

鉄道ピクトリアル

1967年4月号 Vo.17 No.4

<特集>「B6」

東海道線全通を機に生まれ、明治の代表蒸機として活躍したB6形も、既に国鉄現役機にはないが、私鉄に生き残るのもあわずか、明治100年にあたり特集した。

表紙	「有終の美しさ」	佐竹 保雄	撮影
カラー頁	「石狩の紅一線」	日立製作所	提供
グラフ			

<B6形特集>

若き日のB6	高松吉太郎	12
活躍期のB6	西尾克三郎	14
晩年のB6	瀬古 龍雄	16
B6(2120形)のトップとラスト	瀬古 龍雄	18
B6の宮まいり(第10回鉄道写真コンクール作品)	小寺 康正	43
芝浦のB6	高松吉太郎・佐々木桔梗	44
入換に奮迅のB6	中川 浩一・伊藤 昭	46
私鉄のB6	瀬古龍雄・岩倉明・村本喜一・西尾克三郎	48
東京港のB6(解説75頁)	高松吉太郎	50

京阪神急行北千里延長線開通	京阪神急行	提供	11
使命を終えて	北陸鉄道金沢市内線お別れの表情		
	北陸中日新聞・高松吉太郎・今城 宏		52
京阪電気鉄道(補遺)	吉田耕司・宮本郁男・中林 英信		54
わだいのくるま[171]北海道向711系交流電車	編集部		56
関東に13年ぶりの大雪	難波博・河昭一郎・編集部		58
トピックフォト(九州・中国、関西、中部、関東、北海道・東北だより)			83

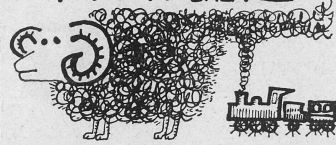
本 文

<B6形特集>

明治の代表蒸機B6の懐想	久保田 博	4
B6形機関車の回顧	成田松次郎	6
B6形蒸気機関車の構造と性能	関根 清	8
B6に関するノート	金田 茂裕	19
B6形機関車の車歴と配置	今村 潔	31
私鉄のB6	瀬古 龍雄	36
私鉄・専用線に残るB6	桐朋鉄道研究会	40
広軌改造試験画報	高松吉太郎	42

今月の話題・山陽新幹線全路線きまる		3
鉄道事始のはなし[10]日本人機関士のはじめ	浦川 耿介	59
40年の歴史ついに閉ざす	西藤 恵	60
東海道線電化から10年	近藤 博	62
私鉄車両めぐり[71]京阪電気鉄道補遺[前]同志社大学鉄道同好会		66
第12回鉄道写真コンクール作品募集		74
書評②「新橋ステーション」	和久田康雄	74
鉄道のわだい		75
質問に答える		76
読者短信		77
車両の動き		80
2月のメモ帳		82
歌でつづる鉄道百年[2]	高取 武	91
TTKだより・後部車から		95

今月の話題



カット 土屋 昭雄画

山陽新幹線全路線決まる

国鉄は3月3日、山陽新幹線新大阪一岡山間(165キロ)のうち、最後に残っていた大阪市内一西宮市間15キロの実質上最終ルートを決め、運輸省に認可を申請した。これで岡山一岡山市内の車両基地間3キロを別として新大阪一岡山間162キロの全ルートが決まったので、3月16日赤穂市の帆坂トンネル入口でクワ入れ式、同市赤穂小学校で起工式をあげ、いよいよ全線について着工することになった。工事はこの帆坂トンネル(約8キロ)を皮切りに、総工費約1,700億円で、47年3月開業を目指して進められる。

山陽新幹線の建設については、一昨年9月建設認可、昨年5月に設置駅とその位置・通過地の認可を得、同11月には芦屋市内一神戸市内間30キロ、相生市内一岡山市内間53キロを決定、ついで本2月8日、新大阪一大阪市加島町間5キロ、神戸市内一相生市間54キロ、岡山市穂(さい)一同市中島田町間5キロの3区間計64キロ、合計147キロが決まり、これで全体の約90%が認可済みとなっていたもの。

完成すると、東海道新幹線とつながって、東京一岡山間を4時間10分新大阪一岡山間を1時間で結び、51年春には、さらに広島を経て博多にまで延びる日本縦断の主軸となる。

なお、最終ルートは、大阪市東淀川区から尼崎・伊丹両市を経て西宮市を通り、六甲トンネルで芦屋市へ抜ける区間で、騒音公害などを心配する地元が、工法に注文をつけたため決定が遅れていたが、ほとんど高架式にすることで、地元の了解を得て工事申請となったもの。

〔表紙〕「有終の美しさ」

佐竹 保雄

石原産業四日市工場 '67-2-18
ゼンザプロニカS2ニッコールF2.8 75m
m絞リ11タイム1/125UV=クタクタロームX

〔カラー頁〕「石狩の紅一線」

日立製作提供

711系 交流電車 銭函一手稲間

リンホフテクニカ4×3 アポランダー-150
mm絞リ4.5タイム1/250=クタクタロームD

TETSUDÔTOSHO KANKÔKAI
Shin Kokusai Bldg. Marunouchi
3-4, Chiyodaku, Tôkyô/Japan