

特集 変わる成田空港アクセス
[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]

都心と成田空港を
36分で結ぶ。

成田空港のアクセスを
世界クラスへ。

昭和53年の成田空港乗り入れ以来、
空港アクセスの向上に取り組んできた京成電鉄株式会社。
平成22年7月17日には、成田スカイアクセスが開業、
日本の表玄関・成田空港へのアクセスは新たな時代を迎えた。
新型スカイライナーが在来線最速の最高時速160kmで、
都心と成田空港を36分で結ぶ。

成田空港のアクセスを世界クラスへ——世界標準を実現した、
京成電鉄株式会社 花田力取締役社長にお話を伺った。

京成電鉄株式会社 取締役社長

花田力

Tsutomu HANADA

文◎栗木 環 撮影◎織本知之 / 写真提供◎京成電鉄株式会社



特集 変わる成田空港アクセス
[成田スカイアクセスと新型スカイライナー]

成田スカイアクセスの開業

——まず京成電鉄の歴史からお話をお聞かせくださいませんか。

花田 当社は明治42年に成田山のお不動さま参りの電車として産声をあげ、大正元年に在籍車両5両で、押上―江戸川間、高砂―柴又間、計11・5kmの路線を開通させたところから始まります。その後、大正10年に千葉へ、昭和5年には成田へ、そして昭和8年には上野へと路線を延伸し、名実共に「京成線」を完成させました。

また、昭和34年には日本で初の相互直通運転を行うため、軌道幅の変更工事に着手しています。鉄道史に残る難工事でしたが、2カ月弱という短期間で完了させ、翌35年、東京都交通局と日本で最初となる地下鉄との相互乗り入れを実現しました。これに続き、昭和43年に京浜急行電鉄とも相互乗り入れを開始し、平成3年には北総鉄道、翌4年には千葉急行電鉄（現・千原線）、そして18年には新京成電鉄と直通運転を開始するなど、ネットワークの拡充に努めてきました。

——東京と成田を結ぶ京成電鉄は、成田空港輸送という重要な役割を担われてきました。

花田 成田空港輸送については、昭和45年に着工し、47年に工事を完了しましたが、空港開港の遅れにより6年後の53年、空港開港と同時に成田空港駅

（現・東成田駅）の営業を開始しました。しかし、成田空港駅は空港ターミナルまで約1kmの距離がありましたので、駅からターミナルまで、バスで移動しなければなりませんでした。その後、平成3年に念願かなって現在の空港ターミナル（現・第1旅客ターミナル）直下へ乗り入れ、翌4年に空港第2ビル駅を開業しました。そして昨年7月17日に成田空港への新路線、成田スカイアクセスを開業し、現在に至っています。

——その成田スカイアクセスですが、新線構想やルート決定に至る経緯などについてお聞かせください。

花田 成田空港への高速鉄道アクセスについては、昭和46年に「成田新幹線基本計画」がまとめられ、49年には実際に工事も開始されました。しかし沿線住民の反対運動などにより、建設中の高架橋やトンネルが残されたまま、工事は凍結されてしまったのです。

その後、空港利用者の増加とともに「成田空港が日本の表玄関にもかかわらずアクセスが不便」という声が高まり、改めて新高速鉄道の構想が持ち上がりました。そうした中、57年に新東京国際空港アクセス関連高速鉄道調査委員会が発足し、実現性が高い3つのルート案が提唱され、運輸省（現・国土交通省）は「良質な空港アクセスと千葉県北西部の地域開発効果を持つ現在の成田スカイアクセスのルートを推

進することを決定しました。平成12年には、国、地方自治体、鉄道事業者などからなる成田新高速鉄道事業化推進検討委員会が設置され、整備事業の具体化が検討されました。同委員会は、建設主体と運行主体を分ける上下分離方式が望ましいと提案し、本路線の建設主体として新東京国際空港公団（現・成田国際空港株式会社）と千葉県、成田市や当社を含む官民共同出資の第三セクター「成田高速鉄道アクセス株式会社」が設立されました。また、運行主体については当社が行うことになりました。

——成田スカイアクセスのルートは。

花田 北総線として営業を行っていた京成高砂―印旛日本医大間の32・3kmと新たに建設した印旛日本医大―成田空港間の19・1kmの全長51・4kmが成田スカイアクセスのルートになります。北総鉄道、千葉ニュータウン鉄道、成田高速鉄道アクセス、成田空港高速鉄道の各社が第3種鉄道事業者として保有する施設を当社が第2種鉄道事業者として全区間運行します。施設を保有する会社がこれだけ多いのは、全国的に見ても極めて珍しいケースです。

時速160km運転の実現

——成田スカイアクセスの開業に

よって、成田空港までの所要時分は、従来の51分から最速36分と大幅に短縮されました。

花田 「都心から30分台」というのが非常に大きな命題でした。日暮里は、山手線で池袋から12分、新宿から20分、京浜東北線の浦和から28分で、30分台を実現すると成田空港までほぼ1時間到着できます。長年、アクセスの不便さが指摘されてきた成田空港ですが、私どもは何か「都心から遠い」というイメージを払拭したいと考えました。日暮里―成田空港間を最速36分で結ぶことにより、都心からの所要時分においても、欧米諸国に引けを



初代スカイライナーと同じく「A E形」を継承した新型スカイライナー



開業初日、日暮里駅では新型スカイライナーの出発式が開催された



改修工事で新設した日暮里駅3階の下りホーム

とらない国際空港アクセスを実現でき
たと思っています。

——在来線最速の時速160km走行
が、最速36分を実現したのでね。

花田 30分台、特に36分以内で走らせるためには最高時速160kmの高速走行が必要でした。新幹線以外のいわゆる在来線では、北越急行が最高時速160km運行の実績を持っています。当社でも車両と線路の最新技術を結集すれば十分可能であると考え、全社を挙げ、実現に向け検討を開始したので。新型スカイライナーは、歴代のスカイライナーが担ってきた空港アクセス特急としての地位・役割を継承する

とともに、最高時速160kmで走行することで、日暮里ー成田空港を36分結びという使命のもとに開発し、誕生した車両です。また、スカイライナーのみに現示させる高速進行信号現示（GG現示）や在来線最大の38番分岐器を採用するなど、当社としても初めての設備を導入しました。

——新型スカイライナーは山本寛斎さんのデザインでも話題を呼んでいます。
花田 空港をご利用になるお客さまが快適に過ごせる空間の実現とスピード感の表現を目指し、世界的に著名なデザイナーでありプロデューサーでもある山本寛斎氏にお願いしました。鉄道

車両のデザインを手がけるのは初めてということでしたが、「風」と「凜」をコンセプトに、スピード感あふれる斬新なデザインとしていただきました。車両型式名は、新しいアクセスルートの誕生とともに空港輸送の原点に回帰する意味を込め、初代スカイライナーと同じくAirport Expressを意味する「AE形」を継承しました。21世紀の成田空港アクセスを担うにふさわしい車両だと確信しています。

また、開業に合わせ、乗務員・駅係員の制服も、山本寛斎氏にデザインしていただいていた一新しました。洗練されたデザインと、社員にも好評です。

新型スカイライナーは、「スピード感あるシャープな外観と高品質で快適な車内空間」が高く評価され、社内の車両では初のグッドデザイン賞を受賞しました。お客さまに海外旅行の始まり、締めくくりにふさわしいサービスが提供できるようにと開発に取り組んだ新型車両が、このような賞を受賞できたことを、たいへん光栄に思っています。

——都心側のターミナル駅である日暮里駅も大改修されたそうですね。
花田 成田スカイアクセスの開業に合

わせ、都心側のターミナル駅である日暮里駅の大規模な改修工事を実施しました。この工事は、国土交通省が進める「鉄道駅総合改善事業」として、周辺事業の一体的な整備と合わせて実施したものです。従来の日暮里駅は古く狭隘でした。そこで新しい日暮里駅は、下り線ホームを3階、上りホームを1階に分離し、ホームを拡張しました。さらに下り線ホームについてはスカイライナーなどの有料特急用ホームと一般列車用ホームに分離することで、スカイライナーをご利用のお客さまと通勤・通学のお客さまの錯綜を解消しました。コンコースも大幅に拡張してJR線との連絡改札口を1カ所に集約するとともに、JR側の連絡通路拡幅の工事効果も加わり、お客さまの乗り換えがよりスムーズになり、便利な駅に生まれ変わりました。

——北総線区間の改修や新線区間の新設、成田空港の2駅の改修についてはいかがでしたか。

花田 新型スカイライナーの運転最高速度は、大きく分けて四つの区間によって異なります。まず始発駅となる京成上野ー京成高砂間が従来のスカイライナー同様時速95km、北総線区間の京成高砂ー印旛日本医大間は時速130km、新線建設区間の印旛日本医大ー空港第2ビル間は時速160km、四つ目の成田空港第2ビルー成田空港間が時速55kmです。

北総鉄道が運行する区間は、一般列車用のみの施設となっていたことから、



特集 **変わる成田空港アクセス**
〔成田スカイアクセスと新型スカイライナー〕

新型スカイライナーの高速運転や列車運行本数の増加に対応するため、追い抜き施設の新設や軌道改良等を実施しました。

成田空港の駅については、列車運行本数の増加に対応するため、今まで単線だった空港第2ビル駅に上り線を増設し、ホームを拡幅して1面2線にするとともに、1面2線だった成田空港駅についてはホームと1線を増設し、2面3線に改修しました。

——京成本線と成田スカイアクセスでは、2つのルートの違いをお客さまに分かりやすくするために、2色に分けて表示していますね。

花田 京成本線と成田スカイアクセスは出発駅と到着駅が同一で、途中の線路が異なる珍しいケースのため、お客さまにとって分かりにくいという問題がありました。このため成田スカイアクセスはオレンジ、京成本線は青で表示して区分しています。路線図や改札口などでの表示について、色分けを徹底することで、お客さまにご理解いただきやすいよう配慮しました。外国からいらしたお客さまにとってもこの色分けは好評のようです。そのほかにも、4カ国語表示や駅にナンバリングをして日本語の駅名が分からなくても番号で識別できるようにするなど、よりきめ細やかなサービスを心がけています。

空港アクセスの担い手として

——成田スカイアクセスと京成本線、2つのルートで成田空港輸送を担う、京成電鉄の新たな時代が始まりました。

花田 成田空港の開港と同時に開業して以来、当社は空港アクセスの向上に一貫して取り組んできました。平成19年7月にはスカイライナーを利用されたお客さまが1億人となり、現在では約1億1000万人に達しています。本来にありがたいことだと思っています。

成田スカイアクセス開業に伴うダイヤ改正については、速達性、運行本数の拡大を目指しました。新型スカイライナーはすべて成田スカイアクセス経由で運行本数は上下で1日54本、従来と比較して約30%増加しています。また、沿線の利便性を確保するため、同線経由の特急料金不要の一般特急を新設、1日上下計51本を運行しています。この一般特急は、北総鉄道のダイヤに加えて運行し、途中主要駅にも停車するので、北総沿線のお客さまにもご好評をいただいています。

さらに、京成本線については、従来のスカイライナーに代わる京成本線の有料特急として新種別のシテイライナーを新設したほか、一般特急は開業前と同数の1日上下計80本を確保しました。

成田スカイアクセスと京成本線を合わせたとき、ピーク時間帯の成田空港到

着列車は1時間あたり9本と、空港アクセスのフリークエンシーを飛躍的に向上させることとしました。

——これらの取り組みが評価されて、「日本鉄道賞」を受賞されました。

花田 「鉄道の日」実行委員会の主催する「第9回日本鉄道賞」を、成田高速鉄道アクセス、鉄道建設・運輸施設整備支援機構と連名で受賞しました。今回の受賞は、都心と成田空港を36分と身近にしたこと、新型スカイライナーによる高速運転の実施、それに加えて着工から短期間での開業や環境保全の取り組み等をご評価いただきました。今回の受賞をさらなる励みとして、一層安全で快適な輸送サービスに努めたいと考えています。

——成田スカイアクセスの今後の展望についてお聞かせください。

花田 成田スカイアクセスの開業で都心から成田空港までの所要時分を大幅に短縮しました。これにより、成田空港の競争力が向上し、地域経済の活性化、千葉県のさらなる発展につながるものと期待しています。

昨年10月に、羽田空港の国際線ターミナルが開業しましたが、成田空港においては年間発着枠を現行の22万回から段階的に増や

し、平成23年度中に25万回、24年度中に27万回、さらに最速で26年度中に30万回とする計画があります。当社としても発着枠拡大の早期実現とその活用を期待しているところです。

成田スカイアクセスは開業してまだ半年ほどですが、多くのお客さまから「成田空港が近くなった」「新型スカイライナーの乗り心地がよかった」とご好評をいただいています。これからもPR活動などを積極的に行って認知度を上げることで、さらなる利用拡大を図っていきたく考えています。

今後とも空港アクセスを担う鉄道会社として成田空港の発展に寄与するとともに、沿線の皆さまの便利で豊かな暮らしの一助となるよう、努力してまいります。

