

国鉄型車両の記録 鋼製郵便荷物電車

2017(平成29)年4月1日、日本国有鉄道がJR各社へと継承されて30年を迎えた。JRグループ発足とともに生まれた世代も社会人で例えるならば中堅クラスの仲間入りをした頃であろう。この30年の間に、国鉄新性能電車は次々と淘汰が進んでいるが、それは大都市圏に限らず地方都市圏へとその広がりを見せている。本誌においては、これらの置換が行われる時期に、車両形式特集として国鉄新性能電車に関する形式特集が1980年代から今日まで発刊され、昨今では国鉄形車両ブームもあり、3~4回にわたり取り上げられる内容も少なくない。

一方で、これらの車両形式特集の際に取り上げられることのなかった特集テーマがある。それは、今回取り上げる国鉄鋼製郵便荷物電車である。一般の旅客用車両とは異なり、郵便荷物用車両という特殊性から、郵便荷物電車の運転史や郵便荷物電車の新製および改造の背景が判明しないと、特集記事としては送り出すことのできないテーマであった。そこで昨年(2016年)11月には、国鉄郵便荷物輸送廃止から30年も経過してしまったことから、本誌No.931「郵便・荷物電車」(2017年5月号)を企画、そして発行へと至った。しかし、郵便荷物電車に関しては国鉄だけに限らず私鉄においてもこれまで解明されていないことが多かったこともあり、特集号では個々の車両記録については詳細に構成するには至らなかった。

こうした中、近年、鉄道模型業界においても、これらの郵便荷物電車の製品化が相次いでおり、鉄道模型から実物車両は一体どのような車両であったのかと調査そして研究する読者の方々も少なくないが、たとえば、旧性能電車を種車に改造したクモニ74形は、なぜ新性能電車である111系電車と併結が可能であるのか。また、国鉄直流新性能電車では初の1M方式を用いたクモニ141形は、どのようにして旧性能電車である70系電車と併結したのか……といったことは読者の関心も高いものの、それらを記載した記事が発表されていないこともあり、曖昧になっていた。

そこで、今回は国鉄~JR線上から鉄道郵便荷物輸送廃止とJRグループ発足から30年を経過したことを鑑み、シリーズ「国鉄形車両の記録」第2弾として戦後製の国鉄鋼製郵便荷物電車について取り上げることとなった。戦後製の国鉄鋼製郵便荷物電車は、一般的には1950(昭和25)年に製造されたモユニ81形(1959年6月の称号規程改正によりクモニ81形)を嚆矢とするが、1952(昭和27)年から翌1953年にかけて木製車の鋼体化により荷物電車化されたモニ53021~023とモニ13024~037が戦前に木製車を鋼体化改造したモニ13形の一族に含まれる。したがって、今回はモユニ81形以降の新製車および改造車に加えて、戦前から戦後にかけて改造されたモニ13形についてもまとめることとする。読者の皆さんには、ぜひ本書から国鉄鋼製郵便荷物電車についての理解を進めていただければ幸いである。

2017(平成29)年5月 平石大貴(鉄道友の会会員)

目次

郵便荷物電車の記憶 岸 幸男・久保 敏・伊藤威信・水野照也……1

国鉄の郵便荷物電車 大要 岩藤浩司……10

鋼製荷物電車モニ53(クモニ13) 岩藤浩司……18

戦後製 国鉄鋼製郵便荷物電車のあゆみ 平石大貴……28

「向き」というややこしきもの 岩藤浩司……64

幕張電車区転属後のクモニ143形 日向 旭……68

JR西日本クモハ123形の現況 平石大貴……71

鋼製郵便荷物電車 形式集 構成：平石大貴……75

鋼製郵便荷物電車 車歴表 構成：平石大貴……137

上野 1976.12 太田正行

