

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13回）  
議事概要

1. 日時・場所

平成27年9月1日（火）9時00分～11時15分  
中央合同庁舎3号館4階特別会議室

2. 出席者

【委員（敬称略）】

家田仁、岩倉成志、岸井隆幸、竹内健蔵、富井規雄、屋井鉄雄、矢ヶ崎紀子、山内弘隆

【ヒアリング説明者】

・京王電鉄株式会社

常務取締役鉄道事業本部長 高橋泰三  
鉄道事業本部計画管理部長 高山恒明  
鉄道事業本部工務部長 番睦

・京成電鉄株式会社

代表取締役専務取締役鉄道本部長 平田憲一郎

・東京急行電鉄株式会社

取締役執行役員 鉄道事業本部長 城石文明  
副鉄道事業本部長 島村祐司

・埼玉県

企画財政部地域政策局長 土田保浩  
企画財政部交通政策課長 竹島晃

3. 議事概要

東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関するヒアリング

○京王電鉄株式会社

（説明概要）

- ・ 大規模地震や自然災害時の利用者の安全確保や早期復旧に向けて、減災対策を進めている。
- ・ 老朽化対策にあたっては、予防保全の考え方に基づいて取組を進めている。
- ・ 踏切事故防止に向け、踏切の除却や安全対策が求められており取組を進めている。
- ・ 混雑緩和や都心部への乗り入れ強化、輸送障害発生時の相互直通運転区間への遅延の波及の抑制が求められており、取組を進めている。
- ・ 沿線地域の高齢化やオリンピック・パラリンピック開催により、バリアフリー設備への要求水準が高まっており、取組を進めている。
- ・ まちづくりと鉄道の連携にあたっては、都心部の再開発計画や都市基盤の整備計画実現に向け、関係者間の協力体制強化が必要。

- ・ 橋本駅付近にリニア中央新幹線の神奈川県駅ができるため、相模原線にリニアアクセスとしての役割が生じると想定される。
- ・ 環境負荷低減のため、制御装置や照明器具に消費電力の少ない設備を導入し、省エネルギー化を推進している。
- ・ インバウンド、オリンピック・パラリンピック対応として、英語での車内放送に対応した自動放送装置の導入や駅サイン類の多言語化等の環境整備を進めている。

(主な質疑応答)

- ・ 本年2月に遅延防止を目的としたダイヤ改定がなされたが、具体的な考え方と効果について教えて欲しい。
  - 当該ダイヤ改定においては、日々の遅延の発生状況に鑑み、平日朝ラッシュ1時間帯の運転本数を30本/時から28本/時に見直したところ。結果として、遅延割合も遅延時分も減少しており、定時性は大幅に向上した。
- ・ 英語での車内放送に対応した自動放送装置については、非常時の臨機応変な対応が重要と考えるが、車内放送はあらかじめ録音したものを使うのか。
  - 日常の定例的な案内については、あらかじめ録音しておき放送する。緊急時の案内をどのように行うかは今後の課題として捉えている。

○京成電鉄株式会社

- ・ 成田空港アクセスの充実・強化を通じて東京圏の発展に貢献することが当社の役割。
- ・ 成田スカイアクセス開業によって、①所要時間の短縮、②運行本数の増加、③目的に応じた選択肢の増加といった効果がもたらされている。
- ・ これまで、成田空港の発着枠拡大・オープンスカイの開始・LCCの増加に伴う航空旅客の増加に対応するため、運行面・営業面の取組を行ってきた。
- ・ 運行面の取組としては、早朝に成田空港に到着するスカイライナーの新設、アクセス特急の所要時間の短縮、都心方向へのスカイライナーの最終発車時刻の繰り下げ、スカイライナーの増発等の取組を行ってきた。
- ・ 営業面の取組としては、バリアフリー整備、多言語対応、無料Wi-Fiサービス、運行情報ディスプレイの設置、企画乗車券等の取組を行ってきた。
- ・ 当社のスカイライナーの乗車効率にはまだ余裕があるため、当面の間、現行の施設や輸送形態を変えることなく対応可能と考えている。

(主な質疑応答)

- ・ 上野は芸術が盛んなエリアであり、これから更なる盛り上がりを見せると思うが、京成電鉄としても何かしらタイアップしているのか。
  - 京成線都内エリアが1日乗り放題になる「下町日和きっぷ」という企画乗車券を販売し、日本人にも外国人にも好評を頂いている。また、JRや地元の企業、警察署、消防署等が参加する「上野会」という組織体を通じて、地元の盛り上がりにつながるような取組を行っている。
- ・ インバウンドのみならず、アウトバウンドを意識した取組も行っているのか。
  - 今後、LCCの国内利用者を意識した取組にも力を入れていきたいと考えている。
- ・ 成田スカイアクセスの開業による輸送人員の変化について教えて欲しい。

- スカイライナーの輸送人員は、成田スカイアクセス開業前の平成 21 年に比べ、開業後の平成 26 年は若干増加している。
- ・ 上野東京ラインの開業によって、京成電鉄は何かしらの影響を受けたか。
- 現在のところさほど大きな変動は見られないが、今後の動きを注視していきたい。

## ○東京急行電鉄株式会社

### (説明概要)

- ・ これまで、高速性・定時性・安全性・大量輸送を活かして社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関として、運輸政策審議会答申第 18 号の路線整備を積極的に推進してきた。これからも、「安全」、「混雑への対応」、「日常生活を支える交通」、「経済成長を支える交通」を追求し、東京圏の発展に貢献していきたい。
- ・ 災害等の発生時においては、滞留空間確保と交通結節機能強化による避難、救助活動の円滑化が必要である。
- ・ 沿線の自治体とまちづくりに関する連携協定を締結しており、今後も具体的な連携や協力活動の検討を推進する。

### (主な質疑応答)

- ・ 今後発生が想定される首都直下地震等を考えると、災害リスクのための投資がますます必要になると思う。投資の費用負担にあたっては、例えば特定都市鉄道整備促進特別措置法のような考え方で、将来のために現在の利用者が負担すること等も考えられるが、今後の投資についてどのように考えているか。
- 現状では、例えば曲げ破壊に対する補強に対して補助スキームはなく、自己資金で災害リスク対策を行わざるを得ない状況。
- ・ 混雑の緩和に関して、鉄道利用者側の工夫により、改善される余地はないか。
- 現在では混雑緩和のため、「早起き応援キャンペーン」といった取組を行っており、数万人がキャンペーンに参加している。混雑緩和への寄与は必ずしも大きくないが、こうした地道な取組も推進していきたい。

## ○埼玉県

### (説明概要)

- ・ 埼玉県は東京オリンピックの競技予定会場が 4 つあり、東京都に次いで第 2 位である。また、埼玉県は企業の本社転入超過が全国で第 1 位である等、東京圏の経済を支えている。
- ・ 埼玉県には、東京圏の通勤通学を支える放射路線と環状路線がある。東京都内への通勤・通学者は平成 22 年時点で 1 日あたり約 94 万人である。
- ・ 埼玉県の人口は今まで国立社会保障・人口問題研究所の推計人口を大きく上回る傾向にある。東京駅から 50km 圏内においては、今後も概ね人口増加が継続する見込みである。

### (主な質疑応答)

- ・ 埼玉県には交通に関する計画として、どのようなものがあるのか。
- 交通に特化した計画はないが、埼玉県 5 か年計画において公共交通を位置づけており、県民誰もが快適で安心・安全に利用できる公共交通網の整備を進めることとしている。

- ・ 市町村別人口増減（平成 22 年→平成 37 年）を見ると、伊奈町の人口が大幅に増加すると予測されているが、どのような理由によるものか。
  - 伊奈町では、調査前に土地区画整理事業が行われており大幅に人口が増加したため、将来人口についても伸びを見込んでいる。
- ・ 市町村別人口増減（平成 22 年→平成 37 年）では路線方向によって増減の傾向に差はあるのか。
  - 路線によって増減に差はあると思う。

以上