



近時通勤電車雑感

—直通運転はこんなに広がっている—

会員 木村 健太郎 (62期)

当欄の執筆を仰せつかり、ネタは自分の一番の趣味というべき鉄道にすぐ決まった。私は「乗り鉄」を自称するものの、小さい息子（2歳）を抱えた共働き世帯であるため、最近では皆様に堂々と披露するようなエピソードがない。そこで、ライトな鉄道ファンでも解説できる、近時の首都圏の通勤列車にまつわるトピックを紹介させていただく。

私は20年以上前にJR東海道線と東急東横線を横浜駅で乗り継ぐ電車通学を始めた。現在も、ルートこそ違えども東横線と東海道線を横浜駅で乗り継いで通勤している。当時は、横浜駅でみる東海道線の上りは「東京行き」だけ、東横線も上りは「渋谷行き」しか存在しなかったのに対し、いまや私が乗る列車の行先は大きな変貌を遂げている。

東海道線を走る上り列車は「熱海発高崎行き」「小田原発宇都宮行き」等々、場合によっては二百キロを超えるロングラン列車となった。2001年に、都心から横浜を通り湘南に向かう東海道線・横須賀線と、埼玉方面に向かう高崎線・宇都宮線（東北線）を渋谷・新宿・池袋経由で結ぶ「湘南新宿ライン」の運行が始まり、昨年（2015年）には東海道線の東京発着列車と、高崎線・宇都宮線・常磐線の上野発着列車を直通させる「上野東京ライン」の運行が始まったからだ。一方、東横線上り電車も「飯能行き」「川越市行き」「和光市行き」等々、枚挙にいとまがない。2013年から、東横線は東京メトロ副都心線を介して東武東上線、西武池袋線と直通するようになり、横浜から元町・中華街駅間の横浜高速鉄道を併せ「5社直通」運転となったためだ。東横線を走る車両も多士済々で、鉄道ファンとしては、どの社の車両に乗れるのか、常に少々楽しみながら列車の到着を待つことができるのである。

直通運転の最大のメリットは、一本で行ける行先の広がりである。特に埼玉県の大宮以北からは新宿・渋谷のみならず東京・新橋・品川に直行できるようになった

し、神奈川方面からも渋谷・新宿・池袋へ直行するルートが複数あるというのは便利この上ない。観光面でも効果はあり、横浜の中華街やみなとみらいでは、埼玉方面からの観光客が増加しているという。弁護士業務との関係でも、事務所の場所によっては、横浜地裁やさいたま地裁、同川越支部等への出廷が容易になったと感じる会員もいるのではないだろうか。私が横浜で修習していた時代に、和光市まで直通する列車があればどれだけ楽だっただろうか。

男の子を持つ親としても大助かりだ。線路沿いの公園に連れて行けば、飽くことなく多彩なバリエーション



息子も車内でウキウキ

の電車を眺めていてくれるからである（ちなみに、私の鉄道好きは祖父・父から受け継いだものなのだが、私の息子も写真のとおり2歳にして鉄道大好きで、鉄道の動画を見せないと寝てくれないし、一番の精神安定剤はブラレールである。鉄道好きというのは遺伝し易い性質なのだろうか）。

なお、直通運転にはデメリットもある。遅延が伝播し易いことがその最たる点であることは間違いない。さらに、昨年まで、東海道線の東京駅利用者はラッシュ時でも並べば座ることができた。丸の内・大手町界隈の通勤客を中心にこれが叶わなくなったことについての恨みの声は結構聞かれる。筆者自身の経験でいえば、上り列車の車内で忘れ物をしたところ、高崎線の北上尾駅で発見され、勤務先から往復2時間弱かけて取りに行く羽目になったこともある。1年前なら、東京駅での清掃作業中に発見してもらっていたのだが…。

読者の皆様も、日々の通勤や用務先に乗る電車であっても「この電車にずっと乗っていたらどこまで行けるのだろう」と車内の路線図に目をやると、ほんの少し世界が広がった気持ちになるかもしれません。