

# 5

## 新宿～藤沢間での JR 湘南新宿ラインと 小田急快速急行の競合

法学研究科 1 年

中島 健裕

### 0. 概要

新宿～藤沢

① 湘南新宿ライン（種別：特急湘南・特別快速・快速）

② 小田急小田原線・江ノ島線（種別：特急ロマンスカー・快速急行・急行）

- ・JR については湘南新宿ラインと呼ばれるルートを通る列車のみ検討対象とする。（山手線～東海道線などの別ルートは検討対象外）
- ・両者とも直通列車のみを比較対象とする。
- ・優等列車と非優等列車は分けて比較する。

参考：乗降客数（JR は乗車人員のため推計として 2 倍にしている）2020 年度

JR 新宿 :954146 人

小田急新宿 :317845 人

JR 藤沢 :162130 人

小田急藤沢 :122034 人

引用元 :JR 東日本・小田急公式 HP

<https://www.jreast.co.jp/passenger/>

<https://www.odakyu.jp/company/railroad/users/>

JR 新宿は他路線が多いため参考程度だが藤沢駅は JR がやや多いものの拮抗していると言って良いだろう。

### 1. 運行本数

湘南新宿ライン

- ・平日下り 34 本うち特快 7 本快速 27 本（日中特快・快速各 1 本 / 時）＋特急 2 本
- ・平日上り 34 本うち特快 8 本快速 26 本（日中特快・快速各 1 本 / 時）＋特急 3 本
- ・土日下り 33 本うち特快 9 本快速 24 本（日中特快・快速各 1 本 / 時）
- ・土日上り 33 本うち特快 8 本快速 25 本（日中特快・快速各 1 本 / 時）

小田急

- ・平日下り 52 本うち快急 39 本急行 13 本（日中快急 3 本 / 時）＋特急 7 本
- ・平日上り 60 本うち快急 35 本急行→快急 14 本急行 11 本（日中快急 3 本 / 時）＋特急 4 本

- ・ 土日下り 48 本うち快急 46 本急行 2 本（日中毎時 3 本 / 時） + 特急 10 本
- ・ 土日上り 49 本うち快急 48 本急行 1 本（日中毎時 3 本 / 時） + 特急 7 本

本数はどの曜日、どの時間帯も小田急の方多い。

## 2. 所要時間

- ・ 平日朝上り（新宿到着 7:00 ~ 9:00）

湘南新宿ライン 58 分（快速のみ運転）

小田急 64 ~ 72 分（相模大野から快速急行に種別変更する急行のみ運転）

- ・ 平日夜下り（新宿発車 18:00 ~ 20:00）

湘南新宿ライン 52 ~ 60 分（快速のみ運転）

小田急 快急 60 ~ 62 分・急行 70 ~ 72 分

- ・ 日中（概ね 10 時 ~ 16 時頃）

湘南新宿ライン 特快 49 分・快速 50 ~ 51 分

小田急 57 ~ 58 分（快急のみ運転）

どの時間帯も概して湘南新宿ラインの方が 10 分程度所要時間は短い。

特急湘南 : 48 ~ 54 分

特急ロマンスカー : 53 ~ 67 分

小田急ロマンスカーは速達性よりも快適性に重点を置いていると考えられる。

## 3. 運賃・料金

- ・ 運賃

JR: 990 円（IC 運賃）

小田急 : 597 円（IC 運賃）

運賃が割安に設定されている東京圏の電車特定区間が藤沢の 1 駅手前大船までのため、全区間で幹線運賃の適用となり、大きく差が開いている。

- ・ 料金

JR

特急湘南 : 1020 円（チケットレス 920 円）

グリーン車 : 平日 1000 円・土日 800 円

小田急ロマンスカー : 630 円

特急湘南よりも小田急ロマンスカーの方が料金も安く、着席保証のない普通列車グリーンよりも安い。

## 4. その他サービス

- ・ 小田急は新宿・藤沢共に始発駅のため優等列車に乗らずとも確実に座れるという大きなメリットがある
- ・ 湘南新宿ラインは全列車にグリーン車がついておりどの列車でも快適に移動することができるが前項で述べた通

り高額である。

## 5. 総評

全体を通して新宿～藤沢間のみ利用の場合、直通列車の本数や運賃といった重要な点で小田急にハンデがあり、所要時間差もあまりない上、新宿・藤沢とも始発駅で着席サービスも期待できるため小田急に分があると考えられる。

一方で藤沢周辺や新宿周辺でも、対大船や辻堂、対渋谷や新宿といった湘南新宿ラインのみが直通できる区間の需要は乗り換えのない JR が有利である。

次に、湘南新宿ラインの改善の余地を検討する。

湘南新宿ラインは平塚や小田原と埼玉・栃木・群馬方面を直通するネットワークのため始発を新宿や藤沢にすることは困難と考えられる。

一方で高額な運賃・料金は改善の余地がある。まず、電車特定区間を藤沢まで広げると運賃は 940 円 (-50 円) となる。さらに電車特定区間には私鉄に対抗するための特定運賃が設定されることがあり、仮に 800 円程度とすれば相当程度の対抗力があると思われる。料金面でも特定区間として 50km 以下の区分を適用すれば有料列車、座席の利用が促進されることが考えられる。

さらに運転本数の少なさも問題である。ラッシュ時を含めどの時間帯も 1 時間に 2 本程度しか走っておらず、増発が求められる。しかし、藤沢～戸塚は東海道線、戸塚～西大井は横須賀線、武蔵小杉～新宿は埼京線や相鉄直通線と線路を共有する路線が多くその調整は困難であることが予想される。だがせめて日中の小田急と同じ毎時 3 本は運転されることが望ましい。

さらに、小田急の改善の余地を検討する。

まず運賃面ではすでに JR に圧勝しているため改善の余地は少ない。

そして料金不要列車の着席サービスについては新宿は全列車、藤沢も平日はほぼ全列車始発であることからこれ以上の改善の余地は少ない。

次に本数だがまず有料列車が少ないことが問題である。上述の通り小田急江ノ島線は観光路線要素もあり、平日に比べ土日の方がロマンスカーの本数が多い。一方で平日の本数の少なさは小田原線箱根方面が毎時 1 本以上の本数があるのに比してあまりにも少ない。そこで相模大野で小田原線方面のロマンスカーと連結する 4 両編成で毎時 1 本のロマンスカーを江ノ島線に走らせてどの程度潜在的な需要があるのか計測してみることが望ましい。

本数面では非優等列車も湘南新宿ラインよりは多いものの改善の余地はある。平日日中と土日は小田原線本厚木方面には毎時快急と急行が各 3 本運転され急行は江ノ島線の快急と乗り換えができる。同様に江ノ島線も小田原線の快急と接続する急行を運転すれば実質的に毎時 6 本使うことができる。

平日夜ラッシュの下りは毎時 2 本ずつ快急と急行が運転されているが各 3 本ずつへに増発が望まれる。尚、平日の朝ラッシュ上りに関してはすでに毎時 6 本の運転がある。小田急藤沢駅は首都圏では珍しいスイッチバック式ホームで 10 両編成が停車できるホームは 1 つしかなく、10 分に 1 本以上の増発は困難と思われる。

所要時間面では日中は余裕時分を削ることで、ラッシュ時は駅間の所要時間を短くすることで数分程度の短縮は可能と思われるが効果は薄いだらう。

最後に、新宿と藤沢という点と点で見れば対抗関係にある両線だが、湘南新宿ラインは横浜、武蔵小杉、渋谷、小田急は大和や町田や下北沢を経て両駅を結んでおり、路線全体では棲み分けがされており、また振替輸送時には相互になくてはならない路線となっている。