

第3章 ときわ58号

1. ときわ58号の概要

特急ときわはJR東日本の常磐線を走る特急列車である。常磐線の特急には停車駅の多く、運転区間の短いタイプの「ときわ」と、停車駅が少なく、運転区間の長いタイプである「ひたち」が運行されている。日中はときわとひたちが交互に、両者合わせて30分間隔で運行されているが、朝に関してはときわの運行が主となっている。

ときわ58号は茨城県北部の高萩駅が発発で、その後水戸や土浦を経由して上野まで常磐線を走り、上野から上野東京ラインに直通して東京、そして終点の品川と停車する。東京への到着時間は8:04、品川への到着時間は8:13と、ラッシュのピーク時に運転されている。

ときわ58号は水戸駅で先行の普通列車品川行き、土浦駅で先行の普通列車上野行き、ひたち野うしく駅で先行の普通列車品川行きをそれぞれ追い抜いている。その一方で列車の本数が増える取手以南では先行の列車を抜かず、前後の一般列車に配慮しながら運転されている。

2. 常磐快速線の概要

常磐快速線は、常磐線の区間の一部である、茨城県南部の取手駅から上野駅までの区間の通称である。このうち取手から北千住までは常磐緩行線と並走しており、常磐快速線が通過する駅の輸送をカバーしている。また途中の我孫子駅(千葉県)から、成田方面からの成田線が直通している。なお、取手以北の土浦、水戸、高萩方面から直通の列車は、特急も含めて、この常磐快速線を走行する。取手以北から直通の普通列車は種別は普通のままでありつつも、取手以南では快速運転を行い、通常の快速と同じ駅に停車する。また上野から先に関しては大部分の特急列車と一部の普通・快速列車が上野東京ラインで品川まで直通しており、東京、新橋、品川まで乗り換えなしでアクセスすることができる。

常磐快速線の最混雑時間における混雑率は、松戸→北千住間で

157%(平成 29 年度)⁷となっている。朝ラッシュ時の上り列車は 15 両編成(うち 2 両は取手以北から直通の普通列車のみグリーン車)の列車が、おおむね 3 分間隔で運行され、取手以北からの普通列車と、取手か成田が始発駅の快速列車が、およそ半分ずつくらいの割合となっている。なお、成田線は 15 両編成の列車に対応していないため、成田線からの直通列車は我孫子までは 10 両で、我孫子で 5 両(11 号車から 15 号車)増結されるという形式をとっている。本調査で調査したのは 12 号車なので、成田始発の列車は、実質我孫子始発と考えてもらって差し支えない。

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、常磐快速線の主要区間は松戸→北千住間となっている。そのため本調査では松戸駅で行った。松戸駅は千葉県松戸市に位置し、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。

4. 松戸駅での調査結果

調査日：9月12日（木）		天気：晴れ		調査したドア：12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	普通	高萩	上野	15	7:29	7:30	無し	5	16	0:50
②	快速	成田	品川	15	7:33	7:33	無し	0	14	0:42
③	ときわ58号通過									
④	快速	取手	上野	15	7:38	7:38	無し	4	18	0:42
⑤	普通	土浦	品川	15	7:40	7:41	無し	2	12	0:54

図表 2-3-1：調査結果

調査結果は上記の表の通りである。

ときわ 58 号通過後の④の快速は乗車数が多く、ホームも観察していた時間の中で 1 番混雑していた。また④の快速を見送る客が 5 人いた。ただ列車の混雑状況自体は全体的に、第 2 章で題材となっている総武快速

⁷ 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

線ほど激しくはなく、多少の余裕が見られた。

5, 考察

④の快速は②の快速と間隔が5分も開いている。そのために、④の快速への乗車の集中が見られ、第1部第6章で立てた仮説は成り立っている。また④の快速を見送った5人の乗客に関しては、⑤の列車に乗り、上野東京ラインで東京、新橋、品川まで直通で向かうことが目的であると考えられる。このように東京方面への客を⑤の列車に流すことで、④の快速への混雑の集中緩和を図っているのであろう。その効果もあつてか、④の快速への乗車は集中しているものの、停車時間が長くなるほどの混雑ではなかった。