

# 「雨宮 21号」保存の歴史

森林鉄道は一般的には「官行(かんこう)の汽車」と呼ばれていたが、いつしかそれが詰まって「カンコの汽車」と呼ばれるようになり、「ポーッ」という汽笛とともに、国が行う造材事業である官行斫伐(かんこうしゃくばつ)のシンボルかつ住民生活の足となり、木材のまち丸瀬布の風物詩になった。

北海道内における森林鉄道機関車は、昭和2年までは全て外国製の車両を輸入しており、アメリカ製のボールドウィン(10t車)とドイツ製のアーサーコッペル(10t、5t車)でのみあったが、昭和3年に丸瀬布の武利意(ムリイ)森林鉄道(林鉄)が初めて国産の雨宮号(10t車)3台を導入。部品のまま輸送されて丸瀬布で組み立てられ9月24日に完成した。

雨宮号が木材の輸送を開始したのは昭和4年で、19号が5月6日、20号が6月16日。18号は遅れて昭和5年6月11日から輸送を開始したものの、わずか13日間の稼働で配置転換となった。



森林鉄道は夏季だけの運行であったが、太平洋戦争が始まると木材増産のため機関車に排雪板を付け、通年輸送体制がとられた。昭和19年には線路の延長に伴い、雨宮19号、20号を含む全12台での輸送を行ったこともあった。

また、同年には乗務員不足により全国でも例のない女性乗務員5人が登場した。

機関車の燃料については、薪を使用していたが、戦時中に石炭に入れ替わった。戦後には石油事情と好転する経済性、更には山火事防止の観点から丸瀬布においても昭和26年にディーゼル機関車2台が配備されることとなり、蒸気機関車は昭和33年12月末日をもって、その仕事を終え、全てが内燃車両に入れ替わった。(昭和46年の国鉄

のデータによると、1万円分の動力費による旅客列車の運転距離は、蒸気機関車が62kmに対し、内燃車両が170kmとなっており3倍近いものとなっている。)

なお、昭和38年の3月末をもって森林鉄道そのものも用途廃止されることとなった。

## ■「雨宮号」製造経過等

雨宮号は、明治・大正期に日本の私鉄王と言われた「雨宮敬次郎」が経営した、東京深川区の「雨宮製作所」で製造された。



この機関車は、台湾の植民地鉄道用に向けられたワルシャート型(15t車)が原型で、北海道庁からの委託により、雨宮製作所の主任技師が国鉄と同じレール幅の1,067mmの機関車を森林鉄道向けの762mmに設計しなおし、製造されたものと言われている。

この後、雨宮製作所は昭和恐慌のあおりで昭和5年に機関車の製造を中止しており、北海道内に導入された雨宮号はこの3台となった。

## ■「雨宮21号」の21とは？

機関車には、北海道庁が導入した順に番号が付されており、雨宮19号及び20号は、昭和3年9月に、雨宮18号は遅れて昭和4年5月に製造完了とされている。

その後、森林鉄道に関する機関車番号は、昭和24年から営林局ごとの番号に改められ、旧雨宮19号が雨宮21号に改められることとなった。

## ★「雨宮21号」の保存の動き

昭和31年の十五夜の宵、丸瀬布の青年たちによる年1回の「山賊会」なるものが開催された。暴飲暴食喧嘩口論のさなか、誰かが「官行の汽車が無くなるぞ！」と叫び、あたりは一瞬しんとした。機関車は昭和32年3月末をもって廃車され、1台当たり10万円でスクラップにされることを知った会員たちは、何とか保存できないものかと協議を重ね、幸いにも会員の中に古物商の鑑札を所有していた者がいたことから、雨宮21号を買い取ることで話しがまとまり、酒の勢いもあってか会員たちの寄附により、10万円を集めることができた。

しかし、機関庫の用地取得や車両の維持管理等を含めると10万円どころでは収まらないことが判明した。会員たちは思案の末に「機関車は寄附するので、保存策を講じて欲しい。」旨を当時の丸瀬布町に要請した。町長らが早々に丸瀬布営林署長に掛け合った結果、廃棄処分を取り消しが決定し、森林鉄道の資料とする観点で、同署に保存することが決定した。雨宮21号はスクラップを免れ、昭和36年にさよなら運行と格納式を執り行い、保存の道を歩むこととなった。

時は流れ、昭和44年4月8日、営林署より「林野庁が、雨宮号を群馬県沼田市に建設した林業技術センターに移管することとなった。」との通知があり、内々では既に了承されている事項であることが伝えられた。

貴重な歴史資料であることから、町は郷土史研究会などともに協議を行い、地元で保存を行う旨の文書を営林署に提出し、かつ陳情、移管反対の署名活動を行って、雨宮21号の丸瀬布での保存活動を展開した。その間、網走地方史研究協議会、北海道史研究協議会も当運動に呼応し、移管反対決議を可決するとともに、北海道営林局及び林野庁に文書による要請を行った。

これらが功を奏し、林野庁は雨宮号の移管を断念した。しかしながら、同じ北見営林局の置戸営林署に保存されていた「ボールドウィン旧1号」が代替となるかのように引き上げられた。

地元存置が決まり大切に保存されていた雨宮21号は、昭和51年5月12日に北見営林局から旧丸瀬布町に譲渡された。

町は、雨宮号を札幌交通機械(株)にて復元・整備を行い、昭和54年5月15日に、丸瀬布「森林公園いこいの森」に建設した機関庫に格納するとともに、翌16日には22年ぶりに運行(試験)され、「ポーッ」という懐かしい汽笛を響かせることとなった。

その後、雨宮号が引く客車や運財台車を購入して、昭和56年12月には8の字形の1周約2kmの軌道も完成し、昭和57年5月1日から森林公園いこいの森で運行されている。

国内で唯一動く状態で保存されている森林鉄道蒸気機関車「雨宮21号」は、貴重な財産として後世に引き継ぎ、たくさんの人たちの「夢」を乗せて走り続けます。

- ※ 平成16年10月22日 北海道遺産に選定(国内唯一の動態遺産)
- ※ 平成21年 2月23日 近代化産業遺産 経済産業省認定
- ※ 平成24年10月14日 準鉄道記念物 JR北海道指定
- ※ 平成29年 5月23日 林業遺産 日本森林学会認定

