

第2章 鉄道会社への提言

この章ではここまでの内容を踏まえ、通勤ライナーを走らせることに関して鉄道会社に提言を行う。

1. ピーク時のライナーについて

ピーク時の『通勤ライナー』としては、主に第2部で見てきたしおさい4号、ときわ58号、りょうもう6号の3つが挙げられる。これら3つの列車の運行について、改善できる点はあるだろうか。

まず、ときわ58号に関してはその直後を上野止まりの列車、その1本後を上野東京ラインに直通する列車とすることで、『通勤ライナー』の直後の列車に混雑が集中しないような工夫が見られた。現地調査においても、一定数の乗客は上野東京ラインに直通する列車に乗るために直後の列車を見送る様子が確認できており、ある程度の効果は出ているようだ。ときわ58号に関しては、こういった1つの列車に混雑を集中させない施策がうまく行われていると言える。

一方で、しおさい4号とりょうもう6号については改善の余地がありそうだ。しおさい4号については、その直後の列車は君津始発の逗子行きという混雑する要因が詰まっている列車になっている一方、その次の列車は千葉始発東京行きという比較的混雑しなさそうな列車となっている。この2本の列車については順序を逆にして走らせた方が、しおさい4号の直後の列車への混雑集中を緩和することができるであろう。

またりょうもう6号の前後については、例えばこの時間帯の列車順序を

急行-急行-区間急行-(りょうもう6号)-準急-急行-区間急行
というようにすることで、まず2本の急行を連続させることで最混雑列車の混雑を分散させ(これは現行ダイヤと同じ考え)、次にりょうもう6号の前後に比較的空いている種別である区間急行と準急を設定することでこの2本に乗客を流すことができる。さらに、りょうもう6号通過後の準急と急行の順序を入れ替え、半蔵門線直通の間隔が開いたところに最

初に準急を入れることで、越谷以南からの乗客はそこから都心までの最速達種別である準急を利用し、以北からの乗客は急行を利用するという棲み分けが期待できる。このようなダイヤにすることでりょうもう6号の設定による混雑の悪化はより軽減され、かつ(半蔵門線直通と浅草行との需要の差は現状ではどうしようもないが)ある程度各優等列車の混雑平準化を図ることができると考えられる。

車両の運用や乗務員の手配の都合などがあり、なかなか現行のダイヤを変更するというのは難しいのかもしれない。しかしながら、『通勤ライナー』の直後の列車に混雑を集中させないために列車順序や種別を調整することは、一考の価値があるのではないだろうか。

2. ピーク時に『通勤ライナー』が走っていない路線について

今回の研究では現地調査でピーク時に走っている3つの『通勤ライナー』の前後の状況を観察したが、我々が現地調査をした限りにおいては、積み残しやあまりに長い停車時間といった捌ききれないほどの混雑は見られなかった。特にしおさい4号の運行されている総武快速線における最混雑時間における混雑率は首都圏で11位⁹となっており、首都圏でも上位の混雑率を誇る路線であっても、ピーク時に『通勤ライナー』を走らせて乗客を捌ききれていることが判明した。このことから、もっと別の路線でもピーク時に『通勤ライナー』を走らせることは可能と言えるのではないのだろうか。

現在、第1部第5章でみたように、多くの路線で『通勤ライナー』の運行はラッシュのピーク時を避けて行われている。しかしながら、ラッシュのピーク時という、一番通勤に便利でかつ一番一般列車が混雑している時間帯に『通勤ライナー』を走らせることができれば、より多くの乗客が『通勤ライナー』を利用するようになるのではないか。これは乗客と鉄道会社にとっての双方にとって望ましいことであろう。ぜひ鉄道会社には一般列車の混雑が過度にならないようダイヤの調整をしつつ、

⁹ 東洋経済オンライン「首都圏の鉄道「最新混雑率」」
<https://toyokeizai.net/articles/-/292868>

もっと多くの『通勤ライナー』をラッシュのピーク時に走らせることを検討してほしい。