

空港アクセス鉄道レポート

吉田 崇真



帰省の度に使っていた信越線の横川～軽井沢間が 1997 年 9 月 30 日に廃止され、長野新幹線が開通してから今年でちょうど 10 周年である。

ところで「旅行」と言うと皆さんはどんな交通手段を使うだろうか。鉄道に限らず、自動車、飛行機、船…と色々あると思う。鉄道から飛行機、またはその逆のパターンで旅をする人、飛行機には乗らずとも鉄道を使って空港に遊びに行く人はぜひ一度読んでいただきたい。ちなみに僕は鉄研部員だが、旅客機にもそこそこの興味を抱いている。

はじめに日本で〇〇空港駅といった駅を持つ鉄道はいくつ走っているだろうか。北から順に並べてみる。

空港（エアポート）	行先（方面）	鉄道会社
新千歳空港駅	札幌・旭川・小樽	JR 北海道
★ 仙台空港駅	仙台	仙台空港鉄道
★ 成田空港駅	東京・横浜・新宿駅等 上野・羽田空港方面	JR 東日本 京成電鉄
★ 羽田空港駅	浜松町駅 横浜・品川・成田空港方面	東京モノレール 京浜急行電鉄
★ 中部国際空港駅	名鉄名古屋・新岐阜・豊橋等	名古屋鉄道
関西空港駅	京都・京橋・難波等 泉佐野・新今宮・なんば方面	JR 西日本 南海電鉄
大阪空港駅	門真市等	大阪モノレール
神戸空港駅	三宮	ポートライナー
福岡空港駅	姫浜・西唐津方面	福岡市営地下鉄
宮崎空港駅	延岡・別府・博多等	JR 九州

全部で 10 空港、13 路線が走っている。★印のついた 4 つの空港のアクセス鉄道に乗って旅した感想を書いてみる。

★仙台空港

仙台空港は東北地方最大の空港で、1200m と 3000m の 2 本の滑走路を持つ。国内線、国際線共に多数の便がある。空港の歴史は古いが、仙台空港鉄道は今年の 3 月 18 日に開業したばかりの路線だ。この鉄道に乗りに行くため、土日きっぷを購入。新幹線往復はつまらないので、行きはスーパーひたちで常磐線を完走した。その日は開業日だった為、車内は大混雑。2 両編成では収まりきれないほどで驚いた。乗った車両は記念ヘッドマークが付いた JR の E721 系 500 番代で、この仙台～仙台空港間専用である。そのため車端部には荷物スペースがあり、空港利用者にはありがたい。車内の座席配置はボックスシートとロングシートが混ざっていて E231 系等のボックスシート車と似ている。またドア上にある電光掲示板は 2 段式ではなく 209 系と同じ 1 段で少しショックだった。終点の仙台空港駅は珍しく高架駅で、到着直前には空港を一望できた。さて、ドアが開くと一斉に乗客が吐き出されるのだが、僕らと同じ土日きっぷ・青春 18 きっぷの人は窓口で精算しなければならず、大行列。結局 10 分弱待たされた。尚、Suica は使えるようだ。ここに来て驚いたことがひとつあった。それは改札から出発ゲートまで階段がなかったこと。これには感動だ。

ターミナル内は家族連れや、とりあえず降りてみた鉄道マニアで混んでいた。楽しみの一つである展望デッキには人がぎっしり。空く気配も無いので外に出てみた。外は落ち着いていた。面白い事に駐輪場があった。確かに埋立地ではないため、空港に近い人は自転車で来るのだろうか。土手を歩いていると、15 人ほどの人の群に遭遇。皆、1 眼レフを手にしている。どうやら彼らは飛行機を撮るみたいで、エアバンド（管制官とパイロットの交信を聞くことができる無線機）を聞いている人までいる。だが来る気配は無い。帰りの電車にはまだ時間があったし、行く所も無かったので飛行機が来るまで待つことにした。だが、大失敗だった。3 月の仙台はまだまだ冬で、しかも土手のためか風が強い。歩いているときは気にならなかったが立ち止まると寒い。耳が凍りつきそうだったので、近くの自販機で温かい缶コーヒーを買って、しばらく耳に当てていた。

帰りは東北新幹線にした。ちなみに計画を急きょ変更し、館越駅までバスを使い、東北本線で仙台に出た。変更の理由は空港線が帰りも大混雑で、乗る気がしなかったからである。



スーパーひたち 7 号
仙台にて



空港線の SAT721 系 (左)
JR の 721 系 (右) 仙台にて



着陸する ANA 機 (B767)
土手から撮影

★成田空港

成田空港はご存知のとおり日本を代表する国際空港である。そのため同空港には世界各国のエアラインが乗り入れている。開港は地元住民の強い反対があったため 1978 年と、当初の計画よりも大幅に遅れた。開港直前には管制塔が破壊されたり、鉄道では京成の初代スカイライナー(AE 車)が放火されるという惨事まであった。

現在の場所への鉄道の乗り入れは JR、京成共に 1991 年なので、それまでの 13 年間は成田空港駅というのはなかったことになるかと思いきや、どうやら面白い歴史があった。

あまり知られてないが、京成線に東成田という駅がある。ここは成田空港の敷地内のため、空港からは眼と鼻の先だ。現在は空港内無料循環バスの停留所にもなっている。現在の駅ができるまでここは成田空港駅という名だったという。僕はその東成田駅に行ってみたくだったので、日中 1 時間に 1 本しかない JR の普通列車で成田空港駅へ、そこから循環バスに乗り東成田駅で降車。自分以外に降りた人はいなかった。人気の全くない東成田駅に入ろうとしたところ、2 名の警察官にいきなり「お疲れさまで〜す」と迎えられた。一瞬何が起こったのかと思ったが、特に身体検査などはせず、無事にコンコースへ到着。ここも人はゼロ。昼間、コンコースに一人も客がいない駅などは田舎は別として珍しいのではないだろうか。すぐ近くには何千人という観光客、ビジネスマンたちが溢れているのに。ちなみに第 2 ターミナルへ続いている不気味な歩道があった。あまり歩きたくないけど…

ホームに下りると現在使われているのは 1 面 2 線。隣には真っ暗な暗闇の中にもう 1 つホームがあった。どうやら当時は 2 面 4 線で活気もあったようだ。照明のあるこちらのホームだって薄気味悪いが、ウグイスの鳴き声が自動放送で流れていた。間もなくして芝山千代田行きの電車が到着した。車内はもちろん空いていた。なんとここにも警官が乗車していた。日本最大の国際空港は警備も日本一厳しい。



誰もいないコンコース



不気味なホーム



芝山千代田到着

電車は終点に着く直前に地上に出た。この芝山鉄道は全長 2.2km の日本一短い鉄道である。ホームからは飛行機を見ることができる。駅前には広いバスターミナルとタクシー乗り場があった。バスは主に成田空港行きと南部工業団地行きがあった。尚、成田空港に行くバスは途中で検問があり、警官がバスに入ってきて乗客一人ひとりのパスポートや身分証明証のチェックをするので学生の場合は生徒手帳があると心強い。



JR 特急成田エクスプレス(上)
普通列車エアポート成田(下)



京成線 3400 形(上)
スカイライナーAE100 形(下)



世界最長 75.3m、A340-600(上)
エールフランス A330-200(下)



続いて紹介するのは大勢の人が使う成田空港駅。厳密に言うと第2ターミナルと終点の成田空港の2つに分かれる。各々が利用する航空会社に合った駅で降りる。両駅はJR、京成共に存在する駅でももちろんすべての列車が停車する。終点の成田空港駅はホームの階段を上がると改札口になるのだが、JRと京成の両方の乗客が同じフロアに出る。仕切りはあるのだが1mちょっと程の柵が後から置かれたように設置してある。ほとんどの人はこの事に違和感を感じないだろうが、僕からするとこのような造りはめったにない珍しい駅だ。昔、どこかで読んだ本によると以前は東京から成田空港に新幹線を通す計画があり、現在の成田空港駅は新幹線の駅になる予定だったらしい。そのため改札口が広く造られている。そうか、先ほどの柵を取れば新幹線駅の雰囲気になるな。もちろんこの計画は実現せず、当時の計画で言う成田新幹線の始発駅東京は現在、京葉線ホームになっている。

だが最近、成田空港への新しい路線が建設中だ。それは北総線の終点、印旛日本医大駅から線路を延長し、成田空港につなげる、というもの。北総線は先ほどの成田新幹線が走るための路線だったため、比較的走行し易い形状になっている。そのため設計上は時速160kmでの走行が可能だという。このルートを使うと現状最速列車の京成スカイライナーよりも大幅に時間短縮になる。開業は2010年なので時刻表や車両のデザインなど詳しいことは決まっていない。ただ欠点として有名なのは運賃の高さだ。現在の北総線は全区間乗車した場合820円。仮に新線区間が別の会社になれば、さらに高くなるだろう。利用者からすれば直通割引運賃を設定してもらいたいが、そのような発表は出されていない。あまりにもバカ高い運賃を払ってまで早く空港に着きたいと僕は思わない。そもそも海外旅行に出かけるなら時間に余裕があるはずだから。と、新線開業批判をしているわけではない。もちろん開業はしてほしいし楽しみである。そして開業したら必ず乗りに行くだろう。

★羽田空港

先ほど国際線の日本一は成田空港と言ったが、国内線の日本一はダントツ羽田空港だ。この高輪学園から最も近い空港で、天気がよければ離陸した飛行機が見れる。現在の高1は去年の修学旅行（長崎・福江島等）の際にここから飛び立った。そして僕が最もよく足を運ぶ空港である。

東京国際空港（通称、羽田空港）は年間航空機発着回数、航空旅客数、そして空港敷地面積が日本一。現在は3つのターミナル、3本の滑走路をもつが、2010年頃には国際線ターミナルが拡大され、滑走路も4本になる予定だ。現在、羽田空港に定期就航している海外エアラインは非常に少なく、一日数便程度である。そこで新たに滑走路を新設、国際線の増強を図る。そして現在の小規模な国際線ターミナルを大型にしようという計画である。現状だと駅から国際線ターミナルまでバスを使わなければならないが不便だが、2010年からは京急線に新駅ができるため、アクセスは向上しそうだ。

次にアクセス鉄道はというと、ご存知の通り東京モノレールと京浜急行。以前はモノレールしか空港に直下していなかったが1998年に京急も延長して直下。さらに2004年に現在の第2旅客ターミナルができるとモノレールは延長され、それぞれ第1、第2の2ターミナルになった。京急は空港行きの先頭寄りが第2旅客ターミナル、後ろ寄りが第1ターミナルであるので羽田空港駅のままである。京急は浅草線方面への列車があるのが強み。これにより近年、京急利用者数がモノレールを越した。さらに現在、京急蒲田駅は大規模な高架化工事をしており、完成すればダイヤ数も増えるだろう。一方、東京モノレールも当時はなかった区間快速や空港快速といった速達タイプの列車を新設した。昭和島駅に待機線ができたため第1ターミナルまで最速16分で結ぶ。空港快速は浜松町～空港間ノンストップなので、りんかい線との接続駅である天王洲アイルを通過する。また割引切符として土曜休日に限り空港→浜松町→山手線内が500円というかなりお得な切符を発売している。空港～浜松町までが470円なので山手線の1駅でも乗れば元が取れる。ちなみに最も元が取れるのは池袋周辺で通常運賃720円。また新宿660円、上野630円、東京620円…となっているのでぜひ有効に利用したい。もちろん第1からでも第2からでも500円だ。

ちなみに第1は日本航空（JAL）系列のためターミナルは赤を基調としている。それに対し第2はANA系列の青だ。個人的に好きなのは第1だ。なぜなら展望デッキから東京モノレールや天気がよければ富士山が見え、飛行機と一緒に写真に収めることができるからだ。それと若干こっちの方が広い気がする。第2も面白い。こちらのデッキからはモノレールや富士山と違い一面の海が見える。

ここまで東京モノレールと京急の話をしたが、実は空港アクセスはもう一つの重要な交通がある。バスだ。羽田、成田のような大空港には大規模なバスターミナルが付き物だ。様々な行き先のバスが到着ロビーから出発していく。これは鉄道にとっては脅威となる。

輸送力ダントツ 1 位の鉄道、それに次ぐモノレール。そして四方八方にネットワークのあるリムジンバス。それぞれの長所と短所を比較してみる。

	京浜急行	東京モノレール	リムジンバス
長所	<ul style="list-style-type: none"> 輸送力大きい 正確なダイヤかつスピーディー 運賃が最も安い 	<ul style="list-style-type: none"> 荷物置き場が確保されている JR の企画切符で使えることが多い 	<ul style="list-style-type: none"> ホーム等への階段がいない 座席がゆったりしている 立ち席が無い
短所	<ul style="list-style-type: none"> 荷物置き場が少ない ラッシュ時は座れない。 横浜方面への直通列車が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 浜松町までしかないため JR 等への乗り換え必須 	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞の際時間が読めない 輸送力が低い。 運賃が高い (ほとんどが 1000 円超)



第 2 ターミナルでは ANA 機

割引切符で手を組む JR

第 1 ターミナルは JAL 機



多いときには 2、3 分おきに離着陸する日本一忙しい羽田空港。せっかく近くにあるのだから一度、足を運んでみてはいかがだろうか。行きと帰りで交通手段を変えるのも面白い。

もし時間があったら第 1、第 2 の両展望デッキからの眺めを比べてみるのもいい。無料循環バスで一周すれば外からの空港も少しだけ見ることができる。

空港内無料循環バス⇒⇒



★中部国際空港

中部国際空港は常滑市の沖合いに 2005 年の愛知万博開催の年に造られた新しい空港だ。別名をセントレアといい、こちらのほうが人々に浸透している。この空港は旅行会社のパッケージツアー等で観光名所に指定されたこともある、いわゆる“一日いても飽きない空港”である。そんなわけで夏休みに青春 18 きっぷを使い日帰りで行ってみた。

鉄道でのアクセスは名古屋鉄道（名鉄）1 社のみである。もちろんバス路線もあるが、行きは全席指定の快速特急ミュースカイ、帰りは乗車券だけで乗れる特急にした。僕は今回、初の名鉄乗車であった。

JR と名鉄の名古屋はやや離れていて、10 分ほどかかった。名鉄ホームは地下で、ホームにはコンビニが隣接している。大きな駅なのだが、ここを始発、終点とする列車が見つからなかった。ほとんどが到着してすぐに発車していく。計画だと 10 分ほど 2000 系ミュースカイの撮影だったが、到着が発車 1 分前だったので撮れなかった。快速特急はこの後、金山、神宮前、中部国際空港と途中 2 駅しか止まらない。僕らの乗った快特は編成を 2 つつなげた 8 両だった。リクライニングシートは良くも悪くも無かったが前方上部に液晶モニターがあり、走行映像が楽しめた。28 分間の乗車も終わりに近づき、最後に有名なセントレア大橋を通過した。この際、車内にしばらく BGM のようなものが流れていた。そして終点中部国際空港駅に到着改札口は前方に 1 ヶ所。改札には名古屋 850 円、金山 790 円と大きく書かれた看板が目立つ。ここから空港本館へは連絡通路のような道を 100m ほど歩く。動く歩道があるので、さほど苦にならない。

いざ空港に入るとなんとなくシンプルな造りだと思った。だが 4 階へ上がると活気があふれていた。名物のちょうちん横丁は昭和の香りが流れる。平成生まれの自分だが、なんとなく懐かしい感じがした。主に飲食店が多いが、床屋もあった。展望デッキに行ってみると思ったより広かった。向かって左側が国際線スポット、右



側が国内線。デッキの先端からは滑走路が見渡せる。また、小型機ならば目の前で浮き上がるので楽しかったが、非常に暑い。30 分もいると倒れそうなので、こまめに屋内に入って、また外に出て、の繰り返しだった。

帰りは特急 2200 系だった。後ろ 2 両が特別車で前 4 両が普通車。普通車は各車両の半分がロングシート、もう半分が転換クロスシート。面白い配置だ。特急は名古屋まで 8 駅に停車する。途中では名鉄のパノラマカー 7000 系ともすれ違った。

中部国際空港は東京から遠いのでめったに行かないと思うが結構楽しかった。特に展望デッキは面白いつくりになっている。また関係ないが、飛行機がバックして駐機場から離れる際、パイロットが僕らに手を振ってくれたのが印象的だった。



左上から時計回りに、快特用 2000 系ミュースカイ、特急 2200 系、快速急行 3150 系
スポットに向かう ANA 機、パノラマカー7000 系、2000 系の座席。

あとがき

今、書き終わってみると空港の話が多く、鉄道話が少なかったことに反省しています。多分、停車場に飛行機画像を何枚も載せたのは僕が始めてかもしれません。現代社会では鉄道と飛行機はライバル関係にあり、最近登場した N700 系も東京～大阪の飛行機との争いを視野に入れていると思います。また、JR 東日本では現在の東北新幹線を青森まで延ばし、さらに北海道までの計画があります。また長野新幹線も延長し、北陸を経由して大阪に行く計画もあります。そうすると将来は飛行機路線のほとんどが新幹線も重なっている、ということになっているかもしれません。飛行機会社も新幹線対策として様々な割引運賃を設定しています。またスカイマークやスターフライヤーといった格安エアラインも誕生しています。僕のような鉄道、飛行機の両方を好む人間としては、これからも双方の発展を期待し、あとがきを終わりたいと思います。

そして、最後まで読んでくださった方々にお礼申し上げます。

