

(研究報告)

30年後の東京圏の人口 ・ 鉄道需要及び鉄道の課題

2014年2月21日

(一財)運輸政策研究機構 主席研究員

伊東 誠

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

2012年～

<研究調査>

今後の東京圏を支える鉄道のあり方
に関する調査研究

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

<体制>

研究会

委員長	森地 茂	政策研究大学院大学特別教授
委員	和泉 洋人	内閣総理大臣補佐官、 政策研究大学院大学客員教授
//	内藤 廣	建築家・東京大学名誉教授
//	矢島 隆	日本大学理工学部客員教授
//	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
//	一ノ瀬俊郎	東日本旅客鉄道株式会社常務取締役
//	今村 俊夫	東京急行電鉄株式会社専務取締役
//	安富 正文	東京地下鉄株式会社代表取締役副社長
//	春成 誠	(一財)運輸政策研究機構理事長
//	伊東 誠	(一財)運輸政策研究機構主席研究員
オブザーバー	羽尾 一郎	国土交通省鉄道局官房審議官
	(田端 浩	国土交通省鉄道局次長)
//	日比野直彦	政策研究大学院大学准教授

()は前任者

<敬称略・順不同>

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

平成25年1月より以下の方々も委員に就任。

委員	入江 健二	東京地下鉄株式会社常務取締役 (安富 正文委員の後任)
//	金杉 和秋	西武鉄道株式会社取締役常務執行役員
//	星野 晃司	小田急電鉄株式会社常務取締役執行役員

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

ワーキング委員

〔平成24年8月30日時点〕

委員長	森地 茂	政策研究大学院大学特別教授
委員	日比野直彦	政策研究大学院大学准教授
//	小田 天平	東日本旅客鉄道株式会社
//	佐々木敬介	東日本旅客鉄道株式会社
//	下山 洋一	株式会社東急モールズ デベロップメント
//	石寺 敏	東京急行電鉄株式会社
//	関 聡史	東京急行電鉄株式会社
//	小坂 彰洋	東京地下鉄株式会社
//	若旅 弘晃	東京地下鉄株式会社
//	是澤 正人	東京地下鉄株式会社
//	春成 誠	(一財)運輸政策研究機構
//	伊東 誠	(一財)運輸政策研究機構
アドバイザー	堀内丈太郎	国土交通省鉄道局

<敬称略・順不同>

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

事務局／調査協力

事務局 (一財)運輸政策研究機構
中道 正人 和平 好弘 小島 建太
西野 直史 室井 寿明 菅生 康史

調査協力 社会システム株式会社
坂下 文規 小田 崇徳
土屋 貴佳 横山 茂樹

// (一財)計量計画研究所
鈴木 紀一 秋元 伸裕 稲原 宏

<敬称略・順不同>

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

<調査研究の目的>

- (1) 概ね30年後を見据えた東京圏の将来像
(人口、鉄道需要)を描く。
- (2) 東京圏の都市鉄道の課題を抽出・整理する。
- (3) 課題解決に向けた対策と、実施の際に必要な各種制度等の提案を行う。

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

<調査研究テーマ>

1年目

- ① 30年後の東京圏の将来像と鉄道の課題
- ② 鉄道とまちづくり、交通相互の連携方策

2年目

- ② 鉄道とまちづくり、交通相互の連携方策
- ③ 鉄道企業の海外展開のあり方

3年目



(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

(調査研究報告)

30年後の東京圏の人口

・ 鉄道需要及び鉄道の課題

東京圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）
の30年後の

- 1 人口・都市構造
- 2 鉄道需要
- 3 鉄道に関する課題

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

以下の論点を設定し、過去の推移と変動要因を分析。それをもとに将来シナリオを設定し、30年後の人口・都市構造を想定。

<論点>

i) 東京圏の総人口は減少するのか？

東京圏及び1都3県の人口の転入・転出状況を年齢階層別、全国のブロック別に分析、将来を想定

ii) 居住の都心回帰は継続するのか？

近年の居住地の都心回帰の推移と要因を把握し、将来動向を想定。

iii) 鉄道沿線間で少子高齢化の格差が生じるのか？

放射鉄道路線沿線における人口規模、少子高齢化の推移及び路線間格差を分析。

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

iv) 都心の超高層ビルの立地は続くのか？

都心部の事業所数、従業者数、高層ビルの立地等の推移を分析、これを踏まえ将来動向を設定

v) 女性・高齢者の就業は増えるのか？

就業者の減少を補う労働力の確保の可能性を検討するため、女性や高齢者の就業率の時系列変化等を把握し、将来の就業動向を検討。

vi) 高齢者の移動は増えるのか？

高齢者が利用しやすいサービスの提供、新たな鉄道需要の創出につなげるため、高齢者の行動特性を分析。

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

1. 論点ごとの知見

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

1・1 過去、現在

論点1 東京圏の総人口は減少するのか？

全国人口(日本人)が減少に転じた中で、
依然として増加が続く東京圏の総人口

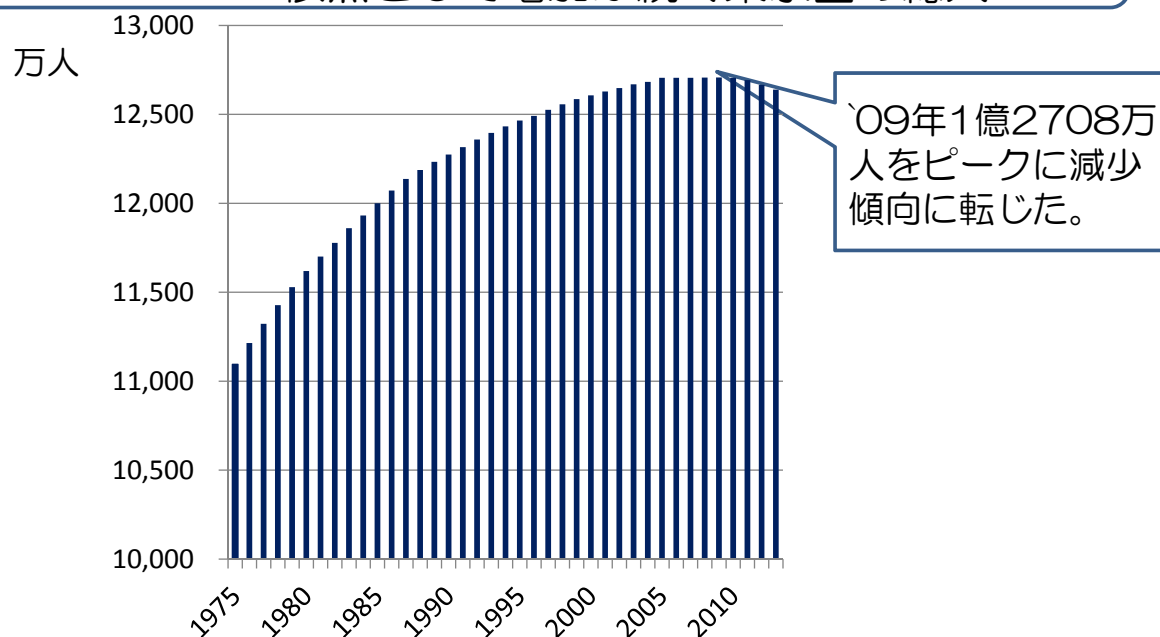


図 全国人口（日本人）の推移

出所：住民基本台帳

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

全国人口(日本人)が減少に転じた中で、
依然として増加が続く東京圏の総人口

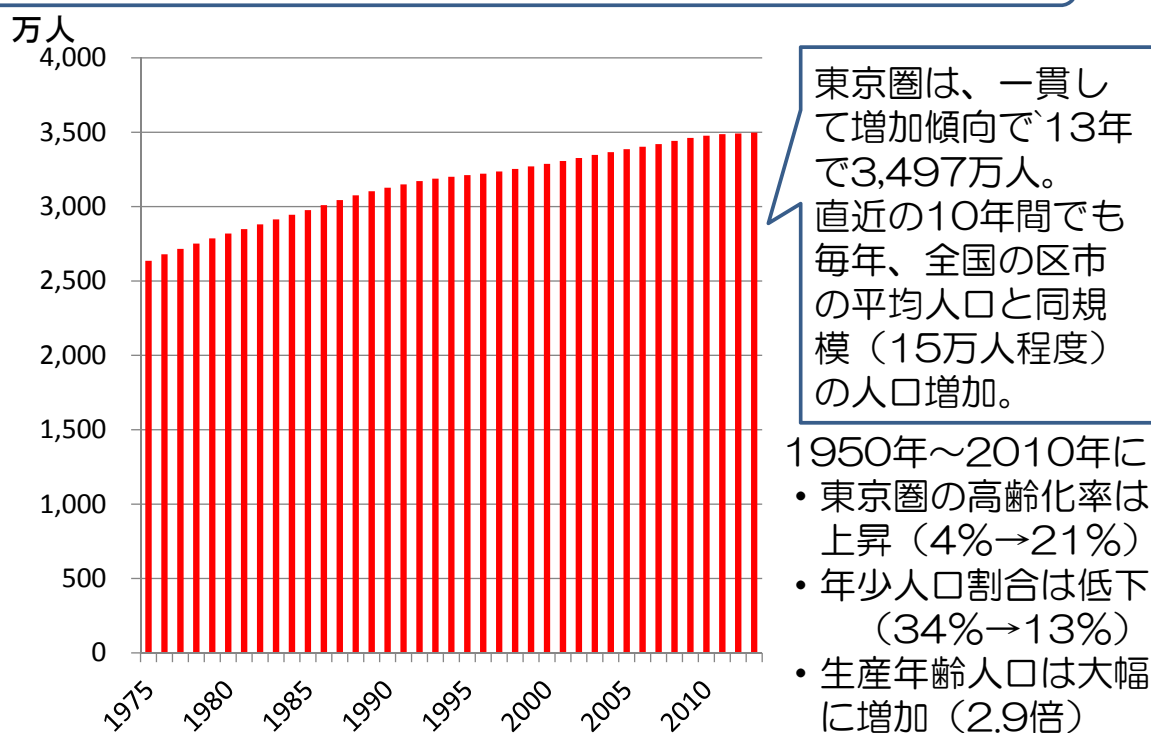


図 東京圏の人口（日本人）の推移

出所：住民基本台帳

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

人口の増加(減少)

= 自然増(減) + 社会増(減)

= (出生数－死亡数) + (転入数－転出数)



転入超過(転出超過)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

年代により増加の構造が異なる

東京圏の人口の増加の構造。

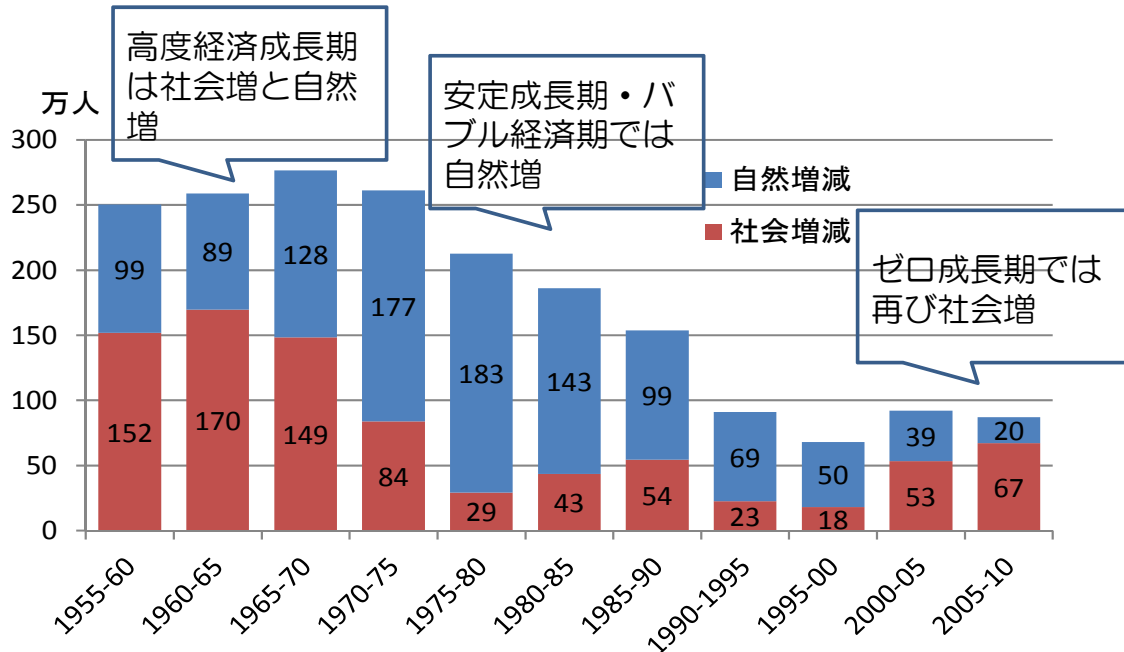


図 東京圏の人口変化における自然増減と社増減
(資料：人口動態統計を元に一部推計、住民基本台帳人口移動報告)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

地域との所得格差拡大に伴う東京圏の転入超過

経済状況を背景に所得格差が変化し、3つの転入超過の山が形成

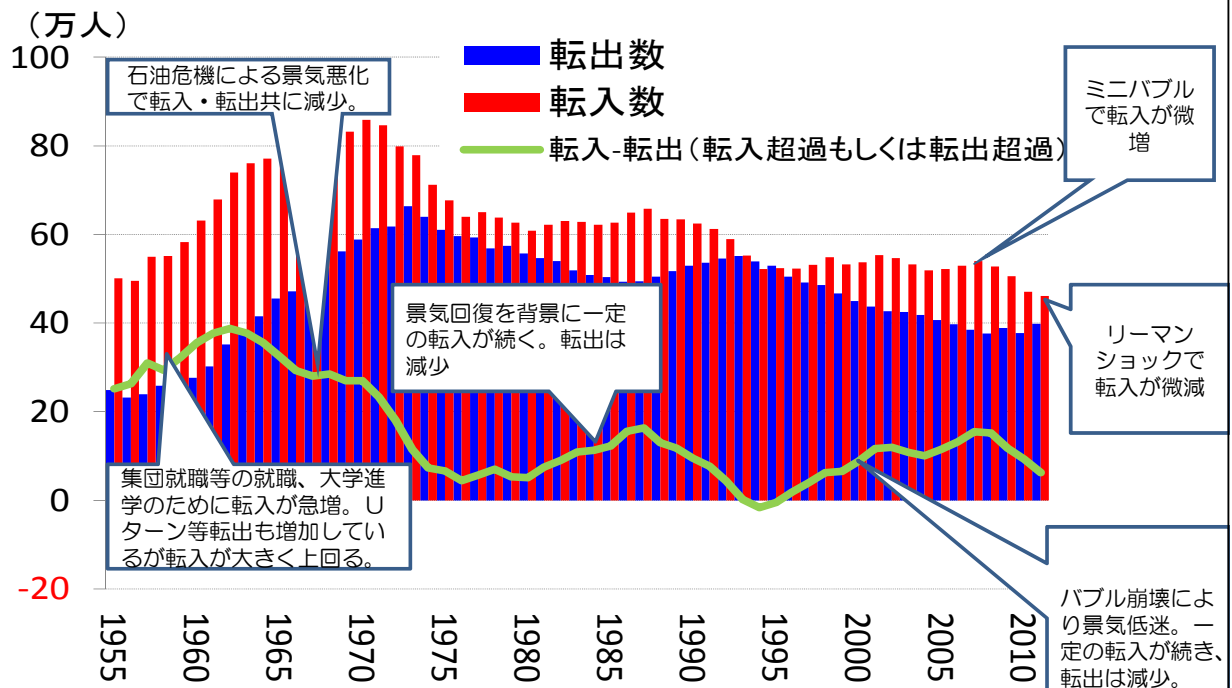


図 東京圏の転入数と転出数 出所: 住民基本台帳人口移動報告
(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

東京圏への転入超過は15～24歳の世代のみ

(1) 東京圏への人口一極集中と言われる？

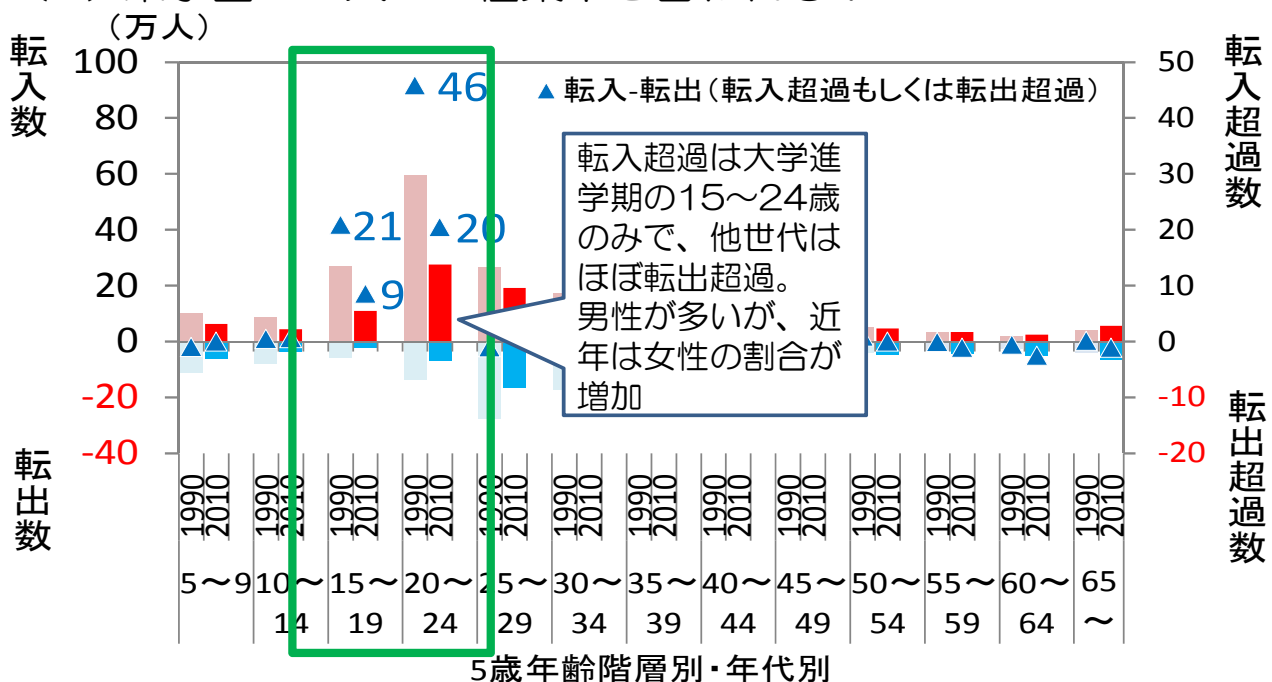


図 東京圏の年齢階層別の転入・転出 (調査年以前の5年間)
(資料: '90、'10年国勢調査)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

東京圏への転入者は15～24歳の世代のみ

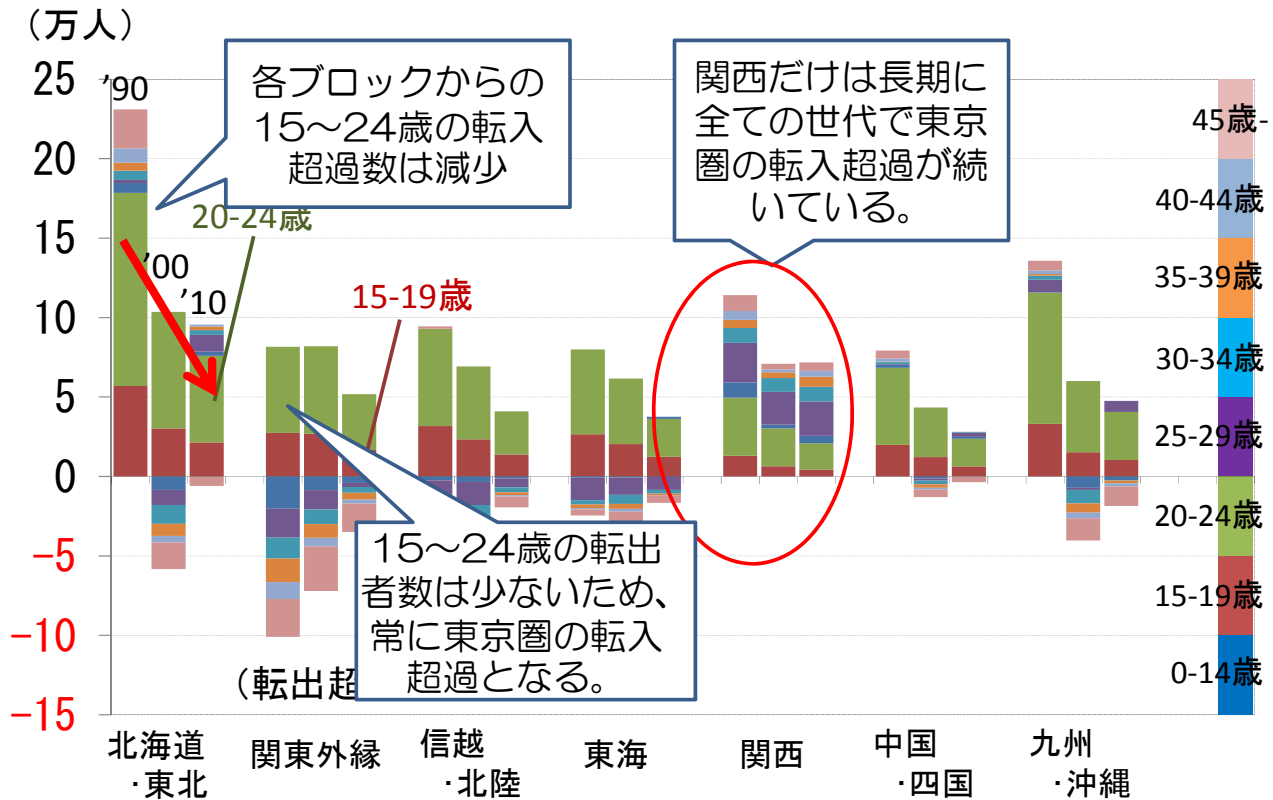


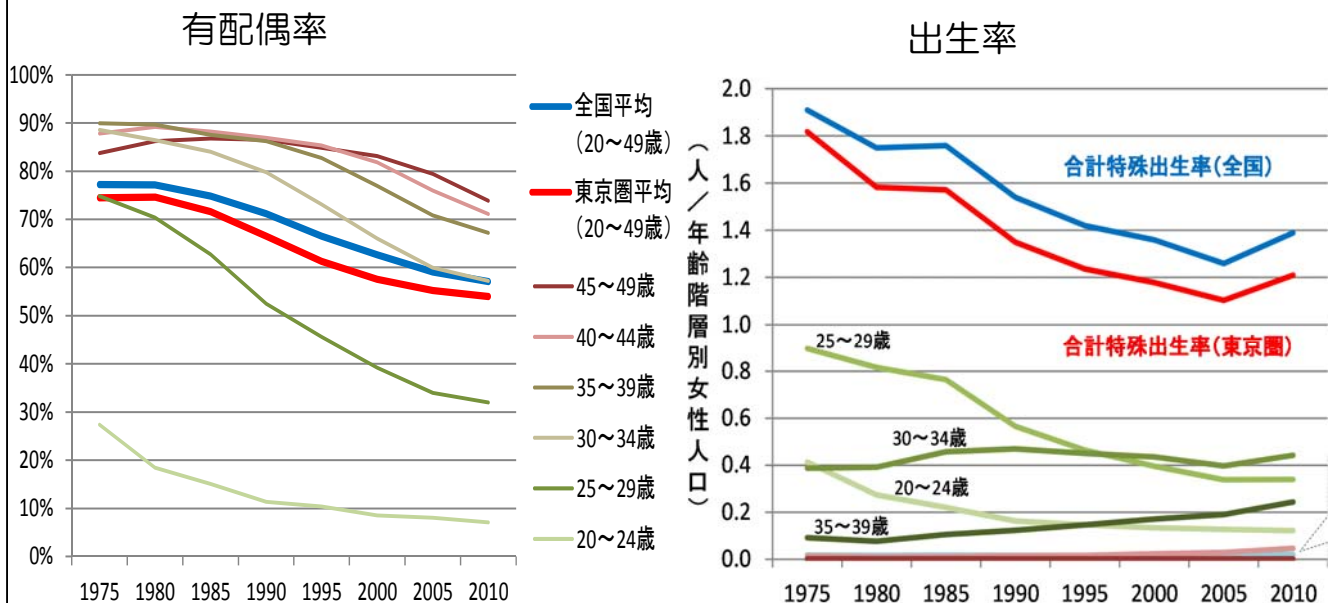
図 東京圏と他地域間の年齢階層別の転入・転出超過の推移

(資料：国勢調査)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

女性若年層の転入により出生数が保たれている。

- 東京圏の再生産年齢（15～49歳）の女性は他地域に比べて有配偶率が低い。
- 晩婚化と経済要因により出生率が低下。
- 特に25～34歳の低下が顕著。



女性年齢階層別有配偶率と出生率（東京圏） 資料：国勢調査

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

女性若年層の転入により出生数が保たれている。

東京圏への若年層の転入により再生産年齢の女性が
増加し、出生数が保たれている。

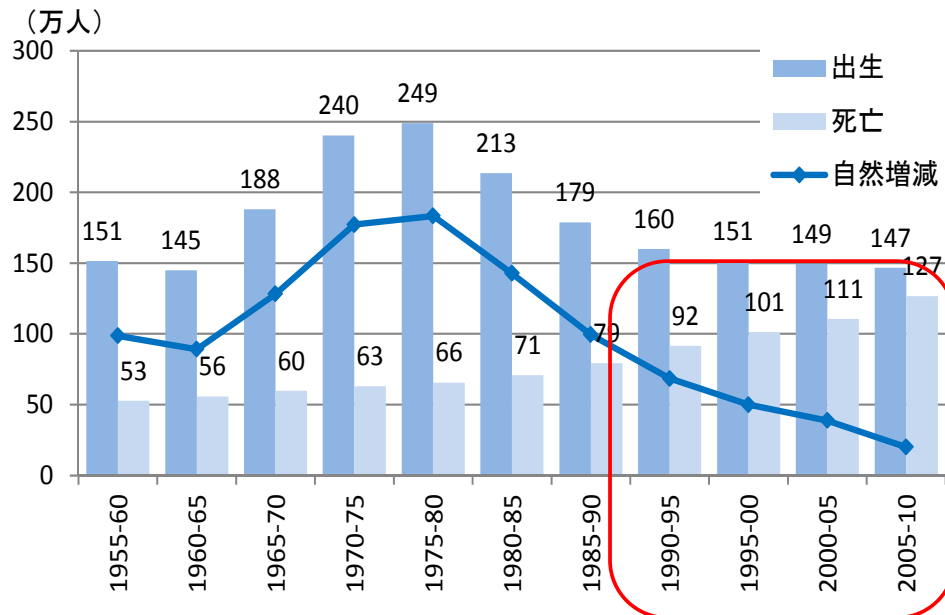


図 出生数と死亡数

出所：人口動態統計

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

東京圏の外国人居住者は急増

1990年以降の20年間で、東京圏の外国人居住者は33万人増加。これはこの間の出生者の減少に相当。

単位

(万人)

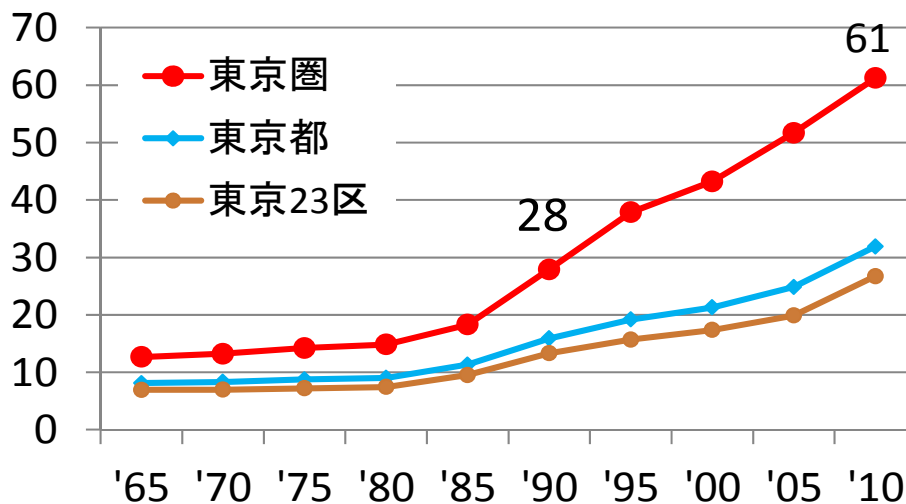


図 外国人居住者の推移（資料：国勢調査）

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

常に実績を下回った国立社会保障・人口問題研究所 (社人研) の推計人口

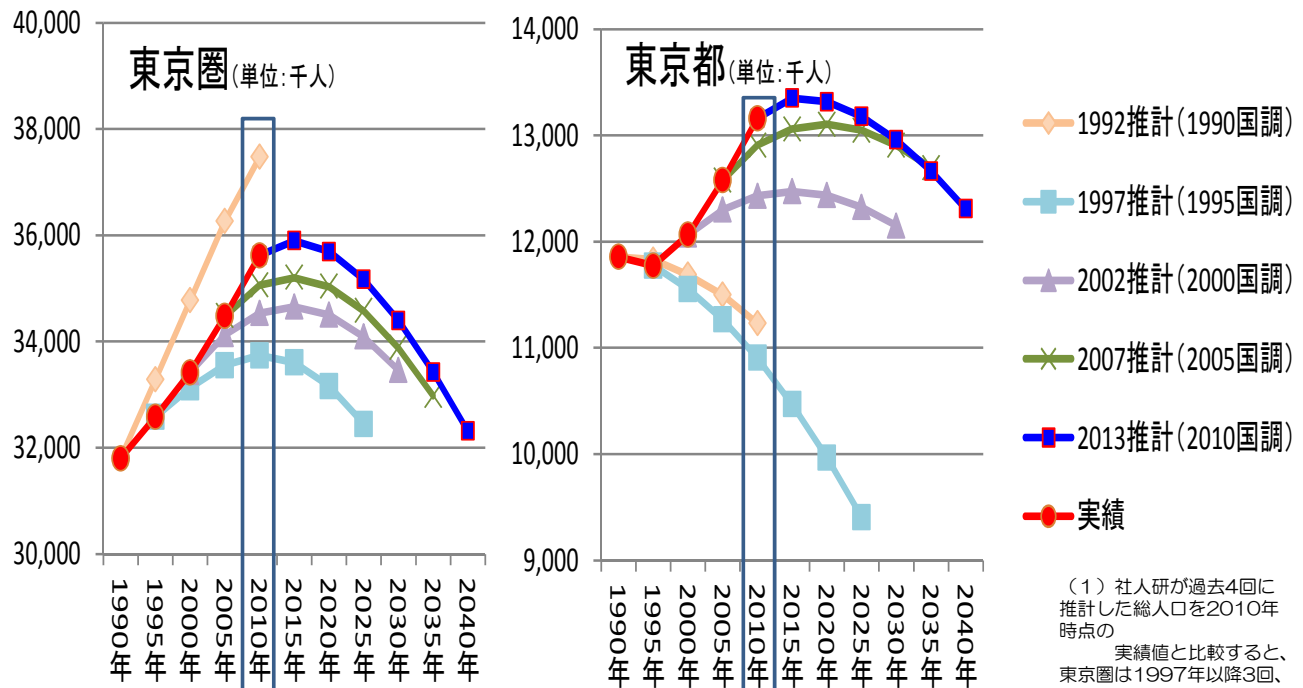


図 社人研による東京圏・東京都の将来推計人口
(資料：社人研公表値より作成)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

常に実績を下回った社人研の推計人口

乖離要因の分析

<方法>

2007社人研都道府県別推計で想定されている**仮定値**(出生率、生残率、純移動率)を**実績値**(2005⇒10年)に置き換えた場合の乖離(約56万人)の変化を試算

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

常に実績を下回った社人研の推計人口

(3) 社人研は2013年に推計人口を見直した。2015年に東京圏は人口が最大となり、2020年には減少と推計されている。

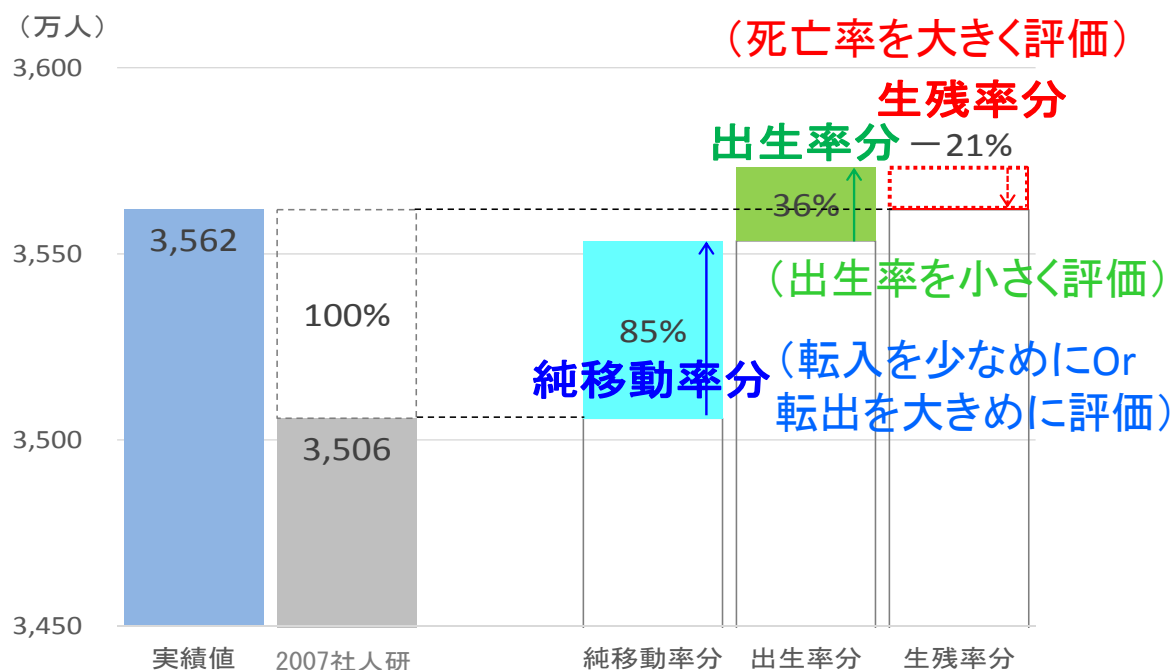


図 社人研2007年推計を基にした乖離要因の分析

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

論点2 居住の都心回帰は継続するのか？

都心の地価低下が主要因の都心回帰現象

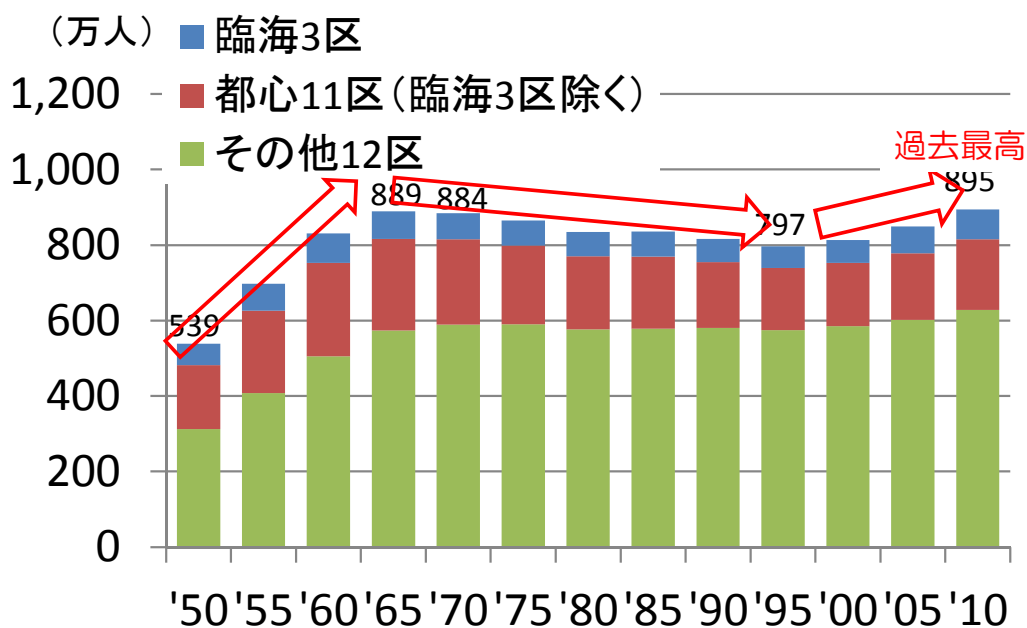


図 東京23区の人口変化 (出所：東京都の人口)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

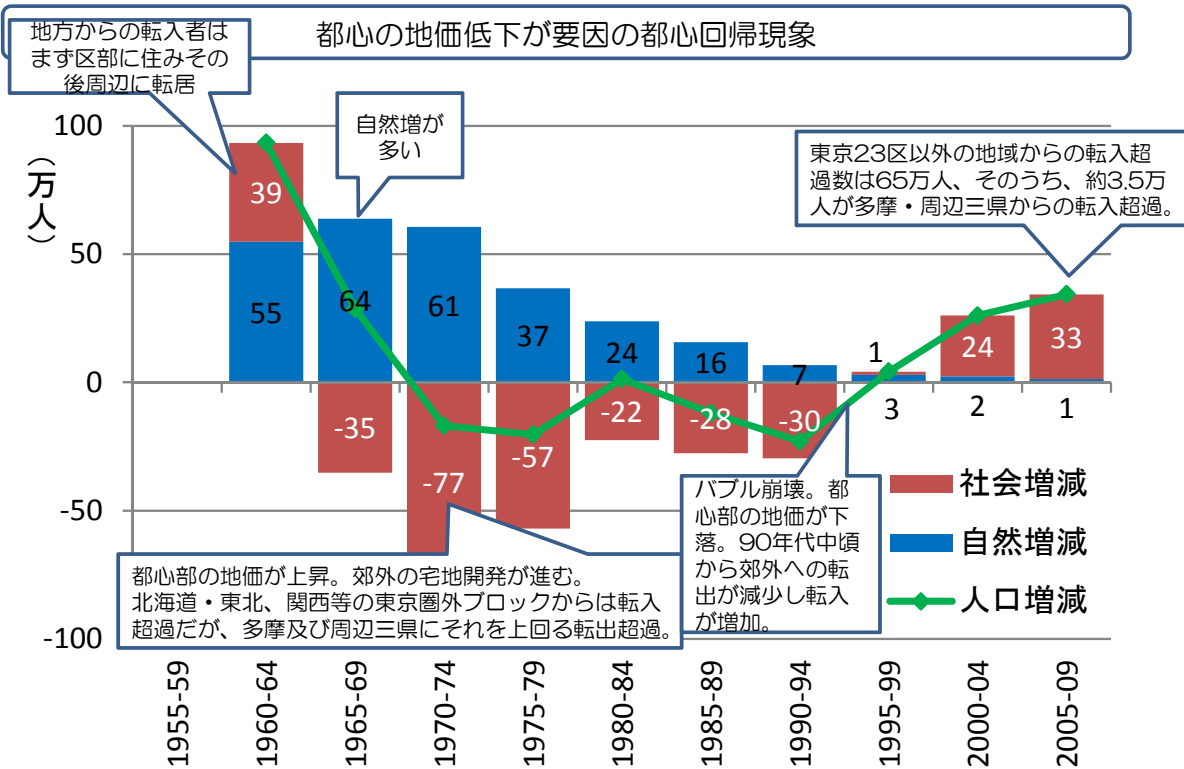
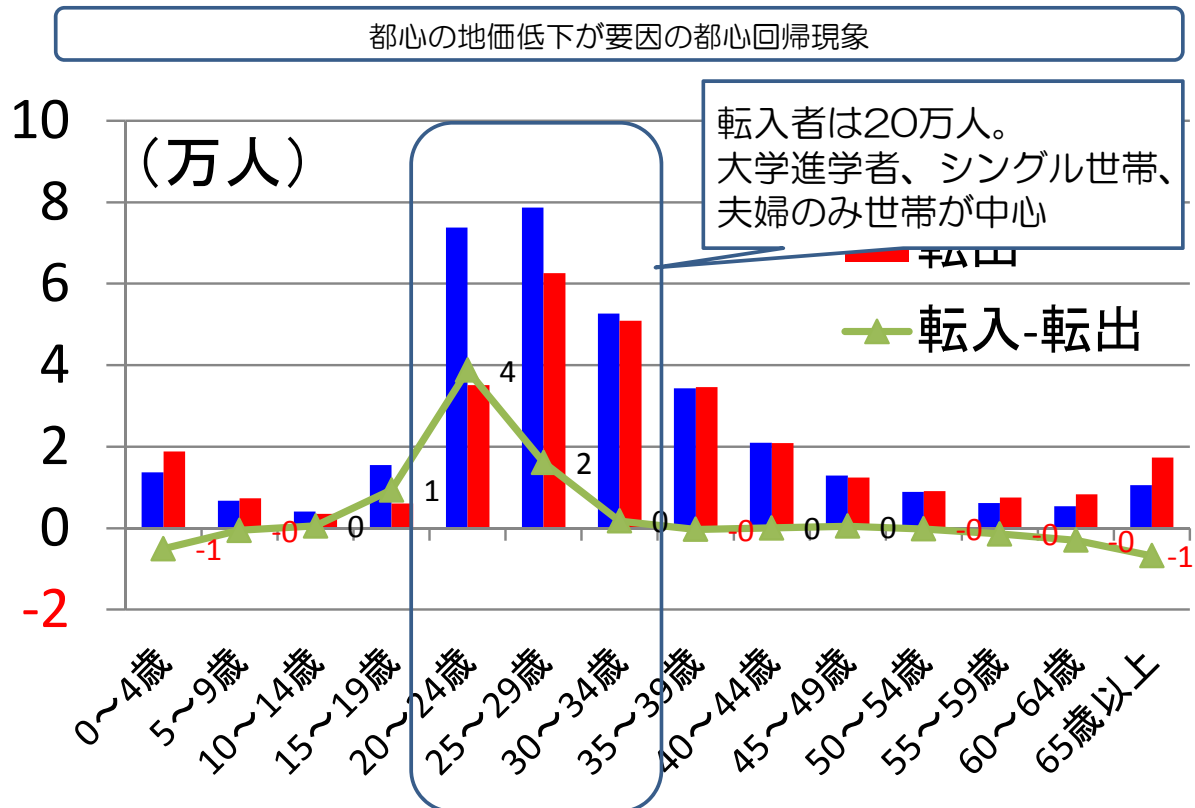


図 東京23区の人口変化における自然増減と社会増減
(資料：人口動態統計、住民基本台帳人口移動報告)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014



東京23区に対する年齢階層別の転入と転出(2012年)
(資料：H24年住民基本台帳人口移動報告)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

区部での大量なマンション供給が都心回帰を促進

(注)これ以外にワンルームマンション。区部で'05～'10に年平均17千戸程度

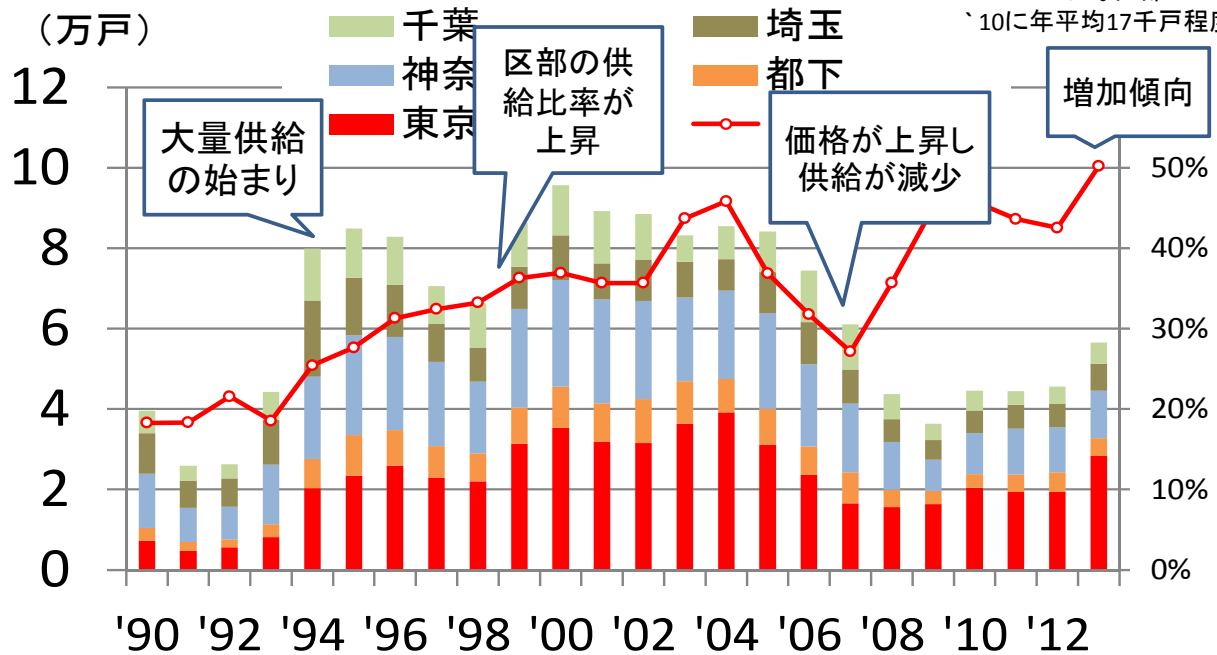


図 東京圏におけるマンション供給戸数の推移

資料 首都圏白書、(株)不動産経済研究所資料

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

○ 都心でのマンション供給戸数急増の要因

<供給面>

- ・バブル崩壊後の財政悪化で企業が大量に用地（工場跡地等遊休地、社員用グラウンド、を放出
- ・公的セクター用地（清算事業団用地等）の売却
- ・地価の大幅下落に伴う販売価格の低下
- ・超低金利住宅ローン＋減税
- ・容積率緩和及び容積率増等の制度
- ・ニーズへの対応：大規模、高機能、高付加価値、安全なマンション
- ・ワンルームマンション（殆どが投資目的）

<需要面>

- ・団塊世代（老後の生活）
- ・団塊Jr. ＋その次の世代のファミリー層（賃貸から持ち家）
- ・不動産投資

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

論点3 鉄道沿線間で少子高齢化の格差が生じるのか？

鉄道沿線間で人口増減、少子高齢化構造に格差が発生

- 大学入学期の転入超過と、その後の転出超過が多く、沿線の人口流動が活発である（中央線、小田原線等）
- 転入超過も転出超過も少なく、他路線に沿線の人口流動が少ない（東武伊勢崎線等）

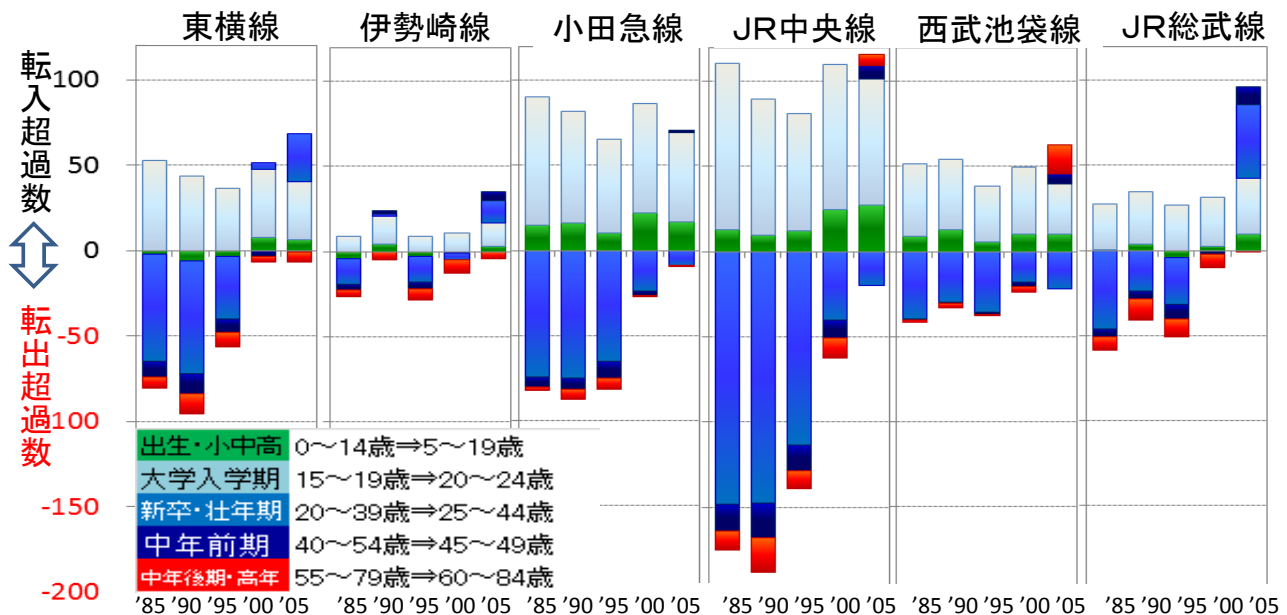


図 東京圏における放射型路線における人口増減

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

鉄道沿線間で人口増減、少子高齢化構造に格差が発生

- 都心から5ないし10km程度の駅では人口が増加、それ以遠では人口変化に沿線別格差が生じる。
- 以遠の地域でも駅付近にマンションが立地する駅は増加

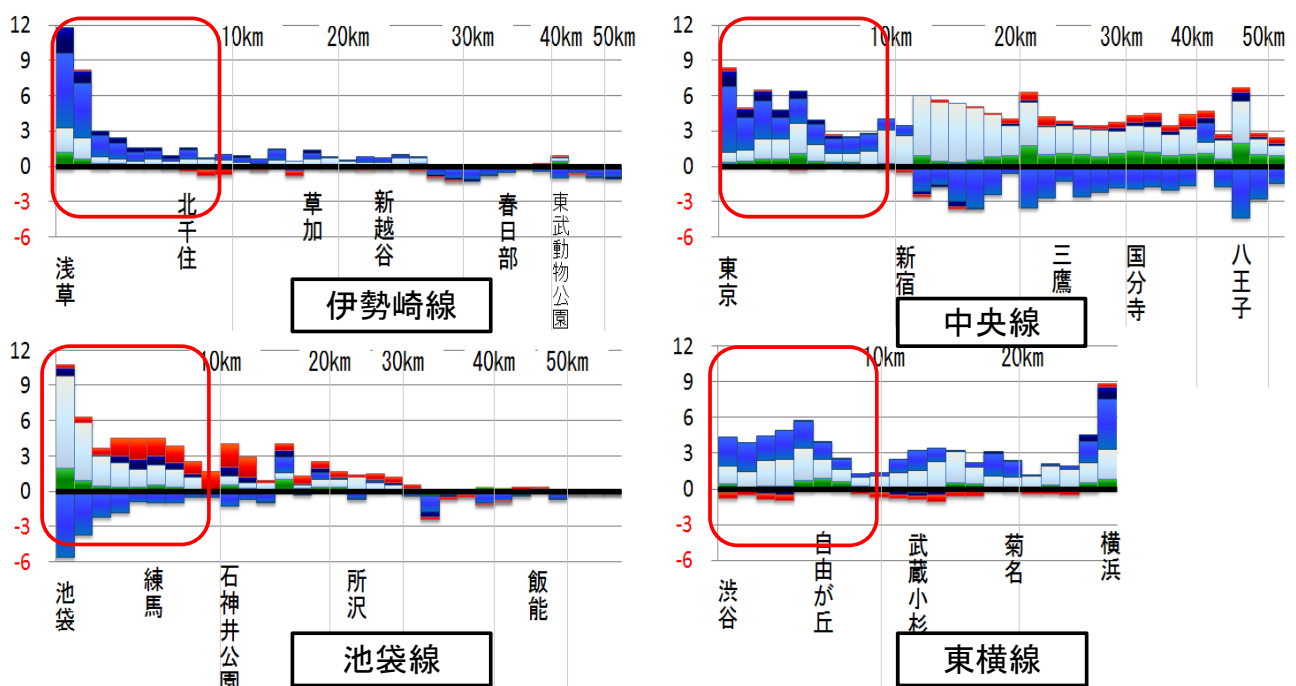


図 放射型路線の駅別年齢階層別の人口増減

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

鉄道沿線間で人口増減、少子高齢化構造に格差が発生

- 「若年層を確保する路線（例：東急東横線等）」
 - 「高齢化が加速する路線（例：東武伊勢崎線等）」
- の2種類に分類できる。

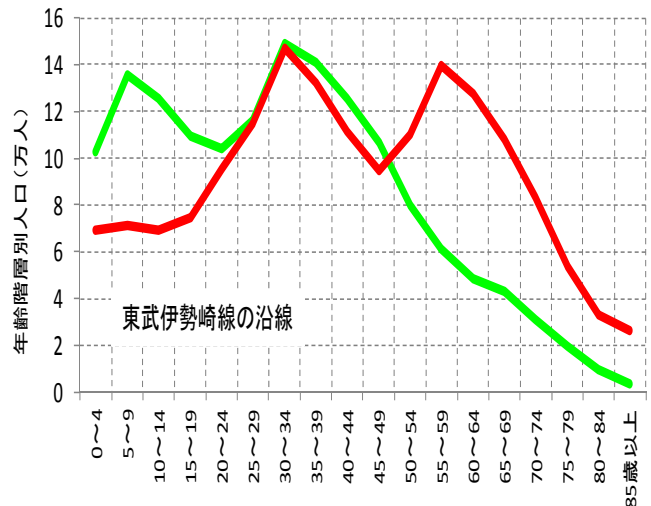
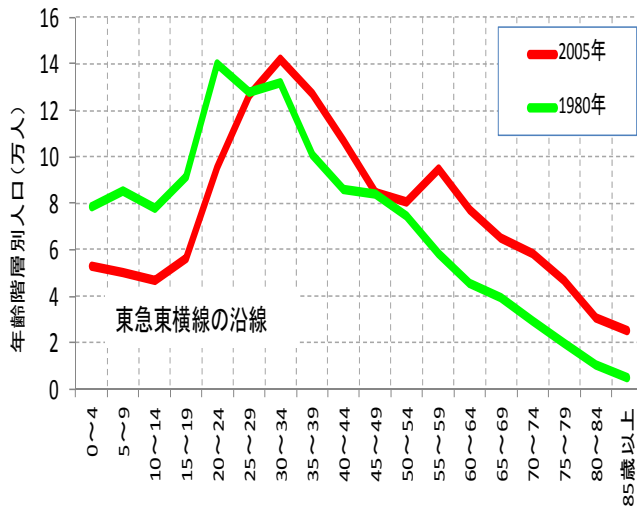


図 東急東横線と東武伊勢崎線沿線の年齢階層別人口の変化

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

論点4 都心の超高層ビルの立地は続くのか？

依然として高い都心三区のオフィスのニーズ

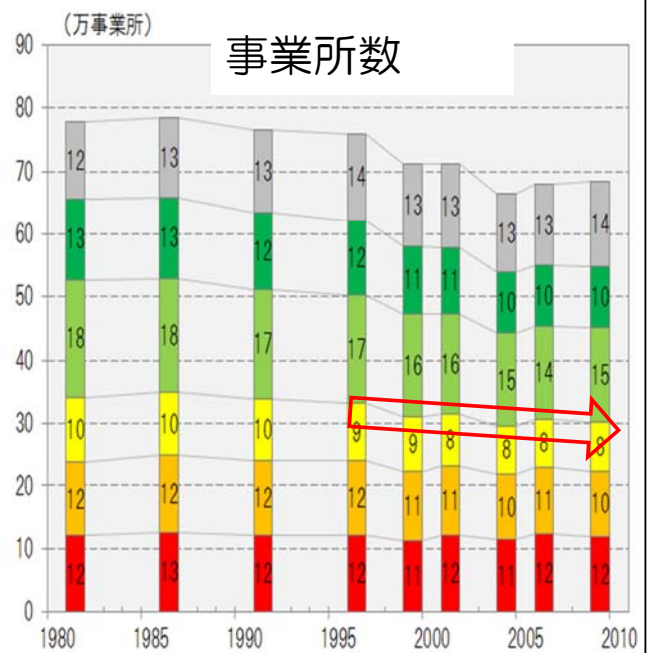
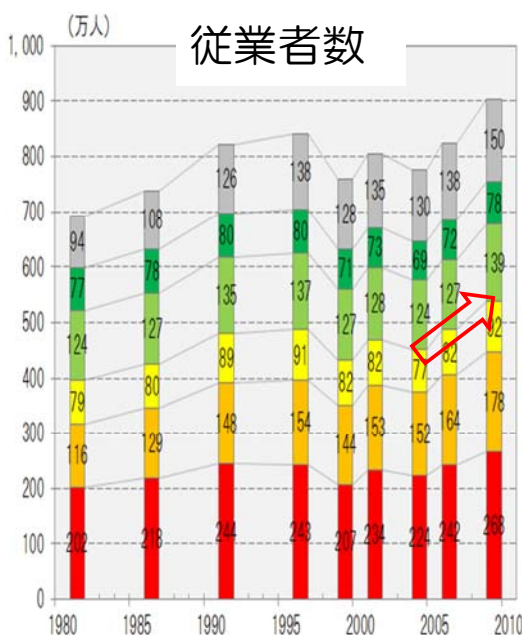


図 都心の地区別の従業者数と事業所数

(資料：事業所・企業統計調査,経済センサス)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

依然として高い都心三区のオフィスのニーズ

- ・ 4割を占めていた製造業や卸売・小売業が3割まで低下
- ・ 2割強であったサービス業や情報通信産業が4割にまで上昇

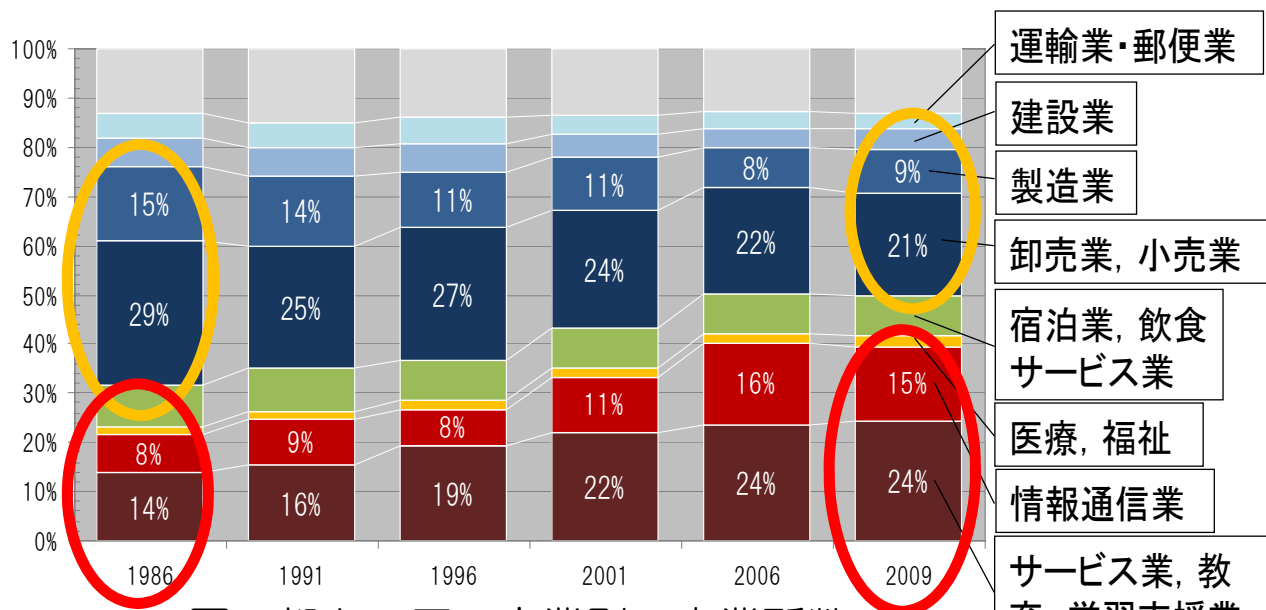


図 都心三区の産業別の事業所数

(資料：事業所・企業統計調査, 経済センサス)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

依然として高い都心三区のオフィスのニーズ

’93～’12年におけるオフィスの新規供給量は都心3区がその他区部に比べて1.3倍。今後、竣工を予定する大規模オフィスは3.3倍。

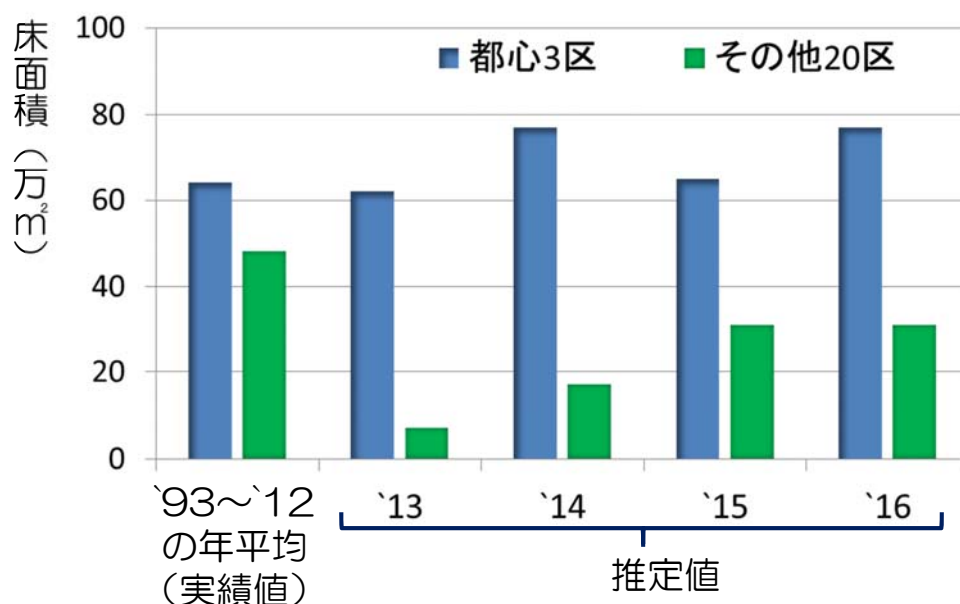


図 都心3区とその他区部の大規模オフィス供給量の推移

(資料：東京23区の大規模オフィスビル供給量調査 ’13 森トラスト(株))

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

論点5 女性・高齢者の就業は増えるのか？

道半ばの女性の社会進出と、旺盛な高齢者の就業

’00年以降東京圏は男性就業者が減少に転じたが、女性就業者は就業率が一貫して上昇していることもあり、緩やかに増加し続けている。

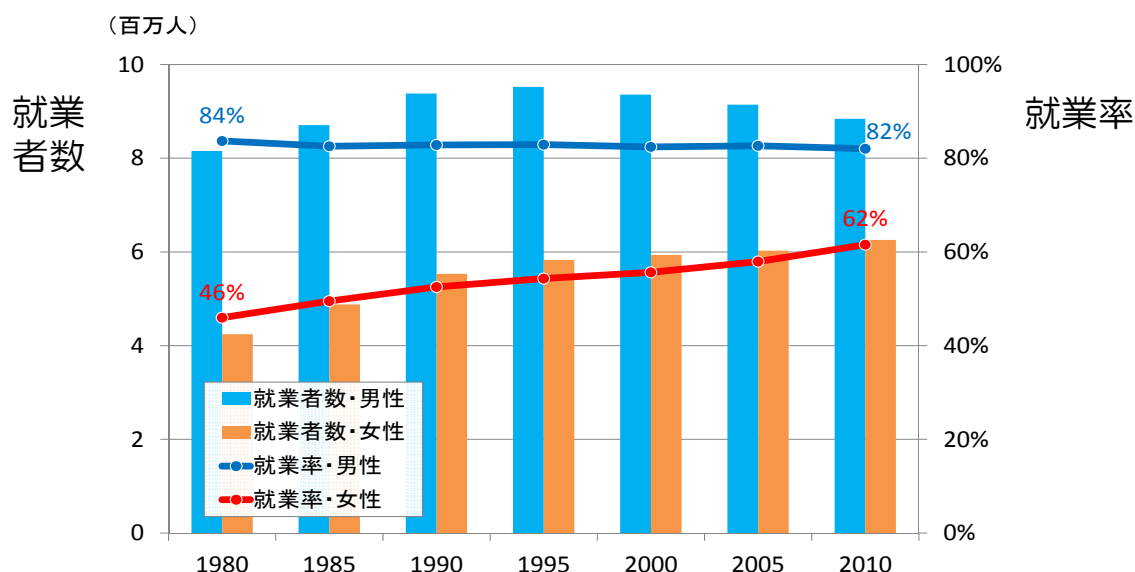


図 東京圏の男女別就業者数、就業率 (資料：国勢調査)

※15～59歳を集計 ※就業状態不詳者は就業・非就業比で配分

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

道半ばの女性の社会進出と、旺盛な高齢者の就業

- 女性就業率は、主に30歳代が低水準となる傾向（M字型）があるが、東京圏の当該世代の就業率は上昇し続けている。

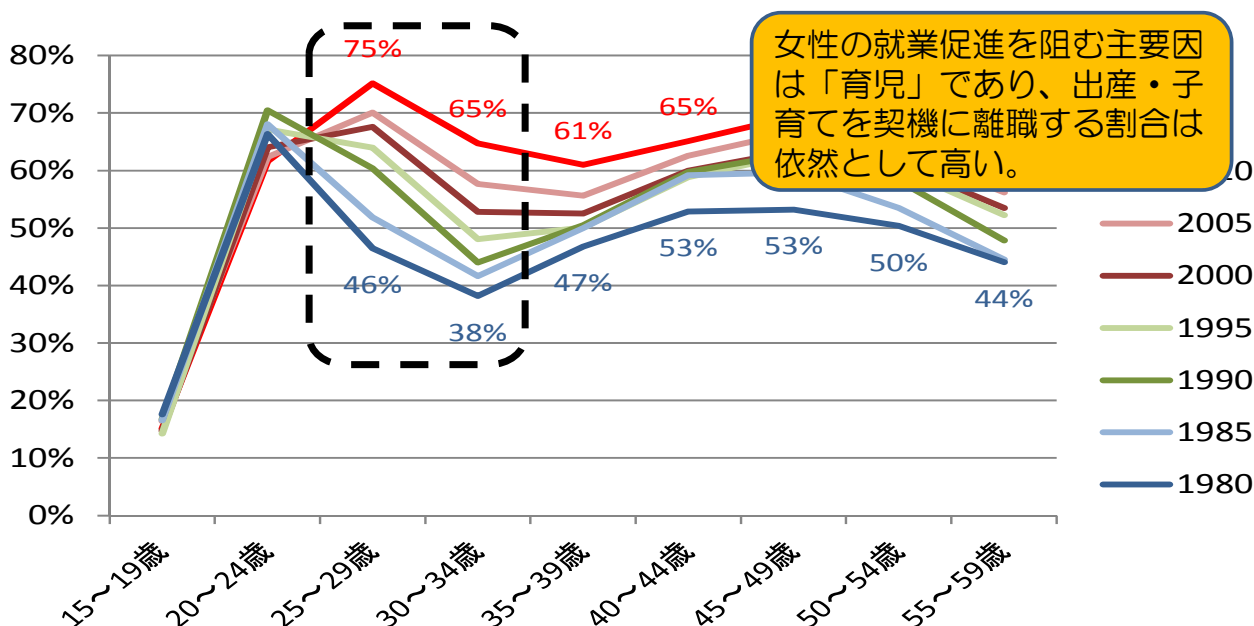


図 東京圏の女性年齢階層別就業率の推移 (資料：国勢調査)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

道半ばの女性の社会進出と、旺盛な高齢者の就業

- 先進諸国と比べるとM字型傾向が強く、わが国は途上段階。
- 国内他地域と比較して、東京圏の出産・育児期以降の世代における女性就業率は低水準。

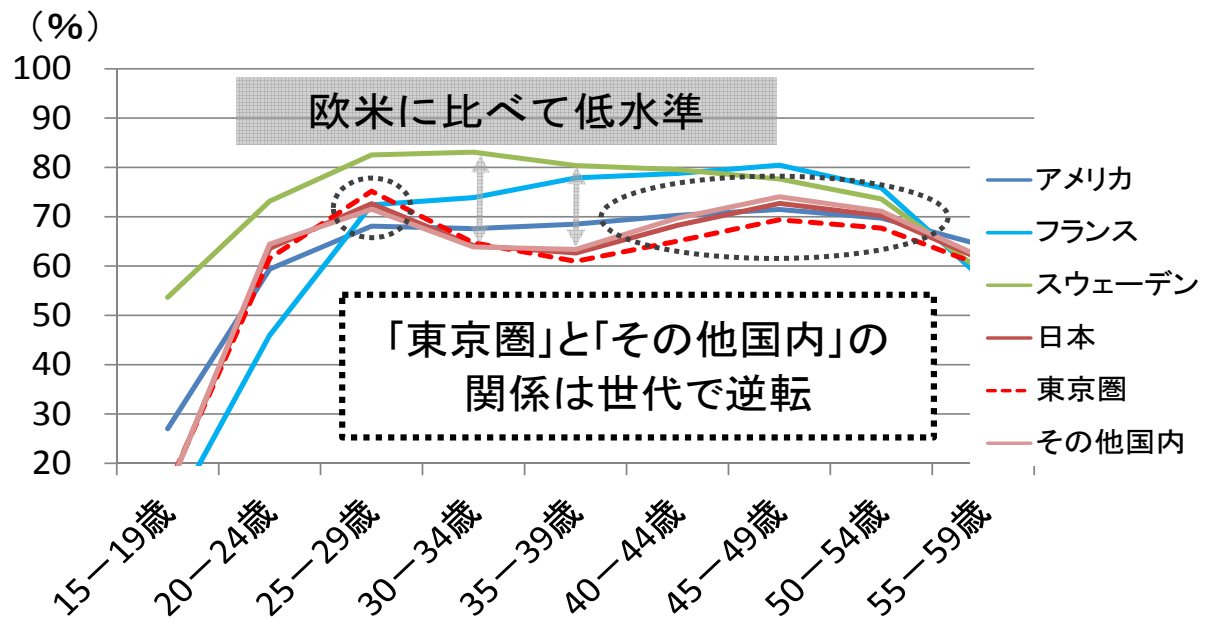


図32 女性年齢階層別就業率の国際比較<2010年>

(資料：データブック国際労働比較)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

道半ばの女性の社会進出と、旺盛な高齢者の就業

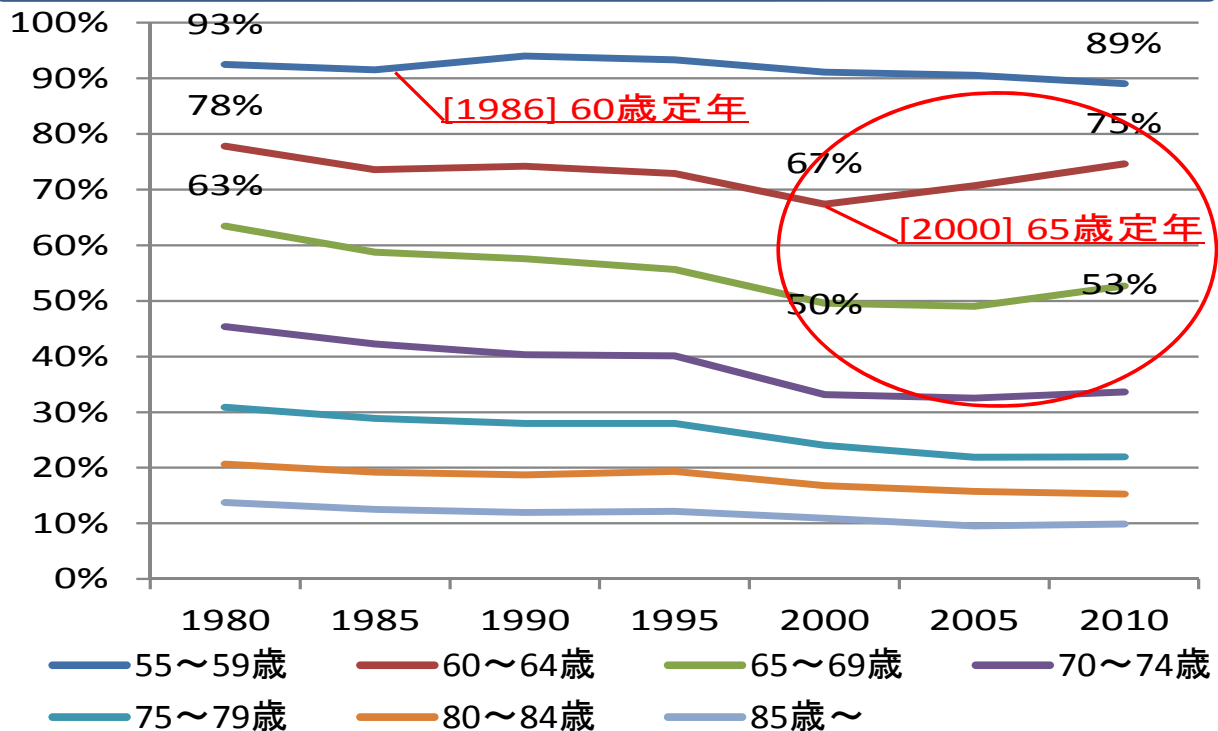


図33 東京圏の男性高齢世代就業率

(出所：国勢調査)

※高齢者雇用安定
法改正は“努力”
義務施行年

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

論点6 高齢者の移動は増えるのか？

活発な高齢者の行動

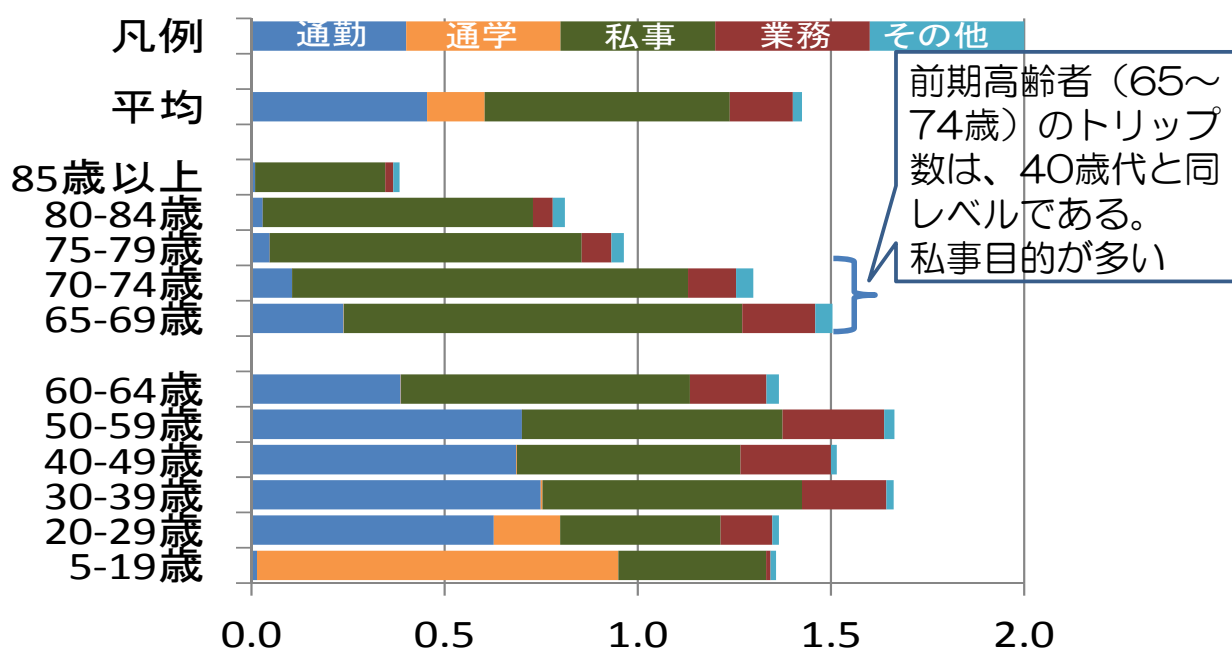


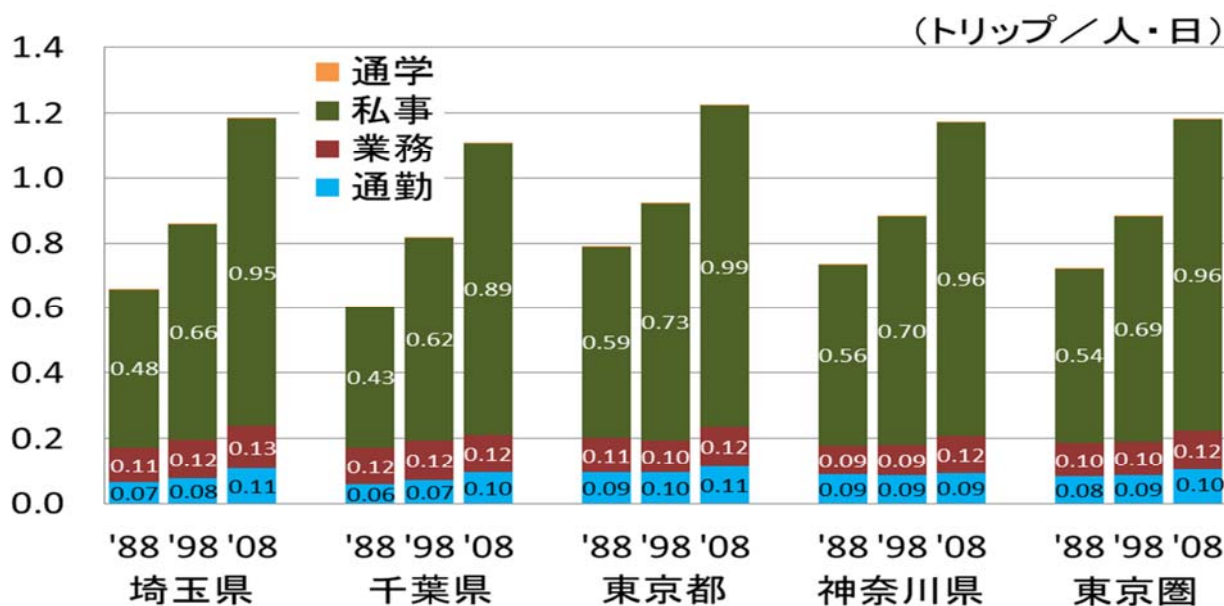
図 目的別一人当たりトリップ数 ※帰宅除く

（資料：東京圏PT調査（2008年））

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

活発な高齢者の行動

- ・高齢者の1日当たりトリップはこの20年間で大幅に増加
- ・各目的で増加



東京圏における高齢者の1日1人当たり平均トリップ数の推移

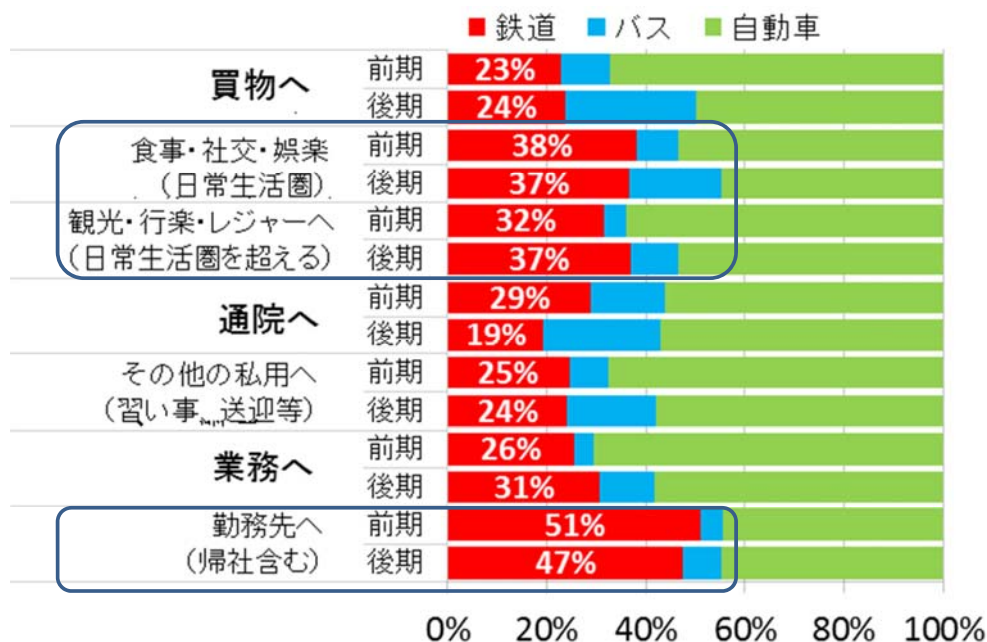
※帰宅含まず（資料：2008年東京圏PT）

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

活発な高齢者の行動

通勤は5割が鉄道利用

食事・社交・娯楽やレジャー等の鉄道分担率も高い。



2008年では東京圏の鉄道利用者に占める65歳以上の割合は11%である。

東京圏の高齢者の目的別の交通機関分担率

(資料：2008年東京圏PT調査)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

1・2 将来

「成長」と「低迷」の2つのシナリオを設定

(1) 成長シナリオ

- 東京圏の国際競争力の強化が進みアジアヘッドクォーターとしての役割が確立できる事などにより、経済が拡大。これが地方にも波及する。しかし東京圏の所得が他地域に比べて高まり、所得格差は拡大する。
- 但し、全国と東京圏純移動率は、過大推計を避けるため、リーマンショック前後の経済状況を反映した'05～'10年の値を用いる。

(2) 低迷シナリオ

- 東京圏の国際競争力の強化が進まず、低成長が続く。その結果、国内における所得格差は縮小する。
- 純移動率はデフレ下の経済状況を反映した'95～'05年の値を用いる。

(注) 純移動率＝年齢階層ごとの5年間の転入率と転出率

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

2025年まで続く東京圏の人口増加

- 夜間人口は成長シナリオの場合、`25年の3,660万人まで増加が続く。
- 低迷シナリオの場合は人口最大は成長シナリオよりも5年早い`20年の3,600万人となる

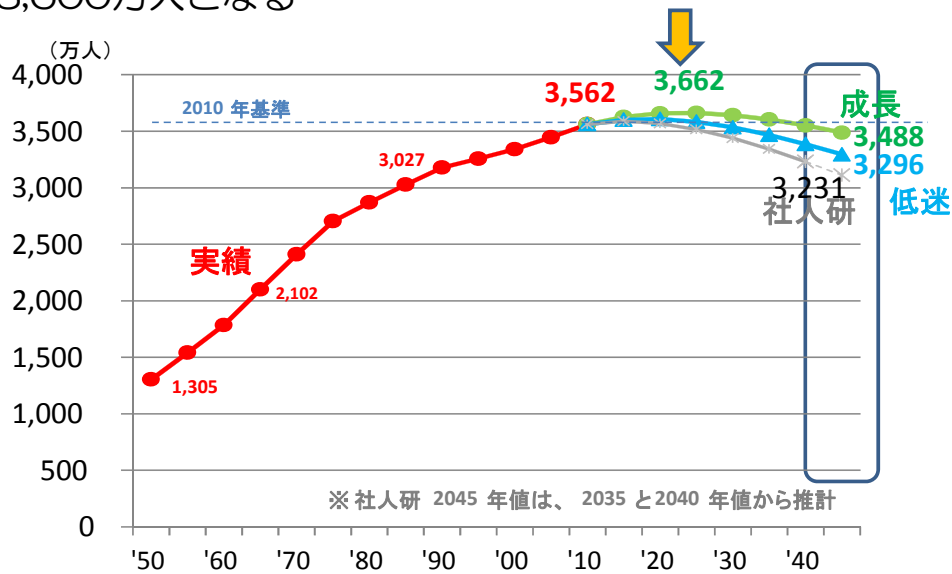


図 東京圏のシナリオ別将来想定人口（夜間人口）

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

2025年まで続く東京圏の人口増加

若年層、生産年齢が減少。特に30～44歳で減少率が大きい
70歳以上が大幅に増加

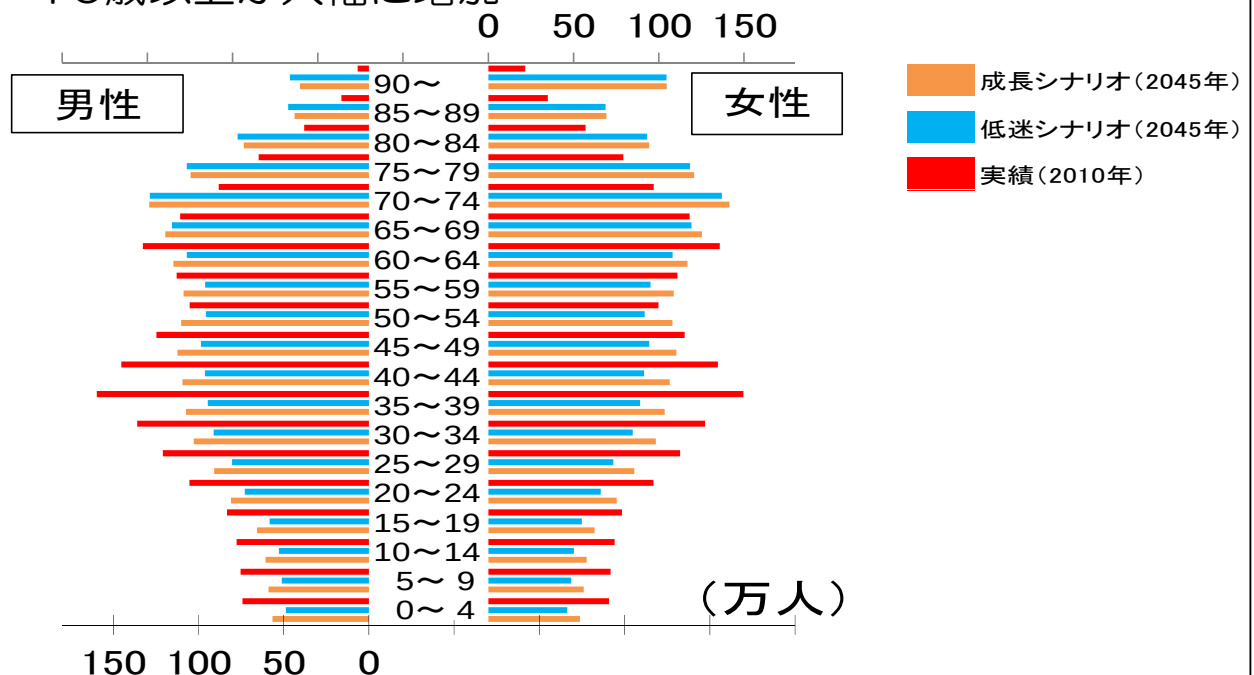


図 東京圏の年齢構成別人口

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

2025年まで続く東京圏の人口増加

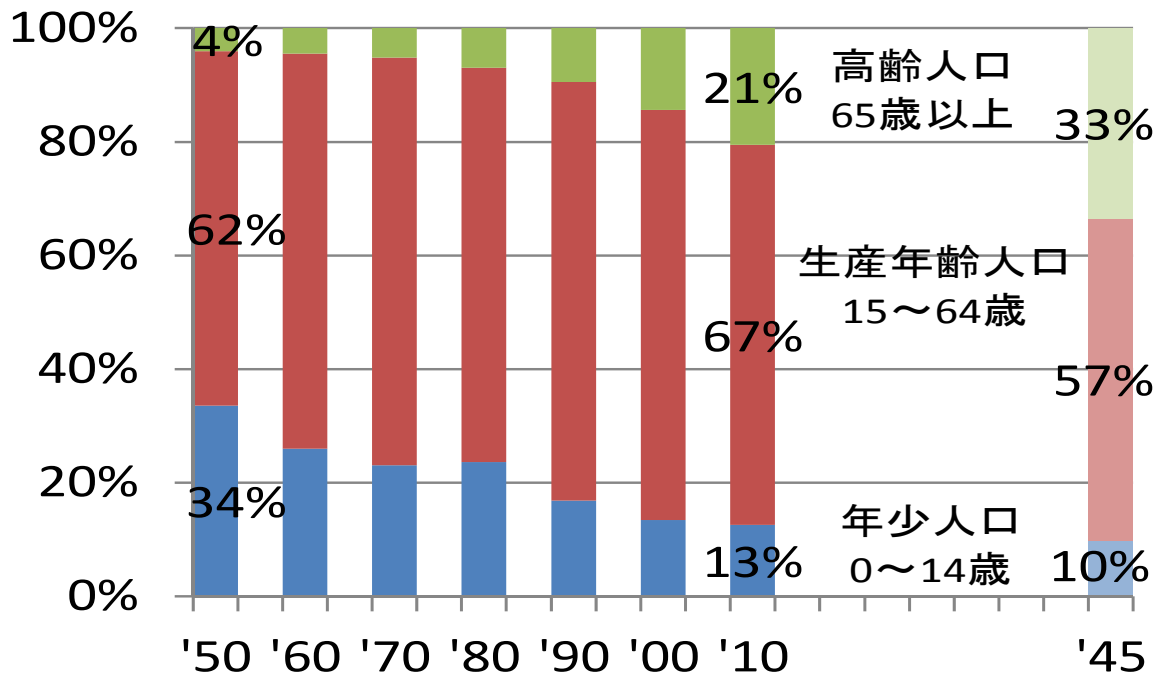


図 東京圏の年齢構成比

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

居住の都心志向は継続するものの伸びは緩和傾向

- ・成長シナリオ：都心の地価が上昇し、郊外居住も増加
 - ・低迷シナリオ：都心の地価上昇は小さく、都心居住が進む
- (万人)

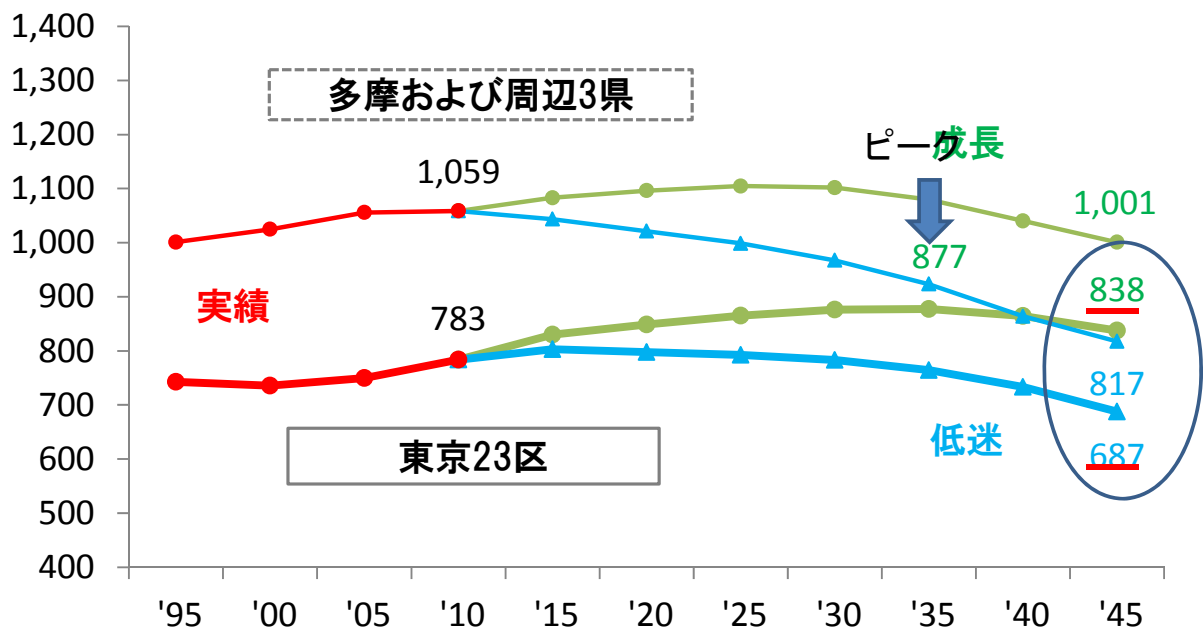


図 東京23区と多摩および周辺三県の将来夜間人口

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

都心からの距離および方面により鉄道沿線の人口格差は拡大

- 成長シナリオでは東京圏の総人口の増加により、東京23区、神奈川、埼玉、千葉の各県でも東京都心に近い地域は人口増加が見込まれ、2045年でも2010年水準を上回る。

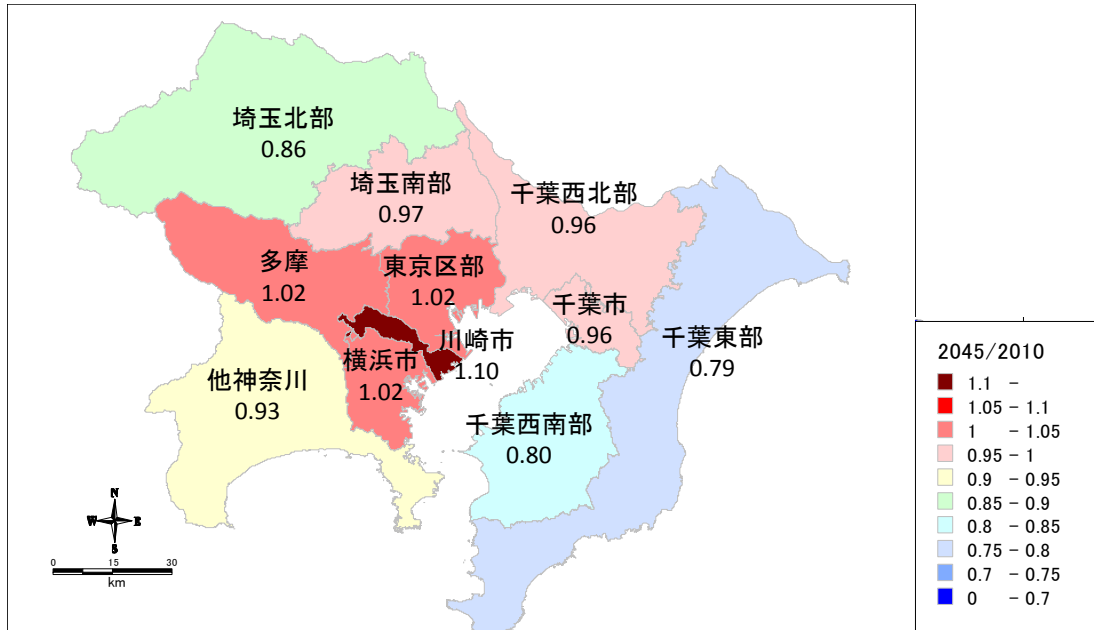


図 ブロック別将来夜間人口（成長シナリオ）

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

都心からの距離および方面により鉄道沿線の人口格差は拡大

- 低迷シナリオでは東京23区と川崎市を除き、'45年の人口は'10年水準よりも減少する。特に千葉や埼玉では現在よりも3割程度の人口減少が見込まれる。

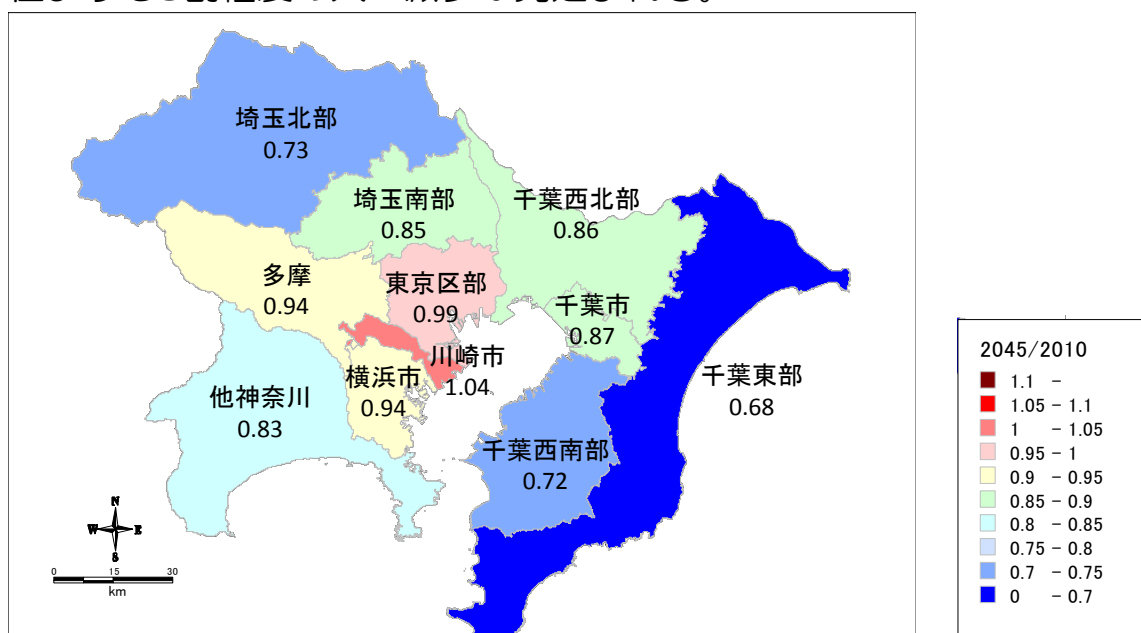


図 ブロック別将来夜間人口（低迷シナリオ）

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

高齢化の中でも就業人口の一定水準の維持は可能

- 成長シナリオでは、育児サポートの充実や高齢者の就業環境整備により、女性・高齢者の就業率上昇が続くことを想定。
- 低迷シナリオでは、2010年の就業率と同等と想定。

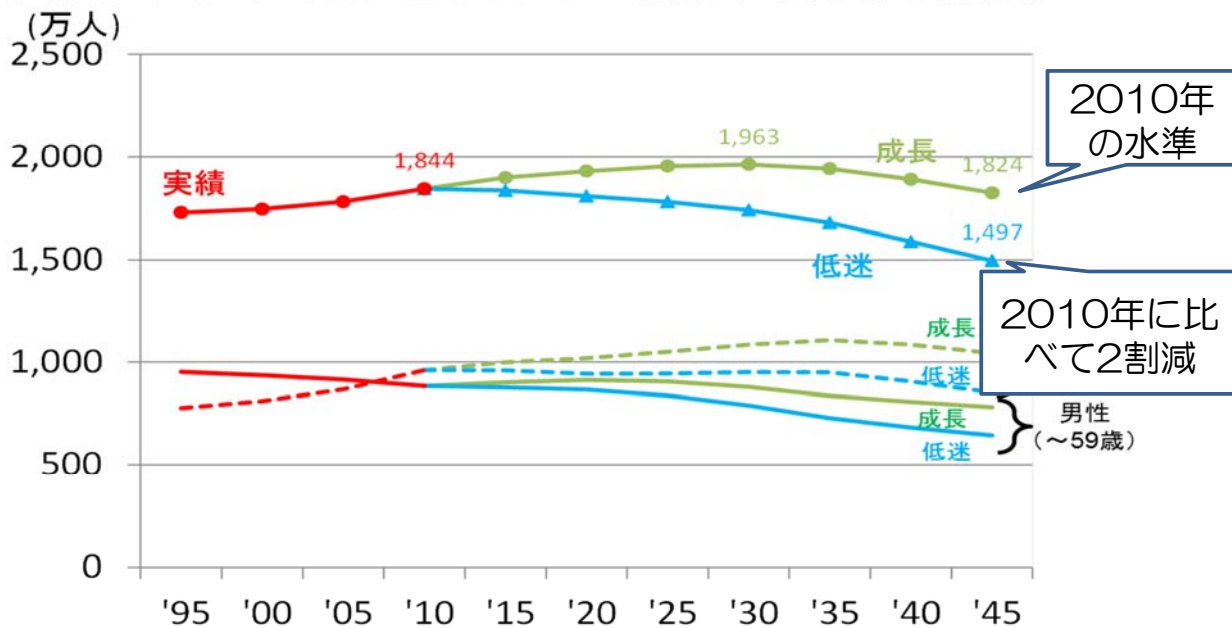


図 東京圏の将来就業人口

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

シナリオにより都心の従業人口は大幅に変動

- 成長シナリオ：アジアヘッドクォーターとなり、都心や臨海部を中心としたオフィス立地を想定
- 低迷シナリオ：景気低迷で東京圏の従業人口は減少。東京23区の相対的地価が低下し事業所が東京23区に集まると想定

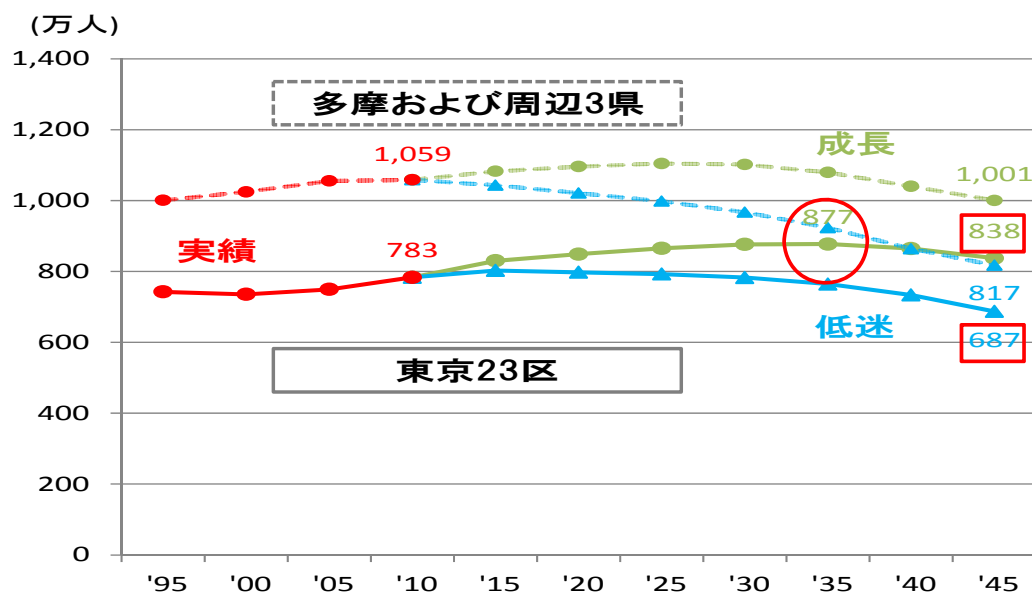


図 東京23区と多摩および周辺三県の将来従業人口

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

2 将来鉄道輸送量

- 1で想定した人口を前提
- 四段階予測法

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

成長シナリオでは鉄道輸送人員は今後も増加、低迷シナリオでも微減。混雑緩和は引き続き大きな課題

- 近年の東京圏の鉄道旅客輸送人キロは、緩やかに増加し続けている。

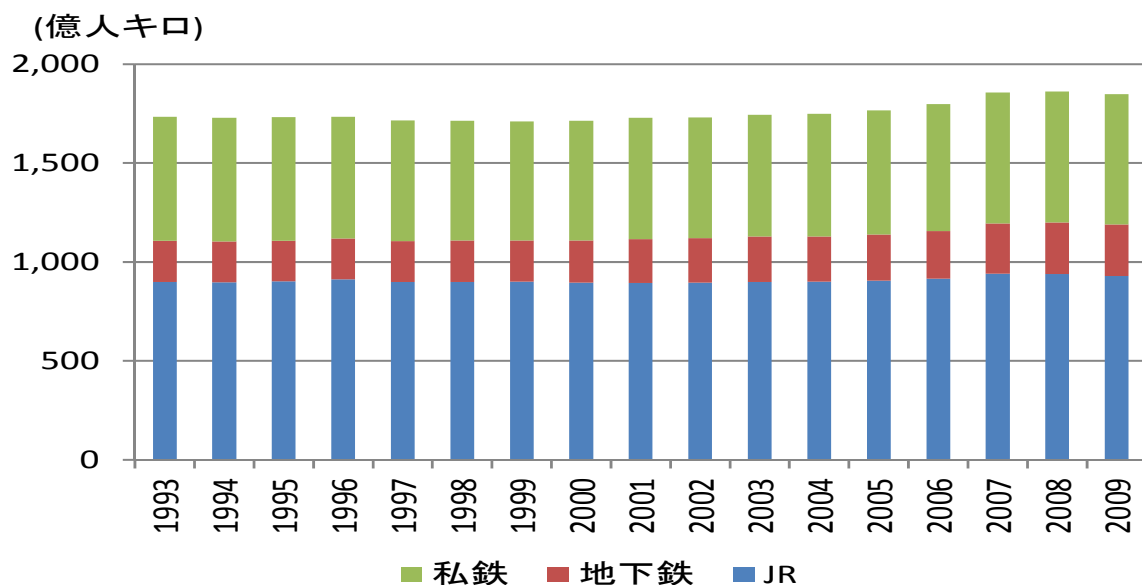


図 東京圏の鉄道輸送量の推移（人キロ）（資料：都市交通年報）

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

成長シナリオでは鉄道輸送人員は今後も増加、低迷シナリオでも微減。
混雑緩和は引き続き大きな課題

- ・ 成長シナリオの鉄道輸送量は2045年で現在の8%増。
- ・ 低迷シナリオでは8%減、今後30年間に大阪圏の過去約20年間と同等の減少となる。

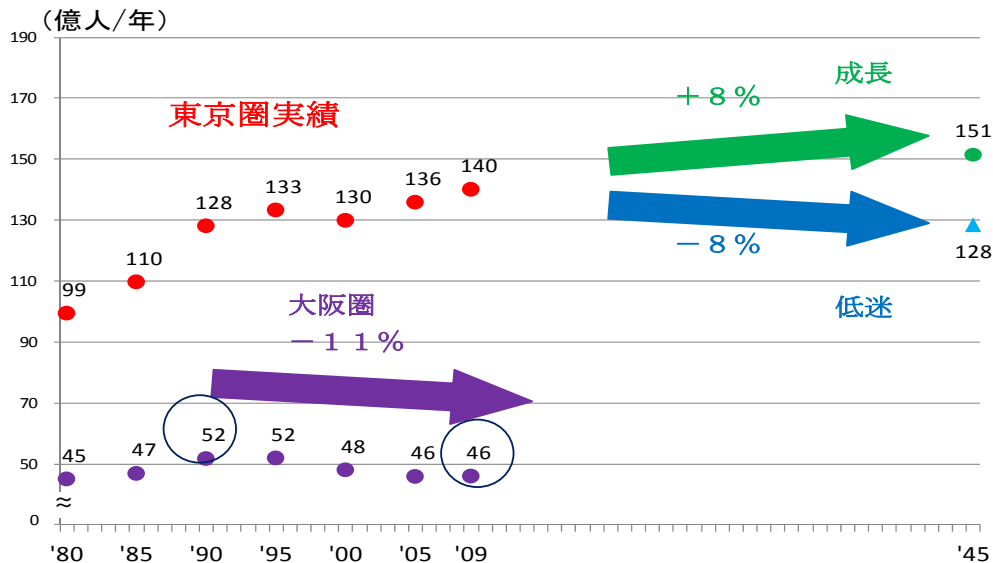


図 東京圏の将来鉄道輸送人員

※2路線以上をまたぐ交通は重複カウント

※実績値は都市交通年報より

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

成長シナリオでは鉄道輸送人員は今後も増加、低迷シナリオでも微減。
混雑緩和は引き続き大きな課題

- ・ 都心回帰等により平均トリップ長は減少。

(十億人キロ/年)

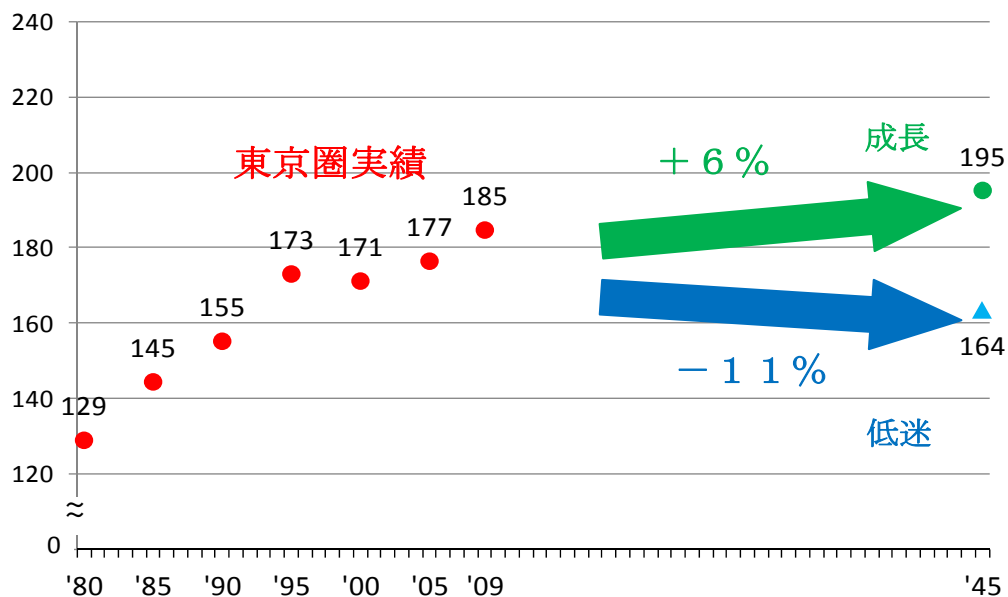


図 東京圏の将来鉄道輸送人キロ

※実績値は都市交通年報より

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

成長シナリオでは鉄道輸送人員は今後も増加、低迷シナリオでも微減。
混雑緩和は引き続き大きな課題

- 成長シナリオでは、殆どの方面で輸送人員が10年より増加。
- 低迷シナリオでも都心部、田園都市・小田急線、中央線方面は4%~8%程度の減少に留まる
- 東京圏の鉄道混雑課題は将来も継続する。

2010=1とした場合の2045年の倍率

方面	該当路線面	輸送人員		輸送人キロ	
		成長	低迷	成長	低迷
都心部	山手線	1.13	0.96	1.12	0.95
	地下鉄				
東海道	東海道線	1.04	0.88	1.02	0.85
	横須賀線				
	東急東横線				
	京浜急行線				
田園都市・小田急	東急田園都市線	1.07	0.92	1.06	0.88
	小田急線				
中央線	中央線	1.08	0.92	1.09	0.91
	京王本線				
	西武新宿線				
	西武池袋線				
東北・高崎	東北・高崎線	1.01	0.84	1.01	0.83
	埼京線				
	東武伊勢崎線				
	東武東上線				
常磐	常磐線	0.95	0.82	0.93	0.81
	TX				
総武	総武線	1.03	0.88	1.05	0.88
	京葉線				
	京成本線				
環状	南武線	1.02	0.87	1.02	0.86
	横浜線				
	武蔵野線				

表 方面別将来輸送量の伸び率（2045/2010）

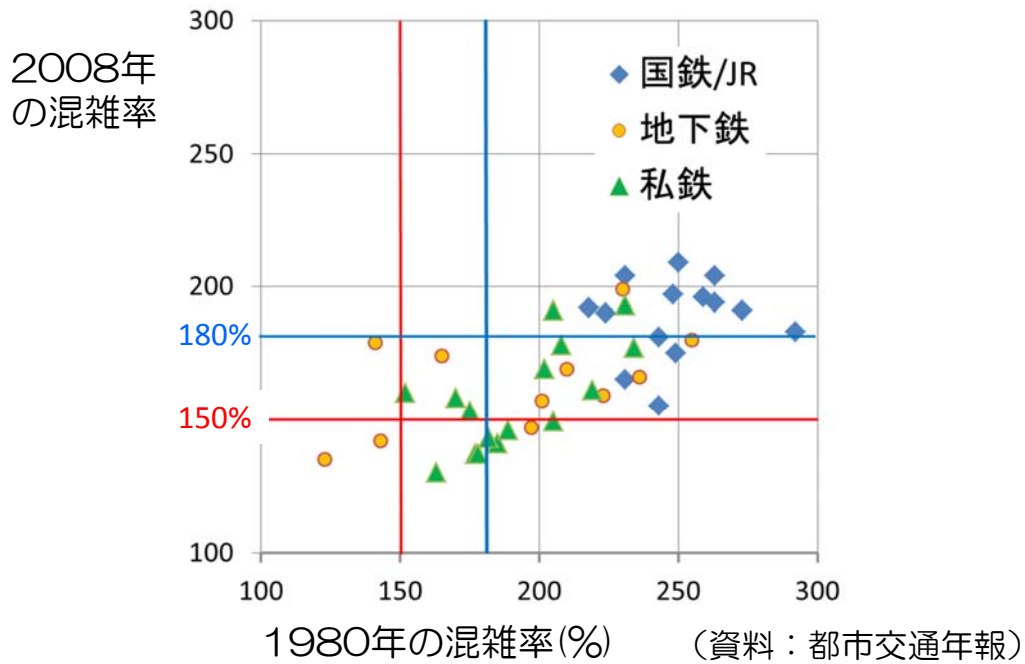
(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

3. 30年後の東京圏の鉄道の課題

3・1 課題

課題1 鉄道輸送能力の拡充

車両内混雑の緩和、列車遅延の解消、駅混雑の緩和等



(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

超高層ビルの建築
ラッシュと最寄駅の
混雑



出所：本人撮影



出所：室井研究員撮影

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

課題2 高齢者利用・外国人利用の増加等、需要構造の変化に対応した質の高い鉄道サービスの提供（上記課題1以外）

- 鉄道路線間、鉄道と他交通機関間との乗継利便性の向上
- 異なる事業者間、駅と駅周辺施設間のバリアフリー
- 外国人等不慣れな利用者にも分かりやすい情報提供
- 快適に移動するための駅空間の高質化

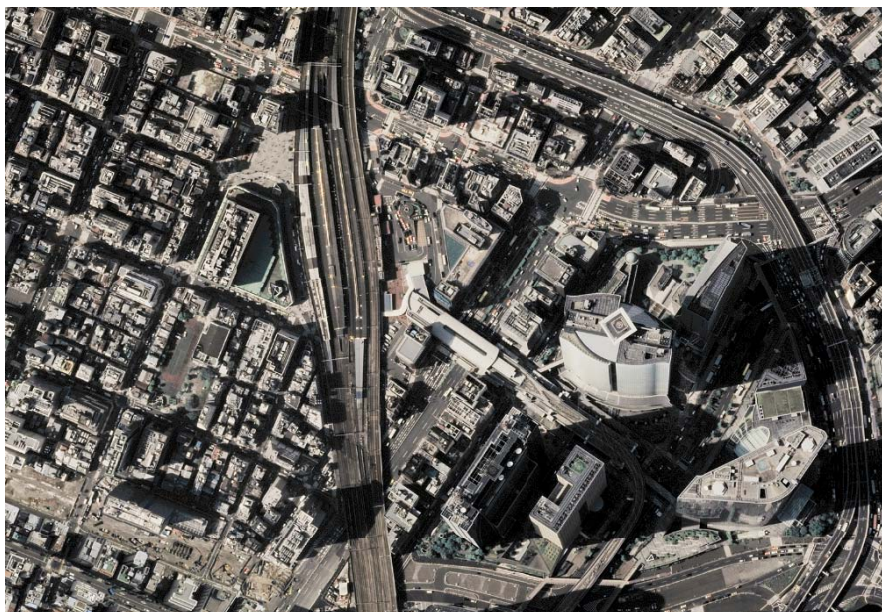


（イメージ）都営新宿線・東京メトロ半蔵門線九段下駅ホーム
出所：東京メトロ2013年ニュースリリース

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

課題3 鉄道駅を核とした駅周辺地区の再生・活性化

- 都心駅の機能向上とあわせた駅周辺の再生
- 地域分断の解消や駅の魅力向上による沿線価値の向上

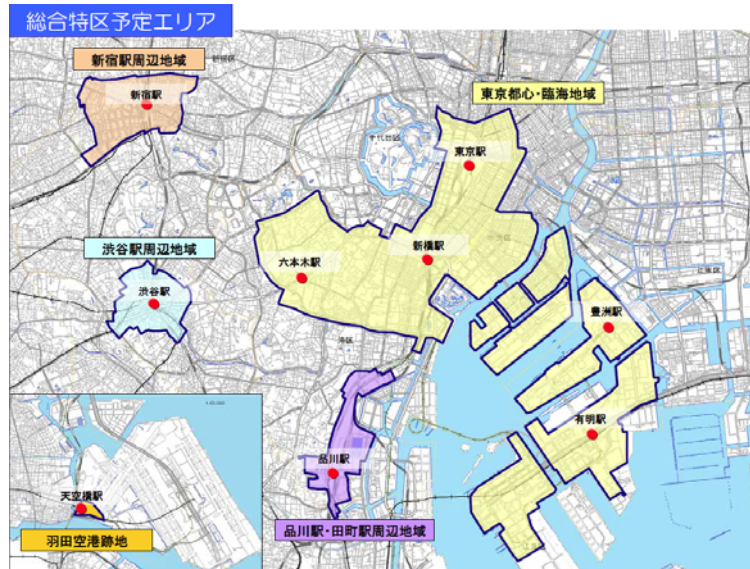


出所：プロアトラスSv7

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

課題4 東京都市圏の国際競争力強化に資するサービス向上 (上記課題1～3に加えて)

- ・ アジアヘッドクォーター特区相互間のアクセスの強化
- ・ 特区と外国人居住エリア間の鉄道サービスの向上
- ・ 空港、リニア・新幹線駅へのアクセスサービスの向上
- ・ 鉄道不便地域・不便区間における利便性の強化



出典
アジアヘッドクォーター
特区構想(東京都)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

香港国際航空と市内を結ぶ
アクセス鉄道と市内での
チェックイン



九龍駅の香港空港チェックインカウンター

西九龍 ユニオンスクエア



出所：本人撮影



出所：本人撮影

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

課題5 鉄道を中心としたライフスタイルの構築に資する 駅機能及び駅周辺機能の拡充

- 駅を中心としたコンパクトシティ化への支援
- 子育て・共働き世帯の活動支援
- 高齢者の活動支援
- 沿線地域の多世代ミックス居住の支援



出所: (株)ジェイアール東日本都市開発HP

子育て施設と高齢者福祉の複
合施設コトニア(JR東日本)



出所: (株)キッズベースキャンプHP

学童保育や駅近保育園などの子育
て応援施設を整備 (東急電鉄)

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

課題6 観光としての価値の向上・創造

- 観光地のゲートウェイとしての駅づくり
- 観光資源としての駅舎の整備と車両の導入



出所: 本人撮影

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

課題7 鉄道施設の防災化・老朽化対策・安全安心の推進

- 駅、通路、線路等鉄道施設の耐震化・防火・老朽化対策
- 駅に近接する構造物の耐震化・防火
- 地下鉄駅の水害防止
- 鉄道の安全・安心の向上

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

課題8 利用しやすい運賃収受システム・運賃体系の再構築

- 改札口を無くす
- 交通系ICカードのワンストップカード化
- 鉄道相互間・他交通機関間の割引運賃の拡充
- 乗り継ぎ時の初乗り運賃の解消

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

課題9 鉄道事業ノウハウの海外事業展開

- ・列車の安全安定運行及び運営に関するノウハウ等
- ・鉄道事業を中心としたまちづくりノウハウ等



出所: 東急電鉄ニュースリリース2012 出所: 東京メトロ2014年ニュースリリース 出所: JR東日本プレスリリース2013年度

東急電鉄
ベトナムビンズン市
における都市開発
ソーガーデン

東京メトロ
ハノイ市都市鉄道2号線、
2A号線及び3号線の運
営・維持管理組織の設立等
の支援

JR東日本
バンコク都市鉄道パープル
ラインで鉄道車両や各種地
上設備についてトータルで
メンテナンスを行う事業に
参画。

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

課題10 低炭素社会の実現

- ・鉄道の省エネルギー化およびエネルギーの創出化
- ・自動車利用からの転換

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

3・2 課題解決のための基本的考え方

課題解決のための基本的考え方は以下の5点である。

- ① まちづくりとの連携
- ② ICTの活用
- ③ 鉄道会社間、他交通機関との連携
- ④ 国・自治体・民間開発事業者との連携
および役割分担の明確化
- ⑤ 人材育成や技術継承

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014

ご清聴ありがとうございます

(c)Mr. Makoto Itoh, Institute for Transport Policy Studies, 2014