

成田空港施設の整備 (鉄道による空港アクセス)

国土交通省 航空局
令和7年3月14日(金)

● 検討会の趣旨	・ ・ ・	3
● 成田空港の更なる機能強化	・ ・ ・	6
● 成田空港の旅客取扱施設・貨物取扱施設等の整備	・ ・ ・	10
● 鉄道による空港アクセスの現状	・ ・ ・	13
● 鉄道による空港アクセスの課題	・ ・ ・	20

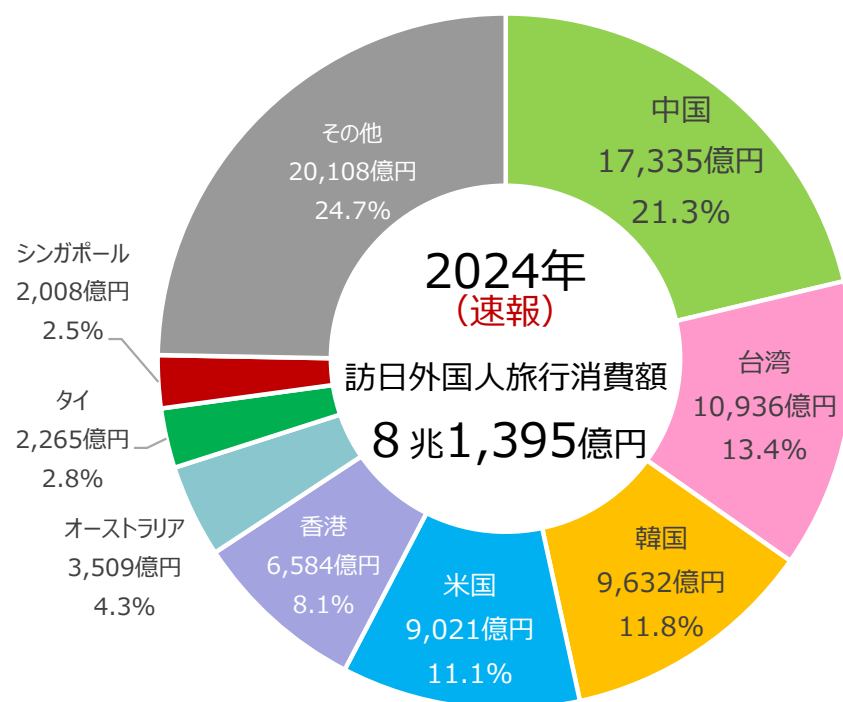
検討会の趣旨

- 我が国の国際競争力の強化や訪日外国人受入れの政府目標達成等の観点から、首都圏空港(羽田空港、成田空港)の機能強化については、交政審航空分科会基本政策部会及び首都圏空港機能強化技術検討小委員会において議論がなされ(H28,7小委とりまとめ)、羽田空港及び成田空港それぞれについて具体的な方策が実施されてきた。
- その後の新型コロナウイルス流行による航空業界の混乱を挟みつつ、成田空港では「更なる機能強化」として滑走路の新設等工事を開始していくとともに、成田空港会社(NAA)による「新しい成田空港」構想検討会においてターミナルビルの再構築、貨物地区の集約、交通アクセスの改善等の議論が行われ、本年7月にとりまとめられたところ。
- 我が国航空の国際競争力を確保するためには、この「更なる機能強化」のタイミングにおいて、国際線の基幹空港である成田空港を東アジアのハブ空港として確立する施設整備が行われることが国として必要不可欠。
- このため、ターミナル等の空港施設整備や都心・更には羽田空港との鉄道アクセスといった今後の成田空港の施設面での機能強化について、事業者を中心とした幅広い関係者による議論を行う国の検討会を行うこととする。

(参考) 我が国におけるインバウンド産業の重要性

- 2024年の訪日外国人旅行消費額は8.1兆円であり、暦年で過去最高を記録。
- 上位3カ国・地域である中国、台湾、韓国(全体の46%)からの訪日外国人のうち、2～4割程度が成田空港から入国している。

国籍・地域別にみる訪日外国人旅行消費額と構成比



出典:「インバウンド消費動向調査(速報)」(2025年1月公表 観光庁)

訪日外国人 空港別入国者割合(2023年)

	成田	羽田
中国	36.7%	18.2%
台湾	28.9%	10.0%
韓国	19.8%	5.4%

出典:「インバウンド消費動向調査」(2023年 観光庁)

成田空港の更なる機能強化

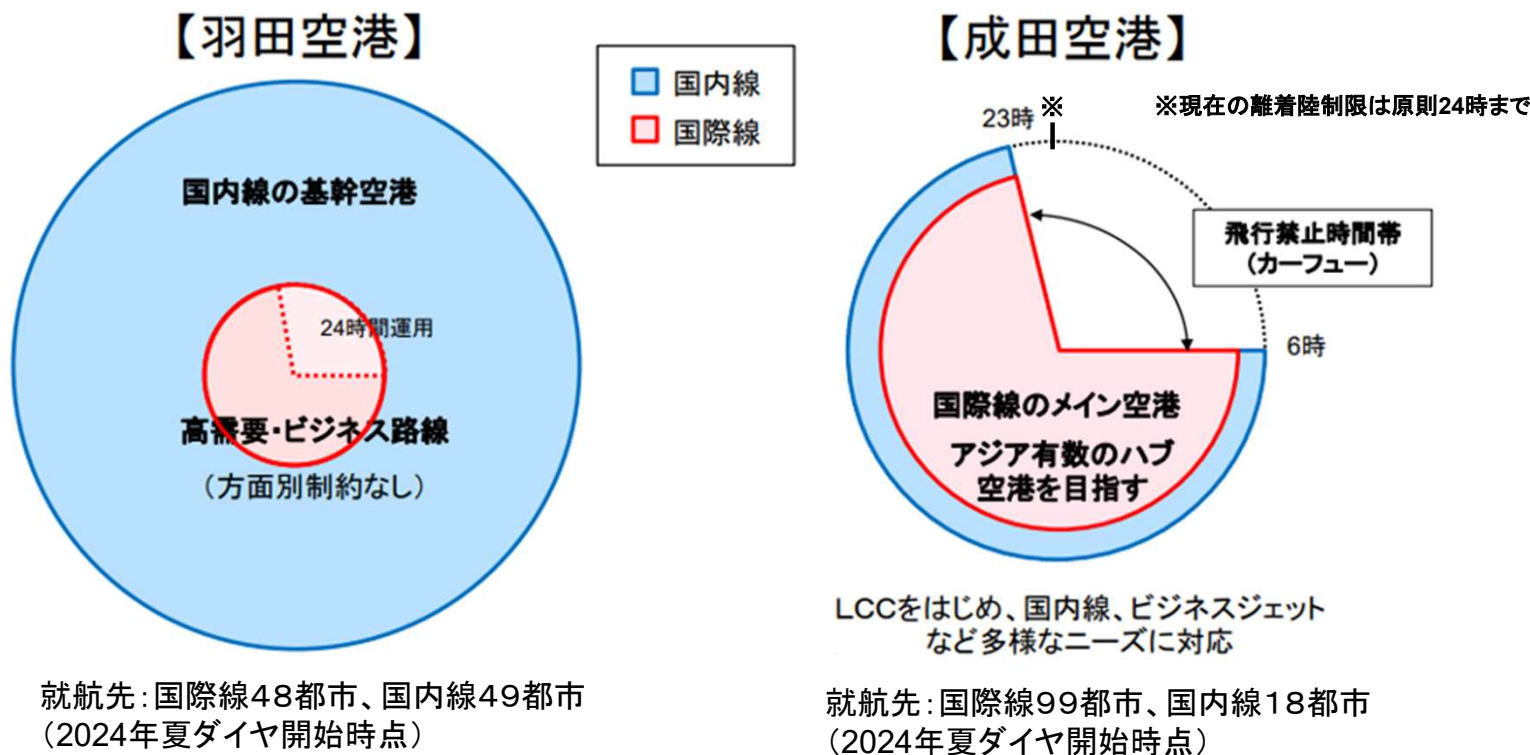
- 交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ(平成26年6月)において、成田空港と羽田空港の役割は、それぞれ以下のように整理されている。

2. 航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり

2.3.1 首都圏空港の更なる機能強化

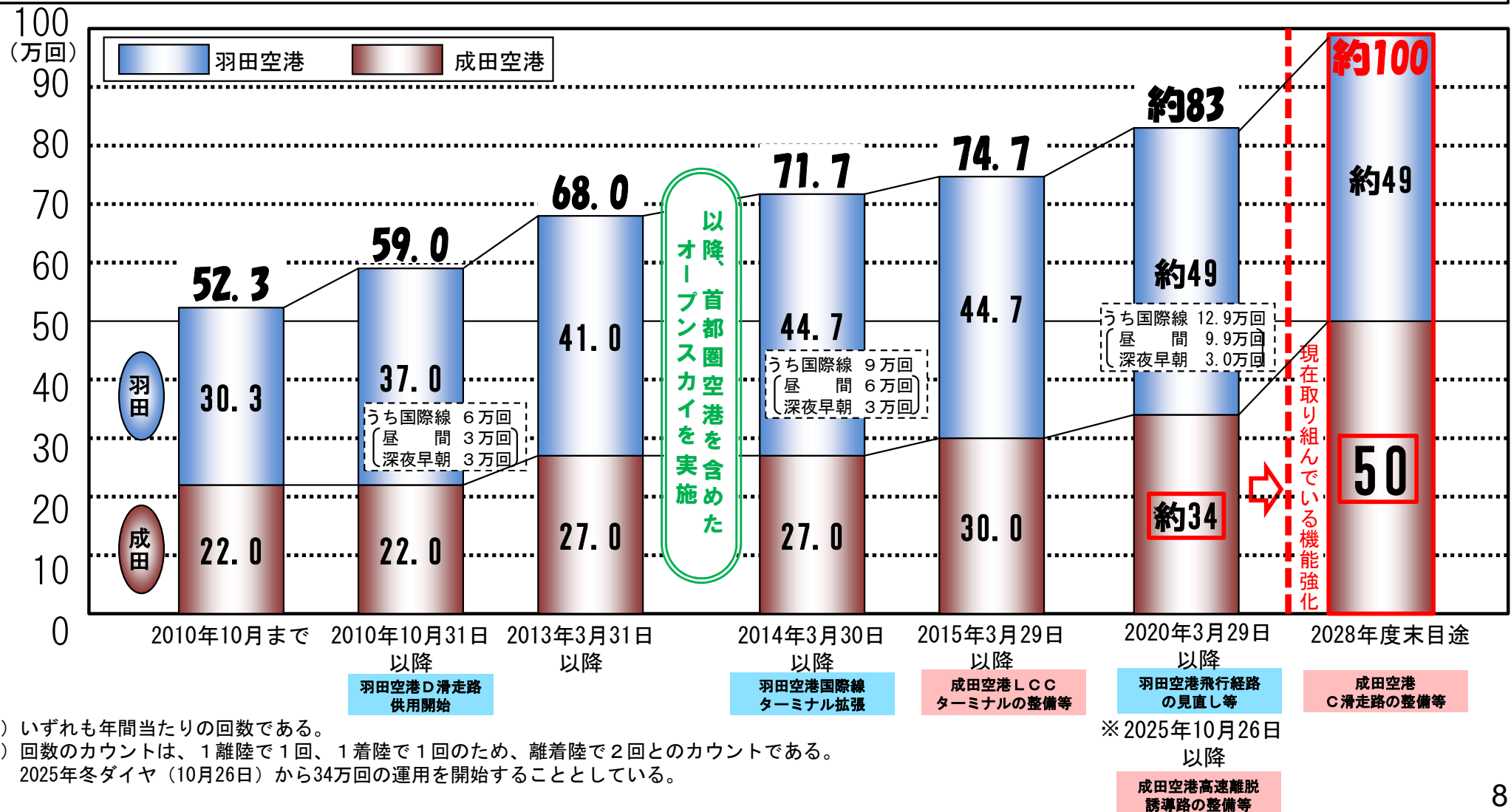
現在は、羽田空港は国内航空ネットワークの基幹空港としての機能を果たしつつ、国際線については、昼間時間帯は高需要・ビジネス路線を中心に活用するとともに、成田空港の離着陸が制限されている深夜早朝時間帯に対応している。

一方、成田空港は、強みである国際航空ネットワーク機能を拡充し、**国際ハブ空港としての機能強化**を図るとともに、国内線との乗り継ぎ機能も強化している。



(参考:前回検討会資料)首都圏空港の機能強化

- 成田空港・羽田空港は旺盛な航空需要に対応するため、これまで段階的に増枠を実施してきた。
- 首都圏空港機能強化技術検討小委員会中間とりまとめ(平成26年7月)においては、羽田空港の飛行経路の見直し等及び成田空港の新滑走路の整備等の方策が示された。
- 羽田空港は既に年間発着容量約49万回を達成。今後、首都圏空港の更なる需要は成田空港の50万回化により受け入れることとなる。



(注) いずれも年間当たりの回数である。

(注) 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、離着陸で2回とのカウントである。

※ 2025年冬ダイヤ(10月26日)から34万回の運用を開始することとしている。

○ 平成30年3月の地元合意に基づき、成田空港の機能強化を実施。令和10年度末目途の供用を目指して整備を進める。

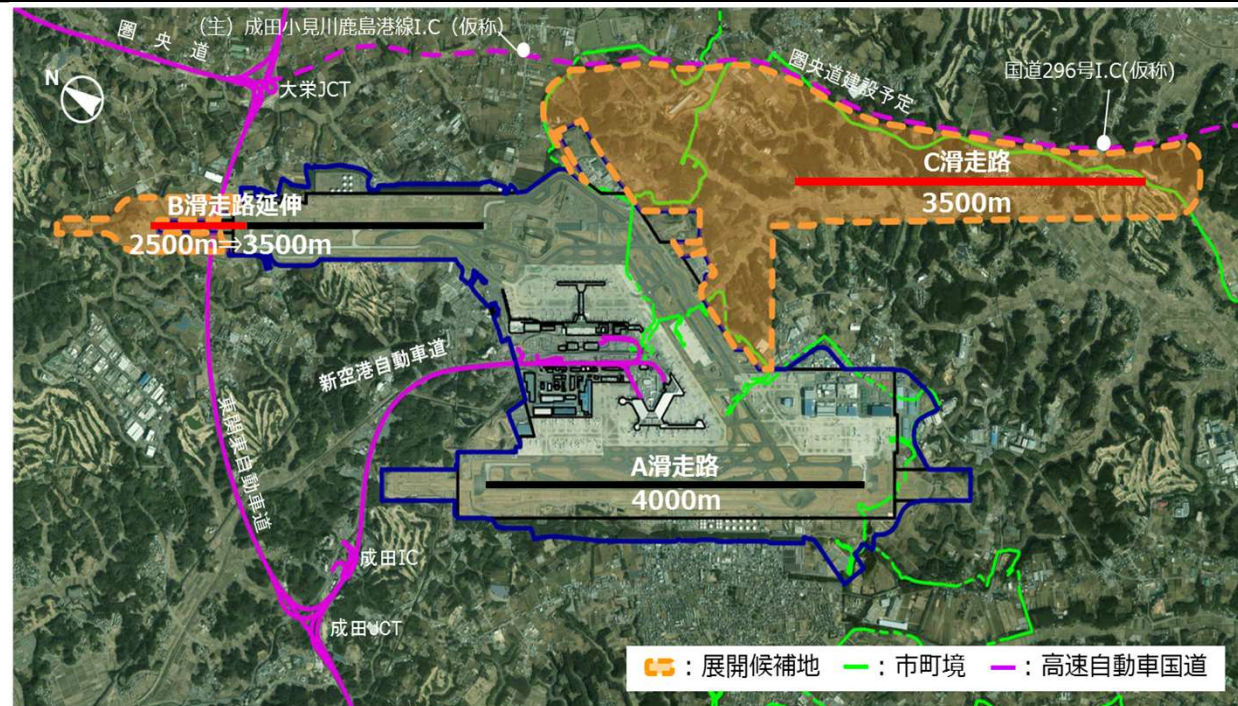
A滑走路の夜間飛行制限の緩和

- 2019年冬ダイヤ(10月27日)より、A滑走路の運用時間を6-23時から6-24時に延長
*新B・C滑走路の供用開始まで

B滑走路の延伸
(2500m→3500m)

C滑走路の新設
(3500m)

→年間発着容量50万回を実現



国からの支援

空港整備勘定

出資 (財務基盤の強化: 300億円) (令和2年度)

無利子貸付 (令和7年度予算額: 100億円)
(令和3~6年度: 424億円)

財政融資資金

財政融資(令和6年度補正予算額: 1,544億円)
(令和2年度: 4,000億円)

成田国際空港株式会社

B滑走路延伸・C滑走路新設
用地取得 等
(事業費: 約6,400億円)

成田空港の旅客取扱施設・貨物取扱施設等の整備

（第1回 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会議事要旨）

- 各委員の承認により武蔵野大学経営学部特任教授山内弘隆氏が委員長として選任された。
- 事務局(国土交通省航空局)、成田国際空港株式会社、各航空運送事業者、地方公共団体(千葉県)、学識経験者各委員より説明及び意見が述べられた。
- 成田空港の機能強化とあわせて旅客取扱施設や貨物取扱施設等の整備を行うことの重要性が確認された。
- 十分な取扱容量、乗継を含めた利便性や快適性、効率性等の様々な観点を踏まえた上で、今後成田国際空港株式会社により空港施設の整備が行われることが必要であることが確認された。

(委員等からの主な説明及び意見)

- 成田空港は国際線のメイン空港としてアジア有数のハブ空港を目指すこととしている。今後の首都圏空港の更なる需要は成田空港の発着容量 50 万回化により受け入れることとなる。それにあたり旅客や貨物を受け入れる施設等を整備する必要がある、量と質を備えた施設とすることが必要。旅客の国際線の乗継需要及び国内線への乗継需要、貨物の国際継越需要を取り込む施設とすることも重要。
- 旅客ターミナルは集約ワンターミナル方式によって効率化や利便性、快適性などの要素を満たしたものを整備し、貨物施設は集約してフォワーダー施設や隣接地と一体的運用や自動化などを行っていくことで効率化等を図る。
- 旅客についてはインバウンド需要の取り込みが重要、加えて北米ーアジア等の国際流動を取り込み成田空港を巨大ハブ空港にすることが重要、そしてインバウンド旅客の地方送客が重要。利便性、快適性、定時性を高める施設整備が必要。
- LCC のビジネスモデルも維持可能とする施設とすべき。
- 貨物機に対応した十分な駐機スポットや空港外輸送へのアクセス、安全かつ機能・効率的な貨物上屋が必要。加えて国際競争力を備えた貨物施設の集約が重要。

(委員等からの主な説明及び意見)

- 施設整備とあわせて自動化等の先進技術の導入等を行い、旅客・貨物取扱のほか脱炭素等も含め、国内外のモデルとなる成田空港とすべき。
- 生産年齢人口が減少する中、生産性の向上や良好な業務環境の構築等により、空港職員にとって魅力的な空港ターミナル・貨物施設とすることが必要。
- 成田空港を地域住民も楽しめる施設とし、エアポートシティ実現に欠かせない交通ネットワークの充実に繋がることを期待。
- 我が国の航空ネットワークが縮小傾向にあるため、国力が低下する危機感を持っており、航空サプライチェーン強靱化のために成田空港の果たす役割は大きい。
- 航空機や旅客・貨物などが安全かつ柔軟に流れるよう、エアサイドとランドサイドを統合・整理した設計・構築をすべき。
- 自動化にあたっては、電源やスペースの確保についてこれまでと異なる思想で空港と事業者が議論しながら設計等を行うことが必要。
- 貨物施設の集約に際しては、新たな交通の集中等を発生させないよう十分なスペースの確保等が必要。また、集約にあたってはスケジュールを事業者に示して計画的に進めることが必要。
- 交通はネットワークであるため、空港施設とは空港本体に存するものだけではなく空港外に関連しているものも含まれることを念頭に検討を進めるべき。
- 施設全体における配置や運用の効率化や最適化というマネジメントの考え方が重要。未来のイノベーションや様々な状況の変化に柔軟に対応出来るようにすることが必要。
- 貨物を取り巻く環境は大きく変化している。物流のクオリティーはネットワーク全体で対応することで上がる。その要は空港であり、エアライン、フォワーダーでもあるため、これらをマネジメントする必要がある。

鉄道による空港アクセスの現状

成田空港の鉄道アクセスの現状

- 成田空港の鉄道アクセスは、JR線とスカイアクセス線、京成本線の3線で都心部等と接続。
- 優等列車は、JR成田エクスプレスと京成スカイライナーで、成田エクスプレスは1時間あたり1～2本、第2ビル駅から東京駅まで最速50分。スカイライナーは1時間あたり1～3本、空港第2ビル駅から日暮里駅まで最速36分。なお、在来線も1時間当たり最大本数3本。



ルート	列車種別	区間	所要時間	最高速度	表定速度	車両編成	1時間あたり本数
JR線	成田エクスプレス	東京駅～空港第2ビル駅	最速50分	時速130km	時速92km	12両	1本～2本
	総武快速線	東京駅～空港第2ビル駅	約90分	時速120km	時速52km	15両	1本～2本
スカイアクセス線	スカイライナー	日暮里駅～空港第2ビル駅	最速36分	時速160km	時速102km	8両	1本～3本
	アクセス特急	日暮里駅～空港第2ビル駅	約60分	時速120km	時速61km	8両	1本～2本 (押上方面を含む)
京成本線	特急・快速	日暮里駅～空港第2ビル駅	約70分	時速105km	時速57km	8両	1本～3本

※端数切り上げ表示

成田空港の鉄道アクセスの現状

○都営浅草線経由で都心部へ乗り入れているアクセス特急は、京成電鉄(成田空港～押上)、都営地下鉄(押上～泉岳寺)、京浜急行(泉岳寺～羽田空港)が連携して成田羽田間の直通運行を実施。



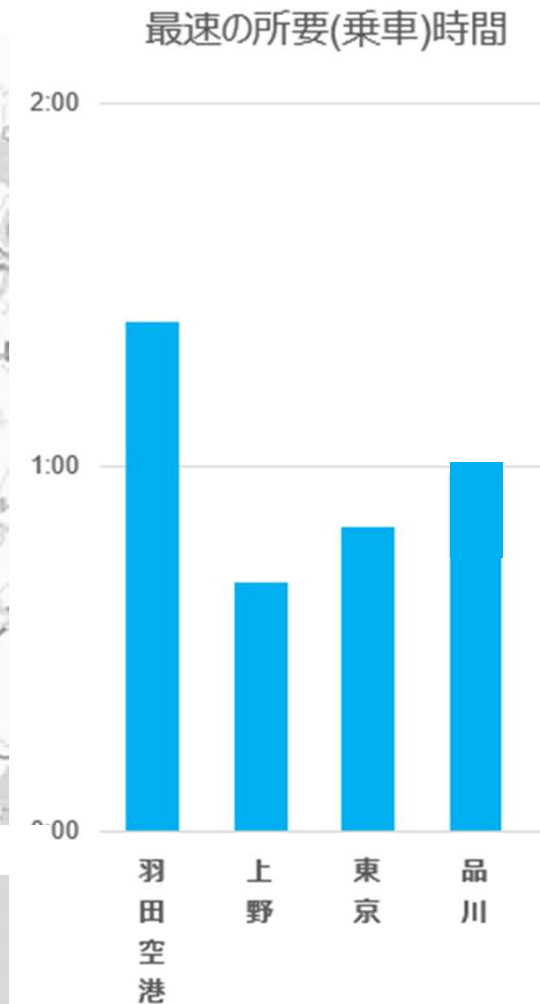
※2024年3月に約1ヶ月間、京成、都営浅草線、京急車内にて上記広告が掲出された

成田空港の鉄道アクセスの現状

- 成田空港(空港第二ビル)から新幹線等のターミナルとなる東京・品川へは最速で1時間程度。
- 羽田空港へは、スカイアクセス線ルートを走行する「アクセス特急」により都営浅草線・京急線を経て、最速1時間半程度で直通している。



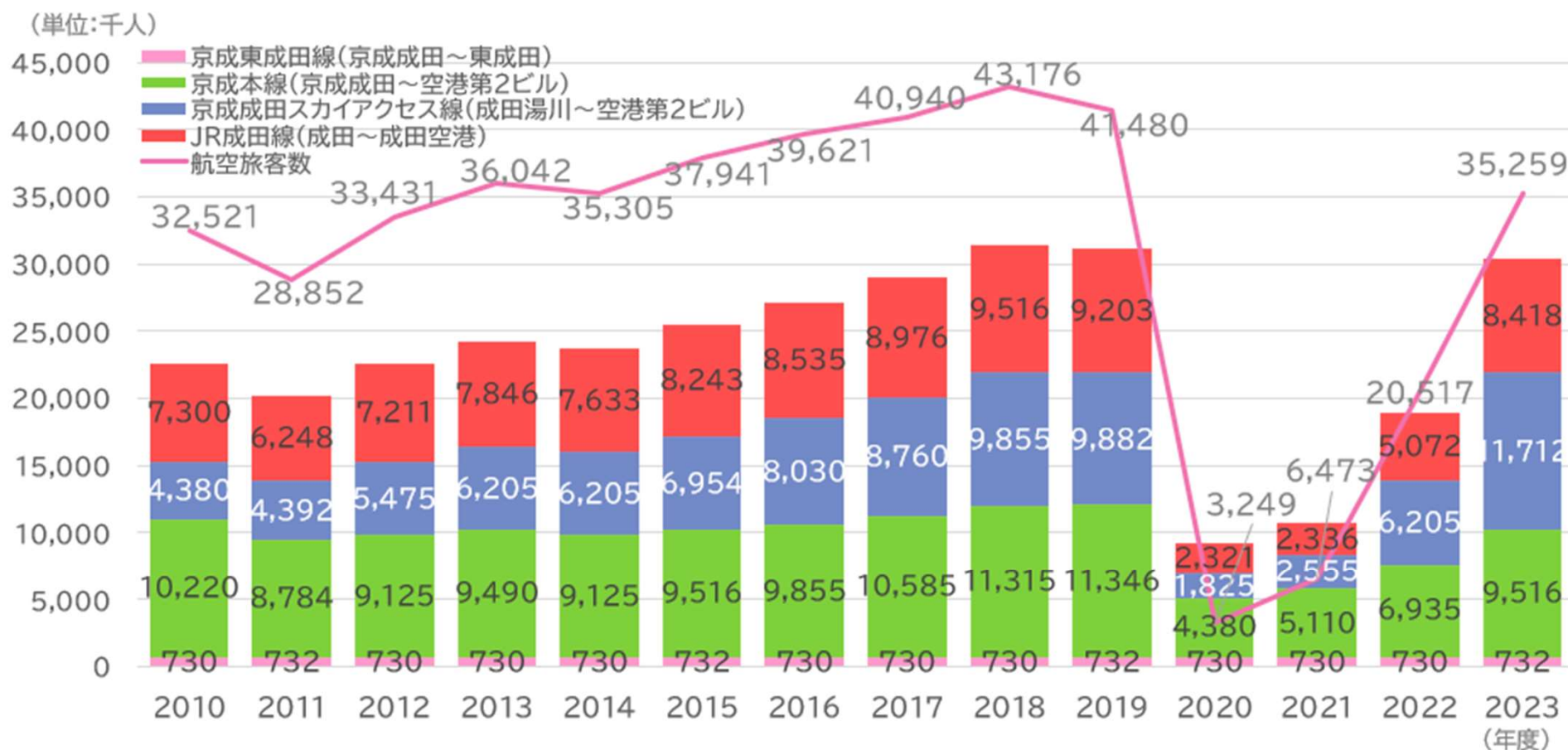
出典：国土地理院HP
※所要時間は最速の乗車時間を航空局算出



- ### 出発旅客のアクセス交通機関構成比
-
- | 交通機関 | 今回調査(2024年7月実施) | 前回調査(2018年7月実施) |
|-------------|-----------------|-----------------|
| 鉄道 | 56% | 46% |
| タクシー・ハイヤー | 19% | 13% |
| 自家用車 | 13% | 35% |
| バス | 10% | 19% |
| 飛行機(トランジット) | 3% | 6% |
| レンタカー | 1% | 1% |
| 自家用車(その他) | 2% | 2% |
| その他 | 0% | 0% |
- 【外側】今回調査(2024年7月実施)
【内側】前回調査(2018年7月実施)
- 自動車 (自家用車等) 17%
自動車 (バス) 14%
- 出典: 2024年度成田国際空港アクセス交通実態調査(速報値)
【調査期間】2024年7月5日～12日
【調査方法】出発ゲートにおいて出発旅客を対象にヒアリング形式によるアンケート調査を実施。
【有効回収票数】12,875票

成田空港の鉄道アクセスの利用者の推移

- 成田空港への鉄道アクセスは、各線ともに航空旅客数と比例して利用されている。
- 2023年度の航空旅客数は2019年度の水準はまだ届いていない一方で、鉄道アクセスの旅客数は2019年度の水準に迫る回復をみせている。

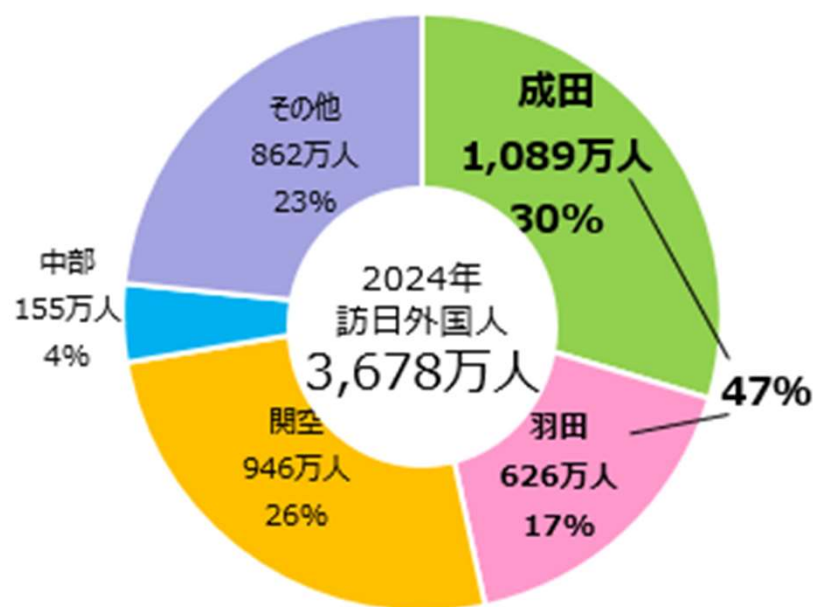


注:JR成田線の人数はNEX利用者を含む。京成成田スカイアクセス線的人数はスカイライナー利用者を含む。

出所:JR東日本HP 路線別ご利用状況、京成グループ要覧(2011～2023年度)、NAA 空港運用状況

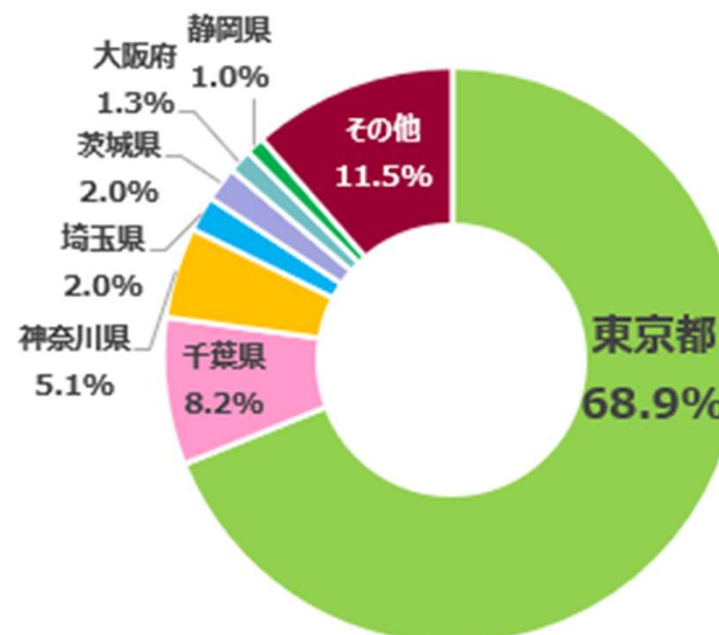
○ 訪日外国人の約半数が成田空港と羽田空港からなる首都圏空港を利用、そのうち成田空港の利用者は最大であり全体の3割を占めている。

訪日外国人 空港別利用者数割合
(2024年)



出典：「出入国管理統計」(2024年 出入国在留管理庁)
※2024年12月分のみ速報値

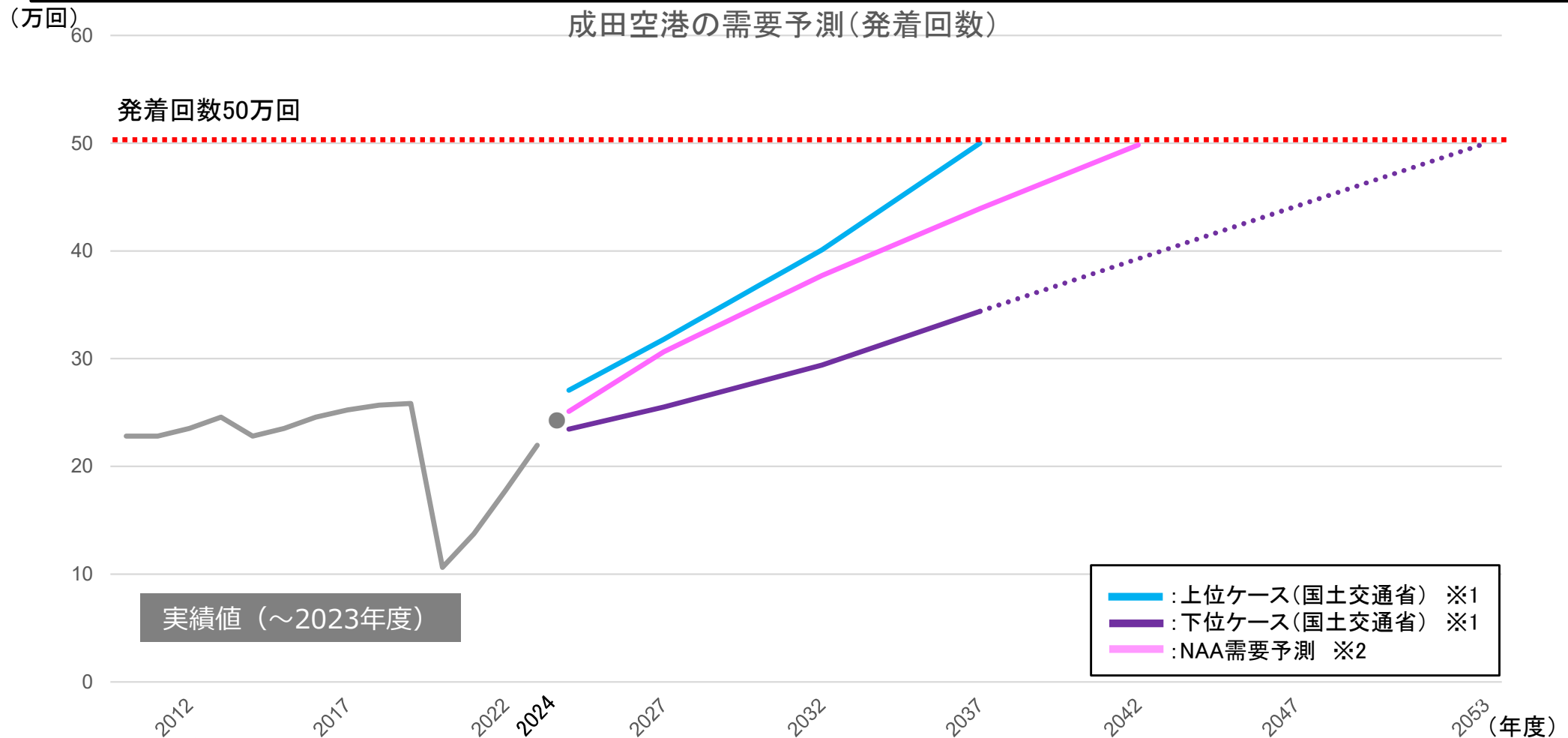
成田空港から入国した訪日外国人の第一訪問先 (都道府県別)
(2022年)



出典：「訪日外国人の国内流動状況について」(2024年 国土交通省)
※成田空港から入国した訪日外国人の最初の目的地(第1訪問先)を集計

鉄道による空港アクセスの課題

- 新型コロナウイルス感染症流行の影響を踏まえ、需要予測を以下のとおり修正。
※ IATAでは「新型コロナウイルス感染症の影響によりアジア地域における航空需要は2024年に2019年のレベルに回復する」と予測していることから、5年後ろ倒しとして作成。

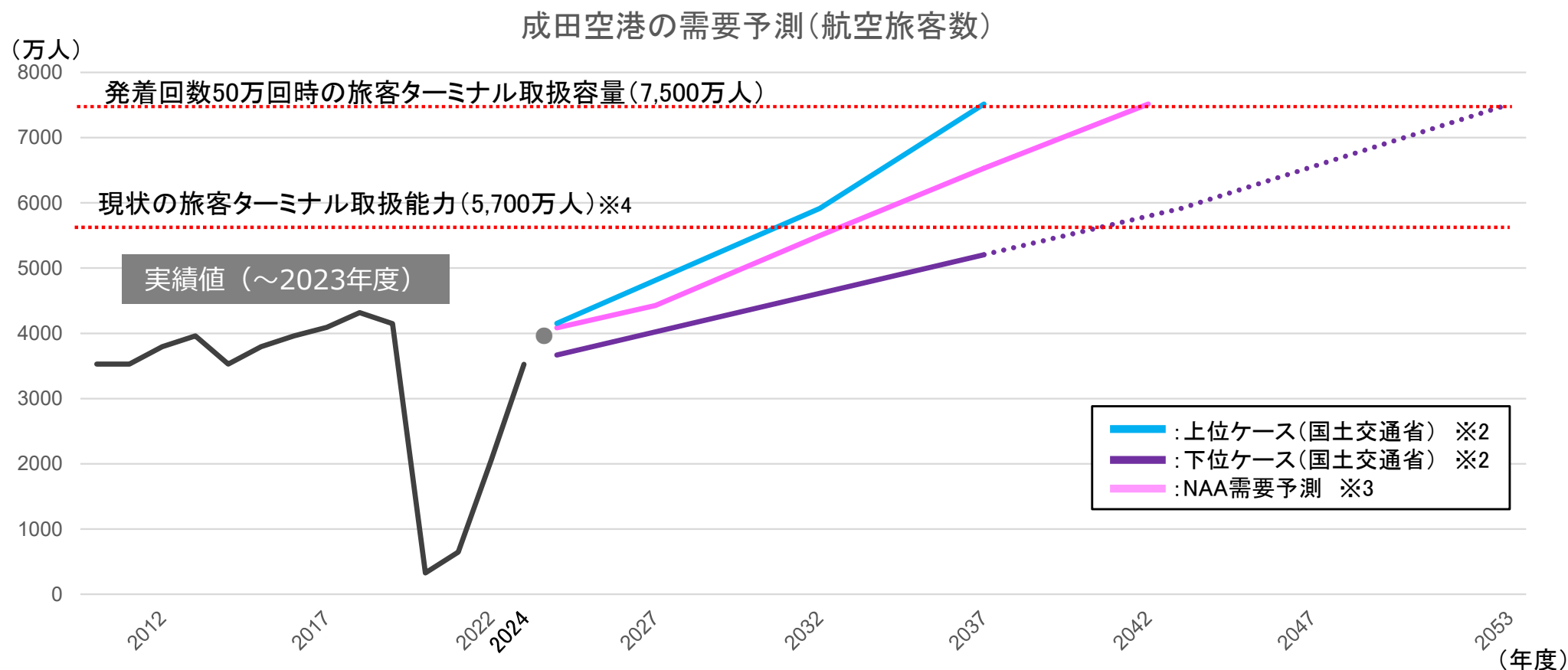


※1: 2016年に四者協議会において成田空港会社が示した国土交通省の需要予測の上位ケースと下位ケースを成田空港会社の需要予測に合わせ、「5年後ろ倒し」して表示

※2: IATAでは「新型コロナウイルス感染症の影響によりアジア地域における航空需要は2024年に2019年のレベルに回復する」と予測していることから、成田空港会社は「5年後ろ倒し」した需要予測としている(出典: IATA Quarterly Air Transport Chartbook 2023.11)

注) 2024年度の●は1月までの実績を考慮したNAA試算値

- 成田空港の発着回数が50万回に達した際の旅客数は7,500万人。
内訳は国内線旅客1,900万人、国際線旅客5,600万人(出入国4,900万人、トランジット旅客700万人)
このうち外国人旅客数は3,800万人※1が見込まれる。
- 上記の取扱容量を備えた施設整備が必要。



※1: 旅客の構成比率については2016年当時の予測値であり、新型コロナウイルス感染症の影響により足元で変化が見られることから今後も注視が必要

※2: 成田空港会社の需要予測と国の発着回数予測から算出

※3: IATAでは「新型コロナウイルス感染症の影響によりアジア地域における航空需要は2024年に2019年のレベルに回復する」と予測していることから、成田空港会社は「5年後ろ倒し」した需要予測としている(出典:IATA Quarterly Air Transport Chartbook 2023.11)

※4: 新旅客ターミナル供用までの間も施設の改廃や運用の見直しなどにより現行施設の取扱容量については若干増加する見込み

注)2024年度の●は1月までの実績を考慮したNAA試算値

○鉄道需要予測手法は以下の通り。

【予測年次】2035年度、2042年度

【予測手法】四段階推計法(答申第198号(2016年)で使用)

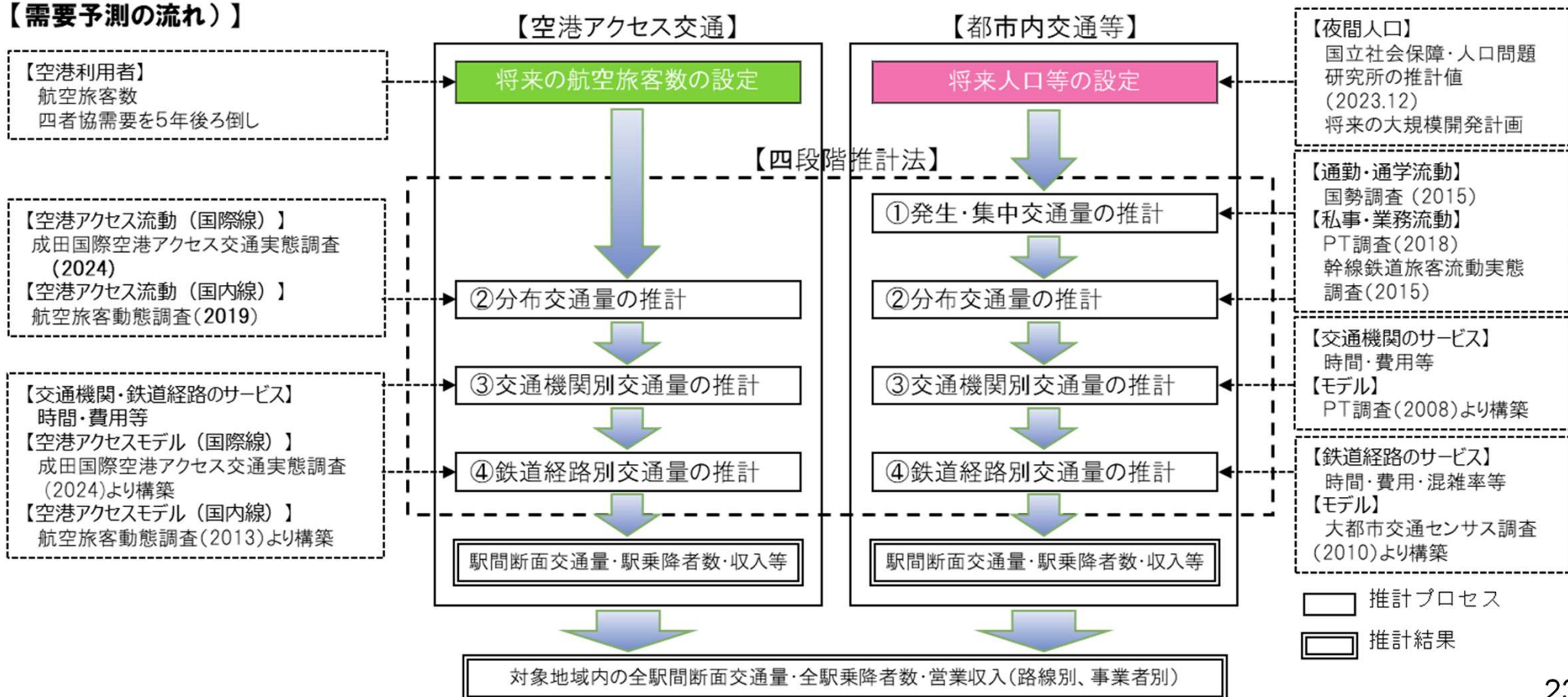
【対象範囲】東京都心部を中心に半径約50km内(対象範囲を約3,000ゾーンに分割した地域単位で予測)

【対象交通】空港アクセス交通、都市内交通等

※空港アクセス交通: 成田空港利用者の空港までのアクセス交通(国内線、国際線別)

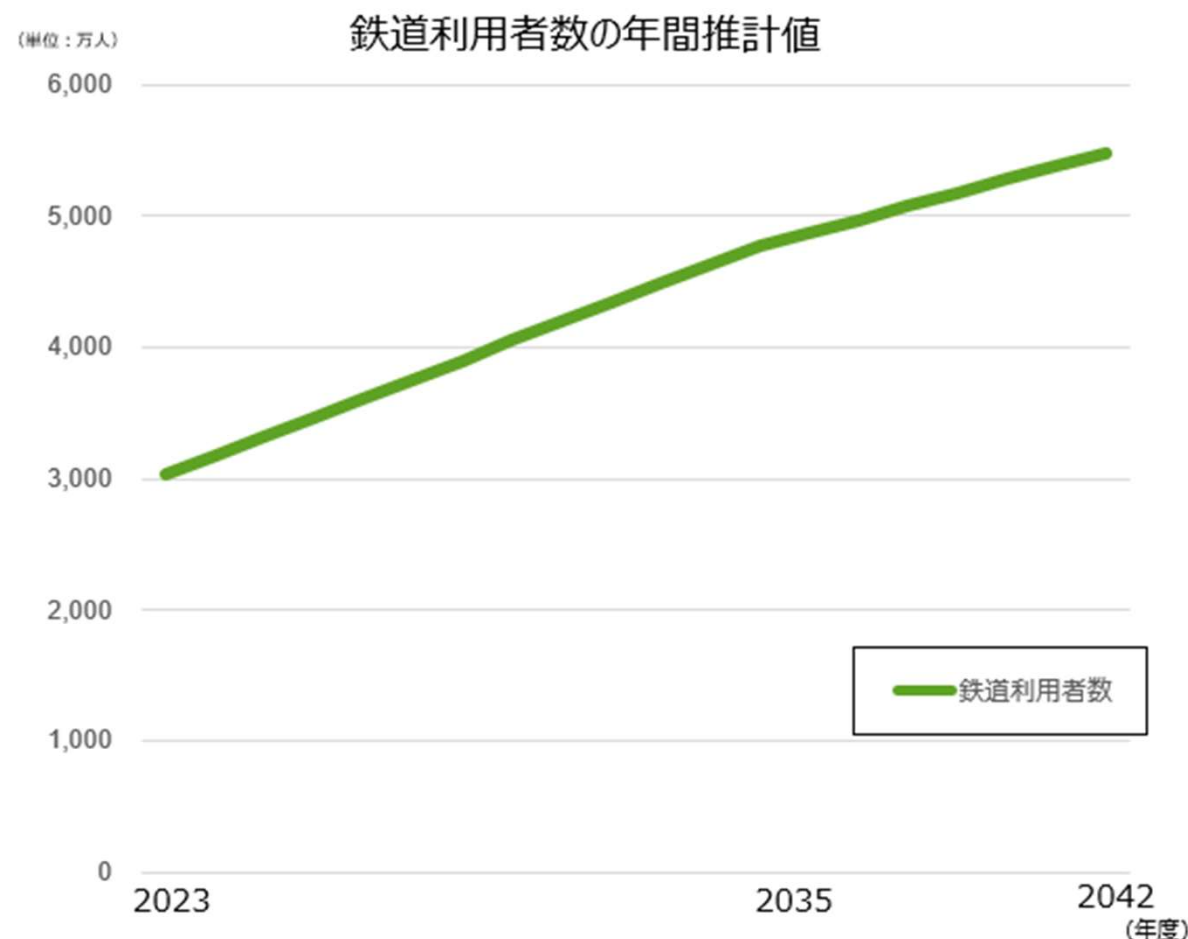
都市内交通等: 通勤・通学・買物等の日常的な交通及び新幹線等幹線鉄道利用者の幹線駅までのアクセス交通

【需要予測の流れ】



○空港利用者(航空旅客 & 空港従業員※)における鉄道利用者数は、2035年度は2023年度比で約1.6倍の約4,770万人/年(130.4千人/日)、2042年度は約1.8倍の約5,480万人/年(150.2千人/日)と推計。

※空港従業員の鉄道分担率は、2035・2042年度ともに約35%と設定(「パーソントリップ調査(2018年)」の成田市へ通勤してる方の割合を元に推計)



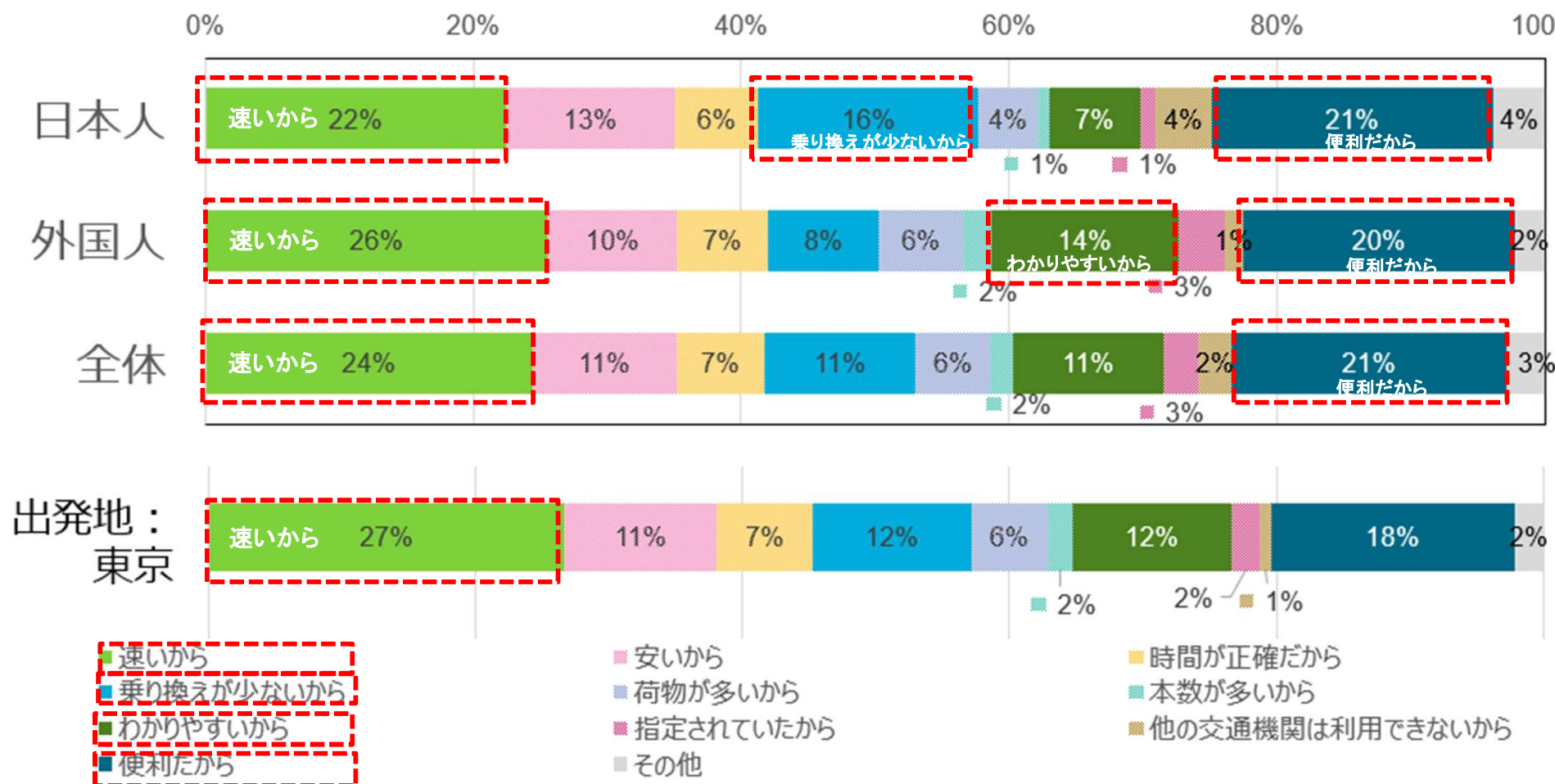
備考) 上図は、空港従業員も含んだ空港利用者全体の乗降者数で、成田空港駅・空港第2ビル駅・東成田駅合計の乗降者数を表記

- 混雑期において、京成スカイライナー※¹及びNEX ※¹は、2030年代前半にはピーク時混雑率が100%を超え、京成スカイライナーは2040年代前半にピーク時混雑率が150%を超える。また、アクセス特急、京成本線も2030年代半ばには混雑率が150%を超えると予測。※¹ 全席指定のため、混雑率が100%を超えると乗車はできない。
- 通常期において、京成スカイライナー及びJR NEX は、2030年代半ばから後半にはピーク時混雑率が100%を超える。また、アクセス特急も2040年には混雑率が150%を超えると予測。
- このため、輸送力増強が必要となるが、単線区間などがあるため、輸送力の増強にも限界が発生。
- 空港駅※²について、2030年代半ば頃より、駅利用者が今の150%を超え、混雑が深刻化。
- ※² 成田空港駅及び空港第2ビル駅
- 上記のように予想される混雑に対応した輸送力の増強が必要となる。

(FY)			2030		2035		2040		2042	
イベント			新滑走路供用		Step1新ターミナル供用(仮)					
鉄道の混雑率 (ピークの2時間)	優等列車	混雑期	SKL100%超		NEX100%超		SKL150%超			
		通常期			SKL100%超		NEX100%超			
	一般列車	混雑期	アク特150%超		本線150%超					
		通常期					アク特150%超			
空港駅 通常期 (成田空港駅・ 空港第2ビル駅) (2023年度比)					駅利用者150%超					

備考) 上記の表は、上り列車ピーク時2時間合計の混雑率(旅客荷物も考慮済み)が100%等を上回る時期を示したもの。備考) 混雑率は、季節変動を勘案するため、通常期の旅客数に、実績に基づき算出した倍率(注)を乗じて求めた数値。
(注) 航空・鉄道旅客は季節変動があることから、旅客の最も多い3月の平均と年間平均の比率である1.21倍を通常期に乗じて混雑期を算出している。

○アクセスについては、輸送力に加え、旅客から選好される質を備えることも必要。
 ○成田空港を利用する旅客に対する調査によれば、アクセスに求められる主な質的要素としては、「速い」が最も多く、次いで「便利」、続く項目として、日本人では「乗り換えが少ない」、外国人では「わかりやすい」が求められている。東京都を出発地とする旅客は、より「速さ」を選好する傾向が強い。



(注)端数処理の関係から合計値が100%に合致しない場合がある。

※2024年度成田国際空港アクセス交通等実態調査(出発旅客を対象にヒアリング形式によるアンケート調査を実施)(速報値)

出展 2024年度 成田国際空港アクセス交通等実態調査・調査日 2024年7月5日(金)～11日(木)

成田空港の更なる機能強化に伴う施設整備の必要性

- 首都圏空港技術検討小委員会中間とりまとめ(平成26年7月)においては、成田空港の滑走路の増設の実現に向けた課題として「ターミナルの整備」及び「アクセス施設の整備」について検討が必要とされている。

首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめより抜粋

<平成26年7月>

Ⅲ. 成田空港

(2) 滑走路の増設

⑥ 実現に向けた課題

ア) ~ エ) 略

オ) 空港施設の再配置も含め、駐機場、ターミナルビル等の増強、アクセス施設の整備等

カ) ~ キ) 略

なお、オ)の検討に際しては、空港全体の施設配置のあり方も含め、引き続き技術的に検討していく必要がある(参考資料 56 ページ参照)。

<参考資料 P56>

- 滑走路延長増設を行う場合に今後検討が必要となる主な事項(施設面)

3. 滑走路の延長・増設に伴う他の施設面の主要検討事項

- 管制塔からの視認性

- ターミナルの整備

滑走路整備と併せたターミナルの整備についての検討が必要

- アクセス施設の整備

ターミナルの整備と併せた鉄道、道路等のアクセス施設の整備についての検討が必要

- 以下略

- 交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ(平成26年6月)においては、更なる機能強化の議論と並行してアクセス改善に向けて検討すべきであるとされている。

交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ(平成26年6月)より抜粋

4. 質の高い航空・空港サービスの提供

4.1 安全・安心・便利な航空・空港サービスの実現

安全・安心・便利の要素が、航空サービスだけでなく、空港施設や空港アクセスまで含め、総合的に評価されることで、航空ネットワークの評価とその成否が決まるものと考えられる。(略)

4.4 空港アクセスの強化

空港アクセスは、アクセスネットワークの規模、価格、運行頻度、所要時間、安定性といった指標や、空港からアクセス機関、アクセス機関からさらに先の交通機関へのシームレスな移動の可否、特に幹線鉄道や高速道路との円滑な接続を含め、総合的に評価されるべきである。

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。

【参考: 成田空港と他空港のアクセス比較】

		ソウルインチョン 空港	台湾桃園空 港	上海浦東空港	ロンドンヒースロー	ニューヨークJFK	関西空港	羽田空港	成田空港
起点		ソウル駅	台北駅	龍陽路駅(リニア) 上海駅(バス)	パディントン駅(鉄道) ビクトリアコーチステーション(バス)	マンハッタン地区	大阪駅	東京駅	東京駅
直線距離(km)		50	30	36	19	24	38	15	57
鉄道	乗車時間(分)※1	43	35	8	15	50	45	30	50
	運賃(円)※2	1,210	678	1,021	4,775	2,867	2,410	510	3,070
バス	乗車時間(分)※1	70	55	60	50	—	50	35	65
	運賃(円)※2	1,870	597	449	2,006	—	1,800	1,200	1,500
備考		鉄道: 直通列車		鉄道: リニア	鉄道: ヒースローエクスプレス		鉄道: JR特急		鉄道: JR(成田エクスプレス) バス: LCB

空港公式HP等に基づき作成。※1 所要時間は運行時間帯・交通状況によって変動。※2 運賃は2024年9月4日のレートで換算。

- 成田空港駅における鉄道アクセスについては、「速さ」「便利さ」「わかりやすさ」といった利便性を備えることが求められる。その際、ターミナルビルの整備と連動した対応が必要。
- 加えて成田空港駅については、需要予測を踏まえ、今後増加する空港利用旅客に対応した取扱能力を備えることが求められる。
- 成田空港周辺9kmについては単線区間であり、今後増加する空港利用旅客の輸送に対応や、また速達性を含めた利便性向上のために、この単線区間の複線化も含めた方策が求められる。

新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

※今後の検討により変更が生じる場合があります。



【混雑するアクセス線ホーム】

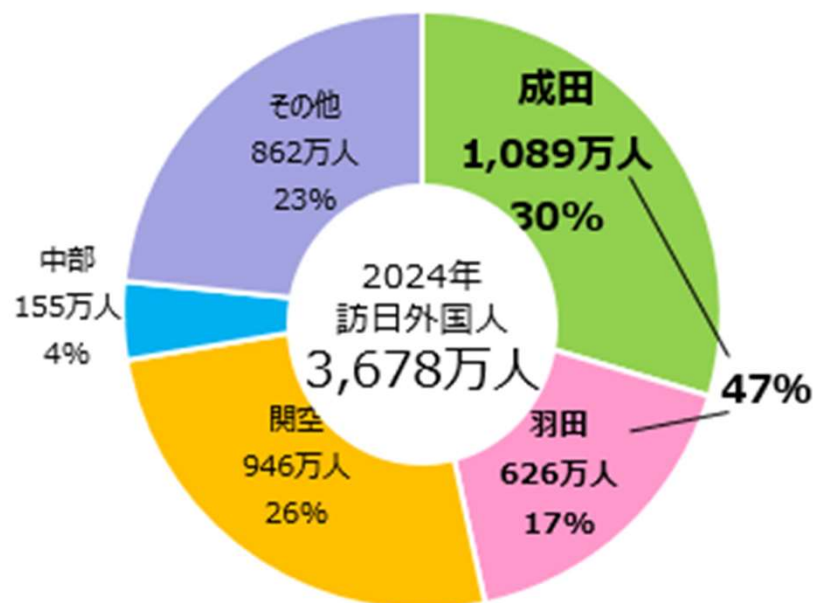


・空港第2ビル駅のアクセス線ホームにて、スカイライナーとアクセス特急の出発時刻が近いタイミングでは、写真のような混雑が発生する。

- ・イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区等の配置イメージを示したものです。
- ・既存施設(貨物施設、整備関連施設等)については、現状のまま示しております。
- ・配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。

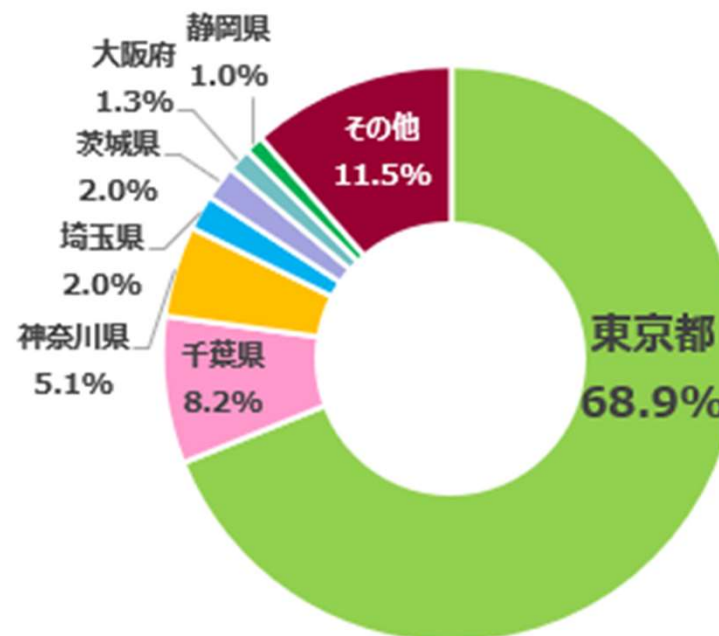
- 訪日外国人の約半数が成田空港と羽田空港からなる首都圏空港を利用、そのうち成田空港の利用者は最大であり全体の3割を占めている。
- 成田空港から入国した訪日外国人の約2/3が東京都を第一訪問先としていることから東京都心や、地方送客拠点である新幹線・リニア駅や羽田空港間におけるアクセス機能は重要。

訪日外国人 空港別利用者数割合
(2024年)



出典：「出入国管理統計」(2024年 出入国在留管理庁)
※2024年12月分のみ速報値

成田空港から入国した訪日外国人の第一訪問先(都道府県別)
(2022年)



出典：「訪日外国人の国内流動状況について」(2024年 国土交通省)
※成田空港から入国した訪日外国人の最初の目的地(第1訪問先)を集計

- 成田空港から都心・地方送客拠点への鉄道アクセスについても、需要予測を踏まえ、今後増加する空港利用旅客に対応した輸送力が求められる。
- 「速さ」「便利さ」「わかりやすさ」といった利便性を備えるためには、乗車時間や乗り継ぎ回数を少なくすることが求められる。

成田空港	成田空港第2PTB⇒	東京駅	上野駅	品川駅	羽田空港
スカイアクセス線ルート 【スカイライナー利用】	乗車時間(分)	46	41	54	75
	乗り継ぎ回数	1	-	1	2
スカイアクセス線ルート (アクセス特急利用)	乗車時間(分)	62	55	70	92
	乗り継ぎ回数	1	-	-	-
JR線ルート 【NEX利用】	乗車時間(分)	50	58	61	82
	乗り継ぎ回数	-	1	-	1

(参考)羽田空港	羽田空港第1PTB⇒	東京駅	上野駅	品川駅	成田空港
京浜急行線ルート	乗車時間(分)	23	32	15	75
	乗り継ぎ回数	1	1	-	2
東京モノレール線 ルート	乗車時間(分)	28	33	28	76
	乗り継ぎ回数	1	1	1	2

注)2025年2月期ダイヤにおける最速の乗車時間、乗り継ぎ回数(航空局調べ)

注)上記乗車時間には乗り継ぎのための待ち時間は含まれない