

# 特集…進化する空港アクセスと地域との共生

「空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄」

## REPORT.1

# 開業10周年を迎える

# 成田スカイアクセス

成田空港アクセスの主軸となる成田スカイアクセス線は、2020年7月で開業10周年を迎える。

その開業と同時に運行を開始し、

都心部から30分台の移動時間を達成したスカイライナー。

利用者は年々増加し、2019年10月には、

成田スカイアクセス線の開業から累計で3500万人に達した。

訪日外国人数が年間3000万人を超え、

LCC就航数の急増など事業を取り巻く環境が大きく変化する中、

空港アクセスを担う京成電鉄は一層、存在感を増している。

2019年10月のダイヤ改正では、スカイライナーの終日20分ヘッドの

運行を実現し、またアクセス特急に空港アクセス・通勤通学双方の

利用者の利便性を向上した新形式車両を16年ぶりに導入するなど、

利用者ニーズに対応した移動の質の向上に努めている。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会、

さらにその先に向けた京成電鉄の取り組みを紹介する。

文●茶木 環／撮影●織本知之／写真提供●京成電鉄株式会社



## 成田スカイアクセス線開業から10年

2010年に成田スカイアクセス線が開業したことで成田空港輸送は大きく変貌を遂げた。京成高砂から千葉ニュータウンを経由し、成田空港へダイレクトに入る線形と、時速160km走行が可能な3代目となるスカイライナーが導入されたことにより、都心部から30分台のアクセスと京成本線とのダブルネットワークが実現したのである。デザイン性と快適性の高い新型のスカイライナーは空港と都市間を移動する人々を乗せて颯爽と走行してきた。

それから約10年。今年は今成田スカイアクセス線開業、3代目スカイライナー運行にとつて一つの節目の年となる。

「開業当時、新線開業の部署に属していたが、それまでになかった大プロジェクトに、各部署が熱い思いで連携し、良いスタートを切れたことがとても印象深い。それが現在まで空港輸送に良い流れをつくっているように思う」と安全推進部の清水圭介安全推進担当課長は当時を振り返る。

大々的なハード整備に伴うソフト施策として、「成田スカイアクセス線・京成本線による空港アクセスのダブルネットワーク化の利便性の一方で、誤

乗なく鉄道をご利用いただくことに配慮し、インバウンド旅客も視野に入れた利用者に分かりやすい表示を目指した。案内サイン類の4カ国語表記や駅ナンバリングの導入、さらには路線の案内カラーを京成本線は青、成田スカイアクセス線はオレンジと定めて、日本語や鉄道の利用方法が分からなくても一目で識別できるように工夫した」と運輸部の宮原智紀営業課長は語る。

3代目スカイライナーの利用者数は昨年10月に累計3500万人を突破した。新規路線の開業と新形式車両の導入はエポックメイキングではあるが、それだけでは利用者に対する存在と使いやすさが浸透していくことは難しい。京成電鉄がさらなる利便性向上の取り組みや利用促進策を続けてきたことが、この数字、成果につながっている。その努力の一部と、将来を見据えた近年の取り組みについて見ていこう。

「実は、開業当初は期待に比べてなかなか利用が伸びなかった」と語るのは、運輸部の長塚健治運転課長である。繁忙期を除いて1日のスカイライナー利用者数が1万人以上となる日が



京成電鉄株式会社 鉄道本部 安全推進部 安全推進担当課長  
**清水圭介**  
Keisuke SHIMIZU

## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

[空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄]



スピード感あふれる流線形の先頭形状。時速160kmで走行するスカイライナー

乗れるようになった。さらに、成

少なく、ダイヤの工夫が重ねられた。「車両部と相談の上、A E形車両の運用を見直し、少しずつ運行本数を増やし、前々回のダイヤ改正までにスカイアクセス線開業当初の54本から上下5本を増発したが、それ以上の増発には抜本的な変革が必要だった」と長塚課長は語る。

### 待たずにスカイライナーに乗車可能

空港輸送をめぐる背景としては、訪日外国人数が昨年3000万人を超えたことがあり、その多くが成田空港をゲートウェイとして日本に出入国する。また成田空港には国内外を拠点とするLCCが国内で最も多く就航しており、国内の利用者も多い。特にLCCは早朝に成田空港に到着する便が増えている。成田空港の利用数も時間も共に拡大しているのである。

こうしたことを踏まえて、京成電鉄は昨年10月26日のダイヤ改正で、スカイライナーの大幅な増発を行った。スカイライナーの1日の運行本数を23本増便して上下線合わせて59本から82本に、その結果、従前の約1.4倍



京成電鉄株式会社  
鉄道本部 運輸部 営業課長

**宮原智紀**  
Tomonori MIYAHARA

田空港の運用時間延長に合わせて、深夜早朝の運転時間帯を拡大、京成上野発の始発列車は5時58分発を5時40分発に、成田空港発の最終列車は22時30分発を23時20分発とした。

こうした大幅なダイヤの改善は、スカイライナー1編成を増備することで実現可能となった。車両の増備計画については、2017年5月から鉄道本部内の部署を横断する会議体が設置され、検討が始まった。

「そこで決まった方向性としてはスカイライナーを活用して増収策や空港アクセスの輸送力強化を図ることだった。ダイヤを見直すと、もう1編成あれば終日20分ヘッドが実現できることが分かった。しかし、車両の導入だけでも約19億円の投資となるので諸費用とその効果を計算しながら検討していった」と車両部の吉原祐一計画課長はその経緯を説明する。

大規模な投資には慎重な意見も挙がったが、訪日外国人の増加が京成電鉄の業績を牽引している背景もあり、清水課長も「ここで決断しないと飛躍するチャンス逃すのではないかと



上/ 訪日外国人客をサポートするコンシェルジュ 右/ 日暮里駅ではスカイライナーのルート表示に沿って進む下/ スカイライナーに乗車する訪日外国人旅客 (日暮里駅)



上/ 青とオレンジでくっきり色分けして誤乗を防止する左/ 乗車券・特急券を販売するチケットカウンター下/ 訪日外国人を主な対象に乗車券販売、観光案内を行うインフォメーションセンター (成田空港駅)



う思いがあり、事業を前進させたと語る。

こうして「終日」「いつでも」「待たずに」乗れるダイヤが実現したが、新しいダイヤが利用者にも周知されていくには一定の時間がかかる。そうした意味ではPRを行う営業部門の力も大きい。宮原課長はそれについて、「大幅増便によって、時刻表を気にしなくても待たずに乗れる、運行時間帯の大幅拡大による飛行機の早朝深夜便への対応など、新ダイヤのメリットを関東圏のみならず多方面に発信している」と語る。

ダイヤ改正の効果は大きく、時間帯によって差はあるものの、全体ではダイヤ改正後の利用者数は2割増で推移し、昨年12月27日には1日の乗車人員が2万2000人を超え、過去最高を更新した。スカイライナーの利便性や存在感は認知されつつあり、「一度、乗車していただければ速さを使いやすさを実感していただける」と小林敏也社長も語っていた通り、リピート率は高い。待ち時間のストレスがなくなったことで、空港輸送にスカイライナーが選ばれる確率は格段に上がるだろう。

では今後の課題はどのようなことだろうか。

長塚課長は「成田スカイアクセス線は、成田湯川ー成田空港間が単線区間で、一度ダイヤが乱れると復旧しにくい。スカイライナーを運用する成田スカイアクセス線の平常運行をいかに優



京成電鉄株式会社  
鉄道本部 運輸部 運転課長  
**長塚健治**  
Kenji NAGATSUKA

先して維持するか」と説明する。また、吉原課長は「スカイライナーは他の車両と比べて予備の部品の保有率が高く、設備投資も行っている。10年を経過し、そろそろ一部の部品の耐用年数が近づいてくるので、車両のメンテナンスに万全を期していく。故障の防止を、車両部門だけではなく、その他の保守部門とも一緒に考えていかなければならない」と言う。

清水課長も「トラブルそのものを発生させないように予防を強化して、事故となるような芽を摘んでいく。その点に関して成田スカイアクセス線に関する諸設備については優先度を高めて取り組んでいる」と語る。

### 選べる列車種別と経路

京成電鉄を利用して都内から成田空港に向かうには、成田スカイアクセス線走る全席座席指定の有料特急「スカイライナー」および特急料金不要の一般列車「アクセス特急」、京成本線の一般列車を利用するという三つの選択肢がある。利用者にとって、列車種別

## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

[空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄]



日暮里駅に到着するスカイライナー

やルートを選択できる幅があることも京成電鉄に魅力を感じる大きな理由となるだろう。

特に、アクセス特急は押上経由で都営浅草線・京浜急行線方面の都心とも直結しており、日本橋・品川といったビジネスエリアや銀座などの繁華街、さらには羽田空港まで直通する。京成高砂以東では時速120kmで走行し、日本橋―空港第2ビル間を最速59分で結んでいる。都心部から成田空港までダイレクトに1時間未満で到着できることに魅力を感じる利用者は多く、この10年でスカイライナーとはまた異なる利点を持った空港アクセスとして定着してきた。日中は、都営浅草線・京浜急行線方面におおむね40分に1本運行されている。

なお、空港第2ビル駅ではホームが混雑している上、スカイライナーとアクセス特急が同じホームに停車しているため、アクセス特急に乗りつもりだった利用者がスカイライナーに乗ってしまったなどの誤乗が時々生じていた。今回のダイヤ改正に合わせて、混雑する時間帯にホームに案内係を配置している。これにより誤乗がかなり減少したという。

そして、成田スカイアクセス線とダブルネットワークを構築するのは、従来から空港輸送を担ってきた京成本線である。

今回のダイヤ改正では、成田空港への直通列車について、日中時

間帯の一部の特急を京成上野―京成成田間の快速特急に変更し、京成成田への速達性を向上させた一方で、都営浅草線方面―京成佐倉間の快速を成田空港まで延長運行させ、利便性の向上を図った。

スカイライナーの大幅な増便となった今回のダイヤ改正だが、京成上野・日暮里方面から成田空港へ向かう利用者が、京成本線から成田スカイアクセス線に移行したことにより、京成本線の混雑も緩和された。日常生活で京成本線を利用する沿線住民にとっては、着席機会が増加したという。

「スカイライナーの乗車率を上げていくのはもちろんだが、生活輸送の観点から京成本線をはじめ各線の利便性や快適性をさらに高めていくことも非常に重要。沿線住民への目線を常に持つようにしている」と長塚課長は語る。

### 新形式車両3100形の導入

アクセス特急においては、新ダイヤ実施と同じ日に新形式車両3100形が登場した。京成電鉄の一般電車の開



京成電鉄株式会社  
鉄道本部 車両部 計画課長

**吉原祐一**  
Yuuichi YOSHIHARA



成田スカイアクセス線の案内カラー「オレンジ」を採用した3100形



上/車体に表示した沿線の名所。写真は成田山新勝寺 左/座席の一部を折り畳み、スーツケースを置ける 下/大型の側面行先表示器は4カ国語、駅ナンバリング表示にも対応



上/通勤利用ができるモーニングライナー・イブニングライナーは京成本線経由で運行 左/訪日外国人にも分かりやすい駅を目指し、リニューアルを実施した京成上野駅 下/同駅に開設した東京観光情報センター



発は16年ぶりとなる。車体の外観デザインには成田スカイアクセス線の案内カラーであるオレンジを初めて採用し、沿線の名所を車体にイラストで表示した明るく親しみやすい車両である。京成グループ標準車両として、グループ会社の新京成電鉄とともに開発が行われた。

「先端技術や最新機器の採用、省エネルギー化、バリアフリー化などの観点から、かねてより新しい車両の必要性が言われていた。『京成グループの標準車両』という考え方は3000形の時からあり、その時は京成電鉄が開発した車両を新京成電鉄も導入したが、今回はゼロから一緒に開発を行った。設計費やコストを抑えられるのがメリット」と吉原課長は語る。

利用者へのサービスとして、大きな特徴は、座席の一部を折り畳み式として、スーツケース置き場にも使用できるスペースを1両につき4カ所（先頭車両は3カ所）設置したことである。

「アクセス特急は、観光と通勤・通学の両方のお客さまが利用される。スーツケースについての対応は通勤・通学のお客さまから要望が出ており、課題の一つだった」（吉原課長）

「空港アクセスと一般利用、両方のお客さまにとって快適で使いやすい車両にしたいと考えた。空気浄化装置やフリースペースには腰当なども設置している」と吉原課長は語る。

また車体と路線カラーを統一する以

外の誤乗防止策として、乗客がホームから視認しやすいよう、車体側面の行先表示器を大型化し、表示を従来の2倍の大きさ、4カ国語で表示している。3100形車両は、2019年度に8両2編成を導入したが、2020年度以降も継続して導入される予定だ。

### 多言語での的確な情報提供

国の方針では、訪日外国人の受け入れ目標を2030年までに6000万人としている。特に今年は東京オリンピック・パラリンピックの開催年であり、さまざまな国から多数の人が訪れ、移動する。受け入れ体制の整備とともに、訪日外国人にとっては日本に到着して初めて乗車するのが空港からのアクセス鉄道となる。ある意味では、それによって日本の鉄道や首都・東京のグレードが判断されるといっていいだろう。

取材時にも、成田空港ほか京成上野や日暮里などスカイライナーの拠点となる駅では外国人に乗り換えなどを説明する係員の姿を幾度も見かけた。

「現在、スカイライナー停車駅の京成上野・日暮里・空港第2ビル・成田空港の各駅には、外国語のご案内が出来るコンシェルジュを配置している。当社として指導しているのは、必要なことを問われる前にこちらからご案内していくこと。丁寧なサービス提供で安心して京成電鉄をご利用いただける

## 特集：進化する空港アクセスと地域との共生

[空港輸送を担い、地域の暮らしを支える京成電鉄]



京成高砂駅でアクセス特急に乗り換え、空港方面に向かう乗客

よう努めている」と宮原課長は語る。乗り換え案内のツールなどは各駅でも作成しており、それらは「誰にでも分かりやすいようにできるだけシンプルにするなど工夫を凝らしている」（宮

原課長）という。また、英語等に対応できる駅員も増えているが、多言語に対応するため、翻訳ツールのポケットクなどを各駅に配置している。車内アナウンスについては、アクセ

ス特急は自動で多言語の放送を実施しているが、京成本線でも、車掌が持つタブレットに多言語放送のアプリを入れて乗り換え案内や異常時対応の音源を用意し、車内で流せるようにしている。いずれにしても早く正確な情報をシンプルに提供するのが重要である。

清水課長は「特に異常があった時に、訪日外国人のお客さまにタイムリーに必要な情報を届けられるかが非常に重要になってくる。その意味では情報提供も安全の一部であるという認識で取り組んでいる。昨年の台風被害では空港に滞留者が発生した。そうした場合に、空港と鉄道側が連携し、どのような情報提供を行うかを問題意識として持つようになった。テロ対策等も含めて検討し、体制を整えていく」と語る。

### 選ばれるための積極策

海外からの訪問客が成田空港に到着して、日本国内での最初の移動に何を選ぶか。事前にスカイライナーや京成電鉄についての情報を持ち、可能であれば現地でチケットを購入してもらえるよう、海外の旅行代理店や観光関連企業などに訴求するため、ここ数年はアジアを中心に海外旅行博にも出展し、積極的なPR活動を行っている。

「現地の旅行代理店で事前購入すると割引されるスカイライナー企画乗車券を用意しており、購入比率も高まっている。WEBサイトでの宣伝のほか、

インフルエンサー、ブロガー等も効果的に活用し、日本に来る前に京成電鉄を選んでいただくような仕掛けを積極的に推進している」と宮原課長は語る。

また、空港アクセスというインバウンドをメインに考えがちだが、現在、スカイライナーの利用者は国内6対海外4の割合で、日本のLCC利用者の存在にも注目しているという。LCCが就航する各地の自治体や鉄道会社との意見交換や相互送客などの業務連携を行うとともに、各地の交通広告等を活用し、幅広く周知活動に取り組んでいる。また、新千歳・関西国際・那覇・福岡の4空港にはスカイライナー割引チケット発行機を設置した。さらには、ジェットスターの成田・高知空港・庄内空港間就航時には、成田国際空港、ジェットスターと3社の共同PRイベントを展開した。

「こうした取り組みによって京成電鉄、京成グループのファンを増やす。東京オリンピック・パラリンピックのような大イベントで得られたものをその先につなげていける体制を社内につくりたい」と清水課長は意欲を語る。

成田スカイアクセス線開業から10年という時間の中で、京成電鉄は空港輸送の質と機能を拡大し、その一方で沿線住民の輸送をはじめとした生活に配慮を重ね、地域の活性化に注力してきた。これからもその両輪を軸とした事業を展開していくことで、国内外でさらに存在を強めていくだろう。

(本記事は2020年2月3日取材時の内容です)