「魂龍」という愛称をもつ中頓別町小頓別消防団の消防ポンプ自動車CD-II型。

北海道を駆ける現役!のクラシック消防車

「魂龍」いすゞフォーワード　K-SCR320型改

執筆者
炭谷貴博（すみやたかひろ）
南宗谷消防組合中頓別支署　庶務グループ主査。救急救命士。消防司令補。
クルマ、バイクに精通。前回のクラシックカーの記事（2014年9月号）で業者から「見たよ」と言われてご機嫌。

古い消防車ファンの皆さん!
前回（Jレスキューvol.71）に引き続き、北海道の北側に位置する南宗谷消防組合中頓別消防団で今も活躍する古い消防ポンプ自動車を紹介しよう。

写真・文◎炭谷貴博

「魂龍」と名付けられた昭和55年9月登録の消防ポンプ自動車が、北海道の中頓別消防団小頓別分団で現役車として頑張っている。シャーシはいすゞ4トントラックのフォーワードK-SCR320型で、森田ポンプで艤装。形式区分はCD-Ⅱ型となる。この頃の車両は、運転席右側にあるポンプレバーを引くとポンプが稼働する仕組みになっている。

愛称の由来は「火消し魂」の魂と消防車に多く使われている「龍」。消防魂入魂の同車が約35年が経過した今もなお小頓別地区を守り続けている。

SPEC

車両型式	K-SCR320改
車両重量	4,360kg
車両総重量	4,910kg
全長	6,000㎜
全幅	2,200㎜
全高	2,650㎜
乗車定員	10名
エンジン型式	6BD1
エンジン種別	ディーゼルエンジン
冷却方式	水冷
シリンダー配置・数	直列6気筒
ボア×ストローク	102㎜×118㎜
排気量	5,785cc
圧縮比	17.5
馬力	160PS/3,200rpm
トルク	39.0kgf・m/3,000rpm

キャビンの後ろに位置するポンプ。

前席

後席

シートは前席はリクライニングと前後にスライドが可能だが、後席は固定されている。車両が大きいので、前席、後席共に居住スペースは充分だ。

リア側からポンプ室に入っての点検も可能。

助手席側のポンプのメンテナンス・点検口。

車体の左右側面にそれぞれ連成計、圧力計、エンジンスロットルが付いている。

ハンドルの右側に上からウィンカーのレバー、赤いハザードランプのスイッチ、一番下にライトスイッチ。

メーターパネルはアナログ表示になっている。左上に水温計、左下に油温計、中央に速度計、右上に燃料計、右下に回転計の5眼メーターを採用。約35年経過しても走行距離は約1万6000㎞。

ハンドルはパワーステアリングが付いているため、スムーズなハンドル操作が可能。助手席左側の足元にサイレンアンプを設置。

ハンドル左側にワイパーと排気圧ブレーキのレバースイッチがある。排気圧ブレーキは、排気系を閉鎖して排気の圧力を増やすことによってエンジンブレーキの作用を強める、補助ブレーキ装置である。

燃料タンクはポンプ室上部にあり運転席側に給油口が付いている。

助手席の右側に、左からモーターサイレン、標識灯、ゲージエンジン室内灯、回転灯のスイッチがある。

エンジンキーは運転席右側にあり、右側に回すとセルモーターが回りエンジンがかかる。エンジンが冷えてかかりにくい場合は、左に回し予熱(グロー)をかける。鍵穴の横に覗き穴があり、予熱をかけると電熱線が赤くなり、確認が可能である。現在の車両は、予熱が自動で行われる車両がほとんど。

エンジンキー右側にあるデコンプのレバー。エンジンをかける際に、セルモーターとバッテリーの負担を軽くする装置で、セルモーターでエンジンのクランクを回しながらデコンプレバーを押すとスムーズにエンジンがかかる。逆にデコンプレバーを引くとエンジンが止まる。現在の車両は、デコンプレバーが自動であったり、デコンプレバー自体がない。

ミッションは5速マニュアル。シフトパターンは、トラックなどに多く採用されている左上が「R」となっている通称「ローバック」。

ポンプを動かす際には、運転席右側にあるポンプレバーを引く仕組み。

後方荷台にシートが装備され、シート下にホースを収納。これにより前席3名、後席4名、荷台3名の10名乗車が可能となる。

空調のスイッチは、ハンドルの左横。エアコンは装備されていない。

天井にエアダクトを装備。

エンジンは6BD1型ディーゼルエンジンを搭載(詳細はSPEC表参照)。

中頓別消防団・小頓別消防分団の屯所で待機する「魂龍」(写真左の車両)。