

さよなら 国鉄時代

中三 A 中川 凜太郎

高一 C 吉澤 尚人

「この特集は特定の列車の歴史を淡々と書いたものです。過度な期待をしないでください。あと、部屋を明るくして本文からある程度の距離を持って読んでください。」

昭和 62 年(1987 年)の出来事であった。今まで日本の鉄道のほとんどを占めていた日本国有鉄道、すなわち国鉄がこの年に民営化又は第三セクター化されたのである。

何故、民営化等をせざるに負えなかったかという、税金の無駄使いがほとんどの原因とされている。過疎地域への無駄な路線造りをしたりなどと言われている。これらを我々は国鉄の黒時代と言わせてもらっている。今年 4 月に起きたガソリン税の使い道となんら変わりが無いとも見て取れる。いくら上が変わっても、中身が変わらないのでは意味がない。

少しズレたが、そんな時代になぜ興味を持ったのだろうか？

我々は国鉄と呼ばれた時代には生まれてはいない。しかし、国鉄時代に製造された列車には乗ってきた。日々の生活で利用し続け、そのうち愛着がわいてきた。おそらく、このためだろう。しかしながら、愛着があった車両達の寿命が近づいて来てしまった。そしてついに、廃車も始まった。古い物は新しい物へ。その時新しかった車両も、数十年経てば古くなり、廃車となるのだ。無くなってしまった物への愛着というものはなかなか消えない。そのため今回、特集という形で貴重なページの一部を分けて頂かせていただいた。この場を借りて感謝します。

さて、今回取り上げる内容は、残念ながら今年廃車となってしまった車両達、中央線で長らく親しまれていた 201 系、そしてブルートレイン牽引という大役から貨物牽引という波乱万丈な一生を過ごした EF65 の中の 500 番台を取り上げて行きたい。

1.201 系



■201 系とは何？

201 系とは、昭和 54 年 (1979) に誕生した通勤型電車のことである。この車両は 1973 年に起きた”オイルショック”の影響で省エネが要求されて造られたのである。現在 JR 東日本は京浜東北線などへと導入をした 209 系をはじめとする、「寿命半分・コスト半分・価格半分」という目標には国鉄はあえてしなかった。国鉄の職人たちの意地で今(当時)の外観を残しつつ、省略できるところは徹底的に省略し、かつ安全さを忘れずに造ったという。魂のこもったものだといえよう。これから 201 系の生き抜いた歴史を書いていくとしよう。残念ながら、関西地区を取り上げなかったのだが、ページに限りがあるので JR 東日本管内のみの扱いとさせてもらう。

■基本情報

登場年：1979 年(中央線で試作車が初めて走った年)

最高速度：100km/h

走行路線 (括弧内は撤退年)：中央快速線、総武緩行線(2001 年)・青梅・五日市線、京葉線

■導入されたきっかけ

昭和 53 年(1978)頃中央快速線を走っていた 101 系通勤形電車が経年 20 年を達している編成が出始め、工場へ入場をするとき大規模な改修工事をしなくてはならなくなってしまったものまで出てきたのだ。さらに、冷房設備を搭載をしていなく、新たに搭載するにはハイリスク(予算や車体の耐久性など)と国鉄側が判断したため、導入に至ったといわれている。さらにこの時期は第一次オイルショック(昭和 48 年[1973 年])の後でより省エネルギーが主張される時代となった。昭和 54 年(1979 年)2 月に試作車の編成として誕生した。

■量産化へ

201 系の性能も確認され、ついに昭和 56 年 (1981 年) 量産化へと国鉄は移った。その後何事も問題なく増備され、翌年昭和 57 年(1982 年)総武緩行線へと増備された。

翌年昭和 58 年(1983 年)、青梅線・五日市線、それと関西地区へも増備した。この時、軽装車という必要最低限のみ乗せている編成が登場した。

翌々年の昭和 60 年、全車の製造を終了した。約 1000 両ほど製造された。

■時代は国鉄から JR へ

昭和 63 年になってから鉄道界にはちょっとしたイベントが起きていた。国鉄から JR へと Baton タッチした

のだ。廃止したHM(列車の先頭に出す看板類の総称)を復活させ「さよならJNR」と先頭へと堂々と掲げて走るのである。JRへ切り替わると、「こんにちはE電」という現在死後となってしまった「E電」というワードを使い、先頭へと入れ替えるようにつけて走ったのである。なんともユニークな最後であった。

■悪夢の事故

JRへと変わって公務員を雇わずに正規の社員として扱い始めてから少々落ち着いて来たころ嫌な事故のニュースが飛び込んできた。昭和63年12月5日のこと。大人の方は聞いたことのある話だと思う。東中野事故である。東中野駅に先行列車(103系)が止まっていた。その後続の201系が場内信号を無視して突っ込んで先行列車へと正面衝突をした。これにより201系側の運転士、そして乗客の数名が圧死したという大惨事が起きたのだ。追突した201系の先頭台車は原形をとどめないほど変形してしまい、後日廃車となった。詳細を知りたかったのだが、事故を起こした運転士の命がないので原因の聞きようがないため、情報が一切ない。私の憶測にだと、運転士による焦り(総武緩行線は過密ダイヤで、多少の遅れが命取りになるほどだと言われていた。)により、ギリギリまで先行列車に近づいて遅延を軽減させたかったのではないかと考える。

■この事故後のJRの対応

JRはこれまで使っていたATS-Bという古いATSを使っていた。しかしこれの欠点があった。運転士へベルで知らせ、停止信号を通り過ぎてスイッチで確認を取り、それを無視すると非常停止するだけという簡素なシステムであった。これを改善するために、新しくATS-PというATSを導入した。ATS-Pは信号と信号の間に感知する機械を用いてパターン化するものを用いたものである。今現在まで使われているタイプのATSである。201系には、平成5年度中に完了させた。

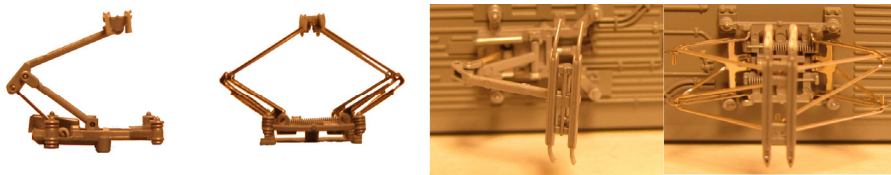
■同じことは二度繰り返す

再び201系の関連した事故が起きた。平成9年10月12日の出来事。大月駅構内で入替作業をしていた201系(6両)が信号を無視した。これだけならマシであった。偶然進入してきた遅れた特急列車へ激突した。特急列車は、脱線・転覆。201系は先頭の一部が破損し、移動等ができなくなり、数ヶ月大月駅構内に放置された。この時、運転士の独断によるATSの切断により事故が起きたと推測されている。

この事故によって、201系事故該当車に代わって、三鷹区(総武線)から武蔵小金井電車区へと一時貸出をされた。

■メディアに取り上げられて

平成10年1月8日、関東一帯は大雪に見舞われた。帰宅ラッシュ時になっても止まず、大幅な遅延が発生し始めたのだ。もちろん中央線等も遅れた。これだけなら大した事件ではない。さらに、踏切に支障が発生したため、中央線は運転見合わせになった。その間数十分。その間に屋根には雪が積もり、パンタグラフまでを落としてしまった。これにより、復旧がすぐにできず…。という二次災害が起きたのである。なぜ、パンタグラフが落ちてしまったのか、図を用意したので見てもらいたい。(左：シングルアーム、右：菱形パンタグラフ)



図

このように菱形パンタグラフは雪の乗ってしまう面積が広いので、パンタグラフはその力に耐えきれず沈下してしまうのである。

このことぐらいでは、メディアは 1 分以下のニュースでまとめて終わりだろう。その頃中央線では、人身事故(故意に飛び込んで自殺)がよく起きるようになったのだ。これにメディアは騒いだ。しかし、これは JR 東日本の頭を下げてまで望むものではない。逆に、「やらないで〜」と下げるだろう。これだけは、とても不自然だと思った。結果、上記のことで JR 東日本は無駄金を出してしまったのだ。

■技術は進む…

201 系の誕生から十数年が経った頃のこと、JR 東日本は前代未聞の車両を作った。その列車のサブタイトルは、「重量半分・価格半分・寿命半分」という冗談か?と思われる 209 系が平成 5 年あたりから順々に京浜東北・総武緩行・常磐緩行線・南武線に投入していったのだ。この車両は、国鉄時代の顔の 103 系を続々廃車に追い込み、世代交代をしたのだ。その後も、平成 11 年頃から E231 系という今の東日本の顔を作っていたのだ。E231 系が投入された時に、総武線で走っていた 201 系が追い出されて、京葉線の京葉車両センターへと転用されたのである。続々と誕生する新車たちには、VVVF という特殊な最新技術を搭載されたのである。

■初の通勤型電車から JT へ

JT と言って日本たばこ産業を思い出した方、申し訳ございません。鉄道の JT、つまりジョイフルトレインの話です。くだらなくてすいません。このジョイフルトレインの世界に新たな顔が加わった。この JT へと生まれ変わった編成は、豊田電車区の奥でひっそりと止まっていた編成であった。この編成は、昭和 59 年(1984 年)に予備車(他の編成が故障などの理由で使えなくなった場合の代用の編成のことである)として中央線の最終増備編成である。この列車の内装は、普通にロングシートで囲まれていた通勤用の電車であったが、ジョイフルトレイン「四季彩」として誕生したとき、ロングシートの片側を全て撤去し、展望用の簡易のイスを設置するという大胆なお化粧直し、イメチェンをしたのだ。

■中央線の世代交代

2007 年の秋ごろから中央線に新しい顔が入ってくるようになった。E233 系新型車両が投入され始めたのだ。この列車の大増殖により 201 系が行き場を失い、戦線離脱した。このとき、2 編成が京葉線へと最後の異動をした。戦線離脱をしたと言っても、一部編成は今年度の高架化工事が終わるまで編成不足を補うため生き残った。この生き残った編成には今年度から始まったデジタル無線の送受信機の取り付けをされた。この数が少なくなった 201 系の最後の力走姿をファイnderへと納めてはどうだろうか?

補足：なぜ、デジタル無線を設置したのだろうか?

A. 北海道で今年の初めに発生した無線受信事件が早めた要因だといわれる。以前から JR 東日本は導入するつもりはあったみたいである。それだけでなく 7 月の洞爺湖サミットに備えるためだとも言われている。詳細は謎であるが、大体の原因がこれだといわれている。

■最後に

我々からの感想、編集後記みたいなものをさせていただきます。

中川：201 系の 30 年という長い間、多くのお客さんや通勤客を運び続けた歴史は鉄道ファンのだれもが忘れないはずです。今まで長い間お疲れ様でした。この場を借りて失礼します。

吉澤：子供のころは中央線快速といえばオレンジの 201 系でした。201 系の他にも首都圏には全塗装のカラフ

ルな電車が比較的最近までいっぱい走っていて、楽しかったのをよく覚えています。今では全塗装の電車も少なくなり、寂しい限りです。当時活躍した車両たちには、本当にお疲れ様と言いたいです。

Written By 中川 凜太郎

Edited By 吉澤 尚人

Photo By 中川 凜太郎

次に EF65 の 500 番台のことを取り上げます。その前に、201 系の乗客ではわからない特徴を。(201 系の運転士さんのお話。) この列車は加速時に、フルノッチ (アクセルを最終段に入れること。) を行うと、ドンとモーター車から突かれる。そのため、多くの方は、ブレーキ圧を少し残してノッチを 1 段ずつゆっくりと刻んでゆくようにしたりしているという。ブレーキ時には、10km/h 台に電気ブレーキが失効するため、その時、ブレーキ圧が高いと相当衝撃が大きくなる。これは、201 系だけではなく、113 系とも似ているとか。さらに、加速が 50km/h まではどの列車よりも到達時間が早い。(京葉線内での比較) 最後に大きな特徴は、雨・雪などの空転、滑走がよく起きるらしい。(たまたま乗っていた列車で体験済み。) おそらく、国鉄時代に作られた車両に起こる特徴だと思う。このような特徴を持っている、運転士さんの腕の見せ所! が豊富な列車だと思う。だが、この車両もあと数年もしたら廃車になってしまうのだろう。ちょっと残念でもある。とお話を伺いました。ご協力いただいた運転士さんありがとうございました。余談はこの辺にいたしまして、本題に入りたいと思います。では、次は EF65 の 500 番台です。

2. EF65 形 P 型

■EF65 形スペック

本文に入る前に簡単に説明を入れさせていただきます。

主電動機(モーター) : 吊り掛け式、MT52A 形 6 基。

ノッチ段数 : 15 段(捨てノッチ 4、S ノッチ、SP ノッチ、SP 弱界磁段 4 ノッチ、P ノッチ、P 弱界磁段 4 ノッチ)

最高速度 : 100 又は 110km/h(曖昧です…)

※補足 P 形と F 形の違い

P 形は乗客の「passenger」から来ており、F 形は「freight」から来ている。先頭部分のジャンパホースの違い等が分かりやすい見分け方である。



■EF65 形が出来るまで

高度経済成長期、つまり昭和の時代のこと。まだ東海道新幹線が開業していない時期の話である。このころ、関西地区に向かうのに早い鉄道は東海道本線。これしかなかった。その中でも、遠くに行くのに寝て行けるという利点を利かした寝台特急がたくさん走っていた。最近のダイヤ改正で急行銀河などが廃止になるなんて当時は予測できないほどの大盛況だったという。発着駅である東京駅では、寝台列車のラッシュ時刻の 16 時 30 から 15 分おきに発車し、4 線あるホームが全部寝台列車を牽引する機関車が揃うこともあったほどだ。その中、少しでも快適に乗車してもらうために、20 系客車で電車感覚に運転しようという当時では画期的な発想が生まれたのである。この頃に今ではあまり聞かなくなった「ブルートレイン」という言葉が生まれたのである。なぜ、ここでブルートレインといわれるようになったかということ、今までは古臭いイメージを出していた客車で乗客を運んでいた。これを変えて、全車両をブルーで統一し、電気を発電する電源車の増結をし、さらに、全車冷房完備という当時ではかなり優雅な環境を作ったのだ。これは乗客には爆発の人気を得たという。これが 20 系客車である。この 20 系客車の先頭に立って牽引したのが、当時マイナーな EF58 形、通称ゴハチだった。昭和 35 年になってから 20 系客車の電源車とは違う、カニ 22 形の電源車が製造された。この電源車は、架線から電気を集電し、直流は 1500V、交流は 600V へ変換するという機能も取りそろえていたのだ。何かカニ 22 系の電源車に問題があったときのために、機関車から緊急に電源車の集電を中止させる機能を機関車に付けた。この頃に先頭に立って牽引していたゴハチへ緊急に電源車の集電を中止させる機能を付けているか、つけていないかの差別化を図るために、機関車の色を普通の青にベージュのツートンカラーから、抹茶色に黄色というかなり大胆な塗装をしたのだ。

そのような塗装はそうは長くは見られなかった。3 年後の改正で山陽本線の全線電化を行った。それによるものかと思われる輸送力増強のため、今まで 12 両で運行していたものを 15 両へと増結したため、ゴハチは出力不足のため当時最新鋭の EF60 形にカニ 22 系電源車のパンタグラフを下げられる回路を搭載し、20 系客車専用の牽引機となって登場した。この EF60 形は普通の特急色といわれるベージュに青のツートンカラーを身に纏っていた。残念なことに、この機関車もそうは長く見られなかった。寝台特急は長距離運転が付き物。さらに機関士はスピードを要求する。これにより、とても考えられないほどの高温・フラッシュオーバーが起き、別の新しい機関車を用意しようと国鉄は考えた。

次のダイヤ改正のヨン・サン・トオについて今回の主役が登場する。

■ヨン・サン・トオ ～ 昭和 43.10 月 ～

高速化を目指した寝台列車は、このヨン・サン・トオで大成長を繰り広げられる。20 系客車の 110km/h 運転の開始だ。これには、EF60 形では無理がある速度なであるため、国鉄は EF65 形を新造することを決めた。新造するといっても、完璧に白紙からやり直す訳ではなく、EF60 形の設計図をベースにモーターや回路を変更…etc をして行った。それなりに高速化へは貢献したが、試験編成を用意せずに製造したため、機器不良等が起きたというものだ。東京を定刻で発車した列車は徐々に加速して新橋で 60km/h を越して通過すべきところを、なかなか速度が上がらずに品川でカマ替えなどを行った過去もある。国鉄は相当焦っていたのだろう。その黒歴史はエンジニアの努力により克服された。流石だ。と言ってやりたいぐらいだ。この問題が改善してヨン・サン・トオを無事に迎えた。「まもなく 12 番線から寝台特急さくらが発車します。お下がりください。業務放送 1 レ戸締め…」などと寝台特急が発車するたびに流れたのかな？と平成生まれの我々は考える。ヨン・サン・トオが過ぎて少ししてもまだブルトレブームは治まらず、ヨン・サン・トオは序章に過ぎなかった。このヨン・サン・トオ時に EF65 形 P 型が持っていた運用は東京⇄下関で 6 本・大阪⇄下関で 3 本・米原⇄大阪(日本海)。当時の寝台列車の中では大役を担っていた。なぜそこまで運用を担っていたかという、20 系客車のブレーキは電磁ブレーキが元空気だめにつながっているため、機関車からのブレーキ用の線を元空気だめの管へ繋がらないと緩解時に元空気だめへと戻ってしまう、という一種の厄介な癖があったためだと言われている。だが、もし電磁ブレーキを無くして東海道・山陽本線を走ったら如何なって居たことか。当時、高速化が喜ばれたのは、東海道本線等の、輸送力オーバーが要因。さらに、高速とはいえ、110km/h 運転は一部区間に過ぎなく、ほとんど最速で 95km/h だった。つまり、普通のブレーキだけだと、相当列車が詰まる…etc となる。

■関西方面のスピードダウン ～昭和 47.10 月～

数年後になると、関西方面のブルトレインは電磁ブレーキ対応の EF58 形(改造車)が出てくる。(この EF58 形の登場は後ほど)。これにより EF65 形 P 型の運用も減り、少し余裕の出ることになる。だが、新車として出てきたはずなのに、毎日のブルトレイン牽引という長距離運転の過酷さが機械系に大幅のダメージを与えたらしく、主電動機の絶縁破壊が起きたりしたため、必要分の機関車が使えなくなったり、という何かと限界が来ていた。昭和 47 年に国鉄は列車増強のために引退していた EF58 形を関西方面で改造し、再度先頭に立たせたという。この EF58 形が投入された理由に、関西方面でのスピードダウンが実施されたため、丁度良い上に EF65 形自体にゆとりができて良くなった。これが行われたのは、昭和 47 年の 10 月のダイヤ改正である。これにより、EF65 形 P 型は東京方面専用となったという。この年に山陽新幹線が新大阪―岡山間を開業させた。

■ちょっとしたハプニング？ ～昭和 49.04 月～

全国的に行われた機関車の先頭にあるヘッドマークが消えた改正である。さらに、新入りの寝台特急、「あかつき」・「彗星」が登場した年でもある。東京方面だけは面白いことにヘッドマーク取り付けを行ったという年でもあった。何かとこのダイヤ改正はのちの未来を大きく変えてしまう大事件でもある。この一大ハプニング(?)により、再び東京方面のブルトレイン、つまり EF65 形 P 型に脚光を浴びる機会となった。今のように入区(12:01)して 2 時間弱で出区(15:45)という過酷なブルトレ期を過ごしているので、それなりの注目が有っていいだろうと思う。今では絶対見られない P 型同士の重連、東京駅 11・12 番線でのさくら・はやぶさの並び、神田方の側線でのヘッドマークの並び。一度は見たいもの。これを目当てに全国から東京駅へと集結したという。

そのあと1レ「さくら」、3レ「はやぶさ」、5レ「みずほ」、7レ「富士」と15分おきに12・13番線から続々と旅へとお客さんを乗せ走り去る。昔は当然でも、今は「富士」・「はやぶさ」が廃止になると騒がれている。日本を駆け巡るEF65形だけではなく、機関車牽引のブルートレインを見続けたいと思う。

■華やかな時代は去る。～昭和53.01月～

EF65形P型を追いかけるものとして知らなくてはならない、この黒歴史には、20系客車の都合があった。機関車とともに長距離を走った上、老朽化が進んだため一線から身を引いた。EF65形P型は20系との連結をするためといっは申し訳ないが、そのような役目であった。しかし、廃車によって役目を終えることとなり、客車は20系から24系へ。機関車はEF65形P型からEF65型PF形・EF66形へと引き継がれていった。

■第二の生き方～昭和53・54年～

EF65形P型のブルートレインの先頭からの撤退によって、大きく国鉄の雰囲気が変わった。第二の活躍場として貨物部門へと移ったのだ。この同時期に鉄道ファンなら知っているゴハチことEF58形、EF15形、EF60形が老朽化等により、続々と廃車になった。この時、EF65形は相当批判を食らったりしただろう。そのEF65P形は、501～504は下関区に…と各地へ分散して行ったのだ。かの有名なゴサゴの名で親しまれた535号機も沼津区に異動したのだ。その他のEF65P形は新鶴見区へ異動になったり、と騒がしい年だった。

■第二の電気機関車大移動！～昭和60年～

当時、高崎機関区に所属していたEF60形500番台が関西方面への異動により、大きく穴があき、その補充用として新鶴見区からEF65形P型が集結した。運行を行っていた。少し余談となるが、この改正以前までは貨物列車最後尾に車掌車を連結し、しかしこの改正で、車掌車は廃止、その代わりに、機関車への機関士との便乗を行った。さらに翌年、車掌の廃止となった。いったい車掌だった人は何処へ行ってしまったのだろうか。

■全機集結！昭和61年～

EF65形P型が再び全機東京ではなく、高崎の地へと集結した。面白いことに、P型だけではなく、F型も集結という、うれしい出来事が起きた。しかしその反面で、国鉄最期の時も迫っている上、先輩にあたるEF60形の廃車の期限が迫ってきたのである。高崎機関区ではイベントを行い、EF60形501号機の塗装変更で特急色に切り替えて展示など、結構大胆なことをしたのである。残念ながら、塗装変更したEF60形501号機は全検期限が切れてしまい、休車になってしまったという

■こんにちはJR貨物。～昭和62.03月～

こんにちはJR東日本をマネしてみました。ほとんどの500番台の機関車は高崎機関区、高崎第二機関区へと配属場所が変わった。(書類上だけだろうが。)501号機は面白いことに、JR東日本へと異動した。東日本はおそらく臨時列車等のために所属になったのだろうが、資料によると工臨や配給列車がほとんどの活躍だったという。他の500番台にしては相当地味だと思う。だが、新製時に過剰なほど働いたのでゆとりは必要である。

■JR化後の更新作業～平成元・02年～

平成元年、(やっと平成に入りましたね…)初の更新工事はJR貨物から行われた。ブルートレインを牽引していた頃の傷みが響いてきているため実施された。実施内容は、電気系統の更新、車体の下地直し…etcが行われ、出場時、三色更新で、今までの寝台特急などで見られた特急色の面影が消えたのだ。この時、初の特急色の衣を取ったのだ。最初に一番傷んでいた、506号機を先頭に、計7機の機関車が更新された。この更新で約10年保たせる程度の工事であったが、10年過ぎても健在の機関車もいた。やはり、昔のものは壊れにくい。

平成二年、こちらも大掛かりな工事だった。JR 化後の初全検に 501 号機が受けた。今では標準になっている、ATS-P の設置が全検と同時に実施された。201 系の時のように、安全性向上のために ATS-P を導入した。しかし厄介なことに ATS-P の機械自体が大きすぎて、所定の場所に設置するとテールライトの交換時に交換ができなくなってしまったのだ。これにより、501 号機は外側からライトの交換ができるように改造された。よく見ると若干違うのがわかる。

■廃車が目立ち始めることに… ～平成 12 年～

平成の世に入ると、製造から寿命とされる 40 年の半分を過ぎている。500 番台の半数近くが更新機へとなり、EF58 形の生き残りの 89 号機(現在大宮の鉄道博物館内で展示)、長野新幹線開業に伴い廃線となった、碓氷峠のシェルパの EF62・63 形(横川の碓氷峠鉄道文化むらにて運転可能、動態保存)の廃車が目立ってきた。その一方で、EF65 形 501 号機が注目されるようになった。さらに、原色かつ当時とほぼ変わらぬ姿を見せている機関車も指で数えられるような程にまでなってしまった。平成 12 年で JR 東日本・貨物合わせて 5 本しかいなくなるほどである。

■奇跡の機関車、EF65 形 535 号機。 ～平成 16.03 月～

平成 13 年に一番のオリジナルさを出していた 537 号機の廃車、平成 16 年に 539 号機、541 号機の 2 機の廃車、と兄弟的な P 型の姿が消えて行き、残るは 535 号機だけとなった。535 号機は本来は平成 16 年初頭に全検切れで廃車になるはずだったが、初期編成の 55 号機の故障多発により、535 号機のほうが故障が少ないため生かされ、最後の全検として平成 16 年 3 月に大宮から寝台特急「さくら」のマークを模した全検出場ヘッドマーク付け出場してきた。東京駅の 16:30 を思わせる瞬間であった。

■EF65 形 535 号機を追いかけて。 ～平成 20.03 月～

そんな奇跡の機関車にも時代の流れという厄介なものが出てきた。デジタル無線の設置の義務付け、運用開始が平成 20.04 月からであったため、残念ながら廃車になってしまったのである。JR 貨物は廃車にした後、解体はせずに保存しているらしい。また再び我々の目の前で見られる機会があることを願っている。

現在、JR の中で走っている、というよりは走れる機関車は 501 号機だけとなってしまった。この 501 号機は、冬の間秋田の工場へと長期の入場をし、春先に出場してきたのだ。まだまだ目にする機会は少ないが、吊り掛けのモーターを奏でて我々の目の前を快走してもらいたい。

■最後に…

我々が追いかけているのは、大した年数ではないが、追いかけた中での思い出も書こうと思う。中川：平成 19 年の冬、2 月 1 日の SL ちば DC の時のこと、たまたま先輩と出かけていて、その帰りにモノサクでネタ釜牽引の貨物がくるということで勝手に付いていくと、当時まったく知らなかった私は「P トップがくる！」なんて言われてもわかりませんでした。だいたい 1 時間がしたでしょうか、遠くのトンネルに 2 つのライトが光っているのが見えました。なんというのか、あれほど感激するような登場、輝く車体の鋭さをもった 501 号機に惹かれたのが EF65 形 500 番台を気に入るきっかけです。だんだん調べて行くうちに、自宅付近の駅で下車した際にたまたま貨物列車の通過に遭遇しました。「あれはこの前見た輝き？」と思いながらじっくり待ってみると、EF65 535 東芝と側面に書いてあるのが見えました。これはまたすごい！と思い、先輩に頼み込んで追っかけさせていただけようになり、今年の 2 月に東川口で撮影して以来撮りに行けずに引退となってしまいました。またどこかで見られるといいなと思っています。JR 貨物さん頑張ってください！

吉澤:私は EF65 をよく撮影しました。今では関東から撤退してしまった一般型、EF65 535 を含む P 型、F 型、そして現在も昼夜問わず活躍している PF 型…。とにかくたくさん撮影しました。撮りたかったナンバーの EF65 が来てくれた時の嬉しさを今でもはっきりと覚えています。これからは PF 型が貴重になっていくので、たくさん撮影していきたいです。

Written By 中川 凜太郎・吉澤 尚人

Edited By 吉澤 尚人

Photo By 黒沼 澄人

■この本に関して

Top のマークの説明を少々させていただきます。このマークは「さよなら絶望先生」の題字を似せた作品です。デザインの的にバランスが良いと思い、採用しました。

あと、参考資料紹介を。

鉄道ファン 2004 年 9 月号

2005 年 2 月号

Wikipedia 国鉄 EF65 形電気機関車

国鉄 201 系電車

イカロス出版 直流電気機関車 EF65(JTrain 編集部 編) など。

ではまた機会がある時まで…。