

# 幻の成田新幹線

1年 ドルマガス

成田新幹線と聞いて、違和感を持つ人がほとんどかもしれない。日本にはそんな名前の新幹線は無いからだ。しかし、実際には、国鉄（今の JR）によって計画された。それは日本の玄関口、成田空港と東京を、6両編成の新幹線8本で結ぶ、という計画だった。昭和47年に建設が認可されたが、沿線住民の反発により、計画は暗礁に乗り上げる。計画が立ち上がってから12年後の昭和58年、一部の用地買収と高架橋の建設に留まったまま、計画は凍結、昭和62年の国鉄民営化に合わせて基本計画は失効し、幻となる。

このような歴史を持つ成田新幹線だが、前述の通りわずかに建設は行われており、その跡は今でも確認できる。今回は、そんな幻の成田新幹線について紹介したい。

## その1 成田新幹線のルート

成田新幹線は、東京駅と成田空港を結ぶアクセス鉄道として、空港の建設と同時進行で計画された。基本計画は以下のルートとなっている。

- ② 東京～越中島貨物駅構内をトンネルで通過
- ② 地上に上がり、地下鉄東西線と並走しながら荒川を渡り、西船橋付近から北上
- ③ 下総台地をトンネルで貫通し、武蔵野線をくぐる
- ④ 現在の北総線千葉ニュータウン中央駅に当たる「千葉ニュータウン駅」まで直進（これが成田新幹線唯一の途中駅）
- ⑤ 北総線と並走し、その先では現在の成田スカイアクセス線とほぼ同じルートで成田空港へ向かう
- ⑥ 空港の地下を進み、2面4線の成田空港駅に到着（トンネル内には、将来のターミナル拡張に備えた駅の追加が可能なスペースを確保。後に空港第二ビル駅となる）

※開業後は新宿駅まで延伸し、当時計画されていた中央新幹線と相互乗り入れする案も存在した。

赤い太線が、成田新幹線のルート。  
東京と成田空港をほぼノンストップで結ぶ。  
<http://mirai-report.com/blog-entry-131.html>  
ml 「Rf 未来へのレポート」  
(takuva870625 様作成) より引用。

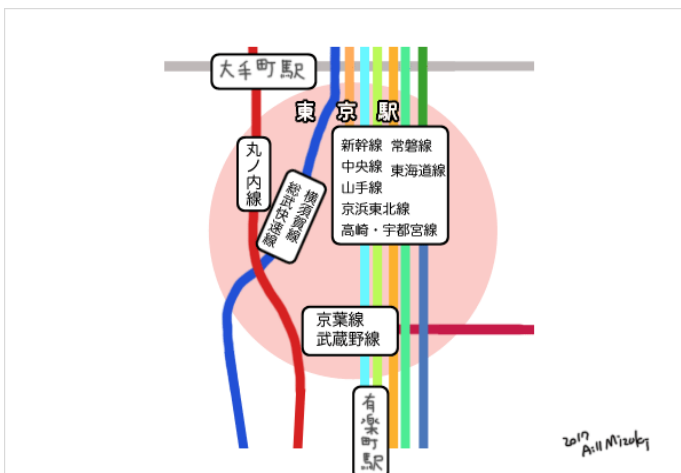


## その2 成田新幹線の遺構

建設が断念され、幻となった成田新幹線だが、実は新幹線の工事が進まなかった最大の原因は建設用地買収の難航であり、その影響が少ない場所では工事が行われた。ここではそのような成田新幹線の一部となるはずだった施設を紹介しよう。

### ①JR 東京駅京葉線ホーム

読者のみなさんの多くは使ったことがあると思われる京葉線（恐らく夢の国への足として）。その起点となる東京駅のホームは、丸の内や八重洲から離れた地下深くにある。なぜそこまで遠い場所にホームがあるかという、このホームは元々、成田新幹線用に作られたものだからだ。新幹線建設の際、起点である東京駅と終点である成田空港駅は優先して作られた。東京駅のホームは、将来の新宿延伸に備えるため、新宿への最短ルートに重なる今の場所に建設されたという経緯がある。その後、旅客化することになった京葉線の東京側の起点として、「計画が凍結した成田新幹線のホーム予定地」を使うことになった。



東京駅の配置の概略。図を見て分かる通り、京葉線のホームは新幹線などを横切るように、新宿を向く形で配置されており、延伸を見据えていたことがわかる。

[https://next.rikunabi.com/journal/entry/20170226\\_T](https://next.rikunabi.com/journal/entry/20170226_T) 「リクナビNEXT ジャーナル」より画像を引用。

2017年8月11日閲覧

### ②小金線中山架道橋

「どこ？」と思われる読者がほとんどだろう。これは武蔵野線船橋法典～西船橋間に設置されている架道橋（いわゆるガーター橋）のことだ。「小金線」とは、新松戸～西船橋を結ぶ路線のことで、現在の武蔵野線の一部である。なぜここが成田新幹線の遺構と呼べるかという、ちょうどここは下総台地のすぐ横を通過しており、成田新幹線が地上に出る場所と一致するからだ。実物を見てみると、幹線道路や河川があるわけでもないのに高架橋の形が変化している。

このような不自然さも、幻の成田新幹線の遺構であることを示している。



小金線中山架道橋。成田新幹線が通過するのを見越して、一部の高架橋の形が変化している。昭和47年から51年にかけて建設され、昭和47年に建設が認可された成田新幹線と時期が一致する。

<https://blogs.yahoo.co.jp/hirosakura555/54547453.html>

より写真を引用。2017年8月12日閲覧

### ③北総線千葉ニュータウン中央～印旛日本医大

首都圏と千葉ニュータウンを結ぶ北総線。成田新幹線は、その北総線と千葉ニュータウン中央～印旛日本医大で並走する予定だった。そのため、並走する区間の用地は、ニュータウンの開発に合わせて用意され、計画の中止とともに成田新幹線の遺構となったのだ。現在では北千葉道路が建設され、今年の7月にはメガソーラーが設置された。ちなみに現在の北総線は、在来線最速の時速160kmを誇る京成電鉄「スカイライナー」の経路となっており、その見た目からも成田新幹線を彷彿とさせる空港アクセス路線となっている。



成田新幹線が使う予定だった区間は、現在メガソーラーの施設に使われている。尚、左上の写真に写る京成電鉄の看板列車「スカイライナー」は、日暮里と成田空港を最短36分で走破。東京と成田空港を最短30分で結ぶ予定だった成田新幹線は、京成によって実現されたのかもしれない。

<https://response.jp/article/2017/07/18/297528.html>

「Response」

より2枚とも引用。2017年8月12日閲覧

#### ④JR 成田駅～成田空港

JR 東日本が運行する特急「成田エクスプレス」や、特別快速「エアポート成田」は、成田線を分岐した後、高架線路やトンネルを通過して成田空港を目指す。この一連の施設は元々成田新幹線のために優先して建設されたもので、空港内の駅を作るための構造もそのまま使用されている。また、これらの線路や駅は京成電鉄も使うため、複線用に作られた高架やトンネル、駅の施設は二分割して使われている。つまり単線並列とすることで、遺構を活用しているのだ。

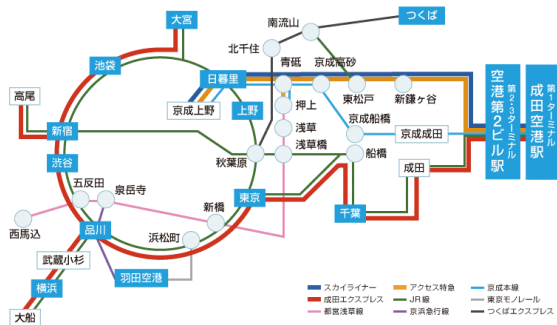


左が京成電鉄の成田スカイアクセス線、右が JR 成田線（空港支線）だ。これら元成田新幹線向け施設は、成田空港高速鉄道という会社が所有し、運行を JR と京成が行う方式を取っている。

<http://www.yomiuri.co.jp/local/chiba/feature/CO026332/20161021-OYTAT50004.html> 「YOMIURI OMLINE」より画像を引用。2017年8月12日閲覧

### その③ 成田新幹線と空港アクセス鉄道の今

今後、成田新幹線が建設されることはないだろう。遺構は上記のような形でほとんどが新たな方法で活用されているからだ。また、今新幹線の線路を通そうとしても、沿線の開発は大きく進んでいるため、用地確保はままならないはずだ。しかし現在、成田空港へは、日暮里から36分で「スカイライナー」が乗り入れているほか、JR が新宿、大船、八王子、東京などから「成田エクスプレス」を運行しており、前者は料金の安さ、後者は多彩なルートを通り空港への旅客輸送を支えている。



成田空港への路線図。京成は上野や日暮里と空港を直線的に結び、JR は様々な方面へ特急を走らせている。この2社はシェアの獲得を目指して対抗策を繰り返しているが、今後は格安高速バスとの顧客争いも目立ちそうだ。

<https://www.narita-airport.jp/jp/access/train> 「成田空港ホームページ」より画像を引用。2017年8月13日

### ③ 総括

今回紹介した成田新幹線は、計画や建設が行われながらも営業運転に漕ぎ着けることができなかった、いわゆる「未成線」の代表格だ。このような路線は全国で見られるため、ぜひ調べてみてほしい。また、遺構が残っている路線もあるため、訪れてみると面白いかもしれない。読者の皆様が鉄道に興味を持つきっかけになれば、筆者にとってこの上ない喜びとなるだろう。

最後まで読んでくださり、ありがとうございました！

#### 参考文献

- 1 <http://www.nra36.co.jp/business/index.html>  
成田高速アクセス株式会社ホームページ 2017年8月12日閲覧
- 2 <https://response.jp/article/2017/07/18/297528.html>  
レスポンス 2017年8月13日閲覧
- 3 [https://news.infoseek.co.jp/article/toyokeizai\\_20170823\\_185355/](https://news.infoseek.co.jp/article/toyokeizai_20170823_185355/)  
RakutenInfoseek 2017年9月6日閲覧
- 4 <http://www.yomiuri.co.jp/local/chiba/feature/CO026332/20161021-OYTAT50004.html>  
YOMIURIONLINE 2017年9月6日閲覧