

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5回）
議事概要

1. 日時・場所

平成26年9月5日（金）10時00分～12時00分

中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室3

2. 出席者

委員（敬称略）

家田仁、伊藤香織、岩倉成志、大原美保、加藤浩徳、岸井隆幸、竹内健蔵、富井規雄、村木美貴、
屋井鉄雄、山内弘隆

ヒアリング説明者

・東京都交通局

塩見清仁 次長 他

・京成電鉄株式会社

平田憲一郎 専務取締役鉄道本部長 他

・京浜急行電鉄株式会社

原田一之 取締役社長 他

・東京急行電鉄株式会社

城石文明 取締役執行役員鉄道事業本部長 他

3. 議事概要

空港アクセスについての関係者からのヒアリング

○東京都交通局

（説明概要）

- ・開業から50年以上が経過している都営浅草線は、既に空港アクセスとしての役割を担っており、現在、構造物の点検・修繕の強化とともに、多言語表記案内や企画乗車券の発売など都営地下鉄としてサービス向上を図っている。
とりわけ近年、沿線開発が活性化しており、開発と連携し駅機能の強化を図っていく必要がある。
- ・浅草線から分岐して都心直結線を運行した場合には、その分浅草線の本数が減ることになるため、既にご利用いただいているお客様に対するサービス水準が低下しないよう必要な設備投資や運行本数等の検討の深度化が必要である。
- ・利便増進法によるスキームは、営業主体にとって整備に伴うリスクの軽減が図られているものと認識しているが、一方で、事業費の増嵩や当初需要の下ぶれが生じた場合の影響などについて明らかになっておらず、現時点では、判断は難しい。
- ・両空港へのアクセス改善の必要性は認識しており、他路線の動向なども含めて、事業を進めるうえで想定される様々な不確定要素を検証し、事業採算性について見極めていく必要がある。

(主な質疑応答)

- ・ 都心直結線と浅草線の本数について、浅草線の本数を減らさずに都心直結線の本数を増やす設備投資とは具体的に何か。
→ 信号通信設備、閉塞区間の変更、列車運行の制御装置などの改良が必要となる。本数増は可能であるが、相応の費用が必要となる。
- ・ 編成車両数を増やすことや、線路容量を増やすと言うことは考えられないか。
→ 浅草線内折返しを増やすなど、車両運用で出来ることも考えられるが、技術的に可能であっても、現状のお客様へのサービス低下など営業面の観点からも検討しなければならない。編成車両数を長くするのは困難。
- ・ 新東京駅の位置について、もっと利便性を高められないか。
→ 現在、検討されている箇所は、三田線大手町駅に比較的近いが、JRとの乗換利便性や他路線、バス等との結節など、総合的に考えていかなければならない。

○京成電鉄株式会社

(説明概要)

- ・ 当社の成田空港アクセスは、成田スカイアクセスの開業により、運行本数が開業前と比較して約1.4倍に増加した。所要時間も、スカイライナーが日暮里駅と空港第2ビル駅間を最速36分で結んでおり、開業前と比較して15分という大幅な時間短縮を実現している。
- ・ こうした新線開業の効果に加えて、成田空港の国内線LCCの増加やオープンスカイによる航空需要の増加等の影響もあり、開業後のスカイライナーの乗車効率は上昇したが、供給量としてはまだ余剰がある状態である。ちなみに、成田国際空港株が本年3月に実施した「成田空港アクセス交通実態調査」によると、鉄道のシェアが減少した一方、空港直行バスのシェアが増加しており、鉄道のシェアをバスが奪った形となっている。また、今年度に入り、羽田空港の国際線発着枠増回の影響が徐々に始めている。
- ・ 都心直結線は、新線区間の建設や各鉄道事業者の既存区間における施設整備等に相当の費用が見込まれることから、今後、事業採算性の如何によって当社が本事業にどのように関わることになるのか、慎重な見極めが必要と考えている。とりわけ、事業採算性を検討する上で最も重要となる需要については、最新の将来推計人口、他のネットワークとの競争力、確度の高い航空需要予測等が反映された実現性の高い予測を行うべきと考える。
- ・ 新東京駅については、JR東京駅との接着性及びネットワークを重視した位置について、更なる検討をすべきと考える。
- ・ 資金負担における公的助成については、比率の引き上げを検討すべきと考える。
- ・ 施設使用料の根拠となる収支改善効果については、収支の定義や計算方、各鉄道事業者で必要となる施設整備の扱い等を検討すべきと考える。
- ・ 運行計画については、既存の利用者と都心直結線による新たな利用者のバランスを調整・検討し、現実的な、かつ事業採算性を確保するものとなるよう検討すべきと考える。また、施設関係については、都心直結線区間では施設の保守管理や異常時対応等の安全性、当社線では既存施設の改良や車両増備等に関する検討が必要となる。

(主な質疑応答)

- ・ JR東日本が羽田空港アクセス線の東山手ルートを発表しており、都心直結線との重複や日暮里乗換で成田空港へのアクセスとなり得る可能性があるが、どのように考えているか。

→報道以上の情報を持っておらず、現時点で申し上げられることはない。なお、当社がJR東日本と競合関係にあるのは事実であり、こうした状況を踏まえ新東京駅の位置が大きなメルクマールになると考えていることをご認識願いたい。

- ・ 将来の成田及び東京の競争力を一層高めるための施策として、何か考えているものはあるか
→当社では、平成22年に成田スカイアクセスを開業し都心と成田空港間の所要時間を大幅に短縮したが、輸送力についてはまだ供給過多の状況であり、更なる増客・増収を図っていくことが戦略の第一義である。都心直結線は大変魅力的なプロジェクトであると思うが、事業採算性の問題等について慎重な見極めが必要と考えている。

○京浜急行電鉄株式会社

(説明概要)

- ・ 当面の空港利用客増加については、現状の輸送力で十分対応が可能であるが、更なる国際線利用者の増加に対応し、「質」と「量」の向上に向けた検討が必要と考える。
- ・ 当社の今後の空港アクセスに関する取組として、品川駅改良、都心直結線整備等がある。
- ・ 品川駅改良については、地平化による街とのアクセス・乗継利便性向上、2面4線化による輸送力向上および踏切解消による安全・安定性向上等の効果がある。
- ・ 都心直結線については、羽田・成田空港間および、都心と空港のアクセスの重要性を認識し、都心直結線の実現に向け積極的に取り組みたい。一方、実現に向けては、解決しなければならない事項もあり、今後も関係各所とともに検討を進めたい。解決すべき問題点として、泉岳寺駅線路容量の検討、品川駅改良との整合性、空港線線路容量の拡大等がある。
- ・ 将来の更なる需要増に合わせた施策として、羽田空港国内線ターミナル駅引上線の検討を進める。整備により空港線増発、空港専用列車の設定等が可能となる。
- ・ 検討が必要な施策として、蒲蒲線計画がある。事業採算性、事業スケジュール、事業スキーム、運行計画等について十分な精査が必要と考える。

(主な質疑応答)

- ・ 蒲蒲線については検討が必要としているが、今後どのような検討をどのような体制で行う必要があると考えているか。
→鉄道のネットワークを広げることは重要と考えているが、事業採算性、事業スケジュール、整備主体、スキーム等について検討が必要と考えている。関係者間で精査する必要がある。
- ・ 都心直結線は空港アクセスだけでなく、既存ネットワークにも大きな影響を与えると考える。京急の既存ネットワークに対する影響はどうか。
→沿線全体の利便性が向上すると考える。運行パターンが複雑になるので、各方向への利便性を考慮する必要がある。
- ・ 京急は品川、横浜方面からサービスを強化し、空港旅客に対し利便性が高くなってきたことは事実。羽田空港国内線ターミナル駅に引上線を整備して、本数を上げてサービスを改善していくという提案か。
→品川駅改良と羽田空港国内線ターミナル駅引上線新設により、1時間あたり3本程度の増発と羽田空港専用列車の設定等が可能となり、空港アクセスの質、量が向上する。

○東京急行電鉄株式会社

(説明概要)

- ・現時点の新空港線計画では、京急空港線への利用については、新設する京急蒲田地下駅から京急蒲田駅での乗換えとしているが、将来的には、羽田空港への接続を実現していくことが重要である。
- ・新空港線は、現在の多摩川線と同等レベルの密な運転頻度とし、各停は京急蒲田地下駅から多摩川駅までの運行、急行は、多摩川線から東横線に乗り入れる計画で、渋谷から先、副都心線、西武池袋線、東武東上線にも繋げることができる。
- ・所要時間は、羽田空港国際線ターミナル駅から自由が丘駅まで、現在36分から22分に短縮、新宿三丁目まで、現在40分から36分に短縮される。
- ・また、オリンピックスタジアムに近い副都心線北参道駅まで、羽田空港からスムーズにアクセスが可能となる。
- ・2020年の東京オリンピック・パラリンピック大会にも役割の担える路線と考えている。
- ・既存の羽田空港アクセスである京急線とモノレールに、新空港線と都心直結線、JR東日本羽田空港アクセス線が加わることで、東京圏全体の空港アクセスが網羅され、相互に補完しあえることになるとと思われる。

(主な質疑応答)

- ・東横線、副都心線への乗り入れについて、急行運転は考えているのか。
→相直先との協議も必要だが、副都心線内、東横線内、多摩川線内とも速達性の高い列車の設定により利便性の向上を図りたい。
- ・現在の多摩川線の輸送状況と新空港線が整備された場合の輸送上の安定性の懸念はないか。
→都市計画道路との踏切としては、下丸子駅付近のガス橋通り等あるが、大きな道路はほとんどが立体交差化されている。また、輸送障害時にも多摩川駅、京急蒲田駅での折返し等により輸送安定性を確保したい。

以上