

# 変わっていくJR横浜線



## 1年 快速アクティー

### ■ 横浜線について

横浜線とは、東神奈川～八王子、42.6キロを結んでいる路線です。一部は根岸線へ乗り入れており、大船まで行く電車もあります。橋本～八王子では、相模線の車両が乗り入れており、そして、横浜～松本を結ぶ特急はまかいじが通ります。都市部から少しはなれていますが、主要な路線といえます。また、国鉄時代は貴重な黒字路線であり、なかでもトップ5に入っていた、今も昔も経営を支える柱ともいえる、なかなか強い路線です。

### ■ 最近の横浜線

今年(2014年)2月16日、205系の置き換え車両として、E233系6000番台が投入されました。半年のあいだに、全ての車両はE233系へと置き換えられ、横浜線の次の時代を担うべく、205系からE233系へと、バトンタッチされました。そして、205系は、8月23日に、横浜線での営業運転を終了しました。また、E233系にすべて置き換えられたことから、東京圏輸送管理システム(ATOS)導入する予定です。これからの横浜線、かなり関心がよせられそうですね。

### ■ 横浜線で活躍する(した)車両

ここでは、新しい車両からできるかぎり、紹介していきたいと思います。



#### 1. E233系

2006年の中央快速線投入を皮切りに、さまざまな路線で活躍しているJR東日本の主力車両です。今では中央線快速電車、京浜東北線、東海道線、京葉線、などなどさまざまな路線で活躍しています。E233系は高性能な車両のため、これからもさまざまな所へ導入されると思われます。南

武線への投入もきまっており、今年10月にデビューする予定です。



## 2. 205系500番台

205系500番台は、相模線の車両ですがラッシュ時には橋本～八王子まで直通しています。なんといっても顔立ちが大きく異なるのが特徴ですよね。205系500番台は相模線、およびラッシュ時の横浜線橋本～八王子でしか見られません。



## 3. 205系

205系は、1985年に山手線に投入された次に、横浜線に1988年に投入されました。今では、南武線、鶴見線、武蔵野線、仙石線などで活躍しています。この車両はデビュー当時すでに走っていた103系と比べ省エネ、軽量化、メンテナンスの軽減などを指して作られた、当時はかなり好意的な車両といえます。その持ち前の性能で長らく横浜線などで活躍してきましたが、2014年8月23日、E233系との置き換えにより、引退しました。



## 4. 103系

103系は、1963年にデビューし、1972年に横浜線へ投入された電車です。今では、大阪環状線、阪和線などで活躍しています。この車両は、当時高性能だったため、通勤電車のエースとしての活躍を果たしました。左の写真が103系ですが、これは大阪環状線のものです。横浜線では、27年間活躍し、1989年、205系との置き換えによって、引退しました。



## 5. 185系

185系は1981年にデビューし、1996年に、特急はまかいじとして、横浜線に登場しました。左の写真が185系(これはムーンライトながら)です。今は特定期間の土日祝日に、一日一往復運行されています。特急はまかいじの停車駅は、横浜・新横浜・町田・橋本・八王子・大月・勝沼ぶどう郷・塩山・山梨市・石和温泉・甲府・韮崎・小淵沢・富士見

(下りのみ)・茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷・塩尻・松本 です。以前は鎌倉始発だったそうです。この185系は今は踊り子、ムーンライトながら、湘南ライナーなどで活躍中です。

## ■ 横浜線の問題点と解決策

### 1. E233系

- ボディが上にむかって膨らんだ形をしていて、ホームの端を少し奪うように入線するため、混雑時などにホームの端ギリギリを歩くと、車両と接触する危険性がある。  
→柵などを設置する。なるべく端から離れて歩くようにする。

### 2. 205系

- 走っている時のモーター音が外にいるとわりかしうるさい。  
→線路脇に壁をつくることで、騒音をつたえないようにする。
- 一部のドアが閉まりきるタイミングが早く(閉まり方が急)、ドア付近にしていると、挟まれやすい。  
→自身がドアから離れるか、もしくは、ドアエンジンを改良する。

### 3. 乗り心地について

- ところどころ直線なのに揺れが生じるときがある。  
→線路のメンテナンスを強化し、揺れをすこしでも軽減する。

### 4. ダイヤについて

- 各駅停車が、快速電車との待ち合わせをする時に各駅停車がきてから快速がくるまでの時間が比較的長め  
→快速電車のダイヤを少し早めることで、各駅停車の出発時刻も早めることができる。
- 本数が、昼中で一時間に6~9本、ラッシュ時で一時間に多くて14本と、あまり多くない。  
→横浜線用の編成はそれほど多くないため、スピードをあげることで、本数を少しばかりでも増やせると思う。

## ■ 横浜線のよいところ

横浜線の良いところというと、やはり、いろんなところへ行けるということでしょうか。東神奈川に行けば、横浜や中華街へいく根岸線に接続、あるいは直通します。逆に、八王子にいくと、高尾山の近くへ行く中央線、もっと奥へ行けば、山梨や長野へと向かうこともできますし、八高線に乗れば、川越、高崎などへ向かうことだってできます。また、大回り乗車のルートの一環に横浜線をいれるのもまた良いとおもいます。私鉄線に乗り換えれば都心に向かうこともできます。横浜線沿線に住むということも結構いいかもしれませんね。また、主要駅の前には大きなデパートがあるので、あまり不便なところとは言えないかなと私は思います。

## ■ 横浜線のJR(国鉄)にとっての重要性(営業係数から見る)

横浜線というと、どんなイメージをお持ちでしょうか。人によってさまざまとおもいます。でも、横浜線は、今も昔も、運営する側にとっては、とても重要な路線であるということをご存じでしょうか。路線が赤字か黒字か判断するものに、営業係数というものがあります。営業係数とは、

100円の収入を得るために必要な経費を示す数字です。営業係数が100未満なら黒字、100以上なら赤字ということになります。国鉄時代は毎年の恒例行事となっていたようです。国鉄が大赤字に悩まされていた頃も、数少ない黒字路線として、活躍していました。国鉄最後の1986年度の営業係数は、山手線の46、東海道・山陽新幹線の46に続き、横浜線が69で、なんと、ベスト3にはいっていたんです！国鉄時代に生まれていない私は、これを見て驚きました。また、最近でも横浜線の営業係数はすごく、2003年度には、64.3、2003年度には、62.4と、東海道新幹線、山手線、赤羽線、東海道線に続き、第5位でした。100円のうち、およそ40円が利益にまわるということになります。今昔ともに採算が取れる路線として、大事にされている、横浜線です。

#### ■ 横浜線に対する自分の見解

横浜線には、スピードアップ、直線における揺れの軽減、設備の充実化(安全対策や混雑緩和のため)など、改善できると思われる箇所がいろいろあります。私は家庭の事情でよく横浜線を使うのですが、充実性に欠けているなどと思われるところがちよくちよくできます。最近、新型車両のE233系に変わったことにより、車両の性能が向上し、速達性や安全性などにおいて、さまざまところが改善されると思われます。スピードの面においては、橋本～八王子などの、曲線が多い区間では今のスピードが十分だと思っていますが、E233系の設計最高速度は120キロのため、特に相模原市内では、快速電車なら、直線が町田～橋本まで続いているので、線路を改良することによって、時速100キロ、あるいはそれ以上のスピードをだして走行することは可能だと私は思います。

#### ■ 最後に

読みづらい文章になってしまい、申し訳ありません。最後までお読みいただけたなら、幸いです。目を通していただき、ありがとうございました。

#### ■ 参考にさせていただいたもの

<http://www.machi-ga.com/entry/entry00073.html>

週刊 東洋経済 2011年3月5日版「鉄道最前線」

新潮社 平成20年8月19日発行 日本鉄道旅行地図帳4号 関東2