

Ⅱ 旧奥行臼駅本屋

1. 沿革

北海道野付郡別海町奥行 16 番地 27～30 に所在する旧奥行臼駅は、旧日本国有鉄道(国鉄)標津線のもと主要駅の一つで、現在は別海町教育委員会が所有する。以下、別海町ホームページをもとに奥行臼駅の沿革を要約する。旧国鉄標津線は、根釧原野の開拓と産業振興を目的として敷設された路線で、奥行臼駅を含む厚床から西別(別海)の区間は 1933(昭和 8)年 12 月 1 日に開通し、これにあわせて同駅も営業を開始した。この標津線奥行臼駅は、別海村営軌道風蓮線(1963-1971)と奥行臼停留所で接続することで乗換駅としても機能し、人や物を運ぶ交通の要衝として町の発展に寄与してきた。

時代が変わり自動車の利用が大衆に普及してくると、その役割は次第に小さくなり、駅構内にあった貨物用引込線は 1974 年に撤去され、その後貨物や荷物の取扱も廃止、やがて利用者数の減少や人員などの問題から無人駅となった。そして 1987 年 4 月 1 日の国鉄分割民営化に伴い、奥行臼駅は北海道旅客鉄道(JR 北海道)標津線の駅となるが、その 2 年後の 1989(平成元)年 4 月 29 日に標津線が廃止され、それに伴い同駅も廃駅となった。

しかしこの廃駅から間もない 1991 年 4 月 1 日、別海町は旧奥行臼駅の本屋をはじめ、ホームや詰所、石炭小屋などの関連施設を含め、同町指定の有形文化財とした。主な指定理由は、本屋が昭和初期の建築様式を留めた標津線の駅舎建築であり別海町で唯一現存するものであるということ、関連施設を含めて別海町の近代化に欠かせない役割を担ってきたとことなどをあげている。同年 11 月には撤去されていた駅構内の貨物用引込線が復原され、春別駅で使用されていた共同風呂は一度解体され翌 1992 年 8 月に当地へ移築復原。奥行臼駅構内は標津線廃止以前の風景を取り戻そうとしている。

近年では、旧奥行臼駅通所(国指定史跡)や旧別海村営軌道風蓮線奥行停留所(町指定文化財)、旧国鉄奥行臼駅(町指定文化財)や旧道など、複層する時代の交通遺産群を一体的に整備管理、情報発信しようという「奥行臼史跡公園整備基本構想」(2022 年 3 月)を別海町教育委員会がまとめるなど、新たな局面を迎えている。

2. 建築概要

2-1. 配置

1933 年の開業当初の配置を知る手がかりとなる資料は現在確認できないが、1941 年以降に作成された構内の様子を示す 3 枚の図版の複製が、別海町教育委員会に保管されている。以下、年代順に各図面から読み取れる構内配置について述べていく。

一つ目の資料は鉄道省(1920-1943)が国内の駅の現状を取りまとめたものと思われる一連の図面のうちのひとつで、図面枠外に「標津線(3)」、「省外極秘」、「昭和十六年十一月現在」と記載されている(図 1)。図面枠内中央には縮尺 1/2500 の駅構内の施設配置を示す図、「奥行臼」があり、左上に「大湊警備府 昭和拾六年五月貳拾八日 検閲済」の記載と大湊警備府の検印(日付は 1944 年 8 月 26 日)があり、右上に縮尺 1/250 の簡易な平面図が描かれている。

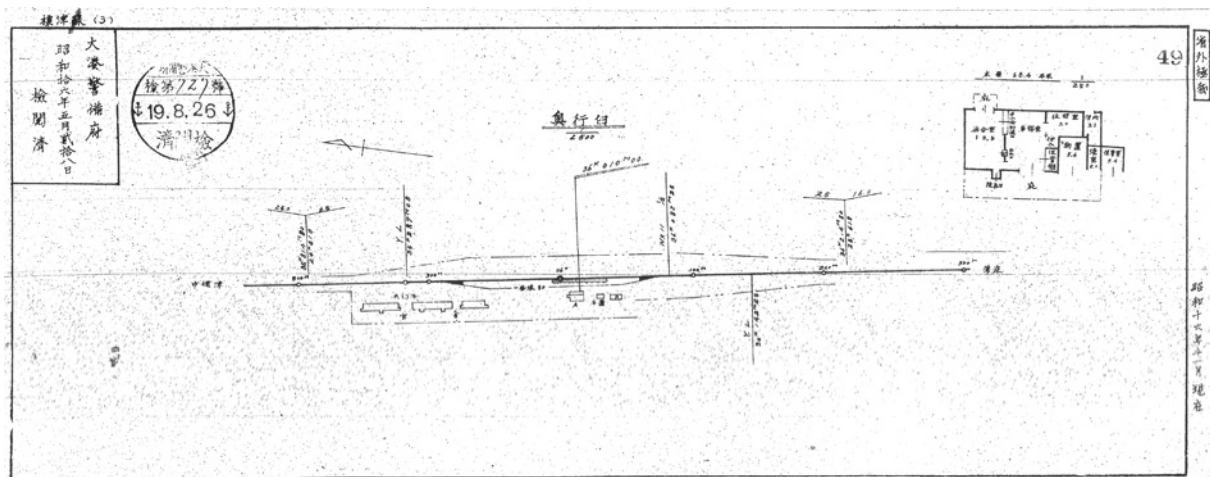


図 1 1941 年当時の奥行臼駅構内配置図

これによると当時の構内配置は、本線に対して西側に島状の単式ホームと「A」（本屋）があり、ホームと本屋の間に貨物用の引込線が通っているのが分かる(図2)。他の諸施設は、本屋の南側と北側に本線と平行な線状に配されている。まず、南側には「石置」（現在の位置より東寄り、注記1）とK(詰所)があり、これらの配置は現在とほぼ変わらない。一方、北側には貨物スペースを挟んで3棟の官舎と、それに付随する「共浴」（春別から移築復原した風呂小屋よりやや北に位置）が描かれている。なお、貨物用のプラットホームや留置線、その外側に位置する現在の倉庫は未だ描かれていない。

二つ目の資料は、1944年と1945年に行われた側線延長工事に伴い作成されたと推測される図面である(図3)。この図面には、タイトルや縮尺の記載は無いが、工事名と工期、工事内容や図面の訂正年、訂正者が記されている。一番新しい訂正年が「21.6.15」とあるから同図面は1946年ごろの構内の様子を表すものと考えられる。これによると、構内の主要施設の配置は、1941年のものと殆ど変わらないのが分かる。細部を見ると、ホームと本屋を連絡する引込線を横切る通路の書き込みや、井戸屋形、函下水などの記載があり、駅構内の充実ぶりを窺い知ることができる。留置線については判別困難であるが、ホーム外側に薄い書き込み跡を確認できる。

三つ目は、図面名「奥行臼構内図 S=1/500」と記された資料である(図4)。この資料には作成年代を特定する日付は記載されていないが、貨物用引込線が残っていることから1974年以前の図面であることは確かである。図3と比較すると、施設名称の変更の他、単式ホームの形状が変わり、貨物用プラットホームや「倉1」が追加されているのが分かる。「石庫」(図4では諸舎4号)の位置は現状に近い場所に移動している。その一方で、3棟あった「官舎」やそれに付随してあった「共浴」、「井戸屋形」

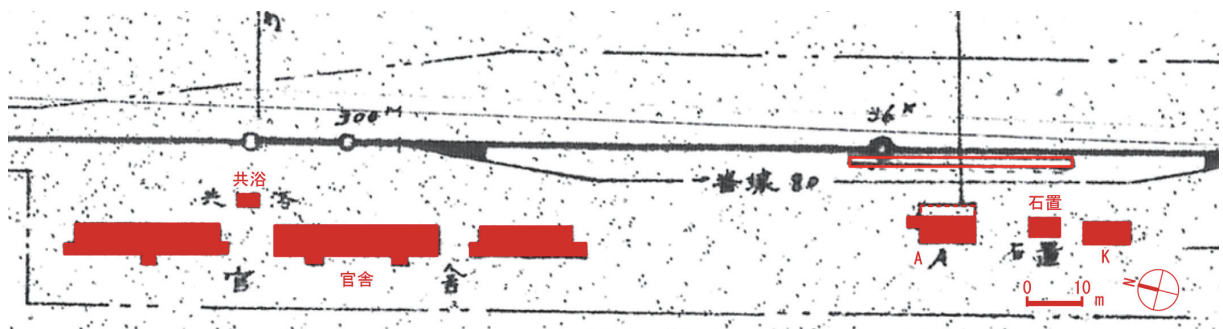


図2 1941年当時の奥行臼駅構内配置図(図1の部分拡大図) 朱の書き込みは筆者加筆箇所、施設名は図版内の表記による。

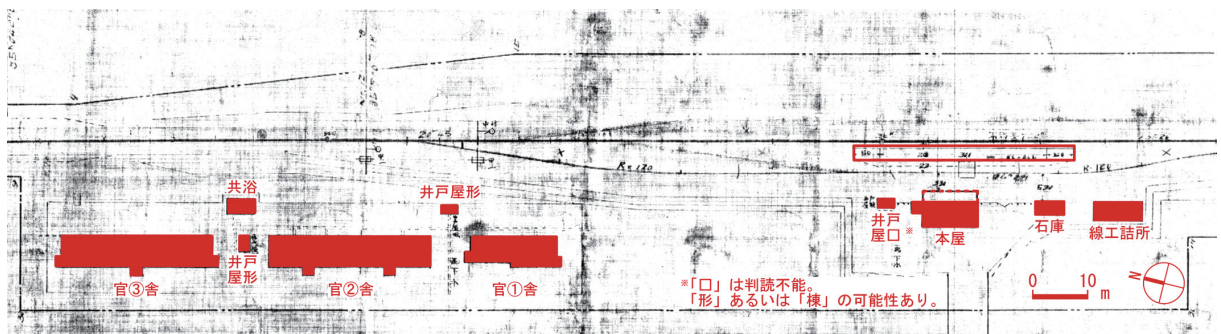


図3 1946年頃の奥行臼駅構内配置図(部分)

朱の書き込みは筆者加筆箇所、施設名は図版内の表記による。

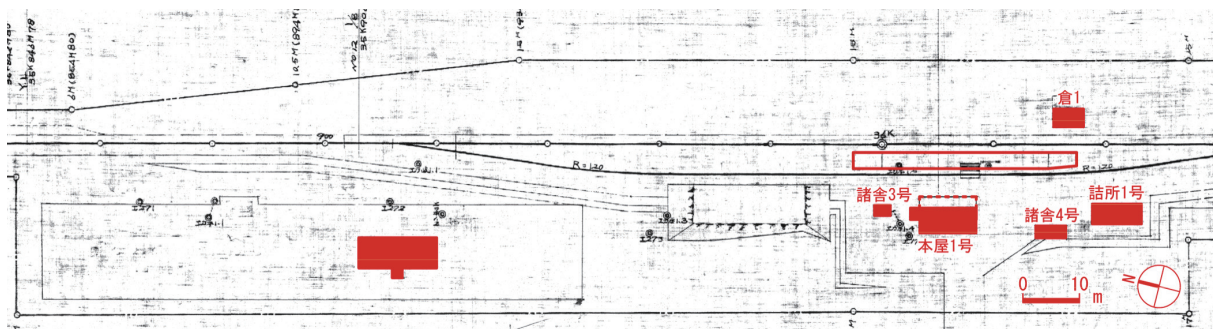


図4 「奥行臼構内図 S=1/500」作成年代不明(部分)

朱の書き込みは筆者加筆箇所、施設名は図版内の表記による。

は描かれていない。また、唯一残る図3「官②舎」に相当する外形線は半分の規模に縮小されている。

なお、上記「奥行臼構内図 S=1/500」記載の各施設については縮尺1/100で描かれた5枚の平面図が残されている。いずれも単線で壁を表現した簡易なものであるが、図面番号が付され、各種寸法が入り、建築年や面積表、構造に加え、建具表などの諸要素が記されている(表1、図5～9)。その中で、「倉1号」の増築年が「34」と記載されており、その増築後の規模と上記構内図に描かれた「倉1」の大きさがほぼ一致することから、同構内図は1959年頃に作成された可能性がある。今後、留置線や貨物用プラットホームがつくられた年代、官舎の解体年代を整理することで、奥行臼駅構内の変遷がより明確になっていくだろう。

2-2. 構造規模

今回の調査対象である本屋に関する国鉄時代の図面には、前掲図1の資料右上部に記載されている平面図(図10)と表1「本屋1号」の平面図がある(図9)。これらのうち図10については構造規模を記すには情報量が足りないため、図9をもとに昭和初期の本屋の状況を述べることにする。

表1 平面図一覧

図面番号から構造までの各項目に関する表記は図面記載の内容を転記した。

図面番号	種別	建築名	建築年(年.月)	面積(m ²)	構造(基礎-軸部-屋根)	勾配	備考
7	停車場建物	諸舎3号	昭8	5.4	地杭 - 木造 - 飯	5/10	図1の「井戸屋口(判読不能)」
8	停車場建物	諸舎4号	昭8.11	13.2	掘建 - 古軌条 - 目板	4/10	図1の「石庫」
10	区建物	倉庫1号	昭15	19.9	置土台 - 木造 - 飯	5/10	1959(昭和34)年10月に実態調査を行い、13.3㎡分の増築をしている。
不明	停車場建物	本屋1号	昭8.12	68.4	布コンクリート - 木造 - 鉄板	5/10	図面番号に「3」らしき跡あり。
不明	区等建物	詰所1号	S8.11	33.1	記載なし	5/10	保線員のための詰所。

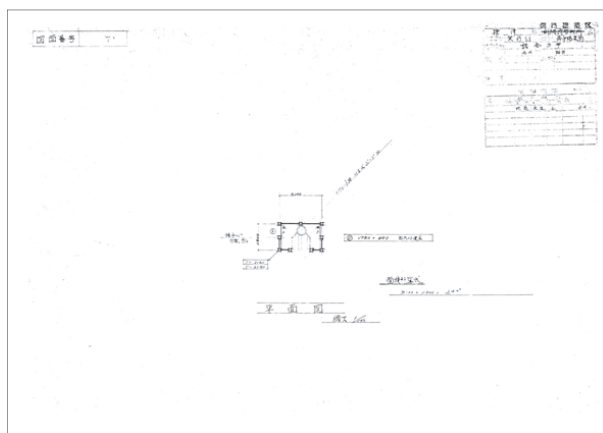


図5 「諸舎3号」平面図

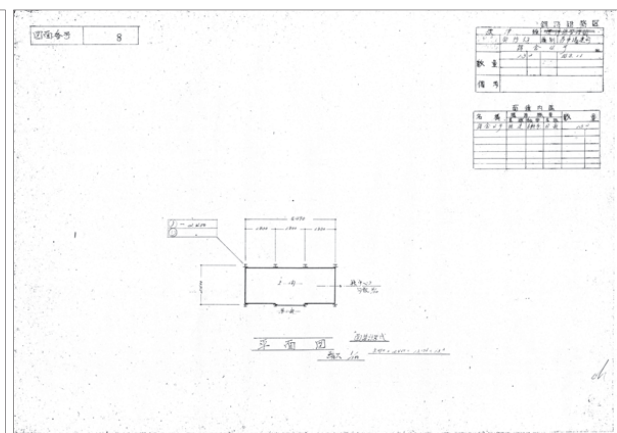


図6 「諸舎4号」平面図

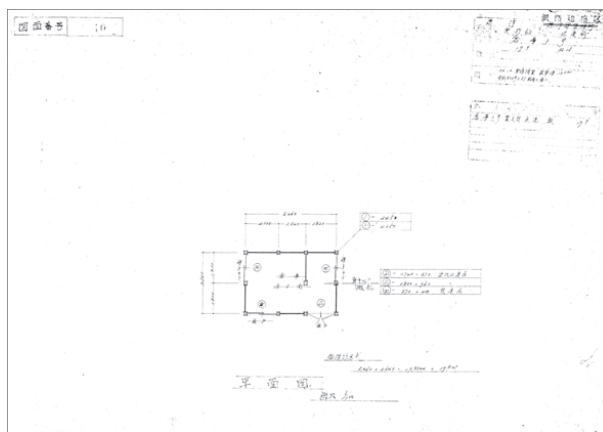


図7 「倉庫1号」平面図

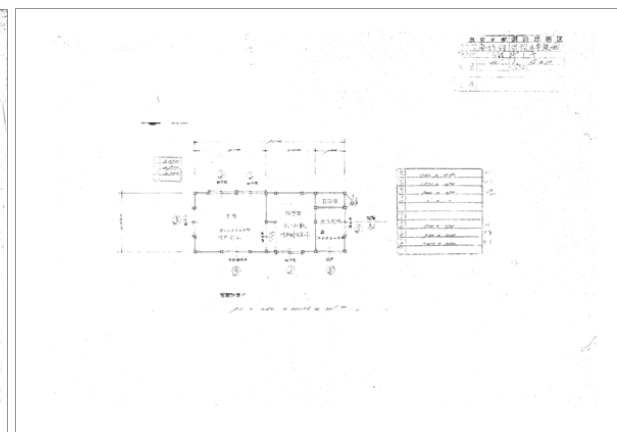


図8 「詰所1号」平面図

これによると基礎は布基礎。構造規模は木造平家建の切妻造り平入で本線に沿って南北に細長く、梁間 4,500mm、桁行 10,000mm に、梁間 2,000mm、桁行 1,700mm の突出部が北東隅に付く。また、ホーム側には 10,000mm の桁行幅一杯に 2,000mm 分の片流れの庇が張り出し、これを 4 本の独立柱が受ける。軒高は同図に 3,950mm とある。梁間の実測値は凡そ 4,530mm、桁行は 10,100mm あり、桁行方向の誤差が大きい。これは梁間方向に対して桁行方向の壁量が少なく(梁間方向の壁量：約 16m、桁行方向の壁量：約 12m)、風や地震、凍上による影響を強く受けた可能性が考えられる。実際に枅穴から部材が抜けている箇所が多数見られた。これは平側をホームに向けて開くという当時の駅舎建築特有の問題とも考えられる。なお、軒高の実測値は北西出隅部分でおよそ 3,920mm あり、30mm の誤差があった。

間取りについては、図 9、および図 10 で示した平面図と、今回実測を行なった本屋との間に差異は無かった(図 11)。つまり、1941 年来、構造規模や間取りに大きな変化は無かったことになる。その間取りは、道道上風蓮奥行線に面した西側の平側南寄りに設けられた待合室の玄関を入ると、左手に事務室、奥に休憩室がある。ホーム側へ出て事務室北隣には物置、燈室(ランプ室)と続き、最後に保管室が張り出す。北西隅にある便所には目隠しの板塀が付く。

ただし、1941 年作成の図面には、次の 2 点において若干の違いがある。まず、待合室のホーム側出入口に「改札口」と記された突出部がある点。

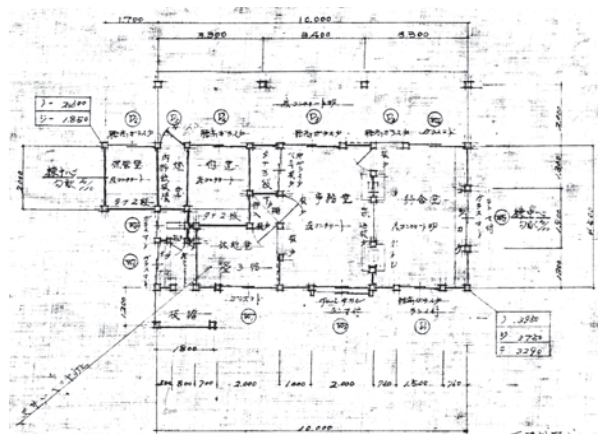


図 9 「本屋 1 号」平面図(部分拡大図)

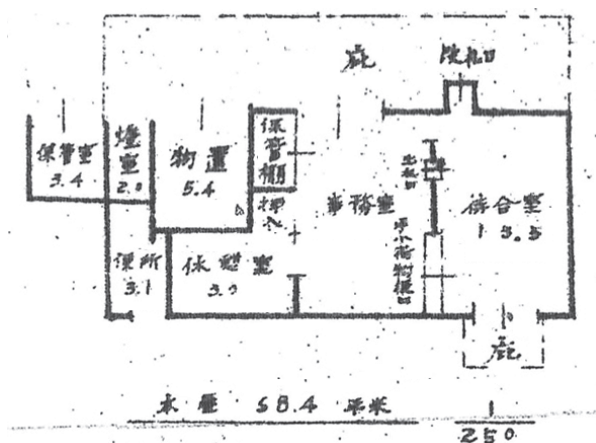


図 10 1941 年当時の平面図
(図 1 を部分拡大の上、上下逆さに加工)

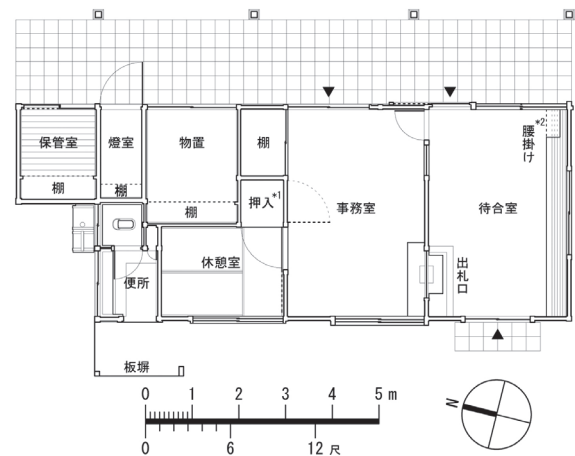


図 11 実測平面図



図 12 南東外観 1



図 13 南西外観

次に、「出札口」と「手小荷物扱口」の位置が現在とは逆である点である。前者については、「改札口」が写っている写真等、当時の様子を伝える資料は確認されておらず、今後の諸調査が待たれる。後者については、いつどのような理由で位置が入れ替わったのかは確認できていないが、業務内容の変更や作業手順、動線の見直しなどが影響しているものと考えられる。

なお、今回の調査では小屋裏には入れなかったため小屋組の種別については確認できていない。

2-3. 外観

屋根は着色亜鉛鉄板菱葺きで、ホーム側の庇のみを横葺きとする。外壁はホーム側とその他の部位では仕上げが幾分異なる。ホーム側は腰を縦板張りとし、その上部をベニヤ板張りとする(図 12)。出入口は待合室に片引き、事務室に引違いのガラス戸が付き、その他建具を含め開口が多い立面になっている。他 3 方の壁面は腰をモルタルで固め、上部幕板までを下見板張りで仕上げ、残りを真壁造りの漆喰塗りとする(図 13、14)。道路側の開口部は、事務室、休憩室の各室に一つずつ引違い窓が設けられ、便所には三方枠が付く。待合室玄関には引違いのガラス戸と欄間が付き、切妻造りの玄関庇が意匠上の特徴となっている。南側壁面には待合室の引違い窓が一組あるが、古写真によるとその上部には欄間が嵌っていたのを確認できる(図 15、注記 2)。これは前掲「本屋 1 号」の平面図にも「ガラス窓 ランマ付」と記載されており、図面とも符号する。先の事務室西側の窓も同図に「ガラス窓 ランマ付」とある。復原工事の際の参考となろう。

2-4. 内観

待合室の床は土間コンクリートの叩きで、壁は縦板張り、天井はベニヤ板張りとする。事務室側の壁には向かって左手に出札口とカウンターが、右手にはホーム側に寄せて事務室へと続く片開き戸が付き、その脇に貨物取扱用窓口の名残をとどめる(図 16)。出札口カウンター下の床には内寸で幅



図 14 北西外観



図 15 南東外観 2 1980 年撮影



図 16 待合室玄関付近より北東(事務側)を見る



図 17 出札口カウンター直下のコンクリート枠と蓋

1,330mm、奥行き 360mm ほどのコンクリート枠があり、板で塞がれている(図 17)。内部は土が被さっており細部は確認できなかったが、底面までの深さは 620mm あった(機能については不明)。南側の壁際には造り付けの腰掛けが付き、窓上部には欄間の上枠がその痕跡として残っている(図 18)。

事務室の床も待合室と同様土間コンクリートで、壁は鴨居より下を縦板張りとする。出札口周りのカウンターや流し、ガラス戸棚等、当時の状態がよく残されている(図 19~21)。西側の窓は二重窓で、塞がれた欄間の上枠が待合室同様遺存している。天井はベニヤ板張りで、中央に煙突用の開口部がある(図 22)。休憩室は事務室より一段高い畳敷きの床で、事務室とは引戸で仕切る(図 23)。壁の一部は模造紙が貼られ詳細は不明であるが、東側の腰壁は縦板張りで、事務室との間仕切壁は長押より下部の土壁が全面に渡って剥がされ(故意と考えられる)下地が露わになっている(図 24)。窓は事務室同様二重窓で寒さに備え、天井はベニヤ板張りとなっている。

各種備品を収納する諸室は、それぞれ若干の違いが見られる。物置は腰付きの引違いガラス戸が付き、床は土間コンクリートで壁が縦板張り、奥には 4 段の棚があり、天井は板張りの平天井とする。



図 18 待合室の腰掛けと窓上部に残る欄間跡



図 19 事務室出札口方向をみる



図 20 事務室中央より北東(ホーム・戸棚側)を見る



図 21 事務室中央より北西(休憩室側)を見る



図 22 事務室天井中央にある煙突用の開口部



図 23 事務室より休憩室を見る

燈室は取扱品目の性格上からか、床を土間コンクリートとする他は、壁や天井、ガラス戸の腰などを含め全て鉄板張りとし、奥に3段の棚を設ける(図25)。保管室は土間コンクリートの床に簀を置き、壁は堅板張り、奥には2段の棚がある。天井は下屋である切妻屋根の野地板が露出する形式とする。

便所はコンクリートでできた小便用の踏み台を手前に、その奥に大使用の個室と脇の掃除用具入れを配置、窓際には開口幅に合わせて手荷物用の窓台を備える(図26)。水洗化される前の駅舎建築の便所仕様を確認できる貴重な遺構部分である。

3. 保存状態と修理工事へ向けた課題

3-1. 保存状態

本屋全体の保存状態は、凍上による不陸が躯体に対して様々な悪影響をもたらしており、各部の老朽化や破損、欠損も著しい。今後の良好な保存と活用のためにも根本修理が必要である。また、奥行臼駅の開業から廃止までの間に、時代の要請や補修のため様々な手が加えられている。今後の修理工事の際には、まず現状を把握し、文献資料や古写真、聞き取りや各部位の痕跡調査などから慎重に復原の方針を決定する必要がある。以下、部位別に主な腐朽、破損箇所等を報告する。

(1) 外部

本屋の布基礎の状況については地面を掘削しての調査は行わなかったため詳細は不明だが、凍上や経年による損傷を相当受けていると考えられる。特に北東隅の保管室では15°前後の基礎の傾きが確認された(図27)。ホーム側の底を支える独立柱の基礎は四角錐台のコンクリート基礎であるが、ここにも凍上による影響が確認されており、各柱で傾き具合にばらつきがある。これらの基礎と独立柱を繋げる補強金物、柱の根元自体にも腐食が進んでいる(図28)。

外壁は下見板や建具枠など木部の経年劣化が激しく、特に北側の湿気が抜けにくい箇所は窓枠含め腐朽が著しい(図29)。また、モルタル仕上げの腰壁部分については南西隅において大きな亀裂が入っており、南側全体にかけて壁から剥離、土台からずれ落ちている(図30)。ホーム側待合室の窓下枠は

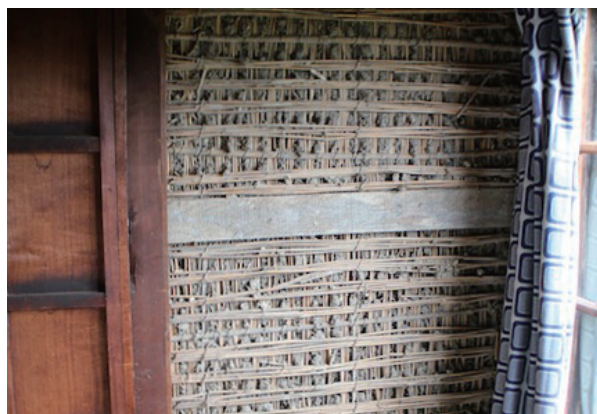


図24 休憩室の土壁下地



図25 燈室



図26 便所



図27 保管室の基礎の傾き具合と扉の破損状況

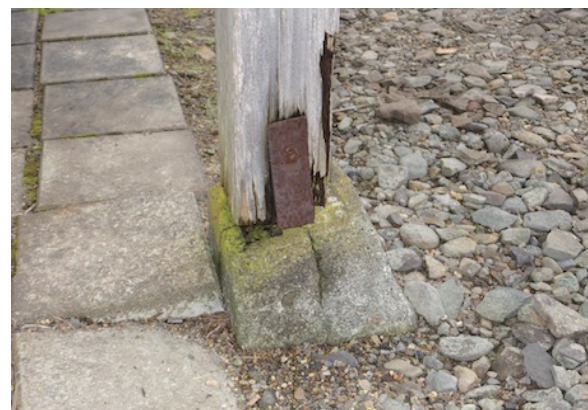


図28 ホーム側独立柱の根元に見る腐朽状況と基礎の傾き

柱の柄穴から抜けてしまっている(図 31)。漆喰仕上げとなっている北側妻面の一部では軸部とズレが生じ、大きな隙間があり剥離箇所も確認された(図 32)。その他事務室ホーム側のガラス戸の腰、保管室の引違い戸の損傷が激しく、ホームより向かって右手の扉は合板に置き換わりネジで枠に固定されていた。その他、便所手前に設けられている板塀は、本屋の附属部位で最も腐朽と破損が激しい(図 33)。

屋根葺き材については大きな損傷等は確認されなかったが、破風板の破損が多く見受けられた(図 34)。また、屋根葺き材と木部の接合部に隙間や腐朽等の不具合が生じていた(図 35)。

(2)内部

待合室や事務室、その他土間コンクリートの床となっている部屋では、凍上の影響で不陸が生じ、複数の亀裂が入っている(図 36)。堅板張りとなっている箇所の壁面は部材そのものの破損は少ないが、軸部の歪みなどにより多数の隙間や捲れが生じている(図 37～39)。貨物取扱窓口(もと出札口)だった



図 29 北側妻面(便所窓枠)に見る木部の腐朽状況



図 30 南西隅(待合室玄関脇)にみる腰壁の破損状況



図 31 待合室窓枠の破損状況(ホーム側)



図 32 妻壁(北側)の破損状況



図 33 便所の板塀に見る木部の破損・腐朽状況



図 34 ホーム側の庇(南側)に見る破風板の欠損状況

箇所には、出札口同様にカウンターがあったようだが、現在では付根から切断され、その痕跡のみ残る(図 40)。待合室の造り付けの腰掛けは、不陸により束が抜け、後置きの木製ベンチの関係で一部座面が切断されている(図 41)。休憩室の壁は前述した通り一部土壁が剥がされている。その他、事務室の天井と内壁、諸室の建具まわりや隙間、保管室の野地板等に雨漏りの痕跡が認められた(図 42)。

(3) その他

待合室の壁面には時刻表が画鋐で留められているが損傷が著しい。この時刻表は 1989 年 3 月 11 日改正の《北海道・本州主要列車時刻表》であり、標津線廃止の 1 カ月程前のものである。オリジナルの適切な管理と複製の掲示など、一定の配慮が必要である(図 43)。他、「普通旅客運賃表」や事務室、物置内にある業務上の掲示板や看板、備品類も訪問者に対して廃線以前の奥行臼駅の状況をよりリアリティを持って情報発信できる重要な要素であるので、適切な管理と展示方法の検討が必要である。



図 35 屋根葺き材と木部との接合部における腐朽状況



図 36 待合室土間コンクリートの亀裂



図 37 待合室ホーム側(東側)の窓枠にみる軸部の抜け具合



図 38 待合室南東隅に見る軸部の破損、抜け具合



図 39 待合室南西隅に見る部材の浮き具合



図 40 貨物取扱窓口(もと出札口)のカウンター跡

3-2. 修理工事へ向けた課題

別海町教育委員会は2022年3月に「奥行臼史跡公園整備基本構想」を策定、奥行に集中する様々な交通遺産や文化的景観などの一体的な整備を進めることで、保存と活用の両立を目指すこととしている。現在はより具体的な「奥行臼史跡公園整備基本計画」を検討中であるが、同計画の中において旧奥行臼駅関連施設については、「昭和初期の建築様式の原形を留め、本町に5ヶ所を数えた駅の中で現存する唯一のもので、本町開拓の足跡を残す歴史的建造物」として評価している。次いでこれらの復原設定年代については1933（昭和8）年から1965（昭和40）年としている。これは同駅の開業から、別海村営軌道（1963-1971）と接続し、同駅周辺が交通の要衝として栄えた時期と重なる。

その一方で、「凍上による不陸が見られるため、根本修理を行う。」との方針を出しており、何を残し、何を復原していくかの判断が問われてくる。

凍上に関する問題解決については、凍結深度を考慮した基礎の新設と、断熱材の敷き込みによる熱的な地面との絶縁を土間コンクリートに施すことで対応が可能である。木部の腐朽・破損箇所は旧材と同じ樹種を用いて接ぎ木や埋木等で対応し、可能な限り当初材を残すよう配慮するとともに、工事の履歴を新材に残すのが望ましい。桁方向の構造上の弱点は壁に隠れる部分においては構造用合板などによる補強、ブレース等の設置等が考えられる。屋根葺き材については、弱点となりやすい木部との納まり方について特に留意が必要である。

また、復原設定時代を考慮した場合、以下の検討が必要である。

(1) 建具類について

待合室南側と事務室西側の窓に付いていた欄間の建具寸法は、前掲「本屋1号」の建具表によれば、620mm×970mmであり、開口幅を考慮に入れると当初は引違いの建具が欄間に嵌っていたと考えられる。内外の印象を左右する重要な部位であるので、図15の外観写真や痕跡などと合わせ、復原の際には十分な検討が必要である。なお、待合室西側出入口に付く現在の欄間は嵌殺しのガラス窓となっている



図 41 待合室腰掛けの破損状況



図 42 事務室戸棚上部に見る雨漏りの跡



図 43 待合室に掲示されている時刻表



図 44 電柱の傾き具合（ホームの南側から見る）

が、同建具表では建具寸法 400mm×420mm とあるので現在の建具は当初材ではない可能性が高い。ただし、創建時の玄関部詳細を示す写真資料は確認されておらず、部材も健全であることから無理な変更は避けた方がよい。

待合室のホーム側引戸まわりは、新補材による修繕箇所が散見されるので、各部材の痕跡などを手がかりに十分に検討を重ね、慎重に復原方針を決定していくのが望ましい。今のところ復原設定年代に撮影された鮮明な写真は確認されていない。前掲建具表では引戸の幅が 960mm と記されているのに対し、実測値では 878mm しかなく、現在の扉は他所からの流用である可能性が高い。また、1941 年作成の平面図(図 10)に記載の「改札口」も不明な点が多いため、利用頻度の高いホーム側出入口まわりについては、新資料の発見を待つなど、無理な復原は避けるのが穏当である。

貨物取扱窓口(もと出札口)にあったカウンターの復原は、往時の様子を伝える上で重要な課題の一つである。「本屋 1 号」の平面図には、出札口と同規模のカウンターが描かれており、現在の出札口の形状が参考となる。ただし、持ち送りの有無や窓口の形状等の確認が取れておらず、復原決定には慎重でありたい。

(2) 壁仕上げについて

ホーム側のベニヤ板張りとなっている壁は、他の壁面の仕様を考慮して漆喰塗りであった可能性を排除せず、解体修理時に痕跡等を確認することが望ましい。

休憩室の下地が露わになっている土壁は本来であれば補修すべき箇所であるが、当時の建築技術や部屋の扱いが分かる部位でもあるので、何らかの保護を講じた上であえてそのまま展示するという考え方もある。一般公開の在り方と合わせて、予め検討しておく必要がある。

(3) その他

その他本屋に関わる課題としては、ホームに設置されている 3 本の電柱の扱いがある。南端を除く 2 本の電柱は特に傾斜が大きく、転倒した場合には本屋に大きな損害を与える恐れがある(図 44)。撤去すべきとの考え方もあるが、注記 2 で示した通り、ホームに遺残する電柱は奥行臼駅に電灯が設置された 1955 年のものである可能性がある。これは上記復原設定年代の範囲内である。奥行臼駅が日本で最後に電灯化された駅の一つであるという歴史的な出来事を示す遺構である可能性もあるので、その事実確認を行なった上で、保全の是非についても検討すべきであると考えられる。

4. まとめ

以上、旧奥行臼駅本屋の沿革と建築概要、保存状態等について述べてきた。同建築は奥行、上風連地区の産業・生活・文化の発展に重要な役割を果たしてきた奥行臼駅の主要施設であり、その歴史的価値は大きい。また、改築箇所はあるものの開業当初の様子をとどめており、昭和初期における道東の駅舎建築を今に伝える貴重な遺構であると言える。

しかしながら、旧奥行臼駅本屋は、経年による劣化や凍上による傷みが全体的に進んでおり、根本修理が必要とされる状況にある。前掲基本構想の中でも、「旧国鉄線の遺構復原年代の検討を踏まえ、保存活用上重要な諸要素については、調査研究に基づき、できるだけ当時の形で保存および復旧・修理を行うことを基本とする。特に、開通当時から初期に建設された奥行臼駅をはじめ詰所、倉庫、ホームは、老朽化が著しく進み、保存修理を早急に行うこととする。」(P. 51)と緊急性が認識されている。

また、現在検討中の前掲基本計画においては、旧奥行臼駅を中心とした「国鉄ゾーン」の基本設計を令和 6 年度に終え、翌 7 年度に実施に移る予定になっている。同計画では、基本設計に入る前の令和 5 年度に、郷土の歴史に詳しい人材を発掘し様々なワークショップを開く計画があり、古写真や聞き取り調査により新たな事実が明らかになる可能性がある。根本修理での解体時においては、部材に残る痕跡などを丁寧に分析しながら、これら情報をもとに適切な復原ができるよう随時検討が加えられることが望まれる。

今回の調査では、本屋の各種図面作成に必要な実測調査にとどまったが、同建築を含め構内に残る他の遺構の調査がさらに進むことで、今後の適切な保存修復と情報発信につながることに期待したい。

注記

- (1) 石炭小屋は、構造に古軌条(レール)や枕木が使用されている点で他の諸建築に比べ特殊である。レールには「R. S. W. 1907. I. R. J.」の刻印が確認できるものがあり、歴史資料としても貴重である。なお、「R. S. W.」は Rheinische StahlWerke(ライン製鋼所)、「1907」は製造年、「I. R. J.」は Imperial Railways of Japan(帝国鉄道)を示すものであろう。1907 年は帝国鉄道が開業した年にあたり、レールの国産化が始まった年でもある。
- (2) 奥行臼駅に電灯がついたのは『交通技術』(11(10)(124)、交通協力会、1956-09、国立国会図書館デジタルコレクション)によると 1955 年のことであり、ホームに電柱が写っていることから、図 15 は 1955 年以降に撮影された写真である可能性がある。なお同著によると、この年、奥行臼駅とその他 5 つの駅に電灯が付いたことで、日本の無電灯駅が解消されたとある。

参考文献

- (1) 別海町ホームページ
https://betsukai.jp/kyoiku/culture/bunkazai/cho_bunkazai/okuyuki_eki/
https://betsukai.jp/kyoiku/culture/bunkazai/cho_bunkazai/kidou_teiryuu/
- (2) 別海町教育委員会「奥行臼史跡公園整備基本構想」2022 年 3 月
- (3) 別海町教育委員会、株式会社 総合設計研究所「令和 4 年度 奥行臼史跡公園整備基本計画」
2022 年 12 月 7 日、第 2 回別海町史跡旧奥行臼駅通所整備検討委員会資料
- (4) 別海町教育委員会、株式会社 総合設計研究所「令和 4 年度 奥行臼史跡公園整備基本計画」
2023 年 3 月 3 日、第 3 回別海町史跡旧奥行臼駅通所整備検討委員会資料

図版出典

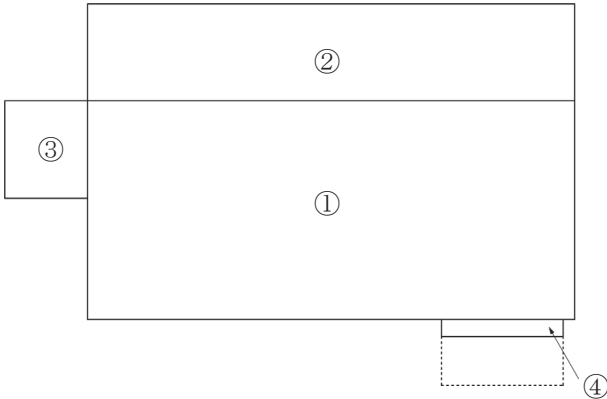
- 図 1、2 札幌鉄道局編「停車場平面図 3 釧路事務所管内」(北海道立図書館蔵)石川孝織氏(釧路市立博物館)より提供
- 図 3～9 別海町教育委員会蔵
- 図 10 北海道立図書館蔵 別海町教育委員会より複製を提供
- 図 11 本報告書実測図より引用
- 図 12～14、16、18～23、25～42 撮影：西澤岳夫 撮影年月日 2022 年 8 月 30 日～9 月 2 日
- 図 15 1980 年 6 月檜山満夫氏撮影・所蔵
- 図 17、43 撮影：半藤伊武起 撮影年月日 2022 年 9 月 2 日
- 図 24 撮影：平澤宙之 撮影年月日 2022 年 8 月 31 日
- 図 44 撮影：西澤岳夫 撮影年月日 2023 年 3 月 21 日

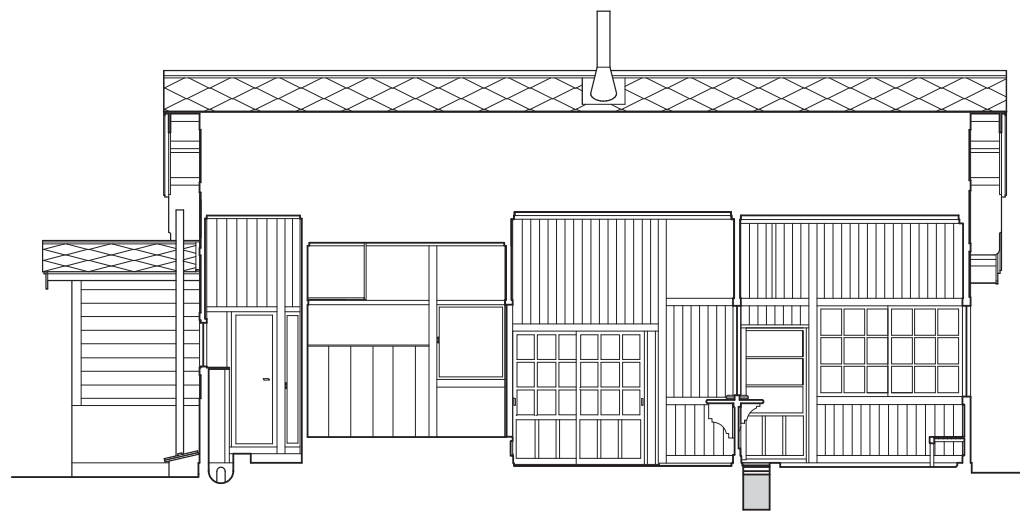
図面資料 旧奥行臼駅本屋

- 01 配置図・平面図 (縮尺 1/500 1/100)
- 02 断面図・立面図 (縮尺 1/100)
- 03 展開図 1・玄関詳細図 (縮尺 1/50)
- 04 展開図 2 (縮尺 1/50)
- 参考図 「本屋 1 号」平面図 (縮尺 1/100)

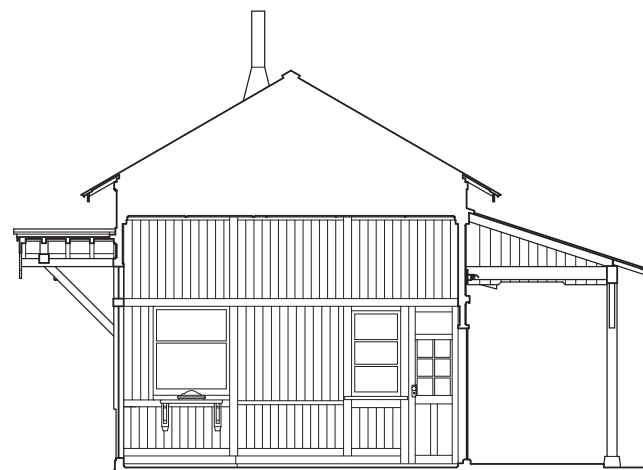
※凍上の影響で不陸が激しい状態であったが、布基礎の天端が水平であるという仮定で作図を行なった。

面積表

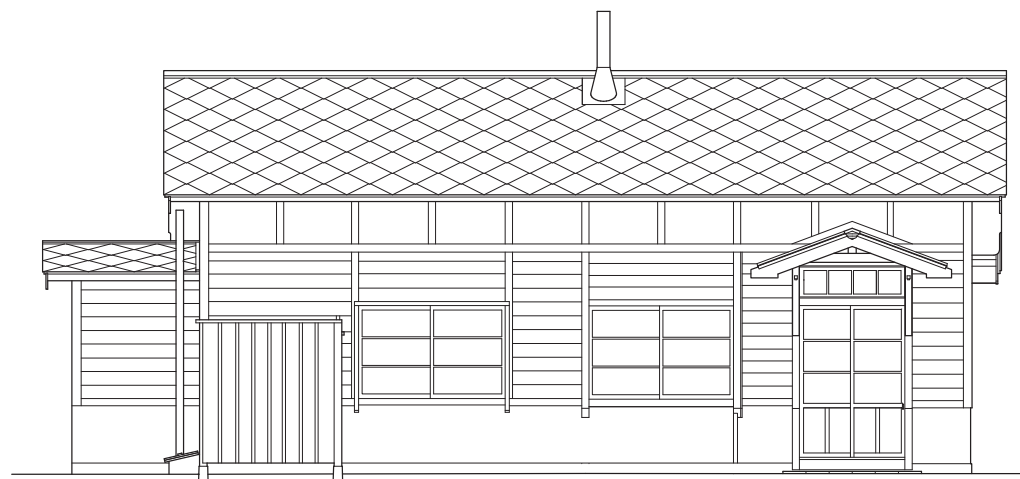
			
		計算式 単位: mm	面積 単位: m ²
①	主屋	4,500 × 10,000	45.00
②	土庇	2,000 × 10,000	20.00
③	下屋	2,000 × 1,700	3.40
④	玄関庇	350 × 2,500	0.87
建築面積		① + ② + ③ + ④	69.27
床面積		① + ② + ③	68.40



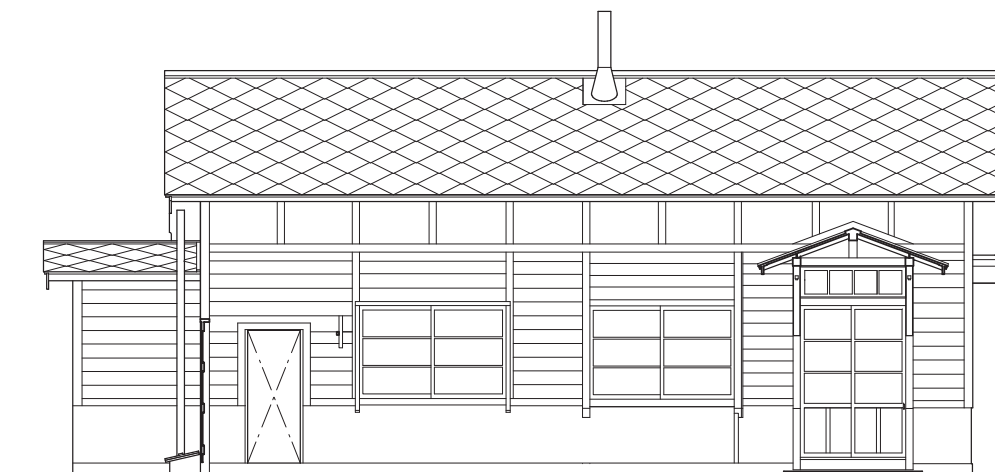
断面図（南北）



断面図（東西）



西立面図 1

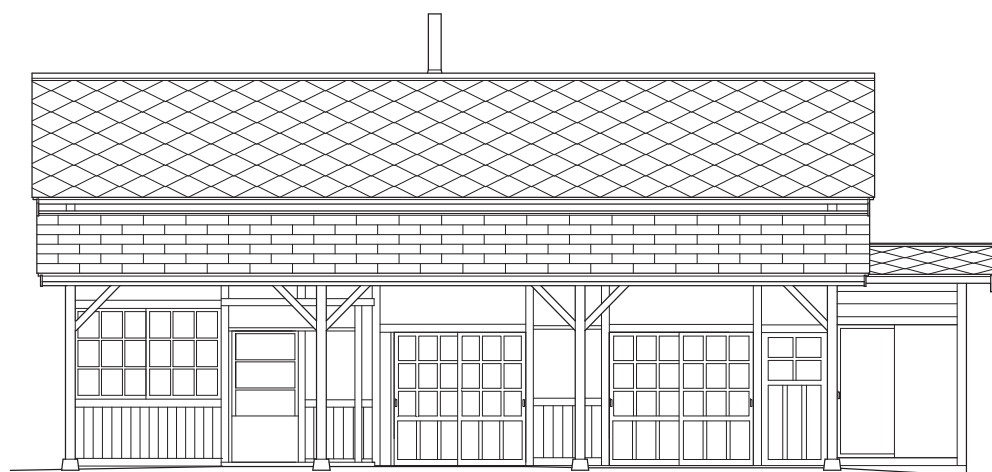


西立面図 2

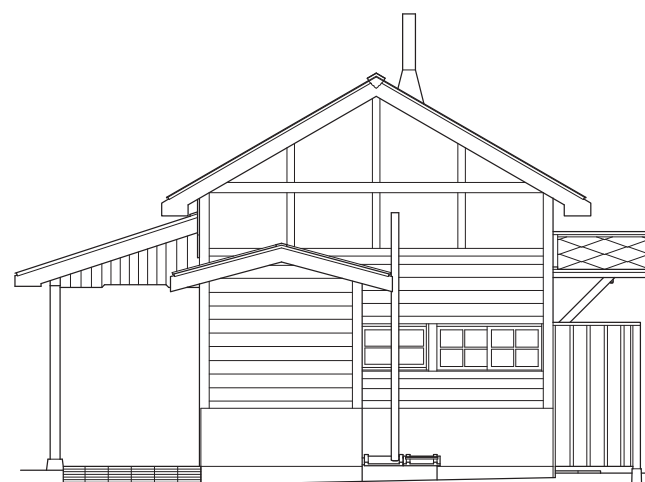


南立面図

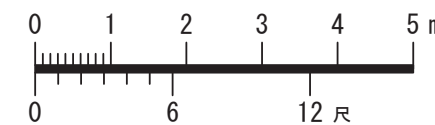
※ ホーム側の底、破風板部分の破線は欠損部分を復した状態を表現している。



東立面図



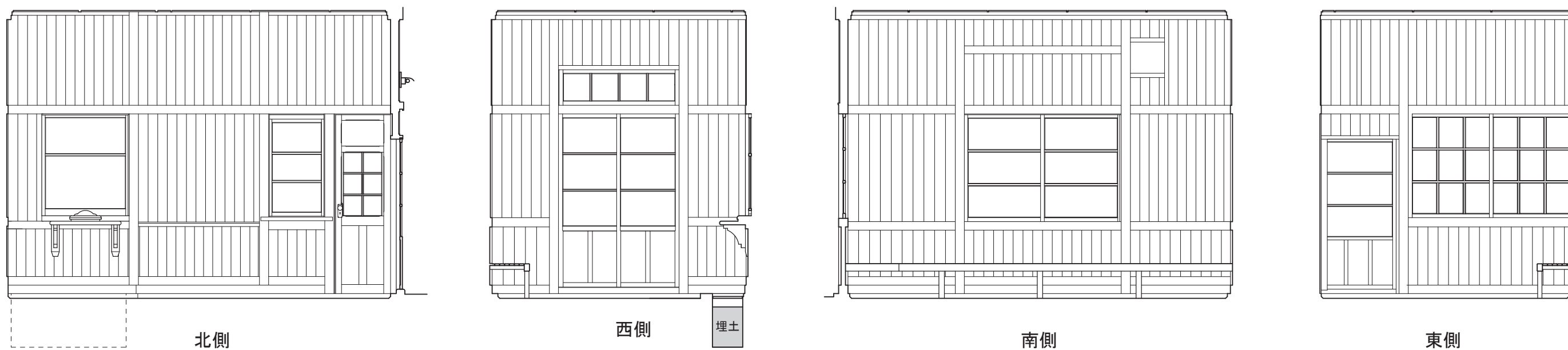
北立面図



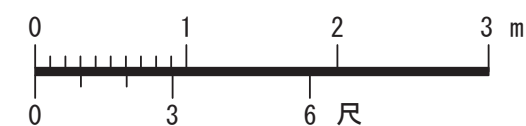
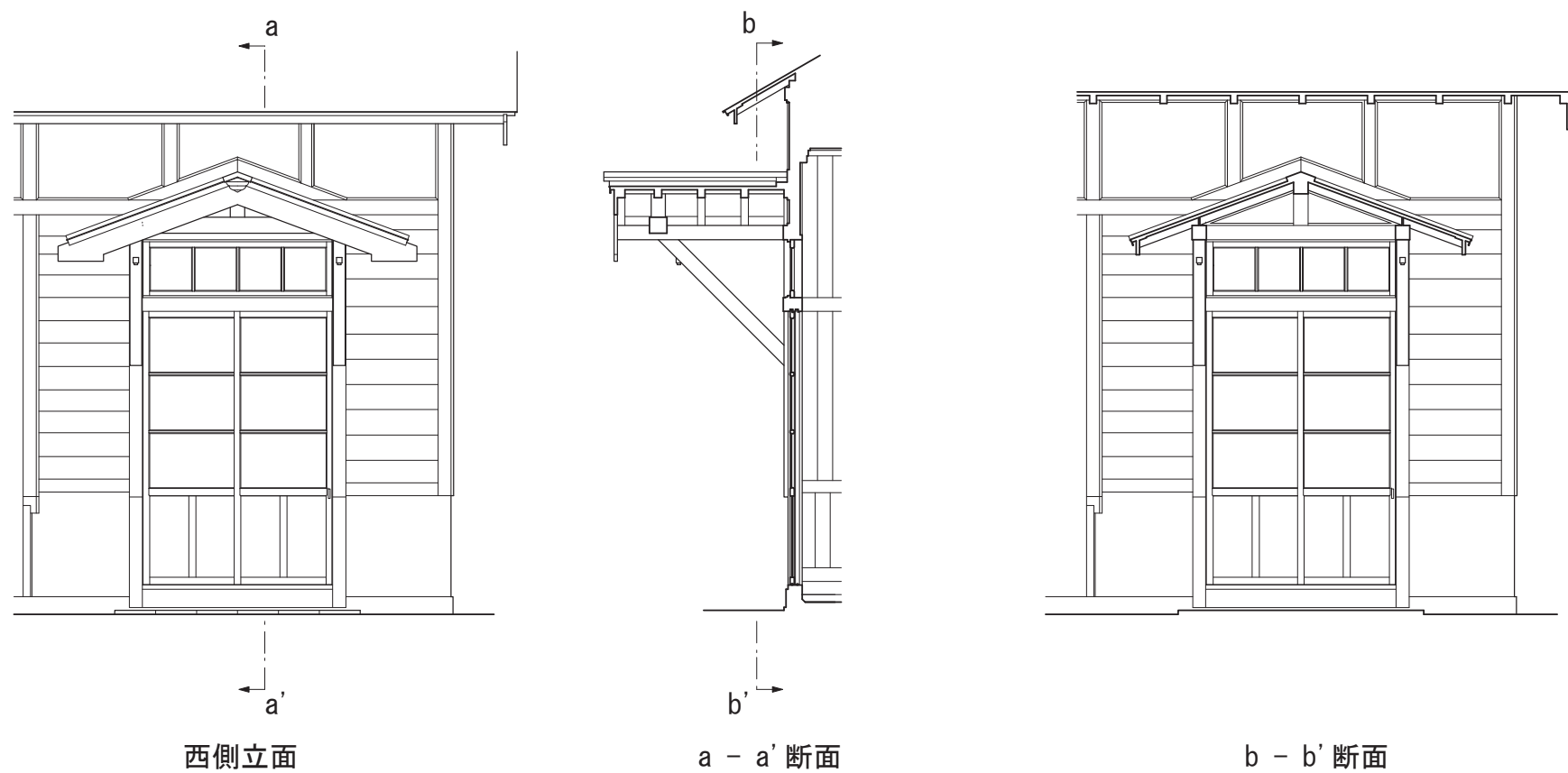
令和4年度 日本遺産 “「鮭の聖地」の物語～根室海峡一万年の道程～” 構成文化財調査事業
旧開拓使別海岱詰所、および旧奥行臼駅本屋 実測調査報告書

旧奥行臼駅 本屋 実測図
断面図・立面図 1 : 100

釧路工業高等専門学校 建築学分野（西澤研究室）



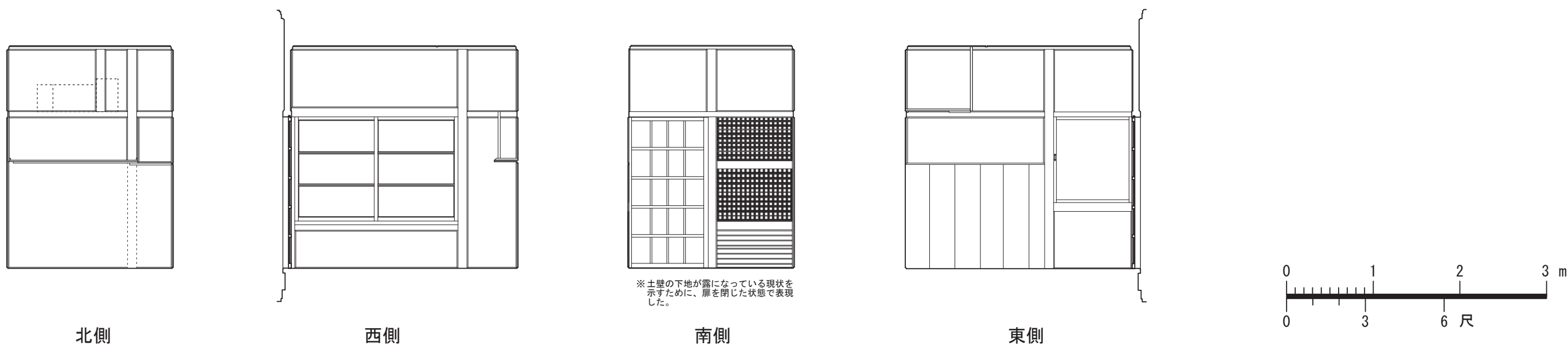
待合室展開図



令和4年度 日本遺産 “「鮭の聖地」の物語～根室海峡～万年の道程～” 構成文化財調査事業
 旧開拓使別海缶詰所、および旧奥行臼駅本屋 実測調査報告書
 旧奥行臼駅 本屋 実測図
 展開図1・玄関詳細図 1 : 50
 釧路工業高等専門学校 建築学分野（西澤研究室）



事務室展開図

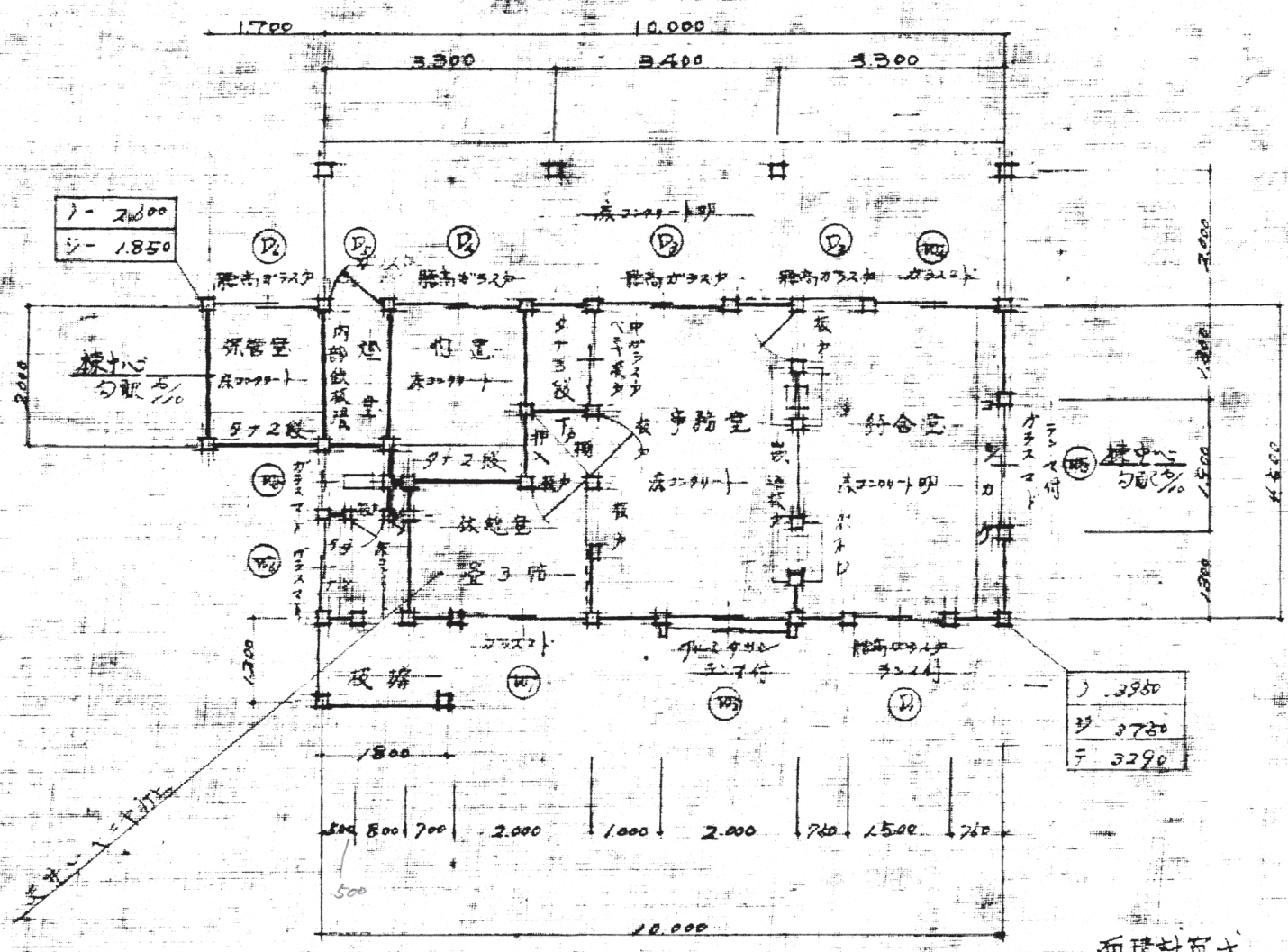


休憩室展開図

令和4年度 日本遺産 “「鮭の聖地」の物語～根室海峡一万年の道程～” 構成文化財調査事業
旧開拓使別海缶詰所、および旧奥行臼駅本屋 実測調査報告書

旧奥行臼駅 本屋 実測図
展開図2 1 : 50

釧路工業高等専門学校 建築学分野（西澤研究室）



D1	2.02 x 7.10	出入口
D2	3.00 x 9.60	
D3	1.720 x 9.60	
D4	1.730 x 9.70	
D5	1.730 x 8.90	
D6	1.740 x 8.20	
D7	1.210 x 9.70	窓
D8	1.210 x 9.70	
D9	1.210 x 9.70 (7.7)	
D10		
D11	1.180 x 9.80	
D12	1.80 x 1.60	
D13	1.80 x 7.20	

面積計算式

$$\begin{aligned} & (4.500 \times 10.000) + (2.000 \times 1.700) = 48.4 \text{ (本屋)} \\ & \frac{2.000 \times 10.000}{48.4 \div 20.0} = 20.0 \text{ (工室)} \\ & \frac{48.4 \div 20.0}{1.84} = 1.84 \end{aligned}$$

平面図

縮尺 1/100