



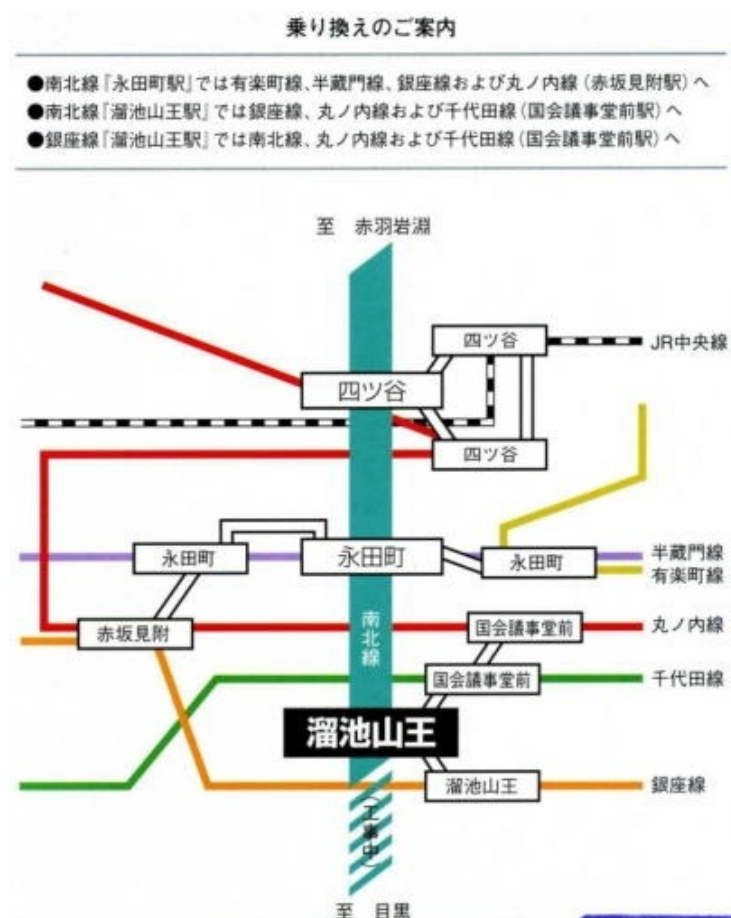
随筆「東京モノログ」 鉄道撰集Ⅰ

1997.9 ~ 2004.2



第2話 南北線、南へ一步（1997. 9.30）

全国の地下鉄で南北線というと、札幌と仙台を走る線が思い起こされる。特に札幌の南北線は、東西・南北に整然と格子をなしている道路の下を走るため、名の通り南北線と呼ぶにふさわしい。が、東京のそれは確かに北と南を結ぶゆえ、南北線には違いないにしても、あっちで曲がりこっちで折れして、南北蛇行線とでもいった趣である。



さて、その南北線が南？（今回は正確には南東）へ向かって新たな路線を開いた。赤羽岩淵～駒込で始まった区間があれよあれよで四ツ谷まで南下し、とうとう今回、これまで鉄道空白地帯だった溜池に、銀座線のタイアップのおまけつきで、新駅開業＋起点の延長にこぎつけたのである。溜池と言えば、首相官邸や、アークヒルズの近所という印象が強いが、古くから山王（山王下）という由緒ある地名もあって、駅名ではいろいろもめた経緯がある。当初の溜池駅から溜池山王駅になったのには、それ相応の理由がある訳だ。（他にも、半蔵門線の水天宮前（最初は蛸殻町だったが、箱崎にしたいとの案が出て、紛糾）や新幹線の合成駅名（水沢江刺、燕三条、安中榛名等）が妥協の産物型駅名として名高い？）



何かにつけ初日に目がない筆者は、早速、会社帰りに渋谷から銀座線に乗り込んで、わざわざその溜池山王に向かうことになる。赤坂見附と虎ノ門の間は、都心にしては珍しく駅間が長いことで有名だった。ようやくそのほぼ中間に駅ができた訳だが、試しに赤坂見附～溜池山王の所要時間を計ったら、一分余りであった。表参道～外苑前と同じような感覚（間隔）である。ホームに降り立つと、およそ往年の銀座線の駅とはかけ離れた明るさに広さ。しかし見渡すと上り階段がない。何と改札と出口が下り階段を降りないと出てこないという、銀座線（地下浅くを走る路線）ならではの仕掛けには驚かされた。（もちろん表参道など他にもあるが）開業時につきものの記念スタンプを押して、改札を出る。改札付近には駅員が何人かいて、乗客の問い合わせにまめまめしく応じている。これまた開業時ならではの光景である。

とりあえず溜池交差点に出てみる。しばらく見ぬ間に、首相官邸を取り巻いていた木々がなくなり、きれいな建物が代わりに肩を並べている。首都高速のガードも化粧直ししてあるし、チェーン系の飲食店もいくつかできている。新駅ができるとずいぶん華やぐものである。地元商店会などは、開業記念セールに余念がないようだ。貼り紙が店先を賑わしている。ふと国会議事堂方向に目を向けると、ぽっかり土地が空いていて、何やら基礎工事をしている。そう、ホテルニュージャパンがあったところである。山王共同ビルというのができるらしい。その隣が日枝神社で、いわゆる山王にあたる。交差点とバス停は溜池だから、両方にとって溜池山王でよかったんだな、と妙に納得してしまった。

アークヒルズへ向かう一筋の地下通路ができていた。動く歩道がないから、距離感を感じる。が、雨風の心配なく、地下鉄で通えるようになれば申し分ないだろうと思う。その通路を背にして、帰りは、めでたく延伸した南北線に乗り込む。ホームに着いてはったことがいくつかあって、まず、降車用と乗車用と番線が分かれていること。着いた列車はいったん回送になって、車庫に入るとのアナウンス。確か四ッ谷までだった時は、着いたらそのまますぐ乗れた

と思ったが。南北線も箔がついたものである。お次は、乗り換え案内の表示。これまでは営団各線の色分けしたカラーマーク（ドーナツ状の円）が矢印と一緒に表示してあるだけだったが、何とその円の中に乗り換え線のホームまでの距離が記されている。赤丸の丸の内線は470m、緑丸の千代田線は140mとなっている。これは名案だと思った。そして、極めつけはホーム外壁の「アートウォール」。日本の四季折々が伝統的画法によって壁いっぱいに繰り広げられている。粋なものである。乗り込むと今日はこのまままっすぐ一本。28分で終点、赤羽岩淵に着いた。



これで「溜池山王<->赤羽岩淵」という四文字駅名を起点・終点に持つ何とも重厚な路線になった南北線。溜池山王からは、さらに目黒まで延び、現・東急目蒲線に乗り入れ、多摩川園まで。多摩川園からは、そのまま東急東横線につながり、横浜へ。横浜から先は何とみなとみらい21線という新地下鉄に乗り入れて終点は、元町中華街（これも妥協の産物駅名になる予定）というから、南がかなり極まる格好になる。一方、北に目を向けると、赤羽岩淵から、90度カーブして、目指すは川口東部と鳩ヶ谷市以北。赤羽岩淵から浦和大門までの区間は埼玉高速鉄道という第三セクター路線に乗り入れることで、北も極まるようになる。営団地下鉄南北線自体は小粒でも、相互乗り入れの集大成で、東京を貫く南北の動脈ができあがる訳である。北赤羽に住む筆者としては、赤羽岩淵からそのまま素直に掘り進んで、JR埼京線の北赤羽駅とのアクセスができれば素晴らしいなどと思ってしまうものの、やはり北進を考えて、90度カーブさせるプランに敬意を表することにした。赤羽岩淵までは徒歩約15分だから、まあいいかの心境である。この東京23区の北の端から、電車一本でランドマークタワーやマリントワー、そして中華街にも行けるようになるというのは、考えてみれば凄いことである。早く「元町中華街」行きとやらに乗ってみたいものだ。

第9話 雪が降る（1998. 1.15）

1 / 8の雪も激しかったが、今日1 / 15のこの雪の降りようはどうだろう。朝から降り続いて、弱まるどころか勢いを増すばかりである。西から大風もやってきて、風雪状態になり、夕方がピークだと言うからたまったものでない。休日だったからまだよかったものの、外出していたらと思うと、背筋が凍りそうだ。（この荒天の中を働く方々、出かけざるを得ない方々には、敬意を表すばかりです。）



1 / 1はJR東日本の正月サービス「お年玉フリーきっぷ」を使って、列車の乗り継ぎで1日を過ごした。大宮から長野行新幹線で終点まで、長野からは、特急みのりで3時間かけて新潟まで、新潟からは酒田の手前、余目まで特急いなほに乗り、余目から山形までは快速月山で、といった具合。長野県に入れば雪景色が拝めるだろうと期待していたがそれがさっぱり。黒姫、妙高高原あたりでやっと雪にお目にかかることができ、新年初雪！などと喜んでいたのと裏腹に、この東京での隔日での雪三昧には感動を通り越して、うらめしさすら覚える。直江津から新潟、そして余目までの日本海沿いは、雪一色だろうと思っていたのが、豪雪の地であるはずの長岡ですら、雪を見ることがなく、村上から北にかけてようやく雪混じりの天気になった程度。今年は暖冬だし、雪は少なそうだ、なんて考えていたのが嘘のようである。余目から新庄に向う最上川沿いの雪渓が思い出される。自宅裏手の荒川河川敷も人の姿は皆無で、ひたすら真っ白だからそれなりの情感を湛えているものの、やはり最上川の森厳とした雪景色とは訳が違う。明日は止むだろうか、といった不安をかきたてるばかりの風景である。

北国・雪国の人からは一笑に付されそうだが、雪に弱い首都圏の有様は目を覆うばかり。1 / 8は憂き目に遭った。渋谷を21:00に出たところ、山手線は超満員。逆方向に一駅戻ってから乗り込み、おまけに席を確保することもできたので、これはもう行けるところまで行くしかないと決め、本来なら新宿で埼京線に乗り換えるところを、そのまま乗って池袋をめざした。ところが高田馬場駅に着いてから動かない。車内アナウンスが原宿駅付近での倒木事故を伝える。明治神宮の敷地の木が倒れて、架線を切ったらしい。乗り換えミスと悔やんだところで仕方がない。山手線上下とも止まってしまったので、振替で営団地下鉄東西線～南北線と乗り換え、王子をめざすことにした。どうにか、王子まではすんなり来れたのだが、その後がまずかった。京浜東北線が来ないのである。これは後で知ったことなのだが、何でも鶴見付近でやはり架線事故があって、立ち往生したそうである。その立ち往生列車を待っていたので、30分以上も雪の映える飛鳥山の森を見て過ごすことになってしまった訳である。（おそらく、事故が発生してから復旧するまでの長いインターバルを駅でひたすら待ち過ごした人もいたんだと思う。） これまでに体験したことのないような満員列車に揺られ、赤羽に着く。さて、埼京線だが、夜分のせいも

あり、これまた来ない。やはり30分程待たされて、自宅に帰りついたのは、実に23:30だった。ふだん渋谷から自宅最寄り駅まで通しで乗った場合、たかだか20数分だからおそろしく時間的回り道をしたことになる。多分、新宿で乗り換えていたら、遅くとも22:00には着いていただろう。大手町で15cmと発表された東京の「大雪」がもたらした交通マヒのこれはほんの一例である。

何よりひどいのは、田町を21:00に出て、小田原に朝の6:00に着いたという社内の知人の同僚の話。これは東海道本線の普通列車が横浜駅手前1kmあたりで、立ち往生したものの、それが架線断線が原因ということのを車掌、駅員何ら把握しておらず、あいまいなアナウンスで乗客を4時間以上も車内に閉じ込めてしまった、という事故にその人は巻き込まれてしまった。田端にある管制室に各線区からの事故情報が集中したために、全てを処理できず、列車の適切な運行を指示できなかったことがこの事故を招いたと、報道番組がふれていた。線路内に降りることを制止し続けた結果、身動きがとれなかったこの時の乗客は、結局、手動で扉を開け、横浜駅まで線路伝いに歩き、待合室で眠る、長蛇の列に耐え、タクシーで家路に着く、といった顛末を余儀なくされた。横浜駅に着いた頃には、振替手段になる他の鉄道は終電もなくなっていた訳だから、その時の心情たるや察するに余りある。情報の分散処理の必要性と、指示が来ない場合に求められる本当に必要な状況判断と勇断の大切さを感じた。

雪に弱い首都圏だからと嘆くより、それを承知の上で、自らでリスク管理する必要も欠かせないと思う。もし同じような事態になった時、自分の判断で手動で扉を開け降車を試みるのは、リスク管理の観点からすれば当然と言っていいかも知れない。

→ [webオリジナル版](#)

第18話 サンライズ エクスプレス (1998. 6. 1)

品川駅では時折、特殊な列車や車両の見本展のようなイベントが開かれる。5 / 31は5月最終日にしてようやく乾いた感じの五月晴れとなり、行楽日和。5 / 30のゴミゼロの日になんで、クリーンアップをするのも良さそうなところだが、品川駅のこの手のイベントにはつい足を運んでしまう。行楽という程のものではないが、ちょっと足を伸ばすには手頃である。

宴会列車や現役を退いた車両が披露されることが多いが、今回は五能線を走る特急列車「リゾートしらかみ」の紹介。今回はやはりデビューを控えた新しい寝台特急「サンライズ エクスプレス」と新型車両を擁した「夢空間 北斗星」の展覧イベントである。筆者は元来、車両や列車編成にはあまり関心がないので、いわゆる鉄道マニアとは一線を画しているつもりでいる。（鉄道好きなのは、沿線の地理や地誌との関係や駅名や停車駅に関してである。つまり、なぜこういう駅名になったのかとか、なぜこの駅に特急が停まるのか、といった類である。鉄道実用マニアとでも言おうか。今後は環境問題もテーマに加えられると思っている。）なので、この手のイベントで集結するマニアの方々に対しては、同感できる部分もあるが、親近感を持ってないというのが本心である。何せ関連グッズを物色する様はどこかのバーゲン会場さながらだし、車両をカメラに収めるのに躍起になる様はこれまた芸能カメラマンさながらで、要するにそこには公共心が見られないのである。一般に広く開放されるべきイベントがマニアの私物と化しかねない点が何ともやりきれない。鉄道への愛着を示すのは、何も珍しいカードや切符、貴重な写真を手に入れることで果たすばかりではない筈。物的な満足よりも純粋に鉄道に乗る、車窓の景色を楽しむ、それも愛着のうちだと思うのだが、...

話を戻す。「夢空間 北斗星」だが、最後尾車両を遠目に見た時は、大分県を走る「ゆふいんの森」号かと思いきや、ここは東日本。色合いや風貌が似ていたので見紛うてしまった。5 / 30・31の2日間、専用のダイニングカーに3,500円でスペシャルランチ招待という企画があり、その車内広告を覚えていたので、広告に載っていたのと同じ車両と後からピンと来た。これまでの寝台特急とは打って変わって、何というかヨーロッパ調なのには驚いた。この車両だけとれば、日本版オリエンタル急行といった趣である。スペシャルランチの方は、平日のみの電話受付でしかも先着順。数がかなり限られていたので、すぐに予約完了となったようだ。（当方も広告を目にした翌日にトライしたが、何度かけても話し中という有様。ハガキ申し込みで抽選の方がよかったように思う。）電話予約が成立した幸運な方しかこの車両には入れないので、拝めるのは外見だけなのが残念なところ。しかし外からのぞきこまれるランチというのはいくら幸運と言っても、ちょっと気の毒である。



さて、今回の「ブルートレイン・フェスティバル」。目玉はやはり、7／10にデビュー予定の「サンライズ エクスプレス」だろう。「夢空間 北斗星」は先述したダイニングカーとその隣りのラウンジカーを除けば、外観はまさしく「ブルートレイン」なのでインパクトは弱めだが、「サンライズ」の方は、全車両一貫して新しいデザインなので、マニアならずとも唸られる。車内の見学はすでに長蛇の列で待ち状態になっていたのであきらめ、外側から中の様子を見る。個室部分はさしずめ少々値の張りそうなビジネスホテルの部屋を並べたような作りである。又、全体的に丸みを帯びているので、くつろぎ感がある。寝台列車と呼ぶに相応しい車両だと思った。パンフレットを見ると「朝焼け感」をイメージした色調とあるが、見た目はクリーム色基調であずき色の帯。ともかく寝台特急＝ブルートレイン、とはいかなくなる訳だが、これもブルートレイン扱いになるのだろうか。ブルーは車両の色にかけるよりも、夜の深い青に喩えた方が良さそう。岡山から山陰～出雲市をめざす「サンライズ出雲」と瀬戸大橋～高松をめざす「サンライズ瀬戸」に二手に分かれる編成。出雲をめざすあたり、サンライズのイメージになかなかマッチしていると思う。7／10(金)22：00東京発、実際に走る姿を見に行くのも面白そう。

それにしても、こんなことを思うのはやはり筆者も鉄道マニア故なんだろうか？（自宅ベランダから東北・上越・長野行き・山形・秋田の各新幹線を眺めて悦に入っているあたり、マニアと指差されても致し方なさそうである。）

→ [webオリジナル版](#)

第27話 鉄道の日三昧（1998.10.15）

明治5年（1872年）というから、今から126年前になる。この年の10月14日に新橋～横浜間に、日本で最初の鉄道が開業、つまり汽車が走ったことを記念してできたのが、10月14日の「鉄道の日」。今年で5年目を迎える。誕生日当日ではないものの、多少お祝いの意味も込めて、10月9日に天城高原に出かけてきたが、帰路で役に立ったのが、今年から発売になった「鉄道の日記念・JR全線乗り放題きっぷ」である。鉄道の日といってもこれまでは、記念乗車券・入場券・プリペイドカードの類が主だったが、5年目を迎えて鉄道の日意義も深まったのだろう。ともかくこのJRの共同企画はありがたかった。このきっぷ、10月4日～20日までの間に3日分、どこのJRであれ、乗り放題で使える。同一行程3人で1日、同一行程2人で1日+1人で1日、一人で3日連続、一人で日を分けて3日分、などとバリエーション豊富な使い方ができて、計9,180円。1枚あたり3,060円である。青春18きっぷが1枚あたり2,000円代前半だから、それよりはちょっと高めだが、5枚つづり、かつバラで使えなくなってしまった18きっぷに比べれば、至って手軽である。（但し、特急・急行に乗るには、特急券・急行券の他に乗車券をさらに追加しないといけない不便さも18きっぷと同様。普通と快速列車しか乗れないのがミソである。出発前に時刻表とにらめっこしなければならない。）

さて、天城高原へは伊東からバスで行くルートが専らなので、鉄道に乗るのは伊東までである。山手線区内から伊東までは、2,210円だから、単純に東海道線経由で行く場合は、乗り放題きっぷでは意味がない。実は伊東までは、最初からスーパービュー踊り子号で行くべし、と決めこんでいたので、往路は正規の運賃（乗車券+指定席特急券）で予定通り。帰りをどうしよう、と考えていたところに現れたのが、この乗り放題きっぷだったのである。思いついたのは、せっかくJR東日本・東海の分け隔てがないのだから、熱海から西進、富士から甲府に北上して、中央線で帰ってみよう、という遠回りプラン。途中下車した駅までの運賃をそれぞれ合算してみたら5,500円ほどだったので、時間はかかったものの十分おトクな旅になった。富士山の西側外縁を富士川に沿って廻り、富士と甲府をつなぐのは身延線。学生時代に全国を鉄道行脚したものの、こうした支線にはなかなか乗る機会が得られないもの。このきっぷのおかげでようやく乗車することができた。

富士山を遠望しながら、平野部をのんびり走っていくものと思っていたが、富士宮を過ぎてからは、何となく勾配が出てきて、富士川の中流・上流と溯るに従って、山間部をせめぎ走るようになったので意表を衝かれた。飛騨を貫く高山本線の車窓から見るのと同じような景色が随所で広がる。この日の富士山は今年最初の冠雪があったというものの、何となく黒みがかった山容で不気味だったが、ともあれ富士山を拝めるのは、富士から20分ほど走った富士宮近郊までで、そこから先はこんな山合になるのである。身延線の間際にあたる身延を過ぎると、多少平地が多くなり、田圃や果樹園が目につくようになる。10月10日は晴れの特異日。この日も前日の快

晴から続く、夏日のような陽射しに時折見舞われたが、さらに北上し、甲府盆地に入ってきて、田畑が浩々と広がる景色に変わると、一面に降り注ぐのはやはり秋らしい穏やかな日差しだった。収穫期の盛りにある田圃では、刈った稲わらを積む作業に携わる人垣をとこところで見かける。日本の田園風景の豊かさと実りの秋の一端を感じることができ、有意義だった。

往路のスーパービュー踊り子に話を戻す。これは筆者が通勤で使う埼京線を出中かすめていくので、何とか乗る機会はないものだろうか、それも池袋から展望車両に乗り込んで、とかきたてられていたのをようやく今回実現させたものである。1カ月前に朝一番で展望席を押さえられたのは幸運だったが、進行方向、つまり下り方面の先頭展望車両がグリーン車であるなどというのは知る由もない。押さえたのは最後尾の展望車最前列だった、というのに気づいたのが、当日、池袋駅のホームでのことだったからどうしようもない。スーパービューは、東京発通常の踊り子号の指定席料金にさらに上乗せの料金になっている。となれば、先頭展望車のプレミアムはその上乗せの範囲内と考えるのが常道だと思うのだが、実に甘かった。新宿南の高島屋タイムスクエア、恵比寿ガーデンプレイス、埼京線から横須賀線に乗り入れる際に通過する大井操車場のポイント、みな後向きである。押さえた展望車座席が最後尾と知って驚く乗客は他にもいたが、何だかんだでこうした鉄道の旅にハプニングはつきもの、と割り切ることにして、後ずさりする展望を楽しみながらの往路となった。

さて、平成10年10月10日を記念に扱うきっぷを旅中、探してはみたが、甲府にあった程度でいいのが見つからなかった。ということもあって、翌11日には、鉄道の日になんで開催される「鉄道フェスティバル」に足を運ぶことになる。全く以って鉄道の日三昧である。会場の日比谷公園は、天気にも恵まれたのはいいとして、ポケモンアトラクションとかなんとかのおかげで、親子連れを中心に大にぎわいだった。スポンサー企業の出展が増えた分、ゲームコーナーなども盛んで、過去4回のフェスティバルとは趣を変えて、すっかり大衆型イベントになっていた。（予告ポスターにしても然り！）とはいえ、小田急線の停車駅案内のボードなどを抱えている人がうろうろするあたり、やはり鉄道イベントに間違いはない。ステージの対面、日比谷公会堂側に行くと、民鉄（日本民営鉄道協会）の合同テントがあり、ようやく本来の鉄道フェスティバル然とした臨場感を得ることができた。



今年第5回という節目のせい、民鉄の出展数が多いのに驚いた。大手私鉄各社の他に、北は津軽鉄道、西は広島電鉄まで。岩手県を走るくりはら田園鉄道は、1,000円以上お買い上げで新米500gプレゼント、なんてのをやっているし、関西の私鉄各社は関西弁丸出しで、自社の記念プリペイドカード（当然、関西でその線に乗る時でないと使えない）の宣伝に躍起。東急は東横線新丸子駅のボード（駅名標）を1,500円で売り出す力の入れ様。上毛電鉄や大井川鉄道なんかも出ていて、ちょっとした鉄道博である。筆者は、10.10.10がお目当てだったので、民鉄コーナーでは結局、京浜急行の品川駅硬券10.10.10と11月17日に駅名が変わる羽田駅の硬券10.11.17を買い求めた程度。他には、JR四国が出した「五十崎・十川・八十場の10.10.10記念入場券」（ちなみに駅名はそれぞれ、いかざき・とかわ・やそば、と十の読み方がみな違う。鉄道クイズにはもってこい?!と思われる）を買ったが、ついで？に弘済出版社コーナーの山手線路線図（ドアに貼るシール状のもの）なども買ってしまった。どうもこの手の販売品には相変わらず目がないようだ。こどもがやたら多かったせいで目立たなかっただけかも知れないが、いわゆる鉄道マニアっぽい諸氏にはお目にかからなかった。筆者が会場に着いたのは、13時ちょうどくらいだったから、午前中に来て、ひととおり物色した後だったとも考えられるが、マニアと鉄道各社社員のやりとりを立ち聞きしていると、結構耳寄りな情報が得られるだけに、ちと残念だった。（そんな筆者もやっぱりマニア？）

そんなこんなで、鉄道の日を前後して、鉄道三昧になるこの時期だが、どうやら毎年恒例になりそうだ。乗り放題きっぷは、あと1回分残っているので、まだ乗ったことのない路線・降りたことのない駅をめざして、旅に出ようと思っている。しかしながら一つ気にかかるのが、10月10日、伊東駅改札で乗車日をスタンプしてもらった際、見慣れないきっぷ故、駅員さんが間違えて3回目の欄にも押してしまい、「誤入鋏印」をもらうハメになったこと。次回使う際、3回目の欄にちゃんとわかるように乗車印を押してもらうと同時に、途中下車で改札を通る時、ちょっと釈明が必要になりそうなのが面倒だ。また何かハプニングが起こるだろうが、それもまた楽し、とすべきか。．．

→ [webオリジナル版](#)

第4 1話 優等列車停車の既得権（1999. 5.15）



京浜東北線が田端から田町の間を快速運転し出した当初、通過駅になってしまった御徒町ではアメ横商店街挙げて、「快速運転反対!」とかを唱えていたのを思い出す。大宮～川口や横浜～大船からの遠来の客にとっては、快速運転によって時間的距離が縮まる訳で、上野や秋葉原で山手線に乗り換える手間を差し引いても、そのメリットは大きいと考えていた筆者は、こうした地元商店街の反発を短絡的かつ顧客軽視な発想と受け止めていた。逆手にとって、「大宮～川口、横浜～大船の皆様、ようこそ!」くらいの度量を見せた方が良かっただろう。御徒町を通過することで果たして客足は減ったのだろうか? むしろ快速運転のおかげで相変わらずの賑わいを見せているのではないか、と思うのである。

御徒町の例は、今まで各駅停車だったものが快速列車になる、というあまり見当たらないケースで、確かに地元にしてみればあまり愉快でない話である。逆によくあるのはこれまで各駅停車のみだった駅に優等列車(快速や急行等)が停まるようになる話。これは地元挙げて歓迎ムード一色になり、停車初日などには自治体首長や地元有力者がそろって祝賀式典を開いてしまう、という程の盛り上がりを見せるので、否応なく記憶してしまう。筆者の覚えているところで書き出すとざっと以下の通りである。

【JR横浜線】

- ・快速運転当初の停車駅：東神奈川、新横浜、鴨居、中山、町田、橋本
- ・現在：東神奈川、新横浜、鴨居、中山、長津田、町田、相模原、橋本

2駅増えたが、逆を言うとなぜ快速を停めなかったのかが不思議なくらいである。未だ菊名に停まらないのは、乗客の流出を防ぐための競争原理が働いているからだが、不便なことこの上ないのは、沿線の方々が最もよく実感されていることだろう。(新幹線利用客も然り)

【J R 京葉線】

幕張メッセがオープンして間もなく、何らかの大型イベントを見に行った筆者は、京葉線の快速が海浜幕張に停まらないことを知り、えらく驚いたのを覚えている。この日はさすがにイベントに繰り出す乗客が多かったため、快速を臨時に停めていたが、快速列車が標準停車になったのは、その後、間もなくのことだった。

休日と平日でかなり変則的だが、平日の快速停車駅は、東京、八丁堀、新木場、舞浜、新浦安、海浜幕張、検見川浜、稲毛海岸、蘇我となっている。

【小田急線】

江ノ島線の変化が激しい。東急田園都市線が延伸されていたのを機にしばらくして、中央林間に急行が停まるようになった後、大和には特急が、そして今秋、横浜市営地下鉄が入って来るタイミングで湘南台に急行が停まるようになる。かつての急行は相模大野、南林間、大和、長後、藤沢だったので、急行列車たる貫禄があったが、こう増えてくると意義が薄れてきそうだ。一度停車したものを停まらなくするのは、横綱を降格できない、市に昇格したら、どんなに人口が減っても町に戻すことはないのと同じで、既得権みたいなものだから、扱いが難しいのだろう。（地元が反発するのは想像に難くない。）

しかしながら、小田急にはこんな例もある。筆者が昔、経堂に住んでいた頃、準急列車は全て経堂に停まっていた。ところが、代々木上原が新しくなり、千代田線が直通準急で乗り入れて来るようになってからは、直通準急は経堂を通過。ついでに朝夕ラッシュ時の準急も停まらなくなってしまった。幼心に結構ショックだったのを覚えている。この時、同じ憂き目に遭ったのが代々木八幡で、千代田線が代々木公園止まりだった時分は、準急が停まっていたが、千代田線の直通乗り入れが始まった途端、ただの各駅停車のみの駅に「降格」してしまった。かつては代々木上原の方がずっと地味な駅（高架ではなく、地上駅）だったのに、今では格の違いを見せ付けている感がある。（ちなみに、新百合ヶ丘ができる前の急行停車駅は、新宿、下北沢、成城学園前、登戸、向ヶ丘遊園、新原町田（現・町田）、相模大野．．．だった。向ヶ丘遊園から新原町田の間を猛スピードで走っていた当時の「急行」が懐かしい。）

【東武東上線】

新しい駅ができると、優等列車をどう停めるかが焦点になってくる。筆者、小学校低学年時代は川越に住んでいたのも、東上線にはよく乗ったものだが、その当時の急行列車は、池袋、成増

、朝霞台、志木、川越．．．だったが、営団地下鉄有楽町線が乗り入れてからは、和光市に停まるようになり、新しくふじみ野ができると、そこにも停車するようになった。新駅という点では、柳瀬川、みずほ台、若葉の3つもそうだが、ふじみ野には停めながら、その近くの柳瀬川、みずほ台には停まらないのは、ふじみ野が東武の宅地開発の目玉だからに他ならない。同じ新駅でも明暗を分ける一例と言える。（もっとも地元の人たちにとっては、新しい駅ができるだけでもセンセーショナルなのだと思うが、どうせなら優等列車も、というのが人間の欲求本分なんだろう。）

ちなみに、東武伊勢崎線の板倉東洋大前も新駅だが、これまで東武動物公園～新大平下の間を30分間ノンストップで走っていた快速列車を停める一つの布石、かつ一大ステーションにいきなりなってしまった。

新駅ができる時、そして線路を延ばして新たに相互乗り入れを始める時など、どこにどう優等列車を停めるのか、というのは筆者にとってちょっとした関心事である。沿線住民・沿線自治体の思いと鉄道会社との思惑がどう折り合ったのか、そして、そこに停めるに至った決定的な理由は何だったのかを実際に現地を訪ねることで検証するのは楽しい。都営地下鉄が新宿線の急行運転を始めたのに次いで、浅草線では空港間快速特急（成田←→羽田）の運転を始めた時、その停め方に「なるほど」と感心させられたものだった。お次は、営団南北線と都営三田線が目黒から東急線に乗り入れを始めた暁か。急行停車駅がどうなるのか、これも気になるところである。（多分、目黒、武蔵小山、大岡山、田園調布．．．になるものと思われるが。）

未だになぜここに停車して、ここに停まらないのか、と考えさせる駅は幾多もある。地元挙げて、優等列車停車に向けて運動を繰り広げているところも多い。ともかく利益誘導や地元本位な安易な停車設定は考えず、路線全体、交通体系全体（乗り換えや混雑緩和）での最適なパターンをじっくり考慮してもらいたいものである。当然、そうした観点からは既得権益にこだわらない「降格」も検討する必要があるにあって思っている。

筆者の一計では、JR常磐線快速の新松戸停車、JR東北本線普通列車の川口停車、東武東上線準急のときわ台停車、横須賀線の鶴見駅設置、などは実現してもよいと昔から思っているのだが、いかがなものだろう？

→ [webオリジナル版](#)

第74話 南北線、さらに南へ（2000.10.1）

ちょうど3年前、「東京モノログ」駆け出しの[第2話](#)まで遡るが、営団地下鉄南北線がその名に近づくべく、溜池山王まで延びた旨レポートした。その後、溜池山王からは、わりと素直?!に南に進み、先の9月26日、ついに目黒までつながり、東急目黒線（旧 目蒲線）との相互乗り入れが始まった！ 筆者地元の赤羽岩淵から直行で、筆者の元職場のある武蔵小杉までが乗り換えなしで約1時間。遠回りだが、仮に勤務先が武蔵小杉のままだったら、このルートも悪くないと思うだろう。こんな23区の北のはずれ(!)でも、複数の通勤ルートが考えられる訳だから、都内の交通体系も様変わりしたものだと思ってしまう。

そして、やはり23区の北西に位置する西高島平からは都営三田線が南に向って走っているが、その名の通り三田どまりだったのが、今回同時に目黒まで延びて、武蔵小杉へ直行できるようになった。この効果は電機メーカーN社を例にとると、田町の本社ビルと武蔵小杉の事業場が1本で結ばれ、行き来がラクになるなど、軽視できないものがある。（これはN社に限らず、似たようなケースが多分にあることを意味する。武蔵中原に本社工場があるF社にしても、大手町の本社に行きやすくなっているはずだ。） これまで川崎市中原区あたりの皆さんは、港区や千代田区に出るのに、下手をすると南武線で川崎まで行って、東海道線や京浜東北線に乗り換えて、えらい遠回りと高くない運賃を強いられて、品川以北をめざしていた。これからは、東急目黒線と三田線・南北線が救ってくれる訳である。山手線内を縦貫して、城南方面を結ぶことの重要性を思う。南北線は北に向ってまだ延びる予定だが、南に向う分はひとまず完結したことになる。南北線の面目躍如といったところだろう。

さて今回も、新しくできた駅を紹介しながら、その特徴や気づいた点について記していきたいところなのだが、何せ新駅は六本木一丁目、麻布十番、白金高輪、白金台、目黒と5つある。一つ一つとりあげていくと、また延々と書き綴ってしまいそうなので、まずは、計画段階から思っていたことや、今回の延伸や直通に関しての感想、そして今後の見通しなどについて書いてみて、余力があったら、各駅についてかいつまんで書くことにしようと思う。

駅名改称

当初の計画では、東六本木、麻布、清正公前、白金台．．．だった。駅名はあくまで仮称であり、開業直前になって変わるケースは多々あるが、5駅中3駅も駅名が変わるのも珍しいと思う。特に「清正公前」は、小学生の頃見ていた鉄道計画からずっとその名前だったし、バス停も交差点もそうだったから、地元感情を考えてもここは（清く正しく？）清正公前だったはず。「白金高輪」は典型的な合成駅名だが、何だか一気に格が上がったような感じだし、近在の皆さんも当惑しているのではないだろうか。しかし、よくよく見ると、駅は清正公よりやや北に位置し、国道が離合する白金一丁目交差点の直下だったので、これが妥当な駅名のようなのだ。

目黒駅のターミナルとしての重み

目黒はこれまでＪＲは山手線のみ、そして東急目蒲線の乗り換えがあるだけのありふれた駅だった。今回、地下鉄２線が入ってきたことで、城南と城北の結節点とも言える一大ターミナルになったような印象だが、ＪＲが相変わらず山手線のみ、ということで迫力に欠ける気がする。お隣の恵比寿は、日比谷線の乗り換えだけだが、埼京線が入って来ていることで重みも賑わいも一味違う。ここは早いと埼京線を延ばして、停車駅を設けるべきところだろう。（でも、埼京線が大崎から「りんかい線」とつながり、京葉線ともつながる頃には、川越から蘇我を結ぶ大動脈になる可能性がある訳だが、渋谷から先、恵比寿、目黒、五反田．．と各駅停車になってしまうと、動脈としての位置づけ（というより、山手線の快速版としての意味）が弱くなってしまふ。埼京線が目黒に停まるとなると、五反田も、は必至だろうから、いっそ渋谷の次は「大崎」とする埼京線快速列車を新たに設ける、というのも一案か。

東急の動き

今回の相互乗り入れに先んじて行われた東急の変わりようも目を見張るものがある。しかし線名が変わるのはわかるが、多摩川園が多摩川に、二子玉川園が二子玉川になるとは思わなかった。（いっそ「二子玉」でよかったのに?!）ともあれ、多摩川には東横線急行が停まるようになり、田園調布と武蔵小杉の間が複々線になったため、その部分だけやたら線が太くなったのがポイントである。（南北線・三田線の直通列車に加え、東横線も走るのだから、ダイヤが緊密になっているはず。）これだけテコ入れしたのなら、目黒線の急行運転や、東横線の有名無実な他の駅名（都立大学→中根、学芸大学→鷹番など）の改称もすればよかったのに、と思うが、これがなかなか難しいらしい。目黒線の急行運転は何となく話もあったようで、停車駅は、武蔵小杉、多摩川、田園調布、大岡山、武蔵小山、目黒と聞いていたが、どうやら立ち消えになってしまったらしい。



異社同線

白金高輪～目黒の3駅区間は、これまた東京の地下鉄では珍しい、営団線と都営線の相乗り（共用）である。（都営新宿線と半蔵門線は神保町と九段下の間、並行しているが、線路はあくまで別々(規格も異なる)である。） この区間内の料金はどうなることかと思ったが、安い方をとって、営団線初乗りの160円である。（つまり目黒～白金台、白金台～白金高輪、目黒～白金高輪はいずれも160円。） 乗る列車が都営三田線の車両であっても、都営初乗りの170円になることはない。ただし、目黒～三田を通して乗る場合は、170円になる。（「160円＋170円－乗り継ぎ割引」などということはない。ちなみにJRの場合、時間はかかるが目黒～田町は160円。）

行先注意

今、目黒駅上り線ホームにいたとする。西高島平行き、赤羽岩淵行きと書いてあるだけの列車が入ってきた時、確実に目的地（途中駅）に着く自信はお持ちになれるだろうか。何せ、白金高輪で分岐した後、南北線は西へ（麻布、六本木、赤坂、四ッ谷方面）、三田線は東へ（芝、日比谷、大手町、神保町方面）に向うが、文京区役所のある後楽園&春日駅で、両線は再び交差して、今度は南北線が東（駒込、王子方面）、三田線が西（巣鴨、板橋方面）に向うのである。路線図を眺めると、南北線・三田線はまるでDNAのように螺旋している訳だが、仮に線の色分けがなく白黒の路線図だったら、板橋に行く人が左側の南北線、王子に行く人が右側の三田線に誤って乗ってしまう可能性も否めない。白金高輪で乗り換えしないといけない場合も多いので、要注意である。西高島平行き、赤羽岩淵行きと書くだけでなく、路線バスのように経由駅も表示した方がいいだろう。

（はみだし情報：目黒以南から東京ドームや後楽園遊園地に向う人はどちらに乗ってもOKなのだが、安く行くなら、赤羽岩淵行きに乗るべし、である。190円 vs 260円。この違いは

馬鹿にならない。)

駅の間隔

南北線の駅間隔は微妙なことが多い。どうせならここに駅があればいいものを、というヤツである。今回、麻布十番に駅ができたが、これは12月に開業する都営大江戸線の同駅と接続駅になる訳だから真っ当である。つまり「一の橋」はOK。しかし、そこから南へ続く、二の橋、三の橋、古川橋に当たる地点には、いずれも新駅ができなかった。次の白金高輪までは、乗車時間3分、営業キロ数1.3kmなので、微妙なところだが、永田町～溜池山王の0.7kmを考えると、三の橋あたりに駅があってもよかった気がする。ちなみに、麻布十番駅前のバス停は、「一の橋（麻布十番）」である。地下鉄の駅名には（一の橋）がつかないので、バスから地下鉄に乗り継ぐ場合はご用心。

武蔵小杉から先は？

東急目黒線はいずれ日吉まで延びる予定。そうするとまず慶應大の学生はキャンパス間の行き来が便利になる。他校を含め、通学用ルートが多様化も進むだろう。その時は目黒線内の急行運転も実現するかも知れない。しかし、南北線の北が延びて、埼玉高速鉄道の浦和美園が終点になったとしても、南側の終点は日吉どまり。第2話で書いた、山下町（中華街）まで直行、というのはどうやらなさそうだ。

．．．なんてあれこれ書いているうちに案の定、字数が目いっぱいになってしまった。10月1日の都民の日。この日は東京都の施設や公園が入場無料になるので、まだ行ったことのない都立の庭園などを廻りながら、営団の一日乗車券を使って、南北線を中心に途中下車に励んでみた筆者である。六本木一丁目、麻布十番、白金高輪、白金台、目黒の5駅はひととおり乗り降りした訳だが、その各駅のレポートは今回は見送り、ということで、あしからず。(^^)

→ [webオリジナル版](#)

第86話 南北線、今度は北へ直通（「南北線シリーズ」完結稿）（2001.4.1）

地元冥利に尽きると言おうか、待望の埼玉高速鉄道が開通し、赤羽岩淵止りだった南北線が今度は北に延びることになった。おめでたい限りである。ここんとこ筆者地元では年度末ということもあるが、景観の変化が相次いでいて、例えば北赤羽駅（赤羽口）のロータリー整備（と言っても暫定）、環八通りの2車線化完工間近、赤羽駅東口の旧駅舎取り壊しなど、目覚ましい。そうした変化に加え、この新線開通なので、赤羽界限は結構景気がいいような態である。28日の開業日は、早起きして、2車線化を目前にしたその環八通りをひた歩き、赤羽岩淵駅に向った。埼玉高速鉄道に試乗?!してから、そのまま南北線で南下して、出勤しようっていう魂胆である。（さすがに途中下車&各駅乗り降りは不可能なので、ぐっところえて単純往復...）

赤羽岩淵駅の地上出口には、営団地下鉄と埼玉高速鉄道のマーク（社章）が早速並んで表示している。階段を降りて、乗り場を誘導する案内板を見ると「埼玉高速鉄道」が書き加えられている。臨場感が高まってきた。しかし、その案内板漢字表記の下に併記してある英文をふと見ると、「Saitama Railway Line」ときた。まるで、ARAKAWA RIVER、KAMPACHI DORI STREETのような書き様である。なぜ「Saitama Exp. Railway」にしなかったのだろうか？（ちなみに、同鉄道のホームページは、www.s-rail.co.jp/である。）頭を「？」が回る中、券売機をチェックしてみる。話には聞いていたが、何でも地下を走る鉄道では初乗り最高額というだけあって、「210円」の表示が鮮やかである。1駅ごとに運賃が40～50円アップしていくので、終点の浦和美園までだと何と「460円」である。つまり、一定区間内であれば同額ということがないので、乗れば乗るだけ嵩んで（加算で）いくのである。ゆりかもめ、多摩都市モノレール、りんかい線、船橋市を横断する東葉高速鉄道、古株では千葉ニュータウン線も高額だが、やはり新しくできる単独の鉄道（三セク）はどうしても高くつくようだ。

一日乗車券でもあれば、気軽に趣味の乗り降り小旅行ができるのだが、どうやらなさそう。川口の未体験ゾーンや見沼田圃方面に行くには、渋々高額の切符を買いつつ行くしかない訳である（何回かに分けてのんびり行くことにしよう）。さて、券売機周辺を見渡す限り、記念の乗車券らしきものもなく、有人改札で申し訳程度に記念パスネットが売られてるだけ。これもちょっと拍子抜けである。

構内は特に華々しい装いもなく、至って日常的な印象。だが、乗降客はキョロキョロする中にも一様ににこやかな表情が窺え、人の表情が醸し出す華やかさ、といったものを感じた。さてホームに降り立つと、これまで終着か始発か回送の車両しかなかったのが嘘のように、活気あふれる感じ。つまり電車が行ったり来たりすることが躍動感をもたらす訳である。新線初日ということもあるだろうが、駅員も実にハツラツとしているから大した効果である。



これまでは、上り（南方面）始発だった1番線が、下り方面「浦和美園・川口元郷」に改まっている。行けそうなところまで単純往復してみるか。そんな筆者に打ってつけかどうか知らないが、次は7:50発「鳩ヶ谷」行きだった。2番線上り電車に目を向けると、満席で立ち客もそれなりという活況である。これに対して、入ってきた下り電車（東急線車両）はやはり閑散としたもので、ロングシートを一人で座れるような状況である。7:50発のところ、時計を見ると7:53になっていた。開通したてはいろいろトラブルも生じるのだろう、時間通りとはいかないようだ。（遅れについて何のアナウンスもなかったのはいただけないが...）

赤羽岩淵を出ると、真直角（90°）のカーブに入る。しかし、そんなことを感じさせないほど、静かで安定した走り*だった。（*注：クルマの宣伝ではない。）遅れを挽回するためかどうかは不明だが、カーブが終わると、心地よく加速*され、高速鉄道の名に恥じないスピードを感じた。荒川の下を快走し、最初の駅 川口元郷に着く。各駅ごとにテーマカラーがあるらしく、ホームドアなど薄紫色に塗られている。そんな色調のせいもあるだろうが、何となく抑制の効いた感じだった。次の南鳩ヶ谷（群青色）までは、上を走る道路(122号線)と同じで緩やかなカーブ。南鳩ヶ谷から鳩ヶ谷までは、直線のはずだがスピードに緩急があって「あれれ」という感じ。ともかく今回の試乗（往路）はここまで。ホームに降り立つと、テーマカラーの水色（空色）が清々しく、シンボルマークも鳩が舞う図（イトーヨーカドーを想起させる）でなかなかである。改札階に出ると、天井が高く広々としていて、かつ余計な造作物も少なく、洗練された感じ。総じて明るく、好感が持てる。行き交う人も赤羽岩淵で見たのと同様、キョロキョロ + ニコニコ、しかもここでは、埼玉高速鉄道オリジナルの記念パスネット（3枚セッターその名も「夢・元気・自然」）が堂々と売られ、一層華やいだ雰囲気である。（「鳩ヶ谷の皆さん、おめでとうございます！」）

このあたりでは見慣れない地名と思われる「奥沢」（東急目黒線）行きの上り電車を見送り、8:08発「白金高輪」行きで職場へ向う（永田町乗換→表参道）。都合よく埼玉高速鉄道オリジナル車両だったので、この日のテーマ「試乗」ができてよかった。東急線車両に比べてゆったりめの感じ、窓も1枚で実に広々（ワイドビュー）である。程々に席が空いていたが、座ってみると窮屈な感じがしないので、一人あたりの幅を広めに設定しているのだろう。おかげでこの日は快適に出勤できた。

．．．これまで鳩ヶ谷市民の方は、国際興業バスに揺られ、渋滞する中、時間をかけて赤羽駅まで通うしかなかった訳だが、これでそうした不便やイライラは解消される。しかし純粋に赤羽駅に用事がある場合や、埼京線で池袋・新宿方面に急ぎたい場合は、やはりバスを使うことになるのだろうか。赤羽岩淵と赤羽は乗り換えアクセスが考慮されていない（結構歩く必要がある）ため、JRの駅に乗り継ぐには、南北線で王子が駒込まで出なければならない。王子まで行って赤羽まで京浜東北線で逆戻りというのも不自然だし、駒込からわざわざ山手線に乗り換えて新宿へ、というのも面倒だ。新線開通でバス路線が短縮されたり廃止されたり、というのはよくあることだが、今回のように鉄道が完全にバス路線の代替になり得ない場合は、鉄道とバスが共存（相互補完）できるような気がする。

[第2話](#)、[第7.4話](#)とお届けしてきた「南北線シリーズ」（急遽命名）、今回でひとまず完結です。本稿「東京モノログ」を書き始めてから3年半経ちましたが、その間、南北線がその名の通りの「南北」線に進化したこと、利用客として晴れ晴れしく思います。

それにしても、2000年度末の新線、新列車ラッシュと言ったら．．．（京王線の準特急、東急東横線の特急、りんかい線の延伸（天王洲アイル駅開業）、ついでにJR埼京線 渋谷駅新南口も。大阪ではユニバーサルシティ駅もできるし．．．）東横線の特急はいいネタなので、いずれとりあげるつもりです。

→ [webオリジナル版](#)

第109話 私鉄特急（2002.3.15）

第109話である。シャレのつもりではないのだが、今回はトッキュウがテーマである。（いっそ、東急に絞ってもよかったのだが、そこまで担ぐ気もないし．．．）

[第86話](#)の文末で予告して以来、何だかんだで1年経ってしまった。久々の鉄道ネタだが、特急だ急行だ、という種別の話は実に[第41話](#)以来である。満を持しての話題だが、気負うとまた長くなってしまいそうなので、今回は首都圏の私鉄4社に限ることとする。

【小田急】

小田急線はご存じ、ロマンスカーに代表される有料特急が走っているが、有料特急という割には、少なくとも新宿から成城学園前を越えるまでの23区内の間は何だかゆっくりなので損した気持ちになってしまうのが難点。ラッシュ時にも飄々と走っているもんだから、ロマンスカー通勤客にはいいけれど、普通の客には足止め要因と映るため、印象がよろしくない。代々木八幡から祖師谷大蔵に帰る人がいるとする。各駅停車しか乗れないだろうから、通過待避駅である東北沢と経堂でロマンスカーが走り去っていくのをじっと待つケースが生じる。高速で通過してくれればいいのだが、マッタリと走っていくので耐え難いだろうと思ってしまうのだ。（もっとも各駅停車はラッシュ時でもあまり混まないだろうから、それほど気にならないかも知れない。）

それよりも、これが満員の急行電車で、向ヶ丘遊園に停車中の場合だったらどうだろう。これまたマッタリとロマンスカーが通過していくのである。乗客の心情は察するに余りある。

特急が終点に着くまでの時間は確かに短縮されているのだが、都内では速度が落ちてしまうのは致し方ないのだろうか．．．週末温泉特急を走らせて以来、小田急線は特急電車を花形看板にして、着実にブランドを確立していった。学園都市や高級住宅街の開発もあって、小田急人気は高まる一方だったが、沿線人口の急増に追いつかないまま、21世紀に入ってしまった観がある。ブランド先行で、本来の輸送サービスが後手に回ってしまったことは、今なお工事中の複々線工事（しかも係争中）に現われている。先見の明があった関西の私鉄各社などは、市街地を走る部分をかなり早い時機に複々線化し、沿線人口の増加（ラッシュの緩和）に先手を打っている。首都圏の私鉄で複々線化を達成しているのは東武伊勢崎線くらいで、あとは地下鉄との直通や新しい路線の分岐（最近では東急目黒線の経路変更など[\(第74話\)](#)）でしのいでいる状況である。小田急線も代々木上原からの千代田線分岐を計ったが、抜本的な解決にはならなかったようだ。複々線化の遅れ→スピード感のなさ・慢性的な混雑、によってせっかくのイメージが低下しているような気がしてならない。複々線化が求められてからの歳月が長いだけに、小田急線のこの遅れは他線に比べて特に深刻だと思う。

複々線が早期にできていれば、急行も特急も、名の通りの然るべきスピードが出せていただろう。ブランドとサービスの両方をバランスよく向上させることの難しさを感じてしまうのであった。

特急という名称は一つでもそのパターン（呼称）の豊富さは小田急ならでは。ただでさえ停車駅を間違えそうな優等列車が多いのに、3月23日のダイヤ改正では、「湘南急行」と称する快速急行、そして急行の新種「多摩急行」なるものがお目見えするそう。湘南急行は、[第41話](#)で格上げ事例として紹介した中央林間と湘南台に停車し、従来からの既得権急行停車駅である南林間、長後は通過するということだ。既得権を保ちながら、現実的なニーズを満たす。快挙だが、苦肉の策ともとれる。新宿～成城学園前の間はスピードダウンしてしまうんだろうけど。

話は変わるが、かつての小田急人気を支えていた向ヶ丘遊園が75年の歴史を終え、3月いっぱい閉園になってしまうとのこと、寂しい限りである。遊園地がなくなってしまうとなれば、行楽客向けに特急を停める必要もなくなるだろうから、ここんところ特急停車駅を増やしていた傾向とは逆行する珍しいケースになりそう。 （これまではサポート号（旧さがみ号など）が停車） 筆者にとって向ヶ丘遊園は、幼少時に何回か行ったことと、ある時は向ヶ丘遊園駅にいなから、遊園地に行かず、わざわざ、→登戸ー(南武線)→川崎ー(東海道線)→横浜ー(相鉄)→大和ー(小田急)→向ヶ丘遊園のルートで小旅行をせがんだ、という思い出の場所である。（これは筆者5才頃のエピソード。この程度なら路線図を暗記していた訳である。）

首都圏を走る有料特急のうち、遊園地などの人工行楽地に特急を停めているのは、よくよく調べたらこの向ヶ丘遊園の小田急程度だった。東武伊勢崎線は東武動物公園があるが特急は停まらないし、西武特急はとしまえんにも西武園にも行かない。多摩センターにはサンリオピューロランドがあって、小田急は特急が停まるが、別にレジャー客の便宜を図って停車する訳ではない。もともと遊園地と駅を結びつけて、行楽用に鉄道需要を盛り上げよう、というのはマイナーな発想だったのだろう。（昔に溯れば、例えば京王閣、多摩川園、二子玉川園などはあったが、やはり鉄道需要とは無関係だったのだろうか？） だが、小田急は違った。鉄道需要と行楽を連結させていたのである。向ヶ丘遊園にロマンスカーが停まらなくなった時点で、小田急の特急の概念がまた変わる訳だ。（ちなみに小田急線には、読売ランド前駅もあるが、駅名に反してちっとも「前」でないせいか、ここは急行も停まらない。）

【京王】

小田急が華やかだったのと対称的に、京王は地味な存在だったようだ。温泉や海水浴場がない分、明らかに不利だった訳で、加えて、京王新宿駅が伊勢丹の方にあった頃の市電の延長のよ

うなイメージがなかなか抜けなかったそうである（その筋の本にそう記されている）。しかし、高尾へのハイキング客を開拓したあたりから、特急も走り出し、競馬場や動物園を足がかりに着実に客層を広げていったようである。イメージアップのスピードが緩やかだったせいか、沿線人口の増え方も安定的だったのだろう。じっくり輸送サービスの向上に取り組むことができた成果が現われていると思う。京王特急は無料な上、とにかく速い。沿線のイメージは小田急ほどではないかも知れないが、この「特急らしい特急」は魅力だし、複々線化をせずにラッシュ緩和（しかも運賃値下げも）を成し遂げた力量は立派なブランドであり、ステイタスにつながると思う。小田急よりも京王の方が好感が持てる筆者である。

もうすぐデビューして1年になる準特急もなかなかイイ味を出している。通常なら急行の格上は快速急行になるところだが、日本初の呼称「準特急」としたところに、京王線のこだわりを感じる。特急の速さが京王線の売りだから、その特急イメージを持ってもらえば「速くて快適だからぜひ利用しよう」となり、固定客が得られるということなんだろう。明大前から分倍河原に行く用事があった時に乗車したが、実に心地よかった。

【東急】

東横線を使って通勤していた頃、渋谷～自由が丘の間を1駅飛びの等間隔で停まる「急行」のテンポがどうもしっくり来なかった。距離は短いかも知れないが、走る・停まるの回数が多いのは罪なもので、扉の開閉音や発車の合図にいちいち反応してしまうのが嫌で仕方なかったのである。渋谷を出たら、自由が丘・武蔵小杉・菊名・横浜だけ停まる快速急行とかがあればいいのに、なんて思っていたら、東横線通勤を終えて2年余り経って、2001年3月28日、東横線に特急がデビューしてしまった。筆者が考えていたのと停車駅が全く同じだったので喜々としたものだ。「東京モノログ」ゆえ、横浜ネタが出てこないで、特急乗車レポートも載せる機会がなかったが、この1年、東横線に乗る用事がある時は必ず特急、という臍屢ぶりである。特急と言っても、全体的には小田急線よりも緩慢な走りっぷりだし、時間的にも急行と大差ないのだが、やはり扉の開閉等、音が減ることによる快適感は代え難い。JRの湘南新宿ラインへの先行対抗策だったようだが、利用客の棲み分けもできているようだし、上々だと思う。（ちなみに、渋谷～横浜で比較すると、時間は27分で同じ。運賃は、湘南新宿：380円 × 東横特急：260円になる。） 横浜から「みなとみらい線」への乗り入れが始まると特急停車駅がどうなるのかがポイントだが、横浜からいきなり元町までノンストップということは考えにくいし、おそらく各駅停車になってしまうものと予想される。

東急もう一つの長距離路線である田園都市線にも特急が走ってて良さそうだが、終点の中央林間が都市中心部でないのがネック。中央林間が大和くらいの駅だったらあり得るかも知れない。渋谷からの停車駅は、二子玉川、溝の口、あざみ野（または青葉台）、長津田、中央林間といったところか。

【京浜急行】

特急の上の列車が無料で乗れるのは京急をおいて他にない。快速特急（快特）という呼び名は実に響きがよく、その速さを思い起こすのに相応しいと思う。小学校低学年の頃、油壺へ家族で旅行した際、品川から三崎口まで初めて乗った快速特急には本当に感動した。（目的地である城島大橋とか海岸とかは二の次だった。） 当時、私鉄特急でなじみがあったのは、まだ小田急線と東武東上線くらいだった筆者にとって、この快速特急の異常な速さは身の毛がよだつ体験だった。蒲田あたりをビュービュー（実際に聞こえた）鳴らしながら走る様、その時の流れるような車窓の光景、実によく憶えている。乗車する時に、指定券だか特急券だかを買っていたように記憶しているのだが、どの本を見ても快特は昔から無料？のようである。（改札を入れてから別の窓口で買っていたのは何だったんだろう。） その日の帰りは、惜しくも快特を逃してしまい、次の「単なる特急」に乗ったが、このあまりの遅さ（停車駅の多さ）に子どもながらガッカリしたのもついでに憶えている。

という訳で、首都圏私鉄の無料特急で誇るべきはこの京急快特だろう。快特の存在が京急のイメージアップにつながっていることは言うまでもないし、快特ファンはきっと大勢いると思う。しかし、私鉄の哀しいところは、ＪＲの種別との名称格差が大きいこと。品川～横浜の競合区間をＪＲと京急で比較すると、

- 京浜東北線（各駅停車）
大井町 大森 蒲田 川崎 鶴見 新子安 東神奈川
- 京急（特急）
青物横丁 平和島 蒲田 川崎 神奈川新町
- 東海道線（普通）
品川 川崎 横浜
- 京急（快特）
品川 蒲田 川崎 横浜

となり、快特と言っても、ＪＲに置き換えるとなんと普通と同じ停車駅になってしまうのである。もっとも、蒲田から先は、京急も普通、特急、快特の３つの種別しかないのも、格差が大きいというよりも、京急の種別が極端になってしまっただけとも言える。（係長の上がいきなり部長みたいなものである。） 快特のイメージで成り立っている面が大きいから容易に呼称を変えられないのはわかるが、現在の品川～羽田空港を結ぶ急行は「空港快速」にして、特急は急行、快特は特急、そして通勤用のウィング号を「快特ウィング号」にすれば、蒲田以南の種別も、普通、急行、特急になり、しっくり来ると思うのだが、どうだろう？

さてさて、結局長文になってしまったが、いささか消化不良である。今度は首都圏私鉄に限らず、特急電車のあるべき姿・然るべき停車駅などについて考えてみようと思う。

おまけ

- 種別が一番多い
西武池袋線：各駅から特急まで10種類
- 行先によって呼称が変わる
能勢電鉄：日出エクスプレス、妙見急行 など
- 各駅の上がいきなり特急
山陽電鉄：各駅、S特急、特急、直通特急の4種類
- 快速といっても侮れない
東武伊勢崎線：北千住の次は春日部まで停まらない！（17駅 約28km通過）
- なじみが薄い呼称（京王線 準特急以外）
近鉄名古屋線・大阪線：区間快速急行
山陽電鉄：S特急
神戸電鉄：特快速

→ [webオリジナル版](#)

第115話 1200駅！（2002.6.15）

＊これまで何度か鉄道ネタをご紹介してきました。今回はその積み重ねの一大通過点についての話題です。

学生時代は時間の許す限り、動き回った。幼い頃から路線図を見ながら、あれに乗りたい、ここに行きたい、と思いを募らせながら、当時は自由に動けなかったのも、その分思う存分、といったところである。

JRは青春18きっぷもあればホリデー・パスもあるし、地下鉄も必ず一日乗車券があるので、何とでもなるが、首都圏の私鉄は一日乗車券がまず出ない（出たとしても限定的）ので、バイトの稼ぎをちょこちょこ注ぎ込みつつ、こまごまと乗り継いだものだ。降りた駅からまた乗って、というのはあまり能がないので、わざわざバスで移動したり、時には延々と歩いたり、一筆書きのような経路になるよう設定しながら、その妙を楽しみつつ周遊する。

どの駅がどんな地勢でどんなスポットがあるかなど、きちんと記録をとってきた訳ではないが、面白そうな光景や名物は写真に収めてきたし、駅前商店街の名前なんかもある程度記録するようにしたおかげで、駅や街の個性や違いは何となく頭に入っているようだ。[第100～103話](#)の東京百景の構想もそれがベースになっていて、本当なら小旅行の足跡をひもといて、都内をもっと広範囲に探訪した結果として紹介するつもりだった程である。

さて、首都圏と言ってもどの範囲までを含めるかは人それぞれと思うが、筆者的にはピッタリ2,000駅を対象に、その乗り降り実績を積み重ねつつ小旅行を楽しんでいる。

＊東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県の全駅に加え、茨城県は常磐線で高萩まで、栃木県は宇都宮線で黒磯まで、群馬県は高崎線で横川までのエリア、山梨県は中央本線で甲府までのエリア(富士急行含む)、静岡県は東海道本線で沼津までのエリア(御殿場線・伊東線・伊豆急行含む)で括ると、ちょうど2,000駅になる？

横川～高崎～新前橋～（両毛線）～小山～（水戸線）～友部～高萩の線でつないだ南側をローカル私鉄も含めて対象に(ただし、上毛電鉄・わたらせ渓谷鉄道・茨城交通・日立電鉄は除き、真岡鉄道は含む)、と言った方が早いかも知れない。それと小山から北、宇都宮線の黒磯までを足す(日光線・烏山線を含む)訳である。ずいぶん沢山あるものだ。（[路線図](#)参照）

学生時代はもっと狭い範囲で、とにかく1,000駅を目標に乗り降りしていたが、結局1,000駅目（東京モノレールの天王洲アイル）に到達したのは会社に入って2年半経った1992年10月4日のことだった。この1,000駅到達を境に、それ以降「○○駅は何番目」と履歴をとるようにしたが、実は1,000駅まではその狭い範囲でのカウントだったので、過去に乗り降りした遠地の駅（日光、水戸、熱海など）は含んでおらず、範囲を広げて数え直すと、すでに1,000駅はクリアしていたようだ。1,000駅目以降は範囲を広げてからの駅も記録するようにして、2002年6月10日までの乗降履歴は1211駅に達しているが、上述の2,000駅対象に記憶の限りきちんと数え直すと、何

と1,286駅（乗降率64.3%）になっていた。従って、今回の「1,200駅」というのは正直なところイイ加減な数字なのだが、一つの記念ということでご勘弁願いたい。

都内や主要路線を動く分には、移動範囲も限られているし、駅間が短い上に、本数も多いので、駅数を稼ぐのは難しいことではない。しかし、中央部から放射部に向け、郊外・中距離圏の駅に足を伸ばすようになると、当然のことながらその逆で、駅間、運転間隔、乗り継ぎ等々不利になっていくので、駅数の積み上げも鈍くなってくる。学生時代の4年間は年に200駅なんてのは当たり前だったが、その200駅のペースがずいぶんと落ち、1992年10月の1,000から10年近くかかってようやく1,200駅に達した、という状態である。社会人になれば時間的制約も多くなるから、そう易々と駅数は増やせなくなる訳だが、郊外に向かうにつれての条件悪化も加味すれば、まあまあと言ったところだろうか。（ちなみに、[第89話](#)で紹介した日数計算をしてみたら、1992年10月4日から2002年6月9日まで何と3,535日だった。17.7日に1駅の割合で新しい駅を乗り降りしてきた計算になる。へえ～。）

学生時代は、幼少時の思いを満たしつつも、ひたすら駅数を増やすのに没頭していた感があるが、社会人になり、未知の駅をたま～に訪ねるようなパターンになってからは、駅数がどうの、と言うよりも、とにかく電車で揺られてフラフラというのが良くなって、「鉄道セラピー」とでも言うべく楽しみ（癒し?）を見出したようだ。ペースが落ちたのはそのせいでもある。

もちろん当てずっぽうに動き回る訳にもいかないから、できるだけ主だった駅から足を運ぶようにしているのだが、諸事情あって地域バランスが崩れてしまうものである。

東海道線は東京～沼津までの全駅をクリアした。（つい先月、早川と根府川に行って達成）一方、宇都宮線となると、大宮の次の土呂はまだ。高崎線も大宮の先、上尾までは全駅行ったが、その次の北上尾はまだ、という状況で、運行本数の違いこそあれ、東京駅を基点にした同心円でのバランスから考えると、不本意な感じがする。常磐線は上野～土浦まで全駅乗降。それに中央線を対比させるなら、新宿～大月までOK、と行きたいところだが、実際は藤野までの全駅どまり（つまり、上野原～猿橋の5駅はまだ）。まだまだなのである。

全体的には、山手線を軸として西高東低の傾向が強く、京王線・小田急線・東急線は全駅、西武線も新宿～所沢、池袋～所沢の範囲内は達成したものの、京成線や東武伊勢崎線は県境を越えると途端に未知の駅になってしまうお粗末ぶり。（ちなみに小田急線全駅達成はつい先月のことである。昔から筆者にとって所縁ある線だが、フリーキップが発売されないことがネックになって随分かかった。ラストは開成駅。実に1192番目である。）

関西には「スルッとKANSAI」と称する各線共通、しかも広範囲で乗り降り自由の切符があるので、羨ましい限りだが、仮に首都圏で同様のパス（つまりパスネットがそのままフリーキップになるようなもの）が現われたら、筆者は喜々として朝から晩までウロウロしてしまい、癒しのつもりが疲労になってしまうだろうから、ないことを良しとしよう。

そろそろホリデーパスのシーズンかな、と思い、きっぷ情報などを見ていたら、ワールドカップにちなんで「サポーターズ・パス」という強力な助っ人乗車券が出ることを知った。サポーター向けと言っても試合とは無縁（申し込んだけど全く当たらなかった）なので、あくまで小旅行用として使わせてもらった。（こっちはパスに助けてもらったようなものなので、サポートパスと呼んでいる。）



ホリデー・パスのエリアに、鹿島神宮までの区間がおまけでくっついて、2日間で3000円。ホリデーパスを2日分買くと2040×2で4080円だし、成田～鹿島神宮はエリア外だから、おトクである。カシマ・さいたま・横浜でのサッカーの試合日に前後しての限定発売なので、ホリデーパスのように毎週末とはいかないが、逆に都合よく6月9日・10日の日曜月曜という、通常では有り得ない2日乗車券の設定ができたので、迷わずその2日にした。（しかも窓口販売のみだから、カードで支払いできるし。）(^_^)v

6月9日、朝早くから成田線経由で鹿島線方面をめざす。カシマで試合がある日なら臨時列車が出るのでいいのだが、この日は通常ダイヤなので本数がとにかく少なく、要注意である。成田を10:19に出て、香取に10:56着（1198番目）。いったん駅を出て鹿島線に乗り換えて、潮来には11:23着（1199番目）。潮来ではちょうどあやめ祭りの開催中（やっこさ見に来れた）だったので、あやめ行楽用としてもこのパス、実に有効である。（ホリデーパスを使って潮来駅で精算している人を見かけたが、成田からの運賃650円を追加で払っていた。サポーターズ・パスを知っていれば余裕で元が取れたのに．．．）



潮来を11:56に出て、12時ちょうどに着いた駅は1200駅目(!)、JR鹿島線の十二橋である。予め記念になるように設定したのだが、12時着は余興みたいなものである。お誂え向きの駅があったものだ。鹿島線の乗り降りがフリーだったのがポイントである。ありがたい限り。

実際の十二橋（加藤州十二橋）は駅のもっと北側、利根川の近くにあるので、この駅の周辺は目立った物は何もなく、ただ見渡す限り田圃と水路と沼しかない。誰も乗り降りしそうな駅だが、筆者が下りた時も何組か乗り込んでいった。電車が来る頃にはどこからともなくちらほら乗客が現われる。摩訶不思議である。



さて、記念下車とは言え、何もないのでは仕方ない。当然無人駅なので、改札はなく、乗車駅証明書の発券装置がポツンと置いてあるだけ。1時間に1本以下のダイヤなので、次の上り列車が来るまでは70分以上ある。そこで再度、鹿島神宮方面に戻り、潮来の次の延方をめざすことにした。次の下り、鹿島神宮行きは12:18発。まあ程よいタイミングである。という訳でせめてもの記念に乗車駅証明書を出そうとしたら、1組の家族がやってきた。(いったいどこから?) 早速、発券ボタンを押している。「何だ時間がずれてるな」と言うので、筆者もその後ボタンを押し、よくよく見れば15分遅れ。12:12で打刻すればいいや、と思っていたので、この家族が教えてくれなかったら、つまらない証明書になるところだった。列車が来る3分前。十二橋で12時という記念打刻をすべく、12:15にボタンを押して出てきたのが、この乗車証明書である。

思いつきで足を伸ばした延方だが、こっちの発券機の打刻はもっと狂っていて、最初に出てきたのを見たら25分遅れ。しかし、その1分後に再度打刻してみたら自動的に修整されて出てきた。どうなってるんだろう？

1,200駅の第一目的は果たしたので、この日は日本×ロシア戦を控えた横浜スタジアムの雰囲気を楽しむべく、横浜方面に向かうのがもう一つの目的。延方から直通で新川崎まで一気に下る。途中、成田で連結、佐倉で特急通過待ちがあつて余計に時間がかかったが、2時間40分乗り通しだった。一気に横浜まで行っても良かったのだが、新川崎15:44着だったので寄り道時間ができた。南武線の鹿島田まで歩き、めざすは未踏の川崎新町。下車して程なく逆戻りして、尻手〜川崎〜鶴見と乗り換え、さらにJR鶴見線へ。この鶴見線、なかなか利用しにくいものがあるが、このサポーターズ・パスのおかげで思いがけず足を運ぶことができた。鶴見小野、大川の2駅を追加。これで東芝社員専用の海芝浦を除き、鶴見線で未乗降なのは「新芝浦」のみとなった。感無量である。日曜ダイヤだったので、大川行きはまずない筈だったが、ちょうど大川17:26着、17:40発というのに乗れて、ラッキーだった。



東神奈川からスタジアム最寄りの小机に向かう。18時過ぎの横浜線。最後尾の車両には何と警備員が乗っていた。菊名からはさぞ大量に乗ってくるかと思いきや、程々の乗り降り。新横浜では下りる客の方が多かった。それでも小机に着くと怒涛の人の流れができ、ホームから改札まで押せ押せ状態。警備も充実している。駅を出ると、ゲート別に誘導路が分かれていて、それに従って青い人波が黙々とスタジアムをめざす。直に観戦できる幸運なサポーター達だが、表情を窺うとどこことなく緊張感が漂っていたのが印象的だった。人の流れはスムーズ、スタジアム周辺でも特にトラブルはなさそうで平静。これから本当に歴史的一戦が始まるのだろうか？といった様相だった。西陽が低くなってきたし、そこそこ臨場感は味わったので、人波に逆行して小机に戻る。人の流れが円滑なだけに楽々駅に戻れて良かった。

この日は小机で折り返す臨時列車が走っていた。実に珍しい。快速が止まらない小机だが、快速運転は取りやめたのだろうか。鉄道マニアにとっても特別な一日になったことだろう。

横浜に着くと、計ったように19:13発の湘南新宿ラインがやって来た。一日にして3,000円分クリアの大移動旅行はこれにて完結である。（翌日、6月10日のレポートは割愛します。）という訳で2日間でめいっばい、何度も自動改札を通したものだから、パスには横線がいっぱい付いてしまった。ご愛嬌。

さて、1,300駅までの道程は一層遠い感じだが、当面の目標（JR線）としては、

- 中央線：
上野原～猿橋
→ 新宿～大月全駅達成
- 八高線：
北八王子、小宮、東福生、金子、毛呂、明覚
→ 八王子～小川町全駅達成
- 高崎線：
北上尾、北鴻巣
→ 上野～熊谷全駅達成
- 宇都宮線：

土呂、東大宮、白岡、新白岡、東鷲宮

→上野～古河全駅達成

- 内房線：

長浦、巖根

→千葉～君津全駅達成

あたりだろうか。筆者近所を走る埼玉高速鉄道も何だかんだでまだ乗り降りした駅がないので、一日乗車券発行のタイミングを見計らって、早々に探訪してみたいと思う。（さいたまスタジアムでのワールドカップ試合に当たっていれば、浦和美園には行けたんだろうけど。）

新しい路線や駅ができれば、悠々旅行どころではなく、かつての乗り降りモードで駆け足になることも多い。第81話で紹介した大江戸線レポートはいい例である。2002年12月に控えているりんかい線の延伸（天王洲アイル～大崎）は、埼京線利用者にとってはダイヤの大幅改正につながる一大事でもあり、筆者としても当然目が離せない。特に大井町の変貌ぶりは大いに楽しみなところである。

→ [webオリジナル版](#)

第126話 埼京線、南へ（2002.12.1）

営団地下鉄南北線の南進・北進については、[第86話](#)などで綴ってきた。南北線の動向と競うような動きを見せていた埼京線だが、南北線の南進に遅れること2年2カ月。ようやく池袋～大崎までが埼京線でつながった。田端～品川の山手線東側は、京浜東北線が日中は快速運転になるので、限られた時間ながら南北間の移動は容易だが、山手線西側の南北移動はこれまでと不便だった。この埼京線の並行運転で、西側の南北間の移動はさらに楽になり、池袋・新宿・渋谷の三都心に向かう人の流れもより勢いづくだろうと思われる。（こうなると、この部分は埼京線というよりも、山手新線という感じ。）

[第74話](#)でも書いたが、当初、埼京線の延伸計画では、渋谷の次は、目黒・五反田・大井町、という停車駅案もあったようだ。それが全く逆転し、恵比寿と大崎が優等列車停車駅になってしまったのだから予断を許さない。

これは[第109話](#)で紹介した、小田急線江ノ島線の中央林間、湘南台の格上げに似た印象を受ける。後発で駅周辺開発が進んだところの方が、新系統や新列車導入時は有利に働くようである。

筆者が北赤羽に移ってきて6年と8カ月。埼京線が南に延びることの期待感もあって、埼京線沿線を選んだのだが、恵比寿までは早々に延びてメリットを享受できたものの、その後は本当に待たされた。

かつての出勤時、恵比寿駅で乗り換えて品川方面に向かう時は実に苦痛だった。ホームが狭いため、階段も狭く、特にラッシュ時の乗換階段での行列には泣かされた。（階段の下に来る車両の扉付近だけ異様に混んでいるのは、乗換階段での行列を避けるためである。）

逆に帰途にも難があった。恵比寿駅で始発の下り列車を待つのだが、埼京線は昔から大崎が始発駅のようなものだったから、発車時刻の1～2分前にならないと恵比寿駅に入線してこないのだ。始発駅なのに列車を待たされるというあまり愉快でない事態がこれで解消されることになる。（解消とは言っても、始発列車そのものが解消されてしまう訳だから、これまでの恵比寿始発利用者にとっては痛手だろう。）

北赤羽駅にりんかい線の車両が行き来するようになるのは夢のよう。特に下り列車は、お台場の潮風を運んでくれるような気がして、爽快である。

これまでの埼京線の車両は完全にワンパターン（もちろん、女性専用車両や6扉車など、車両編成のバリエーションはあったが）。井の頭線のようなカラーバリエーションや小田急線のような白やらステンレスやらの多様性は期待できなかっただけに、りんかい線が入って来るのは何ともうれしい話である。

上りの行先（地図上では下りだが）が豊富になるのがまたうれしい。大井町、品川シーサイドへ一本。天王洲アイルではモノレールにアクセス。そしてお台場の玄関口「東京テレポート」、東京ビッグサイトの最寄駅「国際展示場」、いずれも一足で行けるようになる。運賃が高い点はこの際、目をつぶるとしよう。



埼京線とりんかい線がつながった初日の12月1日、出遅れたが新規区間の試乗に出かけた。まずは赤羽を12:52に出る快速、新木場行きに乗る。（日中は、北赤羽から新木場へ直通する各駅停車はないので、赤羽で乗り換えた。）初日なのでいろいろあったのだろう。2分遅れで到着。好都合なことに、りんかい線オリジナルの車両が来たので、ありがたかった。（きっと、見慣れない客が多かったため、乗り降りに円滑さを欠き、遅れたんだろう。）

初日人気のせいか、何となく混雑している印象を受けたが、いつも通り、池袋で降り、新宿で降り、という客は多く、ただ逆に乗ってくる客も多かったのがいつもと少々異なる程度。こっちは池袋、新宿と下るにつれ、どんどん乗客が増えると見込んでいたので、いささか拍子抜けだった。

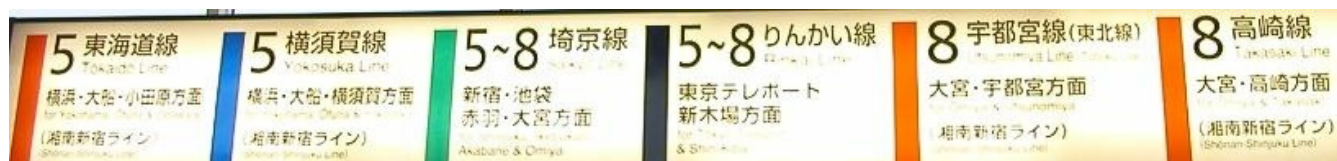
ターミナル駅のホーム先端には、案の定、カメラを持った人・人……。停車中は外に目を遣るとフラッシュを浴びる始末。午後にさしかかっていたのでこんな程度で済んだのだと思うが、午前中はもっと多かったに違いない。運転士の人はさぞ大変だっただろう。

大崎駅から先は新線部分。どこから地下に入るかときょろきょろしていたら、程なくしてスツと潜り込んでしまった。2分遅れを引きずったまま、大井町に到着。地下5階分という深さはあまり感じなかった。大井町からは大きな直角カーブが待っているが、あまり曲がり具合は感じさせず、順当に品川シーサイドに。ここから天王洲アイルまでは、今度は北へ向け直線を快走。大崎からここまでたったの7分。どうせならこのまま終点まで乗って行っても良さそうなのだが、新規開業部分の天王洲アイルまでにして、おとなしく引き返すことにした。

反対側のホームで待っていたら、6両編成の新木場発のりんかい線がすぐにやって来た。何と

なくガランとしていたが、次の品川シーサイドからは結構お客が乗り込んで来る。この調子で乗客が増えるか、と思っていたら、その次の大井町で、品川シーサイドからの客がそのまま降りてしまったような感じで、またまたガランとした状態に。要するに、品川シーサイド周辺の住民が買い物等で出かける先は、近在の青物横丁（京急）ではなく、大井町だったが、これまで利用していたバスに代えて、今日からりんかい線を使うようになった。そんなことを示しているようだ。（もちろん、品川シーサイドの駅上には、ジャスコをはじめとする新しい商業施設がオープンしたので、わざわざ大井町に出なくてもいい筈なのだが。）

大崎駅に戻ってきて、じっくり番線の割り振りなどを調べることにした。新たに開設された埼京線などのホーム（5～8番線）は、方面別に乗り換えできるが、大崎止まりの埼京線が5番線に入ってくると、その隣のホーム（6番線）には新木場行きのりんかい線が待機し、横浜方面からの湘南新宿ラインが8番線に着くと、やはりその隣のホーム（7番線）には新木場行きのりんかい線が待機する、といった乗り換えパターンになっているようだ。新木場方面への乗客の利便性を優先した結果と言えるが、これとは離れた山手線ホームからの乗り換え客は、新木場行きの番線が安定しないから翻弄されるかも知れない。



乗ってきてわかったことだが、りんかい線のみを往復する列車は6両編成が中心。埼京線との直通は10両編成。これですでに4両分の差がある。さらに、湘南新宿ラインは最長で15両。湘南新宿ラインの先頭や最後尾に乗った客がりんかい線に乗り換えようとすると、15両ー6両＝9両分も差があるから、うかうかしていると乗りそびれてしまいそうだ。（地下鉄表参道駅の銀座線と半蔵門線の並行ホームだが、ここも車両数に大差があるので、誘導案内が大書されている。）

それにしても、大崎駅からの下りの行先の多様なこと（!）。京成線高砂駅の西方面（金町・印旛日本医大・京成本線の3方向）を思い起こさせる。



さて、今回の埼京線の大幅ダイヤ改正が駅構造に如実に反映されているのが新宿駅である。1月30日まで、



↑ こんな感じで入り組んでいたのが、12月1日から、



色分けした形でスッキリ表示されるようになった。湘南新宿ラインは、（南へ向かう）国府津や逗子行きは全て1・2番線、（北へ向かう）籠原や小金井行きは全て3・4番線にすっきり分かれたようだ。ただし、大崎駅同様、車両編成にバラつきが出るので、15両が来るとして、ホームの端っこで待ってたりすると、10両編成の埼京線やりんかい線に乗りそびれる、なんてハメになる。注意したい。

上りと下りの区別が確かに明確にはなった。しかしながら、埼京線下りの始発列車は相変わらずあっちこちの番線から出るようで、この時も大崎方面の1番線に大宮行きの始発列車が入っていた。また、成田エクスプレスは渋谷方面に走るので1・2番線に来そうなものだが、上り・下り問わず、3・4番線が成田エクスプレス用に供用されているのは以前と同じ。完全にスッキリさせるには始発専用のホームを作るなどしないとダメそうである。



今回の埼京線+りんかい線の直通によって、最長路線は川越～新木場に。新木場から西、京葉線に直通させれば、正に首都圏大動脈になるのだが、そうはならなかった。例えば新宿と海浜幕張を往復する通勤客がいるとする。【新宿－（中央線）－東京－（京葉線）－海浜幕張】のJR線経路の定期券があれば、【新宿－（埼京線）－大崎－（りんかい線）－新木場－（京葉線）－

海浜幕張】の経路をタダ乗りできてしまうことになる。直通運転すると、りんかい線部分のチェックが働かないので、同線の定期券収入が減る、とかの理由で見送られてしまったそう。お台場で途中下車できる魅力が上回れば、正しい経路で定期券を買うと思うのだが、何だか性悪説を前提にしたような話で配慮に欠ける。仮に直通運転することによる経済効果の方が、りんかい線の巨額負債を上回ることになるなら、ここは政治的判断を以ってしても実施すべきではないだろうか。新宿からディズニーランドや幕張メッセに一発で行けるとなれば人の流れも大きく変わると思うのだが。（幕張からお台場や天王洲アイルにアクセスできる意味も小さくなかろう。）

[第115話](#)では乗降駅数が1,200を超えたことをお伝えした。その後も着々と駅数を増やして、11月17日までに1,240駅まで到達した。今回のりんかい線の新駅となる、大崎、大井町、品川シーサイドも早く加えて、年内には1,243駅にしようと思う。

→ [webオリジナル版](#)

第129話 SLに乗って、温泉へ（2003.1.15）

11月下旬に水俣に出張後、東京に戻ってからひいた風邪は、12月中旬の名古屋・関西の出張でいったんは収束し、19日の定期健康診断の時にはほぼ完治していた。その後、仕事納めの夜に再び咽喉が痛み出したのをきっかけに、年末年始はずっとノド痛に悩まされ、1月10日の朝にはそれも治ったかに見えていた。つまり、これまで2度の起伏があった訳である。

正月を迎えるにあたって、このノド痛は耐え難いと思いつつ、薬に頼らずに治すには温泉も手だろう、と緩和策を湯煙と温泉浴に求めたのが大晦日。青春18きっぷが年末年始も使えることを聞きつけていたので、年始早々に18きっぷを使って行く甲斐があるところ、ということで候補をひとまず新潟方面に絞る。そして「旅の窓口」の温泉宿検索で、いろいろ探していたら、実にいいプランが見つかった。

目的地は「六日町温泉」。1泊3食の「湯治プラン」が休前日だと言うのに破格のお一人様、8,000円（税別・入湯税別）、というのに出くわした。だが年始休暇に行くには余裕がない。（こっちは6日まで休みだったが...）では1月12・13日の連休に、ということで、旅（湯治）のプランは練られていくのであった。この六日町温泉のスゴイところは、湯気を吸入するとノドにいい、というところ。気管支炎にも効くし、同じく風邪気味だった細君の症状にも効きそう、というのも好都合だった。インターネットで予約手続きを進める間、さすがに1月中旬になればだいぶ良くなっているだろうから、風邪にトドメを刺す上でもちょうどいい頃合、と踏んでいたのだが...



さて、18きっぷを使う以上、新幹線や在来線特急には乗れない。だが、高崎線にはこの時期、強い味方が走っている。SLである。上野から高崎まではEL（電気機関車）だが、高崎から水上まではSL（蒸気機関車）運転である。運転日によって名称が変わるが、12日に乗ったのは「EL&SLみなかみ物語号」。どうせ普通列車・快速列車にしか乗れないなら、こうした特殊な列車に乗るのが"通"というものだろう。関東近県でSLに乗ろうとすると、秩父鉄道か真岡鉄道あたり。JRだとこの線区に限られてしまう。これまで北海道、山口、熊本ではSLに乗ったが、近県では乗ったことがなかったので、これを好機に「SLに乗って、温泉へ」プランは出来上がり。指定席もちゃんと確保でき、大宮から喜々として乗り込む筆者（細君同伴）であった。

この旅の前日、11日には再びノド痛に見舞われ、ヒイヒイやっていた。つまり今シーズン3度目の風邪の波の起こりである。そのヒイヒイを引きずったままだったが、旅はそうした憂いをひとまず和らげてくれる。群馬方面の風情そのままに、客車内はなぜか牧場のような匂いが漂い、演出はバッチリ。だが、指定の席は進行方向と逆向き。ちと興趣をそがれた。

時刻表検定などを通して、臨時列車の車両編成や座席番号の配列などに長けてないと、ご希望通りの座席指定には至らないことをこれで習得。展望ロビー車を除き、全ての車両が固定のクロスシートなので、進行方向と逆になる座席指定もあったのだ。せっかくの指定席だったが、さすがにここまでは読めなかった。

その代わり、後ろに流れる景色を追うことができるので、熊谷～高崎の間で何度か跨ぐ河川敷などでSL撮影に情熱を傾けるカメラマンの隊列を目撃することができた。いやはやスゴイ人出だったので驚いた。さらに河川敷以外では、何と線路敷に立ち入ってカメラを構える人がいるではないか。それはいくら何でもやり過ぎ（だいたい立入禁止のはずだし）なような...

SLの牽引に変わってからは何となくスピードダウン。でもそのスローさ加減がいいようだ。沼田あたりまでは晴天だったので、SLの白煙と青空、そして上州方面の山並みが映える。そこにSLのテンポが重なるので実に心地よい。一応「快速」列車なので、停車駅も少なめなのだが、それでもなお遅い。わざとゆっくり走っているのだろうか？ いや、小雪ちらつく終点の水上には、予定より16分遅れでの到着。遅いと感じるのももっともである。

SLの煙を吸う訳にはいけないので、締め切った車窓からぼやけた白煙を眺めるだけ。今回、煙を吸うのは温泉に着いてから、である。8:27に大宮を出て、水上に着いたのは12:18。4時間近くも乗ってた訳だ。EL&SLの旅情が時間を忘れさせてくれたのかも知れないが、先に温泉が待っているからこそ、だろう。さらに水上から六日町は普通列車で約1時間。18きっぷを使うとえらく時間がかかるものである。（時間はかかるが、その分、雪景色は堪能できた。また、随分とごぶさたしていたスキー場の光景にもお目にかかれ、懐かしかった。越後湯沢あたりの上越新幹線高架の梁に下がる長い氷柱や、土樽以北の1メートル前後の積雪を眺めつつ、この冬の寒さを改めて実感したのであった。）



六日町には14:45に到着。お迎えを頼んでおいたので、すんなり15時にチェックイン。翌日は13時に出ればいいので、滞在時間は22時間。今回はゆっくり＆「湯っ足り」である。さて

、お待ちかねの温泉は、弱食塩泉で100%天然の代物。「24時間お好きな時間にご入浴できます。」とある。ありがたい限り。モウモウと沸き立つ湯気で、広い浴場は視界不良。これならどこから吸気してもノドの痛みに効きそうだ。湯気をかき分け、湯船にたどり着く。温度がじわじわと体内を巡る。これは聞きしに勝る温浴効果である。食塩泉は肌を覆うと、熱の発散を防ぐんだそうで、風呂を上がったからの熱の持続時間は確かに長かった。食後しばらく経って、もう一度。さらに深夜に起き出して、露天風呂で5等星くらいまでの夜空を見ながら浸かったりしているうちに、ノドの痛みは緩和され、翌朝にはすっかり良くなった。

温泉は心身のリフレッシュになる。温水圧による胃腸への程よい刺激などもある。だが、過度の浴用は気を付けたい。温泉浴は体力を消耗するのである。ノド痛は収まったが、12月上旬同様、何と鼻水と咳が出始めた。これは温泉逆効用だろうか？ 遠出も甲斐なし...哉。治りかけても完治しない筆者の風邪はとうとう1.5カ月を経過してしまった。トホホ。

ちなみに帰途も18きっぷを使ったが、1泊3食のプランなので、移動は昼食後。時間と本数が限られていることもあり、あまり遠足はできなかったが、上越線で小出まで北上してから、逆戻りすることにした。石打からはスキー客用の臨時快速が出るので、それに乗ってあとはひたすら南下。やはり時間がかかったが、18きっぷをこれだけ使いこなせれば言うことなし、である。

→ [webオリジナル版](#)

第134話 半蔵門線（2003.4.1）

7番目の営団地下鉄として、1978年8月に開業した半蔵門線。当初は、渋谷～青山一丁目間、営業キロ数たったの2.7kmという短小路線だった。翌年1979年9月に隣の永田町まで伸びたもののまだまだ短い。渋谷～永田町を銀座線と並行して走ることによってどれだけ意味があるのかと、当時10才の小生意気な少年は路線図を見ながら思っていたものだ。線名の由来である半蔵門に達したのは、1982年12月のこと。これで2回目の延伸。1989年（平成元年）1月には一気に三越前まで伸び、翌1990年11月にやっとこさ水天宮前にたどり着いた。実に4段階の延伸を経て、半蔵門線は形を現してきたのである。不思議な地下鉄だなあ、という印象が小さい頃から強く、常に「伸び具合」が気になっていたこともあり、三越前の時も、水天宮前の時も、延長される度に記念乗車券などを買っては悦に入っていた筆者（この時は学生）だったが、利用面ではあまりご縁はなかった。そんな半蔵門線にご縁ができたのは、最寄駅が半蔵門だった「アースデイ日本・東京連絡所」に顔を出すようになってからのこと。（1993年秋頃からのことなので、早いもので10年近くになる。）2000年にアースデイ日本が解散してからは暫くごぶさただったが、ここ半年ほど「東アジア環境情報発信所」関係で、月に1度は半蔵門に繰り出すので、またまた半蔵門線にはお世話になっている。何だかんだですっかりお馴染みの路線になってしまった。

蛸殻町か箱崎か、駅名でもめた「水天宮前」の話は、第2話で記した通りだが、ここまで伸びたところで、半蔵門線は打ち止めだろうと思っていた。（昔の鉄道計画路線図では、蛸殻町止まりだったのをハッキリ憶えている。）ところが、1993年12月には、今回の延長部分が着工されていた、というからビックリである。

営団地下鉄で、終点が本当に終点（他線との乗り入れや接続がない）だったのは、丸ノ内線の方南町、千代田線の北綾瀬、そして半蔵門線の水天宮前の3つ。3月19日、水天宮前～押上までの約6kmが開通したことで、晴れて半蔵門線は「片方どん詰まり」から解放され、通りが良くなったことになる。



↑ 3月18日、「水天宮前」が上りの終点だった最後の日に撮影。（半蔵門へ向かう途中）



↑ 半蔵門線全線開通後の路線図（料金表）抜粋。渋谷を起点に、終点の押上までは230円。

片方の終点がつかえていると、運行本数も限られる。これまで半蔵門線に乗ろうとすると、他の営団地下鉄と比べて何となく間延びした感じで、次の列車が来るまで待たされる印象が強かった。押上まで伸びたことで、新しい東西線のような態になり、これで基幹路線への昇格を果たしたと言えるだろう。事実、本数も増えて、より利用しやすくなる。お馴染みの路線が活性化するのはうれしいし、ありがたいことだと思う。（ちなみに、終点から終点まで(渋谷～押上)の所要時間が30分というのは、営団地下鉄ではまだ最短で、銀座線(渋谷～浅草)の31分よりも下回る。延伸する前の渋谷～水天宮前は何とたったの20分！)

東武伊勢崎線住民にとっても、半蔵門線との直通が実現したことで、東京山の手（西側）へのアクセスが良くなって御の字だろう。箱崎の東京シティエアターミナル（T C A T）をはじめ、日本橋三越、そして青山&渋谷への足ができた訳である。さらに余裕があれば、二子玉川にも一本で行ける。

3月31日、期末であわただしい中ではあったが、一日乗車券を使って、半蔵門線ツアーに繰り出した。10:19、大手町から乗り込んだのは東武線の区間準急「東武動物公園」行き。東武と入っているから、わかるようなものの、これで直通電車終点の「南栗橋」行きなんてのが来たら、初めての人は面食らうだろう。長距離の直通電車の場合は、主要な途中駅（例：北千住、越谷、春日部）を併記した方がいいと思う。

さて、乗った車両は実に閑散としていて5、6人程度。水天宮前から先、開通したての新線（こちらを参照）をゆったりした気分で揺られていた。水天宮前から清澄白河までは、つづれ折りのようなカーブを経るため、スピードが出ない上、距離もあるので、時間もかかる。工事の苦勞が偲ばれる区間だ。住吉から先は直線（四ツ目通り）を北上するのみ。錦糸町で客の出入りがあり、程なく押上に到着。10:36だった。



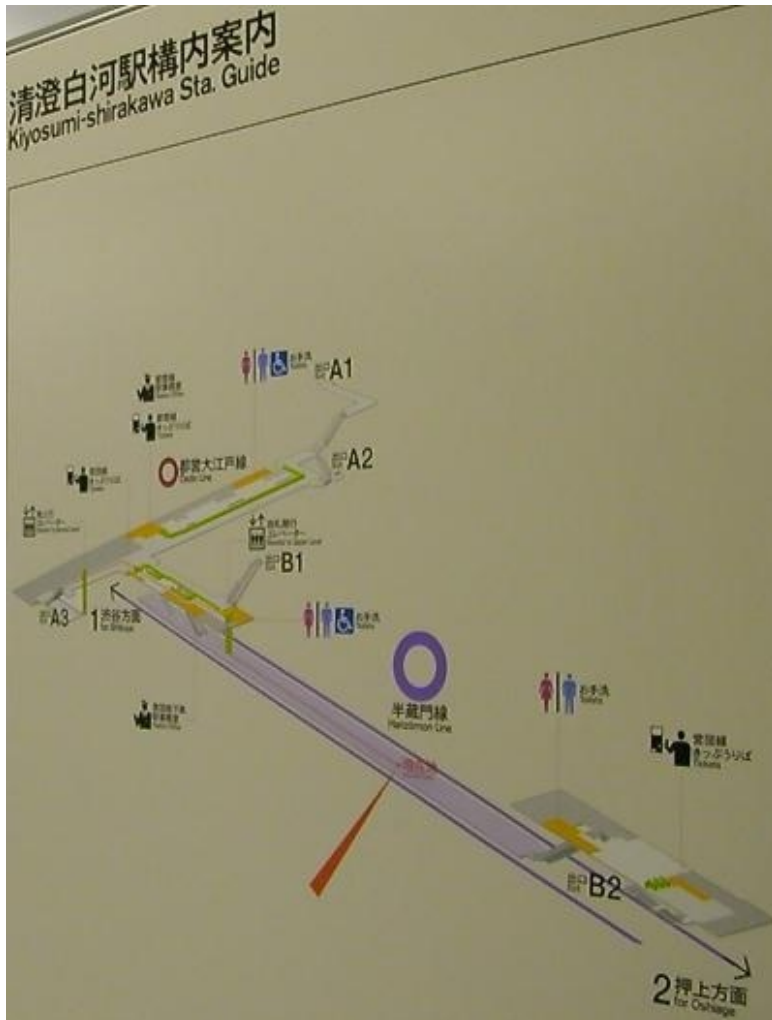
着いた方がいいが、何か様子がおかしい。東武線直通列車のホームは4番線。筆者は4番線に降り立ったのだが、隣の3番線はなぜか反対方向の渋谷&東急田園都市線行き。じゃあ1&2番線は？と言うとこれまた渋谷方面。つまり1～3番線は上り。4番線のみが下りだったのである。この比率からして、東武線直通列車の本数が実は少ないことがわかってしまった。案の定、10:37の次は10:53。その次は11:16までなかったりする。直通化が実現したとは言っても、これではまだまだ不便だろう。押上から先をめざしたい人が東武伊勢崎線直通列車に乗り損ねてしまうと、押上でしばし足止めを食らうことになる。せめて次の曳舟が終点だったら、浅草から来る伊勢崎線本線の列車に乗れるから何とかなるのだが。...

改札フロアは広々とした感じ。そして改札を出ると、すぐ先に京成線&都営浅草線の押上駅に出られる。こっちの押上は上り下りの行先表示が刻々と変わり、往来の激しさを感じる。先輩格ぶりを見せてつけているようだ。

この日は午後出勤することになっていたので、下車しても散策はせず、ひたすら途中下車の繰り

返し。すぐに半蔵門線押上駅に戻り、カーブを徐行しながら入ってきた急行「中央林間」行きに乗り込む。下りと違い、上りは程々の混み具合。次の錦糸町で筆者も降りてしまったので何とも言えないが、降りる客が結構多かったのも、また閑散とした感じになったようだ。降りる客が多い割には、精算機が1台しかないため、精算待ちは長蛇の列。そんな列を横目にこっちはさっさと改札を出たが、今度は出口が見当たらない。よく調べると、JR錦糸町駅と見事に直角（十字）交差しているので、地下鉄改札の真上がJRのホームになっている。なので、JRの乗り場に通じる出口まで距離があり、わかりにくかった訳である。乗り換え客にとっては不便な構造だ。

次の住吉駅も都営新宿線と直角交差。地下鉄どうしの交差に加え、この駅は上りと下りのホームが2階建てになっているので、半蔵門線下りは何と地下4階にある。上りが地下3階相当で、都営新宿線ホームが地下2階に位置するようだ。都心の地下鉄駅なら深くなるのはわかるが、新しくできる地下鉄駅は、都心から外れていてもどんどん深くなる。これは宿命なんだろう。



都営大江戸線もそうだが、半蔵門線の清澄白河も終着と始発を兼ねた駅なので、ホームが多く、ここから西は運転本数も増える。ちょうど始発列車が入ってくるタイミングだったが、本数が増えることを見越して、その列車を見送り、ちゃんと途中下車してから戻ることにした。降りた改札は半蔵門線専用。営団と都営の乗り換え駅の場合、両線が交差したあたりに改札と出口が集約されるものだが、ここは錦糸町や住吉と違って、十字ではなく逆T字状に地下鉄が交差してい

るので、T字の先の部分にも改札が必要で、それが半蔵門線専用改札＆出口（B2）になっているのである。いろいろ発見があるものだ。

今回乗り降りしてみて、半蔵門線の新しい4 駅についてわかったことは、

- 上記の通り、改札から出口まで距離があり、さらに地上に出るまでに時間がかかる。
- 清澄白河～押上の間は本数が減る分、停車中の時間調整がしばしば行われる。
- 経費節減のためか、改札の無人化、券売機・精算機の最小限化、エスカレーター幅の差別化（上りが広く、下りが狭い）、といった工夫？がされている。

といった点。

駅の間隔が長いのも、駅数を必要最小限にして、コストを抑えるためだろう。これで銀座線並みに細かく駅が設けられたら、水天宮前－佐賀町－清澄白河－東白河－住吉－錦糸町－太平横川－押上、なんて感じになっただろう、と思う。

半蔵門線のシンボルカラーは紫色。それゆえに"雅"な雰囲気があった。加えて、表参道、半蔵門、水天宮前をはじめ、風流な駅名が多いため、これに清澄白河と錦糸町が追加になって、一層風雅になった感じがする。駅数が絞られれば、駅名も引き立つので、わざと駅を増やさないようにして、半蔵門線ブランドを維持しているのかも知れない。（それはそれでよしとするか。）

話はやや反れるが、こうして考えると、営団地下鉄はどこもバイパスのよう。私鉄と私鉄のつなぎ役みたいになっている。そのため、今回のケースも含め、いろんな経路でいろんなところに行けるようになってしまった。

半蔵門線効果により、伊勢崎線沿線住民は、

越谷・草加など — 北千住 — 日比谷線直通（日比谷経由・東急東横線方面）

L 曳舟 一 浅草

L 亀戸（※曳舟で要乗り換え、直通運転なし）

L 半蔵門線直通（大手町経由・東急田園都市線）

方面)

と4つの選択肢ができた。

これと似た事例として、東急東横線の武蔵小杉～田園調布住民は、

田園調布 — 中目黒 — 渋谷

└ 日比谷線直通（日比谷経由・東武伊勢崎線方面）

└ 目黒 ― 白金高輪 ― 営団南北線直通（四ツ谷経由・埼玉高速鉄道方面

）

└ 都営三田線直通（大手町・巣鴨方面）

同じく4つの選択肢があったりする。全て直通列車のため、ホーム上では渋谷行き、東武動物公園行き、浦和美園行き、西高島平行きが混同する。これらを間違いなく乗りこなさなくては行けない。結構大変である。

当面、都内での地下鉄の延伸や新設は先の話になるが、計画はまだまだ残っている。現在、明治通りの下で工事が進んでいる13号線が完成した暁には、東急東横線と東武東上線・西武池袋線が相互乗り入れするようになる。こうなると、特に武蔵小杉～田園調布住民の皆さんは余計に混乱しそう。東武動物公園に行くつもりが、森林公園だった、とか、後樂園に行こうと思ったら、としまえんに来ちゃった、なんてことが起こり得るのである。いったいどうなることやら。(^^;

→ [webオリジナル版](#)

第140話 路面電車（2003.7.1）



6月10日が路面電車の日というのを知ったのは、昨年11月に「あらかわ遊園」近くで開かれた「都電沿線文化祭」でのこと。（何でも、路面の路（ろ→6）、電車の電（てん→10）から、6月10日なんだそうな。） 当然、今年の6月10日前後には、また同地でイベントが行われるものだと思って、本稿に記すべく、待機していた筆者であったが、．．． 残念ながら、文化祭は開かれず、都電荒川線の荒川車庫でイベントがあった程度。という訳で、路面電車をネタにどう書くか躊躇していたが、ここは一つ、今後の活性化策やら、日頃考えていることを綴ってみようと思う。

23区内で残っている路面電車は、東急世田谷線と都電荒川線の2つのみ。世田谷線は筆者故郷の近くを走っていることもあり、馴染み深かったことは言うまでもないが、都電の方はというと、赤羽に越してくるまであまりご縁がなかった。

近くを走っているというだけなので、乗車チャンスに恵まれていた訳ではない。ＪＲ駅との接続が大塚(山手線)と王子(京浜東北線)の2つのみで、かつ、通勤定期券のルート上にこの2駅がなかったからである。都営一日乗車券（[第58話](#)・[第81話](#)参照）を持っていて、時間的余裕がある時にポツポツ乗る程度。それでも、これは23区の北側に住んでいるからこそできること。いつしか、30ある停留所のうち、26の停留所で乗り降り済み、というところまで来た。（ただ、路面電車は鉄道ではなく、軌道なので、[第115話](#)に書いた乗降駅リストの対象外） 時

には、サンシャインシティ、またある時は巣鴨のとげぬき地蔵。飛鳥山公園に桜や紫陽花を見に行ったかと思えば、小台から熊野前あたりの線路沿いに植えられたバラを観賞してみたり。直近では、荒川区役所の「環境・清掃フェア」のブース出展の手伝いのため、文字通り「荒川区役所前」まで乗車したりと何かとお世話になっている。北区在住7年ともなると、さすがにご縁も深くなるものである。（逆に世田谷線の方はすっかりごぶさたになってしまった。）(!_!)

温暖化防止の機運に乗って、より環境負荷の少ない交通手段として路面電車が再び脚光を集めるようになった折り、都電荒川線にも路線延伸などの議論が沸き立っていたのを思い出す。JR駅との接続もさることながら、やはり繁華街に起点・終点を設けた方が利便性向上&利用促進につながる、という見当なのだろう。早稲田からは新宿三丁目方面、三ノ輪橋からは南千住、果ては浅草へ、という計画が持ち上がっていたような．．． その後の経過はいかに？と思っていたら、最近になって豊島区が、雑司ヶ谷の停留所から分岐線を設けて、「グリーン大通り」を通り、池袋駅の東口に到達させるアクセス線の調査を始めるとの報が出ていた。単純に一本の路線ゆえに、系統も一つで済み、全線均一で160円という運賃設定ができている現在の都電荒川線。これで分岐線ができるとなると、系統が複雑になり、均一料金もできなくなるだろう。そのためか、豊島区の構想はあくまで荒川線とは別の路線にするようだ。これが実現すると、おそらくアクセス線と荒川線の間で、乗り継ぎ割引ができるだろう。乗継用の整理券のようなものを降車時に受け取って、乗り継いだ先の電車に乗る時に整理券と一緒に割引運賃を払う。そんな感じになるだろうか。この方法がうまくいくなら、池袋アクセス線以外にもいろいろ考えるところがある。

【王子の公共機関までのアクセス線】

王子駅からの別線を設ける。この線は、営団地下鉄南北線の上を走ることになるので、客足が重複しそうだが、南北線の場合、王子の次の駅は「王子神谷」まで行ってしまっていて、公共機関が集中する王子六丁目に行くのに使えない。税務署、図書館、警察署などへの手軽な足がないのである。北本通りは比較的空いているので、何とかなりそう？

【三ノ輪橋から先のアクセス線】

末端の三ノ輪橋から先については、荒川線を延長工事するのではなく、別のアクセス線に乗り換える形式の方が現実的な気がする。日光街道の中央分離帯を北進し、千住大橋を通り、北千住の駅前通り近くまで行ければ御の字だと思うのだが。

もう一つの末端、早稲田から先については、アクセス線ではなく、荒川線の延伸で良さそう。早稲田停留所は営団地下鉄早稲田駅からは結構距離があり、他線とのアクセスがなく孤立した状態になっているので、江戸川橋まで延ばして営団地下鉄有楽町線と乗り換えできるようになれば便利になる。実際にこの区間を走るバスに乗ってみると、道路は結構広々していて、十分延ばせそう。

スローライフを象徴する乗り物として、路面電車が見直されている観もある。巷では、昭和30年代ブームだが、商業施設に組み込める街並みや商店と違って、路面電車を復元するとなると一筋縄ではいかない。仮にその年代にタイムトリップできるのなら、まずは都電など廃線になってしまった路面電車に乗りたいと思う筆者である。

JTBのキャンブックスシリーズで出ている路面電車の本などによると、東京・神奈川・千葉・埼玉だけを見ても、魅力的な路線がたくさん出てくる。魅力をかき立てるのは、沿線風景を写した懐古写真もさることながら、その路線・系統の妙、そして何と言っても停留場の名前である。往時を偲ばせる名前の数々。朴訥としていて実にイイ。バスの停留所の場合、地域密着になるので素朴な名称になるのは当たり前だが、路面電車はあくまで電車である。駅ではないにしても、もうちょっと堂々とした名を付ければいいものを、と思ってしまうが、それをあえてしないのがまたいいのである。いくつか挙げてみよう。

■川越電気鉄道（大宮～川越久保町） 《1941年廃止》
工場前、種鶏場前

⇒この2つの施設、今でもあるのだろうか？

■成宗電気軌道（成田山門前～宗吾、他） 《1944年廃止》
幼稚園下

⇒○○大学とかは現役の鉄道駅にもあるが、幼稚園とは！

■玉川電気鉄道（二子玉川園～砧本村、他） 《1969年廃止》
中耕地

⇒玉電沿線がローカルだったことを象徴するような停留所名。この名前はバス停にしっかり継承されている。

■海岸電気軌道（川崎大師～総持寺、他） 《1937年廃止》
寛政

⇒鶴見が寺社町であることを証明するような名前だなあ、と思って横浜市鶴見区の地図を見たら、何と「寛政町」は現存していた。ビックリ！

■小田原電気鉄道（国府津～湯本、他） 《1956年廃止》
江陽銀行、伊藤酒屋前、郡役所前

⇒このあたりは、海に沿って国道1号が通っているが、その道路上を国府津から小田原まで、この電車は走っていたようだ。それにしても酒屋が停留所名になってしまうとは！ さぞ地元では有力な店だったのだろう。ちなみに江陽銀行は今では「さがみ信金」になっているらしい。

とまあ、旧きを温めるのもいいが、今あるものをきちっと正視して、その土地、その地域の顔として大事にしたいものである。最盛期には67都市、路線総延長1,479kmだったそうで、現在は19都市、238kmと最盛期の6分の1以下になってしまった。それでもまだ、路面電車は残っている。交通混雑に巻き込まれるのはバスも同じ。時間が読めないのも、一般車両にとって道路通行の邪魔物に映るのも然り。それなら路面電車だっていいじゃないか、ということにいずれはなるかも。「鉄道駅のように、長い階段やエスカレーター、改札などが要らない」「気軽にステッ

プレスで乗車ができる」「建設コストが安い（地下鉄の２０分の１、新交通の１０分の１）」といった理由により、ヨーロッパ諸国では路面電車の復権著しい。スローライフへのシフトと合わせて、路面電車の復活、延伸、増便が各地で図られることを期待したいものである。

余談だが、路面電車が現役で走っている１９都市のうち、筆者がまだ乗ったことがないのは、豊橋鉄道、富山地方鉄道、加越能鉄道（万葉線）、福井鉄道の４つ。豊橋は何度か足を運ぶも、いつも乗れずじまい。富山、高岡、福井は学生時代に青春１８きっぷでフラフラやってきて、乗り継ぎの合間にＪＲ駅周辺を歩いた程度なので、乗車機会はなかった。今後これらに乗車するのも国内旅行の一大テーマである。

→ [webオリジナル版](#)

第153話 北区踏切事情（2004.1.17）

踏切と言えば．．．

今でこそ、高架の線路近くで暮らしているため、ご縁は薄いですが、踏切にはいろいろ思い出がある。

小田急線沿線に住んでいた頃は、その南北の移動のしにくさに本当に苦労した。大学まで自転車で行く際には、踏切をうまく抜けていくと時間短縮が図れたが、大抵うまく渡れず、千歳船橋～祖師ヶ谷大蔵の高架下の道路を南下したり、北上したりしながら、線路沿いを走ったものである。

かつて青山に通勤していた時分は、代々木駅界隈を自転車で走ることが多かったが、埼京線線路（この辺りの線区は、正しくは山手貨物線）にかかる踏切が珍しく、また煩わしくもあった。山手線の踏切は駒込と田端の間にある1カ所（第二中里踏切）のみだが、山手貨物線となると、こうした遺産のような踏切が存在する。（これもその一つ）都心部に存在するJRの踏切はインパクトがある。地元でも不評のようで、「埼京線は地下！」といった触れ込みの看板が掲げてあったりする。ここもおそらくボトルネック踏切の一つだろう。

赤羽で暮らすようになってからは、赤羽駅周辺の踏切に悩まされたものである。赤羽駅を通る全ての線路が高架になる前は、東北線&京浜東北線（複線が2本、計4本）が地上を走っていたので、踏切が遮断する時間は当然長くなる。

かつて踏切道だった歩行者・自転車専用道路は、今は「袋ガード」という名称の高架下通路になり、スイスイ通れるようになっているが、薄暗いのが難点。踏切は遮断される時はいい思いがしないが、空を見晴らせる明るさは代え難い。

「開かずの踏切」は確かに困る

「開かずの踏切」は、これまでも話題にならないことはなかったが、高架化工事の不便と

相まって、ＪＲ中央線の開かずの踏切が俄かに注目を集め、今、各地でホットな論議になっているのはご周知の通り。

筆者としては、"開かず"でも"閉まらず"でも、とにかく地元の踏切について調べてみようという思いがあったので、何となく下調べはしていた。年始一大特集として、満を持して、ここに「北区踏切事情」を綴ることにする。

１月６日から１７日まで、時間の合間を縫って、区内の踏切設置状況、北区二大路線(?)のラッシュ時間における遮断状況、などについて調べてみた。（これは北区の大きさがコンパクト(手頃)だからできること。）

北区の踏切は３７カ所

１)踏切の存在は、車窓からじっくり観察しないと意外と気付かないこと、２)踏切にはちゃんと名称があって、結構味があること、３)踏切道をゆっくり歩いてみると、起伏があって渡りにくい場合が多いことなど、いろいろ発見があった。

鉄道・線名

設置数（名称）

■ＪＲ

山手線	１（第二中里）
埼京線（正式線名は赤羽線）	６（北から、北仲原、仲原、富士道、仲道、十条道、原町）
東北線	● 王子以北：２（井頭、根岸） ● 王子以南（東北線）：２（名称未調査）
（京浜東北線・宇都宮線・高崎線 ・湘南新宿ラインが走る）	* 京浜東北線は、王子以南は踏切なし。 ５（西から、王子街道南亘り、第三下田端、第二下田端、与美西、与美東）
東北回送線	* 与美西と与美東は同じ道路にかかる踏切。回送線の上り・下りが高架線で分断されるように、東西別々の踏切になっているため、名称も別々。

東北線に乗って、尾久<=>上野を走っている時に、高架下に踏切があることに気付いていたが、まさか「回送線」なんて名称だったとは。こういう線があるのは正直知らなかった。（常磐線から入ってくる貨物線の踏切とばかり思っていた。）この辺りは、操車場と貨物線が入り組んでいるので、線路を追って歩いていると迷子になってしまう。



→こんな感じの地図（西日暮里駅周辺）がないと説明しにくい一帯。

特殊な線は、踏切の名称もヒネリがある。「田端運転所」近くの「王子街道南亘り踏切」にはおそれいった。線路沿いの道路が「王子街道」なんて名だったというのもインパクト大だが、「南亘り」という用語がまたスゴイ。「渡る」を「亘る」と表記してしまう鉄道関係者のセンスはなかなか?!

貨物線

4（名称はあったようだが、調査しきれず）



踏切と倉庫 王子駅から、神谷団地の方角に向けて、1本の線路が通っている。物流倉庫を結ぶJR貨物の引込線なのだが、電化されていないせいもあって、やけにローカル感があって、イイ感じ。舞い飛ぶ鳥と大きな広葉樹をデザインした倉庫らしからぬ倉庫が目印。こちらは「閉まらずの踏切」の代表格だろう。



昨夏のある日、自転車で移動中の筆者は、偶然、倉庫から貨車が動き出したところに遭遇してビックリした。まず閉まることはない踏切が閉まる瞬間というのは妙な感慨があったりする。貨車と倉庫

■都電荒川線

17（名称未調査）

北区の鉄道は、JRだけではない。堂々、都電荒川線が走っている。全体で103カ所の踏切があるそう。そのうち、北区内には17カ所あることがわかった。17というのは結構な数字で、さすがに地図上には落とし込めなかった。駅間ごとに踏切数を記す。

荒川車庫前-（北区境界）-【2】-梶原-【5】-栄町-【3】-王子駅前-【0】-飛鳥山-【4】-滝野川一丁目-【3】-西ヶ原四丁目-【0】-（北区境界）-新庚申塚

■営団地下鉄 南北線

開業当初は、他の鉄道との相互直通運転はまだだったので、車両を入れるための地上からの引込線を作ったんだそう。北区のどこかにあるのはわかっているのだが、詳細は不明。営団地下鉄の踏切は銀座線に1カ所あるだけだそうなので、この引込線には踏切はないと思うのだが、さて？

合計

37（遮断機を伴う踏切の数）

実情調査レポート

国土交通省の「[ボトルネック踏切における歩行者等緊急対策について](#)」によると、

【ボトルネック踏切の現状調査結果の概要】

- ピーク1時間に40分以上閉まっている踏切：約500箇所
- ピーク1時間に連続で5分を超えて閉まったままの踏切：約310箇所
- 渡る長さが20mを超える踏切：約130箇所
- 歩行者交通量が1日5,000人以上の踏切：約100箇所
- 1時間に10回以上開く踏切：全体の9割

と出ている。だが、

どこの踏切がどういう状態か、その詳細（個別情報）が残念ながら見当たらなかったのである。北区の踏切では、どこがボトルネックなのか、大いに関心があるところ。この際、自ら身を以

って調べよう、と思い立った訳である。

「踏切遮断時間」「踏切連続遮断時間」については、どういう基準で調べたのか、要領が知りたい。まあ、あくまで歩行者本位で、遮断機のバー（腕木）の上下を基準に、平日朝の遮断時間を調べればいいか、といった程度の腹積りで出かけた。だが、寒い季節の朝早くからの調査は身に凍みる。国土交通省の調査員も大変だったろうと思う。

※何らかの事故があった場合は、意味を成さない調査になってしまう。どうやら事故はなく、ダイヤ通り走っていたようだったので、実態調査として申し分なかろうと思う。

[1]まずは、最もボトルネックの可能性が高い東北線から。この日の最低気温は4.2℃。酷寒ではなかったが、正月明け早々の朝はやはり寒い。何とか調査場所を確保して、8時ちょうどからスタート！



→レポートは[こちら](#)

[2]その1週間後、今度はJR最強、もとい、埼京線で。沿線の踏切を一つ一つ移動しながら見て回るのと、座る場所を確保する必要もあって、自転車で臨んだ。しかし、雨でペダルが重くなっていた分、遅れをとり、現地に着いたのは、8時1分を過ぎた頃。8時ちょうどくらいに、北仲原踏切を見たが、遮断機は下りていなかったの、おそらく8時台で最初に遮断したのは下表の通り、8:02~でOKだろう。

今回は、現在時刻を見ながら、正味遮断時間をストップウォッチで計測しようとしたので、無理があった。今回は、開閉が頻繁そうだったので、この際、純粹に人が通れなくなる時間帯（分秒単位）のみを調べることに。結果、時計一つで事足りたので、調査はしやすかった。しかし...

この寒中（雨中）調査のせいで、治りかけていた風邪が悪化してしまったのは不覚の至り。



→ レポートは[こちら](#)

北区内で確実にボトルネック踏切と言えるのは、東北線の2つの踏切（井頭と根岸）ということになる。ただ今回はどちらかと言うと、北区の北半分（王子駅と十条駅を結んだ線より上）を重点的に調べた感じ。尾久駅の近くや、山手線唯一の踏切（第二中里）のボトルネックぶりについても機会を見つけて調べてみようと思う。

ちなみに、毎月23日は、「踏切の日」だそうなの。（ふみの日だけかと思ったら） 皆さんもお近くの踏切＆周辺環境を調べてみませんか？

→ [webオリジナル版](#)（踏切分布図つき）

第154話 東急東横線2題（2004.2.1）

東急東横線をめぐる二つの話題。一つは東急文化会館の解体、もう一つは横浜～桜木町の路線廃止である。いずれも次なるステージに向けての終幕なので良しとしたいところなのだが、なじみがあるものだっただけに寂寥の感を覚えなくはない。感謝の意を込め、ここに2題まとめてレポートする。

東急文化会館

東急文化会館は、幼少の頃の記憶はあまりなく、学生時代の記憶に遡る。屋上でフリーマーケットをやっている話題を聞いたり、プラネタリウムに1度だけ行ってみたり、三省堂書店に何度か足を運んだ程度。社会人になり、渋谷を経由して勤務先に行くようになってからのおつきあい（96年半ばから03年半ばまでの7年間）が深い。映画サービスデーの日には、仕事帰りに映画館に寄ることもあったし、三省堂書店にもよく通った。青山通勤時代は、渋谷駅からの連絡通路沿いにあるパン屋や石焼ビビンパは途上だったこともあって、よく利用したものだ。（第39話でちょっとだけ紹介）でも館内の他の店舗には足が向かず、時に"レトロな百貨店"の雰囲気を味わいに行くといった感じだった。そんな旧き佳き東急文化会館は、同潤会青山アパート（[第146話](#)参照）と同様、筆者が青山を去るのに合わせるかのように、店じまい&解体となり、時は流れた。（何かの因縁のような．．．）別れを惜しみたい筆者にとって、閉館前の特別イベント「甦れ！東急名画座」は珠玉の催しだった。時間に自由が利くのをいいことに、昨年6月24日には、「E. T.」（20周年記念版）を鑑賞。オリジナルの「E. T.」は京都市内の映画館で中途半端な状態で観たので、始めからきちんと、しかも長編を堪能できたのはありがたかった。もう二度と腰掛けることのない映画館の座席で、懐かしの映画を観る。感傷と感慨に耽った初夏の一日だった。（以下3枚は、当日の記録）



解体工事の準備中



後方に三省堂書店が見える



映画館ロビーに展示してあった、かつての付近の写真（カレンダー見本）

昨年の今頃は、まだ開館していたのが嘘のようである。経過をご覧いただくとわかるように、ここ半年程度であっさりなくなってしまい、今は渋谷クロスタワーがよく見えるようになった（風通しが良くなった？）ところである。



8月12日は、まだ原型が残っていた



この通路をよく通った（8月12日撮影）



後から見た文化会館ー巨大なオブジェのよう（12月27日撮影）



前方に回ってみたら、すでに建物はなく、覆いのみ



東横線の横浜～桜木町が廃線になった1月30日。渋谷駅で降りて、改めて会館跡地を見遣ったら、夜景としての渋谷クロスタワーが飛び込んできた。会館がなくなった今、渋谷駅西口は新しい表情を見せている。東横線渋谷駅が地下に引き込まれ、東京メトロの13号線と直通運転を始める頃には、この跡地に巨大な建造物が現れることだろう。それまではこの光景がしばらく続くことになる。これはこれで鑑賞しておきたいものだ。

見納め&乗り納め、横浜～桜木町

さて、その1月30日。仕事帰りにはるばると営団南北線から東急目黒線と乗り継いで、武蔵小杉に至り、東横線に乗り込んだ筆者は、何はともあれ桜木町まで目指すことにした。

桜木町まで走っているのが一つのウリだった東横線のはずなのに、この廃線という扱いはどうということだろう。みなとみらいの景色が見えてこそその東横線、東急らしさではなかったか？ 横浜から桜木町行きと元町行きに分岐する手はなかったか？ 廃止反対はなかったのか？ などあれこれ考えながらも、とにかく「桜木町」と記された表示物（車両、番線表示、時刻表、案内板等々）は全て今日が最後。決まってしまったものは仕方ない。撮っておけるものは撮ってしまえという心境で、武蔵小杉駅で早々にパチリ。すると同じように、入線してきた下り列車の行先表示に携帯電話カメラを向ける人がチラホラと。これは予想以上の反響と感じた。

首都圏はここんとこ新線・新駅ラッシュの様相。（当モノログでもその都度追っかけているようなところがあるので、鉄道ネタが多くなりがち．．．）今回のように線路が廃止になるのは極めて珍しいと言えるだろう。（近年では、向ヶ丘遊園のモノレールが廃止になったくらい。廃駅では、京成本線の博物館動物園駅が比較的記憶に新しい。）

廃線を経験することが少ない首都圏住民ゆえに、皆さん思うところがあったのだろう。人それぞれ、思い入れに差はあるだろうが、とにかく思い思いに撮っている。横浜でも、高島町でも、ホームの端に行くほど人垣ができていて、「廃線の現場」の臨場感を感じた。終着・桜木町では案の定というか、とにかく乗り降りする人一様に、カメラを向けてパシャパシャ。特に携帯電話カメラの使用率は高く、改めて威力を思い知った次第。

まあ群集心理というものもあるだろうが、社会への同調意識（または沿線住民の連帯？）の現れ

ととらえることもできそう。お手軽ではあっても、記念に1枚という行為を通して、今、この瞬間を実感できるのであれば、それはそれでいい。筆者もそんな思いで撮影している気がする。

下り列車の車両先頭に表示された「桜木町」。着いてしばらくすると表示が変わってしまうので、その前に撮ろうと皆、必死。フラッシュ撮影は運転に支障が出るんだそうで、係員は大声で「フラッシュはご遠慮ください!」と叫ぶ。東急利用者はさすが弁えがいいようで、フラッシュの閃光は確かに控えて済んでいた。でも表示が動き出してしまうと、「あ〜あ」と溜息が漏れる。これもまた一興か。多くの人は、感慨に浸るというよりは、今回の件を当たり前のよう受け止めている感じ。しかも「とにかく撮らなきゃ」という気合いが前面に出ているのが何とも．．．（写真を見てつくづくそう思う。）



武蔵小杉から乗車した急行列車の行先表示



桜木町駅6番ホームで、到着する列車に向けてカメラを構える人波

撮影者の数は増える一方。ゆったりと「ラスト桜木町」を感受しているどころではなくなってきた。ホーム上で、ひととおりの"フラッシュレス"撮影を終えた筆者は、何はともあれ改札まで行ってみることに。思えばこの階段を上り下りするのも今日で最後になってしまう訳で．．．(!!) 1987年9月、佐野元春の「横浜スタジアム ミーティング」（今となっては伝説のライブ）の帰り、残響でキーンとする耳を手で開け閉めして余韻を楽しみながら、スタジアムから桜木町まで歩き、この階段を上って、元住吉行きの急行に乗って帰ったのを思い出す。（終電近くなると、通常は急行停車駅ではない元住吉まで急行が走り、元住吉からは渋谷行き各停に乗り換えに。） 変則急行を初めて見た時のインパクトは強く、東急桜木町駅というと、その当時の印象が繰り返し想起されるのであった。



そんな桜木町駅改札周辺は、超混雑状態！ 時は20時過ぎ。ラッシュの時間帯は外れてきそうなものだが、おそらく桜木町駅で買う最後の切符を手にとろうと集った人達などでごった返していたんだろう。通常の利用客にとってはイレギュラーな状況なので、切符を買い求める必要のない人向けに、下車時に精算すればいい「着駅精算券」なんてのが配布されていた。事情がよくわからない人も手にしていたようだが、これはこれで珍事なので、着

布されていた。事情がよくわからない人も手にしていたようだが、これはこれで珍事なので、着

駅精算が特に必要ない人でも記念に受け取っていたような．．．

プロ仕様のビデオカメラを構える人、三脚を据え付ける人、ひたすらデジタルビデオカメラでの録画に励む人、さらには駅アナウンスを録音する人まで。電光掲示も涙を誘う。流れる文字は「永らくのご愛顧ありがとうございました。」 万感の思いとともに、渋谷行き各駅停車に乗り込み、桜木町を後にする。次はかつて一度しか乗降したことのない高島町へ。

高島町の人だかりも最終日ならではだった。ふだんはこんなに人が詰めかけることもないだろうに、俄かファン（筆者を含む）であふれていた。こっちの係員は、「黄色い線より内側に！」を連呼している。急行も特急も通過していくから、押せ押せの状態になると確かに危ない。ここも素直に係員の言うことを聞く人が多く、安堵を覚えた。駅の外では、見通しの利く歩道橋が人気。フラッシュ撮影する人人．．． この路線を東急の電車が走ることはもうない訳だから、もっともな話である。



この駅名標も見納め（後方はランドマークタワー）



横浜駅改札でもカメラを手にする人達が

みなとみらいやランドマークタワーに行く時は必ず東横線だった。関内方面まで歩く余裕がある時も、やはり東横線。思い出深い路線がなくなるのは寂しいもの。流れる夜景を追っていると程なくJRと京浜急行を跨ぐ鉄橋にさしかかった。横浜駅に到着。この地上上階にある横浜駅も実は見納め。あわてて下車して、撮影できるところは撮影して、また乗車。ここまで来ると感慨も何もあったものではない。とにかくこの狭くて、古くて、という東急横浜駅はなくなり、2月1日からは、地下5階の新ホームに移行する。長いこと、おつかれ様でした、である。（それにしても、廃線・廃駅後はいったいどうなってしまうんだろう？）

特急に乗り換えるため、菊名でも降りてみた。電光の発車案内ボードなどを筆者が撮っていると、追隨する人が現われた。横浜から離れるとそれだけ関心も低くなるのだろうか。自発的に列車を撮っている人はあまりいなかったようだ。



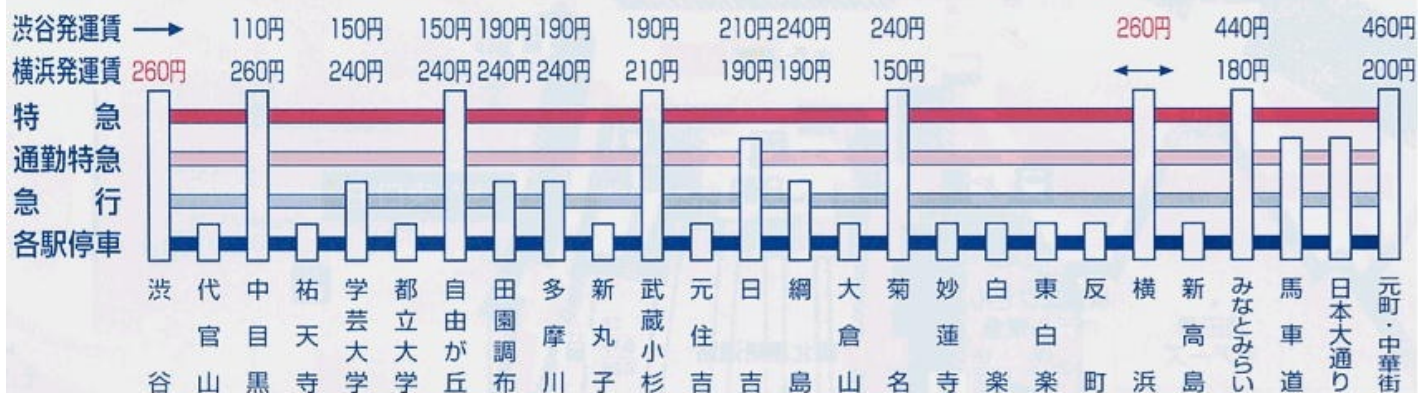
菊名駅の電光掲示。ここでも「ありがとうございました。」のテロップが



人垣の合間を縫って何とか撮影した各駅停車 桜木町行き

21時25分、終点の渋谷に到着。ここも予想通りの人だかり。ホーム先端では、俄か撮影集団が大挙！という感じで凄かった。発車案内板の下でも、解説する人、撮影ラッシュに驚きながらも自分でも撮り始める人、不思議そうに眺める人、十人十色の図。いやはや。渋谷駅でも存分に「桜木町」の表示媒体を記録することができたので、ひとまず退却。東急文化会館跡地の様子を見届けて、帰途に着いたのだった。

★東横線スピードアップ! 渋谷⇄横浜 特急26分(最短)



開業初日に現場に出かけるのが本義の筆者だが、あいにく2月1日は急遽出勤日になってしまい、見送り。残念ながら速報レポートの掲載はかなわなかったが、機会を見つけて、一日乗車券などを駆使しながら回遊して来ようと思う。

→ webオリジナル版