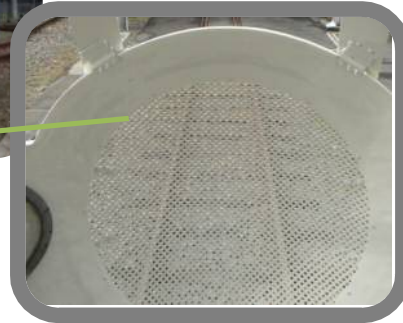
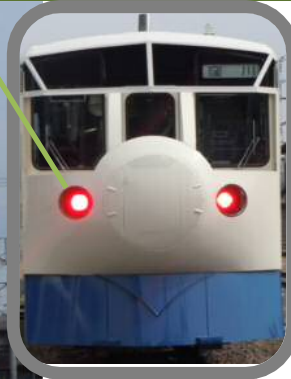


●車体外観 (窪川方)



進行方向が宇和島方面の場合、前照灯部分に赤色のプラスチック板を挿入して後部標識灯に切り替えます。



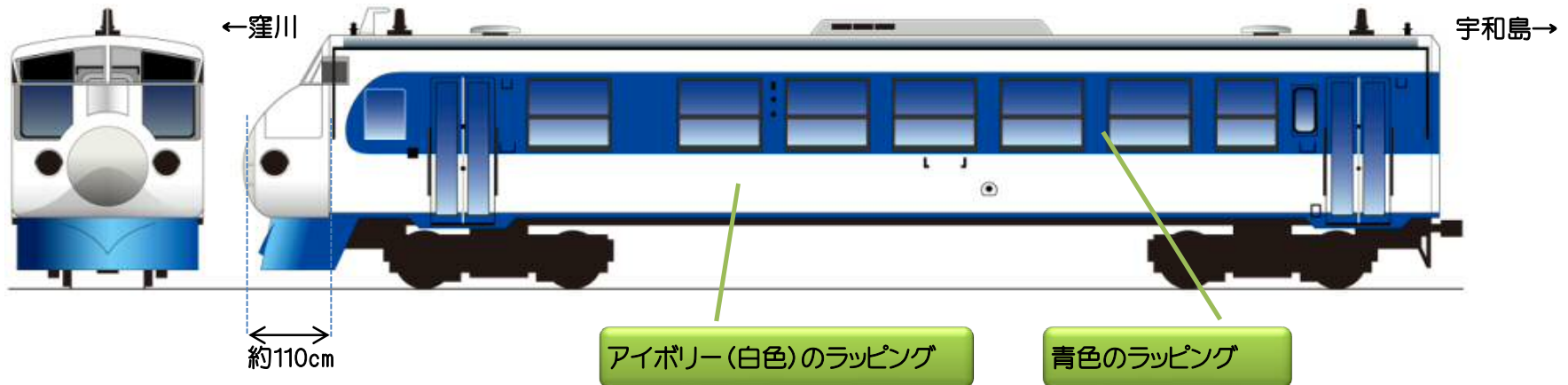
運転席から斜め下前方の視界を確保し、空気抵抗を軽減するため、メッシュ加工となっています。

(宇和島方)

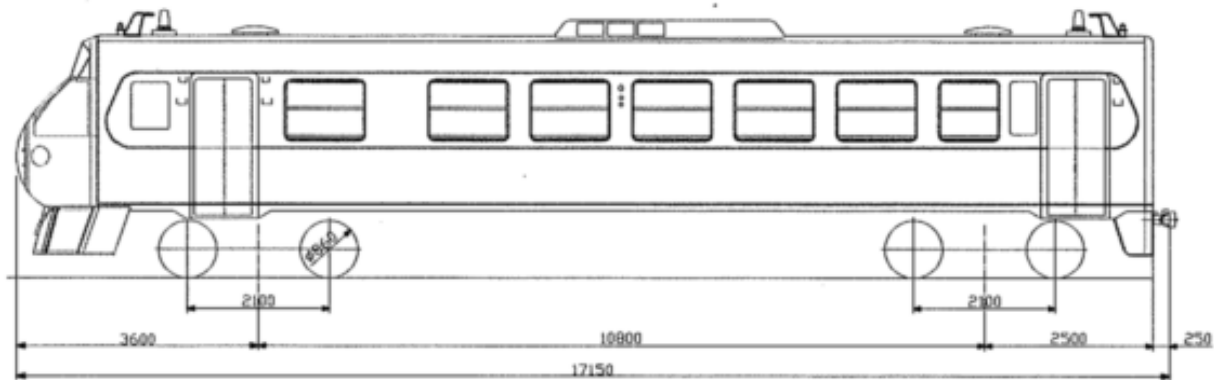
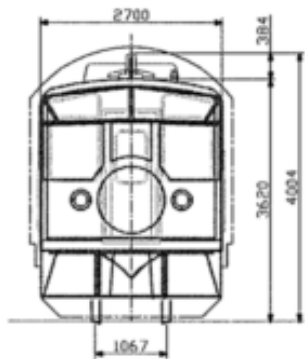
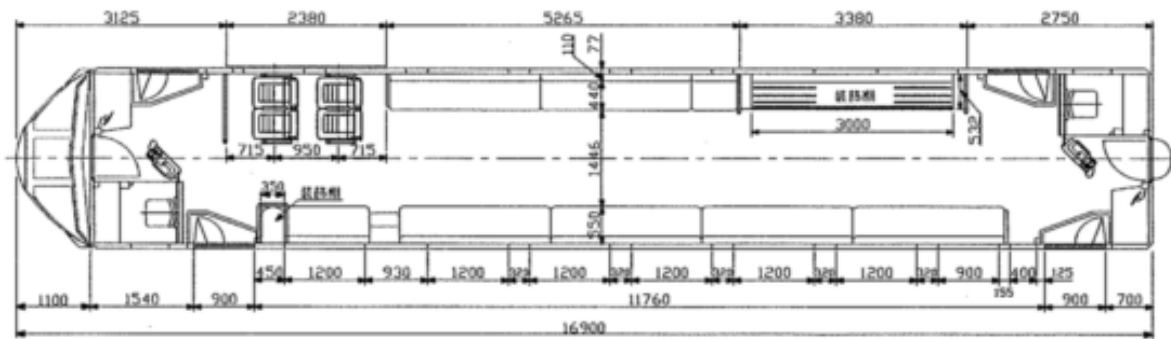
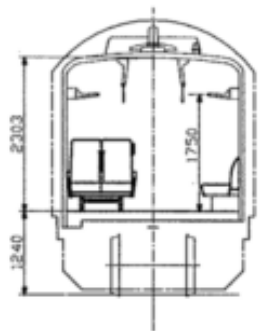


立体感を出すために影を描き、ライト部分は黄色く塗っています。

●車体正面・側面図



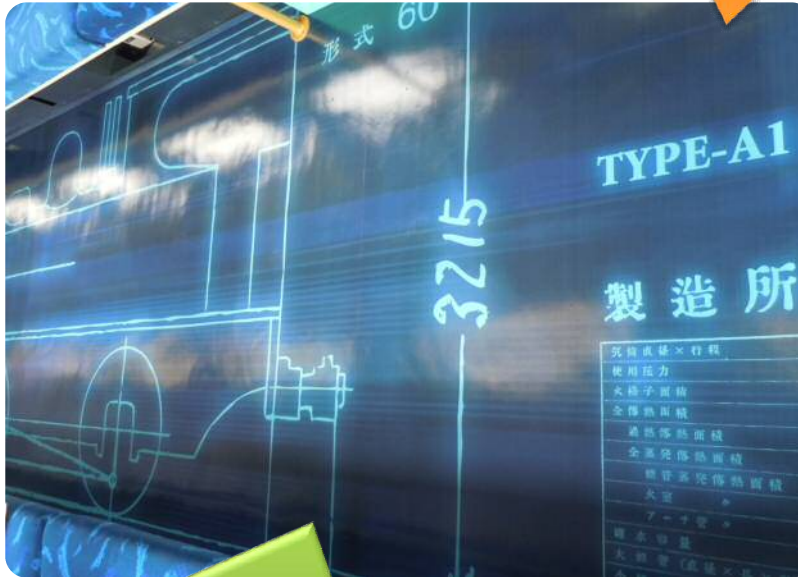
● 車両形式図



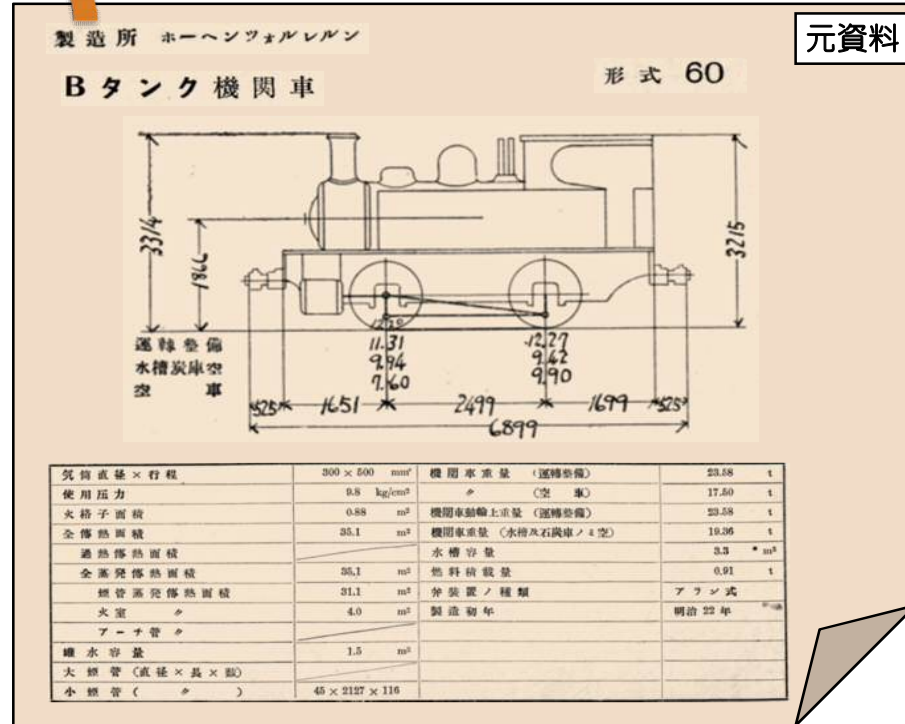
●内装(彦川方より)



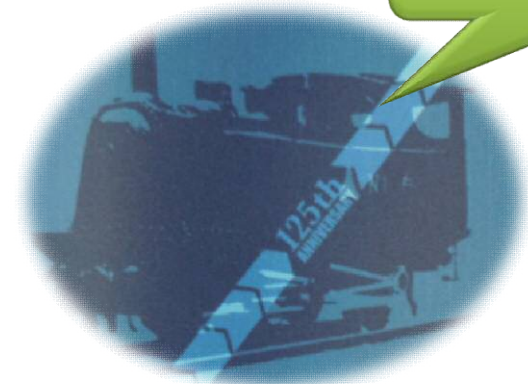
●床面の解説



JR四国のルーツとなる「讃岐鉄道A1形タンク機関車」の形式図を青焼きのイメージで仕上げました。



車内のカーテンにも同機関車のイラストがあしらわれています。



讃岐鉄道が、1889年(明治22年)5月23日に多度津～丸亀・琴平間の鉄道路線を開業した際、投入したドイツのホーエンツォレルレン製のA1形タンク機関車の図面です。この機関車は7両製造され、後に山陽鉄道に合併後は29形となり、その後の国有化によって鉄道院60形となりました。

昭和初期に、2両が新京阪電鉄(現、阪急電車)に譲渡され軌間1435mmに改軌され、3両が八幡製鐵所に譲渡され九州の製鐵工場や炭鉱線で使われた記録が残っています。また、残り2両は国鉄に残り、1950年(昭和25年)頃まで活躍しましたが、最終的には奈良機関区に所属していたようです。なお、1965年(昭和40年)頃までに、7両全ての機関車が解体されています。