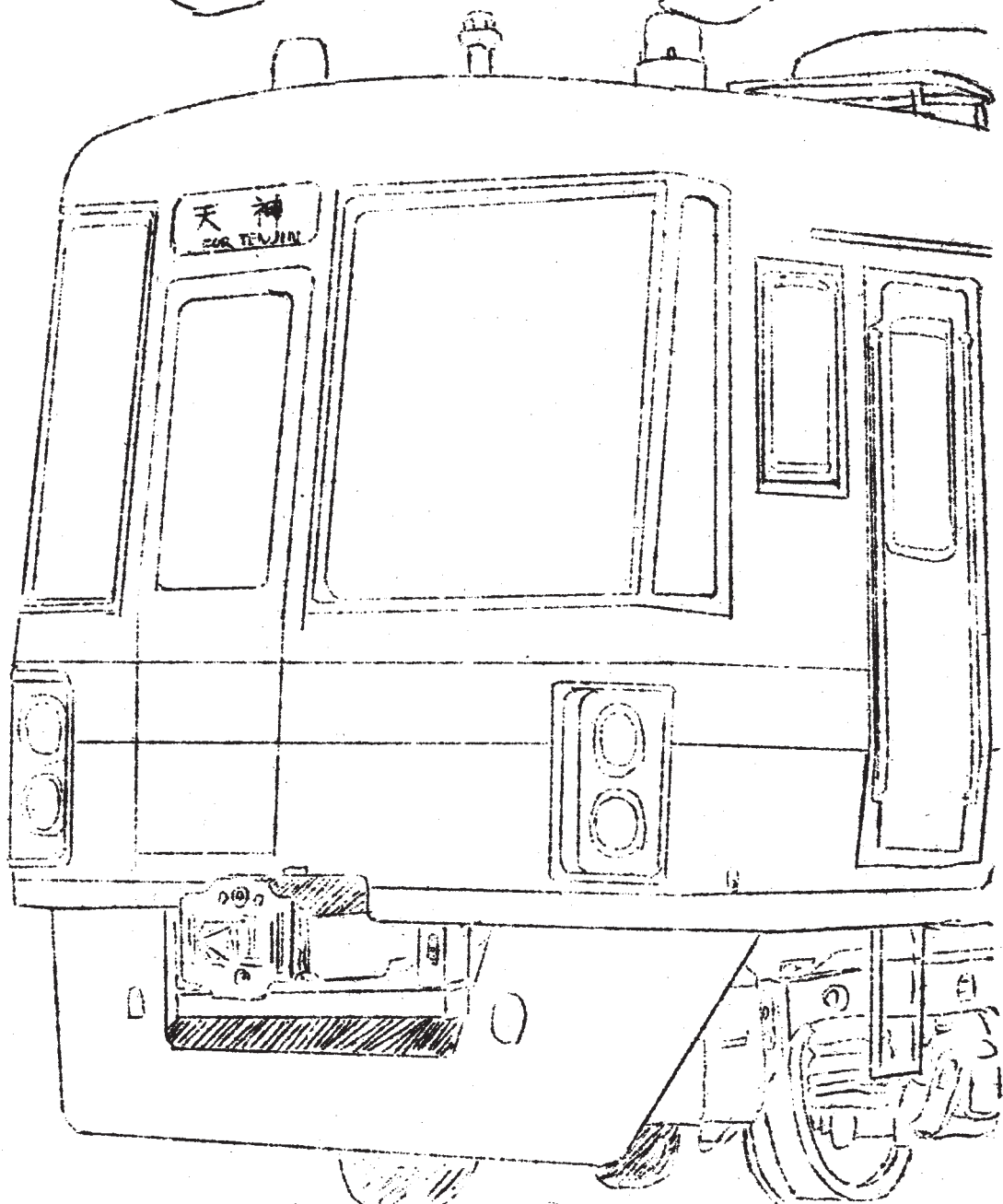


てつろ6 NO 前



—鎌倉学園鉄道研究会—

2016.10.10

てつろ NO.6 前編 目次

九州の鉄道

トピックス

東北新幹線・経過地の概要

TGV

60年代をめぐす国鉄車両

711系近郊形交流電車

東急車輛見学記

京阪神の鉄道

大陸横断特急(スーパーコンチネンタル)

田中良実 3

田中良実 8

田中良実 9

梅原 淳 11

田中良実 15

矢後克太郎 19

百瀬徳一 22

新井 寿 25

矢淵貞司付1

てつろ NO.6 後編 目次

DC急行

国鉄・大船工場について

新聞より拾った国鉄関係の記事

鉄道パズル

東北特急20年の歴史

追跡「3レ下りはやぶさ」

藤井光夫 39

田中良実 47

〃 52

井上靖章 56

松本大造 60

梅原 淳 70

妻 才 生 七 七

九州の鉄道 (国鉄ローカル線編)

H3A. 新井 寿

昨年、6月10日 国鉄はS57年度末までに廃止、バス転換招赤字ローカル線(第1次選定)40線区、729.1kmの廃止承認を運輸省に申請し、赤字線整理は具体化へと大きく前進した。60年度末までに廃止予定の第2選定分を加えると177線区、3099.1kmに達し、通学通勤、沿線住民の生活にかなりの影響を及ぼすことは必至である。ここでは、それら特定地方交通線の九州地区(第1次選定9選区)について、その現状を紹介する。

① 香月線 (中間—香月 間3.5 km)

石炭輸送のために建設された3.5kmのミニ路線。炭鉱の閉山により役割を失い、貨物営業も廃止。列車の6割が若松へ直通して北九州工業地帯へは便利だが、沿線の宅地開発は進んでいない。筑豊電鉄と路線バスに押され気味で、利用者の大半は高校生。香月付近には北九州自然休養林があり、市民の憩いの場となっている。

② 室木線 (遠賀川—室木 間11.2km)

遠賀川下流の水田地帯を走る。遠賀川西岸の炭鉱を結び、石炭輸送が主目的であった。そのため貨物列車が主体で、石炭産業の斜陽化とともに利用率は悪化。室木駅南側には新朝線が走っており、建設時には石炭がらが地盤工事に使われたことから材料運搬基地として活況を示した。全列車とも客車である。

③ 添田線 (香春—添田 間12.1km)

日田彦山線の東側、彦山川沿いに走る。筑豊の多くの路線と同じく、炭鉱の閉山とともに利用率が減少し、貨物扱いも廃止されるという産業路線の典型。利用者の大半は通学客で、赤字ベスト

10の上位に毎年顔を出し、ここ数年は北海道の美幸線とトップを争っている。

④ 勝田線 (吉塚ー筑前勝田 間13.8 km)

宇美にある宇美八幡宮参拝のために、筑前勝田ー上宇美(現宇美)間が筑前参宮鉄道として、大正7年開通。昭和19年に国有化。参拝客と運炭が目的。沿線には国鉄用石炭を採掘していた志免炭鉱をはじめ、多くの炭鉱があったが、他と同様に貨物は廃止されている。福岡市に近いという好条件でありながら列車本数が少ないため、利用者をバスにとられている。宇美八幡をはじめ、大野城跡など旧跡が多い。また、筑前勝田は太宰府にも近い。

⑤ 甘木線 (基山ー甘木 間14.0 km)

筑紫平野の中を走る。太刀洗にあたる旧陸軍飛行隊の軍事輸送のために建設された。利用者のほとんどが通勤・通学客のため、上下線とも9時～15時30分は1本も列車がない。終点の甘木は筑前黒田藩の城下町。駅から北東6kmの古処山のみもとには秋月の乱で有名な秋月城跡がある。沿線は近年福岡のベッドタウンとして発展しているが、西鉄・甘木線に圧迫されている。

⑥ 矢部線 (羽犬塚ー黒木 間19.7 km)

本来は、羽犬塚ー豊後竹田を結ぶ予定だったが、戦争のため工事は中断され、黒木までが終戦直後に開通。ハ女茶の茶畑と電照菜栽培のビニールハウスの中をはしる。並行するバス路線が発達しているため、通勤・通学客がほとんど。沿線近くにはハ女古墳群があり、古代のロマンの香がたたよっている。邪馬台国所在地をめぐる論争の地でもある。

⑦ 宮原線 (恵良-肥後小国 肉26.6km)

沿線の木材、特に杉の輸送のために建設された。戦時中は、軍事資材用にレールが撤去されたが、昭和23年に復活した。標高600m、杉の美林の中を走る列車は、高原列車の雰囲気。車窓からは九重の美しい山並が望まれる。沿線は、雨が降ると土が流されやすい。温泉も点在し観光源に恵まれているが、列車本数が少なすぎる。下り列車は全て豊後森始発。肥後小国から菊地までの延長計画もあった。

⑧ 高森線 (立野-高森 肉17.7km)

裏阿蘇と呼ばれる阿蘇カルデラの南部、南郷谷に沿って走る。立野を出た直後、北向山の原生林と白川のけ、谷美は目を見張るものがある。長陽をすぎたあたりから田園が開け、車窓からは独特の山容をもつ根子岳が望まれる。終点の高森は、鉄道開通前はまったくの陸の孤島で、地元の強い要望にたえて建設された。沿線には温泉が点在。高森には南阿蘇国民休暇村があって観光開発に力を入れている。高千穂線との接続が予定されていた。

⑨ 妻線 (佐土原-杵安 肉19.3km)

県営鉄道を買収した路線。一ツ瀬川沿いの田園地帯の中を走る。利用者の大半が宮崎へ向かうため列車は全て宮崎-杵安間に設定されているが、10~25分間隔で走るバスに乗客のほとんどを奪われ、通勤通学が大半。沿線には西都原古墳群などの旧跡も多くあるが、観光客の利用はほとんどない。

(肇、H3G 田中良実)

——ローカル線の新しい主役——

(H3A 新井 寿)

40系気動車 近郊形DCのモデルチェンジとして、S41年にキハ45形・キハ46形が作られた。がその決定版としてS52年に誕生以来、大量増備されているのが新しい“40系”のキハ40形・キハ47形・キハ48形の3形式。酷寒地・寒地・暖地向けの列や、運転台の数、WCの有無などでそれぞれ番台が区別され、酷寒地向けと寒地・暖地向けで窓の構造も異なるが、動力装置、基本構造は共通である。近代旅客車にふさわしい性能と設備をそなえ、一部の要幹線でも使用しているが、主な活躍舞台は廃止対象の特定地方交通線を含めて存続のあやぶまれている赤字ローカル線だ。

● ●
長らくローカル線に一大勢力を張ったキハ10台DCも車齢20年以上を経過し、いたみも目立つようになったためこの取替用としてS52年登場したのが本形列である。キハ40、キハ47、48の3形式があり、最近のDC色ともいべき朱1号を登場時から採用し、キハ50系「レッドライン」と共にローカル線の代表車両となった。

キハ40のみ両運転車でキハ47、48は共に片運転車ながら側引戸の違いから形式を分けている。さらに暖地、寒地、酷寒地それぞれの仕様に枝番号がつけられているため、分類はなかなかむずかしい。

暖地用は、キハ40 2000、キハ47、キハ47 1000の3種からなり、キハ40 2000は片開き扉で、デッキなし。1000番台車はWCがない。寒地用には、キハ40、47、48の3形式があり、500番台を名乗る。WCなしに1000番台をフラスするのは、暖地向けと同様(キハ40を除く)。酷寒地向けはキハ40 100のみが登場しており、全車北海道で活躍中だ。当然ながら側窓はキハ22なみの二重構造となっている。なお、酷寒地向けの片運車は、キハ480とキハ48 1000が設定されているものの、道内の輸送単位が小さいためか、未登場の状態。

キハ65以来の新系列DCの一員ではあるが、10台形式車の取り替えを目的としているため、ディーゼル機関は220PSのDMF15HSAを一台搭載している。低出力としたのは機関の信頼性向上と保守の容易化をはかるためで、もちろん在来車との混結が可能である。外観では、パノラミックウィンドウを採用した高運転台と、屋根上の水タンク(WC付車のみ)スソを絞った21m級の車体が特徴である。

(筆. H3G. 田中良奥)

40系気動車のバリエーション							
地区別	形式	運転室	出入台	側引戸	WC	製造初年	両数
暖地用	キハ40 2001～	両片	片改型	片	有	54	118
	キハ47 1～	片	無	両	有	52	145
	キハ47 1001～	片	無	両	無	53	96
寒地用	キハ40 501～	両片	有	片	有	52	92
	キハ47 501～	片	有	両	有	53	22
	キハ47 1501～	片	有	片	有	54	21
	キハ48 501～	片	有	片	有	54	51
	キハ48 1501～	片	有	片	有	54	42
酷寒地用	キハ40 101～	両片	有	片	有	52	131
	キハ48 1～	片	有	片	有	—	—
	キハ48 1001～	片	有	片	無	—	—

電車急行からサハシ消滅 H3G.田中良奥

電車急行全盛時代の面影を残す唯一のサハシ組み込み急行、中央線「アルプス」のサハシ165(長モト)が、ついに今年3月頃からクハ165に置き換えられた。これにより、電車急行からTB車が完全に姿を消したことになる。

DD13 1 現役引退

品川機関区で地味な活躍を続けてきたDD13の1号機が、4月13日の品川駅構内入れ換えをもって、一応すべての仕事を終えて引退した。汽車会社製で昭和33年生まれである。

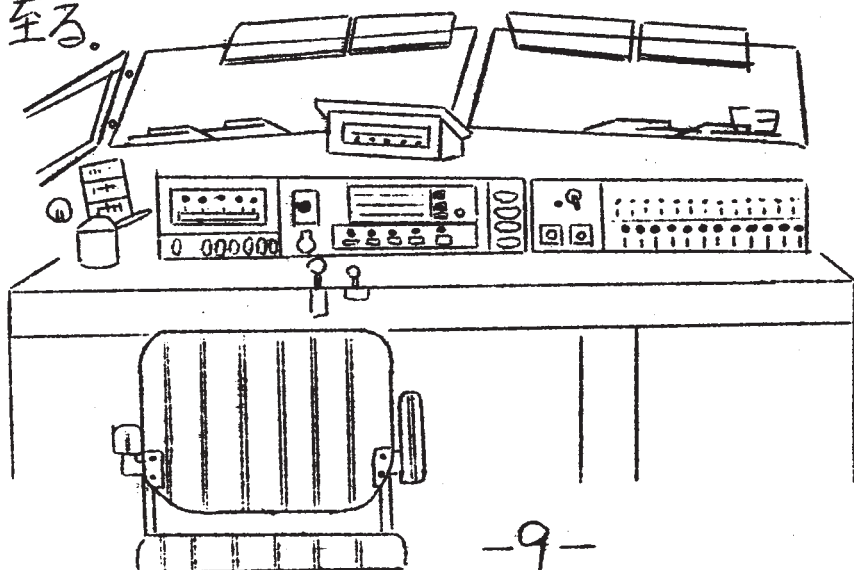
“1000年女王号”走る

3月29日、東北・常磐線仙台-湯本間に、ミステリートレイン“1000年女王号”が運転された。車両は、仙台運転所の12系8連が使われ、長町区のED75 100がけん引した。

東北新幹線・経過地の概要 H3G 田中良興

ルートはほぼ、東北本線と並行している。新幹線唯一の分岐駅である大宮から次の駅、小山に至る。ここからは東北本線に沿、たまた宇都宮へ。ここからは単独で北上し、鬼怒川を渡り、那須塩原へ到着。ここを出るとすぐ黒磯市を通過、那須トンネルを抜け新白河へ。ここから北東へ進むとまもなく郡山へ到着。そして、東北新幹線最長の福島トンネルを抜けると、福島へ。ここから蔵王トンネルを抜け、白石駅東方1kmの白石蔵王に至る。ここから直線で南仙台駅北に出て、名取川を渡れば仙台着。ここから東北本線に沿って走り、古川へ至る。また直線で一関へ。北東に進んで、日本最長の第1北上川橋りょう等を渡って北上へ到着。そして次はいよいよ終点の盛岡へ。さらに4kmで盛岡車両基地に至る。

絵・安達
義彦
田中
良興



200両となった201系量産車

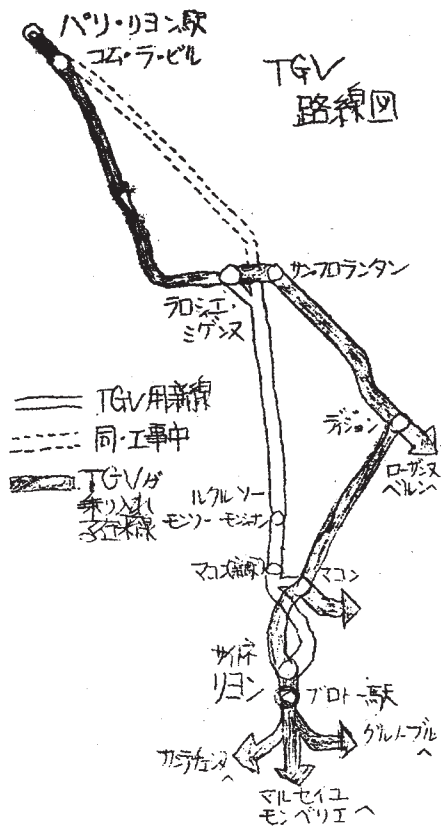
中央・総武線等で活躍している101系取替用として新製が続いている201系は、56年度上期に西ミツに100両、西トヨに80両が投入された。これにより、西ミツのTcMM'TcTcMM'MM'Tcの2編成20両が武蔵小金井区へ転属した。しかし、これは青梅線には入線しない。これによてねん出された101系は、一部クモヤ145に改造されるほか、大船工場や川重の宇都宮工場で解体されている。

TGV (その歩みと将来)

H3C-梅原亨

日本の新幹線の技術的・営業的成功に刺激されたフランス国鉄(SNCF)は新高速鉄道の開発と建設に取り組むことになった。区間はパリ〜リヨン間で、リヨンはフランス第二の都市である。

パリからリヨンまでの在来線のルートは、ディジョンを経由しているために「く」の字を逆にしたような形になっており、距離は512kmある。E1けん引のTEE特急くミストラルでも3時間2分を要している。これに対して新線はディジョンを通らずに、まっすぐリヨンを目指して426km(新線区間389km、在来線使用区間37km)で結び、そこに営業速度260km/hのTGV(Train à Grande Vitesse = 「大いに速い列車」の略)を走らせて、所要時間を一帯に2時間に短縮しようというものである。



いわばフランスの「新幹線」であるが、ただ日本の新幹線と大きく異なっている点がある。それは在来線とゲージが同一であることの利点を活用して、新幹線から在来線への乗り入れを自由にしておこなおうとしていることであろう。

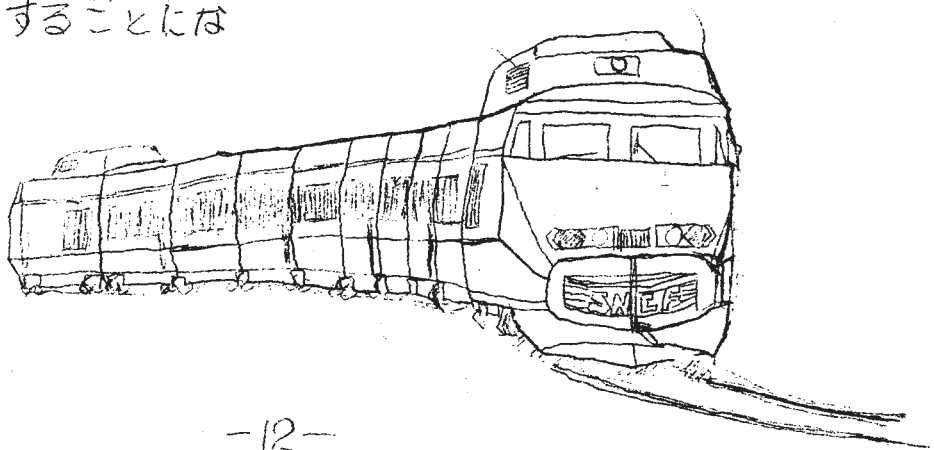
まず、起点のパリは在来線の駅を使用する。そして在来線の上を29km走って郊外にたどり着いて新線に入る。終点のリヨンも同様に8km手前で新線からおりて在来線に入る。つまり用地難の大都市内に新線を敷かずすみしているのである。「大宮開業」の日本から見るとうらやましい限りである。

在来線への乗り入れは、パリとリヨン付近だけではない。途中から在来線に入ったリ、リヨンの先へ延長運転することもできる。新線はディジョンを通らないが、在来線へのアクセスがつけられて、ディジョン経由のベルンゆき、リヨンから在来線に入ってマルセイユゆきなどが運転されることになって

いる。金沢発金沢行、あるいは青森行のくひかりである。
 去年9月27日から営業をはじめたのはパリ〜リヨン間の全
 線ではなく、その片はリヨンの2/3にあたるサン・フロランタン〜サ
 イト間であって、パリ側の1/3は未開成なのであるが、かような
 な状態、つまり片側間が完成したので東海道新幹線を開
 業できる——といったような芸当ができるのも在来線とのゲー
 ジが同じだからだ。

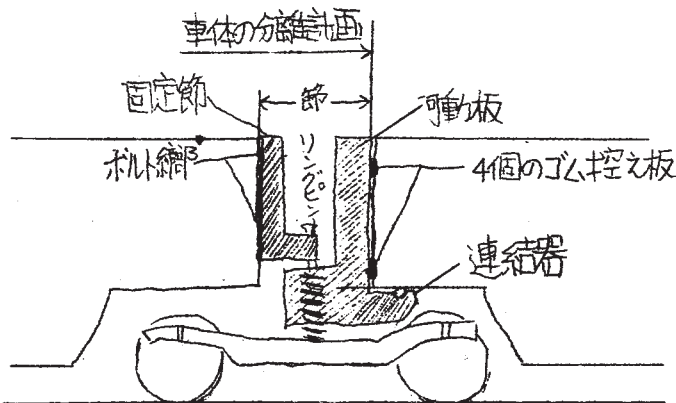
ここでTGV車両について説明しておこう。
 TGV高速車両は1972年に初めてその試作車(TGV-001)
 が作られたが当時TGV、RTGVおよびTGSと呼ばれるガス
 タービン車を開発し、ガスタービンの車両への適用に自信を深
 めていたSNCFは、TGVの動力源としてガスタービンを使
 い、さらに発電機を回してモーターで駆動する、いわゆる電気
 ガスタービン車でTGVを試作した。全車軸が駆動軸である完全
 動力分散方式にしたのは高速時の高粘着を期待(加速がよ
 い)したのと発電ブレーキを利用するためであらう。翌19
 73年には、はやくも高速試験において318km/hをマークした。
 しかし1977年の秋に始まった石油危機によって、石油価格
 が急上昇したため、動力費のかさむガスタービン方式を断念し
 電気運転方式に方針を変更している。同時に、高速試験電車
 の7001型も加えて、次期TGV試作のため各種試験が徹底して
 行われた。

1975年から設計・製作にとりかかったTGV-PSE(PSE
 はParis-Sud-Est、南東線の意)は、1978年7月および翌年
 1月にそれぞれ試作編成が完成している。量産車もすでに60
 編成以上が完成している。1983年の10月の全新線開業時
 には85編成の量産車が
 勢ぞろいすることにな
 る。



試作のTGV-001とくらべて大きく変わった点は、すでにのべたガスタービンから電気運転方式に変わったほか、全車体編成図からわかるように、10両編成のうち2両目から9両目までが客車のある連接台車で、両端の動力車は連接台車からはずさずさそれている。駆動台車は両端の3台車ずつ6台車で、動力集中方式に近づいた。電車というよりはむしろ後補機つきのもので、機関車列車に近い。したがって動力装置もむしろ標準的な電気機関車EF65（日本）のモーター（MT52、452kw）よりも大きい525kwの主電動機を車体の床下にぶるさげて特殊な駆動軸で車輪を駆動する方式になっている。

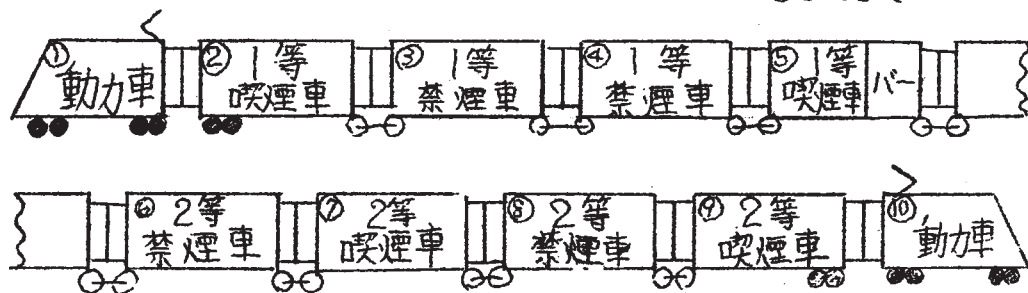
TGVの車体継手略図



試作の2編成は、ドイツとの国境に近いStrasbourg~Colmar間で試験を繰り返していた。たんに試験だけでなく、招待客や報道関係者を積極的に試乗させるなど、PRに努めていた。線路規格としては将来300km/h運転が可能となるように曲線の半径は4000m以上としているが、建設費を安くするため勾配は35%まで許し、またトンネルは一つもない。電化方式は2.5kV・50Hzの交流電化である。TGVの車両のほうは、新線部分だけでなく直流区間の在来線区間も走れるよう、直流1500Vとの2電源切換方式をとっている。

TGV全車体編成図

●● 動力軸
○● 連接台車



TGVの車両番号の付け方はファンとして興味深いところである。製作初期の写真にはないが、途中から両端の動力車乗務員出入口ドアの横に、大きく2桁数字で編成番号が書かれるようになった。昨年2月26日に高速試験を行って380km/hを出したのは第16編成で、この編成の前後の動力車にチャンピオンマークがつけられた。また、各編成ごとに都市名が付けられ、その都市の市章とともに中間客車群の両端(1~8号車)の出入口横に美しく輝いている。たとえばこの第16編成はリヨン(LYON)であった。

87編成のうち81編成の車両までが2電式(交流25000V、50Hzと直流1500V)なので、2電気式機関車の形式の付け方の順を追って23000をとったものと思われる。残りの6編成は、デジョン・ドール経由でスイスへ入ってローザンヌに至る線での使用を予定して、3電気式(交流15000V、16 $\frac{2}{3}$ Hzを追加)で作られ、これは3万番台なので万の位の2を3に変えただけで番号は追番となっている。西端の動力車はパリ寄を奇数番号、リヨン寄を偶数番号とし、第1編成が23001と23002、第16編成が23031と23032というようになっている。中間客車は、パリ寄から1号車~8号車と叫ばれるので、同じ23000の10の位と10の位に編成番号を入れ(01~87)、23の頭に号車番号を冠して車両番号としている。たとえば、第7編成の1号車には123007、第16編成の3号車は323016となる。なお、旅客の乗れる客車については、1号車とか5号車とかそれぞれ出入口横の照明付小窓に標示されているが、もし10両編成2本が併結されるときは、リヨン寄になるほうの編成の名号車は、11~18号車として標示される。

以上の付け方によると、数字だけで呼んでも決してダブらない。両端の動力車には数字の前にTGVを付けてTGV 2301のごとく標記されるが、中間客車では数字の前にまず車種記号が付けられる。1等はA、2等はB、荷物室があればDを併記し、そのあとへ小文字でr(業務用室付)u(開放客室)X(バー)などを組み合わせたものである。そして、その前にTGVZRL1~8号車のごとく電動台車(一方だけではあるが付のもの、一般の電動車と同じZRL)、またはTGVRL2~7号車のごとく付随台車(連接であるが)付のもの、電車の付随車の記号RLを付けて標記される。たとえば第14編成中間1号車(1等)荷物室、動力台車付となるとTGVZRL A Dr u 123014となり、TGVRL B ux 423001となると第1編成の中間4号車、2等車でバー・業務用室付の開放客車ということが、わかると思う。

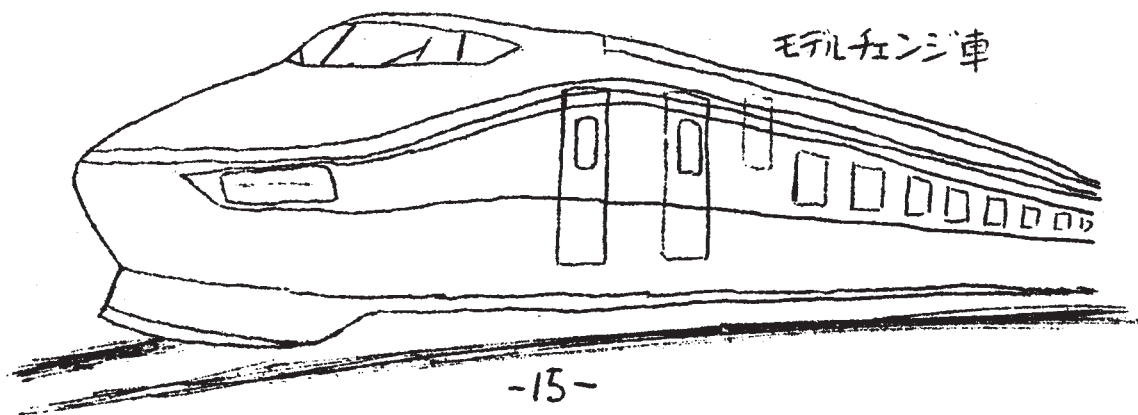
60年代をめざす国鉄車両-----

国鉄ではこのほど60年代の車両として、アフモーションを中心とした車両の構想を発表した。

○新幹線モデルチェンジ車両

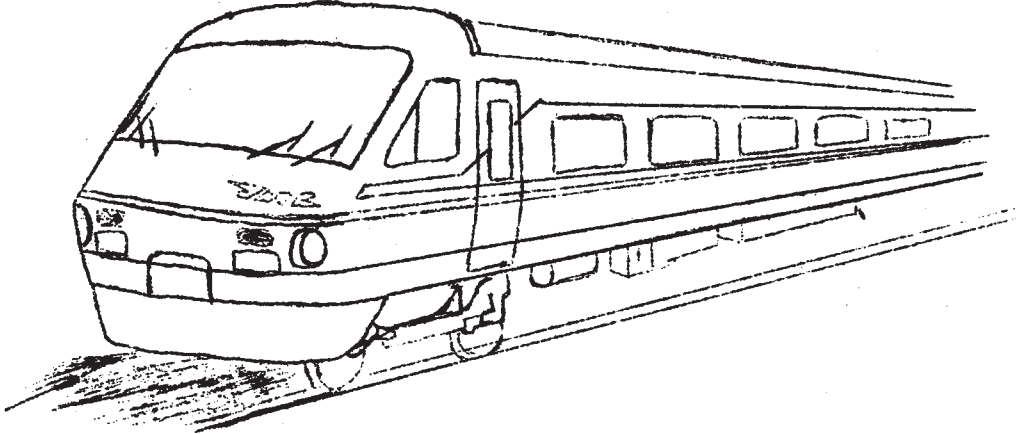
新幹線用車両の取り替えはこれまでも少しずつ行なわれてきたが、東海道新幹線の開業から20年近くたち、今後大量に取り替える必要が見込まれている。車両が大量に老朽化するこの時期と、60年前後に予測される新幹線のダイヤ大改正とに照準を合わせて、対抗輸送機関との競争力をアップするために、モデルチェンジ車両が計画されている。それによると、空気抵抗をさらに小さくするため、先端がよりスマートになっているほか、軽合金を用いた軽量車体となっており、省エネとスピードに大効果を発揮するものと思われる。当面、230km/h程度までの速度向上についての研究を開始するようである。

モデルチェンジ車



○在来線の新形特急電車

在来線においても、特急電車の老朽取り替え時期を控えて、~~■~~後継車の開発が必要とされており、あわせて最高速度を130～160km/hにアップして、昭和60年頃をメドに新形車が計画されている。全体的に、軽量、低重心な車両になるものと思われる。



次に、同時に発表された様々なアコモデーションの構想をまとめてみると……

○寝台兼用個室

昼間は2～3人用の個室、夜は上下2段の寝台となり、仕切りを外せば4～6人のグループでも使える構造で、個室としての落ちついた雰囲気売りものとなろう。

座席は、ゆったりとして疲れのこないソファタイプとなり、快適そのものとなる。室内には、ビデオ、オーディオ等の装置、化粧台、ロッカーなどの設備をそなえ、温度も各

人の好みにより調節できるようになっている。

○1人用個室

1人用といっても座席の向きを変えれば2人用としても利用でき、リクライニングすれば、ベッドとしても使用できる。また、ビジネスマン向きのものでは、車中で仕事ができるようにビジネスデスクを備える。いずれもビデオ、オーディオ、空調などの設備がある。

○セミ・コンパートメント

現行のグリーン車と同じシートピッチで、4人単位で仕切り、通路側はオープンにしたもの。4人の向かい合わせが定位とされているが、座席を90°回転して窓側に向け、景色を楽な姿勢で楽しめる。また、座席ごとに照明と空調のスイッチがあり、便利になる。その他、オーディオ装置もおかれる。

○2階建て車両

列車内を移動したい人は1階を通り、客室は2階である。また1階には、ヒュフエや様々な個室を配置することができる。

—H3G 田中良奥—

東海52号・最後の運転

今まで行なわれてきた新幹線若返り工事日には、代替として東海52号 (大垣6:28→品川12:42) が、名が153系8連 (5両) で運転されてきたが、工事が1月27日で終了したため、この日の運転が最後となった。この列車は、オールモノクラス (全車普通車) で、非冷房車が入ることも多く、155系を使用することもある。なかなかの人気であった。

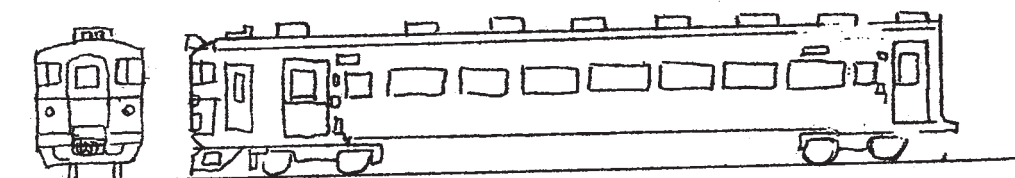
← 東 クハ165-159 + モハ153-107 + モハ152-107 + サハ153-11 + サハ153-114 + モハ153-103 + モハ152-103 + クハ153-552 大垣 → (1月27日運転)

なお、修学旅行シーズンには、同様のスジで、“こまどり” が運転される。

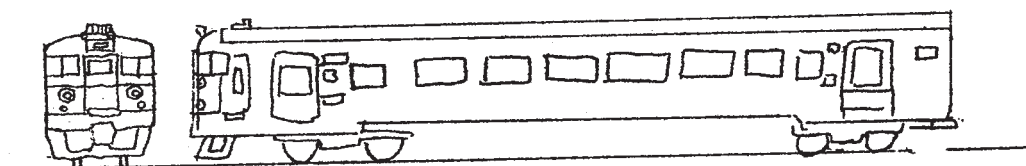
— H3G 田中良実 —

711系 近郊形交流電車

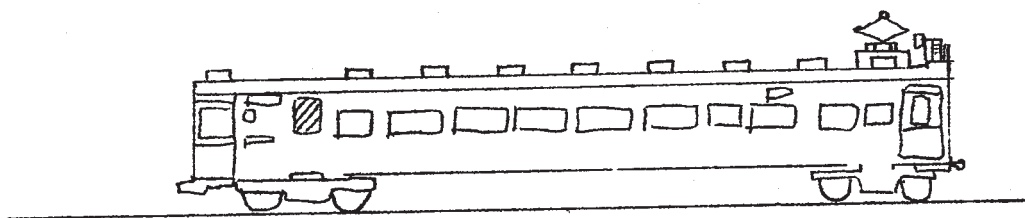
- 定員 クハ711(Tc) 100代車 - 96名
クハ711(T'c) 200代車 - 84名
モハ711(M) 100代車 - 96名
- 記号の説明 ク = 制御車(運転台付き)
モ = 中間電動車(モーター付き)
ハ = 普通車



☆ クハ711形(100代車)



☆ クハ711形(200代車)



☆ モハ711形(100代車)

711系近郊形交流電車は、昭和44年10月の函館本線小樽～岩見沢間の電化開業にあわせて登場した在来線ではわが国初の交流専用電車です。

まず車内設備では711系電車は酷寒地北海道で使用することと、また急行列車としても使用することからドアは両端に設けられ、ステップ付のデッキをへて客室へ入るようになっていました。クハ

711形の一部には便所のほかに近郊形では珍しい洗面所も設けられています。座席配置は他の急行用電車と同じクロスシートを基本としています。両端だけは通勤時の乗降がスムーズになるよう、ロングシートになっています。

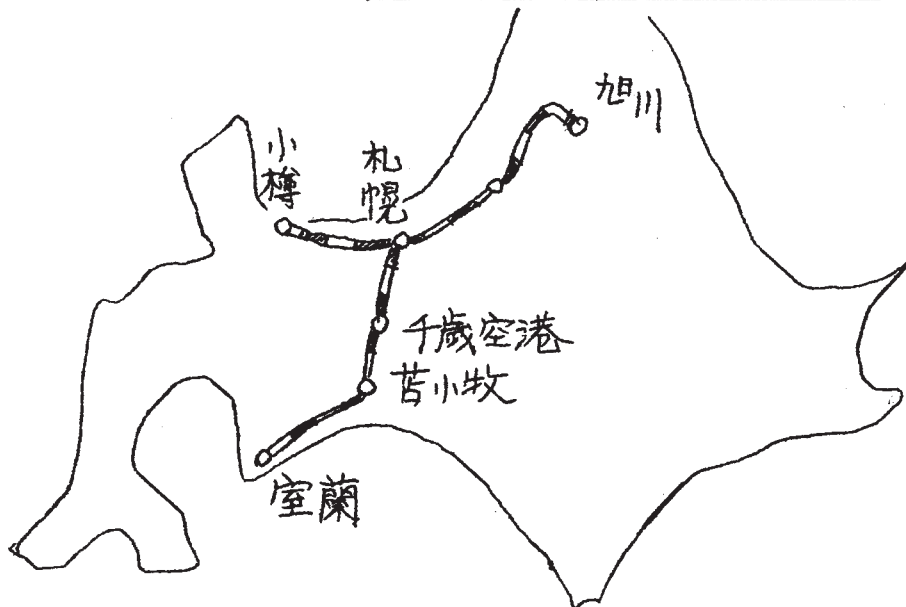
また車内暖房も強化されていますが、暑すぎることがないように自重温度調節式となっており、窓もすき間風の侵入を防止するため上昇式の二重窓になっているなど快適な室温が常に保たれるよう配慮されています。

また電車の生命である床下機器の耐寒耐雪設備も万全で特に肝心の機器はマイナス35℃まで耐えられるようヒーター付の防寒箱の中に収められています。ドアのレールにもヒーターが入り、凍結を防止しており、このため冬期の故障等のトラブルがさわめて少なくなりました。台車は降雪による凍結を考慮して、空気バネ付のものが使用され、あわせて乗心地の向上にも役立っています。

ヘッドライトは従来の2灯のほか屋根上にもシールドビームのもの2灯を増設し、降雪時の見通しをよくしています。

711系電車は昭和55年10月の室蘭本線千歳線の電化によって55両が増備され現在114両が札幌運転区に配属され、函館本線の小樽～旭川間、室蘭本線、千歳線の札幌～苫小牧～室蘭間に活躍しており、急行「むかい」にも使用されています。

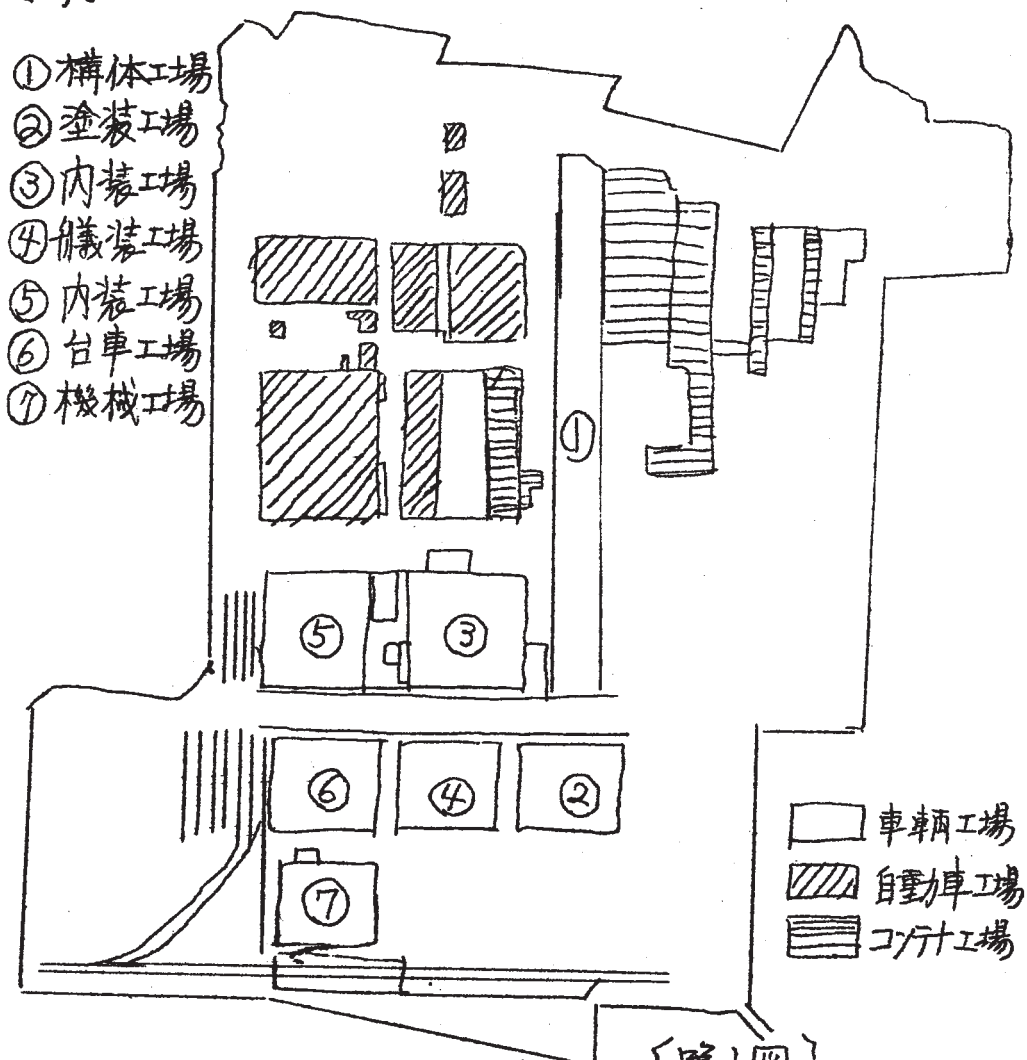
711系近郊形交流電車の走る区間



函館本線 ----- 小樽～旭川
室蘭本線 ----- 室蘭～札幌
千歳線 ----- 札幌～苫小牧

東急車輛見学記

東急車輛の本社工場は京浜急行の「金沢八景」で知られる横浜市金沢区に約33万平方メートルの敷地を持つ東急車輛の本社工場があります。この本社工場には本社車両工場、本社コンテナ工場、本社自動車工場の三つの工場があり、約2000人の人が働いています。



〔第1図〕

本社工場配置図

私たちは、この工場へ行き、工場内を見学し、車輛がどのように作られるか聞いてきました。私たちはまず事務所を訪れ係の人の説明を受けました。説明の内容は、この工場のあらまし、工場内での注意そして車輛製造過程の要約でした。

本社工場車輛工場の沿革

- 昭和 23年 東京急行電鉄(株)横浜製作所から新会社(株)東急横浜製作所として独立。
- 昭和 24年 国鉄から初の新造「湘南電車」を受注。
- 昭和 28年 社名を東急車輛製造株式会社と改称。
- 昭和 34年 ザ・バッド・カンパニー(米国)とオールステンレス車輛の技術提携を結ぶ。
- 昭和 38年 国鉄電車メーカーに指定される。
- 昭和 39年 東邦特殊自動車工場(株)を合併。
- 昭和 42年 初の新車全線電車完成。
- 昭和 43年 帝国車両工業(株)を合併。
- 昭和 48年 新方式の構体工場及び塗装工場が完成。
- 昭和 50年 新方式の車両床下機器取付装置完成。
- 昭和 52年 車両総合試験システム完成。

[オ1表]

私たちは係の人のお話を伺ってからヘルメットをかぶり各工場内の見学へ案内されました。まずオ1図の①の構体工場です。この工場では車両の組立てですが、車両の骨組だけが作られ仮台車に乗せられて②の塗装工場へ運ばれて下塗り上塗りなどが行われます。次に③の内装工場へ行き配管配線が成され、④の機械装工場で床下機器、屋根上機器が取付けられます。そして⑤の内装工場では座席・つり皮などの内装が行われ⑥の台車工場では台車が取付けられて一応車輛になり

ます。あとは完成検査を行い出場となります。

この本社工場では鉄道車両以外にコンテナや自動車を作られています。コンテナは海上コンテナ・国鉄コンテナ・私有コンテナなど多種に亘っています。そして自動車工場では自家用車ではなく、ダンプトラック・トレーラー・タンクローリー・化学消防車・空港車両機材などの特殊自動車などを作っていました。

工場見学を終った後もう一度係の人のお話を伺ったのですが、この工場で作られた車両は東急、国鉄、京急などに出荷されています。またこれらの国内の各社はばかりではなく輸出用の車両もどんどん作られているとのことでした。

面白いことに車両一両が完成するまでの時間は短いものが半月から1ヶ月、そして長いものでは約半年もかかるそうです。一方この工場では製造だけでなく、令房車への改造もどんどん行っているとのことでした。

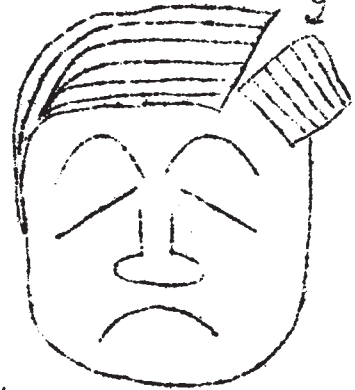
私たちが利用している鉄道車両さえも多くの人が関係し多くの時間をかけて作られていることがよく分り大変勉強になりました。東急車両の係の人に感謝すると共に東急車両のますますの発展を祈ってこの工場に別れを告げました。

京阪神の鉄道

H3C-9 梅原 淳
H3A-6 新井 寿

ーブローグー

場所が変われば、人々の気質は全く違う。気性がさっぱりしていて威勢のよい「江戸っ子」商売こそがすべて、という「大阪商人」。文化や言葉もまた東と西とは異なる。鉄道



に於いても、それと同様に、それぞれ異なった性質、性格を持っている。我々は神奈川県に住んでいて、関西の私鉄の状況がどのようなものであるかを知るチャンスが少ない。そこでこれから「関西の私鉄」について紹介していく。

A. 阪 急 電 鉄

阪急電鉄の歴史は明治43年に梅田-宝塚間を開業させた箕面有馬電気軌道に始まる。この路線は現在の宝塚線であり阪急の主要路線の一つになっているが、このほか、梅田-三宮間の神戸線、梅田-河原町間の京都線があり、この3路線で路線網の骨格をなしている。支線として、天神橋筋六丁目-北千里間の千里線、桂-嵐山間の嵐山線、宝塚-今津間の今津線、塚本-伊丹間の伊丹線、夙川-甲陽園の甲陽線、石橋-箕面間の箕面線がある。

3本の本線が集まる阪急梅田駅は乗降人員

60万人を超える日本の民鉄の最大のターミナルであり、営業キロの合計は139.8 km、電車両数は約1200両を数え、年間7億人を輸送している。軌間は、すべて1435mm。京阪神の3都市を結んでの高速運転と電車の高性能で古くから沿線利用者にも高い評価を得てきている。

§1 列車の運転

① 神戸線

梅田－三宮間32.3 km。現在昼間は特急（十三、西宮北口停車三宮まで25分）と普通が交互に10分間隔（休日は12分）で走り、西宮北口で相互に接結をとっている。特急は三宮から西へ、神戸高速鉄道を經由して、山陽電鉄、須磨浦公園まで直通する。（他社線内は各駅停車）そのほか、朝夕のラッシュ時を中心に西宮北口以西が各駅停車の急行も運転されている。

② 宝塚線

梅田－宝塚24.6 kmで、梅田－十三間は神戸線と重複している。現在、昼間は、梅田－宝塚間の急行（池田－宝塚間各駅停車、所要34分）と普通、梅田－池田間普通がそれぞれ15分間隔で走る規格ダイヤ、朝夕ダイヤ時には梅田－雲雀丘花菱間、梅田－石橋－箕面間の準急も運転される。

③ 京都線

三ー河原町間45.3km、電車は梅田が直通運転されている。現在、特急、急行、普通それに淡路が4里線へ直通する。北千里ゆき普通の4種がそれぞれ15分間隔で運転されている。中でも特急は速度が高く、梅田ー河原町間は、十三から京都市内の大宮まで無停車の38分で結んでいる。

④ その他の支線

今津線----今津ー西宮北口ー宝塚間9.6km、昼間10分間隔運転、西宮北口での神戸線との平面交差は有名。

甲陽線----夙川ー甲陽園間2.2km、単線。

伊丹線----塚口ー伊丹間5.1km、昼間10分間隔、4種と相互運転。

箕面線----石橋ー箕面間4.0km、日中15分間隔で運転、創業時からの路線である。

千里線----天神橋筋六丁目(天六)ー北千里間13.6km、天六から大阪市営地下鉄堺筋線と相互乗り入れを行っている。

嵐山線----桂町ー嵐山間4.1km、単線、15分間隔で運転。

§2 車両

阪急カラーともいわべききわめて明確なイメージを持っている。マルーンの色塗装に一段下降窓、前面貫通扉に加え、最近の新製車では運転台後方に銀色に輝く「仁シャルト」が共通のシンボルである。ごく一部の旧型車を除いて全長19mの3扉、車体は木目模様のアルミコラ、緑の腰掛、茶の床敷物、白い天井、アルミ板の日除けが特色で、乗客の目につきにくいように配

慮されたヒューマンにいたるまで、こまかく神経がゆきとどいている。
車両基地は西宮北口、平井、正雀にある。

京都の車両は、特急専用のクロスシート車6300系。地下鉄
乗入れ専用車、3300系。一般用として、2300系、2800系、53
00系などが主力形式として走っている。

神戸線の車両は、2000系、5000系、3000系、7000系等
が主力形式である。

宝塚線の車両は、2100系、3100系、5100系などが主力
形式として走っている。

その他、阪急最初の高性能車1000系・1100系・1300系や
1200系・1600系。旧型車として、920系、800形などがある。

B. 京 阪 電 気 鉄 道

明治43、大阪天満橋と京都五条間を開業させたことに始
まる。京阪本線のほか、交野線・宇治線を持ち、鉄道線の営
業キロは63.9km。これに三条-淡路間と石山寺-坂本間の軌
道線25.2kmを保有している。(京阪本線も東福寺-三条間
は軌道特許区間である)軌間は全線1435mm、大手私鉄
では珍しい直流600V電化で、現在1500V昇圧の準備
が進んでいる。電車両数は約600両、年間およそ3.8億
人を輸送している。なお、石清水八幡宮のある男ッにケー
ブルカー0.4kmがある。

§1 列車の運転

① 京阪線

淀屋橋-京阪三条間49.2kmの路線で、明治時代に軌道跡よって建設されたことがたまたま路線改良が進んだ。現在でも急カーブが多く高速運転には不利。京阪電鉄の自慢は、天満橋から寝屋川信号所まで12kmにわたる複々線で、民鉄では最長距離のものである。複々線の配列は内側2線が急行線、外側2線が緩行線である。天満橋の西側から淀屋橋の間は地下線である。

特急電車は淀屋橋-三条間45分運転で、京橋から京都七条までのストップ15~20分間隔で運転されている。昼間時間帯はこれに続行する形で急行が走るが、途中の停車駅が多く、淀屋橋-三条間60分運転。このほか、寝屋川市以東各駅停車の準急が淀屋橋-枚方市間に走り、普通電車は淀屋橋-三条間と淀屋橋-萱島間があって、これら特急から各駅停車まで5種類の電車がそれぞれ15分間隔という高密度運転を行っている。またこのほかにラッシュ時には区間急行が走る。

支線として交野線(枚方市-私市間6.9km、日中15分間隔)と守谷線(中書島-守谷間7.8km、日中15分間隔、三-守谷間の直通運転)がある。

② 大津線

三条駅の北側から発車する軌道線で、三条-浜大津間の京津線11.1kmと、坂本-石山寺間の石山坂本線14.1

kmがある。電車は京津線 石山坂本線の2系統で三条-大津間には京阪特急に接続する準急(所要23分)を15分間隔で運転。また、三条-四宮間の普通も運転されている。

§ 2 車両

① 京阪本線

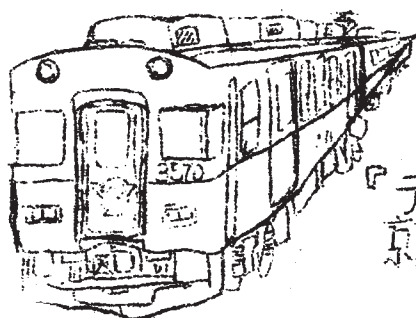
全長18.7m車体幅もいくらか狭い。特急以外はグリーン色の濃淡の塗分けで、見かけは総じてやや地味だが、技術的には優れたところも見られ、現在では1500V昇圧をひかえて車両の取り替えが急ピッチで進んでいる。車両基地は寝屋川と淀にある。

特急専用の3000系は、車内にカーテレビを設けた「テレビカー」として6重または7車で活躍している。車内はすべて自動転換装置つきの転換式クロスシート。テレビは編成中2ヶ所にあり、トンネル内でも漏洩同軸ケーブルを使って鮮明な画像が得られる。特急料金は不用である。

一般用として、5扉車の5000系、3扉車の2000系、2200系、2600系などが主力形式である。

② 大津線(軌道)

全長15m、鉄道車両と路面電車の特徴を併せ持つ。80系と260系が主力。



「テレビカー」
京阪3000系



5扉車
5000系

ラッシュ時のみ
使用し、車中は天井に
吊り下がる様子を
おぼして使う。

C、南海電気鉄道

明治18年に難波一大和川間を開業した阪堺鉄道に始まる。この鉄道は純民間資本によるものとしては日本最初の私鉄であるが、明治31年、堺ー泉佐野間を開業していた南海鉄道がこれの事業を譲り受け、その後、南海鉄道の手により明治36年に難波ー和歌山市間が全通している。一方の高野鉄道と高野登山鉄道が開業させたものを大正11年、南海鉄道が買収し、大正14年には高野下まで延長された。高野下ー極楽橋間は、高野山電気鉄道が開業させたが、戦争中に関西急行電鉄と合併して近畿日本鉄道となっていた旧南海鉄道線は、戦後、高野山電気鉄道を母体に、南海電気鉄道として新発足した。

現在は南海線・高野線を軸に営業キロ166.3km、電車両数は約550両、年間およそ3億人を輸送している。軌間は全線1067mmである。

§1 列車の運転

① 南海線

難波ー和歌山市間64.4km。特急電車は昼間毎時1本の割合で運転され、難波ー和歌山市間を58分（新今宮・堺・岸和田に停車）で結んでいる。特急の大半は、和歌山港まで乗り入れる四国連絡特急で南海フェリーによって徳島小松島港へ着く。セミクロス車を使用し、6連中の1～2は指定席としている。自由席なら特急料金は不月である。急行は日中難波ー和歌山市間が30分間隔、泉佐野または、羽倉崎までのものが30分間隔で毎時4本。普通は、区間列車が頻繁に走る。ラッシュ時には、急行が増発されるほか準急も運転する。

② 高野線

汐見橋—極楽橋間65.1km、電車はすべて南海線の難波に発着し、汐見橋—岸の里間は10～15分間隔の折返し運転を行っている。三日町以北と天見—紀見峠間が複線のほかは単線だが、現在、改良工事が進んでいる。特急電車の「こうや」は季節運転である。急行電車は、ラッシュ時15分、日中30分間隔の運転（河内長野以南各駅停車）。その他泉北高速鉄道に直通する準急（堺東以南各駅停車）が日中30分間隔で運転。普通はこれらの間をぬって運転される。

③ その他支線

天王寺線—天下茶屋—天土間2.4km、篠川線—みさき公園—篠川間2.6km
高師浜線—羽衣—高師浜間1.5km、加太線—紀川—加太間9.6km
和歌山港線—和歌山市—和歌山港間5.4kmがあり、いずれも線内折返し運転を行っている。

§2. 車両

南海線と高野線で運用車両を分けており、いずれも大型の20m 4扉車が主力であるが、南海線では鋼製車、高野線にはステンレスカーとまず色で区別されている。高野線三日市町より先は、勾配線区をひかえて引張力と平坦線区での高速性能を合わせ持つ「ズームカー」を運行しているが、これはステンレスカーでなく、しかも17m車である。車両基地は住之江・和歌山・千代田にある。

南海線の車両は、特急用のクロスシート2扉車100系、一般用4扉車700・710系が主力である。高野線の車両は、特急用2扉車の2000系、高野山直通の2扉車2200系（ズームカー）、一般用でステンレス製の600系・610系が主力である。

D. 近畿日本鉄道

近鉄は全営業キロが581.7km、車両数は1700両を超える日本最大の私鉄である。ここではその全体の紹介はできないので奈良線・京都線・大阪線・南大阪線を主に紹介してみよう。近鉄の歴史はいうまでもなく大正3年に開業した大阪電気軌道が始まり、昭和2年に設立された子会社の参宮急行電鉄により伊勢への直通を果たした。昭和15年名古屋方の関西急行電鉄と合併した参宮急行電鉄は、翌16年に大阪電気軌道に合併、18年には大阪鉄道、19年には南海鉄道もこれに加わって近畿日本鉄道が発足したのである。都市間輸送、通勤輸送に観光客輸送、さらに地方交通線としての役割など広範囲にわたるさまざまな表情を見せてくれる。

§1 列車の運転

① 奈良線

布施ー近鉄奈良間26.7km。電車は大阪線・難波線をへて地下の箕谷駅に発着する。上本町ー布施間は大阪線と奈良線を分離した方向別複々線になっており、上本町と布施でそれぞれの線路別に分かれる。難波ー奈良間には、日中ほぼ毎時1本の有料特急のほか、一般通勤車により特急並みのスピード(36分)で結ぶ快速急行がラッシュ時7~12分間隔、日中20分間隔で運転され、急行が20分間隔、石切以東各駅停車の準急が終日10~22分間隔で(昼中20分)運転され、急行が20分、普通は日中、西大寺・瓢箪山へ交互にそれぞれ20分間隔、ラッシュ時には増発されるので列車密度はかなり高い。

② 大阪線

上本町-伊勢中川間109.0km 名古屋・伊勢への幹線であり、特急電車が頻繁に通過してゆく。一部の特急を除いて上本町駅地上ホーム発着だが、奈良線に比べると電車回数は少なく、日中は上本町-宇治山田間急行と上本町-青山町間急行がそれぞれ毎時1本ずつ、榛原以東各駅で運転されるほか、国分以東各駅停車の上本町-榛原間準急が毎時3本に国分・高安までの普通が10分間隔というパターン。ラッシュ時には準急・普通が増発される。

③ 京都線

京都-大和西大寺間34.6kmで京都からは、奈良・橿原神宮前および賢島ゆき有料特急のほか、奈良ゆき急行が毎時1本、橿原神宮ゆき急行が毎時2本運転され、普通は京都-西大寺間にほぼ15分間隔の運転。ラッシュ時には準急も加わる。

④ 南大阪線・吉野線

大阪阿部野橋に発着する106.7mmの路線で、橿原神宮前までの39.8kmが複線、その先、吉野までの吉野線25.2kmは単線。古市から分かれて河内長野へ向かう長野線12.5kmも一部を除いて単線である。吉野特急とこれを補完する急行が毎時2~3本走るほか、藤井寺以南各駅停車の準急が、阿部野橋-河内長野-橿原神宮前・御所間に毎時1~2本ずつの3系統合わせて12分間隔の運転。これに藤井寺までの普通が毎時5~6本入る。長野線は直通準急のほか、線内折返し運転が入って日中はほぼ15分間隔である。

⑤ その他 支線

橿原線---西寺---橿原神宮前 23.8km。日中10分間隔で運転。

生駒線---生駒---玉間 12.6km。終日は10分間隔で運転。

御所線---尺土---近鉄御所 5.2km。

道明寺線---道明寺---柏原間 2.2km。日中30分間隔。

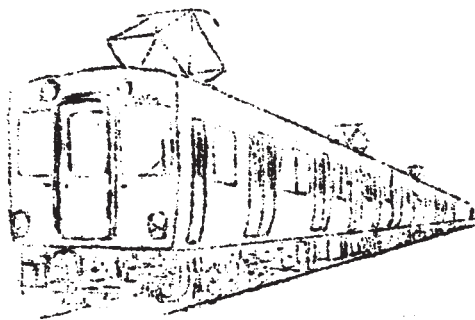
§2. 車両

使用線区によって実にさまざまな形式がある。マルーンの20m 4扉、一段降下式窓とシンプルなお車体デザインは共通した特色であるが、トランジスタホーンと呼ばれる警笛は不評をかている。また、奈良線車両は大阪線車両に比べて車体幅がやや広く、車体を左右に絞っているのが特

奈良線・京都線・橿原線・では 20m 4扉車の 8000系・8400系・8600系・8800系などが主力である。

大阪線では急行用の4扉クロスシート車 2610系・一般通勤用の4扉車 2410系・2400系・2800系などが主力形式として活躍している。南大阪線では、6000系・6200系が主力である。
※今回は、特急専用車両については紹介を省略します。

近鉄
8000系



Ⅴ、阪神電気鉄道

大阪梅田-神戸元町間の阪神本線を軸に約300両の車両で年間2億人を輸送しているが、営業キロは41.1kmで大手私鉄中の最小である。明治38年に日本のメトロポリタンの嚆矢として開業した。

§1. 列車の運転

① 阪神本線

大阪梅田-元町32.1kmで梅田と神戸方の芦屋-元町の4駅は地下駅である。元町以西は神戸高速鉄道へ乗り入れている。梅田-高速神戸間を金中、西宮、芦屋、御影、三宮、元町、西元町に停まって30分間で結ぶ特急は終日12分間隔で運転され、これに梅田-元町間急行と梅田から元町までの普通がそれぞれ12分間隔でかんでいる。特急は毎時3本が須磨浦公園まで直通する。ラッシュ時には準急が増発される。

② 西大阪線・武庫川線

西大阪線は尼崎-西九条間6.3km、ほぼ12分間隔で線内折返し運転。また武庫川線は武庫川-洲崎間1.1kmのみ営業し、単行運転を行なっている。

§2 車両

電車はすべて高性能車、19m前後の3扉車に統一されているが、車体下部の赤い床用車と呼ばれる急行用と、同様に青い床用車（ジェットカー）普通用に大別される。

急行用として7800系・普通用として5000系が主カ形式である。

F. その他

京阪神圏では、~~大手~~5社のほか、山陽電気鉄道、神戸電気鉄道、神戸高速鉄道、能勢電鉄、泉北高速鉄道、京福電気鉄道がある。このほか地下鉄では大阪市とこれに乗り入れる北大阪急行電鉄と神戸市、京都市がある

① 山陽電気鉄道

山陽電鉄は西代—電鉄姫路間54.7kmと電鉄飾磨—電鉄細千間8.6kmを営業する。電車は西代から神戸高速鉄道とらに阪急(阪急六甲まで)、阪神(阪神大石まで)へ乗り入れる。神戸高速鉄道、新開地—姫路間60分卒の特急は、20分間隔、ラッシュ時には15分間隔で運転される。電車両数は約200両、19m3扉の通勤車3000系のグループが半数以上を占める。アルビカー(日本最初)やステンスカーの分野では、パイオニア的存在の一つ。軌間1435mm。

② 神戸電気鉄道

湊川—有馬温泉間22.5kmと有馬口—^{三田}三田間12.0km、鈴蘭台—^下粟生間29.2kmの計63.7kmを営業。神戸市北部に開けた住宅地の通勤輸送鉄道として急成長を遂げている。電車は、神戸高速鉄道南北線の新開地まで直通。全電動車のアルビカー3000系4連5編成をはじめ、計30両余りの車両を保有しており、最大6連でも運転される。軌間1067mm。

③ 神戸高速鉄道

1968年(昭和43年)4月7日、わが国で最初の単管形態をもつ鉄道

が出現した。これはトンネルと軌道と駅のみをもつ会社で、運転される列車はすべて他社の直通運用というユニークなもので、意味と文字どおりのトンネル会社である。開業区間は阪急宮・阪神神戸・高麗神戸・西代の7.2 km(東西線)と湊町・新開地間0.4 km(南北線)である。つまり神戸市内の4つのターミナルを地下線で結んだ鉄道である。東西線と南北線は新開地で接続する。軌間は東西線が1435 mm、南北線が1067 mmである。

④ 能勢電鉄

川西能勢口(阪急宝塚線)・妙見山間12.2 kmと山下・胜利駅 2.6 kmを営業

⑤ 泉北高速鉄道

柏島^{ます}(南海線)・光明池間12.1 kmを営業。運転管理は南海線へ。

⑥ 京福電気鉄道

京都市の東と西に2路線を営業。東側の叡山・鞍馬線は14.1 kmの鉄道線、西の嵯峨・北野線は11.0 kmの軌道線である。

— エピローグ —

大阪では特に私鉄の役割が大きく京阪神圏の一円をきめこまかくカバーしている。そのことから主要な都市間にはほとんど複数の鉄道が互いに競争を争儀なくされることになり、鉄道全般のレベルアップに貢献したといえそうだが、一部の鉄道はすでに右線開発に行き詰まり、乗客数が頭打ちから減少に移りつつある。一説には在阪5私鉄それぞれに一つの車機を迎えているともいわれ、大阪自体がかかえる問題と合わせて、今後の動向が注目されるところである。

大陸横断特急 ① スーパー・コンチネンタル(カナダ)

バンクーバーからモントリオールまでの4633キロを、81時間がかかって走るザ・カナディアンはアメリカ大陸の最長距離特急である。

カナダに最初の鉄道が南通したのは1836年のこと、当時のカナダはまだ独立国ではなくイギリスの植民地だった。その後隣りの大国アメリカでは南北戦争が始まり、国内が混戦していたが、戦争が終るとカナダもアメリカに合併しようという動きが出てきた。アメリカに合併されることを嫌ったカナダ東部の人々は1867年に、独立したカナダ自治領をついた。そして、まだイギリスの植民地として残っている地方も合併し、大西洋から太平洋に達する広大な国をつくろうと考えた。問題は太平洋岸のブリティッシュ・コロンビア地方だった。この地方はロッキー山脈にさざぐられて、カナダ東部との連絡の方法がなく、むしろアメリカと合併した方が都合が良かった。

カナダが独立した年にアメリカはロシアからアラスカを買取りアラスカとアメリカの間にはさまれたブリティッシュ・コロンビア地方はアメリカに合併されそうになってきた。この地方をカナダに合併させるためにマクドナルド首相が出した切れは、大陸横断鉄道の建設だった。ブリティッシュ・コロンビア地方はこの計画にとびついて1871年にカナダ連邦に加盟した。

1875年大陸横断鉄道の工事が始った。樺太の中央
付1

都に相当する北緯50度の北の国の平原を横切り、ロッキー山脈を越えて太平洋岸に達する4000キロの鉄道はわずか10年で完成し、1885年11月7日ロッキー山中で大西洋と太平洋を結ぶカナディアン・パシフィック鉄道のレールが繋がった。ロッキー山中の建設工事には7000人の中国人が働いた。しかし突貫工事で完成した大陸横断鉄道の線路はお粗末なものだったので、すぐに改良工事にとりかからねばならなかった。

翌年の6月28日最初の大陸横断列車がモントリオールを発車し、6日目に太平洋岸のポート・ムーディに着き、新聞は「カナダ建国以来の最も重要な出来事」と報じた。

1899年6月カナディアン・パシフィック鉄道は大陸横断特急「インペリアル・リミテッド」を走らせ、モントリオールとバンクーバーの間を100時間で結んだ。

カナダとアメリカには合せて9本の大陸横断鉄道があるが、ロッキー山の北めはカナダの横断鉄道が最も素晴らしい。カナディアン・パシフィック鉄道は大陸横断特急にデツキつきの展望車、屋根のない青空展望車、ドーム車などを連結していた。1890年にカナディアン・パシフィック鉄道で登場した木製ドーム車は世界最初のドーム車だった。現在カナディアン・パシフィック鉄道を走っている大陸横断特急は、1955年生まれのザ・カナディアン。ステンレス製の美しい寝台車と食堂車を連ね、最後尾の車両は2階建のドームをもつ流線形の展望車。

カナダにはもう1本大陸横断鉄道がある。1914年に開通

したカナダ国鉄の大陸横断線でカナディアン・パシフィック鉄道より北の方でロッキーを越える。この線にはトロントとバンクーバーを糸きり大陸横断特急スーパー・コンテナルが走っている。

カナダでも旅客列車は大赤字のため1978年にアメリカのアムトラックと同じようなVIAという会社をつくった。VIAはカナダ国鉄の子会社でカナダの中距離旅客列車は政府補助金をもらい、VIAがカナダ国鉄とカナディアン・パシフィック鉄道の線路の上を走らせている。ザ・カナディアンもスーパー・コンテナルも現在はVIAの列車である。

ザ・カナディアンは21時45分、バンクーバーを発車する。カナディアン・ロッキーを訪れるためにこの列車を利用する人が多い。清潔なバンクーバーの町を出るとフレザー川の急流に沿ってだいにロッキー山脈の山々に入っていく。2日目の早朝にザ・カナディアンはロッキー麓の町カムループスを過ぎ太平洋と大西洋へ注ぐ川の分水嶺、キッシングホース峠を越え右に左に切り立ったロッキーの山々を見ながら谷を下り、タオレイクルーズに着く。このカナディアン・ロッキーで一番美しいという湖のほとりにカナディアン・パシフィック鉄道経営の立派なホテルがある。カナディアン・パシフィック(C.P.)は鉄道だけでなく航空・海運・トラック・ホテル・不動産・金鉱山などの分野にも進出している多角経営の会社で、カナディアン・パシフィックの飛行機は日本へも乗り入れている。次に停るバンフはカナディアン・ロッキー観光の玄関口。

このバンフから北へカナダ国鉄の馬尺のあるジャスパーの間には 3000メートル級のロッキーの山々に囲まれて美しい湖や氷河が点在し、カナダ観光のハイライト。

ザ・カナディアンは山を下ってお昼前にロッキー麓の町カルガリーに着く。カルガリーから東へ延及2500キロにも達する広大な平原が広がり行けども行けども地平線まで麦畑が続いている。アメリカ北西部からカナダに続く大平原は世界一の小麦の産地で「世界のパン筥」と呼ばれている。カナダの大平原に夕陽が傾き、3日目の夕方マニトバ州の中心 ウィニペッグに着く。ここで北のカナダ国鉄線を通ってきたスーパー・コンテナントレと合流し、一本の列車となる。

ウィニペッグを過ぎると今度はどこまでも針葉樹の林が続く。4日目の朝 五大湖の一つスペリオール湖の北岸を通る。

湖の岸近くまで岩山が迫り、ロッキー走成えとともに大陸横断鉄道の建設に苦勞した所。4日目の夜サドバリーでトロント行きの客車を切離したザ・カナディアンは5日目の朝カナダの首都オタワに着く。列車は最終コースを走り終着駅モントリオールへは11時に到着する。

モントリオールからセントローレンス河に沿ってトロントまでは539キロ、ちょうど東京と大阪の間と同じぐらいの距離で、鉄道の利用客が最も多い。この区間には昔から高速特急が走っていた。1931年頃には平均速度110キロに達し、イギリスを抜いて世界で一番速い列車だった。

by Shinji Yabuchi
付4

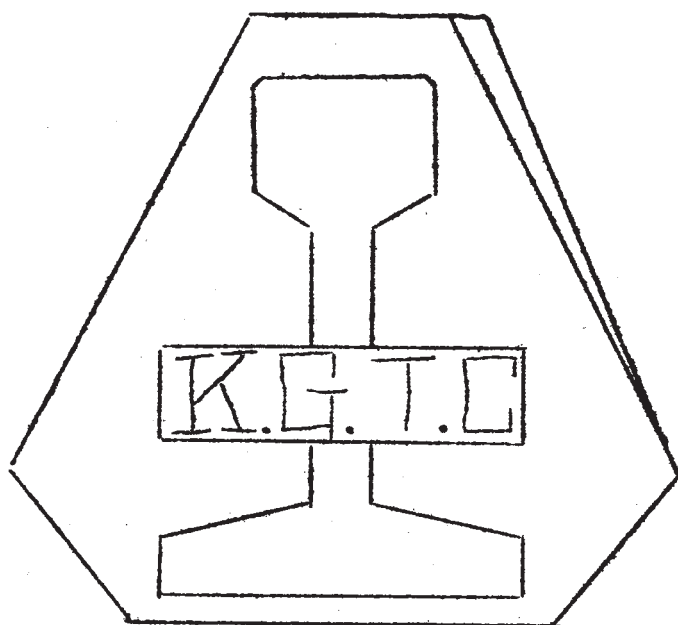
部員紹介

H3 A 新井 寿 市営地下鉄上永谷駅 ヲロシク
 C 梅原 淳 山下久美子 IS Best!
 G 田中 良笑 原稿書きがぶっおた。117系欲しい!
 G 加藤 裕康 目標ドンキーコング一面征覇!
 I 安達 義彦 一日一回増!!

H2 A 城山 圭一郎 模型研 ヲロシク!
 B 小森 康雄 みなさんごくろうさおでした。
 D 井上 靖章 キセルの仕方 教えます。
 D 石崎 潤 パンタックスズームレンズが欲しい。

H1 B 百瀬 徳一 時間が足りない!
 C 松本 大造 レフティングウォークマンが欲しい。
 C 星野 剛信 部費をなくそう!
 F 小倉 進 鉄研よろしく!
 H 矢渕 真司 黒字相鉄、赤字国鉄。

M3 A 加曾 利孝明 レイアウトが欲しい。
 3 B 藤井 光夫 ESS ヲロシク!
 2 A 矢後 克太郎 お金が欲しいよ〜
 1 A 吾郷 孝文 全線踏破
 1 B 前田 靖 踏み切が欲しい。
 1 B 矢島 裕久 Nゲージが欲しい。

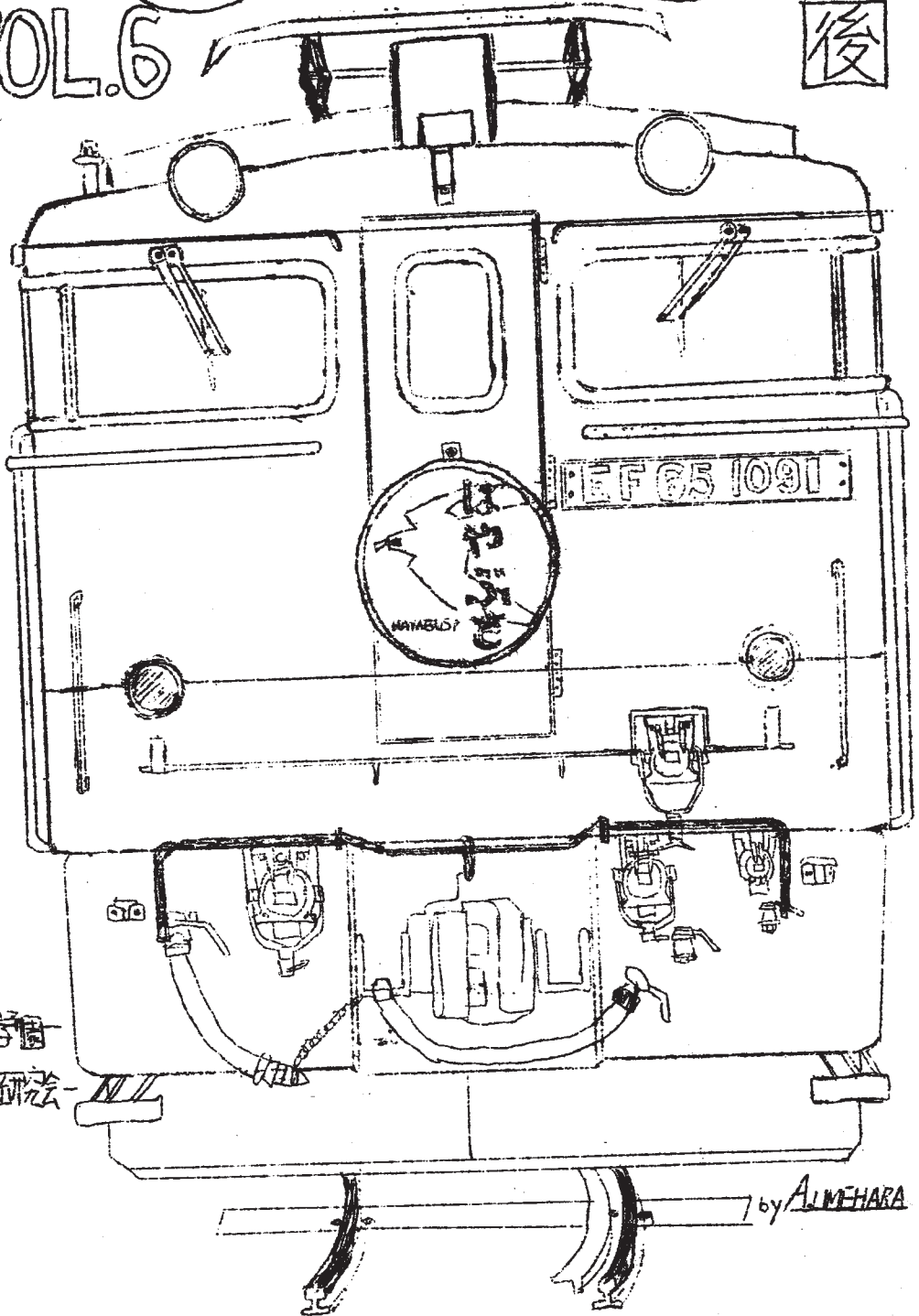


鎌倉学園
鉄道研究会

てつ3

VOL.6

後



鎌倉学園
-鉄研会-

by ALMEHARA

DC 急行

北海道—北海道はDC急行の天下であり運転本数も多い。運用を見ると、特急の場合は、本州との連絡を主として、函館起点なのに対して、急行は本州連絡用もあるが、道内で主要都市と結ぶ方が目立っている。車両は北海道用の主に本線を活躍しているキハ56、支線にはキハ22が主力で活躍している客車改造の初代キハ40に代って近年導入された朱色のキハ40キョーカル急行に使用される日が来るだろう。1~2両で走る小単位のローカル急行が多いことも北海道の特徴となっている。

過去において日本一のロングランナー「ニセコ2号」は根室を8時30分に出発し函館へ23時05分に到着するまで14時間35分829.4kmを走った。一方日本一のショートランナー「しれとこ1号」は標準線根室標準発の普通列車322Dと釧路(せんろ)線、川湯発の同じく、4623D列車が標茶で併結し、313D急行、「しれとこ1号」となるが、急行列車としての区間は標茶→釧路で48.1kmしか走行していなかった。

札幌発札幌行き、の循環急行「いばり」はキハ22がたった1両で走り、胆振線内では唯一の急行列車であった。室蘭千歳両線は「ちとせ」函線は「らいでん」に併結し、札幌↔札幌を結ぶユニークな急行である。この列車もダイヤ改正('80)で廃止されている。

東北一幹線は電化しているが、DC急行は、
大手を振って走っている。地方の都市間連絡と、
点状の観光地を結ぶ列車が多く、首都圏
から列は「おか」「いいで」「出羽」「奥久慈」「ときわ」
などがある。

仙台、盛岡、山形などを中心とした小単位の急行
が分割、併合を繰り返しながら、それぞれ目的地
を目指し多層建て列車が多いことが特徴であり、
DCの利点を十二分に発揮している。

二階建て、三階建て急行は各地にあるが、東北
のは複雑怪奇でそのダイヤの見事さに感心してしまう。
身軽なOC急行は東北地方を縦横無尽に走りま
わっている。また、循環急行では盛岡→盛岡(下り)
の「五葉」、(上り)の「そとやま」がある。

中部、北陸、関西—新潟・長野付近のDC急
行も小単位の主要都市間の連絡列車が多く、
もっぱら支線での活躍となっている。スキーシーズン
などでは臨時急行なども多数運転される。
が地味な存在である。その中にあって名古屋—
中央・信越本線経由—新潟間を走る「赤倉」は日
本の中央部を縦断する列車であり、また「しらゆき」は
金沢から日本海縦貫線を青森まで755.9キロを走破
する。「越後」は新潟—大阪を結ぶなどA級急
行もある。ともに全線架線下を走るDC急行で
ある。関西地区も来電化の支線・本線が入り
乱れており、東北同様多層建て急行が多い。

紀勢本線電化によって現存のパターンは少々変わるであろうが、大阪、京都、名古屋を中心に放射状に走る列車は、観光地および地方都市を旅行者に合わせ、ビジネス客にも利用しやすい時間帯にそれぞれ組まれている。

中国、四国、九州—これら西日本はDC急行は数多く、そのほとんどが「観光地を結んでいる」ようだ。中国地方は陰陽連絡の支線に大阪、名古屋、京都また、姫路、岡山、広島などを起点とした急行がある。

四国の急行はヘッドマークを付けていることで注目を浴びているが「四国はディーゼル王国と言われる程車種が豊富で、急行列車とはいえ他で見られないユニークな車両(キニ19, キユ25など)」が連結している。高松を中心に島内を隈なくネットしており、その役割は大きい。

九州はまさに観光急行の感が強く、電化区間のECなどと共に博多や別府などから各路線にDC急行は足を伸している。「ひこさん」「はんだ」「西九州」「佐多」「綿江」や「由布」「出島」「平戸」「火の山」「えびの」「湯前」などは観光色の強い列車だが、'80.10の大改正で「前者は快速に格下げ」されるか「廃止」になっている。また大改正ごとに削り減されていくので「DC急行ファンにとっては言成に惜しいものである」。

全国のDC急行の運転区間と往復数(80.10現在)

地方	列車名	区間	往復数
北海道	すずらん	函館—札幌(室蘭・稚線 経由)	運休1 季節1
	宗谷	函館—稚内	1
	せたな	函館—長万部	1
	らいでん	札幌—倶知安(目名 まで普通)	3
	ちとせ	札幌—東室蘭(室蘭まで 普通)	2
	えりも	札幌—様似(内本は 静内—様似間普通)	3
	かむい	札幌—旭川(DCは本線)	1
	狩勝	札幌—釧路, 帯広	3
	天北	札幌—稚内(天北線経由)	1
	なよろ	札幌—旭川↔名寄	2
	大雪	札幌—網走・釧路・旭川— —遠軽	3
	はぽろ	札幌—幌延	1
	るもい	旭川—留萌	2
	礼文	旭川—稚内	1
	ノザップ	釧路—根室	3
	紋別	札幌—興部(遠軽まで普通)	1
	しれとこ	釧路—網走	2

地方	列車名	区間	往復数
東北	しもきた	盛岡—弘前	1
	むつ	青森—秋田	2
	こまくさ	青森—山形	1
	よねしろ	秋田—盛岡・宮古	2
	深浦	青森—弘前(深浦 ^{まで} 普通)	1
	むろね	盛—仙台	2
	からくわ	盛—一の関	1
	さかり	盛岡—一の関	1
	陸中	仙台—宮古	2
	はやちね	盛岡—釜石	2
	そとやま	盛岡→盛岡(下り・上り)	1
	五葉	盛岡→盛岡(上り・下り)	1
	リアス	盛岡—釜石	1
	あさひ	新潟—仙台(柴坂線)	2
	秋	仙台—新庄・青森	2
	もがみ	仙台—羽後本荘	1
	月山	酒田—山形・鼠ヶ関— —仙台・山形	3
	たざわ	仙台・盛岡—秋田	2
	きたかみ	仙台—秋田・青森	3
	羽走	秋田—新潟	2
	いなわしろ	郡山—喜多方・只見・会津 ^{田島}	1
	いわき	水戸—郡山・平—福島	2
	あかの	仙台—新津・新潟	2

地方	列車名	区間	往復数
東北	いいで	上野—新潟(郡山経由)	/
	おか	上野—秋田	/
	出羽	上野—酒田	/
	奥久慈	上野—常陸大子	2
	ときわ	上野—水戸・平	2
中部	奥只見	会津若松—小出	/
	野沢	長野—長岡	/
	ひめか	青海—新潟	/
	うおの	新潟—越後川口	/
	白馬	金沢—松本	/
	しらけ	青森—金沢	/
	赤倉	新潟—名古屋(松本経由)	/
	能登路	金沢—輪島・珠洲・穴水 ・七尾・宇出津	4
	ゆのはな	金沢—和倉温泉	季節 /
	のりくら	名古屋—下呂・富山・金沢	4
中国	たかやま	大阪—飛騨古川	/
	大糸	名古屋・福井—出雲市	/
	丹波	大阪—天橋立・豊岡	4
	丹後	京都—細野・城崎・舞鶴	6
	わかさ	東舞鶴・西舞鶴—敦賀・福井	2
	但馬	大阪—鳥取・浜坂	2
	だいせん	大阪—浜田・鳥取	2
	さんべ	博多—鳥取・下関—米子	2
	美保	鳥取—出雲市	/
	あきよし	下関—益田	/

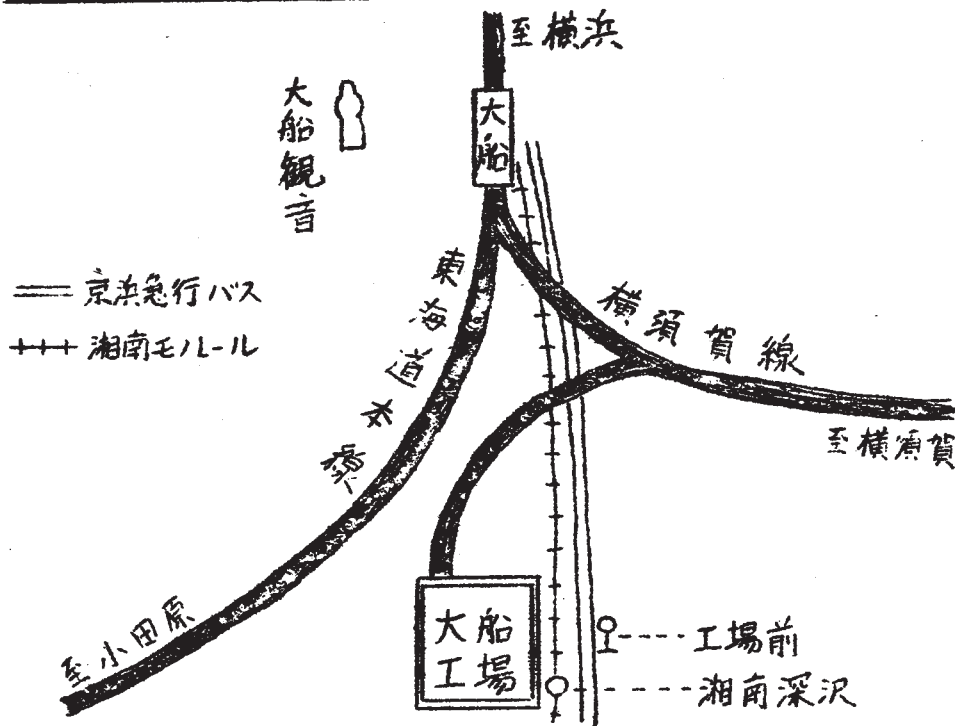
地方	列車名	区間	往復数
中国	ながと	米子—長門市	1
	石見	米子—益田	2
	ちと"リ	広島—米子・鳥取	2
	たいしゃく	広島—備後庄原・落合	2
	伯耆	岡山—米子	2
	砂丘	岡山—鳥取・倉吉	2
	みささ	大阪—鳥取	2
	みまさか	姫路—中国勝山	3
	志摩	京都—伊勢市	1
	平安	名古屋—京都・柘植	1
近畿	きのくに	天王寺—新宮・白浜	6
	紀ノ川	京都—和歌山	1
	紀州	紀伊勝浦—名古屋	2
	はまゆう	紀伊勝浦—鳥羽	2
	かすか	名古屋—奈良	3
四国	うわじま	高松—宇和島	7
	いよ	高松—松山	5
	土佐	高松—高知	4
	あしずり	高松—中村	5
	むろと	高松—牟岐	2
	阿波	高松—徳島	9
	よしの川	徳島—阿波池田	6
九州	出島	博多—長崎	3
	弓張	博多—佐世保	3
	平戸	博多—長崎(唐津経由)	1
	えびの	熊本—宮崎	3
	くまがわ	熊本—人吉	1

地方	列車名	区間	往復数
九州	火の山	別府—宮地・熊本	9
	由布	別府—博多	3

国鉄・大船工場について

鉄道研究会では、今年の4月5日に大船工場を見学した。
そこで、その時いただいた資料をもとに工場の概況を
まとめてみようと思う。

1 工場の位置



2 工場用地面積・建物面積

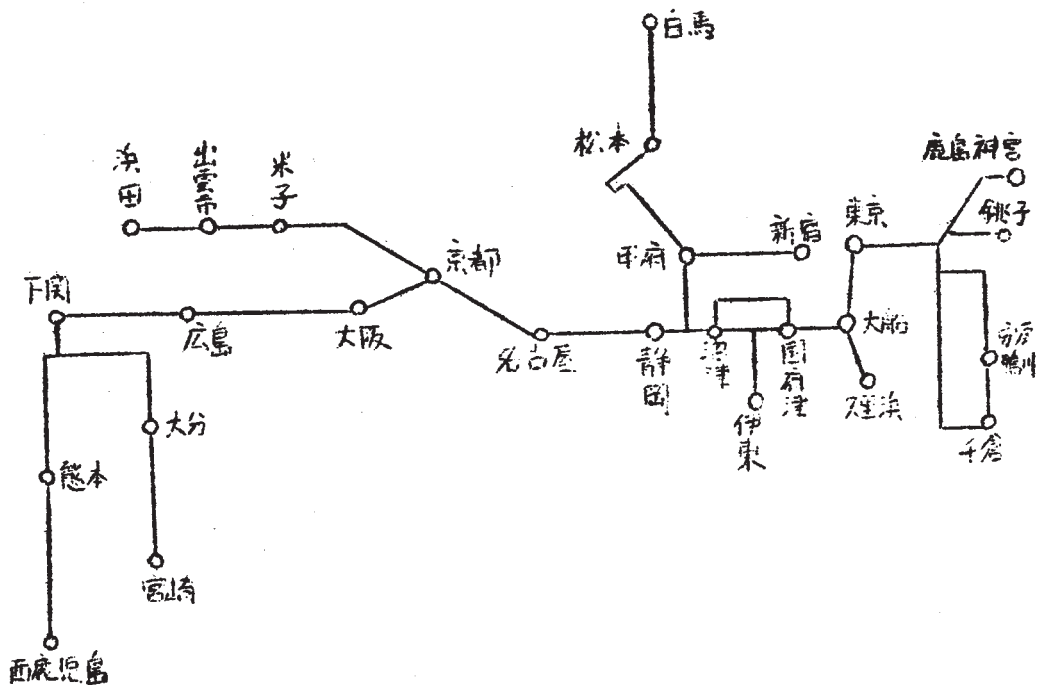
工場用地面積 213632,1 m²

建物面積 59490,3 m²

3 工場の現況

昭和20年12月創立以来、湘南・房総地区の通勤用電車、
房総地区のし特急電車、関東・九州を結ぶフルタイム特急寝
台客車の検修担当工場として、車両の近代化に対応するため、技
術の向上と修理設備の近代化に努めている。

4 担当車両の走行範囲



5 車両検修

A. 電車 (1) 担当範圍

- (ア) 大船電車区 (南フナ) ---- 横須賀・総武線快速電車 (113系)
 (イ) 国府津運転所 (南コツ) ---- 東海道線・伊東線 近郊 (113系)
 (ウ) 幕張電車区 (チマリ) ---- 総武線快速・横須賀線 (113系)
 房総特急電車 (183系)

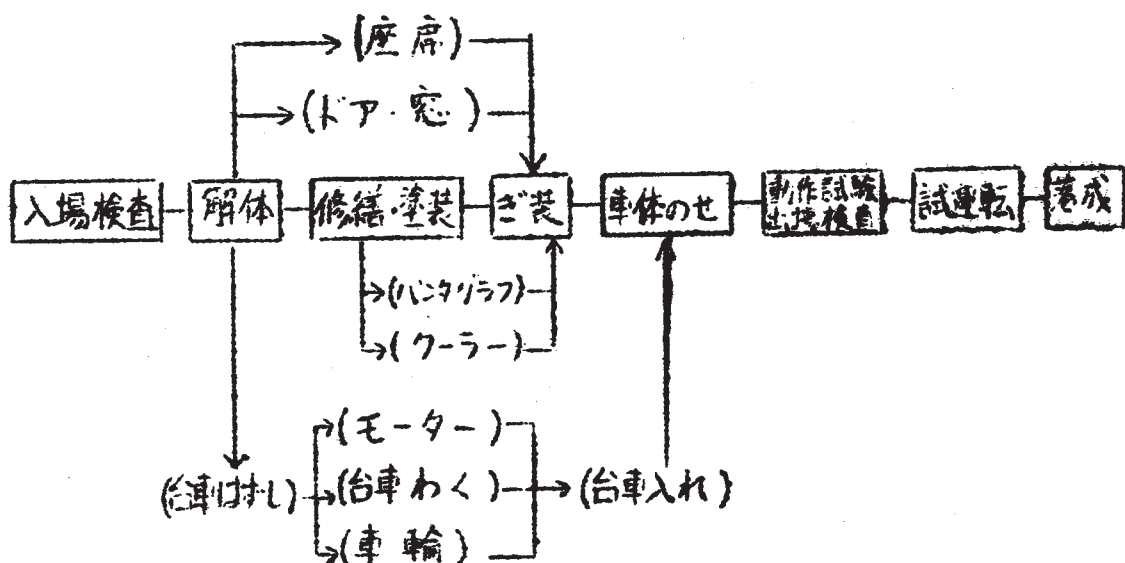
(I) 静岡運転所 (第2) --- 静岡・浜松地区通勤用 (111・113系)

(オ) 沼津機関区 (第2) --- 新殿場線通勤電車 (115系)
身延線通勤電車

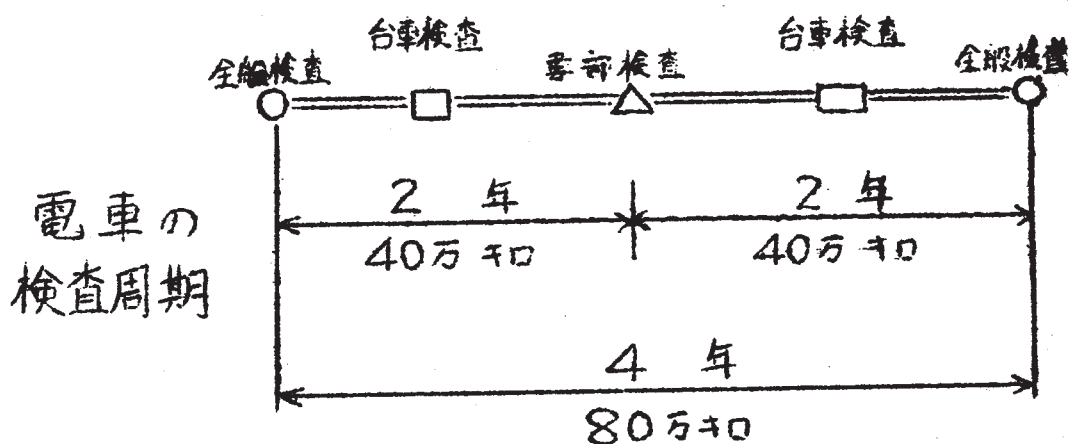
B. 客車

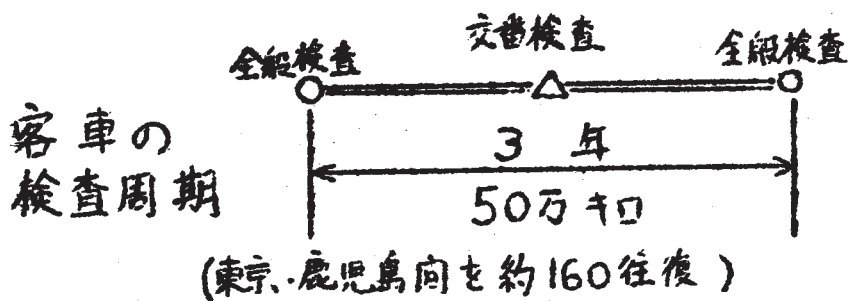
品川客車区 (第2) --- フルトレ; あさかせ; はやぶさ; 富士
出雲 (24系25形)

(2) 車両検修工程



(3) 検査周期





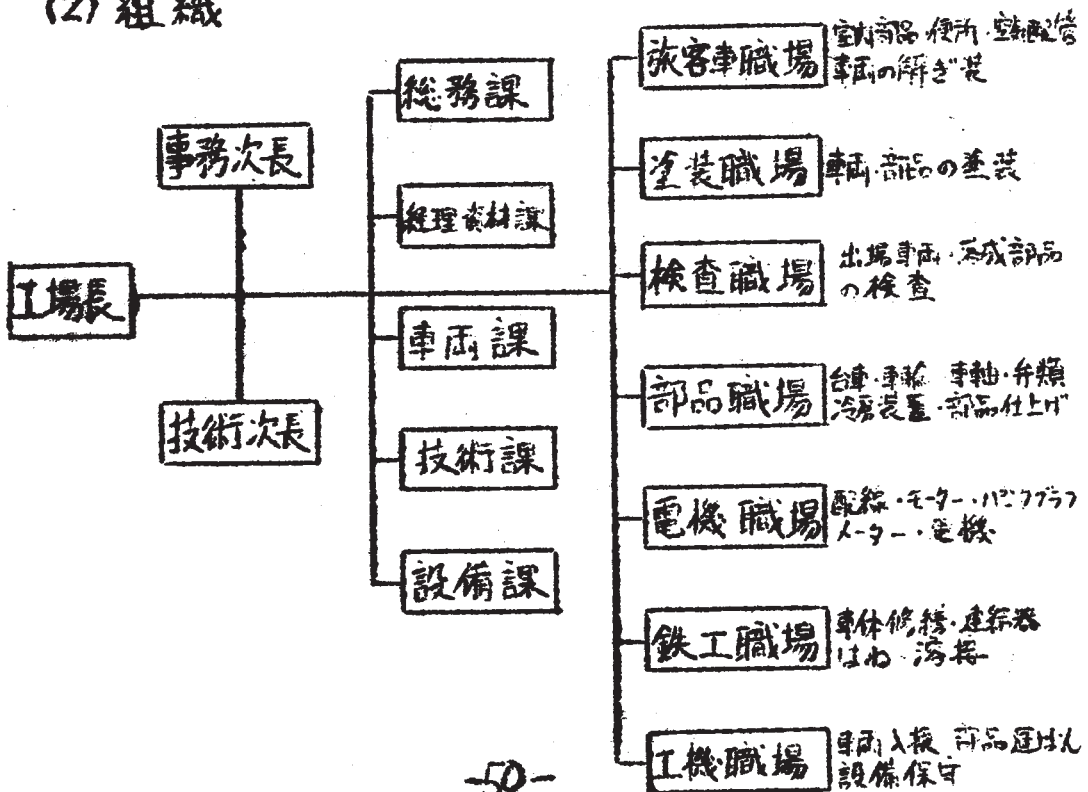
(注) 全般検査 ---- 各部品を取りはずし、うえ、解体検査を行うほか、塗装など全般的に検査するもので、規模も大きく最も高価な検査。

要部検査 ---- 全般検査の中間段階で、モーター、台車、ブレーキ等主要部分を取りはずし、解体して行う検査。

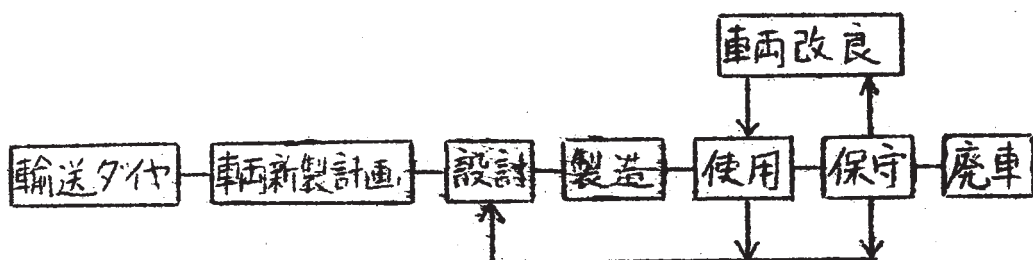
6 職員・組織

(1) 職員数

(2) 組織



1. 鉄道車両の管理体系



2. 鉄道工場の業務

(1) 鉄道車両の定期検査 (全般検査・主要検査)

運輸省令で定められた一定走行距離、又は期間で車両を分解して大きな検査・修繕を行う。自動車で言う「車検」に相当する。

(2) 鉄道車両の改造工事

- ・冷房装置取付工事 ----- サービス向上
 - ・普通客車をお座敷客車に改造 ----- 新しい需要の喚起
 - ・運転室前面強化工事 ----- 踏切事故対策
 - ・便所汚物処理装置取り付け工事 ----- 環境保全
- 等

(3) 全国の鉄道工場配置

全国の車両は、貨車を除いて配置箇所と検修担当工場が決まっており、前記の業務を全国各地の鉄道工場で行っている。

新聞より拾った国鉄関係の記事

——— 主に首都圏 ———

今年1982年1月1日～5月31日までの読売新聞から、目立った記事をピックアップしてまとめた。

1月4日(月) 走行中の車掌車 燃える!!

PM 10:10頃、東海道線 富士川・富士駅間で、名古屋ターミナル発札幌ターミナル行き貨物列車の最後部車掌車が燃えた。静岡局の調べでは、石油ストーブの火が何かに引火したらしいとのこと。

1月6日(水) 東北・上越新幹線車両に欠陥

欠陥が発見されたのは、昨年の11月25日。既に、線運転中の列車が160km/hで長岡駅に入る直前、ATCのブレーキが作動すると同時に、運転台で過電流を示すランプが点灯した。新潟車両基地で調べたところ、12両全車に付いている48つのモーターのうち、40つがショートしていた。国鉄では故障の原因となったモーター制御回路の改良を計432両に実施することを決めた。

1月14日(木) 東北新幹線・全線レールつながる

東北新幹線最後のレール締結式が、大宮駅北端の高架上で行われた。これで大宮・盛岡間466kmのレールは完全に結ばれた。昭和46年10月の工事認可以来、11年ぶり

1月23日(土) 幻のブルトレ検査係

東京機関区で、機関車検査係45人に対し、乗車してもいい、東京・静岡間を検査便乗したことにして、55年度約860万円、今年度(昨年4月～12月)680万円のヤミ出張手当を支給していたことが、東京南局の調べでわかった。

1月25日(月) ついに車両削減

東北・上越新幹線の大宮以北本格商業に伴う11月のダイヤ改正で、在来線の特急・急行・ローカル列車の編成両数を削減する方針を固めた。年間1兆円を超す大赤字財政再建のため、動力費等の節減と乗車効率の向上が目的。

1月29日(金) 国電、ホームに体当たり

AM 8:25頃、大阪・天王寺駅で、阪和線の和歌山発当駅行き区間快速電車がホーム入線後も減速せずに暴走、車止めに乗り上げ、ようやく止まった。同電車は約1400人で満員だったが、39人が負傷した。

2月3日(水) 東北・上越新幹線 駅名出そろっ

仮称だった5駅の名称が決った。()は仮称。

東北→ 那須塩原(新塩原) 新白河(新白河) 白石蔵王(新白石)

上越→ 上毛高原(上毛高原) 燕三条(燕三条)

2月6日(土) 運転士がいな、!!/ 値上げ申請

朝方、常磐線綾瀬駅3番線ホームで、AM 6:02発の松戸行きが、出発時刻になっても出発しなかった。調べたところ、運転士がいなことがわかった。これは、同駅構内の仮眠所で寝ていた運転士が寝すぎしてしまったもの。一方、この日は国鉄が4月20日に値上げ(6.1%)するため申請を運輸省に提出した。

2月27日(土) 全線、がっちりレールに

昭和51年2月から進められていた東海道新幹線東京・大阪間のレールを取り替える「若返り工事」の最後のレールをつなぐ締結式が、同線浜松工場への

副本線(引き込み線)で行なわれた。この工事は、レールの磨耗がひどくなったため、1m当たり50kgの重量レールを60kgに替える「重軌条化」工事で、これで新幹線は全線60kgレールとなった。

3月2日(火) 新幹線、大宮駅へ

東北新幹線 大宮・盛岡間の高架橋が完成したのに伴い、正午すぎ、試験列車(925型・7両編成)が、1番線ホームに初入線した。

3月6日(土) 貨物輸送トンド底・常時カラ、ホ3万両
国鉄赤字の大きな要因である貨物部門の56年度輸送実績は、昨年度をさらに約14万に下回り、1億1千万に前後まで落ち込むことが明らかになった。これは、S22年度に近い低レベル。国鉄貨物局によると、貨車1両が仕事にありつけるのは、6日に1回ぐらいだという。少なくとも、常時3万両が通んでいる勘定になる。

3月14日(日) 新婚の門出、新幹線止める

PM.4:50頃、岐阜羽島駅構内で、新婚旅行見送りの人が打ち上げたクラッカーの紙テープが架線にからまり、ホームに入っていた「たま253号」が発車できなくなった。同列車は34分遅れて発車した。

3月15日(月) フルトしにDL突っ込む!!

AM.2:15頃、名古屋駅構内10番線ホームで、フルト「紀伊」の機関車付け換え作業中、同列車に連結するために接近してきたDD51717が暴走して14号車(おネッ)に衝突、客車の下にもぐり込むようにして止まった。原因は、機関士の酒気帯び運転。尚、乗客69人のうち、1人が重傷、機関士を含めた14人が軽傷を負った。

3月18日(木) 国電カーテン上がる

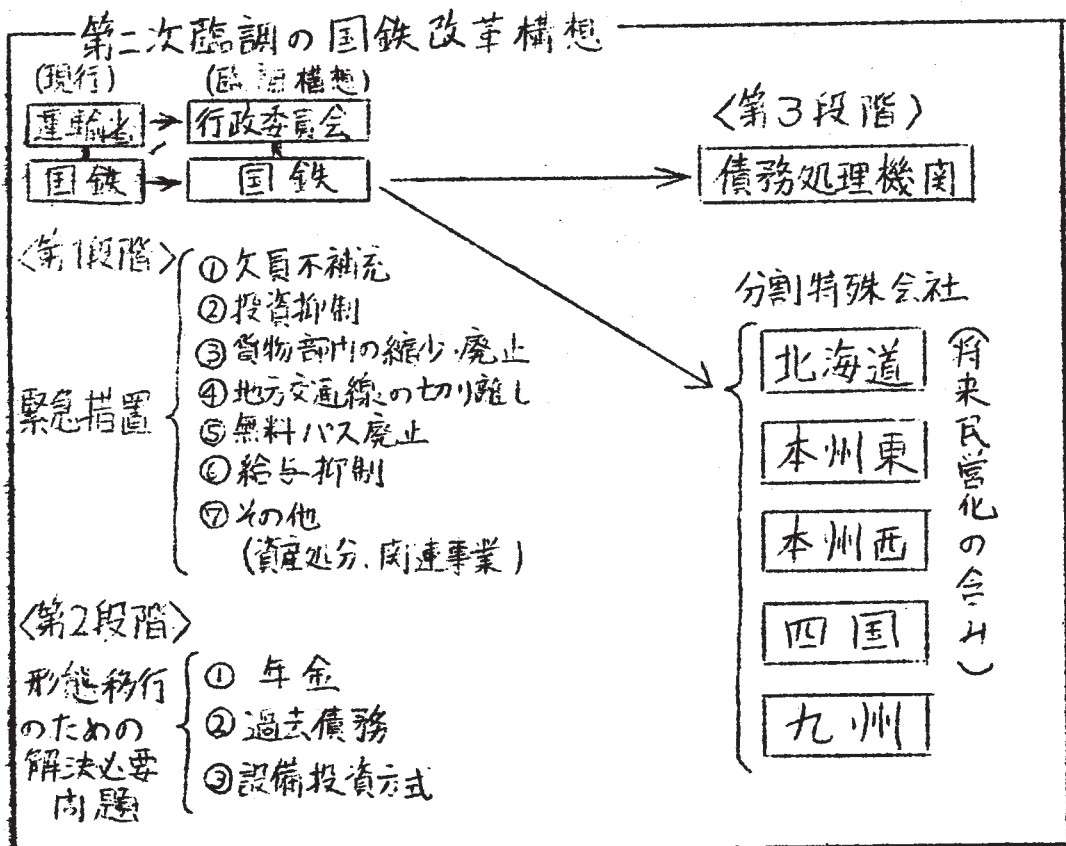
首都圏を走る国電・中距離電車は運転席のカーテンがおりていたが、この日から上げられた。勤労東京地本が「カーテン闘争」を始めたのは、S40年。「うしろが気になる」「運転に集中したい」等の理由で、まず左側をおろした。そしてS46年にマル生(生産性向上)運動で、当局側が運転士の諸動作を監視したため中央をおろし、S49年には右側もおろして全部仕切ってしまった、というわけである。

4月21日(水) 国鉄、5年連続値上げ……

値上げ率平均6.1%、初乗り110円～120円に、たまらない……。

4月24日(土) 国鉄、5地域に分割、再建へ緊急策

臨調首脳は、現在の国鉄を下図のようにしたいとの意向を表明した。



5月9日(日) 大型不発弾、国電止める

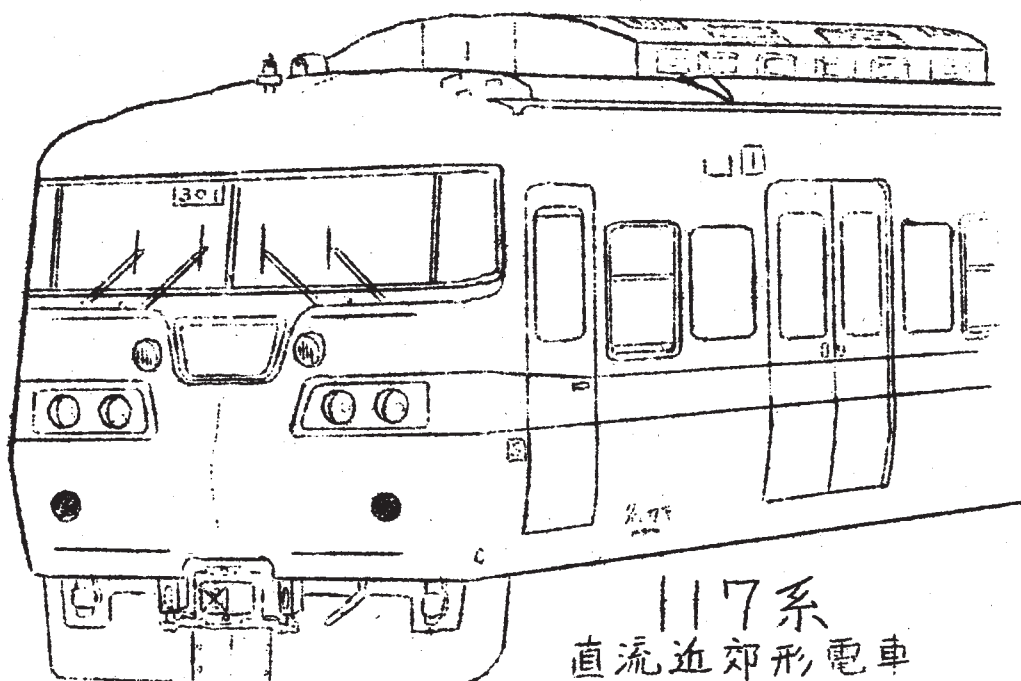
京浜東北線 赤羽-東十条間にある新幹線工事現場で見つかった大型不発弾の撤去作業で国鉄電車がAM.9:00~PM.4:00止まった。

5月23日(日) 東北新幹線の指定券前売り開始

開業日の列車11往復(22本)中、昼間走る18本の座席はAM.10:00の発売開始と同時に売り切れた。人気かあたるのは「やまびこ1号」。

以上、ずと書いてきたが、このほかにもいろいろな記事があった。ネズミによる列車大混乱、車掌なしの国電、etc

—— H3G. 田中良実 ——



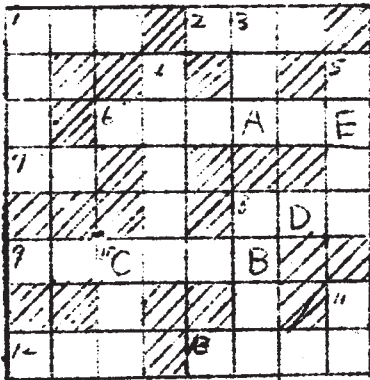
117系
直流近郊形電車

[絵は、7/116 (中京地区用)]

鉄道パズル (K&T.C部長井上 晴章)

さてここで少し頭の体操をして下さい。今すぐには、
いわずに家や旅先の列車の中で時刻表を頼りにゆ
っくりとお楽しみ下さい。(解答は7ページ)

1 鉄道路線クロスワード

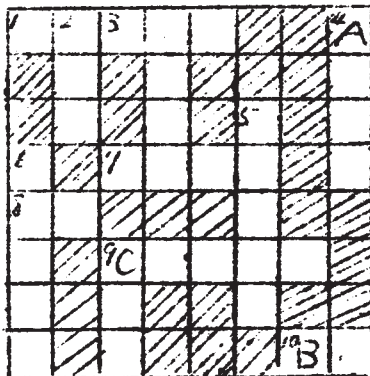


- クテ 1 大和路北辺の通りそく走るローカル線
3 新潟県の一支部が全線を通る列車
は旧線往復
4 北海道の炭鉱地帯を走る支線
5 大部分が単線・非電化の近畿地方
の幹線
8 ノンストップ急行が走る四国の幹線
9 佐賀県内だけ走る支線
12 路線長19.5kmの宮崎県内の支線

ヨコ

- 1 東北地方のリアス式海岸にそって走る支線 2 天の橋立を見ながら走る支線
6 北九州の炭鉱地帯を貫く路線で、快速「あさぎり」が走る。
7 紀勢本線への経路線 8 琵琶湖を見ながら、特急「雷鳥」と新幹
線が走る路線 11 大畑の大ループ線である各線
12 吉野川にそって走る幹線 7 日本一の幹線

2 駅名クロスワード (1)



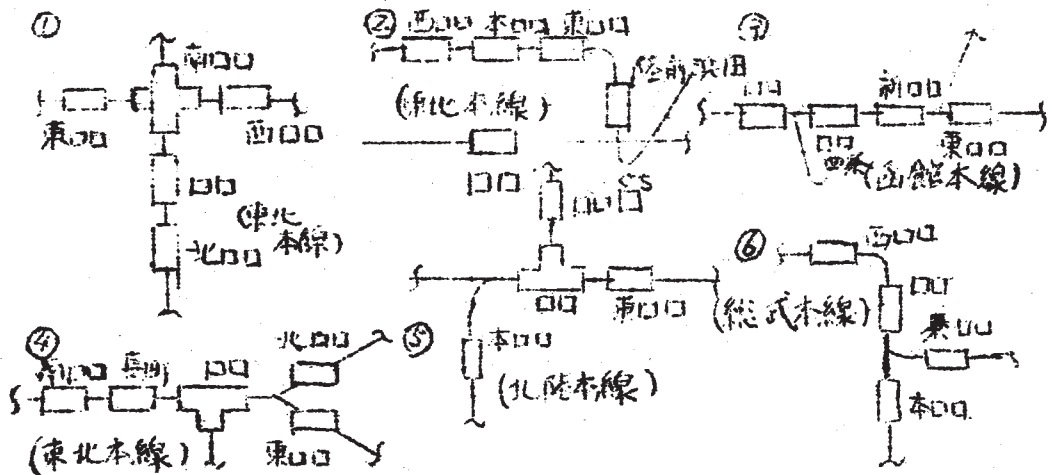
- クテ 2 西郷さんと比への玄関口
3 神奈川県下一の都市
4 東上条-?-川口
5 明治村とニッパツファクションの駅
6 マス屋横丁の駅
7 矢向-?-崎

- ヨコ 1 皇居をおおぐ日本一の駅
7 古都○○○○

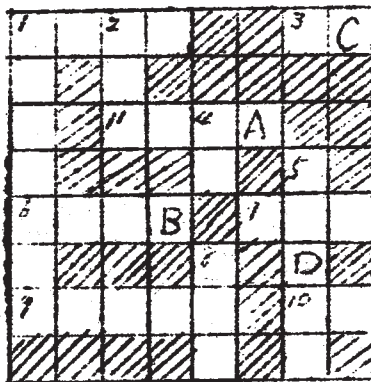
8 成田・外房・内房への分岐駅 9 新都心高層ビル街の駅
10 上野ー？ー赤羽

3 駅名東西南北

ここに書かれた①～⑥までの□の中にはそれぞれ同じ漢字が入ります。(すべて国鉄線です)



4 駅名クロスワード (2)

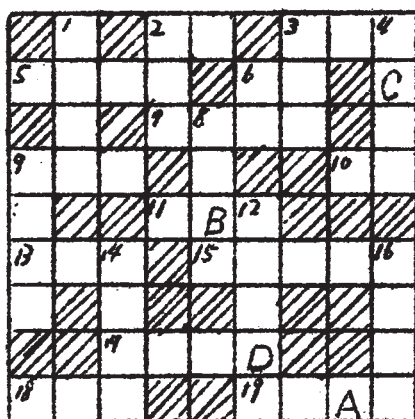


7 テ / 磐田ー？ー浜松
2 及位と書きます
4 常磐線と山手線の駅
5 新幹線とホトアイランドの駅
8 伊那路の中心地
9 大阪から北の玄関口は？
南は？
3 白河の小京都

6 予讃線終着駅
7 下町と江戸の駅

9 日本最？端の駅
10 平等院とお茶の駅
11 終海ー？ー伊豆の国

5 列車愛称名クロスワード (満点は無視する。)



9 テ1 名古屋-紀伊勝浦間の急行。

2 水戸-平-福島間の急行。

3 17号は上野19番線から発車する。

4 大阪-富山間急行。

6 宇都宮、福島、山形、横手を通るDC急行。

8 名古屋-高山、金沢間急行。

9 運転距離150キロたらずのミニ特急なのに全車指定席。

12 北海道唯一の電車特急。14 房総方面急行-内房・外房・水郷・渡島。

16 予讃本線走破の急行。

30 2 静岡県東部の旧国名。3 田沢湖・支笏湖について深い湖。

5 最上川・球磨川とならぶ日本三急流の一

6 後鳥羽上皇や後醍醐天皇が流された島 7 和歌山市を流れる川

9 「富士」の前の南極観測船。10 伊勢〇〇国立公園。11 日本の国花。

13 イイヌ語でのこと。15 日本アルプスに住む特別天然記念物の鳥。

17 越後国の別称。18 樹木と「お釜」で有名な山。

18 宮城、岩手、秋田三県の県境に位置する標高1628メートルの山。

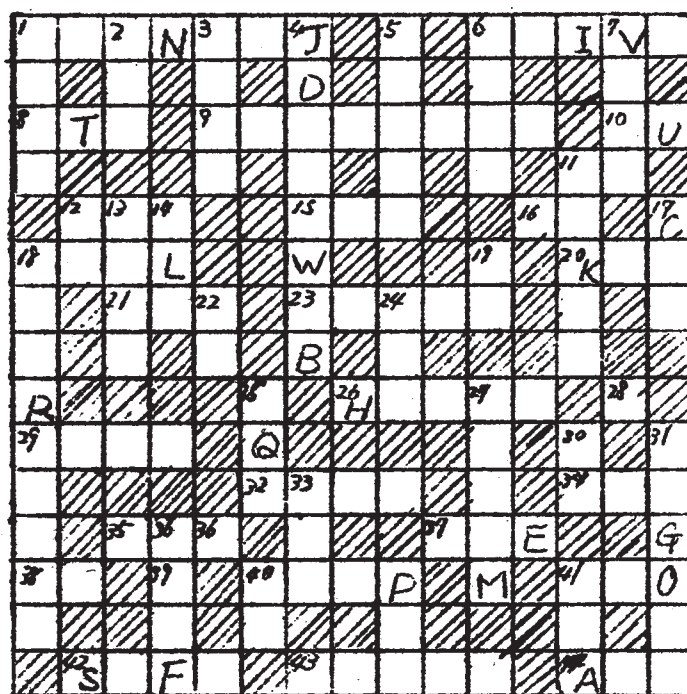
6 駅名クロスワード (3) (満点は無視する。)

国鉄では、S55年11月に全国約750駅の記念スタンプを化粧なをしをした。スタンプには駅名の他に駅のシンボルフレーズが刻まれているそしてそのシンボルフレーズの特徴は色3種、形4種計12に分けられた。この問題ではヒントがすべてシンボルフレーズ、色、形で書かれています。それを頼りに駅名を探して下さい。

例) 時計台の鐘が聞える駅 (□・赤) ----- 札幌駅
 にぎやかな七夕祭りの駅 (○・赤) ----- 青森駅
 日本一の湯けむりに囲まれた駅 (○・紫) ----- 別府駅
 国鉄線最高地点の駅 (○・黒) ----- 野辺山駅

12種類の特徴は次の表のようになっています。

	○	□	◇	◇
赤	動・植物 (イ)	近代的建築物 (ロ)文化施設	風俗・祭 (ハ)行事	レジャー スポーツ (ニ)
黒	自然景観 (ホ)	史跡文化財 (ヘ)	詩歌・文学 (ト) 伝説・作家	国鉄NO.1 (チ)
紫	温泉 (リ)	伝統工芸 特産物 (フ)	味覚 (ロ)	産業 (オ)



タテ

- | | |
|------------------|-----|
| 1 愛国から幸福へロマンの駅 | (ト) |
| 2 豪華けんらん城郭七ツの駅 | (ロ) |
| 3 駿府城址と・登呂遺跡のある駅 | (ハ) |
| 4 天龍峡谷と舟下りの駅 | (ホ) |
| 5 源頼光・鬼退治の駅 | (ト) |
| 6 氷川さまと富義の街 | (ヘ) |
| 7 湯の香ただよういで湯の町 | (リ) |

11 木曾川の舟下り日本ラインの駅	(二)
13 未来をひらく瀬戸大橋架橋地の駅	(四)
14 日本平・羽衣の松のある駅	(休)
17 わさびの花咲く安曇野の駅	(休)
18 信越国境いで湯とスキー場の駅	(リ)
19 四季おりおり味覚の町	(ル)
22 豊富な地下資源石灰石の駅	(ヌ)
24 勇壮なクモ合戦の伝わる駅	(ハ)
25 野島と手賀沼の駅	(ホ)
27 鋸山と海釣・フィールドアスレチックの駅	(ニ)
28 日本一短い名前の駅	(フ)
30 にぎやかな地蔵祭りの駅	(ハ)
31 マグロと紀の松島と湯の町の駅	(ホ)
33 桃と湯量豊富な温泉の駅	(リ)
36 測量山から眺めが美しい駅	(ホ)
39 瀬戸内の多島美が見える駅	(ホ)
40 関東一多い窯元の駅	(ヌ)
41 常磐線唯一の温泉光の駅	(リ)

ヨコ

1 日本三景・天のかけはしのある駅	(ホ)
6 月の砂漠登祥地の駅	(ハ)
8 藤村ゆかりの懐古園の駅	(ハ)
9 織物感謝祭・一宮七夕まつりの駅	(ハ)
10 駒ヶ岳と島崎雪景の駅 ※上巻見	(ホ)
11 西本宮公園と借景園と弘道館の駅	(ハ)
12 進歩の詩がなされる駅	(ト)
15 明治時代をそのまま明治村の駅	(ハ)
16 さわやかなビーナスラインの駅	(休)
18 日本の千口ルに湯煙り立つ水上温泉	(リ)
20 いこいの村江戸公園の駅	(ニ)

- | | |
|--------------------|-----|
| 21 小名浜臨海工業地帯の駅 | (オ) |
| 23 コニビナートが未来に飛躍する駅 | (カ) |
| 26 古戦場に戦国の夢しのぶ駅 | (ヘ) |
| 29 西日本最古の校舎のある駅 | (ハ) |
| 32 岩手山麓に広がるまきばの駅 | (ニ) |
| 34 日本のモグラ駅 | (ホ) |
| 35 朝日が一番早い納沙布岬の街 | (ヒ) |
| 37 伊那節のふる里水車のある駅 | (ト) |
| 38 天下の名泉下呂温泉の駅 | (リ) |
| 39 人間と牛のドラマ闘牛の駅 | (ハ) |
| 41 港で知られた湯の町の駅 | (リ) |
| 42 富士登山口の駅 | (ニ) |
| 43 御岳山と温泉の駅 | (リ) |
| 44 湯煙が激情を誘う千曲川畔の駅 | (ホ) |

解答欄

1 A B C D E

2 A B C D

3 ① ② ③ ④ ⑤

⑥

4 A B C D

5 A B C D

6 A B C D E F G ~~F~~ H F $\frac{6}{23}$ 7 I $\frac{15}{11}$

J F K K L M N O M P Q R II

S B T U K G V W

参考 面白推理鉄道クイズ

J N R

東北特急20年の歴史

-HATSUKARI・HIBARI・YAMABIKO
TSUBASA・YAMABATO-

H/C 松本 大樹

国鉄行望の東北新幹線は開業を行っただけ
となったが、そのかげで姿を消しつつある特急群の長い
歴史などを紹介します。もともと東北地方は山ばかり
の未開発地域でしたが仙台、盛岡などの商業化
が進み、又沿線に多くの観光地を持っていることから
多くの中長距離特急が上野駅で発着しています。
中長距離列車なので食堂車が連結されていることから
最大の持長です。

ㄥ はつかり 上野—青森

昭和33年発場と歴史は最も古い。当初は常磐線
経由でグリーン車2両、食堂車1両を含む8両編成
でC61などにけん引され12時間運転を行っていた。
電化の進展とともに非電化区間では気動車化が進め
られて、35年から81系気動車9両編成に置きかえられ
た。そして翌年36年から10時間43分運転となり

38年には普通車が1両増結されて10両運転となり
43年8月、東北本線全線電化が完了し、夜行特急「付
くつる」とペアを組むことが前提に583系、座席、寝台
両用車に置き換えられ、経路も東北線経由に改められた。
又この時に1往復を加えて2往復となった。その後45年
には急行「甲田」の格上げで1往復、48年に1往復増
発、1往復を定期列車に格上げし、53年にも「やまびこ」
の区間延長で6往復となり現在に至っている。

48年に485系が投入されて現在485系3往復、583系
3往復で運転されている。新幹線と走行区間が同一
のため11月から盛岡始発の接線特急となる。

〔L〕 ひばり 上野—仙台

昭和37年仙台行季節特急として登場した。80系気動
車6両編成で食堂車もつて4時間55分で結んでいた。
そして38年に定期列車に格上げされ40年には483
系に置き換えられて1往復増発された。又新幹線乗継を
主の利便を図るため42年に2往復中1往復が東京まで
延長された。この延長運転は48年まで続けられた。
43年に山形、磐城西線喜多方電化が完成したため
これらの線区にも特急を走らせることとなった。

この際に両線区における制約から9両編成にいたる必要性が生じたため10両から9両に改められ共通運用となった。同時に季節1往復を含む4往復の増発がこの時に行なわれ所要時間も3時間58分だった。その後44年に季節列車が定期列車となり本線は増加したが輸送ロスが目立つようになったので運用を分離し3往復を45年に12両化した。そして「ひばり」は時刻改正のついでに増発され47年には11往復となった。この時、ホル485系の「ひばり」にも583系1往復が加わり、おおむね1時間ヘッドの持急ダイヤとなった。53年にはついに15往復となったが現在は1往復減って14往復となっている。本格開業の11月には姿を消すことが決定している。

㌫ やまびこ 上野—盛岡

昭和38年上野—秋田間の「つばさ」に上野—福島間で盛岡編成を併結した。この6両編成の盛岡編成が今日の「やまびこ」の前身である。翌39年に秋田編成と同様の7連に置きかえられ40年にはついに単独運転となり483系10連の「やまびこ」が生まれた。又この車は「ひばり」と共通運用のことから42年から東京乗り入れも行なわれた。

たが磐城西線などの持急問題から「ひはり」と同様9連になたが45年に車輸送のロスが目立ち始めたので共通運用だった「やまびこ」「あいつ」を分離した。このために軌化が実現した。47年までには輸送力増強のために5往復となり53年には1往復が青森まで延長されて4往復となった。そして現在に至っている。6月22日を持って「L持急のやまびこ」は東北本線からは消えるが新幹線の「やまびこ」として今後は東北のEスとして活躍するだろう。20年間、ご苦労さま。

L つばさ 上野—秋田

東北持急の歴史上での持長の言えは、「はっかり」を除く全ての列車は、気動車の運転開始され、そして電化、発展していく。といったことだ。この「つばさ」も同じく昭和36年に80系気動車6連を使用して8時間30分運転を始めた。

今まで上野—秋田間は急行「津軽」が走っていたが、通年混雑がはげしいためにその補助としても後三つこになった。38年ごろになると6連でもまだ混雑がはげしいので1輜増結して7連になった。この気動車持急が各地方で受け入れ同年終りごろから盛岡編成を併結した。翌39年に補充持急として山形行持急「やまはこ」が

誕生し混雑緩和に役立った。40年にはこの「やまはら」が秋田まで延長されて2往復となり、山形特急は急行を格上げし、1往復を持急にいたため計3往復となった。43年に青森電化が完成したので「はつかり」のねんぶ車を「つばさ」に用いたので1往復はボンネットの81系気動車となった。しかし翌44年にキハ81は「ふなほ」増発に使用のため82系に再び置き換えられた。そして45年45年には新製車181系気動車10車両に置き換えが完了した。翌46年に秋田における折り返し間合を利用して秋田—仙台間(北エ線経由)の特急「あおはら」が登場した。これより増4.5号車が出来て、この時に12車両化が完成した。46年には号車番号をそろえ、「あおはら」使用車を全車普通からグリーン、食堂車を含む5連となった。そして今まで季節特急であったのがようやく47年、定期格上げとなった。しかし47年ごろからは予備車の確保のための1両減の11両となった。しかし「あおはら」は逆に6両から7両に増強された。そしてようやく50年奥羽線東部の電化が完成して電車化された。この時点で上野—秋田7時間25分であった。しかし「あおはら」はやむおえず急行「たさね」に格下げとなった。51年には雪に強い485系1000番台車に置き換えられた。そして53年、新幹線開業までの

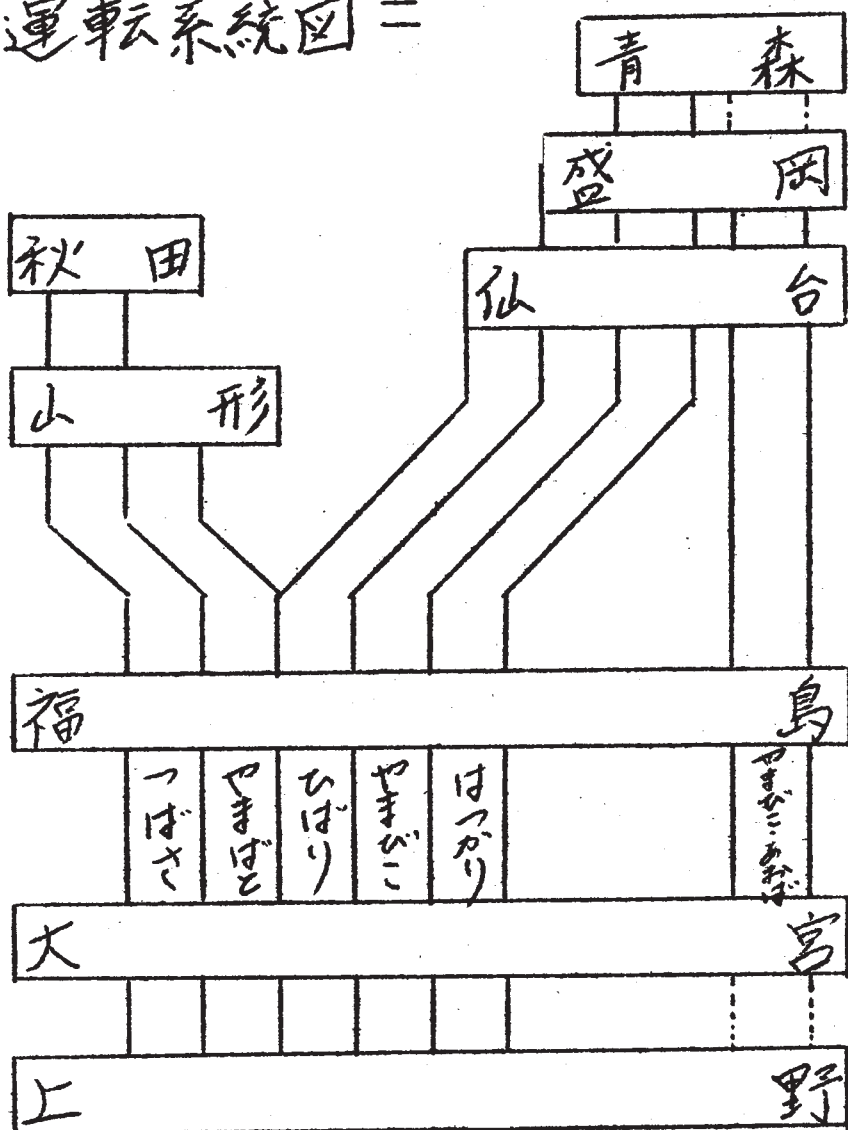
最終大改正となるにから各持急の見直しがされこれにより「つばさ」は1往復増えて3往復となり今日に至っている。新幹線とはルートが合なれてはいるが下り1本上り2本に変更されることになっている。
田沢湖線に持急が走るまでは走り続けるだろう。

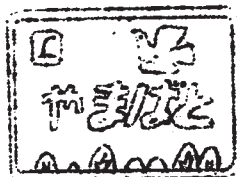
ㄥ やまばと 上野 — 山形

昭和39年に「つばさ」の補充持急として登場し5時間32分で結ぶことになった。この列車は「つばさ」の増発車と同様の形で大いに役立つ40年には秋田まで延長されて「つばさ」になった。いっぽう「やまばと」の方は急行を格上げしてそのまま残った。この時上野 — 郡山間で会津若松編成を併結していたが両方とも「やまばと」号であった。この併結列車は今日の「あいつ」であり両方とも7両の14両運転をしていた。43年の山形電化で電車化され「あいつ」は分離された。又、この時に1往復増発された。だが編成は「いばり」と共通運用になったため9両編成となった。その後45年に「いばり」系統を12両化するため食堂車の位置をずらした。そして年内に12両化が実現いさるに1往復が増発されて3往復となり現在に至っている。新幹線の影響は直接受け

ないが、本格開業の11月には下り2本、上り1本に変更され「つばさ」と今後モヘアを組み、計3往復で活躍し続ける。

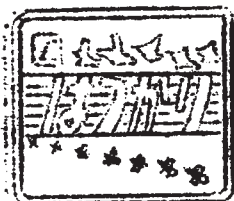
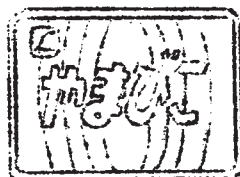
＝運転系統図＝



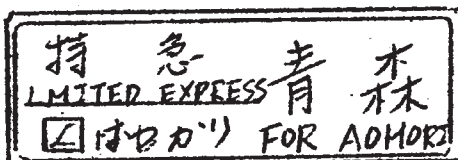


上野-山形

上野-盛岡



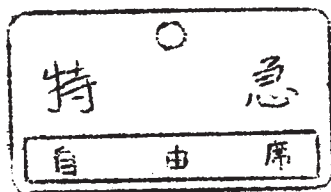
上野-青森



上野-秋田

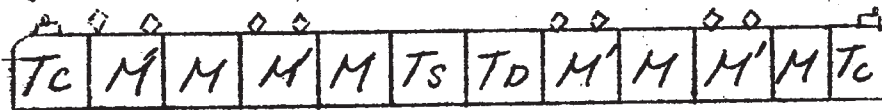


上野-仙台



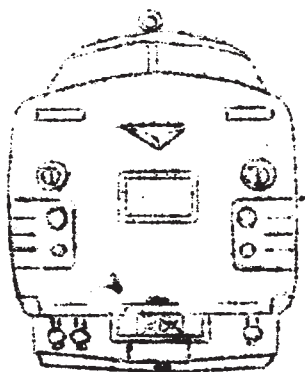
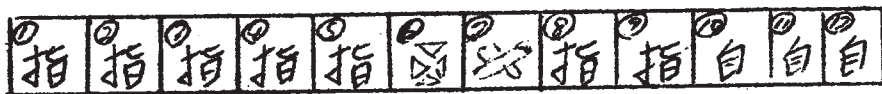
盛岡・秋田・仙台所属車

はつかり・はつかり・やまびこ・つばさ・やまびこ



← 上野

青森 →



鉄道パズルの答え
 問1 高架線 問2 あおば
 問3 浦和, 塩釜, 旭川, 仙台, 富山
 千葉
 問4 やまびこ 問5 国鉄
 問6 東北新幹線 6月23日 15時15分
 大宮発 やまびこ11号 盛岡行

追跡「3」下りはやぶさ H3C 梅原 淳

「星の寝台特急」で象徴される夜行列車は、夢を運ぶ列車として広く親しまれている。この夜行列車は幅広く定着してきているが、人気の秘密は、朝の有効時間に目的地に必ず到着できることにある。ところが近年、新幹線の開通や航空機の発達で、主要都市間を結ぶ輸送機関がスピードアップされ、都市間輸送は次第に日帰り圏へとその地域が塗り変えられることになった。すなわち目的地へ朝8時ごろに到着し、9時ごろにはビジネス開始とされていたものが、最近では若干その時間を繰りのべることで、早朝列車あるいは早朝便で対応可能になったのである。このため夜行列車のシェアは、時代の進展とともに狭くなってきている。

こ水を身近な例で述べれば、新幹線の岡山・博多開業による昼間の列車への転移傾向があげられる。とくに大阪を中心とする3時間圏内の東京・博多などにおいては、経済圏が短時間で結ばれることもあって、その傾向は顕著である。この春休みに「はやぶさ」号に乗る機会を得ることができた。そして私は今の夜行列車をレポートし、その車さんに会ってその現を知ることもできたので、ペンを取ったしだいである。

3月12日16:17 東京駅9番線に轟音を立てて列車が入線してきた。青い車体に銀の帯、夜行列車を象徴するスピード感にあふれる美しいデザイン。これが「はやぶさ」号だ。ストロボーがらっ6っ光り。乗客もあわただしくホームを歩いている。1号車オロネ25——ニューモードくはやぶさ」を目玉商品。日本一ゴージャスな旅を演出する新しい個室A寝台だ。進行左手の海側には4個のコンパートメントがすうりと並びホーム反対側にある通路はシックな木目模様のドアがすべて開放とられてまばゆいベージュの室内がキラッと見えた。

つづいてB寝台の行列。8号車の食堂車をはさんで2号車から13号車までの二段ハネ——オハネ25¹⁰⁰、オハネ725¹⁰⁰はすべて進行右手の山側が寝台になっているが上段寝台が固定されたため寝台側の窓の上辺が在来車より低くなっている。やや押しつぶされたような広窓と対照的に広くなった幕板部の取り合せが一種異様な感じである。

真新しいブルーの巨腹が照明に映えてつらなるホームには旅立ちの哀愁がただよっている。走るホテル・ブルートレイ

のは線
 ムの10
 車きた
 列車...
 線が
 幹夜感入
 新つく
 隣のへ
 か旅車
 たの汽
 れの夜
 するみ
 うない
 はかして
 影透が
 面とつか
 のるな
 てべは
 っうに
 かく迎
 もに周
 にきの
 格輝く
 風のい
 ンたさ
 冷やぶ
 乗務員
 乗台布
 毛セッ
 けでツ
 くのシ
 のを固
 を分耐
 が向か
 ント感
 好感
 化段側
 と上怒
 カ段自
 省ても
 の車と
 備台時
 設台段
 新つく
 隣のへ
 か旅車
 たの汽
 れの夜
 するみ
 うない
 はかして
 影透が
 面とつか
 のるな
 てべは
 っうに
 かく迎
 もに周
 にきの
 格輝く
 風のい
 ンたさ
 冷やぶ
 乗務員
 乗台布
 毛セッ
 けでツ
 くのシ
 のを固
 を分耐
 が向か
 ント感
 好感

ホームのベルがなり、ガタンという扉の閉まる音、そして
かん高い気笛が響き、窓の景気は新幹線ホームの灯が静かに
流れた。定刻16時45分くはやぶさくは西鹿見島めざして遙か
なる旅についたのである。
チャイムが軽やかになり車掌さんのアナウンスが始まった。
編成・停車駅・停車時刻の案内と車内での注意が落ち着いた
声で丁度につづく。

省力化をねらった。はやくはやぶさとの個室はB寝台とおなじく、セルサービスだ。仕切り壁にそって幅70cmの長椅子があり、肩掛を上げると厚い背ずりフトンが少し引込み、肩ソットに早変わりする。子供でも扱える簡単な仕組みだが、それだけ座席としても寝台としても使える。窓側は旧型個室に比べ劣るようだ。急側のコーナーには小机があって、夕をあげるとステンレスの洗面台が現れる。



壁面の洗面台寄りには大型の鏡、その下にコップ掛けとコンセント、そしてさんのように糸織りテーブル。このへんは実用的な配慮が行きとどいている。最高級個室にふさわしい設備だ。寝台時に頭にくるドア側の戸袋壁には寝台灯・天井灯・床灯のスイッチや扇風機、暖房の操作つまみ、警報ボタンが並んでいる。室内灯の点滅や温度調節が好みどおり自由にできるのもプライバシーを高い料金で買った個室A寝台の特権だろう。

側窓とドア窓のカーテンは白・青・黒のストライプ入り、さらに側窓には金糸入りのカーテンも(レース)。廊下と個室の床は白・灰・黒の三色ストライプのじゅうたんが敷き詰められている。

17:09 横浜に定刻に到着 10分に定刻出発。我々が座ったB寝台窓に保土ヶ谷・東戸塚・戸塚・大船・藤沢といつも通りおれた駅のホームには通勤客でいっぱい、景色が流れてゆく。旅情ムードでいっぱい、寝台車からこれらの駅を見るとまたちがった気分になれる。

小田原を過ぎ丹那トンネルをくぐったころにはもう日もとっぷり暮れていた。我々は車掌さんの話ををくため2号車から7号車まで歩いた。春休みのせいか乗客の中にはウオクマンを片手にした学生が目立った。

7号車に着き、さっそくお話をうかがった。この日の乗務員は、

車掌長 辰元さん(47才) 車掌歴20年 住所 福岡県福岡市

車掌 永松さん(49才) 〃 20年 〃 福岡県北九州市

〃 伊藤さん(32才) 〃 10年 〃 大分県日田市

の計3名ではあるが3人とも博多までの勤務であるなお、このくはやぶさ号は博多車掌区の方である。博多から西鹿兒島まではこの3人に変わり、やはり同じ博多車掌区の人が勤務するとのことだ。そして今日の満員状況をお伺いすると、A寝台定員14名、B寝台定員366名すべて満員とのことだ。ウィークデーの今日、3月2日にすべて満員だとは少々おどろいたがこれも春休みのせ

いてあろう。また、東京発の寝台特急のうけもち車掌区をたずねてみた。その結果右表のようになった。

次に3人のこれからの勤務をたずねた。

辰元さん：博多—(はやぶさ)—東京—(はやぶさ)—博多—(かもめ)—長崎—(かもめ)—博多—(有明)—熊本—(有明)—博多 (約14日間)

永松さん：博多—(はやぶさ)—東京—(はやぶさ)—博多—(みどり)—佐世保—(普通列車)—博多—(有明)—熊本—(有明)—博多—(有明)—熊本—(有明)—博多—(はやぶさ)—西鹿児島—(明星)—新大阪—(明星)—博多 (約19日間)

伊藤さん：博多—(はやぶさ)—東京—(はやぶさ)—博多—(はやぶさ)—西鹿児島—(はやぶさ)—博多—(普通列車)—門司港—(普通列車)—博多 (約1日間)

このほかに普通列車や特別勤務があるという。

そして永松さんは、今の国鉄についてこんな話をしてくれた。

「国鉄は公共企業として独自の営業をし運営を行っている。したがって私鉄とちがって関連企業をもたない。だから国鉄が赤字なのは、当然といえば当然だ。国鉄の赤字を責める前に、学割をさせる文部省、しょうがい者の設備をさせる厚生省から多くなりとも資金を出させるようにしてもらいたいと。 74

列車名	号	列車番号		車掌区
		下リ	上リ	
さくら		1 ^レ (4001 ^レ)	2 ^レ (4002 ^レ)	東京
はやぶさ		3 ^レ	4 ^レ	博多
みずほ		5 ^レ (4005 ^レ)	6 ^レ (4006 ^レ)	下関
富士 (大分まで)		7 ^レ	8 ^レ	東京
富士 (大分から)		7 ^レ	8 ^レ	大分
あかぎ	1 ^レ 4	9 ^レ	10 ^レ	下関
あかぎ	3 ^レ 2	13 ^レ	14 ^レ	広島
出雲		2001 ^レ	2004 ^レ	米子
瀬戸		15 ^レ	16 ^レ	岡山
紀伊		4003 ^レ	4002 ^レ	名古屋

そして我々は8号車の食堂車に行きお話を伺った。
食堂車にはチーフ見習いの岡元さん、調理係の中村さんをはじめ副調理係(フケさん)、調理係助手(パンつりさん)、サービス係(1級)、車販・会計係、それにアルバイト1名の計7名でやっているそうだ。みなさん日本食堂 門司営業所の人たちで、東京→門司間をたんとうしている。門司から熊本までは門司から乗って来た人たちで営業される。そのため営業時間も夜は17:00~22:00だが、朝は7:00~7:45、8:30~10:30と2回に分れる。またこの方たちは夜9号車で休みそうだ。そして岡元さんはこう語ってくれた。

「この仕事は石炭がにっさい。が、この仕事をやっていていちばんうれしいと思うことは、いろいろな人と知り合うことだ。お客様がちょっとでもくつろいだ気分にしてくれたなら、それで仕事の方かれはフットンでくれる。」と。

我々は寝台についた。どうやら三宮らしい。三宮を出ると岡山、糸島奇の運転停車を除き、広島まで止まらない夜のネオンが流れ星のように窓にうつっていた。

がタンという衝撃で目がさめた。小郡を出発したところだった。カーテンを開くと窓には瀬戸内海が広がっている。海ぞいの低い丘陵を左に右にカーブしながらしきりに短いトンネルをくぐる。車窓に迎える夜行列車の朝は新幹系泉ではあじわうことのできない旅の醍醐味だ。

2号車から6号車の車両では作業員が乗り込んで車内の整備と清掃をする。西鹿児島までの基本編成のB寝台5両に厚狭から立席特急券の客(約40名)にあてるためだ。

7時59分定刻に下関に着いた。長い間務めていた機関車EF65₁₀₀₀との分割作業がはじまった。EF65₁₀₀₀の姿が高架線の彼方へ消えると入れかわりに銀色に輝くステンレスの車体が近づ

いてきた。EF81 303、新参ながら今では関門のマシとなっている。〈はやぶさ〉は潮風の中を関門トンネルへとただれこんだ。

しかし交直流機 EF81-300 の活躍は関門トンネルをくぐって門司までの一駅、わずか8分。交流2万Vの中へと入っていた。門司では交流機につけかえられた。辰元さん達とはここで別れた。

博多に着いた。いろいろお世話になった辰元さんたちともまたここで別れ。〈はやぶさ〉は南へ南へ向かう。車窓にうつるあちがう列車は電車から急にディーゼル車が多くなったみたいだ。

11時8分定刻に熊本へつく。7号車からうしろの車両とも別れた。ゆうべ酔っぱらいに割られたおネ725のいたいたい姿。ローカル列車に身変りして西鹿児島へ

日奈久という小さな駅で止まった。しかし扉はあかない。交換のための運転停車だ。この〈はやぶさ〉は日奈久のほかにも米ノ津、牛久保、市来でも運転停車を行う。反対側の線路にすべるように上り特急〈有明〉が走って行く。

水俣 出水 阿久根 川内と停車していた。まもなく西鹿児島だ。走行距離515.3 km、運転時間22時間4分の日本長距離を走る〈はやぶさ〉。この〈はやぶさ〉に乗って感じたことはやはり寝台列車は新幹線系に比べてそのスピードは劣るが、旅の楽しさ・面白さは数倍であろう。人気のある寝台特急の裏側をかま見たような気がする。

最後に旅中いろいろお世話になった博多車掌区のみねさん、日本食堂の方々に厚くお礼をしてこの紀行文をまとめたいと思う。 (終)

乱筆・短文をおゆるし下さい。

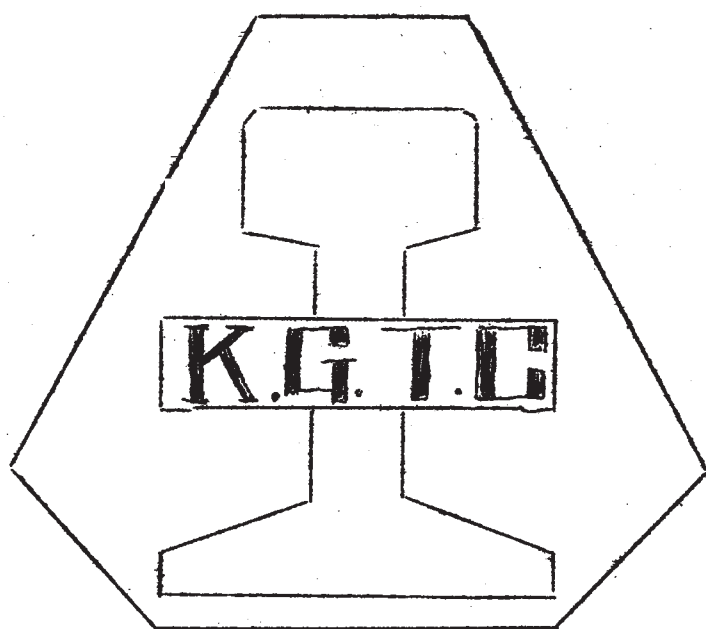
テールランプ

「金兼倉学園」は創立60周年を今年迎えだが、我々の「鉄道研究会」は、丁度その年に当たる20年の歴史を持っている。今年あたりに第1回主から現役の生徒まで一堂に集めて同窓会を開きたいと考えている。私が顧問を引き受けた頃は、部屋は勿論のこと、活動する場所すら有り様で、放課後の教室を使つての、細々とした苦しい活動を余儀なくされた。製作品や機器類の保管整理は放壇の下を利用するといった惨めな状態が続いたのであるが、その頃の鉄研のBたちと久しぶりに心ゆくまで歓談したいものである。

5. 57. 6. 18.

青木武夫

点滴石を穿つ
水滴の力にあらず
度重なるかなり

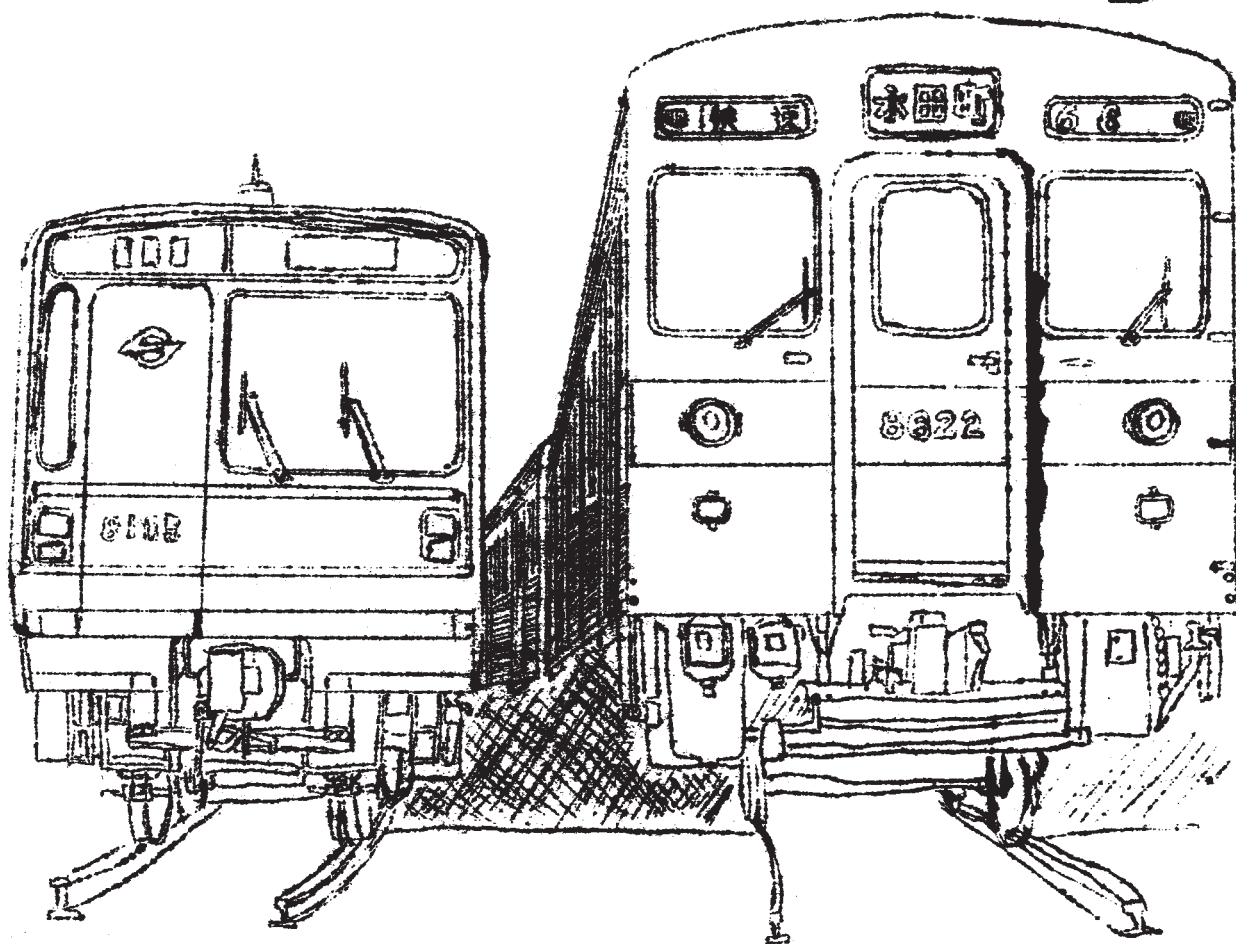


鎌倉学園
鉄道研究会

「てつ」別冊

Private Line

鎌倉学園鉄道研究会 編 1



PRIVATE LINE 1 目次

首都圏の地下鉄(公営)

新井 寿 ----- 1

私鉄の救援車と荷物電車

加藤利 寿明 ----- 7

帝都高速度交通営団

加藤 裕康 ----- 11

京王帝都電鉄

小倉 進 ----- 15

小田急電鉄

石崎 潤 ----- 19

東武東上線

青木 武夫 ----- 29
先生

地下鉄 (公営)

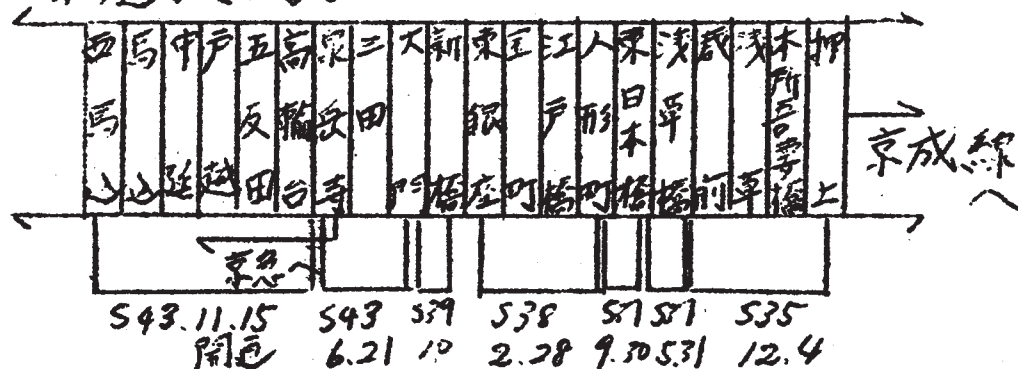
(H3A-6 新井 寿)

A 東京都交通局

戦前の東京における地下鉄は東京地下鉄道と東京高速鉄道の民営2社で営業され、東京市は免許を持っているだけであつた。そして昭和16年に設立された帝都高速度交通営団にすべての東京の地下鉄は一本化され免許も譲渡された。しかし、戦後東京が復興し、急激な人口集中と通勤圏の拡大にともない交通機関の整備が必要となつた。31年の都市交通審議会では再び東京都が地下鉄を建設することに決定され、翌32年の同審議会では1号線(浅草線)の建設および京成電鉄と京浜急行電鉄との相互乗り入れも決定された。

① 浅草線(1号線) ラインカラー=ピンク(桃)
わが国初の架線集電式の地下鉄で電圧1500V、軌間1435mmである。京成線押上から浅草・東銀座・新橋・五反田を経て西馬込に至る路線である。昭和33年に着工され、35年12月4日押上

また、現在京成の車輛の一部に4輛編成がある他は6兩編成で運転されているが、将来京成が8輛化した時点で浅草線の8輛化が実施される予定である。車庫は当初京成線の京石車庫・向島車庫を使用していたが、西馬込全通時に馬込車庫を作りすべてを移転させた。車両は東京都が5000系で開業時から変化がなかったが、51年度の増備から大幅なモデルチェンジがなされ、セミステンレスカーとなり番号は5200台となった。いっぽう京成は3000系車両全車(3000・3050・3100・3150・3200・3300・3500形)が乗り入れ、京浜急行は1000系が乗り入れられている。



② 三田線 (6号線) ラインカラー=ブルー (青)

西高島平から板橋・巣鴨・大手町・日比谷を経て三田に至る路線で電圧は1500V、軌間は1067

mmである。当初東武東上線大和町(現和光市)

と東急池上線戸越銀座付近を結ぶ予定で、東上線

池上線・田園都市線との相互直通運転が計画され

ていた。ところが東急側が建設する予定である泉岳

寺—桐ヶ谷間の免許を返し、さらに東武側が建

設する予定である大和町—共村(現高島平)間

の免許も返したため、6号線は本来の目的を失

てしまった格好になった。そこで47年の都市交通審議会

では新たな計画を決定し、高島平から浦和市西部

三田から清正公前を経て横浜市の港北ニュータウン

への路線変更が行われた。

昭和40年に着工され、43年12月27日共村(現高

島平)—巣鴨間が最初に開通した。その後

日比谷・三田・西高島平へと路線を延長したが、西高

島平—志村三丁目間は高架である。地下区間

(白山—千石間・神保町—大手町間)には複線

シールドが本格的に採用されている。

車庫は西台駅にてありにある(志村車庫)。車両は

6000形セミステンレスカーで編成は6両である。

東武との乗り入れ協定にそとずいて設計されたため

高島駅台となり、ATSも東武形に準いている。車体の帯は当初赤であったが、営団との協議のうえラインカラーを定めブルーの帯に変更された。

新高島平	新高島平	高島平	西台	蓮根	志村三丁目	志村坂上	本町	板橋本町	板橋区役所	新板橋	西板橋	巣鴨	白鳥	春日	水道橋	神保町	大塚	日比谷	内幸町	御成門	芝公園	三軒田
S51.5.6		S43.12.27										S47.6.30					S48.11.27					

③ 新宿線 (10号線) ラインカラー = イエロー・グリーン

新宿から市ヶ谷・神保町・岩本町を経て東大島に至る路線で、電圧は1500V、軌間は京王と乗り入れるため、1372mmである。昭和46年に着工され、53年12月21日岩本町-東大島間が開通。55年3月16日の新宿延長時には京王との相互直通運転が開始され、東京都の車両が京王多摩センターまで乗り入れる。車庫は江東区大島9丁目の工場跡地に建設され、鉄筋コンクリート、地下2層式で総面積5800㎡、210両の修車能力を持つ。
(大島車庫)

車両は、東京都が10-000系、京王は6000系が乗り入れている。将来は東大島から総武線本八幡まで延長される。

新宿	新宿三丁目	曙橋	市ヶ谷	九段下	神保町	小川町	岩本町	馬喰横山	浜町	森下	菊川	住吉	西大島	大島	東大島
----	-------	----	-----	-----	-----	-----	-----	------	----	----	----	----	-----	----	-----

B 横浜市交通局

昭和41年7月、都市交通審議会横浜部会において、横浜にも新たに地下鉄を作ることが決められ、6路線の基本計画がたてられた。まず、1号線の上大岡-関内間、3号線の山下町-横浜間の2区間が、43年10月1日に着工の運びとなった。しかし、工事は高速道路建設との調整で難航し、さらに完成間近かの47年9月の台風によりトンネルが浸水し、信号機器などが影響を受け、開業が1か月遅れて、47年12月16日となった。

① 1・3号線

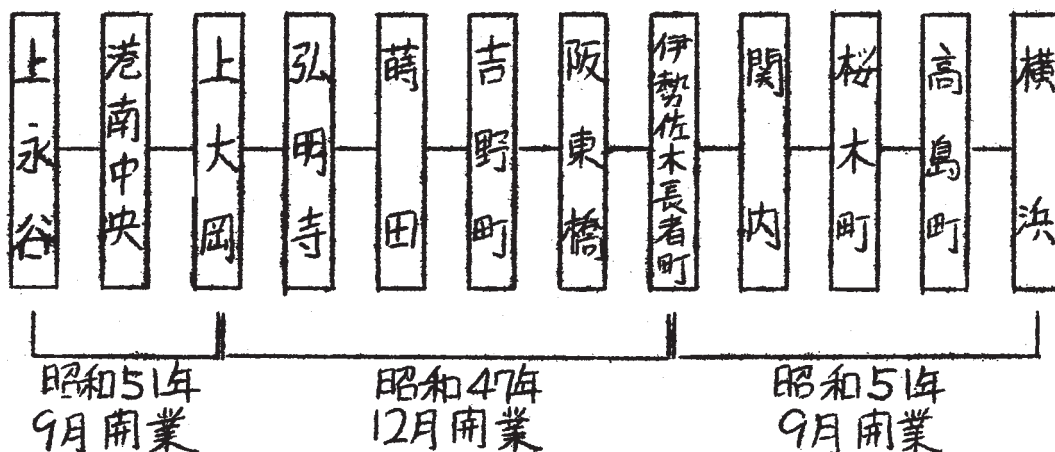
港南区の上永谷から上大岡、伊勢佐木町、桜木町を経て横浜に至る路線で、上永谷-関内間が1号線、関内-横浜間が3号線にあたるが、電車は直通運転されている。

既設の鉄道との相互乗り入れは予定されておらず、建設費とのからみもあって、第3軌条式(750V)となり、軌間も1435mmとなった。保安装置は、車内信号式ATCを採用している。

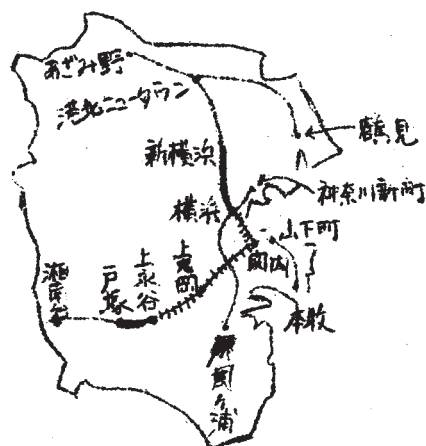
駅の業務設備では、全面的に自動集改札装置、自動券売機、自動精算機を採用し、大幅な人員合理化を図っている。

第1次開通は、上大岡-伊勢■佐木長者町間で、他の鉄道とは上大岡で京浜急行と接続するだけで利用客もあまりいなかったが、51年9月4日に待望の横浜乗り入れが実現し、利用客が急増した。関内駅は将来、本牧方面への分岐駅となる

ため、上下線で2層に分かれており、同一ホームで乗り換えができる構造になっている。車両は、セミステンレス製の18m車で、客用扉部分は屋根まで横浜地下鉄のシンボルカラーであるビビットブルーに塗られている。当初は2MITの3連であったが、52年5月、上永谷車両基地の完成により、4MITの5連とされた。将来はT車を加えた4M2Tの6連が予定されている。今後の延長は、1号線の上永谷-戸塚間(工事中)、3号線の横浜-新横浜間(工事中)がある。



- 1号線. 関内-上大岡-湘南台 (ラインカラー) オレンジ色
- 2号線. 神奈川新町-横浜-戸塚 港北ニュータウン ビビットオレンジ
- 3号線. 本牧-関内-横浜-新横浜
一港北ニュータウン クロニキュブルー
- 4号線. 鶴見-港北ニュータウン
一あざみ野 ビビットグリーン



地下鉄計画図

私鉄の救援車と荷物電車

これから私鉄の救援車と荷物電車を皆さまへ紹介したいと思います。

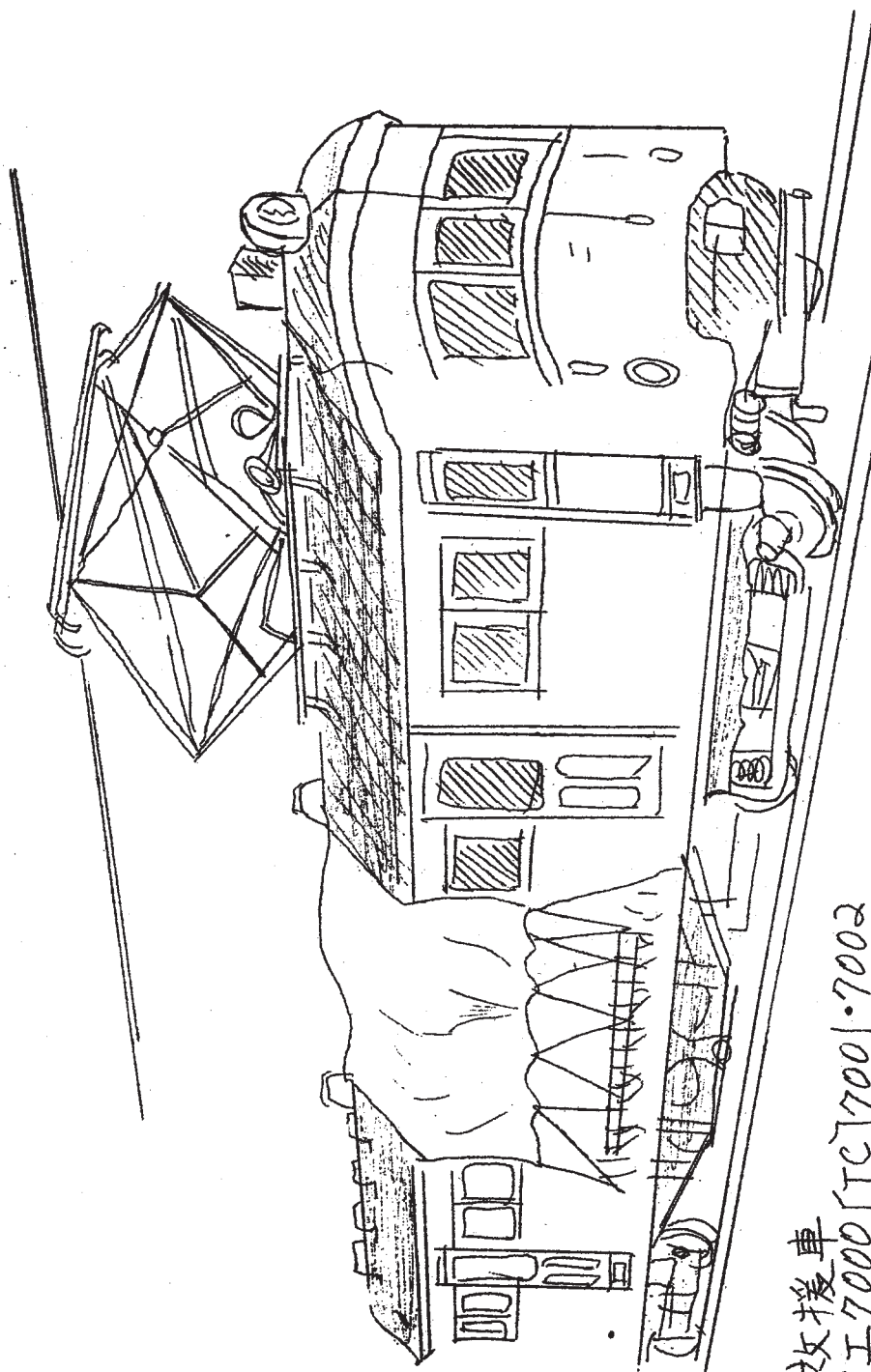
東武クエ7000形(7001,7002)救援車

昭和41年と46年に3000系に更新されて不要となったモハ3210形の車体を流用して製造された救援車である。

車体が流用されたモハ3210形は、もとは昭和2年から4年にかけて製造されたデハ5で、昭和6年には両運転台化されデハ7となったが昭和24年にモハ3210形へ改番された。昭39年から3500系(のちに3000系に改番)に更新され、昭和46年までに全車姿を消していった。

7001は昭和41年にモハ3240の車体を、7002は昭和46年にモハ3244の車体をそれぞれ改造したもので、車体中央は救援機材搭載のため切り開かれ、無骨化されたが、台クア補強のためトラス棒が付けられている。制御車ながらも救援用電源を確保するためにパンタが付けられ、電動発電機、コンプレッサーを持っている。なお、種車の台車は更新車に流用されたため、手持ちのTR-11形が流用されたが、昭和46年にKS-3/L形に交換された。両運転台であるが本重車が片運転台であったため前面は片側貫通、片側非貫通となっている。

7001が伊勢崎線に、7002が東上線に配属されて



救援車

クエ7000 [TC]7001・7002

中央部は無がいて救援機器が搭載されている。TCながら
パンタを持っていて。まあ、トラス棒は無がいつ化の際に付けられた。

いたが、自動車による救援体制が整ったため残念ながら7002は廃車された。

製造：東武鉄道株式会社

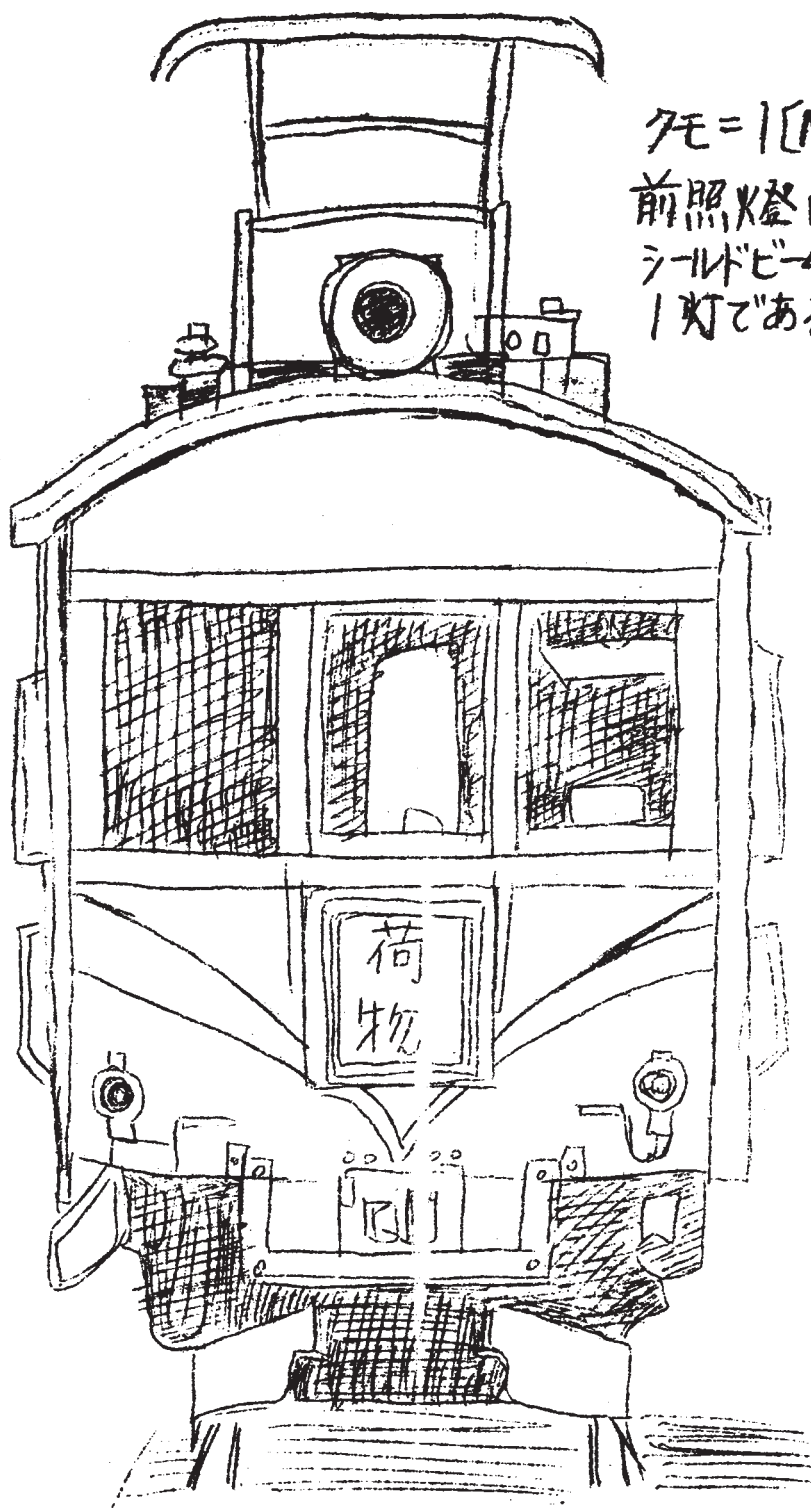
西武 クモニ1形(2)荷物電車

昭和40年にクモハ251形(252)を改造してできた荷物電車である。

種車となったクモハ252はもと国鉄クモハ14100で、昭和35年に払い下げを受けモハ351形(352)となった。もともと2扉セミクロスシート車で、西武に入線したあともそのまま使用されたため、戦後の西武では初のセミクロスシート車となった。昭和39年に改番されモハ251形(252)となったが、2扉セミクロスでラッシュ時の使用には不向きなため、もっぱら狭山湖線で使用されていた。改造に際しては、前面が切妻にされ、両運転台化されたが、新設された運転台側の前面はもともとあった貫通戸が固定され、ドア窓がゴム化されたため異様な姿となった。また、幅、両扉の荷物用扉が片側3ヶ所設けられ、側窓も交換された。なお、荷物電車化当初、台車はKS-33L形で主電動機は出力75kWであつたが、昭和42年に台車はTR-14A形に交換され主電動機も出力85kWに増強された。

池袋線、新宿線で手小荷物輸送・新聞輸送などに活躍したが、昭和53年に手小荷物輸送が自動車便化されたのにもない、これも残念ながら廃車された。

製造：所沢工場



$\kappa E = 1 [Mc]^2$
前照灯は
シールドビーム
1灯である

帝都高速度交通営団

(営団地下鉄)

H3G-8 加藤

近年、交通機関の発達はめざましい。
例えば鉄道、地下鉄、自動車、飛行機
-----。その中でもとりわけ発達して
きたのは地下鉄であろう。

ここでは東京都下を網の目のように走る
営団地下鉄について特集したいと思う。

<歴史>

営団地下鉄は東京およびその付近の地下
高速度鉄道事業を行うため、昭和16年
7月、帝都高速度交通営団法に基づいて
東京地下鉄道、東京高速度鉄道の地下鉄
路線、東京都等の免許線を譲り受けて設
立された。

ところで営団のSマークの由来をご存
知であろうか。地下鉄—SUBWAY
の頭文字と交通機関にと、て最も大切な
"4S"、安全—SAFETY、正確—SECURI-
TY、迅速—SPEED、サービス—SERVICE

の頭文字をあらわしている。

<路線説明>

現在、営団地下鉄では戦前につくられた銀座線をはじめ丸の内、日比谷、東西、千代田、有楽町そして最新の半蔵門線、全線が運行されている。

○銀座線→GINZA-LINE

東京地下鉄道の浅草～新橋間と東京高速鉄道の渋谷～新橋間が合体してできたものである。

今でも銀座線に乗るとプラットフォームの柱は鉄骨むきだしの状態であり、古さを感じる。

○丸の内線→MARUNOUCHI-LINE

池袋～新宿～荻窪間。

戦後最初の地下鉄である。人口増加の著しい東京西部地域と都心部とをV字形に結んで都市交通幹線としての役割を果たしている。

○日比谷線→HIBIYA-LINE

中目黒～北千住間

営団地下鉄初の狭軌、1500Vの架空電車線方式の電車である。東急東横線(7000形)と東武伊勢崎線

(2000形)が直通相互運転しており、都心部と東京北部と西南部の郊外地域とを結ぶ交通動脈となった。

◎ 東西線 → TOZAI-LINE

中野～西船橋間。

国鉄中央線と国鉄総武線が相互直通運転をしている。門前仲町～東陽町間は、シールド工法によって建設された単線円形トンネルで、本場駅はシールド工法で造られた当国地下鉄はじめての駅である。

◎ 千代田線 → CHIYODA-LINE

綾瀬～代々木上原間。

国鉄常磐線我孫子～千代田線～小田急線本厚木間 87.4km というロングラン相互直通運転を行っている。千代田線の駅にはいろいろな特徴がみられる。2点紹介しておこう。

まず新御茶ノ水駅。この駅はわが国初のメカネ式シールド駅で41mの長いエスカレーターが設置されている。乗るから降りるまで1分30秒もかかる。そして国会議事堂前駅。エスカレーターは15基設置されており、地表からの深さが約38mである。先日、テレビでこの駅は核シェルターではないかと放送していたが、どうもそのような気がする。果たにどうか-----

◎ 有楽町線 — YURAKUCHO-LINE

池袋～新富町間。

丸ノ内線の混雑緩和のためにつくられた路線である。市ヶ谷駅はお濠の下にあることで有名である。現在常国成増～池袋間(58年6月開通予定)、和光市～常国成増(59年夏開通予定)、新富町～湾岸間(62年春開通予定)建設中である。

◎ 半蔵門線 — HANZOMON-LINE

渋谷～永田町間。

東急新玉川線と相互直通運転をしており、現在永田町～半蔵門間(57年12月開通予定)、半蔵門～三越前間(59年秋開通予定)、三越前～麁殻町(62年秋開通)建設中。

使われている8000形は東急8500形同様にワンハンドル方式を採用し、ATCや車内信号方式も同一方式となっている。

以上述べてきたがご理解いただけたであろうか。たまには鎌倉散策ならぬ“東京散策”がどうであろうか。そのときは地下鉄を利用すれば数倍おもしろくなるであろう。

歴史について

京王帝都電鉄は大正2年4月に営業を開始した。しかし昭和10年になると東急に合併されてしまった。合併されたのは京王だけでなく小田急、京急など関東南西部のほとんどの私鉄で、それに大東急と呼ばれたのがこの時代である。やがて戦後には大東急が分裂し、ほぼ現在のような規模となっている。京帝都電鉄という名称は旧京王電軌と帝都電鉄の路線が一つになり現在の社名となっているわけである。またいちはやく冷房を採用するなどして快適なサービスに勤め昭和38、39年には2回連続してローレル賞を受賞している。さらに昭和53年には新宿～笹塚間の複々線化を成し上げ、現在に至っては、都営10号線(新宿線)との相互乗り入れを行っている。(営業キロ76.0, 軌間1372mm)

京王特急について

昇圧後(600V→1500V)の昭和38年10月、国鉄中央線に対抗するために新宿～八王子間の直通客誘致をねらって特急の運転が開始された。このころ特急に使用された車両は2010系であり旧型のものであった。またこの車両だと新宿から京王八王子まで55分もかかった。やがて同区間を40分で結ぶ、5000系車両の登場を見たのである。この5000系について説明を加えておこう。車両の長さ18m 出入口は片開3扉である。正面は視野拡大による運転保安度の向上をねらい、大きな曲面ガラスによるパラメックワンドウを採用、京王のイメージを一挙に高め、「高速京王」を印象づけた。非冷房操備を初めて取りつけたのもこの車両である。 -15-

そして都営新宿線との相互乗り入れが決まると今度は6000系が登場した。この6000系は現在京王線の特急や急行の主力で、以前まで4両編成だった特急は、8両編成と倍化し通勤通学輸送に大活躍をしている。この車両の外見上の特色は、車両の長さが、20mとなり、正面の右の窓が左窓よりも大きく、凹凸の少ない平面的な美しいスタイルに仕上がっているとこで、この車両の制御方式は、全電気指令制動のワンハンドルマスコンを使用していて、一部を除いて界磁チョッパー制御と回生ブレーキが付いている。また都営新宿線との乗り入れのため京王線内専用の分舎編成を番台、固定編成を10番台、乗り入れ対応車を30番台にと目的に応じ車両番号を改番した。新宿・笹塚間の複々線工事が終わった現在6000系は東車としても使用されるようになった。またこの6000系登場の影響で5000系の特急はあまり見られなくなってしまった。

京王線は通勤輸送が主力であるが、シーズンになると、季節列車として高尾号(高尾山口行)や陣馬号(京王八王子行)が運転される。また正月には迎光号(高尾山口行)も運転される。高尾号には6000系が多く使用され、陣馬号や迎光号には5000系が多く使用されているようだ。

休日には京王八王子・高尾山口行といつ多層建て特急が運転される。この列車前3両緑のフリカワが京王八王子行で、後ろから両白のフリカワが高尾山口行と乗客乗車を防ぐ工夫をこらしている。分岐駅ではなく金中駅の高幡不動駅で前3両と後ろから両と切りはなし、それぞれの目的地まで行き、またそれぞれの駅から発車した列車は、再び高幡不動で合流し、新宿へ向かう。(注:は特急停車駅)

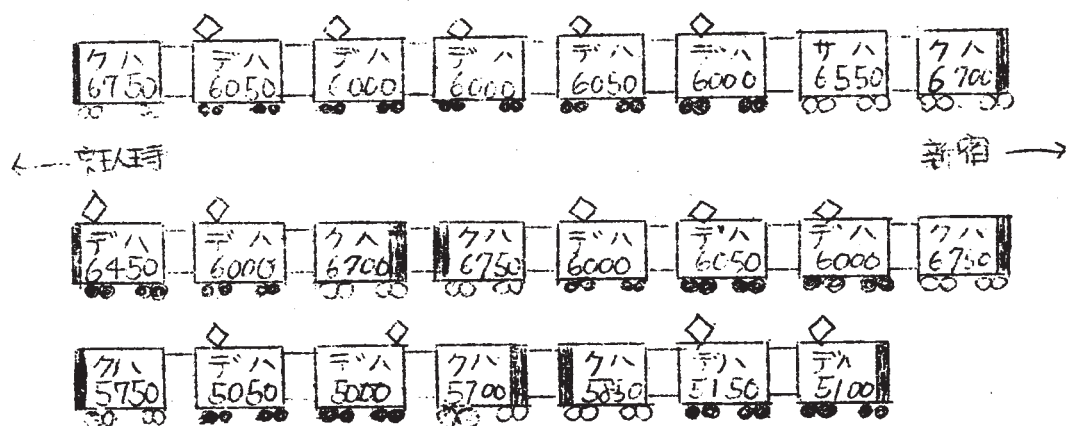
新宿—明大前—都府—府中—聖蹟桜ヶ丘—高幡不動—^{京八時}
 603台—高尾—高尾山口

京王線は 曜日や特急・急行などの種類によって決まる。
それは下図に記す。

種別 \ 曜日	平 日	休 日
特 急	京王八王子 行	京王八王子・高尾山口 行
急 行	高尾山口 行	多摩動物公園 行
通勤急行	京王八王子 行	
快 速	京王多摩センター 行	京王多摩センター 行
通勤快速	高尾山口 行	
普 通	京王八王子・高幡不動 行等	京王八王子・高幡不動 行等

6000系・5000系編成図

◇パンク付 ●駆動軸 □先頭車又は後頭車



6000系のデータ

運転最高速度: 105km/h 両数: 168両

製造初年: 昭和47年

製造所: 日本車輛・東急車輛・日立製作所

座席: ロングシート

台車: 軸バネ式空気バネ台車

所属: 高幡不動検車区

5000系のデータ	
運転最高速度	105 km/h 両数: 155両
製造初年	昭和38年
製造所	日本車輛・東急車輛・日立製作所
座席	ロングシート
台車	軸バネ式(クワバネ式)空気バネ台車
所属	桜上水検車区・高幡不動検車区

井ノ頭線について

井ノ頭線は京浜本線と明大前で接続するが直接つながっていない渋谷～吉祥寺間を結ぶ距離的には短い路線である。が、沿線付近には多数の住宅地があり、これまた通勤通学輸送が主な役目となっている。井ノ頭線の車両はすべて両編成であり、急行も運転されている。この井ノ頭線の主力車両はほとんどいっても3000系である。ステンレスの車体に前面上半分に7色(赤・ピンク・黄・白・緑・青・紫)のFRP(強化プラスチック)が使用されている所からシンデラカーと呼ばれている。最初に登場した8両は片開き3扉であったが以後の車両は両開き3扉となった。

井ノ頭線にはこのほかに1000系という車両があるが、朝のラッシュ時以外にはほとんど使用されない

3000系のデータ			
両数:	90両	軌間:	1067mm
座席:	ロングシート	製造所:	東急車輛
扉:	片開3扉・両開3扉	製造初年:	昭和34年
台車:	軸バネ式(ゴムリンク式)空気台車		
所属:	富士見丘検車区		

小田急電鉄 PART. 己 石崎 潤

車両概観

現在小田急の電車は、特急車と一般車に大別される。特急車は3000形SE車5両編成6本、3100形NSE車11両編成7本。そして新特急7000形LSE車11両編成2本の計129両で、いずれも座席指定のロマンスカーとして箱根、江ノ島、御殿場の各方面に活躍している。一般車は大形車と呼ばれる20m四扉車と中形車と呼ばれる17m三扉車があり、その比率は約75対25と大形車の比率が高い。またカルダン式駆動車と釣掛式との比率は5対5と均等である。その他荷物電車二形式5両、電気機関車4両、工場入換車1両がある。またモレール線は2両固定編成電車1編成で運行している。貨車は現在では15両所有しているのみである。

車両記号は次の通りである。記号は電力客車、テハ制御客車、クハ付随客車、カハ電動荷物車、テニ電気機関車、テキで貨車の国鉄と同じである。形式は原則として適宜区切り、下二桁00はテハ、50はクハ、サハとしている。車号は2000形以前は造番、2000形以降は固定編成の特長を活かし、上二桁が三桁目と見ると、8で編成中の位置が形式ごとかわるようになっている。

固定編成とは編成途中で分割・中抜きしないというだけでなく、一編成と見なされ、営業線上下の運転ができないものとしており、制御・補助回路などもこれを前提としている。そのため定期検査も編成単位で工場に入換場へ、小田急の車両は、すべてこの思想の下に設計製作されており、固定編成同士の分割結合を禁ずる。

車両紹介

[特急車]

7000系(LSE)

昭和55年の暮れ久がぶりに登場した新形式の特急車がLSE車7000系である。このラガジュアリー(豪華)のムネという正面の傾斜をいっそう強くするとともに、ガラスの窓も大きくして展望性を向上させ、前照灯やサニパーなどを外板に埋め込んであり、また3100系の設計思想を受け継いで、11両連接車となっている。室内で特に変わったところは遠隔操作による転換できるリクライニングシートを採用したこと、各車両の両端に透明な仕切り扉を設け、騒音に対する改善策を図ったこと、客用乗降扉を従来の手動から自動式の折戸構造としたことが挙げられる。

3100系(NSE)

昭和38年、11両編成の長大連接車N(ニ)SE車が登場した。名古屋鉄道の7000系に次いで運転台を2箇所分けて押し出し、前面と展望の良い客席として提供した。特急3100系は正面の曲面ガラスを使用して、優美なスタイルを生み出し、冷房装置が当初から取り付けられ、低重心を確保するため暖房となるユニット形ヒートポンプを床下に各車両台座に配置し、外に8箇所、室内に冷房気を供給する構造とした。昭和52年から53年にかけて冷房能力の向上を図って、天井部に基礎を加している。

3000系(SE)

昭和32年にSE(スーパー・エクスプレス)車として登場したのがこの3000系特急車である。低重心構造の軽量車とし、車体を連接車で結び、曲線通過性能向上させている。このSE車は宮永兵吾画伯のデザインによるブルーと赤の白線を配した塗装色で、ビコポーとミュージカルな警音を発し、がけの相模野を走り、いりやくが線の人気ものとなった。台車は近畿車輛のシリーズン形であるが、何随台車にディスクブレーキも初めて採用するなど、隠れたところでも新技術が採り入れられている。この車両は新製時に国鉄東海道本線で高速試験が行われ、当時の鉄軌車両としては最高の

145 km/hを記録したこと 第1回鉄道友の会ブルーリボン賞を受賞したことなど 輝かしい経歴の持ち主である

〔一般車〕

2200形・2220形

この2200形は昭和29年に登場した小田急の高性能車の1つである。昭和28～30年にかけて私鉄各社には高性能車が登場し、華やかで時行を速めた新鋭車に共通している点や軽量車体、新しい駆動装置、発電制動などであるが、全電動車方式とし、小形の電動機を各車両に付し、1両を1単位として1両の制御装置でコントロール方式で当時の流行であった。この2200形もこれらの要因を満たしている。車体は広さ1000 mm幅の前面は非貫通の2枚窓、台車はステンレスのFS203形という軸箱は前撮に2枚のリンクで台車に連結した。従来のようなEF駆動部をなくしてアルストムと称される構造のものを付している。

2200形に続いて、昭和33年から製造された車両が2220形である。大きく変わった点やその固定編成となり、中間2両は運転台のない中間電動車、正面は貫通扉付きの3枚窓、駆動装置は直回カルダン方式からWR式の平行カルダンとなったことである。

2300形・2320形

昭和30年にSE車3000系が登場するまでのつなぎとして、特急車が1編成新製された。それがこの2300形の全電動車4両編成である。この2300形は短期間に激しく車体改造された車両ではない。小田急の特急車を1700系以来、客用扉の数を極端に減じた設計としている。特急用として設計された2300形も客用の常設扉は1編成の中で前後の車両にふたつあるだけであった。それ以外の各停格下は後面扉のふたつ扉車となり、さらに昭和34年3月扉は2枚3枚車に改造され、正面も1枚傾斜したふたつ窓から2220形までの貫通扉付き3枚窓車と様変わりし、製造当初の面影はほとんど消えてしまった。KK窓の大きさは変更

して1814mmの800mmの幅の窓が扉と扉の間に4枚あり2200形より2320形の17.5m車クラスの中での異端児となっている
昭和34年より5年つ扉は3クロスシート2200形は両国定
全電動車が製造され新宿〜小田原間82.5km 箱根湯本までの
直通を考えると90kmに達し 利用者が多いのは7クロスシートとい
う要望も出て当然である これに2200形が2320形であるが
残念なことに2200形は編成が本編成と2200形が2320形であるが
シートに改造されてしまった 朝7の混雑時に5年つ扉車とを
走らせていることなど特急運転が保たれないし ゆっくりとクロスシート
に降りる方も有料特急でどくどく……ということだろう 両方に
5年つ扉車と2200形の片側みの2320形に改造したのが 別窓
の配列を8割くらいにしているようにしか見えぬ 扉間にも並んで3つの
うち中央が2200形と2320形とになっているのが特徴である 2200・2220
・2300・2320の各形式をいふれ全電動車として現在も2200
編成を1単位とし これを複数回連結して4〜6両編成で走らせて
いる。

2400系

特急3000系はSE車と呼ばれる小田急は全電動方式の
経済性を考慮し 中編成は電動車 両端は制御車として2200編
成の一般車2400系は昭和34年から投入し HE車(ハイクオリ
ティ・カー)と呼ばれる この車両は120kW電動機6基の
電動車が全長19.8m 制御車が全長15.97mというおもしろい
コンビである 当時の駅ホームの長さから見て編成長を70mに
おさめたいからと 電動車を大型化して馬力動軸にかける軸重を
増やし 粘着特性の向上を図った結果である 扉は両側に
ホームに停車したときの扉の位置を従来の2200・2220形と合わせて
である 小形化された制御車1782450形の車輪径は762mm
ボルトベースも2000mmと同じくらい小さくしている 近年の高速
電車は車輪直径910mmが標準とされており 高性能車となっ
ている 760mmのものもあるが 制御車とはいえ 762mmという
のは珍しい。

2600系

各線・準急に使用されているため、目立たない存在であるがオール20m4つ扉車体幅もAをとり、最大幅を2900mmとし、小田急大形車の基本形となつた車両である。中甸車で比較してみると、デハ2400形の定員155人に対して、デハ2600形は167人へ増加しており、輸送力増強策として、当初の車両の座席3つの奥行きを左来車よりつめ、背掛り蒲団の厚さ80mm、腰掛りの奥行きを400mmとしている。このため、入っているときに室内を見ると広く感じる。この座席奥行きがあまりに狭すぎるため、その後改善されており、9000系では蒲団の厚さ120mm、腰掛りの奥行き435mmとなっている。2600系の最大の特徴は、1編成中後ろ面ある電動車（デハ2600形・デハ2700形）の電動機は2箇を2群に分け、6箇所をひとつの制御装置でコントロールする方法である。制動時は電動機を発電機として作用させ、その発生電力を架線側に返す回生制動装置を付しており、HEの一段と経済性の向上を図っている（＝2）HE車と称されている。昭和39年から走り始めていたが、当初はTC、M₁、M₂、M₃、TCの5両編成であった。その後、中甸からデハ2650形が加わり、MT同数の6両編成となつた。台車は2600形以来の住友金属アルストム形であるが、車体の空気バネを直接取り付けた構造のダブルコイルマウント式の空気ばねを付している台車となつた。住友金属の台車を使用している私鉄は、アルストム形が、その後、現れるミニデニ形、Sミニデニ形へと移行していく例が多いが、小田急は、やはりこのアルストム形が気に入つたようで、昭和55年の特急車7000系もこの形を使用している。

4000系

4000系は昭和41年から登場した20m車で、車体は2600系よりも大であるが、乗っておれば分かるように、電動機は釣り掛け式特の、というより古いデニクとしては誠に驚かしい音を響かせて走っている。新しい車体に釣り掛け式電動機というのをおかしく組み合わせたと思われ、これが4000系は戦前・戦後の小田急を走っていくデハ200形以後、2100系までの車両の電動機

その他一部機器を転用して製作した電車なのである。小田急車両
は昭和2年製のデハ1200形以降 三菱電機製の93.3kW
電動機を一貫して使用している。戦後特急車として活躍した1910
系(後2000系→1900系)を含めて昭和28年製の2100系までが
この4000系に生まれ変わっている。台車は車軸車輪のパイオニア形と
いうディスクブレーキの同軸が車輪の外に付き軸はねはゴムバネと
いう独特の構造、特殊の構造のものを付けている。この台車は
東京急行の7000系 京王帝都井の頭線の3000系などのスラリス
カーに使用されている例は散見されるが 鋼製車に珍らしいこと
は、4000系は当初MC MTCの3両編成、台車を4本でパ
イオニアⅢ形付きで登場したが 増備車と併せて電動車4両 制御
車1両の5両固定編成も出現した。この期デハ4050形の台車
とTS814形に変更、パイオニアⅢ形台車は電動車専用と成ってい
る。現在4000系は2両あり 5両固定編成と3両固定編成
とがあって、これを適時組み合わせられて運用しているが、他形式との
混合編成も行っている。

5000系・5200系

5000系は2400系の大型版として昭和44年がけ登場した車両で
車体は2600系と似ており、急行用という目的があくため、制
動機は2個電動機とひとつの制御装置で制御し、回生制動で
はなく発電制動と、2600系と比較すると標準的のものになってい
る。編成はTC M M TCの4両固定編成である。小田急の車
両の塗装色はチョコレート色-色がけ、窓回りが黄色で、色回りが
ブルーという塗り分けが高性能車に採用され、それが1600形以
降の普通車もこのカラーと成った。現在、経堂駅車区に保存展示
されているデハ1400形1406号の塗装色がそれであるが、デハ
1400形以前の旧形車両はこの色を塗り分け姿で営業したこと
はなく、この車両の色はあくまで展示され、色に塗り分け色は
のである。そして昭和44年の5000系がけ、ブルー-ブルーの大線
と窓下に入れ、現在の普通車塗装色に定着している。通勤車の今
後化が実施されたのもこの形式からで、初期の車両も後がけが施

付された改造されている 地下鉄千代田線乗り入れ用の9000系
の新車を造る中で 昭和53年に5000系がモデルチェンジされて再
登場した 5000系の5200番代の車両がそれで 形式はクハ
5050形 テハ5000形の手であるが 番号はクハが5250・55
50 テハが5200・5300・5400・5500番代を付与されている

車体で大きく変わったのは9000系と同じく一段下降窓を採用
した事で 側面は9000系 正面は従来の5000系という合いの
手の878スリル色しており 5200系として区別されることもあ
る 編成は急行・準急列車の10両に对应して TC MM
MM TC の6両固定編成となっており 制御車の車輪直
径は2450形以来の762mmの小さいものは2600系ともども
使用している 5200番代の5000形は現在も増備が続いてい
るが 改良工事が進められている箱根登山線内にも20mの4
へ6両が入るようになる。

9000系

営団地下鉄千代田線乗り入れ用として 昭和47年から製作
された車両が9000系である テガキニは従来のスリル色一新
した新緑系のもので 側面は一段下降窓とし 正面は大きな窓
ガラスの内側に列車種別表示・列車番号表示などを収め 従来の
通車扉の下部に付与されていた行先表示装置も通車扉上部に納
められ ガラス窓を大きくし 表示類をその内側に収めたスリルは
現在の正面形状の流行である。これは通勤車の側面の窓配
列が固定化された昨今 テガキニは正面にしか変化を求め
にくくした結果である 制御装置は110kW複巻電動機付き
の界磁チョッパ制御 回生制動付きの省エネルギー車である

車体幅は営団地下鉄のトンネル規格のため2600以上の
2900mmよりやや狭い2870mmとなっており やはり地下鉄
乗り入れのための車内信号付きATC装置も備わっている。これ

りの機器のため乗務員室が長き方向に延び乗務員扉と次の客室扉の間に大きな窓がはくられている

“美男子9000系”は東京の都心を走って10両編成で綾瀬まで乗り入れている。乗り入れ車は本厚木発の準急列車で走行キロの調整のため、朝方1千代田線に乗り入れ、小田急の9000系が夕方まで小田急の路線に帰らず地下鉄線内を走行している電車もある。その他、9000系は他形式との混結も含めて4両・6両の固定編成を組まねかせて急行・普通にも幅広く使用されており、4両固定編成は全電動車、6両固定編成は中間3両がガレキになっている。

車両数

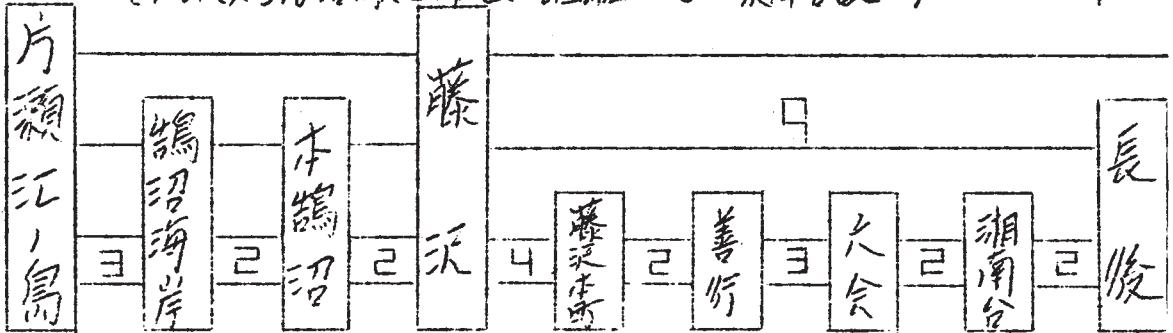
[特急車]	両	編成	両	編成	
7000	⑤	11×2	3100	⑤	11×7
3000	⑤	5×6			

[一般車]

2200	→	2×4	2220	→	2×8	⑤ 1/2 冷蔵車
2300	→	2×2	2320	→	2×4	※ 1/2 冷蔵車
2400	→	4/29	2600	⑤	6×22	
4000	→	5×13	5000	⑤	4×15	
5200	⑤	6×20	9000	⑤	4×9	

計 --- 785両 冷蔵車 --- 554両

注) ①---特急 ②---急行 ③---準急 ④---各停
 — 線の上的数字は所要時間 K... 開設
 下の数字は各駅と駅との距離 S... 乗降客数



1.7 1.3 1.5 1.8 1.6 2.4 1.5 1.8

○首長郷村といふ天満宮で知り
 りていかに分たる市線有数の市
 街地を形成してゐる
 K—昭和四年四月一日
 S—四万四千四百六十六

○市線で一新新しい駅、藤沢市の
 北端の台地で宅地開発地域
 K—昭和四年七月七日
 S—二万二千七百五十三

○日本大学農学部、日大藤沢
 高政などがあり、学生の変が
 目立つ
 K—昭和四年四月一日
 S—二万七百六十四

○駅東側に市立総合グラウンド
 体育でまゝなどの施設がある
 K—昭和三年十月一日
 S—二万二千七百三十二

○東海道線の宿場と栄々たるが、この
 めぐりで現在国道一号線を通
 通量が増しく、市原方面まで工場
 群が立ち並んでいる
 K—昭和四年四月一日
 S—一万五千五百九十五

○国鉄東海道線、江ノ島電鉄と
 連絡し市線一の繁華街となつて
 いる
 K—昭和四年四月一日
 S—一万三千九百五十七

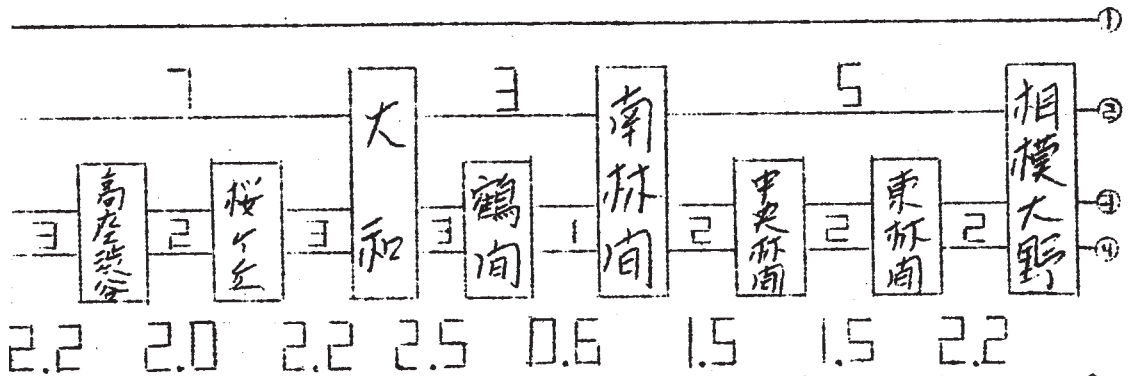
○湘南海岸は近いうちにリゾート地だが
 この駅周辺は藤沢の郊外という
 感じの住宅地となっている
 K—昭和四年四月一日
 S—一万四千二百六十八

○湘南海岸へは歩いて行ける
 距離であり、周辺は古くからリゾ
 ート地の住宅街として開けた所
 K—昭和四年四月一日
 S—一万五千九百六十五

○おみやげ物屋、土産物品店など
 観光客用の街づくりがなされ
 K—昭和四年四月一日
 S—一万五千九百六十五

PART.1

小田急江島線路線図



駅の周辺は特に宅地化の著しいところであり、乗降客数も多い。

現在開発進行中の住宅地域は、住宅やマンションの建ち始めである。

駅周辺は、東側のつぎみ野の下新興の住宅が点在する。

駅西側は、駅前ロータリーを中心とした整備された住宅が南林間まで目立っており、目まぐるしい。

戦前は、大和市の中心地として、現在でも中心に新興住宅地が建てられていく。

すぐ近くにある厚木飛行場は、終戦時にマッカーサー司令部が最初に降り立った場所として知られている。

高尾桜の名所だとかというが、今では住宅や団地が目立っている。

付近は昔より農村地帯で高尾とその産地として知られている。

K—昭和十三年四月一日
S—八万五千八百六十六

K—昭和四年四月一日
S—二万二千七百七十八

K—昭和四年四月一日
S—一万三千三百八十八

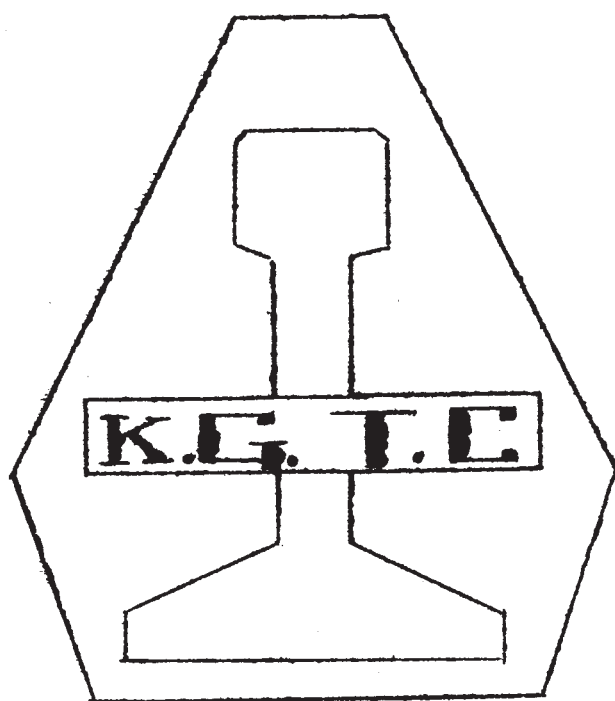
K—昭和四年四月一日
S—三万二千二百三十三

K—昭和四年四月一日
S—一万七千三百六十二

K—昭和四年四月一日
S—九万二千七百九十五

K—昭和七年四月一日
S—一万六千八百三十二

K—昭和四年四月一日
S—二万九千九百九十七



鎌倉学園
鉄道研究会