

鉄道ピクトリアル

2007年5月号 Vol.57 No.5 通巻No.789

<特集> 接続車

■表紙 小田急のSE車シリーズ……………編集部・河原慶明

小田急3000形(復元) 大野工場 1993-3-9(編集部)/小田急5000形 百合ヶ丘一新百合ヶ丘 2005-3-27(河原)/小田急10000形 開成一栢山 2007-2-6(河原)

■グラフ

リズムも楽しく (1~7ページ)

澤木良直・巴川享則・沼尾吉晃・大里信之・河原慶明
……………戸塚光弘・岸 義則・南雲慶一・佐藤利生・清藤清常
……………白土洋次・浜村正弘・編集部

接続車のメモリアルカラー (8ページ)

……………浜村正弘・飯塚卓治・植手直紀

*

歴史を彩った日本の接続車……………構成:編集部… 33

小田急SE車 活躍の時代……………構成:編集部… 36

軌道系車両 接続車コレクション……………構成:編集部… 38

*

大阪市営地下鉄今里筋線の概要……………浅岡 克彦… 44

京王電鉄 最近のプレート付き列車……………佐藤 恵香… 48

*

Pictorial Color Gallery 名もなき一本桜の下で……………澤木 良直… 73

横浜市交通局10000形/函館市交通局9600形/長野電鉄

2000系A編成が塗色を復元/JR九州813系1100番代・817系……………76~79

1100番代/JR東日本251系グリーン席リニューアル……………

トピック・フォト (各地・関東・中部・関西)…………… 80

JR東日本201系電車の動向—2007年1~2月期—

……………写真と解説:石田敦己… 88

敦賀港線を訪ねて……………写真:山中 茂… 90

D51その一族—1115分の1の素顔(87)……………構成:編集部… 92

最後の春を迎えた くりはら田園鉄道……………斎藤 幹雄… 94

■本 文

今月の話題:接続車……………編 集 部… 9

接続車—ボギー車との比較と評価—……………曾 根 悟… 10

低床式LRVの接続構造をめぐる技術開発……………榎 田 保… 17

日本の接続車—高速電車編……………真鍋 裕司… 20

小田急SE車 誕生から50年に寄せて

SE車とその時代—技術開発と名車誕生の周辺—……………生方 良雄… 49

SE車の保守現場—苦勞をかさねた誕生当時の検修作業—

……………山岸庸次郎… 53

乗務員から見たSE車—車掌、運転士として接したSE車の技術—

……………川島 常雄… 58

*

鉄道の話……………編 集 部… 32

JR西日本521系電車……………蘭 浦 好隆… 63

平成18年10月21日ダイヤ改正における 北陸線・湖西線普通列車の概要

……………懸 田 剛一… 66

2007年3月18日開業 仙台空港鉄道の概要

……………乗田治己・加藤新一郎・河村和信… 68

書評(523)『常磐地方の鉾山鉄道 歴史の鉾石を運んだ車輪の響き』

……………和久田康雄… 97

JR東日本キハE130系……………砂澤 作司… 98

私の鉄道人生75年史 第5回 営団地下鉄に就職……………里 田 啓…104

水間鉄道1000形改造車デビュー……………富永 牙樹…108

激変する 南米・ペルー「マチュピチュ遺跡」へのアクセス鉄道

……………岡 雅 行…112

2月のメモ帳……………117

白井良和さんと本誌—ご逝去の報に接して—……………118

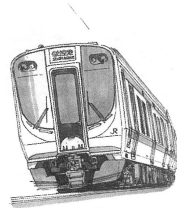
読者短信・情報ファイル……………119

後部車から……………123

ISSN0040-4047

Tetsudō pikutoriaru

今月の話題



カット:山本茂樹

接続車

一般的な車両が2つの台車の上に車体を有するボギー車で、車両同士を繋ぐ場合は連結器を用いているのに対し、接続車は車両同士の連結部分に台車を配置し、隣接する2つの車両を1つの台車で賅っている車両である。接続車は急曲線の通過機能や列車走行時の乗り心地の面で有利といわれているが、技術や経済性などから見たボギー車との優劣は簡単に論じられるものではないようである。昭和初期以来、接続車はどちらかと言えば路面電車系の車両で採用例が多かったが、1957(昭和32)年、小田急3000形SE車に採用され脚光を浴びた。近年では小田急の新形ロマンスカールVSE車やJR東日本のE331系などで採用され、一方世界的に躍進著しい低床LRVで接続車の類似系構造が用いられており、注目されている。

さて、戦前から接続構造の車両は少なからず出現しているが、当時の接続車は複数の車体を有していても1両の扱いとして、同一の車号が付されていた。しかし、8両接続車体の小田急SE車登場に伴い、運輸省の指導のもとで車体毎に車号を付するようになり、取扱いが変更されたようである。また、それまでの文献等には「連節車」あるいは「関節車」と記されている場合が多かったが、SE車誕生を契機に「接続車」との表記が公に用いられるようになり、興味深い部分である。その小田急SE車が誕生して今年で50年、現車はすでに引退して久しいが、技術的意義は今も高い評価を保っている。本格的な意味でSE車誕生が今日に続く日本の高速鉄道技術の出発点となったわけであり、記録として後世に継承すべきものである。本号ではSE車に実務で関わられたお三方に往時を回想していただいた。

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