

鉄道整備等基礎調査「運輸政策審議会答申第18号フォローアップ」 ～今後の東京圏における鉄道政策の方向性について～

1—はじめに

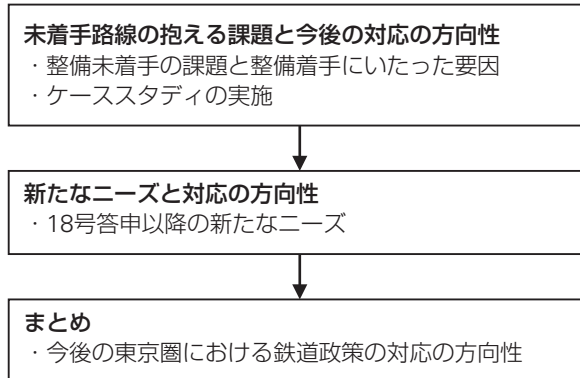
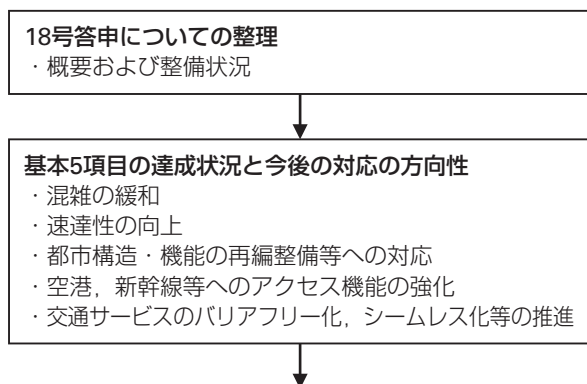
東京圏においては、2000年の「運輸政策審議会答申第18号」(以下「18号答申」)に基づき、各所で答申路線の整備が進んでいる一方で、整備が遅れている路線、未着手の路線も多く存在する。また、18号答申以降、東京圏の都市鉄道における混雑率は一定の改善が見られるものの、依然として朝夕のピーク時を中心に激しい混雑が発生している路線が存在し、輸送力の増強が引続きの課題となっている。さらに、今後の社会の高齢化の急速な進展を踏まえたバリアフリー化等、鉄道サービスの質的向上が急務となっており、これらの社会的ニーズに的確に対応した鉄道整備を進めていく必要がある。

以上の背景のもと、平成17・18年度の2ヶ年にわたる鉄道整備等基礎調査の都市鉄道調査において、「運輸政策審議会答申第18号フォローアップ調査」を財団法人運輸政策研究機構運輸政策研究所の森地茂所長を座長として、国土交通省をはじめとした関係者によるワーキンググループによる議論も踏まえながら調査を実施した。

本調査は、18号答申における「計画策定に当たっての基本的な考え方」(以下「基本5項目」)の達成状況の把握、また18号答申で計画された個別路線について、未着手路線の抱える課題等の整理、さらに答申以降の社会動向の変化に対応した新たなニーズも勘案しながら、今後の東京圏における鉄道政策の対応の方向性について取りまとめを行った。

2—全体構成

本調査は図—1に示すフローのとおり実施した。



■図—1 本調査のフロー

3—18号答申についての整理

18号答申の基本的な考え方や計画概要、現在の整備状況について整理した。

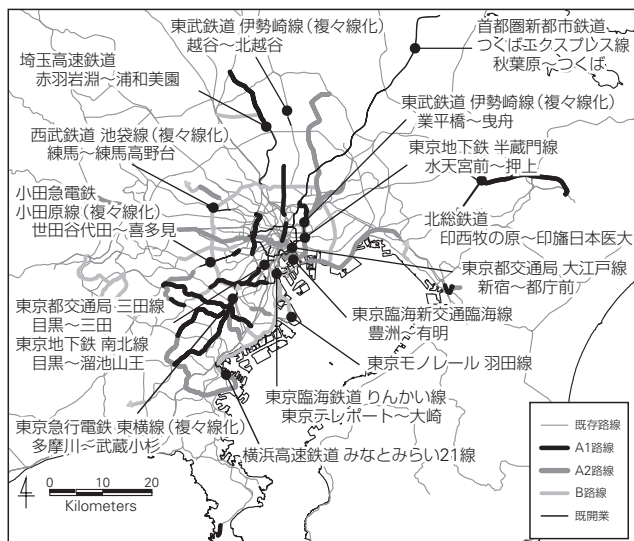
3.1 18号答申の概要

18号答申は、2015年を目標に東京都心部を中心とする概ね半径50kmの範囲を対象とした鉄軌道の整備計画である。答申では、基本5項目に基づく整備計画として、既設路線の改良等と路線の新設、複々線化等があげられている。路線の新設、複々線化等では、目標年次との兼ね合いから、「A:目標年次までに整備を推進すべき路線」(以下「A路線」)と「B:今後整備について検討すべき路線」(以下「B路線」)を位置づけている。また、A路線には、「目標年次までに開業することが適当である路線」(以下「A1路線」)と「目標年次までに整備着手することが適当である路線」(以下「A2路線」)がある。整備計画で対象とした路線は、A路線、B路線あわせて高速鉄道が27路線、中量軌道システムで7路線である。また、この答申による計画を着実に推進していくために、計画実現に当たっての方策が述べられている。

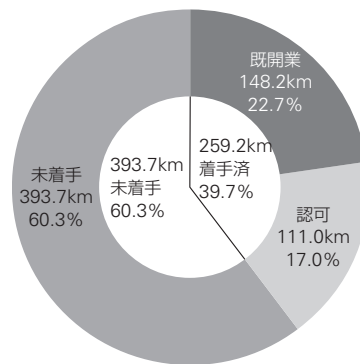
3.2 現在の整備状況

2007年3月時点の答申路線の整備状況を図—2に示す。既に開業している路線は15路線であり、図—3、表—1に示すように、全整備路線延長の22.7%にあたる148.2kmが整備されている。

一方、目標年次の2015年までに開業が適当であるA1路線の内、6路線が整備未着手となっている。



■図—2 答申路線の整備状況



■図—3 答申路線の整備割合

■表—1 答申路線の整備延長と路線数

		高 速 鉄 道					中量軌道システム	合計	合計割合 (%)	
		新設	旅客線化	改良	複々線化	小計				
A	A1	既開業	129.3 (9)	—	0.0 (0)	15.3 (4)	144.6 (13)	3.6 (2)	148.2 (15)	51.8
		許可	50.2 (5)	—	25.3 (3)	7.3 (4)	82.8 (12)	13.4 (2)	96.2 (14)	33.6
		未着手	38.0 (5)	—	0.0 (0)	3.9 (1)	41.9 (6)	0.0 (0)	41.9 (6)	14.6
	A1小計	217.5 (19)	—	25.3 (3)	26.5 (5)	269.3 (27)	17.0 (4)	286.3 (31)	100.0	
	A2	既開業	0.0 (0)	—	—	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0
		許可	0.0 (0)	—	—	14.8 (2)	14.8 (2)	0.0 (0)	14.8 (2)	9.1
未着手		130.9 (8)	—	—	5.7 (1)	136.6 (9)	11.9 (3)	148.5 (12)	90.9	
A2小計	130.9 (8)	—	—	20.5 (2)	151.4 (10)	11.9 (3)	163.3 (13)	100.0		
A小計	348.4 (27)	—	25.3 (3)	47.0 (7)	420.7 (37)	28.9 (7)	449.6 (44)	100.0		
B	B小計	115.2 (7)	33.5 (1)	—	16.2 (2)	164.9 (9)	38.4 (3)	203.3 (12)	100.0	
合計	既開業	129.3 (9)	0.0 (0)	0.0 (0)	15.3 (4)	144.6 (13)	3.6 (2)	148.2 (15)	22.7	
	許可	50.2 (5)	0.0 (0)	25.3 (3)	22.1 (6)	97.6 (14)	13.4 (2)	111.0 (16)	17.0	
	未着手	284.1 (20)	33.5 (1)	0.0 (0)	25.8 (4)	343.4 (24)	50.3 (6)	393.7 (30)	60.3	
	全合計	463.6 (34)	33.5 (1)	25.3 (3)	63.2 (9)	585.6 (46)	67.3 (10)	652.9 (56)	100.0	

注1：共用区間に関しては重複計上しない。

注2：()内は路線数を示す。部分開業があるため、既開業路線数+許可路線数+未着手路線数は合計に一致しない。

4—基本5項目の達成状況と今後の対応の方向性

2000年の18号答申以降、東京圏には大きな社会状況の変化があった。まず、国の都市再生に係る政策的な後押しもあり、都心部において大規模土地利用転換が進み、答申当時の予測以上の都心回帰が生じた。また、従来からの業務核都市構想にかかる取組みが進展し、みなとみらい地区やさいたま新都心などにおける昼間人口の増加が見られた。これらは、都市開発の進展とあわせて多くの答申路線の新設・延伸も影響している。例えば、東京メトロ南北線の延伸、都営大江戸線の環状部の開業、三田線の延伸、りんかい線の開業、みなとみらい線の開業などいずれも沿線において都市再開発が進展してきた。ここで挙げたような答申路線は“都市の装置”として機能し、基本5項目の一つである「都市構造・機能の再編整備」に貢献してきたともいえる。

「混雑の緩和」についても、総体としては、並行する答申路線の開業、都心回帰や業務核都市構想の進展等の影響

による、郊外部から都心への通勤・通学人口の減少などに伴いピーク1時間の混雑率の緩和が進んだ。一方、いまだ混雑率が180%を超えている路線も残されている。

「速達性の向上」、「空港、新幹線等へのアクセス機能の強化」については、いずれも答申路線の開業等により達成状況が向上したが、いまだサービスレベルが低くとどまっている方面もみられる。また、グローバル化の進展、観光立国といった国の政策目標等を踏まえると、更なる取組みの促進も期待される状況にある。

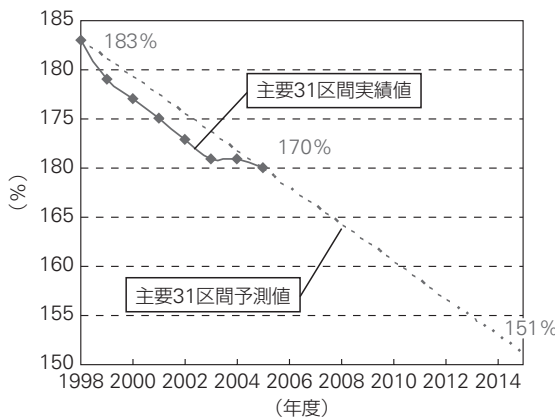
さらに、「交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進」についても、様々な取組みが進められてきたが、引き続き整備促進が必要な状況となっている。例えば、「PASMO(パスモ)」の導入及び「SUICA(スイカ)」との相互利用開始により、乗車券のシームレス化が進展したが、今後は混雑緩和や運賃面でのシームレス化に向け、ICカードの有効活用が求められている。

4.1 混雑の緩和

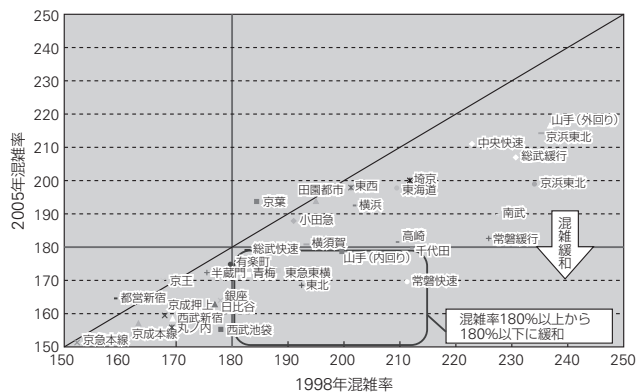
東京圏における通勤、通学時の混雑緩和対策は重要課題であり、答申では「路線の新設、複々線化」、「既設路線の改良」、「オフピーク通勤対策の推進」が挙げられている。

4.1.1 達成状況

- ・ピーク時混雑率が全体として緩和しているが(図一4)、路線別に見ると、180%以上の路線と、180%を下回り輸送量の減少によってさらに混雑率が低下している路線とに二極分化が進展(図一5)。
- ・ピーク時混雑率の緩和には、答申路線の開業等の輸送力増強と、ピーク時輸送量の減少が寄与。
- ・東京メトロ半蔵門線・南北線や都営三田線の延伸、都営大江戸線の環状部の開業、西武池袋線、東武伊勢崎線の複々線化などにより輸送力が増加。
- ・周辺県から東京23区への通勤・通学者数の減少によりピーク時輸送量が減少。通勤・通学者数の減少には、23区内における都市再開発等に伴う都心回帰と周辺県における業務核都市構想の進展という2つの職住近接が影響。



■図一4 混雑率の推移と目標



■図一5 混雑率の変化(1998年→2005年)

4.1.2 今後の対応の方向性

- ・引き続き既設路線を高度利用した輸送力増強対策、オフピーク通勤の積極的な推進、また答申路線の整備促進が必要である。その際、都市鉄道等利便増進法など新たな整備スキームの活用や整備内容についても、例えば複々線化にお

ける3線化運行手法の検討など幅広い検討が重要である。

- ・混雑率が180%を超えている路線について、運行本数の増加といった輸送力増強の可能性が見込める路線については、路線を共用する貨物列車とのダイヤ調整等による運行本数増加方策の検討が必要。また、線路容量等の制約により、輸送力増強の可能性が見込まれない路線については、連絡線等の代替ルートを検討や列車・車両間の混雑平準化へ向けた検討が必要。その際、ICカードの有効活用や携帯端末による情報提供といったICTの利活用の検討が重要。また、答申路線の整備が進んでも混雑率が180%を超える見込みの路線について、オフピーク通勤対策の推進などが重要。

4.2 速達性の向上

速達性の向上については、郊外部から東京中心部への速達性向上のみにとどまらず、高速で業務核都市間等を連絡する広域的な鉄道ネットワークの強化や都心を貫通する高速交通軸の形成についても課題とされている。課題解決の方策として、「路線の新設、複々線化」、「既設路線の改良」、「相互直通運転化」が挙げられている。

4.2.1 達成状況

- ・答申路線の開業、相互直通運転の実施により、都心部の駅への60分到達圏人口は増加。
- ・一方、都心駅から50km内において、都心駅までの到達時間が60分以上となっている地域も残されている。
- ・つくばエクスプレスや埼玉高速鉄道の新設、小田急小田原線や西武池袋線などの複々線化、事業者が独自に行っている速達性の高い列車種別の設定により表定速度が向上。
- ・一方、多摩方面、神奈川方面において表定速度が低く留まっている路線がある。
- ・ピーク時とオフピーク時で表定速度に大きな差異が発生している路線や日常的にダイヤ遅延が発生している路線がある。

4.2.2 今後の対応の方向性

- ・都心までの到達時間の短縮に資する答申路線について更なる整備促進が重要。
- ・都市鉄道利便増進事業を適用した連絡線や追越施設の整備等による速達性向上についての検討が必要。
- ・線路上の列車混雑等により、表定速度が低く留まっている路線やピーク時とオフピーク時に表定速度の差異が生じている路線、また日常的にダイヤ遅延が発生している路線等の実態把握とその解決に向けた検討が必要。

4.3 都市構造・機能の再編整備等への対応

都市構造・機能の再編整備等への対応については、他の項目との関係が深いと考えられるため、それぞれの項目の

評価に当たって留意した。

ここでは、開業路線の代表例を対象として、都心再開発の周辺人口や駅乗降人員の変化を把握し、新線開業による都市構造・機能の再編整備等への対応の状況について考察した。

4.3.1 達成状況

- ・答申路線の開業が、臨海地域における都市構造・機能の再編整備に対応し、都心回帰の促進要因の一つとなった。
- ・さいたま新都心、みなとみらい21地区等における新駅の開業により、業務核都市構想の進展に対応した。一方で、駅整備とまちづくり整備との整合が図られなかったため、駅構内や駅周辺道路等における新たな混雑の発生もみられる。
- ・ニュータウンにおける人口増加とそれに伴う既設線のピーク時輸送量の増加に対し、横浜4号線や成田高速鉄道アクセス線等の路線が整備中。
- ・踏切については、答申以降、連続立体交差事業等の抜本対策が進められてきたが、地域分断等のまちづくりに支障となる開かずの踏切の解消等が課題。

4.3.2 今後の対応の方向性

- ・引き続き、沿線の再開発等の動向を注視する必要がある。
- ・答申時の整備目的が、開発等に伴う路線整備であっても、空港アクセスやシームレス化等といった社会動向の変化にあわせた整備目的を持った路線として再検討することも必要。
- ・駅及び駅周辺の混雑の把握と、その結果に基づく、周辺都市開発との関係も踏まえたターミナルの施設容量等の検討が必要。
- ・市町村合併等の状況変化により、新たな地域の状況を踏まえた自治体の交通計画等における答申路線の位置づけ等の検討が必要。
- ・首都圏ブロックとしての広域地方計画の策定に向けた議論が本格化しつつある状況にあり、北関東も含めた首都圏全体での利便性向上という観点から答申路線の位置づけの検討が必要。
- ・開かずの踏切対策等については、国における踏切交通実態総点検の結果も踏まえ、歩道拡幅、歩行者立体横断施設、賢い踏切等の速効対策及び連続立体交差事業、単独立体交差事業等の抜本対策の推進が必要。

4.4 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化

空港、新幹線等の輸送需要は今後とも順調に増加すると見込まれていることを踏まえて、成田空港、羽田空港、新幹線駅へのアクセスに係わる所要時間、乗換回数の改善が挙げられている。

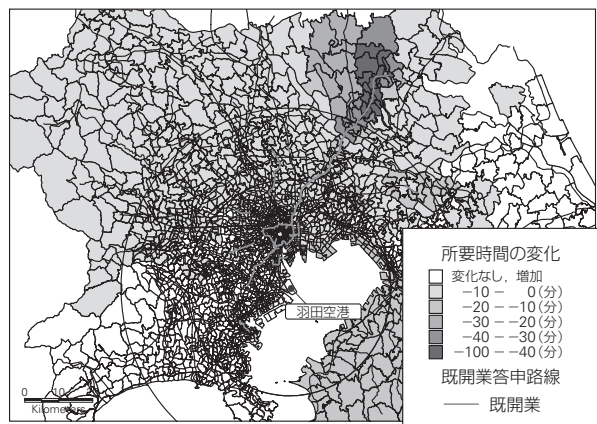
4.4.1 達成状況

空港、新幹線等へのアクセス機能の強化の達成状況例は図一6、図一7に示すようである。

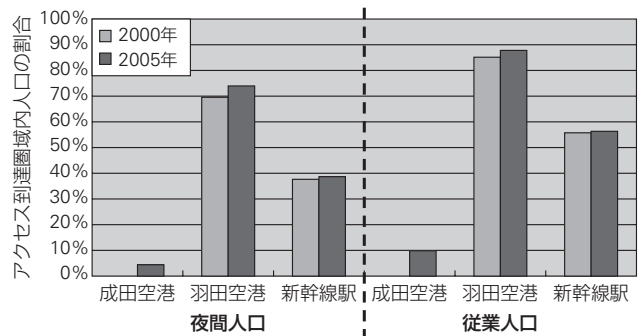
- ・羽田空港へのアクセスとしては、りんかい線の開業や東京

モノレール羽田線の開業のほか、答申路線以外の取組みとして、直通運転、快速運転の実施、駅における乗換改善が実施され、東京圏全域からのアクセスが向上。

- ・方面別に見ると、多摩、埼玉の一部や千葉県の大半において羽田空港まで90分以上を要する地域が多い。
- ・成田空港へのアクセスについては、成田高速鉄道アクセス線が着工しており、その完成により、東京圏全域から成田空港へのアクセス向上が期待される。
- ・新幹線駅へのアクセスについては、東海道新幹線品川新駅の開業、つくばエクスプレスの開業等により向上。
- ・新幹線駅へのアクセスを例えば千葉県東部からの東海道新幹線利用、あるいは神奈川県西部からの東北・上越・北陸新幹線利用といった観点からみると、低い水準にとどまる地域もある。



■図一6 羽田空港へのアクセス所要時間の変化(2000年→2005年)



アクセス到達圏内人口の割合の算定方法	
成田空港	全体は東京圏の人口、到達圏域は90分以内
羽田空港	全体は空港から30km圏内の人口、到達圏域は90分以内
新幹線駅	全体は東京圏の人口、到達圏域は60分以内

■図一7 空港、新幹線へのアクセス到達圏内人口の変化

4.4.2 今後の対応の方向性

- ・観光立国の推進や羽田空港国際化にも対応した羽田空港へのアクセス向上が今後さらに重要。そのため、答申路線の整備促進に向けた更なる取組みが必要。
- ・成田空港へのアクセスについても、東京圏の国際競争力の向上といった観点からも同様に重要性が増しており、既に着工されている成田高速鉄道アクセス線の整備促進が重要。

- ・新幹線駅へのアクセスについては、近年幹線交通拠点としての位置づけが増している、新横浜駅へのアクセス向上につながる神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線)の整備促進が重要。

4.5 交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進

鉄道駅のバリアフリー化および鉄道相互間や鉄道と他の交通機関との乗継ぎ円滑化を図るためのシームレス化を積極的に推進することが挙げられている。

4.5.1 達成状況

- ・社会の高齢化が急速に進展していく中、バリアフリー新法の趣旨に鑑み、バリアフリー化への取組みが進展しているが、事業者別にみると、用地確保が困難で、莫大な事業費を伴うこととなる都心部の地下鉄事業者の達成水準が低い。
- ・ホームドアの設置が答申路線の整備と合わせて進展したが、東京圏全体で見ると一部路線に留まる
- ・答申路線の整備と相互直通運転化、同一ホーム・同一方向乗換化の実施によりシームレス化が進展
- ・アクセス交通との乗換利便性向上等、公共交通全体での利便性向上に向けた各種の取組みが進展。
- ・「PASMO(パスモ)」の導入及び「SUICA(スイカ)」との相互利用開始により、乗車券のシームレス化が進展。

4.5.2 今後の対応の方向性

- ・バリアフリー新法の趣旨も踏まえ、基本方針の目標年次である2010年までに、1日あたり平均利用者数5千人以上の駅の段差解消を図るため、整備水準の低い地域における取組みの推進、設置困難な駅における整備方策の検討が必要。
- ・心のバリアフリーを具体化する取組みが必要。
- ・転落防止に対してはホーム柵等の設置が有効であり、設置促進に向けた検討が必要。
- ・連絡線の整備、相互直通運転の推進、駅ターミナルの改良、同一ホーム・同一方向乗換等によるシームレス化の一層の促進が重要。
- ・公共交通全体での利便性向上という観点からバス等とのアクセス向上が必要で、その際、重要な場となる駅前広場の有効利用も含めた関係主体間の合意形成に向けた仕組みづくりが重要。
- ・広く鉄道分野におけるICT利活用に関する検討が必要。例えば、ICカードによる運賃設定の弾力化を図り、時間帯別の混雑平準化、同一OD間の移動ルート間の混雑平準化、ゾーン運賃制等による運賃面でのシームレス化など。

5 未着手路線の抱える課題と今後の対応の方向性

答申路線を未着手の路線(許可未取得の路線)および整備中、開業済みの路線(許可取得済の路線)の2つに分け、

関係者へのヒアリングを未着手路線の抱える課題の抽出と整備中路線、開業済み路線の整備着手に至った要因の抽出を目的として実施した。

ヒアリング対象は、答申路線に関連する15自治体、27鉄軌道事業者とした。

ヒアリング結果から、整備未着手の課題を後述の4項目に分けて整理し、これらの課題に対して、整備着手に至った要因(ヒアリング結果、建設史等公表資料を参考に抽出)や現行の制度等を活用し、整備着手に向けた方策を今後の対応の方向性として取りまとめた。

なお、ここでは、新設路線の整備推進方策の検討のケーススタディとして、18号答申でA1路線に位置づけられている神奈川東部方面線(仮称)の新設について、本調査ワーキングメンバーに地方自治体、鉄道事業者を加えた分科会により検討を行った。また未着手路線の事業の実行可能性についても、18号答申でB路線に位置づけられているつくばエクスプレスの東京延伸について検討を行った。

5.1 関係者の意識の相違

- ・協議会等への広域行政の積極的な関与がみられない。
- ・協議会等に自治体や鉄道事業者等の関係者が揃っていない。

5.1.1 今後の対応の方向性

- ・計画の初期段階から広域行政のトップが強力なリーダーシップを発揮して、沿線自治体も含めた各関係者間の合意形成を図り、整備に向けた検討を進める。
- ・行政が主体となり、「構想」「計画」「実施」の各段階で、住民の参画や理解を得ながら整備へ向けた検討を進める。

5.2 整備財源スキーム

- ・自治体によっては、財政が逼迫しているため、整備に向けた検討に取り組めない。
- ・延伸整備の場合、既開業区間の鉄道事業者の経営が悪化しているため、整備に向けた検討に取り組めない。
- ・複々線化では、特定都市鉄道整備促進特別措置法による事業認定が終了したことにより、新たな制度や仕組みの創設が必要。

5.2.1 今後の対応の方向性

- ・基金の積立てや開発等の受益者に費用負担を求める方策等の検討が必要。
- ・道路の渋滞軽減に効果のある鉄道整備に対して道路特定財源の活用や緊急を要する路線等に対して従来の補助制度における補助率の引き上げといった検討が必要。

5.3 まちづくり・沿線開発

- ・整備路線の需要確保の前提であったまちづくり計画等の具体化がみられない。

・鉄道計画とまちづくり計画の相互の連携がみられない。

5.3.1 今後の対応の方向性

- ・まちづくり等の他事業と鉄道事業が連携した計画に対する補助制度等支援策の検討が必要。
- ・まちづくりに関する関係者の合意形成を図るために、既存の協議会制度等の活用が必要。

5.4 ルート選定・導入空間の確保

- ・想定していた道路整備や区画整理事業が進まないため、導入空間の確保が困難。
- ・既成市街地等における導入空間の確保が困難。

5.4.1 今後の対応の方向性

- ・まちづくりと鉄道整備を一体的に計画し、費用負担割合の調整も含めた整備スケジュールの調整を行う体制を整えることが必要。
- ・都市計画事業として整備することにより、土地収用法の認定、用地取得の迅速化を図ることが有効。
- ・相互直通運転を前提としない地下鉄の場合、小断面地下鉄の導入の検討が有効。
- ・速達性向上に資する追越施設や3線化整備等により、コンパクトな複々線化の検討が必要。

6—新たなニーズと対応の方向性

2000年の18号答申以降、社会状況の変化もあり、東京圏の鉄道に対する新たなニーズも明らかになってきている。ここでは、それらの新たなニーズの内容と今後の対応の方向性について、以下に示す。

6.1 混雑に関すること

- ・ピーク時以外の混雑の緩和（ピークサイド、深夜など）や着席可能性の向上といったニーズに対し、これら利用者ニーズの動向も踏まえた実現方策の検討が必要。

6.2 駅とまちづくりに関すること

- ・渋谷駅のような周辺の再開発などを含めた大規模ターミナルの改良の際、駅及び駅周辺における乗継ぎ改善、バリアフリー化、耐震補強、防災拠点といった多様な観点からの対策が必要である。その際、新宿駅などの先行事例や都市鉄道等利便増進法、バリアフリー新法における協議会の活用も有効。
- ・地球温暖化問題への対応に向けた公共交通の利用促進が求められており、環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業など自治体と交通事業者等の連携のもと先進都市における社会実験などを進め、その成果を首都圏全体に広げていくことが必要。

- ・鉄道とまちづくり、駅とまちづくりの連携が求められており、東急世田谷線における取組みなども参考にした同様の検討が必要である。その際、鉄道事業者、自治体、沿線商店街等が連携したICカードの活用によるポイント制度の導入や地域通貨との交換等の検討も有効。

6.3 国土形成計画に関すること

- ・首都圏ブロックと東北・北陸地方ブロックとの交流活性化も念頭においた東北・上越・北陸新幹線利用へのアクセス機能の強化といった観点からの検討や、北関東3県と都心との交流活性化、首都圏ブロックの都心以外の県間（環状方向など）の交流活性化に向けた検討が必要。

6.4 少子化対策に関すること

- ・少子化対策における公共交通機関のあり方が求められており、子連れでの移動や共働き世帯の日常生活において利用しやすい駅・車両のあり方の検討が必要。

6.5 空港へのアクセス向上

- ・東京の国際競争力の強化、羽田空港の再拡張・国際化、観光立国に向けたジジットジャパンキャンペーン等への対応が求められており、空港アクセス機能の向上の観点での答申路線の位置づけの再検討や外国人旅客向けのサインシステム、重い荷物をもった旅行者にとっての移動円滑化の検討が必要。

6.6 安全・安心の確保に関すること

- ・大地震時等に向けた多様な観点からの対策が求められており、耐震補強の積極的な推進や大量に発生すると予想されている帰宅困難者に対する防災拠点としての機能等も含めた総合的な駅施設の検討、鉄道の上部空間を通過する跨線橋や沿線建物の耐震性向上と合わせた検討が必要である。
- ・ソフト面における防災対策として、自治体や沿線の民間企業などと防災協定等の連携体制などの検討が必要。
- ・鉄道におけるテロ対策の必要性が求められており、新しい技術の活用の可能性について、実証実験等も含めた検討が必要。

6.7 ICTの利活用に関すること

- ・国土交通省（国土交通分野イノベーション推進本部）における具体的なICT活用方策の全省的な検討が求められており、鉄道分野におけるICTの利活用による、混雑緩和やシームレス化等の課題解決に向けた取組みの検討が必要。（例えば、ICカード乗車券の普及やユビキタスネットワーク技術を活用した自立移動支援システムの確立等）

6.8 鉄道施設の適切な維持管理手法に関すること

・鉄道ストックにおける維持管理・更新を適切に行う方策の検討が求められており、アセットマネジメントの鉄道事業への導入に向けた、過去データの蓄積や劣化予測技術の深度化が必要。

6.9 鉄道サービス向上のための仕組みに関すること

・広く鉄道に関して社会実験を試みるような仕組みが求められており、国が利用者の声を汲み上げること等により、鉄道サービス改善に係る行政施策に反映させる仕組みが必要。その際、PDCAサイクルに基づき、モニタリング、情報公開、利用者の声の汲み上げといった仕組みの継続的な改善が有効である。

7—まとめ

2000年の答申以降、7年が経過し、その間、答申路線の整備が進められ、4で示したように、基本5項目の達成状況についても進展が見られた。

同時に、この7年の間に東京圏には様々な社会動向の変化が見られた。臨海部等における都市再生に係る大規模再開発などとそれに伴う都心回帰の進展、業務核都市等における開発の進展とそれによる都心への通勤・通学人口の減少、急速な少子高齢化の進展などである。例えば、都心回帰は郊外から都心へのピーク時の通勤・通学需要を減少させ、混雑の緩和につながっていく。一方で、都心回帰の要因の一つである都心の大規模開発等により駅及びその周辺において混雑が発生するなど、社会動向の変化と都市鉄道

との関係により一つの課題が改善しても、別の課題が発生している場合もある。

そうしたなか、達成状況が進展した基本5項目についても、多様な混雑緩和に向けた更なる対応、乗換利便性の向上、空港アクセスの利便性向上、バリアフリーの推進など多くの課題が残されている。また、6において示したように、駅とまちづくり、国土形成計画の策定にあたって議論されている国土構造・地域構造の方向性の転換、安全・安心の確保など新たなニーズへの対応も必要となっているなど、今後の鉄道政策への要求は高い。

これまでの東京圏の人口動向および将来の推計人口をみると、全国的な少子高齢化のなかにあっても東京圏全体としては社会増が見込まれ、高齢者の割合は増えるものの引き続き需要増が見込まれる。そのため、ニーズの変化にも対応しながら、また、近年課題解決の手段として期待されているICTの利活用を積極的に図りながら、更なる鉄道サービスの向上が必要である。

答申の目標年次2015年まで残り8年あるが、引き続き答申路線の整備促進を図るため、5で示した4つの課題の解決に向けた検討の深度化を図っていく必要があり、さらに、これら未着手路線についても、人口動向やまちづくりの状況、関係者の調整等の状況も踏まえた整備の優先順位に関する検討も必要である。

おわりに、本調査にあたっては、ご多忙のところ座長をお引き受け頂いた森地 茂教授をはじめとした委員の方々、またヒアリングにご協力いただいた方々やその他大勢の関係者の方々から貴重なご意見、ご指導を賜ったところであり、ここに厚く感謝の意を表する次第である。

(要約：調査室調査役 陰山健司)