R P S I WORK

Railway Preservation Society of Japan

2021年9月号



森郷児童遊園に保存されているED91形11号。公園整備のため年内に立退きを強いられている

唯一無二の試作交流電気機関車を未来に伝え残そう

〈ED91形11号保存活用プロジェクト〉

東北本線利府駅に近い「森郷児童遊園」内に、赤色の電気機関車がC58形蒸気機関車と縦列になり保存展示されている。いずれも手入れがなされず輝きを失っている。児童遊園に人影は無く、子供の元気な声も聞こえてこない。

この赤色の電気機関車こそ、我が国の交流電化史にさん然と輝く業績を残した試作交流電気機関車、ED91形11号(当初 ED45形11号)である。直流電化に比べ変電所設備が少なく、低コストの交流電化試験のために国鉄が昭和30年(1955)に、東芝と力を合わせて開発した機関車だ。

当時、我が国では交流電気機関車を製造する技術は開発 途上にあり、先進国フランスからの購入交渉を行っていたが、



東芝製のED9111のプレートがさん然と輝く

フランス政府は技術の 流出を恐れてなかなか 売却に応じなかった。 ところがこの交渉中に 国鉄と車両メーカー(三 菱、東芝、日立)の努力 が実り、4両もの試作 交流電気機関車が完成したのである。

仙山線で試験を繰り

返し、昭和32年9月中旬から成績の良かった3両を用いて、仙台-作並間で営業運転を開始している。その成果は、後の東海道0系新幹線電車の開発にも生かされた。

幸いED91形11号は保存されてきたが、今や解体の危機にある。所有はJR東日本で、利府町に無償貸与しているが、利府町は公園整備のため、今年度中にC58とED91形11号を無償譲渡してもらい、後に解体処分することを議会決定し、予算を確保した。利府町民は、C58形蒸気機関車の保存を提唱する活動を開始したが、ED91形11号の保存には関心が無い

今年6月下旬に利府町施設部に出向き、ED91形11号保存の継続を要請したが、意向は受け入れられなかった。また9月初旬に、JR東日本仙台支社において利府町と当協会の三者で保存に向けた意見交換をおこなった。当協会としては、JR東日本のご理解の元、唯一無二のED91形11号を当協会が貴重な鉄道遺産として所有保存し、市民や地域の関係の皆さんと力を合わせ地域活性化に生かしていきたい。展示場所は、地元利府町や交流電化発祥の地である作並駅界隈がベストであるが、難しければ安住の地への移送を検討する。

末永い保存に向けて会員の皆様の格別のご支援、ご協力を お願いいたします。 (写真・文/事務局長 米山淳一)

日本国有鉄道が交流電化実現のために試作した 交流電気機関車ED91形

佐藤 茂 (みちのく鉄道応援団代表幹事)

ED91形とは、JR各社の前身、国鉄が交流電化を実現する 為に試作した交流電気機関車である。

1955年(昭和30)国鉄は交流電気機関車を試作するに当た り、方式の違うものを2両造った。

1) ED44形1号(ED90形1号) 日立製1)

この機関車は、交流電気をそのまま交流電動機に流して駆 動する方式で、『直接式』と呼ばれる。電気機器構成が簡単 になる等の利点がある。

2) ED45形 1号(ED91形 1号) 三菱製 1)

この機関車は、交流電気を車上で直流に変換し直流直巻 電動機を駆動する方式で、『間接式』と呼ばれる。直流電気 機関車の技術を利用できる等の利点がある。

国鉄は先ずこの2両を仙山線で試験した。試験の過程で、 直接式は起動時のトルクが小さく、また毎日の仕業毎に電動 機のブラシを掃除する必要が有る等、実用上の問題が判明1)。 一方、間接式の方は、電動機を並列結線にしたことも功を奏 し、空転が始まっても自動的に再粘着する特性や、起動時の トルクが大きい等の利点が判明した1)。国鉄はこの間接式を 採用した。

この間接式の採用を決めた後、同じ間接式の電気機関車 を三菱以外の二社、東芝と日立に発注した。(昭和31年度)

3) ED45形11号(ED91形11号) 東芝製1)

4) ED45形21号(ED91形21号) 日立製 1)

同じ『間接式』ではあるが、整流方式に各社の技術を生か し、当時の水銀整流※方式ではあっても、整流器等の仕様が 異なる。如何なる仕様とするのが適切か、試作機関車にて試 したわけである。写真1にED45形11号完成直後の姿を示す。

以上4両の試作交流電気機関車が出揃い、各種試験に供 され、さらには1957年(昭和32)9月5日、北陸本線よりも先 に仙山線仙台-作並間で交流電化の営業運転が開始された。 写真2に仙台を発車する祝賀列車の姿を示す。整流器には水 銀が用いられていたが、この時期の半導体研究の進展が著し く、程無く大容量電流向きの小型軽量シリコン整流器(半導 体)が開発され、後継量産電気機関車や新幹線等に採用され て行った。

又、交流電化の利点として、高圧・小電流と言う特性が有 り、このことは集電装置の小型化に通じ、高速列車の実現性 を示唆1)するものとなった。仙山線の試験結果が、交流電化 ばかりか新幹線の基となったと言われる所以である。

加えて、ED45形11号では制御方式に『低圧タップ方式』 が採用されており、その方式が新幹線の0系に採用されてい る2)。ED45形11号の技術が新幹線0系に直接引き継がれて いる。更に、ED45形11号機では直流回路を構成できる設計 も為されていた3)とされ、後の交流直流両用電気機関車の足 掛かりともなっている。(表1系譜参照)写真3に同機の現役 時代の姿を示す4)。

これら機関車は、1961年(昭和36)称号改正によりED44 がED90に、ED45がED91に改番されている。形式90番台



写真 1 ED45形11号。昭和32年3月完成直後(河北新報提供)



写真 2 仙山線交流電化営業運転初日のED45形1号牽引の祝賀列車。昭和 32年9月5日。(柏木璋一氏撮影・出展協力: 東北福祉大学・鉄道交流ステー



写真3 昭和44年4月仙山線で活躍するED91形11号4)。機関車次位は暖 尾車(平田誠氏撮影)

は試作の意味である。

同4両は作並機関区に所属し仙山線での試験や営業運転 に用いられた後、1970年(昭和45)までには第一線を退いた4)。 早々に解体処分されたED90以外は三両一塊で長く長町駅 構内に留置されていた。そうしている内にED91形1号は解 体処分され、同11号は1975年(昭和50)7月利府町森郷児童

■表 1 交流電気機関車技術系譜

1 次試験対応試作車	二次試験対応試作車														
昭和30年(1955)	昭和31·32年(1956·57)														
ED441 [日立]															
直接制御方式															
ED451[三菱電·三菱重]	→		ED70[三菱電・三菱重]												
水冷イグナイトロン水銀整流			イグナイトロン水銀整流器												
							EF70								
	ED4521[日立]	-	ED71 1[日立]	-	ED71 4~55	→	ED74(EF70のD版)	-	ED75	-	ED76	→	ED77	-	ED78
	空冷エキサイトロン水銀整流器		風冷エキサイトロン水銀整流器		量産型		シリコン整流器		シリコン整流器						EF71
	ED4511	-	ED712 [東芝]	-	ED72 · ED73										
	空冷イグナイトロン水銀整流器		風冷エキサイトロン水銀整流器												
	低圧タップ式制御	→	新幹線0系												
ED451[三菱電·三菱重]	→		ED713 [三菱電・三菱重]												
水冷イグナイトロン水銀整流			水冷イグナイトロン水銀整流												



写真4 ED91形11号。2010年(平成22)8月みちのく鉄道応援団の鉄道遺 産見学会にて。(佐藤 茂撮影)

遊園に搬入・保存された。これは利府に新幹線の総合車両基 地を建設する際に国鉄から利府町にC58形蒸気機関車と共 に誘致されたものである。『仙台鉄道管理局60年史』には、交 通博物館に収蔵される迄ここで保存との旨が記されている5)。 同21号は最後まで長町駅構内に在ったが、平成初期に利府 駅に移され、2001年(平成13)には新幹線総合車両所内に移 設展示されていたものの、昨年2020年(令和2)に解体処分 された。

従って、現在に残る試作交流電気機関車はこのED91形11 号のみである。交流電化による高頻度・高速運行の鉄道は我 が国の独創であり、この技術を暗中模索の中から開発し実用 化に繋げた努力を後世に伝える技術的、歴史的遺産である。 現在に生きる我々も含め、後世の人々が困難に立ち向かう勇 気を与え続けている。

然し、現状は傷みが進み、利府町も解体方針を示している。 写真4に11年前の姿、写真5に極最近の姿を示す。これを 修繕し末永く大切にしたい。

■参考文献

- 1) 東北福祉大学鉄道交流ステーションブックレット第1号、2008年11月10日
- 2) 東洋経済オンライン、2020年12月1日付け
- 3) 鉄道ピクトリアル、1969年4月号
- 4) みちのく鉄道応援団会報第8号、令和3年7月
- 5) 仙台鉄道管理局60年史、昭和54年
- ※「整流」: 交流電気を直流電気に変換すること。 当初は、水銀を筒形の金属容器に満た した機器 (イグナイトロン等) で変換していたが、その後半導体技術が急成長し、シリコン 整流器が実用化された。この半導体の発展は当会初代会長西澤潤一博士の功績が大きい。

■謝辞

木稿を纏めるに当たり 当時の写真に就いて河北新報社 当会柏木暗一会員 同平田 誠会員。同法人会員東北福祉大学の御協力を頂いた。誌面を借り、厚く御礼申し上げる。 写真の無断転用は固くお断り申し上げます。



(文献 1)、2)を基に作成)

写直5 FD91形11号。2021年(今和3)8月現在。並置のC58共々痛み進 行, 立入禁止。(佐藤 茂撮影)

奇跡の存在ED91形11号

かつて東北新幹線・仙台総合車両所の入口付近に国鉄時代に 東北地方で活躍した交流電気機関6両が、JR東日本の肝いりで 保存されていた。

型式は、ED91 21, ED71, ED75, ED77, ED78, EF71形 で、すべて1号機。歴史的価値の高い鉄道遺産だった。しかし、 2020年にED78形(製造元の日立製作所で保存)を除き全機が 解体されてしまい交流電気機関車の歴史を学ぶ上で、まことに残 念な結果になった。特にED91形21号は、昭和30年代初期、4 両製作された試作交流電気機関車の内の1両で貴重な存在だっ た。その勇姿は、写真で忍ぶしかない。このような現状から見ても 当協会で保存対象に上げたED91形11号はまさに奇跡的存在。 ぜひ、我が国の宝として後世に伝え残したい。(写真・文 米山淳一)



光り輝くED91形21号の勇姿

●「みちのく応援団」は、2021年8月に日本鉄道保存協会正会員になりました。みなさん、よろしくお願いいたします。

2021年度総会・見学会 栗原市開催のお知らせ



昨年度コロナ感染拡大防止のためやむなく中止にした総会・ 見学会を、昨年度開催予定だった宮城県・栗原市で開催しま す。例年は、総会翌日に見学会をおこなうスケジュールでした が、会場等の都合で、今回は初日と二日目が見学会、二日目 の午後から総会を行います。

栗原市の見どころである「くりはら田園鉄道公園・くりでんミ ュージアム」の見学は、二日目の午前中におこないますので、 二日間の参加が難しい方は、二日目のみの参加も受付けます。 少し寒い季節になりますが、二年ぶりの再会です。ご都合、 ご予定に合わせて、より多くの方々にご参加頂けますようお待 ちしています。

■開催地

宮城県栗原市・東北新幹線くりこま高原駅下車

■スケジュール

2021年11月25日(木)~26日(金)

●25日(木)

集合・受付/くりこま高原駅 13:00

バスにて移動。見学会に出発

- ・くりはら田園鉄道(栗原電鉄)廃線跡
- ・細倉マインパーク・鉱山資料館

宿泊・交流会/栗駒山の中腹にある温泉宿泊施設「ハイルザ ーム栗駒」

●26日(金)

見学会出発 9:00

- ・駒の湯慰霊碑訪問(献花)
- ・くりでんミュージアム・車両乗車会 はさま会館に移動・昼食

総会/エポカ21コンベンションホールにて 開会 14:00

- 総会
- ・開催地報告
- · 各団体事例報告

終了 16:30

■「総会・見学会の参加申込について」

同封の申込用紙にご記入のうえ、FAXまたはPDFで事務局 までお送りください。

コロナの状況もありますので、中止、変更の場合もあります。 開催規模を想定いたしたく、参加申込後の変更も可能ですの で、10月20日までに、お申込みよろしくお願いします。







元名鉄車両のレールバスKD10形やKD95形など5台の動態保存車両が自慢

くりはら田園鉄道公園 くりでんミュージアム

くりはら田園鉄道公園は、2007(平成19)年に廃線となった くりはら田園鉄道が保有していた若柳駅舎および周辺の設備 を整備し、2017(平成29)年のくりでんミュージアム開館をもっ て鉄道公園としてグランドオープンしました。くりはら田園鉄道 は隣接する登米市石越駅を起点として栗原市を東西に横断す る鉄道で、細倉鉱山からの貨物輸送も行っていました。公園 は、くりでんミュージアム、若柳駅舎(アトラクションゾーン)、 芝生公園の3つの要素からなり、ミュージアムでは会社の経営 資料などを含む史資料を展示・保管しています。また、若柳駅 舎では廃線跡を利用したイベントを月に2~3回行っています。 廃線跡は駅舎こそ取り壊したものの、線路が全線にわたって 残り、橋梁やトンネルなど当時の面影を楽しむことができます。



大正7年頃に建てられた 若柳駅とその構内を保存 し、イベントで活用。駅舎 は廃線後に外装・内装含 め建設当初の姿に戻した



くりはら田園鉄道廃線跡(鉄道遺産)

くりはら田園鉄道の廃線跡は、駅舎や駅構内が残っていま せん。しかし、線路、橋梁、トンネルなどに関しては全線にわ たって手付かずの状態で保存・見学できることが最大の魅力 です。栗駒駅跡や沢辺駅跡は、ホームこそないものの線路の 形状や、転轍機のあった土台などから、どういった姿だった のか手に取るようにわかります。



★二迫川橋梁

★ 尾松駅跡

★尾松駅 - 鶯沢駅間橋梁



★栗駒駅跡



細倉マインパークは1990 (平成2)年に、細倉鉱山の鉱山跡 を利用してオープンしたテーマパークです。1987(昭和62)年 に閉山した細倉鉱山は、かつては鉛や亜鉛を産出する全国有

細倉マインパーク



数の鉱山でした。

くりでんでは1942 (昭和17)年に鉱山 まで延伸して貨物輸 送を行っていたほか、 坑道内で使われてい たガソリンカーの整 備なども行っていまし

細倉出身の藤嶋信 氏が作成した昭和30 年代の細倉駅周辺~ 周辺地区を再現した ジオラマも人気の展 示となっています。



★細倉マインパーク前駅跡





★ 秋法隧道

駒の湯慰霊碑

2008 (平成20) 年に発生した岩手 宮城内陸地震により、栗原では大規模 な地滑りや土石流が発生し、甚大な被 害に見舞われました。駒の湯温泉では 宿泊客を含む7名の方が行方不明とな り、当時くりはら田園鉄道の保存に尽



力してくださっていた岸由一郎氏も犠牲となりました。現在、 被害のあった場所には慰霊碑が建立されています。

•••••

あんこがやわらかい餅に包まれた「しんこもち」。

若柳地織は、若柳の地で100年以上受け継が れた綿織物で、明治時代から稼働している機織

り機から生まれる独 特な縞模様と優しい

肌触りが持ち味。 千年以上染色技法 が受け継がれる藍染





日本鉄道開業150周年にむけて (2022年10月14日)

横浜に保存されている蒸気機関車

来年、2022年は新橋〜横浜間に鉄道が開業して 150年となる記念すべき年である。その一端であり、ま た鉄道保存協会の事務局も置かれている横浜には、往 年の鉄路の王者だった3両の蒸気機関車が、良好な状態で保存されている。それぞれの来歴を紹介したい。 (齊藤大起・さいとうひろき)

神奈川臨海鉄道 C56形139号

機関庫内で大切に保管され、ボランティアが手入れを続けた おかげで、状態は素晴らしい。油で磨き上げられた姿は現役さ ながらだ。

製造は1938年3月、山口県の日立製作所笠戸工場。仙台局を振り出しに幌延、備後十日市(現在の三次)、白山、津山、鹿児島を転々とした後、1954年10月に横浜機関区へ。1965年7月の



よく手入れされ大切に保管されている (写真・田中光一)

機関区へ。1965年7月の 廃車まで臨港線の入換に 従事した。中央鉄道学園 で保存されていたが、国 鉄民営化を機に同社に譲

渡された。

長らく一般公開されず「幻の機関車」とも称されたが、近年はメディアによく登場し、見学ツアーも行われる。2013年に開催された同社の開業50周年イベントではディーゼル機関車の力で貨車を連結してデモ走行し、来場者を沸かせた。

旧横ギャラリー 110形110号

鉄道発祥の地、桜木町駅(開業時の横浜停車場)に昨年オープンしたJR東日本の商業施設のシンボルとして、青梅鉄道公園から移設された。復元・新製された客車(車輪や連結器は本物)を従え、ビル1階の吹き抜けに黒光りする姿は堂々としている。

新橋~横浜間の鉄道開業に合わせ輸入された機関車のうちの 1両で、1871年、英国ヨークシャー・エンジン製。1918年に現

役を引退した後は大宮工場内の鉄道参考品陳列所に展示され、1961年の鉄道記念物指定を経て1962年から青梅鉄道公園に保存されていた。教材として車体側面が欠き取られ、ボイラー内部が露出していたが、今回の展示に際して塞がれた。

レールは1873年英国ダーリントン製の貴重な双頭レールで、玉砂利のバラストとともには創業時の軌道が再現されている。



鉄道開業時の蒸気機関車

(写真・齊藤大起)

本牧市民公園 D51形516号

1941年11月に大宮工場で製造された。新製配置は新鶴見機関 区だが、10日を置かず大宮機関区に転属。折しも太平洋戦争開 戦前夜で、戦時輸送を担った。

戦後も長らく大宮所属のまま活躍した後、1969年4月に新鶴 見機関区に転属。しかし東海道貨物支線(通称高島線)の電化・ 無煙化のため1年半で役目を終え、1970年11月に廃車となった。 終生、首都圏の貨物輸送に従事した機関車である。

同公園での展示は翌年から。特筆すべきは炭水車が園内のスプリンクラーの貯水槽として用いられていることで、いわば現役。2019年に再塗装され、輝きを取り戻した。近くには横浜機関区にあったターンテーブルも移設、保存されている。



機関車の後ろにターンテーブルも保存されている

第2回◆鉄道開業150周年記念事業委員会報告

下記に概要で、第2回委員会を開催しました。

- ●開催日時/2021年7月14日(水) 14:00~15:30
- ●場 所/関内ホール地下会議室

開催にあたって、公益社団法人横浜歴史資産調査会副会長吉田 鋼市氏より「知恵と人力を得て、事業を成功させたい」とのご挨拶 がありました。おもな議案は以下のとおりで、今回はスライドに よる神奈川県内の鉄道遺産の紹介がありました。

- ①記念誌の発行・企画・編集内容案について
- ②鉄道展の開催について
- ③SLの運行について
- ④150周年ロゴ 「みんなで鉄道150周年」 (仮フレーズ) の作成について等
- ●委員紹介

菅 建彦 (公益財団法人交通協力会顧問)・小野田滋 (公益財団法人鉄道総合技術研究所担当部長)・古賀 学 (公益社団法人横浜歴史資産調査会 理事)・岡田 直 (横浜都市発展記念館 主任調査研究員)・北村圭一 (元横浜市港湾局技術担当部長)・齊藤大起 (神奈川新聞文化部記者)・二階堂行宣 (法政大学准教授)オブザーバー/北河大次郎 (文化庁文化資源活用課文化財調査官)

鉄道史を旅する

伊予・讃岐路の 鉄道遺産をめぐる

计 聡(顧問)

ここ数年、鉄道史の順番すなわち日本の鉄道路線が開業した順に従って現地を訪れる旅を重ねている。新橋一横浜間などは自宅から半日圏内だが、京阪神辺を走破した次の旅では北海道の幌内鉄道へ飛んで廃線跡を歩くといった具合にフィールドがどんどん拡がり、かつ時間旅行の趣もある。とはいえ直近まで会社勤めであったのと昨今のコロナ禍も加わって、鉄道史の年表に落とし込むとまだ1888(明治21)年前後に誕生した路線を実査中だ。

7月の某日、山口県の柳井港から松山・三津浜ゆきの船に乗った。島々を眺めつつ、2時間半で瀬戸内海を渡る。いまは松山観光港にその座を奪われてしまったが、かつては三津浜港こそ松山の海の玄関口であった。1888年10月、伊予鉄道は松山の中心部(現松山市駅)と三津のあいだに762mm軌間のレールを敷き、四国初の鉄道営業を開始したのである。

開業時にドイツのクラウス社から輸入したB型ロコ〈伊予鉄道1号機関車〉と、夏目漱石が小説『坊ちゃん』の中で「マッチ箱のよう」と描写した4輪の客車が、三津よりふた駅下った梅津寺駅前の公園に「坊ちゃん列車」の名で静態保存されている。機関車の方は、1967(昭和42)年に当時の国鉄が「鉄道記念物」の指定を授けた由緒ある代物だ。だが、公園自体は少々荒れはてた感じで、客はおろか入口係員の姿すらなく閑散としていた。

終点の高浜まで足を伸ばしたのち、松山市へ向けて開業時の路線をたどる。みかんを想起させる全面オレンジ塗色の京王電鉄からの譲渡車が活躍中だ。三津ー高浜間が延長されたのは1892年、電化と1,062mmへの改軌は1931年のことであった。

路面電車のターミナルともなっている松山市駅。周辺は繁華街をなし、伊予鉄本社の最寄駅でもある。近年、同社は社屋の1階で1号機関車のレプリカを据えた「坊ちゃん列車ミュージアム」を無料公開しており、地方の一私鉄としてはよくやっていると思う。

道後温泉でひと風呂浴びて、JR松山駅より上り特急の客となった。予定では新居浜の別子鉱山鉄道や、1889年に丸亀一琴平間で開業をみた讃岐鉄道の痕跡を探るつもりなのだが、その前に伊予西条で途中下車して「四国鉄道文化館」をのぞく。7年前にも一度来たことがあるものの、フリーゲージトレインなどを公開する南館は初めての訪問だ。

大宮や京都の鉄道博物館に比べればその規模は小さいながら、 美しい木組みの建屋の中に四国ゆかりの鉄道車両が保存展示され



梅津寺公園に保存されている「坊ちゃん列車」のオリジナル機関車と客車



三津の駅舎は従前のデザインイメージを継承して建て替えられた

ている意義は大きい。「ディーゼル王国」だった四国で、やはり馴染み深い収蔵車両はキハ65形気動車だろうか。外観はキハ58形とほぼ一緒だけれど、出入口が折戸だったのが特徴である。また北館のDF50形ディーゼル機も四国を代表する機関車だ。ただし、私にとって同機の最大の思い出は、西鹿児島ゆきの急行〈高千穂〉に東京から乗り通した際、日豊線の末電化区間で先頭に立っていた姿である。

せっかくの四国随一の鉄道ミュージアムなのだから、車両解説だけでなく四国の鉄道史もまとめた公式ガイドブックをぜひ用意してほしい。梅津寺公園に忘れられているような「本物の」1号機関車を伊予鉄と交渉し寄託してもらうといったことも考えられないか。

旅のしめくくりは讃岐鉄道の探訪だ。当初の開業区間からは外れるが、坂出一宇多津間の高架下脇に、1897年竣工という「旧讃岐鉄道岩屋架道橋」が遺されている。夏草が生い茂る築堤を穿って、珍しい石積みの小トンネルが往時の姿のままひっそりと息づいていた。



屋外にフリーゲージトレインを展示する「四国鉄道文化館」の南館一帯



予讃・瀬戸大橋線の高架橋(写真奥)の足下に遺る「旧讃岐鉄道岩屋架道橋 |

6

北海道 「山田コレクション」 報告

7月と9月のはじめに高橋一宇顧問から、山田コレクション の現状報告がありました。

7月には、大きな変化はなく良い状態とのことでしたが、周辺の雑草が伸び、草刈りが必要と思っていたところ、井門コーポレーションさんから102号機周辺の草刈りをするとの連絡があり、大変助かりましたとのことです。井門コーポレーションさんにお礼申し上げます。

また9月の報告では、車両等に、特に変わりがなく傾きが 心配されていた2両(6号9600形と2号2120形)も、その後 特に変化なく、心配なしとのことでした。コロナ禍、炎天下の 中、ありがとうございました。 (事務局 河合桃子)



左: No.3 (9600形) 下左: 102号機周辺 とブルーシートの状況 下: 1号機(2500形)





信濃追分駅舎イベント後援









昨年、正会員になった「信濃追分駅舎・あたら会」が中心となり高原の駅イベント実行委員会をたちあげ、8月28・29日に、木造駅舎リスペクトイベント「高原の駅で逢いましょう」を開催し、日本鉄道保存協会も後援しました。

「真島満秀と歩いた鉄道写真家たちの写真展」、昭和50年代の「あの日の時刻表展」、「全国の100年駅舎・杉﨑行恭写真展」など展示中心のイベントとなりましたが、しなの鉄道のご協力で、ジオラマ展示、硬券の記念入場券の発売、近隣の軽井沢追分郵便局のご協力で郵政150周年にちなんだ展示もあり、地元のみなさんや、鉄道ファンの方々に信濃追分駅の魅力を発信することができました。(河合株子)

●YOKOHAMA TOPICS【横浜市電保存館】

鉄道開業150周年を迎える来年は、発祥の地・横浜の市営交通にとってもメモリアルイヤーである。横浜市電の全廃と市営地下鉄の開業から50年となるのだ。往年の路面電車の雰囲気を味わえるのが、横浜市磯子区滝頭にある横浜市電保存館である。

横浜市電は1904年、民営の横浜電気鉄道として開業し、1921年に市営化された。戦災で壊滅的な打撃を受けたが復活し、戦後の全盛期(1956~1966年)には52キロにわたって路線網を広げる。しかし例に漏れず、急速なモータリゼーションで順次路線を縮小。国鉄根岸線が開業したことも衰退の一

RPSJ information

市電保存館があるのは、 かつて市交通局の滝頭車

因といわれる。

両工場があったゆかりの場所で、今は市営住宅の1階に位置する。展示車両は7両に上り、路面電車の保存施設としては全国的にみても大規模だ。2軸の500形、和製PCCカーと称されたスマートな1500形、電動



往年の代表的車両が揃う横浜市電保存館

貨車など、代表的な形式はほぼ揃っている。屋内とあって状態は非常によく、シートに腰を下ろし、台車のバネの軽い揺れに身を任せれば、港町に市電が走った時代を思い浮かべることができるだろう。横浜市電の保存車両は他に、市内に3両が現存する。 (齊藤大起・さいとうひろき)

- 2021年6月に、正会員である日本工業大学工業技術博物館の学芸員でいらした丹治明さんが、ご病気のためお亡くなりになりました。日本鉄道保存協会発足時からのメンバーで、鉄道保存に大変ご尽力されました。感謝とともに、心よりご冥福をお祈り申し上げます。
- 2021年8月6日に、顧問会を開催。鉄道開業150周年記念事業第2回委員会の報告、2021年度総会・見学会、山田コレクション、利府町ED91についてなどの報告、検討を行いました。
 - ■日本鉄道保存協会 会報 2021年9月号 編集・発行/日本鉄道保存協会 事務局/〒231-0012 横浜市中区相生町 3-61 泰生ビル405 公益社団法人 横浜歴史資産調査会内 TEL・FAX/045-651-1730 MAIL/info@rpsj.jp

※常勤者はおりません。お急ぎの連絡は右宛にお願いします。米山淳一(事務局長): 080-5525-1571 ホームページ http://www.rpsj.jp/