

首都圏郊外初の削減

JRダイヤ改正

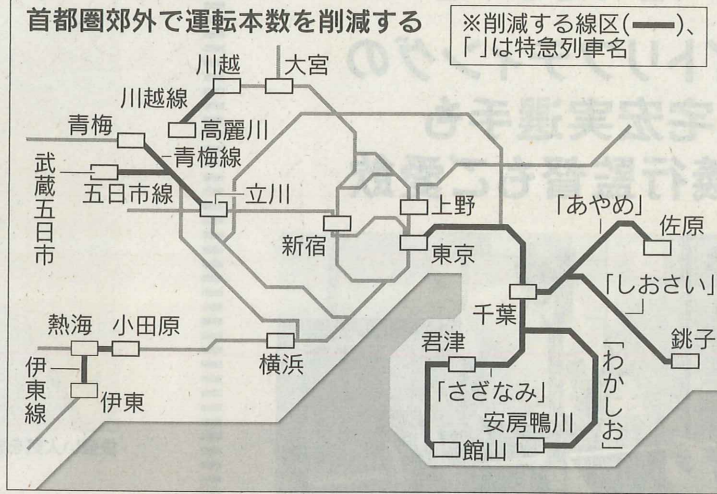
東日本旅客鉄道（JR東日本）は3月14日に実施するダイヤ改正で、首都圏郊外を走る列車本数を削減する。人口減や高齢化で利用客が減っていることが背景だ。1都3県で削減する列車の走行キロ数は2700キロ、1987年のJR発足後最長になる。列車の削減はこれまで東北などの地方ローカル線が中心だったが、首都圏の通勤路線でも「選択と集中」が進む。

東京都内ながら都心から遠い多摩地区西部では、運転本数の削減が目立つ。五日市線は、日中時間帯を20分間隔で1時間あたり3本運転しているが、ダイヤ改正後は30分間隔とし、1時間あたり

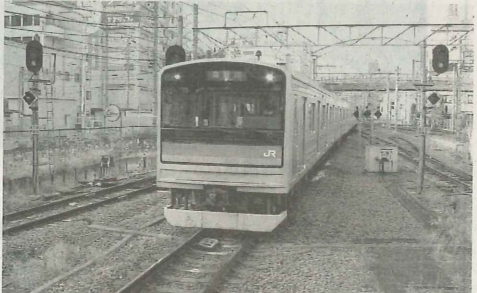
東京・五日市や青梅 埼玉・川越

産業縮小・高齢化 需要細る

沿線の運転は2本に減る。沿線では高齢化も進み、日常的に鉄道を利用する人が少なくなっている。



五日市線の日中の乗車率は10〜30%にとどまっているという。青梅線も運転本数を削減する。中央線と直通運転しない立川発着の列車で上下合わせて平日7本、土曜休日には19本それぞれ減らす。沿線は住宅のほか電機関連の工場も多いが、規模縮小や撤退が目立つ。人口減や高齢化に加え、産業構造の変化も利用者の減少傾向につながっているようだ。



川越線は川越—高麗川間で列車を減らす（川越市）

通勤時間帯は現状維持を公共政策に詳しい細野助博・中央大学総合政策学部長が、都心回帰が強まる現状では、民間企業であるJR東日本が進める郊外の列車本数削減は合理的ではある。今回減らされたのは主に日中だが、これ以上、郊外を寂れさせないために朝夕の通勤時間帯は現状を維持してほしい。

地域の核となる駅には子育てを支援したり、高齢者が集まって語り合えたりする施設があればいい。それが郊外の活性化にもつながる。

佐原を1日2往復走る「あやめ」は定期列車として廃止する。道路網の充実などを背景に、あやめの成田—佐原間の利用状況は2007年度を100とした場合、14年度前中の利用客の少ない時間帯に削減する。

安房鴨川行き「わかしお」は上下合わせそれぞれ3本、2本減らす。千葉—佐原や佐原—鹿島神宮、木更津—君津では普通列車も減らす。

館山行きの「さざなみ」は君津止まりにしたうえで、上下合わせ4本を減らす。東京から館山への移動は東京湾アクアラインを使う高速バスに乗客を奪われている。

銚子行き「しおさい」、安房鴨川行き「わかしお」は上下合わせそれぞれ3本、2本減らす。千葉—佐原や佐原—鹿島神宮、木更津—君津では普通列車も減らす。

今回のダイヤ改正では郊外路線を減便する半面、都心を中心に列車の増発などで利便性を向上させる。最大の目玉は、現在は上野止まりの宇都宮線や高崎線、常磐線が東京駅まで乗り入れて東海道線とつながる「上野東京ライン」（東北縦貫線）の開業だ。埼玉、千葉県の北部や北関東からの通勤・通学が便利になるほか、山手線の混雑緩和も期待できる。

朝の通勤時間帯の混雑が激しい武蔵野線では平日朝に3本増発する。さらに西船橋止まりの列車の運転区

運転本数を減らす。運転本数を削減するのはほとんど例がないとみられる。人口減に加えて高速度道路の整備も逆風になって幅に削減するのはJR発足後初めて。前身の国鉄時代を含めても、戦中戦後を除き、特急列車は軒並み

上野東京ライン開業へ 都心アクセス拡充

京葉・武蔵野 増発や区間延伸

の多い東京—海浜幕張間で普通列車を1時間あたり2本から3本にする。東京—蘇我間では普通列車を減らした。快速を増やす。