

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4回）
議事概要

1. 日時・場所

平成26年8月19日（火）10時00分～12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、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、羽藤英二、
屋井鉄雄、矢ヶ崎紀子、山内弘隆

ヒアリング説明者

- ・東日本旅客鉄道株式会社
深澤祐二 代表取締役副社長 他
- ・東京モノレール株式会社
西崎俊文 常務取締役 他
- ・東京地下鉄株式会社
高山輝夫 常務取締役経営企画本部長 他

3. 議事概要

空港アクセス等についての関係者からのヒアリング

○東日本旅客鉄道株式会社

（説明概要）

- ・将来の航空旅客の増加に対応し、更なる利便性向上を図るため、既存の鉄道ネットワークや既存ストックを活用しつつ羽田空港への新たな鉄道ネットワークを整備する。
- ・既存の貨物線から羽田空港までのアクセス新線にとどまらず、東山手ルート、西山手ルート、臨海部ルートの3ルートを整備することで、多方面から羽田空港までのダイレクトアクセスが可能となり、大幅な時間短縮を実現する。これにより、副都心（新宿）からは西山手ルートにより約23分、都心部（東京）からは東山手ルートにより約18分、ベイエリア（新木場）からは臨海部ルートにより約20分でアクセス可能となる。
- ・羽田空港駅部は、京急羽田空港国内線ターミナル駅の下に整備する計画である。
- ・休止中の大汐線（浜松町～東京貨物ターミナル間）など既存ストックを活用し、工事費・用地費、工期を抑えることが可能。
- ・概算工事費は3,200億円、終日輸送人員は78千人/日（羽田空港口）、費用便益比（B/C）は30年間で1.5と推計。
- ・2020年東京オリンピック・パラリンピック大会に向けて、アクセス新線内に暫定駅を設置し、未使用設備の活用が可能な臨海部ルートについて、暫定開業の可能性について検討を実施中。

（主な質疑応答）

- ・広範囲の幹線鉄道ネットワークとの結節、例えば新幹線の乗り入れは考えているか。
→新幹線の乗り入れは技術的には難しい。在来線の優等列車の乗り入れは検討課題である。

- ・羽田空港と羽田空港国際線ターミナル駅への乗換利便性はどうか。
→京急の駅の下に駅が出来るので、上下移動の抵抗を緩和したいと考えている。
- ・国際化の流れを考えれば、現行案は国内ターミナルまでの路線となっているが、国際線ターミナルへの延伸を考えた方が良いのではないか。
→国際線に延長できるような形で計画しているが、更なる投資が必要なため、現在は国内線のお客さまが多いことから、次のステップと考えている。それまではモノレールも含めて輸送のあり方を考えていきたい。
- ・もし、東山手ルートからの列車が上野東京ラインを經由して常磐線に入ると、日暮里駅では京成スカイライナーが接続可能となる。羽田・成田間のアクセスにおいて大きな意味を持つこととなると思うが、日暮里駅のあり方についてどう考えているか。
→現在、上野東京ラインに乗り入れる本数の比率について検討をしており、それに併せて、常磐線から羽田へ乗り入れる本数を検討していくこととなる。
- ・東京モノレールとはどのように差別化を図っていこうと考えているか。
→現在東京モノレールの約4割は空港以外のお客さまの輸送を担っており羽田空港跡地の開発や、多方面との接続も考えられる。また、浜松町からのご利用や、高頻度といったモノレールの特性は今後も高めていけると考えている。
- ・羽田空港アクセスにおけるリダンダンシーの向上という観点から意味のある構想だと思うが、既存施設に更に防災面での投資を行うことは考えているか。
→首都圏については、現在5年間で3,000億をかけて法面や高架橋の補強を図っており、首都圏全体の防災機能はかなり強化されると考えている。
- ・海外からの旅客が増える駅が広域的につながると、案内サインのあり方や駅空間の見直し、まちづくりと連携した駅の外側での案内のあり方についてどう考えているか。
→現在、東京オリンピック・パラリンピック大会の開催に向けて、案内サインや動線の改善について勉強している。

○東京モノレール株式会社

(説明概要)

- ・東京モノレールは、開業以来50年間お客様死傷事故0件、1列車平均遅延時分(平成25年)10秒以下という実績があり、極めて高い安定性を持ち、空港アクセス旅客輸送に最適な手段である。また、耐震補強工事など安全安定輸送に対する取組を推進している。加えて路線設定の柔軟性が高く、再拡張の際の対応力等も有り、空港アクセスとして国際水準を満たす交通機関である。
- ・浜松町から東京駅までの3km区間を新設する計画について2005年度に委員会方式にて検討。これにより東京駅から羽田空港までの乗換なしでのアクセスが可能となり、東京駅を起点とする鉄道ネットワークとの結節が強化される。

(質疑応答)

- ・今後、国際旅客への対応が一層重要となると考えられるが、これからの外国人対応についてどう考えているか。
→4カ国語のパンフレットをつくるなど外国人案内の充実を進めているが、今後は社員のコミュニケーション能力も高めたい。
- ・東京モノレールは開通から50年が経つが、施設の耐震対策についてどう考えているか。
→現在、耐震補強工事を進めているが、稀に発生する大きな地震でも倒壊しない耐震性を持っている。引き続き耐震対策に取り組んでいきたい。
- ・駅舎など施設が全体的に老朽化する中で、延伸計画の部分を含めて施設全体をどのように機能向

上させようと考えているか。

→東京モノレールのコンクリートは質が高く良好な状態という検査結果が出ている。保守作業もきちんと行っており、高い機能性を持っているので、今後も着実に機能維持をやっていきたい。

- ・ JR東日本の羽田空港アクセス新線や都心直結線といった東京へのアクセス構想がある中で、東京モノレールとしてはあくまで東京駅なのか。また、その他の方面へ延伸するという考えはないのか。

→現時点では当社の定時性などの特徴を活かし新幹線にも接着する東京駅を考えている。また、他の地域への延伸についても検討課題と考えている。

- ・ オリパラを見据えて今後どのようなことに取り組んでいくのか。

→オリンピック・パラリンピックに向けては浜松町駅におけるJR方面への乗換の改善について現在JR東日本と協議を行っており、フラット化は確実にやりたいと考えている。

- ・ 東京モノレールの、空港関係旅客と途中駅利用者の割合はどうか。

→旅客数としては、空港関係旅客が半数以上を占めている。収入ベースでは、空港関係旅客の占める割合は更に高くなる。

○東京地下鉄株式会社

(説明概要)

- ・ 当社が運行する場合、豊洲駅で都心方面へ直通運転することを想定している。
- ・ 地下鉄8号北上線(豊洲～住吉間)の整備への協力については、既設線の利用者の減少などもあることから、会社経営に与える影響も踏まえながら検討していきたいと考えている。
- ・ 東西線の混雑の緩和は重要な課題と考えており、駅改良など約1000億円の投資を行い取組を進めている。

(質疑概要)

- ・ 東西線の激しい混雑への対策をどのように行おうと考えているのか。

→各これまでワイドドア車両の導入による乗降時間の短縮などを図ってきたが、さらに南砂町駅における線路・ホームの増設といった各駅の改良工事など設備投資を行うことによって混雑緩和を図っていきたい。

- ・ 北上線の整備の結果、東京メトロ既設路線以外にどこの路線の旅客が流入すると見込んでいるのか。

→JR京葉線や総武線などの千葉方面の他、都営新宿線などがある。

- ・ JR京葉線の潮見駅との乗換が便利になるようにルートを設定してはどうか。

→ルート設定には支障物など様々な制約があるので、それらを考慮する必要がある。

需要評価・分析・推計ワーキング・グループにおける当面の取組報告

ワーキング・グループ事務局である関東運輸局より、需要評価・分析・推計手法等について説明があった。

以上