

JR3 社の東海道線

中等 A.K

東海道線とは、東京都千代田区にある東京駅から兵庫県神戸市中央区にある神戸駅までを結ぶ全長 589.5km の路線である。言わずもがな、日本を代表する主要路線の一つであるが、その長さゆえに、熱海駅と米原駅を境に JR 東日本、JR 東海、JR 西日本（以降、この記事ではそれぞれ E、C、W と表記する）の三社で運営を分割している状態である。三社がそれぞれ運営する区間は、それぞれが同じ路線のようには到底思えないぐらいの違いがたくさんある。今回はその一部を紹介しようと思う。

1. 車両

まず、一番に挙げられる違いといえば、車両だろう。車両だけでその路線のイメージが決まると言っても過言ではない。E、C、W ではそれぞれ次のようになっている。

E: E233 系、E231 系、**E257 系**、**E261 系**...

C: 221 系、311 系、313 系、315 系、**HC85 系**...

W: 207 系、221 系、223 系、225 系、321 系、**285 系**...

(赤字で示したものは、特急車両)



↑ 左から順に、E233 系、E261 系、C 311 系、W 225 系

普通電車で運用されているのは上記の通りだが、特急車両については、上記以外にも様々な車両が運用されている。数えていくとキリがないため、今回は上記の特急車両だけ解説する。

E257 系は主に、特急「踊り子」において運用されている。区間は、東京から熱海、熱海から伊豆急線に入り、伊豆急下田まで行く系統が一つと、熱海からJRC 管内に入り、三島で伊豆箱根鉄道駿豆線に乗り入れ、修善寺まで行く系統がある。他にも、この車両は臨時に設定される特急列車でも使われることが多い。

E261 系は、特急「サフィール踊り子」で運用されている。区間は、「踊り子」の伊豆急線に乗り入れる系統と同じである。しかし、それと違う点は、東海道線内の停車駅である。「サフィール踊り子」は東京を出ると、品川、横浜、熱海の三駅にしか停車しないが、「踊り子」はこれに加えて、川崎と大船、小田原、湯河原にも停車する。そのため、東京～伊豆急下田までの移動には「サフィール踊り子」に乗るのがよさそうだが、あまりおすすめはしない。なぜなら、値段が高く、本数も少ないからだ。値段については、東京～伊豆急下田間で「踊り子」と「サフィール踊り子」では、約 4000円も後者の方が高い。本数について(2024 年 2 月現在)は、東京始発伊豆急下田行きが平日・土休日にかかわらず 11:00 発の 1 本のみ。逆は平日が 14:18 の 1 本、土休日はそれに加えて 16:39 発の 2 本である。ただ、「サフィール踊り子」の車内はとても豪華で、伊豆半島までの景色を存分に堪能できるように設計されているため、道中も含めて楽しみたいという人におすすめかもしれない。

HC85 系は電車ではなく、ハイブリット気動車である。「ひだ」や「南紀」といった名前の特急で使用され、運行区間はそれぞれ、「ひだ」が名古屋から高山線に入り最長で富山まで、「南紀」は名古屋から関西本線経由で最長で紀伊勝浦までである。ただ、1 日 1 往復だけ大阪から高山までのとんでもなく長い距離を走る運用もある。この車両は先代のキハ 85 系の老朽化に伴う置き換えで、2022 年 7 月 1 日より初めて導入された。

285 系は今となっては唯一の寝台列車「サンライズ瀬戸・出雲」で運用されている。区間が、東京からひたすら東海道線を走り、山陽本線に直通し、途中の岡山で解結して「サンライズ瀬戸」が高松、「サンライズ出雲」が出雲市まで行くという、今までの列車とは比べ物にならないくらい長距離を走るものとなっている。この車両、上では W の車両として表記したが、実際は C との共同開発であり、車両はどちらも保有している。

2. 種別

種別。列車が停車する駅が分かるように振られた名前である。区間によってさまざまな事情があるため、三社の管轄区間の種別でも違いがある。

E: (各駅停車、) 普通、特急

C: 普通、区間快速、快速、新快速、特別快速、特急

W: 普通、快速、新快速、特急

このうち、特急は先述した通り、書くのにも限度があるため、ここでは触れない。では、まずなぜEには各駅停車と普通があるのかだが、それは京浜東北線があるからだ。京浜東北線は東京から横浜までの区間で東海道線と走行区間が被っている。その中で、京浜東北線は、本来は東海道線の駅である鶴見などに止まる一方、東海道線は東京、新橋、品川、横浜と、主要駅にしか止まらない。つまり、細かい地域密着輸送は京浜東北線に任せて、遠方への利用客を東海道線に、とすることで遠近分離をしていると考えられる。これが三社の中で快速がない理由だろう (Eの東海道線の普通がほかの二社の快速にあたるもの)。

次に、Cのそれぞれの種別の運行区間だが、普通のみ全区間でみられ、その他は豊橋から米原間のみでみられる。だが、熱海から米原まで、全区間を走破する運用はなく、実際は豊橋で系統が完全に分離されている。これはなぜかという、熱海から豊橋は後述の話ともつながるのだが、乗車人員数が5万人に満たない駅がほとんどだからであろう。「そのような場所に優等種別を走らせたところであまり効果がない」とCは判断した可能性が高い。また、特別快速と新快速だが、常に停車する駅で比べると大府に停まるか停まらないかの差しかない。「果たしてこれらの種別を両方とも運行する意味はあるのだろうか?」と思ってしまう程である。

それでは、Wはどうなっているかというと、普通と新快速は全区間、快速は京都から大阪(いわゆるJR京都線・神戸線)の区間でみられる。このうち、米原発の京都方面の普通は深夜帯に二本しかないため乗車は相当困難である。一方、反対は一日中ある程度の本数がある。優等種別でCと違うのは全区間走破する列車があることである。特に、土休日に米原を6:29で発車する新快速は、さらに北の敦賀始発で、JR神戸線どころか山陽本線・赤穂線にも直通し播州赤穂まで行くという、日本の普通列車で最長距離を走る運用の列車もある。

3. 乗車人員数

駅の規模によって大きく左右されるため、ここで比較するのは不適切かもしれないため、ここでは主な駅の情報だけを紹介する。

	東京	横浜	藤沢	小田原	熱海
E	346600	340500	95800	29200	9800

(JR 東日本公式サイトより・2022 年度)

	三島	静岡	浜松	豊橋	名古屋	岐阜	米原
C	20900	42600	25000	34400	143100	24400	3700

(https://statresearch.jp/traffic/train/passengers_company_ranking_127.html より・2022 年度)

	京都	大阪	三ノ宮	神戸
W	346600	340500	95800	29200

(JR 西日本公式サイトより・2020 年度)

(数値の単位はいずれも「人」で、概算済み)

一つだけ違う年度のものであるため、単純比較はできないが、どれも、コロナの影響を多少は受けてある値である、ということだけは知っておくべきだろう。

4. 発車標

駅構内に必ずと言っていいほど設置されているものだが、1 や2 で述べた違いにより、表示する内容というのも変わってくる。まず、それぞれの写真を見てほしい。

↓上から、熱海(E)、沼津(C)、米原(W)で撮影した発車標





まず、ラベルをよく見てみるとCのみLED表示の上に小さく「種別」や「発車時刻」などと書いてある。これはCのみかと思ったが、Wの大きなタイプでは貼ってあったため違った。ただ、このように何が表示されるのかを明記してくれているのはわかりやすいだろう。

さて、改めて表示内容を見てみると

Eは **種別** **両数** **発車時刻** **行先** **備考**

Cは **種別** **発車時刻** **行先** **両数/乗車位置**

Wは **種別** **乗車位置** **発車時刻** **行先**

となっている。三社において共通している情報は「種別」、「行先」、「発車時刻」である。これらは列車において、特に重要な情報であるため、共通しているのだろう。Eは「乗車位置が分からないから不親切」と思うかもしれないが、すぐ下の段で乗車位置も流れてくるため、乗客が誤った位置で待つということは少ないだろう。他にも、Wには両数の情報がないが、乗車位置の案内に数字で範囲が書いてあり、これが両数の案内も兼ねているだろう。

結論を言うと、どれも詳細情報を1番下の段にスクロール式で流せるため、乗客が情報不足で混乱するということはないだろう。ここに載せた表示機はあくまでも一例

で、他の駅に行くと大小さまざまな違いのある発車標が見られる。そこには、各社の情報を正しく伝えたいという思いが現れている。

5. 最後に

ここまで JR 東日本、JR 東海、JR 西日本、三社の東海道線の様々な違いを説明したが、初めで言った通り、これはほんの一部だけを切り取って解説したものである。実際に乗車してみれば、今回解説した点以外にも山ほどの違いを見つけることができるだろう。今度機会があれば是非、東海道線を全線(東京から神戸まで)乗り通して、様々な発見をしてほしい。

(引用元の書いていない画像は全て筆者撮影)

(3. 乗車人員 にある表は、引用元から情報を収集し、筆者がまとめたもの)