

『成田新高速鉄道事業化推進に関する調査報告書』

平成 13 年 3 月（財）運輸政策研究機構発行

事業を具体化するために、千葉県が運輸政策研究機構に調査を委託し、さらに「成田新高速鉄道事業化推進検討委員会*¹⁾」を設置し、①需要予測、②路線計画、③概算事業費、④収支採算性など、鉄道整備についてハード・ソフトの両面から検討しまとめたもの

* 1) 委員会構成員：国交省鉄道局・航空局、千葉県、成田市、白井市、印旛村、空港公団、成田空港高速鉄道（株）、都市基盤整備公団、北総鉄道、京成電鉄、JR東日本

① 需要予測

スカイライナー利用者 H11：6,900 人／日 → H27：17,900 人／日

一般特急利用者 H11：6,300 人／日 → H27：3,900 人／日（京成） + 11,200 人／日（新線）

② 路線計画

③ 概算事業費

④ 収支採算性

1. 3 種事業者の収支採算性検討の前提条件

2. 成田新高速鉄道の線路使用料の設定

基本的考え方：京成電鉄の増益分（増収額－増経費等）を線路使用料として収受する

増収額 H22 5,771（百万円）、H27 6,470（百万円）

経費等 人件費、駅経費、電力料、修繕費、その他、施設使用料*²⁾

* 2) 北総線部分：列車運行に伴う維持管理費

3. 収支の試算

4. 事業採算上の課題

⑤ 事業化に際しての課題整理

1. 早期実現に向けての課題

一般特急についても京成が適当と考えられるが、この場合、都市公団区間*³⁾については、北総 2 種と京成 2 種の列車が運行され、北総線区間については北総 1 種と京成 2 種の列車が運行されることになる。1 種と 2 種の列車が同一区間を運行している事例は他にもあるが、本路線の場合は共用区間が長く、滑良二業者間の運賃格差が大きい。さらには成田空港と京成高砂から上野間の各駅とは現在の京成本線経由でも活けることなど、他の事例とは大きく異なった要素を持っている。このため運賃の設定、北総開発鉄道*⁴⁾、都市基盤整備公団との収入・費用との配分、北総・公団線*⁵⁾内の高速化のために新たに整備することになる施設や既存の施設使用に対する使用料等の面で調整すべき多くの事柄がある。

* 3) 現在の千葉ニュータウン鉄道、* 4) 現在の北総鉄道、* 5) 現在の北総線

2. 事業計画上の課題

また、一般特急の停車駅については、北総・公団線の急行停車駅を考慮し、速達製、利便性、需要等の面から設定を行ったが、施設計画に関連するものであるため、早い時期から運行主体となる京成電鉄と関係事業者との調整・協議が必要である。