



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	帯広市における鉄道関係産業遺産の見学会報告
Author(s)	持田, 誠
Description	北海道産業考古学会会報
Citation	北の技術文化, 22
Issue Date	2012
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/52708
Type	journal article
File Information	Hokkaido industrial archaeology soc. 22.pdf



帯広市における鉄道関係産業遺産の見学会報告

持田 誠

（帯広百年記念館 〒080-0846 北海道帯広市緑ヶ丘2番地）

1 はじめに

帯広百年記念館では、我が国における鉄道開業140年目を迎える10月14日「鉄道の日」にちなみ、10月に鉄道関係普及事業を集中的に開催した。また、文化庁によると10月6日が文化財「登録の日」、同20日が「近代化遺産の日」にあたり、全近（全国近代化遺産活用連絡協議会）主催による「近代化遺産全国一斉公開2012」の開催期間であることから、当館開催事業についても企画事業としてこれに参加した。加えて、この事業には直接加えていないが、関連する郷土バス見学会を開催し、市中心部の近代化産業遺産について見学会を実施した。

十勝圏では従来より、アーチ橋を中心とした上士幌町、狩勝峠旧線を中心とした新得町など山間部を中心に、鉄道を軸とした近代化遺産、産業遺産の保存活用事業に熱心な取り組みが見られる。一方、帯広市を中心とする平野部での取り組みは少なく、鉄道資料の保存現況を把握する事も急務であると考えられる（持田2012）。今回の取り組みを契機として、今後、十勝圏中心部における近代化遺産・産業遺産に関する取り組みを強化していくため、市民の意識喚起を行う上でも、継続的な公開事業等の取り組みを検討している。本報では、帯広百年記念館が2012年度に実施した郷土バス見学会のうち、産業遺産に関わる内容について報告する。

2 郷土バス見学会「鉄道で過ごす一日」

帯広市周辺に残る鉄道関連史跡と鉄道現業機関等を見学し、鉄道が十勝に与えた功績や鉄道の今、産業遺産としての鉄道などについて考えようというもので、10月7日（日）に実施した。

見学内容は、鉄道史分野、産業遺産分野、鉄道現業分野に大別できる。午前中は廃線跡等の鉄道史関係史跡の見学を中心に行い、午後は現業機関や活きた産業遺産の見学とした。このうち、産業遺産関係の見学対象は、十勝鉄道保存車両と帯広競馬場ばんえい軌道である。

なお、郷土バス見学会は帯広市の大型バスによる巡検を原則とするが、今回は鉄道がテーマという事もあり、ルートの途中でJR根室本線の普通列車を利用した（利別→帯広間）。完全な車社会となっている十勝地域では、特急停車駅以外の小駅へ乗降する機会が減少している。鉄道利用区間を導入した事により、駅施設の見学、ワンマン列車による地域内小輸送の実態などについても知る事が出来、地理学的な興味を喚起する事にもつながったと考えられる。

（1）十勝鉄道4号蒸気機関車、客車コハ23

①十勝鉄道

帯広市西6条南20丁目の通称「とてっぽ通り」に保存されている、旧十勝鉄道の蒸気機関車と

客車である。

十勝鉄道は、てんさいの輸送を目的に 1920 年(大正 9 年)に旧北海道製糖株式会社(現在の日本甜菜製糖株式会社)の専用鉄道として開通。1923 年(大正 12 年)に地方鉄道となり、徐々に路線を延長。1946 (昭和 21) 年には清水町の河西鉄道を合併し (十勝鉄道清水部線)、最盛期には帯広・芽室・清水地区に総延長 87.7km 程度の路線網を擁した、戦後の道内最長私鉄となった (北海道ちほく高原鉄道を除く)。自動車輸送の発達で、1959 年(昭和 34 年)に旅客営業を廃止し、帯広～工場前間 3.5km に限って貨物輸送を続けていたが、日本甜菜製糖帯広製糖所の操業停止と帯広駅南部再開発の為に 1977 (昭和 52) 年に全線を廃止。私鉄としての十勝鉄道は消滅した。

十勝鉄道本線の軌間は 762mm だったが、旧北海道製糖専用線時代より、帯広～工場前 (帯広市稲田) には国鉄との連絡線として軌間 1067mm 区間と車輛も保有。このため、同区間のみ 1067mm のレールの内側に 762mm のレールを挟んだ形の「4 線区間」だった。

②保存車輛

旧北海道製糖専用線時代の 1920 (大正 9) 年に日本車輛で製造された 12tC 形タンク式蒸気機関車。軌間 762mm 区間用の機関車で、てん菜輸送、砂利輸送などに活躍した。1959 (昭和 34) 年に廃車となった。

客車コハ 23 は、1926 (大正 15) 年に楠木機械製作所にて製造された 2 軸木造客車。当初は河西鉄道で用いられていたが、1952 (昭和 27) 年に十勝鉄道 (帯広部線) へ異動。定員 18 名だが冬季にはストーブ設置で 2 名減員となる。室内灯は電灯で、1959 (昭和 34) 年の旅客営業廃止まで現役で用いられた。

両車とも、1960 年(昭和 35 年)に十勝鉄道株式会社から帯広市に寄贈され、1994 年(平成 6 年)11 月に帯広市指定文化財に選定。車輛は寄贈当初は旧帯広市郷土資料館横に設置されたが 1 年で移転し、旧帯広市図書館横→帯広市児童会館横 (緑ヶ丘公園) →現在地と、保存地が 4 回も動いている。現在地は十勝鉄道の線路跡を遊歩道としたもので、4 度の移転を経て、最も縁の深い場所での保存に落ち着いたと言える。

③見 学

これらの車輛は、屋根と柵によって保護されている。また、春から秋にかけて、毎月、国鉄の退職者で結成した「機友会」が帯広市の委託を受けて清掃整備を実施している。このため、保存状態はきわめて良い (なお、機友会はこの他、旧広尾線愛国駅に保存の 9600 形蒸気機関車も担当)。



一方、柵で囲われている事から、車輛へ近づいたり直接触れる事ができない。今回、教育委員会文化課の了承を得て、柵内への立ち入り、および客車コハ 23 を開鍵して、車内への立ち入り見学を実施した。市民への車内への立ち入りは現在地への保存以来で、事前の広報でもこの機会に車内を見てみたいとの反響があった。

現在、外観は良好な状態だが、木造客車の為、床板に経年の劣化が見られる。このため、安全上の理由から公開は限定的に行わざるを得ない。一方、文化財に対する市民の関心を高める為にも、「鉄道の日」や「近代化遺産の日」などの機会に限定的な公開を行う方法について、今後、所管する教育委員会との検討を実施したい。

（２）帯広競馬場ばんえい軌道の見学

①帯広競馬場

日本の競馬は現在、軽種馬による「駈歩（かけあし：平地競走）競馬」が中心である。これに対し、重種馬と呼ばれる農耕馬に、重りを載せたソリを曳かせる競技が「輓曳（ばんえい）競馬」である。

かつて北海道には、帯広の他にも旭川、岩見沢、北見の競馬場が存在した。輓曳競馬はかつて道営競馬としても運営されていたが、1966 年以降は全て市営競馬として開催しており、この 4 競馬場が輓曳競馬専用の競馬場となったが、現在も残っているのは帯広のみである。

②輓曳軌道

レースを終えた輓馬から引き離したソリを、次のレースの為に出发点へ戻す為の運搬用軌道である。輓曳競馬のコースに沿う形で直線の線路が敷かれており、ここを往復する。輓曳競馬のコースは 200m で、軌道は前後のホーム部分を加え、直線 250m ほどであり、ゴール地点（軌道にとっては積み込みホーム）後方に格納庫があつて、さらに 10m くらいの線路が敷かれている。

かつてのばんえい競馬は、現在のような直線コースではなく、U 字型のコースだった。これは、ゴールした後の馬ソリの運搬が重労働だったためである。U 字型コースの場合は、ゴールした馬は、そのままの状態でスタート地点まで戻り、ソリを切り離してから厩舎へ戻っていた。

しかし、U 字型コースには、レースの公平性や安全性の面で多くの問題を抱えている事が指摘され、ソリの運搬の問題が解決できれば直線化が望ましいとされた。1963 年に旭川競馬場が直線コースを導入したが、このとき、コース横に線路を敷き、貨車にソリを載せて運搬する手法がとられた。その後、道内の輓曳競馬場全てがこれに倣ったとされる（古林 2006）。

レースを終えた馬は、ソリを曳きながら軌道のホームへ移動。列車と直交する形でホームに停まり、ソリを切り離すと厩舎へ戻っていく。



残されたソリは、牽棒を立てた状態で貨車に固定される。出走馬全てのソリが積まれたところで発車し、スタート地点へ輸送。軽トラクターがソリを引き出し、所定のスタート地点へ並べる。

③施設と車輛

完全な直線区間でポイントや信号保安設備等は一切存在しない。レールは 30kg レールを使用しており、夕張の炭砒鉄道から移設したものを現在もそのまま使用している。

軌間は実測によると 979mm で、きわめて特殊なサイズである。

列車は機関車を含む 7 両編成で、このうち貨車 5 両は完全に一体化している。カーブが存在しないので、車間が詰められており、一見すると 1 両の長い貨車に見えるのが大きな特徴である。

「気動車」と呼ばれる機関車は市内の自動車修理工場が製作したもので、部品は全て自動車用を用いている。初代はガソリンカーだったが馬力が足りず、現在はディーゼルカーである。貨車も含め車輪は夕張の炭坑鉄道から転用したもの。これを示すものとして、貨車の車輪の車軸箱に星形の「北炭（北海道炭礦汽船）」社章の刻印がある。

④見 学

帯広競馬場については、競馬場広報担当の徳田奈穂子氏の案内により、装鞍所などと共にバックヤードへの立ち入り、軌道見学を実施した。競馬場の非公開区域では、雨天時、馬を驚かせない為に傘の使用が禁じられている。この為、参加者へもカッパなどの雨具の持参を呼び掛けていたが、幸い好天に恵まれ、問題なく開催する事ができた。

実は帯広競馬場では 2010 年から、JR 北海道の SL とかち号運行日にあわせ、軌道トロッコの試乗会を開催してきた。通常はソリを載せている貨車に簡易座席を設け、見学客を乗せて往復するものである。今回の見学会では試乗は実施しなかったが、通常は観覧席からは見えにくい位置を走行する軌道を間近に見られるとあって、参加者の関心も高かった。

軌道競馬は今や帯広市にしか残っておらず、競馬場軌道も帯広市が唯一の存在である。農耕馬を活用した公営競馬としての軌道競馬も、産業遺産のひとつとして注目されているが、その軌道競馬の発展を支えた軌道もまた、競馬に関連する産業遺産と考えられる。導入の経緯などについて不明な点も多く、さらに現況調査と資料調査を進め、研究成果の蓄積をはかる事が重要であると考えている。



3 引用文献

古林英一，2006．軌馬大会から軌道競馬へ：1960 年の資料を中心に（1）．Hippophele，26：16-25．

持田 誠，2012．帯広市周辺の鉄道資料の保存状態．帯広大谷短期大学紀要，49：63-72．