

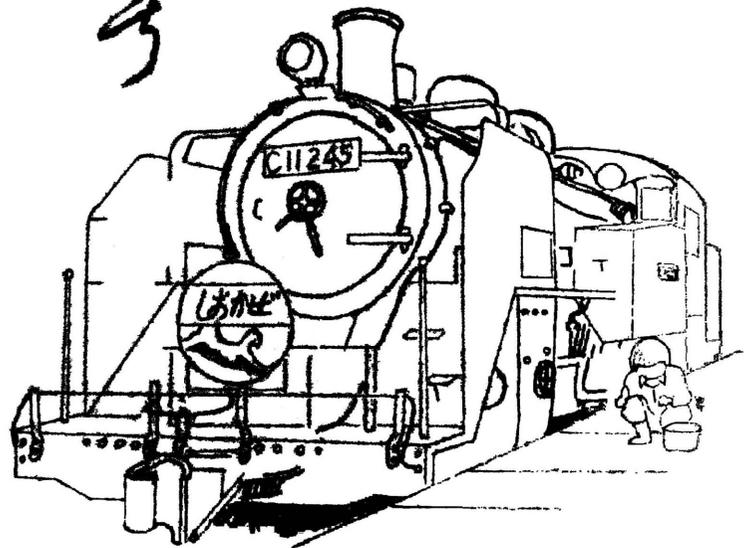
はまゆいと橋貝と

海光るわが故里

# 鵠沼

第十四号

鵠沼を語る会



― 鵜沼の S L ―

「しおかぜ号」の履歴書

伊藤節堂

(はじめに)

鵜沼海岸六丁目の引地川沿いに鵜沼運動公園がある。ここは小<sup>こ</sup>字<sup>あざ</sup>名を八<sup>はっ</sup>部<sup>ぶ</sup>というので、

八部公園ともいう。ところが、実は八部

公園が正式名称で、運動公園の名は後日、愛称としてつけられたのである。

さて、鵜沼新道から入ると、まずテニスコートがあり、その後方に野球場、左手にプールがある。管理棟の前を通過して、プールの北

側に回ると、鉄柵が施された中に、かつての栄光を物語るかのように、一台の蒸気機関車が置かれている。

入口に立てられた案内板によると、C11型245号蒸気機関車で、今では子ども達からもらった愛称「しおかぜ号」なのである。

もう一枚の案内板には、245号各部の説明と、簡単な経厂とが示されている。

では、これからこの二つの案内板を手掛りとして、C11型245号機のあし跡を訪ねてみよう。

#### 一、「しおかぜ号」の誕生

昭和十八年はたいへんな年であった。太平洋戦争はいよいよ激しさを加え、二月には

ガダルカナル島の日本軍が全軍撤退、四月には、連合艦隊司令長官山本五十六大將がソロモン上空で戦死、5月には、北方アッツ島の日本守備隊が全滅するなど、戦局はますます激しく、苦しい情勢となっていた。

こうした状況の中で、埼玉県蕨市にある日本車輛株式会社の工場では、「戦地の兵隊に負けるな」を合言葉に、夜を日に次いで機関車の増産に取り組んでいた。

そして五月二十九日、第二百四十五番目のC11型が完成した。これが鶴沼のSL「しおかぜ号」の誕生なのである。

国鉄は、昭和五年にC10型を造ったが、それをさらに改良したのがC11型であった。

C11型の第一号機は昭和七年に誕生し、そ

の年には、全部で二十三両つくられた。

また、「しおかぜ号」と同じ年の、昭和十八年生まれは二十六両で、この年におけるC11の全国総数は二百六十四両に達したのである。

## 二、「しおかぜ号」赤谷線に配置

昭和十八年六月七日、「しおかぜ号」は新潟鉄道局新津機関区の所属となり、「日本車輛」から新津へ回送された。

新津機関区では、C11型の機能を十分に發揮できる線区を選び、赤谷線に配置することになった。

赤谷線は、羽越本線新発田駅から分れて、加治川の流れに沿ってさかのぼり、飯豊連峰いひいでの谷深く分け入った鉾山基地、東赤谷駅まで

の十八・九キロで、目に触れるものは田園と山と溪谷で、S Lが走るにはびつたりの風景である。

この赤谷線は大正十四年（一九二五）十

一月、新発田ー赤谷間が開業し、さらに昭和十六年に赤谷ー東赤谷間を延長したものである。

昭和十八年当時の駅は新発田・五十公野（いじみの）米倉（よねくら）、赤谷、東赤谷と五つしかなかったが、その沿線各駅を簡単に紹介しよう。

▼新発田は慶長三年（一五九八）以来溝口氏十萬石の城下町として栄え、明治十七年（一八八四）は歩兵第十六連隊が置かれ、兵隊さんの町であった。昭和二十二年市制を施行し、現在人口七万四千の商工都市である。

▼五十公野は、旧五十公野村の役場所在地で、昭和三十年新発田市に合併した。元大関豊山、現在の時津風親方はこの五十公野の出身で、赤谷線踏切のすぐ近くに生家がある。

▼米倉は、旧米倉村の中心で、名前の通り純農村の米どころである。昭和三十年新発田市に合併した。

▼赤谷は、旧赤谷村、むかしの会津街道の宿場でもある。新発田藩の参勤交代はこの街道を通り、江戸まで九十三里（三七二キロ）九日間の行程であった。昭和三十年新発田市に合併した。

▼東赤谷は旧赤谷村で、飯豊の山ふところにあり、新潟県北部の豪雪地帯である。ここにはかなりの鉄鉱資源が埋蔵され、明治のころ

から採鉱計画がたてられては中止されるとい  
う運命にあった。本格的に採鉱が始まったの  
は、昭和十五年で昭和十六年に延長開通した赤谷線によっ  
て輸送された。

三、寒河江（さがえ）機関士との出会い  
赤谷線を走ることになった「しおかぜ号

の乗務員は、寒河江福七機関士（当時34才）  
と、土田純司機関助手は（当時2才）が一組  
反対組は白井留次機関士とその助手であった。

寒河江さんは新発田市五十公野イヌミノの出身で、  
大正十二年国鉄に就職、努力を重ねて昭和十  
六年にあこがれの機関士を拝命、そして昭和  
十八年に「しおかぜ号」と出会いとなった。

寒河江さんはこの出会いをつぎのように語

っている。

「以前は870型、2120型でしたが、  
C11245号が配置された時は、振動が少な  
く、運転室も広くて、みんなで、まるで電車  
に乗ったようだと喜んだものです。」

「しおかぜ号」は午前五時五十分の新発田駅  
始発から一日数回のいわゆる機織りはたお運転であ  
った。

この一番列車を運転するために、寒河江さ  
んは「当時の新発田駐泊所には、休養室もな  
んにもないので、五十公野の自宅から、朝4  
時に起きで通勤しました」といつている。

四、赤谷線の泣きどころ

赤谷線田園地帯から溪谷に沿って走り、

飯豊の山ふところに入るのであるが、山にかかってからが大変である。

急勾配、急カーブが連続する新潟県きつての難コースといわれる。また冬は下越地方随一の豪雪地帯でもある。そのようなすを兩人に聞いてみよう。

寒河江さんは「いちばん泣かされたのが、赤谷駅を出てすぐ、東赤谷寄りにある千分の三十三の急勾配でした。雪が降ればもちろんのこと、引っ張る列車が重いときは、ちょっとした雨でもスリップして上れなくなる。そのたびに、赤谷駅までバックして、蒸気を全開にして、はずみをつけて上るのです。それでもまだ上れないことが何度もありました。そんなときは仕方がないので、貨車を赤谷駅

で切り離し、客車だけを引いて上りました。」

当時の機関助手土田さん「いちばんの難敵は雪でした。新潟機関区からラッセル車が来て除雪してくれるのですが、ラッセルが引揚げてから一番列車が出るまでに、またドカッと降られてしまうのです。機関車の前部に雪よけのスキがついていますが、機関車が軽量級だから抵抗が大きくて、なかなか進めません。そのうち小さなタンクの水が尽きて立ち往生でした。地元の消防団に頼んで、手押しポンプで給水してもらったこともあり、ます」（朝日新聞社「越後の停車場」）と苦労ばなしを語る。

## 五、赤谷線最後のSL

大正十四年十一月開業以来、赤谷線の列車は客貨混合列車であった。

開業当初の機関車は870型と呼ばれた動輪が二軸の小型機関車で、外国製であった。

昭和に入ってから間もなく「勾配に強い」といわれた名機2120型が配置され、つづいてC11型の登場となるのである。

寒河江さんは「C11型は先輪後輪とも自在装置で、冬季以外は転向なく運転でき、重宝がられています。」と語る。

「しおかぜ号」が赤谷線を走ってから十七年の歳月が流れた。昭和三十五年三月十五日、国鉄は経営合理化計画の実施で、赤谷線の列車を、旅客と貨物に分離し、客車は気動車に切り替え、貨物列車はディーゼル機関車（DL）

が引くことになった。

こうして赤谷線のSLは「しおかぜ号」を最後として、三十五年の幕を閉じたのである。

懐しの赤谷線よ、加治川のせせらぎよ、苦しかった千分の三十三の勾配、お世話になった寒河江機関士、白川機関士、そして土田機関士、どうぞいつまでもお元気で。

寒河江機関士はこのときを最後に、ふたたび「しおかぜ号」にめぐり逢うことはなかった。

六、「しおかぜ号」羽越線を走る

赤谷線を十七年間走った「しおかぜ号」は、人間に例えるなら四十年代半ばというところ

ではないだろうか。働き盛りにはちがいないが、体力的に無理のきかない年令にさしかかっていた。

赤谷線から、本区の新潟機関区に配置された「しおかぜ号」は、羽越本線を走ることになった。新津を起点として北蒲原（かんばら）平野の真ん中を走るのだから、赤谷線のような急勾配はどこにもない。その点「中年」の「しおかぜ号」にとって、何よりの仕合わせであった。

新津機関区にはC11型がもう一両配置されていた。それは昭和十九年に生まれた「269号」で、いうなれば「しおかぜ号」の弟になるわけだ。

赤谷線の「しおかぜ号」が一月に一回洗缶検査で、新潟の本区に回送されるとき、

あるいは二年に一回、一般検査や修理のため長野工場に入るときには、必らず弟の「269号」が助っ人として赤谷線を走ってくれたのである。

ところで、羽越線当時の「しおかぜ号」の消息を知る機関士がみつからず、その健闘ぶりを詳しく記録できないのは残念だが、わずかに、新津市新町の瀬古龍雄氏が撮影した四枚の貴重な写真によって、「しおかぜ号」の活躍ぶりがまざまざと甦ってくるのである。

その1、昭和39・2・29 羽越本線阿賀川鉄橋で客車を引く姿

その2、昭和39・11・22 新津駅で客車を引き、出発信号を待つ姿

その3、昭和39・11 同線阿賀川鉄橋で客

車を引く姿

その4、昭和41・2・3 同線新津—京ヶ瀬間で

貨車を引く姿

七、「しおかぜ号」石巻線へ

赤谷線からSLの姿が消えてから、十二年

たった昭和四十七年三月十四日、米坂線（米

沢—坂町）に「キュウロク」（9600号S

L）の「さよなら列車」が走った。夥しい数

のSLファンが米坂線におしかけた。

それから六か月後に、羽越本線の電化が完

成、この羽越線を最後として新潟県内からSL

はまったく姿を消したのである。

昭和四十八年四月三日「しおかぜ号」は、

仙台鉄道管理局小牛田運転区へ配置替えとなり、

石巻線を走ることになった。

石巻線は東北本線小牛田駅おながわから女川駅に至

る四四・九キロで、駅の名は一三。

大正元年十月仙北鉄道会社によって、小牛田

—石巻間が開通したが、大正八年四月政府に

買収された。その後国鉄によって建設が進め

られ、昭和十四年十月七日石巻—女川間が開

通した。

本場「ささにしき」の穀倉地帯と、太平洋

マグロ・捕鯨の基地とを結ぶ産業路線でも

ある。

さて、月日のたつのは速いもので、「しお

かぜ号」赤谷線を初めて走ってからすでに

三十年過ぎた。人間ならさしづめ定年とい

うところである。そういえば機能的にも衰え

が見えはじめた。

これまで二十六年間、定期検査以外は一日も休まず働きとおしてきたが、最近では自動車やDLなど、若手連中が引つ張りだこで、老SLには、一向に呼び出しがかからない。

昭和四十四年度は休車日数が六二日、四十五年度は二三八日、四十六年度は二三五日、そして四十七年度はなんと、三六五日を休車してしまった。

小牛田運転区に配属されて間もなく、四月二十日から十三日間、郡山工場で中間検査を受け、整備は完了した。

そして五月三日、さあやるぞ、まだまだ若い者にや負けないよと、石巻線を走る「しおかぜ号」のたのもしい姿は、SLを愛し、

SLを懐しむ多くの人々の注目を集めた。

#### 八、「しおかぜ号」引退

始発駅小牛田駅を発車した「しおかぜ号」は、途中、前谷地、石巻などを経て、およそ一時間十分で終着駅女川に着く。

女川港は風光明媚な牡鹿半島の東岸で、代表的なリアス式海岸女川湾に深く入りこんだ天然の良港である。水深の深さでは世界でも屈指の港といわれ、一万五千トン級の船も自由に出入できる遠洋漁業の基地である。

また女川港から十三・八キロの湾外東方に、戸数一五〇戸、人口一、〇〇〇人余の漁業の島女川町江ノ島があることに注意を願いたい。三年後「しおかぜ号」が江の島に見える

藤沢市鵜沼に居を移すことになるのも、まことに不思議な縁因というほかはない。

石巻線を走りつづけた昭和四十八年度は、走行キロ数29、065 Km、休車日数一九日であった。

ところが、「しおかせ号」にとって、これが文字どおり、最後のご奉公となってしまった。というのは、昭和四十九年四月一日には第二種休車指定（仙運機第三七八五号）を受け、つづいて五月二十八日には「用途廃止」（工車第一三三三号）の決定がなされたのである。

しかし、精一ばい働いてきた「しおかせ号」にとつて、なにも悔いるところはなかった。

赤谷線では、若いエネルギーを遺憾なく発

揮し、その走行キロ数は十七年間に、六八一、九三八 Km、年間平均四〇、一一四 Kmであった。

羽越本線では、熟年の経験を十分に生かし、その走行キロ数は、十三年間に二〇六、八四六 Km、実働年間平均一七、二三七 Kmであった。

また石巻線もこの一年間に二九、〇六五 Kmの実績で有終の美を飾った。走行キロ数の総合計は実に九一七、八五一 Kmで、このキロ数はなんと、地球を二十二回半回るキロ数に相当するという。

戦中、戦後を通じて三十一年間、ほんとうにご苦労さん。「しおかせ号万歳！」と、万感こめて絶大な拍手を送りたい。

一方、寒河江機関士は、昭和四十年国鉄を退職、新発田市内の工場のボイラーマンとし

て十二年間を勤め上げ、現在は国鉄のOB会の役員などをやりながら、七十四才の豊かな老後を送っている。

また、土田機関助手は新発田駅勤務を経て昭和五十七年退職、現在、新発田市体育部のスキー教室指導員で張り切っている。

九、「しおかぜ号」と少年

さて、話はかわって昭和五十年九月、当時藤沢市立俣野小学校の六年生椛島剛岩から、藤沢市長にあてた手紙がきっかけとなって、藤沢市にSLが誘致されることになった。

そして一年後の五十一年十月一日、藤沢市市制記念日に、SLを迎える記念式が鶴沼運動公園で行なわれた。午後一時、国鉄東京南鉄

道管理局長から藤沢市長に「C11245号」のナンバープレートが手渡された。

これで、子ども達の夢はかなえられ、喜びにわき立つ子ども達は、先を争ってSLに手を触れ、デッキに乗った。

この日を機会に「藤沢SL保存会」の組織ができ、さらに十一月には「藤沢SL少年団」会員八十名が結成され、「C11245号」は「しおかぜ号」と命名された。

以来、SL少年団は、毎月第二日曜に集って「しおかぜ号」を磨き上げるのだ。それは恰も、孫たちが集って、おじいちゃんの肩を叩き、腰をもむような、ほほえましい光景を私たちは見ることが出来るのである。

—— 完 ——

C11245号経歴

昭和

- 18・5・29 蕨市日本車輛株式会社で製造される
- 11 6・7 新潟鉄道局新津機関区の所屬となり  
赤谷線に配置される。
- 35・3・15 羽越本線に配置替えとなる。
- 48・4・5 仙台鉄道管理局小牛田運転区へ所屬  
替となり石巻線に配置される。
- 49・4・1 仙運機第三七八五号により「第二種  
休車指定」を受ける。
- 49・5・28 工車第一三三三号により「用途廃止」  
と決定、盛岡機関区に移される。
- 50・10・1 国鉄から藤沢市へナンバープレート  
の授受が行われ、鵜沼運動公園に  
保存される。

(あとがき)

明治五年、新橋－横浜間を走って以来およそ百年間、日本全国各地でも走っていた蒸気機関車が、いまでは特定の場所で見ることができません。汽笛一斉新橋をーの鉄道唱歌とともに、蒸気機関車はなつかしい心のふる里であります。

この度、鵜沼運動公園に保存されているしおかぜ号の履歴書を書くに当って新潟市在住の元、新潟鉄道管理局総務部参事白川止しらかわとめいち一氏並びに新発田市在住の元、国鉄機関士寒河江福七氏から懇篤なご指導をいただきました。ここに記して厚くお礼を申し上げます。

(昭和五八・三・二一記)

(藤沢市長後二四五〇)

昭和58年5月10日

鵜沼を語る会発行

---

藤沢市鵜沼海岸2-10-34

鵜沼公民館内

電話 33-2001. 2002