

5

千葉と東京を結ぶ鉄道路線

商学部3年

秋元 啓介

1. はじめに

私自身は千葉県内の JR 総武線沿線に住んでいるのだが、千葉県と東京都に路線が跨る路線の数は多く、行き先によっては総武線以外の路線を使うこともよくある。本稿ではそんな千葉と東京とを結ぶ路線について、千葉県民の私の独断による評価も交えながら、紹介しようと思う。

なお、常磐線やつくばエクスプレスといった、いわゆる東葛地域を走る路線に関してはあまり利用しないため、内容は薄くなってしまふかもしれないが、その点はご了承ください。また各路線の名称は、旅客案内上のものを利用した。武蔵野線については一応千葉県と東京都とに跨る路線ではあるが、埼玉県を経由するなど、千葉と東京とを行き来するのにはあまり使われないと思われるため、省略する。

2. 各路線の紹介

① JR 中央・総武線各駅停車（千葉～三鷹）

沿線民は「各駅」と呼ぶ。千葉から乗り換えなしで山手線の内側を突っ切り、新宿まで抜かれるかなり貴重な存在。反面、各駅停車なので遅いのが難点。また夜に新宿などから乗って千葉方面へ帰ると、都内最後の駅である小岩までで最混雑時の半分ほどの乗車率となり、千葉県民だけが残された、少し悲壮感の漂うような車内となる。ただ、ガラの悪い人も亀戸～小岩間で降りていくイメージ（偏見か）。



② JR 総武快速線（千葉～東京）

沿線民は「快速」と呼ぶ。千葉駅から東京駅を約40分、船橋駅からなら約25分であり、速達性に優れている。車両は30年近く前につくられたよく揺れる車両が使われていて、より速さを感じることができる。都内で住宅が多い駅は新小岩駅しかなく、実質千葉県民専用路線。東京駅からは横須賀線に直通し、新橋、品川、横浜まで一本で行けるため、これも便利。ただ東京駅と新橋駅では地下ホームに降ろされ、他線との乗り換えには若干時間を要する。また日中は本数が毎時5本程度しかなく、本数の少なさも難点。



③ JR 京葉線（蘇我 / 西船橋～東京）

沿線には海浜幕張（幕張メッセ・ZOZOマリンスタジアム）、南船橋（ららぽーとtokyo-bay）、舞浜（東京ディズニーリゾート）、葛西臨海公園を有するレジャー路線。そのほか新木場駅でりんかい線に乗り換えることもでき、お台場へのアクセスにも利用できる。東京駅では実質有楽町駅みたいな地下ホームに降ろされるため、かなり不便。蘇我から東京へ行く路線が本線で、そのほか途中で西船橋に分岐する支線（西船橋からは武蔵野線に直通するため、武蔵野線と呼ばれる）がある。こちらの支線は20分に1本しかなく、いつも混んでる印象。



④ JR 常磐線各駅停車（取手～綾瀬）

あまり乗らないので土地勘のようなものはないが、綾瀬から千代田線に直通するのが特徴。

⑤ JR 常磐線快速（取手～上野）

土浦・水戸方面から直通してくる列車も多く、チバラキを象徴する路線。ラッシュ時は基本 15 両だが、日中は 10 両編成も多く、水戸方面から直通のグリーン車を 2 両連結した 10 両は日中でも結構混んでる印象。上野方では上野東京ラインに乗り入れ、東京、新橋、品川まで直通の列車もあるが、これは一部である。そのため、常磐線沿線民と東京で遊んで帰ろうとすると、yahoo 路線で上野東京ラインに直通する列車が直近であるか検索し、その有無で帰宅経路を変えようとする姿がよく見られる。



⑥ 京成本線（成田空港～京成上野）

成田から東京は JR 成田線・総武線でも行ける。船橋までは、京成は県都千葉を經由せず、八千代などを通る短いルートで行くため所要時間は JR に勝る一方、その先は線形が悪く所要時間が長い。加えて最終行き先が日暮里・上野という中途半端なこともあり、成田方面からの京成利用者の多くが船橋で JR に乗り換えてしまう。なお、青砥から京成押上線・都営浅草線に直通する列車も数多く設定されており、日本橋や新橋へも乗り換えなしで行けるが、都営浅草線も速達性が低く、使い勝手が良いとは言いがたい。総武線の輸送障害時には大混雑する。



⑦京成成田スカイアクセス線・北総鉄道北総線

(成田空港・印旛日本医大～京成高砂)

京成高砂から印旛日本医大までは成田スカイアクセス線と北総線で線路を共用しており、印旛日本医大から先は成田スカイアクセス線単独の区間となる。成田スカイアクセス線は空港アクセス路線としての色が強く、スカイライナーと、特急料金不要のアクセス特急が走っている。一方、北総線は印西市や白井市に跨る千葉ニュータウンと東京とを結ぶことが主要な目的。比較的新しい路線で、運賃が高いことが特徴的。



⑧東京メトロ東西線 (西船橋～中野)

朝は日本一混雑する路線。もともとは総武線のバイパス路線として高度成長期に建設され、西船橋～浦安のあたりは本当に何も無い原野だったらしいが、その後開発が進んだ。またこれに加えて西船橋から東葉高速鉄道（こちらも北総線同様運賃が高く、東葉高額鉄道と揶揄される）と直通するようになったこともあり、混雑率はかなり高くなった。副都心線以外のすべての東京メトロ・都営地下鉄の路線と乗り換え可能など利便性が極めて高く、また西船橋～東陽町間で快速運転（途中停車駅は浦安のみ）が実施されているため速達性も担保されている。おまけに東京メトロは初乗り運賃が高い（168円・IC）代わりに長距離の運賃が安い（28km以上は一律314円・ICなど）ため、千葉県内から都心への比較的距離のある移動ではかなりお得感が出る。さらに、東京メトロ24時間券を買えば、西船橋から都心への移動と、都心内での移動とを合わせて600円で済ませることができ、極めて優秀。



⑨都営地下鉄新宿線（本八幡～新宿）

本八幡駅の隣、篠崎駅は東京都内となり、同駅は都営地下鉄唯一の東京都外にある駅である。新宿以外は主要駅を通らず、いまいち使い勝手が悪い印象。急行運転も行っているが、東京メトロ東西線・半蔵門線と乗り換え可能な九段下駅を通過するなど、停車駅が謎という意見も多い。本八幡から先で直通運転を行っておらず、本八幡発の列車は全て当駅始発であるため、朝でも着席難易度が低い点は評価できる。



⑩つくばエクスプレス線（つくば～秋葉原）

建設の主要目的は陸の孤島・つくばへのアクセス改善であろうが、途中千葉県内も通っており、恩恵を受けている。沿線には柏の葉など、新しく開発された街も多い。秋葉原までしか行かず、東京まで行ってくれよと思うが、北千住で地下鉄各線と乗り換えられることもあり、そこまで不便ではないか。

3. 最後に

これを執筆している中で、「千葉と東京を結ぶ鉄道路線」が10個もあることに気づき、改めて多いと感じた。また各線それぞれに強みと弱みがあり、こうした個性も魅力である。一橋大学の学園祭で発行される研究誌の原稿ということもあり、恐らくあまり読者の中に千葉にゆかりのある人はいないであろうが、この文章を通して少しでも「千葉と東京を結ぶ鉄道路線」について知識が深まっていれば、私としては幸いである。