



わ だ ち

No. 130

wa da chi

平成22年5月号



(2010年3月13日 えちぜん鉄道 三国港駅 撮影 森家治)

えちぜん鉄道、懐かしの三国港駅復元!

えちぜん鉄道では、三国港駅の改修落成を記念し、3月13日に記念イベントが盛大に開催され、多くの人でにぎわいました。

福井支部 ホームページアドレス

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

敦賀駅の謎

初代駅と第2代駅について

田 中 完 一

「わだち」113号の拙文「敦賀駅の変遷」で明治15年の敦賀駅の開業から現代までの動きについて述べてきたが、最近、初代敦賀駅と第2代駅について新たな問題提起がなされた。東京大学大学院院生田中佑樹氏の「明治初期の鉄道政策と駅舎建築」の修士論文に詳しい。その概要は、「従来、気比神宮脇の初代敦賀駅と言われてきた写真1-1（山田快盛堂旧蔵）は、明治30



写真1-1 (写真集：国鉄・敦賀より)

年に焼失した後、明治31年か32年に同所に建てられた第2代敦賀駅であろう。明治30年代に建てられた、全国の鉄道駅の建築様式に則って再建されたものだ。明治5年の新橋-横浜間の開通に始まり、同20年代までに建てられた我が国の明治初期の鉄道駅は始発駅や重要な駅以外の中間駅は、ホームと小さな小屋のような建物が建てられていたに過ぎない」という。

そこで、写真1-1の建物が第2代敦賀駅か否かを確かめるべく調査を始めた。かつて鉄道友の会の会員であった元福井新聞記者・故島津徹史氏が「北陸線虎姫駅は敦賀駅を移築したものである」と言っていたことを思い出した。彼は、昭和57年11月に「汽笛百年 福井



写真2-1 姉川地震で倒壊した虎姫駅の惨状

鉄道史」を著したが、その書の内容を確認すると「災害では明治42年滋賀県姉川流域でマグニチュード6.9の地震があり死者41人、家屋倒壊千戸を出した姉川地震が鉄道施設大被害の第1号。明治35年開業したばかりの虎姫（当時大寺）の駅舎が倒れた。たまたま旧敦賀駅の本屋を建て替えたので、旧駅をそのまま虎姫駅に間に合わせた。以下略」とある。明治42年8月14日に発生した地震である。

この書の著作の時点で島津氏の敦賀駅についての認識では、初代敦賀駅が明治 30 年 9 月に焼失したことは知らない。また、気比神宮脇にあった敦賀駅が現在地に移転したのが、明治 43 年 6 月 1 日であったという、当時の大方の認識と同じである。敦賀駅の間違いの資料に基づいて取材しているからやむを得ないのだが、実際は明治 42 年 6 月 1 日であった。それ故「たまたま旧敦賀駅の本屋を建て替えたので」という表現には若干の無理がある。



写真2-2 虎姫駅付近の状景
(写真 2-1・2 福井智英氏提供)

それはそれとして、核心の虎姫駅は敦賀駅を移築したものだという島津氏の記事に従って虎姫駅へ出掛けて調査を開始した。しかし、残念なことに虎姫駅は、平成 18 年 10 月の北陸本線長浜敦賀間の直流化の際に駅舎を一新してしまっている。駅に旧の駅の写真や資料がないか尋ねるが、民間委託駅であり、何も無いと言う。そこで、虎姫図書館や虎姫公民館を訪ねて手掛かりを求めた。図書館には、「まちの広報誌 とらひめ」の 2006 年 8 月号の「きらり とらひめ 文化遺産 第 30 回」が保存してあった。その内容は、水上勉作「停車場有情（昭和 55 年初版）」の「北陸本線高月・虎姫駅・伊吹山のふもとで」の簡単な紹介とともに虎姫駅の歴史にも触れている。「明治 35 年（1902）5 月、現在の場所に開設されました。（中略）その後、明治 42 年に起こった姉川地震で駅舎が倒壊し、同じ時期に建て替えられた敦賀駅の旧舎を移築し、虎姫駅として使われたそうです。」との記述がある。公民館へ行くと詳しい担当者が、平成 22 年 1 月 1 日に長浜市と虎姫町や木之本町などとの合併に伴い、長浜市文化財保護センターへ転勤となったという。同センターへ出向き、虎姫町閉町記念誌の作成を担当していた福井智英さんを紹介してもらった。福井さんから資料や写真の提供をいただいた。

その資料のうち「まちの広報誌 とらひめ」の 2005 年 1 月号の「きらり とらひめ 文化遺産 第 11 回」は、「鉄道開通と虎姫駅」について紹介しているが、前述の同誌 2006 年 8 月号の前提となるものであるから当然同じ記述である。

ところが、同誌の 2002 年 8 月号の特集「虎姫駅 100 周年」では、「虎姫駅の駅舎は、金ヶ崎駅（現在の敦賀港駅）舎を移築したものとされています。資料には残っていませんが、虎姫駅助役として 3 ～ 4 か月就任していた大野さんによると、『虎姫駅に赴任した際、虎姫の駅舎は営業規模から考えると大きすぎると感じ、駅員に聞いてみたところ、金ヶ崎駅を移築したためである

ことを知った。高月駅などに比べても待合室など造りが大きくなっており、中間駅くらいの規模である。』とのこと。また、虎姫駅の屋根は、当初瓦葺でしたが、昭和 56 年の豪雪で瓦が落ち、トタンの屋根に変えられたということです。」とある。そして、同誌には姉川地震による虎姫駅の倒壊した惨状や昭和 35 年頃のホームから写した駅舎、トタン葺屋根の駅舎などの写真を掲載している。

また、昭和 35 年頃の正面側から写した虎姫駅の写真も提示された。



写真2-3 ホームから見た虎姫駅
(虎姫駅 100 周年)



写真2-4 昭和35年頃の虎姫駅 (写真 2-4・5 福井智英氏提供) 写真2-5昭和35年頃の虎姫駅正面

こうした記録から虎姫駅は、明治 42 年 8 月の姉川地震の後に敦賀側の駅舎を移築したものである。そこで、敦賀側と虎姫側の写真や資料から検証することになる。課題は

- 1 写真 1-1 が 2 代目の敦賀駅という指摘は正しいか。
- 2 写真 1-1 が 2 代目敦賀駅と仮定して虎姫駅の写真 2-3・2-4・2-5 との対比である。
- 3 虎姫駅は、金ヶ崎駅か敦賀駅のどちらを移築したもののか。

話の順序として、3 番から記述することにする。

敦賀駅と金ヶ崎駅の歴史について簡単に触れると、初代敦賀駅は気比神宮南西脇に、金ヶ崎駅は金前寺前にそれぞれ明治 15 年 3 月 10 日に開業する。明治 29 年 7 月 15 日に敦賀から福井へ、翌年 30 年 9 月 20 日には小松まで延長される。小松への延伸と同時に 客車列車は敦賀 金ヶ崎間の運行を止め、金ヶ崎駅では貨物の取り扱いが継続される。同年 9 月に敦賀駅が焼失し、翌 31

年度予備費で 31 年か 32 年の早期に第 2 代敦賀駅が気比神宮脇に再建される(資料 1-1)。明治 42 年 6 月 1 日に現在地に第 3 代敦賀駅が移転する(写真 3)。明治 45 年 6 月からの欧亜国際連絡列車の運転と敦賀港の整備のために金ヶ崎駅へのルートが天筒山麓へ移った。さらに、大正 2 年 11 月に鉄道栈橋に第 2 代の金ヶ崎駅が新築される。

以上の敦賀駅、金ヶ崎駅の歴史的経過から、明治 42 年 8 月 14 日の姉川地震で倒壊した虎姫駅の再建に当たっては、その 2 月半前の 6 月 1 日に不要となった気比神宮脇にあった第 2 代敦賀駅を移築したことになる。初代の金ヶ崎駅が不要になるのは大正に入って鉄道栈橋に第 2 代駅が出来て以後のことである。

次に、課題 2 の検証に当たろう。

まず、共通部分は、共に木造平屋建の平入りであり、下見板は横板張りである。また屋根は瓦葺である。ところが、屋根の形は全く違っている。写真 1-1 では、屋根が 2 段に見え、さらに明かり取りの

ようなドーマー窓がある。写真 2-4 では一様な単純な屋根である。向かって左に妻入りの建物を張り出している。玄関については妻入り型の屋根であるが、写真 1-1 では装飾が施してある。それに対して写真 2-4 は単純な形である。窓は、写真 1 では細長く、窓と窓の間は側壁となっている。写真 2-4 では、玄関の両脇に大きな窓があり、端に壁面が作られている。建物の大きさは、写真 1-1 では、玄関から左側しか写っていないが、間口推定 8 ~ 9 間であろう。写真 2-4 は、左側の張り出しの建物で分かりにくいですが、屋根から推定して間口 10 間以上ではないか。なお、写真 2-3 はホーム側ではあるが、単純な屋根とホームを覆う庇が長く伸びている様子が窺える。

単純な比較であるが、写真 1-1 と写真 2-4 は異質なものではないだろうか。震災復興を急がなければならない状況で、写真 1-1 の方が小さいと推定され、しかも複雑な構造の建築物の移築は考えにくい。



資料1-1 初代敦賀駅焼失と再建
(旧鉄道省文書)



写真3 第3代敦賀駅 (吉川侃利氏提供)

以上のことから、写真 1-1 は、明治 31 年か 32 年に再建された第 2 代敦賀駅でないことになる。すると、写真 1-1 は、初代敦賀駅でも第 2 代駅でもないとなると、一体何の建物か。

ずばり、明治 37 年 5 月に新築された敦賀税関支署の建物である。大正 4 年(1915)

出版の敦賀郡誌に前面広場に立つ落葉した樹木とともに写真が掲載されている(写真 4-1)。

平成 21 年暮れに日本海地誌研究会会長の井上脩氏に、敦賀の古い絵はがきの鈴置コレクションの写しを見せてもらった。その中の写真 4-2、4-3 の 2 枚が敦賀税関支署である。

写真 4-2、4-3 は新築間もないものであろう。特に、4-2 は前庭の樹木が若木である。これらの樹木が成長して写真 4-1 に見るように大きくなったもので、写真 1-1 に見える右側の樹木も同じであろう。

写真 1-1 は玄関から右側が大きな木と人力車や人に、左側の下部は人々に隠れてははっきりしない部分があるが、詳細に比較検討すると、敦賀税関支署の建物である。

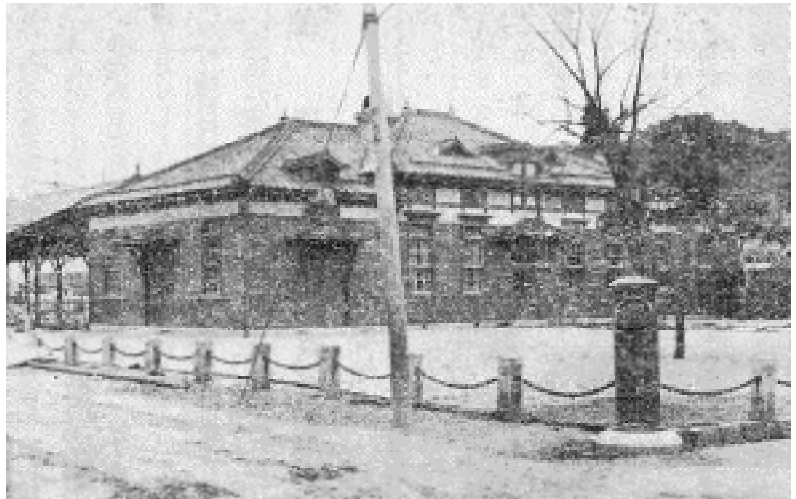


写真4-1 敦賀郡誌掲載の敦賀税関支所



写真4-2 新築間もない頃の敦賀税関支署



写真4-3 新築間もない頃の敦賀税関支署
(写真 4-2・3 共 鈴置コレクション・井上脩氏提供)

写真 1-1 を拡大して見るとよりはっきりする。(写真 1-2)

ドーマー窓を持つ屋根の構造といい、前面の玄関の造り、特に屋根、細長い窓、左側の屋根を持つ出入口を見れば明らかである。

写真 1-1 は、明治末から大正初期に写されたものと推察される。敦賀税関支署で行われた要人が軍関係者の歓送迎か、それともイベントか。



写真1-2

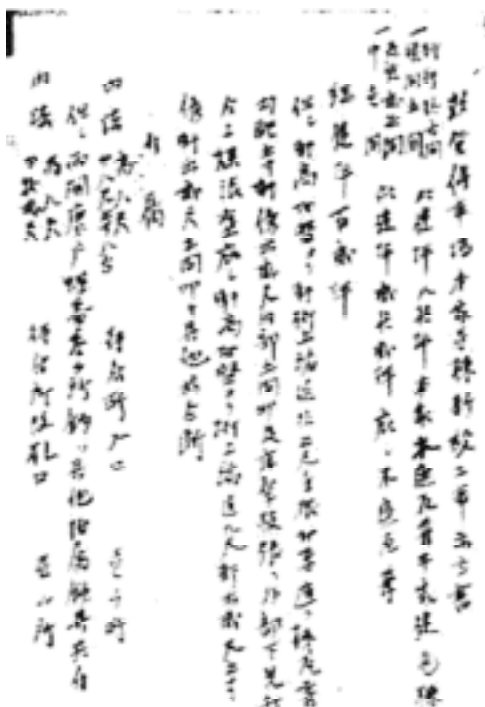
写真1-1の部分拡大

以上のことから、初代敦賀駅はどのようなものであったのか、また、虎姫駅へ移された第 2 代の敦賀駅はどのようなものであったのか、新たな課題が生まれた。

第 2 代駅については、「わだち」113 号の「敦賀駅の変遷」の拙文に示したが、明治 30 年 9 月の焼失後、翌 31 年か 32 年に気比神宮脇に再建された。その構造は、再建に当たっての示方書(資料 1-2)によれば、本家は、桁行(横)16 間・奥行 5 間の建坪 80 坪の木造瓦葺平屋建である。庇は、横 22 間・縦 1 間の建坪 22 坪の木造瓦葺である。総面積 102 坪である。

虎姫駅は、再建された 2 代目敦賀駅を移築したのである。前述の虎姫駅助役の大野氏の「高月駅などに比べても待合室など造りが大きくなっており、中間駅くらいの規模である。」との弁を裏付けるものとなる。

ところで、2 代目敦賀駅の写真であるが、幸いにして日本海地誌研究会の平成 20 年度「会報」の井上脩氏の「敦賀を中心とした鉄道小史」に関連しての写真(写真 5-1)が掲載されている。井上氏は、この写真を明治 15 年 3 月 10 日に開業した初代敦賀駅として紹介しているが、これこそ第 2 代敦賀駅である。



資料1-2 第2代駅建築の示方書
(旧鉄道省文書)



写真5-1 敦賀停車場付近
(日本海地誌研究会平成20年度会報より)

この写真は私製絵はがきであるが、気比神宮方から南の敦賀駅構内を写したもので、駅舎が右手奥に見える。拡大して見ると、木造瓦葺平屋建で、幅1間程度の庇が周りに付けられている。駅舎の大きさは縦(奥行き)は5間程度と推定されるが、横(間口)は、写真からは分からない。駅舎の南側と線路を挟んだ左側にも木造瓦葺平

屋建の建物が見える。

ところで、この写真5-1を第2代駅と推定するのは、絵はがきの発行年代の問題である。私製葉書が認可されるのは、明治33年(1900)10月1日である。地方に普及するのはそれからしばらくの間が要したであろう。私

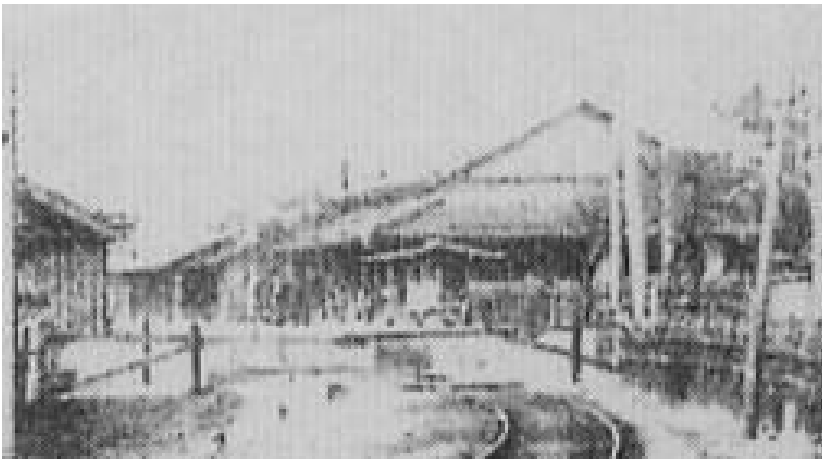


写真5-2 写真5-1の拡大

製絵はがきのブームが到来するのは、日露戦争(明治37~38年)の勃発により日本と戦地の大陸間を結ぶ通信手段として、絵はがきの需要が爆発的に増大したことを契機とした。

この写真5-1の絵葉書の宛名面には、下部に通信文を書くことが出来るスペースとして1/4を確保した仕切線が入っている。この宛名面の通信文仕切線は、私製葉書制度の発足当初は無かったが、明治40年3月28日~大正7年2月末日までは下部1/4にあり、大正7年3月1日からは1/2になったのである。

いま1つ、この絵葉書の内容から年代推定を可能にすることは、絵葉書の左の木々の前に電灯が立っている。敦賀に電灯が供給されるのは、明治40年3月7日のことである。

さらに、この葉書は実郵便として使用され、明治40年7月31日の消印がある。

これらのことから、写真5-1の絵葉書の製作・発行は、明治40年3月~7月と推定され、そこに写る敦賀駅は、明治40年の上半期の様子と推定され、明治30年の焼失後に気比神宮南西脇に再建された第2代敦賀駅となる。これが、後に虎姫駅へ移築されたのである。

初代敦賀駅については、今のところ残念ながらその大きさや構造などについて知る手掛かりはない。

この文を、記すに当たって、日本海地誌研究会の井上脩氏、絵葉書コレクター鈴置善郎氏、長浜市文化財センターの福井智英氏に数々のお世話になった。また、敦賀駅の写真について改めて検証できたのは、田中佑樹氏による鋭い指摘が契機となったものであり、感謝を申し上げたい。

参考文献

1. 「敦賀駅の変遷」 田中完一「わだち」113号平成19年7月 鉄道友の会福井支部
2. 「明治初期の鉄道政策と駅舎建築」平成22年(2010)田中佑樹 東京大学大学院修士論文
3. 「汽笛百年 福井鉄道史」島津徹史 昭和57年(1982)11月
4. 「きらり とらひめ 文化遺産 第30回 虎姫駅」 まちの広報誌とらひめ 2006年8月号
5. 「きらり とらひめ 文化遺産 第11回 『鉄道開通と虎姫駅』」まちの広報誌とらひめ 2005年1月号
6. 「虎姫駅100周年」 まちの広報誌とらひめ 2002年8月号特集
7. 「敦賀郡誌」 大正4年(1915) 昭和47年名著出版復刻版
8. 「敦賀を中心とした鉄道小史」 井上脩 平成20年度日本海地誌研究会会報

電車モーターを設計していたころ

～ 昭和40年代の製造現場から ～ (7)

渡邊 誠

【10】381系特急型直流電車用 MT58

第1回で述べた591系振り子式試作車が、昭和48(1973)年7月ダイヤ改正を前に中央西線“しなの”として量産されることとなった。

(1) 381系特急車とは 国鉄では新幹線博多開業を前に全国新幹線網の計画も進む中、新幹線網から外れた在来線の高速化も図っていた。そのために軌道を強化するとともに、曲線区間での制限速度を上げるために軌道にかかる横圧を軽減し、遠心力による乗り心地の不快さを改善するため、曲線走行中その速度に応じて車体を傾斜させる振り子電車が開発された。

名古屋-長野間で曲線通過速度を20km/h向上させ、到達時間を3時間58分から3時間20分に下げ、表定速度を181系気動車の64km/hから76km/hに上げることができた。

第1次車向けに東洋電機で製作したのは、MT58型主電動機、駆動装置、CS43型主制御器、IC58A型誘導分流器、PS16I型パンタグラフなどであった。

(2) 標準外の主電動機 国鉄では徹底した標準化が特長であり、電車用主電動機MT54は昭和37年より平成2年にいたる28年間にもわたって製作され続けたが、標準外と言えるものもいくつかあった。その一つは低速回転に徹した103系用のMT55であり、クモユ141など1M車用端子電圧750VのMT57であった。

新系列車381系も常用最高速度としては183系や485・583系と同じ120km/hであり、MT54で走れないわけでは決していない。しかしながら振り子車であることから重心を下げる必要が生じ、エアコンが床下に設置されることとなった。必然的にもともと床下をすみかとしている電気機器の小型軽量化が要請されることになる。

電動機は一般に回転速度が速いほど外径は小さくなるという特色がある。逆に遅いものは大きいわけで、MT55は車輪径860mmの台車では装架できず、103系は910mmの特殊車輪で台車の軸



図-12 完成試験中のMT58 昭和48年
車体に模した風洞が取り付けられている

距も2,100mmから2,300mmに拡大されている。

このMT58の定格出力は120kWでMT54と同じだが、MT54の800kgから600kg台への大幅軽量化を第一主眼にして、定格回転数を1,630rpmから2,100rpmに上げたため、定格トルクは逆に74kg-mから57kg-mへ下がった。この結果640kgと計算されたが、このままで

電車用主電動機主要諸元比較

	MT58	MT54	MT55	MT46
1時間定格出力 kW	120	120	110	100
端子電圧 V	375	375	375	375
電流 A	360	360	330	300
定格回転数 rpm (%F)	2,130 (90)	1,630 (100)	1,350 (85)	1860 (70)
最弱界磁率 %	40	40	35	40
重量 kg	640	800	920	700

は起動加速度が保てなくなるので、歯車比を急行型並みの19:80=4.21として特急車運用をこなすこととなった。

低速回転のMT55とは真逆の特殊仕様品が誕生したいきさつである。

(3) 設計会議 試作591系用MT58Xからの縁で、原設計は三菱とされた。

新性能化以降の主電動機の内設計は、MT46と57が東洋、MT52(機関車用標準)が東芝、MT54と55が日立、MT56(EF66)とMT200(新幹線)が三菱といった分担であった。

昭和44年に車両設計事務所(車設)は丸の内の国鉄本館から南新宿(現・JR東本社の地)へ引っ越したが、設計会議はこれまでどおり、東京駅近辺にある各社で開かれていたことは第1回で述べたが、このころには車設で開かれるようになっていた。メーカーで開かれるときと違ってお茶も弁当も出ない。あるとき車設の人から「東洋さん、うまいうどん屋がある。食べに行かないか。」と誘われ、付いていった先はなんと甲州街道のガード下に軒を連ねるバラック小屋。戦後まもなく建てられたような店構えとは裏腹にサラリーマンが行列し、出された手打ちうどんの味は天下一品。40年近く経つ今もあの味を超えるうどんに出会ったことがない。会議の内容など全く覚えていなくても、食い物の思い出だけは忘れられないものだ。

(4) すぐに設計変更 昭和48年に1次車を送り出した後すぐに見直しが図られ、昭和49年12月落成車からMT58Aと型式が一つ進んだ。大きな変更点はリード線直出しから端子箱方式になったことで、これにより重量は680kgとなった。図-12に端子箱になってからの写真を示す。

(5) MT58その後 高速回転を主眼に設計されただけあって昭和60(1985)年11月26日、試験のためだけに入線した湖西線で179.5km/hを記録し、これが現在に至るまで在来線の最高速度記録となっている。

あくまでも標準外品なので、381系以外の車種に搭載された例は、183系での試験要素的なものを除いてない。 以下次号

▶▶▶ コラム ◀◀◀

北陸周遊券

このころ帰省に重宝したのが北陸周遊券だった。おおむね能登を除く敦賀-糸魚川間何度でも乗り降り自由、行き帰りも米原経由のみならず、上越線長岡経由、信越線長野経由、中央東・大系線、東海道・高山線、東名高速線から選択できた。福井-東京間片道乗車券が2,230円(49年10月から2,810円)の時代に、急行自由席に乗れて往復3,600円(同4,800円)は破格の値段で、薄給の身にはありがたかった。

この時代は在来線もまだまだ元気で、急行“越前”が福井まで直通していたが、旧型客車で冬季はすきま風がとて冷たかった。それでも座席車での辛抱がほとんどだったが、東京へ戻る際に翌朝そのまま出勤するときに限って寝台券を買った。1,400円(同1,700円)だった。



図-13 北陸周遊券の表紙 80×146mm 昭和49年

新宿から165系“アルプス”で早朝に信濃大町着、黒四ダムまでトロリーバス(これは別料金)で往復した後、大町へ戻って糸魚川へ、糸魚川からは季節延長の471系“立山”でというルートは情緒があった。大系線の車中では車掌が紅葉に染まった沿線をガイドしてくれた。のどかな自然は戦前派国電が余生を過ごすのに最適な環境にも思えた。

岐阜から高山線に入り、高山-白鳥-大野間バス乗り継ぎ(これも別料金)などという遠回りを楽しんだこともあった。

分割民営化という大きな試練の下に、種々のサービスが皆やそれたのはやむを得ないことだが、現在の「北陸フリーきっぷ」は、価格、フリー区間の範囲、往復ルートのいずれもが、北陸周遊券の比ではない。鉄道復権のためにも、このような魅力ある切符を今一度企画してほしいものだ。

福井鉄道 新駅開業・ダイヤ改正

岸本 雅行

3月25日、福井鉄道福武線に新駅「スポーツ公園駅」(越前市家久町)が開業しました。スポーツ公園駅は西武生駅(3月25日から北府駅)と家久駅の間に位置し、越前市のスポーツ公園に近い新興住宅地の中にあります。当日は「スポーツ公園駅」で、西川福井県知事などの来賓が多数出席して開業記念式典が盛大に行われました。新駅開業に合わせ、5つの駅・停留所の名称が次のように変更になりました。

- | | |
|---------|---------|
| < 旧駅名 > | < 新駅名 > |
| 武生新 | 越前武生 |
| 西武生 | 北府(きたご) |
| 上鯖江 | サンドーム西 |
| 福井新 | 赤十字前 |
| 裁判所前 | 仁愛女子高校 |

また、ダイヤ改正も行われ、昨年10月から毎週金曜日に試験運行していた田原町発の終電が平日は毎日運行されるなど、かなり改善されました。ダイヤ改正の主な点は次の通りです。

- 田原町 22：51 発(越前武生 23：49 着)の終電を平日毎日運行
- 越前武生 6：59 発の田原町行急行(平日運行)を増発
- 昼間時の越前武生～田原町間の普通を、すべて福井駅前経由に変更
- ベル前に、すべての急行が停車

下は3月25日改正の時刻表の下り(福井方面行)の一部ですが、越前武生発は6時台が5本(平日)、7時台が6本(平日)と、地方私鉄のダイヤとしては、かなり充実したものとなっています。この積極的な経営姿勢が乗客増に繋がることを祈っています。

駅名		普通		急行		快速		特急		準急		通勤		臨時		その他											
		行	止	行	止	行	止	行	止	行	止	行	止	行	止	行	止										
越前武生	6:13	6:25	6:43	6:54	6:59	7:04	7:15	7:24	7:32	7:39	7:51	8:10	8:27	8:40	8:57	9:18	9:38	9:55	10:19	10:39	10:50	11:00	11:10	11:21	11:30	11:41	11:50
北府	6:15	6:26	6:45	6:56	7:02	7:08	7:17	7:25	7:33	7:40	7:52	8:11	8:28	8:41	8:58	9:19	9:39	9:56	10:20	10:40	10:51	11:01	11:11	11:21	11:31	11:42	11:51
サンドーム西	6:17	6:47	6:57	7:02	7:08	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:54	8:13	8:30	8:43	9:00	9:21	9:41	9:58	10:11	10:21	10:31	10:41	10:51	11:01	11:11	11:21	11:31
家久	6:19	6:29	6:46	6:59	7:04	7:10	7:17	7:24	7:31	7:38	7:50	8:09	8:26	8:39	8:56	9:17	9:37	9:54	10:07	10:17	10:27	10:37	10:47	10:57	11:07	11:17	11:27
サンドーム西	6:21	6:51	7:01	7:06	7:12	7:18	7:25	7:32	7:39	7:46	7:58	8:17	8:34	8:47	9:04	9:25	9:45	10:02	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05	11:15	11:25	11:35
西鯖江	6:24	6:34	6:52	7:03	7:08	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:54	8:13	8:30	8:43	9:00	9:21	9:41	9:58	10:11	10:21	10:31	10:41	10:51	11:01	11:11	11:21	11:31
西山公園	6:25	6:55	7:05	7:10	7:16	7:22	7:29	7:36	7:43	7:50	8:02	8:21	8:38	8:51	9:08	9:29	9:49	10:06	10:19	10:29	10:39	10:49	10:59	11:09	11:19	11:29	11:39
水原	6:27	6:37	6:57	7:07	7:11	7:16	7:23	7:30	7:37	7:44	7:56	8:15	8:32	8:45	9:02	9:23	9:43	10:00	10:13	10:23	10:33	10:43	10:53	11:03	11:13	11:23	11:33
神前	6:30	6:39	7:00	7:09	7:14	7:20	7:27	7:34	7:41	7:48	8:00	8:19	8:36	8:49	9:06	9:27	9:47	10:04	10:17	10:27	10:37	10:47	10:57	11:07	11:17	11:27	11:37
西鯖江	6:32	6:52	7:02	7:07	7:13	7:19	7:26	7:33	7:40	7:47	8:00	8:19	8:36	8:49	9:06	9:27	9:47	10:04	10:17	10:27	10:37	10:47	10:57	11:07	11:17	11:27	11:37
三十八社	6:34	6:54	7:04	7:09	7:15	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	8:02	8:21	8:38	8:51	9:08	9:29	9:49	10:06	10:19	10:29	10:39	10:49	10:59	11:09	11:19	11:29	11:39
水原	6:36	6:47	6:57	7:02	7:08	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:54	8:13	8:30	8:43	9:00	9:21	9:41	9:58	10:11	10:21	10:31	10:41	10:51	11:01	11:11	11:21	11:31
赤十字前	6:38	6:58	7:08	7:13	7:19	7:25	7:32	7:39	7:46	7:53	8:06	8:25	8:42	8:55	9:12	9:33	9:53	10:10	10:23	10:33	10:43	10:53	11:03	11:13	11:23	11:33	11:43
仁愛女子高校	6:42	6:52	7:02	7:07	7:13	7:19	7:26	7:33	7:40	7:47	8:00	8:19	8:36	8:49	9:06	9:27	9:47	10:04	10:17	10:27	10:37	10:47	10:57	11:07	11:17	11:27	11:37
福井駅前	6:44	6:54	7:04	7:09	7:15	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	8:02	8:21	8:38	8:51	9:08	9:29	9:49	10:06	10:19	10:29	10:39	10:49	10:59	11:09	11:19	11:29	11:39
越前武生	6:45	6:55	7:05	7:10	7:16	7:22	7:29	7:36	7:43	7:50	8:02	8:21	8:38	8:51	9:08	9:29	9:49	10:06	10:19	10:29	10:39	10:49	10:59	11:09	11:19	11:29	11:39
赤十字前	6:47	6:57	7:07	7:12	7:18	7:24	7:31	7:38	7:45	7:52	8:04	8:23	8:40	8:53	9:10	9:31	9:51	10:08	10:21	10:31	10:41	10:51	11:01	11:11	11:21	11:31	11:41
西鯖江	6:54	6:57	7:04	7:09	7:15	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	8:02	8:21	8:38	8:51	9:08	9:29	9:49	10:06	10:19	10:29	10:39	10:49	10:59	11:09	11:19	11:29	11:39
福井駅前	6:55	7:01	7:08	7:13	7:19	7:25	7:32	7:39	7:46	7:53	8:06	8:25	8:42	8:55	9:12	9:33	9:53	10:10	10:23	10:33	10:43	10:53	11:03	11:13	11:23	11:33	11:43
越前武生	6:56	7:06	7:16	7:21	7:27	7:33	7:40	7:47	7:54	8:01	8:14	8:33	8:50	9:03	9:20	9:41	10:01	10:18	10:31	10:41	10:51	11:01	11:11	11:21	11:31	11:41	11:51
田原町	6:58	7:08	7:18	7:23	7:29	7:35	7:42	7:49	7:56	8:03	8:16	8:35	8:52	9:05	9:22	9:43	10:03	10:20	10:33	10:43	10:53	11:03	11:13	11:23	11:33	11:43	11:53



スポーツ公園駅を発車する電車 (3月27日撮影)



スポーツ公園駅前の無料駐車場 [13台駐車可能] (3月27日撮影)

№ 00705

福井鉄道 スポーツ公園駅開業記念乗車券 1日フリー

スポーツ公園駅舎の一部には、地元の越前和紙と間伐材を使用しています。

大人500円 (電車全区間乗車出来ます)

発行駅 **越前武生** 有効期限 **平成22年3月25・26日**
(使用日: 当日限り有効)

発行年月日
 越前武生
 22.3.25
 発行

福井鉄道株式会社

スポーツ公園駅開業記念乗車券

えちぜん鉄道 三国港駅改修記念イベント！

森家 和治

えちぜん鉄道では、三国芦原線の終着駅である三国港駅の駅舎を改築し、3月13日に完成記念のイベントを実施した。同駅は、明治44年に国鉄三国線の駅として開業し、その後京福電鉄が国鉄三国線廃止に伴い用地を購入し、東尋坊へと通じていた線路をルート変更して昭和19年10月に再開した。その後、えちぜん鉄道へ引き継がれ、現在に至る。

木造の駅舎は、永く親しまれてきたが、老朽化が激しくなったため、昨年末から工事が始まり、なるべく当時の材料を再利用してあまり雰囲気を変えない、新築というより復元工事といった感じであった。従来、乗務員の宿泊所があったのだが、このたび三芦線ミニ資料館とともに別棟が新築された。ガス灯風の電灯や、レトロチックな駅舎は港町の雰囲気がよく似合い、これからも永く愛されることを願う。

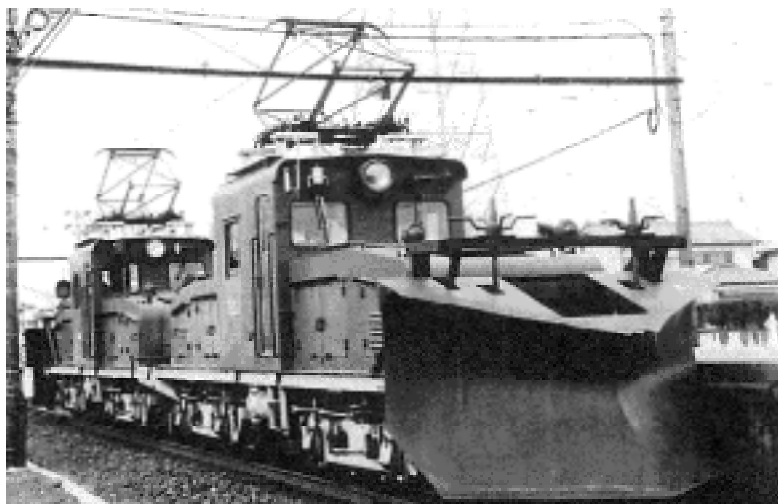
当日のイベントは、ご当地グルメの物産市、魚市場でのかに祭り、ステージ（駅舎前）での太鼓や地元高校の吹奏楽の演奏などで、多くの家族連れなどで賑わった。ほかに鉄道関係では、ラッセル車の展示（ML521、保線モーターカー）があり、三芦線の列車は2連で運転され、つりかけモーターの2101形にヘッドマークが取り付けられた。また、イベント終了の3時過ぎ、ML521が日中に福井口まで回送され、三芦線を走行する姿を見ることができた。



三国港駅
記念列車 2103 形

右手の駅舎前で
イベント開催中

平成 22 年 3 月 13 日



本荘駅
ML521 回送

平成 22 年 3 月 13 日

福井県内の鉄道関連ニュース(3・4月)

福井新聞掲載記事より

- 3月 2日 『えち鉄・福鉄相互乗り入れ 夏までに事業案』
定例県会は1日、本会議を再開。えちぜん鉄道三国芦原線と福井鉄道福武線の相互乗り入れ構想について、理事者は夏ごろまでに事業案をまとめる方針を明らかにした。
- 3月 4日 『福武線利用促進へ 福鉄に9項目提言 沿線3市サポート協』
福井鉄道福武線の沿線3市の住民支援団体で構成する「福井鉄道福武線サポート団体等協議会」は3日、越前市の同鉄道本社を訪れ、電車の安全運行 やサービス向上など利用者の要望をまとめた初の提言書を提出した。
- 3月 7日 『えち鉄、体験イベント 児童が運転 電車「出発」』
えちぜん鉄道は6日、小中学生が電車の運転を体験できるイベントを、福井市松本上町の同社車両基地で開いた。県内の児童 14人が運転席でブレーキやアクセルの役割を果たす「マスターコントローラー」を操作し、基地内の線路 40メートルを往復して運転士気分を満喫した。
- 3月10日 『越美北線 50周年 ラッピング列車計画』
福井市と大野市を結ぶ JR 越美北線が今年 12月に開業 50周年を迎えることを記念し、大野市公共交通活性化協議会は8月から、外観を装飾した「ラッピング列車」を走らせる。
- 3月12日 『大正ロマン薫る駅舎 えち鉄三国港駅 改修終わる』
坂井市が進めていた同市三国町のえちぜん鉄道「三国港駅」の改修工事が終了し、大正ロマン風の駅舎に生まれ変わった。13日には落成記念イベントが行われる。
『福井鉄道福武線 スポーツ公園駅開業』
- 3月26日 福井鉄道福武線の新駅「スポーツ公園駅」が25日、越前市家久町に開業し、記念式典が同駅で行われた。2009年2月に国から認定を受け、10年間で進める福武線再建計画の事業の一つで、県や沿線3市の関係者、住民らが同線では13年ぶりとなる新駅開業を祝った。
- 4月 2日 『いよいよ着工 敦賀駅周辺整備』
JR 敦賀駅と周辺の整備事業が、本年度から本格的に動き出す。新幹線延伸問題で遅れたバリアフリー化に伴う駅舎改築に向けては、仮駅舎の建設が4月下旬に始まり、いよいよ槌音が響く。
- 4月14日 『白い犬 名誉駅長に 福鉄北府駅 CM撮影が縁』
福井鉄道は、越前市の北府駅が携帯電話会社のテレビコマーシャル(CM)の舞台になった縁で、CMでお父さん役を務める白い犬のぬいぐるみを同駅の名誉駅長に委嘱した。
- 4月29日 『福武線乗客2%増 164万 再建開始 09年度 目標に届かず』
福井鉄道は28日、福武線の2009年度乗客数が163万9504人となり、前年度に比べ3万3704人(2.1%)増えたとの利用状況をまとめた。景気低迷の中で健闘したが、165万3千人の目標には届かなかった。

事務局だより

福井支部総会のご案内 5月9日(日)13時～15時

福井駅東口『アオッサ』7階 707号室

福井支部の平成22年度総会を上記のように開催いたします。多数ご参加くださいますようご案内申し上げます。総会では22年度の行事計画(特に見学会の行き先)や「さよなら雷鳥記念イベント」などについて話し合いたいと思います。また、鉄道の最新情報などのDVD上映も予定しています。なお、総会では平成22年度の役員を選出いたします。新しく役員をやってみたいという会員の方は、事前に事務局までお申し出ください。

「わだち」原稿募集中

「わだち」の原稿を募集しています。旅行報告・写真・エッセイ・コレクションの自慢話・鉄道の話題など何でも結構です。気軽に編集長または事務局までお送りください。(手書きの原稿・メールでも可。)多くの方の投稿をお待ちしています。また、原稿とは別に、福井県内各地の鉄道に関する情報もメール・電話などでお知らせいただければ幸いです。

《終着駅》

今年のGW連休も各地の高速道路は大渋滞というニュースを目にしました。通行料の休日割引の恩恵によるものですが、6月からは平日や大型車にも割引が適用になるようです。これは、選挙前の公約を無理やり押し通そうとする政府の無謀な政策の一つだと思います。本来、道路の利用者が相当の通行料を負担し、そこから維持費を捻出するのが受益者負担の姿だと思いい、全く高速道路を利用しない人に高速道路無料化の負担を強要してはならないと思います。高速料金下がれば、高速バスや貨物輸送も高コストな鉄道は全く競争力を失います。なのに、各地で建設が続く新幹線、開業後の在来線は各自治体で赤字の面倒を見よとは？ 鉄道こそ、税金を投入して守るものです。選挙のための政治？ (M)

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