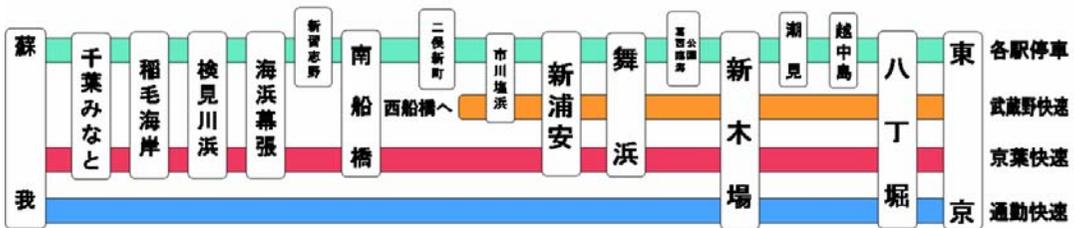


～京葉線が走り始めてから 32 年～

中川 凜太郎

はじめに

千葉県の蘇我駅～東京都の東京駅間 43.0 kmを結ぶ、京葉線。京葉線は、地元近くを走る路線であるため今回研究した。



▲参考程度に京葉線の路線図を掲載しました。

今回研究した内容は、運転ダイヤについてである。いろいろな場所(2ちゃんねるとか…)で、今のダイヤのことが問題視されているほど、あまりよろしくないものだという。そのダイヤが、なぜ悪いのか解明してみたいと思う。

まずは、簡単に京葉線で運転されている通勤列車の紹介をしたいと思う。



▲京葉線 201 系

▲京葉線 205 系

▲武蔵野線 205 系

次にダイヤのことである。次ページのダイヤをご覧頂きたい。これは、ラッシュ時間帯の新浦安駅の時刻表である。

新浦安駅 東京方面時刻表

06 18 26 31 34 39 49 54 58
--

▲6時台

04 09 12 14 22 25 26 31 36 39 40 44 48 51 54 57
--

▲7時台

補足) 太字斜字—武蔵野快速 太字—京葉快速 網掛け—通勤快速(通過予定時刻)
--

ご覧いただいたダイヤが現在のダイヤである。

かなりゆとりを持ったダイヤである。それに最近、新浦安を中心にマンションなどの住宅地が増えたため、最近では新浦安～東京間の混雑が目立っている。(だが、小田急、京王のラッシュよりは、空いている。)せめて、1～2本増発してもらいたい気がする。しかし、ここで安易に増発してはいけない。まだ、京葉線を走るものがある。それは、特急『さざなみ』・『わかしお』、さらに、貨物列車(蘇我～西船橋)が走っている。さらに付け足すように言うと、新浦安7時22分発 快速東京行きに乗車してわかったのだが、新浦安駅では、階段付近の車両が非常に混雑している。舞浜で途中下車をしようとする、『降りられない』のである。それほど混んでいるのである。しかし、次の新木場に到着すると、立ち客のほとんどが降りてしまう。これが不思議で降りてみると、目の前に階段があったのである。そのため混んでいた。その後車内に戻ると、ガラガラで空席が見られた。このような現象が起きるため、東日本側からしてみると安易に増発できないのだ、と推測出来る。では、どのようにしたら解決できるのであろうか?私の中で考えてみて一番妥当だと思うのは、運転本数を増やす事だと思う。では、特急の運転時間も配慮して組んでみるとどうなるかやってみた。

【蘇我駅発車時刻】

00. 05 20. 26 28 . 34 36. 44 47. 55

▲6時台

00. 06 09 12. 17 20 27. 35 37. 45 48 51. 58

▲7時台

補足) 太字—京葉快速 太字網掛け—特急
太字斜字—通勤快速 ■—退避又は待ち合わせ

このように若干ながら運転間隔が広がっている。特に 6 時台前半。実際乗車してみたが、06:05 発の快速はかなり混む。その後、東京に早く到着する各駅・快速電車が 23 分後の快速列車なのである。(06:20 発の各駅停車があるが、これは途中で快速列車に抜かれてしまう。) この待ち時間を少しでも減らしてもらいたいと思う。そのあたりを改善できるとかなり利用しやすい。

次に、日中のダイヤである。このダイヤは、パターン化されているものの、蘇我まで直通運転しているものが各駅停車と快速を合わせて、東京発車時、約 15 分に一本の割合で運転されているのである。その例がよくわかるように、南船橋駅の簡易な時刻表を掲載した。

【南船橋 蘇我方面発車時刻】

03 11 27 33 41 57

▲13 時台

03 11 27 33 41 57

▲14 時台

補足) 太字—京葉快速
斜字—海浜幕張行き

上の簡易時刻表を見てわかるように海浜幕張までが 2 本、蘇我直通列車は 4 本である。しかし、なぜ京葉線のダイヤがだめといわれるのであろうか。次ページの時刻表を見てもらいたい。

【京葉線東京駅発車時刻】

00 07 10 21 24 30 37 40 51 53

▲13 時台

00 07 10 21 23 37 40 51 53

▲14 時台

補足) 斜字太字—特急 太字—京葉快速 太字網
掛け—武蔵野快速 斜字—海浜幕張止まり

蘇我直通の列車が京葉快速と蘇我行き各駅停車との運転間隔が 3 分だけ。その列車たちを乗りそびれると 27 分待ちというずさんな待ち時間である。場合によっては、総武快速線を利用し、蘇我経由で遠回りしたほうが、検見川浜～蘇我間は速い事もある。そのようなダイヤにより、苦情が殺到している。

では、どのようにしたら改善できるのであろうか。そもそもなぜさほど乗客が少ないわけではないのに、このようなダイヤにしたのであろうか。201 系の分割編成を用いて分けて運転してはどうか、という意見が聞こえた時期がある（私が乗車中に聞こえた話である。）。それは 2001 年のダイヤ改正の時、武蔵野線の海浜幕張駅まで延長運転によるもので、その影響が京葉線にも響いてきたのだ。これにより一時間に 4 本の運転ダイヤになったのだという。さらに日中、貨物輸送や単機回送などがあるためこれまた安易に増発できないのである。今回これを考えないとして、増発プランを出してみるとする。（折り返しダイヤは考慮しないとする。）

【京葉線 東京駅 発車時刻】

00	07	10	20	25	30	35	40	48	51	57
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

▲13 時台

00	07	10	20	25	35	40	48	51	57
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

▲14 時台

補足) 斜字太字—特急 太字—京葉快速
太字網掛け—武蔵野快速

今、各時間に 20 分発を京葉快速蘇我行き、25 分発を武蔵野線、35 分発の京葉快速蘇我行き、48 分発快速蘇我行き、57 分発の各駅停車蘇我行き、を設定してみた。これを増発すると、一時間 6 本のパターンダイヤとなりダイヤ改悪以前のものとても近くになる。かなり理想論であるが、ぜひとも実現してもらいたいものである。

あとがき

日頃あまりよく目にしない運転ダイヤ。今回、地元である京葉線のことを調べられてとても良かったと思った。

参考文献—wikipedia