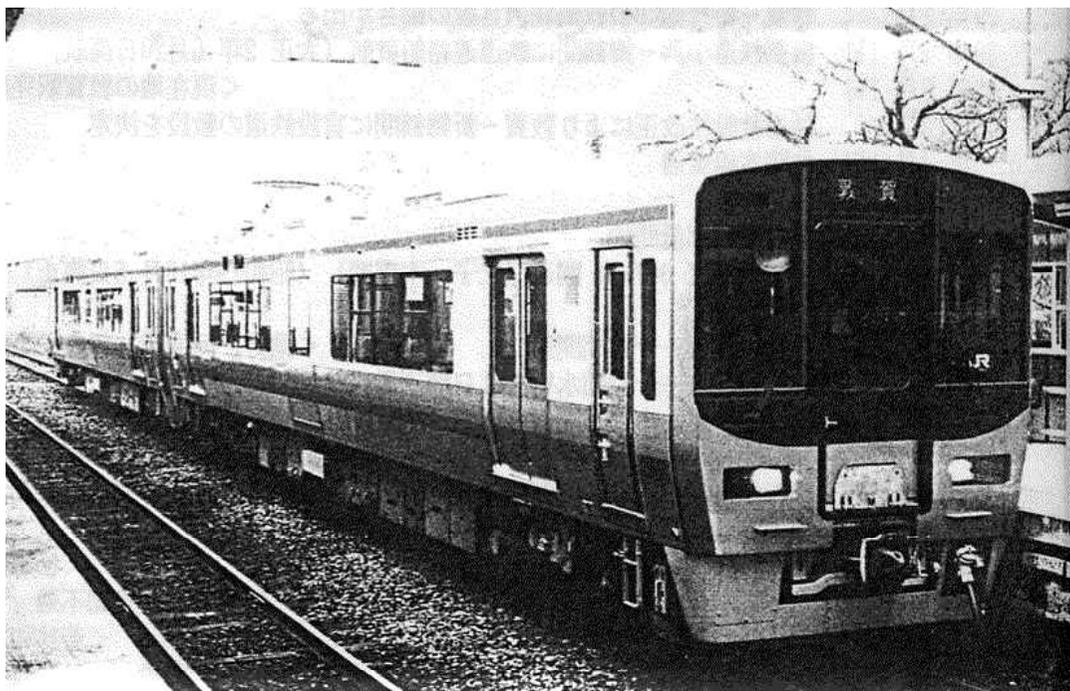


わ だ ち

No.9 4

wa da chi

平成15年3月号



(▲ 2003年2月23日 JR小浜線 上中駅 撮影 森家治)

JR 西日本では、3月の小浜線開業に向けて、新型の125系電車の試運転を1月末より実施しており、2月末には抽選による一般の招待客を乗せた、一足早い新型車両体験乗車会が実施されました。

福井支部 ホームページアドレス

URL <http://member.nifty.ne.jp/konohana/>

# 小浜線の歩み

福井支部長 田中 完一

- 明治5年9月12日 新橋-横浜間鉄道開通（10月14日）  
(1872)
- 15年3月10日 長浜-敦賀金ヶ崎間（柳ヶ瀬トンネルは未開通）鉄道開通  
22年7月1日 東海道本線全通  
26年8月 小浜町民有志が小浜-京都間の鉄道敷設を計画  
28年11月 小浜鉄道株式会社創立発起人会開催 敦賀-舞鶴、小浜-熊川-今津-  
大津間の鉄道敷設を出願 33年7月に免許返却
- 35年3月31日 鉄道国有法公布  
37年11月3日 大阪-福知山-新舞鶴間全通  
39年2月 敦賀-新舞鶴間の敦鶴鉄道官設の動きが出る  
39年7月1日 阪鶴鉄道小浜-舞鶴間に鉄道連絡船就航（大正2年6月20日廃航）  
42年6月1日 <現在地の敦賀駅完成>  
45年3月 鉄道敷設法改正により敦賀-新舞鶴間に官設鉄道の敷設を決定
- 大正2年4月1日 北陸本線全通  
(1913)
- 2年4月 小浜線の測量開始  
3年2月21日 本郷軌道（667mm）開通（父子-本郷間）（昭和29年10月5日廃止）  
4年5月26日 小浜線着工  
6年12月15日 小浜線敦賀-十村間開通 <栗野、河原市、三方、十村>  
7年9月 小浜線三方-十村間水害で4日間不通  
7年11月10日 小浜線十村-小浜間開通（敦賀-小浜間5往復、2時間4分）  
<大鳥羽、三宅、新平野、小浜>  
10年4月3日 小浜線小浜-若狭高浜間開通 <加斗、若狭本郷、若狭高浜>  
10年6月1日 鉄道省敦賀運輸事務所開設、小浜保線区設置  
11年12月20日 小浜線敦賀-新舞鶴間全通 <松尾寺>  
12年9月 水害で小浜線和田-高浜間3日間不通、青郷-松尾寺間4日間不通  
14年6月26日 <若狭和田>
- 昭和10年12月20日 小浜自動車所開設、若江線新平野-若狭熊川間の運転開始  
(1935)
- 12年12月21日 熊川-近江今津間自動車線開業  
15年1月 犬見鉾山鉄道（1067mm）開通（和田-犬見間）（昭和52年12月25日廃止）  
15年11月1日 <青郷>  
23年7月25日 小浜線敦賀-栗野間の衣掛川堤防決壊のため線路流出し3日間不通  
28年8月14日 <東小浜>  
28年9月25日 台風13号により32日間不通  
31年4月3日 <河原市-美浜><三宅-上中>  
36年3月1日 小浜線で最初の気動車準急「わかさ」運転開始（西舞鶴-金沢間）  
貨物集約化 取扱を美浜、上中、小浜、若狭本郷、若狭高浜とする  
36年7月15日 <三松、勢浜>  
36年8月1日 <藤井、気山、東美浜>  
37年4月22日 お召列車運転（武生-小浜）

- 37年4月23日 お召列車運転（小浜-宮津）
- 37年9月1日 <西敦賀>
- 38年1月11日 38豪雪（2月10日までマヒ）
- 38年4月20日 準急「わかさ」を福井-西・東舞鶴に変更
- 39年6月20日 <若狭有田>
- 39年12月1日 小浜線最初の気動車急行「あさしお」（金沢-小浜-出雲市）登場
- 40年9月17日 台風24号のため小浜線全線の線路が冠水、構内に土砂流入により13日間不通
- 41年10月1日 名古屋-小浜線-大社・出雲市間に気動車急行「大社」設定 急行「あさしお」（金沢-米子間）を併結 急行は「大社」「あさしお」「わかさ」が走る
- 43年10月1日 敦賀東舞鶴間に快速設定
- 43年10月3日 お召列車運転（敦賀-上中）
- 43年10月3日 お召列車運転（若狭高浜-豊岡）
- 43年11月30日 小浜保線区廃止
- 46年9月25日 小浜線のSL廃止 DE10系導入
- 46年10月22日 C58171 小浜公園に保存
- 48年4月1日 三方、大鳥羽、若狭有田、新平野、東小浜、加斗、青郷の各駅職員無配置となる
- 48年11月13日 全国新幹線鉄道整備法公布（北海道、東北、北陸、九州鹿児島・九州長崎）北陸新幹線若狭ルートとなる
- 49年2月1日 小浜線にDE15 ラッセル車運転
- 49年7月20日 湖西線開通
- 51年1月 敦賀-小浜間にDD14 ロータリー運転
- 53年8月 県が政府に小浜線電化を要望
- 56年1月 小浜線が廃止の対象に上がる
- 56年8月25日 置県100年記念SL「わかさ」号を小浜線敦賀-小浜間に運転
- 57年8月3日 集中豪雨により若狭高浜-松尾寺間不通
- 57年11月14日 小浜線の貨物列車廃止
- 57年11月15日 急行「大社・あさしお」廃止 天橋立-福井間に急行「はしだて」設定
- 59年2月1日 小浜線全面気動車化
- 59年2月8日 小浜地方豪雪 十村付近約2mの積雪 DD14 ロータリー運転
- 61年11月1日 敦賀第1・2機関区を統合し敦賀機関区となる
- 62年4月1日 国鉄民営化JR発足し北陸本線・小浜線はJR西日本管内となる
- 平成3年7月18日 若狭本郷駅改築  
(1991)
- 4年3月13日 急行「はしだて」廃止
- 11年8月14日 集中豪雨により全線不通 9月8日復旧
- 11年12月4日 ダイヤ改正で小浜線急行「わかさ」（敦賀-東舞鶴間）廃止
- 12年7月15日 小浜線の電化工事着工
- 13年10月21日 東小浜駅改築
- 14年11月27日 北陸本線・湖西線直流化調印
- 15年3月15日 小浜線電化完成

えちぜん鉄道が愛知環状鉄道の車両を譲り受けるようです(2月20日現在公式には未発表)。愛知環状鉄道は1500Vです。600Vへの降圧改造か地上側側の昇圧か、その得失をおもにエネルギー消費量の観点から検証してみました。環境保全が声高に求められる愛知万博をひかえ、新造後わずか16年の車体を手放す理由が見えるようです。

## [1] 直流直巻電動機を使用する車両の抵抗制御とは

近年の新造車は交流電動機を使用したインバータ制御が主流であるが、直流直巻電動機の抵抗制御車もまだまだ現役で活躍している。電動機と直列に抵抗器を接続して速度制御することを抵抗制御というが、1500V昇圧の是非を判断する材料として、抵抗制御のおさらいから始めたい。

一般に電動車1両に4個の主電動機を持つ。600V車の場合、4個全部を直列につなげば1個に加わる電圧は $600 \div 4$ で150V。これに抵抗を入れもっと低い電圧で起動する。運転士が操作する主幹制御器(マスコン)にはふつう4つのノッチがあり、1ノッチがこの全抵抗の入った状態(図-1[1])。1ノッチは構内入れ替えなどの低速運転に限られる。2ノッチは抵抗を少しずつ抜いて主電動機に加わる電圧を上げていく。抵抗が全部抜けると主電動機に150Vが加わる(図-1[2])。

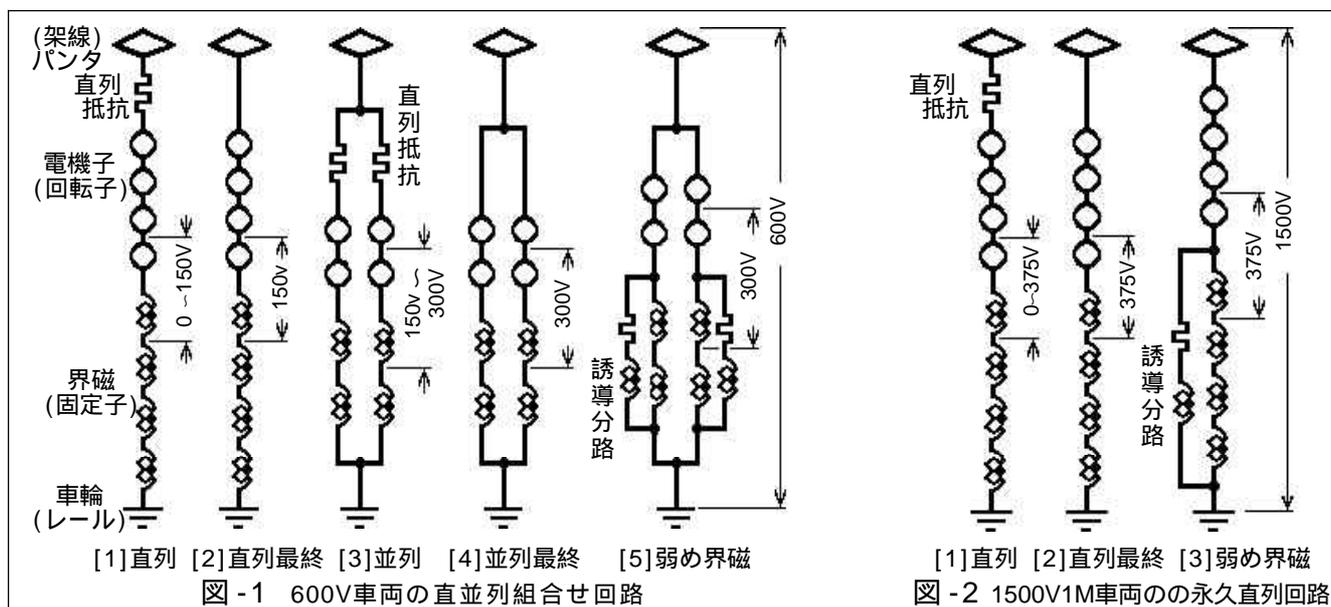
3ノッチは2個直列にした2群を並列につなぎ替える。1個に加わる電圧は、 $600 \div 2$ で300V。この電圧が主電動機の定格となる。150Vから一気に300Vへ上げると空転するからここでも抵抗を入れる(図-1[3])。加速するにつれ順次抵抗を抜き、主電動機に300Vを加える(図-1[4])。ここまで抵抗器に流れた電流はすべて熱として捨てられることになる。

4ノッチは主電動機に加わる電圧を300V一定とし、界磁を弱めて速度を上げる。(図-1[5])。

1500V車の場合、一般に定格電圧375Vの主電動機を2両分8個で、からと同じ作用となる。

375Vの主電動機4個で1500Vの1電動車(1M)を構成すると、並列段で定格の2倍の電圧が加わり焼損する。したがって直列段のあとはずぐ界磁制御となる(図-2[2]~[3])。

1500V車でも1両単位で制御したい場合(1Mという)は750Vの主電動機を用いるのが原則である。



## [2] 1500V車を600V架線の下で走らせるとどうなるか

もともと直巻電動機は電圧を下げることによって速度を制御しているのだから、主回路のみを考えるなら1500V車でも600Vで走ることができる。しかし、現実には以下のような理由から、1500V車がそのままで600V架線下を走ることにはあり得ない。

直巻電動機は速度特性は電圧にほぼ比例する。 $600 \div 1500$ で40%の速度しかでないから、表定速度を維持するため、力行時間が延び電力消費量

の増大、主電動機の温度上昇を招く。

補助回転機の多くは架線電圧がそのまま印加されている。まず電動発電機は架線電圧が変動しても出力電圧が一定になるように制御されているが、その許容下限は1000V程度である。600Vでは機能せず、照明や冷暖房などサービス用電源はおろか、制御用電源を失う。

電動空気圧縮機が低速でしか回転せず、圧縮空気が生まれず、ブレーキが利かない。

### [3] 車両の600V降圧改造とは

愛知環状鉄道は旅客需要の関係から1Mとなっている。本来750Vの主電動機で直並列切替をすべきだが、国鉄101系の廃車発生品MT46A型375V、100kWを使用した永久直列([図-2])となっている。

主電動機はそのまま使用できるが、出力は $300V \div 375V$ で80%しか期待できない。

主制御器(東洋電機ES791A型)は直並列切替のあるCS12型(現在も113系他に使用)などに取り替え ↗

([図-2]の組合せから[図-1]の組合せに戻す)。

主抵抗器は取替え。

電動発電機(MG)は600V用に取り替え。電動機側電機子の抵抗を減らし界磁回路の抵抗を増すことで済む場合もある。

電動空気圧縮機(CP)も600V用に取り替え。



図-3 愛知環状鉄道 300型  
車体は昭和62年日本車輛で新製  
主電動機は101系の廃車発生品

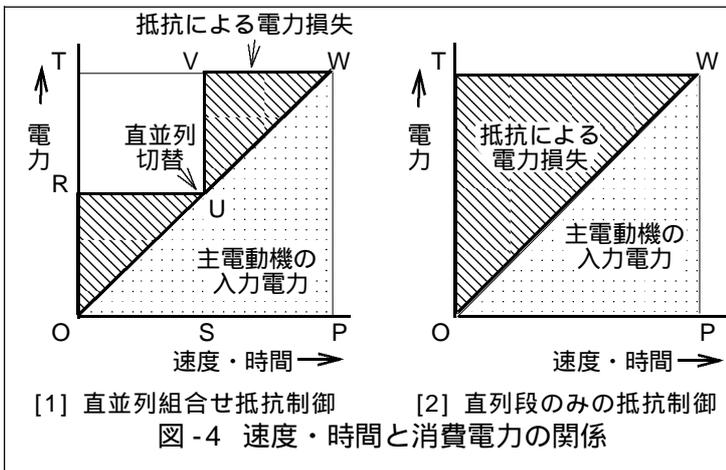
### [4] 地上側を1500Vに昇圧するとしたら

愛知環状車をほぼそのまま走らせることができる。MT46Aが本来持つ出力を発揮することから、一駅間で10秒弱、福井-勝山間で3分程度の短縮は可能(電動機特性以外の条件はすべて同じとして)だが、主電動機が375Vであることなどによるデメリットも多い。 ↗

単行運転をするためには、750Vの主電動機でないと起動時の電力損失が大きい([図-4])。

制御段数が少ないため乗り心地が悪い。101系CS12型主制御器の力行28段(S:13,P:11,WF:4)に対し、愛知環状車は12段(S:8,WF:4)しかない。

変電所数を減らせるが、変圧器や整流器、高速遮断機などをすべて交換しなければならない。



- 1) 直列段のみの場合、四角形RUVTの面積に相当する分だけ損失が多いことになる。
- 2) 福井-勝山間の平均駅間距離1.26km、勾配5%として、この間を1分40秒で走るために必要な電力量は1両あたりおよそ、  
(ア) 600V直並列 (図-4[1]) 3,200 Wh  
(イ) 1500V直並列 (図-4[1]) 3,700 Wh  
(ウ) 1500V直列のみ(図-4[2]) 4,250 Wh  
と計算できる。四角形RUVTは約550Whに相当する。

(注) (ア)と(イ)が同じにならないのは、主電動機に加わる電圧の違いにより、抵抗が抜けるP点の速度が変わるからである。

[5] まとめ 降圧改造のための600V用中古機器が入手し難くなっていることから、一部で昇圧が話題になったようだ。1M車の需要しか望めない現状で、750Vの主電動機が入手できれば、昇圧するのも一理ある。

昭和30~40年代に造られた750Vの主電動機を持つ狭軌の車両は、国鉄では141系郵便荷物車(MT57)のみ、民鉄でも東急7200系、京王井の頭3100系などごくわずか。昭和62年当時、愛知環状鉄道も750Vの主電動機が入手できず、起動損失を覚悟で375VのMT46Aを購入したものと考えられる。

375Vの主電動機4個の1500V車は起動時の電力損失が大きい。京福の平成11年度の運転用電力量は620万kWhで、支払った電気料は9,600万円であったという。えちぜん鉄道が、運行本数を同じにしても年間3,200万円ほど多く必要になると試算される。 ↗

MT46Aは昭和32(1957)年から40年までの製造であり、経年劣化が気になる。しかも、151系(特急こだま)や153系(東海型)にも使われた万能型であり、通勤車やローカル運用の特性に必ずしも合致したものではない。福井-勝山間の表定速度33km/hに対し、101系の定格速度は51km/hと乖離しすぎ、エネルギー効率が悪いのである。101系が103系に早くモデルチェンジした理由はそこにあり、愛知環状鉄道が新造後わずか16年の車両を手放す理由のひとつでもある。

いまでは淘汰されつつある103系のMT55Aを台車ごと(車輪径が異なるので)入手できれば、375Vではあるが定格速度が36.5km/hと低く、永久直列としても起動損失はかなり改善される。600VのままでもMT55Aの方がよい。

愛知環状車をMT46Aのまま走らせるために昇圧することなど、お薦めできるものではない。

[6] おわりに 愛知環状車の車体はまだ十数年であるが、主電動機はきわめて古いうえ、起動損失という地球温暖化の元凶をばらまきながら走っている。譲り受けるに当たって、交流電動機とVVVF制御装

置を新製すれば、新車同様によみがえる。地上側は600Vのままでよい。省エネと信頼性、快適な乗り心地を提供することが、ごく小口ながらも出資に協力した多くの沿線住民の期待に応える道であろう。

## 新型「しらさぎ」683系2000代試乗報告

岸本 雅行

3月15日にJR西日本のダイヤが改正され、新型「しらさぎ」683系2000代が登場します。これに先立つ1月27日に試乗会が行われ福井支部会員が招待されました。当日は福井支部から10名が参加、福井駅から金沢駅までを試乗しました。

新型「しらさぎ」683系2000代は、「サンダーバード」に使われている683系をマイナーチェンジしたもので、車両側面にブルーとオレンジのラインが入り区別しやすいようになっています。各車両の入口側の座席にはパソコン用大型テーブルとコンセントが備えられています。このコンセントは交直セクションでもパソコンの電源が切れないようなシステムとなっているそうで、まさにIT時代に対応した車両といえます。また、交通バリアフリー法の適用を受け、身障者対応設備も従来の683系をさらに充実させたものになっています。

試乗列車の車内では駅弁と置き時計・ポ

ールペンなどの記念品が参加者全員に配られました。特に置き時計は「しらさぎ」の名前入りで、参加者一同大喜びでした。今回の改正では名古屋～富山間の4往復に新型車両が投入されますが、今年の秋までには米原～金沢間の「加越」も含め新幹線連絡特急の全てが新型車両に置き換えられるそうです。「サンダーバード」とともに、ますますの活躍が期待されます。

ただ一つ気になったことですが、ブルーとオレンジのラインが入っているとはいえ、鉄道ファン以外の乗客には「しらさぎ」と「サンダーバード」の区別が付きにくいのではないかと心配です。当日も、試乗列車に「サンダーバード」と間違えて乗って来られた一般乗客がいました。だれでも見分けがつく全く異なった色・デザインにしてはどうかと思います。最後に、たいへん親切に案内をいただいたJR西日本金沢支社の皆様に厚く御礼申し上げます。



金沢駅ホームで新型「しらさぎ」をバックに記念撮影。(撮影：岸本雅行)

# 683系 新型「しらさぎ」登場！ 3月15日発進！

## 2月9日 福井駅にて新型車両公開展示会実施

森家 和治

JR 西日本では3月15日より一部列車で運転が開始される新型「しらさぎ」用の683系特急電車を、運転開始に先立ち車内を一般公開した。

福井駅での展示は2月9日の14:00から15:30まで3番ホームで行われ、開場前から改札口の受付には長蛇の列ができていた。記念乗車証(下記参照)を受け取り3番線に向かうと、ホームは家族連れや鉄道ファンらで行列ができていた。今回は車内公開だけなので、富山側の2号車から乗車し、8号車までを見学した。1号車はグリーン車で、大きな3列シートが並ぶ。先に681、683系サンダーバードがデビューしているの、さほど目立って変化はないようだが、大きな変化としては車端の席にパソコン用の大型テーブルとコンセントが設置されている。グリーン車にはデッキ付近に喫煙コーナーがあり、空気清浄機が設

置され大きな側窓で外の景色がよく見えるようになっている。この窓は外観上のアクセントにもなっている。

トイレも車椅子対応で、中は広く清潔である。ベビーチェアやおむつ交換台などの配慮もなされている。

普通車のシートはサンダーバードと同じで見慣れたものであるが、車端席にはコンセント付きパソコン用大型テーブルが設置されている。この席は座席指定の際、競争率が高いかもしれない。

外観は683系に準じたスタイルで、「しらさぎ」識別のため、サイド窓下にオレンジ色のラインが追加されている。

3月15日のダイヤ改正から順次投入され、最終的に秋までにはすべての「しらさぎ」「加越」がこの新型車両に置き換えられる。(終)

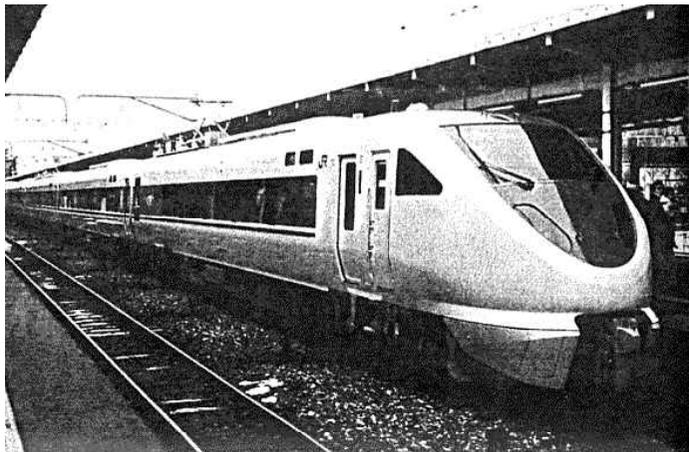
新型「しらさぎ」

### 車両展示会

記念乗車証

金沢駅	2月8日(土) 9時(日)
(6番ホーム)	10:00~11:00
福井駅	2月9日(日)
(9番ホーム)	14:00~15:30
富山駅	2月9日(日)
(4番ホーム)	13:00~14:00

◎お一人様1枚限り有効です。◎上記時間帯以降は、車両内は立席となります。◎乗車券ではございませんので、乗車券以外の料金にはご注意ください。



▲ 2003年2月9日 683系新型車両展示 福井駅

## 写真短歌集『ジャパニーズ電車ガール』の紹介

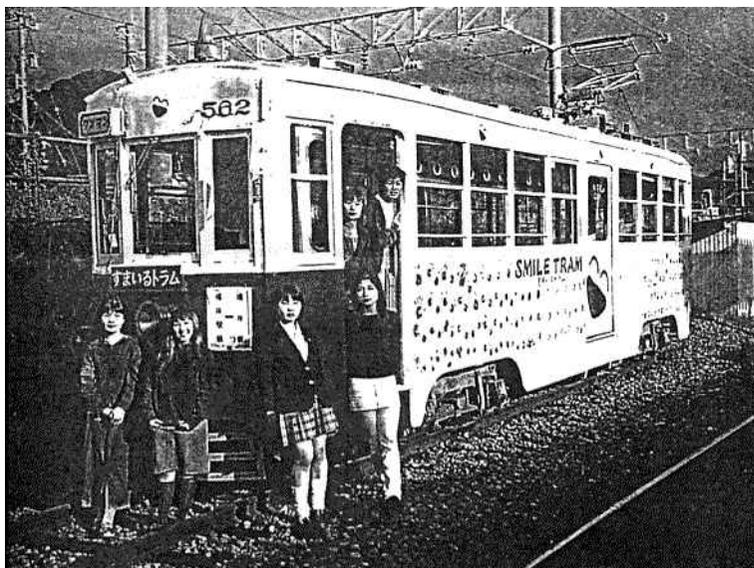
福井市在住の写真家・林照翁さんが『ジャパニーズ 電車 ガール』という写真集を出版しました。福井鉄道全駅と京福電鉄永平寺線全駅で、駅舎や電車をバックに女性を撮影したものです。モデルは全員が沿線に住む小学生・高校生を含む一般女性で、プロのモデルを撮影した写真集とはひと味違う、ほのぼのとした素朴さが漂う素敵な写真集です。また各写真ごとに、これも福井市在住の歌人・谷村はるかさんが短歌を添え、素晴らしい仕上がりになっています。

価格は1,800円で、福井市の紀伊国屋書店や福井鉄道武生新駅などで販売されています。また、林さん（連絡先 070-6250-2138）に直接申し込めば郵送してもらえます。

### 写真短歌集 ジャパニーズ電車ガール

福井鉄道・福武線／京福電鉄・永平寺線

撮影 林 照 翁 短歌 谷村 はるか



## JR 小浜線 3月15日電化開業

### 新型車両 125系電車 試乗会

森家 和治

平成15年3月15日に念願のJR小浜線が電化開業となるが、その一足先の2月23日に行われた新型125系電車の試乗会にJR西日本のご厚意により、鉄道友の会福井支部の会員が招待された。

当日は14:30に敦賀駅のコンコースに集合し、試乗会の記念乗車証を受け取り改札を出て1番ホームへ向かった。すでに125系電車は入線しており、早速撮影にとりかかる。列車はクモハ125-1とクモハ125-6の2両編成だが、単行運転を考慮した両運転台としている。この両運転台付き電車というのは国鉄時代には多数存在したが、JR西日本となってからは初の新造である。また、斬新なシングルアーム式パンタグラフも目を引くポイントである。外観はステンレスのシルバー地に、若狭の海や山をイメージした青緑色のラインが配されている。この塗色は同じく登場する113系改造車にも施される予定で、新しい小浜線のコーポレートカラーとなるようだ。前面や側面のガラスも大きなものが使用されて

いて、大変明るい印象をうける。

車内は223系と同様の1人掛け+2人掛けの転換クロスシートが配され、通路は広い。車椅子スペースや身障者対応トイレが設置され、バリアフリー化が図られている。

14:58敦賀出発、会員諸氏は先頭車に陣取り、運転士気分で前方注視、運転操作のチェックに余念がない。列車は音もなくスッと発車する。加速中も本当に静かであるが、その分線路のジョイント音がよく響く。最高速度の85キロでは結構よく揺れるが、路盤の改良で乗り心地はよくなるだろう。途中駅の停車もブレーキングの振動もなく、インバータ制御のクォーンという音だけで、至って静かである。全体として、223系1000番台のイメージが一番近いかなと思う。

あっという間の1時間、16:02小浜着。折り返しは16:06発のキハ28・58であるが、このうるさいディーゼル音も聞き納めと思うと、寂しさも感じる。(終)



▲ 2003年2月23日 125系新型電車と参加者の皆さん 敦賀駅にて

## いよいよ やってくる! 15.3.15ダイヤ改正

### 小浜線電化開業 記念イベント情報

森家 和治

福井県内で世紀の一大事業である小浜線の電化開業がいよいよ間近に迫り、記念イベントなどの内容が確定してきたので、その一部を紹介します。なかなかこのような記念すべき事業は少ないので、ぜひこの歴史的瞬間を楽しむため、小浜までお出かけください。

#### ① JR 急行「わかさ」復活運転

JR 西日本では、懐かしの急行「わかさ」の一日限りの復活運転を行います。運転日は平成 15 年 3 月 8 日で、京都-敦賀間を一往復します。車両はキハ 28・58 系の 6 両編成で、今回は懐かしい国鉄急行色（鳥取所属車）での運転です。主な駅の通過時刻は、京都発 7：23、東舞鶴 9：59、小浜 10：40、敦賀 12：03 着です。敦賀駅では 13：10～14：40 まで 125 系と並びで車両展示撮影会が行われます。帰路の上りは、敦賀 15：03 発、小浜 16：04、東舞鶴 16：44、京都 20：06 着です。指定席は発売後間もなく売り切れとなるほどの人気だったようです。また、電化記念オレンジカードが小浜、北陸線の主要駅で 3 月 1 日より限定発売となっていますので、早めに入手されたほうがよいかと思います。専用台紙付きの 2 枚 1 組で 2,000 円です。

長編成の国鉄急行色キハ 28・58 はこれが最後の入線になると思われますので、小浜色のキハ 28・58 やクモハ 125 との並びは大変貴重となります。当日はぜひ敦賀の展示会にお越しください。

#### ②小浜駅でのイベント

電化開業当日の 3 月 15 日、10：00 敦賀発、10：18 東舞鶴発の新型電車が小浜駅に到着するのに合わせ、開幕します。（11：00 頃かと思う）盛大な歓迎セレモニー

が行われ、音楽隊などが市文化会館まで市内をパレードします。10：26 には福井発のサンダーバード型車両 3 両編成の臨時列車が小浜に到着します。また、11：09 には、京都発の直通列車「まいづる」が到着しますが、普通列車もあわせるとこれだけ多くの列車をどうやって小浜駅でさばくのか、ちょっと見ものです。

小浜駅舎では、小浜線のパネル展、鉄道グッズの販売、景品が当たるスタンプラリーなどが開催され、親子連れでも十分楽しめます。3 月 16 日は、はまかぜ通りでミニ SL の運転やキャラクターショーも行われます。15、16 日の両日とも小浜駅前には賑やかになりそうなので、ぜひ新型電車でお越しください。

#### ③ JR 特急「まいづる」小浜まで

京都-東舞鶴を結ぶ特急「まいづる」が 3 月 15 日小浜まで延長運転されます。

まいづる 1号	京都	8：58 発
	東舞鶴	10：30 ↓
	小浜	11：09 着
まいづる 4号	小浜	11：38 発
	東舞鶴	12：16 ↓
	京都	13：54 着

列車は 183 系特急車 6 両編成。上記 1 往復は、今後 5 月連休や夏季休暇、年末年始などの多客時には臨時に小浜まで延長運転される予定です。

#### ④鉄道友の会 50 周年記念、全国 JR 乗車リレー

折りしも小浜線電化開業の翌日である 3 月 16 日に全国乗車リレーのタスキを、小浜駅で京都支部より受け継ぐこととなりました。詳細は次ページをご覧ください。京都支部会員との交流会も予定していますので、多数のご参加、伴走をお願いいたします。詳しい日程やご不明な点があれば、事務局までお問い合わせください。（終）

# 鉄道友の会 50 周年記念 全国乗車リレー

## 福井支部日程

3 月 16 日（日） 電化開業翌日 福井支部は小浜～大聖寺間を担当

「鉄道友の会 50 周年記念・全国 JR 乗車リレー」は、昨年 9 月から西ルート（九州）・東ルート（北海道）・四国ルートと全国 3 か所から出発し、全国各地を乗車リレーした後、今年 11 月 23 日の 50 周年式典当日に東京へ到着します。福井支部関係の西ルートは、3 月 1 日現在、京都府内をリレーされています。3 月 16 日は小浜駅で京都支部から引継ぎ、牛ノ谷～大聖寺間の車内で北陸支部に引継ぎます。

福 井 ————— 敦 賀 ————— 小 浜（福井支部はこの列車に乗り小浜駅集合）

7 : 11      8 : 02   8 : 12      9 : 13

京都支部 11 : 18 小浜着（10 : 35 東舞鶴発小浜行の列車に京都支部乗車）

小浜駅ホームで京都支部をお迎えします。到着後、ホームで引継ぎセレモニーを行います。引継ぎセレモニー…田中支部長の挨拶・「たすき」「巨大切符」「横断幕」を京都支部から福井支部へ引継ぎ・埜尻会員出発宣言・125 系新型電車の前で全員で記念撮影をします。できれば小浜駅長にも参加していただく予定です。

小 浜 ————— 敦 賀      敦賀まで京都支部同行

11 : 52      12 : 54

敦賀駅で「小浜線電化開業記念鉄道展」（田中支部長の写真・資料展示）を見学します。見学後、昼食をとりながら京都支部と交流会を行います。

敦 賀 ————— 福 井 ————— 大聖寺

15 : 10      16 : 02   16 : 17      16 : 46

牛ノ谷発車（16 : 41）後、県境付近の車内で北陸支部へ引継ぎをします。

大聖寺 ————— 福井

17 : 07      17 : 35

○ 小浜～敦賀間「正走者」…埜尻唯一さん      ○ 敦賀～大聖寺「正走者」…西口佳志さん

※小浜駅ホームでの引継ぎセレモニーや列車内では、福井支部特製の記念ポストカード（現在製作中）を乗客に配る予定です。

# 事務局だより

いよいよ「鉄道友の会 50 周年記念・全国 JR 乗車リレー」の福井支部担当日が迫ってきました。最初の予定とは少し変更になりましたが、小浜駅で京都支部より引継ぎ、敦賀まで乗車（京都支部も同行）します。敦賀駅前では「小浜線電化開業記念鉄道展」（田中支部長の写真資料を展示予定）を見学したあと昼食をとりながら京都支部との交流会を計画しています。その後、北陸本線に乗り牛ノ谷～大聖寺間の県境付近で北陸支部に引継ぎます。「正走者」（たすきを受け取る責任者）は小浜～敦賀間が埜尻唯一会員、敦賀～大聖寺間が西口佳志会員と決定しました。「伴走者」（応援しながら乗車）として多くの会員（会員以外でも大歓迎）の参加をお待ちしています。ご都合のよい区間だけの乗車でも結構です。賑やかに楽しく、50 周年と電化開業を祝いましょう。日程の詳細は 11 ページをご覧ください。なお、この乗車リレーを 3 月の福井支部例会とします。

## ◎ 故多田氏のご遺族より書籍の寄贈

平成 12 年に亡くなられた多田健治氏（福井支部会員）のご遺族から福井支部へ、数多くの鉄道関係者簿（多田氏が生前購入されたもの）を寄贈していただきました。多田氏の収集された鉄道書籍は外国の貴重な書籍をはじめ超豪華本も多く、鉄道図書館ができるほどの莫大な量です。ご遺族は、福井支部の皆様にも末永く大切に使用していただきたいということで寄贈されました。5 月の総会（5 月 11 日）の時に展示いたします。多田氏を偲んで大切に使用したいという方にお分けいたします。

## ◎ 1 月・2 月の試乗会に関して

去る 1 月 27 日に新型特急「しらさぎ」・2 月 23 日に小浜線 125 系電車の試乗会が行われました。小浜線 125 系電車の試乗会は今年度の会費を納入された福井支部会員全員に連絡させていただきました。しかし、新型「しらさぎ」の試乗会は、乗車希望者名簿を緊急に提出する必要があったため、1 月 12 日の新年会に出席された会員だけに限らせていただきました。全会員に連絡できずたいへん申し訳ございませんでした。

《終着駅》

いよいよ平成 15 年 3 月 15 日ダイヤ改正（サーイコー）がやってきました。北陸線の名古屋米原特急が新型化されると、はくたか、サンダーバード、しらさぎ、加越の新型特急ネットワークが構築されることとなります。

小浜線の電化も完成し、新型電車は北陸線の普通列車よりも新鮮、快適なものでうらやましい限りです。

小さな福井県ですが、鉄道の話題は何かと豊富で、当「わだち」もネタがたくさんあるのはうれしい限りです。

敦賀第二機関区で大切に保存されていた ED 70 電気機関車が、長浜の旧長浜駅へ移動し保存されます。新しい場所で大切に保存されるようですが、一番ゆかりのある敦賀を去るのはちよつと残念です。（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