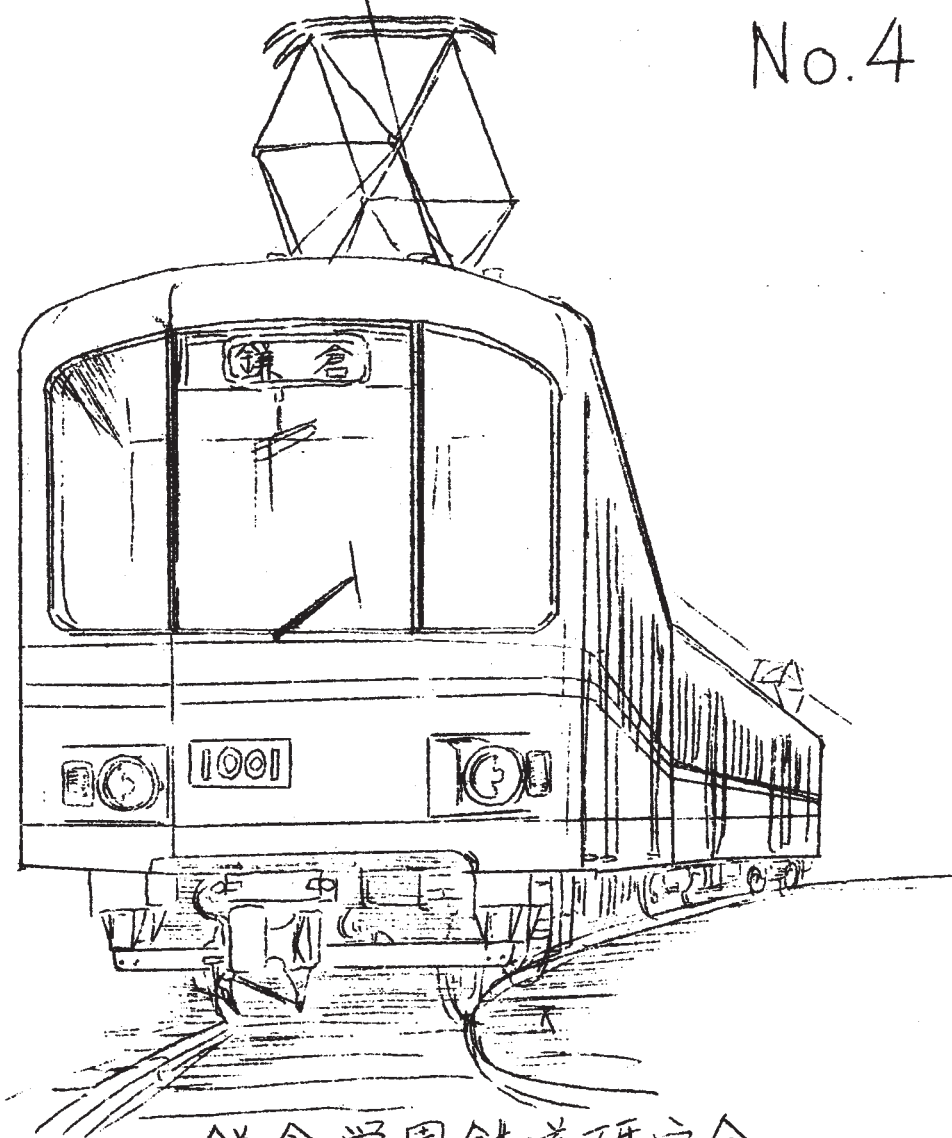


てつる

No.4



鎌倉学園鉄道研究会

“スカ線の歴史”

“横須賀線はそこに使われた電車の話をぬきにして
語ることはできない……”

西南戦争(1860年)のころの鉄道は、新橋〜横浜間と
京都〜神戸間しかなかったが、それでもこの鉄道が
軍需輸送に役立つことを知った軍部では、幹線鉄道を
建設する意向をもしだんと固めてきた。明治20年
代には、鉄道は横浜から西へ伸びることになっ
たが、軍部の強い要請で、横須賀〜大船間の建設も
同時に行なうことになった。これが横須賀線のはじ
まりである。明治22年6月16日、大船〜横須賀間の
開通を完了したのである。横須賀は当時明治17年に
開かれた横須賀鎮守府や海軍工廠がある海軍の町
であった。

横須賀〜大船間の電化は大正14年12月13日で、東京〜
国府津間電化と同時にあった。当初のアフリカから
輸入した電気機関車E10、E11、E14などは
故障が多くて困ったが、電車化され
たのは昭和5年10月10日であった。はじめは専用
電車が向に合わず、京浜線や山手線を使っていた
モハ30形、モハ31形、サロ18形、サハ25形などの
両編成だった。横須賀線は運転距離が62.4kmと長
いため、使用電車は従来のものよりも優れた性能の
ものが要求された。簡単に言えば、電車と客車の合
いの子に高速性能をもたせるということで、これに
応じて設計、製作されたのが、モハ32系といわれる

族である。モハ32形は、出入口がドアエンジン
付きの2ッドア、クロスシート、貫通幌付きで、より高
速回転させるための新機構がういた新設計のモータ
ーを採用するとともに、歯車比も変更した。

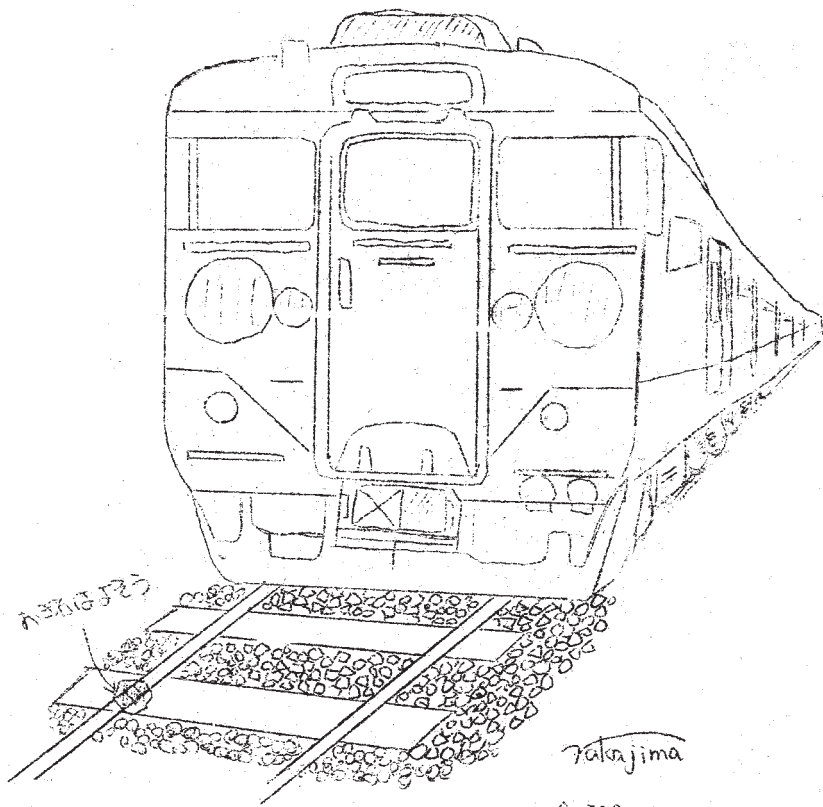
モハ32系は、このモハ32形をはじめ、クハ47形、サ
ロ45形、サロハ46形、サハ48形という整ったスタイル
の目を見張るものであった。

列車や電車を使用目的本意に考え統一された設計で造る“〇〇系”と称する車両製作の方法は、現在、ブルートレインをはじめ、ほとんどの列車、電車が地下鉄にも採用されているが、この起りは、モハ32系といえよう。横須賀線はモハ32形サロハ46形、サハ48形、モハ32形、(基本編成)にモハ32形、サロ45形、クハ47形という付属編成を加え、時にはさらに、二両の編成を併合して、堂々と九両という直線のおりた電車美を見せて、そうと後足を誇って走った。電気機関車のひく特急、急行と肩をならべて走った32系電車は、戦前の“力線”を表徴する威容であり、“関東にスカ線あり”の感を深くした。昭和10年には、サロ46形とサハ48形にW.Cがつくと共に、モハユニ代用のモハ30形に代って20m級のモハユニ44形が下りの線の頭に立って、最高85km/hのスピードで走破し王者の貴祿を示した。国電の連結器を密着式に替えることにより、他線区との交換運用することのできない横須賀線の電車が最初にとりかえられたが、これによって、運転効率が良くなった。沿線には葉山御用邸があった関係で、皇室用の貴賓車があり異色は存在となっていた。初期の貴賓車には一等、二等合造客車であったが、32系電車の製作にあたって、クハ47形二両が造られた。

“新戦力に代ったモハ42系”

戦後いちばやくクハ55形に二等車のように細い青帯をつけたスカ線に組み込んだ“進駐軍専用”の車両があったが、この時期は短かかった。その後白帯の専用車が走り出したが、初期には黄色いぬりつぶし円が車体に書かいていた。専用車となつたのは、クハ61形、サロ37形、サロ45形、サハ48形、サハ57形、サハ65形であつた。専用車に空席がある場合日本人が特別料金をはらうことでぐれにのけるようになる。たのは、昭和22年8月24日から、一節であるが二等車が復活したのは昭和24年7月からであつた。戦時中に電動車としての装備をもたぬまま京浜東北線に登場したモハ63形は、量産体制に入り各線に電動車として投入され、戦後の国電には良ハカンフル剤の役たうさとなつた。スカ線にもモハ63形が続々と入り、クハ65形も車入して同線は開通以来最も雑多な形式の電車が走ることになつた。このころから国電の整備もようやく軌道に乗り、連結面に“ベ特××番”と記さる整備車も各線に登場し、他線へ出かてぎに出たモハ32形も古巣のスカ線へ戻ることになつた。昭和25年に、関西まで走つていたエッダアのモハ42系が40両ばかり投入されて、スカ線の新戦力となつたが、その余剰車としてエッダア車を転出した。この時に、モハ32・28が前と後、その間に両側面の四面を便して色見本電車になつた。湘南電車の出現とともに、この塗装を参考にしてスカ線の塗装替えが始まつた。まずは窓部分をクリーム、その上下をダークブルーにして、通港とマツキした美しい電車美を兒ててく小た。先頭には新塗装のモハ32形が立ちたり、旧塗装又は新塗装のモハ43形が立ちたりして、前頭には“ほろ”を付けて走るといふ、今まで同車では見られなかつた車姿に接し、二度目の黄金期を迎えたのであつた。

昭和25年、湘南電車が登場し、併行して走るスカ線
はウッドア車で走ることになった。ここにセミ
クロスシートの70系（モハ70形クハ76形ワロ46形）
が26年から順次スカ線の仲間入りし、ウッドア車の
モハ69形とモハ72形を置き換えた。



Takajima

Misawa

かきたへんきん

“帝国海軍とスカ線の因縁”

横須賀線の二等車は、横須賀軍港の南係で、海軍士官の
利用が多く、それに鎌倉文化人も加わって国電とし
ては二等車の歴史が長い。太平洋戦争の戦局が不利
となった昭和19年4月1日、鉄道省は、“決戦非常措
置”として一等車、寝台車、食堂車、のすべてを廃
止したが、この時、横須賀線の二等車も廃止された。
しかし海軍省の強い要請によって、8月には復活した。
この時に、サロ45形に特別室が設けられたが、向も
なく廃止となった。横須賀線と海軍の深いつながり
には幾多の悲しい思い出がある。昭和18年5月、
連合艦隊司令長官山本五十六大將戦死の報は、国
民に大きな衝撃を与えた。5月23日、横須賀に上陸
した山本大將の遺骨は横須賀から特別列車で東京に
向かった。翌19年5月、山本大將の後任である古賀
峯一大將が、殉職され、同様に横須賀線の特別列車に
よって東京まで運ばれた。この列車は5両編成で
遺骨は真ん中のサロ45形に安置されていた。
昭和19年4月1日、軍の要請で横須賀へ久里浜向
が、御殿場線の単線化による資材の転用で廃止(軍)
した。“相模金谷駅”なるものがこの時に開設されたそ
うだが、軍需工場用のため、戦後、廃止された。
戦争末期にはるかに2系も他の電車と同様に、シートを
半減した二等車はキッドAに改装されて他の線区へ散
って行った。そして部品の酷使と不足によって動け
なくなった車両が流出したのも、他線区との交換を
始め、動く2系を常磐線と横浜線に転用し、動けな
くなった車両をスカ線にあつめた。そしてこれらの
動けない電車を連結して、EF53が引っ張るという
なんともなげない姿となったが、このときコンプ
レッサの南係で、最高尾の車両だけはパンタを上げ
て走るという奇みょうな風景だった。

この電気機関車によるけん引列車はその後、一日、
二往復となり、昭和22年之月28日以後、姿を消した。
戦火によるスカ線の被害は4両焼失で比較的りなか
ったのは、地方への疎南のおかげであろう。焼失車
両は、散在していると車転に陥るので河べで津田沼
萬田、逗子に集められ、オモチャのように山積みさ
れた。

“113系の15両編成”

関西から転入したモハ43形の一部はラッドア車に改造されているにも関わらず、70系の登場で中向電動車（運転台のない電動車）が便利で、前後の先頭車が制御車というスカ線では考えられない新しいスタイルへの移行とラッドア化による長距離電車から通勤電車への脱皮が始まったのであった。通勤電車となったスカ線が川崎ハ一部停車するようになったのはこの時期であった。

この70系電車は初期の湘南電車と同じように足まわりを始めとして、真新しい技術は使われていなかったが、111系にバトンをつけたすまでの7年間にスカ線で活躍した。その間、昭和35年6月からの東海道線の特急“つばめ”“はと”の電車化にともない、古巣の田内電車区を新登上の特急に譲り、35年4月20日に新設された大船車区へ移転した。またスカ線の全電車が川崎に停車するようになったのもこの年の1月1日ごろであった。

70系全盛期の末期、昭和38年11月9日に觀覧車事故が発生、死者161人、負傷者79人を出した。脱線転覆した貨物列車が、本線をふさいだところへスカ線の下りかつ。こんなもので、車体の上半分は一瞬にして飛びたったといういいものであった。前に述べた70系のスカ線への投入は少なかったが、そのためモハ42系がゆづかたが残り、この事故でその内の何両かは犠牲になってしまった。その前年ごろ新しいランナーとして登場したのが111系で、これは同線の新性能化のためであったが、両数は14両という少ないものであった。111系の投入は一年限りで中止となり、翌38年からは113系を大量に投入することになった。それは当時既に東海道線は153系湘南電車に代わる111系が走っていたが、同一線を走るスカ線の70系の補強のために、昭和38年からは電動車のみパワーアップした113系を使うことにしたためである。42系は飯田線へ70系は中央線へ転出され、昭和43年ごろにはすっかり113系にあきかえられた。

横須賀線は横浜新貨物線の建設で空く現貨線の建設利用で大船と品川間を専用の線路で走り、湘南電車との分離がはかられ、さらに品川から地下に入り東京駅地下ホームまで総武線の快速線と直通運転となる。そのために昭和44年から113系は不燃性構造の1060番代と1560番代などとおきかえられている。又昭和48年から冷房車を集中投入したので、冷房率の高いものになった。このようにして一年へ二年で使った電車をおぼろいばこにして新車を投入するスカ線は、非常にめざましいといえる。なお新線建設にともない、新観見操車付近に新鹿島田駅が、戸塚駅東方に東戸塚駅が開設されることとなっており、西大井駅の計画もあるが、トラブルによってどうなるか、先行きが見ものである。

(Zon)

参考資料 「かながわの鉄道」その他

鎌倉学園鉄道研究同好会

副総裁 中嶋洋一郎

③ 厚東山宇部

厚東から国道2号線を南下し、最初の交通信号付近で線路は南下する。やがて厚東川が接近し、右岸を左へゆるくカーブしながら宇部に向かつてゆく。さきの信号が里道をたどり持世寺温泉バス停で踏切を渡って持世寺橋を越え右にまがると対岸の堤防上に出る。ここまでは厚東から2キロ。列車は川面に影をおとして、そして小陽本線とは思えない風景が展開される。電柱や黄色いガードレールがやや目ざわり。長玉を利がすと遙か彼方で新幹線とのクロスを見望できる。クルマは堤防上に何台でも駐車可能。

④ 宇部山小野田

線路は厚東西に向かつているが、中間にある切り通しから右へ大きくカーブして北西に転じる。宇部1厚狭は3線区間で、主として美祚線からの貨物用に1線を割き、ここでは海岸側をこれに充てて下り本線と一体になつているので、これがあるか本線のような存在感を呈し、上り本線はヤヤ離れて別線となつた恰好である。つまり上り本線の撮影には好都合だが、下り本線やオ三線にはあまり良い場所とは言いがたい。あえてこのようなくところを取り上げた理由は、七時三十分宇部を発車した2923Mの夕方電が同時発車のみずほに追いつかれる場所だからである。通常から電の方が発車ホーンはやや早く加速

度も高いので、オ三線を数十キロ先行しながらしばらく併走する。サミットになつていり切り通しのカーブにさしかかると、一段とスピードをあけてきたみずほにアツという間に追いつかれ引きあはれるように小野田へすべり込んできゆく、といつたスリル満点の場面をやむことができない。ここは小野田のオが近く駅前の道路をたどり、線路と平行する道を進入して有明川の橋を渡りすぐ左折、線路下のトンネルをくぐれば上り線の外側へ下る。小径がたいに切り通しのコンクリート壁上に登ると通り抜きが見渡せるお立台に至る。目前で通り抜きが行われる確率はかなり高い。小野田駅から徒歩で十分。クルマは川の左岸堤防に駐車できる。

鎌倉学園 鉄道研究会

TOSHIDA

山陽の果でトレインマークは光る

特急列車の前頭部に取付けられたトレインマークは、硝子の徽章のようなもので、ファンを魅了するのには十分なアクセサリーである。S.L.がほとんど消え去り、一時的に虚脱感を味わった人達は、つぎになにかを求めて臥枕より早く寝期するところであった。そこに今までのあまり関心をもちたれなかった特急、バルトレインがホストとしての対客として、クロイブアツとされてきたので、水を喝た鬼のように、現の方面に活路を見出した人は少なくない。現に東条地区下はアイムがおり、駅の本アイムは言つにおよばず、写真で紹介された好撮影地では一頃のS.L.アイムをしのぐ勢いだといふ。

既知のとおり、トレインマーク付きE.F.65の恩恵に浴す地域は東京から東海道、山陽本線經由の下関まで、さくら、はやぶさ、みずほ、富士、あさか等は全線にわたる。瀬戸が宇野、出雲は京都以東に限られる。これらは、特急のみにあらず、あしく夕刻、始発駅を出て翌朝に終着駅に着くので大半の行程が夜間となり、私運に与えられる撮影時間帯はごくわずかしか見当たらない。つまり東京地区では、午前の上り列車、下関地区は早朝の下り列車に制約され、関西地区は上、下列車とと深夜に走るが、多くは陽の目をみないものである。ここで東京地区になぜ人々が集まるのかを考えてみると、人口密度が高いことになり、上り列車が朝日の陽光を浴びる煙光線となり、下り線路の空間を介して列車の右側から撮影できるといった点にある。

これに反して、下関地区では線路の右角が主とし、東、南西に向かつているので、煙光になつても列車の左側、すなわち電柱が列車の手前に重なるような不利な条件の場所ばかりでなく。しかし、地回を払いて細かく観察すると、本田良し厚東、小野田、厚狭の一部に北上すると、ここが見当たり、夏季には太陽が真東より東北寄りから昇るので、トレインマークを直射して好ましい列車写真をとることができる。そこで今回はこのように、この付近の好撮影地をめぐってガイドしてみたいと思ふ。

○本田良し厚東

下り列車が本田良しをでるとしばらくは南西に向かい、西進することタキ口で進路を北に変える。ヤがて左へ大きくカーブし、国道2号線にそって西へ向かう。新幹線を頭上にのぞく厚東へ到着する。ポイントには線路が北上するタキ口ほどの区間で、中間のトンネルから厚東寄りでは線路をオーバーする里道の真下で、善和橋バス停付近、この先の歩道橋などが好適地。本田良しより厚東の方が近く、国道を、タキ口より、最初の交通信号を右折して徒歩25分の道程。この付近は駐車禁止だが各所に空地があり、クルマ利用の人にもおすすめる。

大糸線 K.G.T.C.部長
城山圭一郎

城山圭一郎

戦前形の旧型国電が消えていく今日、車齢の若い車両や、新性能車両に、おきかえられようというワザさえもないのがこの大糸線である。

大糸線は、中央本線の松本から、北陸本線の糸魚川まで全長105.4kmのローカル線である。その内松本～南小谷間は電化されている。

ら第本
水部松
町黒北
大のの
濃力地
信電基
と西面
妻肉車
爾が
線のう
光があ
観便が
したを
と自動
めは自
いは小
はらは
をがを
ア町材
アル(大
はれる資
線にの建
系てだの
大よム置

ED60は昭和33年製旧型国産3両の内唯一の荷物車りも
ユニオンが昭和25年製で、北松本に配置されてりる車両は、人
同より荷物の方が新しい車両ではござれてりる。
現在黒部ダムは完成してりるので、貨物は少なくなつてりるか、
ED60はまだ配置されてりる。ED60は松本側からの輸送
であり、非電化の糸魚川側からは、糸魚川機関区のDD16形
ディーゼル機車で輸送してりる。

区間でもし日五
 科支仲月お
 豊本をりて
 一松路年れ
 本北線4ら
 本北線4ら
 松所つ正け
 北転す大づ
 北運し下ぬ
 市本少々と
 本松、さし
 に、松さは通分ら
 うがと道全追下た
 道の鉄をスッ、川南第鉄
 ゃ鉄こ濃向プだ走魚糸、国
 め濃り信町ル道が系大は年
 し信こた大ア鉄車・て通2
 まの起し豊「の電車、け全和
 に鉄が走信はスれ大かの和
 表私の程一分ンさ濃に同此
 別月たて本追せ化信年光は
 は1めし松量た電は10小道は
 史年始し安れ線鉄5土鉄道
 歴4を区に現々全園が中差
 の正軌、年、し年、年、た信る
 親大連機5しか15方4年、同、る
 系で、しし翌業互正一和残のて、小
 大で、しし翌業互正一和残のて、小

大糸線年表

大正4年(1915)

- ▶ 1月6日 信濃鉄道・松本市(現北松本)ー豊科間2SL
運転で開業
- ▶ 4月5日 北松本ー松本間の貨物営業開始(国鉄後)井
線と連絡
- ▶ 6月1日 豊科ー柏矢町間開業
- ▶ 7月15日 柏矢町ー穂高間開業
- ▶ 8月8日 穂高ー有明間開業
- ▶ 9月29日 有明ー池田松川(現信濃松川)間開業
- ▶ 11月2日 池田松川ー(現信濃松川)ー仏崎(現南大門)間開
業

大正5年(1916)

- ▶ 7月5日 仏崎(現南大門)ー大町(現信濃大町)間開業、信
濃鉄道松本ー信濃大町間3S、4Km全通(現在の
営業キロとは若干違う)

大正15年(1926)

- ▶ 1月8日 信濃鉄道電化、電車運転開始
- ▶ 4月22日 EL使用開始

昭和4年(1929)

- 9月25日 国鉄大糸南線、信濃大町ー築場間が開業、
SL運転信濃鉄道と連絡運輸

昭和5年(1930)

- 10月25日 築場ー神城間開業

昭和7年(1932)

- 11月20日 神城ー信濃森上間開業

昭和9年(1934)

- 11月14日 国鉄大糸北線糸魚川ー根知間開業

昭和10年(1935)

- 11月29日 大糸南線、信濃森上ー中土間が開業
- 12月24日 大糸北線、根知ー小湊間が開業

昭和12年(1937)

- 6月1日 国鉄は信濃鉄道を買収 松本ー中土間は大
糸南線となる

昭和32年(1957)

- 8月15日 中土ー小湊間が開業、大糸線松本ー糸魚川
間全通

昭和34年(1959)

- 7月19日 信濃大町ー信濃四ッ谷(現白馬)間を電化

昭和35年(1960)

7月20日信濃四ツ谷(現白馬) - 信濃森上間を電化

昭和36年(1961)

10月～ 新宿 - 松本 - 信濃森上間にDC準急<第2白馬>運転

昭和37年

12月～ 新宿 - 松本 - 糸魚川間にDC準急<第1白馬>運転

昭和41年(1966)

4月 - 名古屋 - 松本 - 信濃森上間に季節DC急行<つがひ>運転

昭和42年(1967)

12月20日信濃森上 - 南小谷間を電化

昭和46年(1971)

4月26日新宿 - 松本 - 信濃森上間に季節EC<あずさ1号>運転

昭和47年(1972)

3月15日季節EC(*あずさ1号)を白馬へ延長

*あずさ1号は現在のあずさ3号

大糸線への乗り入れる特急・急行

○特急○

あずさ3号(6003M) 新宿 → 白馬

あずさ14号(6014M) 白馬 → 新宿

○急行○

○新宿方○

アルプス1号(6401M) 新宿 → 信濃森上

アルプス6号(406M) 南小谷 → 新宿

アルプス7号(407M) 新宿 → 南小谷

アルプス8号(408M) 信濃大町 → 新宿

アルプス9号 大糸線内普通列車(信濃大町行き)

アルプス12号(6412M) 信濃森上 → 新宿

アルプス13号(6413M) 新宿 → 信濃森上

アルプス14号(6414M) 信濃大町 → 新宿

アルプス15号(415M) 新宿 → 信濃森上

アルプス17号 大糸線内普通列車(南小谷行き)

アルプス18号 大糸線内普通列車(信濃森上行き)

アルプス18号(418M)南小谷→新宿
〇大阪方面〇

くろよん 大阪→南小谷(8811M)
くろよん 白馬→大阪(8812M)
つかいけ 名古屋→信濃大町(801M)
つかいけ 信濃大町→名古屋(806M)
つかいけ 51号 名古屋→信濃森上(8813M)
白馬 金沢→松本(45010)
白馬 松本→金沢(45020)

大糸線の旧型国電

大糸線の旧型国電は、同線の内1片を走っている。
旧型国電の運用区は、松本運転所北松本支所で現在36両
が存在している。
あとの国でしめすとおり、最高齢は旧1等車格下げのサハ
45形3両で49歳Mキ(電動車)はクモハ40とクモハ51 804
の2両で45歳。荷電を除く35両の平均「年齢」は、11車格の
歳、下車が43、6歳合わせて42歳、人間なら倒きごかり
だけれど、電車の世界ではさあめえさのお年寄りなので
ある。前配置区を眺めると仙石線から京阪神の緩行まで
各地で活躍した前歴がしのばれる*印の800番台の車両は、
断面の小さなトンネルを通過できるようにパンタグラフ部
分の天井を低屋根化したもの。
しかしよる年並みには勝てず、屋根の雨もり、ブレーキ制
輪子の片減りさまでまなセビ割れ、暖房期はヒューターのニ
クロム線がショートして起きる車両火災など、所に全般検
査で長野工場へはいってても予備品がなく廃車になった部品
を流用しているような状態です。

北松本支区での検修作業は、2日に1回の仕業検査(外観検査)
15日に1回の特所仕業検査(主として軸受や制輪子の摩耗部
分の検査) 2ヶ月に1回の交番検査(走行、ブレーキ装置な
どを取りはずさずにチェック)
6ヶ月に1回の台車検査(主要部品を取りはずして分解する)
これだけの検査1年間に4両600万~1000万円の経費(主として
人件費)が投入されるという

形式	両数	車号	製作所	製造年	配属区	注
7モハ 40	1	40077	川崎車輛	1935	543.6.27 大船	3扉ロング シート
7モハ 43	1	43810*	川崎車輛	1937	550.3.6 沼津	2扉クロス シート
7モハ 51	4	51014	日本車輛	1937	547.3.17 高槻	3扉セミ クロス シート
		51025	日本車輛	1936	547.3.17 明石	
		51032	田中車輛	1937	547.3.17 明石	
		51804*	日本車輛	1935	548.3.24 中野天竜	
7モハ 54	3	54005	日本車輛	1940	546.4.28 陸前原町	3扉セミ クロス シート
		54101	日本車輛	1940	546.4.30 陸前原町	
		54109	日本車輛	1941	546.5.2 陸前原町	
7モハ 60	9	60022	日本車輛	1940	540.12.17 松戸	3扉ロング シート
		60024	日本車輛	1940	541.7.23 東神奈川	
		60056	川崎車輛	1941	541.2.24 松戸	
		60066	日本車輛	1942	544.9.25 沼津	
		60082	日本車輛	1942	541.7.23 東神奈川	
		60099	汽車会社	1943	545.23 東神奈川	
		60107	汽車会社	1943	541.4.6 東神奈川	
		60113	日本車輛	1942	541.5.1 東神奈川	
		60114	日本車輛	1942	544.9.25 沼津	

松本運転所北松本支所

旧型国電リスト

形式	両数	車種	製造年	配車年月	所属区
718 55	9	55041 日本車輦	1936	54.9.4	富士
		55405 日本車輦	1935	54.5.11	津田沼
		55432 新潟鉄工所	1941	54.2.20	松戸
		55433 日本車輦	1941	54.12.17	松戸
		55434 新潟鉄工所	1941	54.12.22	松戸
		55435 新潟鉄工所	1941	54.12.6	東神奈川
		55436 日本車輦	1941	54.2.1	松戸
		55437 日本車輦	1941	54.1.12	松戸
		55438 日本車輦	1940	54.2.11	松戸
718 68	3	68001 日本車輦	1934	54.3.24	沼津
		68011 川崎車輦	1934	54.3.24	沼津
		68017 川崎車輦	1934	55.3.9	沼津
718 45	3	45004 田中車輦	1931	55.3.9	沼津
		45005 田中車輦	1931	55.3.6	沼津
		45007 田中車輦	1931	55.3.26	沼津
718 57	2	57401 日本車輦	1933	54.6.5	津田沼
		57402 日本車輦	1933	54.7.5	津田沼
718 81	1	81003 大井工場	1950	54.8.21	新前橋

3扉0.22
シート

3扉0.22
シート

2扉0.22
シート
(旧1等
格下1等)

3扉0.22
シート

〈新車代〉西武鉄道 101系⁴両固定編成

2両固定編成で大幅なモデルチェンジが行われた西武新101系に今回新たに4両固定編成が登場した。編成は在来の4連と同じであるが、正面、ドア、車内天井は2両固定と同様になった。コンプレッサーも2両固定と同様HSC-2600が使用されている。モーターは在来の101系と連結可能である。

また、正面のページユ色は2両固定では側面と同色で、従来はドアと側面とで別色であったが、今回からはやや濃くされ、ドアと側面がはっきりつくようになった。227～234編成が西武所沢工場、235～244編成が東急車輛で製造された。

形式	クハ101	モハ101	モハ101	クハ101
車程	Tc1	M1	M2	Tc2
自重	29.0t	40.0t	40.0t	29.0t
定員	160(64)人	168(72)人	168(72)人	160(64)人
最大径	20000mm	20000mm	20000mm	20000mm
最大幅	2850mm	2850mm	2803mm	2850mm
最大高	4065mm	4246mm	4065mm	4065mm
主電動機	—	HS22436-03RB	HS22436-03PB	—
出力	—	150kW X 4台	150kW X 4台	—
駆動方式	—	中央軸駆動(1/2)	中央軸駆動(1/2)	—
歯車比	—	80:15	—	—
制動装置	—	MHC-HTB-20F	—	—
制動装置	HSC	HSC-D	HSC-D	HSC
空気圧	—	KP62A X 2台	—	—
照明	—	—	LED照明	—
台車	FS-072	FS-372	FS-372	FS-072
冷房装置	CU-72B	CU-72B	CU-72B	CU-72B

〔参考資料〕

鉄道7p=1980.2

②西武鐵道新101系2面固定編成

城山圭一郎

[illegible]

[illegible]

7E1281 — 7E1282

7E1283 — 7E1284

7E11285 — 7E11286

PER 295 - PER 296

「ヤマト」は東の市井式であるが、船中受のみは、吊手棒が一体とな
り、吊手は一方から吊り受のこの方式とし、荷重がアー

この2000系は、従来の2000系とは異なり、座席のレニングが色にフックさ
 した室内装飾を、全体的に統一したデザインを採り入れたが、全般的には、2000系の流れが
 入っている。

主電動機

制動装置

制動装置は、MMC-HTB-20Eと称し従来の101系と同一である。方式は自動加減速多段式電動操作カム軸式で、電圧150kV、主電動機8台を制御する。制動段数は限流投入1段、全界磁並列12段、全界磁並列弱め並列5段、合計30+1段である。また電気ブレーキは限流投入1段、全界磁24段、合計24+1段である。

力行は主電動機4個永久直列の2群を並列制御し、電気ブレーキは4個永久並列の2群の主電動機と並列にして、ブレーキ抵抗に接続制御する。界磁弱めは誘導分路式、回路シヤ断方式は力行の常時が限流シヤ断1段、事故時はHSCBによる限流シヤ断1段である。また電気ブレーキは常時、事故時も限流シヤ断1段である。

主抵抗器はオールMの2面固定なので限流値を低くして使用するため、定数を変更した。また容量を小さくした13箱に納めている。

弱め界磁制御は5段であるが最弱界磁は41.5%Fとし、従来の101系と協調運転を可能にした。

主電動機

1編成6台搭載されており、この主電動機の定格は、容量150kW、電圧300V、電流450A、回転数1850rpmである。特徴としては最近使用されたH種絶縁素子を採用し大幅な設計変更を行なう性能アップを行った。なお従来の150kWとの協調運転を計るため特性は変えず、合わせて主電動機の互換性を持たせた。

構造上の特徴はブラシの交換回帰延長を計るため、長尺ブラシ(64mm)で従来の50mmを採用、また騒音低減を計るため側板付ファンを採用、信頼性向上のため換り軸組を一体化した。

ブレーキ装置は電磁直通ブレーキとこれに連動する電気ブレーキおよび非常ブレーキの機能を持ち、保安ブレーキを装備している。

制動角は直通ブレーキ区域を 60° 、全ブレーキから非常ブレーキまで 55° 、ハンドル抜き取り時でさらに 25° の操作角を有している。

電動発電機

電動発電機は西武の2面編成の標準である110kVAを採用している。

電動空気圧縮機

電動空気圧縮機は2000系で実績のあるHB2000形を採用した。この空気圧縮機の特徴は、振動軽減のため気筒設置は2段圧縮、4気筒釣合対向形としたため、少ない運転が期待できる。

きること、また圧縮機と電動機、¹/₂馬力継手による直結形
とし、圧縮機を高圧化したので容量の割りに小形化されている
—台車—
台車は西武で多くの実績を持つFS-372台車を採用した、
バダスダル法式の空気バネ台車で、軸受は、PCC軸受である
—冷房装置—
冷房装置は、42000Kcalの集中型を採用し、ラインデリア
を採用している

[参考資料]

鉄道ファン 1979.10.

鎌倉学園

鉄道研究同好会

部長 城山圭一郎

鉄道趣味の正しい理解を求めて。

鎌倉学園鉄道研究会総裁

長沢 直樹

I 鉄道とは・・・

鉄道、それは鉄の道・・・ 小学校の算数の時間によく先生がこんな質問をしませんでしたか。「このセー一番長い平行な物はなんだ。」と、するとみんな深く考え最後には、わからずまい。そこで答えを聞くと、「線路」という。こんな経験ありませんでしたか。あなたに。?... 鉄道は20世紀に入り驚異的な進歩をとげ、リニアモーターカーという、しるものまで造り出してしまいました。これにともない、この鉄道を愛するものも年々増え今では下は6つの子供から上は80のおじいさんまで最も幅の広い趣味として知られわたっています。しかしこの鉄道マニアをとりまく周囲の目環境は年々さびしいものとなっているのが現状です。みなさんをご承知のように不慮なマニアによる行先表示板(通称サボ)の紛失、無理に写真を撮ろうとすることによる列車妨害、そしてそれに伴う他乗客への迷惑等、たくさんのが上げられます。しかし、これは、ほんのひとにぎりの不慮なマニアによるものでこれがすべてのマニアにあてはまるものではないということも、

おわすれなく。そして一部のマニアを見て、その人だけの行動を見て、全てのマニアを理解するのではなく、たくさん人の正しいマニアを見て、鉄道を楽しむ者の姿を知ってもらうために、この文を“つづ”んの女に載せることにしました。

Ⅱ 鉄道趣味とは串だんご……？

よく、私達研究会員は友達に、「オイ…今度の上りは何時だ」とか、「オイ…北鎌～横浜間はいくらだ」とかきかれ、クラス内では比較的重宝がられているようです。鉄道趣味と一口にいても内容は鉄道模型、鉄道写真、のりつぶし、時刻表マニアと、まさに多種多様。この意味で一言でます“串だんご”とでもいえるでしょうか。一般に趣味とは“串だんご”のようなものかもしれませんね。今あなたが串だんごを一口、口にすると次の一口がどうしても食べたくなるはずです。そして一口、鉄道模型というダンゴを食べるといつか鉄道写真というダンゴを食べる。そして鉄道写真というダンゴを食べるには、時刻表マニアというダンゴを食べる。そしていく種類ものダンゴをしらぬまに食べていこう。そうこれが鉄道趣味なのです。

Ⅲ 鉄道趣味は、幼時的趣味なのか？・・・

駅で写真を撮っているマニア、記念入場券を買いマニアを見るとき、だれもが気付くことは「小学生が多く、大人が少ない」ということです。これはたしかにそうですがしかしこれは鉄道趣味だけにいえることではありません。今度ラジオを聞くと、多額を投稿している人の年齢…(ショック!)に注意して聞いてみてください。そうやはり「小中学生が多く」(番組にもよるが、……ここに注意)ありませんか。そうです、現在の社会風潮としてLow-teen化はたしかに進んでいます。この鉄道趣味はその最先端に立っている”といっても過言ではないでしょう。又不本意なマニアモの世代に多くことは、いうまでもありません。しかし私は彼らをきらっているわけではないのです。ここに一つの例があります。(すしがいりぞ)

総武本線が開通した7月15日私は東京駅地下ホームで、特急を撮影していました……中略……その時……いに3~4人の男子が線路におりて撮影を始めたのです。すると次の瞬間「君達 危険だよすぐホームに上がりたまえ」と私の隣の少年が大声で制止しました。彼は何と勇気のある少年でしょう。そして自分達の否を認めてただちにもどってきた男子達も立派です。大人達が一瞬とまどっている間に自分達でトラブルを解決した少年っんに私は大きなたのめと謝意を感じました。

これは鉄道写真家の廣田尚敬氏の写真集のあとがきに載っていたものです、

次の世代を養えるマニアは、まさに彼らなのです。

さて鉄道趣味はたしかに第三着から見るに幼時的な趣味かもしれません。(しかしその内容は幼時的ではなく、むしろ高度な技術が必要であり、奥深くそこがないものなのです。どんな趣味だろうかもしれませんが、鉄道趣味は大きな底なし沼です。外国では鉄道マニアは日本とは対極的に20才以上の大人向け、最も金のかかる大人の趣味……(大人用の番組)……だといわれています。そして人間が最も精神的に安定した時期にやる趣味とは模型だといわれています。その中でも鉄道模型のしめる割り合いは高く、ちょっとした家には必ずといっていいほど何となく量のレイアウトがあります。しかし日本では悲しいことに、そのように理解されることは少なく、一部の少年ファン(マニア)を見て全体を理解してしまう人が多く、これが残念です。

国鉄-10Xモ

今年10月に行われるダイヤ改正。これは国鉄史上初の削減ダイヤとなる予定でその対象は新幹線にも及び、全体の2割程度が削減する予定である。

私達に直接関係するものは東海道-横須賀両線の分離運転による朝夕の増発だろう。

IV 鉄道趣味の本質とは

狂乱的ともいえる、フルタイムブームも去りいや下火になった今、鉄道趣味の原点を、といかけるいい時期ではないでしょうか。

鉄道趣味の原点、それは、やはり旅ではないでしょうか。

よく私達はこんな質問を受けます。「なぜあんな物が好きなんだい。」
そして私達はきまって「そこには人といふれ合う旅があり、つくる楽しみ、撮る楽しみがあるからなんだ」と

V さいごに

かなり前、おそに書いてきました。後におみなさんの鉄道趣味に対する誤解を、とくほうに力を入れました。国鉄のキャンペーンにのった、旅もいいでしょうけれど、時刻表一冊を小脇にかかえる旅もしてみてください。そこには必ずあなたを待っているものがあり、待つ人もさっていることでしょう。そしていく人かの鉄道ファンに会ってください。その時は彼らを感じる存分利用して下さい。

PS

旅とは

鉄道趣味とは

あなた自身で造る物

旅の次生語。

執筆はこめなさい

国鉄の内情を斬る!!

鎌倉国鉄研究会内研部会

はじめに。

国鉄は今、設立以来の危機に向っています。財政は、破綻に近い状態にあり、労使関係も最悪の状態に達してしまっています。このままではいけないでしょう。このために、国鉄スポンサーは自信を失った筈です。ではなぜか？ 国鉄はなぜこんな状態に陥ってしまったのでしょうか。そしてどうにか救済策でもあるのでしょうか。

然るに今日の単電報において、数秒く、問題をどう国鉄の内情を深く掘り下げてみました。

I 赤字の原因は何か？

その最大の原因は「人の質と合理化率の低さ」ではないでしょう。国鉄の職員は、昭和45年4月4日現在の数字によれば、約23万人にのぼる。しかし、国鉄の職員数は、昭和19年4月4日現在の数字によれば、約23万人にのぼる。ところがその後、国鉄（鉄道省）は国とあげての戦時体制に巻き込まれ、国内輸送を一手に引き受けさせられることになる。国鉄はそれのために女子職員を含めて大規模の職員採用を余儀なくされ、昭和19年には、45万人までに膨らんだ。こうして国鉄は終戦を迎えるのと同時に失業問題がますます深刻化していったのである。その後、政府の要請もあり、国鉄は復員者、失業者を採用したのである。その結果国鉄が終戦前後の10年間に採用した職員数は100万人を超えにいたったのである。国鉄が各種のへたたりをへて運輸省（国策企業）から独立したのは昭和24年6月のことで、それ以後が公営企業体としての日本国有鉄道である。

断形一

新夫

22

で

2

卷一

麟

2

24

①

金

xx.

52

2

扶

11

年

21

ח

26

自

反

分

長葉

55

は

(表)

53.

表五

表五

11

次仁

勉

程：

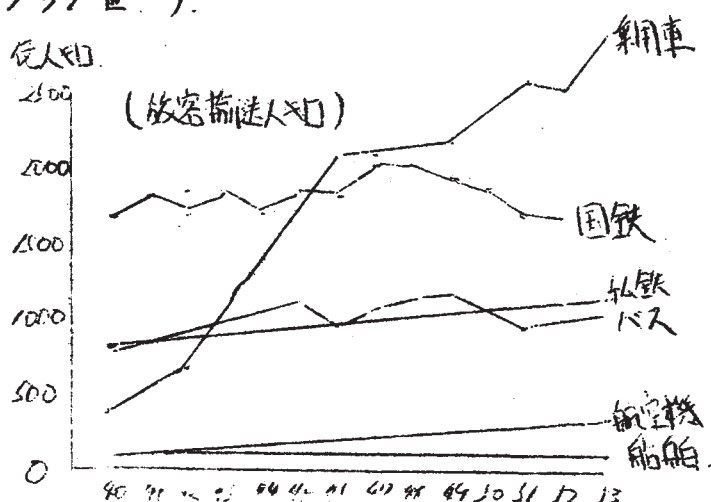
53年度決算によると、ローカル線が運んだ旅客・貨物は国鉄全線の4%だが赤字額は2527億円にのぼる。これは国鉄全線の赤字の29%にあたる。収支係数、つまり収入に對する支出の割合は3/3で100%の収入を上げるために3/3円の経費がかかっている勘定である。

このため政府と国鉄はかねてローカル線の撤廃を進めようとしてきた。しかしローカル線は地元住民にとって生活を密着しているところから、撤廃計画は、ほとんどといていいほど進んでいない。合理化が進まない一方ローカル線は一日も欠かすべからぬ額の赤字を生み出して走り続ける、といった悪循環に陥っているのだ。ローカル線問題は古くは古く、93年からの毎年新たな計画が立案されてきたが、ほとんど実行に納められていない。ローカル線合理化に関する公式の計画案の最新のもの、54年1月に出版された運輸政策審議会の国鉄地方交通線問題小委員会による最終報告である。この報告の骨子は、簡単に言えば、ローカル線約9千kmを①鉄道輸送の方が経済的な路線、②バス輸送の方が経済的だが実際には転換が困難な路線、③バス輸送の方が適切な路線の3つに分類し、①と②は国の助成などによって鉄道路線として維持するが、③は民間あるいは地方自治体を含めた事業体に経営を移管するか、バス輸送への転換を図る—というものであった。このうち③については地元の関係者、国で組織する地方協議会で選定させようとするものだ。

以上のように「赤字国鉄」の二大原因を述べてきたが、これらの2大原因に對し、ここ2~3年に加わった新たな問題として、国鉄職員の脱落が上げられる。このことについて労使相対の答弁がかなり多く出ている。ほんとうに国鉄職員はやる気があるのか、という点である。このことに関してはこの研究文の前文に「鉄道趣味への正しい理解を求めて(張沢君)でのべているように、教人の人を見て全体を判断するのは誤りである」の考えに基づき、あえてくわしくはふれないが国鉄の中では、真剣な者もいるが、もちろ悪い人もいる。なにせ何万人もいるのだから、……

さてなぜ、赤字が生まれたのか? そのわけについて、国鉄業務内容の歴史をふりかえりながら考えてみよう。

国鉄は昭和35年度の旅客輸送では、すべての国内交通手段の中で、過半数の51%を占めていた。この国鉄に次いで私鉄・バス・乗用車、航空機・船舶であった。ところが、昭和40年度になると、国鉄のシェアは44%と過半数を失った。このシェアダウンの傾向はさらに加速して、45年度には32%と、かつての陸の王者は、ついに「三分の一」に落ち込んだ。そして51年度にはついに29.7%と三割台を割り、53年度では26.2%という状況にまでなっている。(グラフ参照)。



②

国鉄の輸送界における地盤沈下は、国鉄の経営状態の悪化に結びついた。国鉄が、単年度決算で赤字になったのは昭和39年度からだ。この年には世界最高の鉄道技術を開発した新幹線が開業した。新幹線が開業した。新幹線は、国鉄関係者の期待通り、国鉄の顔面として大活躍している。ところが、この新幹線が赤字を続けたことが、かえって国鉄当局はじわ内々に「国鉄の危機」を訴える切実感を後知してしまった。国鉄はその公共性から、旅客が、貨物が減って、赤字がふくらんだからといって、簡単に採算問題を切り捨てるわけにはいかない。国鉄は営業政策上でも、民間一般企業の経営形態ととりくに似ていて、こうした点に留意せず「国鉄の経営人(陣)は何をしているのだ」という批判をすることはそれ自体、公平を欠くことになるかもしれない。

国鉄の輸送界における地位低下を決定づけるものは「貨物部門の衰退」である。20年前の昭和33年度には、国内貨物の輸送量が1億84万トンであったが、その後の経済成長で、貨物輸送は40年まで一歩調子でふくれあがった。48年度以降は51年度まで石油ショックや円高不況の影響をうけて漸減したものの、52年度には30億64万4千トンに回復した。ところでこの20年前の昭和33年当時の輸送機関別のシェアと今日のシェア輸送トンキロ・ベースで比較してみると、いかに貨物の国鉄離れが大きかったかがわかる。

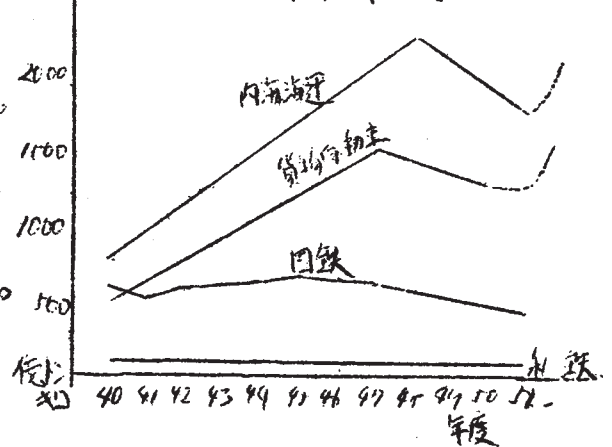
33年当時は、第一位が国鉄で次いで国鉄の船舶の3分の1トラックは3分の2であった。それが、52年度では、第一位が国内船舶で51%と過半数になり第二位はトラックで30%。そして国鉄は21%となった。それにしても、そのシェアの割り様は、余りにも激し過ぎる。54年のプロ野球のセリーグの「泥セ」とか「泥セ」といわれ、順位が日替わりで、ファームと客をばせたが輸送シェアの順位争いは、国鉄の衰退ばかりがハッキリしている。

それも、単にシェアが低下しただけではなく、実数で減少してしまっただけが大きな問題になっている。貨物全体では、この20年間に38倍も輸送トンキロで増えている。国内船舶は約5倍、トラックは9.3倍。ところが国鉄は20年前に4529万トンキロだったのに52年度では4058万トンキロと更に11%もマイナスになっているのだ。

なぜこれだけの貨物の国鉄離れが起きてしまったのだろうか。最大の理由、物流体系の大革命が、この高度成長期と低成長期に起きたことである。石油、コンビナートが全国各地に建設された。ところが、このコンビナート、多くの経済的合理性を模索した結果、臨海地帯に建設されるにいたった。

又製鉄所も同様に、海から船によっていかに所内の岸壁に接するかが、昔のように一度でこがへるかわらねて鉄道によって運ばれるという途中輸送が省略されている。さらに、製品はトラックによって陸送されるので、これまた鉄道輸送による運搬はごん限られていく。このように国鉄の貨物部門は衰退の一途をたどっている。

国内輸送機関別輸送量



さて、これらの赤字に対して国鉄はどのような手段で対抗していくのか。次にこれらの話を進めよう。

国鉄の再建

国鉄は昭和54年、7月2日、昭和60年度の収支均衡をめざした新しい経営改善計画「国鉄再建の基本構想案」を運輸省に提示した。

毎年度に最初の再建計画が提出されて以来、5度目のことである。過去の再建計画は、いずれも実施途中で挫折したが、今回の計画は、国鉄側もこれができなければ解体もやむなしとハラをくくって作り上げた再建策であり、総裁以下、取り組みの姿勢には切迫感さえ込め込んでいる。考えてみれば、過去4回の再建策は、いずれも運賃値上げを認めてもらうために、政府・自民党協が中心になってまとめたもので、国鉄の主張は十分反映されていなかった。(国鉄経営計画室、国鉄のパンフレットより抜粋)

いわばお仕着せだっただけに、国鉄マンの間には自分達が練り上げた5度目の再建プランに期待するところが多い。国鉄再建基本構想づくりは、「数字のつ、まわせては行く実限可能な計画をつくる。」というところからスタートした。

まず、1952年10月の公共企業体等基本問題会議で、国鉄が抱えている「構造的赤字」について考え方を明らかにしている。これは、①地方交通線から生ずる過剰の過去の累積赤字による負担、②戦中、戦後国の機関として国策遂行に協力したことによる要員構成のゆがみによる負担を国鉄経営から分離したいと考えている。つまり「国鉄自身の経営努力と構造的赤字を分離させた上で効率経営をめざす」というものだ。この結果、国鉄側から「国鉄自信も努力は一生懸命やるが、そのためには政府の方でも構造的に生じてきた赤字の面倒をみてくれな」と、再建は軌道に乗らない」と政府に対して逆に注文を付けた形となっている。具体的な再建計画をつくるうえで問題となったのは、①国鉄輸送量の伸びをどうみるか。②運賃値上げをどこまで見込むか。③要員の合理化、であったが、まず自民党側から「62年度末までに10万人の人員削減」とする国鉄側はりきしい内容の合理化案が示されるなど大いにめめた。結局、昭和60年度までに収支の均衡に持ち込むということで、現在の4万人を7万人増やし、35万人体制とすることに落ちついた。

[illegible]

更に国鉄にとつては過酷とも思えるほどの。ガ万人体制が
だがこれについて、退職者の補充を知らぬに抑するこで、対する
人件費の割に、この人合は、53年度の外部は、現在働いてる員を解雇
づくるわけではないうる。53年度の外部は、現在働いてる員を解雇
る民間企業の高齢者、この人合は、53年度の外部は、現在働いてる員を解雇
面、国鉄は、この人合は、53年度の外部は、現在働いてる員を解雇
この退職金、この人合は、53年度の外部は、現在働いてる員を解雇
だ。国鉄では、この人合は、53年度の外部は、現在働いてる員を解雇
に協力したために生じた赤字だ」として、国の協力と強く要請し
ている。

当面の対策として国鉄は、①累積赤字のタナ上げ②退職金
年金の一年財政負担③定期割引率の減少に伴う助成④地方交通系
への助成……などを要望しているが、これらの財政措置を少
しでも実行していかなければ国鉄再建は前には進まない。
ちなみに、構造的赤字の一つである急増する年金負担に付し
ては、55年度に限って約100億円の利子補給が実現した。しかし
この利子補給を含め、政府が膨大な累積赤字のタナ上げなど、
いわば後ろ向きといえる「構造的赤字」の解消に取り組まない限り
国鉄の再建は困難であると思われる。

このほかにも、国鉄の分割論が考えられているが、その実現は
国鉄の公共性から考えて、できない。しないほうがよいと思う

さいごに

とりとめもなく書いてきた、この文、みんなの意見文を
まとめたもので、法的に意図のつかみにくいとこが
あるでしょうが、その点はごめんを。この文を通じて
赤字国鉄の内情を少しでも理解していただくことを、ねが
ってやみません。

昭和55年6月。

テール・ランプ

学園祭は、当初の企画では隔年開催ということであったが、ここ数年間は毎年実施されるようになってしまった。その為に、新しい内容や企画を暖め練るような時間的余裕もなくなり、毎年あまり変わりばえのしないものになってしまうのは我々「鉄研」だけではない。止むを得ないものの残念が気がする。

我が「鉄研」は、正直なところ部員が高1、高2が1人くらい高く、中学生が主体の小世帯であるが各部員の協力で、この「鉄路4号」が発刊出来た。これも年間を通じて全国各地に出向き、足ひきとあがけた研究結果であるだけに価値があると思う。これから地道な活動を切望する。

青木

編集後記

「例として隔年開催であった学園祭が、毎年になつて、かなりマンネリ化して来ている。もう少し費用が少れば、なんとか何とか……

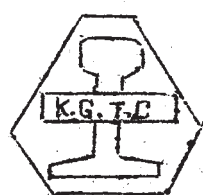
今年の夏、あなたはどこへ旅をしますか？ 鉄道という趣味、とかく野雜的だといわれるが私は思はない。思はないのか。

今年は車両を10両集めた。来年はどうか？

副総裁

総裁

部長



鎌倉学園鉄道研究会