

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

「地域の観光活力を創出する―東武鉄道SL「大樹」」

東武鉄道 下今市機関区

密着レポート！

SL「大樹」1号が 出発するまで

SL列車の運転には、特有の施設が欠かせない。

動力である蒸気を生み出すため機関車に石炭と水を供給し、

準備や整備を行う機関区、方向転換をするための転車台が必要である。

東武鉄道では、SL復活運転を始めるに当たり、下今市駅に機関区を新設、

JR西日本の長門市駅にあつた転車台を移設した。

24時間体制でSL大樹を見守る機関区では、

早朝から、その日の準備と整備が始まり、

運行の度に200箇所におよぶ出庫点検が繰り返されている。

1日の運行を終えても、機関車の火室の火が絶やされることはない。

SL大樹に携わる人々の手間と情熱も、

走る鉄道産業文化遺産の原動力なのである。

文●伏島賢一 撮影●織本知之

早朝の機関庫を訪ねる

蒸気機関車、SLである。

わたしにとって蒸気機関車といえば、唐突だが、デパートの大食堂に原風景がある。そこで食べたお子さまランチは、SLを模した皿に載っていた。子ども心に蒸気機関車の特別な印象が強く刻まれたのである。

しかし、これまで蒸気機関車にはついぞ乗ったことがなかった。それが今回、蒸気機関車に乗れるというので喜び勇んで出かけて行った。夏真っ盛りの8月上旬。今年の夏は暑かった。だが、取材で出会った人たちのハートはそれ以上にアツかった。

向かったのは東武鉄道鬼怒川線の下今市駅。今日の目当て、SL「大樹」の発着駅だ。時刻は朝7時。こんな早朝に行ったのには理由がある。発車前の点検作業を見学させてもらうためだ。見学場所は下今市駅構内にある下今市機関区のSL機関庫。ちなみにこの日の大樹の1番列車（SL大樹1号）は下今市9時2分発だ。たっぷり2時間見学できる。

改札を抜けて駅の構内を進み、引き込み線の先にある機関庫に向かう。機関庫は、赤いレンガで覆われた、ガッシリと重厚な建物だ。高さは3階建てのビルくらいあるだろうか。壁面に大きなアーチ状の開口部が2つあり、中に線路が2本、延びている。その前に控えているのが転車台。線



運輸科長
眞壁正人
Masahito MAKABE

路ごと回転して車両の向きを変える。この転車台は山口県長門市の長門市駅で保存されていたものをJR西日本から譲り受けて設置された。

転車台の横を通り過ぎて、機関庫に向かってまず気づいたのは、臭いだ。「芳香」と言ってもいいだろう。石炭が燃える芳ばしい香り。ある年齢以上の人は、石炭ストーブが燃える冬の学校の教室を思い出さそう。

機関庫の中に入る。ついにSLC11207とご対面だ。C11形は小型の蒸気機関車だと事前に聞かされていたが、目の前にするとなかなかの迫力だ。黒光りした、堂々とした躯体。ところどころ塗装していない生の金属が剥き出しになっている。あちらこちらが油で輝いているのもいい。そして、全体から発散される熱。噴き出す蒸気。蒸気機関車を「生き物だ」と表現する人がいるが、その気持ちが初めてわかった。

発車前の点検に立ち合う

ここで運輸科長の眞壁正人さんと機関士（主任）の黒田健一さんを紹介さ

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

【地域の観光活力を創出する—東武鉄道SL「大樹」】



目を凝らし耳を研ぎ澄まして、打音検査を行う黒田機関士。前方で蒸気が噴き上がる

れる。眞壁運輸科長はS1運行を統括する立場の方で、この日の大樹の1番列車は黒田機関士が運転する。もちろん、大樹は機関士1人では動かない。機関室には黒田機関士の他に

2人の機関助手が乗り込む。1人は主に「投炭」を受け持つ。石炭を燃やす火室にスコップを使って石炭を投げ込む仕事だ。他にもボイラーに水を送る作業などもある。もう1人の機関助手

は主に安全確認の仕事。運転席が先端にない蒸気機関車の場合、どうしても前方が見にくい。だから機関士だけでは十分に安全確認ができないのだ。そこで機関助手が機関士とは反対側の窓際の席に陣取り、走行中、前方や右側に目を光らせる。

このようにS1大樹は機関士1人と機関助手2人が連携して動かすが、安全でスムーズな運行のためには車両をベストなコンディションに保つ必要があるの言うまでもない。これを受け持つのが検修員だ。検修員は9人。すべての人が志願してS1の検修員になった。そして彼らの仕事場が、わたしが今いる機関庫なのである。

命を絶やさないうために— 保火と缶替え

先ほど「蒸気機関車は生き物」と書いた。大げさな表現かもしれないが、蒸気機関車はお腹が空っぽになると死ぬ。だから、蒸気機関車は止まっている時でも石炭を燃やし続ける必要がある。「心臓」が常に動いているのだ。生き物と表現されるのはこうした理由もあるのだろう。

その24時間の燃焼のうち、運転しない時の火の管理のことを「保火」といい、その担当者のことを「保火番」という。検修員、機関士、機関助手が交代で担当し、もちろん寝ずの作業だ。そして翌朝、保火番から機関助手が火

室の状態などを聞いて引き継ぎをする。わたしは取材当日、7時過ぎに機関庫に入ったが、すでに引き継ぎは終わっていた。ついでに言うところ、石炭と水の積み込みも済んでいた。機関庫の朝は早いのだ。ちなみに大樹は、1日に下今市—鬼怒川温泉駅間を3往復するが、石炭は1.5トン、水は9トンも使われる。眞壁運輸科長によると1年前に比べて使用量は少なくなったそうで、機関士と機関助手の技量が上がった証拠なのだという。

次は「缶替え」。火室の中にたまった灰を捨てる作業だ。火室の床にある扉を開け、水と一緒に灰を床下に落として捨てる。湯気がもうもうと立ち上がる迫力。機関室内をのぞくと、機関助手が火室の扉を開け、ポーカーと呼ばれる火かき棒を操って灰を落としていた。これで火室がきれいになった。

すっきりしたところで新しい石炭をくべる。ただし、ただくればよいというわけではない。むらなく燃えるようにうまく石炭を配置する必要がある。ここでもポーカーが役に立つ。ポーカーでならすのである。

さて、缶替えをして新しい石炭をく



機関士（主任）

黒田健一
Kenichi KURODA



べ、燃焼が安定して蒸気の圧力が上がった。次は出庫前点検だ。蒸気機関車の動力源は蒸気。だから、積み込んだ水が沸騰して蒸気の圧力が上がらないと何もできない。点検さえ不可能だ。まずは機関士が圧力計をチェック。すると、蒸気の圧力が1・2メガパスカルにまで上がっていた。これら出庫前点検を開始できる。

いよいよ出庫前点検が始まった。出庫前点検は機関士と機関助手が連携して行う。黒田機関士が機関室の外に出て外側から点検、指さし確認。ハンマーを使って打音検査も行う。槌音と「よしー」の音が響く。その後、黒田機関士は機関室に戻り、ブレーキや灯



火室の中にとまった灰を捨てた後、投炭して火床を整える

火類の作動をチェック。その際は機関士が機関室の外に出て、車輪近くにあるブレーキの動きやヘッドライトを確認。機関士と機関助手が声と身振りでコミュニケーションを取りながらのチェックが進む。なお出庫前点検の項目は200あり、それをすべて終わらせるには20分かかるといふ。

鉄道愛と喜びの職場

突然、わたしの後ろで音が轟いた。ディーゼル機関車の出庫前点検が始まったのだ。大樹は先頭車両の蒸気機関車が引っ張り、最後尾のディーゼル機関車が押すという方法で運行してい



湯気と一緒に、灰が車体の下に落ちていく



上/ウエスですみずみまで磨く
下/機関庫では誰もが忙しく立ち働く

る。大樹が走行する区間は急勾配が多い。そのため、ディーゼル機関車のアシストが必要なのだ（DL機関士が別に1人乗り込む）。うなりを上げて目覚めたディーゼル機関車も、蒸気機関車の隣で出庫前点検を受けている。

8時近くになって、蒸気機関車が発する音が変わってきた。シュッシュッと規則正しい音がし出し、オイルを送る装置の棒がピョコピョコと上下に動き始めた。さつきまではまだ半分眠っていた大樹が本格的に目覚めたのだ。

出庫前点検が無事終了したのことで、機関室の中に入らせてもらった。暑い。暑いなんてもんじゃない。運転中の温度計は50℃を指すという。

機関助手さんの背中には汗でびしょ。 「いやあ、今日の汗は冷や汗ですよ。運輸科長が見てますからね」と笑う。眞壁運輸科長はというと、「暑さでメガネがダメになったことがある」と思い出話。風通しの良い、職場じゃないですか！ ついさつきまで、黒田機関士も2人の機関助手も、裏方である眞壁運輸科長も、誰が何かを命じているのではなく、それぞれが率先して、動輪を触ってチェックしたり、ウエス（布）であちこち磨いたりしていた。機関室の中はピカピカ。愛だ。鉄道愛だ。ここには笑いがあり、愛もある。もちろん眞剣なのは当然。黒田機関士の厳しい目つきと無駄のない動きには、男のわたしも見惚れた。まるでサムライだ。機関士の「土」は「サム



8:16

蒸気機関車が出庫
機関庫の3番線で出庫前点検を受けていた蒸気機関車が発進。ゆっくりゆっくりと動き出す。蒸気機関車は転車台をそのまま通り抜け、客車+ディーゼル機関車の前方のポイントから留置線に進入して待機。これですべての車両が同じ線路上にいることになる。



8:05

ディーゼル機関車と客車が連結
ディーゼル機関車が前進し、待機していた客車の後ろに連結。これでディーゼル機関車と客車がつながった。



8:00

ディーゼル機関車が出庫
機関庫に向かって右、2番線を出庫前点検を受けていたディーゼル機関車が動きだし、すぐ前の転車台に入った。ここで方向転換。留置線に入り、数十m先に停車して待機した。

SL「大樹」1号
出庫からホーム入線、出発までをチェック

特集：鉄道産業文化遺産の保存と活用

【地域の観光活力を創出するー東武鉄道SL「大樹」】



ハンマーでたたいて打音検査を行う

車体の上り、入念に点検する



ブレーキや灯火類の作動をチェック

機関助手と協力してブレーキを点検

少々強引かもしれないが、大樹はお子さまランチに通じるところがある。お子さまランチは多種多様なおいしいものの集合体だ。そして大樹は、全国各地の鉄道事業者9社の協力によってなしたプロジェクトだと聞く。つまり、9社のよきものが一堂に会したのが大樹とも言える。そしてお子さまランチの歴史は長い。戦前からあるらしいが、今でも不動の人気だ。しかも、煙突から煙を吹き出すなど、進化もしている。約半世紀ぶりに鬼怒川線沿線エリアに復活した蒸気機関車である大樹は、昔をそのまま再現したのでなく、ATS（自動列車停止装置）の搭載や冷房の完備など、時代に合わせた進化を遂げている。

蒸気機関車に乗ったことがないなら、SL大樹の乗車体験をおすすめする。そして、下今市駅の「旧跨線橋レトロギャラリー」にもぜひ足を運んでいただきたいと思う。そこには大正時代、あるいは昭和初期に撮影された「下野軌道蒸気機関車と駅員」と題された写真が展示されているのだが、そこに写っている駅員さんたちが実に誇らしげなのだ。当時は今よりもっと厳しい仕事だっただろうに。わたしには大樹の関係者が彼らに重なって見える。時代は異なるが、どちらも誇りを抱いて仕事をしている人たちだ。日々猛烈に汗を流し、それでも笑顔を支えささない、尊い仕事が大樹の運行を支えている。

ライ」とも読む。
さて、出庫の時間になって、合図担当が振る手旗に導かれ、8時0分にディーゼル機関車がまず動き出した。転車台に入って向きを変え、留置線へと向かった。続けて8時16分に蒸気機関車が出庫。こちらは転車台をそのまま抜けて進み、前方の留置線に向かう。その後、先頭から順に、蒸気機関車、車掌車、客車、ディーゼル機関車の並びで連結。乗客が待つホームに入線して出発準備完了だ。ホームには子どもたちがいっぱい。駅のスタッフが、記念撮影に応じたり、シャッターを押してあげたり、みんなにこやかに応じている。あのサムライ、黒田機関

士もニコニコ顔で子どもたちと一緒に写真に収まっている。Sしって素晴らしい！
そして9時2分、定刻通り、SL大樹1号は美しい汽笛とともに鬼怒川温泉駅に向かって出発した。「出発進行！」

誇り高き仕事

さて、話は戻ってお子さまランチの蒸気機関車である。大樹に感動したわたしは久しぶりにお子さまランチを食べたくなって、後日、某デパートの食堂に足を運んだ。すると、驚いた。皿の蒸気機関車の煙突から煙が出るのである。「これだ！」とわたしは思っ

た。少々強引かもしれないが、大樹はお子さまランチに通じるところがある。お子さまランチは多種多様なおいしいものの集合体だ。そして大樹は、全国各地の鉄道事業者9社の協力によってなしたプロジェクトだと聞く。つまり、9社のよきものが一堂に会したのが大樹とも言える。そしてお子さまランチの歴史は長い。戦前からあるらしいが、今でも不動の人気だ。しかも、煙突から煙を吹き出すなど、進化もしている。約半世紀ぶりに鬼怒川線沿線エリアに復活した蒸気機関車である大樹は、昔をそのまま再現したのでなく、ATS（自動列車停止装置）の搭載や冷房の完備など、時代に合わせた進化を遂げている。



9:38

鬼怒川温泉駅に到着



出発進行！

すべてのスタッフが手を振って見送ってくれる。車内ではSL観光アテンダントが検札とともに観光案内。インスタントカメラを抱えたカメラ係や車内販売員も巡回している。



9:02



ホームに入線

「間もなく入線してまいります」のアナウンスがホームに流れた後、ブレーキ点検を済ませたSL大樹1号が出発ホームに入って来た。



8:49



蒸気機関車が客車と連結

蒸気機関車がバックし、客車と連結。これで編成が完成した。ここでブレーキ連動のチェックを綿密に行った後、バックして営業線へと出て行く。



8:20