

鉄道ピクトリアル

2007年11月号 Vol.57 No.11 通巻No.796

<特集> 中央線快速電車

■表紙 中央線快速電車3代……………石田敦巳・進藤 匡

上：201系 阿佐ヶ谷 2007-2-15(石田)

下左：101系 飯田橋 1983-9-17(進藤) / 下右：E233系 相模湖 2007-5-8(石田)

■グラフ

50年目のオレンジカラー (1~7ページ)

……………石田敦巳・佐野嘉春・河原慶明・小野雄一郎

……………工藤大介・大里信之・飯塚卓治

まもなく中央線を去る201系電車 駆け抜けた28年 (8ページ)

……………太田正行・新井宏明

*

中央線快速電車の古いアルバムから……………解説：伊藤威信… 25

中央線「さようなら101系電車」とヘッドマークの想い出

……………解説：小池武史… 28

中央快速線201系電車の軌跡……………写真：音田 勉ほか… 30

中央線に残る201系電車の今……………石田 敦巳… 34

中央快速線を走った103系……………写真：太田正行ほか… 40

*

Pictorial Color Gallery 「Time limit」……………中村 哲也… 73

鉄道博物館の展示車両公開 / JR 東日本京浜東北線用 E233

系出場 / JR 西日本「きのくにシーサイド」引退 / JR 東日本

209系試作車運用離脱 / 和歌山電鐵「おもちゃ電車」登場

南海電気鉄道2000系の一部が高野線から転出 / 琴電3000形

315号引退 / 長野電鉄2000系 D編成が塗色復元 / 秩父鉄道

1000系が国電色に / 若桜鉄道若桜駅に C12 167 保存ほか

トピック・フォト (各地・関東・中部・関西)…………… 82

2007年夏の臨時列車から……………写真：増井 仁ほか… 90

2007年諏訪湖祭湖上花火大会・全国新作花火競技大会 201系電車の活躍

……………石田 敦巳… 92

JR 西日本103系電車の動向……………構成：前納浩一… 93

韓国 消えゆくスイッチバック，ループ線を見る……………塩塚 陽介… 94

神戸電鉄の話題……………米倉裕一郎… 96

■本文

今月の話題：中央線快速電車……………編集部… 9

中央快速線 近年の輸送改善について……………白土 裕之… 10

戦前，戦中，戦後 中央線旧形国電時代の想い出……………杉田 肇… 19

首都圏の201系電車運転史……………稲岡誠二・音田 勉… 42

1960年代 中央線の輸送概況……………向井 慧文… 56

薄命だった武蔵野競技場支線……………中川 浩一… 63

*

鉄道の話題……………編集部… 41

小田急電鉄4000形……………板垣 匡俊… 66

書評(529)『世界鉄道百科図鑑』……………曾根 悟… 72

開館間近！鉄道博物館リポート(第4回)……………白川 淳… 97

韓国 消えゆく羅漢亭スイッチバック……………塩塚 陽介… 98

私の鉄道人生75年史 第11回 車両課施設担当の仕事

車両基地の新設，改良工事に奔走した2年間……………里田 啓…104

吉川文夫さんを悼む……………青木 栄一…108

8月のメモ帳……………110

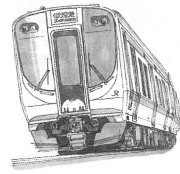
読者短信・情報ファイル……………111

後部車から……………115

ISSN0040-4047

Tetsudō pikutoriaru

今月の話題



カット：山本茂樹

中央線快速電車

東京圏の通勤路線はJR、民鉄を合わせてネットワークが充実し、沿線住民の暮らしをはじめ社会的に重要な役割を果たしている。そうした中で、都心と東京西部地域を結ぶJR東日本の中央線は屈指の通勤路線と位置づけられる。国鉄時代のいわゆる国電区間、東京一高尾間を主体とした電車区間で、複々線の御茶ノ水一三鷹間では総武緩行線から直通する電車が緩行運転を行うため、東京発の中央線電車は早朝・深夜帯を除き快速で運転されている。

称呼として「中央快速」「中央線快速」「中央快速線」「中央線快速電車」、あるいは単に「中央線」など、いろいろあるが、京浜東北線や埼京線のような定着した通称はない。ただし、「中央線の快速」と言えば東京から立川、八王子、高尾方面に向かう電車として親しまれており、1957(昭和32)年の101系登場以降は「オレンジ色の電車は中央線の快速」といった感覚は広く根づいている。なお、昭和初期から始まった快速運転は、戦後まで「急行」と称されていたが、1961(昭和36)年3月17日から「快速」に改正された。急行時代は「中央線急行電車」との呼び方で親しまれた由である。

中央線のシンボルとして活躍を続けた101系電車に代わり、1981(昭和56)年以降、201系電車が本格的に中央快速の主役となったものの、国鉄時代はいかにも国電型通勤輸送の域を出なかった中央快速線だが、JR発足以降は特別快速に加え、多種の速達電車種別が誕生し、運行区間も青梅線方面と一体的になるなど、形態が広域化され利便性が大きく向上している。さらに今日ではE233系の投入が進んでおり、東京圏における通勤輸送を担う代表路線として面目を一新しつつある状況である。

TETSUDŌTOSHO KANKŌKAI

Oak Ochanomizu Bldg., Kanda Ogawamachi 3-8 Chiyodaku, Tokyo/Japan