

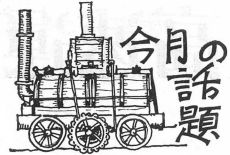
鉄道ピクトリアル

1971年 10月号 Vol. 21 No. 10

<特集> 蒸気自動車

こんにちのディーゼル自動車発展の基盤となった蒸気自動車(ジハ)が我が国から姿をぼして以来すでに21年、逸散せんとする資料を集めて鉄道開業99年目の特集とする次第。

| | | | |
|-------|---|---------------------|--------|
| ■表紙 | 紙「奥羽線の実力車E D75 ⁰¹ 」 | …………… | 日立製作所 |
| ■カラー頁 | 「絵りの筑紫路」(第15回鉄道写真コンクール入賞) | …………… | 伊東博撮影 |
| ■グラフ | 惹なき御旅路を…………… | 星山一男提供 | …19 |
| | 秋田以遠 奥羽線回顧…………… | 伊藤昭・森登志夫・今井隆 | …20 |
| | 奥羽・羽越交流電化用 E D75 ⁰¹ 形式機関車…………… | 国有鉄道 | …24 |
| | C 61最後の奮闘…………… | 岸 幸男 | …26 |
| | 国有鉄道の工藤式蒸気自動車…………… | 市上一二・西尾克三郎・江本広一 | …28 |
| | 民営鉄道の工藤式蒸気自動車…………… | …………… | …………… |
| | …………… | 中川浩一・伊藤昭・西尾克三郎・市上一二 | …30 |
| | 明治村の蒸気自動車…………… | 中川 浩 | …33 |
| | 信越協調用 489 系…………… | 国有鉄道 | …34 |
| | 秋晴れ(第15回鉄道写真コンクール作品)…………… | 小島 好人 | …67 |
| | 発進(第15回鉄道写真コンクール作品) 一出発・一番列車・重連発車…………… | 川田健次・蓮池光明・長尾進一郎 | …68 |
| | 汽車と電車 思い出のアルバム [17] (橋本駅付近で9679の引く貨物、八王子機関区 の59673)…………… | 高松吉太郎 | …70 |
| | 鉄道フォトギャラリー 古強者の夜色…………… | 長谷川英紀 | …72 |
| | 福井鉄道 [2]…………… | 宮崎光雄・酒井英夫 | …74 |
| | トピックフォト (関東・中部・中国・関西・東北・北海道だより)…………… | …………… | …76 |
| ■本 文 | 今月の話題「鉄道車両業界再編迫らる」…………… | 編集部 | …3 |
| | 高速運転用試験気動車の構想…………… | 長倉徳之進 | …4 |
| | 奥羽本線秋田―青森間電化と車両の移動…………… | 太田 詔三 | …12 |
| | 奥羽本線秋田―青森間の近代化…………… | 田之上希翁 | …13 |
| | E D75 ⁰¹ 形式機関車の概要…………… | 森 忠治 | …15 |
| | お召列車 100 年 [7]…………… | 星山 一男 | …35 |
| | 蒸気自動車の思想と系譜…………… | 青木 栄 | …40 |
| | 日本における蒸気自動車の沿革…………… | 中川 浩 | …45 |
| | 蒸気自動車ノート①国有鉄道蒸気自動車の経歴②国有鉄道蒸気自動車の年度別両数…………… | 中川 浩 | …50 |
| | 九州の蒸気自動車覚書…………… | 谷口 良忠 | …51 |
| | 工藤式蒸気自動車…………… | 市上 一二 | …54 |
| | 蒸気自動車の保守を顧みて…………… | 今村 潔 | …56 |
| | 1920~1950 終末期における私鉄の蒸気自動車…………… | 今城 光英 | …58 |
| | 書評①「日本の鉄道 100 年」…………… | 和久田康雄 | …44 |
| | 私鉄車両めぐり [90] 福井鉄道 [中]…………… | 酒井 英夫 | …60 |
| | 緑と山と湖の国 只見線新らしくスタート…………… | 長田 寛 | …83 |
| | 鉄道の話題…………… | …………… | …86 |
| | 質問に答える…………… | …………… | …87 |
| | 8月のメモ帳・車両の動き…………… | …………… | …88・90 |
| | 読者短信…………… | …………… | …90 |
| | T T K だより・後部車から…………… | …………… | …93 |



カット・土屋昭雄

鉄道車両業界再編迫らる

運輸省から「1970年代の鉄道車両工業のあり方」について諮問を受けていた鉄道車両工業臨時調査会(会長都岐雅之助元茨城大学学長)は、8月4日答申をまとめた。

同答申によると、わが国の鉄道車両工業は受注減によって低迷が続けているが、この不況を打開するために①既存メーカーを組立メーカー・部品メーカーに再編成し、企業間の合併・グループ化を進めて体制整備をはかり、工場数を大幅に削減する②車両・部品の標準化を進めるなどというきびしい内容をもっている。

鉄道車両工業は需要の60%を国鉄に依存しているため、国鉄の車両発注が減少したことから重大な影響を受けている。しかも、赤字線の廃止などが進められている現状からは、今後も国鉄発注の急増は期待できない。これをカバーするだけの私鉄および海外の需要もない。したがって、このままでは業界の建直しは困難で、このため適正な操業を維持するためにはメーカー(工場)数を大幅に減らし、機関車工場3~4(現在9)、旅客車工場5~6(同10)、貨車工場2~3(同15)と、約3分の1にする必要があるとしている。

答申は各社の経営の基本に直接大きな影響を与えるものだけに、実施にあっては抵抗も大きいと予想される。しかし、受注が生産能力の3分の1にも達しない不況から抜け出すためには、将来の発展のために受入れざるをえないであろうと、運輸省ではみている。

[表紙] 「奥羽線の実力車 E D75⁰¹」
日立製作所提供
E D75⁰¹ 日立水戸工場 '71.8
リンホフテクニカ アポロンザー F4.0 絞り8
タイム1/60 ニクタクローム

[カラー頁] 「絵りの筑紫路」
(第15回コンクール入賞) 伊東 博
4 M 福岡―古賀間 '69.11.17
マミヤ C220 絞り8 タイム1/250 ニクタ
クローム

TETSUDOTOSHO KANKOKAI
New Kokusai Bldg, Maruouchi
3-4-1, Chiyodaku, Tokyo/Japan