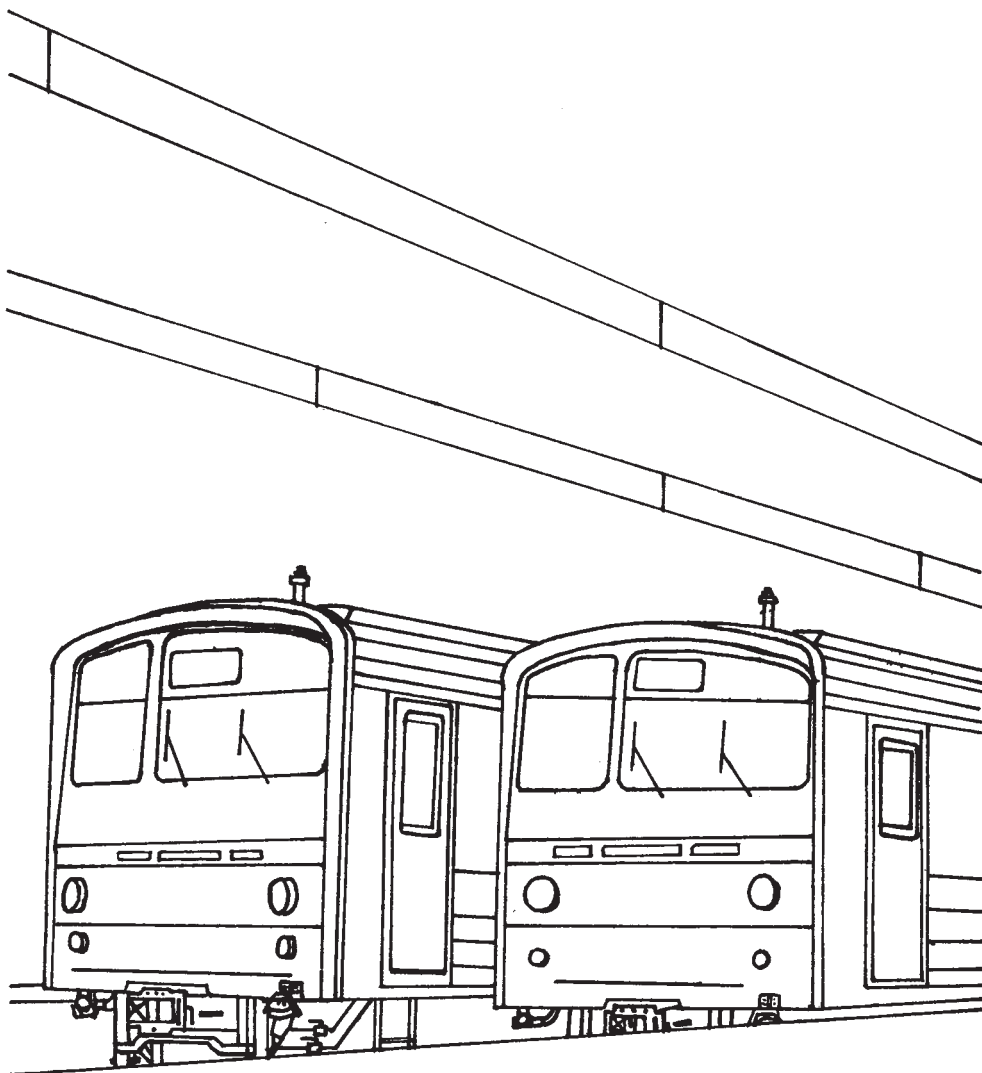


TETSURO 9



特集●国鉄直流通勤形電車

今年も学園祭を記念して小冊子「てつろ」9号を発行いたしました。今までのものは、たいてい部員各自がそれぞれに取り組んだテーマを発表していたのですが、今回はテーマを「国鉄直流通勤形電車」に統一しました。「国鉄直流通勤形電車」というとなんだかとても堅く聞こえるかもしれませんが、山手線・中央線・京浜東北線などで活躍している、ロングシートだけの4扉国電（一部地方線には3扉の車両もありますが）のことです。皆さんもしばしば乗車されることと思いますので、このテーマにも親しみを持っていただけるでしょう。でも「親しみやすい」という理由だけでこのテーマを決めたわけではありません。今この「国鉄直流通勤形電車」は一つの大きな転換期にさしかかっているからです。ここ一年をとってみても、中央快速線や東海道・山陽緩行線の201系化が完了したり、山手線にステンレスカー205系が初登場するなど、「快適な国電」を目指した車両改善が目立ちました。その一方では、かつて通勤国電の代名詞であった73系電車が最後の砦であった可部線・富山港線から、新性能国電のパイオニアである101系が28年間も走り続けた中央快速線から、それぞれ姿を消しました。また、各地から車両を集めたカラフルな4色電車が常磐快速線を走ったり、常磐緩行線の203系投入によって捻出された地下用103系が運転台取付などの大手術を受けて105系に変身して、新規電化の奈良・和歌山線や73系から置換えられた可部線を走り始めるなど、国鉄の厳しい財政事情をそのまま反映したような出来事もありました。そして今秋には通勤新線・川越線、来年には京葉線とその活躍場所を更に広げつつあります。こうした現状を私達は分担しあって調べました。その成果をごゆっくりご覧いただければ幸いです。 部長 吾郷孝文

てつろ 9号 目次

仙石線・・・・・・・・・・	2	尚	大阪環状線・・・・・・・・	12	良
山手線・・・・・・・・・・	3	健	桜島線・・・・・・・・・・	12	良
赤羽線・・・・・・・・・・	3	健	片町線・・・・・・・・・・	12	良
京浜東北・根岸線・・・・	4	吾	福知山線・・・・・・・・	13	尚
横浜線・・・・・・・・・・	5	吾	阪和線・・・・・・・・・・	13	和
中央快速線・・・・・・・・	6	良	関西線・・・・・・・・・・	13	良
青梅線・・・・・・・・・・	6	良	奈良線・・・・・・・・・・	14	良
五日市線・・・・・・・・	6	良	桜井線・・・・・・・・・・	14	良
東武線・・・・・・・・・・	7	健	和歌山・紀勢線・・・・	15	良
総武・中央緩行線・・・・	7	健	福塩線・・・・・・・・・・	16	吾
南武線・・・・・・・・・・	8	浩	可部線・・・・・・・・・・	16	健
鶴見線・・・・・・・・・・	8	浩	宇部線・・・・・・・・・・	17	吾
常磐快速・成田線・・・・	9	博	小野田線・・・・・・・・	17	吾
常磐緩行・千代田線・・・・	10	茂	筑肥線・福岡市営地下鉄	18	健
武蔵野線・・・・・・・・	10	博	北陸道中膝栗毛・・・・	19	和
中央西線・・・・・・・・	11	良	車両バラエティー・・・・	21	健
東海道・山陽緩行線・・・・	11	尚	テール・ランプ・・・・	24	

本文の読みかた

つぎのように構成されています。

- 1) 運転区間
- 2) 使用車両
- 3) 路線の性格
- 4) 見どころ
- 5) エトセトラ

てつる9号製作担当者

発行／吾郷孝文 編集・構成／守 良介 ワープロ・校正／今井正博

執筆／吾郷孝文（吾）・石井和仁（和）・伊藤 健（健）・今井正博（博）

嵯峨野茂（茂）・佐藤正尚（尚）・高橋浩司（浩）・守 良介（良）

カバーデザイン／佐藤正尚（表紙：国鉄205系・裏表紙：国鉄73系）

仙石線

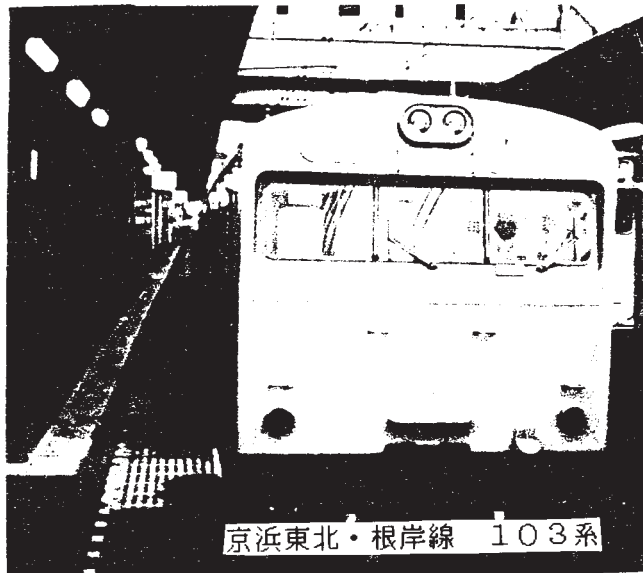
- 1) 仙台～多賀城～高城町～石巻
- 2) スカイブルーの103系4連、陸前原ノ町電車区（仙リハ）所属。かつては72系も使われていた。
- 3) 一応通勤路線のようである。と言うのは、車窓風景からはとてもそのようには見えないからなのである。東塩釜あたりまでは良いのだが、そこから先は山の中……。こちらで言えば、朝の下り横須賀線が箱根の山の中を走のようなものである。
- 4) 前述したような路線なのだが、特別快速が運転されている。
- 5) この路線のみどころは、なんと言っても日本三景の一つ松島と、かつてのアコモ改造車72系である。この車両は旧形国電モハ72-500、クハ79-300、クハ79-920の下まわりだけをいかし、ボディーを交換したものである。外観は103系ATC車からクーラーをとり去ったもので、つりかけモーターの音をうならせて走る姿は異様である。しかも103系は低運転台なので、一見古めかしい顔をしているのが103系、高運転台でステンレス帯を巻いた新しい顔をしているのが72系とややこしい。この車両、今回の改正で廃車となり、今度はボディーだけをいかして103系3000番台に改造し、今秋開業予定の通勤新線で再び働くことになっている。

山手線

- 1) 都心を環状運転してはいるが、山手線としての区間は品川～新宿～田端
- 2) ウグイスの103系10連、品川電車区（南シナ）または池袋電車区（北イケ）所属。話題の205系10連は、今のところ品川区のみ。
- 3) 都心のアシ。
- 4) 全線それぞれに“それなり”の趣がある。
- 5) あまりにも有名な路線なので、ここではあまり知られていないことを紹介する。
 - ①踏切の数…3ヶ所。目白～池袋間に2ヶ所、駒込～田端間に1ヶ所。どれも小さいので、よく見ていないと見過ごしてしまう。
 - ②営業成績…赤羽線といっしょに算出する。これは山手線が、品川～赤羽を本線、池袋～田端を支線として路線計画された名残り。

赤羽線

- 1) 池袋～赤羽
- 2) カナリヤの103系10連、池袋電車区（北イケ）所属。ウグイスとの混色もある。
- 3) 通勤路線
- 4) 何となく貨物線の駅のような雰囲気の板橋駅がよい。
- 5) 今秋開業が予定されている通勤新線（仮称）の一部となりそうなので、通勤路線としての活躍が現在にもまして期待される。以前は都心のヘリを走る地味な路線だったが、通勤新線が開業すれば注目を浴びるであろう。



京浜東北・根岸線

- 1) 大宮～赤羽～上野～東京～品川～横浜～磯子～大船
- 2) ブルーの103系10連、蒲田電車区（南カマ）、下十条電車区（北モセ）、及び蒲和電車区（北ウラ）所属。
- 3) 首都東京を南北に縦断する通勤通学路線。東海道、東北両本線の補完も果たす。
- 4) 東北・高崎・常磐・山手・中央・東海道・横須賀線、京浜急行本線・東急東横線と数多くの国・私鉄との併走が楽しめる。
- 5) 現在の京浜東北線の源は大正4年5月に開始された東京～高島停車場間の電車運転である。本来ならば現在の東京駅の開業日（大正3年12月）から運転するはずであったが、アメリカ製のパンタグラフが粗悪であったのと、路盤が十分に固っていなかったのとで5ヶ月も遅れるハメになったのである。

大正4年8月、高島町に二代目横浜駅が完成したので、仮ホームを廃止して新駅に乗り入れた。これによって初代横浜駅は桜木町と改称したが、その桜木町へは同年12月から乗り入れている。大正14年11月には東京～上野間の連絡線が完成したので、当時京浜線と呼ばれていた電車は田端まで運転されるようになった。更に昭和3年2月には赤羽まで、同7年9月には大宮までの電車運転が開始された。

同線はかつて田端～田町間を山手線と線路を共用し、しかも同じ小豆色の電車が走っていたので区別がつかなかった。そこで戦後まもない頃、両線の電車の車体にそれぞれ「京浜東北」「山手」という板をつけていたので「京浜東北線」という呼び名が定着した。

現在の根岸線は昭和12年に桜大線として計画されたが、戦争の為に工事は中断された。昭和34年に工事が再開され、昭和39年5月に磯子、45年3月に洋光台、48年4月には大船へと着実にレールを延ばしていった。磯子開通時には、日本最初の鉄道の一部で、それまで東海道本線の盲腸線であった横浜～桜木町間も根岸線になったので、根岸線は全線開通まで実に101年もかかったとも言えることができる。

京浜東北・根岸線の現在の主役である103系の投入は、山手線に次いで昭和40年11月から始まった。昭和49年から投入された先頭車はATC準備車となっており、昭和54～56年にかけてATCが取り付けられた。そして昭和56年12月から山手線と同時に大宮～蒲田間が、昭和59年1月から蒲田～大船間がATC化された。が、根岸線のATC化には幾つかの疑問点がある。まず第一にATCの使えない貨物列車が残ったために、ATC化されたにもかかわらず地上信号が残ったこと、そして大船駅に到着する南行電車や10番線発の北行電車が渡り線より駅側で減速運転を強いられるようになったこと。大宮駅では見られない現象である。これはおそらくカーブ上に渡り線があるという大船駅の配線のためであろうが、一日も早く解決してほしいものである。

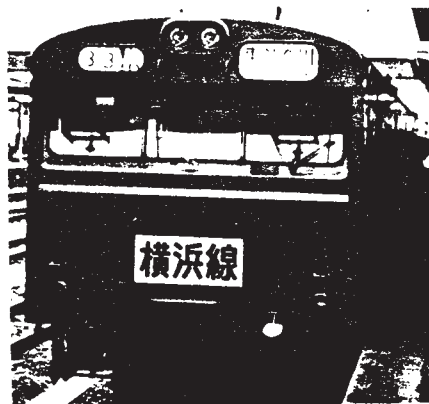
この春山手線にデビューした205系電車は、近いうちにブルーの帯をまいて京浜東北・根岸線にも登場すると思われる。そうなればこの線の魅力もいくらか増すであろう。

横浜線

- 1) 東神奈川～新横浜～町田～橋本～八王子（一部大船・磯子から直通運転）
- 2) ウグイス色の103系7連、蒲田電車区（南カマ）所属。
- 3) 東京につながる各国鉄・私鉄線の間を縦につないで走る通勤・通学路線。新幹線への連絡も重要な役割である。
- 4) 沿線の宅地化がめざましいが、田畑も多く見られる。
- 5) 明治41年9月、東神奈川～八王子間に横浜鉄道が開通した。この鉄道は、当時わが国有数の生糸・絹織物の産地であった群馬・埼玉・山梨・長野の各県から八王子に集められたものを、輸出港の横浜まで運ぶ目的で作られた、いわば日本のシルクロードである。しかしこのような重要な路線であるために、建設当初から、いつでも政府の買収に応じるという条件つきだった。開通してから僅か一年半後の明治43年4月には事実上国鉄が借り上げた形となり、大正6年10月1日に正式に政府に買収されて横浜線となった。

つい最近まで単線・非冷房・寄せ集め・本数が少ないといった、不名誉なイメージばかりが目立った同線だが、最近の改善ぶりには目をみはるものがある。複線化は八王子の2つ手前の相原まで完成しており、全線複線化まであと一息といったところである。車両面では、現在の主役103系の投入が昭和48年4月から始まり、昭和53年からは冷房車も入線、昭和54年10月に旧形電車72系との置き換えが完了した。しかし、その後しばらくの間は横浜線のラインカラーをブルーともウグイスとも言いかねるようだったが、現在では一部にブルーが残るものの、ほぼウグイスに統一された。また、冷房車も決して少なくはなくなった。

去る3月14日のダイヤ改正では、ひかり号の新横浜停車大幅増と東神奈川駅改良工事の完成によってかなり増発された。また根岸線乗り入れは時間帯・本数とも拡大され、日中には1時間に2本が大船まで来るようになったので、横浜市南・中心部から新幹線のリレー号的性格がはっきり位置付けられるようになった。同日、横浜市営地下鉄3号線も新横浜まで開通した。ライバル出現である。両線ともそれぞれ長所があり、「新横浜へ行くには〇〇の方がいい」と断定できない。これからが楽しみである。



横浜線 103系

中央快速線

- 1) 東京～新宿～三鷹～立川～八王子～高尾
- 2) オレンジの201系10連、三鷹電車区（西ミツ）、武蔵小金井電車区（西ムコ）及び豊田電車区（西トタ）所属。
- 3) 日本有数の通勤路線。ラッシュ時と日中の乗客数の差が大きい。
- 4) 沿線の桜並木が美しいが、その他はいたって単調である。
- 5) 三鷹までの線路別複々線は、複々線化の悪例として有名であり、中野駅の線路配線は、日本最悪といっても過言ではない。更に新宿～高尾間は中距離電車と線路を共有するため、特別快速待ちと合わせて15分待ちという快速電車など、とても国電とは思えない。現在建設中の三鷹～立川間の複々線工事は、少々遅すぎた感じである。

青梅線

- 1) 立川～拝島～青梅～奥多摩
- 2) オレンジの103系3～7連、武蔵小金井電車区及び豊田電車区所属。（快速は中央快速線と同じ）
- 3) 青梅までは通勤路線、青梅から奥多摩は観光路線の姿を呈している。運転本数も青梅から先は半分以上となってしまう。
- 4) 起点の立川が標高80m、終点奥多摩が標高343mであるから、263mも登る他に類を見ない山岳国電であり、実に起伏に富んでいる。その中で軍畑鉄橋は一見に値する。
- 5) この線は旅客輸送だけでなく、奥多摩駅から出される石灰石輸送も重要なやくわりである。

五日市線

- 1) 拝島～武蔵五日市
- 2) 青梅線と同じ。
- 3) 武蔵引田駅の南1.6kmの所に「東京サマーランド」がある。
- 4) 特になし。
- 5) 五日市線は最近になってようやく通勤圏に入ったようだ。しかし全線単線で日中30分間隔の短い編成の列車をみると、のどかな風景とあわせて、東京のはしっこを感じさせる。もともとの路線は、立川～五日市間であったが、昭和19年10月に戦時体制下の不要不急路線として休止となり、その結果として起点が拝島となってしまったのは、不幸としか言いようがない。

東西線（中央・総武線）

- 1) 三鷹～中野～高田馬場～大手町～浦安～西船橋（平日の朝夕は津田沼まで延長）
- 2) 301系または103系1200番台7～10連、三鷹電車区（西ミツ）所属。
営団5000系の方が多い。
- 3) 通勤路線
- 4) 西船橋～南砂町間の地上区間は眺めがよい。
- 5) この路線は、その名の通り東京を東西に横切り、半蔵門線を除くすべての地下鉄に一回ずつ接続する。また、地上区間の西葛西～南砂町間にある橋梁は1236mで私鉄線最長を誇る。そして地下鉄としては珍しく、快速運転がある。

中央・総武緩行線

- 1) 千葉～西船橋～錦糸町～秋葉原～御茶ノ水～新宿～中野～三鷹
- 2) 黄色の101系103系または201系10連、津田沼電車区（千ツヌ）及び中野電車区（西カノ）所属。
- 3) 三鷹～御茶ノ水は中央線快速、千葉～錦糸町は総武線快速（横須賀線の延長）の補完的役割。御茶ノ水～錦糸町だけがこの線のオリジナル。
- 4) 御茶ノ水駅付近は、いかにも都心を走っているといった感じでよい。
- 5) 従来この線の列車は「汚ない、夏暑い、のろい」と三拍子揃った良くない線だったが、最近では汚なく（老朽化した）夏暑い（冷房のない）101系から、中央線快速よりの103系冷房車や新製投入（一部は中央線快速より）の201系への置き換えにより、だいぶイメージがよくなってきた。

ただ、並走する快速線の補完というこの線の性格上、快速の止まらないような駅にも止まらねばならない。そのため平均駅間距離が1.5km弱で、列車は走ったと思ったらすぐ止まるような状態で、とうていスピードアップは望めない。

乗客の大半がすぐ次の快速停車駅で降りてしまう。従って全線通して、いや、快速停車駅から次の快速停車駅まで乗る人などモノ好き以外にいる訳ない。また、昼間やラッシュ時はけっこう乗っているが、その他の時間はあまり客は乗ってこない。皆快速に乗ってしまうのだ。ひどいのが日曜夕方新宿～御茶ノ水間。以前、ほとんどジョーダンで乗ってみたが一車両独占。まったくひどい。そしてその横を満員の中央線快速が何本も通り過ぎていった。

そんなこの線も水道橋駅近くに後樂園球場があるので、プロ野球のある日は混む。但しそれも次の快速停車駅まで。

以上のように、車両の改善は進んでいるものの、並走する快速線に乗客を奪われているというのが現状である。つまり大低座れるということで、沿線に用があり時間の許す限り、ゆったりと座って行つてはどうでしょう。

南武線

- 1) 本線：川崎～尻手～武蔵小杉～武蔵溝ノ口～登戸～立川
支線：尻手～浜川崎
- 2) カナリヤの101・103系6連、オレンジとの混結が多い。支線ではカナリヤの101系2連。中原電車区（西ナハ）所属。
- 3) 川崎・立川近辺の通勤通学及び石油、石炭、石炭石などの貨物輸送。
- 4) 風景極めて悪く、空気も甚しく汚れている。また、乗客のマナーも悪い上、車両の乗りごこちも悪い。
- 5) 南武線は、川崎市を東西に貫いている。その姿は「うなぎの寝床」と呼ばれている川崎市の背骨の様に見える。そしてこの背骨の端は県内屈指の公害指定地である川崎から、東京都内でも指折りの田舎である奥多摩方面（立川止まり）へと延びている。また、この背骨には横に飛び出している小骨（私鉄線）が多い。（武蔵小杉・武蔵溝ノ口→東急：登戸→小田急：その他に京王線、国鉄武蔵野線など）。

南武線の車両は実に汚れている。これは乗客のマナーも理由の一つだが、南武線の車両自体に問題がある。他線からの移籍車両が多いのだ。車両の色彩が豊かなのは、ここに理由がある。

鶴見線

- 1) 鶴見～浅野～武蔵白石～浜川崎～扇町、武蔵白石～大川、浅野～海芝浦
- 2) カナリヤの101系3連（大川支線は茶色のクモハ12単行）、弁天橋電車区（南テシ）所属。
- 3) 京浜工業地帯への通勤客及び貨物の輸送。
- 4) 京浜工業地帯の中を通るため、工場への引き込み線の様な雰囲気がある。また、貨物の積み出しのためか、海に近い駅（海芝浦など）もあり、変化に豊んだ路線である。
- 5) 鶴見線は、首都圏の国鉄路線でも異色の存在である。（①・京浜工業地帯の中を走る路線であること。：②・各駅が無人化されていること。：③・支線が多いこと）

鶴見線は、鶴見駅の西口の方にある鶴見線専用ホームから出ている。これは他のホームと違い、高架のホームである。そして鶴見駅は、鶴見線では実に珍しい、駅員がいる駅である。

浅野駅は、鶴見から4つ目の駅である。ここまでの途中は工場への引き込み線が多い。なお、ここからは海芝浦支線が出ている。海芝浦駅は日本一海に近い駅として有名で、一度行ってみる価値のある所である。

武蔵白石からは大川支線が出ている。この大川支線には、日本で唯一クモハ12形電車が走っている。写真をとるため、遠くからわざわざ来る人もいる。ただし、乗ることは薦めない（すごくゆれる）。

南武線の浜川崎支線と接続している浜川崎をすぎると、工場の中へと進んで行くことになる。終点・扇町駅の周りは、工場や倉庫だらけである。

常磐快速・成田線

- 1) 常磐快速：上野～松戸～柏～我孫子～取手
成田線：（上野～）我孫子～湖北～成田
- 2) エメラルドグリーンの103系（1000番台もあり）10連、松戸電車区（北マツ）所属。成田線には千ツヌの113系6連もはいる。
- 3) 都心への通勤・通学路線。今は筑波万博関係の輸送もさかん。
- 4) 取手駅手前の利根川の景色はなかなかである。
- 5) 常磐快速線は、明治29年12月25日に三河島・松戸・天王台以外が開通し、明治38、30、昭和46年に残り3駅がそれぞれ開業した。昭和11年12月に松戸まで、24年6月に取手までが電化、輸送力が強化された。

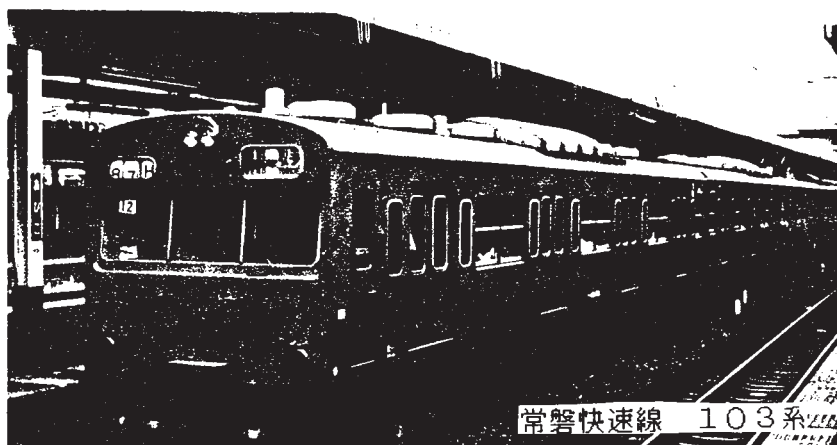
「千葉、茨城を通るのでがらがらだろう」と思う方もいるかもしれない。車窓風景は期待（？）をうらぎらないが、混雑度は時間や上り下りによっても違うが、朝の横須賀線並のときもある。これは急速な住宅化により、沿線が東京のベッドタウン化されたためで、今なお増化傾向にある。

この線で最も新しい駅は昭和46年4月20日開業の天王台駅で、両隣の駅より80年近く遅れての開業である。この駅は緩行線が取手まで開通することを見こしてつくられたが、線路増設について地元の反対が強く、快速電車を停車させるという約束で増設工事が完成し、快速線の駅となった。

一方の成田線であるが、景色は更に田舎くさく（失礼！）なる。しかも全線単線の上車内もがらがらである。明治34年の開業で電化は昭和48年9月であるが、とても主都圏の路線とは思えない。

と言っても乗る駅からは乗るもので、湖北～我孫子間ではなかなか座れない。湖北の周囲には高校、団地、ゴルフ場などがあり、そのための乗客がほとんどである。成田空港への足としては全く話にならない。

この線も沿線の宅地化が進み、乗客が増えてきている。これからが楽しみな線である。



常磐緩行・千代田線

- 1) 取手～松戸～緩瀬～代々木上原（緩瀬～代々木上原は千代田線）
- 2) 103系1000番台及び203系、松戸電車区（北マツ）所属。
他に営団6000系、小田急9000系。
- 3) 千葉県北部の郊外と東京を結ぶ大動脈。
- 4) 今秋姿を消す103系1000番台やステンレス車両の203系の走る唯一の路線。
- 5) 常磐緩行線は、取手～代々木上原間で千代田線と相互運転をし、平日の一部に限り千代田線電車が取手～本厚木間、小田急電車が本厚木～緩瀬間を直通運転している。したがってこの線は通勤路線として欠くことのできない存在なのである。緩行線のメリットは、快速線にはない千代田線への乗り入れ体制だろう。最後に千代田線について少しふれたいと思う。千代田線は、代々木上原から表参道、霞ヶ関、大手町などを経て緩瀬に至る地下鉄線である。

武蔵野線

- 1) 府中本町～新座～南浦和～三郷～西船橋の71.8km
- 2) オレンジの103系6連、豊田電車区（西トタ）所属。（実際には東所沢電車区をネグラとしている。）
- 3) 山手の外環状線として、東京方面への通勤・通学路線の性格をもつが、貨物輸送もありと多い。
- 4) 全線にわたって高架もしくは半地下なので車窓風景はすずめかねるが、荒川橋梁は国鉄在来線最長（北朝霞～西浦和間、1290m）を誇る。
- 5) 武蔵野線は、昭和48年4月1日に府中本町～新松戸間、昭和53年10月2日に新松戸～西船橋間が共に電化開業した。七本の貨物支線（新小平～国立、西浦和～与野、南流山～北小金、南流山～馬橋、鶴見～府中本町、梶ヶ谷貨物ターミナル～尻手、新秋津～国鉄西武分界点）をもち、本当の起点は鶴見である。最近ではこれらの支線を利用した臨時列車（新幹線暫定開業時の大宮行、今年のエキスポライナー）もある。また、乗り換え駅と北府中を除く全駅に、関東では珍しい自動改札方式が採用されているが、これには賛否がわかれている。

日曜にこの線に乗ると、とても混んでいることがあるが、それはほとんどが競馬場へ行く人たちである。東京競馬場、中山競馬場がそれぞれ北府中、船橋法典の近くにあるため、特に船橋法典には専用の臨時出口があるくらいである。

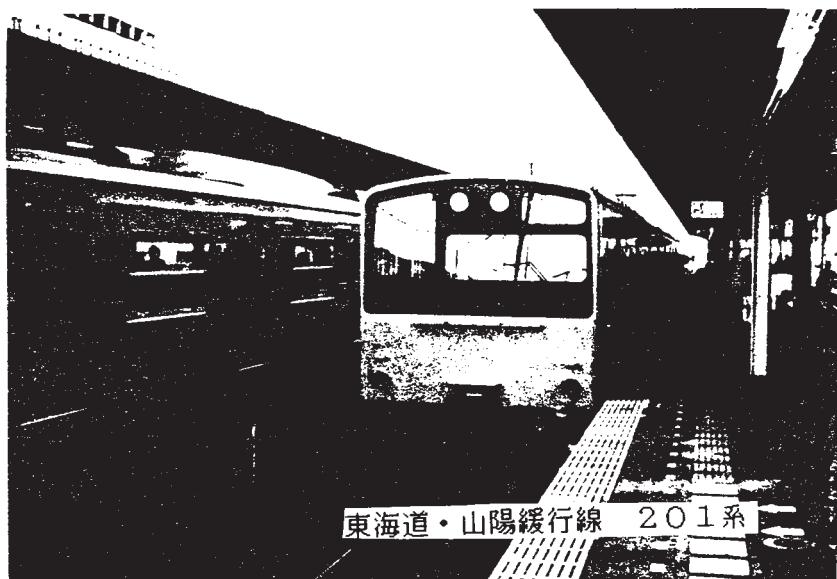
武蔵野線開通後、沿線の宅地化が進んだが、特に東川口などでは付近の急速な発展に行政の対応がついてゆけず、問題になっている。これが武蔵野線にとってこれからの課題であろう。

中央西線

- 1) 瑞浪～多治見～千種～名古屋
- 2) スカイブルーの103系6連、神領電車区（名シン）所属。
- 3) 名古屋への通勤路線
- 4) 古虎溪、定光寺の溪谷美は他線を圧する。
- 5) この線の103系は数は少ないが、113系（湘南色、名シン）と共に活躍中である。そして103系としてはおそらくここだけサボ入れがあり、実際使用している。前面表示は「中央線」か、若しくは埋め込んである。

東海道・山陽緩行線

- 1) 京都～大阪～神戸～西明石
- 2) スカイブルーの201系7連、高槻電車区（大タツ）及び明石電車区（大アカ）所属。
- 3) 京都～西明石間は98.7kmと通勤形の走行区間としては最長を誇り、又、唯一スカイブルーの201系の走るところでもある。
- 4) 全区間方行別の複々線なので、配線が複雑でおもしろい。
- 5) ここにしか走っていないブルーの201系。一両だけ異端児がいたのをご存じだろうか。それはクハ201-67（大タツ）で、正面下部のステップの位置が他の車より上部についていた。しかし最近改造され、残念ながら（？）普通の位置に戻されてしまった。これらの201系におされて103系はどんどん放出されてゆき、今年3月の改正では全車201系化された。103系の行き先は？というと大阪環状線、片町線、関西線へと散っていった。他線区へ行ってもがんばってほしいものである。



大阪環状線

- 1) 大阪～西九条～天王寺～京橋～大阪（環状運転）
- 2) オレンジの101・103系6または8連、森ノ宮電車区（大モリ）及び淀川電車区（大ヨト）所属。快速運用の113系もはいる。
- 3) 天王寺を境に、都市近郊線の接続の多い東側は西側に対して利用客は2～3倍、運転本数も約2倍である（山手線と違い区間運転が多い）。また沿線風景も西側は港と工場、東側は住宅密集地と繁華街というように全く趣きが違う独特のものである。朝夕は通勤通学路線として、日中は買物客等の足として活躍している。
- 4) 大正～芦名橋のととてもめずらしい形をした木津川橋梁や、新今宮あたりで顔をだす通天閣、森ノ宮～京橋にかけて見える大阪城公園あたりだろうか。
- 5) 大阪環状線は昼間関西線快速電車の大阪延長運転を行っている。（その他時間帯は湊町止まり）天王寺～大阪間は快速運転（新今宮、弁天町、西九条に停車）だが、大阪駅南満方に引き上げ線がないため、天王寺まで各駅停車として延長運転をしているのがユニークである。

桜島線

- 1) 西九条～桜島
- 2) オレンジの101・103系6連、淀川電車区（大ヨト）所属。
- 3) 工場街を通るのでやはり朝夕は混雑するが、日中は閑散としている。
- 4) 安治川口可動橋は、電化路線では全国でここだけである。
- 5) 小松島線の廃止により、この線は日本一短い路線となった（4.0km）。

片町線

- 1) 木津～長尾～四条畷～京橋～片町
- 2) オレンジの103・101系6連、淀川電車区（大ヨト）所属。木津～長尾間の非電化区間では奈良運転所（天ナラ）の気動車を使用。
- 3) 沿線の北河内地域は大阪の鬼門といわれ住宅開発が進まなかったが、近年の人口増で沿線開発も進み、通勤通学路線としての色彩がますます強くなってきた。今年3月の時刻改正で長尾～片町の運転本数が増え、より使い易くなった。
木津～長尾は非電化単線ということもあって近鉄京都線に客をとられがちであり、1日16往復（休日は14）というさみしさである。しかし、京阪電鉄の不動産部門が長尾～大住間に分譲住宅の建設をはじめ、新駅設置も決まったようで、将来は決して暗くはない。
- 4) 徳庵にある近畿車両。国鉄はもちろん、いろいろな私鉄の車両がみられる。
- 5) 片町線は関西最初の電化線でありながら近代化が著しく遅れていたが、現在長尾～片町間のほとんどの駅で自動改札機が導入され、近代的路線に成長している。

福知山線

- 1) 大阪～宝塚～三田～篠山口～福知山（電車走行区間は大阪～宝塚）
- 2) カナリヤの103系6連、宮原電車区（大ミハ）所属。他にも気動車、客車あり。
- 3) 宝塚までは通勤路線だが、そこから先はただのローカル線。
- 4) 宝塚以遠の武庫川沿いの区間は、別世界のような静かさである。
- 5) （ここでは大阪～宝塚のみとりあげる）

朝夕のラッシュ時はともかく、デertimeは4～5%の乗車率というしまつ。宝塚以遠の人は宝塚で阪急に乗り換えて大阪へ向かう。国鉄の方が4～12分早いものの、運賃が阪急の210円に対し430円。あまり前途は明るくはなさそうである。

阪和線

- 1) 天王寺～堺市～鳳～和泉砂川～和歌山：鳳～東羽衣
- 2) ①スカイブルーの103系8連（普通・区間快速、たまに快速用）
②白にスカイブルー又はオレンジのストライプの113系（快速用）
どちらも日根野電車区（天ヒネ）所属。
- 3) ほとんど通勤路線。紀州路への橋渡し路線でもある。鳳以北とそれ以南とでは前者の方が2～3倍利用客が多く、運転本数も倍違う。関西らしく、南海鉄道がほぼ同じ区間を並走していて、大阪と和歌山の間で客のとりあいをしている。
- 4) あまりない。無理して探しても紀ノ川の景色くらいだろう。
- 5) 阪和線では、全国で唯一区間快速の運転が行われている。これは、運転本数の多い天王寺～鳳間を快速扱いし、他の区間で普通扱いにするものである。

鳳～東羽衣の枝線は一区間だけ。この区間は将来、関西新空港との接続路線として利用される公算が大きい。今後の発展が楽しみである。

関西線

- 1) 木津～郡山～天王寺～湊町、日中は大阪環状線への乗り入れも。
- 2) ①ウグイスに前面警戒色ラインの103系6連（普通）
②灰色に赤ラインの113系6連（快速）
どちらも日根野電車区（天ヒネ）所属。
- 3) 大阪方面への通勤路線。
- 4) 三郷～柏原の大和川の溪谷がすばらしい。久宝寺は、上下ホームの間に竜華機関区と操車場があるので、ホーム同士が離れてしまっている。
- 5) 各駅の日中1時間の列車本数は、奈良～法隆寺4本（うち3本快速）、王寺7本（同）、三郷・河内堅上4本、柏原～平野7本と、大都市近郊の路線としてはかなり少ない。これも並走する近鉄へ客足が流れている為であろうが、あまりにもお粗末である。もう少し改善できないものであろうか。

奈良線

- 1) 京都～宇治～木津～奈良（但し、木津～奈良は関西本線）
- 2) クリームに朱色のラインの105系2～4連、奈良電車区（天ナラ）所属。
- 3) ラッシュ時には京都口を中心に乗客が流れる、通勤路線である。日中でも乗客は意外に多く、α列車が数本設定されているが、観光客の利用となると皆無に等しい。
- 4) 宇治川橋梁と木津川橋梁を渡る時、雄大な流れを眺めることができる。
- 5) 現奈良線京都～稲荷間は旧東海道線で、旧奈良線は現近鉄京都線のコースを通過していたが、大正10年8月に東海道線の線路変更工事が完成し、現在の形となった。東海道線時代の稲荷駅のランプ小屋が構内に現存しており、国鉄最古の建物として準鉄道記念物に指定されている。

奈良線は並走する近鉄京都線に乗客を奪われている。昨年の電化によって本数増、スピードアップをしたが、単線の為近鉄には到底及ばない。せめて、今春設定されたα列車の存続を願うばかりである。

桜井線

- 1) 奈良～天理～桜井～高田（列車は王寺まで直通）
- 2) ①クリームに朱色のラインの105系2または4連、奈良電車区（天ナラ）所属。
②関西快速色の113系4または6連、日根野電車区（天ヒネ）所属。
- 3) 朝夕は大阪方面への通勤客が多く、湊町行の直通快速もあるが、日中はごく普通のローカル線である。ただ、天理教の聖地、天理が沿線にあるので、天理教大祭日にはそれこそ何万人もの人が団体列車等でおしよせるため、この駅は団体列車専用ホーム1面と11本の留置線をもっている。また、並行して近鉄が走っているため、料金他すべての面でまけている桜井線は乗客数がのびなやんでいる。
- 4) 大神神社の御神体の三輪山や、大和三山を一望できるが、興味のない方には退屈な路線かもしれない。
- 5) 畝傍はその昔橿原神宮参拝の最寄駅としてにぎわったが、現在は近鉄橿原線にその足をとられすっかりさびれているが、皇族専用の貴賓室が往時のなごりをとどめている。なお、105系電車は桜井発京都行（奈良線経由）のα列車のみである。



和歌山・紀勢線

- 1) 王寺～五条～橋本～和歌山～和歌山市（和歌山～和歌山市は紀勢線）
- 2) 桜井線と同じ。
- 3) 乗客が王寺、橋本、和歌山（市）の3つへむかう流れに別れるのが特徴で、全線通しての乗客はかなり少ないものと思われる。朝夕のラッシュを除くと、閑散としたローカル線ムードである。
- 4) 北宇智のスイッチバックが筆頭にあげられる。105・113系の走る所ではここだけである。五条からは、紀ノ川の河岸断丘上を走っていくが、広々とした川の流れ以外さして見えるものもない。
- 5) 隅田八幡宮、真田幸村のひそんだ九度山など歴史上重要な場所が沿線に多くあり、観光客も多く来訪する。なお、113系は五条までの運転である。

余談ではあるが、以前和歌山線と紀勢本線（和歌山～和歌山市）はひとつづきの路線であったせいか、現在同一ホームから発着する。紀勢本線の終点和歌山市駅は、国鉄の駅ではなく、南海電鉄の駅である。



奈良・桜井線 105系（4ドア車）

福塩線

- 1) 福山～万能倉～府中～上下～塩町（但し電車走行区間は福山～府中のみ）
- 2) 黄色に青帯の105系2連または4連、府中電車区（岡フチ）所属。
- 3) 電化区間の福山～府中は、広島県第二の都市福山の近郊路線としての性格が強い。
- 4) 電化区間の沿線には民家がわりと多いが、車窓から芦田川を望めるところがある。
- 5) 福塩線の前身、両備軽便鉄道は大正3年、両備福山～府中町間に開業し、昭和2年に電化された。その後昭和8年に国鉄に買収され福塩南線となり、昭和13年に全線開通した。電化区間ではつい最近までスカ形・70系電車（4連）が活躍していたが、昭和56年3月に105系（2連・TcMcまたは4連・TcMTMc）に置き換えられた。この105系のうち、4連に連結されていた中間車（モハ105、サハ104）は59年夏～秋にかけての可部線新性能化の際の車両需給の関係で先頭車化改造されたのでこの2形式は消滅してしまった。これにより福塩線105系は全て2連となり、多客時にはこれを2本つないで4連としている。また府中以北の未電化区間を走っている気動車も一日2往復、架線の下を走り福山まで乗り入れてくる。なお、電化区間はともかく未電化区間は沿線人口が少なく利用状況が悪いため、福塩線は第3次廃止対象路線となっている。

可部線

- 1) 広島～横川～可部～三段峡（電化区間は可部まで）
- 2) オレンジの105系2・4連、広島電車区（広ヒロ）所属。他にキハ40系。
- 3) 可部までは広島のベッドタウン化が進んでいるが、その先は典型的なローカル線。
- 4) 上八木～中島間にかかる太田川橋梁が、絶好の撮影地として有名。
- 5) 非電化区間はあまりパツとしないのでここでは省略する。

当線は昨年10月末まで73系電車が活躍し旧型国電ファンに人気があったが、現在では105系に置き換えられてしまい人気はイマイチである。その105系も各地からの寄せ集めを改造したもので、新車ではない。昨年の6～10月まで73系と105系の両方が活躍していたが、奈良・和歌山線電化用の105系によって徐々に73系を追い出していった。その頃の色は73系がウグイスにオレンジの警戒色、105系はオレンジ、クリームに朱の帯、黄色に青帯の3種、つまり全く色の異なる4種類の電車が同一線区で活躍していたのだ。105系同士は混結できるので混色編成もたびたび見られた。しかし、置き換えが完了した現在では全車オレンジとなってしまった。

105系化が完了してファンからは注目されなくなったが、沿線の宅地化は着実に進み、電化区間の前途は揚々である。

宇部線

- 1) 小郡～阿知須～宇部岬～宇部新川～宇部
- 2) 朱色の105系2連または4連、宇部電車区（広ウへ）所属。
- 3) 工業都市宇部の通勤・通学路線。
- 4) 常盤付近では、周防灘の眺望が素晴らしい。
- 5) 宇部線は宇部軽便鉄道として大正3年に宇部～新川間が開通し、大正10年に宇部鉄道と改称、その後の大正14年に小郡まで開通している。昭和5年に電化され、昭和16年に現在の小野田線の一部となっている宇部電気鉄道を合併したが、戦時中の昭和18年に国有化された。昭和27年に宇部新川（当時は宇部）～岩鼻間のルートが変更され、藤曲を通っていたのが現在のように居能を通るようになった。この際藤曲～岩鼻間は廃止されたが、宇部新川～藤曲間の路線は現在でも宇部電車区への引込線として使われている。この線に関連して特筆すべきことは「宇部」という駅名の変遷である。宇部線の国有化以前は現在と同じように山陽本線に宇部、市の中心部近くに宇部新川となっていたが、国有化の際に宇部が西宇部に、宇部新川が宇部に改称された。昭和39年の秋に元のとうりに戻されたが、混乱を防ぐために2つの駅の改称を半月ほどずらしたので、その間宇部駅は存在しなかったことになる。
宇部線の車両は昭和56年3月に戦前形のクモハ41やクハ55などから105系に置き換えられた。また105系の他にも九州からの401・403・415系（ローズピンクで4連）も乗り入れている。

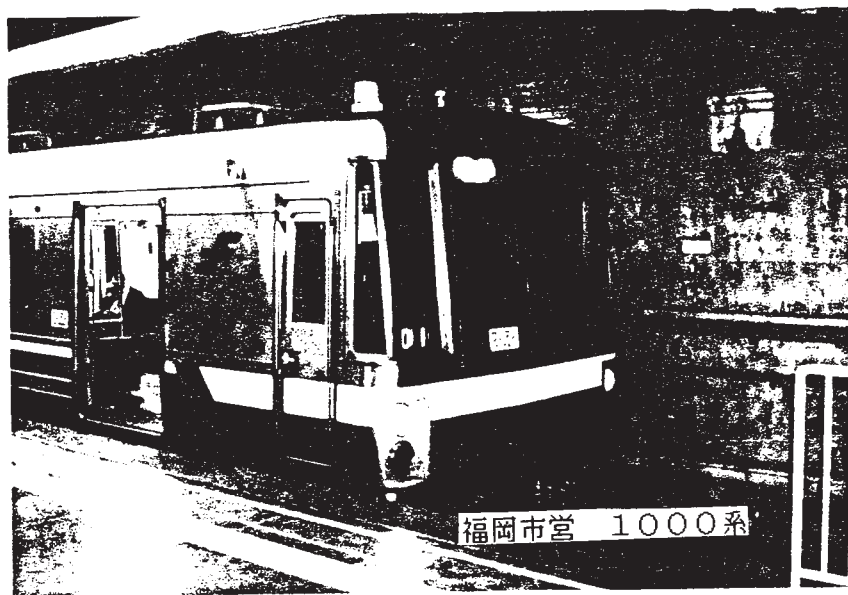
小野田線

- 1) 居能～雀田～小野田、雀田～長門本山
- 2) 朱色の105系2連、宇部電車区（広ウへ）所属。
- 3) 宇部線と似た感じだが、こちらの方が利用状況は悪い。
- 4) 居能～妻崎間の厚東川の鉄橋はわりと長く、見はらしもよい。
- 5) 小野田線の前身は大正4年に開業した小野田～セメント町（現在の小野田港）間の小野田軽便鉄道と昭和4年に開業した居能～雀田間の宇部電気鉄道との2つからなる。前者は大正12年に小野田鉄道と改称、後者は昭和12年に雀田～本山（現在の長門本山）間を開通させた後の昭和16年に宇部鉄道に合併されたが、いずれも昭和18年に国有化され、昭和22年に全通している。現在居能発着の列車は1本もなく、全て宇部新川へ乗り入れている。また枝線の雀田～長門本山間には、現在残っている唯一のクロスシートの旧形国電であるクモハ42（茶色で前面窓下に黄色の警戒色）が単行で走っていて、旧国マニアの人気を集めている。この車両は昭和8年製、車体はリベット打ちで、京阪神間で私鉄に対抗するために作られたものだが、代替車がないために東の鶴見線大川支線のクモハ12と同様、もうしばらく活躍しそうである。

筑肥線・福岡市営地下鉄

- 1) 西唐津～唐津～虹ノ松原～筑前前原～姪浜（ここより地下鉄）～（地下鉄）博多
- 2) 国鉄：水色にクリーム帯の103系1500番台6連、唐津電車区（九カラ）所属。
福岡市営地下鉄：銀色に白と青の帯の1000系6連。
- 3) いわゆる地元のアシだが、名所『虹ノ松原』を控えるため、観光路線ともいえる。
- 4) 何といっても『虹ノ松原！！』これしかない。
- 5) 筑肥線は、昭和58年3月25日に唐津付近の経路変更、姪浜～博多間の廃止を行ったうえで、姪浜～唐津～西唐津（唐津～西唐津は唐津線の一部）を直流電化した。また、姪浜～博多間廃止の代償として国鉄電車は姪浜～博多間を福岡市営地下鉄（以後、地下鉄と略す）に、地下鉄電車は姪浜～筑前前原間を国鉄に乗り入れることにより、相互乗り入れを開始した。（筑肥線の残り伊万里～唐津間は非電化のまま。筑肥線は博多方面と伊万里方面の二つの別な路線のようになっており、直通列車は一本もない。）

西唐津～唐津間は103系電車ばかりでなく、佐賀からくる唐津線の気動車も来る。しかし、どちらも列車本数はあまり多くない。尚、西唐津には筑肥線電車の基地がある。唐津より103系電車だけとなる。ここで折り返す電車がが多いので、列車本数は増える。名所“虹ノ松原”は、言葉では言い尽せない程素晴らしい。虹ノ松原駅は松原の脇にあるが、少し博多方に走れば海岸線に沿い、とにかく一見する価値あり、という景色が続く。筑前前原より地下鉄電車も加わり、いっそう列車本数が増す。姪浜より地下鉄に乗り入れ、終点博多に到着。焼き物の町“唐津”から観光地“虹ノ松原”を経て、ベッタタウンを通り抜け、着いた所は大都市福岡（博多）。所要時間1時間半弱。今後ますます発展の期待される、筑肥線の旅でした。



昨年8月25～27日と周遊券を使って北陸方面へ行きました。参加したのは、当時高2の部員13名（うち先発隊2名）と顧問の青木先生です。

stage1: 8月25日

大船6:48発の185系電車で出発。熱海、三島、浜松と電車乗り継ぎ、名古屋で13:00発の「のりくら3号」に乗り換えました。

高山本線の美しい風景を見ながらスタンプや下車印を押しているうちに知りあった38歳位の元気なおばさんとその家族と話をしているうちに、高山に到着。この家族ともここで別れて改札口へダッシュ！無事スタンプを押したはいいが、改札がこんでいて通れない。発車の時刻は迫ってくる。なんとか通り抜けて再び列車へダッシュ！乗ったか乗らないかのうちに（まにあっただから乗ったんだろーが）ドアがピシャリ！あぶなかった。図々しくも車掌さんに乗車証明をしてもらったり（ドーモありがとう！）しているうちに、18:12富山着。ここで前日から北陸入りしていた先発隊の2人と合流し、特急で高岡へ。ここから城端線の客車ドン行で砺波へ。駅前のビジネスホテルに泊まる。なお砺波は焼鳥がおいしい。

stage2: 8月26日

旅行中は早くに目が覚めてしまう。さすがに空気がうまい。

DE10に引かれた客車（昨日と同じ）に乗り、なんだかんだ（おちゃのみず…）騒いでいるうちに終点城端。写真を撮り、下車印、スタンプを押して乗ってきた列車で折り返し高岡へ。氷見線の気動車に乗り換え。列車撮影の超有名地、雨晴海岸を右手に見ながら、終点氷見。まいどのことながら下車印とスタンプを押して、入場券を買ったり、写真を撮ったりしていた。

この線も折り返しで高岡へ。特急雷鳥に乗って福井へ。途中金沢で昔の教え子に会う為に青木先生が降りたことなど誰一人として気にしていない。

福井から越美北線の気動車に乗り込む。針葉樹林やダムが多い景色を見ているうちに、列車は一つの長いトンネルへ。このトンネルは昔作業員を人柱として埋めた、など言うことはおそらく無い、荒島トンネル（5251m）で、この中に入るといままですら暑かったのが涼しいを通りこして寒いくらいだった。

もう一つ大きなトンネルを抜けると、そこには水を溝々と湛えた九頭竜湖が眼下に広がらない（約4kmも離れている）九頭竜湖駅に到着。隣のバスセンターで入場券を買ったりして、またまた折り返しで福井へ。糸魚川行の普通電車で一路富山へ。もちろん金沢で再び乗り込んできた青木先生などは全く気にせずに富山着。ホテルに荷物を置いたあと、あろうことかなかなか、なんと青木先生が全員にカツカレーをごちそうしてくれたのだ。どーもごちそうさまでした。

食事がおわれればあとは自由行動。何人かが富山市電に乗り込んでいったが、感動しっぱなしだった、とのことだ。

stage 3: 8月27日

先発隊の2人は富山港線の始発電車へ、その他の何人かは市電へと、早朝から騒々しい。荷物をまとめて全員で富山港線へ。行きはがらがらだったが、帰りは地元の高校生で一杯。かわいい女の子がいなかったのは残念だったが、富山にもどって直江津行の客ドンに乗り込む。

直江津で新潟行に乗り換えなのだが、あの有名な“直江津事件”はここで起こったのだ。羽田啓之君と本名をあげるなんてとてもできない某君が、4分という短い時間のあいだにキオスクでフィルムを買って釣銭をもらっている間に電車が発車。本隊の方は大騒ぎで「某君がいない」と車内を探しまわったり、時刻表を見ながらどっちへ行ったか、この電車に乗ったんじゃないかとてんわやんわ。たぶん信越線の普通電車に乗っただろうとの判断を下し、長岡駅到着してすぐ長野駅へ電話。駅間の連絡専用の電話まで使わせてもらって某君をつかまえ、半分脅迫で高崎でこちらの乗る急行にのるようにさせ一件落着。長岡、長野両駅の駅員のみなさま、本当に御迷惑をおかけいたしました。

さて本隊の方は安心して佐渡4号に乗って家路についたのだった。

stage 4: おわりに……

原稿用紙30枚のものを5枚程度まで縮めたので、列車内の様子などを書くことができませんでしたが、いかがでしたでしょうか。もっと書きたかったのですがページ数の都合でほとんど書けませんで（み～んなピンボが悪いんや）、作者がみてもつまらない文章でした。

ところで先発隊の旅程ですが、23日は首都圏をまわり、24日は信楽線などに乗ってから石動へ行き、急行立山で夜を過ごした後直江津へいき、氷見線に乗ってから本隊と合流したそうです。筒石駅のまわりはいい人が多く、景色も最高！とベタボメでした。

原稿：石井和仁

打つ時に全く違う文章にした人：

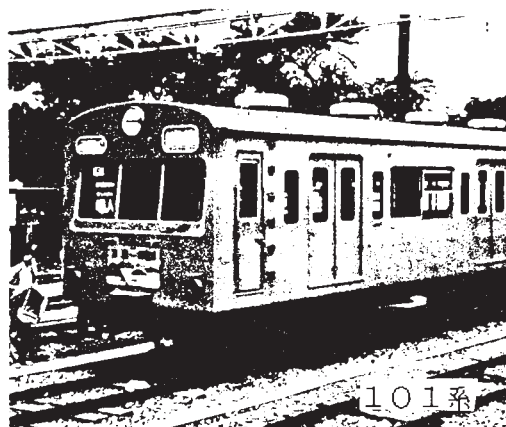
バビロニア文明人孤独猫浩子with LUM on VF400Fこと(?)今井正博



車両バラエティー

101系 昭和32年登場

国鉄新性能電車のパイオニア。これ以前に登場した国鉄電車とは動力装置を中心に大きく異なり、この電車の基本技術は現在製作される国鉄電車（通勤型から特急型まで）にも生かされている。冷房車は改造によるもの。近年老朽化が進み、廃車されるものや事業用車などの改造のタネになるものが多くなってきて、使用線区が限られてきている。



201系 昭和54年登場

「省エネ電車」のキャッチフレーズで先ず中央快速線に登場した。オレンジ色の車体に真っ黒の履面をかぶったような前面は新時代の電車の到来を感じさせるものであった。機構的にもブレーキ装置、台車を中心に改良がなされ、乗り心地も極めて良くなった。中央快速線、関西の東海道・山陽緩行線の二線区は完全に他形式を追い出し、それぞれの路線のイメージアップをはかっている。

この形式の改良型、205系が今年登場し、以後の増備は205系にまかせる様である。



205系 昭和60年登場

今年、山手線に登場したばかりの新形式である。今までの山手線の電車が黄緑色一色なのに対して、ステンレス車体に黄緑色の帯一本を巻いたこの車は、ファンならずともアツと言わせた。「省エネ電車」201系を更に改良、軽量化した。台車も「ボルスタレス台車」という新方式を採用し、乗り心地が改良されたというが、僕の乗った感じでは201系の方が乗り心地が良いと思った。今年の秋にも増備される予定だが、客室窓などを中心に又改良される様だ。今後、山手線だけでなく、他の線区にも進出する予定だ。



205系

103系 昭和38年登場

101系の発展改良型。バラエティー豊かなので各グループごとに紹介します。

一般型

地上線用のもので、大多数はこのグループである。昭和45年から冷房車が登場した。昭和40年代末期に登場したグループからは正面スタイルが大きく変わった。側面スタイルには素人目にはあまり大きな変化はない。

地下鉄型（その1）

営団地下鉄乗り入れ用で、千代田線用が1000番台、東西線用が1200番台である。側面スタイルは一般型と大して変わらないものの、前面は貫通路がついた為まったく違う電車であるような印象を受ける。また地の色が灰色であるため、一見するとステンレスないしアルミ電車のように見えるが、実は一般型と同じ普通鋼車である。千代田線においては203系の増備が進んで他線区へ転出され、その多くは105系に改造された。（非冷房）

地下鉄型（その2）

九州は筑肥線電化用に昭和57年度に登場した1500番台。形式名と足まわりが103系、側面と車内設備が201系、前面が105系といったヘンテコなスタイルをもつ。ただ、スカイブルーにクリーム色の帯というすばらしいカラーである。冷房つき。

おまけ！（3000番台）

仙石線で活躍していた73系アコモ改良車を改造して今年度中に登場の予定（非冷房）

301系 昭和41年登場

営団地下鉄東西線乗り入れ用。103系の1000及び1200番台のスタイルは、この電車が基本になっている。登場時は画期的な新型車といわれたものの、コスト高から以後の増備は打ち切られてしまい、以後東西線電車の増備は103系1200番台に譲られている。



203系 昭和57年登場

宮団地下鉄千代田線の103系1000番台置換用として冷房装置付で増備された。側面、車内設備、足まわりは201系と同じ（但、アルミ車体）だが、前面は今までにない、全く新しいスタイルである。今年再増備された100番台は、山手線の新車205系の技術も受けている。



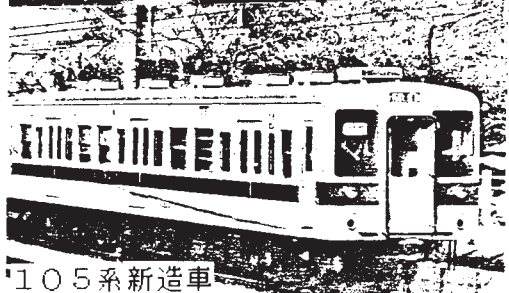
105系 昭和56年登場

ローカル線用の通勤電車。

新造車

三扉で登場した本来のグループ。福塩、宇部、小野田の各線が主な活躍場所である。

尚、105系中間車（モハ105，サハ104）は先頭車改造され、消滅した。スタイルは新造車とほとんど同じで番号も続き番号になっているので、シロウト目には新造車グループと見分けがつかない。



105系新造車

改造車

昭和59年に、奈良、和歌山線電化、可部線電車置換用として、103系（ほとんどが1000番台）を改造して造られた。前面は105系、側面と車内設備は103系時代のものである。ただし、103系1000番台の先頭車を改造した「クハ105-1番台」は地下鉄前面に幌をつけただけ。103系一般型先頭車の初期型を改造した「クハ105形100番台」は、ほとんど原形そのまま、というような例外もある。



105系改造車(クハ105-1番台)

クモハ12050番台

生まれは昭和ヒトケタ（4年）です！

101系登場以前に登場した国鉄旧型（通勤型？）電車も廃車が進み、旅客営業用に活躍しているのは使用線区に極めて特殊な事情のある鶴見線大川支線で活躍している本形式のみとなった。1両でコトコト走っている。



クモハ12050形

テール・ランプ

昨年の「てつろ8号」は、ワープロを駆使し、装丁も業者に頼むなどして、今迄とは比べようもない程、体裁の整った冊子が出来上がりました。

今年度は、更に内容を充実させて発行することになりました。日頃の研究をまとめて発表するわけですから、どうぞ最後まで読んでいただきとう存じます。

鉄研では、発表の場が学園祭の時だけというのは、部活動をしている以上、少々もの足りないという部員の考えから、昨年10月より月1回の予定でレイルウェイ・インフォメーションを発行して来しました。各教室に貼るために、読者も次第に多くなったようです。なかなかいい企画で、次号が楽しみだという声を聞くにつけ、これからも欠くことなく、発行して行かねばならない責任を感じました。

鉄道研究同好会顧問

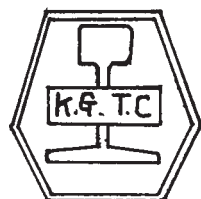
青木武夫

部員名簿

H3I	伊藤 健	前部長	H1E	吾郷孝文	現部長
L	葛目博嗣	前会計	D	高野政樹	現会計
M	守 良介	前副部長	A	前田 靖	現副部長
H	石井和仁		E	椎野篤哉	
K	今井正博		F	田中雅浩	
M	加曾利孝明		F	永沢智哉	
I	蛭蛾野茂		M3B	菅野 基	
K	佐藤正尚		A	吉井秀和	
F	関 孝和		M2B	金子 浩	
G	高橋浩司		B	佐藤孝之	
N	西条俊久		A	松田知史	
G	羽田啓之				

全23名

顧問 青木武夫先生



鎌倉学園鉄道研究同好会

〒247 鎌倉市山ノ内110 (鎌倉学園内)

TEL 0467 (22) 0994(代)