

高校生が JR 横浜線改良案を勝手に考えてみた

56-S1 K・S

※注意※ 内容のほぼすべてが筆者の妄想です。

もくじ

④はじめに

①東神奈川駅の配線改良

②大口駅と相鉄 JR 直通線

③小机駅は宝の持ち腐れ？

④長津田駅の改札増設

⑤『特急はまかいじ』は復活する？

⑥ラッシュ時間帯の根岸線直通は増やせる？

④おわりに



④はじめに

まず、なぜこのテーマで書こうと思ったのか説明しておこう。

私は毎朝 JR 横浜線（以下 横浜線）を使って通学しているのだが、長い間使ってみると『ここ、もう少し改善できないのかな？』と思う点がたくさん出てきたので部誌を書くついでにまとめてみたというわけだ。冒頭にも書いた通り、筆者の「妄想」なのでこれから書くことすべてが実現するとは限らないだろう（どれも非現実的すぎるので…）。

次に、横浜線とはどんな路線か紹介しておく。

横浜線は、京浜東北根岸線と接続する横浜市の東神奈川駅から、東海道新幹線との乗換駅である新横浜駅、神奈川東京論争の中心地の町田駅などを經由して、東京都西部最大の都市である八王子駅までを結ぶ JR 東日本の鉄道路線だ。

（東神奈川～菊名～新横浜～中山～長津田～町田～相模原～橋本～八王子）

この路線は元々、甲府盆地の生糸などの貨物を横浜港方面へ輸送するために 1908 年に開業した「横浜鉄道」という私鉄だった。その後 1917 年に国有化されたが全線が複線化されたのは 1988 年と割と最近で、列車は需要や乗車率に反して 8 両編成と、冷遇され気味な気もする路線である（あくまで個人の意見です）。

ではこれらをもとに横浜線の改良案（妄想）を考えていこうと思う。

①東神奈川駅の配線改良

東神奈川駅 (JH13) は横浜線の南の始発駅で、京浜東北根岸線と接続しているほか、京急東神奈川駅 (旧 仲木戸駅) とも連絡橋で結ばれていて京急線とも乗り換えができる。

そんな東神奈川駅であるが、配線はどうなっているかというと…



こんな感じになっている。この配線図から分かるかと思うが、横浜線がどのホームに到着するかによって乗り換えしやすい場合としづらい場合がある。

例えば、

4 番線 (京浜東北線) → 3 番線 (横浜線)

この場合は同じホームで乗り換えできるので楽だ。

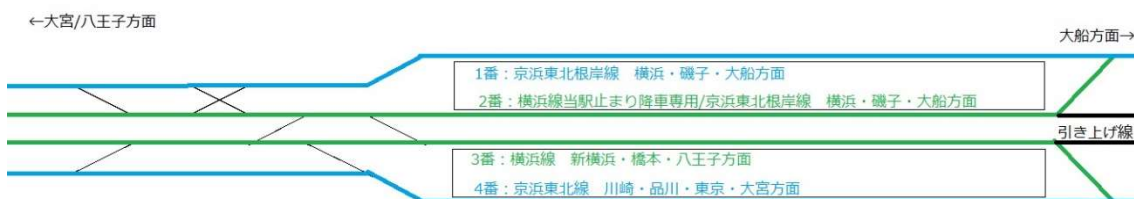
4 番線 (京浜東北線) → 2 番線 (横浜線)

この場合は階段を使って乗り換えしなければいけないので正直面倒くさいし、改札前では両方向への乗り換えをする人々が縦横無尽に歩き回り、混雑してしまう。

この状況を改善する方法を考えてみた。

それが、**中目黒駅のような配線にする** ことである。

東京メトロ日比谷線・東急東横線が乗り入れる中目黒駅は、外 2 線を東横線、内 2 線を日比谷線が使っていて日比谷線は、降車ホームと乗車ホームを分けている。東神奈川駅も横浜駅方に引き上げ線を新設し、2 番線を降車専用 (一部横浜方面への直通)、3 番線を乗車専用 (一部横浜方面から直通) とすればある程度は人の流れを少なくできる (気がする)。改札前の無秩序な人の動きも改善できるだろう。

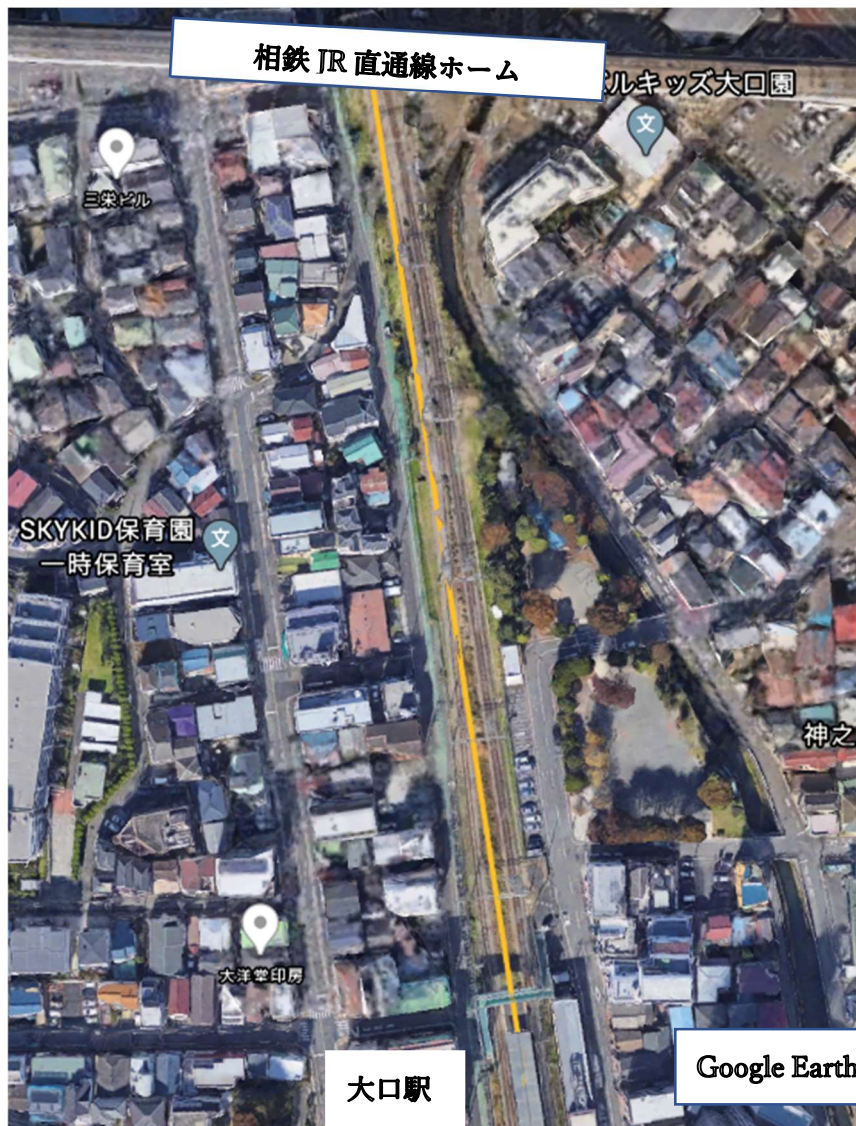


②大口駅と相鉄 JR 直通線

大口駅（JH14）は始発の東神奈川駅から一つ目の駅。快速は通過する駅であるが、この駅を改良すれば現在 JR と相鉄が抱えている問題を解決できる大きなポテンシャルを持っていると思う。

大口駅を新横浜方面へ約 300m 行ったところには、相鉄 JR 直通線（東海道貨物線）との交差部がある。新たにこの部分にまで連絡通路を設け、横浜線と相鉄 JR 直通線の乗換駅としてしまえば、横浜線沿線から東京方面へ行く客は東神奈川駅（場合によっては横浜駅や川崎駅）での乗り換えをせずに都心方面へ行けてしまう。また、東急田園都市線や東急東横線への客の流出を多少は防げると思う。

さらに、朝ラッシュ時間帯でも比較的空いている相鉄 JR 直通線の乗車率を上げることできるし、逆に混雑の激しい京浜東北線や東海道線、湘南新宿ラインの混雑率を下げることもできる。



③小机駅は宝の持ち腐れ？

小机駅（JH17）は新横浜駅から八王子方面に一つ目の駅。一応日産スタジアムの最寄り駅であるが、駅周辺はお世辞にも栄えているとは言い難く、2019年度の一日平均乗車人員は10,345人で横浜線内では片倉駅についで2番目に少ない。快速も通過してしまう。ここが新幹線停車駅の新横浜から1駅2分で着いてしまうのだから驚きだ。

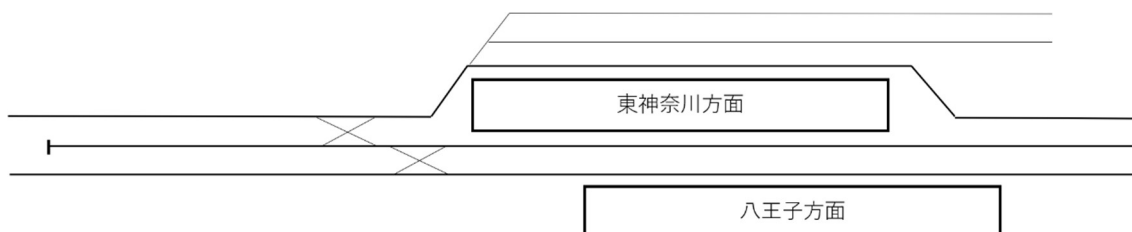
そんな小机駅であるが、2面3線のホームと、8両編成が入るくらいの折り返しができる引き上げ線が八王子方に1本、さらに引き込み線が数本あり、利用実態からは想像できない豪華な設備を有している。

その理由であるが、かつて貨物取扱駅だった名残で当時は貨物列車用の側線として使っていたためだ。

実はこの小机駅、これだけの設備を持っておきながら当駅始発の列車や折り返し列車等はほとんど設定されていない。当駅始発の列車は平日503K列車、土休日511K列車が設定されていて、どちらも八王子方面行である。これだけである。はっきり言ってしまうと「宝の持ち腐れ」ではないか。

そこで、ラッシュ時間帯に小机駅で折り返す列車を設定してもいいのではないか。横浜線の場合、菊名～新横浜間の1駅が混雑する。また、新横浜駅は新幹線と接続していることもあり、大きなスーツケースを持った客も多い。しかし、この区間のためだけに東神奈川～橋本間などの列車を設定するのは無駄といえども無駄であるし、それではただ本数を増やすだけである（そうするとこの章のテーマが崩壊する）。よって、東神奈川（又は桜木町）～小机間の区間列車を設定すれば、小机駅の引き上げ線の錆取りかつ菊名～新横浜間の混雑も緩和できるのではないか。

なお、当駅の配線上折り返しはおそらく中線ですることになるが、東神奈川方面からの乗客がこれらの列車を利用し、さらに引き続き八王子方面へ行く場合は階段等を使わなければいけなくなるという問題もある。



小机駅配線概略図

一部配線を省略している。

④長津田駅の改札増設

長津田駅（JH21）は、横浜市緑区最大の駅。西側には町田市との市境があり、東急田園都市線と横浜高速鉄道こどもの国線も乗り入れている。東急田園都市線が当駅に乗り入れるようになったのは 1966 年だが、横浜線の快速が止まるようになったのは 1994 年と意外と最近だ。

※12019 年度の横浜線の 1 日平均※2 乗車人員は 61,184 人（線内第 5 位）、※12018 年度の東急田園都市線の 1 日平均※2 乗降人員は 129,064 人（線内第 5 位）、こどもの国線の 1 日平均乗降人員は 12,604 人（当たり前だが線内第 1 位）である。これらのデータから、当駅のラッシュ時間帯の混雑は容易に想像できるであろう。

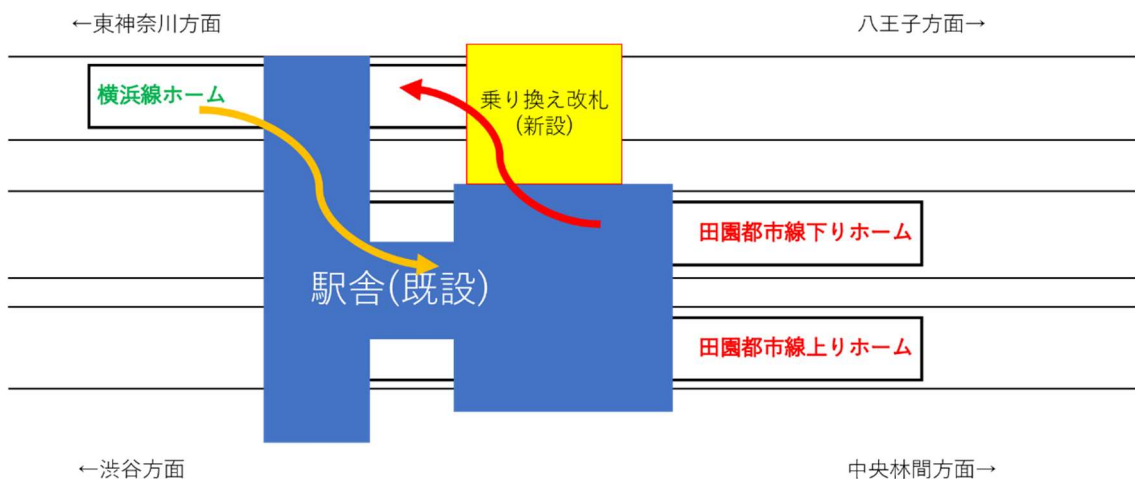
このとき、「1方向の乗り換え客（ex:田園都市線→横浜線）が極端に多い」のであれば構内の人の流れがある程度は1つにまとまるので大したことはないのだが、現実是这样じゃなかった…。この駅は「2方向の乗り換え客（田園都市線⇄横浜線）がどっちも多い」のである。すると何が起きるのか。人の流れがイマイチまとまらなくなってしまうのである。

え？「そんなの都市部の主要駅だと当たり前」だって？

確かにそうなのだが、長津田駅は他の駅とは違う。横浜線の改札周辺が異様に狭いのである。先ほども書いた通り、当駅は双方向の乗り換え客が多い。それをあの台数の改札機で捌くのは少し無理がある（実際はぎりぎり捌けているような状況）。また、改札を入った後も目の前に階段やエスカレーター、エレベーターがある。よく言えばコンパクトに纏められた駅だが、そんなのラッシュ時間帯の利用客からすると邪魔以外の何者でもない。

前置きが長くなってしまったが、ここからが本題（ほぼ書くこと無いが…）。

これらの状況を鑑み、当駅では東急電鉄の駅員が朝ラッシュ時間帯に通行整理を行っている。しかしそれでは根本的な解決にはなっていない。根本的に解決するにはやはり、**乗り換え改札**の設置が必要だろう。



文字だけを並べても分からないと思うので、一度ラッシュ時間帯に長津田駅に行ってみてほしい。

⑤『特急はまかいじ』は復活する？

まず、「**特急はまかいじ**（以下 **はまかいじ**）」について説明しておく。「はまかいじ」は1996年より土休日を中心に運行されていた臨時特急の愛称で、横浜・鎌倉地区から甲府・松本方面を東海道線・横浜線・中央線経由で結んでいた。

車両はATC搭載の185系200番台や183・189系が使用され、2013年以前はグリーン車連結の7両編成で運転されていたが、それ以降は全車普通席の6両編成になっている。

通勤電車がひたすら走るだけの横浜線の唯一の華と言ってもいい列車だった。

そんな「はまかいじ」だが、2019年1月の運行を最後に運行休止が続いている。その理由だが、運行車両の老朽化や2019年ダイヤ改正時の座席未指定制導入等の中央本線特急の改変などが挙げられる。座席未指定制とは、座席未指定券（指定券と同額）を購入することで指定席車の空席を利用できるサービスだ。自由席とは異なる。国鉄特急車両をわざわざ改修するわけにも行かず、「はまかいじ」のみ座席未指定制を導入していないと色々と面倒なことになることから運行休止になっているとも考えられる。

そして最大の要因が、「横浜線の駅へのホームドア設置」だ。

仮に「はまかいじ」を復活させるとすると運行車両は踊り子用E257系か、あずさ・かいじ用E353系になると思われるが、残念ながらどちらもホームドアには対応していない。かといって土休日運行の臨時列車のために新車を開発するのももったいないので、復活することはないと考えていいだろう。



あずさ・かいじ用の E353 系

⑥ラッシュ時間帯の根岸線直通は増やせる？

結論から言うとはできない。

現状では、根岸線直通列車は日中時間帯を中心に運転され、ラッシュ時間帯はほとんどが線内完結（東神奈川⇄橋本・八王子）列車となっている。

解決策として、大船・磯子・桜木町発の大宮方面行き列車を横浜線直通に置き換え、大宮方面行きの列車は東神奈川発とすれば横浜を通る横浜線の本数を増やせるし、東神奈川駅で平面乗り換えができる。

しかし、今まで10両編成の京浜東北線車両で捌いていた旅客数を8両編成の横浜線車両に置き換えてしまうと、混雑率は上昇してしまう。そこまでして横浜線直通列車を増やすメリットは無いと思う。

⑦おわりに

ここまでたらたらと横浜線改良案として妄言を並べてきたが、冒頭にも書いた通り実現する可能性はない。もしかしたらもっと合理的な解決方法があるかもしれない。

今回このようにまとめてみて、いつも使っている横浜線でも意外と知らないことも多くてきた。これを機会に、普段何気なしに使っている鉄道も色んな角度から見つめなおしてみしてほしい。意外と面白い発見があるかもしれない…。

脚注

※1 会社ごとに最新のデータが出ている年が違ったので東急・こどもの国線は2018年度、JRは2019年度のデータを使用している。

※2 乗車人員はその駅から乗った旅客の人数。乗降人員はその駅で乗り降りした旅客の人数。

参考

- ・JR 東日本 HP、公式アプリ
- ・乗り物ニュース
- ・統計情報リサーチ
- ・小学館 週刊 鉄道ペディア