

平成２１年度 成田・羽田両空港間及び都心と両空港間の
鉄道アクセス改善に関する検討委員会（第２回）
議事概要

1. 日 時 : 平成 21 年 11 月 5 日（木） 16:00～18:00
2. 場 所 : 国土交通省中央合同庁舎 3 号館 11 階特別会議室
3. 出席者 : 別紙－ 1 参照

4. 議事内容

第 2 回検討委員会では、前回に引き続き、成田・羽田両空港間及び都心と両空港間の鉄道アクセス改善方策（短絡線と既存線の取付位置、新東京駅の位置、需要予測、整備効果等）について事務局が説明し、各委員からご意見を頂きました。各委員からの主な発言内容は以下の通りです。

- ・短絡線を整備すれば、東京メトロ半蔵門線と短絡線との乗換流動だけでなく、都営浅草線と短絡線との乗換流動も大きいと予想される。東京スカイツリーの竣工(2012 年春予定)後には、押上駅の利用者の増加も予想されることから、短絡線の整備に併せて、押上駅の改良等も必要になるのではないかと考えている。
- ・サービス水準の検討にあたっては、現時点で考えられる最大運行本数を基に、既存線と短絡線のサービス水準を設定するのではなく、理想的なサービス水準がどうあるべきか、しっかり議論すべきではないかと考える。場合によっては、手戻りのないような段階的整備もあっていいのではないかと思う。
- ・上記に関連して、品川駅付近の開発については、現時点では計画の具体的な内容や時期が未確定であるが、品川駅が駅周辺の開発に併せて改良されれば、品川以北の運行本数を増やすことができ、サービス水準が向上することから、本調査の中でも品川駅の改良も含めて検討すべきではないかと思う。
- ・品川駅付近の開発計画の具体的な内容や時期が明らかになり、本調査とのタイミングが合うのであれば品川駅の改良も含めて検討を進めることもできるが、それらが明らかになっていない現段階では、切り離さざるを得ないと考えている。
- ・品川駅の改良により、高水準のサービスが提供されることに越したことはないが、それが実現するまでに時間が掛かり過ぎるようでは時代の流れに追いつけなくなるので、実現までの時間とのバランスも考えて検討を進めるべきである。
- ・需要予測結果によると、短絡線の利用者の大半は都市内旅客が占めているが、その割に空港アクセス旅客が占める利用者便益の割合が大きいと思う。短絡線整備による利用者便益は、速達性向上等のプラス要素と、既存線の運行頻度減少等のマイナス要素があるはずなので、そのあたりを丁寧に見ていく必要がある。

以 上