

# 羽田・成田空港アクセスルート、6社直通運転 ～日本で一番長い直通運転～

## 1.概要



直通運転の路線図

浅草線 相互直通運転 | 東京都交通局([www.kotsu.metro.tokyo.jp/subway/stops/asakusa\\_sogo.html](http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/subway/stops/asakusa_sogo.html))より引用

羽田空港・成田空港は、共に関東にお住いの方々が海外へ行く際には欠かせないものです。京浜急行電鉄・京成電鉄は、共に空港を行き来するときに誰もが利用するものです。

羽田空港へは京浜急行電鉄(以下：京急)が、成田空港へは京成電鉄(以下：京成)がアクセスしており、都営地下鉄浅草線(以下：都営浅草線)を介して相互直通運転を行っています。また京成グループの子会社として北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道(以下：千葉NT)があります。

## 2.各鉄道会社について

### (1) 京浜急行電鉄

京急は、東京都と神奈川県に全長87.0kmの路線網を有する大手私鉄で、東京、川崎、横浜、横須賀の都市間連絡のほか、三浦半島への観光輸送、羽田空港へのアクセスなど多彩な輸送パターンを持っています。



2013年現在、資本金(※1)は437億3800万円、売上高は3069億7700万円、車両数790両、従業員数は9083人です。

また京急グループとして交通・レジャーサービス・不動産・流通など、多方面に進出しています。

## (2) 東京都交通局

都営地下鉄は、東京都が経営する地方公営企業です。運営は利用者からの運賃などによって経費を賄う独立採算制を原則としています。

都営地下鉄、都営バス、都電、日暮里・舎人ライナー、上野動物園モノレールは、

2012年度で1日平均約307万人の利用者があり、東京の都市活動や都民生活に欠かせない公共交通機関として重要な役割を担っています。



↑Wikipedia 都営地下鉄浅草線  
([ja.wikipedia.org/wiki/都営地下鉄浅草線](http://ja.wikipedia.org/wiki/都営地下鉄浅草線))より引用

2016年度で営業収益1938億1700万円、経常利益325億8500万円、乗車人員は5事業の合計で12億4008万6000人となっています。

## (3) 京成電鉄

京成は、1909年創立で、2013年現在、営業キロ152.3km、車両数594両、駅数69駅、従業員数1706人の会社です。

都心から成田空港や千葉県北部など様々な方向へ運行しており、また北総鉄道との相互乗り入れにより千葉県から東京都内への通勤・通学輸送も行っています。

また、京成電鉄を中核とする京成グループは、東京都東部・千葉県・茨城県を中心に「総合生活企業グループ」を目指し、多角的な事業を展開しています。



## (4) 北総鉄道

北総鉄道は、1972年創立で、2016年現在、営業キロ32.3km、車両数96両、駅数15駅、従業員数300人の京成グループの子会社です。



## (5) 千葉ニュータウン鉄道

千葉 NT は、2004 年創立で、2016 年現在、営業キロ 12.3km、車両数 24 両、駅数 4 駅、従業員数 2 人の京成グループの子会社です。

→Wikipedia 千葉ニュータウン鉄道([ja.wikipedia.org/wiki/千葉ニュータウン鉄道](http://ja.wikipedia.org/wiki/千葉ニュータウン鉄道))より引用



## (6) 芝山鉄道

芝山鉄道は、1981 年創立で、2008 年現在、営業キロ 2.2km、車両数 6 両、駅数 2 駅、従業員数 14 人の「日本一短い鉄道会社」です。

→Wikipedia 芝山鉄道([ja.wikipedia.org/wiki/芝山鉄道](http://ja.wikipedia.org/wiki/芝山鉄道))より引用



## 3.歴史

### (1) 直通運転の歴史

1960 年、都営地下鉄 1 号線(現：都営浅草線)が開通し、京成と相互直通運転を開始しました。

1968 年、京急と都営地下鉄 1 号線が相互直通運転を開始しました。

1981 年、芝山鉄道が開業し、京成と直通運転を開始しました。

1991 年、京急、都営浅草線と北総開発鉄道(現：北総鉄道)、住宅・都市整備公団線(現：千葉 NT)が相互直通運転を開始しました。

2002 年、都営浅草線と芝山鉄道が直通運転を開始しました。これにより日本初の 6 社による相互直通運転が実現しました。

### (2) 空港アクセスの歴史

1902 年、蒲田(現：京急蒲田)～穴守間が開業しました。

1913 年、穴守駅より 0.2km 蒲田駅寄りに稲荷橋駅を新設しました。

第二次大戦中、京浜地帯はアメリカの空襲によって甚大な被害を受け、敗戦後、GHQ(連合国軍総司令部)が羽田空港を接管し、穴守船稲荷橋～穴守間の全線と稲荷橋～蒲田間の上り線が連合軍専用線に接管されました。

1952 年、穴守線(現：京急空港線)が GHQ から接管を解除されました。同年、羽田空港も GHQ 管理下から離れました。

1956 年、稲荷橋駅を穴守稲荷駅に改称しました。同年、初代羽田空港駅が開業しました。

1963 年、路線名を穴守線から空港線に改称しました。

## [路線名改称の意図]

① 1964年の東京オリンピック開催に先立ち開業した東京モノレールを意識

② 羽田空港への乗り入れをいずれ実現したいという意思表示

1966年、新東京国際空港(現：成田国際空港)の建設予定地が成田市三里塚地区に閣議決定されました。これを機に京成は空港への乗り入れを決定し、1968年に京成成田と成田空港を結ぶ新線を造る免許を申請しました。

しかし、空港公団(※2)は京成線が空港ターミナル直下に乗り入れすることに難色を示したため、結局京成線は1972年、空港ビルから約1km離れた場所に成田空港駅を造りました。

1972年時点ではすでに京成新線は完成していましたが、空港建設を反対する人々の妨害がやまず、開港が遅れていました。(成田闘争※3)

1973年、京成が京成上野～京成成田間を結ぶAE形特急の営業運転を開始しました。また、空港連絡特急の愛称を全国の小中学生に募り、3万通弱の中から「スカイライナー」と決定しました。

また成田闘争により成田空港の開港が大幅に遅れ、空港新線への大規模な投資や金利負担が大きいのしかかり、また多方面への事業参入などにより京成は経営不振へと陥っていきました。

1978年、成田空港が開港、同時にスカイライナーも運行開始し、またターミナルバスも運行開始、スカイライナーと連携してスムーズな空港アクセスを実現させました。

1985年、青砥<sup>あおと</sup>～京成高砂間の複々線化が完成し、ダイヤ改正を実施しました。

1993年、羽田駅(1998年に羽田駅から天空橋駅に改称)が開業しました。

1998年、京急と空港が直結した羽田空港駅が開業しました。同年、エアポート快特、エアポート特急が運行開始しました。

2010年、天空橋～羽田空港間に羽田空港国際線ターミナル駅が開業しました。同年、成田空港線(成田スカイアクセス)が開業しました。同年、エアポート快特の経由路線をスカイアクセス線経由に変更しました。

2012年、京急蒲田駅から空港線に導入する部分である第一京浜(国道15号線)・環八通りに踏切があり、道路交通の開業初日の羽田空港国際線ターミナル駅障害になっていたため、京急蒲田駅付近の立体交差化が完成し、高架に切り替えられました。同年、京成のダイヤ改正が実施され、スカイライナーの早朝便を新設し、アクセス特急の所要時間を短くするなど、成田空港アクセスの強化が図られました。また、エアポート快特の種別色を緑色からオレンジ色に変更しました。

#### 4.車両運用

直通運転の場合、各社の走行キロ数をそろえなければなりません。

また京成や北総鉄道の車両が京急線内に乗り入れる区間は短くなっています。理由としては、京急の車両の他社線走行距離が長くなってしまったためです。

例えば、京成の車両に代わって京急の車両を走らせることがあります。このことを代走と言います。

できるだけ代走が無いように、ダイヤ改正でその都度調整しています。

[主に使われる車両]

- (1) 1000形(2代) 京急
- (2) 600形(3代) 京急
- (3) 1500形 京急
- (4) 5300形 東京都交通局
- (5) 7500形 北総鉄道
- (6) 7300形 北総鉄道
- (7) 新3000形・新3050形 京成
- (8) 3700形 京成
- (9) 3400形 京成
- (10) 9200形 千葉NT



るだけ早く変えるようにしています。

また、羽田空港に国際線ターミナルが開業し、外国人観光客が増えてきたこともあり、さらなる対応を試行錯誤中です。

## 6.ダイヤ構成・乱れ時の復旧について

都営浅草線には、12両の列車は直通することができません。なので乗り入れをしている列車は全て8両となっています。

京急は、20分ごとのパターンダイヤになっています。快特は、泉岳寺～三崎口間で1本、青砥、高砂～三崎口間で1本となっています。空港線快特は、印旛日本医大～羽田空港国内線ターミナル間で2本あり、40分に1本はエアポート快特があります。エアポート急行は、新逗子～羽田空港国内線ターミナル間で2本あります。また各駅停車は、品川～浦賀間で2本あります。

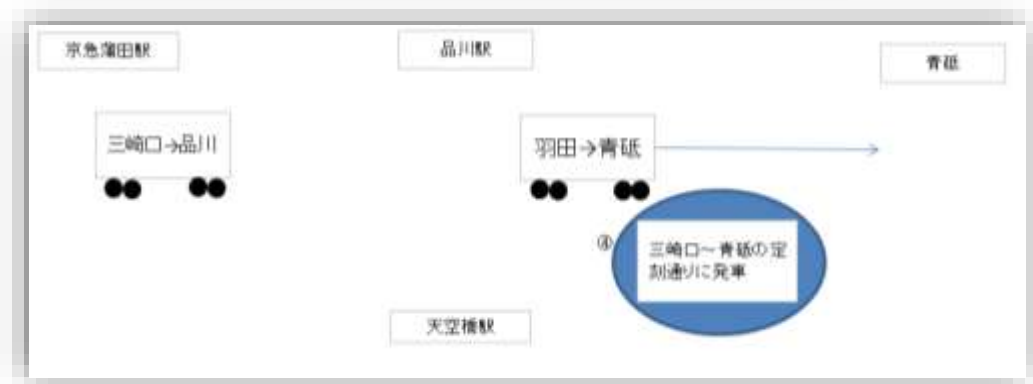
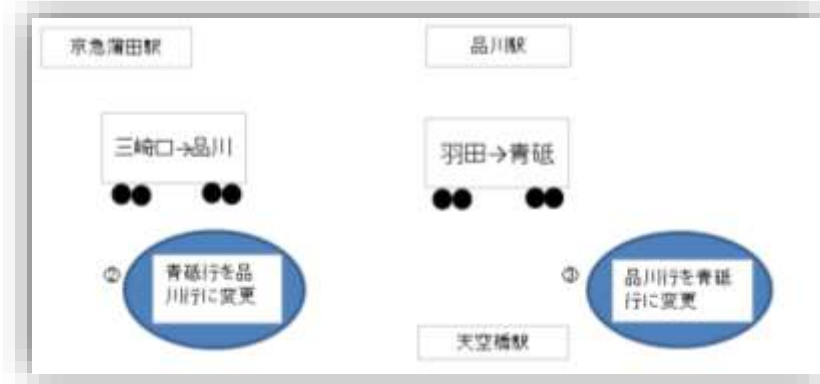
また、空港を利用される人は空港へ行く列車に乗り遅れたせいで飛行機を逃してしまうということがあるため、羽田空港行の列車は10分おきに運行し、なるべく乗客が飛行機に乗り遅れないよう配慮をしています。

羽田空港と成田空港を結ぶエアポート快特(京成線内ではアクセス特急)は40分に1本運行しています。

ダイヤが乱れた際に特に影響が出るのは直通運転です。例えば北総線内で人身事故があった場合、京急線内でも2、3分の遅れが生じたりします。

また遅れた際にまず自社線内のみを走る列車より優先的に直通列車を運転再開します。

例えば三崎口発青砥行に遅れが生じたとき、行先を品川行に変更し、羽田空港発品川行を青砥行に変更、羽田発青砥行を三崎口発青砥行の定刻で走らせるなどという対処を取っています。(詳しくは次のページへ)



6.ダイヤ構成・乱れ時の復旧について 16 行目「例えば三崎口…」の方法の図



## 7.直通運転を生かした観光地へのアクセスや企画列車など

京急は、三崎口や横須賀、浦賀などが主な観光地をかかえています。そこで、京急では企画切符を多く売り出しています。企画切符はとても安価で、とてもお得です。

主な企画切符として、「みさきまぐろきっぷ」「よこすか満喫きっぷ」「葉山女子旅きっぷ」などがあります。



左 みさきまぐろきっぷ 右 よこすか満喫きっぷ

左 京急電鉄公式サイト ([www.keikyu.co.jp/information/otoku/otoku\\_maguro/index.html](http://www.keikyu.co.jp/information/otoku/otoku_maguro/index.html))より引用

右 京急電鉄公式サイト ([www.keikyu.co.jp/information/otoku/yokosuka\\_mankitsu/index.html](http://www.keikyu.co.jp/information/otoku/yokosuka_mankitsu/index.html))より引用

また、京急は貸切イベント列車も多数運行しています。

主な貸切イベント列車として、「京急ジャズトレイン」「京急サイクルトレイン」「三愛水着樂園 Presents KEIKYU MERMAID TRAIN」などがあります。(3つ目のものは20歳以上の女性限定です)



左 京急ジャズトレイン 右 京急サイクルトレイン

左 京急電鉄公式サイト ([www.keikyu.co.jp/company/news/2015/20151014HP\\_15118MK.html](http://www.keikyu.co.jp/company/news/2015/20151014HP_15118MK.html))より引用

右 京急電鉄公式サイト ([www.keikyu.co.jp/company/news/2016/20160831HP\\_16098YM.html](http://www.keikyu.co.jp/company/news/2016/20160831HP_16098YM.html))より引用

## 8.羽田・成田両空港のアクセスルート

京急は、エアポート快特(京成線内ではアクセス特急)を40分おきに運行しており、最短89分で羽田空港～成田空港間を結んでいます。

しかし、東京駅～成田空港を格安で行くことのできるバスなどにおされエアポート快特の利用率が悪いことが問題になっています。

また、京急と同じく羽田空港アクセスを担う東京モノレールの場合は空港を利用する大きな鞆を持っている乗客のために、鞆が置けるラックを設置していますが、京急ではエアポート快特に充当される専用の車両が無い場合、そのような対策がしにくいという問題も抱えています。

## 9.災害・テロ等の対策について

2005年4月25日、JR福知山線で脱線事故が発生しました。その時、「京急は脱線しない」という話が話題になりました。というのも、京急の車両は先頭車がモーター車になっているため重量が増し、脱線しにくくなっているためです。京急線を走る車両は必ず先頭車がモーター車でなければなりません。これが、直通運転する上での条件になっています。また、車番の振り方も1号線規格で定められています。基本的には4桁の数字で、千の桁を京急が0～2、京成が3～4、都営浅草線が5～6、北総鉄道が7～8、千葉NTが9を使うと定められていました。(芝山鉄道は京成の番号を間借りしている)しかし、京急に関しては車種が多数存在するために番号が足りなくなり、廃車された形式番号を再度使用しています。(600形や1000形など)

また、脱線防止レール・ガードも導入されているため脱線しにくくなっています。

昨今の異常気象で、ゲリラ豪雨や雷雨はとて多くなりました。落雷が発生すれば列車が止まってしまうので、架空地線などの防電設備があります。

2011年3月11日の東北地方太平洋沖地震を教訓に、駅構内の非常食を増やし、一般的災害の時の対応と津波の時の対応を区別するなど、体制を変更しました。

また、北朝鮮がミサイルを発射したりしていることを踏まえ、Jアラート(※4)発令時の対応なども考えられています。

## 10. ウィング号について

京急は、有料特急「ウィング号」を運行しています。品川～三崎口間を運行しており、品川～上大岡間はノンストップで走ります。また、朝のラッシュ時に2本走る「モーニング・ウィング号」もあります。ウィング号の停車駅は品川・上大岡・金沢文庫・金沢八景・横須賀中央・堀ノ内・新大津・北久里浜・京急久里浜・YRP野比・京急長浜・津久井浜・三浦海岸・三崎口で、モーニング・ウィング2号の停車駅は三浦海岸・横須賀中央・金沢文庫・上大岡・品川・泉岳寺です。



上 ウィング号

下 モーニング・ウィング号

どちらも京浜急行電鉄オフィシャルサイト

([www.keikyu.co.jp/train/wing.html](http://www.keikyu.co.jp/train/wing.html))

より引用

## 11. 最後に

いかがだったでしょうか。京急、都営浅草線、京成、成田スカイアクセス線、芝山鉄道の魅力が伝わりましたでしょうか。少しでも興味を持っていただければ幸いです。企画切符、貸切イベント列車など、楽しいイベントがたくさんあります。東京なので遠いかとは思いますが、皆さんもぜひ乗りに行ってみてはいかがでしょうか。最後となりましたが、貴重な資料や素晴らしいお話を提供してくださった京浜急行電鉄さん、本当にありがとうございました。

## 12. 参考文献

京急電鉄のひみつ PHP 研究所 2013年9月25日発行

京成電鉄のひみつ PHP 研究所 2013年12月24日発行

都営地下鉄・都電・都バスのひみつ PHP 研究所 2014年2月18日発行

今だから話せる都営地下鉄の秘密 洋泉社 2011年10月6日発行

京急電車の運転と車両探見 JTB パブリッシング 2014年3月15日発行

北総鉄道 HP [www.hokuso-railway.co.jp/](http://www.hokuso-railway.co.jp/)

京成グループ 会社情報 [www.keisei.co.jp/keisei/kanren/7.html](http://www.keisei.co.jp/keisei/kanren/7.html)

京浜急行電鉄 HP [www.keikyu.co.jp/index.html](http://www.keikyu.co.jp/index.html)

平成 28 年度 決算 (速報) | 東京都交通局

[www.kotsu.metro.tokyo.jp/about/information/closing/28\\_closing.html](http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/about/information/closing/28_closing.html)

YAHOO! ジオシティーズ 関東-京浜急行電鉄(空港線)

[www.geocities.jp/akiko988jp/rosen/shousai/kantou-keikyu-03.html](http://www.geocities.jp/akiko988jp/rosen/shousai/kantou-keikyu-03.html)

浅草線-通信用語の基礎知識 [www.wdic.org/w/RAIL/浅草線](http://www.wdic.org/w/RAIL/浅草線)

京浜急行電鉄様から頂いた資料と貴重なお話

写真は特記が無ければ筆者撮影

※1 <sup>しほんきん</sup>資本金…会社が事業のスタート時に、自分で持っている運転資金(自己資本)のことを言います。会社の規模の増減とともに資本金も増減します。

※2 <sup>くうこうこうだん</sup>空港公団…1966 年に設立された特殊法人・新東京国際空港公団です。現在の成田空港を設置・管理していましたが、2004 年に民営化され成田空港(NAA)に承継されました。

※3 <sup>なりたとうそう きんりづかとうそう</sup>成田闘争(三里塚闘争)…1966 年頃から現在まで続いている、成田空港建設を反対する農民、学生連合などのデモ隊がおこしたデモです。座り込み、暴動、管制塔占拠など様々なことが起き、東峰十字路事件等で多数の警察官・機動隊が<sup>じゆんしよく</sup>殉職し、また反対派にも死者が出ました。現在でも滑走路の延長を反対する人々が反対運動などを行っています。また空港の真ん中に東峰地区があり、今でも立ち退きは行っていません。

※4 J アラート…全国瞬時警報システムのことで、通信衛星と市町村の同報系防災行政無線や有線放送電話を利用し、緊急情報を住民へ瞬時に伝達する日本のシステムです。2004 年度から総務省消防庁が開発および整備を進めており、実証実験を経て 2007 年 2 月 9 日から一部の地方公共団体で運用が開始されています。対処に時間的余裕がない大規模な自然災害や弾道ミサイル攻撃等についての情報を、「国から住民まで直接瞬時に」伝達することができるという点が J-ALERT の最大の特長です。住民に早期の避難や予防措置などを促し被害の軽減に貢献することが期待されており、導入により地方公共団体の危機管理能力が高まるとされています。