

昭和38年 下り急行いこま と 上り第一こだま 離合点の推定

かつて世田谷にお住まいの C6244 (寺井洋一様: 非公開)さんが主宰する鉄道写真の HP「写真館 汽車・電車 団塊の世代が情熱を注いだ青春譜(なめくじ会)」の中に古い東海道本線での写真がある。下り急行「いこま」に乗車して走行する153系の車内から すれ違う上り特急「第一こだま」を撮影した写真である。しかし記録もないため場所も時間も判らない、ということであった。時は昭和38年である…。そこで、この列車のすれ違い場所(時刻)を推定することを試みた(結果は C6244様に連絡した)。その結果をここに留めておく…。



153形急行下り「いこま」と151形特急上り「第一こだま」の車窓の離合を一枚。この「いこま」は乗ったのに写真を撮っていません。クハ151はチャンピオンマークをつけています。昭和38年場所は不明。

■両列車(いこま こだま)の離合点推定プロセス

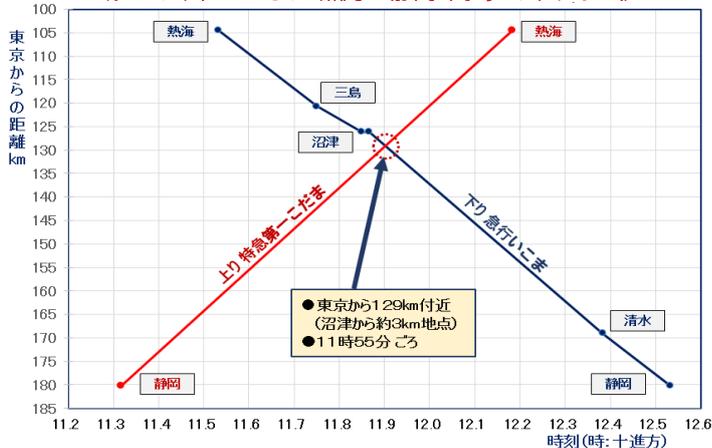
偶然手元に「昭和39年9月号 日本交通公社・時刻表」の復刻版があった。これを見ると下り急行「いこま」(東京発大阪行き)とすれ違ったのは、特急「第一こだま」(大阪発東京行き)である。そこで、両列車のダイヤグラムを時刻表から作成し、当時の離合点(すれ違い場所/時刻)を計算してみることとした。結果は以下とおりである。

※昭和39年9月の時刻表と昭和38年のダイヤが同じであったかどうかは確認していない。(コロナ禍のため調査活動ができなかった。)しかしサンロクトオ(昭和36年10月)の大改正以降、東海道新幹線開業(39年10月)まで大きな改正はなかったものと考えられる。(※昭和37年12月時点では同じダイヤであった…。)

(1964年9月 交通公社の時刻表)

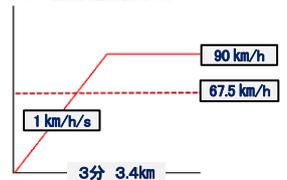
キロ数	駅名	列車名	行先	時刻	備考
0.0	東京	下り急行いこま	大阪	10:00	
1.9	上野	下り急行いこま	大阪	10:07	
6.8	大塚	下り急行いこま	大阪	10:14	
18.2	池袋	下り急行いこま	大阪	10:21	
28.8	有楽町線	下り急行いこま	大阪	10:28	
46.5	大塚	下り急行いこま	大阪	10:35	
51.1	池袋	下り急行いこま	大阪	10:42	
54.8	池袋	下り急行いこま	大阪	10:49	
58.6	池袋	下り急行いこま	大阪	10:56	
65.8	池袋	下り急行いこま	大阪	11:03	
67.8	池袋	下り急行いこま	大阪	11:10	
73.1	池袋	下り急行いこま	大阪	11:17	
77.7	池袋	下り急行いこま	大阪	11:24	
80.8	池袋	下り急行いこま	大阪	11:31	
85.9	池袋	下り急行いこま	大阪	11:38	
86.0	池袋	下り急行いこま	大阪	11:45	
90.4	池袋	下り急行いこま	大阪	11:52	
95.8	池袋	下り急行いこま	大阪	11:59	
99.1	池袋	下り急行いこま	大阪	12:06	
104.6	池袋	下り急行いこま	大阪	12:13	
104.6	池袋	上り特急第一こだま	東京	11:52	
121.5	池袋	上り特急第一こだま	東京	12:00	
104.6	池袋	上り特急第一こだま	東京	12:08	
114.5	池袋	上り特急第一こだま	東京	12:16	
120.7	池袋	上り特急第一こだま	東京	12:24	
126.2	池袋	上り特急第一こだま	東京	12:32	
132.8	池袋	上り特急第一こだま	東京	12:40	
137.4	池袋	上り特急第一こだま	東京	12:48	
141.3	池袋	上り特急第一こだま	東京	12:56	
146.2	池袋	上り特急第一こだま	東京	13:04	
149.7	池袋	上り特急第一こだま	東京	13:12	
154.9	池袋	上り特急第一こだま	東京	13:20	
158.4	池袋	上り特急第一こだま	東京	13:28	
164.3	池袋	上り特急第一こだま	東京	13:36	
169.0	池袋	上り特急第一こだま	東京	13:44	
174.2	池袋	上り特急第一こだま	東京	13:52	
180.2	池袋	上り特急第一こだま	東京	14:00	

(いこま、第一こだま 熱海-静岡 間 ダイヤグラム)



この結果、下り急行「いこま」と 上り特急「第一こだま」の離合点(すれ違い場所/時刻)は、東京から129km付近 下り急行「いこま」が 沼津発車後3km、3分後 11時55分ごろと推定される。

※「いこま」の沼津停車を考慮すると3km3分(平均時速60km/h)は現実的か計算してみた。低出力の153系、発進加速度を1km/h/sと仮定して、運行最高速度を90km/hとすると、走行距離3.4km、平均車速67.5km/hとなり、非現実的ではないことも確認できる。いずれにしても大きな問題(差異)はないと考えて良いのではないだろうか…。



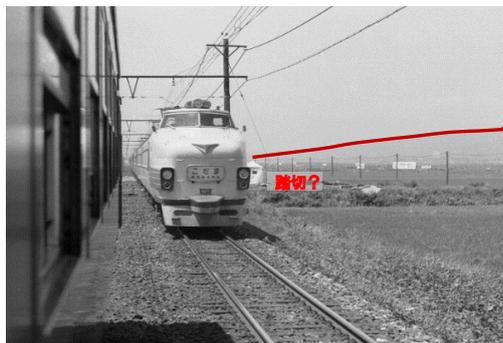
車両編成	特急第一こだま(2M)											東京
	クハ151	モロ151	モロ150	サロ151	サシ151	モハシ150	モハ151	サハ150	サハ150	モハ150	モハ151	
	急行いこま(103M)											大阪
	クハ153	モハ152	モハ153	サハシ153	サロ152	サロ152	サハシ153	モハ152	モハ153	モハ152	モハ153	

昭和38年8月~サハ150を増結、12両編成に戻る

■写真による(ひとつの…)検証

離合時の写真に写る遠景 山並みのスカイラインを、現在の沼津駅から3km 付近の踏切ストリートビューに写る姿を比較してみた。よく似た山並みスカイラインである。このことから沼津から3km ほど、現在の沼津-片浜駅(昭和62開業)(当時は無く次駅は原駅)間、時刻は12:00少し前とみて良いのであろう。

※もちろん両列車に遅れは生じていない前提であるが…。



現在の景色との対比

