



わ だ ち

No. 152

wa da chi

平成26年1月号



(2013年10月12日 JR越美北線 六条駅付近 撮影 森家和治)

乗って残そう越美北線 鉄道の日記念イベント！

JR西日本の越美北線では、鉄道の日記念イベントとして、イラストが描かれたラッピング車を3両連結した列車が福井 大野間で1本運転された他、越前大野駅でイベントが行われました。

福井支部 ホームページアドレス

URL http://www.geocities.jp/railfan_fukui/

【補追】 福井鉄道200形誕生のころ

～ 昭和30年代末までの地方私鉄における完全新造車 ～

渡邊 誠

福井鉄道200形の引退が噂されてきたことから、本誌144号(平成24年9月)で、200形が誕生したころの時代背景を振り返り、仲間達の現況を見つめ直すことによって、未来への展望が開けないものかと提起してみました。

今回は、前回書き漏らしたことの追記と、その後の現況推移を報告します。

【1】当時の中小地方鉄道事業者数

144号で昭和30年代までに地方私鉄で完全新造車がどのくらいあったか数えてみたわけだが、そもそもその土俵となる地方鉄道は何社あったのであろうか。

この時代には軽便鉄道が多数あり、ほかに距離のごく短い簡易軌道や専用線、森林鉄道などで旅客営業を行っているものもあれば、それが短期間であったりもする。しかもそれぞれ監督官庁を異にすることから、正確な統計はつかみきれないのが実情のようだ。

そこで一つの物差しとして交通公社版『時刻表』を利用することとした。昭和31年12月号に掲載されている社を、本稿では“中小地方鉄道事業者”と定義することにした。これによると、

- ・電化路線(高床車) 67社 (路面兼営を含む)
- ・路面電車専業 20社 (うち公営14)
- ・非電化路線 53社

であった。

このうち非電化路線には蒸気鉄道が多数を占めていたことが目を引く。路面電車専業を除く電気鉄道の内訳は以下のとおり。

江ノ島鎌倉観光、箱根登山、駿豆、富士山麓、銚子、秩父、茨城、上信、上毛、流山、草軽、日立、岳南、静岡、大井川、遠州、豊橋、京福、北陸、関西電力黒部、富山地方、福井、田口、北恵那、信貴生駒、大和、東濃、松本、山梨、近江、奈良、三重、三岐、水間、淡路、和歌山、野上、能勢、神戸、日ノ丸自動車法勝寺、一畑、玉野市営、下津井、広島、尾道、高松琴平、伊予、筑豊、熊本、上田丸子、長野、長岡、栃尾、新潟、蒲原、庄内、山形、秋田中央、福島、秋保、栗原、花巻、十和田観光、弘南、弘前、定山溪、旭川電軌、以上67社

- (注) 1. 社名の鉄道、電鉄、交通などは省略した。
 2. 太字は現在も鉄道事業を維持している社で、改称した社や他社に併合された社も含む。合併などを整理すると現存するのは37社。
 3. 現在では大手あるいは準大手に区分される新京成、相模、山陽の3社は除外してある。
 4. 神戸は準大手に区分されていた時代もあるが、平成17年以降は中小に格下げされている。

昭和30年代末までに地方私鉄で新性能電車を新造したのは15社であったが、これは67社のうちおよそ4社に1社の割合ということになる。

【2】現役車両のその後

平成24年7月の時点で4社5型式16両が現役であったが、このうちいくつかはその後これまでに動きがあったので以下に述べる。

〔1〕三重交通 4400 昭和34年

現・三岐鉄道北勢線 200系3連接1本。

北勢線開業50周年を記念して平成25年9月、三重交通時代の塗色に復元されるなどして、まだまだ元気に働いている。

とはいえ、近鉄合併後の湯ノ山線改軌に伴い北勢線に転じたのち昭和46年、垂直カルダンの保守を嫌って電装解除され、今は他形式車に牽かれるトレーラーに過ぎない。

これを福鉄200より古い価値ある車両とみなすかどうかは、読者諸兄の判断にお任せしたい。

〔2〕富山地方鉄道

(1) 10020形 昭和36～39年 McM'c+Tcの3両1編成が残っているが、平成25年にTcは運用落ちして休車、McM'cも予備車的存在であまり動かないもよう。

(2) 14720形 昭和37年 McTc 2連 2編成のうち、平成24年1月に抵抗器過熱で車体を全焼し稲荷町車庫に保管されていた、1編成が平成25年10月に廃車解体された。

残る1編成も用心のため上市以遠の勾配区間には入らず、予備車の存在。

富山地鉄では京阪の旧3000系ダブルデッカー一車1両がサハ31として平成25年8月に、平成25年11月には東急8590系2連2編成が17480形としてともに運用に就いており、今後30年代生まれ各車の処遇が気になる。

【3】 上信電鉄 200形 昭和39年

東洋電機が車体丸ごと受注した車両が1両残っていたが、7000形新造車McTc 1編成の落成と引き替えに、平成25年3月31日付で廃車された。12月現在、高崎駅構内に留置されたままでまだ解体されていない。

上信電鉄は昭和39年以降、200形2次車を昭和44年に、1000形車を昭和51年に、6000形を昭和56年にと自社発注に意欲的だったが、その後は西武からの譲渡車でまかなっていた。

このたび31年ぶりの新造車投入となったのは、沿線の富岡製糸場が世界遺産に登録される見通しとなったことから、国庫補助金のほか群馬県並びに沿線市町の拠出金によって全額まかなわれたことによるという。このため2両1編成のみながら製造は2年度にまたがり、Tc車が25年3月に搬入されたもののMc車は半年後となった。

しかも、車体はラッピングされることを前提にクリーム1色の半ば下地塗装のような状態で新潟トランスを出場、VVVF制御装置などの床下機器は東芝から上信へ直接搬入され上信高崎車両区で艀装するなど、特異づくめでもあった。

話は本稿の主題から少々脱線したが、はずみでもう少し。

現存の電化地方私鉄37社(伊豆急以降の新設会社を含まず)のうち、VVVF制御の完全新造車を自社発注しているのは、神戸と遠州、江ノ電の3社のみで(本稿はもともと路面電車を対象外としている)、上信がこれに続くこととなった。

平成25年末現在で、地方私鉄のVVVF新造車は次のとおり。

- ・神戸 5000 平成6年～ 全M 4連10本
- ・遠州 2000 平成11年～ McTc 2連5本
- ・江ノ電 500 平成18年～ McTc 2連節2本
- ・神戸 6000 平成20年～ 全M 4連2本
- ・上信 7000 平成25年 McTc 2連1本

【3】 まとめ

昭和30年代末までに地方の中小私鉄15社で造られた新性能電車21型式92両のうち、平成25年12月現在でまだ現役で稼働しているのは次の3社4型式13両となった。

- | | | |
|----------------------------|-----------|----------|
| ・三重交通 4400 (→近鉄→三岐北勢線 200) | 昭和34年製 | 3連接 1本 |
| ・福井鉄道 200 | 昭和35～37年製 | 2連接 3本 |
| ・富山地鉄 14720 | 昭和37年製 | McTc各1両 |
| ・富山地鉄 10020 | 昭和39年製 | McM'c各1両 |

前回の調査時より上信200が消え、富山も両数を減らしている。



昭和37年製の福鉄200形203号 北府
平成25年10月27日 本部撮影会で

福井鉄道では、低床車F1000形が平成24年度末に落成し、引き続き平成28年度までにあと3編成の増備が確実視されていることから、200形の命脈もそのあたりまでらしい。

50年以上に渡って私達の足となってくれた200形を、後世に伝えていくにはどうしたら良いのか。万端整い安住の地が定まったとき、産業遺産を産業廃棄物に化けさないよう維持管理を永続させるにはどうしたら良いのか。

長野をはじめ各地の保存例を見てみると、多くは行政またはその外郭団体が主導している。福井でも支部会員諸兄のあふれる知恵を、非鉄人間の行政に注ぎ込んでいただきたい。