

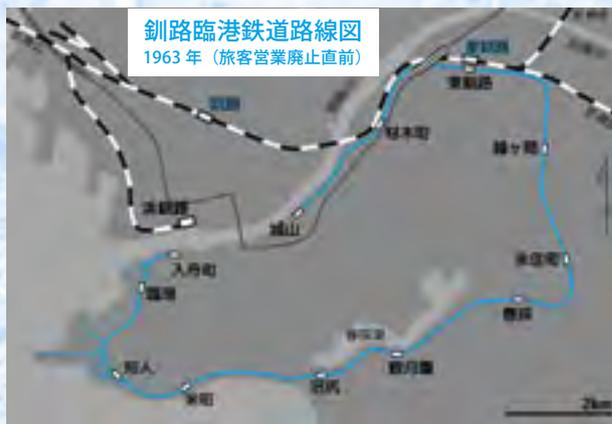
釧路炭田と鉄道



石川 孝織 (いしかわ たかおり)

釧路市立博物館学芸専門員

1974年東京都出身。東京学芸大学教育学部・同大学院教育学研究科修士課程を経て、慶應義塾大学大学院理工学研究科後期博士課程単位取得。資源・環境地質学を学ぶ。幼少期から鉄道と地図に関心を持つ。2006年、釧路市立博物館へ着任、石炭産業・鉄道を中心とした産業担当学芸員として勤務。早稲田大学文学学術院総合人文科学研究センター招聘研究員。著書に「釧路炭田炭鉱と鉄路と」(水公舎)など。



道東は鉄道の聖地

昔から多くの旅人、鉄道ファンが訪れてきた道東の鉄路。鉄道雑誌では幾度となく特集され、それは多くの読者を惹き付けてきた。筆者も東京在住だった高校1年の夏休み、夜行列車「急行まりも」から乗り継いだ根室行き普通列車での厚岸～糸魚沢の車窓(別寒辺牛湿原)には、この地が亜寒帯であることを見せつけられた。それはJR全線を完全乗車したなかで、いちばん衝撃を受けた車窓風景である。

「道東は鉄道の聖地」、最近ではそんな表現もされている。JR釧網本線は「乗ってみたいローカル線」ランキングの上位常連で、その鉄路は釧路湿原・阿寒摩周の2つの国立公園を貫き、世界遺産・知床国立公園を横に見て流氷の海オホーツクに沿って走る。国鉄*1末期に無人化された駅舎はカフェやレストランに活用され、開店から30年以上経っても多くの旅人が訪れる。同様に「花咲線」(根室本線の釧路～根室間)も最東端の鉄路として人気が高く、また厚岸駅の「かきめし」は、森駅の「いかめし」、長万部駅などの「かにめし」

*1 国鉄

日本国有鉄道。1987(昭和62)年、旅客鉄道株式会社6社、貨物鉄道会社(JRグループ)などに分割民営化された。

*2 雄別鉄道

雄別炭鉱鉄道の鉄道部門が1959(昭和34)年に分社化され、「雄別鉄道」となった。

とともに、デパートでの物産展でも大評判の北海道を代表する駅弁だ。

でも今回はちょっと変わった切り口から、誌上でこの両線とかつてあった鉄路を旅してみたい。それは「鉱物資源」と「産業遺産」だ。それをたどれば、地域のこの百数十年の歴史が生き生きとよみがえってくる。それでは、釧路駅から旅をスタートする。

炭鉱は輸送業

釧路駅、各ホームを結ぶ地下道の奥に閉鎖された6番線への通路が眠り続けている。この「幻の6番線」は、1970(昭和45)年に廃止された「雄別鉄道*2」のホームだ。1923(大正12)年に開業、釧路と雄別炭山を結び雄別炭鉱(旧阿寒町)で生産された石炭を運ぶための「炭鉱鉄路」である。

昔から「炭鉱は輸送業である」「ヤマを買うならまず道を買え」と言われている。石炭は輸送できなくては価値がない。坑内での採炭効率が向上しても、坑内運搬、選炭*3、そして鉄道・船舶輸送の効率もあわせて向上しなくては、生産量の増大は不可能である。採炭切羽*4から消費地という、その「石炭の道」におい

*3 選炭

掘り出した石炭から不純物を取り除き、粒の大きさ、品質などをそろえて、えり分けること。

*4 採炭切羽

石炭の採掘が行われる現場。

て、炭鉱鉄道も重要な役割を担った。

かつて道内には、各炭鉱と国鉄線・港湾を結ぶ鉄道が数多く存在した。いわゆる私鉄では、石狩炭田（空知管内）に夕張鉄道、三菱鉱業大夕張鉄道、同美唄鉄道、三井芦別鉄道、留萌炭田に留萌鉄道、天塩炭鉱鉄道、苫前炭田に羽幌炭鉱鉄道が、そして釧路炭田ではこの雄別鉄道、尺別鉄道、釧路臨港鉄道が、さらに一般には引込線というイメージの「専用鉄道」や「専用線」なども含めれば、ほぼ全ての炭鉱に鉄道が存在した。

そもそも「炭田」とは、経済的に価値のある石炭層が存在する場所を指し、道内では石狩炭田が最大、それに次ぐ規模が釧路炭田である。開発の歴史は釧路炭田が道内でもっとも古く、それは幕末1856年に遡る。箱館（函館）の開港で、入港船舶に石炭を供給する必要を生じ、以前から存在は知られていた「オソツナイ」（現在の釧路市益浦「岩見浜」）の海岸で最初の採炭が行われ、箱館まで輸送した。翌年からは「石炭岬」（白糠町）に移動、茅沼（後志管内泊村）へ再移動するまで7年間続けられた。「炭鉱=夕張」と思いがちであるが、ぜひとも知ってほしい「道内石炭採掘の最初」である。

日本唯一の現役炭鉱鉄道

釧路から根室方向へ1駅、東釧路駅からは釧網本線が分岐するが、ここは1986（昭和61）年までは私鉄「太平洋石炭販売輸送 臨港線」（旧釧路臨港鉄道）の接続駅でもあった。この路線は今も一部区間が日本唯一の炭鉱鉄道として現役である。

1923（大正12）年、釧路財界と太平洋炭硯により「釧路臨港鉄道」が設立された。1925（大正14）年2月、まず炭鉱と港を結ぶ春採～知人で開業、4月にはこの東釧路まで延長し、国鉄線との接続を果たす。その後の延長により1940（昭和15）年には釧路市東部を逆C字形に囲む、城山～入舟町11.5kmを完成させる。この鉄道は炭鉱鉄道としてだけでなく、釧路港と国鉄線を結ぶ海陸連絡も使命とし、農作物などの一般貨物も輸送、釧路地域の産業発展にも寄与した。

1960年代以降は、国鉄を凌駕する合理的輸送体制を確立していく。太平洋炭硯は「進取の気概」が社風で機械化炭鉱として著名であったが、鉄道でも同じ様に

先進的な取り組みがなされた。その代表として「シャットルトレイン方式」が挙げられる。これは、石炭列車2編成を1編成にまとめ、機関車を両端に連結して往復運行、石炭の積み卸し時は編成を分割する。これにより、既存施設の利用と運行の合理化を同時に実現した。

また新たに導入した石炭車「セキ6000形」では、機関車からボタン操作で側扉を開放できるようにし、さらに無線を使った入換誘導、米国GE社との技術提携による電気式ディーゼル機関車DE600形の導入など技術革新を進め、太平洋炭硯の年産250万t体制を支えた。

石炭車のルーツはアメリカとドイツ

わが国の主要産炭地は北海道と九州だが、活躍した石炭車は両地域で全く形が異なる。北海道では側面の扉が開いて石炭を卸す箱形のボギー車、九州では底が開いて卸す漏斗形の2軸車。これは明治時代、北海道の鉄道はアメリカから、九州の鉄道はドイツから技術を導入したことに起因する。

現存する北海道内最古の石炭車は、旧三菱鉱業大夕張鉄道南大夕張駅跡（夕張市）に保存されているセキ1である。その車歴は、1911（明治44）年から製造された鉄道院（国鉄）オテセ9500形まで遡る。炭鉱鉄道では、石炭の流れを止めてしまう大規模改良工事は不可能、設備の基本はそのままに改良を続けていくしかない。そのため、明治生まれのオテセ9500形と現在も活躍する昭和40年代生まれのセキ6000形、外形は一見同じである。

幕末からの歴史を受け継いで

その後、釧路臨港鉄道は1979（昭和54）年に太平洋石炭販売輸送に合併、しかし今でも、かつての略称である「臨鉄」と親しみを込め呼ぶ市民も多い。国鉄（現JR）の貨物輸送合理化により1986（昭和61）年、国鉄線との連絡運輸（貨車の乗り入れ）が廃止、路線も開業当初の区間である春採～知人4.0kmのみに縮小され、炭鉱と港を結ぶ石炭輸送のみとなった。

その石炭を生産する太平洋炭硯は2002（平成14）年、40年以上続いた国の石炭政策の終了とともに地元資本「釧路コールマイン(株)」へ縮小移行、現在も国内唯一の坑内掘り炭鉱として年間約50万tの石炭生産、中国・ベトナムなどへの海外技術研修が続けられている。

* 5 貯炭場
商品炭を需要調節、その他の目的のため一時貯蔵しておく場所。

釧路コールマイン、そして太平洋石炭販売輸送臨港線は、わが国の発展を支えた石炭産業をしんがりとして受け継ぐ存在なのである。

1日最大6往復の列車は24両の石炭車を連ね1列車で720tの石炭を積み、市民の憩いの場である春採湖畔、そして海岸線という絶好のロケーションを走る。知人の貯炭場*5では豪快な石炭荷役作業も眺めることができる。国内外の鉄道愛好家からも注目されているだけでなく、釧路でしか見られない風景として、産業観光資源として人気が高まりつつある。

炭鉱都市・雄別

ふたたび釧路駅に戻り、幻の6番線、雄別鉄道を振り返ってみよう。その開業時、1920年代の釧路炭田は石炭大量生産時代の幕開けであった。

1897（明治30）年から現在の釧路市阿寒町にも炭鉱が開かれたが、小規模で、輸送は舟か馬鉄*6によった。1919（大正9）年、実業家の芝義太郎らによって設立された北海炭鉱鉄道が炭鉱開発に乗り出し、1923（大正12）年には釧路～雄別炭山44.1kmの鉄道を開通させる。しかし関東大震災、第一次大戦後の不況で経営困難となり翌年に三菱鉱業が買収、その子会社「雄別炭鉱鉄道」となる。

雄別は深い山あいにある。石炭層があったから形成されたマチだ。このような場所を「炭鉱都市」と呼ぶ。生産設備はもちろん、交通も住宅も教育も医療も、無人地帯にインフラをゼロから整備しなくてはならない。しかもそれは全て炭鉱会社の負担によった。それだけ重要で、そして利益を得られる産業だった。最盛期には1万5千人が暮らし、それは旧阿寒町の人口の約4分の3を占めた。

それまで多くの炭鉱鉄道では、蒸気機関車がひく混合列車（客車も貨車も連結した列車）で運行されていたが、昭和30年代、近代化の一環として貨物と旅客の運行を分ける「客貨分離」が推進され、旅客列車にディーゼルカーが導入される。雄別炭鉱鉄道では1957（昭和32）年、最新鋭だった国鉄キハ21形とほぼ同型のディーゼルカー「キハ49200Y形」が導入され、片道2時間かかっていた釧路～雄別炭山を、およそ半分の1時間10分に短縮した。石炭産業の活力を象徴する

ように、道内各炭鉱鉄道ではこぞって最新鋭のディーゼルカーを導入など、この時期に近代化が一気に進んだ。

しかし石炭産業の退潮は、その後急激に速度を増していく。業界きっての多角化で知られていた雄別炭鉱も、1970（昭和45）年2月27日に閉山、自主廃業を選択する。石炭という「富の源」「生活の糧」を失った炭鉱都市は存在意味を失う。再就職が決まった人たちから「総員退避」が始まり、鉄道は閉山後2カ月のみ暫定運行し廃止、そして雄別は無人地帯に戻った。

近代化産業遺産・雄別炭鉱

無人になって約50年。1万5千人の生活があったその炭鉱都市と鉄道の痕跡は、羽幌（留萌管内）とともに道内の炭鉱遺産の雄、というべきだろう。2007（平成19）年には「我が国の近代化を支えた北海道産炭地域の歩みを物語る近代化産業遺産群」の1つとして経済産業省「近代化産業遺産」に認定されている。

現在も雄別には大きな煙突、駅のプラットホーム、坑口、ほかいくつもの建物が残る。雄別鉄道で活躍した車両も、蒸気機関車「8722」が釧路製作所本社工場構内に、「C11 65」が炭鉱と鉄道館「雄鶴駅」（道の駅阿寒に隣接）に保存されている。8722は元国鉄で明治末期の製造、国産機関車黎明期の貴重な車両でもある。「雄鶴駅」には貴重な資料や写真も展示されており、ぜひとも訪問していただきたい。線路跡も新釧路川から阿寒市街までは自転車道に転用・整備され、鉄道をたどるサイクリングも楽しめる。

さて、「釧路駅から旅をスタート」などといいながら、釧路駅と隣の東釧路駅を往復して、1回目の旅を終えることとなってしまった。今回のキーワードは「硫黄」、釧網本線で川湯温泉あたりまで足を延ばしてみたい。



春採湖畔をゆく「臨鉄」。右奥に釧路市立博物館が見える

*6 馬鉄

馬力による軌道輸送。道内では昭和30年代おわりころまで見られた。