

泊（とまり）

ありがとうキハ58系

キハ58系という形式を読者の皆さんはご存知ですか。昭和36（1961）年に登場したディーゼルカーです。製造期間は非常に長く昭和36年から昭和43年の7年間にわたりました。本形式は非電化路線の急行列車を中心に充当されました。昭和60年ごろからは地方の路線に転用され普通列車として活躍しました。冷房がディーゼルカーでは普通列車には搭載されていないのが当時の常識だったので劇的なサービス向上といえました。国鉄時代に1818両製造されましたが電化、急行列車の廃止が相次ぎJRに継承されたのは約670両でした。しかしJR化後も燃費が良く高出力の車両に置き換えられていきました。そしてとうとう平成23年3月11日JR西日本高山線、富山、越中八尾間の通勤通学時間帯の定期運用喪失をもってキハ58系の定期運用はなくなりました。

本稿では筆者の高山本線のキハ58系の思い出を中心に書いていきたいと思います。

キハ58系の魅力

キハ58系の魅力をここでは簡単に説明しようと思います。あくまで筆者の個人的見解です。デザインの平凡さがまずあると思います。分割併合しやすいように貫通扉がつき、製作費を抑えるために窓は平窓です。後期車では曲面ガラスが採用されています。残念ながら1100番台、1500番台といったキハ58系の後期車を筆者は撮影したことがありません。曲線において明かりを確保するためにライトは2つ目です。これらの機能性を重視したデザインがどこかで見たことのあるような表情を作ったのだと思います。



キハ58-477、キハ28-2360の2連

平成22年8月10日越中八尾駅にて撮影

2つ目の魅力はエンジンにあります。DMH17-Hエンジンが搭載されています。このエンジンは1基当たり180馬力と非力ですが保守のしやすさからDMH-17系エンジンを搭載した国鉄のディーゼルカーは5000両も製造されました。本形式は急行列車には速度が求められるため2機関搭載のキハ58と1機関搭載のキハ28に分かれます。そのほかにもキロ28、キロ58というグリーン車の形式がありましたがこちらは既に形式消滅しています。ほかにも北海道向けのキハ56、キハ26、キロ26も存在しました。少し変わった形式としては横川軽井沢のAPT区間を走行するために空気ばね台車が装備されたキハ57、キハ27があります。知っている人は少ないと思いますが郵便車のキユ25、荷物車のキニ28、キニ58などがありました。国鉄時代に形式消滅しています。このエンジンはカラカラといういい音を立てます。

今は千葉県の小湊鉄道でしかこの音は聞くことができません。JRではキハ58系がこのエンジンを搭載する最後の車両でした。そういった意味でもこのキハ58系は貴重でした。

DMH17-Hエンジン



右の写真がエンジンです。ここで得られた力を写真左に写っている推進軸を介して車輪に力を伝えます。写真に写らなかった左の部分にシリンダヘッドがあります。壁があったのでうつりませんでした。

平成22年8月10日越中八尾駅にて撮影

車内の様子

車両の雰囲気を知っていただければ幸いです。下の写真はキハ58系の車内です。近郊型改造により一部ロングシートになっていますがほぼオリジナルです。

左の写真はオリジナルのボックスシートです。

2枚とも平成22年8月10日富山にて撮影



台車

これがDT22型台車です。左は推進軸とDT22型台車の写真です。

平成22年8月10日越中八尾にて撮影



力強い造形です。金属バネなので揺れは大きいですが、安定した走りでした。

キハ58編成写真

右平成22年8月10日富山にて撮影 左越中八尾にて撮影



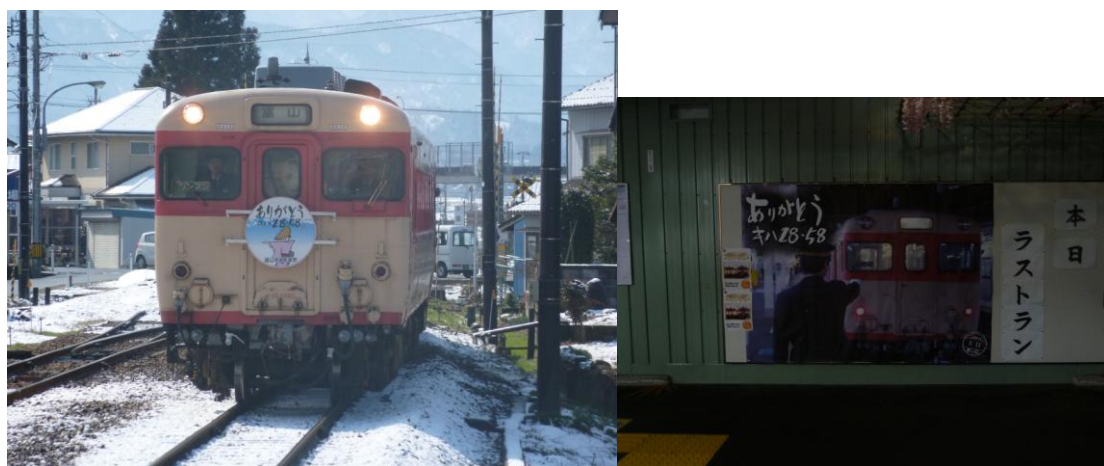
定期運用最終日平成23年3月11日

私はもう一度キハ58に会いに行きたいと思い最終日乗りに行きました。予想していたほどファンがいなかったのが比較的落ち着いていました。本当にキハ58が好きな人だけが集まっていたのだと思います。当日は平日でしたが学生ではなく大人がほとんどでした。当日はヘッドマークをつけていました。

平成23年3月11日千里駅にて

最終日はヘッドマークが付けられました。

富山駅ではポスターも貼られました。



小湊鉄道

最後のDMH17系列エンジン搭載車両です。キハ200は製造から50年がたっていますが、いまだ現役です。下の写真は平成22年12月23日五井駅ホームより撮影しました。東京からも近いのでお勧めです。



参考文献

鉄道ピクトリアル平成20年3月号、平成20年3月号別冊、平成21年9月号
鉄道ファン平成21年1月号