

## 快速停車駅の思惑

長尾 進一郎

東京を南北に貫く京浜東北線に快速運転が開始されたのは一九八八年三月、国鉄からJRになった時期である。快速運転は山手線と並行する田端〜田町間で、昼間のみ行われている。開始当初のこの区間内での快速停車駅は、上野・秋葉原・東京の三駅（通過駅が八駅）であった。各駅停車との所要時間の差は数分程度だが、初めて快速に乗った時は早くて便利と感じたものだ。

その後、種々の理由により快速停車駅が増えて、現在では上野・御徒町（土曜・休日のみ）・秋葉原・神田・東京・浜松町となり、平日五駅、土休日は六駅に停車する。土休日では上野〜東京間は各駅停車という状態だ。

快速が浜松町駅に止まるようになったのは、二〇〇二年にJR東日本が東京モノレールを買収してからである。羽田空港への輸送を自社で行うとなれば、その利便性を向上するのは経営上当然の判断であろう。

同様の事情で、日暮里駅は成田空港への特急を運行する京成電鉄にとって、都心への重要な接続駅だが、JRの快速はそっけなく通過する。国鉄時代にも私鉄との競合区間での競争は関西等で激しかったようだが、特にJRになってからは、日暮里に快速を止めるのは敵に塩を送るようなものなのだろう。

御徒町と神田に止まるようになったのは二〇一五年三月からで、上野〜東京間に「上野東京ライン」が開通した時期である。この新線の一部は高架上にある東北新幹線のさらに上に線路を作るといふ大工事で、騒音等で地元の反対もあったと聞くからそれに対する見返りというのが大方の見方のようだ。しかし線内で乗降客数が四位の新橋や九位の有楽町に快速が止まらないのに、二三位の御徒町に停車するのはアンバランスという声があり、私も同感だ。「快速らしさ」もやや色あせた感じがする。

なぜ田町駅に快速が止まるのかという声も聞くが、これは北行きの京浜東北線と山手線の乗客が、同じホームで乗り換えができる最初（南行きでは最後）の駅という理由だ。