

石炭と 記憶を運ぶ 「美唄鉄道」

美唄鉄道の移り変わり

明治39年に浅野財閥下の石狩石炭(株)が、長大な鉄道網計画を公表しましたが、国の方針により、計画通りには進まず、美唄駅から約8kmの炭運鉄道として整備を始め、工事中断など紆余曲折を経て、大正3年に美唄軽便鉄道として開業しました。しかし、他の町で運営していた炭鉱で、大規模な事故が発生し、補償のため炭鉱や鉄道設備の一



美唄には、東部丘陵地の炭鉱から産出される石炭を、一手に運んだ鉄道がありました。美唄軽便鉄道として開業してから58年後に廃線となるまで、たくさんの石炭や人、荷物を運びました。その軌跡をたどってみましょう。

切を売却することとなり、最終的に鉄道は、三菱が買収しました。

この頃、周辺の炭鉱が次々と整備され、運搬する石炭量が増加し、機関車も増強されました。

大正8年には、自社発注で勾配に強い機関車、『美唄鉄道2号』を導入。大正12年に三菱美唄炭鉱の堅坑が完成したことで常盤台まで鉄道が延伸され、駅を徐々に増やしました。

昭和23年には、6

駅目となる東明駅が開業。希少な4110形が7両登録されている鉄道として注目されましたが、国内のエネルギー転換の波には逆らえず、昭和30年代に段階的に機関車が廃車となり、



昭和40年から駅の管理が、民間委託や無人化されました。

そして、昭和47年6月1日に、美唄鉄道は廃線となりましたが、東明駅舎と美唄鉄道2号は美唄市に寄贈され、現在も保存されています。

東明駅舎と美唄鉄道2号は、令和元年5月20日に、日本遺産「本邦国策を北海道に見よ！北の産業革命炭鉄港」の構成文化財に認定され、近年の産業遺産のブームもあり、注目を集めています。



東明駅舎

昭和23年1月14日に開業、昭和25年9月10日に駅舎が完成。昭和40年5月に民間委託、昭和45年には無人化されました。

操業当時は、駅舎内には売店があり、美唄駅に次いで、乗降客が多い駅でした。駅舎内には、時刻表や切符売り場、自動券売機などがあり、当時の雰囲気を残しています。

美唄鉄道2号

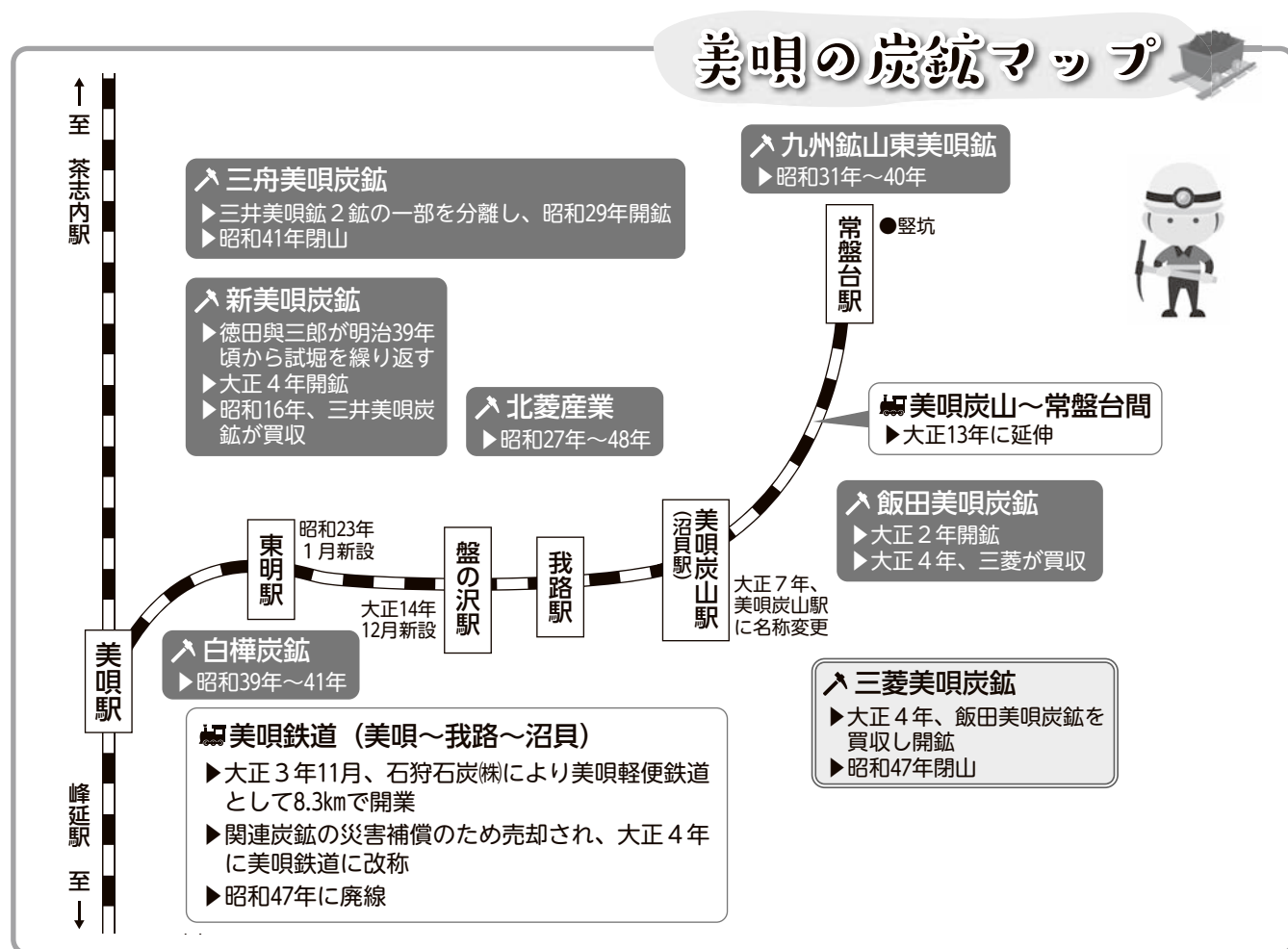
市の指定文化財名は、「4110形式十輪連結タンク機関車2号」で、動輪が5軸10輪あり、急勾配に強い機関車です。4110形は3軸目の車輪に「ぶち」が無いことが最大の特徴ですが、美唄鉄道2号は、車輪を太くしてぶちを付け、レールに接触させることで粘着性を向上させていました。



市の指定文化財名は、「4110形式十輪連結タンク機関車2号」で、動輪が5軸10輪あり、急勾配に強い機関車です。



美唄の炭鉱マップ



市民編集委員 三好 昇・谷川 毅(旧東明駅保存会)

令和元年、空知の“炭鉱”、室蘭の“鉄鋼”、小樽の“港”、それらをつなぐ鉄道など、かつての日本を支えた「炭鉄港」は、日本遺産として認定を受けました。令和7年に審査が行われ、無事に継続認定されました。

旧東明駅保存会では、美唄鉄道を知ってもらうために、5～10月の第1日曜日に東明駅舎を公開したり、東明駅舎と美唄鉄道2号のライトアップのほか、今年7月からはコレクションカードを自主制作しました。貴重な美唄の歴史を次の世代へ伝えるため、活動をしています。