

成田新高速鉄道アクセスの整備

1. 事業の概要

- 整備概要
 - ・新線整備（印旛日本医大～成田空港 19.1 km）
 - ・北総・公団線の改良（京成高砂～印旛日本医大）
 - ・空港内駅部の改良
- 整備主体 第三セクター（空港内駅部インフラ改良は空港公団）
- 運行主体 京成電鉄
- 総事業費 1,286億円
 （その他、空港内駅部インフラ改良が281億円）
 （複線区間を極力短くする、新駅設置を1箇所を抑えるなど事業費を圧縮）
- 資金フレーム 補助金461億円、負担金261億円、出資金205億円、借入金359億円
- ※本事業については、ニュータウン鉄道等整備事業費補助の補助率を引き上げ（国、地方それぞれ現行補助率18%→1/3）
- 建設期間 平成14年度～21年度

※都市再生プロジェクト

本事業は、大都市圏の国際競争力を高め、我が国経済の牽引役とするため、国際都市に相応しい国際交流機能を確保する観点から、平成13年8月、都市再生本部が決定した都市再生プロジェクト（都心と成田空港間、更に成田・羽田両空港間を短時間で結ぶ、新たな鉄道アクセスルートの早期整備）として位置付けられている。

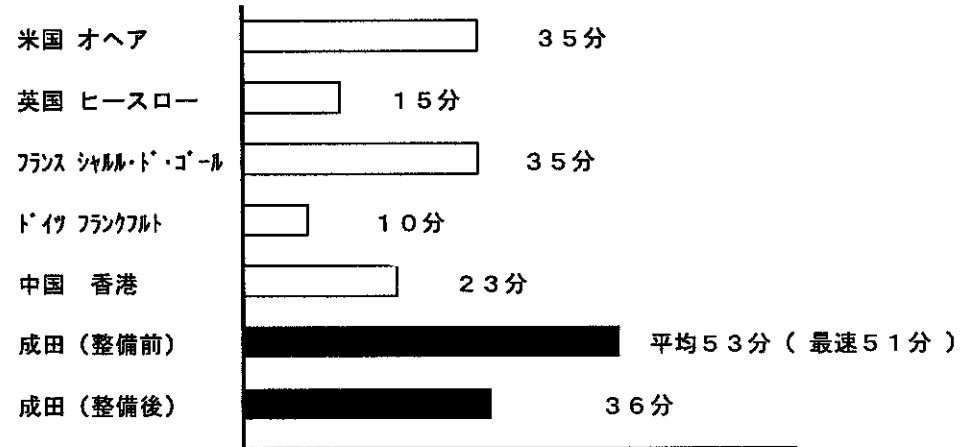
2. 成田新高速鉄道アクセスの整備効果

①所要時間の短縮

世界の主要空港に比肩し得るアクセス利便性の実現

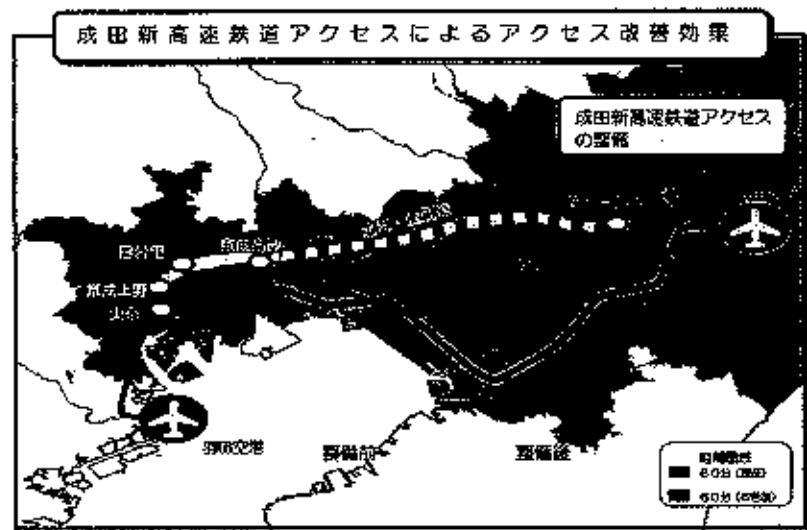
空港と都心部との間の所要時間を
約17分の短縮⇒30分台の実現

世界の主要空港と都心との間の鉄道アクセス所要時間



（注）成田は京成スカイライナー

②成田空港から1時間以内の昼間人口を4倍増



成田空港から1時間以内の昼間人口
 整備前 整備後
 約288万人 → 約1,114万人

3. 事業の収支予測

①需要予測

需要予測は「四段階推計法」により行っており、開業時（平成22年）の輸送人員の予測値は、以下の通りである。

なお、輸送需要の太宗を占める成田空港航空旅客については、航空局による第7次空港整備7箇年計画における成田空港にかかる需要予測値を前提としている。

総輸送人員（平成22年）	37,400人/日
成田空港航空旅客	25,900人/日
都市内旅客	11,500人/日

②第三セクターの収支試算結果

成田新高速鉄道アクセスの整備主体である第三セクターの収支については、収入を当該路線の運行主体である京成電鉄が支払う線路使用料（注）、費用を当該路線の整備にかかる資本費（減価償却費、支払利息）や会社運営費等として試算を行っており、その結果は以下の通りである。

損益収支	累積欠損金の解消	開業後26年目
資金収支	累積資金不足の解消	開業後27年目

（注）線路使用料の額は、京成電鉄の成田空港アクセスの経営全般について、新線を「整備する場合」と「整備しない場合」の収支改善効果（受益）を全て線路使用料として支払うものとして算定。

