資料　2

旧国鉄　倶知安機関区転車台について

2022年1月26日

1　転車台のあらまし

（1）旧国鉄　倶知安機関区とゆかりの転車台

「くとさんパーク」は、1995年（平成7年）6月から使用開始され、その際に転車台施設も整備されている。

北海道鉄道（1906年公布の鉄道国有法により1907年国有化）は1904年（明治37年）10月15日に歌棄（現熱郛）～小沢間を開業し、函館から小樽まで全通させたが、倶知安駅もその際に開業した。

この区間を含む長万部～小樽間は「山線」と呼ばれるように急勾配の峠区間が連続する。倶知安は山線の中間地として、機関車への石炭や水の供給のために機関庫が設けられていた。

機関区には蒸気機関車の向きを変える「転車台」があった。

蒸気機関車の全長は徐々に長く、力が上がっていった。旅客用蒸気機関車C62が山線に配置されたのは1957年（昭和32年）からであり、貨物用の主力であったD51より長い。

転車台も大きなサイズの機関車に対応された。

碑文にも、下記のように記されている。

（碑文より）函館本線倶知安駅は、明治37年に北鉄線主要駅として民営により開業した。その後開通時の倶知安機関庫は小樽築港機関区倶知安支区を経て倶知安機関区と改称、最盛期には職員259名を擁し、函館、胆振、岩内各線の運行に重要な役割を果たした。

昭和60年に倶知安機関支区になり、昭和61年の国鉄の民営移管により廃止され、各施設は撤去されたが、唯一残されたこの転車台はC62型蒸気機関車が配置された昭和32年大型電動式に更新された当時のものである。

1　転車台のあらまし

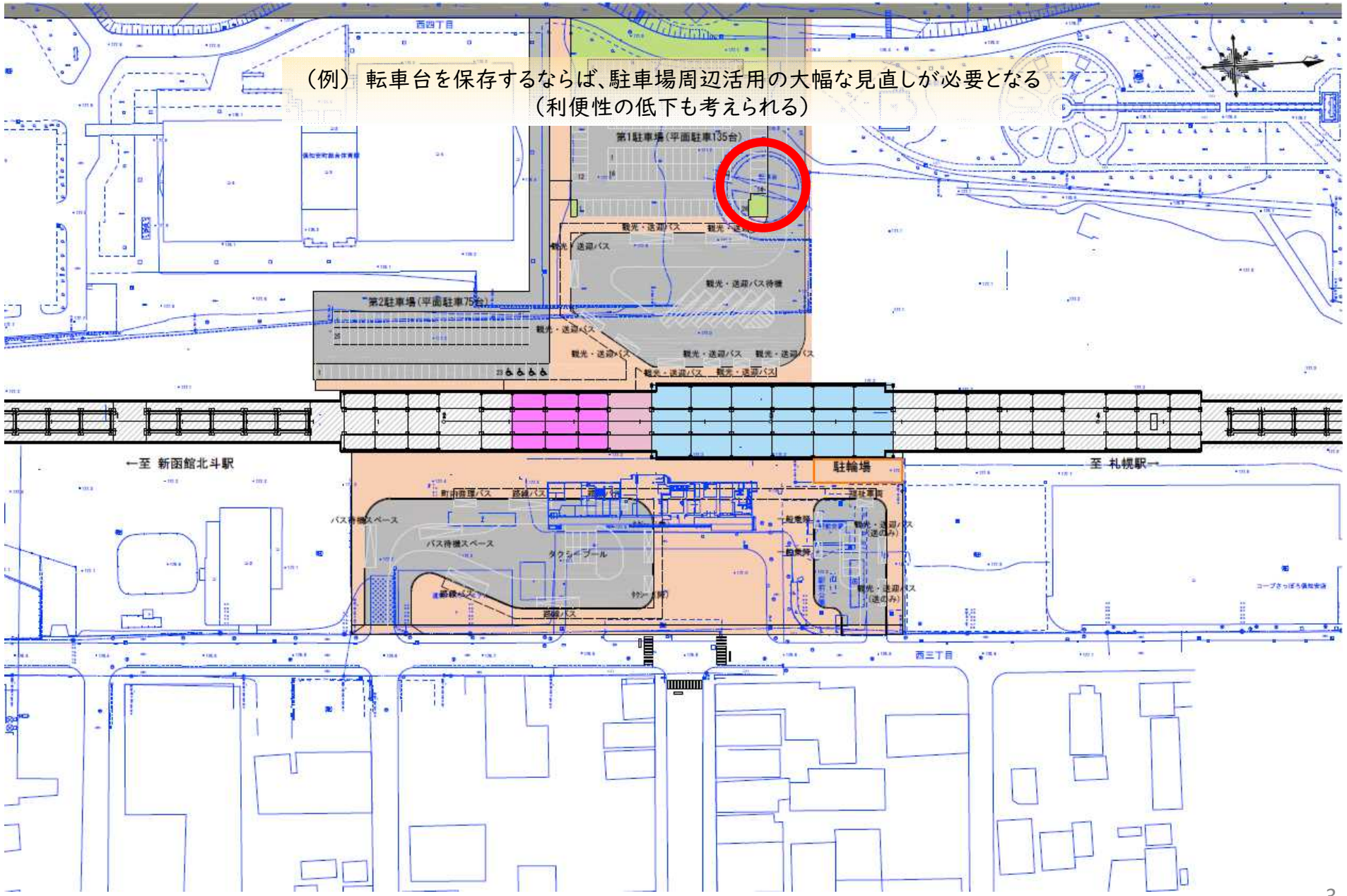
（２）当時の倶知安機関区

町に機関区があったという記憶を残す設備は転車台のみと言って良い。（留置線車庫は在来線移設のため撤去工事済み）
転車台は、「20m級・3点支持型」で作業通路が両側にあり、円状のレールには豪雪地帯らしく雪除けが付いている。

昭和63年4月29日から夏期間の体験列車として復活した「C62ニセコ号」は、ニセコに転車台が設置される平成2年までの短期間ではあるが、ここで向きを変えていた。

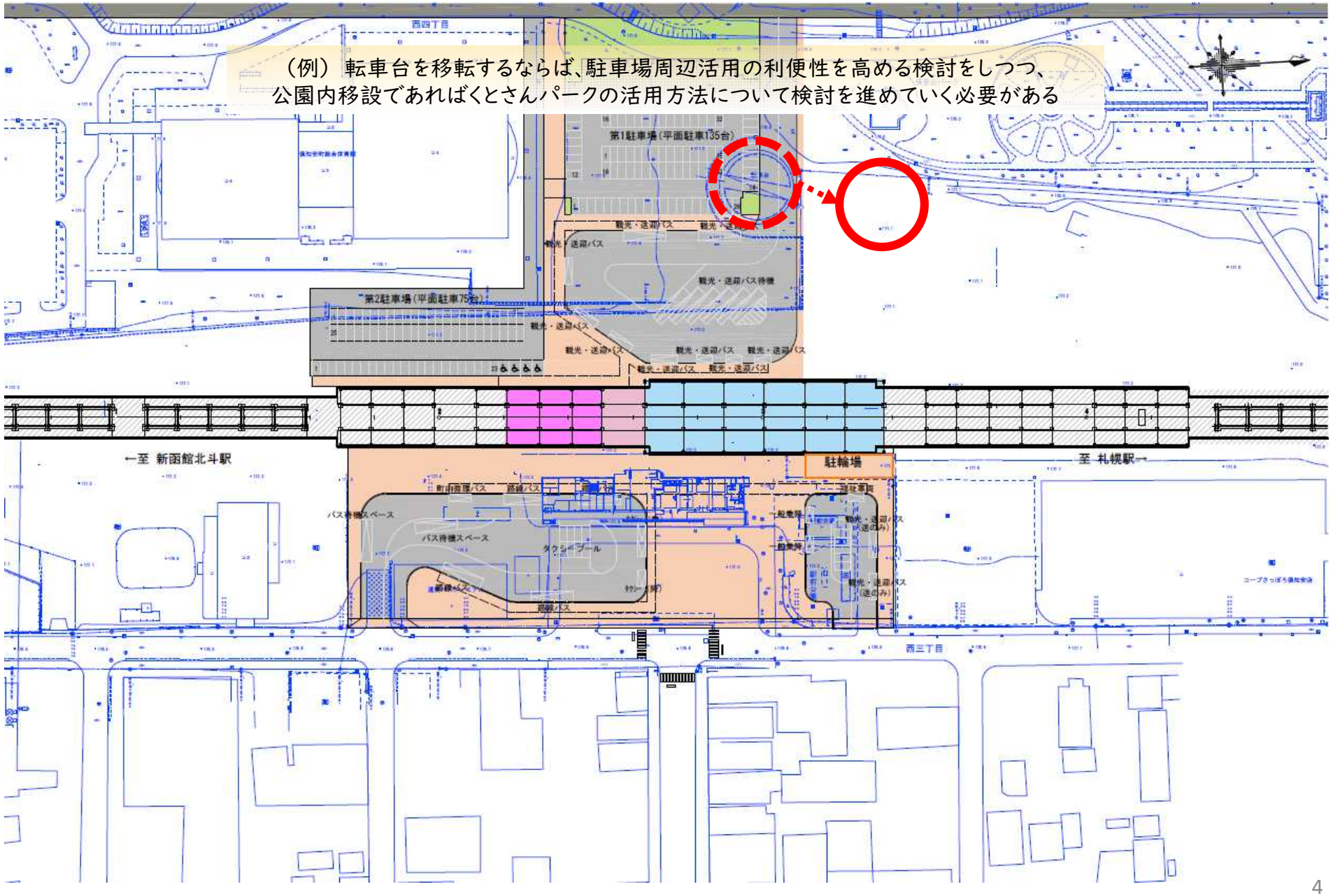
倶知安機関区は小さな機関区であったが、倶知安からは室蘭本線の伊達紋別へ胆振線があり、小沢駅からの岩内線の貨物もあったため、重要な機関区であった。

2　保存・移転・撤去　：　《保存》

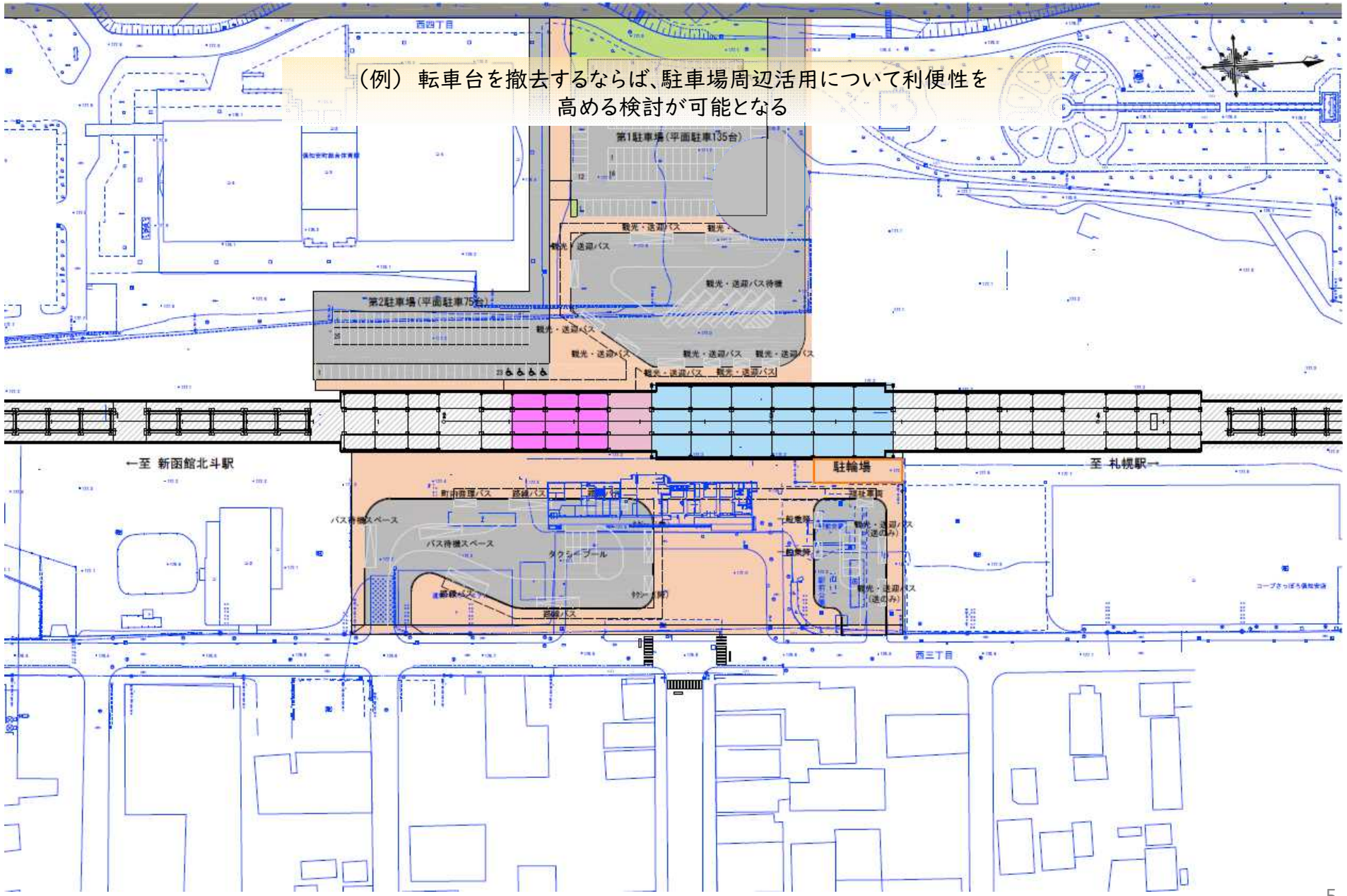

（例）転車台を保存するならば、駐車場周辺活用の大幅な見直しが必要となる
（利便性の低下も考えられる）
西四丁目
第1駐車場（平面駐車135台）
第2駐車場（平面駐車75台）
観光・送迎バス
観光・送迎バス待機
←至 新函館北斗駅
至 札幌駅→
駐輪場
バス待機スペース
タクシープール
西三丁目

2　保存・移転・撤去　：　《移転》

（例）転車台を移転するならば、駐車場周辺活用の利便性を高める検討をしつつ、
公園内移設であればくとさんパークの活用方法について検討を進めていく必要がある



2　保存・移転・撤去　：　《撤去》


（例）転車台を撤去するならば、駐車場周辺活用について利便性を
高める検討が可能となる
西四丁目
第1駐車場（平面駐車135台）
第2駐車場（平面駐車75台）
観光・送迎バス
観光・送迎バス待機
←至 新函館北斗駅
至 札幌駅→
駐輪場
バス待機スペース
タクシープール
西三丁目

3　SL「二つ目羊蹄号」について

～SL「二つ目羊蹄号」 96型蒸気機関車 79615～

　昭和36年10月、伊達車両区が廃止となり、9600型SL4両が倶知安機関区に配置された。
同車両の1台が、現在、文化福祉センター前庭に設置されている「二つ目羊蹄号」である。
大正13年2月15日に製造された本車両は、長さ16.56m、高さ3.81m、幅2.62m、空車状態でも70tを超える。
　胆振線、岩内線、富良野線、室蘭本線、夕張線など13機関区で活躍し、走行距離は地球を約56周、2,250,895㎞（倶知安機関区調べ）に至る。

　「北海道経済社会の発展に大きく寄与した蒸気機関車が、鉄道近代化の推進によって廃止されるに伴い、これが歴史的遺産を永く保存し一般に公開するとともに教材として活用する」ことを目的として、北海道旅客鉄道株式会社（当時「日本国有鉄道」）から無償貸与されている。

～文化福祉センター前庭への運搬～

　昭和50年6月30日、倶知安駅構内に保管されていた車両運搬が行われた。
運搬には日通小樽支店重量班（当時）があたり、午前4時頃に始まった作業はわずか1.2kmを3時間以上かけ、文化福祉センター前庭へ到着した。
　作業員は30人以上、運搬費190万円（当時）であった。

～SLの現状について～

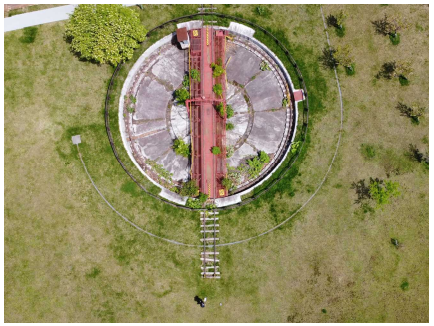
　屋根なしの状態で保存されているため、雨水などで腐食が進んでいる。
代名詞の「二つ目」も破損している。

　設置当初は、「倶知安町蒸気機関車保存会」との維持管理業務が締結され、清掃・塗装等に尽力いただいていたが、ここ数年は十分な維持管理はされていない。

4　検討方針

（１）転車台の現状について

　旭ケ丘総合公園にある、くとさんパーク内施設として管理されているが、十分な保存状況は保てていないのが現状である。
　また、くとさんパークに転車台施設が存在することが、観光的側面、教育的側面からも上手く周知できておらず、活用されていない状況が続いている。



（２）部会における今後の検討について

４月からの整備推進委員会での西口広場検討に先立ち、転車台のあり方を検討、整理する。

課　題

保存？
- 保存した後の活用は？
- 修繕・保存費用は？
- 保存方法は？

移転？
- 移転場所は？
- 移転費用は？
- 移転可能な施設なのか？

撤去？
- 転車台の歴史の伝え方は？
- 撤去費用は？
- 撤去方法は？

第2回
- ・現在地になければならないか
- ・保存・移転・撤去の課題
- ・予算や作業工程の確認①
- ・他の自治体等の事例確認

第3回
- ・鉄道遺産（転車台）のあり方
- ・予算や作業工程の確認②
- ・他の自治体等の事例確認
- ・桜の木等の確認

第4回
- ・方向性の確認