

## JR東海のリニア・鉄道館を視察見学しました(1)



8月10日は名古屋市に入り、JR東海のリニア・鉄道館に直行しました。名古屋駅より名古屋臨海鉄道あおなみ線(第3セクター)で終点の金城ふ頭駅にあるリニア・鉄道館に入りました。



この日は、夏休みの土曜日とあって、開館時間前には大勢の親子連れが並びました。意外だったのは、この電車で来る人より、車で来て駐車場方向から来る人の方が多い感じがしたこと。おそらく、中京圏では公共路線電車より、自家用車の利用が多いためなのでしょう。

このリニア・鉄道館と他の鉄道施設との大きな違いは、JR各社の中でJR東海がリニア車両の実用化実験を唯一続け、その運用化を決定しています。リニア(先頭)車両の実物とその原理の詳しい解説を目的にした展示スペースがあることは、世界的にも珍しい展示内容の施設と思います。

施設は、入場してすぐ吹き抜けになっており、多数の電車や蒸気機関車が並べられていましたが、最初に照明を落とした部屋に並べられた、蒸気機関車(C62形式)、東海道新幹線試験電車(300X)、超電導リニア新幹線車両(MLX01-1)の姿は圧巻でした。C62は日本最大最速の蒸気機関車で、300Xは新幹線方式の高速システムを追求したもので、MLX01-1は言うまでもなくリニア中央新幹線開通を目指した試験車両です。一般の鉄道ファンは、その他、多数の並べられた記念的機関車や客車にも興味があるでしょう。後方には、記録映像が映されていました。(なお、リニア新幹線車両の詳細は後で記述します)

会場内にある様々な鉄道の原理や、機関車、電車、軌道、台車、ATS、通信機能、その他の機器の展示は尽きない興味を引くものでした。



そうした展示の中で、私が面白いと感じた展示では、線路のレール交換を機能的に行うシステムの模型や、旧来の鉄道のパンタグラフと、新幹線のパンタグラフの相違を表していた模型がありました。パンタグラフは送電線とこすり

あって電流を取り込む装置のため、どちらも摩耗するものだとのことです。送電線を一直線にはせず、わざとジグザグにしているそうです。送電線の摩耗を減らすのが目的だったとのことでした。送電線の交換は電車（機関車）が走行していない時間にしかできず、一方、パンタグラフの交換は整備工場で頻繁にすることができるとのことでした。

東京・名古屋・大阪間の鉄道ジオラマが壮大でした。縦が 33m、奥行き 8m もあり、24 時間の昼夜の生活空間が見て取ることができ、多数の人形が並んでいました。電車の中にも人影を見ることができました。夜間の工事状況や、救急車が出動する様も



ありました。鉄道にそれほど興味がない人にも、壮大ながら細やかな動きを示すもので、一見の価値があります。

シュミレータでは、抽選で新幹線N700の運転席にもつけるようになっており、在来線シュミレータでは運転や車掌体験もできるようにされていますが、それらを体験する機会は持てませんでした。

なお、施設内で食事を取る場合、厳密な食堂はなく、多数の休憩用のイスを並べた空間があり、そこでは販売ブースの多種類の駅弁を買い、それを食べるようになって

ていました。皆がそろって楽しく食事を取れるのも、鉄道施設の特徴なのでしょう。関連して、最近では新幹線に食堂車が備わっていないとのことでした！ そう言えば、以前に東京～福岡間を乗車した際、食堂車がありましたが、現在は無くなっていることに気が付きませんでした。(続く)

平成 25 年 8 月 10 日

記:町田市議会議員 吉田つとむ 志政クラブ