



# わ だ ち

No. 120

wa da chi

平成20年9月号



( 2008年8月15日 えちぜん鉄道 勝山駅 撮影 森家治 )

## えちぜん鉄道 開業5周年!

えちぜん鉄道では、開業5周年と勝山市の「かちやま夏祭り」に合わせ、勝山駅で旧型機関車の展示イベントが開催されました。

福井支部 ホームページアドレス

URL [http://www.geocities.jp/railfan\\_fukui/](http://www.geocities.jp/railfan_fukui/)

# EF66 2 の廃車につのる想い (1)

— 京浜急行 1213～18 編成もすでになく —

渡邊 誠

『鉄道ファン』08年7月号はEF66型の1、2、5号機3両が3月17日付で廃車されたことを伝えている。JR各社をはじめ大手民鉄での新造や廃車、転属、改造などは各誌定例のベタ記事であり、EF66の廃車もこれが初めてというわけでは決してない。EF66 2 の廃車に取り立てて記事にするほどのニュース価値はないのだが、私にとっては北陸線における白鳥の終焉よりも、近く訪れる雷鳥における485の消滅よりも大きな出来事に映った。廃車の報に接したいま、EF66 2 誕生前後の思い出を京浜急行の1000型とともに、すっかり薄れた記憶の糸をたぐり寄せてみることにした。

## 【1】将来なりたい職業—電車の運転士

鉄道友の会会員の皆さんの中には、小学校の卒業文集にこう書いた人も多いことだろう。昭和43(1968)年4月、私は東洋電機製造に就職した。小学校以来の夢を果たそうと考えてのことではない。入社した会社がたまたま鉄道関係に携わっていただけのことである。

## 【2】制御器試験場で実習

学校の続きのような教育期間2週間を経て4月15日より約1ヶ月間、横浜市の東海道線戸塚駅前にあった戸塚工場試験課車両係で実習となった。戸塚工場は制御器を主体としており、回転機は保土ヶ谷の横浜工場であった。

試験をするといっても、右も左も分からない新入社員である。上司や先輩の言われるままにテスト用のリード線をつなぎ、計器を読むだけである。それでも2週間の教育期間中に得た知識で、これは電車用の主制御器、これは機関車用という程度のことは理解できた。

当時試験場に電車用では阪急3300形用、京阪2200形用、京浜急行1000形用、京成3300形用主制御器など、機関車用ではEF66の主幹制御器(マスコン)とバーニャ抵抗制御器、界磁制御器、MG調整器などが入っていた。延べ21日間のうち13日間はEF66に関わったと日誌は記録している。

マスコンの逆転ハンドルに「EF66 1」の刻印が打たれており、トップナンバーが誇らしく思えたものである。当時の国鉄では機関車の車号を東に位置するメーカー順としていた。直流機では東洋・汽車(東京)が先で川車・川電(神戸)があと、交流・交直流機では日立(茨城水戸)→東芝

(東京府中)→三菱(岡山三原)の順であった。EF70、ED75、ED76、ED77、ED78などの1号機がすべて日立車なのはこのルールによったからである。

このとき製産していたEF66は、昭和42年度2次債務による1～6号機と42年度3次債務による14号機併せて7両分であった。川車・川電(44年から川重・富士)が昭和44年までに担当した13両とともに、20号機までがのちに「EF66・0番台前期型」と通称されることになる。昭和47(1982)年以降に作られた後期型は正面窓上にひさしが設けられたことが知られるが、機器では補機が交流化された。私が実習で触ったMG調整器HS-44Bも後期型では別のものに置き換わってしまった。

## 【3】京浜急行1000型公式試運転に添乗

戸塚工場試験課での実習も終盤に近づいた5月8日、京浜急行の公式試運転に添乗させてもらえることとなった。公式試運転とは、新造車両が鉄道会社に引き渡される前に本線上で行う、性能確認のための走行試験のことである。

昭和43年5月といえば、翌月に都営地下鉄1号線(浅草線という呼び名はまだなかった)大門-泉岳寺間の延長開業、同時に京急も品川-泉岳寺間に新線を建設しての相互乗り入れが予定され、この地下乗り入れ用に1000形を大量に増備していた。

京急は新造車を川崎車両と東急車輛に発注しており、若干の例外はあったが川車製には三菱、東急車輛製には東洋の電機品という組み合わせであった。国鉄のようにメーカーが違うだけで同じ物なら別に支障はないのだが、東洋のモーターは中空軸平行カルダン、三菱は中実軸WN継手と大きく異なる。互換性はなくメンテナン

スの現場から苦情は出なかったものかと不思議にも思う。釣掛から台車装架へ電車の新性能化が興ってまだ十数年、メーカーを競わせることでよりよい製品を模索していたのであろう。

この時代このような考え方は他社にもあり、同一線区同一車両で電機品に異機種を共存させていたのは、京成でも三菱と東洋(3000~3300)、東急での日立と東洋(7000、7200)などがあつた。線区別で住み分けていたのは阪急の東芝(神宝線)と東洋(京都線)、京王の日立(本線)と東洋(井の頭線)などがあつた。小田急や南海では車種ごとに異メーカー・異機種が混在していた(京阪[東洋]や近鉄[三菱]などは昔も今もほぼ単一メーカー)。

しかしながら昭和40年代も後半になると、機種統一によるメンテナンス性の向上が優先されるようになり、機器ごとにメーカーを絞り込む

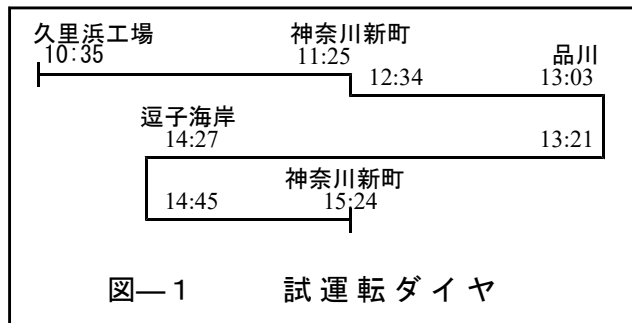


図-1 試運転ダイヤ

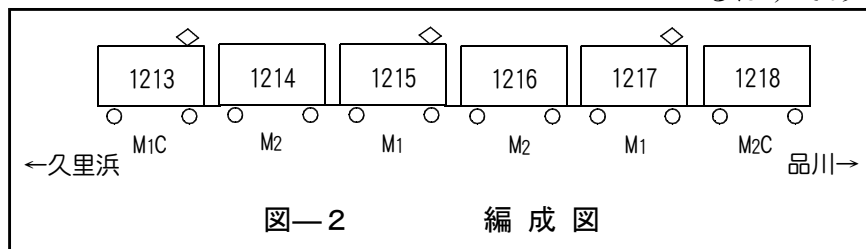


図-2 編成図

鉄道会社が多くなってきた。京急では1000形途中の1251から、京成では3500形以降、東急では8000形以降がこの例である。

さて、公式試運転当日はどこから乗車したか記憶が薄れてしまったが、残されている日誌によると久里浜工場発となっている。いったん品川まで上り、折り返して返子海岸へ、戻って神奈川新町という行程であった(図-1)。

編成は下り向き(久里浜より)から順に車号が振られており、1213~18の6連であった(図-2)。

乗っていたのは東急車輛から2~3人、東洋から営業の1人に制御器試験課から先輩1人と実習生の私、運転士と車掌は京急社員であること

は言うまでもない。

試験と言っても取り立ててすることはなく、1215号車に記録電流計を取り付け1ユニット8個分のモーター電流を測定していた程度である。力行時に300Aと記録されている。ほかに気づいたこととして下記のようなことがメモしてある。

- ◎ 京浜急行はカーブが非常に多い。
  1. 特急の表定速度は55.2km/hと、多私鉄よりきわめて低い。
  2. TDカルダンで上下の振動はほとんど感じられないが、左右の揺れが大きい。
- ◎ 減速度が大きい。85→0km/hまで約10秒。これは8M1CのオールM編成のため。
  1. 粘着力が大きく、空転が少ない。
  2. 電気ブレーキが有効に働く。
  3. 空車のため軽量で惰行力が小さい。
  4. 雨天で空転が大きいと晴れればもっと減速度は大きいだろう。

今になって読み返してみるとはてなマークがつく部分も多々ある。85→0km/hが約10秒とは通常あり得ない数字。1000形の常用減速度は4.0 km/h/sだから85km/hからの停止は21秒ほどかかるはずである。非常ブレーキの試験をしたとしても、粘着を失うほどの制動力を与えるわけにはいかないのだから、半分の時間で止まれることはない。いずれにしても、入社したてで鉄道工学のイロハも分かっていたいなかったことは間違いない。

また、京急は他社より遅いとあるが、その後京急は大きく成長し、今日では関東私鉄随一の俊足を誇っている。カーブが多く人家も密集するなかでの120km/hは怖いほどであるが、汚名はすっかり返上した。スピード競争でJRとの対決をあきらめた関西の京阪や阪急、阪神とは大きく違うことを付記しておく。

この1213~18編成のその後であるが、8連化に伴う編成組み替えを受けたのち、EF66 2の廃車に先立つ平成14(2004)年3月に1215と16が、翌15年8月に残り4両が廃車されている。遠く成田空港まで何度も足を伸ばしたであろう1213~18編成に惜別のエールを送りたい。以下次号