

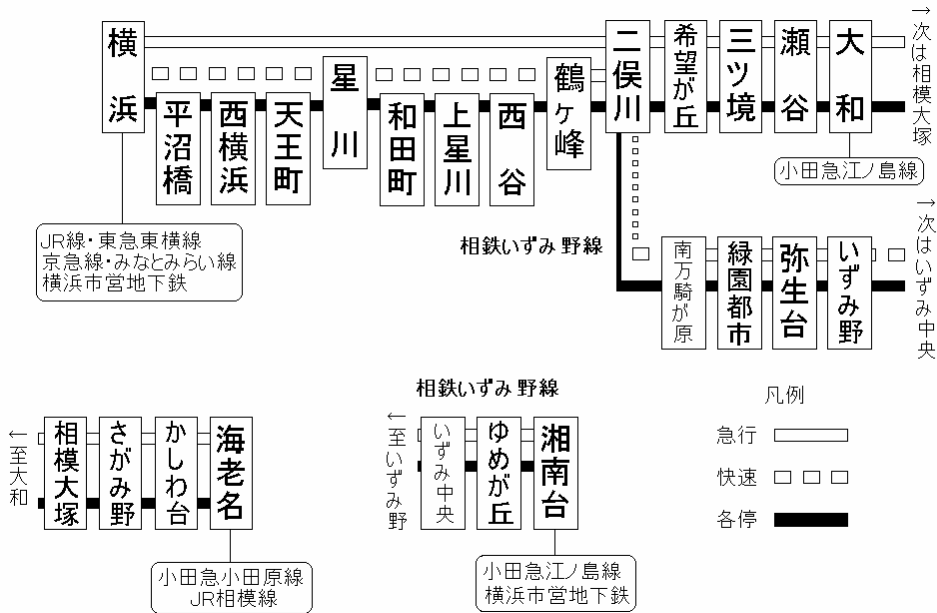
「相模鉄道」

～会社創立 90 周年 おめでとう！～

日向 洋

今年 12 月で創立 90 年になる「相模鉄道（以下、相鉄）」は、二俣川・大和・海老名・湘南台方面を結ぶ大手私鉄である。ここでは、相鉄についてまとめてみたいと思う。

I 停車駅



II 種別

①急行

急行は早朝から深夜まで本線のみでの運用で、横浜～二俣川・大和・かしわ台・海老名方面を結んでいる。横浜～二俣川間はノンストップで日中は約 11 分（ラッシュ時は約 12～15 分）、二俣川～海老名間は各駅に止まり約 19 分（大和までは約 9 分。かしわ台までは約 16 分）。8 両編成で運行されるものもあるが、ほとんどが 10 両編成で運行されている。

②快速

快速は朝ラッシュ時から深夜前まで（早朝・深夜はない）本線の横浜～二俣川までと、いずみ野線の二俣川～湘南台までを結んでいる。横浜～二俣川間は約 13 分（ラッシュ時は約 15 分）、二俣川～湘南台間は約 16 分。8 両編成で運行されるものもあるが、ほとんどが 10 両編成で運行されている。

③各駅停車（各停）

各駅停車（以下、各停）は早朝から深夜まで本線といずみ野線の全線を結んでいる。

10 両編成で運行されるものもあるが、8 両編成で運行されるものが多い。

Ⅲ 車両紹介

①5100系（現在の呼び名は5000系）



10両で急行の運用につく 5100系
二俣川 2006-5-21

5100系は1972年に旧5000系の台車を利用、2100系を基本として相鉄初の自動窓を装備して登場し、20両（8両編成2本＋予備車の4両編成1本）が製造された。

1988年にVVVFインバータ制御改造をされて再登場し、その後現在の5000番台に改番された。そのため、現在の呼び名は5000系となっている。

車体はアルミ製で軽量化を図っている。現在では、10000系による置き換えが始まり、左の写真の5053編成1本のみとなっている。5100系は現在、全種別で活躍している。

②7000系



8両で各停の運用につく 7000系
天王町 2007-3-17

7000系は1975年に新6000系と5100系を基本として80両（10両×8本）が製造された。5100系と同じ自動窓を装備しているが、途中2回改良されている。一部廃車も始まり4両がモヤ700系に改造されたほか、事故休車を含む8両が廃車された。多くの編成が8両に組み替えられ、全種別で活躍している。制御装置は抵抗制御である。

車内の基本レイアウトは5100系と同じであるが、スピーカーの位置などが異なっているうえ、網棚の握り棒もなくなった。

③新7000系



新7000系（10両貫通編成）
VVVFインバータ制御編成
二俣川 2007-4-28

新7000系は1986年に登場し、60両が製造された。車内は7000系を基本としているが、前面とカラーリングを一新している。また7000系と違い、前面の扉は幌を使って他の中間車、先頭車と連結できない状態となっていた。

1990年、VVVFインバータ制御を搭載した編成が登場し、その後10両貫通編成が登場した（VVVFインバータ制御車のうち、1本が5+5の編成。残りは10両貫通編成）。そのうち、7755編成はボックスシートを試採用し「Green Box」として運行されていたが、2005年頃に前面のヘッドマークを取り外し、その後ドアのステッカーも「Green Box」専用のもから広告に変更されている。

現在、ほとんど（全部？）の編成において、つり革が三角に変更され、ドアチャイムがつけられ、全編成の妻面に転落防止の外幌が取り付けられている。また、貫通編成でないものについては幌取り付け工事が行われ、先頭車と先頭車が幌で連結できるようになった。



左: 連結できるようになった運転台 二俣川 2007-8-7

中: 「Green Box」時代の7755編成。現在、「Green Box」というヘッドマークはない。

右: 抵抗制御の新7000系(7715編成)。二俣川 2007-6-9

④8000系

8000系は1990年に登場し、130両が製造された。制御装置はVVVFインバータ制御である。

先述の新7000系の7755編成のボックスシートが人気であったことから引継ぎ、横浜寄りから5両目(5号車)・8両目(8号車)に設置している。また、窓は自動窓。カラーリングは赤と白。

後期車の一部はドアチャイムつき、車内案内板はドアの上に変更され(それ以外は車内案内板は車端部にある)、車椅子スペースも設けられた。現在では、全編成に設けられている。また行先表示機については、8701～8708編成までは方向幕式で、8709編成以降はLED式に変更された。現在、全編成の妻面に転落防止の外幌が取り付けられている。



左: 行き先表示が方向幕式の8000系(8705編成)

二俣川 2007-6-3

右: 行き先表示がLED式の8000系(8709編成)

二俣川 2007-5-28



8000系が廃車に!?

2004年3月、湘南台駅で始発に向け準備をしていたところ、暴走した他社委託のレール削正車と8707編成が正面衝突し、8707編成の前面が大破、その他の車両も損傷を受け、休車となっていた。

2006年3月31日に8707編成の横浜寄り2両(8707-8119)が廃車となり、解体された。同年12月、残りの8両も廃車となり、解体された。



左: 解体直前の8707。
ビニールシートで覆われている。

右: 同車の妻面。
かしわ台車両基地前
2006-4-9



⑤9000系



左: 行き先表示が方向幕式の
9000系 (9703編成)
二俣川 2007-6-3



右: 行き先表示がLED式の
9000系 (9701編成)
二俣川 2007-5-3

9000系は1993年に登場し、70両(10両×7本)が製造された。VVVFインバータ制御である。8000系と座席配置は似ていて、車体の塗色は8000系と同じ赤と白であるが、前面・塗り分けなどが異なる。登場時から先頭車に車椅子スペースが設けられていた。

9701～9703編成はドアチャイムなし・車内案内板は車端部にある状態で登場したが、9704編成以降はドアチャイムつき・車内案内板はドアの上に変更された。9701～9703編成は最近ドアチャイムがつけられた。行先表示機については9701・9702編成が方向幕式で、9703編成以降はLED方式となった。現在、全編成つり革が丸から三角に変更されている。

⑥10000系



左: 「横浜初めて物語号」。
今年5月運行を終了。
二俣川 2006-6-4



右: 今年3月に投入された
10000系 (10708編成)
二俣川 2007-4-11

10000系は2002年に登場した最新鋭である。JR東日本E231系を基本に設計されているが、JR東日本E231系の基本編成(編成中の5分の2がモーター車)に比べ、モーター車の数が編成中の2分の1と少し多い。最高速度120km/h。制御装置はVVVFインバータ制御である。

塗色はピーコックグリーンと黄色であり、つり革は全車三角となっている。窓は7000系などとは違い、自動窓ではなく手動式となっている。なお、車端部を含むいくつかの窓は開かない。また、妻面の貫通扉は初期に製造された編成は奇数車の海老名寄りに設置されていたが、つい最近製造された編成は全車横浜寄りに設置されている。昨年「横浜初めて物語号」が運行されたが、今年6月1日からは「走る横浜写真館号」が運行されている。同車は今年3月に投入された10708編成で、3月頃は元の塗色であったが塗色変更された。また、この編成は自動放送が入っている。

⑦モヤ700形(事業用車)

モヤ700形は、モニ2000形、ED10形を置き換え、かつての7000系を改造して2006年に登場した。2両2編成(計4両。701-702・703-704)がある。701・703は元制御電動車(7002、7001)、702・704は元中間電動車(7136、7134)であったが、運転室を新たに設けた。ただし、前面に貫通扉がない。701・703は粘着力を稼ぐため、床に約5tのデットウェイトがある。

702 は電気検測車である。架線観測するため、屋根に架線観測用のカメラが、車内には測定機器がある。704 は救援車でクレーンが車内にあり、救援物資を積むためつり革・扇風機・座席・網棚などを撤去している。また、作業性を考慮して床に縞鋼板が張られている。

⑧ED10 形（事業用車）

蒸気機関車の全廃後、貨物列車の牽引は旧型のモワ 1 形で行われていたが、同車を本来の旅客車に戻すために ED10 形が登場した。モヤ 700 形の置き換えで ED11・12・14 が廃車となった。ED13 はかしわ台に保存されている模様。



ED10 形 相模大塚 2006-3-5

モニ 2000 形（左右）

相模大塚 2006-3-5

⑨モニ 2000 形（事業用車）

モニ 2000 形は、1975 年にモハ 2000 形を荷電化したもので 2005・2019・2022・2023 の 4 両がモニ 2000 形に改造されたが、2022 は廃車となった。2005 は元から両運車で（両方に運転台がついている車両）、2019・2023 は片運車（片方に運転台がついている車両）を両運化したものであった。

荷物車が廃止された後、試運転・架線点検車などとして活躍してきたが、モヤ 700 形の投入で 2019・2023 が今年 2 月に廃車となった。2005 はかしわ台に保存されている模様。

IV 塗色変更

相鉄では、創立 90 周年を記念して全列車の塗色を統一することとなった。これは相鉄の全車両の塗色を 2010 年までにかつての色から、青とオレンジの塗色（10000 系の元の塗色とは違う）に変更するというものである。なお、5100 系は今のところ引き継がない模様だが、7000 系についてはそれまで残っていれば引き継ぐようである。現在、9000 系 2 本（9701・9707 編成）と 10000 系 1 本（10708 編成）が塗色変更されている。



左: 塗色変更した 10000 系
二俣川 2007-7-25

右: 塗色変更した 9000 系。
二俣川 2007-4-22



今年 4 月に 9707 編成が塗色変更を終了して出場、同月 22 日いずみ野駅で展示会があり、翌日から運転を再開した。今年 7 月頃に塗色変更を終了した 9701 編成の車番は、数字が印刷されたプレートをネ

ジなどで車体に取り付けるプレート方式から、直接車体にペイントする方式に変更された。前面もプレート方式であったが変更された。

V 車両運用

相鉄は特に急行専用列車などはなく、各種別に全車両が投入されている。また、本線といずれも野線があり、どちらも全列車が投入されている。

VI 改良&新駅建設等

①天王町～和田町間高架化

天王町～和田町間が高架化されることになった。そのため、西横浜に星川の引込み線が移されている。



星川付近は高架化工事が進んでいる。
右はかつて引込み線があった場所

星川 2007-8-7



②東急東横線・JR 東日本線と直通！？

この計画は2006年4月11日に認定されたもので、JR 東日本東海道羽沢貨物線横浜羽沢駅付近から東急東横線日吉駅に約10kmの連絡線を新設するものである。

この連絡線は鉄道・運輸機構が整備・保有し、相鉄と東急がこの連絡線を使用して営業し、別に鉄道・運輸機構と相鉄が速達性向上計画の認定を受けている連絡線（相鉄とJRが直通する連絡線）と接続して活用することで相鉄と東急と直通運転を行うものである。

工事期間は今年4月～2018年3月まで（予定）としている。これにより、東京方面へのアクセスが向上するという。

VII 最後に

最後まで、お読みいただきありがとうございました。今回、相鉄について書いたのは今年から車両の塗色変更が始まった、また今年で相鉄が創立90周年を迎えたからです。

これからの相鉄のますますの発展を期待したいと思います。

参考文献

私鉄の車両 20 相模鉄道

とれいん No.383 2006年11月号 最新！検測車 鉄路を守る裏方たち

鉄道ピクトリアル 1986年8月臨時増刊号

相模鉄道ホームページ (<http://www.sotetsu.co.jp/>)

ウィキペディア フリー百科辞典 (<http://ja.wikipedia.org/wiki/Wiki>)