

「機械記念物—鉄道編(内燃動車・客車・貨車)—」の発行に際して

日本機械学会は2007年に創立110周年を迎え、この記念事業の一つとして日本国内に残る機械記念物を「機械遺産」として学会による認定を行うことになった。本冊子は1997年の工作機械編に続き鉄道編が3冊刊行されたが、この継続に対し2006年度も日本機械学会から機械工学振興資金援助を頂き、「機械記念物—鉄道編(内燃動車・客車・貨車)—」を発行することができた。掲載候補の選定にあたり、編集委員会として次の選定基準を設けた。1) 日本製または日本で実用された外国製車両、2) 1945年までに製造された車両、3) 1945年以降に製造された車両については、特別なものだけを考慮する、4) 現存しないが機械記念物として意義を認められるものについては、「幻の機械記念物」として掲載する。

ここに、日本国内に残り機械技術史面での意義を認められる記念物21件を取り上げた。日常生活に身近な電車に比べるとこれらは馴染みが薄いかも知れないが、本小冊子に掲載された車両を通して、これらが製造された時代と当時の社会的背景、設計・製造、運転、保守に尽力された多くの技術者・技能者の方々の苦勞を知り、今後の新たな機械技術発展に向けたデータベースとして多くの会員に活用されることを願っている。記載順序は、現在において保存・活用がなされる地域を考慮し原則として北から南の順としたが、保存・展示だけの静態保存車両と、現役または走行可能な状態にある動態保存車両とが含まれている。

日本機械学会による本冊子の発行は、機械記念物に関するこれまでの技術史面での調査研究成果に基づくものであるが、こうした事業は今後へと継続されなければならない。さらに多くの会員や国内外に向けた情報発信も重要な課題であり、鉄道のみならず機械技術全般に拡大させる必要がある。

本冊子の発行についてご理解とご支援を頂いた(社)日本機械学会第84期笠木伸英会長を始め、ご教示とご協力を頂いた関係各位に感謝申し上げます。

(社)日本機械学会
「機械記念物—鉄道編(内燃動車・客車・貨車)—」編集委員会

堤 一郎 (職業能力開発総合大学校)
三輪修三 (青山学院大学名誉教授)
河田耕一 (高知工科大学名誉教授)

●資料提供者・協力者一覧 (掲載順、敬称略)

北海道旅客鉄道株	西日本旅客鉄道株	篠崎 隆
流山市公園緑地課	米子市教育委員会	三輪修三
(財)博物館明治村	井笠鉄道株	河田耕一
カヤ興産株	四国旅客鉄道株	堤 一郎
両備バス株	北上市立博物館	中島正文
九州旅客鉄道株	関東鉄道株	堤 草人
松山町観光協会	近江鉄道株	
交通博物館	交通科学博物館	

The Japan Society of Mechanical Engineers (JSME)

Shinanomachi-Rengakan Budg.
Shinanomachi 35, Shinjuku-ku,
Tokyo 160-0016 Japan
TEL: +81-3-5360-3500, FAX: +81-3-5360-3508
URL: <http://www.jsme.or.jp>

© 2007 by The Japan Society of Mechanical Engineers (JSME)

機械記念物

— 鉄道編(内燃動車・客車・貨車)—

Memorials in Mechanical Engineering

Railway Edition,
Railcars, Carriages and Wagons

本冊子は(社)日本機械学会「2006年度機械工学振興事業資金」援助により企画・編集し、発行したものである。

2007年3月31日 発行
社団法人 日本機械学会
〒160-0016 東京都新宿区信濃町35番地 信濃町煉瓦館 5階
TEL:03-5360-3500(代表) FAX:03-5360-3508
© 2007 社団法人 日本機械学会

社団法人 日本機械学会
The Japan Society of Mechanical Engineers

④ 北海道旅客鉄道株式会社 北海道鉄道技術館（北海道）

Hokkaido Railway Co., Railway Engineering Museum of Hokkaido, Naebo Works, Hokkaido.



① 4輪内燃動車キハニ5000形 5005号
(Four-wheel Railcar)

1929(昭和4)年に鉄道省が開発し名古屋の日本車輛製造で製造された4輪内燃動車。両端運転室間に三等客室と荷物室がある合造車である。半鋼製車体で丸屋根、台車は担いばねによる単台車である。当初、床下に装備された機関は池貝鉄工所製40馬力船用ガソリン機関を改造したものであった。1941(昭和16)年の用途廃止後は救援車や5012号に改造され苗穂工場に残っていたものを、1980(昭和55)年に復元(ただし、搭載機関は鋳造複製品)し現在も同工場構内に保存・展示中で、指定日に見学できる。初期の内燃動車として重要な機械記念物の一つである。(撮影協力:JR北海道)

Class Kihani 5000 No.5005 four-wheel third class and luggage combined railcar of Ministry of Railway built in 1929 by Nippon Sharyo Seizo Co., Nagoya. This railcar is now preserved in Railway Engineering Museum of Hokkaido, Naebo Works of Hokkaido Railway Co., Hokkaido.

⑤ 流山市 総合運動公園（千葉県）

Nagareyama City, Nagareyama Athletic Park, Chiba Prefecture.

② 4輪内燃動車キハ31形 31号
(Four-wheel Railcar)

流山鉄道(現、総武流山電鉄)の発注で、汽車製造東京支店(現在は川崎重工業)が1933(昭和8)年に製造した4輪内燃動車で、床下に29kwのFord BB形ガソリン機関を搭載していた。当初は車体の片側に荷物台を持っていたが1959(昭和34)年に荷物台部分まで車体を延長、機関も撤去された。1964(昭和39)年に用途廃止となり流山の車庫内に保管されたが、現在は流山総合運動公園内にD51形蒸気機関車とともに保存・展示されている。戦前の小型内燃動車の姿を今に伝える貴重な一両と言える。

Class Kiha 31 No.31 four-wheel third class railcar of Nagareyama Railway (later, Sobu Nagareyama Electric Railway) built in 1933 by Kisha Seizo Kaisha, Tokyo. This railcar is now preserved in Nagareyama Athletic Park, Chiba Prefecture.



⑥ カヤ興産株式会社 加悦SL広場（京都府）

Kaya Kosan Co., Kaya Steam Locomotive Square, Kyoto Prefecture.

④ 片ボギー式内燃動車キハ101形 101号
(Four-wheel Semi Bogie Railcar)

1936(昭和11)年、加悦鉄道が日本車輛製造に発注した半鋼製の内燃動車である。走行装置は片ボギー式と呼ばれる特異なもので、単台車側が動力台車、二軸ボギー側は軽量平鋼組立4輪ボギー式菱枠形の付随台車である。この構造は単台車側の車輪に重量をかけて駆動力を得るための方式であり、日本では数が少なく貴重な存在と言える。同鉄道廃止まで活躍し、現在は加悦SL広場で動態保存されている。2000(平成12)年に産業考古学会推薦産業遺産、2003(平成15)年に加悦町文化財に指定された。(撮影協力:カヤ興産)

Class Kiha 101 No.101 four-wheel semi bogie third class railcar of Kaya Railway built in 1936 by Nippon Sharyo Seizo Co.. This railcar is now in working order and preserved in Kaya Steam Locomotive Square, Kyoto Prefecture.



⑤ 4輪ボギー式内燃動車キハユニ40920形 40921号
(Four-wheel Bogie Railcar)

1937(昭和12)年、芸備鉄道(現、JR西日本芸備線)が国有化された際に、鉄道省に引き継がれた同省初の三等郵便荷物合造内燃動車である。1936(昭和11)年の日本車輛製造製で同形車は2両、買収後はキハユニ40920形40921号となった。半鋼製車体で丸屋根、両端の運転室間に三等客室、郵便室、荷物室が並んでいる。台車は日本車輛製造製軽量平鋼組立4輪ボギー式菱枠形だが、片方は鉄道省制式TR26形に交換された。1951(昭和26)年の用途廃止後は船木鉄道に譲渡されキハニ51号と改称、同鉄道廃止後の1961(昭和36年)に加悦鉄道が譲り受けキハ51号として1985(昭和60)年の同鉄道廃止まで活躍した。現在は加悦SL広場に保存・展示されている。車内も復元され一般公開中で、長距離運転を行ったこの内燃動車を乗車体験できる。2000(平成12)年に産業考古学会推薦産業遺産、2003(平成15)年に加悦町文化財に指定された。(撮影協力:カヤ興産)

Class Kihayuni 40920 No.40921 four-wheel bogie third class, mail and luggage combined railcar of former Geibi Railway (now, Geibi Line of JR West) built in 1936 by Nippon Sharyo Seizo Co.. This railcar is now preserved in Kaya Steam Locomotive Square, Kyoto Prefecture.



⑦ 財団法人 博物館明治村（愛知県）

MUSEUM MEIJI-MURA, Aichi Prefecture.

③ 4輪ボギー式蒸気動車キハ6400形 6401号
(Four-wheel Bogie Steam Railcar)

1913(大正2)年に大阪の汽車製造(現、川崎重工業)が、鉄道院向けに製造した蒸気動車である。搭載機関は蒸気機関なので外燃動車だが、技術史面からは内燃動車のルーツでありここに記載した。同社の工藤兵次郎技師が開発(工藤式蒸気動車と呼ばれた)、国内に残る唯一の蒸気動車である。車体一端にはボイラを備えた機関室と運転室、隣に三等客室で車体反対側の運転室からも遠隔操作で運転できた。木製車体で屋根は二段構造、台車は機関室側がシリンダ、小型動輪と補助水槽を持つ動力台車で、付随台車は鈞合梁付きボギー式台車である。1944(昭和19)年の用途廃止後は名古屋鉄道に譲渡、同鉄道での用途廃止後は犬山遊園地に展示されたが1962(昭和37)年に国鉄名古屋工場で復元され、同年10月に国鉄の鉄道記念物に指定された。現在は博物館明治村に保存・展示されているが、連結器がリンク・バッファ式なのでホジ6014号(またはジハ6006号)になるはずが、自動連結器装着後のキハ6401号となっている。(写真提供:博物館明治村)

Class Kiha 6400 No.6401 four-wheel bogie third class steam railcar built in 1913 by Kisha Seizo Kaisha, Osaka. Designer of this steam railcar was Mr. Heijiro Kudo, chief mechanical engineer of this manufacturer, and it is now preserved in MUSEUM MEIJI-MURA, Aichi Prefecture.



⑧ 両備バス株式会社 西大寺バスターミナル（岡山県）

Ryobi Bus Co., Saidaiji Bus Centre, Okayama Prefecture



④ 4輪ボギー式内燃動車キハ7形 7号
(Four-wheel bogie Railcar)

西大寺鉄道(現、両備バス)が1936(昭和11)年に川崎車輛で新製した4輪ボギー式内燃動車である。車体は当時流行した流線型で、両端には荷物台がある。台車は川崎車輛製平鋼組立式菱枠型台車で、床下に28kwのFord V8形ガソリン機関を搭載、1949(昭和24)年に90馬力のいすゞDA43形ディーゼル機関に換装された。1962(昭和37)年の鉄道廃止後は、同社西大寺バスターミナルの一角に保存され現在に至っている。軌間914mm(3ft.)の鉄道で使われた流線型内燃動車として貴重な存在であり、2004(平成16)年に産業考古学会の推薦産業遺産に認定された。(撮影協力:両備バス)

Class Kiha 7 No.7 four-wheel bogie third class railcar of Saidaiji Railway (later Ryobi Bus Co.) built in 1936 by Kawasaki Sharyo Co.. This railcar is now preserved in Saidaiji Bus Centre of Ryobi Bus Co., Okayama Prefecture.

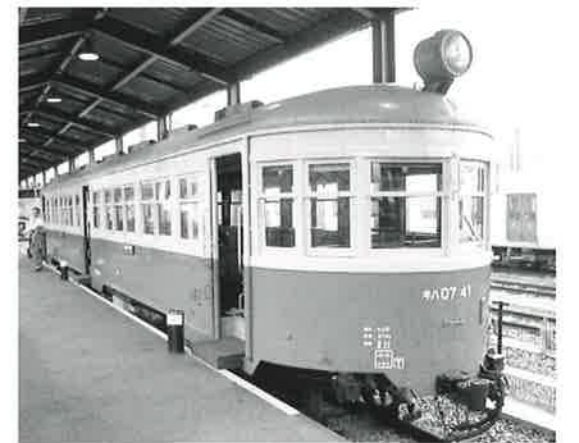
⑨ 九州旅客鉄道株式会社 九州鉄道記念館（福岡県）

Kyushu Railway Co., Kyushu Railway History Museum, Fukuoka Prefecture.

⑦ 4輪ボギー式内燃動車キハ07形 0741号
(Four-wheel Bogie Railcar)

中都市や大都市近郊の頻発運転用に鉄道省が開発した、大型内燃動車である。先行の中型内燃動車キハ41000形(当初はキハ36900形、2007年開館の鉄道博物館にキハ41056号→キハ04 8号を保存予定)の車体を延長し三扉化したもので、車体前後は半円形の流線型。1935(昭和10)年に東海道線東京-静岡間での高速試運転に使用、最高速度108km/hを記録した。キハ0741号は1937(昭和12)年に日本車輛製造で製造され当初は鉄道省制式GMH17形ガソリン機関を搭載したが、1952(昭和27)年に国鉄制式DMH17形ディーゼル機関に換装された。旧宮原線などで使用されたが、用途廃止後は豊後森に保管、九州鉄道記念館開館により移設し保存・展示された。昭和の流線型時代を今に伝える内燃動車として貴重であり、車内も一般公開されている。(撮影協力:九州鉄道記念館)

Class Kiha 07 No.0741 four-wheel bogie third class railcar built in 1937 by Nippon Sharyo Seizo Co.. This railcar is so called as streamliner in Japan, and is now preserved in Kyushu Railway History Museum, Fukuoka Prefecture.



- 所在地、問合せ先
- ④ 北海道旅客鉄道(株) 苗穂工場総務課(北海道)
〒065-0005 北海道札幌市東区北五条東13丁目
TEL:011-721-6624
 - ⑤ 流山市役所 公園緑地課総合運動公園(千葉県)
〒270-0157 千葉県流山市平和台1 流山市役所第1庁舎3階
TEL:04-7150-6092
 - ⑥ カヤ興産(株) 加悦SL広場(京都府)
〒629-2422 京都府与謝郡与謝野町字滝 941-2
TEL:0772-42-3186

- ⑦ 財団法人 博物館明治村(愛知県)
〒484-0000 愛知県犬山市内丸1
TEL:0568-67-0314
- ⑧ 両備バス(株) 広報室(岡山県)
〒700-0902 岡山県岡山市錦町 7-23
TEL:086-232-2111
- ⑨ 九州旅客鉄道(株) 九州鉄道記念館(福岡県)
〒801-0833 福岡県北九州市門司区清滝 2-3-29
TEL:093-322-1006

◎ 松山町 松山町公民館 (宮城県)・交通文化振興財団 交通博物館 (東京都)

Matsuyama Town Public Hall, Miyagi Prefecture., Transport Museum, Tokyo Metropolis.

⑧ 4輪客車 (Four-wheel Coach)

1922(大正11)年に開業した、東北本線松山町駅と松山町内とを結ぶ軌間610mm(2ft.)の松山人車軌道で使われた4輪木製客車である。8人乗りの小型客車で、屈強な人夫が後押しして運転された。1922(大正11)年製で製造元は東京荏原戸越吉田とされるが、町工場規模の個人企業と思われる。現在は松山町公民館に保存・展示されているが、東京の交通博物館(2006年閉館、2007年に鉄道博物館として新規開館)にも同じ客車が保存・展示されていた。写真は交通博物館に展示されていた当時の姿である。(撮影協力:交通博物館)

A four-wheel wooden coach of Matsuyama Jinsha Tramway built in 1922 by Yoshida Works, Togoshi, Ebara, Tokyo. This small wooden coach is now preserved in Matsuyama Town Public Hall, Miyagi Prefecture. A same coach has been preserved in Transport Museum, Tokyo by 2006.



◎ カヤ興産株式会社 加悦SL広場 (京都府)

Kaya Kosan Company, Kaya Steam Locomotive Square, Kyoto Prefecture.



⑨ 4輪客車ハ4975形 4995号 (Four-wheel Coach)

1893(明治26)年に鉄道庁(または鉄道局)新橋工場で製造された、明治期の標準的4輪三等木製客車である。室内は5人掛け座席が2組ある4つの区分席に分かれ定員40人、背中合わせの座席間での移動はできない。1935(昭和10)年に鉄道省から譲渡後に車体が改造されたが、保存にあたり再び原形に即した姿に復元された。現在は加悦SL広場で、加悦鉄道2号蒸気機関車(旧123号蒸気機関車、2005年重要文化財指定)に連結されて保存・展示され、区分席の車内も解放されている。明治期の標準的な木製三等客車として貴重な機械記念物である。2000(平成12)年に産業考古学会推薦産業遺産、2003(平成15)年に加悦町文化財に指定された。(撮影協力:カヤ興産)

Class Ha 4975 No.4995 four-wheel wooden third class coach of Kaya Steam Locomotive Square built in 1893 by Shinbashi Works of Imperial Government Railway of Japan. This coach is now preserved in Kaya Steam Locomotive Square, Kyoto Prefecture.

⑩ 4輪客車ハブ3形 3号 (Four-wheel Coach)

1889(明治22)年にドイツのファンデル・ツィーベン社で製造された4輪三等・荷物合造木製客車で、九州鉄道(現、JR九州)が輸入した客車の中の一両。加悦鉄道開業にあたり1927(昭和2)年伊賀鉄道から譲渡されたもので、車体半室は荷物室で屋根は切妻型丸屋根である。国内に残る数少ないドイツ製三等・荷物合造客車で、重要な機械記念物である。現在は加悦SL広場で保存・展示され、車内も開放されている。2000(平成12)年に産業考古学会推薦産業遺産、2003(平成15)年に加悦町文化財に指定された。(撮影協力:カヤ興産)

Class Habu 3 No.3 four-wheel wooden third class coach of Kaya Steam Locomotive Square built in 1889 by Vander Zypen of Germany. This coach is now preserved in Kaya Steam Locomotive Square, Kyoto Prefecture.



⑪ 4輪ボギー式客車ハ10形 10号 (Four-wheel Bogie Coach)

1926(大正15)年に梅鉢鉄工所で製造された4輪ボギー式二・三等合造木製客車であり、加悦鉄道が新製したもの。車体の1/5が二等室、残りが三等室で、屋根は二段構造である。国内に残る唯一の4輪ボギー式二・三等木製合造客車であり、非常に貴重な機械記念物である。現在は加悦SL広場で保存・展示され、車内も開放されている。2000(平成12)年に産業考古学会推薦産業遺産、2003(平成15)年に加悦町文化財に指定された。(撮影協力:カヤ興産)

Class Ha 10 No.10 four-wheel wooden third class bogie coach of Kaya Steam Locomotive Square built in 1926 by Umebachi Iron Works. Former, this was a second and third class combined coach. This coach is now preserved in Kaya Steam Locomotive Square, Kyoto Prefecture.



◎ 西日本旅客鉄道株式会社 宮原総合運転所 (大阪府)

West Japan Railway Co., Miyahara Rollingstock Centre, Osaka Prefecture.

⑫ 4輪ボギー式事業用車スエ30形 302号 (Four-wheel bogie railway service car)

鉄道省の標準設計により、1927(昭和2)年に製造された郵便車スエ30 2号が前身。半鋼製車体ながら屋根は二段構造になっている。1987(昭和62)年用途廃止後も宮原総合運転所に留置されているが、一般公開はしていない。国内に残る昭和初期の17m級鉄道省制式の半鋼製客車として、貴重な一両である。

(写真提供:JR西日本)
Class Sue 30 No.302 four-wheel bogie semi-steel railway service car of West Japan Railway Co.built in 1927. This car is now keeping at the Miyahara Rollingstock Centre of West Japan Railway Co..



⑬ 6輪ボギー式一等展望客車マイテ49形 492号 (Six-wheel bogie Coach)

昭和戦前期から、長く東海道線の特急つばめ号の最後部に連結されて活躍した一等展望客車であり、1938(昭和13)年に鉄道省大井工場で製造された。当初はスイテ37041号であったがスイテ492号を経てマイテ492号と改称された。1961(昭和36)年に用途廃止後は大阪の交通科学博物館に保存・展示されたが、1987(昭和62)年に復元し、動態保存化された。現在は大阪の宮原総合運転所に保存中だが、一般公開はしていない。デッキは改装されているが、鉄道全盛期の特急列車の姿を今に伝える貴重な一両である。その他、東日本鉄道(株)大井工場にもマイテ3911号が保管されている。(写真提供:JR西日本)

Class Maite 49 No.492 six-wheel bogie first class steel-car of West Japan Railway Co. built in 1938 by Oi Works of Ministry of Railway. This first class coach is now preserved in Miyahara Rollingstock Centre of West Japan Railway Co..

◎ 米子市教育委員会 道笑町パティオ広場 (鳥取県)

Board of Education of Yonago City, Doshomachi Patio, Tottori Prefecture.



⑭ 4輪客車フ50形 50号 (Four-wheel Coach)

1887(明治20)年にイギリス・バーミンガムの車両製造会社で製造された4輪三等木製客車で、関西鉄道(現、JR西日本)が輸入した客車の中の一両。同鉄道国有化後は鉄道院ハフ3237~3245号のいずれかとなり、鉄道省ではハフ4734号、用途廃止後は出雲鉄道(現在廃止)ハフ21号を経て伯陽電鉄(山陰中央鉄道を経て日の丸自動車)フ50号となった。木製車体側面に区分席構造の外開き式扉の痕跡が認められる。現時点では国内最古の4輪三等客車であり、貴重な機械記念物の一つと言える。現在は米子市内の道笑町パティオ広場に保存・展示されている。2005(平成17)年に産業考古学会推薦産業遺産に指定された。

Class Fu 50 No.50 four-wheel wooden third class coach of former Hinomaru Motor Co. built in 1887 by a Barmingham Coach Builder of England. This coach is now preserved in Doshomachi Patio of Yonago City, Tottori Prefecture.

◎ 井笠鉄道株式会社 井笠鉄道記念館 (岡山県)

Ikasa Railway Company, Ikasa Railway Memorial Museum, Okayama Prefecture.

⑮ 4輪ボギー式客車ホハ1形 1号 (Four-wheel Bogie Coach)

1927(大正2)年に井原笠岡軽便鉄道が新製した木製4輪ボギー式三等客車で、日本車輛製造製。同形車は5両で車体全長は約9m、台車は日本車輛製造製平鋼組立式アーチパー型台車である。同鉄道のドイツ・オーレンシュタインウントコッペル社製1号蒸気機関車とともにこの記念館に保存・展示され、一般公開されている。日本の標準的な軽便鉄道用木製4輪ボギー式三等客車である。(写真提供:井笠鉄道)

Class Hoha 1 No.1 four-wheel bogie wooden third class coach of Ikasa Railway Co. built in 1927 by Nippon Sharyo Seizo Co.. This coach is now preserved in Ikasa Railway Memorial Museum of Ikasa Railway Co., Okayama Prefecture.



◎ 四国旅客鉄道株式会社 多度津車両所 (香川県)

Shikoku Railway Company, Tadotsu Works, Kagawa Prefecture.

⑯ 4輪客車ロ480形 481号 (Four-wheel Coach)

1906(明治39)年、鉄道作業局新橋工場製の木製4輪二等客車で定員は24名。高知県佐川町で青山文庫の閲覧室として利用されたが同文庫の閉鎖により解体、国鉄多度津工場に移設した。1974(昭和49)年に復元、同工場で保存・展示され、1978(昭和53)年に準鉄道記念物に指定された。国内に残る唯一の4輪木製二等客車で、今となっては貴重な機械記念物である。(撮影協力:JR四国)

Class Ro 480 No.481 four-wheel wooden second class coach built in 1906 by Shinbashi Works of Imperial Government Railway of Japan. This coach is now preserved in Tadotsu Works of Shikoku Railway Co., Kagawa Prefecture.

- 所在地、問合せ先
- ◎ 松山町観光協会 (宮城県)
〒987-1304 宮城県志田郡松山町千石字広田30 松山町役場産業課内
TEL:0229-55-2111
交通文化振興財団 交通博物館 (東京都) : 現在休館中
〒552-0001 東京都千代田区神田須田町 1-25
TEL:03-3251-8481
 - ◎ カヤ興産(株) 加悦SL広場 (京都府)
〒629-2422 京都府与謝郡与謝野町字滝 941-2
TEL:0772-42-3186
 - ◎ 西日本旅客鉄道(株) 本社広報部 (大阪府)
〒530-8341 大阪府大阪市北区芝田2-4-24
TEL:06-6375-8513

- ◎ 米子市教育委員会 事務局 (鳥取県)
〒683-8686 鳥取県米子市東町 161-2
TEL:0859-23-5435
- ◎ 井笠鉄道(株) 井笠鉄道記念館 (岡山県)
〒714-0007 岡山県笠岡市山口 1457-8
TEL:0865-65-2218
- ◎ 四国旅客鉄道(株) 多度津車両所管理課総務係 (香川県)
〒764-0005 香川県仲多度郡多度津町大通り 4-5
TEL:0877-32-3201

① 北上市立博物館 (岩手県)

Kitakami City Museum, Iwate Prefecture.

① 和賀軽便鉄道有蓋貨車

(Four-wheel Horse Drawn Wooden Van)

1907(明治40)年に黒沢尻(現、北上)から岩崎までの間を開業した和賀軽便人車鉄道が、1911(明治44)年に馬力化された当時の有蓋貨車と思われる。製造年と製造所は不明。軌間は762mm(2ft.6in.)で車体は木製、北上市内で物置として利用されていたものを1973(昭和48)年に修復後、博物館に保存された。車体と軸受けはオリジナルだが、木製台枠と輪軸はこの時に追加された。車体側面の扉は観音開きである点がユニークである。同博物館で一般公開されているが、日本国内に存在した馬車鉄道で有蓋貨車を保有した鉄道、軌道は三例しかなく、この意味でも非常に貴重な機械記念物と言える。

(撮影協力：北上市立博物館)

A four-wheel horse drawn wooden van of Waga Light Railway Co.. This wooden van is now preserved in Kitakami City Museum, Iwate Prefecture.



② 関東鉄道株式会社竜ヶ崎線 竜ヶ崎機関区 (茨城県)

Kanto Railway Co., Ryugasaki Line, Ryugasaki Rollingstock Depot, Ibaraki Prefecture.

② 4輪有蓋貨車テワ1形 1号

(Four-wheel Van)

関東鉄道竜ヶ崎線、竜ヶ崎機関区で危険品庫として利用されている。鉄製有蓋貨車の車体である。この有蓋貨車は1900(明治33)年に関西鉄道四日市工場で製造された452号から458号の中の1両(456号?)で、1907(明治40)年当時はテワ1003形テワ1007号であった。関西鉄道は1907(明治40)年国有化、翌年鉄道院関西線となった。この鉄製有蓋貨車は、竜ヶ崎鉄道(関東鉄道竜ヶ崎線の前身、1943年鹿島参宮鉄道と合併、1965年に常総筑波鉄道と再合併し関東鉄道竜ヶ崎線となる)が1915(大正4)年に軌間を762mmから1067mmに改軌したため、鉄道院(鉄道省?)から譲渡されたものであろう。車体だけとはいえ、現時点では国内に残る最古の鉄製有蓋貨車と思われ、貴重な機械記念物の一つである。機関庫脇の道路から見る事ができる。(撮影協力：関東鉄道)

Class Tewa 1 No.1 four-wheel iron made van of Kanto Railway Co. built in 1900 by Yokkaichi Works of Kansai Railway Co.. This is one of the most oldest iron made van in Japan and is now using as oilstorage at the Ryugasaki Rollingstock Depot of Kanto Railway Co., Ibaraki Prefecture.



③ 近江鉄道株式会社彦根電車区 (滋賀県)

Ohmi Railway Co., Hikone Rollingstock Depot, Shiga Prefecture.

③ 4輪有蓋緩急貨車ワフ1形 8号

(Four-wheel Brake Van)

近江鉄道彦根電車区に留置されている4輪有蓋緩急貨車である。この有蓋貨車は1899(明治32)年に福岡工場製のワ52号を、1957(昭和32)年に鋼体化改造したものとされる。車体が鋼体化されたとはいえ車歴上、現時点で国内に残る最古の有蓋貨車と思われ、貴重な機械記念物の一つである。一般公開はしていない。

(撮影協力：近江鉄道)

Class Wafu 1 No.8 four-wheel brake van of Ohmi Railway Co. built in 1899 by Fukuoka Works. This is one of the most oldest brake van in Japan. This van is keeping at the Hikone Rollingstock Depot of Ohmi Railway Co., Shiga Prefecture.



④ 西日本旅客鉄道株式会社 吹田社員研修センター (大阪府)

West Japan Railway Co., Suita Vocational Training Center, Osaka Prefecture.

④ 4輪有蓋貨車ワム3500形 7055号

(Four-wheel Van)

1916(大正5)年に日本車輛製造で製造された15t積木製有蓋貨車(ワム)である。現在は社員研修用の教育訓練教材として使用されている。この有蓋貨車は日本の鉄道における標準的貨車とも言えるが、国内に残る数少ない15t積有蓋貨車の一両である。

(写真提供：JR西日本)

Class Wamu3500 No.7055 four-wheel wooden van of West Japan Railway Co. built in 1916 by Nippon Sharyo Seizo Co.. This van is now keeping at the Suita Vocational Training Center of West Japan Railway Co..



⑤ 井笠鉄道株式会社 井笠鉄道記念館 (岡山県)

Ikasa Railway Company, Ikasa Railway Memorial Museum, Okayama prefecture.

⑤ 4輪ボギー有蓋緩急貨車ホハフ1形 1号

(Four-wheel bogie Brake Van)

井原笠岡軽便鉄道(1929年に井笠鉄道と改称)の開業にあたり、日本車輛製造に発注した標準的な有蓋緩急貨車で1927(大正2)年製である。木製車体で屋根、台枠の主材料は木材だが台車は日本車輛製造製平鋼組立式アーチバー型台車が使われている。車体の一端に緩急室があり、ここに手用制動機が取り付けられている。現在は井笠鉄道記念館でホハ1号に連結されて保存・展示中で、見学は可能である。(写真提供：井笠鉄道)

Class Hohafu 1 No.1 four-wheel bogie wooden brake van of Ikasa Railway built in 1927 by Nippon Sharyo Seizo Co.. This wooden brake van is now preserved in Ikasa Railway Memorial Museum of Ikasa Railway Co., Okayama Prefecture.



- 所在地、問合せ先
- ① 北上市立博物館 (岩手県)
〒024-0043 岩手県北上市立花14地割59
TEL:0197-64-1756
 - ② 関東鉄道(株) 竜ヶ崎機関区 (茨城県)
〒301-0018 茨城県龍ヶ崎市米町 3903-1
(竜ヶ崎駅寄付)
TEL:0297-62-2152
 - ③ 近江鉄道(株) 鉄道部彦根電車区 (滋賀県)
〒522-0082 滋賀県彦根市安清町 11-12
TEL:0749-22-3303
 - ④ 西日本旅客鉄道(株) 本社広報部 (大阪府)
〒30-8341 大阪府大阪市北区芝田2-4-24
TEL:06-6375-8513
 - ⑤ 井笠鉄道(株) 井笠鉄道記念館 (岡山県)
〒714-0007 岡山県笠岡市山口 1457-8
TEL:0865-65-2218