

ラピートとはるか

～関西国際空港をめぐる2社～



1年 関空特急はるかの憂鬱

初めに

空港を巡る鉄道の競合というものは、全国各地にみられる。首都圏では、成田空港を巡るJR東日本と京成電鉄の競合が有名である。前者は、様々な駅から成田空港へと向かう「成田エクスプレス」、後者は、最高速度160キロ、なおかつ安い「スカイライナー」を切り札として日々のぎを削っている。首都圏にはもう一つ、羽田空港があるが、こちらは京急と東京モノレールとの競合がみられる。両社の起点はそれぞれ品川駅と浜松町駅と割合近く、京急は安さをと速さで、東京モノレールは本数とサービスの良さで勝負している。

では、関西のほうはどうなのか？大阪国際空港(伊丹空港)を巡る争いは阪急電鉄と大阪モノレールが繰り広げている。まあこれなら首都圏でも見られそうな争いである。さて、関西にはもう一つ、重要な拠点を担当している空港がある。関西国際空港である。一見、成田、羽田と比べて面白くもなんともない競合だと思われがちであるが、デザイン性、アクセス性、快適性など、首都圏にはないものもあった。今回はそんな、あまり注目されない関西国際空港を巡る競合についてご紹介したいと思う。

長い長い両者の戦い

近畿を代表する空港といえば、関西国際空港(以下関空)が真っ先に出てくる。1994年の開港以来、近畿の拠点として活躍している。今回は関空を巡る競合ということで、関空アクセスの歴史についてご紹介したい。



時は大幅にさかのぼって、昭和。まだ関空の「か」の字もない頃である。それまで大阪～和歌山輸送（以下阪和輸送）は南海鉄道が独占していた。南海は現在の南海電気鉄道で、大阪の難波駅から和歌山県の和歌山市駅を結んでいる路線である。途中の岸里玉出駅からは高野山へ行く高野線、泉佐野駅では関西空港駅へ向かう空港線が分かれている。その他小さな支線はたくさんある。さて、それまで独占していた阪和輸送に新たな刺客が来た。阪和電気鉄道である。阪和電気鉄道は、現在の JR 阪和線で、JR 難波駅から和歌山駅を結んでいる。途中日根野駅からは関西空港駅へと向かう関西空港線が分かれている。昭和 4 年に開業した阪和電気鉄道は圧倒的なスピードで南海を圧倒した。これに対し、スピードではかなわない南海は、喫茶室付き冷房車を登場させたりしてサービス面で対抗した。熾烈な争いであったが、結局昭和 15 年に両社は合併し、いったん争いは収まった……。しかし、昭和 19 年にふたたび分離し、今日にも及ぶ阪和輸送の熾烈な争いが繰り返されている。

それから 50 年後。関空開業が両者の争いに拍車をかけることになる。南海は本線の泉佐野駅から線路を分岐させ、関西空港駅まで伸ばす「空港線」を、JR 西日本の路線となった阪和線は日根野駅から「関西空港線」を作り上げた。また関空アクセス特急として、南海は「ラピート」（写真左上）、JR は「はるか」（写真右下）を登場させて利用客を呼び込んでいる。南海は安さとサービスの良さ、JR は京都駅、新大阪駅などの主要駅を経由しながら運行するアクセス性と、スピード性が売りである。特急以外にも、南海は難波駅から安く、関西空港駅へと直通する「空港急行」、JR は大阪駅、京橋駅、鶴橋駅、天王寺駅と、大阪の主要駅の大半を経由しながら関西空港駅へと向かい、なおかつ速い「関空快速」を走らせている。

南海と JR 西日本は、阪和輸送においても、関空輸送においても激しい争いが繰り返されている。関空開港で両社は切り札ともいべき特急列車を投入した。阪和線と南海、70 年目の争いはいかに……。

20 年目の戦い

空港アクセス特急には何が必要か？そう考えたときに真っ先に出てくることは、「居心地の良さ」である。空港へ行くからには、国内だけを見てはいけない。様々な国の方々が来るのだから、誰にとっても過ごしやすい空間で在らなければならない。また、自分の国をどれだけ知ってもらえるかも大切だと思う。外国人にとって空港特急はその国に来て初めて乗るであろう乗り物である。だから、自分の国をどれだけデザインや車内に表現できるかはとても重要である。それは、JR の関空特急「はるか」と南海の空港特急「ラピート」にも生かされている。今回は両社の特急の比較と考察をしようと思う。



まずは、なんといっても速さである。今回私が実際に乗って計った結果、天王寺～関西空港駅での「はるか」が32分で、関西空港駅～難波駅での「ラピートβ」が36分であった。「ラピートβ」とは停車タイプの「ラピート」のことで、ほかには速達タイプの「ラピートα」がある。ほぼすべての「ラピート」が「ラピートβ」だから、今回は「ラピートβ」に乗車した。この違いは、「はるか」が天王寺駅～関西空港駅がノンストップなのに対し、「ラピート」は途中6駅に停車するために生じるものだと思う。

続いて料金である。「はるか」が天王寺駅～関西空港駅の乗車券込の料金（指定）が2430円なのに対し、「ラピート」では関西空港駅～難波駅で特急を使う場合に割引が適用されることから乗車券込でわずか1130円。「はるか」のわずか半分である。これだけ見ると、4分の違いで料金が倍違うなら「ラピート」を使いたくなるものであるが、ここで「はるか」の最大の強みをご紹介します。

それは「アクセス性」である。「はるか」は天王寺駅のほかに、新大阪駅、京都駅、さらには米原駅と新幹線の駅を数多く経由する。これは南海にはない強みである。新幹線に来て、そこからすぐに「はるか」に乗って関空へ向かう・・・なんてこともできる。反対に関空に降り立った乗客がすぐに新幹線駅へ向かい、そのまま乗れる・・・なんてこともできるのだ。また世界的な観光地である京都駅を通るので、観光客も多く寄せ付けることができる。JRの強みは、広大な路線をうまく使ってアクセス性に力を入れることができることである。これは、JR西日本に限らず、空港を狙うJR各社に共通の特徴である。

まとめると、「はるか」の長所はとにかくアクセスに優れていること、速いことである。一方で「ラピート」の長所は、とても安いところである。それぞれのニーズに応じて電車を選ぶことができるのだ。

※両社の比較

	JR西日本「はるか」	南海電鉄「ラピートβ」
乗車区間	天王寺～関西空港	関西空港～難波
料金	2430円(指定席)	1130円(割引使用)
所要時間	32分	36分
乗り心地	気になる揺れはない	やや左右に揺さぶられる
シート	柔らかめ 肘掛にはテーブル有 肩幅よりわずかに狭い	柔らかめ 肘掛にはテーブル有 肩幅よりわずかに狭い 上部の両端に突起
電光掲示板	4か国語(交互に表示)	2か国語(上下に表示)

備 考	自販機有 車内販売なし	自販機有 車内販売なし
	天王寺～関西空港間は ノンストップ	室内灯が落ち着いた色 りんくうタウン駅停車 (はるかは通過)

※天王寺駅と難波駅はさほど距離はないため比較対象にした。

※南海空港線と JR 西日本関西空港線はりんくうタウン駅～関西空港駅間で線路を共有しているため、全く同じ区間を走る。

まとめと、感想

今回は、あまりスポットライトを浴びない関空輸送について調べてみた。ここで一つこぼれ話を紹介したい。

JR 西日本の関西空港線と南海の空港線が接続するりんくうタウン駅という駅がある。この駅の次の駅が関西空港駅なのだが、この区間では実に奇妙なことがある。りんくうタウン駅から関西空港駅の手前まで両社は線路を完全に共有しているのである。つまり、この区間の線路は JR も南海も自社の線路のように使えるのだ。このような区間がほかにもあるので是非調べてみると面白い。

また、興味がわいたので他の空港特急についても調べてみることにした。調べたものは首都圏を代表する空港アクセス特急である成田エクスプレスとスカイライナーである。前者は JR 東日本、後者は京成電鉄である。こちらはあいにく時間がなかったので調べた結果のみになるが、どうやら、速さと安さを求めるなら京成、快適性と便利さを求めるなら JR 東日本であるらしい。ただ、ラピートの場合は安い代わりに時間が掛かってしまったのだが、京成は、速いうえに安いのだ。これは関空競合とは違う展開である。さて、追い詰められた成田エクスプレスはというと、車内の快適さとアクセスの便利さで勝負をかけている。アクセスは「はるか」と同じで首都圏主要駅を通るのだが、「成田エクスプレス」の場合はその主要駅を始発として成田空港を目指す。また、成田エクスプレスのシートは普通車でもグリーン車並みだそう。時間が掛かってしまう分快適になるので「楽に行きたい」人にはお勧めである。

また、京成の拠点が日暮里なのに対して、成田エクスプレスは、東京、新宿、池袋、横浜、大船などと、様々なところから成田空港に向かう。場合によっては成田エクスプレスのほうが安く済むという場合もあるかもしれない。ほとんどの空港競合には JR が関与しているが、各社によって強みはばらばらであった。ある意味ではシェアを分けているともいえる。

このように、空港特急は他にはない様々な工夫がなされている。今度空の旅をするなら空港までは電車で行ってみてはどうだろうか？もちろん、特急で。

参考文献

「鉄道会社はややこしい」 所澤秀樹 光文社新書 2012年5月20日

「封印された鉄道史」 小川裕夫 彩図社 平成25年1月17日

