

## 国鉄制式形式 全蒸気機関車 ビジュアルガイド

著 レイルウエイズグラフィック

国鉄時代に、旅客・貨物に現役運用されていた27形式のSLをビジュアルで紹介。27形式といっても、1形式内でもバリエーションは様々。除煙板や煙突の形、給水温め機の位置や形状、ボディの形なども時代や場所で改造されており様々。それらを写真でばっちり紹介。また、各地で旅客列車を牽いたり貨物列車を牽いている姿も。どの路線で運用されていたかなどの概要がつかめます。巻頭には基本的な用語集、各SLのつながりがわかる系統図も収録。



<仕様> カラー320ページ B5判

旅客用や貨物用か

1968年 山陰本線 福知山機関区

後継式切り取りデフ、騰取式集煙装置、重油併燃装置の重油タンクも搭載した D51499号。デフは動輪をあしらった装飾も付き



写真：井上哲一

時期や場所での

1964年 東海道本線 吹田第一機関区

D51形のデフレクタは標準装備だったが、吹田のD51133号は入換専用で使用、運転室からの視界を確保するため撤去された



写真：竹島紀元

バリエーション収録

形式名 動輪、従輪の数

テンダ車かタンク車か

D51

主な走行路線  
全国の中継・家来線、函館・東横線・信濃・中央・名勝・関西・山陽・筑豊本線、八高線、伊勢線など



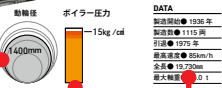
D50形比で高速での出力向上&軸重軽減を図った急行貨物用機関車

日本の蒸気機関車では最多となる115両も製造され、四国鉄軌線開通まで全国各線で活躍した機関車だ。「デフレス」の取組は、その当時の代名詞にもなっている。

国鉄の蒸気機関車は大正時代に本格的な近代化を遂げたが、その後も改良を重ねて近代化標準機の第1号がD51形である。それまでの機関車は除煙メーターの両側設置となっていたが、D51形ではすべて同様に左側設置となっている。D51形は150形の全面改良という投資付けで、

運用範囲拡大に向けて機関室は150ㄷ→140ㄷ、動輪軸距も4750mm→4600mmとされたが、機関室に余裕が確保されたため、軸距はそのまま。動輪軸距のみ短縮した。動輪径は1000mmと同等だが、最高速度は70km/h→80km/hと向上している。機軸は従来のスチール製ではなく日本鋼製のボックス（箱型）。軸芯部には入りかまび、軽便ながら変形しないのが特長だ。

初期に製造されたD51形は標準的な除煙メーター・デフレクタを備えたが、後継機には「メタジ」型で、貨物機にのみついたアイテムとなっていたが、整備がしにくいということで、改良型の全機が初期に製造された。現在、JR東日本とJR西日本で1両ずつ動態保存されているが、100両以上製造された。



ボイラ圧 基本データ

ボイラ圧 15kg/cm²

DATA  
製造開始年 1936年  
製造終了年 1975年  
全長 50m  
全重 127,500kg  
最大軸重 21t

動輪のサイズ

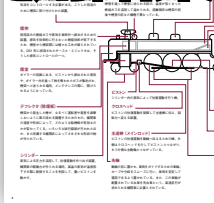
動輪径 400mm

走行した主な路線

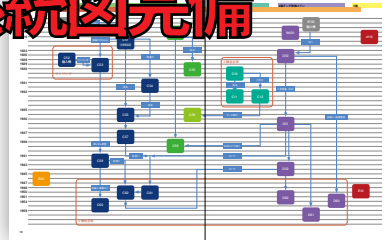


当時の走行写真

基礎用語集



系統図完備



| 地区  | 書店コード | 書名   | 注文数 |
|-----|-------|--|-----|
| 書店印 | 新刊    | 国鉄正式形式<br>全蒸気機関車ビジュアルガイド<br>レイルウエイズグラフィック 著<br>ISBN978-4-7661-3940-2 C0065 定価：本体3,800円（税別） | 冊   |