

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会
東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会（第3回）
議事概要

1. 日時・場所

平成26年7月22日（火）17時00分～19時00分
中央合同庁舎3号館10階共用会議室

2. 出席者

委員（敬称略）

家田仁、岩倉成志、加藤浩徳、岸井隆幸、羽藤英二、矢ヶ崎紀子、山内弘隆

ヒアリング説明者

- ・今後の航空需要の見通し等について
航空局航空ネットワーク部空港施設課大都市圏空港調査室長
- ・都心直結線について
鉄道局都市鉄道政策課長

3. 議事概要

○今後の航空需要の見通し等について（航空局）

（航空局説明概要）

- ・航空需要予測の結果として、今後とも、首都圏空港（羽田・成田両空港）の航空需要全体は増加傾向であり、2012～2022年度で、国際線需要は約6～8割増加、国内線需要は横ばいから約1割程度増加の見込みである。
また、首都圏空港をフルに活用すると仮定した場合、2020年前半には首都圏の発着容量74.7万回の限界に達する見込みであるが、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催決定等の需要予測後の状況変化、政策目標の訪日外国人旅行者数2,000万人等を考慮していないことや、国際線において見られるピーク時間帯への集中についても表現できていないことに留意が必要である。
- ・首都圏の国際競争力の強化や国内各地への経済効果の波及を図るとともに、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向けて訪日外国人旅行者の受け入れに万全を期するため、首都圏空港の更なる機能強化が必要である。
- ・このため、交通政策審議会航空分科会基本政策部会の下に首都圏空港機能強化技術検討小委員会を設け検討を進め、本年6月6日に技術的な選択肢が提示されたところであり、今後、機能強化方策の具体化に向けて、関係者と協議を進めていく予定。

（主な質疑応答）

- ・航空需要予測においては、将来開通するリニアの旅客需要と中部国際空港等の旅客需要との競合は勘案しているのか。
→2027年度までに供用予定の区間は需要予測モデルに反映しており勘案している。
- ・これまでは、羽田はアジア方面で成田はバランス良くといった使い分けがなされてきたと認識しているが、今後のアジアの成長や国内の人口減少、リニアの開通を考えると、両空港のこれから

の役割分担について、これまでと同様と考えているのか、それとも異なるシナリオを想定しているのか。

→羽田空港については、昼間時間帯の国際線についてはアジアやヨーロッパなどの主要都市とを結ぶ高需要・ビジネス路線を中心に活用するほか、国内路線が充実しているため、国内各地を結ぶ拠点としての機能が期待される。一方、成田空港については、国際線ネットワークが発達しており、特に今後需要が伸びることが予想されるアジア-北米間の乗継拠点として活用していく戦略が考えられる。需要の増大に対しては、容量拡大等の機能強化を図るとともに、羽田・成田両空港の特性をうまく活かして対応しようと考えている。

○都心直結線について（鉄道局）

（鉄道局説明概要）

- ・ 空港アクセスの改善に向け、新東京駅を新たに設置し、都心から羽田・成田の両空港に乗り換えなくアクセスできる「都心直結線」の整備について検討している。実現すれば、東京から羽田空港へは18分、成田空港へは36分でアクセス可能となり、都心のビジネス環境の大幅な改善を実現できる。
- ・ 都心直結線は、首都圏空港の機能強化に資する路線である。特に成田空港へのアクセスを強化する点で、羽田と成田をバランス良く機能強化するために重要な路線である。
- ・ 同路線は、空港アクセス交通機関だけでなく、都心へ直通する都市内交通機関という一面もある。都心への速達性の向上、他の路線の混雑率の緩和等、都市内交通を抜本的に改善する路線である。
- ・ さらに、将来的には、都心や成田空港からリニアの始発駅となる品川でダイレクトにアクセスする路線となる。

（主な質疑応答）

- ・ 関係者と合意はどこまで進んでいるか。
→現在は国が大深度地下の利用を想定したルート等の検討を行っている段階であり、今後関係者間で事業化に向けて深度化した検討をしていきたい。
- ・ どれくらい利便性が向上するかは、運行本数やダイヤの設定がポイントになる。
- ・ 都心直結線の新東京駅はどの位置になるのか。
→東京駅丸ノ内側に位置し、丸ノ内線、東西線・三田線（大手町駅）、千代田線（二重橋駅）への乗換が可能となる。
- ・ 空港利用旅客の乗換利便性に関わるため、新東京駅の位置・構造（エレベータ・エスカレータ等）が重要である。
- ・ 大深度地下なので、地震にも強く、構造物として壊れにくい面もあるが、一方で災害時の避難を考えることが必要。
- ・ 世界の主要都市における空港アクセスを比較する際には、各都市の都心をどこに設定するかについて注意が必要である。
- ・ 軌間の揃った路線同士を結ぶ魅力的な路線だと思うが、他の路線から需要を取ってくるのではないのか。
→他の路線から需要が転移する面もあるが、他路線の混雑緩和によるサービス向上の効果の面もある。航空需要が今後も増加するなかで重要な路線だと考えている。
- ・ 空港アクセス旅客だけでなく都市内旅客もあるとのことだが、両方で要求されるサービスはだいぶ質が異なる。都心の都市内旅客が多く乗るということは、空港アクセス路線にとってマイナスではないのか。

→空港アクセス旅客向けの速達性や快適性の高い列車を多く運行すれば、逆に都市内旅客向けの運行頻度は低下すると考えられ、トレードオフの関係と考える。運行計画で両者のバランスを考慮する必要があると考える。

以上