

呉線



糸崎駅を発車する C59164 号機牽引の 37 レ (1969 年 3 月)
「安芸」は C59164 号機, C6223 号機が牽引することが多かった

往年の急客機 C59, C62 の最後の働き場所だった呉線は、瀬野八 (瀬野～八本松) の難所を持つ本線のバイパスと軍需輸送を目的として建設された海岸線で、戦時中から軸重 16.8t の C59 が入線可能な特別甲線区間であった。

私が初めて訪れた 1969 年 (昭和 44 年) 3 月頃は、翌 1970 年 10 月の電化を控えて、既にポールが立っていた。東京～広島の特急「安芸 (37・38 レ)」, 新大阪～下関の「音戸 1 号 (301・302 レ)」, 京都～広島の特急「音戸 2 号 (303・304 レ)」は糸崎から呉線に入り、C59, C62 が共通運用で運行されていた。特に、「安芸」は、1968 年 (昭和 43 年) 12 月 8 日の 37 レより、特急としては異例な、ヘッドマークを付けていた。このヘッドマークは糸崎区の指導機関士大谷輝夫氏のデザインによるもので、濃紺の海に浮かぶ緑の巖島、赤い鳥居を配したこのヘッドマークは C59, C62 の最後の活躍を飾るにふさわしいものであった。

糸崎機関区で初めて実物の C62 を見た。それまで、御殿場線の D52 を見慣れていたが、C62 は D52 とは迫力が違った。一目で C62 の虜になってしまった。以来、呉線には 1969 年 7 月, 11 月, 1970 年 3 月の 4 回訪れた。1969 年 7 月 20 日のアポロ 11 号の月面着陸は広島駅の待合室の TV で見た。

1964年(昭和39年)10月の山陽本線の全線電化に伴い、1965年(昭和40年)広島機関区から5, 16, 17, 34, 35, 40号の6輛のC62が糸崎機関区に転入した。続いて、広島第二機関区から、14, 15, 18, 25, 26, 41号の6輛のC62が転入した。これに伴い、糸崎機関区では、131, 175, 190, 196号の4輛のC59が廃車され、残るC59は161, 162, 164の3輛となった。

1967年(昭和42年)10月の常磐線の全線電化に伴い、平機関区から状態の良いゆうづる牽引指定機である23, 37, 46, 47, 48号の5輛の軽量型が転入した。これに伴い、糸崎機関区では、5, 14, 18, 25, 34, 40号の6輛のC62が廃車され、重量車は15, 16, 17, 41号の4輛となった。9輛のC62も、段階的に廃車され、最後まで残ったのは重量車の15, 16, 17号、軽量車の23, 37号と3輛のC59であった。C62の配備については、拙著「C62」をご参照ください。

急行「安芸」は糸崎で機関車をEF58からC59, C62に交換し、呉線に入る。牽引機は、37レを広島まで牽引し1215着、折り返し1500発の38レを牽引して1658に糸崎に戻る。糸崎から広島までは約2時間の旅である。呉線内の「安芸」の時刻表を表1に示す。「音戸」の運転時間は夜間のため、実質的には、撮影は「安芸(38レ)」に限られた。

表1 37レの呉線内の時刻と編成

2005	1011	1016	1045	1124	1139	1215
東京	糸崎	三原	竹原	仁方	呉	広島

牽引機：東京：EF58：糸崎：C59, C62：広島

広島～東京										糸崎～東京		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
オハネフ	オロネ	オロネ	スハネ	オシ	スハネ	スハネ	オハネ	オハネ	オハネフ	スハネ	スハネ	オハネフ
12	10	10	16	17	16	16	12	12	12	16	16	12

呉線内の牽引定数：10輛365t

「安芸」は、急行では唯一、全寝台車、食堂車を連結した堂々たる編成であった。(「音戸」も全寝台車であったが、食堂車は連結されていなかった。)1961年(昭和36年)10月の時刻表を見ると「安芸」には一部座席車が連結されているが、1964年(昭和39年)9月の時刻表では、全寝台車、食堂車の編成となっている。

t



C6217+C6241号機牽引の626レ
(安芸川尻～安登, 1969年7月)

呉線では、C59+C59、C59+C62、C62+C59、C62+C62 など、夢のような重連が半ば定期的に見られた。これは、「音戸 51 号」などの臨時列車の広島発運転初日と広島着運転最終日に牽引機を定期列車の次位につけて回送するものであった。しかし、この重連は、一般には月日、列車などは分からず、たまたま当日行き合わせたファンは偶然であり、また幸運であった。この重連は、殆どの場合、下りは 37 レ、上りは 626 レであった。（私は、1969 年 7 月の 626 レ、11 月の 37 レの二回経験している。）しかし、この重連は、補機を目的としたものではなく機関車の有火回送が目的なので、回送機は自力運転程度の蒸気しか送っておらず、迫力には欠けていた。

下り急行「安芸 (37 レ)」が呉駅に到着すると、「くれ～、くれ～、長い旅でお疲れ様でした、ここは、呉、呉です」という独特のホームアナウンスがあった。

糸崎から 37 レを牽引して広島に到着した牽引機は 38 レの発車する 1500 までを広島運転所の片隅で過ごす。表 2 に 38 レの呉線内の時刻表を示す。

表 2 38 レ時刻表

広島	呉	仁方	竹原	三原	糸崎	東京
1500	1534	1547	1625	1654	1658	640



広島駅 1, 2, 3 番線ホームにて、181 系、581 系、C59162
(1970 年 3 月)

広島駅 1, 2, 3 番線ホームにて、181 系「しおじ」、581 系「はと」、「安芸」が揃う非常に珍しい瞬間。3 番線には「安芸」が入線中。1 番線に広島止の「しおじ」が到着 (1450 着)、7 分後、2 番線に博多行「はと」が到着 (1457 着) する。3 分後に「安芸」が発車 (1500 発) する。「はと」の到着が遅れると、「安芸」は発車してしまい、この光景は見られない。

クハ 181 のヘッドマークの下には、スピード記録 163km/h のエンブレムが見える。このクハ 181 は、3 号車または 4 号車 (旧クハ 26003 または 26004) である。(この記録は 1959 年 (昭和 34 年) 7 月 31 日、近畿車輛製の「こだま」の第二編成で達成された。)「安芸」の牽引機が狭軌に於ける SL のスピード記録保持車の C6217 号機であれば良かったが、残念ながら、C6217 号機とは殆ど縁がなかった。

1954 年 (昭和 29 年)、将来の東海道本線の 120km/h 運転に備えて、種々の速度試験が行われた。明治年間に架けられた古いピントラス結合の橋梁がこの運転に耐えられるか否かも問題になった。しかし、当時、東京～名古屋にピントラス橋梁は一つもなく、電気車による試験は不可能であった。このため、尾張一宮～木曾川間の木曾川橋梁でこの試験が実施され、全般検査を終えたばかりの名古屋機関区の C6217 号機が選ばれた。橋梁での速度試験は、12 月 9 日から 15 日まで行われ、最終日の 12 月 15 日に 129km/h を記録した。



安芸川尻～安登を行く“常磐の女王” C6223 号機牽引の 38 レ
(1970 年 3 月)

海岸線の呉線の唯一の勾配区間は安芸川尻～安登の 16.7%で、残念ながら、豪快なドラフト音を聴ける場所はなかった。C59, C62 にとって、現車 10 輛×365t の「安芸」は軽かったのだろう。

鉄道車両は、車輪とレールの間の摩擦力によって加速・減速を行っている。摩擦力は車輪とレールの間の摩擦係数と軸重の積で表わされる。鉄道車両ではこの摩擦力のことを、粘着引張力という。動輪の回転力（シリンダ引張力）を粘着引張力以上にしても空転を起こすだけである。

C59 と C62 を比べると、C59の方が軸重が大きいため、粘着引張力が高く、空転しにくい。空転しないと言うことは、機関士にとって実に心強いことであり、トンネルの多い呉線ではC62はストーカを装備しているためシンダーが多いこともあって、乗務員にはC59が好まれる傾向にあった。

特に、常磐流れの C62（糸崎区の人達はこう呼んで居た）が転入してきてからは、その傾向が一層強くなった。乙線に入線可能な軸重 15.0t の軽量型の C62 の粘着引張力は 11,200kg で、C59 の 12,150kg に比べて、約 10%低い。このようなことから、軽量型の C62 は敬遠され、ついには重量列車「音戸 1・2 号 (301・302 レ)」はC59に牽引させるという「C59 限定運用」なる臨時措置がとられ、1969 年（昭和 44 年）1 月 21 日から施行された。外見は同じC62であっても、粘着引張力の異なる重量型と軽量型を共通運用すること自体に無理があった。詳しくは、拙著「蒸気機関車の牽引定数」をご覧ください。

後年、この話を長万部機関区の U さん（拙著、「函館本線」をご覧ください）に話したら、呉線の勾配と列車重量を聞いて、一言、「へたなんだよ～、俺たちは（軽量型の C62 重連で）20%で 500t 牽いてるからね。

力任せにやろうとするから、空転すんのよ！」

糸崎区の人達は、私の顔を覚えてくれて、「な～んだ、またきてんのか！、（食堂で）飯食ったか？（機関区の）風呂入ってけ」と荒っぽい声をかけてくれた。事実、糸崎機の食堂は安くて、量が多く、旨かった。

小樽築港、苗穂、長万部、五稜郭、青森、平、沼津、新見、糸崎、小郡、若松、直方、人吉、吉松、鳥栖、早岐、鹿児島、宮崎などの機関区にお邪魔したが、「風呂入ってけ」と言われたのは糸崎だけである。

1970年（昭和45年）9月30日、C59161号機が37・38レを牽引し最後を飾った。全般検査まで1年以上期間が残っている15、16号機は小樽築港機関区に転属、それに伴い小樽築港機関区では32、44号機が廃車された。C59161号機は広島市こども文化科学館、C59164号機は梅小路蒸気機関車館、C6217号機は名古屋市東山動物園に静態保存された。C59162号機、C6237号機、常磐線で「ゆうづる」を牽引する機会が最も多く“常磐の女王”と騒がれたC6223号機も、1971年1月13日、広島工場に回送され、解体されてしまった。

参考文献

- 1) 松本謙一、HUDSON C62、プレスアイゼンバーン、1969
- 2) 松本謙一、C59 Life of a Pacific、プレスアイゼンバーン、1970
- 3) 久保田博、懐想の蒸気機関車、交友社、1970
- 4) 栄光の機関車C62、鉄道ジャーナル別冊、鉄道ジャーナル社、1971
- 5) 久保田博、追憶の蒸気機関車、グランプリ出版、2002
- 6) 宇田賢吉、鉄路100万キロ走行記、グランプリ出版、2004
- 7) 川端新二、ある機関士の回想、イカロス出版、2006
- 8) 国鉄時代、3巻4号、ネコ・パブリッシング、2009
- 9) 国鉄時代、4巻1号、ネコ・パブリッシング、2010

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