

京急・京成を取り巻く直通運転について

練馬春日町

1. はじめに

本日は第62回学院祭にお越しいただきまして、ありがとうございます。

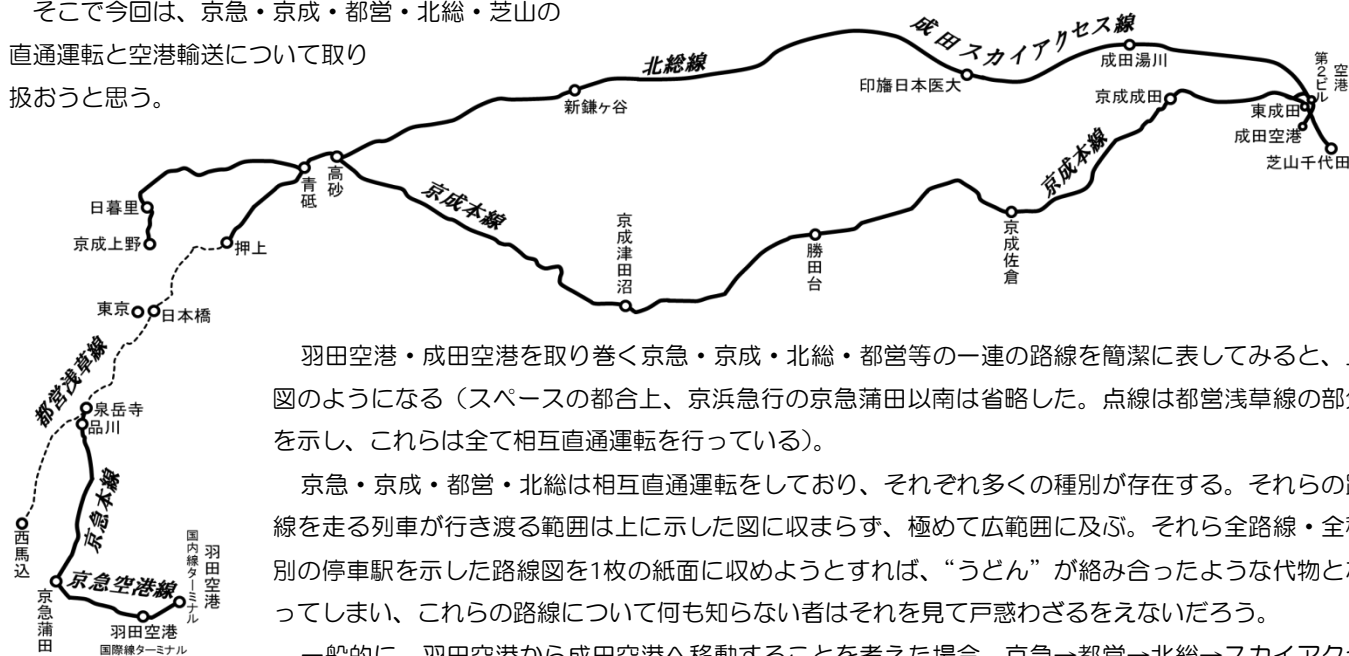
早いもので、この部誌を書くのも3回目となり、留年しない限りは私にとって最後の部誌となります。

2. テーマ

2010年、スカイアクセスが開業し、成田空港はより身近に感じられるものとなった。あれから早くも2年が経過したことになるが、今度は今年10月に京急蒲田駅の高架化工事が完成し、京急・京成のダイヤ改正が行われる。

そこで今回は、京急・京成・都営・北総・芝山の

直通運転と空港輸送について取り扱おうと思う。



羽田空港・成田空港を取り巻く京急・京成・北総・都営等の一連の路線を簡潔に表してみると、上図のようになる（スペースの都合上、京浜急行の京急蒲田以南は省略した。点線は都営浅草線の部分を示し、これらは全て相互直通運転を行っている）。

京急・京成・都営・北総は相互直通運転をしており、それぞれ多くの種別が存在する。それらの路線を走る列車が行き渡る範囲は上に示した図に収まらず、極めて広範囲に及び、それら全路線・全種別の停車駅を示した路線図を一枚の紙面に収めようとするれば、「うどん」が絡み合ったような代物になってしまう、これらの路線について何も知らない者はそれを見て戸惑わざるをえないだろう。

一般的に、羽田空港から成田空港へ移動することを考えた場合、京急→都営→北総→スカイアクセスという経路を走る列車を使うことが多い。

10月のダイヤ改正では羽田空港と成田空港を結ぶエアポート快特（京成線内：アクセス特急）の所要時間が最短90分台にまで、10分程度短縮されることが話題になっているが、浅草線内を見てみると、短絡新線構想や待避線増設案（後述）など、まだまだ改良の余地はあるように思われる。

さらに、成田空港から羽田空港・横浜方面へ移動することを考えた場合、このアクセス特急（京急・浅草線内はエアポート快特・快特）を1時間半以上に渡って乗車しなければならないが、この運用に入る車両はいずれも通勤型の車両ばかりであり、スーツケースを持って疲れた体で移動することを考えれば、あまり心地の良いものとは言えない。

ここでは、1点目を「路線・種別の簡略化」、2点目を「利便性・快適性の向上」という点に着目して、これらの路線について考察していきたい。

※ この記事では、特記した場合を除き、10月のダイヤ改正以前の情報を用いました。

3. 概要

まずは、それぞれの路線などについて簡単に説明したいと思う。

3-1. 成田空港周辺の位置関係

本題に入る前に、少々ややこしいことになっている成田空港周辺の駅・路線の位置関係を確認しておきたい。右図の実線部分が京成本線・東成田線・芝山鉄道で、点線部分がスカイアクセス線となっている。京成本線は分岐地点で東側にカーブし、スカイアクセス線と合流し、線路を共有（改札は分かれている）して空港第2ビル・成田空港へと進む。東成田線は西側へ分岐し、かつて成田空港駅であった東成田へと進み、東成田・芝山千代田間を芝山鉄道へと乗り入れる。



3-2. 路線

① 京急本線・空港線

京浜急行は、都内の品川から川崎・横浜を通り、三浦半島の浦賀を結ぶ本線を主軸として、新逗子へ向かう逗子線、三崎口へ向かう久里浜線や、羽田空港へ向かう空港線などが分岐している。

種別には、エアポート快特・快特・特急・エアポート急行・普通の5種類がある。それぞれの種別について紹介すると、エアポート快特は主にスカイアクセス線からアクセス特急として入ってきたものが押上で種別変更を行い、羽田空港へ向かう(10月のダイヤ改正において、スカイアクセスに直通しないエアポート快特は、快特に格下げとなる)。快特・特急については、品川方面・羽田空港方面・横浜方面、どの方向に行く列車も存在する。エアポート急行には2種類あり、ともに羽田空港を目指す。1つは浅草線方面からやって来たもの、もう1つは横浜方面の新逗子からやって来て京急蒲田でスイッチバックするもの、この2つが存在する。

② 都営浅草線・京成押上線

都営浅草線は、京急と京成をつなぐパイプラインのような役割を果たす。路線自体は西馬込から押上までであるが、泉岳寺・押上間を通る列車のほとんどは京急・京成と直通運転を行っており、おびたしい種類の種別・行先を持った列車が往来する。線内では、エアポート快特に通過駅がある以外、他の種別は全て各駅に停車する。西馬込・泉岳寺間を行き来する列車も多い。

京成押上線は、浅草線の押上から本線の青砥までを結ぶ。種別は京成本線とほぼ同一となっており、快速・通勤特急・特急・快速特急と、スカイアクセス線に直通するアクセス特急が存在する。なお、普通以外の種別は全ての途中駅を通過する。

③ 京成本線

京成本線は、京成上野から津田沼・佐倉などを經由して成田空港を結ぶ、京成電鉄の中核路線となっている。成田スカイアクセス線が開業するまでは、AE100型のスカイライナーが往来し、成田空港への欠かせない足がかりとなっていた。青砥・高砂間は、京急線・浅草線・押上線方面からやって来た直通列車と北総線・スカイアクセス線へと向かう直通列車が全て乗り入れることになり(前ページ路線図参照)、切断することの許されない大動脈のような役割を果たしている。

種別は前述の押上線と同様、快速・通勤特急・特急・快速特急と、京成上野・高砂間においてスカイアクセス線に直通するアクセス特急、他に有料のライナーが存在する。

④ 北総線・成田スカイアクセス線

北総線は京成本線の高砂から印旛日本医大を結ぶ。種別には普通・急行・特急があり、特急は上り高砂方面、急行は下り印旛日本医大方面のみの運行となっている。今となっては京成本線から急行は姿を消したが、北総線に直通し印旛日本医大方面へ向かう急行は、高砂で種別変更を行う。

成田スカイアクセス線は、京成電鉄が運行する。種別は成田空港へ向かうアクセス特急とスカイライナーのみである。高砂・印旛日本医大間は北総鉄道の線路を走り、アクセス特急停車駅は、北総鉄道と共用の駅となる。

⑤ 芝山鉄道

1991年までは成田空港駅であった東成田と、空港東側にある芝山千代田の1駅を結ぶ路線。芝山鉄道自体は1981年に設立されたが、当時成田空港の建設に反対して繰り上げられた三里塚闘争などが影響し、開業は2002年となった。保有する路線は日本一短く、未買収地を迂回するカーブが存在するなど特徴深い一面も見られる。

路線自体には京成電鉄から列車が直通し、線内は各駅に停車(そもそも1駅しか無いが)する普通・快速・特急・快特などが発着する。

3-3. 羽田空港・成田空港をめぐる空港輸送

① 4つのアクセス特急

アクセス特急は、スカイアクセス線を経由して成田空港を目指す速達列車である。スカイアクセス線を通る列車は、アクセス特急とスカイライナーの2種類のみだが、アクセス特急は追加料金を要さず、一般的な通勤型の車両が運用に充てられている。従って、成田空港からスカイアクセス経由で追加料金を払わずに都心へ向かう場合、乗る列車の選択肢はアクセス特急の1択となる。

アクセス特急には行先が4つあり、①京成本線に直通して京成上野へ、②都営浅草線に直通して西馬込へ、③京急空港線に直通して羽田空港へ、④京急本線に直通して横浜・三崎口方面へ、それぞれ向かう。押上にて日中、③は主にエアポート快特(浅草線内通過駅あり)に種別変更を行う。④はあまり存在しないが、直通する場合は特急や快特に種別変更を行う。

② エアポート快特とエアポート急行

日中、羽田空港駅を発着する列車は、ほぼ全てがエアポート快特とエアポート急行の2種類となる。20分に1本のエアポート快特は、半分がアクセス特急に種別変更を行いスカイアクセスへと乗り入れ、もう半分は泉岳寺で普通に種別変更を行い青砥や高砂などを終着駅とする。この青砥・高砂止まりのエアポート快特については、10月のダイヤ改正において快特へ格下げされ、エアポート快特は40分に1本のスカイアクセス直通のみとなる。

エアポート急行は、先述のように、京急本線を南下して新逗子方面へ行くものと、浅草線方面に行くものの2種類が存在する。日中はこの2種類がエアポート快特の間にはさまって交互に羽田空港を発車するような形となっている。なお、10月のダイヤ改正後は、横浜方面から来るエアポート急行が増発される。

3-4. 都営浅草線にまつわる構想

都営浅草線は作られた年代が古いことから高速運転ができず、新型スカイライナーが走行することもできない。そのため、羽田空港と成田空港を結ぶ上で時間を要する路線であり、浅草線に何らかの改良を加えることで、空港間の輸送において大幅な移動時間の短縮が見込まれる。

① 短絡新線構想

泉岳寺・押上間に、東京駅を通るルートで新たなバイパス線を作り、空港間を移動する列車などを通す案である。輸送力の分散や、空港間移動の大幅な速達化が見込まれているが、予算がかかるという難点がある。

② 待避線設置案

浅草線内の駅に通過待避線を作り、同線内でも通過待ちを可能にする案である。新型スカイライナーを直通させることはできないが、短絡新線構想よりは予算も安くあがり、これにより空港直通列車等、優等列車の速達化が見込まれる。

4. 現在の問題点

ここまで見てきたところで、問題として捉え改善案を示したい点を明確にすると、

- ①：運行形態・種別が非常に複雑である。
- ②：浅草線内は待避線が存在せず、高速列車も走行できない。
- ③：アクセス特急は長時間の移動であるが、通勤型車両を使っているため快適性に欠ける。

この3点にまとまる。よって、これが改善されるような提案を、次の章で述べたい。

5. 結論

以上のことをふまえ、「路線・種別の簡略化」「利便性・快適性の向上」という点において、私的提案のような結論を以下に示す。次のページにある停車駅表は、その結論に即した架空のものである。

(1) 浅草線に待避線を新規設置

浅草線内は短絡新線構想や待避線設置案によって、現在以上の速達化が可能であることが分かった。ここでは、費用対効果の問題を考え、浅草線に待避線を新設し、優等列車の通過待ちを可能とする案を取ることにする。

(2) エアポート快特の廃止・アクセス特急の種別統一

現在、京急線と浅草線に存在するエアポート快特は、京急線内においては快特との停車駅の違いが京急蒲田だけであり、大変紛らわしい。また、10月のダイヤ改正により、エアポート快特のイメージはアクセス特急に合わせたオレンジ色のマークに変更され、ほとんどは京成線直通後にアクセス特急へ種別を変更し、スカイアクセス線へと直通して成田空港へ向かう。

以上のことから、エアポート快特について、この種別を廃止し、京急線内にもアクセス特急を新設した上で、全ての列車をスカイアクセス直通とする。また、横浜方面からやってくるスカイアクセス直通の列車についても、種別はアクセス特急として統一し、京急線内の停車駅は快特の停車駅から京急蒲田を除いただけのものとする。これにより、羽田空港・成田空港間を結ぶ列車はアクセス特急1つに統一することができ、種別の変更も行う必要が無くなる。

(3) 羽田空港・成田空港間のスカイライナー新設

浅草線内に待避線を新設したことで、より速達化が可能となった。そこで、羽田空港・成田空港間にもスカイライナーを導入するものとする。新型スカイライナーは浅草線内に乗り入れることができないためAE100形を用い、羽田空港・成田空港間をノンストップとする。これにより、羽田空港から成田空港までの迅速な移動が実現されるが、この列車は、空港間を移動する乗客のみがターゲットとなるため、運行本数は少なめに設定し、車内での質の高いサービスに重点を置くものとする。

(4) アクセス特急の高速化と快適な車両の導入

(1)において浅草線内に待避線を新設したため、浅草線内においても大幅に停車駅を間引いた運転が可能となる。よって、アクセス特急は浅草線内では泉岳寺・新橋・押上の3駅の停車にとどめ、空港間移動の速達化をはかる。

また、このアクセス特急は、現在は京急600形、京急1000形、京成3050形、京成3700形などの一般的な通勤型車両が運用に充てられているが、長時間の移動を快適にするため、転換クロスシートの京急2100形を積極的に運用に充てるものとする。

なお京急2100形においては、スーツケースの置き場をめぐって混乱が生じる可能性がある。この対策として、1座席に乗客が座り、隣の座席に荷物を置く。2人以上の乗客の場合は、転換クロスシートであることを利用して対面式の空間を作り、2座席を乗客が座り、2座席に荷物を置く。というような乗車方法を促進する。これによって、スーツケースを持った大掛かりな移動でも、荷物が手元にあり、なおかつ隣の席が荷物となることにより、より快適性が向上するものと思われる。なお、この乗車方法から生じる座席数の不足により足りなくなった輸送力は、増発によって補うものとする。

(5) 快特の速達化

快特は主に浅草線と京急本線・久里浜線を直通することを考える。(4)において浅草線内はアクセス特急の停車駅を大幅に減らしたため、中程度の速達運転を行うことができない。よって、快特をそれに充てるものとする。これにより、浅草線の主要な駅から横浜方面へのアクセスが若干速達化される。

(6) エアポート急行の廃止

エアポート急行も、同様に種別のややこしさを生んでいる。また、空港へのアクセス列車でありながら、京急蒲田・羽田空港間の4駅に停車する必要は低いと思われる。よって、これを浅草線方面は特急に格上げして京成線・北総線に直通し、横浜方面は快特または特急に格上げする。

(7) 北総線における急行の廃止

現在、京成線内において急行が淘汰された中で、北総線は未だに急行が存在する。北総線内において急行と特急の停車駅は2駅しか変わらず、上り下りで種別を分けている。よって、急行の存在は紛らわしいため、上り下り共に特急に統一し、特急で通過となっている新柴又・矢切の2つの急行停車駅については、特急を停車に変更する。急行の廃止により、北総線は、普通と特急の2種別にまとまった。

6. まとめ

以上の提案で、空港間の輸送は快適かつ迅速なものとなり、全ての路線において運行形態・種別が簡潔で明快なものになると言える。また、その結果が右の停車駅表である。

7. 参考文献

- Wikipedia (<http://ja.wikipedia.org/wiki/メインページ>)
- 京浜急行ホームページ (<http://www.keikyu.co.jp>)
- 京成電鉄ホームページ (<http://www.keisei.co.jp>)

以上にあげたサイトの関連するページ全て。

8. あとがき

3回書いた部誌も、ついに最後となってしまいました。参考文献をたよりに、あってないような知識で書いた記事ですので、色々とは知ったかぶり・間違い・突っ込み所等々、多く見受けられるかと思いますが、そういった箇所については、鉄道会社等へのお問い合わせはご遠慮いただき、軽く笑って読み流していただければ幸いです。

本日は、お忙しい中、第62回学院祭にお越しくださり、ありがとうございました。留年しなければ、私は学院を去って大学に進学することになりますが、来年も後輩たちが素晴らしい鉄道模型レイアウトや展示を披露してくれることと思います。ぜひ、また来年もご来場ください。

