

東京から京都へ ～新幹線車窓からの風景～

歴史と文化の宝庫 東海道



平成30年度版

春日部市立東中学校

東京駅

東京駅は日本を代表する駅で、発着する全ての路線の起点となっています。したがって東京駅を出る列車は山手線や京浜東北線を除いて全て下り列車となります。乗降客数こそ日本一の新宿駅にはかなわないませんが、駅の収入は堂々の日本一です。東京駅は都内のターミナル駅の中でも開業が新しく、大正3年の開業です。当時のターミナルは新橋（後の汐留貨物駅→廃止）でしたが、皇居の近くに国を代表するにふさわしい駅をということで建設されました。辰野金吾が設計を手がけた莊厳なレンガ造りの丸の内側駅舎は開業時からのもので、オランダのアムステルダム中央駅を模したと言われています。現在は1日に3000本以上の列車が発着を繰り返しています。4・5番線ホームの間（ほぼ中間点）には0キロポストがあって、東京からの営業距離の起点になっています。丸の内側の駅舎は、大正3年の開業当時の姿を取り戻すため、平成19年から工事が開始され、現在は北口と南口のドーム屋根が復元され、戦災で失われた3階部分も増築されました。八重洲側は旧鉄道会館ビルの南北にそれぞれ高さ200メートル台のツインタワーが建設されました。2棟のタワーはガラス張りの通路で結ばれ、駅前広場も拡張されました。また、日本橋口の丸の内中央ビルに隣接する位置には、JR東日本のビルディング高さ170メートルの複合ビル「サピアタワー」が完成して、東京駅はその素顔を大きく変えました。



赤レンガの傑作、東京駅は大正3年の開業



高層ビルが立ち並び大きく姿を変えた東京駅



新幹線の700系車両、東海道新幹線は昭和39年開業

新幹線ホームの進行方向反対側（神田寄り）の建物が中央司令室で、すべての新幹線の運行がわかります。かつては東北新幹線・上越新幹線とともに上野駅が始発でしたが、現在は一部の列車を除いて、すべて東京駅始発となっています。

東海道新幹線は昭和39年10月1日に東京オリンピックに合わせて営業を開始した、日本が世界に誇る高速鉄道です。その技術は世界でも高く評価され、台湾の高速鉄道開発にも大きく貢献しました。開業当時は『ひかり号』と『こだま号』の2種類だけでしたが、現在は『のぞみ号』が加わり、最高時速270km/hで東京一博多間の営業運転をしています。

通常の鉄道が直流電源なのに対して、新幹線は60サイクル2万5000ボルトの交流電源を使用しています。列車は大阪寄りが1号車で、一部の列車を除いては16両編成となっています。一両の長さが25m（先頭車は15m長い）ありますから、一編成の長さは実に400mもあります。一編成約48億円もする車両は、普通車座席海側が3列・山側が2列（グリーン車はともに2列）となっています。

わたしたちを乗せた列車は、東京駅をゆっくりとすべるように走り始めます。右手には赤レンガ造りの傑作、東京駅の駅舎が見えます。大幅な復元工事が行われたものの、大正建築の面影を今に伝えています。そのまま右手を見続けるとビルとビルの合間に江戸城や国会議事堂も望むことができます。新宿に移転した都庁の跡地に建設された東京国際フォーラムは、個性的なホールを備えた4つのホール棟と、シンボリックなガラス棟から構成されています。7つのホールをはじめ展示室、会議室、美術館や多彩なショップ&レストランを備え、文化・情報を国際規模で発信しています。その後もしばらくはビルの谷間を高架で走ります。このあたりではカラフルな色の通勤電車に追い越されますが、次第にスピードをあげていきます。線路のすりとビルとの間隔はわずか34mしかありません。左窓には新幹線と同時期に作られた首



車内座席は大阪方面進行右側が2列、左側が3列です



東京駅を出てすぐ右側、ビルの合間に江戸城が見える



東京都庁の跡地に建設された東京国際フォーラム



東京オリンピックに合わせて作られた首都高速

都高速が走っています。JR新橋駅が見えると、左手には旧国鉄汐留貨物駅跡地に建設された東京ツインパーカスの高層ビルが立っています。フジテレビがあるお台場に行く新交通システムゆりかもめの新橋駅も見えます。

東京駅から約二分、新橋駅を通過した直後に左手に首都高速道路が走っていますが、その合間から浜離宮庭園の森を望むことができます。浜松町を過ぎると、左窓に羽田空港への東京モノレールと平行して走ります。

奥には東京湾にかかる首都高速レインボーブリッジがビルの谷間から見え隠れします。夜はライトアップされてとてもきれいです。右手には高さ333mの東京タワーが見えます。昭和33年に開業した東京タワーは、昨年の12月23日で60周年を迎えました。電波科学の権威を結集して、関東一円（北は水戸、東は銚子、南は沼津、西は甲府）をサービスエリアとして電波を送る場合に、鉄塔の必要な高さは333mであるということがわかり、当時世界一であったフランスのエッフェル塔（320m）をしのぐ高さでした。しかし、東京のシンボルである東京タワーも、都心部に建てられている超高層ビルの増加に伴い、また2011年7月24日から完全実施となった地上デジタル放送用の電波塔としての役割を持つ東京スカイツリー（東京都墨田区押上 634m）が完成して、その役割を終え、観光用となっています。

このあたりは高輪の台地で台地の上には赤穂浪士ゆかりの泉岳寺がありますが、新幹線の車窓からは見ることはできません。この辺りで最初のトンネル（ハツ山トンネル）を瞬く間に瞬く間に通過します。田町一品川間で新幹線は上下線とも分岐をし高架橋へと登っていますが、これは大井にある新幹線の車両基地への導線です。車窓右手にJRの品川車両基地が見えます。2009年3月のダイヤ改正で、東京駅発着の寝台特急は全廃され、か



東京ツインパーカスがそびえ立つ元汐留操作場



車窓左手に見えるこんもりとした林は浜離宮庭園



進行左手、浜松町で東京モノレールと平行して走る



昭和33年開業、高さ333mと3並びの東京タワー

つての青い客車をこの品川車両基地で見ることはできません。

開業以来、一度も本線ルートの変更をしたことのない東海道新幹線でしたが、平成15年10月1日に新幹線の品川駅が開業、そのために一部、本線のルートを変更しました。元の新幹線のルートは、車窓右側の東海道本線との間、スペース（道路）になっている部分です。スピードが落ちて、列車は品川駅に停車します。

品川駅

東京から6.8km、約8分。通勤線並みに過密ダイヤとなった東海道新幹線の対策として平成15年10月1日に開業しました。平成20年3月15日からは、東海道新幹線全ての列車が品川駅に停車することになりました。品川駅を出ると東海道本線や京浜東北線とは別のルートを取り、多摩川を渡るあたりまで横須賀線と並走します。右手には大崎ウエストシティタワーズの2つの建物が見えます。山手線大崎駅直結の地上39階建の建物は1089戸の巨大マンションです。東急池上線を越えるあたりで時速は150km/hに達します。

このあたりは両方の窓に一面の家並みの屋根が続ります。多摩川にかかると、右手の丸子橋の向こうの丘が亀甲山古墳です。左に大きくカーブして南武線を越えると両側に多くの工場が続ります。

左手に横須賀線が遠ざかっていってからすぐ、新幹線はトンネルに入りますがその直前、右手前方の丘の上に慶應大学日吉校舎を望むことができます。大学のキャンパスとして利用されるようになったのは第二次世界大戦後のこと、終戦前後は連合艦隊司令部として利用されていました。トンネルと越えると鶴



品川車両基地には山手線の新駅開業の話があります



2つの建物は大崎ウエストシティタワーズ



右手奥には巨人軍の練習場もある多摩川、ここで東京都から神奈川県に入ります



右手丘の上の慶應大学はかつての連合艦隊司令部

見川を渡ります。多摩丘陵をトンネルや切り通しで抜けると、風景が変わりやっと山林や田園の緑が目につきます。トンネルを越えて速度を落ちて右へ大きくカーブすると右窓に銀色に光る新横浜プリンスホテルの丸い建物が見えてきます。駅に着く直前の灰色の角張った建物が横浜アリーナです。新横浜に停車する列車は、ゆっくりとホームに入っています。



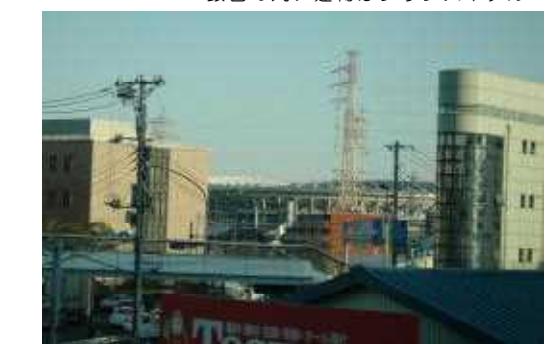
新横浜駅の直前に見える灰色の建物が横浜アリーナ

新横浜駅

東京から28.8km約18分。横浜駅の北方約4kmほどの多摩丘陵に囲まれた鶴見川沿いの水田地帯で、JR横浜線との交差部分に作られました。駅前は当時の面影はなく市街地化して賑わっています。新横浜駅を出て、すぐ右手後に見え隠れする大きな競技場がワールドカップサッカーの決勝戦が行われた横浜国際競技場（日産スタジアム）です。

新幹線はふたたび丘陵地帯を切り開いたところを走り、万騎が原トンネルを抜けて境川を渡ると相模原です。この辺りは切り通しのため左右とも眺望がききません。相模原は多摩丘陵と相模川の中流部にある洪積台地で、ローム層におおわれています。台地は相模川に向かって段丘状に低くなっています。

小田急江ノ島線をくぐると大和市で、北には厚木飛行場があります。右窓に標高1253メートルの大山の美しい姿が見えてきます。雨乞いの神をまつる阿夫利神社が頂上にあります。相模線を越えると667メートルの相模川の鉄橋です。下流の東岸に相模国一宮寒川神社があります。



駅を出て右後ろに見える競技場が日産スタジアム

相模川鉄橋を渡ってから約9km（約3分）走ると、全長500メートルの短いトンネルを通過します。その直後、右手に王福寺が見えます。鎌倉幕府の初代将軍、源頼朝との間に二男二女をもうけた北条政子が安産を祈願したとして、今でも多くの崇敬を集めています。

このあたりの左手（西岸）は平塚市です。右手は大山から丹沢山地が続いて見えます。



右窓に見える大山、頂上には雨乞いの神様を祀る

左手に湘南平北側が見え、南の麓に大磯の高麗神社があって、古代に朝鮮からの渡来民族によって開拓されたところです。丘陵地に住宅地が並んでいます。『流星の見える家』として売り出されました。夜になると新幹線の架線とパンタグラフ（電車の屋根に付いている電線から電気を取る器具）の摩擦で火花が散り、家からはまるで流星のように見えます。

淘綾丘陵を短いトンネルで十一も抜けます。ミカン畠も見え、右窓に小田原・厚木道路が平行に見え隠れしています。弁天山トンネルを過ぎると御殿場線です。このあたりから、天気が良ければ右窓には富士山がきれいな姿を見せます。左手に東海道本線が平行し、やがて酒匂川鉄橋を渡るとすぐに小田原駅です。

小田原駅

東京から83.9km、約30分です。ホームの左前方に梅林で有名な小田原城がほんの一瞬だけ見えますが、よく見ていないと猛スピードですぐにトンネルに入ってしまいます。トンネルを抜けて箱根火山の火口瀬の早川を渡ると右窓に箱根外輪山が迫ってきます。その後から右手前方に石垣山城を望むことができます。1590年、豊臣秀吉が20万もの大軍を率いて北条氏が籠城する小田原城に攻め入った時、突貫工事で城が九分通り完成した頃合いを見計らって、それまで工事現場を隠していた樹木を一夜のうちに伐採しました。それを見た北条軍は一夜にして城が出現したと錯覚し、度肝を抜かれて戦意を喪失したと伝えられています。

右窓に迫る山が箱根山です。唱歌『箱根八里』で「箱根の山は天下の険、函谷関も物ならず」と詠われた箱根峠の山道は、東海道の要衝でした。律令時代に設けられた当初の東海



新幹線から散る火花がまるで流星のように見える



右手に見える小田原・厚木道路、その奥に見える富士山



小田原駅を通過して左窓にほんの一瞬見える小田原城



天下の険・箱根峠にある関所は江戸幕府の要衝

道は箱根峠ではなく、箱根山北方の足柄峠を経由しました。しかし富士山の延暦噴火（800年-802年）のために通行が困難になったため、新たに箱根峠の街道が開かれました。江戸時代になると、江戸幕府の五街道整備において、距離の短い箱根峠ルートが重視され、芦ノ湖畔には箱根の関が設けられました。ここは幕府防衛のための関と位置付けられ、「入鉄砲に出女」つまり、江戸に侵入する鉄砲と江戸から逃げる女（江戸屋敷に住むことを義務付けられた大名の妻）を厳重に監視したと言われています。

このあたりの南側（車窓左側）は断崖で相模湾に面し、熱海まで長短いくつかのトンネルで抜けます。南郷山トンネル（5170m）を抜けたあたりから、いくつかの短いトンネルの合間に左窓に真鶴岬と海上に初島が見えます。湯河原の千歳川を渡ると神奈川県に別れを告げて、静岡県の熱海市です。

熱海駅

東京から104.6km、約35分。熱海は多賀火山の急斜面に発達した温泉都市です。天気が良いと左窓に伊豆大島が見えます。車窓左手は海岸線まで熱海の温泉街で、駅前には共同浴場もありますので、いつか利用してみてはどうでしょう。

熱海駅を通過して一つ短いトンネルを抜けると、やがて東海道新幹線で一番長い新丹那トンネル（7959m）を抜けます。4年4ヶ月の工期がかかりました。昭和9年（1934年）にできた東海道本線の丹那トンネルは何と15年11ヶ月もかかり、67名というたくさんの犠牲者がいました。この長いトンネルも新幹線ではわずか2分ちょっとで通り過ぎてしまいます。



車窓左側から見える相模湾の真鶴岬と初島



トンネルの合間に湯河原温泉郷の看板が見える



東海道本線と平行してトンネルを1つ抜けると最長の新丹那トンネル

