

JR 南武線開業 80 周年おめでとう

～JR 発足 20 周年・停車場発行 10 周年～

合田 智之

今年、JR 南武線（以下南武線）の登戸～川崎間が開業して 80 年である。
なので、南武線の歴史や特徴などを書きたいと思います。
わかりにくいと思われる単語には各項目の最後に解説をつけておきました。

第一項目【南武線の概要】

南武線は、1927 年に南部鉄道として開業し現在では立川～川崎を結び、都心や山手線から放射状に延びている多数の路線と接続し私鉄と私鉄の乗り継ぎにも利用されています。また尻手からは鶴見線の浜川崎へと延びる支線があります。

第二項目【南武線の歴史年表】

はじめに、この年表は主に路線の開業・廃止・改良などを書いています。駅名の変更などは必要と思われる時のみに書いています。

南武線は 1927 年からさまざまな変化を経て現在の南武線に至っています。

年	月日	出来事
1927	3 月 9 日	「南武鉄道」として川崎～登戸間と貨物支線 矢向～川崎河岸間が開業
	11 月 1 日	登戸～大丸（現在の稲城長沼駅付近）間が開業
1928	9 月 29 日	矢向～向河原間を複線化
	12 月 11 日	大丸～屋敷分（現在の分倍河原駅）間が開業
1929	3 月 20 日	川崎～矢向間を複線化
	9 月 10 日	貨物支線 向河原～市ノ坪（現在の新川崎駅付近）間が開業
	12 月 11 日	分倍河原（この時に屋敷分駅から変更）～立川間が開業
1930	3 月 25 日	貨物支線 尻手～浜川崎（開業時は新浜川崎駅）間が開業
	4 月 10 日	支線 尻手～浜川崎間で旅客営業開始
1931	11 月 15 日	貨物支線 立川～西立川間が開業
1937	10 月 30 日	向河原～武蔵中原間を複線化
1939	4 月 5 日	武蔵中原～武蔵溝ノ口間を複線化
1940	8 月 17 日	貨物支線 立川～西立川間が休止

	10月3日	南武鉄道と五日市鉄道が合併
年	月日	出来事
1941	不明	日本ヒューム管前(現在の津田山駅)～久地梅林(現在の久地駅)間を複線化
1943	9月8日	南武鉄道、青梅電気鉄道、奥多摩電気鉄道の合併が仮調印される
	12月20日	宿河原～登戸間を複線化
1944	2月1日	関東電鉄発足予定(実現せず)
	4月1日	国有化され「国鉄南武線」となる 貨物支線 向河原～市ノ坪間を鶴見まで延長 休止中の貨物支線 立川～西立川間を青梅線として廃止
1945	4月15日	空襲により川崎～向河原間が不通になる。
	4月17日	川崎～浜川崎間が復旧
	4月19日	川崎～向河原間が復旧
1951	5月1日	尻手～新鶴見操車場間に路線敷設
1954	3月21日	尻手駅付近を高架化
1960	3月20日	久地～宿河原間を複線化
	3月27日	武蔵溝ノ口～津田山間を複線化
1963	11月7日	登戸～稲田堤間を複線化
	11月12日	稲田堤～稲城長沼間を複線化
1966	3月25日	谷保～西国立間を複線化
	9月30日	稲城長沼～谷保間を複線化
1969	12月15日	川崎～登戸間で日中に60分間隔で快速の運転開始
1972	5月25日	貨物支線 矢向～川崎河岸間を廃止
1973	10月1日	貨物支線 向河原～新鶴見操車場～鶴見間を廃止
		貨物支線 尻手～新鶴見操車場～鶴見間が開業
1978	10月2日	快速の運転を終了
1987	4月1日	国鉄分割民営化により東日本旅客鉄道(株)(以下JR東日本)が承継
1988	3月13日	支線(浜川崎線)尻手～浜川崎間でワンマン運転開始
1990	12月20日	川崎市中原区内(武蔵溝ノ口付近～武蔵小杉間)の高架化が完成
2005	10月9日	矢野口駅付近の高架化が完成
2006	3月26日	川崎～立川駅間でATOS※1使用開始

※ 1 ATOS(アトス)とは、東京圏輸送管理システム(**A**utonomous **d**ecentralized **T**ransport **O**peration control **S**ystem)の略でJR東日本が首都圏の各線に導入していて、列車の運行管理や旅客案内を総合的に管理する列車運行管理システムの一つであり、現在日本国内で使われているシステムの中で最大規模のシステムです。このシステムには、ダイ

ヤ管理・駅の進路制御(ポイントの切り替えなど)・駅の旅客案内などの機能があります。

第三項目【途中駅】

ここでは南武線の全ての駅の駅名・距離などを書きます。

本線（南武線）の駅

駅名	読み方	起点からのキロ数	乗り換え
川崎	かわさき	0. 0 キロ	JR 東海道線・京浜東北線
尻手	しって	1. 7 キロ	JR 南武支線（浜川崎線）
矢向	やこう	2. 6 キロ	
鹿島田	かしまだ	4. 1 キロ	
平間	ひらま	5. 3 キロ	
向河原	むかいがわら	6. 6 キロ	
武蔵小杉	むさしこすぎ	7. 5 キロ	東京急行電鉄 東横・目黒線
武蔵中原	むさしなかはら	9. 2 キロ	
武蔵新城	むさししんじょう	10. 5 キロ	
武蔵溝ノ口	むさしみぞのくち	12. 7 キロ	東京急行電鉄 田園都市線
津田山	つだやま	13. 9 キロ	
久地	くじ	14. 9 キロ	
宿河原	しゅくがわら	16. 2 キロ	
登戸	のぼりと	17. 3 キロ	小田急電鉄 小田原線
中野島	なかのじま	19. 5 キロ	
稲田堤	いなだづつみ	20. 8 キロ	京王電鉄 相模原線
矢野口	やのくち	22. 4 キロ	
稲城長沼	いなぎながぬま	24. 1 キロ	
南多摩	みなみたま	25. 5 キロ	西武鉄道 多摩川線
府中本町	ふちゅうほんまち	27. 9 キロ	
分倍河原	ぶばいがわら	28. 8 キロ	JR 武蔵野線
谷保	やほ	31. 6 キロ	
矢川	やがわ	33. 0 キロ	京王電鉄 京王線
西国立	にしくにたち	34. 3 キロ	
立川	たちかわ	35. 5 キロ	JR 中央線・JR 青梅線
駅名	読み方	起点からのキロ数	乗り換え

支線（浜川崎線）の駅

駅名	読み方	起点からのキロ数	乗り換え
尻手	しって	0. 0 キロ	JR 南武本線（南武線）
八丁畷	はっちょうなわて	1. 1 キロ	京浜急行電鉄 本線
川崎新町	かわさきしんまち	2. 0 キロ	
浜川崎	はまかわさき	4. 1 キロ	JR 鶴見線

第四項目【現在使用中の車両紹介】

南武線の車両は全て中原電車区に所属していて全 37 編成 210 両が所属しています。

205 系（本線用）



南武線 205 系武蔵中原にて



南武線 205 系先頭改造車武蔵中原にて

本線の 205 系は、中原電車区に本線用 32 編成 192 両が所属していて南武線で一番よく見かける車両です。

205 系は当時国鉄が製造していた 201 系がチョッパ制御※1を採用し 103 系より経済的でありましたが、制御機器が高価なので製造コストが高かったために大幅な赤字になっていた国鉄にとっては大問題なので 103 系より経済的で 201 系より製造コストの低い車両として 1984 年に山手線に登場した国鉄初の量産ステンレス車両（試作車※2 では何両か作られている）で界磁添加励磁制御※3 を採用しています。で南武線には 1989 年から 1993 年にかけて配備され後に述べる 209 系と共に南武線の車両の半数を占めました。その後 2003 年から 2004 年にかけて山手線に E231 系 500 番台が投入されたため山手線に使われていた 205 系が転属してきて南武線の車両のほとんどを占めています。また転属してきた車両の中には先頭車の数

が足りないため中間車を先頭車に改造した車両（205 系 1200 番台）もあります。他線区では中間車改造車か非改造車のどちらか選んで投入しているので唯一、先頭車が中間車改造車と

非改造車の両方が配備されています。この車両は、4M2T※4 で全編成の運用番号表示機がLED（発光ダイオード）を採用しています

非改造車と改造車の違いは前照灯が非改造車はシールドビームで改造車は HID 灯※5 であることです。中間車改造車の前面行先表示機のみ LED となっていてそれ以外の行先表示機と非改造車は幕式です。

205 系（支線用）



浜川崎線 205 系先頭改造車 浜川崎にて

支線用の 205 系は、中原電車区に 3 編成 6 両が所属しています。南武支線用の 205 系は全て先頭改造車で行先表示機がすべて LED となっています。

この車両は全ての車両が M 車なので本線の車両とくらべて驚くほどの加速力があります。またワンマン運転に対応するため車外スピーカーと運転席にボタン式の開閉スイッチがついています。本線内の尻手～武蔵中原間で、回送電車として走行する姿を見ることがもできます。

209 系



209 系武蔵中原にて

209 系は、中原電車区に 2 編成 12 両が所属しています。

209 系は、JR 東日本が 103 系（後述）の老朽化が進んでいたため、それを置き換えるため 1992 年に試作車を製作し 1993 年から京浜東北線・根岸線に投入した車両です。南武線にも 1993 年に 2 編成が入れられました。元々は、この車両で南武線の 103 系を置き換える予定でしたが、南武線の 103 系が比較的新しくだったので 2 編成のみの増備

となりました。103 系が置き換えられるのは、山手線の 205 系が転入してくる 2004 年まで先送りになっています。

209 系は VVVF インバータ※6 を採用していてまた各車端部の 2 枚（先頭車）ないし 4 枚（中間車）を除き固定式の大型熱線吸収ガラスの採用とそれにとまなうカーテンの省略、ワンハンドル式マスコンの採用などの新機軸が使われています。

しかし、2005年に京浜東北線の蒲田～大森間で発生した停電事故で長時間立ち往生した際、停電の影響で空調システムが停止しました。また車内の窓が固定式なので換気がしにくかったため、多数の乗客が体調不良を訴える事態になりました。この事故で停電時の長時間停車時の問題が浮上した。そのため209系の窓を開閉可能にする改造が行われた。南武線の209系は2006年12月から改造されすでに終了しています。

※1 チョップ制御とは、電流をONとOFFの繰り返す時間の長さでモーターの回転数を制御する方式です。201系や東京地下鉄の6000系などに採用されています。

※2 界磁添加励磁制御（かいじてんかかれいじせいぎょ）とは、抵抗制御の一種で、40 km/hまで抵抗制御で加速し外部電力を利用しモーターの回転数を上げる制御装置の事です。

※3 試作車とは、新しい車両を作るときに、使いやすさ・装置などの比較などのために製作される車両のことで一両から数編成が作られることがあります。

※4 4M2Tとは、動力車（モーター付きの車両、Motorの頭文字をとってM車）と付随車（モーターの付いてない車両、Trailerの頭文字をとって、T車）の数を表したものでこの場合は動力車4両と付随車2両の編成であることを表しています。また、これを比で表したものがMT比と呼ばれM:Tで表されます。この場合MT比は2:1です。

※5 HID灯とは、High Intensity Discharge lampの略で、高輝度放電ランプとも言います。このランプは電極と電極との間で電気が放電されアークが発生し、この光を内部に封入された金属原子が受けて発光し明るく安定した光が得られます。

※6 VVVFインバータ（すりーぶいえふいんばーたー）とは、可変電圧可変周波数制御（Variable Voltage Variable Frequency）の略で直流からスイッチング素子で三相交流を発生させるのと同時に電圧と周波数を変化させて交流モーターの回転数を制御する装置です。

第五項目【過去の車両紹介】

ここでは、過去に南武線を走っていた国鉄型車両を紹介します。

103系



103系（鶴見線用）中原電車区にて

昔はあっちこっちで見られた103系ですが、現在、JR東日本の103系は仙石線で走っている編成が唯一現在も走っている103系です。

101系



秩父鉄道 元101系（現1000系）寄居にて

南武線では、本線が1969年から1991年まで、支線が1969年から2003年まで走っていました。このため支線を走らなくなったのが2003年なので国鉄～JRにかけて最後まで101系が走っていた路線です。

72系・73系

72系は1952年から1958年まで製造された電車です。車体が茶色いためチョコレート電車などと呼ばれていました。また73系は72系と実質同系列ですが、1951年に発生した戦後国鉄5大事故※2のひとつの桜木町事故※3で1944年から1950年にかけて製造された63系の構造欠陥が発覚したため63系を改造して欠陥をなくしたのが73系です。この2系式は南武線で1963年から1978年にかけて走っていました。

40系

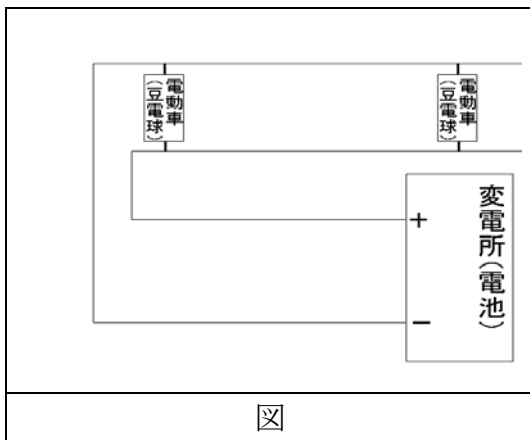
40系は1932年から1942年まで製造された車両です。国鉄初の全金属性車両です。南武線には、1962年から走っていました。廃車年は、不明です。

50系・33系・31系・30系

30系は1926年から1928年まで製造された車両です。31系は1929年から1931年まで製造された車両です。33系は1932年と1933年に製造された車両です。30系・31系・33系は木造車両です。50系は1934年から1943年のあいだに木造車両から鋼体化改造（車体の金属化）された車両です。これらの車両は本線を1947年から1967年まで支線が1947年頃から1980年まで走っていました。

※1 カルダン駆動（くどう）とは、台車枠に固定されたモーターからの動力をカルダンジョイント（緩衝材のような物）がありを介して車軸に動力をつたえます。それまで採用されていた吊り掛け駆動式は車軸が軸受けで台車枠がばねを使ってモーターをくっつけて車軸の位置が変化してもモーターが付いていくようにしたものです。電車は吊り掛け駆動が昔は主流でしたが、高速度が出せないなどの理由でカルダン駆動が主流になりました。

※2 オール電動車が基本のため使用電力量が大きくなるため…この理由を説明します。まず電動車1ユニット（電動車が二両でひとつ）を1の電気を使う豆電球と考えてください。次に変電所を上下線に20の電気を供給できる電池とします。そこからそれぞれ+と-の線が



あり、その間に豆電球があると考えてください。詳しくは左の図を見てください。そして中央線に最初に投入された101系は、電動車が10両でユニット数が5なのでこの編成が使用する電気は、5です。これでは上下4編成しか走ることができませんこのように101系は、1編成の使用電力が大きいのです

※3 戦後国鉄5大事故とは、国鉄が存在した1949年～1987年の間に営業路線・航路（連絡船）で発生した、死傷者の多い5つの事故の総称である。

1951年の桜木町事故、死者は106名（詳しいことは後述）・1954年に青函連絡船「洞爺丸」が台風15号の強風により沈没した死者1155名の洞爺丸事故・1955年に宇高連絡船「紫雲丸」が貨物船「第三宇高丸」と衝突し沈没した死者166名の紫雲丸事故・1962年に常磐線

三河島駅で信号無視し車止めに、突っ込み脱線した貨物列車に下り電車が衝突さらに上り電車が衝突した死者 160 名の三河島事故・1963 年に東海道線（現在、駅は京浜東北線にある）鶴見駅～新子安駅間で下り貨物列車が突然脱線し、そこに横須賀線上り電車が衝突、さらに衝突して脱線した先頭車が下り電車に衝突した死者 161 名の鶴見事故の 5 件の事故です。

※4 桜木町事故とは、1951 年に碍子（電気を流さない絶縁体）の交換作業をしていた電気工事作業員が、誤ってスパナを落とし架線が固定できず垂れ下がってしまっていました。そこに 63 系が突っ込みパンタグラフに架線が絡まり、架線と車体でショートが発生し激しく火花が飛び可燃性塗料で塗装されていた木製屋根に引火し先頭車が全焼し 2 両目も半焼しました。63 系には非常用ドアロック（ドアを手動で開けられるようにする装置）が車内になかったことや側窓が中段固定式の三段窓のため、上部と下部の数センチしか開かなかつたのと貫通扉が内開きのうえ鍵が掛けられていたために、車内から脱出できなかったのが被害が大きくなりました。この事故で 63 系の欠陥が発覚し全車が 73 系に改造されることになりました。

第六項目【南武線の運転形態】

ここでは、南武線の運行形態を紹介します。

南武線を走る列車種別は、各駅停車のみで定期列車の他線乗り入れは行われていません（臨時や回送電車はある）。列車番号の末尾が本線は F で支線が H です。

利用度は立川～府中本町間を除き川崎寄りが高いため、昼間以外は川崎から武蔵溝ノ口・登戸・稲城長沼の各駅までの折り返し列車と全線通しの列車が多数設定されています。また車両基地が武蔵中原にあるので、ラッシュ終了後や終電近くに下り武蔵中原行が多数あります。ラッシュ前には、矢向や武蔵中原始発の川崎行の電車があります。

運転本数

運行本数（川崎側）は、平日は朝が 2～4 分間隔、昼間が 10 分間隔、夕方が 4～6 分間隔、土曜・休日は朝が 5～6 分間隔、昼間が 8～9 分間隔、夕方が 7～8 分間隔であり、昼間は平日より土曜・休日の方の運転本数が多くなっています。尻手駅から浜川崎駅までの支線は、線内でワンマン運転を行う 2 両編成の列車が折り返し運転を行っています。川崎区内は路線バスの本数が多いこともあり、こちらの昼間は 1 時間に 1～2 本の閑散ダイヤですが、朝夕は運転本数が 3 本に増えて、平日・土曜日の沿線工場への通勤客を中心に利用されています。また尻手～浜川崎間は、浜川崎駅で接続する鶴見線沿線にある工場からの貨物列車が終日旅客列車の合間を縫って多数運転されています（貨物列車の合間を縫って旅客列車が運転されているようにもみえ

るが…)

快速運転

南武線には、1969年から1978年まで川崎～登戸間で快速運転が運転されていました。快速は、中央線の武蔵小金井電車区から朱色の101系を借用して10～15時台に運転間隔60分で1日6往復運行されました。途中停車駅は東急と接続する武蔵小杉と武蔵溝ノ口の2駅のみで、途中駅での各駅停車との接続は一切ありませんでした（武蔵中原での追い抜きは行われていました）。この快速は各駅停車を減便して運転されたため、利用者からはかなりの不評でした。しまいには、国会議員が介入し国鉄に運転中止を申し立てる廃止運動までおこりました。

快速運転は、南武線の全車両が旧型車から101系に置き換えられて各駅停車の速度が向上したため廃止されました。

第七項目【南武線80周年記念】

車両のラッピング

南武線の205系に「南武線80周年」と書かれたテープでラッピングされました。先頭には、専用に板に印刷したものを、使っていました。



南武線ラッピング車両 205系 中原電車区にて

記念イベント

今年の3月にミュージア川崎（JR川崎駅下車徒歩3分）で記念イベントが行われました。こ

の記念イベントは、南武線の駅長さんたちがクス玉を割ったり、タレントの立川真司さんのライブがあったりしました。

記念かりんとう



南武線 80 周年記念かりんとうの箱

このかりんとうは 6 月 1 日から南武線各駅のキオスクや NEWDAYS などで販売されました。JR の職員が昔の電車 (73 系など) の茶色い塗装を「かりんとう色」と言っていた会話を聞いて思いついた商品です。かりんとうを入れている箱が旧型電車の形と色をしています。発売後 2 日ほどで売り切れになった駅もありました。

第八項目 【南武線の問題点】

南武線の問題点は 1 編成あたり 6 両と短いため、他の路線よりも混雑率が高いことが多く、特に川崎発 22 時以降は、立川行が 20 分に 1 本程度になるので、深夜帯でありながら朝の通勤ラッシュ並みの混雑になることが多いことです。しかし、編成を長くするにはホーム延伸が必要となりますが、踏み切りに挟まれるなど立地条件上これ以上延伸できない駅も多いため難しいのが現実です。朝の増発は留置容量の増加が必要であるが用地がないため困難で、これ以上の増発をすることが無理なようです。また、深夜増発をした場合、武蔵中原など車両が留置できる駅まで車両を回送する必要があることや、西国立～立川間の曲線で発生するフランジ音 (カーブを曲がる時などにキンキンと鳴る音のこと) により少なからず苦情が来ているので、立川までの増発も無理なようです。それ以外にも登戸駅での小田急線の急行や多摩急行との接続が悪いことなどがあります

第九項目 【南武線の利用者として】

私は通学のためにほぼ毎日南武線を利用しています。乗るとき思うのが、もうちょっと本数が増えないかなと思っていましたが、この記事を書いていてそれが朝は無理な要望であるとわかりました。しかし昼間の増発や快速運転の復活などをしてもらえないかなと思ったり、駅ホームの屋根の延長をしてほしいなどか思ったりと様々な要求が出てきます。

第十項目【あとがき】

この記事最後まで読んでいただき、ありがとうございます。

この記事書こうと思った理由は、今年が、南武線が開業して 80 周年であるのと同時に JR 発足 20 周年や停車場の発行が 10 周年などちょうど区切りのよい年が重なり「すごいな…」と思ったからです。

これからも南武線や JR そして停車場が、ますます発展することを祈っています。

参考文献

ウィキペディア フリー百科辞典