



## 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た

形式名 動輪、従輪の数

テンダ車かタンク車か

**D51**



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、国鉄蒸気機関車の中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150c→140c、動輪軸距も4750mm→4600mmとされたが、開発中に各軸の軸重軽減が図られたため、軸重はそのまま、動輪軸距のみ短縮した。動輪径は1000mmと同一だが、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）、軸芯部にはスリットが並び、軽量化が図られているのが特徴だ。初期に製造されたD51形は標準的な除煙メーター「メタジ」型で、貨物機にはもっとも古いタイプの「メタジ」型で、整備がはかばかしいという点で、改良型の全廃の前に製造中止が決定された。現在、JR東日本とJR西日本で1両ずつ動態保存（D51499号）も100両以上数える。



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

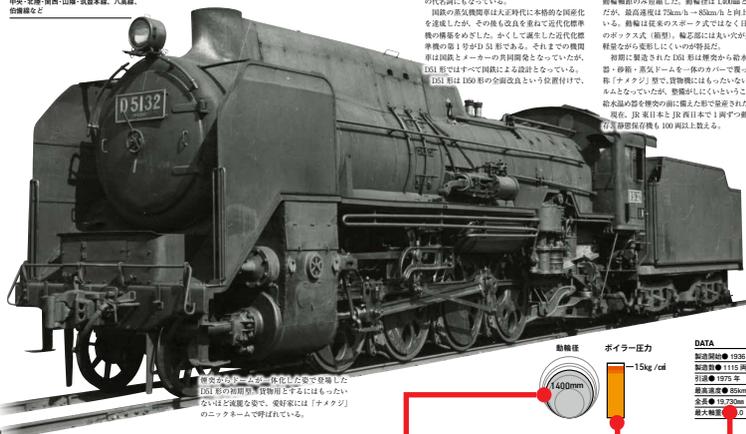
D51形のデフレクタは標準装備だったが、吹田のD51133号は入換専用で使用、運転室からの視界を確保するため撤去された



写真：竹島紀元

バリエーション収録

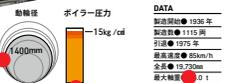
走行した主な路線



国鉄の機関車の中で「特設したことで登場したD51」の用途別（旅客用・貨物用）を示すにはもっていない蒸気機関車で、愛好家には「メタジ」のニックネームで呼ばれている。

動輪のサイズ

ボイラ圧 基本データ



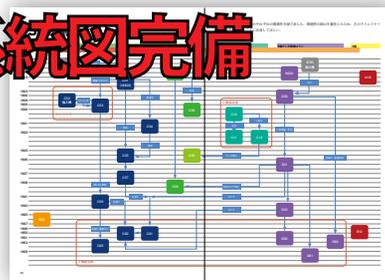
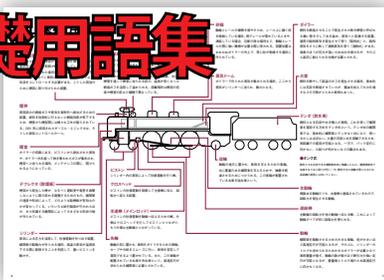
DATA  
製造開始年 1936年  
製造終了年 1975年  
全長 50m  
全重 127,500kg  
最大軸重 21t

基礎用語集

系統図完備



当時の走行写真



| 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   |