発表時間	新　聞	57. 6. 1	朝刊
	ラジオ テレビ	57. 5. 31	17時

新東京国際空港アクセス関連
高速鉄道に関する調査報告書
案

昭和57年５月

新東京国際空港アクセス
関連高速鉄道調査委員会

新東京国際空港アクセス関連高速鉄道に関する調査報告書

目　　次

1. 調査の背景と委員会の検討方針 …… 1
2. 鉄道整備の緊要性 …… 3
3. 各案の性格 …… 4
4. 各案の項目別評価 …… 5
   (1) サービス水準 …… 5
   (2) 計画の技術的実現性、工期及び工事費 …… 7
   (3) ルート構成上の問題及び運営主体 …… 9
   (4) 各案の利用度 …… 11
   (5) 投資の収益性 …… 11
   (6) 投資の費用と便益効果 …… 12
   (7) 均衡のとれた鉄道網の形成 …… 12
   (8) 事業運営の面からみた収益性 …… 13
   (9) 他事業者に与える影響 …… 14
5. まとめ …… 16

参考資料　委員名簿

調査ルートの概要表

新東京国際空港アクセス関連高速鉄道関係路線網図

新東京国際空港アクセス関連高速鉄道に関する調査報告書

1. 調査の背景と委員会の検討方針

新東京国際空港と都心を結ぶ良質な鉄道アクセスの整備は長年の懸案であったが、その解決策として企図された成田新幹線は、諸般の状況から一部の限定された範囲で工事が進められているに止まり、完成の目途が立たないといって過言ではない。一方、千葉県北西部の開発の進捗に伴い、通勤・通学輸送の足の確保が緊要の課題となりつつあり、このため現在進められている鉄道の整備とあわせ空港アクセスを解決することが現実的ではなかろうかという考え方からいわゆる成田新高速鉄道の構想が出されてきた。近時では、実現可能性の高い現実的な案として、参考資料に掲げた、いわゆるA案、B案又はC案と称される具体的な鉄道整備案が関係者から提唱されている。

鉄道の整備にはかなりの歳月と莫大な投資を要し、さらにいったん整備された鉄道は長期にわたり利用されていくものであるから、その計画決定に際しては充分な検討と見通しが必要なことは言うまでもない。このような観点から、現段階において実現の可能性が高いとして関係者から提唱され、相競合すると考えられる3つの鉄道整備案について諸々の角度から比較衡量を行い、各案の評価を行うよう要請を受け、本委員会が昭和56年5月に設置されることとなった。

本委員会は、発足以来ほぼ1年間にわたる調査、審議を行い、ここにその取りまとめを行うに至ったものであるが、取りまとめを行うに際し、委員会の基本的立場を次のように整理した。即ち、現実に鉄道の整備を行うに際しては全くの白紙から出発することはありえず、特に本件鉄道構想に関連しては、利害関係者は多岐にわたり、また関連する鉄道計画の許認可や建設が進捗し、これらを前提とした諸々の事実のつみ重ねも相当なものがある。現実の政策決定にあたっては、このような事情を無視できないと考えるが、委員会としてこれに介入できる範囲、程度には限度があり、また委員会の性格からみてこの問題に関与することが適当ともいいきれない。従って、本委員会としては、基本的には過去の事情は斟酌し

ないこととし、必要に応じ問題の所在を指摘するに止めることとする。また、国家財政の再建が最大の政治課題となっている状況から工事規模、就中所要財政資金の大小等も実現可能性に影響を及ぼすであろうし、国鉄の危機的状況や都営地下鉄等の経営状況もこれに関係なしとしないであろうが、これらについても本委員会としては配慮を加えない。また、提示された3案についてはその基本的な構想を所与のものとして扱うこととし、以上のような前提のもとに各種の角度から検討を行った結果を提示するものである。

2. 鉄道整備の緊要性

本委員会の検討課題は、新東京国際空港と都心を結ぶ良質な鉄道アクセスの確保と千葉県北西部の開発に伴う都心への通勤・通学輸送の確保という２つの課題を解決するための実現可能性の高い鉄道整備案の具体的検討であった。

新東京国際空港は、いうまでもなく、世界に開かれた日本の表玄関であるが、都心から７０kmを隔てた地に位置しており、その空間的距離を埋め、同空港の役割を充分に発揮させるためには、良質の空港アクセス対策に万全を期する必要がある。

現状においては、同空港の入場規制等もあって、開港当初懸念されたアクセス容量の不足、という事態には立ち至っていないものの、良質の大量公共輸送機関が整備されているとはいい難く、このことは一面で「不便な空港」との評価を受け、また輸送の面では定時性の確保が困難で信頼性の低い道路交通に大幅に依存する状況にあり、良質な鉄道アクセスを整備することは、同空港の利便性を向上させるうえからも、また、エネルギー、環境対策上からも必要と考えられる。

さらに、道路交通に関しては、湾岸道路、東関東自動車道の整備等が進んでいるものの、そのネックは現状においてもかなりの混雑状況を示している都心部にあると考えられ、今後その改善が図られる確実な見通しが得られない一方で、自動車交通は今後とも増加していくであろうから、大幅に道路交通に依拠している現在の空港アクセスは早晩行き詰ってくることが予想される。

国際航空旅客は年々着実に増加をみており、また、近い将来燃料輸送問題や保安対策上の観点からの新東京国際空港の運用制限が撤廃されていくであろうことも考慮すると、早急に良質の輸送サービスを備えた鉄道の整備に着手していく必要があると考えられる。

一方、首都圏における住宅問題は、依然、緊要かつ切実な問題であるが、千葉県北西部において、千葉ニュータウン、成田ニュータウン等の大規模宅地開発が進展しつつある。しかしながら、これらの地域と都心とを結ぶ鉄道網は不備といわざるを得ず、今後これらの宅地開発の進捗に伴い、通勤・通学輸送の足として

の鉄道を早急に整備していく必要がある。

3. 各案の性格

本委員会が検討した3案のうち、機能の面からみると、A案及びB案は空港アクセスと通勤・通学輸送の両機能を有し、C案は空港アクセスとしての機能を果すものと考えられる。また、次項で触れるように、C案は、空港、都心間の所要時分が1時間を越す等、そのサービス水準からみて中長期にわたる良質なアクセスというには問題がある反面、A案、B案との比較においては、工事費の規模は小さく工期も短い等、A案及びB案とはかなり隔たりがある。従って、本委員会では、当初A、B、C3案を並列の案として同列に検討したが、検討の結果、C案については、A、B両案とは別個の考え方をする必要があると考えた。その内容については後述する。

4. 各案の項目別評価

(1) サービス水準

○ 所要時分……空港、都心間の所要時分は、特急でみて、A案は45分（通勤ラッシュ時55分）、B案東京駅47分（通勤ラッシュ時58分）、京成上野駅44分（通勤ラッシュ時56分）と大差なく、東京駅（B案では東京駅及び京成上野駅）から空港ターミナルビル直下まで、乗り換えなしに直結することが可能となり、現在の京成スカイライナー（京成上野、空港駅60分、空港駅でバス乗換えで10分、計70分）、リムジンバス（箱崎、空港ターミナルビル ダイヤ上は、下り65分、上り70分）と比較して所要時分の短縮が可能である。C案は特急68分（通勤ラッシュ時73分）に止まる。

なお、特急以外に、各案とも快速（A案及びC案）ないし急行（B案）、及び普通の列車運行を予定しているが、快速ないし急行の空港～都心間の所要時分は、A案67分（通勤ラッシュ時73分）、B案東京駅64分（通勤ラッシュ時70分）、京成上野駅74分（通勤ラッシュ時74分）、C案87分（通勤ラッシュ時89分）が可能である。

○ 運行頻度……列車の運行頻度も空港アクセスを考える上で重要な要素の一つであるが、特急については、輸送需要等を勘案して、A案は1時間2本（通勤ラッシュ時1～2本）、B案は1時間3～4本（東京方2～3本、京成上野方1本）（通勤ラッシュ時は3本、うち東京方2本、上野方1本）とした。しかし、両案においては、通勤、通学輸送等との調整を取ったうえで、若干の増発も可能と考えられる。*C案は1時間1本程度が運行されることになろう。

○ ターミナル……空港方は各案とも空港ターミナルビル直下の地下駅を使用する。

都心方は、A案東京駅（新設）、B案東京駅（新設）及び京成上野駅、C案東京駅であり、C案を除き、A、B両案とも特急専用ホームの扱いが可能である。

都心ターミナルにつき、現在の東京駅からのアクセスを考えると、距離的にはA、B両案ターミナルはほぼ同じであるが、旅客の流動経路についての設

計の自由度と利便性については、階層差（Ａ案地下５階、Ｂ案地下３階）はあるものの、Ａ案がやや有利といえよう。ただ、東京駅１点集中型でよいかという問題もあり、本委員会の行った需要予測の結果では２つのターミナルを有するＢ案の方が利用人員が多いという結果となった。なお、Ｂ案の京成上野駅については、京成上野駅の改良等により他鉄道等との乗り継ぎの便を高め、利便性の向上を図ることが望ましいとの意見があった。

空港から遠隔地にある都心方ターミナルの機能を考えた場合、各種設備が充実していることが望ましいことはいうまでもない。ターミナル設備として航空利用客のチェックイン施設、鉄道駅～空港間の手荷物託送のための施設、待合室等の設備、タクシー・ベイ、駐車場等自動車との乗継施設等を完備することを考えた場合、Ａ案は駅構内に相当のスペースがあり、チェックイン施設、待合室等の設置が可能であり、タクシー・ベイ、駐車場等自動車との乗継施設は近隣の国鉄用地の活用が可能である。Ｂ案の東京ターミナルにはスペースの余裕が少なく、これらの諸設備の完備が必要であればターミナルビルを駅周辺に設置しなければならないが、敷地の入手について問題がある。この点については、国鉄用地の活用ないしＡ案ターミナルスペースの併用の方向で考えるべきだという意見があった。この場合には、地下駅とターミナルを結ぶ地下道について、さらに詳細な検討を深める必要があろう。Ｃ案については、チェックイン等のための設備は予定していない。

ターミナル施設の一つとしてのチェックイン施設については、意見を聴取した航空関係者は、世界の他空港の動向等からみてもチェックイン機能は空港に集中する傾向にあり、都心にチェックイン施設を分散させることは非効率であるとして消極的であったが、これらの点と、旅客の利便も考慮しつつ慎重に検討すべきと考えられる。また、手荷物託送のための施設については、航空利用客を手荷物から解放することは、空港アクセスの利便性を飛躍的に向上させる有力な方途であり、その解決策として鉄道駅と空港ターミナル間の手荷物託送制度を鉄道側で用意することとし、施設整備を行うことも一案

である。ただ、利用者の鉄道駅までのアクセスを考慮すると、自宅～空港ターミナルまでの一貫したシステムを考えた方がより根本的な解決策となると考えられ、現にこのようなサービスを提供する運送業者も存するところであり、将来の方向としては、自宅～空港ターミナルを通じ、重くかさばる手荷物と旅客は分離するシステムに進むことも考えられる。

○ 通勤・通学客の混雑率……最大輸送力を設定した場合、各案の最混雑区間におけるラッシュ1時間の混雑率は、輸送需要予測を行った最終年度である75年度においてA案224%、B案217%、C案241%程度となると試算され、一応輸送力的には各案とも75年度までの対応は可能であると考えられる。

○ 空港アクセスの快適性……空港アクセスとしての鉄道は、世界と日本の接点である空港に到着した外国人旅客が我が国に対する印象を形成するうえで大きな役割を果すものであり、できうる限り快適、かつ好印象を与えるものであることが望ましい。その点で各案とも、空港地下駅を出発し、北総台地を通過するまではともかくとして、景観が良好とはいえない住宅密集地を通過することとなり、また、都心では地下ルートを経て都心ターミナルに至るが、地下部分での通勤列車との並行ダイヤによるスピードダウンや地下の圧迫感を考えると必ずしも理想的なものとはいえない。このことは、我が国の国土、都市構造からやむをえない面もあるが、車両のアコモデーションをはじめとし、快適性を高める工夫が必要である。

(2) 計画の技術的実現性、工期及び工事費

○ 技術的には3案とも実現可能であり、特にC案は難工事個所等も存せず容易である。

A案、B案には市街地内の用地買収、施工等それぞれいくつかの難工事個所が存するが、解決可能と考えられる。なお、B案については、高砂附近における道路との平面交差を存置する前提となっており、本委員会は同道路の都市計画における位置づけ、及び高砂駅における列車運行方式の工夫により

踏切支障時間に大きな影響を与えることなく列車運行本数の増加を図ることが理論的に可能であることを考慮して、これをやむをえないと考えたが、なお危惧する意見もあった。

○　工期的には、物理的には５８年度に着工すれば、Ａ案、Ｂ案は６５年度末、Ｃ案は６０年度末には完成可能と考えられる。

また、工程に変動を及ぼす要因として、近時施行された東京都・千葉県の環境アセスメントの手続、Ａ案についての鉄道敷設法の改正等があるが、工期算定にあたってこれらに要する期間等は配慮しなかった。

○　工事費については、各案を構成するルートの中には、本件構想とは別途の観点から工事が進められているものも含まれるので、投資効果の分析にあたっては、本件構想のために必要な投資額を整理しておく必要がある。かかる意味での新規投資額については判断基準の如何*で大きく変動するのであり、明確には規定しがたいので、本委員会では検討上の前提条件として、本構想とは別途の観点から事業者が既に工事に入っているものを除外したケース**（以下、「新規投資額ケース１」という。）と、さらに、未着工でも事業者が本構想とは別途の観点から必要と考え計画しているものを除外し、事業者が新規投資と考えているものに近いケース***（以下「新規投資額ケース２」という。）の２つのケースを想定し、作業を行うこととした。各ケース、各案に共通する事項として、成田線交差部（土屋）～空港間についての既投資工事はいずれの案も引継ぐものとして、新規投資として取り扱うこととした。新規投資額ケース１では、Ａ案約3,１００億円、Ｂ案約2,７００億円、Ｃ案約７００億円（いずれも５６年価格）と、新規投資額ケース２ではＡ案約2,３００億円、Ｂ案約1,９００億円、Ｃ案約７００億円と試算される。

なお、各案の未竣工区間の既投資額を含む工事費及び今後着工を必要とする区間の工事額を合計した工事費総額は、Ａ案約5,４００億円、Ｂ案約2,８００億円、Ｃ案約７００億円と試算される。

＊（注）事業者の計画によるか、許認可で判断するか、事業者の計画について

は区間によりその成熟度が一律ではなく、また、変更可能性がないといいきれないがどう評価するか、許認可についても状況の変化に伴う変更可能性を考慮しなくてよいか、また、建設方法について例えば改軌によるか新線建設によるかにより工事費が変動するが、どのような前提をおいて考えるか等々の問題がある。

**（注） 新規投資額ケース１では、Ａ案は東京～新砂町（京葉線との共用と仮定し、Ａ案ルートを運行する列車がこの区間を使用する割合一概ね５割一を計上）、西船橋～新鎌ケ谷～小室、千葉ニュータウン中央～印旛松虫～土屋～空港の新設費用と小室～千葉ニュータウン中央の改軌費用、Ｂ案は、東京～江戸橋、京成高砂～新鎌ケ谷、千葉ニュータウン中央～印旛松虫～土屋～空港の新設費用と既設線の改良工事、Ｃ案は成田～土屋～空港を新規投資と仮定した。

***（注） 新規投資額ケース２では、Ａ案は西船橋～新鎌ケ谷～小室～千葉ニュータウン中央～印旛松虫～土屋～空港の新設費用、Ｂ案は東京～江戸橋、印旛松虫～土屋～空港の新設費用と既設線の改良費用、Ｃ案は成田～土屋～空港を新規投資と仮定した。

(3) ルート構成上の問題及び運営主体

○ Ａ案については、小室～千葉ニュータウン中央において建設中の住宅・都市整備公団線（１期線）を改軌してＡ案ルートの一部として組みこむことが当面の同区間の輸送量からみる限りでは現実的と考えられる。この場合、同公団２期線（千葉ニュータウン中央～印旛松虫）はＡ案ルートの一部として着工されることになるが、これらについての買収の成否は経営当事者の主体的判断にまつところであり、本委員会では立ち入らないこととした。なお、これらとあわせＡ案ルートが千葉県営鉄道ルートの一部を使用することから都営新宿線（１０号線）との乗り入れが計画されている千葉県営鉄道の実現に支障を及ぼし、ひいては都営新宿線（１０号線）の経営に影響を与えるのではないかとの意見があった。

また、A案の場合、新鎌ケ谷～小室については、現在、北総開発鉄道が営業中であり、輸送容量的には同線を買収・改軌してA案ルートに組み込むことも考えられるが（改軌のための工事額、約40億円、56年価格）、同社は高砂で京成電鉄線に乗り入れを行い、都心～高砂～小室を一体的に運営することを前提としており、このような扱いは同社の基本営業方針に係ることから、同区間については同社線とは別途の新線を敷設することとして検討を行った。この場合においても、地方鉄道軌道整備法による同社に対する補償問題が生ずると考えられるが、その内容には立ち入らないこととした。

なお、新鎌ケ谷～小室間を3線軌条方法とする案も検討したが、工事費は新線建設に比し割安であるが、運営コストの増大を考慮すると得策とはいい難く、また、到達時間の延長や運行本数の制約等によるサービス低下が不可避であるので、適当とはいい難いと考えられる。

○ 運営主体については、A案及びC案は国鉄、B案は相互直通方式により都営、京成電鉄、北総開発鉄道、住宅・都市整備公団、第三セクターがあたるとの前提をおいたが、B案の空港直通特急（ライナー）は、第三セクターが統一的に管理・運営する方式で検討を行った。B案ルートについては、民鉄5社の共同運営になるので、需要に即応したダイヤ改正や事故時の応急体制が適切に実施されていくか懸念が残る。この点で各社の連絡調整体制を密にし、運営の円滑化を確保する実務面での配慮が必要となろう。なお、第三セクターについては、主として空港アクセスを分担する会社であること、経営が安定するまでにかなりの期間を要すると考えられることから、経営基盤の強化を図るため資本構成や助成について格段の配慮をすべきではないかとの意見があった。また、A案のうち、住宅・都市整備公団が免許を有する小室～千葉ニュータウン中央～印旛松虫については、改軌のうえ経営主体を存置して国鉄との間で直通乗り入れを行う方式もあり得ようが、これについては検討を行わなかった。

(4) 各案の利用度

○ 本委員会が試算した需要予測の結果、空港アクセスとしての空港関連旅客*は６６年度自動車等を含む全交通機関の上り片道１日当りでみて４万２千人と予測されるが、このうちＡ案ができた場合、Ａ案ルートを利用する旅客は１万３千人、Ｂ案ができた場合、Ｂ案ルートを利用する旅客は１万８千人、Ｃ案ができた場合、Ｃ案ルートを利用する旅客は７千人と予測され、同じように７５年度についてみると、全交通機関上り片道１日当り、５万人のうちＡ案ができた場合Ａ案ルートは１万６千人、Ｂ案ができた場合Ｂ案ルートは２万２千人、Ｃ案ができた場合Ｃ案ルートは、９千人と予測される。

＊（注） 従業員を除いた航空旅客、送迎人、見学者の計

○ 千葉ニュータウン、成田ニュータウン等の千葉県北西部からの通勤・通学旅客等については、新鎌ケ谷への片道１日あたりの流入断面でみて、Ａ案ができた場合のＡ案ルート、Ｂ案ができた場合のＢ案ルートいずれも６６年度７万５千～８万人、７５年度１２万～１２万５千人程度と予測される。Ｃ案については空港の従業員輸送を除き、ニュータウン旅客輸送には殆んど影響がないと考えられる。

なお、各ルートの最混雑区間は、７５年度で１日片道あたりでみてＡ案は、新砂町流入断面、３５万人（京葉線、蘇我方面からも流入）、Ｂ案高砂流入断面２４万人、Ｃ案西船橋流入断面５３万人と予測された。

（参考） 需要予測は空港関連旅客と通勤・通学客等（ニュータウン沿線からの通勤・通学等の輸送及び空港関連の従業員輸送）とに分けて算定した。前提となる人口フレームは厚生省人口問題研究所の集中値をコントロール・トータルとして使用、千葉ニュータウンは７５年度に２４万人という仮定を使用した。また、国際航空旅客についても１日当り乗降客は６６年度４万６千人、７５年度６万５千人と予測した。

(5) 投資の収益性

投資の収益性について、各案共通の運賃・料金水準、経営原単位を使用して

新規投資を行ったことによる輸送量の増に対応する収入と変動経費、投資に対応する補助と資本費負担を算定し、収支を試算して比較評価を行った。なお、運賃水準は物勝と同じ各年５％アップを仮定したが、経営内容に関係なしに毎年改定するという点及び資本費コストを含めた経費全体のコストアップは３％程度になるという点を考慮すると実際には若干試算より悪化する可能性もあろう。

新規投資額ケース１については、Ａ案、Ｂ案とも概ね開業後１０年で累積資金不足が解消するが、Ｃ案の累積資金不足解消は開業後３０年程度となる。

新規投資額ケース２については、Ａ案は概ね５年、Ｂ案は概ね１０年で累積資金不足が解消するという結果となった。Ｃ案についてはケース１と同一である。

いずれのケースについても、Ａ案及びＢ案は、投資の収益性があるプロジェクトと考えられる。

(6) 投資の費用と便益効果

投資の効果を評価する方法として、各ルート開設による時間短縮を金額換算し、現在価値により３０年間累計したものを便益と考え、これと投資額及び運営費*の合計額とを比較した。

新規投資額ケース１ではＡ案は費用の約５倍の便益、Ｂ案は約４倍の便益となり、便益が費用を上廻ったが、Ｃ案は費用が便益を上廻る結果となった。

新規投資額ケース２では、Ａ案、Ｂ案とも費用の約２倍の便益となり、便益が費用を上廻った。Ｃ案についてはケース１と同一である。

いずれのケースにおいても、Ａ案及びＢ案は費用と便益の比較において投資効果があると考えられる。

＊（注）　運営費については、各案共通の原単位を使用して算定した。

(7) 均衡のとれた鉄道網の形成

○　関連鉄道事業者の計画、都市交通審議会１５号答申との関連については(3)のルート構成上の問題で触れたように、Ｂ案及びＣ案については格別の問題

はないが、A案については10号線（都営新宿線、千葉県営鉄道、住宅・都市整備公団線）との競合が生じよう。

○　千葉県と都心とは、総武線、京成電鉄線、北総開発鉄道線高砂経由京成電鉄線、5号線（営団東西線及び東葉高速鉄道㈱線）、京葉線のルート*で結ぶ交通網を想定したが、75年時点でみて、A案の場合には総武線、京葉線の輸送需要が大きくなり、さらにそれ以降これらの輸送力増強投資が必要になると考えられる。なお、北総開発鉄道線はその輸送容量が充分に活用されない状況になろう。

B案、C案においては、概ね北総開発鉄道線と京葉線の輸送量がバランスし、また、総武線の負荷が若干軽減される。この場合、北総開発鉄道線の輸送容量からさらに将来には輸送力増強が必要となろうが、その際には都交審ルートである10号線を整備する（全ルート免許済み）ことが考えられる。

なお、現在、貨物線として整備が進められている京葉線は都心乗り入れを含め旅客化して開業との前提で需要予測を行ったが、京葉線開業前の61年度の予測では総武線の輸送量が1日当り56万人（西船橋口、54年度では1日32万7千人、最混雑区間の錦糸町～市川でも1日41万7千人）にも達すると推計され、京葉線の開業が総武線の混雑緩和**に不可欠であり、また、これがない場合、C案ルートへの特急運行への支障が懸念される。

*（注）　このほか、10号線ルート（都営新宿線、千葉県営鉄道線）も考えられるが、本委員会の検討では、75年度まで千葉県営鉄道は完成していないとの仮定をおいた。

**（注）　総武線のラッシュ1時間の乗車効率は、55年11月快速243％、緩行263％

(8)　事業運営の面からみた収益性

○　各案の事業主体の側からみた収益性について、それぞれの事業運営主体に即した助成、運賃・料金、経費等を考慮して各案ルート全線の収支予測を行うと、A案は開業後概ね10年で累積資金不足解消、B案は、同ルートを構

成する５経営主体の合計で開業後概ね１０年で累積資金不足解消（第三セクターを除く４社は開業後概ね５年以内、第三セクターについては開業後概ね２０年）、Ｃ案については、同ルートの殆んどを占める東京～佐倉の総武本線の収支を反映して（５５年度収支係数８３）開業初年度より利益を上げるという試算結果を得た。

(9) 他事業者に与える影響

各案の経営が他の事業者に与える影響については、Ａ案は通勤・通学輸送の面において、北総開発鉄道をはじめ、京成電鉄、都営（新宿（１０号）線）、新京成電鉄、東武鉄道（野田線）の各民鉄事業者にかなりの打撃を与えることが予想される。本委員会の予測では、Ａ案の開業する６６年度において、これら５社の輸送量（北総については高砂、新鎌ケ谷の２期線が開業している前提）はＡ案ルートのうち西船橋～空港が存しない場合とＡ案ルートが開通した場合の予測数値と比較して、人キロベースで３割程度減少する推計結果となった。なかでも北総開発鉄道の輸送量は半減することが予想され、地方鉄道軌道整備法による補償の問題が生ずると考えられるが、その内容には立ち入らないこととした。

また、空港関連旅客輸送については、京成（スカイライナー）、リムジンバス等*に相当の打撃を与えることが予想される。

Ｂ案については、Ｂ案ルートのうち印旛松虫～空港が存しない場合とＢ案ルートが開通した場合の予測数値と比較してＢ案の開業する６６年度において通勤・通学輸送の面では各社別に若干のプラス・マイナスはあるものの上記民営５社の輸送量合計では微増となり、また、国鉄の輸送量も殆んど変化せず他事業者に与える影響は大きくない。空港関連旅客輸送の面ではリムジンバス等*に相当の打撃を与えることが予想される。

なお、Ｂ案の場合、現行のスカイライナーはすべてＢ案ルートに移行し、第三セクターが一元的に運営するものと仮定したが、この場合、移行にあたり、京成スカイライナー車両、要員等の活用が図られることにより京成電鉄に与え

る影響はさほど大きくないものと考えられる。

C案についてはニュータウンから発生する通勤・通学輸送の面では他事業者に影響は殆んどないと考えられる。空港関連旅客輸送の面では京成スカイライナー、リムジンバス等*に影響を与えるが、その程度はA案、B案と比較すると軽微と考えられる。なお、千葉県下から空港への従業員輸送等京成電鉄の在来車による輸送への影響の有無については、それが大きなものではないと考えられ、またデータの制約もあったため深い検討は行わなかった。

*（注） 規模は小さいが、京成空港駅～ターミナルビルの間の輸送を行う成田空港交通への影響も当然出てくる。また、リムジンバスとの関連において東京シティエアターミナルの運営に影響を与えることも考えられよう。

5. ま　と　め

○　以上のことから、サービス水準、投資の収益性、費用効果の便益等からみて中・長期の将来にわたり空港アクセス及び千葉県北西部の開発に伴い発生する通勤・通学輸送に対応できる案としてはA案又はB案のいずれかと考えられる。

○　しかしながら両案とも都心～空港までの全線開通には相当の長期間を要し、それまでの間、現状の輸送手段で対応可能か否かについては疑問の存するところである。この場合、短期間の工期で完成するC案を暫定案として位置付け、その適否を検討することが考えられよう。なお、C案についてこのような扱いをしたとき、京成空港線の空港ターミナルビルへの延伸をD案として比較検討すべきとする意見もあったが、本委員会は検討対象としなかった。

○　本委員会は、A案B案及びC案を同列の案として比較評価を行う前提で調査を行ってきたものであり、C案を暫定案として位置付けた場合の評価については、補足的に検討を行うに止めることとした。その結果、C案の投資額ないしは資本費負担を暫定開業に必要な範囲（具体的には単線分）に限定すれば、運賃・料金水準如何で投資の収益性も図ることが可能となり、また、既に建設されている空港地下駅等の早期活用が図られる等のメリットが生じることが考えられる。

反面、C案を暫定案として整備することについては、現状の総武線は輸送容量に余裕がなく、特急運行に支障を及ぼす懸念があることから、総武線の混雑緩和のための京葉線の開業が必要と考えられ、また、A案又はB案の整備の時期との関連等についてさらに検討を深めるとともに、京成電鉄、リムジンバス等への影響について充分配慮していくことが必要であろう。

○　A案又はB案のいずれを選択するかについては、各案の個別的評価の項でみたように、それぞれの評価項目ごとに長短があり、いずれの要素に重点を置くかで結論が異なってくると考える。どの項目に重点をおくかは価値判断、政策判断に深く係わることが明らかとなり、本委員会はその判断を下すには至らなかった。

本委員会としては、新東京国際空港の良質な空港アクセス及び千葉県北西部の開発に伴う通勤・通学輸送のための鉄道の整備の緊要性にかんがみ、A案及びB案のそれぞれについて、できるだけ多くの角度からの比較衡量を行ってその結果を明示するとともに、価値判断、政策判断にわたる問題に関しても配慮すべきと考えられる事項を可能な限り指摘することにより、その選択が効率的、かつ合理的になされるように配慮した。なお、検討すべき点はあるが、この調査結果が活用され、新東京国際空港と都心を結ぶ空港アクセス及び通勤・通学輸送のための良質の鉄道の実現に資することとなれば、本委員会の大きな喜びとするところである。

〔参考資料〕

新東京国際空港アクセス関連高速鉄道調査委員会

委　員　名　簿

（敬称略）

委員長　八十島　義之助　（埼玉大学工学部長）

委　員（五十音順）

阿部　晃　（千葉県都市公社理事長）

遠藤　浩三　（㈱東京交通会館副社長）

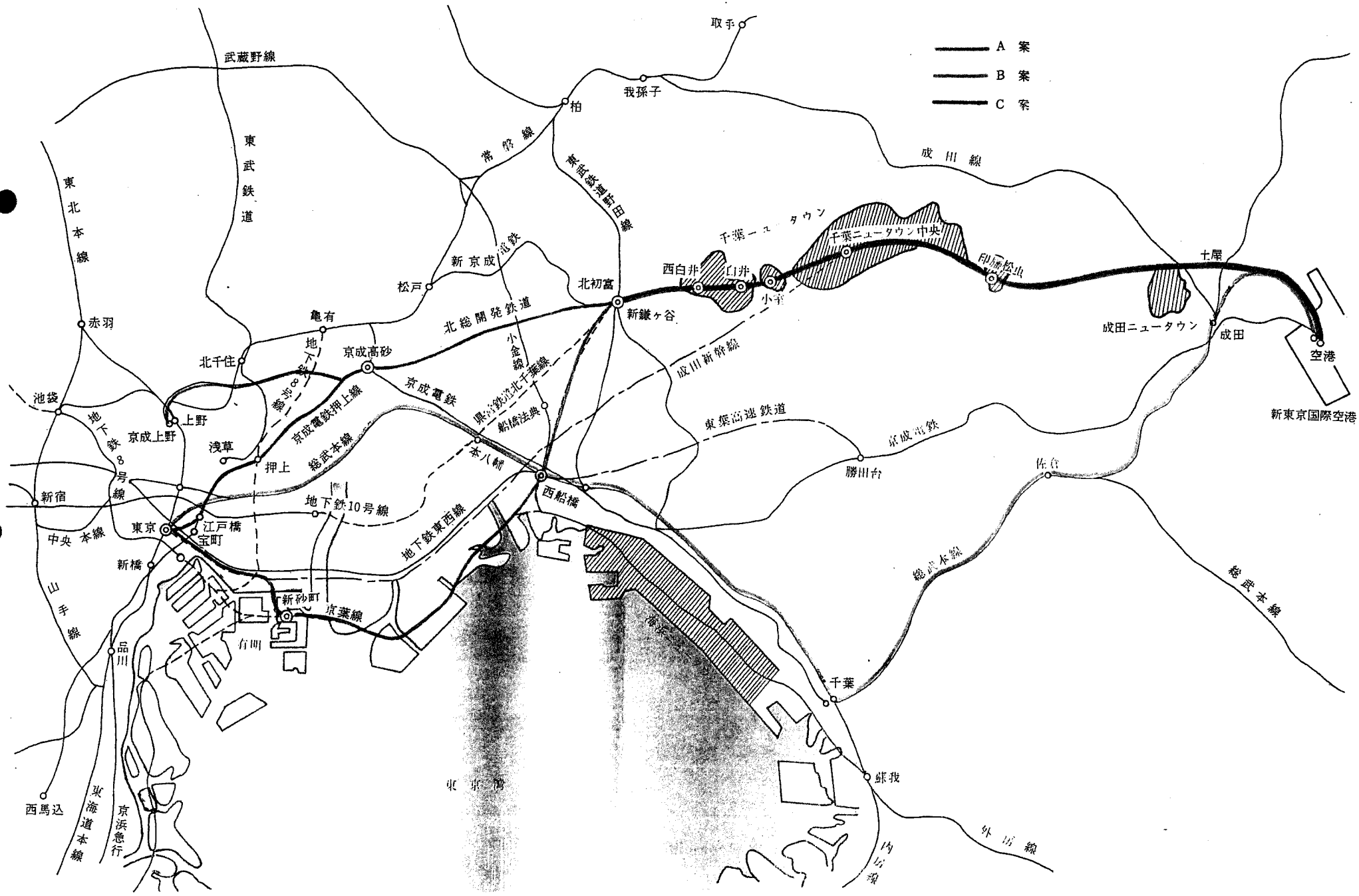
富井　義郎　（㈱国際観光会館専務取締役）

中村　英夫　（東京大学工学部教授）

深草　克巳　（㈳民営鉄道協会理事長）

藤井　彌太郎　（慶応大学商学部教授）

新東京国際空港アクセス関連鉄道関係路線網図



調査ルートの概要表

A 案	区間	東京駅～新砂町	～ 西船橋	～ 新鎌ケ谷	～ 小室	～ ニュータウン中央	～ 印旛松虫	～ 成田線交差部	～ 空港	計
	距離	7.3	16.8	9.0	7.2	4.0	8.4	10.4	8.4	71.5km
	主体	国鉄	国鉄（京葉線）（鉄建公団が貨物線として建設中）	国鉄（千葉県営鉄道（免許済）ルートを1部使用）	国鉄（千葉県営鉄道（免許済）ルートを使用）	国鉄（住宅・都市整備公団の建設線を改軌して使用）	国鉄（住宅・都市整備公団2期線ルートを使用）	国鉄	国鉄（鉄建公団が建設中）	

B 案	区間	上野駅 東京駅～江戸橋	～ 押上	～ 高砂	～ 新鎌ケ谷	～ 小室	～ ニュータウン中央	～ 印旛松虫	～ 成田線交差部	～ 空港	計
	距離	上野	12.7		12.7	7.1	4.0	8.4	10.4	8.4	63.7km
		東京	1.1	5.4	6.9						64.4km
	主体	上野	京成（営業中）		北総開発鉄道（2期）（免許済）	北総開発鉄道（1期）（営業中）	住宅・都市整備公団（1期）（建設中）	住宅・都市整備公団（2期）（免許済）	第3セクター	第3セクター（鉄建公団が建設中）	
		東京	都営	都営(営業中)	京成(営業中)						

（注） 空港－東京、上野間のライナー運行は、第3セクターが一元的に行う予定

C 案	区間	東京駅	～ 錦糸町	～ 千葉	～ 佐倉	～ 成田	～ 空港	計
	距離	4.2	34.4	16.1	13.1	10.8		78.6km
	主体	国鉄（総武本線地下ルート）〔営業中〕	国鉄（総武本線）〔営業中〕		国鉄（成田線）〔営業中〕	国鉄（鉄建公団が建設中）		