



## 七畳夢空間

しちじょう ゆめくうかん

Shichijo-Yumekuukan

お座敷

LAYOUT

敷設記

第2回

ふちんかん

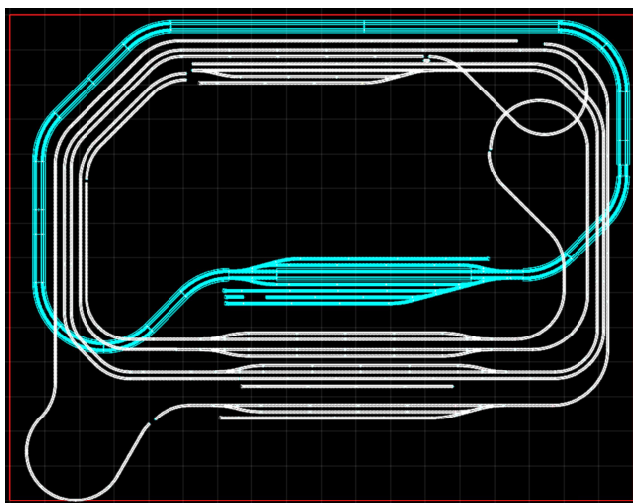
現在自宅7畳間に敷設中の鉄道模型お座敷レイアウトについてつれづれ綴ってみる。  
今回は自宅レイアウトの各コースについて紹介したい

### 高規格線 2線 右図の水色の線

W00でいうところの「高速新線」。  
トミックスの高架複線や複線スラブ  
ロングレールを用い、基準高6cmを  
保ったまま一周している。

図は計画段階のものなので、手前の  
駅にある留置線部分は、もう少し増え  
ているし、内回り線最外線はぐるっと  
ループして、外回り線最外線の手前ま  
で引き出している。

この線だけは、パワーパック最大出  
力で長編成車両が走ることを目指して作った。後からダブルクロスポイントを追加した  
りしたが、問題なく走行している。



留置線部分は3cmのスチレンボード  
を3cmかさ上げしている、



留置線南側：すぐにカーブ、ダブルク  
ロス、カーブと難所である



留置線北側：こちらもすぐにカーブ  
留置線中央：複線スラブロングレール

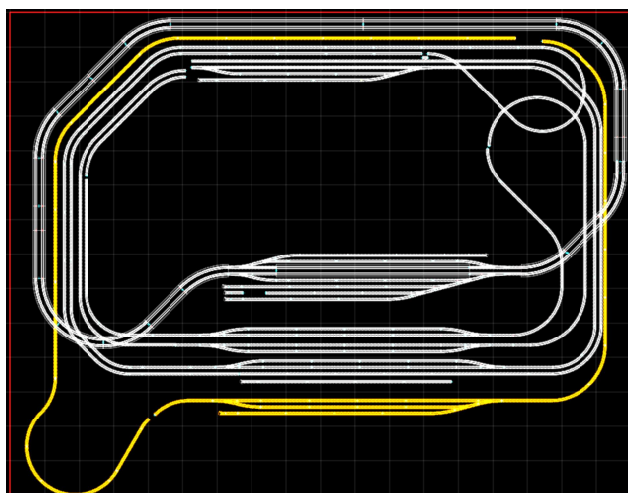


最終的に駅部分は、本線・待避線も含め、内・外ともに6線ずつとなった。実際には走行のために1線は空ける必要があるので、留置できるのは5線ずつの10線、うち1線は車両入れ替え用のため実際は9線となる。まあ十分である。本線脇の待避線は、スペースの関係で、8両入らないのが玉に傷である。

## 在来線外回り 右図の黄色の線

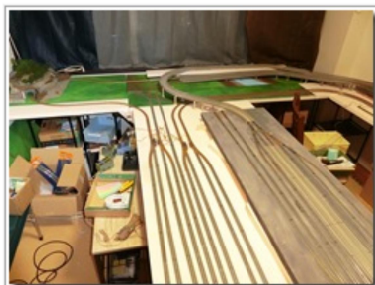
左手前のオメガカーブは、昨年作ったコーナートンネルを再利用している。この路線は、1～2両の小型車両を走らせることを目的に設計した。

駅を左に向かって出た列車は、オメガをトンネルでまわり、高規格線をくぐると、徐々に高度を上げ、向こう正面の+6cm台地では高規格線と並走する。その後、高度を下げ、再び高規格線をくぐって、駅に戻ってくる。



設計段階にはなかったが、オメガの内側に、ターンテーブルをハブとした車庫と小さな駅をイメージした留置線を追加、さらに駅右側にも、小さな駅をイメージした留置線、さらにレイアウト右端にも留置線を設置している。

留置線は合計13線になる。私のコレクションにはローカル線の短編成車両が多いので、この路線は車両お披露目の場としても重宝している。



左端が在来外回り



トンネルオメガカーブとその内側

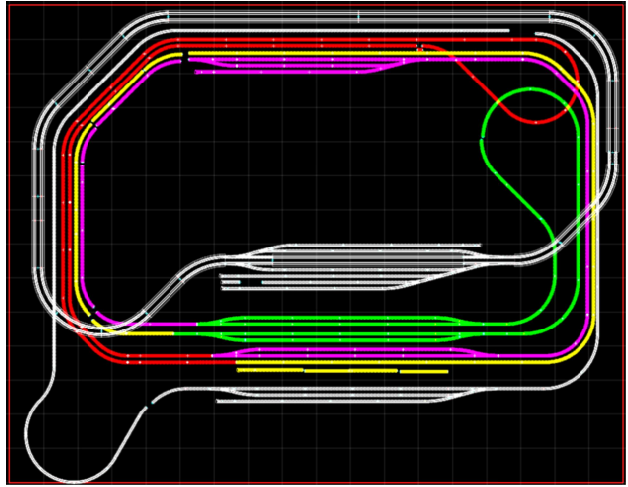


ターンテーブルは単行車両留置のハブ



## 在来線内回り 右図の4色の線

今回の目玉である超ロングラン路線である。ぱっと見てもわからないかもしれない。簡単にいうとオメガカーブ2つを高低差を利用してつないでいるエンドレス路線（この形をドッグボーンという）である。



まず緑色の部分である。在来線駅の一番奥をスタートして右に向かうと、レイアウト右奥部のオメガグループで、駅に戻ってくる（一度目）。

次に黄色の部分である。計画段階ではなかったが、左手前にW00の分岐モジュールがあり、その手前（右側）を通過して、向こう正面の駅部分を通過、そのまま同じ高さ（規準高）のまま、駅に戻ってくる（二度目）。

次に、赤色の部分である。左手前のW00の分岐モジュールの奥（左側）を通りつつ、在来外回りと一緒になって高度を上げ、向こう正面の+6cm台地に上る。台地右手で単線高架となり、オメガグループで在来内回りの3線を越えて、再び向こう正面の台地に戻ってくる。赤色の往路と並走して、高度を下げ、駅に戻ってくる（三度目）。

最後に紫色の部分である。駅の中央を左から右へ進み、基準高のまま、向こう正面を通り、左手の一番内側を通り駅に戻ってくる（四度目）。

こうして緑色の部分につながり、超ロングランであるドッグボーン路線の完成である。留置線は2カ所の駅にあわせて5編成分ある。この路線は4～5両の中編成用である。



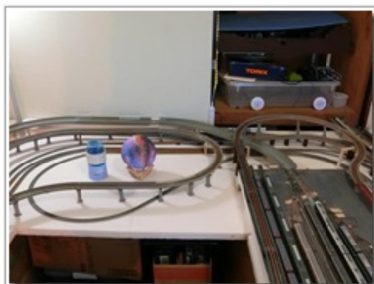
平面オメガの位置が確定



その他の在来内回りを組んでいく



W00分岐モジュールを置く前  
在来内回り4線が見える



2つのループの重なり



手前の駅部分



向こう正面の駅部分

## モジュール線 当初計画外で設計図なし

レイアウトを組んでみると、左手部にけっこうなスペースが生まれた。当初は留置線でもと思っていたが、ここにWOOの集合レイアウトの「分岐モジュール」をおくことにして、そのためのエンドレス路線を組んでみた。

ただすでに設置済みの高規格線や在来線とバッティングしないように、またモジュール自身にも（ある程度の調整はできるものの）+4cm位の高さがあるので、現物合わせで高低差の激しい路線となった。留置線は向こう正面駅と右手前に合わせて4編成分。

駅部分は、在来内回りに割り込む形で、低めの高架で左へスタート。高規格線をくぐった後はモジュールに向けて上昇、モジュールをすぎると、向こう正面の基準高に合わせて下降。そのまま時計回りに戻ってくる途中、右手部で高規格線をくぐるあたりから在来内回りの2線を越えるため上昇。再び駅に戻る過程で下降。かなり無理矢理である。



在来内回りの間に入る



夕景のイメージ



向こう正面の駅、高架手前の留置線・待避線・本線

## 山線 当初計画外で設計図なし

昨年作ったトンネル山の上から始まって基準高+12cmと最も高いところを走る路線である。単線高架とトラス橋が大活躍。この路線だけは留置線なし。（第2回終わり）

