

## 運輸政策審議会 地域交通部会 答申第 18 号について(答申要旨)

### 運輸政策審議会答申第 18 号(平成 12 年 1 月 27 日)

「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」

#### まえがき

- ・社会経済情勢の変化(経済成長・人口増加の鈍化、少子高齢社会、地球環境問題など)に対応した 21 世紀にふさわしい質の高い鉄道ネットワーク構築の観点から新しい基本計画を策定(運輸政策審議会 7 号答申(計画目標年次 2000 年)の更新)。
- ・計画目標年次: 2015 年(平成 27 年)、東京圏(概ね半径 50km)。
- ・鉄道を中心とした、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道。

#### 東京圏の現状と将来展望

##### 1 東京圏の現状

- (1) 社会経済の現状(諸機能の集中に伴う大都市問題。)
- (2) 人口の現状(第 7 号答申時(S60)の予測を既に上回る。)
- (3) 鉄道輸送の現状(鉄道ネットワークは相当程度概成、サービスに問題。)

##### 2 東京圏の将来展望

- (1) 社会経済の将来展望(分散型ネットワーク構造)
- (2) 人口予測(H27 約 4%増(対 H7)、高齢化、就業人口横ばい、従学人口大幅減)
- (3) 鉄道輸送需要の予測(H27 約 1.5%増(対 H7))
- (4) 東京圏の高速鉄道を中心とする交通体系のあり方
  - ・急速な高齢化の進展等に対応(バリアフリー化の推進)。
  - ・量的充実に加え、質的向上に重点(ラッシュ時混雑、空港アクセス等への対応)。
  - ・TDM(地球環境問題、道路混雑緩和) 受け皿として鉄道は積極的な役割。

#### 計画策定に当たっての基本的な考え方

- ・鉄道整備を計画的かつ着実に推進するために建設資金の回収見通しを立てる。
- ・建設費増大(導入空間確保の問題、駅工事の複雑化)。
- ・需要増見込めず、既存鉄道事業者は新規路線等投資へ消極的。
- ・国、地方公共団体は財政状況が厳しく、支援拡大容易でない。
- ・既存ストックの改良等による高度利用。
- ・新線整備等による既設線等の投資効果減殺、サービス水準低下に留意。
- ・ピーク時平均混雑率 7 号答申時(S60) 212% 現在(H10) 183%

- 1 混雑緩和(ピーク時平均混雑率 150%、個別路線 180%、混雑区間の長さの改善)
- 2 速達性の向上(都心、副都心、業務核都市等を相互に高速で連絡)
- 3 都市構造・機能の再編整備等への対応(分散型ネットワーク構造)
- 4 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化(アクセス時間、乗換回数の改善)
- 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

## 整備計画

### 1 既設路線の改良等

- ・JR 山手貨物線の恵比寿～大崎間を旅客線化し、埼京線として運行
- ・地下鉄 13 号線と東急東横線との相互直通運転化など

### 2 路線の新設、複々線化等

- ・需要見通し、社会経済的效果分析（費用対効果分析等）、財務分析、整備主体等の熟度
- ・整備対象路線の分類
  - A：目標年次までに整備を推進すべき路線
    - A1：既着手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が適当な路線。
    - A2：整備主体、投資能力等で課題があり、現時点では開業時期は特定できないが、目標年次までに着手が適当な路線。
  - B：今後整備について検討すべき路線

## 計画実現にあたっての方策

### 1 整備・運営主体の確立、建設資金の確保等のあり方

- ・鉄道部会で審議中、実行力ある対策を示すことを強く期待。

### 2 鉄道整備の円滑化等

- （1）整備費用の軽減、工期の短縮等、（2）利用者及び住民の理解の促進

### 3 鉄道整備と都市整備等との連携強化

### 4 鉄道の利便性向上、オフピーク通勤対策の強化等

- （1）バリアフリー化・シームレス化等の推進（立法措置、公的支援措置）
- （2）オフピーク通勤対策の強化
- （3）モニタリング、利用者への情報提供等

### 5 安定的な経営の確保

- （1）鉄道整備に際しての輸送需要、採算性を見極め等
- （2）適切な運賃水準の設定、輸送需要の喚起、事業資金の確保等

## むすび

- ・計画実現に向け、国、地方公共団体及び関係事業者の努力・強調はもとより、当該地域の各界の支援を要請する。
- ・定期的に答申路線の整備等のフォローアップするとともに、円滑な整備方策等を審議すること。
- ・この計画の前提となっている諸要因に大きな変化が生じた場合は適宜検討を加える。