成23年法律第117号)(抄)
(復興特別税の収入の用途等)

第七十二条 (略)

2 (略)

3 次に掲げる株式の処分により平成三十四年度までに生じた収入は、償還費用の財源に充てるものとする。

一 (略)

二 特別会計法附則第二百八条第四項の規定により国債整理基金特別会計に帰属した東京地下鉄株式会社の株式

三 第五条の規定により国債整理基金特別会計に所属替をした東京地下鉄株式会社の株式

四・五 (略)

4 (略)

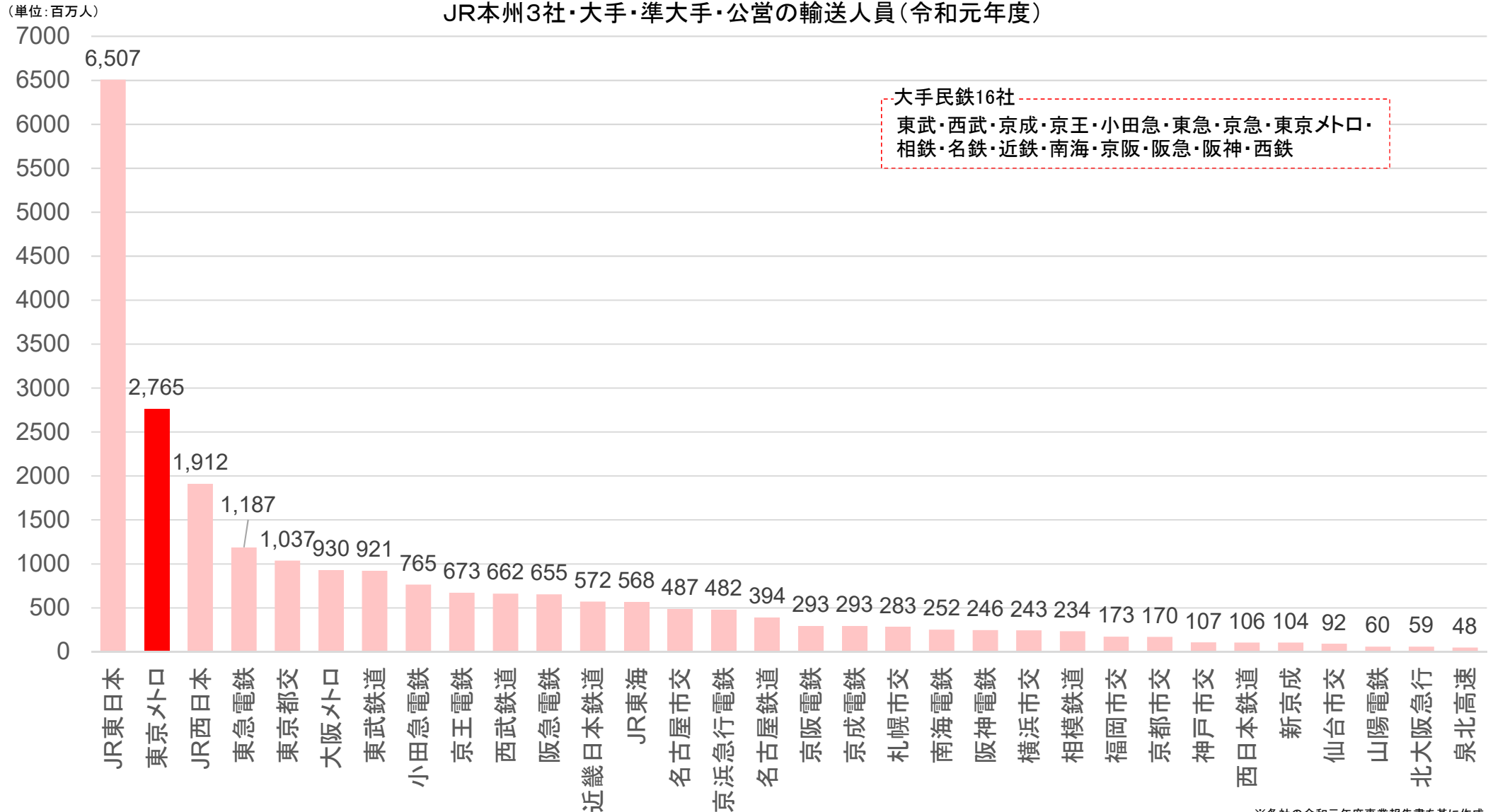
※「平成三十四年度」を「令和九年度」に延期する改正法が第201回国会に提出され、令和2年6月成立。令和3年4月施行。

2. 東京メトロについて

東京メトロの輸送人員

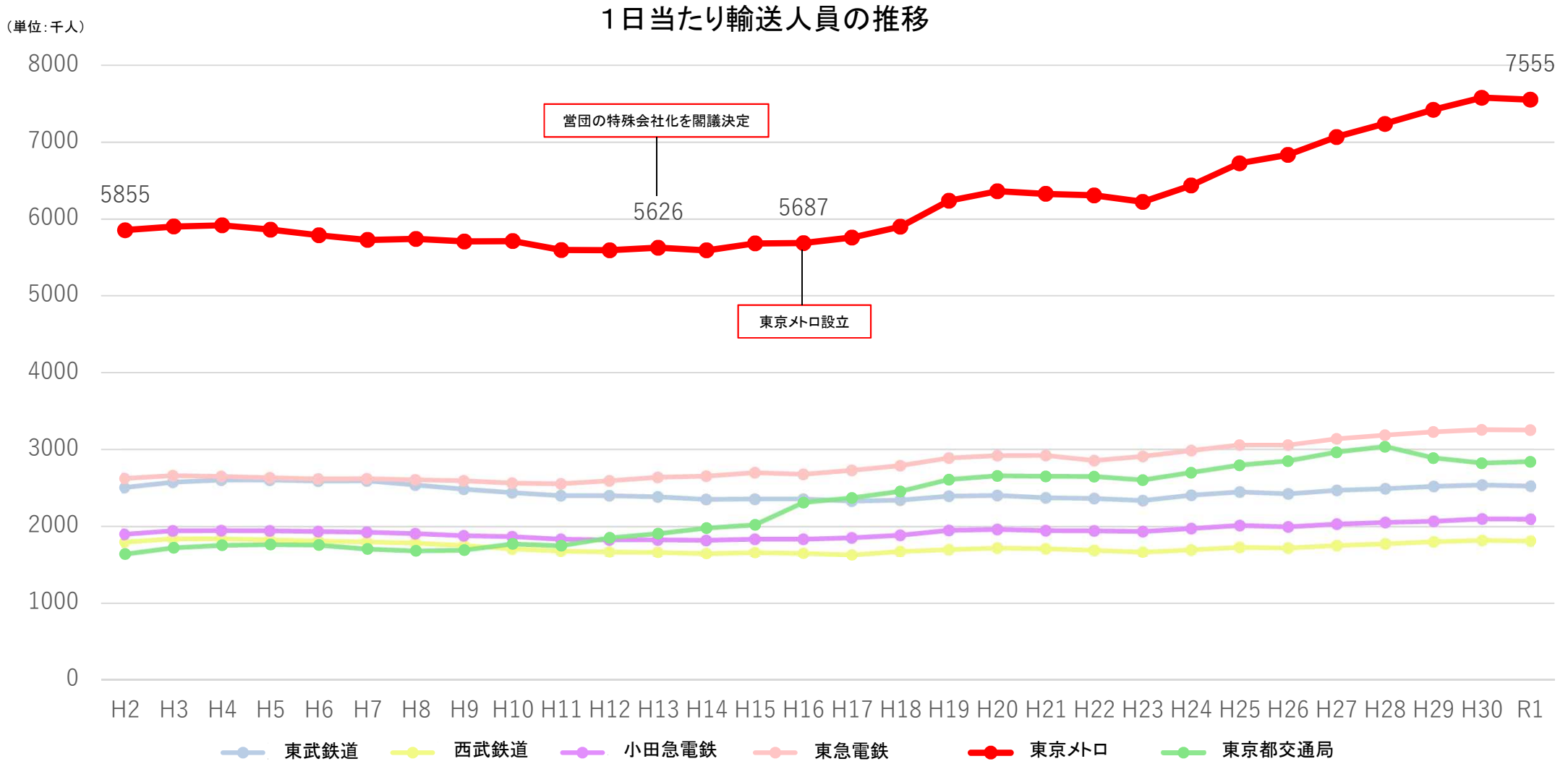
○令和元年度の東京メトロの年間輸送人員は、JR本州3社・大手・準大手・公営鉄道事業者との比較において、JR東日本の年間約65億人に次いで、年間約27億人と2番目に多い規模。

○JR本州3社を除く大手民鉄16社の中では、最も輸送人員が多く、2番目に輸送人員の多い東急電鉄の2倍超の数値。



東京メトロの輸送人員の推移

○東京メトロの1日当たり年間輸送人員は、完全民営化の第一段階として営団を特殊会社化することを閣議決定した平成13年度の約562万人から堅調に推移し、直近の数値では1日当たり約755万人と、他の鉄道会社に比べ圧倒的に多い状況。



※鉄道統計年報、各社の鉄道事業実績報告書を基に作成

東京メトロの経営状況

<経営成績概要>

(金額単位:百万円)

	2019年3月期 決算	2020年3月期 決算
営業収益	434,894	433,147
運輸業 (旅客運輸収入)	383,959 (348,509)	380,998 (346,542)
不動産事業	13,614	13,899
流通・広告事業	37,037	37,873
その他	283	375
営業費	336,327	349,229
営業利益	98,566	83,917
経常利益	89,191	74,910
親会社株主に帰属する当期 純利益	60,709	51,391

<財務状況概要>

(金額単位:百万円)

	2019年3月期 期末	2020年3月期 期末
資産合計	1,676,081	1,734,788
負債合計	997,102	1,024,682
純資産合計	678,978	710,106
長期債務残高	714,811	756,051
自己資本比率	40.5%	40.9%
連結有利子負債/ EBITDA倍率	3.7倍	4.1倍

<キャッシュ・フロー概要>

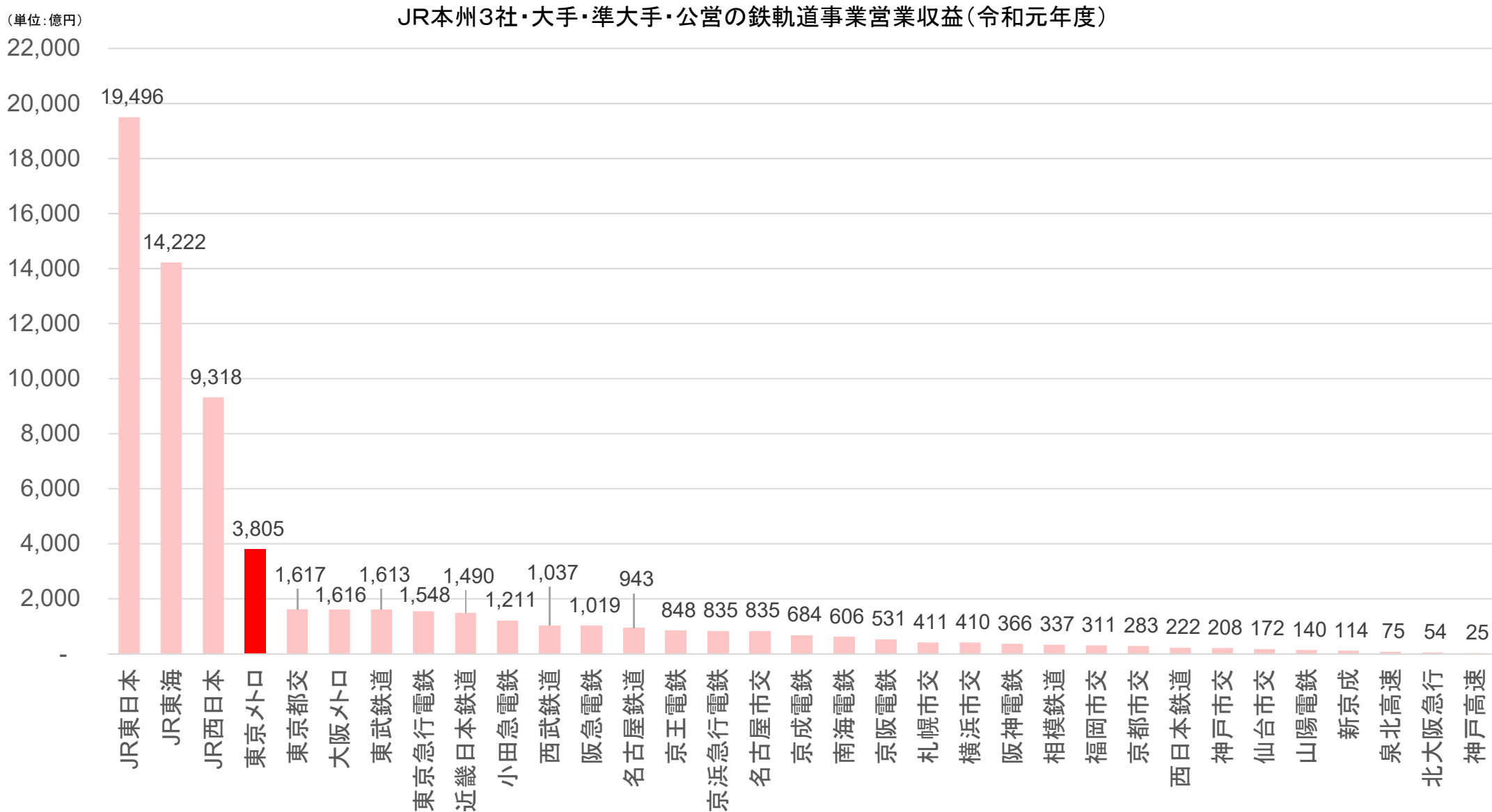
(金額単位:百万円)

	2019年3月期 決算	2020年3月期 決算
営業活動によるCF	140,104	136,626
投資活動によるCF	△159,914	△165,822
財務活動によるCF	49,889	25,326
現金及び現金同等物の増 減額	30,078	△3,870
現金及び現金同等物の期 末残高	69,412	65,542

※「2020年3月期決算について」(東京メトロHP)より抜粋

東京メトロの経営状況(鉄軌道事業営業収益)

○令和元年度の東京メトロの鉄軌道事業による営業収益は、JR本州3社・大手・準大手・公営鉄道事業者との比較において、JR本州3社に次いで、年間約3,805億円、大手民鉄16社の中では最も多くの収益を鉄軌道事業から得ている。



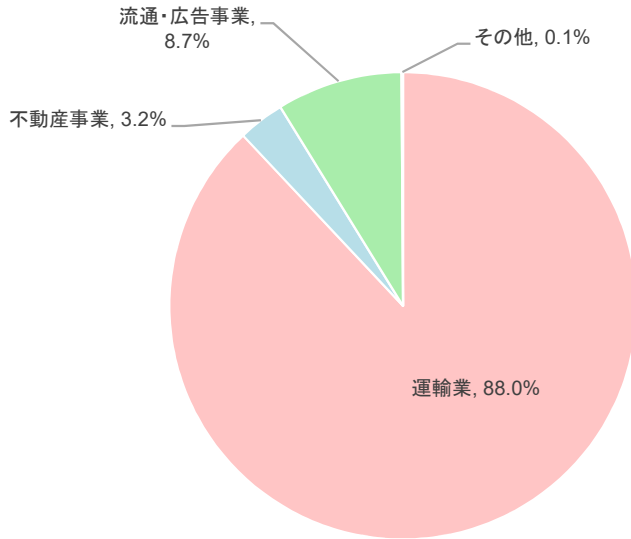
※各社の令和元年度事業報告書を基に作成

東京メトロにおける運輸業収入の比率

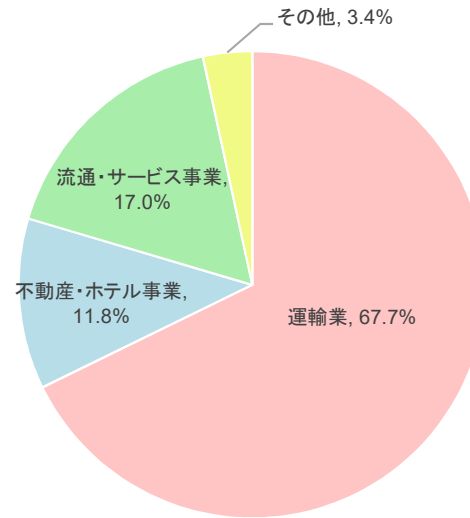
○東京メトロは、営業収益のうち運輸業からの収益が9割弱を占めており、不動産事業や流通広告事業により収益を得ている他の鉄道事業者とは異なり、運輸業の比率が高い。

<主な鉄道会社の2019年度決算セグメント別収益(連結)>

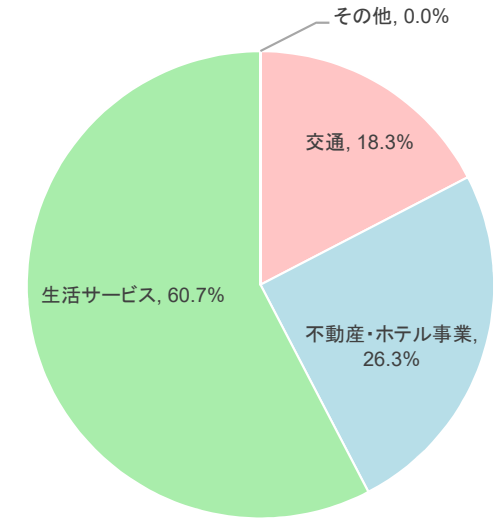
東京メトロ



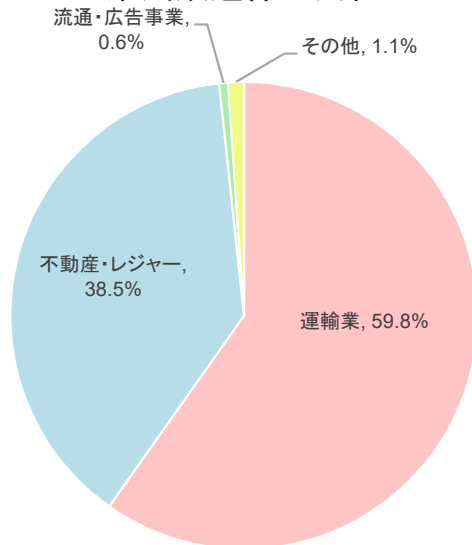
東日本旅客鉄道株式会社



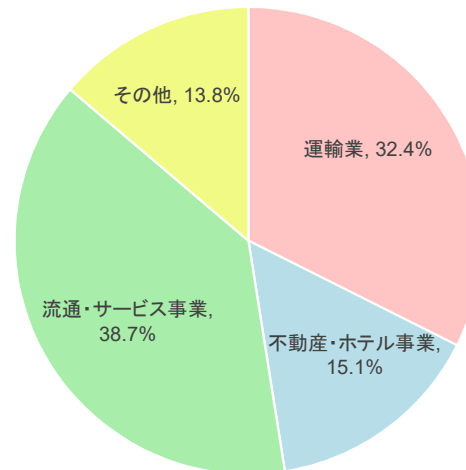
東急株式会社



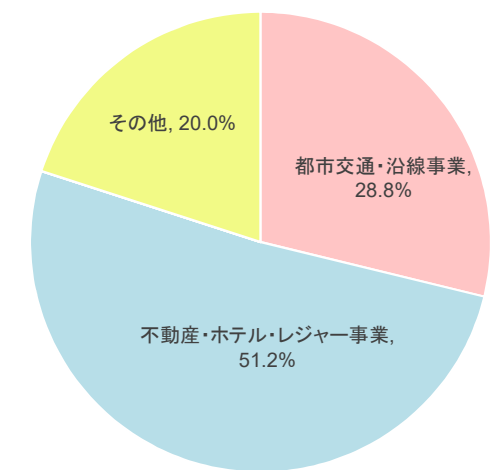
東武鉄道株式会社



小田急電鉄株式会社



株式会社西武HD

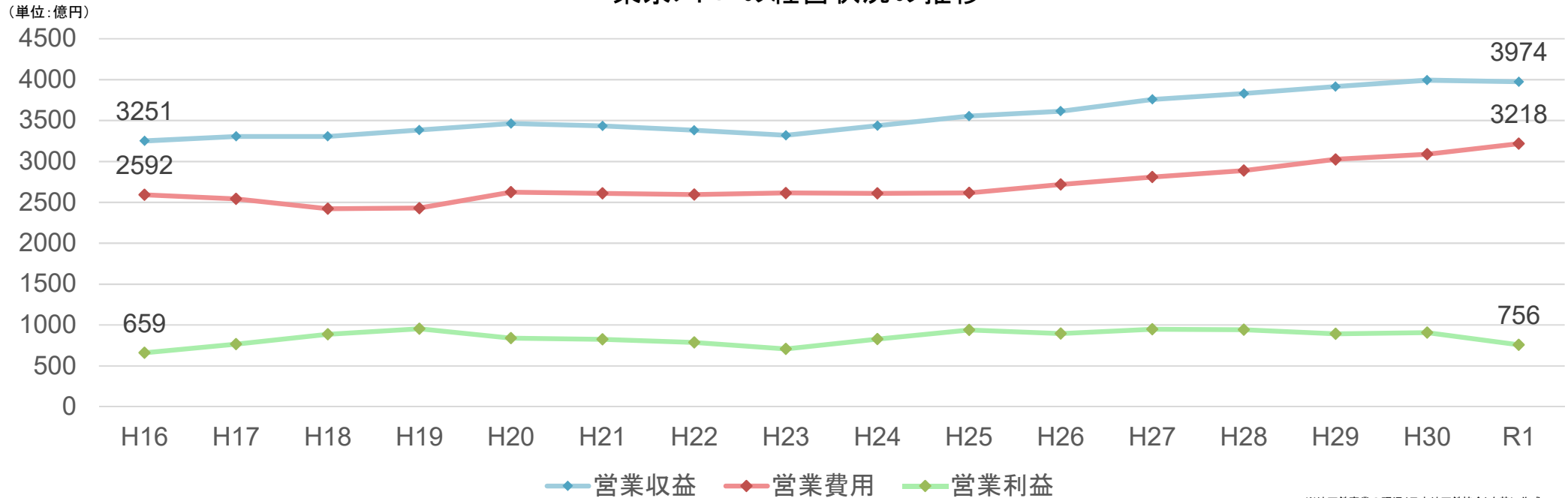


東京メトロのこれまでの経営実績と設備投資

○H16年に東京メトロが完全民営化の第一段階として設立されて以来、営業収益及び営業利益ともに堅調に推移。

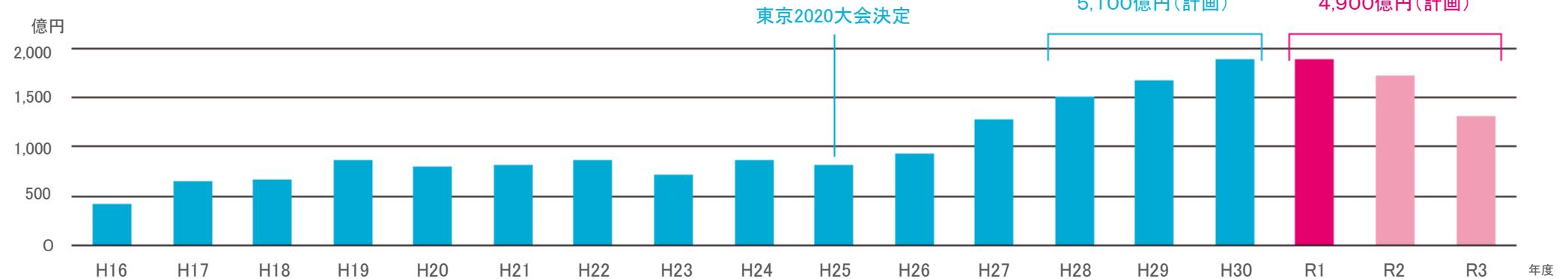
○近年は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定も踏まえ、安全対策や旅客サービスの向上に寄与する設備投資を積極的に実施。

東京メトロの経営状況の推移



※地下鉄事業の現況(日本地下鉄協会)を基に作成。

<年度別設備投資額推移>



※東京メトロプラン2021(中期経営計画)を基に作成。

東京メトロによる終電時刻の繰上げ

- 首都圏の鉄道会社で、終電の時刻の繰上げが相次ぐ中、東京メトロも令和2年11月30日に終電時刻の繰上げを発表。
- 東京メトロ発表資料においては、都心部における輸送ネットワークを考慮した繰上げ時間を設定し、他社線との接続が現在と変わることも想定し、接続する列車の事前告知及び案内を徹底する旨を公表。

＜東京圏の鉄道会社による終電繰上げ発表日時＞

会社名	終電時刻繰上げ記者発表日時
JR東日本	令和2年10月21日
小田急電鉄	令和2年11月4日
西武鉄道	令和2年11月9日
京王電鉄	令和2年11月18日
京成電鉄	令和2年11月27日
京急電鉄	令和2年11月27日
東武鉄道	令和2年11月30日
東京メトロ	令和2年11月30日
東急電鉄	令和2年12月16日

NEWS RELEASE

東京を走らせる力 ●●●●●●

20-81 2020年11月30日

2021年春ダイヤ改正における終電時刻繰上げの概要について
夜間作業時間の確保による安全性・効率性の向上等を目的に終電時刻を概ね10分程度繰上げます

東京地下鉄株式会社（本社：東京都台東区、代表取締役社長：山村 明義、以下「東京メトロ」）では、夜間に行う保守点検作業及び工事（以下「夜間作業」）時間の確保を目的に、**2021年春に行うダイヤ改正において、東京メトロ全路線の終電時刻を概ね10分程度繰上げます。**

これにより、働き方改革が求められている中で夜間作業を安全かつ効率的に実施し、お客様へ安全・安定なサービスを提供し続けます。

ご利用の皆さまには何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

【終電繰上げの概要】

1. 実施時期 2021年春
2. 対象路線 東京メトロ全路線
3. 内容 終電時刻を現行より、概ね10分程度繰上げます（詳細は別紙参照）
4. その他 本ダイヤ改正の詳細な時刻は後日別途お知らせする予定です。
なお、初電の繰下げは予定しておりません。

【都心部における輸送ネットワークを考慮した繰上げ時間の設定】

東京メトロでは、以下の考え方により、終電繰上げを実施いたします。

- ① 首都圏鉄道の終電繰上げ状況を考慮して、全体としての輸送ネットワーク機能の確保並びに東京メトロ線内の終電接続をそれぞれの乗換駅で考慮する必要があるため、全路線で繰上げ時間を設定します。
- ② 東京メトロ路線の特徴としてターミナル駅間の輸送を担っており、それぞれのターミナル駅で他社線との接続を考慮して繰上げ時間を設定します。
- ③ 相互直通運転路線においては、相互直通他社線の繰上げ状況を考慮したうえで、繰上げ時間を設定します。

これらの考え方に基いて概ね10分程度の繰上げとする計画です。

東京メトロ線を含め首都圏各路線で繰上げ時間幅が異なっており、東京メトロ線及び他社線との終電の接続が現在と変わることもあるため、接続する列車の事前告知及びご案内を徹底いたします。

【夜間作業時間確保の必要性】

東京メトロの路線は都心部のトンネルが主体であり、夜間作業に必要な作業用車両は、主として都心部近郊にある車両基地に留置されております。そのため、列車運行終了後に作業箇所まで移動することに時間を要し、作業用車両を用いる夜間作業の正味時間は60分～100分程度になる場合があることから、夜間作業時間の確保は長年の課題となっております。

サービス一体化に向けた取組み

○近年、東京の地下鉄利用者の利便性向上のため、東京メトロと同じく東京都区部及びその周辺地域における地下鉄事業を営む都営地下鉄との間でサービス一体化に関する取組みを進めており、サインシステムの統一や乗継改善などが進められている。

<サインシステムの統一等>

○駅案内サインのデザイン統一(平成26年3月完了)



○仕様共通化した次世代券売機(外国人対応)の導入(平成28年から順次)



※画面イメージは開発時のもの



設置例:都営大江戸線 都庁前駅

<乗継改善等>

○乗換指定駅の拡大

指定された駅同士で乗り換えた場合、乗継割引(70円)が新たに適用

例:都営浅草線人形町駅と半蔵門線水天宮前駅(平成30年3月)

その他の実施駅:日比谷線秋葉原駅と都営新宿線岩本町駅(平成25年3月)



※地理院地図より抜粋

○九段下駅の改善

・ホーム及びコンコース階の壁が撤去され、半蔵門線と新宿線の乗り換え利便性が向上(平成25年3月)

・半蔵門線、東西線、新宿線の3線共通改札が供用開始し、改札口を出ることなく3線それぞれの乗り換えが可能(令和2年3月)



3線共通改札口イメージ(靖国神社・武道館方面改札)

※東京メトロ・東京都交通局発表資料(令和2年2月13日)

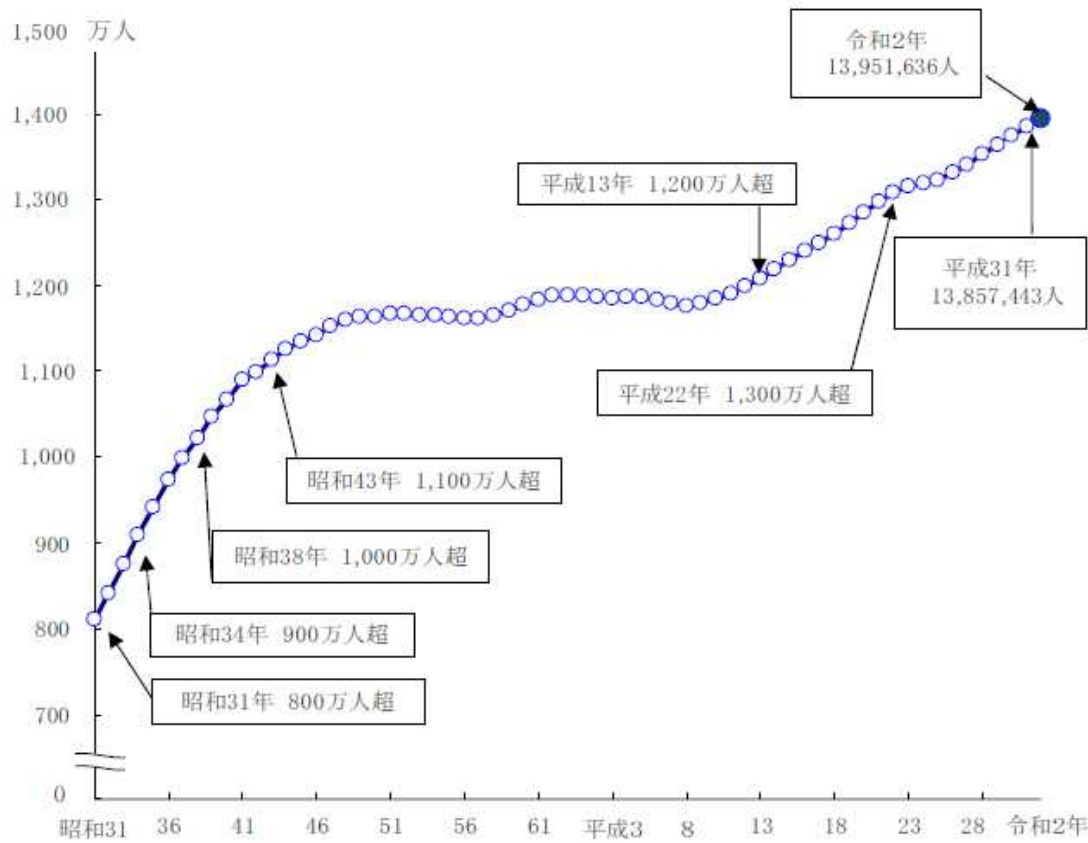
3. 東京の地下鉄ネットワークを巡る現状

東京都の人口推移

○東京都の人口は、平成13年に1,200万人を超えた後も増加が続き、令和2年1月1日時点では、1,395万人と1,400万人に近づきつつある。

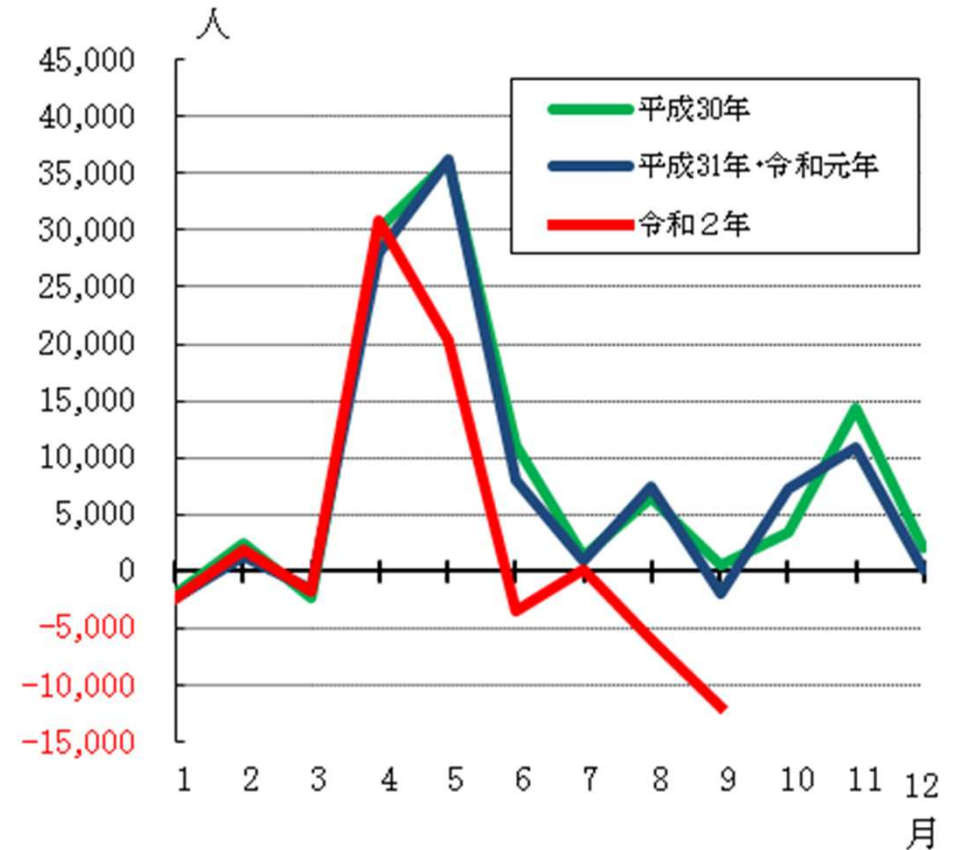
○直近では、新型コロナウイルス感染症の影響により転入超過から転出超過に反転するも、依然として高い水準にある。

東京都の総人口(推計)の推移(昭和31年～令和2年)
—各年1月1日現在—



※東京都総務部統計課「人口の動き:結果概要」より抜粋

対前月増減数の月別推移(平成30年～令和2年)



※東京都総務部統計課HPより抜粋

今後の東京都の人口動向

○東京都の夜間人口は2045年まで現在と同程度維持される見込み。一方で、都心部・臨海部地域においては、現在よりも人口が増加すると見込まれている。

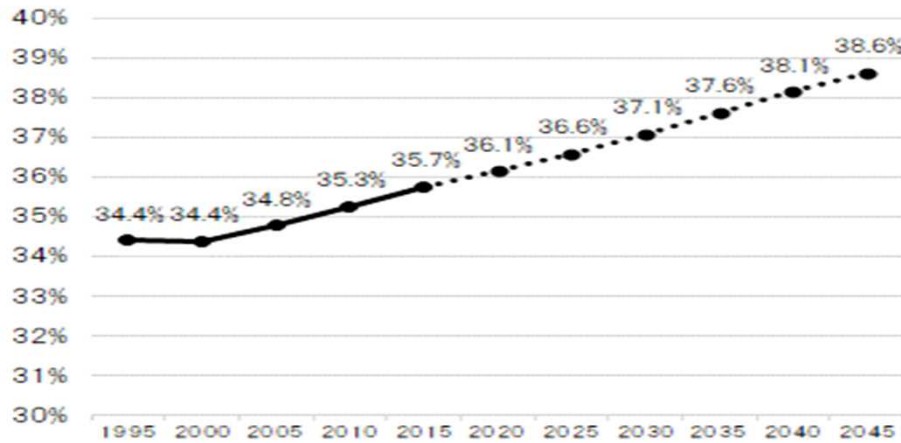


図 東京圏全体の夜間人口に占める東京都の割合

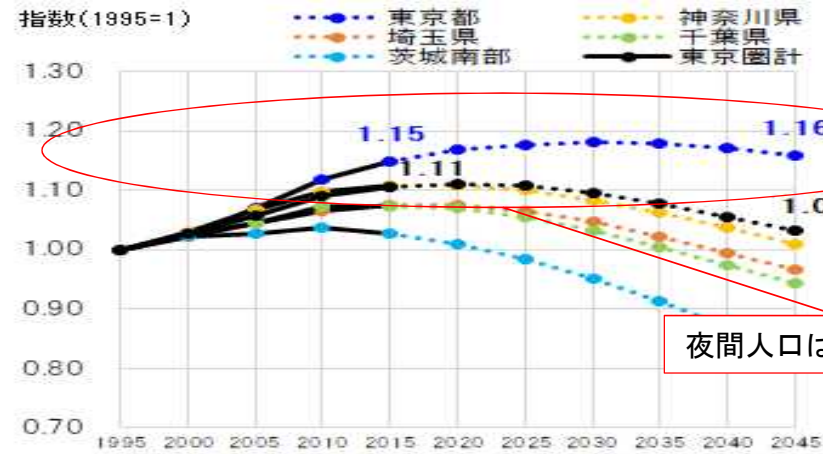
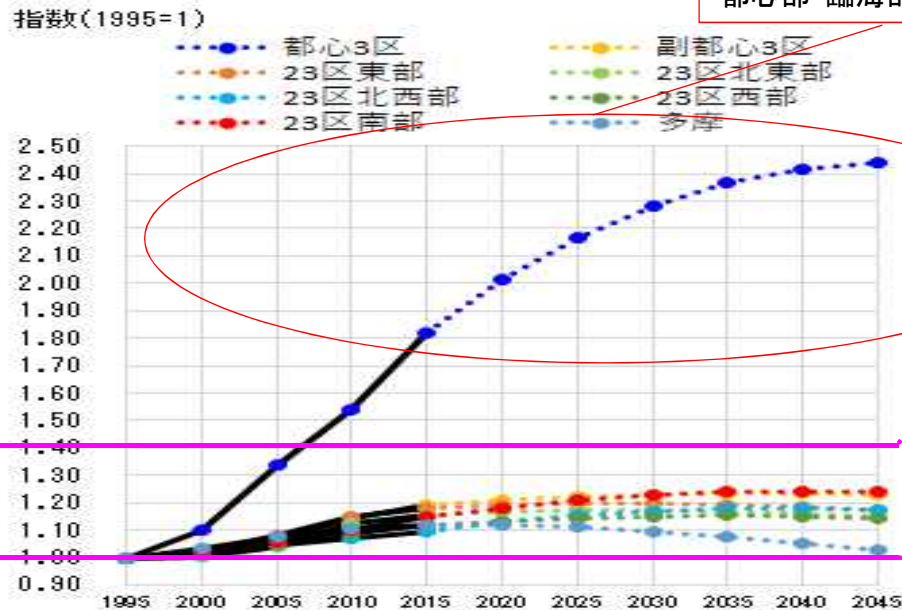


図 東京圏の都県別夜間人口の伸び(指数)

夜間人口は同程度維持



都心部・臨海部地域は人口増加

拡大

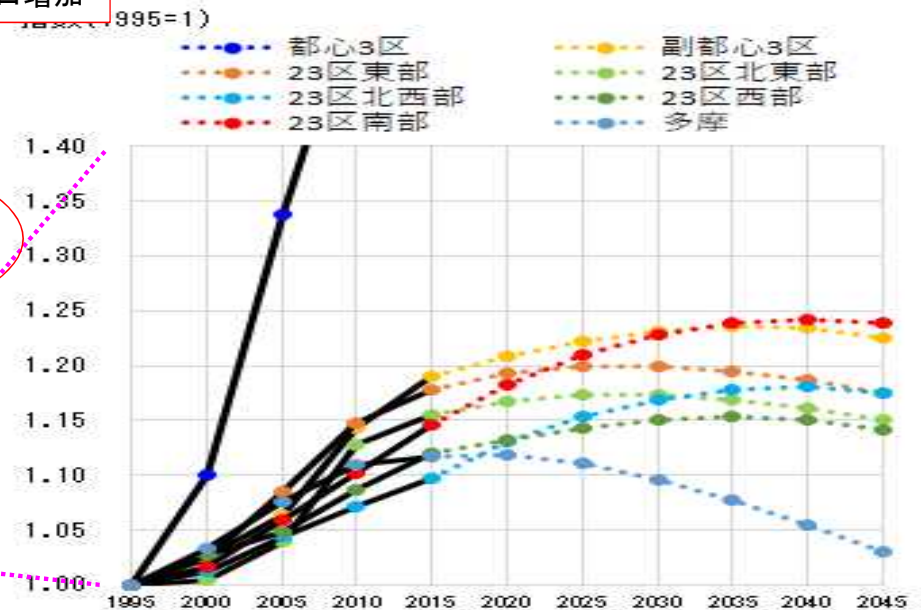


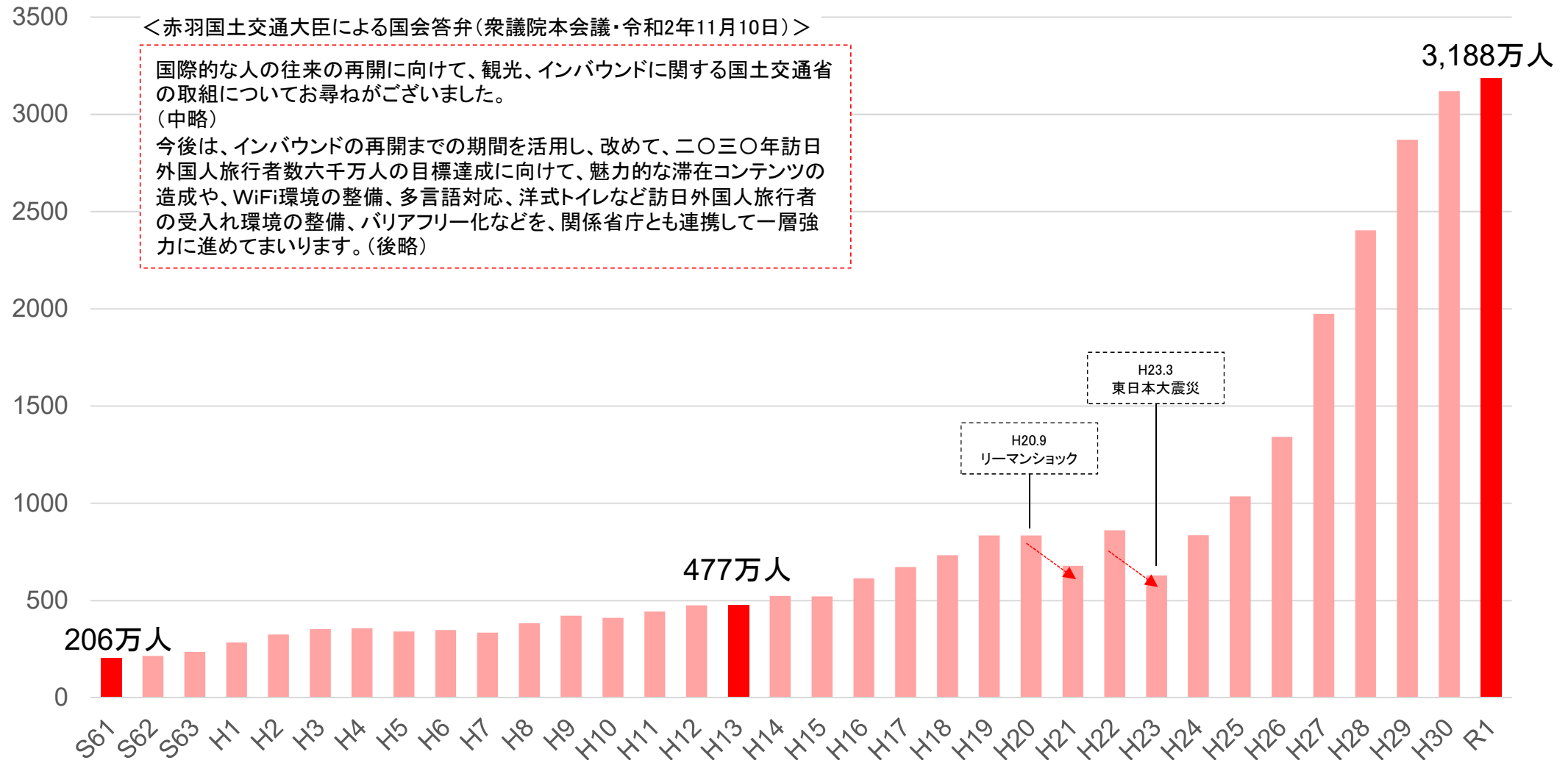
図 東京都のブロック別夜間人口の伸び(指数)

訪日外客数の推移

○訪日外客数は、近年、急激に増加。営団の完全民営化方針を閣議決定した昭和61年、完全民営化の第一段階として東京メトロを設立することを閣議決定した平成13年から大幅にその数は増加している。

○観光庁は、2030年までに訪日外客数を6,000万人とする目標を掲げるなど今後も訪日外客数は増加する見込み。

(単位:万人)



東京都心部における都市開発

○特殊法人等整理合理化計画が閣議決定された翌年(平成14年)、都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進していくため、都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)が制定された。

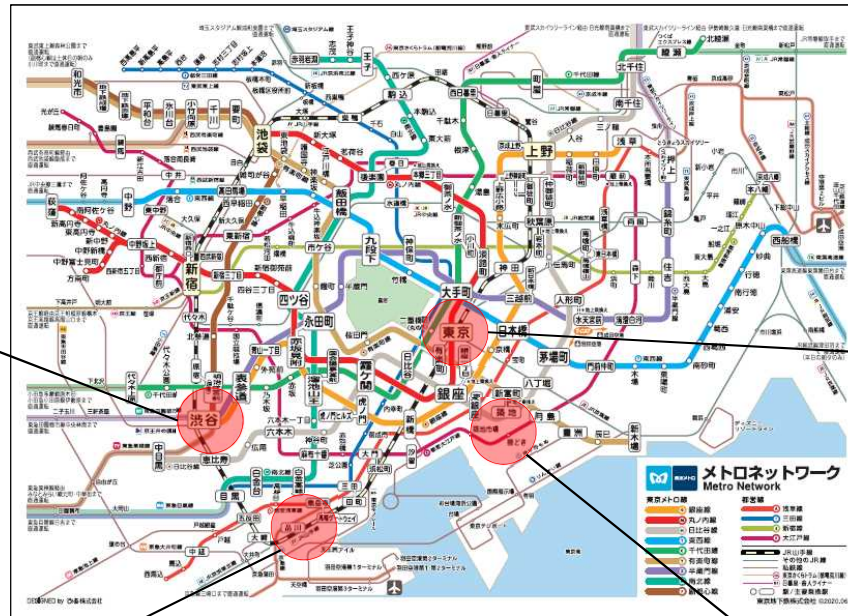
○東京都心部は、同法に基づく都市再生緊急整備地域(都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域)及び特定都市再生緊急整備地域(都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域)の指定を受け、再開発事業を伴う都市再生が進められており、今後も国際競争力の向上に資する都市再生プロジェクトが数多く予定されている。

○渋谷スクランブルスクエア



延床面積: 約276,000㎡(全体完成時)
 高さ: 230m
 階数: 地上47階、地下7階
 着工年度: 2014年度
 竣工年度: 2019年度(I期)

※東急電鉄株式会社HPより抜粋



○東京駅前常盤橋プロジェクト



延床面積: 544,000㎡
 高さ: 390m
 階数: 地上63階、地下4階
 着工年度: 2023年度
 竣工年度: 2027年度

※三菱地所株式会社HPより抜粋

○品川開発プロジェクト

延床面積: 690,200㎡
 高さ:
 【1街区(住居棟)】地上45階、地下3階
 【3街区(オフィス棟)】地上31階、地下5階
 着工年度: 2020年度
 竣工年度: 2024年度

※東日本旅客鉄道株式会社HPより抜粋

○晴海フラッグ

総敷地面積: 133,906㎡
 総計画戸数: 5,632戸(分譲住宅: 4,145戸)
 入居時期: 「第32回オリンピック競技大会(2020/東京)及び東京2020パラリンピック競技大会」終了後

※三井不動産株式会社HPより抜粋



東京都における都市再生緊急整備地域等の指定状況

<都市再生緊急整備地域の主な支援措置>

【法制上の措置】

○都市再生に貢献し土地の高度利用を図るため、都市再生緊急整備地域内において、既存の用途地域等に基づく規制にとらわれず自由度の高い計画を定めることにより、容積率制限の緩和等が可能。

等

【税制支援】 括弧内は特定都市再生緊急整備地域場合の特例

- 所得税・法人税 : 5年間2.5(5)割増償却
- 登録免許税 : 建物の保存登記について本則4/1,000を3.5/1,000(2/1,000)に軽減
- 不動産取得税 : 課税標準から都道府県の条例で定める割合を控除^{※1}
- 固定資産税・都市計画税 : 5年間課税標準から市町村の条例で定める割合を控除^{※2}

※1 参酌基準を1/5(1/2)とし、1/10(2/5)以上3/10(3/5)以下の範囲内

※2 参酌基準を2/5(1/2)とし、3/10(2/5)以上1/2(3/5)以下の範囲内

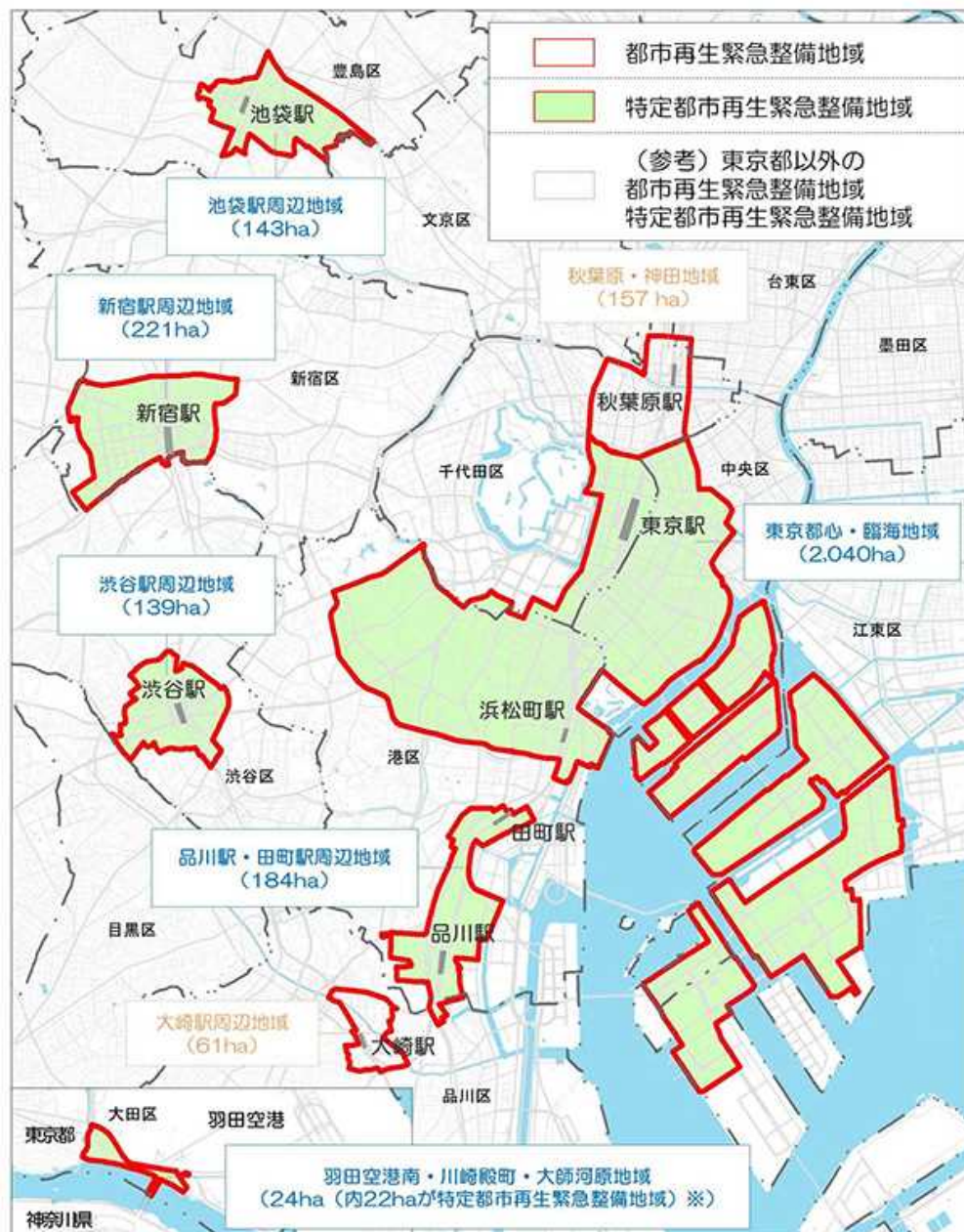
【金融支援】

○民間都市開発推進機構により、都市再生緊急整備地域内において、公共施設の整備を伴う優良な民間都市開発事業に対し、金融支援(メザニン支援)を行う。

【財政支援】

○官民の様々な人材が集積するプラットフォームの構築と、未来ビジョンを実現するための自立・自走型システムの構築に向けた取組を総合的に支援

等



※羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域の面積については、東京都内分を記載

※東京都HPより抜粋

アジアヘッドクォーター特区の指定

○東京都における以下の地域は国際戦略総合特別区域の一つであるアジアヘッドクォーター特区(外国企業誘致により都市の国際競争力を向上させる地域)の指定をH23年に受け、アジア地域の業務統括拠点や研究開発拠点のより一層の集積を目指し、各エリアで外国企業誘致プロジェクトを進めている。

＜東京都アジアヘッドクォーター特区概要＞

- 制度開始:平成23年
- 区域(東京圏):東京都心・臨海地域、新宿駅周辺地域、渋谷駅周辺地域、品川駅・田町駅周辺地域、羽田空港跡地、池袋駅周辺地域
- 目的:東京の国際競争力を向上させ、更なる成長へと導くため、アジア地域の業務統括拠点や研究開発拠点のより一層の集積を目指し、特区内への外国企業誘致を推進。
- 誘致数:アジア地域の業務統括拠点・研究開発拠点を設置する外国企業40社を含む外国企業400社以上。
- 誘致業種:情報通信、医療・化学、電子・精密機器、航空機関連、金融・証券、コンテンツ・クリエイティブなどを含めた全ての業種。
- 事業内容:新たに特区内に進出する外国企業に対し、税制優遇をはじめ、規制緩和や財政・金融支援のメニューを用意。また、外国企業が特区内でスムーズにビジネスを展開し、従業員とその家族が安心して生活できるよう、英語でのワンストップ相談窓口を設け、ビジネスから生活に至るまでの支援を実施。さらに多言語での情報発信や災害に強い高機能オフィスの提供、ビジネス環境・生活環境の整備を推進。

＜アジアヘッドクォーター特区指定状況＞



※東京都HPより抜粋

第198号答申における地下鉄ネットワーク拡充の必要性

- 平成28年4月に交通政策審議会より答申された「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」においては、国際競争力強化の拠点となる地域へのアクセス利便性の向上に資するプロジェクトとして東京8号線(有楽町線)の延伸が位置付けられるなど、地下鉄ネットワークの拡充の必要性について言及がされている。
- これらのプロジェクトには、東京メトロの既存路線との接続が想定されている路線もあり、プロジェクトの推進に当たって、東京メトロによる既存路線の運営との関係性等を整理すべきものも存在。

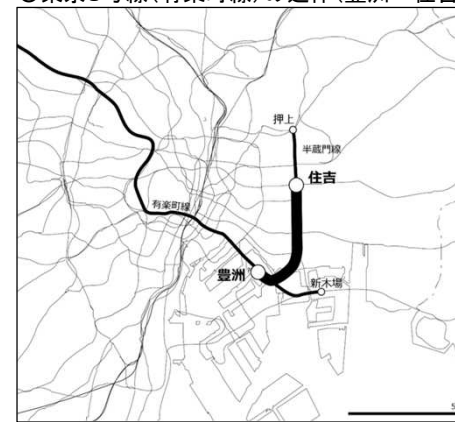
<第198号答申概要>

- 諮問日:平成26年4月18日
- 答申日:平成28年4月20日
- 審議経過:交通政策審議会にて2年間にわたり審議。
- 諮問経緯:東京圏の都市鉄道を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、より質の高い東京圏の都市鉄道のネットワークを構築していく上で、どのような姿を目指していくべきかを定めるために交通政策審議会に諮問。
- 答申概要:概ね15年後(2030年頃)を念頭に置いて、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、国際競争力の強化に資する都市鉄道など6つの姿を設定。関係地方公共団体等より提案のあったプロジェクトについて、答申にて提示された6つの目指すべき姿を実現する上で意義があるものであるか否か等について検討を行い、結果として24の鉄道ネットワークプロジェクトを提示。

答申において提示されたプロジェクトについては、
関係地方公共団体や鉄道事業者等において、
事業化に向けた検討を深度化

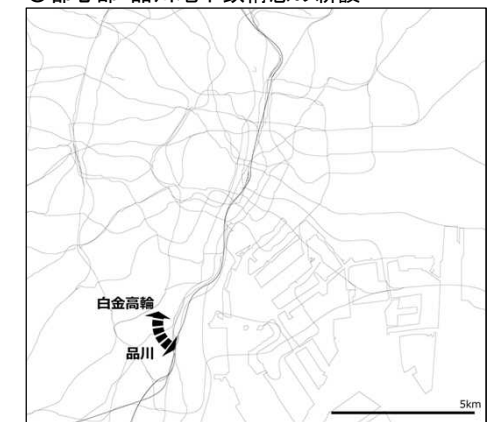
<第198号答申に位置づけられた地下鉄プロジェクトの例>

○東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲~住吉)



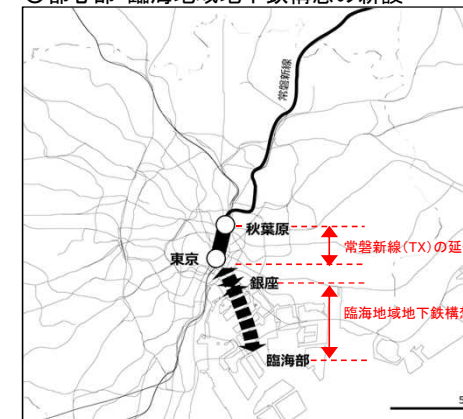
東京メトロ有楽町線豊洲駅及び半蔵門線住吉駅に接続

○都心部・品川地下鉄構想の新設



東京メトロ南北線及び都営三田線白金高輪駅に接続

○都心部・臨海地域地下鉄構想の新設



東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲~住吉)

【プロジェクトの概要】

東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲~住吉)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
東京8号線延伸	豊洲~住吉	5.2	1,500	105.4~103.2	15.4~15.0	20.7~20.4	◎		◎+		○	◎	2.1~2.0	9.6%~9.3%	911~840	2.1~2.1	69%~71%	25年~26年	都市利便

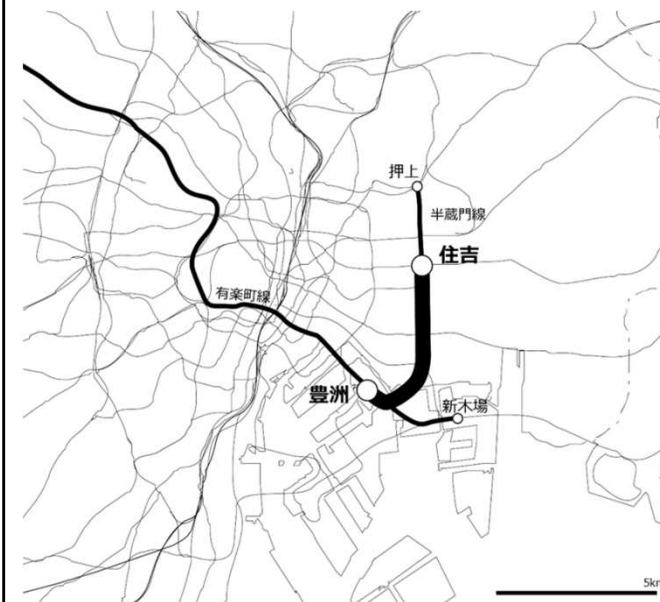
【意義】

- ・国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上。
- ・京葉線及び東西線の混雑の緩和。

【課題】

- ・事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めるべき。

【位置図】



都心部・品川地下鉄構想の新設

【プロジェクトの概要】

都心部・品川地下鉄構想の新設(白金高輪～品川)

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的内部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
都心部・品川地下鉄構想	白金高輪～品川	2.0	1,600	75.8 ～73.3	8.7 ～8.4	20.2 ～20.1		○	◎+	◎+	◎	◎	1.2 ～1.2	5.3% ～4.9%	205 ～147	1.6 ～1.6	64% ～66%	25年 ～26年	地下補助

【意義】

- ・六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上。

【課題】

- ・検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

【位置図】



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の一体整備

【プロジェクトの概要】

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（臨海部～銀座～東京）
 ・東京駅付近において常磐新線と相互直通運転を行う。

【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果						事業の社会的効率性			事業の持続性			
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	ピーク時最大断面輸送量 (千人/h)	一人当たり平均トリップ長 (km/人・日)	政策課題への寄与度						費用便益分析			財務分析			
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的内部収益率	NPV純現在価値 (億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム (仮定)	
都心部・臨海地域地下鉄構想	新銀座～新国際展示場	4.8	2,600	47.2 ～46.4	7.9 ～7.8	20.3 ～20.1		◎	◎+			◎	0.7 ～0.7	2.3% ～2.1%	-383 ～-429	1.5 ～1.5	74% ～75%	36年 ～38年	地下補助
常磐新線延伸・臨海部地下鉄接続新線 都心部・臨海地下鉄構想 (一体整備)	秋葉原～東京～新銀座～新国際展示場	8.6	6,500	102.1 ～98.9	27.7 ～26.6	26.4 ～26.1	◎	◎+	◎+	◎+	◎	◎	1.6 ～1.5	7.4% ～6.8%	1,847 ～1,487	2.2 ～2.2	52% ～54%	18年 ～19年	都市利便

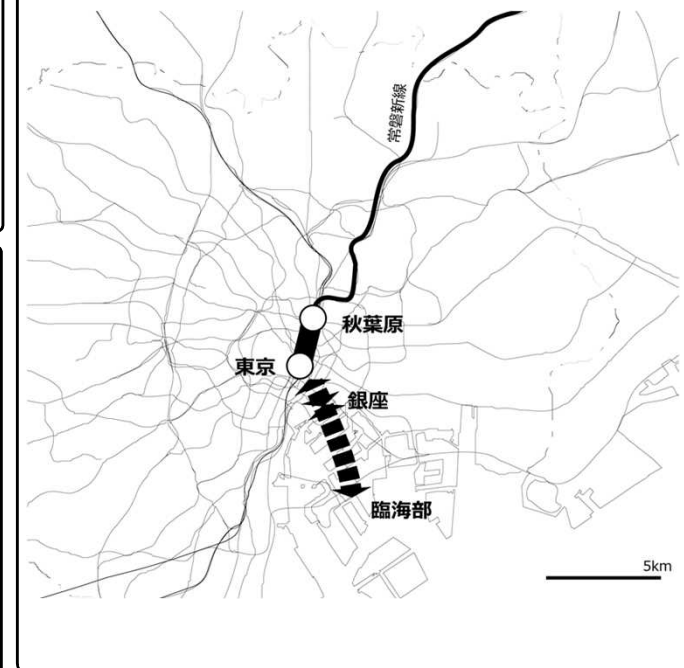
【意義】

- ・国際競争力強化の拠点である都心と臨海副都心とのアクセス利便性の向上。
- ・山手線等の混雑の緩和。

【課題】

- ・都心部・臨海地域地下鉄構想は事業性に課題があり、検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について、十分な検討が行われることを期待。
- ・また、事業性の確保に向けて、都心部・臨海地域地下鉄構想と<5>の常磐新線延伸を一体で整備し、常磐新線との直通運転化等を含めた事業計画について、検討が行われることを期待。

【位置図】



4. 諸外国における地下鉄事業

海外における地下鉄事業

	運営主体	公営・民営 の別	路線数	駅数	営業キロ数	輸送人員
ニューヨーク	MTA New York City Transit (NYCT) ニューヨーク州都市交通局	公営	25	472	378.0km	473万人/日 (2017)
ロンドン	Transport for London ロンドン交通局	公営	11	270	408.0km	379万人/日 (2019)
パリ	Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) パリ交通公団	公営	16	302	215.9km	422万人/日 (2017)
北京	Beijing Mass Transit Railway Operation Co.,Ltd.(BMTRC) 北京市地鉄運営有限公司	公営	23	351	746.7km	1054万人/日 (2018)
シンガポール	Singapore Mass Rapid Transit Corporation Ltd. (SMRT)	民営 ^{*1}	4	85	139.3km	210万人/日 (2017)
	SBS Transit	民営 ^{*2}	2	49	51.9km	110万人/日 (2018)
東京	東京メトロ	民営 (特殊会社)	9	180	195.0km	755万人/日 (2019)
	東京都交通局	公営	4	106	109.0km	283万人/日 (2019)

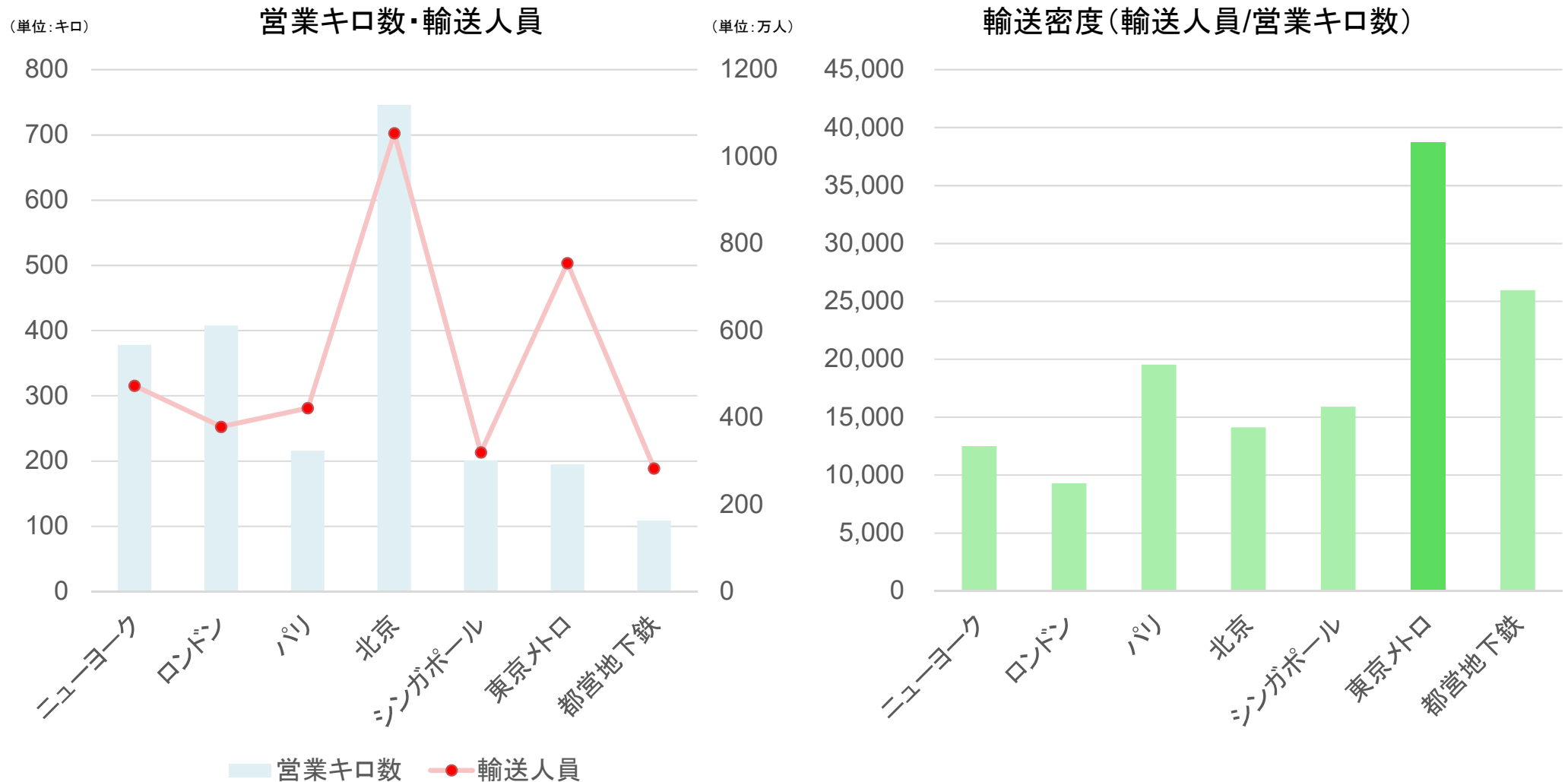
※1筆頭株主は政府系投資会社であるTemasek Holdings

※2筆頭株主は民間会社であるComfortDelGro Corporation

「完全版 世界の地下鉄」(一般社団法人日本地下鉄協会)を基に作成

諸外国と東京の地下鉄の輸送密度

○海外の主な都市における地下鉄整備状況及び輸送人員と比較すると、東京の地下鉄は、営業キロ数が短い一方で、1日当たり輸送人員が多く、輸送密度(輸送人員/営業キロ数)が高い状況にある。



「完全版 世界の地下鉄」(一般社団法人日本地下鉄協会)を基に作成

海外における地下鉄新線・延伸計画(ニューヨーク)

○ニューヨークでは、2015年9月にTimes Square-42 Stから34 St-Hudson Yardsまでの2.4kmが開業。また。マンハッタンの東側を南北に縦断する地下鉄新設プロジェクト(Second Avenue Subway)のうち第1期区間(57St~96St)の工事が2007年に4月に開始され、2017年1月に開業。現在第2期工事が行われており、地下鉄ネットワーク拡充に向けて整備が進められている。

Times Square-42 St

2015年9月開業

34 St-Hudson Yards



125St

Second Avenue Subway
第2期区間
建設中

96St

Second Avenue Subway
第1期区間
2017年1月開業

57St

<Second Avenue Subway整備の考え方>

- 他の地下鉄との乗換利便性の向上
- 市内・地域における利便性の向上
- 並走する既存路線の混雑緩和

等

(参考: ニューヨーク州都市交通局HPにおける記載)

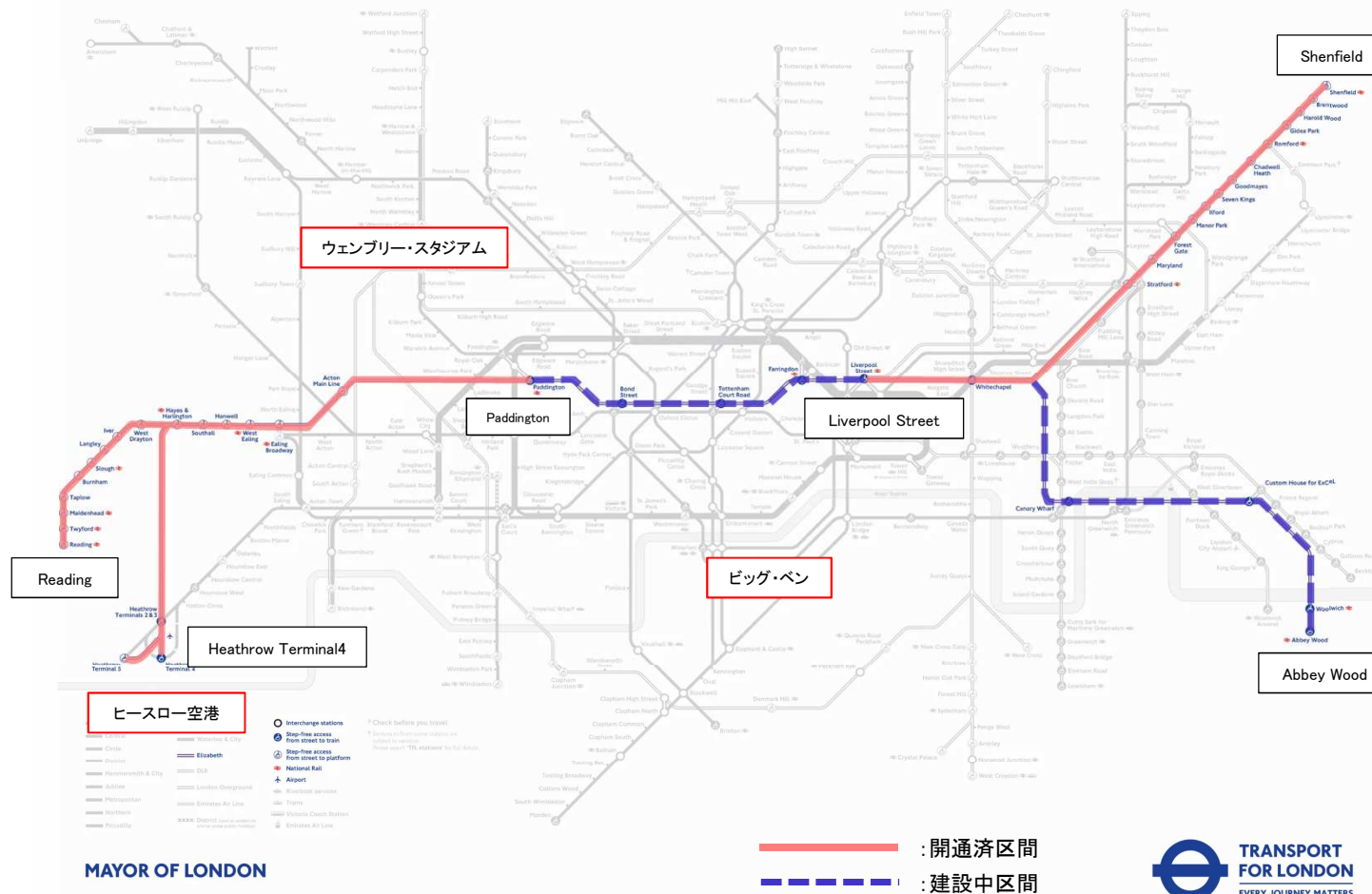
Convenient transfers to other subway and commuter rail lines—facilitating smoother, faster transportation across the city and the region

※ニューヨーク州都市交通局HPより抜粋

海外における地下鉄新線・延伸計画(ロンドン)

○ロンドンでは、ロンドン中心部を東西に貫き、市内西側のパディントン駅と東側のリバプールストリート駅で既存のナショナルレール路線に接続、西はヒースロー空港およびレディング、東はシェンフィールドおよびアビーウッドまでを直通運転する計画(クロスレール計画)が進行中。全線開通後は「エリザベス線」として運行される予定だが、一部区間が既に関業しており、暫定的にTfL Railというブランド名で運行されている。

The Elizabeth line



<エリザベス線(CrossRail)整備の考え方>

- ロンドンの国際競争力の強化
- 既存路線の混雑緩和
- 市内・地域における利便性の向上

等

(参考:プロジェクトHPにおける記載)

The Crossrail project is delivering the Elizabeth line to provide a 10% increase in rail capacity in central London and help maintain London's place as a global city.

The Elizabeth line will make travelling in the capital easier and quicker and will reduce crowding on London's transport network.

The Elizabeth line will improve connectivity: it will make it easier for businesses to move about London, to meet clients and negotiate with suppliers.

出典:クロスレールプロジェクトHP (<https://www.crossrail.co.uk/>)

出典:クロスレールプロジェクトHP (<https://www.crossrail.co.uk/>)