

みんな



<http://www.mintetsu.or.jp/>

特集

## 羽田空港アクセスの強化

[京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み]

# ストーブ列車に乗って

原田マハ

二年ほどまえのこと、「真冬の津軽  
に行ってみよう」と、思い立った。  
「津軽鉄道のストーブ列車に乗る」と  
いう、長年の夢を実現させるために。  
青森県の津軽地方は、私にとって思  
い入れのある地域だ。大好きな作家・  
太宰治の出生地だから。

三十代の頃、ひとり旅で津軽を巡  
り、金木町にある太宰の生家「斜陽  
館」を訪ねたことがある。太宰の実  
家・津島家は津軽地方の大変な有力者  
で、当時は「金木の殿様」と呼ばれて  
いたそう。その金木御殿が、いまは  
太宰治記念館となって残されている。  
そのとき、私にはちよつとした企画  
があった。五所川原駅から津軽鉄道に  
乗って、金木駅に着くまでのあいだ、  
太宰の名紀行文「津軽」を読む。私は

高校生のときからこの「津軽」を繰り返  
し読み続けてきたのだが、いつか津  
軽鉄道に乗ってこれを読んで旅情に  
浸ってみたいものだと思いついてきた。  
いよいよそれがかなうことになって、  
うれしくてたまらなかったのを、昨日  
のことのように思い出す。津軽鉄道の  
窓際の席に陣取って、さて、とばかり  
に文庫本を広げた。津軽鉄道に乗って  
「津軽」を読みつつ金木に向かうのは  
この私だけだろうと、ちよつと自慢し  
たいような気持ちになっていた。

車内には、私以外に、地元の人らし  
き乗客と、いかにも観光客ふうの女性  
の乗客がふたり、乗っていた。私は、  
彼女たちを眺めて、目を見張った。な  
んと、彼女たちも「津軽」の文庫本を  
広げていたのである。これには驚い

た。自分だけじゃなかったのかと、何  
となく悔しいような気持ちと、同志を  
みつけて喜ばしい気持ちと。もちろ  
ん、私たちは三人とも金木で下車し、  
微妙な距離感を保ちつつ、一路「斜陽  
館」へ向かったのであった。

その後、津軽鉄道では「ストーブ列  
車」という特別列車が冬になると登場  
することを知り、ううむ、ならば今度  
は真冬にストーブ列車に乗って「津  
軽」を読むぞ！と心に誓った。

このストーブ列車は、東北の冬の風  
物詩として、一番列車が走るとニュー  
スになるくらいだから、知っている人  
も多いと思う。ストーブでするめを焼  
いたり、暖かい車内でビールを飲んだ  
りして、実に楽しそうな様子を、私も  
何度かテレビで見た。そしてついにそ

# みんな

## CONTENTS

### Vol. 48

#### 2014

◎日本民営鉄道協会とは？

昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、71社の民営鉄道会社で組織されています。  
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。  
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

れに乗り込む日がきた。実はそれに乗りたいために、金木を舞台にした小説を書く決めたのだ。  
念願がなつてストープ列車に乗ったひとときは、それはそれは楽しかった。焼きするめと缶ビールで、見知らぬ人々と乾杯した。「これがやりたかったのよね」と、乗客の誰もいい笑顔だった。  
目が覚めるような白一色の風景の中を、私たちを乗せて列車は走った。あつというまに金木駅に着いてしまつ

た。ああ楽しかった、と雪深いホームに降り立ったとき、あつと気がついた。「津軽」を読むのを忘れてしまったことに。  
だから、もう一度、ストープ列車に乗りたいたいと思っている。そのときこそは、「津軽」の文庫を忘れずに膝の上に上げてから、ビールで乾杯することしよう。

### はらだまは

作家。東京都生まれ。関西学院大学文学部日本文学科、早稲田大学第二文学部美術史科卒業。伊藤忠商事、森ビル森美術館設立準備室、ニューヨーク近代美術館勤務を経て、2002年フリーのキュレーターとなり、06年より作家となる。05年「カフィーを待ちわびて」で第1回日本ラプストリー大賞を受賞。12年「楽園のカンヴァス」で第25回山本周五郎賞受賞。近著に「ジヴェルニの食卓」（集英社）、「総理の犬」（実業之日本社）、「ユニコーン ジョルジュ・サントの遺言」（NHK出版、最新刊に「翔ぶ少女」（ポプラ社・1月12日発売）がある。

### 02 四つの季節の鉄道ものがたり—第三話 冬 ストープ列車に乗って

◎作家 原田マハ

### 特集／羽田空港アクセスの強化

「京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み」

### TOP INTERVIEW

### 04 羽田・品川を中心とした

### 事業展開で沿線価値向上へ

◎京浜急行電鉄株式会社 取締役社長 原田一之

### REPORT I

### 08 空港線物語

日本を代表する空港アクセス路線へ

### REPORT II

### 12 羽田空港アクセス強化

### 渋滞の解消と羽田アクセスの改善

◎京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 蒲田連立担当部長 三原弘之

### Interview Column

踏切撤去で、駅伝選手が集中できる環境に。

◎桐蔭横浜大学陸上競技部 監督 関東学生陸上競技連盟 総務委員長 日隈広至

### 空港アクセス強化と拡充の取り組み

◎京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 運転車両部長兼総合司令所長 松田義明

◎京浜急行バス株式会社 運輸部 営業一課長 長塚隆介

### 羽田空港のさらなる国際化に向けて

◎京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 計画営業部長 浦辺和夫

### REPORT III

### 22 羽田・品川のポテンシャルを

### 活かした事業の展開

◎京浜急行電鉄株式会社 常務取締役 生活事業創造本部長 國生伸

◎京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 都心開発部長 金子雄一

### 26 みんなでつだより

第12回「日本鉄道大賞」は

「首都圏民鉄5社7線による相互直通運転」に車両位置の相違やコスト削減に対応

新たなタイプのホームドアの実用性の検証が始まる

### 連載16 地方民鉄紀行

### 28 北陸鉄道株式会社

連載26 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

### 30 史蹟と風光の香川県

◎首都大学東京・専修大学非常勤講師 藤本一美

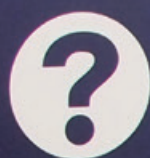
# 特集：羽田空港アクセスの強化

[京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み]



京急線  
Keikyū Line  
京急線 게이큐선

羽田空港 国際線ターミナル駅  
Haneda Airport International Terminal Station  
羽田机场国际线航站楼 하네다공항 국제선 터미널역



Information

ご案内

问讯处 안내소

KEIKYU

Keikyū Tourist Information Center

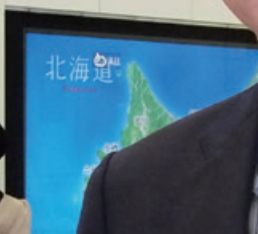
インフォメーションセンター  
게이큐 여행자 인포메이션



京急線  
のりば  
Keikyū Line



品川・東銀座  
・浅草方面  
横浜方面  
for Shinagawa,  
Asakusa  
for Yokohama  
品川・浅草方向  
横浜方向  
시나가와・아사쿠사 방면  
요코하마 방면



## 羽田・品川を 中心とした 事業展開で 沿線価値向上へ

2013年、京浜急行電鉄は創立115周年を迎えた。

営業路線は、都心部から浦賀に至る本線に、

空港線：大師線・逗子線・久里浜線を加えた5路線（総延長87km）であり、

1998年、空港線が羽田空港国内線ターミナルに乗り入れ、

2010年に羽田空港国際線ターミナル駅を開業してからは、

「羽田空港アクセス」を重点事業として推進してきた。

そして現在、京急電鉄では次なる成長戦略として、

交通の要衝として重要性が高まる品川地区と羽田空港を核に、

2拠点がある高いポテンシャルを活用した

「沿線価値のさらなる向上」に取り組んでいる。

京浜急行電鉄株式会社の原田一之取締役社長にお話を伺った。

京浜急行電鉄株式会社  
取締役社長

原田一之

Kazuyuki HARADA

文●茶木 環／撮影●織本知之

## 特集：羽田空港アクセスの強化

〔京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み〕

### 「羽田・品川」を玄関口として

——羽田空港乗り入れから15年が経過しました。「羽田空港アクセス」のイメージが確立されています。

**原田** 1998年に羽田空港国内線ターミナル駅を、2010年に羽田空港国際ターミナル駅を開業し、羽田空港アクセスを担う企業としての役割を高めてきました。

これは民鉄全体に通じる傾向ですが、首都圏においては、どの会社においてもまだ人口減少が顕著に現れているわけはありませんが、鉄道事業における事業リスクとして、少子高齢化による人口減少への対応が課題となっています。

そうした中、当社は羽田空港に乗り入れ、航空路線を通じ、全国そして世界へとつながっています。羽田空港と直結し、当社線沿線に交流人口を受け入れていくチャンスがあるということ、は大変恵まれた環境にあると考えています。言い換えれば、この環境を活かすことができれば、京急グループの将来はないといっても過言ではないと思っています。

——空港線の分起点である京急蒲田駅付近の高架化も完了しました。

**原田** 京急蒲田駅付近連続立体交差事業は、東京都の「都市計画事業」として2000年12月に事業着手し、2012年10月に事業区間全線の高架

化が完了しました。また、京急蒲田駅は本事業にあわせて2層高架構造に改良しました。これにより、ハード面での整備が完了し、羽田空港アクセスの能力を最大限に発揮できる体制が整ったこととなります。

高架化に伴い、品川・都心方面と羽田空港駅間、横浜方面と羽田空港駅間ともに直通電車をほぼ終日10分間隔で運行し、所要時間の短縮を図るなど、大幅なダイヤ改正を実施しました。利便性が格段に向上し、当社線をご利用になるお客さまが着実に増えています。

また、本事業により、正月の箱根駅伝でも知られる「京急蒲田（空）第1踏切道」をはじめ事業区間内にある28カ所の踏切を撤却しました。都内でも屈指の幹線道路である環状8号線や国道15号の慢性的な交通渋滞や踏切事故がなくなり、線路で分断されていた街を一体化する効果も期待されています。安全性を高め、魅力ある街づくりを進めていくうえで、地域のお役に立てたのではないかと思います。

撤却する踏切の数や総事業費の規模では全国でも最大級となった京急蒲田駅付近連続立体交差事業ですが、これも東京都、大田区、国、そして地元住民の方々からの多大なご協力があった実現できた事業です。駅舎や切替地点の整備など、事業完了に向けて引き続き工事を進めています。

——一方、京急の主要ターミナル駅である品川駅が、交通の要衝として期待を集めています。

**原田** 1968年に品川駅―泉岳寺駅間約1・2kmを開業するまで、本線の起点は品川駅で、今でも品川駅に0キロポストが置かれています。品川駅はJR各線に接続するターミナル駅であり、当社線では横浜駅に次いで乗降人員が多く、当社にとって非常に重要な駅です。

その品川駅では、2008年3月からJR東海の東海道新幹線すべての列車が停車するようになり、また、2027年に開業が予定されているリニア中央新幹線東京方の始発駅であることも発表されました。

報道によると、2014年度中にJR東日本の東北縦貫線が開業し、宇都宮線・高崎線・常磐線の3路線が東京駅まで乗り入れ、品川までの直通運転が可能になります。さらに、品川駅周辺の再開発については、15haに及ぶ車両基地の再開発が検討されており、山手線の新駅構想などもあるようです。

当社線が品川駅と羽田空港を15分で結び、東海道新幹線と将来的にはリニア中央新幹線も加えた広域交通の拠点となる品川は、交通の要衝として、さらなる発展が期待されています。

——そうした両拠点が持つポテンシャルを活用して、沿線価値の向上に取り組んでいくというお考えなのですね。

**原田** 京急グループの長期ビジョンを「品川・羽田を玄関口として、国内外の多くの人が集う、豊かな沿線へ」と定めています。

交通事業は人の移動が伴うものです。品川や羽田という玄関口を通じて、たくさんのお客さまが当社線沿線を訪れる。沿線に広く相乗効果を波及させる事業を展開し、交流人口だけではなく、就労人口や定住人口も増加させていく。品川と羽田、この2拠点が持つポテンシャルを沿線全域の活性化



品川駅に停車する羽田空港行き「エアポート快特」



2層高架式になった京急蒲田駅。



京急電鉄の起点駅である品川駅。首都圏交通の要衝となっている。

につなげ、多くの人々が集う豊かな沿線を目指したいと考えています。

## 「羽田空港」をキーワードに

——羽田空港のポテンシャルの活用としては、どのようなお考えをお持ちですか。

**原田** 羽田空港の発着枠は段階的に増強されています。国内線は2013年3月に2万回増枠され、国際線も2014年3月に3万回の増枠が予定されており、国内・国際の合計で、44・7万回になります。国土交通省の資料によれば2012年度の空港利用者数6679万人が、2017年には8030万人に増えると予測されています。

京急グループによる羽田空港アクセスには、鉄道のほかにもバス、タクシ―があり、三位一体となって利便性の向上に取り組んでいます。

バスは、羽田空港発着のリムジンバスが46路線で運行しています。また、ターミナル駅や住宅地だけではなく、東京スカイツリーや東京デイズニ―リゾート、箱根や富士山など、人気観光スポットへの直行バスの運行を開始しています。

タクシ―では、東京、川崎、横浜、鎌倉、逗子、葉山の各地区で、「定額制タクシ―」を導入しています。これは、羽田空港と目的地を結ぶ2区間に

おいて、あらかじめ設定した定額運賃でタクシ―を利用できるサービスで、「運賃の不安がなく乗車できる」と好評です。

羽田空港の国際線については、すでに24時間運用されていますが、当社グループの対応にはまださまざまな課題があり、万全とは言えません。今後の対応が課題となっていますが、鉄道、バス、タクシ―、三つの交通モードをうまく活用することで、深夜早朝時間帯のニーズに役立てていきたいと考えています。また、ホテル需要の拡大にも対応し、ビジネスホテル「京急EXイン」の出店を進めています。

鉄道、バスともに公共交通機関として当社だけでは解決できない他社とのネットワーク構築などの課題もありますが、京急グループの総力でさらに利便性を高め、「羽田空港アクセスといえは京急」と皆さまに言っていたただけるようにしたいと思っています。

——品川のポテンシャルを活用した事業についても聞かせください。

**原田** 先ほども申し上げたように、品川駅は京急グループにとって、鉄道の起点であると同時に主要ターミナルです。品川駅前の好立地を活用して、賃貸ビルやショッピングセンター、ホテルなどさまざまな事業を展開しています。

「京急EXイン品川駅前」がキーテナントの複合施設「SHINAGAWA AGOOS」をはじめ、京急グル―

プは、品川駅の高輪口周辺に約6万㎡の土地を保有しています。

現在検討されている品川駅周辺の再開発に関して、京急グループとして、保有資産をどう活かしていくのか、品川の街づくり全体を見渡し、グループの総力を挙げて取り組んでいきたい。東京都や港区、国、関係各所などと協議をしながら、駅改良や賃貸ビル事業だけにとどまらない、京急グループの活躍の場を創出する最適なプランをまとめていきたいと考えています。

——この地域が特区に指定されていることも大きな弾みになりますね。

**原田** はい。品川・羽田周辺地区は、2011年12月に国から「国際戦略総合特区」に指定されました。この特区は、わが国の経済成長のエンジンとなる産業機能の集積拠点を目指し、全国で7地域が指定されています。国際戦略総合特区に指定されると、法人税の軽減等、税制上の支援措置を受けることができます。品川・羽田周辺地区は、「アジアヘッドクォーター特区」として、外国企業を誘致するための戦略的な都市づくりが推進されます。品川駅周辺の再開発は、国のレベルで見ても非常に価値があるということです。品川にかかる期待は大きい。国際的な視野においても価値が高いビジネスエリアの創造を目指し、京急グループとしてもそれに応える街づくりを検討していきたいと思っています。

## 特集：羽田空港アクセスの強化

〔京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み〕

——京急沿線では、もう1カ所、国際総合戦略特区に指定されています。

原田 川崎・横浜の臨海部で、「京浜臨海部ライフィノベーション特区」に指定されています。やはり羽田空港に至近であること、鉄道や幹線道路、京浜港など交通基盤が充実していることが特区に指定された背景にあります。

かつて京浜工業地帯として繁栄した川崎・横浜の臨海部は、相次ぐ工場の移転によって空洞化が懸念されていました。しかし現在は、ライフサイエンス・環境分野における世界最高水準の研究開発から新産業を創出する「国際戦略拠点」の形成が進んでいます。

品川に加えて、この川崎・横浜地域も、羽田空港との至近性が高く京急グループにとって重要な戦略拠点です。

国や自治体の方々もさまざまな取り組みをされていますが、われわれ京急グループも、羽田空港と直結するメリットを活かし、当社沿線にお客さまを迎えるさまざまな事業を展開していると考えています。

当社線沿線には、品川や羽田空港に1時間圏内で直結する、川崎・横浜の産業集積地域、横浜南部や横須賀の住宅地、三浦半島や鎌倉など自然や歴史に彩られた観光地など、国内外から注目を集める地域が数多くあります。

これらの沿線地域で、商業施設や住宅の供給、流通や生活関連サービスの提供、自治体との連携による地域振興

など新たな取り組みを積極的に進めて、人の流れをつくり、沿線人口を増やしていく。今後はさらに、全事業において「羽田空港」のポテンシャルを意識していきます。

### グループ力を活かし世界ブランドへ

——2020年夏季オリンピック・パリンピックの東京開催が決まり、羽田空港アクセスを担う京急グループの重要性は、さらに高まりそうです。

原田 そうですね。オリンピックの開催時には、世界中から日本を訪れる選手やお客さまが、羽田空港からお台場をはじめ都内のさまざまな会場や選手村、宿泊施設へ移動することになります。われわれにはその輸送を全うする責務があります。

オリンピックに向けて、羽田空港アクセスを担う企業として、基盤を整備していきます。オリンピックは、われわれ京急グループにとって試金石になると思っています。京急グループは本来に、羽田空港アクセスを担うことができるのかということ。オリンピック開催を支える都市インフラとして交通面が弱いと指摘した記事を目にしましたが、やるべきことがある限り、われわれは取り組んでいきます。

——京急グループ内の改革も進められているとお聞きました。

原田 京急グループは65社からなり、

交通事業を中核に、不動産事業、流通事業など、業種は多岐に渡ります。115年の間、さまざまな事業を通して沿線の発展に取り組んできましたが、これからはさらにグループの総合力を発揮し、さらには連携を強固にしていく必要があります。グループ内の全員が同じ思いで業務に取り組むために、京急電鉄の社是をグループ理念に改めました。

グループ全体の事業推進体制についても改善しています。京急電鉄の機構改革を実施し、地域開発本部と都市生活事業本部を一体化して「生活事業創造本部」を創設しました。鉄道をはじめとする交通事業と、沿線価値の向上を目指す生活に関する事業という二つの大きな柱にしたわけです。鉄道をはじめとする交通事業は、ある意味では沿線地域の骨や血管部分です。そこに筋肉を付け、街として花開かせるのが「生活事業創造本部」です。その両方があってこそ、真の沿線の活性化につながっていると思っています。

——最後に、「京急」ブランドについてお聞かせください。

原田 かつては「三浦海岸への海水浴電車」だった京急のイメージ

も、今では「羽田空港アクセス」に変わっています。「京急」ブランドをさらに浸透させて全国ブランドとして確立し、さらには世界ブランドを目指します。

鉄道もバスも流通事業も当社グループ事業すべてはサービス産業です。合理化できる部分もありますが、サービス業はやはり最後は人の力が必要になります。京急は社員全員の顔が見える規模の企業ですし、グループの仕事はすべて、人がサービスし、人が支えているもので、それが「京急」のイメージにつながっています。諸先輩が築き上げてきた沿線の方々の「安全な京急・信頼できる京急」のイメージを大切に、京急グループに対する信頼にお応えし、さらに高めていくための努力を続けていきたいと思っています。



羽田空港アクセスを支える空港線は、もともとは穴守線といい、1902（明治35）年、穴守稲荷神社参詣のために開通した。昭和初期には、羽田空港の前身である東京飛行場も開港、穴守線は、穴守・羽田地区の交通手段としてますます重要度を増していった。しかし、日本の敗戦により、東京飛行場は米軍の占領下へ、穴守線も接収と短縮の運命をたどる。接収は1952（昭和27）年に解除されたが、空港線が名実ともに空港アクセス線として生まれ変わったのは、1998（平成10）年、接収解除から46年後のことだ。羽田開発の先鞭をつけながら、長くその地に戻ることができなかった、穴守線・空港線の変遷の歴史を振り返る。



## 広く信仰を集めた穴守稲荷神社

京浜急行電鉄の歴史は、1899（明治32）年1月に開業した大師電気鉄道に始まっている。当時、関東一の参拝客を集めていた川崎大師と川崎を結ぶ約2kmの路線を開通。その3カ月後には、京浜間の全通を目指し、社名を京浜電気鉄道と改め、路線を延ばしていった。

1901（明治34）年2月には、多摩川を越え、官設鉄道の大森停車場前（現・JR大森駅前）までの延伸区間を開業した。この時、川崎・横浜方面ではなく品川方面に向かったのは、許可の問題もあったが、東京市内への乗り入れを優先したからに他ならない。そしてもう一つ、延伸とは別の目的があった。穴守稲荷神社の参詣客輸送を担う穴守線の開業だ。

穴守稲荷神社は、江戸時代後半、羽田村に隣接する鈴木家（現在の空港内）の開拓を行った鈴木家の屋敷神を起源としている。海が荒れるたび、沿岸の堤防決壊による被害に苦しんだ村民が稲荷大神を祀ると、海が静まり五穀豊穡をもたらした。穴守という名前は「風浪が作りし穴の害より田畑を守り給う稲荷大神」に由来している。

時代が江戸から明治に変わり、1886（明治19）年に堤防下に移して社殿が建立されると、穴守稲荷神社は広く人々の信仰を集め、参拝客が急増する。1894（明治27）年ごろには温泉が発見され、門前には料亭や旅館がひしめき、日に賑わっていった。

それまで、歩くか人力車に乗るしかなかった、この穴守稲荷神社の参拝客や観光客の足の便を図ることを目的に、京浜電鉄はいち早く、穴守線の開業に向かって一歩を踏み出していたのだ。

## 行楽客を集める沿線開発の推進

1902（明治35）年6月、京浜電鉄は、京浜蒲田駅から穴守稲荷神社へ向けて支線を延ばし、海老取川の西岸まで、3.6kmの穴守線を開通させた。

穴守線の開業により、穴守稲荷神社参拝客はますます増加し、穴守界隈は一大行楽地となっていたが、京浜電鉄は、さらに沿線開発を進めた。

1909（明治42）年には、穴守稲荷神社社殿の北側の干潟を埋め立て、羽田運動場を開設。スポーツ施設のほか、遊園地も併設した総合施設で、オープンと同時に、多くの行楽客を集めた。

続いて、1910（明治43）年に京浜蒲田駅―穴守駅間の複線化で輸送力の増強を図ると、翌年7月には、羽田海水浴場を開設。開場式には、元内閣総理大臣の大隈重信伯爵や樺太探検で有名な白瀬矗中尉が来賓として出席するなど、華やかに幕を開けた。

1913（大正2）年には、羽田運動場内に遊泳池も開設している。羽田海水浴場は遠浅で、干潮時には干潟が変わってしまい、満潮時でなければ遊泳できない欠点があった。これを解消するための施設だ。

同じ年、穴守線は海老取川を渡り、穴

# 空港線物語

## 日本を代表する空港アクセス路線へ

文●香田朝子／撮影●織本知之

資料／『京急グループ110年史』京浜急行電鉄株式会社 写真提供／京浜急行電鉄株式会社

### 特集：羽田空港アクセスの強化

[京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み]

守稲荷神社門前までの延伸を果たし、穴守駅を新設、大晦日から営業を開始した。京浜電鉄が当初より計画していた穴守線が、この時、全通したことになる。

#### 東京飛行場の開設

鳥のような翼を持つ飛行機が離着陸する飛行場に「羽田」ほどふさわしい名前はない。飛行場が開港してから羽田という名前がついたような錯覚に陥ってしまうが、羽田が飛行場用地として本格的に活用されるようになったのは、昭和の時代に入ってからだ。

通信省は、それまで立川町（現・立川市）にあった東京飛行場を、1931（昭和6）年8月25日から羽田町大字鈴木新田に移転することを告示した。現在の羽田空港の歴史は、ここに始まっている。

東京飛行場（羽田飛行場）の総面積は約53万㎡。円形の待合室に格納庫2棟、舗装した滑走路は長さ3000m、幅15mの1本だけで、それ以外の地表面は草に覆われたスタートだった。

東京飛行場の開港と同時に、京浜電鉄は、京浜蒲田―稲荷橋間のバス路線を延長して、省線蒲田駅―東京飛行場前の運行を開始した。

東京飛行場への交通手段を整備する一方、羽田の海水浴場に、より大規模な施設もオープンさせている。1932（昭和7）年、羽田運動場内に開設した、当時、東洋一とされた浄化海水プールだ。

京浜電鉄がこの年、海水浴場一帯につくった海の家の設備は、当時の海水浴場

としては群を抜いたものだった。海の家の収容人数は、3棟で約1万人。前述の東洋一の浄化海水プールに、飛込台やボートがある海の遊泳場、男女別の温浴場、滑り台やシーソーなどを整備した陸上遊戯場、余興場に各種売店――あらゆる施設がそろった一大レジャーランドだ。

入場料は大人20銭、子ども10銭。各駅から穴守駅までの割引往復乗車券を発売し、購入者には大人5銭、子ども2銭の割引入場券も販売した。

オープン時に発行したパンフレットには、7月10日から9月10日までの営業案内と、穴守駅から徒歩3丁（約300m）のところに海の家や海水プール、羽田運動場などともに東京飛行場を示した略図が掲載されている。

今では想像もつかないが、大勢の海水浴客で賑わう海の上の夏の空を、小型のプロペラ機が爆音を響かせながら飛んでいたのだろう。

#### 敗戦から強制接收へ

東京飛行場が開港した1931（昭和6）年は、日本が太平洋戦争終戦に至る15年間の戦争体制に組み込まれた、最初の年だった。

戦時体制下の国策として、東京飛行場の拡張が進められることになり、1938（昭和13）年2月、京浜電鉄は羽田運動場の用地を通信省に売却する。飛行場の拡張の過程で、海水プールも埋め立てられることが決まった。

戦時中、東京飛行場には一部の部隊が



1 1901 (明治34) 年、「大森大師間全通」を伝える車内ポスター 2 穴守線の鉄橋を走る京浜電車 3 大変な賑わいを見せる京浜電気鉄道直営の羽田海水浴場「羽田穴守海の家」の大栈橋 (1911 (明治44) 年) 4 米軍による羽田飛行場拡張のため、取り壊された穴守稲荷神社は、1945 (昭和20) 年9月、現在地に遷座した 5 「京浜電鉄遊覧地案内図」(1904 (明治37) 年) 6 野球や陸上、相撲などの施設があった「羽田運動場」(1909 (明治42) 年)



## 京浜急行電鉄の発足と接收解除

1948 (昭和23) 年6月1日、戦時下の陸上交通事業調整法により発足した東京急行電鉄から分離、旧京浜電鉄は京浜急行電鉄として発足した。

やがて1952 (昭和27) 年4月28日、講和条約の発効により米軍の接收が解除されると、ハネダ・エアベースは日本側に一部返還されることになった。

同じ頃、穴守線の上り線も接收解除となり、京急電鉄は、複線への復旧工事に着手する。稲荷橋駅を京浜蒲田駅寄りに

置かれたが、軍事的にはそれほど中心にはならないまま終戦を迎えた。しかし、米軍が進駐するやいなや、東京飛行場は日本のみならず、極東の玄関として、軍・民間問わず重要な役割を担うことになる。

東京飛行場は、「ハネダ・エアベース (HANEDA ARMY AIR BASE) (羽田陸軍航空基地)」として、米軍の管理下に置かれることになった。それまでも、東京飛行場は羽田飛行場と呼ばれていたが、正式に「羽田」が用いられたのは、この時が初めてだったという。

米軍は、ハネダ・エアベースを拡張するため、隣接する穴守地区の羽田3町も接收し、住民は強制退去を命じられた。穴守稲荷神社の社殿は取り壊されることになり、穴守線も海老取川の西側まで短縮された。さらに複線のうち1線は、国鉄蒲田駅から飛行場への人員・貨物輸送のために1067ミリに改軌され、穴守線は単線運転となった。

約0.3 km移設し、翌年11月1日から、2両連結・10分間隔で、穴守線の複線運転を再開した。

一方、日本に返還されたハネダ・エアベースは「東京国際空港 (羽田空港)」として整備拡充が進められた。1955 (昭和30) 年5月には、当時、東洋一の規模と設備を備えた空港ターミナルビルが竣工。空港ターミナルビルはたちまち観光名所となり、空港の見学者は1日に約2000人を超えるほどだった。

戦前、東京飛行場への交通を担っていた京急電鉄は直ちに、空港利用客、見学者の足の確保に取り組んだ。米軍に接收され休止していた稲荷橋駅・穴守駅間の500 m区間の営業再開を決め、海老取川畔に「羽田空港駅 (初代)」を開設。羽田空港駅から空港ターミナルビルまでは連絡バスを運行した。この時、羽田空港駅開業に伴い、稲荷橋駅は「穴守稲荷駅」に改称され、現在へと至っている。

日本は復興へと足早に歩みを進めていった。1964 (昭和39) 年には東京オリンピックが開催され、空港の整備そのものだけでなく、空港アクセスも大きく改善された。都心と空港をダイレクトに結ぶ東京モノレールの開業だ。

この時、京急電鉄にも空港乗り入れの可能性があったのかもしれない。しかし、本線が三浦半島一帯を走り、久里浜線の延伸を控えていた京急電鉄にとっては、本線の輸送力増強が急務だった。

京急電鉄は、鉄道による空港乗り入れを果たせないまま、穴守線を「空港線」と改称した。そこにはその名の通り、いつ

## 特集：羽田空港アクセスの強化

〔京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み〕

か東京国際空港に乗り入れるという強い決意が込められていた。

### 羽田線の羽田空港乗り入れへ

80年代になると、羽田空港の拡張と沖合への移転に伴い、空港線の延伸が計画される。1983（昭和58）年2月に決定された「東京国際空港整備基本計画」により、羽田空港への乗り入れがよいと認められたのだ。

運輸省は、東方の海面を埋め立てて空港施設を移設・拡張する「沖合展開事業」を翌年1月より開始した。京急電鉄は、東京国際空港整備基本計画に基づき、空港線の第1期延伸工事として東京モノレールに接続するまでの延伸、第2期延伸工事として羽田空港ターミナル地区への乗り入れを進める。

1993（平成5）年4月、海老取川東岸の地下に、東京モノレールと接続する羽田駅（現・天空橋駅）が開業した。同年9月には、延床面積約29万㎡、従

前のおよそ2.6倍もの広さを誇る新国内線ターミナルビル（現・第1旅客ターミナルビル）が供用開始。羽田駅で東京モノレールと連絡できる空港線利用者は、日に増えていった。

空港線の延伸工事は引き続き進められ、1998（平成10）年11月、新ターミナルビルの直下に羽田空港駅（現・羽田空港国内線ターミナル駅）が開業した。空港線は、名実ともに、羽田空港アクセス線に生まれ変わったのだ。

羽田空港駅の開業は、マスコミにも大きく取り上げられ、順風満帆のスタートを切った。特に相互直通運転をしている都営地下鉄浅草線・京成線・北総線の利用客、川崎・横浜方面からの利用客にとって利便性は高く、開業から138日目に当たる翌年4月4日には、羽田空港駅の利用客数は500万人を記録した。

増加する一方の旅客重要に対応するため、京急電鉄は、同年7月にダイヤ改正を行い、都心方面からの直通電車を増発、終日10分間隔運転で対応した。これによ



1 空港線が延伸、羽田駅が開業した 2 開業時の羽田駅（現・天空橋駅） 3 羽田空港国際線ターミナル駅開業を記念して

り、都心方面からの直通電車は開業時の約2倍となった。  
羽田空港駅開業から5年半、2004（平成16）年2月27日には、利用客数1億人を突破した。

### 世界とつながる京急空港線

一方、羽田空港の4本目となる新滑走路建設を含む再拡張事業は、2003（平成15）年12月、政府予算案で事業化が認められた。その事業の一つである国際線地区整備事業の決定を受けて、京急電鉄は、新しい国際線旅客ターミナルに直結する駅を新設することになった。

設置場所は、羽田空港駅と天空橋駅の間。2006（平成

18）年7月に着工し、足かけ4年の工事期間を経て、地下2階、地上3階建ての近未来的な駅舎が完成した。

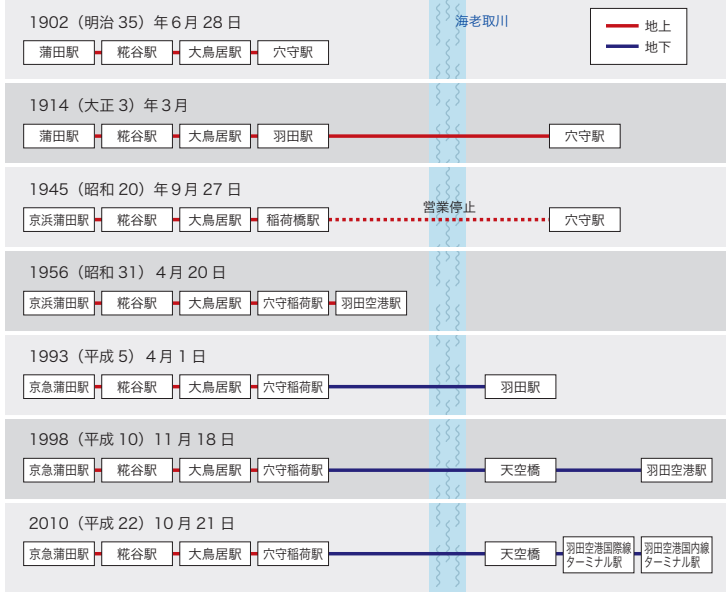
また、この羽田空港国際線ターミナル駅の開業に伴い、羽田空港駅は羽田空港国内線ターミナル駅に改称。駅名に国内線、国際線と付けることで、より分かりやすくしている。

世界179の国と地域が加盟する空港運営団体による国際

組織・国際空港評議会（ACI）が発表した「世界の空港の年次統計報告（速報値）」によると、2012（平成24）年に世界で最も旅客数が多かった空港は、アメリカのハーツフィールド・ジャクソン・アトランタ国際空港で年間旅客数は約9546万人。羽田空港は、滑走路増設で航空機の発着枠が増えたのに伴い、前年比で6.7%増、約6679万人で第4位にランキングしている。

羽田空港に乗り入れる京急電鉄は、いまや全国区の路線であり、世界とつながっている。羽田開発に先鞭をつけながらも、長く「羽田」に戻ることができなかった空港線——日本を代表する空港アクセス路線の役割と責任を担っている。

### 空港線（旧・穴守線）の変遷





## 特集：羽田空港アクセスの強化

[京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み]

REPORT. II

# 羽田空港 アクセス強化



羽田空港乗り入れから 15 年。

京急電鉄は、京急蒲田駅付近連続立体交差事業や京急蒲田駅の改良事業を実施するなど、羽田空港の航空需要拡大とともに、羽田空港アクセスの強化を推進している。

国際線発着枠の拡大が進み、羽田空港の重要性が国際的にも高まる中、「羽田直結」の京急電鉄が担う役割は大きい。

さらなる利便性の向上を目指し、京急グループ一丸となって取り組んでいる。

文●茶木 環／撮影●織本知之

## 特集：羽田空港アクセスの強化

〔京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み〕



京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部  
蒲田連立担当 部長

# 三原弘之

Hiroyuki MIHARA

## 渋滞の解消と 羽田アクセスの改善

2000年12月に事業着手した京急蒲田駅付近連続立体交差事業。工事は順調に進捗し、2012年10月には、全事業区間の高架化完成に伴い、ダイヤの大幅改正も実施した。これにより、羽田空港アクセスは一段と改善されている。

| 羽田空港 方面専用<br>for Haneda Airport |            |
|---------------------------------|------------|
| 4 X 新                           | 羽田空港 12:14 |
| 1 快特                            | 羽田空港 12:20 |
| 4 X 新                           | 羽田空港 12:24 |
| 1 快特                            | 羽田空港 12:30 |
| 4 X 新                           | 羽田空港 12:34 |



### 京急蒲田駅付近連続立体交差事業

京急蒲田駅付近連続立体交差事業は、道路整備の一環として実施される東京都の都市計画事業で、1986年に調査が開始され、2000年12月、都市計画事業認可を取得した。

本線の平和島駅から六郷土手駅まで（延長約4.7km）と空港線の京急蒲田駅から大鳥居駅まで（延長約1.3km）の合計約6kmにわたり、道路と鉄道を連続的に立体交差する。高架化される駅は、京急蒲田駅のほか4駅（大森町駅・梅屋敷駅・雑色駅・糀谷駅）。2001年12月に工事着手し、2012年10月21日には全事業区間の上下線高架化が完了した。

鉄道本部蒲田連立担当の三原弘之部長によると、現在は「駅舎や切替地点、地中梁の工事を進めている段階だ」という。解消された踏切の数は、全国の連続立体交差事業の中では最大級で、本線23カ所、空港線5カ所の合計28カ所の踏切を除却した。そのうち14カ所はボトルネック踏切だ。

「特に、国道15号と都道環状8号線の踏切除却は切迫していた」と三原部長は語る。

環状8号線に本線が交差する「京急蒲田第5踏切道」と、国道15号に空港線が交差する「京急蒲田（空）第1踏切道」の1日当たりの遮断時間は、それぞれ10時間34分、7時間48分にも及んでいた。両所とも、遮断時間には最大で700（780m）の渋滞長になるほどで、高架化により、交通渋滞が大きく改善された。

高架化で分断されていた街が一体化し、地域発展効果も期待されている。

ちなみに、1970年には都内に71カ所あった京急電鉄の踏切は、順次進められた立体化により、現在では7カ所を残すのみとなっている。

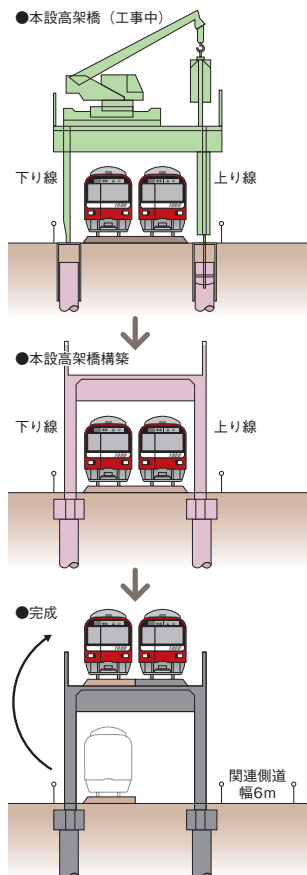
### 街のランドマーク・京急蒲田駅の誕生

羽田空港国際線ターミナル駅、羽田空港国内線ターミナル駅に向かう直通電車は、本線から京急蒲田駅を起点に分岐する空港線へ乗り入れる。京急蒲田駅の1日平均乗降人員は約4万7500人。都営地下鉄浅草線乗り入れ駅である泉岳寺駅を除く京急電鉄全72駅中9番目に位置し、空港線の分岐点でもある重要な中核駅の一つだ。羽田空港アクセスを改善するため、京急電鉄では、連続立体交差事業にあわせて、京急蒲田駅の改良にも取り組んだ。

この改良工事については、鉄道駅総合改善事業補助の適用を受けている。事業費のうち、京急電鉄が60%、国が20%、残り20%を東京都・大田区・神奈川県・横浜市・川崎市が負担した。

改良前、京急蒲田駅を起点とする空港線は駅構内が単線だったうえ、本線下り線と平面交差していたため、品川方面と羽田空港間を結ぶ直通電車の運転上のネックとなっていた。また、羽田空港へ乗り入れた当初は、横浜方面からの直通運転ができない設備だったため、2002年に横浜方に連絡線を敷設したが、日中に限り3本/時の運転となっていた。

## 直接高架工法



1 直接高架工法では、営業線を活かしたまま線路の真上を跨ぐ形で高架橋を構築する。2 3 線路高架切替は、終車から始発までの3時間50分という短い時間を使って行われた。

### 早期高架化を目指し、新技術を採用

そこで、地平式2面3線の駅を2層高架式2面6線に改良し、本線上りホームを2階部に、下りホームを3階部に、空港線ホームは両階に設置することで平面交差を解消。さらに本線ホームには、優等列車と普通列車が縦列に停車できる退避設備を整備した。これにより、品川方面からの直通電車はラッシュ時9本/時の運転、横浜方面からは終日6本/時の運転が可能となり、羽田空港アクセスの大幅な向上を支える駅が誕生した。

2層高架式となった京急蒲田駅は、まさに羽田空港アクセスの象徴であると同時に、街のランドマーク的存在となっている。

この京急蒲田駅付近連続立体交差事業の施工方法には大きな特徴があった。「直接高架工法」の採用だ。

連続立体交差事業では一般的に、営業線を仮線に移設して工事を進める仮線工法を採用するが、工事着手前にすべての仮線用地を取得する必要があるため、時間を要する場合がある。事業の早期実施の閣議決定を受けた東京都と大田区、京急電鉄が組織した「工期短縮検討会」は、予定していた仮線工法を変更し、工事区間の約6割で直接高架工法の採用を決定した。

直接高架工法では、クレーンや杭打機を搭載した自走式の作業構台（直接高架施工機）を使用して、営業線を跨ぐ形で真上に高架橋を構築する。

「この工法だと、営業線の鉄道用地内

で施工するため、用地の取得と工事の同時進行が可能となる。直接高架工法により高架化の早期実現を図った」と三原部長は語る。

幅10mほどの鉄道用地内では、営業線に近接して柱や梁、スラブを構築することが難しいため、工場製作した部材を現地で組み立てるハーフプレキャスト工法を採用。振動や騒音の低減、工期短縮にもつながった。

また、立体化が急がれていた環状8号線と交差する踏切は、仮設高架橋を設けて高架化し、他の区間に先立ち踏切を除却することとした。その結果、環状8号線付近は全区間より2年早く高架化が完了している。

営業線の安全確保と列車の運行維持、線路両側に住宅が密集する狭隘な現場や終車から始発までの短時間内で終えなければならぬ夜間作業——京急蒲田駅付近連続立体交差事業では、厳しい条件下での早期完成を目指し、さまざまな技術を積極的に開発、採用した。その功績が認められ、東京都と京急電鉄は2012年度「土木学会技術賞」を受賞。また、営業線を活かしつつ高度なネットワークへと向上するアーバンデザイン思想が評価され、同年度の「グッドデザイン賞」を受賞している。

「連続立体交差事業および京急蒲田駅の改良は、関係自治体や沿線住民をはじめ社内内外の実に多くの努力があつてこそ実現した。それだけに地域の発展に寄与し、羽田空港アクセスを担う京急電鉄の社会的責任は非常に大きいと痛感している」と三原部長は語っている。

# 踏切撤去で、駅伝選手が集中できる環境に。

正月の風物詩「箱根駅伝」の名物ポイントだった「京急蒲田（空）第1踏切」が京急蒲田駅付近連続立体交差事業で撤去されたことは、関係者にとっても感慨深いものがあるようだ。大会への影響と京急電鉄への思いを、日隈総務委員長に伺った。



桐蔭横浜大学陸上競技部 監督  
関東学生陸上競技連盟 総務委員長

## 日隈広至

Hiroyoshi HIGUMA

「東」京箱根間往復大学駅伝競走（箱根駅伝）の歴史は古く、1920年に第1回が開催され、2014年は第90回を迎えた。関東学生陸上競技連盟（関東学連）の加盟大学のうち20チームが出場（90回は記念大会で23校）し、東京大手町・読売新聞社前～箱根・芦ノ湖間、217.9kmを往路・復路各5区間で競う。学生長距離界最大級の駅伝競走であり、この歴史ある大会では毎年数々のドラマが生まれている。

特に、鶴見を出発して大手町までの23.1km、最終10区は、最後の見せ場。アンカーを務める各チームのエース級がゴールまで激戦を繰り広げ、時には予想もつかない逆転劇が起こる区間となる。2012年までは、鶴見中継所から6kmのポイントに京急電鉄空港線の京急蒲田（空）第1踏切があり、国道15号をコースに走ってきた選手が踏切の遮断によって足止めされるなど、思わぬレース展開に発展した年もあった。

京急電鉄では、踏切の遮断時間を短縮するため、一部の列車の行き先を変更するなどして、レースに支障がないよう協力してきた。しかし、電車を止めるわけにはいかない。基本的には選手集団が通過する間は電車を止めるが、選手集団が途切れた時には、空港線を利用する乗客に配慮して運行を再開していた。

そんな名物ポイントだった京急蒲田（空）第1踏切も、京急蒲田駅付近連続立体交差事業で、2012年10月に撤去された。駅伝ファンにとっては、踏切の存在も駅伝の醍醐味のひとつだったかもしれないが、選手にとってはレースに専念できる環境が整ったことになる。大手町のフィニッシュに真っ先に飛び込むのは、どのチームなのか——さらにダイナミックなレース展開が期待されている。

### ■長年の京急電鉄さんのご尽力に感謝

箱根駅伝は近年、われわれも驚くほどの人気で、沿道にはたくさんの方々の応援が足を運んでくださいます。特に、京急蒲田（空）第1踏切付近は、テレビ中継でも注目のポイントでしたし、駅至近なこともあって、毎年、大勢の方々が来てくださいました。加盟校の学生の中にも、当日の補助員として、この場所を希望する者が多かったんです。

大会運営のために、京急電鉄さんには毎年、大変お世話になり、感謝しています。鉄道会社にとって電車を止めることがどんなに大変なことだったか。観客やテレビをご覧になっている方はおそらく、たまたまその間に電車が来なかっただけだと思われて

いた方もきっと多いことでしょう。しかし、これは京急電鉄さんのご尽力によるものです。

現在は大会規模も大きくなり、OBも手伝っていますが、箱根駅伝は基本的に学生主体で開催しています。私も学生時代には関東学連の学生幹事をしており、幹事長を務めた第63回、第64回大会の前には、京急電鉄さんにごあいさつに伺いました。学生の自分たちにも気持ちよくご対応いただいたことが、強く印象に残っています。

京急蒲田（空）第1踏切で選手が足止めされたケースに、第78回大会があります。5位だった大東文化大学の選手が、4位の中央大学の選手に追いつけそうだとところで、踏切で25秒間足止めされ、再スタートした時には、選手の背中は見えなくなっていました。足止めされた時間はタイムから差し引かれるのですが、走行中につくり上げた一定のリズムが崩れてしまうと、取り戻すのに時間がかかるんですね。結局、追いつくことはできませんでした。また、第84回大会では、東海大学の選手が踏切内の線路につまずいてねん挫し、棄権したことが話題となりましたが、あれはわざとできることでもありませんが選手側の責任です。彼はその後も競技を続け、後に「あの時の失敗の悔しさがあったから頑張れた」と話していました。

率直に言って、京急蒲田（空）第1踏切は、10区担当の選手にとっては「途中で走りを遮断される可能性がある」と気にかかるポイントでした。踏切の撤去によって、選手がより集中できる環境が整い、選手やコーチは皆、喜んでいきます。

ただ、羽田空港へお急ぎの方もいらしたでしょうし、本来は電車の運行を優先すべきところを、長年、箱根駅伝に協力してくださった京急電鉄さんと乗客の皆さんには、大会関係者一同、本当に感謝しています。



踏切があった最後の大会。10区で踏切を真っ先に通過した東洋大・齋藤選手（2012年1月3日）  
©月刊陸上競技

# 空港アクセス強化と 拡充の取り組み

京急蒲田駅付近連続立体交差事業と京急蒲田駅の改良事業の進捗に伴い、京急電鉄では羽田空港行き直通電車を倍増、大幅なダイヤ改正を実施した。さらに京急バスグループでは羽田空港発着バスの路線を拡大するなど、グループ総力で羽田空港アクセスの強化と拡充を進めている。



京浜急行バス株式会社 運輸部  
営業一課長

**長塚隆介**

Ryusuke NAGATSUKA



京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部  
運転車両部長兼総合司令所長

**松田義明**

Yoshiaki MATSUDA

## ダイヤ改正で羽田直通を大幅増

羽田空港アクセスを向上させる二つの大事業の進捗に伴い、京急電鉄は、本線・空港線直通電車の本数を増加させるため、2年の歳月をかけてダイヤの改正に取り組んだ。

そして2012年10月21日、事業の着手から12年をかけて進めていた京急蒲田駅付近の全線高架化の完了とともに、新ダイヤによる運行が開始されている。

新ダイヤは、品川・都心方面・羽田空港間、横浜方面・羽田空港間ともに、直通電車の本数を、朝ラッシュの時間帯は増発、日中・夕方ラッシュの時間帯は倍増し、かつ所要時間も短縮させるというもので、羽田空港アクセスの能力を最大限に発揮している。

主な改正ポイントを見てみよう。品川・都心方面・羽田空港までは、日中、「快特」を改正前の3本から6本に倍増し、10分間隔で運行。うち40分に1本は羽田空港・成田空港直通の「エアポート快特」を、品川駅・羽田空港国際線ターミナル駅間ノンストップで運行する。

所要時間も、品川・都心方面・羽田空港国内線ターミナル駅間で、従来16〜22分だったところ、15分に短縮した。

横浜方面・羽田空港間では、従来20分間隔で運行していた「エアポート急行」を1時間当たり3本増発し、10分間隔で運行。横浜駅・羽田空港国内線ターミナル駅間の所要時間も29分から26分に短縮している。

さらに、朝ラッシュの時間帯には、航

空旅客と通勤旅客の利便性を向上させるため、品川・都心方面からの「快特」と「エアポート急行」あわせて1時間当たり6本から9本に、横浜方面からの「特急」を1時間当たり3本から6本に増発。混雑緩和を図っている。

ちなみに京急線の種別は、速さ順に「エアポート快特」「快特」「特急」「エアポート急行」「普通」となる。いかに羽田空港行き直通電車に優等列車が充てられているかが分かるだろう。日中の運転間隔が10分に1本と均等化されていることにも注目したい。鉄道本部の松田義明運転車両部長兼総合司令所長は「ダイヤを改正するに当たって、最も重視したのは「乗りやすさ」と「速達性」だった」と語る。

確かに、運転間隔が均等化されていると利用客にも分かりやすく、10分以内の待ち時間ならストレスも少ない。

また、京急電鉄は都営地下鉄浅草線・京成電鉄・北総鉄道と相互直通運転を行っているが、相互直通による羽田空港乗り入れは、それまで停車駅の多い種別で運行していた。その点も、今回の改正で改善されている。

「ダイヤ改正には、相互直通運転を行っている各社局お互いに協力が必要。各社局とは、お客さまの利便性を高め、速達性を重視することで見解が一致し、優等列車の増発が実現した」と松田部長は語っている。

## 「ダイヤ」を支える現場の努力

「ダイヤは生きもの」と松田部長が言

## 特集：羽田空港アクセスの強化

〔京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み〕

うように、時々刻々と変化する利用客のニーズに対応するため、京急電鉄では、1年ごとにダイヤの見直しを行ってきた。1998年、羽田空港乗り入れを開始した当時は、本線利用の乗客が大多数を占めていたため、本線の運行に支障がないように空港線のダイヤを組んでいた。しかし、その後、航空旅客の増加に伴い、羽田空港行き直通電車が増加する。京急蒲田駅が平面式2面3線だった時代は、担当者が苦勞しながら、非常に複雑なダイヤを組んでいたのだという。

一方、列車運行においても、努力がある。横浜方面から羽田空港行き直通電車を運行するには、京急蒲田駅に連絡線を敷設し、なおかつ、利便性、速達性を確保するため、京急川崎駅で連結・切り離しを行う必要があったのだ。この連絡線は2002年に敷設された。連結・切り離しというのは、上り線の場合は、横浜方面から来た12両編成の「快特」の後ろ4両を京急川崎駅で切り離し、8両編成となった「快特」が品川方面に発車した後、4両編成の羽田空港行き「特急」に種別変更して運転する。下り線では、羽田空港発の「特急」4両編成が京急川崎駅で品川方面から来た8両編成の「快特」の後ろに連結する仕組みだ。「お客さまが乗っている営業車両両士の連結・切り離しは高度な運転技術が必要で、それまで経験がなかった乗務員たちは、懸命に努力し、技術の修得に励んだ」と松田部長は振り返る。

2010年に京急蒲田駅の上り線高架化が完了してから、連結・切り離しの必要はなくなったが、8年間の現場の取り組みは、スキルアップとモチベーションの向上につながり、社員一人ひとりの確かな「実力」となっている。

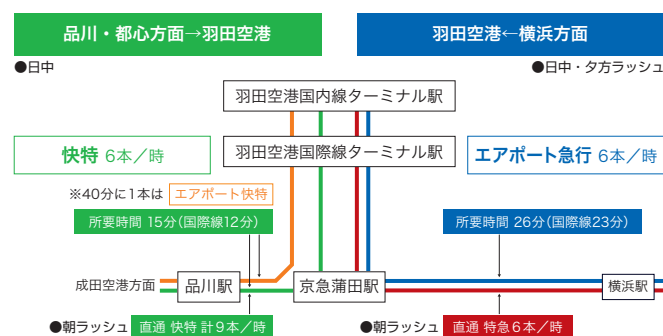
**沿線住民の利便性を確保**

羽田空港アクセスの速達性を追求する中で、京急電鉄が何よりも配慮したのは沿線住民の生活だ。

沿線の住民が利用するのは優等列車だけとは限らない。優等列車の運行だけでは、沿線で生活する人々の足として機能しない場面も生じてくる。そこで、各駅の運行頻度を確保し、一般の利用客のニーズにも応えられるようにと議論を重ねながら、ダイヤ作成に取り組んだ。

「羽田空港行き直通電車の運転間隔の均等化、速達性、そして各駅の運行頻度確保。この三つを成立させたダイヤを組むのは非常に難しかった。羽田空港を利用されるお客さまが格段に伸びているが、同時に沿線のお客さまの利便性を確保することも重要だと考えている。ご理解をお願いした部分もあるが、沿線のお客さまに極力ご迷惑をおかけしないようにしたつもりだ」と松田部長は、改正過程での苦勞を振り返る。「羽田空港行き直通電車の10分間隔運転はお客さまに浸透してきた」と手応えを感じているそうだ。

「沿線にお住まいのお客さまにとっての利便性向上、鉄道という交通機関としての公共性と京急グループの理念である安全性。そして、それらを満たしたうえ



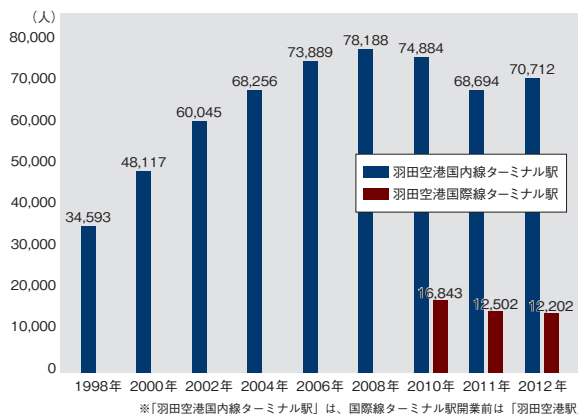
**本線・空港線とも乗客は増加傾向**

ダイヤ改正による羽田アクセス強化の効果は大きく、空港線・本線ともに乗客数が増加し、2012年度決算では旅客収支で約3億円の増加となった。また、2012年度の羽田空港国際線ターミナル駅、羽田空港国内線ターミナル駅の1日平均乗降人員は合わせて8万2914人で、前年に比べて1日当たり約1700人増となっている。

で、収支に貢献しているかどうかをベールに、鉄道ダイヤは存在する」と松田部長は語り、そうした意味合いにおいて、全面改正後のダイヤは非常に価値の高いものになったと続ける。

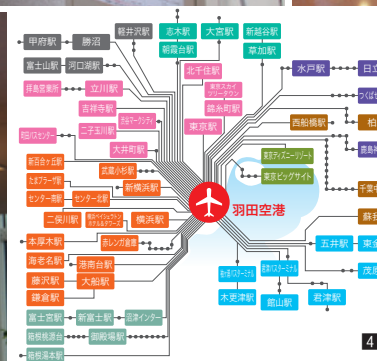
2013年におけるダイヤの見直しは、本線を利用する通勤・通学客のために、若干の修正を加えただけだった。その事実が松田部長の言葉を裏付けている。

羽田空港国内線・国際線ターミナル駅 乗降人員



「地方空港や鉄道他社局と連携して相互のPRを行っており、効果が出ていると思う。今後はさらに京急の羽田空港アクセスの認知度を高めていきたい」と松田部長は語る。

さらに、羽田空港両ターミナル駅・泉岳寺駅までの片道と提携する鉄道他社線が1日フリーとなる「京急羽田ちか鉄共通パス」(都営地下鉄・東京メトロ)や「東京トラベル1DAY/2DAYバス」



1国際線ターミナルビルから発する京急リムジンバス。2京急リムジンバスの乗車券を販売するインフォメーションカウンター。3羽田空港国際線ターミナル駅の案内はすべて4カ国語表示。4羽田空港と各地を結ぶ46路線を運行。

(都営地下鉄)などの企画切符も羽田空港で販売し、東京を訪れた観光客などの空港線利用を促進している。

京急グループとして、羽田・品川を拠点に各事業を展開していく中で、鉄道事業としては、「集客」を意識したダイヤづくりがますます重要になってくると思う」と松田部長は語る。

羽田空港アクセスを軸に、さらなる利便性向上が期待されている。

### 三つの交通モードを活用

京急グループで、羽田空港アクセスを担う交通は、鉄道だけにとどまらない。バスやタクシーの機動性・柔軟性を活用し、利用者の選択肢を広げている。

京急バスグループの路線バスが、羽田空港に初めて乗り入れたのは1950年。1964年の東京オリンピックの翌年には、東京駅と羽田空港を結ぶ京急リムジンバスが誕生。1968年には横浜と羽田空港を結ぶ横浜線の運行を開始した。

80年代後半からは、羽田空港の拡張整備に伴い、京急バスグループ単独ではなく、連絡する現地のバス会社と共同運行の形態を取って、路線数を拡大していった。さらには、ターミナル駅だけではなく、東急線のためプラーザ駅や小田急線の海老名駅など住宅地と羽田空港をダイレクトに結ぶ路線を開通。バス需要は年々高まっているという。

近年は、観光ニーズに応じて、東京スカイツリーや東京ディズニーリゾート、箱根、御殿場、富士山など人気スポット

への直通便にも力を入れており、京急リムジンバスの路線は現在、46路線に及んでいる。

「需要によって、柔軟に路線を開設できるのがバスの強み。投資も小額で済む。しかし、だからこそ競合他社も開設できるわけで、やはり企画力の違いがお客さまのご利用につながるのだと考えている。お客さま目線で、各種路線の可能性を探っていきたい」と京浜急行バス株式会社運輸部の長塚隆介営業一課長は語る。

羽田空港の国際線開業による24時間化への対応として、深夜・早朝運行が困難な鉄道に代わる交通モードとしても、期待が高まっている。

「24時間化への対応については、深夜・早朝の時間帯には、横浜・品川・渋谷など9路線を運行して、鉄道の運行休止時間をカバーしている。今後の需要動向を見ながら、迅速に対応していく。国内のお客さまはもちろん、空港リムジンバスの認知度を高め、訪日される海外のお客さまのご利用を増やしていくことも課題の一つ」と長塚課長は意欲を見せている。

さらにもう一つ、利用客に好評なのが、タクシー事業が導入した「定額制タクシー」だ。羽田空港国際線ターミナルから、東京エリア、横浜・川崎エリアなどの目的地まで、あらかじめ設定した定額運賃でタクシーを利用できる。

現在、京急グループでは、鉄道・バス・タクシーと三つの交通モードをフルに活用して、羽田空港アクセスの強化と拡充を進めている。空港利用者の多様なニーズに応えた京急の取り組みが注目されている。



京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部  
計画営業部長

浦辺和夫

Kazuo URABE

# 羽田空港のさらなる 国際化に向けて

羽田空港の国際化に伴い、京急電鉄は2010年、羽田空港国際線ターミナル駅を開業した。スムーズな移動が可能なバリアフリーの駅施設、訪日外国人のための多言語化やインフォメーションセンターの開設など、世界に向けた日本の玄関口として受け入れ体制を整え、そのサービスを進化させている。



## スムーズな移動に配慮した駅施設

羽田空港の再拡張事業により国際線旅客ターミナルが開設したのに伴い、2010年10月21日、京急電鉄は、天空橋駅―羽田空港駅（現・羽田空港国内線ターミナル駅）間に、「羽田空港国際線ターミナル駅」を開業した。

羽田空港アクセスの速達性を重視して、羽田空港乗り入れ以来、ダイヤ改正に取り組んできた京急電鉄だが、羽田空港国際線ターミナル駅も「速達性・スムーズ」をコンセプトに整備されている。

「鉄道駅が地階、国際線の出発ロビーは旅客ターミナルビルの3階、到着ロビーが2階という構造になっている。その間の移動において、いかに速達性を高めるかがポイントになった」と、鉄道本部の浦辺和夫計画営業部長は語る。

駅ホームで降車してからの動線で見ると、改札には幅90cmのワイドラッチを採用。たくさん荷物を抱えた利用客や車いす、2人乗りベビーカーの利用客も、スムーズに通過できる。改札正面には、30人乗りのフルオープンドアの大型エレベーターを設置。カートを使っている人も降りやすい。下りホームに4基、上りホームに3基設置されており、待ち時間が少ないうえ、未使用時は改札階で待機するようにプログラミングされている。通常のエレベーターは待たされるというイメージが強いためか、開業当初はエスカレーターを使う人が多かったそうだが、駅係員の誘導や案内板設置などの効果で、現在は、ほとんどの人がエ

## レベーターを利用する。

また、エスカレーターは、到着ロビー階経由と出発ロビー階にダイレクトに行ける直通が設置されている。エスカレーターは通常よりも傾斜が5度緩い、25度の設計で、荷物の多い利用客の安全性に配慮した。

もう一つ、羽田空港国際線ターミナル駅ならではの大きな特徴がある。改札内で荷物用カートが利用できることだ。ホームにはカートが用意されており、それを使って改札を通り、出発ロビーに向かうことができる。到着階では逆に、カートに荷物を乗せたまま、改札を通り、ホームにカートを置いておく。

ホームもカート利用を想定して、最大約14m幅の設計となっている。さらに、荷物の転落防止など安全を確保するため、京急線では初となる可動式ホーム柵を採用した。

「お客さまは改札内ではカートを利用できないと思われる方が多いため、改札付近のフロアにサインを貼ってお知らせしている。快適に移動いただける機能的な設計や工夫も、開業当初は、われわれの予想とは異なるところで、お客さまが戸惑われる場面があった。細やかにお客さまの様子を見て、分かりやすくご案内するサインをつくるなど、サービスの向上に努めている」と浦辺部長は話す。

羽田空港国際線ターミナル駅は、大型エレベーターやフラットな動線の確保など、施設全体の高度なバリアフリー化を実現したとして、東京国際空港ターミナル・京急電鉄・東京モノレールの3社が



1 幅90cmのワイドラッチを採用した改札。足元には「カートOK」のサイン。2 羽田空港国際線ターミナル駅から出発ロビーに向かう利用客。3 乗り降りしやすいフルオーブンドアの大型エレベーター。4 エレベーターの利用を呼び掛ける案内板も設置。

共同で、2010年度の「国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰」を賞している。

## 多言語サービスと駅ナンバリング

2012年度の訪日外国人数は、836万人に上った。国別では、韓国・台湾・中国・香港でその64・8%を占めており、観光庁の訪日旅行促進事業（ビジット・ジャパン事業）では、これに米国を加えて5大市場としている。現在、海外就航都市の半分以上がアジア圏である羽田空港からは、この4エリアに定期便が就航している。

こうした外国人旅行者に対応するため、京急電鉄ではアジアを中心とする多言語サービスに取り組んできた。移動手段や観光地などを紹介するインターネットサイト「羽田空港アクセスガイド」、駅構内の駅名看板、行先案内表示（主要駅）、自動券売機や自動精算機（泉岳寺駅を除く）などは日本語・英語・中国語・韓国語で表記している。

また、グループ各社が利用できる「京急通訳サービス」（英語・中国語・韓国語）を開設。専門オペレーターが電話を介して外国人旅行者との会話を通訳するサポート体制を整えている。

さらに、日本語が理解できなくてもスムーズな移動や乗り換えができるように、京急線全駅に「駅ナンバリング」を導入している。都営地下鉄浅草線との共同駅である泉岳寺駅を除く全72駅に、京急のアルファベットの頭文字KKと数字2

文字を付けた。注目したのは番号の振り方で、品川駅がKK01、京急蒲田駅がKK11で、次のKK12は本線の雑色駅ではなく、分岐した空港線の糀谷駅となり、そのまま羽田空港国内線ターミナル駅まで進み、雑色駅はKK18となっている。浦辺部長の説明によると「通常は本線、支線の順にナンバリングを行っていくが、羽田空港を利用されるお客さまを考慮して、空港線に直通という形で設定した」という。

## 「おもてなし」をコンセプトに

羽田空港国際線の年間発着枠数は現在、日中3万回、夜間3万回。アジアを中心に世界各国からの旅行者が羽田空港に降り立ち、目的地へと向かう。

こうした外国人旅行者をサポートするため、京急電鉄では到着ロビー階の改札口付近に「京急ツーリストインフォメーションセンター」（京急TIC）を設置している。営業時間は7時～22時。カウンターでは乗車券の販売や乗り換え案内、ホテルや観光に関する情報提供や飲食店の紹介、時にはターミナルビル内にある銀行ATMの使い方まで、「おもてなし」をコンセプトに対面で情報サービスを提供している。

現在、8人が交代で務めるコンシェルジュは全員が日本語と英語のほか、韓国語あるいは中国語で対応でき、中にはフランス語、スペイン語、アラビア語、タイ語に対応できる者もいる。消防訓練やAEDの取り扱い方などについても習得

## 特集：羽田空港アクセスの強化

【京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み】

しており、語学も互いに教え合うなどして、今では全員が簡単な日常会話であれば4カ国語で対応できるところまでレベルアップしているそうだ。

また、観光案内については行政などと連携し、日本政府観光局（JNTO）「ビジット・ジャパン案内所」、横浜観光コンベンション・ビューロー「拠点民間観光案内所」、東京都「東京観光案内窓口」として登録。2012年10月には、高レベルな観光案内所として機能しているこ

京急TICの「おもてなし」のこころは、商品開発にも活かされている。訪日外国人を対象に販売している「PASM

### インバウンド対応の最前線として

とが認められ、JNTOの外国人案内所認定制度で最高ランクとなるカテゴリー3を取得した。カテゴリー3は、全国342カ所のうち7カ所のみの認定という水準の高さだ（2013年1月現在）。



1使ったカートはホームに置いたままでもOK。2京急TICの利用客は開設当初の3倍近くに増えている。3「おもてなし」をコンセプトに外国人旅行者をサポートする京急TIC。4好評だった京急TICコンシェルジュの夏季の浴衣姿。



京急TICの「おもてなし」のこころは、商品開発にも活かされている。訪日外国人を対象に販売している「PASM

とが認められ、JNTOの外国人案内所認定制度で最高ランクとなるカテゴリー3を取得した。カテゴリー3は、全国342カ所のうち7カ所のみの認定という水準の高さだ（2013年1月現在）。

また、京急TICでは、旅行者が多い時間帯は1人がカウンターの外に立ち、戸惑った様子の外国人客を見かけたときは、コンシェルジュの方から積極的に話し掛けるようにしている。カウンターには日本の行事にちなんだ置物や季節の花を飾り、夏には制服の代わりに浴衣を着用するなど「目で親しんでもらう」工夫も好評だ。

「訪日外国人に、アクセスとして京急を選択していただく。そのためには、羽田空港に到着して、まず京急TICに足を運んでもらうことが重要だと考えている。京急線を利用する時に最初に出会うのが京急TICのコンシェルジュたち。京急グループのインバウンド対応では営業の最前線になっている」と浦辺部長は大きな信頼を寄せる。事実、サービス自体は無償でも、企画乗車券などの売り上げは、夏期に実施したキャンペーンで対前年比37%増の実績を上げている。

京急TICの「おもてなし」のこころは、商品開発にも活かされている。訪日外国人を対象に販売している「PASM

とが認められ、JNTOの外国人案内所認定制度で最高ランクとなるカテゴリー3を取得した。カテゴリー3は、全国342カ所のうち7カ所のみの認定という水準の高さだ（2013年1月現在）。

また、京急TICでは、旅行者が多い時間帯は1人がカウンターの外に立ち、戸惑った様子の外国人客を見かけたときは、コンシェルジュの方から積極的に話し掛けるようにしている。カウンターには日本の行事にちなんだ置物や季節の花を飾り、夏には制服の代わりに浴衣を着用するなど「目で親しんでもらう」工夫も好評だ。

「訪日外国人に、アクセスとして京急を選択していただく。そのためには、羽田空港に到着して、まず京急TICに足を運んでもらうことが重要だと考えている。京急線を利用する時に最初に出会うのが京急TICのコンシェルジュたち。京急グループのインバウンド対応では営業の最前線になっている」と浦辺部長は大きな信頼を寄せる。事実、サービス自体は無償でも、企画乗車券などの売り上げは、夏期に実施したキャンペーンで対前年比37%増の実績を上げている。

# を活か

# した事業の展開

京急グループは、鉄道を含む交通事業以外にも、不動産事業、レジャー・サービス事業、流通事業など幅広い事業を手掛けている。グループでは、今後さらに重要性が増す羽田空港と、大規模な開発が予定されている品川地区を「最重要拠点」に位置付け、それぞれの高いポテンシャルを活かした事業を展開、さらなる飛躍を期している。



京浜急行電鉄株式会社  
生活事業創造本部 都心開発部長

**金子雄一**

Yuichi KANEKO



京浜急行電鉄株式会社 常務取締役  
生活事業創造本部長

**國生 伸**

Shin KOKUSHO

文●茶木 環／撮影●織本知之  
写真提供／京浜急行電鉄株式会社

## 羽田直結を活かしたホテル事業

羽田空港アクセス強化によって増強された空港直結のメリットを活かし、羽田空港を玄関口に、国内外からの訪問客を沿線に迎える——鉄道事業が展開する広大な取り組みに対して、沿線各地で早くも結果を出しているのが、ホテル事業だ。

羽田空港アクセスの利用者増に伴い、沿線のホテル需要は年々増大している。京急グループでは2007年より、京急沿線、都営地下鉄浅草線沿線にビジネスホテル「京急EXイン」を展開。現在、全7館、約1700室を運営しており、ビジネス誌のビジネスホテルランキングでも第6位にランキングするなど、利用客の評価も高い。

「京急EXインはいつでも駅から5分以内という立地にある。羽田空港へは乗り換えなしでアクセス可能なので、ビジネスマンにも旅行客にも人気が高い。ビジネスホテルとして大変高い稼働率を保っており、経営は好調に推移している。将来的にも、さらに事業を拡大していきたい」と、國生伸常務取締役・生活事業創造本部長は語る。

中でも「京急EXイン品川駅前」は、935室と都内最大級の部屋数を誇る。もともとはシティホテルだったホテルをリニューアル・オープンしており、部屋の調度が豪華で広く、利用客にも好評だ。京急EXインは、今後も積極的に展開する予定で、2015年には京急川崎駅の再開発により新たに建設される駅ビルの上層階に開業を予定しているほか、同

年中に東銀座駅近傍での開業も予定されている。

一方、シティホテル「ホテルグランパシフィックLED AIBA」は、京急沿線ではないが、羽田空港から空港リムジンバスで約20分という好アクセスのレジャースポット、台場にある。夏休み期間などのハイシーズンは国内の観光客が多いが、旧正月などの時期にはアジア圏からの外国人観光客が多く、第一級の国際ホテルとして世界各国から多彩なゲストを迎えている。

「羽田空港の国際線の発着枠の増加もあり、アジア圏のお客さまが増えている。そうしたお客さまにご満足いただけるように、主にソフト面、ご案内のサインや従業員の言語能力のレベルアップが急務になっている。また、イスラム圏からのお客さまも増えており、宗教に配慮したメニューの開発なども課題としている。サービスの向上に努めながら、海外でのセールス、団体観光客獲得に力を入れていきたい」と國生常務は語る。

2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックの競技会場予定地が、会場周辺に集中していることから、ホテルグランパシフィックLED AIBAの注目が今後高まっていくことは間違いないだろう。

羽田空港の国際線就航による24時間化を、いち早く誘客に結び付けた取り組みもスタートしている。温泉施設「天然温泉平和島」だ。深夜早朝に來日する外国人旅行客を迎え入れるため、2010年11月より24時間営業を開始。さらに羽田

# 羽田・品川のポテンシャル

と短時間で結ばれる将来を控え、これまでに以上に品川駅が交通の要衝となる。羽田空港とともに、品川駅が首都圏広域交通の拠点、日本の玄関口となっていく。

現在の京急線の品川駅の1日乗降人員は約25万人で、泉岳寺駅を除く全72駅

位となっている。京急品川駅の乗降人員が大幅に伸び、この順位が変わる可能性は大きい。

品川駅は、品川駅ー泉岳寺駅間が開業するまで、京急本線の起点とされてきた駅で、高輪口周辺は、京急グループが拠点としてきた地でもある。現在は、泉岳寺に位置する京急電鉄本社ビルもかつては品川駅前にあった。京急グループの資産も、品川エリアでは高輪口周辺に集中

しており、約6万㎡の土地を保有している。主な敷地には、旧京急本社跡地にシヨッピングセンター「ウイング高輪WEST」、駅に隣接した「ウイング高輪WEST」、オフィスビルである京急第1ビルやオフィス・京急EXインから成り立つ京

都営浅草線

山手線

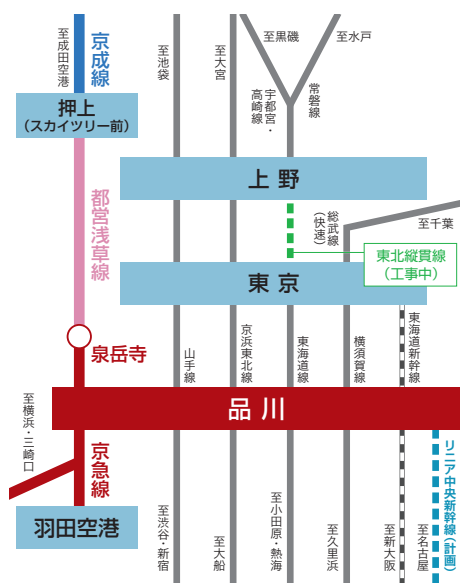
京急線

至横浜・二軒口

至渋谷・新宿

羽田空港

至大船





1日本有数のレジャースポット、台場に位置する「ホテル グランパシフィック LE DAIBA」。2「京急EX イン品川駅前」を中核とする複合商業施設「SHINAGAWA GOOS」。3ビジネスホテルとして躍進著しい「京急EX イン」。写真は1号店である大森海岸駅前。4大規模リニューアルが完了した「ウィング高輪 WEST」。5 2012年に取得した「京急第10ビル」。

は、駅前広場に隣接するビルを取得、耐震補強などの整備を行い、オフィス・飲食施設向けの「京急第10ビル」を開業した。そのほか、京急第1ビル高層棟、ウィング高輪WESTの大規模リニューアルもすでに完了し、2014年以降は、鉄道駅の耐震補強工事とともにウィング高輪E

続いて2012年10月に

「ホテルパシフィック東京」を40年近く営業していたが競争力強化に向け、全面改装して幅広いお客さまにご利用いただける複合施設にした」と國生常務は語る。

「ホテルパシフィック東京」を40年近く営業していたが競争力強化に向け、全面改装して幅広いお客さまにご利用いただける複合施設にした」と國生常務は語る。

急第7ビル、高架下のフードテーマパーク「品達」など多様な施設を持っている。京急グループでは現在、品川地区のポテンシャルを活かし、積極的な事業展開を推進しているところだ。

STならびに高架下飲食店舗のリニューアルを進める予定となっている。京急グループでは、こうしたグループ資産を最大限に活用しながら、将来の本格的な街づくりに向けて準備を進めているところで、今後も、品川駅高輪口周辺の優良な土地・建物の取得を積極的に行っていく方針だ。

### 公的スキームで国際都市を目指す

さらに、品川駅周辺では現在、大規模な再開発構想が浮上している。JR品川駅とJR田町駅の間にあるJR東日本の品川車両基地を核とする再開発構想だ。

現時点で明らかとなっているのは、東北縦貫線が完成すると、現在、品川車両基地に所属している列車を品川以北の基地に配置換えることができるようになり、車両基地が不要になる。そこで車両基地の西寄りを行っている山手線と京浜東北線の線路を、東海道新幹線に沿う形で移設して、車両基地跡地の西側15haを



## 特集：羽田空港アクセスの強化

【京急電鉄の「羽田・品川」を核とした沿線価値向上の取り組み】



再開発に利用しようという計画だ。さらに、山手線内で最長区間（約2.2km）の品川駅―田町駅間に新駅を設置する構想もある。都市開発が成熟した東京都内においては「最後の大型開発」とも言われ、品川という都心の一等地の再開発構想に関心が高まっている。京急グループが事業の拠点に置く高輪口周辺も、再開発エリアに含まれることは言うまでもない。

こうした再開発構想の追い風になっているのが、公的スキームの充実だ。再開発エリアとなる品川駅・田町駅周辺地域は、東京都の「アジアヘッドクォーター特区」に指定されている。特区内では、外資系企業を誘致するための戦略的な都市づくりを目指し、規制緩和や法的な優遇措置など、さまざまなビジネスサポートが実施される。

さらに、「アジアヘッドクォーター特区」は、国の「国際戦略総合特区」にも指定されている。将来性豊かな産業や外資系企業の集積によって、日本経済の成長をリードする国際的な拠点づくりを目指すもので、全国で7区域が指定されている。京急沿線では、品川・羽田周辺地区が「アジアヘッドクォーター特区」として、川崎・横浜の臨海部が「京浜臨海部ライフィノベーション特区」として「国際総

合戦略特区」の指定を受けているが、この2地域はさらに、安倍内閣の第三の矢に位置付けられる成長戦略の要、「国家戦略特区」に格上げされる可能性も高い。

このように自治体と国によるバックアップが得られることになっている品川の再開発構想だが、追い風はこれだけにとどまらない。品川駅・田町駅周辺は、「羽田空港の国際化とリニア中央新幹線の整備を契機に、東京の新たな玄関口として国際競争力を強化する街づくりを推進する」として、都市再生本部が所管する「特定都市再生緊急整備地域」の指定も受けているのだ。

国も東京都も品川地区の有望性、将来性に期待をかける。特区の指定を起爆剤に、大規模な再開発が進み、品川は国際的な街へと発展する。

### 品川開発を検討する委員会を設置

品川地区発展の一翼を担う京急グループも、品川駅高輪口周辺の将来的な大型開発を推進するため、2013年6月27日、社内に特別委員会として「品川プロジェクト委員会」を設置した。この委員会を中心に、関係者と協議を進め、品川地区の開発を加速させていく方針だ。

「品川地区の開発は、京急グループ単独で進めていけるものではなく、関係各所と連携しながら進めていかなければならない。しかし、そのためにはまず、京急グループとしての考え方をきちんとまとめておくことが必要だ。組織を横断して情報を共有する体制を整え、社内連携を強めながら、事業戦略を検討していく。委員会ではグループ戦略室長を委員長に、鉄道本部と生活事業創造本部の部長2人の3人体制でスタートしたが、実際の会議には各部長、課長クラスも自主的に参加し、実践的な議論を行っている」と京急常務は語る。

京急グループとしては、品川地区の開発において、商業施設やオフィスビル、ホテルの展開、ビル建設やその運営管理など、グループ内の全事業が活躍できる体制を整えておく必要があると考えている。品川プロジェクト委員会が中心となつて議論を深めていく方針だ。

また、京急電鉄では品川プロジェクト委員会の発足に続き、組織を再編している。生活事業創造本部内に新たに「都心開発部」を発足、品川駅周辺を中心とする都心部の開発計画を強力に推進する。この組織再編も、品川地区の開発が今後の京急グループを占う主力事業と捉えて実施されている。

では京急グループは、現時点においてどのようなプランを持っているのだろうか。「基本的には、京急グループの資産の中でも最も広大な土地を有する『SHI NAGAWA GOODS』が開発の核になる」と京急常務は語る。

現在は検討段階だが、将来的にはこの土地にまったく新しい複合施設を誕生させる。

「品川エリアは、ホテルは充実しているが、需要があるにもかかわらずオフィスビルはまだまだ不足しているのが現状だ。そのため、京急グループの開発もオフィスを中心に、例えば、商業施設やビジネスホテルとは異なる高単価の小規模ホテルなどを組み合わせた複合施設を検討していくことになると思う」と京急常務は将来像を語る。

生活事業創造本部で品川地区の開発を担当する金子雄一都心開発部長も「ホテルの街というイメージがある品川を変えていかなければならない」と考えている。「広域交通の要衝として、さらなる発展が約束されている。アジアヘッドクォーターとしての国際都市化が計画される中で、受け入れ態勢を整えていく必要がある。外資系企業を誘致するにしても、オフィスビルなど働く人のための快適な環境づくりなど課題は多い。品川地区を拠点とするわれわれとしても、これからの街づくりについて、きちんとしたビジョンを描き、力を尽くしていきたい」と金子部長は抱負を語る。

国際的な都市へと変貌を遂げていく品川地区――京急グループは、その一翼を担っている。その開発効果を、沿線全域に波及させ、沿線の価値向上を目指す。「品川・羽田を玄関口として、国内外の多くの人が集う、豊かな沿線へ」という長期ビジョンのもと、京急グループは一丸となつて、その実現に取り組んでいる。

## 第12回「日本鉄道大賞」は 「首都圏民鉄5社7線による相互直通運転」に

鉄道の発展や社会貢献に功績のあった鉄道事業者・団体に授与される「日本鉄道大賞」。国土交通省は、第12回日本鉄道大賞の大賞に、東京メトロ副都心線と東急東横線の接続で、2013年3月に実現した首都圏民鉄5社7線の相互直通運転を選び、東京地下鉄株式会社、東京急行電鉄株式会社、東武鉄道株式会社、西武鉄道株式会社、横浜高速鉄道株式会社ならびに沿線住民団体「メグ会」の5社1団体に「日本鉄道大賞」を授与した。

### ●首都圏都市鉄道の利便性が大きく向上

東京メトロ副都心線は2008年の開業当初から、副都心線の終着駅の和光市駅で東武東上線と、小竹向原駅で西武有楽町線・西武池袋線と相互直通運転を行っている。

それから5年の歳月をへて、2013年3月、東急渋谷駅一代官山駅間、約1.4km区間の地下化工事完了により、東急東横線と副都心線が相互直通運転を開始。すでに行われていた東京メ

トロ・東武・西武の3社直通運転と、東急東横線と横浜高速鉄道の2社直通運転がつながり、5社7線という世界にも類例を見ない相互直通運転が誕生した。

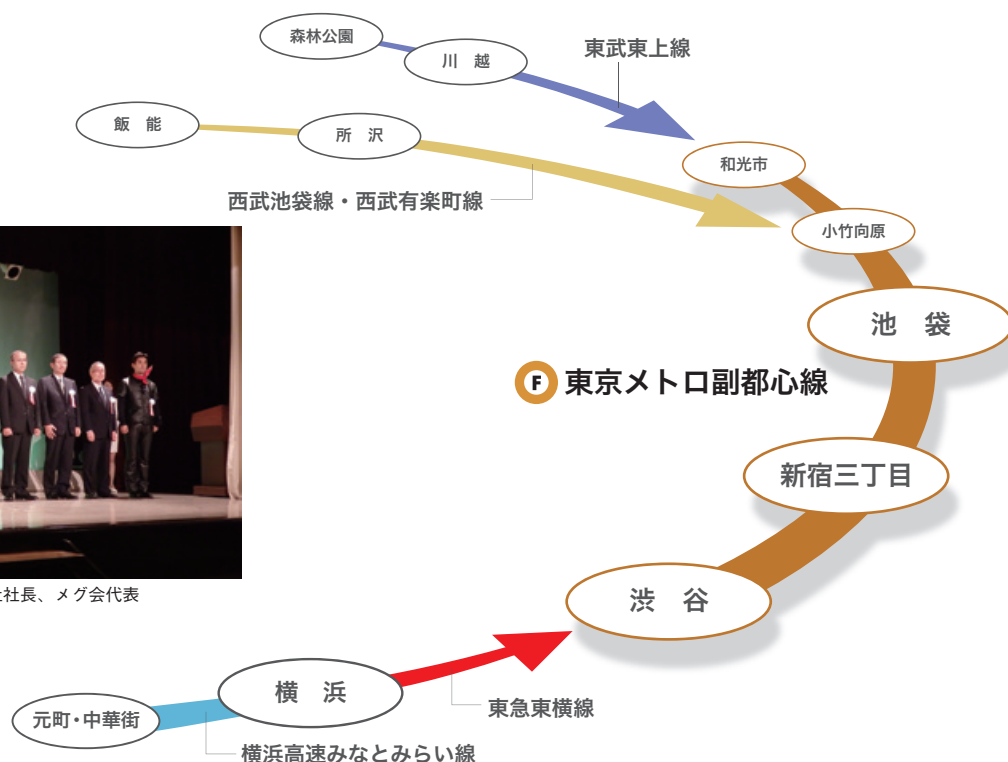
日本鉄道大賞の選考理由は、本事業による広域的な相互直通運転の実現は「首都圏都市鉄道の利便性を大きく向上させ、かつ首都圏内陸部と沿海部の心理的距離感を縮め、地域間交流の活性化に貢献する」としている。

また「地下鉄における本格的な急行運転をわが国ではじめて実施」したことや「相互直通運転による列車遅延・拡大のリスクを、最小限にとどめる工夫」をしたことなど、広域相互直通運転の実施とグレードアップを「公益的視点に立った日本的協調」によって実現した民鉄5者の取り組みを高く評価した。

表彰式には、「市民団体などとも連携し、本事業の一般国民へのアピールに多面的に努力した」ことが評価され、ともに表彰対象となった沿線住民団体の「メグ会」直通線隊ゴセンジャーの普及を楽しむ会も出席。日本鉄道大賞の受賞を祝った。



(左から) 家田選考委員長と表彰された各社社長、メグ会代表



# 車両扉位置の相違やコスト削減に対応 新たなタイプのホームドアの実用性の検証が始まる



相模鉄道いずみ野線弥生台駅に設置された昇降バー式ホームドア。列車運行への影響や安全性、バーの昇降速度や機能面について検証を行う。

駅での転落防止や列車との接触事故防止に高い効果を発揮するホームドアだが、国土交通省によると、全国約 9500 駅のうちホームドアの設置は 2013 年 9 月末現在、574 駅にとどまっている。設置費用が高額であることや扉位置の異なる車両に対応できないことなどが普及の妨げとなっている。

これらの課題の対応については、国土交通省の鉄道技術開発費補助金による支援で新たなタイプのホームドアの開発が進められており、現在、実用化に向け、「戸袋移動型」「昇降ロープ式」「昇降バー式」の新たなタイプのホームドア 3 種の現地試験が民鉄 3 社の駅で実施されている。

●新しい技術でホームの安全を守る  
他社と相互乗り入れが多い首都圏では、扉位置の異なる車両に対応できることが必須だ。戸袋移動型ホームドアは、扉の数や位置が異なる車両に対し、戸袋が左右に移動して乗降位置を調整、列車の扉の前でホームドアを開閉する。西武鉄道の新所沢駅に設置されており、安全性や耐久性を確認する。

また、ホームドアは高額な設置費用とともに、混雑するホームをさらに窮屈にする心配がある。昇降ロープ式・昇降バー式は、それらの解決を目指して開発されたもので、従来のホームドア部分を昇降するロープやバーに変えて軽量化と省スペース化を図り、ホームの補強工事などを含めた全体のコストを大幅に引き下げた。

昇降ロープ式ホームドアは、ホーム上に約 10 m 間隔で立てた柱と柱の間に、ステンレス製ワイヤーに樹脂の皮膜を施したロープ柵を張り、電車の到着・出発に合わせてロープ柵を昇降させるもの。東急田園都市線つきみ野駅に設置、その実用性が検討されている。

一方、強化プラスチック製のバーが 3 本上下動する昇降バー式のホームドアは、相模鉄道のいずみ野線弥生台駅に設置された。バーの高さは降りた状態で最下段がホーム面から 50cm、最上段が 127.6cm。最下段のバーの高さは車いすやベビーカーがくぐり抜けない高さ、最上段は人が倒れたとしても線路に転落しない高さに設計されている。

国土交通省の統計では、ホームでの列車接触や転落などの事故は 2002 年度が 113 件だったのに対し、2012 年度には 223 件と増加傾向となっている。駅の安全性を高めるため、従来の課題をクリアする新たなタイプのホームドアの実用化が期待されている。

## 新たなタイプのホームドアの実用化に向けた現地試験の実施について

| 方 式       | 戸袋移動型                                                                               | 昇降ロープ式                                                                               | 昇降バー式                                                                                 |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|           |  |  |  |
| 開発メーカー    | (株) 神戸製鋼所                                                                           | 日本信号 (株)                                                                             | (株) 高見沢サイバネティクス                                                                       |
| 特 徴       | 異なる扉位置や、車両の停止位置がかなりずれた場合でも、戸袋が移動することにより対応が可能。                                       | 従来のホームドア部分を昇降するバーやロープとすることで、開口部を広くし、複数の扉位置に対応可能。また、軽量化により、設置コストの低減を図る。               |                                                                                       |
| 実施箇所      | 西武鉄道 新宿線 新所沢駅                                                                       | 東京急行電鉄 田園都市線 つきみ野駅                                                                   | 相模鉄道 いずみ野線 弥生台駅                                                                       |
| 試験期間 (予定) | 2013 年 8 月～<br>(試験期間：約 6 カ月間)                                                       | 2013 年 10 月～<br>(試験期間：約 1 年間)                                                        | 2013 年 10 月～<br>(試験期間：約 1 年間)                                                         |

(写真・資料提供 / 国土交通省鉄道局)

# 地方民紀 行鉄

## 北陸鉄道株式会社



全国各地で鉄道イベントが開催される「鉄道の日」。  
ここ鶴来の町では、  
二つのイベントを同時に開催。  
電車も町も、大勢の人で賑わう。

J R西金沢駅に程近い北陸鉄道石川線の  
新西金沢駅は、時間帯によって無人駅  
になる。その静かな駅で一人電車を待つはず  
が、あれよあれよといううちに人が集まり、  
気づけばホームは人で一杯。子どもたちは、  
はしゃぎまわり、大人たちも笑いに世間話  
に花を咲かせる。一気に賑やかになった駅に  
カランカランと踏み切りの音が鳴り響くと、  
お待ちかねの鶴来行き電車がやって来る。

### 本日、電車は満員御礼

券売機のない無人の新西金沢駅からの乗車。  
乗車券は買っていないのに、車内では乗降証  
明書も発券していない。さて、どうやって精  
算するのかと、周りの様子を伺えば、財布を  
出した乗客が、車内を歩く車掌さんに合図を  
送っている。どうやら乗車券は自己申告制。  
乗車駅と降車駅を車掌さんに告げて、車内で  
乗車券を買っらしい。ところが、石川線はほ  
んどが無人駅。電車が停車すれば、降りる  
人は車掌さんに乗車券を差し出し、乗り込ん  
だ人は乗車券を求めて手を挙げる。石川線鶴  
来行きは、本日満員御礼。あちらこちらから  
手が差し出され、車掌さんは大忙し。

隙を見て、機会を見つけて、何とか車掌さ  
んを呼び止め、「新西金沢から鶴来まで」と申  
告。パチンパチンとはさみを入れた乗車券  
は、乗車駅と降車駅、日付に丸い穴が開い  
た手のひらサイズの薄い紙片。初めて見るの  
になんだか懐かしい風情。

「〇〇から鶴来まで」。続々と続く自己申告

の乗車券はさまざまだけど、降車駅は鶴来駅  
が圧倒的優勢。皆さん目指す所は一緒でしょ  
うか？

### 鶴来の町に人が集まる

鶴来駅で扉が開くと、待ちかねたように乗  
客は一斉に改札に向かう。その改札の向こう  
には、乗車を待つ人の列。小さな駅の構内は、  
瞬間行き交う人で埋め尽くされるが、目的の  
へ急ぐ人々は、あつという間に駅を出て行く。

さて、本日2013年10月13日の白山市鶴  
来では、二つのイベントが開催中。鶴来駅を  
出て右手に向かえば、鶴来本町通り商店街の  
「つるぎ」六太市2013ご当地グルメ大会、  
左手に向かえば北陸鉄道の「2013はくて  
つ電車まつり」だ。電車を降りた乗客の行き  
先は、小学校中学年くらいまでの子どもを連  
れた家族連れの67割が左手に、残りは右手  
に流れていく。

北陸鉄道の電車まつりは、以前は地元のお  
祭り「ほうらい祭り」と同日に開催してい  
たが、現在では、数年前から始まったグルメ大  
会と日付を合わせて開催している。できるだ  
け多くの人に、鶴来の町に足を運んでもら  
いたいという思いから、同日開催にしているが、  
「お昼時は、どうしてもグルメに行っちゃう人  
が多いですね」と北陸鉄道の南部さんは苦笑  
い。とはいえ、鶴来駅に隣接する電車まつり  
の会場も、まずまずの人数。電車も駅も人で  
溢れているし、「鶴来の町に人を呼ぶ」、その  
目標は十分達成できているみたい。

乗車券は、乗降車駅と日付に穴を開けてもらう



降りるのも行列、乗るのも行列



## 北陸鉄道

### 【ほくりくてつどう】

内灘駅から北鉄金沢駅までを結ぶ  
12駅6.8kmの浅野川線と、野町駅か  
ら鶴来駅までを結ぶ16駅13.8kmの  
石川線の2路線を運行。2013年10  
月13日、創立70周年を迎えた。

浅野川線  
金沢  
北鉄金沢  
野町  
西金沢  
新西金沢

石川線

鶴来



機関車が動くと、大歓声上がる。記念品はミニタオルなど。持っているのは北陸鉄道の南部さん



運転席に座る順番待ちの小さな運転手さん

## 子どもに人気なのは綱引き体験

電車まつり会場は、北陸鉄道石川線の車両基地。当然、時刻になればそのすぐ脇を電車が通過していくが、線路と会場の仕切りがないため、社員が警備に付く。「普段は自由に入れない場所」な感じが、また楽しい。

さっそく停車中の電車に乗り込むと、北陸鉄道の写真が一面にずらり。今日この日、2013年10月13日に創立70周年を迎えた北陸鉄道の歴史の長さを、モノクロからカラーに変わっていく写真が表現する。人だかりのできた運転席では、運転手さんの制帽をかぶって得意げに笑う小さな運転手さんを、両親祖父母が写真に収める。運転席からの景色は魅力的だけれど、順番を待っているのは子どもばかり、行列に参加するのは恥ずかしい。ひとまず電車を降りると、「ねえ、綱引きはー」という子どもの声。「機関車綱引き体験」の看板の横、出番待ちの機関車を前に、小さな子どもが一人で綱を引いている。その後ろでは社員の方が「もう少し集まらないと動かないからー」「駅で呼び込みしましょうか」と声を潜めて相談中。どうなることかと待っていると、コーワの人気キャラクター「ゲロちゃん」が、社員の「綱引き体験こちらです！」の呼び声とともに登場。聞けば民鉄協の地方民鉄応援プロジェクトで訪問中とか。ゲロちゃん登場の効果か、続々と人が集まり、綱引きもいよいよ開始。20人ほどの子どもに数人の大人が加勢。子どもはもちろん、加勢の大人もどうやら本気で綱を引く。約31つの

機関車が、無事ゆっくりと動きだし、子どもたちの歓声を上げる。「重かった!」「動いた!」と叫ぶ子どもたちが参加の記念品が配られると、今度は記念品を片手に機関車前で撮影大会開始。一人で綱を引いていた子ども、ゲロちゃんと写真を撮って、満足そう。

記念撮影で混雑する機関車周辺を避けて70周年記念グッズの販売ブースやブルーシートに並んだ鉄道部品を眺める。こうした鉄道部品の販売が自らの鉄道ファンは、開始時間前から並んで待つという。果たして今年は何人が、掘り出し物を手に入れたか。

## イベント二つ、掛け持ち参加

会場を出て駅に戻り、そのまま駅を通過して右手に向かう。お昼を過ぎてお腹もすいた、近くでグルメのイベントもやっている。おまけにグルメのイベント会場では、石川線の鶴来ー野町駅間の無料乗車券も配布しているというから、行かないわけにはいかない。

歩くことしばし。屋台の連なりが見えてきたと思ったら、食欲をそそる香りが押し寄せてくる。屋台を冷やかしながらふと見れば、電車まつりの会場でも見かけた家族連れの姿がチラホラ。クリームたつぷりのクレープにかぶりつく子の腕に下がったビニール袋には、綱引き参加の記念品が透けて見える。イベント二つを掛け持ちして、大満足の様子。串焼き、やきそば、お団子、コロケ：あれも食べたい、これも食べたい。食欲の秋を満喫したら、帰りの電車はきつと熟睡。



「つるぎ一六大会 2013 ご当地グルメ大会」会場では、鶴来駅から野町駅までのキップが無料配布されている



販売ブースにも続々と人が集まる。鉄道用品の今年の売れ筋は方向幕





# 史蹟と風光の香川県

香川県鳥瞰図

文・藤本一美

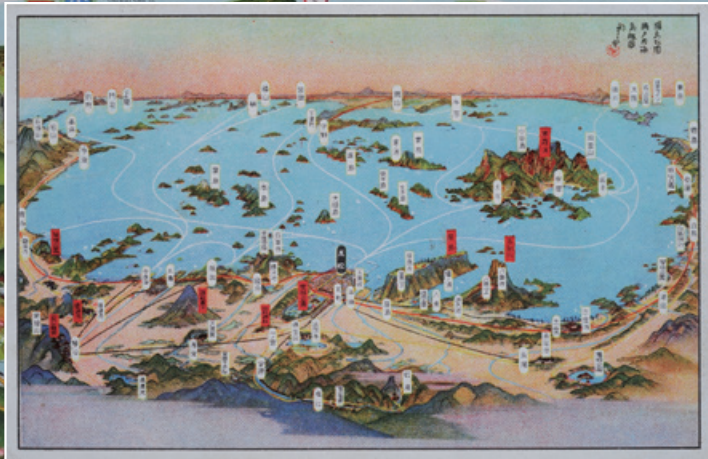
text by Kazumi FUJIMOTO



「ことでん」の名で親しまれる高松琴平電気鉄道の三つの路線は、それぞれ異なる会社が明治から大正にかけて開業している。最も早く開業したのは志度線で、明治四十四年に東讃電気軌道が今橋―志度（現・琴電志度）間を開業。大正五年に四国水力電氣に合併された後、延伸し、昭和十七年、讃岐電鉄として独立した。長尾線は、明治四十五年に高松電気軌道が出晴―長尾間を開業。本線格である琴平線は、大正十五年に琴平電鉄が栗林公園―滝宮間を開業、翌年、高松（現・瓦町）―琴平（現・琴電琴平）間を全通させている。高松琴平電気鉄道は昭和十八年、この三社の戦時統合により誕生した。

初三郎鳥瞰図作品の本図は、昭和六年秋に香川県が発行した全県鳥瞰図であり、国鉄（現・JR）網は太い赤線で、ことでんの前身時代の鉄道網や昭和二十九年に廃止となった琴平参宮電鉄（当時・琴平急行電

※琴平急行電鉄（抜出―琴急琴平）については、昭和八年初三郎画「琴平急行沿線名勝鳥瞰図」がある。



吉田初三郎画『国立公園瀬戸内海鳥瞰図絵はがき』(昭和9<1934>年、観光社出版部)



**高松琴平電気鉄道株式会社**  
Takamatsu-Kotohira Electric Railroad Co., Ltd.  
設立：昭和18年11月1日  
本社：高松市栗林町2-19-20



### こんぴら参りやお遍路、 名所旧跡を結ぶ3路線

県都高松市街の瓦町駅を要に、高松城の堀端を出発して金刀羅宮を目指す琴平線、四国霊場の長尾寺に至る長尾線、海辺を走る志度線の3路線、約60kmを運行している。開業以来の駅舎も数多く残っているが、平成17年2月には四国初となる電車・バス共通のICカード乗車券「IruCa」の運用を開始。これまでに26万枚を発行するなど、「うみ・まち・さと〜心でむすぶ」を掲げ、魅力あるまちづくりに取り組んでいる。平成23年には、今橋-志度(現・琴電志度)間の開業から数えて100周年を迎えた。

『史蹟と風光の香川県  
[香川県鳥瞰図]』(昭和6<1931>年秋)  
香川県(香川県国立公園協会)発行  
大山市 日本ライン 蘇江の観光社 印刷



鉄)、昭和十六年に廃止となった琴電塩江線(当時・塩江温泉鉄道)は細い赤線で表現している。

大胆な構図は、海上航路の瀬戸内海と岡山県宇野側上空からの視点で広角に捉え、四国の表玄関高松市の栗林公園や屋島・壇ノ浦、五剣山丸亀城跡、善通寺、満濃池などの名所・旧跡が立体絵図としてひしめいている。今はない坂出の塩田地帯には、なぜか懐かしさを覚えるほどだ。

何と言っても一番大きなバックグラウンドは、琴電琴平駅を起点とする象頭山中腹・山麓斜面に立地している金刀比羅宮(こんぴらさん)である。海上の守護神大物主命を祀るとおり「こんぴら／ふねふね／追風に帆かけて：シユラシユシユシツ」の民謡(座敷歌)もよく知られているところである。

本宮まで七八五段、さらに奥社厳魂神社まで五八三段の石段を登る参道が待っている。本宮前からの、讃岐平野の象徴である讃岐富士・飯野山と瀬戸内海の眺望は圧巻であり、奉納された大漁旗や絵馬は見もの。今でも漁師さんや一般参詣客の信仰のあつことが本図から想像できそうである。左端には大きな小豆島を、遙か彼方にはおなじみの富士を描画。桜と紅葉の同時表現も巧みである。

### 藤本一美

首都大学東京・専修大学非常勤講師。日本地図学会会員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に『旅と風景と地図の科学Ⅱ』(私家版2006年)、最新刊に『展望の山50選 関東編』(東京新聞出版局)がある。



京急蒲田駅付近連続立体交差事業で2層高架式になった京急蒲田駅

# みんな て Vol.48 WINTER 2014 冬号

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412

URL：http://www.mintetsu.or.jp

●発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。