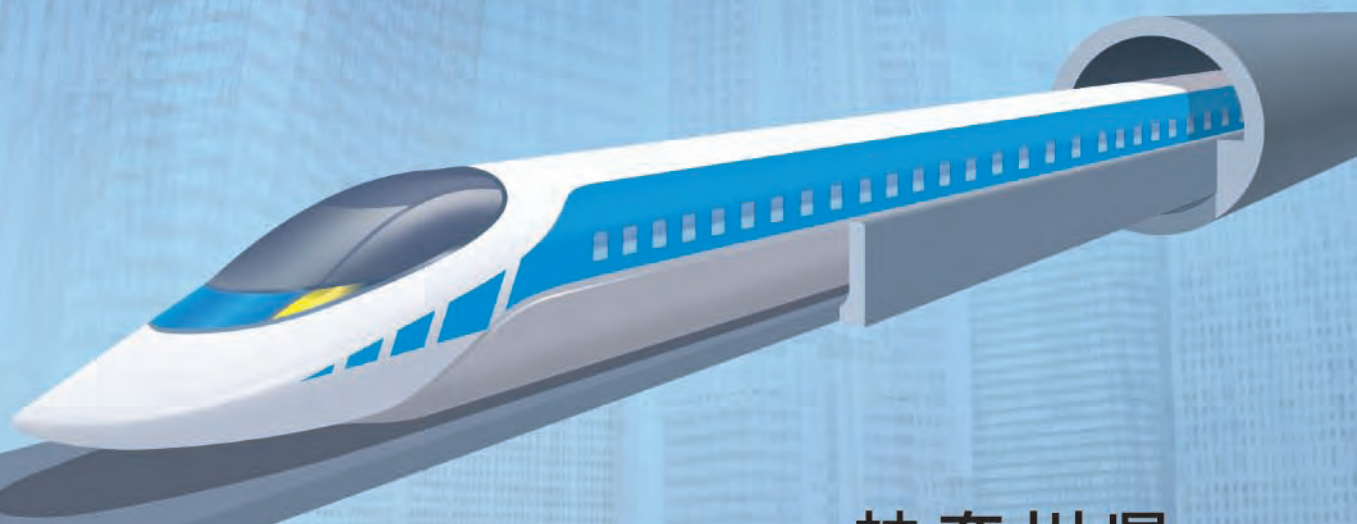


成田～羽田を15分で結ぶ

成田～羽田超高速鉄道整備構想

～成田・羽田の一体的運用の実現に向けて～

概要版



神奈川県

首都圏における空港機能の強化・充実

ポイント

1

首都圏における空港機能の強化・充実、最優先で対応すべき重要課題

首都圏空港である成田空港及び羽田空港は、世界の空港の中でもトップクラスの旅客数、貨物取扱量を誇っていますが、近年、東アジア諸国では大型空港の整備が進んでおり、その相対的地位が低下してきています。

我が国の国際競争力、経済社会活動を支えるためにも、その中枢を担う首都圏における空港機能の強化・充実、中長期的な課題ではなく、最優先で対応すべき重要課題となっています。

(図1) 成田空港・羽田空港とアジアの上位3空港における航空旅客数及び航空貨物量推移

(航空旅客数)

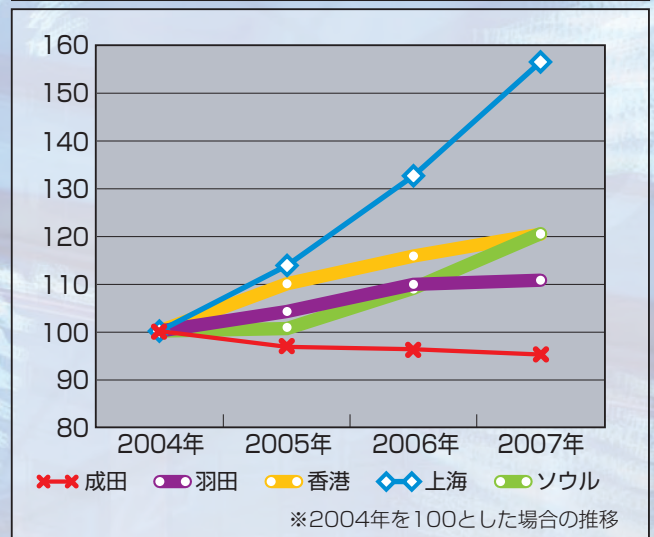
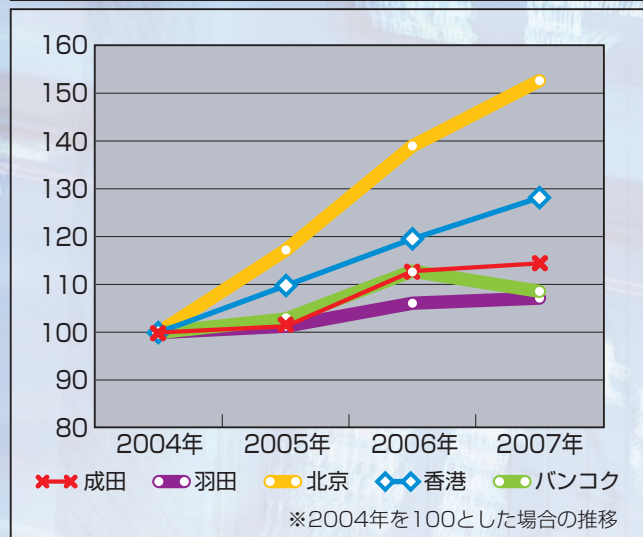
(万人)

(航空貨物量)

(万トン)

	2004年	2005年	2006年	2007年
成田	3,106	3,145	3,498	3,548
羽田	6,229	6,328	6,609	6,682
北京首都	3,488	4,100	4,865	5,358
香港国際	3,671	4,027	4,386	4,704
バンコク	3,796	3,899	4,280	4,121

	2004年	2005年	2006年	2007年
成田	237	229	228	225
羽田	77	80	84	85
香港国際	312	343	361	377
上海・浦東	164	186	217	256
ソウル・仁川	213	215	234	256



出典：ACIホームページより作成

ポイント

2

首都圏空港の機能強化には、成田空港と羽田空港の一体的運用が必要

首都圏空港の機能強化のためには、空港容量の拡大とともに、国際線と国内線の乗り継ぎ機能の強化が重要となります。

空港容量の拡大については、成田空港、羽田空港とも、2010年を目途に、空港容量の拡大へ向けた工事が行われていますが、工事完了後、概ね10年後には、首都圏の空港容量は再び限界に達すると予測されています。

また、現在、成田・羽田両空港間の所要時間は、鉄道では最短でも90分以上かかることから、首都圏空港の乗り継ぎ機能は十分な状況にあるとは言えません。

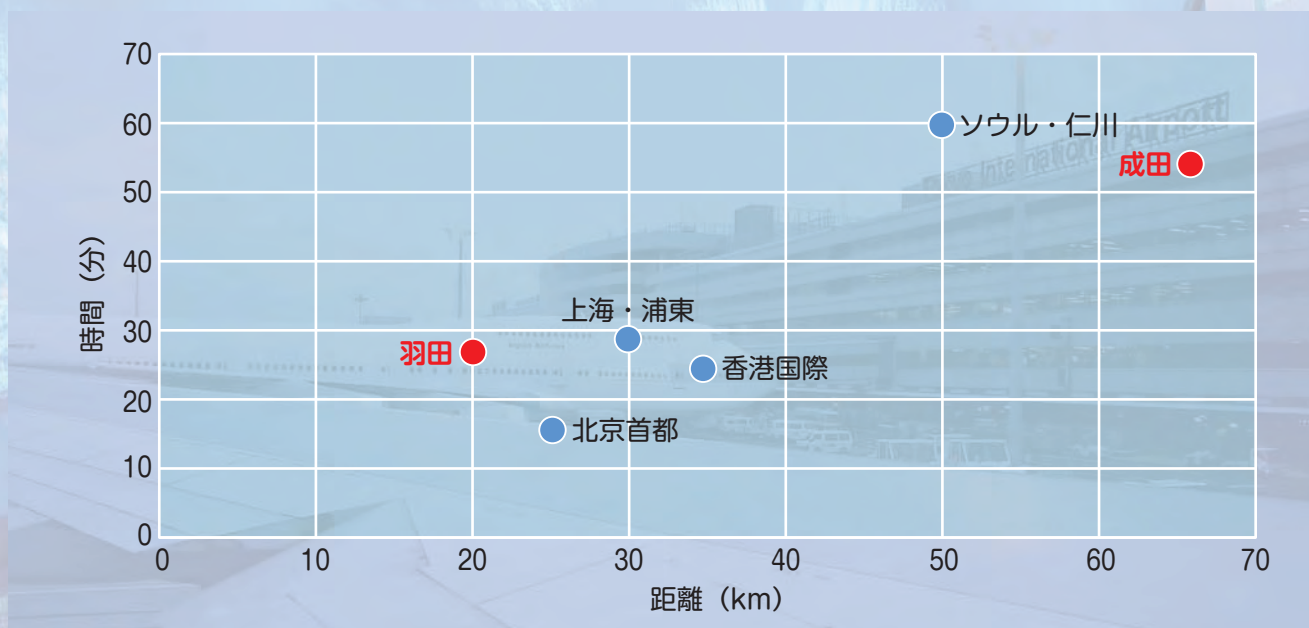
首都圏に空港容量と乗り継ぎ機能が充実した新たな巨大空港を建設することは、非現実的であることから、早期に、成田空港と羽田空港を一体的に運用し、国際ゲートウェイ機能と国内線ネットワークの中核機能を併せ持つ国際水準の首都空港の実現を図ることが必要です。

「成田・羽田」の一体的運用のためには、両空港間のアクセス改善が必要不可欠

成田空港と羽田空港の一体的運用については、「首都圏空港における国際航空機能拡充プラン」（2008年5月 国土交通省）においても述べられていますが、首都圏空港の機能強化には、国際線の羽田空港への一部転換といった運用面での対応だけでは限界があります。

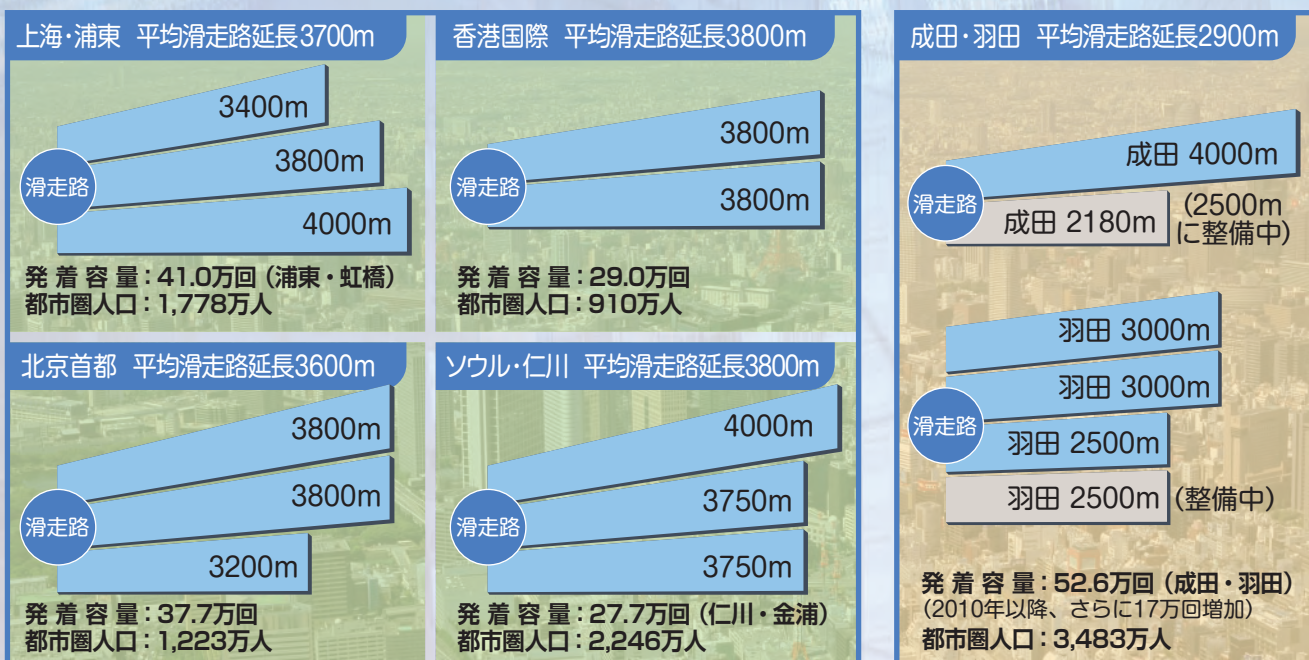
24時間営業の国際ハブ空港が主流となっている昨今、国際的な都市間競争に打ち勝つには、東アジア各国の大型空港と同等、もしくはそれ以上の機能をもった首都圏空港が必要であり、そのためには、両空港間のアクセス改善が必要不可欠です。

（図2）アジアの主要空港における都心からの鉄道アクセス



出典：国土交通白書、エアポートハンドブック2007

（図3）アジアの主要空港の状況



出典：滑走路延長、発着容量については国土交通省資料、人口については「人口推計年報」、「The World Gazetteer」

首都圏空港におけるアクセス改善

成田新高速鉄道整備後も成田空港～羽田空港間の所要時間の改善は見込めない

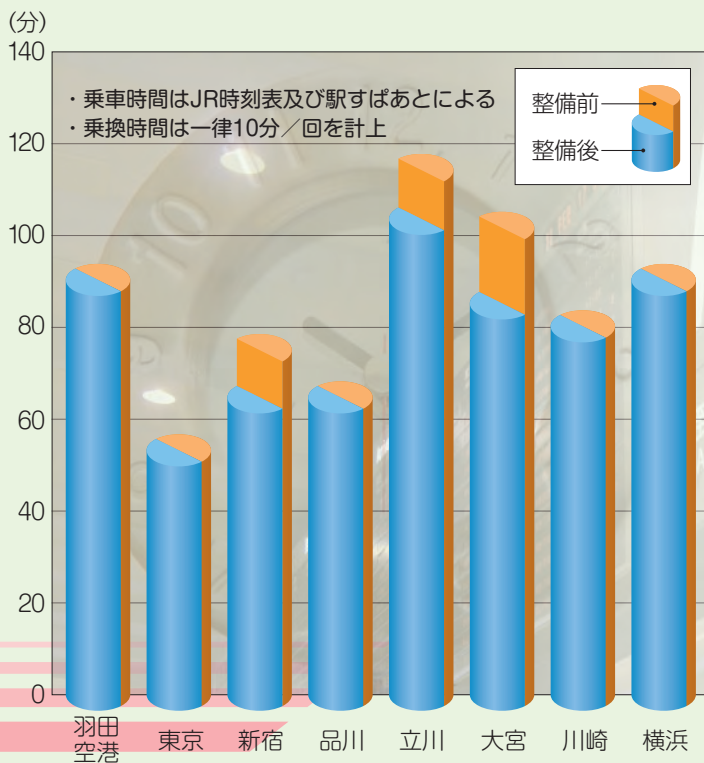
成田空港へのアクセス強化として、成田新高速鉄道の整備や京成日暮里駅の改良などの整備が進められています。

特に成田新高速鉄道は、北総線と成田空港を接続する新線で、開業後は日暮里～成田空港間の所要時間は36分となり、世界の主要都市と空港の所要時間と同水準までアクセス性が改善される予定です。

しかし、成田新高速鉄道だけでは、首都圏北部方面からのアクセス改善は見込めるものの、羽田空港や品川・横浜など首都圏南部方面からの所要時間の改善は見込めません。

首都圏は複数の大都市から形成されており、都心からだけではなく、周辺都市からの空港アクセスについても考慮する必要があります。

(図4) 成田新高速鉄道開業前後における所要時間の変化



成田空港と羽田空港などを結ぶ新たな鉄道アクセスの検討

●成田新高速鉄道～都営浅草線～京急線の活用(平成21(2009)年度国土交通省鉄道局予算)

成田・羽田両空港間のアクセス50分台等を目指し、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、首都圏空港としてふさわしいアクセス改善のための調査・検討を実施することとしています。 ※時間短縮のために成田新高速鉄道と都営浅草・京急両線を結ぶ連絡線

●国際競争力向上に向けた両空港を結ぶ超高速鉄道の整備

将来的には、さらなる時間の短縮が不可欠であるので、両空港を結ぶ超高速鉄道の整備が必要です。

「力強い日本の復活に向けて」(2008.6自由民主党政務調査会国際競争力調査会)

成田・羽田の一体運用の実現(リニア導入による国際・国内空港の一体化)

国際競争力の観点からは、日本各地と外国との間を短時間で往来できる環境を確保することが必要である。このため、国内・国際空港の一体化を図ることが、地域開発・国土総合利用の観点からも重要である。

このため、成田・羽田両空港間にリニア・モーターカーを導入し、ターミナル間を移動する時間とほぼ同レベルの十数分程度で両空港間を移動できるような環境を整備することにより、成田・羽田の一体的運用を実現すべきである。

成田空港～羽田空港間の超高速鉄道整備構想について

神奈川県では、成田・羽田両空港の一体的運用のために、両空港をリニアモーターカーで結ぶ超高速鉄道の整備を提案します。

ポイント

1

超高速鉄道整備の効果

- 成田・羽田両空港が約15分で結ばれることにより、国際ゲートウェイ機能と国内線ネットワークの中核機能を併せ持つ国際水準の首都圏空港が実現します。
- 首都圏の利用者にとって、空港アクセスをはじめとする利便性の向上が図られます。
- 首都圏の業務核都市や観光地との連携強化による都市の育成と観光産業の活性化が図られます。
- 車利用から鉄道利用への転換による環境改善が図られます。

ポイント

2

超高速鉄道整備による展開

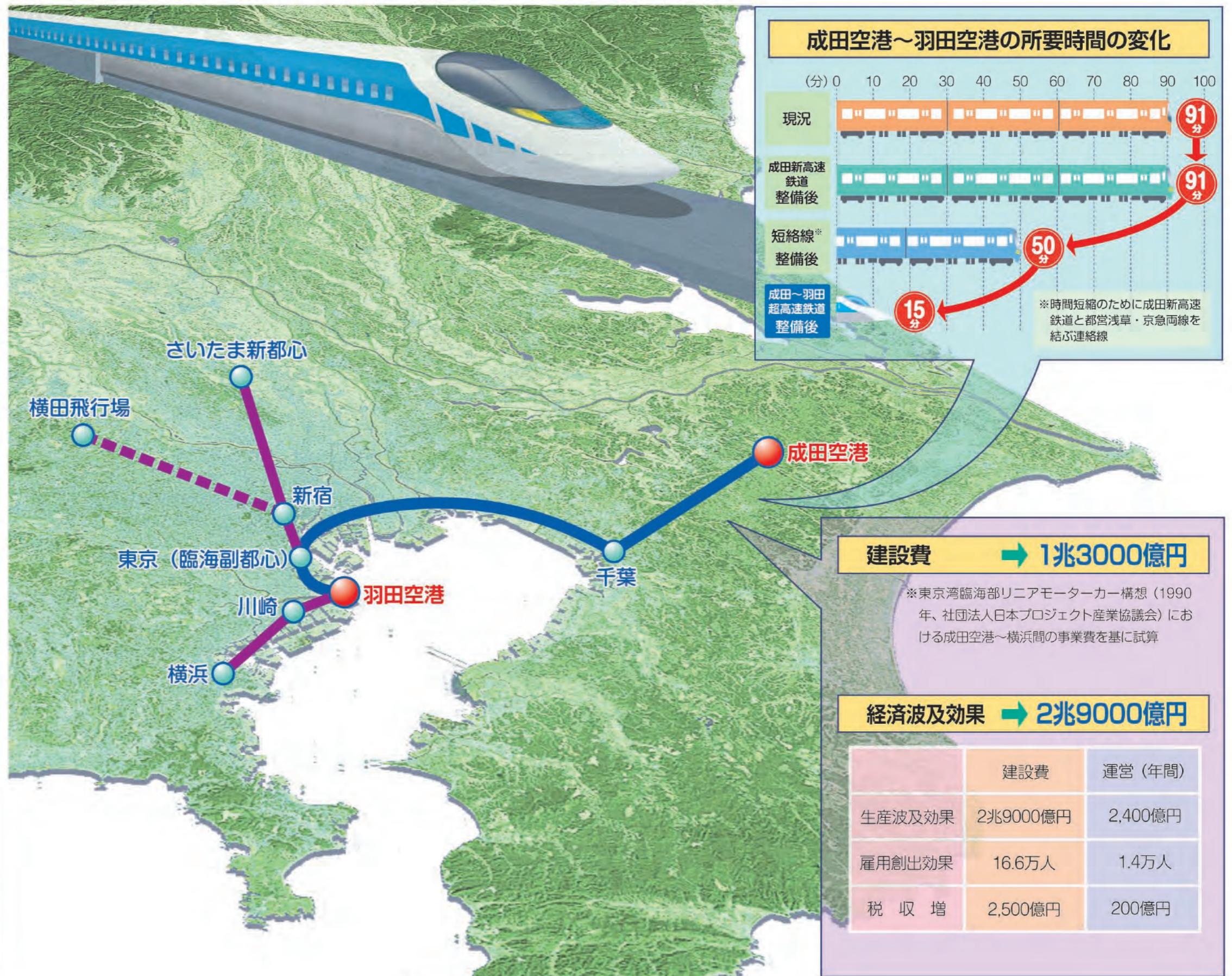
物流、静脈物流などの新たなインフラ整備

シールドトンネルの形状特性を活かし、躯体に物流機能を共同化することで、物流・静脈物流の高度化が図られます。



空と陸が連携した
新たな超高速鉄道体系の構築

計画中的リニア中央新幹線や既存の新幹線ネットワークとの連携により、日本各地へのよりスピーディーな移動が可能となります。



リニア構想の実現に向け前進した事項

①大深度地下利用による用地費の削減

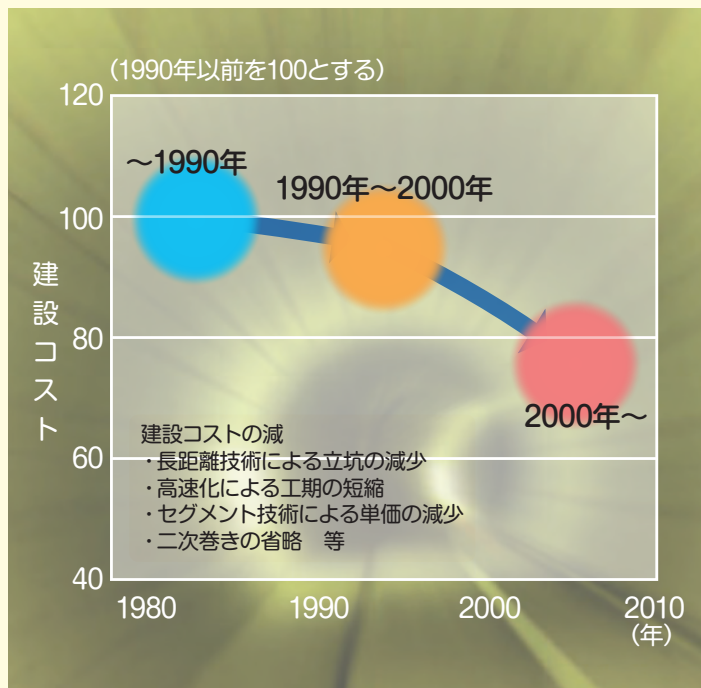
2001年に施行された「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」により、地下空間の活用により用地費の削減が可能となりました。

近年では、シールド工法の進歩により、高速化による工期の短縮、長距離化による立坑の省略化等が可能となり、建設コストの低減が進んでいます。

②リニア実用化に向けた基盤技術の確立

2005年「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」の技術評価において、実用化の基盤技術が確立したと判断されました。現在、山梨リニア実験線累積走行距離は60万kmに達し、他の交通機関との競争可能な大量輸送システムの確立へ向けて実験が進められています。

(図5) シールド工事の概略コストの推移



出典：大深度地下利用パンフレット（国土交通省）

八都県市へのメリット

首都圏の地位向上

- ・世界最大級の国際ハブ空港の実現により、国際都市にふさわしい空港機能が確保され、国内外における首都圏の求心力のさらなる向上が期待できます。
- ・超高速鉄道の活用による空港の整備は、技術大国日本の象徴として首都圏の付加価値を高めるとともに、入込観光客の増加が期待できます。
- ・車利用から鉄道利用への転換による環境改善が図られ、環境先進地域として、首都圏の発信力強化が期待できます。

地域経済の活性化

- ・首都圏全域から両空港へのアクセスが容易になることにより、利用者の利便性が高まり、新たな需要喚起が期待できます。
- ・企業などにとって首都圏全域が好立地エリアとなることにより、企業立地の増加とそれに伴う居住者の増加が期待できます。

都市間連携の強化

- ・都市間連携の強化と首都圏エリアの均衡ある発展が期待できます。
- ・空と陸が連携した新たな超高速鉄道体系の構築により、首都圏、中部圏、関西圏等、他の都市圏との連携強化が期待できます。

構想の実現に向けて

今回の調査は既往調査に基づき、成田空港～羽田空港間の超高速鉄道の必要性、アクセス改善効果、概算事業費の試算、経済波及効果の予測等を行いました。構想の実現に向けては、今後、具体的なルート・構造の設定をした上での事業費の推計や需要予測など、詳細な検討が必要になります。

本調査により、我が国の国際競争力を高めるため首都圏空港機能の強化・充実が必要な状況下で、成田・羽田両空港を短時間でつなぐことにより、両空港の一体的運用を可能にし、それを実現する本構想が、様々な面で効果のある有効な方策であることが明らかになりました。

超高速鉄道整備を巡る状況を見ると、活用を想定している大深度地下については、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」が2001年に施行され、地下空間の活用が可能になりましたし、シールド工法の進歩により、建設コストの低減も進んでおります。さらに、リニアの実用化に向けては、基盤技術が確立されるなど、構想の実現に向けた環境は整いつつあります。

本構想は県域を越えるビッグプロジェクトで、本来的には国が担う役割が大きいものであり、また、莫大な事業費や事業主体の問題など、実現に向けた課題も少なくありませんが、神奈川県としては、より広域的な体制の中で関係自治体の理解を得ながら、本構想の実現に向けた取組みを進めてまいりたいと考えています。

神奈川県政策部地域政策課

〒231-8588 横浜市中区日本大通 1

電話：045-210-3265

FAX：045-210-8837