

第2章 しおさい4号

1. しおさい4号の概要

特急しおさいはJR東日本の総武本線を走る特急列車で、主として千葉県北東部の銚子駅と東京駅とを、約2時間かけて結んでいる。

ただししおさい4号については特殊で、始発駅は千葉県の佐倉駅となっている。佐倉駅から東京駅へは特急で50分、通常の快速列車でも1時間ほどで行くことができるほどの距離であり、通常の特急しおさいと比較すると、運転区間はかなり短い。日ごろから都心へ通勤している客にターゲットを絞っているのだろう。事実、しおさい4号が東京駅に到着するのは朝の8時ちょうどで通勤には非常に便利な時間に走っており、さらには平日のみの運転となっている。

しおさい4号は途中の市川駅で先行の快速列車(君津始発逗子行き)を追い抜くが、それ以外の駅では先行の列車を追い抜くことはしない。そのため佐倉から東京までの所要時間は通常のしおさいよりも5分から10分ほど長く、通常の快速列車と比較しても5分程度の短縮にとどまっている。この特急列車の利用者は速達性よりも快適性を求めて追加料金を払っているであろう。

2. 総武快速線の概要

総武快速線は東京駅と銚子駅とを結ぶ総武本線の一部である東京～千葉間を指した、旅客案内上の名称である。その名前の通り快速運転を行っており、総武快速線が通過する各駅の輸送は中央総武緩行線が担っている。総武快速線は多くの列車が東京駅から先、横須賀線と直通運転を行っている。直通運転している列車であれば、新橋、品川、横浜方面へと乗り換えなしで行くことができ、大変便利である。また千葉駅の方ではいわゆる房総各線(総武本線・成田線(四街道、佐倉、成田、成田空港方面)、内房線(五井、木更津、君津方面)、外房線(大網、茂原、上総一ノ宮方面)など)と直通運転を行っており、千葉県内各所と都心とを結んでいる。

総武快速線の最混雑時間における混雑率は、新小岩→錦糸町間で181%(平成29年度)⁶となっており、首都圏でも有数の混雑路線である。そのため、朝ラッシュ時の上り列車は15両編成(うち2両はグリーン車)の列車が、おおむね3分間隔で運行されている。始発駅としては房総各線の駅が多い。それ以外の始発駅としては、総武快速線本来の始発駅である千葉駅のほか、千葉駅よりも都心寄りに位置する津田沼駅が見られる。終着駅としては東京駅のほか、横須賀線内の大船駅や逗子駅などが見られる。また調査時間中には通常の快速列車のほかに、通勤快速という種別の列車が運行されている。この列車は成田始発で、総武快速線内の、今回調査を行った新小岩駅を含む複数の駅を通過している。ただし先行列車を抜かすことはしないため、所要時間は通常の快速列車と大差ない。おそらくは千葉以遠の長距離客と、千葉以西の近距離客とを別々の列車に乗せることで、混雑を平準化することが目的であると思われる。

3. 調査方法

国土交通省の混雑率調査(平成29年度)において、総武快速線の主要区間は新小岩→錦糸町間となっている。そのため本調査では新小岩駅で行った。新小岩駅は東京都葛飾区に位置し、朝は都心への通勤客で大変混雑する。そのほかの調査方法については、第1章で記したとおりである。

⁶ 国土交通省「東京圏で混雑率180%超の路線が12路線から11路線へ～都市鉄道の混雑率調査結果を公表します～」

https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo04_hh_000068.html

4, 新小岩駅での調査結果

調査日：9月6日（金）			天気：晴れ		調査したドア：2号車3番ドア					
	種別	始発	終点	両数	到着時刻	出発時刻	1分以上の遅延の有無	降車数	乗車数	停車時間
①	快速	津田沼	逗子	15両	7:34	7:34	無し	0	13	0:38
②	快速	千葉	東京	15両	7:37	7:37	無し	1	6	0:35
③	通勤快速通過									
④	快速	津田沼	東京	15両	7:43	7:43	有り（1分）	0	10	0:40
⑤	しおさい4号通過									
⑥	快速	君津	逗子	15両	7:48	7:48	無し	0	11	0:40
⑦	快速	千葉	東京	15両	7:51	7:51	無し	1	8	0:43
※到着時刻と出発時刻は定刻通りのもの										

図表 2-2-1：調査結果

調査結果は上記の表の通りである。

体感としてはしおさい4号通過後の⑥の快速が一番混雑していて、余裕がないように感じた。しかしながら、新小岩駅での乗車数や停車時間に大きな違いはなく、特に問題なくさばけている印象を受けた。

5, 考察

⑥の快速は④の快速と間隔が5分も開いている。またそれだけでなく、通勤快速の通過駅利用者にとっては久しぶりの横須賀線直通列車で、さらに内房線の君津から直通してきているという、混雑する要素が詰め込まれたような列車である。それにもかかわらず、乗車数や停車時間に大きな変化がなく、この事例において第1部第6章で立てた仮説は成り立っていない。④の快速が1分遅れていたため、多少そちらに客が分散したということが一応考えられはする。しかしながら変化がないことの大きな理由にはならないだろうし、結局のところ変化がそこまでなかった理由は不明である。

今回の調査で1つ分かったのは、しおさい4号が、少なくともダイヤ乱れなどの特殊な混雑を招く要因がない場合には、前後の快速列車と大きな問題なく共存できているということである。ただし、ダイヤ乱れなどによって⑥の快速への混雑集中が生じれば、普段でも余裕のない⑥の快速は乗客をさばききれず、遅延の拡大を招きかねないと言えるだろう。