

北海道鉄道研究会・鉄道輸送警備隊設立三十周年記念
特定非営利活動法人交通文化連盟設立十周年記念
走将C623機復活 25周年記念講演



日時 平成二十四年三月三十一日十八時三十分～二十時三十分

会場 千葉県松戸市松戸市勤労会館二階 和室

弁士 特定非営利活動法人交通文化連盟理事長 吉野義将

主催 特定非営利活動法人交通文化連盟文化局／鉄道輸送警備隊

協力 北海道鉄道研究会／鉄道企画株式会社

募集 二十名(三月三十日期限、定員に達した時点で締切となります)

どなたでも御参加頂けますが防災上定員を超えた場合はお断りする場合がございます

費用 無料

一切頂きませんが資料等の配布もございません、必要な場合は各自筆記用具をご持参ください

「老いたる同志の築きたる誉の軌道をいざ護り抜け」

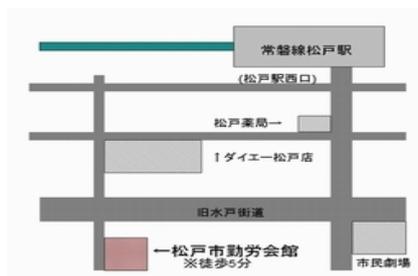
昭和六十二年三月三十一日、日本国有鉄道最後の瞬間に奇跡の復活を遂げた日本最大最速最長の蒸気機関車C623機
四半世紀誰も語れなかった復活までの経緯や小樽築港機関区活用計画と事業破綻の真実を
その目撃者としてその場に居た弁士が、それまで関与した各地の観光計画・施策も織り交ぜて講演します
そして我が国の地域交通と観光について、新しい時代への提案を致します

注意 蒸気機関車・鉄道ファン向けのイベント・講演ではございませんので御注意下さい

映像撮影や録音は固くお断り致します／報道・行政関係者の於いては受付時に取材等御申出願います

申込 電子メールにて御申込下さい(npotcf@yahoo.co.jp)

問合 特定非営利活動法人交通文化連盟文化局



会場へは常磐線若しくは新京成電鉄など鉄道やバスでお出で下さい

松戸駅西口から徒歩5分となります

ダイエー松戸店北側面の道路から旧水戸街道を渡りますと判り易い経路となります



特定非営利活動法人交通文化連盟

〒270-0034 千葉県松戸市新松戸 1-232-202

千葉県知事認証平成十四年県生指令第25号

走将 C 623機「我今再び此処に蘇らん」

日本最大にして最速の急行旅客用蒸気機関車 C 62

蒸気機関車 C 62形式は運輸省鉄道総局が幹線に於ける高速旅客列車整備のために設計したもので、生まれながらにして急行や特急など優等列車牽引を担うスターロコでした。

戦後混乱期、国鉄は石炭の確保もままならず、国民は食糧さえ満足に充てられなかった時代で、機関車の新製など許可されるものでは無く、戦時輸送のために製造された最大の貨物機関車 D 52形式のボイラーを活用するとして「改造」で誕生したものでした。

東海道・山陽本線急行で使われ始め、特急が復活し間も無く東海道本線電化と言う「復興・発展」の進展によりその活躍の舞台を北へ向けることになりました。

奇跡の機関車はそこに留まった

昭和31年に梅小路機関区から小樽築港機関区へ C 623機が移送され、直ぐに検証が始まります。それまでの大型蒸気機関車に比較して巨大で且つ重い機関車が高速で急勾配と急曲線ばかりの函館本線、特に長万部～小樽間「山線」でどれだけ活躍出来るのか、それを実際に確かめると言うものでした。

北海道へ移るのに際して従台車板発条の負担増をした「軸重軽減」にしたとは言え、146トンの重量で勾配を駆け上がるのは想像出来るものではありませんでした。

軌道改良や施設強化を並行して行い、C 62は「山線」の主となって活躍して行くのです。

神々の城・小樽築港機関区は山線と共に歴史を重ねて来た

北海道最初の鉄道は手宮～札幌間に開設され、小樽・手宮にその資材陸揚と工作工場が設置された事がルーツの手宮機関庫が手狭となり、小樽築港機関区が新設されたのは昭和初頭のことでした。

当時、現在の千歳線は民営鉄道で山線が札幌～函館の動脈であり、その厳しい軌道環境に対応し機関車運用を担ったこの基地は、自然と高度な技術者が多く育つ「神々の城」となりました。

非常に難しい巨大機高速運転を実現したのは、そんな技術風土と高い誇りだったのです。

C 62もやがて高性能な内燃機関車に押され昭和48年に引退し、ツバメマークを付けた C 622機は保存されることになり梅小路へ戻るのでありますが、鉄道友の会などの運動もあり C 623機は最後まで現用され、手宮に設置された記念館に保存されるのです。

一人でもこの街に残す、一人でも鉄道に残す、その思いが夢だった

日本国有鉄道の分割民営化が実現味を帯びて来た頃、小樽築港機関区は僅かな列車と入換運用だけの基地となっており、合理化＝消滅する事は多くの職員や市民が容易に想像出来たことでした。

当時の小樽市は基幹産業としての経済・工業が流出し雇用確保もままならない厳しい環境で、それは北海道全体の課題でもありました。

広大な貨物操車場跡地でイベント「小樽博」が行われた際、機関区に企画室と言うアイデアマン達の部署が出来ました。

自分達が育った大切な城・小樽築港機関区を守るために何が出来るか、それを模索した彼等は日本最大の扇形庫の保存活用と、その連動観光要素としての C 623機復活を目標として定めるのです。

とにかく一人でも多くの仲間をこの城に留めたい、その思いが夢だったのです。

それでもその夢に人は動いた、それが遺産であるから

昭和60年、市内でレストランを経営していた民間人にこの築港計画を提示した企画室は、民間資金活用によって先ず C 623機復活を優先したプランに転換し、市民団体「小樽 SL 復活の会」を設置し並行して C 623機の状態を多面的に確認します。

「蒸機検修の神様」と呼ばれた山下元検査長を始めとした OB も参加し、技術・法制上は実現可能と道を開くことに成功します。

既に小樽築港機関区にも人材活用センターが設置され、職員がこの城を去り始めていた頃でした。

この夢は必死で楽天では無かったのですが、それでも自分達が、国鉄がここに在って、そこに生きた遺産として C 623機と向き合った、それ以上でもそれ以下でも無かったのです。

不可能を可能とし宿業が宿命と転換した瞬間に国鉄は消えた

昭和62年03月31日深夜、国鉄最後の瞬間を迎えようとしていた頃、雪の振る小樽築港機関区→小樽運転所には多くの人が集まって、その中を真っ白な蒸気を身に纏った蒸気機関車が、まさに咆哮の汽笛を上げて走っておりました。

内燃機関車に押されるのでもなく、自身のボイラーで15キロ圧に高めた乾燥蒸気で146トンの巨体を揺り動かしていました。

「復活の会」は民間企業から数億円の資金を確保して、発展的解消をし「北海道鉄道文化協議会」へ転換、翌年から小樽～倶知安間本線営業運転が内定していました。

夢は形になりました、多くの人の思いや祈りや誇り、そして人生を費やして・・・

多くが興奮した、そして人を忘れた

昭和63年04月29日、小樽駅から在来形一般客車5両を牽引した「C 62ニセコ」号が颯爽と出発しました。

扉の警戒は東京から馳せ参じた鉄道輸送整備隊が、沿線には道内鉄道ファンが警戒に付いて、殆ど民間資金だけの日本で最初の蒸気機関車運転が実現したのです。その瞬間、沿線でカメラを構え、汽笛に興奮していたファン達は、鉄道人の思いや祈りや誇り・・・何より「人」を見失ったのです。

僅かな人の欲と言う宿業は、走将を再び冷たい鉄塊に戻してしまうのを知らずに・・・

そして苗穂で冷たくなっている C 623機は訴えます、走将としての多くの人の誇りと祈りと誓いを込めて「我今再び此処に蘇らん」と・・・