

## 京急電鉄の魅力から変貌する県土を考察する

### 序論

「変貌する県土」からまず思い浮かべたのが、2022年(令和4)鉄道開業150周年を迎えた鉄道網の変遷である。明治・大正・昭和から現在も路線が延伸し、首都圏を跨ぐ鉄道各社の成長戦略がいかに、神奈川県発展に影響したか。神奈川県内を走る路線を全て網羅し検証することには無理があるので、コアな鉄道ファンから「なぜ、京急は愛されるのか」このテーマに絞って検証する。

京急電鉄は地元の横浜を横断し、言うまでもなく東京と神奈川を結ぶ大動脈だが、通勤の足としての移動だけでなく、羽田空港へのアクセスにも力を入れインバウンド施策も進めている。また、三浦半島へ向かう下りはレジャー、エンタメの側面を積極的にPRし、生活の足にとどまらず、日常に彩りを添える路線である。

京急が愛される理由を検証するにあたり、まずは実際に乗って、見て、体感する。みなとみらいの京急ミュージアム(写真F)で成り立ちの歴史、沿線のまちづくりを学ぶ。

### 本論

京急電鉄の車両、ダイヤ設定、路線、駅舎、関連企業、歴史などから、路線と駅を中心にその変貌をみる。

#### 1. 沿線

沿線の土地開発、成り立ちを知るにあたり、釜利谷ニュータウンの排土が八景島の埋め立てに使われ、西武鉄道資本により横浜・八景島シーパラダイスが完成したのは興味深い。直接京急とは関係ないが、横須賀市と千葉県富津市を結ぶ長大な橋を架ける計画が未だ凍結していることは、今後馬堀海岸駅周辺の景勝にどんな影響があるか見守りたい。明治時代に遡るが、川崎駅と川崎大師を結ぶ路線に反対したのが、参拝客を乗せる人力車の車夫だったことを思い出すと、橋が開通すれば、東京湾フェリーの利用者も激減するだろう。夢の架け橋は実現するのか？

三崎口駅はあくまでも三崎への入り口として途中駅のつもりでの開業だったが、油壺へ延伸するには、豊かな生態系を残す小網代の森が破壊されてしまうため、住民の反対もあり見直された。時はまさに第三次首都圏基本計画の時代であり、オイルショックも重なり、自然環境保全の理念に基づいた判断だが、渋滞緩和の課題は残された。

## 2. 駅舎と車両

2019年(令和元年)に変更された駅名について、利用者の誤解を招くのを回避するためとはいえ、歴史的観点から見ると、仲木戸駅を京急東神奈川駅と変更したのは面白みに欠ける。東洋一の大遊園地だった花月園の冠だけを残した花月總持寺駅や逗子・葉山駅は妥当か。それとは別に期間限定とはいえ、企業とタイアップした駅名看板は、京急の遊び心が楽しく、ラッピング仕様の車両には是非乗ってみたいかった。YELLOW HAPPY TRAIN(写真A)は、日によって運行区間が異なり、沿線に幸せを運ぶ電車として人気がある。

大人も子供も電車好きにはたまらない全面展望の車両。運よく出会えたら、多くのトンネル、曲がりくねったカーブ、海や工場、春には桜並木と変化に富む景色が、非日常感を演出する。各駅停車に乗ると待ち合わせ時間の長さに辟易するも、目の前を通り過ぎる時速120キロのスピード(主に京急蒲田～横浜間)を体感し、駅ごとに異なる発車メロディにも注目だ。そしてアナウンスは「ドアを閉めます」と主体的な言い方をする。

## 3. 私鉄他社との比較

神奈川県内を走る他の私鉄各社と比較すると、小田急線は箱根をPRすることで沿線価値を高め、東急は渋谷へ繋ぐ、憧れの住みたい街づくりに力を入れている。また、相鉄線は相鉄新横浜線を延伸することで利便性の向上を図る。そのような取組の中で、私が何度でも利用したくなるのは、やはり京急の「みさきまぐろきっぷ」「葉山女子旅きっぷ」「よこすか満喫きっぷ」「三浦半島1DAY2DAYきっぷ」など、種類も豊富なフリー切符である。地元のお店や企業と連携し、食事券とアクティビティか土産を選べるおもいで券など、組み合わせ自由に選択し、バスも乗降自由で自分好みに楽しめる。

## 結論

首都圏計画から見えてくる神奈川県の特徴は、都市化、軍事化、工業化、国際化であるが、どれも京急沿線の特徴に密接していることに気づく。国際都市横浜、軍港都市横須賀、工業地帯が広がる川崎市。これからの超高齢社会に対応する鉄道会社の役割を鑑みたとき、海を背に一面の畑が美しい三浦市を私は忘れない。「みうら婚活ツアー」「アグリdeデート」主催は三浦市結婚支援実行委員会及び農業後継者対策実行委員会とある。そこに京急電鉄が後援・協力と名を連ねるのはいかがだろうか。(写真E)

通勤客も沿線住民も減少していくなかで、鉄道各社は先を見据えた生き残りを考えた時、速さ、乗り心地、乗換なしの延伸もさることながら、駅周辺の利便性、住民のニーズに応えられるサポート体制に力を入れる企業が求められる。これからも変貌を続ける県下において、京急沿線の空き家を転貸するサービス、バスやタクシー





写真F みなとみらいにある京急ミュージアム(要予約・無料)

### 註1) とみおかーと

横浜国立大学、横浜市、LocaliST株式会社、神奈川トヨタ自動車株式会社、あいおいニッセイ同和損害保険株式会社が横浜市金沢区富岡エリアにおいて、乗合型移送サービスの実証実験を行ったもの。京急電鉄、横浜国立大学および横浜市は、京急電鉄と横浜国立大学が締結した「産学連携の協力推進に係る協定」、横浜市と京急電鉄が締結した「京急沿線(横浜市南部地域)における公民連携のまちづくりの推進に関する協定書」に基づき、急勾配な坂道や狭い道路が多く、バス停や鉄道駅へのアクセスが容易でない地域があるなど、交通課題を抱えた同地区において、2018年から本実証実験を継続的に行い、地域に適した運行方式の検証を進めていた。実証実験は2023年1月29日に終了。(出典:京急電鉄HP)

### 註2) 行っとけダイヤ

運転主任という職人集団を擁する京急では、日頃から信号やポイントなどあらゆる動作が自らの手によって司られているため、突発的な運用変更があっても臨機応変に対応できる。

### 参考文献

- |               |                         |
|---------------|-------------------------|
| ○京急沿線の不思議と謎   | 岡田直監修 実業之日本社 2015年      |
| ○京急電鉄のすべて     | 「旅と鉄道」編集部編 山と溪谷社 2022年  |
| ○京急電鉄のひみつ     | PHP研究所 2013年            |
| ○鉄道会社はどう生き残るか | 佐藤信之 PHP研究所 2022年       |
| ○なぜ京急は愛されるのか  | 佐藤良介 交通新聞社 2018年        |
| ○横浜 京急線が好き    | 神奈川新聞社 2018年            |
| ○地図で読み解く京急沿線  | 岡田直監修 株式会社 三オブックス 2019年 |