

稚内水陸連絡設備に就て

會員 野村多津雄*

1. 緒言

稚内港は北緯 45 度 27 分、東經 141 度 39 分に位し、東は宗谷灣に面し、西方は丘陵を越えて利尻、禮文の兩島を控へ、北方は宗谷海峽を隔て遙かに樺太島と對峙して居る。

而して本港は北海道北端の關門として留萌、紋別兩港間の唯一の要港であるのみならず、樺太との連絡の要衝に當り、併せて近海漁業の隆盛並に近來北方の守り重大性を加へる等、軍事上にも重要性を増して時局の波に乗り將來益發達の趨勢にあるのである。

2. 計畫

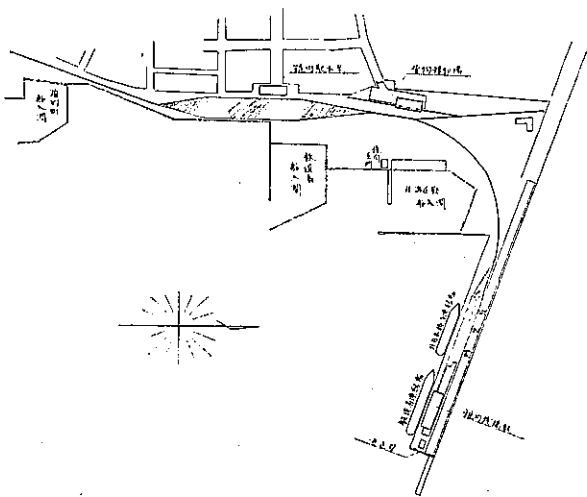
本港に於ける鉄道省水陸連絡は、大正 12 年 4 月稚内—大泊間連絡航路開設以來のものであるが、時恰も本道第二期拓殖計畫に基き稚内港修築工事中であつて、連絡船は沖泊りをして居たのであるが、埠頭完成後は取敢へず埠頭に暫定的繋船設備をなしたのである。

然しながら船車直接の連絡設備なき爲、依然として舢舨により今日に至る迄、往年の青函連絡の如き不便を忍んで居たのである。然るに稚内港修築工事は昭和 12 年を以つて完成せられ、鉄道省多年の懸案であつた水陸連絡設備工事起工の運びとなり、工費約 38 萬円餘を以つて同年工事が着手せられ、昭和 13 年 12 月開業するに至つた。因に現在就航せる船は亞庭丸 (3391 噸)、宗谷丸 (3593 噸) の 2 隻である。尙工費内譯は表-1 の如きものである。其の計畫概要を述ぶるに、圖-1 に見る如く、舊來の終端驛たる稚内驛を埠頭と稚内港に分ち、埠頭を稚内棧橋舊稚内港驛を稚内驛と改稱し、同時に舊稚内驛を南稚内と改稱せらる、其の間 850 m 線路の延長をなし、埠頭即ち稚内棧橋にて直接船車連絡せしむる事とし、併せて新

表-1. 工事一覽表

工事種類	工事金額
水陸連絡線新設費	383 653.0(円)
用地費	150.0
土工費	37 228.0
溝渠費	137.0
軌道費	22 046.0
停車場費	214 555.0
諸建物費	17 026.0
信號保安裝置費	7 143.0
運送費	10 000.0
建築用汽車費	11 000.0
建築用具費	500.0
柵垣及境界杭費	500.0
電気工事費	63 370.0
其他雜費	48 040.0

圖-1. 鉄道省施設物平面略図



* 札幌鉄道局工務部工事課長

稚内驛構内を全般的に改良したものである。図-2, 3 は竣功後の稚内棧橋岸壁を示す。即ち 図-2 の正面の建物は連絡待合所で 図-3 は亞庭丸の着船せる所である。尙稚斗連絡は北日本汽船會社で配船し稚内棧橋岸壁鐵道省施設隣接ヶ所で連絡して居る。

図-2. 稚内棧橋連絡待合所全景

建物中央階段は乗船口で、階上は待合所階下は連絡貨物保管庫である。連絡待合所の背部に見やるコンクリート建造物は防波庇で其の向ふが外海である

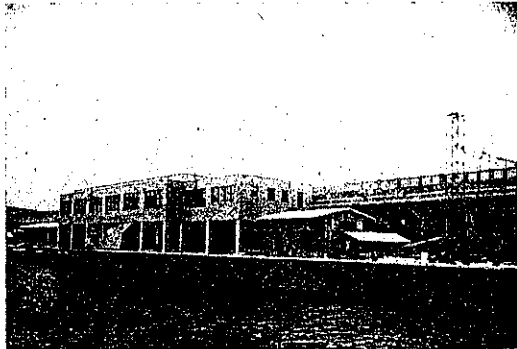
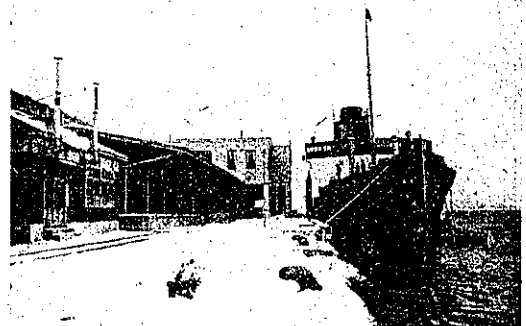


図-3. 連絡船亞庭丸が岸壁に繋船せる所



3. 工事大要

工事の施工方法は軌道工事を除くの外は總て請負工事に據つた。工事中支那事變の影響を受け物價勞銀の昂騰を招き剩つさへ勞力の不足並に鋼材配給統制等幾多の困難に遭遇した。

今其の工事大要に就き述べて見る。

1) 土工：該工事區域は舊稚内港驛構内並新設された埠頭の上であつて、概ね平坦且つ其の間大なる盛土切取なく、土工費は表-1 に見る通りである。唯稚内港修築工事の際のコンクリートブロック製作ヤードの地均が主なものであつた。土工數量は盛土約 5 440 m³、切取 860 m³ で、盛土の不足分は國有地内より之を無償で採取し使用した。

2) 軌道工事：軌道増設延長は 4.21 km で、内本線は約 1.357 km、側線は 2.664 km、何れも 30 kg 古軌條を使用した。尙枕木は 10 m 軌條に對し、本線は直線部 15 挺、曲線部 16 挺、側線の中入換頻繁なる線は 14 挺、其の他は 13 挺の割とし、材質は主として檜桧塩地等である。

図-4. 棧橋驛待合室平面圖

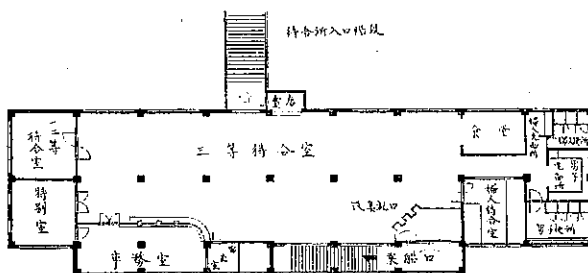


図-5. 埠頭連絡待合所内部



本線並にポイント部分には篩砂利を、側線には並砂利を採用し、且つ枕木下厚さは本線 200 mm, 側線 150 mm を標準としたが、其の總數量は 2 810 m³ である。

3) 停車場設備: a 建物 舊稚内港驛本屋待合所に代ふるに、舊木屋西方市街に面して驛本屋を新築した。木造平屋建鉄板葺である。

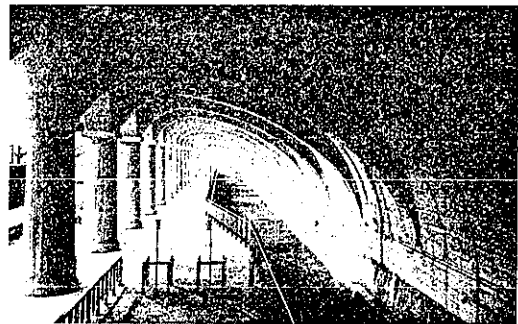
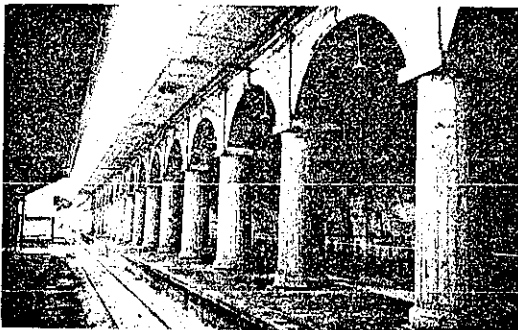
稚内棧橋には連絡待合所を新築した。鉄骨(古軌條)鉄筋コンクリート造で外装は淡黄色タイル張りである。内部には各等及婦人待合所、特別室並に食堂、洗面所、事務室、賣店、渡船場等を設けた(図-4,5 参照)。

図-6. 稚内棧橋驛

防波庇側は旅客乗降場で中央にコンクリート円柱が並列して居り偉観である、線路左側は貨物積卸場

図-7. 埠頭防波庇内に設けた旅客乗降場

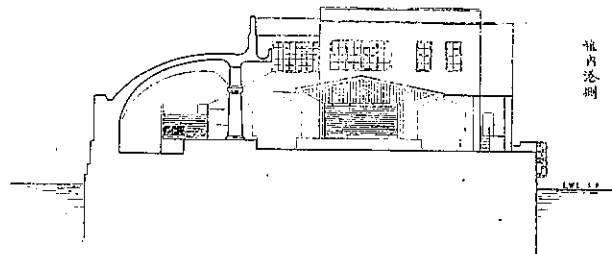
改札口側より見た所である、ホーム手摺右側は一般通路



(b) 旅客乗降場並に貨物積卸場 舊稚内港驛にあつた旅客乗降場並に貨物積卸場は之を撤去し各新位置に分置した。港驛旅客乗降場は防波庇内に設け一般通路側には手摺を設けた。

図-8. 埠頭断面図

此の乗降場面には防波庇の巨大なる円柱が並んで偉観を呈して居る(図-6,7,8 参照)。



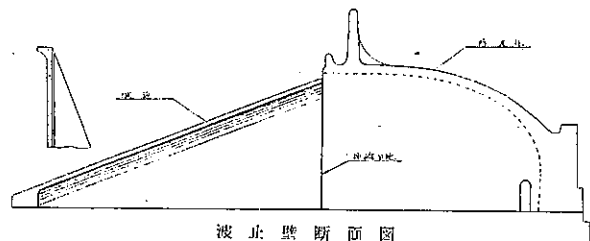
尙港驛貨物積卸場岸壁間は軌條間と水平に鋪装し、貨物の運搬通路其の他に便ならしめた。

線路部分はコンクリートブロックにて鋪設し、以つて線路保守作業に差支へなからしめ、他は場所打コンクリート鋪装とした。

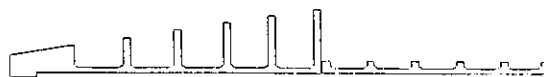
図-9. 波止壁

波止壁正面図

岸壁先端には、荒天の際の防波堤を乗り越え奔騰落下し来る怒濤を押へ、附近建物を防護する目的を以つて、図-9 の如き波止壁(鉄筋コンクリート造)を設けた。



岸壁は繫船の便宜上 76 cm 扛上し、繫船柱の位置模様替をし、電動力 15HP キャプスタン 2 個を備へ、防舷材は舊來の破損腐朽せるものを取替へ補足し、斜材を取付け厚 10 cm の楯材を張り詰め全般的に改築した。延長 127.5 m



である(図-3 参照)。

4. 其他諸設備

以上の外、貨物設備、鉄道省諸營業機關の改増築新設、電力、通信、信號保安設備等あるも特記せず。

尙本工事用コンクリート骨材及軌道用砂利は、本港附近に適當なる採集地なく、總て天塩線遠別川流域で採集したものを稚内迄 97.3 km 間建築列車で輸送した。

5. 結語

以上稚内水陸連絡設備工事は國策上及一般公衆の便宜上施行されたもので、昭和 13 年 12 月略、其の完成を見るに至り、以來營業を開始し、稚内驛一棧橋間は特に無賃にて貨客の輸送に當つて居るのである。

尙現今各種資源開發の急務を叫ばれて居る時に當り、樺太の開發は特に注目されて居るが、今回水陸連絡設備の完成は夫等國策の遂行上にも裨益する所大なりと思はれるのである。