

昭和館開館 25 周年記念 特別企画展 展示構成 (案)

昭和を駆け抜けた超特急 ～燕 (つばめ)、そして新幹線へ～

会 期：令和6年3月9日 (土) ～5月6日 (月)
会 場：昭和館3階研修室
後 援：千代田区・千代田区教育委員会

展示点数：127点

内訳：

- ① 実物 76点 (内借用 21点)
- ② 写真 45点 (内借用 29点)
- ③ 映像 6点

ごあいさつ

昭和39年(1964)に「夢の超特急」として新幹線が登場する以前、「超特急」と呼ばれた人々が憧れる特急列車がありました。その特急列車「燕」は昭和5年10月、東京～神戸間を約9時間で結び、従来の同区間の所要時間を2時間以上も短縮させたことから、当時では画期的な特急列車として活躍しました。太平洋戦争により、特急列車は一時その姿を消しますが、戦後、特急列車「つばめ」と改称し、再び走り始めました。

本企画展では、超特急「燕」が誕生した昭和初期から新幹線の登場までの軌跡を紹介します。

本展では、「Ⅰ 超特急「燕」の誕生」、「Ⅱ 戦時体制と鉄道」、「Ⅲ 復興－「夢の超特急」への道－」のコーナーに分けて紹介します。

プロローグ 特別急行列車の黎明期

Ⅰ 超特急「燕」の誕生

Ⅱ 戦時体制と鉄道

Ⅲ 復興－「夢の超特急」への道－



S=1:100



プロローグ 特別急行列車の黎明期

明治 39 年(1906)、鉄道国有法の公布により全国の主要路線の大部分が国有化されたこの年、新橋～神戸間を結ぶ「最急行」と名付けられた長距離列車が誕生し、運行を開始しました。

日本で最初に「特別急行列車」の名称がつけられたのは、明治 45 年に新橋～下関間を運行した「1・2 列車」で、この列車は「最急行」の運行区間を延長したものでした。この区間延長により、下関港を経由した国際連絡列車としての役割も果たすことになりました。



旅客列車をけん引する C51 形蒸気機関車・上野駅

大正期から昭和 40 年頃まで活躍した蒸気機関車。大型旅客用機関車として特急列車やお召し列車をけん引した。

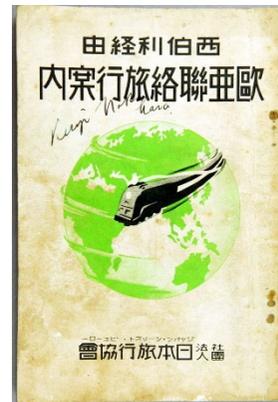
昭和 3 年(1928)から昭和 7 年
石川光陽撮影



西伯利経由欧亜連絡乗車船券

東京からシベリア鉄道を經由してベルリンに至る 2 等乗車船券。有効期間は発行日から 60 日間で、東京から約 2 週間でベルリン、パリ、ロンドンに到達することができた。

昭和 11 年(1936)



「西伯利経由欧亜連絡旅行案内」

日本旅行協会(現・株式会社 JTB)が発行した欧亜連絡旅行の案内。経路の説明のほか、各国へ入国する際に必要な手続きや簡易な旅行で使う外国語などが紹介されている。

昭和 11 年(1936)3 月



I 超特急「燕」の誕生

I 超特急「燕」の誕生

昭和初期には国鉄、私鉄も含めた鉄道網が全国に広がる一方で、第一次世界大戦後から続く慢性的な不況が、鉄道経営にも大きな影響を及ぼしました。貨物や旅客の鉄道輸送が減少したため、鉄道省は観光旅行による国内外の旅客誘致と、利用者の多い大都市間をより速く結ぶ特急列車の開発に乗り出します。

昭和4年(1929)に旅客誘致の政策として東京～下関間を結ぶ特急列車に愛称公募が行われ、「富士」「櫻」が誕生しました。翌年、東京～神戸間をより速く結んだ特急列車には、スピード感のある「燕」と名付けられます。今日の日本の鉄道が求め続ける“スピードアップ”の先駆けとなった「燕」は、臨時列車も増発されるなど人気を集め、戦前の鉄道黄金期の象徴として活躍しました。

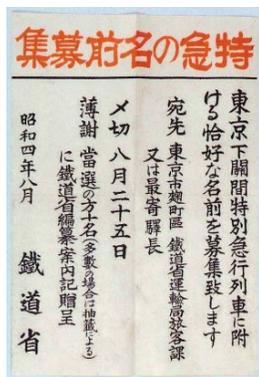
愛称特急列車の登場

明治45年(1912)に運行を開始した最初の特急列車(1・2列車)に加えて、大正12年(1923)、大衆向けに3等車で編成された3・4列車が東京～下関間に登場しました。

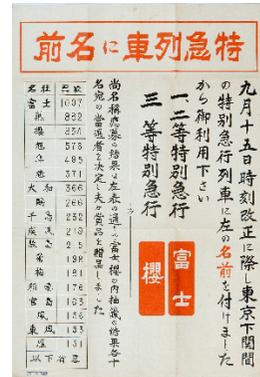
昭和4年(1929)8月、鉄道省は特急列車の利用客の増加と予約時の利便性を図るため、特急列車に愛称の募集を行います。一般公募の結果、9月15日の時刻改正で1・2列車は「富士」、3・4列車には「櫻」と名付けられ、初めて特急列車に愛称が付けられました。それぞれの特急列車の後部車両には、名前の絵柄(富士・桜)が描かれたトレインマーク(テールマーク)が取り付けられました。

※別紙: 主要特急列車変遷一覧 参照

(写真)



(写真)



「特急の名前募集」・「特急列車に名前」

応募結果は、1位の「富士」1,007票、2位「燕」882票、3位「櫻」834票となった。2位の「燕」は開発中の「超特急」列車のために残されたと言われている。昭和12年に8位の「鷗」も「燕」の姉妹列車として登場した。

昭和4年(1929)8月
鉄道博物館提供



特急列車「富士」

展望車には、「桃山式」と呼ばれる重厚な和式の内装と、「白木屋式」と呼ばれたモダンな洋式内装の車両の2種類があった。昭和9年には3等車も連結され、一時はシャワー室が設置されるなどサービスの向上が図られた。

昭和10年(1935)
石川光陽撮影



特急列車「櫻」

「櫻」は当初、「富士」のダイヤにあわせて運行されたが、利用客の増加とともに昭和9年にはダイヤが離され、「櫻」にも2等車が連結された。

昭和5年(1930)頃
鉄道博物館提供

I 超特急「燕」の誕生

(写真)



(写真)



特急列車「富士」テールマーク(複製)・特急列車「さくら」テールマーク(複製)

「富士」は当初、ヘボン式ローマ字の「FUJI」と表記されていたが、昭和13年に訓令式ローマ字「HUZI」に改められた。「櫻」のテールマークには見やすさと、親しみやすいようひらがなが使用された。

京都鉄道博物館提供

超特急「燕」

東海道本線に高速度の旅客列車を走らせる鉄道省の計画は、鉄道省運転課長の結城弘毅が発案し、準備が進められました。この計画によって「燕」が誕生します。昭和4年(1929)12月に試運転が行われ、各メディアは「超特急」の名前で大きく取り上げました。

昭和5年10月1日、運行初日を迎えた「燕」は、C51形蒸気機関車にけん引されて午前9時に東京駅を出発しました。「富士」では10時間52分だった東京～大阪間を8時間20分、神戸までは9時間で結び、2時間40分の短縮を実現させます。最高時速は約95km/h、当時では驚異的な速さで、世の中をスピード時代へ投げ込んだと称されました。

昭和9年に熱海～^{かなみ}函南間を結ぶ丹那トンネルが開通し、勾配の多い箱根越えの御殿場経由から、勾配の少ない熱海経由の新線ができると、さらに20分の短縮に成功します。「燕」は臨時列車が増発されるほどの人気列車となり、昭和12年には同区間に姉妹列車の「鷗」も登場しました。「燕」を筆頭に特急列車の活躍は戦前の鉄道黄金期を象徴するものとなりました。

特急列車「燕」時刻表 (表定速度 68.2km/h)

下り	9:00	9:27	10:10	→	14:34	15:12	16:44	17:20	18:00
	東京	横浜	国府津	沼津	名古屋	大垣	京都	大阪	神戸
上り	21:20	20:55	←	19:09	15:52	←	13:39	13:00	12:25

「燕」 乗車定員数

一等	1両	14名
二等	2両	120名
三等	2両	226名
三等・荷物室	1両	
展望車	1両	10名

特急列車「燕」 乗車料金表 東京～大阪間

	運賃	特急料金	乗車料金
1等	18円18銭	6円	24円18銭
2等	12円12銭	4円	16円12銭
3等	6円6銭	2円	8円6銭

※コーヒーが昭和5年に10銭程度、小学校教員の初任給が昭和6年で45円～55円程度。
参考:週刊朝日編『値段史年表 明治・大正・昭和』より

I 超特急「燕」の誕生

速さへの挑戦

超特急「燕」が東京～神戸間の所要時間を2時間40分も短縮した背景には、運行上さまざまな工夫が取り入れられたことがあげられます。

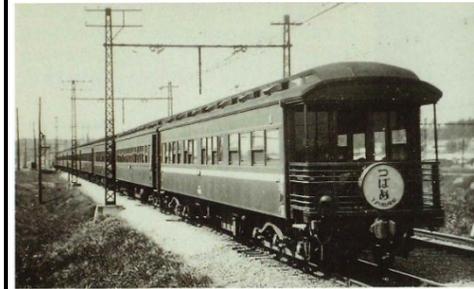
①連結車両数を11両(「富士」)から7両に減らす。②神戸までの停車駅を16駅(「富士」)から8駅に減らす。③機関車の取り替え時間を省くため、既に電化されていた東京～国府津間を電気機関車ではなく、全て蒸気機関車で運転する。④1kmごとに100ℓの水が必要な蒸気機関車用に水槽車を連結させて給水のための停車を省く。④勾配区間で速度を落とさないよう最後尾につける補助機関車の連結時間を短縮させ、走行中に切り離す。

このように、既存の技術を応用させて、わずかな時間も削ったスピードアップが試みられました。



特急列車「燕」
最後尾の車両に愛称のテールマークがつけられた。

戦前
鉄道博物館提供



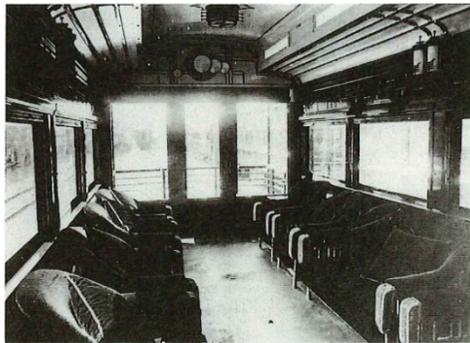
特急列車「燕」

戦前
鉄道博物館提供

(写真)



特急列車「燕」テールマーク(複製)
2羽のつばめをモチーフに製作された行灯式テールマーク。戦前はひらがなの「つばめ」が垂直に表記され、戦後は斜めに表記された。
京都鉄道博物館提供



特急列車「燕」の展望車内部

昭和6年に定員10名の新製の展望車が連結された。ゆったりした椅子に、本棚やラジオ、夏には扇風機などが設置された。

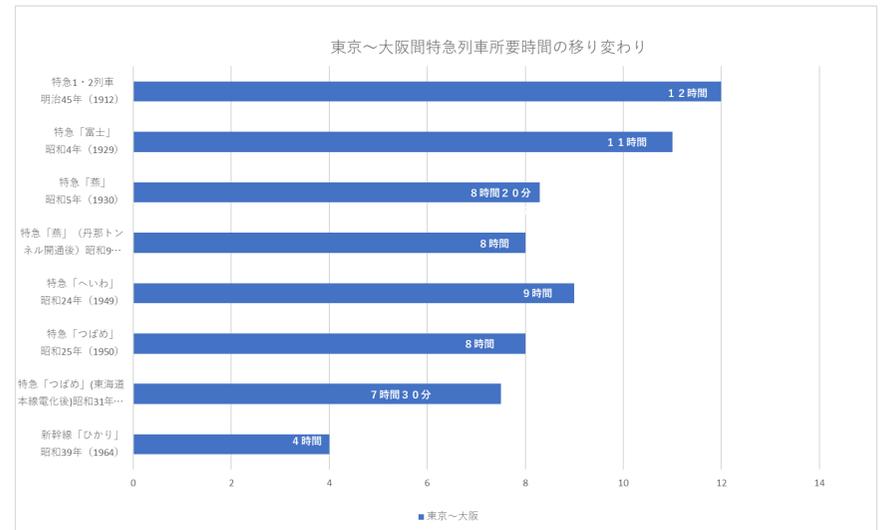
昭和6年(1931)
鉄道博物館提供



「快速無比の超特急」

大阪鉄道局が時刻改正を行った際に製作したポスター。

昭和11年(1936)
鉄道博物館蔵



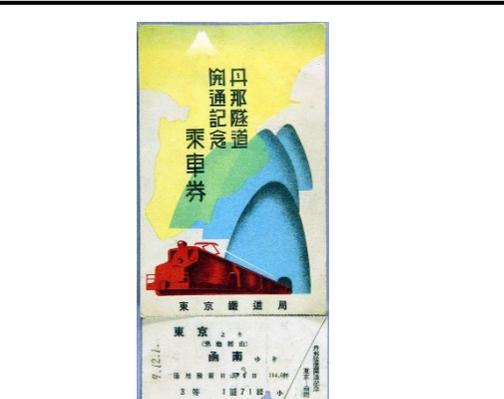
I 超特急「燕」の誕生



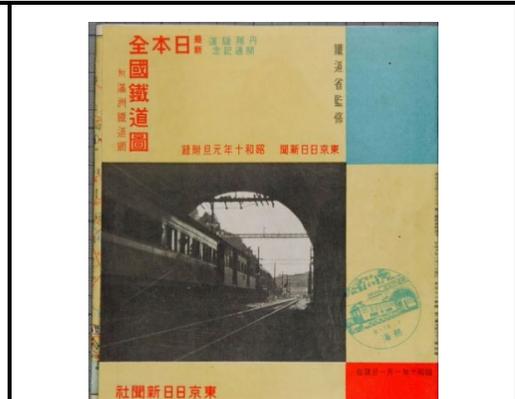
「超特急列車」(『子供の科学』第11巻第2号)
昭和4年12月に行われた「燕」の第1回公式
試運転の様子を紹介する記事。
昭和5年(1930)2月



「燕」特別急行券
乗車券には愛称であるつばめのイラストのゴム印が
押印された。
昭和11年(1936)10月24日



丹那隧道開通記念乗車券
昭和9年12月に開通した、熱海～函間を結
ぶ丹那トンネルの開通記念乗車券。トンネルの全通
までには約16年の歳月を要した。
昭和9年(1934)12月



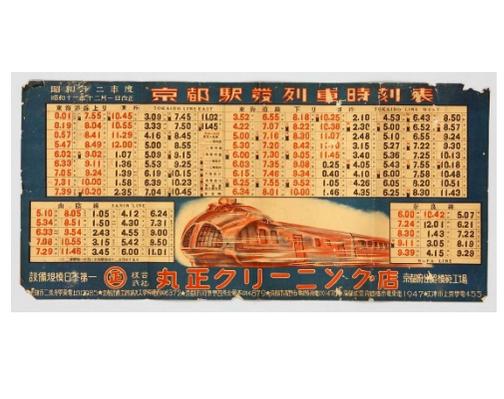
丹那隧道開通記念 日本全国鉄道図
東京日日新聞社が発行した全国鉄道地図。
昭和10年(1935)1月



着物
「燕」が描かれた子ども用の着物。
昭和5年(1930)以降



特急列車が描かれた皿
東京鉄道ホテル(現・東京ステーションホテル)で
使用されていた皿。「富士」「桜」「燕」の絵が描か
れている。
昭和8年(1933)から昭和20年
鉄道博物館蔵



京都駅発列車時刻表
京都駅発の列車時刻表。特急列車には愛称の絵
柄が記されている。
昭和12年(1937)



おもちゃの特急乗車券
特急列車の愛称の絵柄が描かれたおもちゃの特
急乗車券。
昭和5年(1930)以降

I 超特急「燕」の誕生

特急列車の食堂車

日本の食堂車は、明治32年(1899)に山陽鉄道(現・JR山陽本線など)が急行列車に連結させたのが始まりと言われています。当初、1等・2等車の富裕層や外国人が対象とされたことから、食堂車では洋食が提供されていました。その後、より大衆向けの料理を提供する和食の食堂車が登場し、「富士」には洋食、「櫻」には和食の食堂車が連結されました。

洋食が提供された「燕」の食堂車は、3等車の乗客が2等車内を通らなくても食堂車へ行けるように2等車と3等車の間に連結されました。食堂車のメニューは定食のほか、一品料理、酒類などの飲み物が用意されていました。

また、「燕」が登場した昭和5年(1930)から、女性従業員が食堂車で接客に従事するようになると好評を得て、昭和11年には「燕」の食堂車に初の冷房装置が設置されるなど、サービスの充実が図られました。



特急列車「富士」や「燕」に使用された戦前の食堂車
スシ 37800 形食堂車

「燕」の食堂車は2回の食事時間に分けられ、約40分のフルコースか一品料理が提供された。

昭和8年(1933)頃
鉄道博物館提供



食堂車の御案内

特急列車「燕」の食堂車を運営する株式会社みかどが運行初日に配布した食堂車の案内。

昭和5年(1930)10月1日
鉄道博物館蔵



超特急食堂みかどのメニュー

営業時間の案内や、ビーフカツレツなど一品料理のほか、ビールなど酒類、カルピスなど飲み物のメニューが並んでいる。

昭和5年(1930)10月1日
鉄道博物館蔵



列車食堂食事料金領収証

「燕」のテールマークの印が押された食堂車の領収証。

昭和7年(1932)4月17日
鉄道博物館蔵

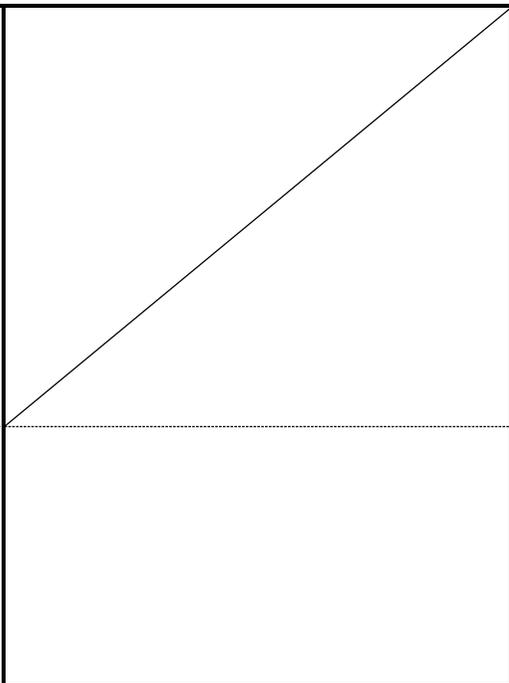
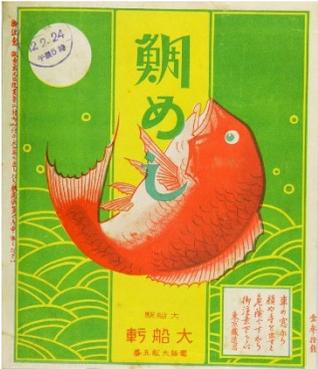
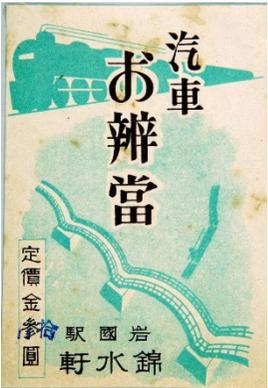
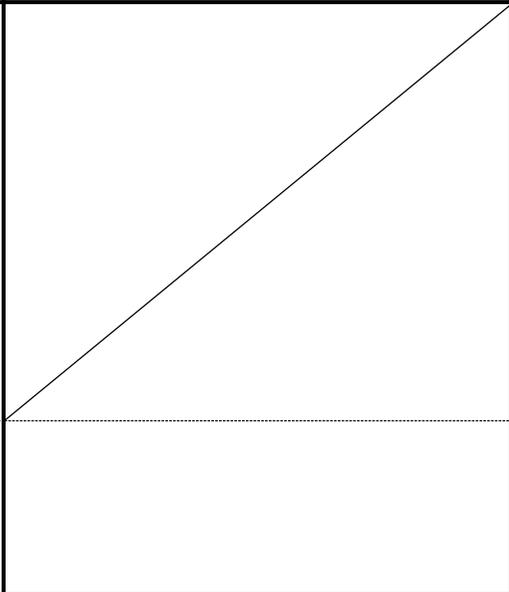


食堂案内票

食堂車を運営する伯養軒が営業開始時間になると乗客に配布したチラシ。

昭和13年(1938)以前

I 超特急「燕」の誕生

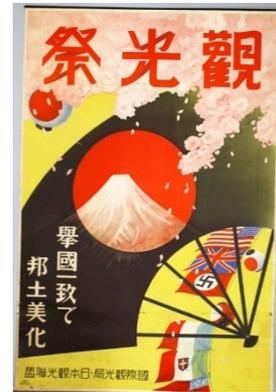
<p>駅弁</p> <p>「燕」の食堂車では洋食を希望しない場合、駅弁の注文を取り次いでいました。停車駅が少ないため弁当の注文は、下りは東京から横浜間、上りは神戸から京都間までに注文する必要がありました。</p> <p>駅弁の始まりは明治期に誕生したと言われています。鉄道網が広がると移動時間が増えたことにより、食事提供の需要が高まり、各地の駅で駅弁の販売が行われるようになりました。地域の食材や特色ある掛け紙を用いたさまざまな駅弁は旅のお供として人々を楽しませました。</p>	 <p>駅弁掛け紙(御寿し) 岐阜県・高山駅(金亀館) 昭和9年(1934)以降</p>	 <p>駅弁掛け紙(上等御弁当) 愛知県・豊橋駅(壺屋弁当部) 昭和10年(1935)</p>	
 <p>駅弁掛け紙(鯛めし) 神奈川県・大船駅(大船軒) 昭和12年(1937)</p>	 <p>駅弁掛け紙(汽車お弁当) 山口県・岩国駅(錦水軒) 戦前</p>	 <p>駅弁掛け紙(上等御弁当) 岡山県・岡山駅(三好野本店) 戦前</p>	

I 超特急「燕」の誕生

鉄道旅行の発展

昭和5年(1930)4月、政府は外国人観光客の誘致を目的として、鉄道省内に国際観光局を設置しました。国際観光局を中心に、海外宣伝の事業を行う国際観光協会と、国内外の旅行あつせん事業を行う日本旅行協会(ジャパン・ツーリスト・ビューロー)(現・株式会社JTB)が連携して、日本に関する外国語の観光ポスターや、パンフレットの製作をはじめ、外国人向けのホテルなどの整備を行いました。

外国人だけでなく、国内の旅行者を対象とした誘致に向けての動きも活発になりました。私鉄各社も含め、各地の沿線の旅行案内図が刊行され、割引券などが発売されると旅行者の増加へとつながりました。



「観光祭」

昭和6年に各地の観光協会、地方自治体により日本観光地連合会(昭和11年に日本観光連盟へ改称)が結成され、観光事業の普及活動が行われた。

昭和12年(1937)



『SHINTO and its ARCHITECTURE』

外国人旅行者向けに日本の伝統的建築物を紹介した解説書。

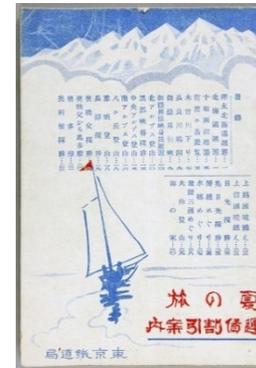
昭和11年(1936)4月



ハイキング割引乗車券

山梨県扇山のハイキング用に発行された、新宿～四方津間の切符。国民の健康増進を目的に、昭和9年から鉄道省はハイキング客のための割引乗車券を発売した。

昭和11年(1936)11月



「夏の旅 運賃割引案内」

東京鉄道局が発行した夏期の特別運賃割引を紹介するパンフレット。

戦前



最新鉄道旅行図

路線図と各地の観光案内が紹介された地図。

昭和11年(1936)

II 戦時体制と鉄道

II 戦時体制と鉄道

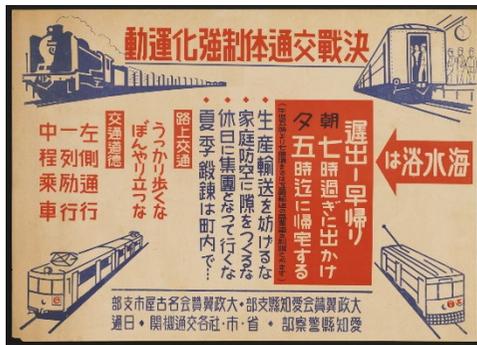
昭和12年(1937)日中戦争が始まると、鉄道運営も戦時体制へと移り、旅客輸送よりも軍事・物資輸送が優先されるようになります。一方で、国民精神総動員運動の一環として国策旅行が推進されると、旅行の目的は愛国心の涵養(かんよう)や心身の鍛練に重きが置かれるようになります。

戦争が長期化したことにより人員・物資の輸送需要はますます高くなり、旅客鉄道利用が規制されていきます。ひっ迫する輸送を解決するため、鉄道省は東京～下関間に新たな幹線を敷設し、高速列車を走らせる計画を立てますが、戦局の悪化により中止を余儀なくされました。昭和18年になると旅客列車は大きく削減され、「燕」をはじめ豪華な設備を備えた特急列車は次々に廃止されました。

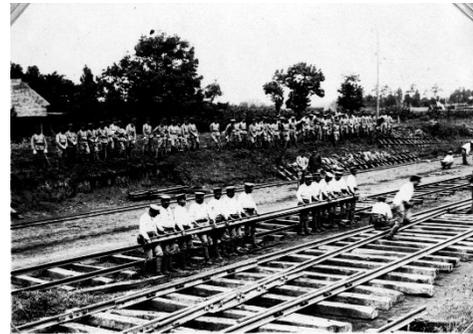
国家総動員と鉄道

昭和13年(1938)に国家総動員法が施行されると、鉄道も総力戦体制に組み込まれ、出征兵士や武器などを運搬する軍事輸送への対応に迫られました。戦争の長期化により深刻化する物資不足のなかで、極限まで資材を節約しつつ定員を増やすための車両改造や、スピードより輸送量を重視するダイヤ改正などを行います。

しかし、日中戦争の長期化、太平洋戦争の開戦とともに鉄道に対する軍事的要請はさらに強まりました。国家総動員法に基づいて、昭和15年に国が陸上交通の輸送全般を管理することを定めた陸運統制令が制定されました。翌16年に全面改正されると、貨物だけでなく旅客輸送も国の管理下に置かれ、鉄道輸送の統制強化が図られました。



「決戦交通体制強化運動」
戦時下の交通統制を徹底させるため、大政翼賛会や各鉄道会社が連携して強化運動を実施した。
昭和15年(1940)から昭和20年



線路の敷設作業をする鉄道第一連隊・千葉県
鉄道連隊は戦地や国内において鉄道の線路敷設などを行った。
昭和15年(1940)

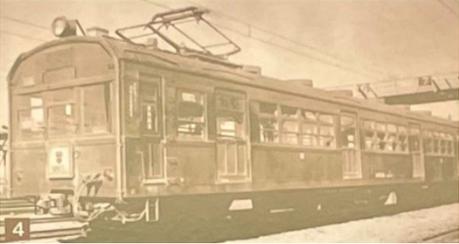


高射砲の輸送・飯岡駅
千葉県旭市の飯岡駅で高射砲を列車の荷台にくくりつけている兵士。
昭和18年(1943)3月



「鉄道は勝つための武器」(『写真週報』第291号)
鉄道を「武器」と表現し、物資輸送の重要性を説いている。
昭和18年(1943)9月29日

II 戦時体制と鉄道

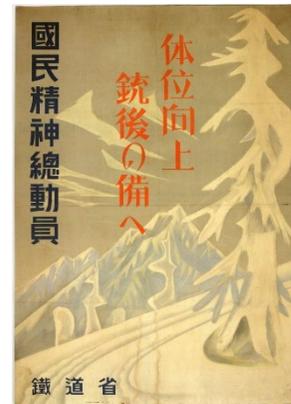
			
<p>モハ63形電車 資材を極限まで節約して製造された戦時設計の車両。輸送量確保のため片側4扉の設計で、骨組みは鋼製、屋根や窓枠などは木材でつくられた。昭和19年から運用が開始され、戦後まで長く活用された。</p> <p>昭和22年(1947) 鉄道博物館提供</p>	<p>戦時中のつり革(複製) モハ63形電車に使われていたつり革。戦時下の物資不足の影響で、つり革も竹材で作られた。</p> <p>鉄道博物館蔵</p>	<p>『国鉄銃後だより』 D52形蒸気機関車を紹介している。D52形は大量輸送の需要に応えるため、大型の貨物列車をけん引できる戦時設計車両として開発された。資材の節約のために各部に鋼材の代用として木材が使用された。</p> <p>昭和19年(1944)3月</p>	<p>『時刻表』(第18巻11号) 鉄道省は円滑な戦時輸送を行うため、従来の午前・午後の12時制を廃止し、昭和17年10月11日から陸海軍で導入されている24時制を導入した。</p> <p>昭和17年(1942)11月</p>
	<p>車内隣組指針 車内隣組の組長に配られたもの。空襲時の車内秩序の維持のため、乗り合わせた乗客たちで車内隣組が結成されることとなった。空襲警報が発令された場合などの対応が記されている。</p> <p>昭和19年(1944)4月以降</p>	<p>『時刻表』(第18巻11号) 鉄道省は円滑な戦時輸送を行うため、従来の午前・午後の12時制を廃止し、昭和17年10月11日から陸海軍で導入されている24時制を導入した。</p> <p>昭和17年(1942)11月</p>	<p>車内隣組指針 車内隣組の組長に配られたもの。空襲時の車内秩序の維持のため、乗り合わせた乗客たちで車内隣組が結成されることとなった。空襲警報が発令された場合などの対応が記されている。</p> <p>昭和19年(1944)4月以降</p>

II 戦時体制と鉄道

国策旅行の推進

日中戦争が始まると、娯楽目的の不要不急の旅行は自粛が求められるようになりました。しかし、ハイキングやスキーは体を鍛える旅行として推進されます。また、昭和15年(1940)には神武天皇即位を記念した紀元二千六百年事業の一環として、伊勢神宮や橿原神宮などへの参拝が推奨され、戦意高揚が図られました。

しかし、太平洋戦争の開戦と戦局悪化による輸送量のひっ迫のため、次第に一般旅客への統制は厳しくなっていきます。昭和19年3月に「決戦非常措置要綱ニ基ク旅客輸送ノ制限ニ関スル件」が閣議決定されたことにより、100kmを超える遠距離旅行には警察署が発行する旅行証明書を提出しなければなりません。



「体位向上 銃後の備へ」
戦前から人気があったスキー旅行は、戦時下でも体力錬成のためのものとして奨励された。
昭和13年(1938)頃



「旅行の証明に就いて」
長距離移動の規制について説明したもの。旅行証明書の提出が必要な区間が示されている。
昭和19年(1944)



臨時列車運轉(常磐神社戦捷祈願並水戸史蹟廻り)の案内
茨城県水戸・常盤神社への戦勝祈願に向かう臨時列車の運行案内。割引往復運賃が適用されている。
昭和13年(1938)



「京阪電車沿線案内」
紀元二千六百年事業に際して京阪電車から発行されたパンフレット。皇室にゆかりのある桃山御陵や乃木神社などが紹介されている。
昭和15年(1940)



「ハイキング読本 強歩強兵」
名古屋鉄道が発行したハイキングのパンフレット。心身の鍛錬を目的とした徒歩旅行を推奨しており、愛知県や岐阜県などのハイキングコースを紹介している。
昭和17年(1942)



旅行者の防空心得
空襲時に列車に乗り合わせたときの対応やその備えについて乗客向けに書かれている。
戦中

II 戦時体制と鉄道

戦時下の人員輸送

一般旅客の鉄道利用が制限される一方で、戦時に関する旅客輸送は優先的に行われました。出征列車の設置や軍需工場の労働者に向けた通勤電車が増発され、特別料金で乗車することができました。ほかにも傷痍軍人や戦没者遺族に対して運賃が割引されるなど、戦争に関わる人員輸送には積極的に優遇措置が取られました。

昭和19年(1944)に本土空襲が本格化すると、学童疎開の実施が決定し、児童たちを地方に送る輸送も始まります。鉄道は戦争の長期化とともに増え続ける輸送需要に対応しなければならず、輸送はひっ迫する一方でした。



出征列車・静岡駅

「十二年八月二十六日、故里を後にして、田上部隊を乗せた列車は静岡駅を離れ、一路西へ向かった。静岡市の宝台橋から撮す。」(柳田芙美緒「思い出の静岡三十四連隊」『静岡県 激動の昭和史(上巻戦前編)』より)

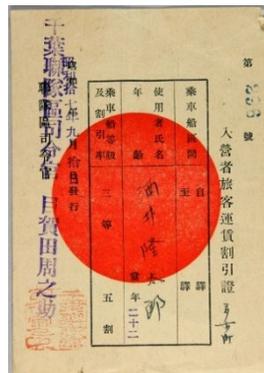
昭和12年(1937)8月
柳田芙美緒撮影



「輸送戦士大募集」

男女を問わず鉄道や自動車の乗務員を募集している。労働力不足も鉄道輸送のひっ迫の一因だった。

昭和19年(1944)から昭和20年



入営者旅客運賃割引証

入営者はこの割引証と現役兵証書を提示することで、三等旅客運賃の半額で乗車することができた。

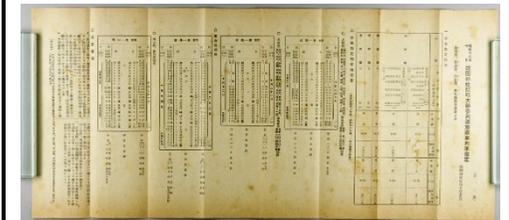
昭和17年(1942)9月



靖国神社祭神遺族鉄道乗車券

戦時下の靖国神社では毎年4月と10月に臨時大祭が行われた。その際に専用列車が設定され、遺族に乗車券が交付された。

昭和15年(1940)9月



靖国神社臨時大祭参列遺族乗車列車指定

地方在住の遺族向けの臨時列車の案内。必ず指定された列車に乗ることが指示されている。

昭和16年(1941)10月

II 戦時体制と鉄道

			
<p>学童疎開輸送証明書 縁故疎開希望者の申請に対し、学校長が乗車希望日を記入して交付した書類。この証明書を駅に提示することで優先的に切符を購入することができた。 昭和19年(1944)8月</p>	<p>乗車票 市区町村から発行された疎開転出証明書から切り離れた乗車票。旅行証明書の代わりに提示することで、鉄道の長距離移動が可能になった。 昭和20年(1945)</p>		

II 戦時体制と鉄道

消えた特急列車

戦況の悪化に伴い、さらなる輸送力強化の必要に迫られた結果、昭和18年(1943)を境に一般の旅客列車の数は大幅に削減されました。さらに、各列車の速度を均一化することで無駄のない列車の運行を図るために、長距離、高速度、豪華な設備とサービスを誇った特急列車は贅沢なものとなされ、次第に数を減らしていきます。

昭和17年、最初に特急列車「櫻」が急行列車となり、昭和18年2月には「鷗」が廃止、「燕」が東京～大阪間に短縮されました。また、7月には特別急行が「第一種急行」、普通急行が「第二種急行」とそれぞれ改称され、「特別急行列車」の名称は消滅します。同年10月のダイヤ改正に先立ち、直前の9月30日に「燕」が廃止されます。唯一残った「富士」も昭和19年4月の「決戦ダイヤ」と銘打ったダイヤ改正で廃止となりました。

幻の弾丸列車計画

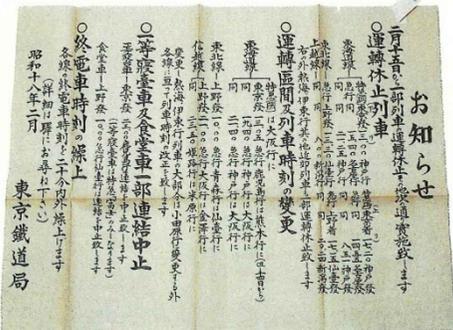
大陸への輸送量の増加、ひっ迫する鉄道輸送の現状を解消するために、鉄道省は大陸までのルートを想定した「弾丸列車計画」を立てます。この計画は広い線路幅(標準軌)を採用した踏切のない線路を新しく作り、輸送量の増加とスピードアップを図ろうとしたもので、最高速度200km/hで、東京～下関間を9時間で結ぶ構想でした。

昭和16年(1941)の工事開始後、戦局の悪化により昭和18年に計画は中止となりました。しかし、この中断された「弾丸列車計画」は、後の東海道新幹線計画に活用されていくことになります。

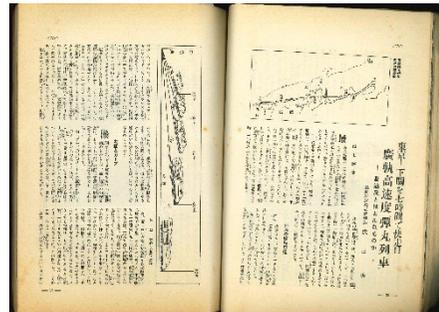


最終運行日の上り「燕」
大阪駅を出発する運行最終日の「燕」。展望車には花が飾られ、大阪鉄道局員によって見送られた。テールマークには昭和12年に設定された訓令式ローマ字が採用され、「TUBAME」に変更されている。

昭和18年(1943)9月30日
同盟通信社提供



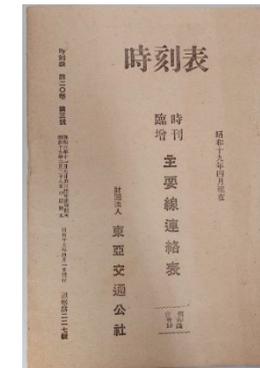
「運轉休止の列車などに関するお知らせ」
「燕」の大阪～神戸間の運行休止のほか、一等寝台車や食堂車の一部連結中止を知らせている。
昭和18年(1943)2月
鉄道博物館蔵



「東京・下関間を七時間高速度「弾丸列車」」
(『子供の科学』第25巻第8号)
「弾丸列車計画」を解説する記事。高速化を実現するために、直径の大きな動輪と、水平かつ直線的な路線を採用することを述べている。
昭和14年(1939)8月



「新丹那隧道工事始まる」(『写真週報』第242号)
「弾丸列車計画」の中止により、熱海～三島間を結ぶ新丹那トンネルの工事も中断されるが、戦後の新幹線の建設の際に再開され、工期短縮に大きく役立つことになった。
昭和17年(1942)10月



時刻表
「決戦非常措置要綱」に基づいて行われた昭和19年4月のダイヤ改正により、「第一種急行」となった「富士」は廃止された。
昭和19年(1944)4月

Ⅲ 復興－「夢の超特急」への道－

Ⅲ 復興－「夢の超特急」への道－

戦災がもたらした線路・車両など鉄道施設への被害は甚大で、復旧させるための資材や運転用の石炭も不足するなか、GHQ(連合軍最高司令官総司令部)の接收により、人々の鉄道利用は終戦後もしばらく制限を余儀なくされます。

政府は輸送力の復旧を図るため、優先的に鉄道事業へ石炭や鋼材などの資材確保を行いました。次第に輸送力も安定し本格的な復旧が進み始めると、昭和 24 年(1949)9 月に戦後初の特急列車「へいわ」の運行が開始されました。翌年には公募により改称され、特急列車「つばめ」が復活すると、再び走り始めたその姿は戦後復興への明るい希望となりました。

東海道本線の全線電化を経て、昭和 33 年に登場した初の電車特急「こだま」は、機関車がけん引する特急列車から電車へ移行する契機となり、東海道新幹線の実現に向けた布石となりました。

占領下の鉄道

戦争による鉄道への被害は、線路や車両のほか工場や駅などの施設も罹災したことから、復旧までの道のりは困難を極めました。

その一方で、終戦とともに外地からの復員者・引揚者の輸送や、厳しい食糧不足から地方へ買い出しに行く人々で、列車は乗客で溢れていました。

昭和 20 年(1945)、連合軍が日本に進駐を開始すると、GHQ の占領政策により鉄道はその管理下に置かれます。民間運輸局(CTS)監督のもと、主要の駅や輸送拠点には連合軍の鉄道輸送を管理する鉄道輸送事務所(RTO)が設置されました。

さらにGHQは焼け残った車両を接收し、昭和 21 年 1 月から連合軍専用列車が登場しました。専用車両にはかつて 1 等車の記しであった白帯が側面窓下に入れられ、日本人は乗車することができませんでした。終戦後、鉄道の利用者は増える一方で、石炭・電力不足により昭和 22 年 1 月から 4 月の間は、急行列車も全廃されるなど、一般の鉄道利用は戦中よりも厳しい状況に置かれました。



空襲により破壊された列車・鹿児島県

昭和 20 年(1945)11 月
米国国立公文書館提供



「Dixie Limited」・由比～興津

昭和 21 年 3 月から東京～博多間を結んだ連合軍専用列車。

昭和 21 年(1946)3 月以降
鉄道博物館提供

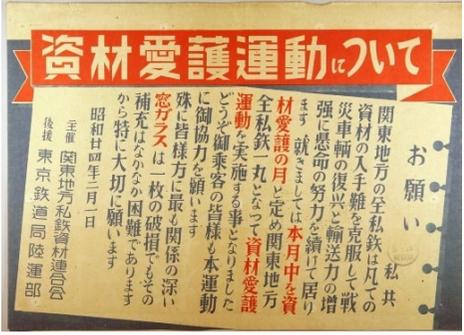


「Octagonian」の食堂車内

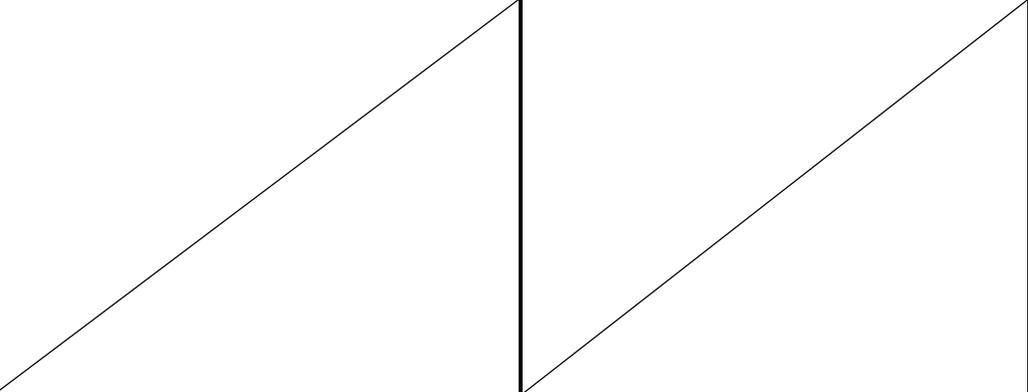
食堂車で食事をする日本視察中の米国陸軍参謀総長のドワイト・D・アイゼンハワー(左列中央)。御料車の一部も接收され、米国陸軍第 8 軍司令官用列車「Octagonian(オクタゴニアン)」として使用された。

昭和 21 年(1946)
オーストラリア国立映像資料館提供

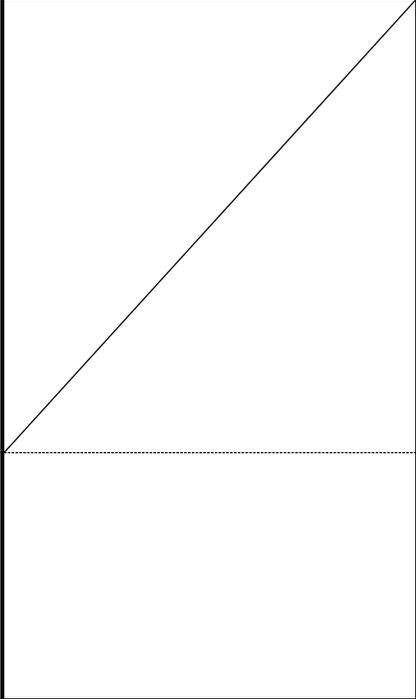
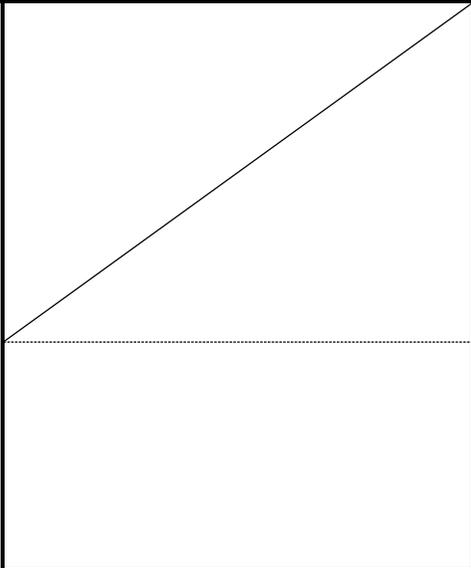
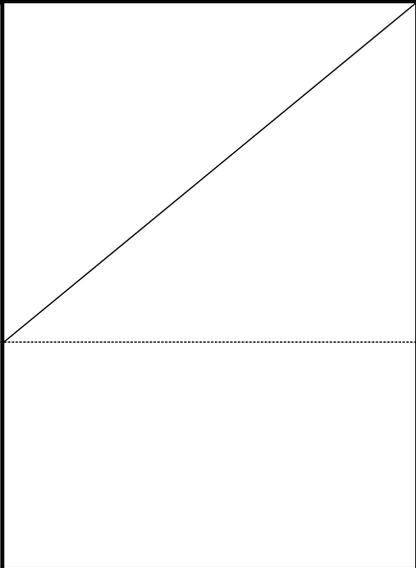
Ⅲ 復興—「夢の超特急」への道—

			
<p>使われない客車が並ぶ操車場・東京都 深刻な石炭不足により昭和 22 年 1 月から 4 月の間、国鉄全線の急行列車が廃止され、使用されない客車が操車場に集められた。 昭和 22 年(1947)1 月 米国国立公文書館提供</p>	<p>「資材愛護運動について」 関東地方の私鉄各社による車両資材の愛護運動を呼びかけたもの。 昭和 24 年(1949)2 月</p>		
<p>「つばめ」の復活 鉄道省(昭和 18 年に運輸通信省、昭和 20 年に運輸省に改組)の管理下に置かれていた鉄道行政は、昭和 24 年(1949)6 月、占領政策の一環として行政機関から独立し、公共企業体の日本国有鉄道(国鉄)へと引き継がれました。国鉄はGHQに特急列車の復活を働きかけ、同年 9 月に特急列車が復活します。日本が戦後復興へと進むなかで復活した列車には「へいわ」と名前が付けられ、東京～大阪間を 9 時間で結びました。その後、名称の公募が行われた結果、華々しい戦前の鉄道を象徴する「つばめ」が 1 位となり、翌 25 年 1 月 1 日より「へいわ」は「つばめ」と改称され、再び特急列車「つばめ」が走り始めました。 昭和 25 年 5 月に姉妹列車として登場した「はと」とともに、「つばめガール」「はとガール」の女性乗務員が話題を呼び、復活した特急列車は連日満席の人気を博します。 同年 10 月から、電化区間の東京～浜松間を EF58 形電気機関車、浜松～大阪間を C62 形蒸気機関車がけん引することで、戦前の最高水準であった東京～大阪間の 8 時間運転に短縮されました。</p>	 <p>特急列車「へいわ」の展望車・東京駅 文化人や芸能人が招待され、戦後初の特急列車「へいわ」の試運転会が行われた。 昭和 24 年(1949)9 月 米国国立公文書館提供</p>	<p>(写真)</p>  <p>特急列車「へいわ」テールマーク(複製) テールマークには平和の象徴である鳩が描かれた。運行期間は昭和 24 年 9 月から昭和 25 年 1 月のわずか 108 日間となった。 京都鉄道博物館提供</p>	

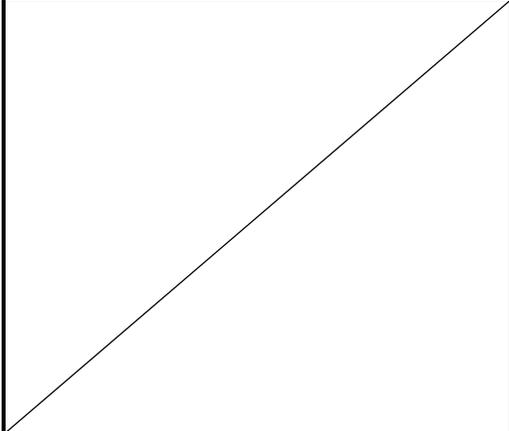
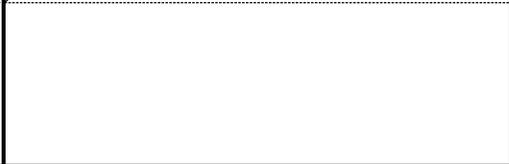
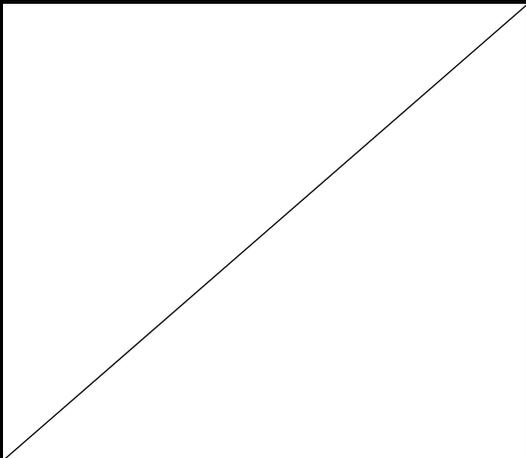
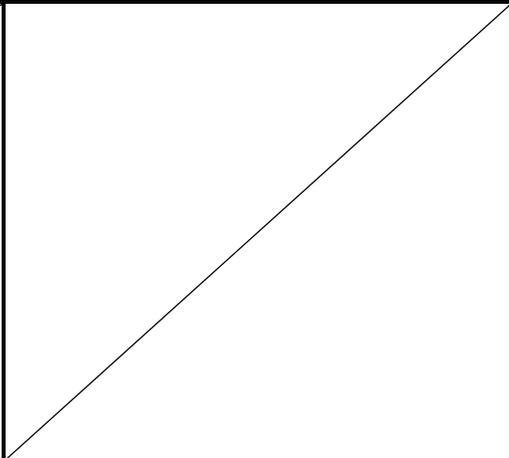
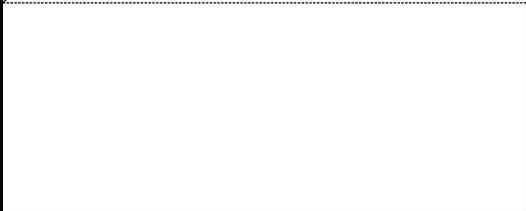
Ⅲ 復興—「夢の超特急」への道—

			
<p>特急列車「つばめ」展望車・東京駅 戦前の車両を改良して食堂車と展望車も復活した。</p> <p>昭和28年(1953)8月 持田晃撮影</p>	<p>C62形蒸気機関車でけん引される特急列車「つばめ」・山科～京都 東海道本線が全線電化されるまでは、戦後に旅客用機関車として製造されたC62形蒸気機関車がけん引機として活躍した。</p> <p>1950年代 鉄道博物館提供</p>	<p>特急列車「つばめ」ヘッドマーク(複製) 戦前は最後尾の車両につけるテールマークのみであったが、昭和25年の特急列車「つばめ」に初めて先頭部のヘッドマークがつけられ、「つばめ」はヘッドマークを使用した最初の特急列車となった。</p> <p>京都鉄道博物館蔵</p>	<p>特急列車「つばめ」テールマーク 戦後に復活した特急列車「つばめ」にも戦前のデザインを踏襲したテールマークが取り付けられた。</p> <p>昭和25年(1950)以降 京都鉄道博物館蔵</p>
	<p>(写真)</p> 		
<p>「つばめ」に乗り込む人々・大阪駅</p> <p>昭和30年(1955) 京都鉄道博物館提供</p>	<p>「特急の娘たち」(『トラベル・フォト・ニュース』第5巻第24号) つばめガール・はとガールの制服はアメリカの航空会社のデザインをモチーフに作られ、制帽は米兵のGI帽の形が採用された。</p> <p>昭和26年(1951)5月 京都鉄道博物館提供</p>		

Ⅲ 復興—「夢の超特急」への道—

<p>東海道本線の全線電化</p> <p>昭和31年(1956)11月19日、東海道本線の全線電化が完了し、列車の増発とともに大規模なダイヤ改正が行われました。電化により特急電車も東海道本線の全区間を電気機関車がけん引するようになると、さらなるスピードアップが図られました。</p> <p>「つばめ」と「はと」は戦前の最高水準を超え、東京～大阪間の所要時間を7時間半に短縮、また、東京～博多間を約17時間半で結ぶ「あさかぜ」が登場すると、旅行者やビジネス客にも人気の列車となりました。</p> <p>電化による車両技術の開発が進んだことにより、特急列車は機関車が客車をけん引する方式から、電車方式の特急列車(電車特急)へと転換していきました。</p>	<p>(写真)</p>  <p>電化完成記念特急「つばめ」ヘッドマーク 東海道本線の電化完成を記念して、昭和31年11月19日に「つばめ」に付けられたヘッドマーク。</p> <p>昭和31年(1956)11月 京都鉄道博物館提供</p>	<p>(写真)</p>  <p>「つばめ」ヘッドマーク 「つばめ」をけん引するEF58形電気機関車につけられたヘッドマーク。</p> <p>昭和31年(1956)以降 公益財団法人 交通文化振興財団提供</p>	
 <p>EF58形がけん引する特急列車「つばめ」 昭和31年の東海道本線電化後は全区間をEF58形電気機関車がけん引した。</p> <p>昭和35年(1960)頃 京都鉄道博物館提供</p>	 <p>EF58形がけん引する特急列車「つばめ」・根府川～真鶴 電気機関車への移行により煤煙による汚れが付かなくなったことで、車体は茶色から淡い緑色に塗り替えられ、「青大将」と呼ばれ親しまれた。</p> <p>昭和31年(1956)頃 鉄道博物館提供</p>		

Ⅲ 復興-「夢の超特急」への道-

			
<p>特急「つばめ」・「はと」号列車食堂案内 魚介類がメインの「ブルニ工定食」のほか、一品料理も人気だった。</p> <p style="text-align: right;">昭和27年(1952)2月 京都鉄道博物館蔵</p>	<p>特急「つばめ」湯呑み 食堂車内で使用されていた湯呑み。使用されていた列車のトレインマークが描かれている。</p> <p style="text-align: right;">昭和30年(1955)頃 京都鉄道博物館蔵</p>	<p>特急「はと」湯呑み 食堂車内で使用されていた湯呑み。使用されていた列車のトレインマークが描かれている。</p> <p style="text-align: right;">昭和30年(1955)頃 京都鉄道博物館蔵</p>	
			
<p>東海道電化完成記念乗車券 東海道本線の電化完成記念乗車券。電気機関車の花形であったEF58形が描かれている。</p> <p style="text-align: right;">昭和31年(1956)11月19日 鉄道博物館蔵</p>	<p>掛け紙(御弁当) 山陽線柳井駅・水了軒の弁当掛け紙。昭和31年から運行されたEF58形「青大将」の「つばめ」が描かれている。</p> <p style="text-align: right;">昭和30年代前半 京都鉄道博物館蔵</p>		

Ⅲ 復興—「夢の超特急」への道—

電車特急の時代へ

戦後復興が進むにつれ、旅客輸送の需要は年々増加し、東海道本線は全体の旅客・貨物の輸送量の 4 分の 1 を占めるようになりました。輸送力強化を図るため、電車による長距離・高速運転の実現に向けて、国鉄、私鉄各社も含めた試験が進められました。

昭和 33 年(1958)11 月 1 日から運行を開始した特急「こだま」は、特急用に開発された新型電車 20 系(昭和 34 年車両称号規程の改正により 151 系となる)を使用した初の電車特急として誕生しました。東京～大阪間を 6 時間 50 分で結び、1 日往復が可能となることから、「ビジネス特急」と呼ばれました。

特急「こだま」の好評を得て、増え続ける輸送需要に応えるため、昭和 36 年 10 月 1 日のダイヤ改正では電車特急が増発され、151 系を中心に全国へと特急網が広がりました。

ビジネス特急「こだま」

最高速度 110km/h で東京～大阪間を結び、日帰りを実現させた特急「こだま」は、その速さと、充実した車内設備や乗り心地の良さからも一躍人気の列車となりました。

編成は 8 両編成で、2 等車と 3 等車、食堂車が連結されており、食堂車は軽食が中心の立食スタイルのビュッフェ形式が採用されました。

車内設備は機能が重視され、全車両に冷房装置が付けられ、2 等車内には乗車中でも仕事ができるようにビジネスデスクが設けられました。

(写真)



「ビジネス特急の愛称とマーク募集」

一般公募の結果、愛称は約 9 万 2 千の応募の中から「こだま」が採用され、マークは約 5 千作品から逆三角形のシンボルマークと「JNR (Japanese National Railways)」マークが選ばれた。

昭和 33 年(1958)
鉄道博物館提供



特急「こだま」

車体はクリーム色をベースに窓枠などを赤色に塗り分け、遠方からでも目に付きやすい塗色が選ばれた。高い位置に運転席が置かれ、ボンネットスタイルとして親しまれた。

昭和 35 年(1960)頃
京都鉄道博物館提供



20 系客車展示会・東京駅

昭和 33 年のダイヤ改正で「こだま」と並んで目玉とされた、「あさかぜ」の 20 系客車の展示会。冷暖房完備の優れた設備と乗り心地で人気を博し、後年には「ブルートレイン」と称された。

昭和 33 年(1958)9 月 4 日
鉄道博物館提供

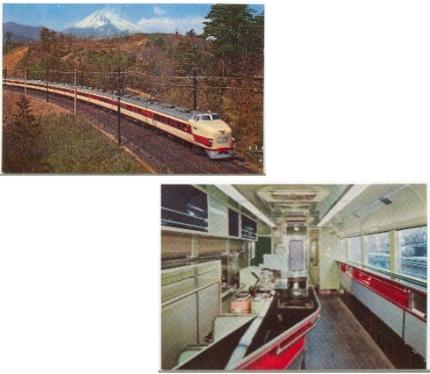
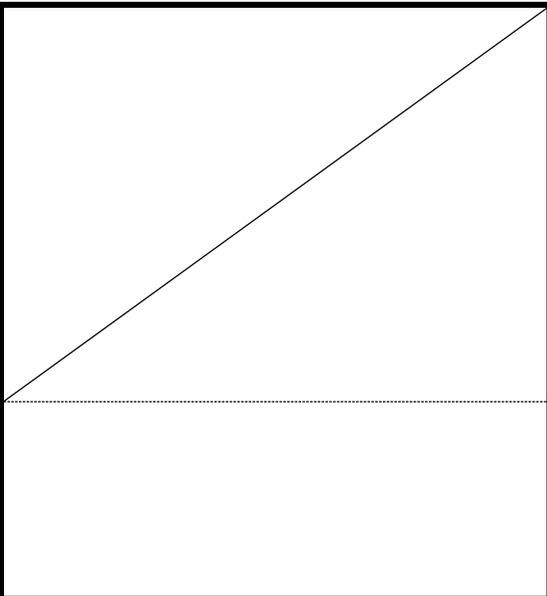
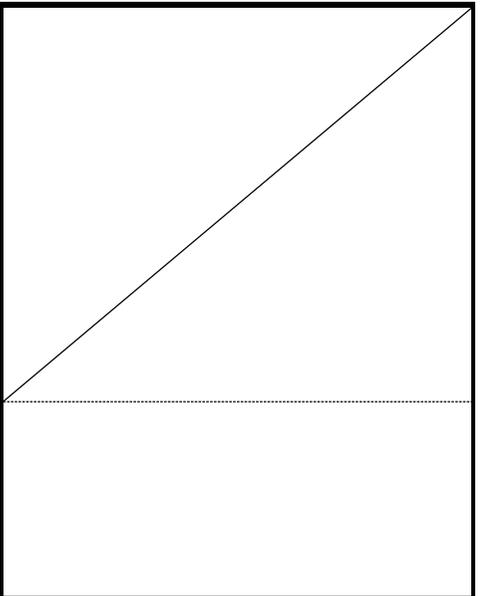


「デラックス特急の誕生(こだま、あさかぜ)」(『国際文化画報』第 10 巻第 11 号)

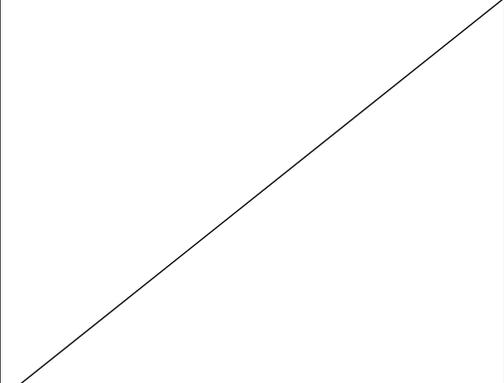
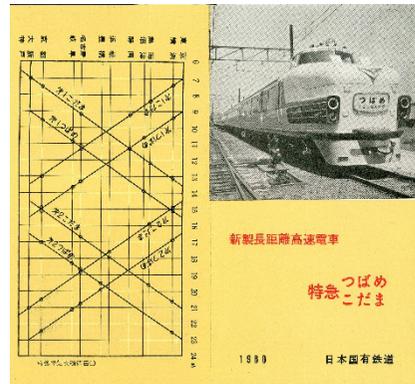
特急「こだま」と特急「あさかぜ」を紹介する記事。両車両の豪華な内装や、回転式椅子などの設備が紹介されている。

昭和 33 年(1958)11 月

Ⅲ 復興—「夢の超特急」への道—

 <p>ビジネス特急(こだま号)完成記念絵はがき 特急「こだま」の完成記念に制作された絵はがき。外観や 2 等車内部、ピフエスタイルの食堂車などがセットになっている。</p> <p>昭和 33 年(1958)9 月 京都鉄道博物館蔵</p>	 <p>おもちゃ(ビジネス特急こだま号) 「こだま」の愛称板や「JNR」マークなどが描かれたおもちゃ。</p> <p>昭和 33 年(1958)頃</p>		
<p>展望車からパーラーカーへ</p> <p>特急「こだま」の好評を受けて、昭和 35 年(1960)6 月 1 日に特急「つばめ」も電車特急へと生まれ変わります。ビジネス客向けに機能性・実用性が重視された 151 系「こだま」の車両を改造して、本格的な食堂車や特別室を加えた車両が新設されました。</p> <p>戦前から特急列車の代名詞でもあった展望車に代わり、大きな窓と回転式リクライニングシートが並んだ開放室(パーラーカー)が登場しました。内装やインテリアなど細部まで計算され、当時の鉄道の最高級車両として注目を集めました。</p>	 <p>151 系特急「つばめ」 これまで最後尾の車両に連結された展望車に代わり、運転席付き 2 等制御車・クロ 151 形が組み込まれた。</p> <p>昭和 35 年(1960)頃 京都鉄道博物館提供</p>	<p>(写真)</p>  <p>151 系特急「つばめ」列車愛称板 151 系特急「つばめ」先頭部のボンネットに取り付けられたヘッドマーク。</p> <p>昭和 35 年(1960)以降 京都鉄道博物館提供</p>	 <p>特急「はつかり」 昭和 33 年に上野～青森間に、東海道本線・山陽本線以外で初の特急列車「はつかり」が登場した。非電化路線では 151 系のボンネット型を参考にしたディーゼル特急が投入された。</p> <p>昭和 39 年(1964)3 月 太田峻三撮影</p>

Ⅲ 復興—「夢の超特急」への道—

<p>(写真)</p> 			
<p>「特急「つばめ」と「こだま」の新車両」(『トラベル・フォト・ニュース』第13巻第6号) クロ151形の特急「つばめ」・「こだま」の車内設備を紹介する記事。 昭和35年(1960)5月 京都鉄道博物館提供</p>	<p>クロ151形車内の一人用座席 展望車に代わる車両として製作されたクロ151形開放室(パーラーカー)の車内。幅2m×高さ1mの大窓が取り付けられた。 昭和36年(1961) 京都鉄道博物館提供</p>	<p>クロ151形開放室(パーラーカー)座席 開放室(パーラーカー)で使用されていた1人掛けリクライニング機能付きの回転椅子。 昭和35年(1960)以降 京都鉄道博物館蔵</p>	
			
<p>つばめ号御乗車記念絵葉書 「つばめ」の電車化を記念して作られた絵はがき。クロ151形の外観、20系客車とすれ違う151系、開放室(パーラーカー)車内がセットになっている。 昭和35年(1960)以降 京都鉄道博物館蔵</p>	<p>記念特別急行券 新しい展望車のついたこだま号・つばめ号 大きな窓が特徴的なクロ151形が描かれた記念特急券。 昭和35年(1960)6月1日 鉄道博物館蔵</p>	<p>新製長距離高速電車 特急つばめこだま 151系特急「つばめ」・「こだま」の時刻ダイヤや車両編成などを紹介した配布用案内。 昭和35年(1960) 京都鉄道博物館蔵</p>	<p>「特急電車 つばめこだま」 151系特急「つばめ」・「こだま」の車両編成などを紹介したパンフレット。 昭和35年(1960) 京都鉄道博物館蔵</p>

Ⅲ 復興—「夢の超特急」への道—

旅行ブームの再来

戦後復興とともに人々の暮らしにも経済的なゆとりが生まれ、特急列車のスピードアップや、より快適な移動空間が提供されるようになると、旅行需要の高まりへとつながりました。

昭和30年代に入ると旅行ブームが起こり、戦前から人気の高かったスキーやハイキングをはじめ、近場の行楽地から遠方の観光地に至るまで旅行客で賑わいました。国鉄は昭和30年(1955)に指定の観光地2ヶ所を回ると、運賃が割引になる周遊券(普通周遊券)の発売を開始しました。後に、北海道や東北などエリアを対象にした均一周遊券も発売され、人気の割引券となります。団体専用の観光列車なども登場し、旅行会社では乗車券のほか宿や食事券などがセットになった特別企画券が販売され、旅行ブームを盛り上げました。団体や、個人、パックツアーなど多様化する旅行文化の需要に応えるため、特急列車も増発され、人々の旅行の幅を広げました。



ハイキング列車の復活

戦前に定期運行していたハイキング列車が復活した初日の車内。毎週日曜日に運行され、多くのハイキング客を運んだ。

昭和23年(1948)11月3日
米国立公文書館提供



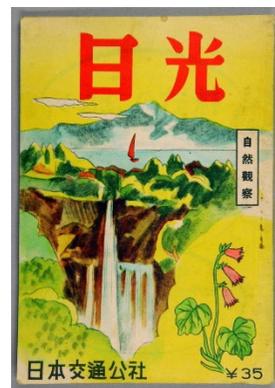
修学旅行列車「ひので」

昭和34年に誕生した修学旅行専用列車。東京から京阪神方面の下り列車には「ひので」、京阪神から東京方面の上り列車には「きぼう」と名前が付けられた。

昭和34年(1959)3月
鉄道博物館提供



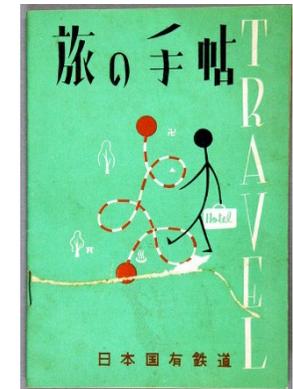
「東北へ」
国鉄が発行した東北への旅行キャンペーンポスター。
昭和26年(1951)



「日光」
日本交通公社(現・JTB)が発行した修学旅行用パンフレット。旅行日程から、道中の車窓から見える観光地などを紹介している。
昭和24年(1949)



旅行の手引
国鉄が旅行客のために発行した手引書。運賃の説明や、乗車券の買い方などが紹介されている。
昭和28年(1953)1月



「旅の手帖」
日本国有鉄道の旅客関係規則をまとめたパンフレット。
昭和29年(1954)

Ⅲ 復興-「夢の超特急」への道-

<p>周遊券 戦前は「遊覧券」として販売されていた「周遊券」。日本交通公社が販売業務を請け負っていた。</p> <p style="text-align: right;">昭和33年(1958)9月</p>	<p>鉄道案内図 青大将の「つばめ」が描かれた鉄道案内図。全国の鉄道路線図と、各地の温泉や名勝が紹介されている。</p> <p style="text-align: right;">昭和34年(1959)5月</p>		

Ⅲ 復興—「夢の超特急」への道—

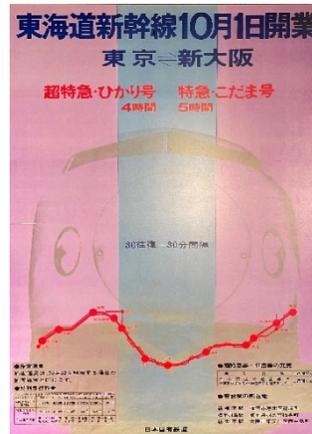
「夢の超特急」の誕生

昭和34年(1959)3月、国会で東海道新幹線の建設予算が承認され、4月に建設工事が認可されました。新幹線の敷設に向けた準備が進められるなかで、戦時中の弾丸列車計画で設定されたルートや、研究成果が活用され、途中まで竣工されていた新丹那トンネルの工事も再開されました。

車両技術の開発では、同年7月に151系「こだま」を使用した高速度試験が行われ、狭軌鉄道の世界最高速度を記録し、電車による高速度列車の可能性を証明しました。新幹線の名称は公募が行われ、光速をイメージした「ひかり」と、ビジネス特急として活躍していた「こだま」が、音速のイメージとして採用されました。

昭和39年10月1日、東海道新幹線は開業の日を迎えました。0系新幹線は、世界初の210km/hの営業運転で東京～新大阪間を4時間で結ぶ“夢の超特急”として世間の注目を集め、日本の高度経済成長期を象徴する存在として活躍しました。

(写真)



「東海道新幹線 10月1日開業」

昭和47年まで東京から名古屋、京都、新大阪に停車する「ひかり」を超特急、各駅に停車する「こだま」は特急として区分された。

昭和39年(1964)
鉄道博物館提供



新幹線試験車両

走行試験などが行われた神奈川県鴨宮モデル線管理区内で停車中の試験車両。

昭和37年(1962)11月
太田峻三撮影



東京駅に停車中の新幹線

昭和39年(1964)10月
太田峻三撮影



乗車券(東海道新幹線試乗記念)

開業前日の9月30日に行われた、試乗記念乗車券。

昭和39年(1964)9月30日

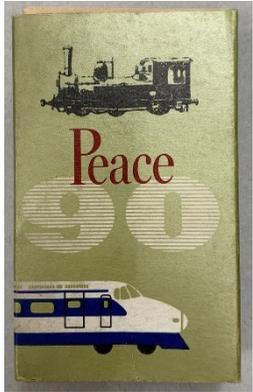
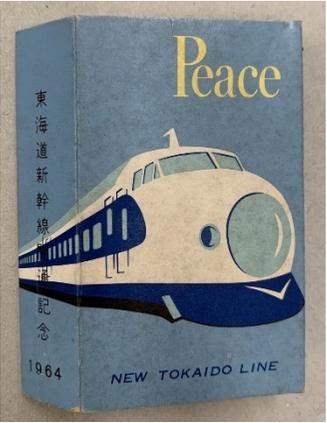
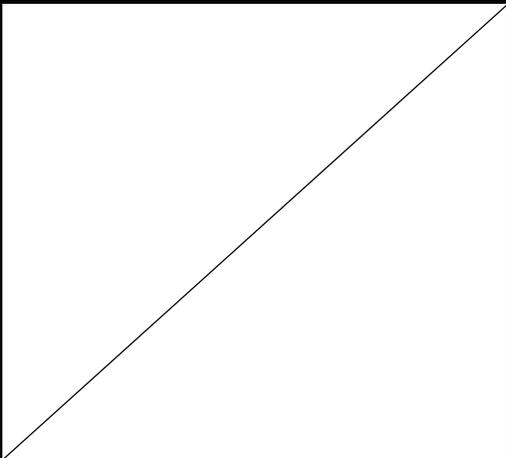
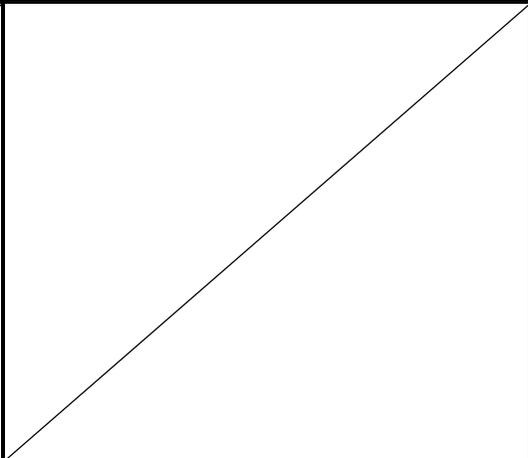
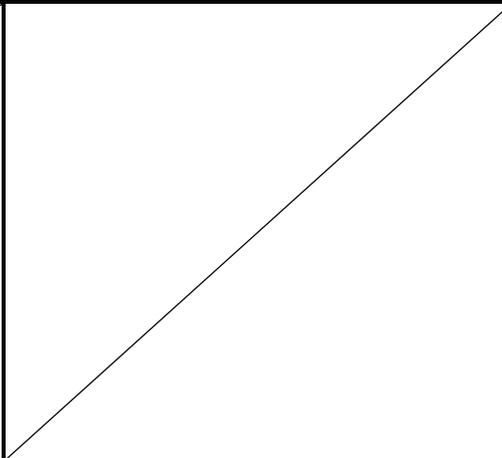
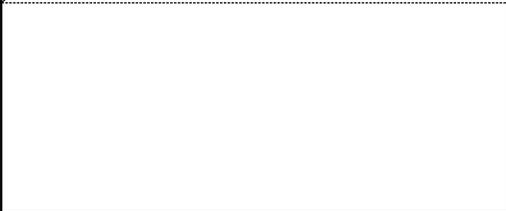
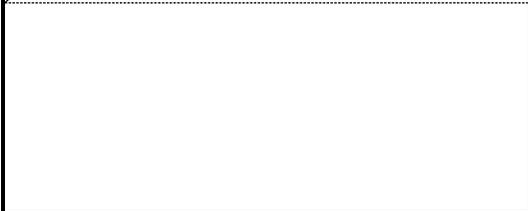
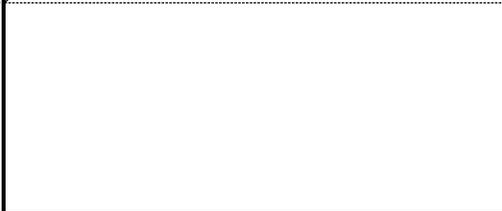


ワッパン(HIKARI KODAMA)

試乗会の当日参加者に配られたワッパン。

昭和39年(1964)9月30日

Ⅲ 復興—「夢の超特急」への道—

			
<p>新幹線B特急券(東海道新幹線開業記念) 開業日の10月1日に、下りの1番列車「ひかり1号」の車内で配布された記念品。 昭和39年(1964)10月1日</p>	<p>新幹線C特急券 開業日の昭和39年10月1日に乗車した際の特急券。「ひかり」にはB料金、「こだま」にはC料金が適用された。 昭和39年(1964)10月1日</p>	<p>「東海道新幹線」 東海道新幹線の車内設備や料金などを紹介したパンフレット。 昭和39年(1964)以降</p>	<p>たばこ(Peace・鉄道開通90周年記念) 鉄道開業90周年を記念して板橋義夫によりデザインされたたばこ。開業前の新幹線が描かれている。 昭和37年(1962)</p>
			
<p>たばこ(Peace・東海道新幹線開通記念) 東海道新幹線の開業を記念して福原保によりデザインされた記念たばこ。 昭和39年(1964)</p>			

Ⅲ 復興－「夢の超特急」への道－

エピソード

日本に鉄道が開業して150年が過ぎ、その長い歴史のなかでも特急列車は、昭和の時代に劇的な発展を遂げました。昭和5年(1930)に最初に超特急と呼ばれた「燕」が登場したわずか34年後、昭和39年に「夢の超特急」として東海道新幹線が登場します。東京オリンピックの年に華々しく誕生した東海道新幹線も、わずか5年の準備期間のうちに完成まで至った背景には、知識と技術の積み重ねと、最高水準を求め続けた日本の鉄道の姿がありました。

そして、初代・超特急に付けられた「つばめ」の名前は現在、JR九州の博多～鹿児島中央間で九州新幹線として活躍しています。日本の特急列車を代表する名前の一つである「つばめ」は、今も変わらず多くの人々に愛され続けています。



(参考)
九州新幹線 800系「つばめ」・博多～鹿児島中央
令和6年(2024)2月

	タイトル	内容	年代
1	イタリア訪日使節 3(米国国立公文書館所蔵)	イタリア訪日使節 3 訪日したイタリア使節団(団長パウルッチ侯(Giacomo Paulucci di Calboli))の映像。下関から特急列車「富士」乗車し、展望車内で談笑する様子や車窓の様子が記録されている。	昭和13年3月17日～ 4月1日
2	日本の輸送機関	日本の輸送機関 米国戦略爆撃調査団が撮影した日本各地の駅と鉄道運行状況の様子。	昭和21年
3	国際ニュース第1号	超特急大阪へ飛ぶ 東海道線に特急列車を復活させるため、国鉄が行った東京～大阪間のスピード試運転の様子。	昭和24年3月30日
4	こどもグラフ第4号	つばめ号のはなし 編成や車内設備などを紹介している。	昭和25年
5	朝日ニュース第692号	ビジネス特急は出発進行 特急「こだま」11月1日の開業日当日の様子。	昭和33年11月
6	毎日ニュース第385号	夢の超特急街に行く 4月18日。夢の超特急「東海道新幹線」試作車第1号がテストのため、深夜東京・江東区の工場から埼玉県蕨市へ移動。貨物駅からトレーラーで夜の街に行く様子。	昭和37年4月

上映時間 約15分

イベント

(1) 0系ミニ新幹線がやってくる！

日時：令和6年3月24日(日) 10:00～16:00

詳細：0系ミニ新幹線乗車体験イベント

場所：昭和館2階ひろば

(2) ワークショップ① オリジナル列車のプラ板を作ってみよう！

日時：令和6年3月16日(土)、3月30日(土)

13:00～16:00

場所：昭和館3階会議室

ワークショップ② ペーパークラフトでオリジナル列車を作ってみよう！

日時：令和6年4月14日(日)、5月5日(日・祝)

13:00～16:00

場所：昭和館3階会議室

(3) 展示解説 担当者による展示解説を行います。

日時：令和6年4月7日(日)、4月21日(日) 14時30分～

(所要時間30分)

会場：昭和館3階特別企画展会場

	明治	大正	昭和	平成																令和					
	45	12 13 14 15	2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39	～	16 17 18 19 20 21 22 23 3 4 5 6																				
名称	1912 ~	1923 1924 1925 1926	1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964	～	2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2021 2022 2023 2024																				
富士	1・2列車 (東京～下関)		「富士」 (東京～下関) (東京～長崎) (東京～博多) (東京～宇野) (東京～大分) (東京～大分)																						
櫻 (さくら)	3・4列車 (東京～下関)		「櫻」 (東京～下関) 臨時「さくら」 (東京～大阪) 「さくら」 (東京～長崎) (東京～佐世保) 新幹線「さくら」 (新大阪～鹿児島中央)																						
燕 (つばめ)			「燕」 (東京～神戸) 「つばめ」 (東京～大阪) (新大阪～博多) 「リレーつばめ」・新幹線「つばめ」 (博多～新八代～鹿児島中央) 新幹線「つばめ」 (博多～鹿児島中央)																						
鷗 (かもめ)			「鷗」 (東京～神戸) 「かもめ」 (京都～博多) (京都～長崎・宮崎) (京都～西鹿児島) (博多～長崎) 「リレーかもめ」・新幹線「かもめ」 (博多～武雄温泉)																						
へいわ (平和)			「へいわ」 (東京～大阪) 「平和」 (東京～長崎) 「へいわ」 (大阪～広島) (博多～長崎)																						
はと			「はと」 (東京～大阪) (東京～大阪) (新大阪～博多)																						
あさかぜ			「あさかぜ」 (東京～博多) (東京～下関)																						
はつかり			「はつかり」 (上野～青森) (盛岡～函館)																						
こだま			「こだま」 (東京～大阪) 新幹線「こだま」 (東京～新大阪) (東京～博多)																						
新幹線「ひかり」			新幹線「ひかり」 (東京～新大阪) (東京～博多)																						

注1) 本企画展で取り上げた特急列車の変遷を表記した。
注2) 該当運行時期には、最大の運行区間・運行終了時の駅名で表記した。
注3) 黄色は昼行特急列車、青色は夜行特急列車を表す。

