



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9回 【キハ03形1（準鉄道記念物第4号）】

JR北海道の近年の試作車両の一つにDMVがある。デュアル・モーター・ビークルの略で、小型バスに車輪を加え、線路も道路も簡単な切り替えで走れる優れものだ。小回りが利くことから地方路線の救世主と期待される。

エンジンをはじめクラッチペダルやシフトレバーがバス仕様。大きく違うのはハンドルがないぐらいで、車体の長さも客車の半分の十数ほどだった。もともとドイツの同様車両を手本にし、キハ01、02、03形の順



小樽市総合博物館の機関車庫に展示されているキハ03形1

に製造された。

03形は五六年（昭和三十一年）、北海道向けに二重窓や雪除けなど寒地対策を施し、二十両が道東・道北の路線で使われた。赤とクリーム色の塗装が新鮮だった。正面は

さて、今から半世紀以上前の一九五〇―六〇年代にかけて、北海道の一部ローカル線を「レールバス」と呼ばれる気動車が走っていた。こちらはバスといっても道路を走ること

はできず、鉄道専用の車両だ。しかし、バスと言われるには訳があった。大きな二枚窓、スピード感あふれる、ちよつと尖った鼻面。これは戦後間もない五〇年（昭和二十五）に誕生し、東京と熱海方面を結んだ湘南電車にそっくりで、都会のおしゃれな雰囲気をかもし出している。レールバスは手軽でコストが安く、



03形の先輩だったキハ01形52の現役時代。江差・松前線用だった

近距離を短時間で結ぶ、”安近短”の長所を持っていた。半面①混雑時、連結しても一人で運転できない②二軸車なので揺れが大きい③鉄道は安全確保

に必要な信号機間の距離が長い。そのため短所だった。そのためか、デビューから十年ほどの六六年（昭和四十一）には全車が大型車両に置き換えられた。車両の急速な近代化、高速化に取り残されたといえる。

03形1は現存する唯一のレールバス。その先輩に当たる01形の写真が私の手元に残っている。これは函館付近を走っていた。03形1は横からの撮影が難しいので、この01形の写真で似ている外観を示してみた。これを見ると、やっぱりバスではなくて鉄道車両ですね。