

(IV-10) 成田エクスプレスのトレースと今後の改善策

JR 東日本 東京工事事務所 正会員○ 大 川 敦
 JR 東日本 東京工事事務所 柳 澤 則 雄
 JR 東日本 東京工事事務所 清 水 賢 治 郎

1 はじめに

成田空港は東京都心から約60km東方に位置し、昭和53年5月開港以来、日本の玄関口としての役割を担っている。空港開港当初の鉄道利用によるアクセス方法は、国鉄（現在JR）と京成電鉄があり、それぞれバスへの乗り継ぎが必要であった。しかし、平成3年に成田空港高速鉄道が開業したことにより、鉄道で直接ターミナルビルまで乗入れが可能となった。

現在、成田空港へのアクセス鉄道が開業して8年の歳月が経ったが、本稿では「旅客需要」に主眼を置きそのトレースと今後の改善策を述べる。

2 N' e xの経緯

空港計画時においてすでに、鉄道によるアクセスの必要性は考慮され、都心から空港まで成田新幹線を敷設する計画があつたが様々ないきさつで空港から約8kmの路盤施設を建設するのみで中断することになった。

しかし、鉄道ダイレクトアクセスとしてのニーズは依然として高く、既存のネットワークと旧新幹線の施設を活用する案が浮上し実現に至った。

鉄道ルート開業当初より、当社はN' e xを首都圏のターミナル駅である東京・池袋・新宿・横浜より、一日23往復、1時間に1～2本を運行している。なお、東京からの最短所要時間は53分である。

3 予測と実績

今回の予測方法は、①将来空港利用者数と②交通機関別利用者数の大きく2段階に分けた(図3.1参照)。

航空旅客者数の実績値は予測値を大幅に上回るものになった(図3.2参照)。鉄道ルート開業時(平成3年度)で約30%、平成8年度で47%の乖離となった。これらの乖離は、国民所得の向上、自由時間の増大、円高等の複合要因を背景とした海外旅行者数の増加によるものと考えられる。

また、交通機関別シェアは、各年度とも予測値と実績値の乖離が見られず概ね良好な結果が得られた。

次に、成田空港までのJR利用者の予測と実績を示す(図3.3)。実績値が想定値に対し乖離した結果となったのは、空港旅客者数の予測値以上に伸びた事が主因と考えられる。特に平成5年以降は150%と大きな開きが生じた。これは空港利用客の予測において関西空港の開港により、利用者が関西空港へ大きく転移すると見積もったためである。また、列車別に分析すると、N' e xの割合は鉄道ルート開業時(平

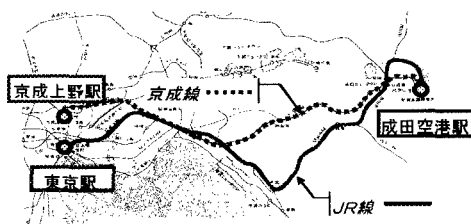


図 2. 1 鉄道アクセスルート

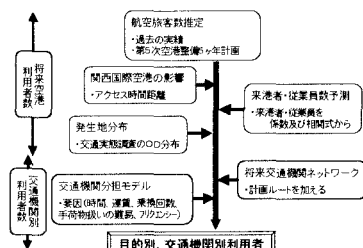


図 3. 1 予測方法のフロー

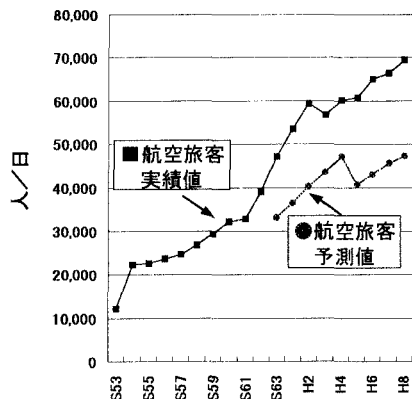


図 3. 2 航空旅客の予測と実績

キーワード：空港アクセス、鉄道特性

連絡先：東京工事事務所 開発調査室 東京都渋谷区代々木2-2-6 tel 03-3299-7962 fax 03-3372-8026

成3)では、予測値が55%に対し実績値が60%と予測値を上回り、平成8年度でも同様な傾向にある。これらは空港アクセスとしての利便性が評価された結果と考えられる。

4 JRと京成電鉄

図4. 1は、旅客を主体とする変動の入港者の鉄道ルート開業前後の交通機関割合を示している。これによると鉄道ルート開業前では、鉄道全体シェアが約17%、うちJRは約1%と非常に低い割合となっている。鉄道開業後では、鉄道全体のシェアが42%と約2.5倍になり、そのうちJRが23%に増加した。これは主要都市からのダイレクトアクセスが評価されたと考えられる。このことは出発旅客の鉄道選択理由をアンケートしたところ「速い」「乗換が少ない」「定時性が高い」を選択理由に挙げる人が多くいたことから裏付けられる。

次に、鉄道開業後の京成電鉄とJRの利用者の伸びを比較する(図4.2参照)。京成電鉄(10%増)と比べて、JR(42%増)の伸びが大きい理由は、鉄道特性の他に都心の主なターミナルとのアクセスシビリティーの高さが評価されたものと考えられる。また、運賃のみで利用できる列車のシェアでは京成電鉄の伸びが著しく57%から64%に増加した。これは低廉な列車を選択する要素としてフリクエンシーのあることが主因として推測ができる。

次に、平成8年度の変動の入港者の鉄道シェアを都県別に比較すると千葉県が43%と低い。理由として①空港が近く、手荷物を考慮すると乗用車等を選択する②低廉でアクセスシビリティーが高い路線バスが充実している等が考えられる。そのうち、JRのシェアが低い都県は千葉県(18%)、埼玉県(10%)である。千葉県でシェアが低い理由は他の交通機関と比較するとフリクエンシーが低い事が主因である。また、埼玉県からはダイレクトアクセスとしての列車を設定していない。そのため、速達性、料金等を考慮すると京成電鉄を乗り継ぐ方が便利であると考えられる。

平成8年度の従業員を中心とする固定の入港者は、鉄道シェアが17%、うちJRに到っては4%と低い割合になっている。これは、固定の入港者の大勢を占めている従業員が千葉県内に約9割が在住し、フリクエンシーやアクセスシビリティーを考慮すると、81%が車・路線バス等を選択する結果となっている。さらに、鉄道の内訳を見ると、京成電鉄のスカイライナー以外の列車が72%を占めている。このシェアの高さは低廉かつフリクエンシーが非常に高いことによるものと考えられる。

5 今後の改善策

以上の結果から当社を利用されるお客様への更なる利用促進の改善策をまとめる。変動の入港者の内、千葉県以外からの空港アクセス者に対しては、「速い」「乗換が少ない」「定時性が高い」を満たすためにダイレクトアクセス列車を設定する必要がある、N'exの多摩方面への延伸運転や到達時間短縮が考えられる。また、列車は業務核都市等のターミナル駅からの運行になるために、旅客は乗換が必要となる。乗換抵抗の低減の一つである荷扱い容易性の向上として首都圏内の各駅にエレベーター、エスカレーターの設定推進が考えられる。また、千葉県内から空港へ入港者に対しては、快速列車のフリクエンシーアップと千葉県内でのネットワークを生かすために他線からの接続改善により、さらなる乗換抵抗の低減に努めていく必要がある。

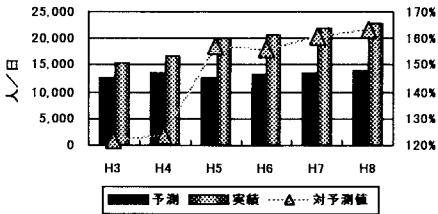


図 3. 3 JR利用客の推移

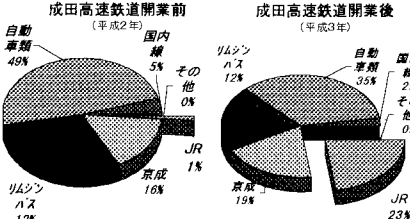


図4. 1 鉄道ルート開業前後の空港アクセス (交通機関別：変動の入港者)

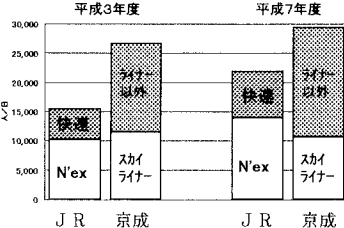


図4. 2 JRと京成電鉄の利用状況