



高1 前島一心

# 1.はじめに

こんにちは、停車場執筆2回目の高1の前島です。下手な文章ではありますが、読んでいただくと幸いです。

昨年(2017年)、訪日外国人の数は過去最高を記録し、東京五輪も2年後の2020年に迫るなか、東京の空の玄関口である羽田空港へのアクセス改善は喫緊の課題となっています。

ここでは、現在の羽田空港アクセスの状況や課題、そして羽田空港への新路線計画について書いていきたいと思ひます。

# 2-1.現在の羽田空港アクセス

現在、羽田空港への公共交通機関でのアクセス方法は、京浜急行電鉄空港線・東京モノレール羽田空港線、東京空港交通や京浜急行バスをはじめとした各社が運行する空港連絡バス(路線バスを含む)や自家用車・タクシーなどです。

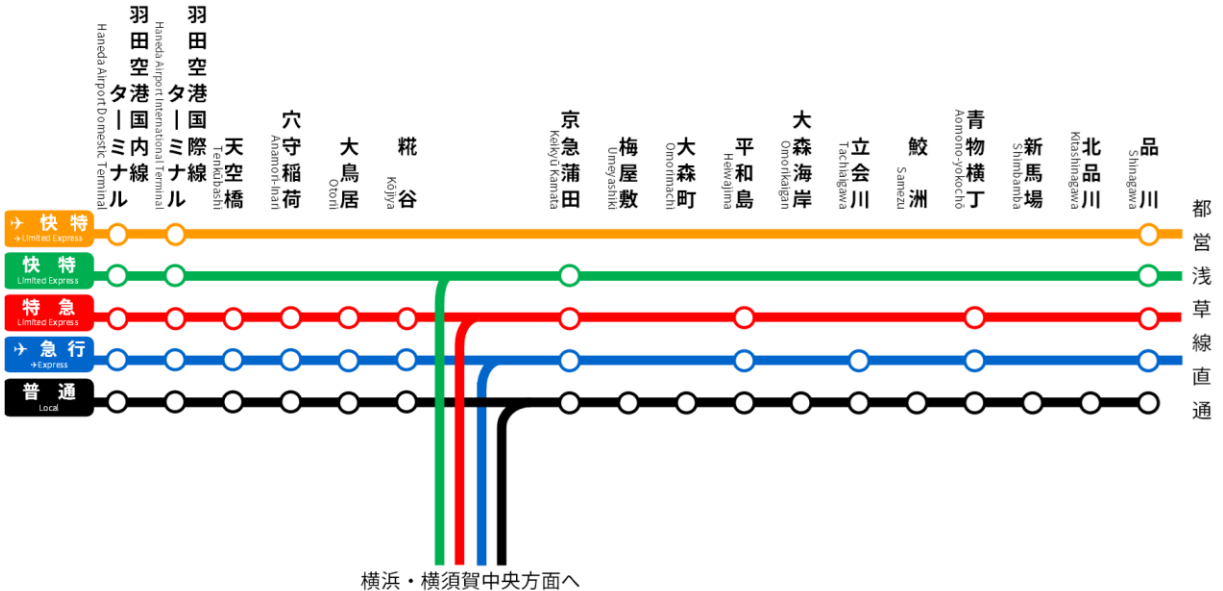
7年前のデータですが、平成23年度(2011年)の国土交通省の航空旅客動態調査(右図)によると空港利用者が利用する交通機関の割合は私鉄・地下鉄(京浜急行線)、モノレール(東京モノレール)がともに3割弱、空港バスが約2割、自家用車が1割強となっており、鉄道利用が合計6割弱とバスなどの他の交通機関に比べ圧倒的に利用されていることが分かります。



図-17 利用交通手段の構成比(羽田空港)

次に、各アクセス手段についての概要について書いていきたいと思ひます。

## 2-2.京浜急行線でのアクセス



### ▲京浜急行線の路線図

京浜急行線では都営浅草線・品川方面と横浜・金沢文庫方面の2方面から羽田空港への直通列車を運行しており、日中は都営浅草線・品川方面は都営浅草線・京成線直通の快特が10分に1本(40分に1本は品川-羽田空港国際線ターミナル間ノンストップの▶快特)、横浜・金沢文庫方面は▶急行が10分に1本運行されています。

朝晩は両方面とも▶急行が中心で都営浅草線・品川方面は10分に1本程度、横浜・金沢文庫方面は10分~30分に1本程度運行されており、朝晩も各方面からのアクセスが確保されています。

所要時間は羽田空港国内線ターミナル-品川が▶快特で14分、羽田空港国内線ターミナル-



### ▲京浜急行電鉄の▶快特

横浜が▶急行で28分となっています。都心部へは羽田空港国内線ターミナル-浅草で直通35分、羽田空港国内線ターミナル-新宿では品川乗換JR線経由で33分となっています。

また、一部列車は、京成成田スカイアクセス線、または京成本線を経由し、成田空港へ直通しており、空港間のアクセスも確保されています。

上記のような長所はあるものの、他社線へ直通するため列車の行先が多岐にわたり、利用客にとって分かりづらくなってしまうという点があります。そのため、他の路線よりもわかりやすい案内標示が求められており、実際に駅にアテンダントを配置しているほか、多言語での案内標示もなされています。

## 2-3.東京モノレールでのアクセス



### ▲東京モノレールの路線図

東京モノレールでは日中は最速達である空港快速、準速達である区間快速、そして普通列車がそれぞれ12分間隔(全種別でみると3~4分間隔)で運行されています。

平日の朝タラッシュ時や土休日の朝はほとんどの列車が普通列車となり概ね4分~5分間隔で運転されています。また、土休日の夕方は17時台以降は空港快速・区間快速が概ね20分間隔、普通列車が概ね10分間隔で運



▲東京モノレールの列車

転されており、全時間帯にわたり高頻度運転で羽田空港へのアクセス本数が確保されており、これは京浜急行線に比べ勝る点でもあります。

東京モノレールの場合、他路線へ列車が直通していないため上記のように本数が充実している点、行先も限られ、乗客にとって分かりやすいという点が長所として挙げられますが、都心や各観光地へ行くために終点のモノレール浜松町駅でJR線などに乗り換えが必須になってしまう点が短所として挙げられます。

また、こちらでも京浜急行線と同様に、多言語での案内標示などの外国人観光客に対する配慮が多くなされています。



# 2-4. 空港連絡バスでのアクセス

羽田空港発着の空港連絡バスは東京空港交通や京浜急行バスをはじめとした40社以上(共同運行含む)が運転しており、関東(・甲信)地方の各地と羽田空港とを結んでいます。

羽田空港のバスターミナルでは日中でもかなりの高頻度で空港連絡バスが発着しており、都心方面の路線では日中に5分~10分間隔で運転されている路線もあります。

空港連絡バスでのアクセスでは、多くのバス会社が運行しているため都心や各観光地へ直通している点や鉄道に比べ圧倒的に本数が充実し



▲羽田空港第2旅客ターミナルのバスターミナル。関東(・甲信)地方各地へ(から)多くのバスが発着している。

羽田空港発着バス路線一覧(空港内路線バスを除く)

	運行路線(行先のみ)				運行路線(行先のみ)				
東京空港交通	新宿エリア	T-CAT	丸の内・大手町	東京駅(KQ)	秋葉原・九段・後樂園・目白エリア	東急バス	新百合ヶ丘駅(OQ,KQ)	たまプラーザ駅(KQ,RK)	センター北駅・センター南駅(KQ)
	日比谷・汐留・銀座エリア	池袋エリア(KK)	六本木・赤坂エリア	(芝・)恵比寿・品川エリア			武蔵小杉駅(武蔵新田駅・久が原駅経由)(KQ)	大崎駅(TQ)	
	渋谷エリア(KQ・TT)	お台場・有明エリア	豊洲駅	浅草・錦糸町・東陽町エリア	東急トランセ	渋谷エリア(LM・KQ)			
	池袋・小岩駅・一之江駅・豊洲駅(西)	一之江駅・葛西駅・東陽町駅・豊洲駅・お台場(KS)	新浦安エリア(LM)		京成バス	亀有駅・小岩駅・一之江駅・豊洲駅(LM)	一之江駅・葛西駅・東陽町駅・豊洲駅・お台場(LM)		
	錦糸町・有明駅・中野駅	吉祥寺駅(KQ,OQ,KB)	石神井公園駅・和光市駅(SB)			TDLエリア(KQ,BCL,PLM)	JR津田沼駅・京成津田沼駅(LM)	船橋駅・西船橋駅(KQ)	
	高尾・八王子・日野エリア(MK・NB)	南大沢駅・京王多摩センター駅・聖蹟桜ヶ丘駅(LM)	浦和エリア(KK)			千葉エリア(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CY)	千葉駅(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CY)	千葉駅(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CY)	
	国分寺駅・武蔵小金井駅・府中駅・若葉台駅・稲城駅・調布駅(KO,KC,MK)	成田空港(LP)			東京バ イナ/交通	TDLエリア(KQ,KS,LPLM)	新浦安エリア(LM)		
	所沢駅・東所沢駅(SB)	池袋・新宿エリア	浅草・秋葉原・東京駅・銀座エリア		京成トランセ	市川・行徳エリア(LM)			
	大宮エリア(KQ,SB,KK)	本川越駅・川越駅(SB,EG)	TDLエリア(KS,BCL,PKQ)			千葉エリア(千葉市海浜エリア)(KQ,KS,LM)	千葉駅(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CY)	千葉駅(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CY)	
	船原駅・熊谷駅・森林公園駅・坂戸駅(JO)	市川・行徳エリア(KT)				千葉内陸バス	白河道・稲毛エリア(LM)		
JR津田沼駅・京成津田沼駅(KS)	千葉エリア(千葉市海浜エリア)(KQ,KS,CY)				千葉中央バス	大船・千葉市東南部エリア(LM)			
四街道・稲毛エリア(CN)	千葉エリア(千葉市海浜エリア)(KQ,KS,CY)				小湊鉄道	木更津エリア(KQ,NT,LM)			
大船・千葉市東南部エリア(CC)	木更津エリア(KQ,NT,KM,LM)	宇都宮・佐野エリア(TY,KJ)				五井駅・東金駅・蘇我駅(KQ)	大多喜駅(けがたヶろーす始発)(KQ)		
伊勢崎・相生・太田・大泉・鯉林エリア(NC)	前橋・高崎エリア(NC,LM)				小田急バス	吉祥寺駅(LM,KQ,KB)	新百合ヶ丘駅(TQ,KQ)		
東横線(LM)	渋谷エリア(LM・TT)	吉祥寺駅(LM,OQ,KB)			小田急東横線バス	箱根湯本・箱根桃源台・御殿場(KQ)			
大宮エリア(SB,KK,LM)	TDLエリア(KS,BCL,PLM)	木更津エリア(NT,KM,LM)			関東バス	吉祥寺駅(LM,OQ,KQ)			
千葉エリア(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CY)	千葉エリア(千葉市海浜エリア)(LM,KQ,CY)				西武(観光)バス	石神井公園駅・和光市駅(LM)	所沢駅・東所沢駅(LM)	大宮エリア(KQ,KK,LM)	
日立・水戸・石岡エリア(KH,HD)	鎌倉駅・藤沢駅・大船駅(EN)	センター北駅・センター南駅(TQ)				本川越駅・川越駅(EG,LM)	軽井沢(横浜始発品川)リッパリ線(KQ)		
横浜駅・YCAT	横浜ベイシティアラ	横浜駅・YCAT(新整備場地区発着)	たまプラーザ駅(TQ,RK)			高尾・八王子・日野エリア(LM・NB)	南大沢駅・京王多摩センター駅・聖蹟桜ヶ丘駅(LM)		
赤レンガ倉庫・みなとみらい地区・山下公園	東戸塚駅・港南台駅・上谷谷駅(・戸塚駅)(KN)				京王バス南	国分寺駅・武蔵小金井駅・府中駅・若葉台駅・稲城駅・調布駅(KO,KM,LM)			
新横浜駅・新横浜リッパリ線(RK)	二俣川駅(SE)	海老名駅(KW,SO)	新百合ヶ丘駅(OQ,TQ)		京王バス中央	国分寺駅・武蔵小金井駅・府中駅・若葉台駅・稲城駅・調布駅(KO,KM,LM)			
南町田駅・相模大野駅・町田バスセンター	田村車庫・本厚木駅(KW)	柏駅(BE)			京王バス東	国分寺駅・武蔵小金井駅・府中駅・若葉台駅・稲城駅・調布駅(KC,MK,LM)			
蒲田駅・大島駅(シャトルバス)	蒲田駅(秋中経由)シャトルバス	大森駅(シャトルバス)			西東京バス	高尾・八王子・日野エリア(MK・NB)	河辺駅・小作駅・羽村駅・福生駅(早朝羽田行のみ)		
蒲田駅(日の出通り経由)シャトルバス	川崎駅(シャトルバス)				イーグルバス	本川越駅・川越駅(SB,LM)			
武蔵小杉駅(武蔵新田駅・久が原駅経由)(TQ)	東京ビッグサイト(お台場エリア経由)				国際十王交通	船原駅・熊谷駅・森林公園駅・坂戸駅(LM)			
大崎駅(TQ)	大井町駅・品川サード駅	二子玉川駅(TQ)	拝島・昭島駅・立川駅・国立駅(TA)		リムジンプス	TDLエリア(KQ,KS,BCL,LM)	成田空港(LM)	前橋・高崎エリア(NC,LM)	
錦糸町駅・東京スカイツリータウン(TB)	北千住駅・千住大橋駅(TB)	草加駅・新緑谷駅(TB)			日東交通	木更津エリア(KQ,KM,LM)	君津・館山(横浜始発)(KQ)		
王子駅・赤羽駅・川口駅(KK,TO)	桶川駅・上尾駅(BW)	船橋駅・西船橋駅(KS)			茨城交通	日立・水戸・石岡エリア(KQ,HD)			
ふじみ野駅・志木駅・朝霞台駅(BW)	五井駅・東金駅・蘇我駅(KM)	君津・館山(横浜始発)(NT)			日立電鉄交通S	日立・水戸・石岡エリア(KQ,HD)			
大多喜駅(けがたヶろーす始発)(KM)	市原臨海BT・長南・茂原駅(KM)	つくほセンター(KR)			東野交通	宇都宮・佐野エリア(KJ,LM)			
水郷湘南・鹿島神宮駅(KR)	勝沼・石和・甲府駅・竜王(KK)	品川駅・富士山駅(河口遊覧)(FY)			関東自動車	宇都宮・佐野エリア(TY,LM)			
箱根湯本・箱根桃源台・御殿場(OH)	白馬(冬季のみ)(AP)	鬼怒川温泉・日光(TN)(横浜始発)			日本中央バス	伊勢崎・相生・太田・大泉・鯉林エリア(LM)	前橋・高崎エリア(LPLM)		
軽井沢(横浜始発品川)リッパリ線(KQ)					立川バス	拝島・昭島駅・立川駅・国立駅(KQ)			
横浜駅(YCAT)深夜のみ(羽田行)	川崎駅・蒲田駅・大島(早朝深夜のみ)				東武バスセントラル	錦糸町駅・東京スカイツリータウン(KQ)	北千住駅・千住大橋駅(KQ)	草加駅・新緑谷駅(KQ)	
二子玉川駅・渋谷駅・六本木セルズ(早朝深夜のみ)	新橋駅・品川駅・大井町駅(早朝深夜のみ)				東武バス日光	鬼怒川温泉・日光(TN)(横浜始発)			
横浜駅(YCAT)・桜木町駅・みなとみらい地区(早朝深夜のみ)					東武バスエースト	柏駅(KQ)			
新横浜駅・新横浜リッパリ線(KQ)					東武バスウエスト	桶川駅・上尾駅(KQ)	ふじみ野駅・志木駅・朝霞台(KQ)		
神奈川中央交通	東戸塚駅・港南台駅・上谷谷駅(・戸塚駅)(KQ)				東京バス	王子駅・赤羽駅・川口駅(KK,KQ)			
神奈川中央交通西	海老名駅(KQ,SO)	田村車庫・本厚木駅(KQ)			関東鉄道	つくほセンター(KQ)	水郷湘南・鹿島神宮駅(KQ)		
神奈川中央交通東	南町田駅・相模大野駅・町田バスセンター(KQ)				山梨交通	勝沼・石和・甲府駅・竜王(KQ)			
江ノ電バス	鎌倉駅・藤沢駅・大船駅(EN)				富士山型交通	品川駅・富士山駅・河口遊覧(KQ)			
相鉄バス	二俣川駅(KQ)	海老名駅(KQ,SB,LM)			アルビオン交通	白馬(冬季のみ)(KQ)			
国際興業バス	池袋エリア(LM)	浦和エリア(LM)	大宮エリア(KQ,SB,LM)	王子駅・赤羽駅・川口駅(KQ,TO)					

## ▲羽田空港発着の空港連絡バス一覧(参考)

ている点、そして快適性が長所として挙げられますが、道路を通るため、所要時間が道路渋滞などの交通状況に左右されてしまう点が短所として挙げられます。

凡例:科学...深夜限定(英字)...共同運行,LM...東京空港交通,KQ...京浜急行バス,RK...川崎臨海臨港バス,KN...神奈川中央交通,KW...神奈川中央交通西,KE...神奈川中央交通東,EN...江ノ電バス,SO...相鉄バス,KB...国際興業バス,TQ...東急バス,TT...東急トランセ,KS...京成バス,BC...東京ベイシティ交通,KT...京成トランセバス,CY...ちばシティバス,SB...西武(観光)バス,TA...京王バス南,KC...京王バス中央,KO...京王バス東,NB...西東京バス,EG...イーグルバス,JO...国際十王交通,LP...リムジンプス,NT...日東交通,IK...茨城交通,HD...日立電鉄交通,NT...関東自動車,NC...日本中央バス,TA...立川バス,TC...東武バスセントラル,TN...東武バス日光,BE...東武バスエースト,BW...東武バスウエスト,TO...東京バス,KR...関東鉄道,YS...山梨交通,FY...富士山型交通,SAP...アルビオン交通

## 3-1.羽田空港に関する新線計画

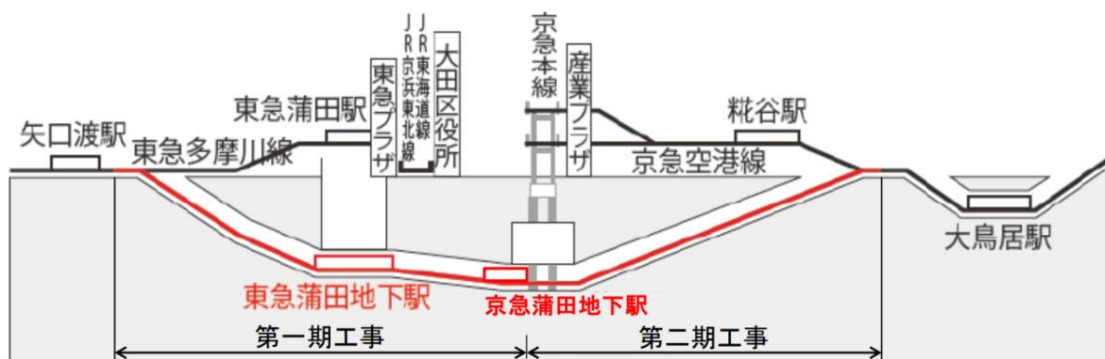
羽田空港へ到着した訪日外国人が最初に目指すのはどこでしょうか？やはり、渋谷・新宿・上野といった繁華街でしょう。

しかし、現在では鉄道で乗り換えなしではそういった都心の繁華街へはアクセスできず、そのような繁華街への直行アクセスにはリムジンバスしかありません。多くの訪日外国人は浜松町や品川などで、混雑している山手線や京浜東北線などへの乗り換えを強いられています。

このような空港アクセスにおける課題を解決すべくいくつかの路線が計画されました。そのような路線に、国土交通省が推進していた「都心直結線」や「東京モノレール延伸」、大田区や東京急行電鉄が推進する「新空港線(蒲蒲線)」やJR東日本が推進する「羽田空港アクセス線」があります。ここでは、「新空港線(蒲蒲線)」と「羽田空港アクセス線」の2路線の概要や課題、必要性について書いていきます。

## 3-2.新空港線(蒲蒲線)の概要と効果

新空港線(蒲蒲線)は東急多摩川線と京浜急行空港線を結ぶことによって、羽田空港へのアクセスや蒲田駅で分断されてしまっている大田区内の東西移動の利便性を向上する路線として計画されており、最も新しい計画案(新大田区案)では以下のような計画になっています。(下図:平成28年度大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会活動報告より)



▲新空港線(蒲蒲線)ルート断面図

新空港線(蒲蒲線)は現在の東急多摩川線の矢口渡駅～蒲田駅間から複線で地下に潜り、東急蒲田駅と京急蒲田駅の地下に途中駅を作り、京浜急行電鉄空港線の糶谷駅～大鳥居駅間で合流するとされています。

交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」では「矢口渡から京急蒲田の事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公

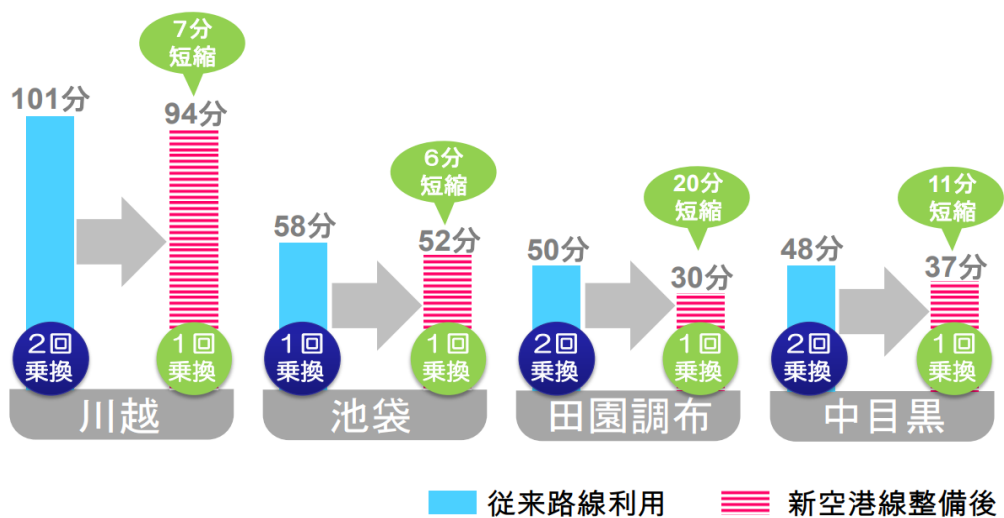
共同体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき」とされ積極的な整備が望まれるものとされていますが、「大鳥居までの整備については、軌間が異なる路線間の接続方法等の課題があり、さらなる検討が行われることを期待。」とされ、整備を早急に進めるべきものとはされていません。これに対し、大田区は答申に沿い、2020年の京急蒲田地下駅までの暫定開業(東急多摩川線の延伸)を第一段階とし、京急蒲田地下駅～大鳥居に関しては京急蒲田地下駅までの暫定開業後に調査を進めるものとしています。

また、2020年の京急蒲田までの開業時には東急多摩川線の全列車を、全線開業時に東急東横線・東京メトロ副都心線・東武東上線・西武池袋線からの列車を新空港線に直通させるとしています。

新空港線(蒲蒲線)の事業費は1,260億円、1.0を超えると有益性があるとされる費用便益比は1.5とされ、整備することには有益性があるとしています。

運営については、東急電鉄等と第三セクターを設立するとされています。

平成28年度大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会活動報告によると、全線開業時の羽田空港までの所要時間は下のグラフのようになるとされています。



#### ▲新空港線(蒲蒲線)が開業した際の各地への所要時間

埼玉県や東京23区北部からのアクセスに関しては従来路線の利用より10分弱程度、東京23区南部からのアクセスに関しては10分以上の時間短縮が見込まれ、新空港線の整備効果も大いにあります。

また、大田区の試算によると経済効果はおよそ2385億円とされ、多大な効果が見込まれています。



### 3-3.新空港線(蒲蒲線)整備の課題

新空港線(蒲蒲線)整備の課題は多くあり、まず、東急多摩川線沿線への影響としては、蒲蒲線直通列車によって現行の本数が確保できるのか、直通列車は多摩川線内に停車するのか?ということです。

大田区の整備案によると、近隣にマンション群や大企業の本社があり、乗降客数が比較的多い下丸子駅には優等列車が停車するように要望するとのことですが、実現できるかは不透明です。また、その他の駅付近の踏切は増発により、開かずの踏切になる可能性や蒲田駅周辺の動線が変化してしまうことにより、商店街への影響も少なからずあると思われます。

次に、京浜急行電鉄への影響です。新空港線は空港線への直通が予定されていますが、京浜急行線とは軌間が異なります。この課題に対し、大田区はフリーゲージトレインを開発するとしていますが、フリーゲージトレインの開発には多大な費用がかかり実現性も低いため、三線軌条などを利用するのが現実的かと思われます。また、京急蒲田までの開業では、地下駅である京急蒲田地下駅と高架駅である京急蒲田駅の間で乗り換えが必要となり、利用者にとって負担となるのではないかとということです。



▲現在の東急蒲田駅

最後に、東京急行電鉄への影響です。

東急池上線と東急多摩川線は現在、東急蒲田駅での平面乗換が可能ですが、新空港線開業により地下への乗り換えとなり、東急池上線⇄東急多摩川線間の利用者は不便を強いられることになります。また、東急多摩川線の車両は現在配置されている雪が谷検車区から元住吉検車区への移管が予定されています。しかし、元住吉検車区の車両収容数はすでに限界を超えているほか、相鉄・東急直通線の開業やこれに伴う東急目黒線・都営地下鉄三田線・東京メトロ南北線の8両編成化により、車両収容数は限界をさらに超えてしまう可能性もあり、新空港線(蒲蒲線)・東急多摩川線の車両の収容は不可能なのではないか、ということがあります。



▲現在の東急多摩川線の列車

# 3-4.羽田空港アクセス線の概要と効果

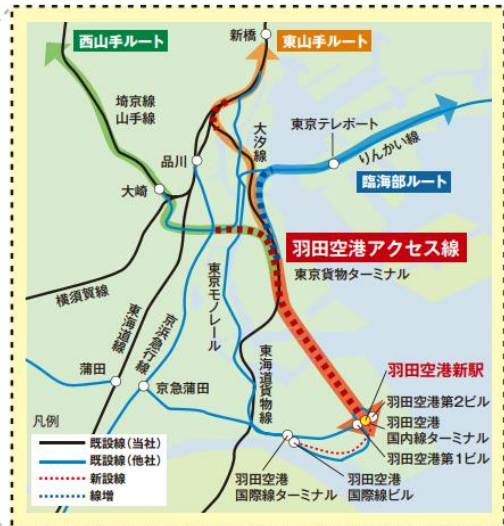
羽田空港アクセス線は羽田空港⇄都心を乗り換えなしで直結させることを目的として、JR東日本が計画を進めている路線です。2018年7月に発表された、JR東日本のグループ経営計画「変革2027」では、次のように示されています。

## 【トピックス】羽田空港アクセス線構想の推進

グループ理念 行動指針 経営環境 基本方針 の変化 グループの強み 概要 都市 地方 世界 目標等 変革2027

### ■主な効果

- ・多方面からのダイレクトアクセスによる「シームレスな移動」の実現(時間短縮、乗換解消)
- ・鉄道の輸送力増強(現状の約1.8倍)、リダンダンシーの向上による移動ニーズ(首都圏の各エリア～空港間)のさらなる増加への対応



新宿～羽田空港	所要時間	乗換
東京モノレール経由	約48分	1回(浜松町)
京浜急行経由	約43分	1回(品川)

東京～羽田空港	所要時間	乗換
東京モノレール経由	約28分	1回(浜松町)
京浜急行経由	約33分	1回(品川)

新木場～羽田空港	所要時間	乗換
東京モノレール経由	約41分	1回(天王洲アイル)

西山手ルート	所要時間	乗換
	約23分	なし

東山手ルート	所要時間	乗換
	約18分	なし

臨海部ルート	所要時間	乗換
	約20分	なし

羽田空港アクセス線は上記の図のように、西山手ルート・東山手ルート・臨海部ルートの3つのルートが計画されています。この3ルートは、羽田空港から東京貨物ターミナル付近まで新線を建設し、西山手ルートはりんかい線・埼京線を経由し新宿・池袋方面へ、東山手ルートは既存の東海道線の貨物支線であり、休止中である「大汐線(おおしおせん)」を活用し上野東京ラインを経由し東京・宇都宮・高崎・常磐線方面へ、臨海部ルートはりんかい線・京葉線を経由し新木場・房総方面へ直通する予定とされています。

また、2016年4月に出された交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」では、「久喜駅での東武伊勢崎線と東北本線の相互直通運転化等の工夫により、さらに広域からの空港アクセス利便性の向上に資する取組についても検討が行われることを期待。」とされており、東武線の日光方面からの特急やJRの常磐線特急「ときわ」・「ひたち」などの羽田空港乗り入れも考えられます。

また、JR東日本は概算事業費をおよそ3200億円とし、1.0を超えると有益性が見込めるとされる費用便益比(30年)は1.5としています。



## 3-5.羽田空港アクセス線整備の課題

現行の京浜急行線や東京モノレールの利用よりも、圧倒的に時間短縮が見込めることは長所でもあります。課題でもあります。それは、既存の京浜急行線や東京モノレールへの多大な影響です。この羽田空港アクセス線が羽田空港⇄都心間のアクセスで独り勝ちし、既存の京浜急行線や東京モノレールや空港連絡バスが大幅に減収してしまうのではないかと、といったことです。具体的な対策は示されてはいませんが、様々な面で同業他社への配慮が求められます。

また、臨海部ルートではりんかい線への直通が必須となるため、りんかい線を運営する東京臨海高速鉄道との間で運賃収受等の問題が発生しますが、JR 東日本が東京臨海高速鉄道を買収するとの報道も一部であったため、この後の動向に注目です。

その他にも、自社(JR 東日本)の路線に幅広く直通するため、路線やダイヤの大規模な再編が必要となり、それによって不利益を被る地域もあると思われるため、そのような地域への配慮も求められます。

## 3-6.計画2路線の比較

まず、新空港線(蒲蒲線)と羽田空港アクセス線が競合する区間においての所要時間を比較してみると、新空港線は池袋~羽田空港で 52 分、羽田空港アクセス線では新宿~羽田空港で 23 分であり、池袋~新宿の JR 埼京線での所要時間はおおよそ 5 分~6 分であることを考慮しても羽田空港アクセス線の方が圧倒的に短時間で羽田空港へアクセスできることになります。

また、交通政策審議会答申第 198 号に向けて東京都都市整備局が 2015 年 7 月に発表した、「広域交通ネットワーク計画について」に掲載されている、時間短縮便益(その計画路線の開業の有無における所要時間の価値の差を計測したものの)値が 100 以上である地域は、新空港線(蒲蒲線)に比べ、羽田空港アクセス線の方が圧倒的に広がっています。(参考:右図)

以上より、一概には言うことはできませんが、新空港線(蒲蒲線)に比べ JR 東日本の羽田空港アクセス線の方が開業する必要性があると思われます。

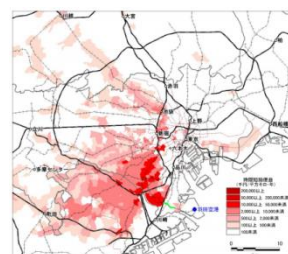


図4 新空港線「蒲蒲線」の羽田空港への時間短縮便益

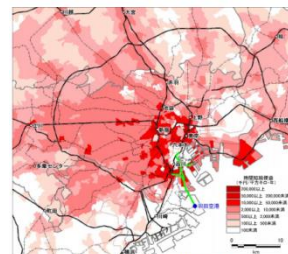


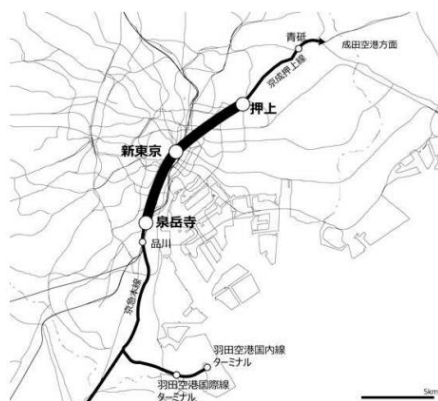
図5 JR東日本羽田アクセス線の羽田空港への時間短縮便益

▲計画2路線の時間短縮便益

## 3-7.都心直結線について

現在では「新空港線(蒲蒲線)」と「羽田空港アクセス線」が羽田空港アクセス改善のための新線として有力ではありますが、以前は「都心直結線」という計画も有力とされていました。ここではその「都心直結線」について書いていきたいと思います。

都心直結線とは、都営浅草線の泉岳寺駅から東京駅付近を經由し押上駅までを結び、現在の都営浅草線のバイパス路線として建設される計画となっている高速新線で、現在の都営浅草線の空港直通列車を中心とした列車が都心直結線に移される計画となっています。



▲都心直結線のルート

国土交通省の調査によると、所要時間は下の表のようになるとされています。

	東京→羽田空港	東京→成田空港
現在	45分(最速)	51分(最速)
開業後	18分(最速)	36分(最速)

▲都心直結線開業時の所要時間(現在の所要時間は各社公式サイトを参照)

東京→羽田空港は現在の半分以下、東京→成田空港は現在の7割程度とかなりの時間短縮が見込め、この点ではJR東日本の羽田空港アクセス線とも競合できる程度となっています。また、この路線の途中駅として設置される「新東京駅」でつくばエクスプレスの東京駅延伸線と接続するとされており、つくばエクスプレス沿線、特に茨城県内から羽田空港への時間短縮も見込めます。

では何故この路線が整備について優先的に検討すべき路線から外れてしまったのでしょうか。それは、この路線が都心の大深度地下に建設されるため、他路線に比べ建設費が4400億円程度と莫大になってしまうこと、そして東京都都市整備局の「広域交通ネットワーク計画について」にあるように費用便益比が1.0を下回り、JR東日本の羽田空港アクセス線と当路線が両方整備された場合に両線の収支採算性に問題があるとされているからです。そのため、今の東京都はこの「都心直結線」には乗り気ではないとみられ、かつての猪瀬東京都知事も「東京から成田まで車で1時間で行けるし、電車も速くなっている。成田から羽田を電車で結ぶ必然性はない」と苦言を呈するほどでした。

以上のような理由から都心直結線は整備について優先的に検討すべき路線からは除外されてしまい、実現性が低下してしまっただけです。

## 4.羽田空港アクセスの未来

ここまで書いてきた新空港線(蒲蒲線)や羽田空港アクセス線の開業によって羽田空港から各地へのアクセスは飛躍的に向上するでしょう。

上項には書いていませんが、交通政策審議会第198号答申には京浜急行電鉄空港線の羽田空港国内線ターミナルの引き上げ線設置についても記述されています。この計画によって京浜急行電鉄空港線の増発が可能とされておりこの計画にも注目です。

## 5.あとがき

2回目の停車場執筆となる今回は、2020年の東京オリンピックやグローバル化に向けてさらに注目度が高まっている羽田空港アクセスのこれからについて書いてみましたがいかがでしたでしょうか？もしも筆者の個人的な考察や空想が若干含まれていたらすみません…(笑)

この文章で少しでも羽田空港アクセスやこれに係わる交通機関への理解を深めていただければ幸いです。

最後までお読みいただきましてありがとうございます。

## 6.参考文献

- ・東京圏における今後の都市鉄道のあり方について  
(交通政策審議会第198号答申(平成28年・国土交通省交通政策審議会))
- ・平成28年度大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会活動報告  
(大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会)
- ・JR東日本グループ経営ビジョン「変革2027」(JR東日本)
- ・平成25年度航空旅客動態調査(国土交通省 航空局)
- ・広域交通ネットワーク計画について《交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ》  
(東京都 都市整備局都市基盤部交通企画課)
- ・リムジンバス時刻表2018年夏号(東京空港交通)
- ・京浜急行バス時刻表 vol.45(京浜急行バス)
- ・東京モノレールホームページ:[www.tokyo-monorail.co.jp/](http://www.tokyo-monorail.co.jp/)
- ・羽田空港アクセスガイド(京浜急行電鉄):<http://www.haneda-access.com/bus/>
- ・京浜急行電鉄オフィシャルサイト:<http://www.keikyu.co.jp/>
- ・京急時刻表2017(2017年10月21日改正版)
- ・東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会(第3回)議事概要  
(国土交通省 東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会)
- ・wikipedia-「都心直結線」,「羽田空港アクセス線」,「蒲蒲線」