



房総特急

— 高速バスの進化と房総特急の衰退

のこれから



制作 路線研究課

1. 房総特急に使用される車両たち

まず、最初に房総特急で使用される車両たちを紹介します。車両は 255 系、E257 系の 2 つの形式が使用されています。

● 255 系



1993 年から運行を開始しました。

253 系と同一の車体断面を有し、グリーン車も設置されています。グリーン車、普通車ともにリクライニングシートを採用しています。外観は千葉の菜の花をイメージした黄色と、海をイメージした青色の塗装となっています。

かつては代走時に成田線・鹿島線「あやめ」、臨時で中央本線「ビューかいじ」に運用されていました。現在は主に総武本線「しおさい」、他にも外房線「わかしお」（一部列車のみ）、「新宿わかしお」、内房線「さざなみ」（平日の朝上り一本のみ）に運用されています。

登場時から 2005 年 12 月 10 日のダイヤ改正までは 255 系での運行列車の愛称として「ビューさざなみ」、「ビューわかしお」が付けられていました。

● E257 系



2004 年に運行を開始しました。

0 番台と 500 番台があり、房総特急用の 500 番台には、グリーン車が設置されていませんが、中央本線の特急に使用される 0 番台は、グリーン車が設置されています。500 番台の外観は、255 系と同じような黄色と青色の塗装となっています。

現在は主に、内房線「さざなみ」・「新宿さざなみ」、外房線「わかしお」、総武本線「しおさい」、総武快速線「ホームライナー千葉」などで運用されています。0 番台は中央本線「あずさ」、「かいじ」などに使われています。

房総特急用の 500 番台は、2015 年 3 月 14 日のダイヤ改正により、千葉、房総地区の特急列車が削減され、9 編成の余り編成が発生し、「ホームライナー」に使用される 2 編成を除く、7 編成が余り編成となっています。なお、中央本線の特急に使用される 0 番台は、新型車両 E353 系の投入により、E351 系とともに置き換えられ、東海道本線の特急「踊り子」に転用されることが発表されています。

2. 房総半島を走る特急列車

現在臨時列車を含めて房総半島には5つの特急（過去には6つ）が走っています。それら6つ特急をひとつひとつ紹介していきます。

●さざなみ

2015年の3月まで東京～館山間で運転していましたが、現在は東京～君津のみでの運転となっています。運転される時間は、平日朝の上りと夕方の下りの運転だけとなっています。

運行区間・・・東京～君津（京葉線・内房線）

所要時間・・・約1時間

使用する車両・・・E257系5両

※さざなみ4号は255系で運転

●新宿さざなみ



▲新宿駅に停車するE257系 新宿さざなみ

※臨時列車での運転

新宿から館山まで土日祝日限定で走っています。

運行区間・・・新宿～館山

（中央線・総武線・内房線）

所要時間・・・約2時間強

車両・・・E257系

※一部の日は255系で運転

●わかしお

途中、上総一ノ宮駅で切り離しする列車があります。また、わかしお21号は勝浦～安房鴨川間は普通列車扱いになります。

運行区間・・・東京～安房鴨川（京葉線・外房線）

所要時間・・・約2時間

車両・・・E257系5・10両

※一部のわかしおは255系で運転

●新宿わかしお

※臨時列車として運転

新宿～安房鴨川間で土日祝日限定で走っています。

運行区間・・・新宿～安房鴨川

（中央線・総武線・外房線）

所要時間・・・約2時間強

車両・・・255系

※一部の日はE257系で運転

●しおさい

運行区間・・・東京～銚子（総武線）

所要時間・・・約2時間

車両・・・255系9両

※しおさい4号はE257系で運転。

○あやめ（廃止されました）

2015年3月のダイヤ改正で利用客の減少などを理由に、廃止されました。

運行区間・・・東京～銚子・鹿島神宮

（総武線・成田線）

※佐原～銚子・鹿島神宮は普通列車として運転

車両・・・E257系5両

3. 高速バスの発達と「さざなみ」・「あやめ」の衰退

かつては利用客が多かった「さざなみ」・「あやめ」。しかしアクアラインの開通、高速バスの発達により、衰退の道を歩み始めるのです。

● さざなみ・あやめの衰退の歴史

さざなみは1972年、あやめは1975年に運転を開始し、当時は183系で運転されていました。当時のさざなみはL特急でほぼ1時間に1本運転されていて、利用客もそれなりに多かったことが読み取れます。しかし、ある日を境に、さざなみは衰退の道を歩み始めるのです。

1997年12月18日に東京湾を横断するアクアラインが開通しました。そして、その日から房総半島における高速バスの状況は一変しました。今まで車で横浜や城南地区から房総半島に行く場合は、東京都心を通らなければならないため大幅に所要時間がかかりましたが、アクアラインが開通してからは所要時間の面で房総特急とほぼ互角になりました。さらにアクアラインの料金割引により高速バス運賃がさらに値下げされることになり、鉄道の利用客が減少することに拍車がかかってしまいました。そして2007年には館山自動車道の全線開通、富津館山道との接続により、さらに所要時間が短縮しました。



▲新宿なのはな号の車体横の利便性を知らせる広告

● 高速バスの登場 そして減便、廃止へ

東京湾アクアラインの開通により高速バスの運行も始まりました。JRバス関東は2000年に房総なのはな号の運転を開始し、さざなみよりも安い料金と速達性により、当時は4往復でしたが現在は30往復に大幅に増加し、需要の高さが読み取れます。

房総なのはな号・新宿なのはな号はJRバス関東・日東交通が共同で運行しています。

房総なのはな号は東京駅八重洲南口～館山駅前間で、新宿なのはな号はバスタ新宿～館山駅前間で運行しています。

また、あやめにも高速バスの羽が向けられました。高速バスかしま号の登場です。かしま号は1989年に、東京駅～鹿島神宮駅間の高速バスとして登場しました。当時は6往復でしたが、現在は82往復までに増え、こちらも需要の高さがうかがえます。かしま号もあやめよりも安く、速達性も高く、本数も多いため、あやめは大打撃を受けました。

このような高速バスの安さと速達性により、さざなみは利用客を失い、1時間に1本あった本数が平日朝夕のみのホームライナー的扱いになり、運転区間も東京～館山間だったのが東京～君津間に短縮されました。また、あやめは2015年3月に遂に廃止されました。この2つの特急の共通点として、「並走する高速バス」があります。

さざなみ号は「房総なのはな号」、あやめ号は「かしま号」とそれぞれ並走していて、高速バスのほうが料金が安く、本数も多く、そして速達性もあるため、利用客のほとんどは高速バスに流れてしまっているのが現状です。

●特急新宿さざなみ vs 高速バスなのはな号

新宿さざなみとなのはな号でどれだけ「差」があるのか、今回表にして比べてみました。

	特急 新宿さざなみ	高速バス 新宿なのはな号
運行区間	新宿駅～館山駅	バスタ新宿～ 館山駅前
料金	指定席：4130 円 自由席：3610 円	一律 2500 円
所要時間	2 時間 4 分	1 時間 47 分
座席定員	306 名	50 名
運行頻度	土休日に 2 本	平日・土休日に 11 本

ここから考えると、高速バス新宿なのはな号の方が、特急さざなみと比較して、運賃が割安な上、所要時間も短いため、新宿なのはな号が有利…と思う人も多いと思いますが、ここでなのはな号に大きな欠点があります。それは…渋滞に巻き込まれるということです。なのはな号が通るルートの途中に渋滞の名所「東京湾アクアライン」があり、私たちがゴールデンウィークに実際に乗りに行った時（後述）も、アクアラインの渋滞で約 45 分遅れて到着しました。

●アクアラインの渋滞

実はアクアラインは 1997 年開通当時は普通車 3000 円という高額な料金設定によって利用者は少なく、渋滞もほとんど起こりませんでした。しかし 2009 年にアクアライン割引を公約に掲げた知事が当選し、3 年間限定で普通車が 3000 円から 800 円へ引き下げられました。そして 2014 年からは当面の間 ETC 割引で普通車は 800 円になり、利用者が大幅に増加し

ました。それに加え 2012 年に三井アウトレットパーク木更津がオープンし、休日を中心に慢性的に渋滞が起きるようになりました。

4. 実際に乗車しました

私たちは、実際に乗車しないと意味がないという訳で 2017 年 4 月 29 日に以下の行程で実際に特急「新宿さざなみ」と高速バス「新宿なのはな号」を乗車しました。

【行程】

新宿 09:08
 ↓ 特急 新宿さざなみ 3号館山行
 館山 11:19
 ～館山市内観光～
 館山駅前 15:15
 ↓ 高速バス 新宿なのはな 16号バスタ新宿行
 バスタ新宿 17:04 (予定)
 17:50 (実際)

新宿駅南口に集まった取材班 4 名は一路、館山に向かうため新宿さざなみ号に乗車しました。



▲新宿さざなみ号に充当される E257 系

私たちの乗車した新宿さざなみ 3号は指定席 2 両、自由席 3 両の 5 両編成で、新宿駅からは約 70%の乗車

で発車しました。発車した直後に指定席は全席完売という放送が流れていました。

新宿さざなみ号に充当される E257 系 500 番台は 2004 年に房総特急として運転していた 183 系の老朽化に伴う車両置き換えによってデビューした電車です。5 両編成オールモノクラスの組成で、ラッシュ時間帯には 2 編成連結した 10 両編成で京葉線や総武線の通勤特急として、休日には新宿わかしお号や、今回乗車した新宿さざなみ号などの行楽特急として運転しています。また、臨時の特急・快速列車などでも運転されており、首都圏で幅広い活躍を見せています。約 10 分で最初の途中駅である秋葉原に着き、秋葉原では数名の乗車がありました。この後、電車は総武快速線へと進み、途中、錦糸町、船橋、津田沼に止まり、その次の千葉から自由席は立客が出るほど混雑していました。蘇我でさらに乗客が増え、その次の五井でやっと最初の降車客が出ました。五井駅は房総半島の中央部に伸びるローカル線、小湊鉄道が分岐しています。五井からは若干の空席ができ、そのあと木更津、君津でも乗客が減り、房総の一大観光地であるマザー牧場の最寄り駅、佐貫町では多くの降車がありました。その後、浜金谷、保田、岩井、富浦で若干の降車があり、終点の館山では残った 35% くらいの乗客が降りていきました。



▲車窓から見た房総らしい穏やかな漁港

取材班は帰りのバスの時間まで館山で観光をすることにしました。今回は館山駅でレンタサイクルを借り、城山公園（館山城）へ向かうことにしました。城内は資料館になっていて、里見氏や館山城に関する資料が展示されていました。

館山城を後にした私たちは 15:15 発の高速バスに乗るため館山駅に向かいました。



▲こいのぼりが泳ぐ館山城

取材班が乗車したのは館山駅 15:15 発の新宿なのはな 16 号で館山駅からは約 60% の乗車があり発車しました。バスはとみうら枇杷倶楽部やハイウェイオアシス富楽里などに停車し、アクアラインに入る前の最後の停留所、木更津羽鳥野までには車内の約 70% の席が埋まっていた。



▲アクアラインの長い渋滞

アクアラインは房総半島への観光客の帰宅ピークを迎えていて、約 10 km 渋滞していました。アクアラインの渋滞を抜けると 20 分ほどで終点のバスタ新宿に到着しましたが、渋滞の影響で約 45 分遅れた、17:50 頃に到着となりました。

到着後、取材班は解散し、それぞれの自宅に帰宅しました。



▲45 分遅れてようやく到着したバスタ新宿

●結論 ～実際に乗ってみて～

●新宿さざなみ

さざなみ号は時間に正確で、自由席が設定されているので気軽に乗ることができます。また、座席の幅や足元が広く快適という利点がある反面、高速バスの影響か本数が土休日の 2 往復と少なく、料金が高いなどの欠点がありました。

●新宿なのはな号

なのはな号は本数が非常に多く、料金が安いなどの利点がある反面、渋滞すると時間が読めない、座席の幅や足元が狭く、また、途中の停留所が中心市街から離れていて不便などの欠点がありました。

5. まとめ

今まで述べてきたとおり、房総特急は苦しい局面に立たされています。特急わかしおや特急しおさいは現在高速バスの脅威にさらされていませんが、今後の高速道路の発達によって、影響を受けるかもしれません。高い、遅い、本数が少ないなど高速バスに負けてばかりの房総特急たちですが、高速バスは渋滞に巻き込まれる可能性が多く、「時間の正確さ」は、高速バスよりも勝っていると言えます。

実は高速バスのなのはな号・かしま号はどちらも JR 東日本のグループ会社である、JR バス関東によって運行されています。JR 東日本は採算性の悪い（もうからない）房総特急を切り捨て、採算性の高い（もうかる）高速バスに乗り換えるようにも見えます。

近年 JR 九州はリゾート列車の開発に力を入れています。水戸岡鋭治さんによってデザインされた車両は高い人気を博しています。

そこで、例えば、さざなみをデザイナーによって、デザインしてもらい、長い乗車時間を逆手に取って、リゾート列車で海を見ながらゆっくりとした旅を楽しんでもらうのもありかと思えます。

房総特急にも時間に正確、車両をデザインできる、快適性が高いなど利点も多いため、やり方によっては新しい利用客も獲得できる可能性もあります。

おわりに

いかがでしたでしょうか。皆さんも、房総へ行くときにこの記事を参考にさせていただくと幸いです。最後まで読んでいただきありがとうございました。またのご来校をお待ちしています。

路線研究課