

鉄道博物館

蒸気機関車 善光号

ぶぎん地域経済研究所 取締役調査事業部長 兼 上席研究員 松本 博之



所在地

〒330-0852

さいたま市大宮区大成町3丁目47番

JR大宮駅よりニューシャトル

「鉄道博物館(大成)駅」下車、徒歩1分

今年のゴールデンウィークは10連休となり、県内の行楽地も大いに賑わいました。さいたま市にある鉄道博物館もご多分に漏れず多くの人が訪れました。

その鉄道博物館の1階にやや小ぶりの蒸気機関車が展示されているのに気が付かれた方も多いと思いますが、この機関車が埼玉県鉄道史にとって非常に重要な意味を持っているものであることを知っている方は、意外と少ないのかも知れません。

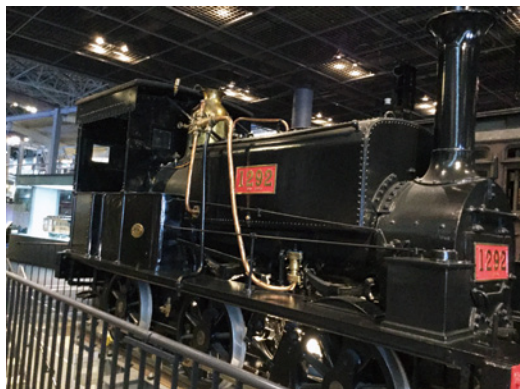
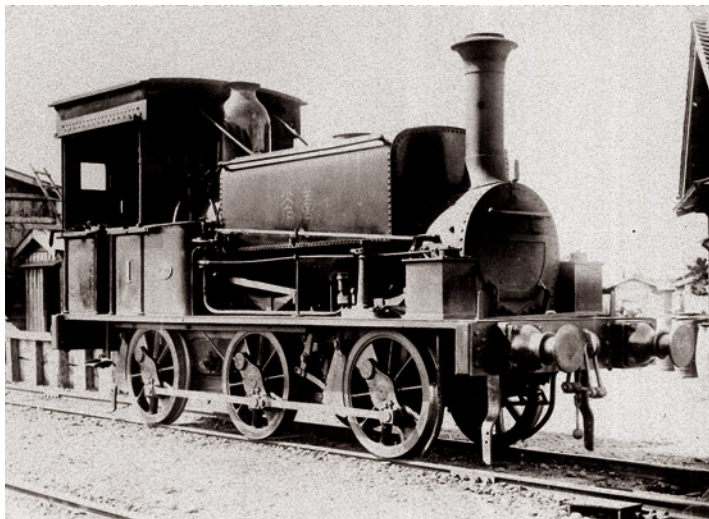
■「善光号」の歴史

この機関車は、1882(明治15)年9月から始まった日本鉄道株式会社の第一区線(現JR高崎線)の敷設工事で大活躍した蒸気機関車です。日本で最初の民間鉄道で、しかも埼玉県で最初に使用された蒸気機関車で、イギリスのマニング・ワードル社製造、1875(明治8)年に2輦、1882(明治15)年に1輦が官設鉄道の敷設工事用として輸入されました。そのうち1882年のものが日本鉄道会社に移管されたのでした。名称は、「日本鉄道 No. 甲1 マニングワードル1881年製造」で、後の「国

鉄No. 1292」となります。

やや専門的になりますが、構造について触れてみます。形式は12、90形、全長6991mm、総重量18.79tです。動輪の直径は914mm(3フィート)で、車軸配置はC(動輪3軸)のタンク式蒸気機関車です。低速で運転されるため運転室の屋根は4本の鋼管がささえるだけで、当初は前後の風よけすらありませんでした。

この蒸気機関車が組み立てられた場所、川口市善光寺に由来して、一般的には「善光号」と呼ばれ、埼玉県の鉄道史に大きな足跡を残すとともに、鉄道関係者だけでなく埼玉県民にも親しまれました。



写真左:「善光号機関車」日本鉄道 No. 甲1 マニングワードル1881年製造(国鉄No. 1292)「鉄道博物館」提供

写真上:現在、鉄道博物館に展示されている善光号(筆者撮影)



横浜港についた機関車は、新橋の官営鉄道工場を経て、東京湾に面する浜離宮辺りから隅田川をさかのぼり、はしけに積まれて荒川に入りました。そして現在のＪＲ京浜東北線荒川橋梁近くの善光寺そばへ陸揚げされる予定でした。しかしながら目的地である善光寺の裏で、はしけが重さに耐えきれず沈没してしまいました。そこで善光寺の檀家たちが総出で引き上げたというエピソードが残っています。日本で初めての“水没機関車”とも言われています。そして、善光寺河岸で陸揚げされ、組み立てられたのでした。明治時代の写真には、しっかりと「善光」の文字が書かれています。

善光号は小型で軽量なため、不安定な工事中的仮設線路でも建設資材や土砂を運搬するのに適していました。「日本鉄道第一区線（現JR高崎線）」開設のための工事用として利用されました。

■「東京～高崎間」の暫定起点となった川口

国内初の民間鉄道会社である日本鉄道会社、その最初の事業となる「東京～高崎間」の全通を目指す「日本鉄道第一区線」の起工式が、何と川口で行われることとなりました。当時の資料によりますと、敷設工事については第一部を「品川～川口間」、第二部を「川口～熊谷間」、第三部を「熊谷～前橋間」とし、3つに分けて建設される予定でした。しかしながら品川起点が確定していませんでした。そのため平坦で工事が簡単な「川口～熊谷間」を優先させて、敷設工事に入ったからでした。そこで資材運搬は荒川を選択せざるを得なかったのです。とにかく起点を川口において熊谷までの敷設工事を進めるとともに、荒川の橋梁工事を行った後に品川方面まで延伸しようとする計画でした。

9月1日の起工式には200余人の関係者が参列しました。試運転には、機関車1輛、トロッコ12輛の編成で6マイル実施され、善光号のデビューを飾りました。『日本鉄道史』によりますと、「川口善光寺裏ニ於テ工事用車兩ヲ組立テ機関車ヲ善光号ト名ツケタリ、之ヲ日本鉄道会社ノ機関車

■善光号がデザインされた JR 川口駅の看板

善光号は、川口駅でまだ頑張っています。写真は JR 川口駅（西口）の駅看板です。デザインされた機関車はまさしく善光号です。

川口市が起点となって作られた今日の JR 高崎線は、善光号なくして開通はあり得ませんでした。



（※同じ看板は東口にもありますが、駅舎の屋根があり、見えにくいです。）

トス」とあります。

翌1883（明治16）年7月の開業後は営業運転にも利用されました。その後の善光号の消息についてですが、明治30年代とする善光号の大宮駅構内で撮影された写真が残っています。その頃は、大宮駅でも善光号が活躍していたことは推察できます。

また記録によりますと、現在の高崎線以外にも東北線や秋田鉄道（現花輪線）の敷設工事用にも使われました。その他青梅鉄道（現青梅線）、東海道本線、湖東線（現北陸本線）や1921（大正10）年7月から3か月間、当時の北総鉄道（現東武アーバンパークライン）等で使われています。

善光号は1923年に廃車となりました。しかしながら「善光」という名前が多くの人に知られていたことや、機関車の構造が珍しいため、当時池袋にあった東京鉄道教習所に保管されました。1942年には東京神田・万世橋に新築された鉄道博物館（後の交通博物館）に移り、1959年10月14日に鉄道記念物に指定されています。そして2006年に交通博物館が閉館された後は、2007年10月14日に、故郷の埼玉県に里帰りして、ここ、さいたま市大宮区に開館した鉄道博物館に移され、展示されています。