



# Keiyo line story

## ～京葉線 30 年の歴史～

中学三年 大西 多幸宝

### 1 ～はじめに～

みなさんは「京葉線」という路線をご存じだろうか？ おそらく首都圏にお住まいの方はほとんどがご存じで、千葉県民以外の方は某東京を名乗るのに千葉県にあるネズミ共和国や、某正式名称が日本コンベンションセンターであることなんてはや誰も知らない巨大展示場へのアクセス路線や行楽路線としてのイメージが強いかと思う。しかし、もともと京葉線は総武線の激しい通勤ラッシュを緩和するためのバイパス路線として建設されたため、通勤・通学客が多いのも事実だ。

この文章ではそんな行楽路線と通勤路線の二面性をもつ不思議な路線、京葉線の開業から現在まで、約30年間の歴史を追って行こうと思う。



コラム：京葉線車両図鑑① 103系



103系は1963年から1984年にかけて3000両以上が製造された日本の鉄道史上最も多く製造された車両で、京葉線にも一時期区間開業当時から4両編成と6両編成の2タイプが導入されました。京葉線の全線開業後は4+6の10両編成として快速電車などで走っていて、外房・内房線への直通電車としても使用されましたが、2005年11月に老朽化のため、京葉線からは引退しました。

2 ～貨物線開業から旅客営業開始・分割民営化まで～

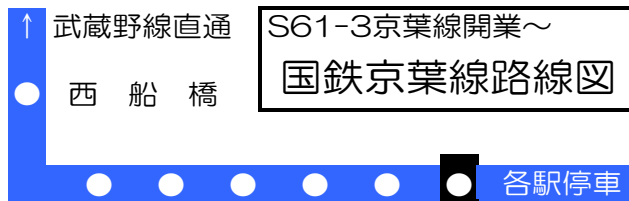
京葉線の歴史を辿ろうとすると、ある一つの出発点にたどり着くことができる。それは、京成電鉄（以下京成と略す）が自社の京成本線のバイパス路線として計画していた「京成新線」計画だ。この計画によると、東陽町からオリエンタルランド（現在の東京ディズニーリゾート）・船橋港・千葉港付近を經由し、千葉寺へ至る計画だったようである。（事実、京成はこの路線の沿線開発として、当時の浦安町沖の砂洲を埋め立て、東京ディズニーランドを誘致している。）しかし、この計画を立案した当時の京成は北総開発鉄道（現在の北総鉄道）や千葉急行電鉄（現在の京成千原線）などのニュータウン鉄道や成田空港へのアクセス鉄道の建設、また沿線を遠く離れた東北や北海道での不動産事業に躍起になっていて、この計画は後回しにされてしまった。（後に京成はこのときの過剰出資が元になり、オイルショック時に倒産の危機にまで見舞われている。）

さて、京成が手をこまねいているうちに新たな路線の建設計画が上がってきた。日本国有鉄道（以下国鉄と略す・現在のJR東日本）の「東京外環状線」計画である。この計画自体は前述の「京成新線」計画よりも前に存在したのだが、国鉄の経営難や経由地の調整難航などにより後回しにされていた。しかし、高度経済成長などにより、首都東京を貫く山手貨物線・品鶴線などを中心に輸送力が限界を迎えていた。また、当時の貨物輸送の中心であった汐留貨物駅も限界を迎えていた。このような状況であがった、東京の郊外に大規模な貨物駅と貨物線を建設する計画が、「東京外環状線」計画である。ところが、この計画は早くも暗礁に乗り上げることになる。モータリゼーションの進行とオイルショックだ。この二つの要因が重なり、国鉄の貨物輸送量は1970年以降減少の一途を辿っていた。その上、東京近郊への住宅地の拡大などにより、沿線住民の建設反対運動なども懸念された。この沿線住民との話し合いの末、1970～1972（正しい年は不明）には国鉄側から貨客両用の路線にすることが提案された。この提案を沿線住民側が受け入れた結果、誕生したのが現在の武蔵野線と京葉線である。そして、1975年には京葉線の初開業区間となる千葉貨物ターミナル（現在は千葉貨物駅に集約され、廃止。現在も千葉みなと～稲毛海岸に遺

構が残る。)～蘇我間が開業した。(この時点では貨物営業のみ)

それから約10年間は貨物輸送に徹してきた(当時の京葉線沿線は埋め立てが完成した直後で建物という建物がほとんど存在しなかった)が、国鉄爆発分割民営化の約一年前である1986年3月3日、ついに第一期線である西船橋～千葉港(現在の千葉みなと)間が旅客線として開業した。

東京外環状線計画から約15年、京成新線計画からは約20年の時を経て、国鉄最後の新規路線としての開業となった。そして、1987年4月1日、国鉄分割民営化を迎え、京葉線は更なる延伸計画とともに、新会社であるJR東日本へ承継された。



←昭和 61 年 (1986 年) の京葉線第一期区間 (千葉港～西船橋) 開業時の路線図。

この当時、京葉線沿線は殆ど何も無い更地だった。

南	新	海	検	稲	千
船	習	浜	見	毛	葉
橋	志	幕	川	海	
橋	野	張	浜	岸	港



▲京葉線開業当日の写真。祝開業のヘッドマークの形が特徴的だ。

潮風と走る

京葉線は房総と東京湾岸を結ぶ新しい生活新線です。

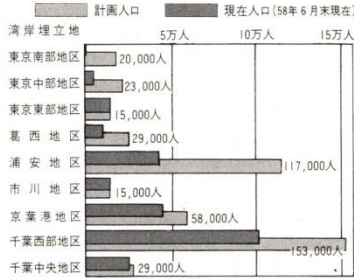


●21世紀のベッドタウン——東京湾岸。その通勤ラッシュの緩和が第一の役割です。

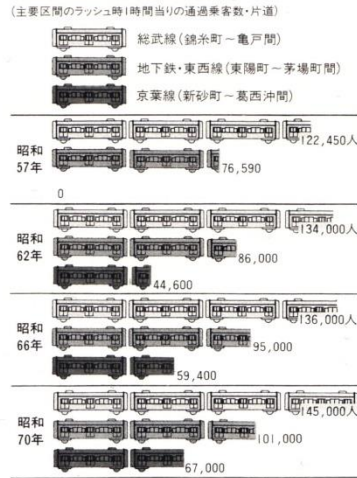
■急増する東京湾岸の人口——。  
東京湾岸に開発が進む埋立地は約15,000ヘクタール。ここに建設される大型住宅団地の計画人口は46万人を超える予定です。21世紀に向けて、首都圏の新しいベッドタウンが誕生します。

■通勤ラッシュ対策が急務——。  
東京湾岸の通勤ルートは現在総武線と地下鉄東西線のみ。昭和70年には混雑率300%を超える見込みです。この通勤ラッシュを緩和するためにも京葉線の計画推進は急がなければなりません。

■急増する東京湾岸の人口

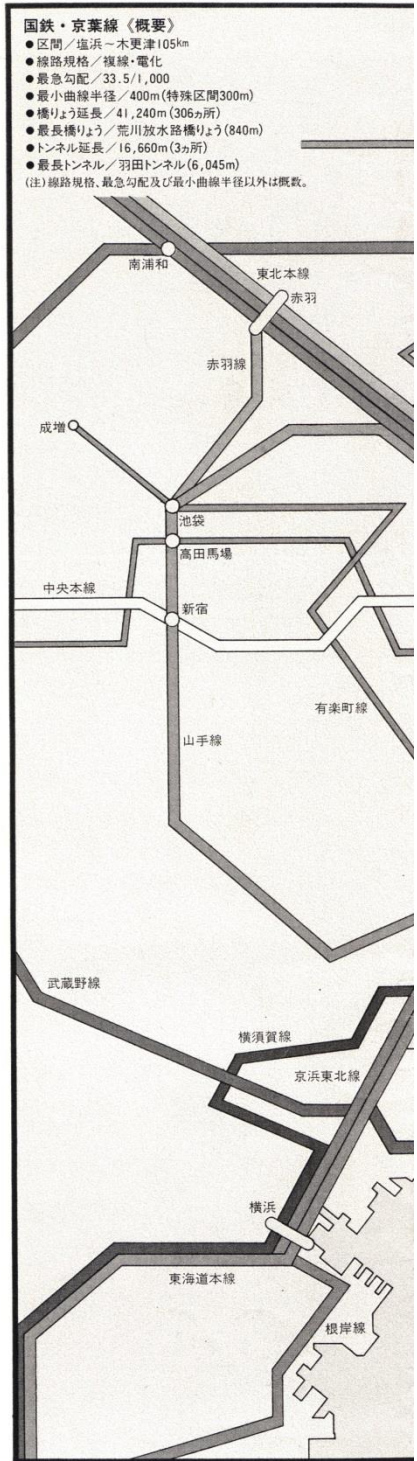


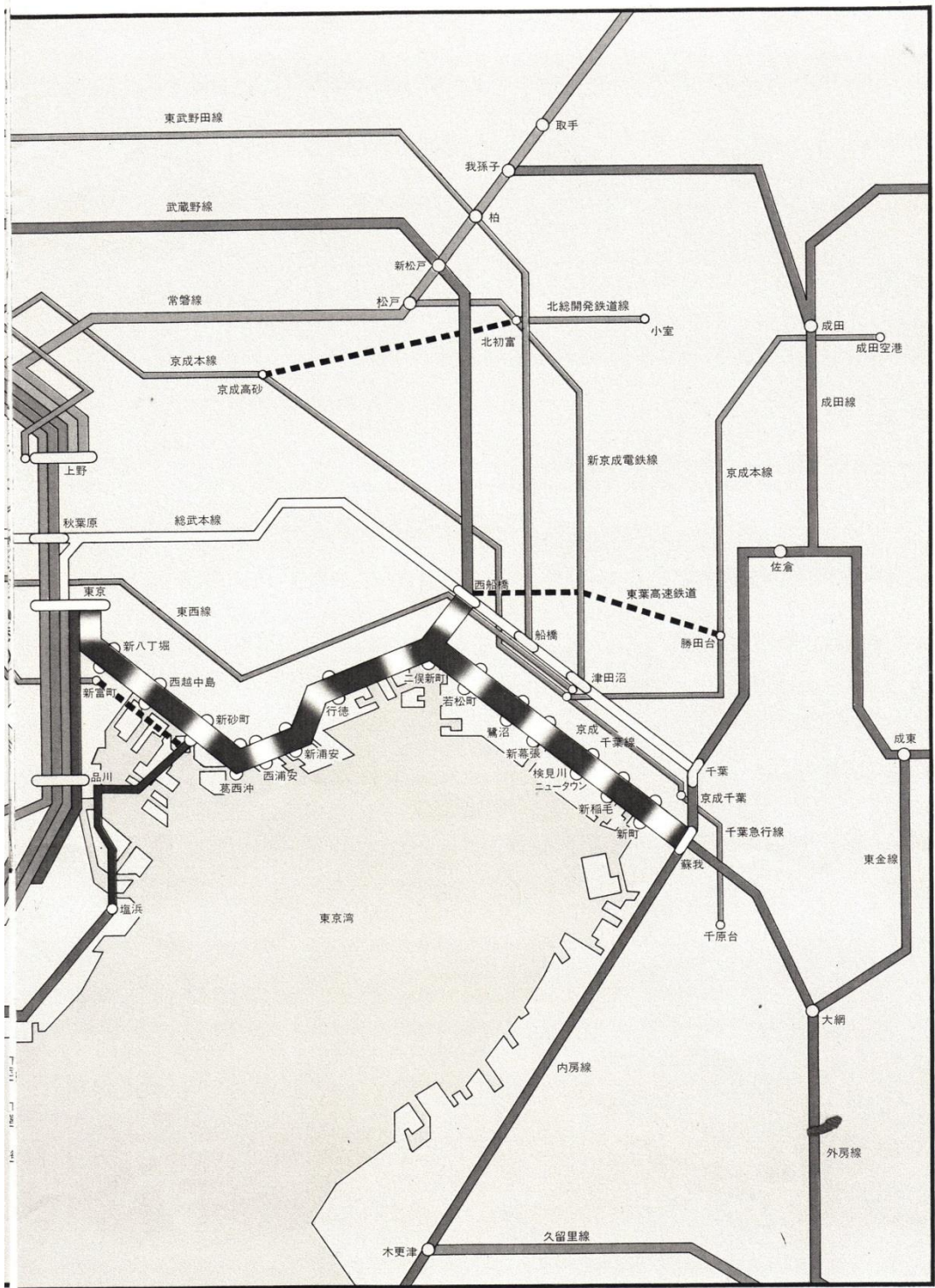
■京葉線の乗客輸送量予測



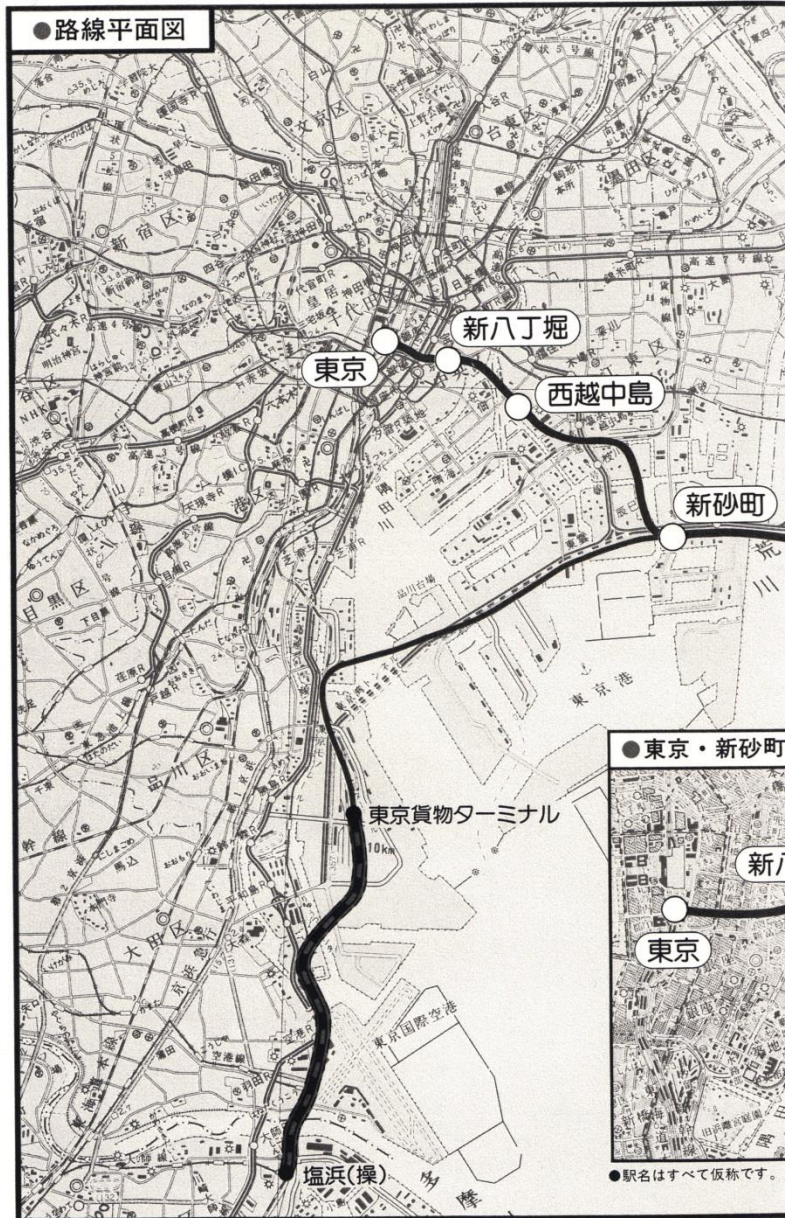
●東京～西船橋間も認可済み——。  
着々と路盤工事が進む西船橋～蘇我間に続いて、58年7月東京～西船橋間の旅客輸送も認可されました。住民の皆さんの「早期開業」のご要望を反映させて、一日も早い完成を目指します。

●所要時間もスピードアップ——。  
現在所要時間56分の東京～蘇我間が国鉄・京葉線の開通によってさらに近づきます。《特急・34分》《快速・45分》の京葉線は《生活新線》と呼ぶにふさわしい極めて大きな存在となるでしょう。





早期開業を目指して、都心の新駅開設計画も着々と進んでいます。

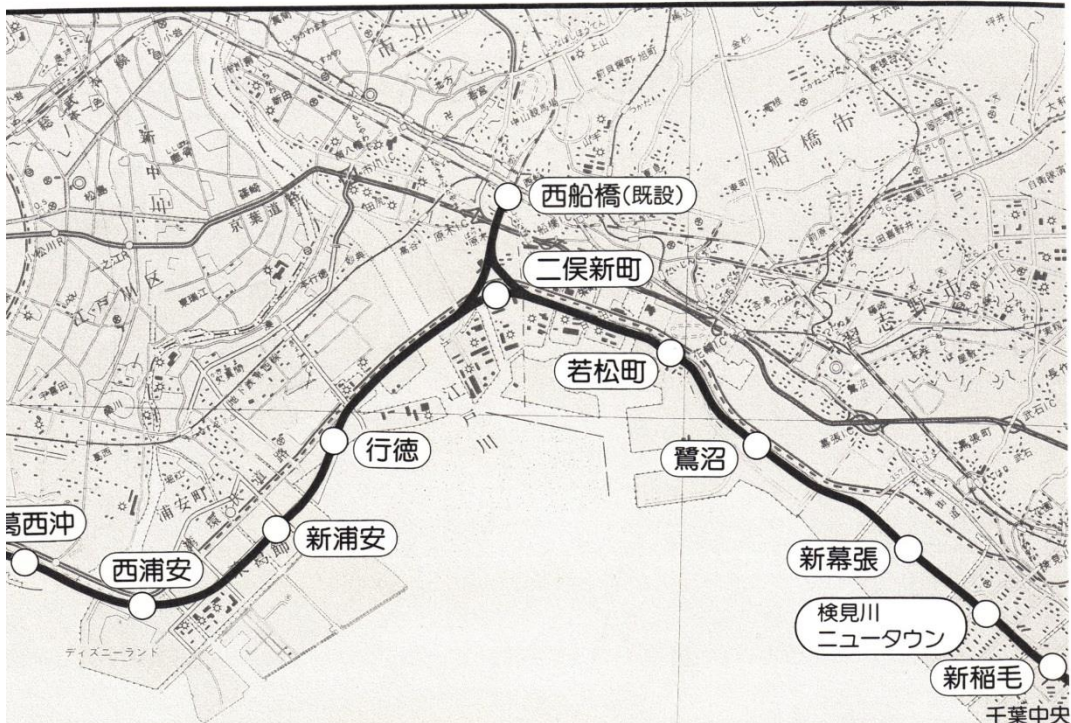


●大きくひろがる京葉線の連絡網——

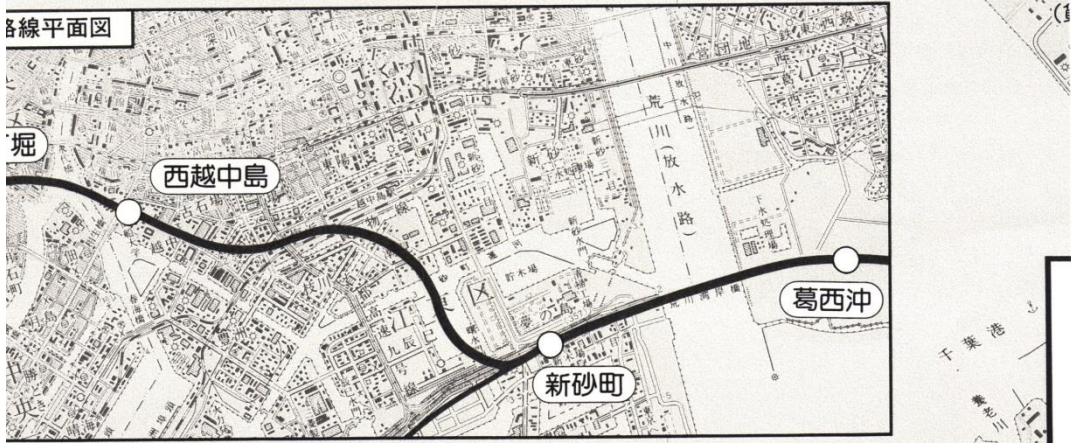
昭和48年10月塩浜～東京貨物ターミナル間が、昭和50年5月都川～千葉中央港(貨)が貨物線として開業。京葉線の旅客化に伴って新設される駅等の工事計画は、都心へ向かって着々と進められています。新砂町駅では有楽町線と、新八丁堀駅では日比谷線に連絡され、さらに東京駅地下新駅に乗り入れます。

●東京湾岸地域の発展とともに——

東京駅をはじめ地下鉄網との連絡が「通勤新線」としての京葉線のルートを有機的に広げます。21世紀に向かって伸びていく京葉線は、東京湾岸地域の発展をさらに促すことでしょう。鉄道公団ではその高度な技術力によって、早期開業のご要望に答えるべく、努力を重ねています。



各線平面図



この地図は、建設省国土地理院長の承認を得て、同院発行の  
 万分の1地形図と10万分の1集成図を複製したものである。  
 承認番号) 昭58開複、第639号

●都内新駅周辺の現状



東京駅



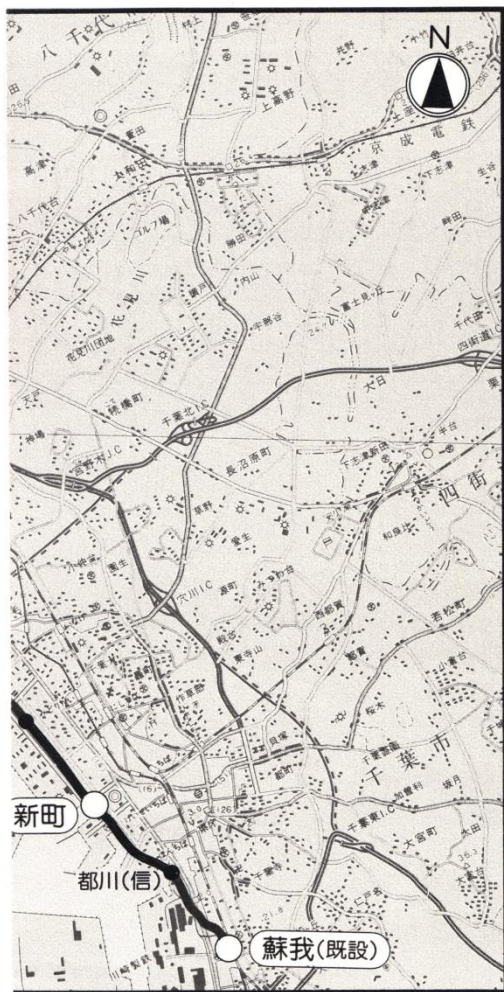
新八丁堀駅



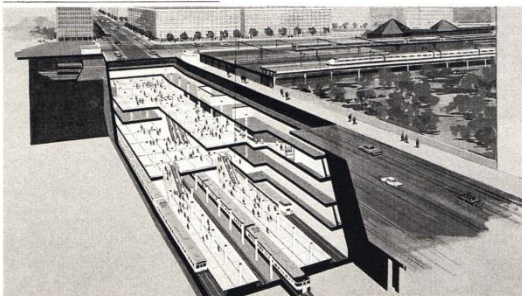
西越中島駅



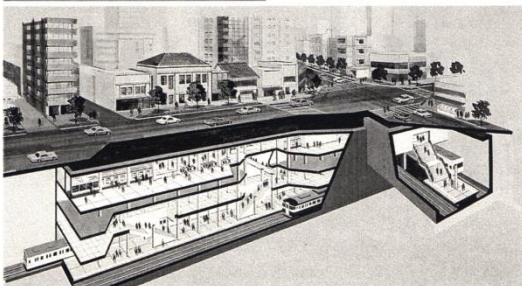
新砂町駅



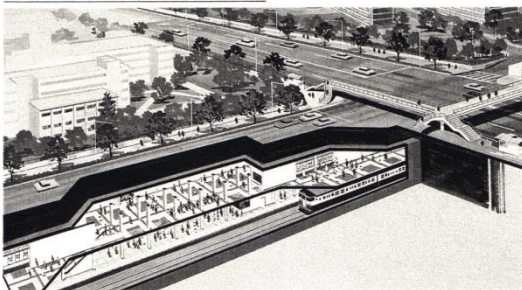
●東京駅(完成予想図)



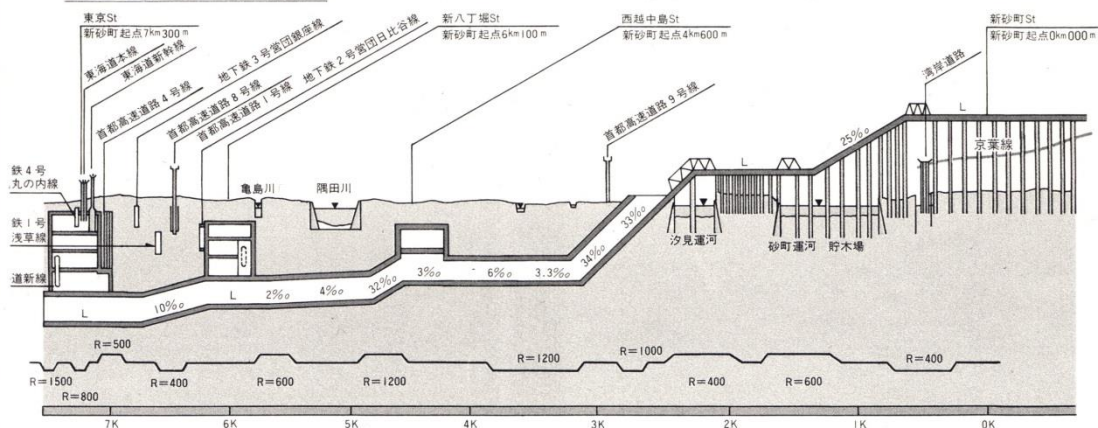
●新八丁堀駅(完成予想図)



●西越中島駅(完成予想図)



●東京・新砂町間縦断面図

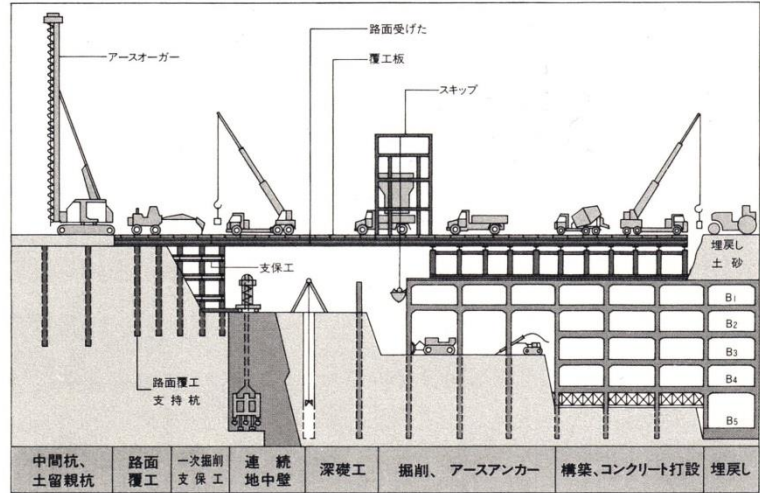




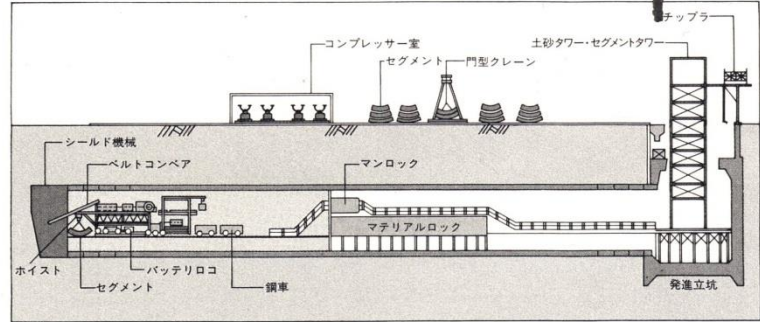
鉄道公団は最新の技術を駆使して工事を安全に進めています。

地下鉄やトンネルを安全に、しかも環境を損なうことなく建設することが京葉線に課せられた命題—とくに、都心部では既設の建物の下を掘り進むという難題を解決しなければなりません。工期約5年。橋りょう区間2.6km、地下トンネル区間4.7km、一開削工法・シールド工法をはじめとする最新の技術を駆使して工事を進めています。この鉄道公団の技術力は、今世紀を代表するビッグプロジェクト《青函トンネル》などでも実証済みです。

●駅部開削工法



●シールド工法



日本鉄道建設公団とは

昭和39年に設立され、国鉄の新しい路線の建設および、大都市圏の民鉄の新線建設や改良等をおこなっています。これまでに、本社および全国10カ所の地方機関で建設、あるいは建設中の路線は次のとおりです。

- 国鉄新線/●上越新幹線●津軽海峡線(青函トンネル)●京葉線●武蔵野線●根岸線●湖西線●鹿島線など
- 民鉄線/●伊勢崎線●千葉急行線●北神線●相模原線●新玉川線●豊田線●北総線など
- 地方鉄道新線/●野岩線●久慈線●盛線●宮福線
- 受託業務/●仙台地下鉄●埼玉新交通システム



▲これらの6枚の写真は開業前に施工業者である鉄建公団が作成したパンフレットで、京葉線の建設計画などがわかりやすく書かれている。

コラム：京葉線車両図鑑② 201系



201系は1981年から1985年にかけて国鉄初の省エネ電車として首都圏の中央・総武線と関西圏の京阪神緩行線に導入されました。京葉線には1988年の第二期線開業時に他線区からの転入という形で導入されました。特徴的なブラックフェイスなどで親しまれており、103系引退後は唯一の4両編成と6両編成に分割できる編成ということもあり、外房線への直通電車などで使用されていましたが、2011年にE233系の導入により、惜しまれつつも引退しました。

3 ～新木場開業、そして全線開通～

さて、分割民営化を経てJR東日本となった京葉線だが、民営化からわずか九ヵ月後の1988年12月1日には第二期線である南船橋・西船橋～新木場、千葉港～蘇我間が開業している。このうち、千葉港～蘇我間については蘇我駅構内での外房線立体交差の建設が遅れていたため、当初第一期線として開業する予定だったものを延期しての開業であったが、南船橋・西船橋～新木場間については予定を前倒しての開業であった。この当時の京葉線は前述のとおり建物がほとんど無く、沿線人口も非常に少なかった。にもかかわらず、延伸を前倒した理由はなんだろうか？ 考えられる理由は主に二つだ。一つは並行して走る総武線や営団地下鉄（以下営団と略す・現在の東京メトロ）東西線のバイパスとして早期開通が求められたことだ。



▲並行して走る営団地下鉄東西線の車両

この当時の総武線は首都近郊への住宅地拡大に伴って、これまで東京への通勤人口の少なかった千葉以遠の房総方面各線からの通勤客の増大が著しく、特に外房線では鎌取駅や土気駅付近での大規模ニュータウン開発が始まっており、総武線の輸送力がものの数年のうちに限界を突破することはもはや明確であった。また、並行する東西線においても例外ではなく、首都東京の中心へ電車一

本で行ける近さと利便性の名の下に大量の高層マンションが建設されていた。京葉線は総武線と東西線の両路線のバイパス路線として早期の開業が望まれていた。もう一つは京葉線沿線の開発促進だ。先ほど述べたような郊外への住宅地拡大とは裏腹に京葉線沿

線への人口流入はなかなか進まなかった。第一期開業時点での終点、西船橋駅は総武線の快速電車が停車せず、東西線も乗車率200%を越える殺人的混雑により電車の遅延が多発していた。京葉線沿線から東京都心への通勤は時間がかかったのである。そこで、すでに新木場駅まで開業していた営団有楽町線と連絡することによって東京都心への時間短縮・利便性向上を掲げ、人口流入を図ることにしたのである。

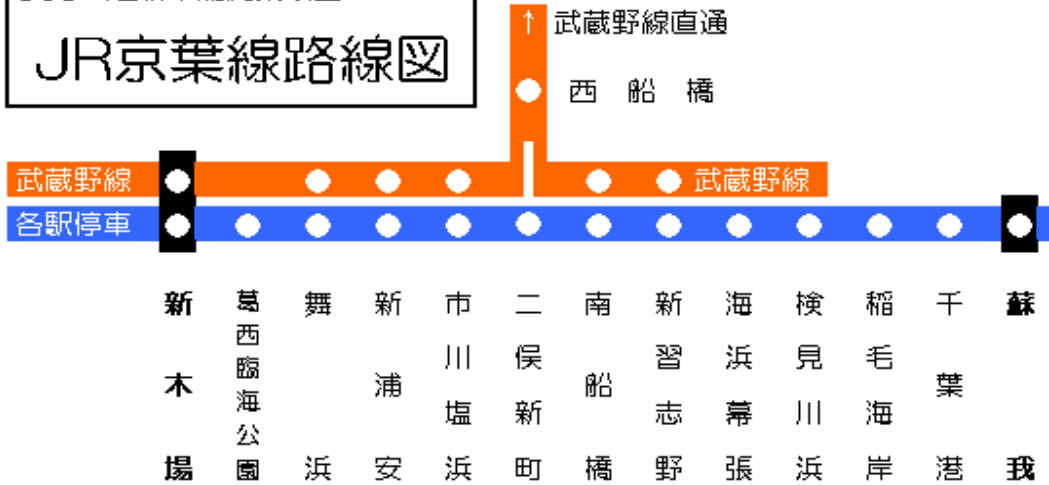


▲新木場開業当日の写真。先頭につけられたヘッドマークのBCL（Bay City Line）の標語が印象的だ。

以上の二つの理由により、京葉線の第二期開業は前倒しされたが、結果的にこれは大成功となった。時間短縮・利便性向上や東京駅への更なる延伸に期待した住民が京葉線沿線に移住し始めたことにより、沿線の住宅開発が活発化したのである。また、新木場開業により従来、西船橋から総武線・東西線を使って通勤していた京葉線・武蔵野線ユーザーの一部が京葉線に経路変更したことにより、これらの路線の混雑率が若干ではあるが減少した。（混雑率が減ったとはいえ、殺人的混雑であることには変わりなかったのは公然の秘密である。）

S63-12新木場開業改正～

## JR京葉線路線図



- ▲ 第二期区間である南船橋・西船橋～新木場／蘇我～千葉港開業後の路線図  
武蔵野線の電車が葛西臨海公園駅を通過しているのが印象的だ。

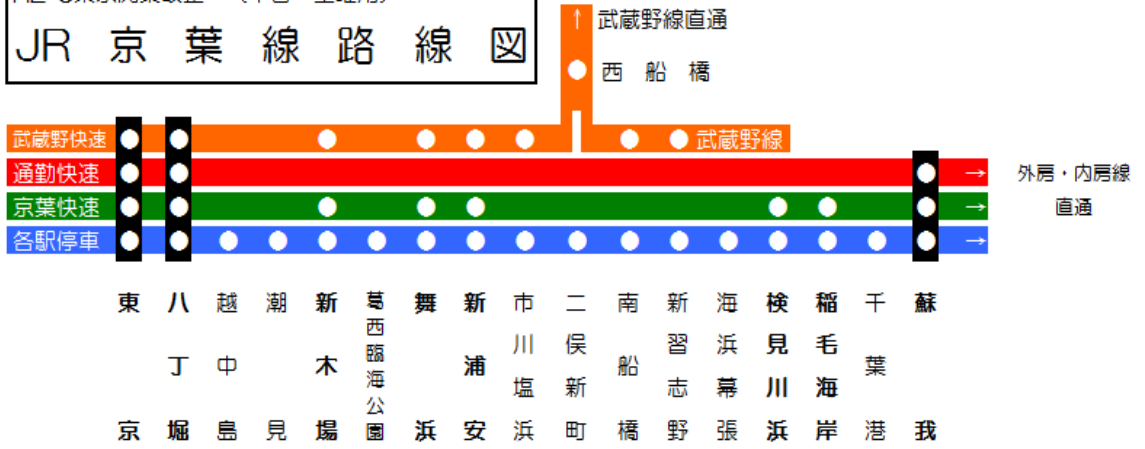
さて、沿線住民の期待がふくらむ第三期線の東京延伸だが、ここである一つの問題が浮上した。京葉線東京駅の建設位置問題である。

当初、JR東日本と施工業者であった日本鉄道建設公団（以下鉄建公団と略す）は成田新幹線計画（詳細は割愛）のために用意されていた東京駅南の地下用地に京葉線東京駅を建設することを目論んでいた。しかし、社内の一部や沿線住民などから「乗換が不便では京葉線沿線の開発に支障をきたす」、「総武線の混雑緩和にならないのではないか」などの理由から、総武線地下ホームと同じ階層で駅を建設する案も出されていた。しかし、総武線と同じ階層に駅を建設するとなると、新たに用地を確保する必要があり、なおかつ当時計画されていた新宿駅延伸が困難になるとの理由から、現在の京葉線地下ホームの場所に建設する案に決定した。

そして1990年3月10日、ついに第三期線の新木場～東京間が開通し、京葉線は全線開業となった。同時に快速運転と外房・内房線との直通運転を開始し、これ以降、京葉線は首都圏を支える重要路線の一つとして発展していくことになるのである。

H2-3東京開業改正～（平日・土曜用）

# JR 京葉線 路線図



H2-3東京開業改正～（休日用）

# JR 京葉線 路線図



▲京葉線全通直後の路線図。京葉線は平日と休日で需要や客層が大きく異なるため、平日と休日で快速電車の停車駅が異なるように設定された。このうち、休日の京葉線快速電車には『マリンドリーム』、武蔵野線快速電車には『むさしのドリーム』という愛称がつけられた。

コラム：京葉線車両図鑑③ 205系



205系は1985年から1994年にかけて首都圏の主要線区を中心に1000両以上が導入された車両で、京葉線には後に山手線から転属してきた205系(写真上)と全線開業時に新製導入された通称メルヘン顔と呼ばれる205系(写真下)の2種類の車両が存在しました。このうち、メルヘン顔車両のほうは時速110<sup>km/h</sup>に対応車両で、外房線や内房線などに直通する快速電車などでも使用されましたが、201系と同じくE233系の導入により京葉線からは引退することになりました。一部の車両は富士急行線や宇都宮・日光線などに転属し、現在も乗車することができます。

←京葉線オリジナル車両

通称『メルヘン顔』

沿線の某夢の国のイメージを体現したとか…

(メルヘンはいいぞ)

4 ～特急列車運転開始、初の白紙ダイヤ改正へ～

京葉線が全線開通したちょうどその頃、並行する総武快速線(1981年に千葉まで複々線化)ではある問題を抱えていた。1991年の新東京国際空港(成田空港)への新アクセス線(JR成田線空港支線)開業と同時にデビューする予定の特急『成田エクスプレス』だ。JR東日本は空港アクセス列車として遜色ないようなダイヤを目指し、開業当初から日中1時間あたり2本の成田エクスプレスを運転することを決定した。しかし、当時総武快速線を走っていた主な車両である113系は最高速度が低く、なおかつ房総方面へ向かう特急『わかしお』・『さざなみ』も走っていたため、日中帯であってもダイヤに余裕がなかった。



▲ 当時の総武快速線の主力  
車両113系

この状態で成田エクスプレスを新規増発することは到底不可能だった。JR 東日本は『快速電車の減便』または『房総特急の（京葉線への）経路変更』の二択を迫られた。『快速電車の減便』はその当時から混雑していた総武快速線の状況を考えればあり得ない選択肢であったが、『房総特急の経路変更』もすなわち房総特急の千葉駅利用者を切り捨てるということに直結し、地元住民の反対も予想された。結局 JR 東日本は『房総特急の経路変更』を選び、すべての『わかしお』・

『さざなみ』を蘇我駅に停車させた上、千葉方面の普通列車とかならず接続を取ることで千葉方面への乗客の利便性低下を極力抑えることとした。

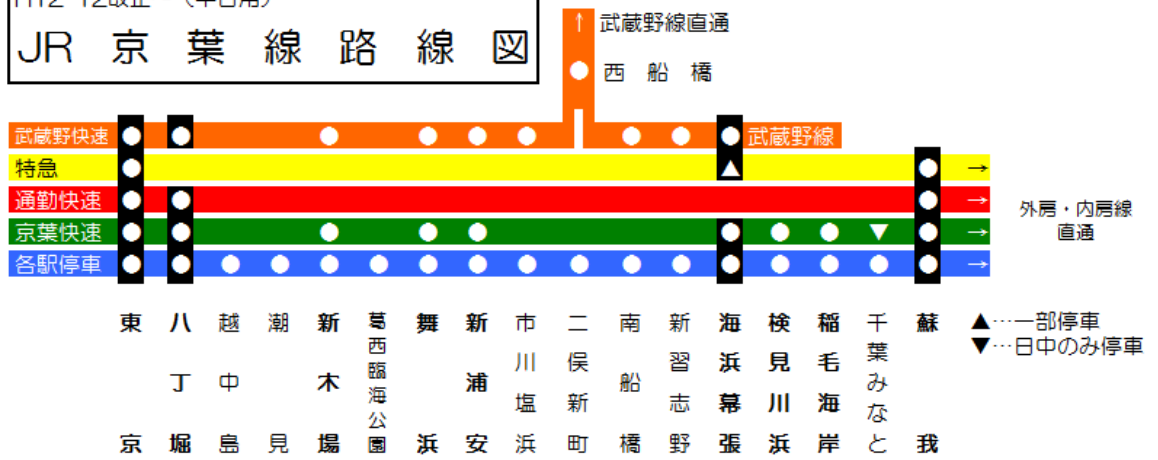
こうして、1991年3月の『成田エクスプレス』デビューと同時に、房総特急『わかしお』・『さざなみ』は総武線経由から京葉線経由に経路を変更し、京葉線にも特急列車が走行することとなった。（京葉線の路盤は建設当初から特急列車も走れるような設計がなされていた。）



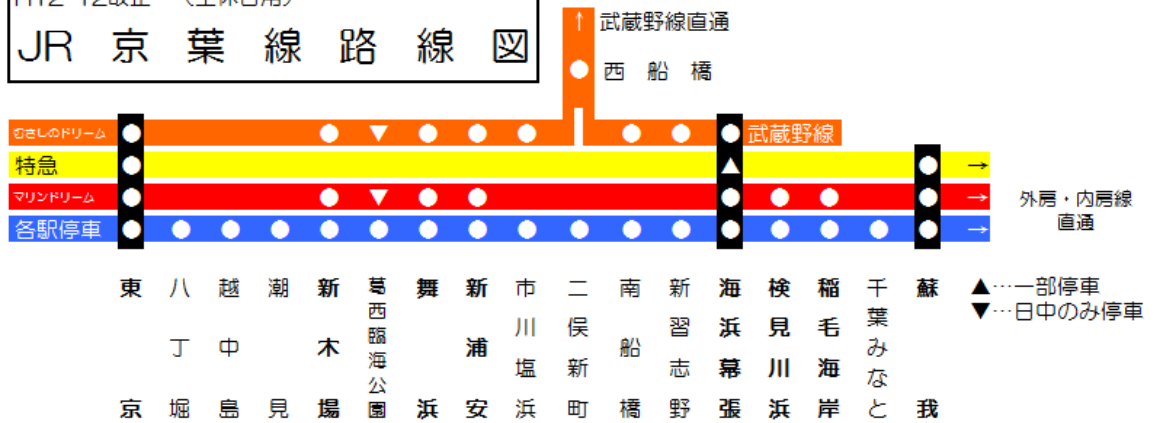
▲京葉線で走る特急列車（左から183系・255系・E257系）※183系は引退済

京葉線に特急が走るようになった1991年から1994年にかけて、総武線・東西線からの利用客の増加はJRが予想したよりも速いペースで進み、1995年には最混雑区間である葛西臨海公園～新木場間の混雑率が212%を記録し、京葉線でも混雑緩和が喫緊の課題となっていた。そこで翌年の1996年には朝夕ラッシュ帯を中心とした列車の増発が行われ、混雑率は189%まで落ち着いた。しかし、このまま京葉線沿線の開発や直通先である武蔵野・外房・内房線沿線での人口増が続き、京葉線の利用者が増えればいずれ限界が来ることは明白であり、抜本的なダイヤ改正が必要とされた。（この間の出来事として、1991年に海浜幕張駅に快速が停車、1992年に千葉港駅が千葉みなと駅に改称された。また1994年には土休日ダイヤが導入され、土曜日も休日と同じ時刻となった。さらに2000年には海浜幕張に一部の特急が停車するようになった。）

H12-12改正～（平日用）  
JR 京葉線 路線図



H12-12改正～（土休日用）  
JR 京葉線 路線図

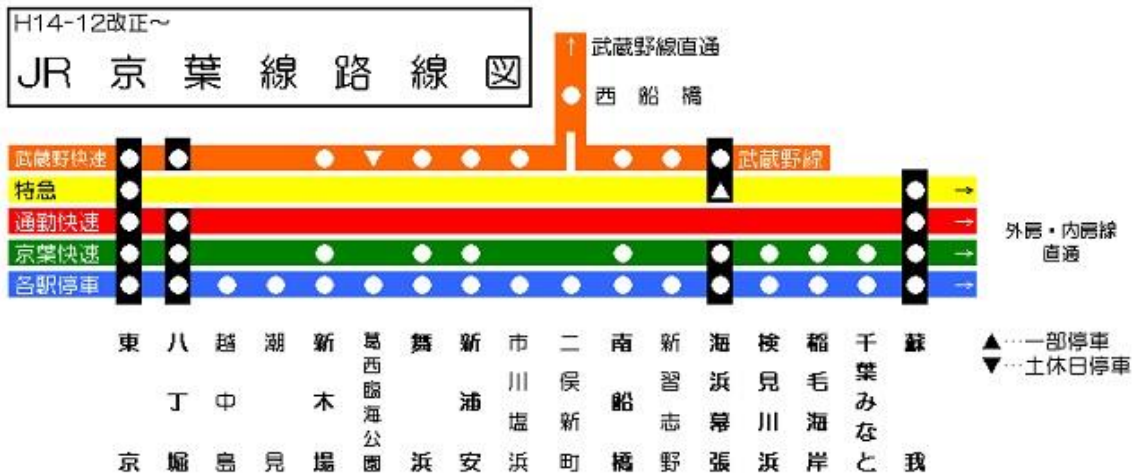


▲ 海浜幕張駅に一部の特急列車が停車するようになった2000年12月改正時の路線図  
開業時から細かな変更点（新規停車など）がいくつかあることがわかる。

そして、2002年12月に京葉線では初となる白紙ダイヤ改正が行われた。

このダイヤ改正では以前から問題視されていた混雑緩和に対する抜本的な改革、すなわち、  
 運転本数の増加を中心に行われた。その他にも快速と各駅停車の混雑均等化のための停車  
 駅増加、土休日と平日の停車駅統一や京葉快速の南船橋停車に伴う武蔵野線の日中の海浜  
 幕張への乗り入れ中止など、非常に大きな改正となった。この改正により改正前に191%  
 まで増加していた混雑率が187%まで低下し、現在に至るまでの京葉線のダイヤの基礎と  
 なっている。





▲ 初の白紙ダイヤ改正である 2002 年 12 月改正時の路線図。現在の物とほぼ変わらないものとなっている。

コラム：京葉線車両図鑑④ 209 系 500 番台



209 系は JR 東日本が次世代の通勤型車両として 1993 年から 2004 年かけて京浜東北線や中央・総武線などに導入されました。京葉線には京浜東北線から 500 番台と呼ばれる車体幅の広いタイプの車両が 4 編成転属してきました。その後武蔵野線の輸送力増強などの理由で 3 編成が武蔵野線に転属し、京葉線に残るのは 1 編成だけとなっています。発見できたらちょっとラッキーかも？

## 5 ～E331 系導入、そして現在へ～

103 系引退から約 4 か月後の 2006 年 3 月、京葉線にある新型車両が導入された。それが、E331 系である。E331 系は JR 初の連接台車を採用した車両で京葉線には試作車としてまず 1 編成が導入された。



▲**連接台車とは？** 通常の台車と違い、写真のように車両と車両の間に台車を取り付けている車両。日本では主に小田急ロマンスカーなどで採用されている。

連接台車の他にも様々な新機構が試験導入された。かつて京葉線で走っていた103系の1編成を改造し試験走行によるデータを集めていたDDM（ダイレクトドライブモーター）という機器や可変座席（いわゆるLCカーと呼ばれるロングシートとクロスシートを自在に帰ることができる座席）を各先頭車両（1・14号車）に採用するなどこれまでのJR東日本の方向性とは異なった車両としてデビューした。こうして2007年3月のダイヤ改正からE331系は京葉線での営業運転を始め、当面の間は土休日のみ運転し、ゆくゆくは平日にも運用を拡大することが予定されていた。



▲**E331系。**晩年は京葉車両センターの片隅に放置されていた。

しかし、4月に入ると車両に不具合が現れ始め、10月には製造元である川崎重工・東急車輛へ戻り修理を行うこととなった。その後試運転を重ね、12月から営業運転に復帰することとなったが、2009年5月には再度、営業運転から離脱し、試運転を繰り返す生活となった。2010年4月には2度目の営業運転再開を果たした。当時導入予定だったE233系の置き換え計画（詳しくは後述）からもはずされていたため、しばらくは安泰かと思われていたが、2011年1月には3度目の営業運転離脱となってしまった。

これ以降E331系が京葉線を営業運転することは無く、この3年後の2014年3月には廃車になってしまった。

様々な新機軸を搭載して華々しくデビューしたE331系であったが、その特殊な機構から保守整備に難がある上、車両性能的にも京葉線は不向きな路線であったことも廃車を早める原因になったのかもしれない。

少し時間をさかのぼり E331 系の導入直後には京葉線の全駅に発車メロディーが導入された。

これまでの無機質なベル音から一転、沿線の遊園地や野球チームなどのオリジナルメロディーが導入され、沿線の人々からも好評を博した。2010 年には第二期線開業時から京葉線を走る 201 系や全線開業時に導入された 205 系などを新車両である E233 系で置き換える計画が発表された。そして 7 月には E233 系がデビューし、その一年後の 2011 年 6 月には 201 系が、7 月には 205 系が相次いで京葉線から引退した。このうち、車齢の比較的浅かった 205 系の一部は日光線や宇都宮線の末端区間（宇都宮～黒磯）で使用されている 107 系や 211 系の置き換えに使用されることとなった。また京葉線に少数存在した 209 系も 1 編成を残して武蔵野線に転属している。



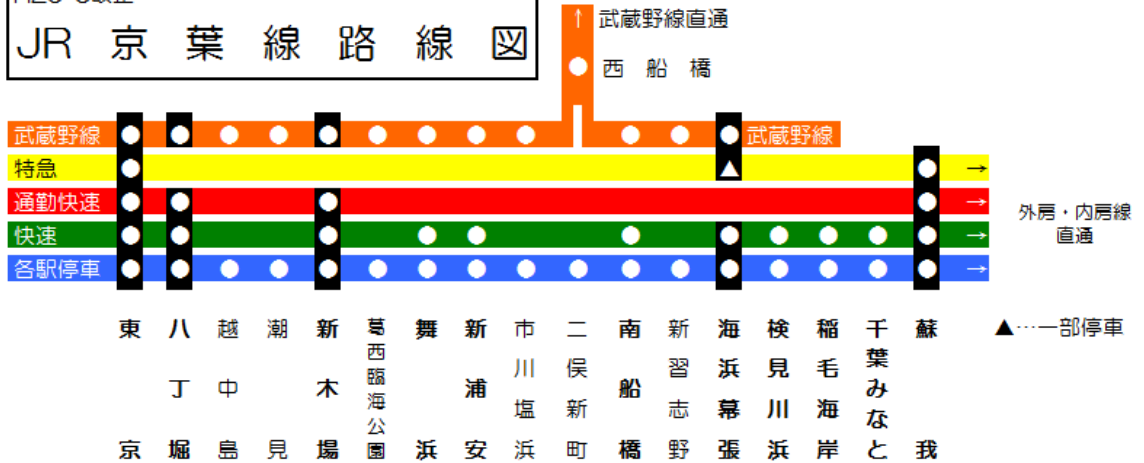
▲武蔵野線へ転属した 209 系

▲ダイヤ改正で新設されたしもうさ号

さて、京葉線は 2010 年 12 月のダイヤ改正により、東京メグループと名付けられた JR 東日本の輸送戦略上の重要路線に指定され、より利便性を高めていくこととなった。（東京メグループには京葉線その他、武蔵野線・南武線・横浜線が指定されている）この改正では、利便性向上の一環として、海浜幕張駅から武蔵野線を経由し、大宮まで直通する『しもうさ号』や京葉線から外房線への日中の直通運転を開始することが盛り込まれた。2013 年 3 月のダイヤ改正では朝ラッシュ時間帯の電車による混雑の均等化をより進めるため、快速電車の運転を取りやめるという前代未聞のダイヤ改正が実施された。（ただし、通勤快速は存続）その結果、2012 年に 176% だった混雑率が 2013 年には 171% まで低下することとなり、混雑均等化の威力を遺憾なく発揮する結果となった。また、この改正では武蔵野線の電車が京葉線での快速運転を取りやめ葛西臨海公園・潮見・越中島にも停車するようになった。

H25-3改正～

# JR 京葉線 路線図



▲ 朝ラッシュ帯の快速運転取りやめや、武蔵野快速の各停化が行われた 2013 年 3 月改正時の路線図。現在もこの路線図が使用されている。

全線開業から 25 年経った 2015 年には『京葉ベイサイドラインプロジェクト』を立ち上げ、駅ナカ施設の充実や駅のトイレの改装工事などを行い、沿線とともに進む京葉線を首都圏にアピールした。

## 進化する毎日。京葉線

▲京葉ベイサイドラインプロジェクトのロゴマーク

コラム：京葉線車両図鑑⑤ E233 系 5000 番台



E233 系は JR 東日本が首都圏の主要線区に導入された車両で、京葉線には全線開業時に導入された 205 系以来 21 年ぶりの新型車両で、2011 年に導入されました。車内には京葉線では初の標準搭載となる LCD や自動放送などさまざまな機能が搭載されました。京葉線を走るすべての運用に対応しており、外房線・内房線の直通運用や、夜間には千葉駅にも乗り入れるなど、千葉地区の幅広い地域で見ることができます。

## 6 ～おわりに～

2章から5章までの全四章で京葉線の歴史を駆け足に紹介していったがいかがだったでしょうか？ 少し未来の話をする、2023年には海浜幕張駅と新習志野駅の間にあるイオンモール幕張新都心付近に幕張新都心駅（仮称）が開業する予定だ。これからも沿線とともに進化を続けるであろう京葉線に期待をし、筆をおきたいと思う。

### コラム：京葉線車両図鑑⑥ 武蔵野線の車両



▲写真左上から順に 103系・209系  
205系（メルヘン顔）・205系です。

最後のコラムは京葉線の開業時から直通列車として活躍する武蔵野線の車両を紹介します。武蔵野線では2011年に京葉線からは引退してしまった205系や京葉線からやってきた209系などが8両編成になり現在も見ることができます。写真左上の103系は京葉線で活躍していた水色の103系と同時に引退しました。

## 7 ～参考文献～

・京葉線 - Wikipedia

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%BA%AC%E8%91%89%E7%B7%9A>

・武蔵野線 - Wikipedia

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%AD%A6%E8%94%B5%E9%87%8E%E7%B7%9A>

・東京外環状線 - Wikipedia

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E4%BA%AC%E5%A4%96%E7%92%B0%E7%8A%B6%E7%B7%9A>

・千葉の鉄道（書籍） 著：白土 貞夫

・総武線120年の軌跡（書籍） 著：三好 好三

・京葉線の建設計画に関するパンフレット（名称不明） 作製：日本鉄道建設公団

8 ～あとがき～

???「俺は最後に筆を置くと約束したな」

T君 「そうだ大西・・・助けて・・・」

大西 「あれは嘘だ」

T君 「うああああああ！！」

すみませんふざけすぎました ( ) 詳しくは「ロマンダー」で検索☆

停車場初執筆になります、中三の大西多幸宝です (今更感)

初執筆のくせに見栄張って研究発表にした結果、期限二日もオーバーしてしまいました。

~~すいません許してください!何でもしますから! (何でもするとは言っていない)~~

真面目に遅れてすみませんでした orz

今回は通学で毎日利用している京葉線の歴史についてでしたが、まあ…読みにくかったと思います (汗) そこは初執筆ということで大目に見ていただけるとありがたいです(笑)

最後に、冒頭の写真 (一番最初の題名の背景写真) を提供してくれた後輩の A 君にありがとナス!!感謝感謝です。

では、また次回の停車場で会いましょう! (次回ももしかしたら書くかも…?)