



えどがわと鉄道

街があるところに鉄道が敷かれ、その路線に新しい駅ができ、あらたな街が形成されてきました。鉄道は現代の社会生活の動脈です。江戸川区内を通る5本の路線（JR総武線、JR京葉線、都営新宿線、東京メトロ東西線、京成線）のこと、沿線の姿、街の歴史、鉄道の仕組みを解説していきます。

同時にエンタテインメントとして、見て、ふれて、楽しめる鉄道の魅力をご紹介します。

30s

50s

60s

70s

80s

90s

00s

10s

国鉄線
1957年～



1957年 国鉄101系 国鉄101系
国鉄101系 国鉄101系 (1957年)



1958年 国鉄101系 国鉄101系
国鉄101系 国鉄101系 (1958年)



1959年 国鉄101系 国鉄101系
国鉄101系 国鉄101系 (1959年)

京成線
1959年～



1954年 国鉄101系
国鉄101系 国鉄101系 (1954年)



1955年 国鉄101系
国鉄101系 国鉄101系 (1955年)



国鉄101系
国鉄101系 (1956年)

東京メトロ東西線
1964年～



国鉄101系
国鉄101系 (1964年)

国鉄新形線
1978年～



国鉄101系
国鉄101系 (1978年)

JR京葉線
1984年～



国鉄101系
国鉄101系 (1984年)



国鉄101系
国鉄101系 (1985年)



国鉄101系
国鉄101系 (1986年)

鉄道三三知識 知って楽しむステイコーナ-

常日ごろ災害を想定した訓練をしています

地震発生時の対応

地震が発生すると、乗客乗員の皆様には「急いで降りていただくこと」などが指示されます。乗客の方は、エレベーターは使用せず、階段から降りてください。また、エレベーターに閉じこめられた場合は、エレベーターの扉を叩いて助けを求め、乗客乗員の皆様を誘導して安全な場所に避難していただきます。



乗客乗員の皆様へ地震発生時の対応を説明しています。

地震に強い地下鉄構内

地下鉄の構内は、地震に強い構造になっています。また、地震発生時の避難経路が確保されています。また、エレベーターは地震発生時に停止し、乗客乗員の皆様を誘導して安全な場所に避難していただきます。

レールのつなぎ目にあるすきま

鉄道ではレールは、地震の揺れを受けやすいため、つなぎ目にはすきまを設けています。このすきまは、レールが伸び縮みする際に、つなぎ目のすきまを埋めることで、レールのつなぎ目を保護しています。

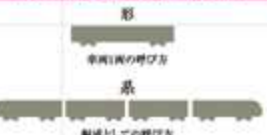


ぶつからない仕組み「閉そく」

列車が衝突しないように、信号機や閉そく装置が設置されています。これにより、列車が衝突しないように運行されています。



「市」「系」、車両形式番号の違い



車両形式番号は、車両の性能や構造を示しています。例えば、「市」は市営地下鉄、「系」は系列番号を示します。

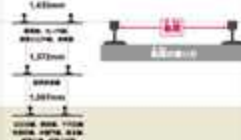
電車をトンネルに入れる方法



トンネルに入る際は、トンネルの構造や照明を確認する必要があります。また、トンネル内では携帯電話の使用が禁止されています。

線路にも種類がある

線路には単線と複線があります。単線は片方向のみの運行が可能ですが、複線は両方向の運行が可能です。

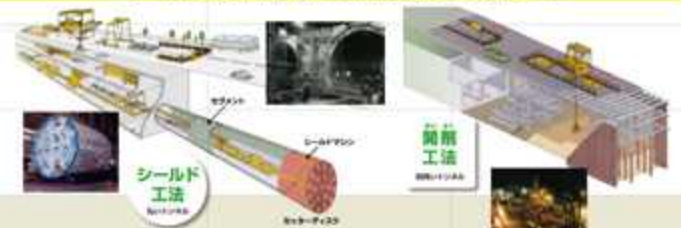


ダイヤが乱れたときの対処方法

ダイヤが乱れた場合は、乗客乗員の皆様には「お待ちください」というアナウンスが行われます。また、乗客乗員の皆様には「お待ちください」というアナウンスが行われます。



シールド工法と開削工法 トンネルの形は工事方法の違い



シールド工法は、トンネルの断面を掘削しながら、同時に掘削した断面をシールドで覆っていく工法です。開削工法は、トンネルの断面を掘削した後、掘削した断面をコンクリートで覆っていく工法です。

シールド工法は、掘削時の振動や騒音を低減できるというメリットがあります。開削工法は、掘削時の振動や騒音を低減できないというデメリットがあります。



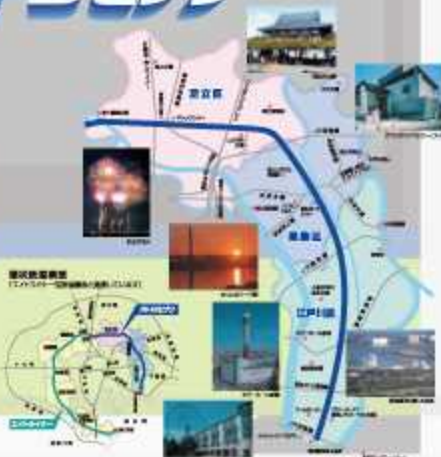
夢の実現に向けて **メトロセブン**

南に広い江戸川区。しかし電車が行くのは駅心へ向かう東西方向の路線ばかり。そこで考えられたのが、東を結ぶ鉄道メトロセブンです。平成6年に江戸川区、葛飾区、足立区の3区がまとまり、環状七号線の地下を走るメトロセブン実現に向けた一歩を踏み出しました。

その後、平成7年には北区、豊橋区、練馬区、杉並区、世田谷区、大田区の6区を環状八号線の地下で結ぶエイトライナー構想と連携、平成12年には運輸政策審議会で、区部周辺環状公共交通として「今後整備について検討すべき路線」と位置付けられました。

現在、調査する3つの区と東京都で調査研究に取り掛かっていますが、多数の建設費や用地の拡大が大きな課題となっています。そこで、建設費の削減や用地確保の確保など課題解決に向けた検討を行っています。

江戸川区内では南北交通の課題解決に向けた補助的な取組みとして、平成13年から環セシヤトルバスが運行されています。環状七号線を基軸に電有駅や小笠原駅と葛西臨海公園駅を結んでいます。



環状七号線構想
（上野駅～葛西臨海公園駅）

がらりと変わった駅前物語

若いお母さんが子どもと安心して歩ける町づくり

「子どもの手を引いたお母さんが安心して歩ける駅前を想像しています」と語る藤原さんは、駅ができるときに尽力した一人です。「せっかく新しい駅ができるのだから、地元の人たちが誇れるような町づくりをしようと考えました。イメージしたのは代官山、カフェがあって、ジャズが流れているような雰囲気ですね。お祭りも企画して、新しく引っ越して来た人たちとも交流ができる場所をつくろうとしました」。駅前通りをはじめた昨年夏、毎年春と秋の2回開催しています。春はあちちを記念して数千人が集まり、秋にはジャズ演奏や中学生のよきこいソーランで盛り上げられます。「参加する地元の

中学生や高校生が準備や準備を手伝ってくれます。するとその家がお祭りに関心をもってくれるようで、年々参加者が増えていきます。また地元の学校のイメージアップにもつながっているようです」。

一之江の駅あたりは、藤原さんを含め、数人の地主さんが土地を提供しています。「農地が駅になったときは驚きました。駅前す

ぎをすることになったのですから、住民から反感をかわれないように気をつけています。近所の幼稚園に芋栗りの場所を提供したり、近所の老婦人たちに農産物を提供してもらっています。野菜の自動販売機を設置して、採れたての野菜の提供をしているのですが、駅前で新鮮な野菜が入れるのが嬉しいかをいろいろ

人気があるとのこと。藤原さんが高校生のころはこの辺りに3軒くらいあった農家ですが、いまは3軒のみになってしまいました。しかし藤原さんの高学年がしっかりと農産物を引き継ぎ、今はその10代目がいかに活躍しているそうです。

駅前の一之江駅前



かつては、磯崎から小岩駅が見えました

駅前の草履さんの実家は、磯崎1丁目の江戸川上流の近くです。この辺りは草履鞋が多く、草履神社もあるそうです。「この辺りはのどかな田舎が広がっていました。明生さんの祖母の語によると、草から小岩駅のホームが見えたそうです。それくらい開けたところだったのでしょうね」。

駅前の磯崎駅前



クリームソーダの味は忘れられません。駅前の店舗は小岩で買っていましたが、ピアノの演奏会で出るような時は、小岩から国電「J丸」に乗って磯崎のデパートまで買いに行きました。駅前で買ってきたら、小岩を使う機会が少なくなりました。地下鉄を乗り継いでどこへでも行けるようになり、本当に便利になりました」。

草履鞋さん

開業にむけて高まる期待 都営新宿線

昭和33年12月、駅一帯大規模で都営新宿線が開業しました。その約2ヶ月間、変わりゆく磯崎の様子が続かれています。

20年で世帯10倍

江東版



がらりと変わった駅前物語

昭和30年代までは 半農半漁でした (葛西)



JA東京スマイルの新経営長の藤田さん一家は、昭和のはじめに葛西区の砂町から葛西西4丁目に移って来ました。「砂町はすでに移り住む人が多くなり、農業がしにくい環境になっていました。砂町で親んぼを一度買うお金で、葛西西どと一和(1000)を買うことができたんです。私が生まれたのは、葛西西に来てからです。当時葛西西はまだ埋め立てが始まる前で、

藤田さん

東京湾がとても近くにあっていいです。「この辺は半農半漁で、冬は海苔をとっていました。漁業漁師と呼ばれた土着な海苔がたくさんとれました。親平野も盛んで、堤玉塚からも自転車に乗ってとりに来ていましたよ。ただキティ台船などで通勤はよく渋滞して立に遅が書かれていたため、水産には向いていませんでしたよ。

当時、葛西橋から浦安へ抜ける新田通りが一本通るのみ、葛西橋通りはまだなく、交通手段は本当に少なかったそうです。「昭和40年代に入ってから工場跡地などで東京湾の体質が悪くなり、海苔の採りどころは江戸

川から遠ざかり、浦安にはほとんど村岸の羽田空港近くまで移転していったそうです。しかしついに海苔はとれなくなりました。海苔の漁師たちが農業して漁業権をいっせいに買ったため、江戸川沿いの農地の新会社が日本で一番になったというエピソードもあるそうです。

「葛西西あたりには、ハス田が多くありましたね。昭和44年に葛西駅ができた前に撮影した写真が残っていますが、葉もほとんどないような状態でした。ずいぶん変わりましたよね。」



昭和44年頃の葛西駅北側の様子(東向き)



昭和44年頃の葛西駅南側の様子(東向き)



昭和44年頃の葛西駅南側の様子(西向き)

田んぼとハス田が広がる 田園地帯でした (篠崎)



江戸川埋立金庫に勤め、平成4年から篠崎で不動産業を営む伊藤さんは、江戸川生まれの江戸川育ち。「都営新篠崎が通る前は、この辺一帯田んぼでした」と証言。知いころに撮影された、女の子が畑につくられた水田を踏んでいるのどかな風景の写真を見せてくれました。「田んぼに水をあげているんです。こうやって親の手伝いをしたものです」と懐かしそうです。

伊藤さん

「昭和30年ごろは、芋の畑が多かったです。一応には金魚屋さんもまだ営業していました。葛江や篠崎は田んぼとハス田でしたよ。電車が通る前は、小田までバスで行くのですが、田が荒ると乗れない人がたくさんいました。地下鉄が通るときには、地元の人たちが喜んで、江戸川岸線駅という歌まで作りました。この土地の自慢は、人情味があること。駅は新しくなっても、それだけ愛さなくていいですね。」



昭和44年頃の葛西駅北側の様子(西向き)



昭和44年頃の葛西駅北側の様子(東向き)