

## 羽田空港アクセスに関して

SO8500

去年に引き続き、羽田空港アクセスについて記述する。来る 10 月 21 日に京浜急行線のダイヤ改正を控え今後羽田空港アクセスはますます発展するものと思われる。

### 1 羽田空港の基本データ

[羽田空港の基本データ]

正式名称	東京国際空港（通称：羽田空港）
所在地	東京都大田区
滑走路	4 本（3000m×2,2500m×2）
航空機発着回数（年間）	約 33 万 6000 回
航空旅客数（年間）	約 6193 万人
旅客ターミナル	第 1 ターミナル・第 2 ターミナル・国際線ターミナル
就航航空会社（国内線）	日本航空・全日空・スターフライヤー・北海道国際航空・ソラシドエア等
就航航空会社（国際線）	日本航空・全日空・大韓航空・アジアナ航空・エアアジア・アメリカン航空・ブリティッシュ・エアラインズ等

[羽田空港の歴史概要]

1917 年	現在の羽田空港前身の「羽田飛行場」（飛行訓練施設）開港
1931 年	日本初の国営民間航空専用空港東京飛行場開港
1945 年	第二次世界大戦敗北をうけ、アメリカ軍の管理下に置かれる。
1952 年	地上施設の一部がアメリカ軍から返却される。
1958 年	アメリカ軍から全面返却
1964 年	空港混雑と東京オリンピック開催が重なり、空港の大幅拡張
1966 年	羽田空港のさらなる混雑をうけ、千葉県成田市に成田国際空港建設が決定
1984 年～	沖合事業開始⇒A・B・C滑走路移転・拡張
2002 年	グアム・アジア各国へのチャーター便運航開始
2004 年	第 2 旅客ターミナルビル供用開始
2010 年 10 月	国際線ターミナルビル供給開始・D滑走路供給開始

### 2 羽田空港アクセスの基本データ

羽田空港アクセスを担う鉄道手段は、東京モノレールと京浜急行の 2 路線（会社）である。

それでは、1路線ずつ確認していこう。

[東京モノレールの基本データ]

正式名称	東京モノレール羽田空港線
路線距離（営業距離）	17,8km
区間・駅数	モノレール浜松町～羽田空港第2ビル・全11駅（起終点駅含む）
列車種別	空港快速・区間快速・普通
最高時速	80 km
表定速度	空港快速：57,7km 区間快速：51,9km 普通：45,3km
方式	跨座式モノレール6両編成
室内基本仕様	固定クロス・ロングシート
仕様車両	1000系・2000系（いずれも6両編成）
トイレの有無	無し
運転本数	平日：506本 土曜・休日：466本



(東京モノレール公式ホームページより引用)

[京浜急行の基本データ]

正式名称	京浜急行電鉄空港線
路線距離（営業距離）	6,5km
区間・駅数	京急蒲田～羽田空港国内線ターミナル・全7駅（起終点駅含む）
列車種別	エアポート快特・快特・エアポート急行・特急・普通
最高時速	100km
室内基本仕様	ロング中心（一部クロス車・転換クロス車含む）
仕様車両	自社車両：1000形,600形,2000形等・都営車・京成車等多岐
トイレの有無	無し

### 3 羽田空港アクセスの比較

ここでは、2 で紹介した羽田空港アクセス 2 路線（東京モノレール・京浜急行）を様々な観点から比較する。

#### [両者比較に定義]

- 羽田空港に直接乗り入れを行っている東京モノレールと京浜急行の両者を比較する
- 比較時間は平日の昼間時間帯（10 時～16 時台）とする。
- 東京モノレールの始点（起点）駅はモノレール浜松町駅とする。
- 京浜急行の始点（起点）駅は品川駅とする。
- 羽田空港国際線ターミナルへのアクセスにおいては、羽田空港国際線ビル（東京モノレール）・羽田空港国際線ターミナル（京浜急行）の両駅において比較する。
- 羽田空港国内線ターミナルへのアクセスにおいては、羽田空港第 1 ビル（東京モノレール）・羽田空港国内線ターミナル（京浜急行）の両駅において比較する。
- 特別な記述がない限り、国内線ターミナル同士で比較する。
- （京浜急行の場合）品川方面以外にも、京急蒲田駅から横浜方面に直通する列車（種別）が存在するが、あくまで比較対象の始点駅は品川駅と定義しているため、これについてはあくまでアドバンテージのひとつとして考える。

両者の比較は、基本的に現在のダイヤ（或いは以前のダイヤ）をもとに行うが、京浜急行では京急蒲田駅の高架化工事完了に伴い 2012 年 10 月 21 日（日）にダイヤ改正を実施する予定となっている。これに関しても後ほど概要を明記する

#### 【羽田空港アクセスの比較】

東京モノレール	比較項目	京浜急行
12 分毎	①（最速列車の）運行頻度	20 分毎
17 分	②（最速の）所要時間	16 分
470 円	③運賃	400 円
固定クロス・ロング	④室内仕様	ロング主体

※比較した項目ごとに優位な状況にあるものを網掛けを施している。

それでは上の表の各観点について 1 つずつとりあげて見ていくことにする

#### ①（最速列車の）本数

東京モノレールではデータイムでも 4 分ヘッドという高密度運転を行っている。運行種別は空港快速（最速種別）・区間快速・普通の 3 種類である。

いずれの種別も 12 分ごとに運行されている状況である。（空港快速→区間快速→普通→空港快速→区間快速→普通→・・・といったサイクル）このうち普通は途中駅の昭和島で後発の空港快速の通過待ちをするため、他の 2 種別に対して所要時間が大幅に長くなっている。実際に平日のデータイムに東京モノレールを利用してみると、空港快速・区間快速（特に

空港快速)に利用客が集中しており、やはり空港アクセス路線としての色合いが濃いように感じられた。しかし普通列車しか停車しない駅でも若干の乗降が見られたため、普通列車の12分間隔は最低限必要なレベルといったところだろうか。特に途中駅の流通センターでは多くの乗降客の姿が見受けられた。

一方の京浜急行であるが、こちらに関しては最速種別の(エアポート)快特が20分ヘッド(毎時3本)で運行しており、前述の東京モノレールに大きく引けをとっている。またエアポート快特の通過駅を補うような感じでエアポート急行が20分ヘッド(毎時3本)で運行されている(エアポート急行は京急蒲田~羽田空港国内線ターミナル間各駅停車)。実際に利用してみたところ、全体的にそこまでは混雑しておらずこの運行頻度でも十分というのが個人的な感想である。しかし、前述の東京モノレールの現状を踏まえると、最低でも最速種別は10分ヘッド(毎時6本)は欲しいところである。しかし、京浜急行は空港アクセス以外にも多くの路線・行き先が存在するため、極端な増発は困難と考えられる。

詳しくは後述するが、京浜急行では京急蒲田駅の高架化工事完了に伴い、10月21日(日)にダイヤ改正を実施する。これによりエアポート快特の所要時間が15分に短縮され、運行頻度も10分ヘッド(毎時6本)に増発される予定である。

これに対抗して、東京モノレールもダイヤ改正等実施したいところであるが、東京モノレールは浜松町駅の構造(2面1線)がネックとなりこれ以上の本数の増発等は難しいと思われる。

## ②(最速の)所要時間

東京モノレールが17分、京浜急行が16分と似たりよったりでこの観点が両者の形成に与える影響はほぼないと考えられる。所要時間がほぼ同じなため、現状では運行頻度の高い東京モノレールが有利であると考えられる。しかし、10月21日(日)の京浜急行のダイヤ改正により京浜急行最速種別の運行頻度が東京モノレールを上回るため、形成が逆転することが予想される。

## ③運賃

東京モノレールが470円・京浜急行が400円と若干ではあるが、京浜急行が優位に立っている。

## ④室内基本仕様

東京モノレールは大半の車両が眺望に優れたクロスシートを採用している一方、京浜急行は通勤仕様・ロングシートが中心となっている。また東京モノレールは空港アクセス専用列車であるため、荷物置き・外国語(英語・中国語・韓国語)のアナウンス等の設備もあり、優位に立っている。

## ⑤その他の観点(駅の利便性等)

駅の利便性の面から両者を比較すると、東京モノレールに軍配が上がるように思われる。特に東京モノレールの国際線ビル駅は、東京モノレールのホームと搭乗手続きフロア・出国手続きフロア・搭乗フロアが同一階にあるため、利用客は基本的に階段等を利用せずに

飛行機に搭乗できる。スーツケース等多くの荷物を抱えた国際線利用客にはとても優しい駅であるように思う。

#### ⑥京浜急行のアドバンテージ

京浜急行の羽田空港アクセスといえば品川方面→羽田空港への経路が注目されがちだが、横浜方面→羽田空港への経路も存在する。こちらは、20分ヘッド（毎時3本）ですべてがエアポート急行という種別で運行されている。（京急蒲田～羽田空港国内線ターミナル間は各駅停車）ライバルである東京モノレールは浜松町→羽田空港間のみの運行であるため、横浜方面から乗換なしで直通しているのは非常に大きなアドバンテージである。しかし、横浜方面からは羽田空港行きのリムジンバスの路線が充実しており若干押され気味であるように感じる。横浜方面からの列車に関しても10月21日（日）のダイヤ改正で増発が行われることとなる。

#### 4京浜急行 10月21日（日）ダイヤ改正について

京浜急行では京急蒲田駅の高架化工事完了に伴い来る10月21日（日）にダイヤ改正を実施する。ダイヤ改正の概要は以下のとおりである。

- ・日中の品川方面～羽田空港方面への快特を倍増し10分間隔で運転。所要時間を短縮。
- ・上記の快特のうち、京急蒲田駅通過のエアポート快特を40分間隔で運転する。それ以外の快特は現行のエアポート急行の格上げという形で京急蒲田駅に停車する。
- ・横浜方面～羽田空港方面でのエアポート急行を倍増し10分間隔で運転。所要時間を短縮。

（京浜急行電鉄公式ホームページ参考）

以上のダイヤ改正により空港線のダイヤは大幅に改正され便利になる見込みである。

#### 5結論

以上の点を踏まえて、羽田空港アクセスの優劣を明確化する。

現状の羽田空港アクセスでは、東京モノレールが優位にあると考えられる。（しかし、来る10月21日のダイヤ改正後は京浜急行が形成を逆転するものと考えられる）