

<中部国際空港> -5.

アクセス計画

杉原慶彦
中部国際空港(株)
岩島清志

(企画部事業調整室事業調整グループ)

はじめに

中部国際空港は名古屋の南約35kmの伊勢湾東部にあたる愛知県常滑市沖に位置している。当空港の機能を十分に発揮するためには空港利用者の利便性の確保が重要であり、そのためには道路アクセス、鉄道アクセス、海上アクセスの整備が必要不可欠である。(第1図)

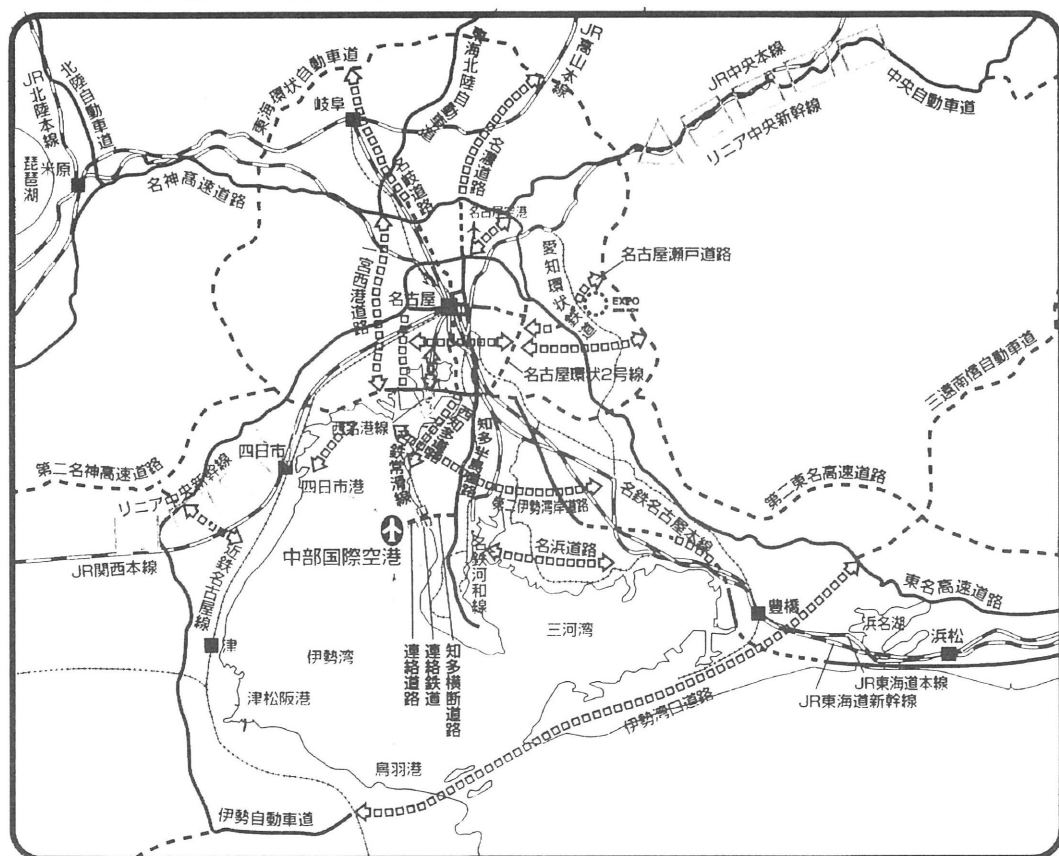
中部国際空港へのアクセス整備に関しては、平成9年3月に中部新国際空港推進調整会議が開催され、

「アクセス整備方策案」として、道路アクセス、鉄道アクセス、海上アクセスの地元案がとりまとめられた。また、アクセス交通需要の想定も行われ、2005年において1日平均空港来港者数は約4万人、1日平均往復交通需要は約8万人と予想されている。

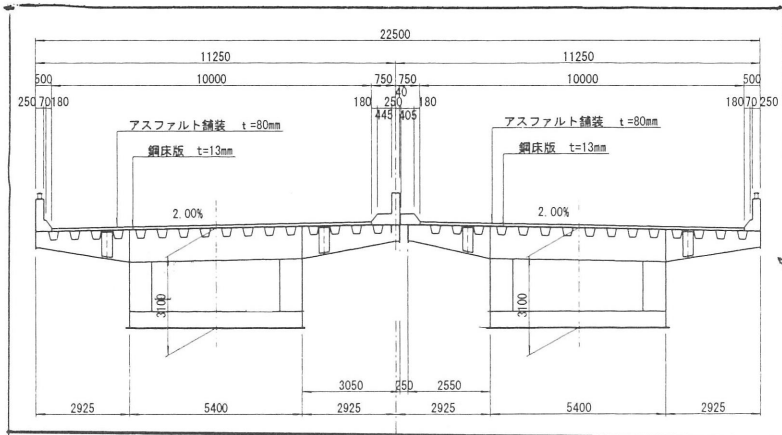
1. アクセス整備方策案

(1) 道路アクセス

- 高規格幹線道路を基本に、ネットワークとして



第1図 空港へのアクセス



第2図 幅員構成

の信頼性、利便性に配慮しつつ、主に次の事項を目標とする。

- ① 母都市としての名古屋都心地域から空港まで、30分～40分でアクセスする。
- ② 空港を中心として60km圏内の主要都市から空港まで概ね1時間でアクセスする。
- ③ 北陸地域、関西地域等についても、広域的観点から高速の道路アクセスを確保する。
- 開港時における新空港へのアクセスの信頼性、利便性に配慮しつつ、広域的な幹線道路の整備について今後さらに詳細な検討を進める。

(2) 鉄道アクセス

- ① 新空港の開港までに、名鉄常滑線から空港に至る連絡鉄道施設を整備するとともに、名鉄常滑線のスピードアップ及び輸送力増強を図る。

これに併せて、名古屋駅における航空旅客の流動に配慮した乗継利便の向上を図る。

- ② 将来の航空需要の動向等を勘案しつつ、西名古屋港線を延伸し、新空港へ至る鉄道について、その整備に向け検討を進める。

(3) 海上アクセス

新空港の旅客ターミナルビルに近接した位置に海上アクセス基地を整備する。また、四日市港、津松阪港及び鳥羽港において、今後の需要の動向を勘案しつつ、事業採算性を前提としながら、地元市町村や運航事業者等で組織する協議会を設置し、検討を進める。

2. 道路アクセス

(1) 空港島道路連絡施設の概要

空港島道路連絡施設は、空港島と対岸部を結び、知

多横断道路につながる全長2.5km、海上部1.4kmの自動車専用道路である。

路線名：県道中部国際空港線

道路規格：第1種第2級

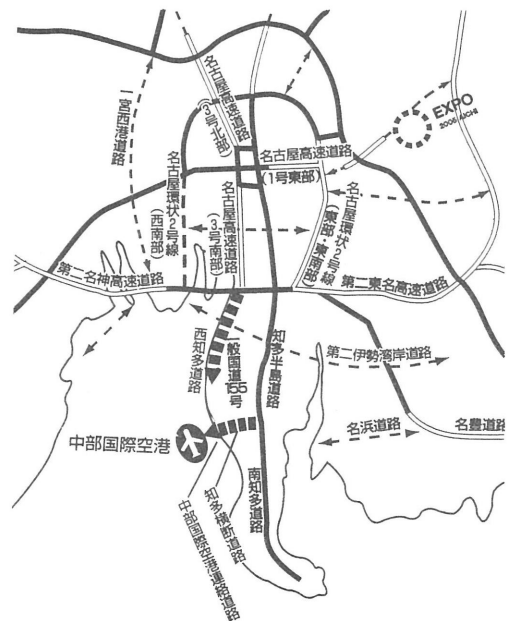
設計速度：V=80km/h

幅員構成：第2図に示す

同施設は、対岸部に建設される知多横断道路常滑インターチェンジ（仮称）を起点とし、海上部を経て空港島に渡り、地域開発用地に建設される空港島インターチェンジ（仮称）を終点として空港区域に直結する道路である。本年5月に県道として整備が行われることとなった。また、平成13年度からは有料道路事業の新規事業化を図るため愛知県道路公社が要望中である。

海上部の橋梁形式は、上部工形式が連続鋼床版箱桁、下部工形式がT型RC（一部鋼製）橋脚、基礎工形式が鋼管矢板井筒基礎となっている。

海上部分については、空港施設建設工事の工事用進入路として使用することを目的に、4車線のうち片側2車線を早期に完成するため、本年10月に下部工事に着手し工事が進められている。



第3図 道路アクセス構想図

(2) 広域道路アクセスの概要(第3図)

名古屋都心地域からの主要なアクセス道路としては、名古屋高速(2号)～知多半島道路～知多横断道路(事業中)と名古屋高速(3号南部)(事業中)～西知多道路(計画中)の2ルートが計画されている。

このうち、知多横断道路については今年度から地方道補助及び街路補助を受け愛知県が事業実施中であり、これらの事業と合わせて平成13年度からの有料道路事業新規事業化を愛知県道路公社が要望中である。

また、名古屋高速(4号東海線)については名古屋高速道路公社により事業が進められており、西知多道路については地域高規格道路として調査が進められている。

愛知県外からの主要なアクセス道路としては、第二東名・名神、東海環状自動車道、名古屋環状2号線

(東部・東南部)、東海北陸自動車道等の自動車専用道路網の整備が建設省及び日本道路公団等により進められている。

(3) ITSの計画

ITS(高度道路交通システム)については、有料道路の料金所へのETC(自動料金収受システム)の導入等の具体的な検討が道路管理者等により進められている。

当社としても空港を利用するお客様の利便性向上のため、関係機関と連携しつつ対応を図る予定である。

3. 鉄道アクセス

(1) 中部国際空港連絡線の概要

中部国際空港連絡線は、名古屋都心部から約40kmの名鉄常滑線を起点とし海上連絡橋を経て空港駅に至る鉄道として計画され、平成12年4月に中部国際空港連絡鉄道株式会社が第三種鉄道事業、名古屋鉄道株式会社が第二種鉄道事業の許可を取得した、建設延長4.2kmの路線である。

中部国際空港連絡線と直通運転を行う名古屋鉄道常滑線等においても施設改良工事が進められており、名古屋都心部と空港間の開業後の所要時間は30分未満となる予定である。

(2) 工事計画

① 線路:

高架

(陸上部) 3.1km

海上連絡橋

(海上部) 1.2km

② 駅:

2駅

(前島(仮称),
空港(仮称))

③ 設計最高速度:

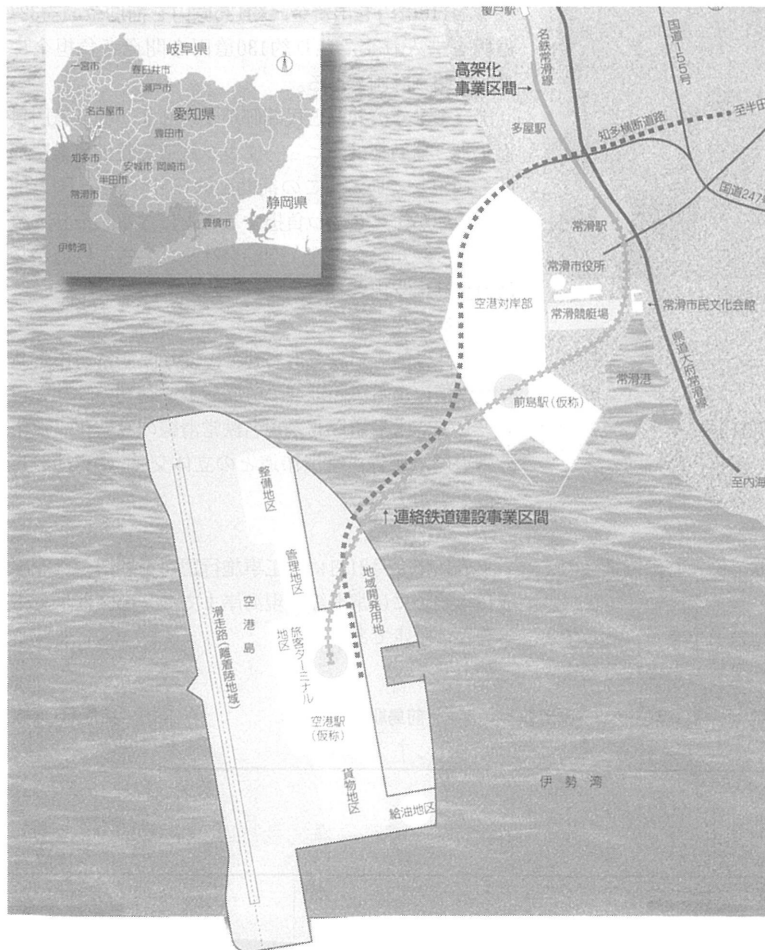
130km/h

④ 運転保安設備:

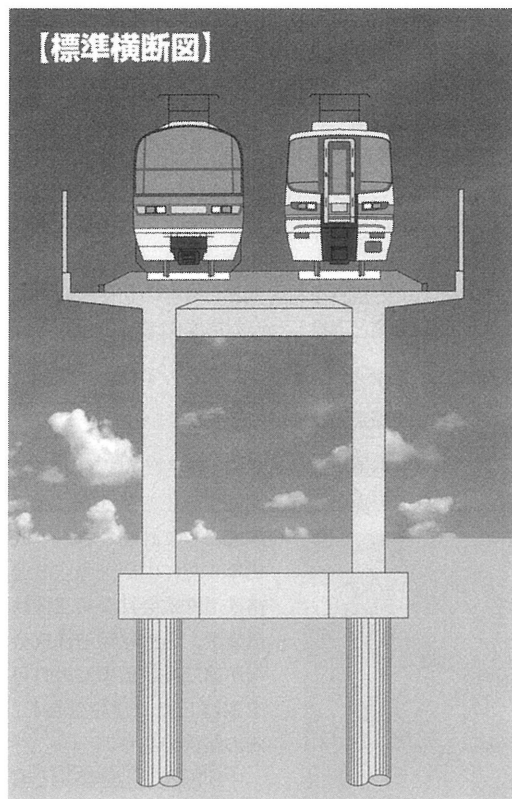
自動閉そく方式

⑤ 変電設備:

1箇所



第4図 鉄道事業の概要図



第5図 標準横断面図

⑥ 電路設備：

直流 1,500 v

(3) 建設費：総事業費約708億円

(4) 運行計画：ピーク時 7本／時
：オフピーク時 6本／時

(5) 経緯

1991年1月中部国際空港連絡鉄道施設整備協議会の場で事業の概要が公表された。

その内容は、建設主体（第三種鉄道事業者）として第三セクターを設立し、第二種鉄道事業者となる名古屋

鉄道常滑線と直通運転するために同一規格の複線の鉄道を建設するというものであった。

開業時には、最大8両編成の列車をピーク時7本／時、オフピーク時6本／時を運行することとしている。

その後、1999年2月に第三セクター準備委員会を設立し、1999年（平成11年）6月17日に第三セクターである中部国際空港連絡鉄道株式会社が設立された。

当該第三セクター発起人については、公共側が愛知県、名古屋市、岐阜県、三重県、常滑市の5者、民間側が、名古屋鉄道、中部電力、東海銀行、東海旅客鉄道、トヨタ自動車など8社と日本開発銀行（現日本政策投資銀行）となっている。設立資本金は4億9千万円で、45の団体、企業が出資する。

全体事業費については総額を約708億円とし、そのうち約116億円を出資金、約135億円を補助金、約327億円を借入れ金、残り約130億円を開発者負担金によって賄う計画である。

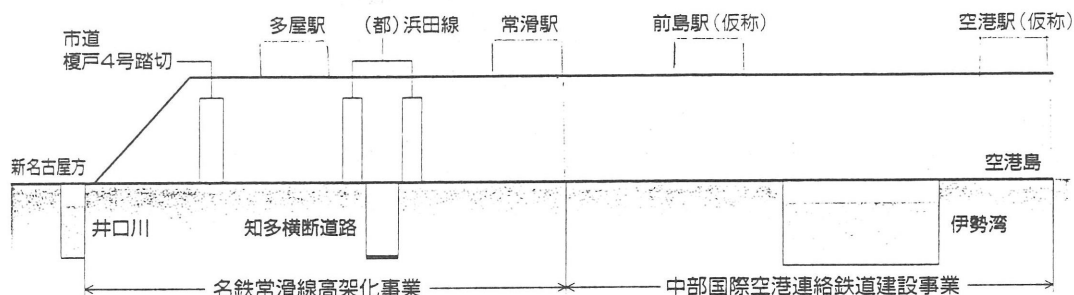
出資金は、公共側と民間側が1／2ずつ約58億円負担する。補助金は、ニュータウン鉄道等整備事業費補助を適用している。この補助金約135億円を、国と地方自治体が1／2ずつ負担することになる。そして負担金は、愛知県企業庁、空港会社及び名古屋鉄道から鉄道会社に支出される。

(6) 高架化事業

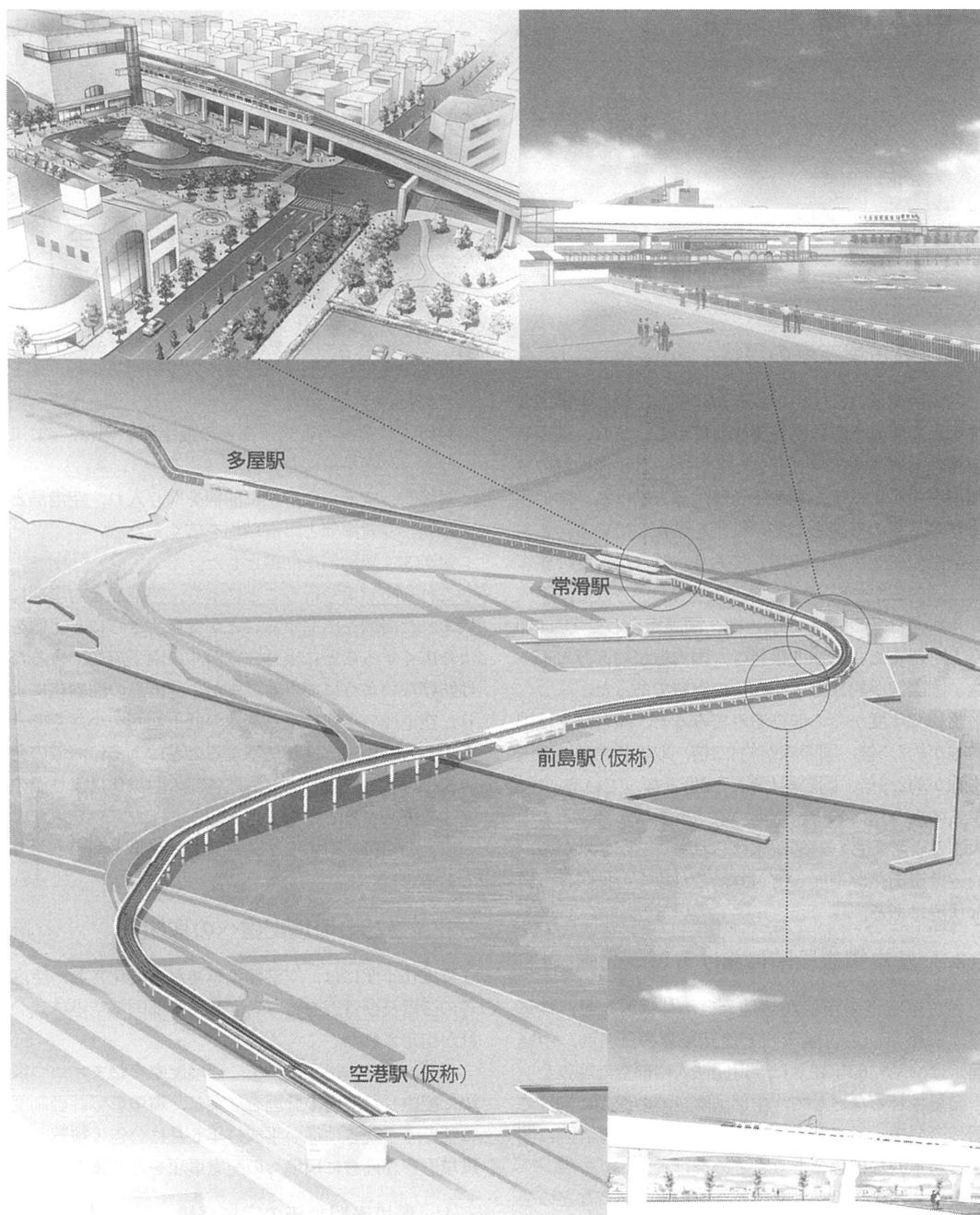
また、鉄道の新設とあわせて、愛知県や常滑市と共に、鉄道による東西地域の分断解消や踏切の除却を目的として、常滑駅以北の現名鉄常滑線の高架化（都市計画道路浜田線、常滑市道との立体交差（第6図））を行う予定である。

(7) 近況

平成12年9月21日には工事施行認可を取得した。平成13年始めには常滑線・現海岸までの一部区間にて工事着手の予定である。



第6図 縦断イメージ図



第7図 鉄道完成予想図

4. 海上アクセス

アクセス整備方策案に海上アクセス基地の整備が掲げられており、これに基づき愛知県により地域開発用における港湾施設の整備が計画されている。

また、三重県内の伊勢湾周辺自治体において船舶による海上アクセス計画の検討が進められている。

当社及び愛知県において、計画実現の際には利用客が旅客ターミナルビルへスムーズに移動できるよう、連絡通路の検討を行っている。