

スペースシア

【新宿スペースシア登場の背景】

従来、国鉄と東武は競争してきた。1929年に杉戸（現 東武動物公園）から東武日光まで全線複線電化による新線を一举に完成させた。ここから東武の観光輸送が開始された。以後、新型車両投入合戦となる。

1960年、デラックスロマンスカー1720系を投入、さらに1964年にはアテンダントを乗務させ、東武がシェアを握ることになった。

この後、高度経済成長期に団体旅行・社員旅行が盛んになり、そのメッカであった鬼怒川地区に大口用の旅館が次々にオープン。以後、日光・鬼怒川地区への観光輸送は順調に進んだ。

しかし、バブル崩壊後観光客数は、著しく減少していった。また、個人旅行が主流になり、鬼怒川地区の旅館群はシフトが難しく、閉館を余儀なくされた。

日光地区の観光客数は、1987年から10年間で約3割減少。鬼怒川地区は1994年から5年間で約35%減少。深刻な状況となった。

このような背景から、東京都西部の観光客誘致のため、JRとの乗り入れを開始した。

従来の場合、スペースシアに乗るために浅草へ向かおうとする。このとき、新宿から浅草の所要時間は約25分。ターミナル駅から30分も離れた始発駅は敬遠されるだろう。

池袋直通により、従来21本あった浅草発の特急は本数を減らした

が、逆に輸送人員は7%増えている。相互直通による新宿への車両の入線自体がコマーシャルになったようだ。

【車両】

JR485系6両1編成、東武100系JR乗り入れ対応車6両3編成がそれぞれ2往復ずつ運行している。JR485系が使えないときは主に東武100系が代走するが、JR183系「彩野」が代走することもある。100系は品川までしか走れないため、多客臨で横浜まで直通の「特急日光83・84号」はJR485系・183系が担当する。



(東武直通のJR485系.2008-10-12
巣鴨駅)

【今後の将来】

JR485系が、そう遠くない将来老朽化が進むものとみられる。他の車両に置き換えれば、それだけに池袋・新宿でのコマーシャルとなり、需要増加に繋がる。また、政府の観光立国実現のための施策「観光立国推進基本計画」により、外国人観光客が増えていくものとみられる。日光地区は東京近郊にある世界遺産であるため、

外国人観光客も多い。したがって、この面においても更なる需要増加が見込まれる。今後も、発展し続ける列車であるだろう。

あさぎり

【御殿場線への直通】

1955年、小田急電鉄は国鉄御殿場線と乗り入れを行った。この頃、小田急電鉄と西武鉄道は箱根戦争を展開。そのため小田急は、箱根の裏ルートとして、御殿場線へ直通ルートを走らせた。富士山・五湖方面の観光は、箱根と一体視されていたが、東京との連絡路線がないために観光地として確立できていなかったためだ。

当時、御殿場線は非電化であったため、乗り入れ用に気動車を新造した。御殿場線の急勾配に対応するための技術開発は多かったそうだ。

1959年に4往復となり、今の体制となった。新宿～御殿場の運転は全て小田急の乗務員が担当した

ため、担当する乗務員は国鉄の訓練を受けた特殊な人員だった。

その後、1968年に電化。このとき、S E車を5両化し、御殿場線用に改造した。気動車は関東鉄道へ譲渡した。

しばらくはS E車による急行あさぎりの時代が続く。

なお、御殿場線乗り入れ電車は長らく「特別準急」で運転されていたが、国鉄の準急廃止に伴い「急行」に格上げされた。

東海道線廻りの御殿場線急行ごてんばも誕生したが、あさぎりの存在から採算が取れずに、すぐに消えてしまった。

【特急誕生・沼津延伸】

この後、長らく急行あさぎりの時代が続くが、このS S E車が老朽化する頃、つまり1987年、J Rへの民営化が起こった。国鉄に直通する私鉄はうまくいかないことが多い中、直通に留まらず、J

[新宿～御殿場間特別準急電車発車時刻]				
	2711M	2713M	2715M	2717M
新宿	7:50	9:01	13:31	14:31
松田	8:59	10:06	14:43	15:43
山北	9:10	10:14	14:52	15:53
駿河小山	9:23	10:24	15:04	16:04
御殿場	9:38	10:39	15:17	16:20
	2712M	2714M	2716M	2718M
御殿場	11:00	12:17	17:38	19:03
駿河小山	11:18	12:29	17:53	19:15
山北	11:29	12:40	18:05	19:25
松田	11:38	12:48	18:12	19:32
新宿	12:38	13:48	19:17	20:30

Rと相互乗り入れを決定。 1991年、御殿場だけでなく、さらに西側の客を取り込む目的で特急「あさぎり」が誕生した。特急に格上げされ、運転区間も新宿～沼津に延長された。中伊豆・西伊豆も視野に入れたあさぎり。さらなる活躍が期待される。

【車両】

キハ 5000 系

1955 年 10 月に開始された御殿場線との直通運転用に作られた車両。御殿場線の勾配に備え、出力 180 P S の DMH17 を 2 基装備する。出入り口は片側 1 箇所、車内は固定クロスシートと、特急車並の設備を持つ。1968 年 7 月 1 日に御殿場線が電化されるまで使われた。

3000 系（S E 車）

御殿場線電化に合わせて、「はこね」などの本線系統から改造されてきた車両。8 両×4 本であったが、5 連 6 本に変更、先頭車への密着連結器の設置、4 両が先頭車化、2 両が廃車となった。多客期には重連（10 連）で運転できるようになった。御殿場線の勾配に対応するため歯車比は 4.21 となり、S S E (Short-SE) 車と呼ばれるようになった。1991 年のあさぎり 20000 系化まで使用された。

現在は J R 東海 371 系 1 本、小田急 20000 形 2 本が使われている。J R と小田急がそれぞれ 2 往復ずつするが、検査などで 371 系が使われないときは小田急が 4 往復担当する。



(JR371 系。)

MSE

【誕生の背景】

小田急は現在までに東京メトロ千代田線・JR常磐線と直通運転を行っていた。また、特急列車限定だがJR御殿場線とも直通運転を行っている（あさぎり号）。しかし、地下鉄直通のロマンスカーはこれまでにはなく、2008年3月に登場した。小田急はこれを「青いロマンスカー」としてアピールをしている。

平日には通勤ライナーのためのビジネス特急として、休日は北千住からの観光特急として運転されている。当初は湯島折り返しの予定だったが、埼玉方面からのアクセスを考慮し、北千住発着となったと考えられる。しかし、平日の夜の下り2本は大手町始発である。このことから平日と休日で2つの顔を持つロマンスカーと言える。

【利用形態】

平日はライナーに使われている。上りは朝のメトロさがみ70号1本のみ。下りも夕方・夜のホームウェイ3本。1本は北千住発唐木田行き、残りの2本が大手町発本厚木行きである。いずれもラッシュ時間帯に走っている。

一方、土休日は一本のMSEが3往復（本厚木→北千住→箱根湯本→北千住→箱根湯本→北千住→本厚木）し、観光輸送に一役買っている。

また、年間30日程度、千代田線を経由し、有楽町線の新木場まで運転される「ベイリゾート」が

ある。この列車の運転日はメトロさがみとメトロホームウェイが運休となる。

【今後の将来】

MSEは方向転換が容易なことから、ベイリゾート・湘南マリン号など様々な企画列車を走らせることができる。通勤用に留まらず、様々な観光列車としても活躍していくことだろう。

