

第 8 節 上野東京ライン

1. 概略

上野東京ラインは「上野～東京間...を...新たに整備し、宇都宮線、高崎線、常磐線を東京・品川方面へ乗り入れる(安部,2015¹)」路線である。なお扱う直通運転の範囲は通常ダイヤ²に限定する。

2. 沿革

もともと東北線(宇都宮線のこと)の起点は東京駅³で、上野駅・東京駅間には東北線の線路があり、列車が運行されていた。しかし東北新幹線の東京駅への延伸工事の際、東北線の線路を転用し、東北線の上野駅・東京駅間は線路が分断され、同区間の在来線は山手線・京浜東北線のみになった。

1993(平成 5)年に JR 東日本は山手線・京浜東北線の混雑緩和や現在のつくばエクスプレスに対抗して常磐線の秋葉原駅乗り入れを企図した。後に東京駅に延長する計画だったが、沿線の反対で進まなかった(佐藤,2015⁴)。

その後の 2000(平成 12)年の運輸政策審議会答申第 18 号⁵で高崎線、東北線、常磐線の東京延伸は 2015(平成 27)年までの開業が適当として位置づけられ、そこで「東北縦貫線」の名称が登場した。東北縦貫線は山手線、京浜東北線の混雑緩和効果の他、直通運転による速達性の向上、そして鉄道ネットワークが強化されることによる宇都宮・高崎・常磐線と東海道方面との相互交流を促進し、地域の活性化にも寄与する(安部,2015)とされた。

¹ 安部文秀(2015)「上野東京ライン開業:進化する首都圏ネットワーク」『JR gazette』第 73 巻第 6 号,交通新聞社,pp.38-42

² 高崎・両毛線の前橋駅、宇都宮線の黒磯駅、常磐線のいわき駅、東海道線の沼津駅、伊東線の伊東駅までとする。

³ 石野哲(編)(1998)『停車場変遷大事典 国鉄・JR 編 I』JTB, p.103 によると東北線が 1925 年に東京駅に延伸して以降、現在まで東北線の始点は東京駅である。

⁴ 佐藤信之(2015)「上野東京ラインの経緯と効果 (特集 上野東京ライン)」『鉄道ピクトリアル』第 65 巻第 5 号,鉄道図書刊行会,pp.25-32

⁵ 国土交通省『運輸政策審議会答申第 18 号「東京圏における高速鉄道に関する基本計画について」III 整備計画』

http://www.mlit.go.jp/kisha/oldmot/kisha00/koho00/tosin/kotumo/kotumo4_.htm

工事は反対意見者による訴訟⁶、また 2011(平成 23)年の東日本大震災の影響などにより遅れた。さらに本路線の開業までには新幹線上層に高架線を設置する難工事や常磐線と常磐線以外の乗り入れ路線との車両の違いの問題があった。車両の違いは常磐線が品川駅までの乗り入れとすることで解決し、2015 年 3 月 14 日に上野東京ラインとして開業した。

3. 直通運転の変化と現状の項目

先述の選定方法により、本項における基準駅を以下にまとめた⁷。

高崎線...上尾駅(埼玉県上尾市)

宇都宮線...東大宮駅(埼玉県さいたま市見沼区)

東海道線...茅ヶ崎駅(神奈川県茅ヶ崎市)

常磐線...松戸駅(千葉県松戸市)

都心部...東京駅(東京都千代田区)

ここでは基準駅をもとに、扱う移動パターンを記した。なおカッコ書きにて直通以前のルートを示す。

㊦上尾駅・東京駅間(高崎線・山手線(上野駅乗り換え))

㊧東大宮駅・東京駅間(宇都宮線・山手線(上野駅乗り換え))

㊨茅ヶ崎駅・東京駅間(東海道線東京行き)

㊩松戸駅・東京駅間(常磐線・山手線(上野駅乗り換え))

4. 運行概況⁸

平日の各線における運行本数と行先方面を北行、南行を分けて以下に示す。なお常磐線特急以外の各路線の特急は本数が少ないため取り上げない。

⁶ 『朝日新聞』2007 年 8 月 2 日朝刊によると建設箇所付近の住民は生活環境の悪化、大地震の際の安全面の不安などを主張して、建設の一部取りやめを求め、提訴した。

⁷ JR 東日本「各駅の乗車人員 2015 年度 ベスト 100」

<https://www.jreast.co.jp/passenger/index.html>

JR 東日本「各駅の乗車人員 2015 年度 ベスト 100 以外(1)」

https://www.jreast.co.jp/passenger/2015_01.html

⁸ 『JTB 時刻表』通巻第 1082 巻第 3 巻,JTB 日本交通公社

◎北行

○東海道線から上野東京ライン経由

東海道線内で快速運転を行う、快速アクティはカッコ内で示した。

種別・行先	本数	種別・行先	本数
東京	6(1)	宇都宮線方面快速ラビット	2
上野	12	高崎線方面普通	50
宇都宮線方面普通	53(10)	高崎線方面快速アーバン	2

表 2-2-33 東海道線から上野東京ライン北行の運行概況(単位:本/日)

○品川駅→上野東京ライン→常磐線

種別・行先	本数	種別・行先	本数
特急ひたち	13	取手以北方面普通	11
特急ときわ	9	快速 取手	18
特別快速 土浦	6	快速 成田	3

表 2-2-34 上野東京ラインから常磐線への北行の運行概況(単位:本/日)

◎南行

○高崎線→上野東京ライン

種別・行先	本数	種別・行先	本数
普通 上野	26	東海道線方面普通	53
通勤快速 上野	4	伊東線方面普通	2

表 2-2-35 高崎線から上野東京ライン南行の運行概況(単位:本/日)

○宇都宮線→上野東京ライン

種別・行先	本数	種別・行先	本数
普通 上野	29	東海道線方面普通	43
通勤快速 上野	6	東海道線方面快速アクティ	8
		伊東線方面普通	3

表 2-2-36 宇都宮線から上野東京ライン南行の運行概況(単位:本/日)

○常磐線→上野東京ライン

種別・行先	本数	種別・行先	本数
特急ひたち 品川	15	普通 品川	7
特急ときわ 上野	13	快速 上野	51
特別快速 品川	6	快速 品川	33

表 2-2-37 常磐線から上野東京ライン経由南行の運行概況(単位:本/日)

5. 時間に関する指標とそれに関する考察⁹

基準駅間の所要時間・乗り換え回数およびその変化は以下の通りである。

㊦上尾駅・東京駅間

開業前：54分、1回 開業後：47分、0回

㊧東大宮駅・東京駅間

開業前：54分、1回 開業後：44分、0回

㊨茅ヶ崎駅・東京駅間

開業前：65分、0回 開業後：64分、0回

㊩松戸駅・東京駅間

開業前：35分、1回 開業後：29分、0回

もともと東京が終着駅の東海道線を除き、上野駅での乗り換えがなくなった高崎・宇都宮・常磐線は各々開業前の乗り換えの誤差があるが、時間は短縮されている。そもそも本路線開業前の上野駅・東京駅間は山手線、京浜東北線のみが走り、中間駅が3つ存在していた。しかし開業後は乗り換え時間と中間3駅の停車時間がなくなったため、宇都宮線に見られる、10分の時間短縮が可能になったと考えられる。なお基準駅の選定方法から東海道線の時間短縮が見られなかったが、東京駅・上野駅間の時間短縮も同様に確認された¹⁰。

⁹ 開業前は『JR時刻表』通巻622巻第2号,交通新聞社

開業後は『JTB時刻表』通巻第1082巻第3巻,JTB日本交通公社

¹⁰ 『JTB時刻表』通巻第1082巻第3巻,JTB日本交通公社

6. 運賃とそれに関する考察¹¹

㊦上尾駅・東京駅間

開業前後とも 669 円

㊧東大宮駅・東京駅間

開業前後とも 669 円

㊨茅ヶ崎駅・東京駅間

開業前後とも 972 円

㊩松戸駅・東京駅間

開業前後とも 388 円

同一事業者の直通運転であり、旅客営業規則から運賃の変化¹²はない。

7. 利用客数に関する指標とそれに関する考察

i) 利用客数とその変化

データは JR 東日本公式サイト¹³の各駅の乗車人員¹³を利用している。

	上尾駅	東大宮駅	松戸駅	茅ヶ崎駅	東京駅
2014 年度	41,168	32,035	98,076	54,812	417,822
2015 年度	41,770	32,623	100,079	55,600	434,633

表 2-2-38 基準駅における乗車人員の変化(単位:人/日)

全ての基準駅において開業後の利用者は増加している。特に松戸駅、東京駅に関しては増加量が大きい。また基準駅ではないが、品川駅の乗車人員に関しても 2014(平成 26)年度の 342,458 人/日から 2015 年度には

¹¹ えきねっと(JR 東日本) 乗換・運賃で計算

https://www.eki-net.com/pc/personal/transit/wb/ekinett-transit/SearchInput.aspx?src=ekinetttop_f

¹² JR 東日本「旅客営業規則」

www.jreast.co.jp/ryokaku/

本規則第 157 条第 2 項によると、東京近郊区間(同規則第 156 条第 1 項(2)イ、基準駅は全てこの中に含まれる)では「乗車券の券面に表示された経路にかかわらず、同区間内の他の経路を選択して乗車することができる」とされている。

¹³ JR 東日本「各駅の乗車人員 2014 年度 ベスト 100」

<http://www.jreast.co.jp/passenger/2014.html>

JR 東日本「各駅の乗車人員 2014 年度 ベスト 100 以外(1)」

http://www.jreast.co.jp/passenger/2014_01.html

JR 東日本「各駅の乗車人員 2015 年度 ベスト 100」

JR 東日本「各駅の乗車人員 2015 年度 ベスト 100 以外(1)」

361,466 人/日と 1 日に 2 万人増加している¹⁴。ここで常磐線の直通列車にスーツケース等を携えた人が目立った¹⁵(鶴,2015)ということからも、本路線は特に南行において羽田空港アクセスでの乗り換えも減らしたことも大きい。総じて常磐線を中心に新規需要を獲得できているように見える。

ii) バイパス効果について

乗り換えがなくなった上野駅・東京駅間では上野駅と御徒町駅で利用者が減少している。これは上野東京ラインと並走している山手線・京浜東北線に乗り換えていた利用者が上野東京ラインにそのまま乗り継いだからと考えられる。そのため「混雑率が 200%を超えていた山手線、京浜東北線の車内」は「180%を下回(安部,2015)」った。つまり本路線の上野駅・東京駅間を乗りとおす乗客の利用により、山手線、京浜東北線から本路線へのバイパス効果を生み、混雑の緩和にも寄与していると考えられる。

8. まとめ

上野東京ラインは湘南新宿ラインと対になって山手線の東西をカバーし、乗客のニーズに応え、直通運転の特性を大いに発揮し効果を生んでいる。このように東京都心における複数のターミナル経由の南北縦貫ルートは完成したといってもいい。遅延などの課題はあるが、長期的な視点から解決に向かっていくことを望みたい。

¹⁴ JR 東日本「各駅の乗車人員 2014 年度 ベスト 100」

JR 東日本「各駅の乗車人員 2015 年度 ベスト 100」

¹⁵ 鶴通孝(2015)「上野東京ラインの効果と多彩な直通運転 東京縦貫新風景(特集 上野東京ラインを攻略)」『鉄道ジャーナル』鉄道の将来を考える専門情報誌 第 49 巻第 6 号,鉄道ジャーナル社,pp.32-41