

成田・羽田両空港間及び都心と 両空港間の鉄道アクセス改善について



〔都心と成田空港の鉄道アクセスの現状〕

都心から成田へは、現在、整備中の成田新高速鉄道が開業(平成22年度)すると、日暮里～成田空港(第2ビル)間のアクセス時間は51分 36分
 東京駅から成田へは、成田エキスプレスを利用すると、東京～成田空港(第2ビル)間のアクセス時間は50分

〔都心と羽田空港の鉄道アクセスの現状〕

東京～(京浜東北線)～浜松町～(東京モノレール)～羽田空港(第1ビル) 24分
 東京～(東海道本線)～品川～(京浜急行)～羽田空港 28分

〔両空港間の鉄道アクセスの現状〕

羽田空港～(京浜急行)～(都営浅草線)～(京成本線)～成田空港(第2ビル) 107分
 (直通電車)

アクセス時間は現行最速の値である。

平成19年度の「成田空港と羽田空港の人流面の有機的連携に関する調査委員会」の結果を受け、「成田・羽田両空港間及び都心と両空港間との鉄道アクセス改善に係るワーキンググループ」を設置し、都心と両空港間の鉄道アクセスの改善に係る施策について、既存線の改良や短絡線の整備を含めた、整備効果の高い施策を検討。

〔ワーキンググループメンバー（敬称略、 は座長）〕

山内 弘隆	一橋大学商学部長
廻 洋子	淑徳大学教授
屋井 鉄雄	東京工業大学教授
升 貴三男	東京都都市整備局都市基盤部長
小泉 健	東京都交通局参事(企画担当)
門井 拓充	千葉県総合企画部次長
金子 賢太郎	京成電鉄(株) 常務取締役鉄道副本部長
原田 一之	京浜急行電鉄(株)取締役計画営業部長
宮林 秀次	鉄道建設・運輸施設整備支援機構計画部長
斎田 正己	成田国際空港(株)常務執行役員 総合企画本部副本部長
川上 邦雄	成田高速鉄道アクセス(株) 常務取締役
高橋 一郎	国土交通省鉄道局総務課企画室長
米田 浩	国土交通省鉄道局都市鉄道課長
高橋 俊晴	国土交通省鉄道局施設課長
藤井 直樹	国土交通省航空局空港部首都圏空港課長
高田 陽介	国土交通省航空局監理部総務課企画室長

主な検討項目

・成田・羽田両空港間及び都心と両空港間の鉄道アクセスを改善する意義・必要性の整理

・既存線を最大限活用した、改善効果の高い鉄道アクセス改善案の検討

- ・鉄道アクセス改善の方向性
- ・実施すべき対象施策の選定(追越施設整備若しくは短絡線整備)
- ・短絡線整備におけるルート案の検討
- ・ルート案における分岐位置及び中間駅の位置に係る比較分析
- ・短絡線整備による整備効果の分析

・上記の整備を行った場合における解決すべき課題整理

鉄道アクセス改善の意義・必要性及びアクセス改善の方向性について

検討対象ルート案の設定及び検討ルート案の絞り込み

鉄道アクセス改善の意義・必要性について

- 世界に開かれたゲートウェイ機能の強化
- 国内・国際を結ぶ交通ネットワークの構築
- 日本の都市機能の強化
- 都市内交通の利便性向上
- 日本を訪れる海外観光客の誘致
- 空港周辺地域及び鉄道沿線地域のポテンシャルアップ

上記の項目に基づき、成田・羽田両空港間及び都心と両空港間の鉄道アクセスを改善する意義・必要を整理

アクセス改善の方向性

- 新幹線等との結節性
 - 既存ネットワークの有効利用
 - 需要、採算性の確保
 - 既存線への影響の考慮 等
- 上記の視点を踏まえ、「追越施設の整備」及び「短絡線の整備」を検討対象施策に選定

- 目標：都心と成田空港（2ビル）のアクセス30分台
- 都心と羽田空港のアクセス：20分台
- 成田・羽田両空港間のアクセス50分台

検討対象ルート案について



検討ルート案の選定

- ・目標とするアクセス時間を達成する。
- ・最も需要ポテンシャルの高い東京駅を經由する。
- ・都市内交通としての時間短縮も見込まれる。

案2 押上～泉岳寺短絡線整備 を検討ルート案に選定

需要面から見た整備効果の分析

空港アクセス鉄道としての効果も高いが、**都市鉄道としての整備効果が極めて高い**ことが判明。

新東京駅の位置による需要の変化を試算したところ、他路線との乗換が便利な**丸ノ内線直下のケースの需要が最も大きく**、丸の内側の地下鉄との乗換時間がかかる**八重洲側のケースの需要が最も小さい**。

仲通直下の新駅から斜め乗換通路を設けて他路線との乗換利便性を高める施策(既往調査で検討)を実施すれば、**丸ノ内線直下に新駅を設置するケースよりも需要が大きい**。

整備効果の分析から明らかになった課題

(1) 運行本数拡大の必要性

短絡線整備後も現行の運行本数と同じピーク時最大24本/時の運行を想定した場合、

- ・既存線のサービスレベルが低下する。
 - ・短絡線と京成押上線の混雑率が200%を超える。
- 等の課題が判明。

(2) 新東京駅の位置

丸ノ内線直下や八重洲側等に新駅を設置する場合の設置位置や構造等を検討し、より**整備効果やB/Cが高い新駅の位置を選定する必要がある**。

平成21年度の調査内容(予定)

(1) 短絡線の既存線への取付位置の詳細検討

(2) 既存施設の改良等の検討

- ・運行本数の更なる確保に向けた、既存の信号施設や駅の改良、新押上駅の設置等の検討。

(3) サービス水準の検討

- ・上記(1)(2)を踏まえ、短絡線や既存線の運行本数、運行形態、運賃等の検討。

(4) 新東京駅の位置・構造の検討

- ・他路線の東京駅等との乗換利便性の高い新東京駅の設置位置・構造等の検討。

(5) 概算事業費、需要、B/Cの算出、事業スキーム、事業採算性の確認

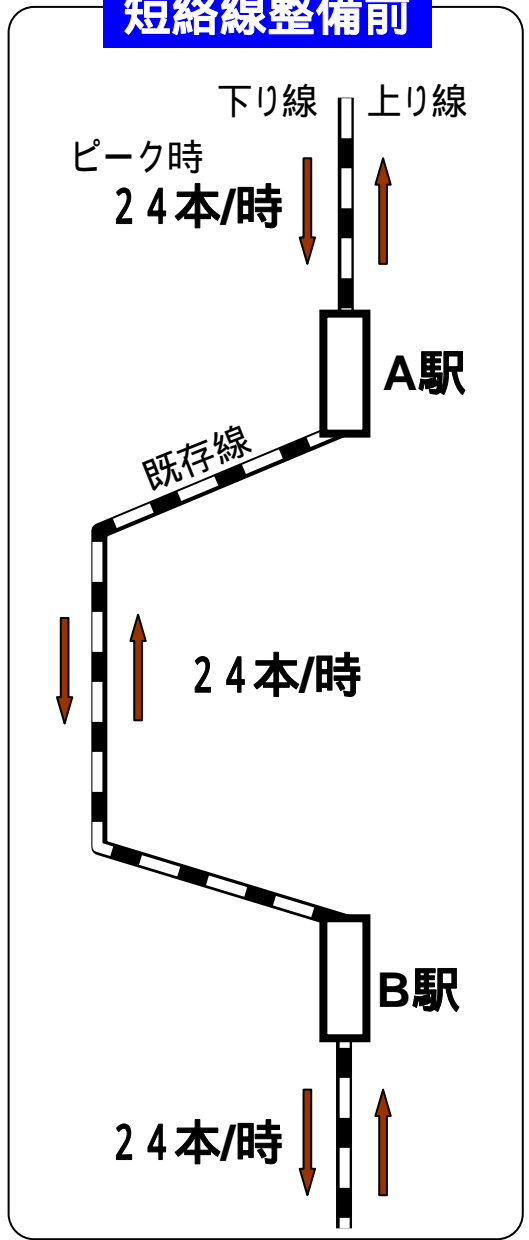
- ・上記(1)～(4)を踏まえ、最も整備効果の高い施策をとりまとめ、事業スキームに応じた事業採算性の確認。

(6) 他のプロジェクトとの連携の検討

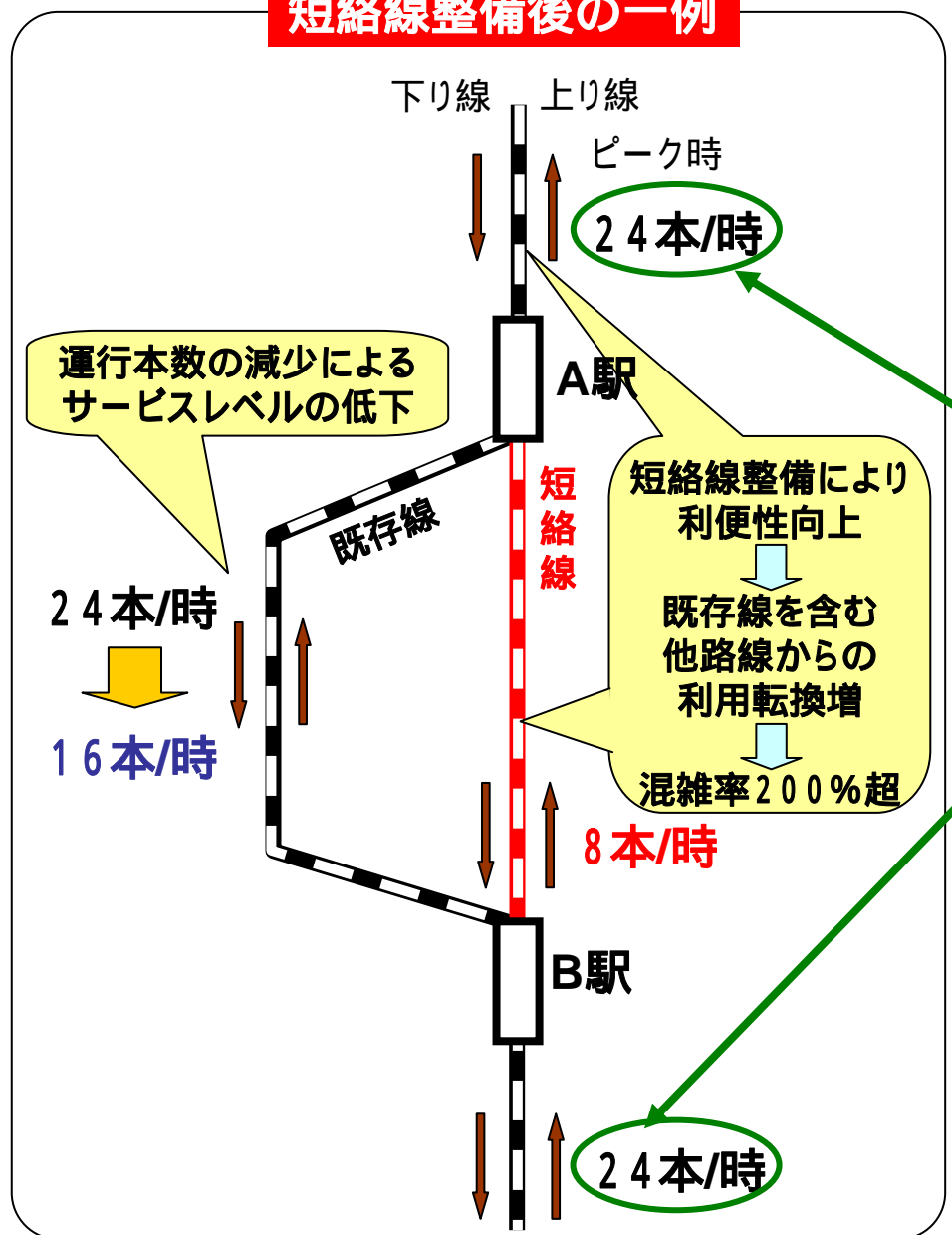
- ・新東京駅直上等の地下空間の有効活用(地下駐輪場、バス・タクシープール等)

等

短絡線整備前



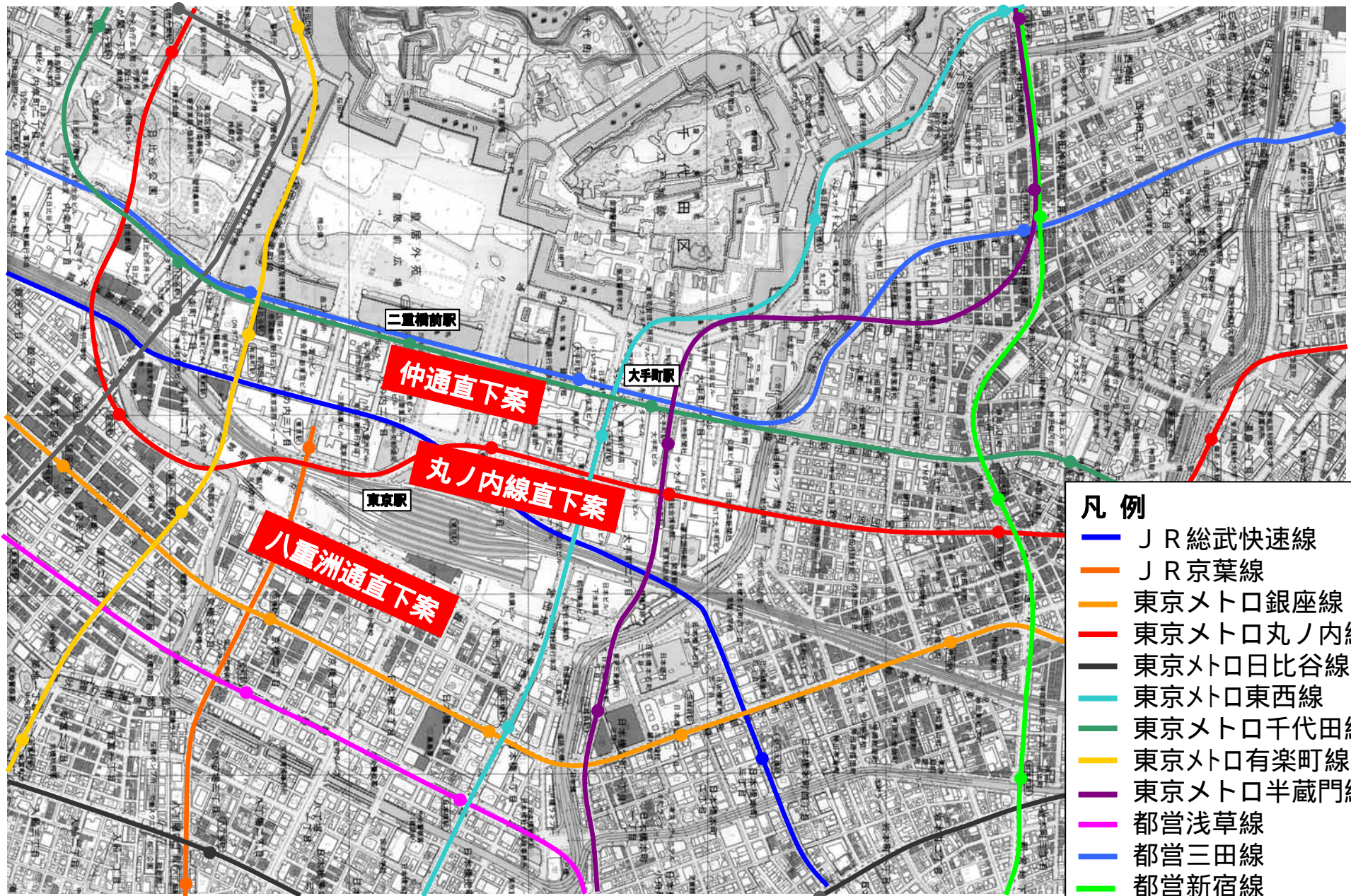
短絡線整備後の一例



最大運行本数の拡大が必要

【解決策の一例】

- 既存施設の改良
- 信号設備の改良
- 駅の改良



- 凡例**
- JR 総武快速線
 - JR 京葉線
 - 東京メトロ銀座線
 - 東京メトロ丸ノ内線
 - 東京メトロ日比谷線
 - 東京メトロ東西線
 - 東京メトロ千代田線
 - 東京メトロ有楽町線
 - 東京メトロ半蔵門線
 - 都営浅草線
 - 都営三田線
 - 都営新宿線