

羽田空港が近くなる —京急空港線の値下げと幻の新駅・高輪大木戸駅—

函館市医師会
函館渡辺病院

水関 清

2019年10月1日、品川駅～羽田空港国内線ターミナル駅相互間の旅客運賃は、410円から120円安くなって、290円になる。この値下げのタネあかしをすれば、京浜急行空港線の加算運賃が引き下げられるからである。現在のこの区間の運賃は、距離によって増える基本運賃である240円と、空港線の延伸工事等に要した設備投資額等を回収するために、同線の天空橋～羽田空港国内線ターミナル駅間とほかの区間をまたがって乗車する場合に加算される運賃である170円の合計からなり、その総額が410円なのである。その加算運賃が、2019年10月1日以降は120円引き下げられて50円になる結果、合算額も290円になるのである。

2019年10月といえば、消費税率の8%から10%への引き上げが予定されている時期だが、モノの値段が上がるその時期に合わせて、値下げを断行するのは、どういう経営判断なのだろうか。10月に税率変更に伴う値上げを行い、その後に加算運賃を引き下げれば、利用者の混乱を招きかねないのがその一つの理由であろう。そのほかにも、羽田空港と都内各地との間を結ぶ鉄道他社の動向をにらんで行われた対抗策としての側面があると思われる。

東京モノレールが開業してから34年後の1998年に羽田空港乗り入れを果たした京急は、順調に乗客数を増やした。2017年度航空旅客動態調査による羽田空港へのアクセス手段別シェアは、1位が京急の32.8%で、2位のモノレール24.7%、3位の空港バス16.8%を大きく引き離す躍進ぶりである。ちなみに、自家用車は11.4%にとどまる。このように京急優位の要因として、相対的に安価な京急の運賃と、都心における他社鉄道線との接続の利便性がある。すなわち、浜松町～羽田空港第2ビル間の運賃が490円のモノレールに比べて、品川～羽田空港間の京急運賃は、先に述べたように410円と安く、都心側の接続の利便性をみても、モノレールの場合、浜松町からの接続がJR山手線と一部の地下鉄に限られるのに対して、京急の場合は、地下鉄網への直接乗り入れをはじめ、JR山手線のほか、東海道線を介して、東北・高崎・常磐の各線の快速や特急列車に加えて、東海道新幹線への乗り換えも容易である。

京急の今回の運賃値下げの原資となった加算運賃は、新線建設において、その設備投資額等の初期資本回収を容易にするために認可されるもので、その額は10年で初期資本を50%回収できるように決定され、その後減額する方針とされてきた。京急空港線の場合、新線区間3.2kmに対して加算額は170円と高額で、2017年度までの回収率は76.3%にまで積み上げられている。近年では毎年5%ほどずつ回収されており、2022年ごろには100%となり、廃止時期

を迎えることになる。

ちなみに羽田空港以外の空港アクセス線の加算運賃をみると、JR北海道・千歳線（南千歳～新千歳空港2.6km）は140円で、2017年度までの回収率は85.3%と京急羽田空港線の上を行くが、2019年10月からの加算額は140円から一気に20円にまで引き下げられる。その結果、札幌～新千歳空港の運賃は現行に比べ7.5%の値上げにとどまり、平均15.7%という近距離運賃値上げの影響を、和らげる方策がとられている。

建設時からの加算運賃の回収が進んだことを背景とした、今回の京急空港線の運賃値下げは、運賃と都心側ターミナルの利便性をより確固とするための施策であることは確かであろうが、それ以外の要因についても考えてみたい。

京急が、空港線加算運賃引き下げを公表した2019年2月19日の4日前にあたる2月15日には、JR東日本が、東京都心部と羽田空港を結ぶ新路線「羽田空港アクセス線」の環境影響評価の準備開始を発表している。それによると、JR山手線の田町駅付近から、現行の貨物線を活用して東京貨物ターミナルに至り、その先の羽田空港までは新線を建設するという。

田町駅～品川駅間にはすでに新駅が建設中で、2020年春の暫定開業を目指すという。この、山手線30番目の駅の名称は、2018年6月5日～30日にかけて募集され、13,000種類、64,000件ほどの駅名案が寄せられたという。結果は、第1位が「高輪」、第2位は「芝浦」、そして第3位は、味のある「芝浜」であったが、採用されたのは、第130位の「高輪ゲートウェイ」で、36人が応募したという。JR東日本は、駅名の選定理由について以下のように説明している（大意要約）。「この地域は、古来より街道が通じ江戸の玄関口として賑わいをみせた地であり、明治時代には地域をつなぐ鉄道が開通しました。新駅はこの地域の歴史を受け継ぎ、今後は世界中から先進的な企業と人材が集う交流拠点としての機能を担うことになります。新しい駅が、過去と未来、日本と世界、多くの人々をつなぐ結節点として、街全体の発展に寄与するよう選定しました」

筆者が応募した駅名案は、「高輪大木戸（たかなわおおきど）」。1710（宝永7）年、この地には江戸の治安維持のため、道の両側に石垣が築かれ、各町にある「町木戸」と区別するために、「大木戸」と呼ばれた。さらに、伊能忠敬が日本地図作成のために行った測量の起点も、この大木戸である。当時の古地図をみると、大木戸が設けられた街道のすぐ東側には海岸が広がり、西には泉岳寺と細川氏の屋敷がある。このあたりの風景は、「名所江戸百景No.81 高輪うしまち」に描かれており、牛車の車輪の奥に広がる海にはたくさんの帆船が浮かんでいる。

これらの歴史的経緯にちなむだけではなく、JR東日本が公募意図に含めた、企業と人材が集う交流拠点にも合致し、和風で漢字5文字と納まりのよい駅名案と考えての応募だったが、結果は「高輪ゲートウェイ」。「早ければ2029年頃に開業」と報じられた、東京駅と乗り換えなしで結ばれる「羽田空港アクセス線」のルートにもこの駅は近く、世界との交流機能を持った「大木戸」に変貌するのかもしれない。