

交通権学会ニューズレター『トランスポート21』第37号掲載記事  
JR東日本千葉地区への209系転用に思うこと

半沢一宣

最近インターネット上で、JR東日本が京浜東北線への新車投入によって捻出される209系電車を千葉地区(注1)へ転用することを問題視する投稿を見た(注2)。

その論旨は「現在の113系を単純に209系に置き換えるだけでは座席数が大幅に減少し、かつて東北地区へ701系を投入したときと同じ問題が生じる。利用者側に不利な内容を含む施策が、JR側の都合だけで一方的に推進されてしまうのは、いかがなものか」というものであった。

これを見て筆者は、209系の千葉地区への転用について調べてみた。

この車両転用は、113系の老朽化対策として行われる。千葉地区の電車を一括管理する幕張車両センターには、211系(5両編成×14本)が転入する直前の2006年9月時点で、6両編成×26本と4両編成×42本の113系が配置されていた(注3)。この211系を再び転出させ、2006年時点と同数の209系に統一しようというのが、今回の車両計画である。第一陣は2009年10月から運転を開始している。

209系の転用にあたっては、両先頭車のセミクロスシート化(ドア間の7人掛けロングシート部分にボックスシートを設置)、2号車への車いすスペースと電動車いす対応トイレの設置(注4)、長時間停車時に備えた乗降扉3/4締切装置の設置、主要機器の二重系化、などの改造が行われている。改造工事が大がかりなため、全車の置き換えには2011年度末までかかる模様である(注5)。

さて、問題は、209系化による座席数の減少率がどの程度かである。その計算結果をまとめたのが【表1】である。

これを見れば明らかなように、209系の座席数は、113系から3割近く減少している。113系では立席を含めた編成定員に対して57~58%の座席数(表では「座席率」と表記)があったのに対し、209系では34%である。また209系化による編成定員の増加は、座席定員の減少分を大幅に上回る、立席定員の増加によるものである。つまり、営業的には、701系のとき問題になったのと同じ「立たせて運ぶ」姿勢を顕著に打ち出したのが、今回の施策の本質であると言える。

確かに、電力消費量が多く故障発生リスクも高い国鉄時代の車両を、いつまでも走らせ続けるわけには行かない。しかし、だからといって、JR東日本が利用者に対して「座れなくなっても我慢してください」と不利益を押しつけるのは、やはり問題があると言わざるを得まい。

かつて筆者が指摘した「利用者(国民)と交通事業者との利害が対立する事案において、交通事業者側の利益が一方的に優先され、その結果利用者の交通権が侵害されている」構図(注6)が今なお改まっていない、更にはこうした問題を是正すべき公権力が今なお機能していないことが、この事例からも証明されたと言えよう。

同じ転用するにしても、209系でなく、例えば東海道線や高崎・宇都宮線にE233系を追加投入し、捻出した211系を(ロングシート車はクロスシート化改造のうえ)千葉地区に転用する、といった方法もあったはずである。

そもそも座席数の減少は、乗客マナーの低下を誘発する。701系化後に指摘された問題点の1つに、床に座り込む高校生のマナーの悪さがあった。彼らにしても、乗客数に見合った座席数さえ提供されていれば、わざわざ床に座り込む必要も理由もないのである(注7)。これこそ、座席数減少の問題が乗客マナーの問題へとすり替えられてしまった、典型的な

例と言うべきであろう。

これらのことから筆者が懸念するのは、JR東日本が沿線住民の間に「座れないなら電車でなくクルマで行こう」のような形での鉄道離れを加速させ、CO<sub>2</sub>排出量の更なる増加をも誘発し得ることである(注8)。通勤や休日の行楽など日常生活の場面でこうした傾向が進めば、それは本来新幹線などを使うべき、長距離の移動手段の選択にも影響を及ぼす。

JR東日本に限らない鉄道事業者から、こういう視点からの反省がいつまで経っても聞こえてこないのは、一体どういうことであろうか。やはり、鉄道事業者が供給独占にあぐらをかき続け、利用者側の意見や要望を営業施策に反映させる機能が働きにくいところに根本原因があるように、筆者には思われてならない。

かつて筆者が提言した「交通事業監察機構(交通権110番)」のような組織(注9)を設ける必要性が、ますます高まってきたと言えるのではないだろうか。

### 【注】

注1 千葉駅以東(以南)の内房、外房、総武、成田、鹿島、東金の各線のこと。

(成田線の我孫子～成田間は除く)

注2 Yahoo!知恵袋「JR東日本千葉支社管内への209系投入に異議あり!」

[http://detail.chiebukuro.yahoo.co.jp/qa/question\\_detail/q1231321037](http://detail.chiebukuro.yahoo.co.jp/qa/question_detail/q1231321037)

注3 千葉地区では、これらを組み合わせた4+4の8両編成や、4+6の10両編成も運転されている。

注4 トイレ設置が1号車でなく2号車なのは、千葉地区には今日でも平日に新聞(夕刊)輸送を行う列車があり(内房線187Mと外房線269M、いずれも8両編成)このとき1号車が荷物室とされ旅客扱いをしないことから、当該列車でトイレ無し状態となるのを避けるためと思われる(209系は前面非貫通構造)。

注5 JR東日本千葉支社プレスリリース「普通列車の車両変更について」

<http://www.jrchiba.jp/news/pdf/20090821209kei.pdf>

注6 半沢一宣「交通事業者を原因とする交通権侵害の構図」、『交通権』第21号p.48。

注7 筆者はJR東海の静岡地区でも、同地区の普通列車がロングシート車に統一された2008年ごろから、混雑時に若年層のグループ客が床に座り込む場面を、複数回目撃している。

注8 この問題については、筆者は既に「クルマに打ち勝つローカル列車を」(『鉄道ジャーナル』1995年10月号p.171、鉄道ジャーナル社)で指摘している。

注9 同上「交通事業者を原因とする交通権侵害の構図」p.51。

(2009年11月8日・記)

【表1】209系千葉地区向け改造車と113系との定員比較

- ・形式のゴシック体は車いすスペース付き車両、斜字はトイレ付き車両を示す。
- ・113系の定員は、幕張車両センターへの配置両数が最も多い1000代非リニューアル車（車いす対応設備無し）の数値を記載した。
- ・1号車は千葉方、4・6号車は安房鴨川・銚子方。

4両編成	209系					113系					差			
	形式	座席	立席	計	座席率	形式	座席	立席	計	座席率	座席	立席	計	減少率
				+ =	/				+ =	/	-	-	-	/
1号車	ㄉㄨ208	51	91	142	35.9%	ㄉㄨ111	64	52	116	55.2%	-13	39	26	79.7%
2号車	Eㄨ208	48	101	149	32.2%	Eㄨ112	76	52	128	59.4%	-28	49	21	63.2%
3号車	Eㄨ209	54	102	156	34.6%	Eㄨ113	76	52	128	59.4%	-22	50	28	71.1%
4号車	ㄉㄨ209	51	91	142	35.9%	ㄉㄨ111	64	52	116	55.2%	-13	39	26	79.7%
計		204	385	589	34.6%		280	208	488	57.4%	-76	177	101	72.9%
6両編成	形式	座席	立席	計	座席率	形式	座席	立席	計	座席率	座席	立席	計	減少率
1号車	ㄉㄨ208	51	91	142	35.9%	ㄉㄨ111	64	52	116	55.2%	-13	39	26	79.7%
2号車	Eㄨ208	48	101	149	32.2%	Eㄨ112	76	52	128	59.4%	-28	49	21	63.2%
3号車	Eㄨ209	54	102	156	34.6%	Eㄨ113	76	52	128	59.4%	-22	50	28	71.1%
4号車	Eㄨ208	54	102	156	34.6%	Eㄨ112	76	52	128	59.4%	-22	50	28	71.1%
5号車	Eㄨ209	54	102	156	34.6%	Eㄨ113	76	52	128	59.4%	-22	50	28	71.1%
6号車	ㄉㄨ209	51	91	142	35.9%	ㄉㄨ111	64	52	116	55.2%	-13	39	26	79.7%
計		312	589	901	34.6%		432	312	744	58.1%	-120	277	157	72.2%

【表2】(参考) 50系客車と701系電車(秋田地区用0代)との定員比較

- ・1993年12月1日ダイヤ改正で行われた置き換えの実態に合わせ、50系×3両と701系×2両、および50系×4両と701系×3両での編成定員を比較した。
- ・1号車は新庄・酒田方、2～4号車は青森方。
- ・701系クハ700形のトイレは車いす対応構造ではない。

	701系					50系					差			
	形式	座席	立席	計	座席率	形式	座席	立席	計	座席率	座席	立席	計	減少率
				+ =	/				+ =	/	-	-	-	/
1号車	ㄉㄨ700	48	85	133	36.1%	ㄉㄨ750	67	25	92	72.8%	-19	60	41	71.6%
2号車						ㄉㄨ50	80	32	112	71.4%				
3号車	ㄉㄨ701	54	81	135	40.0%	ㄉㄨ750	67	25	92	72.8%	-13	56	43	80.6%
計		102	166	268	38.1%		214	82	296	72.3%	-32	116	84	47.7%
	形式	座席	立席	計	座席率	形式	座席	立席	計	座席率	座席	立席	計	減少率
1号車	ㄉㄨ700	48	85	133	36.1%	ㄉㄨ750	67	25	92	72.8%	-19	60	41	71.6%
2号車	ㄉㄨ701	60	86	146	41.1%	ㄉㄨ50	80	32	112	71.4%	-20	54	34	75.0%
3号車						ㄉㄨ50	80	32	112	71.4%				
4号車	ㄉㄨ701	54	81	135	40.0%	ㄉㄨ750	67	25	92	72.8%	-13	56	43	80.6%
計		162	252	414	39.1%		294	114	408	72.1%	-52	170	118	55.1%

参考文献

- 「JR東日本 209系電車を房総地区に転用」、『鉄道ジャーナル』2009年11月号pp.54～55
- 「秋田地区の普通列車を見る」、『鉄道ジャーナル』1994年4月号pp.48～55
- 『JR電車編成表』'05冬号、ジェー・アール・アール

以上