

東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(案)(概要)

東京圏の都市鉄道に係る現状認識

- ネットワークの稠密性やサービス水準は、世界に誇るべき水準。
- 都市間の国際競争の激化、訪日外国人の増加、少子高齢化や人口減少、災害リスクの高まり、東京オリンピック・パラリンピックの開催決定等、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 空港アクセスの改善、混雑緩和等については、着実な取組がなされてきたが、更なる取組が必要。
- 加えて、駅空間の質の向上、遅延対策、災害対策の必要性が増大。

東京圏の都市鉄道が目指すべき姿

① 国際競争力の強化に資する都市鉄道

- 都心のみならず、東京圏に複数点在するビジネス・観光等の拠点と空港・新幹線駅とのアクセスを強化。
- 国際競争力強化の拠点となるまちづくりの進展とシンクロして駅や路線を整備。整備時期、費用負担等について、開発サイド等との連携を強化。

② 豊かな国民生活に資する都市鉄道

- 朝のピーク時間帯の混雑緩和に加え、夜間等の朝のピーク時間帯以外の混雑へも対応。
- 鉄道事業者間はもとより、他モードも含めた移動全体のシームレス化をより一層推進。

③ まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道

- すべての人が安心・安全に都市鉄道を利用出来るようユニバーサルデザイン化を推進。
- 郊外部における「鉄道沿線まちづくり」に向けて関係者の連携を強化。

④ 駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～

- 駅の関係者が一堂に会して、課題の共有と調整を図る場(駅まち会議)を設置し、PDCAサイクルを実施しながら駅に係る課題を解決する「駅まちマネジメント」(駅マネ)を推進。
- 駅ナカ店舗の再配置やベンチの設置等による分かりやすくゆとりある駅空間を形成。
- 自由通路等の整備による駅周辺の回遊性の向上やまちの顔としてのデザイン性向上等により、まちとの一体性を創出。

⑤ 信頼と安心の都市鉄道 ～安全運行を前提とした遅延対策の強化～

- 遅延の現状と改善の状況を「見える化」し、それを踏まえ遅延対策を強化。
- 鉄道利用者の行動判断に資するよう情報提供を拡充。

⑥ 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」

- 事業者における災害対策の「見える化」の推進。
- ハード・ソフト両面の災害対策の強力な推進。

「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクト

国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト

- <1>都心直結線の新設（押上～新東京～泉岳寺）
- <2>羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化（田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港、新木場）
- <3>新空港線の新設（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）
- <4>京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
- <5>常磐新線の延伸（秋葉原～東京（新東京））
- <6>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）
- <7>東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）
- <8>都心部・品川地下鉄構想の新設（白金高輪～品川）

地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

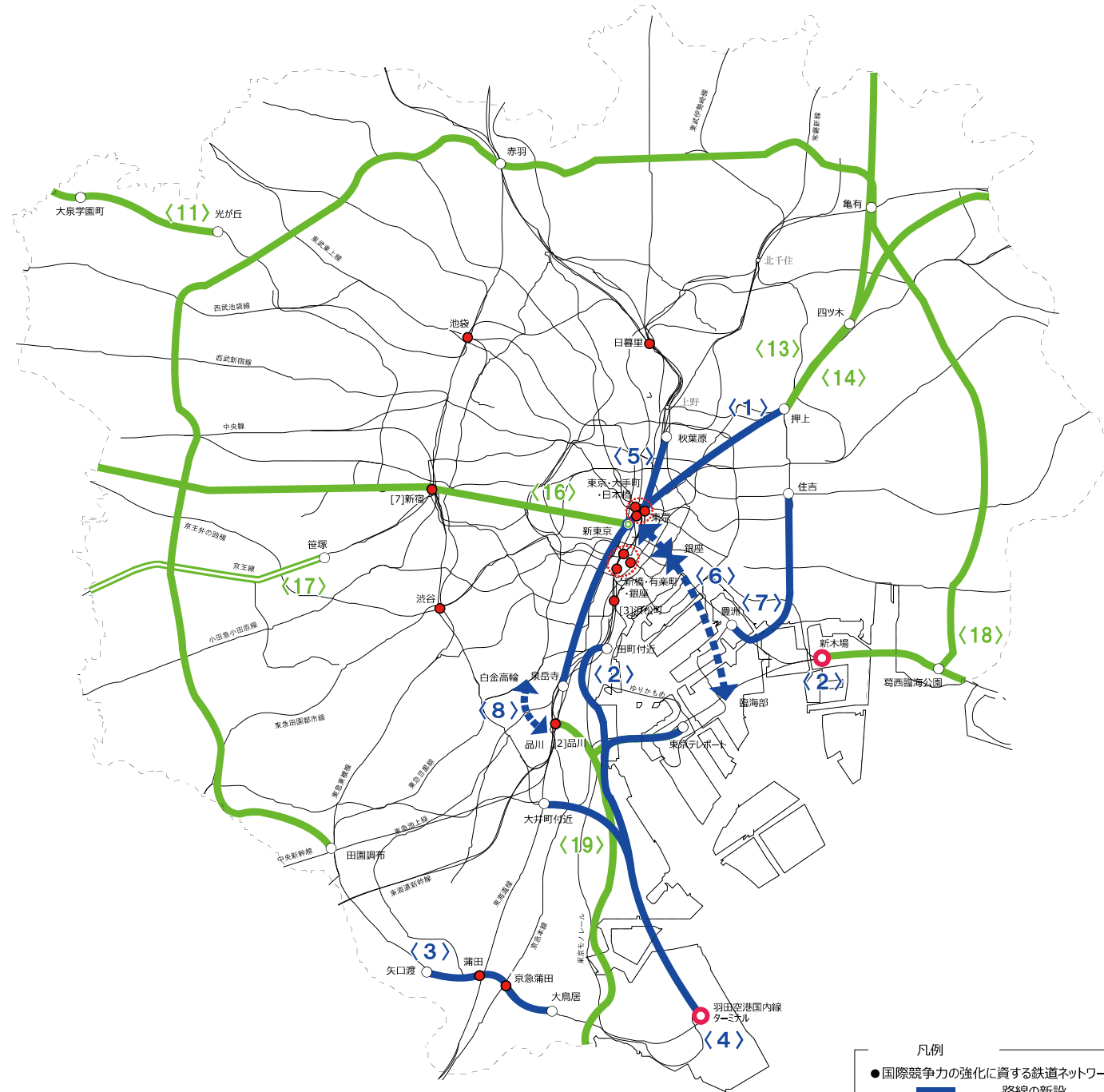
- <9>東西交通大宮ルートの新設（大宮～さいたま新都心～浦和美園（中量軌道システム））
- <10>埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）
- <11>東京12号線（大江戸線）の延伸（光が丘～大泉学園町～東所沢）
- <12>多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎、多摩センター～八王子、多摩センター～町田）
- <13>東京8号線の延伸（押上～野田市）
- <14>東京11号線の延伸（押上～四ツ木～松戸）
- <15>総武線・京葉線接続新線の新設（新木場～市川塩浜付近～津田沼）
- <16>京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化（東京～三鷹～立川）
- <17>京王線の複々線化（笹塚～調布）
- <18>区部周辺部環状公共交通の新設（葛西臨海公園～赤羽～田園調布）
- <19>東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設（品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町、浜川崎～川崎新町～川崎）
- <20>小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸（登戸～新百合ヶ丘、唐木田～相模原～上溝）
- <21>東急田園都市線の複々線化（溝の口～鷺沼）
- <22>横浜3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）
- <23>横浜環状鉄道の新設（日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街）
- <24>いずみ野線の延伸（湘南台～倉見）

駅空間の質的進化に資するプロジェクト

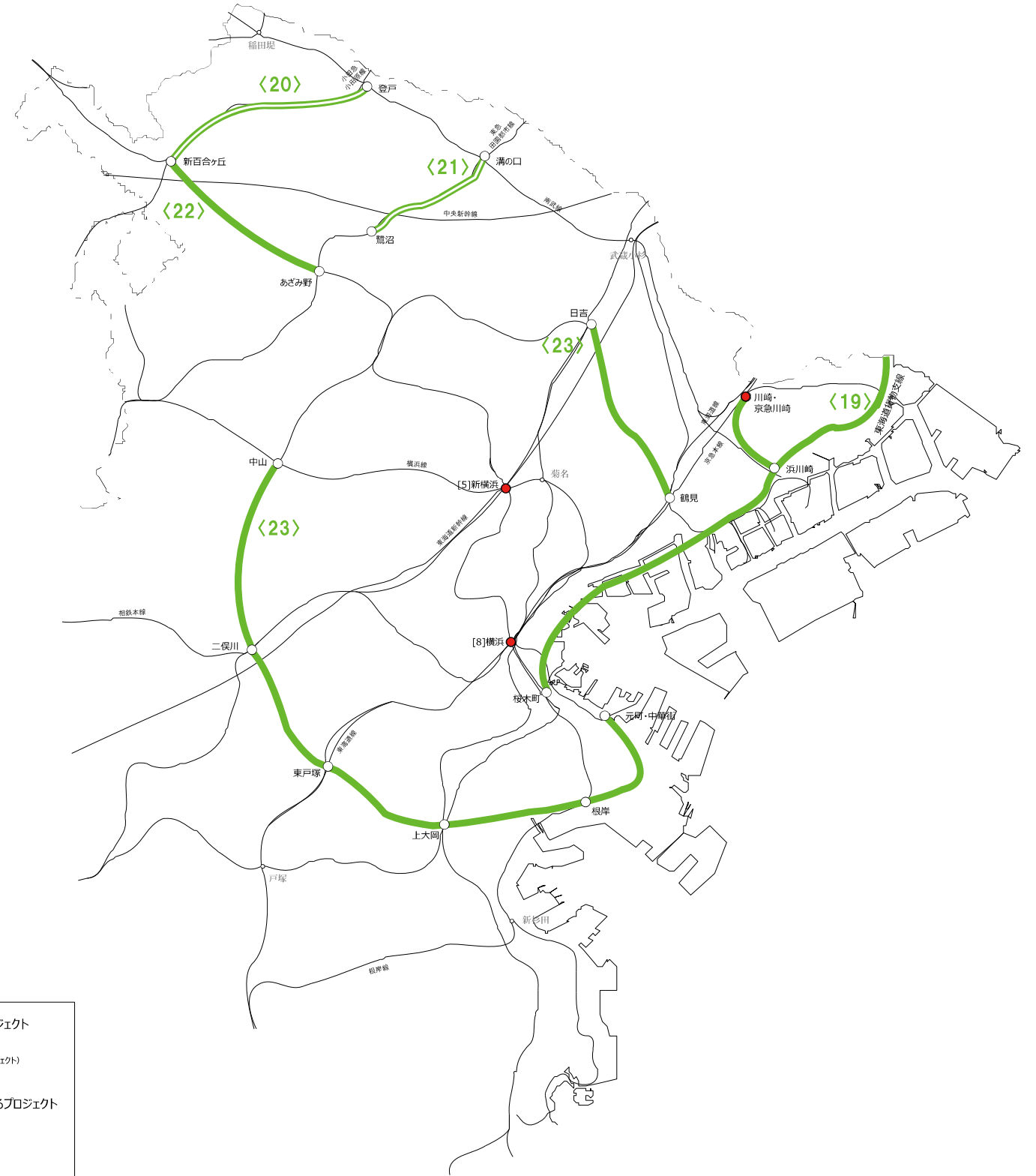
- 広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト：
[1] 成田空港駅・空港第2ビル駅、[2] 品川駅、[3] 浜松町駅、[4] 大宮駅、[5] 新横浜駅、[6] 橋本駅
- 国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト：
[7] 新宿駅、[8] 横浜駅
- 駅まちマネジメント（駅マネ）の取組が特に期待される駅
 - ・国際競争力の強化に資する駅：
日暮里駅、東京駅・大手町駅・日本橋駅等、渋谷駅、池袋駅、新橋駅・有楽町駅・銀座駅等、蒲田駅・京急蒲田駅 等
 - ・地域活力の創出に資する駅：
町田駅、川崎駅・京急川崎駅、千葉駅、柏駅、春日部駅 等

東京圏鉄道網図（都区部、横浜・川崎）

都区部



横浜・川崎



- 凡例
- 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
 - 路線の新設
 - 路線の新設（起終点が未定のプロジェクト）
 - 既設路線の改良
 - 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト
 - 路線の新設
 - 複々線化
 - 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等
 - 駅プロジェクト等

注1) 「路線の新設」には貨物線の旅客線化を含む
 注2) 「既設路線の改良」には複々線化は含まない