

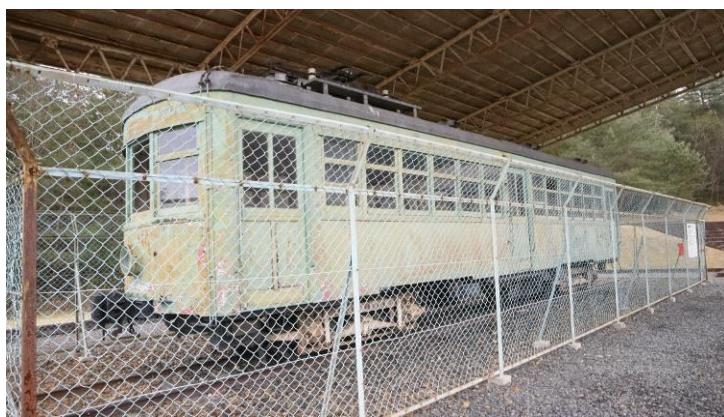
瀬戸市民公園展示車輛

モ766

デキ202

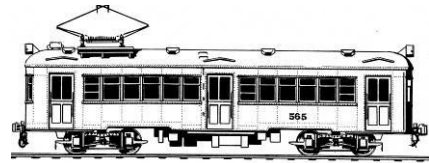
おわかれ出発式

令和4(2022)年2月10日～2月12日



瀬戸市建設課

モ 766 とは



モ766は瀬戸電気鉄道が大正15（1926）年から昭和4（1929）年にかけて登場させた日本車両製ホ103形（108号。後にモ560形のモ566号となりさらにモ760形のモ766号へと2度改番）である。この形式の前に作られた木造車ホ101形（後にモ550形）に比べ、半鋼製車へと近代化し二段式の窓になった点など、やや軽快さが加わった。当初は乗降扉下に大きなステップをもっていたが昭和24年、瀬戸線のホームかさ上げに合わせて裾を切り落とし、路面電車風のスタイルから一般的な地方鉄道風のスタイルになった。

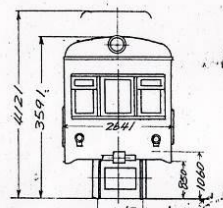
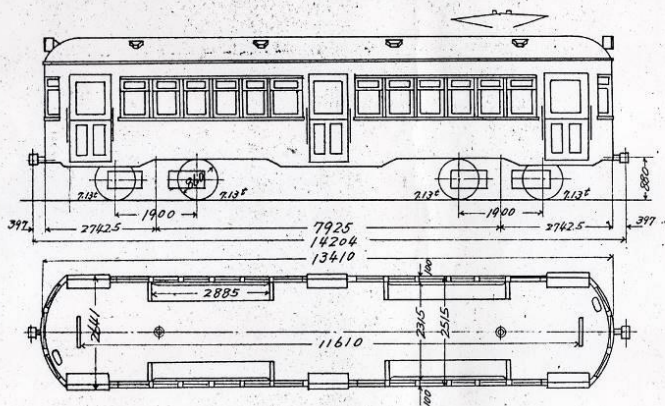
制御方式は運転士が手で一段ずつ加速させていく「HL」制御と呼ばれる間接非自動制御で、瀬戸蔵ミュージアムに展示されている、旧名古屋鉄道のもの50形が「AL」と呼ばれる間接自動制御であるのとは異なる。また、モ750形と比べると車内の造作（木工の彫り模様や金具のデザイン等）はシンプルであり、同じ時代の同様な車両でも鉄道事業者ごとの違いが見られるのは面白い。

本形式の屋根上集電装置は当初、棒状の「ポール」から、後に通称「Yゲル」と呼ばれる、ポール先端がY字型のものに替えられ、昭和35（1960）年頃「パンタグラフ」に交換された。昭和37（1962）年には、製造以来働き続けた瀬戸線からモ566号～モ570号が岐阜の揖斐・谷汲線へ転出、また、昭和39（1964）年にはモ561号～モ564号が北恵那鉄道へ譲渡、モ565号も揖斐・谷汲線へ移り、生まれ故郷の瀬戸線から全車離れて行った。揖斐・谷汲線に転じた車両は形式をモ760形と改めて活躍を続けたが、昭和53（1978）年に瀬戸線の架線電圧600V→1500V昇圧で置き換えとなるモ700形、モ750形が揖斐・谷汲線入りするのと交代する形で現役を退いた。また、北恵那鉄道に譲渡された車両は主力として活躍してきたが、同年、北恵那鉄道の廃止に伴って廃車となった。

形式稱號 760 型

車 両 しゆん 工 図 表
電 動 客 車
記 號 番 號 765, 766, 767

名古屋鉄道株式会社



定 員 90人(内座席 28人)

客室面積 26.88 平方米

最大寸法 14204(長)×2681(巾)×4121(高さ)

自 重 23.55 噸

連結器ノ高さ (空車) 880 耗
(満車) 867 耗

制動機ノ種類 空気及手用制動機

連結器ノ種類 ショボ式自動連結器(下作用)

燈ノ種類及筒数 (前照灯) 100 V-200 W 2 筒
(車内灯) 100 V-60 W 10 筒
(軸灯) 6 V-5 W 2 筒
(標識灯) 100 V-60 W 4 筒
(標識補助灯) 6 V-5 W 4 筒

車 軸 (徑×長) ジャーナル 95 耗×177 耗
ホキールフィット 150 耗×190 耗

トラックノ種類 ブリル 77E-1 型

電 動 機 (種類) 直流直捲 式
(出力) 48.49 KW
(電圧) 600 V
(個数) 4 筒

齒 車 ノ 比 69 : 18

制御器ノ種類 複 式 制 御

全負荷ノトキニ於ケル (牽引力) 2120 瓩
(速度) 32 ｷﾝ/時

| 製造所名 | 製造年月 | 代 保 | 前所有者名 | 旧 器 号 | 記 事 |
|------|--------|-----|-------|---------------|-----|
| 日本車両 | 昭和2年6月 | 東精革 | 瀬戸電 | 565, 566, 567 | |

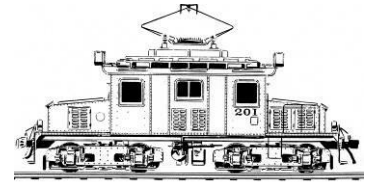


←揖斐・谷汲線時代のモ766
1977年 黒野



↑北恵那鉄道に移ったモ560形
1978年 中津町

デキ 202 とは



デキ202は、瀬戸電気鉄道が昭和2（1927）年に初の本格的な電気機関車として2両を投入したデキ1形（デキ2号）が前身で、日本車両製30トン級凸形機関車である。当時の米国製凸型電気機関車に範を取ったとされるスタイルで、輸入の電気部品を用いた同類の機関車は全国の鉄道で多く見られ、名鉄にも類似の形式がいくつかあった。名鉄合併後に、形式がデキ200形と改称され、製造当初は屋根上のポールによる集電であったものが後にパンタグラフに載せ換えられたり、前照灯をボンネット先端から屋根に移設、視認性向上のために前面を黒と黄の警戒色とするなどディテールが変化してきた。架線電圧600V時代の瀬戸線には他にも数形式の電気機関車が転入、転出したが、この2両だけは揃って製造から引退まで一貫して瀬戸線で活躍した。

瀬戸線の貨物輸送は最大、二軸貨車で6両程度、一日6往復前後の運転が大曾根～尾張瀬戸間で行われてきたが、高度成長期を経て貨物輸送の主力がトラックに移行してきたことに加え、栄町乗入れを前にした瀬戸線架線電圧1500V昇圧でデキ200形が使えなくなることもあり、昭和53（1978）年2月をもって貨物輸送を終了した。貨物列車牽引を本来の任務としてきたデキ200形であったが、引退前最後の仕事は同年3月の瀬戸線1500V昇圧にともなう新型車両の搬入であった。



喜多山を通過するデキ202牽引の下り貨物列車
1978年



1500V化に際して転入したデキ375（右）
元の所属鉄道は異なるがよく似たスタイルだ
1978年 喜多山車庫



モ 766 の車内 損斐・谷汲線時代のままなので、瀬戸線旧型車の車内色が淡緑色であったのとは異なっている



モ 766 の運転室 必要最低限の機器と計器だけを備える



デキ 202 の運転室 実に武骨で、冬の寒さは語り草だ



デキ 202 の車内 狭い通路以外は機器室で占められている



モ 766 の運転室 瀬戸蔵モ 754 と同様、簡素な仕切りのみ



モ 766 の台車
路面電車によくあるタイプ



コントローラー
米国ウェスチングハウス社製



シャロン式と呼ばれる自動
連結器



デキ 202 の台車軸箱
「NIHON SHARIO」と刻印

写真：鈴木裕幸・山田 司
車両側面図：加藤義秀
文：山田 司