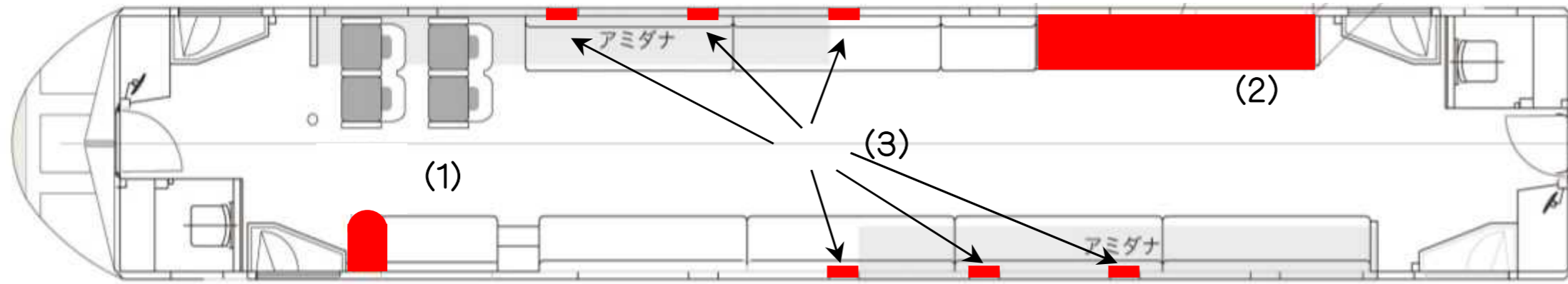


●鉄道模型の解説



(1) 半円筒状のショーケース

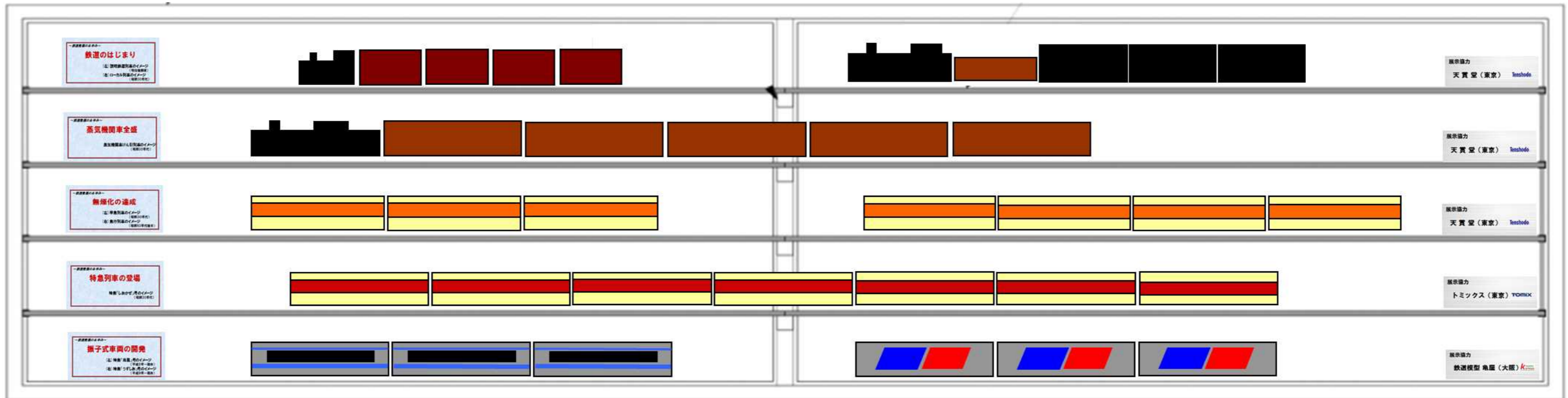
「新幹線エリア」として、過去～現在の新幹線の先頭車に加え、この「鉄道ホビートレイン」を展示します。

	<p>0系新幹線</p>	<p>昭和39年10月1日、東京～新大阪間を結ぶ東海道新幹線「夢の超特急」としてデビューし、最高速度210km/hの高速鉄道として東京オリンピック開催の10日前に営業運転を開始しました。車体前面形状は空気抵抗を減らすための丸みを帯びた航空機のような流線形スタイル、車体塗色はアイボリーホワイトとブルーの爽やかなツートンカラーを採用しています。開業当初は30本360両でしたが、昭和61年登場の38次車まで計3,216両が製造され、長期間に渡って東海道・山陽新幹線の顔として活躍しました。当初は「0系」という系列称号はなく「新幹線旅客電車」でしたが、昭和55年に東北・上越新幹線用の車両(200系)が登場することになり、系列を分類する必要が生じたため、新幹線の原点・すべての始まりを意味する数字の0を付けて「0系」となりました。</p>
	<p>100系新幹線</p>	<p>昭和60年10月1日、0系の後継車両として登場し、2階建てのグリーン車と食堂車を連結し、さらにグリーン車個室も設置されました。0系と比べシャープな先頭部分が外観の特徴で、普通車の3人掛け座席も回転できるようになっています。その後、JR東海は食堂車の代わりに1階にカフェテリアを設置したG編成、JR西日本は2階建ての食堂車とグリーン車を4両連結したV編成を増備し、東京～博多駅間の速達型「ひかり」等を中心に活躍しました。しかし、新世代の300系が登場・増備されると、最高運転速度240km/hの100系は速達列車から離脱し、最後は、2階建て車両を外した4両編成と6両編成に組み替えられ、山陽区間の「こだま」用として運用されました。</p>
	<p>500系新幹線</p>	<p>平成9年3月22日、新大阪～博多駅間を最高運転速度300km/h、2時間17分で結ぶ「のぞみ」でデビューし、同年11月29日からは東京～博多駅間を4時間49分で結ぶ「のぞみ」として運用されました。当時の世界最高速度300km/hを目指して開発され、空気抵抗を減らすためにジェット戦闘機のような15mのロングノーズ先頭スタイルおよび円筒形の車体を採用しました。東海道区間でスピードアップできるN700系の増備により、16両編成の車両は8両編成に組み替えが行なわれ、新大阪～博多駅間の「こだま」用として運用されています。</p>
	<p>N700系新幹線</p>	<p>平成19年7月1日から東京～博多駅間の「のぞみ」で営業運転を開始しました。255km/hに減速する必要があった急カーブでも270km/hで走行できる最大傾斜角1度の「車体傾斜装置」を装備し、最高運転速度が東海道区間で270km/h、山陽区間では500系と同じ300km/hとなり、東京～博多駅間を最速4時間55分で結ぶことができるようになりました。騒音対策としてエアロ・ダブルウィング形の先頭形状や車両連結部の全周幌、低騒音床の採用など、車内外の騒音を減少した環境にもやさしい車両となっています。</p>
	<p>鉄道ホビートレイン</p>	<p>平成26年3月15日から、予土線で運転を開始しました、今、皆様にご乗車を頂いています「鉄道ホビートレイン」の模型を展示いたします。(模型製作協力、株式会社「てつでん」)</p>

※交通新聞社トレたび より一部転載。

(2) 大型のショーケース

第4回目の企画展示として、「鉄道発展のあゆみ」をお楽しみ下さい。



鉄道発展のあゆみ

鉄道ホビートレインでは、「鉄道発展のあゆみ」と称して、これらの列車をイメージした鉄道模型を展示いたします。

①鉄道のはじまり

四国では讃岐鉄道会社が1889年5月に多度津－丸亀・琴平間に路線を開業しました。これが現在のJR四国の鉄道ネットワークの始まりです。当初はドイツ製の小型機関車が客車を引いていましたが、次第に車両が大型化されていきました。

展示模型は、明治後期の讃岐鉄道1号けん引列車(左)、昭和30年台のローカル列車(右)をイメージしています。

②蒸気機関車全盛

四国の国鉄路線で使用された機関車は、本線でも中型の8620形やC58形が使用されましたが、石炭供給体制にも不利な立地条件でもあることから、ディーゼル機関車や気動車が実用化されるといち早く無煙化モデル地域に指定され、積極的に輸送の近代化を図った。そのため、四国の無煙化は非常に早く、1959年10月の土讃線 琴平～高知に始まり、1970年4月の牟岐線の無煙化で完了しています。

展示模型は、昭和30年台の蒸気機関車が牽引する客車列車のイメージです。

③無煙化の達成

1950年代後半から四国島内では準急列車用に開発したキハ55系気動車が新製配置され、準急「やしま(高松～松山)」として運転を開始しました。その後、予讃、土讃線の優等列車として運行されましたが、1966年に準急を廃止し、全て急行列車になりました。

キハ58系急行用気動車は、1962年頃より、四国にも配置されましたが、当初は非冷房車でした。

④特急列車の登場

1972年(昭和47年)3月に、新幹線岡山開業に合わせ、四国初の特急列車がデビューしました。大出力エンジンを搭載したキハ181系特急用気動車を使用し、予讃線特急「しおかぜ」3往復、土讃線特急「南風」1往復の運行が開始されました。運行開始当時、特急「しおかぜ」の停車駅は、新居浜駅・今治駅・松山駅・伊予大洲駅または八幡浜駅(千鳥停車)に絞られ、高松駅－宇和島駅間を4時間35分で結んでいました。

展示模型は、昭和50年頃の特急「しおかぜ」のイメージです。

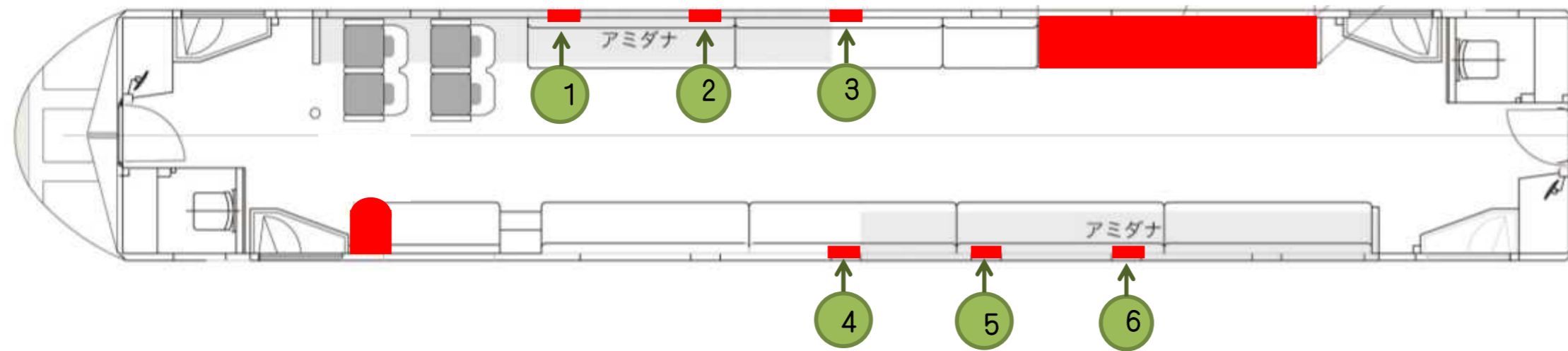
⑤振り子式車両の開発

四国内の高速道路網整備に伴い、急勾配・急カーブが続く土讃線における特急列車のスピードアップを目的に、世界初の振り子式気動車2000系を開発しました。この2000系気動車は四国の非電化路線の主力車両として現在も予讃、土讃、高徳線で活躍しています。平成9年には、高徳線の高速化のため2000系をモデルチェンジしたN2000系が登場しています。

展示模型は、現在の2000系特急「南風」(左)、N2000系特急「うずしお」のイメージです。

(3) 窓間の小型ショーケース

四国にちなんだ車両(Nゲージ)を展示



(各ショーケースの解説)

番号	段	形式名
1	上段	8000系(リニューアル)先頭
	下段	8000系(リニューアル)中間
2	上段	キクハ32
	下段	キハ185
3	上段	N2000先頭
	下段	N2000中間
4	上段	113系先頭(黄色)
	下段	113系中間(黄色)
5	上段	キハ181
	下段	キハ180
6	上段	2000系先頭
	下段	2000系中間

