

2025  
辛夷祭

# N'EXT

Tokyo Gakugei Univ. Senior High School Railway Club's book



## 東横線 大特集

-東横線の”ナゾ”に迫る-

東京学芸大学附属高等学校

夏の北海道旅行記/大糸線乗車記  
夜行列車特集/ジオラマ制作記録

鉄道研究同好会

## ■目次

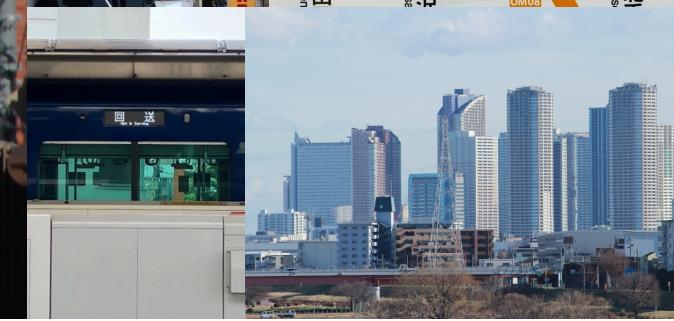
目次・鉄道写真集	1
東横線特集	3
「東横線の歴史」	5
「東横線の廃線」	11
「東横線と新横浜線」	15
「東急東横線の車両」	21
ジオラマ制作記録	40
2024 夏の北海道旅行記	41
大糸線乗車記	46
夜行列車特集～銀河編～	50

## ■鉄道写真集





# 東横線特集 TOYOKO line [TY]



## —目次—

1. 「東横線の歴史」
  2. 「東横線の廃線」
  3. 「東横線と新横浜線」
  4. 「東急東横線の車両」

## ■東横線の黎明

帝都東京と開港地横浜を民間の手で結ぶ鉄道は、1905年12月に品川・神奈川間を開通した京浜電気鉄道（現・京浜急行電鉄）に端緒を発する。のちに東海道本線と呼ばれる官設鉄道に堂々競争を仕掛け、東海道という由緒正しき大動脈に沿って京浜間を繋いだ。

一方、今日の東横線の源流となる武蔵電気鉄道が選んだのは、山手線と連絡する渋谷を発って中小の集落が点在するのみの原野を抜け、特に大きな市街を経ることのないまま横浜に至るルートであった。当時の渋谷はやっと発展への一步を踏み出した頃で、東京市に編入される前の「渋谷町」という独立した自治体だった。

時を同じくして1918年9月、実業家の渋沢栄一が東京郊外（洗足・大岡山・田園調布）の宅地開発を掲げて田園都市株式会社を設立した。この計画に盛り込まれたのが東京市街へのアクセス手段となる鉄道の敷設である。田園都市はまず傘下に荏原電気鉄道を立て、1920年3月に大井町・田園調布間の地方鉄道免許を得る。この免許は田園都市に移され、さらに翌年2月には目黒・洗足間の免許も得た。この時点では、田園都市の持つ地方鉄道免許は田園調布から東へ進み、洗足で分岐して目黒と大井町の2方向にアクセスできるものとなる。そして鉄道省の助言により、まず目黒へのルートが1922年3月に着工された。



▲田園都市が計画した鉄道

武蔵電気鉄道は、鉄道院出身の五島慶太を幹部に迎え入れた頃であった。五島はさらに、田園都市から鉄道を分離して発足した目黒蒲田電鉄の幹部にも就任した。五島の指揮下で工事は順調に進み、1923年3月に目黒・丸子（現・沼部）間が開業した。さらに同年11月には蒲田へ延伸、現・目黒線／東急多摩川線の原型となる「目蒲線」が誕生した。同年9月の関東大震災を受けて東京市民の郊外移住が進んでいたこともあり、田園都市の住宅販売と目黒蒲田電鉄の鉄道は大きな利益を上げることとなる。

五島は目蒲線の利益を武蔵電気鉄道改め東京横浜電鉄の建設資金に充てた。同社は既に渋谷・高島町間の地方鉄道免許を取得しており、これを目蒲線と接する多摩川駅で南北に分け、北を渋谷線、南を神奈川線としてまずは神奈川線に着手した。横浜側の初期のターミナルは東海道本線との合流地点付近に設けられた神奈川駅（京浜電気

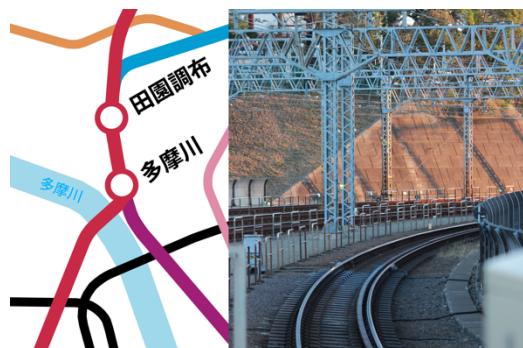
鉄道の神奈川駅とは異なる)で、1926年2月に目黒・神奈川間の直通運転が始まる。こうして、東京・横浜間はひとまず五島の鉄道によって結ばれることになった。

続いて東京横浜電鉄は、残る渋谷線の建設を目指す。この路線は1926年12月に着工を迎え、急ピッチで工事が進められた。そして一年も経たずして、翌年8月に開業を迎えたのである。

こうして、現在の我々が知る「東横線」が誕生した。



▲ 東横線渋谷・神奈川間全通時の路線図



▲ 東横線が分岐する形となった多摩川駅の急カーブ

## ■学芸大学駅の歩み

多くの附高生が日々利用する学芸大学駅は、東横線の開業当初から存在した駅の一つである。1927年8月に東京府荏原郡碑倉

町(東京市目黒区を経て現・目黒区)に開かれた当時は、周辺の地名をとり「碑文谷駅」と名乗っていた。駅周辺に何もなかったことは言うまでもない。



▲ 碑文谷駅開業当時の下馬周辺(1931年)  
左：玉川電気鉄道、中央：現・附高、右：東横線  
※国土地理院発行 25000分1地形図を加工し作成

転機が訪れたのは1936年4月のことである。東京市赤坂区(現・港区)の青山から、現在の附高の敷地へ「青山師範学校」(しほんがっこう)が移転してきたのだ。それに伴い碑文谷駅は「青山師範駅」となった。同校は教員の養成を行っていた機関で、東京学芸大学のルーツの一つである。

さらに1943年2月、青山師範学校の「東京第一師範学校」への再編に先立って駅名が「第一師範駅」と変更された。1949年4月からは東京第一師範学校が他の師範学校と共に東京学芸大学へと統合され、遅れて第一師範駅も学芸大学駅となった。

東京学芸大学は1964年4月からキャン

バスが小金井市の敷地に一本化されたが、駅名にはその名前が残されている。学芸大学駅は、まさしく東京学芸大学と一心同体の駅なのだ。



▲ 学芸大学駅西口の商店街

## ■ 東急の誕生と絶対王者時代

東京横浜電鉄・目黒蒲田電鉄の両社は、その後も路線網の拡大を続けた。目黒蒲田電鉄は当初の計画であった大井町線の開業を実現し、東京横浜電鉄は 1932 年 3 月に東海道本線支線（現・根岸線）桜木町駅へ到達した。以来、桜木町駅は横浜側のターミナルとして発展していくこととなる。

目蒲線の開業以来、五島慶太の下で長らく協調関係にあった両社は、1939 年 10 月をもってついに合併した。このとき目黒蒲田電鉄が東京横浜電鉄を吸収する形が取られ、さらに目黒蒲田電鉄が改称することで 2 代目の東京横浜電鉄が誕生した。

一方、このころから日本は戦争への道に突き進んでいくことになる。太平洋戦争直前から戦時中にかけては、日本の鉄道業界、とりわけ民間による私鉄に大きな変化が生じた時期でもあった。

当時、日本国内では交通を担う会社が多数乱立していた。そのような無秩序な状況の打開を目的として、1938 年 8 月に「陸上交通事業調整法」が施行されたのである。この法律は交通事業者の整理統合のために制定されたもので、東京・大阪周辺と福岡県・富山県・香川県が適用対象となった。

このような事業者統合の流れの中で、東京横浜電鉄は中央本線と東海道本線に挟まれたエリアの統合主体となる。五島は既に京浜電気鉄道や小田急電鉄を自らの支配下においており、1942 年 5 月にこれらを東京横浜電鉄に合併して「東京急行電鉄」が成立した。さらに 2 年後には京王電気軌道を組み込み、また相模鉄道等の中小私鉄も傘下に置いたことで、東京西南部から神奈川県にかけての交通を掌握する巨大な鉄道会社が誕生した。このように東急が栄華を誇った「大東急」の時代は、日本の鉄道史を語るうえで避けて通ることはできない。

## ■ 戦後の東横線

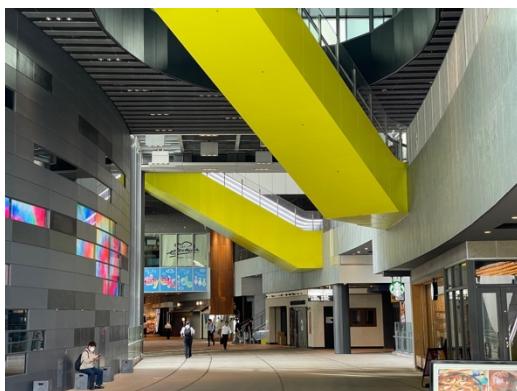
1941 年 12 月に始まった太平洋戦争では国内外の各地で戦闘や空襲が行われ、日本本土の都市部でも甚大な被害が発生した。鉄道各社も線路等の設備の破壊、車両等の焼失といった損失を被り、終戦後はその復旧が喫緊の課題としてのしかかった。

終戦と同時に GHQ による日本占領が始まると、独占禁止法の制定や財閥解体が行われることになる。東京急行電鉄は財閥ではなく、また独占禁止法は旅客運輸事業に

については適用除外ではあったが、そのような背景から「大東急」の解体が議論されるようになったのである。また、先述のような戦災からの復旧は一社だけでは手が回らないこともあり、その効率化も求めて分社化が決定した。現在の小田急電鉄や京王電鉄（当時は京王帝都電鉄）、それに京浜急行電鉄はこのとき誕生した。

さて、東横線をはじめとする旧・東京横浜電鉄の各線は東京急行電鉄に残り、戦後の発展に乗り出すこととなる。稀代の経済発展に伴い、この時代は鉄道各線の輸送量が急激な増加を見せた。それに伴って輸送力の増強が必要となり、東横線でも次々と路線の改良が進められてくる。

東横線の東京側ターミナルである渋谷駅は、乗客を捌ける広さを求めて1949年4月に改良工事に着手し、2年後の10月に竣工した。1960年代前半には長編成化する列車に合わせてホームの延長等が行われ、このとき完成した駅舎は副都心線との直通が始まる2013年3月まで利用された。



▲1964年4月に竣工した東横線の渋谷駅は、地下化の後に商業施設「渋谷ストリーム」となった。

一方横浜側では、高島町・桜木町間が単線のままであるのが運行上のボトルネックとなっていた。そのためこの区間の複線化が行われ、1956年9月に竣工した。



▲高島町・桜木町間の線路は歩道にはみ出していた。  
複線化の際に幅が足りずこうなったという。

地下鉄日比谷線との直通運転が始まったのもこの時期である。日比谷線は反対側の北千住から東武伊勢崎線にも乗り入れており、「郊外—都心—郊外」の直通体系が完成した。

また、東横線の混雑緩和を目的として多摩川園（現・多摩川）以南の複々線化が行われた。同駅を境に目蒲線を南北に分けて北半分を目黒線、南半分を東急多摩川線とし、目黒線は複々線区間に乗り入れることで東横線のバイパス路線としての役割を担うようになった。一連の事業が完了したのは2008年6月のことである。

## ■大規模直通網の始まり

かつて、横浜市中心部の海岸には多くの工場が立ち並んでいた。1960年代中頃からこの地区の再開発構想が取り沙汰されるよ

うになり、80年代前半には「みなとみらい21」として本格的な開発が始まった。さらに同地区への公共交通機関を整備することとなり、横浜市営地下鉄の計画路線を転用して「みなとみらい21線」の建設が決定した。同線は紆余曲折を経て東横線との直通運転を実施する方針が固められ、東横線は横浜駅を地下化して同線と接続し、一方で横浜・桜木町間は廃止することになった。



▲ みなとみらい線と東横線（横浜・桜木町間）  
黒線はJR線で、横浜・桜木町間は東横線と並走

東京側では、日比谷線直通に次ぐ新たな都心乗り入れ計画が進行していた。1972年3月の都市交通審議会答申第15号では、東武東上線の志木方面から池袋を経て新宿へ至る「13号線」の構想が示されており、これに新宿・渋谷間を加えた地下鉄路線が2001年6月に着工された。同年1月の運輸政策審議会答申第18号では東横線と13号線の直通運転構想が取り上げられ、東横線の渋谷駅を地下化することになった。

2004年2月、みなとみらい線が開業し、東横線との直通運転を開始した。前々夜の桜木町駅では、多くの乗客やファンらが集まり駅との別れを惜しんだという。最後は「桜木町」コールが沸き起こり、同駅は歓声に包まれて72年の歴史に幕を下ろした。



▲ 現在のみなとみらい21地区

13号線は「副都心線」として2008年6月に開業し、一足早く地下の渋谷駅へ乗り入れた。今でこそ3番線から6番線までの4線が存在するが、当時は現在の4番線と5番線を潰して2線での営業だった。

そして2013年3月、東横線の渋谷駅を地下に切り替えて副都心線との直通運転が開始された。副都心線は西武池袋線や東武東上線との直通運転も行っており、ここに再び「郊外—都心—郊外」の直通網が形成されるに至った。一方で日比谷線との直通運転は終了したが、利便を損なわないよう東横線と日比谷線は改札を通らずに同一ホーム上での乗り換えが可能となっている。

## ■21世紀の東横線

2001年12月、JR東日本は神奈川方面と埼玉方面を渋谷・新宿・池袋経由で直結する

「湘南新宿ライン」の運行を開始した。東横線は渋谷・横浜間で湘南新宿ラインと競合することとなり、対抗策としてそれに先立つ同年3月、新たに「特急」の種別が設定された。みなとみらい線の開業以後は横浜市の中心部へ直結するようになり、また副都心線との直通開始以後は湘南新宿ラインとの競合区間が新宿・池袋まで拡大している。

2023年3月には東急新横浜線が開業し、同線を経由して相模鉄道との直通運転が開始された。以前から神奈川県では県央部と東京都心との直結を目指す動きがあり、2000年1月の運輸政策審議会答申第18号には「神奈川東部方面線」としてこの構想が盛り込まれていた。この構想は

- ・相鉄・東急直通線

- | 湘南台→新横浜→武蔵小杉→渋谷・目黒

- ・相鉄・JR直通線

- | 海老名→武蔵小杉→渋谷→新宿

の2ルートが実現することとなり、前者によって大規模直通網へ相模鉄道が参入するに至ったのである。



▲日吉駅から地下へ潜る東急新横浜線



▲営業初日の東急・相鉄新横浜駅（北改札）

そして2025年1月、東急電鉄は「新空港線」の構想を国土交通省に提出した。これは東急電鉄・JRの蒲田駅と京浜急行電鉄の京急蒲田駅とを鉄道で連絡する「蒲蒲線」が発展したもので、東横線・東急多摩川線を経由して渋谷をはじめとする副都心方面への直結が可能となる。さらに京浜急行電鉄空港線への乗り入れが実現した場合は副都心と羽田空港が一本で結ばれるようになるなど、非常に大きな期待が寄せられている。



▲新空港線に関する既存の鉄道網

矢口渡駅から地下に潜り、大鳥居駅で京急空港線と合流する構想がある。軌間の違いが課題。

#### ■出典

- ・建野友保, 高嶋修一, 嶋理人. “東急100年史（WEB版）および関連社史・事業史”. 東急株式会社.  
<https://www.tokyudenki.com/history/>, (参照 2025-06-16).
- ・Wikipedia 諸ページ

## ～東横線の廃線～ ～ありし日の姿を求めて～

廃線。それはすでに使われなくなった鉄道の遺構である。あなたは意外と身近にもある廃線をご存じだろうか？街中のちょっとした歩道やコンクリートの構造物の跡、そこにはかつて鉄道がにぎやかに走り、人々の活気が溢れていたのかもしれない。

今回はそんな街中に潜む歴史の記憶を、実際に現地を歩いてみて紹介していきたいと思う。

### 東白楽駅～反町駅～横浜駅間（2.3km）

現在地下トンネルとなっているこの区間。実は2004年まではちょうど真上の地上を走っていたのだ。しかし東横線横浜駅の地下化に伴い、地上区間は廃線となったのである。

この廃線跡地は横浜市によって遊歩道に整備されることになり、翌年に工事を開始、段階的に開放されていき2011年には全区間が「東横フラワー緑道」として生まれ変わった。

2月には実際に廃線跡を辿ってみたため、拙い文章ではあるが、この区間について少し紹介してみたいと思う。

2階の高架上にホームが位置する東白楽駅で東横線を降りる。この駅はかつての様子とさほど変わらない様相を見せる。駅前の4車線ある大通りを渡り、線路沿いに横浜方面へと足を進めてみれば、やがて線路は坂の途中にぽっかりとあいたトンネルへと吸い込まれてゆく。

このトンネルの上へは階段を使って登ることができる。ここが横浜駅付近まで約1.4km続く「東横フラワー緑道」の起点だ。うららかな早春の日差しの中に歩くのはなんとも言えない気持ち良さがある。

如月の寒々しい冬空の下で、低木や草花がわずかばかり咲く可憐な花々。春や秋になれば咲き乱れる色とりどりの花々や散りゆく紅葉がさぞ美しいのだ

ろう。路面に埋められた錆びついたレールはかつてここで使われていたものだろうか。

ビルや家々が立ち並ぶ街の中。一本のまっすぐと伸びる緑道は夕暮れの中輝いて見えた。

歩き始めて15分もすると反町駅に到着した。

かつての反町駅は通りを越える高架の2階部分にホームが存在し、1階と2階が駅舎となっていた。ホームが地下に移った今は、1階の駅舎はそのままに2階部分には遊歩道とハリポテの再現駅舎が残っている。

反町駅を過ぎると目の前に現れるのは大きな丘を穿つ暗い穴、隧道の入り口が待ち構えている。「高島山トンネル」、かつての鉄道トンネルであるここも、6時から21時までの制限付きで遊歩道として開放されている。遊歩道化の際に一度改修され、一回り小さくなっているが、隧道の入り口は未だ往時の雰囲気を漂わせていた。



トンネルの中は外から覗く以上に綺麗で、そして明るく照らされていた。帰宅時間帯に近づいてきているからだろうか、意外にも人々の往来も多くあった。

それなりに高さのある天井とそこにあるいくつかの釘や鉄骨、ケーブルの類は当時から使われていたものなのだろうか。

トンネルを抜けると聞こえるのは鉄道の軽やかな走行音。近くにはJR線の線路が見える。すでに場所は横浜駅のすぐ近くだ。遊歩道は交差点に出会ってぶつりと途切れる。その先、今はホテルや商業施設が

立っている部分、ここはかつて東横線が高架の線路を横浜駅に向けて走っていたのだ。この交差点から横浜駅までは建物内外の3階の歩行者通路を進んでいくことができるのだが、このルートがかつての東横線の高架の位置とちょうどかさなっているのだ。

そのことを示すようにこの道には、「はまレールウォーク」という名前がついており、床部分には緑道と同じように線路が埋め込まれている。道を進むにつれ人々の喧騒も次第に大きくなり、だんだんと賑わってくる。ここを抜けば横浜駅。日本有数の交通の要衝である。



#### 横浜駅～旧高島町駅～旧桜木町駅間 (2.1km)

元々東横線は、みなとみらい線開通以前、(つまり2004年以前)は、横浜駅以南はJR京浜東北線と並走し、現在の新高島町駅付近に途中停車し桜木町駅まで運行していた。しかし、みなとみらい線の完成、東横線横浜駅地下化により、この区間は廃線となつたのだった。

先ほどまで歩いていた東白楽駅～横浜駅間は地上にあった構造物はほとんど撤去されてしまっており、跡地が遊歩道として生まれ変わっていた。それに対し、この区間は横浜駅から旧桜木町駅にかけてコンクリートの高架の大半が未だ現存しているのだ。

そして降り立った横浜駅東海道線ホーム。ここの一号車付近からだとよく見える錆びついた鉄橋、そ

れこそが東横線のかつての線路である。

横浜駅を離れ、京浜運河を渡り、都会の景色からはどこかかけ離れた、古びた鉄橋と高架のある場所にやってきた。その寂れた鉄橋は工事現場の中、コインパーキングの裏、そして川の上に未だ現存していた。時刻はちょうど黄昏時。紅葉色の夕日に照らされた前世紀の遺構、それは周囲を高層ビルに囲まれた21世紀の都会の光景の中、この付近だけがあたかも世界から剥離しているかのようにすら感じる。



↑旧東横線高架 (横浜駅付近にて撮影)

川を渡る古びた橋からさらに進むと京浜東北線と並走している旧東横線の高架橋が現れる。ここを左に曲がり川沿いの道を進んでゆけば、右手には真新しい大きな建物がいくつか並んでいる。かつてはこの奥に高島町駅があり、廃駅舎が残っていたのだが、2025年1月頃に駅舎が解体されてしまい、今はすっかりと更地となってしまっていた。

東横線の高架はさらに桜木町方面に向かって伸びている。さらに進んだ先、大通りと高架が交わる交差点、ここは1913年に建てられてから1921年の関東大震災で消失するまでの8年間という短い間、二代目の横浜駅が存在した場所もある。

近くのマンションの敷地内で駅舎の土台の遺構が発見され、保存されているそれを今でも見ることができる。

この先、東横線の高架はJR京浜東北線と大通りと共に桜木町駅まで並走している。東横線の高架下が大通りの歩道となっているのだが、人っこ一人おら

ず延々と真っ直ぐ続く、打ちっぱなしのコンクリートに囲われた道は、証明の暗さも相まって非常にホラーな雰囲気が醸し出されている。

この高架上、元々線路が走っていた部分を、遊歩道として整備しようという計画が横浜市から持ち上がっているのだが、その工事は遅々として進んでおらず、廃止から20年経った今もほとんどの部分は未整備のままとなっている。

わずかに整備済みとなっている場所は、すでに夜の帳が降りているということもあってか、人気は全くなく、空っぽのベンチと植えられたばかりの木々が寂しいばかりであった。

交差点から10分近く歩くと、桜木町駅に到着した。桜木町駅前はかつて東横線の駅と線路があった敷地を活用して、かなり広いスペースが取られている。

そばにはかつての土台と見られるコンクリートの構造物がいくつか見られ、つたや植物が絡み付いていた。

近くには横浜ランドマークタワーや大観覧車があるみなとみらいがある。暗い夜空の中、七色の照明によって明るくライトアップされた高さ296mのランドマークタワーや観覧車の姿を綺麗に望むことができた。

ちなみに、並走している京浜東北線の車窓からだと、西側にコンクリートの高架や鋸びた橋梁などの構造物をはっきりと見ることができる。かつての雰囲気を漂わせる、古びた遺構の数々はぜひ一度見てみてほしい。



↑ 桜木町駅付近 コンクリートの土台跡

#### 渋谷駅～代官山駅間 (0.7km)

東京を代表する夜も眠らぬ街、渋谷。東横線の始発駅であり、横浜へ向けて地下を颶爽と駆け抜けるこの区間。今は地下5階に存在する東横線・副都心線ホームだが、かつては地上3階の高架上に存在した。

現在の東横線は、東京メトロ副都心線、東武線、西武線と様々な路線と接続しており、渋谷から一本で横浜、川越、飯能など様々な方向へ向かうことができる。

ということでやってきたのは夜も眠らぬ大都会「渋谷」、その象徴とも言える渋谷スクランブルスクエアだ。地上45階建てで附高の窓からも望むことができるこの建物、その一角の通路はかつて東横線のホームがあった場所なのだ。

渋谷周辺は現在に至るまで、再開発・改装工事が長年に渡り進められてきた。渋谷スクランブルスクエアもそうした経緯の中で建てられたものの一つである。

一見すれば多くの人々が行き交う現代的なガラス張りの通路、しかし床を見れば昔と同じように鋸びついたレールが埋め込まれている。現代的な建築物と過去の遺構の組み合わせが調和した空間となっている。

床にはレールの跡と共に数字が刻まれている。かつての東横線渋谷駅は3番線まであり、1番線は特急専用、2番線は特急と急行の兼用、3番線が各駅停車のみと、なかなか面白い運用をしていたようだ。

この数字はおそらく当時のホームの番号を表しているのだろうか。

レールは通路のさらに先、かつての線路の跡をなぞるように伸びていっている。そして足を踏み入れたのは大型商業施設である渋谷ストリームの2階。

通路を先へ先へと歩んでいけば両脇にある飲食店からは4時ごろの小腹の空いたお腹には耐えがたい食欲がそそられる中華料理の香りが漂ってきた。

レールを辿った先、建物を抜けすると一気に視界が開け、抜けるような青空が目に飛び込んでくる。

そこに現れたのはビルの間を細く通りぬける渋谷

川。かつては水質も悪く、悪臭もひどかったようだが、その昔の名残はほとんど感じられない。

……やたらと嫌な羽虫が飛んでいることを除けば。

かつて東横線の高架は渋谷川の縁をなぞり、ビルとビルの細い隙間を針を通すかのように走り抜けていた。今はその跡地が「渋谷リバーストリート」という名の遊歩道となり、訪れる人々の憩いの場となつたのだ。

渋谷というだけあってやはり道を行き交う人々が多い。遊歩道の各所には、かつての東横線の高架を再現した高架のオブジェや、昔の柱の土台がそのまま残されているところもある。

遊歩道の端には紫陽花やツツジなど様々な植物が植えられており、その花が咲く季節となれば色とりどりの花が綺麗に咲き乱れることだろう。

やがて遊歩道は渋谷川から外れ、街中へと進んでいく。そして途端に出会うのは煉瓦造りの外壁をした、1階部分がそのまま遊歩道につながっている不思議な建物。

案内看板が示すところによると、どうやらこの建物は東横線の後に作られた「渋谷ブリッジ」というらしい。線路の跡地に建てられているため、やけに細長く、道路に沿うように形が曲がっており、面白い形をしている。そして道路側の外壁にはまるで当時の高架を再現したかのような塗装が施されている。

この不思議な建物を抜け、道なりに進んでいくとJRの線路と交差した。10をゆうに越える数もの線路が横一直線の並んでおり、それはまさに鉄と砂利でできた川のような様相すら感じる。かつては東横線の高架橋がこの線路と交差していたのだが、今では残っている歩道橋も撤去されはじめ、往時の痕跡は微塵も感じられない。

さて、JRの線路群を越えるとかつて高架が通っていたであろう場所は工事中となっていた。

今後どうなるのかは我々にとっては与り知らぬことだ。

その先をさらに進むと再び道は緑道となる。代官山らしい、緑に囲まれながらも周りのカフェや店か

ら漂うおしゃれな雰囲気を感じる道だ。

この緑道はすぐに途切れる。ここから代官山駅まではおよそ300m。東横線は代官山駅の手前で地上に顔を出し、代官山駅はおおよそ4分の1ほどが削られた斜面の中にある地上駅となっている。

この駅が当時どのような姿をしていたのかは、当時を知らない人間にとっては知り得ないことだ。しかし駅前の人々の活気、人々の浮かべる明るい顔は、きっと当時と変わることなく受け継がれているのだろう。

### 終わりに

今回は、東横線の3つの区間の廃線となった区間に足を運んでみた。うち二つは地下化の工事に伴って地上区間が撤去されただけであり、「廃線」とは少し違うような気もするが、かつての鉄道の遺構が残されており、またそれがリノベーションされているのは事実である。

本記事で書いたのは都会の中に残る廃線とその遺構についてである。しかし全国を探せば数えきれないほど鉄道の遺構は残っているのだ。海沿いの断崖を走る8連アーチ橋、紅葉の渓谷を横切る古びたトラス橋、橋のアスファルトの下から出てきた都電の遺構にひっそりと佇む草に覆われた錆びついた線路。

もしかしたら、あなたの身の回りにも実は廃線が、その遺構が眠っているかもしれない。



# しんよこはま 新横浜

Shin-yokohama 新横浜 신요코하마

新綱島  
Shin-tsunashima

SH 01 SO 52

羽沢横浜国大 SO 51 →  
Hazawa yokohama-kokudai

## 東横線と新横浜線

2023年3月18日、東横線に乗り入れる新たな路線が開業した—。それが「東急新横浜線」である。



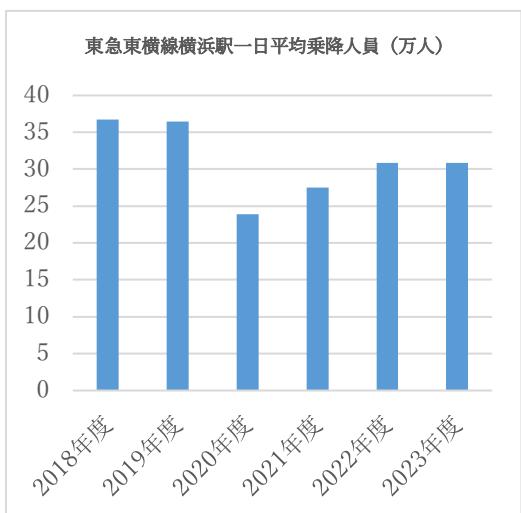
東急新横浜線は東横線、目黒線の日吉駅に接続する形で、日吉駅から新綱島駅を経由して新横浜駅までを繋ぐ 5.8km の路線である（Wikipedia, 2025）。この路線の開業により、東横線や目黒線沿線から乗り換えをすることなく東海道新幹線の駅に向かうことができるようになった。次ページより真面目すぎる内容となっているが、テスト前に頑張って書いたのでぜひ読んでいただきたい。

## 新横浜線開通による東横線への影響

東急・相鉄新横浜線が開業した 2023 年 3 月 18 日以前と、開業後の東横線の利便性について、三つの観点から考える。

### 1. 横浜駅の混雑緩和

新横浜線が開通する以前、横浜駅と神奈川県央部に位置する海老名駅、湘南台駅をそれぞれ結ぶ「相鉄線」の利用者は、東横線の各駅や渋谷方面に向かう際、横浜駅での乗り換えを余儀なくされた。相鉄横浜駅から東急横浜駅までは地味に遠いので、私はシンプルにだるいなと思いながら通ることが多い。以下の図は、2018 年度から 2023 年度にかけての、東横線横浜駅の一日平均乗降人員を示したグラフである。このグラフで示した中で、2019 年度の中で相鉄 JR 直通線、2022 年度の中で相鉄東急直通線が開通している。ただ開業は 2023 年 3 月 18 日のため、2023 年度のみ相鉄東急直通線の影響があると考える。



<https://www.tokyu.co.jp/railway/data/passengers/> を元に作成

このグラフを見ると、まずは 2019 年度と 2020 年度の間で大幅に乗降人員が減少している。これは誰しもが予想できるであろう、某ウイルスによるものと考えられる。その後年度が変わることごとに乗降人員には増加傾向が見られる。これも某ウイルスが徐々に収束していった結果だと考えられる。次より某ウイルスと書くのが面倒なのでコロナウイルス及びコロナと呼ぶことにする。

ではそれ以外でどのように見ると混雑緩和したと言えるのだろうか。まず 2023 年度は皆さんも感じていたと思うが、2020 年度と比較すると多くの人がマスクを着用しないようになったと感じるだろう。また学校行事等もほぼ通常通りに行えるようになりたり、列車内や街中、店などでコロナウイルスに関するポスターや放送が減ったりしたとも感じられる。もちろん現在感染している方や医療関係で従事されている方も多くいらっしゃるが、私はほぼ収束したと言っても過言ではないレベルまで達していると思う。

よって 2023 年度をコロナ前の 2019 年度と同様に扱い、比較しても良いかと思ったが、ここに大きな「トラップに引っかかりましたね！！」が存在していると思う。このトラップとは何かと言えば、このコロナ禍で多くの企業が時差通勤やテレワークを導入した。つまり、確実にテレワークをしている人が 2019 年度よりも 2023 年度の方が多いということになるはずだ。と考えたのだが、そ

れを考慮したとしても、2019年度と2023年度で5万人以上、東横線横浜駅の乗降人員が減少しているのには他にも理由があると言えるのではないだろうか。実際私は中学3年生まで海老名駅ユーザーだったのだが、海老名駅から新横浜、東急線方面へ向かう列車がガラガラかといえばそうではなく、「なんだ意外と混んでるじゃん」と言えるほどの旅客がいたのも事実である。

ここまで長々と述べてきたが、結果として新横浜線が開通した影響として、東急及び相鉄(今回はデータとして提示していないが)横浜駅の混雑が少しでも緩和したと言うことができるだろう。

### 疲れちゃったので雑談コーナー

長々と論文のような文章を読んでいただいたあなたのため少し休憩できるコーナーを設けよう(誰目線)。この章ではただの鉄オタ高校生が謎知識について少々語る。不快な場合は飛ばしてもらって構わない。

ちなみにだが、私が相鉄線から東横線へ、またその反対へというように相互に行き来するときは、ほとんどこの新横浜線は利用しない。それはなぜか？横浜経由の方が安いからだ。基本的に、私は何か重要な用事があって急ぐ必要がない限り、できる限り最安値で行こうと考える。簡単に言えばただのケチである。

例えば海老名から渋谷まで行くとしよう。この時点で小田急線に乗り下北沢で井の頭線に乗り換えて行く方が速くて安くて楽(IC

運賃で612円)なのだが、たまに相鉄線を利用したくなることがある(これが鉄オタというものである)。いや最安値で行くのなら小田急と京王使えよと思った方もいらっしゃるかと思うが、何度も言おう、これが鉄オタというものである(ちなみに海老名～渋谷の最安値は海老名～相模大野～中央林間～渋谷と小田急小田原線、江ノ島線と東急田園都市線を乗り継ぐ行き方で、IC運賃で611円である、下北沢経由より1円安い)。

まずは普通に新横浜線経由で渋谷まで行くとしよう。するとIC運賃で752円となる。しかし、横浜駅を経由するとどうなるのか、なんとIC運賃で633円になるのだ！つまり新横浜線を利用しないことで、119円も安く相鉄線と東急線を楽しめてしまうわけだ。これは非常にお得である。浮いた119円で、コンビニでパンや飲み物一つくらいは購入できるだろう。まさにライフハックなのではなかろうか。検討していただきたい。

ここまで読んでいただいて、「え？どうして距離が長いのに安いの？」と疑問に思う方も多いと思う。実際、新横浜経由の海老名～渋谷間の距離は43.4kmだが、横浜経由の海老名～渋谷間の距離は48.8kmである。実は運賃が安くなる乗り方にはある程度の規則性があり、それに従うとこのように距離が長いにも関わらず安くなることがある。運賃を安くする方法をまとめて部誌のどこかに示したのでぜひ探して活用していただければと思う。

## 2. 東海道新幹線の利便性向上

大変お待たせしましたということで、2つ目の項目に移ろう。見出しの下にも少し明記したが、東海道新幹線の利便性が向上した。これはなぜなのかというと、以下の地図を見てほしい。



Apple Map (2025/02/23 時点)を元に作成

東横線及び目黒線ユーザーが東海道新幹線に乗ろうと思ったとする。するとまず渋谷や目黒などの山手線との接続駅まで行き、そこから品川まで行く。または菊名で横浜線に乗り換えて新横浜まで行く必要があった。この過程ではどちらも乗り換えを一回以上挟むため、例えば早朝の出張や深夜帰宅する際はきついと思う。私は社会的に言うと「鉄オタ」と呼ばれる人間であるため別にそこまできつくはないが、確かに、帰宅する際に乗り換えがないというのは楽だと思う。しかし、新横浜線の開業によりここが大きく変わったのだ。次の地図を見てほしい。



Apple Map (2025/02/23 時点)を元に作成

どうだろうか。なんと新横浜線の開業により、新横浜駅まで乗り換えなしが実現しているのである。これは社畜のお父さんもびっくりである。

また、新横浜始発の新幹線にも東急新横浜線から乗り継ぎが可能になった。現在、臨時ではあるがのぞみ 497 号新大阪行きが新横浜駅を朝 6 時 3 分に出発する。この新幹線は新大阪になんと朝 8 時 6 分に到着し、途中でどの新幹線にも抜かれない。そのため、首都圏から一番早く大阪(名古屋や京都にも)にたどり着くことができる新幹線なのだ。当日に家を出て一限が始まる前までに、しかも余裕を持って大阪に着けるなんて衝撃的ではなかろうか。

こんなができるのは、1分1秒を正確に管理し、安全に運行されている日本ならではの公共交通機関同士の連携から成るパフォーマンスと言えるだろう。え、めちゃくちゃかっこよくないか！？

### 3. 直通ならではの課題

ここまで項目全てを読んでいただいた方は、「新横浜線最高じゃないかあああ！」とすっかり新横浜線が「推し」になっているであろう。え？ なっていないって？ そんなことはないはずだ。と茶番に付き合っていただいたところで、良いことばかりではないという現実をお見せしようと思う。

以下の図は東急線全線の路線図である。中央を左下から右上に向かうようにして示してあるのが東横線、中央の日吉駅から左側に伸びている短い紫色の線が新横浜線である。まずこの図の右側に着目していただきたい。



2025/02/06日に新綱島駅で撮影

すると、東横線より先は茶色のFのマーク、東京メトロ副都心線と繋がっており、さらにその先に小さく書いてあるように東武東上線、西武池袋線まで繋がっている。次に反対の左下、横浜の方に目をやると、横浜高速鉄道みなとみらい線にも繋がっている。この時点で東急、東京メトロ、東武、西武、横浜高速鉄道の5社、いわゆる「5直」が完成している。

また日吉から田園調布の間は目黒線も並行するように走っている。図の右側に目をやると東京メトロ南北線、都営地下鉄三田線、埼玉高速鉄道埼玉スタジアム線まで直

通が行われているのがわかるだろう（いや路線多すぎ）。

そこに今回、相鉄が加わったわけである。相鉄線からは東横線だけではなく目黒線へ乗り入れる列車も多く運行されており、より複雑化している。相鉄から直接西武線へ乗り入れる列車は現段階では存在しないが、その列車の前後では西武線に乗り入れる列車が多数運行されているため、直通列車がないからといって全く影響がないかと言えば絶対にそんなことはないのだ。

さらに左の図には示されていないが、先ほどどこかで述べた方に相鉄線はJR東日本とも直通運転を相互に行っている。また東武線、西武線は東京メトロ有楽町線とも直通運転を行っている。

とこのように考えると、この東横線の運行に関わる鉄道会社（間接的に関わるものも含めると）東急、東京メトロ、東武、西武、横浜高速鉄道、相鉄、都営地下鉄、埼玉高速鉄道、（JR東日本）となり、9社が関わっていると考えられるだろう。

これの何が問題なのか。平常運行では別に大きな問題とはならないが、どこかの鉄道会社で大幅な遅延や事故があった時に顕著に現れてくる。例えば相鉄線内で人身事故等により大幅に列車が遅延することになったと仮定しよう。まずは相鉄線内で前後の列車に遅れが生じる。すると東急線直通の列車が遅れる。遅れた状態で東急線内に侵入すると、東横線本線を走っている列車が前後にくればその列車も遅れる。そして

副都心線内にも遅延を引きずった状態で侵入し、そのまま進んでいくと東武線、西武線内にも遅延が広がって行く。また新横浜線には目黒線直通の列車が走っているため、目黒線が遅延すると南北線、三田線の方にも遅延が拡大する可能性がある。またJR直通を行っている相鉄が遅れているため、もちろんJR直通先の埼京線が遅延する原因にもなる。しかも埼京線は湘南新宿ラインと線路を強要しているため、湘南新宿ラインが遅延、さらに湘南新宿ライン乗り入れ先の東海道線、宇都宮線、高崎線にも影響がある。

ここまで酷いことになることは基本的にないが、単純に考えればここまで連鎖的に多くの鉄道会社に遅延を広めるダイヤクラッシャーの原因になることは確実である。もちろん今まで「5直」などというようにこの現象が起きていたが、新横浜線開通によりさらに相鉄も加わるとよりこの現象が起きやすくなるのは間違いないだろう。

これを解消するための対策として、どこかの鉄道会社で遅延が発生した時に、「○○線への直通運転を見合わせています」という情報を見かけたことがある人も多いだろう。これがまさにこの現象を食い止める対策である。

日吉駅から綱島駅と新綱島駅までの運賃はどちらも140円。

新横浜までは250円…え？高すぎじゃね？



2025/2/6に日吉駅で撮影

## まとめ

新横浜線の開業により、さまざまなものに良くも悪くも影響があるということが分かった。新たな路線が開業したということは、旅行に新たな選択肢がまた一つ増えたとも言えるだろう。今まで読んできて、東横線ユーザーの方も、そうでない方も、鉄道に少しでも興味を持っていただければ幸いだ。



## 東急東横線の車両

### 1.概要

東急東横線に乗り入れる会社数は 5 社一  
一 東武鉄道、西武鉄道、東京メトロ、横浜  
高速鉄道、相模鉄道である。さらに、田園  
調布-日吉間において並走する東急目黒線  
系統も加味すると、都営地下鉄、埼玉高速  
鉄道の 2 社が加わり、7 社 14 路線からなる  
広大なネットワークが完成する。さて、  
多種多様な会社が乗り入れる東横線系統  
のネットワークであるが、車両について  
も同じことが言える。普段通勤、通学で東  
横線を利用する読者も多いと思う。しかし、  
車両について意識したことのある方  
は少ないのではないか。そんな東横線に

隠された魅力についてわかりやすく解説  
していきたいと思う。

### 2.車両一覧

東急電鉄	東武鉄道
・ 5050 系	・ 50070 型
・ -4000 番台	・ 9000 型
・ 5000 系	・ 9050 型
東京メトロ	西武鉄道
・ 17000 系	・ 40000 系
・ -80 番台	・ -50 番台
・ 10000 系	・ 6000 系
横浜高速鉄道	・ -50 番台
・ Y500 系	相模鉄道
	・ 20000 系

### 3.各車両について

### 3-1. 東急電鉄の車両

#### ・ 5050 系



製造初年 2003 年 製造 東急車輛、J-TREC

在籍 21 編成 (8 両)

言わずと知れた東横線の主力車両。ユーザーであれば、彼を見ない日はないであろう。5050 系は、後述する 5000 系登場の翌年 2003 年から製造が開始された。ここで特筆すべきは、2003 年に最初の編成が落成してから断続的に製造が続けられ、現時点での最新の編成 5178F が完成したのは 2019 年であるということだ。実に 16 年もの間にわたって製造された車両はそう多くない。それゆえ、製造時期によって車内外に多くの差異が見られるのが当形式の特徴であり、細かく語りだすと紙面に収まりそうにないため、今回は割愛する。もし一つだけ例をあげるとするなら、ドア窓における差異が最もわかりやすい例だろう。6 次車以降 (5167F～) はドア窓の窪みがなくなり、フラットなものになっている。(写真は 5050 系 4000 番台)



5050 系 4000 番台 4108F(11 次車)のドア



5154F(4次車)のドア



JR東日本 E231系500番台のドア



JR東日本 E233系7000番台のドア

この変化はJR東日本のE231系とE233系との間にも見られる変化であり、5050系がE231系と共に設計されたことに起因するものだが、この事例からも、他社が世代交代する間にも一貫して同じ形式が製造されているという事実がわかるだろう。（もはや同形式とはいえないレベルだが…）

また5050系は、鉄道車両として初めてフルカラーLEDを採用した車両である。その後も先進的な取り組みは続けられており、2013年製造の5176F編成の5号車、5576は総合車両製作所が開発した、環境に配慮したステンレス製新傾向車両「Susitna」の実用化モデル第一号である。



Susitnaのロゴ（写真は東急2020系のもの）

その後の導入例としてJR東日本E235系や京王5000系が挙げられ、今後も増え続けていくだろう。ただ、8両編成のうちの一両だけの導入にとどまったため、外見はかなり異質なものになっている。



### 5476 と 5576 の連結部

Susitna 車両の特徴である車両肩部の雨どいが隠れており、窓枠に凹凸がないことなどによるものだ。一眼見ただけでわかるような異様さのため、ぜひ探してみて欲しい。最後に、5151F~5178Fまで合計 28 編成が製造された 5050 系がなぜ 21 編成しか在籍していないのかという疑問を提示して終わりたいと思う。(この先を読めば明らかになるだろう…)

#### ・5050 系 4000 番台



製造初年 2011 年（新造車） 製造 東急車両、J-TREC 在籍 15 編成

5050 系の 10両バージョンとして、4000 番台に分けられたグループ。8両編成とのわかりやすい違いといえば、8cars のステッカーが貼られていないこと、および乗

務員扉に青い縦長のステッカーが貼られていることくらいだろう。ちなみに、10両編成の車両は他社の車両でも同じステッカーが貼られている。また、車両全面には 4000 と表記されているため、しばしば 4000 系だと勘違いされてしまう車両もある。そんな少し寂しい彼であるが、東横線と相互直通運転を行う全ての路線に入線することができるユーティリティプレーヤーなのだ。それゆえ、2023 年 3 月より開始された東急・相鉄直通では東横線からの乗り入れ車の代表に抜擢された。しかし、ただでさえ広大なネットワークを持っていた東横線系統に新たに相鉄線が加わるとなると、全ての直通先に顔を出す当形式が不足するのは想像に難くないだろう。そこで東急電鉄が考えた解決策というのが、5050 系（8両）を改造しよう！というものだった。確かに 4000 番台の運用は逼迫していたが、5050 系（8両）の運用に余裕があるわけでは決してなかった。しかし 10両規模の編成を何本も作れるほどの時間的余裕はなかったため、ダイヤをうまく調整してなんとか 5 編成分の余裕を作り、それらが 4000 番台に改造された。この過程が、先述した 5050 系の編成数が減少した理由の一つである。当時、すでに 10 編成が運用についていた 4000 番台、5050 系からの改造第一号は 4111F、種車は 5173F である。改造に際しては、相鉄線直通対応の機器が追加され、

6、7号車への新造車の増結が行われた。この編成においても、製造年の隔たりにより内装における差異が著しいものとなっている。続いて、5166F～5169Fが順次4112F～4115Fに改造されていったのだが、彼らには先述した4111Fとは異なる形での増結が行われたのだった。東横ユーザーの皆様なら、一部の車両が真っ赤に塗られた列車を見たことがあるのではないか。それらが4112F～4115Fである。では、その真っ赤に塗られた車両とはなんなのか。答えは「Qシート」だ。2018年より東急大井町線にて運行を開始した座席指定サービスで、通勤通学時間帯の一部列車において座席を指定できるというものだ。大井町線での好評を受け、東横線での導入が決まった。そこに重なったのが今回の4000番台の増備だった。増結する2両にQシート車両を用いることで東横線への導入を果たしたのだ。（サービス開始は2023年）こうして全15編成が出揃った5050系4000番台であるが、2編成だけ毛色の違うものがある。一つはShibuya Hikarie号（4110F）である。



車体側面のロゴ

2013年、東急グループが渋谷に開業した商業施設の開業一周年を記念し、施設と同名の列車が運行を開始した。車内は他編成とは一線を画したスタイリッシュなものとなっており、外装もゴールドを基調とした特別感のあるものとなっている。もう一つは、こちらは期間限定なのだが、新幹線を模したラッピング車両、通称「東横新幹線」（4105F）である。



製造初年 2002 年 製造 東急車輛 在籍 4 編成（東横線所属）

このラッピング自体は 2024 年 5 月 14 日より始まっており、「enjoy WEST」プロモーションの一環で運行されている。ちなみにこのプロモーションは東急電鉄、相模鉄道、JR 東海、JR 西日本、阪急電鉄の 5 社が東急・相鉄新横浜線の開業により新幹線との乗り換え駅ができたことをきっかけに、東西の結びつきを加速させていくこうとするものだ。東急線内では東横線、目黒線に各一本ずつ新幹線ラッピングの列車が走り、車内では関西地方の観光地の PR がされる。今後も走り続けるかについては、東急電鉄のホームページにおいては当面の間とされているが、後述する 5000 系の青ガエルラッピングが 2017 年に開始されたのち、好評につき現在（2025 年 2 月）まで運転されていることを考えれば、もしかすると今後も見続けられるかもしれない。

・5000 系

老朽化が進んでいた先代車両を置き換えるため、「人と環境にやさしい車両」をコンセプトに設計された車両であり、田園都市線に導入、その後派生形式として東横線向けの 5050 系、目黒線向けの 5080 系などが生まれた。勘のいい読者であれば早速違和感を覚えたかもしれない。なぜ田園都市線向けに導入された車両が東横線で走っているのか。そこには、当該 4 編成 (5118F, 5119F, 5121F, 5122F) の製造時期が絡んでいる。彼らが製造されたのは 2009 年度、前年のリーマンショックの煽りを受けて東急電鉄の業績が悪化していたことに加え、2005 年より導入された 6 扉車の増備が始まり、煩雑な組み替えが行われていた時期だ。（具体的には、5 号車と 8 号車にしか連結されていなかった 6 扉車を 4 号車にも追加、編成あたり 3 両にするというもの）細かい組み替えの話をすると長くなってしまうので、簡潔に述べるとすると、当該 4 編成のために製造した 6 扉車を他の編成に供与し、多少の組み替えを伴う 8両化を経て当時増備

が進んでいた東横線に転入したというわけだ。故に、5118F,5119F,5121F は田園都市線で営業運転をしたことがないという錯誤が起きている。以上 4 編成が東横線に紛れ込んだ 5000 系の紹介であると言いたいところだが、実は彼らは 1 両単位で、しかも 5050 系の名前を背負って東横線に紛れていることをご存知だろうか。その数、合計 9 両。

図 1

編成	クハ5850	デハ5750	デハ5650	サハ5550	サハ5450	デハ5350	デハ5250	クハ5150
5169F	5869 ○○	5769 ●●●●●	5669 ○○○○○	5569 ●●●●●	5469 ■■■■■	5369 ○○○○○	5269 ●●●●●	5169 ○○○○○
	10/04/08 →	→ →	→	09/02/19	10/04/08 →	→	→	
5172F	5872 5772	5672 5572	5572 5472	5472 ■■■■■	5372 5272	5272 5172	5272 5172	
	10/09/22 →	→ →	03/01/16 08/08/07	10/09/22 →	→	→		
5173F	5873 5773	5673 5573	5473 ■■■■■	5373 5273	5273 5173	5273 5173	5273 5173	
	10/04/22 →	→ →	09/04/23 10/04/22	→	→	→		
5174F	5874 5774	5674 5574	5474 ■■■■■	5374 5274	5274 5174	5274 5174	5274 5174	
	10/06/03 →	→ →	08/10/23 10/06/03	→	→			

図 2

5170F	5870	5770	5670	5570	5470	5370	5270	5170
	10/06/16 →	→ →	02/12/05 →	10/06/16 →	→ →	→ →	→ →	
5171F	5871	5771	5671	5571	5471 ■■■■■	5371 5271	5271 5171	
	10/09/08 →	→ →	02/12/19 →	10/09/08 →	→ →	→ →	→ →	

5172F	5872	5772	5672	5572	5472 II	5372	5272	5172
	10/09/22 →	→ →	11/12/14 →	03/01/16 10/09/22	→ →	→ →	→ →	

図 3

4101F	4001	4901	4801	4701	4601	4501	4401	4301	4201	4101
	11/03/31 →	→ →	→ 09/02/19	11/03/31 →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	
4102F	4002	4902	4802	4702	4602	4502	4402	4302	4202	4102
	11/06/16 →	→ →	→ 09/04/23	11/06/16 →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	
4103F	4003	4903	4803	4703	4603	4503	4403	4303	4203	4103
	11/09/01 →	→ →	→ 08/10/23	11/09/01 →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	
4104F	4004	4904	4804	4704	4604	4504	4404	4304	4204	4104
	12/03/08 →	→ →	→ 08/08/07	12/03/08 →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	

図 1 は 5050 系 4000 番台製造以前の形態であり、なんと電動車から機器を取り除いて付随車に改造した車両が 4 号車に連結されている。この時点すでに異例なのだが、さらに異例なのが付随車改造した車両を再度電動車に改造し、5050 系 4000 番台の 4101F~4104F の 6 号車として 4601,4602,4603,4604 に改番の上編成に組み込んだのだ（図 3）。田園都市線出

身の車両のため、青系内装であり実際乗車するとかなりの違和感がある。また、代替として、付随車を抜き取られた 4 編成には新造車が組み込まれている。その後も、田園都市線で余剰になった車両が 5170F,5171F の 4,5 号車、に組み込まれ、現在も活躍している（図 2）。該当の編成が現れたときは、ぜひ外装や内装の差異を楽しんでほしい。また、編成単位では 4 編成しか存在しない東横線の 5000 系にも、ラッピング編成が存在する。先述した青ガエルラッピングなるものだ。



2017 年、東横線開業 90 周年を記念して東急の初代 5000 系、通称青ガエルを模して緑一色のラッピングがなされた。初代 5000 系といえば、今は移転されてしまったが、渋谷駅ハチ公口に保存されていたのを覚えている人も多いだろう。当初は一年間のみの予定だったが、翌年の 2018

年に 1 年間のラッピングの延長が発表、これで終了かと思われたが、2019 年に再度ラッピングの延長が発表、それまで先頭車に掲げられていたヘッドマーク、90 と書かれたステッカーを取り外して、現在（2025 年 2 月）も走り続けている。しかも使用編成は 5122F であり、編成単位で製造された 5000 系の中では最新のものだ。そんな編成が東横線に転属し、さらに特殊なラッピングを施されているという事実に、不思議な因果を感じずにはいられない。



90 周年記念のステッカー

### 3-2. 横浜高速鉄道の車両

#### ・Y500 系



製造初年 2003 年 製造所 東急車輛  
在籍 6 編成

2003 年、翌年の横浜高速鉄道みなとみらい線の開業に先駆け導入された。仕様としては 5000 系の 3 次車と共通であり、外装、内装は横浜をテーマとした独自のものを採用している。この形式、5050 系とは違って一度に製造されたため、編成の差異はないかと思いきや、もはや東横線系統のお家芸とも言える、異色の編成がいる。Y517F だ。5000 系の 3 次車は車体側面の種別幕と行先表示器が分離しているタイプなのだが、Y517F だけはそれらが一体になっているため、容易に判別できる。



Y511F～Y516F の行先表示器



Y517F の行先表示器

なぜこんなことが生じたのか。そこには、2014 年 2 月、関東地方全体が大雪に見舞われた日に起きた、元住吉駅構内列車衝突事故が関わっている。元住吉駅下り線に停車していた 5155F 使用の各駅停車に、雪が車輪と制輪子の間に挟まり制御不能になった Y516F が追突し、両編成の先頭

車両が大きく損傷して運用復帰は困難とされた。そこで事後処理として行われたのが、東急電鉄から横浜高速鉄道への車両譲渡だった。この事故の責任は東急電鉄にあるとされ、横浜高速鉄道からY516Fを受け取る代わりに5155Fと同世代の5156Fを受け渡して解決した。そして誕生したのがY517Fなのだ。今一度思い出してもらうと、最初の項で5050系の製造数と在籍編成数の差異について含みを持たせたと思う。その答えは、ここで全て解説しつくしたことになる。時系列を無視すると、下表のようになる。

5155F	元住吉駅事故で廃車
5156F	Y516F の代替で横浜高速鉄道へ
5166F	4111F へ
5167F	4112F へ
5168F	4113F へ
5169F	4114F へ
5173F	4115F へ

以上7編成が廃車、譲渡、改造等で5050系ではなくなり、28編成が製造された5050系は21編成しか在籍していないのだ。余談だが、元住吉駅の事故で廃車になった5155Fの5号車は5555のゾロ目であり、廃車時には惜しむ声が多かった。なお、Y500系にはY515Fの5号車にY555が存在する。後半は5050系の話も入ってきてしまったが、これにてY500系の紹介は終わりとする。

### 3-3 東京メトロの車両

- ・17000系 0番台・80番台



17000系 0番台



17000系 80番台

製造初年 2020年 製造所 日立製作所  
(0番台)、近畿車輛(80番台) 在籍 6編成(0番台)、15編成(80番台)

1974年登場で、かなり老朽化が進んでいた東京メトロ7000系を置き換えるため、2020年から2年間かけて全21編成が製造された。個人的には、置き換えがかなり急ピッチで進んだように感じられたが、

気のせいなのだろうか。さて、当形式は各車両へのフリースペースの設置、フリースペース付近のドアレールへの切り欠きの設置、抗菌性能の高い内装や機器の遠隔モニタリングシステム等の取り組みが評価され、2020年度にはグッドデザイン賞を、2022年度には鉄道友の会のローレル賞を受賞した。後者に関しては、17101F、17181Fの先頭車、運転台背後の壁面に掲げられている。外観としては7000系譲りの丸目が特徴で、親しみやすい車両を目指している。また、日立製作所のブランドである「A-train」特有の、車体の隅が角を削がれたような見た目になっている点も特徴の一つだ。ただ、日立製作所製なのは0番台だけで、80番台は近畿車輛製である。それゆえ、よく見ると外装に小さな差異がある。最もわかりやすいのは車両肩部で、0番台は角張っていて、80番台は丸みを帯びている。0番台の車体が一回り大きく見えるのは、これが原因だろう。他にも、ホームドアの設置された駅が増えてなかなか見る機会がないが、車体裾部については、前者が裾絞り、後者はストレートとなっている。内装については、白、黒を基調としたシンプルな内装の中に、背もたれには有楽町線のラインカラーである金色（座席は黄色）、吊り革には副都心線のラインカラーである茶色が用いられていて、スタイリッシュにまとめられている。また、妻面の開口部が広く、

貫通扉以上の幅をガラス張りにしているため、見通しがよく、地下鉄特有の閉塞感を解消している。17000系に置き換えられた7000系は爆弾ドアと呼ばれる勢いよく閉まるドアが有名で、子供がドアに近づいて景色を見られないようドア窓を高い位置に設けるという子鉄には大変厳しい仕様だった。この2形式を比べてみると、今は昔よりもっと車両に優しさが求められる時代なのだろうか。

#### ・10000系



製造初年 2006年 製造所 日立製作所  
在籍 36編成

2006年、2年後の東京メトロ副都心線開業を見越して登場、2007年にはグッドデザイン賞を受賞した。当形式は帝都高速度交通営団が東京メトロに変わってから初めての新形式であり、その後の10000系シリーズのフラッグシップになるため、それ以前の車両とは大きく使用が変更された。まず、外観はドイツの工業デザイナーに依頼し、先頭車は丸みを帯びたスピード感あふれるものとなった。最初の4編

成(10101F~10104F)の前面には上から白、茶色、金色の帯が巻かれ、副都心線や有楽町線を走る車両であることが誇示されていたが、第5編成(10105F)以降は金色の帯が巻かれなくなってしまった。(下写真)



また、こちらも日立製作所の「A-train」を採用しているため、17000系同様車体の隅が特徴的なものになっている。車体側面の行先表示器は当初3色LEDで、近年はフルカラーLED化が進んでいる。この行先表示器の表示内容は特殊で、種別・行先と号車が交互に表示される。これは後述する東武50070型とも共通している。ついで、内装については、その天井が特徴的だ。照明と空調の吹き出し口が一体化していて、さらにウェーブした構造となっており、天井を高く見せて閉塞感を軽減している。詳しく見てみると、照明は通勤車両では珍しい間接照明で、蛍光灯の下にカバーがついていて乗客に直接光が届かないようにしているのだが、それが裏

目に出で登場してすぐに車内が暗いというクレームを受けた。それゆえ、蛍光灯が迫り出すように改造が行われ、その後製造された編成には初めから迫り出した蛍光灯が付けられた。次に空調は、普通は線路と並行に設けられる吹き出し口が、枕木方向に設置されており、時々中吊り広告がはためいている。他にも、17000系同様貫通部は大開口となっていて、天井のウェーブと合わせて開放感を与えている。ところで、10000系は合計36編成が10両編成で製造され、全車が今も活躍しているが、2021年、17000系による7000系置き換えの際、なんと8両で運用されていた時期があった。これには、第1~5編成が分割可能に設計されていたために可能だったのだが、なぜ最初の5編成だけなのか。そこには、東横線・副都心線直通に備えた試運転が関係している。直通運転が開始される前の東横線には8両編成の列車しか入線できなかつたので、このような設計になった。ただ、直通運転が始まる前にどうやって車両を東横線に運び込んだのか不思議に思うかもしれない。もちろんわざわざ陸送したわけではない。この点については、またの機会に解説したいと思う。

### 3-4. 東武鉄道の車両

- ・50070型



製造初年 2007 年 製造所 日立製作所  
在籍 7 編成

翌年 2008 年の東京メトロ副都心線の全線開業に合わせてデビューした車両。50000 系の中では三男とでもいべき存在で、50070 型以前には東上線向けの 50000 型(現在は伊勢崎線系統にも 2 編成在籍)、伊勢崎線系統向けの 50050 型がいる。また、50070 型以降も東上線の TJ ライナー向けの 50090 型が存在する。先述の 9000 型が東武鉄道初のステンレス車両であったのに対し、50000 系は同社初のアルミ製車両である。前者が小豆色の帯を巻いていたのに対し、後者はシャイニーオレンジという明るいオレンジ色を車体全面、側面に配置しており、アルミのすっきりとした質感と合わせて爽やかな印象を与えていている。余談だが、50090 型のみはシャイニーオレンジの塗装に加え紺色の帯を巻く。(下写真)



50070 型に話を戻すと、当形式は 50000 系列の中で唯一ドア上に LED 表示器ではなく LCD(液晶ディスプレイ)が設置されている。また、日立製作所の「A-train」を採用しているため、車体の隅の外見は先述の東京メトロ 10000 系や 17000 系と同様のものになっている。特に 10000 系については、製造時期が重なっているためか、客室内ドア横の手すりの構造や、側面行先表示器の号車番号と行き先が交互に表示されるスタイルなど、共通する部分が多い。さらに、これは 50000 系列に共通する特徴なのだが、運転室背後のカーテンが全て閉まる、いわゆる目隠しができる。たいていの車両は、運転室と客室の仕切りには窓が 3 つあるが、50000 系列では運転台真後ろの窓がないことに加え、中央の窓、乗務員扉どちらにもカーテンが

ついている。カーテンを閉めるのは基本的に夜間や地下走行時なのだが、全面展望が好きな人や子鉄からしてみれば少し寂しい機能かもしれない。

#### ・9000型、9050型



9000型（写真右）



9050型

製造初年 1981年（9000型） 1994年  
(9050型) 製造所 東急車輛、富士重工、アルナ工機 在籍 7編成(9000型)、  
2編成 (9050型)

9000型は東武鉄道初のオールステンレス車両で、将来的な営団（現：東京メトロ）有楽町線への直通を見据えて1981年に第一編成の9101Fがデビューした。その後、営団有楽町線が営団成増（現：地下鉄成増）

一和光市間を開通させた1987年には、量産車である9102F～9107Fがデビューした。1991年にはマイナーチェンジした9108Fがデビューし、9000型全8編成が出揃った。続いて1994年には、VVVFインバータ制御の9050型が全2編成デビューした。以上10編成が製造されたわけであるが、現在の在籍は9編成である。この1編成の欠如の原因は何かというと、ズバリ9101Fの廃車である。先述の通り、東武鉄道で初めてのオールステンレス車両であった9101Fは試作車的な性格が強く、1～4号車はアルナ工機、5～6号車は富士重工、7～10号車は東急車輛がそれぞれ製造した。編成内で製造会社が変わるのは非常に珍しい。その後の編成については、9102F、9104F、9106F、9108F、9152Fがアルナ工機で、9103F、9105F、9151Fが東急車輛で、9107Fが富士重工でそれぞれ編成単位で製造された。ここで9101Fに話を戻すと、構造上の異質さゆえ2006年から始まった東京メトロ副都心線直通に向けた改造は対象外となり、有楽町線乗り入れもドア位置が量産車と異なるため同線のホームドア導入に合わせて撤退した。こうして2010年より東武東上線の地上運用専属となっていたのだが、2021年6月に東武東上線北坂戸駅で故障、その後森林公园検修区に回送され、なぜか2年間放置されたのち廃車されてしまった。40年近く活躍したとはいえ、試作車ゆえの数奇な運

命だったと言えるだろう。続いて、9050型について紹介する。外観については9000型とほぼ同じ、特に側面のビードの本数を見ると9108Fと類似している。具体的には、9108Fおよび9050型は車体肩部のビード（車体の補強のためにつけるシワのようなもの）の本数が2本（写真上）であるのに対して、その他の編成は3本である（写真下）。



機器類については、制御方式が9000型のチョッパ制御に対して、現在主流のVVVF（Variable Voltage Variable Frequency=可変電圧可変周波数）インバータ制御である。比較的新しい車両の多い東横線系統において、9000型が轟音を響かせて走り抜けていく姿は目を見張るものがある。置き換え車両の導入が決定されたそうだが、しばらくは彼らの勇姿を堪能できそうだ。

### 3-5.西武鉄道の車両

#### ・40000系



40000系0番台



40000系50番台(10両)

製造初年 2016年 製造所 川崎重工  
(車両) 在籍 6編成(0番台) 14編成(50番台・10両) 3編成(50番台・8両)

西武鉄道初のデュアルシート車（ロングシートとクロスシートを切り替えられる車両）で、通勤需要と観光需要を同時に満たせる車両としてデビューした。愛称は「2代目スマイルトレイン」で現在は専ら座席指定列車に充当され、西武池袋線系統のS-TRAINや新宿線系統の拝島ライナーとして活躍している。車内設備は、長

距離の移動を考慮して 4 号車にトイレを設置しているほか、通路側を除くほぼ全ての座席のコンセント、中吊り広告の代わりの「Smile ビジョン」というディスプレイ、フリーWi-Fi、空気清浄機など枚挙にいとまがない。中でも登場時大きな衝撃を与えたのが、10 号車に設置されたパートナーゾーンだろう。外から見ると、黄色く縁取られた一回り大きな窓が配置されていたからだ。中身はというと、パートナーゾーンという名前に惑わされるがフリースペースに軽く腰掛けられる椅子が追加されたといった見た目で、大きな荷物を持っている人たちや車椅子を利用する人たちへの配慮から、大きな窓を採用したそうだ。それまでのフリースペースといえば車端部に申し訳程度に設置されていたが、40000 系のパートナーゾーンは、そんなフリースペースに景色を楽しむというエンタメ性を持たせた画期的な取り組みだと言えるのではないか。S-TRAIN が東横線に直通してくるのは土日祝の朝夕 2 往復なので、乗車したい場合は乗車日に注意だ。加えて、座席指定券の購入も忘れないでほしい。ただ、40000 系 0 番台の製造数は 6 編成、そのうち 2 編成は新宿線所属となったため、これらだけで観光、通勤両方の需要をカバーし切れるとは思えない。そこで 2019 年より、50 番台の製造が始まった。先述の通り 0 番台が座席指定列車に従事する反面、50 番台は通勤車

両的な側面が強い車両で、基本的な構造は同じだがシートはロングシート固定になり、中吊り広告の代わりの Smile ビジョンやトイレ、フリーWi-Fi といった設備は省略された。また、0 番台と区別するため、車体全面、および側面行先表示器の隣にオレンジ色で LONG と書かれたステッカーが貼付されている。ちなみに、0 番台の同じ箇所には水色で LONG/CROSS と書かれている。さらに最近、40000 系 50 番台の 8 両バージョンが西武池袋線に導入された。こちらは地下鉄直通する可能性はかなり低いが、西武鉄道の車両に変革の時が訪れているのは確かだろう。

#### ・6000 系



製造初年 1992 年 製造所 東急車輛(0 番台)、日立製作所 (50 番台) 在籍 17 編成(0 番台)、8 編成 (50 番台)

こちらも東武 9000 型と同じく、當団有楽町線との直通運転に備えて導入された車両。西武鉄道初のステンレス車両であり、1998 年には當団有楽町線への乗り入れ、2013 年には東京メトロ副都心線への乗り入れを開始した。1996 年以降はさら

なる車体の軽量化を目指してアルミ車両の導入が始まり、ステンレス車両との区別のため 50 番台に分類された。そんな 50 番台、戸袋窓を省略していたり、ステンレス車に似せて側面を灰色に塗装していたりと見所が多かったのだが、残念ながらもう東急東横線で見ることはできない。2024 年、6050 系は地下鉄直通運用から外され、地上線専用となってしまった。その原因が、先述の 40000 系 50 番台である。40000 系 50 番台の編成数の合計は現時点（2025 年 3 月）で 14、それに対して 6000 系 50 番台の編成数は 8、さらに地下鉄直通運用から外れた 0 番台（40000 系 50 番台登場以前から新宿線に転属していた編成も含む）は 6 であり、足してちょうど 14 になる。6000 系 0 番台はまだ地下鉄に入れるのになぜ先に 50 番台の撤退が完了したのかは定かではないが、8 編成という少数派であることや地下鉄直通対応編成を一つの形式に集約したことなどが考えられる。とはいっても、決して 6000 系の引退が決まったわけではないので、6000 系 50 番台が名残惜しい人や地下鉄直通改造で顔が白く縁取られる前の原色を保った編成(6101F,6102F)を見に行きたい人は、西武新宿線、池袋線へのお出かけをおすすめする。

### 3-6. 相模鉄道の車両

- ・ 20000 系



製造初年 2017 年 製造所 日立製作所  
在籍 7 編成

2023 年に始まった東急・相鉄直通運転に備え導入された車両。2018 年にはグッドデザイン賞、2019 年には鉄道友の会のローレル賞を受賞した。相模鉄道で行われている「デザインブランドアッププロジェクト」のコンセプトを反映した初めての車両で、車体全体が「ヨコハマネイビーブルー」一色で塗装されている。自動車のフロントグリルを彷彿とさせる全面デザインをはじめ、特徴的な点が多い外装に加え、内装も凝っている。全体としてはグレーでシックにまとめられており、透明で背が高い袖仕切りや網棚、空調吹き出し口側面に貼り付けられた鏡で開放感を生み出している。



空調吹き出し口側面の鏡



透明な袖仕切り

そのほかにも乗客への気配りがなされており、長時間停車時にも空調の効きを維持するためのドア開閉ボタン、昼間は寒色系、日没後は就寝に影響の出ない色である暖色系となる照明、立ち座りが楽なユニバーサルデザインシートなどさまざまである。これは、初めて都内に乗り入れる相鉄車両となることを見越し、相鉄が種々の努力を重ねた結果だろう。そのためか、相鉄の車両のアイデンティティーであった鏡が復活している。



ドア開閉ボタン



ユニバーサルデザインシート

座面は高く短く、背もたれは低いため軽く腰掛けやすいが、落ち着いて座るには向かない



一般的のシート



運転室後の鏡

また、2017年に量産車よりも早く誕生した20101Fは車内のドア周りが黒を基調にまとめられていたり、ディスプレイが

ドア上だけでなく天井から吊り下げる形でも設置されている点など、その後の編成と異なる仕様になっているため、ぜひ探してみてほしい。最近の車両は塗装を簡略化し金属の色を生かすのが主流な中、東横線内を濃紺の車両が駆け抜けていく姿は個人的に強く心を惹かれる光景だ。相鉄線内では同様の塗装な車両が走り回っていて、私には楽園に感じられる。車両を見て、直通先の会社に思いを馳せるのもまた一興なのではないか。

#### 4.まとめ

まずはここまで拙い文章を読んでいた  
だいた方に感謝したい。わかりやすさを  
意識した文章を書こうと努力したのだが、  
少々自分の趣味嗜好に走ってしまったと  
ころもあるかもしれない。少しでも東横  
線の車両の魅力、ひいては鉄道車両や鉄  
道そのものの魅力が少しでも伝われば幸  
いた。

## 5. 参考文献

[https://train-fan.com/tokyu5169f-10cars/#:](https://train-fan.com/tokyu5169f-10cars/#:~:text=The%20Tokyu%205169%20series%20is%20a%2010-car%20train%20set%20operated%20by%20Tokyu%20Railway%20in%20Japan.%20It%20was%20introduced%20in%201998%20and%20is%20still%20in%20service.%20The%20train%20consists%20of%2010%20cars%20and%20is%20equipped%20with%20various%20features%20such%20as%20air%20conditioning%20and%20seating%20arrangements%20designed%20for%20convenience%20and%20comfort.%20The%20train%20is%20notable%20for%20its%20modern%20design%20and%20reliability.%20It%20has%20been%20used%20on%20various%20lines%20in%20the%20Tokyu%20network%20and%20has%20become%20a%20familiar%20sight%20for%20travelers%20in%20the%20area.)

[https://www.j-trec.co.jp/company/070/02/jtr02\\_04-11.pdf](https://www.j-trec.co.jp/company/070/02/jtr02_04-11.pdf)

[https://www.tokyu.co.jp/company/news/list/Pid=post\\_509.html](https://www.tokyu.co.jp/company/news/list/Pid=post_509.html)

<https://www.tokyu.co.jp/image/news/pdf/>

[https://hiyosi.net/2024/03/04/shinyokohama\\_line2024-5/](https://hiyosi.net/2024/03/04/shinyokohama_line2024-5/)

<https://train-fan.com/tokyu-series5000/>

[https://www.train.chokopy.net/sharyo/type5000/5000\\_cgd.html](https://www.train.chokopy.net/sharyo/type5000/5000_cgd.html)

[http://park5.wakwak.com/~tokyu/tokyu\\_5050.html](http://park5.wakwak.com/~tokyu/tokyu_5050.html)

<https://railf.jp/news/2019/09/03/152500.html>

<https://railway-catalog.com/05/01329y500.html>

<https://train-fan.com/tokyu-5178f/>

<https://www.tokyometro.jp/news/2021/209646.html>

<https://ameblo.jp/510512shin/entry-12786714124.html>

<https://rail.hobidas.com/feature/431559/>

[https://raillab.jp/series/1490/carsets/list?pageid=1#google\\_vignette](https://raillab.jp/series/1490/carsets/list?pageid=1#google_vignette)

[https://www.tokyometro.jp/corporate/enterprise/passenger\\_rail/cars/working/yurufuk\\_10000/index.html](https://www.tokyometro.jp/corporate/enterprise/passenger_rail/cars/working/yurufuk_10000/index.html)

<http://yurakuchou.fc2web.com/Train/10000.htm>

<https://krfj.net/kasukabe/tbzukan/9000.html>

<https://www.tobu.co.jp/corporation/rail/vehicles/>

<https://krfj.net/kasukabe/tbzukan/9000.html>

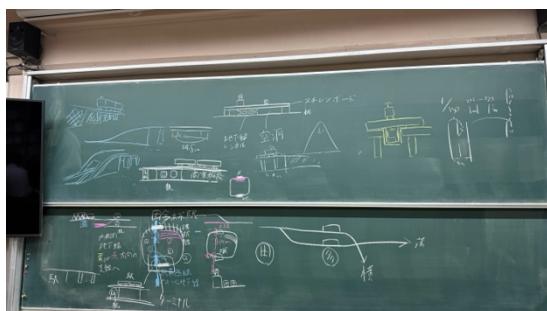
<https://kumoyuni45.net/archives/6229>  
<https://ameblo.jp/tokyo-common-raccoon/entry-12825110542.html>  
<https://trafficnews.jp/post/11696>  
<https://www.seiburailway.jp/railway/encyclopedia/6000/>  
[https://4gousya.net/pu\\_e/5306.php](https://4gousya.net/pu_e/5306.php)  
[https://4gousya.net/pu\\_e/5314.php](https://4gousya.net/pu_e/5314.php)  
<http://takaq.fc2web.com/sy/seibu/40050.html>  
<https://www.sotetsu.co.jp/fan/gallery/train/>  
[https://4gousya.net/pu\\_e/5705.php](https://4gousya.net/pu_e/5705.php)  
[https://cdn.sotetsu.co.jp/archives/news\\_release/pdf/170605\\_01.pdf](https://cdn.sotetsu.co.jp/archives/news_release/pdf/170605_01.pdf)

相鉄ホールディングス（株）（2025/1/8）  
相鉄瓦版 290

# REC：ジオラマ制作記録

昨年度に続き、今回も鉄力会の主役は鉄道ジオラマ。使える金額も大幅に増え、いよいよ豪華なジオラマを作れるー。

…と、皆がそう思っていた。しかしこの夏の酷暑の中、その裏には知られる波乱万丈があった！



## 》一体何を作るってんだ！！

潤沢な予算を最大限に活用してジオラマの制作を目論む一同。ひとまず「大阪」をモチーフに作ることになった…が、いつしか別のものが生まれようとしていた。皆さん、あれは「大阪だったもの」です。

## 》そして誰もいなくなった

とある夏休みの日の朝、ジオラマ制作のために登校した執筆者が見たのは、なぜか誰もいない教室。さすがに一人くらいは遅れて来るだろうと待つこと3時間、ついに活動終了時刻となってしまいました…。

まあ執筆者も眠気に苛まれてスキップした日があるので同じなんんですけどね((



## 》これ本当に完成するのか？？

なんやかんやで息を吹き返した鉄力会。夏休み終盤に怒涛のスピードで形を作っていくます。スチレンボードを切って線路を固定し、電気系統を整理して…ってやること多すぎないですか！？

このページを書いているのは辛夷祭当日の1週間前です。果たして運命やいかに…？

## 2024年夏の北海道旅行記

### ～はじめに～

2024年8/19から8/28にかけ東北・北海道を巡る十日間の長旅に出ました。この旅の思い出を旅行記としてここに綴ります。

### 1日目～青春18切符1回分で青森を目指す普通列車17時間37分の旅～

新橋(4:41)～青森(22:18)

新橋から東海道、東北、高崎、上越、信越、白新、羽越、奥羽線を経由し日本海側廻りで青森を目指した。

### 2日目～夜行フェリーで津軽海峡を越え稚内を目指す～

青森港(23:30)～函館港(3:20)

函館(5:49)～南稚内(19:48)



青森駅から40分程度歩き、青函フェリー青森港を目指す。所要時間はかつての青函連絡船より10分長い3時間50分。函館港からは函館駅まで1時間程度歩き、始発の藤城線、砂原支線経由森行きの函館本線普通列車5881Dに乗車。この

列車は新函館北斗、仁山駅には止まれない函館本線の支線藤城線を経由する大変おもしろい列車。また大沼までは大沼発の普通列車4850Dの送り込みも兼ねているためキハ40三両で運行される。2025/3/15のダイヤ改正で函館地区のキハ40撤退が発表されていたので大変貴重な体験ができた。森駅からは特急北斗・ライラック・サロベツを乗り継ぎ美深で途中



下車した後、美深駅併設の美幸線資料館を訪れた。かつてこの駅から仁宇布駅を目指した日本一の赤



字路線で名高い美幸線が分岐していた為だ。そして後続のキハ54普通列車に乗り換えて南稚内に向かった。北海道のキハ54

は非冷房なので窓を開け心地よい風を浴びながら旅ができる。南稚内駅で下車し、この日はライダーハウスみどり湯に宿泊した。ライダーハウスとは主にバイクなどでの旅行者を対象にした簡易宿泊施設。大部屋にベッドがたくさん並んでいて1泊2000円で宿泊できる。ライダーハウスは5~10年前くらいまで北海道各地に多数存在していたが、今ではもう手で数えるくらいしかない。バイク乗りの減少などもあるが消防法の改正で法律が厳しくなり営業を続けるのが難しくなり、閉業したライダーハウスが多いらしい。みどり湯では21時になると宿泊者が全員集まって自己紹介をし、最後にみんなで歌を歌う。そして自己紹介が終わると同じくらいの年齢の旅人と旅の話などをし、仲良くなる。自転車で日本縦断をしている人がいたり、数日前に仕事を辞めてバイクでとび出してきて北海道を1周している人がいたりとまさに旅好きの集う場所。この魅了は安いことだけではないのだと実感した。むしろ色々な人に出会えることが魅力なのと思った。単にお金を持っていそうな人もたくさん宿泊していた。ここに宿泊することが1つの旅の目的になる。みな翌日は早い為、12時頃までみんなで語り合い明日に備えて就寝する。

### 3日目～礼文島上陸と礼文岳登山～



稚内港(6:30)～香深港～稚内港～幌延  
5時頃に起床し港まで40分ほど歩く。礼文島香深港までハートランドフェリーに乗船する。礼文島は海拔0メートルに200種類以上の高山植物が咲き乱れ花の浮島とも呼ばれている

島。また礼文島は標高 350m で森林限界を迎える本格的な登山をしなくても高山の景色を楽しめる大変おもしろい島。



礼文島では宗谷バスを使い日本最北限の地コトン岬を訪れた。最北限と名乗っているのは以前は宗谷岬と共に最北端を名乗っていたが、測量の結果宗谷岬が最北端と判明した現在は最北限と名乗っている。

礼文島の海はとても美しく透き通っていた。次に礼文島最高峰、標高 490m の礼文岳に登った。礼文島は熊と蛇が生息していないため安心して登山ができる。また夏でも 20°C ほどなので涼しく登山が苦にならない。山頂にたどり着くと利尻富士がよく見え息を呑むような絶景だった。礼文島を満喫した後に最終のフェリーで稚内に戻り最終の宗谷本線普通列車で幌延まで向かい駅前の旅館に宿泊した。幌延行き最終列車では豊富以南は貸切になり楽しかった。

#### 4 日目～宗谷本線の駅巡りと宗谷岬～幌延(6:25)～宗谷岬～音威子府(20:43)



南幌延駅

拔海駅

午前中は宗谷本線の秘境駅 3 駅、南幌延駅（2025 年春廃止）・拔海駅（2025 年春廃止）・兜沼駅を訪れた。拔海駅の駅舎は 2024 年に 100 周年を迎えた大変古い駅舎で尚且つ日本最北の木造駅舎。訪れることが

でき光栄に思う。そして午後は宗谷岬を訪れた。駅からバスで 1 時間ほどかかり北海道の広さを改めて実感した。曇っていて樺太は望めなかつたが宗谷岬の地を踏めて満足できた。この後は稚内駅までバスで戻り音



威子府行きの普通列車で音威子府まで向かい、イケレという音威子府村唯一の宿に宿泊した。ここでは今では食べられなくなった幻のそば音威子府

蕎麦が食べられる。この蕎麦の特徴はなんと言ってもこの黒い蕎麦。蕎麦の実を皮ごと挽いているから栄養満点の黒い蕎麦ができるとのこと。3 年前までは音威子府駅でこのそばを食べることができたが、蕎麦屋の店主が亡くなられたのに加え、村内唯一の製麺所が廃業になり食べることができなくなってしまった。しかしこの宿のオーナーが特別に交渉し同じ味の蕎麦を作ったらしい。蕎麦の香りが高くまさに絶品の蕎麦だった。四ツ谷にも音威子府蕎麦の店はあるのだが製麺の仕方が違うため当時の味とは異なるそう。またこの宿も鉄道好きやコアな旅行好きが集まる場所なため食後の雑談も大変楽しかった。地元の人たちもこの宿に集まって宿泊者に混ざってお話しをし、音威子府村の憩いの場所のように感じた。またオーナーの方も大変気さくな方で次北海道を訪れた際に必ず足を運びたい。

#### 5 日目～宗谷本線駅巡り～音威子府(5:35)～網走(20:44)

この日は宗谷本線の秘境駅 3 駅、糠南駅・雄信内駅（2025 年春廃止）・天塩中川駅を訪れた。



雄信内駅

糠南駅

駅舎が物置で有名な糠南駅、駅前がゴーストタウンで有名な雄信内駅。雄信内駅はかつて駅前に集落もあり 1 日 100 人が利用する駅だったが平成初期には 1 日 10 人、平成末期には 1 日 0 人まで利用者が減少した。駅前の商店などの建物は雪で潰され、北の大地の厳しい自然にのまれ見つけることすら難しい状態

になっていた。活気のあった時代を想像すると、とても感慨深かった。悲しいことに、北海道各地でこのようなことが起きているのだ。この3駅を訪問し、4日間お世話になった宗谷本線を後にして網走に向かった。旭川からは2025年春をもって特別快速に格下げとなった特急大雪に乗車して網走に向かった。網走ではまたも鉄道ファンや旅好きに名高い民宿ランプに宿泊した。1泊3100円で宿泊できる。またランプのおばちゃんがとても優しくて親しみやすく、このおばちゃんにまた会いに行くのが今回網走にきた1番の目的なほどだ。前回網走を訪れたときは宿泊以外なにもできなかつたので今回は2泊し大好きな街網走を観光した。

## 6日目～網走観光～



ランプで自転車を無料で貸してもらい卯原内にあるサンゴ草群落地を訪れた。サンゴ草とは塩分のある場所でしか育たない真っ赤な美しい植物である。途中、国鉄勇網線の廃線跡を活用したサイクリングロードを通り卯原内に向かった。40年前にここを走っていた汽車を想像し、自転車を爆速で漕ぐことで勇網線に乗っているかのように思えた。サンゴ草の見頃には少し早かったが、赤さは薄いが咲き乱れていて息を呑む絶景だった。次は網走監獄博物館に向かった。過

酷と言われてきた網走監獄についてたくさん学べておもしろかった。

その次は汽車に乗り北浜駅と原生花園に向かった。北浜駅の壁には大量の切符が一面に貼り付けられて



いて鉄道好きには人気な駅となっている。またこの駅にはレトロな車内風の『停車場』喫茶店があり、ホームから間に迫ったオホツク海の絶景が見えるなどたくさんの魅力がある。その後原生花園を訪れ、臨時駅の原生花園駅から網走の隣駅呼人駅に向かいJengigiskanを食べた。初Jengigiskanだったがとても美味しかった。汽車に1区間揺られ網走に帰り今日もランプに宿泊した。

## 7日目～道内大移動と美瑛～

網走(5:58)～美瑛～函館～茂辺地(19:59)

始発のオホツク2号に乗車し4時間弱かけ旭川まで向かった。旭川から美馬牛までは2026年に廃止予



定の富良野・美瑛ノロッコに乗車した。窓のないトロッコ列車でノロッコという名前だが最高時速70kmで走り大変楽しい列車である。美馬牛駅からは30分程歩き丘の街美瑛を楽しみつつ、色彩の丘を目指した。美しい丘を多彩な花がカラフル

に染め上げており、感動した。この後は五稜郭駅まで移動した後道南いさりび鉄道(江差線)、茂辺地駅に降



り立ち北斗星スクエアというかつての寝台特急北斗星の客車に泊まれる施設に宿泊した。1人7000円で開放B寝台(コンパート



メント)4席とB個室ソロを利用できる。この場所にはオハネフ 25-2(B 個室ソロ・ロビー),オハネ 25-501(B 寝台開放) JR 北海道の 24 系 25 型客車が 2両保存されている。

日本各地にブルートレインに宿泊できる施設はあるが車内でシャワーが浴びられるのはここだけ。ここ のロビーカーで鉄道好きのおじさんにお会い、鉄道談義が弾んで気がつけば深夜の 3 時を回っており、現役時代の夜行列車の醍醐味を味わえた。その後通



路の折りたたみ椅子に腰掛け  
イヤフォンで北斗星の  
車内放送や走行音を聞いていた。  
となんだか目頭が熱くなっていた。  
余韻に浸りながら開放  
寝台の上段で起きたら仙台あたりなんだろうなあと想像し、

眠りについた。

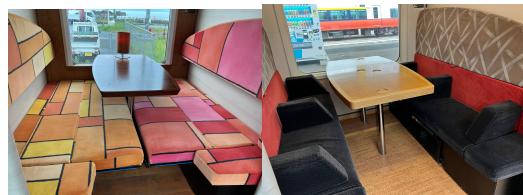
**8日目～北斗星で目覚め函館観光～**  
茂辺地(9:40)～函館港(翌 2:00)～青森港(翌 5:50)  
明朝目覚めた時は北の大地にいた。すでに青函トンネルは潜ったのだろうか。本日の予定は道南いさりび線で大好きなキハ 40 に揺られることくらいだ。一旦木古内に向かい、折り返し函館に向かった。非冷房の気動車で窓を大きく開け臨む津軽海峡は最高だった。函館では市電に乗り谷地頭温泉に向かった。鉄の匂いがし、成分の濃さが身にしみた。この旅初の温泉だ。そしてハセガワストアやラッキーピエロなど函館グルメを楽しみ道南いさりび線をもう 1 往復した。復路ではすっかり日が落ち車窓から津軽海峡の漁火を望めた。そして五稜郭駅から歩き青函フェリー函館港で出港時刻まで睡眠をとり往路と同様青森まで 3 時間 50 分かけ本州へと戻る。

**9日目～リゾートしらかみで東北旅行～**  
青森(8:09)～仙台(22:50)



翌朝 7 時頃までターミナルで仮眠をとって徒歩で青森駅まで向かい、快速リゾートしらかみ青池編成

に乗車した。リゾートしらかみの 2 号車はコンパートメントで下の写真のようにフルフラットにできこの座席が指定席料金(840 円)払うだけで使用できる。



前日の青函フェリーにより寝不足だったため海が見える鰯ヶ沢駅まで 1 時間半ほど寝台車のように寝転がって寝た。とてもぐっすり眠れた。しかし途中で車掌から大雨で五能線運休によるリゾートしらかみ号の鰯ヶ沢～深浦の部分運休が告げられた。この区間は五能線で最も景色の良い区間であったので残念だったが、深浦駅で別のリゾートしらかみ、樫編成に乗車



でき結果的に 2 種類のリゾートしらかみを楽しむことになり、これはこれで貴重な体験ができた。リゾートしらかみは 3 編成あり、どれも内装に特徴や違いがあって再度乗っても楽しむことができる。特に樫編成には唯一売店とこのようなビュッフェスペースがある。

そして終点秋田までは乗車せず東能代で下車し、2024 年春のダイヤ改正で JR 東日本管内のスーパーの名を冠する特急列車の復活を果たしたスーパーつがる号に乗車し鷹ノ巣に向かい秋田内陸線に乗車した。秋田内陸線は国鉄の阿仁合線と角館線とその間の未成線区間を完成させ引き継いだ第三セクターの路線だ。地元の人も多く乗車していてこの路線の必要性を感じた。角館からは田沢湖線、東北本線を乗り継ぎ仙台に向かいカプセルホテルに宿泊した。

**10 日目～北海道・東北旅行最終日～**

あおば通(6:54)～北千住(22:00 頃)

あおば通駅から仙石線の 205 系に乗車し、松島を見物する為に松島海岸駅で下車した。10 分程度しか時間がなかったが日本三景の美しい景色をなんとなく楽しむことができた。松島からは東北本線松島駅ま

で歩き再び小牛田に向かい、小牛田からは陸羽東線に乗車し鳴子温泉に行った。鳴子温泉では有名な共同浴場の滝の湯に入浴した。入湯料は300円でとても上質な濁り湯だった。大変素晴らしい泉質だった。そして陸羽東線、東北本線を経由し仙台からは常磐線経由で東京に帰った。

## **ENDING**

移動距離 (鉄道)4469.7km

(フェリー)344km

(バス・自転車・徒歩)298.8km

総移動距離 5112.5km

### 利用した鉄道路線

東海道線、東北線、高崎線、上越線、信越線、白新線、羽越線、奥羽線、函館線、室蘭線、千歳線、宗谷線、石北線、釧網線、富良野線、道南いさりび線、函館市電、五能線、秋田内陸線、田沢湖線、仙石線、陸羽東線、常磐線

### 利用した特急列車・観光列車

北斗、ライラック、サロベツ、大雪、オホーツク、富良野美瑛ノロッコ、リゾートしらかみ、スーパーつがる

旅費の総額 97885円

## 大糸線乗車記 2/24

※金曜夜、母に「長野行かない？」と言われ、そのまま連行されたのでこの内容になりました



早春の北アルプスの山々に朝の光が反射し、白い峰が輝く。駅前のロータリーには、白いボディに特徴的な5色の帯を入れたタクシー やバスが停まっている。私から見て隣の7番線にも、同じ帯の列車が一台。ここ松本の交通を支配するアルピコグループ、松本上高地線の列車である。

さて、私が今乗っている列車はというと、クモハ 211 系、つまり青と水色の帯が入った大糸線（松本～糸魚川[新潟県]）である。がらんどうのロングシートの端に腰掛け、ノートにこの文の下書きを書いている。雪国ならではのボタン式開閉ドアのおかげで、車内は暖かく保たれている。とはいえ、松本にはもう残雪しかないが、これから私が向かうのはれっきとした雪国、北アルプスの山中である。

ICカードが使えない旨放送されしばらくした後、列車はやおらホームを離れ、北松本駅に向かう。松本から信濃大町までは信濃鉄道という私鉄が建設しているため、駅間も短い。元々松本から安曇追分までは千国街道という旧街道が通っており、現在の大糸線はそれに沿って建設されたというわけだ。

島内駅で上下の交換を行い、対向列車とすれ違う。大糸線は単線（線路が一本）なので、こうやってすれ違うため、駅で停車しなければならない。ここからはしばらく松本市街地周縁の住宅街が続く。周りのマンションやアパートは寒冷地仕様の中階段になっている。梓川橋梁を渡り、列車は梓橋駅へ。この辺りにはりんご畠も多いようで、ホームからはすでに収穫を終えたりんごの木が見えた。さすがは長野、りんごの名産地である。

梓橋を出ると、辺り一面は耕作地になる。一日市場でまた上下交換を行う。一日市場は、その名の通り中世には定期市が立っていたことに由来する地名だ。

隣の中萱駅には「3.15 suica 利用駅拡大！」の横断幕がかかっていた。穂高駅までが範囲らしい。松本駅にも、カバーがかけられた自動改札機が設置されていた。

窓の外の稜線は朝もやの奥で薄らぎ、尾根は木の根のように集落のある麓まで伸びている。南豊科を出たところにはぶどう畠があり、いよいよ安曇野の真ん中に入っている。

く。豊科といえばそば、私の大好物である。木造建築の瀟洒な駅舎がある穂高駅。先ほどの IC カード拡大範囲の端である。邪道な乗り鉄らしく、しばらく寝ると、信濃常盤。目覚めると、真っ先に雪で一面銀世界のホームが視界に飛び込んできた。10 センチは積もっているだろうか。



信濃大町で一旦降りて、大町温泉郷へ向かう。乗ったタクシーの道沿いには「エネルギー博物館」の看板があり、黒部ダムの近さを思わせる。家々の屋根には氷柱ができて、いよいよ春が近い。しかし、しっかりと除雪された道路を除き、真っ白な雪が 30 センチほど積もっている。よく見ると、その雪の中に小さな足跡が続いていた。カモシカやウサギのものだろうか。

さて、タクシーは大町温泉郷に着いた。さっそく目の前の温泉施設に入る。入浴料は 750 円。まっすぐ女湯の脱衣所に向かって服を脱ぐと冷気が足の裏から頭の先まで染み込んで、とても寒い。掛け湯をし、室内の大きな浴槽で体を温めてから、いざ露天風呂へ。思っていた通り、濡れた体に雪の日の寒さがこたえる。いつの間にか細かい雪が降り

始めて、浴槽に落ちていく。

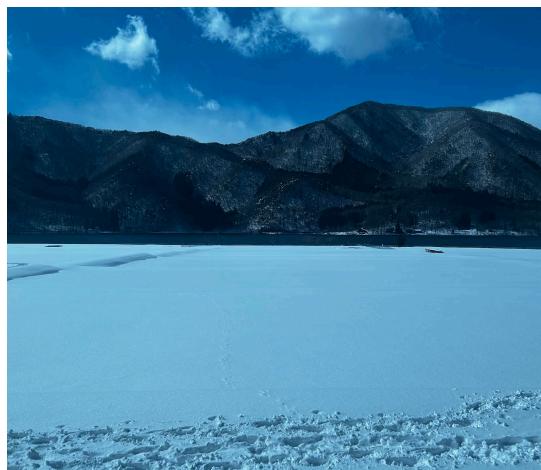
入浴後、大町温泉郷を少し歩いてみることに。近くの「カフェひのき」にて、アイスクリーム（いちご）とホットのりんごジュースを召す。店主さんはヒマラヤ帰りだそうで、本場のチャイも売られている。りんごジュースは蜜の味がしてとてもおいしかった。昼ごはんはプリンアラモードと馬刺しを、「岳」にていただく。長野名物の馬刺しには、にんにくとしょうががよく合う。

さて、信濃大町駅に戻ってみると、「リゾートビューふるさと」がホームに停まっていた。一緒に来た母は呑気に駅の立ち食い信州そばを啜っている。



この列車は快速だが全席指定席なので、指定券を買い先頭の席に座る。先頭の展望席から望む線路はまっすぐ山の方へ続いている。線路の際まで雪原が迫っており、再凍結でできた氷の結晶はボディの反射に照らされてきらめいている。

進行方向左手には木崎湖が望め、昼のあたたかい風が青い湖面に滑って波紋ができる。対岸の山の麓にはわずかな平地に人の住まいがある。列車は2駅続けてサービス停車、車窓から写真を撮るならこの辺りであろう。続いて、築場の駅の奥に、一面真っ白に氷結した中綱湖。そのすぐ先には青木湖。青木湖が最も大きく、外周は7キロ弱あるという。



白馬を過ぎてしばらくすると、姫川と並走する。川縁の木々の影が雪に映る。列車は、強まってきた吹雪を受けながら南小谷のホームに入線する。対向ホームには、次のダイヤ改正で消滅する、南小谷行きの「あづさ」がいた。



ホームで私も列車とともに吹雪を受けながら、40分後の列車を待つ。駅は「あづさ」で帰るスキーパスでごった返しており、駅前には彼らを降ろした後のバスが停まっていた。駅前商店でお土産のラングドシャを買ひ、私は松本で買ったみすず飴をつまみながら列車を待つ。



南小谷駅、ここからはJR西日本管内の非電化（電気で走る「電車」が走らない）区間である。雪が止んだ頃、可憐な一両編成にオレンジと赤の帯を巻いたキハ120がやってくる。これを逃すと次は約2時間後だ。

跨線橋を渡って向かいのホームに降りる糸魚川行きの客は、スキーパスで駅が満杯だったのにも関わらずほとんどいなかった。それもそのはず、大糸線の非電化区間は廃止寸前、地元の人ですらほとんど使わない区間なのである。今回、母が「長野行かない？」と言ったのは、母が大糸線のサポート会員だからだ。現在、大糸線はバス転換を視野に入れた協議がなされている。

ディーゼルエンジンが稼働し始め、唸り声

を上げながら列車は駅を離れる。みすず飴の「さんぽうかん」を食べ切ったころ、列車は軌道上に積もった雪を跳ね上げながら中土に着いた。駅では誰一人乗降しない。駅を過ぎ、列車はトンネルを何本も抜け、姫川を渡り、落葉した林を抜けて北小谷駅に入る。こじんまりした駅舎の屋根にはこれまでの比にならない分厚い雪が、まるでバウムクーヘンのように積もっている。こここのところの寒波で十日町あたりは大変らしい。

次のトンネルを出ると、牡丹雪がフロントガラスに打ち付けてきた。降る雪で前方は視界不良、ホワイトアウト寸前である。スノーシェッドをくぐり、列車は県境の長いトンネルに入る。廃線の危機にあるとは思えないスピードで、列車はトンネルを駆



け抜けていく。車輪は雪を蹴散らしながら、ディーゼルエンジンは囂々と音を立てながら、列車は平岩駅に入る。駅を出るとすぐに、川を渡る高い橋梁があり、川縁にはホテルの廃墟、発電所が並んでいる。湿った大粒の雪が相変わらず強く吹き付ける。列車は速度を落とし、トンネルの中を行く。ここまで来ても一台の車ともすれ違わないし、誰も乗降しない。小滝駅の近くには、黒部川電力の建物がある。再びトンネルを抜けると、さっきまで強く吹き付けていた雪はあっけなく止んだ。ただ真っ白な中に、電信柱だけがぽつぽつと立っている。

根知で列車すれ違い。しばらく待つ。頸城大野、姫川を過ぎるともう川とは並走しない。みすず飴を半分ほど空にした頃、ついぞ誰も乗降しないまま糸魚川駅に着いた。もうここに北陸本線は来ないし、かつてあった煉瓦造りの機関庫はその前面を残すのみだ。駅の1階、機関庫の全面が展示されたアルプス口には、鉄道ジオラマとともに、国鉄時代のキハ52が展示されている。

北陸本線に代わり、日本海・関西連絡の大役を担うことになった北陸新幹線に乗り継いで、東京に帰る。廃線の危機に瀕している大糸線とは対照的に、北陸新幹線は、いよいよ大阪に延伸する見込みだ。ぎゅう詰めの新幹線に乗って、私は鉄道の将来の交差点、糸魚川を遠く見送った。

## 夜行列車特集～銀河編～

2020年9月11日JR西日本より新たな夜行長距離列車WEST EXPRESS 銀河がデビューしました。しかし新型コロナウイルス蔓延防止ため団体専用列車として運行を続けていました。そして2023年7月3日、ついにJRの窓口などでの一般発売が開始しました。

### WEST EXPRESS 銀河の紹介



銀河の外装

かつての解放 B 寝台を彷彿とさせる内装



フリースペースや雰囲気のいい通路



銀河は「遠くに  
いきたい」とい  
う願いを叶え  
る列車です。銀  
河はシーズン

ごとに運行ルートが変わります。現在は京都と山陽（下関）、山陰（出雲市）、紀南（新宮）のどこかで運行しています。フリースペースが各地にあり、1両丸々使ったものもあります。また車両の前方と後方のフリースペースには開閉可能な窓があり、心地の良い風を浴びることができます。銀河は寝台料金が不要で指定席料金で乗れるため比較的安く乗車できます。しかし座席数が少なく人気の列車なので切符の確保は大変難しくなっています。また銀河は117系という40年近く前の通勤用の電車を改造して造ったため特急列車なのにデッキがなかったりモーターの音が大きかったり空調も暑かったり、寒かったりと改造ならではの問題もあります。

3年の時を経て復活した昼夜兼用特急車両1967年世界初の寝台電車、581系が誕生しました。



以前は寝台特急はでモーター音などが睡眠中の旅客の妨げにならないように機関車牽引方式で運行していました。

しかし機関車牽引方式の運行はとても手間がかかる為当時も寝台特急以外では大きく数を減らしていました。そして寝台特急においても電車式で運行する為581系が開発されました。581系・583系は車内の防音性は素晴らしいものでデッキに立てば大きな音がするが、客室に立ち入れば音はほとんどせず今の電車よりも静かであったそうです。まさに当時の技術の結晶あります。そして2017年4月8日JR東日本秋田支社の保有する583系がラストランを迎えました。これにより昼夜兼用特急は日本から消滅しました。しかし、581系・583系の技術は唯一の毎日運行の寝台特急、サンライズ号の車両285系に受け継がれています。117系銀河は一度日本から姿を消した昼夜兼用特急が復活したという点でとても価値があるでしょう。

### ～かつて西日本を走った夜行快速列車～

JR西日本では2005年まで京都～下関間でムーンライト山陽、京都～出雲市間でムーンライト八重垣が運行していました。山陽・山陰銀河はこれらの列車と運行区間が同じなためこれらの列車に想いを馳せながら乗車するのもいいでしょう。

### ～銀河の歴史～

- 1949年 1・2等車で組成夜行急行列車として誕生
- 1950年運行区間が東京～
- 1961年 寝台列車に変更
- 1965年 運行区間が東京～姫路に変更
- 1972年 運行区間が東京～大阪間に統一  
東海道本線唯一の寝台急行になる
- 2008年 寝台急行銀河廃止
- 2020年 WEST EXPRESS 銀河として12年ぶりに銀河の愛称が復活



\* \* \* \* \*



ホームページ



X(Twitter)



Instagram



## N'EXT 2025 年度辛夷祭号（完全版）

2025年9月6日 初版公開

著作・発行：鉄力会（東京学芸大学附属高等学校 鉄道研究同好会）

連絡先：<https://fuko-tekken.github.io>

〒154-0002 東京都世田谷区下馬 4-1-5

印 刷：プリントパック

Copyright © 2025 鉄力会

\* \* \* \* \*