

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新田（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300m、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は、当時の海水浴場

としては群を抜いたものだった。海をの収容人数は、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二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）のところの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」の大棧橋 (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)



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。

### 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約0.3km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。

### 京急電鉄の発足と接收解除

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500m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〕

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。

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

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。

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よ認められたのだ。

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。

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。

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。

世界179の国と地域が加盟する空港運営団体による国際

## 羽田線の羽田空港乗り入れへ

設置場所は、羽田空港駅と天空橋駅の間に増やしていった。

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。



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に増やしていった。

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

