

# Company Overview

## 会社概要

**名称** 成田高速鉄道アクセス株式会社(略称 NRA)

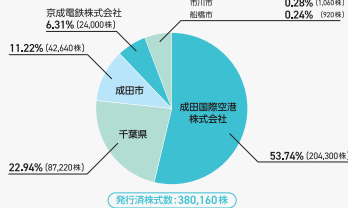
**所在地** 〒273-0005  
千葉県船橋市本町2-10-14いちご船橋ビル4階

**代表電話** 047-410-0036

**設立** 2002年4月25日

**資本金** 190億800万円

**株主** 右図参照



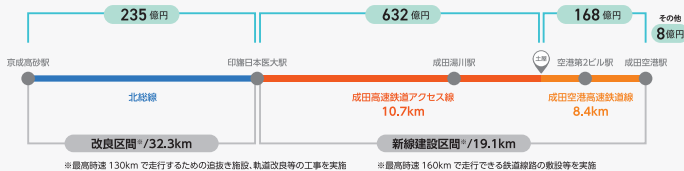
日本航空株式会社	1.58%	(6,000株)
ANAホールディングス株式会社	1.05%	(4,000株)
成田市	0.97%	(3,600株)
松戸市	0.63%	(2,400株)
臼井市	0.61%	(2,300株)
鎌ヶ谷市	0.43%	(1,600株)
市川市	0.28%	(1,000株)
船橋市	0.24%	(900株)

# Initial Capital Expenditure

## 整備プロジェクト事業費

成田新高速鉄道プロジェクトの事業費は総額1,043億円です。内訳は、印旛日本医大駅から成田市土屋までの新設区間(成田高速鉄道アクセス線 10.7km)に632億円、成田市土屋から成田空港駅までの区間(成田空港高速鉄道線(NKT線) 8.4km)における線路および駅ホームの増設等に168億円、京成高砂駅から印旛日本医大駅までの既存区間(北総線 32.3km)の線路改良に235億円、その他(京成線)の改良に8億円を要しました。これらの事業費は、国、千葉県等の関係自治体および成田国際空港株式会社(NAA)等による出資金190億円、補助金373億円、負担金256億円、借入金219億円、その他5億円により賄われています。なお、成田空港内の駅拡張部の躯体については、NAAが整備しました。

### 区間別内訳



### 財源内訳



その他5億円



※印刷内容を参照するNRAの印旛橋水路橋梁と印旛沼橋梁(手前:トラス橋 奥:鉄道・道路併用橋)



# NARITA RAPID RAIL ACCESS Company Profile

成田高速鉄道アクセス株式会社  
会社案内



成田高速鉄道アクセス株式会社 (NRA)  
〒273-0005 千葉県船橋市本町2-10-14いちご船橋ビル4階  
TEL:047-410-0036

# Business Overview

## 事業概要

成田スカイアクセス線は、都心と成田空港を最速 30 分で結ぶことを目的とした、首都圏の広域的鉄道整備プロジェクトとして整備されました。印旛日本医大駅から成田市土屋までの区間は成田新幹線構想のルートに概ね沿う新線として用地取得を行い、橋梁やトンネル、線路等を新設しました。京成高砂駅から印旛日本医大駅間では曲線や分岐器の改良、退避ホーム増設等、主に高速化を目的とした既存線路の改良を行いました。また、成田市土屋から成田空港駅間では、成田新幹線用に整備されていた高架橋施設を有効活用し、JR 東日本が使用している既存の単線に加え、京成電鉄が使用する新たな単線を整備するとともに、成田空港内で駅ホームの増設等を実施しています。

その結果、印旛日本医大駅から成田空港駅までの新線区間では最高時速 160km、京成高砂駅から印旛日本医大駅の改良区間では最高時速 130km の高速走行が可能となり、日暮里駅と空港第 2 ビル駅間を最速 36 分で結ぶことができるようになりました。(※) これとともに本路線の開業により、千葉県西北部地域の交通利便性が向上し、都心と成田、千葉ニュータウンとの広域的な機能連携が強化されています。

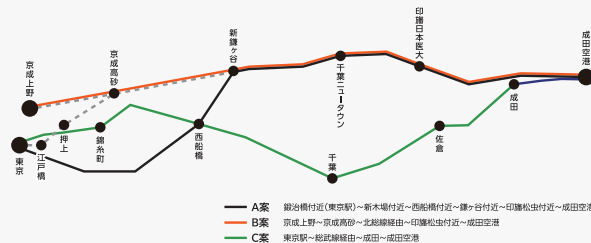
※成田スカイアクセス線の利用者数は、開業当初の約 438 万人 (2010 年度) から約 1,496 万人 (2024 年度) へと増加しており、都心と成田空港を結ぶ重要な交通インフラとしての役割を担っています。今後も、成田空港の航空旅客数増加に伴い、更なる利用者数の増加が見込まれます。



## 成田新高速鉄道プロジェクトとは

成田空港開港 (1978 年) 以前から、都心と空港を結ぶ「成田新幹線構想」がありましたが、空港周辺の一部構造物の整備が行われたにとどまり、実現には至りませんでした。一方、開港と同時に空港へ乗り入れた京成電鉄では、駅 (現 東成田駅) から空港ターミナルまではバスによる移動が必要でした。

その後、航空需要の急速な増大を受け、運輸省は 1981 年に成田新幹線に代わる鉄道ルート (成田新高速鉄道) を検討する調査委員会を設置しました。1982 年には、A 案 (成田新幹線ベース)、B 案 (京成電鉄・北総開発鉄道等の既設線活用)、C 案 (現在の NEX のルートの 3 案が提示され、1984 年に運輸省は B 案ルートの推進を発表しました。しかし、B 案ルートの調整が進捗しなかったことから、暫定処置として、成田市土屋から成田空港間の旧成田新幹線施設を活用し、1991 年に JR 東日本および京成電鉄 (京成本線) の成田空港への直接乗り入れが開始されました。その後、2000 年の運輸政策審議会答申第 18 号において B 案ルートが 2015 年までに開業することが適当と位置付けられ、2002 年に成田新高速鉄道アクセス株式会社 (NRA) が設立されました。環状アセスメント、都市計画決定などの手続きを経て、2006 年に工事に着手し、2010 年 7 月 17 日、成田スカイアクセス線として開業しました。



# Single-track Section

## 単線区間

成田スカイアクセス線のうち、印旛日本医大駅から成田湯川駅までの区間は、NRA が複線区間として、また、成田湯川駅から成田市土屋までの区間は、単線区間として、それぞれ新たに整備しました。成田市土屋から成田空港駅までの区間は、京成電鉄および JR 東日本がそれぞれ単線を使用していますが、その中間付近に京成電鉄のための根古屋信号場を設置し、列車の行き違い運行を可能としています。



スカイライナーと成田エクスプレス



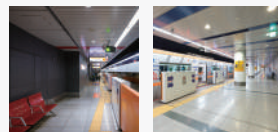
36 番分岐器



# Operational Status

## 空港駅の拡張と運用状況

空港第 2 ビル駅では、成田スカイアクセス線の供用により増加する運行頻度に対応するため、従来 1 面 1 線であったホームを、1 面 2 線の島式ホームへ改良し、上り線と下り線を分離しました。また、成田空港駅では、1 面 2 線のホームに成田スカイアクセス線のアクセス特急が利用するためのホームを新設整備し、2 面 3 線で運用しています。なお、成田新幹線用に整備されていた長いホームを活用し、空港第 2 ビル駅および成田空港駅では、成田スカイアクセス線列車と京成本線列車の停止位置を別にして、それぞれが縦列でホームを運用しています。



空港第 2 ビル駅増設ホーム 成田空港駅増設ホーム

