

HINODE

No.240 JAM号



市川学園鉄道研究部

HINODE No.240 JAM号 INDEX

Page No.	TITLE	AUTHOR
----------	-------	--------

近年増加するワンマン運転について考える

04	JR東日本のワンマン化について	
----	-----------------	--

研究

3-6 小笠原悠晴

日本屈指の混雑路線・東西線の改良事業について

09	変化の進む東西線	
----	----------	--

研究

5-10 中野壬月

長野・新潟の鉄道路線を旅する

16	信越乗り鉄旅	
----	--------	--

旅行

1-6 安藤和平太

まえがき

本日は市川中学校・高等学校のブースにご来場いただきありがとうございます。この部誌を手にとられた方は、JAM号というタイトルを見て「おや？」と思われたかもしれません。鉄道模型コンテスト(以下:鉄コン)の歴史に詳しい方ならピンとくるかもしれませんが、鉄コンは当初、JAMと共催されており、10年前から分かれて開催されるようになりました。当部活では、JAMと共催していた時期から出展しており、「JAM」と呼称する文化が残っています。そのため本来は「鉄道模型コンテスト号」とするべきですが、部活内でのわかりやすさを優先し、便宜上「JAM号」としています。

タイトルの話はここまでにして、今回の240号にはHINODE初寄稿となる中学1年生の記事もあります。未熟な点もあるかと思いますが、ぜひ最後まで読んでいただけたら幸いです。

2025/08/01

模型班長 小林 衛史

JR東日本のワンマン化について

3年6組 小笠原 悠晴

0. はじめに

みなさんこんにちは。3年の小笠原です。今回は、近年JR東日本が推進しているワンマン化について書いていこうと思います。ぜひ、最後までお読みいただければ幸いです。

1. ワンマン運転とは

ワンマン運転とは車掌が乗務せずに、列車の運転、ドアの開閉、安全確認などの、列車の運行に関わることを運転士一人で行うことを指します。また、ワンマン化とは、車掌が乗務していた列車が、ワンマン運転に切り替わることを言います。歴史としては、1971年8月から関東鉄道竜ヶ崎線に広まっており、それ以降全国各地で開始されています。鉄道会社がワンマン化を行う理由として、

主に人件費削減が挙げられます。JR東日本でも多くの路線でワンマン化されており、その中でも近年行っているのが「都市型ワンマン」と呼ばれるもので、従来のワンマン運転と異なり、車内で整理券の発行や運賃の受け渡しを行わず、運賃収受は従来どおり駅で行います。JR東日本以外でも東京メトロの一部路線や、つくばエクスプレス、東急東横線でも行われています。



ワンマン表示機

2. ワンマン化によるメリット

ワンマン化の最も大きなメリットとして、先程触れたように、人件費削減が挙げられます。ツーマン運転の場合、運転士と車掌の二人分の人件費が必要となる一方、ワンマン運転の場合、運転士一人分の人件費で済みます。また、効率的な運行が可能になり、柔軟なダイヤを組むことが出来るようになります。

3. ワンマン化によるデメリット

①事故対応の負担増大

事故が発生した際に、今までは車掌と運転士の二人だったため、乗客への案内や指令所などへの連絡を迅速に行うことができました。しかし、ワンマン運転になると、それらを運転士一人で行うことになるので対応が遅くなる上に、冷静な判断が出来なくなることが考えられます。また、近年列車内での傷害事件やトラブルが発生した場合、乗務する社員が多いほうがそれらに対応しやすいでしょう。

②運転士の負担増大

列車の運転以外にもドアの開閉や乗客の対応、車内の案内放送をすべて運転士が行うこととなるため、運転士の負担が増えてしまいます。また、それにより、運転に集中ができなくなり、事故が増える可能性も考えられます。

4. 首都圏エリアのワンマン化に伴う安全対策

①ホームドアの設置

首都圏での長編成ワンマン(編成長7両以上、南武線含む)を実施する際は全駅にホームドアを設置しています。

②乗降確認カメラとモニターの設置

車両側面にカメラを取り付け、運転席に設置されたモニターからカメラの映像を確認することができるようにし、それによって全てのドアの乗り降りの状況を見ることができ、安全にドアを閉めることができるようになります。

③輸送司令室からワンマン列車への車内放送

運転士がトラブル等で車内放送を実施できない場合には、輸送司令室から直接車内放送を行うことができ、乗客に最新の情報を伝えることができます。

④避難はしごの整備

万が一、列車の外に避難が必要になった場合に備えて、避難はしごを列車内に設置しています。

その他にも、輸送安全性向上および運転士負担軽減のため、ATO(自動列車運転装置)やTASC(定位置停止装置)を整備しています。



乗降監視カメラ

5. 首都圏近郊のワンマン化による弊害

①南武線

南武線でも2025年からワンマン運転が開始されました。もともと南武線には踏切がとて多く、よく直前横断などの踏切支障で遅延が発生していました。また、朝夕ラッシュの混雑がひどく、2023年度の混雑率は武蔵中原→武蔵小杉で146%と、全国有数の混雑路線であることがうかがえます。また、JR東日本初の長編成ワンマン運転ということもあり、ワンマン運転を行うことに対し、否定的な意見も多数ありました。JR東日本は、ワンマン運転開始に伴う混雑悪化対策としてラッシュ帯の本数を増やすなどの対策を行いました。

しかし、実際には遅延が日常化し、日中にも5分程度の遅延が発生することもしばしば…という状態となってしまいました。JR東日本が公表している遅延証明書のページを見ると、ほぼ毎日遅延が発生している状態となっています。このようなことになってしまった原因としては、駆け込み乗車の増加が考えられます。南武線では、ドアの開閉をモニター上のボタンで行うことで、ドアが閉まるまで若干のタイムラグが生じており、それによって駆け込み乗車がしやすくなってしまっています。また、今まで車掌の操作によって駅から流れていた発車メロディーが廃止となり、車両から流れる乗降促進メロディーになりました。しかし、その乗降促進メロディーの音量が小さく、空調設備の音や駅の雑音等がかき消されることが多いため、いつドアが閉まるのかわかりにくく、結果的に駆け込み乗車が多くなっています。

ちなみに、南武線にはその土地ならではのご当地発車メロディーというものも導入されており、例えば登戸駅では「ドラえもん」や「パーマン」の曲が流れていました。しかし、ワンマン化に即し廃止され、車両側から共通のメロディーが流れることになりました。各駅違うメロディーを流す機能を車両に搭載することは技術的には可能なものの、車両の改造をするために費用がかかるとし、車両の改造は行われませんでした。しかし、少し前にワンマン化された常磐線では車両の改造が行われ、各駅違うメロディーを流す機能が搭載されており、近年のJR東日本のコストカットが垣間見えるように感じられます。

②日光線

日光線では、2022年度から宇都宮線(宇都宮～黒磯)と同時にワンマン化が開始され、またワンマン化をするにあたって新型車両E131系が導入されまし

た。しかし、4両編成だったものが3両編成になり、1両減車され、またワンマン運転開始と同時に朝ラッシュ帯の本数が減らされ、開始直後は鹿沼駅や鶴田駅で積み残しが発生しました。地方都市での積み残しは珍しかったため、地元ニュースや地方紙で取り上げられ、それらや市の抗議により本数は増え、現在は改善しています。

6. 今後の首都圏エリアのワンマン化計画

上記で述べた南武線や常磐緩行線以外にも、2026年度から横浜・根岸線(8両編成)の八王子～大船間でワンマン運転が開始されます。また、2030年頃までに山手線、京浜東北・根岸線、中央・総武線(各駅停車)、埼京・川越線でも開始される予定です。南武線でのワンマン化で明らかになった様々な問題を考えると、山手線などの主要路線でワンマン運転を行ってよいのかと疑問が残ります。ちなみに山手線では、車掌だけでなく、運転士も列車に乗務しないドライバーレス運転に向けた実証実験・運転が行われています。



今後の首都圏エリアでのワンマン化計画路線

しかし、京葉線や、中央快速線などの近郊路線(いわゆるE電区間内)にも関わらず、ワンマン化計画には入っていない路線があります。これはあくまで筆者の考察に過ぎませんが、京葉線では、武蔵野線や内房線、外房線などの路線と直通運転をしており、ワンマン化をするとすると、直通先の路線でもワンマン化に対応する工事が必要となり、費用がかなりかかってしまうからと考えられます。また中央快速線では、昨年グリーン車導入により12両編成になり、編成が長くなってしまいました。首都圏屈指の混雑路線でもあるため、安全確保が難しいものと考えられます。しかし、山手線や京浜東北線などの10両編成のワンマン運転が成功すれば、次のワンマン化候補に挙がってもおかしくないでしょう(実際に、東京駅や新宿駅、立川駅などの主要駅を除くほとんどの駅で2028年度末中にホームドアが設置される予定です)。

7. まとめ

今回は、JR東日本のワンマン化、特に首都圏エリアのワンマン化についてまとめてみました。昨今の人手不足による人員削減は致し方ないことだと思いますが、その一方で輸送力や安全面、顧客の意見、ワンマン化による影響などを客観的に検討すべきだと思います。最後までお読みいただきありがとうございました。

出典

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%AF%E3%83%B3%E3%83%9E%E3%83%B3%E9%81%8B%E8%BB%A2> (2025/06/22最終閲覧)

JR東日本「首都圏主要路線でワンマン運転を実施します」

<https://tovokeizai.net/articles/-/795494>

https://traininfo.jreast.co.jp/train_info/line.aspx?gid=1&lineid=nambu (2025/06/24最終閲覧)

https://www.jreast.co.jp/press/2021/omiya/20211217_o01.pdf

変化の進む東西線

5年10組 中野 壬月

0. はじめに

みなさんは東京メトロ東西線という路線を知っていますか？この部誌を手にとっている方々には、利用したことはなくても名前は知っているという人は多いのではないのでしょうか。この路線では現在、さまざまな改良工事が実施、あるいは計画されています。今回はそんな東西線の変化について見ていこうと思います。最後まで読んでいただけたら幸いです。

1. 東西線とは

東京メトロ東西線は、東京都中野区の中野駅と千葉県船橋市の西船橋駅とを結ぶ全長約30km、全23駅の地下鉄路線ですが、そのうち中野駅付近と南砂町～西船橋の約15kmにわたって地上を走行しています。また東陽町～西船橋では快速運転を行っており、営業最高速度は日本の地下鉄で最速の100km/hと、一般的な地下鉄のイメージとは一風変わった面も持ち合わせているのが特徴です。三鷹～中野と西船橋～津田沼(平日朝夕のみ)ではJR中央・総武線と、西船橋～東葉勝田台では東葉高速鉄道と、それぞれ相互直通運転をしており、多種多様な車両がやってくる路線でもあります。



東西線で活躍する15000系



JRから乗り入れるE231系

2. 東西線の抱える問題

ここではそんな東西線の抱える問題について解説していきます。

①激しい混雑

東西線について名前しか知らないという人でも、混雑路線だというイメージは持っているかもしれません。もともとJR(当時国鉄)総武線のバイパス路線として建設された過去を持つことから想像できるように、通勤需要は非常に高く、平日朝ラッシュ時での混雑率は、最も混雑する木場～門前仲町で2018年度に199%(注1)、コロナ禍後の2023年度でも148%(注2)という数値が記録されており、特に2018年度の記録は全国の鉄道路線でトップのものでした。このことからわかるように、東西線は非常に混雑する路線となっています。

②遅延

大量の旅客が列車に乗ろうとすることで乗降に時間がかかってしまい、その結果遅延がどんどん増えていくという状況です。特に東西線は地下区間の入り口となる南砂町駅を出た先の急カーブのために速度を落とさなければならず、平日朝はそれまで地上で高速で走っていた電車がトンネル入口でどんどん詰まっていく…という格好になってしまっています。そして一度そうなるとう詰まりを解消するのには時間がかかってしまい、結果的にラッシュが落ち着くまで遅延回復を待つ必要が生まれてしまいます。

③輸送障害

この路線では、遅延だけでなく運転見合わせや直通運転の一時中止などを伴うような輸送障害が頻発しています。代表的なものを挙げると2022年9月の大雨による飯田橋駅の浸水や、22～24年の夏ごろに頻発した妙典駅での信号トラブルなどがあり、ほかにも今年6月には停車駅の誤通過による停止位置修正(詳細は後述)が発生したりと、さまざまな要因で発生しています。

3. すでに行われてきた事業

ここでは東西線においてすでに(主に2010年代前半までに)行われてきた事業を紹介していきます。

①ワイドドア車の導入

東西線では1990年初頭からすでにラッシュ時の混雑緩和が求められ、車両のドア幅を広くして一度に通れる人数を増やすことで乗降時間を短縮しようと、1991年に一部を除いてドア幅を従来の1300mmから1800mmに拡張した05系「ワイドドア車」を5本導入しました。ラッシュ対策のお試しという面もあったため、これ以降の増備車はワイドドアを採用しませんでした。やがて2000年代後半になるとより一層の混雑緩和が求められ、2010年に導入が開始された15000系ではすべてのドアをワイドドアに変更して2018年までに16本が導入され、現在も特に朝ラッシュ時において集中的に運用されています。

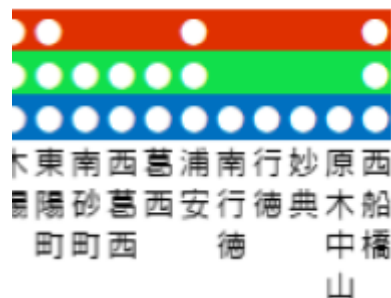


15000系のワイドドア

②「通勤快速」の拡充

東西線には平日朝の中野方面にのみ通勤快速(以下通快)という種別が存在します。これは浦安駅から先を各駅停車とすることで快速の止まらない葛西、西葛西、南砂町の3駅に停車し、特に乗客数の多い江戸川区、江東区の区間の本数を増やして混雑を平準化するための種別です。また、千葉県内の快速通過駅には停車

しないため、西船橋以遠からの乗客と西船橋～浦安の途中駅からの乗客の乗る電車を分け、いわゆる遠近分離を実現させる目的もあると思われます。そんな通快はかつて朝ラッシュに数本があるのみで残りは快速という感じでしたが、通過駅の多く都心まで速く移動できる快速に乗客が集中して各駅停車の混雑が悪化したため、2007年に最混雑時間帯(おおよそ茅場町駅8時台着の電車)の快速をすべて通快に変更し、2009年には西船橋発朝6時～9時10分までのすべての優等便が通快となりました(注3)。



東西線の停車駅の図
中段が通勤快速

③「時差通勤」の推進

時差通勤とは、簡単に言えば混雑する時間帯を避けて電車が比較的空いている頃に通勤するというもので、東西線では2007年から、利用時間帯によって付与されるメダル数に差を設け、そのメダルによって賞品が抽選で当たるという「早起きキャンペーン」を実施し(注4)、2019年からは東京メトロのポイントサービス「メトポ」を活用し、時間帯に応じてメトポがもらえる「東西線オフピークプロジェクト」を行っています(注5)。要するに通勤客の出勤時間を混雑する時間帯より早めてもらおうという作戦ですが、これらは前述した混雑状況が示すように効果は今一つようです。

4. 現在進む改良工事

ここからは本題となる現在のさまざまな改良事業について見ていきます。

①ホームドアの設置

東西線、というより東京メトロでは、ホーム上をより安全にするために全駅へのホームドア設置工事を進めており、開業時から全駅に完備していた南北線と副都心線を除く7路線について、2025年度までに設置を完了させるとしています(注6)。東西線では2015年、2016年に妙典駅と九段下駅で試験が行われたのち、2018年ごろから本格設置を開始。2025年7月1日現在では中野、南砂町(現在後述の工事中。完了後設置)、妙典～西船橋を除く18駅に設置が完了しています。

ホームドアの形状については、前述のワイドドア車も含めさまざまなドア配置の車両が停車することから、扉を二重引き戸にして開口幅・停止位置の許容範囲を広げた東西線独自のものが導入されていましたが、2024年8月の茅場町駅への設置以降は後述するAT0の導入によって停止位置にぴったり停められるようになったのに合わせてか、他の路線と同じ狭い開口幅のものに変更されています。



神楽坂駅のホームドア



茅場町駅の新型ホームドア

②ATO運転の開始

ATO (Automatic Train Operation) とは、直訳すると自動列車運転装置のことで、ざっくり言えば、運転士が車両のスイッチを操作すると機械が自動で次の駅まで列車を運転してくれるという機能です。東西線でもオーバーランの防止などのために導入され、2024年8月から運用が始まりました。もちろん東葉高速やJRの車両にもATO装置は設置され、現在では全列車で自動運転が行

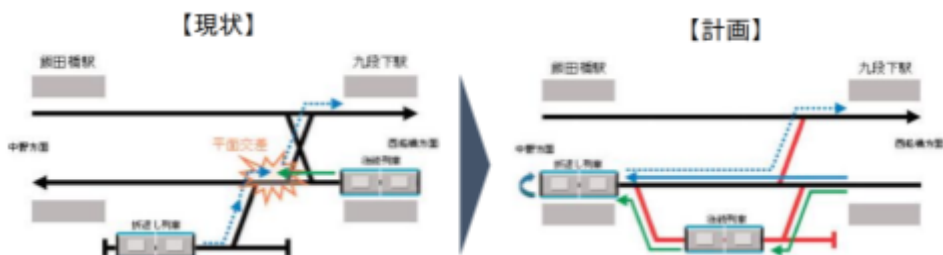


JR車によるATOの試運転

われています。しかし、今年6月21日にはATOの設定ミスによって本来停車するはずの南砂町駅を誤通過し、停止位置の修正を行ったことにより約40分全線で運転を見合わせるというトラブルが発生しており、早くから自動化に対しての課題も見つかっています。

③九段下～飯田橋の改良

九段下駅と飯田橋駅の間には引き上げ線がありますが、現状この線路を使って電車の折り返しをしようとするやと一度中野方面の線路を逆走する形になり、電車を待たせてしまうことになります。このため、現在はこの線路を定期列車は使用しておらず、平日朝に一本ある九段下行きは九段下倒到着後に中野まで回送したうえで折り返しています。そこで引き上げ線を延伸して中野方面の本線と引き上げ線の線路を入れ替えて交差支障を解消し、折り返し作業と後続列車の進行を容易にできるようにし、さらに増発も可能にするための工事を2027年度の完成を目指して行っています。



引き上げ線改良のイメージ

④南砂町駅の改良

先に「2. 東西線の抱える問題」で述べましたが、朝ラッシュ時には地下区間の入口となる南砂町駅付近で電車が詰まってしまいます。これを解消するべく、現在1面2線の南砂町駅に中線を増設して2面3線とし、同一方向の列車の相互入線を可能にし、遅延を減らすための工事を行っています。2024年5月に葛西～東陽町を運転見合わせとするほどの大規模な1回目の工事が行われてホームが増設され、今後行われる2回目、3回目の工事によって中線が使用可能となり、2028年度までに工事が完了する見込みです。



2面3線化による効果のイメージ

⑤茅場町駅の改良

茅場町駅は銀座や霞ヶ関、上野などを通る日比谷線に乗り換えられるため、時間帯を問わず乗り換え客で混雑しており、特に連絡通路があるホーム西船橋寄りが常に混雑していました。そこでホームを延長して中野方面行の停車位置を西船橋方に約40mずらし、新設された部分に連絡階段を追加することで動線を分散させ、ホーム上の混雑緩和を図りました。この工事は2024年3月に完成しています。

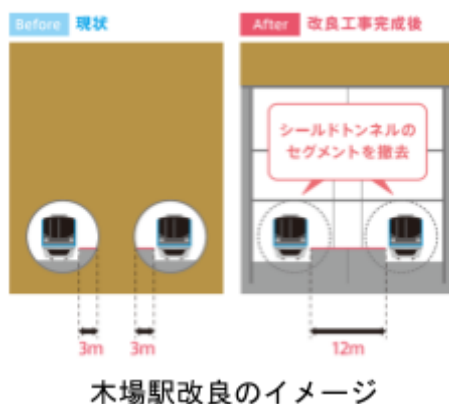


茅場町駅改良のイメージ

5. 中断された工事(木場駅)

前項では実際に行われた・行われている5つの事業について説明しましたが、その裏で計画・着工までされたものの一時中断となった工事があります。

江東区の木場駅は、「2. 東西線の抱える問題」で述べたように東西線の中で最も混雑する区間に位置する駅にもかかわらず、駅の構造は単線のシールドトンネルの中にホームを造り、両端にあったシールドマシンの発進基地を駅設備に転用した構造のため、駅両端以外で両ホーム間の行き来はできず、ホーム幅も3mほどしかないという、混雑が避けられない状態でした。それを改善するべく、地上からの掘削によって既存のシールドトンネルの外壁を解体して両ホーム間を繋ぎ、ホーム幅を約12mまで拡張、さらに改札口を増設するという、世界でも前例のない工事が2020年度(のちに2025年度にずれ込む)の完成を目指して着工されました(注7)が、新型コロナウイルス禍に突入して輸送人員が大きく減少したことに伴い、2022年10月に工事は一時休止となり、すでに掘削していた分の空間も埋め戻されることになってしまいました(注8)。現状再開時期が不透明な休止という扱いですが、木場駅からは工事を知らせる張り紙もすべて撤去されており、再開の可能性は現時点では低いと思われます。



6. まとめ・おわりに

ここまででさまざまな改良事業を紹介してきましたが、すでに行われている対策でも駅の設備や運行の円滑さなどの面から通勤客をさばくのに不十分なところが多く、国内でもトップクラスの混雑と戦うには限界があるように感じられます。しかし本稿で挙げた工事は現時点で未完成のものもあり、将来それらがすべて完成して電車の流れがスムーズになれば、日本屈指の混雑路線という状況も少しはよい方向に傾くかもしれません。この部誌を通じて東西線という路線について興味を持っていただけたら、沿線住民の一人として幸いです。私もこれからのこの路線の動向を注視していこうと思います。最後までお読みいただきありがとうございました。

参考文献

(注1)国土交通省「東京圏における主要区間の混雑率(2018)」

<https://www.mlit.go.jp/common/001382428.pdf> (最終閲覧日:2025/7/6)

(注2)国土交通省「東京圏における主要区間の混雑率(2023)」

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001758193.pdf> (最終閲覧日:2025/7/6)

(注3)東京メトロ「平成21年3月14日(日)東京メトロ東西線のダイヤ改正」

<https://web.archive.org/web/20170718154415/https://www.tokvometro.jp/news/2009/2009-01.html> (最終閲覧日:2025/7/6)

(注4)東京メトロ「「東西線早起きキャンペーン」を実施します」

https://www.tokvometro.jp/news/2015/article_pdf/metroNews20151116_93.pdf
(最終閲覧日:2025/7/6)

(注5)東京メトロ「東西線オフピークプロジェクト」

<https://www.metpo.jp/offpeak/> (最終閲覧日:2025/7/6)

(注6)東京メトロ「2025～2027 中期経営計画 Run!～次代を翔けろ～」

<https://www.tokyometro.jp/corporate/ir/management/plan/pdf/mp2025.pdf>
(最終閲覧日:2025/7/6)

(注7)東京メトロ「青空とメトロ 東西線」

https://www.tokyometro.jp/safety/customer/service/pdf/tozai_line_panph.pdf (最終閲覧日:2025/7/6)

(注8)江東区土木部「東京メトロ東西線木場駅・南砂町駅の改良工事について」

<https://web.archive.org/web/20221129114311/https://www.city.koto.lg.jp/650102/documents/04101408.pdf> (最終閲覧日:2025/7/6)

(注9) (注2)に同じ

「信越乗り鉄旅」

1年6組 安藤 和平太

0:はじめに

3月15日に行われたJR東日本のダイヤ改正によって、特急あずさの南小谷駅乗り入れがなくなりました。それに危機感を持った(?)私は、ダイヤ改正1週間前の3月8日に、家族旅行としてそのあずさに乗りに行きました。また、行き帰りのついでに長野県や、新潟県の鉄道にも乗ってきました。今回はその時のことを気ままに書きましたので、読んでいただけると嬉しいです。

1: 東武アーバンパークライン 春日部 (06:23)～大宮 (06:44)

最寄り駅である春日部駅から新宿駅を目指して進んでいきます。乗ったのは東武野田線アーバンパークラインの10050型でした。

2: JR宇都宮線 大宮 (06:52)～赤羽 (07:07)

次に乗車したのはJR宇都宮線です。この区間は宇都宮線と高崎線が全く同じ線路を走っているのも、とても分かりづらいですね。E233系3000番台でした。車内は思ったより混んでいました。ボックス座れると思ったのになあ…そんなことを思いながらあっという間に荒川を越え、赤羽に着きました。

3: JR埼京線 赤羽 (07:12)～新宿 (07:27)

次に乗車したのは埼京線ではE233系7000番台でした。70-000系乗りたかった。ところで、「70-000系」って「ななまんけい」と読むらしいですよ。普通に「70000系」で良いような気がします…

埼京線にしては珍しい地上区間を走り抜け、新宿駅に到着。春日部から1時間で新宿に来れたのが個人的には驚きです。コンコースに行くとちゃんと次に乗車する列車が書いてありました。



新宿駅の電光掲示板

4:JR中央東線・篠ノ井線・大糸線 あずさ5号 新宿(08:00)～白馬(11:42)

ついに来ました！この旅のメインが！駅のコンビニにて朝食を購入し、9番線に向かいます。ホームに到着してすぐに、あずさ5号が入線してきました。車両はいつものE353系です。入線するときには駅員さんから「南小谷行きの特急列車撮影されるお客様は、周りのお客様の迷惑にならないように撮影してください」との案内がありました。近年の撮り鉄マナーの低下によるものなのでしょうね。

列車の入線後は、行先表示器を中心にたくさん南小谷行きの記録をしました。日本語表示は右の通りです。いつもJR東日本の行先表示器を見ていて思うのですが、小さいところに情報を詰め込みすぎな気がします。たくさん記録もしたのでそろそろ乗車しましょう。ちなみに、私は電車の走行音（特にVVVFインバータ）が好き（=録り鉄）なのでモーター付きの11号車に乗車しました。

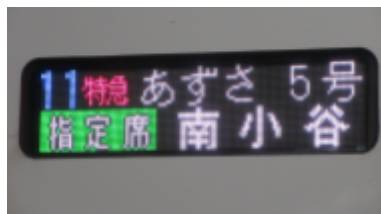
列車はゆっくりと新宿駅を出ました。すぐに「本日もJR東日本をご利用くださいまして、ありがとうございます。この電車は”特急あずさ5号”南小谷行きです。1号車から、4号車は途中の松本止まりです。途中、立川、八王子、甲府、小淵沢、茅野、上諏訪、岡谷、塩尻、松本、豊科、穂高、信濃大町、白馬に停車いたします。座席の…」と車内放送が始まりました。この放送は 自動放送（日本語）→肉声放送→自動放送（英語）と続き、なんと阿佐ヶ谷通過時まで続きました（約6分）。

列車が三鷹車両センターの横を通過し、中央東線が複線になったころ、あるものを車内販売で購入しました。それがこちら！シカセンゴクタイアイスことスジャータのアイスです！元ネタの東海道新幹線での販売は、数年前に終了しましたが、実はJR東日本の新幹線や在来線特急などではまだ販売しています。ですが、東海道新幹線と同じように、販売終了してしまう可能性も十分に考えられるので、読者の皆様も、シカセンゴクタイアイスを食べたいのなら、今のうちに食べておくことをお勧めします。

シカセンゴクタイアイスを食べ終わったら列車は立川、八王子と停車し、高尾を通過しました。高尾を通過すると、景色はベッドタ



E353系



あずさ5号南小谷行きの表示幕



シカセンゴクタイアイス

ウンから一気に田畑が中心となり、山がすぐ近くに見えます。まもなく、小仏トンネルという、2600m近い長さのトンネルを通り、列車は県境を越え神奈川県に入りました。中央東線が神奈川県を通っているというのには驚かれた方も少なくないと思います。実は中央東線は、相模湖駅と、次の藤野駅の周辺で微妙に神奈川県を通っているのです。列車が上野原駅を通るとついに山梨県です。

梁川駅を出てしばらくすると、トンネルに入ります。そのトンネルを出ると、雄大な自然が広がっていました。この時、列車は新桂川橋梁という大きな橋を渡ります。なんとこの橋は513mもあるので数十秒景色を楽しむことができます。



新桂川橋梁から見える風景

まもなく甲府、という所で進行方向左側に甲府城が見えました。甲府を出てしばらくすると、小淵沢に着きます。小淵沢では、小海線の列車が見れました。小淵沢を出て、次は茅野となりますが、小淵沢を出ると長野県との県境があります。ここで、ついに首都圏を脱しました。そうして、しばらく進むと富士見という駅を通過します。この駅は中央本線で最も標高が高い場所にある駅です。その高さはなんと955mです。そうする内に、列車は茅野に着きました。ここで多くの人が降りました。茅野を出ると、何と1駅も通過せずに上諏訪に止まります。これは、茅野～岡谷までが中央本線唯一の単線なため、列車交換を行うために停車駅になっていると言われています。次の上諏訪駅は、珍しく駅に足湯があります。数十年前までは全身つかれる風呂だったようです。ちなみに、私は数年前に長野に来た時に入りましたが、とても心地よい温度で、快適に春日部まで帰ることができました。

話がそれました。しばらくすると、一面銀世界が広がり始め、列車は塩尻に到着しました。ここで中央本線は終了です。え？と思われた方もいらっしゃるでしょう。あくまでも、中央本線は東京～名古屋を指すので、塩尻～松本は篠ノ井線という別路線になるのです。というわけで、新宿から長いこと走ってきた中央本線に別れを告げ、篠ノ井線に入りました。そうすると、次はついに松本です。比較的まっすぐな線路を走り抜け、列車は松本駅に着きました。到着するとかすかに「まつもと～ まつもと～」と通称、松本おばさんの声が聞こえてきました。多くのあずさはここが終点なのですが、乗っているのは南小谷行き、このまま大糸線に入ります。列車はゆっくりとポイントを渡りながら、北松本を通過。ここでさっきまで並走していた篠ノ井線と別れ、完全な独立した線



銀世界と湖



大糸線沿線の山

路になりました。ちなみに、大糸線は全線単線です。しばらく走ると、住宅街と田んぼや畑が繰り返す景色になります。これは松本盆地です。列車は穂高に到着。次は信濃大町です。信濃大町を出てしばらくし、信濃木崎を過ぎたくらいで、景色を見た瞬間、綺麗さに思わず固まってしまいました。しばらく進行方向左側に木崎湖、青木湖という、大きな湖が見えます。その2つの湖を越えると、平川を渡り、ついに白馬駅に着きます。降りると線路が一面真っ白で、この状態で列車を走らせられることに驚きました。

5:大糸線 白馬(12:22)～穂高(13:30)

さっきまで走ってきた所を戻っていきます。さっきとほぼ同じ景色なので、詳しくは省きますが、一つ驚いたことは、信濃大町駅で2両→3両に車両交換を行ったことです。やはり、大糸線はかなりの需要があるのだなと感じました。

6:篠ノ井線 明科(12:44)～長野(13:49)

さて、翌日です。午前中は大王わさび農場など、安曇野を巡っていました。ここからは、新潟県に向かいます。そのために、普通列車で北に向かいます。乗ったのは篠ノ井線の普通列車。これで長野まで向かいます。車両はE127系でした。しばらく進むと、姨捨に着きます。この駅は、日本三大車窓にも選ばれている駅で、善光寺平を見おろせます。私が行った時は、北陸新幹線らしき高架が見えました。スイッチバック駅となっている姨捨を過ぎると、やがて篠ノ井でしなの鉄道線と合流し、長野駅に到着しました。



安曇野の景色



善光寺平の景色

7:しなの鉄道北しなの線 長野(14:11)～妙高高原(14:55)

長野駅で、飯山線の気動車を見送ってからの発車です。実は、少し先の豊野駅まで同じ線路を走るため、飯山線の次の列車は6分後という、まるで有楽町線のような運転間隔となっています(まあ、その次は1時間後ですが)。車両はSR1系と言う、E129系と共通設計の車両でした。ここで、この旅で初めてボックスシートに座れました。旅情が出て最高です。発車すると平地のような場所を走ります。そのまま、北長野、三才と進み、次は豊野です。豊野で飯山線と別れて、しばらく進むと急に山あいに入りました。すると、一面銀世界になりました。窓を触って

みると冷たくなっていました。また、山あいらしくカーブの多い線路になりました。まるでさっきと別路線のようです。列車は、牟礼、古間、と進んでいき、黒姫に着きました。そして、すぐに発車。黒姫を出ると次は終点妙高高原。ここは駅間がかなり広く、9分かかります。実は、この区間の進行方向右側にナウマンゾウでおなじみの野尻湖があったようですが、見えませんでした。そうして列車は妙高高原に到着。次の列車のボックスシートをとるために、一番最初に降りて、階段を急いで上りました(走ってませんよ)。

8: えちごトキめき鉄道妙高はねうまライン

妙高高原(15:09)～直江津(16:03)

一番にホームに到着し車内に入ると、大きな誤算が。目の前に広がっていた景色は全てロングシートだったのです。急いで車内を見回しますが、視界に入るのはロングシートとトイレだけ。落胆しました。車両はボックスシートのE127系と共通設計のET127系だということはわかっていたので、ボックスシートだと信じていたのですがね…残念です。まあ気を取り直して発車です。次は関山。まだまだ山間部の景色が広がっています。関山で列車の行き違いをし、次は二本木。かなり駅間が広いです。そうして二本木に到着。しばらく止まると、発車しましたが…なんと列車が後ろ向きに走り始めました。はい。この光景、さっきも見ましたね。ここ二本木も娯楽と同じようにスイッチバック構造となっている駅です。まさか同じ日にスイッチバックを2回も体感する日が来るとは思いませんでしたね…二本木駅を発車してしばらく経つと、ついに、一面銀世界が終わってしまいました。寂しいです。その後、列車は新井、北新井と進み、次は上越妙高。ここで、かなりの人が乗ってきました。また、いままでワンマンでしたが、車掌さんが乗ってきたため、ツーマンとなりました。全区間ワンマンだと思っていたのでこれは意外でした。列車は、南高田、高田、春日山と海に向かって進んでいき、次はついに終点直江津。到着前に大きく右にカーブし、直江津に着きました。次に乗る列車と対面乗り換えができました。



E127系(左)とSR1系



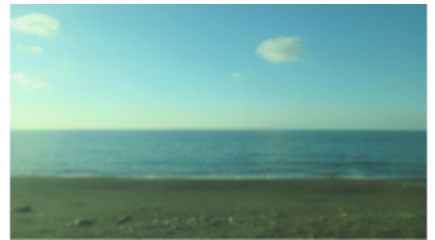
E129系(左)とHK100型



直江津駅

9:信越本線 直江津(16:29)～青海川(17:05)

発車まで時間があつたため、少し駅前を散策し、乗りこみました。なんと、海側のボックスシートに座ることが出来ました！ボックスシートのありがたみを感じました。ちなみに、車両はE129系でした。発車すると、たくさんの分岐を渡り、進みます。しばらくして黒井に着くと、すぐ発車し、次の犀潟で北越急行はくほく線と分かれます。なんだかおいしそうな名前ですね。犀潟を出ると、土底浜、潟町、上下浜と進み、上下浜を出てしばらくすると海が目の前に見えるくらい海に近づきます。雪とは違いますが、これもいい景色です。海に沿って、柿崎、米山、笠島と進み、ついに青海川に着きました。降りて、一回海岸線まで行ってみました。行き慣れた太平洋に比べて、とても石が多く、驚きました。少し海に手をつけてみたら、とても冷たく、しばらく手が痛かったです。みなさんは、軽い気持ちで手をつけないようにしましょう。再びホームに戻り、日の入りを待ちながら、電車を撮影していました。貨物列車が多かった印象です。ついに日の入りの瞬間になりました。1日が終わってしまうということを実感したような気がしました。今回の楽しかった旅もこれで終わりか…と感じてしまい、しんみりしてしまいました。



信越本線から見える海



ここまで乗車してきたE129系

10:信越本線 青海川(18:15)～長岡(19:08)

列車に乗り込むと、なんとボックスシートが空いていません。こんなにも混んでいるのは想定外でした。ですが、隣の車両に目を向けると1つだけ開いていました。急いで移動し、着席すると、列車は青海川を発車しました。青海川を出る頃には外はもう真っ暗で、何も見えませんでした。柏崎を過ぎた頃からホームに雪が積もっている風景が復活し、やはり豪雪地帯なのだと実感しました。宮内駅で、上越線の列車と接続し、ついに終点長岡に到着です。



ホームと夕日

11:上越新幹線 とし340号 長岡(19:20)～大宮(20:32)

新幹線にいざ乗車してみると、自由席はなんと満席。これは意外でした。そうこうしている内に列車は長岡を発車、次は越後湯沢。この間に浦佐駅を通過します。列車が越後湯沢に着く直前になんと1席空席が出ました。すかさず座り、列車

は越後湯沢に到着。たくさんの客が乗ってきます。座席と座席の間の通路すらも埋まっているほどです。列車が越後湯沢を出ると、次は上毛高原です。この間に、群馬県との県境を通ります。ついに関東に戻ってきてしまいました。とても寂しいです。列車は、上毛高原を発車すると、高崎に止まり、次は大宮。快調に進んでいましたが、大宮に着く手前で前の列車に詰まってしまい、ノロノロ運転となり、その後にはついに停止してしまいました。東日本の新幹線全てが集まる駅なので、詰まるのも無理はありません。2分程停車すると、ようやく動き出し、ついには大宮に着きました。



大宮駅の駅名標

12: 東武アーバンパークライン 大宮(22:26)～春日部(22:47)

大宮駅の近くの店で、家族と雑談しながら夕食を摂った後、大宮駅アーバンパークラインのホームに向かいました。ホームに着くと、2番線から、普通岩槻行きが発車していきました。岩槻行きは、朝夕の数本しかないのでかなりレアです。乗った電車は、60000系の普通船橋行きでした。アーバンパークライン全区間を走る普通列車は数本しかないので、こちらもレアです。北大宮、大宮公園、大和田、七里、と進み、岩槻に着きました。2番線では、さっきの岩槻行きが止まっていたので、恐らくこのまま翌朝まで止まっているのでしょうか。列車は、東岩槻、豊春、八木崎と止まると、ついには春日部に到着です。降りると、列車はまだまだ先の船橋を目指しあわただしく発車して行きました。



岩槻駅にいた岩槻行きだった列車

13: おわりに

今回は、あずさに乗るついでに、たくさんの鉄道の名所を巡りました。かなりの時間列車に乗り続けていましたが、全然疲れませんでした。疲労を楽しさが上回ったということだと思います。これからも、このような乗り鉄旅をしたいです。最後に、ここまで読んでくださった方、本当にありがとうございました。これからも部誌を書いていきますので、また読んで頂けると嬉しいです。

あとがき

NO.240 JAM号はいかがでしたか？どれも新たな気づきや知識があったのではないのでしょうか。市川学園鉄道研究部では部誌・模型以外にも合宿・研究発表などその他の活動も積極的に行っています。これらの成果は文化祭で発表する予定となっているので、9/20(土)・21(日)に市川学園にて開催される「なずな祭」にもぜひお越しください！

これをもってHINODE No.240 JAM号の結びとさせていただきます。

2025/08/01

研究班長 中野 壬月

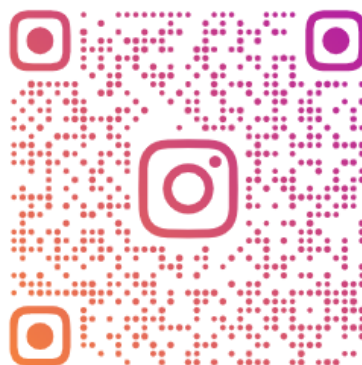
Thank you for reading!

<お知らせ>

鉄道研究部では独自にInstagramとXのアカウントを運営しています。文化祭準備の裏側や、最新情報を発信しているので、ぜひチェック&フォローお願いします!!



X(@ichigaku_tekken)



ICHIGAKU_TEKKEN

鉄道研究部 部誌「HINODE」No. 240 JAM号

発行年月日:2025年8月1日

発行者:市川学園鉄道研究部

発行責任者:中野 壬月