

鉄道ピクトリアル

2011年7月号 Vol.61 No.7 通巻No.850

<特集> 新幹線

■表紙 九州新幹線「さくら」……………塩塚 陽介

筑後船小屋—新大牟田 2011-3-13

キヤノンEOS7D EF17-35mm F2.8L 絞りf4.0 タイム1/4000 ISO200

■グラフ

THE SHINKANSEN 2011 (1~8ページ)

今泉博之・塩塚陽介・富村哲男・井上英樹・森 友紀

……………金子 聡・白土洋次・浅田文司・与野正樹・神田竜司

焼田 健・進藤 匡・進藤純一・河原慶明

走り去った新幹線のスターたち (108~111ページ)

……………太田正行・岸 孝・大野秀一・井上英樹

澤木良直・塩塚陽介・金子 聡・編集部

*

夢の超特急が走り始めた頃 ……………写真：白土貞夫ほか… 41

JR東日本の現役新幹線車両……………写真：塩塚陽介ほか… 46

CRH2形を中心とした中国高速列車を見る……………服部 朗宏… 50

1960年代前半 国電変革期の東海道線東京口 ……………河 昭一郎… 54

九州新幹線博多開業 各地の表情……………写真：原 敬一ほか… 56

*

Pictorial Color Gallery マルーンの風に誘われて ……第6かいぎしつ…105

〔近畿日本鉄道26000系リニューアル車/JR東日本C〕

〔61 20復元完成/東京急行電鉄5050系10両編成ほか〕 112~115・128

トピック・フォト (各地・関東・中部・関西)……………116

阪急電鉄のヘッドマーク付き列車 2010年度版 ……成瀬 伸夫…124

D51その一族—1115分の1の素顔—(122) ……構成：編集部…126

■本 文

今月の話題：新幹線 ……………編 集 部… 9

九州新幹線鹿児島ルート全通をめぐって ……………石井 幸孝… 10

新幹線電車運転士として乗務した時代 ……………中村 信雄… 30

並行在来線における旅客輸送と貨物輸送のあり方について

……………堀 雅 通… 57

整備新幹線の財源について ……蓼沼慶正・森田泰智・堀川 淳… 64

100系新幹線電車のバラエティ ……………柴田 東吾… 66

続々登場する中国の高速鉄道車両 ……………服部 朗宏… 88

ポケット型新幹線時刻表の趣味的観察 ……………坂戸 直和… 96

*

北陸本線普通列車 近年の動向……………山本 宏之… 99

7月号特別企画 高校生鉄道ファンがやって来た—彼らの鉄道趣味感を垣間見る

……………構成・進行：笹田昌宏 (129~136ページ)

*

鉄道の話 ……………編 集 部…137

1960年代前半 国電変革期の東海道線東京口〔I〕 ……河 昭一郎…138

伊豆急行2100系・8000系 トイレ設備のバラエティ ……津 島 誠…146

鳥取県指定保護文化財に指定された

旧日ノ丸自動車法勝寺鉄道の車両と関連資料 ……堤 一 郎…148

書評(569)『昭和の路面電車 関東・甲信越編』 ……和久田康雄…149

4月のメモ帳 ……………150

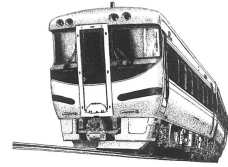
読者短信・情報ファイル ……………151

後部車から ……………155

ISSN0040-4047

Tetsudō pikutoriaru

今月の話題



カット：山本茂樹

新 幹 線

2010(平成10)年12月の東北新幹線新青森延伸開業、そして今年3月の九州新幹線博多—新八代間開業により本州の北端から九州の南端まで新幹線で結ばれ、乗り継ぎにより新青森から鹿児島中央まで約2,000kmを10時間あまりで走破できるようになった。東北新幹線にはE5系による「はやぶさ」がデビューし、最高速度300km/h運転で所要時間のさらなる短縮と、旅客サービスの充実が図られた。1964(昭和39)年に東海道新幹線が初めて開業した頃に対し、新幹線技術とネットワークの発展は飛躍的で、往時を振り返るとまさに隔世の感があるといえよう。さらに現在、着工区間として北海道新幹線新青森—新函館間、北陸新幹線長野—金沢間、九州新幹線武雄温泉—諫早間の整備が進められており、新幹線は日本の鉄道の象徴、世界に誇る鉄道システムの代表として、その地位をますます大きくしている。

日本の新幹線に続き、1980年代前半にフランスでTGVが開業、その後ヨーロッパでは各国で高速鉄道が建設された。近年はアジアでも日本やヨーロッパの技術を導入した高速鉄道の開業が相次ぎ、韓国、中国、台湾の鉄道輸送で大きな役割を果たしている。とくに中国における高速鉄道の急速な展開は目を見張るものがある。これまでは高速鉄道導入を計画していた国々へ、日本とヨーロッパが技術の輸出にしのぎを削っていたが、そこに中国も参入して受注競争が行われるようになった。各国の高速鉄道技術はそれぞれに長所があるが、最良目をなしにしても、その信頼性は日本の新幹線技術が際立っている。さきの東日本大震災では営業列車に大きな支障が出なかった東北新幹線の一連の状況はそれを裏付けているように思う。

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