

TETSURO 7



鎌倉学園鉄道研究会

Heikun
U.S.M.C.
58.3.30

てつ3 vol.7 INDEX

PAGE

京浜急行2000系.....[M2A] 前田 靖 1

筑肥線電化完成.....[M2B] 吾郷孝文 3

京王井の頭線.....[H2E] 小倉 進 7

THE TROPICAL

TRAIN ENODEN [H3D] 井上靖章 11

小田急8000系登場... [H3D] 石崎 潤 19

大陸横断鉄道(アメリカ編) [H2C] 矢沢真司 25

東海道線80kmの紹介... [H2C] 松本大造 35

テールランプ.....青木武夫先生 47

表紙....(西武鉄道2000系)...[H3A] 城山圭一郎

京浜急行 2000系 前田靖

この2000系は、昭和31年にカルダン仕用のロマンスカーとして、デビューしたデハ600形の後継車種にあたるものです。

編成は、3M1Tをユニットとした、8両固定編成で12台の主電動機を一括制御する方式はデハ800形の実績をふまえたものです。

座席は、ノックライニングシートで、通路側をエンジン、窓側をライラックの暖色ツートンです。

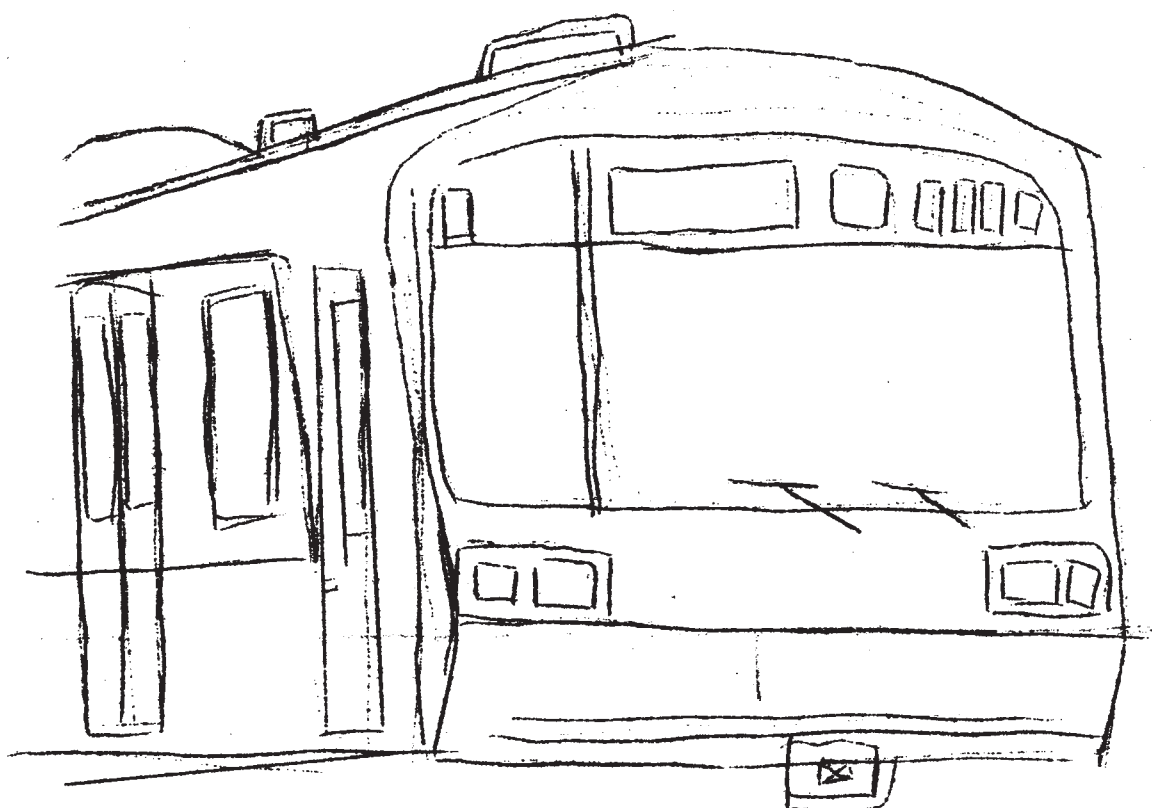
また、座席配置は、国内初の集団見合方式となっています。

正面はデハ800形と同じく5mm+5mmの大型合わせガラスを用いてセンタービラーの位置を中心から車掌室側に、

編成	12		12		品川		
	M1V	M2V	TW	TW	M1S	M2S	M3S
自重	35t		29t		35t		

630mm ずらして良好な視界を確保しています。

前照灯は角型200Wシールドビームを腰部に2灯つけています。



筑肥線電化完成 吾郷孝文

去る3月22日、九州の筑肥線の電化及び福岡市営地下鉄との相互乗り入れが開始された。筑肥線は博多～東唐津～伊万里間85.4kmの非電化路線であったが、そのうちの姪浜～虹ノ松原間を九州の国鉄では初の直流電化、虹ノ松原～唐津間の通称呼子線を新線電化開業し、姪浜～博多間は福岡市営地下鉄に乗り入れさせた。又、筑肥線の博多～姪浜間と虹ノ松原～山本間が廃止された。これにより筑肥線の列車運転系統は唐津を境に大きく2つに分かれた。唐津～伊万里間は従来通り気動車が走り、近代化からとり残されたようだが、このうち唐津～山本間は唐津線



今回の改正では筑前篠宮、筑前高宮、小笹、鳥飼、西新それに東唐津、鏡、久里の計8駅が廃止された。改正前日の3月21日にはこれを惜しみ「筑肥線さよなら列車」が運転された。とはいっても下りは博多8時32分の529D、上りは東唐津14時30分の546Dの定期列車であった。約150名の参加者たちは一般客と混乗して東唐津まで往復し、復路には西新駅でお別れ撮影などをしたそうだ。

一方、新しく開業したのは東唐津と和多田だが、このうち東唐津は一回消えて翌日また別の場所に生まれ変わったのである。また国鉄ではないが、福岡市営地下鉄1号線の中州川端～博多間も同じ日（3月22日）に開業したた

め祇園駅と博多駅がこの部類に入る。
なお、地下鉄博多駅は現在国鉄博多駅
から300m離れたホーム片側1本だけ
の仮駅だが、これも来年5月までだ。

以上のように筑肥線は華々しい電化
開業をしたが、一方では一部区間の廃
止なども忘れてはならない。特に博多
姪浜間は今までも利用者は結構多かっ
たが、地下鉄の並行路線であることや
福岡市の都市計画などから廃止せざる
をえなかった。しかし、旧筑肥線と地
下鉄とは2〜3kmも離れており、代
行のバスも運賃面や交通渋滞などで列
車のように正確に走れないなどの問題
が残る。しかし、これらの問題も解決
されれば、この筑肥線や地下鉄ぐるみ
の福岡の交通革命も真の物になろう。

京王井の頭線 小倉 進

山手線の外側へ直角にスタートするとすぐトンネルに突っ込む井の頭線渋谷駅の情景は昔の面影を残している。開業のころ山を切り湿地を埋め主な道路と立体交差で建設された帝都電鉄の路盤が今でも殆どそのまま使われているのは軌道で発足した京王線と違う。○井の頭線の車両3000系-----3000系車両は井の頭線客車135両の約70%で95両を占めて冬は暖かく夏は涼しいステンレスカーのイメージも定着し名実ともに代表車となった。その経歴は意外に古く第一編成は19年前の昭和37年末に登場した。ディスクブリーキ、空気バネ台車付ステンレス車は注目を集

めて早速『通勤電車日本一』として1963年にローレル賞を受けた。3000系車両の特徴は正面のカラークラスチックで上品な沿線環境から選ばれた7色(赤・紫・ピンク・青・黄・白・緑)が編成ごとに塗り分けられている。最初の2本を除き大柄18mの車両で全車5両編成。冷房つき。日中は100%3000系が運用される。

○井の頭線のグリーン車-----井の頭線のグリーン車は朝間ラッシュに働き昼は富士見ヶ丘に休み月に約2000kmを走る。全車5両編成で8本で内3本は高性能車1000系で昭和32年登場のTD平行カルダン駆動、発電制動付全M方式車両を基にサハ1300型を挟み4MIT。他の5本は釣掛式MT40と16ノ

々、チMMC制御器装備の1900型を主に1800型の他サハ1300、1250型を併せた3M2T。両系列とも空制HSC、ATS装備、合成制輪子使用。列車両端は2面窓車でそろえられている。室内はクリーム系の塗装内張り、えんじ色の座席と暖色にされてる。

。井の頭線の急行-----井の頭線の急行は主として昼間に15分ごとに運転されている。渋谷↔吉祥寺間を17分で運転されており料金は片道120円。急行は渋谷を出ると神泉、駒場東大前、池の上を通過して下北沢に停車。ここで小田急線と接続する。下北沢を出ると新代田、東松原を通過して明大前に停車。ここで京王本線と接続する。明大前を出ると続いて永福町に停車。ここ

で各駅停車を追い抜く。永福町を出ると西永福，浜田山，高井戸，そして車両基地のある富士見ヶ丘を通過して久我山に停車。ごく普通の島式ホーム。殺風景。これとい、た特徴なし。久我山を出ると三鷹台，井の頭公園を通過して終点吉祥寺に到着する。

○井の頭線の各駅停車-----井の頭線は次の駅が見えているとよく言われるが駅の近さと島式ホームの印象をよくとらえていると思う。17駅・全線12.8kmである。平均駅間距離は0.8kmである。現在使用中の昭和46年設定の平日ダイヤは1日に456本である。ちなみに急行の場合は1日に88本である。

THE TROPICAL (井上靖章) TRAIN ENODEN

地元の人達や観光客の間で“江ノ電”と呼ばれ親しまれてきた江ノ島電鉄は、今、湘南で最っともナウイ電車である。週末ともなれば若者たちで満員、皆ウォークマンを聞きながら寺から寺への交通手段に夏は、真黒に日焼けしたGALたちが数人のグループで遊びに行く。これが古都鎌倉を走る電車の現代の姿である。江ノ電には、今やシーズンオフというものがない。その昔源頼朝が幕府を開き外部からの敵の進入を防ぐ為であろうか鎌倉は地元の人にしか分らない小さな道は数多くあれど大きな道というのは、少ないそのため土日は車も人も身動きがでず観光客が最っとも便利とする交通手段は江ノ電である。

私の家は先祖代々鎌倉であるから、私が生まれてからの18年の間にも江ノ電は大きく変化した。今年85歳になる私の祖母は次のように話してくれた。「江ノ電は私の生まれる前からあってね、鎌倉駅は今の島森書店の前あたりから路面電車みたいな形で出ていましたよ。とにかく駅(当時の停留所)が多くて夏には納涼電車も走りましたよ。昔は30分に1本位で子供の頃は電車に乗り鎌倉や江ノ島へ行きましたよ。」私自身江ノ電は好きだし小学校の時は車掌になるのが夢であった。さてここでは江ノ電の電車の形式がどうかとか線路の配線がどうかであるとかという専門的なことは抜きにして沿線の案内や歴史などをわかりやすく説明し追って行きたいと思う

沿線ガイド

江ノ電というと鎌倉が起点と思われがちだが

実は逆である。さてこの約10kmの行程を昔の駅名を入れて追って行くことにしよう。

旧駅名	現駅名	カギド
□ 藤沢	① 藤沢 (起点)	① M35.9.1 ② 東海道線 小田急 三ノ島線 ③ 18198人 ④ 遊行寺
○ 石上	② 石上	① M35.9.20 (無) ③ 789人
◎ 高砂	0.6	① M35.9.1 (無) ③ 1394人
○ 川袋	③ 柳小路	① M35.9.1 ③ 3944人 ④ 加来神社
○ 柳小路	④ 鶴沼	① M35.9.1 (無) ③ 1311人 ④ 三ノ島水族館, マリンランド
○ 藤ヶ谷	0.7	
◎ 鶴沼	④ 現在工事中	
○ 新屋敷	0.8	* ① 開設 ② 連絡 ③ 乗降客数 ④ 沿線のみどころ
○ 西方	③ 湘南海岸公園	

○ 小本橋

○ 浜須賀

0.6

②

□ 片瀬

江ノ島

① M 35.9.1

② 湘南モノレール

③ 6564人

④ 江ノ島(湘神, ヨットハーバー
植物園, 庵口寺)

○ 庵口寺

① M 36.6.20

③ 2498人

7月14日

④ 清福寺, 小動神社(祭)

○ 中原

○ 土橋

0.6

① M 36.6.20

(無)

③ 3476人

④ 聖ミカエルの修道院

○ 谷戸

○ 万福寺

① M 50.6.20

(無)

③ 2,905人

④ 日蓮雨乞の池

◎ 腰越

②

腰越

○ 袖ヶ浦

0.8

※ ☐ の駅は交換駅

※ 駅と駅間の数字は
キロ数

◎ 日坂

⑧

鎌倉高校前

※ 旧駅名

○ 七里ヶ浜

0.4

○ 峰ヶ原

②

□ 主要停車場

◎ 行違停車場

○ 停留所

◎ 行違

七里ヶ浜

○ 大境			① M37, 4, 1 ③ 6039人 ④ 箱村ヶ崎公園(古戦場跡) 新田義真碑
○ 追揚	1.2		
○ 姥ヶ谷		⑩	① M37, 4, 1 ③ 2887人 ④ 成親院, 能登神宮, 極樂寺
○ 箱村ヶ崎			
○ 砂水坂			
○ 車庫前	0.8		① M40, 8, 16 ③ 6133人 ④ 高德院(大仏)長谷観音 光則寺, 御霊神社(権五郎)
○ 極樂寺		⑪	
○ 権五郎前	0.7		
○ 長谷		⑫	① M40, 8, 16 (無) ③ 1018人 ④ 由比ヶ浜海岸, 甘縄神明宮 (鎌倉最古の社)
○ 由比ヶ浜	0.6		
○ 海岸通		⑬	① M40, 8, 16 (無) ③ 1086人 ④ 和田塚, 穴地藏
○ 原の台	0.3		
○ 和田塚		⑭	

※(無)は無人駅

○ 学校裏

○ 琵琶小路

○ 大町

○ 倉屋敷

0.8

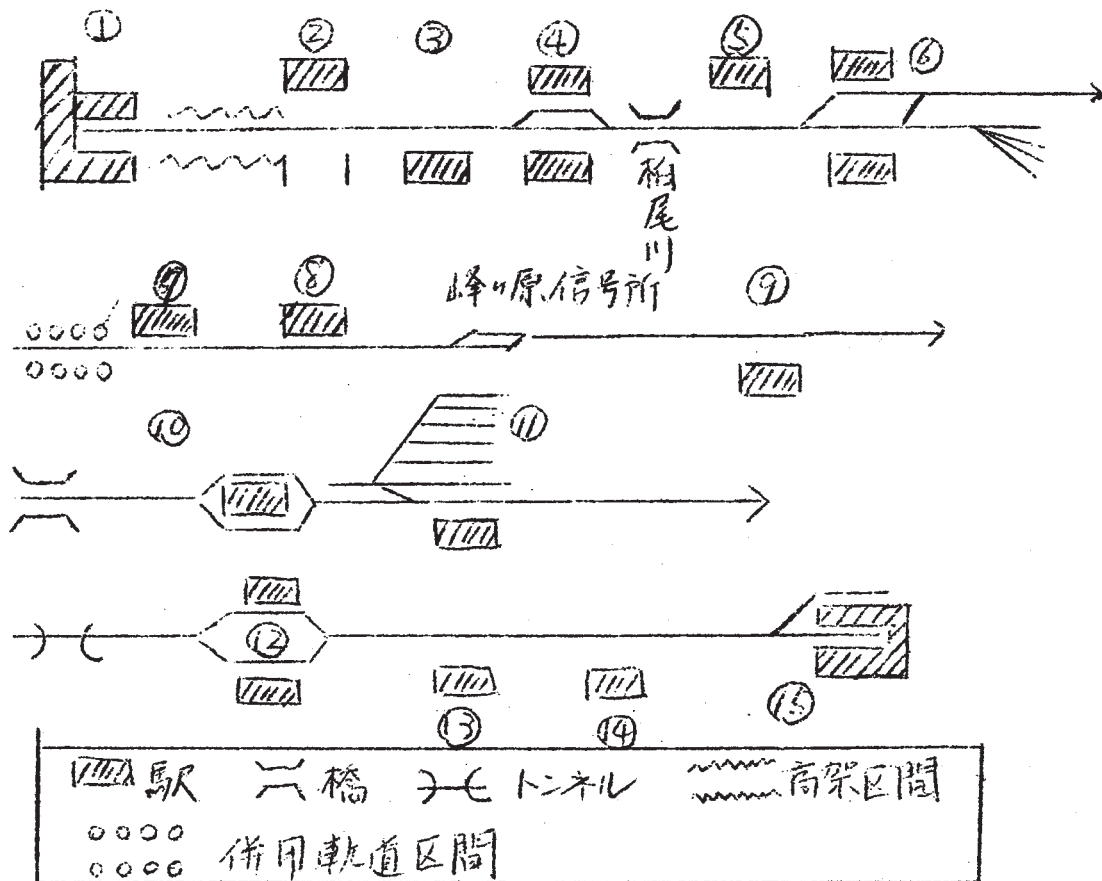
① M43, 10, 30

② 横須賀線

③ 2323人

④ 鶴ヶ岡八幡宮, 鎌倉宮
銭洗弁天, 寿福寺, 他
寺社多数, 近代美術
館, 国宝館, 源氏山
公園

□ 小町 ----- ⑤ 鎌倉 (終点)



江ノ電名物

(1) 合理的で便利な12分間隔運転

江ノ電は7時～20時まで、完全に12分間隔運転です。全列車とも行違い設備である鶴沼、江ノ島、峰ヶ原信号所、橋本、崎、長谷の5駅をフルに使って列車交換を行っています。S46, 12, 26より単線式自動閉塞式信号を使用したため、クワレット交換の廃止と続行運転が不可能になり、そのため朝のラッシュ時や日曜、祭日には、連接車による4両連結運転が行なわれています。しかしこれも車両数の関係で4両、2両の交互運用となっています。

(2) 出口と入口で名前の違う極楽寺トンネル

美しいレンガづくりで江ノ電名物の一つ。極楽寺トンネルと呼ばれていますが、極楽寺駅側には、「極楽洞」と刻んだ石額が取りつけてありますが、その反対側は「千歳開洞」と呼び名が異なります。もっとも千歳開洞の方は落石止めのコンクリート壁と鉄板で美しいポータルは見えませんが……。

江ノ電に乗ってみませんか
ゆりゆく時の流れを忘れて
昔の面影そのまに走り続ける江ノ電に
乗って見ませんか
小さな思い出を探しに
藤沢から片瀬停車場に向って走り出しました。
菜の花の咲く境川鉄橋を
汐風の七里ヶ浜を
そして極楽寺のせみしぐれを
聞きながら鎌倉へと
走り続けてきました
この昔からの同じ線路を
新生の二両連接車が走ります。
最小半径28メートル
併用軌道・トンネル・建築限界等々
特殊な線路条件の中での設計は
どれなりぬ苦勞もありましたか……
湘南の風をいっぱいを受けて
江ノ電グリーンが走ります。
〇千口の小さな旅に出かけませんかー
江ノ電に乗ってあなたの探していたものを
みつけに出かけませんか。
古都鎌倉へ小さな旅に

小田急 8000形登場! 石崎 潤

〔編成と主要諸元〕

4M2Tcの6両固定編成でこれまでの大型通勤車を基本とした省エネタイプの車両となっている

〔車体〕

前面形状は貫通路扉付きとしたがデザイン的には当社の車両形状のイメージを残しながら貫通路が目立ちないように工夫している。前面窓には凡6000MMの曲面ガラスを使い運転席からの視野の拡大を図っている。従来の台枠は真体心ざり部が「凸」形のものであったが8000形車両では平形台枠として軽量化を図っている。製作工法もこれまでの一体構造ではなくボルスター部と中心部を別々に製作して溶接で継ぐ3分割

方式を採った

〔内装〕

客室内は やわらかな落りついたふんわりとした
ゆるやかな グリーン系統の網目模様デコラを内装
材として使い 新しい感覚による居住性の向上
を図っている 天井は平天井構造とし 分散冷
房装置で車体の長手方向にダクトを通し 吹
き出し口を2列に配置している 室内の冷気
の均一化を図るため ダクトの中央部には平
行に強制ファンを配列している またファンと
ファンの間を利用して放送用スピーカーを設
置している 側窓にはサッシレス構造の1段下
降方式を採用している 従来の鋼体に窓め
くを取り付ける方式では下降窓の構造上
外板や床材の腐食を完全に防止することは
不可能であった 8000形車両では側窓を水
受け構造をアルミ材でユニット化し サッシレス

構造とすることによって外板とガラスの両方から
浸入した雨水は アルミ製水受けに落ち2か所
の水抜き穴から車外へ放出されることになり完全
防水形へと改善している また走行中窓ぬくも構
体側溝との接触音も解消されメンテナンスの面
ではガラス交換作業が短時間で能率よくできるもの
になっている 座席シートは従来車より背ずり・座ぶとん
ともに開口角度を若干変更することによって乗り心地
の改善を図っている 各車両端の連結部には片
引きの仕切扉を設け 保安度と空調効果の向上
を図っている

〔台車〕

台車は当社では実績のあるリンク式箱支持
方式を踏襲している フレーキ方式は片押し式と
して保守の容易化とあわせて軽量化を図って
いる また制輪子交換作業の容易化を図るた
めに 低型空気バネダイヤフラムを採用している

〔主電動機・駆動装置〕

直流複巻補償巻線付き八角形構造の主電動機で容量は140kWである当紅輸送力の主力として稼動している5000形車両の性能特性に合わせて設計したもので他車種との連結運転が可能となっている絶縁材はH種とし長尺ブラシ採用等も保守の向上を図っている駆動装置はWN方式としてカップリングは主電動機の大径から従来より薄形を採用している

〔制御装置〕

電力回生ブレーキ付き界磁チョップ制御方式で主制御器・断流器・界磁チョップ装置・主抵抗器・限流抵抗器・フィルターアクトルで制御装置を構成し8個の主電動機を制御するもので編成に2台使用している主抵抗器は省エネルギー・騒音抑制の見地から自然通風式とした

〔空気制動装置〕

在来車との連結運転を考慮してHSC-R方式の制動装置を採用し、回生制動を有効に活用し、不足分は空気制動を補った総制動力が制動指令値と合致するようアナログ演算を行っている。非常制動は空気制動のみとして減速度 4.0 km/h/s の設計である。抑速制動は回生制動失効時でも 1.0 km/h/s の減速度が得られるよう、空制装置内で論理構成されている。

〔補助電源装置〕

電動発電機はブラシレス三相同期形電動発電機 140 kVA を2台搭載している。2台の電動発電機は組み合わせて構成されていて、電源装置が異常を起した場合でも自動的に受給電される。受給電機能としてはブレーキ・ヒーター回路を半減することにより、制御・制動・照明・放送など運転および保安に關する重要回路を

生かしている

〔空調装置〕

冷房装置は10500kcal/hユニット7-ラ-4台の集約分散方式で屋根上に搭載している省エネルギー・低騒音形としてロータリーコンプレッサを採用している また冷房装置本体の防食対策としてステンレス材の枠を使用し

〔床下装置〕

機器配置についてはTc1・Tc2車に電動空気圧縮機・ATS装置等も配置し M1・M3車には電動発電機・バッテリー等も補助電源装置を M2・M4車には制御装置関係機器も合理的に配置している

〔ATS装置〕

従来のトランジスタ方式の論速照度装置と受光器を1ユニットに集約し論理構成をデジタルIC化して信頼性向上を図っている

大陸横断鉄道 (アメリカ編)

矢剌 真司

アメリカ大陸の中心よりやや大西洋
より、アメリカとカナダの国境地帯
に連なる五大湖は、太古時代に、氷
河の侵食の結果生まれた。そして
氷河は肥沃な黒い大地を残した。五
大湖から周辺にはてしなく広がる中
部大平原は、見わたすかぎり、小麦
大豆 トウモロコシの畑におおわれ
ている。この肥沃な大平原の中心
地がシカゴである。

国際的な物資の集散地であり、ま
た近代工業都市でもある人口三五〇
万 メトロポリタン地域を含めると
七五〇万人の大都市である。 北ア

アメリカ大陸のほぼ中心に位置しており、内陸部の交通の要衝である。アメリカの鉄道の地図をながめると、シカゴをくもの巣の中心として、放射状に鉄道線路が延びていることがわかる。シカゴは、アメリカ鉄道の一大ジャクソンなのである。

私たちは、このシカゴにしばらく滞在して、アメリカの鉄道を取材することにした。

翌日早朝、私たちはアダム・ストリートとカナル・ストリートの交差する地点、シカゴ・ユニオン駅の前に降り立った。シカゴの中心部で、このダウンタウン一帯を「ループ」と呼んでいる。「ループ」とは、もともとこの地域を走る高架環状線の名前だが

いつの間にか、鉄道に囲まれたこの
ブロックを「ループ」と呼ぶようになった。
た。

シカゴ・ユニオン駅のすぐ横をシカ
ゴ川が流れており、シカゴを行き交
う船の音が聞こえてくる。

「ユニオン・ステーション」大きく
書かれた、やや古めかしいビルの建
物の中へ入る。柱は、ギリシャの古
代建築様式を取り入れて、真中がや
やふくふいたエントランスの形をして
いる。

メインホールの待合室は 天井が
高く、その高い天井から自然の太
陽の光がそのまま取り入れられるよ
うになっている。

駅のメインホールを見下ろすよう

に、大きな女神の像が二つ立っている。よく見ると向、て右側の女神は、遠くを見るようにして、右手を目の上にかざして 左手でニワトリを手にしている。そして左側の女神は、対照的に左手を目の上にかざして右手にフクロウを手にしている。

この建物が建てられたのは、一八二五年、ニワトリとフクロウを手にした二体の女神は、朝から晩まで休みなく働き続ける駅という意味を象徴して作されたということだ。建てられた当時は、鉄道の黄金時代であり、世界一の規模の駅として建設された。ギリシアの建築様式を模した柱に、天井に、階段に、その采花の名残を橋内のいたるところに見出

すことができた。

この時代がかつた駅の建物の正面に、三五階のビルが数年前に建設され、その地下が、シカゴユニオン駅のコンコースになっている。そしてこのコンコースをはさんで、南側と北側にそれぞれ終着駅スタイルのプラットフォームが、ずかりと並んでいる。プラットフォームは、半地下になっていて、天井窓が多少明かりを取り入れてはいるが、うす暗く、蒸気機関車時代のすすで柱も天井もまっ黒であった。

私たちは、プラットフォームで、朝のラッシュアワーを撮影することになった。うす暗いホームに、手もちのバッテリーライトを準備して、通勤

列車が入ってくるのを待ちかぎえた
やがて「カンカン、カンカン」と鐘を
鳴らしながら、バーリントンノーサ
鉄道の二階建の大きな車両をつけた
列車が、うしろ向きに入ってきた。
車体のステンレスの銀色が、うす暗
いプラットフォームの中で、キラキラ
と輝く。やがて、ドアが開き、どっ
と通勤客が降りてくる。プラット
ホームが低いために、列車の出口に
は、始めから階段がつけられており
通勤客は階段を四段降りて、ホーム
に降りる。

ホームをそろそろ歩き、コンコー
スに出てエスカレーターに乗り、外
へ出る。そして、ビルの谷間のオフ
イス街へ消えてゆく。

私たちは、撮影をしながらか 東京

の国電のラッシュアワーを思い出して、なぜかほっとした感情にとふえふれていた。なつかしい光景に出会った安心かたか。この光景は、東京もシカゴも変わらない。

シカゴ・ユニオン駅のラッシュアワーは、午前七時から九時ごろまで続く。その間、二階建列車は次々にホームに入り、「カンカン、カンカン」という音が、鳴り続ける。

うしろ向きに入ってくる列車を、よく見ると、ちゃんとうしろのところに運転手かいて、運転をしている。これは「プッシュ・プル・トレイン」といって、うしろ向き運転もできるように、最後尾に運転制御室を持っているのだそうだ。終点の駅でも、機関

車を降りかえることもなく、そのまま振子のように、行ったり来たりでさるということだった。

シカゴ・ユニオン駅の一日の乗降客は、約七万三〇〇〇人である。このところ年々、通勤列車をを利用する人が増えてきており、政府からの補助もあり、二階建残車をさぶに新しく製造しているということだった。

シカゴでは、いくら、ラッシュアワーといっても、座って通勤できないようなことはない。通勤客がちゃんと座れるように、二階建列車にしてスペースを増やす。さぶにたりなければ、新しい車両を製造して増発する。そのキャパシティの違いもあり、日本とは比較になぶないかも

しれないが、いっそ、ぎゅうぎゅう詰めにされ、莫大なエネルギーを使って通勤しなければならぬ日本のサラリーマンにとっては、実にうふやましい話だ。人を人として遇するという、基本的な考え方があるかどうか、根本的なところでなにか違っているように感じた。

シカゴの通勤列車の運営は、現在RTA (Regional Transportation Authority) というシカゴ近郊の通勤輸送を運行している鉄道会社の連合体が当たっている。加盟しているのは、「バーリントン・ノーザン鉄道」「ミルウォーキー・ロード・ノーフォーク・アンド・ウエスタン鉄道」「イリノイ・セントラル・ガルフ鉄道」、それ

に破産した私鉄を統合して、一水比六六
年生まれた統合鉄道公社「コニール」
の六社である。

アメリカでは、今後、ゆきづにき
た大都市の自動車通勤から、鉄道に
切りかえようと、通勤用の地下鉄や
郊外鉄道の新設に力をいれるばかり
でなく、二階建通勤列車にも補助金を
出していく方針だという。

(参考書物『世界の鉄道』)

ここに書いた事はすべて参考物の
ものであります。あしからず

K.G.T.K.

東海道線 80km の紹介

松本 大造

はるが昔から東海道は、関東地方と関西地方とを結ぶ主要道路であったが、現在の鉄道でもそれはかわっていない。東京駅 16:30 発の“さくら”に始まる寝台特急列車群や、最高速度が 210km/h とされている新幹線が、それを物語っている。さて、ここではそんな東海道線のほんの一部である東京から小田原までの、各駅の歴史をさぐって見ることにする。尚、スペースの関係上、東海道線普通電車の停車駅以外の各駅は、データのみとさせていただきます。

- 開—— 駅の開業年月日 区—— 起点からの営業キロ
客—— 57年度の1日の乗車客数
換—— 接続している国私鉄線および乗換可能な私鉄線

東京 千代田区丸の内 開 大正3年12月20日
ヤロ 0.0 km 客 332,500人 換 東北本線・

中央本線・総武本線・営団丸の内線

東海道本線の起点駅であり、日本を代表する駅でもある。江戸時代に都を東に移したので、東京という名が生まれた。東京駅といえば、あの丸の内の赤レンガ造りの建つ物を思い出すが、あれはルネサンス式と呼ばれ、オランダのアムステルダム中央駅に似ているといわれた。今後とも永遠に残してもらいたい建つ物である。また日本最大、世界では3番目に大きいステンドグラス“天地創造”(福沢一郎作、縦5m・幅9m)がある。駅を一步出ると、丸の内・八重洲口共にオフィス街であるので、休日になるとひっそりと静まりかえっている。

有楽町 千代田区有楽町 [開] 明治43年6月25日

[駅] 0.8 km [客] 138,500人

[換] 営団有楽町線

新橋 港区新橋 [開] 明治42年12月16日

[駅] 1.9 km [客] 191,000人

[換] 営団銀座線・都営浅草線。

新橋駅の名前の起こりの新橋は、もと汐留川にガガる橋で、銀座と芝とを結ぶ東海道が通っていた。今では川も埋め立てられ、高速道路が走り、面影は全くない。もちろん現在の駅は、最初に鉄道が開通したときの新橋駅ではなく、昔は汐留貨物ターミナル駅付近にあった。また東京駅開業時までは烏森駅といい、その後新橋と改名された。その際ドイツ人の技師ヘルマン・ムンシュテルの設計で、東側に水んが製三階建ての駅本屋がつくられた。

浜松町 港区海岸 [開] 明治42年12月16日
[キロ] 3.1km [客] 72,000人

[換] 東京モトル

田町 港区芝 [開] 明治42年12月16日
[キロ] 4.6km [客] 111,000人

[換] 都営三田線・都営浅草線

品川 港区高輪 [開] 明治5年5月7日
[キロ] 6.8km [客] 144,500人

[換] 山手線・京浜急行本線

東京駅は、旅客運賃などの収入
や乗車降員という点からみてマ
ンモス駅であるが、品川駅は施
設という点で、リッパなマンモス
駅である。総合面積470,000㎡、線
路の延長62.343kmで、もし線路
をつなぎ合わせれば、東京から
平塚までいく程の距離である。
また、品川と桜木町は日本でい
ちばん古い駅で、明治5年5月7日
にこの二つの駅が仮営業を始め

た。その1ヶ月後に川崎と神奈川が開業した。したがって、品川駅は鉄道歴で忘れられない駅である。

大井町 品川区大井 開 大正3年12月20日
駅 9.2 km 客 74,000人
換 東急大井町線

大森 大田区大森北 開 明治9年6月12日
駅 11.4 km 客 74,500人

蒲田 大田区蒲田 開 明治37年4月11日
駅 14.4 km 客 107,000人
換 東急目蒲線・東急池上線。

川崎 川崎市川崎区 開 明治5年6月5日
駅 18.2 km 客 137,500人
換 南武線・京浜急行本線・京浜急行
大師線。

夕摩川を渡ると神奈川県になるが、最初の駅がこの川崎駅である。ここは1623年、東海道で最後の宿駅として設置された。駅の開業は、品川—横浜間の仮開業(明治5年5月7日)のほぼ1ヶ月後の6月5日であるが、駅の開

業は、またたく間に街道の宿場
をかえていった。川崎大師に参詣
する人々は、それまで泊まりが
けであった。そのために宿場がに
ぎわった面もあるのだが、汽車で
くれば日帰りができるようにな
ったので増々活気を増していった。
現在では、百万都市にまで発展
し、横浜に次ぐほどになっている。

新川崎 川崎市幸区鹿島田 開 昭和55年10月1日
 19.5km 客 5,700人

鶴見 横浜市鶴見区鶴見中央 開 明治5年9月13日
 21.7km 客 64,500人
 鶴見線

新子安 横浜市神奈川区子安通 開 昭和18年11月1日
 24.8km 客 18,000人

東神奈川 横浜市神奈川区東神奈川 開 明治41年9月23日
 27.0km 客 19,000人
 横浜線

横 浜 横浜市西区高島 開 大正4年8月15日

区 28.8km 客 2,450人

区 根岸線・東急東横線・京浜急行本線

相鉄本線 横浜市内地下鉄

横浜駅は昔の神奈川駅一筋あるが、開業以降何度か移転が行なわれている。

最初は現在の榎木町深井道にあった

が、二回目の移転で今の場所に移された。

そして1928年に三回目の移転が

あり、現在の場所に定着した。また

横浜駅には乗入の列車時刻表がある。

これはかなり前からあったもので、昔

も外人の利用客が多かったようである。

新横浜 横浜市港北区篠原 開 昭和39年10月1日

区 28.8km 客 9,000人

区 横浜線

保土ヶ谷 横浜市保土ヶ谷区若木 開 明治20年7月11日

区 31.8km 客 25,500人

東戸塚 横浜市戸塚区品濃 開 昭和55年10月1日

区 36.7km 客 13,000人

塚 横浜市戸塚区戸塚町 [開] 明治20年7月11日

[延] 40.9km [客] 74,000人

戸塚は、江戸と小田原のちょうど中間の宿場であった。線路は駅の南端で柏尾川を渡るが、この柏尾川は東海道と並行して南に流れていき太平洋へ注いでいる。なお、この戸塚駅は55年10月1日から東海道線が停車するようになった。そして乗り換えが容易にできるように、方向別の複々線となっている。

船 鎌倉市大船 [開] 明治21年11月1日

[延] 46.5km [客] 74,000人

[接] 横須賀線・根岸線・湘南モノレール

この大船駅は、二つの市にまたがっている。列車が速度をおとしてホームに入ってくる。ここまでは横浜市戸塚区であるが、駅の中央付近を流れている砂押川を渡ると鎌倉市

である。なお、駅長室が小田原側の鎌倉市にあることから、所在地は鎌倉市である。

藤 沢 藤沢市藤沢 開 明治20年7月11日

名 51.1km 客 70,000人

換 小田急江ノ島線・江ノ島電鉄。

藤沢の駅は実は所はずれにつくられたのである。現在ではちょっと考えられない程、藤沢駅はにぎわいを見せている。最初は昔からの宿場である所につくる予定であったが、宿場の人々が反対したので、少し海側につくられた。また歴史の古い“江ノ電”こと江ノ島電鉄、新車の8000系が登場した小田急などがこの藤沢に入っている。

辻 堂 藤沢市辻堂 開 大正5年12月1日

名 54.8km 客 33,000人

現在では、ワングレールが各地でつ

がわれているが、このレール膨張試験が、藤沢—辻堂間の直線で行なわれた。このロングレールは通過音が無く、車輪に対しての負担が少なくすむので、好まれて使われている。辻堂は藤沢に比べて、開業が遅れていた。駅が作られても、まわりは畑ばかりという具合であった。今では高級住宅地が多くある住宅街となっている。

茅ヶ崎 茅ヶ崎市元町 開 明治31年6月15日

長 58.6 km 客 44,000人

換 相模線。

東京から普通電車に乗ると、約1時間で茅ヶ崎に着く。茅ヶ崎からは寒川方面への相模線が走っている。三つ目の寒川駅は、寒川神社への下車駅として有名であるが、茅ヶ

崎は神社への入口として栄えた。また、大岡越前のお祭(四月下旬)・浜降祭(七月中旬)が有名で、各地から多くの
人々が見物に来る。

平塚 平塚市宝町 開 明治20年7月11日

図 63.8km 客 46,000人

“平塚の七夕祭”といえは、だれもが知っているほど有名であるが、これは戦後、地元の商店街が東北の四大祭ゆ一つの、仙台の七夕祭をまねて行なったものである。駅はやはり人々に反対されて、砂丘の上につくられた。が、やはり他駅と同様、後には駅を中心に発展している。

⊗ 以降 大磯から小田原までは、スペース並びに時間の関係上、データーのみとさせていただきます。

大磯	中郡大磯町	開	明治20年7月11日
	距離 67.8km	容	6,800人
二宮	中郡二宮町	開	明治35年4月15日
	距離 73.1km	容	12,500人
国府津	小田原市国府津	開	明治20年7月11日
	距離 77.7km	容	6,500人
	換 御殿場線		
鴨宮	小田原市鴨宮	開	大正12年6月1日
	距離 80.8km	容	9,000人
小田原	小田原市栄町	開	大正9年10月21日
	距離 83.9km	容	55,500人
	換 小田急・小田原線・箱根登山鉄道・ 伊豆箱根鉄道大雄山線。		

停車駅 (東京—小田原間)

寝台特急—東京・横浜・

特急—東京・品川・川崎・横浜・大船・小田原・

急行・快速—東京・品川・川崎・横浜・大船・藤沢・
平塚・国府津・小田原・真鶴

普通—東京・新橋・品川・川崎・横浜・戸塚・
大船・藤沢・辻堂・茅ヶ崎・平塚・大磯・
二宮・国府津・鴨宮・小田原。

テール ランプ

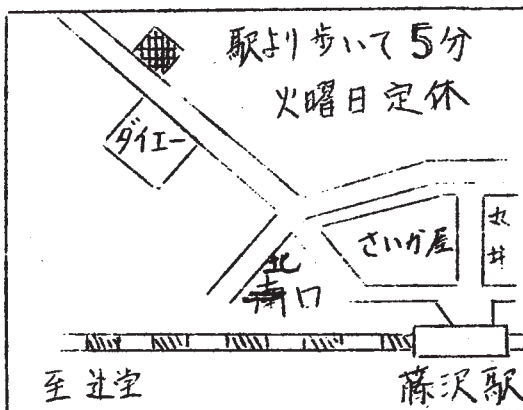
「てつろく号」を発刊できて大変うれしく思います。フラブヤ同人たちの小人数で発行する冊子類は、大体において、創刊から2,3冊までは最初の意気込みで、何とか発刊できるのですが、次第に先細りとなり、いつのまにか、姿を消してしまうのが世の常だからです。

既刊の6号までは、分量、内容ともそれぞれに充実したもので、参観者の多くの方々から、その努力を評価されていたように思いますが、今回の7号も、数ヶ月前から真摯に取り組んで、各地に足送運んで取材した汗の結晶であります。分量、内容の点では6号には及ばないものの、部分的には斬新なものがあり、部員諸君の熱意には頭の下がる思いがします。本当に御苦勞さまでした。

今年は更に活動範囲を広げ、他校の鉄道研究会とも大いに交流をはかろうかと考えております。本日おいでの方の中に御賛同いただける方が御座いましたら、お手数ですが、部員までお申し出いただけましたら幸甚です。

顧問 青木武夫

赤羽模型玩具店 (Nゲージ模型店)

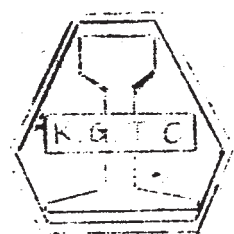


藤沢駅北口銀座通りダイエー前

TEL 0466-(22)-1066

Nゲージ用品1点以上お買い上げの方には、会員証をさし上げます。会員になりますと、Nゲージ用品は全品1割引となります。

修理用部品あります。



鎌倉学園鉄系研究同好会