

特集

室蘭 鉄道120年の軌跡



石炭の積み出し港として発展してきた室蘭。
その原動力になっていたSLが37年の時を経て、
再び室蘭の地を駆け抜けます。
室蘭本線の開業から120年、
室蘭の鉄道開通の歴史からこれまでを振り返ります。

測量山を背に室蘭駅を出発するD51(昭和47年)

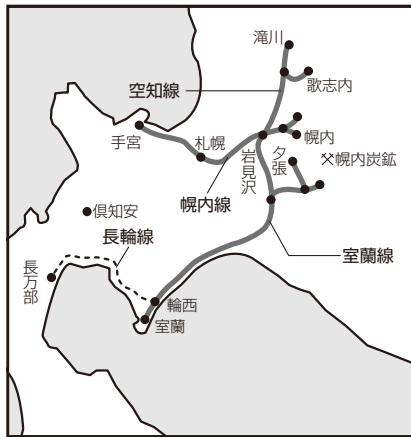


北海道の開拓と 鉄道の始まり

北海道の鉄道の歴史は、幌内炭鉱(現在の三笠市)の石炭を搬出するために建設された官営幌内鉄道の開通で幕を開けた。

明治13年、手宮(小樽)―札幌間が全国で3番目の鉄道として部分開業し、アメリカ生まれの蒸気機関車「義経号」と「弁慶号」が北海道の大地を駆け抜けた。

石炭の積み出し経路は、小樽から搬出する案と、室蘭から搬出する案があった。室蘭では、札幌と函館を結ぶ札幌本道の工事も終わり、港もすでに開かれていたため、開拓使顧問のホールズ、ケブロンも札幌本道とともに幌内―室蘭間を結ぶ鉄道を敷設することを主張していた。しかし、開拓使の財政難から、敷設距離の短い小樽への鉄道が開通したことによって、それまで室蘭を経由していた人や物資が次第に少なくなったため、室蘭は不況に陥った。それによって、当時、札幌通り沿線の市街地の半分近くが空き家になったという。



悲願の鉄道開通

開拓使が廃止され、北海道庁が置かれて間もない明治22年、幌内―手宮間を結ぶ幌内鉄道と幌内炭鉱は、北海道炭鉱鉄道会社(以下、北炭)に払い下げられた。北炭は、夕張や歌志内などの炭鉱開発にも乗り出し、石炭の増産を目指した。石

この状況を何とか変えようと立ち上がったのが、血気盛んな地元の商人たちであった。中心となったのは、札幌本道の工事のため山形から室蘭に渡り、工事が終わると旅館業を営んでいた本多新である。本多はのちに、室蘭港の埋め立て事業や常盤学校の設立に関わるなど、市民運動家として、室蘭のまちづくりに大きく関わっていく人物である。「札幌―室蘭間鉄道架設の建議書」を政府に提出し、室蘭鉄道生みの親となる堀基らに協力を求めるなど、熱心な運動を続けた。しかし、当時すでに官営炭鉱の経営は行き詰まっており、新たな鉄道の建設が実現する見通しは立たなかった。



蒸気機関車「義経号」

炭の積み出しには、小樽だけでなく室蘭も利用することになり、幌内線とつながる室蘭線、さらには空知線の新設が決定した。室蘭線は、イトツケレップ（現在の御崎町）から、輪西の屯田兵村を通り、岩見沢に達するルートである。工事には、すでに入植していた屯田兵をはじめ多くの労働者が従事し、室蘭は長引く不況から徐々に抜け出していった。

長年にわたる住民の鉄道建設運動、そして、工事にあたった屯田兵らの努力が実を結び、今から120年前の明治25年、ついに岩見沢―室蘭間を結ぶ室蘭線が開通。室蘭停車場は、現在の輪西駅の北西（新日鐵構内）に開設され、イトツケレップには貨物専用駅と石炭積出用の木造仮橋が設置された。旅客輸送が中心である本州の鉄道に比べ、石炭の輸送が主となる特殊な鉄道で「義経号」をひと回り大型にした六輪連結テナダ型機関車が駆け抜けた。この鉄道開通によって、北海道の鉄道輸送は急速に発展することになる。



今はない蛇島を利用して造られたイトツケレップの木造仮橋
ここから石炭を積み出した



市街地までの鉄道延長

明治26年、日本郵船会社の青森―函館間定期航路が室蘭まで延長され、のちの東北本線となる日本鉄道会社線とつながり、上野から札幌までのルートが出来上がった。しかし、上野から札幌へ向かうには、室蘭停車場が輪西にあつたため、定期船から鉄道への乗り継ぎが極めて不便であった。定期船利用者は、夕方に室蘭港へ到着し、一度、上陸した後、馬車や舁（はしけ）と呼ばれる船舶を利用して輪西に向かい、停車場付近で一泊した後、翌朝の列車に乗らなければならなかったのである。

これは、鉄道開業時に母恋一帯が海軍用地で、軍港にも指定されており、輪西から先の鉄道敷設が認められなかったためであった。室蘭の港と町の発展のためには鉄道の延長が不可欠であると、本多新をはじめ住民たちは、室蘭港の商港化と鉄道延長の要望を続けた。軍港の指定解除に先立ち、室蘭港は特別輸出港に指定されるが、以来、北炭は、室蘭を外国向け石炭の輸出港、小樽を国内向け石炭供給地とした。これにより、室蘭港は飛躍的な発展を遂げ、市街地までの鉄道延長が許可されることとなったのである。

鉄道延長工事では、母恋の仏坂トンネルで工事が難航したが、明治30年、住民

が待ち望んでいた市街地までの鉄道延長が実現し、室蘭線は海の玄関口によりやが達した。仏坂下の埋め立て地に室蘭停



現在の御崎町付近。埋め立てされる前は、海中の堤防上に線路が敷かれていた



岩盤質の山を掘削し、難航した仏坂のトンネル工事

車場が新設されたことに伴って、従来の停車場は輪西停車場と改称された。延長された線路は、輪西停車場を出ると間もなく、海中の堤防上をカーブし、石炭専用線と交差した。現在も旧国道の大沢町付近のカーブは、通称ダイヤモンドカーブと呼ばれているが、レールの交差する部分が菱形、ダイヤの形に見えたことに由来しているという説がある。

この鉄道延長工事に先立ち、当時は海だった旧千歳町から海岸町にまで至る海面の埋め立てが進められ、明治33年には室蘭の人口も5万人を数えた。埋め立ての完成に伴い、明治36年、現在の入江臨海ビル付近に貨物専用駅が新設され、船舶との連絡がさらに便利になった。交通が整備されるとともに、室蘭線の貨物輸送や旅客数は増し、旅館や運輸業者、問屋、小売業、食堂などが次々と開業し、活況を呈するようになっていった。



明治30年、仏坂下に開設した室蘭停車場
ついに市街地まで鉄道が延長された



●●● 鉄道の国有化と 駅舎の移り変わり ●●●

日露戦争後、国は全国の鉄道の運営を一本化するとともに、軍事輸送の効率化を進めた。明治39年、北炭の保有する鉄道は全国で最も早く国有化された。

北炭の鉄道建設費が約1千200万円だったのに対し、買収価格は約3千万円、現在の金額に換算すると約300億円であった。北炭は北海道炭礦汽船会社と社名を変え、本社を室蘭に移転。鉄道の国有化後、それによって得た大きな利益を資金として日本製鋼所を設立するとともに、輪西に製鉄場を設けた。「鉄のまち」としての歴史がここから始まったのである。



昭和9年の室蘭駅舎

また、新社名にもあるように、汽船を購入して炭山から道外へ至る搬出ルートを一手に握る大企業へと発展していった。その頃、鉄道院の石炭高架橋が茶津岬に完成。巨大な船も係留できるようになったため、石炭の積み出し量は年々増加していった。

道内の駅舎の中では、最古の木造建築物である。札幌時計台と同じく、屋根面が四方に傾斜する寄棟造りで、白漆喰の壁と木造部分のコントラストが美しく、完成から100年を迎えた今なお、明治の洋風建築の面影を残している。終着駅としてにぎわいを見せた旧室蘭駅舎は、平成9年、市街地に近い現在の位置に4代目の駅舎が開業したため、現在は観光案内所や展示スペースとして活用されている。

屋根は、四方に傾斜する寄棟造りで、札幌時計台と同じ造り

三角屋根が、6カ所(前後各2カ所、左右1カ所)あります。

外壁は白漆喰



現在の旧室蘭駅舎

平成11年
国の有形文化財に登録

平成22年
JR北海道の準鉄道記念物に指定

正面の車寄せの天井は、花模様を中心に格子状の浮き彫りを施してあります。

「がんぎ」と呼ばれるひさしの下の通路

🌙 夜間はライトアップされています。



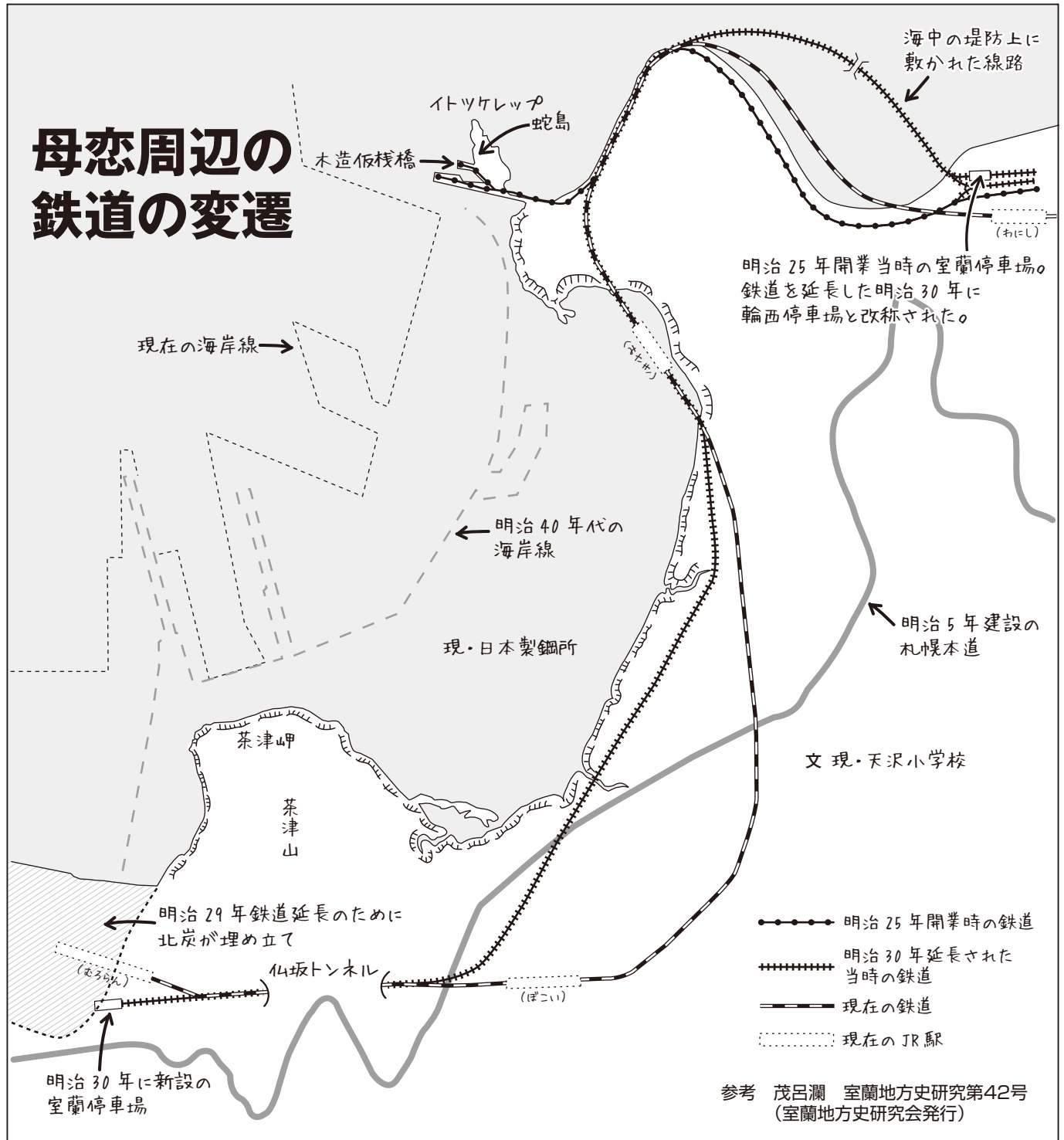
●●● 長輪線の開通 ●●●

室蘭線開通後の明治37年、函館―小樽(当時高島)間の函館線が全線開通。翌年には、小樽―南小樽間の開業によって函館―旭川間が全線開通となった。一方、勾配のある函館線に代わるバイパスとして、さらには、倶知安付近の釧山から産出される鉄鉱石を室蘭の製鉄所へ輸送する目的から、輪西駅と長万部駅とを結ぶ長輪線を開通させ、室蘭線と函館本線とを連結する計画が持ち上がった。

函館と室蘭が連携して実現運動に乗り出したことが大きな力となり、長万部、東室蘭両側から長輪西線、長輪東線として建設が進められ、大正14年に輪西―伊達紋別間が部分開通。これにより、室蘭と胆振西部の交通事情は一変し、地域の人や物の交流に大きな役割を果たすこととなった。長万部―静狩間も既に開業していたが、静狩峠越えのトンネル掘削は難工事が続出。関東大震災や第一次世界大戦の影響もあり、完成まで何度も遅延したが、昭和3年、ついに長万部と輪西を結ぶ長輪線は全線開通となった。室蘭本線と改称された現在でも、北海道の最重要幹線を成している。

また、室蘭線と長輪線の分岐のため、輪西停車場は、長輪東線が部分開通した大正14年に東町に移転、東輪西停車場と改称するとともに、一旦駅がなくなった輪西地区には、昭和9年に現在の輪西駅が開設された。しかし、「東輪西」という名称は、「ひがしわにし(東は西)」と

母恋周辺の 鉄道の变迁



もっと学んでみたい人は 民俗資料館 **入館無料**

入口前には、室蘭に鉄道が敷かれた当時のレールが展示されています。このレールは東室蘭駅の構内で発見されました。車輪は北海道鉄道100周年・室蘭本線電化記念のドイツクルップ社 1890年製 22Kレール貨車の車輪です。常設展示として約1,000点の資料が展示されており、室蘭の歴史と文化をさまざまな視点から学ぶことができます。



ドイツクルップ社 1890年製 22Kレール貨車の車輪

《詳細》民俗資料館 ☎59-4922

聞こえるためか、3年余りで「東室蘭」と改称され現在に至っている。長輪線の開通に伴い、本輪西では大正末期から7万坪の埋め立てと同時に近代ふ頭の建設が始まり、昭和30年代以降、幌前から陣屋、崎守に至る海岸でも工業用地や公共ふ頭用地造成のための埋め立てが進められた。これによって、海水浴場としてにぎわった陣屋海岸も姿を消し、最寄駅だった陣屋駅も貨物専用駅となった。陣屋から崎守埠頭までは、室蘭本線の旧路線を使用した貨物専用線を敷設した。

現在、北海道にも新たなレールが敷かれ、新幹線が走ろうとしている。石炭の積み出し港として鉄道と共に歩んできた室蘭は、ふ頭までの鉄道引きこみ設備が整った港を強みとして、海外への鉄道車両の輸送に使われるなど、今後の利用拡大の可能性が期待されている。

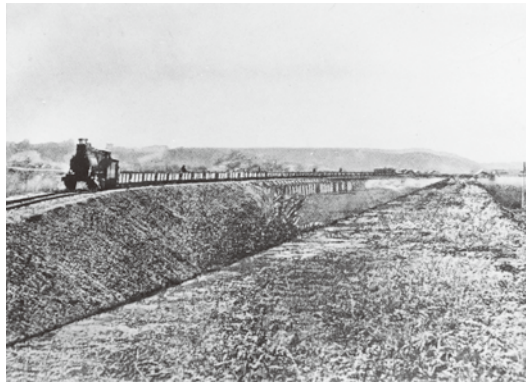


石炭輸送とSL

満州事変から日中戦争、さらには太平洋戦争へと戦況が激化するにつれて、鉄道は兵員、軍需物資、石炭などの貨物輸送に重点が置かれた。また、長万部―岩見沢間と室蘭―室蘭間は室蘭本線とされ、石炭の緊急輸送幹線となった。

石炭の輸送量が増加し、一本の列車で一度に3千トン进行けん引し、輸送できる列車が登場。日本で初めて本格的に製造された「ククロク」と呼ばれたSL9600型である。車列の長さは64メートルを超え、当時、日本一の長さであった。そして30年後にこの記録を破ったのもやはり室蘭線であった。「デゴイチ」の愛称で親しまれたD51型が700メートルもの車列をけん引。9600型の870馬力に比べて、D51型は、1千280馬力と、1.5倍のパワーをみせた。D51型が登場し

てからも、9600型は石炭を積んだ貨車を組み替えるために機関区内などで長く利用された。



日本一の長さを誇った3千トン列車



北海道内では初の鉄筋コンクリート造りの扇形機関庫。SLは止まっている間も冷えないように釜だきを続けるため、周辺では、煙、騒音、振動が絶えなかったという。
(現在の長崎屋中央店前付近)

人口が10万人を超えた昭和32年、室蘭駅では420人の駅員が働き、1日平均2万8千人もの乗降客がこの駅を利用するなど、全国でも屈指の貨物取扱量を誇るマンモス駅として名を馳せた。貨物取扱量の増大に伴い、港湾荷役取扱量も激増したため、昭和31年から築地町に市の公共ふ頭(西1号〜3号)が次々と整備された。それに伴い、室蘭駅から西側に向かう貨物専用線路が敷かれ、西室蘭駅も設置されたが、貨物取扱量の減少に伴い、鉄道の合理化の一環として、昭和61年には廃止され幻の駅となった。



愛され続けるSL

SLの動く仕組みは、石炭を燃やし、その熱でボイラーの水を沸騰。その水蒸気の圧力でシリンダー内のピストンを前後に動かす。そして、ピストンの往復運

動を主連棒・連結棒で動輪に伝え、回転に変えることで走行している。

しかし、ピストンを動かす蒸気は、一度押しただけで大気中に放出されてしまうため、決して効率の良いものではなく、石炭の持つエネルギーのわずか数パーセントしか有効に活用できないという。

それでも、長年にわたり、形を変えながらも活躍を続けたSL。「石炭を食べ、水を飲み、息せき切って突っ走る」などと表現されることもあるが、黒一色の車体で、まさに生き物であるかのように煙を吐き、汽笛を鳴らしながら走る姿に、今も多くの人が魅了されている。



くちやんSL

昭和50年12月14日、日本で最後のSLがけん引する旅客列車「さよなら列車」が室蘭―岩見沢間を走った。駅や沿道は3万人近くの人で埋め尽くされ、定員の3倍にあたる2千人の乗客を乗せて出発。地球81.8周の走行記録を持つ「C57-135」は室蘭駅から最後の走行をスタート。一七五〇mmの動輪に細身のボイラー、長い煙突を持つフランスの取れた車体は、鉄道ファンからは「貴婦人」の名で親しまれていた。この機関車は、現在、さいたま市の鉄道博物館に保存されている。これまで北海道をはじめ、日本の産業や経済の発展に貢献してきたSLは、この日を最後に、103年の歴史に幕を下ろした。



昭和50年12月15日付室蘭民報



室蘭線初の電車、特急「ライラック」

SLに代わって軽油を燃料とするディーゼル機関車が主役となる中、道内の鉄道電化工事も徐々に進められた。小樽―旭川間に続いて室蘭―札幌間も昭和55年に電化が完成し、室蘭線初の電車、特急「ライラック」が静かに走り出した。時代の移り変わりとともに、SLが姿を消し、ディーゼル、そして電車へと代わっていったのである。

青少年科学館

室蘭でもSLを長く保存したいと、昭和50年に国鉄から譲り受け、中庭の奥に展示しています。

D51560 通称「デゴイチ」



市民公募により愛称の「白鳥号」で親しまれています。

運転席も見学できます。

昭和50年当時の運搬の様子



交通量の少ない夜間に大型トレーラーやクレーンなどを使い、西3号埠頭から現在の位置まで運ばれました。(写真は青少年科学館前)

今も残るSL

(株)テツゲン

構内の石炭やコークスの輸送に使われ、昭和61年まで、2台のSLが現役で活躍していました。

S-205



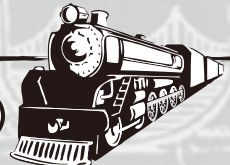
会社の敷地内で保存されています。車輪が2つしかない珍しい車両で、旧国道や列車からも見える位置にあります。

S-304



三笠鉄道村で今も活躍しています。客車をけん引するための改造が施され、運転体験も可能です。

みんなでSLみなと室蘭140周年号に手を振ろう



運転日 5月19日(土)・20日(日) **使用車両** C11-207号機+客車4両

室蘭 — 母恋 — 御崎 — 輪西 — 東室蘭 — 登別

上り 11:40着 ← 11:23着、11:28発 ← 11:01発

下り 12:04発 → 12:08発 → 12:14発 → 12:19発 → 12:24着、14:36発 → 14:58着

車両編成

上り(登別・室蘭間)	←室蘭	SL	DL	登別
下り(室蘭・東室蘭間)	室蘭	SL	DL	東室蘭
下り(東室蘭間・登別)	東室蘭	DL	SL	登別

東室蘭駅ではSLの発着に合わせて、自衛隊音楽隊による吹奏楽演奏などを行います。



列車の通過にあわせて、沿線からSLに手を振りましょう

お願い

- 運転日は、各駅の周辺など、混雑が予想されます。住民の皆さんにはご迷惑をおかけしますが、SLの運転にご理解とご協力をお願いします。
- 沿線にお住まいの方は、SLの煙で洗濯物などが汚れる場合がありますので、外に干さないようご協力をお願いいたします。
- 見学・写真撮影などで線路や他人の敷地に勝手に入ることや、路上駐車はご遠慮ください。
- 各駅の周辺には駐車場がありませんので、公共交通機関をご利用ください。

旧室蘭駅舎 誕生100年祭

SLの運行にあわせて、イベントを開催

旧室蘭駅舎にゆかりのある写真や記念品、プラレールなどを展示します。

会場 旧室蘭駅舎 《詳細》観光課 ☎25-3320