

杉並3駅問題と

乗換問題

2年 春我部防衛小隊

はじめに

本日は第63回学院祭、鉄道研究部の展示にご来場くださり、誠にありがとうございます。

いきなりですが、レイアウト中の旧国立駅舎はご覧になられましたか。

今年のレイアウトには豊田電車区(豊田車両センター)・国立駅・御茶ノ水が再現されており、中央線色の濃いものとなっています。もちろん、オレンジの中央線も走っています。見つけられましたでしょうか。

さて、私は2回目の部誌です。去年と同じように、特定の車両につっこんだような部誌は書くつもりはありません。そもそも書けるだけの知識がないからってというのは秘密です(笑)

今回は国立駅と「中央線」つながりでこの3駅問題と中央線・総武線の乗換問題について執筆することに致しました。なお、中央線でいう「杉並3駅」とは、中央線快速の「西荻窪・阿佐ヶ谷・高円寺」のことです。

ご存知の方も多いこの3駅、平日こそ中央線快速は止まるものの、休日になると一転、中央線快速は終日通過となってしまいます。

本稿はまず杉並3駅について書いて、そこから乗換問題に発展させていきます。

※本稿における「総武線」、「各駅停車」は中央総武線各駅停車、「快速」「中央線」は中央線快速電車を指します。

なぜ杉並だけ

3駅問題は、「杉並3駅」に平日快速電車が停車することにより発生する、所要時間・乗車率の増加問題です。

いやちょっと待ってよ、この3駅以外にも似たような駅はあるでしょう。なんで杉並だけがいじめられているの、と思われる方もいらっしゃるでしょう。

それは確かに、西のほうからの通勤客にとって新宿目前で頻りに停車されるのは腹立たしいことかもしれません。加えて、三鷹以东は新宿まで総武線が並走していることですから、そっち乗ればいいじゃないか、とイライラするのも無理はないかと思えます。ただこれはどちらかと言えば八つ当たりの側面が強く、「問題」というよりはむしろ「愚痴」でしょう。

しかし、「問題」というからには、これ以外の理由も勿論あるのです。

というのも、実はこの3駅、元から快速の止まる駅には想定されていなかった、という過去があります。今の東中野・大久保のような駅を思い浮かべてもらえれば分かると思います。

なぜ杉並だけ、というこの疑問への反論、まとめると次のようになります。

理由①

新宿直前でたくさん乗ってこられて時間がかかるうえ、混雑するから飛ばしてほしい。

理由②

もともと止まらない予定だったのを無理言って停車にしたのだから、飛ばしてもいいじゃないか。

理由③

快速とは名ばかりの路線だから、やはりどこか飛ばしてほしい。総武線（三鷹からなのがポイント！）が通っているのだからここを削れば良い。

理由①は乗車率・所要時間の問題です。
また、理由③も所要時間の問題です。

ではなぜ快速停車が決まったのでしょうか。

3 駅停車の背景

それは 60 年代に国鉄が快速線を新設したところまで遡ります。

1957 年以降、高性能電車（モハ 90 形、つまり 101 系電車のこと）を導入して、国鉄は混雑緩和を目指していました。

しかし混雑は改善されず、そこで持ち上がったのが線路の増設と、当時計画されていた東西線との接続だったのです。

東西線と接続できれば乗客の分散が狙えるためです。同時に線路増設が



東西線直通電車。都心へのアクセス方法が増えれば乗客の分散が狙える。直通は 1966 年 3 月のこと。

行われましたが、この際大幅に増えた運用のため、開かずの踏切が多発すること考えて、高架化が検討されたのです。

そこで高架化・複々線化を同時に行うに当たって、用地確保のために国鉄は杉並区と交渉しました。争いを避けたい国鉄はここで、「休日以外は快速電車を 3 駅に停車させる」という約束を交わしたのです。

ちなみに、週休 2 日制が普及、土曜ダイヤが組まれたのに伴い、1994 年より杉並 3 駅は土日祝日が通過に変わっています。

3 駅停車の弊害

この弊害について考えてみますと、まず真っ先に挙がるのが「所要時間・乗車率の増加」です。というより、これ以外にはないのではないのでしょうか。

3 駅通過でどのくらいロスが起きるのか調べるのは簡単です。3 駅停車の場合と通過の場合、つまり平日と休日を比べればよいのです。

2013 年時点で、平日の三鷹～新宿の所要時間は 19～22 分が多くなります。これが休日ともなれば、約 15～17 分が多数となり、全体的には到着が 4 分前後短縮されることが知られています。

つまり停車する平日は、通過する休日よりも 4 分、余計に時間がかかってしまうのです。

ただし、平日は「加減速・停車」の他にも、「通過待ち・時間調整・乗降に手間取る・過密ダイヤで車両が詰まる…」などといった平日独特の理由で時間ロスが発生することも否定できません。

ですから、時刻表を見ただけでは、杉並 3 駅停車のせいで実際どのくらいの遅延が生じているか正確に計算することは難しく、通過にするだけだと短縮時間は上記よりすこし少なくなると思われます。

では、平日通過で短縮されるのは 2 分くらいになるのかと言われれば、実はそうでもないのです。

この見出しでは詳しく述べませんが、これは通過することにより過密ダイヤが幾分か改善されるため、結局は 4 分程度の短縮は期待できるのです。

これは平日の総武線と中央線の中野～新宿間の時間から導きました。この区間には東中野・大久保がありますから。

さて、話を戻して次は「乗車率」の問題です。

平日は3駅とも、約4万1千～4万8千人の乗降客があります（2012年度）。ちなみにこれは、杉並区内のもう一つの駅、荻窪の約8万5千人の半分程度です。

3駅の新宿方面へ行く利用者は多くが各駅停車ではなく、快速を使います。これは快速が東中野・大久保には止まらないが故、少し早いという認識があるからです。

このため、この3駅の多くの利用者が、三鷹始発の総武線よりもはるかに混雑している中央線にわざわざ乗っている、という現状があるのです。

そして、実はこの3駅、荻窪と比べて駅周辺に大規模な会社が殆ど見当たらないのです。

そのためこの3駅に通う通勤者は少なく、さらに学校への通学者も大多数が荻窪で下車するために、この3駅では乗客が降りずに乗ってくるだけなのです。



荻窪駅を発車する中央線。丸ノ内線やバスが連絡していて会社も多いため、下車数は多い。

当然乗車率は新宿目前にして著しく増加する、という訳です。

終日通過にしたら

前見出しでは3駅停車により起こる弊害の詳細を記しました。

ここまでくれば皆さんは、「じゃあ3駅利用者には悪いけど、終日通過にしちゃおう」と思われることでしょう。

しかし、ここが本稿で最も重要なポイントで、乗換問題にも関わってくるところなのです。

ではまず、終日通過にした際の最も重要な問題を挙げます。

終日通過の問題点

三鷹～中野の快速停車駅における、快速と各駅停車の乗換が非常に不便なものになる。

今まではその点を平日停車の快速で補ってきたが、終日通過になるといちいち階段を使って乗換をする必要ができる。

そうなんです。これこそが終日通過の最大の癌なのです。

中規模以上の駅では、同方面の2路線間での乗換は同じホーム上で出来るのが一般(?)的です。

しかし、この区間における中央線と総武線はそういったことが出来ずに、乗換は常に階段を昇り降りしないと出来ないのです。

これには、2つの理由があります。

一つは、中央線、総武線が御茶ノ水駅を除く全並走区間で「路線別複々線」方式をとっているからです。

もう一つは、中野駅の構内配線が乗換に不便なものになっているからです。

まずこちらについて説明します。

中野駅の構内配線

中野駅。総武線の一部列車の終点で、東西線列車（直通電車除く）の終点でもあるこの駅は、乗換にはとにかく不便といえます。

特に総武線は東西線内運用・入出庫の関係で発着番線がコロコロ変わってしまうのです！

中野駅には1～8番線があります。

その内訳は以下の通りです（JR東日本より、2013年7月現在）。

- 1 : 総武線下り (三鷹方面)
: 一部列車総武線上り (千葉方面)
: 早朝深夜中央線下り (高尾方面)
- 2 : 総武線上り折り返し・出庫 (千葉方面)
: 早朝深夜中央線上り (東京方面)
- 3 : 東西線上り折り返し (西船橋方面)
: 東西線下り直通 (三鷹方面)
: 総武線下り (三鷹方面)
- 4 : 東西線上り折り返し (西船橋方面)
- 5 ; 東西線上り (西船橋方面)
: 総武線上り (千葉方面)
- 6 : 中央線下り (高尾方面)
- 7 : 一部中央線上り (東京方面)
: 中央線上(下)線の退避線
- 8 : 中央線上り (東京方面)



手前から、5, 4, 3 番線。3, 5 番線は東西線と総武線の共用。6 番線は下りだから、うーん、不便。

のですが、路線別複雑な線であるため、このような不便な構造になっているのです。

5 番線は東西線も使うため、その運用次第で総武線上り電車が2番線に滑り込む、などといったことも十分

起こりえます。列車によっては5番線到着～発車が5, 6分あることも。

つまり、終日通過が採用されると、高円寺・阿佐ヶ谷利用者はどうしても中野で乗り換える必要が出てきます。しかし前述のとおり発着番線がこうもバラバラだと構内で混乱をきたしてしまうのです。

今のところ土休日でこの現象は起きていますが、乗降者数は少ないので顕著ではありません。

これが平日にもなされるのであれば、多くの利用者が混乱してしまうことでしょう。

もちろん、通過にすることで中野から高円寺・阿佐ヶ谷に行くのに快速に乗る人はいなくなるので、快速の乗車率が不必要に悪化することも防げますが。

ただとにかく、平日にやってしまうと構内がとんでもなくごった返すのです。

混乱しないためにも発着番線の変更をしたいのですが、上の写真のように総武線と中央線が3, 4, 5 番線(東西線)を抱え込むような配線になってしまっているため、難しいのです。

ちなみに、東西線が乗り入れる前は3, 4 番線の位置には快速電車のホームがあったそうです。

各駅停車と直通させるのだったら、確かにこの位置に東西線が来るのも納得できるかと。

セットになっているのが同一ホームです。いろいろツッコミ入れたくくなりますよね(笑)

まず、1, 2 番線だけ他の JR 線から離されていますが、これは中野電車区があるためです。

だから中野止まりの下り電車は入庫のため6番線ではなく1番線に入ることが多いのです。

中野以西に行きたい方が「次の電車三鷹行きだったし、同じホームで待っていればそれが来るから、」なんて思っても次の1番線に来る三鷹行きは30分後だったりするのです。そうすると、階段を下って快速・各駅停車のホームへ行く必要が出てきます。

中野以西に行きたい方は、乗る駅で次の三鷹行き待った方がリスクは低いですよ(笑)

ちなみに、平日三鷹までの利用でも、快速に乗る人のほうが多い傾向が見られます。時間は一緒なのに、あえて混んでいるほうに乗るので下り総武線ガラガラ、中央線大混雑、という現象が発生します。

次に、5, 6 番線です。基本的に総武線上りは5番線に停車します。

隣の6番線は中央線下りです。5番線についても、中央線上りは8番線なので階段を使わなければいけません。本来6番線には中央線上りが来るべきな

路線別複々線

中央線、総武線が並走区間で路線別複々線になっているのは、今まで書いてきたとおりです。

路線別複々線には線路の建設が簡単かつ小スペースで済み、また路線ごとに運行しているため一方が止まっても影響を受けにくい、さらには終点での折り返しがしやすい、などといったメリットがあります。

ですがその反面、同方面の路線に乗り換えるときにはホームを移動しなければならないという致命的な欠陥があります。

「乗換には御茶ノ水が便利」と言われることがよくあります。

これは御茶ノ水駅のホームが方向別複々線形式になっているからです。

御茶ノ水で中央線と総武線が分かれますが、総武線は中央線より高

い位置にあり、中央線はこれをくぐる必要があります。その際、中央線が総武線を抱き込む形にして方向別複々線のホームが出来たのです。

ちなみにこの方向別複々線形式は御茶ノ水～水道橋で中央線上りをもぐらせることで元の路線別複々線に戻っています。中央線で東京方面に行くとき、電車が少しもぐりますよね。そのことです。

さて、御茶ノ水が便利な理由は分かっていたかもしれませんがでしょうか。

方向別複々線は同方向の列車乗換がしやすいのが特徴なのです。もし御茶ノ水だけでなく、三鷹まで方向別複々線だったら、乗換に困ることはないですね。



御茶ノ水に進入する中央線上り。ホーム反対に停まるのは、中央線下り…ではなく総武線上り！乗換はとても楽。

杉並3駅が終日通過になると、乗換が必要ないよう予め快速に乗っておくことが出来なくなってしまいます。

総武線が立川まで通らずじまい、中野駅の乗換が不便・複雑、路線別複々線…という国鉄時代の建設の無理が祟ってしわ寄せが出てしまったのは残念なことです。

今挙げた点のどれか一つでも解決できないうちは、3駅通過は難しいのかもしれない。



先ほどもぐった上りは400mくらい先で一番外に出てくる(写真奥のE233系)。手前は中央線下り。間に総武上下線を挟む、方向別複々線の形になっている区間。



総武線各駅停車は中央線快速と別れたあと、今度は総武線快速と千葉まで並走する。この区間も路線別複々線だが、こちらは快速より各駅停車のほうが混雑する。

改善策・まとめ

さて、あっちこっちに話が飛んでしまいましたが、一度ここでポイントを整理しましょう。

- ・平日、中央線の新宿手前でのノロノロ運転が騒がれているが、その原因の一つに「杉並3駅」停車が含まれる。
- ・中央線の運用を考えると3駅は飛ばした方がよい。
- ・しかし通過にしてしまうと利用者のダメージが大きい。
→中野駅の構内配線

→乗換に不便な路線別複々線

・通過は難しいのかもしれない。

最後に、3 駅を飛ばす以外の、3 駅問題・乗換問題・中央線のノロノロ運転を改善する方法を考えたいと思います。

まず 3 駅の乗客を出来るだけ総武線に乗せる、という方法が考えられます。

各駅で乗車にかかる時間や、中野駅における通勤特快等の待避を考えれば、大して所要時間は変わらないので、JR 側でこのことをもっとアピールできればと良いのに、と思います。

快速が大混雑のわりに各駅停車が空いている、ということも結構あるので、乗客を分散させることが大事です。他に、東西線直通を利用したほうをより安い運賃にする、などといったことも考えられます。

所要時間を減らすには、乗客を分散させることも有効な手段の一つとなり得ます。

中野駅での乗換の不便さですが、私に言わせればこれはもう諦めるよりほかはないでしょう。東西線直通は総武線に通して、しかも総武線の車両を円滑に入出庫させるのにはこの配線以外には考えられないからです。ただ、7 番線をフル稼働させて交互発着を徹底させれば、少しは早くなると思います。

また、平日ラッシュ時の中央線は約 2.5 分間隔でやってきます。優等列車が快速電車をどんどん追い抜いていけばよいのですが、吉祥寺～高円寺には待避線がありません。



荻窪駅。右が 4 番線で、この隣にはルミネがある。線路を敷きたいところにあるのはショーウィンドウや保線事務所なので、比較的短期での工事が可能ではないかと思われる。建築限界？知りません(笑)

一番現実的なのは、荻窪駅 4 番線の隣に待避線を設けることです。

今は駅ビル(ルミネ)がありますが、あの場所がかつての貨物駅でした。ルミネの 1F 部分・荻窪銀座通り(線路わきの小さい通りで、タクシーが大気列を作っている)を少し削れば可能となるはずです。

この際、快速を数本減らし中央特快等を増やせば、理想的な運用が可能となります。

こういった対策をとることは十分可能なので、私は杉並 3 駅とそれに伴う乗換問題に関しては**現状維持のままでよい**と思います。

終日通過は、先に述べたように、総武線の立川延伸・中野の配線改良・方向別複々線化のどれかが実現しなければ厳しいのです。

おわりに

3 駅と中央線・総武線の乗換についてひたすら書いてきましたが、稚拙な文章でお分かりいただけただいしょうか。

役に立ちそうな(でも結局は役に立たない?)情報やどうでもよい知識等を盛り込んで、気づいたら A 4 二段組みの 6 枚・約 6750 文字になっていました(汗

もっとうまい人はこんなまとめ方しないんだらうなと思いつつ、そろそろ終わりにしようかと思えます。

最後まで読んでいただきありがとうございます。

参考文献

書籍

- ・中央線 オレンジ色の電車今昔 50 年 (JTB)
- ・日本の特別地域 特別編集 東京都杉並区インターネット
- ・JR 東日本 HP、えきから時刻表

以上