

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地下鉄ネットワークのあり方に関する小委員会（第3回）
議事概要

1. 日時：令和3年4月2日（金）10：00～12：00

2. 場所：国土交通省（中央合同庁舎3号館）特別会議室

3. 出席者

委員（敬称略）：屋井鉄雄、加藤一誠、岸井隆幸、宮島香澄、矢ヶ崎紀子、山内弘隆
オブザーバー：石田財務省理財局国有財産企画課長、谷崎東京都都市整備局都市基盤部長、小坂東京地下鉄株式会社取締役

4. 議事

（1）これまでの議論について

（2）今後の検討について

5. 議事概要

- ・事務局より、これまでの議論における宿題事項及び今後の検討論点について、資料に基づき、説明を行い、委員より質問及び意見が述べられた。
- ・次回は5月11日（火）15時より開催することとした。

（委員の主な意見）

- ・鉄道整備に当たっては、①鉄道を整備した上で都市づくりを進める、②都市にとって必要となる鉄道整備を進める、という2つの考え方がある。これまでの民鉄による鉄道整備は①であったが、今後整備を進めていく鉄道は、②の段階となるだろう。8号線や品川地下鉄については、豊洲・羽田へのアクセス利便性を向上させるなど都市と密接に結びついている。一方で、臨海地下鉄については、そもそも臨海部をどういう都市にしていくのか、という都市づくりの観点からも検討が必要な段階であり、他の2路線と比較し熟度は低いと言える。いずれの路線も重要性が高いが、8号線・品川地下鉄がより機運が高まっていると言えるだろう。
- ・198号答申は、羽田空港の国際化やリニアの事業化を踏まえ、都心の南側のネットワークを強化することが必要という議論。計画論としては、臨海部は、羽田にも近いにもかかわらず、ネットワークが脆弱であり、ネットワークの充実は必要。臨海地下鉄については、まずは検討を重ねて、8号線や品川地下鉄のように調査結果を数値で示すことができればよいだろう。
- ・15年後に新たなプロジェクトが出てくる可能性もあり、より東京を働きやすく、訪

日外国人にも魅力ある都市にしていくためのネットワークの強化・改善は継続的に必要。

- ・新線整備の意義やメトロの株式売却の意義についての理解は進んだが、現在の必要性からのみ検討を行い、次世代にツケを回すようなことはあってはならない。その観点から検討しても、8号線・品川地下鉄については、調査結果として示されている数値や、鉄道は環境負荷がより小さいという特性から相当有効な事業であると考えられる。
- ・コロナ禍により社会経済情勢が変化している中、どこまで設備投資を行っていくのか。民間がやるべきもの、公的主体がやるべきものそれぞれの観点があると考えている。特に新線整備については、公的主体が関わって進めていくべきものであり、コロナという影響を踏まえると、公的関与の必要性はあると考えている。
- ・株式売却により事業を多角化することは重要。事業の多角化に当たっては、鉄道各社それぞれが戦略をもっている。鉄道事業との関連性やコンセプト、東京・国内外の観点で戦略を練ることが重要。関連事業の充実などによりコロナ禍等の危機にあっても経営のレジリエンスを高めることは重要。
- ・社会の流れとして、「自由」や「多様性」がトレンドであり、「官」だけでなく「民」の意見も反映させながら物事を進めていくという民営化の方向性は変わらない。公共性の観点でいえば、JRや私鉄も十分その役割を全うしており、また、外為法の改正により外資への監督体制も充実している。
- ・議論を整理すると、①8号線・品川地下鉄はメトロによる整備が適切、②その場合には公的支援が必要であり、地下鉄補助を適用することが適切、③2路線の整備を担保するためには公的関与が必要、④その中で株式の1/2を売るのが適切ではないかと考えられる。
- ・2つの新線プロジェクトを担保すること、メトロの経営に悪影響を与えないようにすることなどを大前提に、株式売却は最初1/2以上とし、その先に1/3以上などと進めていくことが妥当。
- ・完全民営化方針は法律においても規定されているものであり、今回の議論はそれをひっくり返すものではない。最終的な完全民営化は総意として必要であり、その中で新線を作るとしたら何が現実的かという話。株式の売却の段階を考える上で1/2の株式売却であれば、公的関与を含めて現状とあまり変わらないため、新線整備を進める上で問題ないだろう。ただし、復興財源に穴があかないように留意することが必要。
- ・時間的に完全民営化をどう捉えていくべきか。完全民営化は既定路線である一方で公共性の確保とどう両立させていくべきか、段階的な株式売却も含めて今後の会議でも検討していきたい。

以上