

空港アクセス 新時代へ。

成田空港が開港して30余年。

空港アクセスを担い続けてきた京成電鉄にとって、成田スカイアクセスは、2本目のルートとなる。最高時速160km運転による大幅なスピードアップで、都心から成田空港へのアクセスを一気に縮め、空港アクセス新時代が始まった。

京成電鉄の歩みから、成田スカイアクセス開業までの経緯と概要を紹介する。

資料提供●京成電鉄株式会社 / 文●茶木 環 / 撮影●織本知之
© PANA

平成22年

2010. 7. 17



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】



ブルーリボン賞を受賞した初代 AE 形スカイライナー

日本の表玄関・成田の空港輸送を担う

昭和41年7月、新東京国際空港（現・成田国際空港、以下成田空港）建設が閣議決定された。空港への乗り入れを決断した京成電鉄は、43年12月、新線の建設を出願。翌年11月、京成成田と新空港とを結ぶ免許を取得し、46年4月の空港開港予定を目標に新線開業を目指すことになった。

45年11月、「空港新線」として京成成田から同駅を起点とする5.2km地点までの施工認可を得た京成電鉄は、工事を開始。空港乗り入れに伴う施設改良と輸送力増強のため、京成上野駅の改良工事も進めることになった。

一方、京成電鉄の空港新線とは別に、政府は空港アクセス向上を目的に46年、東京都・成田市間の「成田新幹線基本計画」を策定。このため、京成電鉄の第2旅客ターミナルビルを經由して第1旅客ターミナルビルに乗り入れる計画は認められず、空港駅は第1・第2旅客ターミナルビルのほぼ中間地点に設けられることになる。46年3月、空港整備地区の工事施工認可が下り、空港新線は京成成田―成田空港（初代・現・東成田）間7.1kmのルートに確定した。

空港新線の工事は、予定より遅れて47年11月に完了した。また、日本初の空港アクセス特急用としてAE形車両（Airport Expressの略称）を新造し、公募により「スカイライナー」と名付け、京成電鉄は開業に備えた。しかし、成田空港建設反対派による運動など、さまざまな理由から空港開港の見通しは立たなかった。

いつ走らせることができるかわからなまま車庫に眠らせておくしかなかったスカイライナーだったが、京成電鉄は、48年12月から、京成上野―京成成田間で暫定的に運行を開始することにした。このデビューで、スカイライナーは49年、ブルーリボン賞を受賞している。

また、49年に着工した成田新幹線は、成田市土屋から成田空港駅までの高架橋やトンネル、駅施設が建設中だったが、反対運動の影響などで完成の目途が立たず、工事は凍結されることとなった。

そして、当初の予定より遅れること6

年、53年5月20日に成田空港は開港した。翌21日には空港新線も開業、スカイライナーもようやく空港特急として走行する日を迎える。多大な時間と労苦を費やした新線の開業とスカイライナーの運行により、京成電鉄はこの日から、空港アクセスという重要な使命を担うことになったのだ。

この時代のスカイライナーは、京成上野―成田空港駅間ノンストップ最短60分で運転された。しかし、成田空港駅から空港ターミナルまでは約1kmの距離があり、バスに乗り換えて移動する不便さや、見学や送迎など空港内への立ち入りに厳重な警戒があったため、利用者が伸び悩んだ時期もあったという。その後、海外旅行ブームなどで利用客は急増したが、不便さの課題は残されたままだった。

やがて63年6月、運輸省（現・国土交通省）は、基本計画が失効した成田新幹線の路盤を活用して京成電鉄とJR東日本の空港ターミナル乗り入れを提案する。これに基づき、事業主体となる第三セクターの成田空港高速鉄道が設立され、ターミナルへの乗り入れ線の建設が開始された。

京成電鉄は、京成本線分岐点―成田空港（二代目）間の第2種鉄道事業の免許を取得。平成3年3月に新線は開通、念願だった成田空港第1旅客ターミナルへの直下乗り入れを果たし、それまでの成田空港駅は東成田駅と改称、京成成田―東成田間は東成田線として分離した。また、この直後には、北総開発鉄道（現・

北総鉄道）の京成高砂―新鎌ヶ谷間が開通し、京成本線、都営浅草線、京浜急行線との相互直通運転を開始している。

さらに翌年12月には、第2旅客ターミナル直下に空港第2ビル駅を開業。現在の京成上野―成田空港間の京成本線が完成した。

時代が平成に入り、スカイライナーも増加する空港利用客への対応と空港ターミナル直下乗り入れに向けて、2代目となる8両編成のAE100形が誕生していた。平成5年5月には全7編成をAE100形に置き換えている。

高速鉄道空港アクセスの実現へ

成田新幹線の建設中止で一度は潰えた空港への高速鉄道アクセスだったが、開港時より「日本の表玄関にもかかわらず、都心から遠い空港」と言われており、その後の海外旅行者や外国人観光客の増加とともに、その必

昭和53年

1978.5.21



京成電鉄路線図

ぶアクセスルートだ。

平成12年には国・地元自治体・鉄道事業者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、整備事業の検討が開始された。同委員会は「上下分離方式が望ましい」と提案。これを受けて、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）、千葉県、京成電鉄をはじめとする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。運営主体については、種々検討された結果、運行上の効率性などの観点から、京成電鉄が運行を担うこととなった。

18年2月、「成田新高速鉄道プロジェクト」がスタートした。同路線の未着工区間である北総線・印旛日本医大―成田市土屋間10.7kmの工事施工認可を得て、着工式を挙行。いよいよ本格的な建設工事が始まった。

整備事業については、十分な環境対策も講じられていた。新線区間内にある印旛沼は県立自然公園の特別地域であり、希少な水鳥が生息している。当初は地下トンネルが考えられていたが、建設費の高騰や生活水などの問題から橋梁となっていた。そこで全長450mの橋梁は、鳥の衝突などを防ぎ、景観を損なわないようにするため、橋脚の間隔や高さなどに配慮することになった。さらに鳥類の生息環境を維持するため、ヨシ原も造成

している。

工事は順調に進捗し、20年4月には成田新高速鉄道でデビューする新型スカイライナーのデザインが発表された。この年はスカイライナーが空港輸送を開始して、ちょうど30周年という記念の年だった。また、翌21年12月16日には、公募した成田新高速鉄道に代わる新しいアクセスルートの愛称、3699点の中から「成田スカイアクセス」が決定。22年1月には、主要な工事がほぼ完了した。

そして迎えた22年7月17日、成田スカイアクセスが開業し、新型スカイライナーが運行した。一番列車は1カ月前の前売りだったが、即満席となるほどの人気だったという。長い間、待ち望まれていた成田空港への高速鉄道アクセスがこの日、ようやく誕生したのだ。

都心から30分台を実現したスピード

成田スカイアクセスの路線距離は、京成高砂―成田空港の51.4km。京成津田沼を経由する従来の同じ区間を、より直線的な経路で短絡している。

全区間を京成電鉄が第2種鉄道事業者として列車の運行を行っているが、施設は4社が保有している。京成高砂―小室間（19.8km）は北総鉄道、小室―印旛日本医大間（12.5km）は千葉ニュータウン鉄道、印旛日本医大―成田空港間は成田高速鉄道アクセス（10.7km）と成田空港高速鉄道（8.4km）が保有者だ。北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道の区間

は北総鉄道の列車運行と重複するが、これだけ長い区間を2社の鉄道事業者が営業するケースは珍しい。

この成田スカイアクセスを運行する主列車が新型スカイライナーだ。新型スカイライナーは、始発駅の京成上野を出発して京成本線を通り、日暮里に停車した後、京成高砂で本線から分岐して成田スカイアクセスに入り、空港第2ビル手前で再び本線と合流する。

所要時間は日暮里―空港第2ビル間をノンストップで最速36分。従来の京成本線経由と比較すると、15分短縮した。京成電鉄が整備水準として目標に掲げた「東京都心から30分台」を実現したのだ。

世界の主要都市から空港までの鉄道アクセス所要時間を見てみると、ロンドンのヒースロー空港は16分とかなり近いが、パリのシャルル・ド・ゴール空港29分、ニューヨークのJ・F・ケネディ空港35分、ローマのフィウミチーノ空港35分など、30分前後が標準となっている。新型スカイライナーの36分は世界標準に達したと言っていいたるう。これで「遠い成田空港」のイメージは完全に払拭できた。

都心から30分台をかなえたのは、時速160kmの高速走行である。新型スカイライナーは、京成上野を出発すると段階的にスピードを上げていく。京成上野―京成高砂間はカーブや勾配が多いため最高速度時速95kmで走行し、成田スカイアクセスに入ると加速。京成高砂―印旛日本医大間は時速130km、その後は空港第2ビル手前までの田園地帯を時速

要性はますます大きくなっていた。この高速鉄道アクセスについては、京成電鉄が空港ターミナル直下乗り入れを果たす前から、その構想が具体的に検討されていた。

昭和57年に発足した新東京国際空港アクセス関連高速鉄道調査委員会は、実現性の高いA・B・C3案のルートを提唱。59年、これを受けた運輸省は、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B案ルートを推進することにした。東京都心から北総線を経て、その終点から新線を整備して成田空港までを結



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一般列車
アクセス特急



同一発着地で2ルート

160kmで疾走する。現在の在来線では時速160kmが最速で、北越急行はくほく線を走行する特急「はくたか」に続く2例目の最速走行だ。

新型スカイライナーは、現在、8両編成8本が稼働している。1日の運行本数は上り28本、下り26本。下りは始発から10時が毎時3本、その後は毎時2本。上りは8〜9時は約50分間隔で、その後は毎時2本の運行間隔となっている。従来のスカイライナーと比較して運行本数を約30%増加し、フリークエンシーサービスを図っている。

成田スカイアクセスでは一般列車も運

転している。朝から日中時間帯は、地下鉄浅草線経由で羽田空港と成田空港を直結するアクセス特急だ。成田スカイアクセス内では東松戸、新鎌ヶ谷、千葉ニュータウン中央、印旛日本医大、成田湯川、空港第2ビルに停車し、北総線にとっても新しい速達列車となっている。上り25本、下り26本。朝のピーク時は20分間隔、その他の時間帯は40分間隔となっており、夜間については京成上野発着とし、最高速度は時速120kmで運行している。これに対応するため、京成電鉄では3000形7次車(3050形)を新造した。3050形の8両編成6本で、車両外観や車内シートに空を連想させるブルーを使い、飛行機のシルエットや模様を配するなど空港アクセスにふさわしい車両となっている。

また、これまで空港アクセスを担ってきた京成本線も成田空港に乗り入れており、京成電鉄は、出発地と到着地が同一で異なる2ルートを持つ、稀有な鉄道事業者となった。京成本線の旧スカイライナー用車両のA E 100形は「シテイライナー」として日中をメインに運行し、停車駅には青砥が加えられ、空港までの最短時間は61分となった。

最後に料金体系だが、

京成上野・日暮里ー空港第2ビル・成田空港間の運賃は、成田スカイアクセスが1200円。有料特急の新型スカイライナーにはライナー料金として1200円がプラスされる。京成本線は運賃が1000円で、シテイライナーには920円、モーニングライナーとイブニングライナーには400円のライナー料金が加算される。

利用者は、所要時間と料金で、ルートや列車を選択できるというわけだ。とはいえ、空港アクセスの主力は、やはり新型スカイライナーとなる。

「第9回日本鉄道賞」を受賞

この成田スカイアクセス開業によって、京成電鉄は、初の「日本鉄道賞」を受賞

した。この賞は今回で9回目となる鉄道事業者・関係者にとっては最も栄えある賞だ。都心から成田空港を身近にしたことや、新型スカイライナーによる最高時速160km運転の実施、着工から4年数カ月という短期間での開業、さらに大幅な建設費の低減や貴重な鳥類の保護など環境保全への取り組みが評価され、新線区間の整備を行った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た。また、新型スカイライナーは、日本産業デザイン振興会が主催する「グッドデザイン賞」を受賞。その他にも、「2010年日経優秀製品・サービス賞 優秀賞 日経産業新聞賞」を成田スカイアクセスが受賞するなど、受賞

ラッシュが続いている。こうしたことから、成田スカイアクセスの開業と新型スカイライナーの誕生が、いかに社会的に貢献度が高いプロジェクトであったかがうかがえる。

成田空港の開港から33年。東京ー成田空港間を30分で結ぶ予定で建設された成田新幹線が構想されたのは、今から42年前のことである。開港以前からの課題だった空港アクセスは、京成電鉄により飛躍的な進化を遂げた。成田スカイアクセスの開業と新型スカイライナーの誕生でスピード輸送が現実のものとなったのだ。空港アクセスにおける鉄道の役割はさらに大きなものとなっていく。そして社会の鉄道に対する期待もまた、ますます大きくなっていくだろう。



3社連名で受賞した第9回「日本鉄道賞」