

各 位

2023年9月12日
株式会社天夢人

1970年代、国鉄の東京機関区で乗務した機関助士の仕事を綴った一冊！
『国鉄東京機関区 電気機関車運転台の記録 機関助士編』を発売

インプレスグループで鉄道・旅・歴史メディア事業を展開する株式会社天夢人(本社:東京都千代田区、代表取締役社長:藤岡 功)は、2023年9月12日に、『国鉄東京機関区 電気機関車運転台の記録 機関助士編』を刊行いたしました。



ブルートレインなどを牽引する電気機関車の機関士の成長記録です。著者の滝口忠雄氏は、国鉄に臨時雇用員として就職し、東京機関区で電気機関車の機関助士になった後、機関士となった経歴の持ち主です。国鉄分割民営化後はJR貨物の機関士となり、44年に渡って電気機関車の運転台に立ち続けました。本書では、駆け出しの機関助士として乗務しつつ、機関士を目指して勉強し、実際に機関士としてデビューするまでに体験したエピソードを綴っています。機関士になるまでの過程だけでなく、乗務したEF58形、EF65形、EF66形など往年の名機関車の運転台の様子が、臨場感あふれる内容で伝わってくる一冊です。

鉄道写真が趣味だった著者撮影の秘蔵写真も満載



東京駅で5列車「はやぶさ」の前で同期生の記念写真。ブルートレインブーム前で鉄道ファンの変もなく、機関車も薄汚い。まだ菜っ葉屋の時代だった。静岡まで2時間32分の乗務だ
1967年8月14日



機関士初乗務で乗った貨物用EF10形35号機。もっぱら南田川駅の手小荷物専用列車の入換作業に使われていた。
1974年6月19日 東京機関区



EF66形の試作機、EF90形1号機のマスコンに置かれた



野口正行君の思いが実現した写真。当時8本の特急列車があって、東京駅発車順に並べたが……、最後は「瀬戸」のはずで「あさかぜ」と間違えてしまった
1975年5月31日

若かりしころから鉄道写真を趣味としていた著者の秘蔵写真の数々を掲載。東京機関区内で撮られた写真や、電気機関車の運転台など、貴重な写真の数々が口絵と本文に登場します。

国鉄に臨時雇用員として採用されたところから機関士になるまでが綴られています

雑務ばかりの、臨時雇用員

国鉄なんて最低の仕事だぞ 志望する同級生はいなかった

「よせよせ、国鉄なんて最低の仕事だぞ」

高校3年になると進路を決めねばならない。同級生に「国鉄に入りた」と告げると、こんな言葉が返ってきた。今の「J」からは想像もできない言葉だ。国鉄は給料は安いし、今で言う「3K」、まじい、汚い、危険の職場であった。1961(昭和36)年に就任した池田勇人首相は所得倍増政策を打ち出し、私が工業高校を卒業して、国鉄に就職した1964(昭和39)年は、日本は高度成長の真っただ中だった。製造業がもって工業高校出がひっぱりだこであった。また、この年の10月には東海道新幹線の開業を迎え、さらに東京五輪が待ち構えていた。国鉄も多くの人員を必要としていたが、私の周りでは輸送業の国鉄は口に

もあがらなかった。

私が国鉄に入ったかったのは、東海道本線の東京～大阪間を6時間30分で結ぶ、スマートな151系こだま型特急電車の電車運転士になれたかったからだ。今で言えば新幹線に憧れるようなものだった。父は私を大学に上げたかったようだが、そんなに国鉄に入りたなら、旧知の元駅長に連絡をつけ、受験のルートをつけてくれた。

日給460円で働き始めた仕事は「整備掛」だった

1964年4月1日、日給460円の臨時雇用員として採用された。赤羽職員養成所八王子支所の初等課程運転科で2週間の講習を受けた。講習終了後、配属されたのは田町電車区(現・東京総合車両センター田町センター)安全班、職名は「整備掛」。

「おお！ 憧れていた151系電車がいるっ！」

機関士、機関士にとってはS1はとても過酷だった

国鉄の列車がほとんどS1で運転されていた頃、日本で出炭する石炭の1割を国鉄で使っていた。石炭節約が至上命令であった。いかに節約するか、効率よく焚くかと方法が考えられ、訓練された。ある先輩の書き記したものに16分300杯とあった。これは一人前の機関士の所要時間で、新米は30分以上かかったという。昔は高等小学校を16歳で卒業して国鉄に就職し、15、16歳で機関士となった。少年達は機関士になるために、毎日毎日激しい投炭訓練にさらされた。一人前となっても急勾配区間のトンネルでは煙にまかれて意識喪失、窒息死した乗務員もいる。篠ノ井線で機関士をやっていた先輩に聞いた話だが、難所として名高い冠着トンネルの上り勾配で、くべても、くべても蒸気が上がらず、速度がどんどん落ちてくる。運転室には煙が充満、窒息しかけて死ぬと思ったとき、機関士が「石炭の中に顔を突っ込め」と怒鳴った。積み残している石炭の隙間に空気があるからだ。時速516kmの停まりきった速度で勾配を上り



実車D51形で特異技、伏せシヨベルの要領をしてもらった。D51形は焚口を開くのに左足元にあるペダルを踏むので、両手でくべるシヨベルが使えた。中津川機関区にて
1971年1月

物語の舞台は1970年代の東京機関区。著者が国鉄の臨時雇用員として整備掛に採用されたところから始まり、その後、機関助士を経て機関士になるまでの出来事を綴っています。実際の経験にもとづくリアルな描写の数々は、元・機関士だからこそ表現できるものです。

【目次】

はじめに あこがれの東京機関区に配属されて

Chapter1 電気機関助士をめざして

- 旅客輸送から消えた、電気機関車の話
- 雑務ばかりの、臨時雇用員
- 発煙筒を片手に、走れ走れ！
- 指のしびれは、100 ボルト!?
- まさかのSL、石炭投炭訓練 !?

Chapter2 電気機関助士見習の日々

- 配属されたのは、花形の「東京機関区！」
- 東海道本線で見習乗務が始まった
- 汽笛に信号喚呼、ついに試験はじまる

Chapter3 電気機関助士として乗務

- 初乗務は深夜、23 時 39 分に出勤
- 品川発東京行き、回送発車 55 分前
- 停車中の機関車に、乗り込む男あり
- 機関車と荷物車を、バックで連結
- 静岡7時 40 分発、特急「はやぶさ」に乗務
- 全国で撮影した、蒸気機関車。その 1 枚を投稿した
- ロクロク登場、巨大かつ高速な機関車ができた！
- “ロクロクのおじさんへ” 子供たちからの手紙
- 1036 トンの貨物列車が三島～函南間のトンネル区間に……
- 機関助士は、命を懸けた仕事と実感した出来事
- “ヨンサントオ” でその姿を消した長距離客車普通列車
- 夜行急行の数々が、すべて寝台特急に格上げされた
- EF65P形電気機関車を 8 両並べてヘッドマークをつけた
- 赤字国鉄の人員整理、機関助士が廃止となり、機関車は 1 人運転に!?
- EB装置に起こされ続けなんとか乗務交代

Chapter4 関東鉄道学園電気機関士科で学ぶ

- 機関助士廃止により関東鉄道学園電気機関士科に入学
- 長大トンネルである、北陸トンネル内で列車火災事故が発生
- 迫る 66.7 パーミルその急坂を登るEF63 形に乗った

Chapter5 いよいよ電気機関士見習に

- 東京機関区で機関士見習としての教育が始まる
- 上り列車は寝台特急「出雲」の乗務だった
- 戦後EF58 形が誕生しEF65 形へと受け継がれた東海道本線の機関車
- いよいよ電気機関士登用実務試験を受験！
- 減点に気を付けつつ運転操縦の試験が続く！
- 機関士としてはじめての乗務は、「はやぶさ」

※本書は雑誌『旅と鉄道』2017年9月号～2022年11月号で連載した「鉄道マンたちの青春劇場 電気機関車運転士編」を加筆、再編集したものです。

【著者】

滝口忠雄(たきぐち・ただお)

1946年、東京都生まれ。1964年国鉄就職。1974年から国鉄東京機関区電気機関士となり、約34年にわたり旅客列車、貨物列車の電気機関士を務める。1987年JR貨物に配属され、2008年退職。日本写真協会会員、国鉄写真連盟会員。

【書誌情報】

書名:『国鉄東京機関区 電気機関車運転士の記録 機関助士編』

仕様:四六判・200ページ

定価:1,760円(本体1,600円+税10%)

発売日:2023年9月12日

全国書店、オンライン書店のAmazonなどで発売中。

<https://amzn.to/3NRiEcI>

【株式会社天夢人】 <https://www.temjin-g.co.jp/>

2007年設立。隔月刊雑誌『旅と鉄道(奇数月21日発売)』をはじめとする、鉄道・旅・歴史・民俗・カルチャーをテーマとした雑誌や書籍を発行し、人生を豊かにするための情報を発信しています。

【インプレスグループ】 <https://www.impressholdings.com/>

株式会社インプレスホールディングス(本社:東京都千代田区、代表取締役:松本大輔、証券コード:東証スタンダード市場9479)を持株会社とするメディアグループ。「IT」「音楽」「デザイン」「山岳・自然」「航空・鉄道」「モバイルサービス」「学術・理工学」を主要テーマに専門性の高いメディア&サービスおよびソリューション事業を展開しています。さらに、コンテンツビジネスのプラットフォーム開発・運営も手がけています。

以上

【本件に関するお問合せ先】

株式会社天夢人 担当:真柄

Tel: 03-6837-4680 / E-mail: info@temjin-g.co.jp

URL: <https://www.temjin-g.co.jp/>