

成田空港・羽田空港アクセス改善に向けた取組

■ 鉄道に関するこれまでの取組

○ 成田空港アクセス改善に向けた取組

- ・ 成田空港ターミナル直下への乗り入れ（平成3年）
- ・ 成田空港第2ビル駅開業（平成4年）
- ・ 成田スカイアクセス開業（平成22年）
- ・ 京成スカイライナー下り早朝便等増発（平成24年）
- ・ 成田エクスプレス河口湖乗り入れ（平成26年）
- ・ 京成スカイライナー上り最終便繰り下げ

○ 羽田空港アクセス改善に向けた取組

- ・ モノレール羽田空港駅延伸（平成5年）
- ・ 京急羽田空港駅延伸（平成10年）
- ・ 京急空港線と横浜方面の直通列車増発（平成14年）
- ・ モノレール、空港快速運行開始（平成19年）
- ・ 京急・モノレール国際線旅客ターミナルビル新駅開業（平成22年）
- ・ 京急蒲田駅改良、横浜方面直通列車倍増（平成24年）
- ・ 京急スピードアップ（平成26年）

■ バスに関するこれまでの取組

- 空港アクセス路線の充実・時間短縮（成田・羽田両空港）
- LCC対応格安高速バスの運行（成田空港）

例：羽田空港におけるバスアクセスの充実

- ① 運行路線の充実・拡大
55路線（平成17年）→76路線（平成27年）
- ② 深夜早朝時間帯におけるバスアクセスの充実
 - ・ 運行路線数の拡充：5路線（平成26年）→7路線（平成27年）
 - ・ 停留所の増加：13停留所（平成26年）→30停留所（平成27年）

■ 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会へ向けた対応－立候補ファイルへの対応－

立候補ファイルでは「オリンピック競技大会開催時に利用する輸送インフラについては、既存の輸送インフラに加え、「2020年の東京」などの計画に定められ、これら計画の達成で完成する輸送インフラにより、大会だけのための新設インフラ整備を行うことなく、2020年東京大会の成功を保証する十分な規模になる。」とされている。

現在、オリンピック・パラリンピックに向けて、首都高速晴海線、国道357号線の整備、都営地下鉄大江戸線勝どき駅の改良等を進めているところ。



より質の高い東京圏の都市鉄道ネットワークを構築していく観点から、空港アクセスの改善を図る。また、国家戦略特区の枠組みによる規制緩和や深夜早朝時間帯におけるバスアクセスの利便性向上等を通じたバスアクセスの更なる充実を図る。

成田空港アクセス改善に向けた従来の取組(鉄道)

成田空港の鉄道アクセスは、昭和53年の旧成田空港駅（現東成田駅）開業以降、JR・京成の空港ターミナル直下への乗り入れ（平成3年）、空港第2ビル駅開業（平成4年）、成田スカイアクセス開業（平成22年）と改善の取り組みが行われてきた。



出典:国土地理院ホームページ(地形図)

羽田空港のアクセス改善に向けた従来の取組(鉄道)

羽田空港の鉄道アクセスは、昭和39年の旧ターミナル直結の東京モノレール羽田駅開業以降、モノレール延伸（平成5年）、京急空港線のターミナル直下乗り入れ（平成10年）、国際線ターミナル駅開業（平成22年）と改善の取り組みが行われてきた。



羽田空港の鉄道アクセス改善の経緯

昭和39年	モノレール浜松町駅～(旧)羽田駅間開業
平成5年	モノレール羽田空港駅延伸開業 京急羽田駅(現天空橋駅)延伸開業(空港へはモノレールに乗換え)
平成10年	京急羽田空港駅延伸開業【2ルート化】
平成14年	京急空港線と横浜方面との直通列車を増発
平成19年 3月	モノレール昭和島駅に待避線完成、空港快速運行開始 【羽田空港～浜松町:18分→17分(Δ1分)】
平成22年 10月	国際線旅客ターミナルビル新駅開業
平成24年 10月	京急蒲田駅改良(ホームを2層高架構造化)供用開始【羽田空港～品川:16分→15分(Δ1分)】、横浜方面への直通列車倍増
平成26年 11月	京急スピードアップ【羽田空港～品川:15分→14分(Δ1分)】



羽田空港・成田空港アクセス改善に向けた今後の取組(鉄道)

交通政策審議会における検討

首都圏における空港アクセスの改善等については、現在交通政策審議会鉄道部会における「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の審議の中で議論が行われているところ。

2020年までに早急に取り組むべき対策として、これまで議論されてきた事項

- 外国人の快適・円滑な旅行を実現するため、**空港の駅、都心部における空港アクセス乗換駅**等から順次以下の取組を進めていくことが必要

シームレス化に向けた鉄道事業者間、地域との連携の促進
(「見える化」指標の導入検討等)

駅員対応等のソフト面の取組も含めたバリアフリーの推進
(更なるバリアフリー化の推進、ホームドアの設置促進、駅係員教育の充実等)

更なる外国人対応・案内サインの改善
等



今後、個別路線等の取扱いについて、自治体・事業者へのアンケート・ヒアリングを実施し、議論を行う予定。

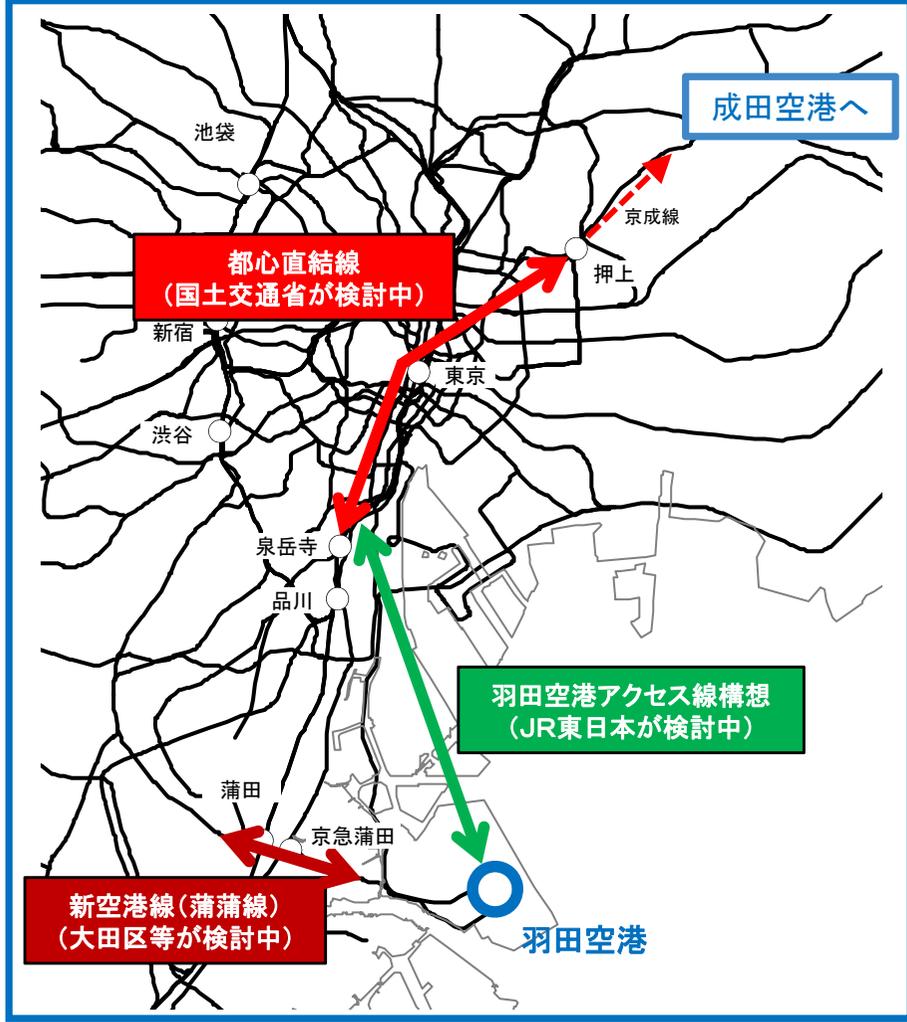


平成27年度中を目途に、答申をとりまとめ

空港アクセス鉄道各プロジェクトの検討状況

- 首都圏空港へのアクセス鉄道については、複数のプロジェクトが検討されており、それぞれ関係者において事業計画等の検討が行われているところ。

首都圏空港へのアクセスに資するとして検討がなされている
主な鉄道プロジェクト



羽田空港・成田空港アクセス改善に向けた取組①(バス)

羽田、成田両空港のバスアクセスについては、これまでもその充実に向けて各種の取り組みを行っているところ。

今後も2020年に向けた羽田・成田両空港のバスアクセスの充実を図る。

(1)従来取組

●路線の充実・アクセスの短縮

◆路線の充実

- | | | |
|-----|--------|--------|
| | H17年 | H27年 |
| ・羽田 | (55路線) | →76路線) |
| ・成田 | (33路線) | →39路線) |

◆アクセス時間の短縮例

- ・首都高速中央環状品川線開通[H27.3]
新宿・池袋方面⇔羽田空港 (所要時間を最大15分短縮したダイヤで運行)
その他、立川、吉祥寺等の路線においても所要時間が短縮
- ・交通需要の分散により都心全体での所要時間短縮も期待。

●成田空港における格安高速バスの運行

LCCの就航便数増加に対応して、東京駅周辺発着の格安高速バス(乗合)が順次増便。
深夜早朝発着便対応も進んでいる。



900円(事前予約)
(予約なしは1,000円)
(深夜・早朝2,000円)
■東京駅 → 成田空港: 54本
■成田空港 → 東京駅: 59本

京成バス・成田空港交通等「東京シャトル」



1,000円
(深夜便は2,000円)
(交通系ICカード利用可能)
・第3ターミナル開業に合わせ増便
■東京駅 → 成田空港行: 54本
■成田空港 → 東京駅: 63本
■東京駅 → 成田空港近隣 の10ホテル行: 4本

平和交通・あすか交通「THE アクセス成田」
※平成26年12月16日よりJRバス関東と共同運行を開始

●羽田空港の深夜早朝時間帯におけるバスアクセスの充実

羽田空港の深夜早朝時間帯の利用促進に向けて、平成26年度より
深夜早朝時間帯の羽田空港と都心方面を結ぶアクセスバス実証運行
を開始。

(平成26年度 5路線)

- ①羽田空港 ⇔ 銀座・東京・秋葉原
- ②羽田空港 ⇔ 新宿・池袋
- ③羽田空港 ⇔ 渋谷
- ④羽田空港 ⇔ 大鳥居・蒲田・品川
- ⑤羽田空港 ⇔ 横浜駅(YCAT)

羽田空港・成田空港アクセス改善に向けた取組②(バス)

●羽田空港の深夜早朝時間帯におけるバスアクセスのさらなる充実

(平成27年4月～ 7路線に拡大)

平成27年度についても関係者で構成するアクセスバス運行協議会が主体となって運行を継続・拡大し、深夜早朝時間帯の空港アクセスの利便性向上を図った。

- ① 羽田空港 ⇄ 銀座・東京駅・秋葉原・浅草
 - ② 羽田空港 ⇄ 新宿・池袋
 - ③ 羽田空港 ⇄ 六本木・渋谷・二子玉川
 - ④ 羽田空港 ⇄ お台場・品川
 - ⑤ 羽田空港 ⇄ 横浜駅 (YCAT) ・桜木町・みなとみらい
 - ⑥ 羽田空港 ⇄ 大鳥居・蒲田・川崎
 - ⑦ 羽田空港 ⇄ 有明・豊洲・東陽町・葛西・一之江
- ※下線は平成27年度から新たに運行される地点

●空港アクセスバスの更なる充実に向けた規制緩和を実施

国家戦略特区内の空港（羽田・成田）を発着するアクセスバスについて、運賃設定を上限認可制から事前届出制とし、運賃の柔軟な設定を可能とするとともに、運行計画（ダイヤ）の提出期間の短縮等による手続きの弾力化を実施した。

現 行
(※羽田空港を発着する場合の例)

- 運賃
上限認可 (50 km未満)
※50 km以上は事前届出
- 運行計画 (ダイヤ)
事前届出 (30日前)

特例措置

- 運賃
事前届出
→深夜割増運賃も柔軟に設定可能
- 運行計画 (ダイヤ)
事前届出 (7日前)

(2)今後の取組

深夜早朝時間帯におけるバスアクセスの更なる利便性向上等を図るとともに、空港アクセスの改善、リフト付きバスの導入促進などの取組を進める。

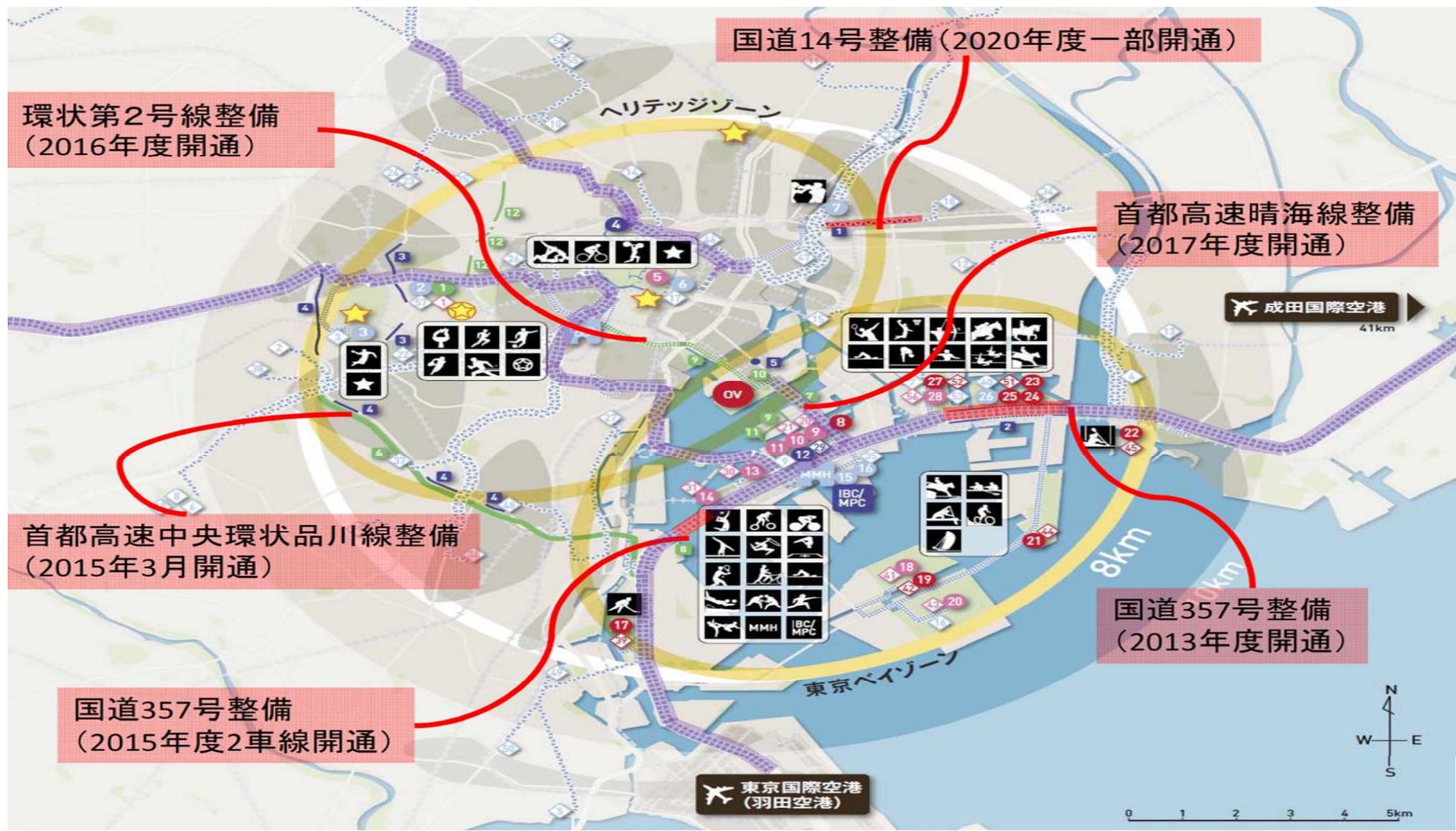
●空港アクセスの改善

- 今後の主なアクセス改善見込み
- ・首都高速横浜環状北線 (生麦～港北間) [H28年度内] (横浜市北部方面から)
 - ・東京外環 (三郷～高谷間) [H29年度内] (埼玉東部・北関東方面から)

●リフト付きバスの導入促進

空港アクセスバスへのリフト付きバス導入に向けた取組みを実施。

立候補ファイルに掲げられた計画中の主要輸送インフラの概要 (2020年オリンピック・パラリンピック東京大会へ向けた対応)



注: 上記事業はオリンピック開催とは別に整備推進しているものであるが、東京都からの要請に基づき、関連インフラとして立候補ファイルに記載されているもの。

空港アクセスの国際比較

国 or 都市		日本				上海		ソウル		パリ		
空港		成田国際空港	羽田空港	関西国際空港	中部国際空港	浦東空港	虹橋空港	仁川空港	金浦空港	シャルル・ド・ゴール空港	オルリー空港	
都心から	距離		約70km	約20km	約50km	約40km	約30km	約10km	約60km	約20km	約25km	約15km
	アクセス ¹⁾	鉄道	36分 ²⁾	17分 ²⁾	38分 ²⁾	28分 ²⁾	8分 ³⁾ (リニア)	22分	43分	20分	25分	33分
			2,470円	490円	1,430円	1,230円	990円	80円	890円	150円	1,240円	1,430円
		バス	60分	40分	50分	50分	60分	45分	70分	25分	45分	60分
			900円 ⁵⁾	930円	1,500円	1,000円	440円	80円	1,110円	450円	750円	1,570円

国 or 都市		ロンドン				ニューヨーク			ワシントン		
空港		ヒースロー空港	ガトウィック空港	スタンステッド空港	ルートン空港	ジョン・F・ケネディー空港	ニューアーク国際空港	ラガーディア空港	ダレス空港	ナショナル空港	
都心から	距離		約25km	約45km	約55km	約50km	約20km	約15km	約15km	約35km	約5km
	アクセス ¹⁾	鉄道	15分	30分	47分	50分	35分	30分	35分 (バス+鉄道)	— ⁴⁾	6分
			3,000円	3,080円	2,190円	1,887円	1,880円	1,510円			210円
		バス	40分	90分	75分	80分	60分	30分	40分	11分	
			920円	1,180円	1,640円	1,460円	1,940円	1,940円	310円	730円	730円

1. 各空港会社HP、バス会社・鉄道会社HPに記されている最短所要時間とその料金を掲載；2. 成田国際空港(成田-日暮里)、羽田空港(羽田-浜松町)、関西国際空港(関空-南海なんば)、中部国際空港(中部-名鉄名古屋)；3. 上海中心部へは、リニアの終点駅である龍陽路駅から乗り換えが必要であり、中心部まで地下鉄で15分程度；4. 空港までのメトロを現在建設中；5. LCCに対応した低価格バスによる(通常のリムジンバスで2,900円)

為替レート(2015年4月1日) 1元:19.64円 1ウォン:0.1106円 1ユーロ:130.41円 1ポンド:181.82円 1USD:120.96円