



線路が紡ぐ物語

鉄道記念物・準鉄道記念物の18史

写真・文＝原田伸一

鉄道記念物は、歴史ある鉄道財産を後世に残すために日本国有鉄道が1958年に設けた制度である。JR北海道ではこれを引き継ぎ、2010年北海道鉄道130周年を機に新たな指定を加え、記念物は4点に準記念物は14点となった。いずれも北海道の鉄道発展に功績があった動力車や施設ばかり。それらが登場した時代背景をたどりながら、果たした役割などを紹介する。

第②回 【い1号（鉄道記念物）】



青色の座席がカギ形に配置された内部。左にストーブがある

ポーツ、と遠くで汽笛が鳴る。発車だ。連結器を通してガタン、ガタンと振動が伝わり、ひと呼吸置いて静かに客車が動き出す。電車や気動車と違って車内にエンジンの音はない。大半が地味な茶色に塗られた客車は、鉄道草創期から旅を演出する舞台だった。

北海道に鉄道が開通して十二年後

の一八九二年（明治二十五年）、北海道炭礦鉄道に貴賓客用客車がデビューした。手宮工場の技術者たちが「欧米に追い付け、追い越せ」を合言葉に作り上げた初の道産子客車だった。

「い1号」（「い」は一等車の意味）と命名されたこの木製客車は



開放型デッキを備え、気品と高級感が漂う「い1号」

北海道開拓の夢を語り合ったことだろう。明治末期、韓国皇太子が来道した際にも使用されたという。当時としては珍しいトイレも設備されていた。

大型で丸みを帯び、デッキが開放された米国型。台車など一部は米国製部品を使用した。座席は三ブロックに分かれ、青色のシートをカギ形に配置。背もたれが低いので車内全部を見渡せる。定員は夏二十五人、冬は暖房の関係で二十三人。今どきの車両には見られない大胆でゆつたりしたデザインだ。

乗客は高級官吏などに限られたが、夏は爽やかに吹き抜ける風に頬をさらし、厳冬期はストーブの周りで暖を取りながら、その後、札幌と定山溪温泉を結ぶ旧定山溪鉄道に譲渡され、一九六二年（昭和三十一年）に引退。翌年、準鉄道記念物に指定され、国鉄（現JR）苗穂工場で往時の姿に復元された。さらに昨年十月、歴史的役割が大きいと評価され、鉄道記念物に昇格した。

かつて旅客用車両の代名詞だった客車は、速くて効率的な電車や気動車に主役の座を譲り、今では夜行寝台やイベント列車などに残るだけになった。しかし、明治の趣を伝える「い1号」を見てみると、いつか時を忘れて旅に出てみたいーそんな贅沢な思いが募る。耳を澄ますと、原野を走るガタン、ゴットンという車輪の響きが聞こえてくるようだ。①