



こーひーぶれいく

ラッチをめぐる

黒澤 俊介

Kurosawa Shunsuke

放射線計測を行う上で、ラッチ回路というアナログ回路を用いることがある。これは0か1かの情報を変更信号があるまで保持できる回路のことで、筆者もγ線計測時の信号の分別でお世話になった。この「ラッチ」という用語は、元は「門(かんぬき)」の意味がある。

そして鉄道の世界でも改札口を意味する用語として使われる。通常のラッチは駅ホームと外や他の会社線との境界に設置して切符の検札を行う。中には同じ会社の駅の中なのに設置されることがあり、これは中間改札(ラッチ)等と呼ばれる。

2022年2月末に、中間改札の代表的な例であった、JR鶴見駅の京浜東北線(通称)と鶴見線との間にあったラッチが廃止された。歴史的にみて1943年に戦時買収されるまで鶴見線は私鉄であったこと、そして鶴見線のほとんどが無人駅で不正乗車を防ぐ目的で、これまで設置されていた。

近年は、Suica等の導入によってタッチすれば乗車履歴が残り、また乗客の多くは切符を買わなくなった。更に、鶴見線利用者の多くは沿線の企業に勤める方、鉄道ファン、そしてネコ好きである。これは筆者の推論であるが、以上の背景から近年は鶴見線各駅での券売機や中間改札の運用コストが不正乗車対策の利益よりも上回る結果になり、中間改札の廃止が決まったのではないだろうか。

1992年、鉄道好きの小学生だった筆者は、実家から、昭和40年代ごろから国電時代に通勤用車両として席卷した103系が走る京浜東北線に乗って、初めてこの中間改札を訪問した。省電(省線電車)と呼ばれた戦前から戦後直後にかけて山手線で活躍したクモハ12形に乗るためである。チョコレート色(ぶどう色1号か2号)の電車は、首都圏から

引退した後、仙台の仙石線等でも使われ、そして90年代唯一鶴見線に残っていた。

鶴見駅の中間改札で職員さんに検札を受けた記憶があり、小学生から見るとよそ者を拒む番人のような存在であった。

そのラッチを抜けると、鉄骨の屋根と薄暗い構内に、クモハ12形が鎮座していた。車両の床は木製であり、脂を塗った独特のにおいが車内に漂っていた。

戦前、神田鎌倉河岸(現在の千代田区内神田)で育った祖母の言葉を借れば、そこには間違いなく省電の空気があった。私にとってこのラッチは、「遅延」したあの時空を90年代に同時に存在させるための特別な装置であった。

ゆっくりと動き出したクモハ12形には、休日の昼間ということもあり、銀塩カメラを持った何人かのファンをのせ、のんびりとした時間を流していた。途中の浅野駅では、ネコが一瞥をくれた。終点の海芝浦駅までいくと、遠くに現在の首都高湾岸線・鶴見つばさ橋の建設現場が見え、その未来との対比も印象深かった。

2022年、あの頃の東京(国電~E電)を席卷していた103系は、E電という言葉と共に首都圏から消え、そして仙石線等からも撤退している。西日本や九州ではまだ現役車両があるものの、その数は減らしている。山手線を走ったウグイス色(黄緑6号)の103系も奈良線から2022年春にひっそりと引退した。京都大学(宇治)へ出張する時の、ひそかな楽しみであったので残念である。

残る103系も、大幅な改造がされた加古川線と筑肥線・唐津線の車両を除けば、姫路駅から延びる播但線と山陽本線の兵庫駅からの通称・和田岬線でしか走っていない。和田岬線の103系は1992年当時の京浜東北線と同じスカイブルー(青22号)である。そして、姫路駅や兵庫駅でこれらの103系にJR山陽本線から乗り換えようとすると、そこにはラッチがある。

(東北大学未来科学技術共同研究センター・同大金属材料研究所、大阪大学レーザー科学研究所)