

YAMASEN 30th

2025.9

走れ山線 思い出軌道

「山線」は苦小牧と支笏湖、それに千歳川にある発電所を結ぶ王子製紙専用の軽便鉄道であり、後に現日高線となる苦小牧軽便鉄道が「浜線」と呼ばれたのに対して「山線」と愛称された。

この鉄道の始まりは明治41年にさかのぼり、廃線は昭和26年のことである。廃線後、機関車をはじめとする車両は各地で再利用されたり廃棄され

たりしたが、その内の1台の機関車と貴賓車が紙の博物館（東京）で保存展示され、やがて故郷の苦小牧に帰還した。

故郷の人々は懐かしい山線を「お帰りなさい、山線」と笑顔で迎えた。それから30年、王子製紙正門通に面した王子アカシア公園に展示された山線は、すっかり苦小牧の風景の一部になった。

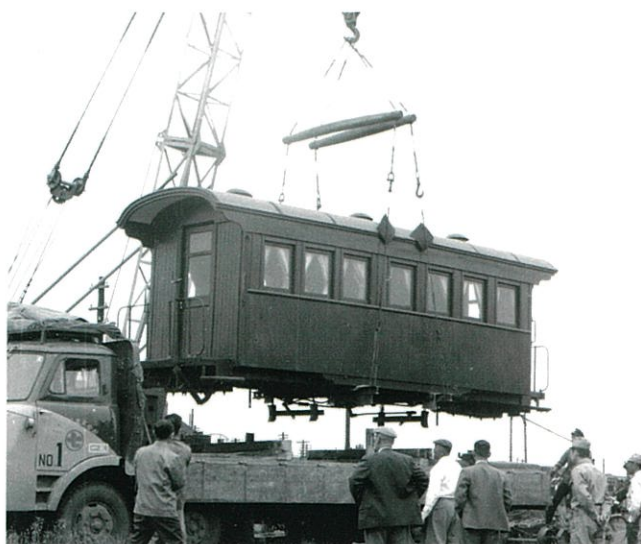
発行 駅前スポーツ文化振興会
協力 王子製紙苦小牧工場
JR苦小牧駅
苦小牧市科学センター
苦小牧郷土文化研究会
一耕社出版

山線はこうして帰還した

30年前の1995年、紙の博物館（東京）が移転することになり、新館工事が着工したが、新施設では機関車を置くスペースが足りなかった。

このことを知った当時の丸駒温泉社長の故佐々木金次郎氏を中心とする支笏湖の有志が、機関車を支笏湖にもつてこようと動いた。一方、苦小牧側でも苦小牧駅前通商店街振興組合の動きがあった。王子製紙に相談しながら、誘致活動を繰り広げた。

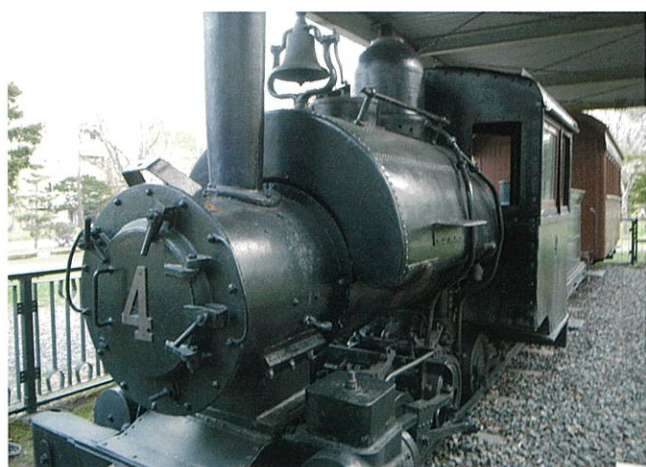
「紙の博物館」館長と直接交渉したのが同商店街で育ち、振興組合で活動する男性。帰還に中心的役割を果たした人物だ。男性の記憶にあるのは、廃線後、山線苦小牧駅



紙の博物館への貴賓車の輸送



紙の博物館から帰還した4号機関車



復元された炭水車を合わせて展示保存される



王子アカシア公園に展示された4号機関車と貴賓車

にずらつと並んだ車両の姿。

1990年頃、男性を含む同商店街メンバーは「紙の博物館」を見学したことがあった。そこで久々に機関車と再会した男性は、その時の思いを、こう話している。

「幼い頃、あんなに大きく、遅くもえだ動かない汽車は、とても可愛らしく、こんなに遠くへ運ばれて悲しそうでさえありました。いつか苦小牧へ、また連れ戻して、勇払原野の大地を走らせよう。そうです、私の想いの中、夢で山線は、一生懸命でしたよ」

商店街の熱意で実現

強力だった王子の後押し

走り始めているのです。少しづつ、少しづつ、夢が広がっていくように大きく」

この夢をかなえようと商店街が動き、王子製紙も動いた。当時、王子製紙苦小牧工場で業務部長だった長谷川滋さん「苦小牧出身、横浜市在住」はこう振り返る。

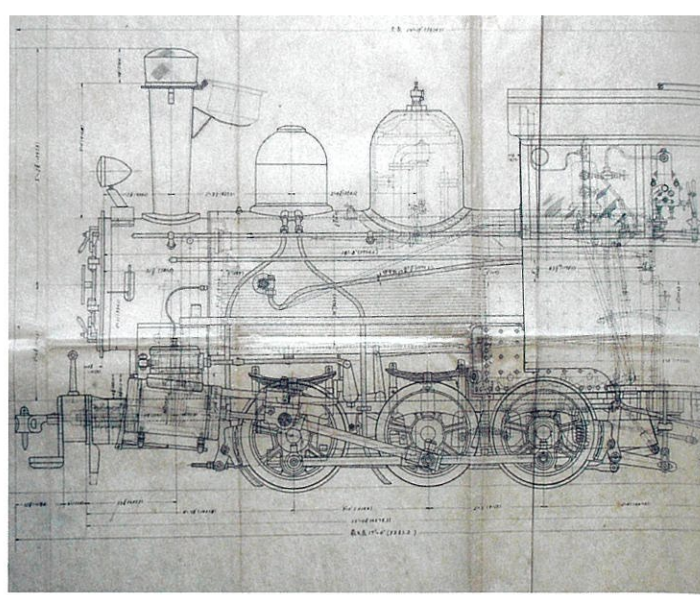
「苦小牧の人たちの熱意に、王子が動かされていったという方が正しいでしょう。彼らはとにかく動きが早くて、わたしのところにも押し掛けてきました（笑）とても一生懸命でしたよ」

こうして1996年9月2日、苦小牧に機関車が里帰りを果たした。同商店街主催で盛大な帰還式も行われた。王子製紙が機関車を所有することとなり運送費用も王子が負担。劣化を防ぐための屋根を取り付け、水と石炭を積む炭水車を、設計図を元に復元したのも王子だった。

「王子には何年分も恩をもらったよ。山線は苦小牧の産業、歴史を語るもの。王子と街をつなぐこの場所に置きたいと、場所も王子に聞き入れてもらった。永遠にこの街に留め置くという思いを込めて『帰還』という言葉を使った。歴史というのは、意識的に残していかなければ消えてしまう」

男性はその後も有志とともに、周辺の花壇整備や清掃活動を続けている。

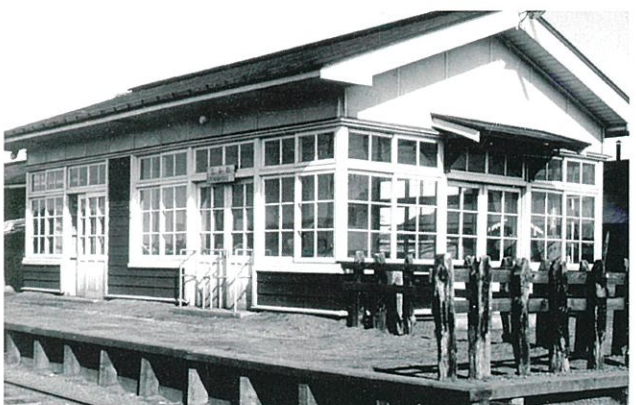
〔月刊ひらく〕より。一部編集



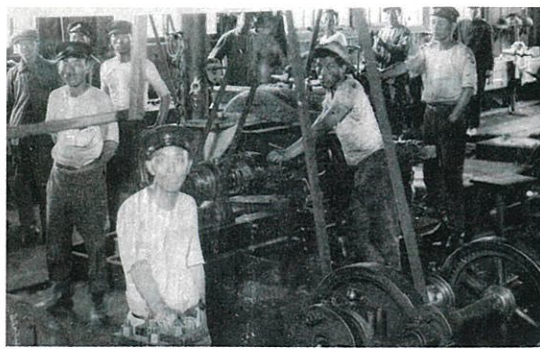
山線機関車の設計図



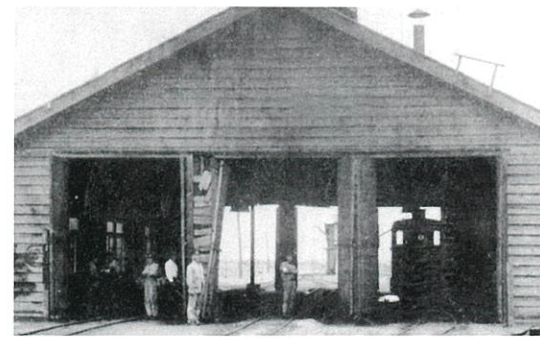
山線の軌道敷設にあたった人々



山線苦小牧駅



組立工場



機関庫



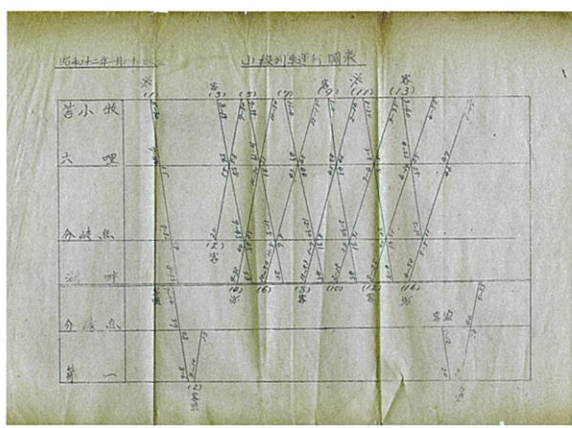
貴賓車内部



山線機関車と職員

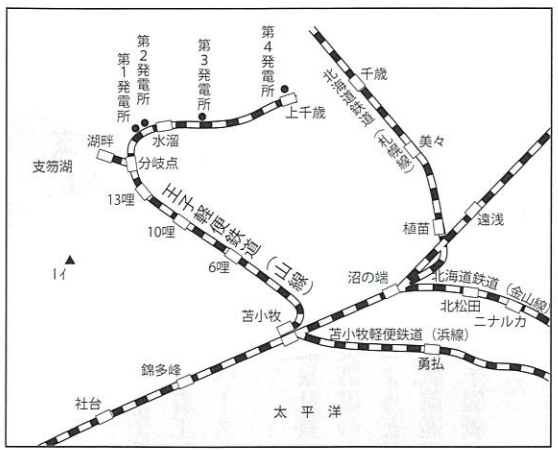
YAMASEN Collection of materials

山線資料集



時刻表の一例

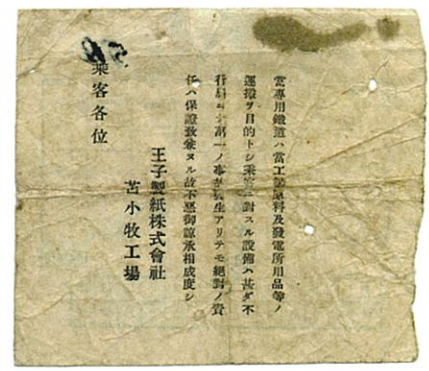
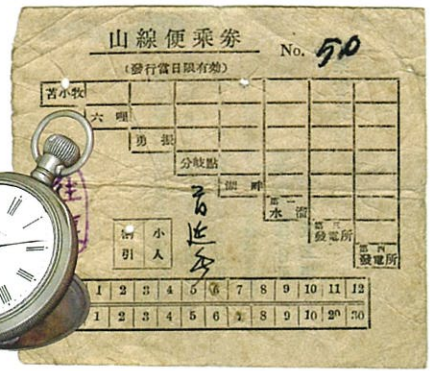
苦小牧	9:35 発
六 哩	10:19 着 10:21 発
分 岐	11:05 着 11:06 発
湖 畔	11:20 着
湖 畔	15:25 発
分 岐	15:40 着 15:51 発
六 哩	16:24 着 16:25 発
苦小牧	16:55 着



昭和前期の苦小牧周辺の鉄道網

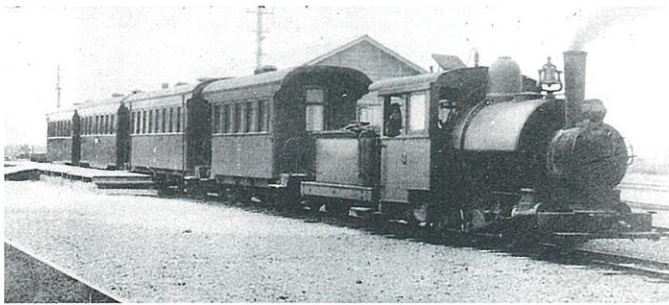


山線の帽章と制服のボタン。右下は浜線のボタン

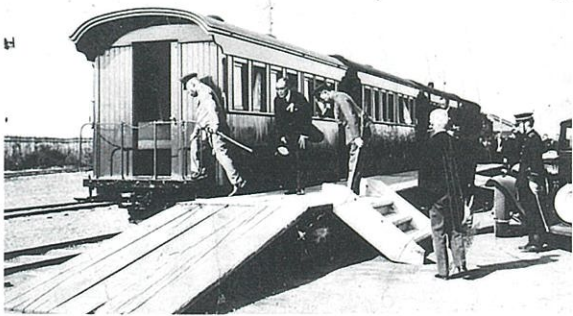


山線の乗車券 表（左）と裏（右）

▲山線、浜線で使われた懐中時計



山線苦小牧駅前から出発



皇族が貴賓車に乗車



支笏湖駅で山線に乗り込む観光客



発電所へ資材輸送をする山線

山線小史

■支笏湖まで馬車道、馬鉄

王子製紙が苦小牧への工場建設を決めたのは明治37年。建設地として当時わずか3000人の漁村だった苦小牧を選んだ理由は、室蘭本線が通っている交通の便の良さ、土地の安さ、それに千歳川に発電所を建設し、その電力を容易に得られるためだったという。

発電所建設は、明治40年に着手される。そのための資材運送ルートとして現在の苦小牧駅北側から支笏湖へと馬車道が整備された。

しかし、荷馬車での物資輸送には限界があり、明治41年、林道にはレールが敷かれるが、当初は馬がレールの上に乗ったトロッコを引く「馬鉄（馬車鉄道）」であった。樽前山麓の大森林の中を、馬が鉄材やセメントを積んだトロッコを引いてゆくりゆくり支笏湖方面へと進んでいく。

■機関車登場！D51の10分の1

そんな光景が続いて間もなく、馬に代わって機関車が登場する。アメリカのH・K・ポーター社製の最大長約8・2㍎、最大高約2・5㍎、重量約8・4㍎の小さな機関車。旧国鉄が戦前から戦後に

■廃線時、機関車は8台

「山線」で使われた機関車は1号機から8号機まで全部で8台あり、そのすべてが同じ形だった訳ではない。1、2号機はアメリカからの輸入、3、4号機はそのコピーの国産だが、水タンクが大型化され、煙筒は細長く立ち、実際に走る場合にはその煙筒の上に、火の粉の飛散を防止するための金網キャップを被せるなど改良されている。

5号機以降は国産の改良型で大型化し、形も変わっていく。

■紙の博物館で保存

戦後間もなく、自動車の時代が訪れる。その中で山線は自動車に転換されていく。廃線は昭和26年8月。8台あった機関車は春日井工場や栗林商会に引き取られ、あるいは廃棄、解体される。

その中で唯一、4号機関車と皇室などを乗せた貴賓車は東京・紙の博物館に保存展示されることになった。そして、同館の移転を機に、苦小牧市民の呼びかけに添えて故郷に帰還することになった。山線廃線から44年後のことだ。

（写真は苦小牧市立中央図書館及び一耕社出版所蔵、転載はお断りします）