

## 東京ベイエリアの鉄道事情

### ～京葉線・りんかい線・羽田空港アクセス新線の直通運転を考える～

2年 名無しのA10

#### 1. 臨海副都心やオリンピック開催、国際的テーマパークと鉄道の重要性

2013年9月7日に2020年の夏季オリンピックは東京で開催という決定がされました。そのため多くの競技の会場や選手村、メディアセンター等が建設されるエリアへのアクセスの利便性の向上が「お・も・て・な・し」の言葉に恥じぬように必要になってきます。またかつての不景気の影響から現在の臨海副都心の開発はやや中途半端になってしまっているのが現状ですが、オリンピックによって施設の建設が進み、オリンピック終了後にも施設を他の用途として転用することを考えると、臨海副都心計画が再び進むことになると考えられます。よってお台場や有明といった東京のベイエリアの鉄道であるりんかい線やゆりかもめの改善が必要不可欠です。

一方京葉線沿いには年間およそ3000万人もの来場者を誇る日本で一番有名かつ入場者数の多い国際的テーマパーク、東京ディズニーリゾートが存在しています。巨大テーマパークの集客のキーワードとして「3万円の川、30万円の海」というのがあります。これは他の地域（特に中京・阪神圏といった大都市圏）からの客が来るのに新幹線の料金としておよそ3万円かかるとされ、また海外、特に中国からの客が来て観光するのに渡航費含め約30万円かかるとされていることから、これらのお金を出してまで行きたいと思わせるようなコンテンツを生むことがテーマパークには重要だということです。特に今後少子高齢化が進み国内の客の入場者数は減少することが予想されているので、海外の客を呼び込むことが現在のテーマパークには求められ、当然それに合わせて空港からのアクセスを改善することが必要になってきます。競合相手として高速バスが存在しますが、鉄道会社としてもぜひこのお客たちは取り込みたいところでしょう。

さて今回はこれらのエリアをカバーしている東京臨海高速鉄道りんかい線とJR京葉線の発展について考えていきます。

#### 2. 京葉線・りんかい線直通計画

京葉線とりんかい線は新木場駅で接続していますが、実はこの二つの路線はつながっています。そのため京葉線とりんかい線は相互乗り入れが可能で、さらにりんかい線は埼京線と直通運転をしているため、3路線の直通運転を行えば大宮・池袋・新宿・渋谷方面からお台場・有明そしてディズニーリゾートや幕張といった観光地や国際会議場などが集まるベイエリアへのアクセスがよりよくなると考えられます。当然逆に千葉からの通勤・通学客はより簡単に渋谷・新宿・池袋・大宮方面へ行けるため、この構想が実現することは大きな意味があると言えます。

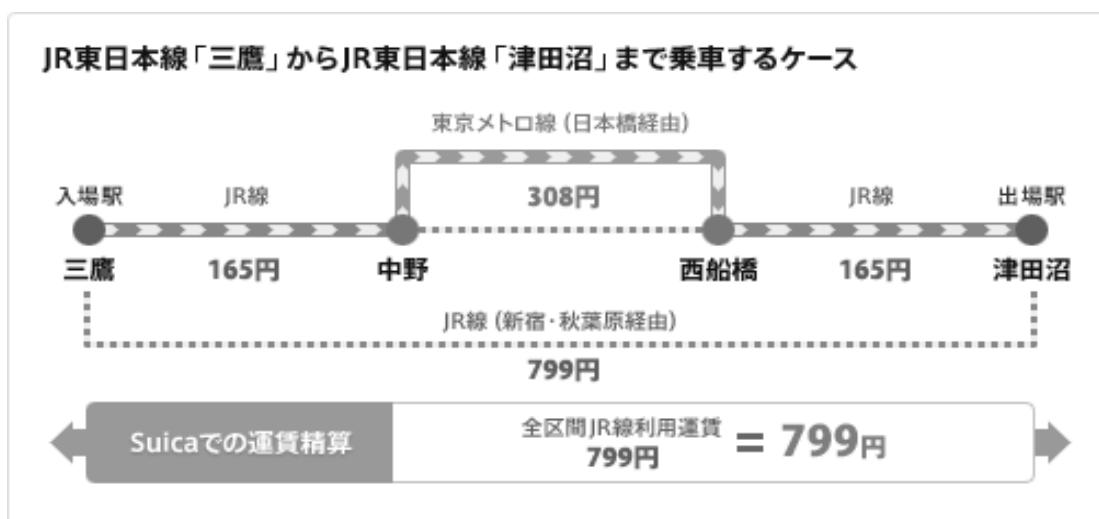
しかしこの計画には大きな問題点があるため、現在でも実現していません。

### 3. りんかい線の運賃問題

りんかい線と埼京線は違う会社の路線のため運賃が異なり、また直通を使用した客から得た運賃の分配をしなければなりません。そのため以下のようなケースだと問題が生じてしまいます。

例えば新宿から海浜幕張まで乗る時は、埼京線・りんかい線を経由して京葉線の海浜幕張まで直通で行く場合と、中央線などの JR 線で東京まで行った後に乗り換えて京葉線に乗るという JR 線だけを使用する場合の二種類の行き方が存在します。そしてどちらの場合も途中で改札を通らないため、どのような駅を経由したかを IC カードに記録することができず、入場した駅と出場した駅を読み取って運賃の計算をする IC カードを使う方法では運賃の計算ができなくなってしまいます。切符が主流だった時代ではあらかじめ経路を指定して切符を購入していたためこのような問題は少なかった（もっとも現在ほど複雑な直通運転をしていなかった、あるいはそもそも直通運転などなかったというのもありますが・・・）ので IC カードが主流の現代ならではの問題と言えるでしょう。

これに似た事例として JR 中央線と東京メトロ東西線が直通運転をするときも JR でない東西線を JR 線がはさむ形になってしまうということがありました。



このケースでは東西線経由のほうが 638 円となり、全線 JR 線を使うよりも安い計算になります。しかし中央線内では快速が使えるので東西線経由では 30 分ほど遅く、利用客は JR 線を使うのが普通だと考え、実際は東西線経由の方が安いにもかかわらず全線 JR 線を利用したこととみなされて計算しています。

さて今度は埼京線—りんかい線—京葉線の場合で考えてみましょう。  
先ほど述べた新宿—海浜幕張間をりんかい線経由と全線 JR 線使用で計算すると

りんかい線経由・・・943 円（当然乗り換えなし）  
全線 JR 線・・・637 円（東京駅の乗り換えにて京葉線地下ホームまでの長い距離を歩く）

となり、全線 JR 線を使った方が安いという結果になりました。これはりんかい線の建設時に海底にトンネルを掘ったことから工事費が高つき、運賃はやや高めの設定になってしまったからです。しかしここで問題なのは所要時間がどちらもほぼ同じ約 1 時間であるため、先ほどのケースのように差別化されず 1 つに定めることが困難であるということです。また東京駅といった経路のキーポイントとなる駅に経由したことを示す乗り換え改札を作るといった案も言われていますが、京葉線は武蔵野線に直通しているため、運賃誤徴収や不正乗車を防ぐための改札をりんかい線と何ら関係ない駅に作らなければならないといけない可能性もあるのであまり実用的ではありません。

これではいくら設備があるといっても直通運転を行うことはできないのですが、やはり都心部と臨海部そして千葉県を一本の電車で結ぶことは冒頭で述べたように大きなメリットがあります。そのため 2016 年度あたりに千葉県在住の利用者のためにホームライナー（通勤用に平日の朝・夕に運行する特別列車。利用には特別に券が必要なことが多い）を実験的に走らせたいということ熊谷俊人千葉市長が 2013 年 12 月の市議会で述べていました。ホームライナーならホームライナー券を販売するときりんかい線の運賃を組み込んでおけば問題ないのですが、実験とは言え直通の恩恵を受けられるホームライナーの利用者はそれほど多くないという点を考えると完全な直通は相当難しいと考えられます。

ではどうすれば直通運転が実現できるか？そのヒントは今年 8 月に発表されたとある計画にありました。

#### 4. 羽田空港新路線計画

現在羽田空港へのアクセス鉄道として京急線と東京モノレールがありますが、東京オリンピックの開催において外国人客が増えるところの 2 つの路線では乗客の増加に耐えられないのではといった指摘がされています。国際線なら成田空港があるじゃないかと思われる方がいらっしゃると思いますが、今後関東の国際線の玄関口は羽田空港になると考えられています。それは成田空港が都心から遠く、また 24 時間営業ができないためです。今後東京を発着する航空機の数オリンピックを筆頭にどんどん増えると考えられ、24 時間営業できることが不可欠だからです。また今までは「国内線は羽田、国際線は成田」という棲み分けがされていましたが両者の距離は遠く、鉄道を利用するなら 2 時間、高速バスを使っても 1 時間 40 分ほどかかってしまいます。そのため国際線のない、あるいは利用する路線が就航していない地方の空港から国際線を使う場合は羽田にきて成田に行くのではなく、韓国の仁川国際空港を乗り換え空港として利用する人が多くなってきました。そこで最近できた羽田空港の国際線ターミナルを強化し、仁川国際空港と対抗できるようなハブ空港を作り上げることが目指されています。

さて、この羽田空港のハブ空港化計画を実現するにはさらに空港アクセス線の利便性の強化が求められます。そこで JR 東日本が第三番目の空港アクセス鉄道を建設する予定であ

ということを今年の8月19日に発表しました。これは現在休止中の貨物線の一部を使い、都心と羽田空港を直結させるというもので、他の在来線とも直通運転させるといったことも考えられています。

予定として挙げられているのは以下の地図にある3つのルートで田町を通り開通予定の上野東京ラインを通過して宇都宮・高崎・常磐線と直通させるルート、大崎を通り渋谷・新宿・池袋を通り、埼京線・川越線と直通させるルート、現在りんかい線の回送線として使われている場所からりんかい線につなげて新木場まで行くルートです。そして羽田までの所要時間は東京の場合、現在の28～33分が約18分、新宿からは41～46分が約23分、新木場からは41分から約20分に短縮される見通しで開通すれば輸送力は8割増えると考えられていることから所要時間の短縮と輸送力増強は充分期待できます。



さらに東急の蒲田駅と京急蒲田駅を地下新線で結び、東京の西部地域と羽田への鉄道アクセスを改善する新空港線「蒲蒲線」構想も進んでいます。実現すれば自由が丘と羽田間が現在の51分から33分に短縮されることでこちらは主に西東京・神奈川エリアからのアクセスの向上に一役買いきそうな計画になっています。

さて今回焦点を当てて考えているベイエリアとの直結、即ちりんかい線との直通運転に関してですが、既存の

りんかい線の設備を利用できるこのルートをオリンピックの開催に先駆けて開業することでした。そしてこのことに加え、先ほど述べたりんかい線と京葉線との直通ができたことと羽田空港—お台場（臨海副都心）—オリンピック会場—東京ディズニーリゾート—幕張新都心—千葉というように今後の東京の発展に欠かせないエリアや東京のベッドタウンを一本で結ぶこととなり、大変大きな効果が期待できます。

## 5. 解決案

運賃の問題に戻ると、りんかい線が独立していることによってさらに面倒なことになります。新線はJRが建設するのでおそらくJR線の一つになるでしょう。さらに埼京線・京葉線もJR線であるため、唯一りんかい線だけ運賃計算が異なる事となるのでこれほどの効果が期待できる直通計画に水を差すことになってしまいます。そこで私が提案する案はJRがりんかい線を買収してJRりんかい線にしまえばよいのではないかと思います。そうすれば単純に距離に応じた運賃を設定できるので問題も解決できるでしょう。しかし

これはりんかい線建設の時に生まれた負債を JR が抱え込むことになるのであまり積極的にならないかもしれません。

また新線建設が実現するとなると JR の実質の子会社である東京モノレールの立場がなくなってしまう。東京モノレールも現在の浜松町駅から東京駅の方に伸ばす計画がありますが、JR の新路線ができれば全く無駄な計画になってしまいます。元々従来の路線に加えて空港アクセスを増強するための新線計画ですが、他二つに比べて利便性が劣る東京モノレールは新路線での営業が始まった後、乗客の動きを見て新線と京急線で充分賄えるのであれば廃線にしてしまうのもやむを得ないでしょう。しかし JR の新線を利用した直通運転は今の湘南新宿ラインのように直通先の路線で事故等が発生した場合はすぐに運転見合わせ・直通運転取りやめになってしまう可能性も大いにあるので、それでも確実に空港から都心へ運ぶ手段として残しておくことも必要だと言えます。ただそんな非常時のために残すのも採算に合わないはずなのでどうなるかは新線開業を待つしかありません。

## 6. 最後に

羽田空港へのアクセス線を作る計画についてニュースで聞いたときは壮大な計画に思えました。本文でも書きましたが上野東京ラインが開業すると高崎・宇都宮・水戸から羽田空港まで行けることになりませんが、どうやら上野東京ラインには少々制約があるようなのでうまくまとめることができないと思い、以前からよく言われていた京葉線とりんかい線との直通運転の計画についての上で空港アクセスについて触れてみようと思いこのテーマにしてみました。しかし実際既存の設備を使うといっても巨額の資金が必要になりますし、運行ダイヤ的にも過密になりすぎるのではないかという点からまだ半分夢物語のように聞こえます。しかしオリンピック開催や東京ディズニーリゾートが海外からの客をさらに多く集めることを今後の目標の一つとしていることからぜひとも実現させてほしいと思います。

最後までお読みいただきありがとうございました。

## 7. 参考文献

・日本経済新聞 (WEB 版) 2014 年 8 月 20 日「羽田から変わる東京 JR 東、都心と結ぶ新線構想 五輪へ部分開業を検討」

[http://www.nikkei.com/article/DGXLASDC1900Q\\_Z10C14A8EA1000/](http://www.nikkei.com/article/DGXLASDC1900Q_Z10C14A8EA1000/)

2014 年 9 月 11 日アクセス

・JR 東日本 ホームページ [https://www.jreast.co.jp/suica/use/auto\\_pay/others/sf.html](https://www.jreast.co.jp/suica/use/auto_pay/others/sf.html)

2014 年 9 月 11 日アクセス

・ビジネスメディア誠 連載コラム「線路はつながっていても一京葉線とりんかい線の直通はなぜ難しい？」

<http://bizmakoto.jp/makoto/articles/1405/16/news009.html> 2014 年 9 月 11 日アクセス