

# 第1章 研究のまとめ

この章では、第二部における定点調査の結果をまとめる。

## 1, しおさい4号の定点調査のまとめ

JR 総武快速線内を走る特急しおさい4号は、千葉県佐倉駅を始発として、東京駅に朝の8時ちょうどに到着する通勤に便利な特急であり、『通勤ライナー』としての役割を果たしていると言える。

今回は、国土交通省の混雑率調査(平成29年度)にて主要区間とされている新小岩→錦糸町間のうち、新小岩駅で定点調査を行った。

そして、調査の結果、特急しおさい4号通過後の快速列車において最も混雑が見受けられたものの、新小岩駅での乗車数、停車時間は他の快速列車との差異はそれほど見られなかったということが分かった。

特急しおさい4号はラッシュ時に総武快速線内で運行されるものの、通常は前後の快速列車と共存が出来ているということが分かる。

## 2, ときわ58号の定点調査のまとめ

JR 常磐線を走る特急ときわ58号は、茨城県高萩駅を始発とし、東京駅に8:04、品川駅に8:13に到着する通勤に便利な特急であり、『通勤ライナー』としての役割を果たしていると言える。

今回は、国土交通省の混雑率調査(平成29年度)にて主要区間とされている松戸→北千住間のうち、松戸駅で定点調査を行った。

そして、調査の結果、特急ときわ58号通過後の上野行きの快速列車は、乗車数が前後に比べて多く、ホームの混雑状況も調査時間内では最も激しいものであることが分かった。しかし、この快速列車を見送る客が数名存在したこともあり、列車の混雑状況自体は、比較的余裕が見られた。

特急ときわ58号通過後の上野行きの快速列車は、前の快速から5分も開いているために乗車の集中が見られた。しかし、この快速列車を見送って、次の上野から東京・新橋・品川まで運行される快速に乗車すると

思われる客も見られた。そのため、特急ときわの松戸駅通過後、行き先の異なる列車の運行により、多少の混雑緩和を図るという工夫を施していることが伺える。

### 3, りょうもう 6 号の定点調査のまとめ

東武スカイツリーライン内を走る特急りょうもう 6 号は、群馬県の太田駅を始発とし、北千住駅に 8:02、浅草駅に 8:18 に到着し、その後北千住駅の乗り換えで東京駅・大手町駅・霞ヶ関駅といった都心の駅にも 8:30 頃に到着する通勤に便利な特急であり、『通勤ライナー』としての役割を果たしていると言える。

国土交通省の混雑率調査(平成 29 年度)で最混雑区間とされているのは小菅→北千住間である。しかし、全ての優等列車が小菅駅を通過するため、今回は(特急を除く)優等列車の北千住の直前の停車駅である西新井駅にて定点調査を行った。

そして、調査の結果、特急りょうもう 6 号の通過の一本前の急行と一本後の区間急行の混雑が際立っていたことが分かった。

ここで、定員数が比較的少ない特急を設定することで、前後の急行、区間急行の列車に混雑が偏っていることが分かる。確かに、『通勤ライナー』を走らせることで前後の特急以外の優等列車に混雑のしわ寄せがきたことは否めない。しかし、最混雑区間においても乗客の積み残しなく、ラッシュを捌くことが出来ている。そのため、今後のダイヤの調整次第で混雑の改善は可能だと思われる。