

2009年12月8日
東日本旅客鉄道株式会社

C61形蒸気機関車の復元について

現在、JR東日本ではC57形とD51形の2両の蒸気機関車を保有し、「SLばんえつ物語号」「SL奥利根号」「SL碓氷号」などとして運行し、お客さまにご好評をいただいております。

今回、より多くのお客さまにSLの旅を体験していただくとともに、鉄道の産業遺産である蒸気機関車を後世に伝えることを目的として、新たにC61形蒸気機関車を復元します。

復元する蒸気機関車は、群馬県伊勢崎市の華蔵寺(けぞうじ)公園遊園地で、展示保存されている「C61 20」です。

1. 復元車両 C61 20

この蒸気機関車は、東北本線、常磐線、奥羽本線といった当社の営業エリアを中心に旅客列車として運用され、東北初の特急「はつかり」や寝台特急「はくつる」の仙台 - 青森間にも使用されていました。

2. 投入時期 2011年春以降、使用を開始する計画です。

3. 車両の概要 別紙参照

4. 列車の運行

復元後は、主として高崎エリア(高崎～水上、高崎～横川)で運行します。現在のD51形とあわせて、毎週末及び繁忙期など年間110日程度、蒸気機関車がこの区間を運行することとなります。

また、同時に旧型客車7両の整備も行い、各地で開催されるイベントや新たな旅行商品などとして使用できるようにします。

C61形蒸気機関車の概要



C61 20 外観 (伊勢崎市華蔵寺公園遊園地)



D51 498 (1988年~)

S L 奥利根号 (高崎~水上)
S L 碓氷号 (高崎~横川)



C57 180 (1999年~)

S L ばんえつ物語号 (新潟~会津若松)

C61形蒸気機関車とは

C61形蒸気機関車は、戦後の旅客輸送需要の急増に対応するために、余剰のD51形のボイラや部品を活用し、C57形の足回りをベースに製造された大形旅客用機関車です。

1947年(昭和22年)から1949年(昭和24年)にかけて33両が製造されました。

車軸の配列は、「ハドソン」と呼ばれる2C2型(先輪2軸+動輪3軸(C)+従輪2軸)で、日本ではC61形で初めて採用しました。なお、復元後は、全国で活躍するSLの中でも唯一のハドソン型の軸配列車両となる予定です。

C61 20 車両履歴

- 1949年 7月 三菱重工改造
- 1949年 8月 青森機関区
- 1950年 1月 仙台機関区
- 1966年12月 青森機関区
- 1971年 9月 宮崎機関区
- 1973年 8月 廃車
- 1974年 1月 伊勢崎市華蔵寺公園展示

各SLの比較

| 形式 | C61 | D51 | C57 |
|-----------|----------------------------|--------------|-----------------|
| 全長 | 20.4 m | 19.8 m | 20.3 m |
| 機関車重量 | 79.5 t | 78.4 t | 68.0 t |
| 全高 | 3.98 m | 3.98 m | 3.94 m |
| 動輪直径 | 1.75 m | 1.40 m | 1.75 m |
| 車軸配列 | 2C2 (ハドソン) | 1D1 (ミカド) | 2C1 (ハッフィック) |
| 製造両数 | 33 両 | 1,115 両 | 215 両 |
| 現役時代の運用区間 | 東北本線・常磐線・奥羽本線・鹿児島本線・日豊本線など | 全国の幹線 | 四国を除く全線 |