

「東京の地形を読み解く④ ～山手線の地形考～」

JR線(旧国鉄戦)は、個々に戸籍(線籍)を持っていて、厳密に区間(起点と終点)が決められています。たとえばこんな具合です。

- ・中央線；東京～(甲府)～(塩尻)～(中津川)～名古屋
- ・東北線；東京～(上野)～(宇都宮)～(仙台)～(盛岡)～青森
- ・東海道線；東京～(熱海)～(静岡)～(名古屋)～(京都)～(大阪)～神戸
- ・横須賀線；大船～(鎌倉)～久里浜
- ・八高線；八王子～(拝島)～(小川町)～(寄居)～(群馬藤岡)～倉賀野

線区の戸籍と、実際の運転形態がまったく合っていないものもたくさんあります。中央線は東京から名古屋までの直通列車はありません。(かつてはありました)八高線も実際の終点は高崎駅です。山手線もその仲間に入ります。

「山手線」(やまのてせん)は、文字通り山の手(武蔵野台地)を走っています。東京をぐるりと環状運転していますが、正式な線区は「品川～(新宿)～田端」となっています。田端～東京間は東北線、東京～品川間は東海道線の線区を「借用して」走っているのです。京浜東北線はもっと哀れで、大船～横浜間は根岸線、横浜～東京間は東海道線、東京～大宮間は東北線を走っていて、そもそも「京浜東北線」という線区自体が存在しません。



「山手線が低地から台地に入るところ」

田端駅(低地)を出発した山手線は、左に大きくカーブして武蔵野台地(上野台地)に突っ込んでいきます。鉄道は勾配に弱いので「切通し」を造って、緩斜面を登ってゆくのです。

児童用の地図帳に載っているような一般的な色別標高地図は、標高 50 メートルぐらいまでは、一様に黄緑色で表示されているので、東京は、海岸線から練馬あたりまで「非常に平らで低い土地」という、視覚的に誤った印象を受けてしまいます。そこで、標高 0 から 30 メートルあたりまでの色を細分化した地図を作ってみました。これを見ると、山手線とその周辺の地形が、馬鹿みたいによくわかります。山の手線は、まさに山の手（武蔵野台地）を貫いて走っていることが実感できました。

中央線も四ツ谷から西側は、武蔵野台地を走っています。中央線はほぼ東西に直線に走っていますので、武蔵野台地上をまっしぐらに進み、地形の凹凸はあまり感じません。しかし、山手線はちがいます。武蔵野台地の東の縁を、南北に貫いているのです。このあたりは、武蔵野台地を中小の河川が、東西に横切って浸食しているので「山あり谷あり」なのです。そのことは、実際に、田端から品川まで山手線に乗ってみると、非常によくわかります。道路とちがって、鉄道は勾配に弱いので、山手線にはトンネルこそありませんが、橋梁や切通しがたくさんあります。

では、田端駅から山手線に乗って、武蔵野台地の東のはずれを観察してみましょう。切符は、となりの西日暮里まで買ってください（140 円）。JR 東日本の運賃規則で、東京近郊区間の運賃は乗った径路と関係なく、最短経路で計算するので、田端から西日暮里までの切符でも、新宿経由で大回り乗車が可能なのです。（不正乗車ではなく合法ですので、ご安心ください。ただし、定期券では NG です。定期券は径路通りの乗車しかできません。）

ここから先は、最終ページの地図を印刷して、それを見ながらお読みください。

田端（東京低地）を出た電車は、左に大きくカーブして、武蔵野台地に入ります。最初は「上野台地」を切通しで横切ります。すぐに「不忍低地」を通過して、「本郷台地」を掘り下げた駒込駅に停まります。しばらく「本郷台地」を走ったあと、大塚駅手前で都電の走る「小石川低地」をまたぎます。大塚駅から池袋までは「小石川・目白台地」を掘り下げた溝を通過して、左に大きくカーブして池袋駅です。目白を過ぎると高架になって、「神田川低地」をまたぎ、高田馬場駅に到着。鉄腕アトムの発車音をあとに、「牛込台地」「四谷・麴町台地」「赤坂・麻布台地」の付け根を、原宿駅まで走ります。

原宿駅を出ると電車はぐんぐん下って、「渋谷川低地」に入ります。渋谷駅はまさに「谷」にあるのです。その谷は、次の目黒駅まで続きます。目黒から五反田までは「芝・白金台地」を通り、その台地を掘り下げた五反田駅に着きます。五反田から品川までは、「目黒川低地」を通過するので、視界が開けます。そこから先は、西日暮里までずっと「東京低地」です。上野から先は、「上野台地」の縁を通過するので、左車窓に崖が迫ってきます。

いや～～、山手線って、ホントにいいものですね。

（お茶の水女子大学附属小学校 田中 千尋）

* A 4 印刷・配布用の画像が、次のページにあります。

