

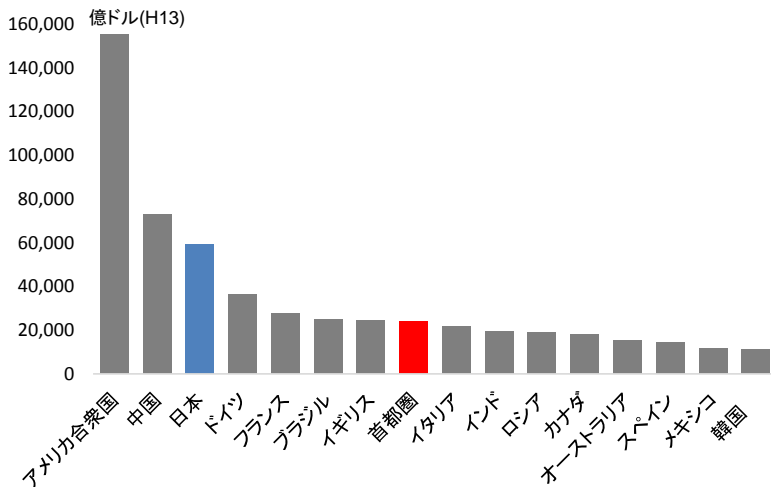
空港アクセスのあり方について

1. **首都圏空港への鉄道アクセスの重要性について** ……P3
2. **首都圏空港への鉄道アクセスの現状について** ……P7
3. **首都圏空港への鉄道アクセス改善に向けた取り組みの基本的考え方について** ……P26

1. 首都圏空港への鉄道アクセスの重要性について

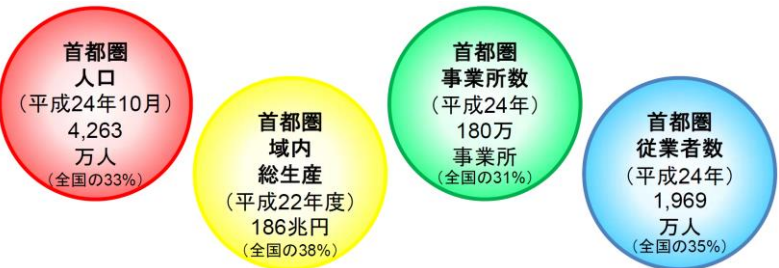
- 首都圏はブラジル、イギリス、イタリアに匹敵する経済規模を有しており、首都圏の域内総生産は国内総生産の約40%を占めている。
- 世界の都市総合ランキングにおいて、東京は第4位となっている。日本全体を牽引する東京圏の国際競争力強化は国家的課題となっている。分野別には、経済、研究・開発分野では世界トップクラスであるが、交通・アクセス分野は10位となっている。

首都圏と外国の経済規模



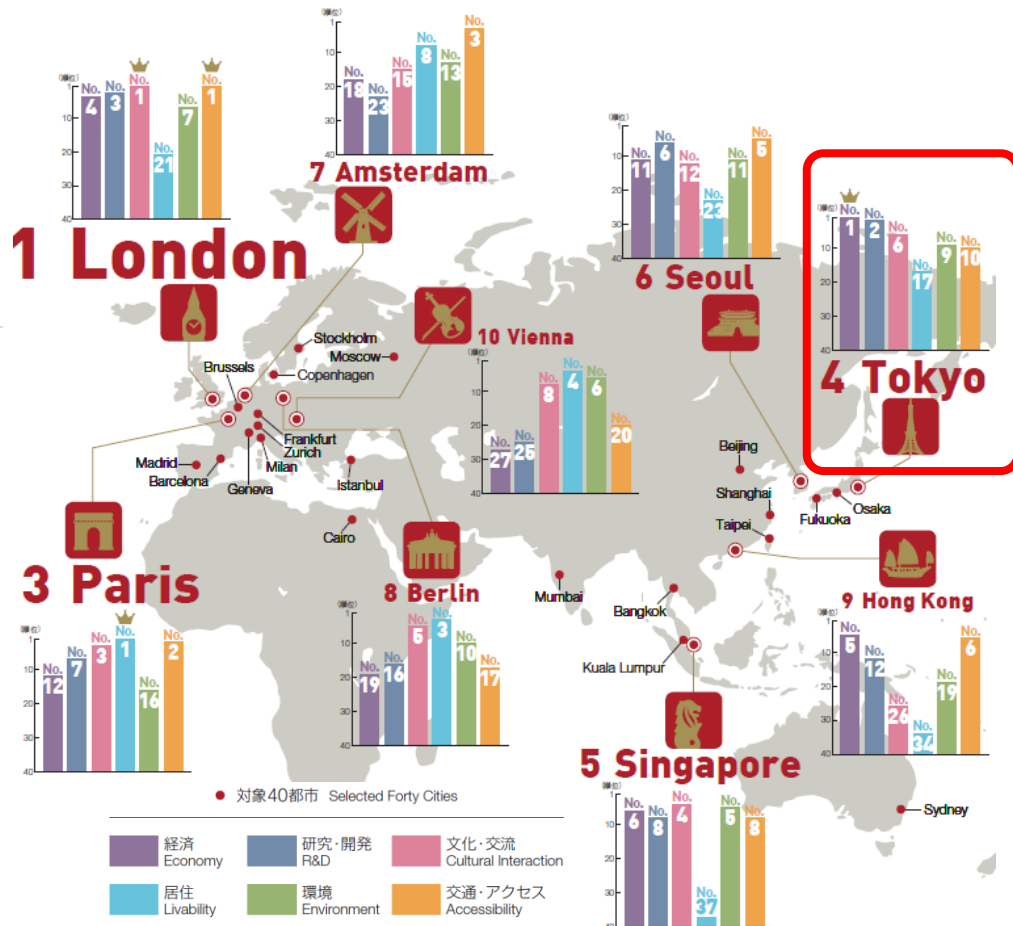
出典:「国民経済計算確報」(内閣府)
「県民経済計算」(内閣府)

首都圏の現在の経済力



出典: 総務省人口推計、県民経済計算、平成24年経済センサス活動調査、世界の統計2013

世界の都市総合ランキング



● 対象40都市 Selected Forty Cities



出典:「世界の都市総合ランキング」(2014.10(一財)森記念財団)

首都圏空港の機能強化の必要性

- 首都圏空港については、首都圏の国際競争力の強化、訪日外国人旅行者2000万人の政策目標や2020年の東京オリンピック・パラリンピックへの万全な対応、アジア等世界の経済成長の国内各地域への波及等のため、更なる機能強化を図ることが必要である。
- また、鉄道や道路等、他モードとも連携し、利用者の視点でアクセス改善に向けて検討することが必要である。

成長著しいアジア等世界の成長力取り込み(日本再興戦略等)

訪日外国人の増加

2014年(実績)
訪日外国人数 約1,300万人
旅行消費額 約2兆円

今後の目標
2,000万人の早期達成

外国人旅行者数の増加と
旅行消費額の拡大

産業・都市(首都圏)の国際競争力強化

- 企業立地の促進
- ・アジアヘッドクォーター特区等総合特区の活用
➡アジア地域の業務統括拠点等を含む外国企業を500社以上誘致(東京都)
 - ・国家戦略特区の検討
➡日本への投資環境の整備

ヒトとモノの交流の活発化

日本経済の再生

日本全国の地域活性化

日本最大の際内航空ネットワーク

国際線 102都市

+

国内線 51都市

際内間のヒトとモノの交流の活発化

諸外国の成長力を国内各地域に波及

注: 就航都市数は、2014年8月時点で就航している都市数

2020年東京オリンピック・パラリンピックの円滑な開催

首都圏空港の更なる機能強化が必要

+

首都圏空港へのアクセス改善が必要

交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ

「新時代の航空システムのあり方 ~世界のダイナミズムへの扉を開き、日本の明日を育む航空システム~」(平成26年6月6日)

4. 質の高い航空・空港サービスの提供

4.4 空港アクセスの強化

特に首都圏空港では、更なる機能強化の議論と並行して鉄道や道路等、他モードとも連携し、利用者の視点でアクセス改善に向けて検討すべきである。

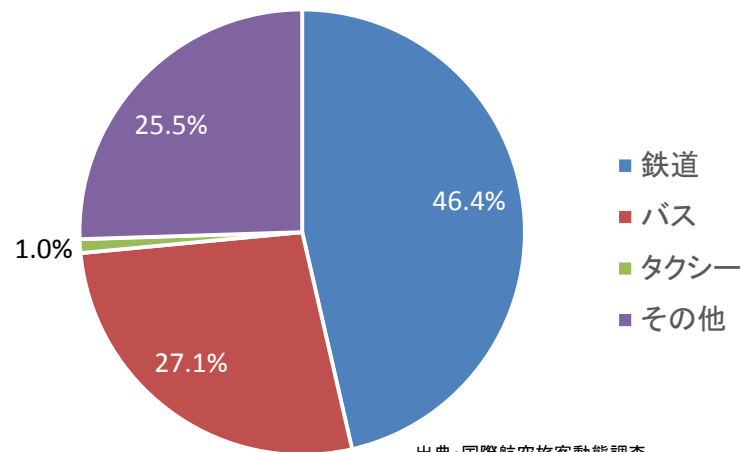
首都圏空港への鉄道アクセスの重要性

■ 空港へのアクセス交通手段は、鉄道、バス、タクシー、自家用車等があるが、大量輸送性や時間信頼性に優れる鉄道のシェアが最も大きく、空港アクセスにおいて鉄道は重要な役割を担っているため、首都圏空港への鉄道アクセス改善を図ることが重要である。

他のアクセス機関(鉄道とリムジンバスとのサービス比較)

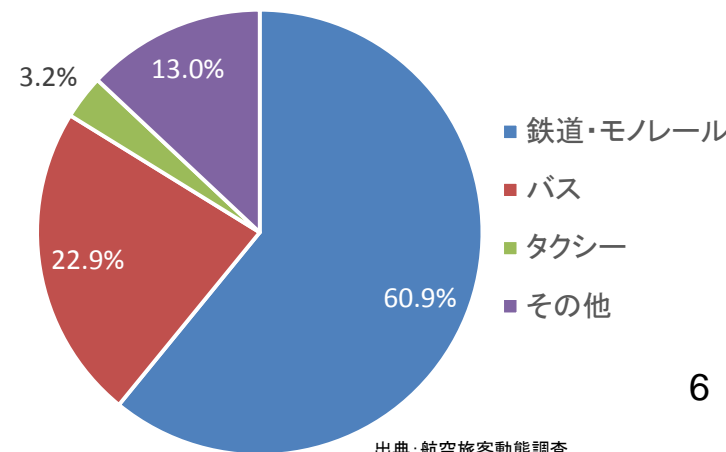
	地点	交通機関	乗車時間	距離 (鉄道経由)	片道料金 【特急料金含む】
(成田空港から各都市 空港第2ビルから)	東京	京成(スカイライナー)・JR	50分	67km (スカイライナー経由)	2,630円
		JR(成田エクスプレス)	55分		2,820円
		リムジンバス	60分		3,100円(900円※)
	新宿	京成(スカイライナー)・JR	60分	72km	2,670円
		リムジンバス	85分		3,100円
	横浜	京成(スカイライナー)・JR	75分	96km	3,020円
		リムジンバス	85分		3,600円
	千葉	JR(成田線・総武本線)	40分	39km	670円
		リムジンバス	75分		1,000円
	大宮	京成(スカイライナー)・JR	70分	86km	2,940円
リムジンバス		95分	2,800円		
(羽田空港国際線ターミナルから)	東京	東京モノレール・JR	20分	17km (モノレール経由)	650円
		京急・JR	20分		580円
		リムジンバス	55分		930円
	新宿	京急・JR	30分	23km	610円
		リムジンバス	35分		1,230円
	横浜	京急	20分	19km	450円
		リムジンバス	35分		580円
	千葉	東京モノレール・JR	55分	57km	1,210円
		リムジンバス	70分		1,370円
	大宮	東京モノレール・JR	50分	47km	1,040円
		リムジンバス	65分		1,540円

成田空港の鉄道分担率(平成23年度)



出典: 国際航空旅客動態調査

羽田空港の鉄道分担率(平成23年度)



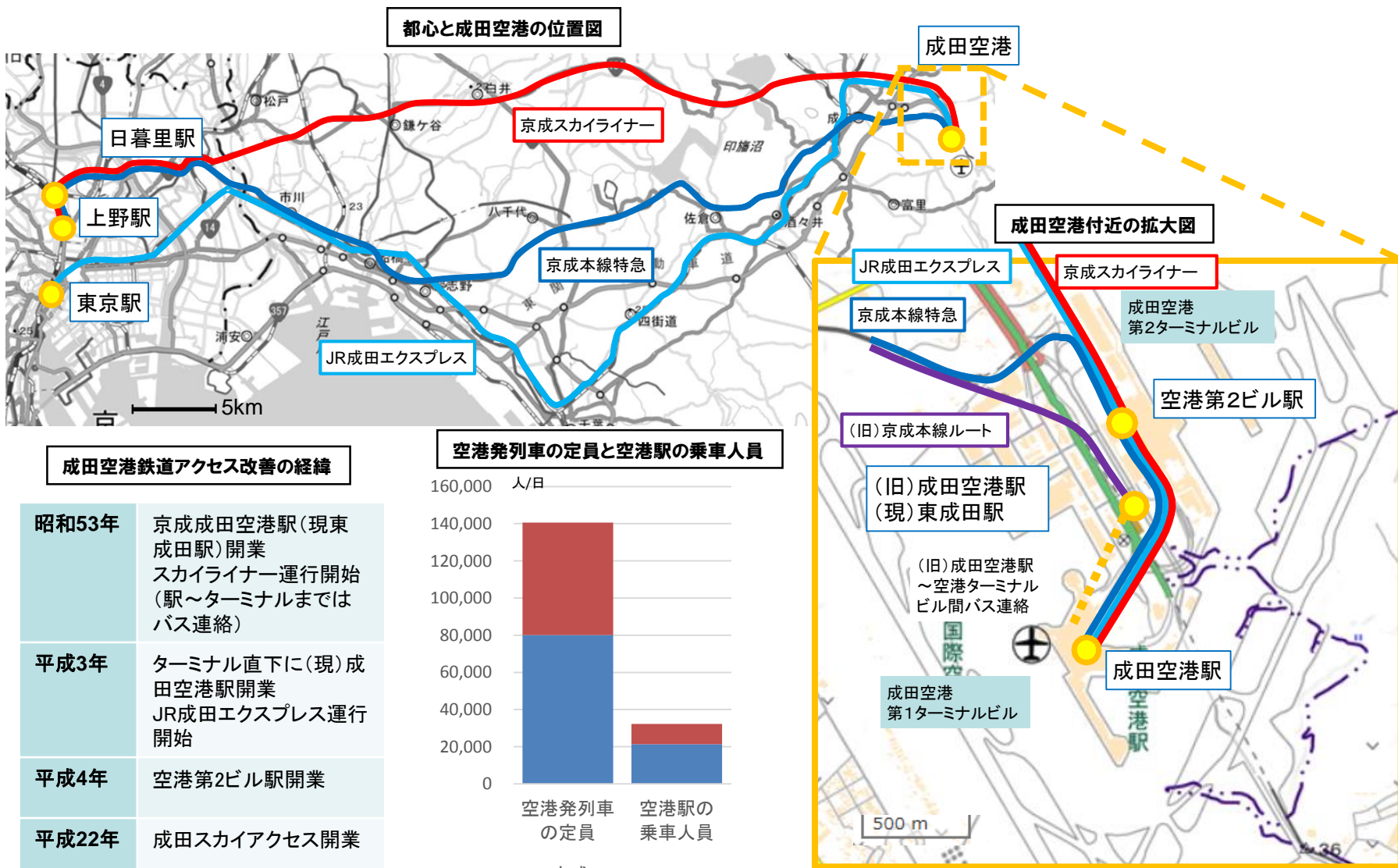
出典: 航空旅客動態調査

※ 乗車時間は最短時間。なお、鉄道乗車時間には乗換時間を含まない。
 ※ 成田・東京間リムジンバスの()内の料金は、LCCバス(東京シャトル)を利用した場合。
 出典: 成田国際空港(株)HP、成田空港アクセスガイド、羽田空港国際線旅客ターミナルHP、東京空港交通(株)HP 等

2. 首都圏空港への鉄道アクセスの現状について

成田空港の鉄道アクセスの改善の経緯①

■ 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。

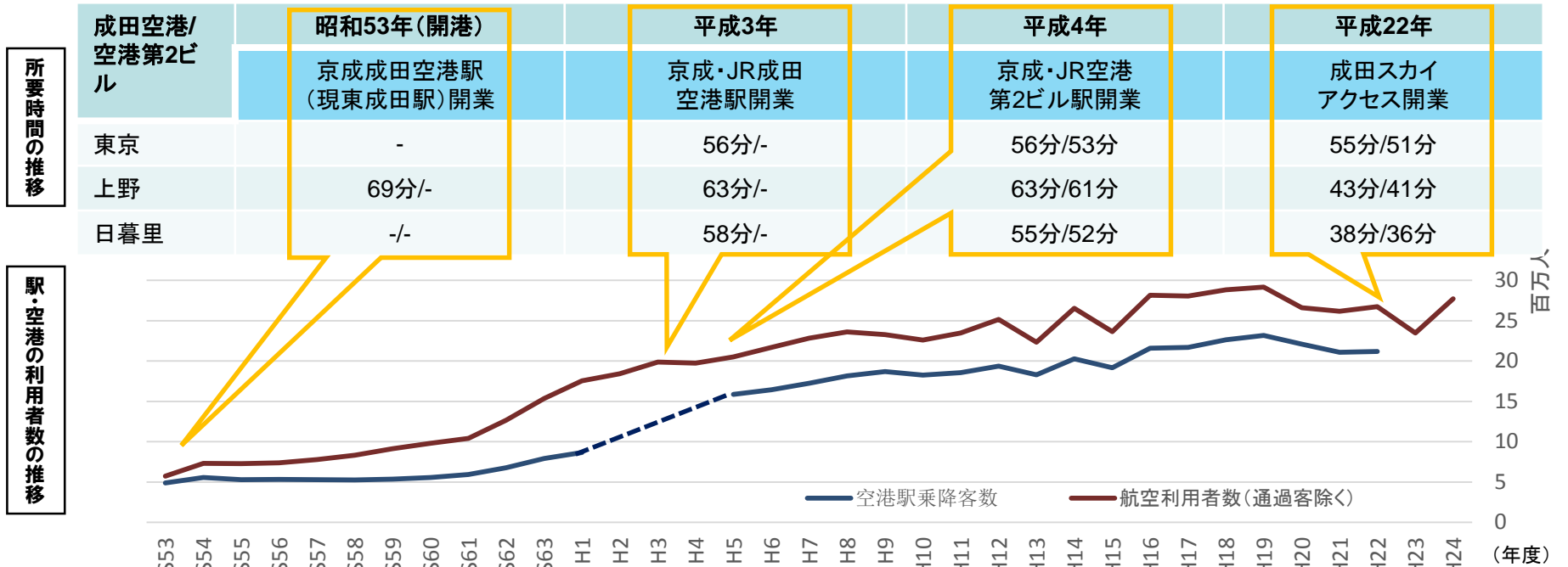


出典：国土地理院ホームページ（地形図）

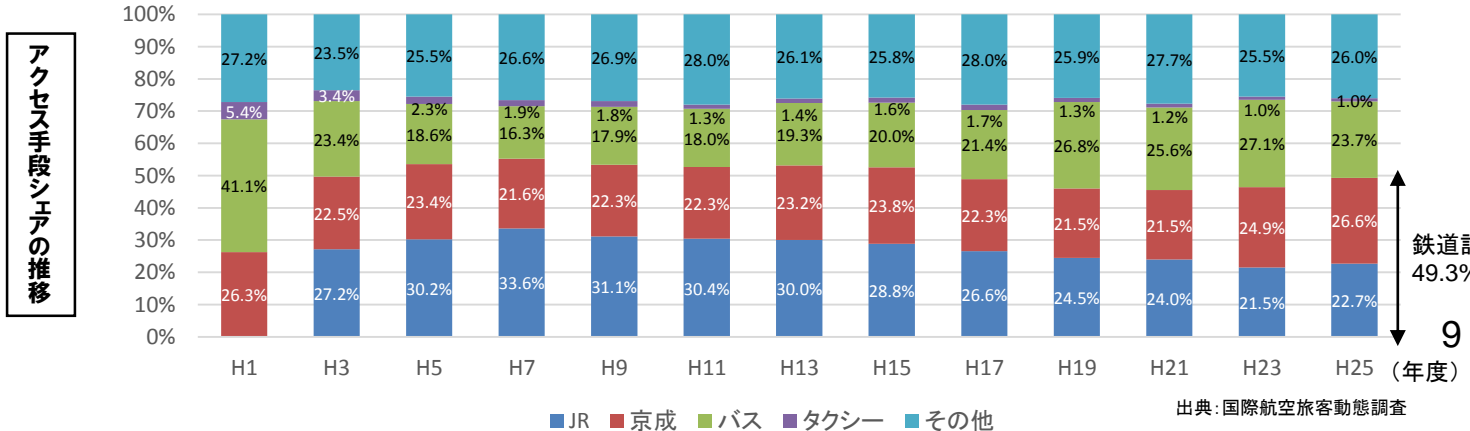
※鉄道事業者HP及び時刻表等より鉄道局作成

成田空港の鉄道アクセスの改善の経緯②

- 成田空港と都心部との間の所要時間は短くなってきており、平成22年に日暮里・成田空港第2ビル間が36分となっている。(運輸政策審議会答申第19号で定められた目標「国際的な空港と都心部との間の所要時間を30分台とすることを目指す」)
- 鉄道アクセスの利用者数は航空利用者数の増加とともに増加している。また、空港アクセスにおける鉄道のシェアは平成3年度に大幅に増加した後、平成7年をピークに微減していたが、平成23年度からは再び増加している。



注: 空港駅は、その年度に空港アクセス駅として営業していた各駅の合計値。平成2~4年度は、空港駅の乗降客数のデータが存在しないため、前後の数値を直線補間した線を点線で示した。出典: 都市交通年報、空港管理状況調査



出典: 国際航空旅客動態調査

羽田空港の鉄道アクセスの改善の経緯①

■ 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。

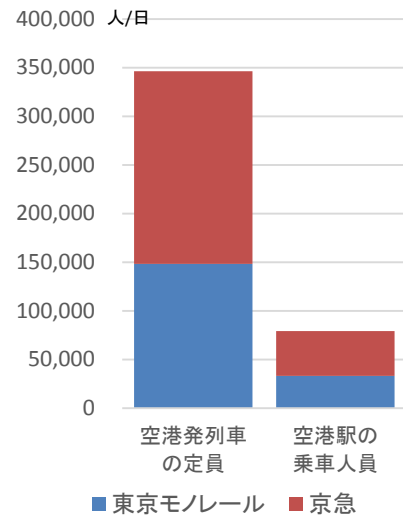
都心と羽田空港の位置図



羽田空港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
平成19年	モノレール昭和島駅に待避線完成、 空港快速運行開始
平成22年	国際線旅客ターミナルビル新駅開業
平成24年	京急蒲田駅改良(ホームを2層高架構造化)供用開始

空港発列車の定員と空港駅の乗車人員



※鉄道事業者HP及び時刻表等より鉄道局作成

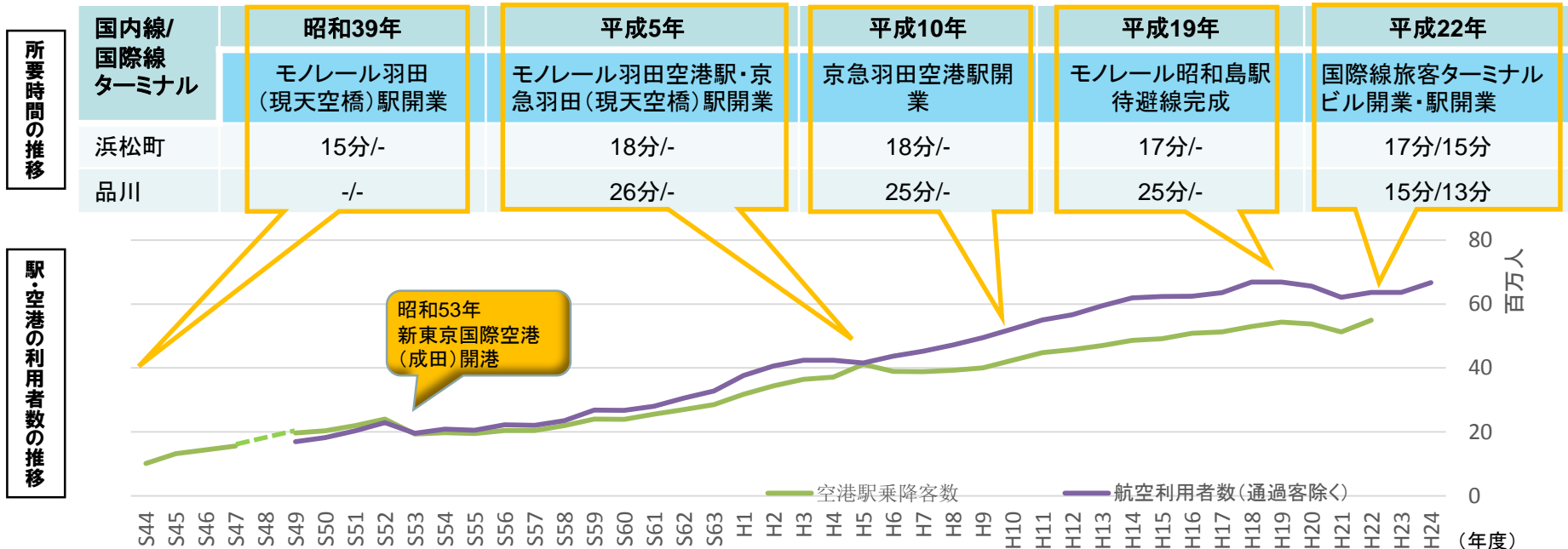
羽田空港付近の拡大図



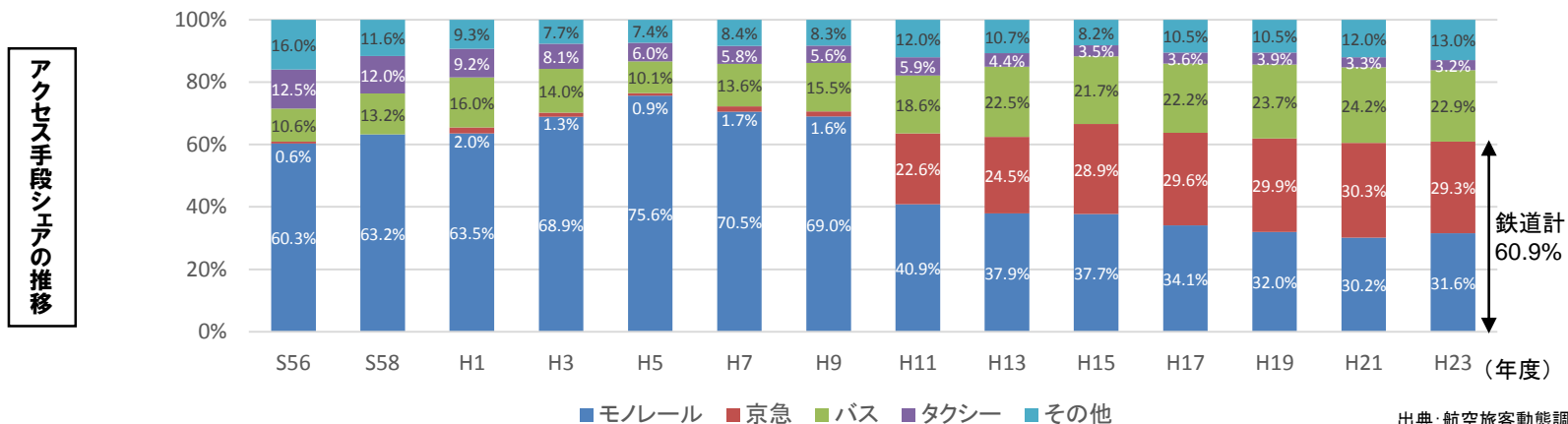
出典:国土地理院ホームページ(地形図)

羽田空港の鉄道アクセスの改善の経緯②

- 羽田空港と都心部との間の所要時間は短くなってきており、平成22年には品川・国際線ターミナル間13分となった。
- 鉄道アクセスの利用者数は航空利用者数の増加とともに増加している。また、空港アクセスにおける鉄道のシェアは、平成5年度までは増加傾向にあったが、それ以降減少し、平成23年度で60.9%となっている。



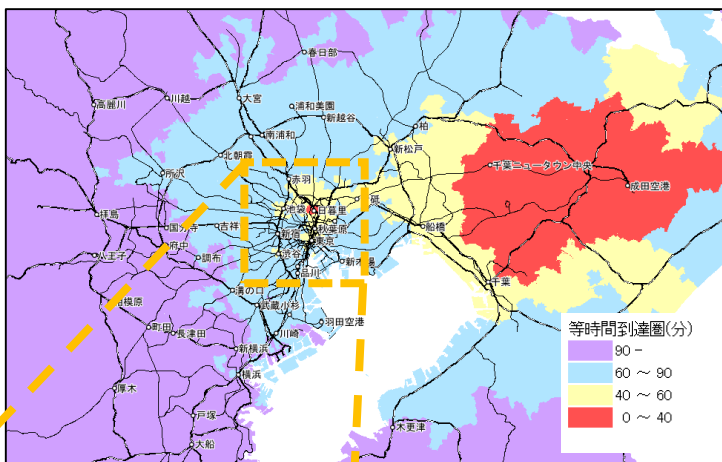
注: 空港駅は、その年度に空港アクセス駅として営業していた各駅の合計値。昭和48年度は、空港駅の乗降客数のデータが存在しないため、前後の数値を直線補間した線を点線で示した。出典: 都市交通年報、空港管理状況調査



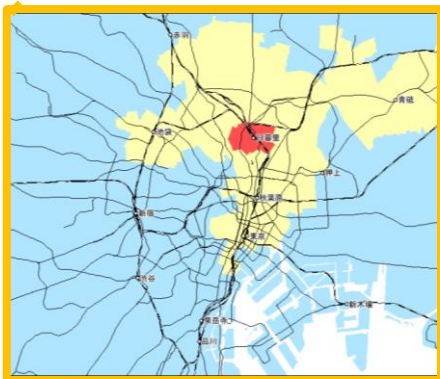
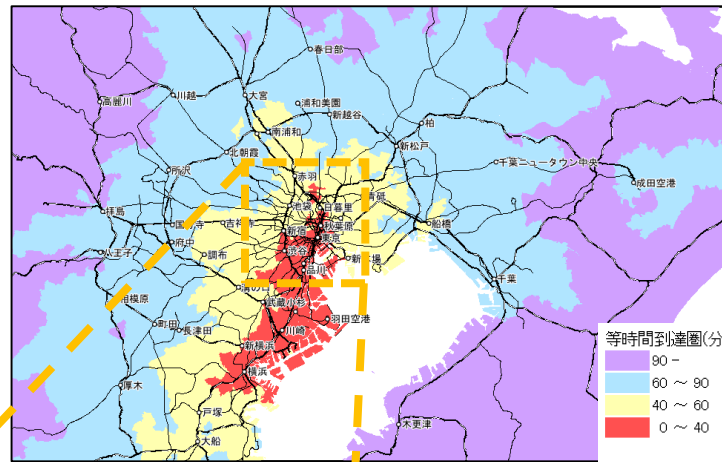
首都圏空港への等時間到達圏の分布

- 成田空港は、日暮里駅が30分台到達圏にあり、1時間到達圏が山手線北部エリアや千葉県の一部に広がっている。
- 羽田空港は、30分台以下到達圏が東京都南部、川崎市、横浜市を中心に広がっている。

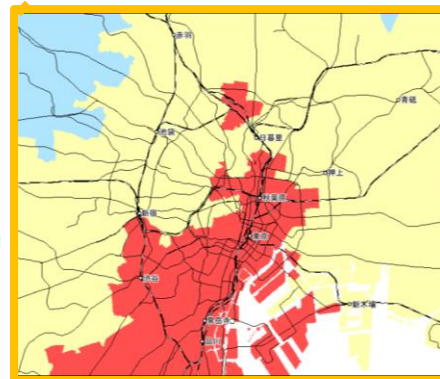
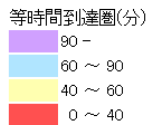
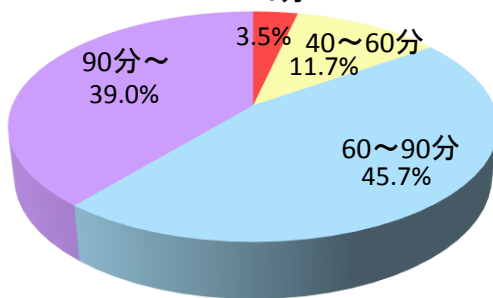
成田空港への等時間到達圏(平成22年度)



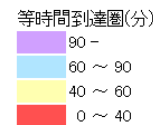
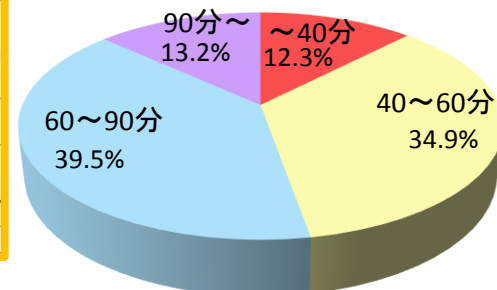
羽田空港への等時間到達圏(平成22年度)



東京圏全体の夜間人口
における割合
～40分



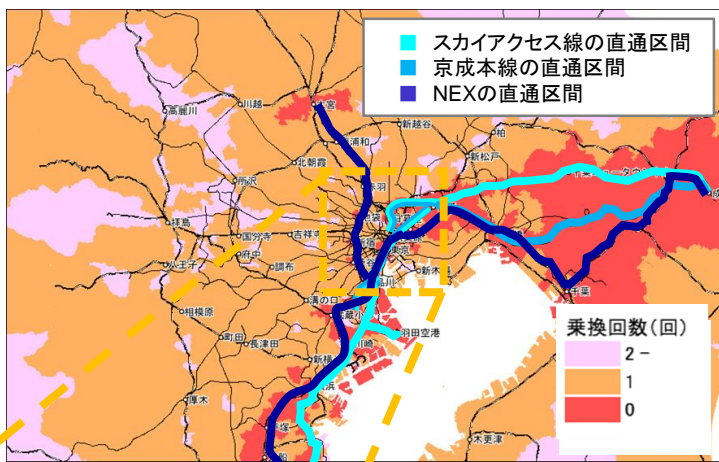
東京圏全体の夜間人口
における割合



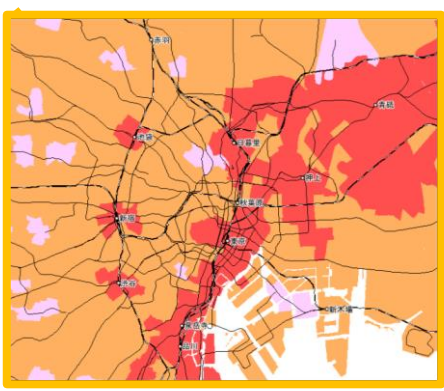
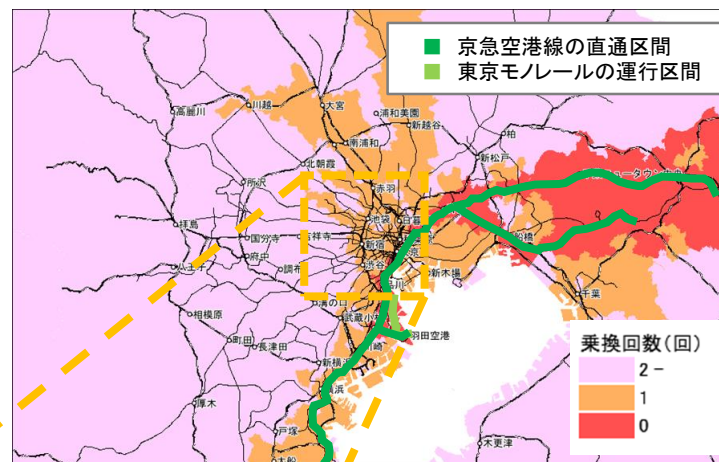
空港直通列車の運行区間の広がり

- 羽田・成田両空港は、京成線・都営浅草線・京急線の相互直通で結ばれており、このネットワークにより乗換なし到達区間が長く伸びている。さらに、成田空港からは成田エクスプレスによって、渋谷、新宿、池袋、大船、大宮まで乗換無し到達区間が伸びている。
- 成田空港から日暮里、上野、東京、渋谷、新宿、池袋の各ターミナルまで乗換無しであることから、乗換1回到達圏も広がっている。

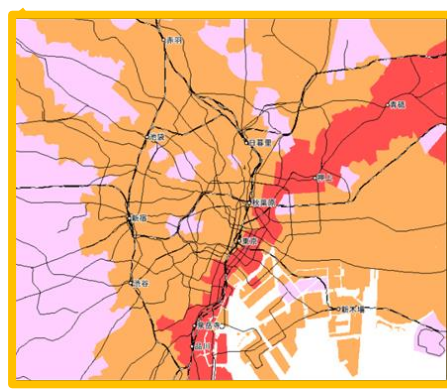
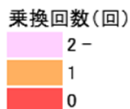
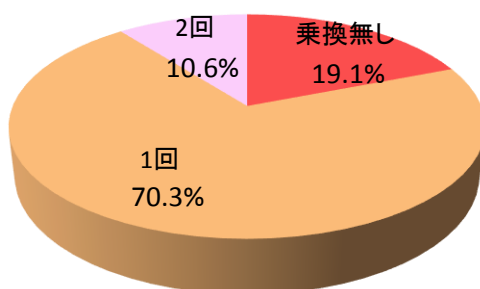
成田空港からの乗換無し到達区間(平成22年度)



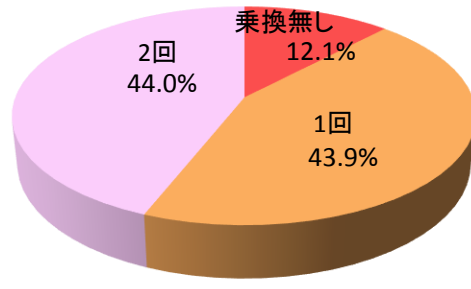
羽田空港からの乗換無し到達区間(平成22年度)



東京圏全体の夜間人口における割合



東京圏全体の夜間人口における割合



※鉄道局調べ 平成22年10月時点の時刻表より作成
直通区間については、毎日運転の列車に限る

○海外の主要都市との比較

＜国際空港からビジネス拠点へのアクセスの比較＞

- ビジネス旅客を想定した比較の観点から、各国の国際空港からビジネス拠点への所要時間、乗換回数、運行頻度を比較。
- ここでは、各国のビジネス拠点を、東京は東京駅(大丸有地区)、ソウルはシンノンヒョン駅(江南区)、上海は世紀大道駅(浦東新区)、香港は香港駅、シンガポールはシティホール駅、ロンドンはバンク駅、パリはシャトレ駅、ニューヨークはフルトンストリート駅とした。
- 所要時間と乗換回数は、国際空港を10時に出発し、ビジネス拠点に最も早く到達する経路の所要時間とその経路の乗換回数を整理。また、国際空港からビジネス拠点までの直線距離についても合わせて整理。
- 運行頻度は、国際空港を10時台にビジネス拠点方面に出発する列車の運行本数を整理。複数の路線が乗り入れている場合は、すべての路線の運行本数を合計。

＜国際空港から広域移動拠点へのアクセスの比較＞

- 各国の国際空港から広域移動の拠点となる幹線鉄道駅への所要時間を比較。
- ここでは、長距離の都市間輸送を担う幹線鉄道駅を、成田は上野駅、羽田は品川駅、金浦はソウル駅、浦東は上海虹橋駅、香港は福田駅、ロンドンの各空港はセントパンクラスインターナショナル駅、オルリーはリヨン駅、ジョン・F・ケネディはペンシルバニア駅とした。仁川、虹橋、シャルル・ド・ゴール及びニューアーク・リバティは空港直下に幹線鉄道が乗り入れる。チャンギは該当する幹線鉄道が無い。
- 空港直下に幹線鉄道が乗り入れている場合は0分とした。

○首都圏空港から主要地点へのアクセス

- 訪日外国人を想定し、首都圏空港から各地点への所要時間、乗換回数を整理。
- ここでは、主要地点として、主要な国際ビジネス・国際観光の目的地、MICE施設、広域的な移動拠点を選定。
- 主要な国際ビジネス・国際観光の目的地は、ビジネス拠点が集積している地点及びJNTOによる2010年訪日外客訪問地調査による訪問率ランキングにおける上位の地点を選定。
- MICE施設は、JNTOによる2013年国際会議統計の外国人が参加する国際会議の開催件数及び参加外国人数が共に多いMICE施設を選定。
- 所要時間は、空港駅10時発で各地点に最も早く到着する経路の所要時間とその経路の乗り換え回数を整理。(平成27年2月末時点の時刻表)
- 出発駅は、成田空港は空港第2ビル駅、羽田空港は羽田空港国際線ビル駅又は羽田空港国際線ターミナル駅とした。

訪日外客訪問地調査(JNTO)

2010年の訪日外国人の訪問率(単位%)	
新宿・大久保	34.8
銀座・有楽町・日比谷	28.4
浅草	27.4
大阪市	25.4
京都市	23.6
渋谷	23.3
秋葉原	21.6
原宿・明治神宮・表参道・青山	19.4
皇居	18.9
上野・御徒町・アメ横	17.1
東京タワー	15.9
お台場・有明	14.7
六本木・麻布	14.2
東京駅周辺・丸の内・日本橋	13
品川	10.9
池袋	10.7
名古屋	10.1
箱根	9.2
福岡市	8.5
東京ディズニーリゾート	8.3

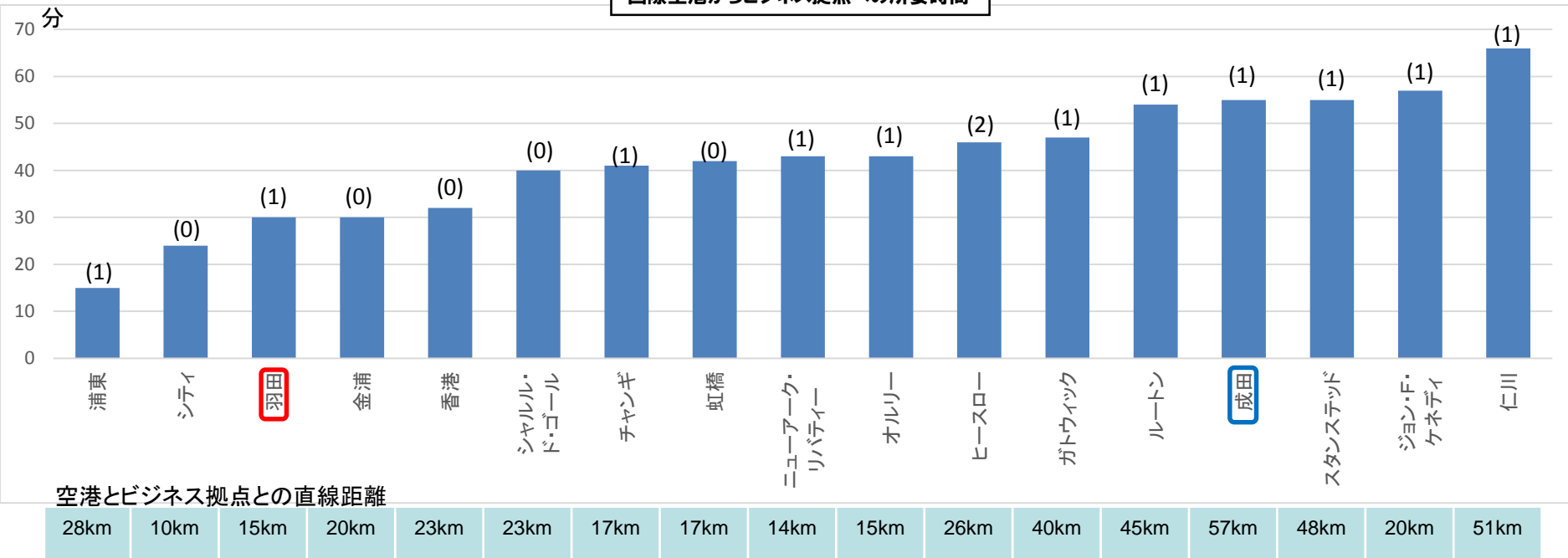
2013年国際会議統計(JNTO)

会場名	開催件数	外国人参加者数
パシフィコ横浜	128	14,077
東京大学	44	1,498
国際連合大学	37	1,131
東京ビッグサイト	37	5,400
つくば国際会議場	33	1,459
幕張メッセ	17	2,768
東京国際フォーラム	13	1,742

※開催件数トップ10で外国人参加者数が1000人を超える東京圏の会場を選択

海外主要都市との比較①

国際空港からビジネス拠点への所要時間



空港とビジネス拠点との直線距離

※ グラフ上の()は当該経路の乗換回数を示す。P14の設定条件による。

浦東国際空港のトランスラピッド



出典：上海トランスラピッドホームページより

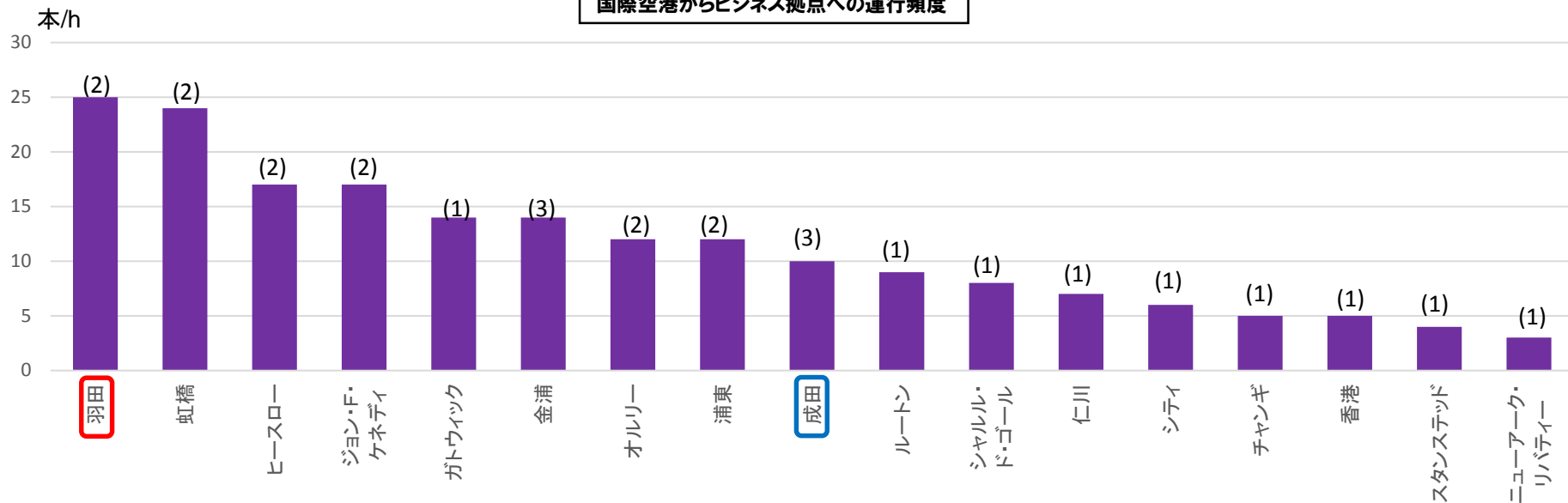
ロンドン シティ空港



出典：シティ空港ホームページより

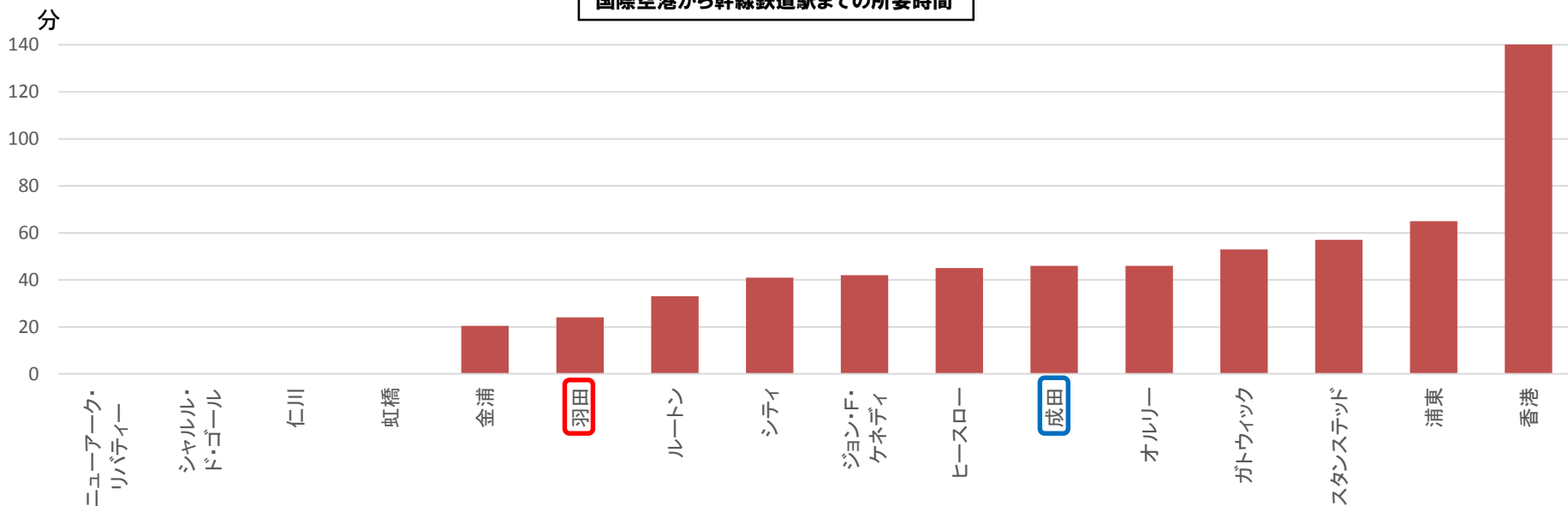
海外主要都市との比較②

国際空港からビジネス拠点への運行頻度



※ グラフ上の()は乗入路線数を示す。P14の設定条件による。

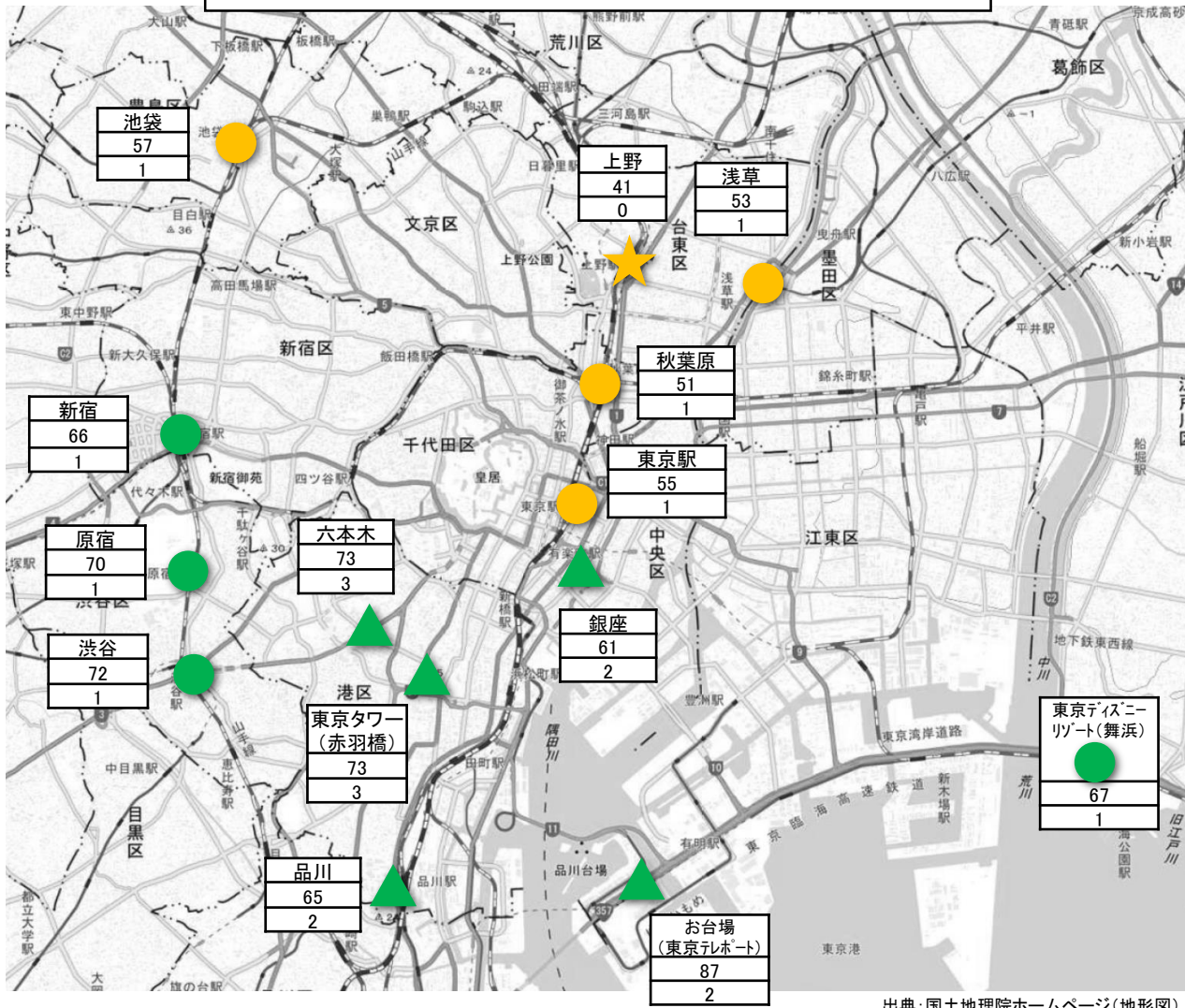
国際空港から幹線鉄道駅までの所要時間



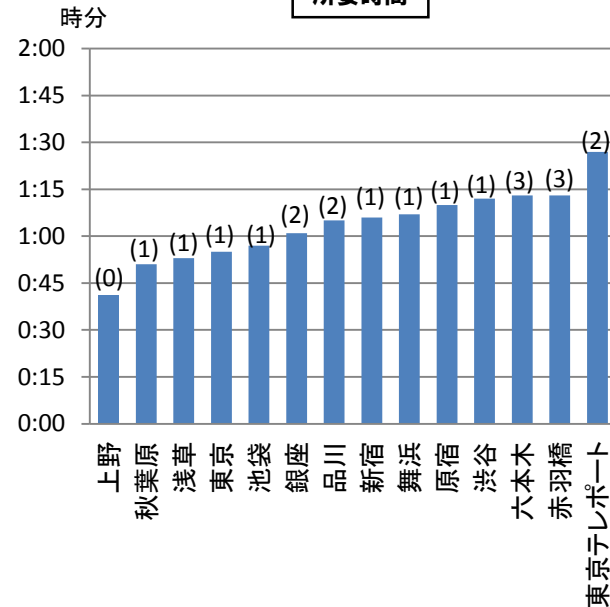
※ P14の設定条件による。

■ 成田空港から都区部周辺の主要な国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間は、40分～1時間30分程度である。

都区周辺部の主要な国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間・乗換回数



所要時間



※ グラフ上の()は当該経路の乗換回数を示す

凡例

所要時間

- 40分未満
- 40分以上
60分未満
- 60分以上
90分未満
- 90分以上

地点名	所要時分(分)	乗換回数(回)
東京ディズニーリゾート(舞浜)	67	1

乗換回数

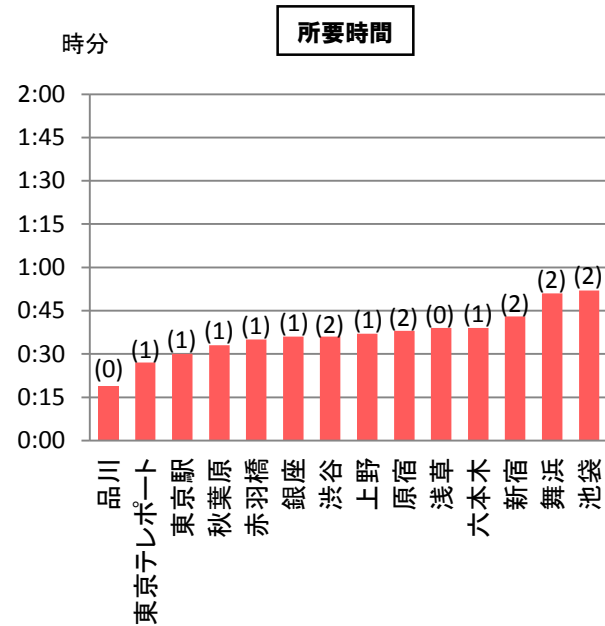
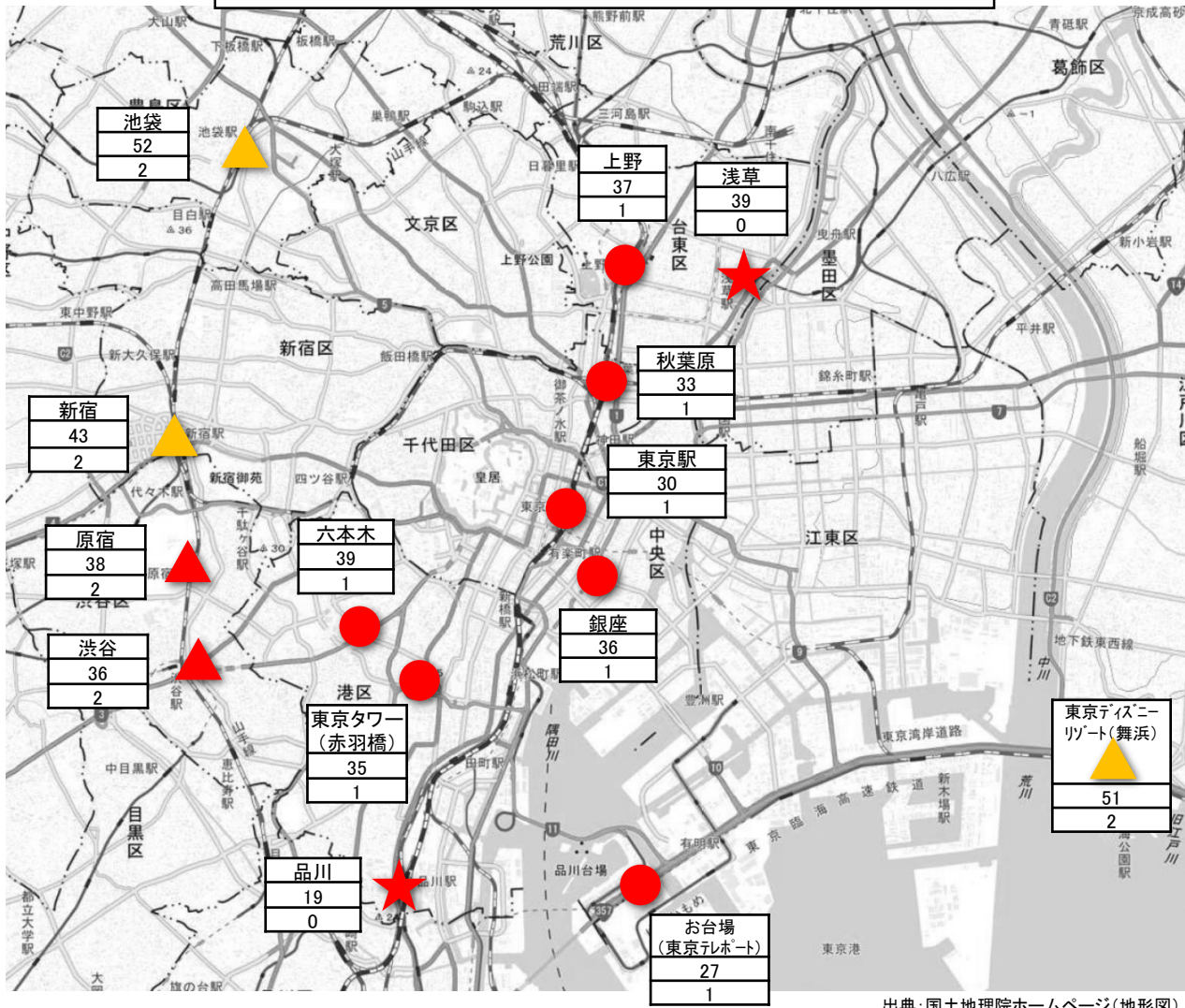
- ★ 乗換無し
- 1回
- ▲ 2回以上

※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P15の設定条件による。

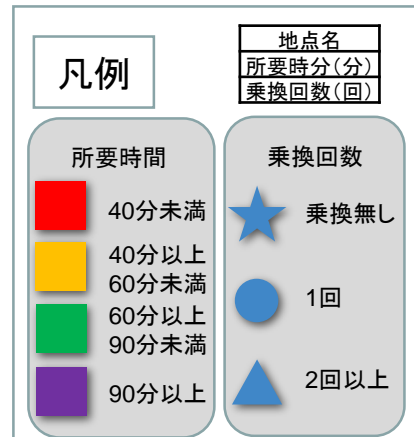
出典:国土地理院ホームページ(地形図)

■ 羽田空港から都区部周辺の主要な国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間は、1時間以下である。

都区周辺部の主要な国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間・乗換回数



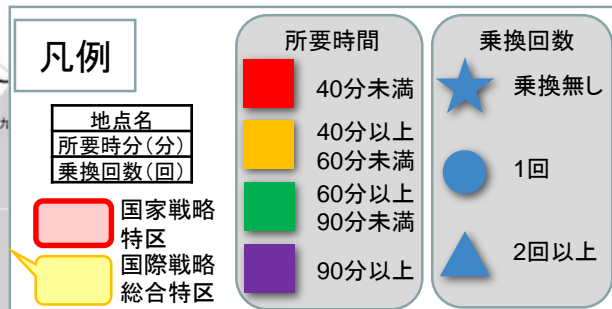
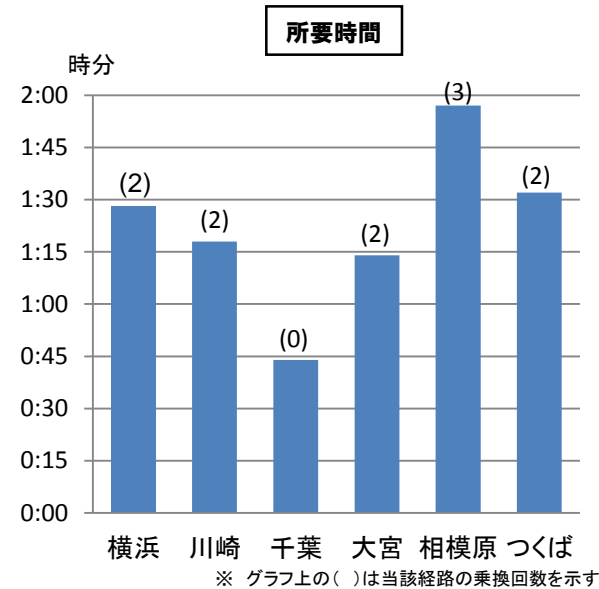
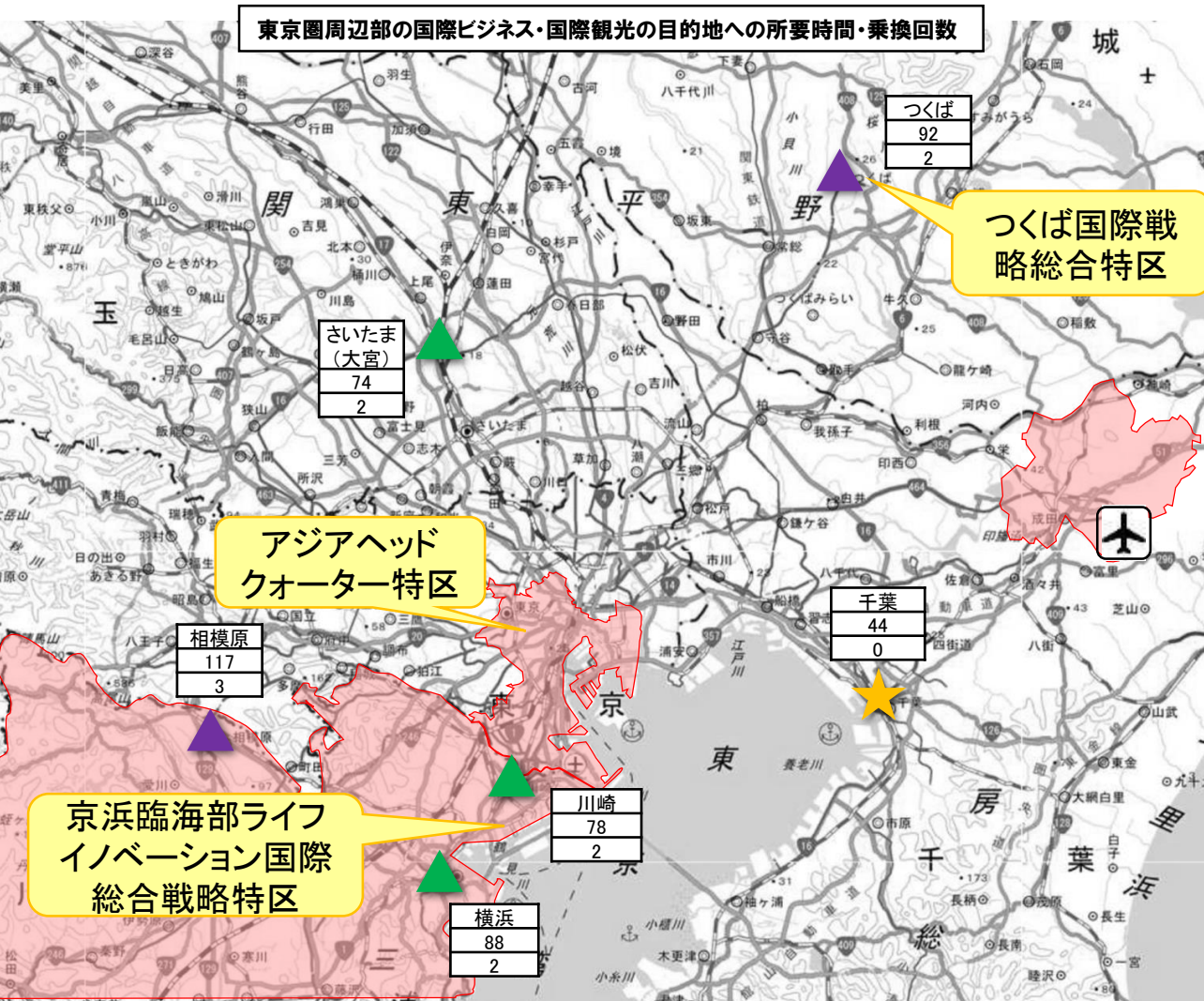
※ グラフ上の()は当該経路の乗換回数を示す



※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P15の設定条件による。

出典:国土地理院ホームページ(地形図)

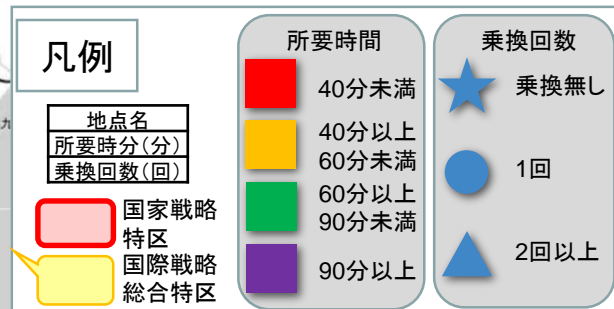
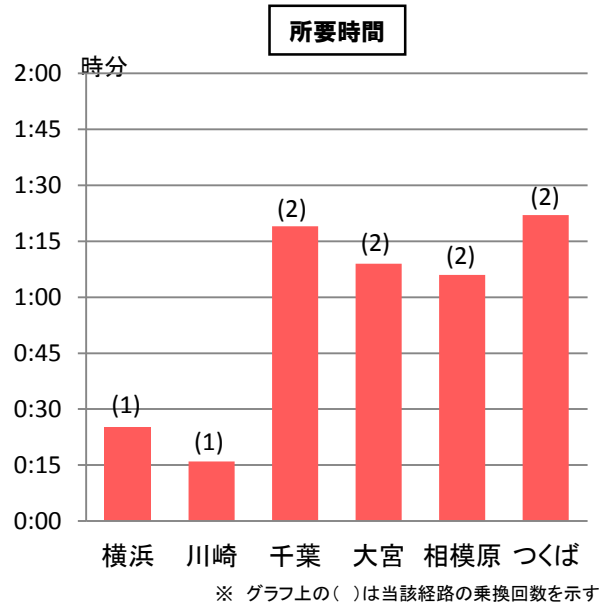
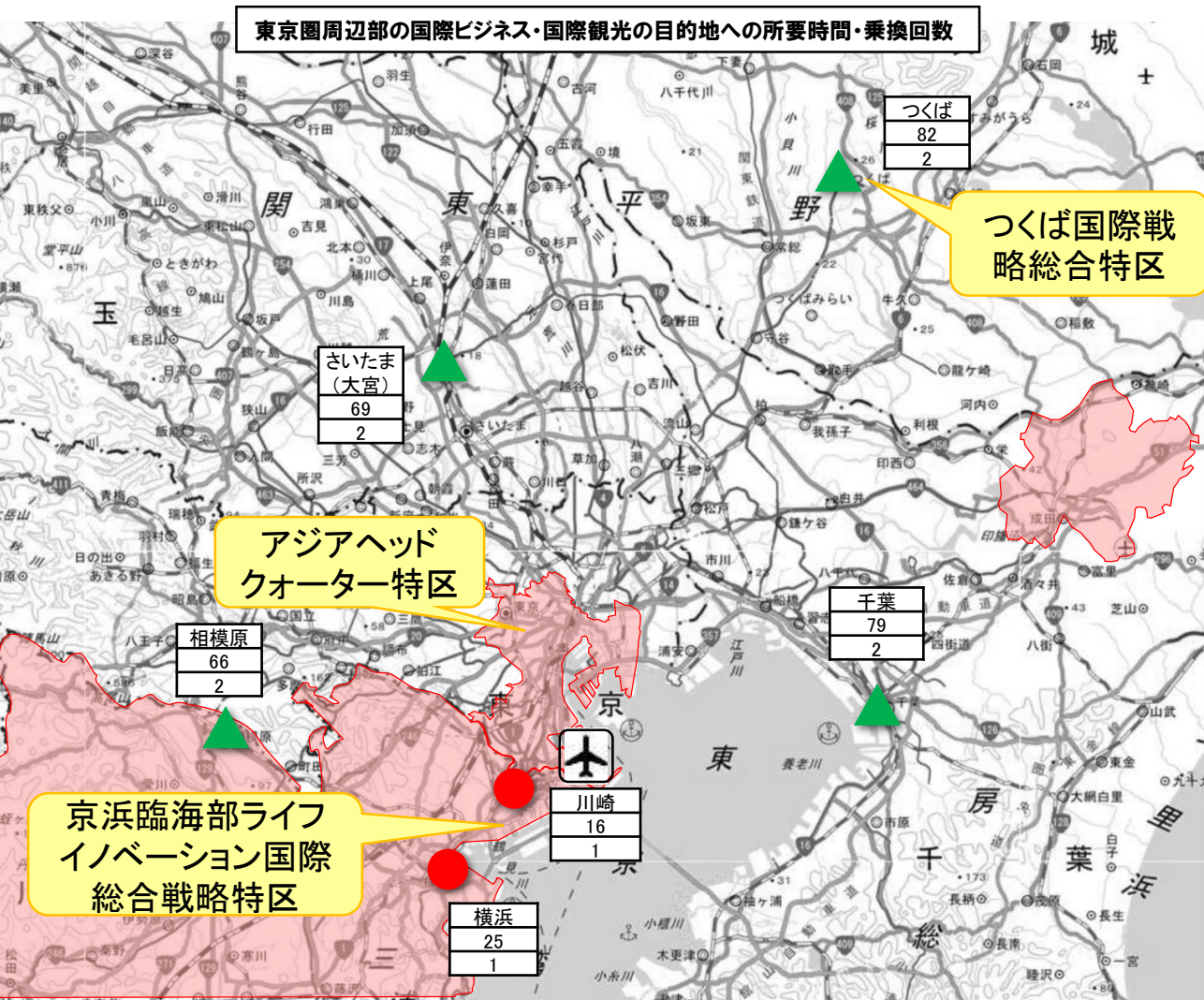
■ 成田空港から東京圏周辺部の国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間は2時間程度以下である。



出典:国土地理院ホームページ(地形図)

※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P15の設定条件による。

■ 羽田空港から東京圏周辺部の国際ビジネス・国際観光の目的地への所要時間は1時間30分程度以下である。

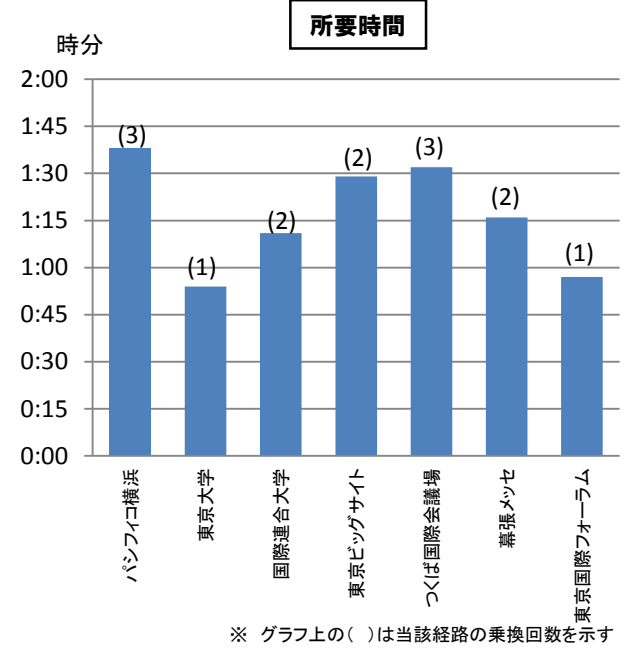
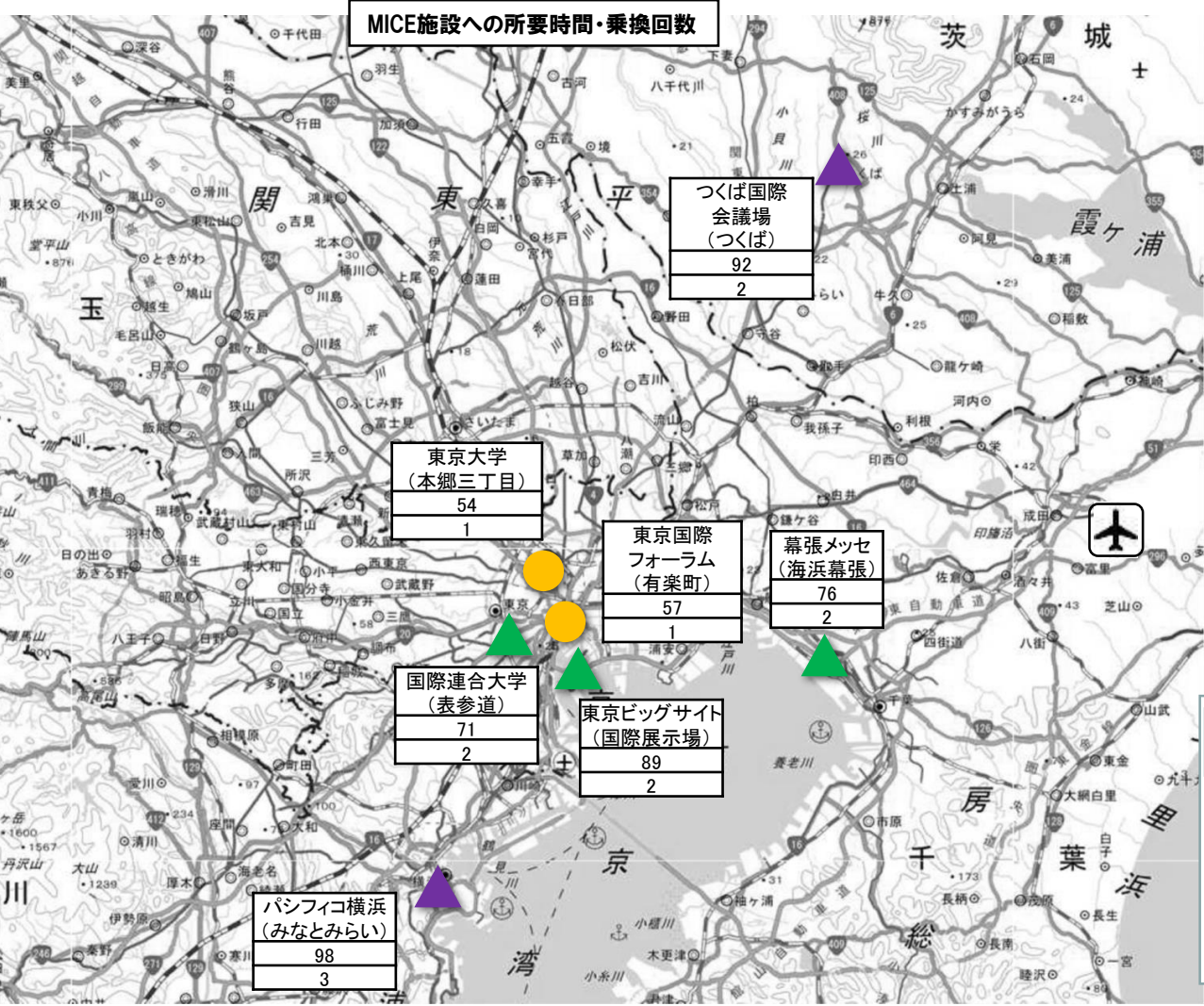


出典: 国土地理院ホームページ(地形図)

※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P15の設定条件による。

MICE施設へのアクセス ~成田空港~

■ 成田空港から主なMICE施設への所要時間は1時間～1時間40分程度である。



凡例

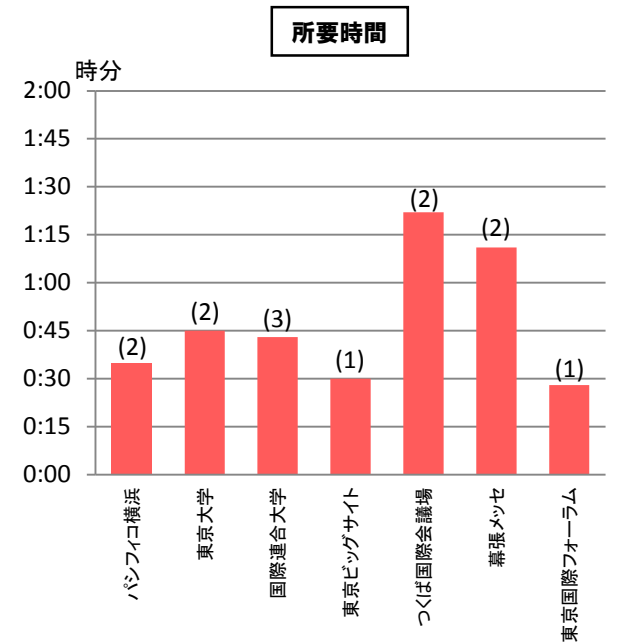
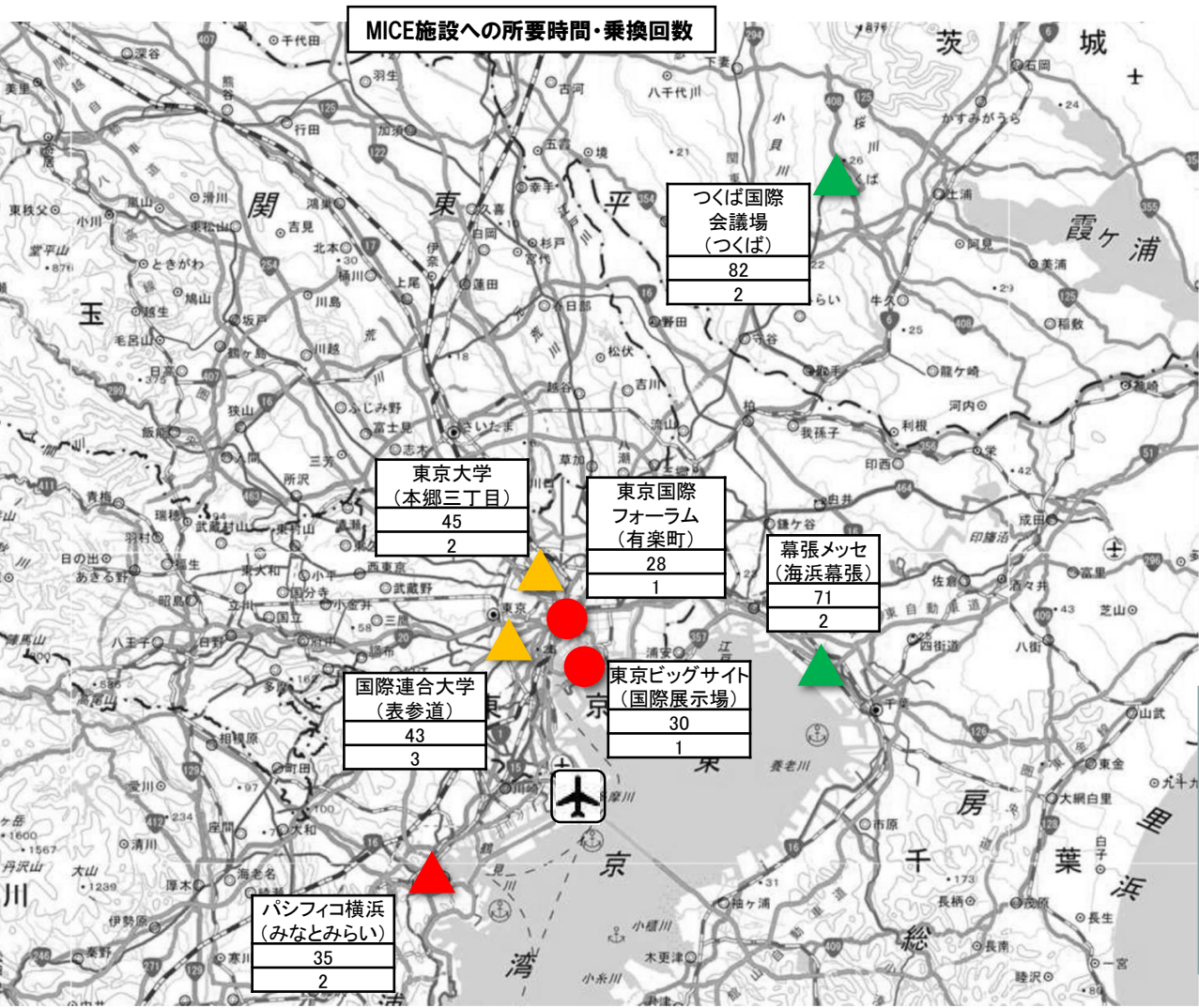
地点名 所要時分(分) 乗換回数(回)	所要時間 ■ 40分未満 ■ 40分以上 60分未満 ■ 60分以上 90分未満 ■ 90分以上	乗換回数 ★ 乗換無し ● 1回 ▲ 2回以上
---------------------------	---	---

出典: 国土地理院ホームページ(地形図)

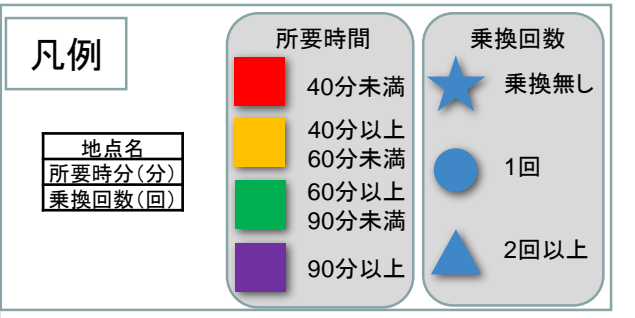
※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P15の設定条件による。

MICE施設へのアクセス ~羽田空港~

■ 羽田空港から主なMICE施設への所要時間は、つくば国際会議場、幕張メッセ以外は45分程度以下である。



※ グラフ上の()は当該経路の乗換回数を示す

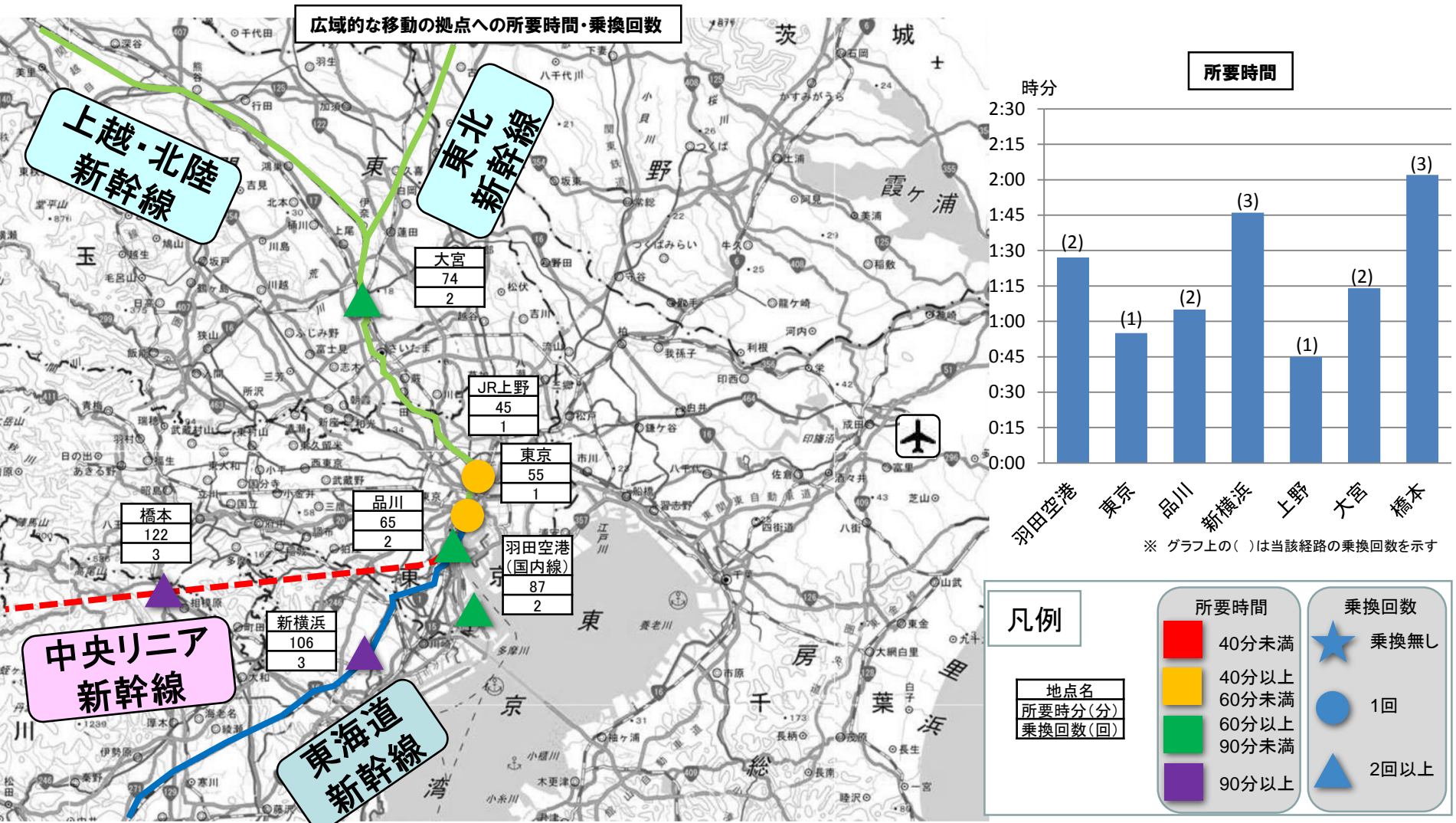


出典: 国土地理院ホームページ(地形図)

※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P15の設定条件による。

広域的な移動の拠点へのアクセス ~成田空港~

■ 成田空港から新幹線・リニアのターミナルとなる東京・品川へは1時間程度、羽田空港へは1時間30分程度となっている。

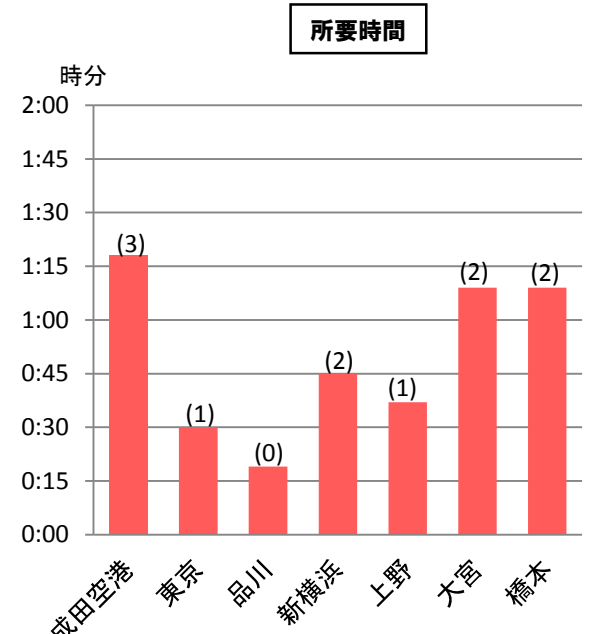
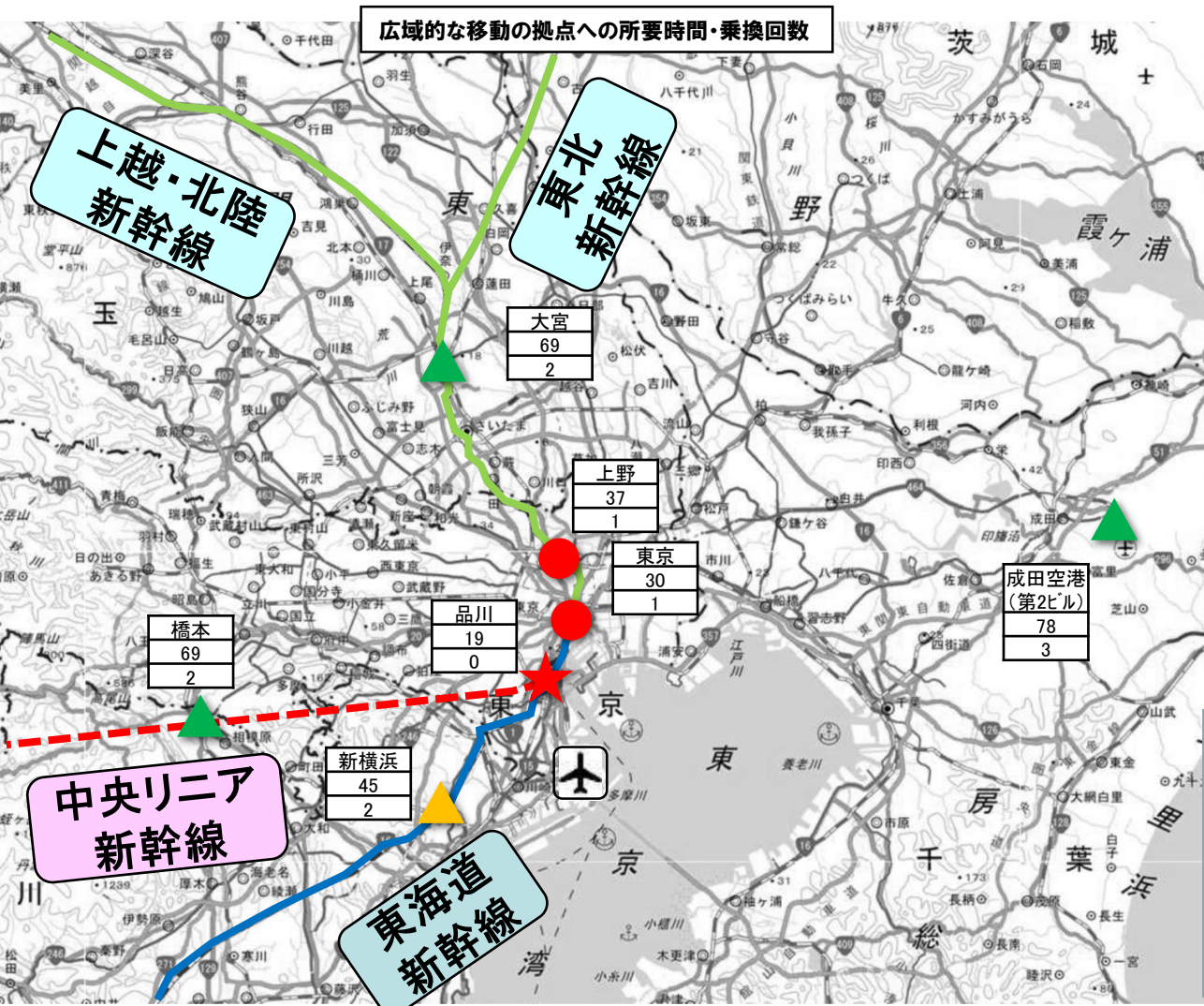


出典:国土地理院ホームページ(地形図)

※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P15の設定条件による。

広域的な移動の拠点へのアクセス ~羽田空港~

■ 羽田空港から新幹線のターミナルである東京へは30分程度、リニアのターミナルとなる品川へは20分程度である。



※ グラフ上の()は当該経路の乗換回数を示す

凡例

色	所要時間
赤	40分未満
黄	40分以上 60分未満
緑	60分以上 90分未満
紫	90分以上

乗換回数

★	乗換無し
●	1回
▲	2回以上

地点名	所要時間(分)	乗換回数(回)
成田空港	78	3
東京	30	1
品川	19	0
橋本	69	2
上野	37	1
大宮	69	2
新横浜	45	2

出典: 国土地理院ホームページ(地形図)

※平成27年2月末時点時刻表より鉄道局調べ。P15の設定条件による。

3. 首都圏空港への鉄道アクセス改善に向けた 取り組みの基本的考え方について

- 羽田空港については、世界に先駆けた取組としてモノレールを整備し、その後もモノレール延伸、京急空港線のターミナル直下乗り入れ、国際線ターミナル駅開業、京急蒲田駅の連続立体交差化とあわせたホームの2層高架構造化といった取組を行ってきた。また、成田空港へのアクセスについても、JR・京成の空港ターミナル直下への乗り入れ、在来線では最速の時速160km運転が可能な成田スカイアクセスの整備などを行ってきており、首都圏空港は空港アクセス改善に向けて相当の取組を行ってきた。

- 日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の向上や観光立国等を実現するためには、都心へのアクセスだけでなく、より幅広い観点から改善を目指す必要があるのではないかと。

- 具体的に例えば、以下が挙げられるのではないかと。
 - ビジネスの観点
 - 観光立国の観点
 - 圏域外への広域移動の観点
 - 上記の観点でのアクセス改善に資する、乗換利便の観点

- 首都圏空港への鉄道アクセスの課題への対応については、ソフト・ハード両面で取り組む必要がある。また、鉄道整備を行う際には、既存ストックの有効活用の観点から、まずは既設路線の改良で対応することとし、それでもなお、課題に適切に応えられない場合に新規路線の整備の検討を行うべきである。