

横浜市営地下鉄・ブルーライン 快速運転開始から1年

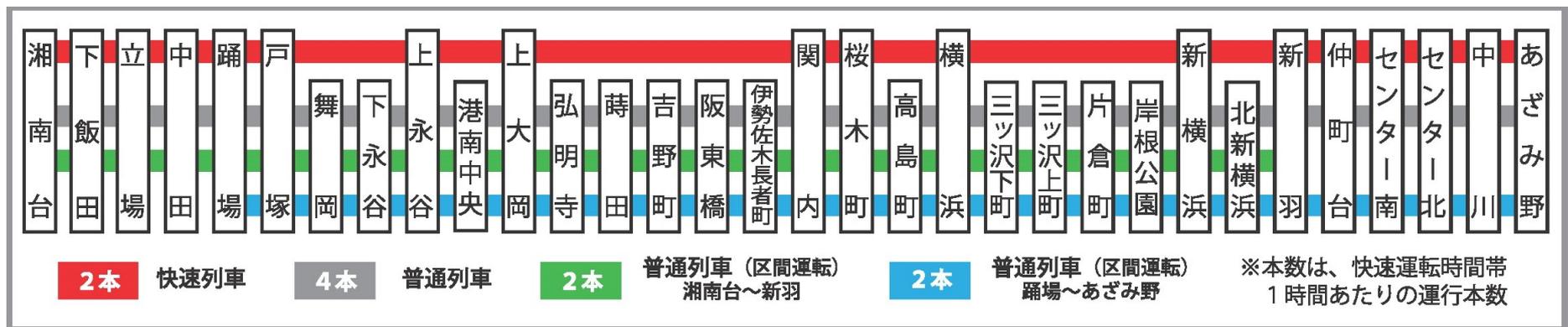


2016年6月

八草きよび <http://kiyop.com>

横浜市営地下鉄快速運転の概要

- 2015年7月18日ダイヤ改正でデビュー
- 湘南台～あざみ野間を所要60分で運転
- 日中の各駅停車(無待避)に較べて9分短縮
- 戸塚～新羽間で14駅通過
- 日中(10～16時頃・土休は9時30分～)に毎時2本運転



快速運転ダイヤの詳細

- 1時間辺り快速2本・普通8本を運転
- 普通の毎時各2本はあざみ野～踊場・新羽～湘南台の区間運転
- 快速運転開始前はあざみ野～湘南台間を普通のみ毎時8本で7分30秒間隔
- 快速通過駅では普通列車は5～10分間隔

下り 湘南台方面の場合

新羽で始発普通(湘南台行きに連絡)

横浜で2分停車

上永谷で先行普通(踊場行きを追越し)

快速なしの単純増発との比較

- 快速運転前(毎時8本・7分30秒間隔)
あざみ野～湘南台普通 $69分 \times 8本 = \underline{552分}$
- 快速ダイヤ
快速・あざみ野～湘南台 $60分 \times 2本 = 120分$
あざみ野～湘南台普通 $69分 \times 4本 = 276分$
あざみ野～踊場普通 $64分 \times 2本 = 128分$
新羽～湘南台普通 $56分 \times 2本 = 112分$ 合計 $\underline{636分}$
- ex. 快速なしの毎時10本(6分間隔)運転
あざみ野～湘南台普通 $69分 \times 10本 = \underline{690分}$

☆豆知識☆

ブルーラインは、あざみ野→湘南台がB線下り。

湘南台→あざみ野がA線上り

最後尾の運転席モニターに表示されています

快速運転の余談

- 2014年3月に横浜市議会で2015年7月からの快速運転が具体的に公表される
- それ以前にも神奈川新聞等で快速運転構想は触れられる(新百合ヶ丘延伸との関連?)
- 公表当初、毎時快速2本・各停6本との発表だった。予算関連などお役所的事情?? →最初から各停8本の腹づもり?
- 追越し駅の上永谷駅(2面4線)・新羽駅(2面3線)
- どちらも車両基地併設駅で入出庫用の副本線を追越しに活用できた
- 上永谷駅は以前から車両交換にも副本線を活用

競合路線との比較(ex.新横浜～横浜)

	横浜市営地下鉄		JR横浜線
	快速実施後	快速実施前	
運賃(紙乗車券)	240円	240円	170円
1時間辺りの本数	急行2本 普通8本	普通8本	快速3本 各停3本 東神奈川乗換え3本
	合計10本	合計8本	合計9本
運転間隔(新横浜)	2～8分	7分30秒	3～10分
平均所要時間	10.4分	11分	12分
横浜市営地下鉄の所要時間は快速8分、普通11分			
JR横浜線は快速・各停・東神奈川乗換え共に11～13分(日中時間帯の乗換え時間込み)			
新横浜12～13時代(平日日中時間帯基準)			

- 運賃面ではJR横浜線経由が圧倒。(特定都市内運賃制度で新幹線からの乗継では更に横浜線が有利)
- 運賃面以外では市営地下鉄が有利
- 横浜線からの根岸線直通は日中が中心で桜木町発着が主体。日中以外は大半が東神奈川乗換え。

快速運転の効果

- 定期外旅客の増加

新横浜～横浜間、前年比12%増加
戸塚～関内間、前年比9%増加

注：新横浜～横浜は3分短縮。毎時2本増発。戸塚～関内は5分短縮。有効本数は変わらず

3 利用状況

快速運転を実施した7月～10月のブルーラインの定期外の乗車人員は増加傾向にあり、26年度と比較して3.3%増加しています。

また、他社線との競合区間における、主要駅間の定期外利用状況は以下のとおりとなっており、快速運転による効果が表れたものと考えています。

乗降駅	26年度	27年度	増加率
横浜駅⇄新横浜駅	約677千人	約759千人	約12%増
戸塚駅⇄関内駅	約83千人	約91千人	約9%増

<27年7/18～10/31 自動改札機通過人員>

快速運転の今後

- 休日ダイヤでの運行時間帯拡大
2016年度末を目処に夜20時ごろまで運転に。

(平日は夕方以降の普通列車の増発)

2016年3月に市議会で局長答弁。3月2日神奈川新聞

【参考】

2016年秋を目処に横浜市中心部の市営バス路線再編を予定
観光循環バス(あかいくつバス)の路線再編。100円運賃の廃止
横浜駅などから三溪園・野毛山動物園・赤レンガ倉庫などへの急行バス運転

横浜市中心部(都心臨海部)アクセス改善に
関連しての市営地下鉄強化策??

横浜市営地下鉄の将来！？

- あざみ野～新百合ヶ丘間の約7kmの延伸計画
- 2014年7月から調査に着手
- 実現した場合、新百合ヶ丘～あざみ野間は約10分。新百合ヶ丘～横浜は約38分(普通列車)程度
- 現在は町田経由で乗換え時間含み50分程度
- 延伸区間内に追越し設備設置の可能性
- 新百合ヶ丘～新羽間での通過運転は？？
- 関内駅(3号線山下町延伸計画の跡)に待避線設置の可能性は？？

資料(新百合ヶ丘延伸)

【整備による効果・影響】

期待される効果の例		高速鉄道3号線の延伸	
鉄道ネットワークの拡充 ・速達性の向上 ・シームレス化	拠点間 アクセス	あざみ野～新百合ヶ丘 現状 整備後	31分(乗換2回) [武蔵溝の口(南武線)経由] ※ 参考 路線バス利用 約30分(乗継なし) 11分(乗換なし) 20分短縮
	横浜都心 アクセス	新百合ヶ丘～横浜 現状 整備後	46分(乗換1回) [町田(横浜線)経由] 38分(乗換なし) 8分短縮
	新幹線 アクセス	新百合ヶ丘～新横浜 現状 整備後	35分(乗換1回) [町田(横浜線)経由] 27分(乗換なし) 8分短縮
	その他	すすき野付近～渋谷 現状 整備後	約40分(乗換1回)[あざみ野(東急田園都市線)経由] 約30分(乗換1回) 約10分短縮

※効果として示した数値は需要予測条件及び結果を踏まえた試算値

【将来の需要規模、概算事業費、収支採算性の試算】

需要規模は45～53千人/日となり、現在の相鉄いずみ野線と同規模と試算された。また、概算事業費は概ね1,300～1,500億円、累積資金収支は23～31年目で黒字転換すると試算された。

*前提条件に基づく試算であり、今後の社会状況などによって数値は変化する。

(平成26年7月22日横浜市記者発表資料から引用)

余談：グリーンラインのダイヤ

- 2008年3月30日開業
- 中山～日吉13.1kmを21分(日中)で結ぶ
- 現在は4両17編成で運行。2014年に増発用に2編成を追加増備。
- 2014年3月29日ダイヤ改正で平日朝ラッシュは3分50秒間隔から3分20秒間隔に。平日夜間に11本増発。早朝深夜にも多少増発
- 平日朝ラッシュ3分20秒間隔・タラッシュは6分間隔(ex.ブルーラインは朝は4分間隔・夕は6分間隔)
- 日中は7分30秒間隔。平日12時頃に一部10分間隔
- 土休日は10～15時代まで10分間隔
- ラッシュ時間帯の輸送は好調。田園都市線からグリーンライン・日吉経由への転移もあり田園都市線の混雑緩和にも??
- 一方で日中時間帯は振るわず、特に土休日は本数も少ない
開業当初は日中7分30秒間隔・毎時8本運転。2010年に日中減便して毎時6本運転に。最大15分開く時間帯があった時期も