

東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する検討会
(第2回)
議事概要

議事(1) 調査結果について

- それぞれの路線整備は非常に意義があり、一方で課題としては乗換駅の混雑や技術的検討の未実施が挙げられ、関係者による具体的な検討が必要というまとめとなっている。
- (需要推計モデルの現況再現性をみると)銀座線などが実績値に比べて推計値が下振れしている。個別路線の現況再現を見ると低めの値が出ている。どう捉えるか。
⇒ 国勢調査やパーソントリップ調査は対象地域に住んでいる人を基にしており、域外からの来訪者は幹線駅や空港からのアクセスのみを見込んでいる推計である。一方、事業者の輸送実績には訪日外国人や東京を訪れる旅客の都市内周遊での乗車も含まれるため、その影響ではないかと推測している。そのため、訪日周遊客の交通量について、様々な仮定や想定を入れながら概略的な推計を行い、その上で改めて現況再現を行ったところ、銀座線などの路線で再現性が向上したことから、方向性としては誤っていない見方であると考えている。ただし、確立された手法による算出ではないため、訪日周遊客の交通量は収支採算性分析や費用便益分析には含めていない。
- 相対的な比較としては問題ないが、断面交通量に合わせて補正をかけるなどを、今後はやっても良いのではないかと思う。品川駅混雑に関して、駅への負荷のかかり方を教えて頂きたい。
⇒ 品川駅は現状でも混雑しているが、その流動は主に既設線間の乗換であり、自駅乗降客は港南口方向へ向かう人が高輪口方向と比べ圧倒的に多い。今回の新線は高輪口の方に駅を設置する想定としており、高輪口方面も開発計画があり今よりは交通量の増加が見込まれるとはいえ、今回の需要推計の結果では駅への負荷に大きな影響を与えないことを確認している。
- (開発などもあるので)駅施設への負担が相当高まることになる。駅の建設コストに関しては、一定の値を使っていると思うが、そういうものへの対策を含めてある程度の係数をかけて考えていかなければならない。品川地下鉄の駅部の検討深度化にあたっては考慮していただきたい。
- 品川地下鉄の駅部については詳細な検討を行っている訳ではないので、今後乗換抵抗を下げる事が出来れば、更なる需要が見込まれることも考えないといけない。具体的に駅をどうつなぐかについては、この需要予測モデルは乗換の影響がかなり大きいので、乗換利便性が上がると需要も増加するので、どのような乗換ルートが実現可能かという点を詰める必要がある。
- 豊洲駅の混雑を挙げていただいているが、8号線の乗入れにより、ホーム上の混雑は分散化されて良い方向に働き、既設のホームで問題無いと考えて良いのか。
⇒ 8号線が整備されれば、現在偏在化している上りホームと下りホーム間の混雑は平

準化される。一方で、周辺開発は今後も進展し、自駅乗降の増加もあるが、既設のホームで問題無いかは今回検討していない。そういうことも含めて駅構内混雑について技術的な検討の深度化が必要である。

- 収支について、P9 に参考で記載している新線区間とメトロの既存線を含めた収支採算性の結果では8号線が未転換と書かれているが、メトロの東西線の混雑緩和による減収要因がおそらく大きいと思われる。あくまで参考であるが、収支採算性を悪化させる要因としてしか映らなくなってしまうので、現状の混雑を緩和する効果があり社会的な便益を実現しているというプラス要因についても補足すべき。P11 の品川地下鉄の事業の効果・影響については、業務集積ポテンシャルの向上と書かれていて、まさにその通りだと思う。
- (P9 に記載の8号線の収支採算性が未転換となる結果について)東西線の混雑率は非常に高いので、今後の区間全体の採算性の議論を深度化していくということについては、適正な混雑率の下での営業主体の受益を議論する必要があると思う。
- 将来の混雑率の推計は、今後何も対策を行わなければということが前提となっている。メトロは混雑率 180%以下を目標に各駅の大規模改良などを鋭意進めており、あわせてオフピーク通勤の促進に向けたソフト面の施策も行っている。こうした混雑率を下げる取組みを引き続き推進していく。
- 品川地下鉄に関して、東京メトロとの通算運賃で検討されているが、現行の白金高輪～目黒間の運賃設定のように、都交も乗り入れすることになる場合、恐らく都交線に直通しても通算運賃が適用されるようになるので、今後の宿題かもしれないが、都交通算運賃を考慮したシミュレートも考える必要があると感じた。
- 東京圏における鉄道ネットワークの向上に関しては、いずれの路線も高い評価となっている。品川地下鉄は駅の位置で輸送人員が大きく変わるという結果であり、今後その点について検討を深度化する必要があると感じた。P9 によると、8号線に関しては、営業主体全路線の収支を考慮すると資金収支が黒字転換しない結果となっているが、前提を変えても難しいという結果か。
- ⇒ あくまで8号線を整備した場合の各路線の収支に限定した話であるので、8号線整備によるさまざま便益を考慮すれば、違った効果の見せ方ができる可能性はある。
- 例えば、東西線の混雑緩和のための投資として将来的にかかる費用が低減される、ということなどを考慮するなど、混雑の緩和という効果をどう考えるかで捉え方が変わるかもしれない。
- 8号線、品川地下鉄、いずれも意義のある事業だと思う。一方で、新線によって、駅および駅周辺の地価が上がり、税収が増加するという一方で、利便が上がる、といった効果は考慮されていない。便益に計上しないことにはなっているが、事業をさらに良いものだと言えるような、応用都市経済モデルとか評価の仕方を考えてほしい。
- 品川地下鉄に関しては、事業のタイミングが重要である。国道15号の上のデッキの検討も進んでいるので、ルートを検討の深度化も重要だが、出来る限りそれとタイミングを合わせて、工事費が安くなるような形にさせていただくことが、事業のさらなる推進に

つながる。

- 誰が事業を引っ張っていくのかははっきりしていない。品川地下鉄については、関連する国道事業の方は進んでおり、世間からすればバラバラに事業を進めてコストが高くなったということがあったら批判の対象となる。全体の計画がよりよくなるように調整を深めてほしい。
- 訪日外国人の都市内周遊を含めた現況再現性の話があったが、銀座線沿線は外国人の利用者が多い地域であり、無視できないボリュームになってきている。今後訪日外国人が増加する中で、きちんと考える必要があるのではないかと思う。
- 8号線も品川地下鉄も意義があるという結果が計算上出ている。それをどうやって具体的に進めるかということについて、次年度以降になると思うが引き続き検討いただきたい。特に8号線はいずれも東京メトロの路線をつなぎ、豊洲の混雑も影響するので、メトロをはじめ関係者の協力が不可欠である。品川地下鉄についても、技術的検討をこれから深めていく必要があるが、こちらも構造面や運行面の計画について、メトロや都交という知見のある主体の力が必要。今回は国が調査して意義があることを確認したので、次年度はもう一段深めて、事業者が積極的に出てきて頂いて、今回の計画を深め、いつまでにどんなことが必要でという検討を進めてほしい。実現に向けて制度面・技術面の解決を図っていかなければならない。
- 最後に、国際競争力強化に資する路線は、この2路線だけではない。それぞれについて関係者で検討を進めていってほしい。特にこの地域は臨海部地下鉄もある。これは築地を抱えているので東京都が進めていかなければならない。今回はこの場では議論していないが、これも検討する必要がある。
- 品川地下鉄については、国道15号のデッキはリニア開業を目標にしていることから、ここ1～2年が重要である。計画を調整できる場、議論できる場を1度設けると良い。
- 検討会として、2路線についてそれぞれ意味があるということに関係者で確認ができ、課題も示された。今後はそういったところについて検討を深めていかなければならない。

以上