



ことでん「レトロ電車」



上越新幹線 E4系 (2階建て・MAXとき、MAXたにがわ用)



JR東海キハ40系 (ミャンマー・ヤンゴン)



京急800形

写真提供/京浜急行電鉄

# 「定年退職列車」 に会いに行く

観光列車

通勤通学電車

新幹線

思い出のつまった名車両が次々と引退

通勤で毎日揺られたあの電車。  
忘れられない旅の思い出を彩ったあの列車。

人生の節々には鉄道の記憶が分かちがたく結びついている。  
しかし、懐かしい車両にもまた引退の時が来る。

この国の発展とともに駆け抜け、ついに定年時の時を迎える車両たち。  
今ならまだ見られる、乗れる、撮れる——彼らに会いに行きませんか？

箱根登山鉄道モハ1形107  
※7月19日廃車





### ことでん「レトロ電車」

- ①高松琴平電鉄
- ②琴平線
- ③高松築港⇄琴電琴平
- ④1925年ほか
- ⑤2021年  
ゴールデンウィークのイベント後に引退
- ⑥現在は、1925年製の23号、1928年製の500号、1926年製の120号と300号が在籍し、昭和生まれの500号を除いてすべて大正生まれ。2014年には近代化産業遺産に登録された。20形23号は四国最古の現役電車。



### 185系

- ①JR東日本、伊豆急、伊豆箱根鉄道
- ②JR東海道本線、JR伊東線、伊豆急伊豆急行線(伊東～伊豆急下田)、伊豆箱根鉄道駿豆線(三島～修善寺)
- ③首都圏⇄伊豆急下田・修善寺
- ④1981年 ⑤2021年春
- ⑥特急「踊り子」などとして運用中。オランダの車両にヒントを得た3本の斜めストライプが画期的デザインだった。伊豆旅行で使う車両として親しまれつつ、座って乗れる通勤ライナーとしても使われるなど、多方面で活躍した。



### 485系「きらきらうえつ」編成

- ①JR東日本
- ②羽越本線
- ③新潟⇄秋田
- ④1968年  
「きらきらうえつ」としての運行開始は2001年
- ⑤2019年9月29日
- ⑥国鉄の顔として全国で広く使われた485系を2001年に改造した車両。観光列車の最初期から運用されてきた老舗の人気観光列車。引退後は同じ区間を後継の新型車両の「海里」が走ることになる。



### モハ1形103・107編成

- ①箱根登山鉄道
- ②鉄道線
- ③箱根湯本⇄強羅  
(回送は入生田まで)
- ④1919年
- ⑤順次引退予定
- ⑥開業時は木製だった車体は1950年代に半鋼製へと姿を変え、1世紀に及んで走り続けた車両。モーターから車輪に動力を伝える方式のひとつ「ツリカケ駆動方式」を採用し、独特の駆動音が特徴。

## 旅の思い出を彩った観光列車たち



### 上野動物園モノレール40形

- ①東京都交通局
- ②上野懸垂線
- ③東園駅⇄西園駅(上野動物園内)
- ④初代は1957年  
現在の車両は2001年から運行する4代目
- ⑤2019年10月31日
- ⑥日本初の常設モノレール。当時、モノレールは世界的に見ても珍しく、成功例はドイツに見られるのみだった。レールから車両がぶら下がる形の「懸垂(けんすい)式」のモノレールを採用。現在よく見られる、車両がレールを跨ぐ形の「跨座(こざ)式」は、まだ開発途上だった。現在、他にも懸垂式のモノレールはあるが、車両が片側の腕だけで吊られている形は上野動物園モノレールのみ。単なる動物園の遊具ではなく、東京都交通局が運営する次世代の輸送機関の実験線として登場したが、モノレールが主流になることはなかった。東園と西園を1分半で結び、全長わずか0.3キロ。ジャイアントパンダ来園の翌年の73年度には年間約150万人が乗車、過去最高の利用者数を記録した。

## 明治生まれ! 蒸気機関車、路面電車、超ご長寿観光列車の世界

2021年に引退することでのんのレトロ車両は1925年製で、四国最古の現役電車だ。しかし、引退せずこれからも活躍を続ける「長寿観光列車」は、まだまだ健在。本線用蒸気機関車として最長寿の車両は、JR九州が1988年に復活させた58654だ。客車は1970年代に製造された車両をレトロ風に改造したものだが、牽引機関車の「ハチロク」は大正レトロの古い1922年製。100歳を目前にした今も「SL人吉」として「熊本・人吉間」を元気に走っている。

1976年から運行する大井川鐵道の「かわね路号」は、1930(35年)に開発された蒸気機関車が戦前から戦後にかけて製造された客車を引く。蒸気機関車全盛時代に使用された客車がほとんど改造されることなく使われており、往年の汽車の雰囲気を存分に味わえる。昭和を舞台にした映像作品のロケーションとして使われることも多い車両だ。

路面電車にも「長寿観光列車」がある。1942年から運行する広島電鉄650形電車は、原爆投下を経ても走り続ける被爆車両として知られる。広く平和学習に利用され、修学旅行生が乗ることも多い。毎年8月6日には原爆投下時刻の午前8時15分に原爆ドーム前電停に到着する運行ダイヤが組まれている。

函館の路面電車「箱館ハイカラ號」はなんと明治時代の1910年からある車両だ。旅客車として走った後、1937年には除雪車に改造され、1992年まで使用された。そして翌1993年に再び旅客車に改造され、今も函館の街を走っている。人生100年時代を迎える中、電車もまた100年現役で駆け抜けている。



SLかわね路号



箱根ハイカラ號



SL人吉



### 静岡鉄道1000形

- ①静岡鉄道
- ②静岡清水線
- ③新静岡⇄新清水
- ④1973年
- ⑤2022年までにA3000形に置き換え
- ⑥東急が静岡鉄道のために開発した2両編成の車両。静岡の人口密集地の通勤通学電車として活躍した。新型車両への置き換えを8年計画で進行中。1000形の廃車日は未定。



### 785系

- ①JR北海道
- ②函館線・千歳線・室蘭線
- ③札幌⇄室蘭
- ④1990年
- ⑤2015年に「保有する785系37両全てを5年以内にすべて更新する」と発表。
- ⑥交流電車では初めてVVVFインバータ制御方式を採用し、北海道初の130km/h運転を実現。

## 地方でどっこい生き延びている都会の通勤列車たち



富士急行「富士登山鉄道」

を走っている。

都心部の通勤列車として活躍した電車の中には、地方で「第2の人生」を送っている車両もある。都市部をあくせく走る通勤列車生活から、大自然の中を駆ける観光列車へと転身を遂げた車両を見てみよう。

1971年登場、車内にテレビを設置している「テレビカー」として知られ、京阪エリアの通勤ラッシュをさばいた初代京阪3000系は現在富山で走っている。1990年から複数回にわたり富山地方鉄道に譲渡され、そのうちの1編成は、立山連峰の雄大な景色を車窓から眺められる「ダブルデッキカーエクスプレス」として活躍中だ。1969年に登場して以来長年にわたって西武の顔として活躍した特急電車、西武5000系初代「レッドアロー号」も同じく富山地方鉄道に譲渡され、「アルプスエクスプレス」として同じ区間を走っている。



富山地鉄「アルプスエクスプレス」

1963年に京王電鉄が都心の通勤型電車として開発した初代京王5000系は、1993年から富士急行に移籍、そのうちの1編成は改造され、2009年から「富士登山電車」として走る。「富士山に一番近い鉄道」で人気の観光列車だ。

かつての都市圏通勤車両が今も地元として多く走っているのは熊本電鉄だ。

2015年から運行する熊本電鉄01形は、1984年に登場し銀座線を走った東京メトロ01系を譲り受けて改造した車両。銀座線での運行当時の雰囲気を残す計らいがなされている。1995年から運行する熊本電気鉄道6000形も、1968年から都営三田線で活躍した6000形を受け継いだもの。

定年退職後に地方移住でもうひと花咲かせるのは人間だけではないようだ。

### 東京メトロ02系

- ①東京メトロ ②丸ノ内線
- ③池袋⇄荻窪、中野坂上⇄方南町
- ④1988年 ⑤2022年度末(6両編成車両のみ)
- ⑥当初なかった白いサインウェーブが、後に、一部の車両の赤帯に加えられた。



## みんなの人生を運んだ通勤通学電車たち

- ①東京メトロ、東武鉄道
- ②日比谷線、東武伊勢崎線、東武日光線
- ③中目黒～北千住～東武動物公園～南栗橋
- ④1988年 ⑤2020年度
- ⑥ホームドア設置のため、20メートル4扉車に揃える必要があるため東京メトロ13000系、東武70000系に置き換え。現在残っているのは18編成3扉車。かつては5扉車もあったが既に引退。置き換えの完了する2020年度からホームドア設置工事に入る。この2つの車両は会社が違うものの、東京メトロと東武線で直通運転を行なうため同仕様になっている。

### 東京メトロ03系(左)&東武20000系(右)





**東北・上越新幹線 E2系**

- ①JR東日本 ②東北・上越新幹線
- ③東京⇄盛岡・新潟 ④1997年
- ⑤引退時期未発表 2017年に北陸新幹線から引退 2022年度に上越新幹線から引退予定 東北新幹線も近く引退
- ⑥JR東日本が標準形新幹線として開発し、当初は「やまびこ」「あさま」などで使用した。

**東京—札幌間が3時間台に!? 進化し続ける新幹線開発史**

1964年、東京五輪の開催に合わせて走り始めたのが「夢の超特急」と呼ばれた「0系」新幹線だった。丸いフォルムの先頭部から「団子鼻」の愛称で親しまれた。

「車内にはサンドイッチやハムエッグなど軽食を提供する『ピュッフェ』がありました。1975年に博多まで開通した時には、食堂車が連結され、帝国ホテルなど一流ホテルのカレーやハンバーグも提供されました」（鉄道史研究者・白川淳氏）

再び東京五輪が開催される来年7月、JR東海は、新型車両「N700S」を導入する。

「現時点の最新車両『N700A』から大きく進化したのは、『パツテリ』自走システムです。事故や災害により、トンネル内や橋の上で停車した際、安全に避難できる場所まで走らせることができます。全席に自由に利用できる電源用コンセントを設置し、リクライニングシートも改良されています」（白川氏）

JR東海の浜松工場では、10月5、6日にN700Sの試験車両を見ることできる。

「年に1度、一般に工場を開放する『新幹線なるほど発見デー』を開催

しています。浜松工場には日本で唯一、新幹線用の踏切が設置されていて、故障などで工場の敷地内に入る車両だけが通過します」（白川氏）

2010年に「のぞみ」から引退した500系も、新大阪—博多間の「こだま」としてまだまだ現役で活躍中。500系は1997年にデビュー。当時の世界最速タイプの時速300キを達成した。

「500系はハローキティとコラボレーションし、ピンクのリボンがデザインされた車両も走っています。屋根が低く今乗ると狭く感じますが、特徴ある流線形は当時の最先端でした。ドイツやスペインの高速列車をデザインした著名な工業デザイナーが手がけています」（白川氏）

JR東日本は5月に次世代型新幹線の試験車両「ALFA-X」を公開。東北新幹線の一部区間で走行試験を行なう。

「ALFA-Xで試運転を重ね、東北新幹線の最高時速360キを目指している。初代0系の最高速度は210キでしたから驚くべき進歩です。北海道新幹線が札幌まで開通する2031年には東京—札幌間が4時間を切るかもしれません」（白川氏）



JR東日本 次世代型新幹線試験車両「ALFA-X」



東海道新幹線0系



**上越新幹線 E4系 (2階建て・MAXとき、MAXたにがわ用)**

- ①JR東日本 ②上越新幹線 ③東京⇄新潟 ④1997年 ⑤2020年度末までに
- ⑥2階建てが特徴。通勤需要にも応えるため、輸送力を上げられる2階建てを採用。この引退で2階建て新幹線は姿を消す。2階の席は窓が高く、通常の新幹線と違い防音壁よりも目線が高くなるため車窓の景色を楽しむことができる。2階建てであるため車高が高く安定性が低いため速度は遅め。2011年5月からMax限定で掲示されている広告「東京新潟物語」が名物。シリーズ化されたこの広告は春夏秋冬でフレーズを変えながら8年間にわたりMaxの車内に張り出されてきた。スポンサーは長岡市の老舗の酒蔵「吉乃川」。



**技術立国ニッポンの夢を乗せて走った新幹線**



**東海道新幹線700系**

- ①JR東海 ②東海道新幹線など
- ③東京⇄新大阪など ④1999年 ⑤2020年3月
- ⑥先頭形状はエアロストリーム形のフォルム。この形状はトンネル突入時などに発生する微気圧波を大きく低減し、騒音の抑制にも貢献。独特の形状から「カモノハシ」の愛称で親しまれた。喫煙コーナーでなく自分の席でタバコを吸うことができる最後の新幹線として愛煙家からの人気が高い。定期列車は「こだま」の一部列車のみ、臨時列車では「のぞみ」としても走る。

### 東京五輪、ホームドア導入を機に退職する車両

世界中の人々が訪れる2020東京五輪。その開催までに安全性を高めるため、鉄道各社がホームドア設置を推進している。五輪オフィシャルパートナーである東京メトロが掲



京急電鉄800形

写真提供/京浜急行電鉄

げる経営計画「東京メトロプラン2021」では、「東京2020大会の開催とその先を見据え」、ホームドアの整備を進める方針が宣言されているなど、JR・私鉄各社が五輪に向けて急ピッチでホームドア設置を進めている状態だ。

しかしこのホームドアの設置が、一部の電車の「早期退職」に繋がっている。ホームドアを作る場合、全ての車両のドアの間隔を統一する必要があるため、扉の規格が通常と異なる車両は扉を改造するなどされているが、中には引退を余儀なくされる車両もあるのだ。

40年前に登場し、丸みを帯びた先頭部の形状から「だるま」の愛称で親しまれた京急電鉄の4扉車、800形。京急で最後に残った4扉車だったが、ホームドア設置のために今年6月で引退した。

日比谷線と東武線は相互に乗り入れているため、ホームドア設置に際しては2014扉車に全車両を統一する必要がある。そのため、1813扉車である東京メトロ03系と東武2000系は近いうちに相互直通運転から引退することとなった。  
電車の引退は、「古くなったから」という理由だけでは限らないのである。

### 新天地で第2の人生を送る「定年退職」車両

日本での役割を終えた後も、海外で走り続ける日本の列車があった。これまでに数千両もの車両が、海を渡っている。海外で鉄道写真を撮り続けるカメラマンにして鉄道史研究家の白川淳氏が語る。

「インドネシア、フィリピン、ミャンマー、タイ、マレーシアなどアジア諸国を中心に中古車両が譲渡され、今では懐かしい車両が走っています。日本では、数十年走らせた後は廃車にするのが一般的。安全基準が厳しく、整備や修理費を考えると買い換えた方が安いからです。ホームの自動ドア設置に対応できないなど、時代の流れで使えなくなるケースもあります」

ミャンマーではODA（政府開発援助）の一環で鉄道整備が進められている。2013年から政府が車両の輸送費を援助していることも後押しし、中古車両が数多く譲渡されている。

「国鉄時代に量産されたキハ40系車両が、今も首都ヤンゴンの環状線を中心に各地で走っています。日本の車両は頑丈で、整備すればまだ安全



旧国鉄C-56形(タイ)

に使える。途上国では重宝されています」（白川氏）

日常的には使われていないが、タイのバンコクには太平洋戦争中に持ち込まれた蒸気機関車が残っている。「タイとビルマ（現・ミャンマー）

間の戦時輸送に使うため、当時、日本から90両が送られました。ほとんどが戦争で大破しましたが、残った2両はタイで大切に保管されていて、年に1度のイベント時に走行します。機関車が走っていた旧・泰緬鉄道は、映画『戦場にかける橋』（57年）の舞台にもなりました。79年には2両がタイから帰国し、1両は大井川鐵道で今も走っています」

写真/共同通信社、朝日新聞社