



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11回 【排雪列車「キマロキ」編成（準鉄道記念物第8号）】



名寄市に保存されているキマロキ編成。右から機関車、マックレー車、ロータリー車、機関車、車掌車の順

「キマロキ」って何？ その意味は先頭から順に機関車のキ、マックレー車のマ、ロータリーのロ、機関車のキ、それぞれの頭文字を連ねたものだ。マックレー車はかき寄せ式雪かき車と言ひ、カナダ人考案者の名前が付けられた。キマロキは昭和十年代から豪雪地帯で活躍した日本最

大の排雪列車の編成だ。

そのころの道北の厳冬期を再現してみよう。

キマロキに出動指令が出されると、機関士と保線区員ら数十人のチームが手分けして乗り組み、蒸気機関車（SL）を先頭に排雪区間に向かう。マックレー車が「逆八の字」形に広げた翼で白い壁をぐ

いぐい突き崩してかき込むと、続くロータリー車が大きな羽根を高速回転させながら、雪を遠くに跳ね飛ばす。それを後部のSLが懸命に後押しする。合図は汽笛や係員の手旗が頼り。全員の呼吸が合わなければ立ち往生する難作業だった。

現在、名寄駅近くの旧名寄線跡の路上に保存展示されているキマロキ編成は、SLが廃止された一九七五年（昭和五十）、旧国鉄から名寄市に貸与された。先頭から59601、キ911、キ604、D51形398、車掌車と続き、編成全長は七十メートルに及ぶ。除排雪車両を示すカタカナ記号は最初、雪そのものの「ユキ」



昭和30年代のキマロキを写した貴重な写真（名寄市立北国博物館所蔵）

「行きたい」と、率先して清掃や塗装作業に当たっている。

このほか、準鉄道記念物指定の排雪車では、小樽市総合博物館に展示されているキ601回転雪かき車（指定第1号）、キ800かき寄せ雪かき車（同第2号）がある。前者は二三年（大正十二）、米国で製造され、日本で最初に組み立てられたロータリー車。後者は二八年（昭和三）、国鉄苗穂工場で作られた最初のマックレー車で札幌のほか新潟、秋田などで活躍した。現代の除排雪作業はディーゼル機関車が主役だが、かつてのSL時代、「チーム・キマロキ」ほど頼りにされた編成はなかった。●