

釧路の鉄道遺跡(1)

戸田 恭司*

On the Facilities and the Trace Place about the Railway in Kushiro, Hokkaido (1)

Kyoji TODA*

1. はじめに

昭和30年代後半、モータリゼーションの波が押し寄せ、40年代半ば頃からは、公共交通機関としての地位が相対的に低下していった鉄道ではあるが、地域の産業や住民の生活を支えたという意味で今も非常に大きな役割を果たしている。

現在、釧路市内を運行している鉄道はJR（根室本線・釧網線）と太平洋石炭販売輸送の2線である。かつ

て運行されていた鉄道としては、雄別炭礦鉄道・鶴居村営軌道・簡易軌道仁々志別線・釧路臨港鉄道がある。なお、釧路臨港鉄道は太平洋石炭販売輸送に吸収合併されて現在に至っている。廃止されてからすでに30年を経過している鉄道もあり、当時を知る手だてが年々少なくなっている。本稿はこれら鉄道の概要とあわせ、残されている施設等の現状を報告するものである。今回は雄別炭礦鉄道を取り上げる。

2. 雄別炭礦鉄道の概略

表一 雄別炭礦鉄道の変遷

年 月 日	で き ご と
大正 8 (1919) .12. 7	北海炭礦鉄道(株)設立
10 (1921) . 3. 8	鉄道敷設許可
12 (1923) . 1.17	列車運行開始
. 2.20	旅客営業開始
13 (1924) . 4. 2	三菱鉱業(株)が同社を買収、雄別炭礦鉄道(株)を設立
14 (1925) . 9.20	湯波内駅開設
15 (1926) . 5	鳥取岐線開業
.10.20	穂欄平駅開設
.11.26	釧路川信号所開設
昭和10 (1935) . 9.20	釧路川信号所廃止
23 (1948) . 5.28	鳥取支線開業
26 (1951) . 4.11	鳥取信号所開設
. 7. 1	釧路埠頭倉庫(株)所有の鉄道を譲り受け、埠頭線として運行開始
31 (1956) . 3.21	平戸前・穂欄平・湯波内の各駅を北斗・山花・桜田にそれぞれ改称
32 (1957) . 8. 1	気動車運行開始
34 (1959) . 9	鉄道部門を分離、雄別鉄道(株)を設立
35 (1960) . 3. 1	中園駅開設
.11.23	副港線開業
39 (1964) . 2. 1	一般乗合自動車運送業を開始
41 (1966) .10	水面貯木線開業
43 (1968) . 1.20	鶴野線開業（鶴野駅開設）
	これに伴い、鳥取側線廃止
	鳥取信号所が雄鉄昭和駅に改称
. 7	北園駅開設
45 (1970) . 2. 5	雄別炭礦(株)と合併、雄別炭礦鉄道(株)鉄道事業部となる
. 2.27	同社倒産
. 4. 6	埠頭線の釧路開発埠頭(株)への譲渡が許可
. 4.15	鉄道の運行終了

北海道には大小数多くの炭鉱がつくられ、石炭運搬を目的とした鉄道が敷設されてきた。雄別炭礦鉄道もこの一つであり、地域の人々に「雄別鉄道」「雄鉄」「雄鉄線」と呼ばれ親しまれてきた。(以下、雄別鉄道と記す)この鉄道は、北海道東部において太平洋炭鉱に次ぐ出炭量を誇った阿寒町の雄別炭鉱と釧路市とを44.092キロで結んだ。表1に雄別鉄道の釧路市内関係分をまとめた。

さて、阿寒町の石炭は明治20年代に調査が行われて、その概要が知られることになる。明治29（1896）年山県勇三郎がオシヨナイ（大祥内）で採掘したと伝えられ、その後休止状態となった。（『北海道殖民状況報文』によると、採掘に未着手とある）大正8（1919）年12月、芝義太郎らが買収した15鉱区をもって北海炭礦鉄道(株)を設立し、本格的な採炭へ向けて着手した。

北海炭礦鉄道(株)は炭鉱の開発と平行して石炭を輸送する鉄道の敷設を計画、大正10（1921）年3月に敷設の許可を受け、建設工事が開始された。翌年末には全線開通し、同12（1923）年1月に石炭輸送が始まった。2月には旅客営業も開始され、貨物と旅客の混合列車が1日2往復した。所要時間は約2時間で、後にディーゼルカーの運行により半分に短縮された。また、主力坑の大祥内坑から石炭を搬出するために炭山駅から2.7キロの大祥内専用線が敷設され、坑口が一本化する昭和13（1938）年まで運行された。

* 釧路市立博物館(Kushiro City Museum, Kushiro, Hokkaido 085-0822)

大正13（1924）年3月、三菱鉱業(株)が北海炭礦鉄道(株)を買収し、4月に雄別炭礦鉄道(株)を設立、鉄道は同社の経営となった。昭和21（1946）年2月、財閥解体により雄別炭礦鉄道(株)は三菱鉱業(株)の傘下から離れ、独立経営となる。同26（1951）年7月、釧路埠頭倉庫(株)から新富士～北埠頭間の専用鉄道を買収し、埠頭線として運行を開始した。

昭和34（1959）年9月、鉄道部門を分離独立させる形で雄別鉄道(株)を設立、名実とも雄別鉄道となった。同35年埠頭線から魚揚場へ向かう副港線を敷設、同36年鳥取側線に代わる石炭輸送線として鶴野線の敷設を申請し、同43（1968）年に開業した。また、同39（1964）年にはバス部門へも進出し、雄鉄バスの運行を開始した。

その一方で、昭和30年代から石炭産業の斜陽化が明確となり、40年代に入るとさらに深刻化、昭和45（1970）年2月に雄別鉄道(株)は雄別炭礦(株)と合併し、再び雄別炭礦鉄道(株)の鉄道事業部へと変わった。しかし、同月末に企業倒産し、雄別・上茶路（白糠町）・尺別（音別町）の3坑は閉山となった。50年あまり石炭や地域の人々を運んだ雄別鉄道は、4月15日をもって幕を閉じたのである。

3. 各線の概要と廃止後の跡地利用

雄別炭礦鉄道の路線は表2のとおりである。営業線としては釧路～雄別炭山間の本線、新富士～北埠頭（駅としては雄鉄埠頭）間の埠頭線、鶴野～新富士間の鶴野線があり、埠頭線・鶴野線は貨物線であった。また、鳥取側線（鳥取岐線・鳥取支線）は非営業線であり、水面貯木線は国費で敷設、釧路市から運転管理を委託されて運行したものである。線路跡地については、釧路市域は釧路振興公社へ売却、阿寒町域は同町へ譲渡された。各線ごとに路線概要と廃止後の跡地利用についてみる。

(1)本線

雄別鉄道関係者が埠頭線などの他線と区別する意味で本線と呼んでいたと思われる。この線の概略は前述してきたので省略する。さて、線路跡地をみる。数多くの側線や機関庫・転車台などがあった新釧路駅構内は、

ほとんど住宅地となっている。駅に隣接してあった雄鉄バス釧路営業所の跡地は市関係の施設や住宅、地区会館等が建てられ、一部公園ともなっている。新釧路駅の北部から現入江町までは国道44号線の旭バイパス、入江町から釧路川左岸の東川町までは道道釧路環状線（市道雄鉄線通）となっている。川を渡り、釧路川右岸の昭和町2丁目からは道道釧路阿寒自転車道線で、阿寒町の中心部（北新町）まで続いている。（昭和53年9月竣工、延長26.2キロ）

次に、各駅舎跡地の現在地は以下のとおりである。

*新釧路駅	新釧路町8番地
*中園駅	愛国東3丁目2番
*雄鉄昭和駅	昭和町4丁目8番
*北園駅	昭南5丁目3番

このうち、北園駅は線路の北側に設置された乗降ホームのみで駅舎はなかった。また、鶴野駅以西については、現在自転車道の休憩所として活用されている。

このほか、釧路駅から鶴野駅までには橋梁が3、踏切が17設置されていた。橋梁のうち、旧運河に架設されていた第1新川橋梁は柳町公園の整備に伴い、昭和50年代終わりに撤去された。また、現釧路川に架設された新釧路川橋梁は鉄道廃止後、道道釧路阿寒自転車道線として利用されていたが、現鶴見橋の架設工事（昭和61年開始）に伴い、撤去された。

(2)埠頭線

北埠頭を建設していた釧路埠頭(株)は、雄別をはじめ道東各坑から出された石炭をこの埠頭に輸送するため、新富士駅を起点とする専用鉄道を建設し、昭和21（1946）年に営業を開始した。同26（1951）年この鉄道は雄別炭礦鉄道(株)に譲渡され、同社は埠頭線として雄別から北埠頭までの一環輸送を開始した。

昭和45（1970）年雄別炭礦鉄道(株)の倒産とともに鉄道も廃止される運命であったが、石炭以外の一般貨物の取扱も多いことから公共性を考慮して釧路開発埠頭(株)へ譲渡することで同線は存続することとなった。その後、西港の整備が進むにつれて企業が西港へ移転し、鉄道の役割も低下したため昭和59（1984）年に同線は廃止され

表-2 各線一覧

名 称	起 点	終 点	営業キロ数	開業年月日	廃止年月日	備 考
本線	釧 路	雄別炭山	44.092キロ	1923.1.17	1970.4.15	釧路開発埠頭へ譲渡
埠頭線	新富士	北埠頭	2.100	1951.7.1	1970.4.15	
(副港線)	埠頭線	魚揚場	0.690	1960.11.23		
鶴野線	鶴 野	新富士	4.352	1968.1.21	1970.4.15	
鳥取岐線	鳥取分岐点	富士製紙釧路工場構内	1.692	1926.5	1956	}鳥取側線へ統一
鳥取支線	鳥取岐線	新富士	1.322	1948.5.28	1956	
鳥取側線	鳥取分岐点	新富士	2.622	1956	1968.1.21	
水面貯木線	新釧路	水面貯木場	2.580	1966.10	1970.4.15	

ている。線路や貯炭場等の跡地は、おおよそ市道や水産加工会社の倉庫などとなっている。釧路川橋梁付近では枕木が残され、浜町では一部そのまま敷地として残り、痕跡が認められる。

(3)鳥取側線

当初は、富士製紙釧路工場（現日本製紙）へパルプ用原木と石炭を運搬するために同社から請願されて敷設した本線の構外側線であった（鳥取岐線）。その後、北埠頭へ石炭を運搬するためこの線から分岐し、新富士駅まで延長した（鳥取支線）。鳥取信号所の開設とともに2線あわせて鳥取側線と呼ばれるようになった。

都市計画、道路用地としていたこともあり、ほとんどが市道または製紙工場用地となっている。また、仁々志別川に架設されていた橋梁は歩道橋として利用された。（昭和歩道橋。現在の橋は架け替えられたもの）

(4)鶴野線

鳥取側線に代わり、石炭輸送の安全化と能率化をめざして敷設された。交通量の増大から国道には跨線橋（昭和跨線橋）が設置され、市道及び国鉄線には雄別鉄道側に立体交叉橋が設置された。

仁々志別橋梁跡は鳥取側線同様、歩道橋として利用されていたが、道道の整備に伴って撤去、現在平成橋（平成8年完成）が架設されている。そこから立体交叉橋跡までは道道釧路環状線・同釧路西港線となっている。

(5)水面貯木線

昭和41（1966）年水面貯木場の完成に伴い、市から管理委託されて運行した。雄別鉄道廃止後は、同鉄道の施設ではないことから線路等はそのままとされていたが、昭和52（1977）年までに撤去、現在旭バイパスや町道となっている。また、旧運河に本線と平行して橋梁が架設されていたが、廃止後は道路橋として利用されており、公園整備に伴い本線同様撤去された。

4. 残された施設

雄別鉄道だけではなく、もともと鉄道関係の施設は

限られており、鉄道廃止から28年あまりが経過し、郊外も市街地化が進んだ結果、現在残された施設や車両等は非常に少ない。

さて、表3の順にみてみる。釧路駅構内に残されている旧乗降口は、雄別線のホーム（6番線）への地下道が完成した昭和43（1968）年9月に設置されている。従来、このホームと当時の国鉄線ホームの間は木造の跨線橋によって連絡していた。現在ホームは撤去されているが、通行不可ではあるもののホームへの階段は残されている。

新釧路駅の駅名標は釧路製作所(株)敷地内に移設された。同社は雄別炭礦鉄道(株)の子会社として昭和31（1956）年に設立、炭砒の機械修理を請け負った。親会社倒産後は独立し、現在橋梁メーカーとなっている。駅名標はその後塗り直されている。駅舎の中で唯一残されているのが山花駅で、現在一般住宅として使われている。

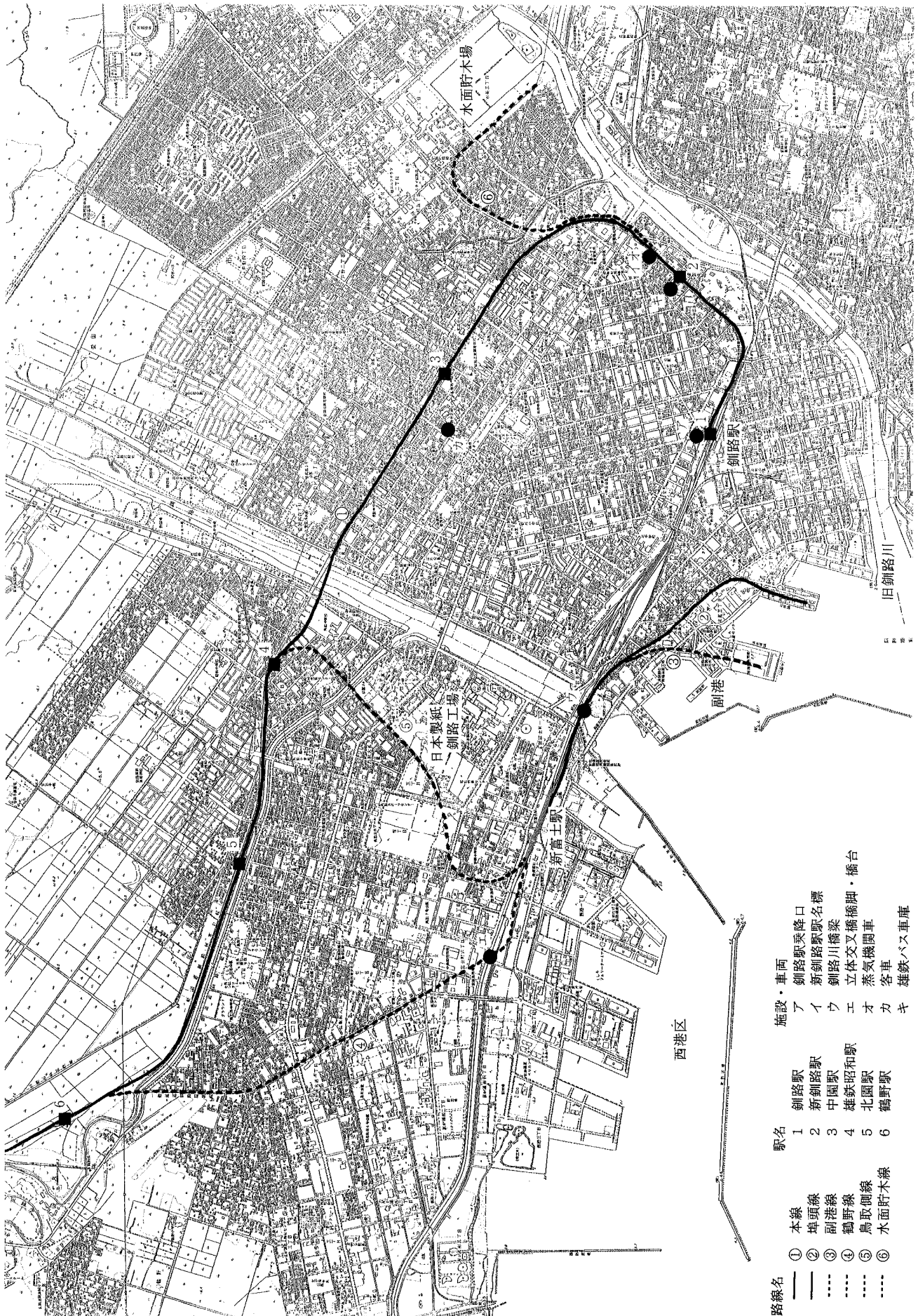
埠頭線では、釧路川橋梁がJRの新釧路川橋梁と並ぶ形で残されている。太平洋戦争さなかに建設工事が進められていたが、昭和20年7月の空襲の際には鉄桁が破壊される被害を受けている。この時の機銃弾の跡が現在も残されており、戦争に関する遺跡ともなっている。

鶴野線については、市道と国鉄線を跨いでいた立体交叉橋の橋台と橋脚が、まるで将棋のコマを立て並べたような姿で残されている。同線廃止後はそれぞれ2基あったが、現在は市道側（北側）の橋台1基が撤去されている。

さて、車両については釧路市内には2両が残されている。蒸気機関車は国鉄製で、北海道拓殖鉄道に払い下げられた後、昭和32（1957）年に雄別鉄道が譲り受けた。本線で使用され、同41（1966）年8月に廃車となってからそのまま保管されていた。同44（1969）年末に東京のノーベル書房に売却されることになり、釧路製作所で車両の復元作業を行ったが、鉄道廃止後移送費等の問題からノーベル書房が買い取り不可能となったため、釧路製作所がそのまま引き取り、同社敷地内に保管している。

表－3 遺跡一覧

No	路線名	名 称	所在地・所有者	備 考
1	本 線	釧路駅旧ホーム乗降口	若松町 JR 釧路駅構内	昭和43年架設
2	本 線	新釧路駅駅名標	川北町9番19号 釧路製作所釧路工場	
3	本 線	山花駅駅舎	山花14線	一般住宅として使用
4	埠頭線	釧路川橋梁	新富士1丁目・宝町	
5	鶴野線	立体交叉橋橋台・橋脚	西港1丁目	
6	本 線	蒸気機関車	川北町9番19号 釧路製作所釧路工場	車両番号8722 明治45年製造
7	本 線	客車	中園町12番1号 福田商店	車両番号ナハ12 昭和12年6月製造
8		雄鉄観光バス釧路営業所車庫	川北町7番18号 釧路市車両整備工場	現在、左記の施設として使用



もう1両はボギー客車ナハ12で、昭和12（1937）年6月日本車輛東京支店製、同25（1950）年3月に国鉄から雄別鉄道に払い下げされている。同27（1952）年に改造を行い、前後の運転台を撤去、長手腰掛を設置した。

本線混合列車に使用され、ディーゼル化後は2色塗装されてそのトレーラーとして最後まで利用された。鉄道廃止後は、台車等が取り外された上部車体を市内の福田商店が買い取り、さらに座席を取り外した上で2階建ての家屋の屋上に固定している。塗装の塗り替えはしているものの、長年の風雨等により風化が進んできている。とは言え、雄別鉄道を最も身近に感じることができるものと言えよう。

このほか、新釧路駅に隣接していた雄鉄バス釧路営業所の車庫が現在、釧路市車両整備工場として使用されている。

5. おわりに

石炭を輸送するために敷設された雄別鉄道。釧路市内では通勤・通学の足としても利用されていたが、石炭という最大の「客」が失われた時、路線を存続させるだけの居住人口をこの鉄道は持たなかった。今回、釧路市域に限ってみてきたが、阿寒町域ではかつての阿寒駅から雄別炭山駅の間で線路の築堤や橋梁が残されていたり、雄別炭山駅跡では雑草の中に埋もれているホームを見つけることもできる。しかし、自然への回帰は確実に進ん

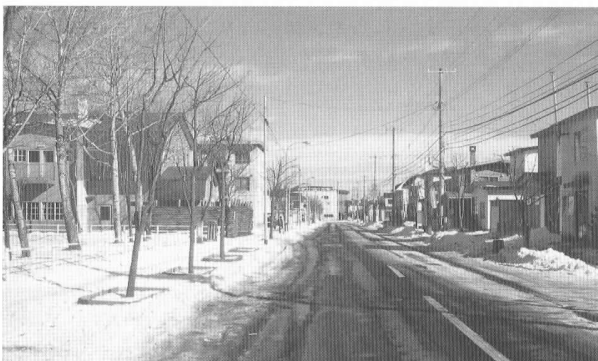
でいる現状である。

客車を購入した福田商店は阿寒町古潭で開業、商品の仕入れを釧路市内で行う際に雄別鉄道を利用していた。鉄道廃止後、現在地に移転したが、売却の話のあったこの客車を購入したのは、当時の生活を支えた鉄道への感謝の気持ちを表したいとの思いからであった。ここに鉄道に対する人々の熱い思いを感じざるを得ない。

鉄道の概要については、多くを「雄別炭礦鉄道」（大谷）から引用した。また、雄別鉄道関係者には聞き取り調査に大変なご協力をいただいた。記してお礼申し上げる。

参考・引用文献

- 大谷正春 1984. 雄別炭礦鉄道50年の軌跡 増補版 380pp.
 雄鉄事業閉鎖10周年記念実行委員会 1980. 雄別鉄道懐想誌 77pp.
 阿寒町史編纂委員会編 1966. 阿寒町史 1136pp.
 釧路製紙工業史研究会 1987. 釧路の製紙（上）釧路叢書25 304pp.
 布施 正 1994. 釧路港 釧路叢書30 366pp.
 釧路鉄道管理局 1972. 釧路鉄道管理局史 193pp.
 新井健一郎 1995. 雄鉄バスが走った道 釧路川文庫 I 94pp.



新釧路駅跡



中園駅跡



雄鉄昭和駅跡



旧山花駅



雄鉄線通



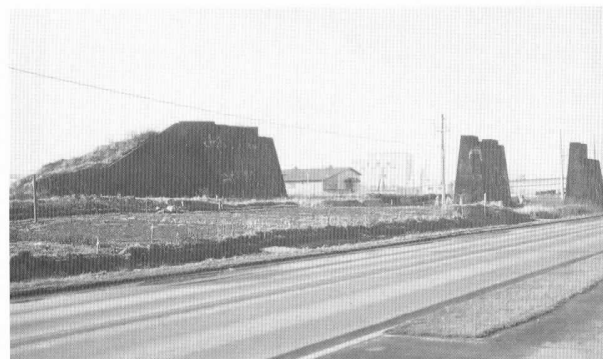
道道釧路阿寒自転車道線



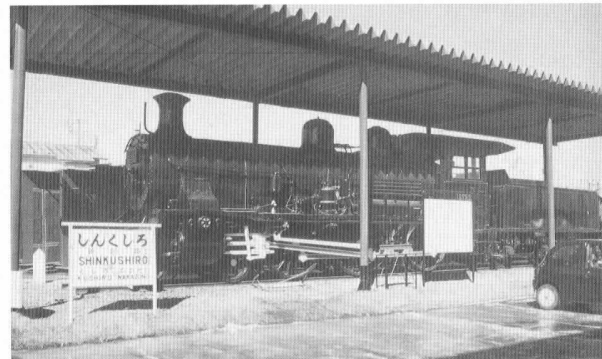
釧路駅旧ホーム乗降口



釧路川橋梁



立体交叉橋橋台・橋脚



新釧路駅駅名標・蒸気機関車



客 車



雄鉄バス車庫