

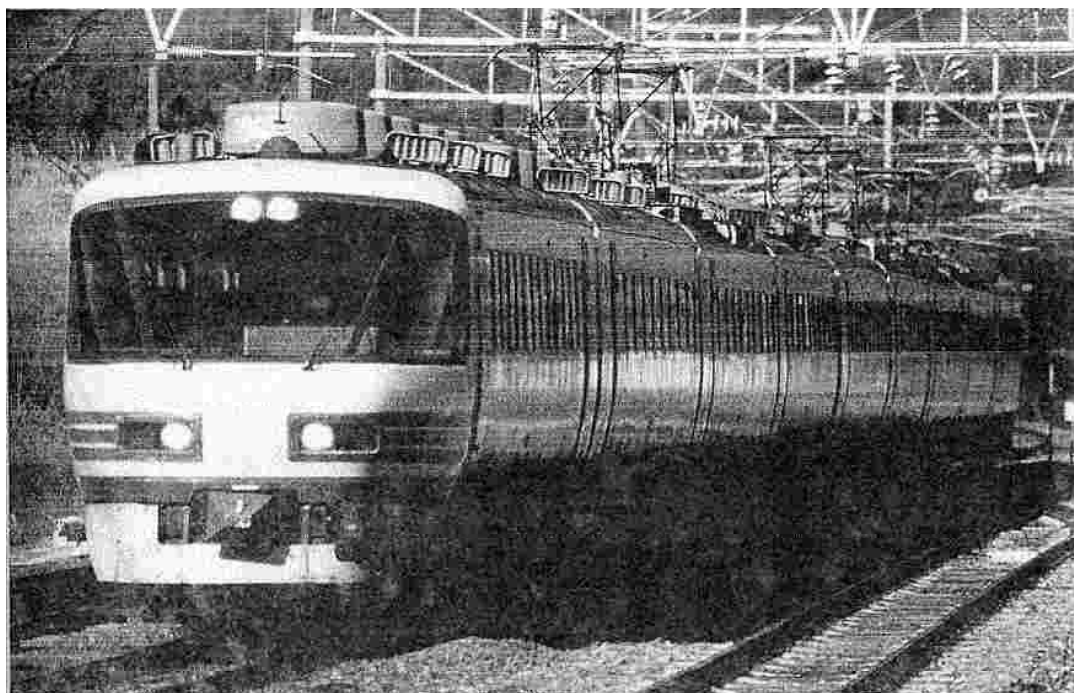


# わ だ ち

No. 118

wa da chi

平成20年5月号



(▲ 2000年3月30日 JR北陸線 敦賀～新疋田 撮影 森家和治)

485系「雷鳥」あと3年で引退か？

JR西日本では、2011年頃までに、485系「雷鳥」を新型の683系へ順次置き替える方針を発表し、あと3年で485系は見納めとなります。

福井支部 ホームページアドレス

URL [http://www.geocities.jp/railfan\\_fukui/](http://www.geocities.jp/railfan_fukui/)

## 京福 勝山-大野間 33年後の痕跡を探る (4) 渡邊 誠

### 【9】越美北線との交差地付近

越美北線は大正8(1919)年ごろに誘致が始まり、昭和9(1934)年には測量を終えている。開通

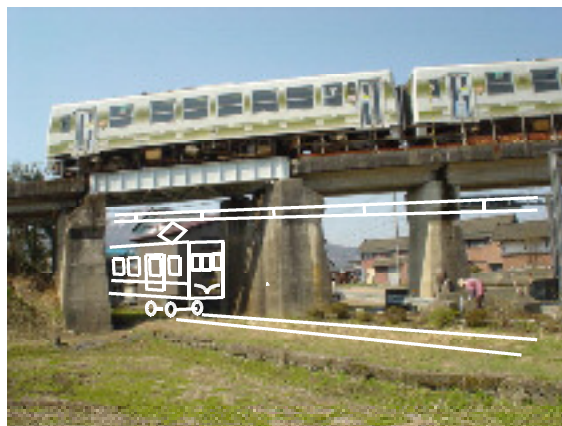


写真-19 越美北線架道橋を勝山側から見る  
線路跡が更地として残る

したのは戦後であるが、敷かれた線路は昭和初期の大野市街地外縁部をなぞっていることになる。国道とともに田んぼの中を走ってきた電車も、ここからは密集する民家の裏へと進む。

あとからできた越美北線は築堤を上って立体交差となった。上を走る気動車も代替わりし、“平成っ子”のキハ120ではなぜここが立体交差になっているのか首を傾けていることであろう。

大野の人々は越美北線の気動車を「汽車」と言い、京福の「電車」とは明らかに異質なもの



写真-20 越美北線架道橋を大野側から見る  
線路跡が生活道路となっている

と認識していた。電車がなくなったいま、今度はキハ120が「電車」と呼ばれている。もっとも、気動車も客車もすべて電車と呼ぶことに違和感を持つのは、鉄道マニアだけかも知れないが。

さて、その線路跡は更地になったただで見事なまでに残っている(写真-17)。新在家や中津川の駅部もそうだが、大野市内では再利用されていないところが多い。

架道橋をくぐると1軒分だけ民家の庭のようになっていて、樹木が植えられ、ビニル製の簡易車庫が置かれたりしている。その先100メートルほどは生活道路となって大野口駅方向へ続いている(写真-20)。



写真-21 大野口駅手前に残る線路跡

その大野口駅手前に、わずか数メートルだが線路跡の石積みが残っている。かなり風化しているが敷地境界を表す標柱も1本刺さったままになっている(写真-21)。

### 【10】大野口駅跡

大正3年の開業時における終着駅であり、勝山駅と同じような駅舎があった。九頭竜川水系電源開発のための資材輸送、中竜鉱山からの原石輸送、米をはじめとする農産物の出荷など、貨物集積場として広大な敷地を有していた。

今も通運会社にその名残を一部とどめるが、



写真-22 大野口駅跡  
下庄公民館と大野市勤労青少年センター

広大な敷地の大半は公共施設に転用されている。ここはもう大野市の市街地、跡地も有効に活用され、電車が走っていた痕跡は何もない。

### 【11】京福大野駅跡

大野口駅の所在地は、開業当時は大野郡下庄村であり大野町ではなかった。町までの延伸要望が出されるのは自然な成り行きで、ほどない大正7(1918)年に約300メートル延伸され、名実ともに大野町に達した。当初は大野三番と称したが、市制施行後に京福大野と改称された。

終点であることから、3面3線の頭端式ホームであった。そのうち1番線には電車では必用のない機回し用の渡り線があったところが興味を引く。京都電灯がボギー車を初めて発注した



写真-23 京福大野駅跡を勝山側から見る  
楕形ホームの跡に生保会社のビルが建つ

のはホデハ201型で昭和2(1927)年という。その頃までは今も虎の子として残るテキ6型などの2軸単車がトレーラーをひいていたのであろう。

駅舎は昭和31(1956)年に建て替えられた。当時この地方ではまだ珍しい鉄筋コンクリート造りであることもさることながら、2階はスーパー京福マートであったことが印象深い。今思えばそれほど大きな店舗でもなかったが、田舎町に不釣り合いなほど輝いて見えたものである。廃線後は銀行に改装されたものの、京福時代の面影を長く残していたが、平成4年には現在のビルに建て替えられた。

ホーム部分も生保会社のビルとなり、このあたりに電車の痕跡は何もない。



写真-24 京福大野駅跡  
当時の駅ビルよりは少し後退している

駅前広場は、美濃白鳥への国鉄バスを始め、福井への県バス(福井県乗合自動車)、勝山への京福バス、また市内各地へは大野交通バスなどにぎわっていた。今は銀行の駐車場とされているところを見ると、駅前広場までが鉄道用地であったのであろうか。越美線全通への思いが託されていた国鉄バスも昭和62(1987)年には廃止され、バスターミナルとしての機能もJR駅前に移ったいま、この地が交通のかなめであったことは、すっかり歴史の世界になってしまった。

大野地方に近代化をもたらした、<sup>つわもの</sup>強者どもの夢の跡探しも、このあたりで終わりにしたい。



## ハングリーの旅

奥山 楽子(雄司)

ハングリーの旅も回を重ねました。今回は、福鉄・鯖浦(せいほう)線の思い出を語ってみたい。同線も廃線から30数年の時間が流れた。子供の頃の薄れた記憶をたどります。

★鯖浦線と言えば、鯖江町と四ヶ浦(しかうら)村を連絡する目的で敷設されたが、織田付近から先は、山や崖に阻まれ、延伸されなかったため、織田からは、乗合バスが代行。

★昭和29年盛夏。早朝三十八社駅上りホームに今は、亡き父親と立つ。待つこと数分で田原町発織田行き海水浴電車「浜風号」が到着。車両は、モハ42。同電車は、鯖浦線で活躍していたが、車体の更新により自動化され福武線専用となった。晩年には、モハ11とペアを組み、武生-福井間を快走した。文が寄り道をしたので本題に戻します。

★電車の扉が開く。車内は、ほぼ満員。父親の顔が和む。視線の先を見れば、10数人のグループが手を振っている。今日は、おやじの勤め先、福井新聞社の職場仲間で厨(くりや)で海水浴を楽しむ一日。電車内は、海水浴へ行くチビっ子たちなどの声が響き渡っている。筆者も同じで笑顔とともに大声ではしゃぐ。三十八社駅を出発すると浅水川の鉄橋を渡る。鳥羽中は、通過、神明着。同駅で数分の停車。発車となるが、水落駅の場内信号機の前で鯖浦線への渡り線へ乗り入れる。この渡り線の場所は、昭和34年には、新水落駅になり、鯖浦線への乗り換え点となる。電車は、160のカーブを曲がり終えると同線の接続信号所で、タブレットを受け取る。

★鯖浦線へ乗り入れた電車は、下り坂となり、日野川の鉄橋を渡り越前平井着。同駅のホームには、桜が植樹されており、春には、乗客の目を楽しませている。越前平井を出ると田んぼ中を快走、川去駅着。川去を出発するとSカーブ現れ、曲線が終わると、西田中駅。同駅で列車交換が行なわれる。西田中と言えば気比庄ナシが有名だ。子供のころ物の無かった時代、食したときの甘味が残映となって思い出される。

★西田中を出発した電車は、佐々生(さそう)へ向けていってん走り。佐々生からは、山あいに差し掛り、小川を渡ると陶の谷駅着。同駅からは、1000の33の上り坂が待っていて、駿足を踏むモハ42でも苦闘? が強いられる。かつて同坂で付随車が連結器から外れあわや大惨事となるころだったとか。この胸突き八丁の脇に、越の国の名僧・泰澄大師が植えたと言われているV形の杉の木が見えてくると急登が終わる。檜津に向けて下り坂を滑るように走り抜けると檜津着。同駅で列車交換があり、下江波、江波駅を目指して進む。江波を発車すると、綾い上り坂とカーブが続く。と、間もなく瓦工場への引き込

み線がある矢倉駅が見えてくる。連絡駅織田は、目前だ。

★織田着。同駅は、乗り換え駅にふさわしく、木造の堂々たる駅舎。敷設時の創設者の意気込みが伝わってくる。待合室は、広くバス・電車の乗客に利用されたと同時に、厨や四ヶ浦からの魚売りのおばちゃんたちが乗り換え待ちをした場所で、室内には、いその香りがただよっていた。

★われわれグループは、駅前のボンネットバスに乗り込む。車内は、超満員。砂利道の下り坂をバスは、ゆっくり走る。下ること 20 数分でブルーの海が望見できると、小生の小さな胸は、熱くなる。海だ！ 青春だ！ 浜茶屋へ入る。が、男性の大人たちは、車座になり花札に興じる。筆者は、ビーチへ。突然「○○ちゃん！」と声が掛かる。振り向けば父親の職場仲間のギャルたち。水着姿で豊かな凸凹のオンパレード。11 歳のボクは、目まいがした？ クレヨンしんちゃんに変身。タッチ！

★なぎさでのバケーションもあつという間に終わり。帰りの福鉄バスに乗車。車内は、おしくらまんじゅう。砂利道の登り坂。冷房が無い。熱い。西日が照りつける中、ようやく織田着。駅前の軒の傾いた大衆食堂へ直行。全員が冷たいものを注文。ボクは、氷イチゴ。甘い、冷たい。一息つく。織田駅のホームには、モハ 42 の「浜風号」が海水浴帰りの乗客を待っている。帰りは、下り坂となり電車のモーターも軽く、涼風が入り込み、心地よい。突然「バクチの負けは、待ったなしだ！」と父親の大声が車内に響き渡る。途端に笑顔の者、苦虫をかみつぶしたような顔の人たちの悲喜こもごもの声が聞こえてきた。ジョイントの音も「金払え、金払え？」と奏でているようだ。人生の縮図？ を乗せた電車は、暮れなずむ三十八社駅へ無事帰着。思い出に残る楽しい一日でした。

★昭和 29 年の海水浴でした。が、数年後の 34 年 7 月、福鉄電車は「より速く、より便利に」をキャッチフレーズに、武生-福井間を、急行の 27 分運転を始め、織田からは、準急の乗り入れ、南越線の 130 形の運転など、福井鉄道の全盛期であった。平成の現在、少子化やマイカー・JR との競合で乗客の減少が続き、存続問題で揺れ動いている。この難題を乗り切って、沿線住民に愛される鉄道に生まれ変わることを願っています。

乗って残そう電車・バス！



陶の谷の上り坂



V形の杉



織田駅跡

## 13号機関車の正体は？

高田 欣一

ある時、戦時設計の D52 のボイラー破裂事故を調べているうちに、過去にもボイラー破裂事故がなかったか調べてみました。

私の見た資料として日本で一番古い記録は、今村一郎氏が著書※1の中で「記録として残っている一番最初の事故は、明治 31（1898）年 4 月 8 日、九州鉄道の幸袋駅で発生した。写真を見るとボイラーの火室部分がなくなっているところから外火室の破裂であろう。」としか記載してありませんでした。これでは被害の状況やどんな形の機関車なのか分かりません。

そこで、市の図書館で見つけた「鉄道重大事故史」※2という本を見たところ、その中に、この事故に関する記事を見ることが出来ました。そこには、1) 明治 31 年 4 月 8 日、九州鉄道幸袋駅で入換中に発生した。2) 新製 5 年目のアメリカ・ボールドウィンからの輸入機で 13 号機関車であること。3) 被害は乗務員 2 名・駅員 1 名死亡、踏切で入換を待っていた 4 名が負傷し、付近の民家 3 軒が破損したとあり、4) 今村氏が見たと思える写真が掲載されていました。

さてそこで事故機はいったいどんな機関車なのか知りたく思いました…というのは、九州鉄道は明治 40（1907）年に国有化されていますので、国鉄の？形ということです。手がかりは新製 5 年目が 1898 年であること。ボールドウィン機であること。番号が 13 であることです。

まず疑問に思ったのは九州鉄道は採炭技術と同じくドイツ人技師の手によって建設が行われています。（本州はイギリス・北海道はアメリカ）機関車も当然ドイツ製であり（ホーエン・ツオリレンやクラクス）、当時ボールドウィン機が使用されていたかどうかです。そこで調べたところ、筑豊鉄道（明治 30 年）・豊州鉄道（明治 34 年）が九州鉄道に合併していることが分かり、これらの鉄道にアメリカ機が使用されていたかも知れませんが調べることになりました。この際、豊州の方は事故以降の合併なので除外しても良いと考えました。しかしながら、九州鉄道の 13 号という「鉄道重大事故史」の記事もあるので、念のために九州鉄道の 13 号機探しをしました。資料が少ないので手間どりましたが、九州鉄道の 13 号機は 1889 年クラクス製の 25t B タンク機で事故機でないことが分かりました。（国有後は 10 形に編入されナンバーは 24 です。）そこで機関車の系譜図※3 でボールドウィン社の項で調べてみたところ、事故機とよく似た（ボールドウィン機は独特の個性の強いスタイルが多い）機関車の写真を見つけました。

その説明には、九州鉄道 40t・1C1 タンク機関車とあり、国有化後の形式は 3300 形であると書いてありました。そして、171 という番号が付いていました。そのことから「国鉄

蒸気機関車小史」※4にて3300形の項を見たところ次の記載がありました。

要約すると…3300形はボールドウィン製のタンク機関車で、同社の19世紀末の標準形で重量は40tクラスである。この機関車は勾配用や貨物用に適していたため、当時の私鉄では重宝がられて1890年に筑豊鉄道を皮切りに1896年までかなりの輸入がなされたとあり、豊州鉄道・山陽鉄道・播但鉄道など計24両あったと記されています。ここで、筑豊鉄道がボールドウィン機を使用しており、事故1年前に九州鉄道と合併していることが分かりました。

さらに念のため調べたところ、九州鉄道が初めてアメリカ（ボールドウィン）に自社発注した機関車は国有化後8200形（第1次）になったもので、1896年に購入した1Cテンダー機でした。この機関車を事故機と仮定すると、新製5年目は1896年+5年=1901年となり、事故の年が合わないので事故機ではありません。「国鉄蒸気機関車小史」の3300形をさらに読むと表があり、その表によると、

1890年・2両 筑豊鉄道の3・4号（九州鉄道の73・74になる）

1893年・5両 筑豊鉄道の10・11・12・13・14号（九州の80・81・82・83・84になる）

とありました。

- ・●新製5年目が1898年であれば新製輸入は1893年になる。
- ・1893年輸入は10～14の5両で13号がある。（筑豊鉄道での輸入は）
- ・ボールドウィンからの輸入であること。

以上の3点から見て、1898年に九州鉄道幸袋駅でボイラーを破裂させた機関車は、1893年に筑豊鉄道がアメリカ・ボールドウィン社から輸入した40tクラスの1C1形タンク機関車で、国有化後3300形に編入された豊州・播但・山陽計24両のうちの1両で、筑豊鉄道の13号だと判断できます。臼井氏や久保田氏等の大先輩の力で、家に居ながらにして分かっただけです。

それでは、「鉄道重大事故史」では、なぜ九州鉄道の83号として記載されていないのかということです。これは私の勝手な想像ですが、事故が起きたのは明治30（1897）年に九州鉄道と筑豊鉄道が合併した翌年の4月とあまり間がなく、また機関車の使用も筑豊鉄道と同じところで同じ運用をされていたと思われ、まだ九州鉄道のナンバーに改番する前に旧ナンバーのまま事故になってしまったのではと考えられます。（九州鉄道の13号は前に記したクラクス製のBタンクです。）系譜図の写真の同形機ナンバー171についてですが、これは豊州鉄道が持っていた6両の同形機の6号が九州鉄道と合併後171と改番されたものです。

8200形（2次）について…九州鉄道が初めてアメリカのボールドウィンから輸入した1Cテンダー機（国有後8200となる）が1次の8200で、それならば2次の8200はということですが、これは1925年3シリンダー機関車の見本としてアメリカ・アルコ社のスケネ

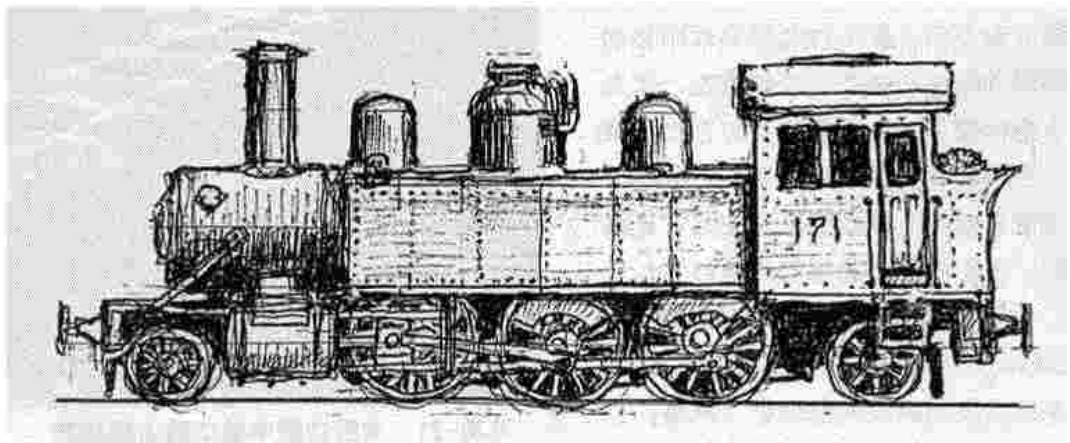


クタデイ工場より輸入した C52 形機関車で、当初は 8200 を名のっていました。当然この時期には 8200(1 次) は国鉄からは除籍されています。13 号機関車を推理するというほど大げさなことではないのですが、鉄道を楽しむ一つの方法として紹介してみました。

なんの因果かボイラー事故の第 2 号も九州鉄道でドイツ・クラクス製の C タンク機 (国有化後は 1400 形に編入、その内の 1413 号に当たるもので、ここでも 13 という数字が出てきましたが、この機関車は 1400 形の 14 両目です。) で、後に私鉄や産業用に全機が転出しましたが、1413 だけは解体されています。それでは、九州鉄道 13 号こと筑豊鉄道 13 号(九州の 83 号) はどうなったのでしょうか、どなたか究明してみませんか。

< 参考資料 >

- ※ 1 機関車と共に 今村一郎 ヘッドライト社
- ※ 2 鉄道重大事故史 久保田博 グランプリ社
- ※ 3 蒸気機関車の系譜図 臼井茂信 交友社
- ※ 4 国鉄蒸気機関車小史 臼井茂信 鉄道図書刊行会



国有鉄道 3300形 (写真からのスケッチ)

1890 - 1896 アメリカ・ボールドウィン社 動輪直径 1270mm

火格子面積 1.6mf 使用圧力 9.8kg / c m<sup>2</sup>

弁装置 アメリカンステプソン シリンダー 381 × 559mm

筑豊鉄道 3・4 10 ~ 1417 ~ 19・27・28 (13 が事故機です)

豊州鉄道 2 ~ 4 6 ~ 8 (ここにある 6 が写真の 171 です)

山陽鉄道 32・33

播但鉄道 1 ~ 4

計 24

## 福井県内の鉄道関連ニュース(3・4月)

福井新聞掲載記事より

3月 1日 『整備新幹線 認可「福井まで」示唆』

自民党整備新幹線等鉄道調査会の久間章生会長は29日、「新規財源でどこまでカバーできるかははっきりしない。差し当たって優先順位を付けないと仕方がない」と、福井駅までの段階的認可の可能性を示唆した。

3月 1日 『福鉄福武線存続問題「債権放棄」は平行線』

2月定例県議会の「一般質問で、福鉄の借入金圧縮をめぐる金融機関との協議について、旭副知事は「協力を再三にわたり要請しているが、債権放棄は対応できないと回答している」と説明。協議が依然平行線であることを明らかにした。

3月 6日 『整備新幹線 迫る年度内決着 財源確保 道筋見えず』

政府・与党が目標とした「年度内に結論」まで1カ月を切った。しかし3区間で2兆円を超える財源確保の道筋は全く見えず、与党内に「(認可は)福井まで」との声が漏れ始めた。

3月 9日 『沿線3市住民「団結」 福武線存続 鯖江で初の合同会議』

存続へ向け支援策が協議されている福井鉄道福武線の利用促進策を考えようと、福井、鯖江、越前の沿線3市の住民代表が8日、鯖江市役所で初の合同会議を開いた。今後、協議会を立ち上げ、乗る運動などを団結して展開することを決めた。

3月13日 『CO2削減、公共交通利用へ 県、車の走行距離調査』

全国有数の車社会の現状を把握するため、県は2008年度、県内自動車の走行距離調査に乗り出す。得られたデータを活用し、二酸化炭素排出量削減や公共交通機関の利用促進などの対策につなげる。総務省の04年度全国消費実態調査によると、本県の一世代あたりの自動車保有台数は2.1台で全国1位。

3月15日 『福武線「上下分離で存続」了承』

14日の県会の予算特別委員会において、前日に引き続き福井鉄道福武線問題に議論が集中。県と沿線3市でまとめた上下分離方式による存続支援の方向性に各委員から異論はなく、県会として了承した形となった。

3月27日 『越美北線 夜間利便性向上へ 定期客のバス運賃割引』

マイカーからJR越美北線に通勤手段の切り替えを促そうと、県は新年度、京福バスと連携し福井から大野方面への夜間の運行利便性を高める。鉄道の通勤定期利用者が夜間に同一方面のバスを利用した時に運賃の3分の2を補助する。

3月29日 『福武線存続で県と沿線3市 上下分離方式を了承』

福武線の存続を県と福井、鯖江、越前の沿線3市、事業者らで話し合う官民協議会第6回会合が28日開かれた。上下分離方式による存続支援の方向性に関する県会と3市会の議論を報告、この支援スキームで再生を図ることを了承した。

4月 2日 『新幹線年度末結論先送り 約束反故国政に不信』

整備新幹線の財源確保策や新たな工事認可をめぐり、政府・与党が一定の方向を決める目標としていた年度末が過ぎた。北陸新幹線金沢-敦賀間の認可を待っていた県民は肩すかしを食った形。約束を反故にされたとの思いが強く残った。

4月10日 『県内全公共交通情報を一元化 全国初』

県内全域の公共交通機関の乗り継ぎ情報を、携帯電話やパソコンで検索できるシステムが14日午前10時から運用開始される。

4月11日 『07年度利用者 えち鉄300万人突破』

えちぜん鉄道の2007年度の利用者数が、前年度を約15万人上回り、3百7万人余に達した。京福電鉄を引き継いだ03年度以降、3百万人を突破したのは初めて。沿線自治体や住民との連携強化で観光・イベント目的の利用者が7万人以上増えたほか、ガソリン価格の高騰を受け、通勤定期利用者が大幅に伸びたことが主な要因。

4月20日 『福武線電車が脱線 乗客らけがなし』

19日午後2時40分ごろ、福井鉄道福武線の市役所前駅近くで、武生新発福井駅前行き1両電車の前輪が脱線して止まった。乗客と運転士の計8人にけがはなかった。脱線した電車は市役所前で止まって折り返し、福井駅前に向かって反対側の上り線に進入する際、上下線をつなぐ「渡り線」内で前輪が脱線した。

4月21日 『国交省 福武線脱線を調査』

福井鉄道福武線の前輪が脱線した事故を受け、国土交通省中部運輸局は20日、福井市大手3丁目の現場などで事故当時の状況を調査した。福井鉄道は5月上旬にも今回の事故についての報告書を中部運輸局に提出する。

4月24日 『福武線存続で連携確認 沿線3市会 県に要望書提出へ』

福井鉄道福武線の存続問題で福井、鯖江、越前の沿線3市の市会正副議長が23日、福井市役所で初会合を開いた。出席した正副議長6人は、同線存続に向けて3市会で連携していくことを確認し、知事と県会に対し、強いリーダーシップを発揮するよう5月中にも要望書を提出する方向で調整を始めた。

<講演会のお知らせ>

## みんなで考えようこれからの福武線

5月25日（日）13：30～16：00（開場13：00）

国際交流会館地下大ホール（入場無料）

### 第1部 講演 「LRTが街を変える・広島電鉄の挑戦」

講師 中尾正俊 広島電鉄（株）常務取締役・電車カンパニープレジデント

### 第2部 ディスカッション「福武線の再生計画を考えよう」

アドバイザー 中尾正俊 全国路、協議会専務理事

川上洋司 福井 学、占工学研究科教授

ガイド 内田桂嗣 ふくい路面電車とまちづくりの会会長

主催：第9回全国路面電車サミット2008実行委員会

共催：ふくい路面電車とまちづくりの会 福井鉄道 えちぜん鉄道

エコプランふくい 福井市環境パートナーシップ会議

後援：福井県 協賛：福井市 越前市 鯖江市

# 事務局だより

## ◎福井支部 20 年度総会のご案内

5 月 11 日（日）13 時～15 時 福井駅東口「アオッサ」7 階 706 号室

福井支部の平成 20 年度総会を上記のように開催いたします。多数ご参加くださいますようご案内申し上げます。今回の会場 706 号室は、新年会・3 月例会が行われた 707 号室の西隣の部屋です。お間違えにならないように。今回は N ゲージ模型運転会を計画しています。ご自慢の車両がございましたらご持参ください。さらに、「餘部鉄橋の記憶」という DVD も上映する予定です。なお、総会では平成 20 年度の役員を選出いたします。新しく役員をやってみたいという会員の方は、事前に事務局までお申し出ください。

## ◎見学会のご案内

3 月例会で 7 月見学会（21 日予定）の行先について話し合い、今年末に廃止が予定されている犬山モノレールへ行くことが決まりました。その後、リニモの乗車なども計画しています。詳細は「わだち」7 月号でご連絡します。また、9 月見学会は例年、県内の廃線跡巡りなどを行っていますが、今年はまだ行先が決まっていません。ご希望の見学先がございましたら、総会の場でご提案願います。

### 《終着駅》

福井鉄道の存続問題が表面化し、名鉄が撤退し、県と沿線の自治体が支援し再生を図ることとなったようです。しかし、最近市内路面区間での脱線事故があり、安全性も問われることとなってしまいました。福鉄は、全国の地方鉄道の中でも比較的早い時期から自動信号、CTC、PCまくらぎ化を推進しており安全性や設備に対する経営努力は大いに評価するべきです。同じ県内私鉄の京福電鉄が、支援を受けながら旧態依然とした経営を行っていたのは大きな差がありました。しかしえちぜん鉄道となつてからは、沿線の各自治体と利用者为一体となりバックアップしたことから、イメージ一新、利用者増へとつながっていききました。福鉄も、皆で盛り上げてがんばって欲しいものです。（文 森家）

発行 鉄道友の会福井支部 事務局

〒915-0801

越前市家久町 79 の 30

岸本 雅行

編集

〒916-0013

鯖江市鳥羽 2 丁目 1 の 11

森家 和治