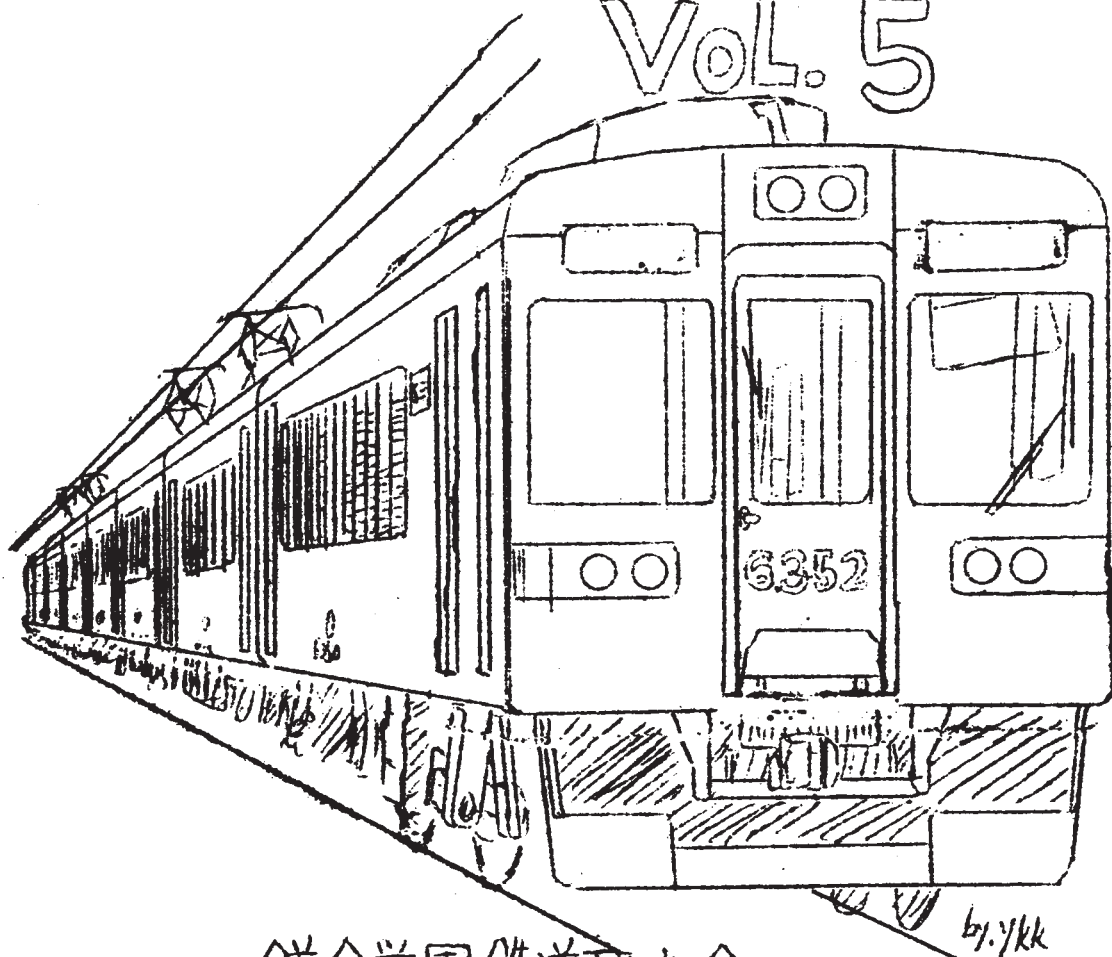


てつる

VOL. 5



— 鎌倉学園鉄道研究会 —

てつろ vol.5 目次

Y. T

中距離国電ボックス廃止へ	3	田中良実
京浜急行420について	4	田中良実
国鉄バスについて	5	田中良実
阪急電鉄 PART I (車両)	7	城山圭一郎
最後の旧型国電配置表	13	城山圭一郎
新時代を担うニューフェイス	15	梅原 淳
京浜急行の車両現況	18	梅原 淳
相模鉄道	21	安達義彦
ローカル線の旅	29	新井 寿
小田急電鉄	33	石崎 潤
1975年頃のフルートレイン	35	小野 明年
旧性能電車の歩み	37	松本大造
テール・ランフ°	39	青木武夫 先生

中距離国電ボックス廃止へ

“痛勤”解消に量優先・国鉄検討

国鉄はこのほど“痛勤”ラッシュ緩和や輸送力増強のため、首都圏を走る中距離電車を全てロングシート化しよう検討を始めた。早ければ来年3月までにまず常盤線に導入、その後、他の路線へ広げる予定。

首都圏の中距離電車は、常盤線の他に、東北、高崎、東海道、横須賀、総武快速、中央の各線で、これらの線区での朝の通勤通学時の乗車率は、200～300%のすし詰め状態になっていて、電車の増発は無理となっている。そこで、無理な増発をせず、ラッシュ緩和と輸送力増強のためロングシート化の計画が急浮上したわけだ。

現在、東海道、横須賀線などで使用されている113系は、定員が110～120人（サロ110は60人、サロ113は48人）だが、山手線などで使用されている103系は定員が140人と多い。「ロングシート車両なら通路が広いので、さらに1.2割はけいに乗車できる。また、通路が広いので立ち客が楽になりラッシュ緩和につながる」と、国鉄では計算している。

首都圏に導入されるロングシート車両は、今春、福塩、宇都、小野田線に投入された105系が有力だ。105系は、シート幅が従来のロングシートより5cm長い48cmの上、全体に低めにして、深くゆったり座れるように工夫されている。

105系導入は、老朽車両の廃止と入れ代わりに行なわれ、老朽車両（401系）が6割近くを占める常盤線がトップバッターとなる。

京浜急行420について

S24から製造された運輸省規格形の車両。京浜急行設立後、初の新造車である。車体はデハ400形に比べ、長さが17.5mと短く、ノーリベット、全室式、片運転台となった。一部の車両(No.421~430)はS24製で、当初は非貫通であったが、S32、33に貫通化され、同時に偶数車はTc化され、McTc編成となった。細部の改造については、S38にアルミサッシュ化と前面窓の固定化、S44、45には車体更新が行われ、トシル、ノヘッターの全鋼車体となり方向幕が取り付けられた。S48には列車無線取り付けのため、奇数車のパンタは撤去、偶数車のパンタは連結面に移り、2両ユニット化された。現在は、主に本線の急行、空港線で使用されている。

——420の主な諸元——

(車体) ①構造→半鋼 ②窓→下段上昇、上段固定

③扉→3ドア

(定員) 120名 (座席) ロンク (自重) 39t

(最大寸法) ①長さ→17.5m ②幅→2.774m

(台車) 川崎車輛MCB-R (換気装置) 扇風機

(定格) ①引張力→3.36t ②速度→50km/h

(駆動方式) 吊掛式 (歯車比) 3.32

国鉄バスについて

国鉄で初めて名前がついた特急「つばめ」が、東京・神戸間にデビューしたのは、S5のときだが、この年の12月20日、スワロマークでおなじみの国鉄バスが、岡崎・夕治見間でデビューした。当時はわずか7両しかなかったバスは、現在では高速バス145両、一般バス2402両にも増えた。また、営業キロ数は、当時の66キロから現在の1400キロに、当時年間13万人の客は現在では2億14万人もなった。では、なぜ鉄道を本業とする国鉄が自動車を運営するようになったのか。それは、鉄道を建設する代わりに自動車を走らせるという代行、鉄道建設に先立って、とりあえず自動車を走らせるという先行、また、既設鉄道の短路、培養という役割があったからだ。

S30代後半になって、性能アップと道路の整備によって自動車輸送は急激に発達した。国鉄もこれに負けじと、S33に関門急行線 山口・博多間を開業。また、新幹線開業のS39には、日本初の本格ハイウェイ、名神高速道路にバスを走らせ始めた。その後、このハイウェイバスは、S44・6月に東名、S50・11月に中国と延びていった。一方、一般バスは路線の再編成やワンマン化、能力アップなど、経営合理化を進めている。

——国鉄バスのデータ—— S55.12 現在

① 営業キロ

旅客	旅客・貨物	貨物	計
12702 千	1462 千	178 千	14342 千

② 路線数

144 路線 (停留所数 8744)

③ 車両数

高速バス	一般バス	トラック	計
145 両	2402 両	110 両	2657 両

④ 運転事故 件数の推移 (件)

	50	51	52	53	54
全国	920	902	876	842	—
国鉄	6	6	6	10	8

⑤ ワンマン化率 (%)

50	51	52	53	54
50	52	56	61	69

——H2G 田中——

阪急電鉄 PART I (車両)

上城山圭一郎

ごあいさつ

阪急電鉄の特集がなぜ神戸川県の学校の研究の会誌にの
はっさりして 私の趣味である。 別に大した意味はない。

① 宝塚線、^{そのお}箕面線

一、1000、1010、1100系

このグループは、高性能車の改良の経過を示すものとして
興味深い。

まず1000系は、阪急に於ける最初の高性能車として建造さ
れた。記念すべき車両であるが、製作は四両一編成のみ
で終了。しかしその量産形として、神戸線用1010系、宝塚線
用1100系が製作され2000系の登場を待つまで増備が続けら
れた。

この間、三種類の空力バリエーションを含む種類の台車が用いられた。

1) 途中から三扉車として製作されるなど、研究改良が盛ん。そ
の結果バリエーションが富んだ「グループ」になったのである。

しかしその後、歯車比が統一されたのを始めとし、昇圧改造を
機会に、丁車化された1000系を含む90両を一つのグルー
プとして、1CSM、HSC化して再編成された。さらに後、二扉
車も三扉車化され冷房改造の際には、特徴ある二重構造屋
根が見えなくなった。

二、2100系

昭和35年(1960)に建造された2000系は当初、神戸線と宝
塚線に各一編成が配属されたが昭和37年に宝塚線に
適した、主電動機出力100kW、歯車比のより大きい2100系が
建造された。定速運転時の指令速度も2000系が50.84.90.
100、105km/hに対し、45、60、70.80km/hと設定、2000系の宝塚
線用としての機能が備えられた。

昇圧改造に際しては、2000系と同様の方式となり、さらに
2112~2114は2000系と同じ出力、歯車比に改造され、長らく
改造されずに使われてきたが、2162~2164と共に改造。
全車ともに2000系となった。

なお、この形式については現在冷房改造は行われず、

全車室線路に配属されている。

三. 1200系

1010系のスタイルとしているが内容は異なる。つまり当時の量産形1010系の車体に、920系より抜出した電気機器、台車などを流用して昭和31年に製造したものである。性能上は920系に相当し、名目は1形の代替車というところである。

阪急ではこのほか、1600系、廃車となった610系、210系に同様の後をつけるが、激増する旅客輸送に対処するための、現場のアイデアとして評価される。また、この連立時より、主として室塚線で使用されてきたが現在ではその一部が箕面線に残るだけで、その残りは、今津線に使用されている。また後に、京都線の1300系のT車を連結してより廃車になった1550形に使用されてきた台車を再使用するなど、興味のあつたグループとなつてゐる。

四. 3100系

車両の性能は、使用線路の条件によつて決定すべきなので、配属線路によりかなり別形式となる例は多い。しかし車両形式が多いのは好ましくない事ではなく部品などは極力統一して、個々の条件に合わせたものは必要最小限に抑へるのが合理的である。神戸線-室塚線の関係では3000-3100系、2000-2100系、1010系-1100系、または920-500系などがこの思想に基づいたものである。従つて3100系は3000系とは主電動機出力、歯車比などが異なるだけで他は同じ設計となつており、室塚線、の昇圧工事に即応車として真価を発揮した。現在は冷房改造を進められ、T車化された2000系を連結している。そして今後も、室塚線以外の本線では使われまいである。

五. 5100系

昭和46年から建造の量産形冷房車で竣工当時は、京都線100系廃車の代替使用のほか冷房車の各線均等配置を考慮して全線に配置された。現在では京都線用5300系が登場したため、神戸線室塚線で使用されている。制御装置は、IC三重系無接点制御装置を採用し、無保守、無故障化を計つており、床下機器配置は、電気機器側と空気機器側別が京都線車両とは系統的に進んでおたのが、車両予燃化に有利な京都線形に統一された。編成の中間には、自動密着連結器が取り付けられており、神戸線では一時、連解運用に使われてきたが、6000系にバリエーションした。現在神戸線では4M2Tで室塚線では4M4Tで活躍する5132の編成が5/13タグラフ二星となった。

ポートピアに行く...

神戸線 及び 今津線・伊丹線・甲陽線

六 810系

810系は、正確には810系と814系に分けられるが、現在では一括して810系と記す。京都線の710系に当り、車体長はこの形式より全線19mといた。最初の8両が810系であり、神戸線用のセミクロス、複電圧車で京都に乗入れる列車にも使用されたが、後にロングシート化された。

814系は、再加 600V 専用車となり、宝塚線に規格向上時に入線し、台車は初めてのリリッツイ式となった。圧入後、814系はHSC化、扉車にシートビーム化や車体更新も行われたが、現在では本線で運用されているのではなく、京都線710系と同じく支線(今津線)運用のみである。

七 920、800系 昭和11年、三宮までの高架乗り入れが完成し、梅田〜三宮間を25分で結んだが、同時に新造が開始され、昭和23年の第6次まで増備されたのが920系である。現在の阪急スタイルが200系以降に確立されたのに対し、戦前のそれはまさに920系にあり、快足ぶりと共に、関西私鉄を代表する車両の一つであった。製造年で部分的に多少の相異があるが、車体更新、中間車の昇圧改造、HSC化などの大改造を受けながらも、阪急の雰囲気よく残っている。一部に廃車化が始まっており、現在では、今津、伊丹、甲陽、箕面の各支線運用のみである。昭和24年製の800系は、たう工機初期の作で920系の筋を引く半鋼製車であったが、車体更新で内装は金属化された。当初は700系として新造、702、703の2ユニットは複電圧車として建造され、西宮球場でのアメリカ博覧会用に黄色と空色に塗られた。また最後の4両は珍しく妻面が非貫通で、何れも貫通化が計画されたが、結局そのままで使用され、800系中最も早く廃車となった。この800系は、920系と性能的にも同一で、混合鋼材で建造されている。

八 2000系

戦後、車両の軽量化を意識する余り、複雑な断面形状を持つものが現れたが、車体の製作、保守の面では必ずしも合理的なものとはなかった。この点に注目し、全体を直線基調とし、肩に丸味を組み合わせた軽量化された構造を持つ車体として、昭和35年に登場したのが2000系である。アルミ形材をうまく用いた点もこの一功で、現在新造に至るまで続いている。珪、回生ブレーキを適用した定速運転のできる性能と、有人工頭脳電車(オトカー)と呼ばれた優れた通勤車として第一回ロケット賞を受けている。これらの性能は昇圧切替に即応できるよう改造されたために失われたが、その際、大阪側11両が scrapped。現在は神戸線に集まり、冷房化も行われている。

九 3000系

阪急の電車線電圧は昭和42年に神戸線が"旧44年宝塚線が"600Vから1500Vに高圧に変わって全線が統一された。昇圧工事は一変に完了する必要があるが車両側は簡単な工事作業だけで行い得るよう準備しておく事が必要である。阪急では主電動機などは920系新造の頃よりすでに準備を始めており昇圧の計画が具体化している。これは2000系なども電気回路を単純なものとする改造を行っていたが新造時より昇圧即対応車として設計することが考えられた。3000系や3100系はその意図で昭和39年に建造されたもので、如数当日には十分にその役目をはたした。即ち3000系は、2両の電動車を一組として、600V時には各々単独で動作し、1500V時には高圧車、低圧車として直列に接続する、いわゆる"おしどり方式"と呼ばれるもので、この方式はすでに700系、後援車(後に800系に改造)で実績のあるものであった。3000系は、昇圧非対象車の代替分も含めて、延べ114両が新造され、大定番となったが神戸線の昇圧工事完成後は、一部が3100系と共に宝塚線の昇圧工事にも活躍した。現在も丁車化された2000系を連結して両線で使われている。なお、920系以来の低床であったユニット間の広幅員軌道は、3000系よりドアステップの取り付けが取り付けられたために狭幅となった。架線電圧が統一された現在、冷房車化と併行して、制御方式もSCM方式に改造されており、パンタグラフはM車に2基搭載され、H車から撤去された。

十、5000系

神戸線の昇圧が完成してからは、即応車の建造はやめ、新造車はすべて1500V専用車となった。5000系はその第一陣として昭和45年に登場したもので、ダイヤグラム型の空気バネを車体基架とした、ノースインゲルバー式の台車が採用された。この形式の台車は以後の新造車すべてに採用されている。また、これまで伝統的に取り付けられなかった車室台側の運転台位切にもガラスが入れられている。さらに、山陽電気鉄道(株)線内乗り入れにより三宮で連結解散を行う必要が生じたため、自動密着連結器を取り付けているが現在は使用されていない。全車神戸線に所属し、2021系の一部を丁車として連結しており、冷房車化も全車完了した。

十一、5200系

阪急の冷房付新造車は昭和45年登場の5200系が最初である。鉄道車両の冷房方式は、集中式と分散式に分かれ、それぞれ特徴を持っているが、それは両者の長所を取り入れたとでもいえるもので、新しく集約分散式と呼ばれることになった。以降阪急の冷房車はすべてこの方式である。天井内にはダクトを通しているため、このタイプの車体の中心は最も屋根が深くなっている。他形式と多少感じが異なるのはそのためである。当初は一部宝塚線にも使用されたが、自動密着連結器を備え、連結の運用に使用されていた5000系と混結して使用されたことにより、現在で

は2000系を下車化して連結しているが6両連結は今連結にも使われる。
た、6000系

昭和35年に登場した2000系車体は約15年にかけて採用されてきたが昭和
41年12月、マイナーチェンジを行い量産形3扉車の6000系が誕生した。

前照灯は標識灯と共に片側2面に取り付けられ、その外に電灯式表示装置
が取り付けられた。運転台に多く側窓はなくなりその反しには新しい阪
急電車を数徹する「H」マークを取り付けてアクセントとした。

運転室は丁字形ワンマンの土割制御室調節可能なバックシートが採用
された。操作性・居住性の向上が図られ床下にはスカートが取り付け
られた。宝塚線では414号で使われて、第一編成はアルミ車体である
が他車と同じ塗装で区別しにくい。神戸線では全編成が612Tか
が山陽電鉄線には6両連結が入線できないため全編成に三宮駅お
連結解放作業を容易にする空回路併設の自動密着連結器を備
えている。なお、電装機器は5700系に準じている。

た、2200、7000系

京都線5863号まで約2年の実用化試験を終え、昭和50年に長期実用
試験編成として新造された。国産ブルーキッ付電機子チョップ車は2200系ある
ての2200系により種々検討の結果、界磁チョップは、高速運転では消
費電力の面で電機子チョップと大差ないので機器構成が簡単で程
も軽い界磁チョップの方が経済的にも有利であることが結論された。
この結論に基づき量産形チョップ車は7000系として国産ブルーキッ付界磁
チョップ車で建造された。7000系は車体のみならず性能、編成では
600系に合わせであり併結が可能なものになっている。なお2200、7000系と
も現在の編成では直結、解放できない6両固定編成とされており車の
準急運用で今連結にもその姿をみせている。

京都線、阪千線、嵐山線

十四、710系

京都線は長さ100系の天下であるが昭和25年神室線用510系に相当す
るセキボスシート車、710系建造された。最初が5両特急急行運用に充当、後運
転車であるため日曜、祝日の京本～宝塚直通特急にのみ使用された。
最後の両面は、セキボスシート車として建造された後(昭和46年)に全車ロング
シート車化された。車体更新も行われ、ISC化3扉車化、前照灯Tシールコー
化など建造当時の面影はたしかに失われたが全車健在である。台車は
ラッドバネ式やゲルリク式が採用され、高速運転時の乗り心地改良に留
意されている。新造時の草々には比べ、現在は嵐山線に使用されているのみな
っている。

十五、1300系

京都線用の最初の高性能車は神室線より一年遅い昭和32年に建造

された。第一次車はセミクロスシート車とロングシート車の2両でセミクロスシート車は710系と共に特急に充当された。1300系に採用された1C8M方式の制御装置、中空軸カルダン駆動、HSC-Dブレーキ装置など、阪急では最初のものの後の車両に大きな影響を与えた。特にブレーキ装置は長編成車に大きく密着している。特急に使用されていたセミクロスシート車は後ロングシート車化されさらに全車の歯車比を2対1で中間車で増結(四両固定編成となり)。現在は三扉車化、冷房改造が行われ大阪千里線専用車として使用されている。

→ 1600系

神室線1200系の流都線版で昭和32年に建造された。

駆動機器は100形の144形以降を丁車化(1300形化)した時のものを流用している台車は、1200系の場と異って捨出しきれなかったために新製されたものはすべてケルリツ式丁車はケルリツ式とアルストム式が使用された。1600系にアルストム式はほとんど採用せず、864形よりケルリツ式が採用されて現在に至っている。ブレーキ方式はAMA-RからARSに、また現在はHSCになっている。車体も順次三扉化されて京都本線、支線で重用されているが、710系と同様に現在では利用される機会が少なくなりおがた流都線でも使用されるのみである。

→ 2300, 2800系

南海線用人工頭脳電車は2300系となった。昭和35年に登場以来、大阪両方が建造された100系と共に主力車両としてロングシート車かつ特急急行から普通にまで使用された。一時は神戸線にも転入、須磨浦公園にも入った。最近まで原形を保っていたが、近年冷房化されジョイント制御化され一部1C8Mとなった。昭和39年建造の2800系は性能機器は全く1300系と同じで車体で京都特急にのみ転入し転換セミクロスシート両断とした。二窓の建築と背すり付補助シートがコニークでフレームアップ。

冷房化も行われたが、6300系の完成により川原次三扉ロングシート車は廃止され、直営は健在であり、八両連結のまま使用されていることは珍しい。

→ 3300系

昭和42年に大阪市交通局高速6号線(堺筋線)の相互直通運転用に建造されたため、710系以来の阪急標準車体寸法より長さが100mm、行幅は100mm大きく、また地下鉄線内での故障車推進運転などの可能性からM車の比率が他形式と比較に高いため、M車一両当たりの出力は少なくなっている。

大阪地下鉄堺筋線乗り入れと、万博輸送のため比較的短期間には120両もの建造をしたため、当時は本線の普通車のみならず、急行運用にも用いられた。市交線乗り入れは、当初5両連結運転であったが、現在は6両連結運転となっている。ミース2号には、嵐山線直通急行などに使用される可能性があるが、ほとんど乗り入れ用途のために冷房車化は行われていない。

机、5300系

昭和47系登場の京都線用豊産冷房車である。中交線の乗り入れが可能なおに車体は3300系の諸元を踏襲している。神戸線、宝塚線では使用できない制御装置は、これに3重系無接点回路を馬車動方式に合わせた板継手を採用し、空気ブレーキ装置は初のHRD-10方式を採用しているが、ワンハンドル運転装置にはなっていない。パンタグラフは集電性能向上のため下向き交差式の物と2基搭載している。

建造以来、京都線内の主力車両として長く使われてきたが、近年中交線内で冷房車の運転が可能となり、増設線直通急行にはまずこの形が使用されている。また従来から始まっていた京都線の車番が、本形式より045になった。

ニ+ 6300系

現在の阪急を代表する車両で昭和50年に登場した電気機器、ブレーキ装置台車などは5300系と同じであるが、車体は特急列車用として2800系よりさらに豪華な形になった。

標準車体寸法に統一を求められてきた仮り3戸のセッティングは、512車体窓間とし、屋根のアーチに前照灯、標識灯、尾灯は、飾り帯を添えて妻腰板部に降した。さらに、11セリに操作の容易な転換クロスシートとするなど、バリエーション設計が行われ、昭和51年のブルーリボン賞を受賞している。ここで京都線用特急には、本型がクロスシート車を充当させるという点から、2800系より編成数18編成の6300系建造をみた現在、5300系、2800系の特急運用の本数は、非常に少なくなった。

以上 車両編 終り

日本の私鉄 3
阪急系

最後の旧型国電配置表

△北松本支所 (長根)

形式	車	号
771160	022. 024. 056 066. 082. 099. 107 113 114	
771154	005 101 109	
771151	013 014 025 804	
771143	864 810	
771144	077 7	
771168	001 011 017	
771155	041. 405 432. 433. 434. 435. 436. 437 438	

形式 主 号

サハ57 401 402

サハ45 004, 005, 007

陸前原ノ町電報区(仙ノハ)

形式 主 号

サハ72 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980

サハ79 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610

サハ12 040

天橋電報区(南テシ)

形式 主

サハ12 052, 053

△沼津機関区(新22)

形式 主 号

サハ62 000 001 508 501 502 503

サハ66 000 001 300 301 302 002

サハ60 800 802 804 806 808 810 812 814 816

サハ51 800 802 806 808 810 812 814 816 818 820 822 824 826 828 830 850 852

サハ44 850

サハ68 019 093 095 103 107 109

サハ55 301 319 440 441

サハ47 000 003 005 007 009 011 013 015 017 019 021 023 025 027 029 031 033 035 037 039 041 043 045 047 049 051 053 055 057 059 061 063 065 067 069 071 073 075 077 079 081 083 085 087 089 091 093 095 097 099 101 103 105 107 109 111 113 115 117 119 121 123 125 127 129 131 133

サハ45 008, 012

サハ12 44, 800, 801 802 803

サハ17 001

伊那松島機関区(新22)

形式 主 号

サハ61 003 004 005

サハ54 001 002 006 106 108 110 111 112 117 125 129 131 133

サハ53 000 001 007 008

サハ51 029 200

サハ50 008

サハ43 015

サハ68 042, 400, 403, 404, 405, 406, 408, 409, 410, 412, 414, 416, 418, 420

サハ47 06 9069, 104

サハ2 629 000

サハ2 56 001 002 003 004 011 012

富山第一機関区(金ノハ)

形式 主 号

サハ73 013, 043, 049, 117 195

サハ79 920, 922, 928, 934, 939

広島運輸所(広ノハ)

形式 主 号

サハ73 001, 009, 021, 041, 061, 169, 259, 313, 383

サハ79 004, 214, 308, 312, 326, 328, 370 446, 466, 501

新時代を担うニューフェイス

梅原 淳

185系特急形直流電車 (国鉄)

クリーム色のボデーに鮮やかなグリーンのストライプ。今年の三月にデビューした湘南の新しい顔185系の製作するにあたっての理由は二つあった。

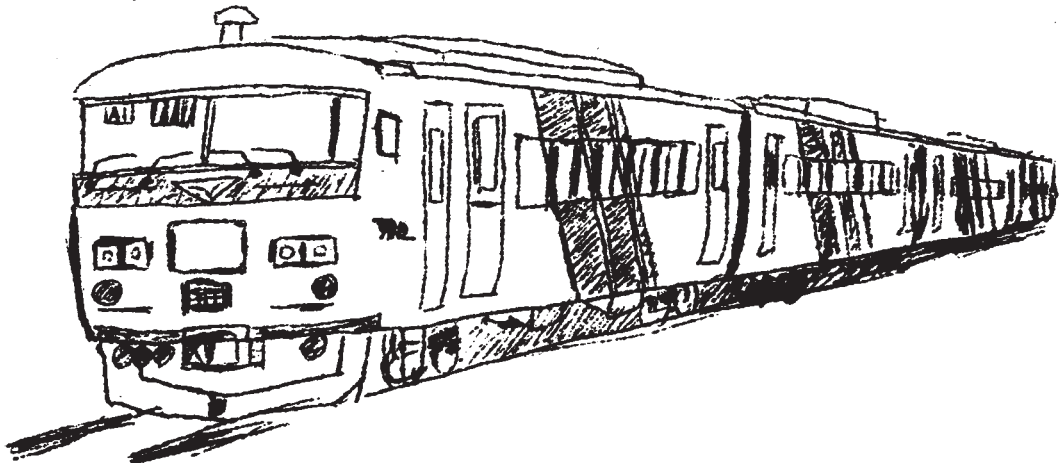
一つは、現行の急行<伊豆>号に使用され、同時に間合を見て湘南地区の通勤用にも使用されている田町電車区配属の153系急行形電車の老朽化が著しく、置かえの時期にきていること。

もう一つは、営業的な施策としても伊豆・修善寺方面への行楽に対し、東京から乗換えなしで直行できる唯一の列車——急行<伊豆>を特急に格上げしたいという意向に対応して、それに見合った新形式電車を作る点である。

編成は、下図に示すように基本編成10両、付属編成の5両、計15両編成となっており115両が投入されてゆく予定である。

基本編成	クハ 185	モハ 184	モハ 185	サロ 185	サロ 185	モハ 184	モハ 185	モハ 184	モハ 185	クハ 185	→ 東京
定員	56	64	68	48	48	64	68	64	68	56	

付属編成	クハ 185	サハ 185	モハ 184	モハ 185	クハ 185	→ 東京
定員	56	68	64	68	56	定員計 848



東京からリゾート地—伊豆—への唯一の直通特急であることを考え、185系は従来の特急のイメージを変え、フレッシュでカジュアルな感じのあるリゾート特急にすることを、まず念頭に置いて設計した。

一方、実際の運用面を考えると、車両運用の効率をアップするためにも、置換え所要両数をおさえるためにも、特急使用の閑合に湘南地区の通勤用としても使用することになる。したがって

①基本的に特急形電車としての設備をもつこと。

②通勤輸送対応にも可能な構造をもつこと。

の二点を設計的には両立させなければならず、国鉄としておはじめての試みであり、その点について十分議論して設計した。

具体的には、

①特急タイプとして、両端に出入口を配して客室仕切りを設け、客室と出入口を分離した。

②側戸は両端出入口に片側2カ所（グリーン車のみ1カ所）とし、開口幅1,000mm（特急タイプ700mm）を確保して乗降客の流れをスムーズにした。

③腰掛は、普通車には転換式腰掛とし特急電車としての乗り心地と通勤電車としての使いやすさをかねる。グリーン車は従来通り。

④側窓は、開閉可能な構造とした。

⑤通路幅は660mm。

とするとともに客室仕切りの有効開口幅を広げて通勤用時、旅客の車内への誘導効果をもたせた。

走行性能と主要機器については、MGにブラシレスMGを採用したことを除けば基本的には117系と同じである。特急タイプでありながら走行性能を117系と同様にしたのは、使用線区の最高運転速度が110km/hに制限されており、183系のような高速性にはウエイトをおいても実質的な効果が少ないこと、また通勤時の稠密なダイヤに対応するために、主電動機容量の点から加速性能に余力を付けたほうがよいとの判断によるものである。

今は急行（伊豆）で153系との混雑や（おばけ電車と呼ばれている）湘南方面との各駅停車として運行されているが、五十六年十月改正から「特急」として、本領を発揮するわけであるが、特急につける愛称を東京南鉄道管理局では一統公募してその結果「踊り子」号とすることになった。応募数は1503通でベスト1で明るく列車のイメージとフィットしているなどの理由によるものである。

列車愛称名応募ベスト50は次のとおりである。御参考までに

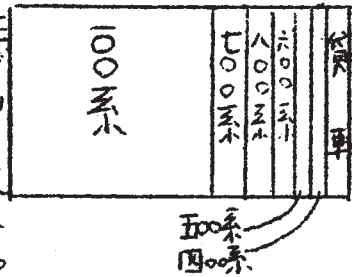
- | | | |
|-----------|---------|----------|
| ①踊り子 | ②①ゆのはな | ④①みぎ |
| ②いでゆ | ②②ゆのさと | ④②新伊豆 |
| ③くろふね | ②③ゆがしま | ④③そよかぜ |
| ④マーガレット | ②④修善寺 | ④④しらほま |
| ⑤伊豆 | ②⑤オレージ | ④⑤うぐいす |
| ⑥あまぎ | ②⑥みどり | ④⑥あまぎら |
| ⑦さがみ | ②⑦エメラルド | ④⑦たいよう |
| ⑧しもた | ②⑧しおさい | ④⑧あおしま |
| ⑨すいせん | ②⑨はるかぜ | ④⑨ブルースカイ |
| ⑩なぎさ | ②⑩エリカ | ④⑩カトレア |
| ⑪はつしま | ②⑪いろう | その他 |
| ⑫ゆけむり | ②⑫まなづる | 買一お宮 |
| ⑬するが | ②⑬ゆのか | げんじ みなもと |
| ⑭つばき | ②⑭わかくさ | 店人お古 |
| ⑮はまゆう | ②⑮たちばな | ペリー ハリス |
| ⑯しらなみ | ②⑯いずゆ | あんじん 夜叉王 |
| ⑰わがば | ②⑰シヤボテン | 早雲 |
| ⑱ゆのまち | ②⑱湘南 | 義経 静 |
| ⑲しおかぜ | ②⑲しらほま | など |
| ⑳グリーンライナー | ②⑳いそかぜ | |

185系電車の主要諸元表

	クハ185	モハ185	モハ184	サハ185	サロ185
最大長	20280mm	20000mm		20000mm	
幅	2900mm	2900mm		2900mm	
高	4066mm	4140mm		4066mm	
定員	56	68	64	68	48
主電動機		MT54D×8 960kW			
1h定格速度		52.5km/h	MM		
起動		6.690kg	合計		
歯数比		17:82 = 1:4.82			
台車形式	TR69K空気ばね台車	DT32H 空気ばね台車		TR69K空気ばね台車	
炉装置	屋根上集塵式 AU75C (42,000k Cal/h)			AU71C (28,000k Cal/h)	
供所・洗面所	有	無	有	無	有
運転速度	110km/h				

京浜急行の車両現況

597両　これが1981年6月1日現在の京急の車両総数である。その45%近くが旅客用でそのうち93%が新性能化され、ツリカリ駆動の客車群は42両になった。帯グラフで見ると、デハ1000系が半数以上を占め、ついで700系、新形式のデハ800系が早くも第3勢力にのし上がっている。



[デハ400形、デハ440形、デハ460形]

デハ400形 429+430, 435+436, 437+438 は全廃し、デハ440形 441+442+444, 445+447+448も廃車。449+450+443+446+451+452の6M6連車は朝夕の川崎⇄豆子間急行用だが、この6両もデハ800形と交代に廃車される連年。

デハ460系はMTTMの4連だったが、サハ480形の481, 483, 485, 487, 489, 491, 493が廃車され残りの3連6本は空港、大師線用。残り1本は500形とついで急行に使用。

460系 461+482+462
 463+484+464
 465+486+466
 467+488+468
 469+490+470
 471+492+472
 473+494+474

3連7本

6連1本

440系 449+450+443+446+451+452

[デハ500形]

デハ800形の増備でサハ551, 553, 555, 557, 559の5両が廃車され501+552+502, 503+554+504, 505+556+506, 507+558+508, 509+559+510の3連5本は2組につないで6連として朝夕の急行用。余った1本は460形をつないで6連で同業にういている。

〔デハ600形〕

京急唯一のフロスシートカーで最重な存在だ。601～608、609～608、609～612、613～616、617～621、621～624、625～628、629～632、633～636、637～640の4連10本。2組つなで8連となり、快速特急や品川までの特急として大活躍だ。また、631、632、638、640は床下に発電装置がありこれもめずらしい。また製造されて20年以上もっている。でそろそろ次のフロスシートカーの検討がはじまったもようである。平均すれば来年度は登場するであろうがシートピッチが1700～1800ミリになることは確実に。加減車は重視しないために4M4Tの8連になりそう。正面スタイルの大きさを大いに期待できそうである。

〔デハ700形〕

・MTTMの4連21本書号は701～742がデハ、サハ770は751、752、760～790というのだから変っている。4連で本線各1では、シャムに走って、大師線ではのんびり走っている。朝夕は8連になって品川までの特急にも使われているが夏は暑く不評なので2本、713+783+784+714、715+785+786+716が発車化されたが全車を冷房化する気はなさそう。

〔デハ800形〕

1979年に鉄道友の会のローレル賞を授賞した車両だ。3連で番号は801-1+801-2+801-3という変わったつけ方をしている。だから801～825で5両面ということになる。

最近入籍した819～825だが仕様が変更されたところは特になく、角形のヘッドライト装備で側窓は開閉可能だが、注目したいのは編成数である。今回の製造両数は7本21両となっていて、すなわち2編成づつについて6両で運転すると1編成あまってしまう。そのため1編成が予備車となるのだが、産田上準固定編成となっていた。たとえば801+802) 800形は番号に関係なく手を組むことになりそうである。主として朝の通勤列車に充当されることが予定されるが、これにより、運用が一部変更される模様である。

800系は朝夕は6連で神奈川新町以南の各停か、川崎以南の急行に、昼は3連で新町以北の駅(品川)まで行くが品川には

そとは減速に顔を出さない。北品川、大森町、梅屋敷、八丁駅
 の6連ホームには水は日中6連で品川まで行く予定である。
 また800形 801~812までの初期の製作車の角形ヘッドライ
 化が進行中で801~807に施工されている。

〔デハ1000形〕

各停から快速時急まで幅広く営業しているまさに京急の顔的
 存在がデハ1000形だ。また都営地下鉄に入るこつてできる唯
 一の形式である。

2連10本(うち冷房3連) 4連28本(55冷房14本) 6連24本
 (うち冷房16本) 8連10本(全て冷房車)という編成で、2連
 は増結用、4連は各停用、6連は特急用、8連は快速用で、朝
 の金沢文庫~神奈川新町間では1000形と700形によるより
 時急の12連が見られる。

京急では特急も重いが各停も700形、800形、1000形に
 整理されたので加速減速が高く、ぶつとけず、駅間距離の長い
 所では時速100キロに達することもあり、いい気持ちである。
 また700形の冷房車増備による影響で、1000形の冷房増備
 の方は遅れている模様

4連	1001~1004	1025~1028	6連	1131~1136	1171~1184
	1009~1012	1029~1032	冷房	1137~1142	1185~1196
	1017~1020	1033~1036	高床車	1143~1148	1201~1206
	1301~1304	1037~1040		1149~1154	1207~1212
	1305~1308	1041~1044		1155~1160	1213~1218
	1309~1312	1045~1048		1161~1166	1219~1224
	1313~1316	1057~1060		1167~1172	1225~1236
	1317~1320	1061~1064		1173~1178	以上
	1321~1324	1065~1068			1049~1052
	1325~1328	1119+1120+1123+1124			1053~1056
	1337~1340	1125+1128+1127+1130			1101~1106
	1341~1344	1243~1250		1351+1358+1361+1352+	1107~1112
	1345~1348	1251~1258		1353+1354+1355+1356	1113~1118
	1375~1380	1259~1266		1363+1364+1365+1366+	1185~1190
	以上冷房車	1269~1274		1367+1360+1367+1368	1225~1230
	1005~1008	1275~1282		1369+1370+1371+1372	1237~1242
	1013~1016	1283~1290		+1377+1378+1373+1374	1333+1330+1331+
	1021~1024	1291~1298		その他2連	1334+1335+1336

相模鉄道

I組 Y.A

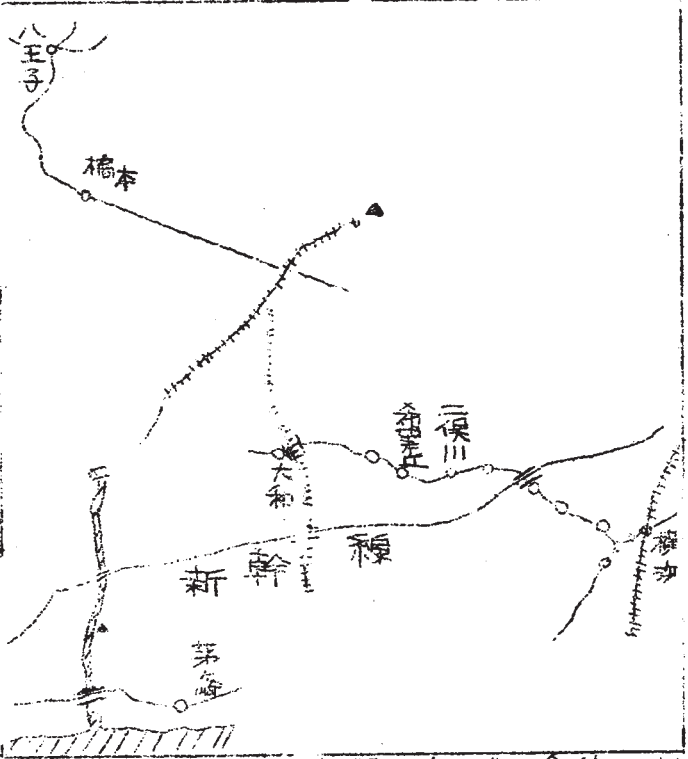
国鉄横浜駅と小田原海老名駅とを結ぶ相模鉄道は、神中鉄道として大正15年に開業して以来、昭和の時代とともに歩み発展してきた。

1. 相鉄の歴史

神奈川県中央部は、大正初期、地理的好条件にもかかわらず、交通の不便さから、社会からの止遅れが目立ち交通機関の必要性が叫ばれていた。この

相鉄路線変遷図(図-1)

のような中で大正4年6月25日、地元有志により、横浜久保町から二俣川を経て海老名河原口に至る神中軌道敷設特許請願書が提出され翌年8月22日許可された。(その後軽便鉄道に変更、結局地方鉄道が開業した。)これがいわば現相鉄の母体となすもので、大正15年5月12日開業以来、表-2のような変遷を経て、横浜一厚木(海老名)間が全通した。開通直後におこった米金融恐慌による不況が一段落し横浜駅乗入れを果たした昭和8年以降輸送



は10年に倍増(グラフ-1)という大幅な伸びを示したが、全体の業績はそれほど芳しくなく昭和14年に東京横濱電鉄現(東京急行電鉄)の傘下に入った。

表-1 国有鉄道に移管した路線

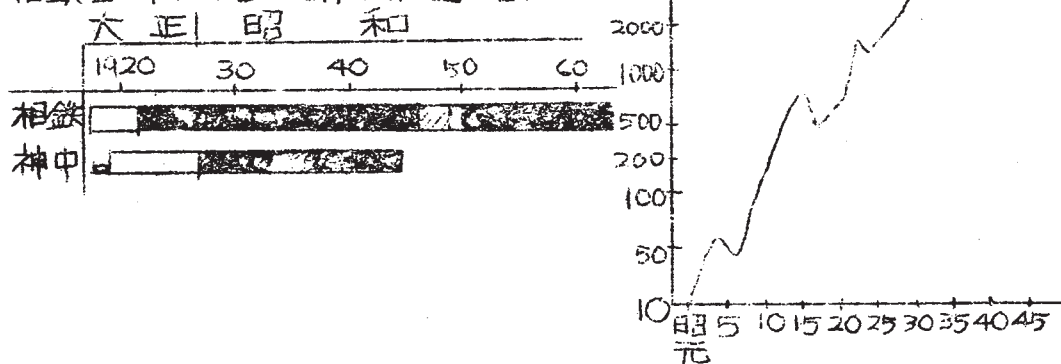
相鉄→国鉄相模線(1067mm 蒸気→蒸気・内燃)

開業区間	距離	免許日	開業日	備考
茅ヶ崎-寒川	5.0	大5.6.26	大10.9.28	貨物運輸のみ
寒川-四ノ宮	2.0	〃	大11.5.10	
寒川-倉見	3.7	〃	大15.4.1	

倉見-厚木	5.9	×	大57.15
厚木-橋本	18.7	×	昭64.29
星川-川瀬川	-	大8.7.19	大10.9.28 構内側線として運営

また、昭和18年には同じ傘下にあった相模鉄道(地域開発と砂利輸送の目的で大正6年に設立され現在の国鉄相模線を経営していた。現在の相鉄の会社としての母体に、合併吸収されたが、翌年戦局重大化の下で相鉄線は国鉄に吸収され結局旧神中鉄道線のみが残された。

相鉄を構成する路線の経歴 図-2



終戦前後の動乱期に行なった東急への経営委託を22年に解除して、再出発した相鉄は、19年に完成した全線電化の成果を生かし懸案の複線化にも着手(表-3)のように工事が進められた。

電化実施年日 表-2				
区間	キロ程	電化実施期日	電圧	備考
横英-西谷	6.9	昭17.6.1	600V	星川変電所から送電※1
西谷-二俣川	3.6	昭18.8.1	×	東京急行電鉄から送電を受ける※2
老名-相模大塚	4.9	昭18.12.23	1500V	×
相模大塚-二俣川	8.9	昭19.9.20	×	×
相模国分-厚木	2.2	昭24.11.1	×	×

※1 昭和21.12.6 1500Vに昇圧し星川変電所を廃止

※2 昭和24.4.2 廃止

24年以降、沿線の宅地開発横須賀駅西口開発、車両、施設の充実などにより20年で10倍増の輸送の伸び(グラフ-1参照)が見られた。

2 今日の相鉄

G組.Y.T

§1 輸送人員の推移

昭和24年以来、自から沿線の宅地開発に手をかけ、その後、公共的機関ならびに民間企業等による宅造開発が行なわれ、横浜市の中心部からの郊外への流出と、東京のベッドタウンとして見なおされたことによる人口流入があり、これが沿線の定着人口となり、完全な通勤鉄道として定着した。利用旅客をみる、定期旅客74~75%を占め、25~26%が普通旅客である。経営上からみて不利な条件であることは、いうまでもない。た、沿線に観光地、遊園地等の諸施設もなく、旅客誘引の要因となるべきものがないので、利用旅客の比率の変化は簡単には起こるまいと思われる。輸送人員の推移を年度別にみると、45年度からみて49年度は6.1%の増加となり、沿線人口の推移も当社沿線地域の人口は平均で3%であり、横浜市全体の伸び率と比較してみると、1.1%も少くなっている。これは当社の輸送人員の増加にも関連があると思われる。特に海老名市の伸び率が大きいのも、当社が開発した国分寺台団地並びに小園団地等の影響が大きく、海老名駅での乗降人員の増加にも奇号しているものと思われる。

§ 輸送の流れ

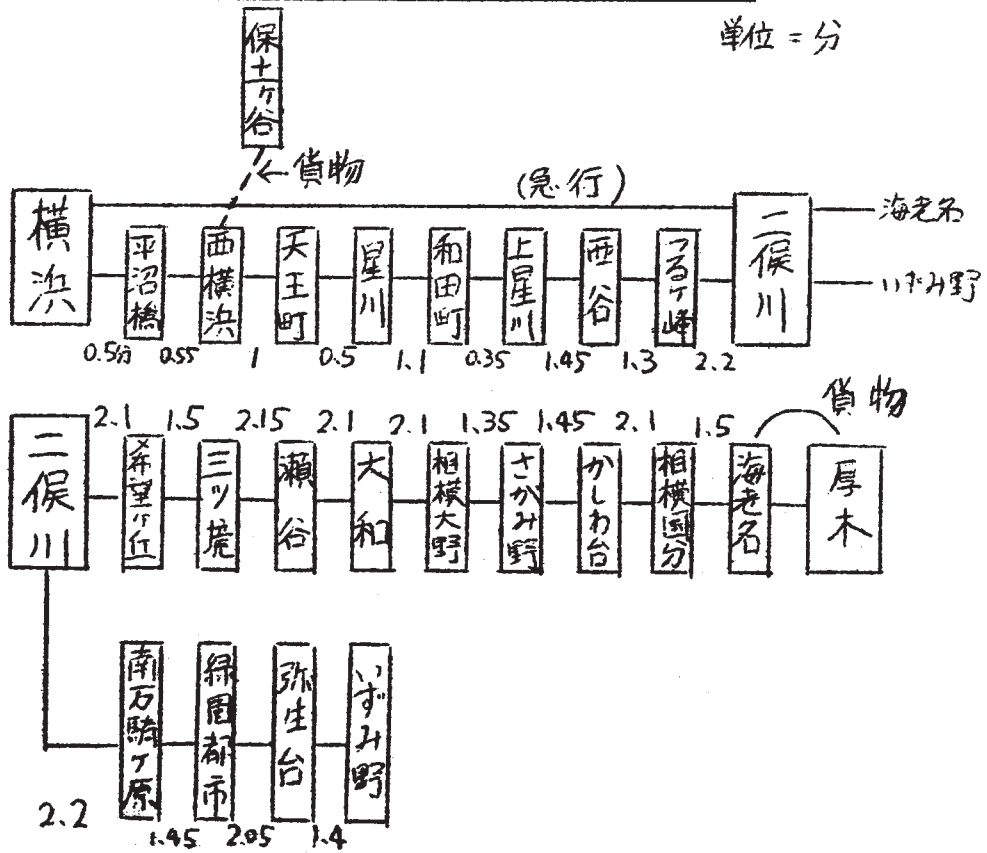
沿線に大きな会社、工場等のない関係で、横浜指向が強く、当社線での最大の混雑区間は、平沼橋ー西横浜となっていることからわかるように、海老名、大和、三ツ境、二俣川、つるが峰からの乗車が多く、大半が横浜市内、京浜地区の工場地帯、東京方面への通勤旅客が横浜に集中し、旧の乗降する旅客は8814人である。横浜駅の改良工事はすでに完成しているが、それまでは駅の練練通路が東京方にあつたため、列車は前の方がガラガラ状態で輸送していたものが、改良により、ホームの中間からの階段により、列車

後方からの乗り換えが便利になったため、平均乗車ができるようになり、列車運行にも大きなプラスになっている。

§3 列車の運転

横浜指向の旅客の流れがあるため、列車の運転は横浜二俣川・いずみ野の名駅停車と二俣川ー海老名間に停車する急行の2本の列車種別になっている。平日の列車本数は、名駅停車150往復(早朝深夜の直通列車14往復)急行132往復で、朝・夕間のラッシュ時には1時間当たり28本の列車が横浜駅に到着し、近郊の大手会社と比較しても、その輸送力は見劣りしない。朝(7~9時)には終日の36%の旅客が集中している現状にてうし、これが輸送力を計るべく努力しているが、昼間は60%の列車が車庫に入っている状態である。

列車運轉系統と時間

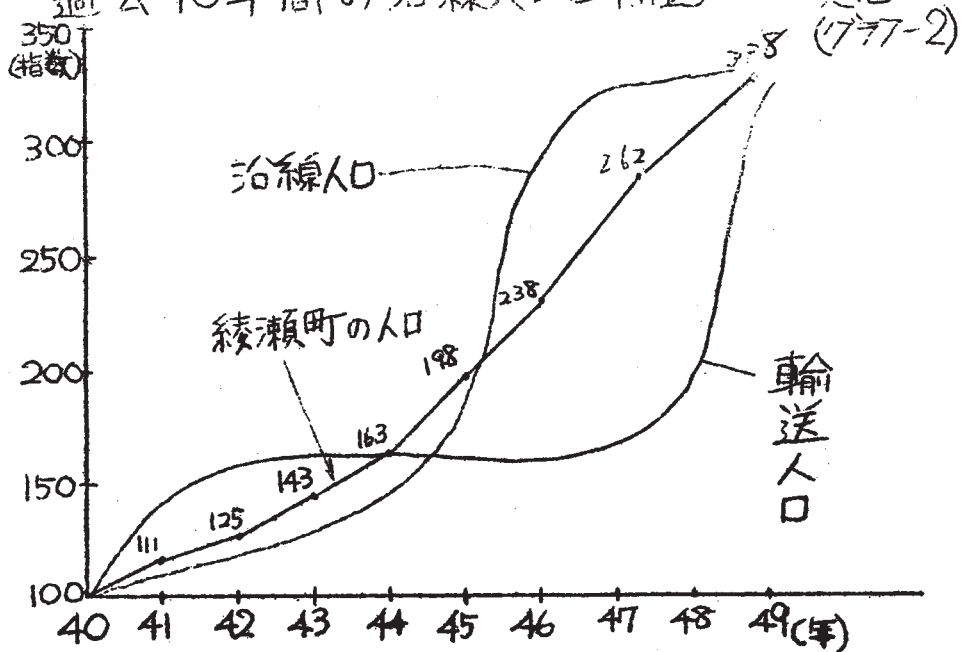


グラフー2でもわかるよう 区間別復線化年表 表-3

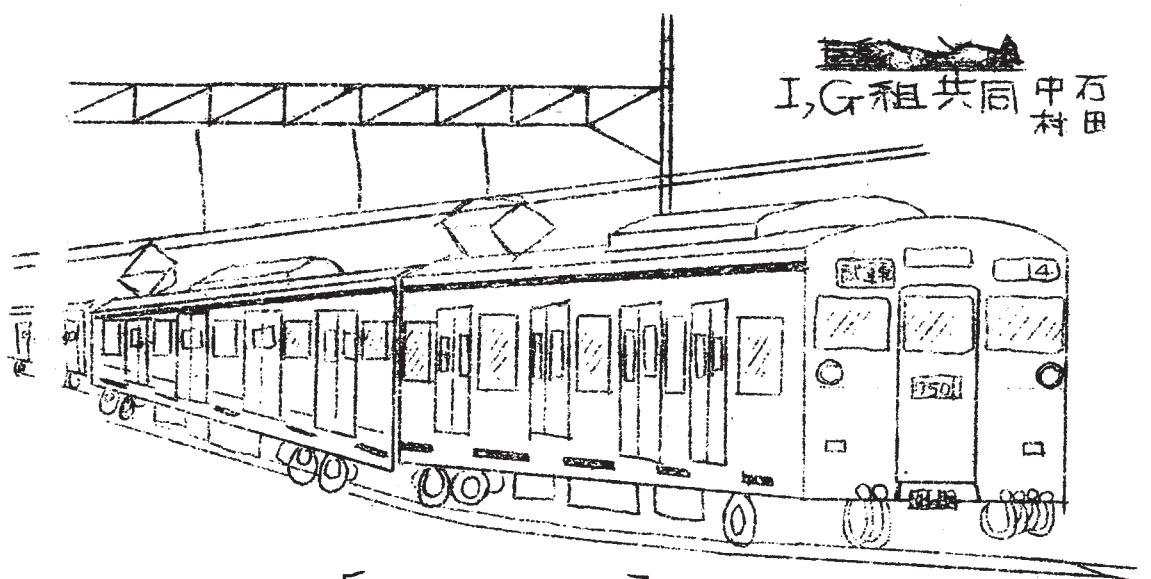
区 間	実施年月日
西横浜ー上屋川	昭26.11.18
上屋川ー西谷	27.5.27
西谷ー新鶴峰	27.9.25
新鶴峰ー糸ヶ丘	27.12.15
糸ヶ丘ー西横浜	32.1.18
西横浜ー三ツ境	33.11.1
三ツ境ー大和	35.11.1
大和ー相模大塚	39.1.5
相模大塚ー大塚町	41.4.1
大塚町ー電機基地	42.4.10
電機基地ー相模国分	48.9.28
相模国分ー海老名	49.3.28

§4 人口の移り変り

過去10年間の沿線人口と輸送人口の変化



このように昭和45年ごろまでは沿線人口が輸送人口に比べ伸びが悪かったが昭和45年以降は逆転していった。



[7000 形]

相 鉄 線
を ヨロシ7!

絵一 梅 原 作

§5 輸送サービス

H2G、田中・安達

当社は車種の種類が多く、列車編成上からも、不便を感じていたが、2000系、5000系の車両を6000系のタイプに揃えるために車体改造を行ない、車体長を20m、4ドアに統一して車両運用の効率化を図り、平均化した運用ができるようにした。平均編成両数6.9両である。車両の稼働率は80%で、ラッシュ時1時間当たり(7~8時)の輸送力27080人となり、現在の乗車効率は183%である。

§6 冷房

H2A

快適な旅行をしてもらうために冷房化工事を進めているが、冷房化率は現在33%であるが、52年度中には、サービス向上のため全体の67%にあたる193両を冷房化する予定である。

§7 保安

最近の事故例をみると、踏切での事故が多く、対策として無人踏切の解消につとめ、50年12月に無人踏切がなくなった。ATSも全車両に取り付けられ安全性が高まった。

§8 駅施設

旅客の取扱駅は22ヶ所でほかに信号取扱所1ヶ所、貨物取扱駅1ヶ所で施設としては24ヶ所であり駅は橋上駅舎が17駅で特に運転回数の多い二俣川ー横浜間の各駅は全部橋上駅として安全の確保に努めている。

§9 相鉄いずみの線

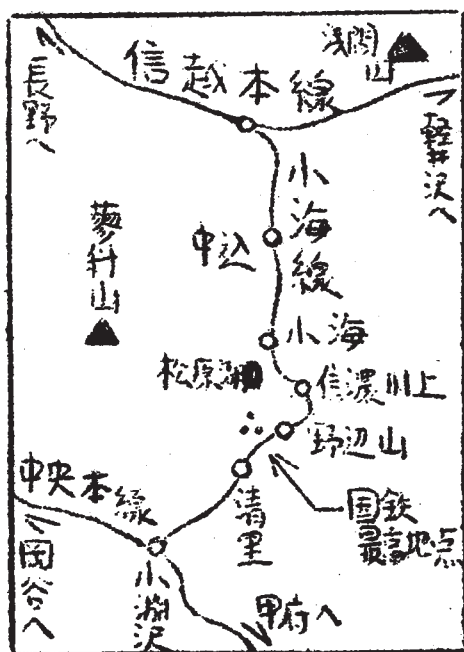
相鉄いずみ野線は神奈川県中央部のこれまで鉄道の便に恵まれず将来都市化の可能性の大きい地域に鉄道を設置し、周辺の計画的な市街化を推進していくことを目的としてつくられた。この線はS51、8月に開通した。

MEMO

No.1 小海線(小湊沢～小諸)

「小海線」、それは至極列車の代名詞である。ハッ島の眺め、白樺やカラマツの林、清里高原など、小海線の魅力は尽きることがない。その小海線へ、これから案内してゆこう。

集堀れ、甲
に繁晴が
幸い。だは
列あるの幸
の、ある列
分し、わて
ゆづ点ま
時一、地望
石力すこ
是に、ろる
駅右下ら
沢ぐ見ら
淵すを、ガ
小と線、峰
はる本、建
私ち、実の
、軍中入露
朝美る、ア
早を、すん
の、沢進、ア
日淵、直、地
从、小、ら、次
月、た、上、い
る、た、上、い
の、の、で、残

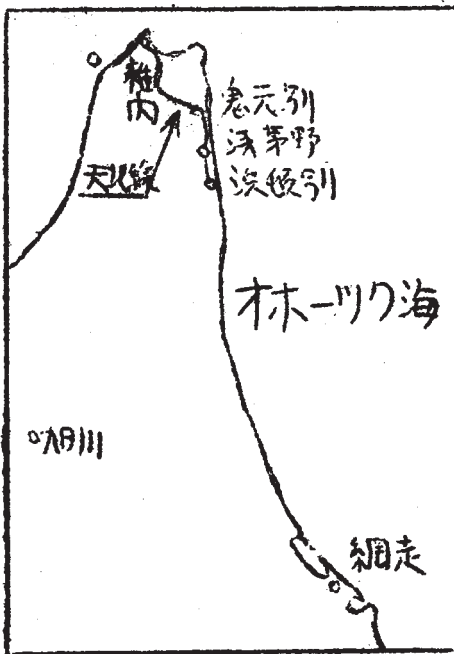


集堀れ、甲州あトす。へ大、こく、大、飲とバ、
に繁臨ガ、小で一軍を原の、はゆ、標り有米をた、
車い。だは、駅、天を寄寓した車てのな国、75、出い、
列高るの車るの、44を、順里集し列、点、う本、13、ッて、(134)、
の、ある列す初、10、勾、清、率と上地。日、高ハ、順到
分し、われて善最坂泉りて分下るを言る「標、立点に
45ブ点まづ到ら海水上が、又てす順最え、り、と地、
時一地望やに、うは斐は、中、順こ年句、飲見で点、お々、山
石カすと。」そこ甲事、6、さ、り、固にの地て堂最迎
是にろつる泉出、こ、順き、ありを上て手も言しにて野
駅右下らい小を。。と、う、里、分、里に、が、な、な、最、書、り、力、
深ぐ見ちて斐沢るルるて、清、静、清、ら、や、が、き、通、大、り、り、川、

る。而しな
あち用き
で果判て。
り野をのす
終長錢とま
でし海とい
話も小うて
小、あつ
こが非現特
こは是素が
はま、で環
旅きは平環
の行ち文の
線へう、し
海こいぬら
小どこには
はひ線す
事たな海、
列なま小色
度あ行、累
堂受へいの
の行さし
て年旅不美
さ今にそい

No.2 天北線(浜頓別〜稚内)

は、観して照山
 町の新しく。シ
 町ちくか。ン
 つた。あ。エ
 もる。に。ス
 を。え。に。ン
 遷る。橋。活。の。定。り。野。の。ズ。う。っ。こ。た。の。に。お。原。い。え。め。と。て。と。緯。海。陸。、て。天。は
 漁。る。橋。活。の。定。り。野。の。ズ。う。っ。こ。た。の。に。お。原。い。え。め。と。て。と。緯。海。陸。、て。天。は
 な。訪。た。れ。照。た。水。の。合。わ。く。な。る。つ。成。り。車。で。の。あ。化。灯。駅。が。私。十。一。家。向。道。谷。む。
 大。め。堂。の。を。着。い。果。釣。び。し。ガ。の。き。な。を。駅。煙。る。民。野。通。を。勤。農。お。進。内。北。端。う。で
 、と。も。人。ム。到。つ。最。右。飛。け。沼。蟹。づ。モ。リ。冬。こ。た。原。や。り。気。し。が。西。稚。り。北。端。う。で
 て。も。内。の。一。サ。リ。は。左。、駆。湖。地。近
 駅。を。橋。り。ホ。70。凍。車。い。ら。く。の、つ
 稚。芽。も。と。た。取。に。列。輕。が。太。小。で。ず
 中。に。雪。色。の。り。た。せ。し。勢。め。少
 の。野。駅。な。凍。う。回。し。た。な。い。太。地。し
 線。原。り。り。足。に。さ。返。で。じ。泥。は
 北。の。り。や。分。府。た。と。まり。ド。は。の。ル
 天。北。本。華。叫。子。き。あ。だ。線。一。を。毛。一
 は。送。も。は。時。成。て。を。こ。を。ビ。沼。不。ユ
 別。の。で。室。内。有。し。て。を。橋。活。の。定。り。野。の。ズ。う。っ。こ。た。の。に。お。原。い。え。め。と。て。と。緯。海。陸。、て。天。は
 浜。頓。聖。待。る。し。え。次。の。上。後。ケ。一。ぬ
 未。光。い。い。ら。ぬ。ン。と。前。も。の



-32-

中470。通に及が上て偉田小厚代お化
途の線業る。心て所前各千うてみ。横
と線入常い都った園目西鉄いし。の。横
5km、りてでわれ学が以下と。日。う。が
江乗km、色終な城率戸地っ急平わ。向
線のK、人、行特が成。登。同。行。華。も。で。0.5km
原人共ルもが能。km、伸。當。を。け。が。ニ。一。間
田。と。一。敷。と。地。30。野。が。急。り。軌。内。し。一。間
小島線レ運こ宅り大。六。準。が。運。線。く。一。間
る。江。原。ノ。成。い。り。が。横。の。月。通。急。子。パ。タ。天
伸。江。相。の。内。の。く。新。の。急。年。互。小。の。一。東
K。片。王。園。10。組。や。け。和。外。け。53。相。成。軌。般。原。る。
線。東。遊。け。動。け。買。大。効。に。和。て。編。運。一。上。に。い。
直。島。八。丘。急。通。的。人。の。時。照。し。而。通。が。木。上。て。い。
一。ノ。ン。ヶ。準。難。敷。車。木。れ。ユ。K。と。10。直。れ。れ。て。い。
浮。江。う。向。・。距。比。乗。厚。こ。三。り。点。け。が。入。付。さ。れ。て。い。
片。て。と。行。遠。け。の。本。も。ッ。さ。統。車。る。り。K。面
へ。し。一。急。K。で。別。・。ガラ。接。電。れ。乗。時。計
原。成。ニ。リ。有。け。分。登。り。っ。め。廢。も。軌。相。と。長
田。分。二。リ。有。け。分。登。り。っ。め。廢。も。軌。相。と。長
小。の。摩。計。保。で。区。う。・。入。が。で。上。と。運。の。始。延
り。か。の。の。是。点。谷。う。沢。に。力。木。同。に。で。用。に
か。野。K。の。り。の。田。あ。廢。中。し。主。と。營。頼。原。軌。り
宿。大。れ。の。り。の。田。あ。廢。中。し。主。と。營。頼。原。軌。り
新。横。せ。線。あ。輪。い。い。み。10。る。と。急。一。木。通。れ
相。の。摩。面。勤。近。北。第。位。い。車。線。田。木。々。直。さ

[illegible]

車両の特急用は機銃の3列系 (SSE・NSE・LSE) ✓
 一般車はアンボリーク着席のロングシート車で20m冷房付きの26
 00形・5000形・9000形、18m車2200形・2400形と、旧型車の18
 00形・4000形と大別される。主力車では2600形が普通、9000系

5000形が急行・準急に主に使われている。正面貫通3枚窓が共通の小田急スタイル。

(新特急7000形の解説)

2SE車はNSE車の改良形である。外観も直線的にイメージチェンジしたが側扉の自動化、回転式リクライニングシート(自動方向転換装置つき)の採用、展望窓の拡大、客室仕切り扉の設置など、アコモデーションの改良が図られ、性能面でも御殿場線直通にそなえた主電動機の増強、全電気指令式ブレーキの採用と主幹制御器のリニハニドル化、運転台に機器動作状態のモニター装置取付けなど充実したものが仕上がった。現在1編成だが今後はSE車の取り替えをかねて増備されることになっている。

(レールデー9)

設立——昭和23年6月1日 全長——120.1km

本社——東京都新宿区西新宿1～8～3

資本金——188億987万円 駅数——69駅

従業員数——3580名 年間輸送量——輸送人員5億

車両 (特急用) 7000形11両 3100形7両
3000形30両

(一般用) 2600形132両 5000形132両 9000形90両
1800形6両 2200形18両 2220形16両
2300形4両 2320形8両 2400形116両
4000形92両 500形(有レール)2両

客車734両 機関車25両 計759両

1975年頃の7ルートレイン

～編成と運転区間～ (1975年、7月)

編成列車名	始発	終点	編成									
"さくら"	東京	佐世保	ス キ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 14	ス キ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 14
"みずほ"	東京	長崎	ス キ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 14	ス キ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 14
"はやぶさ"	東京	西鹿屋	ス キ 24	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 14	ス キ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 14
"富士"	東京	西鹿屋	ス キ 24	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 14	ス キ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 14
"あさかぜ"	東京	博多	ス キ 22	オ ハ ネ 20	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 23	ス キ 20	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 21	オ ハ ネ 22	ス キ 22
	東京	不図	ス キ 22	オ ハ ネ 20	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 23	ス キ 20	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 21	オ ハ ネ 22	ス キ 22
"瀬戸"	東京	宇野	ス キ 22	オ ハ ネ 20	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 23	ス キ 20	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 21	オ ハ ネ 22	ス キ 22
"出雲"	東京	浜田	ス キ 24	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 14	ス キ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	オ ハ ネ 14	ス キ 14

。次項へ

現代の主なB・T編成

"あせかせ""

"はやぶさ"

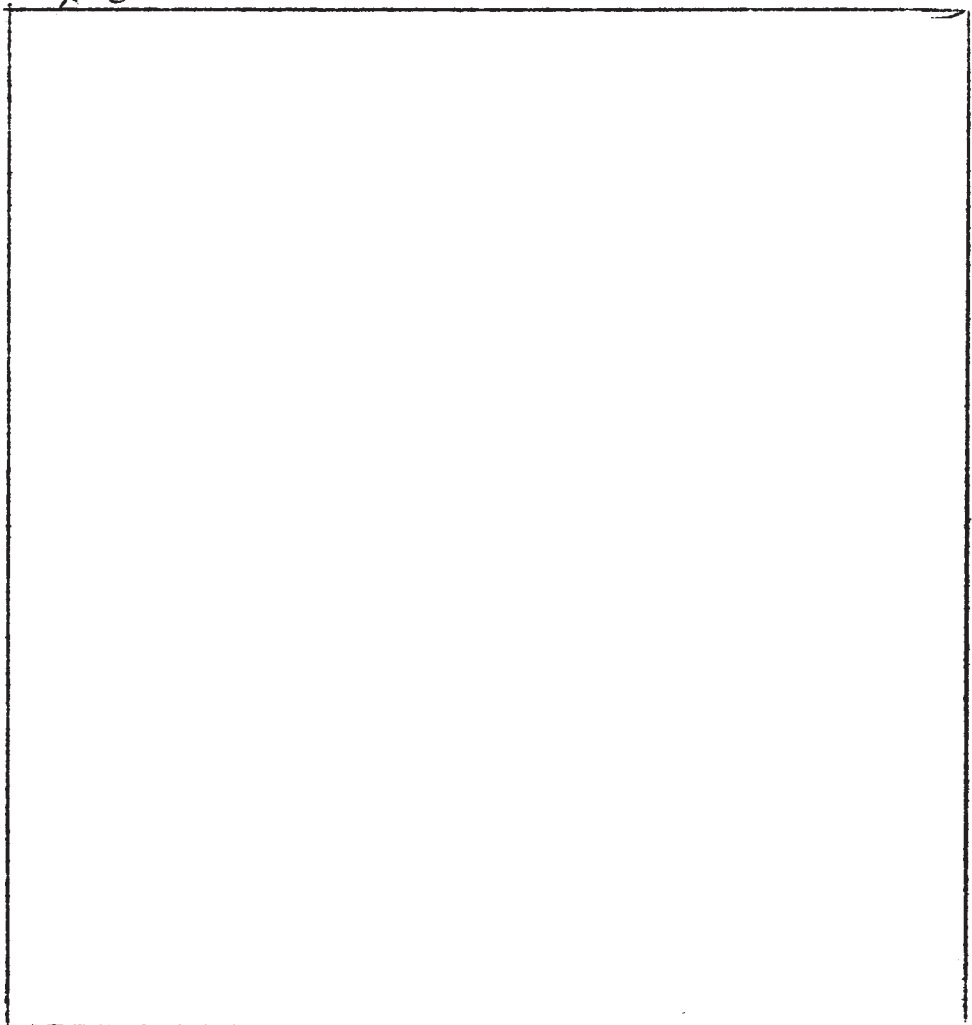
"宝エ"

カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ
25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25

"銀河"

カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ	カ ネ
22	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

× 毛



旧性能電車の歩み

ましまし間ま作系の大野車教年の車系はこを人見量東木下教に存候場だか長た線
れれ系と年れが引く一小号にワたる52に。車量も大(格れ百件後の午登んのもり質
がら70車3両で多石、27車和ッする年すン大架ぶ。重客車の峰6が存電最て須
分見、電てこ車正に白きの用昭だ封れ10で一はがよた日れ乗のそ高の車ち国でッ模
には系鉄しりの改中蔵働代て車にわ和けりに系おし24とこて最場電にの内こ
車で51鋼を送型号式或くハ、し系昭わグ年63もき月断て)の登型山在国ほて
能心41の。にた称秒(良モ車とワ32とてた、19人にれ4切ち杆そ車登南ん現もし
性都初た園、両一線気フ電用はの電ッし、19人にれ4切ち杆そ車登南ん現もし
旧れ系鉄し都合車で見元く物西系東電ッし、19人にれ4切ち杆そ車登南ん現もし
とら10国ま首にのの鶴日じ荷関10関流ッし、19人にれ4切ち杆そ車登南ん現もし
車見てはれ区月たは毎同や。ててた出たてりししまが桜ま、たて特かしうお
能くけ系まれ線4、でがは車後たししが。20け振そし休(りれし。ンそいの
性多分10生とと年在号に用場れそ、登場まき盾がも)生車。まうまとた。とア
新にく。て産系びに現55)業登う。登一始き4にに在登のた拾けれ用し一た)ド
て方きすし量昭和一。55)業登う。登一始き4にに在登のた拾けれ用し一た)ド
け地大まとに、昭統す52山、カガし年しグ争れし25私は故電手造が作津せのな付ス
分はは小30う系て系まの本又。系でやと3戦わとら手系事たし改造で召ガジとおの
く車とガハよ引し10れ12門。す40車和使用しと現的ガ大800災し出大生ま一ろンけ二用
き性能車分もう。そてうハ長すまハお昭竹場うが目年、父火融まののみ車京どレガユ車
大性能とにい後。全見毛一まいモきガ急出る成、21れ秋の接者への台東おオ。モ電
旧性能とにい後。全見毛一まいモきガ急出る成、21れ秋の接者への台東おオ。モ電
はや旧80元輛そしど態に在てれ車リ後系出たをた甘系63線死73モ0に間ンのく相
と今。80元輛そしど態に在てれ車リ後系出たをた甘系63線死73モ0に間ンのく相
電車。ん系昭52た。れ系両間線働便20一スハらず輪ま産7300で架のてと92年せ一化輛て
電すせ乃てにしら32車川間線働便20一スハらず輪ま産7300で架のてと92年せ一化輛て

用に3つドアの70系が26年に出場しました。こちらは三浦半島の白砂青松にちなんでブルーとクリームのツートンカラーとなって、以後スカ色と呼ばれています。このように5形式に分けられますが70系は廃車となって4形式のみとなっています。このところ国鉄は着しく新性能化を行ない旧性能車達は肩身の狭い思いで毎日を送っています。かつては本線で使われた車も役立たずとなってしまうている今、どこにどのような車が走っているというリストを作ってみました。残り少ない年月をせいっぱい走ってもらいたいです。

線区別車両形式表

線 名	形 式	両 数	塗 装	
仙石線	73系	20両	スカイブルー	アコモ改造車(全マ)
鶴見線	12系	2両	ブドー色	大川支線ともまう
身延線	41.51系	74両	スカ色	アコモ改造車(12輛)
飯田線	80系	60両	湘南色	全金車, 300台車(全マ)
	41.51系	48両	スカイブルー	
大糸線	41.51系	36両	スカイブルー	
富山港線	73系	10両	スカイブルー	全金車, 920台車(全マ)
可部線	73系	20両	ウグイス色	

線区別車両新性能化表

線 名	新性能化	旧形式	新形式	
御殿場線	54年8月	73系	115系	
横浜線	54年9月	73系	103系	
鶴見線	55年1月	73系	101系	大川支線を除く
仙石線	55年5月	73系	103系	アコモ改造車を除く
南武線	55年11月	11系	101系	
福塩線	56年1月	70系	105系	黄色にブルーの105系
宇都線	56年3月	51系	105系	オレンジに黒の105系
小野田線	56年3月	51系	105系	オレンジに黒の105系

線区別車両形式表追加分

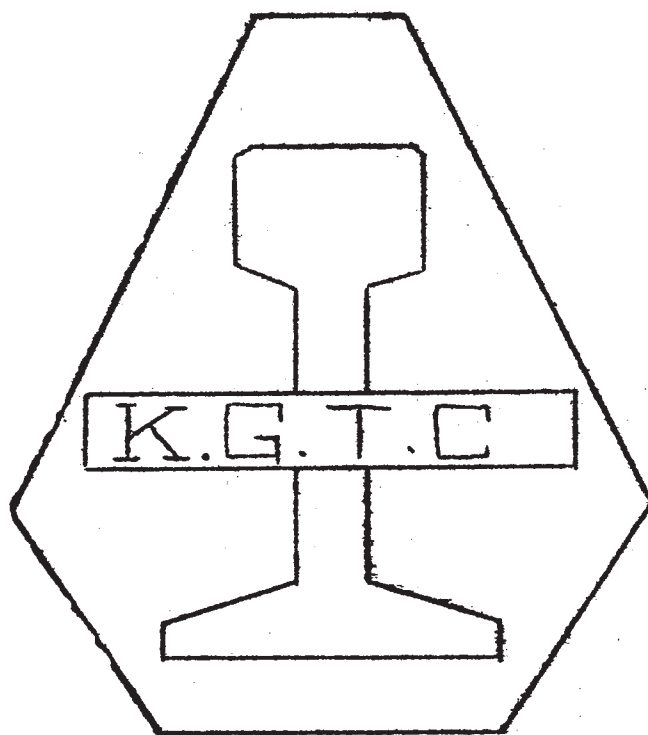
線 名	形 式	両 数	塗 装	
小野田線	41系	1両	ブドー色	長門本山線

テール・ランプ

556. 6. 11

「鉄道研究会」が鎌倉学園の同好会として発足してから、今年で20年程になる。その間、部室を確保するという悲願、部員数が常に20名を下らないこと、年間を通じて活動するにはどうしたらよいか、等々、様々な問題をひとつにか解決して現在に至った次第である。年間予算、学園祭特別補助金など、同好会としては他より多額の助成金を戴けるまでに認められ、発展してきた。これも日頃の部員達の精進の賜物と思う。この度「てつろ5号」を発刊することになった。約40頁に及ぶ研究誌であるが、どうぞ全部もお読みいただき、御意見、御要望等、ございとしたら当方までお寄せいただきとう存じます。

顧問 青木武夫



鎌倉学園鉄道研究会