

《修士論文要旨》

「首都圏の空港アクセス鉄道の現状と新たな案の提唱」

澤 田 学*

成田空港は、東京都心から直線距離で55km、所要時間が最短で50分と遠いゆえに時間がかかるため、「成田（空港）＝東京都心から遠い」というイメージが空港利用者に焼き付いていた。

こんなイメージを払拭しようと2010年7月17日に「成田スカイアクセス線」（京成成田空港線）が開業し、京成電鉄の全席座席指定の特急列車「スカイライナー」の160km/h運転の実現により日暮里と空港第2ビル間が最短36分という破格の所要時間で結ばれるようになった。「成田スカイアクセス」が開業して以降、成田空港へのアクセスに変化が現れた。成田国際空港株式会社が行ったアクセス実態調査によると、成田スカイアクセス開業前と比べて開業後は鉄道によるアクセスが増加した。特に、スカイライナーの増加は顕著であった。

一見すると、成田スカイアクセス線が安泰に見えるがそうでもない。その理由が3点ある。1点目は、京成電鉄同様に成田空港に乗り入れるJRとの間で激しい乗客獲得競争が繰り広げられていること。2点目は、地方都市から海外へ（から）出入国する場合の乗継空港が、地方空港の国際化にしたがって成田空港から韓国・ソウルの仁川国際空港にシフトしていること。3点目は、沿線の人口減少時代が徐々に始まっていること。以上3点が挙げられる。成田スカイアクセス線を抱える京成電鉄はそれらに対応しなければならない。

そこで、筆者はそれらの不安を少しでも解消できないかを新たな案を提唱すべく研究を行った。提唱したい案は、「スカイライナー」を都営浅草線・京浜急行線を介して羽田空港まで直通するというものだ。「スカイライナー」は、現状では上野・日暮里に乗り入れているが、走行ルートを変更して首都圏2大空港を直接結ぶ壮大な案である。本案を取り入れた場合の予想されるプラスの効果について筆者は3点考えている。1点目は、空港間を直接結ぶことによって「スカイライナー」はもちろんのこと、両空港間の利用者が増加することが見込まれること。現状、両空港間を結ぶ列車として通勤型車両にて「アクセス特急」が運行されているが所要時間100分を超える。停車駅の少ない「スカイライナー」を導入することで所要時間は概ね75分と現在よりも30分短縮できると筆者は試算している。2点目は、観光拠点やビジネス拠点多く立地する都営浅草線に乗り入れることで、ヒト・モノ・カネを東京都心に集積できること。3点目は、空港利用旅客と一般通勤旅客を分散し車内の快適性が保持されること。現在の「アクセス特急」は全席座席指定の「スカイライナー」と違い、通勤型車両であるため座席に座れるとは限らない。平日の朝夕の通勤時間帯となると多くの通勤者で混雑する。その時間帯に大きな荷物を持った空港利用者が通勤型車両に乗るといったことは疲れに行くようなものである。空港利用旅客と一般利用旅客の混合は車内の快適性を大きく損なう。そのようなことを避けるためにも空港利用旅客と一

平成23年度 *文学研究科地理学専攻

般通勤旅客の分散は必要である。時間の短縮・東京都心において観光およびビジネスの活性化・車内の快適性保持の観点から「スカイライナー」の羽田空港乗り入れ案は必要であると筆者は考える。

一方で乗り入れのために立ちはだかる課題も多い。それを3点から述べていく。1点目は、費用対効果が不透明であること。全席座席指定の「スカイライナー」が両空港間を直結してどれくらいの需要があるのか、都営浅草線沿線の観光拠点やビジネス拠点にどの程度の需要があるのかを今後検証する必要がある。2点目は、物理的な問題の解消である。通勤型車両と「スカイライナー」の車両規格が統一されていないので、ホームの長さや1両あたりの扉の数が通勤型車両に統一されている都営浅草線・京浜急行線では現状のままでは不都合が生じるので解消しなければならないが、車両もしくは地上設備を改修する必要がある。3点目は、京成電鉄・都営地下鉄・京浜急行の3社が「スカイライナー」の乗り入れに関して、それぞれの利害を乗り越え、合意を取り付けることができるかである。

それらの課題を1つ1つ解決して、両空港の活性化・「スカイライナー」の乗客増加・観光拠点やビジネス拠点を結ぶことによって東京都心や日本全体にヒト・モノ・カネをもたらすために本案の実現を筆者は強く願っている。