

鉄道友の会 福井支部報

No. 1 7 7

# わだち

730E改善  
~~改修~~ 快走4号



Fukui

平成30年3月号



## 小浜線に久々の特急形車両！

JR小浜線 敦賀-十村間開業100周年を記念した団体専用列車(683系3両編成)が、神戸-小浜間に運転され、久しぶりに小浜線に特急型車両が走りました。

JR小浜線  
十村-大鳥羽間  
平成29年12月23日  
森家 和治

目次	小浜線十村駅開業100周年／福井鉄道市役所前新電停営業開始-----	森家 和治	2
	並行在来線の電気方式を問う[1]-----	渡邊 誠	4
	つるが鉄道フェスティバル 参加レポート[1]-----	橋本雅弘	8
	酒井雅光アルバムから [5] —ED30型交直両用電気機関車—	渡邊 誠	9
	福井鉄道の列車種別ルートについて-----	岸本雅行	10
	福井県内の鉄道関連ニュース(12・1月)-----		11
	事務局だより・終着駅-----		12



## 並行在来線の電気方式を問う [1]

～あいの風とやま鉄道はなぜ高価な交直両用車を増備し続けるのか～

渡邊 誠

新幹線の敦賀延伸まであと5年となりましたが、開業後にJRからの分離が避けられない在来線についての報道は全くと言って良いほどありません。知事はじめ県政関係者は何も考えていないのでしょうか。土壇場になってあわてることのないよう、早めに対処してほしいものです。

あいの風とやま鉄道は開業時にJRから譲り受けた車両に加え、平成29年度から6年計画で521系5編成10両を新造することを決め、最初の1編成は既に入線しています。同社管内はもとより近隣に乗り入れるような直流区間もないのになぜ、高価な交直両用車を購入するのでしょうか。土族の商法ではいけません。いずれ興される福井の並行在来線会社には、他山の石としてほしいものです。

### (1) 北陸線はなぜ交流電化されたか

前号でも触れたが、北陸線の電化計画は昭和3年(1928)までさかのぼる。柳ヶ瀬に新たなトンネルを掘り、米原-今庄間を直流電化して、この年に初めて国産された本線用大型電気機関車EF52を走らせる計画であった(『大阪朝日新聞』昭和3年10月23日付、県文書館で閲覧)。測定の結果、塩津から疋田へ抜けるルートの方が適切と判断され、昭和13年(1938)には深坂トンネルの掘削が始まった。

トンネル工事は戦争で中断されたが戦後の昭和27年(1952)、欧州で商用周波の交流電化が実用化されると、矢山康夫金沢鉄道管理局長から国鉄本社に報告され、昭和30年(1955)から仙山線で実証試験が行われた。その結果、亜幹線では交流電化が有用であると確認され、昭和31年3月、北陸線は急遽交流電化に方針転換された。深坂トンネルの開通とともに、田村-敦賀間にED70が走り始めたのは昭和32年(1957)10月のことであった。

ここで交流電化が優位と判断された理由をおさらいしておく。

(1) 変電所間隔を延ばせる 直流電化ではおおむね5kmから10kmごとに変電所が必要となる。例えば京福電鉄の福井-大野間36.4kmには新保、古市、山王、勝山、中津川と5か所の変電所があった。

一定の電力を送るのに電圧を高くすれば電流は小さくなり、送電線内でのロスも少なくなる。電圧降下は電流に比例し、電力損失は電流の2乗に比例する。だが直流は電圧を上げたり下げたりすることが困難で、日本の電

気鉄道では1500Vが実用上の上限と考えられている。これに対し交流は電圧の上げ下げが比較的容易で、1500Vを20000Vに上げれば単純計算で、変電所間隔を170倍ほどに延ばしても同じ損失量で済むことになる。

しかも、この時代に電力会社の交流電気を電鉄用直流電気に変換するのは、回転変流機や水銀整流器によっており、人が半ば常時監視する必要があった。従って変電所数を減らすことは設備費のみならず人件費を大きく節減できることにもつながった。

(2) 送電線の簡素化 変電所から実際に列車が走る地点まで電気を送るのに、直流では電車線(架線)に並行して饋電線きでんを張る必要がある。電圧が高く電流の少ない交流電化では饋電線を省略できることもあり、地上設備の簡素化が図れる。

逆の見方をすると、同じ太さの電車線でもより大きな電力を送ることができ、新幹線が交流電化とされた最大の理由でもある。

(3) 車両の起動損失がない 直流車両の起動時は電動機に直列抵抗を入れ、電動機に加わる電圧を低くする。この抵抗に流れる電流は熱となって大気に放出されエネルギーの無駄遣いとなり、これを「起動損失」という。

交流車両は変圧器のタップ切替により低い電圧で電動機を起動することができ、起動損失はない。初期の水銀整流器を積んだ交流機関車ED73まで(と後期のサイリスタ制御となったED77など)は、位相制御により低電圧で起動させることもできる。これらは当時の直流車両には絶対まねのできない芸当であった。

(4) 粘着力が高い 車輪とレールとの間の摩擦力に頼って車両が進むことを「粘着」という。直流車両の起動時は電動機がすべて直列につながれる(図-1)。このため一部の車輪が空転を起こしても、空転した電動機だけ電流を絞って回転力を抑えるなどの対策は採りにくく、空転しないように電動機全体の回転力を控えめに起動せざるを得ない。

交流車両は起動から最高速度まで電動機は並列につながれたままなので、電動機1台ごとの制御が比較的容易であり、電動機的能力いっぱい回転力を引き出すことが可能となる。交流機関車はD型で直流F型に匹敵するといわれたのはこのためである。

支線向けのED60とED61を除いて直流機関車はすべてF型であるが、交流機関車では11.5%の連続勾配を有する北陸トンネルに対応したEF70と板谷峠の33%を後押しするEF71を除いて、F型は造られていない。

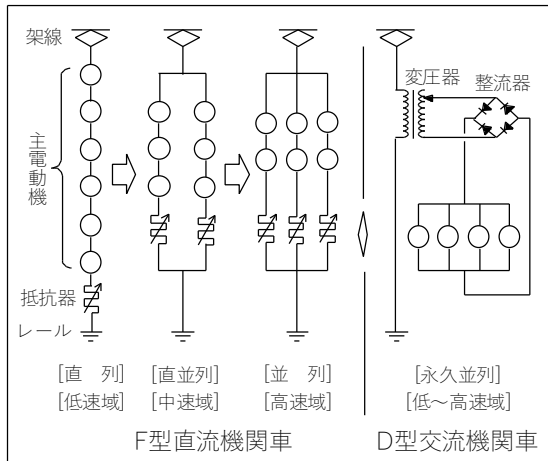


図-1 国鉄型電気機関車の回路構成 (概念図)

(5) 車両は高くなる これはデメリットであるが、交流車両は変圧器と整流器を搭載している分だけ、直流車両よりは製造価格が高い。しかし車両費と地上設備費とを総体的に判断すれば、列車頻度が低く所要車両数の少ないところでは交流電化が有利になる。

## 〔2〕 敦賀以北の進捗

その後の北陸線電化状況を略述する。

- (1) 糸魚川まで ・昭和37年(1962)3月、今庄-福井間電化開業。
- ・同年6月、北陸トンネルの開通とともに敦賀-今庄間の電化も完成、田村-福井間で電機運転が始まる。
  - ・同年12月、米原-田村間が直流で電化され、坂田-田村間に交直セクションを設置。
  - ・昭和38年(1963)4月、金沢まで電化が進み471系交直両用急行形電車が登場。
  - ・昭和39年(1964)10月、富山電化。2か月遅れて481系交直両用特急形電車が登場。
  - ・昭和40年(1965)9月、糸魚川に達した。

(2) 直江津まで 北陸線は米原-直江津間であるが、糸魚川-梶屋敷間に交直セクションが設けられ、これより直江津までは直流電化で昭和44年(1969)9月に完成した。

糸魚川以北(厳密には交直セクション以北)が直流電化されたのは、日本の電力事情が背景にある。明治の昔、東京はドイツ製の50Hz(ヘルツ、以前は $f_s$ =サイクル毎秒と表記した)、大阪はアメリカ製で60Hzの発電機を輸入した。以後これが統一されることなく現在に至ったもので、おおむね糸魚川-富士川を結ぶラインを境に東日本は50Hz、西日本は60Hzと不便な状態が続いたままになっている。

東海道新幹線の計画が起こったとき、この周波数問題が重要な課題になり、神奈川県下に2か所の周波数変換所を設置して、東京駅まで60Hzを送り込むこととされた。

糸魚川以北も交流電化するとすれば、60Hzと50Hzの“交-交セクション”ができることになる。昭和40年代初頭には車両側で両周波に対応させる技術も確立しつつあったが、既存の車両を改造してまで複周波に対応させるのは現実的でないと判断された。

しかも、上越線清水トンネルは昭和6年(1931)の開通時から直流電化されていた。その続きで信越線も宮内-長岡間が戦後間もないころから直流電化されており、いずれ新潟付近は全面的に直流電化とするのが自然な流れであったことも作用している。

その結果、北陸線の交流区間310kmは前

後を直流電化に挟まれた“離れ小島”となっ  
てしまい、後世に禍根を残すこととなった。

### 〔3〕交流電化の優位性に黄信号がともる

北陸線が交流電化されて10年過ぎたころ  
から、次第に交流電化の優位性にはてなマ  
ークが付き始め、50年過ぎた今ではかえっ  
てお荷物となってきている。ここではそのあ  
たりを検証してみる。

(1) 変電所のシリコン整流器化 昭和30年  
代半ばになると半導体技術が進み、回転変  
流機や水銀整流器はシリコン整流器に置き  
替えられ始めた。シリコン整流器は無人運  
転が可能で、直流電化でたとえ変電所数  
が多くても人件費は微々たる額にしか  
ならず、交流電化の優位性が一つ消える  
こととなった。

(2) EF81形交直両用電気機関車 昭和43  
年(1968)、交流60Hz 20000V、50Hz  
20000V、直流1500Vの3種類電源に  
対応した“万能型電気機関車”として  
EF81が鳴り物入りで登場した。万能  
型とはいえ、交流機と直流機双方の利  
点を備えているわけではない。交直両  
用というより、交流区間も走れる直  
流機関車と呼ぶほうがふさわしい。簡  
単に言えば、EF81はEF65に変圧器  
と整流器を追加して車内で直流1500  
Vを作っているだけであり、制御方  
式は直流機関車そのものなのである  
(図-2)。交流架線下でも起動損失  
はあるし、粘着特性も特

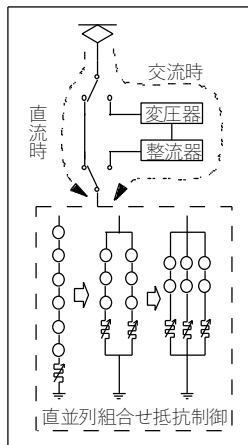


図-2 EF81の回路構成 (概念図)

によりわけでは決してない。交流区  
間ではEF81よりED70のほうがよ  
っぽど理にかなっているのである。4  
85系電車についても全く同様のこ  
とが言える。

それでもあえてEF81や485系が  
大量に造られたのは、糸魚川から先  
の北陸線並びに信越線が直流電化さ  
れ、さらに羽越線・奥羽線

が交流電化とされたことから、青森-  
大阪間を通し運転できる機関車を必  
要としたためであった。また、当時  
の国鉄は全国組織であったことから  
車両の転属や配置換えは広域に及  
び、周波数の違いを意識すること  
なく東西間を異動させたかった思  
いもある。

機関車特性と運用面での利便性とを  
天秤(てんびん)にかけた結果、電力  
費や粘着性能を犠牲にしても運用  
面に軍配を上げたといえる。

(3) VVVFインバーター化 昭和40年  
代半ばから50年代にかけてのチョ  
ッパ制御を挟んで、昭和60年代に  
なると電車のVVVFインバーター  
化が始まり、平成2年には機関車  
もVVVFインバーター方式とな  
ったEF200が東海道・山陽線に  
登場した。こうなると直流車両の  
抵抗制御における起動損失や空  
転時の再粘着性など欠点はすべて  
解消され、製造価格を横に置  
くなら特性面で交流機と直流機  
の差はなくなった。

(4) 電化の波が支線にもおよぶと 交  
流電化は電圧が高く危険なこ  
とから、架線と他物の離隔距離  
は直流方式より大きく取らな  
ければならない。線路規格の  
低い支線ではトンネルや跨線  
橋などで離隔距離がじゅうぶ  
んに取れず、交流電化は不可  
となる。この理由から平成3  
年、七尾線津幡-和倉温泉間  
は直流1500Vで電化された。  
後にIRいしかわ鉄道が交直  
両用車を必要とする遠因である。

### 〔4〕直流化する動きが広まる

交流電化の優位性に疑問符が  
つき始めると、次は成り行き  
としてデメリットが強調され  
てくる。せつかく歴史に名を  
残した北陸線の交流電化は、  
二次に渡って直流電化に侵食  
されることになる。

(1) 平成3年、田村-長浜間 これ  
まで交直セクションは坂田-  
田村間にあり、長浜には、特  
急列車の一部が停まるほ  
かには短編成のローカル  
列車が行き来するだけであ  
った。

一方、昭和45年(1970)の  
大阪万博終了後、京阪神間  
の快速・新快速電車は次第  
に東西両

交流電化発祥之地

金沢鉄道管理局長 矢山康夫書

由来 世界最初の六〇サイクル交流電化による鉄道動力革命の成功を記念して近代動力の中心敦賀機関区に碑を建立するに当り、わが国鉄交流電化発祥の由来を記す。フランス国鉄が試験に成功した五〇サイクル交流電化の新しい技術が矢山康夫によってわが国鉄に紹介されたのは一九五二年（昭和廿七年）春である。一九五三年八月経長崎時惣之助の提唱により交流電化調査委員会が発足副総裁坊裕秀・技師長藤井松太郎・副技師長岡四郎・調査役矢山康夫を中心に広く各界の学識経験者の協力を得て調査が開始された。一九五四年九月実地試験線区として仙山線が選ばれ一九五五年八月十日、最初の交流機関車日立製直接形ED四四一が決定。さらに三菱製整流器形ED四五一を加えての総合試験が行なわれ、交流方式の優位が明らかにされた。一九五六年三月同委員会は商用周波数交流電化がわが国においても有利であると報告、総裁十河信二・技師長島秀雄らによって交流電化の採用が決断され、その試金石として北陸線米原敦賀間の幹線に急遽実施することとなった。以来一年六か月にわたる国鉄各機関および工事関係者必死の努力により一九五七年（昭和三十二年）十月一日深坂新線の開通と同時に六十サイクル交流機関車ED七〇形による交流電気運転が世界注目のうちに開始され、商用周波数による高電圧の利点と牽引動力して優れた性能をいかになく發揮、わが鉄道動力近代化の魁けをなしたのである。その衝に当った指導の責任者総裁十河信二・技師長島秀雄・常務理事藤井松太郎・同並木裕・運転局長大塚茂・電気局長岡四郎・工作局長岡益雄・中部支社長竹内外威・金沢鉄道管理局長矢山康夫・大阪電気工務局長武藤悌三ならびに機関車の製作会社三菱電機・新三菱重工の名を刻んで交流電化の成功を永久に記念したい。

アジア各国鉄道首脳者交流電化視察団を迎えるの日

一九五八年五月十七日建立

中浜海風書

（注）読みやすさを考慮して句読点を適宜補った。

方向に勢力を伸ばし、東側では昭和46年(1971)4月に草津、昭和60年(1985)3月に彦根、民営化後の昭和63年(1988)3月には米原まで顔を出すようになった。

こうなると人口5.5万人(平成2年当時)を数える長浜市民が指をくわえて見ているわけではない。滋賀県は琵琶湖をめぐる鉄道の利便性向上をめざし、まず手始めに昭和61年(1986)、滋賀県と沿線市町・商工会は「北陸本線直流通進期成同盟会」を設立し、国鉄・JRへの要望活動を始めた。

工事費用約7億円は滋賀県と長浜市ほか関係自治体が負担することでJR西日本と合意し、平成3年(1991)9月、交直セクションは長浜-虎姫間に移され、新快速電車が米原から長浜まで延長された。

これにより長浜市が京阪神への通勤範囲になったとともに、観光資源活性化策なども功を奏し、観光客が多く訪れるようになり直流通化は大成功を取めた。

(2) 平成18年、長浜・永原-敦賀間 長浜直流通化と同時に長浜-近江塩津-近江今津を結ぶ列車が設定されたが、1日3本のみであった。滋賀県は次の段階として湖北地区へのサービス改善を図るため、さらにこの区間を直流通化するよう働きかける。これに福井県と敦賀市が呼応し平成6年(1994)6月、「湖西線永原～敦賀間直流通進期成同盟会」が設立された。工事費は以下のように約161億と見積

概算事業費	地上設備費	85.38
	配線変更等(長浜、今津、塩津、敦賀)	26.46
	車両 車両223系14両	18.00
	125系6両 521系5編成10両	31.50
	合計 単位 億円	161.34

もられた。

このうち223系14両分18億円のみがJR西日本の負担で、残り143.34億円は地元負担とされた。これを福井県はキロ数で滋賀県と按分すべきと主張したが、滋賀県はそれなら「琵琶湖環状線」の実現のみを目指すこととし、近江塩津以北は交流電化のまま残すと言いつづけた。これにあわてた福井県は大幅に譲歩し、滋賀県74.9億円、福井県68.4億円と合意したのは平成14年11月であった。福井県68.4億円のうち30億円は“民間からの寄付”によっている。民間からの寄付とは…？

平成15年11月に着工し、3年後の平成18年10月、敦賀駅から新快速電車が発車した。

思えばこれより40数年前、国鉄近代化の旗印の下、世界初の60Hz商用交流による電気鉄道として華々しくデビューした北陸線田村-敦賀間であったが、思わぬ住民の“蜂起”にあえなく白旗を上げてしまった。敦賀地域鉄道部敦賀運転センター(旧称・敦賀第2機関区)内にある「交流電化発祥之地」の碑が当時の栄光を今に伝えてはいるが、足下の交流電化が否定された今となっては、空虚感が漂うのみである。その碑文を上を示す。 以下次号





## つるが鉄道フェスティバル 参加レポート [1]

橋本 雅弘

12月2日・3日に敦賀市のきらめきみなと館で開催された「つるが鉄道と港フェスティバル2017」に出展参加をしてきたので舞台裏の一部始終の参加レポートをご紹介します。長文になりますがぼくが目線になったつもりで楽しんで読んでください。話は11月30日(木)の夜に遡ります。いよいよ明後日に迫ってきたこともあり明日は準備搬入のためこの日仕事から帰ってきてすぐに荷物の積込みをしました。日付が変わって次の日の12月1日朝、荷物を積んだまま職場へ出勤。他の出展者チームは朝から持ち込んで設営をされていますがぼくは勤務があるため(※得意先へ行く必要があった)勤務終了後にその足で会場へ向かって組み立てることになりました。(出展の書類に23時まで設営可能となっていた)しかし、1日という末日という事もあって運が悪いことに荷物がかかり多く、ほとんど1人障害物借り物競争状態になっていました。(まずいな～時間が間に合うかな?)と不安になりつつも何とかやりこなして20時半には勤務が終了。イベントの担当者に「これから向かいます」と電話連絡を入れて出発。職場の隣が高速のインターなのでそのまま高速道路に乗って敦賀へ直行。この時道中は雨が降っており今庄付近の山間部に差し掛かった頃には降っていた雨があられとみぞれに代わってさらに横風も加わって天候はさらに悪化。2年前の「わだち」(※No.163 2015年11月号参照)と同じ状況でした。21時半になってようやく会場へ到着。みぞれはやんだものの突風は吹いていて大荒れでした。車を搬入口に止めて正面入り口から館内へ。ぼく以外のチームはすでに設置を終えており、明日の開催に向けて調整を行っている方がほとんどでした。到着の手続きをして搬入口を開けてもらって荷物降ろし。スタッフの方々がお手伝いをして下さったため作業がスムーズに進みました。荷物を下ろし終わると次は機の配置。実は職場に出勤前、昨年イベント時の画像を見ながら配置順を復

習しておいたので短時間で10台の机を配置完了。機の配置が終わって次は輸送用のクランプを外す作業。全部のクランプを外し終えた頃にスタッフから「22時に閉館となるため退館の支度をお願いします」との案内がありました。出展の案内書には最終23時とありましたがどうも予定が変わって22時までとなってしまった模様。仕方がないので指示に従って作業中断。あとは連結をして配線作業をすれば走れる状態になったので運営スタッフの方々に軽く挨拶回りをした後ここで一旦家路に就きました。帰り道も高速道路を利用したので予定より早く自宅に到着。遅い夕食とお風呂を済ませてすぐに就寝。それから数時間後(次の日)の朝5時半に起床。外は当然



写真-1 場外でキハ28の実物展示

まだ真っ暗。着替えと身支度をして出発しようとする机の上におにぎりが用意してありました。どうやら母が朝食用にと用意してくれた模様でした。敦賀までの道中、母が作ってくれたおにぎりをほおぼりながら運転。7時半には会場へ無事に到着。外の駐車場には国鉄色のキハ28が置かれており見学用にステップも配置されていました。8時の開館時間までまだ間があるのでじっくり見物。実はこのキハ28(58系)とはぼくが小学4年生の時祖父に敦賀から西舞鶴まで急行「わかさ」に乗せてもらった時の車両である。当時の小浜線は現在のように電化されておらず敦賀駅の隅っこには現在は撤去されてしまった転車台や扇形庫(←当時は双方とも現役で使われていた)がまだあってその周りの引込線にこの

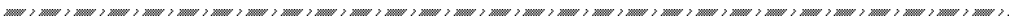
キハ58(キハ28)系が止まっていた時のことを覚えています。乗せてもらった時の急行「わかさ」は4両編成で2両が青い小浜線塗装の青いキハ58系・残りの2両編成がこの国鉄色でした。(もちろん座っていたのは国鉄色の方) 20年の歳月を経てまたこの車両と再会できるとは夢のようでした。開館時間になったので館



写真-2 模型のキハ28

内へ入って昨日の続き。ジオラマを順番に配置して配線接続。そしてジオラマ周りの注意書き貼付けと飾り付けをしてお掃除電車を起動させて線路の掃除。ようやく電車が走れるようになった頃には開館時間間際になってい

てギリギリ間に合いました。イベント開始時間になって一般のお客様がぞろぞろと入ってこられました。ジオラマの列車走行展示のほうは間に合いましたがジオラマの建物に取り付けてある電飾の配線接続のほうは間に合わなかったので見物と運転体験のお客様が少ない時を見計らって配線接続を行いました。今回、自分のブースは昨年と同じ場所であったので隅っこという事もあって午前中は運転体験のお客様が少なく閑古鳥状態でした。見物のお客様はいるのに対し運転体験のお客様があまりいないので(ああ～暇だなあ～)と思っていたその矢先背後から肩をぽんぽんたたかれたので後ろを振り返ると今庄の古民家で開催された鉄道模型イベントの時にお世話になったスタッフの方が応援に来て下さいました。追い打ちをかけるようにいつも展示の際に自分の車両を持って遊びに来てくれる常連の小学6年生の子と中2の男の子(※先月の県立博物館や県立図書館の時にも来てくれていた)が遊びに来てくれました。 以下次号



酒井雅光アルバムから [5]

— ED30型交直両用電気機関車 —

試作90番台ではないが、交流電化システムが確立する過程で1両のみ生まれた異端児。米原-田村間4.7kmは非電化のまま残され蒸気機関車E10などによっていたが、ここを電化するに際し昭和37年(1962)10月、国鉄浜松工場で1両のみ製造された。短区間での折り返し運用が任務であることから、中央運転台の凸型車体で全長14.5m、自重64t、出力960kWで1000tの列車牽引を仕様とした。性能試験では1200tを引き出せたともいう。主電動機や補助回転機、主抵抗器など直流機器はEF55 3(昭和11年 川崎)を廃車にして取り出し、台車はボルスタレス、駆動装置はEF15と同等、主変圧器とシリコン整流器など交流機器は471系電車と同等のものが用いられた。屋根は運転台から前後に大きく突き出しているが交直変換器や碍子類でいっぱいのため、パンタグラフは史上初の下枠交差型となった。力行は単位スイッチによる自動進段、空気ブレーキも電磁制御で運転台にブレーキ弁はなく、力行とブレーキを1軸のマスコンで操作、そのマスコンには新方式のデットマン装置を備えるなど、当時としては画期的な新機軸が打ち出された。これらの中にはごく普通となったシステムの数々も本機が試金石となったのである。5両ほどの増備計画もあったというが、局所的な特殊用途車を何両も作るより米原のヤードで入れ換えに従事するDD13(後にDE10)に兼務させるほうが得策と判断され、米原にいたのはわずか5年ほどであった。(次ページへ続く)



田村で折り返しのひととき 昭和42年5月3日



## 福井鉄道の列車種別ルートについて

岸本 雅行

福井鉄道福武線を通勤(越前市から福井市)に利用し始めてから数年になります。以前は呑み会以外の日は毎日クルマ通勤でしたが、最近<sup>の</sup>は車両も新しくなりダイヤも便利になったので電車での通勤に切り替えました。毎日通勤していて気になることですが、福井方面行(下り)列車で行き先が分からず迷っている乗客をよく見かけます。平日の越前武生発福井方面行の始発から8時台までのダイヤを調べてみると、福井駅へ寄らずに田原町方面(えちぜん鉄道乗り入れも含む)へ行く列車が7本、福井駅を經由して田原町へ行く列車が2本、福井駅が終着となる列車が3本と3種類の列車が走っています。乗客の立場に立ったきめ細かなダイヤは有り難いのですが、毎日通勤していても間違いそうになったことが何度かありました。ましてや、初めて利用するような乗客はパニックになってしまいそうな気がします。閑散時は田原町・鷲塚針原行の急行(福井駅は經由しない)が毎時2本、福井駅經由田原町行の普通が毎時2本と比較的分かりやすいダイヤとなっていますが、福井駅を經由してスイッチバックして市役所前へ戻るとするのは、慣れない乗客には理解しにくいと思います。そこで、図-1のように簡単な図で3種類の列車種別ルート(A列車・B列車・C列車などに分けると理解しやすいと思います。)を示し、駅舎・列

車内などに掲示すれば初めての乗客にも分かりやすいのではないのでしょうか。列車内前後

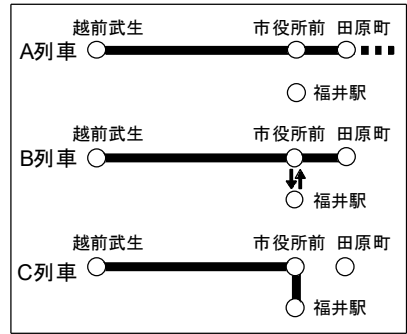


図-1 列車種別ルート表示案

にある案内ディスプレイに、乗車した列車のルートを随時表示する方法もあります。列車種別ルートを図示することにより、さらに分かりやすく乗りやすい福武線になると思います。いつも利用している乗客にとっては十分理解できていることでも、利用していない人にとっては全く分かっていないことが多いようです。以前、ある人が「福武線は行き先などが複雑で分かりにくいので、利用しづらい。福井へ出かける時にはクルマを使ってしまおう。」と言っているのを聞いたことがあります。今秋には福井国体が開催され、他県からの多くの来客が福武線を利用することも予想されます。1人でも多くの人に便利に安心して福武線を利用してもらえるように、列車種別ルートの表示に関し、関係者の皆様のご考をお願いしたいものです。



### 酒井雅光アルバムから [5]

### — ED30型交直両用電気機関車 —

(前ページから続く) 酒井氏がこの写真を撮られたのは昭和42年(1967)であるが、筆者は翌43年に某電機メーカーに就職した。国鉄本社担当となり確かその年6月、上司に連れられて行った東京・国立の鉄道技術研究所(鉄研、現・鉄道総合研究所)でこのED30をみかけた。同年夏に帰省した折には、米原-田村間はまだ蒸気機関車が煙を吐いていた。SLブームが起こる前で関心がなく、D51かE10かなど気にも留めなかった。鉄研での各種試験用途車としての使命も、昭和51年(1976)7月で御役御免となり解体処分された。(渡邊)



小さな屋根が賑やか 昭和42年5月3日田村



# 事務局だよ

## ◎ 福井支部3月例会のご案内 3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30年3月例会を上記のように開催します。3月例会は「私の鉄道コレクション」というテーマで実施いたします。写真・模型・切符・鉄道グッズなど鉄道に関するコレクションなら何でも結構です。自慢のコレクションをご持参ください。

また、スライド上映会も行います。このスライドは、岸本支部長が昨年夏にスリランカを訪問された時の記録で、この内容は「わだち」175号・176号にも掲載されています。同時にスリランカ鉄道のDVDも上映を予定しています。

また、事務局では平成30年度の事業計画にあたり、会員の皆様のご意見をお聴きしたいと考えていますので、多数ご参加くださいますようお願いいたします。

## ◎ 平成30年度(2018年度)会費納入のお願い

平成30年度の会費の納入はされましたでしょうか。ご多忙でお忘れの方がおられましたら、3月末までに最寄りの郵便局で本部会費(6,400円)と福井支部会費(1,600円)合計8,000円を払い込みください。

### ----- 福井鉄道 デキ11・デキ3が引退の報に接して -----

1月12日昼過ぎ、除雪に出動したデキ11が木田のカーブ付近で圧雪に乗り上げて脱線、大雪による交通渋滞に輪をかける結果となってしまいました。これが引退となってデキ11はデキ3とともに引退することになり、代替にロータリーヘッドを装備した軌陸車が用意されるとのことです。

デキ11・デキ3の引退に関連して支部として何かできることはないか、11日の例会で皆様からの提案を募ります。欠席される方は事務局まで電話かメールでご意見をお寄せください。



平成17年 西口佳志

事務局野尻 携帯：090-2124-4136 メール：msnojiri@estate.ocn.ne.jp



鉄道友の会 福井

2月初旬、節分から最大級の寒波が何度も襲来し、県内では豪雪以来となる大雪に見舞われました。車社会の福井では、大通りですら通行が困難となるような状況で、大渋滞が発生し、一時期は食品や燃料の在庫が底をつくという、普段の生活さえ危ぶまれる状況となりました。鉄道では、北陸線が丸2日運休、えち鉄、福鉄も運転再開に相当な期間を要し、越美北線では実に18日ぶりの全線復旧となりました。鉄道の復旧が遅いと批判の声もありますが、走行中に乗客を乗せたままだち往生した例もあり、無理な運転を避けた、安全策をとったためやむを得ないところかも知れません。しかし、その一方でも北陸新幹線は通常どおりの運行を続けています。この技術を応用して欲しいです。(森家)

終着駅

発行	鉄道友の会福井支部
事務局	〒916-0021
	鯖江市三六町2の2の1
編集	〒916-0013
	鯖江市鳥羽2丁目1の11
	野尻繁生
	森家 和治