

横浜線の過去と今

～そして未来～

シモン

1. 横浜線とは？

横浜線は、JR 八王子駅～東神奈川駅間を結ぶ在来線である。JR 根岸線との直通運転も行っており、横浜、桜木町、大船方面への列車の他、JR 相模線の一部列車が八王子～橋本間にて直通運転を行っている。使用車両は E233 系である。

2. 横浜線の歴史

- 1908 年 八王子方面の生糸を横浜港に輸送する貨物線として営業を開始。
- 1917 年 国有化。鉄道院横浜線となる。
- 1979 年 103 系が完全導入され、72 系のラストランが行われる。
- 1989 年 205 系が完全導入され、103 系のラストランが行われる。
- 1996 年 特急「はまかいじ」、営業運転を開始。
- 2014 年 E233 系が完全導入され、205 系のラストランが行われる。
- 2015 年 ATOS 放送の導入。

3. 現在の横浜線

まず横浜線は、一体どれほどの需要があるのだろうか。調べたところ、最も多い区間は小机～新横浜で混雑率 170% である。(平成 29 年度)これは首都圏で 18 位であり、有数の混雑路線だ。(画像引用元：<https://www.flickr.com/Word> オンライン画像より 8 月 24 日)



8両編成も災いしてか、かなりの混雑度だ。特に新横浜から東海道新幹線、菊名から東急電鉄を利用して渋谷方面へ向かう通勤・通学客が多いことも起因していると考えられる。

さらに横浜線は快速電車が少ない。旅客が集中する7時～8時においてさえ、八王子発の快速は、たったの2本である。

横浜線の輸送能力の低さが如実に表れていると言えよう。これらの課題が解決されない限り、横浜線の混雑、輸送能力の向上は見込めないかもしれない。

4. 横浜線の将来性

先にも述べた通り、横浜線の輸送能力に対し、筆者は疑問を抱いている。混雑率170%の路線としては、有り得ないほどの車両条件および運行条件であるからだ。混雑率を低下させ、旅客の車内環境を向上させるために、筆者は以下の改革を提案したい。

- ① 8両編成から10両編成に変更する。
- ② 朝ラッシュ時の快速電車の増量。

10両編成への変更のためには、各駅のホームの延長工事を行う必要があり、実現は難しいかもしれない。しかし、快速電車の増量は、比較的早めに検討できる事象ではあるまいか。もちろん、各停車駅との連絡等ダイヤの調整は必要となるが、今後横浜線の需要に対応するだけの輸送能力を獲得するためには、快速増量のダイヤ改正は不可欠であると考えている。

<編集後記>

この度は、筆者の地元路線の1つである横浜線に焦点を当てた。筆者の最寄り駅は、京王電鉄のめじろ台駅だが、このほかにも横浜線の八王子みなみ野駅がある。筆者自身、小学生の頃に、八王子みなみ野駅から八王子駅に通塾する際

に横浜線を頻繁に利用していたので、最も愛着のある路線であった。愛着があるが故に、鉄道としての横浜線の課題にも目が届いた。どうかこの部誌を通して、横浜線をもっと認知していただければ幸いである。筆者は、横浜線は勿論のこと、鉄道全体の発展を心から願って止まない。

<参考文献>

<https://takumick.com> 「JR 横浜線の混雑はどれくらい!? 朝ラッシュのレベルは?」 閲覧日: H30 8月24日

1st.geocities.jp 「横浜線 100 年の歴史 横浜線の昔編」

閲覧日: H30 8月24日