

1 川越線のご利用状況の推移

- (1) 平均通過人員の推移
- (2) 各駅の乗車人員の推移

2 羽田空港アクセス線（仮称）の状況

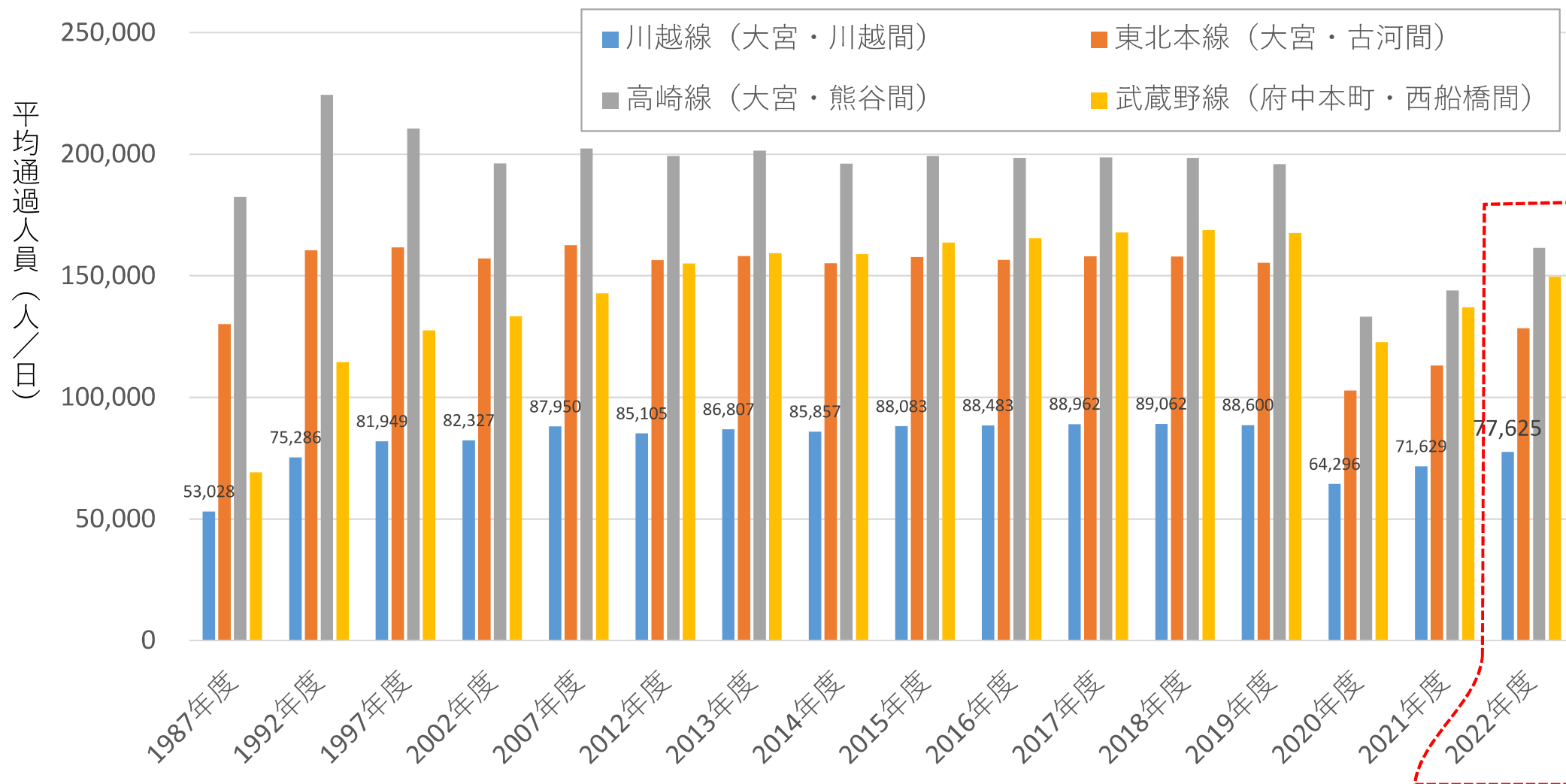
- (1) 経緯と第1回会議以降の進捗
- (2) 東山手ルートおよびアクセス新線の計画概要
- (3) 計画の詳細（2023年4月の公表内容）
- (4) 起工式の模様

東日本旅客鉄道株式会社
大宮支社経営戦略ユニット
2023年10月25日

1. 川越線の利用人員の推移 (1)平均通過人員 (人/日) の推移

平均通過人員とはご利用されるお客さまの1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。

$$\text{【平均通過人員】} = \text{【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】} \div \text{【当該路線の年度内営業キロ】} \div \text{【年度内営業日数】}$$

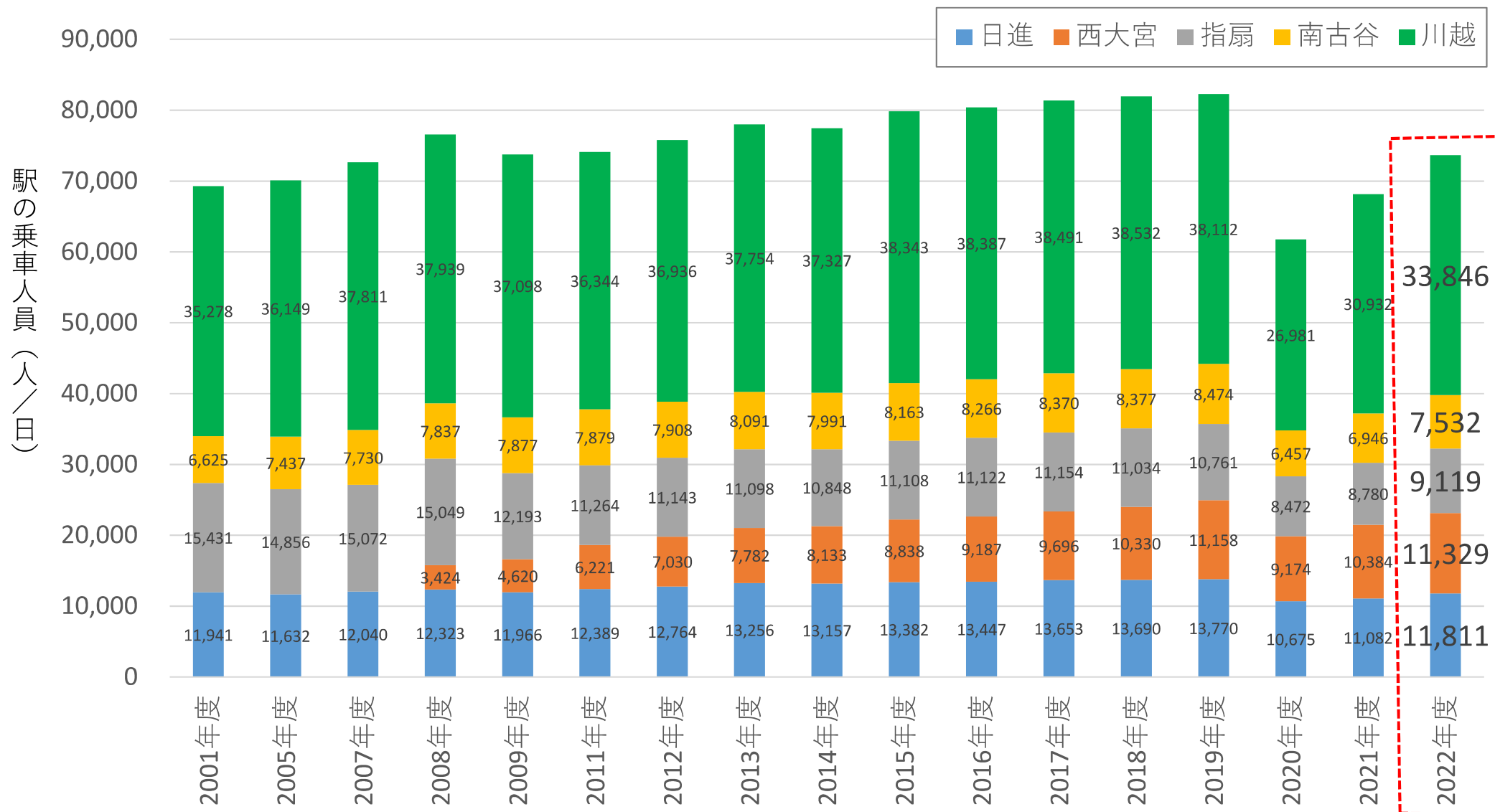


川越線の利用状況の推移 (2022年度：77,625人/日 対前年+5,996)

- コロナ禍により大きく減少したご利用者数は徐々に回復しているものの、その比率は87%に留まっています。
- 他の線区との比較では武蔵野線(89%)より低いものの、東北線(81%)や高崎線(81%)より高くなっています。

1. 川越線の利用人員の推移

(2)各駅の乗車人員（人/日）の推移



各駅の乗車人員の推移

- 西大宮駅の乗車人員（11,329人）はコロナ禍前のより増加。まちづくりの効果と推定できます。

2. 羽田空港アクセス線（仮称）の状況 (1) 経緯と第1回会議以降の進捗

(1) 経緯と第1回会議以降の進捗

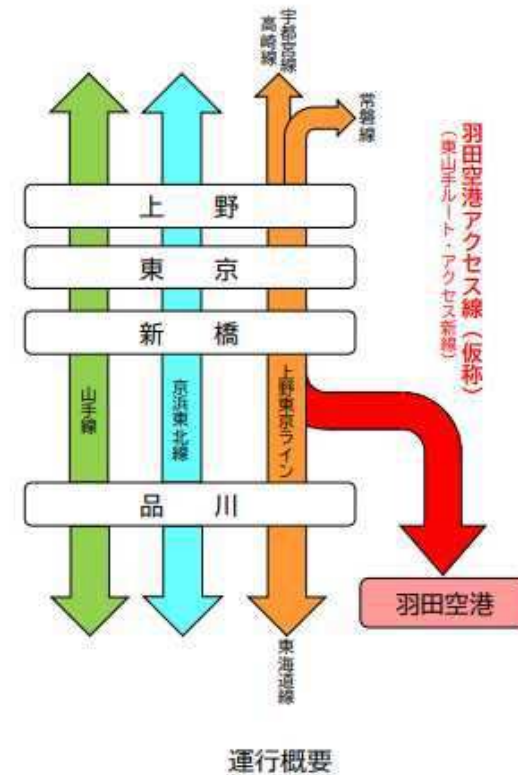
2014年8月	交通政策審議会小委員会で羽田空港アクセス線構想を公表
2015年7月	東京都広域交通ネットワーク検討委員会にて「整備について優先的に検討すべき路線」に位置づけ
2016年4月	交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」に位置づけ
2018年7月	JR東日本グループ経営ビジョン「変革2027」にて羽田空港アクセス線構想の推進を公表
2019年5月	東京都知事に環境影響評価調査計画書を提出
2021年1月	国土交通大臣より「アクセス新線」の鉄道事業許可を取得
2021年7月	東京都知事に環境影響評価書案を提出
2021年8月	環境影響評価書案の地元説明会を実施
2022年7月	東京都知事に環境影響評価書を提出
2023年1月	関東運輸局より「東山手ルート」における鉄道施設変更認可を取得
2023年3月	国土交通大臣より「アクセス新線」における工事施行認可を取得
2023年4月	羽田空港アクセス線(仮称)の本格的な工事に着手することを公表
2023年6月	「東山手ルート」および「アクセス新線」における工事の起工式を挙げる

2. 羽田空港アクセス線（仮称）の状況 (2)東山手ルートおよびアクセス新線の計画概要

(2)東山手ルートおよびアクセス新線の計画概要

- 「東山手ルート」および「アクセス新線」は、現在休止している大汐線の橋りょうや高架橋などの既存ストックを有効活用し、東京駅と羽田空港の直結、宇都宮線・高崎線・常磐線方面からの所要時間短縮や乗換解消・低減など広範なエリアからの空港アクセスを改善します。
- 東京駅から羽田空港へは、現在、鉄道を利用した場合 30 分程度要するところ、乗り換えなく約 18 分で到着することが可能となります。

東山手ルート
アクセス新線



2. 羽田空港アクセス線（仮称）の状況 (2)東山手ルートおよびアクセス新線の計画概要

(2)東山手ルートおよびアクセス新線の計画概要



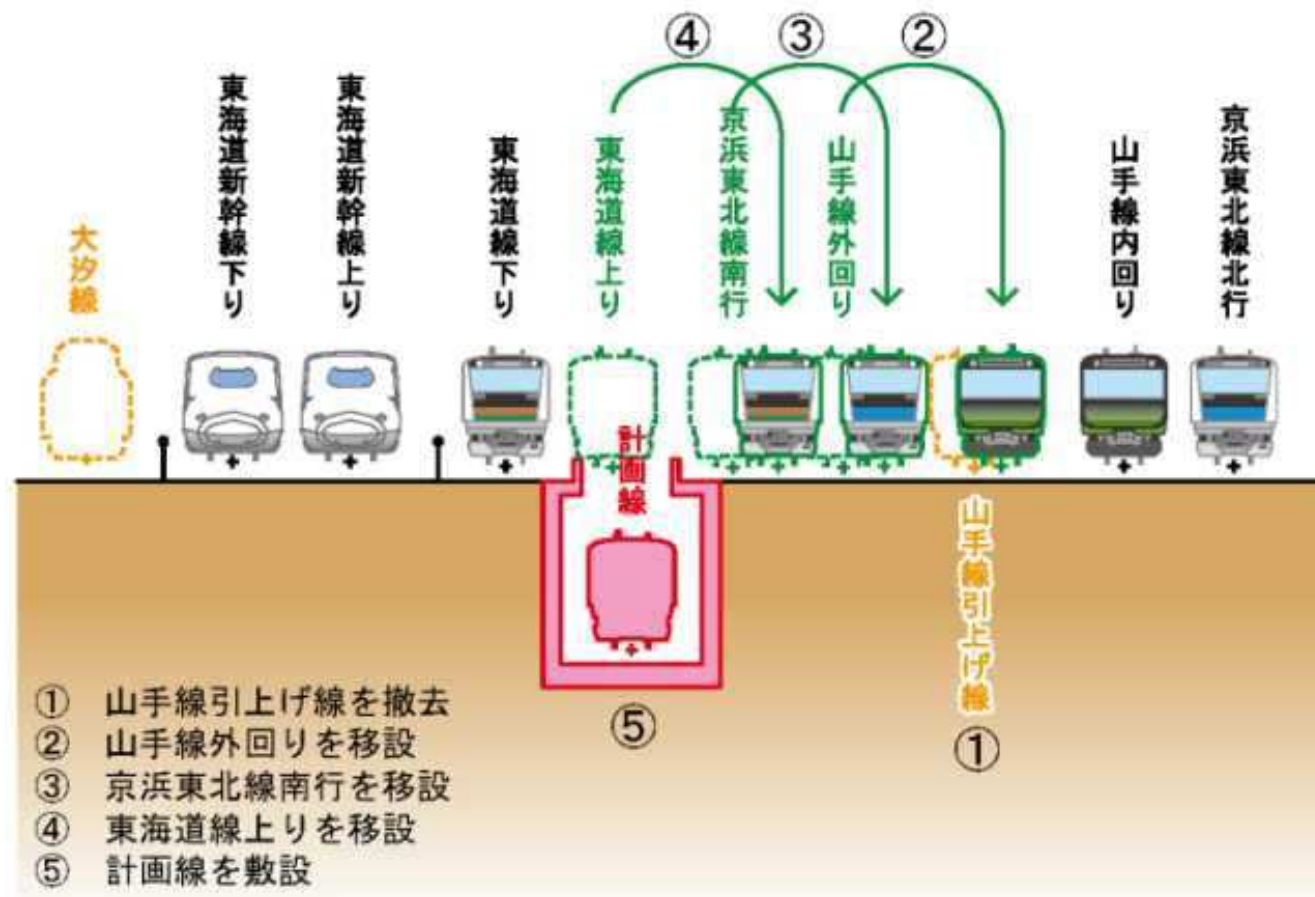
羽田空港アクセス線 平面・断面図

2. 羽田空港アクセス線（仮称）の状況

(3)計画の詳細

(3)計画の詳細 ① 東海道線接続区間

- 田町駅の東京方にある山手線引上げ線を撤去し、山手線外回り、京浜東北線南行、東海道線上りを順次移設して、東海道線上下間にスペースを確保します。
- そのスペースを用いて、開削トンネルやシールドトンネルを構築することで、東海道線と大汐線（現在休止中）が接続する線路を敷設します。



東海道接続区間 断面図 (a-a'断面)

2. 羽田空港アクセス線（仮称）の状況

(3)計画の詳細

②大汐線改修区間

1998年より鉄道事業を休止している大汐線の橋りょうや高架橋などの既存ストックを有効活用し、土木・軌道・電気の各設備について健全度を調査した上で、必要な改修や改良を実施します。



大汐線改修区間の現状

2. 羽田空港アクセス線（仮称）の状況

(3)計画の詳細

③東京貨物ターミナル内改良区間

東京貨物ターミナル内に JR 東日本が保有している用地を用いて、羽田空港アクセス線（仮称）の運行に必要な車両留置線や保守基地線を整備（約 23,000 m²）します。



東京貨物ターミナル内改良区間 位置図

④アクセス新線区間

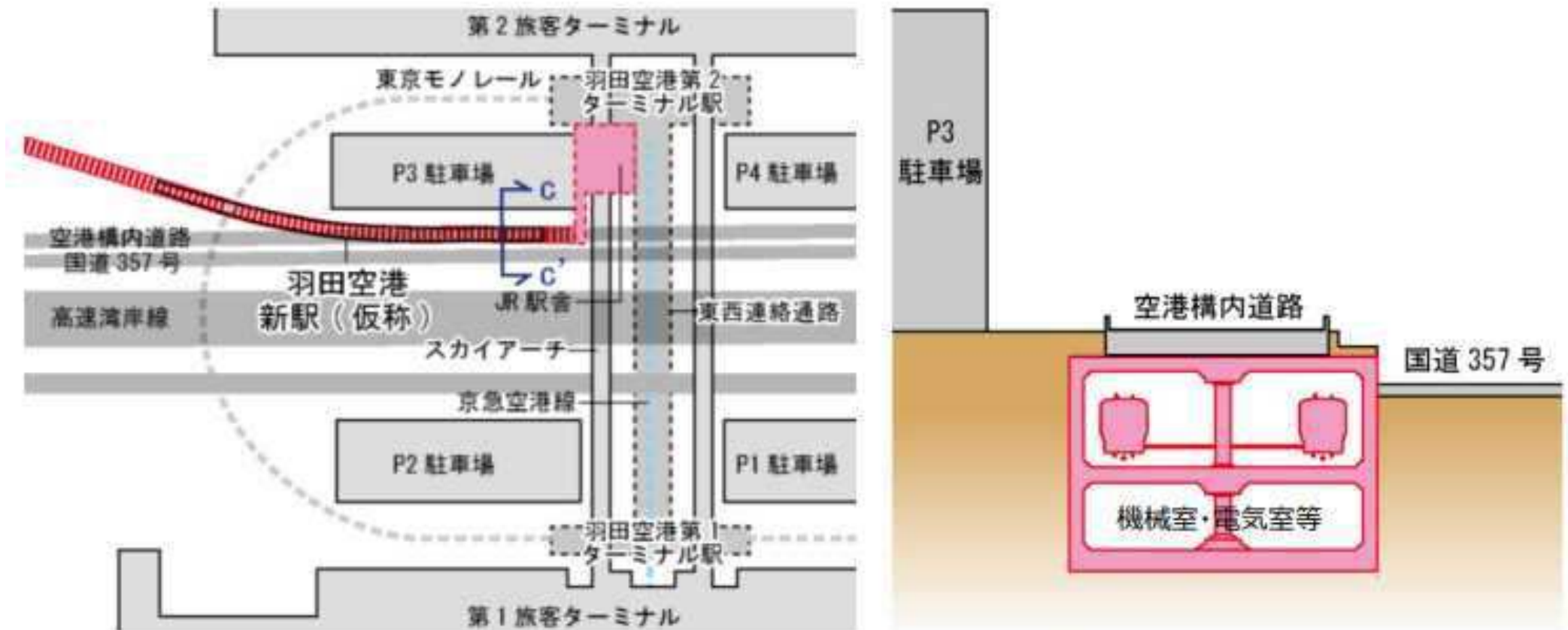
東京貨物ターミナルから公共施設、道路、運河下を通過するルートで、最大深度約 50m、延長約 4.2kmの複線シールドトンネルを構築し、羽田空港新駅（仮称）に至る新たな線路を敷設します。

2. 羽田空港アクセス線（仮称）の状況

(3)計画の詳細

⑤ 羽田空港新駅（仮称）

- 第1旅客ターミナルと第2旅客ターミナルの間の空港構内道路下に、最大幅員約12m、延長約310mの島式1面2線のホームを有する地下駅を設置します。ホームは地下1階の高さであり、第2旅客ターミナルへ高低差なく、移動することが可能となります。
- なお、空港島内のシールドトンネル、開削トンネルは国土交通省が空港整備事業で整備する予定です。



羽田空港新駅（仮称） 位置図、断面図（c-c'断面）

2. 羽田空港アクセス線（仮称）の状況

(3)計画の詳細

項目	概要
工事区間	起点：港区芝浦一丁目、終点：大田区羽田空港三丁目
工事延長	約12.4km
構造形式	トンネル（シールドトンネル、開削トンネル）、高架橋、地平、擁壁（掘割）
対象駅（停車駅）	羽田空港新駅（仮称） [駅構造：複線地下式 島式プラットフォーム1面2線]
概算工事費	約2,800億円※
開業予定	2031年度

※概算工事費には、国の空港整備事業のうち、JR 東日本に関するトンネル本体などの工事費（約700億円）を含む。

2. 羽田空港アクセス線（仮称）の状況 (4)起工式の模様

2023年6月2日に、国土交通省、東京都、沿線自治体（港区、品川区、大田区）、警視庁、東京消防庁、関係鉄道会社にご参加して頂き、羽田空港アクセス線（仮称）工事起工式を挙行政いたしました。



起工式



祝賀会