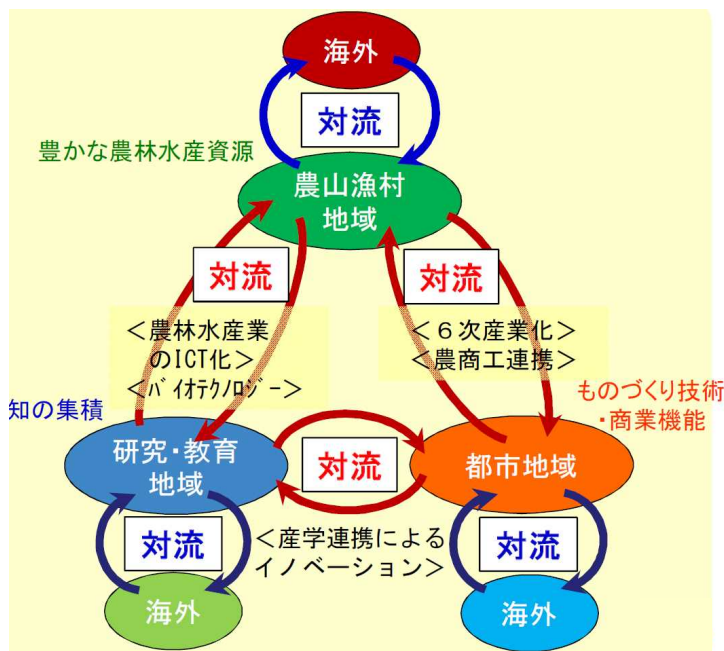


空港・新幹線駅へのアクセス改善について

空港・新幹線駅へのアクセス改善の重要性

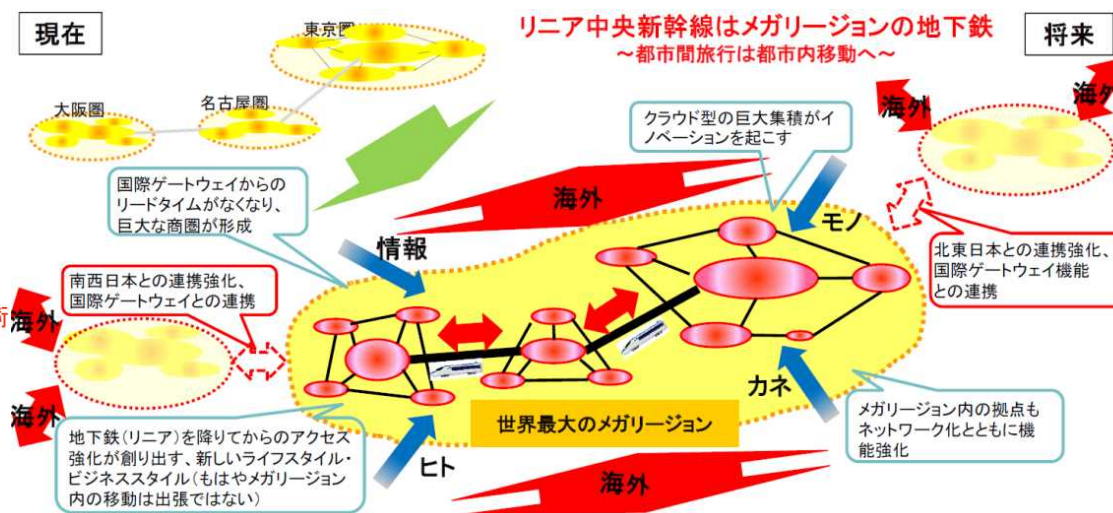
- 国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定)において、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流れである「対流」を全国各地でダイナミックに湧き起こし、イノベーションの創出を促す「対流促進型国土」の形成を図ることとされている。
- 海外や他圏域等と東京圏との「対流」を促進するためには、そのゲートウェイとなる空港や新幹線駅へのアクセス改善が重要である。

対流の概念



(出典)国土形成計画(全国計画)

スーパーメガリージョンの概念



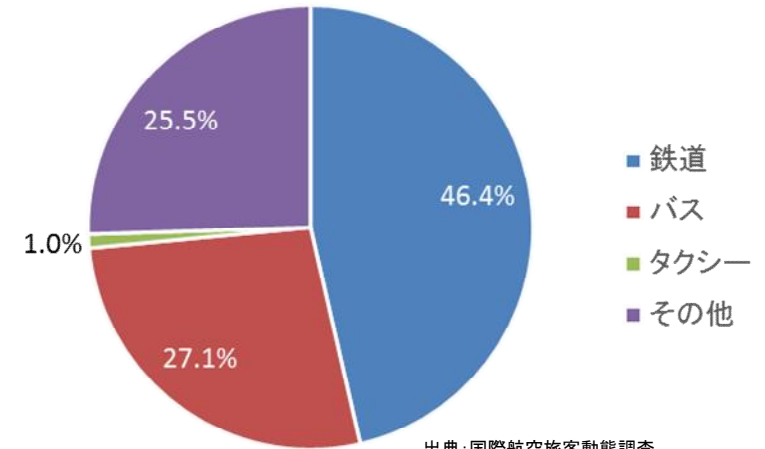
(出典)国土のグランドデザイン2050

■ 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。

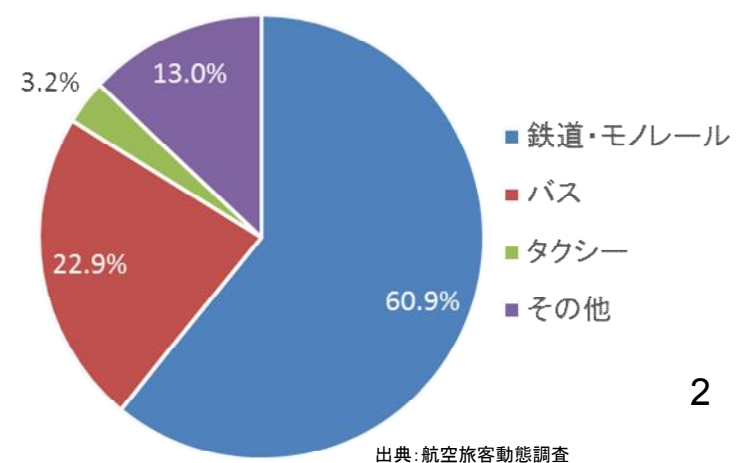
他のアクセス機関(鉄道とリムジンバスとのサービス比較)

	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		
	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】
(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)



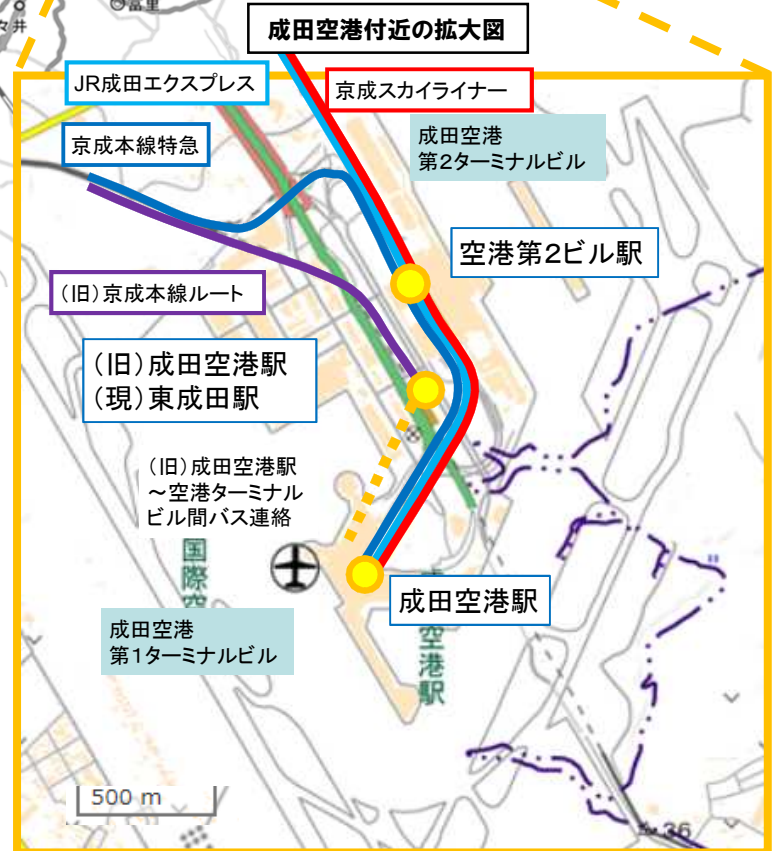
羽田空港の鉄道分担率(平成23年度)



※ 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。(注) 運賃・乗車時間は、平成27年3月時点のもの。
 ※ 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㈱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㈱HP 等

成田空港の鉄道アクセスの改善の経緯①

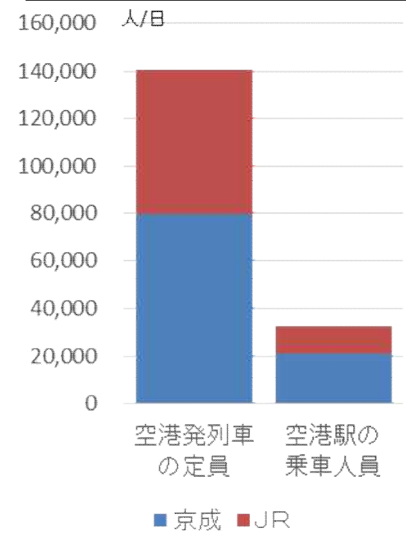
■ 成田空港の鉄道アクセスは、昭和53年の旧成田空港駅(現東成田駅)開業以降、JR・京成の空港ターミナル直下への乗り入れ(平成3年)、空港第2ビル駅開業(平成4年)、成田スカイアクセス開業(平成22年)と改善の取り組みが行われてきた。



成田空港鉄道アクセス改善の経緯

昭和53年	京成成田空港駅(現東成田駅)開業 スカイライナー運行開始 (駅~ターミナルまではバス連絡)
平成3年	ターミナル直下に(現)成田空港駅開業 JR成田エクスプレス運行開始
平成4年	空港第2ビル駅開業
平成22年	成田スカイアクセス開業

空港発列車の定員と空港駅の乗車人員

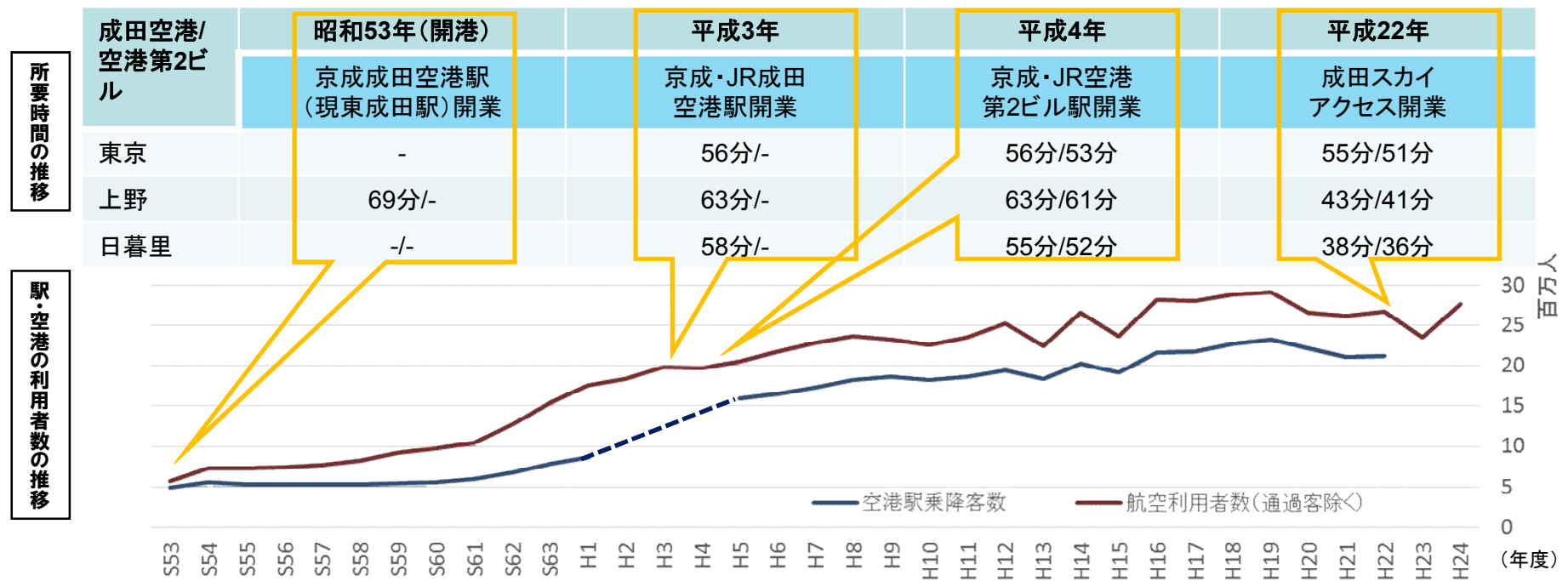


※鉄道事業者HP及び時刻表等より鉄道局作成

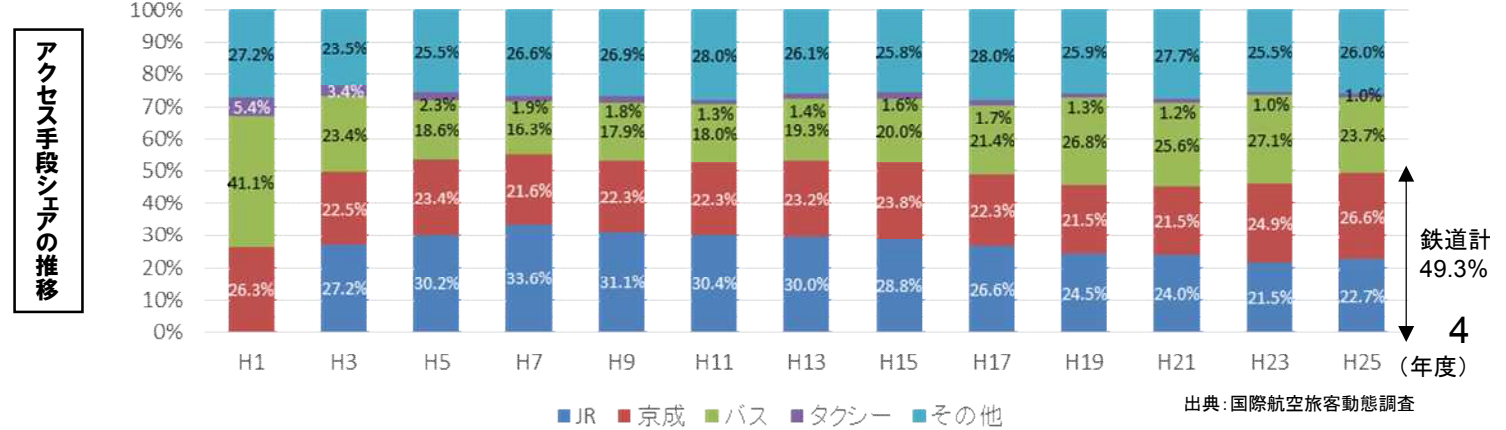
出典:国土地理院ホームページ(地形図)

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。

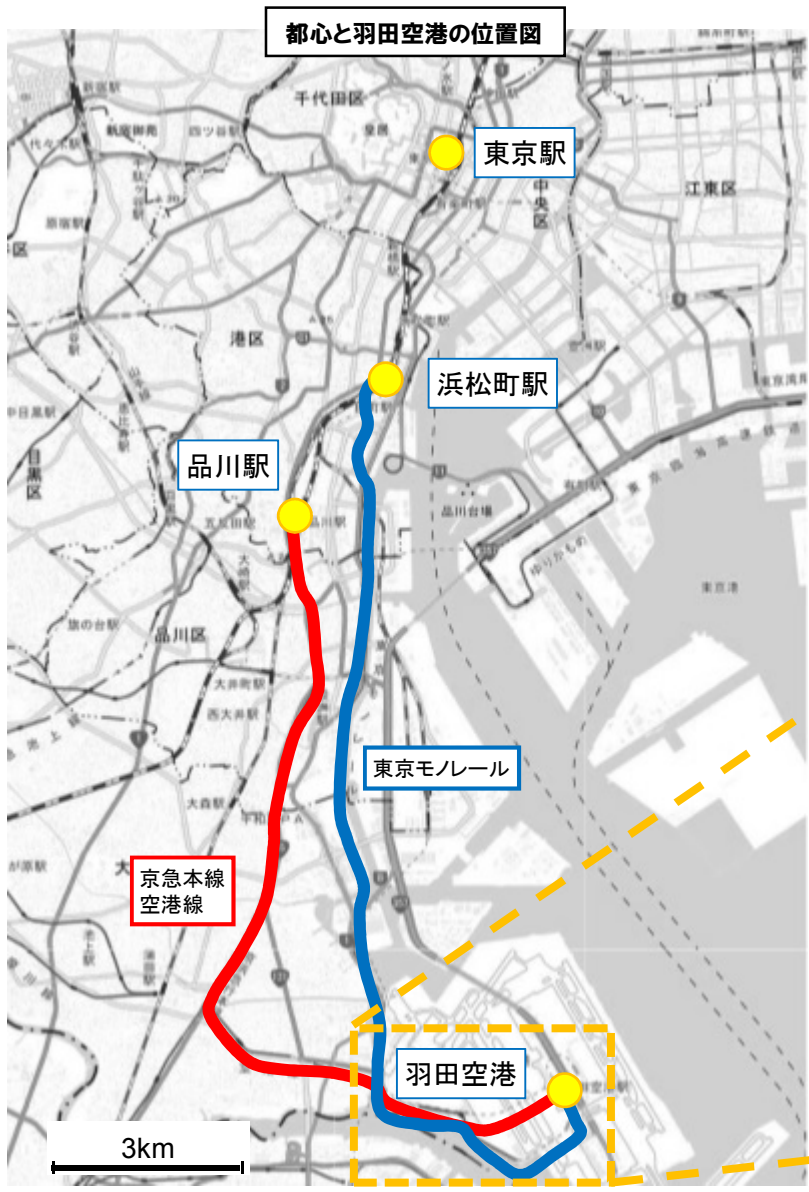


注: 空港駅は、その年度に空港アクセス駅として営業していた各駅の合計値。平成2~4年度は、空港駅の乗降客数のデータが存在しないため、前後の数値を直線補間した線を点線で示した。出典: 都市交通年報、空港管理状況調査



羽田空港の鉄道アクセスの改善の経緯①

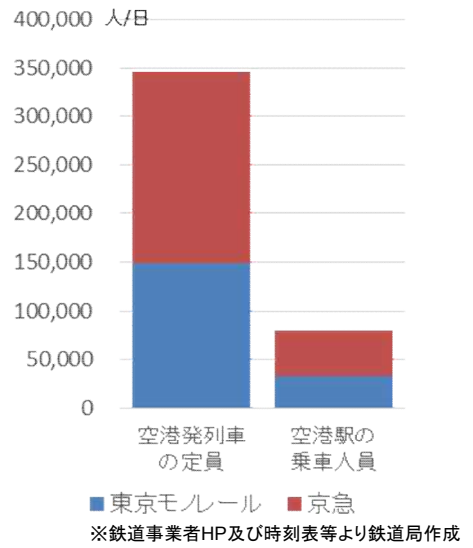
■ 羽田空港の鉄道アクセスは、昭和39年の旧ターミナル直結の東京モノレール羽田駅開業以降、モノレール延伸(平成5年)、京急空港線のターミナル直下乗り入れ(平成10年)、国際線ターミナル駅開業(平成22年)と改善の取り組みが行われてきた。



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



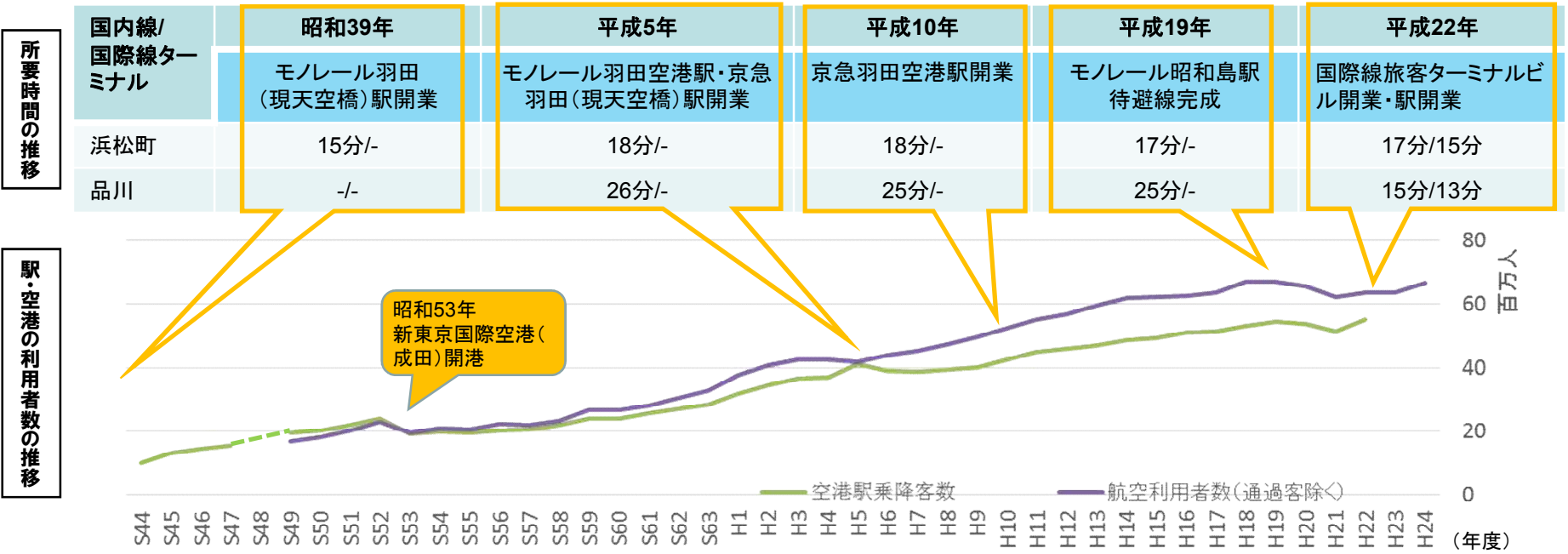
羽田空港付近の拡大図



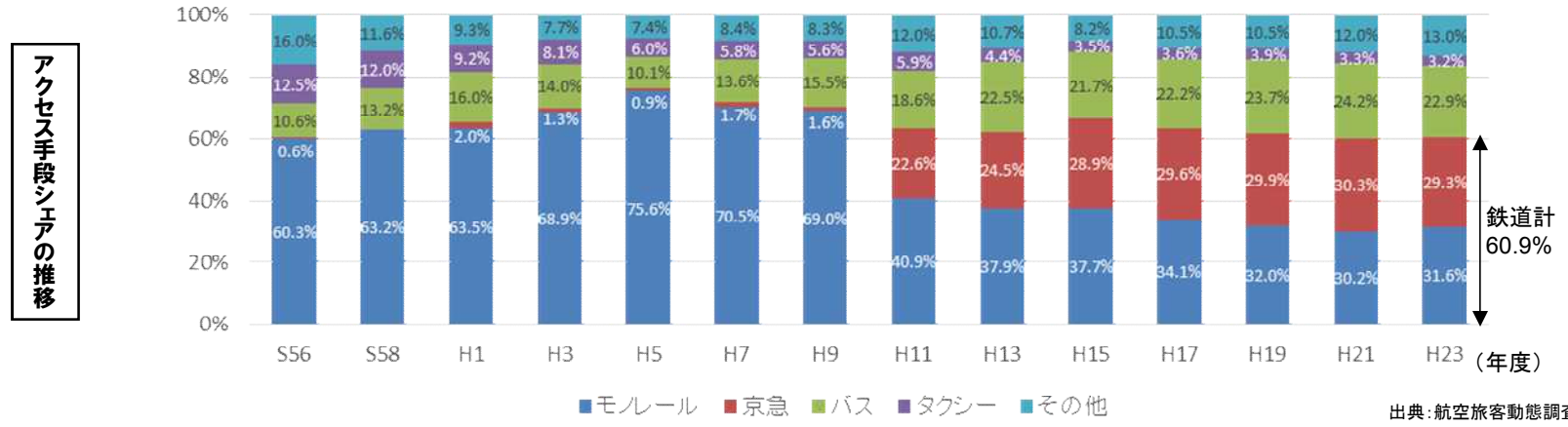
出典: 国土地理院ホームページ(地形図)

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。

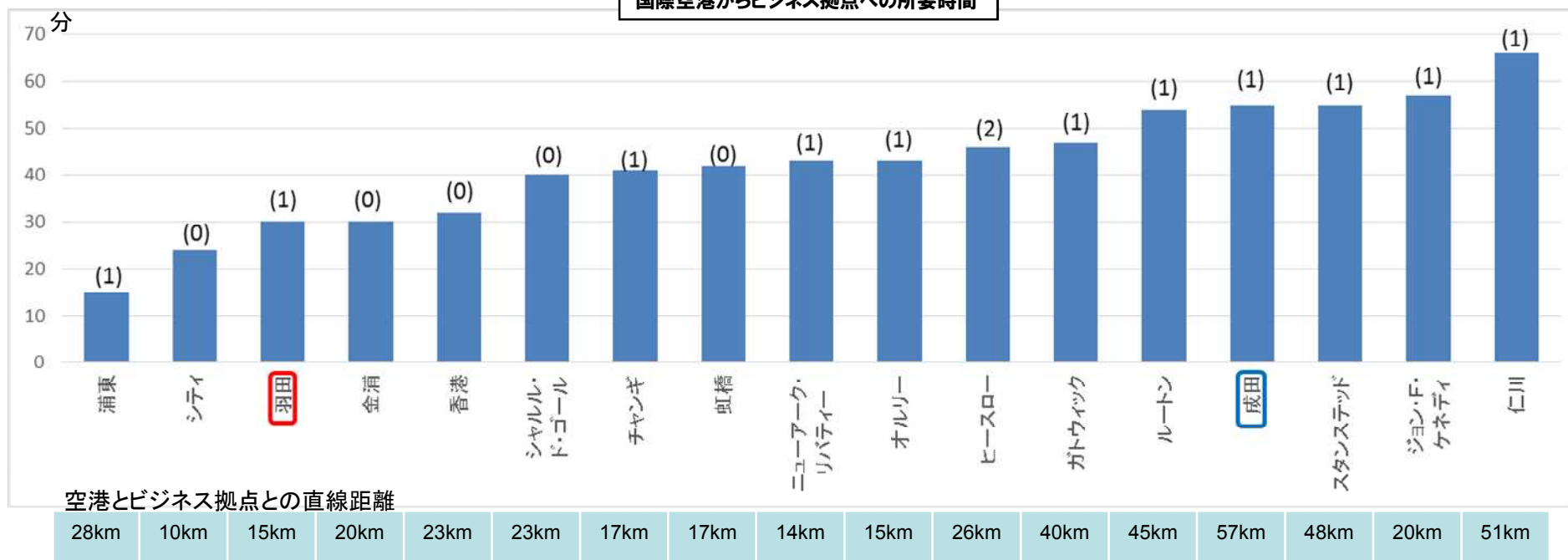


注: 空港駅は、その年度に空港アクセス駅として営業していた各駅の合計値。昭和48年度は、空港駅の乗降客数のデータが存在しないため、前後の数値を直線補間した線を点線で示した。出典: 都市交通年報、空港管理状況調査



出典: 航空旅客動態調査

国際空港からビジネス拠点への所要時間



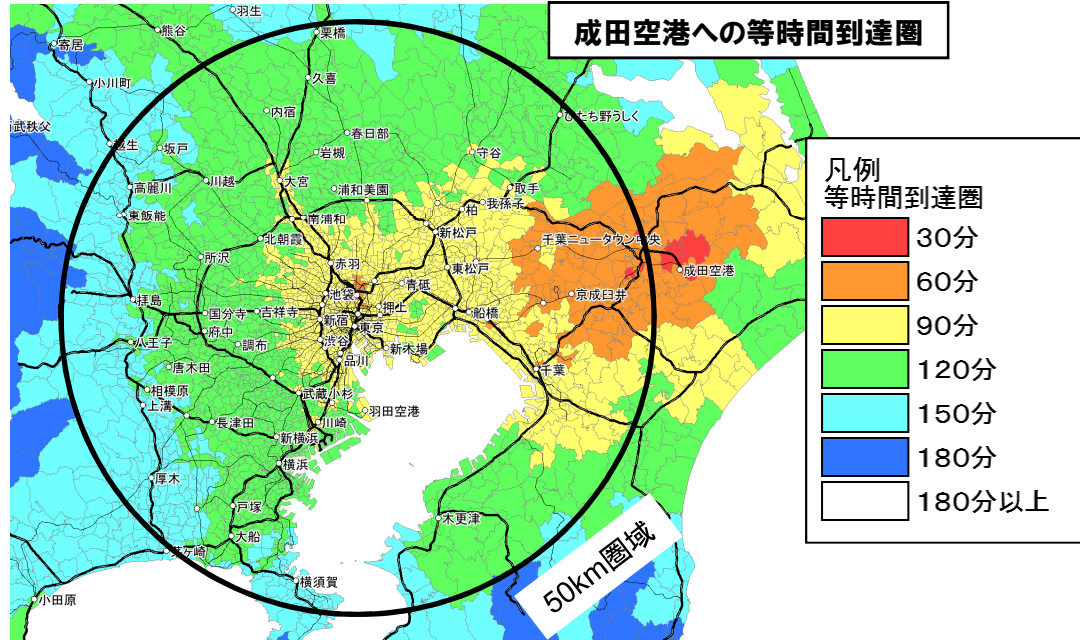
※ グラフ上の()は当該経路の乗換回数を示す。P14の設定条件による。

(注)

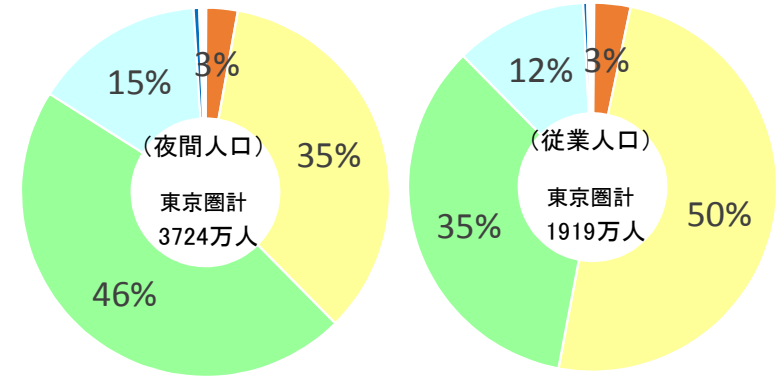
- ビジネス旅客を想定した比較の観点から、各国の国際空港からビジネス拠点への所要時間を比較。
- ここでは、各国のビジネス拠点を、東京は東京駅(大丸有地区)、ソウルはシンンヒョン駅(江南区)、上海は世紀大道駅(浦東新区)、香港は香港駅、シンガポールはシティホール駅、ロンドンはバンク駅、パリはシャトレ駅、ニューヨークはフルトンストリート駅とした。
- 所要時間と乗換回数は、国際空港を10時に出発し、ビジネス拠点に最も早く到達する経路の所要時間とその経路の乗換回数を整理。また、国際空港からビジネス拠点までの直線距離についても合わせて整理。
- 運行頻度は、国際空港を10時台にビジネス拠点方面に出発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

成田空港へのアクセス利便性の現状(所要時間・乗換回数)

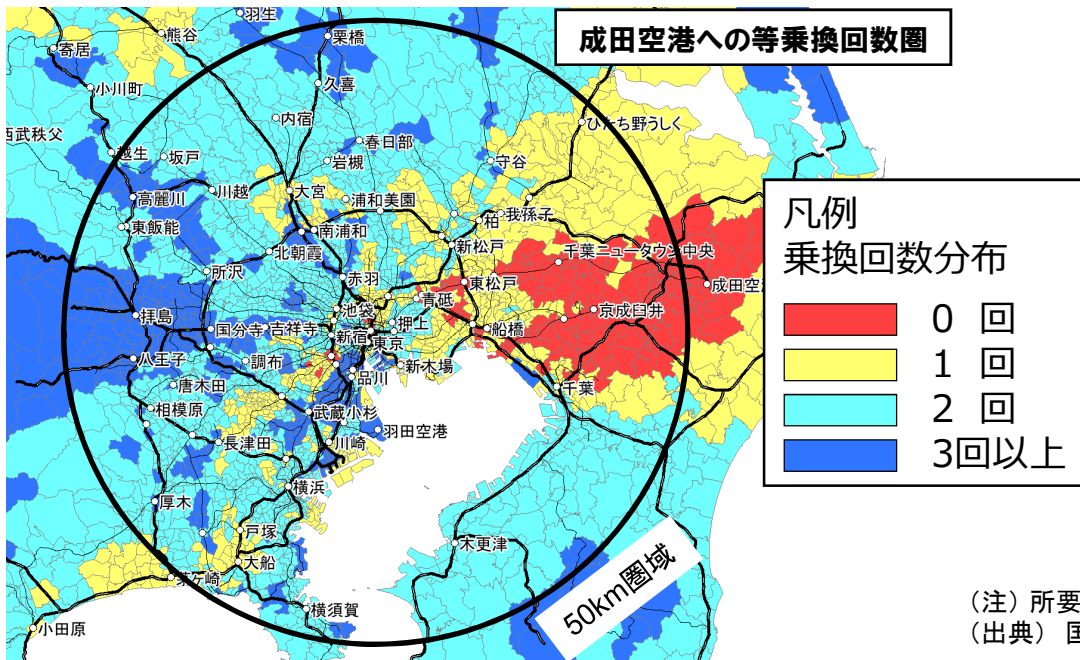
成田空港への等時間到達圏



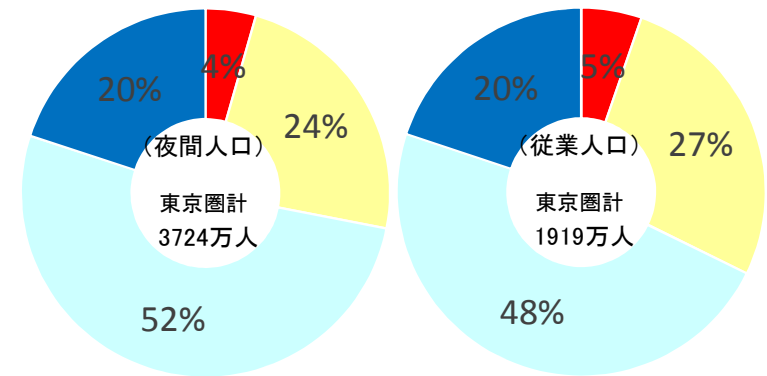
成田空港への等時間到達圏域人口の構成比



成田空港への等乗換回数圏



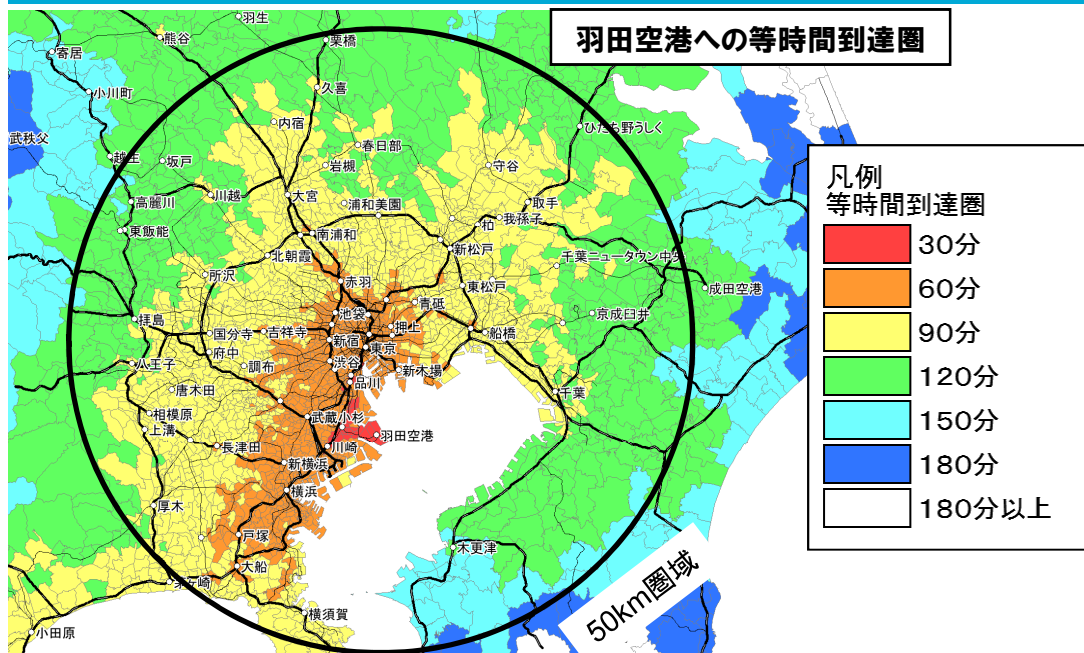
成田空港への等乗換回数圏域人口の構成比



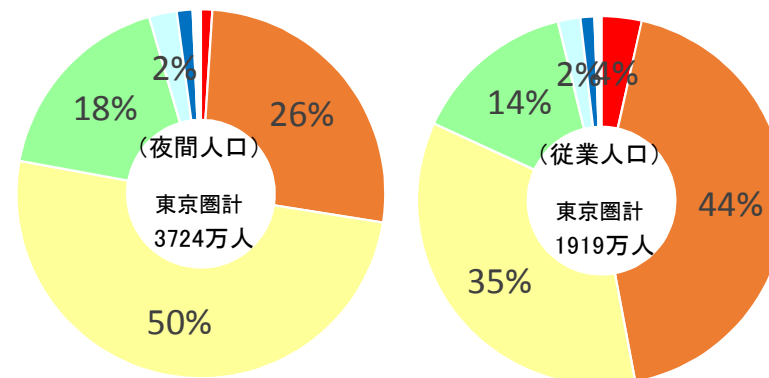
(注) 所要時間は、各ゾーン中心から最寄り駅までのアクセス時間を含む所要時間。
(出典) 国土交通省作成 (平成27年時点)

羽田空港へのアクセス利便性の現状(所要時間・乗換回数)

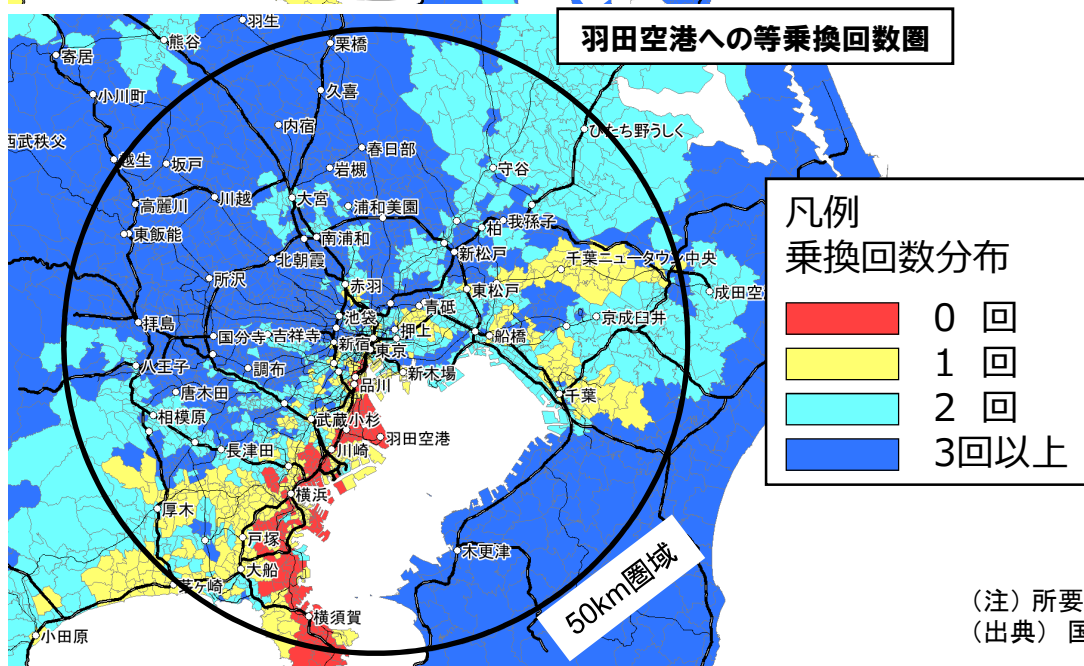
羽田空港への等時間到達圏



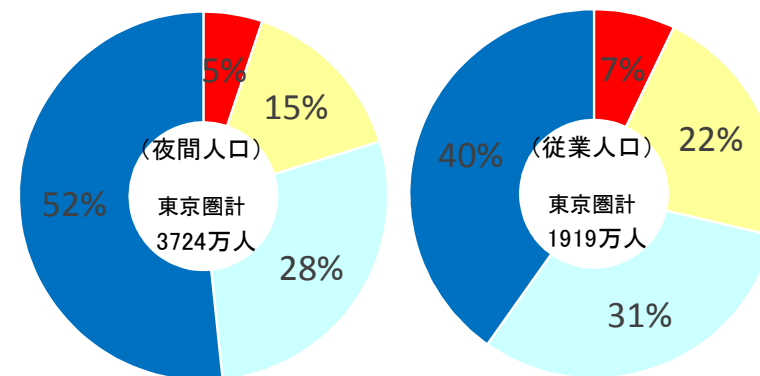
羽田空港への等時間到達圏域人口の構成比



羽田空港への等乗換回数圏



羽田空港への等乗換回数圏域人口の構成比



(注) 所要時間は、各ゾーン中心から最寄り駅までのアクセス時間を含む所要時間。
(出典) 国土交通省作成 (平成27年時点)

空港へのバスアクセスの利便性向上

- 首都高速中央環状線や首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の開通等により、自動車による羽田・成田両空港へのアクセスの所要時間が短縮し、利便性が向上した。
- 大量輸送性、時間信頼性に優れる鉄道アクセスと、輸送力は小さくともピンポイントに直行で目的地まで結び、深夜早朝輸送にも優れるバスアクセスとが互いに補完しあうことが重要である。

羽田空港アクセスバスの時間短縮事例



(出典)東京空港交通 平成27年2月19日発表資料

新宿から羽田空港へのバスの所要時間短縮

(平成27年4月1日ダイヤ改正)

ダイヤ改正前 所要時間	ダイヤ改正後 所要時間	短縮時間
30~60分	25~50分	5~15分

(出典)東京空港交通株式会社のバス時刻表をもとに国土交通省算出

成田空港アクセスバスの時間短縮事例

KEISEI GROUP News Release

2015年11月11日
千葉交通株式会社
成田空港交通株式会社

常磐線・つくばエクスプレス沿線から成田空港がより便利に!
「土浦・つくば〜成田空港」線(AIRPORT LINER NATT'S)
11月16日(月)ダイヤ改正

- つくばセンター〜成田空港間が最短9分→5.5分に短縮
- 運行本数を1日9往復→12往復に増便
- キャンペーン期間中、大人2,000円でご利用可能(2015年11月16日(月)~2016年3月31日(木)限定)

京成グループの千葉交通株式会社(本社:千葉原成田市、社長:飯島 俊一)、成田空港交通株式会社(本社:千葉県成田市、社長:佐藤 克己)では、2015年11月16日(月)より、関東鉄道株式会社(本社:茨城県土浦市、社長:酒寄 博司)と共同運行しております運行バス「土浦駅東口・つくばセンター〜成田空港」線(AIRPORT LINER NATT'S)の運行経路を変更し、ダイヤ改正を実施します。



「土浦・つくば〜成田空港線」にて運行する車両(一例)

これは、土浦駅・つくばセンターなどの常磐線・つくばエクスプレス沿線と成田空港を結ぶ高速バス「土浦・つくば〜成田空港」線の経路を、圏央道・奥州道経由に変更し、ダイヤ改正を実施するものです。これに伴い、所要時間の大幅な短縮が実現するほか、運行本数を従来の1日9往復から12往復に増便し、利便性の向上を図ります。

また、今回のダイヤ改正に合わせて、2015年11月16日(月)~2016年3月31日(木)の期間でキャンペーン運賃を実施し、通常大人片道2,000円~2,600円のところ2,000円で、小人片道1,100円~1,300円のところ1,000円でご乗車いただけます。

(出典)千葉交通株式会社 平成27年11月11日発表資料

つくばから成田空港へのバスの所要時間短縮

(平成27年11月16日ダイヤ改正)

ダイヤ改正前 所要時間	ダイヤ改正後 所要時間	短縮時間
95~100分	55~70分	25~35分

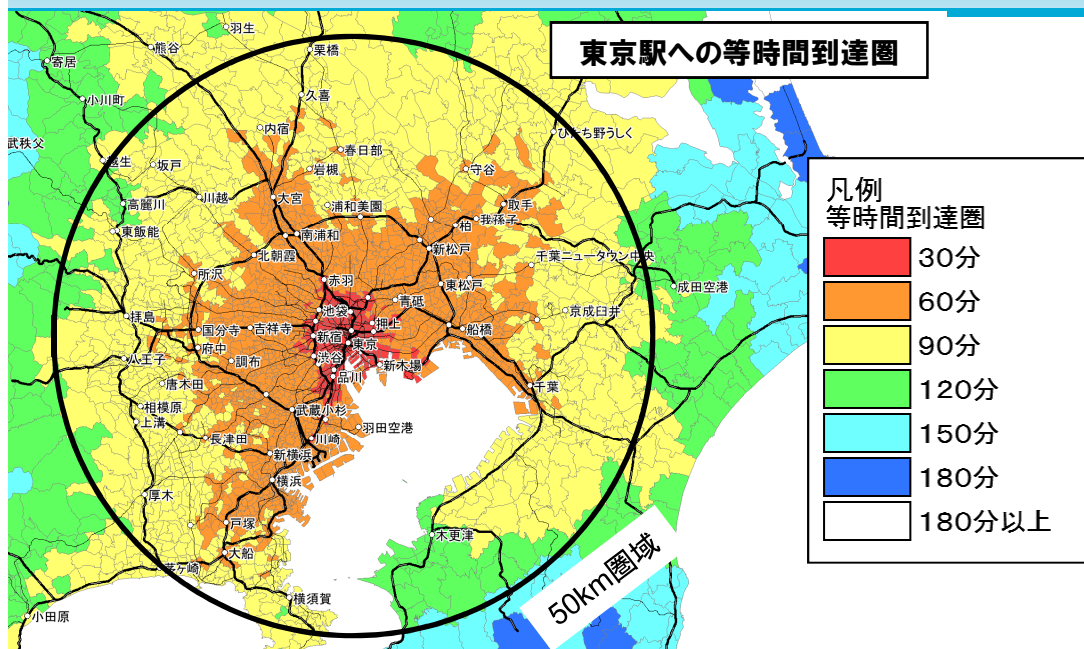
(出典)千葉交通株式会社のバス時刻表をもとに国土交通省算出

東京圏における新幹線駅について

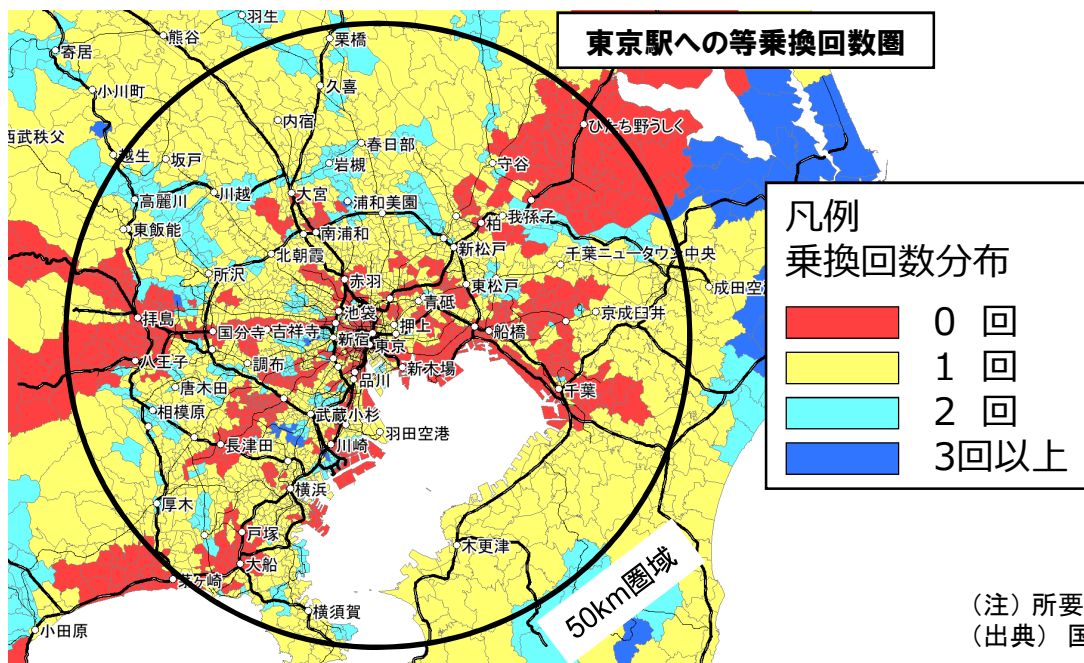
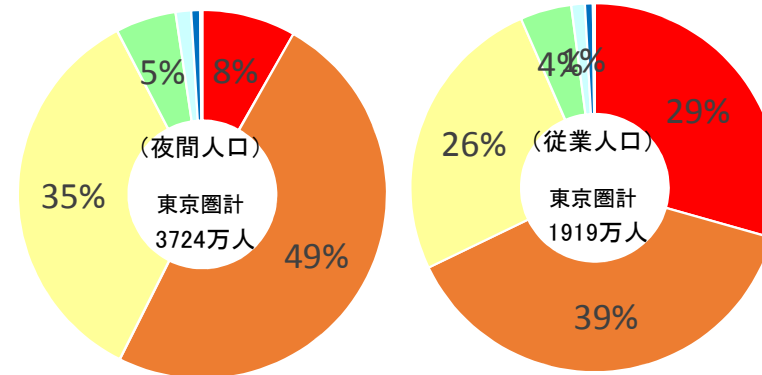
- 東京圏における新幹線駅としては、リニア中央新幹線に接続が予定されている品川駅や橋本駅、東北・上越・北陸新幹線等が乗り入れる東京駅や大宮駅等、東海道新幹線が乗り入れる新横浜駅等がある。



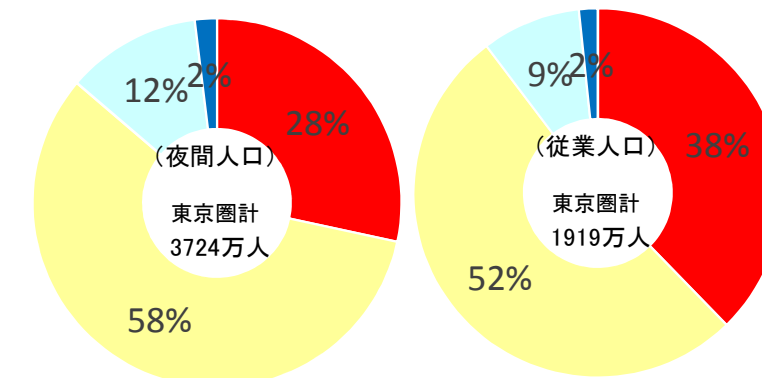
東京駅へのアクセス利便性の現状(所要時間・乗換回数)



東京駅への等時間到達圏域人口の構成比

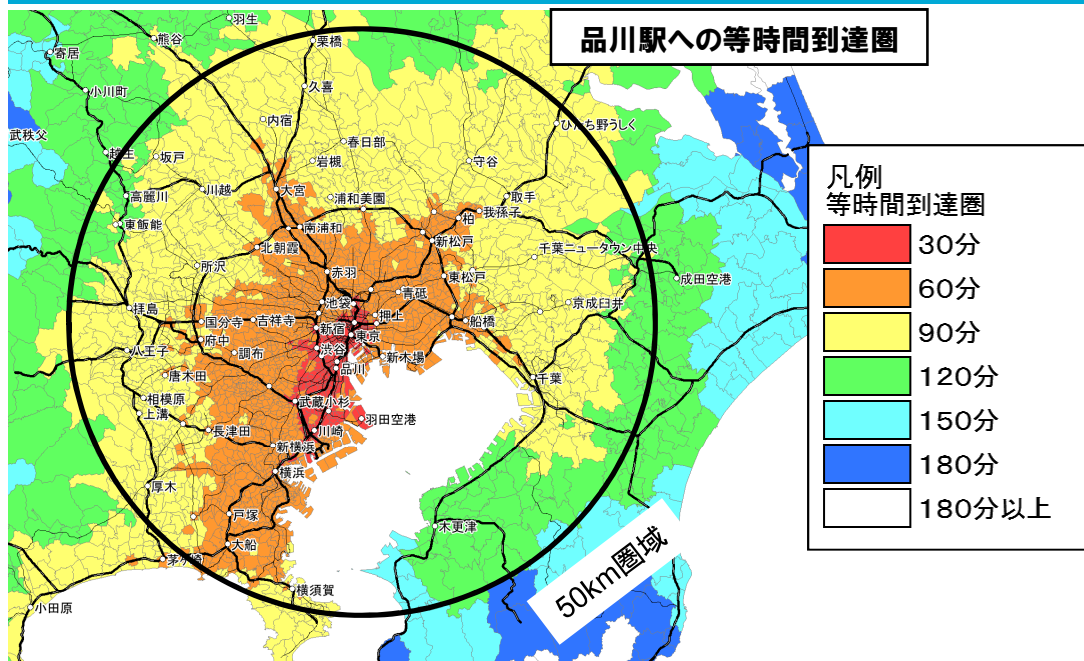


東京駅への等乗換回数圏域人口の構成比

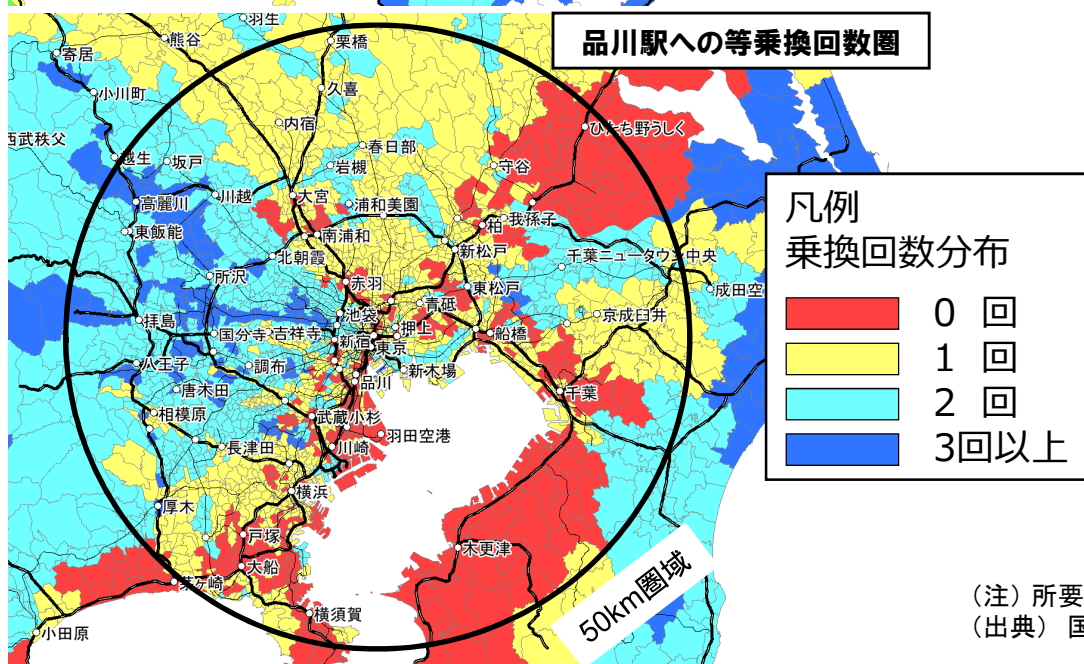
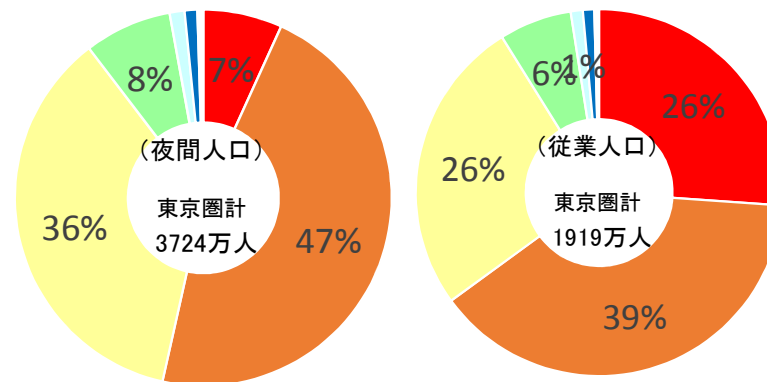


(注) 所要時間は、各ゾーン中心から最寄り駅までのアクセス時間を含む所要時間。
(出典) 国土交通省作成 (平成27年時点)

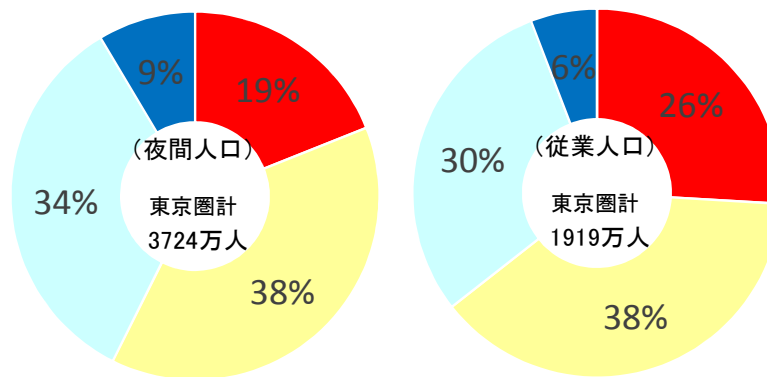
品川駅へのアクセス利便性の現状(所要時間・乗換回数)



品川駅への等時間到達圏域人口の構成比

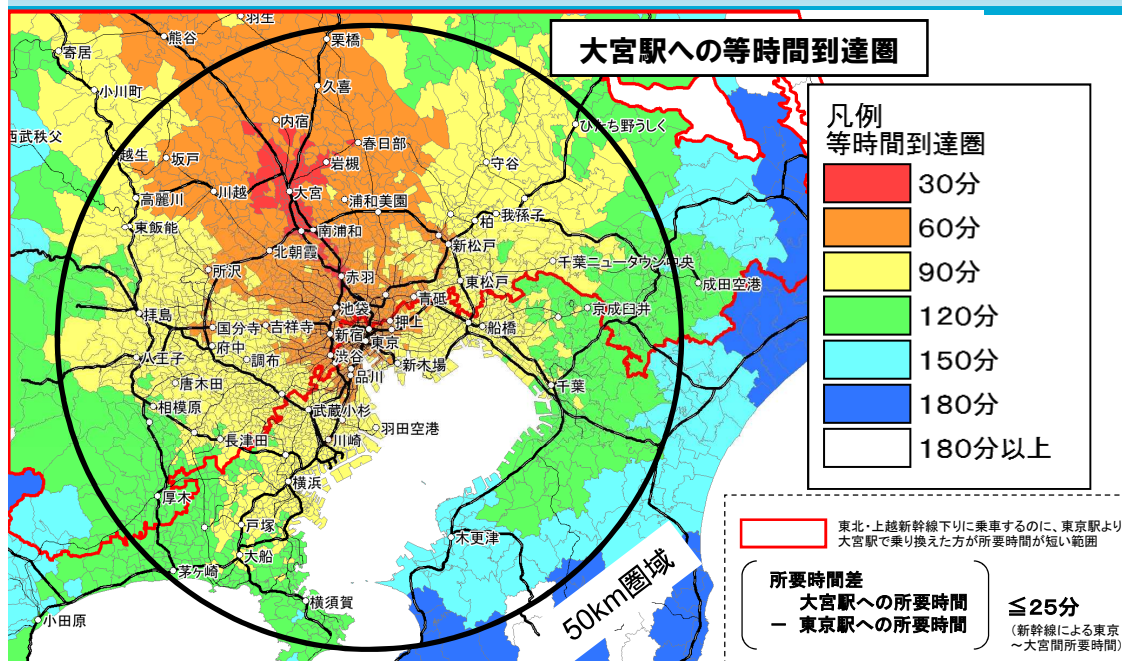


品川駅への等乗換回数圏域人口の構成比

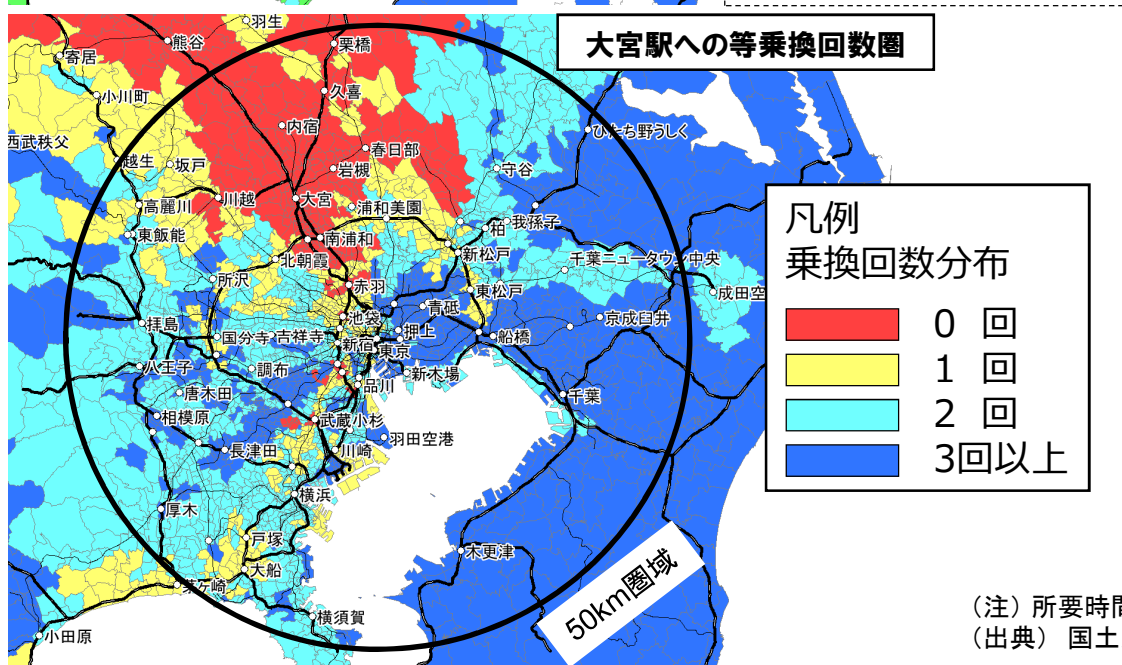
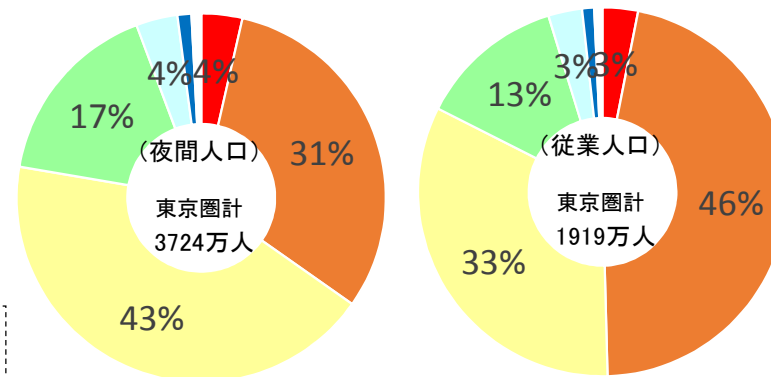


(注) 所要時間は、各ゾーン中心から最寄り駅までのアクセス時間を含む所要時間。
 (出典) 国土交通省作成 (平成27年時点)

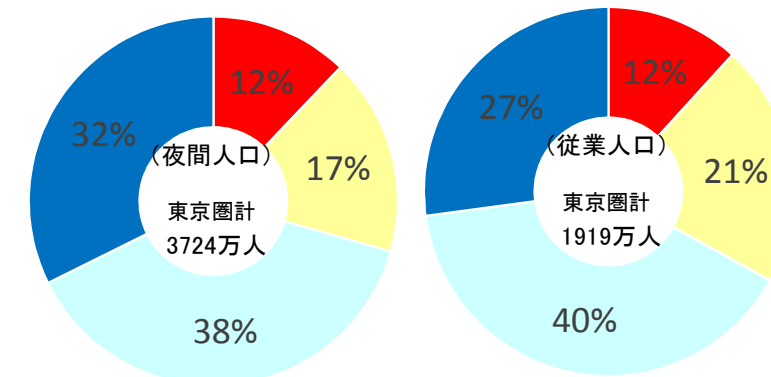
大宮駅へのアクセス利便性の現状(所要時間・乗換回数)



大宮駅への等時間到達圏域人口の構成比



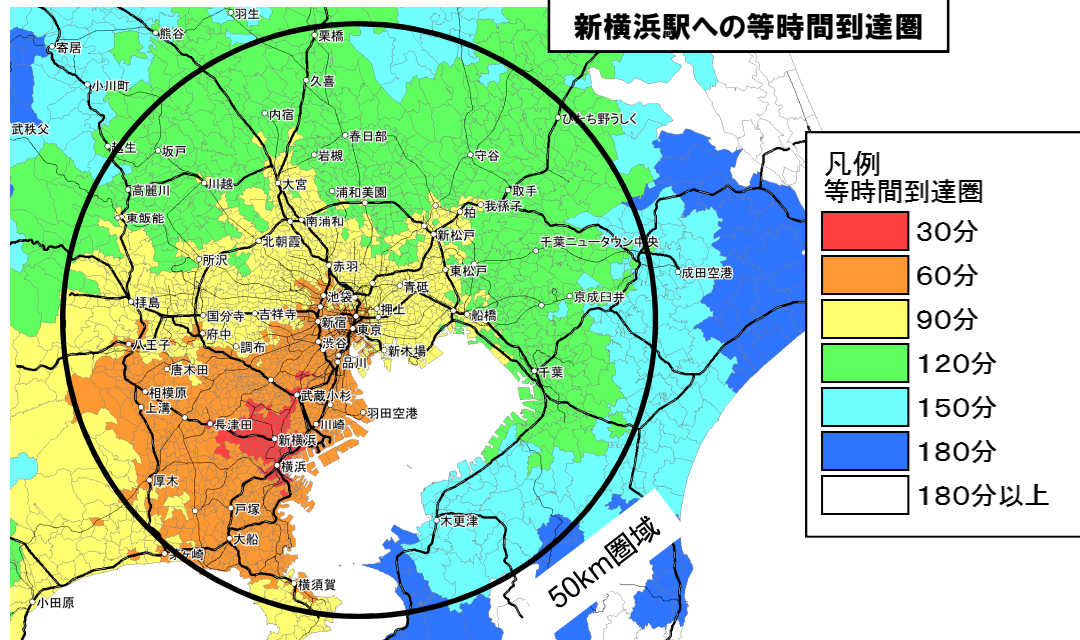
大宮駅への等乗換回数圏域人口の構成比



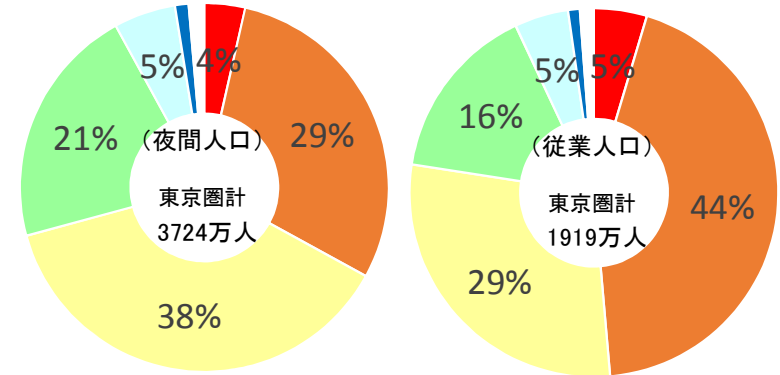
(注) 所要時間は、各ゾーン中心から最寄り駅までのアクセス時間を含む所要時間。
(出典) 国土交通省作成 (平成27年時点)

新横浜駅へのアクセス利便性の現状(所要時間・乗換回数)

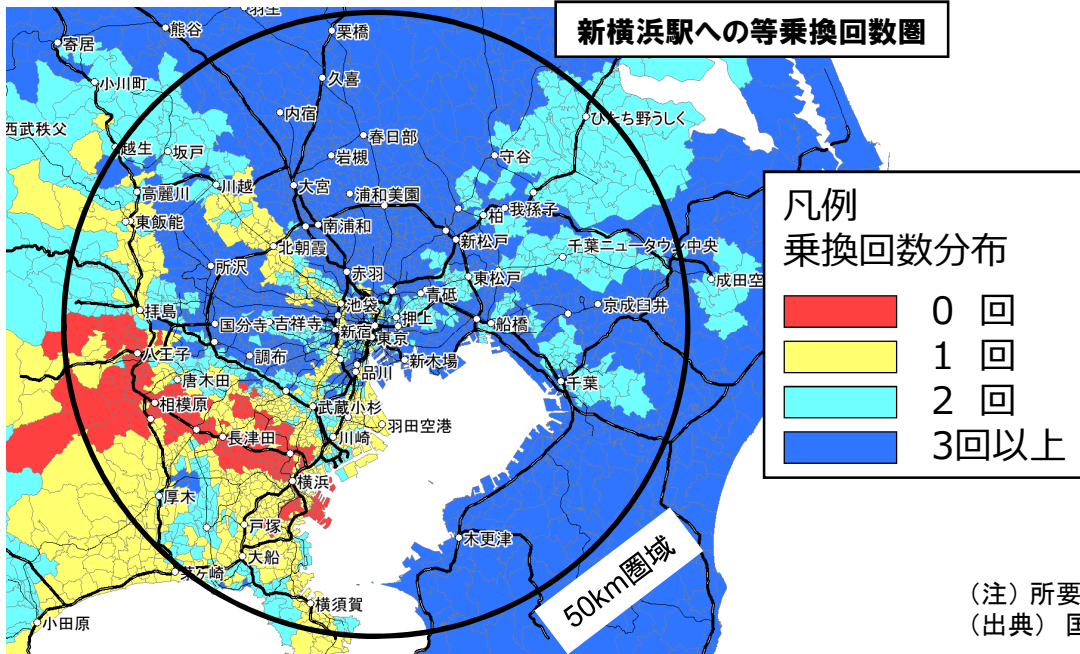
新横浜駅への等時間到達圏



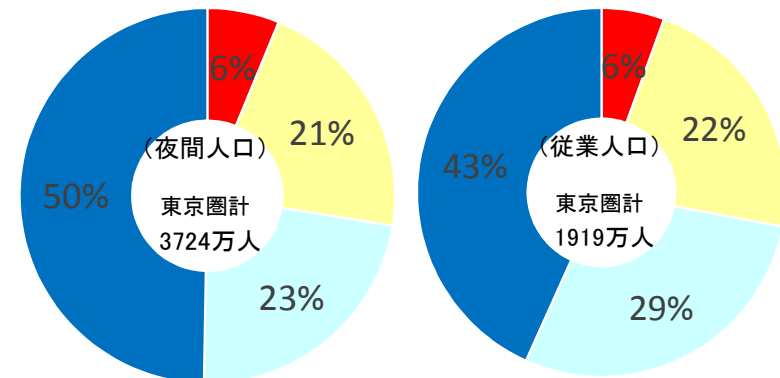
新横浜駅への等時間到達圏域人口の構成比



新横浜駅への等乗換回数圏



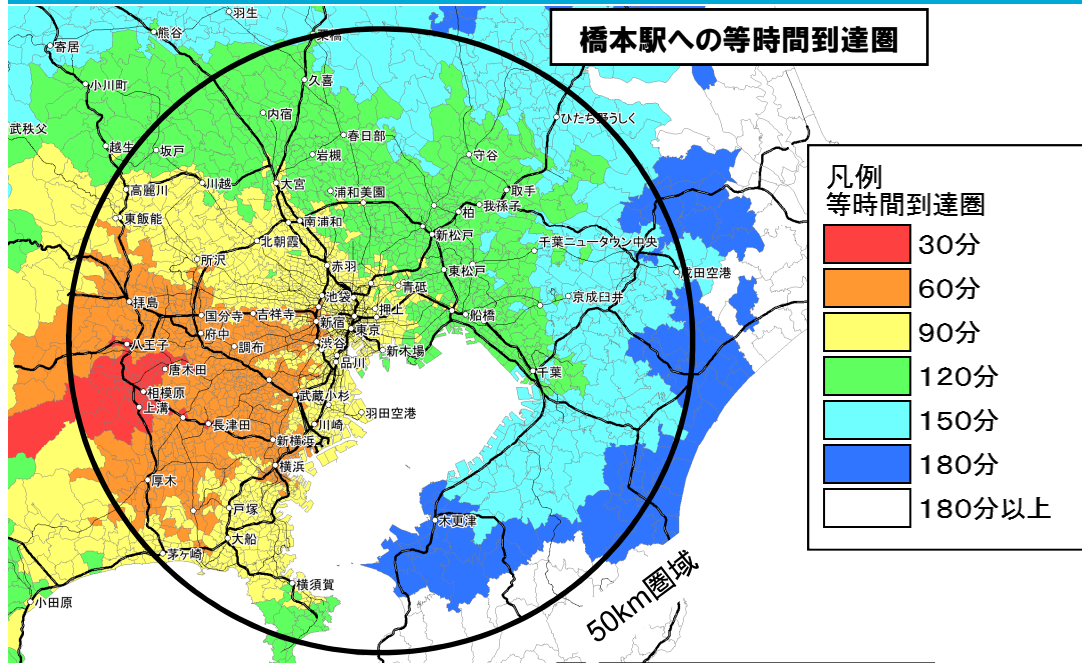
新横浜駅への等乗換回数圏域人口の構成比



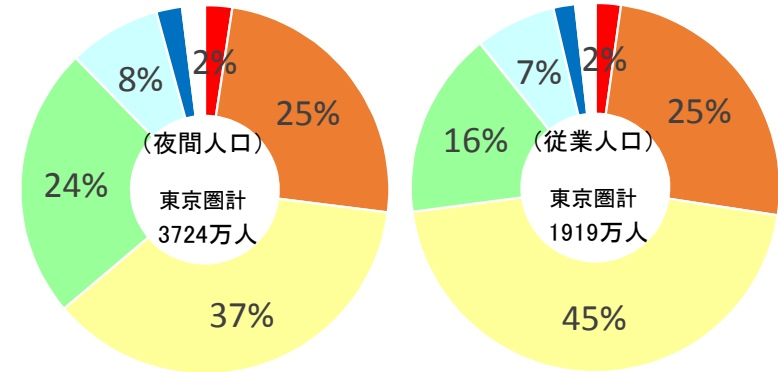
(注) 所要時間は、各ゾーン中心から最寄り駅までのアクセス時間を含む所要時間。
(出典) 国土交通省作成 (平成27年時点)

橋本駅へのアクセス利便性の現状(所要時間・乗換回数)

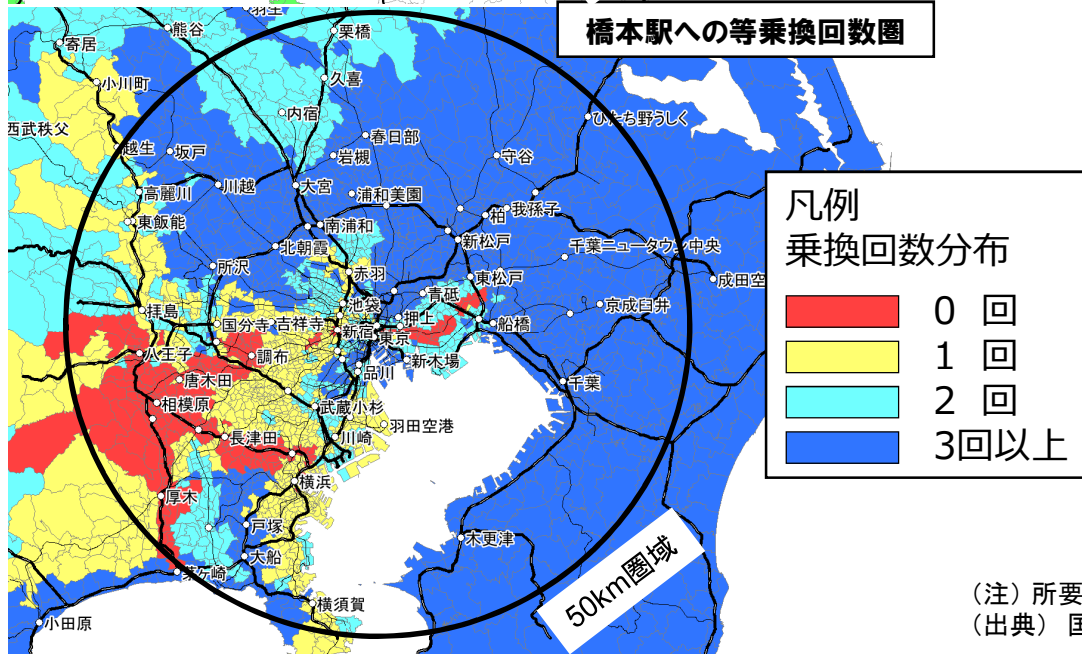
橋本駅への等時間到達圏



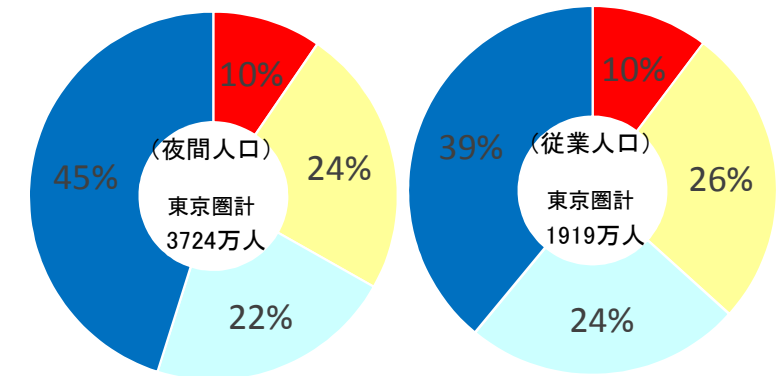
橋本駅への等時間到達圏域人口の構成比



橋本駅への等乗換回数圏



橋本駅への等乗換回数圏域人口の構成比



(注) 所要時間は、各ゾーン中心から最寄り駅までのアクセス時間を含む所要時間。
 (出典) 国土交通省作成 (平成27年時点)