

# 268号機関車

鳥栖市重要文化財（歴史資料）

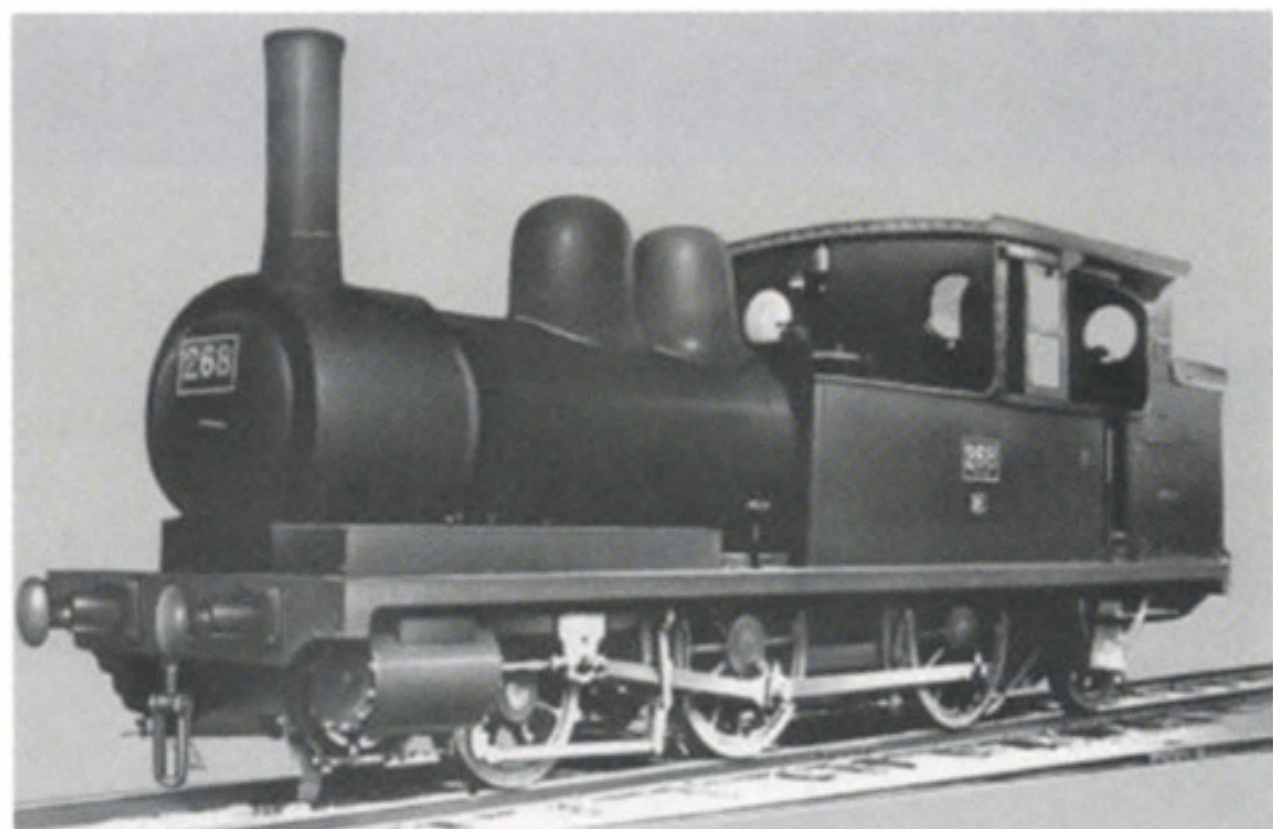
鳥栖市教育委員会



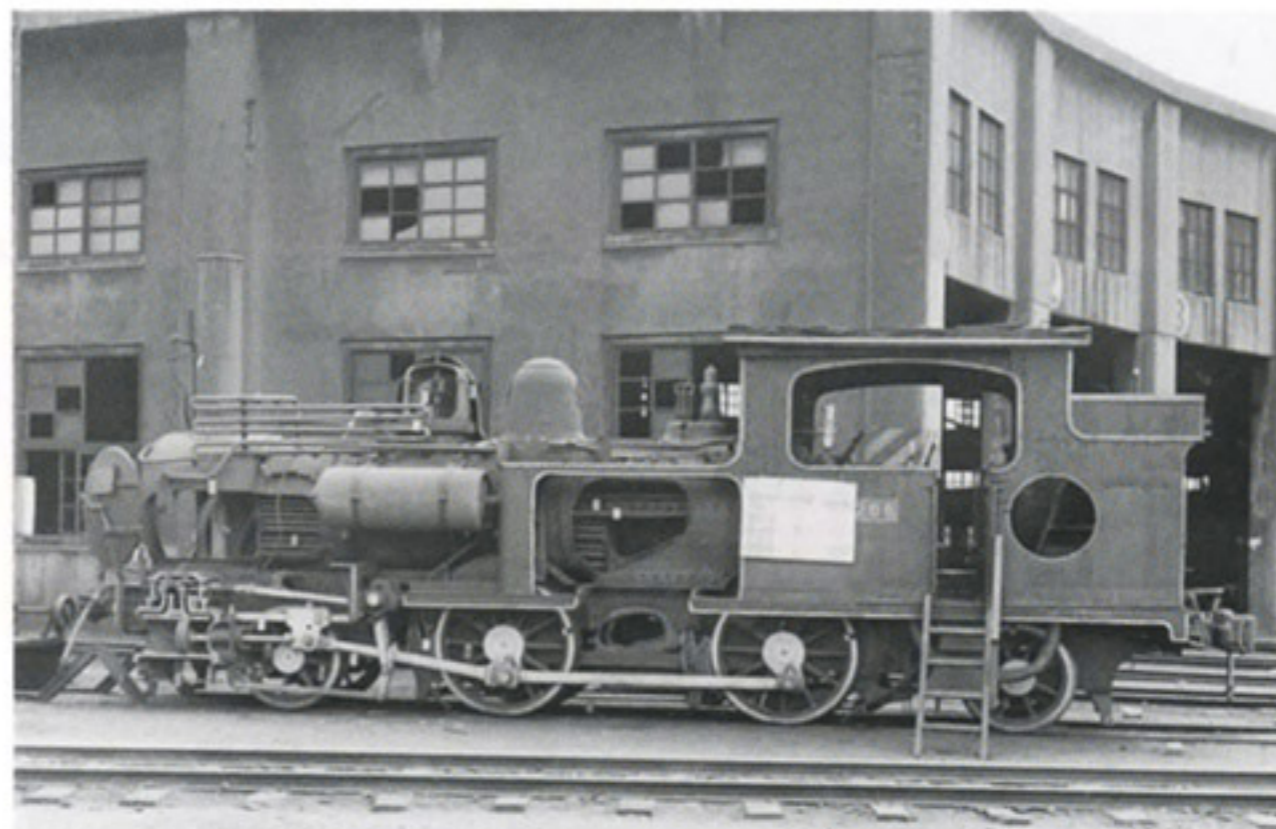
230形機関車は明治時代後期に製造された軸配置1B1（先輪1－動輪2－従輪1）のタンク式（車体に給水タンクを内蔵する方式）蒸気機関車です。形式名は当初「A10形」といい、イギリスから輸入されたA8形タンク式機関車をもとに、国内の使用条件に適合するように一部改良して設計され、民間工場が国内で最初に量産化に成功した機関車です。全長9.699m、幅2.300m、高さ3.600m、重量は38.22トン（いずれも製造時のデータ）です。

製造元は汽車製造合資会社（現川崎重工(株)）で、同社の大阪工場で明治35年から42年（1902～1909）にかけて量産され、鉄道作業局（旧国鉄の前身）・台湾総督府鉄道部および全国各地の私鉄に合計51輦が納入されました。国有鉄道に編入されなかった私鉄や台湾総督府鉄道部に在籍したもの以外で最終的に41輦が旧国鉄に在籍していました。

この機関車は北越鉄道株式会社（現在のJR東日本・信越本線の一部）の発注により明治38年（1905）に、「北越鉄道G形18号機関車」として製造されたものです。

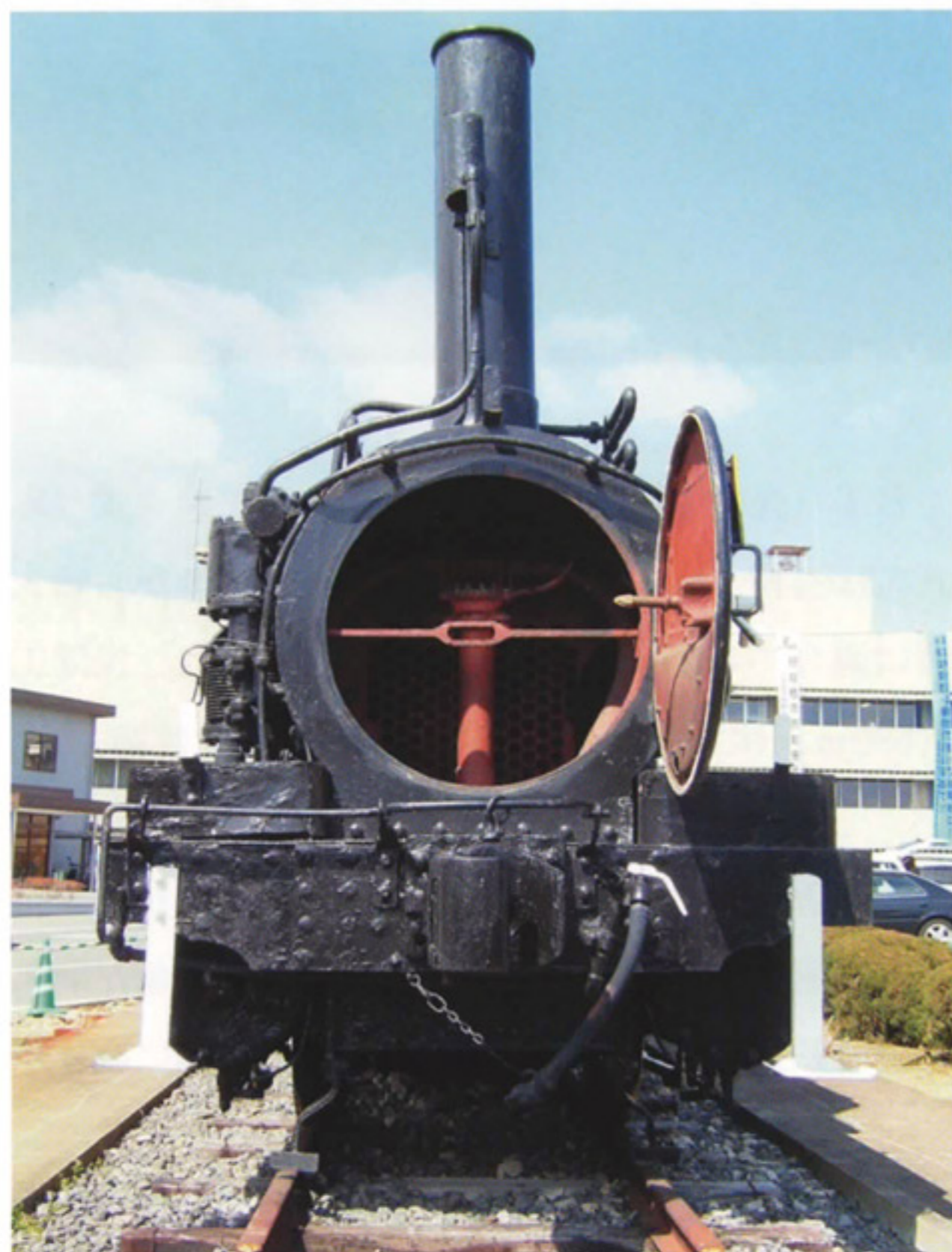


国有化後小改造が施された直後の268号機関車



教習用備品として鳥栖機関区西車庫に留置されていた頃の268号機関車（昭和38年・中島忠夫氏撮影）

明治39年（1906）の鉄道国有法施行により大部分の私鉄が国有鉄道に編入されましたが、この際に、旧所属でまちまちであった機関車形式の統合・改称が実施され、同形機の中で新たに連番がふられました。A10形（＝北越鉄道G形）は「230形」と改称され、本機は「268号」と改番されました。旧私鉄所属の機関車は全国に転属できるように小改造が施されましたが、この機関車も水タンク前にあった砂箱（発車時に動輪の空転を防ぐためにレールにまく砂を積載するタンク）を缶上の蒸気溜の後部に移したためドーム状の突起（「こぶ」）が2つになりました。その後は発電機が設置されるなど、定期検査で工場に入庫するたびに小改造の手が加えられたようですが、昭和初期に実施された空気ブレーキの強化を主眼とした近代化改装では、左側にコンプレッサ（空気圧縮機）、両側の水タンク前部に空気留タンク、缶前上部に空気作用管（冷却パイプ）が設置されています。現況はこの改装後の姿で保存展示しています。



正面の煙室戸を開放した状態



キャブ（運転室）内部

本機関車が鳥栖にやってくる前に所属した機関区、運用路線については、残念ながら詳細を知ることはできません。鳥栖機関区には戦前、昭和10年代に配属されたようです。そして昭和29年（1954）に廃車除籍されるまで構内作業用の入換機関車として運用されました。その後は昭和45年（1970）に鳥栖市役所前で展示公開されるまでの間、蒸気機関車の構造を学ぶ教習用備品として内部の状態がわかるように車体の片側外板をカットした状態で長らく鳥栖機関区の構内に留置されていました。



鳥栖機関区西車庫の転車台で入換機として操業中の268号機関車（昭和29年・小沢年満氏撮影）



交通科学博物館に新造時の状態に復元して保存されている233号機関車（交通科学博物館提供）

「こぶ」がひとつ(蒸気溜)で、268号機関車も製造当初はこのような姿でした。

この機関車は、機関区・客貨車区・操車場などの大規模な旧国鉄業務機関が姿を消した今日、かつての鳥栖の繁栄の元となった「鉄道のまち」を想起させる、市内に残された唯一の記念物ともいえます。また、230形機関車は2両しか現存していない大変貴重な近代化遺産であることもあり、平成17年6月13日に鳥栖市重要文化財（歴史資料）に指定されました。なお、現存するもう1両は明治36年（1903）製造の233号（鉄道記念物指定）で、大阪の交通科学博物館に製造当初の状態に復元して保存展示されています。（交通科学博物館は平成26年4月に閉館、現在は京都鉄道博物館に保存されています 2023.3.3）



機関区・操車場・客貨車区等の国鉄業務機関全盛期の鳥栖駅構内（昭和39年撮影）