

東海道本線の利用状況(小田原～大阪)

中等 H.S

東海道本線は、JR 東日本・JR 東海・JR 西日本が運行する、東京と神戸を結ぶ路線である。
この研究では、小田原から大阪の利用状況について調査する。

①事前研究

事前研究では、乗車する列車の両数と、東海道本線の駅間通過人員を調べた。

まず、乗車する列車の両数は、小田原～熱海が 5 両、熱海～沼津が 6 両(3+3)、沼津～興津が 3 両、興津～静岡が 6 両(3+3)、静岡～浜松が 3 両、浜松～豊橋が 4 両、豊橋～大垣が 8 両(6+2)、大垣～米原が 4 両、米原～大阪が 12 両(8+4)だ。同じ東海道本線でも、区間によって編成両数にかなり差がある。

次に、駅間通過人員を調べた。駅間通過人員とは、ある駅とその隣の駅の間の利用人数をあらわすものである。国土交通省の、「大都市交通センサス (https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000035.html)」という資料を使い調べた。この資料からは、名古屋周辺、大阪周辺は、駅間通過人員が多く、熱海～沼津、大垣～米原は駅間通過人員が少ないことが分かった。

②仮説

大都市交通センサスのデータでは、熱海～沼津、大垣～米原は、駅間通過人員が少なかったが、乗車日は、冬の青春 18 きっぷ期間の日曜日のため、東海道本線を普通列車で長距離乗車する人も多く、熱海～沼津、大垣～米原も混雑すると考える。

また、静岡県内や大垣～米原は、両数も少ないため特に混雑すると考える。

③実際に乗車して

まず、小田原から 5 両編成 普通熱海行き(733M)に乗車。この車両の定員は 759 人。平塚始発なので空いていると思ったが、車内はかなり混雑していた。小田原から西へ向かう列車が少なく、かつ乗車した列車が 5 両編成と短かったことが影響していると考えられる(小田原～熱海間を 5 両編成で運転する列車は 1 日わずか 2 本)。終点の熱海までで乗降する人はほとんどおらず、混雑したまま熱海に着いた。

熱海からは、6 両編成 普通沼津行き(1437M)に乗車。この車両の定員は 360 人。先ほどの車両に

乗車していた人のほとんどは、目的地が熱海だったため、この列車はかなり空いていた。途中の三島では多くの人が、伊豆箱根鉄道へ乗り換え、逆に多くの人が乗車してきた。

沼津からは、3両編成 **普通島田行き**(753M)に乗車。この車両の定員は449人。沼津が目的地の人はほとんどおらず、乗車した列車が短い3両編成だったことも影響し、出発時点から座席はすべて埋まっていた。吉原までの途中駅では、乗車する人は多かったが降車する人はいなかった。吉原での岳南鉄道からの乗り換え客は、沼津・熱海方面行きに乗車した人が多く、静岡・浜松方面行きに乗車した人は少なかったため、そこまで混雑しなかった。富士では、多くの人が乗車してきて、車内はかなり混雑した。富士から先は乗降はほとんどなく興津に着いた。興津では、かなりの人が降車した。

興津からは、3両編成 **普通浜松行き**(755M)に乗車する予定だったが、車両不具合のため、1本後の、6両編成 **普通島田行き**(429M)に乗車。この車両の定員は859人。長い6両編成だったが、同じように755Mに乗る予定だった人が多く乗車したため、かなり混雑していた。興津～東静岡の各駅では、755Mに乗る予定だった乗客と429Mに乗る予定だった人が、どちらも乗ってきたため車内はとて混雑した。また、列車は5分程度遅れていたため、その後の757Mに乗る予定だった人も乗ってきた可能性もある。静岡ではかなりの人が降りた。

静岡からは、3両編成 **普通浜松行き**(755M)に乗車。この車両の定員は446人。本来興津から乗車する予定の列車だったが、429Mと順序変更をして、静岡始発での運転となった。短い3両編成だが、そこまで混んでいなかった。島田までの各駅で乗車する人はあまりいなかったが、島田で429Mからの人が乗ってきたため、少し混雑した。掛川までの各駅でも多くの人が乗車したため、かなりの混雑になった。掛川では、掛川始発の豊橋行き(947M)に乗り換える人が多かったため、かなり空いた。ただ、浜松までの各駅では、列車が遅れていたこともあり多くの人が乗車してきて、混雑したまま浜松に着いた。

浜松からは、4両編成 **普通豊橋行き**(949M)に乗車。この車両の定員は595人。出発時点ではちょうど全部の座席が埋まる程度の混雑だった。1本前の947Mが遅れていて、豊橋での接続も悪いせいか途中で乗車してくる人は少なく、混雑せず豊橋に着いた。

豊橋からは、8両編成 **新快速大垣行き**(5329F)に乗車。この車両の定員は1068人。出発時点ではそこまで混雑していなかったが、刈谷で多くの人が乗車してきた。恐らく名鉄線からの乗換だと思われる。その後、大府、金山では乗降が多かったが、意外に名古屋での乗降は少なかった。尾張一宮では、名鉄線への乗換と思われる人が多く降りた。名古屋より尾張一宮の方がすぐに乗り換えられるからだと考えられる。その後は乗降はあまりなく、空いたまま大垣に着いた。

大垣からは、4両編成 **普通米原行き**(3223F)に乗車。この車両の定員は550人。「大都市交通センサス」のデータ通り、この区間は空いており、出発時から空席が目立った。途中で乗降もほぼ無く、空いたまま米原に着いた。

米原からは、12両編成 **新快速播州赤穂行き**(3491M)に乗車。この車両の定員は1644人。今までの3倍の12両編成で、しかも前8両は米原始発だったためそこまで混雑していなかった。山科までの駅ではあまり乗降は無かった。京都では降車はほとんど無かったが、多くの人が乗車してきて混雑したため、補助席に座る人も多かった。高槻でも多くの人が乗車してきて、車内はかなり混雑した。新大阪では意外に乗降が少なく、混雑したまま大阪へ着いた。大阪ではかなりの人が降車した。

④結論

熱海～沼津や、大垣～米原などの普段から利用客が少ない区間は、青春 18 きっぷ期間の日曜日でも、利用客が少ない。

ただ、年明けに東海道本線に乗車した時は、大垣～米原が非常に混雑していた(その時も 4 両)。

大垣～米原は全駅 8 両対応していて、朝夕は 8 両や 6 両で運転しているので、繁忙期だけでも日中も 8 両編成か 6 両編成で運転すべきである。