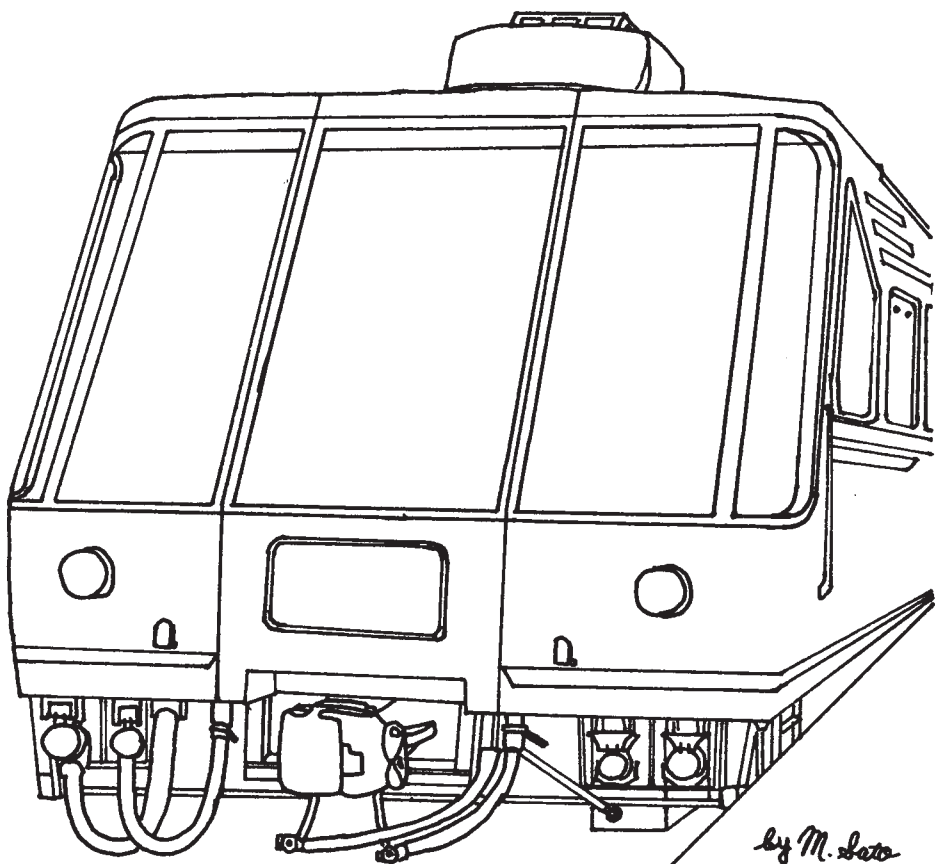


TETSURO 8



by M. Sato
1984.5.26

あ い さ つ

鉄道研究同好会の小冊子「てつろ」8号を発行します。

「てつろ」も8号なので、新しい試みとして、ワープロ文字を採用しました。他にも、クイズなど新しいコーナーも加わり、さらに、執筆希望者は、ほとんど全員が筆を取れたため、50ページと今までにない量となりました。

この「てつろ」から、鉄道に興味を持っていただければ幸いです。

鉄道研究同好会部長 伊藤 健

てつろ 8号 目次

あいさつ		消えた鉄路	23
	伊藤 健	吾郷孝文	
部員名簿	1	横浜市交通局	28
		嵯峨野茂	
クイズ	2 34	東北地方の旅行について	32
		関 孝和	
飯田線旅行記	3	東京急行電鉄の発展	35
	伊藤 健	葛目博嗣	
大井工場見学記	6	バイバイミラクル	38
	守 良介	守 良介	
江ノ電	8	国鉄の珍車・奇車	44
	松本大造	伊藤 健	
京王線	11	テール・ランプ	
	小倉 進	青木先生	
都電沿線	13	編集後記	
	高橋浩司	守 良介	
サロンエクスプレス東京	17	表紙！'84年度ブルーリボン賞 既設客車サロンエクスプレス東京 14系700番台 イラスト 佐藤正尚	
	佐藤正尚		

幽霊部員がいない 部員名簿 S59.6.16現在
鉄道研究同好会の

H3 A	松本大造	前部長 みんな、御苦労までした
H3 E	小倉 進	前会計 南海ホークスバンザイ
H3 C	矢剌真司	今伝えなくてご免なさい
H3 D	星野剛信	6年間よく頑張った
H2 I	伊藤 健	現部長 ピアノの曲を聞きましょう
H2 L	葛岡博嗣	現会計 今年の学園祭に全着着をぶつけた
H2 M	寺 良久	現副部長 てつろ1.8編集長 クリミーマミの太田貴子に応援しよう!!
H2 H	石井和仁	プリーズ・ギブミー・キョコレート
H2 M	加曽利孝明	ゼビウスの本物があるぞ いいだろう
H2 I	遠藤野 茂	東急5200にのってENJOYしよう
H2 K	佐藤正尚	サロエキ バンザイ
H2 F	関 孝和	高校1年生よ、鉄研へ。鉄研広報課より
H2 G	高橋浩司	都電最高!!
H2 N	西條俊久	西区は都会だ
H2 J	田田 啓元	天皇陛下バンザイ
H2 I	藤井光夫	学園祭でH.Oややりたい。鉄研に復帰?
M3 A	吾郷孝文	103系はブルーがベスト!
M3 A	高野政樹	横浜大洋ホエールだ バンザイ
M3 A	前田 靖	こまっ たなあ
M2	菅野 基	未知への場所へ鉄道で行こう!
M2	吉井 秀和	僕は近鉄ファンです
M1	金子 浩	旧国鉄がなくなったろ国鉄はオワリです
M1	佐藤孝元	Nゲージを買う金欲しい
M1	松田知史	Nゲージがほしい

顧問 青木武夫先生

全 24 名

特製♡オリジナルワイズ

難。1. 京都(東海道線)から亀川(日豊線)まで下の条件にそって旅行せよ。

①次の駅に停車(五十音順)

石井(徳島線), 小屋浦(呉線), 瀬高(鹿児島)
高野(因美線), 高橋(佐世保線), 武雄温泉(佐
世保線), 高森(高森線), 敦賀(北陸線), 波高島
(身延線), 備前一宮(吉備線), 藤井(小浜線)
三角(三角線), 美濃赤坂(東海道線) 筑場(大
糸線) — ただし藤井は通過でもよいが、その
時は高野で下車し、次の列車に東乗のこと —

②近江八幡, 新大阪(東海道線)には停車してはい
けない。

③1度だけ下記時間滞在しなければならない駅。

工垣(8時間以上) 東海道線

熊本(4時間以上) 鹿児島線

④新幹線以外の国鉄鉄道線定期旅客列車を使用。

ただし定期列車とは毎日運転されているものと
定義する。なか、次の4特急は全列車定期列車
であるとする。あそび, 白山, みどり, あそび, にっこ
ん, かもめ。以上。

⑤季節臨時停車は停車するものとする。

⑥経路は自由, 何回乗り換えても, 何度同じ駅を通
ても可, 乗り換え時分は1分以上あれば可。

⑦昭和59年2月ダイヤ改正の時刻表(全国版)を
使用。

⑧84時間(3日と12時間)以内に旅行を終了する

⑨着時刻が記述されていない場合、次のように扱
う。同一方向へ進む列車の内から前の駅との所
要時間が最も短いものを見つけ、その所要時間
を前の駅の時刻にプラスして着時刻とする。
ただし、同種別列車と比較すること。

⑩小夕線昼間の列車のようにはっきり時刻表に
収録されていないものは使用不可。

⑪この問題の解答又はお問い合はせは編集部まで
返信用切手同封の上封書にてお寄せ下さい。

©日垣文房・もりりょうすけ・HSSS・CASS湘南
問題期限 S59.10.10まで

飯田線旅行記

伊藤 健

昨年 8月6～7日と活動の一つとして、飯田線方面への旅行をしました。ただ、中学生は、合宿に当たるようなので行かれず、参加したのは、当日の都合の良かった高校生十余名と、顧問の青木武夫先生です。

一日目

6:30に大船駅改札口に集合。6:45の185系電車で出発。京浜東北・横浜・中央線と乗り継ぎ、高尾へ。あまりにも早く着いたので、駅前の喫茶店で、休憩をとった。

9:23みどり湖経由の松本行きで、一路上諏訪へ。冷房をかけても暑い程混んでいたが、やがて全員がすわれる程すいてきた。それからの出来事。

たまたまボックス席の半分があいていたので、僕と宇君とがすわった。すると、前にいた5才の女の子(親子づれのグループ)が、僕に向かって「オジサン」なんて言って、じゃれ始めた。どうやら長く列車に乗っていて、飽きてきたらしい。僕だけオジサンじゃ困るので、部員の名をアダ名で呼んでやったら、そのアダ名を覚えてしまった。部員一同、笑って放し。そのグループは、小淵沢で小海線に、乗り換えた。

さて、我々も上諏訪で降り、駅前のデパートらしきモノの大食堂で食事。麺類はすぐ来たが、定食類は、なかなか来ない。一番遅く来たのは、麺類を注文した人が食べ終わった後である。

豊橋までお世話してもらうことになる119系を乗り継ぎ伊那松島。ここで我々は降りて、伊那松島機関区を見学。ここはつい先日まで、飯田線名物だった。飯田線用旧型国電のネグうであつた。しかも、これらの旧型の大半は、戦前に製造されたものであつた。

この日は、飯田線旧型国電サヨナラ運転日に当たり、マニアが大勢つめかけていた。もちろん、我々もこれがお目当てである。

構内には、ED62型電気機関車、165系電車、119系電車のほか、戦前型を改造した救援車で、救援車の中でも特にユニークなスタイルの、クモエ21009等があつた。我々は、写真を撮ったり、ふだんはめったに見れない、電車の

床下(119系)を、じっくりとながめたりしていた。
そんなことをしているうちに、サヨナラ列車である「さ
よならゲタ電」が、車庫入りしてきた。どのマニアもワー
ーとつめ寄り、押すな押すなで写し合い。もう大変。
ところで僕は、この「ゲタ電」というのが気になる。ゲ
タ電とは本来、「ゲタでも乗れる電車」といった電車で、
戦後直後に大都市で働いていた63系(現73系)など、ロン
グシート車をさすはずであるからだ。旧型国電ニゲタ電と
は限らないのだ。73系ニゲタ電といたいくらいだ。

適当な時間に切り上げ、駅前で休憩。ジュースを買って
飲んだり、記念に硬券キップ等を買ったりしていた。

そして宿へ直行。その夜は、天竜峡の「とみたけ旅館」
に泊った。天竜峡まで行くとき、僕のすわった席は、たまた
ま放熱器の上の座席だったので、駅に停車した時に窓か
ら顔を出すと、ムワーンとした空気が、ちょうどドライヤ
ーのような効果をし、僕のヘアースタイルはすばらしいも
のになった。

天竜峡に着いて、宿で休憩。食事をして後、おみやげ屋
へ。そして夜の散歩。駅前というのに人通りはなく、我々
のみがさわいでいるのが妙に寂しかった。

二日目

サイレンで目が覚めた。まだ五時である。あまりに大き
い音なので、他の連中も起きていた。とりあえず散歩に出
た。人通りのない、山の中の朝は、とても気分がよい。

あのサイレンは、老人会の起床の合図だったそう。

さて、食事をしてから8:50の電車で出発。途中駅の中
部天竜にも車庫がある。ふだんはカウなので、廃車になる旧
型国電を解体するまでここに留置してある。この列車は運
良く、中部天竜で8分停車するので、この間に写真を撮り
に行った。時間が限られていたのでじっくりとは見れな
かったが、一形式一両の、クモハユニ64000があったのはう
れしい。

長かった飯田線の旅も豊橋でオシマイ。浜松まで117系
で行った。浜松に着く手前の貨物駅。西浜松にも旧型国電
が留置してあったが、車内から写した。浜松止まりなので
浜松で113系に乗り換え、清水へ。ここから清水港線に乗
るため、バスで三保へ向かった。

清水港線は、国鉄管業路線としては唯一、旅客列車が一
日一往復しか走らない線として有名だったが、今年3月、

惜しくも廃止された。また、東京に最も近い、客車列車に貨車の混結される、いわゆる混合列車の走る線としても有名だった。

この日の上りは混合列車ではなかったが、それでもこの旅行の中で唯一回客車列車に乗る区間なので、満足だった。

写真を撮ったり、入場券を買ったりしているうちに、発車。「車内補充券は、ありませんか。駅名入りは、ここだけですよ。」と、車掌がノコノコやってきた。まあ、みんな切符をちゃんと買っているのに、とぶように売れる。しかし売ってくれるのは、120円区間の小人。僕が、折戸～清水阜頭までの小人(70円)を売ってくれといっても、なかなか売ってくれなかった。

清水港線を乗り終え、あとは東海道線で一直線。清水発17:04の東京行き。車内では青木先生に、昔の鉄研の旅の話などしてもらった。特に、日中線(これも今年3月に廃止)の話などは、興味深かった。この車内が解散場所で、僕は辻堂で降りてしまったので、この後の話は知らない。全員、無事に帰ったことだけは、確かである。

この旅行では、自分で様々な企画を立て実行していたが、僕と守君は、2日間有効の青春18きっぷ(他の人は、1日有効を2枚)を渡してもらい、途中下車印を集めまくった。少しでも押してもらえそうな時間のある駅なら、あわてて改札口へ行って押してもらった。結果、19も集められた。中には「どのへんに押しましようか。」なんて聞かれる駅まであった。

今、あの旅行を思い出すと、鉄道関係では、もちろん旧型国電のことと、清水港線のこと。景色では、天竜峡の美しさ、天竜峡駅前の静かな朝が、印象的である。ああ、また行きたい、と思うばかりである。

※車内補充券：乗り越しなどいとき、車掌が発行する細長いキップ、駅構内で売ることがあります。

大井工場見学記

守 良介

まず本文を書くにあたり、大井工場の方々に大きなご理解とご協力がいただけたことを感謝しお礼申し上げます。

昨年8月に僕たちは飯田線へ旅行に行きましたが、その道中中央線車内でたまたまご一緒した、田中さんにご紹介いただいて、1月6日東京・大井町にある国鉄大井工場を見学させていただくことになりました。

大井町で下車して大井工場の門をくぐると、左手に鉄道記念物ナデ6141号電車が保存してありました。

さて、受付から案内していただいて、工場事務所内にある会議室で説明と注意を受けて工場見学へ出発しました。

最初に見学したのは、電車の車体と台車を切り離す所でしたが、ここで見学したのは、あの大きな車体も、主として1個の台車につき1本の円柱だけで支えられているということ、鉄道模型と同じだな、と思いました。そしてもうひとつ、クレーンのほりものが車体をもち上げて、横へ移動して行くのを見ると、知っていたとは言え、目の前でこれを見ておすかに目を見張るものがありました。

大井工場には他の工場と大きく違う所があります。それは、ノントラ（N O トラバーサー）という変な、たトラックが、先程の切り離し場所から車体の修理場所へ運んでいく点です。他の工場ではトラバーサーがノントラの替わりに働いておりますが、大井工場でも一応ありますが使われていないようです。

次に、モーターギンタグラフの点検修理場所へ行きました。このモーターっていうのは形式ごとに検査しているもので、必ずしも元の電車にモーターが戻るといったことはないようです。

今まで見学した所はすべて同じ建物の中にあつたのですが、これからまた別の建物に移動しました。

次に見学したのは先程着いた車体の修理場所へ来ました。ここでは103系をはじめ、細江区から幕張区へ修繕改修されたクハ111-357が塗装作業中でした。さて、上の階に上がって、今度は制御装置を見せていただきましたが、ここで、後の方が実際の運転時と同じように動くカム装置を、僕たちに運転させてくださりまして、力行ハンドルを回した時にどのようにカム装置が動くのかということが一同にし

てわかり、大井工場での貴重な体験の1つでした。

その先へ進んで行って、車輪の検査場へ来ました。車輪というのは意外に、こう痛むもので、修繕前はもう穴ぼこだらけで触ると怪我をしそうなのですが、削り、て直し終るとピカピカになるのだから削り、ているなと感じました。これも単に削ればいいというのではなく、1軸8つある車輪ともに同じだけ削らないと高さが合合わなくなるので、大変な仕事のようにです。そして、車軸も現在ではレーザーによる検査がされています。この車軸も少しでも傷があるともう車軸が折れてしまうので、こちらの方も大変です。

さて、誌面の都合上書き落とすもありますが、一応工場内は一通り見学させていたいただきましたので、本来ならこれで終わりになるはずなのですが、僕たちは何と、「御料車」の見学を許されたのです。実に信じられないことですが本当に入ったのです。機芸出版社刊の月刊誌「鉄道模型趣味」No. 443にも記述の通り、御料車（おろし車輛）車庫に入るのは大変難しく、僕たち中高生などはも、その他…、と思うのですが、本当に最初で最後のすばらしい体験をすることになりました。

御料車車庫に入ると、中は果様に暗く右に現役車両左に歴代車両が留置してありました。そしてこれは、大井工場へ行くにあたり予想していたか、たことにもかかわらず、1番の想い出になった、しまった御料車の車内見学が出来たのです。スリッパに履き変えて懐中電灯を手に、車内へ。

車内は古くはコリをかぶってはいませんが、常識をはるかに超える豪華で、もう驚きとため息の連続でした。うまく表現出来ませんが、最近復活したヨーロッパの「オリエント急行」よりもさらに豪華であることは断言できます。ちょっと創を挙げてみますと、赤うるしが塗られた骨材に、すべて違った姿をした金の糸織りづるをはじめ、シャンデリア、豪華なソファ etc. と、挙げればきりがありません。さて、この貴重な体験は2度と出来ないものとして、大切に取っておきたいものです。

御料車見学の後、再び工場事務所内にある会議室で、いろいろな質問をさせていだきましたが、あわせて調べに行ってきたり、最後までお手数をかけてしまい申し訳ないと思っております。

余談ではありますが、大井工場にも御料車が屋外に留置してあります。



59.6.1

江ノ電

H3A 松本 大造

古都鎌倉と湘南の入口の藤沢を結ぶ”えのでん”こと江の島電鉄は、鉄道マニアはもちろん観光客にも親しまれている地方鉄道です。平日は通勤通学客に、休日は、観光客に、愛用されています。ここではそんな江ノ島電鉄を、簡単に御案内しましょう。

設備、沿線概況

藤沢・鎌倉間は10.4kmで、所要時間は34分です。藤沢が起点で現在15駅がありそのうちの4駅で交換が可能です。橋梁、トンネルは各1ヶ所ずつで、江の島、腰越間は道路の中央を走ります。全線でATS（自動列車停止装置）を使用中。又車両基地は極楽寺にあり、整備・検査をおこなっています。

歴史

藤沢・江ノ島間が明治35年9月1日に開業、追って明治37年4月1日に極楽寺まで開通し、全線開通したのは明治43年10月30日でした。当時は駅（停留所）も41を数えていましたが、統合や廃止があつて現在に至っています。又終着駅の鎌倉駅も現在の位置に移ったのは昭和24年3月11日のことで、開業当初は、“小町”と称して今の二ノ島居付近でした。社名も江之島電気鉄道～横浜電気～東京電燈～江ノ島電気鉄道～東京横浜電鉄（大東急併合）～江ノ島鎌倉観光線～江ノ島電鉄と改名されて、現在に至っています。

車両

全車両が2両ずつ組みこまれていて、組み方の違いによって連接車・連結車に分かれます。車番で分けると300形・500形・600形・800形・1000形・の5組に分かれています。各車両とも経歴がバラバラで、ユニークです。以下各車を御紹介しましょう。

301+351 連接車 57馬力モーター4台

昭和28年に都電より車体と台車を別々に購入し、113・114号として誕生。昭和31年に東洋工機で連接化改造を受ける。江ノ電連接車第1号である。

302+352・303+353 連接車 50馬力モーター4台

昭和6年に101・102・103・104号として雨宮製作所より誕生。昭和32年に連接化改造を受ける。100形タンコロの目面影を残している。

304+354 連接車 75馬力モーター4台

昭和6年に106・109号として新潟鉄工所より誕生。昭和33年に東横車両で連接化改造・張り上げ屋根化改造を受ける。旧型車の中で、出力・速度の上では一番優れている。

305+355 連接車 65馬力モーター4台

昭和35年に京王2000系の台枠を流用して、東横車両より誕生当初から連接車で304+354のノーシル・ノーヘッダー判。昭和57年の広告電車として金色に塗られ、注目をあびた。

306+356 連接車 50馬力モーター4台

昭和28年に都電より購入、112・202号として登場。昭和31年に連結車となり、昭和31年に連接化改造を受ける。もともとは異形式の車両であった。

501+551 連接車 65馬力モーター4台

昭和31年に武蔵中央電気鉄道・西武軌道より部品を譲受、車体のみを新造して東洋工機より誕生。当初はクロスシートであったが、昭和42年にロングシート化された。ヨーロッパスタイルの軽量車体、両開扉など注目された名車である。

502+552 連接車 65馬力モーター4台

昭和31年に177・202号の部品を流用して、東急車両より誕生。501+551の増備型である。

601+602・603+604 連結車

601 50馬力モーター2台

602 60馬力モーター4台

603 85馬力モーター2台

604 67馬力モーター2台

昭和45年に東急世田谷線デハ87・88・89・90を購入、連結化改造を受けて登場。1000形入線により余剰となっているため、廃車となる予定である。玉電の生き残りとして注目をあびた車両であった。

801+802 連結車 50馬力モーター6台

昭和46年に上田丸子電鉄（上田交通）より譲り受けて登場。当初は2つドアであったが昭和50年に3つドア化された。映画の撮影のために、黄色に青の旧塗装となっている。

1001+1051 ・ 1002+105 連接車 67馬力モーター6台

昭和54年に東急車両より誕生。高性能車として高く評価され、昭和55年7月にブルーリボン賞を受賞した。ワンハンドルマスコン、全自動表示幕などが導入された。

1101+1151 連接車 67馬力モーター6台

昭和57年に東急車両より誕生。冷房搭載を考慮して、冷房準備車となった。

1201+1251 連接車 67馬力モーター6台

昭和58年に東急車両より誕生。当初より冷房を搭載している。又前照灯が角形シールドビームになったほか、スタンションポールが設置された。

以上車両を中心に江ノ島電鉄について述べました。今後も古都鎌倉に調和し、だれでも親しみの持てる”えのでん”であってほしいのです。

参考資料

江ノ電沿線ブック

- 1、江ノ電 駅めぐり
- 2、江ノ電 車両プロフィール



京王線

H3E 小倉 進

電車の検査と修繕

四年以内の周期で主要部分を解体する全般検査と、二年以内または30万キロメートル以内で、重要部分を分解する重要部検査は、電車を工場に数日留めて行われる。二ヵ月以内の周期で各部の状態や作用を検査する月検査は、電車を昼間検車区に入れて行われている。また48時間または走行1600キロメートル以内での列車検査も車庫線がある検車区で行われている。井の頭線は富士見ヶ丘に工場、検車区、と車庫線、電車区、車掌区がある。京王線の工場は桜上水にあるが、大正15年設立の、北沢車庫に始まったもので現在住宅に囲まれ何かと不便が多い。検車区、電車区、車掌区が桜上水と高幡不動にあり分担している。相模原線若葉台には車庫区と桜上水検車区の作業所があり、ここに昭和58年完成目標で京王線新工場が建設されつつある。

貨車と工事用トロリー

現在鉄道の小荷物営業はなく、荷電はない。京王線のもと元荷電はATS検測車で健在、昭和56年2711号が増結用に改造された。レール運搬用長物車チキ、砕石用ホッパー車ホキを無蓋電動車デトに挟みMTTMで夜間工事に走る。これらの車両の他に、線路閉鎖をかけて使う工事用トロリー群があり、ダンプトロ、電気検測車、マルチタイタンパーなどが黄色の塗装で線路ぎわに休む姿が見られるが、陰の力持ちである。

雨宮製台車、台枠健在

大正14年製元玉南一型台枠と、昭和3年八王子直通時に製造されたH一台車がチキ2700型に健在である。山梨県出身の鉄道王である雨宮敬次郎の形身と言える貴重な存在であるのだ。

列車運行を支えるものたち。

列車に1日50万キロメートル時の直流1500ボルトを送る変電所が沿線13ヶ所にあって調布

制御所から集中監視制御される。送出力十萬キロワットである。停車場ごとの案内放送、表示器、発車合図、進路制御などが各線別に制御され、トータル・トラフィック・コントロールと呼ばれ、略称はTTCと言う。初代井の頭方式はソウル地下鉄のモデルとされた。昭和49年製の京王方式はIBMシステム／七計算機を使い対話型で操作する高技術レベルである。れい事務所デザインの使いやすい操作卓、監視盤、が特長で、四人が指令に当たる。京三製作所の製作である。京王線の桜上木、高幡不動と井の頭線富士見ヶ丘には電車区と車掌区があり、約550 名が平日1800本の列車を運転し、一面換算約二十万キロメートルの電車を走らせている。

高尾線ローカル列車の運転

平休日とも北野～高尾山口間8.6kmに四両編成の各停列車が走る。ダイヤパターンは昭和6年御陵線開業時の継承といえよう。本線と分岐する北野駅は近く立体化されるが、現在珍しい玉雨の駅が残っている。発車すると築堤を登り、横浜線を直角にオーバー。富士山が前山の上に大きく現れる。国道16号を片倉で越える。山田の手前に高尾線唯一の踏切がある。めじろ台切り通し入り口が、元御陵線との分かれ道。また登って狭間駅。一瞬目がくらむ高架に出ると御陵の丘と国鉄中央本線が見える。

高架の高尾駅で上り列車と交換し、単線の第一トンネルへ進入。清流を見て山ひだ第二トンネルへ。大垂水へ向かう国道20号をオーバすると高尾山口駅で北野から13分で到着する徒歩3分で登山口、ケーブルカー山麓駅だ。

相模原線と都営新宿線乗り入れダイヤ

京王線電軌開業後間もない大正5年、砂利輸送を目的に調布から多摩川原までの支線が作られたのが起源。直通の筋を通し維持していったのが昭和37年の20分ヘッド快速ダイヤにつながり、それを、延長して現在の便利な乗り入れダイヤができた。

都電沿線

H 2 G 高橋 浩司

現在、関東地方の路面電車は、わずか三路線しか残っていない。そして、この三路線の中では、最も路面電車の雰囲気を残している「都電」に乗りに行く人は、多い。だが、この人達のほとんどが、写真撮影や 路線の乗りつぶしだけを目的に都電に乗りに来るよう
に見られる。

しかし、都電沿線には寺院や仏閣、史跡や石像などが数多く残り、公園や遊園地、小さい博物館などもたくさんある。また、下町から都会の真中を通り学生街へ至るという 変化に富んだ路線でもある。都電に乗りに行った際に、少しでもこの様な所へ寄ってみたい
と考える人にとっては、都電は、一種の観光線となる。

この様に都電を利用したいと考える人が、少しでも出て来ることを希望すると共に、その
ための資料を わずかであるが ここに表しておく。

なお、都電に乗りに行く際は、「都営フリー切符」を使った方が はるかに安上がりである。
(都営フリー切符は、「三ノ輪橋」や 「荒川車庫前」などの営業署で販売している。大人600 円)

「三ノ輪橋」(地下鉄日比谷線 三ノ輪駅下車)

都電の一方の起点である「三ノ輪橋」は、典型的な下町である。また、ここは NHK
のロケが行われる所でもある。

ここには、「円通寺」(三ノ輪橋駅北方)や、「小塚原刑場跡」(同駅東方・地下鉄日
比谷線 南千住駅近く)などがある。

「円通寺」には、上野戦争(慶応4年 5月15日)の弾痕を残す「黒門」(明治40年上
野より移転)や、「彰義隊 戦死者の墓」などがある。また、「小塚原刑場跡」は、江戸
時代に刑場があった所である。(現在でも、近くの土中から骨が出ることがある。)

「荒川二丁目」

「三ノ輪橋」から2つ目の駅、「荒川二丁目」の前に「荒川自然公園」がある。この公
園は 「三河島下水処理場」の真上に作った公園である。この公園には 荒川区の形に作

った池があり、多種、多数の樹木で囲まれ、正に自然公園の名前通り（但し 人工の公園であるが）である。なお、この公園には昆虫飼育用のオリがあり、小さい子供達にも人気がある。春から秋にかけて行くと良い。

「宮ノ前」 付近

「宮ノ前」付（「熊ノ前」～「宮ノ前」～「小台」）は、沿線では少なくなった 併用軌道である。（併用軌道は、全路線10%程度） 「熊ノ前」付近は都会、「宮ノ前」付近は下町である。特に「宮ノ下」で写真を撮る人は多い。なお「小台」から 「梶原」にかけては 専用軌道であるが、一般道路の真中を通っているので 乗っている時はまるで、併用軌道を走っている様に思える所である。

「西尾久七丁目」 （荒川遊園地前）

「西尾久七丁目」近くには、「荒川遊園地」（西尾久七丁目北方）かる。この遊園地は中学生までは無料で入場できる。ここには自然が多く残り、またつり堀などもあるため休日には都民の いこいの場となっている。なお、この遊園地は 月曜と 年末・年始が休みである。

「荒川車庫前」

「荒川車庫前」は、休日には 多くの都電ファンが訪れる。ここの「荒川車庫」が、現在都電では唯一の車庫となってしまったからである。

ここには 7500型の赤帯車（現在の車体は青帯）が一両残っている。（車庫 横手からのぞくと見られる） また、現在では 同じ7500形の車体更新車も 二両配属されている。今、この車体更新車の写真を撮りに行くファンは多い。

「梶原」

「荒川車庫前」の次の駅、「梶原」には、都電に乗りに行った際の土産に調度良い、「都電モナカ」を売っている店 「明美」がある。1個100 円で電車の形をしている。10個買うと 車庫の形をした箱に入ってくる。なかなか人気があるものなので 一度買ってみると良い。

「王子駅前」 （国鉄 王子駅前）

「王子駅前」には 多くの みどころ（「紙の博物館」、「王子稲荷」、「名主の滝公園」）がある。

特に「紙の博物館」（王子駅前東方）は、都電に乗り疲れた時 ちょっと寄ってみるとおもしろい。（入場料 大人200 円 学生100 円） また、ここの庭には 製紙工場で使用されていた軽便車両も保存されている。なお、ここは月曜、年末年始と祝日が休館である。

「飛鳥山」

「王子駅前」を出発すると すぐ「飛鳥山」に着く。この駅間（「王子駅前」～「飛鳥山」）も 併用軌道である。ここで写真を撮るファンも多い。また、ここでの みどころには 「飛鳥山公園」がある。

「飛鳥山公園」は、日本で最初の公園である。また、この付近は 江戸時代からの桜の名所であった。ここには「都電6000型」が一両保存されている。この車両は 車内立入禁止のためか、保存状態は良い。なお 公園内は多くの花や樹木が植えられている。桜の名所ということも考えると、ここへは4月から10月ごろに行くと良い。

「大塚駅前」 （国鉄 大塚駅下車）

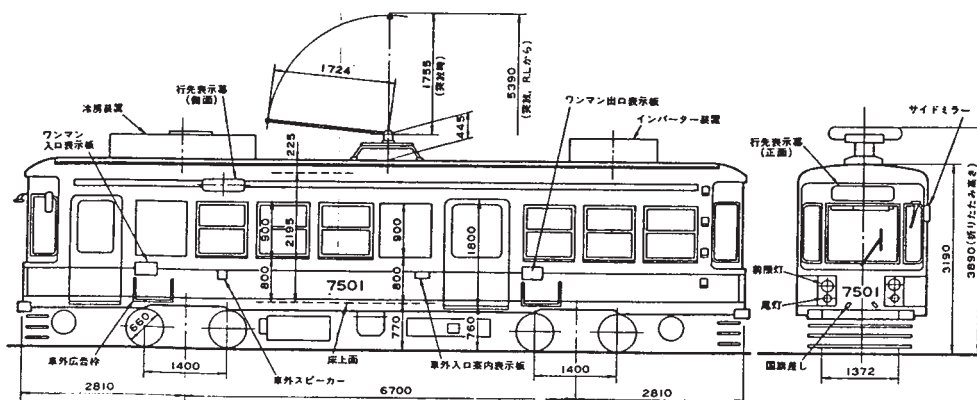
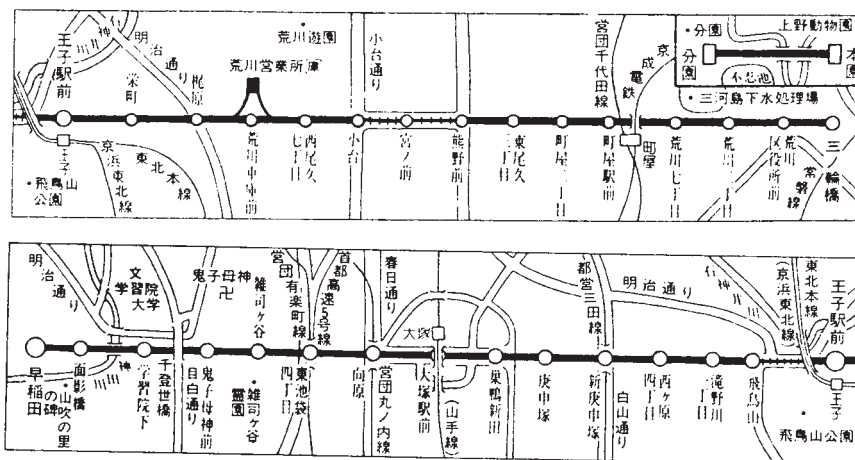
「大塚駅前」にも少しながら併用軌道が残っている。「王子駅前」と共に この駅は国鉄を利用して都電に乗りに行く人にとっては、最も重要な駅である。また ここで写真を撮る人も多い。しかし、ここでの写真撮影は出来るだけ気を付けていただきたい。少し前にもここで 事故が起きたばかりだからである。

「東池袋四丁目」

都電が 「サンシャイン60」の近くを走っていることを知る人は少ない。東京の下町を走り抜けて来た電車の窓から「サンシャイン60」を見上げると 沿線の変わり様に驚く人も多いだろう。また、「サンシャイン60」と都電の対象的風景を写真に撮る人も多い。

「鬼子母神前」

陸橋の下を抜けると、「鬼子母神前」に出る。ここから北のケヤキ並木を通ると「鬼子母神」の前に出る。大きな銀杏の木（樹齢600年以上）が良く目立つ。また、入口に立っている「願かけ仁王」（自分の体の悪い所と同じ所に紙をはる）にはっている紙はこの近辺での信仰の強さを表している。なお土産としては、「鬼子母神前」近くでの「子育てモナカ」や、「鬼子母神」境内で売られている、「ススキミミズク」（1200円）などがある。なお終点、「早稲田」まではここからあと3駅である。



7500形の車体更新車

サロンエクスプレス東京

H2K 佐藤 正尚

皆さんの、良くご存じの欧風客車”サロン エクスプレス 東京”。ここでは、この客車についてかいてみました。

この欧風客車は、昭和56年8月より、東京南鉄道管理局で団体向けに計画されました。そして、昭和58年6月～8月に車両が完成し、同年8月20日に”デビュー”となったわけです。まずは、デビューするまでの計画、イベント等について、ここに記します。

昭和56年8月 欧風客車製作計画

国鉄では、”お座敷列車”を運転し、団体客等にたいへん喜ばれておりますが、これらのイメージは、中高年向きという感じです。そこで、いわゆるヤング向けに考え出されたのかこの欧風客車なのです。（しかし乗客を見ると、中高年令者が多いのですが……。）もうこの時点で、14系客車改造の7両編成と決まっていました。

昭和58年6月 愛称名一般募集

駅でポスターを見かけたかたもおられたと思いますが、よく列車等の名称を決める時は一般募集を行います。決定した愛称名の中から、抽選で20名に試乗会へ。又、全員の中から抽選で100名に、国鉄ギフトカード（2000円）を贈呈するというものでした。

昭和58年7月17日 愛称名発表会

発表会は八重洲北口ホールで、資料の展示は東京駅八重洲口中央改札口でおこなわれました。資料といっても『この客車は、こういうものだ。』という程度のものでした。発表会は12時から行こなわれましたが、あいにくその日は小雨。（八重洲北口ホールは屋外にあるのです。）そのせいか、人は少なくその中でも、当客車の宣伝ポスターのモデルである伊藤麻衣子さんがは来っていたせいもあってかそのファンクラブのような人間と野次馬根性の人間がほとんどで”愛称名発表会”として見に来た人は非常に少なかったと思いました。そして愛称名は”サロン エクスプレス 東京”と決定。その場で、抽選が行

われました。みごとに試乗会に招待された方は、8月16日に、東京～小田原往復を、試乗いたしました。

昭和58年8月17,8日 サロン エクスプレス 東京 展示会

品川駅9番臨時ホームで、10:00～15:00に行われました。

9:30に、DD13にひかれて5連(10月に7連化)の欧風客車が入線。10:00にドアを開け、展示を開始しましたが、入れたのは中間車のみ。先頭(後尾)車には入れてくれず、こういうところに国鉄のサービスがかけている!

昭和58年8月20日 出発式

東京駅10番線ホームで、テープカットが行われた後、京都行きで、デビューしました。

これ以上のことは、私は都合上行けませんでしたのでわかりません。



サロン エクスプレス 東京 客車の車体構造・設備概要

1号車 スハフ14 53→スロフ14 701 7月27日国鉄大宮工場で落成

定員30名 車掌室、放映・放送選択装置、11インチテレビ、BGM用スピーカー、
テレホン

2号車 オハ14 133→オロ14 701 6月 3日落成

3号車 オハ14 137→オロ14 702 7月17日落成

4号車 オハ14 171→オロ14 703 7月15日落成

5号車 オハ14 172→オロ14 704 8月13日落成

6号車 オハ14 175→オロ14 705 8月30日落成

定員30名

放映・放送選択装置、11インチテレビ、BGM用スピーカー、テレホン、携帯品置場、
便所、先面所（偶数号車）、荷物室（奇数号車）

7号車 オハ14 57→スロフ14 702 7月21日落成

定員30人

車掌室、テレホン、スナック設備、放送機器集中選択装置、BGM用スピーカー、ラウン
ジ、カラオケ

コンパートメントカー

車体構造

1) 前位出入口をふさぎ、1位側を大型携帯品置き場とする。

2) 従来の客車部分は730mm 幅の通路（せますぎる！）と1980mm幅の客室に仕切り、さら
に客室を窓2つで仕切り、5つの区分室を作った。

3) 最前位側寄りの区分室は従来の大型携帯品置場を撤去してスペースを得ているため側窓を改造して970×660mm の窓を2つ設置した。

4) 隣合った2室を1つのグループで使えるよう内開き戸を設けた。

設備

1) 7.1 平方メートルの床には車両用ポリウレタン樹脂系塗床剤を厚さ3mm に塗布し、その上に、ジュウタンを引いた。

2) 座席はコーナータイプの4人掛け用ソファとテーブルをはさんで2人用ソファを配した。

3) 従来のユニットクーラーの化粧キセは、30mm下げて取り付け、それと同一断面車体長方向に連ねた照明カバーの中に40w の蛍光灯3本を入れ、ダウンライト4個を埋め込んだ

4) ソファタイプの座席の下には従来のヒーターを置くのが困難であるため、新しく、PTC温風ヒーターをテーブル下に設置した。

5) その他、照明、クーラー、暖房などを好みに応じて制御できるスイッチ盤、非常警報押しボタン、熱感知器、オーディオ専用スピーカー、ビデオ、モニターテレビ、換気扇などを設置している。

パノラマ コンパートメントカー

車体構造

1) 切妻側(便所、洗面所側)車体を出入台わきから撤去し、パノラマ部鋼体を接合した

2) 前端から1539.5mmの位置に壁を立てて、パノラマ部とコンパート部を区切った。

3) パノラマ妻部は床面より440mm の位置から1900mmまで2枚の曲面がガラスを含む5枚からなる非常に視界の開けたパノラミックウインドーとした。ガラスは5mm ～3mm の熱線吸収合わせガラスを用い、上部に250mm 幅で、シェード・バンドを設けた。

4) 前端から995mm の位置には、落とし窓を設け、推進運転時安全確認などが容易にできるよう考慮した。

設備

- 1) 座席はくちなし色の純毛モケットを張った回転ラウンジチェアを両窓側に配した。
- 2) 床はオリーブ色のじゅうたん敷きとした。
- 3) 後部仕切り壁は暖かみを出し単調さをなくして豪華な雰囲気を作り出すクロス張りとした。
- 4) 前端から約2700mmの位置までの平天井部には、ダウンライトを埋めこみその後部天井には、従来の蛍光灯を2本配した。
- 5) 前頭部ガラス下部には推進運転用装置と開口部が314mm×620mm の列車名表示器を取り付けた。(サロン エクスプレス 東京の表示のみ)
- 6) 廊下部に仕切り壁下部には従来のシーズ線ヒーターを並べ、天井には従来からのユニットクーラ、新規にオーディオ専用スピーカー、熱感知器などを設置した。その他コンパートメント部は中間とはほぼ同様であるが、最後位の室については、通路を確保するため5人室としている。

パノラマ ラウンジカー

車体構造

後位から1窓を用いて側廊下と車販準備室を設けた。

設備

- 1) 室内には回転ラウンジチェアとソファ、及びテーブルを配しさまざまなコミュニケーションパターンを創出できるよう工夫している。
- 2) 照明は、両側に間接照明(白、赤、青、赤と青に変化する)を中央にダウンライト、そしてテーブルライトを取り付けた。
- 3) 冷房は往来どおり、暖房は往来のヒーターを横板下部に取り付け、さらに温風ヒーターを1個設置した。
- 4) オーディオ専用スピーカーとカラオケも設置してさまざまな楽しみが得られるようにした。
- 5) ラウンジの1部には窓2つを用いてカウンター及び供食設備を設置し、軽食、喫茶などのサービスが行なえるようにしている。

6) 車販準備室には、オーディオ・ビデオなどの集中制御機器と、ラウンジの調光装置を設置した。

以上でこの客車についての説明について終了いたしますが、個人利用ができないところが最大の欠点。しかし、今年の3月下旬、サロン エクスプレス 踊り子として運用した時は、個人利用OK!。私も乗ってきましたが、次回、個人乗車ができた時は、時間とお金と興味のある方は、乗ってみて下さい。絶対損はしませんよ。

参考資料提供 鉄道ファン

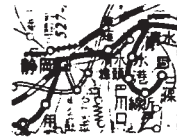


消えた鉄路

M3A 吾郷 孝文

去る3月31日、清水港線、魚沼線、赤谷線、日中線の4線区が、廃止されたほか、相模線の寒川～西寒川間も廃止されました。また、岩手県の盛線、宮古線、久慈線は4月1日から三陸鉄道となり、国鉄路線上から姿を消しました。ここでは前者の4線区をとりあげその歴史等を振り返ってみようと思います。

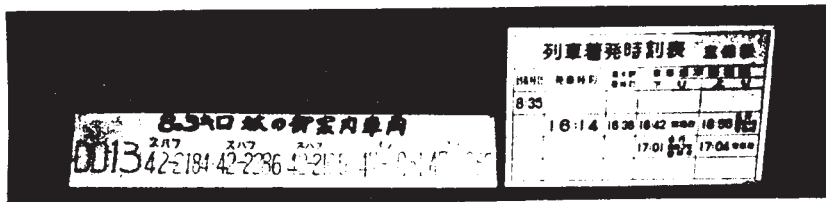
清水港線（静岡県・清水～三保・8.3 km）



清水港線は全国でも 唯一の旅客列車が1日1往復しか走らないという珍しい路線でしたが、貨物列車は、7往復設定されていました。言わば貨物線のようなものでした。大正5年、東海道本線と清水港とのあいだの輸送の便を図るために江尻（現在の清水）～清水港間がまず開通し、その後港の発展や沿線に大工場がつくられたことにより2度にわたり延長され、昭和19年7月1日三保まで延長されましたが、三保方面にある工場への通勤の便を計るため、同年12月1日から旅客営業も開始しました。昭和35年度には全国一の黒字線になりましたが、その後、平行するバスの運転回数がふえるにつれて、1日7往復の清水港線の利用者は減少の一途をたどり、運転本数も次第にへり、昭和47年には1日1往復になりました。

～終着駅・三保～

三保駅はホームに桜の木が数本並ぶ小 じんまりした駅でしたが、駅の業務の中心はやはり圧倒的に貨物でした。羽衣伝説の三保の松原へは徒歩15分程でしたが、清水港線を利用する観光客はほとんどいなかったでしょう。

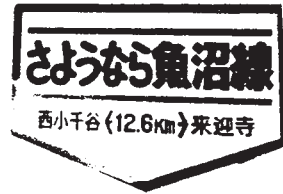


～終着駅・西小千谷駅～

昭和51年に業務化された西小千谷駅は小千谷市の中心部にほど近いのですが利用者の大半は小千谷西高校の生徒でした。この地方は全国でも有数の豪雪地帯ですのでこの駅も冬には雪にうもれた感じてした。なお上越線小千谷駅へは川を渡り徒歩30分ほどでした。



△終着 西小千谷駅



赤谷線（新発田～東赤谷・18.9km）

赤谷線は官営赤谷鉱山の鉄鉱石運搬路線として、大正11年12月に新発田から鉱山の開発基地～き立沢まで12Kmが完成しましたが第一次世界大戦後の暴落による鉱山開発の中止とともにレールはサビついたまま放置されました。その後、大正13年に無償で鉄道省に譲りわたされて、翌14年11月20日から新発田～赤谷間の営業が、開始されました。昭和15年に赤谷鉱山の採鉱が開始されると、赤谷線も東赤谷まで延長されました。しかし、戦後は鉄の需要が減少し、更にコストの面でも海外資源に太刀打ちできず、最近では、タンカル・赤鉄鉱・碎石などをほそぼそと生産されているだけです。この赤谷線も昭和35年に気動車が投入されましたが、利用者は減少する一方でした。



～終着駅・東赤谷～

赤谷を発車した列車は1000分の33急勾配を登ると、やがて右手に東赤谷駅が見えた所を少し過ぎ一時停車、バックしてホームに入ります。つまりスイッチバックの駅でした。駅周辺は鉱山関係者の住宅で占められています。また、昭和58年4月まで貨物扱いがあったため、最後まで無人化されませんでした。



△線名の日中温泉へは
結局行かないか、た日
中線 終着 熱塩駅

のりかえ
熱塩方面 4
CHANGE HERE
FOR:
ATSUSHIO 4

発 車 時 刻									
下					上				
時 刻	種 別	行 先	記 事		時 刻	種 別	行 先	記 事	
					7:06		喜多方		
					17:01		喜多方		
					19:08		喜多方		

喜 多 方 一 熱 塩

59.3.31 熱 塩 駅
普通入場券 120円
旅客車内に立入ることはできません。
発売当日1回限り有効
喜多方 駅発行

59.3.31 喜 多 方 か
熱 塩 ゆき
発売当日限り有効 180円
下車前途無効
喜多方 駅発行

吾 郷 孝 文

横浜市交通局

H 2 I 嵯峨野 茂

ア はじめに…横浜—上永谷間（11.5km）を30数分で横浜市営地下鉄線は、開通以来11年間市民の足として利用されつづけてきた。ATC付き1000形70両14編成に加えて、新軽量ステンレス車2000形 6両 1編成が製作された。これはこの夏に登場する新型車両。デザインがよりスッキリし、冷房付。当面 1編成だけで、60年 4月に予定されている新横浜—舞岡間の開通後はこれに続いて 6編成がダイヤに組み込まれる。60年 4月 5日に 1号線（上永谷—舞岡間） 3号線（横浜—新横浜間）また61年春に 1号線（舞岡—戸塚間）がそれぞれ延長開業する予定だ。やがて三百万都市に成ろうとしている横浜にとって今や地下鉄はなくてはならない存在であるといっても過言ではないと思う。

イ 市の地下鉄計画とあゆみ… 1号線は尾上町と湘南台を結んで、人口増加の激しい戸塚区・港南区の地域を便利にしようとするもの。 2号線は、屏風ヶ浦から横浜駅（東口）・神奈川新町駅までを結び、八幡橋から藤棚方面のバス利用者の便を図るもの。 3号線は本牧から尾上町新横浜そして人口三十万の港北ニュータウンを結ぶもの。 4号線は、鶴見から綱島・元石川町を結び、鶴見の工業地や港北区・緑区の住宅地を便利にしようという計画である。まず、43年に地下鉄 1号線（伊勢佐木長者町—上大岡間）の工事がはじまり、47年に開通。車両数は1000形21両（3×7編成）だった。51年 9月に（上永谷—横浜間）が開通。車両 数は1000形70両（5両×14編成）だった。また、開業以来、自動開札機を導入。

ウ 車両…1000形・2000形を比較してみると、側面のデザインは変わらないが、前面が大きく変化した。外見上、前面は相変わらず「く」型だが、1000型は少し丸っぽく、非常扉が中央にあり、窓の縦の長さが異なり、ライトはシールドビームで、行先方向板が左上にある。これに対して、2000形は角ばっていて、非常用扉が左により、窓は右が大きくなり、ライトは今流行の角形シールドビーム。行先方向板は右上に。また、側面の窓について、1000形は角ばっているのに対し、2000形は丸っぽく広がっている。1984年鉄道ジャーナル 4月号によると、今回製造された2000形の車号は上永谷方向に（Tc 2151+M₁2152+M₂2153+M₂2154+M₂2155+Tc2156）。東急車輛製で特徴は、①制御装置は界磁チョップ方式で静止型インバータを搭載、台車はボルスタレス式 ②屋根上妻部に薄型クレーンを搭

載 ③運転室には車両情報を漢字でグラフィック表示するモニター装置を設備 ④シートに横線をつけ着席分を明示。ということである。一般乗車は 7月。それまでは試運転をする。

エ アンケート調査報告… 4月の中旬に、上永谷駅において高校 2年生を対象にアンケートをとった。内容はく A 当線について希望 B 車両自身について>である。まず、A についてだが「もっと速く（スピードアップ）してほしい。」とか、「値下げしろ。」とか、「新車を入れる。」などだ。B については、「特になし」というのが多かった。ご協力ありがとうございました。

オ 沿線各駅停車

1号線その 1（営業区間）

<関内駅>二層の駅。1日の利用者数が最も多い。駅内の広告板はほぼいっぱい。ご存じのとおり、関内とは吉田橋の関門の内側をいう。<伊勢崎長者町駅>駅は大通り公園の下にある。大通り公園は国鉄関内駅前から阪東橋駅まで続き、とても広い。駅内広告板は空が多い。<阪東橋駅>駅の半分が大通り公園の下にある。野毛山公園へにも近い。この駅から港南中央駅まで大岡川沿いの鎌倉街道の下をいく。広告板は少し空がある。<吉野町駅>広告板は少し空がある。<蒔田駅>南区の総合庁舎前で、学生街である。岡村の三殿台遺跡まで徒歩15分位である。広告板は空がめだつ。<弘明寺駅>京急弘明寺駅とは少し離れている。駅前には、国大跡地だが、今でも学生街として栄えている。弘明寺は10世紀ごろにできたらしい。広告板は空がめだつ。<上大岡駅>関内駅に続く利用者数である。ちなみに1981年現在 1日の利用者数は128000人だ。池で釣りができる久良岐公園にも近い。広告板はほぼいっぱい。<港南中央駅>港南区の総合庁舎前である。桜道を通して、日野公園墓地へも近い。広告板は空がめだつ。<上永谷駅>唯一の地上駅。教練所、車両基地などがある。駅からスイッチバックで車両基地にはいることができる。この辺は丸山台、野庭団地などの新興住宅街である。広告板は、少し空がある。

1号線その 2（工事区間）

<下永谷駅>開業時は駅の都合上、当駅と舞岡駅は単線であるそうだが、この辺は造園業が栄えて、京急ニュータウン・西港南台などの新興住宅街でもある。<舞岡駅>現在、駅前には、コンビニエントストアと水田があるだけであるが、将来は舞岡公園（総合公園）ができる予定。八幡山（明学大建設予定地）や南舞岡の住宅街へにも近い。<戸塚駅>

国鉄が担当する工区。駅前に柏尾川があるので工事が、難行している。61年秋には 3棟の地下二階～地上五・六階の駅ビルが完成する予定。

3号線その 1 (営業区間)

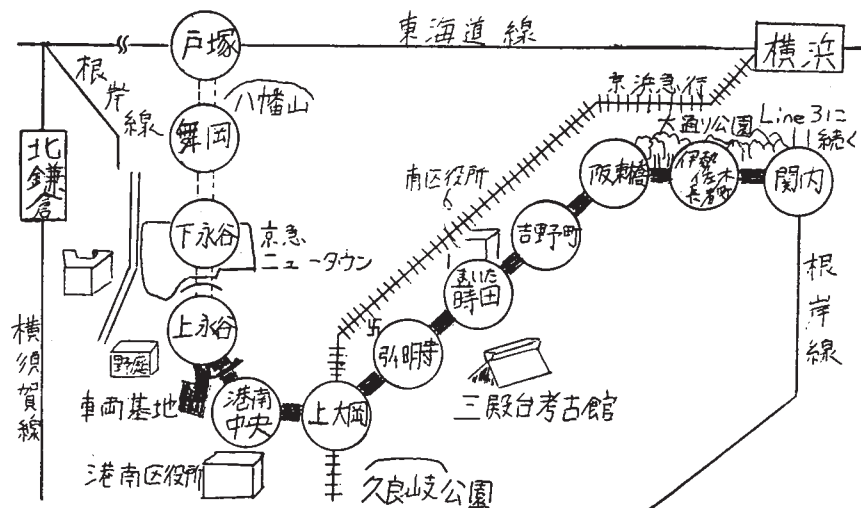
<関内駅>同上です。<桜木町駅>朝・夕は東急東横線乗り換え客でにぎわう。広告板はほぼいっぱい。<高島町駅>「みなとみらい21計画」で将来発展するでしょう。広告板は空が多い。<横浜駅>ご存じのとおりです。駅は、高島屋と駿河銀行の下にある。広告板はほぼいっぱい。

3号線その 2 (工事区間)

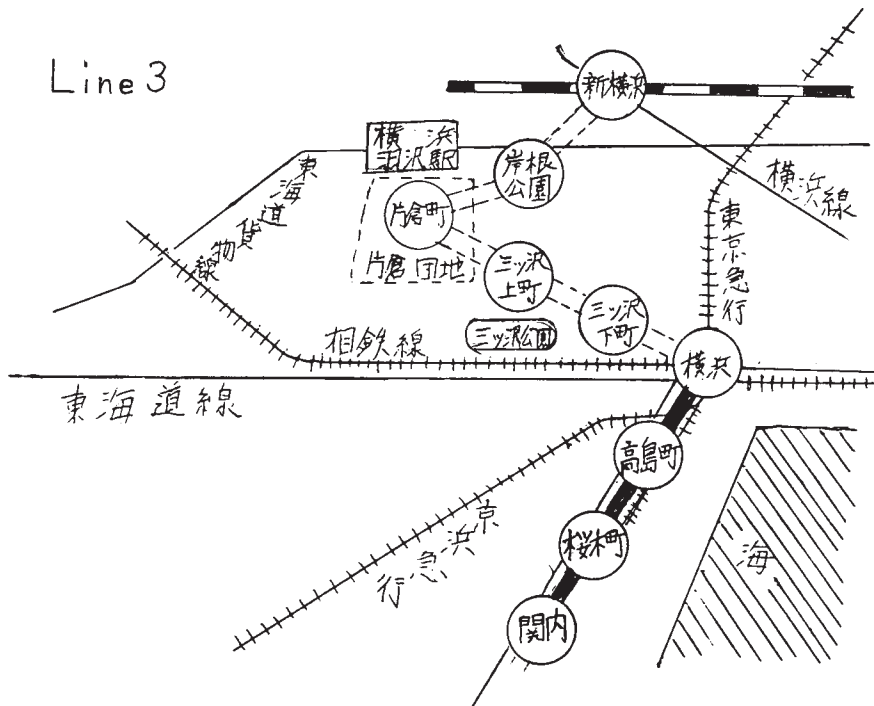
<三ツ沢下町駅>駅は国道 1号線の下にある。沢には商店街、丘には住宅街がある。島田橋前のそばや「やぶ」はいける。<三ツ沢上町駅>ここも 1号線下で、昔ほとんど、畑や水田だったそう。三ツ沢公園へ徒歩 7～8分。交通渋滞が多く空気が悪い。<片倉駅>駅前に神大女子学生寮がある。公団片倉団地などの住宅街でもある。<岸根公園駅>ちょうど駅の上か下で東海道貨物線と交差する。岸根公園は、神奈川区の北端で敷地が広い。<新横浜駅>駅前が閑散としている。

路線図

Line 1



Line 3



考へたる

End

東北地方の旅行について

H 2 F 関 孝和

これより述べる旅行とは、鉄道ファンを対象としているので、名所案内などは、ほとんどしていません。名所、史跡めぐりなどを、目的とした旅行を希望する方は、旅行ガイドなどを一読することを、お勧めします。しかし、安い旅行を希望する方は、渋茶でもすりながら、軽い気持ちで御覧下さい。

僕はテスト休み中でしたが、3月14日～3月23日まで、東北地方を「東北ワイド周遊券」を使用しての、旅行をしました。

まだ元気なうちは、超弩級貧乏旅行を、目指していました。その内容は、「兎に角、一日分の支出額を1000円以内に抑えよう！」というものでした。しかし、どうしても一日分の支出額が、1500円を上回ってしまうのでした。食費はそれ程多くなかったのですが、暇を潰すための、本代が少し多かったのではないかと考えました。

本来の目的は、食費を削れば安く済む、と思い、削ったのですが、それが裏目に出てしまいました。

このような失敗をして、気が付いたのですが、暇を潰そうと思ったら、新聞を買うと良いようです。なぜなら、新聞には、かなり多くの活字が入っており、一日中それで、十分に楽しめるからです。もう一つあります。僕は、旅行中、新聞を青森で一回しか買っていませんでした。それも最終日です。見て大変に驚きました。なんと、グリコさんの社長さんが、誘拐されていたのでした。

新聞を長い間読まないで、今何が起きているのか何もわかりません。と、いうことで、新聞を買うことは、ある程度必要な事だと思います。ちなみに、横須賀線や東海道線などでは、新聞を拾えますが、東北地方へ行くと、ほとんど拾えません。

旅行中、体をあまり動かさなくても、腹はしっかりと空いてきます。そこでみなさんは、駅弁を食ったり、食堂に入ったりと、いろいろですが、三食とも駅弁や食堂などでは、経済的に、大変だと思います。だからといって僕のように、毎日毎日「駅そば」では、身がもちません。旅行中の食事代というものは、支出額の大小を左右するものですから、慎重に 食事をとらなければいけない、と思います。

そこで一つ提案したいと思います。

朝 … 駅そば〔220～260〕天ぷら又は卵入りとなると、更に〔60～100〕プラスされます。（もちろん単位は円）

昼 … 駅そば 又は 駅前大衆食堂

夜 … ちょっとゴージャスに駅弁（平均 700程度）。

これで だいたい1500円程度になります。足りなければ、キオスクで、パンでも買って下さい（60～100程度）

以上、食事摂取方法について述べましたが、これは理想論で、いつのまにか2000円使ってしまうことがあります。覚悟して下さい。

東北ワイド周遊券での旅行希望者、そんな人たちのためだけに、日本国有鉄道が用意して下さった列車（本当はそんなものはない）を紹介したいと思います。それらは急行の夜行列車、と呼ばれるものですが、睡眠を目的として、利用できる列車です。

上りは、東北本線で、19：44青森発「十和田」（途中から常磐線）、0：22青森発「八甲田」（東北本線直進）があります。又、奥羽本線では、15：54青森発「津軽」。

下りは、東北本線直進が19：10上野発「八甲田」（郡山着22：30）、福島より奥羽本線経由の22：39上野発「津軽」（郡山着 1：58）仙台の手前迄常磐線経由の20：50上野発「十和田」があります。

以上の全ての下り列車は青森行き、上り列車は上野行きとなっております。なお、この他にも数本の列車がありますが、臨時列車ということで、書きませんでした。わからないことがあれば、時刻表を、御覧下さい。

上り「八甲田」の使用を希望される方は、ちょっと注意して下さい。上り「八甲田」の混雑が予想される場合、青森に23：30迄に到着して下さい。23：30には青函連絡船が到着し、下船した客は、「はくつる 4号」又は、「八甲田」を利用します。混雑時には、座席が7割 5分程、埋まってしまいます。ちなみに、「八甲田」の入線時刻は、だいたい22：00頃となっています。

※注意

冬春と旅行する方は、列車の遅れについて、ある程度の覚悟は必要、と思います。東北地方では、20分や30分の遅れは殆ど常識となっています。30分遅れたからといって、列車に真心いっぱいのケリを入れるのは、あまり上品とはいえぬ行為ですから、おやめ下さい。

特製 オリジナルクイズ

- 難。2. 国鉄の電車というのは、比較的同型式が長年に渡って製造されることが多いので、そのため数多くの種類の車両が同一形式に含まれることによくある。その典型とも言える113系電車。さて、全部で何種類あるのでしょうか。(111系も含む)
- 難。3. 日本で一番長いホームは、京都駅の1番線。27在来線のうちでは2番目に長いホームは何駅のホームでしょうか。
4. 交通公社の大型時刻表を見ると駅を示した「」が緑色に塗られた駅があります。これはみどりの窓口がある駅であることは、先刻ご承知のことと思いますが、国鉄の駅でない所にも、緑のりの窓口を示した「」が全国に数ヶ所あります。さていくつあるのでしょうか。
5. 国鉄で一番長いトンネルは、スイスとイタリアの国境にあるシンプロントンネルを抜いて、一躍世界一の長さになった「大清水トンネル」であるが民鉄で一番長いトンネルは、何鉄道の何トンネルでしょうか。
- 難。6. 国鉄には各種事情により低屋根化した車両があります。近年PS-23型ペンタの開光で低屋根車はなかなか作られなくなりましたが、この低屋根車(特急型除く)は何車種あるのでしょうか。(クモハ・モハに限定)

(答えは50ページ)

東京急行電鉄の発展

H 2 L 葛目 博嗣

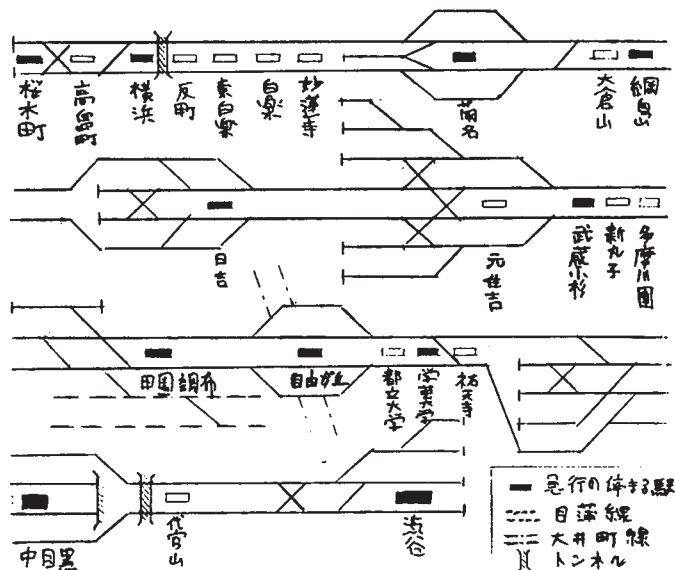
東急電鉄の路線は、首都圏の南西部に展開し通勤通学輸送を使命としているが、その前身である目黒蒲田電鉄は、東京の南西郊外に田園都市株式会社が開発した住宅街と省線電車を結ぶために開業したもので、昭和57年は60年目に当たった。

田園都市株式会社は、明治財界の大御所である渋沢栄一の構想を具体化したもので、自然の要素を充分にとり入れた住宅地を、都市近郊に開設することにある。一方、目黒蒲田電鉄は、五島慶太専務の努力で、関東大震災の打撃にもめげず、順調に発展してゆき、一時苦境にあった東京横浜電鉄が配当を出せる段階になって、両社を合併したのである。

目蒲電鉄は、並行路線として競合する池上電気鉄道を合併、東横電鉄は渋谷のターミナルに、東京高速鉄道（現営団銀座線）とデパートを一体化する長期計画遂行の一環として、玉川電気鉄道を合併することによって、現在の東急電鉄の路線の基盤ができあがった。

さらに種々の経緯を経て、京浜電気鉄道と小田急を合併して、東京急行鉄道と名称を変更、陸上交通事調整法に基づき、京王電軌をも合併して、いわゆる大東急が発足した。

戦後、再び四社に分離、渋谷のターミナルデパートも東横興業に譲渡独立し、現在の東急百貨店がスタートした。



8090系

昭和55年（1980年）12月末より、7両1編成が運転を開始した。今までは8両1編成になり、急行運転だけに使用されている。車体は、オールステンレスで、外観が従来のステンレスカーにくらべて一段とすっきりしたうえ、東急のシンボルカラー赤帯を巻いてひときわ鮮やかとなりイメージがすっかり変わった。

正面は非貫通で、三枚の大形窓ガラスを連続してはめ込んだうえ、これ以上は大きくできないくらいの行先表示器等が窓上に並ぶ。ヘッドライトは角型シールドビームで尾灯も同じ角型にして同一ケースに入れたので、デザイン面もすっきりしている。

8000系

東急初の20m車で、側出入口は四ヵ所、ドア間の窓は大形の下降式窓が二枚と、通勤車のスタイルが確立された。第一編成がデビューしたのは昭和44年（1969年）の11月であった。

その後、効果バググンということ全国で採用されているワンハンドルは、電気指令ブレーキが開発されたことにより、空気を運転台に立上げる必要が一切なくなったので、運転操作が容易となり、安全運転確保に有効である。



東急のシンボルカラー赤帯を正面に1本、側面に2本の8090系〈渋谷〉

7000系

東急車輛製造㈱が、アメリカのバッド社（フィラデルフィア）と技術提携し、スポット溶接により組立てた7000系は、昭和37年（1962年）の1月に登場した、わが国初のオールステンレスカーである。ステンレス溶接技術を修得した記念すべき車両で、基本の形はこのまま現在まで続けられている。

日比谷線乗入れ用として設計されたのでオールM編成であるが、地下での騒音をシャットアウトする目的で、床にはモーター点検用のトランプドアは設けていない。

台車はバイオンニアⅢ形と称し、空気バネの特性を活用した軸バリ式で、これは一自由度系台車の代表作といえる。車軸の先端にブレーキディスクを取り付けているので、ブレーキライニングの交換も面倒がなく、保守面のメリットは大きいが、ばね下重量が重くなるのが欠点である。

8500系

運転台は若干高くなって正面窓が小さく、その下に東急のシンボルカラーの赤帯が付けられた。技術的に集大成された車両として、鉄道の会よりローレル賞を受けている。



7000系は日本最初のオールステンレスカーで、東横線に集中配置されている



8500系

バイバイミラクル

H2M 守 良介

昭和58年 3月31日午前 4時45分、僕と日垣君（大阪府立四条囀高校鉄道研究部・16歳）は、上越線小千谷駅の待合室に座っていた。正味 4泊 5日の旅の夜明けである。

昨夜からの話をする、まず上野に出て高崎行き中電に乗り、終点高崎へ。5分の間に2ヵ所にあるスタンプと下車印を2人分集めたので、実にハードでした。結局、乗り継ぎの夜行ドン行には、飛び乗りセーフ！ ちなみに、つい2日前、僕がスタンプ集めに熱中した余り、列車に乗り遅れた経験があります。

さて、列車はだんだん分水嶺へと向って行きますが、走る毎に積雪量が増してゆき、山を越えて新潟県へ入ると、もう2m位にまでいっていただいでしょうか。だんだん、この先の列車の遅延が心配になってきました。しかし、こればかりはどうにもできないので、運を天に任し、六日町でやっと空席。座れました。（つまり、今まで立っていたんですね♡）座ったとたんに睡魔が・・・。

「ううん。」 ガラガラ。（扉が開いた音。）

「ん〜どこだろ？」 ふと駅名標を見ると、「おぢや」。

「ん？ おぢや、おー！ なんと降りる駅ではないか。

「お、おい起きろ。ここ、小千谷だぞ。」 眠っていた日垣君を起こし、ギリギリ降りました。

「魚沼線の発車までには、まだずいぶん時間があるから待合室であつたまろう。（待合室には、ストーブがあつたんですね♡）」

「ふにゃ。」 どうも日垣君、寝起きは悪いようだ。

さて、これから本文のメインテーマであります、「廃止ローカル線」に、旅行秘話を中心にして乗車していきたいとします。

春 3月、雨。雪よりマシとはいえ冷たい。西小千谷へ向う2人ですが・・・。

「前、来たことあるから近道知ってんねん♡」 元気一杯勇んで歩く日垣君。（しかし彼は、前に来た時は魚沼線に乗り遅れ、小千谷駅へ引き返したのです。）

そして再び・・・。

20分後 ---。

「おかしいで。この道突きあたるはずやねんけど・・・。」

その間、「自信喪失や。」と、ぼやいておられた日垣君。

こういう時には、時間って早く進むもので、アッ！ という間に発車時刻。

結局、列車は7分程遅れて発車。最後に駅舎から走って来たのは、日垣君でした。

「北海道へ 2 回行って、全線完乗したんだよ♡」と彼。

さて、長岡乗り換えて加茂へ。これから、部分廃線（加茂～村松）が予定されている
蒲原鉄道へ乗車。徹底された合理化に思わず脱帽。昨晚の疲れが出たのか、単調な沿線風
景が手伝ったのか、理想とも言えるこののんびりムードにひたり過ぎたのか、よくわから
ないが、とにかくよく眠った。起きたのは村松到着寸前だった。時刻表ではわからないが

蒲原鉄道は村松を中心に列車が分断されており、列車本数も加茂く五泉で、乗客数も然り。加茂―村松は部分廃止はおろか、バス運行でも危いような乗客数。そして、五泉。

朝からとても乗り換えにいい所なのですが、これは本日のプランを立案なさった日垣君の、「ファンのファンによるファンのための旅」による結果です。いい所なのは嫌いだけでも、満足度90%だね♡ この五泉でもRUNNING。

ここから50系客車に乗車しましたが、SGのふかし過ぎで、窓がベチョベチョに濡れています。そして、新津で気動車に乗り換え新発田へ。うちの部のS氏が「しんはった」と読まれた「しばた」で赤谷線に乗り換え。

赤谷線始まって以来ではないかと思われる 8連の気動車。この列車は時刻表には載っていない臨時列車なのですが、座れないんですね、これが。一番先頭まで行ってボックス席に青年が1人、荷物を置いて座っているのを発見！

「ここいいですか？」 僕が図々しいのか、相手が非常識なのか、まあとにかく、2つの席を確保した。これで東赤谷へ。

東赤谷ではスタンプを探している際、思わずストーブの煙突に、おててをベタ。アチー！と言うのが早いかな手を放すのが早いかな、とにかく熱かった。それからスタンプ取ったりしている間にも、しっかりと手の中には天然の氷 ---- すなわち、雪が握られていたのである。まあ、適切な処置が良かったのか、2日後にはすっかり痛みが取れた。日垣君は、「まあ、やけどの跡も赤谷線での記念として・・・。」彼はやたらと「記念として」と言いたがるが、この原稿を書いている現在、跡片もなく消えております。残念でしたね♡

さて、東赤谷を数分遅れて発車した気動車は、米倉で3分停車。この間にスタンプを取りに集った方は30人近く。スタンプは1つ。僕の乗った車は、ホームにかからず、線路へ降たのですよ。だから、スタンプも取る順が遅く----なるとは限らないのですね。我先へとスタンプに手がのびる、まるで死体に群がるハイエナのように。そこへ救いの声！

「スタンプ欲しい方！ここにスタンプを押した紙がありますので1人につき1枚ずつ取って下さい。」今までスタンプへ延びていた手がみ～んなサッと引っこんで駅員の方へ。準備して下さった駅員様のおかげで、スタンプ帳にスタンプを押せました。人間考えることが皆同じ、とは限らないのです。

さて、新発田へ戻って、本日乗務の記念すべき乗務員氏を呼んで来て並んでもらい、パ

チリと記念撮影した僕なのです。そして、白新線電車に乗って新潟へ。

その道中、たまたま同席した方（女の人です。）のお話。

「私はずっと赤谷でしてね。赤谷線も昔は蒸気だったんですよ。蒸気の際は赤谷から先がなかなか登れなくて、途中で止まっちゃうんですよ。そうすると、また引き返して少し力つけてからまた登って。それと、鉾山があった時は、東赤谷も鉾山関係者がずいぶん住んでて活気があったんですけど、閉山してからは、さびれる一方で。また、学校の方も統合なんかで、赤谷の子は小学校は米倉、中学校は新発田の手前の東中学校まで行かないと、ないんですよ。」

「東中学校って、駅がありますよね。」と、僕。

「ええ、あれは赤谷の学校を廃校にする条件として作らせたんですよ。」

「そうだったんですか。でも廃線になっちゃうと意味ありませんね。ところで今、僕等みたいな鉄道ファンが、廃止になると聞いてドタドタやって来ることについて、地元の方としてはどう思われていますか？ 何か、腹が立つとか。」

「そういうのはありませんね。さみしいですけど。ただ、今よりもっと不便になってしまうから、これからがね。特に、東赤谷の駅の対岸に60戸位の集落があるんですが、今でも駅から歩いて40分位かかるんですよ。それで廃止になると----。その上、東赤谷から赤谷はマイクロバスになるので----大型バスが入れないんですよ。」（筆者注：昭和59年11月より同区間も大型バスになります。）

「今よりも過疎化が進みそうですね。」と失礼なことを口にした僕。

「ええ。でも私なんかだって、やっぱり車を使ってしまうから。（笑）」

さて、新潟に着き昼食後、会津若松行き客ドンへ。満席で座れなかったが、新津より座れ、五泉でボックスを2人で占領できた。

2人とも、すっかり眠ってしまった。

「喜多方やで！」

「な、なんだ」日垣君が目覚めなかったら危なかった。

この喜多方では、記念入場&乗車券は日垣君が、日中線のキップは僕が担当し、求めたのですが、その日中線キップのお話。

「みんなどこまで買っている？」（用事を先に足した日垣君に、列の先頭へ行ってもらった。）

「熱塩までの往復買ってるよ。」

「すいません、熱塩まで大人 1枚小人 1枚往復下さい♡」

「だめ、キップがないので 1人 1枚にして下さい。」と窓口氏。

発車まで時間がかかったので、大人 1枚しか買えなかった。3月30日に硬券入場券を注文して 3月31日朝に駅に届けてもらった魚沼線西小千谷駅とは、まさに月とスッポン。今回の旅で、1番印象悪かった喜多方駅です。もっとも、「これから廃止になる線のキップなんか注文して、もし余ったらどうするんだ!」とおっしゃる方もおられるかもしれませんが、僕が手にしたのは、何の変哲もない、普通の手書き券です。これなら余ったって磐越西線の方で使えるではありませんか。さらに、窓口の隣にある自動券売機の横に、

「熱塩までの片道券お求めの方、自動券売機でお求め下さい。」だと。ふざけんじゃねー。ばっきゃろー! 日中線でのハブニングは、これだけでは終らなかった。

数年前、わが鉄道研究会は只見線SLの走行最終日に撮影に同線へ赴き、明後日、日中線へ乗車したところ、何と只見線を走っていたはずのSLが、日中線の客車を引いていたというエピソードがあるそうですが、その日中線SL牽引最終日には、客車が5両連結されていました。が、しかし、日中線運転最終日（殊に、僕等が乗車したのは文字通り最終列車。）の今日に、客車 4両というのはどういうことか? 荷物の置場さえもまともにありゃしない。熱塩駅では乗務員への花束贈呈やお茶のサービス、そして、よくわからない地元喜多方郵便会の「さよなら日中線」というなるものを発売しておりました。この他、同郵便会は喜多方駅前郵便局隣のギャラリーで、パネル写真展も開催していました。さてまあ、このようにアタフタしておる中、日垣君が、「日中線踏破の写真撮りたいんやけど、フィルムがないねん!」と、ほざきやがって（準備が悪い!!）、ぼくのキャノンで撮ってあげました。しかし、2万キロ推進会の方で廃止線区にまで踏破認定をくれるかどうか僕は知らない。まだ日中線でのハブニングはすまなかった。熱塩を出発して・・・。

「あっ車掌さん、喜多方まで・・・。」

「あっすみません。また後で回って来ますから。」と行って、列車後部へ人のかき分けて行ってしまった。そして、それっきり彼は戻って来なかったのである。

喜多方に着いて、日垣君がフィルムを買いに行っている間、車掌さん（さっきとは違う人）に乗車証明をもらいました。そして再び駅窓口へ。

「すみません、熱塩まで大人 1枚往復下さい。」と、日垣君。

「だめ、もう廃止になった線のキップは売れない。」と、さっきの窓口氏。僕には大方予想していた返事だったが、日垣君はそうでもなかったみたいで、「午前 0時までは 3月31日やないか!」と、宜はっておはした。

夕食の後、会津若松行きの50系客車で、終点まで。長かった 1日が終わりました。

紙面の都合上、正味 4泊 5日の旅のはじめの 1日だけを取り上げて書きました。この 1日だけでも、僕にしても、日垣君にしても、かなりアホなことをしています。それで、この先旅行中でのエピソードを少し。

○乗り遅れ：釜石

○乗り遅れそうになった：会津若松・郡山・仙台・一ノ関・盛・久慈・弘前

○車内放送：「次は野辺地です。大湊・大畑線方面お乗り換えです。次の大湊線は・・・。南部縦貫鉄道御利用の方は本日の接続はご在ません。次の列車は明朝・・・。」
実は大畑線も明朝まで列車がなかったりして。青森行客ドン車内にて。

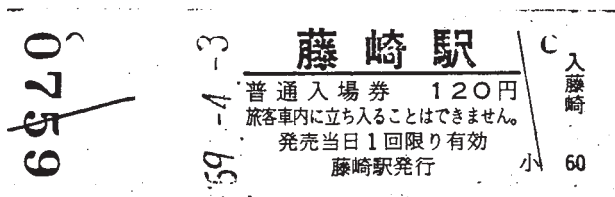
○わんこそば：鉄道とは離れますが、日垣君は、なんと 100杯も食べたのです。

○五能線：藤崎駅で、「赤線入り入場券ありませんか〜?」と伺ったところ、「ありません。」ということだったので、「なら、作して下さい。」とたのんで赤線入り入場券を作ってもらったのです♡ ちなみにこの駅員、やたら愛想が良かったので、赤線入り入場券を送ってもらおうかな〜♡ と検討中です。

深浦駅の近距離急行券は、赤線の引きすぎて裏面が真っ赤でした。

(筆者注：赤線とは、1日に売れ残ったキップに入れる、いわば残品印みたいなもので決って名誉なものではない。)

○旅行後ふと思ったこと：2人で行ったから、 $1+1=2!$ かと思ってたけど、実際は、 $1+1=1$ だった♡



△ ははは。赤線入場券ですよ〜!

59.6.6

国鉄の珍車・奇車

H 2 I 伊藤 健

「デンシャなんか、どれもみなオンナジだ。」なんて思っている人も多いと思う。そりゃ湘南電車や、横須賀線などばかりに乗っているだけなら、そう感じるかもしれない。でも、湘南電車 113系と、特急電車が違う電車なのは、誰でもわかるハズだ。もし、この特急電車が湘南電車に組み込まれていたなら……。これはもう、同じ湘南電車でもオンナジ湘南電車ではない。生まれも育ちも違う、湘南電車の登場だ。

今の例は、昨年登場した 113系 サロ 110-300番台と、350番台の話だが、こういう車は、あまり多くは造られない。よって珍しい。珍車である。

珍車のでき方には、上のような例のほかに

1.車両増備計画の変更により、先に出来たグループのみ、他のものと、仕様が異なるものの。

2.以前は、多くあったが、老朽化のため、仲間がどんどん減り、今では少ししか残っていないもの。

3.試作的要素の強いもの。

4.使用目的の、特別なもの。

などがある。

珍車の中のいくつかを、僕の独断と偏見で選び出してみた。旅先でもし、これらの珍車を見つけたら、これは他の車とはデキが違う。と思って乗っていただきたい。ただし、寝台車などは、金に余裕がないと、乗れませんが。

10系寝台車 オハネフ12形式

ブルートレインにしか寝台車はないという、にわか鉄道ファンはいませんか？ この形式は、現在では唯一の、ブルートレインじゃない、寝台車です。

この車両は、昭和30年代～40年代、寝台車の主力として活躍し、特急に使われた時代もあったのです。

10系寝台車グループは、昭和31年に登場した、ナハネ10にはじまり、ナハネ11、オハネ17、ナハネフ11、A寝台台造車ナロハネ10、A寝台車オロネ10などがあった。最初から冷房付きのオロネ10を除き、昭和40年ごろから冷房改造をされ、ナハネ11→オハネ12、オハネ17→スハネ16、ナロハネ10→オロハネ10、ナハネフ11→オハネフ13となった。

このオハネフ12は、ナハネ10に車掌室をつけ、ナハネフ10に。その後、冷房化され、現在のオハネフ12になった。

昭和57年11月改正で、急行運用がなくなり、仲間も激減。極く少数が普通列車「はやたま」, 「山陰」, 「ながさき」に使用されるのみになった。その後、59年 2月改正で、「はやたま」「ながさき」から退き、「山陰」のみとなった。この際、「ながさき」に使用されていた、スハネ16とオハネ12がなくなった為、10系寝台車は、今やオハネフ12のみである。

「山陰」に、一両連結され、細々と、活躍している。

キハ 26-400 形式（普通車です。）

初の本格的グリーン車（当時は二等）気動車キロ25の、格下げ車である。

キロ25は、昭和34～36年に、61両製作されたが、昭和42～44に、全車普通車に格下げされ、この形式となった。（車番は、元の製造番号に、400を足したもの。）

格下げ後は、三陸、山陰、南九州などが主な活躍場所であったが、荷物車への改造、ロングシート化改造（600番代車）などをされかなり減った。昭和56～57年の廃車の勢いはすさまじく、昭和58年 3月現在、8両のみ。59年 2月改正でも廃車が出たハズで、ひょっとすると、全滅したかもしれない。参考までに、その 8両の、56年度（少し古いが）の配置区は、山形、一ノ関、岩国に各 1両、熊本に 2両、志布志に 3両である。

冷房こそ付いていないが、回転クロスシートと、グリーン車そのものであり、少々古いが見つけたら、ゼッタイ乗ってほしい。

キハ 66,67形式

筑豊炭田の中を走る、気動車である。

「筑豊地方の気動車なら、どうせボンコツだろう。」

なんて考えられちゃ困る。急行用気動車の標準型、キハ58系より、ずっとデラックスな車両なのである。それも新製車で。

キハ 66,67の二両一組で運転され、一両では運転できない。他型式とも混結できるが、やはりこのペアをくずすことはできない。

車内は、クーラー付、一部ロングシートがあるものの、転換クロスシート。扉は二つ。湘南電車のまん中の扉をうめ、向かい合わせのイスを、白い「踊り子」のイスに変えたものと考えればよいだろう。

製造当初は、この地方の急行用としても使用されたが、今では、快速と普通のみを使用されている。

15組30両製造されたが、増備計画は全くない。今後増えてほしい形式の一つだ。

473 系交流60Hz直流両用急行型電車

クモハ 473-1と、モハ 472-1の 2両一組しかない。この 2両一組で、一両分の働きをする（新性能電車の大半は、電動車 2両で一両分の働きをする）ので、事実上、1つしかない。

この車は、交直両用急行電車、471系出力アップ形として製造された。

丁度その頃、471系を、出力アップのうえ、勾配線用ブレーキをとりつけた 475系が開発され、これが標準となったため、473系増備は宙にういてしまった。これと似たものに、163 系があり、こちらは、サロ 163形グリーン車が 7両のみ製造されたにすぎない。163 系は、昭和57年度に消滅している。

473系は、現在も北陸地方で活躍している。生産数以外、特に他の車と変わりはない。

蛇足だが、交直両用急行形のサハも珍車の一つで、サハ 451, サハ 455合わせて、11両しか製造されなかった。

旧型国電（この中で73系以外は戦前型）

旧型のため、廃車が進み、旅客用として走っているのは、鶴見線、武蔵白石～大川、富山港線、富山～岩瀬浜、可部線用、海田市～広島～可部、小野田線、雀田～長門本山の、四区間のみである。このうち、可部線は、新性能化が始まっているハズで、今年中には、姿を消すことになる。

鶴見線は、最後まで残った17m（他の国鉄の旅客車は、すべて車体長20m）車である。クモハ12 050が走っている。なつかしの茶色一色というのがうれしい。

都心近くに戦前型が、単行で走っているので、休みには、マニアがたくさん訪れる。

富山港線は、73系が走っている。すべて、73系の最新型（アコモ改造車を除く）なのであまりおもしろくない。根岸線ブルーが、この線のカラーである。

間もなく新性能化される可部線は、73系の見本市のように、多くの種類が少しずつあるので実に楽しい。中でも目玉車両といえば、戦前の木造車を、戦争中鋼体化したクハ 79 004、営業用では唯一、DT14型台車をはいた、クモハ73 313、現存する車では唯一、DT15型台車をはく、クモハ73 383などである。夏休み中には、多くのマニアが訪れるはずだ。山手線グリーンに、前面には湘南電車オレンジと、すごい塗装である。

最後に小野田線。戦前型のスターの一つ、クモハ42型が単行で走る。現在、旧型のクロスシート車が走っているのは、ここだけである。比較的、原形に近く、旧型のうちに、一度は行ってみたい。茶色だが、前面の警戒色が残念。

オハ64系通勤型客車

通勤型車両というと、座席がロングシートなのが原則。例外は、キハ35とキハ37気動車の、トイレ前のみが、クロスシートであるのみ。扉は、三扉以上が原則。

ところが、このオハ64系、どちらの原則にも合っていないながら、電車や気動車の通勤型とは、かなり違う。いや、「国鉄営業用車両ではコレダケ」という点もある。サテどこだ。

じらすようだがこの車、山陽本線の和田岬支線、兵庫～和田岬間、たった一駅間を、休日 2往復、平日11往復している。ということは・・・。そう、通勤客以外は、皆無に等し

ということ。話によると、混雑度は、想像を絶するほどひどいらしい。それを車内が、物語っている。

三つある扉のうち、やけに大きい真ん中の扉から入ると、目の前には座席が。1つヘンなところが見つかった。進行方向右側と左側では、扉の数がちがう。別の側は、二つしか扉がないのである。

もっとびっくりすること。座席は、そこにしかないのである。その座席も10人程しか座れそうにない。あとはすべてつり革の列。ただのハコ。まるで人を詰めこむ荷物車だ。

こんなに座席が少ないのは、もちろん混雑がひどいからで、こんな客車を5両もつないでも、まだデッキにあふれる程だという。

和田岬支線の列車は、このオハ64系客車5両と、入換用機関車を2両、先頭と後尾にくっつけて、運転している。機関車が入換用のため、暖房は供給されず、また、暖房を客車に積んでも、イスが少ししかないので、暖気を出すところもなく、結局暖房がない。もちろん冷房もない。わずか2.7km、5分足らずなので、ガマンしてくれということか。

珍車は他にもいろいろあるが、書ききれないので、ここでやめておく。

補足として、乗って得する車両を書いておく。どれも普通車でありながら、湘南電車のグリーン車並か、それ以上である。ご参考までに・・・。

キハ28-5000番台 …… リクライニングシート車。冷房付。四国で使用中。

14系座席車 …… マレに臨時鈍行で使われる。簡易リクライニング。冷房付。

あとは、本文中の、キハ26-400と、キハ66系である。これらは、乗って得します。見つけ次第乗って下さい。

てつろ Vol. 1.8 製作担当者

編集 守 良介・加曽利孝明

構成 守 良介・高橋浩司

校正 伊藤 健・葛目博嗣

高橋浩司・吾郷孝文

ワ-プロ 石井知仁・伊藤正子氏(富士通)

遠藤修市先生・伊東 健先生

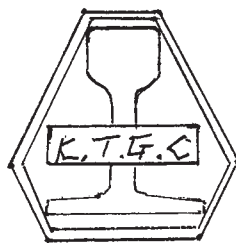
協力 数学研究同好会・鎌倉学園図書館

印刷 湘南コピーセンター

鎌倉学園は創立以来63年という長い歴史をもっているが、わが鉄道研究会も同好会として発足してから、その約3分の1に当たる23年の歴史がある。この度の「てつろ8号」も全員一丸となって、まとめあげたものである。1年がかりで各地に出向いて取材した生徒もいる。こうした日ごろの研究を冊子にまとめあげ、おたがいにその成果を競い合い、確認し合うのは、たいへん意義あることと思う。今後もこの姿勢だけは守り続けてほしいと思う。

顧問 青木

てつろ Vol. 8	編集後記	編集長 寺 良介
今年の「てつろ」いかがでしたでしょうか。4月より準備を始め て来たのですが、いろいろと初めての試みが多く、1アニングが絶 えませんでした。全員が苦勞して、一度はみな、「もうやめたい」と 思ったに違ひありません。僕自身も現在こうして編集を終え、 このコーナーを着いているのが信じられないほどのことです。当初は、 誌面の全てをワープロで出さそうと思っておりましたが、時間的に どうしても出来ず、今着えとの混合という変則的な状態となつてしま いました。止むを得ないとあきらめております。しかし、1人1人快 みな一生懸命にして作ったこの一冊は、いわば血と汗の結晶でもあり、 一応満足できたものになりました。今後も先生が言われている通り、 このような姿勢を後輩たちに受け継いでほしいと思っております。 59. 6. 7		
てつろ Vol. 8 昭和59年6月16日発行 定価100円(〒100円) 発行 = 鎌倉学園鉄道研究同好会「てつろ Vol. 8」 編集部 (〒247 鎌倉市山) 内110番地)		
P. 35 クイズ正解 2. 40 種類 3. 其社山冊子によると、東海道總辻堂駅1.2番線ホーム 4. 3ヶ所 5. 三陸鉄道・真崎トンネル 6. 19種 59. 6. 16現在		



鎌倉学園鉄道研究同好会

by T. Kasori