

<平成 27 年 1 月 19 日発表>



## 1 月 24 日(土) 西鉄 313 形ラストラン当日限定 『ラストラン特別記念乗車券』を発売します！ 313 形の車両をひも解く「車両カタログ」も同時発売

- 西日本鉄道(株)では、平成 27 年 1 月 24 日(土)の西鉄電車 313 形ラストランにあわせ、当日限定の特別記念乗車券と車両カタログを発売します。
- 当乗車券は西鉄貝塚線(貝塚駅—西鉄新宮駅間)の 1 日乗り放題乗車券で、乗車券の台紙には昨年実施したフォトコンテストで見事グランプリ作品に輝いた『陽が傾くころ』をデザインします。ラストラン当日に 300 枚限定で貝塚駅でのみ発売します。発売価格は税込 600 円です。
- また、日本の鉄道車両として初めて採用したモノコック構体や車両形式を解説した車両カタログを発売します。当カタログについても、ラストラン当日に貝塚駅でのみ税込 300 円で発売します。
- ラストラン当日は、貝塚駅—西鉄新宮駅間を 3 往復運行し、その後ホームにて引退セレモニーを執り行います。日本の鉄道界に歴史を刻む 313 形は、62 年分の『ありがとう』を乗せてラストランの日まで走り続けます！どうぞ最後までご愛顧の程よろしく申し上げます。

### ■ 西鉄電車 313 形 ラストラン特別記念乗車券の発売について

- 【発 売 日】 平成 27 年 1 月 24 日(土)の当日限り
- 【発 売 時 間】 10:00～15:00
- 【発 売 箇 所】 貝塚駅のみ(改札外コンコース)
- 【内 容】 西鉄貝塚線(貝塚駅—西鉄新宮駅間)の 1 日乗り放題乗車券
- 【発 売 金 額】 大人 600 円(税込)  
※小児運賃の設定はございません。
- 【発 売 枚 数】 300 枚限定  
※お一人さま 5 枚まで
- 【通 用 期 間】 平成 27 年 1 月 24 日(土)の当日限り
- 【ご利用方法】 ご利用の際は駅窓口で当乗車券を係員にご呈示ください。  
※ご希望の方には貝塚駅でのご利用時に限り、改札錠(かいさつきょう:改札口から入場する際に切符が使用済みであることを示す印を付けるための道具)で入缺します。
- 【券面イメージ】 ○乗車券(硬券)



○乗車券台紙(表面)



○乗車券台紙(中面)



■ 西鉄電車 313 形 車両カタログの発売について

- 【発 売 日】 平成 27 年 1 月 24 日(土)の当日限り
- 【発 売 時 間】 10:00～15:00
- 【発 売 箇 所】 貝塚駅のみ(改札外コンコース)
- 【内 容】 A3 二つ折り、見開き 2 ページ、カラー印刷  
 ○313 形の技術～モノコック構体～  
 ○車両形式図  
 ○313 形特有の自動ブレーキ作用  
 ○313 形の歴史
- 【発 売 金 額】 1 冊 300 円(税込)

【イメージ】

○表面

# 313形

### 313形の歴史

313-363編成	
1952年(昭和27年) 7月21日	竣功届出
1977年(昭和52年) 4月11日	転入
1980年(昭和55年) 7月9日	ワンマン化
1988年(昭和63年) 3月14日	冷房化
1992年(平成4年) 6月4日	台車および主電動機交換
2008年(平成20年) 1月18日	引退

314-364編成	
1952年(昭和27年) 7月21日	竣功届出
1977年(昭和52年) 5月20日	転入
1980年(昭和55年) 7月18日	ワンマン化
1988年(昭和63年) 6月10日	冷房化
2007年(平成19年) 3月31日	引退

315-365編成	
1952年(昭和27年) 7月21日	竣功届出
1977年(昭和52年) 7月30日	転入
1980年(昭和55年) 7月28日	ワンマン化
1987年(昭和62年) 7月10日	冷房化
1990年(平成2年) 8月7日	前照灯交換
1992年(平成4年) 10月9日	台車および主電動機交換
2007年(平成19年) 4月1日	宮崎岳線(現・長塚線)の一部区間廃止
2014年(平成26年) 5月23日	旧塗装のツートンカラーに復元して運行開始
2015年(平成27年) 1月24日	引退

316-366編成	
1952年(昭和27年) 7月21日	竣功届出
1977年(昭和52年) 9月10日	転入
1980年(昭和55年) 6月1日	ワンマン化
1988年(昭和63年) 4月25日	冷房化
1993年(平成5年) 2月19日	台車および主電動機交換
2007年(平成19年) 3月31日	引退



1952-2015  
西日本鉄道株式会社

○中面

### 313形とは

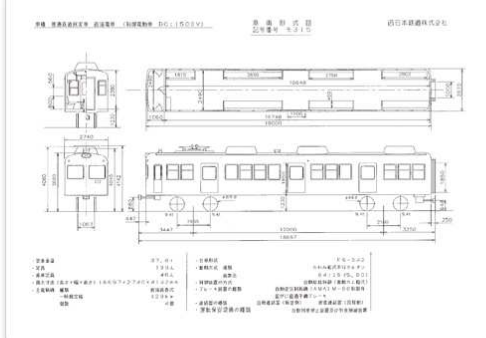
昭和20年代の国産は冷房機とスピードアップに対応するため、国産モハ52形をほぼつなげる前面形状の火車台車(現在の天神丸台車)を走行可能な600形、スマーにも外観の北九州線用電車1000形など、近代的な車体を投入していた。

313形はこれらの発展で、大車台車の転換が複雑化して昭和27年に新製投入された一級車で、やや特殊な車体だが、昭和52年度に宮崎岳線(現在の長塚線)に転じた後も、現在にいたるまで活躍を続ける古車である。そして何より、昭和30年代以降に誕生した新車体では出回り難くなるモノコック構体を、日本の鉄道車両として最初に採用し、車両長増大に大きな足跡を残した車両なのである。

#### 西鉄313形の技術～モノコック構体～


モノコック構造は飛行機で使われていた構造で骨組みを同一断面に配置することと全体に力みを持たせることで強度を確保するものである。313形もそれに倣い台枠の骨組みと側柱を同一断面に配置することや鋼材に力気を開けることで軽量化を図った。

鉄道車両の鋼骨は航空機と違って大きな窓や扉がある割合も大きい構造の為、強度を確保しなうことなく軽量化するには机上の計算だけでなく、完成した車体に荷重をかけた試験が必要不可欠である。これまでの考え方は、車体は軽いのが固定装置があったが、足腰車輪は、鉄道技術研究所の技術指導のもとで国産品は確保できない。従って上野車輪の1/2が確保され昭和27年、西鉄313形として完成し今に至った。




### 313形特有の自動ブレーキ作用

313形の常用ブレーキは制動車の圧縮空気を排気減圧することで排気タンクからの圧縮空気をブレーキシリンダーに送り込み作用する仕組みになっている。高い制動性能を要求するこの減圧式ブレーキ方式の車両は西鉄において313形、365号車が最後となる。



4313形のブレーキハンドル



313編成

この件に関するお問い合わせは、西鉄お客さまセンター(Tel0570-00-1010) まで