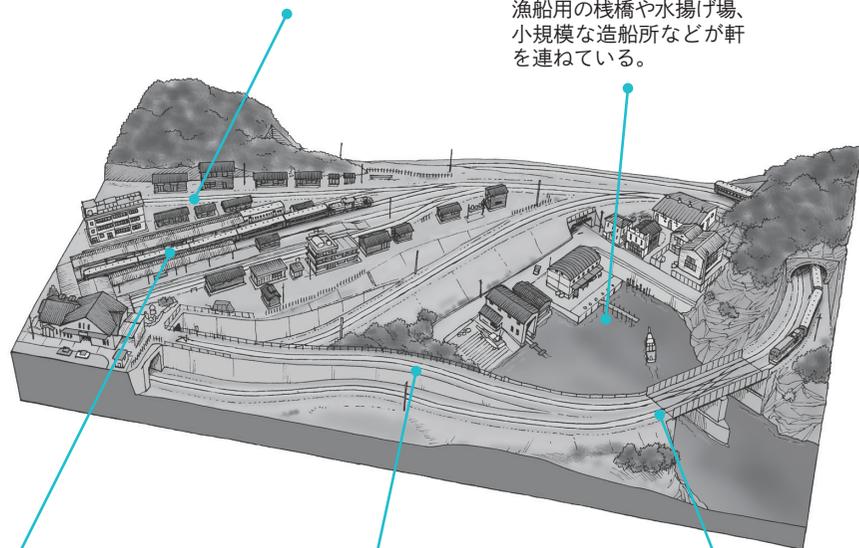


# 風情ある頭端式ホーム 終着駅ならではの運転を味わう

蒸気機関車の時代にあった給炭、給水設備が撤去されたため、構内は広々とした感じ。時代を遡らせて、蒸機全盛の頃を再現するのも楽しいだろう。

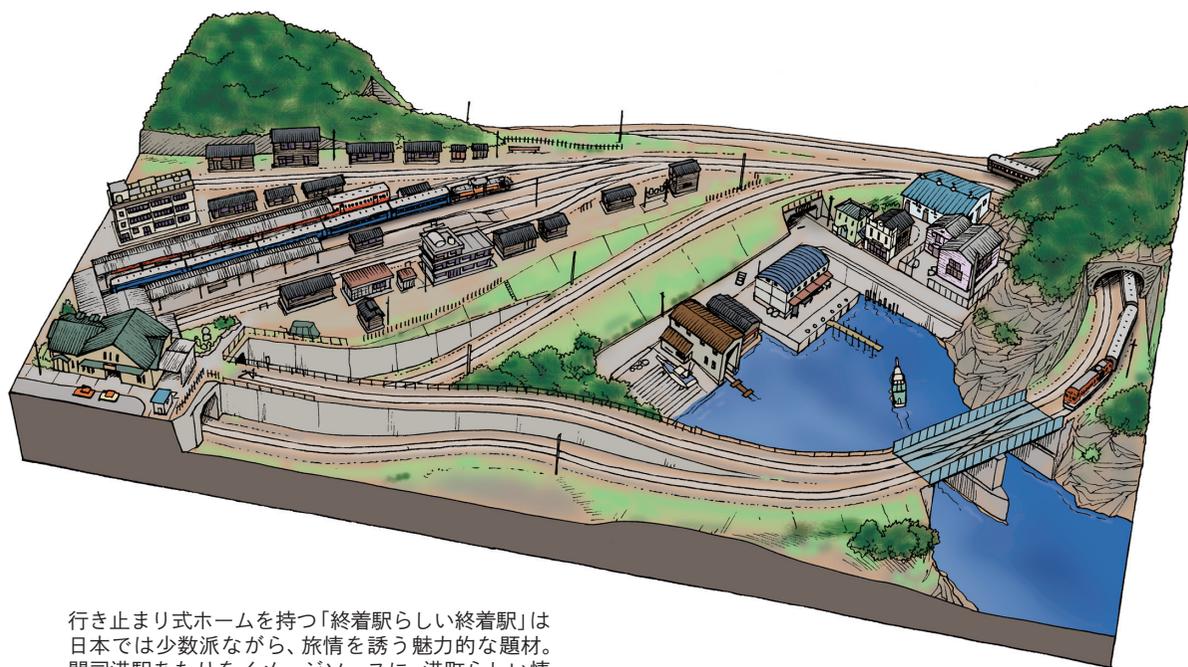
駅の近くまで海面が迫る入り江は、天然の良港として古くから栄え、今も漁船用の棧橋や水揚げ場、小規模な造船所などが軒を連ねている。



駅のホームはすべて頭端式で、乗客は階段の上り下りをせずに列車に到達できる。三角屋根の駅本屋が斜めに配置されているのは旧高松駅を彷彿とさせる情景。

幅の狭い築堤の上に敷かれたこの線路は引き上げ線。行き止まり式の駅には欠かせない設備。駅をバックで発車し、いったんここに入ってから本線に出て行く列車や、到着時にここに突っ込んでからバックで駅に進入する列車など、さまざまなアクションが見られる。

港の外側に築かれた築堤上を線路が通っているのはかつて各地で見られた光景。この港では鉄橋の下を漁船が通るのに十分なクリアランスがあるが、船を通すために可動橋を設けるケースも多く、これを再現するのもまた一興かも。



行き止まり式ホームを持つ「終着駅らしい終着駅」は日本では少数派ながら、旅情を誘う魅力的な題材。門司港駅あたりをイメージソースに、港町らしい情緒と終着駅特有の運転の面白さを盛り込んだ。



レイアウト左半分は頭端式ホームを持つ終着駅の構内が風景の中心。緑の山を背にして各種の列車が停まっているところは門司港あたりのイメージ。右半分は思い切って入り江の海面を大きくとり、その上を築堤と鉄橋で渡る線路と漁港の風景が中心となる。

製作難易度

★★★★☆

アクションが楽しめる定尺プラン。エンドレスを周回する「営業運転」と、リバース線で方向転換する「回送運転」の区別を意識して走らせたい。

「頭端式」ホームを持つ終着駅をテーマに、風情ある情景と、多くの列車が入り出りする

## 旅情あふれる 終着駅を

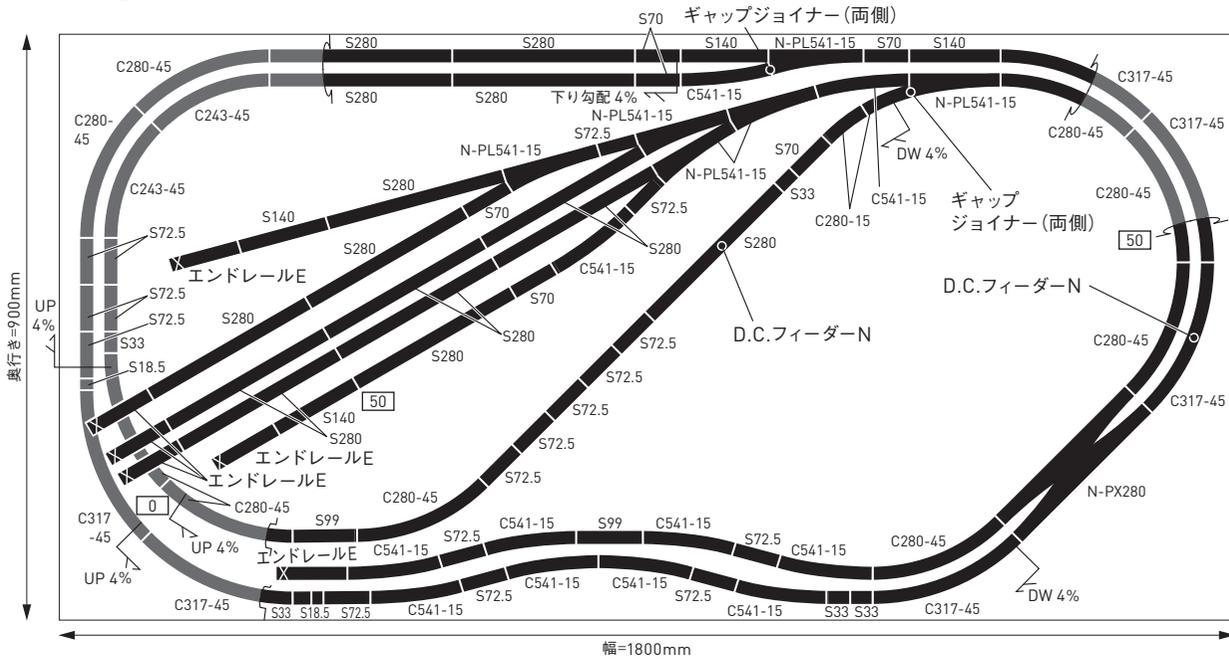
📏 大きさ ▶▶▶ 1800×900ミリ  
🚞 使用レール ▶▶▶ TOMIX ファイントラック

- 曲線半径：最小R280
- 使用ポイント：電動ポイントN-PL541-15、電動ポイントN-PX280
- 勾配：4%
- 停車場有効長：20m級車両6両編成に対応
- テーマ：地方の港町にある国鉄非電化亜幹線の終着駅
- 時代設定：昭和40年代
- 季節設定：春
- 想定走行車両：気動車列車（一般形、急行形）、ディーゼル機関車牽引の客車列車
- 特記事項：リバース線により機関車牽引列車の方向転換が可能

Layout  
Plan

24

プラン図



2カ所のD.C.フィーダー-Nのフィーダー線は、パワーバックに装着したリバーススイッチに接続する。列車をリバース線内でいったん停止させてからスイッチを切り換えること。リバース線は方向転換のための「回送運転」専用なので、ポイントの手前などで停止させれば不自然には感じられない。

※ [ ] 内はベースボード表面からの線路高

使用線路部品リスト (TOMIX ファイントラック)

略号	部品名	数量	略号	部品名	数量
S280	ストレートレールS280 (F)	15	C280-15	カーブレールC280-15 (F)	2
S140	ストレートレールS140 (F)	4	C317-45	カーブレールC317-45 (F)	6
S99	ストレートレールS99 (F)	2	C541-15	カーブレールC541-15 (F)	11
S72.5	ストレートレールS72.5 (F)	17	N-PL541-15	電動ポイントN-PL541-15 (F)	6
S70	ストレートレールS70 (F)	6	N-PX280	電動ポイントN-PX280 (F)	1
S33	端数レールS33 (F)	5		エンドレールE (F)	6
S18.5	端数レールS18.5 (F)	2		D.C.フィーダー-N	2
C243-45	カーブレールC243-45 (F)	2		ギャップジョイナー	4 (2組)
C280-45	カーブレールC280-45 (F)	9			

終着駅らしい終着駅を再現

駅の中でも特に、終着駅は旅情をかきたてるもの。でも日本では終着駅らしい終着駅、すなわち、行き止まり式のホーム(頭端式といいます)に線路が突っ込んで途切れ、車止めが設けられるような駅、というと意外に少ないものです。

民鉄のターミナルには比較的多いのですが、長距離列車が発着する国鉄・JRの駅では、函館、上野の地平ホーム、高松、門司港などが思い浮かぶ程度です。かつて船便と連絡していた駅に多いのは興味深いですね。

この、旅情あふれる終着駅の風情を定尺サイズのレイアウトで再現しようというのがこのプラン。非電化の亜幹線をテーマとし、本線はシンプルな単線エンドレスですが、頭端式ホームへの列車の出入り、方向転換などのアクションが運転に花を添えます。

リバース線は回送運転専用

運転面で終着駅はリバースと相性がよく、このプランでもリバースが設けられて

います。が、本線を走る列車がぐるりと向きを変えて終着駅に戻って来る線路配置にはなっていない。

駅を発車した列車は右手前の鉄橋上に設けられた両渡り線を渡って本線エンドレスに入ります。時計回りで何度か周回した後、再び両渡り線を渡り、駅の頭端式ホームと向かい合う形で設けられている、やはり行き止まり式の引き上げ線に入ります。ポイントを切り換え、列車は低速でバックし、駅へ進入します。最初に引き上げ線に入れてからエンドレスに出れば、反時計回りの周回運転も可能で、この場合は引き上げ線を使わずに駅に直接進入します。

気動車列車の場合はそのままどちら向きにも運転可能ですが、機関車列車の場合は周回運転の向きが限られてしまますので、方向転換のためにリバース線が設けられています。駅からいったん引き上げ線に突っ込んで停止、両渡り線を渡って本線を進み、レイアウト奥のポイントを渡ってリバース線に進入、駅の周囲をぐるりと回る形で走って再び引き上げ線に入ります。ここから駅のホームに入れば方向転

換は完了です。

このように、リバース線を回送列車専用としたことが特徴で、駅からは機関車を最後に付けた推進運転も含め、さまざまな列車が出入りします。

頭端式ホームを持つ実物の駅でも、推進運転が多く見られたのは当然で、モデルでも終着駅らしい風情と運転の面白みが得られると思います。

港町の情緒をたっぷり

実物にならってこの終着駅プランでも港町らしいシーナリーを展開してみました。

広い駅構内が中心となるレイアウト左半分に対し、残る右半分には海面が大きく迫り、線路は築堤と鉄橋でその外側を走ります。腕に自信のある方は船舶を出入りさせるための可動橋を自作してもいいでしょう。岸辺には漁船の接岸する棧橋や小さな造船所、水揚げされた魚を加工する食品工場などが並びます。限られたスペースでも、潮の香りが感じられるような情景を目指したいですね。