

東京圏における国際競争力に資する鉄道ネットワークに関する検討会（第1回）
議事概要

議事(1) 検討会の設置について

議事(2) 調査対象路線(案)について

- 検討がまだ十分でない路線について、議論を深めていくことが目的である。異論ないよ
うなので、事務局提案の2路線を調査の対象とする。

議事(3) 調査内容について

議事(4) 本検討会の進め方(案)

- 交政審の推計の前提条件からどこを変えるのかであるが、夜間人口の推計値につい
ても変えるということか。
⇒ 少なくとも新しい社人研の推計値(平成30年3月)には更新したいと考えている。また、
他の推計値(運輸総合研究所の推計値や東京都の推計値)とも比較をしながらどの夜間
人口推計値を用いるか決定していきたい。
- 将来人口はどこかでピークを迎え、落ち込んでいくことになる。その落ち込み方をどう評
価するかが重要である。
- 乗換条件によって需要は大きく変動する。例えば、品川地下鉄は既存の品川駅のどこ
に入るのか。品川駅に入る部分のコントロールポイントはどこなのか。前提条件の部分
で整理ができていないのではないか。
- 予測年次を2040年としているが、リニアの大阪開業を考慮すると、予測年次の前後で
需要が大きく動くのではないか。
⇒ 乗換条件については、事業費の精査とも関係する部分であり、どの位置に駅を設置
するかによって経路選択に大きく関わる部分なので、しっかりと設定したい。予測年次に
ついては、対象路線に影響を与える事業計画等を整理し検討する。
- B/Cのコストの部分について、事業費等の見直しをするのか。
⇒ 決定している訳ではないが、WG内で自治体・事業者から頂けるものと考えており、見
直しをする予定である。
- B/Cの便益の部分について、品川地下鉄は山手線が支障した際に東京西側から品川
へのアクセスを可能にするというメリットがある。そういったリダンダンシーについて評価
に加えるべきである。
⇒ 事業の効果・影響の検討においてリダンダンシーに関する定性的な評価を追加する。
- 白金高輪の既設線に接続することになるが、施工については技術的ノウハウが十分に
あって、無駄な費用なく実際に可能かどうかを整理する必要がある。
- 品川地下鉄に関して1案に絞って検討を行うのか。

⇒ 1案に絞って行うことを想定している。

○ 駅位置によって大きく需要が変わる。1案に絞るのは現実的に難しいと感じている。場合によっては、何案かで比較・評価する必要がある。

○ 導入区間については、高さ方向も含めて様々な案が考えられる。現実的に可能な場所については、WG内で模索する必要がある。

⇒ 意見を踏まえWGで検討していく。

○ 8号線についてはどうか。

⇒ 8号線については、(過年度の江東区における検討で想定されている東京メトロが営業主体になるという前提においては、)メトロネットワークを短絡することになるので、メトロ既存路線の減収が大きい。過年度の江東区における検討では、都市鉄道利便増進事業のスキームで整備すると、加算運賃がなければ、収支は発散してしまう。地下補助の場合は整備区間のみの評価であるため、30年で黒字転換するが、メトロ全体では減益となる。現行の運賃体系の中では、メトロの減益は避けられない。整備によって時間短縮便益を受ける方から加算運賃をとるという考え方もあるのではないかと考える。

○ 加算運賃のケースも評価したいということか。

⇒ 江東区の過年度調査では、現行の運賃体系に70円を加算するという検討を行っている。事業の有用性を検証する意味で、加算運賃のケースも行うべきではないか。

○ メトロ既存路線の減収については、8号線延伸の目的の一つが混雑路線の緩和であるため、ある程度想定されるものとする。複々線化事業と同様で、直ちに収益に繋がらない側面がある。全体最適のための事業という観点で考えてほしい。

○ 加算運賃については、とらないことを前提とする視点を持ってほしい。新しく利便を受けるからという話もあったが、対象となるのは長い間計画があったが整備されず不便を受けてきた方々である。

○ 平成28年4月の交通政策審議会答申では、防災と駅の評価が新たに加わっている。防災・駅の評価をする上で、駅の構成や乗換方法が深く関わってくるため、ハードの部分はきちんと検討してほしい。既存の駅にどう接続するのかでコストが変わってくる。また、評価尺度としては、1日の乗降人員ではなく、ピーク時の乗降客数であるべきであると考え、防災的な観点からどれくらい滞留するのかなども評価の対象となり得る。

⇒ ピーク時については、実績を基に量を設定することは可能と考える。

○ 都市開発の計画の取込みやゾーニングの方針はどのように考えているか。

○ 臨海部は最も都市開発が進んでいるエリアであり、前回の答申で取り込めていない開発もあるが、開発計画をどのように取り込んでいくのか。できる限り最新のものとしてほしい。

⇒ 沿線の開発計画についても、交政審の時から変更になった点があれば、最新の情報に更新を行う。

- 事業制度に関して、特々(特定都市鉄道整備積立金制度)や運賃上乘せ等があるが、早く整備できる制度は何かという視点についても WG 内で議論してほしい。用いる事業スキームを選ぶ理由の中に、早く整備できるという視点も必要ではないか。
- 便益の帰着で損をする路線も出てくるが、同時に首都圏全体の混雑の緩和に資する。この二つが正確に推計できるのか、納得できる数値が出せるのかが最も大事である。需要予測に関しては、従前から経路選択モデルにおいて技術的蓄積があるが、東京都が進めている BRT や品川でも議論が始まっている自動運転など、次世代のモビリティが鉄道ネットワークや駅への交通にどう影響を与えるかは考えるべきである。特に8号線の場合は、経路選択モデルの中に含む必要があるのではないかなど議論の余地がある。
- ⇒ BRT 等の交通機関は機関選択モデルで考慮するか経路選択モデルで考慮するかということに議論はあるものの、交政審モデルを基本とした予測を行う。また、自動運転などは議論の内容を承知していないが、必要に応じて、モデルとは別の形で考えさせていたきたい。
- 事業による効果・影響の評価について記載があるが、駅の前条件設定については、ここに記載されている視点に加え、具体的な駅の構造をしっかりと描かないと評価できないという事になる。
- 良い駅にするためにはコストがかかるが、全てのコストを含めて評価すれば、B/C は悪くなる。そこで他の制度を活用してでも、駅コストを減らすなどはできる可能性がある。議論が必要である。
- ⇒ 駅等の前条件については、意見をもとに WG での議論を踏まえ決定していきたい。
- 国際的な拠点としてのネットワークの中で、駅の構造は非常に重要な視点である。駅は安く建設しようとするれば可能であるが、現行の補助スキームの枠組みはあるものの、財投等の他のスキームと組み合わせたり、開発者負担を検討することも可能ではないか。
- ⇒ 事業スキームについての意見が出ているが、本検討会で新しい事業スキームの提案を行うことは難しいと考えている。既存のスキームを前提として議論を進めながら、課題を抽出して、次につながるような形でまとめていきたいと考えている。
- 採算性について差があると考えられる2路線であるので、両方を整備したらどうなるかという視点も持って WG 内で議論してほしい。
- ⇒ 基本的には WG で詳細を議論し、節目節目で委員の皆様個別にご相談して進めていきたいと考えているが、必要に応じ検討会を2回以上開催することも考えたい。
- 需要予測については、予測年次の合理性も含め、しっかり論拠を示す必要がある。
- 路線の評価を行う上で、各路線プロジェクトの持つ意義を強く言えるかが重要である。答申時は幅広い検討を行っていた。今回は2路線に絞っているため、深度化に向けた具体的な議論をお願いしたい。