



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4回 【C62形3（準鉄道記念物第13号）】



雨に煙る峠道を重連の先頭で急行「ニセコ3号」を引くC62形3 函館本線熱郭(ねっぐ)―上目名(かみめな)

どの牽引。3に続いて2、30、42など七台が相次いで道内入りし、坂が多い小樽―長万部間は重連運転となった。「まりも」は後に「ていね」、「ニセコ1、3号」と名称を変えたが、とりわけ「ニセコ」はSLブームの象徴になった。札幌発函館行き上り急行「ニセコ1号」に何度も乗った。二台のC62は小樽駅で電気機関車から列車を引き継ぎ、「ウオー」と吼えるような汽笛を合図に急勾配をダッシュする。羊蹄山を目指して稲穂峠、倶知安峠を越え、さらに目名から長い上り坂に。ピークに達するころ、噴き上げる二本の煙は空を焦がし、パワー

すべては列車を安全に、定時に走らせるためだった。七一年（昭和四十六）九月十五日、「ニセコ」はC62三重連による特別運転を行い、SL時代に幕を閉じた。3も廃車。しかし、ファンの延命運動が実を結び、大手術の末、八年（昭和六十三）四月、奇跡のように甦る。現役復帰後は小樽―ニセコ間の「SLニセコ号」として再び脚光を浴びたが、惜しまれつつも九年（平成七）に使用停止となった。今、C62形3は北海道鉄道技術館に屋外展示されている。その太いボイラーは冷めたまま。だが、かつての重連走行は、当時の機関士たちの「C62で急行列車を引いたのは男としての誇りだった」との追憶とともに熱く語り継がれている。J

「鉄路の王者」「最速のSL」。戦後間もなく東海道、山陽本線の特急機関車として活躍、後に函館本線で二台連ねて（重連）急行列車を引いたC62形に贈られる称賛だ。貨物用D52形を改造し、一九四八年（昭和二十三）に誕生したC62形の3が小樽築港機関区に配置されたのは五六年（昭和三十一年）九月。

それまで京都・梅小路機関区に所属し、特急「かもめ」など優等列車を引いていたが、役目を電気機関車に譲り、北海道に渡ってきた。主な任務は小樽―函館間における急行「大雪」や「アカシア」、「まりも」な



展示されているC62形3。前面は迫力満点だ

全開の走行音が山々を揺るがした。運転席では機関士が振動と煤煙に耐えながら、速度を調整する加減弁を握り締めている。