

第5章 手宮線

平山恵

5.1 手宮線の概要

図 5-1 手宮線

5.1.1 手宮線とは

旧国鉄手宮線は小樽市内の南小樽駅から手宮駅を結んだ 2.8km の、日本国有鉄道が運営した鉄道路線である。1880 年に開通し、小樽・手宮～札幌間を結ぶ、日本で 3 番目、北海道で最初の鉄道として建設され、1985 年に廃線となった。現在、小樽市内中心部に旧国鉄手宮線で使用された鉄道施設を残し、歴史性の保全を重視し整備するとともに、イベントの会場として活用することで地域活性化を狙っている。



出所：Wikipedia

5.1.2 手宮線の歴史

手宮線は北海道開拓における物資輸送の拠点である小樽港から、幌内（現・三笠市）の良質な石炭や海産物を積み出すことを目的とした幌内鉄道の最初の開業区間として、工事開始からわずか11ヶ月間という短い期間で建設された路線である。

1880年10月24日、アメリカから輸入された蒸気機関車「弁慶号」が試運転を行い、1ヶ月後の11月28日、北海道で最初の鉄道として開通した。石炭をはじめとする物資の輸送や旅客の運搬に利用され、小樽経済の発展や北海道開拓の礎を築くのみならず、日本の産業発展に大きく寄与した。しかし経済が発展していくとともに産業エネルギーが石炭から石油に変わり、物流システムも変化したことから、たびたび休止を繰り返していた旅客営業を1962年に本格的に廃止、さらにその後約20年は貨物輸送として石炭や海産物の積み出しを続けたものの、輸送量の減少により貨物列車の運行もなくなり、1985年には全線廃止さ

図 5-2 手宮線路線図



出所：三菱ドライブマップ

れ、手宮線は役割を終えた。

表 5-1 手宮線の歴史年表

1880 年	官営幌内鉄道 手宮～札幌間開通
1881 年	明治天皇の御召列車運行
1882 年	手宮～幌内全通開通
1885 年	手宮機関庫竣工
1889 年	北海道炭礦鉄道に譲渡
1895 年	手宮工場で国産 2 番目の蒸気機関車を製作
1906 年	鉄道国有法により国有化
1909 年	手宮～小樽（現南小樽）間の名称が「手宮線」となる
1962 年	旅客営業廃止
1985 年	手宮～南小樽間廃止
2001 年	小樽市により中央通り～市道於古発川線（寿司屋通り）用地取得・暫定整備
2007 年	小樽市により中央通り～小樽市総合博物館の用地取得・暫定整備（1160m）

筆者作成

5.1.3 国鉄時代

国鉄とは日本国有鉄道の略称であり、日本国有鉄道法に基づき日本の国有鉄道を運営していた事業体である。経営形態は政府が 100%出資する公共企業体であった。国鉄の目的としては、国が国有鉄道事業特別会計をもって経営している鉄道事業その他一切の事業を経営し、能率的な運営により、これを発展せしめ、もって公共の福祉を増進することであった。国鉄は発足後、直ちに職員 9 万 5000 人の人員整理に着手したため、それが引き金となり「三鷹事件」や「下山事件」が発生するなど労務政策面では大きな混乱が見られた。一方で経営面では、第 1 次 5 カ年計画、第 2 次 5 カ年計画に基づき、全国で老朽施設の更新や輸送力増強、動力近代化推進、また初の特急電車を登場させるなど、輸送力の回復を強力に推進し、1959 年着工した東海道新幹線が 1964 年に開業し国鉄の象徴となった。

しかし国鉄財政の一層の悪化を受け、職員削減や省力化などの合理化が本格的に始まることとなった。1968 年、経営体質の改善が急務として地方 83 線区（赤字 83 線）を廃止すべきとの意見書を提出し、国鉄は赤字ローカル線の整理に乗り出した。まもなく政府は 1969 年に日本国有鉄道財政再建特別措置法を成立させ、10 年後の黒字転換を掲げる「財政再建 10 カ年計画」をスタートさせた。ところが「日本列島改造」を掲げる田中角栄によって 10 カ年計画の再三の見直しを余儀なくされ、さらに国鉄の労使関係は合理化の強化と政治要素が絡んで極度に悪化した。さらに大蔵省の圧力により運賃の毎年値上げを余儀なくされ、利用客減少に拍車をかけた。のち 1986 年に国鉄分割民営化関連法案が成立し、1987 年に国鉄分割民営化され、現在の JR グループが発足した。

5.2 小樽市総合博物館

5.2.1 小樽市総合博物館とは

2007年に旧小樽交通記念館に、小樽市博物館と小樽市青少年科学技術館の機能を統合し、開館したものである。施設は本館（旧小樽交通記念館）と運河館（旧小樽市博物館）の2つあり、それぞれ徒歩20分の距離がある。両館で利用できるお得な共通入館券を2日間に渡って利用することが可能である。本館は旧手宮線・手宮駅の構内敷地を使用した施設であり、小樽の歴史・科学・交通を展示している。運河館は考古、歴史、民俗、自然など10万点を超える資料を収蔵・展示している。

5.2.2 機関車3号

1885年、竣工の現存する国内最古の機関車庫である。創建時は「煉化石造機関車室」であった。設計者は、当時の農商務省北海道事業管理局炭礦鉄道事務所鉄道科長・平井晴二郎である。室内は、間仕切り壁で東側に1室、西側を車両2台分の空間に区分している。西側の室内は、中央に石造り八角形の柱を建て、小屋梁を設けている。東側の1室は機関車を吊り上げて修繕することができる構造とするために、壁厚を増し、小屋組を補強している。レンガはフランス積み（1段に煉瓦の長手のものと小口のものを交互に積む）様式となっている。

5.2.3 危険品庫

1898年頃に建造された石造の倉庫である。塗料や油脂類など、引火性の強い物品の保管に使われていたものと思われる。幌内鉄道は、1889年から1906年まで北海道炭礦鉄道株式会社経営であったが、その当時の遺構としても貴重である。

5.2.4 貯水槽

主に蒸気機関車に給水する水を貯えた施設である。明治末期から大正初期頃竣工したものと考えられる。かつては、転車台の西方70～95mの位置にある給水器へ地中に管を敷設して送水していた。1974年3月までは手宮駅構内で蒸気機関車が使用されていたことから、この貯水槽も現役で使用されていた。長さ4.4m、ほぼ正方形のレンガ積み構造物の上部に貯水槽を載せている。内部の梁には、19世紀末製造と思われるイギリス製レールが使用されている。

5.2.5 擁壁

1912年より使用が開始された、石炭積み出しのための高架栈橋に至る線路の路盤を支えた煉瓦積みの擁壁である。煉瓦の積み方はイギリス式（煉瓦を長手だけの段、小口だけの段と、一段置きに積む方式）である。高架栈橋線は、1944年に廃止されたが、およそ85m

の擁壁が現存している。石炭資源とともにあった北海道の鉄道を象徴する遺構である。

5.2.6 転車台

機関車の方向を変えるための装置である。現存している転車台は1919年に横河橋梁製作所（東京）で製造された。長さ18.8m、幅3.8mである。1974年3月までは手宮駅構内の貨車入れ替え作業に蒸気機関車が使用されていたため、その頃まで現役でその役割を果たしていた。

5.2.7 北海道鉄道開通起点

1880年11月28日、北海道で最初の鉄道が小樽・手宮～札幌間に開通したことを記念し、1942年当時の手宮駅構内に「起点標」が建てられた。さらに1966年には北海道における鉄道発祥の地を保護して末永く後世に伝えるために、小樽市指定文化財（史跡）に指定された。この起点標は、1994年に北海道における「鉄道起点」（ゼロ・マイル）とされている地点（樽市総合博物館の敷地内）に移設され、現在に至っている。

5.3 手宮線の利用

5.3.1 旧国鉄手宮線活用計画

小樽市は2007年3月に、旧国鉄手宮線の中央通りから小樽市総合博物館手前までの延長約1160mの区間をJR北海道から購入したことをきっかけに、新たな中心市街地の魅力を創出し、観光客の回遊性の向上や時間消費型観光の促進、中心市街地の活性化を目指し、活用計画の検討を行なった。

2007年、2008年度には、市民各層の意見を求め旧国鉄手宮線の活用計画の参考とすることを目的に「旧国鉄手宮線活用懇話会」を設置し、懇話会での意見をまとめた報告書が提出された。さらに2009年度においてもこの報告書について市民からの意見を募集するとともに、「旧国鉄手宮線活用懇話会」を継続して設置し、市民を中心に構成される各委員の意見を伺い、旧国鉄手宮線を活用し中心市街地の回遊性の向上や市民と観光客が交流し憩い楽しめる場とする為、小樽市まちづくり推進課は「旧国鉄手宮線活用計画」を策定した。計画に基づき、旧国鉄手宮線の中央通りから寿司屋通りまでの延長約510mの区間を小樽市は2001年にJR北海道から購入し、オープンスペースとして、照明やベンチの取り付け、また線路に並行した散策路の整備、市民協力による花壇の整備や植栽などの暫定整備を行った。現在、整備された場所では様々なイベントが催され、旧国鉄手宮線を活用しようと多くの団体が働きかけている。

5.3.2 小樽ガラス市

小樽市内のガラス工房を中心に、全国のガラス工房などが「ガラスの街・小樽」に集結

し、展示販売を行う。国鉄手宮線跡地で行うこのイベントは情景豊かな会場とガラス職人の思いあふれる作品、愛情のこめられた商品との出会いが魅力的である。当日の会場では、市内の小中学生のデザインしたガラスをガラス職人が実際に造形する「ガラスデザインコンテスト」が行われ、活気に満ちあふれる。

5.5.3 小樽・鉄道写真展

手宮線の跡地を会場に、毎年夏の終わりに地元を始めとする写真愛好家・学生たちが集い、開催している野外写真展である。毎年草刈りをするところから始めるので、手宮線整備にもなるイベントである。参加条件としてはプロ・アマ問わず、決められたテーマおよび審査はない。原則として出店者自らが写真の搬入・搬出をし、協賛金として運営費用を出すこととなっている。「鉄道展」会期中は 24 時間終日会場を開放しているので、夜には作品がライトアップされるなど、日中とはまったく違った雰囲気の中で楽しめるのも醍醐味のひとつである。

図 5-3 小樽ガラス市



出所：小樽市 HP

図 5-4 小樽鉄道写真展



出所：小樽市 HP

参考 HP

- ・ 小樽市旧国鉄手宮線

<http://www.city.otaru.lg.jp/simin/sumai/machidukuri/temiyasen/>

- ・ 旧国鉄手宮線活用計画

http://www.city.otaru.lg.jp/simin/sumai/machidukuri/temiyasen/keikaku.data/temiyase_n_keikaku.pdf

- ・ Wikipedia

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%89%8B%E5%AE%AE%E7%B7%9A>

- ・ 日本国有鉄道法

<http://www.houko.com/00/01/S23/256.HTM>