



鉄道友の会 福井支部報

No. 178

わだち

7コマ改善
改称 快走5号



Fukui

平成30年5月号



福井鉄道で駅名改称！

福井鉄道 市役所前駅が、福井城址の最寄駅をアピールするため、「福井城址大名町駅」へ3月24日に改称されました。

福井鉄道
福井城址大名町
平成30年4月14日
森家 和治

| | | | |
|----|--|-------|----|
| 目次 | 並行在来線の電気方式を問う [2]----- | 渡邊 誠 | 2 |
| | 鉄道近代化遺産とトンネル群ツアーに参加して----- | 岸本 雅行 | 6 |
| | つるが鉄道フェスティバル 参加レポート [2]----- | 橋本 雅弘 | 8 |
| | 酒井雅光アルバムから [6] —EF70型交流電気機関車 1次型 ----- | 渡邊 誠 | 10 |
| | 福井県内の鉄道関連ニュース(2・3月)----- | | 11 |
| | 酒井雅光アルバムから [7] —ED74型交流電気機関車 ----- | 渡邊 誠 | 12 |
| | 事務局だより・終着駅----- | | 12 |



並行在来線の電気方式を問う [2]

～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

(5) 北陸新幹線長野-金沢間開業で

ここでは北陸新幹線の長野-金沢間延伸開業で生まれた並行在来線会社を、主として使用車両の観点から眺めてみる。

(1) IRいしかわ鉄道 [概要] 金沢-倶利伽羅間17.8kmをJR西日本から継承した。

[ダイヤ] 運行はあいの風とやま鉄道と相互乗り入れて、金沢から富山・黒部・泊まで31往復が直通する(平成30年3月17日現在、平日、以下同じ)。ほかにえちごトキめき鉄道糸魚川までの1往復が設定されているが、これはあいの風とやま鉄道車によっている。

また金沢-津幡間は七尾線に向かう特急6往復、普通列車27往復が通過するが、JR西日本車の片乗り入れである。

[車両] JR西日本から521系2両5編成が譲渡された。このうち3編成は平成21年から23年にかけて製造された2次車であるが、残り2編成は平成27年に製造された3次車で、JRでの在籍期間はわずか35日、一度も営業運転に就いていないピカピカの“新古車”が中古価格で譲渡された。前号で触れたとおり、敦賀直流化の際に導入された1次車は、金額を福井・滋賀両県で負担したのであった。この違いはどこから生まれたのであろうか？

(2) あいの風とやま鉄道 [概要] 倶利伽羅-市振間100.1kmを継承した。

[ダイヤ] 富山駅で見ると高岡・金沢方面へ44本が設定されている。

黒部・糸魚川方面へは、黒部または泊までが35本、糸魚川へは金沢発と富山発が各1本設定され、泊-市振間にはえちごトキめき鉄道の気動車が17往復乗り入れてくる。

[車両] 開業に当たってJR西日本から521系2次車16編成のほか、413系3両5編成及び除雪用としてDE15を2両譲り受けた。

(3) えちごトキめき鉄道 [概要] JR西日本から市振-直江津間59.3kmを、JR東日本

から直江津-妙高高原間37.7kmを譲り受けて発足した。旧北陸線区間を「日本海ひすいライン」、旧信越線区間を「妙高はねうまライン」と名付けた。糸魚川-梶屋敷間で電気方式が交流25,000Vから直流1500Vに変わる。[ダイヤ] 日本海ひすいラインのダイヤは、直江津からあいの風とやま鉄道の泊までが14本、糸魚川まで5本(逆方向は4本)、糸魚川-泊の区間運転が2本(逆方向は1本)で、これらは気動車によっており日中は単行で、ラッシュ時のみ2両編成となっている。ほかに金沢・高岡から乗り入れてくるあいの風とやま鉄道の電車列車2本がある。

妙高はねうまラインは、直江津から妙高高原までが19本、途中駅まで9本となっている。このうちJR東日本と相互乗り入れて柿崎・柏崎・新潟発・越後湯沢発ほくほく線経由が各1本ある。ほかに新潟発の特急「しらゆき」が上越妙高または新井まで、JR東日本のE653系で5往復運転されている。

[車両] 日本海ひすいラインには、姫新線のキハ127系をベースにしたET122形気動車8両を、開業までに新潟トランスで新造した。開業翌年には、2両編成のリゾート車両ET122形1000番台を増備している。

妙高はねうまラインには、JR東日本からE127系0番台直流電車2両編成10本を低価格で譲受した。

(4) しなの鉄道 [概要] 北陸新幹線高崎-長野間開業時に設立されたしなの鉄道が、引き続き長野-妙高高原間37.3kmをJR東日本から継承し「北しなの線」と名付けた。

[ダイヤ] 長野駅で見ると妙高高原まで20本、豊野まで3本が設定されている。このうち朝の1本のみJR東日本の篠ノ井発となっている。ほかに豊野まではJR東日本飯山線の気動車が15往復乗り入れてくる。

[車両] 平成9年の軽井沢-篠ノ井間開業時よ

りJR東日本からの115系・169系譲受車によっており、今回も115系3両編成5本を新たに譲り受けた。

〔6〕 あいの風とやま鉄道の車両増備

(1) 521系の増備 JR西日本から譲受した413系は、471・473・475系として昭和30年代から40年代に製造された急行形車両を、国鉄民営化を挟んだ昭和61年から平成元年にかけて、車体のみを新しくしたものである。主要機器は製造後50年前後経過しており、早晩の置き換えは避けられない。

このため開業まもなくから置き換えが計画され、6年計画で521系5編成を新造することとした。そのうち最初の1編成は昨年末に川崎重工で落成し、3月17日改正ダイヤから営業運転に就いている。1編成がおよそ5億円（『北日本新聞』H29-4-5）とのことである。

(2) なぜ521系なのか あいの風とやま鉄道車は両隣の並行在来線会社への乗入れ運用がある。とはいえ、糸魚川を超えて直江津あたりまで行くわけではなく、七尾線に入ることもない。直流架線下を走ることはずがないのに、交直両用車であることの必然性はどこにあるのであろうか。強いて言うなら、検修を委託しているJRで、予備部品の共通化が図られることぐらいであろう。

(3) 青い森鉄道では 独立した交流区間である北海道はもとより、東北や九州では国鉄時代から交流専用車を走らせてきた。

IGRいわて銀河鉄道と青い森鉄道では、平成14年の盛岡-目時-八戸間開業時より、JR東日本の交流専用車701系を譲受あるいは同等車を新製してきた。この2社に交直両用車は存在しない。

八戸-青森間延伸に際して青い森鉄道では平成26年、JR東日本のE721系をプロトタイプとした「青い森703系」（写真-1）2両編成2本を増備した。1編成あたり4億2000万円とのことである（『朝日新聞デジタル』H25-9-27）。

もちろん、E721系と521系で電気方式以外の仕様が全く同じというわけではない、

この間に消費税率アップもあって軽々な比較はできないが、大まかに見て交流専用車のE721系は交直両用車である521系より15%から20%ほどは安価であることがわかる。



写真-1 青い森鉄道703系 提供：裏辺研究所



写真-2 JR東日本E129系 提供：裏辺研究所

(4) しなの鉄道では 名実ともに国鉄時代の車両のみで発足したしなの鉄道は、平成31年度より8年計画で52両全車を新型車に置き替えると発表した（『産経新聞ウェブニュース』H30-1-24）。詳細が確定しているわけではないが、JR東日本の直流専用車E129系（写真-2）が念頭にあることはまず間違いない。投資額は100億円程度、すなわち2両1編成あたり3億8,500万ほどと見積もられている。

参考までに見ておくと、敦賀直流化の際に地元で負担した125系3次車は1両1億8,000万円（Wikipedia）であった。

抵抗制御からVVVFインバータ方式に変わって30年あまり、直流電車といえども主電動機は交流機となり、直流電車と交流・交直流電車の価格差は縮まってはきたが、それでも521系より2両で1億円、率にして25%ほど安価である。

〔7〕引き続き県内区間の直流化を

(1) 敦賀開業で 平成35年春と予定されている北陸新幹線の金沢-敦賀間延伸開業時には、敦賀以北の北陸線がJRから経営分離される。県境を挟む牛ノ谷-大聖寺間は5.7kmあるが、より県境に近いのは0.7kmほどしかない牛ノ谷であるから、牛ノ谷がIRいしかわ鉄道と福井県の並行在来線会社との境界になるであろう。(注) 金沢-福井県境もIRいしかわ鉄道と確定しているわけではない。

ただ、牛ノ谷は無人の棒線駅であることから乗務員交代や列車の折り返しを考えると、大聖寺または芦原温泉が実務上の境界となる可能性が高い。大聖寺の現状は2面3線の“国鉄型配線”であるのに対し、芦原温泉は相対式2面4線で側線も多いうえ新幹線併設駅であることから、芦原温泉を実務上の境界とする方が利便性が高まるとはいえる。加賀市あたりから新幹線で西へ向かうには、大聖寺で1度乗り換えるより一気に芦原温泉まで行けたほうがよい。

(2) 電気方式は 前項までに、IRいしかわ鉄道やあいの風とやま鉄道は交流専用車で良いのではないかと述べてきたが、福井県は少々事情が違う。敦賀以南・以西のJR線乗り入れはしないことを前提にするとしても、敦賀直流化の際に交直セクションが敦賀より福井側に設けられた結果、わずか2km弱のために交直両用車とせざるを得なくなってしまったのだ。

敦賀-長浜間が直流化されたのは滋賀・福井両県の要望が、費用を自己負担とすることでJR西日本に受け入れられたのであった。福井県の負担額64.8億円のうち半分近い30億円は“民間”からの寄付によっていた。民間とは若狭湾沿岸に原子力発電所を展開する電気事業者3社と北陸電力を指す。いわゆる“原発マネー”である。原発マネーは小浜線電化の際にも総費用101億円のうち57億円を担っている。

その後、平成23年の東日本大震災で一時は原発にも暗雲が漂ったが、ここへ来て再稼

働の動きが広まりつつある。柳の下にどじょうも戻ってきていないだろうか。

敦賀直流化に要した地上設備費は約85億円であった。これを単純にキロ数で比例配分すると、敦賀-牛ノ谷間78.6kmが約152億円で直流化できることになる。芦原温泉まででよければもう少し少なくなる。

芦原温泉まで直流化して、直流専用車両を走らせるのが、本県並行在来線会社にとって最も経費が少なくてすむ道である。県土一体のスローガンの下、福井発小浜行きの設定も容易になる。

(3) 車両は何がよいか 表-1に並行在来線と関係しそうな車両を取り上げてみた。

521系は断トツに高価な点とともに、重たいことが分かる。重ければそれだけ線路の負担は大きく、電力消費量も多くなる。その証しに主電動機はE721系の2倍に近い。もちろん主電動機の設計は車両総重量のみばかりでなく、最高速度が10km/h違い、起動加速度も0.3km/h/s違うことが関係してはいるが、それだけでこの差は出ない。これらの数値は最大1M2T単位で組成される223系から受け継いでおり、必ずしも北陸線での使用に最適な設計がなされたわけではないのだ。

その一方で521系と223系の併結運転は考慮されておらず、福井発の521系が米原で223系に連結してそのまま大阪へ、などという運用はできない。関西アーバンネットワークで新快速運用に就けるわけではない以上、521系は過剰仕様と言っても過言ではない。

(3) 小浜線の失敗を教訓に 521系と同じく125系も223系をベースに設計された車両であるが、小浜線では最高速度を85km/hに、起動加速度はなんと1.2km/h/sまで引き下げて運用されている。これは変電所が少なく125系の能力をフルに引き出すための電力が供給できないからで、気動車時代からの時間短縮はわずかにとどまっている。原発のお膝元で電力不足とはしゃれにもならないが、このことを一部の趣味人が指摘してはいても、行政関係者や住民は気づいていない。

表-1 最近の近郊型車両

| 所属 | 系 | 電気方式 | 製造初年 | 空車重量(t) | | 定員(人) | | 車両総重量 t/両 | 主電動機出力 kW | 設計最高速度 km/h | 起動加速度 km/h/s | 直近の 推定価格 2両あたり | 特記事項 |
|-----|------|------|------|---------|-----------|-------|-----------|--------------|--------------|----------------|-----------------|----------------------|---------------------|
| | | | | Mc | Tc M'c | Mc | Tc M'c | | | | | | |
| JR西 | 521 | 交直流 | 2006 | 43.2 | 44.3 | 129 | 123 | 50.7 | 230 | 130 (85) | 2.5 (1.2) | 5億円 | 北陸線での仕様 ()内は小浜線 |
| | 125 | 直流 | 2002 | 40.5 | — | 113 | — | 46.7 | 220 | 130 (85) | 2.5 (1.2) | 3億6000万 | |
| JR東 | E129 | 直流 | 2014 | 37.2 | 37.0 | 140 | 133 | 44.6 | 140 | 120 | 2.0 | 3億8500万 | |
| | E721 | 交流 | 2006 | 39.7 | 34.7 | 138 | 132 | 44.6 | 125 | 120 | 2.2 | 4億2000万 | 青い森703系同等 |

注(1) 521系とE721系は4個モーターのMc+Tc編成。125系は2個モーター両運転台で1両での走行が可能。E129系も2個モーターだが片運転台のMc+M'c編成。E721系とE129系には中間M、M'車もある。
 (2) 車両総重量は乗客の体重を55kgとし定員乗車時、Mc車とM'c車またはTc車の平均1両あたり。
 (3) 最高速度は設計上の数値で、常用最高速度はこれより10km/hほど低い。
 (4) 価格はJRから公式発表があったわけではなくあくまでも参考値。E129系はしなの鉄道が今後導入予定の予算。

田舎道にポルシェを持ってきても軽自動車並みにしか走れない。県内を走る125系と521系は製造費の全額を地元で負担したが、JR西日本の言いなりになってポルシェを買い与えた行政関係者の見識を問いたい。

(4) 全面気動車化も視野に 敦賀延伸まであと5年しかない。5年で全線直流化は物理的に無理であれば、気動車化することも検討すべきである。

交流電化路線を継承した並行在来線会社7社のうち、肥薩おれんじ鉄道、えちごトキめき鉄道(旧北陸線区間)、道南いさりび鉄道の3社は、電車を捨てて気動車を走らせている。

並行在来線会社のみばかりでなくJR東日本自身も、交直セクションを挟む羽越線村上-酒田間107.5kmでは、特急型車両を除いて気動車しか走らせていない。

また、東北線黒磯でも交直両用車を配置せず、直流の東京側と交流の福島側とで完全にダイヤを分断してしまった。JR西日本の山陽線下関でも同様で、会社境界であり交直セクションでもある、関門トンネルを通過する列車はすべてJR九州に任せてある。

短距離しか走らない交直両用車は、それだけ経済的に不利なことの証左である。

本県の並行在来線会社に話を戻す。電車を使わないことになれば、JR貨物から入る「線路使用料」が大幅に増えるメリットがある。

第2種鉄道事業者であるJR貨物は、第1種鉄道事業者となる並行在来線会社に線路使用料を支払う必要がある。この線路使用料の決め方を簡単に言うと、旅客用線路に貨物列車

が走ることで増える線路の保守費用のみをJR貨物が支払うことになっている。アボイダブルコスト(回避可能経費)という。旅客会社が架線も変電所も必要ないとなれば、それだけ貨物列車が走ることによる「保守費の増加分」は大きくなるという論理になるのだ。

線路使用料が並行在来線会社の収入に占める割合は、決して小さなものではない。えちごトキめき鉄道の気動車は1両が1億4,000万(乗りものニュース『電車を使えるのに使わない鉄道会社 その理由とは』恵知仁)と格安でもあり、是非とも選択肢に加えていただきたい。

[8] おわりに

並行在来線の経営分離とは、これまで鉄道経営に何の知見も持たなかった、行政関係者の主導で会社を興すことのようなのだ。現状以外の選択肢はないとして、地域の特性に必ずしも最適とはいえない車両並びに地上設備を黙って買い取るようでは、まさに「武士の商法」、「士族の商法」と称せざるを得ない。先行した富山県の例を見ると、そんな思いに駆られてやまない。

かつての国鉄ほどではないが、JR西日本にはJR西日本なりの標準化思想がある。京阪神地区に思想の軸足を置くのは当然のことであり、地方が多少目をつむるのもこれまでではやむを得なかった。

ほどなく興されるであろう本県の並行在来線会社には、JR西日本の思想にとらわれない、地域の特性を知り尽くした鉄道会社となってもらうことを願うばかりである。



鉄道近代化遺産とトンネル群ツアーに参加して

岸本 雅行

3月下旬、福井鉄道主催の上記ツアーに参加してきました。正確には「SL風バスで走る・明治からの鉄道近代化遺産とトンネル群」という北陸本線旧線(杉津線・柳ヶ瀬線)を貸切バスで巡るツアーです。廃線跡の全ルート語り部の案内付きで巡れるということに興味を持ち、おまけにSL風バスというのもおもしろそうで、早速申込みをしました。バ



写真-1 SL風バス JR 今庄駅

スはJR福井駅始発ですが、私の住居に近いJR武生駅から乗車しました。ツアーのルートは次のとおりです。(乗車日は3月29日)

JR武生駅発8:50 → 今庄まちなみ情報館(見学) → 杉津線トンネル群(見学) → ランプ小屋・敦賀鉄道資料館(見学) → 敦賀赤レンガ倉庫(ジオラマ見学・昼食) → 小刀根トンネル(見学) → 柳ヶ瀬トンネル(車内から見学) → 長浜鉄道スクエア(見学) → 長浜黒壁スクエア(見学) → 杉津PA(杉津線跡を展望) → JR武生駅着18:15

SL風バス(写真-1・2)は南越前町が観光振興のため購入した定員21名の小型バスで、車体がD51風に改造されています。(大型バスでは廃線跡のトンネルを通過できないので小型バスにしたそうです)。走行中は多くの人が珍しそ

うに振り返り、下車地では観光客からカメラを向けられ、少し恥ずかしい気もしました。廃線跡は自分のクルマで何度か巡ったことがあります。バスの窓から見下ろす眺めは、まさに列車に乗っているような感じです。鉄道近代化遺産のトンネル群(国登録有形文化財)の一部では、参加者全員に懐中電灯が配られ、実際に中を歩きながら案内人(南越前町観光協会の語り部ボランティアの方)から詳しい説明を聞きました。山中トンネル・葉原トンネルの入り口上部にあった石額(黒田清隆元首相筆)についての話もあり、「現在は取り外され長浜鉄道スクエアに展示してある」と残念そうに語っておられたのが印象的でした。敦賀鉄道資料館では鉄道友の会福井支部が協力した資料・写真(開館時に田中前支部長が全面的に協力、福井支部の森家さん・西口さんの写真パネルも展示)が多く見られ、「鉄道友の会福井支部協力」と大きく表示してほしいもの



写真-2 SL風バス 山中信号場跡

と思いました。

最後の長浜鉄道スクエアでは、前庭に山中トンネル・葉原トンネルの4つの石額実物がデーンと鎮座していました(写真-3)。本来なら福井県内の博物館などにあるべき貴重な鉄道遺産が、どうして滋賀県にあるのか、参加者の中からも疑問の声が上がっていました。

私にもその理由はよく分かりませんが、福井県民が石額の文化的価値を認識していなかったのではないかと思います。4つ全部は無理でも、せめて2つは返還してもらい、トンネル入り口の元の場所に戻してほしいものです。また、長浜鉄道スクエアの建物内部には、昭和32年の敦賀～田村間の交流電化開業時の記念すべき電気機関車ED70形1号機(ED701)が展示してありました(写真-4)。赤くピカピカに磨かれた車体の側面には「敦二」と書かれたプレートが燦然と輝いていました。「敦二」とは敦賀第二機関区のことです、



写真-3 トンネルの石額

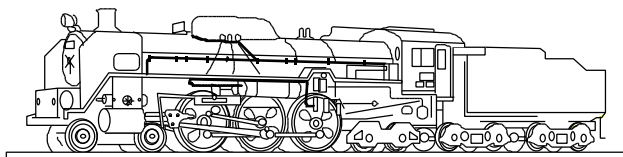
ED70形は敦賀に最初に配置され、まさに敦賀が故郷なのです。これも本来なら敦賀市内に保存すべき貴重な文化財だと思いますが、直接関係のない長浜に保存されているのは不思議な話で、石額と同じような運命をたどっています。敦賀赤レンガ倉庫近辺に展示されておれば、今頃は重要な観光スポットになっていたであろうと思うと、返す返す残念でなりません。鉄道近代化遺産巡りの締めくくりは長浜市内の黒壁スクエア自由散策と、買物などにも配慮した充実したツアーでした。

当日は天候にも恵まれ、敦賀の金ヶ崎宮のほぼ満開の桜を^み観ることもできました。案内人の方の説明も上手で分かりやすく、福井鉄道の添乗員さんの気配りも申し分なく、私も含めた参加者(18名)にとっては十分に満足のいくツアーだったと思います。ただ、イタリア料理のコース(デザート・コーヒー付)が昼食に付いて参加費4,800円(入館料なども含めて)とは信じられないような値段でした。これでは赤字になるのではと余計な心配をしてしまいました。

5年後の2023年、いよいよ北陸新幹線が敦賀まで開業、関東方面から多くの観光客が福井県を訪れることと思います。旧敦賀港駅を中心に完成する予定の公園(転車台を設置し車両なども展示)を要として、杉津線・柳ヶ瀬線廃線跡を観光ルートとして整備すれば、鉄道ファンのみならず多くの観光客の注目を浴びることは間違いありません。今回のツアーをさらに充実させ、新幹線開業時には、毎日のように廃線跡巡りのSL風バスが運行され多くの観光客でにぎわうことを願っています。



写真-4 ED70 1





酒井雅光アルバムから [6] — EF70型交流電気機関車 1次型 —

敦賀-福井間電化完成に備えて造られた第2世代の交流電気機関車。昭和36年(1961)12月から37年3月までに造られた18両に、昭和38年の増備車3両を含む21号機までがのちに1次型と呼ばれた。最終的には昭和40年9月までに日立で45両、三菱で36両の合計81両が造られた。写真上の19号機は三菱製で昭和38年8月31日、敦賀第2機関区に新製配置された。

ED70で交流機関車は粘着性能の良いことが立証されたが、北陸トンネル内に11.5%勾配が連続すること、牽引定数が1,000tから1,200tへの引き上げが予測されたことから、6動軸のF型とされた。だが、当時の交流機関車はまだ試行錯誤が繰り返されている段階で、主電動機はED70のような全数並列ではなく、2個直列の3組並列とされた。このため牽引力が1.5倍までにはならなかった。制御方式はED70の低圧タップ切替・水銀整流器方式から高圧タップ切替・シリコン整流器となった。シリコン整流器はこの前年にEF30で実用化されているが、EF30の交流側は部分出力で10分間定格398kWにすぎず、本格的採用はEF70が最初となった。とはいえ何でも新しいものが良いとは限らず、水銀整流器のED71で行われていた位相制御はできずノッチは荒くなったが、F型で牽引力に余裕があることから運用に支障はなかった。高圧タップ切替器は日立と三菱で方式の異なるものが搭載された。メーカーによって搭載機器が大きく異なるのはED71でも見られたが、それまでの国鉄では考えられないことであった。

また、直流機も含めてこれまでの高性能機関車はクイル式駆動装置が採用されていたが、ED70やEF60初期型で異常振動が多発したことから、EF70は吊掛式に戻されMT52型主電動機が新たに設計された。このMT52はこれよりあとEF80とEF66を除くすべての機関車に採用され、平成4年まで31年にわたって造られ続けた。電車用のMT54とともに国鉄の標準化思想の象徴ともなり、筆者にもなじみ深い機種の一つであった。直流機関車でのMT52は1時間定格出力が425kWであるが、EF70は変圧器や整流器が開発初期段階であったことから、MT52の使用も初めてであったことから、18号機までは375kW、19号機以降でも383.3kWと、のちの直流機より低く抑えられていた。

F型で単機使用が前提であることから車体は非貫通構造で、前照灯は台形のケーシングに覆われるなど、同時期に造られたEF61などと酷似している。ED70では側面下部にあった吸気グリルが上半部に移された。これに関し『わだち』の古い号に、敦賀二区で検証した成果だとの記事がある。

(引用者注、ED70はその余りに強力な空気冷却機構から、車外の埃(砂とプレーキの鉄粉)を多量に吸い込むことが問題視され、その原因と改善のための調査が8月から12月(同、昭和33年)にわたって敦賀-田村間で行なわれた。その結果、走行100軒当りの換量は30g、1局検周期に約6kgを吸い込み、精密機器を汚損し、ベアリングを消耗することが判った。種々の条件を考えあわせ、防塵対策としては冷却空気吸込窓(フィルター)の位置を上部にあげることが最良という結論になり、その後新造されるELではこの窓をすべて上部に変えるように設計されることになった。(本誌4号「北陸本線ダイヤ回想記」辻川剛雄)

前照灯は後にシールドビーム2灯に改造され、「豚鼻」などと揶揄された。写真下の5号機は日立製で昭和37年2月13日の落成。今はなき城之橋陸橋をくぐり福井駅へ向かっている。

田村-敦賀間電化時の貨物牽引はED70単機で600t、重連で1000tであったが、EF70の投入により単機で1000tが可能となった。思えばD51三重連で1000t牽引試験に挑んだのは昭和30年8月のこと、もちろん25%勾配が連続する旧線ではあったが、わずか7年で北陸線の近代化は大きく前進した。(渡邊)



EF70 19 昭和39年6月30日 福井駅



豚鼻のEF70 5 昭和57年11月14日 花堂-福井



酒井雅光アルバムから [7] — ED74型交流電気機関車 —

金沢電化用の交流電気機関車。昭和37年(1962)11月、三菱で6両が造られた。福井以北には急勾配もないことから4動軸のD型とされ、10%勾配で1000t牽引の仕様であったが、性能試験ではぎりぎり1200tを引き出すことができた。

基本的な構造はEF70にならっているが、前照灯は左右に分離したシールドビーム2灯となり、前面イメージが少々変わった。台車は敦賀以北の乙線規格に合わせて軽量化を図ったDT129に変更された。D型で牽引力が小さいことから主電動機MT52は375kWから475kWに引き上げられ、歯車比もEF70の1:4.12から1:4.44に変更された。これらはこれよりあとED79まで交流機の標準方式となった。制御面でもタップ間中間電圧制御が導入されるなど、EF70をそのまま3分の2に縮めたわけではない。



ED74 5 昭和42年4月29日 敦賀第2機関区

昭和39年4月に南福井-金沢間の貨物列車を電化するため14両の増備が内定し、7~20の番号がいったん振られた。しかし同じ頃、北陸線の輸送単位を1200tに引き上げることが狙い上った。ED74も1200t牽引が可能とはいえ余力はなく、国鉄部内での各種事情もあってED74の増備に二の足を踏み始め、金沢貨物電化は富山電化時まで棚上げされた。その後はEF70の増備で落ち着き、ED74 7~20は幻に終わった。結果として1型式6両は、試作機を除く新性能機関車で最少記録となった。6両の少数では運用にも難があり、1200t輸送が実施された昭和43年には日豊線へ移された。小倉-大分間で寝台特急「富士」や「彗星」の先頭に立つなどしたが、線路規格の低い大分以南には入れないことから昭和53年で休車、昭和56年に全車廃車と、二十歳前の短命に終わった。(渡邊)

事務局だより

◎ 福井支部総会のご案内 5月19日(土)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年度総会を上記のように開催します。会場の都合により土曜日開催となりましたので、お間違えのないように。総会では、平成29年度の活動報告、会計報告および平成30年度活動計画、予算案をお知らせします。総会に引き続き模型運転会(Nゲージ・HOゲージ)をしますので、ご自慢の車両をご持参ください。

また、平成30年度に新しく支部役員を希望される方がおられましたら、総会前に事務局までご連絡ください。



検索

鉄道友の会 福井

終着駅
島根県と広島県を結ぶ、JR
三江線が今年3月末をもって廃
線となりました。延長100kmを超
える路線の廃止はJR発足後、こ
本州初の事例となりました。こ
の路線は、中国地方の瀬戸内海
側と日本海側を結ぶ役目を負い、
昭和50年頃に全線開通という、
まだ新しい区間もありました。
江の川に沿って走る沿線風景は
素晴らしいものでしたが、利用
者の減少に歯止めがかからず、
やむなく廃線となりました。鉄
道の廃止は残念ですが、バスや
車の方が便利ということであ
れば、仕方ないかもしれません。
福井では、越美北線の利用者
減が聞かれますが、今年3月に
雪崩で国道が通行止めとなり、
大野市和泉地区の唯一の交通手
段が鉄道だけとなったことがあ
りました。簡単に廃止はできま
せん。(森家)

| | |
|-----|--------------|
| 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 |