

首都圏の国際競争力を維持・強化していく観点から、成田・羽田両空港の一体的活用を推進するに当たり、都心と両空港及び両空港間のアクセス強化を図るため、平成22年度完成予定の成田新高速鉄道等の既存ストックを最大限活用することを前提に、短絡線の整備を含め、首都圏空港として相応しいアクセス改善のための調査・検討を実施。

【整備目標】

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

【想定ルート案】

押上駅～新東京駅～泉岳寺駅間(延長約11km)



I. 整備効果の一例

【東京駅～成田・羽田両空港間のアクセス改善】

- ・東京駅～羽田空港間: 約22分(乗換無し)
- ・東京駅～成田空港間: 約37分(乗換無し)

区間	所要時間	乗換回数	現行のルート
東京駅～羽田空港	約22分 (25分)	0回 (1回)	京浜東北線 ～東京モレール
東京駅～成田空港(2ビル)	約37分 (50分)	0回 (0回)	成田エクスプレス
成田空港(2ビル)～羽田空港	約59分 (107分)	0回 (0回)	京成線～都営浅草線 ～京急線(直通列車)

※括弧内は、現行最速の場合である。

【都市内交通の利便性向上】

京成線、北総線及び京急線沿線を中心に広範囲に渡って、東京駅へのアクセス機能が強化されることに加え、既存の地下鉄(丸ノ内線、千代田線、三田線等)との乗換利便性が向上。

区間	所要時間	乗換回数	現行のルート
東松戸駅～東京駅	約22分 (39分)	0回 (0回)	武蔵野線～京葉線
京急蒲田駅～東京駅	約21分 (27分)	0回 (1回)	京急線～山手線
京成高砂駅～霞ヶ関駅	約26分 (36分)	1回 (1回)	京成線～都営浅草線 ～日比谷線

※括弧内は、朝ピーク時の現行最速の場合である。

II. 運行本数

【前提】

都営浅草線の1時間当たりの最大運行本数を現行の24本から28本に増やすことを前提とし、その本数を短絡線と都営浅草線に振り分けて検討ケースを設定した。

【検討ケース】

検討ケース	都営浅草線		短絡線	
	ピーク時	オフピーク時	ピーク時	オフピーク時
ケース1	24本	12本	4本	6本
ケース2	20本		8本	
ケース3	18本		10本	
参考ケース1※	18本		10本	
参考ケース2	14本		14本	

※ 参考ケース1とは、ケース3の運行列車のうち、一部の列車が泉岳寺駅を通過するケースである。

【短絡線を経由する列車の想定される運行本数(朝ピーク時1時間当たり)】

- ・羽田空港駅～泉岳寺駅: 3～5本
(横浜方面発着の列車と合わせると短絡線経由は10本)
- ・泉岳寺駅～押上駅: 10本
(都営浅草線経由: 24本→18本)
- ・押上駅～成田空港駅: 3本
(成田空港発着以外の列車と合わせると短絡線経由は: 10本)

※ ケース3の場合の運行本数である。

III. 概算工事費

3,500億円 + α

- ※1 試算の前提 取付け位置: 都営浅草線内、新東京駅: 仲通り地下案。
- ※2 「+ α 」として必要な項目としては、車両基地設置、運行システムの改良等があり、その他、成田、羽田両空港駅への引上げ線の設置や泉岳寺駅等の改良が必要となる可能性がある。

IV. 需要見通し

約22万人/日

- ※取付け位置は都営浅草線内、新東京駅の位置は仲通り地下案、短絡線と都営浅草線運行本数は検討ケース3とした場合である。

V. 事業性

既存の都市利便増進事業の補助スキーム※1を適用した場合、整備主体が30年以内で借入金の償還が可能と見込まれる工事費は、**4,700億円程度**※2。

- ※1 当該スキームの負担割合: 国1/3、沿線自治体1/3、整備主体1/3
- ※2 今年度調査では、+ α として必要な項目の試算ができず、概算工事費が未確定であるため、事業性が見込める工事費の上限を逆算した。

VI. 今後の課題等

- ・運行本数などサービス水準等の検討の深度化
- ・既存線への取付け位置に関する検討の深度化
- ・事業スキーム等の検討の深度化
- ・関係者間の合意形成

等