

都市鉄道整備のあり方

- 新たな社会的ニーズへの対応 -

施策の効果等

対象 高速鉄道を中心とした、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道整備。

視点 都市鉄道整備にかかる従来からの重要政策課題に加え、昨今の時代の変革に応じて生じてきた新しい政策課題について、その達成度を分析、評価。

期間 昭和60年以降の概ね20年間程度。

対象圏域 三大都市圏（首都圏、中京圏、京阪神圏）及び地方中枢都市圏（札幌、仙台、広島、福岡、北九州）。

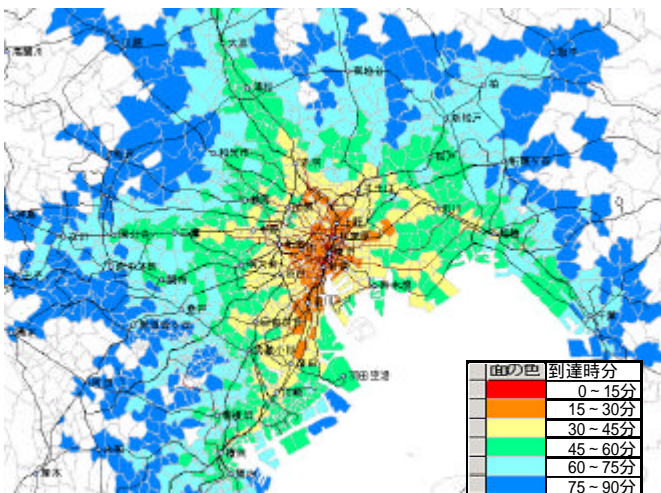
評価結果の概要

最混雑区間のピーク時平均混雑率は低下。
(輸送人員も減少傾向)

混雑率は当面の目標を達成。但し、首都圏については、目標値150% (運政審19号答申) に達していない。

都市圏の外延化、速達性の向上より輸送力増強を優先した事情などから、60分到達圏人口は10%増加したが、首都圏全体における比率は低下 (長時間の通勤・通学を強いられている)。

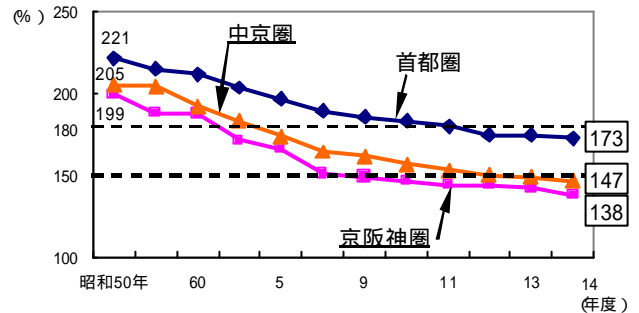
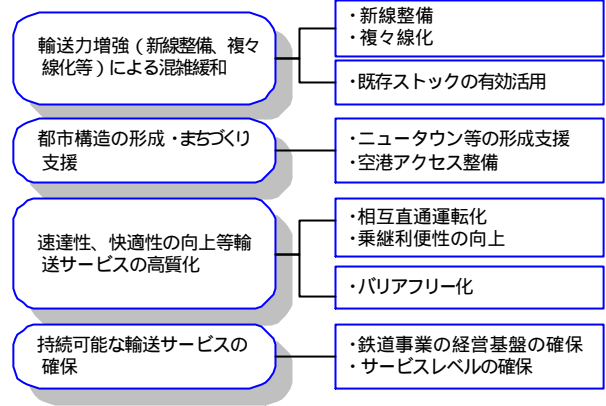
	1980年	2002年
東京駅から60分到達圏人口 (首都圏全体における比率)	997万人 (33%)	1,102万人 (31%)
東京駅から90分到達圏人口 (首都圏全体における比率)	2,047万人 (68%)	2,406万人 (69%)



東京駅を中心とした等時間到達圏(首都圏) 2002年

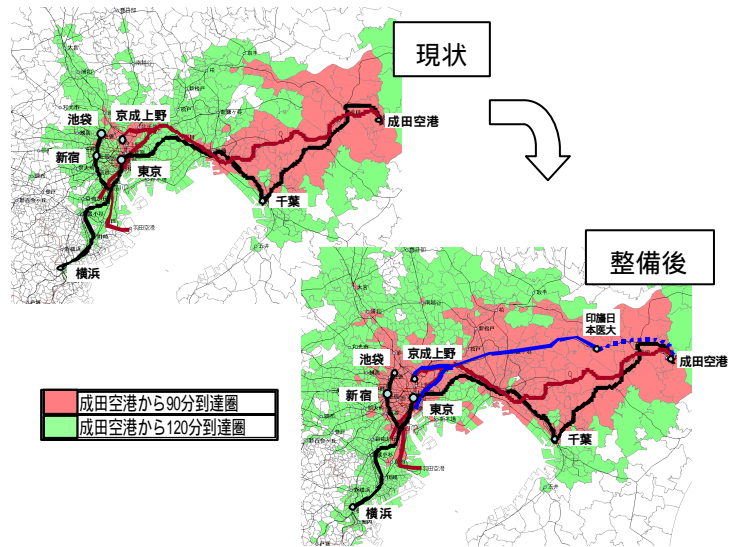
政策目標

施策の方向性



三大都市圏の最混雑区間におけるピーク時平均混雑率

成田高速鉄道アクセスの整備により、都心 - 空港間の駅間所要時間が30分台に短縮され、広範囲にわたり、都市機能の向上が図られる。



成田空港へのアクセス鉄道整備 (成田高速鉄道アクセス) と等時間到達圏の変化

主な課題

都市鉄道全体としては、混雑は緩和傾向であるが、個別に見ると、依然として混雑の激しい区間もある。

都心から空港までの所要時間が長く、乗り継ぎ利便の改善が求められている。

引き続き都市形成への貢献が必要。

速達性、乗継利便性の向上やバリアフリー化等は進展しているが、まだ十分ではない。

利用者アンケートによると、サービス向上に対する満足度は概ね高いものの、速達性、防犯、情報提供などについては一層の改善が求められている。

新線整備のために補助を行ってきたが、需要の頭打ち等もあり、欠損金の発生、さらに一部事業者については、債務超過状態であるなど、経営基盤は脆弱。

今後の対応方針

輸送力の増強から既存ネットワークの機能を有効に発揮させる路線の整備や改良へ施策の重点を移行。

混雑を平準化させるソフト面からの施策を引き続き展開するほか、特定の路線について混雑緩和に向けた取組みを強化。

引き続き空港アクセス鉄道の整備の促進。

まちづくりと一体となった駅機能の強化。

速達性の向上、乗換利便性の向上や移動のシームレス化など、公共交通機関としての機能を向上すべく、ハード、ソフト両面からの一層の取組みを強化。

持続可能なサービスを維持するための経営基盤を強化。