



←艶やかに輝く文字板。わずかに残るバフの傷をさらに磨いて仕上げる。磨きは熟練を要する作業だ。「慣れるまでに3～4年はかかります」と、ベテランの有江氏は語る。



溶接が終わると磨き作業へ。最終検査もここでを行い、納期に合わせて日車の製造現場へ納入する。

以前の文字板は真鍮製だった。スカークレットレッドに浮き上がる車両番号文字が時を重ねて深みを増す。（御嵩駅）



バフグラインダで表面から縁にかけて、力を調節しながら磨いていく。

すると、磨きの工程に回ります。一階のバフ工場は仕上げの最終段階です。バフグラインダで荒削りから中仕上げへと、円盤状の砥石を交換しながら、徐々に目の細かい磨き処理を行います。四十分ほどで表面から縁にかけて輝きが増しました。出来上がりの見極めを、この道五十年余り、有江氏に向うと、

「やはりピカピカにすることを目指します。それにはバフの目が全部なくなるかが要点で、ムラが残らないようにします。特にサシ傷（素材キズ）を消すまで、三十分以上は磨きます」と、軽快に話します。かつての真鍮から現在のステンレスまで、万遍なく四、五回は研磨して艶を出すことを心がけているそうです。磨きを済ませた文字板は、仕上がり具合を確認の後、数字と枚数をそろえて期日までに日車へ納めます。日車の製造現場では、決められたナンバリングにしたがって、一両に對し側面に二か所、妻面に一か所、文字板を取り付けます。こうして車両は、無事に固有の番号を授かることとなります。

名鉄では、文字板の仕上がりについて何かの指摘をしたことは、これまで一度もないそうです。何十年と続く作業ですが、常に一定の水準を保ちながら製造を続けることに驚きを隠せませんでした。

工場内をご説明いただいた、成田製作所の若松研史氏は、

「車両が生まれた時から廃車になるまで長い一生をとにもする番号ですから、質の良いものをと努めています。私たちの手がけた文字板が付いて走っていることに、あらためて喜びを感じます」と語り、携わる方々の愛着が伝わりました。

名鉄電車を象徴する、百年の歴史にも裏打ちされたこの文字を、引き

続き見守っていきたいと思います。

鉄道文字の源流をたどる

されど 鉄道文字

駅名標から広がる世界

中西あきこ 著 ……およそ百年、駅や車輛に掲げられた文字はどのようにして書かれてきたのか。その源流をたずね、文字書体の形成と字書きの技、その今日までの移り変わりを丹念に追ったロマンあふれる異色の鉄道書。

【内容】 ＊鉄道書体すみ丸ゴシック 国鉄の規程にのった「すみ丸」の発祥 ＊現代に生きる「すみ丸ゴシック」 ＊実物と同じ手順、同じ仕様 ＊ホーロー引きの駅名標を作る ＊鉄道工場の伝統を受け継ぐ大宮総合車両センターで訊く ＊車輛の標記 ＊蒸気機関車の前面を飾るナンバープレートと文字 ＊営団地下鉄のサイン文字 ＊都市の景観になった百年文字 ＊ロンドン地下鉄とジョンストン・サンズのように

今でも見かける国鉄スタイルのホーロー引き駅名標。ひらがなの書体はすみ丸ゴシック。



好評発売中!!

書店でお求め(ご注文)ください。

定価 本体800円 +税

新書判 312頁 (本文296頁/図絵16頁)

ISBN 978-4-415-32089-2

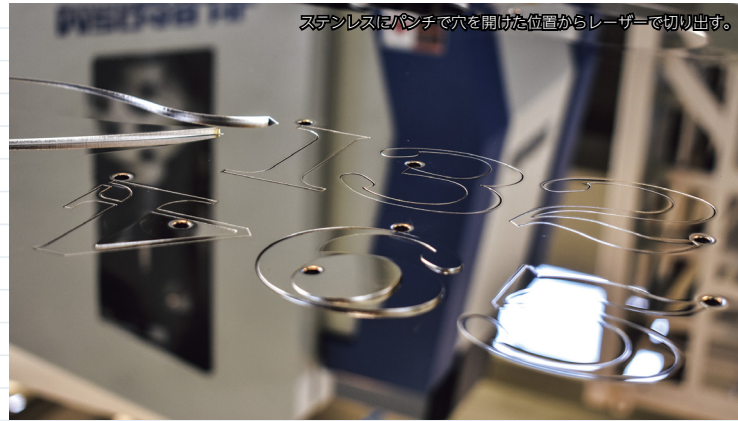
発行：鉄道ジャーナル社

発売：成美堂出版

(お問い合わせ：電話(03) 5206-8155)

〒162-8445 東京都新宿区新小川町1-7

FAX. 03-5206-8159



ステンレスにパンチで穴を開けた位置からレーザーで切り出す。

されど PLUS 鉄道文字

19. 名鉄の車号を作る

中西あきこ

名

鉄電車の車両番号は、独特の書体と大きさで存在感を発揮し、ファンならずともよく知られているところではないでしょうか。

車号は厚さ五ミリのステンレス鋼板を切り抜いて作られており、単体で見てもやはり重厚です。この文字板がどのように作られているのか、かねて興味を持っていました。今回名古屋鉄道担当の方にご案内いただき、名古屋市熱田区の株式会社成田製作所を訪ねました。

今年、創業八十年を迎える同社は機関車の蝶番（ちようがつがい）の製造からスタートしました。昭和二十一年、日本車輛製造から車両の貫通路に渡す幌の製造を受注したのをきっかけとして国鉄時代から研究を重ね、現在では新幹線電車の幌のシェアで百パーセントを誇ります。さらに在来線の連結幌や自動幌をはじめ車両のドアや内装パネルの製造も手がける等、長きにわたり鉄道を支える企業です。

その会社が、名鉄の車両番号の文字を作っていることは、これまでほとんど知られていませんでした。社内では、指定された納期一か月前から、生産の準備に取りかかります。材料を入手し、順次工程にしたがって車号の加工を行い、三週間程度で仕上げていきます。

年間の生産枚数は、名鉄が日車へ発注する生産計画に依りますが、昨年度は3300系二編成、3150系三編成について、縦一八〇ミリ×

横一八〇ミリの側面用を一二枚、縦一〇〇ミリ×横一〇〇ミリの妻面用を四十枚生産しました。今年度も同程度の枚数が見込まれます。

名鉄の車両番号文字は、受注から出荷まで八つの工程を踏まえます。中でも要となるのは、ステンレスの大幅から番号をレーザーで切り出すプレス加工、切断した番号を仕上げる板金加工です。

本社工場の一階、プレス工場に据え付けた大型のパンチレーザー複合加工機で、縦一メートル×横二メートルのステンレス板を、CADのデータ図面に沿ってレーザーできれいに切り抜いていきます。一枚から切り出せる数は大小合わせて三十枚ほど。データ図面で数字の配置を見ると、大きな「0」の真ん中の空間に小さな「7」が入るといった具合で、材料を無駄なく使いきれるよう、バズルのように並んでいます。

かつて番号板の素材が真鍮だった時代は、プレス機で番号の型を抜いていました。材料がステンレスに替わると、現在の工法へと移ります。

切り抜いた番号は、三階の板金工場に持ち込まれると、表面をディスクグラインダで研磨し、リユータと呼ばれる先の細い回転砥石で、番号の縁にアールを加えます。作業指示書では縁に「3R」の丸みを付ける」とあり、長年携わる職人が指で感触を確かめながら、少しずつ縁に滑らかなアールを付けていきます。面取りを終え、番号の裏面にネジを溶接



車体に取り付けるためのネジを溶接する。工具で押ししながら、接合面を熱で融かして付ける。

(若松研史さん撮影)



最初は荒仕上げを行い、縁を斜めに削り、さらに丸みを付けていく。



レーザー加工後、キズ・バリ取りを終えたばかりの番号板。

協力：名古屋鉄道／日本車輛製造／成田製作所