

成田スカイアクセス線

中二 新川 航平

7月17日に北総線印旛日本医大から空港第2ビルまで開通した。同区間では在来線国内最高速度である160km/hが可能になり、日暮里から空港第2ビルまでを51分から36分に短縮された。今回はそれについて紹介する。

I、成田スカイアクセス線(京成成田空港線)

1 列車種別

(1) スカイライナー

上野から成田空港を走る全車指定の有料特急。成田スカイアクセス線開業前までは京成本線経由で運転されてきたが、開業後になってから成田スカイアクセス線経由となった。途中、日暮里と空港第2ビルだけに停車し、それ以外の駅には停車しない。使用車両は新AE形で、前述の通り日暮里と空港第2ビルを36分で結ぶ。

(2) アクセス特急

こちらは特急券不要で、日中は都営浅草線・京浜急行線に直通し、羽田空港と成田空港を結び、朝夕には上野・西馬込・神奈川新町・三崎口発着も運転される。日中の都営浅草線・京浜急行線内では最速列車の「エアポート快特」として運行される。使用車両は京成3050形・京急600形・京急1000形(一部)である。都営地下鉄の車両は性能上入線できない。種別カラーはオレンジ。

2 新造された車両

(1) 新AE形

原点回帰の思いを含め、初代スカイライナーの車両形式を継承して「AE形」とした。東急車輛と日本車輛で製造され、現在8両×8本ある。前述の通り最高速度は160km/hである。車内は2+2列の回転リクライニングシートで足元にはモバイル用コンセントが2口ある。



新AE形 京成高砂にて

(2) 京成 3050 形 (3000 形 7 次車)

日本車輛で製造され、8 両×6 本ある。主にアクセス特急やエアポート快特に使用されるが、早朝の北総線内普通に使われる。3000 形をベースに作られているが、ドアの上に 1 面ずつ液晶モニタの表示機があり、停車駅や乗り換えの案内などを日英中韓の 4ヶ国語で表示する。また、京成線の区間のみ自動放送も流れる。



京成 3050 形 京成高砂にて

(3) 京急新 1000 形 (10 次車)

東急車輛で製造され、8 両×3 本ある。京急 600 形と共通運用になっている。アクセス特急やエアポート快特のほか京急線内の快特や特急などにも使われる。ドアの上に 2 面ずつ液晶モニタの表示機があり、右側には停車駅や乗り換え案内などを、左側には「トレインビジョン」と呼ばれる広告動画が表示される。また、ドア開閉時にはドア上に赤く点滅するランプが設置された。



アクセス特急に運用される京急新 1000 形 千葉ニュータウン中央にて

II、京成本線

1 列車種別

(1) シティライナー

上野から成田空港を結ぶ全車指定の京成本線経由の有料特急。途中停車駅は日暮里・青砥・船橋・成田・空港第 2 ビルである。すなわち往來のスカイライナーの停車駅に押上線との接続駅である青砥を加えたものである。使用車両は往來のスカイライナーの車両である A E 100 形である。

(2) 快速特急

上野・押上から成田空港を結び、特急券不要。朝夕のみ走る。使用車両は 8 両固定の京成車と 4+4 の京成 3500 形および都営 5300 形である。成田スカイアクセス線開業前までの表記は「快特」であったが、発音するときに「快速」と間違えないようにするため、「快速特急」としている。種別カラーは緑。

(3) 特急

主に日中 20 分おきに走る。使用車両は本線では 8 両固定の京成車と 4+4 の京成 3500 形が使用される。押上線（北総線直通）では京成 3050 形や都営 5300 形、北総車（7260 形を除く）が使用される。種別カラーは赤。

(4) 通勤特急

平日の朝晩に多く走る。土休日は成田空港→上野の 1 本のみ走る。朝は主に成田方面→上野を走り、夜は浅草線→成田方面を走る。成田スカイアクセス線開業前までの種別カラーはオレンジであったが、アクセス特急と重なるため、成田スカイアクセス線開業してから種別カラーは水色である。

(5) 快速

一日中走り、日中は主に佐倉から西馬込（浅草線）を走る。成田スカイアクセス線開業前までは佐倉から羽田空港を走っていたが、成田スカイアクセス線開業後にはほとんど西馬込発着になった。これにより都営 5300 形や京急直通非対応の京成 3600 形が大幅に投入することができた。種別カラーは桃色。

(6) 普通

各駅に停まる。上野・押上から高砂は 8 両も走り、高砂以東は 6 両または 4 両のみである。金町線内では 4 両のみ。種別カラーは黒。

III、進化した駅

1 日暮里駅（2009 年 10 月 3 日改良）

J R と日暮里・舎人ライナーとの接続駅である。

(1) 改良前

1 面 2 線（1・2 番線）であり、上りと下りで使い分けられている。駅の案内表示は 3 色の L E D である。

※1 面 2 線とはホーム 1 面の両脇に線路 2 線が敷いてある状態。

(2) 改良後

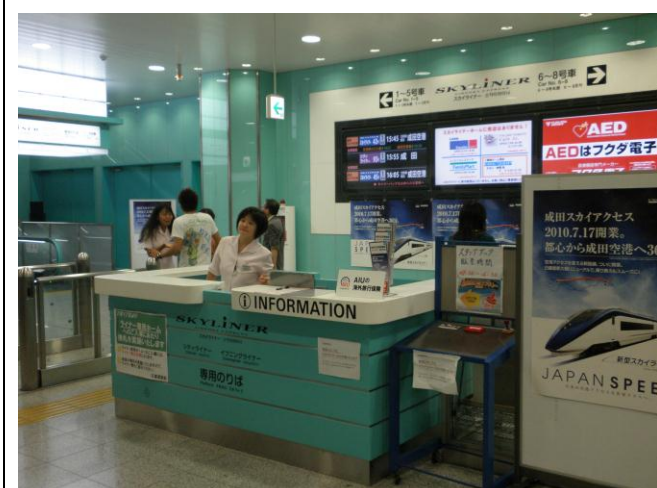
3 面 2 線（0・1・2 番線）であり 0 番線は元のホームで上野行が発着する。1・2 番線は新しい高架ホームで 1 番線はライナー専用ホーム、2 番線は一般電車専用ホームであり、ホームとホームの間に線路がある。ライナー専用ホームには大型エレベーターや冷暖房・ジュースやアイスクリームなどの自販機を完備した待合室がある。駅の案内表示はフルカラー L E D である。



日暮里駅（左が1番線、右が2番線）



日暮里駅0番線



日暮里駅ライナーカウンター



1番線ホームの待合室

2 空港第2ビル駅（2009年11月14日改良）

成田空港第二旅客ターミナルの最寄り駅である。

(1) 改良前

1面1線の駅で上りと下りの両方が発着する。

(2) 改良後

2面2線の島式ホームで、間に柵があり、京成本線と成田スカイアクセス線に分けられる。そのため、1番線から4番線まである。1・2番線は上野寄りにあり、3・4番線は成田空港寄りにある。1番線は成田スカイアクセス線経由の上野方面、2番線は成田スカイアクセス線からの成田空港行、3番線は京成本線経由の上野方面、4番線は京成本線からの成田空港行である。なお、3番線のホーム長は6両分であるため、8両編成で来た電車（AEを除く）は成田空港寄り2両は柵からはみ出し、1番線（成田スカイアクセス線）に着くが、ドアカット装置の設置が難しく、すべてのドアが開くが乗降はできない。そのため、該当部分の乗車口にはLED乗車案内を設置し、「この電車は経路が異なるため乗車できません」と注意書きがされている。また京成本線と成田スカイアクセス線では運賃が異なるため、京成本線利用時には2つの改札を通る必要がある。

3 成田空港駅（2010年7月17日改良）

成田空港第一旅客ターミナルの最寄り駅である。

(1) 改良前

1面2線の駅で京成本線経由のスカイライナーと京成本線経由の特急が発着する。

(2) 改良後

2面3線で1番線は単式ホームで壁を越した2・3・4・5番線は島式ホームである。2・3番線は上野寄りにあり、柵を越した4・5番線は車止め寄りにある。1番線は成田スカイアクセス線経由のアクセス特急専用ホーム、2・3番線は京成本線専用ホーム、4・5番線は成田スカイアクセス線経由のスカイライナー専用ホームである。ただし、平日1片道のみアクセス特急が4番線から発着する。また、空港第2ビル駅同様に、京成本線利用時には2つの改札を通る必要がある。



中間改札口 成田空港にて



分離柵 空港第2ビルにて

4 成田湯川駅（2010年7月17日開業）

成田スカイアクセス線開業と同時に開業した。2面2線の相対式ホームと間に2線の通過線がある。アクセス特急のみ停車し、スカイライナーは160km/hで通過する。主に当駅でアクセス特急はスカイライナーの通過待ちをする。なお、日中40分に1本のアクセス特急しか停車しないため、1日あたりに停車する列車の本数が一番少ない（上下合わせて41本）。また、駅の東側にJR成田線が通っており、ホームから線路が見える。

最後まで読んでいただき、ありがとうございました。これからも空港アクセスが便利になることを願っています。

<参考文献>

ウィキペディア フリー百科事典 (<http://ja.wikipedia.org>)

京成電鉄・2010年デビュー！新型スカイライナー・成田空港まで36分 (<http://www.new-skyliner.jp>)