視界不良の蒲蒲線、羽田直通に課題　人口増への期待も

首都圏　鉄道新地図④

#地域総合 #東京 #埼玉

2023/3/16 5:00 [有料会員限定]

蒲蒲線は約800メートル離れた2つの蒲田駅をつなぐ（14日、東京都大田区）

JR・東急電鉄の蒲田駅と京浜急行電鉄の京急蒲田駅を結び羽田空港に乗り入れる「蒲蒲線」。2030年代の開業を見据え、自由が丘（東京・目黒）の将来像を示す「未来ビジョン」にはこう書かれている。「さらなる鉄道網の拡大により、これまで以上に鉄道結節点としての拠点性が高まる」。羽田空港とのアクセス向上を、交流・定住人口を増やす好機と捉える。

【首都圏 鉄道新地図】

　⑤横浜駅を目指さない新横浜線　相鉄、都心直通に活路

距離わずか800メートルの両駅を接続することで、東京の新宿や渋谷、池袋、埼玉県などと羽田空港とのアクセスが良くなり、効果は首都圏へ広く波及する。国土交通省の交通政策審議会が東京圏における都市鉄道のあり方についてまとめた16年の答申でも「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワーク」とされた。

22年度には事業主体となる第三セクターが設立されるなど動きが本格化。大田区は「世界で一番ビジネスのしやすい環境の整備に大きく寄与する」と意義を認識し、目黒区では新たなオフィス需要創出などに期待が集まる。

未来ビジョンの策定に携わった自由が丘商店街振興組合まちづくり事業部の岡田一弥部長は「空港から自由が丘に来る場合に都心を経由する必要がなくなる。今までと違う次元での集客が可能になる」と蒲蒲線の整備を心待ちにする。

もっとも、事業化が進んでいるのは、地下に潜る東急多摩川線の矢口渡付近から京急蒲田の地下に建設する地下ホームまでの「第1期」の区間のみ。京急蒲田地下駅からさらに地下を進んだ先で京急空港線に乗り入れる「第2期」の実現は不透明だ。

東急から京急への乗り入れ位置は、京急空港線の糀谷―大鳥居間の地上とする案がある。だが、東急と京急では線路の幅が異なり、そのままでは乗り入れられない。車輪の位置を動かせる「フリーゲージトレイン」や3本目のレールを新たに敷く「三線軌条」といった対応策があるが、現状では技術面やコスト面で実現の見通しが立っていない。

フリーゲージなどを採用しない場合、京急空港線のいずれかの駅で乗り換えとなる。工事費と需要のバランスを踏まえた判断となるが、現段階では計算の前提条件が見えていない。

蒲蒲線は第1期の段階では京急蒲田駅で乗り換えが発生する（14日、東京都大田区）

空港アクセスは第1期の段階では京急蒲田で乗り換えが発生し、高架の京急空港線と地下の間を移動するのに、区の試算では乗り換えに6分20秒かかる。自由が丘からの所要時間は32分となり、20分の短縮効果が見込まれている。ただ、埼玉県の川越からは94分で、現状からの短縮効果は7分にとどまる。「乗り換えなしで空港とつながる第2期への期待は大きい」（川越市交通政策課）

「大田区:東京都=7:3」。区と都は22年、第1期の事業費1360億円のうち自治体がもつ費用を、この割合で負担し合うことで合意した。自治体負担分を総額の3分の1とする国の補助制度の適用を申請する方針だ。

区・都の負担割合は、第1期開通段階の需要予測が根拠になっている。旅客の利用目的は、空港アクセスが3割程度、それ以外の大田区発着が約7割。空港直通となる第2期が実現すれば、広域の需要が伸びる可能性がある。

800メートルの接続に巨費を投じる事業の必要性に対しては、懐疑的な見方もある。第2期をやり遂げることで「より国際競争力の強化につながっていく」（東京都交通企画課）。競争力強化という「大義名分」を果たすため、第2期の完遂に向けた道筋を示せるかどうかが問われている。

（相松孝暢）

【首都圏 鉄道新地図】

　①臨海地下鉄や蒲蒲線、利便性向上へ新線・延伸進む

　②「陸の孤島」東京・晴海に地下鉄構想　実現までバス頼み

　③TX東京延伸、臨海地下鉄接続案で再浮上　大深度が課題に