

鉄道ピクトリアル

スカ線の花形時代も過ぎてやがて113系にバトン
を継いで地方に分散していく70系を記念特集

1966年9月号 Vol.16 No.9

<特集> 横須賀線電車

表紙 「スカ線の象徴」

カラー頁 「地下鉄専用の全アルミ車301系」

グラフ

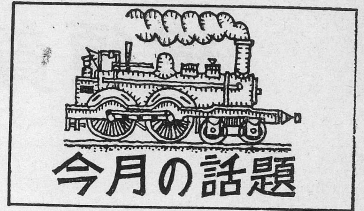
<横須賀線電車特集>

スカ線興隆の主役42系	大那庸之助	11
栄光のスカ線トップバッター	宮松金次郎	12
受難時代のスカ線	長谷川弘和・沢柳健一	13
脱皮するスカ線	高松吉太郎・巴川享則・吉川文夫	14
70系黄金時代	村本喜一・沢柳健一・河昭一郎	16
近代化成るスカ線	三神康彦・堀江光雄	18
スカ線臨電集	柳江耕二・北原重博・大那庸之助 ・巴川享則・吉川文夫	48
初夏の横須賀線	柳江 耕二	50
各地に見る70系	大那庸之助・瀬古竜雄・和田正光 ・梅村俊樹・沢柳健一	52
宍道湖(第11回鉄道写真コンクール佳作)	大西 邦雄	43
タンクのある風景(第11回鉄道写真コンクール入選作)	魚住哲彦 ・森屋健一・中橋 一	44
しのびよる秋(第11回鉄道写真コンクール入選作)	三坂浩和 ・鶴 紘明	46
Good Bye 東武ピーコック	庄野鉄司・内藤 明	54
伊予鉄道(3)	宮崎光雄・石本祐吉・和久田康雄 ・多田邦雄・坂本一平・日暮昭彦	56
京浜急行三浦海岸線開通	京浜急行・池田明	58
トピックフォト(瑞浪電化, 北海道・東北・関東・中部・阪神・山陽 中国・九州ほかだより)		83

記事

<横須賀線電車特集>

横須賀線の電車化に憶う	柴田 衛	4
横須賀線電車の消長と展望	久保 卓三	7
スカ線電車系譜	沢柳 健一	19
横須賀線70系電車物語	吉田 明雄	28
夏とスカ線	吉川 文夫	32
113系電車略説	編集部	36
今月の話題・国鉄に初のアルミ電車登場		3
資料・日本の私鉄(8)	和久田康雄	39
東京都営地下鉄第6号線志村=巣鴨間着工	松本 成男	59
私鉄高速電車発達史(12)	中川 浩一	63
私鉄車両めぐり[67]「伊予鉄道」(3)	和久田康雄・石本祐吉	67
質問に答える		72
鉄道写真の15年(2)	西野 保行	73
書評⑩「ちんちん電車」	和久田康雄	77
東北ローカル線シリーズ⑩本州さい果ての大湊・大畑線		
	久保田 博	78
車両の動き		80
鉄道の話題		82
7月のメモ帳		91
読者短信		92
後部車から		95



カット 土屋 昭雄画

国鉄に初のアルミ電車登場

国鉄は10月から開始する中央線と地下鉄5号線(東西線)の相互乗入れに備え、地下鉄専用の全アルミ製301系電車5編成、35両の増備計画を進めていたが、7月21日この第1陣として1編成7両が川崎車輛で完成、27日東京-中野間でその公開試運転が行なわれた。

国鉄が営業用としてアルミ合金製車両を採用、量産に入るのはもちろんはじめてである。

この車両の特徴は、本誌No.184にも紹介された通り、骨組から外板まですべてアルミ合金製の不燃構造となっている点で、従来の103系よりも、6.3t、営団5000系とくらべてでも5.0t軽く31.0tであり、車両の加速・減速の向上によって電力費の大巾な節減ができるほか、振動・騒音が少なく、制輪子の摩耗や軌条の損耗が減少するなど、多くの利点があげられる。ただ、製作費が1割程度かさむという難点がないでもないが、前記利点のほか寿命の延長がこれを補って余りあるものとされている。

なお、国鉄では今後45年度までに完成予定の山陽新幹線や、現在建設省を中心として検討している本州四国連絡鉄道などにも、このアルミ車両を採用する意向のようであり、中央線でのアルミ車両の採用は、これらのテストケースとしても注目してよい。

〔表紙〕「スカ線の象徴」編集部
113S 鎌倉扇ヶ谷トンネル付近
'66.7.10

ゼンザブロニカS2 ニッコール75mm
絞り11 タイム1/125 エクタクロームX

〔カラー頁〕「地下鉄専用の全アルミ車301系」編集部

下り回送 阿佐ヶ谷駅 '66.7.24

ゼンザブロニカS2 ニッコール75mm
絞り11 タイム1/125 エクタクロームX

TETSUDOTOSHO, KANKOKAI
Zenkoku Tabako Bldg. Shibakoen
7-8, Minatoku, Tokyo/Japan