

## 第2回 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

### 議事概要

1. 日 時：平成21年 2月 5日（木）16:00～18:00
2. 場 所：中央合同庁舎3号館 10階共用会議室B
3. 出席者：別紙－1 参照
4. 主な議題  
鉄道アクセス改善施策の検討 等
5. 議事概要及び発言の要旨
  - (1) 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の意義・必要性
    - ・ 成田・羽田両空港間のアクセス改善をメインにするのではなく、成田空港と都心及び羽田空港と都心のアクセスが改善される結果として、両空港間のアクセスが改善されるという方向で整理すべき。
    - ・ 両空港から東京駅へ向かうニーズはどれくらいあるか、東京駅に直接乗入れる必要性はどれくらいあるのか、調査する必要がある。
    - ・ 成田空港は東京から遠いため、できるだけ都心とのアクセス時間を短縮し、利便性を高めなければならない。一方、羽田空港は都心に近いが、東京駅とのアクセスについては、東京モノレール等を利用して乗換えが必要であり、十分とはいえない。両空港から乗換えをせずに直通で都心に乗り入れられるという空港アクセスの重要性はかなり高く、乗換え回数が改善されるという点からも整理が必要である。
    - ・ 成田空港の国内線を増やすという選択もあるが、インバウンドの一部は新幹線ネットワークで運んでもらう方が良い場合がある。地方からのアクセス強化のため、新幹線ネットワークと結節することは重要である。
    - ・ 既存の鉄道ネットワークを活用する場合、速達性向上という観点からだけではなく、京成、都営、京急の3事業者間の運行となるため、1事業者の運行が乱れることにより、全線の定時性が失われるというリスクについても検討しておいたほうが良い。
    - ・ 短絡線整備については、都心と成田・羽田両空港へのアクセス改善の面だけでなく、混雑緩和等の都市鉄道の問題への対応等、都市交通という役割からも検討すべき事項である。
    - ・ 津田沼・千葉方面から東京・品川方面へ向かう人は、現在はJR総武線を利用する人が多いが、仮に、東京と成田が30分台で結ばれることになれば、JR総武線の利用者が京成線から乗り入れる短絡線に転移する可能性もある。実際、千葉方面の人は品川駅でかなり降りる。
  - (2) 鉄道アクセス改善施策の検討等
    - ・ 泉岳寺、押上付近でのすり付けについて検討が必要である。両駅での乗換え旅客は多いので、朝のラッシュ時にうまくダイヤが組み込めるかどうか検討する必要がある。特に、押上駅は今後、東京スカイツリーの最寄り駅となり、一大観光拠点として位置づけられる。利用が増えるとなると、既存の容量でいいのか、大改造や短絡線の整備が必要か、接続駅という機能がどうか等、多面的に考える必要がある。
    - ・ 東京駅に接着する場所によっても便益は変化するので、物理的な空間の制約もある中で、もっとも高い効果を生む位置を決めていかねばならない。
    - ・ 空港アクセスという観点では重要ではあるが、短絡線整備にはかなりの費用が必要であり、最終的には鉄道事業として採算性が成り立つかどうか検討することが重要である。

以上