



わ だ ち

No. 1 2 1

wa da chi

平成20年11月号



( 2008年10月15日 福井鉄道610形 水落駅 撮影 森家治 )

**福井鉄道で610形に菊人形ヘッドマーク！**

福井鉄道では、越前市で開催される「たけふ菊人形」にあわせ、期間中の10月から11月上旬まで200形と610形にヘッドマークが取り付けられました。

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 (2)

— 京浜急行 1213～18 編成もすでになく —

渡邊 誠

## 【4】本社に仮配属

戸塚工場での実習を終えて昭和43年5月13日、翌年3月までの予定で鉄道技術部鉄道課へ仮配属となった。84名の技術系新入社員のうち本社へ仮配属となったのは私一人であった。何で継子扱いされたのだろうと、不安ながらもサラリーマンとしてのスタートだけは実感できた。

本社は東京駅の八重洲南口を出てすぐのところにあった。職場は三階でちょうど高架線の高さ、新幹線の発着風景が手に取るよう見えた。あの頃はまだゼロ系という言い方はなく、代わりに「夢の超特急」の言葉が残っていた。

鉄道技術部鉄道課とは、車両システム全体の企画立案と、顧客との技術折衝とを主な任務とする部署であり、国鉄担当者の下で働くこととなった。

八重洲の会社からは東京駅を挟んでちょうど反対側、丸の内北口前に国鉄本社があった。東京駅の自由通路をてくてく歩いて10分、行き先は「車両設計事務所」、工場の設計部門から送られてくる図面や書類を届けたり、またその逆に他社から車両設計事務所経由で配られる資料を売け取ったりと、便利屋に過ぎなかった。

この年の共同設計で印象に残っているのは、在来線の「高速電車」だった。483・485系ひばりで4時間以上要していた上野-仙台間を3時間50分に縮めることが目標だった。のちの591系試作車、さらに381系しなのへと発展していく振り子電車である。

## 【5】EF66が落成、試運転へ

7月下旬になりEF66が落成したとの報がもたらされた。上司がさらにその上司である部長に「乗られますか」と聞かれると、初老期にさしかかったおじさんがまるで遊園地に誘われた幼

児のように、「行く、行く！」と喜び勇んでいたのが印象深い。『わだち』100号(平成16年11月)で紹介したM氏である。機関車でも電車でも、ふだんの公式試運転に本社からは営業が行くのだが、鳴り物入りの新型車だけに、みんな一度は乗って見たかったのも事実である。

M部長が1号機に乗ったあとの8月5日、2号機が私に回ってきた。上司の都合がつかず私が先に乗せてもらえることとなったのだ。これが私とEF66 2 との出会いの発端である。

東洋電機は汽車会社と組んで機関車を造っていた。国鉄からは東洋が機関車まるごとを請け、東洋から汽車会社へ車体を外注する形なので、履歴を表すときは「東洋・汽車」であり、銘板は東洋が上、汽車が下になる。書物によっては「汽車・東洋」という表記が見られることもあるがこれは間違い(EF62の一部には本当の「汽車・東洋」もあった)。



写真-1 機号と銘板

汽車会社東京製作所は江東区の越中島貨物線沿いにあり、新製EF66は小名木川から亀戸を経て新鶴見機関区に運ばれていた。首都圏にもまだSLが走っている時代で、新鶴見にもD51がたたずんでいた。電機ではEF65に混じってEF10やEF13なども見られた。

集まったのは東洋から営業担当と私、汽車会社からも2名ぐらい来ていたと思う。そこに機関士と機関助手だから、6、7名になる。

運転台に上がっての第一印象は、EF65のようなゴツゴツ感がないことだった。EF65はこれより先に汽車会社で新製中のを1度、新鶴見で停車中のを1度のぞいたことがあるが、EF66はまるで違う。EF65のマスコンは大型でノッチ刻みも多く一目ではどう操作するのか分からない。一方、EF66のこぢんまりしたマスコンは「1、2、

3、4、S、SP、P」の7ステップのみで、他に弱界磁スイッチが独立している。これなら誰でも運転できそうに見える。電線や空気配管がほとんど露出していないことと合わせ、EF65の運転台が男のたくましさならEF66は女性のしなやかさといったところであろうか。

発車までのひととき機械室を観察する。戸塚工場での実習期間中に触った抵抗バーニャ制御器と界磁制御器がまず目に入る。MG本体とMG調整器は上からつり下げられている。狭い空間をうまく利用してあるものと感心したりした。

ほどなく発車する。まずは後部助手席へ。細かなダイヤは忘れたが、東海道貨物線を一路下り平塚へ、平塚で昼食休憩

のち保土ヶ谷へ折り返し、もう一度平塚まで行って新鶴見へ戻ってくるという行程だったと思う。

停車中はMGの回転音だけだった機械室は、モーターへの送風機が轟音を奏で、カム軸はカチャカチャと進段、時折単位スイッチがガチャッ、コンプレッサもコトコト回っている。速度が上がってくれば当然レールのジョイント音も加わる。スマートな車体外観と違って車内は騒音だらけで会話も満足にできない。それでも振動はフワッとくる縦揺れがあるだけで乗り心地は悪くない。これが空気バネの効果なのかと感心する。といってもEF65の走行体験はないので、勝手な想像に過ぎないのかも知れない。

平塚での休憩後、上り側の運転台にいたらそのまま発車してしまった。後部へ回ろうとした

が、機械室の通路は狭い。前述の騒音もさることながら高電圧部分もある。もちろん危険箇所は金網や亚克力板などで覆われているが、それでも走行中は怖いという思いが先立ち通路を歩くことができなかった。結局、帰路は前位側で運転士気分を味あわせてもらった。

この年は通勤電車冷房元年、京王が5000系で始めたばかりで、山手線でも扇風機だけなのに機関車に冷房などあるわけない。まして抵抗制御車、走る電熱器である。外は真夏の青空、クールビズなどという言葉ははるかのちの時代、新鶴見に帰着いたときネクタイを締めたワイシャツの襟は真っ黄色に染まっていた。

## 【6】おわりに

幾星霜40年、EF66



写真-2 公式試運転中のEF66 2 -平塚- 昭和43年8月5日

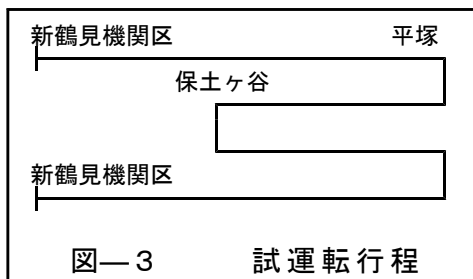


図-3 試運転行程

のうち何両かはブルートレインに轉身し脚光を浴びた。冷風装置が取り付けられ乗務員の待遇改善に寄与したグループもある。極めつけは鉄道博物館入りした11号機(川車・川電)であろうか。博物館にはトップナンバーを飾ってほしかったものだが、汽車会社という会社はすでになく川崎重工からの働きかけもあったのであろう。

いずれにせよこの2号機はそんな栄光とは無縁に、ただひたすら地道に貨物列車を牽き続けた。晩年は塗色も野暮ったく変えられ正面の飾りグリルも外されるなど哀れな姿でもあった。

私もあのままサラリーマンを続けていればそろそろ定年。私が社会人となった年に生まれたEF66 2と京急1213~18。私の半生を映し込んだかのように、どちらも誰からの注目を浴びることなくひっそり引退していった。ともに、

「もういいんだよ。あとはゆっくり休めよ。」と叫ばずにはいられない。 おわり