

## 第34回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会③】

日時：2023年8月2日（水）

全体会・部会①・部会②・部会③

10:00～12:00（予定）

場所：JR東日本現地会議室

### 次 第

#### 【部会③】

(1)開会

(2)羽田空港アクセス線（仮称）整備事業の概要

【資料1】

(3)試掘調査の結果について

【資料2】

(4)その他

(5)閉会

※なお、資料のなかで個人に関する情報や事業の関係等で非公開である情報については、一部表現を修正しています。その他、写真・図について一部訂正や出典等の加筆・修正を行っています。

# 羽田空港アクセス線(仮称)整備事業の概要 【①計画の位置付け】

交通政策審議会 答申第198号での位置づけ(2016年4月20日答申)

東京圏における今後の都市鉄道のあり方について

(答申)

平成28年 4月20日

交通政策審議会

＜2＞羽田空港アクセス線の新設(田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近・羽田空港)及び北東葉・りんかい線相互直通運転転化(新木場)

・田町駅付近において京葉線と相互直通運転を行う。  
・大井町駅付近及び東京テレポート駅においてりんかい線と相互直通運転を行う。  
・新木場駅において京葉線とりんかい線の相互直通運転を行う。



【意義】  
羽田空港と国際競争力強化の拠点である都心や新宿、渋谷、池袋、臨海部等副都心とのアクセス利便性の向上  
JR東日本等の既存ネットワークとの直通運転による多方面と羽田空港とのアクセス利便性の向上  
東京駅で東北新幹線等と連携すること等により、北関東等と羽田空港との大幅なアクセス利便性の向上  
休止線等の既存ストックを活用することにより、全線新線整備の事業よりも早期整備が可能

## 【意義】

- 羽田空港と国際競争力強化の拠点である都心や新宿、渋谷、池袋、臨海部等副都心とのアクセス利便性の向上
- JR東日本等の既存ネットワークとの直通運転による多方面と羽田空港とのアクセス利便性の向上
- 東京駅で東北新幹線等と連携すること等により、北関東等と羽田空港との大幅なアクセス利便性の向上
- 休止線等の既存ストックを活用することにより、全線新線整備の事業よりも早期整備が可能

## 【課題】

- 他の空港アクセス路線との補完関係を考慮しつつ、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業計画の検討の深化を図るべき
- 羽田空港国際線ターミナルへの延伸については、今後の羽田空港国際化の状況を踏まえ、検討が行われることを期待
- なお、久喜駅での東武伊勢崎線と東北本線の相互直通運転化等の工夫により、さらに広域からの空港アクセス利便性の向上に資する取組についても検討が行われることを期待

出典:国土交通省ウェブサイト([https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/tetsudo01\\_sg\\_000261.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/tetsudo01_sg_000261.html))

## 東京都 広域交通ネットワーク計画での位置づけ(2015年7月10日公表)

広域交通ネットワーク計画について  
《交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ》

平成27年7月

東京都

4.6 検討結果  
4.2から4.5までの結果を基に、「整備について優先的に検討すべき路線」と「整備について検討すべき路線」を、表6のとおり分類した。(図11)

整備について優先的に検討すべき路線は、目標への奉行度と整備支援算定、整備候補比率が全て評価点の高い利便性の高い路線と、羽田空港へのアクセスの整備が特に効果が期待できるJR東日本羽田アセススル等の結果を抽出した。

「整備について検討すべき路線」は、原則として、目標への奉行度がB評価以上の路線から、現状中に位置付けられる路線と、収支算定と費用便益比がともにA評価の路線である都心部・臨海地域地下鉄構想、都心部・品川地下鉄構想を抽出した。

表6 検討結果 ■目録について優先的に検討すべき路線	
・東京8号線延伸(押上～野田町)	
・東京9号線延伸(押上～多摩川～新百合ヶ丘)	
・東京1号線延伸(押上～松戸)	
・京急港線(京急港～大森駅間)	
・多摩都市モノレール延伸(高幡ヶ崎方面)	
・多摩都市モノレール延伸(羽田空港方面)	
・JR東日本羽田アセススル	<現段申込>

■目録について検討すべき路線	
・東京8号線延伸(押上～野田町)	
・東京9号線延伸(押上～多摩川～新百合ヶ丘)	
・東京1号線延伸(押上～松戸)	
・京急港線(京急港～大森駅間)	
・区間開通状況区分交換	
・つくばエクスプレス延伸	
・都心部・臨海地域地下鉄構想	<現段申込>
・都心部・品川地下鉄構想	<現段申込>

- 22 -

## 「整備について優先的に検討すべき路線」に位置づけ

### 【整備効果】

- 本路線は、輸送人員のうち約6割を空港アクセス旅客が占める空港アクセス路線である。京急空港線や東京モノレールなどの既存の空港アクセス路線に新たな路線が加わることで、羽田空港への安定的な輸送を確保することが期待できる。
- また、本路線は、JR埼京線、高崎線、宇都宮線、常磐線などの既存の鉄道ネットワークと接続することで、都内に限らず広範囲に時間短縮便益が及び、空港アクセスの利便性が大きく向上する。

### 【今後の課題】

- 事業費や事業計画の深度化が必要である。
- 事業スキーム等が未定であることから、関係機関による十分な調整が必要である。
- 特に、ネットワークの効果を最大限に活用できるような計画を検討する必要がある。



# 羽田空港アクセス線(仮称)整備事業の概要 【②配線計画の基本的な考え方】

## ■計画概要

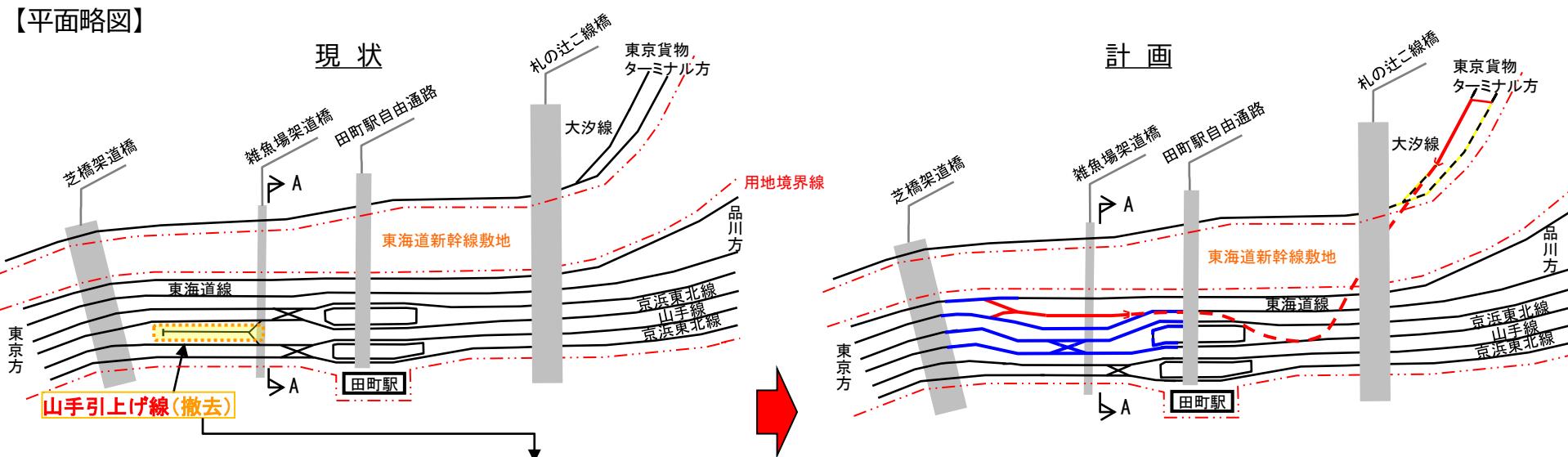


○東山手ルートは、田町駅付近で東海道線から分岐し**休止中の大汐線**を利用して、東京貨物ターミナルに至る

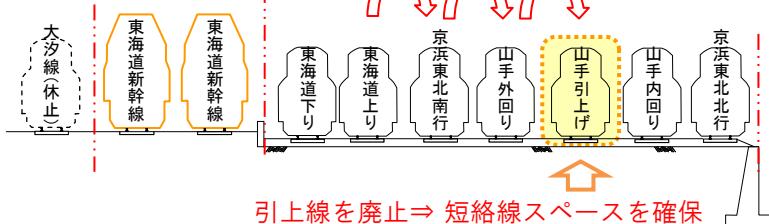
○東海道線と大汐線を繋ぐため、田町駅付近に**「短絡線」**を整備する

○短絡線は、田町駅の**山手引上げ線**を撤去し、そのスペースを活用して**東海道線上下線間に整備(単線)**する。

## 【平面略図】

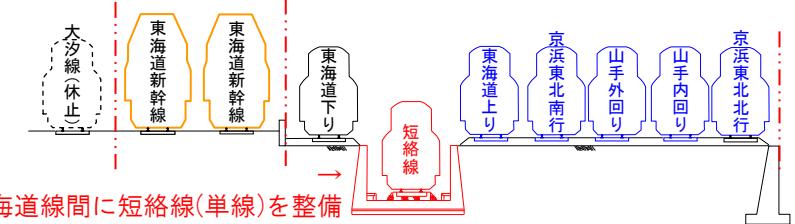


## 【A-A断面略図】



引上線を廃止⇒ 短絡線スペースを確保

## 【A-A断面略図】

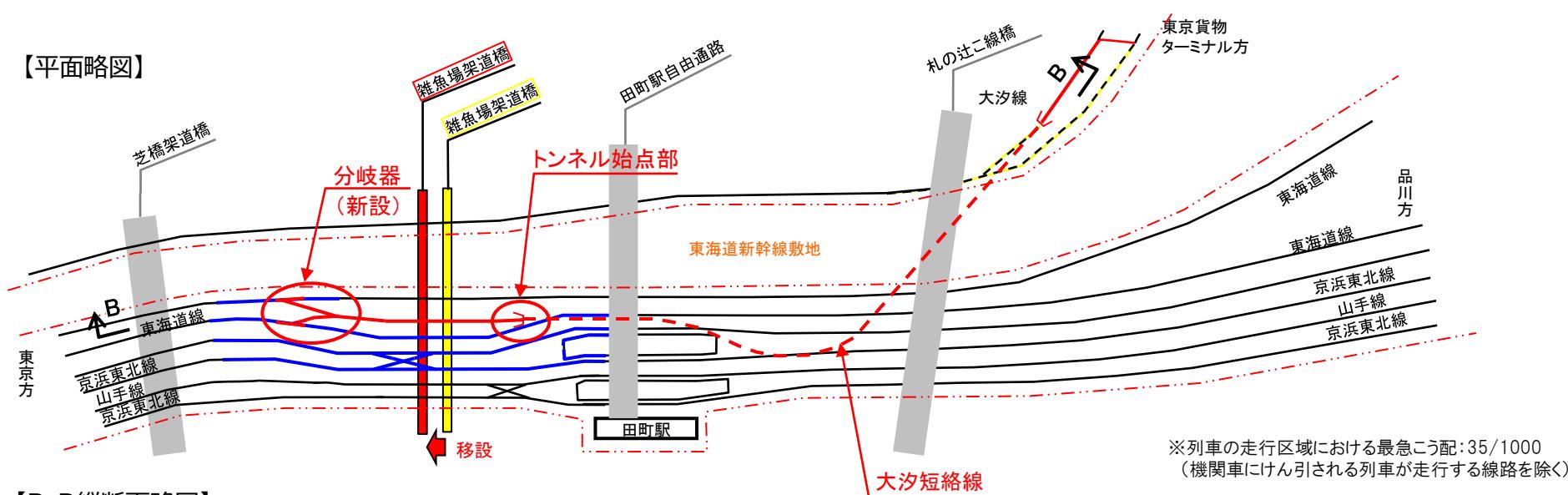


東海道線間に短絡線(単線)を整備

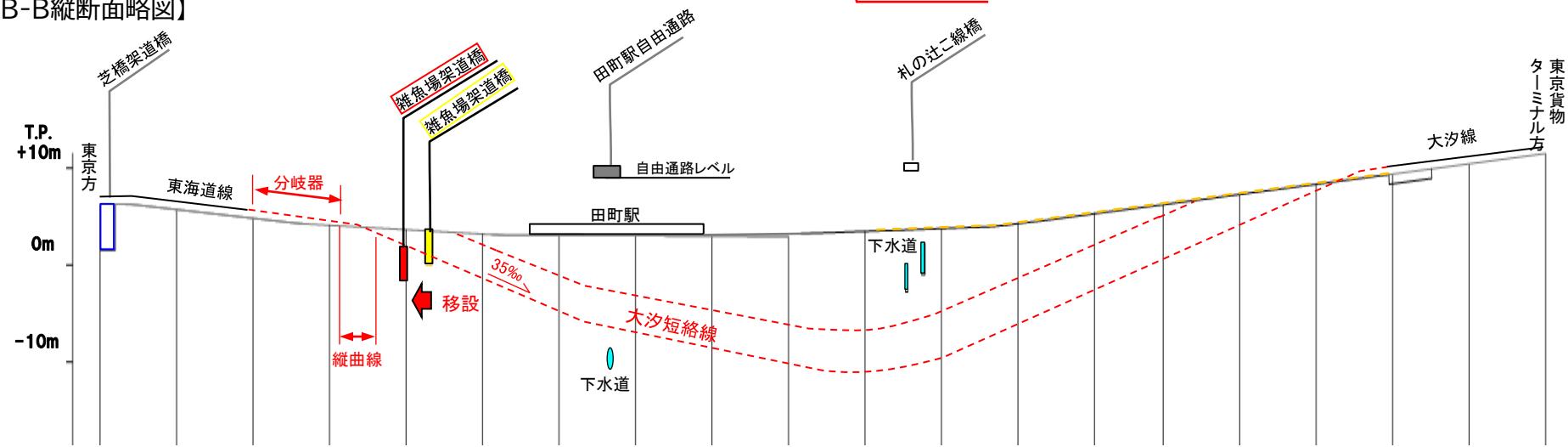
# 羽田空港アクセス線(仮称)整備事業の概要 【②配線計画の基本的な考え方】

短絡線は山手引上げ線のスペースを活用するため、東海道線からの分岐位置は限定される。また、田町駅ホーム部までにトンネル始点部が東海道線の地下に潜り込む必要がある。

【平面略図】



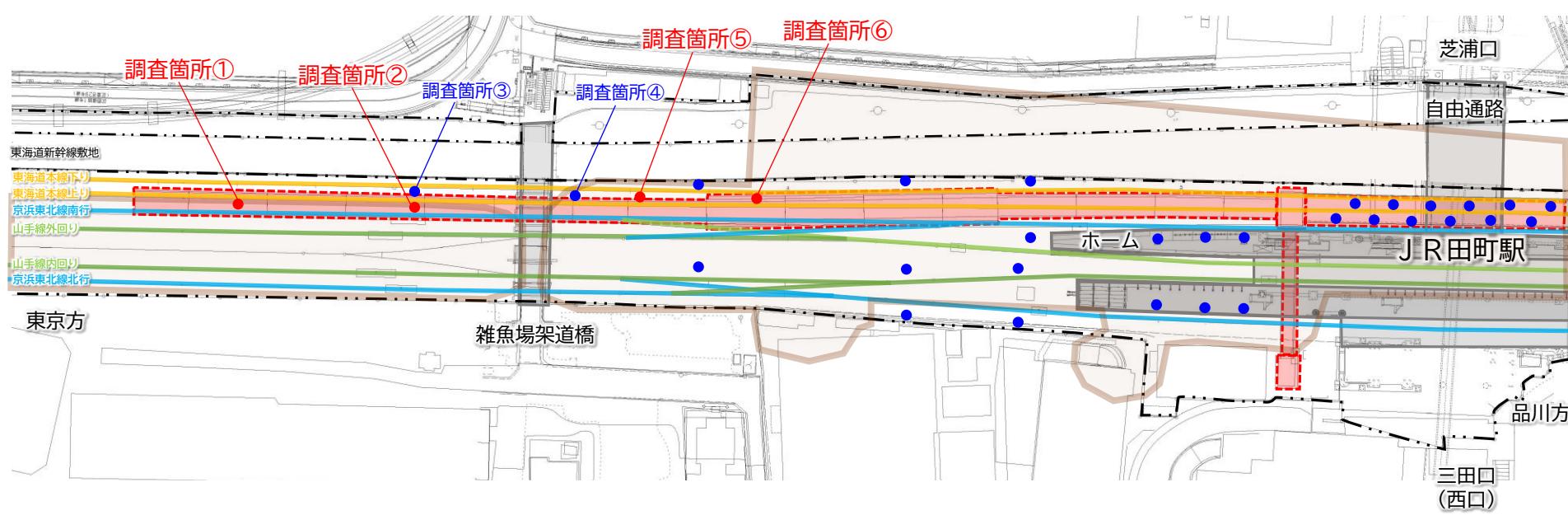
【B-B縦断面略図】



## 【調査結果】

- ・試掘調査の結果、4箇所から石積が出現

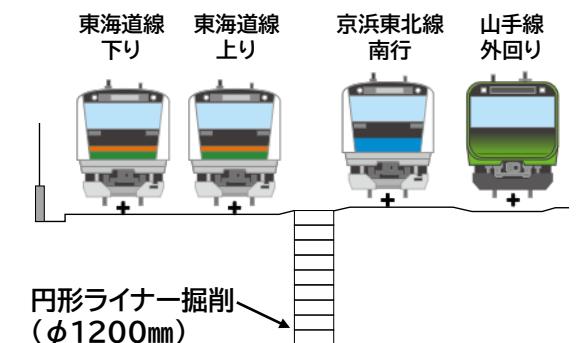
- : 古地図概略ライン(明治20年)
- : 東海道線接続関連構造物
- : 石積出現
- : 石積出現なし



# 試掘調査の結果について

## 【参考】 試掘調査イメージ

### 【調査箇所①②】



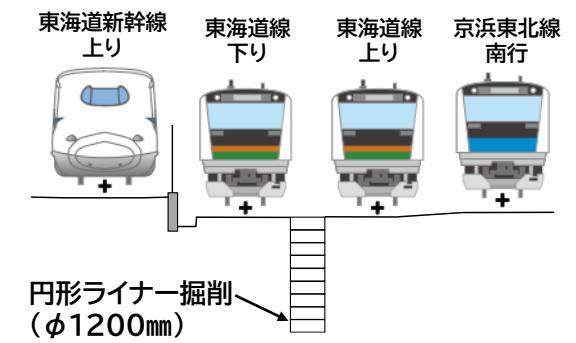
### 調査箇所①(22.7 港区立会)



### 調査箇所②(23.1 港区立会)



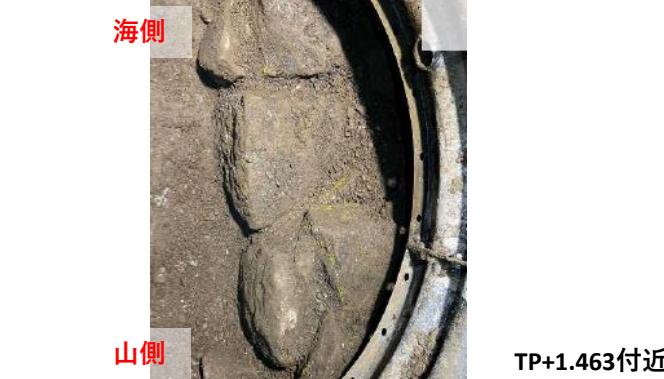
### 【調査箇所⑤⑥】



### 調査箇所⑤(23.3 港区立会)



### 調査箇所⑥(23.6 港区立会)

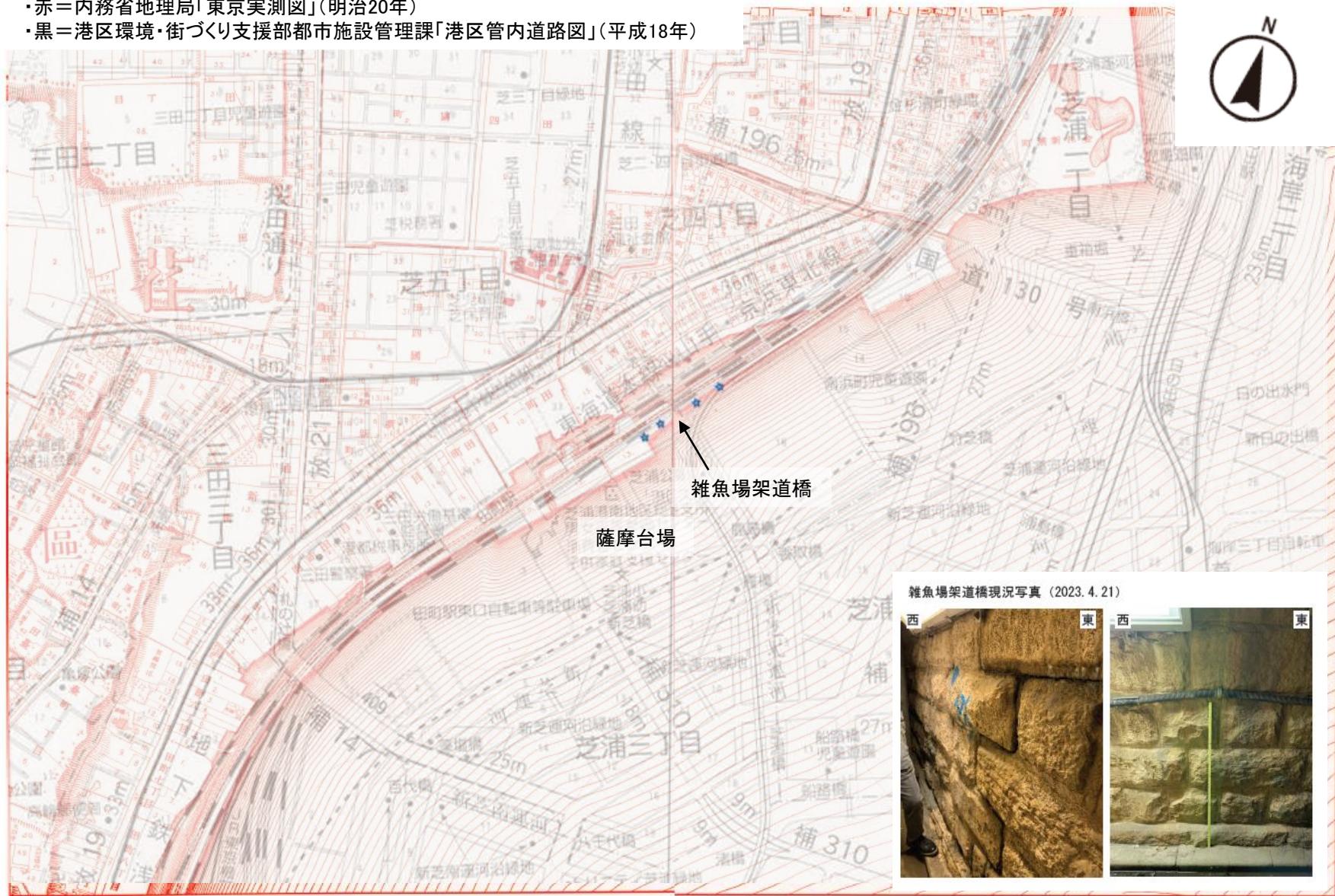


## 土壤サンプリング試料イメージ: 磯等は出現せず(23.4 港区全試料確認済み)



## 事業地周辺の地歴について

- ・赤=内務省地理局「東京実測図」(明治20年)
- ・黒=港区環境・街づくり支援部都市施設管理課「港区管内道路図」(平成18年)



雑魚場架道橋現況写真 (2023. 4. 21)

