

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12回）
議事概要

1. 日時・場所

平成27年8月26日（水）9時00分～12時00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、大原美保、岸井隆幸、竹内健蔵、富井規雄、羽藤英二、村木美貴、
屋井鉄雄、矢ヶ崎紀子、山内弘隆

【ヒアリング説明者】

・川崎市

副市長 三浦淳
まちづくり局長 金子督
まちづくり局交通政策室長 藤倉茂起
まちづくり局交通政策室担当課長 中上一夫

・京浜急行電鉄株式会社

取締役社長 原田一之
常務取締役鉄道本部長 道平隆
鉄道本部鉄道統括部長 竹内明男
鉄道本部鉄道統括部事業戦略課長 前田浩二郎

・横浜市交通局

交通局長 加賀生雄
工務部長 松田宗純

・相模鉄道株式会社

専務取締役 滝澤秀之
経営管理部長 杉本法広
経営戦略室ブランド戦略担当部長 長島弘和
経営管理部経営企画担当課長 中田裕之

・東京地下鉄株式会社

専務取締役鉄道本部長 山村明義
鉄道本部鉄道統括部長 米彰
経営企画本部投資計画部長 小坂彰洋

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

○川崎市

(説明概要)

- ・ 高齢者世帯増加や保育需要対応のため、社会保障関連経費が増加し、義務的経費が増加傾向にある。
- ・ 川崎市では、「広域調和・地域連携型」都市構造をめざし、選択と集中の考え方を基に、広域拠点中心の拠点整備により都市機能の集積を図ってきた。今後は、高齢化の進展により、平均トリップ長の減少が想定されることから、より身近なまちづくりを意識した取組が重要となる。
- ・ 広域拠点整備の事例としては、武蔵小杉駅周辺地区がある。横須賀線新駅とまちづくりで連携した取組を行い、駅前広場等基盤整備を行うとともに、多様な都市機能を集約した利便性の高い都市拠点として発展している。
- ・ 臨海・臨空拠点都市拠点整備の事例としては、川崎殿町・大師河原周辺地域がある。国家戦略特区や京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区、都市再生緊急整備地域に指定されており、「殿町国際戦略拠点 キングスカイフロント」はライフサイエンスや環境分野を中心に、世界的な企業や研究機関が続々と進出している。
- ・ JR東日本や東急電鉄と包括連携協定を結ぶなど、効率的・効果的な交通体系の実現に向けて多様な取組を行っているところ。

(主な質疑応答)

- ・ 包括連携協定について、具体的な内容を教えてほしい。
 - JR東日本との包括連携協定では、「鉄道と沿線のブランド向上」「地域の暮らしの安全・安心の向上」「低炭素化・スマート化」「公共交通の利用促進」の4つを柱に取組を進めている。東急電鉄との包括協定では、持続可能なまちづくりを目指しており、空家問題や高齢化に対応するため、沿線エリアで住み替えの促進など住宅政策等にも取り組むこととしている。
- ・ 駅周辺の開発に伴う需要増に対応するため、駅空間も十分に確保する必要があるが、都市開発事業者とどのように協力していくのか。
 - 都市開発事業者からのヒアリングを定期的に行っているが、駅周辺の開発に十分に対応出来ていない部分もある。今後は、拠点系の開発から、生活密着系の開発にシフトしていくと思うが、その点も含め都市開発事業者等と連絡を密にしながら、交通との整合性を図っていきたい。

○京浜急行電鉄株式会社

(説明概要)

- ・ 当社の課題認識としては、①「国際競争力強化、観光立国への対応」、②「沿線人口の減少・高齢者の増加」、③「安全・安定輸送の継続、社会的要請の高まりへの対応」の3点がある。
- ・ ①「国際競争力強化、観光立国への対応」については、品川～羽田空港間のアクセスを主軸とした機能強化に合わせた各拠点との接続強化が課題である。
- ・ ②「沿線人口の減少・高齢者の増加」については、沿線人口減少が進む経営環境下で高齢者を含め、様々な利用者を踏まえた輸送サービスの提供、安定的な収入確保が必要である。
- ・ ③「安全・安定輸送の継続、社会的要請の高まりへの対応」については、当社は特に羽田空港アクセスを担っているため、遅延防止に努めると共に、遅延等発生時の早期ダイヤ回復のための確かな対策の継続が求められている。また、可動式ホーム柵、耐震補強等の社会的要請にも対応す

る必要がある。

(主な質疑応答)

- ・ 空港線の混雑率には余裕があり、空港利用者が倍増しても当面は現状の輸送力で対応可能との話があったが、空港線の航空旅客の荷物の大きさを考慮しても現状の輸送力で対応可能か。
→ 航空旅客については品川からの直通列車、通勤客等の一般旅客は特急・エアポート急行列車等を利用してもらう等、列車のすみ分けにより対応可能であるが、将来的には増発の検討が必要と考えている。
- ・ 遅延抑制及び早期ダイヤ回復の取組として、具体的にはどのような取組を行っているのか。
→ 普段から沿線の関係機関等と連携を行っており、定期的に意見交換の場を設けているところ。

○横浜市交通局

(説明概要)

- ・ 横浜市は平成5年に業務核都市に指定されており、まちづくりと市営地下鉄整備を一体的に推進してきた。市営地下鉄の乗車人員は年々増加しており、平成21年度から6年連続で黒字を達成している状況である。
- ・ 市営地下鉄では、災害対策として耐震補強等を、老朽化対策として塩害被害を修復するためのシールドトンネル補修工事等を行っている。また、安全確保として、ホーム柵及び大容量蓄電池の設置等を行っている。
- ・ 市営地下鉄では、乗車人員の増加を受けて、平成26年に新造車両2編成を投入しグリーンラインの輸送力増強を行った。また平成27年にはブルーラインの快速運転を開始した。
- ・ 誰にも利用しやすい市営地下鉄に向けて、駅冷房、トイレ改修、バリアフリー化等を進めているところ。
- ・ 新幹線アクセス強化への対応として、新横浜では神奈川東部方面線の整備に合わせてブルーライン新横浜駅の改良工事を行っているところ。
- ・ 駅の拠点性向上にあたっては、混雑緩和やバリアフリー化、老朽化対策に加えて、乗換利便性や快適性の向上も目指し、周辺のまちづくりとも連携しながら取組を進めて行く。

(主な質疑応答)

- ・ ブルーラインの快速運転については、単純な列車本数増なのか、それとも普通列車の置き換えなのか。
→ 快速運転は普通列車の本数を減らさずに快速列車を導入した。
- ・ 港北ニュータウンの人口増加により鉄道需要が今後も増加すると考えられるが、更なる輸送力増強は可能なのか。
→ 今後の需要動向を見極めたうえで、運転間隔の短縮等の輸送力増強を検討する必要があると考えている。
- ・ 横浜市の人口は平成31年をピークに減少局面に突入すると予測されており、鉄道需要も減少することが予想される。老朽化対策の費用が今後増加することが見込まれる中で、鉄道需要の減少の影響をどのように考えているか。
→ 老朽化対策は中長期設備投資計画に基づき確実にやっていく。また、市営地下鉄そのものの魅力を向上させ競争力を強化することにより、乗車料収入の増収を目指すとともに、付帯事業

収入の増収も図っていきたいと考えている。

○相模鉄道株式会社

(説明概要)

- ・ 近年の都心回帰傾向に鑑み、神奈川東部方面線事業を推進してきたところ。
- ・ 沿線の拠点駅で都市開発事業を進めており、鉄道需要の増加を図っていきたい。
- ・ 相鉄線の駅、車両、駅隣接の商業施設等を総合的にデザインすることで、知名度・認知度・沿線価値の向上を図っていきたい。
- ・ 鉄道の安全確保、鉄道輸送サービス、誰でも利用しやすい駅・車両、国際競争力の強化、インバウンド対応、まちづくりと鉄道の連携、環境負荷低減、東京五輪への対応等の都市鉄道に係る課題について、これまで各種取組を進めており、今後も取組を深度化させていく。

(主な質疑応答)

- ・ 東部方面線でJR及び東急と相互直通運転を実施した場合、想像以上に遅延が発生するのではないかと思うが、どのように考えているか。
 - 運輸司令の増強により他社と連携強化を図る。東部方面線事業にて引上げ線設備が整備されるため折り返し運転等により対応する。
- ・ 沿線の拠点駅における都市開発事業について、敷地面積や竣工時期を教えて欲しい。
 - 海老名、ゆめが丘、二俣川駅周辺各開発地区について、敷地面積がそれぞれ14ha、24ha、1.8ha、竣工時期はそれぞれ次平成28年度、平成32年度、平成30年の予定。

○東京地下鉄株式会社

(説明概要)

- ・ オリンピック・パラリンピック開催都市の重要な交通インフラとして、またその後の東京の発展に資するため、安全性やサービス水準をこれまで以上に向上させることはもちろん、より楽しく鉄道を利用してもらうことを目指し各種施策を推進する「東京メトロ“魅力発信”プロジェクト」を策定した。同プロジェクトのキーワードは「世界トップレベルの安心でお出迎え」「地下鉄をわかりやすく快適に」「沿線地域との連携、東京を楽しく」の3つである。
- ・ 「世界トップレベルの安心でお出迎え」を実現する施策として、ホームドア整備加速、震災・大規模浸水対策、バリアフリー設備整備に取り組んでいる。
- ・ 「地下鉄をわかりやすく快適に」を実現する施策として、必要な情報の適切なタイミングでの提供、多言語情報の充実化、車内における情報配信に取り組んでいる。
- ・ 「沿線地域との連携、東京を楽しく」を実現する施策として、地域と連携した沿線情報の発信、駅周辺エリアと東京メトロが一体となった共同イベントの開催や企画の盛り上げ、それぞれの地域の特色を活かした駅改装・改良等に取り組んでいる。

(主な質疑応答)

- ・ 魅力発信や利用者への情報提供にあたっては、既存駅における情報発信のための設置空間の確保など様々な問題があるが、どのように対応していこうと考えているか。
 - 例えば、紙媒体での広告を撤去しデジタルサイネージ化するなどの対応を考えている。また、

多言語化への対応にも限界があり、オープンデータを活用して対応出来ないかといったことも考えている。

- ・ 東京メトロと都営地下鉄との連携が進められてきているが、まだまだ連携を進める余地はあるのか。
 - 乗換エレベーターの整備、改札通過サービス等を各駅で進めている。案内サインについては、東京メトロの案内サインをベースに都営地下鉄との統一が進んでいる。
- ・ 朝ピーク時だけでなく、夕方や夜間についても混雑が見受けられるが、輸送力を増強できないのか。
 - 朝ピーク時以外の時間帯について列車本数の増発を検討している。
- ・ 都市開発事業について、準備段階から東京メトロと都市開発事業者で連携しているという話があったが、具体的にどのような連携を行っているのか。
 - 事業の早期段階から都市開発事業者から情報を入手することが重要。例えば、虎ノ門新駅（仮称）についてはURと連携しているところ。

以上