

神戸・西元町D51まつり

神戸駅前のデコイチ、D51 1072について

貴重な戦時型蒸気機関車!



北海道で走った国鉄最後の蒸気機関車の1両!

みなと元町タウン協議会

神戸駅前に保存されるD51 1072号機の来歴

飯野 浩三

本機D51 1072号機は昭和53年、神戸ライオンズクラブが創立25周年記念事業として、神戸市がその依頼を受け、当時の日本国有鉄道(国



鉄)に要請して、当地への保存がなされた、国鉄最後の営業用蒸気機関車のうちの1両であり、最終配置区は追分機関区で、北海道において最後まで活躍した機関車のうちの1両である。

*日本国有鉄道、蒸気機関車D51形式について

鉄道省が設計、製造した単式2気筒、過熱式テンダー機関車。

貨物用機関車として幹線で1100トンの列車を牽引する能力を有するとされていたが、北海道では平坦地の炭鉱輸送に2400トンの列車を牽引した実績もある。

(現在の山陽本線貨物列車は1000トン未満とされている)

現在の出力で換算した場合、D51の出力は1260psとされている。

(現在のDD51形ディーゼル機関車は1100psのエンジンを二台搭載し

ている)

また、出力の大きさから、一部の路線では旅客列車、またごく一部だが急行列車牽引の実績もある。

製造両数は国内では1115両、日本で製造されたあらゆる機関車のなかで、最大の両数を誇るほか、中国、台湾、樺太、戦後の韓国にも納入されたほか、一部国内の私鉄向けのも製造されている。

総製造両数は1184両に達する。

製造は各車両メーカー初め、主な国鉄工場でも行われ、当地神戸では川崎車輛、国鉄鷹取工場で多くが製造された。

製造時期が戦前から戦中にまたがり、時代の変化に伴い様々な形態が存在するのも特徴である。

戦後も日本国内では多くが高度経済成長を支えるため長年にわたって活躍し、国鉄蒸気機関車運転の終焉まで使われたほか、海外でも優れた設計が評価され、長年にわたって使用、台湾とサハリンでは今も保存機が存在する。

D51 1072号機の由来

昭和18年2月27日付完成、日本車輛名古屋本店製造。

D51の中でも戦時型と呼ばれる後期のグループで、第二次大戦が激化する中、材料の不足、熟練工員の戦時徴兵などにより、日本の工業が大打撃を受ける中、製造された。

工程の簡素化、代用材料の使用などに当時の日本工業界の苦悩が伺える、現存する数少ない資料のひとつである。

粗悪な鉄鋼材料のみばかりではなく、ランボード（現在は白線を入



れているボイラー横の通路)、デフレクタ(正面左右の煙除け)、テンダー(炭水車)上部などは木製で製造されていた。

簡易化された工程や木材などの代用材料、あるいは粗悪な鉄鋼材料は、その部位によっては危険であり、戦後、標準型に戻されているが、この機関車ではボイラー上の「蒲鉾ドーム」と呼ばれる蒸気溜と砂箱のカバー、そして、炭水車の底の部分が台枠を用いずに強度を出せる船底テンダー、炭水車の台車の一体鋳鋼台車が今も残り、はっきりと見ることができるのが特徴である。写真が現車の蒲鉾ドームと船底テンダー。

そして、運転台(キャブ)はD51には珍しい密閉型で極寒の北海



▲ 蒲鉾ドーム



▲ 船底テンダー



▲ 運転台(キャブ)



▲ デフレクタ(煙除け)

道での運用に適するように改造されている。

また、デフレクタ(煙除け)の形状は、北海道独特のものである。

D51 1072号機は製造後すぐに北海道へ送られ、函館、旭川、新得、池田、五稜郭、滝川と道内を転々とし、最後は室蘭本線追分機関区所属となった。

ここで国鉄蒸気機関車本線運転終焉の頃まで使用され、昭和



▲ 室蘭本線にて、活躍中のD511072,大阪府在、松宮浩氏撮影



◀ 栗山にて、横浜市在、須田剛氏撮影

50年12月、休車扱いとなり、現地で保管、翌3月に札幌市の苗穂工場に送られここで保管され、保存先を探していたという。

なお、最後の蒸気運転より僅かに先に引退したのがこのD511072号機の幸運なところで、昭和51年4月13日、追分機関区は大火災とともに焼失し、保存目的で保管されていた国鉄最後の営業用蒸気機関車はD51形4両、9600形1両が焼失、当時、国鉄で最も新しかった新車のディーゼル機関車とともに廃棄となった。

この時、すでに札幌市の苗穂工場に保管されていた本機は難を逃れることになった。

(なお、本来、国立博物館に保存される目的で保管されていた、苗穂工場での最後の蒸気機関車定期修繕機であるD51603号機はスクラップになったとされていたが、大阪の共永興業に残存部分を引き取られ、その後、嵯峨野観光鉄道に譲渡、今も嵯峨野観光鉄道において前頭部のみの姿を見ることができる)

国鉄最後の蒸気機関車をぜひ神戸市にとの神戸ライオンズクラブから神戸市を通しての要請に基づき、昭和53年5月27日、日本国有鉄道と神戸市の間は無償貸与契約が締結され、北海道函館本線 苗穂工場におかれていたものを、要望に応えるため5月21日貨物列車の列に組み込まれ、5日半がかりで5月27日に湊川貨物駅におくられてきた。

同年7月15日、元町西広場（今のきらら公園）に保存され、その場所は「グリーンD51広場」と名付けられた。

平成4年、現在地に移転、今に至る。

平成7年ごろから地元工業高校教諭によるボランティアで、車体の全塗装が行われた。

なお、東海道本線かつての起点である東京・新橋駅前にも蒸気機関車C11が保存されていて、待ち合わせなどの名所になっているが、この機関車も戦時設計の日本車輛名古屋本店製造、しかも東京とは全く縁のない姫路で活躍した機関車で、D511072との不思議な縁を感じる。



▲三宮付近、臨港線を貨物列車につながれて湊川へ向かうD511072。
神戸市在、奥清博氏撮影



▲湊川貨物駅に到着したD511072,神戸市在、奥清博氏撮影

また、東海道線の終点の神戸に位置するD511072の現在の保有者は国鉄から引き継いだJR西日本で、神戸市との無償貸与契約も継続されている。

令和元年、地元NPOと鉄道ファン、鉄道職員経験者のボランティアによる「神戸・西元町のD51を守る会」によって、再整備され今後のメンテナンスの体制が整えられている。

神戸・西元町 D51まつりパンフレット

第1刷 2019年9月

編集者：神戸・西元町のD51を守る会代表 飯野浩三

定価 100円 (税込)