

fax 03-3595-6920 email t-hatsu@tokyo-np.co.jp

上野東京ライン開業

東北・高崎・常磐各線は、通勤客がピークの午前八〜九時の一時間に、それぞれ五本が東京駅に乗り入れる。所要時間は、大宮〜東京間が九分短縮され三十六分、柏〜品川は八分縮まり四十九分となる。

最大の狙いは、山手線と京浜東北線の混雑緩和だ。これまで山手線の上野〜御徒町のラッシュユビク時の混雑率は202%、並走する京浜東北線の同じ区間は200%で「首都圏で最悪」だった。

混雑率200%は「体が触れ合い相当圧迫感がある」という状態である。上野東京ライン開業で上野から乗り込んで来る乗客が少なくなれば、両線とも混雑率は「折り畳めば新聞を読める」状態の180%に緩和されると、JR東日本は見込む。

JR以外の路線も影響を受ける。東京メトロ銀座線・日比谷線の上野駅から地下鉄に乗り換えて



あす三月十四日は、首都の鉄道地図を塗り替える歴史的な日になる。JRダイヤ改正で、上野駅止まりだった東北・高崎線が東海道線に、常磐線は品川駅へと乗り入れる「上野東京ライン」が開業するのだ。影響を探る。

3.14 変わる首都圏の足

山手線の混雑緩和

オフィス街に向かう通勤客が、上野東京ラインを選ぶようになれば、銀座線・日比谷線の混雑も緩和される。

赤羽駅から北の東北・高崎線は湘南新宿ラインが乗り入れていく。上野東京ラインは、横浜方面と北関東方面を行き来する新たな選択肢となる。湘南新宿ラインで約六四分だった大宮〜横浜間は、上野東京ラインを使えば約六十分。運行本数も上野東京ラインに軍配が上がる。さらにも人の流れに変化が生まれそうだ。

混雑緩和と時間短縮の期待を受けて走り出す上野東京ライン。ただ、東北・高崎・常磐線の従来の利用者にとっては「よいことばかりではない」という指摘もある。

北関東-横浜 便利に

浜東北線と湘南新宿ラインの利用者の一部が移ることで、混雑が増す。東京メトロ千代田線の利用者も常磐線を選ぶ可能性がある。

東海道線の始発駅だった東京駅と、東北・高崎・常磐線の始発駅だった上野駅から座って帰宅していた利用者にとっても深刻だ。東京駅も上野駅も中間駅になるから、一部残される始発以外では、まず座れない。

長距離での相互直通運転が増えれば、遠く離れた場所のトラブルも波及する。JR東日本運輸車両部の鈴木均次長は「複数の線区から東海道線直通になるので以前より影響が出やすくなる恐れはある。ダイヤが遅れたときの折り返し運転や、他の線路を使って運転を続ける訓練をして備えている」と話す。

上野東京ライン開業でつながる南北の大動脈



房総特急 大幅削減

上野東京ライン開業の陰で、首都圏の郊外では本数が減らされる路線も多い。人口減少や高齢化などで利用客が減っているためだ。

今回のダイヤ改正では、千葉県房総方面を走る特急が大幅に削減される。東京〜鹿島神宮・銚子間(成田線

を走る「あやめ」は、1日2往復だった定期列車の運行を中止。東京駅から京葉線を走り、外房線の安房鴨川まで結ぶ「わかしお」と総武線の銚子行き「しおさい」は上下合わせそれぞれ2本、3本を減らす。内房線の館山行き「さざな

常磐特急 消える自由席 14日から新座席制

十四日の「上野東京ライン」開通により、上野駅止まりだった特急は東京、品川両駅に直通。これと同時に十両編成中、三〜四両の自由席車両がなくなる。特急券は「指定券」と、他の客が指定するまで空席に座れる「未指定券」の二タイプ。両方とも同額で、未指定券は乗車前に無料で指定券に変更できる。未指定のまま乗車した場合、ラングで表示される空席に座る。

JR東日本水戸支社は「課題だった不公平感や、乗車待ちの列を解消できる」と説明する。朝夕に上野や水戸など主要駅のホームで自由席待ちの列ができ、中間駅の乗客から「満席で座れない」との苦情が絶えなかったため。自由席を増やしても解決できそうだが、水戸支社は「並ぶ人がせ

口にならず根本的な解決にならない」と訴える。「利用動向を見て、同様の課題が生じている特急列車などに導入を検討したい」とJR東日本の広報部。高崎線特急の一部でも昨年から自由席をやめて反応を探っており、常磐線で定着すれば、他の特急や新幹線でも採用されそう

ダイヤ改正に合わせて特急料金も刷新する。駅で切符を買う場合、水戸〜上野間(通常期)は千五百五十円。従来の指定席より三百十円安く、自由席より二百十円高い。指定席に安く座ると思えば「求めやすい価格」(同社)。

しかし、常磐線特急券には半数以上の列車を対象として、自由席に一回あたり七百二十円(水戸〜上野駅間な

主要区間値上げ 割安回数券廃止



え、割安切符もなくなり、利用者は本当に困っている。割引の再開を待つしかない」と困惑。近隣の茨城県ひたちなか市から二週間に一度、都内に通う会社員女性(30)は「今は特急より安い高速バスを選ぼうかもしない」と交通手段の切り替えを考えている。

座席と料金の関係はどうか。交通コンサルタントの阿部等(50)は「本社は座席に座る人として乗る人の値段に差をつけるべきだ。不公平感を解消でき、高速バスに対抗する格安商品も作れる」と提案する。その上で、自由席廃止を「席を有効活用できる。自由席が混んでいるのに、指定席は空きといった状況がなくなり、座れる可能性が高まる」と評価。ただ、回数券終了に対しては「実質的な値上げが大きすぎる。新たな回数券を作るべきでは」と指摘する。

交通コンサルタント 阿部等さん

あべ・ひとし 東大工学部都市工学科卒。1988年、JR東日本に入社し鉄道の実務と研究開発に従事。退社後、2005年に交通計画のコンサルティング会社「コライトレール」を設立。

上野東京ラインはもとも東北新幹線と同時に建設する構想が、大幅に遅れた。工事にも神田付近で新幹線の真上にも一つ高架橋を通すという難易度の高いものだった。そんな苦労を考えると、ぜひともフル活用させたい。朝のピーク一時間に計十五本ではもったいない。十八本まではすくなくとも増やせるし、信号設備の改良などして、さらに増発してほしい。

増発期待 料金は細分化を

これまで始発駅だった上野駅や東京駅を利用して来た人からは、座りにくくなったと不満が出るだろう。どこから乗っても座れるよう、ICカードを使った有料着席サービスを提案したい。座席を収納式にし、読み取り機にカードをタッチすると席が出てくる。着席区間に応じて課金し、立席は値下げする。利用者には納得感を持って、鉄道会社は増収となる。

常磐線の特急は全席指定席となるから確実に座れるが、特急料金の刻みが粗い。日立から乗った場合、上野までと、東京までとで六百五十円も違う。

それでは、せっかく東京駅まで乗り入れるといっても、多くの人が上野で降りてしまふ。十単位で百円ずつ刻むなど、料金体系を細かくするべきだ。

今回のダイヤ改正では、郊外路線の本数が減る。経費節減が必要なのは分かるので、ワンマン運転として本数を維持し利便を確保してはどうか。(談)

文・横井武昭 紙面構成・市毛史歩子

常磐線特急へ「新たな着席サービス」が導入され、上野東京ラインの開業により始発駅利用者の幸運が解除され、着席と料金の関係への関心が高まった。「着席と立席は商品価値も生産コストも異なり、値段差を付けることが合理的。それにより、利用者間の不公平を解消でき、事業者は着席マーケットを開拓して収益性を向上できる。」との認識が広まり、先端技術を活用した合理的な料金体系に改められることを願う。(阿部コメント)