
軽便妄想 & 迷列車で行こう ~ 桁石鉄道編 ~

桁石鉄道?

タテ書き小説ネット Byヒナプロジェクト

<http://pdfnovels.net/>

注意事項

このPDFファイルは「小説家になろう」で掲載中の小説を「タテ書き小説ネット」のシステムが自動的にPDF化させたものです。この小説の著作権は小説の作者にあります。そのため、作者または「小説家になろう」および「タテ書き小説ネット」を運営するヒナプロジェクトに無断でこのPDFファイル及び小説を、引用の範囲を超える形で転載、改変、再配布、販売することを一切禁止致します。小説の紹介や個人用途での印刷および保存はご自由にどうぞ。

【小説タイトル】

軽便妄想&迷列車で行こう 〈榊石鉄道編〉

【Nコード】

N1898U

【作者名】

榊石鉄道？

【あらすじ】

福島のほぼ中央、川桁の南西に位置する架空の街、榊石。

ここから延びる軽便鉄道「榊石鉄道？」こそが、この小説の舞台である。

↳迷列車で行こう& a m p・軽便妄想 桁石鉄道編↳3200系気動車

かつて桁石鉄道に3200系という気動車が在籍していた。

10m2ドアのの鋼製車体で、

キハ3200系とキクハ3200系の2両1組で構成されている。

車番は1号編成は1F、2号編成は2F…

といった具合で付番された。

編成は1F↳10Fがキハ3200を桁石側に、

残りの車両はキクハ3200を桁石側としていた。

これはキクハ3200系にラッシュ時の増結を考慮して、
前面貫通扉が取り付けられていたためである。

最終的に20Fまで製造され、

1F↳11F、13F、15F↳17F、19F、20Fが、
全線廃止まで活躍した。

2

さて、この生き残りグループに含まれない3編成、

12F、14F、18Fはどうなったのか。

そう、この3編成こそが3200系を代表する迷車両である。

く迷列車で行こう& a m p・軽便妄想 桁石鉄道編く3200系気動車(後書き

連載つつつても序章込み(3200系編のみ)で3話だけなんです

よね(苦笑)

まあ適当に小話的な物をちよいちよいと・・・

〈 軽便妄想 桁石鉄道編 〉 EC4000型電気機関車（前書き）

昭和47年、桁石鉄道はついに電気機関車を製造した。

〈軽便妄想 桁石鉄道編〉 EC4000型電気機関車

七国山連絡線内は急勾配、急曲線の連続する山岳路線。
当然の事ながらトンネルも多く、

機関士・機関助手は蒸気機関車の煤煙に悩まされていた。

また蒸気機関車での変送量には限界があった。

一時期は内燃機関車を代用して運行していたが、

ほとんどがトンネル内でオーバーヒートを起こし停車。

蒸気機関車の救援を待っての運行となっていた。

昭和47年8月、桁石鉄道は全路線に先駆けて桁石〜仲ノ山間を電
化することを決断。

同年10月、突貫電化工事の完了に合わせて、桁石鉄道最初の電気
機関車が製造された。

この時石炭輸送線の一部も電化された。

碓氷峠のEC40型を彷彿とさせる凸型の車体。3つの動輪を繋ぐ
ロッド。

形式はEC4000、EC4000、500番台。

使用電力は直流600V。出力85馬力。最高速度は時速65km。

昭和47年10月の電化完了から順次製造され、

昭和48年6月までに石炭輸送用も含め、合計59両が製造された。

EC4000は蒸気式暖房発生装置（SG）を搭載しているが、
石炭輸送用のEC4000、500番台は非搭載車である。

国鉄でEF級電機が主流の時代に3軸の機関車を製造したのだ。
いくら軽便鉄道とはいえ時代錯誤である。

こうして登場したEC4000系列は、

桁石鉄道生え抜きの雑多な蒸気機関車を次々と駆逐していった。

無論、予備機や勾配補機のE型機は生き残る事になったが、
4両程在籍していた蒸気動車は、全車が河原町線に追いやった。
「本線を疾走するよりも、土手の上をのんびり走る河原町線の方が・
・・」
と言った声も出ていた事を考えるとこれでよかったのかもしれない。

〈軽便妄想 桁石鉄道編〉 EC4000型電気機関車（後書き）

みなさん、おはこんばんちは。

「軽便妄想&迷列車で行こう 〈桁石鉄道編〉」を執筆中の桁石鉄道？です。

「軽便妄想&迷列車で行こう 〈桁石鉄道編〉」は、作者が思いついたストーリーを、不定期に執筆しているので前回とストーリーが繋がっていない場合が多々あります。

そこら辺、よろしくおねがいします。

〈軽便妄想 桁石鉄道編〉 10000系電車

桁石鉄道は利用者数の最も多い路線を改軌電化する方針を固めた。そして白羽の矢が立ったのは、言わずと知れた蒸気動車の牙城、河原町線。

実際ラッシュ時間帯の河原町線の乗車率は120%。
大型車を導入したとはいえ、蒸気動車3台では無理があった。

改軌工事は1ヶ月半で完了。 1067mm軌間の車両は埼玉車両に発注。

こうして直流600Vの16m級電車、10000系が製造された。
全38両が製造された10000系、付番はクモハ10001、10002・・・10038という具合である。

この他に付随車としてガソリンカーを4台購入。
エンジンを降ろし、10100系として使われた。

その後、10000系の派生車10500系を16両増備。
平成25年の全線廃止まで運行されていた。

また平成17年にクモハ10032は御坂妹10032号にちなんだ、

「とある魔術の禁書目録」のラッピング電車になっている。

〈軽便妄想 桁石鉄道編〉 10000系電車（後書き）

どうも、今回は762mmネタではなく1067mmをネタにしました。

こんな私鉄があったらいいな〜と、思いながらかきました。では次回もお楽しみに。

桁石鉄道？でした。

く迷列車で行こう 桁石鉄道編く トキ10型貨車(前書き)

桁石鉄道が大量に製造したトキ10型。

しかしトキ10型には致命的な欠陥があった・・・！

く迷列車で行こう 桁石鉄道編く トキ10型貨車

桁石鉄道は、余っていた大量のアーチバー台車を一気に消化させる為、

無蓋貨車を量産する事にした。これがトキ10型である。

昭和39年、とりあえず試作車を2両作った。

日本通運桁石倉庫専用線に入れるように設計されていたが、妻板が高すぎて、背の低い日通の機関車では前が見えない。量産車では妻板が低くなり、側面にアオリ戸が付いた。

こうしてセキ1型を上回る計25両が製造されたトキ10型だが、運用に就くなり問題が発生した。

トキ10型に使用されているアメリカ製の50系台車はアルミフレームの軽量台車。

軽い台車の上に軽い車体を載せたため、軽くなりすぎてしまった。

さて、軽くなりすぎたトキ10型。総重量は約2.5t。

ちなみに日通倉庫線専用機、KATO製の2号機が約3.5t。

軽くなりすぎたトキ10型はスポーク車輪から、

急遽プレート車輪に交換された。

そのプレート車輪も1両で2つ穴だったり4つ穴だったりした。

さらにその辺に転がっていた車輪のかき集めだった為、

車高がバラバラになってしまい、

最終的に台車ごと交換された車両も出てきた。

また前後で異なる台車を履いた物もでてきた上、

挙句の果てには片側が2段リンク式の片ボギー車という

魔物までというから驚きである。

く迷列車で行こう 桁石鉄道編く トキ10型貨車(後書き)

今回は貨車を取り上げました。

ちよいちよいこんな話も上げていこうと思います。

桁石鉄道?でした。

く迷列車で行こう 桁石鉄道編く DD60型機関車

DD60型 電気式ディーゼル機関車。

国鉄DD50を彷彿とさせる2連結の車体、ドイツのV311と見紛う3枚窓。

その完成度は日本の軽便鉄道史において最高の出来であった。

昭和40年に川崎車両で製造された量産先行機、DD90 1(後のDD60 901)は、出力75kwのいすゞDA120を2基搭載しており、最高出力は1500PS。

試運転時に最高時速90km/hをマークし国鉄の傑作機、D51を上回る記録を残した。

昭和41年からは本格的に量産が始まり、DD60 2からDD60 12が川崎車両。

DD60 13からDD60 21が日本車両、DD60 22

DD60 23が汽車会社。

DD60 24から最終DD60 43が三菱重工で製造された。

電気式制御にすることでDD60同士の総括制御が可能となり、列車の長大化と輸送力の向上が可能となった。

また運転室側の台車には空気バネを装備しており、乗り心地改善を計り、乗務員からも好評価を得た。

桁石鉄道の本線貨物に就役したDD60は石炭輸送列車を始め、各種の貨物列車を牽引。

特に黒河ノンストップ(黒田河原町ノンストップの略)「特急貨物

「さくら」、

通称 さくら貨物はまさしくDD60の桧舞台。
58両のレム10を重連のDD60が牽引、重量級貨物牽引機として栄華を極める。

運行区間は黒田港～河原町間。

黒田築港線、桁石本線、河原町線の3路線をノンストップで運行する。

桁石駅の先、会津白原までの37.5%の勾配区間を越える為、編成の前に2両、後ろに2両のDD60を連結。

前後で無線連絡を取り合い勾配区間を通過後、

会津白原で後補機を走行中に解結するという離れ技を見せた。

さくら貨物を始めとする種々の貨物牽引機として、

活躍していたDD60型43両であったが、

その生涯は短く、最期はあまりにも悲惨なものであった。

昭和48年10月、第一次オイルショックが勃発。

同年12月のダイヤ改正で、DD60 7～12。

DD60 15、DD60 18～20、DD60 24～33の

20両が休車となり、

さくら貨物は運行本数が削減された。

石油事情の悪化し続ける中、

細々と運行されていたDD60型最後の23両だったが、

止めとばかりに襲った昭和54年の第二次オイルショックで、

休車20両、試作機DD60 901を含め、全てのDD60型の廃車が決定。

昭和55年5月11日午後1時22分。

黒河ノンストップ 特急貨物「最終 さくら&惜別 DD60号」
河原町行き

定刻発車

本務機はDD60 901+DD60 43、後補機はDD60
22+DD60 23。

10秒近い汽笛を鳴らしながらゆっくりとホームを離れる特急貨物
「さくら」。

「さようなら DD60&さくら貨物」のヘッドマークを付けたD
D60 901。

初号機と最終機の重連を、孤高の汽車会社製の2両がアシストし、
午後2時38分、1時間16分の旅を終え、さくら貨物は定刻通り
河原町駅に到着。

DD60の僅か10年、43号機に至ってはたった5年という
短すぎる生涯は幕を下ろした。

廃車後DD60型全43両は、エンジン等の機器類を取り外された
後、

1台も保存される事無く、漁礁として太平洋の海底に沈められた。

オイルショックが消し去った傑作機関車

その名は「DD60」

もうその雄姿を見る事は叶わないが

彼らは私達の心の中、残された数枚の写真の中で

永遠に走り続けることだろう・・・

桁石鉄道？ DD60型電気式ディーゼル機関車

製造 川崎車両（13両） 日本車両（9両） 汽車会社（2両）
三菱重工（20両）

製造期間 試作 昭和40年 量産 昭和41年～昭和45年

製造台数 43両

運転整備重量 23.8t

最高出力 1500PS

最高速度 90KM/h

制動装置 電気指令式ブレーキ（HRD）

警笛 AW-2型 空気式ホイッスル

前照灯 2灯式シールドビーム灯

最終廃車年月 昭和50年12月11日

く迷列車で行こう 桁石鉄道編く DD60型機関車(後書き)

今回から終わりに主役車両のデータを入れました。
もちろん全部ウソです(笑)

陸軍九五式狭軌鉄道装甲車イ号 口号

陸軍九五式狭軌鉄道装甲車は、
福島航空隊に所属していた鉄道輸送車の図面を元に、
1935年から1937年までに計53両が製造された。
トラックの図面と組み合わせて設計されたイ号27両と、
設計を改め原動機を床下に吊った口号26両が存在した。

イ号は水冷複列16気筒ガソリンエンジンに、
T型フォードを模したボンネットを装備。
屋根上に九四式37mm戦車砲と、空照灯を搭載していた。
前輪はステアリング機構を持ち、
ハンドルロックを解除する事で軌道外での走行も可能だったが、
車輪は金属製の物で乗り心地は最悪だったという。

口号はイ号と共通の原動機を使用しているが、
車体の構造を1から見直し四角四面の箱型車体となった。
装甲をイ号の8mmから13mmに強化した反面、
武装は九四式37mm戦車砲×1から、
九一式6.5mm車載重機関銃×2になった。
尚口号にステアリング機構は装備されておらず、
軌道外への走行は不可能である。

イ号口号共に600mmから914mmの間なら軌間を変える事が
可能で、

基本的な構造は鉄道連隊の貨車と同じである。
戦地ではイ号は整備し易いが、飛び出たボンネットが被弾しやすい。
口号は装甲性に優れているが、床下エンジンの整備が面倒と、一長
一短であった。

九五式狭軌鉄道装甲車は目立った戦果こそ無いものの、戦地への物資輸送に大活躍していた。

各地に散った九五式狭軌鉄道装甲車の中でも、

陸軍戦国原砲台の防衛に配備されたイ号4両の活躍が有名である。

砲台の後から飛来する米軍機目掛けて、

九四式37mm戦車砲を撃つ写真が残されている。

戦後、口号は早々に廃棄処分された物が大半だが、

イ号は整備のし易さと扱い易さが買われ、

各地の復興物資輸送に使われた。

しかし最大軌間914mmと狭軌線でしか使えない事もあり、

鉄道連隊払い下げの貨車ほど長く使われる事は無かった。

現在完全武装のイ号3号車と口号8号車が、

桁石鉄道の戦国原砲台跡駅の構内に展示されている。

陸軍九五式狭軌鉄道装甲車イ号 口号（後書き）

たまにはこんな話があってもいいでしょう。

桁石鉄道 3200型蒸気機関車（前書き）

かつて桁石鉄道には国鉄を上回る蒸気機関車がいた・・・

桁石鉄道 3200型蒸気機関車

桁石鉄道 3200型蒸気機関車

1931年、桁石車両とある蒸気機関車の製造が始まった。
3200型蒸気機関車である。軸配置は2-10-4 T
軌間1067mm以下の蒸気機関車では初めて1000mmボイラ
ーを採用。

さらにグレズリー式弁装置を装備した3気筒機であった。

この3300型は試作要素が多く、
3201号から3205号まではアラン式弁装置。
3206号から3211号まではワルシャート式弁装置。
3212号から3220号がベーカー式弁装置を採用したが、
最終的に全車ワルシャート式弁装置に統一された。

この3200型は550mm動輪を採用した事でスピードこそ遅か
つたものの、
動輪が小さく上り坂に強い上、3シリンダーが物を言い、
最高時速は時速52kmながら最高出力は980・6PSであった。
また英国発祥のベルペアー火室を採用し、
多少質の悪い石炭でも十分に蒸気を得ることが出来た。
更に一部の機関車は重油併燃装置を装備していた。

尚、3200型は本当によく整備された蒸気機関車で、
国鉄の蒸気機関車より故障が少なく、
日本における3気筒機が本領を発揮できた唯一の鉄道であった。
国鉄C53の様な独特の排気音の強弱等は全く無く、
非常に安定した走りであった。

3200型は本線の重量級貨物列車牽引の他、
桁鉄随一の難所、関所峠を越えるための勾配補機としても使われ、
終戦後の買出し列車や、沼尻鉱山への石炭輸送にも従事していた。

3200型が高速で走行することは殆ど無く、
中速、低速での走行が常だった上、保守点検が徹底していた為、
グレズリー式弁装置が故障することは無かった。

1964年からDD60型ディーゼル機関車の製造が始まると、
3200型は本線に姿を見せる事は次第に減っていったが、
1965年時点で桁石機関区には12両の3200型が残っていた。

粘着重量を有効に使える3気筒の優れた性能が、
DD60型による置き換えを阻んでいたのである。
最後まで働き続けた3200型3218号が退役した1977年ま
で、

3200型は勾配線区の重量列車用として使われ続けていた。

そして1982年。

中国で満鉄ミカニの生き残りであった、

1929年日本製のJF2形2525号が引退。

グレズリー式弁装置を装備した最後の蒸気機関車が引退した。

桁石鉄道？ 3200型蒸気機関車

製造	桁石車両(20両)
製造期間	1931年～1933年
製造台数	20両
運転整備重量	48.6t
常用圧力	15.8気圧
最高出力	980.6PS
最高速度	52KM/h
制動装置	空気式ブレーキ
最終廃車年月	1977年4月8日

東福島交通局黒田軌道線物語

桁石鉄道黒田臨港線の終点である黒田築港駅。

今でこそ寂れた港町だが一昔前は旅客船や大型貨物船が多数出入りする一大ターミナル港だった。

かつて鉱業所から運ばれてきた石炭は、ここから京阪神や首都圏に搬出されたため、

黒田築港駅は1日に3000台もの貨車が入り。

港湾労働者が多く集まり、盛り場として非常に栄え旅客乗降も非常に多かった。

当時の新聞記事に「桁石駅長が黒田築港駅長に栄転」と書かれるほど、

桁石鉄道の中でも特別な駅として扱われていた。

しかし、黒田港のある東福島湾は狭く、

港湾能力の限界は昭和初期には明らかだった。

さらに黒田港の能力の限界で平山や間野の港に貨物が流出。

このままでは黒田港が「石炭積み出し港」として使われなくなる恐れもあった。

そこで黒田市は、黒田港のさらなる発展のために、新たな港湾地区の造成を決定。

市街地のさらに外海側を埋め立て、

石炭産業を基盤にした工業用地を建設することにした。

問題は、そこまでどうやって鉄道を敷設するかということである。

東福島湾沿いに新たに埋め立てをすることも考えられたが、

当時の東福島湾は無数の船舶が入りし、

それらを支障するような工事は絶対に避けなければならなかった。

そこで、当時の黒田市が出した結論は・・・
「土地がないなら、街の中を通してしまえばいいじゃない」・・・
というものだった。

当然地元商店街は大反対。しかも、当時は石炭産業全盛期。

24時間ひっきりなしに貨車が専用線を通過するのであることは容易に想像できた。

しかし、市側は新たな産業を誘致することで街が栄えることを理由に譲らず、

反対派も黒田港の繁栄の恩恵を受けていた事から、反対運動はすぐにしぼんだ。

結局、1938年、黒田の中心市街地を貫通するようにして、貨物専用線が開業した。

当時、防振軌道など存在せず、通過する列車はそのほとんどが2軸車両。

車体に掛かる重量が直接軌道に掛かるため、振動と騒音は想像を絶する凄まじさだった。

通過する蒸気機関車からは黒い煙がばらまかれ、

黒田港へ向かう石炭貨車からは石炭がこぼれ落ち、

黒田港から戻ってきた空の石炭貨車からは石炭の粉がばらまかれた。開業直後は時局が時局だけに、「お国のため」と市民は我慢していたが、

戦争が終わると、早速抗議が市役所に殺到した。

しかし、おりしも石炭産業が息を吹き返しており、

1959年には軌道がさらに延ばされるなど、黒田の中心繁華街の中を、

桁石本線からの石炭列車や沿線の工場から製品を運び出す貨物列車

が、市民の迷惑をかえりみずひっきりなしに往復するのであった。市民は「黒田市繁栄の象徴」として、やむなくこの路面軌道の存在を是認するのであった。

「石炭港湾都市黒田」の象徴として君臨した東福島交通局黒田軌道線であるが、その繁栄は長くは続かなかった。

石炭産業の斜陽化とともに石炭の積み出し港であった黒田港は廃れていき、

また、ほかの荷物を運ぶ港に転用しようにも、東福島湾は狭すぎた。

結局、新日本鉱業が廃業した1980年に東福島交通局黒田軌道線は廃線。

ただの一度もお客を乗せず、ただの一度も花電車の走らなかった路面軌道の、誰からも惜しまれない、寂しい最期だった。

現在、黒田の市街地は、騒音と振動の歴史を払しょくするかのよう
に、路面軌道の存在の跡は一切残っていない。

ただ、黒田市にだけ、なぜか市交通局が存在するという違和感に、名残をとどめるばかりである。

東福島交通局黒田軌道線物語（後書き）

その後、黒田港は埋め立てられ、跡地は某原発の用地になった。

PDF小説ネット発足にあたって

PDF小説ネット（現、タテ書き小説ネット）は2007年、ルビ対応の縦書き小説をインターネット上で配布するという目的の基、小説家になるうの子サイトとして誕生しました。ケータイ小説が流行し、最近では横書きの書籍も誕生しており、既存書籍の電子出版など一部を除きインターネット関連に横書きという考えが定着しようとしています。そんな中、誰もが簡単にPDF形式の小説を作成、公開できるようにしたのがこのPDF小説ネットです。インターネット発の縦書き小説を思う存分、堪能^{たんのう}してください。

この小説の詳細については以下のURLをご覧ください。
<http://ncode.syosetu.com/n1898u/>

軽便妄想&迷列車で行こう ~ 桁石鉄道編 ~

2012年1月6日13時53分発行