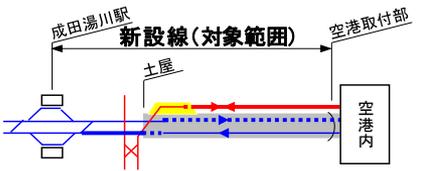
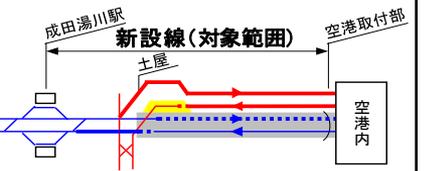
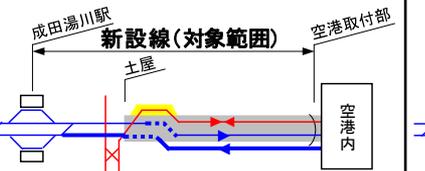
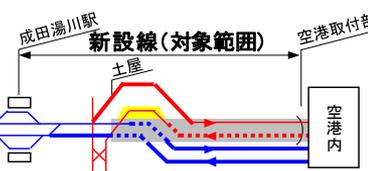


【別紙】 空港周辺部単線区間線増案比較表（試算）

※本資料は、各々の線増案を比較検討するために、おおよその概算工事費を算出したものである。

線増案	北側線増		南側線増	
	【N1】JR単線・京成複線	【N2】JR複線・京成複線	【S1】JR単線・京成複線	【S2】JR複線・京成複線
新設整備 範囲概略図				
新設線延長	京成線：約1.6km JR線：約5.8km	京成線：約1.6km JR線：約7.5km	京成線：約7.2km JR線：新設区間なし	京成線：約7.2km JR線：約1.7km
新設線建設 にかかる 工期	5年以上（設計、用地買収を含む各種手続き完了後の工期のみ）			
	<ul style="list-style-type: none"> ●地元協議、設計、用地取得、環境影響評価法・都市計画法・鉄道事業法等に基づく各種手続きが完了した状態からの期間を想定。 ●急速施工を基本とした成田スカイアクセス線建設時の工程を参考しているが、具体的工期の算出に当たっては、施工性、経済性、工事費・事業量の平準化等を踏まえた詳細検討が必要。 		<ul style="list-style-type: none"> ●既設線との接続箇所にかかる工期は考慮していない。 ●空港内区間の整備にかかる工期は考慮していない。 <p>※工期の精度をさらに高めるためには、構造形式や施工方法等（構造物改築や線路切替等）の詳細検討により工期が大きく変動するため、関係者を交えた検討が必要。</p>	
新設線建設 にかかる 概算工事費 （税抜）	約800億円～約1,100億円	約1,000億円～約1,400億円	約700億円～約900億円	約900億円～約1,100億円
	<ul style="list-style-type: none"> ●交通政策審議会で提示された単価（平成25年度価格）を基に、国土交通省の建設工事費デフレーターを適用し補正している【令和2年度価格】。 <p>※概算工事費の精度をさらに高めるためには、構造形式や施工方法等（構造物改築や線路切替等）の詳細検討により工事費が大きく変動するため、関係者を交えた検討が必要。</p>		<ul style="list-style-type: none"> ●概算工事費に次の費用は含まれていない。 ・既設線との接続箇所にかかる工事費等（構造物改築や線路切替、改軌等、今後の構造形式や施工方法等の詳細検討により大きく金額が変動するため） ・用地買収及び補償等にかかる費用 ・発生土処理にかかる費用 ・空港内区間の整備にかかる費用 <p>※上記以外にも、工事箇所の地形地質等の状況により、増額となる可能性がある。</p>	
主な効果 ※当該区間の 効果のみ記載	<ul style="list-style-type: none"> ・SKL及びアクセス線の輸送力は増加（都心側および空港内施設の輸送力増強可否検討） ・JR線の輸送力は現状維持 	<ul style="list-style-type: none"> ・SKL及びアクセス線の輸送力は増加 ・JR線の輸送力は増加（JR総武線のおよび空港内施設の輸送力増強可否を検討） 	<ul style="list-style-type: none"> ・N1に同じ 	<ul style="list-style-type: none"> ・N2に同じ
主な技術的 課題 ※北側線増、南側 線増について整理	<ul style="list-style-type: none"> ・東関道橋脚との離隔が小さく、迂回が必要。 ・N1案の場合は現堀之内信号場の代替となる行違い設備が必要。 		<ul style="list-style-type: none"> ・掘割区間の施工基面拡幅のため、斜面の大規模な切取が必要となる。 ・東関道橋脚との離隔が小さく、迂回が必要となるほか、JR及び京成の既設変電所に支障する可能性があり、各施設の移設、防護の検討が必要。 ・取香川に近接するため、河川協議が必要となる可能性がある。 ・既存集落の下を低土被りで通過するため、騒音振動対策の検討が必要。 	

凡例

- : JR線（既設）
- : JR線（新設）
- - - : JR線（改修）
- : 京成線（既設）
- : 京成線（新設）
- - - : 京成線（改修）
- : 新幹線路盤使用部（既設）
- : JR線取付部（既設）