



KTQ vol.2



まえがき

こんにちは。路線研究課です。本日はお越しいただき、ありがとうございます。

今回の研究は、京急線(以下、京急)と東急線(以下、東急)を比較しました。この比較は、かつて「KTQ」と称して、比較したことがあったので、もう一度今の各社を比較してみようということではじめました。

京急と東急、一見すると別にわざわざ戦わせる意味は無いと思われる方もたくさんいらっしゃると思いますが、僕たち路線研究課には、京急が好きな部員、東急が好きな部員がいるので、今回この二つを比較してみようと思いました。

路線紹介

<京急>

5路線を保有しており、新幹線の停車する品川から、横浜、横須賀、三浦半島を結び、さらに、空の玄関口羽田空港を結ぶ路線総延長 87.0kmの鉄道となっております。三浦半島で海水浴に出かけたり、横須賀のグルメを楽しんだり、葉山で女子旅を楽しむなど、休日には多くの乗客が利用しています。



<東急>

7路線を保有しており、地下化された渋谷から、横浜・中華街までを結ぶ東横線と、同じく渋谷から、鷺沼・中央林間などの住宅地を結ぶ田園都市線を主路線としている路線総延長 99.9kmの鉄道です。最近では、東横線渋谷駅が地下化されたことで、東京メトロ副都心線との直通運転が始まり、都心から、神奈川県に出かける際になくてはならない路線となっています。



各社を代表する車両たち

<赤い彗星“KEIKYU”のE-2100形>

1998年にデビューした、2つドア、全席クロスシートの車両です。主に昼間の快特に使用され、最高速度120km/hで、京浜間を走り抜け、多くの鉄道ファンが目を輝かせています！



▲2100形快特三崎口行@平和島駅

<輝くステンレス軽量車体、東急5050系>

2004年にデビューした、東横線用の車両です。主に各停・急行に運用される8両編成と特急に運用される10両編成があります。車内にはLCD(液晶)が2つ設置してあります。第10編成は「Shibuya Hikarie号」として運行されています。また「Shibuya Hikarie号」の車内の手すりの1箇所だけハートマークが刻印されていて、見つけると幸せになると言われています！



▲5050系各停和光市行@自由が丘～都立大学

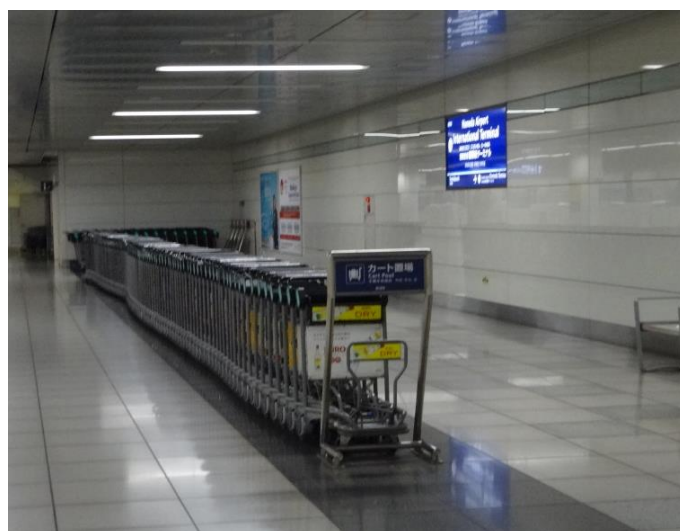
駅の設備から各社を比較してみると…

<京急>

- ・普通と速達種別との接続がいい。
- ・京急蒲田駅の高架化で踏切による交通渋滞を緩和。
- ・足下灯の設置。
- ・羽田空港国際線ターミナル駅にホームドア設置。
- ・羽田空港国内線ターミナル駅・羽田空港国際線ターミナル駅や主要駅に外国人向けの案内を設置。
- ・駅に自殺を防ぐ青いLEDを設置。
- ・品川駅などでそれぞれの種別で乗車口を変えていること。
- ・それぞれの駅に到着メロディーがあること。



▲羽田空港国際線ターミナル駅に設置してあるホームドア



▲駅にはカートも設置している

<東急>

- ・乗り換えのしやすい駅が多い。
- ・トイレがきれいな駅が多い。
- ・ホームドアがある駅が多い。
- ・自社車両が比較的きれい。

事業展開から比較してみると…

<京急>

・直通運転の相手

都営浅草線・京成線・北総線・成田スカイアクセス線・芝山鉄道線

これにより、羽田空港と成田空港が鉄路で結ばれています。

羽田空港から成田空港へと向かう列車➡



・京急蒲田駅付近連続立体交差事業

2000年から、京急蒲田駅を高架化する事業を展開しています。2012年10月には、京急蒲田駅付近の事業区間全線において踏切がなくなり、安全性が向上、地域住民の生活を利便化したなどの効果をあげています。京急蒲田駅は、地平式2面3線だったのを、2層高架式2面3線に改良し、平面交差をなくし、羽田空港直通列車の増発が可能になっています。しかも、その改良工事が、グッドデザイン・ベスト100を受賞しています。その後も、大森町、梅屋敷、雑色、糀谷駅の駅舎工事、切替地点の工事を2016年の事業完了に向けて工事をしています。



▲第一京浜との交差部分



▲「蒲田要塞」の異名を持つ京急蒲田駅の外観

・ウイング号

1992年から、平日夕方のラッシュ時に、品川駅から上大岡駅までノンストップで運行する(なんと横浜駅ですら停車しない!)ウイング号という列車を運行しています。ただ、それに乗車するためには300円の着席整理券を購入しなければなりません。しかし、ラッシュ時に必ず座席に座れると好評です。2016年のダイヤ改正からは、新たに朝のラッシュ時にモーニングウイング号を運行させています。



・空港リムジンバスの運行

1968年に横浜～羽田空港線の運行を開始、現在では46の都市から羽田をつなぐバスを運行しています。深夜早朝アクセス線を拡充したり、大型のトランクスペースを装備した車両を走らせたりしています。

<東急>

・直通運転の相手

東横線・・・みなとみらい線、東京メトロ副都心線、西武有楽町・池袋線、東武東上線

目黒線・・・都営三田線、東京メトロ南北線、埼玉高速鉄道線

田園都市線・・・半蔵門線、東武スカイツリーライン・伊勢崎線・日光線

★副都心線との直通運転開始で、埼玉県から神奈川県横浜までのアクセスが良くなりました。これにより、お得な切符などが発売されました。また、最近は「Fライナー」と称した、5路線を直通する列車があります。



▲東急 5050 系と横浜高速鉄道 Y500 系



▲田園都市線に直通している東武 50050 系

・蒲蒲線計画

京急蒲田駅から東急の蒲田駅を結ぶ計画です。これは、東急蒲田駅から京急空港線との乗り換えが不便であることから計画されています（この二駅はおおよそ 1.5km 離れている）。大田区が主体となり、オリンピックまでの建設が予定されています。

・バス事業

現在は東京都区内、川崎市内、横浜市内のいずれも東急線沿線を中心とした営業区間を持っています。特に東京都区内の城南エリアで一般路線バスを東急バスが独占しているところが多く、目黒区、世田谷区では9割以上を独占しています。

実際に二つの路線に乗車してみた

<京急>

- ・京急蒲田駅では様々な階やホームがあり初めての人は迷ってしまう。
- ・羽田空港国際線ターミナル駅にはカートがあり改札口も広く大きい荷物を持っている人も通りやすくなっている。またエレベーターですぐに羽田空港に出られた。
- ・京急蒲田駅の駅前には新しいロータリーが整備されていたが、その反対側にはロータリーなどは無く、アスファルトで舗装された広い場所しかなかった。
- ・昔あった第一京浜の踏切は無く、車や人はスムーズに流れていた。
- ・横浜駅はホームが狭いところがあって少し危なかった。
- ・ホームドアのある駅が少なかった。

<東急>

- ・長津田駅緩急接続がありホームは乗り換えがしやすかった。
- ・駅にホームドアのある駅が多かった。
- ・各駅停車の本数が多い。(京急と比べて)

京急好きの部員が京急の良さを語ると…(まとめ)

品川駅付近の再開発が決まり、また、羽田空港への需要が増えてきています。そんな中、京急は毎日10分間隔で空港へと乗客を乗せて走っています。

取材してわかったのは東急との大きな違いは沿線の人口減少に悩まされている(車にシフトしている客が増えてきた)ということでした。京急では、今年の五月より、三浦半島から都心へと向かう乗客が楽に通勤できるようにするために、途中横浜駅を通過する「モーニングウイング号」を新設しています。また、「始発で通勤、始発で帰宅」、「オフピーク乗車」と宣伝しています。

人口減少が進む三浦半島への事業展開と、羽田空港への事業展開を両立していく京急から今後も目が離せません。

東急好きの部員が東急の良さを語ると…(まとめ)

東急は、鉄道事業で駅のホームドア設置で安全性、車内に液晶モニターがある5000系列を早くから導入し車両の快適性が優れています。東横線や田園都市線、目黒線は他社と相互直通していて、東武線や西武線、地下鉄沿線へ行くのにとっても便利です。またお得な切符の種類も多く、川越やみなとみらい、江の島など多種多様な切符があります。これから相模鉄道との直通や蒲蒲線建設でますます便利になっていく予定です。

東急は鉄道事業以外にも早くから渋谷駅周辺の開発や流通事業、最近では電力事業化に伴い家庭用の電力事業にも力を入れ、鉄道だけではなく日々の生活にも関わっています。

京急に速さでは負けていますが、沿線開発に力を入れているのが東急の良さです。



ご覧いただきありがとうございました