

鉄道ピクトリアル

1969年 9月号 Vol. 19 No. 9

小集<関東私鉄の新線計画>

■表紙	「新形客車誕生」	新潟鉄工所提供
■カラー頁	「初秋の飛騨路」	(第14回鉄道写真コンクール推選) 長谷川英紀撮影
■グラフ	房総西線千倉電化完成	白土貞夫・編集部…11
	営団地下鉄9号線工事	帝都高速度交通営団…12
	キハ65形式誕生	副島 広海…14
	動力車運転用シミュレータ完成	国 有 鉄 道…16
	新幹線売店車登場	島山 平一…18
	<第14回鉄道写真コンクール入選作品>	
	溪谷を渡る	中村 広一…43
	トレンマークもあざやかに	長島 秀介…44
	かきのとれる海・動力美	速水 環・春日利弘…45
	朝の札幌	原口 誠一…46
	ヨーロッパかけ巡り	杵屋 栄二…48
	朝の整備 (第14回鉄道写真コンクール入選) [2頁大・解説82頁]	龍 雅之輔…50
	秋田中央交通軌道線廃止	鈴木洋・原口誠一…52
	房総西線海水浴臨時列車の変遷	白土 貞夫…54
	西日本鉄道(4)	谷口良忠・奈良崎博保・小田部秀彦…56
	横浜市電近況	三神康彦・原口誠一…58
	トビックフォト	
	(房総・北海道・東北・関東・中部・関西・中国・九州だより)	…83
■本 文		
	今月の話題・振子式高速電車の登場	編 集 部… 3
	国鉄財政再建の方向	池神 重明… 4
	113系地下乗入車両について	上島 清… 8
	営団地下鉄9号線の計画	里田 啓…19
	小田急電鉄多摩線の概要	山田 敬二…23
	東急玉川線建設計画	野島 寿雄…28
	相鉄新線建設の意義とその概要	斉藤 栄…32
	44年度国鉄車両計画について	石井 幸孝…35
	44年度私鉄車両増備計画	松田 逸雄…39
	横浜市電近況	三神 康彦…59
	動力車運転シミュレータ完成	金井 静男…60
	書評⑥「日本の内燃車両」	和久田康雄…63
	開業時の京城の電車	小林茂・道村博…64
	「うしお・さざなみ」から「うち房・そと房」まで	白土 貞夫…67
	私鉄車両めぐり(79)「西日本鉄道」(4)	谷口 良忠…71
	優先株は発行できる	増地 昭男…79
	質問に答える	…80
	車両の動き	…81
	鉄道の話	…82
	7月のメモ帳	…91
	読者短信	…92
	後部車から・TTKだより	…95



振子式高速電車の登場

国鉄では本年度の技術課題の3大テーマの一つ——増収に寄与するもの——として、はじめての連節・振子式高速電車を試作すると発表して注目を引いている。

現在の特急電車の最高速度は120キロであるが、その快速ゆえに常時需要度の大きい上野—仙台間の特急「ひばり」でも平均速度は87キロである。到達時分4時間弱をさらに短縮することができれば、それだけ線路容量をあげることができ、スピードアップによる潜在需要を喚起して増収につながる。最高速度と平均速度に差のあるのは、途中のカーブや分岐器のところで速度を抑えるからである。曲線を高速で通過し得る台車として、昨年振子式のTR96を製作し貨車に取付けて試験したが、今年国鉄でははじめての連節、振子台車を備えた高速電車を試作することになった。なお、曲線部では車体は遠心力に応じて傾斜するが、パンタグラフが屋根に固定しては、架線との関係から偏倚してしまうので、新しい機構を開発しなければならぬが、この点についてはすでに設計を進めている。

一方、曲線と並んで分岐器部分(直線側)の速度向上の効果が大いこと、運転操作上も速度制限をなくすことが望ましいことから、数年前から線区の最高速度と同等の速度で通過し得る分岐器の開発を進めてきたが、新幹線用として開発したノーズ可動型が130キロまで耐えられることが確認されているので、この高速電車の見通しはきわめて明るい。

〔表紙〕「新形客車誕生」

新潟鉄工所 提供
スハフ12形 東新潟港 '69.6
アサヒペンタックス 絞り8 タイム1/250
フジカラー

〔カラー頁〕「初秋の飛騨路」

長谷川英紀 撮影
高山線下油井付近 '69.9.21
マミヤC220 セコール50mm F2.8 絞り11
タイム1/125 エクタクローマX

TETSUDOTOSHO KANKOKAI
New Kokusai Bldg. Marunouchi
3-4, Chiyodaku, Tokyo/Japan