

③JR 東海道本線・横須賀線 vs 京浜急行電鉄本線・久里浜線

波田野 正佳
柴野 誠

東海道本線はJR東日本の管轄内では東京～熱海間、横須賀線は東京～久里浜間を走ります。一方、京浜急行電鉄では本線（品川～浦賀）・空港線（京急蒲田～羽田空港）・大師線（京急川崎～小島新田）・逗子線（金沢文庫～新逗子）・久里浜線（堀ノ内～三崎口）があります。

今回はJR東海道本線と京浜急行電鉄では品川～横浜間をJR横須賀線と京浜急行電鉄では品川～久里浜（京浜急行電鉄では京急久里浜）間を比較してみましょう。

★ 各路線の説明

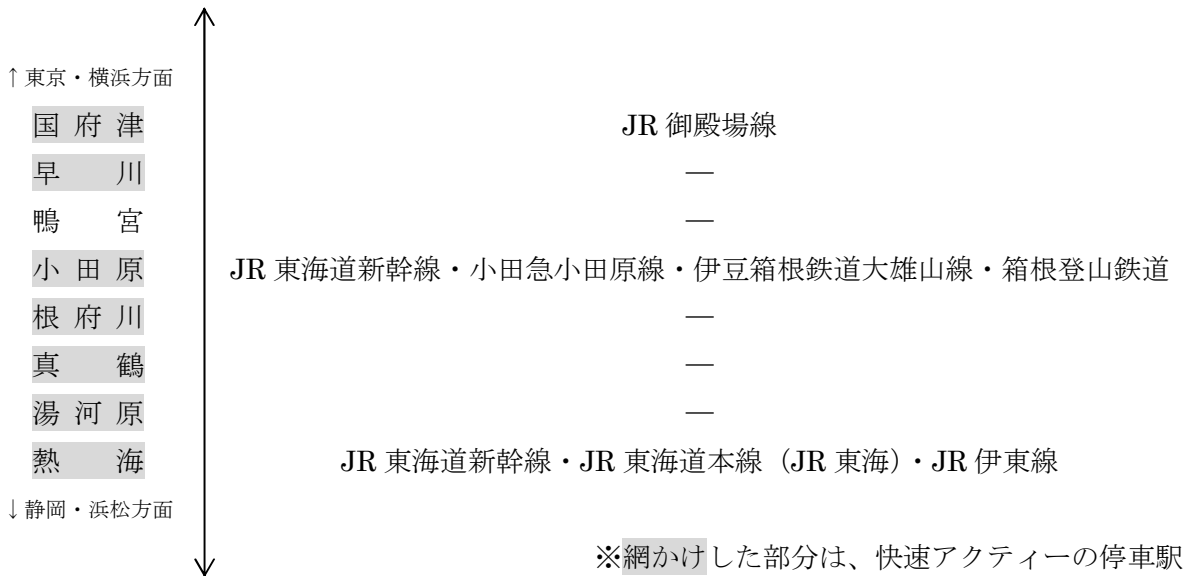
I 東海道本線 概要

東海道本線（熱海まで）とは東京～熱海間を走る近郊列車で東京～大船までは山手線・京浜東北線・横浜線・横須賀線が並走し、大船から熱海までは単独で走ります。東京・新橋・品川・横浜・戸塚・大船は横須賀線と接続しています。東海道本線は1872年5月7日に新橋～横浜（現、桜木町）間が開業しました（これは日本で一番初めの鉄道です）。かつては横須賀線と同じ線路を使っていましたが、横須賀線と線路を一緒に使うと、どうしてもダイヤは飽和状態に陥るため横須賀線と東海道線の線路を分めました。

東海道本線から見た乗り換え駅↓

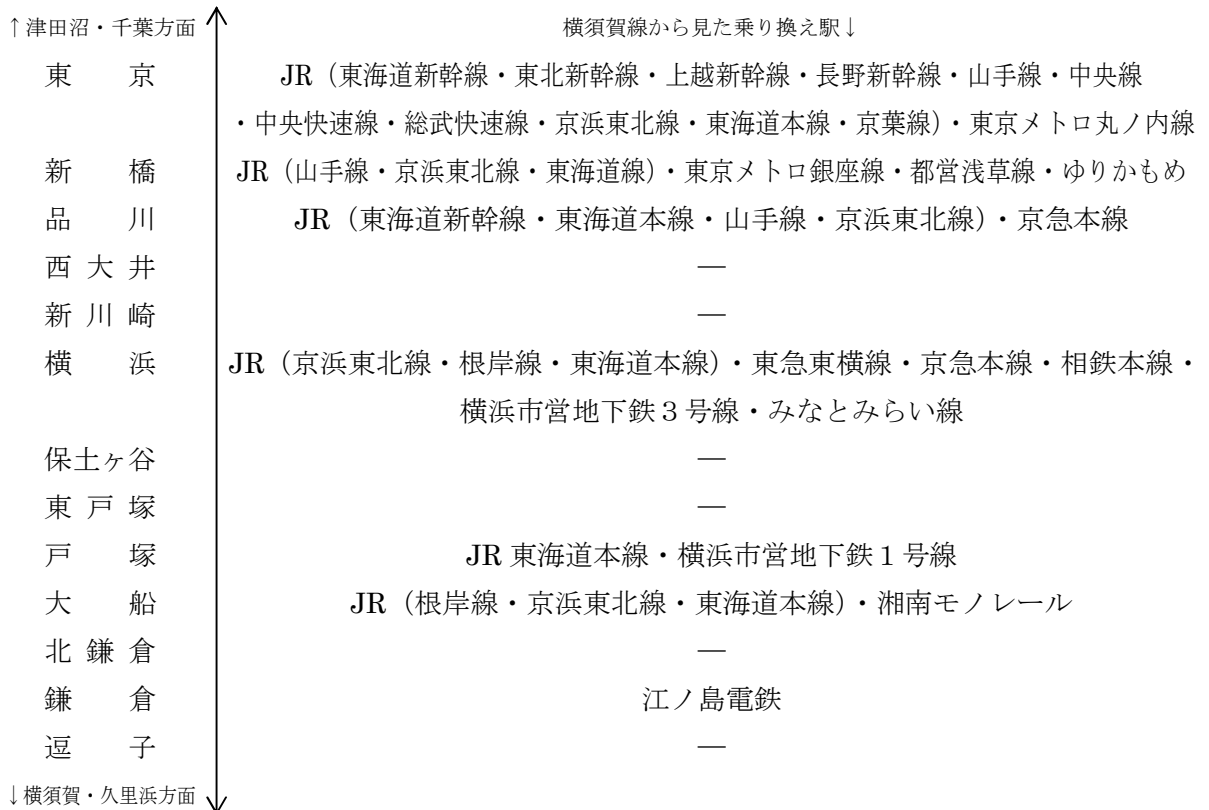
東京	↑ ↓	JR（東海道新幹線・東北新幹線・上越新幹線・長野新幹線・山手線・中央線 ・中央快速線・総武快速線・京浜東北線・横須賀線・京葉線）・東京メトロ丸ノ内線
新橋		JR（山手線・京浜東北線・横須賀線）・東京メトロ銀座線・都営浅草線・ゆりかもめ
品川		JR（東海道新幹線・横須賀線・山手線・京浜東北線）・京急本線
川崎		JR（京浜東北線・南武線）
横浜		JR（京浜東北線・根岸線・横須賀線）・東急東横線・京急本線・相鉄本線 ・横浜市営地下鉄3号線・みなとみらい線
戸塚		JR 横須賀線・横浜市営地下鉄1号線
大船		JR（根岸線・京浜東北線）・横須賀線・湘南モノレール
藤沢		小田急江ノ島線・江ノ島電鉄
辻堂		—
茅ヶ崎		JR 相模線
平塚		—
大磯		—
二宮		—

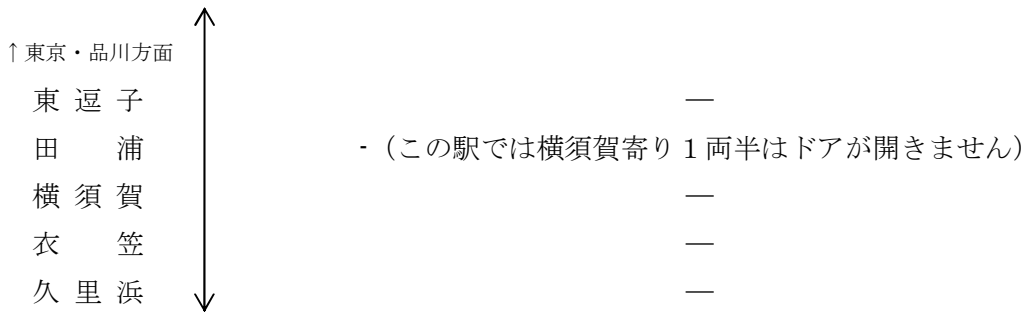
↓小田原・熱海方面



II 横須賀線 概要

横須賀線は歴史が古く 1889 年（昭和 22 年）に大船～横須賀間に開業しました。開業当時は軍港である横須賀港に物資を送るための軍事目的の鉄道で、貨物としても活躍しました。その後、貨物線が旅客転用されて今日に至ります。現在もその名残で昼間でも貨物列車が通っています。今では湘南新宿ラインの運転や成田空港とのリンクができます。湘南新宿ライン（横須賀線直通）では逗子～新宿をはじめ宇都宮線にも直通して、成田空港へのリンクは「エアポート成田」という列車（普通車）が出てきます。ちなみに下図は横須賀線の簡易路線図です。

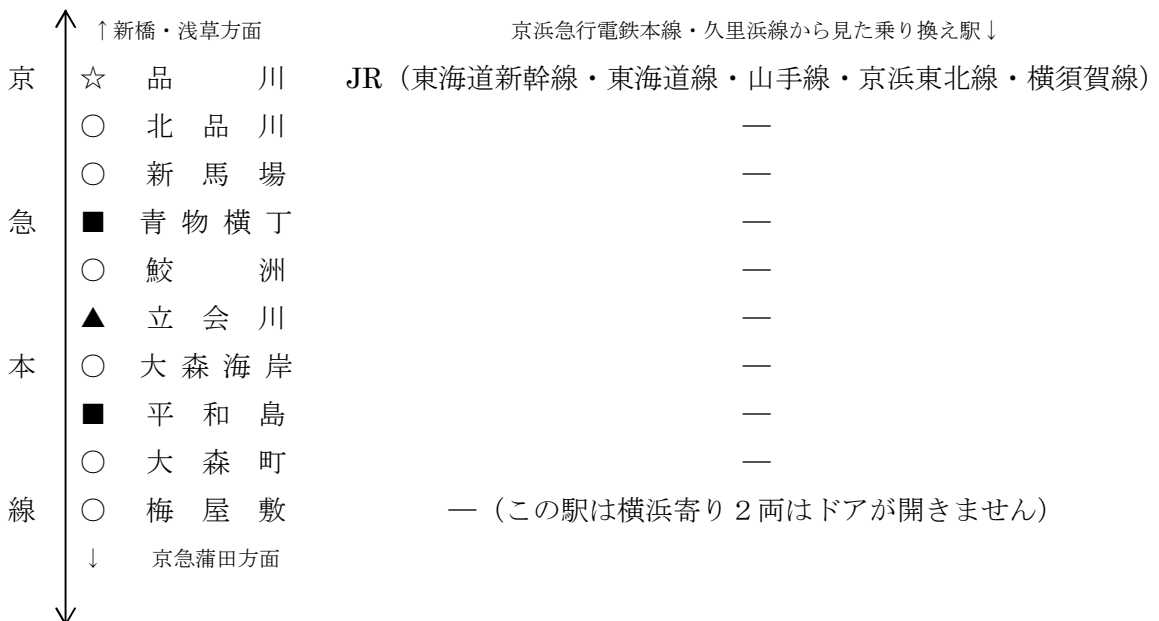




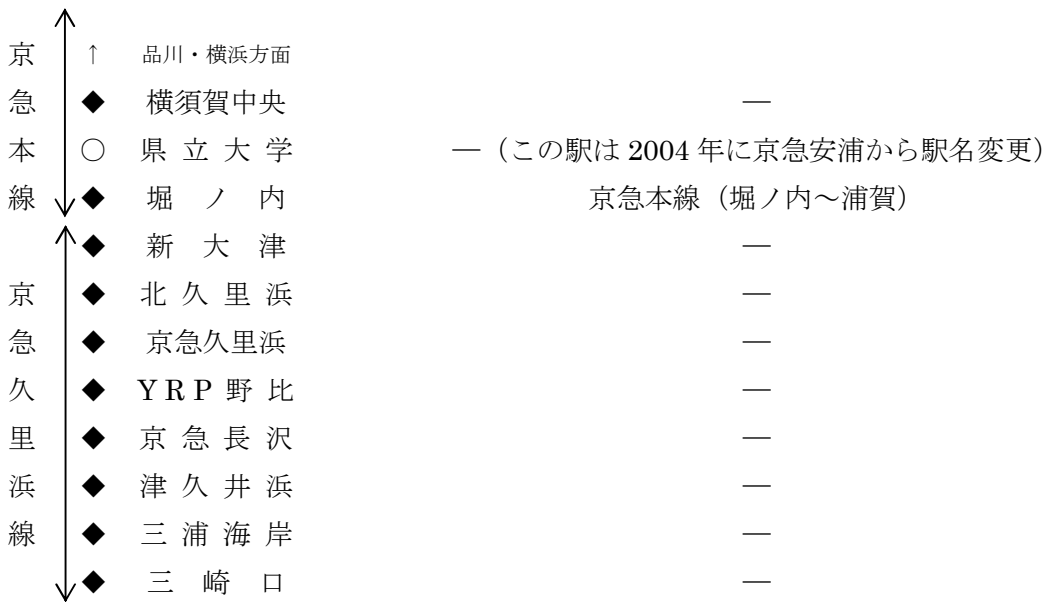
京急線と JR 横須賀線は、品川・横浜では容易に乗り換えできます。横須賀（京浜急行線とでは逸見駅への乗り換えが近い）・久里浜（京浜急行線とでは京急久里浜駅への乗り換えが近い）では京浜急行線と距離があり乗り換えには少々苦勞します。ちなみに JR 横須賀線・逗子駅と京浜急行線・新逗子駅との乗り換えに徒歩で4分かかります。

Ⅲ 京浜急行 概要

京浜急行とは関東の大手私鉄の一つで、泉岳寺から、浦賀・三崎口まで結んでいます。京浜急行の前身は京浜電気鉄道と、湘南電気鉄道の2社で一番初めは京浜電気鉄道が、六郷橋～大森停車場前の間を、1901年開通させたことがはじまりで日本では3番目、関東では最初の鉄道会社であります。そのあとは南北に延ばしていき、1930年には品川～横浜まで延ばし、湘南電気鉄道が黄金町～浦賀間を開通させました。そして、1931年に「京浜電気鉄道」が日の出町～横浜を「湘南電気鉄道」が黄金町～日ノ出町間を開通させ、直通運転を開始したのであります。この時、京浜急行電鉄の前身ができました。1941年には2社が合併しましたが、この数ヵ月後には、太平洋戦争が勃発し車両や工場が国家管理になったり、急行が廃止されたりしました。また、この鉄道も空襲にあいました。それを物語るものがあります。それは、「平沼駅」です。「平沼駅」は横浜～戸部間にありましたが、1943年に営業休止され、1945年に空襲の被害に遭いました。1948年には「京浜急行電鉄(株)」となり、その後はスピードアップも行われ1958年には100km/hまでスピードがあがり、1963年には都営浅草線・京成への直通運転が開始されました。



	↑	品川・平和島方面	—
	☆	京急蒲田	京急空港線（京急蒲田～羽田空港）
	○	雑色	—
	○	六郷土手	—
	◆	京急川崎	京急大師線（京急川崎～小島新田）
	○	八丁畷	JR 鶴見線
京	○	鶴見市場	—
	○	京急鶴見	—
	○	花月園前	—
	○	生麦	—
	○	京急新子安	—
	○	子安	—
	■	神奈川新町	—
急	○	仲木戸	—
	○	神奈川	—
	◆	横浜	JR（京浜東北線・根岸線・東海道本線・横須賀線）・東急東横線 ・京急本線・相鉄本線・横浜市営地下鉄3号線・みなとみらい線
	○	戸部	—
	○	日ノ出町	—
	○	黄金町	—
	○	南太田	—
	○	井土ヶ谷	—
本	○	弘明寺	—
	◆	上大岡	横浜市営地下鉄1号線
	○	屏風浦	—
	○	杉田	—
	○	京急富岡	—
	○	能見台	—
	◆	金沢文庫	—
	■	金沢八景	金沢シーサイドライン・京急逗子線（金沢八景～新逗子）
線	■	追浜	—
	○	京急田浦	—
	○	安針塚	—
	○	逸見	—
	■	汐入	—
	↓	三崎口方面	



(停車駅・・・○普通のみ停車、▲普通・急行は停車、■普通・急行・特急は停車、◆普通・急行・特急・快特は停車、☆全列車停車 ただし→快特は京急線内では品川～羽田空港間を運転)

★ 多方面からの比較

電車に乗るときに気になるのは所要時間・料金です。今回はその2種類を比較します。

I 所要時間での比較

(i)時刻表

所要時間は走行距離・スピード・停車駅の数からすると東海道本線が有利に思えます。さて、本当はどうなのでしょう。まずは、待ち時間です。通勤時間帯と昼間の時間帯では発着数が大きく違うので分けて考えます。通勤時間帯では8時台・昼間の時間帯では12時台・帰宅時間帯では18時台のものを比較します。

～1時間あたりの本数(単位:本)～

下り線(平日)	時間帯	品川	川崎	横浜	横須賀	久里浜
JR 横須賀線	8時台	10 (—)	—	19 (3)	5 (—)	
	12時台	4 (—)	—	11 (3)	4 (—)	
	18時台	7 (—)	—	12 (2)	4 (—)	
JR 東海道本線	8時台	8 (1)	8 (1)	9 (1)	—	—
	12時台	6 (1)	6 (1)	6 (1)	—	—
	18時台	9 (0)	9 (0)	8 (0)	—	—
	時間帯	品川	京急川崎	横浜	横須賀中央	京急久里浜
京浜急行電鉄	8時台	21 (15)	18 (7)	19 (8)	13 (7)	7 (7)
	12時台	18 (12)	18 (6)	18 (6)	12 (6)	6 (6)
	18時台	23 (17)	23 (11)	24 (12)	18 (12)	6 (6)

上り線(平日)	時間帯	久里浜	横須賀	横浜	川崎	品川
JR 横須賀線	8 時台	4 (—)	4 (—)	11 (3)	—	7
	12 時台	4 (—)	4 (—)	8 (3)	—	4
	18 時台	4 (—)	5 (—)	10 (2)	—	6
JR 東海道本線	8 時台	—	—	16 (—)	18 (—)	18 (—)
	12 時台	—	—	5 (1)	6 (1)	6 (1)
	18 時台	—	—	8 (2)	8 (2)	8 (2)
	時間帯	京急久里浜	横須賀中央	横浜	京急川崎	品川
京浜急行電鉄	8 時台	7 (5)	13 (7)	24 (12)	19 (13)	11 (11)
	12 時台	6 (6)	12 (6)	18 (6)	15 (9)	12 (12)
	18 時台	6 (6)	12 (6)	19 (7)	14 (7)	11 (11)

～本数から割り出す平均の待ち時間(単位:分)～

下り線(平日)	時間帯	品川	川崎	横浜	横須賀	久里浜
JR 横須賀線	8 時台	6 (—)	—	3 (20)	12 (—)	
	12 時台	15 (—)	—	5 (20)	15 (—)	
	18 時台	9 (—)	—	5 (30)	15 (—)	
JR 東海道本線	8 時台	8 (60)	8 (60)	7 (60)	—	—
	12 時台	10 (60)	10 (60)	10 (60)	—	—
	18 時台	7 (—)	7 (—)	8 (—)	—	—
	時間帯	品川	京急川崎	横浜	横須賀中央	京急久里浜
京浜急行電鉄	8 時台	3 (4)	3 (9)	3 (8)	5 (9)	9 (9)
	12 時台	3 (5)	3 (10)	3 (10)	5 (10)	10 (10)
	18 時台	3 (4)	3 (5)	3 (5)	3 (5)	10 (10)

上り線(平日)	時間帯	久里浜	横須賀	横浜	川崎	品川
JR 横須賀線	8 時台	15 (—)	15 (—)	5 (20)	—	9
	12 時台	15 (—)	15 (—)	8 (20)	—	15
	18 時台	15 (—)	12 (—)	6 (30)	—	10
JR 東海道本線	8 時台	—	—	4 (—)	4 (—)	3 (—)
	12 時台	—	—	12 (60)	10 (60)	10 (60)
	18 時台	—	—	8 (30)	8 (30)	8 (30)
	時間帯	京急久里浜	横須賀中央	横浜	京急川崎	品川
京浜急行電鉄	8 時台	9 (12)	5 (9)	3 (5)	3 (5)	5 (5)
	12 時台	10 (10)	5 (10)	3 (10)	4 (7)	5 (5)
	18 時台	10 (10)	5 (10)	3 (9)	4 (9)	5 (5)

※枠の中の数字はその時間は全体の本数を示して、()の中の数字は全体の本数から下の事柄に該当する列車の数を示します。

JR 横須賀線・・・湘南新宿ライン（快速・特別快速）

JR 東海道本線・・・快速アクティー、湘南新宿ライン（快速・特別快速）

京浜急行電鉄・・・普通以外のすべての種別

※ 横浜での湘南新宿ラインは横須賀線直通（宇都宮線直通）のものと東海道本線直通（高崎線直通）のものがあり、停車駅がそれぞれ異なります。今回は両方カウントしています。

※これは2005年9月のものです。

(ii)所要時間

乗車駅から降車駅までどの位、時間がかかるのか調べてみました。目安は下の図です。

所要時間	品川～川崎	品川～横浜	品川～横須賀	品川～久里浜
JR 横須賀線	—	22	65	76
JR 東海道本線	9	18	—	—
	品川～京急川崎	品川～横浜	品川～横須賀中央	品川～京急久里浜
京浜急行電鉄	10	18	41	49

単位：分

※ 急行、→快特は京急線内では品川～羽田空港間の運行です。（臨時で京急川崎行きあり）

※ これはあくまでも目安です。時間帯によって所要時間が大きく異なります。

※ これは快特を使ったときの所要時間です。

～所要時間を見ての感想～

表を見るところでは遠方では京浜急行線の方が有利で、近場の場合はほとんど差がありませんでした。京浜急行線はJR 東海道本線には惜敗したものの、JR 横須賀線に対しては圧勝でした。このことから京浜急行線が早いという結論が出ました。しかし、京浜急行線は種別が多く停車駅の把握が大変で、時間帯によっては所要時間が大きく異なっていることが短所。JR 横須賀線は鎌倉経由ということもあって横須賀・久里浜方面が遅くなったと思いますが、一方で鎌倉では江ノ島や鎌倉の大仏など重要文化財や観光の点ではJR 横須賀線にとっては重要な駅です。互いの長所、短所を見てみると遠くへは京急線、近くではJR 東海道本線、観光ではJR 横須賀線が有利と思います。

II 料金(運賃)での比較

電車を利用する際、経路を決める大きなものさしになるのは料金(運賃)の安さです。品川からの運賃はそれぞれ何円になるのでしょうか。

※ 下の図は大人料金です。子供料金は大人の半額（JR は一の位以下切り捨て、京浜急行は一の位以下は切り上げ）です。

料金	品川～川崎	品川～横浜	品川～横須賀	品川～久里浜
JR	210	280	780	890
料金	品川～京急川崎	品川～横浜	品川～横須賀中央	品川～京急久里浜
京浜急行電鉄	220	290	620	760

単位：円

～料金を見ての感想～

これはこの表通り、近くでは JR の方が安いですが、遠くになれば京浜急行線の方が安いです。距離からしても京浜急行線の方が有利でしょう。

★車両紹介

I JR 東海道本線

E231系 主な使用路線：山手線・中央総武線（緩行）・宇都宮線・高崎線・常磐線・成田線・東海道本線・伊東線・湘南新宿ライン・東京メトロ東西線など



1999年3月に登場し、今後のJRの基準型となる車両で近郊型と通勤型両方の機能を合わせ持ち使用を共通化させている車両。2004年6月からは2階建てグリーン車の運用もはじまりました。

211系 主な使用路線：東海道本線・伊東線・宇都宮線・両毛線・高崎線・信越線



1986年に113系・115系の後続車として性能は205系を基本とし、113系との違いは5+10・5+5+5などの15両が組めるようになったことなどがあります。シートはロングシートとセミクロスシート（クロスシートとロングシートを組み合わせた座席）があります。

113系 主な使用路線：東海道本線・伊東線・内房線・外房線・成田線・東金線・鹿島線など



1963年に登場した車両で、いろいろな路線で使われているセミクロスシートの車両で近郊型車両の基本となっています。1991年には2階建てグリーン車も運用に入りました。

Ⅱ JR 横須賀線

E217系 主な使用路線：横須賀線・総武線（快速）・内房線・外房線・成田線など



E217系は主に首都圏で運用される近郊形車両です。そのため、通勤や通学のことを考え、スムーズな乗降車を目標とする近郊用としては初めての片側4扉を採用しています。また、近郊だけでなく長距離利用のことも考え、一部の車両ではボックスシートの用意されており、グリーン車は2階建てで、先頭車両には車椅子スペースや、一部のトイレも車椅子対応と車内のサービスは今までに増して充実しています。基本は11両編成、4両の付属編成を連結し最大15両で運転することが可能です。

Ⅲ 京浜急行電鉄

新1000形



平成14年3月に登場した最新の車両です。普通から快特まで運用に入っており、1000形の後続車として都営・京成・北総線へ乗り入れができる車両です。2100形をベースに片側3扉になっています。

2100形



平成10年4月に2000形の後続車として登場し、普通以外で運用されています。車両は2扉のオールクロスシートで扉の上には車内案内板が作られています。

600形



平成6年に都営や京成に乗り入れるために作られた車両です。普通から快特まで運用に入っています。車内は3扉のオールクロスシートでありましたが、今は一部でロングシート化も行われています。

2000形



昭和57年12月に登場し昭和58年にはブルーリボン賞を受賞した車両です。普通から快特まで運用に入っています。登場当時は2扉、オールクロスシートでしたが、2100型の登場によって3ドア化されました。

1500形



昭和60年3月に登場し都営・京成・北総線への乗り入れ車両として普通から快特まで運用に入っています。初期の20車両以外はアルミ車で、車体の軽量化を図っています。

1000形



昭和34年に都営・京成・北総への乗り入れ車として普通から快特まで運用に入っています。昭和54年まで製造されましたが、一部廃車も始まっています。固定編成は2,4,6,8両といろいろあります。

用語説明

※ ボックスシート：二人席と二人席が向かい合ったシート

※ オールクロスシート：線路に対して垂直なシートのこと

(新幹線や特急列車の座席など、座りながら横に風景が見られるシート)

※ ロングシート：線路に対して平行なシート

(都会での通勤列車など、窓に背を向けて座るシート)

～総合的な感想～

時間的、料金的両面で見ると、京浜急行電鉄の方が有利です。ここ以外でも利便性から見るとJRの横浜駅はかなりのものと思います。湘南新宿ラインの存在が大きいのです。京浜急行線も羽田空港～成田空港の空港間のエアポート快特の運転、都営浅草線・京成線・北総線との直通運転が便利で、双方ほとんど互角。車両の工夫ではJRのE217・E231系が、京浜急行電鉄の車両に比べて優れたものと思います。

このことから所要時間や料金などの点で判断すると、京浜急行が有利、電車利用の質を求めるとJRのほうが良いでしょう。