

4 空港アクセスの充実・強化

- ・ 東京駅と羽田空港を20分台で直結可能な都営浅草線の東京駅接着計画の検討を進めていきます。東京駅接着計画の事業化にあたっては、民間の活用等も含め、事業化手法について検討していきます。
- ・ 東京モノレールの浜松町駅の改良計画を促進し、輸送力の増強とJRとの乗り換え利便性の向上を図ります。
- ・ 東急多摩川線と京急空港線を結ぶ短絡線の計画について、検討を進めていきます。
- ・ 車による羽田空港アクセスを向上するため、国道357号線の整備促進や第二東京湾岸道路の計画の具体化を国に働きかけていきます。
- ・ 成田空港のアクセス強化のため、北総開発鉄道北総・公団線と成田空港とを接続し、東京中心部と成田空港を40分台で結ぶ新しい鉄道路線の整備に関する検討を見守るとともに、この鉄道路線と合わせて効果を発揮する都営浅草線の東京駅接着や追い抜き線を整備する計画の検討を進めていきます。
- ・ 空港アクセスのソフト面の対策として、羽田空港の夜間・早朝枠を活用した国際便の就航に対応し、鉄道、路線バス、乗り合いタクシーなどの運行時間の拡大を関係事業者に要請していきます。

【現状と課題】

- (1) 首都圏の鉄道ターミナルである東京駅から羽田空港までは、乗り換えなしに行くことのできる鉄道路線がなく、直結ルートの設置が望まれています。このため、平成12(2000)年1月27日の運輸政策審議会答申第18号において、都営浅草線を東京駅に接着して東京駅と羽田空港を直結する計画が「目標年次(2015年)までに整備着手することが適当である路線」として位置付けられました(図表3-4-1)。

また、東京モノレールは起点の浜松町駅が単線のため、時間当たりの運転本数が限界に達しており、輸送力の増強が望めません。このため、前述の運輸政策審議会答申では「浜松町駅を改良し取付け部分を複線化して輸送力増強を図る」とされ、駅の改良計画が検討されています。

以上のほか、運輸政策審議会答申第18号では、次のような計画が示されています。

京浜急行電鉄空港線の京急蒲田駅を改良することにより取り付け部分を複線化して輸送力増強を図るとともに、横浜方面との直通運転化を可能とすること。

東京モノレール天王洲駅において東京臨海高速鉄道臨海副都心線との乗り継ぎ円滑化を確保すること。

京浜急行電鉄空港線と東京急行電鉄多摩川線を短絡する路線を目標年次までに整備に着手することが適当であること。

西臨海公園から赤羽、田園調布を経て、羽田空港方面に至る、「区部周辺部環状公共交通（仮称）」の新設について今後検討すること。

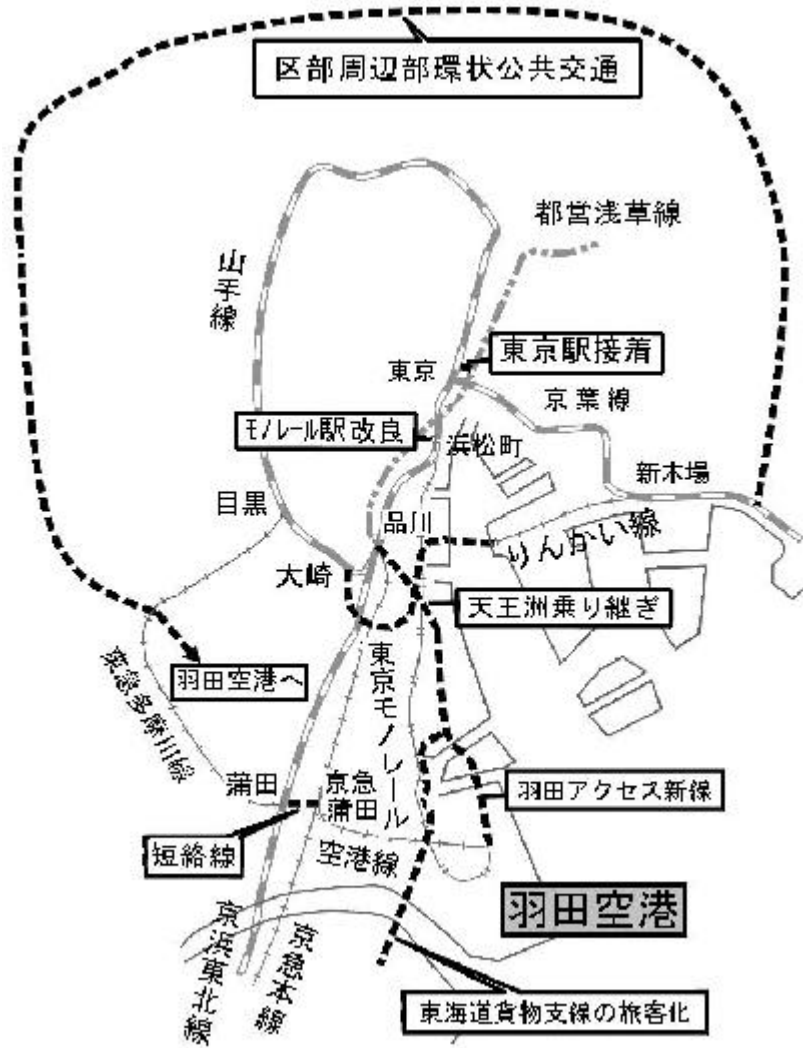
今後の羽田空港アクセスの輸送需要動向等を踏まえて、東京テレポート～東京貨物ターミナル～羽田空港間の羽田アクセス新線（仮称）を検討すること。

京浜臨海部の再開発等にかかわる輸送需要動向等を踏まえ、東京テレポート・品川～東京貨物ターミナル～羽田空港口～桜木町を結ぶ東海道貨物支線の旅客化について、可能な区間から段階的な整備を検討すること。

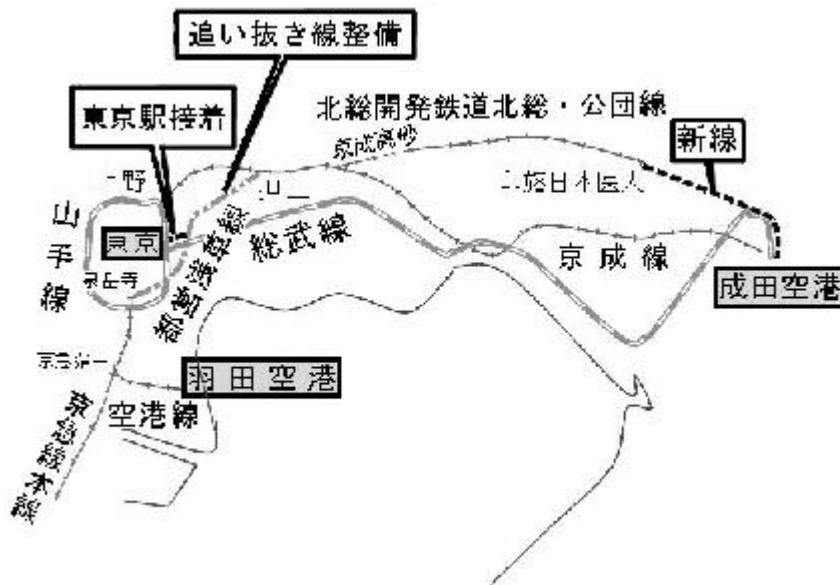
- (2) 成田空港への鉄道路線はJR東日本及び京成電鉄の2路線が空港ターミナルビル地下に暫定乗り入れしていますが、地方から羽田空港経由で成田空港を利用する旅客や首都圏西部地域等の旅客の成田空港への移動に1時間以上を要しています。

このため、前述の運輸政策審議会答申第18号において、北総開発鉄道北総・公団線と成田空港を接続する新しい路線を整備し、東京中心部との所要時間を短縮する（京成上野～成田空港間の所要時間が47分程度となる）とともに、都営浅草線の東京駅接着と相互直通運転により、東京駅と成田空港、羽田空港を一つの路線で連絡することとし、あわせて都営浅草線浅草橋付近での追い抜き線の整備により、空港へのアクセス並びに両空港間の連絡に係る所要時間及び乗り換え回数等の改善を図ることとされています（図表3-4-2）。

図表 3 - 4 - 1 羽田空港へのアクセス交通



図表 3 - 4 - 2 成田空港～都心～羽田空港のアクセス交通



- (3) 羽田空港には、東京都内各地や周辺県の各都市から羽田空港まで約40の直行バス路線が運行しており、航空旅客の約11%がこれらのバスを含む路線バスを利用しています。目的地まで乗り換えなしに移動できることや、運行時間の設定に柔軟性があることなどのメリットがあり、路線が拡大する傾向にあります。

しかし、臨海部の道路渋滞などによりこれらバスなど車両によるアクセスについては定時性が確保されにくい状況にあります。

- (4) 鉄道路線の新設や改良等には整備、運営主体の確立や建設資金の確保、開業後の収支採算性など多くの課題があります。

【アクセス充実の意義】

- (1) 航空旅客の利便性を図るために極めて重要です

現在首都圏における空港の利用者は、羽田空港で年間約5,400万人、成田空港で約2,600万人となっていて、今後も伸び続けることが予測されています。空港アクセスの充実は、このような大量の航空旅客の移動時間の短縮と定時性の確保など、利用者の利便性を図るために極めて重要です。

【取組方針】

- (1) 交通事業者への働きかけ等により、羽田空港と都心等とのアクセスの充実・強化に取り組みます

羽田空港へのアクセスについては、都心との直結ルートの開設等路線の新設や既設路線の改良、周辺道路の整備などにより、移動時間の短縮と移動の利便性の向上を図ります。

東京駅と羽田空港を20分台で直結可能な都営浅草線の東京駅接着計画の検討を進めていきます。計画の事業化にあたっては、民間の活用等も含め事業化手法について検討していきます。

関係する交通事業者に対し働きかけを行い、東京モノレール浜松町駅の改良計画の事業化を促進して、羽田空港への輸送力の増強とJR駅との移動のバリアフリー化を図っていきます。

京浜急行電鉄本線及び空港線の連続立体交差化事業を促進し輸送力増強などを図っていきます。

延伸区間整備中のりんかい線について、天王洲駅で東京モノレールとの乗り継ぎを確保します。暫定開業時点（平成12(2000)年度末予定、天王洲まで）では千葉県方面から、さらに全線開業時

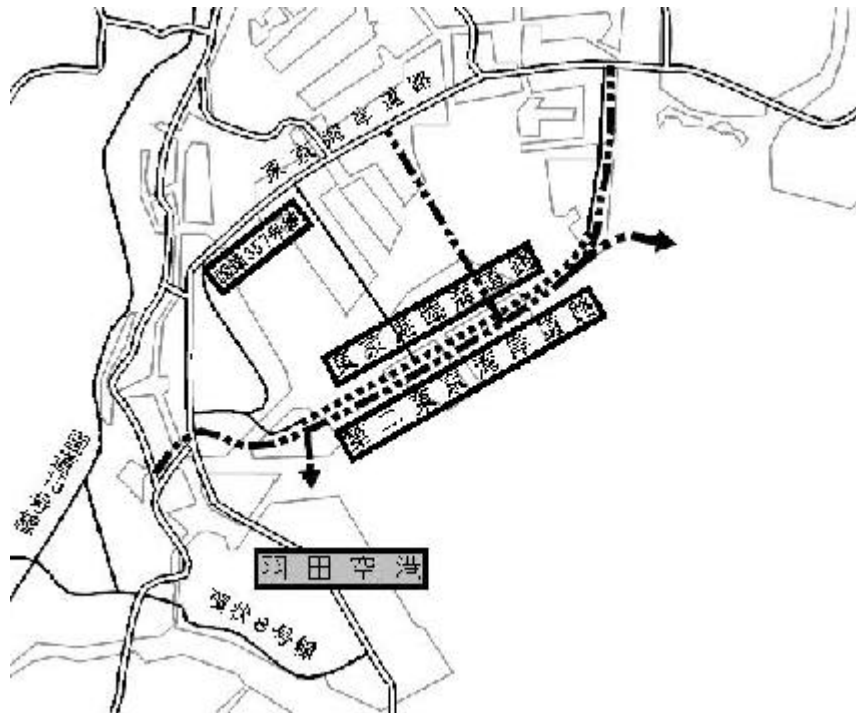
点（平成14(2002)年末予定、大崎まで）では、埼京線や横浜・川崎方面からの京浜東北線を利用する旅客の利便性が向上します。

東急多摩川線と京急空港線を結ぶ短絡線の計画について、検討を進めていきます。

さらに、今後増加が見込まれる羽田空港への旅客需要などに対応するため、既存路線以外の新たな路線整備について検討を進めていきます。

車による羽田空港へのアクセスを向上するため、東京港臨海道路の整備を推進するとともに、国道357号線の未整備部分の整備促進及び第二東京湾岸道路の計画の具体化を国に対して働きかけていきます。

図表3 - 4 - 3 羽田空港周辺の道路網



(2) 成田空港と都心及び羽田空港とのアクセス強化のため、都営浅草線の東京駅接着や追い抜き線の計画の検討を促進していきます

首都圏の国際航空機能を担う成田空港の重要性は、羽田空港の国際化が実現した後も変わるものではありません。したがって、北総開発鉄道北総・公団線と成田空港とを接続し、東京中心部との間の所要時間を40分台に短縮する新しいルートは、早期完成が期待される重要な路線です。

このため、千葉県が中心となって進められている整備手法等に関する

る検討を見守るとともに、この鉄道路線と合わせて効果を発揮する都営浅草線の東京駅接着や追い抜き線を整備する計画の検討を進めていきます。

(3) 空港アクセスのソフト面の対策に取り組みます

利用しやすい交通機関を目指し、乗り継ぎ地点での分かりやすい交通案内板の設置や空港までの乗り換え方法・料金・所要時間などを掲載した交通マップの作成配布を行うことなどを交通事業者に要請していきます。

夜間・早朝の発着枠を活用した羽田空港の国際化による航空機の就航状況に対応し、鉄道、路線バス、乗り合いタクシーなど公共交通機関の運転本数や運行時間の拡大を関係事業者に要請していきます。