

中学 1年B組 西田 佳弘



↑大塚駅前に到着する7500形

## はじめに

僕は小さいころから都電が好きで、小さいころから両親にせがんで都電荒川線に乗りに行っていた。特に思い出があるのはその頃よく乗っていた7000形や7500形なので、7000形と7500形の歴史についてまとめた。

## 第1章 7000形から8000形が登場するまで

7000形は2012年9月現在21両が在籍する主力の車両で、製造から60年ほど経過した現在も現役で走っている。製造期間は1954年～1956年で、日本車輛において93両製造された。はじめは100両製造する予定だったが予算がなくなったため93両という半端な数で製造がストップした。昔は前面の窓が二枚または三枚窓の車両だった。1枚窓に改造された現在の7000形とは趣を異にしている。車両の定員は96人で都電の車両の中では最も多い定員数の車両である。一方7000形の後継車である7500形は、8800形や9000形に置き換えられてしまい現在、車籍を持つ車両は無い。しかし、昨年(平成23年)7510号車が「花100形」として荒川線100周年記念の花電車として復活し注目を集めた。

その後、将来の都電の廃止を見据えて耐用年数が少なく、かつ製造費が安い8000形が登場した。7000形は重量が15.5tあるのに比べ、8000形は12tと軽くなっている。また、7000形は運転台が左に偏っていたが8000形は中心へと運転台が移された。この電車は当初130両製造する予定だったが、1両分のコストが安かったため131両製造された。



左が 7000 形で右が 7500 形。

\* 2 枚とも父が撮影



↑ 旧塗装の 7022 号車

## 第2章 戦後の都電黄金時代

1950 年代、黄金期の都電は東京 23 区内を、北は赤羽、南は品川、東は西荒川、西は荻窪駅まで網の目のように走り、無軌条電車(トロリーバス)を含め 45 系統もあった。ちなみに高輪中学校の前の伊皿子坂には品川～飯田橋を結ぶ 3 系統(1967 年 12 月 10 日廃止)や品川～四谷三丁目を結ぶ 7 系統(1969 年 10 月 26 日廃止)の都電が走っていた。また、第一京浜は品川～上野を結ぶ 1 系統(1967 年 12 月 10 日廃止)も走っていた。

その後、モータリゼーションの波に押され、都電は衰えていく。

### 第3章 都電から地下鉄への変更により縮小する都電

東京都交通局は都電から地下鉄に変更するということになり、1960年に浅草線の浅草橋～押上間が開業した。そして次に1968年に三田線の志村(現高島平)～巢鴨間が開業した。

一方都電は8000形が登場する前年の1955年ごろから乗客が減少していった。モータリゼーションの波に押され電車が渋滞に巻き込まれダイヤが乱れることが多くなり、1967年から順次廃止となった。まず、第一次路線廃止によって無くなったのは1系統(品川～上野駅前)、2系統(三田～東洋大学前[曙町])、3系統(品川～飯田橋)、4系統(五反田～銀座二丁目)、5系統(目黒～永代橋)、6系統(渋谷～新橋)、7系統(品川～泉岳寺):短縮(元は品川～四谷三丁目)で運行、8系統(中目黒～築地)、22系統(新橋～日本橋と駒形～雷門):短縮(元は新橋～南千住)で運行、37系統(三田～千駄木二丁目[千駄木町])、40系統(銀座[銀座七丁目]～神明町[神明町車庫前])と、トロリーバスの102系統の渋谷～品川間が廃止となった。この第一次路線廃止により三田車庫所属の5500形PCCカーや6500形が形式消滅した。

そして6回に分けて廃止が行われ、1972年の11月12日に現在の荒川線に相当する27系統の一部と32系統の全線が残った。荒川線が現在も残っている要因は専用軌道が多いことや、並行して走る道路がないためバスによる代行が困難だったからである。8000形や3000形はこのころに姿を消した。



↑第三次更新が済んだ7007号車

### 第4章 7500形の登場とオリンピック

一方、1964年には東京オリンピックが開催され、東京にはたくさんの人が選手を応援しようと来た。交通局は都電の行き先板にローマ字表記を取り入れ、できるだけ多くの外国人に乗ってもらおうと努力したが、そのころ完成した8000形は走行音がうるさくて不評だったため、交通局は当時「都電最後の新製車」と呼ばれる7500形が日本車輛と新潟鉄工所で製造された。そしてオリンピックのメイン会場国立競技場周辺の路線を担当する青山車庫に集中配備された。まあ、オリンピック会場周辺にで



きるだけ新しくいいメンバーをそろえようとしたのであろう。しかし 7500 形の幸福は長く続かず、首都高の建設により青山車庫管轄の 9 系統の一部である北青山～三宅坂と半蔵門～九段下が廃止された。オリンピックで青山に来たのにオリンピックで青山から追われる…。なんとも悲しい話だ。

オリンピックが終わり 2 年たった 1966 年道路にはモータリゼーションにより、道路にはますます車があふれ、都電は定時運行ができなくなった。そしてついに 5500 形や 6500 形が所属していた輝かしき三田車庫がなくなった。さらに 1968 年には三田に次ぐ規模の青山車庫もなくなってしまい、そのため最新車両の分類に入る 7500 形はわずか 5 年で生まれ育った家である青山車庫を追われ、新居となる荒川車庫と柳島車庫へ分かれて移った。柳島車庫は江東区の北十間川にかかる柳島橋周辺にあった車庫のこと。柳島車庫の管轄の路線がなくなり、荒川車庫へ 7500 形が引越することが決定すると、7500 形はなるべくいい状態で残し、荒川車庫へ送り出そうという交通局の方による思いにより、7500 形の移籍前はほぼ運用に入らずにひたすら車庫の奥で昼寝をしていた。しかし柳島車庫から荒川車庫へ移ったときは 20 両来るはずが、18 両しか来なかった。それは大切にされていたはずの 7500 形の 7519 と 1517 が出庫時に追突事故を起こしてしまったため、修理するにはお金がかかるということで廃車にされてしまったからだ。これもなんとも悲しい話である。そんなわけで 7000 形と 7500 形で計 49 両が荒川車庫に集結した。(6000 形などもいた。)

また 7000 形 10 両は 1971 年に函館市企業局へ譲渡された。函館市企業局は軌間が都電と同じ 1372 mm なので台車交換がいらないなどの理由から譲渡された。1000 形と名付けられ 30 年ほど函館の地を走って来たが 2011 年 3 月に残っていた 1006 号車の車籍が除かれ、現在は車庫の片隅でひっそりと眠っている。



↑ 7500 形の改造車

↑ トラバーサに乗る花電車

↑ 花電車の装飾品



↑ すべて 7500 形の遺品と思いきもの

## 第五章 祝荒川線新装

1974年10月1日都電という名称はそのまま新たに27系統の一部と32系統が合併し、「荒川線」という名称になり再スタートを切った。そして6000形を改造し、元の車番+「乙」がつけられた。花電車には乙6211「ムーミン号」、乙6209「10チャンネル号」、乙6210「ムシバラス号」、乙6210「山吹の里号」、乙6212「馬車鉄道号」が使われた。(走行時の順番通り。)

一方、7000形は1977年よりワンマン改造が施され、近代的なスタイルになった。塗装は都電らしい黄色に赤帯だったのが青帯に変更された。車番は7055～7078と7081～7084と7086～7089を7001～7031へ改番した。

一方7500形は1978年4月からワンマン運転を行うため、出入口のノンステップ化と車椅子スペースの確保など必要最低限の改造を行った。また、入口のノンステップ化に伴いホームとステップの段差を少なくするために靴すり部分を張り出した。そのため、前から7500形を見るとせり出した部分が目立つ。しかし、7509と7514はワンマン改造から除外され、7514は江戸東京たてももの園に保存されている。なお7509は廃車になったので登場時の姿をとどめているのは7514のみである。よってワンマン化されたのは16両だけということになる。

ワンマン化が行われたため6000形が8両から1両に減らされ、7500形と7000形のみ走っている状態であった。(6000形は土日休日を中心に運転されていた。)

1983年から7500形は冷房改造と車体乗せ替えが行われ始めた。その車体乗せ替えは13両にとどまり、7502,7504,7508、が車体乗せ替えから除外され、7502は大田区萩中公園、7504は2001年までラッシュ時に運行していた「学園号」として使用され、数年間車庫の中で大切に保管されていたが、荒川車庫に併設される「おもいで広場」、7508は板橋区の交通遊園へ置かれ、7502は2006年に解体された。ちなみに7512の車体が1000形の台車に乗せられ、国立市富士見台幼稚園に保存されている。



↑ 都電祭りの7000形旧塗装 \*父が撮影

## 第六章 都電の冷房化と8500形の登場

1986年から7000形の冷房化が進められ、ビューゲルから現在と同じようなパンタグラフへ変えられた。これで日本にある現役の定期運用をしている路面電車がビューゲルで走ることがなくなった。7500形もパンタグラフへ変えられた。そして7000形は7022号車のような黄色に青帯の塗装から7022号車以外の車両の白に濃い緑と黄緑の塗装になった。

1990年、都電荒川線初となる新製車の8500形が登場した。8500形は大きな1枚のフロントガラスと側面の大きな窓が特徴で、4年かけてアルナ工機で製造された。当初は都電すべてを8500形で統一する予定だったが都営大江戸線の建設費がかかることなどでそれは実現しなかった。8500形の登場で7000形・7500形は一部廃車になり、7000形の7009、7017、7021、7028が豊橋鉄道へと譲渡された。

20世紀から21世紀へ変わった2001年、長年にわたり人々に愛され、一部の土日休日限定で運行していた6000形の現役車である6152号車が引退した。6152号車はライトがひとつの一灯形なので「一球さん」の愛称で親しまれていたが、うれしいことに現在は荒川遊園にて2011年12月に再整備をし、美しい状態で保存されている。

7000形はこの頃から第三次更新(大きな特徴は方向幕からLED表示に変わったこと)が始まりシングルアームパンタを乗せる車両もあった。



↑第三次更新前の7000形前面部(雪の日バージョン) \*父が撮影



## 第7章 9000形・8800形の登場と7500形の衰退

交通局は都営大江戸線の延伸が完了したため、老朽化している都電の古い車両を置き換えることにした。7000形は第三次更新が進んでいるし、20両も置き換えるのは大変なのでできない。8500形は製造からまだ15年しかたっていないから老朽化していない。そして置き換えるには丁度良い両数の7500形が置き換えのターゲットとなった。新形車両は乗降客の落ち込んでいる都電に活気を取り戻すため、江ノ電の10形・20形で好評の昔の東京市電のようなレトロ電車を走らせることになった。車両はアルナ車両(元アルナ工機)で製造され、2007年から赤、青の順に製造された。

次に2010年からもう一種類の新型車の導入が始まった。形式は8800形で、8801～8805はローズレッド、8806、8807はバイオレット(濃い青)、8808、8809はオレンジ、そして最後の1両はイエローだった。

8800形の登場で盛り上がる一方、ひっそりと徐々に姿を消す7500形。登場時もひっそりと登場し、姿を消すときのお知らせも中刷り広告とヘッドマーク程度だった。また、2011年3月に行われる予定だった送別会が東日本大震災により延期され、6月に行われた。そして、9月に7500形の7511号車が運び出されたのを最後に7500形は荒川線の線路から消えた。しかし都営交通100周年に伴い7500形の7510号車は花電車用に改造され、形式は「花100形」となり、また戻ってきた。そして花電車の役目を終えた今は、車庫にまた戻ってきた6086号と共に昼寝をしている。7500形の保存車は台東区の池之端児童公園(不忍通り沿いにある)に7506号車が保存してあるだけで、その他はすべて廃車になり解体されてしまった。もう少しあといくつかの公園でもらってほしかったと思う。

一方7000形は第三次更新が終わり全車ワンマン表示の小窓がなくなり、LED表示になった。7022号車は更新後にシングルアームパンタを搭載し、なつかしの黄色とブルーラインの旧塗装で出場したが2011年ごろにシングルアームパンタを搭載していたのが検査入場した後にひし形パンタを搭載して出場した。これは恐らくシングルアームパンタを8800・9000形へシングルアームパンタを回すためだと思う。



**最終章** 第八章 都電のこれからと 7500 形が無くなってから

都電には 7000 形と新型車両が残ったわけだが、7000 形も第三次更新をしても製造から 40 年以上経過している車体はもちろん老朽化している。都電は日本の路面電車で乗降客数が広島に次いで 2 位であり、都営浅草線の東京周りのルートが計画されているものの、ちゃんとした計画には至っていないので、都電に回せる予算は多いと思う。7000 形も知らぬうちに無くなるかもしれない。7000 形をたくさん場所へ譲渡し、いつまでも愛されるようにしてほしい。また、新型車両を導入し、たくさんの人に乗ってほしいとも思う。

さて、7500 形が無くなってから約 1 年と 4 ヶ月たったが、7500 形が都電を走った証となるものが沿線にたくさんある。たとえば 8800 形のもなかを新たに販売した都電もなかの「明美」では、7500 形の最中を現在でも販売している。こちら沿線にある徳栄商事は 7500 形の文鎮を販売している。梶原駅すぐの商店街のシンボルマークが 7500 形だったり、その商店街の一角にある小林玩具店では 7500 形のブリキが販売されたりしている。このように 7500 形は沿線地域のいたるところに残っている。いつまでも都電ファンの心の中に 7500 形は残っていくだろう。



- \* ちなみにこれが都電もなかで一番左上が中身で、都電の形をしている。中には求肥とあんこが入っている。中の求肥がたまらない。（\*個人の感想。）他にも 7000 形や 8800 形のローズレッドもある。都電もなかを製造・販売している「明美」は都電梶原電停から徒歩 3 分の梶原商店街の一角にある。



～この文章に出てきた都電形式集～



↑↑ 荒川遊園(荒川区)にある6152号車

↑ 飛鳥山公園(北区)にある6080号車

6000 形

製造初年:1947年

自重:15t

定員:96人

座席数:22席

車体製造所:日本車輛・富士産業他

戦後初の新製車である。製造両数は都電最多の290両で、杉並車庫を除く全営業所に配置され、側面の窓が9個や10個などさまざまな違いがあった。製造会社も7つほどあり、日本車輛や汽車製造などを除くほとんどの会社が鉄道車両を作る会社ではなかった。6000形が製造された後に名古屋鉄道岐阜市内線、土佐電気鉄道、川崎市交通局などで同様のデザインの車両が走った。現在土佐電鉄では6000形に似ている200形電車が走っている。(非冷房なのであまり走っていない。)左上写真の緑と白の二色塗りの塗装(金太郎塗装)が下の5500形の登場まで主流であったが、5500形の塗装である、通称「キャピタルクリーム」が5500形の登場で採用された。



↑「都電おもいで広場」(荒川区)にある5501号車

### 5500形(PCCカー)

製造初年:1953年

自重:16, 5t

定員:96人

座席数:40席

車体製造所:ナニワ工機(現アルナ車両)

アメリカの路面電車の技術を取り入れ、高性能電車として登場した。ナニワ工機がアメリカのメーカーのライセンスを取り、5501号車を製作した。阪堺電気軌道のモ501形は和製 PCC と呼ばれるが、厳密にいうと5501号車のみである。5502～5507号車は設計を変えたため PCC とはいえない。急カーブを曲がることができないため、比較的急カーブの少ない1系統(上野～品川間)を走っていた。



### 7000形

製造初年:(新製)1953年

(改造)1977年

自重:(新製) ?

(改造)17t

定員:(新製) 96人

(改造)96人

座席数:(新製)24席・32席

(改造)24席

車体製造所:(新造)日本車輛・日立製作所・

近畿車輛・ナニワ工機・

東急車輛・東洋工機・交

通局工場

(改造)アルナ工機

(現アルナ車両)



↑左が2枚窓、右が3枚窓である。写真が無いので B トレインショーティーで代用した。どちらも路面電車第3弾。2枚窓の車両でキャスピタルクリームを採用した車両もありました。

6000形の設計を改めた車両である。三枚窓の初期車と2枚窓の後期車に分けられる。現在主力の7000がたはこの7000形を1977年に改造したもので、現在走っている車両の床下以外を更新したのでほぼ新造に近い。しかし完全新造から60年経過しているので少し老朽化が目立ってきたが第三次更新をしたので目立たなくなった。1977年に鉄道友の会からブルーリボン賞を受賞した。現在豊橋鉄道で譲渡車が4両走っている。



↑こちらも写真が無いので B トレインショーティーで代用した。こちらも路面電車第3弾。

8000 形  
 製造初年:1956年  
 自重:12t  
 定員:96人  
 座席数:24席  
 車体製造所:日本車輛・日立製作所・ナニワ工機

耐久年数を10年とし12tという6000形と4tほど軽い設計になっている。当初130両製造する予定が、1両予算が余ったため、131両という半端な数になった。8000形に似たデザインの電車が富山地方鉄道富山軌道線と万葉線(加越能鉄道)で走っている。





↑江戸東京たてももの園(小金井市)にある7514号車 \*父が撮影



↑都電おもいで広場にある7504



↑作業中の様子

\*父が撮影

7500形

製造初年:(新造)1962年

(改造)1983年

自重:(新造)?

(改造)16, 5t

定員:(新造)96人

(改造)96人

座席数:(新造)26席

(改造)24席

車体製造所:(新造)日本車輛・新潟鉄工所

(改造)アルナ工機

8000形が不評だったため、スタイルを7000形のように戻し、経費削減をやめた。前2灯形というのは都電初で、遠くからでも2灯だと7500と分かった。系統番号の下の枠に宣伝(週刊新潮や大町ソースなどといった会社)を入れられるようになっている。当時は都電最後の形式と呼ばれ、8500形が登場する1990年まで最新形式であった。更新前の車両と更新後の車両が何気なく似ている気がする。

誠に申し訳ございません。  
写真がありませんでした。

### 乙 6000 形

廃車になった6000形を花電車に改造したもの。荒川線新装時に走った。なお全4両の詳細は本文第五章を参照。



### 8500 形

製造初年:1990年

自重:18,5t

定員:61人

座席数:22席

車体製造所:アルナ工機

都電荒川線になってから初の新製車である。製造から20年ほどたち JR では地方路線に回されるような月日がたった。はじめは方向幕を装備していたが最近になり LED に全車交換され、都電から方向幕を装備する車両が消えた。8501号車は試作だったためワンハンドルマスコンや出口に CCD カメラを装備していたが、8502~8505号車の登場ですべて戻された。Z パンタを装備するものが多いが、シングルアームパンタを装備する車両も出てきた。当初は全車8500形にする予定もあった。



### 9000 形

製造初年:200年

自重:19t

定員:64人

座席数:?

車体製造所:アルナ車両

老朽化した7500形の置き換えと他社(江ノ電など)で流行っているレトロ電車で地域の活性化を目指して作られた。9001号車2006年に落成し、2008年に9002号車が落成した。モデルは昭和初期の東京市電で、現在2両走っており、9月17日まで9002号車が「都電天文号」として走っていて、5月ごろには9001号車がバラ市にあわせ「都電バラ号」として沿線の活性化に協力した。



↑ローズレッド



↑バイオレット

### 8800 形

製造初年:2010年

自重:19t

定員:61人

座席数:?

車体製造所:アルナ車両

荒川線の最新車両で「荒川線の未来を開く、先進性と快適性」をコンセプトにアルナ車両で作られた。こちらも7500形の置き換えを目的に10両が製造された。8800形は4色あり、8801～8805号車がローズレッド、8806、8807号車がバイオレット、8808、8809がオレンジ、そして最後の8810はイエローという配色である。4色がそろい、沿線では人気の車両となっている。車内のシートはバラ柄になっており、沿線に咲く満開のバラをイメージさせられる。登場時、広告塗装車は無かったが最近になり側面に広告が入られるようになった。8800形の登場で7500形は完全廃車になった。





↑オレンジ



↑イエロー



↑この写真は人形などのすべての装飾をはずしたもので、第4章の写真の人形類が載っていた。

#### 花 100 形

製造初年:(製造)1963

(改造)2011

自重:15, 1t

定員:0

座席数:0

車体製造所:(製造)アルナ工機(現アルナ車両)

(改造)京王重機整備

老朽化で廃車になった。7510号車を都営交通100周年の際に走ったもの。詳細は第4章最後にある写真をご覧ください。去年10月に5日間走った。現在も車庫で昼寝をされていて、車庫見学(毎年6月に行う都電祭り)で見られるかも？

\*各車両のデータは標準的なものを使用した。

### おわりに

今年には都営交通 101 周年で、阪堺電気軌道も 101 周年であり、広島電鉄は 100 周年、岡山電気軌道も 100 周年、そして 2005 年 9 月 1 日に惜しまれつつも廃止になった名鉄美濃町線も 100 周年である。また、来年は、京阪京津(けいしん)線と万葉線(元加越能鉄道)が 100 周年と、さまざまな路面電車の会社が記念すべき年を迎える。路面電車は 100 年ほど経過した今もたくさんの人に愛され、いろいろな人が乗っている。路面電車が後世に受け継がれ、たくさんの人に乘ってほしいと思う。

### 参考文献

ネコ・パブリッシング 都営交通100年のあゆみ

ネコ・パブリッシング 都電写真集(CD 付録も含める)

JTB キャンプブックス 日本の路面電車 I 著者:原口隆行

三推社・講談社 The 路面電車

朝日新聞出版 歴史でめぐる鉄道全路線 公営鉄道・私鉄 No. 1 東京都交通局

交通新聞社 鉄道ダイヤ情報 2009年12月号 No. 308 路面電車の今

交通新聞社 鉄道ダイヤ情報 2011年11月号 No. 331 都電荒川線と阪堺電車

学研 よみがえる東京 著者:三好好三

玄光社 都電荒川線フォトさんぽ