



近代化産業遺産「雄別炭礦鉄道車両 (8722号)」について



雄別鉄道時代の8722（1963年）中西進一郎氏撮影

昭和44年10月1日改正釧路駅発着時刻表

■雄別鉄道について

「雄別鉄道」は1923（大正12）年1月に「北海炭礦鉄道」として釧路・雄別炭山間44.5kmの営業を開始、翌24（大正13）年には三菱鉱業（現在の三菱マテリアル）傘下に入り「雄別炭礦鉄道」と改称した。1959（昭和34）年には経営合理化のために炭鉱部門から分離され「雄別鉄道」となった。

C11形やC56形蒸気機関車等が石炭輸送に活躍したほか、釧路市への通勤・通学の足として活躍、1957（昭和32）年には気動車も導入した。雄別炭鉱は1964（昭和39）年に79万tの最大出炭量を記録したが、「エネルギー革命」の波には逆らえず、1970（昭和45）年に閉山、同時に鉄道も廃止された。

京極線脇方駅に停車中の8722（1940年頃）・京極町教育委員会提供

■8722号について

8700形は1911（明治44）年、当時の東海道本線などの急行列車けん引用として、英・独・米の3国から輸入された蒸気機関車の一形式で、英国ノースブリティッシュ社から12両が輸入され、翌年に国産大型機関車の製造技術取得を目的として汽車製造会社で18両が追加製造された。

当時の国内産業の技術水準は欧米に「追いつき、追い越せ」という時勢で、機械・車両などの多くは欧米からの輸入品の模倣であり、8722号の車輪やロッド類も、当時のわが国の鑄鋼技術では製作することが出来ず、ドイツ・ヘンシェル社の輸入品に頼っていた。

8722号は当初は東北線用として盛岡・青森に配置されていたが、その後国産の大型蒸気機関車が登場すると一線を去り、1932（昭和7）年には北海道に渡っている。北海道拓殖鉄道を経て、1957（昭和32）年に雄別炭礦鉄道に移り、石炭輸送に活躍。その後同鉄道の廃止に際し当社に引取られ保存された。

