

わだち



Fukui

平成30年7月号



福井駅移転初日
平成30年6月24日
森家 和治

専用高架が完成したえちぜん鉄道

新福井よりハピリン
平成30年6月30日
渡邊 誠

新幹線高架を間借りしていたえちぜん鉄道では、勝山永平寺線2.3kmと三国芦原線0.7kmの専用高架が完成し、新装なった福井・新福井・福井口の3駅とともに、6月24日始発から新線での営業運転を始めました。しかし、車両性能は一向に改善されず、京福電鉄時代の最末期に比べても勝山→福井間は3分延着になったままです。福井市の都市計画が優先されたとはいえ、歌を忘れたカナリヤではあって欲しくないものです。

目次	震災電車保存の思い出	岸本 雅行	2
	思い出の鉄路—今年になって廃止された三江線	山本 浩康	4
	酒井雅光アルバムから [8] —EF70型交流電気機関車 2次型	渡邊 誠	7
	武士の商法、士族の商法 —福井県の並行在来線計画発表を受けての雑感	渡邊 誠	8
	福井県内の鉄道関連ニュース(4・5月)		10
	事務局だより・終着駅		11



震災電車保存の思い出

岸本 雅行

今年6月は約3700人が犠牲となった福井地震から70年ということで、新聞・テレビなどで震災特集が数多く企画されました。この中で福井市の下馬中央公園に保存されている福井鉄道の震災電車にもスポットが当てられ、震災の生き証人として走り続けた貴重な歴史遺産と報道されていました。実は、この震災電車は鉄道友の会福井支部の活動がきっかけとなり保存されることになったということは、ご存知ない方も多いようです。今から21年前の平成9年(1997)、福井支部の企画でさよなら列車を走らせたことが保存につながりました。21年前の記憶をたどりながら、保存に至った経緯を述べさせていただきたいと思います。



写真-1 福井駅前電停付近で焼失したモハ61
撮影：昭和23年 ウォルター・オカ
提供：福井市立郷土歴史博物館

平成9年の8月、福井地震のときに福井駅近くで焼失しながらも(写真-1)、修復がなされて走り続けた160形電車(罹災した当時は60形、後に同形の車両と組んで連接車に改造)が、8月末で引退するという情報が飛び込んできました。すぐに確認のため福井鉄道に電話をしたところ、「8月末に引退し、その後は多分解体するであろう。」という返事でした。160形電車は、鯖浦線の廃線(昭和48年)まで鯖浦線で活躍した後、福武線で神明発田原町行きの区間列車として朝のラッシュ時に1往復だけ走っていました。連接車に生まれ変わるときに原形をとどめないほど大きく改造はされ



写真-2 武生新駅での発車セレモニー



写真-3 満員の「さよなら列車」車内



写真-4 福井駅前電停にて

ましたが、私たち鉄道ファンにとっては、福井地震を生き抜いてきた歴史的にも貴重な電車という認識があり、知らないうちに消えてしまうのは忍び難いという気持ちがありました。福井支部で話し合ったところ、「福井支部でお別れの貸切列車を走らせて最後に華を

持たせてやりたい。」との意見が出ました。1編成を貸し切って走らせるのにはかなりのお金がかかりますが、多少の自腹を切る覚悟で福井鉄道に貸切列車の申込みをしました。そして、鉄道友の会の他支部や全国の鉄道ファンにインターネットなどを使い情報を発信しました。その結果、全国から福井鉄道へ問合せが殺到、びっくりした福井鉄道は「9月14・15日に定期列車としてさよなら運転会を実施する。」と決断を下されました。福井支部では、福井鉄道の英断に感謝するとともに、田中完一前支部長を中心にさよなら運転会の準備を始めました。さよなら列車の発車セレモニーの企画などはすべて福井支部に任せていただいたので、ヘッドマークの作製などの準備で忙しい日々が続いたことを思い出します。準備作業をしていたところに各新聞社からの取材が相次ぎ、さよなら運転会は瞬間に県民の大きな話題となりました。

いよいよ9月14日当日、武生新駅(現越前武生駅)において支部長挨拶、花束贈呈など福井支部手づくりの発車セレモニーが行われました。午後1時15分発の田原町行きさよなら列車は満員の乗客を乗せて発車、車内では福井地震の思い出を語り合う年輩の方々の姿も多く見かけました。沿線や途中駅には最後の雄姿を撮影しようと詰め掛けた多くの人々、まるで廃線前の騒ぎのような感じでした。福井支部だけで計画していた貸切列車の予定が、こんなに大きな出来事になってしまうなんて予想もしていませんでした。14・15日の両日とも、さよなら列車は大盛況のうちに武生新～田原町間を1往復し、さよなら運転会は無事に終了しました(写真2～4)。

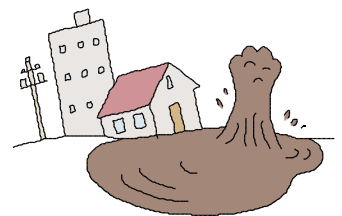
これだけ注目を浴びた震災電車なので、永久に保存してほしいという声が福井支部会員の中にもありました。熱心な福井支部会員が福井市役所に保存の要望に行きましたが、保存は難しいのではないかとというのが多くの会員の考えでした。ところが、意外なことに福井市役所が保存に前向きな姿勢を示してくれたのでした。さよなら運転会が新聞・テレビ



写真-5 保存された160形 (現在)

に大きく報道されたこともあり、福井市役所側も震災電車の歴史的価値を認識されたようでした。その後、保存の話はとんとん拍子で進み、翌年の平成10年3月に、2両のうち震災で罹災した方の1両が下馬中央公園に設置されました。(残りの1両は、越前市内の鉄道愛好家が引き取り、現在も展示されています。)福井市内には福井地震を今日に伝える建造物がほとんど残っていないため、震災を乗り越えて復興を成し遂げた「フェニックス福井」の象徴として震災電車の保存が決まったようでした。21年後の現在も、震災電車は下馬中央公園の片隅の屋根付の施設で静かに余生を送っています(写真-5)。毎年、6月下旬の震災記念日前後には、市民のボランティアグループにより電車の内部が公開され、多くの来場者が福井地震を思い起こしています。

福井支部会員向けの貸切列車を走らせてささやかにお別れをしたいという計画が、あれよあれよという間に大きなイベントとなり、最終的には保存につながってしまうという予想外の結果となり喜ばしい限りです。この震災電車が永久に保存され、福井地震の「生き証人」として記憶を語り続けることを願っています。





武士の商法、士族の商法

－ 福井県の並行在来線計画発表を受けての雑感 －

渡邊 誠

去る6月12日、福井県は並行在来線について、県内区間の初期投資額は307億円、開業初年度(2023年度)の収支見込みは8億2千万円の赤字と、平然な顔で発表した。2年目以降に大幅黒字が見込まれるのならともかく、10年後には赤字幅がほぼ倍増している。民間企業の設立では到底考えられないことである。

これを「武士の商法」、「士族の商法」と言わずして何というのであろうか。

13日付『県民福井』より書き写したのが左の表である。

筆者は経営学には門外漢なので、すべての項目についてコメントするつもりは毛頭ない。つまみ食いしかできなくて恐縮だが、初期投資額のうち、車両44両で97億円とある。

97億円を44両で割り算すると2億2千万。2両固定編成なら4億4千万。やはり521系を念頭に置いているようだ。敦賀駅手前わずか2kmほどの直流区間のために交直両用車をねえ……。しかもすべて新造と。

ん？ 敦賀直流化の際に福井県と滋賀県とで買ってあげた521系1次車5編成10両はどうするのだ。あれはただで引き取って当然ではないのか。お役所は異動が激しいから、10年も15年も前のこと覚えている人などいない？ いやそれでは困る。

もちろん、滋賀県の出した分まで戻せとは言わない。総費用143.3億円のうち滋賀県が74.9億円、福井県は68.4億円を負担し、福井-米原間に521系がデビューしたのは平成18年(2006)のことであった。

開業予定が平成35年、いやその頃はもう平成ではない。とにかく2023年で521系1次車は車歴17年ほど、毎日何千キロも走るのぞみではあるまいし、決して寿命と言える年数ではない。あいの風とやま鉄道が買った413系よりはよっぽど若い。

並行在来線の初期投資額

内 訳	金 額
鉄道資産 (レール、駅舎など)	152億円
車両 (必要数の44両すべてを新造)	97億円
設備投資 (指令システムや車両基地など)	44億円
開業準備 (会社の設立費用や開業前の人件費など)	14億円
合 計	307億円
※ 金額は経営分離区間の距離から試算。必要な資産の精査やJR西日本との協議などにより変動する。	

並行在来線の収支予測

内 訳	開業時	開業10年後	
	(2023年度)	(2023年度)	
収 入	運賃収入	14.8億円	13.3億円
	運輸雑収	0.3億円	0.3億円
	貨物線路使用料	17.8億円	4.7億円
	合 計	32.9億円	12.7億円
支 出	人件費	15.6億円	15.6億円
	運行経費	4.7億円	4.7億円
	鉄道資産保守費	12.7億円	12.7億円
	管理費	4.0億円	4.0億円
	償却費、税金、利息	4.1億円	9.4億円
合 計	41.1億円	46.4億円	
収 支 差	▲8.2億円	▲15.0億円	
※ 経営形態は上下一体方式を採用。初期投資は行政が支援。▲はマイナス			

平成30年6月13日付『県民福井』より

近年の半導体を核とする電子機器は製造可能期間が短く修理が利かないことから、主制御器の更新等は必要になろう。JR東日本のE127系も新造から22年で、GTOインバータをIGBTインバーターに取り替えている。

521系の車体はステンレスであり構造的にもJR東209系のような“価格半分・寿命半分”ではないのだから、主制御器ほか若干の更新さえ行えばまだまだ使用に耐える。

とはいえ、521系もただでもらえるのなら使えば良いだけであって、新造はもちろん中古価格であっても、お金を出してまで買うの

は馬鹿げている。

521系の電氣的仕様は、最大1M2T(の倍数)編成で時速130キロ運転をする223系を基本としており、MT比が1対1固定の521系には過剰装備なのである。車両総重量が重く、電力消費量が多ければ軌道負担も大きくなる。そのとおりに運行経費、鉄道資産保守費に跳ね返るのである。収支予測はそこまで吟味されているのであろうか。

発想を転換して、敦賀駅のホーム1面2線だけ交流架線に戻せばよいのだ。新快速からの対面乗り換えを考慮するなら、ホーム2面の片側1線ずつで良い。そうすれば福井県の並行在来線会社は交流専用車で良くなる。6月12日の報道発表では、金沢直通を視野に入れているとのことだったが、これは交流専用車で全く問題ない。

ただ、福井発小浜行きは設定できなくなる。

米原への直通も無理だ。しかし、現行ダイヤで小浜直通なんて1本もないし、長浜へは上りのみ1本、近江今津から下りのみ1本が福井へ直通するだけで、敦賀の前後を直通する普通列車など皆無に等しい。並行在来線会社になって全便が敦賀で乗換となったとしても、誰もサービス悪化とは言わないだろう。

わずか2kmほどの区間を交流に戻すのに、そう何十億もかかることはない。全車を新品にしてイメージアップを図りたいのなら、安い交流専用車にすればその差額で2kmぐらい交流に戻せるであろう。以後は電力消費量が少なくなり、軌道への負担も軽くなる。

今回はまず初案、議論のたたき台とするため最大限に見積もったとのこと。突っ込みを入れるのはもう少し先にしよう。

後の世に「土族の商法」と揶揄されぬよう、まずはお役人のお手並み拝見といきたい。

【訂正と補遺】 前号の「並行在来線の電気方式を問う [2]」で一部に誤りがありました。おわびして訂正いたします。

【5ページ左段17～20行目】

【誤】 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。

【正】

気動車しか走らせていない。東北線黒磯-新白河間22.1kmは、直流の東京側とも交流の福島側とも隔絶され、朝夕は交直両用車が走るものの日中は気動車のみの運行とされた。

東北線は昭和34年(1959)の交流電化時から黒磯駅での地上切替方式が採用されていたが、今年1月1～3日に黒磯駅構内を直流架線のみとし、黒磯駅の北方約1km地点にデッ

ドセクションを設置する工事が行われ、車上切替方式へと改められた。

これに先立ち昨年10月14日ダイヤ改正で、常磐線の交直両用電車E531系5連が新たに東北線へ配置された。このE531系は朝夕の多客時に黒磯-新白河間20キロあまりを往復するだけで、黒磯以南宇都宮方面はもちろん新白河以北郡山方面へも行かない(上り始発および下り最終各1本のみ白河発着)。閑散時はキハ110系気動車2連がこの任に当たっている。

地上切替時代には、E709・E721系交流専用車が福島や郡山から黒磯まで来ていたが、今年の改正からは新白河までしか南下しない。青春18きっぷで東京・宇都宮方面から福島・仙台方面に向かうには、これまでも黒磯では必ず乗り換えがあったが、今後は新白河でも乗り換えが強いられたことになった。

鉄道会社に、交直流混在がいかにお荷物であるかよく分かるエピソードと言える。

事務局だより

◎ 樽見鉄道見学会 7月16日(月 祝日)
大垣駅6番線 樽見鉄道乗車口集合 10:30



樽見鉄道 ハイモ295形

7月の見学会は、岐阜県の樽見鉄道を実施いたします。樽見鉄道は旧国鉄樽見線で、現在は西濃鉄道・住友大阪セメント・沿線自治体が出資する第三セクター鉄道です。

かつては『岐阜県大垣より福井県大野を経て石川県金沢に至る鉄道』とされましたが、根尾断層の難工事などにより線路は福井まで伸びませんでした。終点樽見駅からは、名峰能郷白山が眺望でき、地図を見れば国道157号線の県境、温見峠経由で大野まではわずかな距離です。

車両は快適気動車・ハイモがワンマン運行をしています。特に織部～樽見間は根尾川の渓谷に沿って走り、この時期、夏の新緑が楽しめます。見学会では、途中の旧名鉄谷汲駅にも立ち寄り、丸窓電車で有名なモ510やモ750の保存や駅構内を見学いたします。また、昼食はうすずみ温泉にて取る予定です。お時間のある方(希望者)は温泉・露天風呂もありますのでごゆっくりとお過ごしください。

会員多数のご参加をお待ちしています。なお、人員把握のため参加予定される方は、前日午後6時までに、メールまたは電話にて事務局まで連絡をお願いいたします。メールの方は確認返信します。



名鉄谷汲駅跡のモ510形

メール：msnojiri@estate.ocn.ne.jp

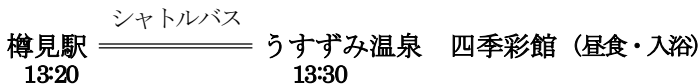
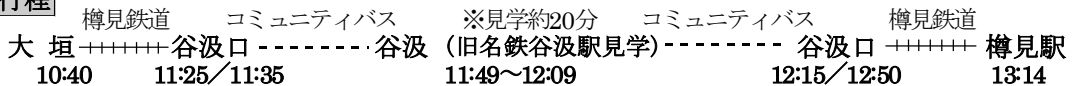
電話：090-2124-4136

(日中電話に出られない場合があります。ご了承下さい。)

往路

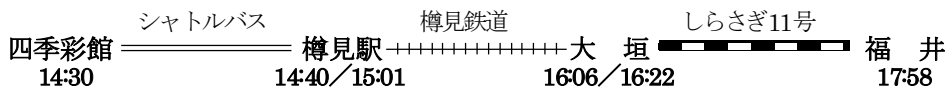


見学行程

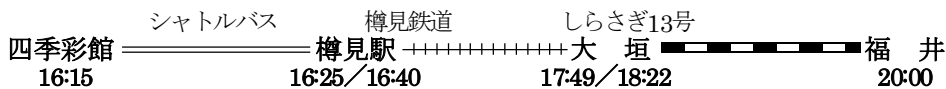


- ※ 着後、自由解散(昼食・入浴) 復路は各自下記2パターンからからお選び下さい。
- ※ 樽見駅到着後、離団も可です。淡墨桜公園やさくら資料館を自由に散策下さい。

復路A (四季彩館滞在、約1時間)



復路B (四季彩館、滞在約2時間45分)



- 費用**
- 福井～大垣～福井 (しらすぎ号普通指定席利用の場合) @9,240円
 - 樽見鉄道フリーキップ (うすずみ温泉入浴券・貸シタオル付き) 現地購入 @2,200円
 - 谷汲口～谷汲～谷汲口 コミュニティバス 現地購入 @200円
- 樽見駅から四季彩館までのシャトルバスは無料、食事代は含んでおりません。

◎ 南正時写真展と模型運転会

福井県子ども歴史文化館で、越前市出身の鉄道写真家南正時さんの写真展が9月9日まで開催されています。中でも8月14日、15日にはイベントが予定され、当支部でも14日に模型運転会(HO・Nゲージ)を行うことにしました。お盆休みでもありますので是非ともお出かけください。

搬入・組み立ては前日17時から行います。ご協力いただける方は、事務局までご連絡ください。



開館時間、休館日など詳しくは

福井 子ども歴史文化館



【イベント案内】

- ◆8月14日(火)
 - 9:00～17:00 当支部共催の模型運転会
 - 14:00～15:00 南正時さんの鉄道トークショー
大人も子供も楽しめる!鉄道写真&トーク
- ◆8月15日(水)
 - 14:00～15:00 ギャラリートーク

子ども歴史文化館は昔の県立図書館で、福井駅東口から徒歩10分ぐらいの福井市城東1丁目にあります。



終着駅

平成10年の68号から21年間1本の長きに渡って務められた森家車掌が勇退され、重責を預かった。若輩者ゆえ、まずはお手柔らかにお願いしたい。

平成も余すところ1年を切った。鉄道ファンとして心残りなのは、未だにお召し列車が本県を走っていないことだ。田中支部長(当時)が書かれた本誌105号によると、昭和天皇は8年、22年、37年、43年と4度に渡って、我々鉄道ファンを楽しませてくださった。中でも43年の福井国体時には、DE10に始まり8620、C58、EF70、DD54など牽引機も多彩であった。あれからちょうど50年、いみじくも本県で再び国体が開かれる。トワイライトカラーのEF81に、平成の最後を飾らせてやりたいと、七夕に願いを込めてみた。《渡邊》



平成30年度 福井支部役員	
支 部 長	岸本 雅行
事 務 局 長	野尻 繁生
会 計	西口 佳志
企 画	和田 一彦
わだち編集委員	渡邊 誠
情 報 委 員	上田 弘文
監 事	中山 博幸
	森家 和治

原稿は偶数月20日までに
 テキストファイル(.txt)で
 mako_chan@sea.plala.or.jp
 へお送りください。