

東京の地下鉄の一元化等に関する協議会

(第4回)

平成23年2月3日(木)

11:00~12:00

国土交通省8階国際会議室

1. 開会

2. 議題

(1) 今後の利用者サービス向上策について

(2) 今後の取組について

(3) その他

3. 閉会

<配布資料>

資料1 今後の利用者サービス向上策について(東京都)

資料2 今後の利用者サービス向上策について(東京メトロ)

参考資料 都市交通審議会答申第1号(抜粋)

地下鉄の通信環境整備による利便性の向上

「東京の地下鉄の一元化等に関する協議会」出席者名簿

久保 成人	国土交通省鉄道局長
田村 明比古	国土交通省官房審議官（鉄道）
飯塚 厚	財務省大臣官房参事官兼理財局
猪瀬 直樹	東京都副知事
河島 均	東京都技監
金子 正一郎	東京都交通局長
梅崎 壽	東京地下鉄（株）代表取締役社長

（敬称略）

資料 1

(東京都)

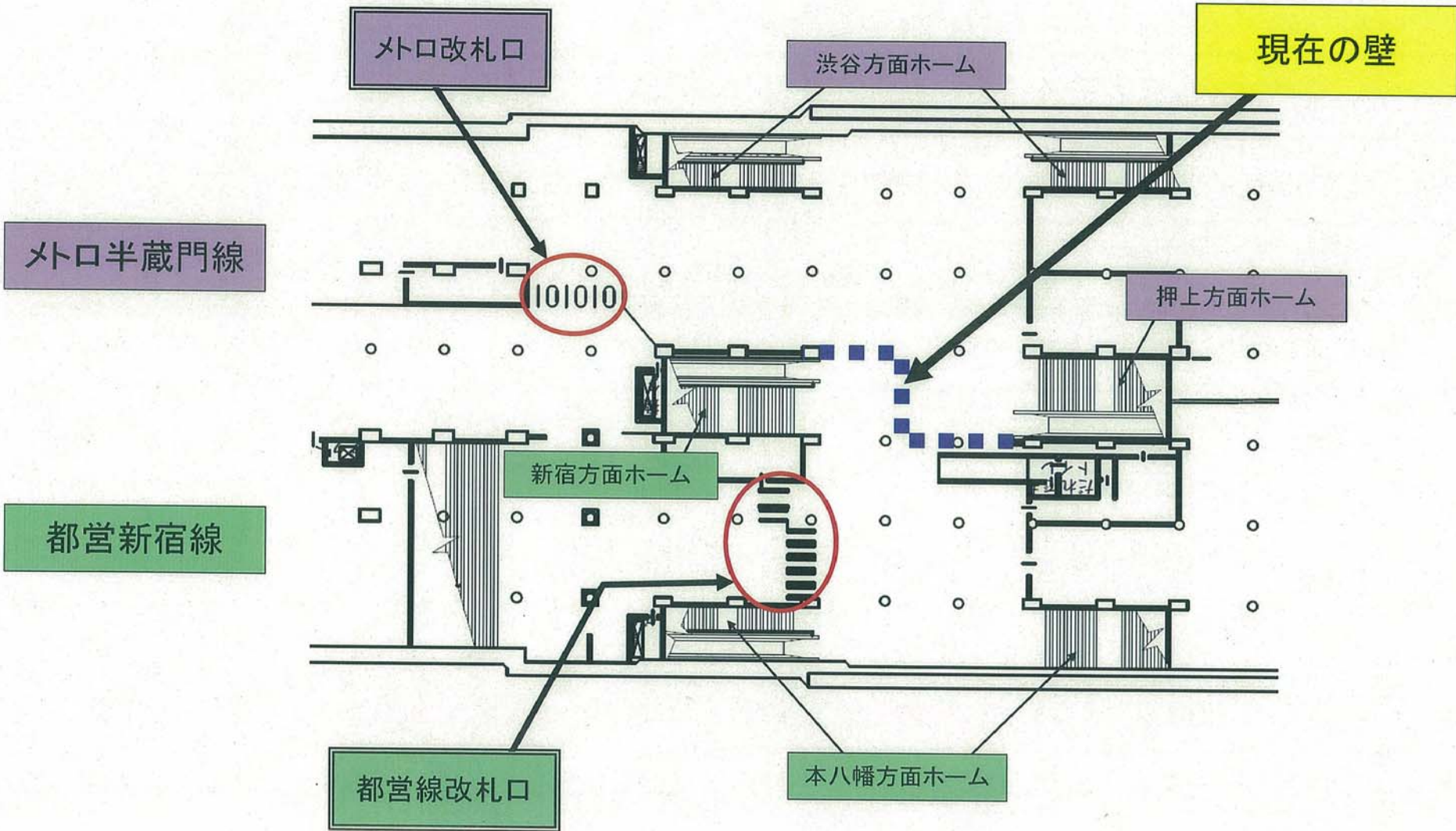
サービス向上策について (東京都提案分)

- 提案1 九段下駅ホーム等の壁の撤去
(ホームの壁の撤去)
(コンコース階の壁の撤去)
- 提案2 改札通過サービス(12駅)
- 提案3 乗換駅の追加指定(2駅)

九段下駅ホーム等の壁の撤去
 (コンコース階の壁の撤去)

提案1

コンコース階の壁の撤去により、都営新宿線とメトロ半蔵門線の乗り換え利便性が向上する。

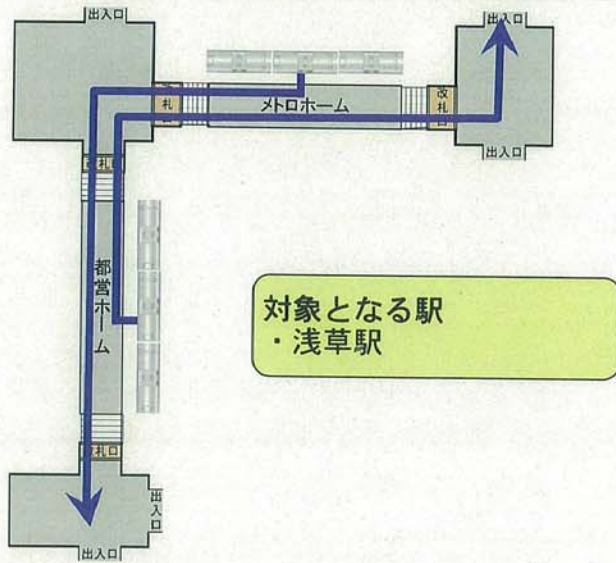


改札通過サービス

(イメージ)

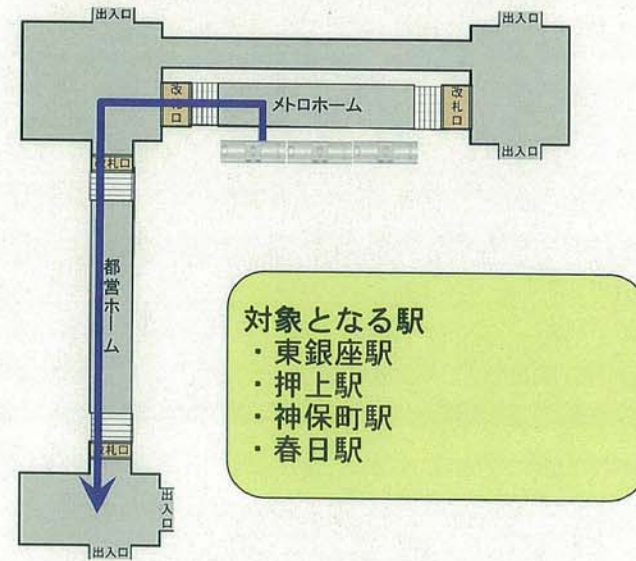
提案2

A 都営・メトロの双方が対象となる駅



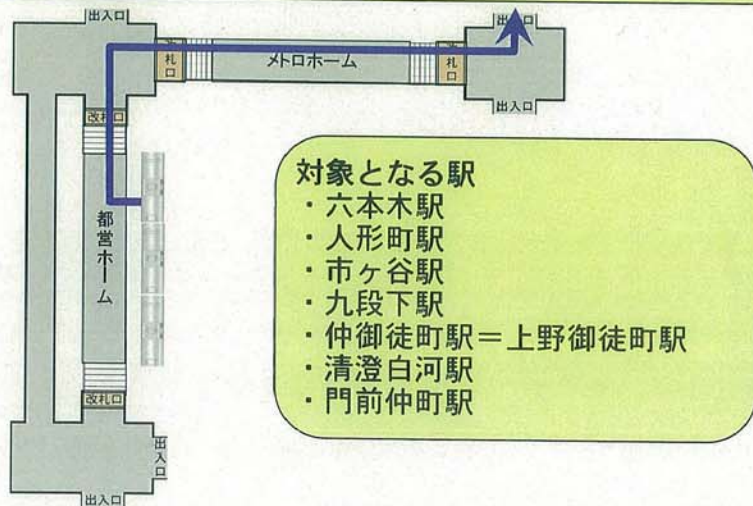
対象となる駅
・浅草駅

C 都営駅構内を通過することにより、利便性が向上する駅

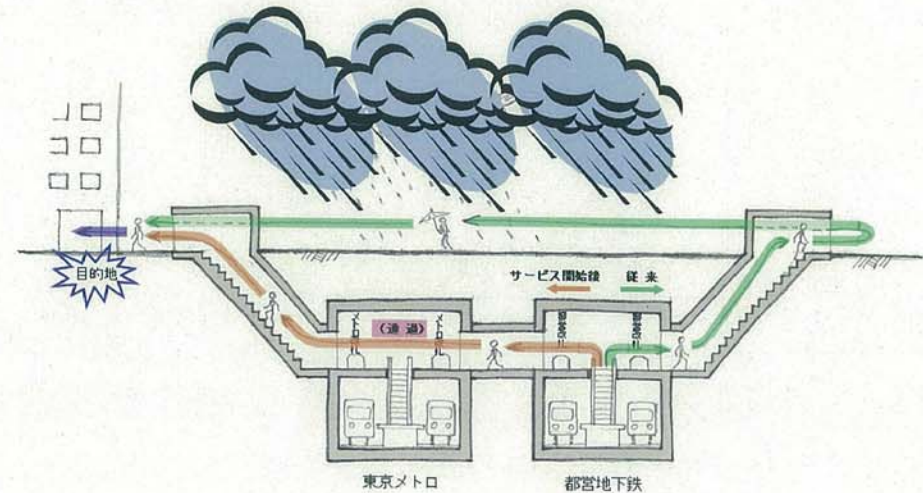


対象となる駅
・東銀座駅
・押上駅
・神保町駅
・春日駅

B メトロ駅構内を通過することにより、利便性が向上する駅



対象となる駅
・六本木駅
・人形町駅
・市ヶ谷駅
・九段下駅
・仲御徒町駅 = 上野御徒町駅
・清澄白河駅
・門前仲町駅

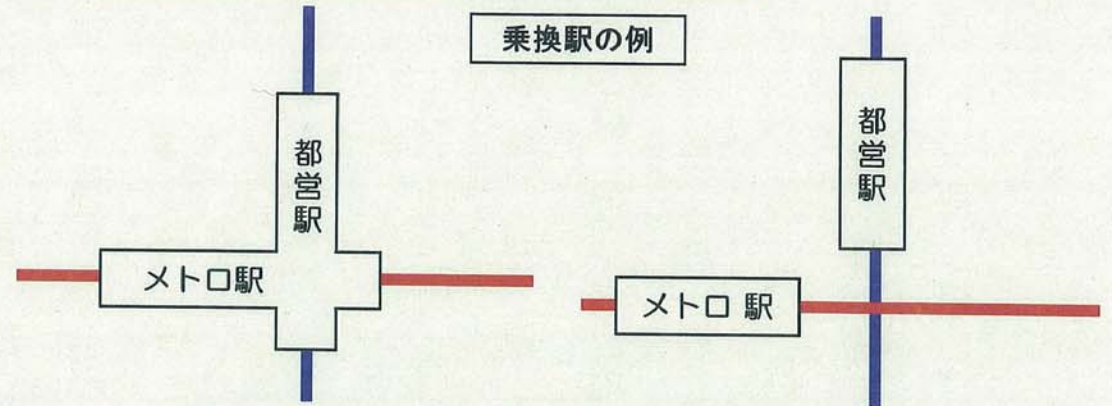


乗換駅の追加指定

提案3

＜乗換駅指定による効果＞

- 乗車券や定期券が1枚で済む。
- 乗り継ぎ割引が適用される。
 - ・ 運賃から70円を割り引く。
 - ・ 定期運賃から15%を割り引く。



(乗換駅の追加指定候補)

都営新宿線
岩本町駅

メトロ日比谷線
秋葉原駅

- ・ お客様からの要望がある。
- ・ 都営新宿線とメトロ日比谷線との乗換駅になる。
(現在はない)



都営大江戸線
上野御徒町駅

メトロ千代田線
湯島駅

- ・ 都営大江戸線とメトロ千代田線との乗換駅になる。
(現在はない)



資料 2

(東京メトロ)

今後の利用者サービス向上策について

1 乗換利便性の向上について

- (1) 九段下駅の改装
- (2) 本郷三丁目駅における連絡通路等設置
- (3) 改札通過サービス
- (4) 乗換駅の追加指定

2 運賃の乗換負担軽減策

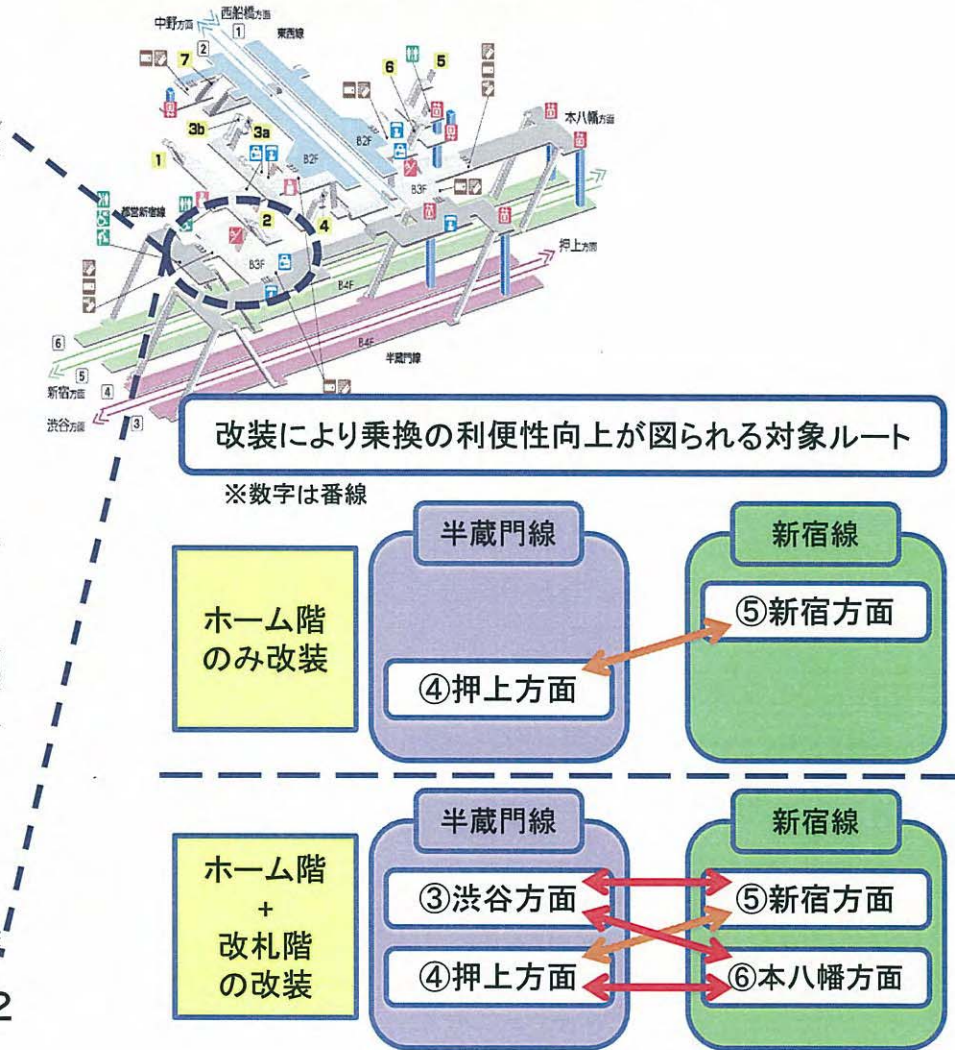
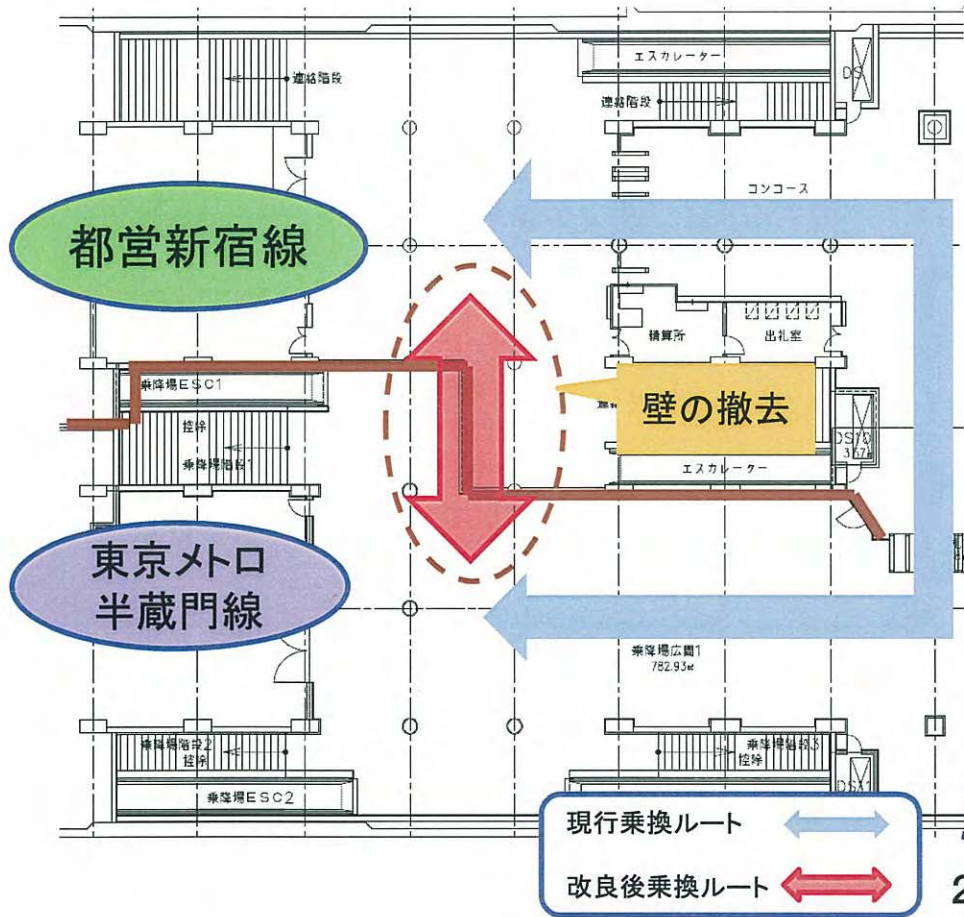
- (1) 通算運賃制度の導入
- (2) 乗継割引の拡大

九段下駅の改装

九段下駅については、乗換の利便性向上のための改装実施に向け、東京都交通局と協議の上取り組んでまいります。

さらに、東京メトロ半蔵門線と都営新宿線を乗り換える全てのお客様の利便性向上のため、ホーム階の壁の撤去にとどまらず、改札階での壁の撤去についても東京都交通局と協議してまいります。

〈改札階の壁の撤去〉



本郷三丁目駅における連絡通路等設置 1-(2)

乗換の利便性向上等のため、本郷三丁目駅の連絡通路等の設置について、お客様の安全確保や誘導方法を考慮した上で、東京都交通局と協議してまいります。



・本郷三丁目駅については、都営大江戸線建設当初は連絡運輸駅(乗換駅)とすることは予定しておらず、連絡通路を設置せずに建設がすすめられました。

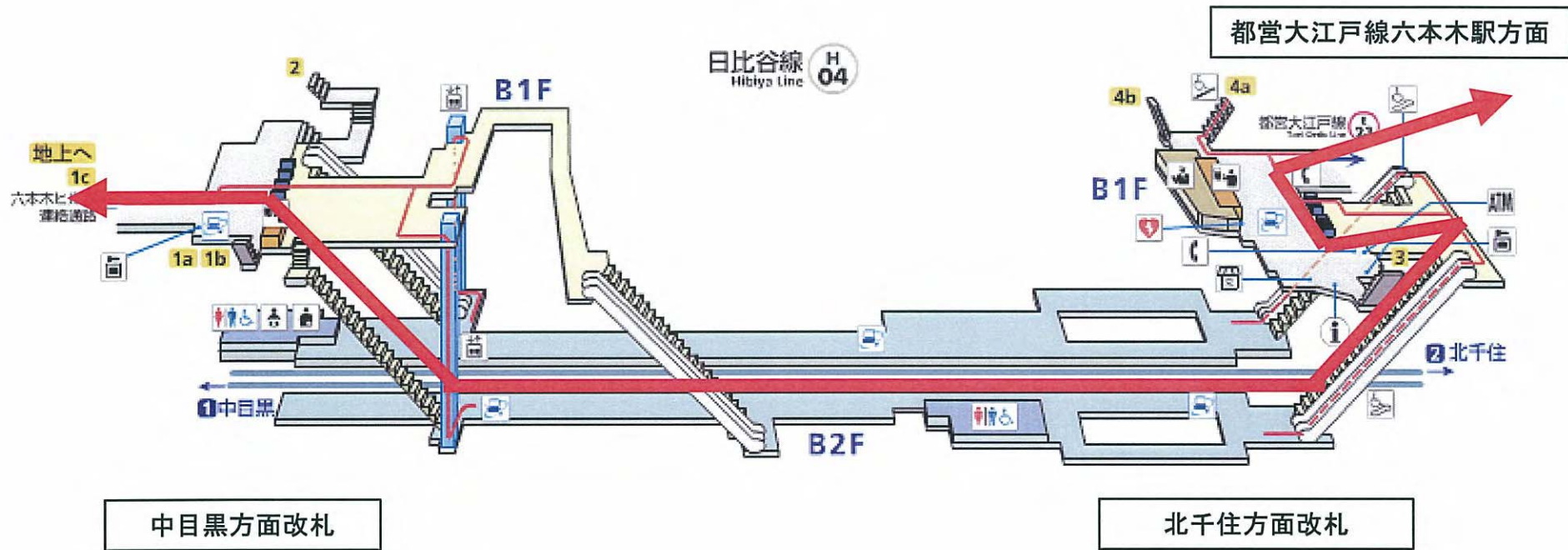
・都営大江戸線完成前になり、東京都交通局から本郷三丁目駅を連絡運輸駅(乗換駅)として追加で設定したい申し入れが営団に対しなされました。

・これを受け現在は連絡運輸駅(乗換駅)として設定されているものの、連絡通路については未設置の状況にあります。

改札通過サービス

東京メトロと都営地下鉄の接続する駅のうち、お互いの駅構内を通過することにより、お客様の利便性が向上する六本木等の乗換駅について、改札通過サービスを検討いたします。お客様のホームでの安全確保や誘導方法を考慮した上で、具体的な実施駅について東京都交通局と協議してまいります。

六本木駅の例



乗換駅の追加指定

東京メトロ秋葉原駅と都営地下鉄岩本町駅間等について、乗換駅の追加指定を検討いたします。お客様の安全確保や誘導方法を考慮した上で、具体的な実施駅について東京都交通局と協議してまいります。



①秋葉原駅から岩本町駅方面



③岩本町駅から秋葉原駅方面



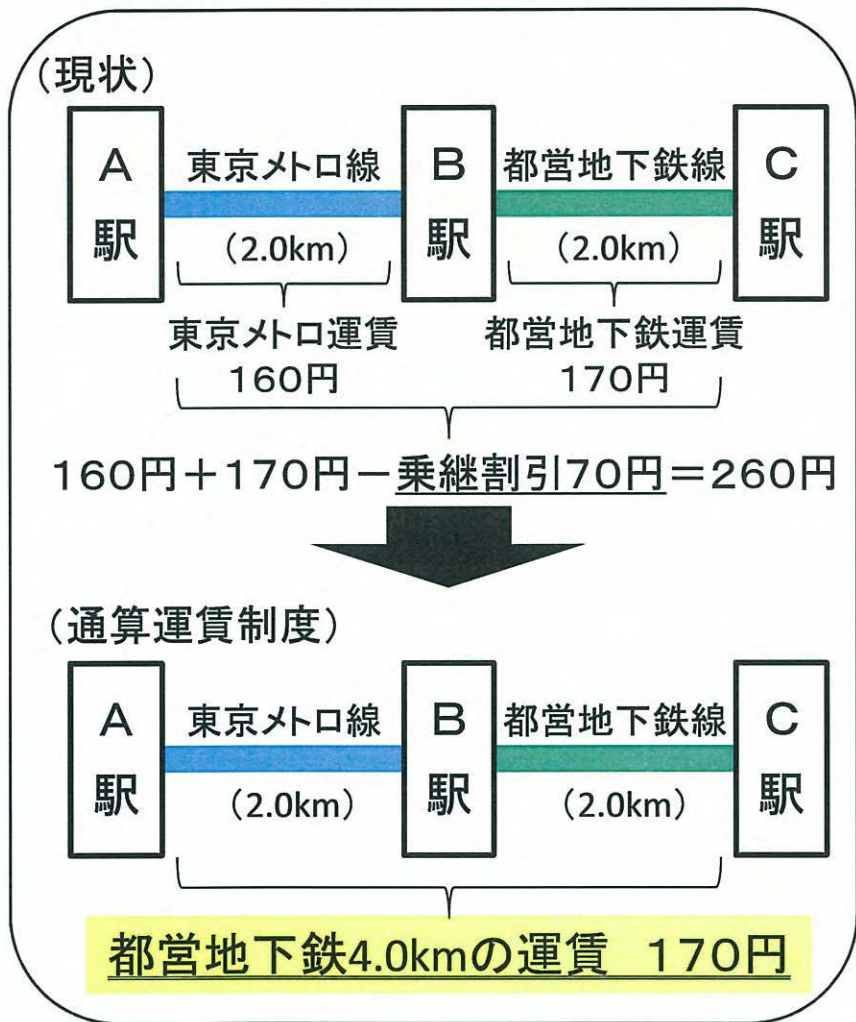
②横断歩道

運賃の乗換負担軽減策

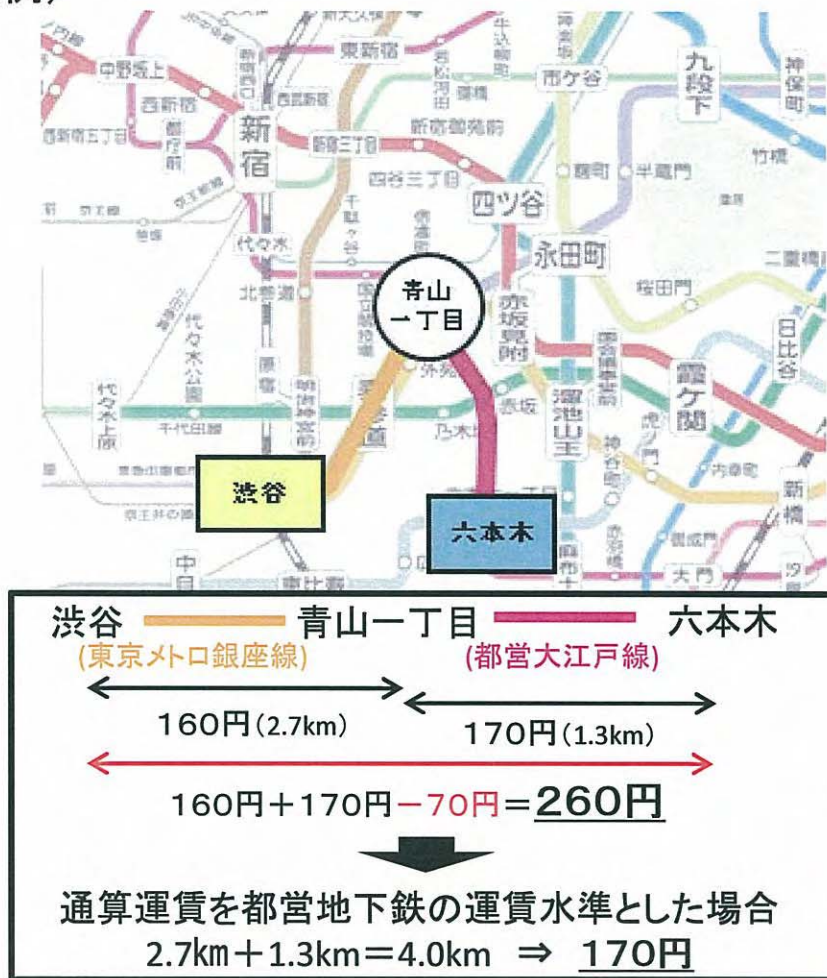
運賃の乗換負担軽減策として、通算運賃制度の導入や乗継割引の拡大について東京都交通局と協議してまいります。

(1) 通算運賃制度の導入

東京メトロと都営地下鉄を乗り継ぐお客様に対して、現行の乗継割引制度に替えて、乗車距離を通算した通算運賃制度を導入するものです。その場合、通算運賃は都営地下鉄の運賃水準とします。

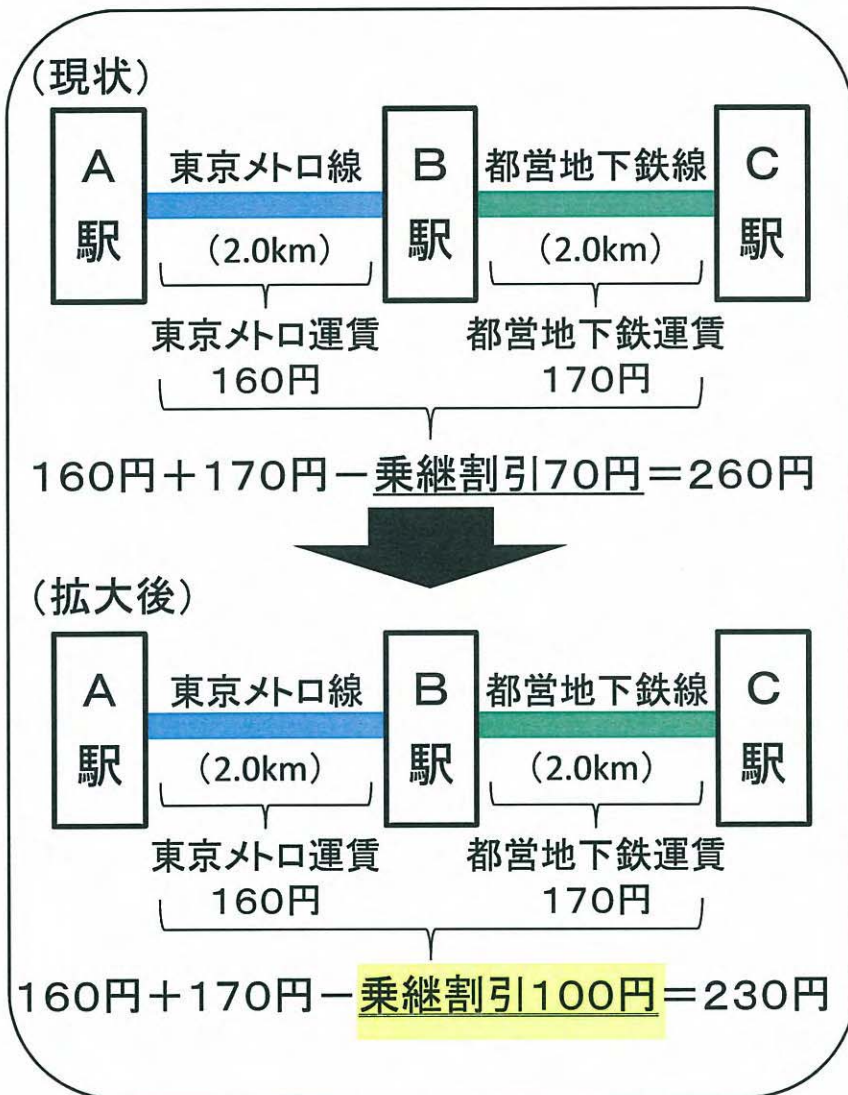


(例)

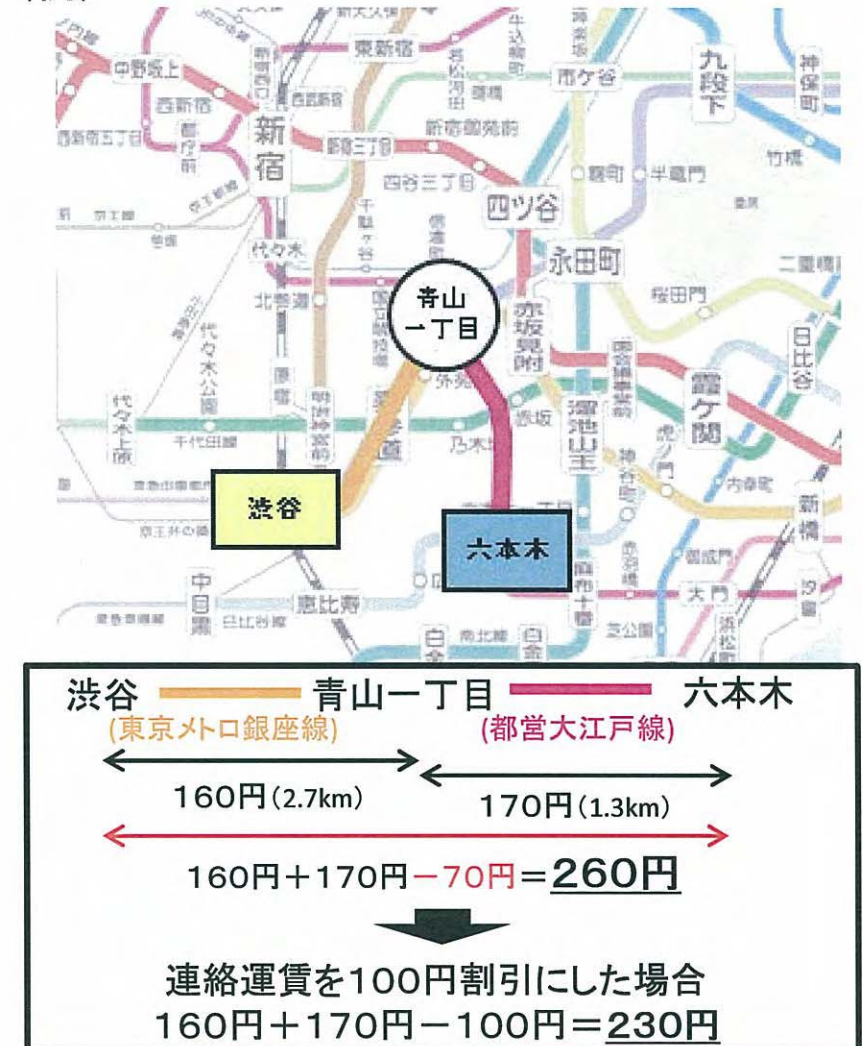


(2) 乗継割引の拡大

現行の乗継割引額70円を、例えば100円に拡大します。

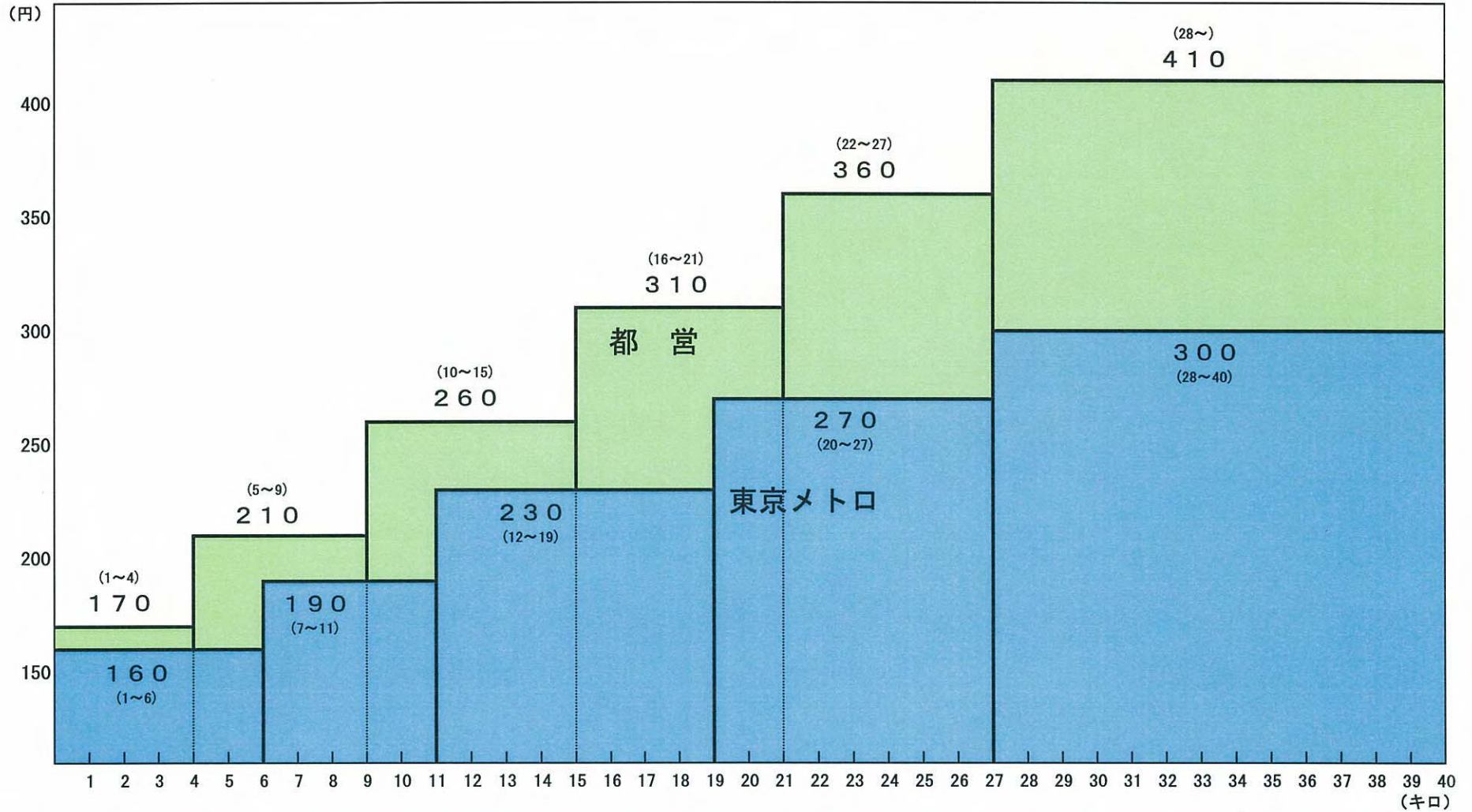


(例)



東京メトロ・都営地下鉄普通運賃比較

東京地下鉄(株)◎
(参考)



(キロ程)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
都営地下鉄	170				210				260				310				360				410																			
東京メトロ	160						190				230						270						300																	
(キロ程)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40

參考資料

○都市交通審議会答申第 1 号 昭和 31 年 (1956 年) 8 月 14 日

運輸大臣の諮問機関である都市交通審議会が、東京及びその周辺における旅客輸送力の整備増強策について意見具申した答申。

営団以外のものの地下鉄建設を認めるよう主張し、都が地下鉄事業に参入するきっかけとなった。

○答申文 (抜粋)

第 2 地下高速鉄道網の迅速増強のための経営主体の整備

(略) 首都における陸上交通機関を適当な経営主体のもとに合同せしめ、これに国家が強力に助成措置を講ずる等、総合された資金調達能力を十分に発揮せしめて重点的計画建設を行わしめるとともに、総合的統一的経営により事業の合理化及び公衆の利便の増進を図ることが望ましい。

かくのごとく、首都における陸上交通機関を合同せしめることは望ましいことであって、現在の社会、経済諸情勢より今直ちに実行することには種々の困難があるとしても、将来における合同の理想は、必ず実現すべきものであり、機会あるごとにこれを強力に推進する必要がある。(中略)

当面の問題として、経営の主体に関し、次の措置を考慮すべきである。

- 1 (略) 現下の急迫せる交通事情を打開し、一日も早く交通緩和を実現するためには、(中略) 営団以外の者にも営団との緊密な連繋のもとに、これが建設に協力せしめることも考慮すべきである。

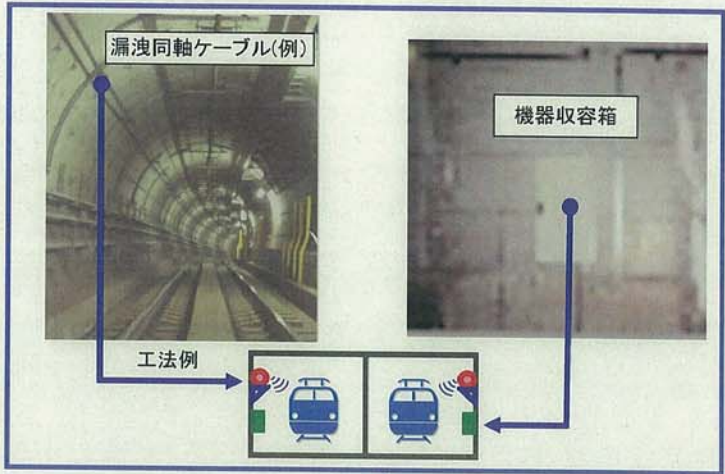
第 5 運賃及びこれに関する制度の適正化

3 異なる経営主体の地下高速鉄道を利用する旅客の運賃制度の適正化

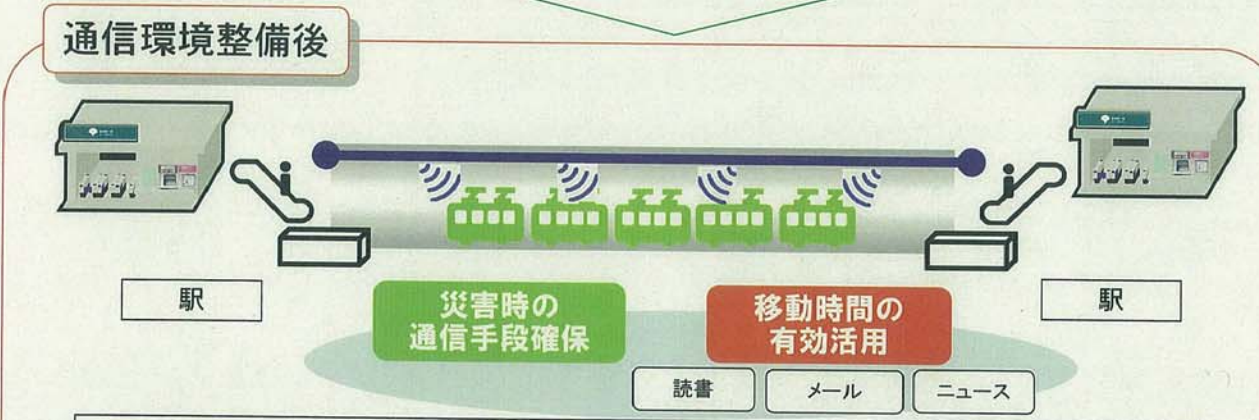
将来、営団以外の経営主体の地下高速鉄道が建設された場合、経営主体の異なる地下高速鉄道を利用する旅客に対する運賃については、負担の公平及び便益性に留意し、あたかも同一経営主体の地下高速鉄道を利用する場合と同様に取扱を行いうる制度を実施すべきである。

地下鉄の通信環境整備による利便性の向上

参考資料2



トンネル内の対策工事



- 【メリット】**
- ①災害時の地上と地下の通信手段の確保
 - ②出勤途中の移動時間を有効活用し、仕事の効率アップ

マナー啓発



マナーモード設定、通話自粛、優先席付近での電源切を呼びかけている。

より一層のマナー啓発を行っていく。