



線路が紡ぐ物語

鉄道記念物・準鉄道記念物の18史

写真・文＝原田伸一

鉄道記念物は、歴史ある鉄道財産を後世に残すために日本国有鉄道が1958年に設けた制度である。JR北海道ではこれを引き継ぎ、2010年北海道鉄道130周年を機に新たな指定を加え、記念物は4点に準記念物は14点となった。いずれも北海道の鉄道発展に功績があった動力車や施設ばかり。それらが登場した時代背景をたどりながら、果たした役割などを紹介する。

第8回 【7150形 大勝号（鉄道記念物第4号）】



大勝号の武骨で力強い足回り。今にも走り出しそうな勢いが感じられる。

戦後間もない一九四七年（昭和二十二年）、夕張鉄道の関連会社の一角に、使い古された一台の蒸気機関車（S L）が眠っていた。これを見て「国産第二号の大勝号だ。このまま廃車は出来ない」と保存を訴えた道内の鉄道研究家がいた。鉄道に関して多数の著作があり、鉄道友の会のリーダーだった小熊米雄氏（故人）元北大講師）らである。その運動は当時

の国鉄を動かし、五四年（昭和二十九）に苗穂工場で7150形「大勝号」として復元された。同機は一八九五年（明治二十八）、北海道炭礦鉄道手宮工場で産声を上げた。北海道最初の鉄道、幌内鉄道が開業してから十五年後のエポックだった。大勝号という

名称はその年、日本が日清戦争に勝利したことに由来する。明治維新後、近代国家を歩み始めた日本の高揚感がうかがえる。

日本では鉄道庁（国鉄の前身）神戸工場が九三年（明治二十六）に初の国産860形蒸気機関車を製造しており、大勝号はそれに次ぐ国産機になる。860形が英国製を模して石炭を運転席後部に積載する小型タンク式だったのに比べ、大勝号は米国製の先輩、義経号などを参考に前輪一軸、動輪三軸、前部にカウキャッチャー（牛除け）を装備、さ



現役時代の大勝号の雄姿を伝える貴重な写真（出典：鉄道図書刊行会『日本の蒸気機関車』）

らに後部に炭水車を連結した大型機だった。同機の製造に当たった技術者として渡辺信四郎、松井三郎の二人の名前が残っている。気鋭の職員たちは輸入機関車に触れるうち「自分たちで作り上げたい」と意欲を燃やしたのだろう。余っている部品や材料も利用して、米国製に引けを取らない機関車を完成させた。

大勝号もまた、義経号たちと一緒に石炭を運搬する役割を担い、北海道開拓の原動力となった。その後、北海道炭礦汽船に払い下げられ、夕張などで働いた。復元後は一時北海道大学植物園に保存されたが、一九六四年（昭和三十九）、準鉄道記念物に指定されたのを機に、生まれ故郷の手宮に戻って展示されている。大勝号の優れた性能は大正、昭和を通じて活躍した8620形やその後継機C58形に脈々と受け継がれ、SL発展の一粒の種になったのだった。●