



わ だ ち

No. 134

wa da chi

平成23年1月号



( 2011年1月2日 JR 越美北線 越前東郷駅 撮影 森家和治)

**JR 越美北線 開業 50 周年！**

JR 越美北線は、平成 22 年 12 月 15 日に開業 50 周年を迎え、同線を走るキハ 120 形 3 両が沿線の観光 PR のラッピング塗装で活躍中です。

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/)

# テキ6は本当に日本最古なのか

～ 黎明期の電気機関車 ～

渡邊 誠

京福電鉄からえちぜん鉄道に引き継がれた電気機関車テキ6(えち鉄形式ML6)は、一昨年夏から勝山駅に留置され来春の公開に向けて保管施設を整備中です。所有権も勝山市に移る模様です。このテキ6を『福井新聞』をはじめマスコミの多くが「日本最古」と形容し、勝山市から市民に発信される情報のほとんども「日本最古」とうたっています。テキ6は本当に日本最古なのでしょうか、検証してみました。

## 【1】テキ6をめぐる報道の様子

(1)新聞報道 まず、平成22年2月3日付けの『福井新聞』から見てみよう(下線は筆者が挿入、以下同じ)。

見出し：勝山駅前“電車博物館”に  
国内最古機関車と貨車展示

本文：勝山市は2日、えちぜん鉄道勝山駅の駅前広場整備事業の概要を発表した。(中略)広場の休憩施設に、国内最古の電気機関車「テキ6」と貨車「ト68」を動く状態で展示する。駅舎内部にも電車資料スペースを設け、電車博物館的な駅前空間を創出する。(以下略)

これで当を得ているのだろうか。

テキ6が注目され始めたのはそれほど古い話ではない。次に平成10年9月5日付け『日刊県民福井』を見てみる。

前文：学術的に日本最古の証明を受けた京福電鉄が所有のテキ6型6号電気機関車が4日、昭和30年代当時の姿に化粧直しされ、報道陣にその勇姿を披露した。

見出し：日本最古「テキ6型6号電気機関車」  
全盛期当時に化粧直し

本文：(前略)交通博物館学芸員、岸由一郎さんの調査の結果、このほど旅客営業を行う鉄道会社中で、日本最古の動態可能な電気機関車と確認された。(以下略)

つまり、調査したのは交通博物館の岸由一郎氏であり、「旅客会社」と「動態」、二つの枕詞を冠した上での日本最古ということが分かる。しかし、疑問点もないわけではない。

まず、交通博物館学芸員の肩書き一つで、その言動が「学術的な証明」になるのだろうか。例えば、恐竜博物館の一学芸員がとある化石を手にして、これは世界最古の大発見だと言ったら、それで通ってしまうのだろうか。平成12年に起こった旧石器ねつ造事件を思い浮かべてしまう。

次に、あくまでも二つの枕詞を冠しての日本最古であることは間違いなしとしても、裏を返せば、枕詞を外したら日本最古では決していないとも言っているに等しい。このような考え方は、統計の取り方として妥当なのだろうか。これについては後述する。

(2)笹田昌宏著『あの電車を救え!』(JTBパブリッシング、平成21年) この書籍は、副題に～親友・岸由一郎氏とともに～とあるとおり、笹田氏は岸氏と深い親交があったようだ。同書からテキ6に関する記述を拾ってみる。

このとき牽引していた機関車は、のちに岸君と岡本さんの尽力がきっかけで車籍復活し日本最古の現役の電気機関車として注目を集めることになる「テキ6」…(P104)

国内最古の電気機関車「テキ6」が復活を果たした「三国芦原線開業70周年イベント」に協力…(P218)

とあるだけで、「旅客会社の中で」の注釈は一切ない。その道の専門家ではない記者の書いた新聞ならともかく、鉄道に関して深い見識を持つ笹田氏にして、上手の手からこぼれた水などではないだろう。

(3)支部報『わだち』 岸氏の論文発表以来、本誌でもテキ6はしばしば話題に登っている。拾ってみるとNo.68(平成10年11月)、No.74(平成11年11月)、No.110(平成18年11月)、No.115(平成19年11月)、No.127(平成21年11月)あたりに見られるが、いずれも「旅客会社の中で」の枕詞はない。かくいう筆者自身も本稿を起こすまでは、氏の偉大なる業績の影に意外な落とし穴があるとは、ゆめゆめ思っても見なかった。じゅうぶん反省したい。

なお、『わだち』の既刊号は下記で見られるので、インターネットのできる方はご覧いただきたい(支部のサイトにもリンクあり)。

<http://www6.plala.or.jp/jrcFukui/>

## 【2】日本における電気機関車の淵源<sup>えんげん</sup>

(1) 産業用の小型電気機関車 明治26(1893)年、足尾銅山工作課はゼネラルエレクトリック(以下GE)社の図面により610ミリ軌間の小型電気機関車を製作した。これが日本最初の電気機関車の使用と考えられるらしい。しかも国産であった。明治32(1899)年には中央線笹子トンネルの掘削用に、ウェスチングハウス(以下WH)社製の電気機関車が用いられた。このほか明治末年までに別子銅山や小坂銅山、日立銅山などでも輸出品あるいは輸出品を見本に国内で生産した電気機関車が普及している。

これらはいずれも出力で10~20馬力、重量で2~5トン程度と小さく、坑内用のためか運転席に屋根さえないものもあった。広義には鉄道車両に違いないが、旅客や一般貨物輸送を目的とする“鉄道”とは一線を画さざるを得ず、本稿の考察対象からは外したい。

(2) 専用鉄道の電気機関車 官営八幡製鉄所は明治34(1901)年に1067mm軌間の構内専用鉄道を敷設し、明治36年にアルゲマイネ(以下AEG)社製の2軸凸型電気機関車を輸入した。これが狭義の鉄道での電気機関車第1号と考えられる。6トンというから銚子電鉄デキ3よりもなお小振りであろうか。明治41(1908)年、大正5(1916)年にも1両ずつ増備したのち、大正10年には安川電機がコピー品を1両造った。いずれも保存されてはいない。JR線とは連絡しないが、現在は国内最大軸重21.25トンの三菱製4軸機が働いている。

官営三池鉱山は明治11(1878)年に馬車軌道を敷設した。三井財閥に払い下げられたのちの明治24(1891)年に米国製の蒸気機関車を導入し、明治30(1897)年に九州鉄道(のちに国営化で鹿児島本線)大牟田駅に連絡した(昭和18年に荒尾駅でも)。明治33(1900)年には『私設鉄道法』の適用を受ける専用鉄道となった。

明治41(1908)年から43年にかけて三池港開港に合わせ、港湾荷役用にGE社製の15トンL型電気機関車を合計10両輸入した。

明治44(1911)年には、本線用にジーメンス(以下SS)社製の20トン機が4両輸入された。大正4(1915)年にはSS社製を見本に、電機部分を三菱造船(大正8年に三菱電機として独立)、機械部分を日本車輛で国産初の電気機関車が作

られた。大正6年にも2両増備している。

これらは「電車」では決していないが、“15トン電車”“20トン電車”と通称されていた。

昭和21(1946)年からは通勤輸送も始め、昭和38(1963)年には「地方鉄道」の認可を受けた。旅客輸送は昭和48(1973)年で終え、最盛期には延べ22.7kmあった路線網も、石炭産業の衰退とともに次第に縮小していった。

(3) 私鉄各社の電気機関車 大正5(1916)年、大阪高野鉄道(のちの南海)は電機品をGE社から買い車体は自社で4軸凸型機を1両製作した。「電式型」と呼ばれ2号機以降は電機品も国産し、大正11年までに合計5両となった。

大正7(1918)年、利根水力電気(上越南線開通で廃止)は雨宮製(電機品は不詳)の2軸L型機を導入した。

大正10(1921)年には、創業3年目の東洋電機が、駿豆鉄道(のちの伊豆箱根鉄道)に4軸凸型機(車体は雨宮)を、下野電気鉄道(のちの東武鬼怒川線)に2軸凸型機(車体は日車)を製作している。これらはいずれもイングリッシュエレクトリック(先のデッカー、以下EE)社の図面により製作したものである。

同年、川崎造船は同社の電気機関車第1号となる2軸箱型機(電機品も川造)を富士電気軌道(のちの富士急行)に納入している。

大正12(1923)年には、芝浦(のちの東芝)が伊那電鉄(のちに国有化で飯田線)に40トンの4軸凸型機(車体は石川島造船)を納入している。

(4) 京都電灯越前電鉄線の電気機関車 京都電灯越前電鉄線(のちの京福電鉄)では、大正6(1917)年にテキ4型2両を導入している。九州水力電気(先の豊後電気鉄道、のちの別府交通別大線)からの譲受で製造年代は不明。SS社の45馬力電動機を2台装備し、車体は公称川崎造船だが日車との説もある。昭和23(1948)年廃車。豊後時代は電車だったようで、これはやはり電動貨車に区分すべきであろう。

主題のテキ6型は大正9(1920)年に4両作られている。電機品はGE社で52kW×2の直接制御、台車はブリル、車体は梅鉢鉄工場となっている。室内に大きな機器はなく電動貨車のように見えるが、当初から電気機関車として登録されている。大正12(1923)年にほぼ同型式のテキ10型2両が作られている。

大正13(1924)年に庄川水力電気は、川崎造

船の電気機関車第2号となる25トン凸型4軸機を4両導入したが、うち1両が昭和11(1936)年に京都電灯(京福)入りし、テキ501として昭和55(1980)年まで活躍した。

大正15(1926)年に豊川鉄道(のちに国有化で飯田線)は、EE社製の25トン凸型4軸機を1両導入した。これは遠州鉄道にED282として現存するが、昭和32(1957)年ごろの一時期、京福に貸し出されていたことがある。

**(6) 官営鉄道の電気機関車** 官営鉄道(鉄道院、鉄道省、国鉄と移るが本稿では「官鉄」に統一しておく)での電気機関車は明治44(1911)年、碓氷峠のアプト式にAEG社の10000型(称号改正でEC40)を採用したのが嚆矢。『わだち』の読者諸兄には釈迦に説法だが、EC40は碓氷峠で役目を終えたのちラック関係の機器を取り外して京都電灯(京福)入りし、テキ511・512として昭和45(1970)年まで勝山駅界限でも見かけられた。電気機関車なのにロッドをカタコト動かしながら走る姿がユニークであった。

アプト以外の本線用としては、大正11(1922)年以降WH社、GE社、EE社などから輸入されたのち、大正13(1924)年に日立が自力開発した1070(ED15)形が、大正15年に官鉄に採用されている。日立が本線級電気機関車で一頭地を抜いた背景には、関東大震災でほとんど被害がなかったことが挙げられるともいう。

以上述べた黎明期の電気機関車を表-1にまとめてみた。対象は大正末年までとした。

### 【3】黎明期の電気機関車その後

**(1) 現役で稼働** 車籍や検査期限の有無は問わず、架線下にありノッチを入れればとりあえず動くものを現役稼働とすると次のようである。事業者名は現所有者とする。

- 1.大正4年製 三井化学 20トン電車 (1両)
- 2.大正6年製 三井化学 20トン電車 (2両)
- 3.大正9年製 えちぜん鉄道 テキ6 (1両)
- 4.大正11年製 銚子電鉄 デキ3 (1両)
- 5.大正12年製 近江鉄道 ED31 (2両)
6. 同 上信電鉄 ED31 (1両)
7. 同 弘南鉄道 ED33 (1両)
- 8.大正13年製 上信電鉄 デキ1 (2両)
- 9.大正15年製 遠州鉄道 ED28 (1両)
10. 同 弘南鉄道 ED22 (1両)
11. 同 近江鉄道 ED14 (4両)

三池鉄道は平成9年に炭坑が閉鎖されたのにもない路線の多くが廃止されたが、JR大牟田駅構内仮屋川操車場までの1.8kmが三井化学の所有となって残った。化学工場のためディーゼル機が使えず、20トン電車がバッテリー駆動となって構内入換(写真-1)を担い、JR線までは芝浦製45トン機(昭和11年製)が毎日2往復している。受け荷は南延岡の旭化成から液化塩素、黒崎の三菱化学からの濃硝酸とともに専用タンクコンテナ、発送は北九州(夕)へ海上コンテナで、JR貨物ではこれらを1列車に仕立てて1151レ/1152レ、通称“大牟田専貨”と呼んでいる。牽引はED76。



写真-1 大正6年製の現役機関車 三井11号  
大正生まれの機関車が平成生まれの貨車を牽く  
平成21年11月 宮浦駅 写真提供 厚木市飯塚様

テキ6以下の各車は車籍がなく本線走行が不可能なものや、車籍があっても保線作業か除雪ぐらいしか働きのないものばかりで、定期運用を持つのは三井以外にない。

**(2) 静態保存** 件数にして約3分の1が保存されていることが分かった。

三井の明治43年GE製15トン電車、44年SS製20トン電車はいずれも所有権が大牟田市教委に移っているが、安住の地が定まらないようで、今も三井化学構内側線にある。非公開。

日本(浅野)セメントの2両は、1両が北海道北斗市の公園で公開されている。案内板には新造当時の姿に復元したと書いてあるが、実際は廃車時の姿のままで、看板に偽りがある。しかも荒廃が激しい。もう1両は東洋電機横浜に里帰りし、こちらは本当に復元されている。構内のため見学は要許可。

国鉄EC40は、京福から戻されアプト時代に復元して軽井沢駅構内で公開されている。

#### 【4】結局、テキ6は日本最古なのか

岸由一郎氏は旅客会社に限定した上で、動態可能なものでは最古と唱えたのだが、史実の論証法として適切だったのだろうか。

そもそも電気機関車の任務は主として貨物列車の牽引にある。もちろん寝台特急の先頭に立つものもあるが、少数用途に過ぎない。氏が論文を発表した平成10年当時、JR各社に私鉄および専用鉄道合わせて約1040両の電気機関車があった。うち旅客会社(兼業を含む)に限定すると約410両に過ぎなかった。

つまり、氏はあえて出場資格を半分以下に制限して覇を競わせたに過ぎない。大きなグループを小分けして競争させれば、1等賞は何人も出てくる。幼稚園の運動会のような論法は、まさに大海を知らない井の中の蛙であり、同意しがたい。

結論として、平成22年末において、現役稼働の電気機関車最長寿は、三井化学の三菱日車製通称“20トン電車”と断言できる。同車の大正4年製と6年製を一まとめにしたとしても、テキ6はナンバー2に過ぎず、日本最古などでは決してない。

三井化学専用鉄道は現在もなおJR線と接続し、そこで貨車の受渡しに従事している電気機関車を電気機関車の仲間ではないというのは、たとえ交通博物館学芸員の肩書きをもってしても聞くに値しない。

しかも、テキ6は現在のところたしかに本線につながる駅構内にあるが、何年も寝たきりで保線や除雪にさえ1日たりとも働いてはいない。これを動態と区分するなら、三井で保存されている明治43年GE製15トン電車、44年SS製20トン電車とともに側線上にあり、物理的に動かせないわけではない。そう考えてくると、テキ6は番付をさらに一つも二つも下げざるを得ない。

「2位じゃだめなんですか！」のフレーズが社会をにぎわした時代があった。多くの国民は1位と2位では大違いだと思ったものだ。管見の限りにおいて、テキ6に勝山市との特別なゆかりは見いだせない。沿線自治体の一つに過ぎない。当初から2位、数え方によっては3位、いやもっと下位に過ぎないと報じられていたら、公費の投入に市民は納得したであろうか。

再び『あの電車を救え！』から引用する。

岸君は「本を書くということは、後世に事実を文書として伝えるということ。ここでいい加減なことを書くと、後世の人が迷惑するし、推定は事実を曲げる原因になる。少なくとも、京福電鉄を愛してきた僕たちが作る本なんだから、後世に責任の持てる本にしよう」と力説…(P218)

氏が古い時代の京福に関する数々の論文を残していることには敬意を表するが、鉄道業界全般を見渡してはいない1片の論調は、「事実を曲げる原因」となる「推定」はではなかったのか。「京福電鉄を愛してきた」がゆえの勇み足ではなかったか。行政までも巻き込み、最古の言葉だけを一人歩きさせたしまった憂える現状は、氏が自ら懸念したとおり、「後世の人が迷惑」を受けたのだとまで言うては過言だろうか。

#### 【5】保存に際し望みたいこと

勝山市では駅舎の外観を開業時の様子に復元し、テキ6の保管庫も大正風に仕上げるといふ。それは良しとしても、目玉となるご本尊が平成のままでは「博物館的な」(広報『かつやま』平成22年2月号)とは言えない。ここはやはりテキ511をEC40に甦らせたのと同じように、誕生時の姿に復元してほしい。平成10年の『日刊県民福井』がいう「昭和30年代の姿に化粧直し」は真っ赤なうそであることをふまえ、以下の3点をぜひ望みたい。

- 1.窓の形状と配置を鋼体化(昭40)以前に戻す
- 2.Y型ビューゲルをポールに交換
- 3.自動連結器をバッファ・ネジ式に交換



おわりに 若年時の一時期ではあったが、国鉄指定の電気機関車メーカーに在籍した経験から、岸由一郎氏とは違った角度で電気機関車の歴史を眺めてみた。とはいえ、何分にも浅学の身ゆえ遺漏や異同も多々あると思う。微に入り細に入りご指摘いただきたい。

三井に関する部分は、厚木市の鉾山史研究家飯塚伸一様から高聞いただいた。謝意を表すとともに、同氏のホームページを紹介しておく。[http://www.geocities.jp/ushiyam\\_tantetsu/](http://www.geocities.jp/ushiyam_tantetsu/)

この駄文が、産業遺産を後世に正しく伝えるための一石になることを願う。

表-1 黎明期の電気機関車

鉱山用工事用などの極小容量機(出力50kW未満)を除く

年 和暦	月 西暦	事業者	型式 当初(最終)	両 数	製造 電機 車体	軌間 mm	自重 t	出力 kW	動 軸	形 態	概要・異動履歴・現況				
明治	36	1903	八幡製鉄所	E1	1	AEG	1067	6		B	凸	明治41年、大正5年にも各1両輸入			
	41	1908	三井鉱山	(通称 15t電車)	6	GE	1067	15	60	B	L	明治43年4両輸入、計10両、5号機(元7号)三井化学で保存、大牟田市教委所有	保存		
	44	1911	三井鉱山	(通称 20t電車)	4	SS	1067	22	186	B	凸	1号機三井化学側線で静態保存、非公開、大牟田市教委所有	保存		
			官鉄	10000 (EC40)	12	AEG ES	1067	46	420	C	箱	昭和11年全機廃車大宮保管→昭和16年部品取り含め4両分京福へ→テキ511昭和39年復元され軽井沢駅旧1番線で公開。テキ512昭和45年廃車、54年解体	保存		
大正	4	1915	三井鉱山	(通称 20t電車)	8	三菱造船 日車	1067	22	186	B	凸	SS製を見本に国産、5号機三井化学側線で保存、9号機現役、大正6年11・12号の2両増備、2両とも三井化学専用線で現役、大正15年以降三池製作所で4両増備	保存・ 現役		
	5	1916	3	大阪高野鉄道	電式形	1	GE 自社	1067		D	凸	大正11年までに5両、2号機以後の電機品は国産、のちED5125〜26			
	6	1917	11	南海鉄道		1	GE	1067		D	凸	大正10年にも1両輸入			
	7	1918	1	利根水力電気		13	雨宮	762	6	B	L	大正14年上越南線開通により廃線			
	8	1919	官鉄	10020 (ED40)	4	官鉄大宮工場	1067	60.7	940	D	箱	大正12年までに14両、平成19年10号機準鉄道記念物として鉄道博物館に展示	保存		
	9	1920	信越電力	(デキ12〜20)	11								→大正13年草軽電鉄、13号機旧軽井沢駅舎記念館に保存	保存	
			東京電燈	(デキ21〜24)	4	JF	762	9.5	53.2	B	L	→昭和12〜14年草軽電鉄			
			京都電灯 越前電鉄線	デキ6型 6号	1									昭和40年鋼体化後9.06t→えちぜん鉄道ML6、勝山駅前 で保存準備中	保存準備中
				デキ6型 7、9号	2	GE 梅鉢	1067	8.6	104	B	箱			制御器交換東洋DB-3、7号昭和44年、9号49年廃車解体	
				デキ6型 8号	1									昭和10年火災後加藤車輛で車体新造してテキ20に、昭和50年廃車解体	
	三井鉱山	(通称 15t電車)	2	三池製作所	1067	15	60	B	L			GE製のコピー、形態は若干相違、大正12年にも2両、計4両、昭和59年廃車			
	10	1921	3	駿豆鉄道	デキ1	3	東洋電 雨宮	1067	16.3	149	D	凸	EEの図面により国産→岳南デキ3昭和44年廃車解体。→弘南ED2昭和30年廃車解体、制御器をモハ21に転用か。→弘南ED1鋼体化ののち昭和37年廃車解体		
10			富士電気軌道		3	川崎造船	762	5		B	箱	川崎造船(→車輛→重工)の電気機関車第1号			
11			下野電気鉄道	(EB62)	2	東洋電 日車	762	6.5		B	凸	→昭和20年代に花巻電鉄EB62、昭和40年頃解体			
正	1922	3	浅野セメント	1〜3・5	4	東洋電 汽車	1067	16	90	B	凸	商号変更 浅野→日本セメント、2号機昭和60年東洋電機横浜工場に復元保存	保存		
		3	秩父鉄道	デキ1〜5	5	WH BLW	1067	37.2	373.2	D	凸	昭和59〜平成6年に廃車、1号機三峰口駅横の秩父鉄道車両公園で公開、2は解体	保存		
		3	南海鉄道	(ED5116)	1	GE 藤永田造船	1067			D	凸	3〜5熊谷市内運送会社が保管			
		4	大阪高野鉄道	電機第1号形	4	AEG 日車	1067	30	294	D	凸	→近鉄デ71南大阪線古市工場入換機 昭和50年除籍 58年頃解体			
		12	官鉄	1000 (ED10)	2	WH BO	1067	61	820	D	箱	ED101昭和34年廃車、ED102→西武E71昭和61年廃車横手車両基地保存	保存		
		沖の山炭坑	(デキ3)	1	AEG	1067	10	59.6	B	凸	→昭和16年銚子電鉄デキ3現役	現役			
		3	南海鉄道	電機第2号型	9	AEG 梅鉢	1067	34.5	311	D	凸	のち南海ED5105〜14、5108→三重県国見山鉱山専用線→平成5年解体?			
		3	官鉄	1010 (ED11)	2	GE	1067	59.6	975	D	箱	ED112佐久間からJR東海博物館移管予定、ED111→西武E61横手車両基地に保存	保存		
		7	京電越前電鉄	デキ10型10、11号	2	GE 梅鉢	1067	8.6	104	B	箱	昭和20年空襲により焼失、23年付けで廃車			
		7	愛知電気鉄道	デキ360〜362	1	WH 日車	1067	25	194	D	凸	大正14年にも2両、→14年製の1両豊橋鉄道デキ211芦ヶ池農業公園に保存	保存		
		7	官鉄	1040 (ED50)	17	EE NB	1067	59.8	840	D	箱	1号機(ED171)鉄道博物館で公開、16号機(ED182)JR東海リニア鉄道館公開予定	保存		

12	1923	8	伊那電鉄	デキ1 (ED31)	6	芝浦 石川島	1067	40.7	280	D	凸	→国有化ののち西武・近江・上信各社移籍、近江5両・上信1両(大改造)現存	現役
		10	揖斐川電気	11・12	2	芝浦 日車	1067	32	343.2	D	箱	近鉄養老線デ6・7、昭和46年廃車	
		11	武蔵野鉄道	デキカ11〜13	3	WH	1067	33	300	D	凸	西武E11〜13、12西武で保存、→11弘南鉄道ED333現存、13越後交通55年廃車	現役・保存
		12	四日市鉄道		2	GE	762			B	箱	近鉄湯の山線1435mm改軌時に廃車解体か	
		官鉄	1020 (ED12)	2	BB SH	1067	59.2	875	D	箱	→西武E51昭和51年廃車、→西武E52昭和62年廃車後横手車両基地に保存	保存	
13	1924	1	丸子鉄道	A1 (EB4111)	1	GE	1067	18	111.8	B	凸	上田丸子電鉄発足後昭和50年頃廃車解体	
		6	名古屋鉄道	デキ100	4	WH 名古屋電車	1067	21.3	200	D	凸	昭和43年までに廃車	
		7	尾西鉄道		1	SS	1067			B	凸	→名古屋鉄道(初代)デキ1→名岐鉄道→名鉄→昭和60年頃廃車	
		9	上信電鉄	デキ1		SS MAN	1067	34.5	200	B	凸	デキ2富岡市もみじ平公園で公開、デキ1・3現役	現役・保存
		10	新京阪	デキ2001	2	東洋電 汽車	1435	21.7	238.6	D	箱	翌年1両増備、阪急4301、昭和61年までに廃車解体、車体半分のみ正雀工場保管	
		12	南海鉄道		4	日立 藤永田	1067			D	凸	南海ED5121〜5124	
			富岩鉄道	ロコ2	1	WH BO	1067	30	200	D	凸	国有化ED26→昭和36年越後交通、昭和55年廃車	
			宮城電気鉄道	キ1	2	WH BO	1067	26.8	194	D	凸	国有化ED27、昭和36年廃車解体	
			吉野鉄道	1〜3	3	BB	1067	30	209	D	凸	→近鉄デ81、昭和34年1435mm改造、昭和51年廃車	
			庄川水力電気	庄水3〜6	4	川崎造船	1067	25	260	D	凸	→3両富山地鉄昭和56年までに廃車解体、→1両京福デキ501昭和55年廃車解体	
	官鉄	1030 (ED13)	2	EE PK	1067	60.4	840	D	箱	→ED17、昭和43年廃車解体			
	官鉄	旧6000 (ED52)	6	EE NB	1067	58	840	D	箱	→ED17、ED18、昭和51年までに廃車解体			
	官鉄	8000 (EF50)	8	EE NB	1067	97	1230	F	箱	昭和33年までに廃車解体			
	官鉄	1070 (ED15)	3	日立	1067	58.1	820	D	箱	官鉄採用は大正15年、昭和35年までに廃車、ED151日立水戸工場に保存	保存		
14	1925	4	愛知電気鉄道		2	WH BO	1067	24.8	194	D	凸	→名鉄デキ371・372、昭和43年までに廃車	
		9	盛岡電機工業	1 (EB61)	1	東洋電 日車	762	6		B	凸	合併で花巻電鉄EB61、昭和40年頃廃車解体か	
		5	官鉄	新6000 (ED51)	3	EE NB	1067	56.6	840	D	箱	→ED17、昭和45年廃車解体	
15	1926	2	秩父鉄道	デキ6	2	EE NB	1067	40.6	596.8	D	箱	昭和52年廃車	
		3	鳳来寺鉄道	電機51 (ED28)	1	EE	1067	25.4	248	D	凸	国有化ED281→近江鉄道→山形交通ED2、山形県上山市リナワールドで公開	保存
		3	豊川鉄道	電機50 (ED28)	1	EE	1067	25.4	248	D	凸	国有化ED282→遠州鉄道で現役	現役
		3	信濃鉄道	1〜3 (ED22)	2	WH BO	1067	28.6	264	D	凸	ED221→西武→近江→一畑→弘南で現存、ED222→三岐昭和59年いなべ市で公開	現役・保存
		3	官鉄	1060 (ED14)	4	GE	1067	60	975	D	箱	→近江鉄道に4両とも現存	現役
		5	伊賀鉄道	デ1・2	2	川崎造船	1067	20	224	D	凸	→近鉄デ8・9、昭和50年までに廃車	
		5	三河鉄道	キ10・11	2	東洋注 日車	1067	30	240	D	凸	制御器はWH→名鉄デキ301・302、302豊田市の公園で公開後平成15年解体	
		7	官鉄	8010 (EF51)	2	WH BO	1067	89.7	1230	F	箱	昭和34年廃車解体	
		9	官鉄	6010 (ED53)	6	WH BO	1067	68.3	840	D	箱	→ED19、昭和51年までに廃車、ED533(ED191)長野県上伊那郡箕輪町で公開	保存
		10	青梅鉄道	1号形1 (1010)	1	EE	1067	40.6	460	D	箱	国有化ED36→西武E41、昭和51年廃車解体(昭和の増備車は保存)	
	官鉄	10040 (ED41)	2	BB SL	1067	59.9	525	D	箱	昭和26年廃車解体			

(注) メーカー略称 AEG：アルゲマイネ(独)、BB：ブラウンボバリ(スイス)、BLW：メトロポリタンピッカース(英)、BO：ボールドウィン(米)、  
 EE：デッカー改めイングリッシュエレクトリック(英)、ES：エスリンゲン(独)、GE：ゼネラルエレクトリック(米)、JF：ジェフェリー(米)、MAN：マン(独)、  
 NB：ノースプリティッシュロコモティブ(英)、PK：パケットアンドサンズ(英)、SH：シュリレーン(スイス)、SL：スイスロコモティブマシンワークス(スイス)、  
 SS：シーメンスシュッケルト(独)、WH：ウェスチングハウス(米)