

# 鉄道ピクトリアル

2010年4月号 Vol.60 No.4 通巻No.832

## <特集> 183・189系電車

■表紙 信越線「妙高」に充当の189系長野車……………澤木 良直

二本木—新井 2008-3-12

## ■グラフ

### SUNSET EXPRESS (1~7ページ)

河原慶明・加藤和毅・海野達也・佐藤利生  
……………松田 巧・久保田健一・花岡 誠・高木喜一  
大野秀一・湯浅勝浩・佐々木晶朗・杉本孝之

### 183・189系の消滅カラー (8ページ)

……………杉崎健一・佐藤利生・花岡 誠・静 拓志

### 183 & 189系電車 国鉄時代の足跡 (73~75ページ)

……………太田正行・浜村正弘・久保 敏・杉本民樹

### 183系の異端児 JR西日本の485系改造183系 (76~77ページ)

……………和田京太・山口 徹・三島達夫・金子 聡  
湯浅勝浩・佐々木晶朗

\*

国鉄・JR東日本 183・189系電車形式集……………構成：編集部… 26

JR西日本の183系……………構成：編集部… 38

\*

〔東京地下鉄02系リニューアル車/JR東日本209系浦和車が  
運用離脱/伊勢崎市華蔵寺公園に保存のC61 20と旧佐久  
間レールパークのスニ30 95が撤出/梅小路蒸気機関車館  
入館者数700万人達成記念セミナー開催ほか〕……………78~81

トピック・フォト (各地・関東・中部・関西)……………82

2010年正月の成田臨……………写真：岡野 肇ほか… 90

大社臨・最上稲荷臨ダイジェスト2010……………和田 京太… 91

はばタン列車2009……………佐々木晶朗… 92

D51その一族—1115分の1の素顔—(113)……………構成：編集部… 94

ツーソンのオールド・プエブロ・トロリーとアメリカのストリートカー  
……………服部 重敬… 96

## ■本文

今月の話題：183・189系電車……………編集部… 9

183・189系電車のプロフィール……………編集部… 10

183系グレードアップ改造の思い出……………神津 啓時… 42

183・189系電車 運用列車の興味……………寺本 光照… 46

JR東日本183・189系電車 近年の動き……………日向 旭… 57

〔183・189系電車 車歴表……………作成：編集部… 68〕

\*

鉄道の話題……………編集部… 41

鉄道・運輸機構が建設した都市鉄道—その制度とあゆみ—  
……………高津俊司・堀川 淳… 97

保存運転からLRTへ—京都市電869が具現化したLRTへの途—  
……………服部 重敬…104

開業80周年 富士急行探訪記……………根本 幸男…111

書評(555)『私鉄紀行/黒潮と小さな汽車の通い道(上・下)』  
……………和久田康雄…116

小林宇一郎さんを偲ぶ……………小西 純…117

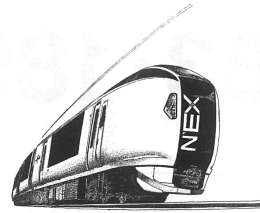
1月のメモ帳……………118

読者短信・情報ファイル……………119

後部車から……………123

ISSN0040-4047  
Tetsudō pikutoriaru

今月の話題



カット：山本茂樹

## 183・189系電車

かつて国鉄の幹線輸送において、特急列車は数ある列車の中で別格の存在、一般庶民の乗り物としては高嶺の花、憧れの的という感覚であったという。戦後、東海道本線で展望車を従えた特急が復活、1958(昭和33)年には151系で電車特急「こだま」がデビュー、その後も寝台特急「あさかぜ」、ディーゼル特急「はつかり」と常に時代をリードした鉄道の象徴として注目を浴びる存在であった。しかし、新幹線の開業をはじめ輸送の近代化が進み、社会状況も変化する中で、幹線輸送を華々しく彩った特急は次第に大衆化、在来優等列車の最上位に変わりはないものの、ごく一般的な列車になっていった。そうした変革はまさに本特集である183系電車登場の時代がその加速期であり、183・189系電車は良くも悪くも特急グレードの一般化促進に一役買った系列なのである。

183系電車は、1972(昭和47)年外房線電化、東京地下駅開業による房総地区輸送改善に際し、内・外房線の電車特急としてデビューした。中距離運用、自由席設定に対応した両デッキ仕様、食堂車の設定がないなど、当時の特急車両としては異質な部分もあり、鉄道ファンの評価は必ずしも高くなかった。とはいえ、時代を反映した機能的な特急車両として、その後は房総各線にとどまらず、中央本線、上越線へと活躍範囲を広げ、信越線横軽対策を施した189系も仲間入りし、特急形直流電車のスタンダードを形成するに至ったのである。JR発足後も活躍を続けたが、新系列特急の投入が相次ぎ、国鉄形が淘汰される中で、近年はその勢力を大きく縮小している。今日、JR東日本ではオリジナル車に限れば一部を除き波動輸送が中心の運用となっている。

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