



# 羽田アクセス改善作戦

JR東 休止路線使い直結線  
バス 東京駅地下から20分

「東北縦貫線」(上野東京ライン)が来年春に開通すれば「北関東からの列車を、羽田まで運行することも可能」(富田社長)になり、利便性は大幅

ただ、これはあくまでも構想段階。実現すると

4年を予定していたが、東京五輪の開催が決まったことで前倒しになる可能性もある。

東京駅と羽田を結ぶのは鉄道だけではない。バスはアクセスを改善する構想も進む。

東京駅の八重洲口では、駅正面の3つの区画で再開発計画がある。これに合わせて地下に巨大なバスターミナルを造る構想が浮上している。

計画を後押ししている中央区によると、八重洲口の路上各地に点在している高速バスのバス停を地下のターミナルに集約。さらにターミナルを外堀通りの地下を通る首都高速に直結することで「最短20分強で羽田空港に到着できる」という。

現状のリムジンバスは高速に入るまでに時間がかかるため羽田までの所要時間は最短35分。再開発の時期は未定だが、新バスターミナルが完成すれば大幅な時間短縮が実現

## 成田も対抗策

一方、羽田空港との利用者争奪が激しくなっている成田空港。都心とのアクセス改善が競争力のカギを握るだけに、鉄道やバスのサービス競争も盛んだ。

格安高速バスを運行する  
ビー・トランセポ  
ルディングス（千葉市）

は、成田空港と都内を結ぶ格安高速バスを運賃1千円で運行する。このほど、7千円を投じて新型車両を2台投入。成田発の便数も増やした。競合する京成バス（千葉県市川市）は同じ区間を900円で運行する。

JR東日本は3月実施のダイヤ改正で、夜間帯に成田空港駅の利用が拡大していることに対応し、成田空港駅を発着する快速列車を増発する。最終列車の発着時刻を後ろにずらし、格安航空利用者の便宜を図る。