



2024
No.3



桐蔭学園
鉄道研究部
TOIN GAKUEN RAILWAY STUDY CLUB

はじめに

この度は、桐蔭学園鉄道研究部の部誌 No.3 をお手にとって頂き誠にありがとうございます。部誌とは、ジオラマや HO 車輛の制作記、当部活で行っている研究旅行の旅行記、そして部員が自分自身の興味ある分野について記した個人の記事をまとめたものです。No.3 では、中等2年生と3年生が記した個人の記事についてを扱います。

鉄道研究部は、鉄道好きという同じ趣味をもつ仲間とともに、個人単位ではできない大きなものを作ることを目的として活動しています。主な活動内容としては、ジオラマの制作や、人が乗ることのできる大型模型「5インチゲージ」の運行などです。2024 年度は計 8 人の新入部員を迎えました。現在は 30 名近くの部員で活動していて、活気に満ちあふれています。

ジオラマについては、部員一同の様々な工夫や努力により、3 月に行われたハイスクールジオラマグランプリにて奨励賞(3 位相当)を受賞、8 月に行われた全国高等学校鉄道模型コンテストでは審査員特別賞、投票者が選ぶベストワン賞等を受賞しました。また、例年行っている青葉台東急スクエアでの鉄道模型展示も実施し、例年よりも多くの方にお楽しみいただけました。

5インチゲージにおいては、昨年悲願の B 棟(高校 1・2 年が使用)延伸を達成、「くろがねの森鉄道B棟線」として運行を開始し、今年も運転します。また、只見線応援活動の一環として、一昨年の運転再開当日、10 月 1 日に只見駅前出張運転を実施。「くろがねの森鉄道只見線」として多くの観光客や地域住民の方にご乗車いただきました。今年も、昨年や一昨年と同様に 9 月 28 日に行われる「水の郷うまいもんまつり」にて出張運転を行う予定です。

今後も、ジオラマをご覧になる・5インチにご乗車になる皆様に感動と喜びをお届けできるよう、部員一同精進してまいります。よろしくお祈いします。

【令和 6 年 9 月 編集担当：高校 60 期 S.K.】



桐蔭学園高等学校・中等教育学校 鉄道研究部
部誌 2024 年度第 3 号

はじめに(部長挨拶)	1
〈個人の記事〉	
東急とステンレスの関係	3
新百合ヶ丘駅付近配線後について	9
夏休み旅行 in 北海道	11
西武池袋線の朝ラッシュダイヤ	25
世界一複雑な直通ネットワーク	32
台風10号の影響があった路線について	43
編集後記	49

【学年の見方】

- 60.....高校 60 期(2 年)
- 61.....高校 61 期(1 年)

- 20.....中等 20 期(5 年)
- 21.....中等 21 期(4 年)
- 22.....中等 22 期(3 年)
- 23.....中等 23 期(2 年)
- 24.....中等 24 期(1 年)

【高校のみ クラスの見方】

- P.....プログレスコース
- A.....アドバンスコース
- S.....スタンダードコース



東急とステンレスの関係

中等22期 R.T.

今回の部誌は東急と、ステンレスの関係について書いていきます。

まずステンレスを簡単に説明すると1912年にドイツのベンノ・シュトラウスとエドゥアルト・マウラーによって発明されたのが開始です。ほかにも発明者は多くいて、その中でも有名なのがハリー・ブレアリーです。実用後は錆びない特性を生かして産業と家庭の物で需要が増えていきました。鉄道や飛行機の素材でも使われてきました。そんな中、アメリカでステンレスによる政策が流行ってきました。そんな流行りの中で鉄道部門に手を付けたのがバット社です。バット社はアメリカ大陸やユーラシア大陸などに車両を制作、輸出をしていました。一方日本の東急ではセミステンレスを使い東急（旧）6000系が製造されていました。その設計には営団（現東京メトロ）日比谷線に直通できるような設計をしていました。ただ（旧）6000系は編成も少ないうえVVVF試験車などもいたためまとまった抵抗制御の車両が必要でした。その車両を作るのにあ

たり東急はアメリカバット社と提携し、東急7000系（旧）が製造されました。東急（旧）7000系はバット社の製造された車両とも顔が似ていて、台車もTS701形というバット社が製造した台車と非常に酷似しています。それにより東急は車両が確保でき無事日比谷線直通用の車両が確保できました。車両としては評価も高く評判でした。さらに東急車両製造（現総合車両製



（上）TS701形台車

作所）がステンレスという革新的な素材を使い車両を作ったとして有名になりました。その後南海電鉄が新車を製造するにあたりステンレスを使って南海6000系を製造、運用開始しました。南海6000系はなんと東急では製造しなかった20m級車両を日本で初めて製造しました（1962年）。そんな関西にもステンレスの波が到達し、5年後の1967年には、東急では地上用の東急7200系を製造しました。東急7200系はPIII-707形パイオニア台車というTS701形台車を発展させたような台車をはいています。このように日本全国でどんどんアメリカバット社の技術を発展させていきました。そのような技術を見た小田急が東急（旧）7000系の貸し出しを申し入れ実現し、小田急新宿駅にも入線しました。ほか

にも臨時運用で伊豆急に貸し出しされたことがあります。小田急に貸し出しされその実験結果がよかったのか、小田急初代4000形に採用されました。その後パイオニア台車を採用した小田急ですが、1973年に脱線事故が発生。原因はパイオニア台車とDT13というひと昔前の台車との相性が悪かったと言われていました。さらに脱線要因は低速時に車輪が浮き上がって脱線したと判明しました。実はこのパイオニア台車、もともと標準軌サイズ（新幹線の車輪幅）で設計、制作されたものなので日本にわたる際に狭軌（日本で採用されている一般的な線路幅）に改軌したサイズで設計されたためバランスをとるのが難しくなっているのです。そのため脱線したのではないかとともいわれています。そのため残念ながらこの脱線事故以降パイオニア台車を採用する会社はいなくなりました。そんな中でも現在まだ現役のパイオニア台車が見れる場所も存在します。その話は東急編を記述するときに記述します。話は戻って現在パイオニアが採用されなくなった代わりに日本では空気ばね台車など安定した台車が採用され今に至ります。東急では旧



(上) 現在一般的な空気ばね台車

7000系のあと東急8000系というものがデビューします。8000系は初期こそはパイオニア台車を初期に先頭車だけ採用していましたが、乗り心地改善のため中間車に準じた台車に履き替えられました。こちらもバット社のライセンスの元製造がされています。この車両は日本初T字マスコンを採用した車両ですが、

それはまた別のお話。ほかにも東急では8000系の地下直通対応バージョンの東急8500系を製造しました。その後東急では軽量ステンレスの開発に成功。その技術を使った東急8090系



(上) 元東急8590系

(8590系)が製造されました。軽量ステンレスは今までの常識をひっくり返しました。昔か

ら鋼鉄や、従来のステンレスでできた車両は重いのがお約束ですが、軽量ステンレスを開発し、認識を改めさせました。この軽量ステンレスは国鉄（現JR）205系に採用されるなどの功績を残しました。

さらに次世代車に確変が起こります。その名は東急3000系。なんと側面にあったビード板をなくして製造されたのです。そのスタイルは斬新で当時ステンレス天国だった東急に新スタイルを導入したのです。その後も東急5000系や5050系、5080系などにも広が

りをみせました。
その後も平らなステンレスの素材を利用した車両の波は当時の池玉線と多摩川線にも訪れ、東急（新）



(右)3000系と5080系側面に凹凸がない 対して8000系(左)にはある

7000系が導入されます。そんな中また新しい技術が総合車両センター(旧東急車両製造)で開発、JR東日本で採用されます。今までのオールステンレスは変わらないのですが、今度は「sustina(サスティナ)」の技術を使った車両が出てきました。名前はE235系。現在山の手で使われている車両です。東急でも5050系で試験を行い、JR235系とほぼ同一設計の東急2020系を製造し、大井町線6020系や、目黒線バージョンの3020系などもデビューさせました。このように東急はステンレスをつくっていき昔から採用して今にいたります。ステンレスはいまや多くの鉄道会社が採用しています。その会社特有の事情で他素材からステンレスに変えたり、ステンレスから他素材に変更した会社まで多種多様です。この部誌を読んでいる皆さんも普段乗っている車両の側面を見てみてはいかがでしょうか?他の素材として代表的なのはアルミがあげられます。アルミも日本全国の鉄道会社でも採用されており、基本的にどこにいてもあえます。ぜひ探して見てください。例として右の写真はアルミで制作された車両です。



(上) JR E235系



(上) 東急2020系



(上) 東京メトロ8000系

ご覧いただきありがとうございました。次のページからは、東急が譲渡した車両と参考文献でございます。

東急は昔作ったステンレス車両はすべて無駄にしない考えを持っていました。

実際に東急は東急 5200 系、東急 (旧) 6000 系、東急 (旧) 7000 系、東急 7200 系、東急 7700 系、東急 8000 系、東急 8500 系、東急 8090 系 (8590 系)、東急 1000 系が譲渡されています。さらに東急 9000 系も譲渡が決まっております。(旧) 7000 系から 1000 系までの譲渡された写真がありますので紹介します。



←弘南鉄道 7000 系 (東急 (旧) 7000 系)

水間鉄道 1000 系 (東急 (旧) 7000 系) →

1000 系は冷房化され快適になっている。

(他の旧 7000 系は冷房化されていない)



←福島交通 7000 系 (東急 (旧) 7000 系) 中間車が改造されて先頭車になっている

豊橋鉄道 1800 系 (東急 7200 系) →
ダイヤモンドカットが有名



←養老鉄道 7700 系 (東急 7700 系) 7700 系は (旧) 7000 系を更新したもの

伊豆急 8000 系 (東急 8000 系) →
インドネシアでも活躍していたが引退した



←長野電鉄 8500 系 (東急 8500 系)
こちらは中間車を改造したもの
9 月前半にインドネシアで引退した

富山地方鉄道 17480 形 (東急 8590 系) ↑ 冬には 4 扉のうち 2 扉を板で塞ぐ



←福島交通 1000 系 (東急 1000 系)
先述した福島交通 7000 系を置き換えた中間車を改造している

上田交通 1000 系 (東急 1000 系) →
東急の現職を保っている。



ここで紹介した車両以外にもたくさんの譲渡車があります。ぜひ調べてみてください！

現在東急に所属している車両 ～2020系系統～

まず東急2020系から紹介します。東急2020系

系統は主に田園都市線、大井町線、目黒線で活躍

しています。田園都市線では東急8500系や、

東急2000系を置き換えるために登場しました。

田園都市線には30編成おり、田園都市線によ

く見かける車両です。運用範囲は中央林間から

東武線の南栗橋や、久喜までです。次に大井町

線に所属している6020系を紹介します。6020

系は大井町線急行専用列車で3両目に有料座席

Qシートをつなげているのが特徴です。

運用範囲は中央林間から大井町です。運用範囲は狭いものの、2編成と少数派なため、あ

まり見かけない車両です。続けて3020系の紹介です。3020系は目黒線の車両です。運用

範囲は相鉄線海老名、湘南台から埼玉高速鉄道の浦和御園と都営三田線の西高島平までと、

とても広大です。さらに3編成しかいないため、出会えたらとてつもなくラッキーです。

よく相鉄線直通の運用に入っているため、ぜひ探してみてください。



(上) 8500系元々42編成いた。

写真はすべて筆者が撮影したものです。

参考文献

バッド社 (ウィキペディア)

[https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%90%E3%83%83%E3%83%89_\(%E8%BB%8A%E4%B8%A1%E3%83%A1%E3%83%BC%E3%82%AB%E3%83%BC\)](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%90%E3%83%83%E3%83%89_(%E8%BB%8A%E4%B8%A1%E3%83%A1%E3%83%BC%E3%82%AB%E3%83%BC))

東急初代 7000 系 (ウィキペディア)

[https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E6%80%A57000%E7%B3%BB%E9%9B%B B%E8%BB%8A_\(%E5%88%9D%E4%BB%A3\)](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E6%80%A57000%E7%B3%BB%E9%9B%B B%E8%BB%8A_(%E5%88%9D%E4%BB%A3))

東急車両の台車

http://www16.plala.or.jp/goerlitz/truck_TKK.htm

小田急初代 4000 系 (ウィキペディア)

[https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B0%8F%E7%94%B0%E6%80%A54000%E5%BD%A 2%E9%9B%BB%E8%BB%8A_\(%E5%88%9D%E4%BB%A3\)](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B0%8F%E7%94%B0%E6%80%A54000%E5%BD%A 2%E9%9B%BB%E8%BB%8A_(%E5%88%9D%E4%BB%A3))

東急 8000 系

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E6%80%A58000%E7%B3%BB%E9%9B%B B%E8%BB%8A>

東急 5000 系 2 代目 (ウィキペディア)

[https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E6%80%A55000%E7%B3%BB%E9%9B%B B%E8%BB%8A_\(2%E4%BB%A3\)](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E6%80%A55000%E7%B3%BB%E9%9B%B B%E8%BB%8A_(2%E4%BB%A3))

Sustina サステイナ (ウィキペディア)

[_https://ja.wikipedia.org/wiki/Sustina](https://ja.wikipedia.org/wiki/Sustina)

ご閲覧ありがとうございました。

新百合ヶ丘駅付近廃線跡について

中等23期 Y.Y.

小田急線唯一の全種別が停まる駅として名高い新百合ヶ丘駅であるが、昔は新百合ヶ丘駅を通らない別のルートであった。その別のルートというのが、これから説明する新百合ヶ丘駅廃線跡である。

時は遡り 1974 年のこと。当時は「新百合ヶ丘駅」という駅は存在せず、廃線を通る百合ヶ丘駅から柿生駅まで駅はなかった。しかし、多摩ニュータウンのアクセス路線として多摩線の新設が検討された際に、百合ヶ丘駅から分岐すると、線路の構造上運行に支障があるとして新百合ヶ丘駅を新しく作り、現在の路線に切り替えることとなった。

ここから本題に入る。現在の地図にも廃線跡が残っているので、読み取ってほしいと思う。

(下図「地図・空中写真閲覧サービス」より引用)



※緑色の線は現在の津久井道、赤色の線が廃線、黄色の線が現行の線路

廃線は津久井道に沿って通っていて、これが一番大きい廃線の名残である。小田急線の路線変更時に津久井道は経路を変更しなかったため廃線の形がくっきりと残っている。



ほかにも、航空写真からわかるように廃線の終端部には線路が残っている。右側にそれているのが現在の線路で、まっすぐ進んでいるのが廃線跡だ。現在は途中までは線路が残っており、保線車両などが留置されている。

また、新百合ヶ丘駅―柿生駅間の車窓から線路が残っている部分を眺めることができる。

多摩線高架下より先には線路が残っていないが、まっすぐ土地が残っていて、駐輪場やソーラーパネルなどが設置されている。

そこから先は明確に土地が残っているところが見られず、津久井道の形からしか判断することができない。

(右図「国土地理院」より引用)

余談として、現在新百合ヶ丘駅で行っている待避等は隣の柿生駅で賄っていた。したがって待避設備が柿生駅にあったことになる。

新百合ヶ丘駅ができる前は、柿生駅は2面4線の待避設備を持った駅になっていて、駅の前後にポイントも設置されていた。その名残も現在の柿生駅から読み取ることができる。

下りホームと改札口の謎の間、屋根の柱が中央から出ているホームの両側に向かっているなど、さまざまな名残がある。

柿生駅を訪れた際にはその跡を探してみてもどうだろうか。

夏休み旅行 in北海道 ～試される北の大地へ～

中等23期 Y.K.

はじめに

ご覧いただきまして、ありがとうございます。

これは、私が今年(2024年)の夏休みに3泊4日の予定で行った北海道旅行について書いた記事です。

まだまだ旅行記を書く経験が浅く、下手な写真と長い文章になってしまいましたが、最後までお読みいただけると嬉しいです。

1日目

行程(予定していたもの)

1日目

大宮 12:45発

↓はやぶさ23号

新函館北斗 16:58発

↓特急北斗16号

札幌 20:36着 JR北海道キハ261系→

一泊



まず家の最寄駅から列車に1時間ほど乗って大宮に向かうのだが、15号車(一番前)に乗ったにもかかわらず大きな荷物を持った乗客がとても多く見受けられた。それもそのはず、今日はお盆休みの真っ最中だ。この人たちも筆者と同じように、泊まりの長旅をしようという人がほとんどだろう。

大きなリュックサックに満員電車、まるで毎朝の通学だと思いながら、列車に揺られて大宮に向かった。

今回の旅行は新幹線を取るのが遅くなってしまった関係で昼の便に乗ることになってしまったので、大宮のフードコートで昼ごはんを済ませることになった。

今まで何回も大宮に来ており、在来線の階段から新幹線乗り換え改札に向かうコンコースの飲食店はだいたい知っているつもりだったが、今回訪れたフードコートがあるとは知らなかった。

まるで昭和の居酒屋の通り(筆者のイメージもこんな感じだった)のような感じ

のフードコートだった。

今回頼んだのは尾道ラーメン。醤油のよくきいたさっぱりしたスープに、太めの麺が絡んでとても美味しかった。



昼食を食べ終わり、ホームで新幹線を待った。ここでもやはり大きな荷物を持っている乗客がたくさんおり、乗降にも長い時間が必要だった。列の後ろの方に並んでいたのも、とても気をもんだが、無事に乗り込むことができ、新幹線は定刻通りに大宮駅を離れた。

筆者はあまり東北新幹線に乗ったことがなく、小さい頃に乗って酔ってしまった思い出しかないの、今回も酔わないか(前は盛岡まで3時間ほどだったが、今回は4時間以上かかった。)と心配したが、さほど酔いはしなかった。というか、かなり快適に過ごすことができた(流れてゆく田園風景をデッキから眺めたり、停車した駅のホームを眺めたり)。

そんなこんなしているうちに、列車は青函トンネルに入ったという放送が流れた。この放送はJR東日本の車内放送を行なっている塚正幸さんではなく、JR北海道の放送を行なっている大橋俊夫さんによるものだった。この声を聞くと、「北海道に来たな」という思いがするのは、私だけではないだろう。(わかるか！という声が聞こえてきそうだ。)

列車はいよいよ北海道に上陸し、道内最初で最後の途中停車駅、木古内に到着。駅名標の下にここは新函館北斗じゃないと書いてあるが、木古内と新函館北斗って、間違える外国人はいるんだろうか。そんなことを思いながら十数分。いよいよ新函館北斗に到着だ降り立った第一の感想が、「これが新幹線の終点駅なのか・・・」(地元の人ごめんさい)である。線路と道路の間には草が生い茂り、ビニールハウスや田んぼも見える。奥には霞んでよく見えない山、電球式の列車用信号機。しかし、これが北海道のリアルなのだ。知るのには二日目以降だ。



そして、10分後、特急北斗16号が到着。車内は少しだけディーゼルの排気の匂いがした。本州のディーゼルカーはあまりこういう匂いがしないので、とても新鮮だった。

ところで、ここからまた3時間30分も列車に乗らなければならない。速度が新幹線の3分の1ではあるものの、東京から盛岡くらいの時間がかかるのだ。「北海

道はでっかいどう」なんて駄洒落があるが、それが洒落にもならないほど北海道がでかいことを実感した。

新函館北斗を発車して森駅を過ぎると、まもなく内浦湾が見えてくる。今日はあいにくながら、霧が出ていたので遠くは見えなかったが、それもそれで幻想的だった。

うとうとしていたらいつの間にか寝ていたようで、起きた頃には伊達紋別を発車する所だった。いつも住んでいる土地では聞かないような名前や漢字の読み方に、旅をしているんだなと改めて実感した。あたりはもう真っ暗になり、遠くに見える家々や街頭、踏切の明かりだけが見えるようになった。眠いながらもずっと起きてぼーっとしていると、だんだんと家やビルの灯りが増えてきた。そしていよいよ終着の放送が流れ、降りる準備をしなければならない。



余談だが北海道の自動放送特有の「終着」という言葉を聞くと、これまた北海道に来たんだなと思う。国内でも、所変われば色々変わるんだなと思った。



そして大宮から約8時間弱、やっと札幌に着いた。ここからは宿に向かうだけである。大きな駅ビルを抜けて、札幌市営地下鉄東豊線の札幌駅に来た。

札幌市営地下鉄は全ての路線がゴムタイヤで走っている。そのため、地下鉄特有のトンネルの奥から聞こえてくるゴォーという音が中央林間でいつも聴いているものに比べれば断然小さく、揺れも少なかった。

東豊線に5分ほど乗り、豊水すすきのに行く。そこから10分ほど歩いて、今日の宿、plat hostel keikyu sapporoskyに到着。部屋が狭いことは重々承知の上だったが、フロントの方もとても親切で、清潔感のある綺麗なホテルだった。風呂はないもののシャワーがあり、浴室もとても清潔だった。

荷物を置いた後近くの居酒屋で寿司を頼み、同行していた父と乾杯し、1日目が終わった。



2日目

札幌

↓普通列車 旭川行きワンマン

旭川

↓快速なよろ 名寄行きワンマン

名寄

徒歩でSLキマロキ編成見学

↓普通列車 稚内行きワンマン

南稚内

一泊

やはり北海道は涼しい。というか、寒い。

朝から雨が降り、通りの遠くは霞んでいた。こうしてみるとまっすぐな通りで、碁盤の目というのわかる。

前日に雨が降る予報だったので、タクシーを予約しておいた。時間になって外に出ると、絶対にこんな大きいのいないだろうという大きさのワゴン車(トヨタ ヴォクシー)がいた。ただ、その分車内が広く、大柄な父と隣でもゆったり乗れた。

運転手さんはとても優しい方で、(だいたい旅先で乗るタクシーの運転手は優しい)札幌駅に向かうまでに今年は北海道暑い方だということや、今回の工程を話したら、その中でどこが見所かなど、様々な話をしてくれた。

駅前につき、運転手にお礼を言って駅に入る。まだ改札が始まっていないようだったが、数分すると札幌で始発の普通列車が到着し、改札が始まった。それ以外に止まっている車両は全て前日に停泊していた回送だった。

ホームに出てまわっていると、北海道特有のチャイムと共に放送が流れ、列車が到着した。列車に荷物を置き、ホームでほかの車両を撮っていると、発車時刻になったので急いでドアを開き、飛び乗るとその瞬間にドアランプ(半自動ドアボタンについているランプ)が消えた。そしてディーゼルがうなりをあげ、ゆっくりとホームを滑り出した。この車両は電気式気動車のため、床下からかすかにモーター音が聞こえてくる。



列車は高架から降り、苗穂駅についた。そこで見たもの、、、なんとノースレインボーエクスプレスがまだ解体線に止まっていた。道東の恵みシリーズの車両以外の最後のJR北海道の観光列車。この車両は1992年の平成生まれだが、令和になって早数年、1つの平成という時代が終わったんだなと実感した。そのほかも、キハ40系の



宗谷急行色が車庫内で入れ替えをしていた。列車はまた旭川に向けて走り出し、雄大な"田んぼ"の広がる中を走って、、、田んぼ!? まさか北海道に来てこん

なにたくさんの田んぼを見ることになるうとは。もっと酪農とか芋畑とかあるかと思っていた。(北海道のイメージ雑すぎ、、、)

エンジンの音を聞きながら1時間半ほど揺られて、旭川に到着。札幌のような大きな高架駅だ。もっとたくさんの電車や気動車がいるかと思っていたが、H100形しか停車していないのには閉口したが。もっとも、今年や去年のダイヤ改正だとキハ40系がまだ多く活躍していたのでその方が楽しかったかもしれない。しかしながら、時代の流れには逆らえないし、地元の方からしたら故障の少なくて安心な新型のほうがいいのだろう。

侵入してくる列車などを見ながら20分ほど駅にいて、そこから改札を出てみた。内装はなかなか綺麗な木目調である。外側から見ると新幹線でも通っているかのようなガラス張りの高架駅だ。



次の列車までまだ2時間以上ある。少々駅前の通りを歩いてみることにした。

大きな雑居ビルがたくさんあり、イオンや家電量販店などもあり、かなり栄えていた。さすが北海道の鉄道の要衝である。ここでは小さなゴルフカートのような車で歩道を走る実証実験が行われていた。旭川も札幌と同じように碁盤の目のような街だが、旭川駅前から出ている通りは他の通りと交差している交差点以外は歩行者天国になっている。そこを小さな車が走るのだ。乗ることはできなかったが実際見ているとかなり楽しそうだった。

旭川からは快速なよりに乗る。これまたH100形だった。椅子は硬いわ、ドアチャイムは音割れするわ、やはりあまり好きになれない。

旭川駅の高架を降り、市街地を抜けるとまた見渡す限りの田んぼが見えてくる。と思うと、すぐにそれも終わり、山の谷間を走っていく。途中、2022年のダイヤ改正で廃駅となった北比布や、南比布を見ながら列車は走ってゆく。(筆者はよくyoutubeで旅行記を見るのだが、ある人がダイヤ改正でなくなる宗谷線の駅を全部周るというゆっくりの動画をやっていたが、それをよく見ているため知っていた。)ここでもうとうと寝てしまい、あまり景色を見ていなかった。起きた時には名寄の手前まで来ていた。すると、丘の上に真っ黒な蒸気機関車が見えた。あれがSLキマロキ編成だ。さほど遠くなさそうだなとほっとした。そして列車は名寄駅に侵入し、ゆっくりと停車した。名寄駅はコンクリート製の豆腐のような駅舎。窓口の銀の窓枠や、床のタイルなどから、昭和からの歴史を感じた。駅前には雪国の古めのア



一ケードがずっと続き、時代の変化を醸し出していた。そしてここで有名なラーメン屋さんに立ち寄る。ここでいただいたラーメンは、熟成醤油のラーメンである。とても醤油の味が濃くついているものの、コッテリとしていて食べにくいというわけではなく、とても食べやすい味だ。ラーメンを食べた後、先ほど見えたキマロキ編成を見に行った。キマロキとは、機関車、マックレー車(雪を集める車両)、ロータリー車(雪を吹き飛ばす車両)、機関車、(車掌or緩急車)という編成の除雪車のことだ。機関車やロータリー車の運転台に乗ることができるが、外こそかなり綺麗なものの、中は蜘蛛の巣が張っていたり塗装が剥がれたりしていて、すこし残念だった。

名寄駅に戻り、次に乗る普通列車の改札を待つ。すると2番乗り場に特急サロベツが入ってきた。この日は4+2両の増結がされていた。

やがて、これから乗る普通列車の改札が始まり、18切符を見せた後、列車に乗り込んだ。

音質が悪く、優しい声のワンマン放送色の薄くなったモケット、JNR印の扇風機、全開にできる窓に、和式のトイレと、様々なものに時代を感じる。

ここからはただひたすらこの列車に乗っているだけである。

名寄は市街地は線路に沿って細長く、音威子府まで続いていた。



名寄から十数分。音威子府に到着すると、ここで1時間ほど停車するというのだ。なぜなのかは見当がつかなかったのだが、他の客がみんな降りて行ったので筆者も降りてみた。残念ながらこの列車の到着後の10分後に窓口が閉まったので北の大地の入場券は買えなかった。(これは、北海道の主要な駅で売っている入場券で、各駅でデザインが違う。残念ながら今年の10月末をもってなくなるそうだ。)

長いホームに広い構内。そしてそこにとまる一両の車両。今も特急が止まるとはいえ、昔の長大編成の貨物列車が行き交っていた頃と比べれば、かなり衰退したなと寂しくなった(無論筆者はそんな昔は見たことがないが)。

駅舎はロッジ風の木の建物。雨が降っていたので外から見ることはできなかった。天北線資料室(昔音威子府から南稚内へ行く天北線というのがあった。)を見ようとしたが、これは窓口と一緒に閉められている。音威子府そばの店も店主が亡くなったそうで、それからずっと閉店の張り紙と閉められたシャッターだけが残っているんだそう。少し寂しかった。音威子府そばは食べてみたかったが、偵察に行った父が他の店も閉まっていたと言っていた。少々写真を撮った後、車内に戻る。非冷房なので、雨に濡れても冷房で冷やされるということがない。

そして列車は再び走り出す。やがて列車は森に入って行き、咲来(さっくる)あたりから谷に沿って走る。谷はモヤがかかっており、先がよく見えない。その中で

も、列車は速度を落とさず軽快に進んでいく。

あたりはだんだんと暗くなってゆき、外に見える光は無くなってしまった。

しばらく走っていると、急にブレーキをかけて、空笛と電笛を交互に鳴らすということがあった。どうやら鹿が線路を横断していたようで、彼らを轢かないようにしたようだ。

こればかりは鹿は全く悪くないし、勝手に人間が鉄道を通して。筆者は申し訳ないと思いつつも列車はその場を走ってゆく。

それからしばらくして、二度目がきた。空笛と電笛を交互に鳴らしている。しかしさっきとは違いなかなか鳴り止まず、列車はそのまま停車した。そして放送が入る。どうやら鹿と衝突してしまったようだ。そして運転士が降りて行き、車体の確認などをしはじめた。他の客は何事と前面の窓から外を見ている。やがて確認が取れたとの放送があり、運転が再開された。この先で2回、鹿に遭遇したが、急停車はなく、結局10分ほどの遅れで済んだ。

列車は南稚内に到着した。列車が発車する時に、ここまで運転して下さったことに敬意を表し、敬礼をして列車を見送った。駅前に出ると、とても寒い！もう夜だったことに加え、雨が降った後だったので、かなり寒かった。

ここで予約していた寿司屋に寄り、寿司を食べたがそれ以外にもサービスで卵焼きや、熟れたメロンなどをいただき、とても嬉しかった。その後、セイコーマートで明日の朝食を買い、宿に入り、風呂に入ってそのまま就寝した。

3日目

南稚内	稚内	駅の食事どころで昼食
↓普通列車	↓	特急サロベツ4号 旭川行き
稚内行きワンマン	旭川	
稚内	↓	普通列車岩見沢行きワンマン
↓ 宗谷バス 浜頓別ターミナル行き.		岩見沢駅
宗谷岬.		↓ 普通列車苫小牧行きワンマン
1時間ほど見学.		苫小牧駅
↓ 宗谷バス 稚内駅前行き.		一泊

この日は、朝早く起きて宗谷岬に訪問する。朝の食事をおにぎりで済ませ、いそいそと南稚内駅に向かった。もう改札が始まっており、切符を切ってもらい、ホームに出るともう列車が到着していた。それに乗り込み、数分。列車は速度を落として稚内に到着。

降りてみると、そこかしこに日本最北端であることを強調する看板があった。しかも、駅の到着放送は「ご乗車、ありがとうございます



ざいました。日本最北端の駅稚内駅、到着です」というものなのだ。

高まる気分を抑えつつ、駅前で見えたもの、それは、、、

東急バスそっくりの塗装のバスたち。毎朝通学で使っているバスの塗装そっくりだ。親会社が東急なのか、譲り受けたものをそのまま使っているのか。しかも、ハイブリッド車もある。ここまで来て見るバスがこれか～と思いつつも、天北宗谷線のバスに乗りこむ。車内は私と同じく大きな荷物を持った人が多かった。



バスは、少しの間は市街地の中を走るのが、20分もすると、右は崖、左は海というなかなか風光明媚なところを走っていた。しかも、稚内を出た時に曇っていた空が一気に晴れ渡ったのだ。海は空と一体になったように青く、白波をたたせながら岸に打ち寄せていた。

やがてバスは宗谷岬につき、どっと人が降りてゆく。その波に押されながら運賃を支払い降車すると、そこには青空と青い海、最北の碑があった。とても海が綺麗である。碑の前には写真を撮ろうとする人の列が道路まで続いていた。この前で記念写真を撮るのは諦め、人がいない隙を狙って横から写真を撮った。

この後ろにあった丘を登って見ると、さらに美しい海が見え、遠くに北方領土らしきものも見えた。

帰りのバスの中では寝てしまったが、私たちと同じようにこのバスで帰るという人が多かった。まあ次のバスが数時間後と考えると、それが一番いいかもしれない。

稚内駅に戻ってきて、その中にある食堂で稚内丼を食べた。上にはあ揚げたホタテと魚、親子丼のような卵がのっており、なかなか美味しかった。

列車は使用車両の遅れによって遅れていたため、土産物を買って待っていると、改札を始める旨が放送で流れたので、いそいそと改札に向かい、特急サロベツに乗り込む。

乗車が終了したら発車するということだったので、前面の写真を撮るのは諦め、車内で大人しく待っていると、数分ほどでドアが閉まり、列車は走り出した。私たちの近くにはかなり乗客がいたものの、離れたところはガラガラ。しかし本日は満席と放送されたので、不思議に思った。



そんな考え事をよそに、列車は北海道の原野を軽快に走り抜けてゆく。やがて、もうすぐ利尻富士が見えるという肉声放送が流れて、宗谷線で一番海がよく見える地点にくと、谷の崖がひらけて、海とともに大きな利尻富士が

現れた。大きさは富士山とまではいかないものの、とても大きな山で、富士山と見間違ふような美しいなだらかな裾野が見えた。

ところで、先ほどお話しした乗客少くないか問題、答えは名寄についてからわかった。ホームには多くのスーツケースを持った旅行客が多くいた。空いていた席の大半がその客たちで埋まり、列車は走り出す。これで一つ謎が解けた。(考えればわかりそうだとこれを書いている時に思ったが、旅行中は利尻富士があまりにも綺麗だったので、考える前に忘れてしまっていた。)

謎が解けてうとうとしていると、いつのまにか塩狩駅を通過していた。この駅は塩狩峠のほぼ頂上に位置している。今列車が越えようとしているこの峠には悲しい話が残っている。

1909年2月28日、機関車牽引の最終の急行列車の最後尾車の連結器が塩狩峠の頂上付近外れ、客車が逆行、暴走するという事故が起こった。その車両に乗り合わせていた旭川鉄道運輸事務所の庶務主任、長野政雄氏が最後尾の客車にハンドブレーキをかけ、停車させようと試みた。その際、何らかの理由で転落してしまい、客車に轢かれて亡くなってしまったというものだ。

後にこの事故を元にした「塩狩峠」という小説が書かれ、映画化もされた。気になる方はぜひ読んでみるといいかもしれない。

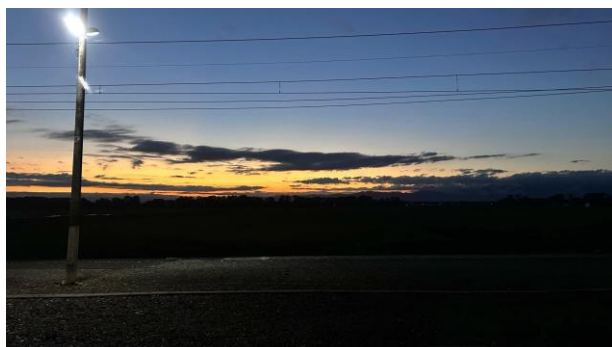
峠の頂上付近で政雄氏のご冥福を祈りながら、列車はさらに進んでいく。そして旭川駅到着数分前となり、車内放送が流れる。列車はポイントを超え、ゆっくりと構内に侵入していった。ここで北海道特有の「終着、旭川に到着です。今日もJR北海道をご利用くださりましてありがとうございます」という自動放送が流れた。これは構内に入る前に流れる詳細な案内とは違い、終着についたということだけを知らせる放送である。



旭川は前日に散歩したため、駅から出ずに他の車両を撮っていた。

そして、乗る予定の岩見沢行きのワンマン列車が到着。(写真は終点の岩見沢で撮った乗ってきた車両。)

この列車、外から見れば普通の新型車だが、車内が少し変わっている。座席がオールロングシート(通勤電車で見られる長いベンチのような椅子)なのはまだわかる。しかし、首都圏ならドアの近くにある車椅子スペースが、車両の座席のど真ん中にあるのだ。筆者はドアの近くの方が混雑していても車椅子で乗り



降りしやすいと思うのだが、ここに設置した理由があるのだろう。旭川を出発した時にはまだ日が出ていたが、どんどん列車が進むにつれ日が落ち、広い大地に太陽が沈んでゆく風景は、とても美しい風景だった。そうしているうちに日も落ち、外は真っ暗で何も見えなくなった。

やがて、岩見沢の市街地の明かりが見えてくる。

そして、列車は岩見沢駅に到着し、ホームに降りる。向かい側のホームに泊まるディーゼルカーのエンジン音と盲導鈴以外には何も聞こえない。



駅には回送の幕を出した列車が停泊していた。そして、反対側に停泊していた苫小牧行きの列車に乗り込む。2両編成の車内にはほとんど客がおらず、部活で遅帰りの学生数人ほどしか

乗車していなかった。列車が発車し、数駅行った後も客は乗って来ず、どんどん降りてゆき、苫小牧に着く頃には私たちしかいなかった。

今夜の宿の苫小牧に到着した。工場のある大きな港町ではあるものの、あまり駅前には人気がなく、タクシー数台がいるだけで、駅前の一等地にある大きな廃墟になった百貨店は解体もされず、ゲートで囲まれていた。

そして今回もセコマで夕食と明日の朝食を調達し、宿に向かった。

思っていたよりもかなりホテルの部屋は広く、ソファまであり、今まで泊まったホテルより何倍も過ごしやすかった。

4日目

苫小牧駅

↓普通列車 室蘭行き

東室蘭

↓普通列車 長万部行き

長万部

↓特急北斗函館行き

五稜郭

↓道南いさりび鉄道 木古内行き ワンマン

函館

一泊

朝早く起きて、苫小牧駅から室蘭方面への始発列車に乗って東室蘭へ向かう。

朝から苫小牧は朝から曇りで、雨も降ってきてしまった。列車は昨日と同じ車両だった。硬いロングシートに座りながら昨日買ったおにぎりを頬張りながら外を

流れていくどんよりとした海岸線を見る。これも一種の旅情だと思いながら、ぼーっと列車に揺られていた。苫小牧から東室蘭はあまり距離がなく、1時間足らずで列車は東室蘭についた。

そこから今度は長万部行きの列車に乗る。これが今回乗る最後の普通列車だ。つまりこれが今回の旅行でJR北海道のキハ40形に乗れる最後のチャンス。到着した列車は、、、**H100**形。もう何度も乗ったこの車両。もちろん地元民からしたら新型の方がいい。いいのだが、今回筆者がキハ40形にこだわるのには訳があった。なんと、2025年のダイヤ改正で、観光列車以外のキハ40形は全てが引退してしまうのだ。道南いさりび鉄道ではすべての列車をキハ40で運行しているので乗ろうと思えば乗れるが、白地に緑とラベンダーの帯という塗装のキハ40はもういなくなってしまうのだ。

そんなこんなで列車の中で悲壮感を漂わせながら乗っていると、まるで私を元気づけるかのようにある駅が現れた。

秘境の中の秘境と言われる、小幌駅である。一時は廃駅になると報道されていたこの駅だが、その報道のおかげで客が押し寄せた。しかも、札幌などからお得な切符を使ってくる人が大半だったため、駅自体の収益は出ないものの、客は多く乗降するという廃駅にしようにもできないという面倒臭い駅となってしまうという事実がある。



そして列車は長万部に着く。一度改札を出て北の大地の入場券を購入し、やってきた特急北斗に乗り込む。そして、行きにきた道に戻り、いよいよ帰宅かと思われた。

しかしながら、旅はまだまだ終わらない。なぜなら、今台風が列島を北上しているところだったからである。予想だと、ちょうど今日ごろに北海道に上陸する予定だ。そのため、今日乗るはずだった新幹線をキャンセルしなければならないという状況に陥ってしまったのだ。特急の中で急いで今日の宿と明日の新幹線を予約しようとした。宿は函館にいくらでもあったが、新幹線はそうはいかなかった。この旅行記の初めに述べたように、これはお盆のど真ん中の旅行である。したがって、明日の新幹線はUターンラッシュの客ですでにいっぱいなのだ。

困り果てた末に見つけたのが、仙台で特急ひたちには乗り換える作戦。仙台までならまだ予約は埋まっていなかったもので、帰るにはこの手段以外に手はなかった。(飛行機もいっぱい)

そうしているうちに列車は新函館北斗を発車し、一路五稜郭に向かっていった。五稜郭ではいさりび鉄道一日切符を買わなければならないので、父と手分けして、筆者は切符、父は荷物を分担して切符を買って、見事5分乗り換えを済ませた。

やってきた列車は函館からの客がいっぱいで、かなりギュウギュウだった。セミ

クロスシートだったのも相まって、かなり立ちづらかった。

しかし、上磯あたりから降客が目立つようになり、座ることができた。国鉄車特有の青区柔らかいモケットに銀色の枠の座席。昔関西にいた時の思い出が蘇ってきたと父は話していた。

列車は途中海岸線を通る。遠くには函館山が見える。しかし、曇っていたので遠くの対岸、本州は見えなかった。

いさりび鉄道はもともとJRの江差線という路線が走っていた。かつては青函トンネルを抜ける特急白鳥や、寝台特急北斗星、カシオペア、日本最後の寝台急行だったはまなすなど、その昔は本州から来る優等列車が行き交う路線だったそう。しかしながら、北海道新幹線開業に伴い、江差線は第三セクターの道南いさりび鉄道に移管されたということだ。

ちなみに、今も本州から来た貨物列車が乗り入れている。

そして列車は終点の木古内に到着。記念撮影をして駅前に出ると、ロータリーの先には大きな道の駅。ここの中にレストランがあるので、ここで昼食を食べることにした。ただし、昼食に使える時間は1時間足らず。かなり急いで食べないと間に合わない。ここで食べたのは直火照り焼きとエリンギのピザ。ピザの焦げ具合と照り焼きの甘辛さがとてもよく、美味しかった。また、いさりび鉄道1日切符を持っていると、ドリンクがいっぱい無料だということで、コーラを頼んだ。そこそ広いスペースだが、客は満員で、かなりな賑わいを見せていた。

食事を食べ終わったら早々と木古内駅に戻り、列車に乗り込んだ。昼ごはんを食べたばかりなので、発車して直ぐに眠気が襲い、帰りは風景を見ることもなく、起きた時には五稜郭についていた。

そして、五稜郭に降りてから気づいた。「やらかした、、、」乗る予定だったのはこだてライナーが来ないのだ。駅の時刻表には曜日に関する記載されていないのに、乗換案内には曜日注意と書いてある。ほんとうにこれだけは帰ってきた今も謎である。

結局その後上磯から来た普通列車に乗り、予定より1時間ほど遅れて函館に到着した。函館駅近くの操車場には、乗りたかったキハ40がわんさかいた。もう乗ることは一生ないのだなと思うと、さらに悲しくなってしまった。

しかし、この旅行の中で北海道ですることはあとは函館観光だけだ。気持ちを切り替え、駅で新幹線のキャンセルと明日の新幹線、



特急の発券をし、駅を出る。

この旅行の最後のホテルは駅の目の前。かなり立地が良く、しかも駅前のロタリーを眺めることができる。

支度をした後、函館駅前停留所から市電に乗って五稜郭に向かう。函館市電の車両はほとんどがラッピングされており、市電らしい緑色の車両はほとんどいなかった。旧型の車両に乗ったが、車内にも昭和な香りがまだ色濃く残っていた。降車ブザーは押すと、ベルがチンと鳴り、床下からは吊りかけ駆動の大きなモーター音。年季を感じる。

五稜郭前停留所は前と言っているのに、五稜郭までは10分ほど歩かなければならない。道中で今日の夕飯のことを考えていたが、最後くらいはセコマじゃなくて外で食事をしよう、と父と話していたので、外食するのは決まっていた。途中、函館で有名なラッキーピエロ(函館ローカルのハンバーガー店)などもあったが、さすが有名ローカルチェーンというところで、かなりな繁盛を見せていて、これは無理だと思い、他を探していると、ジンギスカンという文字が見えた。よし、タご飯はジンギスカンだ。父と話し、タご飯はジンギスカンとなった。

五稜郭タワーの中に入ると、チケットカウンターは20人ほど並んでいた。ここでチケットを買い、タワーの真ん中にあるエレベーターに乗って登るのだが、エレベーターにはエレベーターガールがいて、登っている間に簡単な五稜郭の説明をしてくれた。

聞くところによると、もともと五稜郭というのは函館が開港された際に、江戸幕府によって作られた外国との交渉や蝦夷地の防衛などを担当する「箱館奉行」として作られた建物があり、その周りに住居や、書庫などが建てられ、その周りを外国から防衛するために星のような堀を作ったことによりできた。ちな



みに写真で見て手前にある飛び出たところは、もともと全ての角の間に作られる予定だったが、戦争が終結し、砲台が一つしか作られなかったために残ったものだ。

五稜郭タワーの下でお土産を買い、五稜郭に乗り込んだ。他の城よりも比較的狭いため、堀の中にいるというのが実感できる。また、中に入る時に長い橋を渡るため、少し不思議な感じがした。箱館奉行所は神社の本堂のような感じの作りだ。中に入ることができたが、あまり気乗りしなかったため入らずにお堀を見たりして過ごしていた。

五稜郭見物が終わり電停に戻ると、横断歩道のところまで乗客の列が伸びていた。これは次に乗ったほうがいいということで、列車を待ち、来た列車に乗った。

ホテルに戻り、食べようと思っていたジンギスカンの店を探した。すると、近くに

良さそうな店があったので、電話してみると、1時間ほど待ってくれたらと言われたので、ホテルでテレビを見てまっていた。そして電話でもう来て大丈夫と言われたので、店に向かう。通された角の食卓は、路面電車を見ることのできる最高の場所だった。



ここで人生初のジンギスカンを食べた。最初に鉄板の上に肉の脂身を置いて下ごしらえをするのだが今までの焼き肉は油を引いてやっていたので、このやり方は初めてだった。



お味はというと、最初は焼き過ぎてしまったが、慣れてくるといい感じの焦げ具合で焼くことができかなり歯応えがあって美味しかった。また、熟成されたタレも甘辛くて美味しく、人生初ジンギスカンを楽しむことができた。

さて、あとはもうホテルに帰って寝るだけだ。ホテルに戻って買ってきたアイスを食べ、シャワーを浴び、旅行最後の宿泊。この旅行もなかなか楽しかったなと思い、スマホでこの旅行で撮った写真を見ていると、小さな寂しさが出てきた。そんなことを思っていると、いつのまにか眠りについてた。

終わりに

お疲れ様でした。

さて、いかがでしたか？ というか、ここまで読んでくださった方は普通にすごいと思います。(書きたいこと書いてたらいつの間にか長くなっちゃったな...)

いささか唐突に終わってしまいましたが、もうあとは帰るだけだったので割愛させていただきました。

簡単に言うと、朝市で蕎麦を食べ、函館駅へ。函館から新函館北斗まで普通で行き、そこからはやぶさで仙台。仙台で牛タンを食べ、仙石線であおば通へ(ただ仙石線に乗りたかっただけ)。

そこから歩いて仙台まで帰ってきて、仙台から特急ひたちで東京という行程で帰ってまいりました。人生で初めての北海道旅行。トラブルや、ハラハラな場面がいくつもありましたが、きちんと帰って来れて、旅行も楽しめたということで、結果オーライです。また旅に出たら、その旨をこんな備忘録風に書きたいと思います。

来年の桐蔭学園鳳翔祭にもお越しただければ幸いです。

最後までお読みいただきありがとうございました！

西武池袋線の朝ラッシュのダイヤ

中等23期 H.S.

①西武池袋線とは

西武池袋線は、池袋駅(東京都豊島区)から吾野駅(埼玉県飯能市)を結ぶ全長 57.8 km の西武鉄道の路線である。各駅停車・準急・通勤準急・快速・通勤急行・急行・快速急行・S-TRAIN・特急(ちちぶ・むさし)の 9 つの種別があり、そのうち朝ラッシュ時には、S-TRAIN を除く 8 つの種別が運行される。

②朝ラッシュ時の運行本数

実際の池袋線のダイヤを図にしたものを下に示す(図 1)。線の太さは本数を表していて、線が細いほど本数が少なく、線が太いほど本数が多い。また、池袋線と直通列車がある西武秩父線・狭山線・豊島線・西武有楽町線の運行本数も記載した。

この図を見ると、1 番停車駅の多い各駅停車は、保谷・石神井公園などの池袋に近い駅を始発としている列車が多く、次に停車駅の多い準急・通勤準急は、小手指などの路線の中間に位置している駅を始発としている列車が多く、停車駅の少ない快速・通勤急行・急行などは、飯能を始発としている列車が多いことが分かる。これは遠近分離によるものだと考えられる。

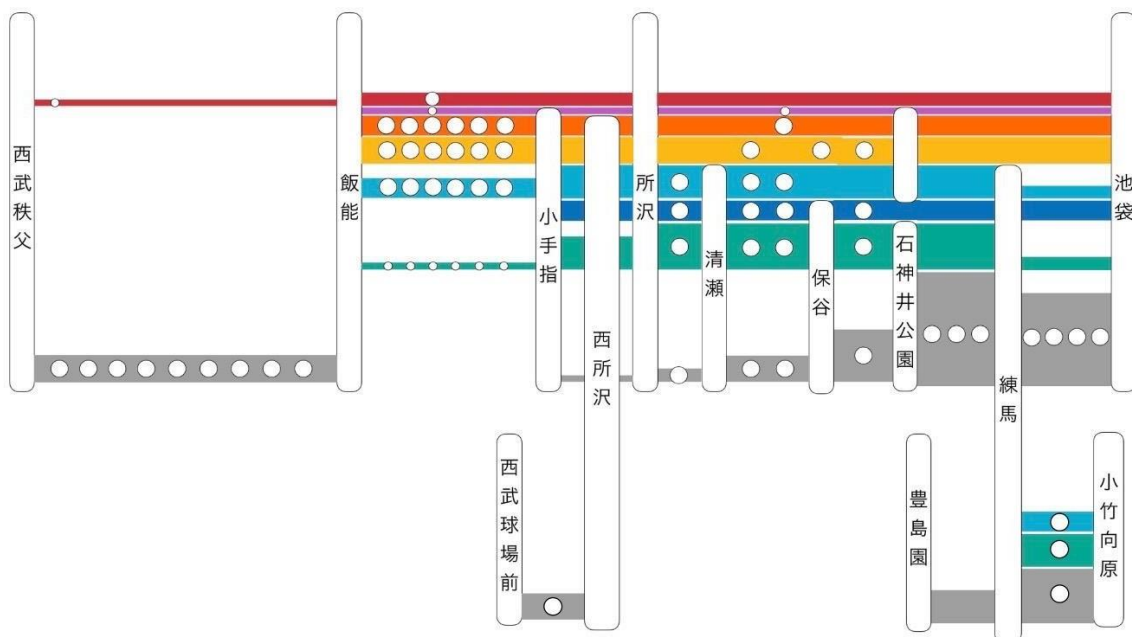


図 1 池袋線・西武秩父線・狭山線・豊島線・西武有楽町線の朝ラッシュ時の運行本数(自分作成)

③朝ラッシュ時の混雑具合 所沢

今度は、池袋線の朝ラッシュ時の混雑具合を調査するために、所沢・ひばりヶ丘・石神井公園・練馬のホームで朝ラッシュ時の様子を見ることにする。

まずは、所沢のホームで 6:51 の**特急**から混雑具合を確認する。所沢から**特急**に乗車する人はかなり多く、発車前から満席となっていた。所沢から座れるため、需要がかなりあると考えられる。次の 6:54 の**急行**は、**特急**の発車前からかなりの人が並んでいて(写真 1)、車内はかなり混雑していた。パートナースペースには大勢の人が立っていた。先ほどの**特急**とこの**急行**では、所要時間は1分しか変わらないため、**特急**は快適性を求める人のために設定されていて、速達性はあまり無いことが分かる。6:57 の**快速**は、2 駅前の小手指始発なこともあるのか**急行**ほどは混んでおらず、ちょうど全員が座れるくらいの混雑具合だった。その後の 6:59 の始発**準急(地下鉄直通)**は、今までの急行や快速とは比べ物にならないほど空いていて、パートナースペースには一人も人が立っていなかった。**新宿線**から乗り換えてきた人達も、ほとんどは1本後の**通勤急行**に乗った。7:02 の**通勤急行**は、先ほどの**急行**と同じくらいの混雑だった。所沢以西から池袋へ出る人は、**急行**と**通勤急行**に乗車していると考えられる。7:05 の**通勤準急**は、ほとんど客がいなかった(写真 2)。これに乗ってひばりヶ丘へ移動する。途中の駅でどれくらい人が乗ってくるのかも調査する。



写真 1 6:54 の**急行**に乗車する大勢の客



写真 2 7:05 の通勤準急に乗車する客は少ない

④朝ラッシュ時の混雑具合 ひばりヶ丘

通勤準急は、ひばりヶ丘までの3駅で、多くの人が乗車してきて所沢時点での急行と同じくらいの混雑具合になった。3駅で乗ってきた人は、ひばりヶ丘で急行に乗り換える人が多いと思っていたが、意外に乗り換える人は少なかった。7:20の急行は、それでもかなり混雑していた(写真3)。7:21の乗車してきた通勤準急は、急行より少し空いていた。7:27の快速(地下鉄直通)は、急行と通勤準急の間くらいの混雑具合だった。7:29の準急(地下鉄直通)は通勤準急よりも空いていた。2分前の快速に乗れば、小竹向原で3本前の新木場行きに接続するので、わざわざひばりヶ丘から乗る人はあまりいないと考えられる。7:34の快速急行はかなり混雑していた。これに乗って石神井公園に移動する。7:35の通勤準急は、7:21の通勤準急と同じくらいの混雑だったが、先ほどと違い、ひばりヶ丘で乗り換える人が多かった。



写真 3 7:20 の急行に乗車する大勢の客

⑤朝ラッシュ時の混雑具合 石神井公園

快速急行に乗車している際に見ると、保谷と大泉学園では数人が通勤準急を待っていた。乗ってきた7:41の快速急行は、石神井公園では下車・乗車ともに少なかった。7:44の始発各駅停車(地下鉄直通)は、到着するかなり前から始発を待つ人がいて、すぐに席が埋まった。しかし、優等種別に比べれば空いている。7:48の各駅停車は、2駅前の保谷始発にもかかわらず混んでいた。しかし快速に乗り換える人が多かった。7:48の快速(地下鉄直通)は、かなり混雑していて、ギリギリ全員乗れるくらいだった。7:50の通勤急行も、快速と同じくかなり混雑していた。7:53の始発各駅停車は、先ほどの始発と同じく始発を待つ人が多かったが(写真4)、余裕で座れるくらいの混雑だった。7:53の準急(地下鉄直通)は、快速や通勤急行ほどではないが混雑していた。7:56の各駅停車(地下鉄直通)は、結構所沢に近い清瀬始発のためか混んでいた。これに乗って練馬に移動する。7:56の急行は、快速よりも混雑していて、これ以上人は乗れなさそうだった。



写真 4 7:50 の通勤急行を待つ人(右)、7:53 の始発各駅停車を待つ人(左)
停車中の電車は、7:48 の快速(右)、7:48 の各駅停車(左) 快速が混んでいることが分かる

⑥朝ラッシュ時の混雑具合 練馬

各駅停車は、途中の3駅でかなり乗ってきて、優等種別と同じくらいの混雑になった。8:05の乗ってきた各駅停車(地下鉄直通)は、練馬発車時もかなり混雑していた。8:06の通勤準急は、乗ってきた各駅停車からの乗り継ぎもあり、かなり混雑した。8:08の快速(地下鉄直通)は到着時は混雑していたが、練馬で池袋行きに乗り換える人が多かった。8:09の各駅停車は、快速からの乗り継ぎが多く、8両ということもありかなり混雑した(写真5)。8:11の各駅停車(地下鉄直通)は、朝ラッシュとは思えないほど空いていた。8:14の各駅停車は、準急からの乗り継ぎがかなり多く8:11の各駅停車とは全く比べ物にならないほど混雑した。8:16の準急(地下鉄直通)は、池袋行きへの乗り継ぎが多かったのでかなり空いた。



写真 5 8:09 の各駅停車(右)は、乗り継ぎが多く混雑した

⑦池袋線朝ラッシュダイヤの便利な点

池袋線朝ラッシュダイヤの便利な点は、池袋到着時の混雑具合がほとんど均等化されていることだ。例えば、**快速急行・急行・通勤急行**は、所沢時点ではかなり混雑していたが、その後の停車駅が少ないため所沢時点からあまり変わらない混雑具合で池袋に着く。**通勤準急・準急**は、小手指始発が多く、所沢時点ではあまり混雑していないが、その後に停車駅が多いため、池袋には**急行**などと同じ混雑度で着く。各駅停車は、石神井公園や豊島園などの比較的池袋に近いところを始発とする列車が多いが、練馬で地下鉄直通の**快速**や**準急**から乗り継いでくる。石神井公園を通過する**通勤準急**やひばりヶ丘を通過する**通勤急行**が設定されているのも、混雑を均等化するためだと考えられる。

⑧池袋線朝ラッシュダイヤの不便な点

池袋線朝ラッシュダイヤの不便な点は、池袋到着時の混雑具合が均等化されていても、地下鉄直通がかなり空いていてバランスが取れていないことだ。ひばりヶ丘や石神井公園では混雑していた準急や快速も、練馬でほとんどの乗客が池袋行きに乗り換えてしまう。そのため、池袋到着時の混雑が均等化されているとはいえ、練馬から先の各駅停車は8両編成のためかなり混雑してしまう。実際に途中の椎名町は10両分のホームが用意されているので、他の駅もホームを延伸し、10両編成で運転するべきだと考える。

⑨まとめ

このように、池袋線の朝ラッシュダイヤは、多少は不便な点があるものの、始発駅や停車駅、緩急接続などをうまく工夫し、混雑が均等化された良いダイヤだと考えられる。

参考文献

・西武鉄道 Web サイト(<https://www.seiburailway.jp/>)

世界一複雑な直通ネットワーク

中等23期 A.K.

みなさんは、このタイトルを見て、どこの路線を指していると思うだろうか？

・・・答えは、相鉄・JR 東日本・東京臨海高速鉄道・横浜高速鉄道・東急・東京メトロ・東京都交通局・埼玉高速鉄道・西武・東武が関わる膨大な直通ネットワーク(この記事では、以後これを「ネットワーク」と表記する)である。なお、秩父鉄道が西武と直通運転を行っているが、直通列車の運転本数があまりにも少なく、繋がりが薄いため、今回は除外している。ただ会社名をみただけではどのような感じなのか分からないと思う。そこで相鉄の路線図(下図)を見てほしい。



↑相鉄の公式 HP より。直通路線も含めて描かれている。

見ても理解が追いつかないかもしれない。それもそのはず、こうなったのは 2023 年 3 月 18 日のダイヤ改正で相鉄・東急新横浜線が開業したからである。今回は、このカオスなネットワークに関わる路線を解説する。それと合わせて、この路線たちへの理解を深めてもらいたい。

① 各社紹介

まずはネットワークに関わる各社を簡潔に説明しようと思う。路線を細かく紹介すると情報量が多くなりすぎるため、直通に関することに絞って紹介する。

1. 相鉄(相模鉄道)

昨年のダイヤ改正で最も大きな変化があったのはこの会社だろう。ナンバリング記号は「SO」。相鉄線は本線、いずみ野線、新横浜線の 3 つの営業路線がある。他の会社の車両は 3 つの営業路線すべて

に入ることができる。もともとは、他のどの鉄道会社とも直通運転を行っていない、関東の大手私鉄の中で唯一東京都に路線を持たない会社であった。その後、2019年10月30日のダイヤ改正で西谷～羽沢横浜国大間(新横浜線の一部)が開業し、羽沢横浜国大駅を介してJR線との直通運転を開始した。それから3年半後の2023年3月18日に羽沢横浜国大―新横浜間が延伸開業し、新横浜駅を介して東急線とも直通運転を開始した。これにより、今まで神奈川県に引きこもっていた相鉄の車両が東京都に顔を出すこととなった。

2.JR 東日本・東京臨海高速鉄道(TWR)

ネットワークに関係する路線は埼京・川越線とりんかい線。ナンバリング記号は埼京線が「JA」、りんかい線が「R」。埼京線は正式名称ではないが、各社での路線案内ではこのように案内されるため、この記事でもそれに倣って表記する。2002年12月1日に埼京線が大崎まで延長、りんかい線が天王洲アイル～大崎間を延伸開業し、直通運転を開始した。また、2019年10月30日に大崎―羽沢横浜国大まで行く系統も作られ、それに合わせて相鉄との直通運転を開始した。

3.東急・横浜高速鉄道(MM)

多くの会社と直通運転を行っている。ネットワークに関係する路線は東横線、目黒線、新横浜線、みなとみらい線の4路線。ナンバリング記号は東横線が「TY」、目黒線が「MG」、新横浜線が「SH」、みなとみらい線が「MM」。まず東横線が、1964年に(当時は営団)日比谷線が開業したと同時に中目黒で直通運転を開始。2004年に2月1日にみなとみらい線と直通運転を開始したと同時に横浜～桜木町間が廃止。2013年3月16日に副都心線と渋谷で直通開始し、同時に日比谷線との直通を廃止した。目黒線は、2000年9月26日に南北線・三田線と目黒で直通開始した。そして2023年3月18日のダイヤ改正による新横浜線開業で、東横線・目黒線が相鉄線への乗り入れを開始して今に至る。

4.東京メトロ(東京地下鉄)・埼玉高速鉄道(SR)

全9路線中7路線が他社との直通運転を行っている。ネットワークに関係するのは有楽町線、副都心線と南北線。ナンバリング記号は有楽町線が「Y」、副都心線が「F」、南北線は「N」。1983年10月1日に小竹向原で西武と、1987年8月25日に和光市で東武とそれぞれ直通運転を開始した。2008年6月25日に副都心線が開業し、2013年3月16日に渋谷で東急と直通した。副都心線は開業時点で有楽町線の線路を使用し西武・東武に乗り入れしていた。一方、南北線は2000年9月26日に東急と、2001年3月28日に埼玉高速鉄道(埼玉スタジアム線)とそれぞれ乗り入れ開始している。ちなみにだが、東京メトロ(民営)(正式名称:東京地下鉄株式会社)という社名になったのは2004年4月1日のことで、それまでは営団地下鉄(正式名称:帝都高速度交通営団)という名前

で、日本政府や東京都などが出資している、実質的な公営企業であった(別に営団の経営状況が不況だったという理由で民営化したわけではないので、その点は安心してほしい)。

5. 東京都交通局(都営地下鉄)

東京メトロに比べると運営している路線数は少ないが、全4路線中3路線が他社と直通運転を行っている。ネットワークに関係するのは三田線のみ。ナンバリング記号は「I」。目黒で東急と直通しているが、目黒—白金高輪間は南北線と線路を共有しているため、実際に都営が管理しているのは三田からである。直通開始日は南北線と同じ2000年9月26日。

6. 西武

東京都と埼玉県に広い路線網を持つ会社。新宿線系統(新宿線と拝島線)は他社局との直通運転を一切行っていない。つまり、ネットワークに関係するのは池袋線系統(池袋線、狭山線、秩父線、有楽町線)である。ナンバリング記号は池袋線系統全線共通で「SI」。1983年10月1日に小竹向原で当時の営団(現東京メトロ)有楽町線と直通運転を開始した。また、2008年6月14日に新規開業した副都心線との直通運転も自動的に開始した。

7. 東武

関東では神奈川県以外の全ての都県に路線が乗り入れており、日本で2番目に路線総延長が長い大手私鉄である。そのうち、ネットワークに関係するのは東上線のみである。ナンバリング記号は「TJ」。1987年8月25日に当時の営団が和光市まで延伸し、直通運転を開始した。

ところどころまとめて、とても簡潔に会社の説明を行ったが、やはり分かりづらい。そこで、次の段落では筆者の考えとともに運用について同時に紹介しようと思う。

② 筆者の考え

このネットワークについて筆者が思っていることを「理解のしやすさ」「利便性」「運用」「種別」の4点から述べようと思う。

1. 理解のしやすさ

筆者の考えは、ここまで読んできた方全員が抱くであろう感想とおそらく同じである。正直に言おう。

・・・分りにくいことこの上ない！当然 10 もの社局が直通運転を同時に行っているため、1 つの路線図に表そうとすると訳が分からなくなるものである。しかし、それ以外にも分かりづらくなっている要因はほかにもあると思う。筆者が考えているのは「同じ駅に複数の路線が通っている」ことである。最初に見てもらった路線図をもう一度見てもらうといいのだが、JR 線に直通する方(緑)と東横・副都心・東上線方面に直通する方(ピンク・茶・紺)の路線を見てもらうと分かるのだが、同じ駅名がところどころ見えるだろう。それもそのはず、埼京線と東横・副都心・東上線は、接続している駅が数多くあるのである。武蔵小杉、渋谷、池袋、川越。新宿は一見接続していなさそうだが、新宿三丁目と十分歩ける距離にあるため、実質接続しているといっても良いだろう。このように、同じ駅をあまりにも通るものだから、理解しにくくなるのだろう。せめて全く別の場所を通っていればもう少し混乱を避けられたかもしれない。そんなことを言ってもどうしようもないのだが・・・。

2. 利便性

路線網が複雑である分、利便性はとても高いと思う。「1. 理解のしやすさ」でも述べた通り、直通先の路線が全く違うのに、同じ駅を何度も通ったりして、もともと沿線に住んでいなかった人からすれば頭に大きな「？」が浮かぶであろう。しかし慣れてしまえばとても便利である。相鉄線から都心方面に行く場合は、JR 線・東横線系統と目黒線系統の大きく 2 ルートに大別できる。そのうち、JR 線・東横線系統は同じような場所を経由するため、同じように使うことができるだろう。それでは何も考えずに使えばいいのかというとそうではない。運賃・所要時間などが異なる。つまり、その都度場合によって使い分けなければ損をすることがあるということだ。例えば、二俣川から新宿まで向かうとする。この場合は、JR 線・東横線系統のどちらかを使うことになるだろう。まず、運賃だが JR 線経由が 800 円、東横線経由が 820 円(どちらも切符での値段)。所要時間が JR 線経由で 50 分、東横線経由で 56 分(全ての列車について調べたわけではないため、これより早く、あるいは遅く走る列車もあるだろう。今回はこのぐらいの時間が標準であるとして扱っている)。どちらも乗り換えなしで 1 本である。この場合は運賃が 20 円安く、6 分程先に着く JR 線に軍配があがる。しかし、本数を考えると JR 線に直通する列車は毎時 2、3 本程度しかない。一方、東横線方面に直通するのはこちらも毎時 2 本だが、目黒線方面もあわせるとほとんど毎時 4 本、時間帯によっては 6 本もあることもある。それであればわざわざ JR 線方面を待たずに、いったん東急線方面の電車に乗り、その先で乗り換えて進むということをした方が早く着く可能性もある。加えて、新宿より北に行くとなったら話は変わってくる。仮に同じく二俣川から川越まで行くとし、川越まで 1 本で行ってくれる列車は JR 線経由だとほぼない。そして新宿まで行ったとしても、そこからまた川越まで行ってくれる列車に乗り換える必要があり、列車によっては大宮などでさらにもう一度乗り換える必要が出てくるかもしれない(川越線は本数が少なく、待ち時間が増える可能性もある)。一方、東横線経由であれば 1 時間に 1 本ぐらいはあるし、乗れなかったとしても次の東急線直通の列車に乗り、終点または途中の駅で数分待てばそこから 1 本で行ける列車が来ることだってよくある。運賃と所要時間も JR 線経由だと 1560 円で 1 時間 46 分、東横線経由だと 1270 円で 1 時間 38 分。もちろんどちらも乗り換えなしの時間であるため途中まで行って乗り換えたなら所要時間も増えるが、長距離となると私鉄を経由した方がメリットの方が

大きくなっていく。しかも、ここまでほとんど触れていない目黒線系統にも直通をしていることを忘れてはいけない。目黒線から先、南北・埼玉スタジアム線や三田線にも直通している。それらの路線は永田町、大手町などといった官庁街、いわゆる「都心」を通り東京都の北の方にも顔を出す。つまり、相鉄沿線から東京都心・副都心のどちらにも行けるようになったのである。今まで簡潔に話していたのに、ここで急に長々と話して「結局こいつは何が言いたいのか？」と思われても仕方がないが、ここで筆者が言いたいことは「1.膨大な直通ネットワークで、東京あるいはその先の方まで行くのが便利になったこと 2.JR 線と東横線系統は使い分けないと場合によってはとんでもなく時間がかかったり、お金の支出が増えたりすること」である。とりあえず困ったら乗り換えアプリを使ったほうがいだろう。それでは次の話題に移ろう。

3.運用

車両の運用についてだが、全ての車両が全ての路線に入れるわけではない。以下の表に各社の直通に対応している車両と入線できる路線をまとめたのでとりあえず見てほしい。(凡例 ○:入線可 ×:入線不可または定期列車での乗り入れなし)(色反転はその路線に所属している車両を表す)

↓相鉄・JR・TWR・MM・東急の車両の入線可否。

	12000系	20000系	21000系	E233系(7000番台)	70-000形	Y500系	5050系	5080系	3000系	3020系
相鉄線	○	○	○	○	×	×	○	○	○	○
JR線 (武蔵小杉～川越)	○	×	×	○	○	×	×	×	×	×
東京臨海高速鉄道 (りんかい線)	×	×	×	○	○	×	×	×	×	×
横浜高速鉄道 (みなとみらい線)	×	×	×	×	×	○	○	×	×	×
東急 (東横・新横浜線)	×	○	×	×	×	○	○	×	×	×
東急 (目黒・新横浜線)	×	×	○	×	×	×	×	○	○	○
東京メトロ (副都心・有楽町線)	×	○	×	×	×	○	○	×	×	×
東京メトロ (南北線)	×	×	○	×	×	×	×	○	○	○
東京都交通局 (三田線)	×	×	○	×	×	×	×	○	○	○
埼玉高速鉄道 (埼玉スタジアム線)	×	×	○	×	×	×	×	○	○	○
西武 (池袋線系統)	×	×	×	×	×	○	○	×	×	×
東武 (東上線)	×	×	×	×	×	○	○	×	×	×

↓東京メトロ・東京都交通局・埼玉高速鉄道・西武・東武の車両の入線可否。

	10000系	17000系	9000系(メトロ)	6300形	6500形	SR2000系	6000系	40000系	9000系(東武)	50070型
相鉄線	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
JR線 (武蔵小杉～川越)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
東京臨海高速鉄道 (りんかい線)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
横浜高速鉄道 (みなとみらい線)	○	○	×	×	×	×	○	○	○	○
東急 (東横・新横浜線)	○	○	×	×	×	×	○	○	○	○
東急 (目黒・新横浜線)	×	×	○	○	○	○	×	×	×	×
東京メトロ (副都心・有楽町線)	○	○	×	×	×	×	○	○	○	○
東京メトロ (南北線)	×	×	○	×	×	○	×	×	×	×
東京都交通局 (三田線)	×	×	×	○	○	×	×	×	×	×
埼玉高速鉄道 (埼玉スタジアム線)	×	×	○	×	×	○	×	×	×	×
西武 (池袋線系統)	○	○	×	×	×	×	○	○	×	×
東武 (東上線)	○	○	×	×	×	×	×	×	○	○

↓表に記載した車両の写真。順番は表のとおりである。





表を見ると、思ったよりも入線できない路線が多いと感じると思う。もっとも、東横線系統の車両と目黒線系統の車両が同じ線路に入ることがないからという理由が大半であるが。まず、TWR 車は JR 線と自社区間、JR 車はそれに加えて相鉄線だけと、広大なネットワークのほんの一部にしか顔を出さない。相鉄車の 12000 系も同じような感じである。ちなみに、20000 系と 21000 系の写真を見て「同じでは？」と思った人もいるだろう。しかし、上の表の通り、入線可能な路線が全然違うのである。なぜか？ 答えは簡単で、20000 系は東横線系統への直通用、21000 系は目黒線系統への直通用として製造されたからである。1 番わかりやすい違いは両数。20000 系が 10 両で 21000 系が 8 両。21000 系が東横線に入るのは物理的には可能だが、20000 系が目黒線系統に入るのは不可能である。なぜなら、目黒線系統の駅は全て 8 両分しかホームが対応していないからである。きっぱり運用を分けてより多くの車両を直通できるようにしているのだ。他にも違いはあるが、ここの趣旨からずれてしまうため、省略する。それでは、改めて続けよう。西武、東武車、メトロ車の 10000、17000 系と MM 車は、もともと直通していた他の 4 社にだけ入線可能である(西武と東武では、お互いの車両がお互いの路線に入ることはない)。東急車は自社の所属路線と直通先に各路線全てに乗り入れ可能である。メトロ車の 9000 系、都営車と SR 車は新横浜までが乗り入れ可能である。ここで何か気づいた人もいるであろう。そう、相鉄が新横浜線開業で大量の社局と乗り入れることとなったのにも関わらず、直通先で乗り入れ可能なのが東急車しかないのである。つまり、相鉄と東急を直通する列車は必ず相鉄車か東急車のどちらかが入らなければならないのである。さらに、相鉄線は路線距離が短いこともあり、路線の貸出料を相殺する関係で、ときどき東急車が横浜—西谷間でバイト運用に入っていることがある。これらのことから、東急車は重労働をするハメになっている。それだけではなく、これはダイヤ作成において非常にネックになる。ダイヤを考えるのはもちろん人なのでその人たちもまた重労働をしているのである。列車の乗り入れ可能な路線のことも考慮し、乗客の利便性も考えて・・・と考えたらキリがない。ダイヤを作成する方たちがとても苦労してダイヤを考えているということは少し意識しておく必要があると思う。そんなことはさておき、本題に戻ろう。他社局に乗り入れる際には ATS(Automatic Train Stop)という機器を載せる必要がある。無論、列車の安全運

行のためだ。基本的には自社と直通社局の分だけ載せる。まあまあなサイズであるため、スペースがないと置けない。そのため、東急車には異様な数のATSが積まれている。運転室に置くスペースがなくなり、乗客側の窓を1つ潰してまで置いたほどである。

4.種別

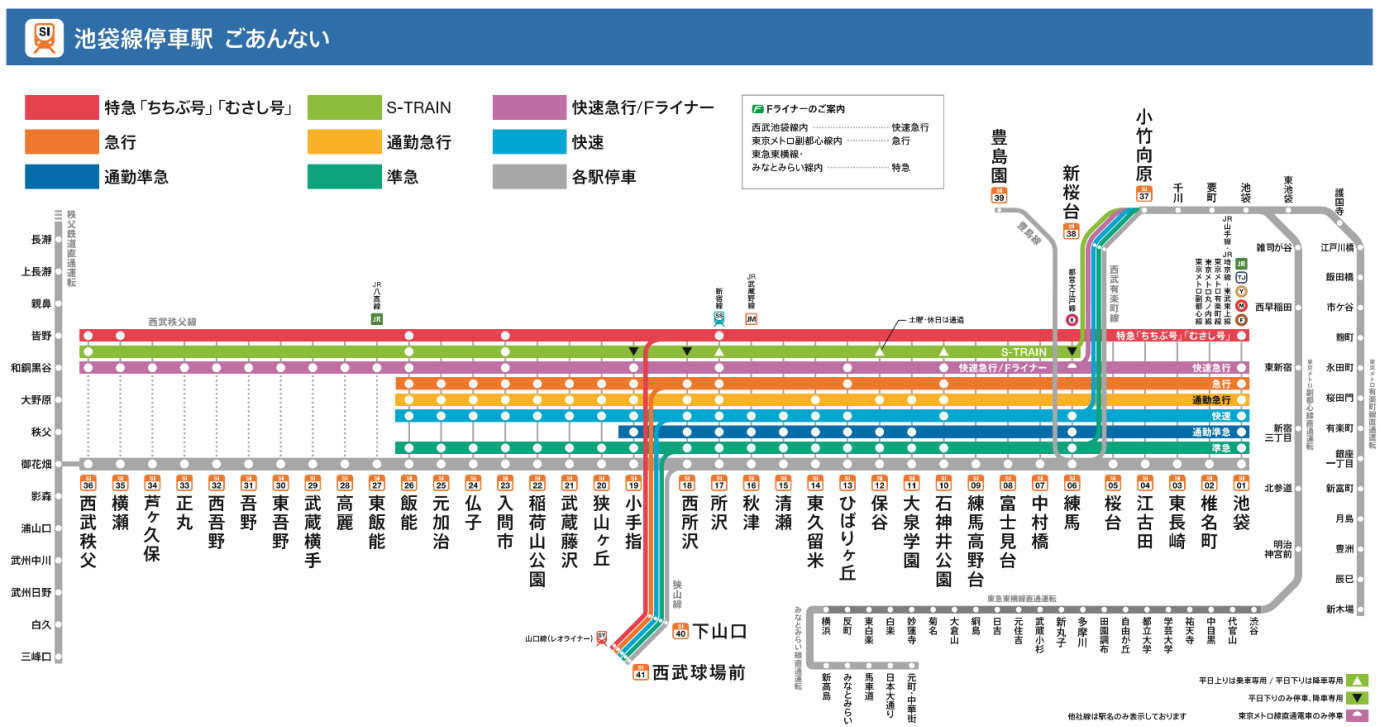
「3.運用」にまとめようと思ったが、長くなりすぎて読みづらくなりそうだったため別の項目に分けた。まず相鉄。「各停」「快速」「特急」の3種別を基本に、平日限定で「通勤急行」「通勤特急」の計5種別が運転されている。各停は名前通りなので省略。快速だが、横浜を出ると星川、鶴ヶ峰に停車、その先は全て各駅に停車ようになっていく。ほぼ快速という言葉の意味を成していないと言っても過言ではない。もはや区間快速に名前を変えた方がいいレベルである。一方、特急はしっかりと通過駅がある。横浜を出ると西谷、二俣川、大和、海老名に停車、いずみ野線に入るといずみ野、湘南台と、かなり停車駅を絞っている。通勤特急だが、特急の停車駅に鶴ヶ峰を追加しただけである。相鉄側にも何かしらの意図があって止めているのだろう。通勤特急は全て東急線方面に直通する列車である。通勤急行は快速の停車駅から星川を抜いただけで、これもまた存在意義を疑ってしまう停車駅である。新横浜線開業前までは横浜―二俣川間無停車の「急行」という種別もあったが、ダイヤ改正で消されてしまった。これにより、西谷には全営業列車が停車するようになった。新横浜線の分岐駅であるためそうしたのだろうが、西谷を通過していた急行の新鮮さが忘れられない。まあ、JR線と直通を開始する前は各停以外全列車が通過する駅であったため、通過のシーンはよく見ることができたのだが・・・。

次は東急と横浜高速鉄道。東横・みなとみらい線では「各停」「急行」「(Fライナー)特急」と平日限定の「通勤特急」があり、目黒線では「各停」「急行」、新横浜線は東横線からの「急行」、目黒線からの「各停」「急行」がある。東横線の急行は停車と通過を1駅ごとに繰り返す区間があり「隔駅停車(かくえきていしゃ)」と揶揄されることがある。目黒線の急行は田園調布―日吉間は東横線の急行と同じ停車駅で走っているが、それなりに通過していると思う。また、特急は「横浜高速鉄道」「東急」「東京メトロ」「西武」「東武」の5社を運転する一部の列車につけられる「Fライナー」という名前が付く種別でもある。Fライナーという名前が付くには条件があり、MM・東急では「特急」、東京メトロでは「急行」、西武もしくは東武では「快速急行」として4社を走る列車にしかつかない。例を挙げると、東京メトロの駅までの運用であったり、東武線内の種別が急行である列車には絶対にFライナーという名前はつかない。これは2016年のダイヤ改正で設定されて以来、ずっと守られ続けている条件である。この名前がついているということはどの路線でもかなり早い種別で走ってくれるという確証があるということである。急いでいるときにはかなり使えるものである。通勤特急は特急の停車駅に加えて日吉、馬車道、日本大通りの3駅に停車するものである。相鉄と同じだなという程度の認識でいいと思う。

JRとTWRはまとめて紹介する。「各駅停車」「快速」「通勤快速」の3つがある。ただ、りんかい線と川越線は全列車が各駅に停車。埼京線は19駅ある中、快速は通過駅が4駅と非常に少ない。詐欺と言われても仕方がない。通勤快速の通過駅は10駅ある。半分以上通過しているので快速とはかなりの差がある。

次の東京メトロと都営、SR もまとめさせてもらう。まず目黒線に直通する南北線、三田線、埼玉スタジアム線と東武・西武に直通する有楽町線は全列車が「各駅停車」(有楽町線には通過駅の列車が一応あるが、後で紹介する)である。優等列車があるのは副都心線の方だ。「通勤急行」と「急行」。急行が和光市、小竹向原、池袋、新宿三丁目、明治神宮前、渋谷に停車、通勤急行は急行の和光市〜小竹向原間を各停化したものである。急行は副都心を代表するような駅にのみ停まって、速達性をしっかり確保している。

次に西武だが、種別が多くとてもややこしい。「各停」「準急」「通勤準急」「快速」「通勤急行」「急行」「快速急行」「特急」の計 8 つ(西武の路線図は相鉄の路線図に載っていないため下に貼っている)。

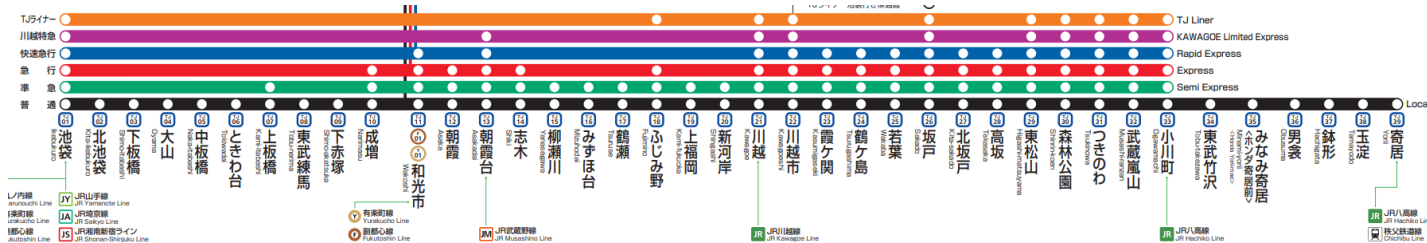


種別が多いのは西武の意向であろう。ある特定の駅をラッシュ時間帯には通過、もしくは停車させる種別が必要なのであろう。石神井公園を例に見ると S-TRAIN(後ほど触れる)が停車するためそれ以下の種別は全て停車するのだが、よく見ると通勤準急だけ通過になっている。普通はその駅に止まる最速達種別以下は全て停車するようにしているのだが、西武側が通過にしているのは色々考えた結果なのだろう。これを、種別を増やさずに行うこともできる(名鉄は実際に行っている)。それは特別停車や種別変更である。今回は説明を省くが、それらを行うことで種別を増やさずとも特定の駅を通過・停車にすることができるが・・・ 乗客からしたらただ紛らわしいだけである。同じ会社内で種別変更があるのは関東に住んでいる人からしたら慣れないであろう。なので、どちらかがいいかは完全に個人の好みである。

ここで、今までずっとスルーしていた S-TRAIN という種別に少しだけ触れよう。S-TRAIN はシートがロングクロス転換となっている西武 40000 系で運行される座席指定制の列車である。平日は通勤需要で西武から有楽町線方面へ、土休日は観光需要で副都心線・東急線方面へ直通する。平日は上りが

所沢からの豊洲行き、下りが豊洲からの小手指行き。土休日は上り・下りともに西武秩父(飯能、所沢)一元町・中華街間となっている。西武線内の路線図を見ると分かるが、S-TRAIN はかなり特殊な停車駅となっている。土休日の方が平日よりも停車駅は少ない。これも需要を考えてのことなのだろう。

最後に東武。こちらも少し種別が多いため路線図を貼る。



「普通」「準急」「急行」「快速急行」「川越特急」「TJ ライナー」の計6つ。TJ ライナーのみ指定券の購入が必要となる。運用的には寄居からの普通は森林公園でほぼ全てが折り返すようになっている。快速急行以下の種別は川越市—小川町間は全駅に停車、川越特急、TJ ライナーでも東松山以降は全列車が各駅に停車。末端区間にありがちな構図であるが、さすがに快速急行以下全てが川越市から全駅に停車、というのは少しやりすぎなように思う。新横浜線開業時のダイヤ改正でかつてあった「快速」という種別が消えてしまった。立ち位置的には急行と快速急行の間である。快速が急行より早いのに何処か違和感を覚えるのはなぜだろうか…。当時の快速の停車駅は、池袋、成増、和光市、朝霞台、志木、ふじみ野、川越、川越市、若葉、坂戸、東松山と東松山から小川町までの各駅である。川越市の先もしっかり通過運転を行っている。快速急行はこれよりも上なので、当然川越市の先も通過駅がある(その区間の違いは若葉に止まるかどうかの違いであるが)。ちなみに準急と急行、快速急行での変更も付け加えておくと、準急は上板橋停車化、急行は朝霞、快速急行は朝霞台と川越市—東松山間の全駅停車化と志木の通過化である。また、その時のダイヤ改正で同時にF ライナーがつく種別が急行から快速急行に変わった。しかし、準急、急行、快速急行が鈍足化されてしまったため、実質的なF ライナーの格下げである。東武は「減便するからその分停車駅を増やしてその分を補完したほうがいい」と考えたのだろう。でも、せっかく朝霞に急行が停車するようになったのに、F ライナーを快速急行にしてしまったため、結局朝霞にF ライナーは停まらないということになってしまった。また、今まで志木からF ライナーに乗ることができていたのに、急に通過してしまうようになった。このようなことをするのなら、以前の快速急行の停車駅に朝霞台だけを加えて、F ライナーを割り当てればよかったように思う。そうすれば変な反感も買わずに格上げができただろうに…(朝霞が最寄り駅である人に失礼だが)。

③まとめ

ここまでで、4つの観点からネットワークに関係する各社の紹介をしてきた。正直、路線が多すぎて、まとめようがなくなりここまで長くなってしまった(感想を入れすぎたような気がする)。それだけこのネットワークは情報が盛りだくさんなのである。もちろん今回紹介していないこともたくさんある。これらの路線を使いこなすには、まったく見ず知らずの場所から来た人からすればとても難しいであろう。それでも、この記事を読んで少しでも興味を持って知ろうとしてくれたならありがたい。みなさんも、これらの路線を利用する際は、事

細かに調べる必要は当然ないが、最低限どの路線がどこの路線と直通しているのかだけはぜひ知ってもらいたい。最後に、ここまで読んでくれたみなさんに。最後までお読みいただき、ありがとうございました！

出典

相鉄、西武、東武の路線図はいずれも公式 HP より

(相鉄: <https://www.sotetsu.co.jp>

西武: <https://www.seiburailway.jp>

東武: <https://www.tobu.co.jp>)

各車両の写真は全て筆者が撮影したもの。また、車両の入線可否の表は筆者が作成したもの。

台風10号の影響があった路線について

中等23期 R.Y.

《はじめに》

今年の9月の初め頃比較的大きな台風が関東に上陸して、多くの人が大雨や風で被害を受けました。今回は、今年あったそんな台風10号による影響が出た路線の具体的な被害やそれらに対しての今後の対応などを、資料をもとに個人的な意見や感想も含めてまとめました。主に、東海道新幹線と小田急線の2つの路線を抜粋し紹介します。



・台風10号の主な動き

①東海道新幹線

【影響】

主な影響としては、東海道新幹線は台風10号により8月30日～9月1日まで3日間、三島～名古屋間の上下線を計画運休しました。この計画運休、2018年に初めて行って以来、今回を含めて9回目であったそうです。これにより、駅には切符や日程変更の手続きに訪れる人々が多くみられました。これ以外の区間にも影響があり、東京～三島、名古屋～新大阪といった区間では一時間に2本程度の臨時列車の運行になりました。このような計画運休の判断は、JR東海いわくとても難しかったそうです。



・3日間運転見合わせ区間

【今後の対応】

JR東海は今後について、「東海道新幹線は他の新幹線と比べて、かなり盛り土の区間が多いため、雨に対して慎重に運行管理を行いたい。技術的なことも分析しながら必要な速度規制を行い、場合によっては計画運休をしていく。」と説明されていました。



・新幹線系N700系（新横浜にて）

【感想】

東海道新幹線の台風10号による影響を書いている思ったことは、やはり多くの方が帰省や旅行などで新幹線を利用する予定で事前に予約が多い中、台風が来ていても無理やり動かさずに運休したのはよい判断だと筆者は思いました。これからもこのような事態が起きた場合、人の命を運んでいるので、慎重な判断を続けて行ってほしいです。

②小田急線

【影響】

小田急線は台風10号により8月30日に伊勢原～奏野の間で盛り土が100m程離れた2か所で崩れ落ち、復旧までに相当な見込みがあるため伊勢原～小田原間上下線を運休にしました。これにより特急ロマンスカーを運休し、東京メトロ千代田線の相互直通運転を取りやめました。全車両制限時速45kmで運転をしており、通常の2倍ほど運転に時間が掛かりかなりの遅延が起きていました。そして31日では相武台前～小田原の上下線が止まり、運休区間がさらに広がっていました。また、その日には304分もの遅れが生じていた車両もありました。最終的には9月1日の午後4時に全線で運転を再開し、9月2日には特急ロマンスカーの運行が平常通り行われ、東京メトロ千代田線の相互直通運転も再開しました。



・伊勢原止まりの急行



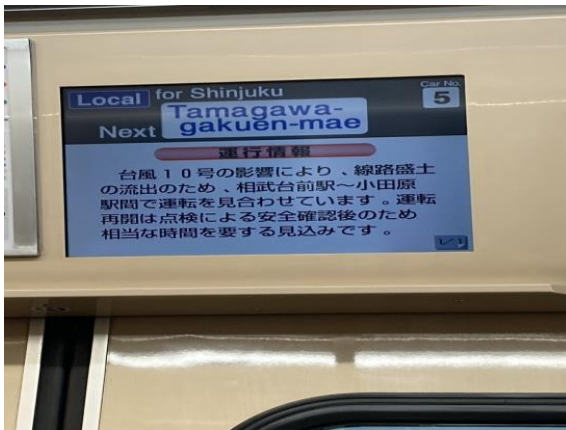
・盛り土流出

各駅停車

6両 遅れ304分

種別については、変更となる場合がございます。あらかじめご了承ください。

- ・ 304分遅れている車両



- ・ 車内の LCD に相武台前～小田原が運転見合わせていると表示されている。



- ・ 31日筆者乗っていた車両の最高時速



- ・ 相武台前止まりの各駅停車

【小田急の対応の良さ】

小田急電鉄は台風が来る前の29日の時点で、30日の特急ロマンスカー計68本を運休すると発表しており、当日に多くの人困らないよう配慮しているのが素晴らしいと思いました。また、盛り土が流出した際復旧には相当な時間がかかると書いていましたが、たった2日3日で修復してしまうのは、現場の作業員の手際の良さに驚きました。普段小田急を使っている身からすれば、復旧が早いことはとてもありがたいです。

【感想】

筆者は小田急の駅周辺に住んでいるため、普段学校の通学時やどこかへ出かける際よく小田急を利用しています。だからこそ、今回のような盛り土流出はとても驚きました。また長い間運休になったり事故が起きたりしないか不安でした。遅延などがあったものの、筆者は普段のように小田急を利用できたのでよかったです。他にも、上で述べたような対応の良さもあり、引き続き小田急を使って行きたいと思いました。



・小田急5000型もころん号（小田急相模原駅にて）

③振り返り

今回、台風に影響があった路線を調べ、考え、思ったことは、日本の鉄道がよいと言われているのは技術力だけではなく、それを経営している会社の対応の良さにも魅力があるからだということです。具体的には、今回のような事態が起きた際、なるべく運行を行いながらも最悪の場合を想定して本数を少し減らしたり、低速運転を行ったりなどの工夫も見られました。また、問題が発生しても迅速に対応しており何よりも安全な運転を考えているのだなと感じました。これからも、引き続き安心して日本の鉄道を使って行きたいと思いました。

最後まで読んでくださりありがとうございました。

編集後記

最後までお読みいただき、ありがとうございました。鉄道に関する様々な話題について、個性あふれる様々な記事をお楽しみいただけたのではないのでしょうか。

今年度の部誌のNo.1からNo.4までを合計すると、そのページ数はなんと 130 ページを、文字数は 10 万文字を超えています。そんなにも盛りだくさんの部誌を全て読み込むのには相当な時間がかかり、正直鉄道好きな人であってもかなり大変です。部員全員のものを確認し結合する際、少なくとも2回ずつは読んだのですが、1度目に読んでみたときには気づかなかった発見がたくさんありました。そして、何度読んでみても、新たな知見を得ることができるように思えるのです。部誌にはたくさんの英知が詰まっていることを感じさせられました。

では、そんな部誌を書くための部員たちの知識はどこから来ているのでしょうか。もちろん、部活動中の時間などで部員同士が交流する機会はたくさんあります。しかしそれだけでは、今まで知らなかったことを知れても、新しい知識を自分が生み出していくことはできません。ジオラマや5インチゲージといった日々の活動で、あるいは部員と交流する中で、気づかないうちに本人に知見が蓄積されることで、執筆する際に他の人が真似できないような部誌を書くことができるのだと思います。このプロセスは、SNSが発達した現代であっても、同じ趣味を持つ者同士で集まるコミュニティがないと、できないのではないのでしょうか。

私たち高校 60 期・中等 20 期は今年度で活動から退きますが、この桐蔭学園鉄道研究部が、これからも追及し続ける部活であらばと思っています。

最後にはなりましたが、部員たちを支えてくれた神谷先生、原田先生、山本先生、村上先生のご尽力なくしてはここまで来れませんでした。感謝申し上げます。

【令和 6 年 9 月 編集担当:高校 60 期 S.K.】





公式HP・Youtube・X(旧Twitter)・Instagram 随時更新中！



HP



Youtube



X(Twitter)



Instagram



HPにて、2020年度以降の部誌をご覧ください！

←HP部誌ページ



くろがねの森鉄道
Kurogane no mori Railway



桐蔭学園
鉄道研究部
TOIN GAKUEN RAILWAY STUDY CLUB

部誌 2024年度第3号 2024年9月18日発行

発行・制作：桐蔭学園高等学校・中等教育学校鉄道研究部