
 ずいそう

蒸気機関車の模型製作

松岡賢作



私は九州福岡県の中央部から北部にかけて広がる筑豊炭田地域で生まれ育ちました。日本の石炭産業華やかなりし頃、筑豊炭田は日本一の石炭産出量を誇っていましたが、1959年（昭和34年）算出量日本一の座を石狩炭田に渡すと急速に衰退が進んでしまいました。そのような地域に生まれ育ったため、私は小学生の頃からよく上山田線（現在、廃線）に石炭を運搬する蒸気機関車を見に行きました。黒煙を吐き出しながら走る蒸気機関車の姿に魅了され、蒸気機関車の勇壮な姿を撮影に出かけ、危うく列車に轢かれそうになったこともありました。また列車に乗りまくり切符（硬券）の蒐集や、車両部品の蒐集にも励みました。その頃からいわゆる鉄道マニア（本人はファンだと思っている）と言われる下地があったものと思われま

す。生来の鉄道好きであったこともあり、1979年（昭和54年）4月、日本鉄道建設公団（現鉄道・運輸機構）に就職しました。給料をもらうようになり夢であった蒸気機関車の模型製作に取りかかりました。はじめは45mmゲージのライブスチームを購入しましたが、それでは物足りず、自分で設計図を描き、部品を製作し、組み立て完成させたいという「もの作り」に対する思いが日に日に強くなっていきました。

1979年（昭和55年）2月青函トンネルの本州方の基地である竜飛鉄道建設所に配属され、青函トンネルの建設工事に携わることになりました。竜飛の冬（12月～3月）は平均風速が13.6m/secもあり小粒の石が飛び、雪は空から降ってくるのでなく下から舞い上がってくるという過酷な気象条件でした。しかしこの竜飛鉄道建設所に勤務したのは私にとって大きなチャンスでした。青函トンネルでは本坑掘削に先立って地質調査を行う目的で先進導坑を鉄道公団の直轄工事として掘削しておりました。掘削現場が津軽半島の先端ですのでトンネル掘削に使用する建設機械が故障してもすぐに部品を取り寄せることが出来ません。そこで応急処置として部品を製作し機械を修理するための小さな修理工場がありました。この修理工場には大型旋盤、フライス盤、ボール盤、溶接機および鍛造設備までそろっておりました。

日曜日はどこにも行く所がないが、この素晴らしい環境で1/16の蒸気機関車（ライブスチーム）の製作をしようと決意いたしました。形式は所謂2D2（ノ

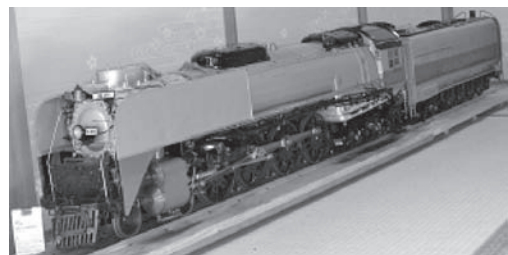
ザンタイプ）でUNION PACIFICのマイティー800です。竜飛鉄道建設所の寮にはドラフター、小型旋盤、小型ボール盤を購入設置し、毎夜遅くまで小さな部品の製作に励み、日曜日は修理工場で大きな部品の製作を行いました。他の寮生の方々には騒音、油臭等で相当ご迷惑をかけたものと思います。

蒸気機関車の製作で一番難しかったのは、ボイラーのロウ付けです。カマ（ボイラー）が大きすぎて素人のロウ付けは難しく、すったもんだの挙句、おしゃかになりました。それで止むを得ずロウ付けは外注しました。それ以外の部品は極力、自分で作りました。ほぼ80%程度完成した1983年（昭和58年）8月、東京支社への転勤を命ぜられ、一時製作がストップしてしまいました。

1986年（昭和61年）に結婚と同時に鉄道公団の借り上げアパートの一室が製作場に変身しました。

1995年（平成7年）約15年の歳月をかけやっと完成しました。機関車・テンダーを合わせると全長が約2m、総重量約150kgあり写真のように我が家の居間に鎮座しております。重すぎて一人では外に運び出すことが出来ず、試運転は、台車走行試験装置？で空転運転（車輪は回転しても本体は前に進まない）を行いました。燃料の石炭を燃やしボイラで蒸気（約5kg/cm²）を作り無事、走行（空転）することが出来ました。

多くの方々のお陰で無事完成できたことに深く感謝しております。



現在は平成22年度開業予定の東北・九州新幹線及び北陸・北海道新幹線の認可等で業務多忙ですが、将来、必ず屋外でこの蒸気機関車に乗って走らせることを夢見ております。

——まつおか けんさく (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
鉄道建設本部 設備部 機械課 総括課長補佐——