

C55



美しい水かき付のスポーク動輪

1970年頃、C55は、表1に示すように、北海道の旭川機関区に1, 16, 30, 43, 47, 49, 50号機の7輛、北九州の若松機関区に3, 12, 19, 46, 51, 52, 53, 57号機の8輛、南九州の吉松機関区に10, 24, 26, 27, 33, 34, 35, 45号機の8輛が配備されていた。
 (下線を施したのは、写真のあるC55)

旭川機関区の7輛のC55は、宗谷本線の札幌～稚内の急行「利尻(317・318レ)」, 最果て鈍行と呼ばれた旭川～稚内の321・322レ, 旭川～名寄の330・331レの運用に充っていた。若松機関区の8輛のC55は筑豊本線の各駅停車, 吉松機関区の8輛のC55は吉都線, 肥薩線の各駅停車, 混合列車の運用に充っていた。

表1 C55の配備

	機番	製造会社	製造初年	新製配備	1938 4.30	1944 1.31	1949 7.1	流線形改	1955 8.1	1959 3.31	1962 10.1	1967 3.31	1969 3.31	1973 3.31	デフ	キャブ	
一次型前期	1	川崎	1935.3	築港	築港		旭川			室蘭			旭川	梅小		密	
	2	川崎	1935.3	築港	築港	大分				宮崎		吉松	廃		門		
	3	川崎	1935.3	宇都	宇都	大垣	秋田			鹿児島	宮崎	吉松	若松	廃	門		
	4	汽車	1935.3	鳥栖	大分					宮崎		吉松	廃				
	5	汽車	1935.3	鳥栖	大分					宮崎		吉松	廃			門	
	6	汽車	1935.4	鳥栖	大分						早岐	若松	廃			門	
	7	汽車	1935.3	梅小	宮原	福地				名古屋		廃					
	8	日立	1935.2	梅小	宮原	門司	大分				宮崎	吉松	廃			門	
	9	日立	1935.2	梅小	宮原	福地						廃					
	10	川崎	1935.3	名古屋	名古屋	大垣	秋田			宮崎		人吉	吉松	廃			
	11	川崎	1935.5	宮原	宮原	門司	大分					若松		廃		K*	
一次型後期	12	川崎	1935.9	宮原	宮原	門司	大分				若松		廃		門		
	13	川崎	1935.9	鳥栖	大分	門司	大分				早岐	若松	鳥栖	廃	門		
	14	川崎	1935.10	鳥栖	大分							宮崎	廃		門		
	15	川崎	1935.10	仙台	青森				鳥栖	大分	早岐	若松	鹿児島	廃	門		
	16	川崎	1935.11	名古屋	名古屋	築港	旭川							廃		密	
	17	川崎	1935.10	名古屋	名古屋	築港	旭川							廃		密	
	18	川崎	1935.11	仙台	福島	青森			鳥栖	宮崎		人吉	廃		門		
	19	日立	1935.12	名古屋	名古屋	大垣	秋田			宮崎		人吉	若松				
	20	川崎	1935.12	宮原	宮原	福地		鷹取			豊岡	廃					密
二次型・流線形	21	川崎	1936.2	宮原	宮原	福地		鷹取		豊岡		廃				密	
	22	川崎	1936.2	福地	宮原	福地		鷹取		豊岡		廃				密	
	23	川崎	1936.3	福地	宮原	福地		鷹取		豊岡		廃				密	
	24	川崎	1936.3	名古屋	名古屋			浜松		大分	若松	人吉	廃		門	密	
	25	川崎	1936.3	名古屋	名古屋			浜松				苗穂	廃			密	
	26	川崎	1936.3	名古屋	名古屋	大分		小倉		宮崎			吉松	廃	門	密	
	27	川崎	1936.3	仙台	仙台		大分	小倉			宮崎		廃		門	密	
	28	川崎	1936.3	仙台	仙台		大分	小倉			宮崎		廃		門	密	
	29	川崎	1936.3	仙台	仙台		早岐	鷹取	大分			宮崎	廃		門	密	
	30	川崎	1936.3	築港	築港			鷹取	旭川	室蘭			旭川			密	
	31	川崎	1936.3	築港	築港			郡山	旭川	室蘭			廃			密	
	32	川崎	1936.3	函館	築港			長野	旭川	室蘭			廃			密	
	33	川崎	1936.3	大里	大里	大分		小倉				宮崎	吉松	廃	門	密	
	34	日立	1936.3	大里	大里	大分		小倉				宮崎	吉松	廃	門	密	
	35	日立	1936.3	大里	大里	大分		小倉				宮崎	吉松	廃	門	密	
	36	日立	1936.3	広島	小郡	名古屋		浜松				苗穂	廃			密	
	37	日立	1936.3	広島	小郡	大分		浜松		宮崎			廃		門	密	
	38	日立	1936.3	東京	宇戸	尾久		浜松	名古屋				室蘭	廃		密	
	39	日立	1936.3	東京	宇戸	名古屋		浜松					廃			密	
	40	日立	1936.3	東京	水戸	尾久		浜松	名古屋				廃			密	
三次型	41	川崎	1937.2	梅小	梅小	福地				豊岡		廃					
	42	川崎	1937.2	名古屋	浜松	築港	旭川						廃				
	43	川崎	1937.2	名古屋	浜松	築港			旭川					廃		密	
	44	川崎	1937.2	梅小	梅小	福地				豊岡		廃					
	45	川崎	1937.2	梅小	奈良	門司	早岐		鳥栖	宮崎			廃				
	46	川崎	1937.2	奈良	奈良	門司	大分					若松	廃		門		
	47	川崎	1937.2	仙台	仙台	会津			旭川							密	
	48	川崎	1937.3	青森	青森				旭川				廃			密	
	49	汽車	1937.3	青森	青森				旭川					廃		密	
	50	汽車	1937.3	仙台	青森		青森		旭川							密	
	51	汽車	1937.3	小郡	青森	大分						宮崎	若松	廃	門		
	52	汽車	1937.3	小郡	鳥栖	大分						宮崎	若松	吉松	K*		
	53	三菱	1937.3	大分	大分							宮崎	若松	廃	門		
	54	三菱	1937.3	大分	大分							宮崎	廃		門		
	55	川崎	1937.3	名古屋	米原	大垣	秋田			宮崎		鳥栖	廃				
	56	川崎	1937.2	名古屋	米原	大垣	名古屋		福地	豊岡	福地	廃					
	57	川崎	1937.3	小郡	広島	門司	大分					若松			門		
	58	川崎	1937.3	広島	広島	門司	福地			豊岡	廃						
	59	川崎	1937.3	築港	築港		旭川						廃			密	
	60	川崎	1937.3	宇都	水戸	尾久			鳥栖	宮崎	大分	宮崎	廃		門		
	61	汽車	1937.3	梅小	梅小	福地				豊岡		廃					
	62	汽車	1937.3	梅小	宮原	福地				豊岡		廃					

K* : デフの面積と除煙効果の関連を調べる目的の可変式デフ。

北の C55



最果て鈍行 322 レ 南稚内～抜海 1974 年 3 月撮影

宗谷本線の優等列車は、表 2 に示すように、函館～稚内間の急行「宗谷 (305・306D)」, 札幌～稚内間の急行「利尻 (317・318 レ)」, 旭川～稚内間の急行「礼文 (313・314D)」, 天北線経由の札幌～稚内間の急行「天北 (303・304D)」の 4 本であった。「宗谷」, 「礼文」, 「天北」は気動車化されていた。

C55 が牽引するのは急行「利尻 (317・318 レ)」, 最果て鈍行と言われた旭川～稚内間の 321・322 レ, 旭川～名寄間の 330・331 レの 3 往復であった。これらの中で、撮影可能なのは 321・322 レのみであった。利尻富士をバックに走る 322 レの撮影に集中した。

利尻富士をバックに走る 322 レを撮るために、札幌 21:20 発の急行「利尻」に乗った。翌朝 6:30 南稚内に着く。322 レ通過まで 1 時間と少しある。しかし、吹雪で利尻富士が見えず、そのまま終点の稚内まで行き、食料を調達して、7:10 発の上り急行「宗谷」で引き返したことが何度もあった。稚内には合計 10 回位行ったが、結局、利尻富士は一度も晴れてくれなかった。

その中で最も良い写真がこのページの写真で、かすかに利尻富士が見えている。この写真を撮るために、何度急行「利尻」に乗ったことか。撮影後、南稚内 11:56 発の札幌行き急行「天北」に乗った。札幌に着いたのは 19:05 だった。この撮影旅行が最後の SL 撮影旅行となった。M1→M2 の春だった。

表 2 宗谷本線主要列車の時刻表

	313D	321	303D	331	305D	317
	礼		天		宗	利
	文		北		谷	尻
函 館	1115	..
札 幌	..	640	1035	..	1650	2120
旭 川	623	1042	1232	1757	1856	2359
士 別	717	1231	1324	1956	1946	126
名 寄	738	1313	1350	2024	2010	204
音威子府	829	1520	1451	..	2100	327
幌 延	943	1714		..	2209	507
稚 内	1052	1857	1727	..	2310	636

	330	306D	322	304D	314D	318
		宗		天	礼	利
		谷		北	文	尻
稚 内	..	710	756	1152	1806	2000
幌 延	..	810	945		1913	2141
音威子府	..	926	1137	1434	2030	2332
名 寄	535	1021	1309	1531	2132	052
士 別	609	1041	1404	1553	2153	124
旭 川	745	1137	1550	1701	2252	243
札 幌	..	1350	1914	1905	..	544
函 館	..	1852

音威子府そば

音威子府そばは、そば殻まで挽いたそば粉を打ったイカ墨パスタのような真っ黒な麺で、コシが強く、滑らかな喉ごしが特徴。利尻昆布と煮干しで出汁を取った少し甘めのつゆ。音威子府は、宗谷本線と天北線との分岐駅で、列車の停車時間が長く、多くの乗客がホームにある乗り継ぎ待合室にある「常磐軒」のそばを食べていた。我々鉄ちゃんには、石北本線遠軽駅の駅そば「北一そば」と並ぶ人気の「駅そば」だった。2021 年 2 月 8 日、三代目店主・西野 守さん死去により、閉店。ご冥福をお祈り致します。

音威子府そばを製造する「畠山製麺」も、三代目畠山社長高齢につき、2022 年 8 月末日を以て廃業。残念！

南の C55



雪の冷水峠を行く 46 号機



門デフ改造機では最も美しいと言われた 57 号機

C59 や C62 に比べて、華奢なボイラー、直線のランボード、水かき付のスポーク動輪、門デフの似合うシルエットが好きだった。



吉都線で混合列車を牽く 33 号機

直方の町

炭鉱の街、直方の定食屋は、ご飯の量がとても多い。炭鉱夫は、とにかく、腹一杯食べたがるのだそうだ。筑豊本線で一日撮影すると、宿泊代を節約するために、夜行に乗り南九州に向かい、そして、翌々日の朝、また、北九州に戻ってくるのが常だった。食費を節約するために、サンドイッチの切り落としの「パンの耳」ばかり食べていた私は、安くて腹が一杯になる直方の定食屋が大好きだった。

門鉄デフ

国鉄小倉工場では、1945 年以降、デフレクターを上半分を残して切り取り、アングル材で車体に取り付けたデフレクター、いわゆる小工式デフレクターが登場した。これは、門司鉄道管理局式デフレクター、略して門鉄デフ、門デフと呼ばれた。

一口に門デフと言っても、形や寸法が様々で、多くのバリエーションがあった。その中には、デフの面積と除煙効果の関連を調べる可変式デフを装着した 11 号機などもあった。標準的な形は、デフの上縁は水平で、下縁は前方に傾斜している。九州に配属された 32 輛の C55 のうち 4, 10, 19, 45, 55 号機以外の 27 輛が門デフ改造機となった。その中でも、57 号機は最も美しいと言われた。

門デフを装備した形式は、8620, 9600, C11, C50, C51, C55, C57, C58, C59, C61, D50, D51, D52, D60 の 14 形式がある。他に同じ九州地区の鹿児島工場の鹿工式デフ、中国地区の後藤工場の後工式デフ、信越地区の長野工場の長工式デフがある。

流線形

C55 が計画された 1930 年代は、世界各国で鉄道車両や自動車の流線形ブームが起きていた。これは美観と共に高速化に伴う空気抵抗の軽減を目指したものであり、1936 年製の二次型 (20~40) 21 輛は流線形デザインで新製された。構造は、ボイラー全面の煙室扉を傾斜させ、ボイラー全体にケーシングを被せ、前部デッキからランボード、運転台までの足回りをスカートとケーシングで覆った。炭水車は車体上部までケーシングが伸びていた。流線形の採用は設計者の発案ではなく、マスコミなどの要望により、最高幹部が C55 への流線形の本格採用を指示したとされる。

しかし、日本の列車の最高速度 95km/h 程度では、流線形による空気抵抗の軽減効果は僅かであり、車体がケーシングで覆われているため整備・点検時にケーシングの取り外し・取り付けに要する手間が大きくなり、炭水車上の石炭のかき寄せ作業や煙室のシンダー排出作業が困難で、運転室の通風が悪く夏季の温度上昇が著しいことなど、流線形に対する現場の評判は良くなかった。太平洋戦争が激化すると、足回りを中心にスカートやケーシングの大半が撤去された。戦後、1950 年から 1951 年、流線形の二次型車輛は 1 次型とほぼ同様の外見となるように再整備された。

参考文献

- 1) 白井茂信, 改訂国鉄蒸気機関車小史, 鉄道図書出版会, 1961
- 2) 荒井文治, 白井茂信, 杉田肇, 機関車ガイドブック, 誠堂新光社, 1963
- 3) 久保田博, 懐想の蒸気機関車, 交友社, 1970
- 4) 久保田博, 追憶の蒸気機関車, グランプリ出版, 2002
- 5) いのうえ・こーいち, 国鉄蒸気機関車 156 機関区全区鑑, 世界文化社, 2016
- 6) 山本和彦編, 蒸気機関車 Vol. 46, イカロス出版, 2021
- 7) 山本和彦編, 蒸気機関車 Vol. 47, イカロス出版, 2022
- 8) 山本和彦編, 蒸気機関車 Vol. 48, イカロス出版, 2022

最後までお読み頂き、ありがとうございました。ご意見・ご感想は jfurukawa@apost.plala.or.jp までお寄せください。