



随筆「東京モノログ」

鉄道撰集Ⅱ



2004.5 ~ 2010.1



第160話 新宿駅から各地へ（2004.5.1）

車両基地などでのイベントで、停まっている列車の方向幕（回転式）を動かすサービスが始まると、待ってましたとばかりに鉄道愛好家がカメラで連写したりする。その列車がどこへ行くのか、どこを結ぶのか、行先表示には旅情があり、ロマンがある、といったら言い過ぎだろうか。ともかく愛好家が夢中になる気持ちはよくわかる。身近な通勤列車が入線してくる。折り返しで始発になる時、速度を落としながらも方向幕が回り始める。だが、まだ走っている間に回転するものだから、目で追いかけるのは根気がいるものだ。そこに思いがけない駅名が出てきたり、普段は終着駅にならないような駅名が用意されているのに気付くと何とも言えない感慨を覚える。近場の場合は旅情がどうの、ということはないかも知れないが、筆者としてもそんな「珍名探し」は興味をそそられるものがある。

実際に行先として有効な駅名はどれくらい存在するものなのだろう？ 最近は勤務先が変わった都合で利用頻度がすっかり低下してしまったが、全国一のターミナル、新宿駅で調べてみることを思い立った。JRだけでも実に一日平均、約75万人（乗車人員ランキングより）の乗り降りがある。

各地から乗客を集めては、また各地へ返す。その反復がこの新宿駅の原動力であり、躍動感なのだと思う。



JR新宿駅は1～14番線まで。巨大ターミナルとは言え、意外とホームの数は少ない。それでも行先の数、列車種類の数と言ったら．．． 東京駅也多そうだが、ここは一つ新宿にこだわってみよう。

[第126話](#)をご覧くださいとわかる通り、埼京線を中心に、路線パターンや行先が変わるダイヤ改正があった。改正の前と後で新宿発・経由の各種列車の行先がどう変化するかについても記

録していたため、今回は満を持して、その記録（2002年11月末）を引用しつつ比較してみることにする。

ゴールデンウィークを中心に、4～6月になると、やたら季節列車、行楽・イベント列車が増える。そのため、ただでさえ多い新宿発（経由）の列車の行先は、俄然多くなる。新潟くらいでは驚かないが、よく調べてみたら、何と山形行きまで出ているではないか！



↑ 5番線の軒下に掲げられている乗車口表示（実にバラエティ豊か）

宇都宮線（東北線）・高崎線・上越線列車発車時刻 Utsunomiya, Takasaki & Joetsu Line Departure Times						
時刻	種別	列車名	行先	番線	記 事	
6:24	快速	フェアウェイ	黒 磯	7	【全車指定席】土曜・休日（6:15、6:45、6:47）運転	
7:18	特急	関越新快速	万 葉・黒沢口	4	【全車指定席】土曜・休日（7:10、7:40、7:42）運転	
8:07	快速	快速やすらぎの日光号	日 光	4	【全車指定席】4:15～20:45（4:15、4:45、5:15、5:45、6:15、6:45、7:15、7:45、8:15、8:45、9:15、9:45、10:15、10:45、11:15、11:45、12:15、12:45、13:15、13:45、14:15、14:45、15:15、15:45、16:15、16:45、17:15、17:45、18:15、18:45、19:15、19:45、20:15、20:45）運転	
17:57	特急	ホームタウンとちぎ	黒 磯	5	土曜・休日（17:50、18:20）運転	
18:03	特急	ウィークエンドあかぎ	前 橋	5	土曜・休日（18:00、18:30）運転	
21:28	特急	あ か ぎ	高 崎	5	土曜・休日（21:20、21:50）運転	
22:27	特急	ホームライナー・古河	古 河	5	【全車指定席】土曜・休日（22:20、22:50）運転	
22:53	快速	ゴロンとさくらんぼ山形	山 形	4	【全車指定席】土曜・休日（22:50、23:20）運転	
23:09	快速	ムーンライトえちご	新 潟	7	【全車指定席】土曜・休日（23:00、23:30）運転	

東海道線列車発車時刻 Tokaido Line Departure Times						
時刻	種別	列車名	行先	番線	記 事	
8:30	特急	スーパービュー踊り子 61号	伊豆急下田	3	【全車指定席】土曜・休日（8:25、8:55、9:25）運転	
9:35	特急	スーパービュー踊り子 53号	伊豆急下田	3	【全車指定席】土曜・休日（9:30、10:00、10:30）運転	
11:11	特急	踊 り 子	伊豆急下田	7	土曜・休日（11:05、11:35、12:05、12:35、13:05、13:35、14:05、14:35、15:05、15:35、16:05、16:35、17:05、17:35、18:05、18:35、19:05、19:35、20:05、20:35、21:05、21:35、22:05、22:35、23:05、23:35）運転	
18:50	特急	ホームライナー・小田原 21号	小 田 原	5	土曜・休日（18:45、19:15、19:45、20:15、20:45、21:15、21:45、22:15、22:45、23:15、23:45）運転	
19:30	特急	ホームライナー・小田原 23号	小 田 原	3	土曜・休日（19:25、19:55、20:25、20:55、21:25、21:55、22:25、22:55、23:25、23:55）運転	
20:30	特急	ホームライナー・小田原 25号	小 田 原	5	土曜・休日（20:25、20:55、21:25、21:55、22:25、22:55、23:25、23:55）運転	
21:30	特急	ホームライナー・小田原 27号	小 田 原	6	土曜・休日（21:25、21:55、22:25、22:55、23:25、23:55）運転	

【マークの凡例】 ●グリーン車指定席 ●グリーン車自由席 ●指定席 ●自由席
黄色の欄は、臨時列車です。運転日ご注意ください。
黄緑色の欄は、ホームライナーです。【ご利用の際は、乗車券または定期券と別にライナー券をお買い求めください。中央ライナー・西武ライナーは全車指定席（普通乗ライナー券・500円。グリーン乗ライナー券・700円）です。その他の、特ライナーは全車指定席（ライナー券・500円）です。

↑ 中・長距離系の列車案内（山形行きはここで発見）

どの番線からどこへ行けるか、なんてやっていると整理しきれないので、単純に行先駅名を50音順に並べてみる。旅の情趣を少しでも感じていただければ幸いである。

- 平日、土曜、休日、全てひとまとめにした。
- 線名は正式表記ではない点、ご了承の程を。
- 列車名は、臨時快速や特急列車のみ記載。（左枠の列車名は、臨時のみ。）

←【2002年11月30日】 【2004年4月26日現在】→

行先線名	略記 列車名	行先線名	略記	列車名	その他の列車
埼京線（ 池袋・赤羽 ・大宮・ 川越）	赤	埼京線下 赤羽り(大宮 方面)	赤		
安房総武快速・ 鴨川本線	特急新宿 わかしお 号	熱海東海道線		快速熱海花博	
山手線（ 池袋池袋・上野 池 ）		安房総武快速・ 鴨川本線		快速お座敷外房 、特急新宿わか しお	
伊豆 急下東海道線 田		山手線外回 池袋り(池袋・ 上野方面)	池		特急スーパービュー踊 り子、成田エクスプレス
宇都 宮 宇都宮線		伊豆 急下東海道線 田		特急スーパ ービュー踊り子 ／踊り子	
越後 湯沢 高崎線	快速尾瀬 ハイク号	宇都宮線下 宇都 宮 り(宇都宮 方面)			快速鎌倉物語
恵比 寿 埼京線（ 渋谷・恵 比寿）	恵	中央線下 青梅り(高尾 方面)	青		青梅ライナー
中央線（ 青梅立川・高尾 ）	青	山手線内回 大崎り(渋谷・ 品川方面)	大		
山手線（ 大崎原宿・渋谷 ・品川）	大	埼京線上 大崎り(大崎 方面)	埼		
中央線（ 大月立川・高尾 ）	大	中央線下 大月り(高尾 方面)	大		
大船横須賀線		横須賀線下 大船り(大船 方面)			成田エクスプレス
埼京線（					

池袋・赤羽 大宮・大宮・ 川越)	埼京線下 大宮り(大宮 方面)	ホリデー快速河口湖、特 急スーパービュー踊り子 、成田エクスプレス
中央線（ 奥多立川・高尾 奥 摩）	中央線下 奥多り(高尾 奥 方面)	ホリデー快速おくたま
小田 東海道線 原	東海道線下 小田り(大船 方面)	ホームライナー小田原
籠原 高崎線	高崎線下 籠原り(高崎 方面)	
中央線（ 河立川・高尾 河 辺）	鹿島総武快速・ 神宮本線	特急あやめ祭り
中央線（ 河口立川・高尾 湖 ）	中央線下 河辺り(高尾 河 方面)	
埼京線（ 川越池袋・赤羽 川 ・大宮・ 川越)	横須賀線下 鎌倉り(大船 方面)	快速鎌倉物語
久里 横須賀線 浜	中央線下 河口り(高尾 湖 方面)	ホリデー快速河口湖
墨 宇都宮線 磯	埼京線下 川越り(大宮 川 方面)	
国府 東海道線 津	横須賀線下 久里り(大船 方面)	
甲府 中央線	宇都宮線下 墨り(宇都宮 方面)	快速フェアウェイ、特 急ホームタウンとちぎ
甲府 ・河 中央線 口湖	ホリデー 快速ピ クニック	
甲府 ・竜 中央線 王	東海道線下 国府り(大船 方面)	快速桃源郷パノ ラマ、特急かい じ
古河 宇都宮線	ホームラ イナー古 古河 宇都宮線	ホームライナー

河

小金 宇都宮線 宇都宮線
井 下
方面)

国分 中央線 (中央線下
立川・高尾 国 寺 方面)

小淵 中央線 快速ビュー 小淵 中央線
沢 中央線 ーやまな 沢 中央線
し 郷パノラマ

高麗 中央線 (中央線下
立川・高尾 麗 川 方面)

指扇 埼京線 (埼京線下
池袋・赤羽 指 方面)
・大宮・
川越)

品川 山手線 (山手線内回
原宿・渋谷 品 川 方面)
・品川)

信濃 中央線 急行アル 信濃 中央線 快速ムーンライ
大町 プス 大町 ト信州

逗子 横須賀線 新木 埼京線上
場 方面)

高尾 中央線 (無 横須賀線下
立川・高尾 印 方面)

高崎 高崎線 高尾 中央線下
方面)

立川 中央線 (立 高崎線下
立川・高尾 方面)
特急あかぎ

千倉 総武線 特急新宿 中央線下
さざなみ 立川 方面)
号

千葉 中央・総武 無 総武快速・
線 (千駄 印 本線
ヶ谷・千葉
)
快速お座敷内房

千葉 ・津田沼	ホームライナー千葉	総武快速・本線	特急新宿さざなみ
中央・総武線（千駄ヶ谷・千葉）	津	千葉線東行(東京・千葉方面)	無印
中央線（御茶ノ水・東京）	銚子	総武快速・本線	快速お座敷犬吠、特急しおさい
中央線（立川・高尾）	豊田沼	中央・総武線東行(東京・千葉方面)	津
中央・総武線（中野・三鷹）	中	中央線上り(東京方面)	（全電車東京行き）
長野中央線	快速しらかば長野号	中央線下り(高尾方面)	豊
成田空港	成田	中央・総武線西行(三鷹方面)	中
中央・総武線（千駄ヶ谷・千葉）	西	成田総武快速・本線	成田エクスプレス
白馬中央線	快速しらかば白馬号	新潟高崎線	快速ムーンライトえちご
中央線（立川・高尾）	八王子	中央・総武線東行(東京・千葉方面)	西
平塚東海道線	日光	宇都宮線	快速お座敷日光、快速やすらぎの日光
前橋高崎線	新特急ウィークエンド	沼津小田急線・御殿場線	特急あさぎり
			*松田から沼津がＪＲ

あかぎ

快速ムーンライ
ト信州、特急あ
ずさ

松本 中央線

白馬 中央線

万座
・鹿 高崎線
沢口

快速効能
温泉吾妻
号

△王 中央線下
子 り(高尾 △
方面)

中央ライナー

中央線（
三鷹 立川・高尾 三
）

東海道線下
平塚 り(大船
方面)

南小
谷 中央線

高崎線下
前橋 り(高崎
方面)

特急あかぎ、特急ウィー
クエンドあかぎ

武蔵 中央線（
小金 立川・高尾 小
井 ）

松本 中央線

特急スーパーあ
ずさ／あずさ

武蔵 中央線（
五日 立川・高尾 五
市 ）

万座
・鹿 高崎線
沢口

特急孺恋草津
スキー

埼京線（
武蔵 池袋・赤羽 武
浦和・大宮・
川越）

中央線下
三鷹 り(高尾 三
方面)

村上 高崎線

快速ムー
ンライト
えちご

南小
谷 中央線

特急スーパーあ
ずさ／あずさ

横
須賀 横須賀線

武蔵 中央線下
小金 り(高尾 小
井 方面)

武蔵 中央線下
五日 り(高尾 五
市 方面)

ホリデー快速あきがわ

埼京線下
武蔵
浦和 り(大宮 武
方面)

山形 宇都宮線

快速ゴロンとさ
くらんぼ山形

横須賀線下
横
須賀 り(大船
方面)

横
浜 横須賀線

成田エクスプレ
ス

竜王 中央線

快速お座敷さく
らんぼエクス
プレス、特急かい
じ

北から時計回りに、東北線（宇都宮線）、総武線、外房線、内房線、りんかい線、横須賀線、東海道線、中央線、五日市線、青梅線、八高線、埼京線、川越線、上越線（高崎線）と、東京を中心に考えられ得るあらゆる方向に伸びている。強いて言えば、常磐線、京浜東北線に直通する列車がない程度か。（常磐線に無理やり入っていく「ときわ路快速」なるものがかつてはあったので、それを足せばほぼ全域。） 行先がたくさんある道理である。春の行楽シーズン効果が大きい、左枠（５６カ所）に比べ、この時期の行先は６４カ所。実に多いことがわかる。休日など、ちょっと乗り違えたとんでもないところに連れて行かれそうである。（^^； 中央通路（東口側）では複雑な工事が続いている折りでもあるし、新宿からＪＲでお出かけの皆さん、行先にはくれぐれもご注意を。

ちなみに近郊の電車は、時刻表での表記上、略名が必須。こうして一覧化してみると、その略し方に苦心の跡が窺える。同じ大崎でも、埼京線は〔埼〕、山手線は〔大〕。埼京線の大宮、中央線の大月も〔大〕。中央線は、三鷹の〔三〕、武蔵五日市の〔五〕、八王子の〔八〕と数字が続く。仮に、二俣尾（青梅線）行きがあったら〔二〕、四方津行きなら〔四〕になるところ。中央線下りホーム（９・１０番線）の行先案内は数字ずくめになってしまいそうだ。

→ [webオリジナル版](#)

第171話 グリーン車がやって来た（2004.10.16）

東海道線や横須賀線に乗ろうとして待っていると、目の前にグリーン車が停まってあわてることがある。ちょっと混んだ時間帯で、この憂き目に遭うとグリーン車を回避する乗客が前後の車両にどっと流入して、ラッシュに拍車がかかってしまう。グリーン車ほど、その中と外で格差が生じる代物はないだろう。恨めしそうに視線を送る人をどれほど見てきたことか。ホームにはご丁寧に、「グリーン車はこの位置に停まります」といった表示が出ているのが普通なので、入線まで時間がある時は、ゆったり回避できる。だが、やむなくあわてて乗車しないといけないこともある。そういう時に限ってなぜか現れるグリーン車。筆者にとってグリーン車は、鬼門のような、それでもどこか羨望の対象、そんな存在だった。

新幹線など、よりクラスが上の列車の場合は、グリーン車の利用し甲斐が出ることも重々承知。割高な分、それに見合うサービスがついてくる、というごく明快な仕組み。だが、強面な人が乗ってたり、人徳と金回りが伴っていない倣岸不遜な客が同乗することもある。一部の招かれざる客のおかげで、サービスの質が損なわれるケースについては、[第105話](#)でも触れた通り。実際に乗ったことがないので、実情はいざ知らずだが、ブドウにありつけないキツネの如く、どうせイヤな思いをするだけさ、と遠巻きに見送る筆者である。

そんな遠い存在であるグリーン車に、何とタダで乗れる機会がしばらく続いた。これはちょっとした事件だった。北の東海道線(?)、宇都宮線・高崎線にグリーン車が不意に出現した。10月16日のダイヤ改正後に本格導入するに当たってのプレイベントだそう。

何時何分の列車がグリーン車併結なのか、これは運だめしのようなもので、たまたま乗り合わせたらラッキーなモノ。少なくとも変則勤務の筆者にとっては、なかなかパターン認識がしにくい。出勤時間が固定している人は照準を合わせて利用できたことだろう。宇都宮線・高崎線の通勤客にはまたとない好機。上野から帰る際に何度か出くわしたが、いずれも満員盛況だったので見送った。ラッシュ状態になるグリーン車なんてのはこんな時くらいなものだろう。朝の上り、夜の下りで利用した人にとって、グリーン車の快適感がどこまで堪能できたかは"?"である。（うまく座席を確保できた人は、ゆったり通勤できる醍醐味を味わったはずだが、通路に人がいっぱいというのはちょっと。）

無料体験は残念ながら昨日10月15日まで。16日からは予告通り、有料に。車内精算をできるだけ減らすためか、車内で買うと割高になるような設定になっている。予め券売機でSuica式でも磁気式でも買っておけば、安く乗れる。しかもSuicaグリーン券の場合は、天井にSuicaをかざす手間はあがるが、ランプが緑色になれば車内検札がパスになるというおまけつき。じゃまされずに、まさにsuisuでグリーン車の快適感を得られる訳である。（もっとも隣の客が不要領だったりすると、検札のバタバタで安眠妨害されるおそれはあるが。）



料金体系はこの表示の通り



16日から券売機でsuicaグリーン券が買えるようになった

初発のPRリーフレットは、デビュー予告、料金体系、グリーン券発売駅案内、券の購入方法、利用方法程度、3つ折り6面だったが、改訂版は観音開きで8面。改訂版が追っかけて出ること珍しいが、それだけ売り込みに力が入っているということだろう。初版をちゃんと見ていなかったのも、Suicaグリーン券の案内が新たに加わった？と勘違いしていたが、目玉のSuicaが載らない訳がない。無料期間中に、モニタリング調査を繰り返したのだろう。その成果が充実したQ&Aとなって、改訂版リーフレットに登場したのであった。おそれいった。



左：改訂版／右：初版



初めて乗ったグリーン車

モニタリンググリーン車が登場して2カ月ほど経って、ようやく9月11日(土)、高崎線の2階建グリーン車に乗る機会を得た。時間があったので、赤羽～上野とまず乗って、その折り返しで今度は上野～浦和。グリーン車初体験だった訳だが、距離が短かったので、まさに試乗状態。それでも30分ほど揺られていたので、そのゆったり感は十分堪能できた。

初乗車は、夜だったこともあって、Suicaグリーン券センサーの存在は気付かなかった。10月14日、通勤で赤羽から上野に向かう際、たまたま入線してきたのであっさり乗車。明るい車内を何となく見渡していたら、天井に張り付くSuicaのマークを発見した。9時台になると上りでもゆったりしたもの。いろいろ観察しながら撮影することができた。



室内灯の隣にSuicaのマーク

そのセンサー、天井部に埋め込んであるんだからビックリである。身長の高低によって利便性に差がつくおそれもある。電車の中で天井に手を伸ばす行為は、せいぜい網棚に用がある時くらいだから、新鮮と言えば新鮮か。まあ、席の脇とかだと間違っただけで触れてしまった際に面倒だったり、読み取り装置が壊れてしまう可能性も高いから、リスクを避けて天井にしたんだろう。開発者各位のご苦労が偲ばれる。

2階建グリーン車が停まっていると、携帯電話カメラで撮る人が7・8月は確かによく見かけた。が、だんだん珍しくなくなったようで、10月になると筆者が撮るのを模倣して携帯を取り出す人が時々いた程度。10月16日の正式デビュー時はどうだったんだろう。

ともあれ、これで高崎線・宇都宮線も、東海道線・横須賀線に肩を並べた感じ。有料化に伴い、東京駅・品川駅同様、赤羽・池袋・新宿でも、湘南新宿ラインに乗る時は、グリーン車が停まる位置を確認してから待機しないといけなくなった。まあ土日には50kmの範囲で遠出することがあったら、天井タッチを試してみる意味でも550円上乗せして乗り込んでみるのも良さそうだ。

→ [webオリジナル版](#)

第177話 小田急線 複々線化（2005.1.16）

幼少お世話になった鉄道と言えば小田急線に限る。小学校入学前まで経堂で過ごした筆者にとっては、一にも二にも小田急線。遅かろうが何だろうが、それしかないので特に不平不満もなく、乗れば楽し、の世界である。学生時代にまた経堂に戻ってきた時もお世話になったが、今度はそう飄々ともしてられない。当時もまだ複々線化は実現しておらず（用地は少しずつ増えていたが何しろバブル時代の只中だった）、今から考えると随分と不便を強いられてきたように思う。目的駅までの到達時間もさることながら、南北の行ったり来たりを阻む踏切での待機時間の長さと言ったら、．．． 住んでいた赤堤界限から、弦巻の中央図書館、千歳郵便局、東京農大方面などへ自転車で移動する際は本当に足止めを食ったものである。（幼少の時分から複々線化の話は知っていたので、ここまで来てできていないと、諦観・達観の境地、である。）

当時の運行状況を検証すべく、1990年4月20日発行の「小田急時刻表」創刊号を引っ張り出してみた。

〔成城学園前 7:03発→新宿 7:17着〕という、その名の通り、スピーディな急行がある一方、〔成城学園前 8:07発→新宿 8:33着〕などというノロノロ急行もある。ラッシュ時とは言え、14分 対 26分（その差12分）とは！

この26分急行は、途中でロマンスカーに抜かれる訳でもないのに、頑張った上でのこの速さ。（しかも時刻表上） 実際はもっと遅れることもあっただろうから、30分てなこともあっただろう。当時いかに複線（上下線1本ずつ）の運転でいっぱいいっぱい＆玉突き状態になっていたかがわかる。朝夕など、踏切が開くことは極めて稀。よく辛抱したものである。

優等列車の通過待ちのため、経堂で割を食う各駅停車も多く、例えば上りの新宿行きで10:38着→10:45発などというローカル列車並みの待機をしていたものも見受けられる。千歳船橋から豪徳寺へ向かう人にとっては何とも利便を欠く話である。（経堂ですぐに発車する場合は4分で済むところ、この場合だと〔千歳船橋10:36発→豪徳寺10:47着〕と、11分かかってしまう。）

東北沢は未だに通過待ち駅なので、あまり比較にならないかも知れないが、やはり上りの各駅停車で7:05着→7:12発とか、いったいいくつ通過待ちをしたのだろう、という例が見られる。世田谷代田から代々木八幡まで通しで乗る場合など、やはり割を食ってしまう訳だ。

そんな不具合から解消される日がついにやって来た。12月11日の土曜日、昭和39年12月の都市計画決定から数えて何と40年の苦節を経て、一応、世田谷代田～喜多見（6.4km）の複々線化が完成（ダイヤも改正）。先行して複々線化を終えていた喜多見～和泉多摩川（2.4km）とつながり、末広がり(?)の8.8kmが幅広になった。高架（立体交差）の複々線なので踏切もかなり減って、どうやら30カ所分が廃止。南北の行き来がスムーズになっていると聞く。筆者が利用していた頃にできていれば、と憾んでみても過去のこと。何はともあれ、かつての沿線住民としては感慨深いものがある。



ロマンスカー乗車中、工事中の梅ヶ丘駅(上り方面)を撮影。[2004.8.21]（上りホームはまだ地上だ

った？)

至近の線路沿い住民の方々の中には喜ばしく思えない向きもあるだろう。だが、乗客や踏切通行客の時間をコストに換算した時、この複々線化が大きく寄与することに異論はないはず。紆余曲折はあったが、この複々線をより有意なものとするために、プラス思考で受け容れ、大いに利用したいものである。(乗客側も線路沿い住民の方々に敬意を表したいもの。より実感のある複々線になることを期待したい。)

まずは快速急行

さて、待望の小田急線複々線乗車デビューは、20日後の12月31日の大晦日。ところが、期せずして雪の大晦日(21年ぶり)になってしまい、電車は動くのか否かを憂慮することに。(首都圏鉄道各線が雪に弱いことは、[第9話](#)で紹介の通り。)

後からニュースで知ったが、高速道路は、一関～川口(東北道)、東京～静岡(東名道)が通行止め。東北新幹線も全面運休になってしまったそう。新宿駅界限は雪まじり。少々出遅れたが、13:59発の快速急行 藤沢行きに間に合った。定刻に発車した快速急行。複々線区間をどう快走するのか、という期待、だが南新宿、参宮橋、代々木八幡と進むにつれ、雪が激しさを増し、不安も募ってくる。梅ヶ丘の手前からいよいよ複々線に入る。荒天のため、車窓は曇り、高架からの眺めが限られてしまったのが残念だったが、途中、豪徳寺、祖師ヶ谷大蔵、和泉多摩川で3つの各駅停車を抜いて行ったのはわかった。なかなかの貫禄である。成城学園前を通過する際、不思議な小気味よさを覚えるが、これはロマンスカーに乗らないと味わえなかった感覚。どうなることかと思ったら、この快速急行、ロマンスカー以上のスピード感でさっさと同駅を通過してしまった。何か凄いことのように思えた。

という訳で、大雪の中ではあったが、複々線区間&快速急行はしっかり堪能することができた。このまま、下北沢～新百合ヶ丘ノンストップの醍醐味を味わえばもっと良かったのだが、そうはいかないところが、やはり小田急流。読売ランド前と百合ヶ丘の間で徐行が始まり、ストップしてしまった。

最初の停車は踏切の警報誤作動によるもの。少し動いてからまた停まってしまったが、今度は何と停電。何でも小田急相模原～相武台前の間で架線事故が起きたそう。

新宿<=>相模大野 相模大野<=>江ノ島 海老名<=>小田原 でそれぞれ折り返し運転をせざるを得なくなり、新宿からの下り列車は軒並み相模大野でつかえてしまっていると言う。外は深々と雪が降り続く。もともとローカルな風景が残っている、ここ川崎市多摩区と麻生区の区界にあって、これだけ雪が降ればどこかの北国にでもいるよう。すっかり旅情モードである。だが、密閉された車内で急に暖房がかかっていたりすると、何となく息苦しくもなってきた、悠長なこととも言てられなくなる。早く動かないものか、と案じていたら、上り電車が勢いよく走っていった。程なく運転再開となり、何とか新百合ヶ丘に着いたものの、再出発したのは実に15時。(時刻表通りなら14:20) 新宿～新百合ヶ丘の所要時間、約1時間、である。



新百合ヶ丘にやっと到着した快速急行。窓も扉も雪が付着。

運行をフレキシブルに変えられるのは、私鉄の強みだろう。（ＪＲではどうなっていることやら。）　その後は柿生、鶴川、玉川学園前と各駅に停車。下車する人は少々、乗り込む人は皆無という、これまたローカルな世界を目にすることになった。（この３つの駅で「快速急行 藤沢」を表示した列車が停まることはまずないだろうから、面食らって乗車しなかった人がもしいたとしたら、かえってお気の毒。）

相模大野までは動く。だがその先がどうなるかについては、相模大野に着くまでは不透明（車掌さんは何度も念押し）だったが、再度快速急行に変わり、あとは順調。相模大野から各駅停車になることも覚悟していたが、何はともあれである。（結果、新宿～新百合ヶ丘、相模大野～藤沢は快速急行、新百合ヶ丘～町田が各駅停車、となった。「区間快速急行（臨時）」といったところか。）

相模大野で車掌が交代したらしく事情がわかっていない様子。正しくは４７分遅れなのに、１７分遅れとかアナウンスしている。どうやら、新宿発１４：２９発（３０分後の列車）を間引いて、辻褄を合わせる形にしたようだ。



「快速急行」新登場！は良かったが、．．雪には勝てなかった。

湘南新宿ライン（最速48分）に対抗すべく、新宿～藤沢53分がセールスポイントの小田急快速急行だが、この日はさらに+53分で、倍かかってしまった。多摩方面ほどの降雪ではなかったが、藤沢からの列車も大いに乱れ、快速急行、急行ともに運転中止に。ロマンスカーは全線でストップになってしまった。（私鉄でここまで乱れたのは小田急線くらいだったようで。）

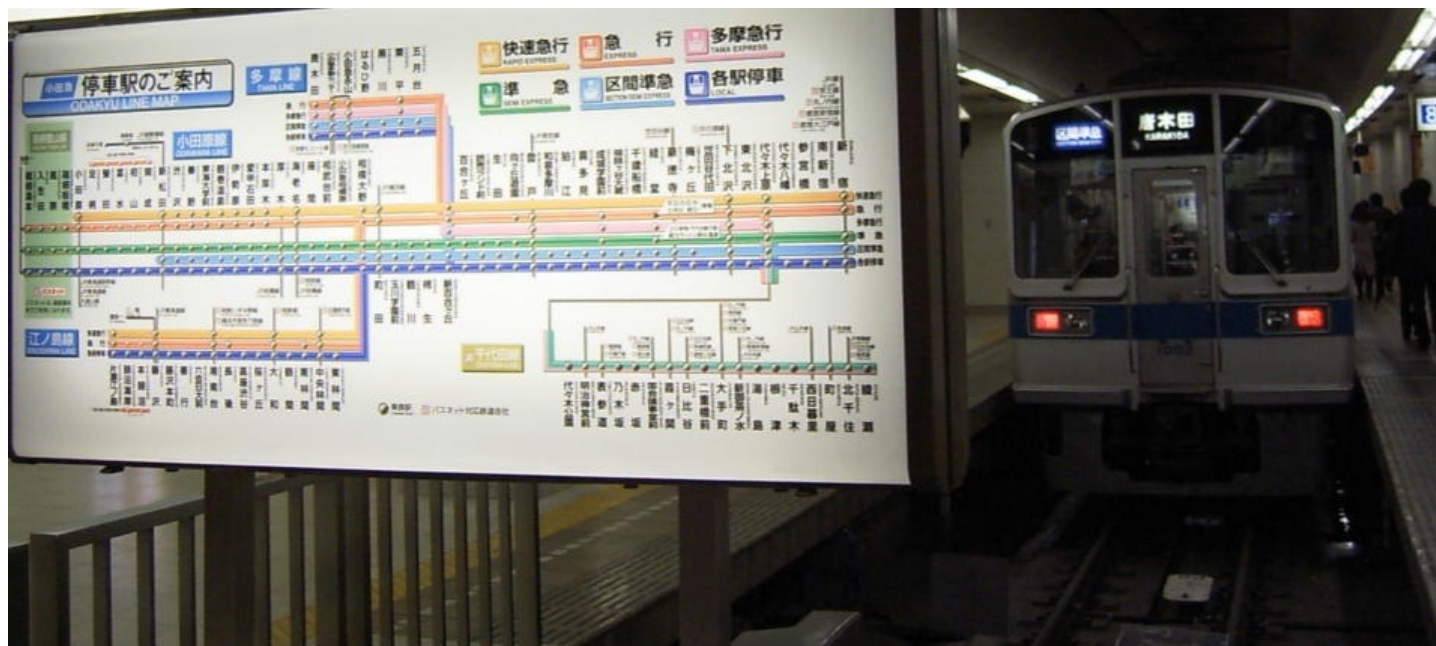
2004年は最終日まで波乱含みとなった。

お次は区間準急

複々線乗車体験デビューはこんな感じだったが、今度は実際に複々線化後の駅で降りる機会ができた。

大阪は枚方市に引っ越した際、今度は京阪電車のお世話になることになった。ここで驚いたのは、京橋～萱島までの全長11.5kmが1980年に複々線化を終えていたこと。準急と急行はよく知るところだったが、区間急行というのが走っているのは衝撃だった。複々線だと、いろいろなバリエーションが作れることを当時中学2年生だった筆者は関知したのである。（[第109話](#)も参照）

小田急線も遅ればせながらの複々線で確かにバリエーションが増えた。西武鉄道ほどではないが、各駅停車から快速急行まで6種類。（特急を入ると7だが、特急だけで6種類あるから、細かく分けると大変なことに。）



区間準急 唐木田行き。梅ヶ丘から先が各駅停車。

1月15日に乗ったのは、その6種類の一つ「区間準急」（京阪電車に似ている）である。新宿駅地下ホームは各駅停車ばかりと思っていたら、この新設準急も地下ホームの発着。14:21発 唐木田行きの区間準急は、そろりそろりと動き出し、急行と同じような鈍いスピードで、代々木上原に到着。代々木上原では、千代田線直通の多摩急行との待ち合わせがあり、多摩急行が先発。何か変な気分である。東北沢～世田谷代田がまだ複々線になっていないため、代々木上原ではどうしても先発・後発の順序ができてしまうのである。それはそうと、下北沢で町田方面に行こうとする人は、多摩急行 唐木田行き、区間準急 唐木田行きを2本見送ることになり、やはり変。また、仮に代々木上原で多摩急行に乗り換えて、経堂まで行って区間準急を待つ、なんていう先回りが出てしまうのも妙な話。要するに複々線になってバリエーションが増えると、それだけヘンテコな設定も増える、ということらしい。ま、せっかく区間準急に乗り合わせたんだから、このまま目的駅まで乗ることにしよう、ということで千歳船橋に着いたのは14:

37。16分間の行程となった。（ちなみに先述の1990年時刻表を見ると、始発の各駅停車下り〔新宿5：00発→千歳船橋5：18発〕となっている。なあんだ。）



同じ方向で2つの列車が同時に動く。これは快挙！



経堂方面に伸びる複々線。この区間の直線は見事。

この日の東京は最高気温4℃。いつ雪になってもおかしくないような雨模様の寒々とした日だったが、不思議と雪にはならず、時刻表通り区間準急を乗り終えることができた。（どうも小田急線に乗る日は天気が荒れるようで。）ホームに降り立ち、4つ並んだ線路を見る。乗ってきた区間準急が動き出すと、その横を急行列車が結構なスピードで追い越していく。今まではなかったこの光景に、改めて感慨を覚えつつ、歳月の経過を感じ入る筆者だった。すっかり装いを変えた千歳船橋駅だが、かつての面影を挙げるとしたら、改札を出てすぐのところにあった踏切の近辺だろうか。学生時代、何度か待ったをかけられた踏切道だが、それが今は南北を結ぶ広々とした道路になっている。駅や線路は変わったが、踏切から見た北側・南側の商店街の感じは、踏切

がなくなってもあまり変わらない。何となくホッとしてしまうのは筆者ばかりではないだろう。

この日は二人で世田谷美術館（「祈りの道～吉野・熊野・高野の名宝～」展）に出かけたのだが、あれこれ考えて千歳船橋からバスで往復することにしたのである。バス乗り場も昔のままだったが、バス停に着いて高架に目を遣ると、一つ大きな変化に気が付いた。千歳船橋と祖師ヶ谷大蔵の間は、環八通りが通る都合上、もともと高架になっていた。だが、両駅とも地上駅だったため、環八を跨ぐまでの間はずな感じの半高架。高架下をくぐってバス乗り場に通じる道路も、車高対策からか下をわざわざ掘って何とか通すような窮屈な感じのものだった。それが完全な高架になったことで、堂々と水平な道路に、しかもバスが悠々と通れる状態になっていたのである。梅ヶ丘駅行きのバスがくぐって来たのを見た時は、ああこれが立体交差の効果なんだ、とつくづく実感した。

帰りは代々木上原で乗り換えて、職場のある神保町まで向かう。新宿まで先着という珍しい(?)各駅停車に乗り合わせたが、この各停が来る前に、さがみ号と急行が走って行ったので、ちょうど乗換不要の谷間に当たったようだ。急行の後にはまたロマンスカーという順番だったようで、今度ははこね号が隣を並走している。走りながら通過させるのは確かに効率的。上りの複々線もなかなか劇的だった。

各停なので世田谷代田、東北沢でも扉が開く。ホームや出入口は昔のままである。下北沢も含め、3駅が時代から取り残されたような状態になっているが、いずれは工事が完成するだろう。その時は筆者幼少時の記憶にある沿線風景のうち、経堂～代々木上原は完全に別物に置き換わってしまうことになる。めでたく思う気持ちの一方で、寂しさも感じる複々線化である。

→ [webオリジナル版](#)

第187話 23区内のカーブ駅（2005.6.17）

JR福知山線の脱線事故以来、鉄道路線の急カーブに注目が集まっている。（事故については思うところが多々あるので別記するとして）まずは標題通り、カーブについて言及したいと思う。ただ、筆者としては線路のカーブよりも、前々から気になっていたプラットフォームのカーブの方が調査もしやすいし、考察もしやすいので、今回は特に「カーブ駅」を取り上げることにした。

気になっていた、というのも、筆者宅の最寄駅がカーブ駅であること、そしてそのカーブ駅を結構なスピードで快速列車が通過して行くのを常々見ていること、があつての話。4月25日の事故から想起されたのは、もしカーブ駅を通過中に同じように速度超過などで脱線することがあったら、どうなるのだろうか？ということも一つ。駅がない場所でのカーブは多々あるので、それはそれで気を揉むことになるが、カーブに駅がある場合は限定的とは言え、また違った憂慮が生じる。カーブ駅を列車が通過する時、どれだけ身の危険を感じるか、これは実際に調べてみないとわからないものである。

乗車している側から調べてもよかったが、先頭車両から観察しないといけないため、万一のことがあるとイヤなのと、乗降時の足元の状況も合わせて調査したかったので、あくまでホームに立つ側から記録することにした。思いつく駅はいくつかあったので、それらを中心にしつつ、あとは地図を眺めながら、カーブ駅と思しき駅を推測して出かけてみた。（線路の曲がり具合などから、段々と見方がわかってくるから不思議なものである。）

【東武伊勢崎線】

何と言っても、浅草だろう。かつて起点・終点となっていた浅草は、今の業平橋駅（明治35年4月開業）だが、そこから隅田川を越えるところに新たに設けた駅が、現在の浅草駅（昭和6年5月開業）。無理に伸ばしたためか、川を越えるといきなり急カーブになり、そのカーブを保ったままホームになってしまうという特異な構造。筆者が曳舟から乗った上り普通列車は、奥が深い1番線に入ったため、車両全体が直線になってから扉が開いたが、カーブにかからないのは1番線だけ。2番線以降は、いずれも車両の一部がカーブ部分に差し掛かり、乗降時の足元が大変覚束ないことになっている。おそらくこの駅ほど、極端な例はそうそうないだろう。起点・終点となる駅だから当たり前ではあるが、ここを通過する列車はない。入線時も限りなく徐行（15km/hに制限）することになっているので、カーブによって、かえって安全が保たれていると言えなくもないが、...



浅草駅へ入る手前（制限速度「15」を示す黄色い標識が見える）



準急・特急・急行いずれも先頭車両はカーブにかかる



2 番線に停車中の準急列車は大きくカーブ



2 番線で最も間隙が大きいのはこの辺り（30cmはある！）



同じく準急列車のカーブ（上にも下にも足もと注意の表示）



特急や急行には、ドアとホームの間にブリッジが渡される



扉が開いて気付いたが、次の業平橋も一部がカーブ（左写真）。曳舟もよくよく見たら、足元注意と出ていた。3駅続けてカーブを有するケース



も珍しい。ちなみに、曳舟から一つ挟んだ次の鐘ヶ淵もかなりのカーブ駅だし、北千住の次の小菅も（目測だが）カーブに当たる。鐘ヶ淵、小菅は通過列車も多いから、通過待ちの際は気を付けたいところだ。

【小田急線】

代々木八幡が代表格。代々木上原に千代田線が入る前までは、準急が停まったが、今は各駅しか停まらないので、通過列車がやたらと多い。ロマンスカーでも何でもかなり徐行して通り過ぎていくので、恐怖感はないが、車両がホームを擦りそうで、緊張感を覚える。通過時でもホームのカーブと車両の直線が形づくる細長い半円状の空間（下りホームの場合）が見て取れる。弧の中央と直線の中央の付近にドアが来ると、20cmは空く。各駅停車の乗降時は、車両の中央は避け、とにかく足元には注意せよ、ということか。

ドアとホームの間はかなり広めになるが、ホーム上に注意書きは特になく、黄色の斜線が描かれているのみ。車内のアナウンスも「一部広く空いている」という言い回しで、あまり強く喚起していない印象。実際は一部というよりは、どこから乗り降りしても注意が必要なカーブだと思うのだが。



新宿方面のカーブはこんな感じ



特急がゆっくり通り過ぎる（下りホームの黄色の斜線が目立つ）



車両の直線とホームの弧でちょっとした図形ができる

【JR】

飯田橋が真っ先に思い浮かぶ。じっくり調べてみて気付いたが、上りホーム（秋葉原・千葉方面）の方が円弧が緩やかなので、ドアとホームの空隙はそれほどではなく、下りホーム（新宿・三鷹方面）がより厳しいカーブなため、空隙も広めになる、ということ。同じ足元注意でもちょっとした差が出るものである。（地図参照）

幸い、各駅専用のホームなので、ここを通過する列車はなく、安心。ただ、並行する中央線快速の線路も同じようにカーブしているので、仮に東京方面の列車が曲がりきれなかったりすると、尼崎の事故と同じような状況になる可能性はある。その時は、飯田橋のホームに．．． いや、物騒なので、あまり想定しないようにしよう。



秋葉原・千葉方面のカーブ



新宿・三鷹方面のカーブ（やや広め）



中央線快速もこのカーブを走る（制限速度は75→55km/h）



山手線の内側の総武線区間は、地図を見て明らかなようにグネグネだが、カーブ駅は飯田橋くらいだろうとタカを括っていた。ところが隣の市ヶ谷（左写真）も、一部カーブになっていて、ビックリ。地図からカーブ駅か否かを目利きするには、それなりの熟度が必要なようだ。

山手線では、渋谷が筆頭だろう。乗降時の注意を促す車内外のアナウンスに聞き覚えのある人も多いはず。だが、アナウンスに反して、足元注意の表記は不備だったりする。乗降客が多いと足元の文字には目が行かないだろう、ということか。渋谷も通過列車はないので、大丈夫なのだが、乗り降りの際には本当に気を付けたい。ドアとホームの間に落ちこけた女性を目撃したのは、確かここ渋谷駅だった。乗降が多いとふとしたスキにこうした事故も起きるが、人が多い分、救出される確率も高い。この女性も両腕を抱えられ、すぐに助け出されていたのを思い出す。



新宿・池袋方面のホーム（こっちは「足もと注意」と出ている）



品川・東京方面のホーム（結構なカーブだが、「足もと注意」の表示が見当たらない）



注意書きはないが、新宿駅も空隙がある

渋谷ほどではないが、山手線 新宿駅ホームも一部カーブになっていた。いつも混雑しているので気に留めようがないのだが、じっくり見てみると思いがけず発見があるものである。

【京王】

近場では下高井戸が挙げられる。かつて同駅の近くに住んでいて、時折、利用していたが、あまり意識していなかった。よくよく見れば確かにちょっとしたカーブ駅である。乗り降りが多いので、注意の仕方も見事。何とホームにランプが埋設してあって、せわしく点滅している。いやはや。下高井戸は、通勤快速・急行・準特急・特急は停まらないから、カーブ通過時のリスクは高め。徐行はしているものの、安定したスピードを誇る京王線だけに少々心配である。



下りホームのランプ



注意書きが上にも（列車がない時は、ランプはOFF）

ちなみに、本線新宿駅もカーブ部分があるようだが、機会を改めて調べてみることにする。（東武浅草ほどではないと思うが。）

【都営地下鉄】

新宿線は急行運転があるので、カーブ駅の通過状況が気になるところ。東大島を通過する際は、荒川鉄橋に差し掛かる（下り線）ために徐行するのだろう程度にしか思っていなかったが、カーブ駅であることも大きいようだ。ホームに降りてみて、曲がり具合がわかった。（ただし、足元注意は特になし。） 調査時は、あいにく急行運転時間ではなかったので、通過インパクトは体感できなかったが、猛スピードで通過する訳ではなさそうだ。



東大島駅 上りホーム



下りホームを発車した時の様子（緩やかにカーブしているのがわかる）



浜町もカーブ駅（左写真）だが、急行に乗っていても、カーブの具合はわからない。急行が停まる馬喰横山と森下の両駅に挟まれた一駅なので、速度を上げる必要がないための徐行運転なんだなあとはか考えていなかった。カーブを実感させない走り、というのは安全な証拠。カーブ駅かどうかは、降りて確かめてみないとわからないものである。

浅草線も地下駅を通過する空港快速特急が走っているが、浅草は全列車が停まることになっているため、間違えて通過してしまう、ということがない限り、心配無用。ただ、カーブ駅であることは事実なので、ドアとホームの間隔が広がっている箇所での乗降は要注意。特に、重いスーツケースを持った空港利用客が当駅で乗降する際は、支障のない車両に誘導してほしいものだと思う。



浅草駅 下りホーム（この付近は直線なので注意書きはない）



最後尾の方に来ると、「足下注意」の貼り紙が現れる

ちなみにカーブが多い大江戸線では、カーブ駅と思われる駅（例：春日、飯田橋）でのカーブがなく、拍子抜けした。同線がコンパクト設計であることを再認識した次第。ただ、ホームを出る直後（またはホームに入る手前）では、いきなりカーブになってたりする。

今回は23区内で、とにかく目ぼしい駅を当たってみたが、他にも候補（推定）はいくつもある。私鉄では、

- 〔西武〕： 新井薬師前／沼袋／大泉学園
- 〔東武〕： 大山／下板橋／亀戸水神 （＊伊勢崎線以外）
- 〔東急〕： 代官山／多摩川／三軒茶屋／用賀／五反田／荏原町／荏原中延／雪が谷大塚／千鳥町／池上
- 〔京成〕： 青砥／柴又

など、23区内に限ってもまだまだありそう。（カーブ駅を走る車両は絵になるようで、その筋の本などを見ると、どの駅が曲がっているか、調べもつくし。）

東京メトロは路線そのものが曲がりくねっているものが多いため、カーブ駅も相当数あると思われる。ただ、東京メトロで地下部分を通過する列車は、臨時行楽用だったり、まだ先だが千代田線をロマンスカーが走る程度なので、足元注意駅に留意すれば済む。私鉄駅と合わせ、「足元注意」に特化して再度調べてみようと思う。

第192話 つくばエクスプレス開業初日レポート（2005.9.12）

首都圏における新線開業は、[第162話](#)に記した「みなとみらい線」以来。間髪入れず、続々新しい路線ができる観がある。ただ全長50kmを超えとなるとスケールが違う。茨城県南部や千葉県北西部など、これまで交通不便だった一帯が一躍して活性エリアになる訳で、インパクトは大。それゆえ、開業初日も期待を反映して、大いに賑わったんだと思う。

東京メトロを乗り継いで、秋葉原に到着。どちらかと言うと、岩本町方面に近いT×秋葉原駅の出入口広場は、すでになんかなりの人だかり。12時過ぎだったが、出入口をA1の一つに絞って、入場制限をかけていた。300人を目安に、一定間隔で改札階に通している、ということだが、ホームにたどり着くの何と2時間とか！（ちなみに、万博に向かう際に、地下鉄東山線からリニモに乗り換える待ち時間(藤が丘駅)は、混雑時で30～50分程度。）

この日は東京メトロの一日乗車券で動くことにしていたので、秋葉原でのT×乗車はさっさと断念し、日比谷線で秋葉原から仲御徒町へ移動することにした。仲御徒町からは、少々歩けば、T×と都営大江戸線の駅「新御徒町」にアクセスできる。ここならすぐ乗れるだろうという読みはズバリだったが、入場制限も何もなく、あまりにあっさり改札を通過できてしまったので、拍子抜け。予想外だったのは、大江戸線とT×の改札が離れていて、乗換には不便そうなこと。T×の方は「新御徒町東」とかにした方が良さそうだ。

秋葉原での混雑を考えると、平常通りには動いていないだろう、とタカを括っていた筆者。T×秋葉原発12:32の快速列車にあわよくば、と思っていたが、すでに発車済み。お次は上り・下りともに12:39発である。ここはどちらか空いている方で思ったら、どちらも閑散。初乗り運賃の切符片手に、ならば一つ秋葉原に戻ってみよう、ということにした。

さて車内に入るとまずは、床面の|||||といった縞が目につく。あとは特に変哲なく、すでに沿線の商業広告の類が貼り出されているばかり。乗客はそこそこにこやかにしているが、新線特有の新鮮な感じがあまりしなかったのが不思議。秋葉原からの折り返し。さぞ大量の客が乗り込むかと思いきや、これまた程々でビックリ。いったい、地上での入場制限は何だったんだろう、と訝しく思う。

とにかくT×始点から試乗することができた。快速ではなく、区間快速だが、北千住まではどれも各駅停車。T×ならではの快走感を体験できるのは、北千住以北、ということになる。南千住～北千住はいったん地上に出て、JR常磐線と日比谷線に挟まれた線路を進む。このように地上・高架部分で異なる3線が並走するのは首都圏ではここくらいなものだろう。（ちなみに、3線という意味では、JR・有楽町線・南北線が並ぶ、飯田橋～市ヶ谷の区間があるが、そろっ

て写真に収められるという点ではこっちが上か。) それにしても思いがけない区間が厚くなる(乗車の選択肢が増える)ものだとつくづく思う。

北千住駅では、案の定、カメラの放列が待ち構えていた。が、しかし乗客の乗り降りという点では期待外れ。試乗しようというところまでは気が向かないのだろうか。荒川を越えるところまで、千代田線と並んで走る。徐々に加速が始まった。東武伊勢崎線と交差する手前、TXは再び地下へ。青井、六町と足立区内の地下駅を結構なスピードで通過していく。ホームドアがある故に為せる業だと思うが、地下をこれほどの快速で飛ばす電車は早々ないだろう。



TX秋葉原駅への入場を待つ人ばかり



新御徒町はこの通り、スイスイ

運賃表 Fare Table		上段 おとな運賃 下段 こども運賃		駅番号 Station Number	
つくばエクスプレス TSUKUBA EXPRESS		Fare for Adult Fare for Child			
01 Akihabara	160	80	秋葉原	02	160
02 Shinjuku	200	100	新大塚	03	240
03 Akihabara	240	120	北千住	04	280
04 Minami-Senju	320	160	青井	05	400
05 Kita-Senju	400	200	六町	06	450
06 Aoi	450	225	八潮	07	500
07 Rokuchō	550	275	三郷中央	08	600
08 Yashio	600	300	南流山	09	650
09 Misato-chūō	700	350	流山セントラルパーク	10	800
10 Minami-Nagareyama	750	375	流山おおたかの森	11	850
11 Nagareyama-centralpark	800	400	柏の葉キャンパス	12	900
12 Nagareyama-otakanomori	850	425	柏たなか	13	950
13 Kashiwanoha-campus	900	450	守谷	14	1,000
14 Kashiwa-Tanaka	950	475	みらい平	15	1,050
15 Moriya	1,000	500	みどりの	16	1,100
16 Miraidaira	1,050	525	万博記念公園	17	1,150
17 Midorino	1,100	550	研究学園	18	
18 Bampaku-kinenken			つくば	19	
19 Kenkyo-gakuen				20	
20 Tsukuba					

流山おおたかの森までは600円



北千住駅ホーム先端に集う人人

県境近くになって、高架に入る。三郷界隈はまだまだ空き地が目立つ。新しい道路に工事現場の数々。これらを横目にとにかく疾走していく。駅間が長い分、速度も出しやすいようだ。秋葉原から20分程で、三郷中央に到着。かつては武蔵野線～常磐線と乗り継ぐなどして、倍以上はかかったはず。時間短縮効果の恩恵は大きそうだ。

江戸川を渡り、続いて南流山に。この辺りでは珍しく地下駅である。快速が停車するため、基幹駅と位置付けられているはずだが、降りる客は少々。乗り込む客は、当車両ではゼロ。少々先が思いやられる。

三郷一帯と違い、流山の沿線風景は緑地や森が基調。あまり開発してほしくないのと思うが、TXが通ってしまった時点で、何らかの影響はすでに出ている訳だから、完全な生態保全はどの道、困難だろう。車窓から緑が楽しめることをウリにするくらいの度量があればいいのだが。

そんな緑の豊かさを示すような名称の駅が「流山おおたかの森」。今回の試乗はひとまずここまでと決め、降車。（ここから先、終点のつくばまではまた別途、ということ。）下りはポツポツだが、反対側、上り方面のホームを見遣ると、結構な人出がある。ここに来てようやく沿線住民の具体的なニーズを見ることができた気がした。

きっぷ売場に列ができていることから需要の高さが窺える。東武野田線もTX乗換用に新駅を設置。やはり鉄道相互のコネクションができるというのは人の流れを作る上で重要なのである。しかしながら、野田線の方はと言うと、あまり活況は感じられず、今まで通りローカルな感じ。TXとの比較は酷だが、車両も旧式なため、TXから乗り換えると、そのギャップにクラと来る。



上りホームはそこそこの乗客の姿が見られる



駅番号を併記した駅名表示も T X ならではの

東武線普通旅客運賃表

赤字運賃はこども

「流山おおたかの森」駅
平成17年8月24日開業

入場券 160

大井町線 100

押上

野田線 柏駅の券売機にて（「流山おおたかの森」は取り急ぎ付け足し表示）

という訳で、流山おおたかの森から野田線に乗って、柏に着いた筆者は今度は常磐線でトンボ帰り。北千住～南千住は、一日乗車券で日比谷線を利用。南千住から再度、T Xに乗り換えて、浅草をめざすことにした。

南千住駅は、常磐線と結合した感じになっているが、改札は道を挟んで別々。両線を乗り換えるには少々面倒なことになる。もともとこれといった目玉がなかった南千住なので、駅前広場や

駅ビルなどもこれから整備されていくのだろう。再開発が終わると、おそらく乗換もしやすくなると思われる。

14:41、秋葉原行きのTXに乗り、お隣の浅草へ。南千住と浅草の間は、都バスが2系統走っているが、鉄道でつながるのはこれが初めて。歓迎される向きが強そうだが、浅草駅ホームは何と地下4階の深さ。バスだと時間はかかっても乗り降りは楽。どちらを選ぶか、悩ましいところだ。

大江戸線の六本木並みの深度を上り、改札階に到着。人が集う浅草だけに、きっぷ売場など、ちょっとした混雑を見せている。帰りは銀座線の浅草か田原町か、と思案していたので、その方面の出口からとにかく出てはみたが、はて見当がつかない。左手にはビューホテル、右手にはROXビルが見える。なじみがないエリアである上、出入口付近に案内地図がないものだから、戸惑ってしまった。程なく、バス停が目にとまり、地図も発見。何とここは「浅草公園六区」になる。田原町に該当する停留所「浅草寿町」へは「浅草一丁目」を挟むので、実にバス停2つ分。これまたビックリである。銀座線や東武のご本家浅草駅はもっと距離がある。TXの浅草駅は、「新浅草」「西浅草」いやいっそ「六区」とかがいいと思いながら、ようやく田原町に逢着した筆者だった。



日比谷線車窓から見た南千住駅周辺の工事現場



T X 浅草駅の位置は、これでご確認を

→ [webオリジナル版](#)

第197話 1300駅！（2005.11.17）

[第115話](#)から、かれこれ3年と5カ月。1300駅目への到達は、思いがけず早くにやってきた。

1992年10月4日から2002年6月9日までは3,535日。この間で200駅。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だったことは、[第115話](#)にも記した通り。その6月9日から1254日目、2005年11月14日に、さらに100駅をこなすことができたのである。12.5日に1駅の割合になった訳だから、ちょっとしたペースアップである。

これまでは、とにかく遠方に出向いて行って、少ない列車本数、少ない駅数（＝長い駅間距離）などの条件下で、少しずつ乗降駅を増やしていくのが常道で、それはそれで趣があってよかったのだが、ここ数年の首都圏における新線・新駅ラッシュにより、あまり中長距離の旅をしなくても、多くの駅で乗り降りできるようになったことがペースアップに貢献した。都心に近い路線であれば、本数も多いし、ちょっと乗ればすぐに別の駅や地域を探訪できるのだから、言うことない。

1,201～1,300駅の間には、[第126話](#)のりんかい線、[第134話](#)の半蔵門線、[第162話](#)のみなとみらい線、そして[第192話](#)のつくばエクスプレスの駅が含まれる。ペースが上がる訳である。

つくばエクスプレスのおかげで、1,300駅が視野に入ってきた。だが、どの駅を以って節目とするか、これが悩ましい。13を記す駅として打ってつけなのは、何と言っても大阪「十三」。（北海道にも十三里(石勝線)という駅がある。）しかし、あいにくと東京近郊では見当たらない。[第115話](#)、1,200駅目の「十二橋」というのは極めて稀な設定なので、そもそも無理があると言うもの。そうこうするうちに、11月14日、埼玉県民の日が近づいてきた。

さて、筆者は都民だが、県境に暮らしていることもあって、隣県・埼玉へのアクセスは楽々。埼玉県民の日に県内各線で利用できるフリー乗車券（県内各駅、乗降自由）には、2002年以来、4年続けてお世話になっている。通勤の前・後問わず、ちょっとでも時間があれば、これで小旅行を試み、2002年：東武線（14駅）、2003年：埼玉高速鉄道（7駅）、2004年：さいたま新交通（ニューシャトル）（4駅）、そして今年2005年は再び東武線（13駅）で周遊。新たに38駅での乗降ができた。ありがたい限り。

たっぷり余裕があれば、複数会社のフリー乗車券を買って、乗り渡ることも可能（例：川越で東武東上線と西武新宿線をリレー）なのだが、そこは埼玉県。都内と違い、下手に遠出すると、易々とは戻って来れず、ローカル駅で待ちぼうけ、なんてことになってしまう。

という訳で、欲張らずに、この年はこの路線、と定めたら、あとは時刻表などを見つつ、予定をしっかりと立てるのが通というものだろう。

10月2日は、語呂で「とうぶの日」なんだそう。（語呂合わせなら、やはり豆腐の日の方

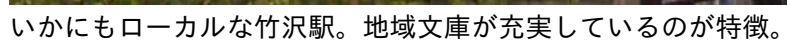
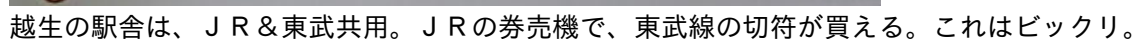
がピンと来る。) この日に合わせて、今年初めて東武東上線と越生線の全線が乗り降り自由になるフリー乗車券が発売された。10月1・2・8・9・10日の週末各日が指定日。一日一枚1,020円。「とうぶ」にちなんでの価格だが、ちょっとお高め。池袋～寄居は、片道で860円だから、往復することを考えれば確かにオトク。だが、この埼玉県民の日乗車券の方が、11月14日の一日限りとは言え、ずっと値ごろ感がある。埼玉県最初の駅、和光市までどうにか出れば、後は460円で、寄居だろうが、越生だろうが、自由自在。おまけに、東上線のみならず、野田線（大宮～南桜井）も伊勢崎線（谷塚～羽生）も日光線（東武動物公園～柳生）もOKな訳だから、筆者のような乗降マニアとしては、これを使わない手はないのである。

東上線から伊勢崎線に移動するには、どうしてもJRを使わざるを得ない。だが、それを差し引いても、十分過ぎるほど、元は取れる。川越から大宮までは埼京線で320円。それさえ付加すれば、大宮からは野田線で春日部に出られる。ここまで来れば、東武線の「東部」は思いのまま、である。

そんなこんなで、スケジューリングしてみたところ、1,300駅目は東上線 若葉、そして、1,301駅目は野田線 豊春、で到着。「若葉薫る豊かな春」という、洒落を交えて、覚えやすくしよう、という設定。だが、小春日和を期待していたが、この日の天気は、寒々しい曇り空。「若葉を想い、豊春を待つ」の境地となった。

そんな11月14日。埼玉モノログのようになってしまいが、ちょっとレビューしてみよう。

この日はJR八高線も小テーマ。越生から下り列車に乗る手筈を考えると、八高線ダイヤがまず基礎になる。逆算したところ、東上線 坂戸を10:06に出る越生線に乗ればいいことがわかった。池袋を発つ際、川越駅での線路内立入云々で、列車が遅れ気味だったので、坂戸での乗り継ぎが案じられたが、坂戸到着時には、数分の遅れは悠々解消。定刻通り、越生線に乗車。筆者、川越在住時以来、実に数十年ぶりの乗車である。（毎春、越生梅林に行こうと企てるものの、なかなか実現せず、越生線とはすっかり縁遠くなっていた。季節外れではあるが、観梅ばかりが目ではない。秋の沿線風景もいいものである。） 一本松から武州唐沢の各駅も未乗降だが、今回は八高線を優先して、パス。（越生線は来春以降か？） 越生を10:37に出る八高線で北上し、初めて竹沢駅に降り立つ。（越生<=>竹沢も初乗車。明覚の辺りは景勝・明媚だった。） 八高線はここまで。東上線の駅に向かう。竹沢から東武竹沢までの約700mの道程は、やや早足での徒歩を予定。竹沢着10:57→東武竹沢発11:08の乗換は実際のところ、ギリギリだった。急ぐ旅でもないし、もう一本後の列車でも良かったのだが、間に合えば乗ってしまおう、という目算だったのである。



東上線の未乗降駅は、この時点で残り7つ。寄居は、やはり川越在住時に来ていたので、初め

てではなく、この日、新たに乗降したのは、寄居を除く5駅。東武竹沢～寄居、玉淀～高坂～北坂戸～若葉と乗り継いだ。男衾と鉢形の2駅が残ったが、荒川クリーンエイドの行事などで、また「さいたま川の博物館」や荒川沿川に来ることもあるだろうから、又の機会にとっておくことにした。寄居から玉淀は、徒歩圏だが、地図は入念に確認。N T T支店や中堅衣料品店が閉鎖になっている、何となくうらぶれた街路を歩きつつ、予定通り、11：56に玉淀を出発。降りて、乗って、を繰り返し、若葉でめでたく1,300駅目。到着時刻は、偶然にも13：13だった。



関東の駅百選に選ばれている高坂駅

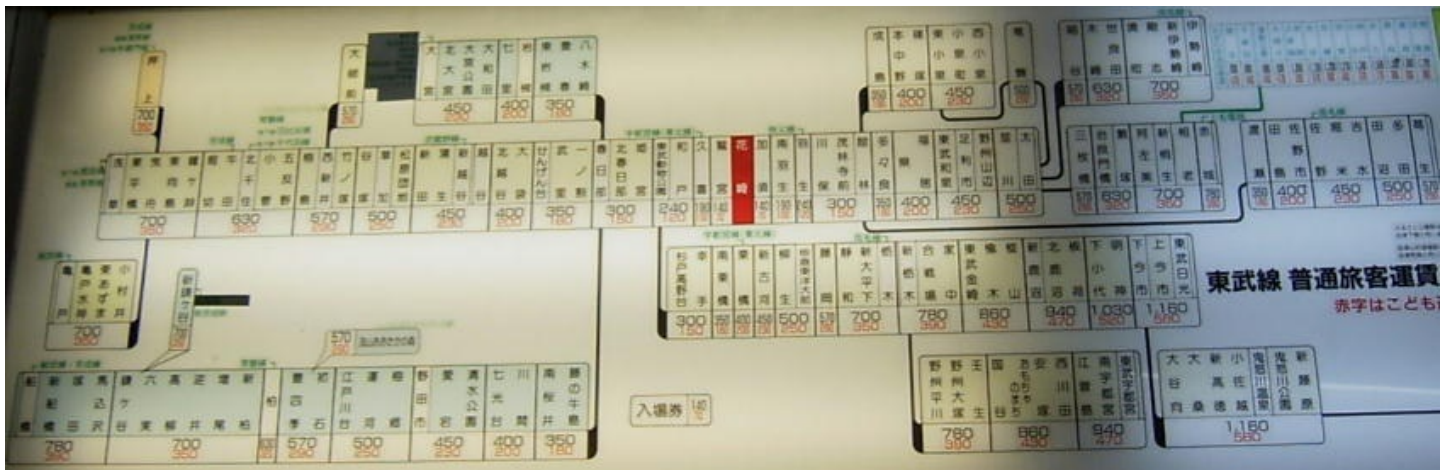


13：13発 急行池袋行き。結構、下車する人が多い。

ところで、若葉という駅名は、瑞々しさが感じられ、悪くはないのだが、付近の地名としては、富士見（鶴ヶ島市）とか関間（坂戸市）になっている。市境にある駅なので、駅名でひと悶着あったのかも知れない。地名とは全く別物なのが、気になるところ。（いっそ、合成して「富士関」でも良かった？）

ともあれ、1,300をクリアした筆者は、若葉～川越～大宮～豊春、と西進する。13：28に若葉を出て、豊春には何と14：38の到着。両駅の距離は、36.7kmだが、県内を横に移動するのに時間がかかることを大いに実感した。（ちなみに川越での乗換時間は15分） 同じ距離の例では、東京～東戸塚が挙げられる。横須賀線一本だと乗換がないとは言え、おそらく半分ほどの時間で着くだろう。いやはや。

豊春をはじめ、埼玉県東部の東武線沿線は、全体的にローカルな印象。野田線沿線がなお未開な感じで驚いていたが、伊勢崎線（特に北東部）はその比にあらず。駅には必ず駐輪場かレンタサイクル。自転車があれば駅へのアクセスもままならない、ということか。車窓からは、小川、田圃、花畑に野菜畑、柿の木々．．．「里」の光景が広がる。その割には、東武動物公園までは比較的ダイヤが密になっているので、閑散とした車両に乗り合わせる度、勿体ないなあ、と感じてしまうのである。



豊春以降、筆者がこの日新たに乗降した駅は、武里、一ノ割、北春日部、姫宮、花崎、鷺宮、和戸（乗降順）。密なダイヤに助けられた面はあるが、東武動物公園以北は15～20分間隔で少々厳しいものがあった。（八高線、越生線よりは楽だが。）和戸に至っては、駅前に店舗らしいものが見当たらず、呆然。（-o-）店舗があればいいというものではないが、20分空く時間帯だったら、さすがに時間の使い道に困ってしまっただろう。（おまけにすでに周囲は暗く．．．）

東武動物公園に戻り、快速 浅草行きに乗車。この時、すでに17:25。和光市は09:30発だったので、埼玉県内でまるまる8時間、過ごしたことになる。今回の成果は、竹沢から和戸までで14駅（累計1,308駅）。埼玉県の「里」としての側面を堪能できた小旅行であった。460円は実にリーズナブルである。

東武線は今回でかなり北進できたので、次なる目標としては、

- つくばエクスプレス（「流山おおたかの森」より先の駅など）
- 西武新宿線（狭山市近辺 残り4駅）
- 西武池袋線（入間市近辺 残り4駅）
- 京成本線（残り7駅）
- 京浜急行本線（残り9駅）

といったところだろうか。

新しい路線としては、東京メトロ13号線が有力。開業が待ち遠しい。

今回の埼玉県民の日、2006年11月14日は、火曜日。身動きがとれるかどうか、ハッキリしないが、時間的余裕がちょっとでもあれば、西武線、かなりあれば、秩父鉄道か。今回よりも遠方になるのは必至なので、1,400駅達成は、しばらく先になりそうだ。

→ [webオリジナル版](#)

第208話 変化あつての新宿駅（2006.5.1）

何かと話題満載のJR新宿駅。3月のダイヤ改正後もとどまるところを知らず、特に4月はニュースずくめといった感じ。掛け持ち職場に出向く際、新宿を経由することが多いので、通る度に何かしらに出くわしていた。各種アクシデント等による遅れや乱れはいつものことだが、他の月ならそれも話題にはならない。だが最近では、よりインパクトのある話題が集中したために、ちょっとした遅れ・乱れはすっかり日常の一部と化してしまったようだ。そんないくつかのインパクト系出来事をお伝えしつつ、[第160話](#)からちょうど2年経ったところで、今のJR新宿駅についてまとめておこうというのが今回の趣旨である。

跨線橋工事とサザンテラス口

筆者が幼少の頃、新宿駅の南口には改札口も何もなく、ただ甲州街道が通るだけの無料なエリアだったのを憶えている。南口ができ、新南口なんてのまで出現し、今度は遂にサザンテラス口と来たから驚いた。隔世の感あり、とはこのことか。新南口はこれまで、中央線特急・埼京線・湘南新宿ラインのホーム（1～6番線）から東側に抜けるだけの孤立した改札口だったが、サザンテラス側、つまり西側に新たな改札ができ、新南口とつながったことで、立派な玄関口になった。サザンテラス口は、JR新宿駅の構内最南方に新しい東西通路をもたらした。埼京線から山手線・総武線・中央線に乗り換えるのに、南口のコンコースまで行かなくても済むようになったのは実に有意義なこと。ラッシュ時間帯は、乗り換えのコンコースに出るまでがひと苦労で、エスカレーターや階段の渋滞は相当なものだったが、この通路ができたおかげで、かなりの分散・緩和が図られているはず。よく利用する人にとっては、待った甲斐があったというものだろう。（駅構内図は、こちらからご参照ください。⇒[「構内図のある駅一覧」](#)）



開業前夜のサザンテラス口



すでに看板の準備もＯＫ（新南口の隣は、サザンテラス口）

東西を結ぶため、新南口は新南東口、サザンテラス口は新南西口でもよかった気がするが、おそらく通路の途中に近い将来設けられるであろう、新改札がオープンするまではこの名称でいくものと思われる。その新改札とは、甲州街道の歩道部分、というより、バスやタクシーの乗り場（ターミナル）に直結するゲートを指す訳だが、どんな状態でオープンするのかは不明。4月15日(土)の大工事で、てっきりこのターミナル部分もでき上がってしまうものと思っていた筆者にとっては、物足りなさの残る跨線橋工事となった。

ここで言う跨線橋とは、甲州街道がＪＲの線路を跨ぐ橋。幼少時の記憶とおそらく同じ状態のままだった橋が人工地盤によって拡幅され、その地盤上にバスやタクシーの乗り場ができることは、埼京線の１・２番線のホームがこの工事に関連して手狭になって以来、聞き知っていたこと。ホームを狭くしていた囲いが外れ、東西通路ができ、跨線橋も拡がり、と勝手に想いを廻らしていた訳だが、一朝一夕にはいかない。東西通路とサザンテラス口ができただけでも大したもの。跨線橋架替工事ということだったが、どのように架け替えられたかはピンと来ない。とにかく橋と地盤の基礎を固める、というのが主旨だったのだろう。翌１６日、真新しいながらもまだ工事途中のような東西通路と所在無げなサザンテラス口を往復し、山手線・総武線のホーム最南端部分と東西通路を結ぶ長細い通路を試し歩きたりしながら、新宿駅の進化を実感した次第

。甲州街道の南口ターミナルがお目見えしないと新しい歴史は始まらないのかも知れないが、これはこれで一大事。次の展開に向けたプロセスをまた楽しむとしよう。



新しくできた通路はこんな感じ。（右奥を進むと新南口に出る）



ホーム最南端にある通路から見た13・12番線の山手線列車。サザンテラス口から山手線に乗

ろうとすると、ちょっと歩くことになる。

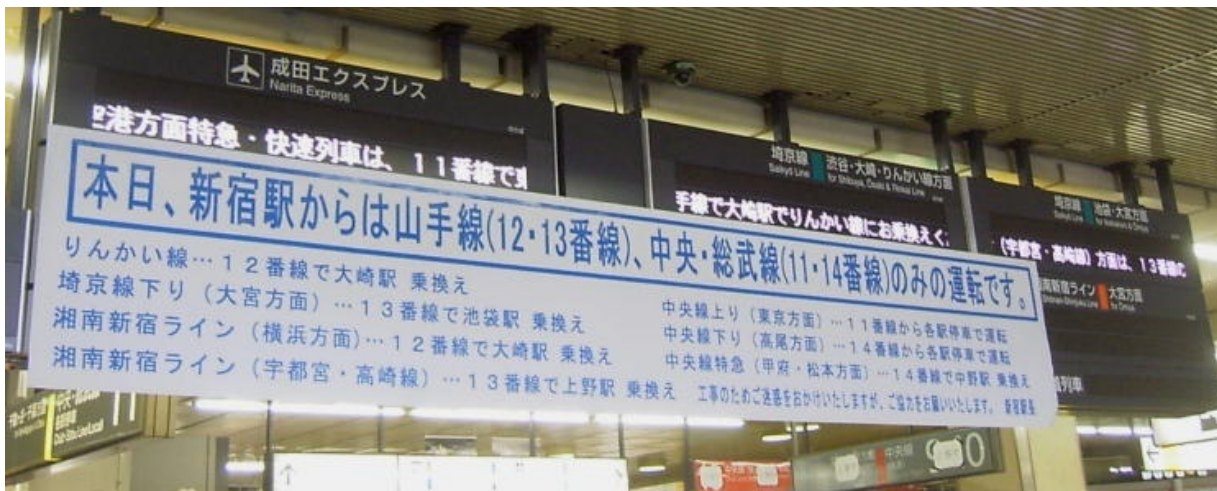
中央線ホーム移動



中央線特急用の５・６番線ホームが南側に新たにできた際、かつての特急用ホームに、東京方面行き（上り）の中央線（快速）ホームが移ってきて、７・８番線になった。列車が発着しなくなった旧７・８番線は、廃線・廃駅のような状態がしばらく続いていたが、改良工事がいつしか始まり、受け入れ態勢が整っていた。その空いていた上りホームに、今度は高尾方面行き（下り）の中央線（快速）ホームがやって来て、新９・１０番線に。これも４月１５日の大工事の賜物である。４月１４日の終電から１６日の始発まで、埼京線・湘南新宿ライン・中央線特急・中央線快速を新宿駅から締め出しただけのことはあって、同時進行でいろいろな工事が捗り、見事改造が実現した、という訳だ。



日中のこの時間に、各駅停車 豊田行き、各駅停車 東京行き、なんてのはまず有り得ない。



埼京線・湘南新宿ライン・中央線特急・中央線快速が動かないとなると、これだけ書かないといけなくなる。

もっとも、この大工事日に東京に出てきて、新宿を経由する移動を予定していた人にとってはたまったものではない。東京生活に馴染んでいる人にとっても、日中にまさか総武線（黄ライン

の電車）の各駅（御茶ノ水～三鷹）に朱色の電車が入ってくる、なんてのはドッキリものだし、埼京線で南へ行くのにどの列車も皆、池袋止まり！てのはさぞギョッとしただろうと思う。予定されていたことなのでアクシデントとは言えないが、非日常という点では大事件。鉄道マニア（特に車両・編成系）にとっては貴重な写真を撮りだめする絶好の機会になったことだろう。（かく言う筆者は、路線マニア?!）



飯田橋に朱色の電車！



こっちは千駄ヶ谷での一枚

下り中央線快速が走らなくなった旧9・10番線は、今ではひっそりしているが、直に何らかの工事が始まるだろう。今度は総武線・山手線が移動することになるのか、はたまた新宿を起点・終点とする特別列車のホームにでもするのか、予測がつかない。ただ同じ改良をするなら、もっと広めのホームにすることが望まれる。せっかくの新ホームながら、上り中央線快速ホーム（7・8番線）は混雑時には人が線路に落ちそうなくらいの逼迫感がある。乗客の膨張は、ダイヤの乱れに伴うケースが多いが、予期できたことだけに、何とかならなかったのか、といつも思う。今は休眠中のホームだが、ここの動向についても期待しつつ見守るとしよう。



下り中央線快速が走らなくなった旧9・10番線ホーム



線路異変の余波



4月24日(月)は、朝から国分寺に出勤していて、特にニュースもチェックしていなかったの、日中に山手線・埼京線がとんでもない事態に陥っていたなんてことは、知るべくもなかった。往路は、正にその高田馬場～新大久保のレール隆起箇所を走り抜けていただけに、隆起前だったとは言え、ヒヤヒヤものである。帰途、新宿駅で中央線から埼京線に乗り換えようと思ったら、いやはや。埼京線は間引き運転とやらで、発車時刻の掲示はなし。南口改札をいったん出て、詳細を聞こうと思ったら、某公共放送の実況と思しきインタビュー（左写真）がLUMINEの入口付近でスタンバって

いる。やはり何かあったんだ。

事の重大さを了知していなかった筆者は、漫然と次の埼京線発車案内に応じて2番線へ。20：40頃、下り各駅停車に乗ろうと思ったが、結構な混雑。この時「次の当駅始発列車は、3番線から20：53～」云々とアナウンスがあったので、足早に3番線へ。ところがこのアナウンス、実はとんだ食わせ物だった。間引きとは言え、15～20分おきには来るだろうとタカを括っていたのがそもそもの誤り。通常なら始発列車は5～10分前には入ってくるので、そろそろと思っていた20：45、アナウンスは変化した。「次は4番線、続いて2番線...」。でも2番線は、通勤快速だったはずだから、パス。先発でも後発でも各駅停車に乗ればいい、ととにかく待つことにした。3番線に折り返し列車が入ってくる気配は皆目なし。だが、4番線も動きがないから、じっと待つ。やがてアナウンス。「20：50到着予定の各駅停車、6分遅れ...」そして「3番線に回送列車～」。4番線到着に続き、直に3番線に回送が入って来て、憐れ、筆者の始発乗り込み作戦は泡と消えてしまった。追い討ちをかけるように2番線折り返しは「各駅停車に変更」とな。それなら最初から2番線で待っていたのに...

21時ちょうど発車予定の2番線。だが、発車時刻前になっても折り返し列車は現れない。1・2番線ホームは大混雑。隣の島の3番線からそれを飄々と眺める筆者だが、涼しい顔もしてられない。順番では、4番線→2番線→3番線。回送が去った後の3番線は、21：12発 各駅停車。21時を過ぎた今、このままここで待っていれば、大差ないタイミングでの発車になるはずだが、このまま2番線が来なかったらどうなる？

21：10前だろうか。ようやく2番線に折り返し列車が入って来た。程なく3番線には折り返しではなく、新木場からの列車が入線。4番線はいつまでも発車できない各停が停車中。21：15頃か、この瞬間、2・3・4番線に埼京線の各停列車が揃い踏みする、という珍事が起こった。超満員の4番線がまず発車、同じく超満員の2番線がそれに続く。そして程々の混雑の3番線列車が徐行しながら動き出す。やれやれ。3番線には30分超、待機していたことになる。線路隆起の余波は大きい。復旧後もこれだけ運行を乱してしまうのである。耐えた報いか否か、池袋で席に着くことができたのは幸いだった。先の第207話とは逆の立場になるため、隣客に迷惑がかからないよう、極めて控えめに着席。お隣が不行儀かどうかなど、こういう事態では言ってられない。だが、この時は極めて平穩に過ごすことができた。ありがたいことである。

行先のバリエーション

新宿駅がいろいろと動いているのは、こうしたことからわかりいただけると思うが、ダイヤ改正や、第206話での「JR・東武直通特急」スタートに伴い、行先のバリエーションという点からも変化が見て取れる。

行楽列車などの情報がイマイチ把握できなかったこともあり、今回は通常ダイヤにおいて、JR新宿駅からどこへ行けるかを一覧化してみた。2年前と比較してみると、ざっと下表の通りである。（駅名のみ、50音順）

行先／線名

赤羽／埼京線下り(大宮方面)
安房鴨川／総武快速・本線
池袋／山手線外回り(池袋・上野方面)
伊豆急下田／東海道線
宇都宮／宇都宮線下り(宇都宮方面)
青梅／中央線下り(高尾方面)
大崎／山手線内回り(渋谷・品川方面)、埼京線上り(大崎方面)
大月／中央線下り(高尾方面)
大船／横須賀線下り(大船方面)
大宮／埼京線下り(大宮方面)
奥多摩／中央線下り(高尾方面)
小田原／東海道線下り(大船方面)
籠原／高崎線下り(高崎方面)
河辺／中央線下り(高尾方面)
鎌倉／横須賀線下り(大船方面)
河口湖／中央線下り(高尾方面)
川越／埼京線下り(大宮方面)
鬼怒川温泉／宇都宮線下り(宇都宮方面)
久里浜／横須賀線下り(大船方面)
黒磯／宇都宮線下り(宇都宮方面)
国府津／東海道線下り(大船方面)
甲府／中央線
古河／宇都宮線
小金井／宇都宮線下り(宇都宮方面)
国分寺／中央線下り(高尾方面)
小淵沢／中央線
高麗川／中央線下り(高尾方面)
指扇／埼京線下り(大宮方面)
品川／山手線内回り(渋谷・品川方面)
信濃大町／中央線
新木場／埼京線上り(大崎方面)
逗子／横須賀線下り(大船方面)
高尾／中央線下り(高尾方面)
高崎／高崎線下り(高崎方面)
立川／中央線下り(高尾方面)
館山／総武快速・本線
千倉／総武快速・本線

千葉／中央・総武線東行(東京・千葉方面)
津田沼／中央・総武線東行(東京・千葉方面)
東京／中央線上り(東京方面)
東武日光／宇都宮線下り(宇都宮方面)
豊田／中央線下り(高尾方面)
中野／中央・総武線西行(三鷹方面)
成田空港／総武快速・本線
新潟／高崎線
西船橋／中央・総武線東行(東京・千葉方面)
沼津／小田急線・御殿場線
白馬／中央線
八王子／中央線下り(高尾方面)
平塚／東海道線下り(大船方面)
前橋／高崎線下り(高崎方面)
松本／中央線
三鷹／中央線下り(高尾方面)
南小谷／中央線
武蔵小金井／中央線下り(高尾方面)
武蔵五日市／中央線下り(高尾方面)
武蔵浦和／埼京線下り(大宮方面)
横須賀／横須賀線下り(大船方面)
竜王／中央線

2年前からは4つ減って（字消し）、2つ増えた（太字）。行先に関しては大した変化はないかも知れないが、列車の種類は確実に変わった。湘南新宿ラインに特別快速が走るようになった、なんてのはちょっとした出来事だったと思う。

このところ、信号トラブル、車両故障などが相次いでいる観があるJR（東日本）。各線が行き来する新宿駅では、当然ながら様々なトラブルに巻き込まれる確率も高くなる。あちこちに行ける利便性は、トラブルが極小化されてこそ活きるもの。列車の運行状況を乗客が気遣う、というのが常態化してしまうのは考え物。看板駅である新宿だからこそ、進化を遂げつつある訳で、駅ばかり立派になっても輸送が万全でなければ意味が薄れるし、工事を耐え忍んできた多くの利用客にも申し訳が立たない。信号や車両の点検・改良も重々お願いしたいものである。

→ [webオリジナル版](#)

第231話 JR発足20周年（2007.4.15）

S u i c aとP A S M O

3月18日(日)、首都圏の交通円滑化の切り札とも言える「P A S M O」がいよいよスタートした。これ1枚あれば、切符を買う手間も、他社線連絡改札で引っかかることも、手持ち現金が足りなくて途中で移動できなくなることも無縁になる。（現金無用にするには、「オートチャージ」機能を登録しておく必要があるが。）あまり「乗り気」でなかった筆者も調べるうちにいろいろわかってきて、[第221話](#)の経過の通り、用済みになったS u i c aカードを復活させようか、とも思ったが、オートチャージ機能が付かないと意味が薄れてしまうので、「ビューカード」の[ラインアップ](#)などから検討することにした。

J R東日本はS u i c aがそのままP A S M Oになるってんで、J R発足20周年の前祝いのような盛り上がり。（肝心の20周年当日の4月1日はあまり記念行事や記念グッズなどが出なかったような．．．）今思うと、3月中はどの駅を通っても大騒ぎだった気がする。S u i c aであちこち行ける、というJ RのP Rは盛んな反面、P A S M OでJ Rに乗れる、という私鉄各社のP Rは聞かない。気のせいだろうか。

改札スイスイで円滑化というのはもっともだが、交通事業者として果たすべきは、乗換や接続を改善することこそが本分だろう。S u i c aとP A S M O（両者あわせて「首都圏I Cカード」と言うような）の相互利用スタートは、実はそのあたりを突っ込まれないようにするための便法というか、小手先な印象を受けなくもない。

連絡改札は、連絡切符を使う時に、そのありがたみが享受できる。パスネット+S u i c a、私鉄切符+S u i c a、J R切符+パスネットなど、組み合わせが豊富になり、入れたりタッチしたりする手順が複雑化してからは、その「連絡性」が損なわれ、かえって不便になった観もある。国分寺駅（西武<=>J R）でも新宿駅（小田急・京王<=>J R）でも、近くを通ると常にピンポンピンポン鳴り続けていて喧しい。そもそも自動改札機そのものに、タッチする手順などが表示されていないから間違いを起こす訳である。係員がつきっきりとなると、有人改札とあまり変わらないので、自動改札化がフイになる。いずれにしても、通り方がわからない客人が後を絶たない（確信犯的強行突破も見受ける）故、今回の首都圏I Cカード相互利用は、それを抑制するのも主旨と考えられる。

どう変化するかお楽しみだが、逆に益々増えそうな予感もなくはない。というのも、S u i c aかP A S M Oの1枚だけの利用なら問題ないが、両者の併用（同時タッチ）はN G、という制約がつきまとうからである。こうしたカードを入れるパスケースは単一だろうから、複数枚を入れている人がケースごとタッチすると、無自覚なまま同時タッチ→改札エラー&立ち往生、となってしまうだろう。（P A S M Oの複数枚タッチも有り得る。その注意は、[ここ](#)に少々出ている程度で駅頭ではあまりお目にかからない。）



高田馬場駅の西武線<=>JRの連絡（のりかえ）改札での表示例（上部だが、これくらい書いてあれば、間違える客も少なかろう。）



改札口全体はこんな感じ。壁面にもいろいろと注意書きが。

こうした事態を招くことを承知で、鉄道各社が我も我もとPASMO機能付きのカード発行を競うのはいかななものかと思う。客の囲い込みのつもりかも知れないが、複数のPASMOを持たせて利便性を奪うようでは鉄道事業者の名が泣く、というもの。その人にとってオンリーワンのクレジットカードにPASMO機能が付加的に付いてくる、というのが最もシンプルで使いやすいはず。客側の視点に立ったカード発行というのを今からでも考えてほしいものである。（いっそ鉄道会社がオリジナルのクレジットカードを発行するのは控え、パスネットのように中立で一枚持てば済むような設定の方が望ましい？）



とある日、昼過ぎの京王線新宿駅改札前。カード発行の臨時カウンターの設営でバタバタ中。



同じ頃、小田急線の新宿駅の地下構内では、常設(?)カウンターがテキパキと稼動中。

ともあれ、他社線連絡改札が円滑に流れ、静かになるにはまだ時間がかかるものと思われる。

さて、「ビュー・スイカ」に絞って検討していた筆者は、ビックカメラのポイントカードの進化型を選んだ。「[ビックカメラSuicaカード](#)」である。

改札通過はスムーズだが、発行に至るまではあまりスムーズでなく、通常のおよそ倍かかってようやく手にできた。(3月11日にインターネットで申込。約10日で届くとあったが、実際に着いたのは29日。) ともあれ、ビックカメラのポイントをSuica(=PASMO)に

移行できるのが何よりありがたい。今後は、このカードでオンリーワン化できそうである。

首都圏ＩＣカードで気を付けないといけないのは、通しで乗ると、運賃が高くなるケース、その逆のケース、両方あること。高くなるケースとしては連絡改札がある駅を経由する場合（例：東急東横線 武蔵小杉、小田急線 登戸駅など）と、東京メトロ東西線（西船橋～中野）・千代田線（西日暮里～北千住）を通しで乗る場合が要注意。これはパンフレットなどには載っているが、ホームページでは見つからない（見つけにくい）のが難点。（安くなるケースは分が悪いためか、あまり掲載されていない。この件については、またそのうち。）

うまく利用したいものだが、こうした乗継時以外にも、とられ過ぎ（過剰引き落とし）リスクはつきまとう。どうもまだ信用ならないので、自動でスイスイという使い方はしばらく様子見しようと思う。

車両改正

３月１８日は、Ｓｕｉｃａ＆ＰＡＳＭＯ記念日だが、ＪＲ東日本では[ダイヤ改正](#)も行われた。時刻表上の大掛かりな改正はないようだが、東日本管轄の新幹線と特急列車の全てが全面禁煙になるというのはある意味、大改正（いや大正解）だと思う。だが改正で目立つのは、ダイヤよりも車両という印象が強い。事例を２つご紹介する。

１．常磐線にグリーン車登場



３月１７日(土)、北千住に向かうにあたり、常磐線に乗る。[第１７話](#)の時と同様、お試し期間が設定された常磐線グリーン車だが、ダイヤ改正前日のこの日が試乗最終日。上野駅に着くと、折りよくグリーン車併結の列車に乗れるタイミングだったので、その番線に向かう。１１：５２発、高萩行きの常磐線快速、グリーン車は果たして大人気。発車まではまだ時間があつたが、すでに列は長く、筆者は何とか座れた感じ。程なく満員御礼となり、定刻に発車。日暮里駅でもグリーン車目当ての客は多かったが、満席なのを早々に見切ったか、乗り込んでくる乗客は数人程度だった。偕楽園に臨時停車する快速列車。行楽シーズンなので、皆さん遠くまで行くんだろうな、などと思っていたら、筆者を含め、結構な人が北千住で降りていって拍子抜け。短時間でもより快適な車両に乗りたい、という心理は実によくわかる。

２．中央線の新型車両が増える

かつて京浜東北線や山手線の車両が入れ替わる際、「できれば新しい車両に乗りたい、しかし旧型はもう乗り納めかも知れないし」という、ある意味「揺れる」心境を経験した。新旧バランスが微妙な時期は、新型が来るまで見送ったこともあった。中央線はまだまだ旧型車両が多いようなので、時には見送ってでも新型！ということもあるが、比率が逆転し出すと、古い方を選ぶようになるかどうか・・・

国分寺に出勤する際は、できるだけ新型に乗りたいものだと思いつつも、相性が悪いのか、筆

者が乗ろうとすると続けて旧型ばかり。新宿から国分寺に向かう途中、反対側の上りを見てみると、新型が連続して通り過ぎ、帰りはその逆で、旧型に揺られていると、下り方面は新型が続くといった具合で歯痒い日が続いた。（お目見えしてから、せいぜい3、4回乗った程度）



飯田橋駅にて。急カーブを曲がる時の音も静かだったような...



新宿駅に停車中のE233系。連結部分は通り抜け不可。

ところがダイヤ改正後から変化してきて、3月20日は、半蔵門の市民運動全国センターに昼と夜と2回出かける用件があり、御茶ノ水～四ツ谷～新宿～四ツ谷～新宿と中央線快速に乗る機会があったが、この4回分、全て新型に。

その週、国分寺までの往復では新型に乗る機会の方が増えてきて、ようやく相性が合ってきた感じ（いや単に増えてきた、ということか？）乗れたとしても、これまでは車内をゆったり検証する余裕がなかったが、先だってようやく見渡すことができた。



車内においては、吊り革の工夫（+優先席の明確化）、停車駅等の案内画面の精緻さ、網状でなく板状の網棚（単に棚と言うべきか）、そして何より座席のゆったり感（3cmワイドになったとか）、といった点、評価できる。隠れ機能(?)として、空気清浄機が天井空調に付いたのも新型ならではの。

その他、ホームと扉の段差減、行先表示器の高度化（カラーになった上、次の停車駅も表示）

もポイントだろう。新型車両に乗車する機会があれば、必見！である。（⇒[詳細](#)）

4月1日で20周年

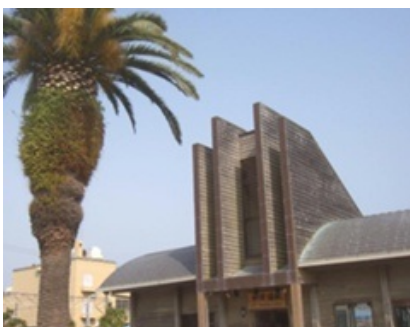
20周年を記念する最たるものは、やはり「[青春18きっぷ](#)」（5回分で8,000円！）だろう。届きたてのビックカメラSuicaカードを使い、前回紹介したオールマイティ券売機で購入。我ながら、JR側からすれば見本のような客だと感心する。

その18きっぷ発券に際しては、自動化されたためか、領収書を含め、6枚も出てきてビックリ。クレジットカードご利用票を先頭に、ご案内が3枚続き、18きっぷ本体は、5枚目に登場。最後におまけのように領収書が出てきた。ともあれこの一式で記念品のようなものなので、大事にとっておこうと思う。

3月31日（発売最終日）に購入したその18きっぷを使い、翌日4月1日に小旅行（一応、JR発足20周年を祝す記念旅行のつもり）に出た筆者。早起きして、高崎線方面をめざしたのは、北鴻巣、籠原、岡部、神保原の4駅を乗降すれば、上野から高崎までの全駅踏破になり、目標としてはクリアしやすかった、というのが理由である。05:54に赤羽を出る普通列車に乗り、北上。だが、列車時刻表を読み違えて、神保原には行けず、やむなく岡部で引き返すことに。岡部着07:02、駅周辺や観光案内地図などを眺め、07:17発で早々と南下開始。（神保原は、いずれ「八高線の旅」といった機会を作って、ちょっと足を伸ばして乗り降りするとしよう。）上り列車はそれなりにある。あわただしかったが、籠原と北鴻巣でも乗降し、赤羽には08:38に到着。この日晴れて上野～本庄までがつながった。（「東京モノログ」につき、他県の街や駅については、あまり詳述しておりません。あしからず。）



20周年記念列車というのはなかったが、赤羽駅で乗り換える際、湘南新宿ラインの特別編成（延長運転）の案内に遭遇。発車時刻のLED表示板には確かに「特別快速 8:43 熱海」とある。ちょっとした記念と言えなくもない。タイミング的には乗れたのだが、いったん帰宅し、出直す。



この日の次の予定地は房総方面。高崎線は本庄まで、宇都宮線は古河まで（野木、間々田、自治医大、雀宮を乗降すれば宇都宮まで）、常磐線は勝田まで、中央線は藤野まで、東海道線は沼津まで、それぞれつながったが、これらに比べ、千葉方面（外房線）のバランスが良くなかったため、何とか千葉～君津の全駅を乗降したかった次第。浜野は降りたか否かがハッキリしなかったのが、改めて改札を通る。その後、



長浦、巖根で乗り降りし、めでたく東京～君津までがつながった。房総の旅としては上出来なことに、日中の気温は25℃前後で、春というよりは夏の房総状態。巖根からは和田浦（写真）まで通しで乗って、千倉に戻り、再び鴨川方面へ、という行ったり来たり乗車。本数が少ない中で駅数を増やすには、この行って戻ってが効率良く、〔～（千倉14：11）～和田浦14：20着・14：38発～千倉14：50着・15：20発～（和田浦15：34）～安房鴨川15：49着～〕という行程になった。（仮に14：11に千倉で降りて、次の列車15：20発を待つと1時間以上空いてしまい、和田浦では下車できなくなってしまう。） 和田浦と千倉ではキャンペーンハガキ（台紙）にスタンプを押し、プレゼントの応募準備もバッチリ。目的地ありき、ではない筆者の一人旅、おまけとしてはこんな程度。従って、安房鴨川で東京行きに乗り換え、そのまま帰京．．． とはならないのが筆者流。本納、上総一ノ宮でも乗降（行って戻って方式）し、少しずつ未乗降駅を減らすのであった。

という訳で、この日は高崎線3駅、内房線5駅、内房線2駅の計10駅が新たに乗降駅リストに加わった。なかなかペースが上がりにくくなっているが、首都圏での駅数としては1341までこぎつけた。4月1日に末尾41、というのはちょっとした余興&数合わせである。

これだけ乗って、たったの1,600円。発足20周年に感謝感謝である。（青春18きっぷ、残りの4回分をどうしたか、については割愛します。）(^_^;



20周年、つまり20年前である。日本国有鉄道から衣替えし、JRが発足したのは1987年4月1日のこと。そのJR発足時に発売された時刻表（筆者保存版）は、こんな感じで実にシンプル。中を繰ると、まず路線図が目に入るが、特に地方における路線がまだまだ健在だったことに驚いた。[北海道東部](#)で見ると、標津線、名寄本線、天北線は20年前はまだあったのである。（ちなみに、士幌線は3／22まで、羽幌線は3／29まで。ページ上部に小さく書いてある通り。）

その後、地方では着々と廃線が進んだが、反対に都市圏では新しい路線が増えていった、というのが20年間の大きな流れ一つのだろう。学生時代にもっと意識的に廃止前の路線を探访しておくんだっただなあ、と思う。

何はともあれ、この20年というのは、筆者が東京に戻って来てからの20年と同じ。JRにはずっとお世話に、そしてともに歩んで来た、という感慨を覚える。（居住地の都合で、学生時代は小田急がメイン、結婚するまでは東急がメイン、と90年代半ばまでは私鉄生活が主だったが、ちょっと遠くに出かける時には必須。）

今の住まい（赤羽在住）になってからの11年は、最寄駅がJRということもあって、正に生活の足。移動の遠近を問わず、東京モノログでもJRが出てくる話題はちょくちょくだった。JRの歴史に通じる部分も多々あるだろう。

20年をふりかえる特設サイトとかがあっても良さそうだが、JR東日本ホームページを見る限り、20周年を祝すバナーなどを含め見かけない。（代わりにならないかも知れないが、「[会社要覧](#)」は見つけた。歴史の一端を知る上で参考になりそうである。）

新駅はどうだろう。都内に限れば、

1988/3/13：古淵 1988/12/1：新木場、葛西臨海公園 1990/3/10：八丁堀、越中島、潮見
1997/4/1：八王子みなみ野

といったところ。（新駅については、華々しい躍進はあまり感じられないか。） 都内ではここ10年間、JRの新駅は設けられていない訳だが、JR以外の新路線（東京メトロの延伸、りんかい線・つくばエクスプレスの開業など）・新駅設置は盛ん。新規性という点で、他社線の動向が目立つのは仕方あるまい。JRとしては新設云々よりも、既存のインフラをより有効に活かす局面に入っていると言えるかも知れない。湘南新宿ラインの新設や、東武特急の乗り入れなどは好例だろう。（安全安心優先、さらなる環境配慮、顧客サービス向上、駅設備の改良などにも目を向けるべきだところだが。）

*それにしても、京葉線ができたのがJRになってからとはまたビックリ。撮りだめ写真を発掘したら、確かにあった。（東京～新木場が開通した当日にいそいそと出かけていた。）



京葉線 東京駅構内の大看板（「もっと。」というフレーズがいかにもバブリー） 残念ながら、「東京ベイライン」という呼び名はあまり定着しなかった。



全線開通当日の新木場駅にて。（3月9日までの京葉線は、新木場～蘇我だった。）



表向きには、駅係員の名札の下に「20」タグを見かける程度の「JR発足20周年」。節目を象徴する、という点では、この[ディスプレイ](#)（Panasonicなので、プラズマディスプレイか）の方が上を行っているかも。（4月になる前に設置を進めていた、ということはある意味、記念事業だろう

。

「時を重ねただけのことはある」 そんな見方や感じ方を乗客・利用客に提供してもらうことが何より、と思う。

→ [webオリジナル版](#)

第259話 人と里を結ぶ新交通（2008.6.15）

巷では東京メトロ副都心線の話で持ちきりではあるが、ちょっとした経過観察をしてから書くと思っているので、今回はパス。代わりに、今年都内で開業したもう一つの新路線の方を遅れ馳せながらご紹介しようと思う。「日暮里・舎人ライナー」である。（何やら6/12に停電事故があったそうだが、本稿(紀行文)はその前の話なので、とりあえず掲載。）

これまで足立区西部の住民は、環七通りなどの東西か、尾久橋通りの南北か、いずれかのバスを使って鉄道駅にアクセスし、都心へ向かっていた。いわゆる鉄道空白地帯で暮らしていた人々にとって、この日暮里・舎人ライナーは、待望かつ悲願の路線であることは言うに及ばず。計画決定から実に20年以上が経過しており、途中、1999年度、2003年度、と開業予定年度が二度変更されていることから、とにかく待たされた、という思いは強いだろう。開業に至った喜びは格別だったと思われる。筆者はそれほどではないが、開業したとなれば、...

まずは見物



3月30日の開業初日、日暮里駅が大勢の乗客で混雑したのはご既知の通りと思う。改札口周辺がそれほど広くないこともあって、見るからに押せ押せ。記念一日乗車券は早々と完売していたものの、通常の切符を買い求める客もなお多く、常に列ができていて、切符要らずのPASMO利用客も通りにくそうな感じ。入ってくる車両、出発する車両、いずれも満員状態だった。沿線住民ばかりではないにしても、初日のこの盛況ぶりは、待ちかねた客が多かったことを裏付けていると言えるだろう。



この日は結局、日暮里駅をいろいろな角度で眺めつつ、周辺をブラブラするばかり。とあるニュースサイトに投稿するために、特に環境面で気付いたことなどをチェックしてはいたが、駅施設については目に付くものはなかった。ただ、日暮里駅前の再開発事業である「[ひぐらしの里](#)」にあるステーションプラザタワーは、サンマークシティという愛称を持つだけあって、ズバリ太陽光発電システムが設置されていて感心しきり。日は暮れようとも日は活かそう、そんなシャレ心も感じられる。ハレの開業日ながら、あいにくの雨曇りだったこの日、太陽光の方はパツとしなかった訳だが、それを補うべく風力を使った簡易発電装置が併設されていたのには驚いた。目立たない位置にあるが、風を受けて回転している時はそれなりに存在感を示す。つい目を奪われてしまうのだった。



風がそれなりに強いことをこれで実感した筆者は、そそくさと日暮里を後にすることになる。今春の桜の満開は、この週末のこと。地元河川敷の桜を見に行くことにした訳である。幸い、いいタイミングで花見ができた。日暮里の風車のおかげである。

次は試乗



札幌の地下鉄もそうだが、この日暮里・舎人ライナーもゴムタイヤで走る。専門的には「案内軌条式」の軌道を電気で走る「新交通システム」なのだが、タイヤの感覚が伝わってくるのでバスのようなでもある。（ちなみに、ゴムタイヤのメリットは、(1)加減速性能に優れている、(2)タイヤならではの粘着性ゆえ、勾配に強い、(3)乗り心地が良く、保線の必要も少ない、そして何より(4)騒音が少ない、とある。）

日を変えて実際に何駅分か乗ってみたところ、確かに揺れも少ないし、静かで快適。ひたすら高架を走るため、見晴らしもよく、地域環境に目を向けてもらう上でも格好の乗り物だと思った。隅田川を跨ぐ辺りも見どころだが、ハイライトは何と言っても荒川越えだろう。足立小台と扇大橋の間は、海拔30m近くの高さを走り、首都高速をも越える。鉄道橋ではないので、視界に構造物が入らず、眺望が利くのがとにかく大きい。首都の大自然、荒川をこれだけ広々と見渡せる場所は他にないだろう。ゆりかもめほどの観光要素はないかも知れないが、十分行楽に資する公共交通だと思う。



悠々とした荒川の流れがこの通り一望できる。（下流方面を望む。）



足立小台駅ホームから北側（荒川）を見た図。その高さがわかる。

そして全線乗車

ようやく都営一日乗車券（その名は「[まるごときっぷ](#)」）を使う機会を作れたのは、6月に入ってからである。

都営交通限定での移動となるので、やたら遠回りになるが、何とか近道になりそうなバスルートを見つけ、西巣鴨から江北をめざすことにした。その江北を出たのは10:40頃。終点の見沼代親水公園に着いたのは10:50。たかだか10分ほどだったが、その間の沿線風景はただ物珍しく、キョロキョロし通しだった。自分の運転で環七を通ったり、西新井大師へ行くのにバスに乗ったり（[第249話](#)参照）で、横軸では付近を見ているが、足立区西郊を縦軸で通るのは初めて。つまり尾久橋通り沿道にはこれまでご縁がなかった、ということである。



北へ進めば進む程、未知の度合いが深まっていく。高い建物はあまり見当たらないし、畑地がチラホラ．．．それだけでも郊外ぽいのだが、これでもかと広大な緑が出てきたのには度肝を抜かれた。聞きしに勝る舎人公園である。おそらく地上からフラリと訪れたのでは、その広さを実感できなかっただろう。眼下に広がるのを見たから良かったのである。これもライナーならではの利点と言える。

公園の次、舎人から見沼までは何となく小高い中に、一定の並び方ながらもそれが不規則に散らばっている印象を受ける民家の数々が見られ、長閑な気分になる。そんな気分そのままに、駅名にある親水公園へと足を延ばすことになる訳だが、思っていたよりもこじんまりしていて、のどかというよりは拍子抜けな心持ちを味わう筆者であった。



確かに水に親しめるような設定にはなっているが、あくまで人工的。ただ、尾久橋通りを挟んだ西側の緑道の方は、緑が薫る感じがして好印象。ここを流れるのが文字通り見沼代用水(みぬまだいようすい)ということだと、この先をひたすら歩き進んで行くと、さいたま市、さらには蓮田市まで辿れることになる。緑もそれなりに続いていると思うが、とにかく用水路は延々と続いている筈。試しに遠足してみる価値はあると思う。

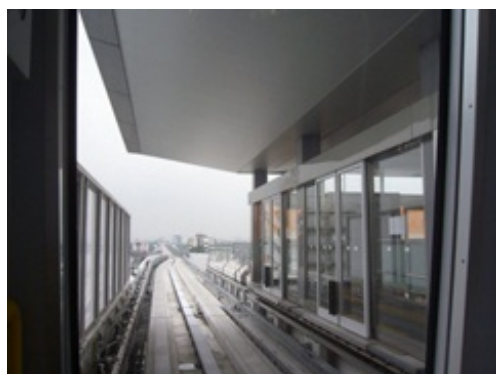
舎人二ツ橋というのがあって、用水に沿うように流れる毛長川に架かる橋の名前に今はなって

いる。川を越えてしばらく行くと埼玉県草加市。従って都営交通（ライナー&バス）はこの橋を目印に手前で止まっている。公共交通の宿命のようなものを感じるも、歩行者は関係なし。23区から徒歩で県境を越える、そんな向きにも、日暮里・舎人ライナーは好適ということになる。

（成増(東武東上線)、西高島平(都営三田線)、赤羽岩淵(東京メトロ南北線)、六町(つくばエクスプレス)の各駅からも越境は可能だが、いずれも結構な距離だったり、大きな橋を渡ったり、なのである。）



そんなことを考えつつ、その橋から毛長川を眺めるのだが、流量が多いのはいいとして、お世辞にも美しい河川とは言えず、行楽気分が台無し。越境するには相応の覚悟を要する、ということなんだろう。



11:16発の日暮里行きは、ガランとしていて、首尾よく展望席に座ることができた。（ゆりかもめ同様、自動運転なので運転席はなく、先頭＝展望席）ただ、一日乗車券を持っているばかりにここから先は各駅での降り乗りの連続となる。やむなく展望体験は一駅間のみ。降りると、5分ほど駅周辺を見回してまた戻る、の繰り返し。バタバタではあるが、運転間隔7～8分というのはちょうどいい塩梅ではある。本来ならゆっくり時間をかけて、アド街情報（「[舎人線タウン](#)」編）なんかに従って漫遊するというのもいいんだろうけど、そうならないのが筆者流。一日乗車券デーをわざわざ設けるには然る

べき理由がある。午後は別ミッションが控えているのであった。(^^;

時間帯のせいもあるだろうが、舍人界限での乗降は少なかった。ついでに言うと、駅前整備もまだまだ途上という印象が強く、筆者的には未知＝未開(?)といったところである。ヘンテコな開発は進んでほしくはないが、兎にも角にもこれからの街、であることは言える。



南へ向かうに連れ、乗客は増えてきた。この時は西新井大師西から一段と多くなった気がする。辛うじて座った席から後方を眺めたら、遠くに当の大師が視認できた。その距離、約1.2kmである。先刻乗り込んだ乗客の中には、下手するとその1.2kmを歩いて、東武線を使っていた人達もいるかも知れない。大師が見えた時、どんな感慨を抱くのか、一寸聞いてみたくなる。



江北の改札は行きに通ったので、次に降りるのは高野。これでコウヤと読む。読み方だけ聞くと「荒野?」となりそうだが、駅周辺はと言うと、... 荒れてはいないが、整備工事中だった。

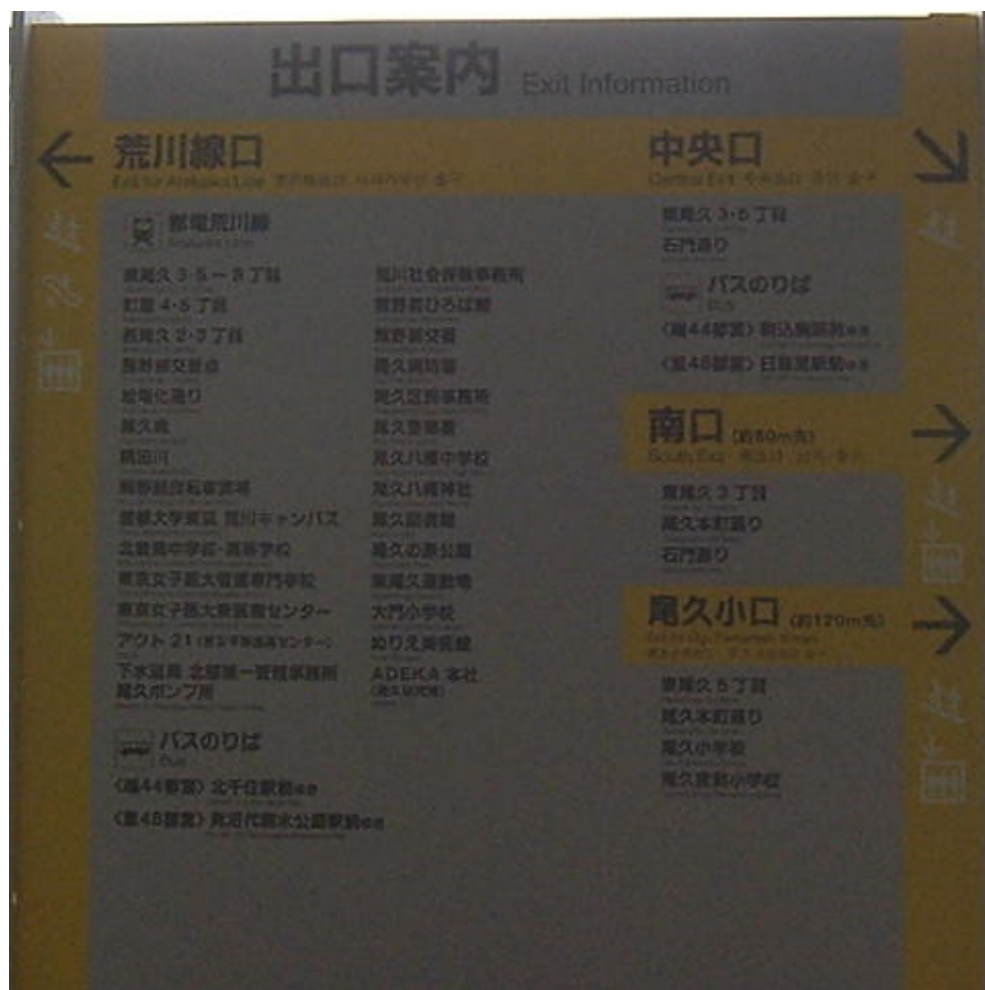
かつては本数が多かったであろう都バスは減って、易々とは乗れなくなった。ライナーを降りたら、バスで乗り継いで次の駅、といったことも考えていたのだが、バス停と駅とが驚くほど対

応していなかったなので、乗り継ぎは益々困難。[里48系統](#)は、ライナーと全く同じルートを通るので、その補完的な役割が期待されるところ、こうも停留所が離れている（名称もバラバラ）となると、これはもう「独自路線」である。

だが、扇大橋は別。ここは駅＝停留所で、時刻表を見たらちょうどいいタイミング。ひと区間ながらバスに乗ることにした。先述した通り、ライナーの方は結構な高度で荒川を越えていくが、バスは道路橋を地味に走るの、見晴らしという点ではいまいつ。その分、川も干潟も近くに見えるので、距離感を大事にしたい方はバスがオススメと言える。

ライナーもバスも次は足立小台駅。ここから荒川の土手にはすぐに出られる。荒川流域の駅の中ではおそらく最も河川敷に出やすい駅ではないかと思う。（→[参考情報](#) *中段記事参照）

乗り換えるライナーは、12：22発。ここまで大した距離ではないものの、降り乗りを何度かやっていれば時間はかかる。見沼を出て1時間が超過。未乗降駅はあと2つとなる。



全13駅中、他の鉄道との乗換が可能なのは3つ。その一つがこの熊野前なのだが、予想以上の威容を誇っていて、一大ターミナルの態である。改札は一つだが、出口が4カ所もあるんだから凄い。都電荒川線からの客、同線に乗り換える客、それなりに多く、とにかく賑やか。地上に出ると、人もクルマも往来は激しく、目の前では都電が走り、停まる。停まったところをすかさず乗り込めるのが都電のいいところだが、それが可能なのはどうやら三ノ輪橋方面だけ。出口と

いか下界につながる階段が4つあるとは言っても、都電の早稲田方面に通じる出口はなく、尾久橋通りを横断しないと乗れないことがこの時わかった。何事も行ってみないとわからないものである。

「まるごときっぷ」を持っていれば、都電にも勿論乗れる。だが、最後のひと駅が待っているので、乗換はしない。かくして、江北・見沼代親水公園・舎人・舎人公園・谷在家・西新井大師西・高野・扇大橋・足立小台・熊野前・赤土小学校前の順で、この日は各駅を乗降し（日暮里と西日暮里は、先の試乗の際に乗り降り済み）、最後の赤土小学校前を以って、偶然にも東京近郊駅1,400駅目を達成することができた。めでたしめでたし、である。

そんな節目を供してくれた日暮里・舎人ライナーを筆者は敬意を込めて、こう呼びたいと思う。人と里を結ぶ新交通、「里人（りねり？）ライナー」と。（日舎(にと?)ライナーと略す向きもあるようだが、それでは能がないような．．．）里と人を結ぶ、そんなイメージが強いからだ。

なお、この後の筆者は、西日暮里に出てからバス（[草63系統](#)）に乗り、白山駅近くで降り、都営三田線で南へと向かう。午後は東京港各所に出没し、例の漂着物調査の場所探しを敢行した次第である。よく動いた一日だった。

→ [webオリジナル版](#)

第262話 新線の延伸（F線レポート 前編）（2008.8.1）

平成元年、つまり1989年に発刊された二つの本を眺めてみて、今更ながら副都心線（以下、F線）開業の快挙を思う。本の一つ「重要データ10年後の東京」（青春出版社）には、新駅、完工分の新線・延伸の紹介に続き「新線・延伸（予定）」が23件載っているが、当面の予定の中には当然のことながら「地下鉄13号線」は出ていない。計画自体は随分前（30年以上前？）からあったのだが、当時の10年以内の中には予定に含まれていなかったことになる。もう一つ「90年代の新東京圏」（日本経済新聞社）には、その13号線が1ページ分しっかり紹介されているが、何年頃着工予定といった記述ではない。（実際は13号線に因んでか、平成13年(2001年)6月に着工） 約20年前とは言え、これらの本の想定範囲の先にあった路線が何ともあっさりできてしまった～、というのが筆者の正直な感想なのである。

思えば[第103話](#)では、工事が始まってガタガタになっていた明治通りの記録がチラホラ出ているが、当時は「ああ、始まったんだ」程度だったので、新線どうこうといった記述はない。新線ができる、という自覚が高まったのは、終点の渋谷駅の工事用地として、東急文化会館が解体されたことがやはり大きい。街を象徴する建物の一つがなくなる、つまり新しい何かが起こる。これを否応なく実感させられたのがこの一件だった。（[第154話](#)参照）

池袋も新宿も、日常的に出没しこそすれ、工事の進捗状況を路上観察する、なんてことまではさすがに及ばない。新宿三丁目交差点や神宮前交差点を通る時、今度は「ああ、まだやってる」と思うくらいである。自覚はあっても、まだまだ半信半疑だったのだろう。明治通りの下、しかも副都心3つを結ぶとなれば、大江戸線並みの大深度？ そう易々とはできるまい、といった思い込みもあった。だが、開業予定日が決まり（→[1/31付ニュースリリース](#)）、テレビコマーシャルが流れ出し、俄かに現実味を帯びてきたもんだから、一大事。より周到にBEFORE AFTER的なネタを調べてもよかったのだが、思うに任せず、予定日1カ月前になってようやく思い至ったのは、F線開業の前と後で埼京線の混雑はどう変わるか、開業直前の駅構外の様子はどうか、くらいだった。

という訳で、せいぜいここ2カ月余りにおける話にとどまるが、F線ネタをまとめてお届けしようと思う。（文章形式だとガラガラ調になってしまうので、今回は画像＋その解説という形にします。）

1. 開業前

6月12日に新宿界限、6月13日は池袋にそれぞれ行ってみた。

池袋・渋谷へ行くなら JRで!		
埼京線・湘南新宿ラインなら		
	池袋まで	渋谷まで
所要時間	約 5 分	約 6 分
運賃	150円	150円
1時間あたりの 運転本数 (10:00~16:00)	平日 13~16本	平日 7~8本
	土休日 13~14本	土休日 7~8本

池袋・渋谷へ行くなら JRで!		
埼京線・湘南新宿ラインなら		
	池袋まで	渋谷まで
所要時間	約 5 分	約 6 分
運賃	150円	150円
1時間あたりの 運転本数 (10:00~16:00)	平日 13~16本	平日 7~8本
	土休日 13~14本	土休日 7~8本

JR新宿駅に掲示されていた「比較? 広告」。F線の場合、池袋<=>新宿三丁目は急行で6分(160円)、渋谷<=>新宿三丁目は急行で5分(160円)なので、いい勝負ではあるが、三駅とも大ステーションなので、出入口の位置によって、乗車時間以上の時間差が生じるのは必至。その人の出発地・目的地に応じて使い分けるのが賢明と思われる。



集客期待の高さを反映するように、タカシマヤでは開業前からこうしたタイアップ看板が目についた。その効果の程はいかに？



J R新宿駅新南口よりもさらに南にこうした出入口ができることになろうとは．．． 右手の明治通りのずっと先、新宿五丁目辺りまで地下通路は続く。その距離約800m！



伊勢丹の向かい、B 2 出口で撮影。こうした貼り紙式の案内板は開業直前ならではの。



新宿三丁目交差点直下はこんな感じだった。開業前なので、ガラーン。シャッターが開かない限り、F線の新改札＆新コンコースにはお目にかかれない。



J R 池袋駅のホームにて。開業前日なので、まだ「地下鉄新線」と表記。（開業後もこの表示のままでもいいと言えいいのだが。）



これまで新線の終点は池袋だったが、F線になると単なる途中駅になる。それでも祝は祝。（西口の東武百貨店前にて）



今となっては古い「新線池袋駅」改札。駅自体はすでに稼動していたが、F線開業に合わせ、かなり手入れをしていたことが窺える。

2007年3月6日改正

新線池袋駅発 臨時時刻表

休日用

平日用

小竹向原・桜光市 方面 Train Departures Weekdays

6	09	30	44			
7	02	12	21	40	49	
8	02	17	26	36	52	
9	04	19	38	43	50	
10	06	15	33	44	50	
11	02	13	20	31	43	50
12	02	13	20	31	43	50
13	02	13	20	31	43	50
14	02	13	20	31	43	50
15	02	13	20	31	43	49
16	02	13	20	31	43	49
17	00	12	19	29	38	48
18	00	12	21	30	38	48
19	02	13	21	30	37	48
20	02	13	24	30	42	48
21	01	20	32	47		
22	09	24	47			
23	15					

大塚
池袋
有楽町線
有楽町線
有楽町線

小竹向原・桜光市 方面 Train Departures Holidays

6	09	35	48			
7	03	19	44	54		
8	06	10	21	36	46	
9	00	07	21	33	44	51
10	03	13	21	33	44	51
11	04	13	20	31	43	50
12	02	13	20	31	43	50
13	02	13	20	31	43	50
14	02	13	20	33	43	50
15	02	13	20	31	43	50
16	02	13	20	31	38	50
17	03	08	20	33	38	50
18	03	08	20	33	38	51
19	03	08	20	33	38	50
20	02	15	31	47		
21	02	18	35	51		
22	14	30	44			
23	15					

発車時刻変更のお知らせ

休日ダイヤ

10時44分→10時43分

14時33分→14時31分

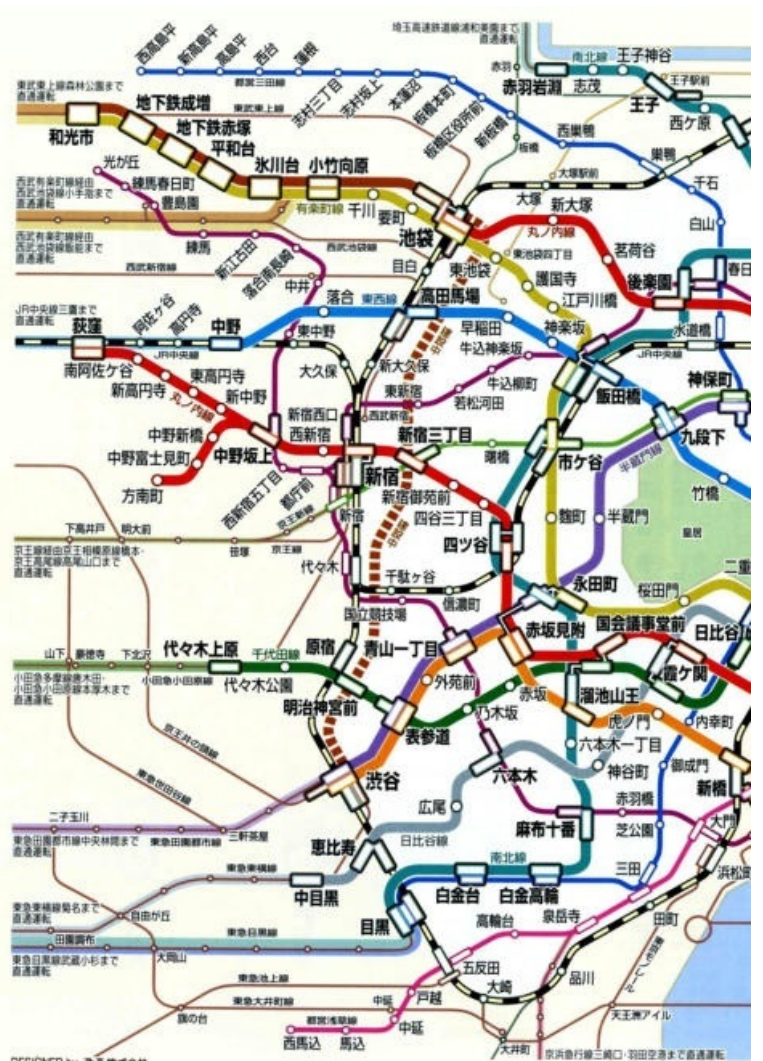
以上の2本が変更となります。

お客様には、ご迷惑をおかけし申し訳ございませんがご理解の程よろしくお願い致します。

6月13日までは有効だった新線池袋駅の時刻表。全て同駅始発だが、本数は限られていた。東京メトロとしては、有楽町線とこの新線とで、すでにX字（西武・東武とのクロス）運行の実績があったので、池袋から渋谷に伸ばすだけの話とタカを括っていたフシはある。本数が増え、優等列車（準急・急行等）が混ざれば、従来の延長じゃ済まないのは自明だと思うのだが。



今はもうお目にかかれないう路線図（兼 運賃案内）。東側は上下を結ぶ線があるが、西側（副都心方面）にはないことがこれでもわかる。F線が通る意義はやはり大きい。



「メトロネットワーク」新旧比較：左が2008年6月版、右は2007年4月版。小竹向原と池袋の間も要注目。

小竹向原と池袋の間を＝で例え、それぞれの左方と右方を $>$ と $<$ で表すと、今回のF線開業後にできた運行体系は、 $>=<$ とするのが適当だろう。有楽町線は「Y」で略されるが、この体系は決してY字で表現されるものではないのである。＝の部分は複々線になっている訳だが、この＝の中で列車をクロスさせたりできないため、一度混乱すると、余計に拍車がかかるんだろうと思う。（混乱の最たる要因として考えられるものについては後述する。）

2. 開業初日

池袋まではそう遠くない地に暮らしているため、こういう時に行かないこともあるまい。6月14日（開業初日）、比較的早い時間に試乗しに出かけた筆者である。（この日は、とりあえず池袋～新宿三丁目のみ）



開業すればこの通り。池袋駅の券売機上の路線図には新たに茶色のタテ線が引かれた。（@池袋）



電光掲示板、いきなり調整中。大丈夫か？（@池袋）



とにかくこの広告はよく目にした。開業後しばらく続いた混乱についての「お詫び広告」のようなものはお目にかからなかったが。（@池袋）



同日夜、「出沒！アド街ック天国」では「西早稲田」が放映されるとのことだったので、記念(?)にとりあえずホームに降り立つ。ホームドアがやけに広いのでビックリ。（@西早稲田）



時計は9：25。次に来る列車は9：20発。筆者が着いた時は、10分遅れ云々のアナウンスが流れていた。「初日はこんなもの」と思った人は多かっただろう。ところがこの遅れ、初日だけでは済まなかった。（@新宿三丁目）



池袋は全体的に閑散としていたし、車内もガラガラだった。新宿三丁目もホームは空いていたのだが、．．． 例の長～い地下通路の一部には、この通り大行列が。（@新宿三丁目）



その地下通路（コンコース）からはこのようにホームが見下ろせる。この吹き抜け構造は、ここと渋谷の2駅。池袋同様、地下4階程度の深さ。大深度ではなかった！（@新宿三丁目）



大行列の最大原因は「記念一日乗車券」だったが、こっちの記念グッズの方も大盛況。並んでからでないと購入できない。（見物は自由）（@新宿三丁目）



朝8時、発売開始とのことだったが、筆者が着いてウロウロしていた9時半には完売打切り（今から並んでも購入できません）状態に。大人用・小児用ともに1万枚限定。つまり最低でも1万人は並んでいた、ということになる。（→[詳細](#)）（@新宿三丁目）



人、人、人を見た後で、地下通路の終点で待っていたのが、高島屋と言え、の「バラ」である。なかなかの演出だが、ここを通して入店するお客はあまりいなかったような．．．（通行量調査とかも特になし。ただし、店内はごった返しだった。）（@新宿三丁目）

日付	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
遅延 時分																
分																
10																
20																
30																
日付	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

日付	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
遅延 時分																
分																
10																
20																
30																
日付	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

↑ これを入手してどう、ということはないのだが、今となっては記念品。平日2日連続で遅延証明書が出る鉄道というのはあまりないのでは？（左：6/17 池袋発行 20分遅延／右：6/16 新宿三丁目発行 30分遅延）

3. 経過等

6月16日

この日は「[麦とろ\(16?!\)の日](#)」だとかで、そのイベントに合わせて外出。午後は半蔵門で所用があったので、池袋～渋谷～半蔵門と、副都心線&半蔵門線の乗継を試してみた。（乗継自体はスムーズだったが、．．）



新宿サザンテラスの南端「麦とろカフェ」でまずは腹ごしらえ。（「スープカレー麦とろ」を試食させていただいた。）



朝から遅延情報は流れていたが、昼を過ぎてもこの有様。（12:13から14に変わるところで連続撮影） 麦とろの日だけに、列車もトロトロ？

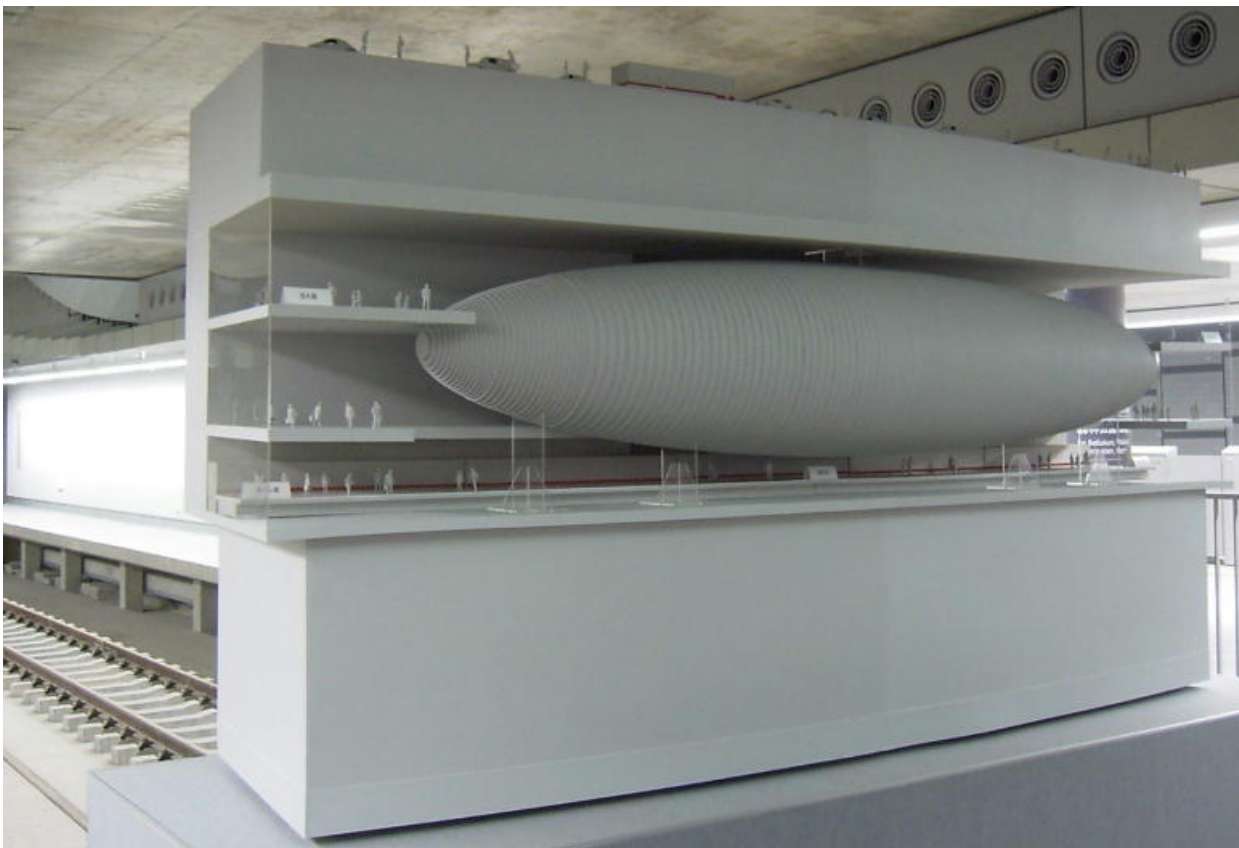


F線の急行を通して乗るべく、新宿から池袋に戻って、再び南下。池袋駅ではこの通り、「ダイヤ乱れ」の掲示が虚しく流れる。急行列車は案の定、トロトロだった。



東京メトロ渋谷駅（地下）は、半蔵門線が1・2番線で、F線が3・4番線。東横線乗り入れシフトで番線は余計に設けてあるが、端と端にある3番線と4番線を結ぶためのブリッジが今はこのように渡っており、線路は機能していない。

*ターミナル（起点・終点）となる駅であっても、2つなら2つで別に構わないと思う。だが、それが許されるのは京王井の頭線のように単純に行ったり来たりする線での話。X字運行するような路線ではこれは命取り。待避できる余地がなければ、ダイヤの乱れは解消できないのである。



邪推かも知れないが、この謎の宇宙船構造とやらが、3・4番線の理不尽構造のもとになっているのだとしたら考え物。ホーム真上に改札を設け、4つの番線（ホームは2つ）に階段等で昇り降りできるようになっているような、そんな単純構造でよかったのではなかろうか。



宇宙船の丸みは、通路にもろに影響していた。地下駅でのこの無用な斜面はいったい何なのだろう？と思えて仕方がない。（緩やかにはなっているが、負担感は大い。）



この日は夜になっても、Y線とF線の遅延を示す案内が続いた。（地元JR駅にて）

6月17日

朝から騒々しかったので、様子を見にF線 池袋駅のコンコースへ。前日は「初めてのラッシュで不手際～」だったが、この日は、．．



途中、J Rのアナウンスでは「東京メトロ．． お客様混雑」と聞いていたが、メトロの電光掲示では何と「停電！」



J R池袋駅での案内ディスプレイも「停電」に変わっていた。

6月21日

青山のGEIC／EPOに用があったのと、明治神宮前駅で「副都心線開業記念 表参道写真展」というのが開かれていると聞き、とにかく出かけた。



目的地には着いたのでよかったが、この日もダイヤ乱れに見舞われる。（車両トラブルっていったい？）



かつての表参道。F線はおろか、千代田線もまーだまだの時代。



神宮前交差点に出てみると、今度は「道路復旧工事」。明治通りが元通りになるのはまだまだ先か。



表参道沿道もこんな具合で祝賀ムード。池袋のそれとは随分趣が異なる。

7月14日

見方を変えるべく、ちょっとした時間の合間に和光市（F01）へ。



3番線・4番線、どっちに乗っても池袋には行ける。料金と時間の早見表があれば、と思う。（PASMOを使えばあまり悩まずに済みそうだが...）



開業後ちょうど1カ月が経つが、なぜか袋を被ったまま。（よりわかりやすい表示に変えるまで凍結？）



「こんど」「つぎ」「そのつぎ」だけでもスゴイのにそれが2つ。和光市がこの状態だとすると、小竹向原はもっと複雑なことになっている？（想像に難くない）

→ [webオリジナル版](#)

第263話 新線の延伸（F線レポート 後編）（2008.8.15）

4. 埼京線 BEFORE AFTER

朝の池袋駅で前から気になっていたことがある。「東上線から埼京線（or 山手線）に乗り換えるお客、多いなあ」である。埼京線（りんかい線直通）新木場行きは、もともとそれなりに混んだ状態で同駅に入ってくるが、東上線からの乗換客と思しき人達でさらに激しく混み合う。新木場へ行くのであれば、東上線～有楽町線直通で終点まで行けば済む話だが、渋谷・恵比寿・大崎の各駅に向かう場合は、どうしても埼京線（または湘南新宿ライン）に乗り換えざるを得ないから、こうなるのは道理。西武池袋線からも同様の乗換客は多かったと思うが、とにかく東武東上線とJRの改札を結ぶ「西口方面出口」（→構内図(中央付近)参照）の人の流れが凄まじかったので、このように推量していたのである。

F線が開業すれば、新宿・渋谷に行く客は少なからずシフトする筈であり、その分、新木場行きの混雑も緩和するのではないかと考える。だが、もともとはこれが目的でF線を作ることになったのだから、減って当たり前と言えは当たり前。それでも、どの程度の減り具合になるかは実地で比較考察してみないことにはわからないから、とにかく調べるに限る。いずれ統計的な数字が出ればハッキリするとは思いますが、ひとまず埼京線上りホーム、そして気になる西口方面出口を中心に、F線開業前（5月26日）・開業後（6月26日）、池袋駅に限って調べてみた。（画像の解像度はわざと低めにしています。）

5月26日(月)

【8：46】 赤羽始発、新宿行きはいつも空いていて、池袋から乗る客も程々。並んでいるのは、次の8：49発 新木場行きに乗る客。



【8：48】 その新木場行きはこの通りの人気。発車間際にはホームを人が埋める。



【8：52】 8：49に続き、8：51発も新木場行き。2本目なので幾分空いているが、それでも満員。（8：49発はこれじゃ済まない！）



【8：58】 8：54に続き、59も新宿行き。とにかく新宿終点の列車は混まない。



【8：59】 その新宿行きが出る頃には、9：03発 新木場行き目当ての客がチラホラ。比較的空いているのは、8：56発 湘南新宿ラインに乗る客もいたため。



【9：05】 9：07発 新木場行きに乗ろうとする客も多いはず。これが朝の池袋名物(?) 西口方面出口の東上線→JR乗換行進である。



【9：12】 西武池袋駅からJR池袋駅をめざす人の流れはこんな感じ。途中、有楽町線の改札も通るが、大多数はJRをめざす。



6月26日(木)

【8：46】 5月26日と同時刻、ほぼ同じ位置から撮影。もっと少なくとも良さそうだが、これを見る限り、F線効果は感じられない。



【8：50】 8：49発 新木場行きは女性専用車両（10号車）でもこの混みよう。



【8：50】 9号車はより混雑している。だが、以前の8：49はこんなものでは済まなかった気がする。



【8：51】 次の新木場行きを待つ人の列。これもいくらか少なめに見受ける。



【8：53】 8：51発のところ2分遅れ。以前ならこの数分の間で、さらに乗客がふくらみ、乗れない客は出るは、発車がさらに遅れるは、だったはずだが、そうっていない！（この後の湘南新宿ライン(大船行き)も以前よりは余裕が見られた。）



【8：59】 これも5月26日の同時刻と同じ感じ。F線開業の前から続く光景。



【9：03】 変化として大きいのは、この9：03発だろうと思う。この新木場行きの発車時と言えば、戸口には乗客があふれて押せ押せ、というのが筆者の記憶。それがないのである！（その次の9：07発は、これより混んではいたが、乗客は収まっていた。）



【9：12】 この日の注目は、乗換行進がどこまで減ったか、だったのだが．．． 変化なし、に等しかった。



【9：15】 西武線からの流れも相変わらず。乗換客というよりも単に勤務先・用務先が池袋という人が多いだけだったか？



上記のおさらいはこちらでどうぞ。埼京線は1番線、湘南新宿ラインは2番線になる。（埼京線、赤枠で囲ってあるのは、女性専用車両対応列車。「木」と振ってあるのが、新木場行きである。）

平成20年3月1日現在

埼京線 / **湘南新宿ライン** / **成田エクスプレス標準時刻**
 Timetable of Saikyō Line / Shōnan-Shinjuku Line / Narita Express

埼京線 Saikyō Line		湘南新宿ライン Shōnan-Shinjuku Line	
新宿・渋谷・大崎・りんかい線方面 for Shinjuku, Shibuya, Ōsaki & Rinkai Line		横浜・小田原・逗子方面 for Yokohama, Odawara & Zushi	
平日 Weekdays	土・休日 Saturdays, Sundays and Holidays	平日 Weekdays	土・休日 Saturdays, Sundays and Holidays
4		4	
5		5	3
6	12 25 29 36 40 46 50 54 58	6	34
7	3 7 11 16 20 23 27 32 35 38 43 46 51 54 56	7	9 30 41 49 59
8	1 3 6 10 12 15 19 22 24 29 31 36 39 42 46 49 51 54 59	8	8 17 27 33 44 56 10 16 38 47
9	3 7 11 16 21 24 29 36 40 45 48 56	9	5 13 26 42 53 58 6 18 25 39 53
10	1 7 15 20 28 36 44 48 56	10	9 12 24 38 54 9 12 24 38 54
11	0 5 14 20 25 35 41 45 55	11	9 23 39 53 9 23 38 53
12	1 5 15 20 25 35 41 45 51	12	9 23 39 43 53 8 23 38 43 53
13	0 5 15 20 25 35 41 45 51	13	9 23 39 53 8 23 38 53
14	0 5 15 20 25 35 41 45 51	14	9 23 39 53 8 23 38 53
		15	9 23 39 53 8 23 38 53
		16	9 23 39 53 8 23 38 53

5. F線4つの新駅

副都心線は、（旧）有楽町新線を延長した形になっているが、新旧通しで駅番号を振り直したため、F01～F16までである。（有楽町線とは01～09まで共通） 新たに開業した線区で言えば、F10～F16までが新しいことになるが、新宿三丁目、明治神宮前、渋谷の三駅については、既存駅があるため、東京メトロ的に初お目見えとなる純粋な新駅は4つ、となる。（東新宿は、都営大江戸線の駅が既設されていたが、都営と東京メトロはあくまで別なので、やはりメトロとしては初。）

東京メトロの駅は全駅乗降済みだったが、これらF線新駅が加わったので、再び目標・目的地ができた。クリアすれば、再びメトロは100%。こういう時、こまめにひと駅ずつというのも妙味ではあるが、4駅ともよくよく調べると、JR駅からはそれなりに距離がある（即ち、鉄道空白ゾーン）ので、さすがに億劫にもなる。いっそ東京メトロの一日乗車券で、とも思ったが、割高感があるのと、乗降記録が残らないこともあり、保留。都バス・都営地下鉄を「都営まるごときっぷ」で乗り回す機会（築地市場と豊洲新市場予定地の見学等）を作り、その延長で新駅探訪することにした。7月26日のことである。

折りよく、PASMOの残額をゼロにできていたので、大江戸線 東新宿からF線 東新宿に乗り換えるところで、ピピッとやってオートチャージ（筆者の設定額は2,000円）成功。と同時に、その新駅4つの駅名をINとOUTとで残すこともできた。何よりの記録である。



以下、乗降順に駅とその周辺の様子などを簡単にご紹介する。

F 1 2 東新宿



大江戸線改札を出ると、F線の改札までは195m先（改札どうしの距離は210m）。両線は新宿七丁目交差点下で、直交するような形になっているが、構造上、改札間の距離は縮まらなかった。知らないとい表を衝かれる。



新宿と名が付く割にはこじんまりしているのが東新宿ならではの。



駅前もこんな感じ。明治通りは拡幅するどころか、歩道の方を拡げていて、何とも漠としている。（車道は狭くなっている訳だが、斜め横断はNG）



ヨコに交わる大江戸線の一階下がF線ホーム。さらに二階建てになっているので、池袋方面に行こうとすると、ちょっとした深度になる。



耐久性は不明だが、とりあえず和む感じのベンチが配されている。（東新宿は花柄）

* 【F12→F14】 東新宿から各停に乗って、北参道へ。

F 1 4 北参道



下車して地上に出る分にはここが出入口というのはわかるが、地上から出入口を探そうとすると困難を伴うかも知れない。格好はいいが、地味で目立たない北参道駅（1番出口）。



まだ歩道工事中だが、一応、ここが駅前になる。右方向が新宿。



1 番出口を出て、原宿警察署側に回る。警察署前のバス停はズバリ「北参道」。車道（明治通り）の奥は渋谷方面。同駅の南側の出口（2 番）もその方向にある。（2 つの出口は北と南で離れた位置にある。間違えると大変？）

＊【F14→F11】 この停留所から都バスに乗って、西早稲田へ。17：15 過ぎに乗車したが、伊勢丹前（新宿三丁目）は17：35 頃通過。その後ペースアップするも、東新宿を通ったのは17：40 である。（バスだとF 線の5 倍の時間がかかる計算！） もっともF 線ができて、駅の間に暮らす人にとってはバスの方が重宝である。この時も結構な人数が乗車していた。

F 1 1 西早稲田



バス停の名称は駅南側が「障害者福祉センター」、北側が「学習院女子大学」になる。危うく降り損なうところだったが、何とか南側で下車し、しばし散策。左手に3番出口。奥は池袋方面になる。道路復旧工事とのことだが、よく見ると歩道を拡げる工事と見受ける。



17:54に改札を通る。17:55発 和光市行きは8両編成で、ホームの端まで車両が来なかった。小走りで何とか乗車し、次の雑司が谷へ。

＊【F11→F10】

F 1 0 雑司が谷



雑司が谷のベンチは、若草柄。



1 番出口を上がって行くと、都電荒川線の架線が見えてくる。都電をこういう角度で見上げられる駅というのはそうそうないと思われる。



出口から都電の駅はすぐそこ。こっちは雑司が谷ではなく「鬼子母神前」。都電の「雑司ヶ谷」は北へ600mほど行ったところにある。

＊【F10→】 「都営まるごときっぷ」は、都電もちろん使えるので、筆者はこの後、鬼子母神前から王子まで出て帰途に。

[第259話](#)に記した通り、ちょうど1,400駅（首都圏近郊エリア）に達していたので、この4つの新駅はめでたく1,401～1,404駅目と重なることとなった。覚えやすいことこの上なし、である。（^^）

何かと話題のF線だが、この開業（延伸）により、都内を移動する際の選択肢は増えた。副都心側の南北移動ができなかったメトロにとっては会心の一事であり、それは利用客のメリットにも通じる。FとM（丸ノ内線）を乗り継げば、環状（池袋～新宿三丁目～池袋）になる。大江戸線の準環状(?)よりも利便性はいいかも知れない。



デパート各店の客寄せやPRが盛んな割にあまり聞かれないのが、乗継時間を使った「寄り道」である。店としては長い時間滞在してほしいのが本音だろうが、短時間でも来て

副都心線 ⇄ 丸ノ内線	改札内乗換え
副都心線 ⇄ 有楽町線	改札外乗換え (30分以内)
丸ノ内線 ⇄ 有楽町線	改札外乗換え (30分以内)

副都心線と有楽町線の小竹向原～池袋間は、運賃計算上の同一区間とみなしておりますので、有楽町線小竹向原方面から池袋乗換えて副都心線小竹向原方面、またはこれと順序が逆となる乗車をされた場合は、池袋において運賃計算を打ち切り、乗換え後の運賃を別途お支払いいただく場合がございますので、ご注意ください。

《渋谷駅》

乗換える路線	乗換え方法
副都心線 ⇄ 銀座線	改札外乗換え (30分以内)
副都心線 ⇄ 半蔵門線	改札内乗換え

銀座線と半蔵門線の渋谷～赤坂見附・永田町間は、運賃計算上の同一区間とみなしておりますので、渋谷駅での乗換えによって両路線を連続してご乗車にはなりませんので、ご注意ください。

改札外で乗換える際には、乗換え時に運賃が足りている必要があります。
きっぷ・回数券でお乗換えの際は、オレンジ色の自動改札機をご利用ください。

《池袋駅周辺》

《渋谷駅周辺》

もらえるなら、それに越したことはあるまい。新宿では不可能だが、池袋と渋谷では30分の猶予が得られる行き方（左表参照）がある。例えば江戸川橋から表参道に出かけることがあれば、そのついでに池袋と渋谷でちょっとした用事を済ませることは可能。（有楽町線～F線～銀座線と乗り換える。190円で済む。）ちょっとした余禄に客は弱い。最低限の交通費で回れるとわかれば、喜んで足を運ぶのではないだろうか。

蛇足ながらこの手を応用すると、次のような行程もできなくはない。(1)大手町でとりあえず190円区間の切符を購入（回数券でもOK）→ (2)東西線で飯田橋へ（ここでも30分OK）→ (3)有楽町線で池袋へ（30分OK）→ (4)F線に乗り換えて、渋谷へ（30分OK）→ (5)銀座線で三越前へ（ここでもまた30分OK）→ 半蔵門線で大手町に戻る．．． F線のおかげでちょっとした都心一周が190円のできるようになってしまった、という訳である。飯

田橋、池袋、渋谷、三越前で合計2時間分、これは結構大きいと思う。（どこをどう回るか、事前にしっかりプランニングする必要はある。）

ただし、この例だと発駅と着駅が同じになるので、NGになる可能性はある。幸い、銀座線の日本橋、三越前、いずれも大手町からはそれほど距離はない。東京駅に戻るつもりで、「[メトロリンク](#)」（無料バス）を使えばいいだけの話である。歩く距離を多少は短縮できるだろう。

あと注意点としては、改札の通り方がある。PASMOを使ってもいいが、必ずオレンジ色のゲートを通る必要があるのを忘れなく。（そんなうっかり防止のためには手堅く切符で、を推奨したい。勿論、切符の場合も要オレンジゲート通過。）

猛暑の折り、メトロで涼しく過ごしたいという方にも、この周遊はオススメである。

→ [webオリジナル版](#)

第280話 中央線とスタンプラリー（2009.5.1）

開業した当初は私鉄だった中央線。その私鉄の名は甲武鉄道と云う。甲斐と武蔵で甲武。日本の中央をって、という心算はなく、区間を限った鉄道だったことがわかる。それでもめざすは西。そのとっかかりとして、新宿～立川が開通したのが1889年4月11日だったそうで、何はともあれ「中央線開業120周年」を迎えた。（ちなみに立川～八王子は同年8月11日に開業。新宿～東京はずっと後で1919年のことだとか。）

4月11日は記念イベントとして、式典が催されたり、臨時列車が運行されたりしたが、立川がメインで新宿ではこれといってなし。さすがに立川まで出かけようとは思わないので、せいぜい新宿の駅弁屋で「記念弁當」（1200円）がどんなものかを見に行く程度。記念日当日は淡々としたものだった。



4月11日は見かけなかったが、12日はこの通り、「記念弁當」がチラホラ。（なぜか「ますずし」の方が目立つ配置になっている）



「中央線120年の歩み」写真パネル展は、5月：武蔵境、6月：中野と120年前の開業当時の駅を巡回しながら催される。（新宿・立川は4月まで）

そうは言っても何かしらの記念イベントは体験しておきたいと思うのが東京っ子である。ある日、どこぞの駅構内にあるパンフレットのラックを眺めていたら、120周年記念パンフレットとともに「スタンプラリー」のシートを見つけてしまったものだから、一大事である。「これだ！」と飛びついた訳だが、問題はふだんご縁のない中央線各駅をいかに回るか、だ。定期券があれば、こまめに乗り降りしてクリアできる。だが、筆者が持っているのは新宿～立川とは反対側。とにかく時間のある日を見つけ、かつ乗り降り自由な乗車券を手にする必要がある。いつになったら実現できるものやら、ともらってきたシートを眺めながら何日かを過ごすことになるのだった。

120周年記念日から2週間。4月25日はあいにくの荒天ではあったが、こういう日の方が人の動きが抑えられる分、動きやすかったりする。午後遅くからだったが、時間は確保できたので動くことにした。だが、そのまま中央線を下ったり上ったりするのは面白くない。で、まず向かったのは3月14日開業新駅の一つ、西大宮である。その後で、西大宮～武蔵浦和～府中本町～西府～立川、というルートで中央線に出ようと考えつく。新駅2つと中央線各駅。筆者流「西紀行」（西遊記？）はこうして急遽実現の運びとなった。

西大宮は開業初日にホームまではやって来た（→[動画参照](#)）が、改札を通るのは今回が初。さいたま市の西区役所をしかと見届け、上り各駅停車に乗り込む。発車時刻は16:32。だが、動き出した途端に急停車?! 何でも発車直後に車両に近づいた輩（ホーム上で騒いでいた同駅最寄の地元高校生が最有力）がいたそうで、再出発したのは3分後であった。ただでさえ午後遅いのにこんな調子でスタンプラリーは大丈夫なのか。せめて暗くなる前に西府までは... が、そんな心配は全く無用だった。大宮であっさり時間調整がつき、武蔵浦和には1分遅れ程度。武蔵野線に17:03に乗り、府中本町での乗換も絶妙で、西府には17:39に到着。雨中ながら、まだまだ明るい時分に着くことができた。武蔵野線の偉大さを大いに実感することになる。



第279話の続きではないが、この英字表記の末尾に違和感が．．「on」が全角になっているような気がする。



KIOSKが休業なのが気になるが、「祝開業」は健在。それにしても「西府中」とせず、「西府」で止めたのは何故なんだろう？ 読みが「にしふ」なので余計に歯がゆい。

ちなみに、この路線時刻表の通り、筆者が上り武蔵野線で西をめざす途中、「ホリデー快速河口湖4号」「ホリデー快速鎌倉」と相次いで遭遇したのにはビックリだった。あいにく上りの快速列車は、大宮18：22発なので、立川に直行する分にはいいが、今回のような動き方には不向き。何よりこの時間では暗くなってしまうので、遠足気分も減ってしまうだろう。（下りのホリデー快速は、また時間を見つけて乗ることにしよう。）



さて、当のスタンプラリーをこなすと、スタンプの数によって応募できるコースが分かれる仕掛けになっている。商業施設に置いてあるオレンジスタンプ2ヶ所は共通だが、残りはオレンジでも駅改札外にある黒スタンプでも、とにかく2



つ押しか、6つ押しかの違い。筆者はズバリ「Bコース」（計4スタンプ）の「ポストカード10枚セット」を当て込んでいたのだが、これはTシャツが当たらなかった場合のおまけ品なので、下手にTシャツが当たってしまうと元も子もなくなる。自分で好きな賞品に応募できないのはツライ限りだが、スタンプを押すチャンスがあるのにあえて4ヶ所にとどめて、不本意な品が当たるのはもっとどうかと思う。ならば8ヶ所押すだけ押して、Aコース狙いでもよからう、となり、見本画像のような押印結果を得ることになる。

立川に着いたのが18時過ぎ。エキュートではトレインフェスタ（一例：「中央線ものがたり」ミニ企画展）を展開中で、つい長居しかけるが、最初のスタンプを押すと不思議と浮き足立つもので、一転して「東へ!」。発車案内を見ると、18:25発「ホリデー快速ビューやまなし号」とある。久々に国立で下車して押印するつもりでいたが、これであっさりパスすることに。おかげで楽に三鷹まで来れたが、その先は案外長く...



立川の設置場所は3ヶ所。その一つはここエキュート立川3F（吹抜の渡り廊下）にある。



三鷹はロンロンの5F。ご丁寧にスタンプラリーのシートが...

ホリデー（土日祝）は中央線快速が快速らしくなる日である。これを失念していたため、立川・三鷹でオレンジスタンプをクリアした後、西荻窪に向かうつもりだった筆者はあえなく吉祥寺でも下車することになるのだった。（ご存じの通り、ホリデー中央線の停車駅は・・・三鷹・吉祥寺・荻窪・中野・新宿・・・）

吉祥寺のスタンプは三鷹同様、ロンロンにあるのですぐに押せない。改札を出たら、ロンロン（地階）に直行するエスカレーターがすぐに見つかったので幸先はよかったのだが、スタンプがある「エキサイトプラザ」なる広場まではちょっとした距離があって後の祭り。スタンプを押し終えたら19時過ぎになっていた。（ロンロンでもルンルンでもなかったのは言うに及ばず。）(^-^;



エキサイトプラザの裏手にスタンプコーナーがひっそり。こっちはあまりエキサイト感はない。



高円寺に着いたのは20時過ぎ。ゴールまでもうちょっとだが、さすがにバテモード。（「ドラマがある」と言われても．．．）

平日の場合、中央線か総武線かは不問で、早く来そうな番線を選べば、次の駅への移動は楽々。だが、人が少ないと踏んだのはよかったものの、この「中央線に乗れない中央線スタンプラリー」は案外手間がかかるもので、この後はただ総武線（または東西線）を待っては乗り、降りの繰り返し。本数が少なくないとは言っても、通過していく快速を見送りながら5分待つ、といったパターンもあつたりで時間のかかる旅となった。

黒の方はスタンプがすぐに見つかるのはいとしても、備え付けのスタンプのインク量が不十分で試し押しが必要（マイスタンプがあれば万全か）だったり、スタンプのチェーンが短め（または混線）で、シートの向きを変えるのに四苦八苦したり、一筋縄では行かないのである。その駅・その土地を楽しむ云々はどこへやら。単に降りる・押す・乗るを繰り返すこと8回（新宿も加えれば9回）。夏休みの親子連れはもっと壮絶な動き方（行列も凄いし）をしている訳だが、これでは決して笑えない。



設置場所の案内はなかなか親切でいいのだが．．．



こういうパターンのスタンプラリーもあった。（この4駅についてはスタンプが黒々していてバッチリ）

果たして西荻窪・荻窪・阿佐ヶ谷・高円寺・中野と着々とこなすも、新宿に着いたのは20時半。先のビューやまなし号でビューっと来れば新宿まで30分もかからないところ、寄り道すると実に2時間。ノロノロが常態化しているイメージの中央線だが、こうしたセルフイベント（ラリーという割にはスピードが出ない系）を体験するとその速さを実感せずにはいられない。120周年記念に乗じた催しではあるが、実に巧妙な設定だと思う。

このスタンプラリー、6月14日まで（消印有効）にシートを郵送（スタンプの条件をクリアし、かつクイズの回答も記入）すればOK。まだこれから、という方はぜひ！（中野以西が快速運転になる土日祝日にチャレンジするのがオススメ。中央線のありがたみが身に沁みること請け合いである。）(^ ^)

→ [webオリジナル版](#)

第288話 クールなCOOL BIZトレイン (2009.9.1)

2005年の流行語に選ばれた「クールビズ」。4年も経てばそれほど耳にしなくなるのが時の流れというものだが、今夏もしっかり登場してきた。今回は趣向を変え、電車とのタイアップ、その名は「クールビズ・トレイン」である。

「決着の夏！」が果たされ、世間は熱っぽくなっている観があるが、8月31日の東京は台風接近に伴い、俄かにクールダウン。いろいろな意味で大風が吹き、雨を涙に喩えるなら悲喜こもごも、そんな象徴的な一日である。風雨ですっかり冷え冷えしてしまっているので、クールビズも何もない訳だが、一応、そのトレインは走っている（と思われる）。

とにかく聞き知ったのが遅かったため、小田急電鉄と江ノ島電鉄で運行された[クールビズ・トレイン](#)（8月3日～7日の5日間限定）にはご縁が無かったが、東京急行電鉄では路線限定ながら運行中（→[参考](#)）。池上線・多摩川線については8月末で終了となったが、東横線（+みなとみらい線）では11月末まで走るといっているので見上げたものだと思う。該当する車両編成（例：東急東横線の場合、5000系）において、全車両の車内冷房温度を通常の設定より1℃高くしてあり、その分、省エネに、つまり乗客の服装がクールビズ仕様（老若男女問わずクールビズでいいかどうかはまた別にして）になっていれば暑さを感じなくて済む、という取り組みである。（10・11月はウォームビズ？）



残念ながら、駅頭のポスターの他は目立った案内はなく、該当車両についても外側に正方形のステッカーが貼られている程度で、その意味や趣旨がすぐに把握できないのが難点。「運転士や車掌の服装がクールビズだからクールビズ・トレイン？」といった誤解が一部ブロガーの間に広がるような状況にさえなっている。車内にもこれといったPRはなく、温度計が設置されている訳でもないの、体感的に少々暑さを感じて初めてそれがクールビズ・トレインであることを知る、そんな乗客が多いのではないだろうか。（「クールビズ・各停」「クールビズ・特急」など、新たな列車種別を設けても良さそう？）

冷房の通常の設定というのは、概ね24～25℃とされており、いわゆる省エネ温度（28℃）とはかなり開きがある。その差を埋めるのが趣旨ではないだろうが、通常+1℃ということであれば、クールビズ・トレインは25～26℃になるはずなので、少しは省エネ温度に近づくことになる。果たして実際は？

興味本位もあるが、東急東横線（5000系）にとにかく乗って、温度計（棒状・赤液）で測ってみることにした。その結果は以下の通りである。

8月24日（月）、晴れ（午後はところにより豪雨）

- ・ 13:25 自由が丘発 各停（渋谷行き）1号車（先頭車両）：22℃
* 終点の渋谷到着前は21℃
- ・ 13:45 渋谷発 特急（元町・中華街行き）6号車（弱冷房車）：24℃



運転士はもちろん軽装（渋谷駅到着時の指差し確認・・・合言葉は「クールビズ、よーし！」か）



クールビズ・トレインにも弱冷房車は付いている（表現としては紛らわしい？）

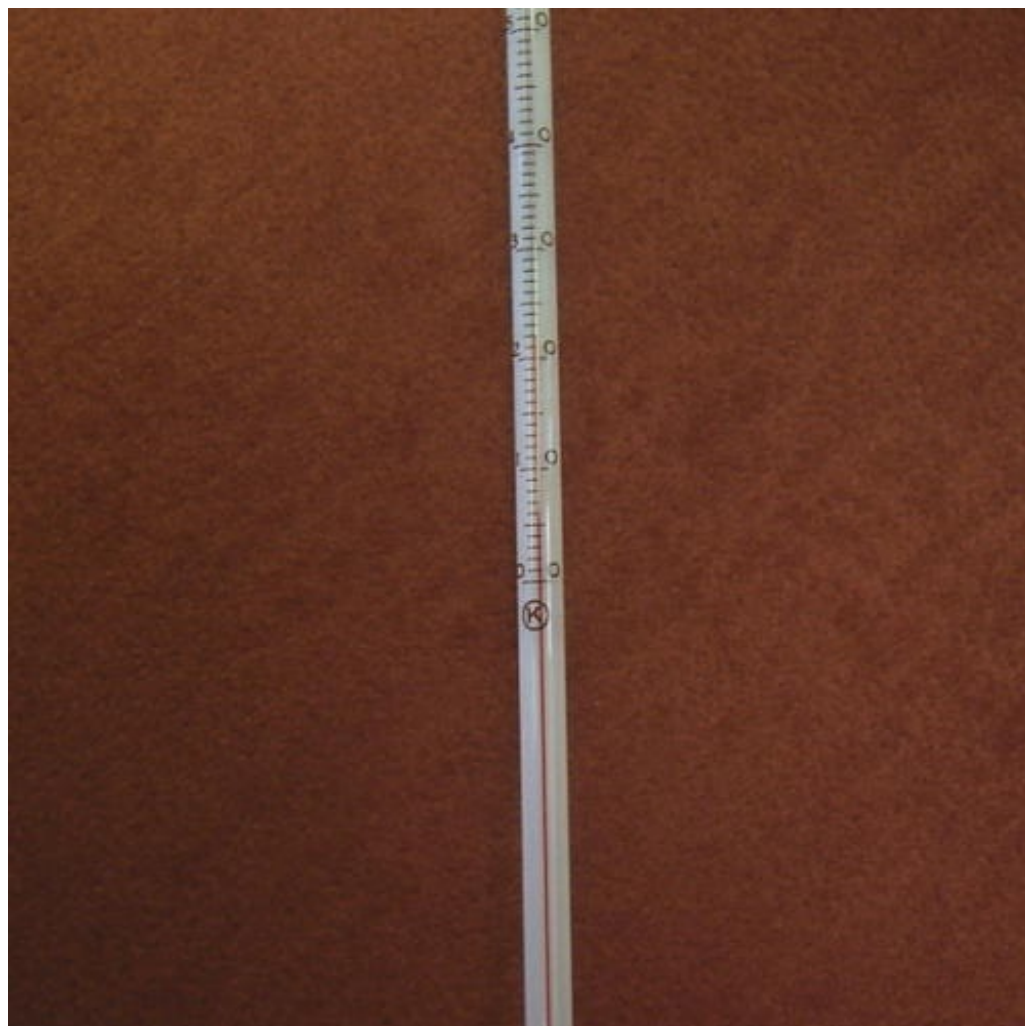
冷気が直接当たらないようにしながら、温度計の赤線が止まるまで調べた結果なので、決して大きく外れる値ではないだろう。混雑度や時間帯、日射、天候、走行区間の違い（地上か地下かなど）、停車駅の間隔（各駅停車か急行かなど）、そして何より車両や車内設備の新旧によって、温度は変わってくるので、一概に「●●℃だから省エネになっていない」とは言えないが、我ながらこれには驚いた。本来なら寒さ対策が要らない温度設定のところ、わざわざ上着を羽織る女性客がいたことからその冷え具合がわかるかと思う。5000系は比較的新しい車両なので、冷房効率が良く、設定温度以上に涼しくなるというのが一因として考えられそうだ。

なお、同じ日に他の路線で調べた結果（座る位置や温度計を持つ高さは同じ）は次の通り。

日付	路線等	形式	乗車車両	実測温度	乗車駅	乗車時刻	種別等
8/24	JR埼京線	205系	先頭車両(10号車)	24℃前後	北赤羽	11:54	上り各停
	東京メトロ副都心線	7000系	先頭車両(8号車)	23℃	池袋	12:30	上り各停
	東急田園都市線	8500系	先頭車両(10号車)	23℃	渋谷	12:56	下り各停
	東急大井町線	6000系	後尾車両(6号車)	21℃	二子玉川	13:18	上り急行
	東急東横線	1000系	後尾車両(1号車)	22℃	中目黒	13:55	下り各停
	東急東横線	9000系	6号車(弱冷房車)	25～26℃	祐天寺	14:00	上り各停
	東京メトロ日比谷線(車両は東武)	20000系	後尾車両(8号車)	23℃	中目黒	14:05	
	東京メトロ銀座線	01系	後尾車両(1号車)	24℃	銀座	14:27	
	JR中央線快速	E233系	4号車(弱冷房車)	22～23℃	四ツ谷	16:19	下り快速
	JR埼京線(車両はりんかい線)	70-000系	後尾車両(10号車)	23～22℃	新宿	16:55	下り各停



副都心線の座席にて（一時は22℃？）



これは東急1000系



70-000系では、徐々に温度下降

銀座線と中央線快速はそこそこ混んでいたが、他は立ち客まばら、空席チラホラといった状況。人が少なければ冷えるのは道理。だが、それにしても、である。

この日、上記沿線の一部では集中豪雨に見舞われ、渋谷では28℃だった気温が一気に20.6℃まで下がったと言う（夕方の某天気番組にて）。外の気温よりも電車の中の方が暑くなっていた可能性があり、乗客も困惑したことだろう。冷房設定はただでさえ難しい。クールビズ・トレインが面目を果たし、地球温暖化対策として実効性を上げるのはもっと困難かも知れない。まずは、社員がきちんと温度計持参で実測するなり、体感するなりが必要だろう。（シミュレーションはやっているはずだが、どこか十分でなかったがために不可解な温度になっているものと思われる。年数の経っている車両の方が温度高め＝クールビズに適う、という逆転現象は説得力に欠ける。）

意識啓発としては一定の効果はあるだろう。だが、抽象論や感覚頼みではなくやはり「見える」化が重要と思われる。車外にデジタル温度表示（電光の行先表示をアレンジetc.）があれば、服装に応じた乗車選択ができ便利だろう。弱冷房と言っても大して変わらない場合もあるから、むしろこれをクールビズ車両と言い換えて、なおかつ温度も表示すれば言うことなしだ。

外に表示するのが難しいのであれば、せめて車内のどこかにでも。アナログ式のでいいから一つ取り付けてもらえれば見る人は見るだろうし、訴求にもなるだろう。

さらに実効性を高めるのであれば、古参の車両の空調設備を一新して省エネ性能を上げる、というのも考え得る。エコポイントは一般消費者向けだけでなく、むしろ業務用・事業者向けにあってもよかったかも知れない。車両を新造の方が手っ取り早いのだろうと思うが、設備更改を促す公的助成のようなものがあれば、また違った展開も出てきたのではないだろうか。

余談 1



クールビズと言えば、ズバリこの方だと思うが、今回の選挙では何ともクールな結果（「もったいない」というフレーズも意味深だし）となってしまった。アクセスしやすいので、31日朝に選挙事務所に行ってみたが、至って静か。風車の回転が何とも空しく映るのだった。都内でクールビズ・トレインが走るのは小選挙区で言えば主に東京5区なので、関

係ないと言えないのだが、クールビズ（COOLBIZ）の文字が目につく以上、東京10区の選挙戦のことを思い起こす人も少なからずいるだろう。仮に西武池袋線あたりがクールビズ・トレインを走らせていたら、ちょっとしたPR効果も？ どちらにしてもこのトレインが走り続けることに何らかの意味はありそうだ。

余談 2



なかなか同一条件では測れなかったりするが、他の日時で調べた結果は以下の通り。証拠となる画像も一応付けておくが、全てが揃っている訳ではない点をご容赦願いたい。（原則、座席が空いていればそこに温度計を置き、撮影。それが難しい場合は降車時に可及的速やかに撮ったが、ピントが合わずひと苦労。もたもたしていると温度が上がってしまうのがまた何とも．．．）

日付	路線等	形式	乗車車両	実測温度	乗車駅	乗車時刻	種別等
8/25	JR湘南新宿ライン	E231系	後尾車両(15号車)	18℃	赤羽	12:13	上り
	JR山手線	E231系	先頭車両(1号車)	22℃	池袋	12:43+α	内回り
	JR京浜東北線	E233系	先頭車両(10号車)	21℃	田端	15:34+α	北行
8/28	西武池袋線	20000系	先頭車両(1号車)	23~22℃	池袋	9:23	下り各停
	東京メトロ副都心線	10000系	後2両目	20℃	小竹向原	9:47	上り通勤急行
	東京メトロ丸の内線	02系	前2両目	24.5℃	新宿三丁目	10:02	
	東京メトロ日比谷線	03系	後尾車両(8号車)	24~23℃	霞ヶ関	10:18	
	東急東横線	5000系	後尾車両(1号車)	23℃	中目黒	10:35	
	東急東横線	5000系	6号車(弱冷房車)	23.5℃	自由が丘	10:45	
	東急東横線	1000系	先頭車両(1号車)	23.5℃	都立大学	10:51	北千住行き
	東京メトロ東西線	05系	後尾車両(1号車)	23℃	日本橋	11:27	三鷹行き
	JR中央・総武線	E231系	先頭車両(1号車)	22~23℃	中野	11:53	千葉行き



それにしても湘南新宿ラインは寒かった（降りた後でもこの温度）



京浜東北線は 2.1℃



西武20000系は下がったり上がったり...



都立大学のホーム端での外気温は30℃近く（この後、1000系に乗車した途端、温度急降下。ただし、ドアが開き外気が入ると再上昇。祐天寺では25℃になった。）

→ [webオリジナル版](#)

第289話 京成線1988～2009（2009.9.15）

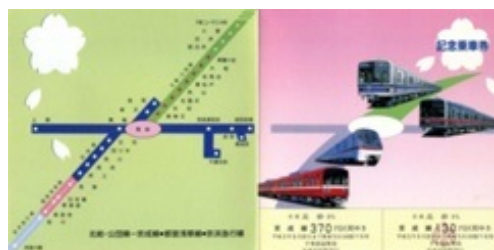
東京生まれの筆者だが、少なくとも10才になる前までにご縁がなかった私鉄が一つあって、それが京成線だった。総武線から並走するのを見たり、京浜急行に乗った際、乗り入れで走っている車両を見た程度で、京成線の駅で乗り降りしたことはなかったのである（と記憶している）。

京成線に乗車したのは東京に戻ってきてからのことで、記録帳に従えば昭和63年（1988年）の2月23日、京成上野から博物館動物園（1997年営業休止、2004年廃止）までの一駅、というのが最初。その後、9月10日には新三河島～町屋、関屋～青砥、立石～曳舟、9月13日に金町～柴又、高砂～市川真間、中山～船橋、新津田沼～千葉中央、1989年6月11日は金町～堀切菖蒲園、20年前になるが9月5日は、JRとの乗り換えがしやすい駅を狙って、新千葉、千葉、幕張本郷、津田沼、東中山、八幡、国府台、小岩、お花茶屋、千住大橋ととにかく乗り降りした。東京の私鉄にしては洗練されていない感じがよく、それは街々にも表れていた。いい意味でローカル観があり、飽きることがなかったのを憶えている。（当時はまだ自動改札はなく、切符を買っては渡し、の繰り返し。それもまた妙味ではあった。）

1991年3月19日には、成田～成田空港（旧 成田空港駅は東成田に）が新たに開業し、その日に出かけたりもした。3月31日は北総鉄道が延伸し、高砂から千葉ニュータウン中央がつながったが、この日もいそいそと京成線に乗り、その新線区間まで足を運んだ。八広（旧 荒川）で降りて周辺を探索したのもこの道中でのことである。（→[参考](#)）



成田空港ターミナル乗り入れ記念乗車券（下半分）



北総開発鉄道線相互乗り入れ開始記念乗車券（見開き）

1991年はちょっとした京成YEARだった訳だが、それからはどうだろう。千葉急行が京成千原線になったとか、東成田の先に芝山鉄道が開業したとか、ボチボチか。筆者的には[第128話](#)（8. 参照）にあるように、一日乗車券ツアーを堪能したりもしたが、やはりそれ以降はスカイライナーのお世話になる程度で疎遠になっていたのは確か。何かがないと乗ることがないのが京成線だったのである。



平成7年7月7日には、777編成にちなんだ記念乗車券が出た



京成千原線 学園前駅の外観はこんな感じ（7年前）

ちなみにその一日乗車券の旅は、2002年8月26日のことで、かれこれ7年前。新たに乗降した駅のラストは[江戸川駅](#)になるが、それ以来、京成線に乗ることはあっても新たに下車した駅が皆無というのはいくら何でも、と思ってしまう。（純粋に京成電鉄の駅でカウントすると、64駅中53駅が乗り降り済み。残る11駅は、菅野、鬼越、海神、大久保、実籾、志津、大佐倉、西登戸、みどり台、大森台、おゆみ野である。全駅達成は近いのか遠いのか？）

そんな京成線だが、今年2009年は会社創立100周年。記念日にあたる6月30日は火曜日だったが、とにかく都合を付けて記念行事&記念列車に臨むことにした。筆者の京成参りはこうして始まった。

6月30日レポート

[第268話](#)に書いた通り、京成上野駅に出向いた際、京成パンダのストラップを買い求めたりはしたが、いわゆるオリジナルグッズはその程度。6月30日に新たに手にすることができたのは、創立100周年記念オリジナルシャープペンシル！ 10時頃、改札口で配られ始めたのだが、筆者はちょうどその始めのタイミングに居合わせていたので難なくゲットできたのであった。（シリアル番号が振ってあったら、おそらく1桁だったろうと思う。）



赤と青を強調した「京成らいん」9月号の表紙に、ストラップとシャープペンシルを並べて撮影



ジョージアエメラルドマウンテン190 g 缶、MAX コーヒー250 g 缶、いずれも売り切れ！

グッズとしては、パズル型キーホルダーというのもあったが、上野駅コンコースの自販機ではその対象商品はすでに売れ切れ。そもそも買うともれなくついてくる、という訳ではなかったので見送ることにした。

あとは記念乗車券（京成上野～京成金町 310円）があればOK。コンコースの特設売場では「全駅記念入場券」なるものも同時発売されていたが、お値段何と10,000円！ とてもとても、である。それでも結構な列ができていたのは京成ファンの底堅さの表れだろう。（仮に売れ残っていたら、「鉄道の日フェスティバル」(10/10・11@日比谷公園)で再登場するものと思われる。）

なお、10,000円に比べればぐっとお安い感じがするが、「100周年ワイン」（6,300円）の方はサッパリだったようだ。



記念列車の出発までは時間があったので、他の用事を済ませてから再度上野へ。今度は駅の中に入っていないといけないので、日暮里で乗車し、上野をめざすことにする。出発式は14時な

ので、その前に．．．　かくして13：50頃からカメラを構えることになるのだった。



2番線ホーム、14時ちょうど発のスカイライナー27号が出た数分後のこと。記念列車（青電塗装車両）が入線してくるとホームはたちまち騒然となる。「離れてください！」のアナウンスとともに、どよめきと歓声が続く。が、何しろ4両編成なので、気付いたら停車＆開扉、という状態。乗り込む客が多くないのは、車両を撮ったり、行先表示を撮ったり、が大勢のためで、セレモニーどころではない？　とりあえず青電が着いてから取締役運輸部長らの挨拶は始まった。



上野発金町行き、というのは通常ダイヤで走っているので珍しくないのだが、この記念列車は別格。金町行き「特急」なのである。その表示を撮らずして記念日も何もないだろう、というのがこの時の皆々の気分だったに違いない。

少なからず挨拶が聞こえる位置にいながらも、筆者も同様に車両の内や外をうろうろ。満員になったら、と思うと気が気ではなかったが、思ったほど乗客は多くなく、混乱もなし。いつしか発車時刻になり、予定通り14：19に出発となった。

車内天井には古式ゆかしい扇風機。シートの感触も昔ならでは。博物館動物園駅の遺構を通過した折には、タイムスリップ感を覚えることになる。昭和の雰囲気を楽しみたい向きにもお誂えだと思う。

特急なので、日暮里の次の停車駅は青砥。青砥、高砂に急ぐ客はいるだろうから、それなりに乗客は増えるだろうと思ったら、これが極めて少数だった。客が少ないからではないだろうけど

、音、揺れともに案外小さく、往年の走りを楽しむように列車はまったりと進んでいく。と、千住大橋で減速し、一旦停止。何事かと思ったら、後続の成田空港行き特急を先に通すと言う。特急に抜かれる特急というのはまた不思議な設定だが、これも記念列車ならではか。乗り込もうとする女性客はいたが、あいにく扉は閉ざされたまま。静かに数分が経過し、14:32、再び緩やかに走り出す。そうか、空港特急に抜かれることがわかっていたので、日暮里から乗る客がいなかった訳だ。そんなことを考えていたら、関屋を過ぎ、荒川越えとともに加速。適度な揺れ心地が逆に速度を感じさせるのだった。

青砥ではケータイを向ける人々が増え、高砂では撮影者も乗客も増。金町線に入ると、柴又、金町と向かうにつれ、沿線の見物人は増えに増える。踏切はどこも物珍しそうに見送る人垣。「撮り鉄」の方々もとにかく多かった。今日が復刻運転初日とあらば、詰めかけるのはわからないでもないが、それにしても！である。

本線の踏切安全確認とかで少々のはずれはあったが、ほぼ定刻に終点の金町に到着。レトロモードな小旅行はこうして終了となる。時間にして30分弱だった。



金町駅改札を通る人は少なく、一様にホームに残っている。青電にまた乗って戻ればなあ、という思いも皆一緒か。ホームのすぐ先の踏切がなかなか鳴らず、発車がもたついたのはそんな余念が引き止めたせいだろうか。やがて「回送」青電は今来た線路をゆっくり力強く引き返すのだった。

その後、ごく普通の高砂行きで柴又へ。柴又下車後は徒歩で北総鉄道の新柴又へ向かうことにした筆者である。そう、すんなり帰らないのが筆者流なのだ。

「赤電」をたずねて

さて、青に続く「往年の列車カラー」は赤。真っ赤ではないのだが、とにかく「赤電」と称される。



これが走り出すのは8月下旬から、というのが創立100周年記念サイトでのご案内。実に漠然としていて具体的な情報は見つからない。辛うじて赤電の試運転開始の報は得たので、とにかく待つことにした。となると、初日は24か25か...



とにかく前々から撮影スポットとして考えていた西日暮里五丁目交差点陸橋に出向くことにした。すると、狙いとしてはよかったようで、早々に青電に遭遇。6月30日は車中だったので、車外のシーンはこれが初めて。なかなかの感動モノではあった。

これで勢いづけばよかったのだが、その後はパッタリ。京成の本線ではあるのだが、日中はそれほど本数が多い訳ではないので、時間的空白が増えてしまう。同じ場所で粘っていると虚無感が漂ってくるので、気分転換がてら藍染川西通りを新三河島方面へ向かうことにした。車窓からの眺めでなじみがあり、その鄙びた感じが佳いのがこの一帯。が、いざ下界を歩いてみると何ともせまこましていて、どこか危なっかしい印象も。京成線の高架を支える橋脚が古びた観があるのも事実で、その危なっかしさを高めている? (と言ったら言い過ぎか) 途中、JR貨物線の日暮里八丁目3号踏切に差し掛かるが、そこは見上げると京成線という好ロケーションになる。この際、橋脚がどうこうは不問とし、待機することにした。



貨物線はこの先、田端、尾久へと続く



こちらは日暮里八丁目2号踏切

いい角度で列車は通るが、赤電は来ない。そうこうするうちにまず遮断することがないと思われていた貨物線の踏切が何度となく動き、貨物列車や電気機関車が通って行く。その線路の田端方向を見遣れば、遮断のバーがない踏切があって、そこを貨物専門と思われる「撮り鉄」の皆さんが熱心に撮影に励んでいる。京成電車には目もくれない様がおかしくもあり、同時に感心させられた次第。結局、赤電どころではなかったのだが、その道の撮影スポットを発見できたのは収穫だった。

帰ってから調べてみたら、8月24日になってようやく、ホームページ上でアナウンスされていて、図らずも赤電の運行初日に出かけていたことがわかった。が、「通常ダイヤにて運用」と書かれているだけでは狙いの定めようがない。こうなったら、沿線ブロッガー頼みだ。「鉄道コム」などをチェックしてわかったのは、日暮里界限で見るには朝か夕方ということ、4両編成が基本となる区間なら日中に遭遇できること．．．大雑把なレベルではあるが、おかげで大筋をつかむことはできた。

18時台の日暮里は、金町行きが5本出る。着いたのが遅れたため、18:20・30・42・49の4つを見送るにとどまったが、いずれもnot赤電。朝は、日暮里9時過ぎ発(877)が赤電、とのブログ記事が出てきたので、待ち構えてみたのだが、これが何故かハズレ。

再度、18時台最初の09発(1873)に間に合うように日暮里をめざすも、あいにく上野駅で足止め(非常停止ボタン作動?)を食らいNG。これが赤電らしいことがあとでわかったものだから、余計に口惜しい。(18:20以降では出てこない訳である。)



平日の通勤途上では、赤電にお目にかかることは難しいようだ。ならば週末、とにかく金町線に行けば、青か赤がどこかで往復している？ということにして、9月12日、あえて乗車することを決めた。日暮里の乗換改札(JR<=>京成)では、PASMOのオートチャージが使えないとやらで、思わぬ冷や水を浴びるが、13:40に何とか高砂に到着。4番線に金町行きが入ってくるのを待っていたが．．．あいにく青でも赤でもなくやはり空振り。同駅車庫(検車区)に赤

電が待機しているのを見つけられたのがせめてものお慰みである。（→[動画](#)）

ついでに「アド街」

という訳で、走っている赤電にはこの日も縁がなかったのだが、すごすごと帰ってしまっただけは能がない。高砂から上野に戻る途中、関屋で降りることにした。何を隠そう、9月12日の「アド街ック天国」は、ズバリ「京成関屋」（牛田・堀切・関屋と併記するならわかるが、堂々「京成関屋」の一点張り）。ホーム上から雰囲気だけでも予習しておこう、というちょっとした思いつきである。



この予習が奏功したか、当夜の「[京成関屋](#)」編はすっかりハマってしまった。笑いあり、涙あり、なかなかの出来だったと思う。川と鉄道に囲まれている街だけに、いい流れがあり、それを番組がうまく汲んで紹介したため、だろう。いわゆる「住みたい街」ランキングは固定観念（オシャレ、グルメetc.）に誘導されている観があるが、関屋のような街が今回のように情感込めて取り上げられることが増えれば、「住みたい」の観念も変わってくるものと思われる。

「京成関屋」だった割には、京成100周年の話が出なかったのが惜まれる。2007年の年末には「[京成線タウン in Tokyo Best50](#)」という一大特集が放映されているし、そのうち「八広」（と思っていたら「柴又」に変更？）に出没するようだから、大目に見るとするか。

次回はちゃんと関屋の改札を通過して街（特に柳原界隈）を探訪するか、とも思う訳だが、カラー列車が走っている間はそっち優先になりそう。今回は紹介できなかったが、「ファイアーオ

レンジ」という威勢のいい、されどちょっと物騒な編成が「9月中旬」にお目見えする。青、赤、ファイアー！ 同じ日にうまく収められればいいのだが。ま、気長に一つ。（確実に見物するなら、幕張本郷辺りが良さそうだが、ちょっと遠いのが難。逆に都内でしっかり見届けられれば、その方が価値はありそうである。）

おまけ

1. 京成線を撮るなら

J Rの駅からすぐにアクセスできるのは、都内で言うなら日暮里か金町か。（上野も近いが、地下なので撮影するには入場しないといけない。）

ただ、金町は本数が少ないので、やはり日暮里ということになる。日暮里では、常磐線ホームからだとお隣なのでよく見える。難点は常磐線の上野行きが入ってくると隠れてしまうこと。改札を出て撮影するのであれば、北口から横断歩道を渡った橋の歩道がオススメ。橋の名は「下御隠殿橋(しもごいんでんばし)」という。



常磐線ホームからスカイライナーを撮影（今なら記念ロゴマーク付き）



下御隠殿橋は、「フレッシュひたち」など、常磐線特急を撮るにも最適

走り抜けるシーンを撮るなら、前述の通り、西日暮里下車、日暮里舎人ライナーの駅へ続く「西日暮里五丁目交差点陸橋」がいいと思う。



陸橋から日暮里方面（下の道路は尾久橋通り）



陸橋から三河島方面（下の道路は道灌山通り）



やや古いが、鉄道路線は変わらず。西日暮里はさまざまな列車（新幹線から貨物まで）を見たい人には打ってつけ。



高砂まで行けばいろいろな車両（京成・都営・京急・北総・芝山）にお目にかかれる。行先も実に多彩。

2. 2010年度に向けて

2009年度ならぬ2010年度の話ではあるが、100周年記念事業に当たる。「成田新高速鉄道」の開業がいよいよ現実味を帯びてきた。下御隠殿橋からも新しい線路（→参考）がよく見えるが、これは本線の高速化の一環。高砂駅でも金町線を高架化する工事が進んでいて、これまた同じ

。日暮里～成田空港間を36分で結ぶためのテコ入れが進んでいる訳だ。古びた橋脚も直していくんだと思うが、日暮里～青砥のウネウネは如何ともしがたく、この区間に限ってはスピードアップは望めそうもない。

東京ローカルな感覚あふれる区間だけに下手な工事はしてほしくないが、千住大橋のような待避駅を増やすといった改良は必要かも知れない。待避機会が増えれば、また以前のように急行（廃止前の急行停車駅は町屋・千住大橋・堀切菖蒲園）を走らせることもできるだろう。それなりの街が多い割には優等列車がないのは不自然、されど快速や急行など種別を増やせば新型スカイライナーの足かせになりかねない。やはり難しい？

→ [webオリジナル版](#)

第297話 多摩モノレール&1500駅 (2010.1.15)

多摩モノレールが今の形になった、つまり立川北から多摩センターまでが新たに開業したのがちょうど10年前、2000年1月10日のこととある。全線開業10周年という訳だが、節目となれば何かがあってもおかしくない。だが、その大盤振る舞いさ加減は図抜けていた。一日乗車券が出ているだけでも見上げたものだが、通常850円のところ、12/26~1/11の期間限定で500円！でいいというんだから快挙である。2009年の乗降記録は本当に数えるほどしかなかったのだが、年も改まったところで勢いをつけたい。かくして、1月9日は多摩モノレールデーとして、勇んで出かけることにした。

先行開業は1998年11月のこと。それから少々間が空いたが、多摩モノレールの乗り初めは翌年のGWだった。ホリデーパスなどを使って、首都圏各駅を探訪していた道中、拝島から玉川上水にやってきた筆者は、真新しいモノレールに乗り換えて、立川北までの10分弱を楽しんだ。全線開業後は、その1998年の開業日からちょうど1年半後（2000年5月27日）に、多摩動物公園から多摩センターまでを乗車。起伏に富む沿線風景に瞠目していたらいつしか終点だった、という覚えがある。ともあれ全19駅中、これまでは4駅。しかも多摩動物公園から立川北までの7kmほどは未知のまま、実に10年近くもご縁がなかったのが多摩モノレールである。たまに乗るなら、たまモノレールでもいいが、こうもご無沙汰になってしまうとそうも呼べない？（500円の一日乗車券の件をたまたま知った、という意味では当たっているのです、よしとしよう。）(^-^)

さて、その乗り降りの記録を一つ詳らかに、と行きたいところだが、せっかく専用のブログ「駅ログ」を作ったことでもあるので、各々の駅の様子はそっちに委ねることにして、今回の第297話では、概況や雑感を諸々の画像とともにご紹介する形式にしようと思う。（明らかな手抜き）(^-^;



08:14 新宿発の「ホリデー快速 河口湖号」でいざ立川へ。こうした特別列車にうまく乗れば多摩方面は決して遠くない。

10周年記念 多摩モノレール沿線132店舗でお得なサービスが受けられる...

特典付 年末年始 お出かけ一日乗車券 多摩モノレール沿線散策 de

全線開業10周年を記念して、「年末年始お出かけ一日乗車券」を大人500円で発売！
しかもこの発売期間中に、多摩モノレール沿線132店の協力店舗で「一日乗車券」を提示すると、お得な特別サービスが受けられます。
また、12月18日(金)～29日(火)期間中は、発売・経路延長、今年の年末年始は、多摩モノレール沿線散策してみませんか？

年末年始お出かけ一日乗車券 発売・利用期間
2009年12月26日(土)～2010年1月11日(月・祝)
発売駅：多摩センター・高幡不動・立川南・立川北・五国上水・上北町

価格 大人 500円 (350円増) 小児 300円 (130円増)
原価 850円 430円

利用可能店舗数
高幡不動駅 21店
立川南駅 1店
立川北駅 1店
立川南駅 36店
立川北駅 33店
五国上水駅 18店
上北町駅 3店

乗車運行情報
12月18日～29日(火)期間中は、23時24分増発 経路延長
～2009年12月29日(火)まで
～2010年1月11日(月・祝)まで
132店舗のサービスが受けられます

Illustration
多摩センターイルミネーション2009
多摩センター駅 12月18日～2009年1月11日

Illustration
高幡不動駅 12月18日～2009年1月11日

Illustration
立川南駅 12月18日～2009年1月11日

Illustration
立川北駅 12月18日～2009年1月11日

Illustration
五国上水駅 12月18日～2009年1月11日

Illustration
上北町駅 12月18日～2009年1月11日

立川南駅構内では、この通り一日乗車券の大ポスターが。売れ行きは上々のようで、「残数わずか」との声が他の駅では聞かれた。



北の終点、上北台で降りたら、東大和市のコミュニティバスに遭遇。「[ちよこバス](#)」という割には市内をくまなくカバーしていて、侮れない。



関東（+山梨）1500駅目となった「砂川七番」。ホーム南端からこのように富士山を拝むことができ、実にめでたい。節目の記念にしては上出来である。立川から北は常に富士山が眺められるが、駅からの眺めという点では、ここがいいようだ。

ダイヤモンド富士 2010

今年も多摩モノレール沿線から、
ダイヤモンド富士がご覧いただけます！

路線	駅名	ダイヤモンド富士観望スポット	観望日時
上り線 (Tama Center ~ Tama University)	多摩センター	1/27 16:43	1/28 16:46
	松が谷	1/25 16:41	1/26 16:43
	大塚・帝京大学		
	中央大学		
下り線 (Tama University ~ Tama Center)	立川南	1/2 16:20	1/3 16:21
	立川北	12/21 16:11	12/22 16:12
	高松	12/18 16:10	12/19 16:11
	立飛	12/18 ~ 22 16:10 ~ 17	

※ 車窓から見える区間です。

という訳で、富士山を売りにしている多摩モノレールでは、ダイヤモンド富士もしっかりPR。
1月下旬は、大塚・帝京大学～松が谷～多摩センターで観賞できるようだ。



立川北駅から約1.3km。高松駅の周辺は、災害医療センター、日赤血液センター、警視庁の各種施設、国立極地研究所など名だたる施設・拠点が軒を連ねているが、駅西口は何故か広大な空き地が．．．（写真は左から、自治大学校、国立国語研究所、裁判所庁舎）



高松から多摩センターへ一気に南下。一日乗車券を提示するとコロッケがつく！というので、京王多摩センター駅前のなじみのカレーショップへ。11時ぎりぎりでもーニングカレーに間に合い、コロッケをプラスしたら、こんなに豪華に。ありがたい限りである。



松が谷から大塚・帝京大学へ向かう途中の風景の例。ただでさえ、高さのあるモノレールが山間を縫うように走るので、とにかく視界が開ける。平地を流れるのは大栗川、その先の建物列は、聖蹟桜ヶ丘か府中か。

帝京大学へは大塚・帝京大学駅から**急行4分!**
 京王バス「**帝京大学構内行き**」が便利!

至 中央大学・明星大学駅

多摩モノレール
大塚・帝京大学駅

至 松が谷駅

壱場(乗車場)

壱場(降車場)

壱場発
帝京大学構内行

時	平日	土曜
7:51		54
8:41	8 28 38 48 56	13 32 53
9:14	9 14 22 32 42 49 56	9 29 52
10:16	10 16 26 36 46 56	12 32 52
11:16	11 16 26 36 47 56	9 29 49
12:16	12 16 26 36 46 56	9 29 49
13:16	13 16 26 36 46 56	9 29 49
14:16	14 16 26 36 46 56	9 29 49
15:16	15 16 26 36 46 56	9 29 49
16:16	16 16 36 56	9 29 49
17:16	17 16 36 56	9
18:16	18 16 37 56	4 44
19:16	19 16 37 52	29
		9

帝京大学構内発
多摩センター行(壱場下車)

時	平日	土曜
8:41	8 41 17 29 41 51	8 27 46
9:19	9 19 19 27 35 45 55	7 23 43
10:19	10 19 29 39 49 59	6 26 46
11:19	11 19 29 39 49	6 23 43
12:09	12 09 19 29 39 49 59	3 22 42
13:19	13 19 29 39 49 59	2 22 42
14:19	14 19 29 39 49 59	2 22 42
15:19	15 19 29 39 49 59	2 22 42
16:19	16 19 29 39 49 59	2 22 42
17:19	17 19 20 30 40 54	17 57
18:19	18 19 29 40 50	42
19:09	19 09 20 35 50	22
20:5		

駅名に帝京大学とあるので、すぐ傍にあるのかと思いきや、バス（急行）で4分とのこと。停留所名は大学の前ではないことを力説するように、モノレールとは全く別名で「壱場」。



「エコプロダクツ2009」期間中に、会場のビッグサイトでも見つけたが、中央大学・明星大学駅

でも発見。この「[使用済小型家電回収](#)」は、モデル事業として江東区と八王子市で取り組まれていることは知っていたが、同駅が八王子にあることを知らなかったため、驚くことになる。モデル事業を見て、市域を認識する乗客はそうそういないだろう。



おそらく単に50音順で、中央大学・明星大学にしたのだと思うが、キャンパスの近い順でも当てはまる。中央大学は立川に向かって左すぐだが、右の明星大学はこのようにやや距離があって、しかも高圧線の下。この付近で携帯電話を使うと脳への刺激がアップしそうだが、大丈夫だろうか。



程久保駅の改札を出ると、右側は程久保川、左側は眼前の京王線！となる。モノレールの乗車を優先し、さっさと引き上げてしまったのだが、ホームでモノレールを待っている最中に京王線が通り過ぎて行き、あとの祭り。あと数分待てばここを走り抜ける4両編成を撮影できたのだが．．．(++)



万願寺駅の周辺に、それらしき寺の名は見つからず、次の甲州街道駅に来てみれば、確かに近くを甲州街道が通るも、もっと相応しい駅名があったのではないか、と思わされる．．．駅名が謎かけのようになっているのも多摩モノレールの特徴と言えそうだ。（手書きしてまで新たな道路を加え、高速バスとの連絡をアピールするあたり、並々ならぬ企業努力を感じる。そこまで言うなら、駅名を「中央道日野」に変えてもいい気はする。）



ホームドアにもこの通り。別の場所には、甲府・白馬・伊那・名古屋・高山・京都などへの各便の案内も掲示してあった。

この日のまとめ〔1月9日の乗降駅〕は、以下の通り。

[立川南](#)（立川市）／[上北台、桜街道](#)（東大和市）／[砂川七番、泉体育館、立飛、高松](#)（立川市）／[多摩センター](#)（多摩市）＊2000年に乗降済み／[松が谷、大塚・帝京大学、中央大学・明星大学](#)（八王子市）／[程久保、高幡不動、万願寺、甲州街道](#)（日野市）／[柴崎体育館](#)、立川南（立川市）

＊今回の多摩モノレール全駅達成で、全国での通算番号は2435となり、数え直しの関東（＋山梨）での番号は1511まで来た。実は[第115話](#)での1,200駅云々の時点では、関東（＋山梨）全駅を対象としていなかったこともあり、少なめだったのである。今のエリアで置き換えてみたら、当時ですでに1,300駅近く。「1500駅！」が案外早く到達できたのは、そんな設定替えによるものである。

立川市から乗り、東大和市へ北上した後、多摩市まで南下し、八王子市、日野市と上がって、再び立川市、となることがわかった。

多摩エリアの市の入り組み方の妙もあるが、五つの市を縦貫するというのは、やはり圧巻。富士山の遠景を楽しむだけでも乗る価値はあるが、中央線を挟んだ北と南とで異なる景観（多様さ）と概してその見晴らしの良さ、そして時にはカーブ、時にはアップ＆ダウンというモノレールならではの乗り心地（またはスリル）、その気になれば先頭座席（展望席？）を確保できる行楽要素の高さ．．．生活の足以上の付加価値を持っていると言えるのである。

こうして考えると850円でも安いかも知れない。駅数がどうの、とは別に「たま」には乗りに行くのも良さそうだ。（「見下ろす花見」が可能な時季がオススメ？）→〔必見！〕[沿線ガイド](#)

→ [webオリジナル版](#)