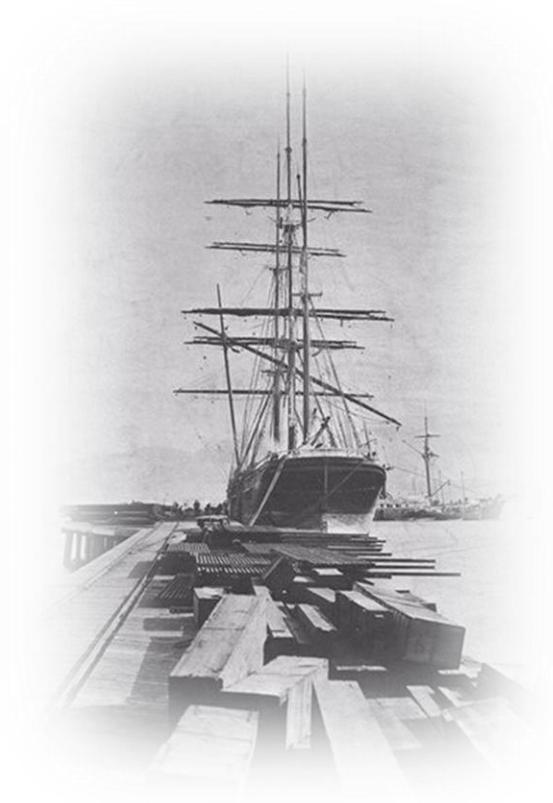


北海道鉄道史



小樽入船町を往く蒸気機関車 (小樽市総合博物館所蔵)

浜田 鋭一



明治13年10月、小樽港へ最初に入港した外国船。鉄道資材を積んで入港したアメリカのドベイ号。（北海道大学附属図書館所蔵）

目次

はじめに … 1P

I 明治期の記録 … 3P

開拓使時代の鉄道

三県一局時代の鉄道

北海道庁時代の鉄道

鉄道の国有化

1 1880(明治13)年11月28日 … 9P

札幌・手宮

2 1882(明治15)年11月3日 … 11P

札幌～岩見沢・幌内

3 1888(明治21)年12月10日 … 12P

三笠～幾春別

4 1891(明治24)年7月5日 … 13P

岩見沢・砂川～歌志内

5 1892(明治25)年 … 14P

北垣国道長官就任。北炭が夕張炭鉱の採掘開始。

① 2月1日 函館本線・砂川～空知太

② 8月1日 室蘭線・岩見沢～輪西

室蘭市の場合

登別市の場合

苫小牧市の場合

早来町の場合

追分町の場合

由仁町の場合

栗山町の場合

栗沢町の場合

③ 11月1日 夕張線・追分～夕張

6 1897(明治30)年7月1日 … 21P

室蘭線・輪西～室蘭

7 1897(明治31)年 … 21P

全道に徴兵令施行。道内各地で洪水248名死亡。

① 7月16日 函館本線・空知太～旭川

滝川市の場合

深川市の場合

旭川市の場合

② 8月12日 宗谷本線・旭川～永山

③ 11月25日 宗谷本線・永山～蘭留

8 1899(明治32)年 … 26P

北海道旧土人法公布。

① 1月15日 富良野線・美瑛～上富良野

② 9月11日 富良野線・旭川～美瑛

③ 11月15日 宗谷本線・蘭留～和寒

9 1900(明治33)年 … 28P

① 富良野線・上富良野～富良野

② 宗谷本線・和寒～士別

③ 根室線・富良野～鹿追

10 1901(明治34)年 … 31P

第一回北海道会議員選挙。北海道拓殖10カ年計画実施。

① 根室線・白糠～釧路・浜釧路

② 根室線・鹿追～落合

11 1902(明治35)年 … 33P

日英同盟締結。

① 函館本線・函館～渡島大野

② 函館本線・然別～蘭島

12 1903(明治36)年 … 35P

札幌・小樽・函館で衆議院選挙実施。

① 根室線・音別～白糠

② 函館本線・渡島大野～森

③ 函館本線・旧山道～然別

④ 函館本線・蘭島～小樽

⑤ 宗谷本線・士別～名寄

⑥ 函館本線・森～熱郛

長万部町の場合

黒松内町の場合

寿都町の場合

⑦ 根室本線・浦幌～音別

13 1904(明治37)年 … 40P

日露戦争開戦、函館に「厳戒令」施行。

① 函館本線・旧山道～小沢

② 根室本線・豊頃～浦幌

③ 函館本線・小沢～旧山道

④ 根室本線・利別～豊頃

14 1905(明治38)年 … 43P

日露講和条約調印。

① 函館本線・小樽～南小樽

② 根室本線・帯広～利別

15 1907(明治40)年 … 44P

北炭幌内炭鉱争議で暴動化。函館大火12390戸焼失。

① 夕張支線・紅葉山～楓

② 根室本線・落合～帯広

16 1908(明治41)年 青函連絡船就航 … 47P

新夕張炭鉱ガス爆発で91人死亡。

17 1910(明治43)年 … 50P

大逆事件。韓国併合。

① 根室本線・池田～利別

② 函館本線・深川～留萌

18 1911(明治44)年 … 53P

小樽高等商業学校(小樽商大)開校。

① 網走本線・陸別～北見

② 網走本線・名寄～恩根内

II 大正期の記録 … 56P

19 1912(大正元)年 … 58P

夕張炭鉱2度のガス爆発 485名死亡。

- ① 石北本線・北見～網走・浜網走
- ② 函館本線・小沢～岩内
- ③ 宗谷本線・恩根内～音威子府
- ④ 石北本線・留辺蘂～北見

20 1913(大正2)年 … 63P

夕張炭鉱火災により53人死亡。この年大凶作。

- ① 日高本線・苫小牧～富川
- ② 根室本線・滝川～富良野

21 1914(大正3)年 … 66P

第一次世界大戦勃発。

- ① 石北本線・安国～留辺蘂
- ② 天北線・音威子府～小頓別
- ③ 万字線・志文～万字炭鉱山

22 1915(大正4)年 … 68P

苫前村に大熊出現6人死亡。東京株式市場大暴騰。

- ① 石北本線・遠軽～安国
- ② 名寄線・遠軽～開盛

23 1916(大正5)年 … 69P

取引市場大暴落。新冠アイヌ平取に強制移住。

- ① 夕張支線・楓～登川
- ② 天北線・小頓別～中頓別
- ③ 名寄線・開盛～湧別

24 1917(大正6)年 … 70P

金銀輸出禁止。ロシア革命。

- ① 根室線・釧路～厚岸・浜厚岸

25 1918(大正7)年 … 71P

シベリア出兵。米騒動。北海道博覧会に140万人。

- ① 天北線・中頓別～浜頓別

26 1919(大正8)年 … 72P

小樽はしけ組人夫ストライキに突入。

- ① 名寄線・下川～名寄
- ② 胆振線・倶知安～京極
- ③ 根室線・厚岸～厚床
- ④ 天北線・浜頓別～浅芽野



大正時代 三代目札幌駅 (小樽市総合博物館所蔵)

27 1920(大正9)年

… 76P

蜂須賀農場で道内初の小作争議。

- ① 胆振線・京極～脇方
- ② 天北線・浅芽野～鬼士別
- ③ 名寄線・下川～上興部
- ④ 根室本線・厚床～花咲

28 1921(大正10)年 … 78P

函館大火 2041戸焼失。日魯漁業発足。原敬首相暗殺。

- ① 興浜南線・雄武～興部
- ② 根室線・花咲～根室
- ③ 名寄線・興部～下川
- ④ 留萌線・留萌～増毛

29 1922(大正11)年 … 81P

ワシントン海軍軍備条約。

- ① 沼ノ端～旭岡
 - ② 石北本線・北旭川～愛別
 - ③ 宗谷本線・音威子府～手塩中川
 - ④ 天北線・鬼士別～南稚内
- 幻の名羽線

30 1923(大正12)年 … 84P

関東大震災。

- ① 富内線・旭岡～栄
- ② 渚滑線・渚滑～北見滝ノ上
- ③ 富内線・身内線・栄～富岡
- ④ 石北本線・愛別～上川
- ⑤ 宗谷本線・手塩中川～問寒別
- ⑥ 室蘭線・長万部～静狩

31 1924(大正13)年 … 87P

第一回選抜中等学校野球大会開催。

- ① 宗谷本線・兜沼～南稚内
- ② 日高本線・富川～厚賀
- ③ 深名線・深川～多度志
- ④ 釧網線・北浜～網走
- ⑤ 相生線・美幌～津別

戸井町の場合

美深町の場合

32 1925(大正14)年 … 91P

治安維持法公布。小樽高商「小樽軍教反対事件」。

- ① 宗谷本線・問寒別～幌延
- ② 室蘭線・伊達紋別～東室蘭
- ③ 釧網線・斜里～北浜
- ④ 相生線・津別～北見相生
- ⑤ 帯広～士幌

III 昭和期の記録 … 95P

33 1926(昭和元)年 … 96P

小樽・函館で初のメーデー。

- ① 士幌線・士幌～上士幌
- ② 上砂川線・砂川～上砂川

- ③ 千歳線・苗穂～沼ノ端
- ④ 宗谷本線・幌延～兜沼
- ⑤ 深名線・多度志～鷹泊
- ⑥ 日高本線・厚賀～静内

34 1927(昭和2)年 … 100P

小樽港湾労働者争議始まる。ジュネーブ軍縮会議。

- ① 函館本線・函館～上磯
- ② 釧網線・東釧路～標茶
- ③ 石北本線・白滝～遠軽
- ④ 羽幌線・留萌～大楸
- ⑤ 砂原線・旧東森～渡島砂原

35 1928(昭和3)年 … 103P

3.15事件。雨竜・新十津川などで小作争議。

- ① 室蘭線・静狩～伊達紋別
- ② 砂原線・森～旧東森
- ③ 羽幌線・大楸～鬼鹿
- ④ 胆振線・京極～喜茂別
- ⑤ 宗谷本線・南稚内～稚内

36 1929(昭和4)年 … 105P

4.16事件。世界的経済恐慌起る。

- ① 石北本線・白滝～下白滝
- ② 釧網線・標茶～弟子屈
- ③ 根室本線・帯広～中札内
- ④ 深名線・鷹泊～幌加内
- ⑤ 釧網線・札弦～斜里
- ⑥ 石北本線・上川～中越
- ⑦ 瀬棚線・中ノ沢～花石

真狩村の場合

37 1930(昭和5)年 … 110P

ロンドン海軍軍縮条約調印。北海道の人口 281 万人。

- ① 釧網線・弟子屈～川湯
- ② 広尾線・中札内～大樹
- ③ 江差線・木古内～上磯
- ④ 瀬棚線・花石～今金

38 1931(昭和6)年 … 114P

満州事変勃発。リンドバーグ根室に飛来。

- ① 羽幌線・鬼鹿～古丹別
- ② 深名線・幌加内～添牛内
- ③ 釧網線・川湯～札弦
- ④ 札沼線・中徳富～石狩沼田
- ⑤ 南美唄線・美唄～南美唄

39 1932(昭和7)年 … 116P

上海事変勃発。5.15事件犬養首相暗殺。

- ① 羽幌線・古丹別～羽幌
- ② 石北本線・中越～白滝
- ③ 深名線・添牛内～朱鞠内
- ④ 瀬棚線・今金～瀬棚
- ⑤ 広尾線・大樹～広尾

40 1933(昭和8)年 … 119P

国連脱退。ヒットラー政権誕生。

- ① 標津線・厚床～西別
- ② 日高本線・静内～日高三石

41 1934(昭和9)年 … 120P

函館大火死者行方不明 2716 名。ワシントン条約破棄。

- ① 標津線・中標津～西別
- ② 札沼線・浦臼～中徳富
- ③ 札沼線・桑園～石狩当別

42 1935(昭和10)年 … 123P

茂尻炭鉱ガス爆発 95 人死亡。

- ① 宗谷本線・手塩～幌延
- ② 興浜南線・興部～雄武
- ③ 札沼線・石狩当別～浦臼
- ④ 湧網線・網走～卯原内
- ⑤ 湧網線・計呂地～中湧別
- ⑥ 日高本線・日高三石～浦川
- ⑦ 士幌線・上士幌～清水谷
- ⑧ 江差線・湯ノ岱～木古内



昭和9年の小樽駅（小樽市総合博物館所蔵）

43 1936(昭和11)年 … 129P

2.26事件。

- ① 興浜北線・浜頓別～北見枝幸
- ② 湧網線・卯原内～常呂
- ③ 湧網線・佐呂間～計呂地
- ④ 羽幌線・遠別～手塩
- ⑤ 湧網線・標茶～計根別
- ⑥ 江差線・江差～湯ノ岱

44 1937(昭和12)年 … 133P

ヘレン・ケラー来道。日中戦争勃発。南京陥落。

- ① 日高本線・浦川～様似
- ② 士幌線・清水谷～糠平
- ③ 松前線・渡島知内～木古内
- ④ 標津線・計根別～根室標津
- ⑤ 深名線・手塩弥生～名寄

えりも町の場合

45 1938(昭和13)年 … 138P

夕張炭鉱でガス爆発 161 人死亡。国家総動員法公布。

- ① 松前線・渡島福島～渡島知内

46 1939(昭和14)年 … 139P

ノモンハン事件。朝鮮人労働者の強制連行始まる。

- ① 士幌線・糠平～十勝三股

47 1940(昭和15)年 … 139P

日独伊三国同盟締結。北海道の人口 327 万人。

- ① 胆振線・新大滝～伊達紋別

48 1941(昭和16)年 … 140P

北海道綴方連盟事件で教師 53 名検挙。太平洋戦争勃発

- ① 深名線・朱鞠内～手塩弥生
② 胆振線・喜茂別～新大滝
③ 羽幌線・羽幌～築別

49 1942(昭和17)年 … 142P

湧別海岸機雷爆発 106 人死亡。

- ① 松前線・渡島福島～渡島吉岡

50 1943(昭和18)年 … 143P

幌別村付近米潜水艦より攻撃を受ける。アッツ島玉砕。

- ① 富内線・鶴川～豊城
② 沼ノ端～豊城間廃止

51 1945(昭和20)年 … 143P

アメリカ海軍機動部隊による空襲で全道各地に被害。

- ① 砂原線・大沼～渡島砂原

52 1946(昭和21)年 … 144P

日本国憲法公布。総選挙実施。「アイヌ協会」設立。

- ① 松前線・渡島大沢～渡島吉岡

53 1952(昭和27)年 … 145P

日米安保条約発効。血のメーデー事件。

- ① 湧網線・常呂～浜佐呂間

54 1953(昭和28)年 … 145P

殉難中国人慰霊祭、遺骨 308 柱を送還。朝鮮戦争休戦。

- ① 湧網線・佐呂間～浜佐呂間
② 松前線・松前～渡島大沢

55 1957(昭和32)年 … 146P

東海村原子力研究所で原子の火ともる。

- ① 羽幌線・築別～初山別
② 標津線・斜里～越川

56 1958(昭和33)年 … 147P

王子争議始まる。東京タワー完成。

- ① 羽幌線・初山別～遠別
② 富内線・富内～振内

57 1960(昭和35)年 室蘭～西室蘭 … 149P

北炭夕張鉱でガス爆発 42 人死亡。

58 1964(昭和39)年 … 149P

オリンピック東京大会。

- ① 美幸線・美深～仁宇布
② 白糠線・白糠～上茶路
③ 富内線・振内～日高町

IV 廃線期の記録 … 153P

59 1970(昭和45)年 … 156P

北海道百年記念塔落成式。

- ① 京極～脇方間廃止
② 斜里～越川間廃止

60 1972(昭和47)年 … 157P

札幌オリンピック。

昭和 36 年 旭川駅の立ち売り (旭川市図書館所蔵)

- ① 新十津川～石狩沼田間廃止
② 上茶路～北進間開通…

61 1973(昭和48)年 美唄～南美唄間廃止 … 158P

62 1981(昭和56)年 …158P

北炭夕張鉱でガス突出事故 136 名死亡

- ① 楓～登川間廃止
② 石勝線 新夕張～新得間開通…



63 1983(昭和58)年 白糠線廃止 第一次

昭和 41 年の札幌市 (北海道大学付属図書館所蔵)

札幌市 150 万都市に。 …160P

64 1984(昭和59)年 浜網走駅廃止 …161P

北電泊原発起工式。

65 1985(昭和60)年 …161P

三菱南大夕張炭鉱でガス爆発 62 人死亡。

- ① 西室蘭駅廃止
② 相生線廃止 第一次
③ 渚滑線廃止 第一次
④ 万字線廃止 第一次
⑤ 岩内線廃止 第一次
⑥ 興浜北線廃止 第一次
⑦ 興浜南線廃止 第一次
⑧ 美幸線廃止 第一次
⑨ 手宮線廃止…

66 1986(昭和61)年 …166P

自民衆院で結党以来初の 300 議席。

- ① 胆振線廃止 第二次



② 富内線廃止 第二次

67 1987(昭和62)年 …168P

国鉄分割民営化。JR北海道発足。

① 広尾線廃止 第二次

② 瀬棚線廃止 第二次

③ 湧網線廃止 第二次

④ 士幌線廃止 第二次

⑤ 羽幌線廃止 第二次

⑥ 幌内線廃止 第二次

68 1988(昭和63)年 …172P

泊原発一号機が稼働。

① 松前線廃止 第二次

② 青函航路廃止

③ 津軽海峡線開業

④ 歌志内線廃止 第二次

69 1989(平成元年)年 …176P

泊原発一号機営業運転開始。

① 標津線廃止 第二次

② 天北線廃止 第二次

③ 名寄線廃止 第二次

70 1994(平成6)年 上砂川支線廃止…180P

札幌、24時間で64cmの降雪記録。松本サリン事件。

71 1995(平成7)年 深名線廃止 …181P

札幌、24時間で87cmの降雪記録。阪神淡路大震災。

72 2006(平成18)年 るさと銀河線廃止…182P

73 2014(平成26)年 江差線廃止 …183P

消費税が8%になる。

74 2015(平成27)年 留萌・増毛間廃止…184P

75 2018(平成30)年 夕張支線廃止 …185P

76 2020(令和2)年 札沼線(医療大学前・新十津川間)廃止 …186P

V 新幹線の札幌開業 … 188P

1 新幹線とオリンピック …188P

2 2030年大会への布石 …190P

3 震災からの復興 -2026大会の辞退-

…191P

4 「開業前倒し」の真実 …193P

5 マラソンと競歩の札幌開催 …194P

6 2030年は鉄道開業150年 …195P

7 北海道新幹線は「不採算路線」? …196P

VI 北海道の鉄道の課題 … 197P

1 中心と周辺、その外側 …197P

2 他の資本傘下へ …198P

3 巧みな仕掛け …199P

4 行政の態度 …200P

5 コンパクトシティの考え方 …200P

6 総合政策の必要性 …202P

VII おわりに … 203P

参考文献 … 206P

北海道の鉄道 開通から2030年までの推移

…211P

線区別目次

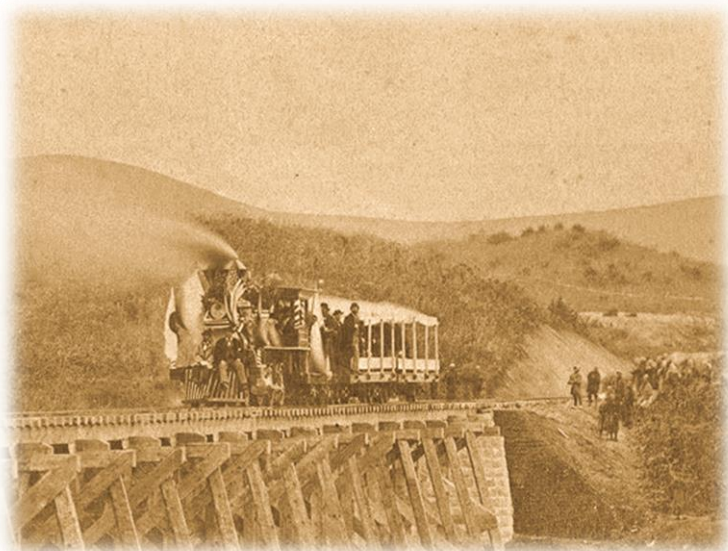
	該当ページ													
1	幌内線	9	11	12	166	172								
2	歌志内線	13	176											
3	室蘭本線	16	21	87	92	102	148	161						
4	函館本線	16	22	33	34	35	36	37	40	41	43			
5	夕張線	21	45	69	158	185								
6	宗谷線	26	28	30	36	55	62	83	86	87	91	98	105	
7	富良野線	27	27	29										
8	根室線	30	31	32	35	40	42	44	45	64	70	74	77	78
9	万字線	37	163											
10	青函連絡船	48	174											
11	池北線	50	53	182										
12	留萌線	52	80	185										
13	石北本線	58	59	62	66	83	85	101	105	109	117	161		
14	岩内線	59	163											
15	日高線	63	88	99	120	126	133							
16	天北線	67	69	71	75	77	82	177						
17	名寄線	67	70	72	77	78	79	178						
18	胆振線	73	76	104	139	141	156	166						
19	富内線	81	84	85	167									
20	渚滑線	84	162											
21	深名線	89	99	107	115	118	136	140	181					
22	釧網線	89	92	100	106	108	110	115						
23	相生線	90	93	162										
24	士幌線	94	96	127	134	138	171							
25	上砂川線	97	180											
26	千歳線	98												
27	江差線	100	113	128	132	182								
28	羽幌線	102	104	114	116	123	131	142	146	147	171			
29	砂原線	102	104	141										
30	広尾線	107	112	119	168									
31	瀬棚線	109	114	118	169									
32	札沼線	115	122	124	157	187								
33	南美唄線	116	158											
34	標津線	119	120	132	136	176								
35	興浜南線	124	164											
36	湧網線	126	130	131	144	145	170							
37	興浜北線	129	164											
38	松前線	134	138	142	143	145	172							
39	富内線	141	148	152	167									
40	根北線	147	156											
41	美幸線	149	165											
42	白糠線	151	157	160										
43	石勝線	159												
44	津軽海峡線	175												
45	北海道新幹線	184												

赤字は廃止期
線路名は現在の名称

はじめに

「石狩の野は雲深く迷いて車窓より眺むれば野にも山にも恐ろしき自然の力あふれ、ここに愛なく情なく、見るとして荒涼、寂寞、冷厳にしてかつ壮大なる光景はあたかも人間の無力とはかなさをあざ笑うがごとく見えた。」

¹1895(明治 28)年、国木田独歩²が『空知川の岸边』をめざし、その



小樽市入船橋梁を往く試運転の弁慶号

(北海道大学付属図書館所蔵)

車窓から見た石狩の風景である。それから 125 年がたった。

本稿は 2005(平成 17)年、小泉内閣が行った市町村合併以前の北海道 212 自治体の市町村史を対象とした。212 市町村史のうち 191 の市町村史に鉄道建設の記録が残されているが、21 町村史にはその記述はない。それぞれの『史』を読むと、鉄道の建設が実現しなかった町村の交通事情はより厳しい中におかれ、その地を開拓した人々は一層の苦労があったことを今に伝えている。今時、陸の孤島といえ失礼かもしれないが、そこに生きた先人たちも町に汽笛が響く日がくるのを願っていたに違いない。『史』の中には地域の歴史が記述されている。執筆者は可能な限り郷土の歴史を書き記そうと、精魂込めた様子が伝わってくる。本稿はその一部である「鉄道」についてまとめたものである。

待ちに待った鉄道開通の日、家々には国旗が飾られ、音楽隊が演奏を行う中、人々は仮装行列や提灯行列の隊列を組み、日の丸をつけた機関車を駅で待った。握り飯を腰にぶらさげて近隣の部落から子の背中に背負われてやってきた開拓一世の老人達は、草木をかき分けて入植したところに比べ隔世の思いに涙する。駅の向こうのカーブから白い煙が見えると沿線で待つ人々ははち切れんばかりに手を振った。子らは機関車と競争した。機関士は白い手袋を輝かせて人々に敬礼の挨拶を送った。駅に汽車が到着すると歓喜は絶頂を迎え、駅舎周辺を埋め尽くした群集からは期せずして万歳の声が渦巻いた。駅に汽車が到着したその瞬間、すでに「辺境」は「辺境」ではなくなった。鉄道は人々の素朴な願いと歓びだったのである。しかし、それとは別に、鉄道の建設過程で政治家は「鉄道を敷けば一生当選間違いなし」と選挙区の鉄道敷設に狂奔した。その政治家と官僚と資本が、そして町の有力者といわれる人々が緊密な関係を築き上げ、それぞれの利害を貫徹する道具として鉄道が利用され続けてきた側面も見逃せない。

『岩見沢市史』³の冒頭では「交通という営みは、人間の出現と共に存在したものである。今日のわれわれの生活を考えても、そこから交通機関を除いたとしたら、どんなにみじめになることか想像も及ばないであろう。その発達した機関がなければ、われわれの生活や文化は全く維持で

¹ 『武蔵野・牛肉と馬鈴薯』 国木田独歩著 旺文社文庫 87 頁

² 国木田独歩：(1871-1908) 小説家、詩人、ジャーナリスト、編集者。千葉県銚子生まれ、広島県広島市、山口県に育つ。明治 28 年来道。後に『空知川の岸边』を執筆。『北海道歴史人物事典』128 頁

³ 『岩見沢市史』：1133 頁

きない状態になっているのである。近代文化の基となった産業革命が、交通機関の革命によって完成したといわれるのも、そのためである。」⁴と引用している。

大化の改新(646)は天皇を中心とした中央集権の律令国家を完成させた。前提は天皇の勅令を地方へ徹底させ、地方からの年貢を滞りなく都へ運ぶための「道」の完成にあった。つまり、古来から交通は権力者の象徴だったのである。旅は貴族の物見遊山や治安を掌握するための軍隊の移動を目的とするものであり、国家の成立と中央集権の維持はこの交通の発達なくして実現できなかった。近世になると江戸幕府は幕藩体制を強固なものとするために五街道の整備を行った。人々が寺社仏閣に詣でるということも可能になったが、所詮「道」は為政者にとっての政治支配を維持し、経済を支える重要な社会資本だったのである。

そして前出の坂本氏は「(律令時代)国司は中央政府に直結し、(交通は)政府の命を人民に伝えるための、中央集権政治を維持する条件であった。京と国府を連ねる道こそ、政治的に最も重要な道であったのである。」そして「用途が官用に局限されていて、これによって一般庶民の交通上の福利は、それほど増進したとはいえなかった。その効用が案外せまかったのは、まったくこのような官僚性・階級制の結果であると云わねばならぬ。」と指摘する。

『中札内村史』では北海道開拓の歴史的性格について「明治政府の階級的基盤である地主・資本家の保護育成を通じて、資源の原始的蓄積の場として商品・原材料を獲得し、軍国・侵略主義の要請に添い土地・地代収取源の拡張を果たしつつ、世界が帝国主義段階に移行するに従い、産業資本が未成熟な日本において上からの資本主義強化を推し進めるために後進国日本の辺境開発がそれらの軍事や経済の要請に従って開拓の重点が変化していった。」⁵と指摘する。こうした北海道開拓の姿勢は富国強兵と殖産興業を支える基盤であり、とりわけ鉄道を基幹交通とする輸送体系の確立は明治政府と出先機関である開拓使と道庁にとって優先課題であったと言って良い。

1880(明治13)年、札幌・手宮間の鉄道が完成した。開拓事業に行き詰まりを見せる中、開拓使は『土地払下げ規則』の制定や『官有物払下げ』などを行い、資本の保護育成を実施する。1889(明治22)年になると渋沢栄一を始めとする明治の名だたる経済人が発起人となり、北海道炭坑鉄道株式会社が設立された。同社は鉄道と炭鉱の払下げを願い出たが、229万円の国費を投入して操業に至ったそれらを10年賦で35万円。8年間道庁が年5分の利子を保証することをもって払い下げられた。結果として1896(明治29)年までに121万円の補給額がつき込まれた。それだけではない。北炭の採炭事業には1,000名の囚人がただ同然の労働力として投入され、やがてタコ部屋労働に引き継がれ、北海道における鉄道建設の歴史はこうしてスタートを切ることになる。

明治政府の方針は、昼なお暗い密林を切り拓き鉄道は創られ、未開の地へ人を送り込んだ。辺境の地に鉄道を完成させるということは、そこに近代という文明を打ち立てたということであり、名実ともに領土であることを宣言するものだったからである。近代の成立はあらゆる「富」を政治経済の中心地としての「東京」へ送り出すための「鉄道」を必要としたのである。

北海道の鉄道は150年にしておおそ明治から大正期の鉄道に戻ろうとしている。「権力者の象徴」としての鉄道は、不採算路線として切り捨て、新幹線に引き継がれるということだろう。

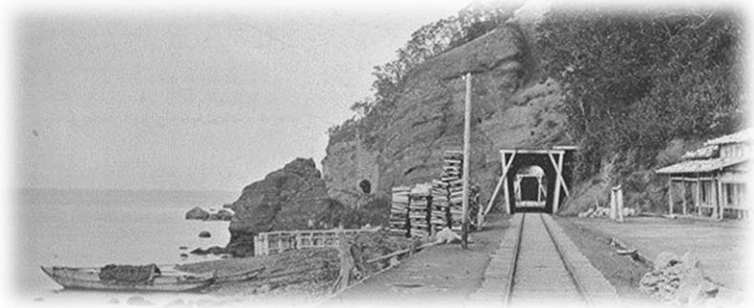
『史』に記された記述は歴史の証人でもある。その歴史を再確認し、これからの100年、どのように北海道の鉄道、そして交通を形成させるべきかを改めて思いをめぐらせてみたいと思う。

⁴ 坂本太郎著『古代日本の交通』弘文堂 昭和30年12月10日発行 初版3頁

⁵ 『中札内町史』:15頁

I 明治期の記録

1869(明治 2)年 8 月、開拓使は岩内に「岩内石炭山御用所」を設けた。慶応 3 年に開削した道路を修復し、炭鉱から茅沼海岸までの石炭輸送路を整備した。



小樽若竹町の隧道 (北海道大学付属図書館所蔵)

坑口からふもとまで軌条を敷設し、ろくろにより綱の両端に 1

トン車を取り付け車を上下させながら石炭を運搬するというものであった。1882(明治 15)年、開拓使が廃止されると、翌年には茅沼炭鉱閉鎖の令が出され官営に終止符が打たれた。岩内、茅沼の人々は払下げを願い出て、1884(明治 17)年からは民営として創業が開始された。鉄道も改良が重ねられ、1927(昭和 2)年には小型蒸気機関車 2 両を購入して鉄道輸送力を強化し経営にあたったが、1931(昭和 6)年にはその使命を終えた。日本における最初の鉄道はこのろくろ式の鉄道だったのである。

1872(明治 5)年、東京・横浜間の鉄道が開通する。鉄道の完成は明治政府の模範と威信の象徴であり、同時に鉄道敷設計画推進のデモンストレーション、近代化日本への選手宣誓、横浜港を中心とした経済圏の確立、それらを統括する政治的意図により建設されたと言って良い。

明治期の鉄道、特に北海道における組織の改編はめまぐるしい。1869(明治 2)年、茅沼炭鉱とその鉄道は開拓使所管となる。1870(明治 3)年、中央政府において鉄道事業は民部・大蔵省が所管し、両省庁に鉄道掛が配置された。1876(明治 9)年、北海道における鉄道の所管は開拓使物産局、1878(明治 11)年には開拓使煙田開採事務所所属と改編され、1880(明治 13)年に手宮・札幌間の鉄道が開通する。1883(明治 15)年、開拓使が廃止されると炭鉱と鉄道は工部省の所管となる。同年 7 月 1 日には岩内幌内両炭山並鉄道管理局を設置、同年 12 月 25 日には煙田並鉄道管理局と名称を変えた。1884(明治 16)年には工部省から農商務省の北海道事業管理局となり、下部機関として炭坑鉄道事務所が作られた。1886(明治 19)年、北海道庁の誕生とともに炭坑鉄道事務所は道

庁所属となるが、1887(明治 20)年に道庁炭坑鉄道事務所は廃止され、採炭は空知監獄、鉄道は北海道鉄道事務所、販売は北有社へと分離された。同年、北海道鉄道事務所は廃止され、幌内鉄道の運輸は北有社請負となる。1889(明治 22)年、幌内鉄道は北海道炭鑛鉄道株式会社へ払い下げられた。1890(明治 23)年、内務省鉄道庁に改組。1892(明治 25)年、逓信省鉄道庁に改組。翌年、逓信省鉄道局に改組と改変が続いた。



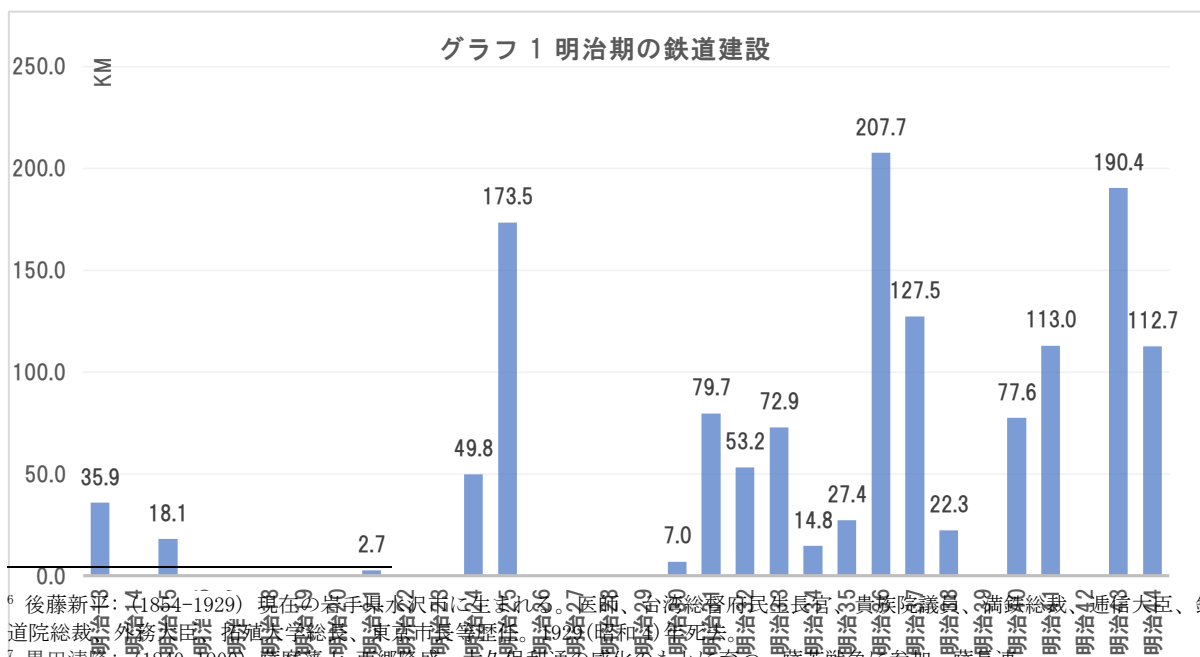
明治 15 年 手宮駅と鉄道棧橋 (北海道大学付属図書館所蔵)

1896(明治 29)年、いよいよ「北海道鉄道敷設法」が制定されることになる。1897(明治)30 年になると通信省鉄道局は監督行政のみを担当し、その外局として現業を受け持つ鉄道作業局が設置された。1906(明治 39)年、「鉄道国有法」及び「帝国鉄道会計法」が成立。翌年、勅令により鉄道作業局は廃止となり、通信省・帝国鉄道庁、北海道帝国鉄道管理局が設置された。1908(明治 41)年、鉄道局と帝国鉄道庁を統合し内閣直属の鉄道院、札幌には北海道鉄道管理局が設けられ、初代総裁は後藤新平⁶が任命された。1910(明治 42)年、「帝国鉄道会計法」改正、資金不足の場合は公債、特別会計から借入れを行えるようになる。

開拓使時代の鉄道

開拓使は 1869(明治 2)年 7 月に発足した。同年 8 月、政府は蝦夷地を北海道と命名し、開拓の歴史は始まる。北海道開拓の目的の一つは、ロシアの南下を食い止めるために領土としての証をたてることであった。そして、辺境の大地に眠る鉱物、水産、木材資源等を近代日本の建設のための資源調達地であるとともに、維新によって没落した士族に北辺の警備という任務を用意し、士族の救済と彼らによる開拓の促進であり、制度的には封建制をそのまま持ち込んだまま、政治的・経済的野心を持つ者にとってはまさに自由の大地であったと言って良い。従って、「明治」にとっては広大な辺境の地は必要不可欠な存在であり、その存在なしに近代日本の成立はありえなかった。つまり、北海道は封建制から資本主義へ移行するにあたって発生した諸矛盾を吸収する場として日本の近代化を支えたといつて良い。そしてそれらを実現可能なものとするための社会資本として鉄道の果たした役割は極めて大きい。

開拓使は 1872(明治 5)年から黒田清隆⁷の建白を基礎として 10 年計画を立案。計画には 1,000 万円が計上され開拓事業を推進した。「10 年計画」が終わりを迎える頃、明治政府は立憲政体構想めぐり開発専制派(大久保利通・大隈重信・黒田清隆)と民営立憲派(木戸孝允・伊藤博文・井上馨)が激しく対立する。政府は 1877(明治 10)年の西南戦争で 4,200 万円の国債を発行した。多額の借金を抱える一方では農民一揆を防ぐために地租減税を行うなど、財政難に陥っていた。



⁶ 後藤新平：(1864-1929) 現在の岩手県水沢市に生まれる。医師、北海道総督府民事長官、貴族院議員、満鉄総裁、4代逓信大臣、鉄道院総裁、外務大臣、陸軍大臣、東洋拓殖社長、東京市市長等歴任。昭和14年(昭和14)病死。
⁷ 黒田清隆：(1840-1900) 薩摩藩主 西郷隆盛、大久保利通の感化のもとに育つ。薩英戦争に参加。薩長連合を成功に導いた。鳥羽伏見の戦いに従軍後、奥羽を平定。五稜郭では榎本武揚率いる幕府軍に勝利。榎本の助命嘆願に奔走。1870年開拓次官。1871年開拓使長官となる。晩年は農商務大臣第2代内閣総理大臣となった。『北海道歴史人物事典』134頁

こうした中、大隈は開発専制路線を放棄し、民営立憲派へと路線転換を行う。1881(明治14)年、伊藤・井上・大隈の三者は憲法制定と国会開設を進めることを合意したが、大隈は福沢諭吉の慶応グループの協力を得て、一人抜け駆けし、伊藤・井上には無断で憲法制定を建議する。さらに大隈は北海道開拓使の官有資産



函館本線 朝里・銭函間 (北海道大学付属図書館所蔵)

の売却に際して不正があったことを暴露し、開発専制派の黒田の失脚を狙った。伊藤・井上と黒田は連携し、大隈は参議罷免され、政府は憲法制定と国会開設を10年延期することを決定した。いわゆる「明治14年政変」である。

政変の余波を受けて、開拓使の事業成果もおもわしくないこともあり、さらに官有物払下げ事件⁸が福沢系の『郵便報知新聞』で広く国民の知るところとなり、自由民権運動の広がりなどからも、1882(明治15)年、北海道の政治・行政全般の統治を行った開拓使は廃止された。

この間、中央政府が揺れ動く中、1880(明治13)年に全国で3番目となる手宮・札幌間、1882(明治15)年には札幌・幌内間の官営鉄道が開通する。官営鉄道であった所以だが、政府は1869(明治2年)に鉱山開放政策を打ち出していたが、1873(明治6)年、井上馨は鉱山の官業を提起した。鉄道は言わば炭鉱に付帯するものとして官営鉄道として出発した。ちなみに、開拓使内でも官営か民営かの激しい対立があったが、お雇い外国人、アメリカの農務局長であったホーレス・ケブロン⁹らは外国資本の参入などの意味からも民営方針を説き、開拓出仕であった榎本武揚らはそれに反対した。

三県一局時代の鉄道

1882(明治15)年からは三県(根室・函館・札幌)一局(北海道事業管理局)体制となった。行政事務を開拓使から引き継ぎ、その他の工部・農務・商務・大蔵・司法等は各中央省庁へ移管されると同時に、幌内鉄道と幌内炭鉱は工部省へ移管された。1883(明治16)年には北海道事業管理局炭坑鉄道事務所として農商務省の所管となり、幌内炭鉱と幌内鉄道が一体のものとし、管理運営が行われた。その後、三県一局体制は二重行政の弊害など試行錯誤の結果、廃止され、1886(明治19)年1月には北海道庁が設置され、一元的な行政に戻ることになる。

1874(明治5)年、佐賀県下の士族が中心となって発生した佐賀の乱。1877(明治10)年、西郷隆盛を中心として武装蜂起となった西南戦争。伊藤博文はこれらの蜂起の後始末として

⁸ 官有物払下げ事件：長官黒田は事業を中断することなく発展させることを願い、官営事業を民間に払い下げる事を明らかにした。この払下げを当時のマスコミは薩摩閥と政商が結託して国有財産を私物化するものだと激しい政府批判を行った。また開拓使が薩摩閥の温床となっているとし、開拓使の廃止を主張した。官有物払下げ反対は藩閥政府批判にとどまらず、自由民権運動と結びつき、国会開設運動と結びついていく。『新版北海道の歴史下』88頁

⁹ ホーレス・ケブロン：(Horace Capron, 1804-1885) 北海道開拓使顧問。南北戦争で北軍に属し、陸軍少将で退役、政権で農務長官に就任。北海道の鉱山の綿密な調査、西洋式農業経営の導。開発政策を立案、指導した。『北海道歴史人物事典』138頁

1879(明治 12)年、国事犯の労働力を開拓事業に活用すべく、1881(明治 14)年、北海道現月形町に樺戸集治監を建設した。初代刑務所長には福岡藩出身の内務官僚、月形潔¹⁰が任命された。

自由民権運動の高まりとともに、1882(明治 15)年には会津の農民が道路建設の夫役に反対して警官と衝突した福島事件¹¹。1884(明治 17)年になると政府の悪政を批判し、貧民の救済を訴え農民蜂起となった秩父事件¹²。さらに 1885(明治 18)年には農民の窮乏を訴え反政府運動へと発展した加波山事件¹³などが次々に発生した。

政府はこれらの思想犯や政治犯を 1882(明治 15)年には空知集治監(三笠市)、1885(明治 18)年には釧路集治監(標茶町)を建設し収監した。集治監は当初において受刑者の自給自足のための労働や開墾作業が中心だった。

1885年(明治 18年)、太政官大書記官・金子堅太郎¹⁴は明治政府から北海道視察を命じられ来道した。視察後、開拓とそれに伴う労働力の確保について「北海道三県巡視復命書」を政府に提出した。金子の考えは「彼等は悪徒なのだから、その苦役に堪へ斃死(行き倒れ、野垂れ死に)しても、通常の工夫などが妻子を残して骨を山野に埋める惨情と異なり、また今日のように重罪犯人が多く、それに伴い国庫から監獄費の増加するにあたっては、囚徒を工事に服従させて、もしこれに堪えられず斃死して、その人員を減少させても監獄費支出が困難の今日においてはやむを得ない政略(物事を有利に展開させるための策略や駆け引き)である。」と復命した。受刑者を外部の労働で残酷に扱いだすのはこれ以降のことである。以来、囚人労働は当然のこととして、道路工事や石炭採掘現場に強制され、「官」が主導する労働環境はやがては「民」の建設現場全体の日常風景となり、やがて鉄道建設現場の「タコ部屋」労働にその暴虐ぶりが引き継がれていく。

北海道庁時代の鉄道

1886(明治 19)年、北海道庁が誕生する。道庁が設置されてから民間資本の導入と保護を目的とし、官業払下げが本格化し、幌内鉄道と幌内炭鉱も払下げ対象となった。1887(明治 20)年には炭鉱と分離され、鉄道は北海道庁炭坑鉄道事務所となった。事務所長には村田堤¹⁵が就任した。炭坑鉄道の経営は損失を計上して順調とはいえなかった。村田は鉄道経営の安定をはかるために採炭量増、単価引き下げ、囚徒賃金の引き下げ、幾春別炭鉱の開鉱等を提言する。安価な労働力を確保するために政府は 1885(明治 18)年、空知集治監をつくり、囚人を過酷な炭鉱労働に従事させていた。1887(明治 20)年になると採掘事業は全面的に集治監に移管され囚人労働によるところとな

¹⁰ 月形潔：(1847-1894)福岡藩士の子として生まれる。維新後は新政府に雇われる。警察官僚。樺戸集治監開庁にいたる、初代典獄(監獄長)となる。月形の功績を称え「月形村」となる。

¹¹ 福島事件：1882(明治 15)年、県会議長河野広中ら自由党員が、県令三島通庸の県会無視の施政に反対して対抗。会津の農民が道路建設の夫役に反対して警官と衝突。河野らは国事犯に問われた。

¹² 秩父事件：1884(明治 17)年、埼玉県秩父郡で起った自由党員と農民の蜂起事件。数千の武装農民が結集。東京鎮台兵が出動して農民軍は制圧された。事件後、7の死刑を含め、有罪 3,386名が確定した。

¹³ 加波山事件：1884(明治 17)年、栃木、茨城両県下の急進的な自由党員が、茨城県加波山を拠点に挙兵した反政府運動。租税の増加による農民の没落が大きく運動に作用。16名が加波山にたてこもり、次いで宇都宮へ進む途中逮捕。7名が死刑となった。

¹⁴ 金子堅太郎：(1853-1942)政治家。福岡県に生まれる。明治憲法の起草に参画。伊藤博文の知遇を得て総理大臣秘書官に就任。伊藤の命を受け三県一局時代末期の北海道に出張。行政機構の不統一と開拓事業の停滞を指摘し、「殖民局」設置を提案。農商務省、法相を歴任。1906年枢密顧問官となる。『北海道歴史人物事典』102頁

¹⁵ 村田堤：(1840-1909)薩摩藩士の子に生まれる。函館戦争に従軍。明治 17 年、北海道炭坑鉄道事務所在勤を命ぜられ赴任。その後道庁理事官として炭坑鉄道事務所長となる。官業事業として炭坑鉄道が窮するに従って 1887 年、道辞職、北有社設立。北海道炭坑鉄道株式会社設立に際し社長辞任、権利譲渡により巨額の利益を得た。東京に移転。『北海道歴史人物事典』377頁

った。労働を目的とした囚治監は全国で8カ所作られたがそのうち5カ所が北海道に作られた。人件費がただ同然の採炭現場では収支が改善し、炭鉱と一体のものとして幌内鉄道もその恩恵に預かり、経営は上向きとなる。しかし、自由民権運動の風は囚人に二重の罰を与えるのかと反発すると、ただ同然の労働力を手に入れることを学んだ政府は「政府事業請負」の看板のもと、奴隷的制度の末端に「タコ部屋」をつくり、無法状態の建設現場を放置した。北海道における鉄道建設は、従って急速に発展する。

1888(明治21)年、村田は官を辞して石炭販売事業として幌内鉄道の運営、並びに幾春別鉄道の建設運営のための小樽に北有社¹⁶を立ち上げた。村田の経営は順調であった。しかし、1889(明治22)年になると道庁の部長であった堀基¹⁷が中心となり渋沢栄一、高島嘉右衛門(横浜の実業家)、奈良原繁(日本鉄道社長)、小野義真(日本鉄道副社長)、原六郎(横浜正金銀行頭取)、徳川義礼(大名華族)とともに資本金650万円で北海道炭坑鉄道会社を設立。官有物払下げ事件もあり、慎重を期す堀は福沢諭吉にも相談。福沢は堀の計画に賛意を示した。

同年に鉄道と炭鉱の払下げ請願が認可。道庁は払下げ価格を35万2318円と見積もった。破格の優遇である。大資本を背景とした北海道炭坑鉄道会社は北有社を飲み込み、事業は北炭に引き継がれた。以来、石炭業界では三井・三菱に次いで「北炭」は第3位となり、北海道の石炭業を完全に独占支配するものとなった。「北炭」の幹部は開拓使・道庁OB、横断的には薩摩閥が牛耳る結果となり、藩閥政治に従属する北海道庁とそれにつながる新会社、北海道炭坑鉄道株式会社は破格の保護を受け、空知の炭田開発と鉄道敷設とその運営を独占し、莫大な利権を手に入れることになる。

1892(明治25)年、夕張線の分岐駅をめぐる騒動で北炭は政府の認可なしにルート変更を行ったとし、長官・渡辺千秋¹⁸は北炭社長の堀を免職。薩摩閥を中心とする官僚もいっせいに退職に追い込まれた。こうした中、空知・夕張の石炭を小樽・室蘭へ運ぶ鉄道は完成し、道央圏の鉄道輸送体系は整うことになる。同年、「鉄道敷設法」¹⁹が制定され鉄道の拡充が図られたが、北海道は1896(明治29)年の「北海道鉄道敷設法」²⁰の公布により、鉄道は新たな時代へと進むことになる。道庁の北海道鉄道敷設部は田辺朔郎²¹を各地へ派遣し、敷設法中の路線を調査の結果一期線、二期線に分けて道庁長官から拓務大臣へ報告書が提出された。

第一期線として、

- 1 旭川より、十勝、釧路を経て網走に至る線。(510 km)
- 2 厚岸より根室に至る線。(104 km)

¹⁶ 北有社：1886年、道庁の設置とともに炭鉱と鉄道は農務商省から道庁に移管。炭鉱鉄道事務所の所長だった村田は官を辞し、採炭事業と鉄道事業を併せて経営すべく北有社を小樽に設立した。『新版北海道の歴史下』133頁

¹⁷ 堀基：(1844-1912) 薩摩藩士。戊辰戦争に参加。西南の役従軍。開拓官。1878年屯田兵事務局長を最後に実業界へ転身。北海道庁が置かれると大いに羽振りを利かせ、北海道炭坑鉄道株式会社の社長となる。夕張線分岐駅をめぐる騒動で引責辞任。明治27年、貴族院議員に勅任。『北海道歴史人物事典』333頁

¹⁸ 渡辺千秋：1843-1921 信州高島藩出身。滋賀県知事、第3代北海道長官となる。官吏の営利事業関与や土地貸し下げ出願を厳しく戒め、従来の実情による土地処分を厳しく批判し、数十人の官吏に罷職・非職、解職を命じた。北海道内では隠然とした勢力を誇った北炭社長の堀を罷免する強行措置をとった。『北海道歴史人物事典』417頁

¹⁹ 鉄道敷設法：明治25年に公布された法律。法案の段階で北海道線の項目があったが調査が不十分ということで北海道線は削除された。『北海道の鉄道百年史(上)』237頁

²⁰ 北海道鉄道敷設法：明治29年近衛篤磨他は第9回議会において鉄道敷設法において調査不十分として除外された北海道関係の鉄道建設について法案を提出。議会では「鉄道を建設するならば鉄道敷設法の予定線に掲げ、議会の協賛を得たのちに費用を要求するのが順当であり、違法要求は排斥すべき。」との反対意見も出たが、衆議院で可決成立した。『北海道鉄道百年史(上)』245頁

²¹ 田辺朔郎：(1861-1944) 明治23年、東京帝国大学教授。翌年、道庁内に設置された鉄道建設委員会の敷設部技師となる。北海道官設鉄道の第一期予定線を選定し、建設を指導。後に北海道鉄道部長となる。1916(大正5)年、京都帝国大学工科大学学長『北海道歴史人物事典』225頁

3 旭川より宗谷に至る線。(289 km)

第二期線として、

1 利別(現池田)より相ノ内に至る線。(143 km)

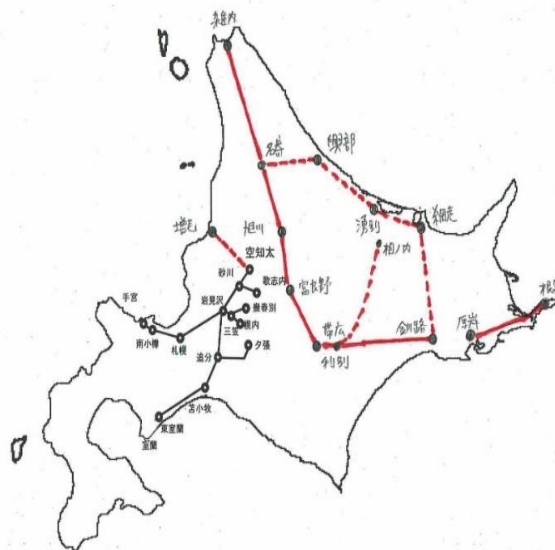
2 名寄より興部に至る線。(88 km)

3 興部より湧別に至る線。(45 km)

4 湧別より、網走に至る線。(135 km)

5 雨竜原野より増毛に至る線。(64 km)

一期線 903 km、二期線 475 km、合計 1378 km を官設鉄道として建設することを決定した。右図は 1896(明治 29)年の時点ですでに完成していた鉄道を加え、赤実線が第一期線、赤点線が第二期線である。



鉄道の国有化

1877(明治 10)年の西南戦争で鉄道は兵員の輸送などで大きな役割を果たし、軍部は鉄道に対する認識を高めることになる。1881(明治 14)年、日本鉄道会社²²発足に際して交付された条約書では「非常の事変や兵乱の時にあっては、会社は政府の命に応じ政府に鉄道を自由に使用させる義務がある。」とした。さらに 1884(明治 17)年、政府は「鉄道の敷設変換(改良工事等)は軍事に関係することであるから処分方(工事の中身)詮議の為、陸軍省と協議すること。」とした。

1887(明治 20)年になると、軍部はかねてから敵艦隊の砲撃にさらされる海岸鉄道に反対し、内陸鉄道の建設や複線・広軌間の採用、並びに陸軍を鉄道建設の協議の場へ出席させることなどを政府に働きかけていたが、それは陸軍が鉄道全般に関与することを主張するものであった。

井上勝²³鉄道庁長官と鉄道官僚は唯々諾々と陸軍の後塵を拝していたわけではない。井上は内陸鉄道の建設は膨大な資金を要し到底受け入れがたい。広軌改修の件も現行の狭軌で輸送力確保は可能であると拒絶。軍人の会議参加は鉄道事業を熟知する者でなければならない、と陸軍を一蹴した。1888(明治 21)年に陸軍参謀本部は陸軍の主張をまとめた国防一辺倒の「鉄道論」を世に問う。陸軍にとっての成果は乏しかったが、陸軍の鉄道への関心と関与は衰えることはなかった。ちなみにかつては大小の駅を問わず、ホームの両端には傾斜が設けられていた。車両がホームへ進入し、軍需物資の積み込みを可能とする陸軍の要請であった。

1892(明治 25)年の「鉄道敷設法」は鉄道施策の意思決定を行う「鉄道会議」の設置を決めた。会議の議長には陸軍参謀本部次長の指定席となり、会議構成メンバーを議会、資本家、軍部、政府官僚が占めた。同年、井上勝鉄道庁長官は「鉄道政略に関する議」を上申し、私設鉄道の国有化をはかろうとし、1891(明治 24)年には「鉄道公債法案」及び「私設鉄道買収法案」が議会に上程されたが否決された。1894(明治 27)年～1895(明治 28)年にかけて日清戦争が勃発すると国際情勢を反映して、鉄道は国防上の重要な意味を持つ社会資本であることが再認識された。と同時に、

²² 日本鉄道会社：現在の JR 東日本の東北本線、高崎線、常磐線などを建設・経営にあたった私設鉄道会社。華士族金庫公債担保を鉄道へ投資することにより鉄道建設資金の不足を補うと同時に華士族の地位安定、沿線の産業開発を目的として明治 14 年、岩倉具視によって創立された。明治 39 年、鉄道国有法により国有化された。

²³ 井上勝：(1843-1910) 長州藩士、官僚、鉄道頭、工場少輔、工部大輔、鉄道局長、鉄道庁長官を歴任。鉄道発展に寄与し、日本の鉄道の父と呼ばれる。井上馨、遠藤謹助、山尾庸三、伊藤博文とともに長州ファイブの一人。ロンドンで鉄道技術を体系的に学び、それを日本にもたらした。鉄道専門官僚として日本の鉄道ネットワークづくりと鉄道技術の自立化に生涯をささげた。

運賃においても列車接続においても極めて非効率であった私鉄またがりの輸送体系は軍事の要請に添わず、一律の国有化を望む声が軍部から大きくなる。軍事上の都合だけを優先する陸軍に対して、鉄道会議や議会は必ずしもそれを鵜のみにしていたわけではない。経済や殖産の上からも考慮すべきであるという意見も多かった。

私設鉄道が優位する時代はしばらく続き、1905(明治 38)年、民営鉄道は 5,196.2km、官営鉄道は 2,413.3km。1897(明治 30)・1899(明治 31)年、日清戦争後の反動不況により、私設鉄道の経営は鈍化傾向を示し、経営不振から政府による買上げを希望する民営鉄道側の動きが顕著となる。

北海道においては明治 30 年代から北海道炭礦鉄道株式会社(北炭)の国有化に向けた「北海道幹線鉄道国有期成会」が組織された。期成会の主な主張は、「空知管内には北炭以外にも小規模の炭鉱があるが、北炭は自社以外の石炭を鉄道輸送せず、三井、三菱、住友の進出が遅れたのは北炭への独占的な保護政策である。北炭が運営する鉄道沿線には有望な鉱区があるが北炭が鉄道を独占しているため開発できない。従って官設鉄道とするべきである。」というものであった。北海道においてはこうした期成会の利害関係を取り込みながら世論が作られていった。北炭はその資本力と政治性により北有社を飲み込んだように、北炭もまた国家と巨大資本に飲み込まれていったとあって良い。

1904(明治 37)、1905(明治 38)年にかけて日露戦争が勃発。戦争の結果、鉄道がもつ役割はさらに重要度を増し、1906(明治 39)年 3 月、「鉄道国有法²⁴」が公布される。同年 5 月、逓信大臣の下に臨時鉄道国有準備局が 1908(明治 41)年まで設置され、同年 7 月に鉄道院が発足する。地方単位には現業部門である鉄道作業局が設置され鉄道事業の推進がはかられることになる。北海道ではこうして巨大財閥の思惑もあり、北炭の経営から鉄道事業が分離された。ちなみに 17 社の私鉄買収のための鉄道公債の交付額は 4 億 5,620 万円となり、それらの資金は国内産業への再投資、大陸、朝鮮半島進出への資金となった。北海道炭礦鉄道株式会社のそれは日本製鉄所、輪西製鉄所の設立資金となった。1896(明治 29)年の一般会計の歳入は 5.3 億円、歳出は 4.6 億円の時代にある。

1 1880(明治 13)年 幌内線 札幌～手宮間の開通

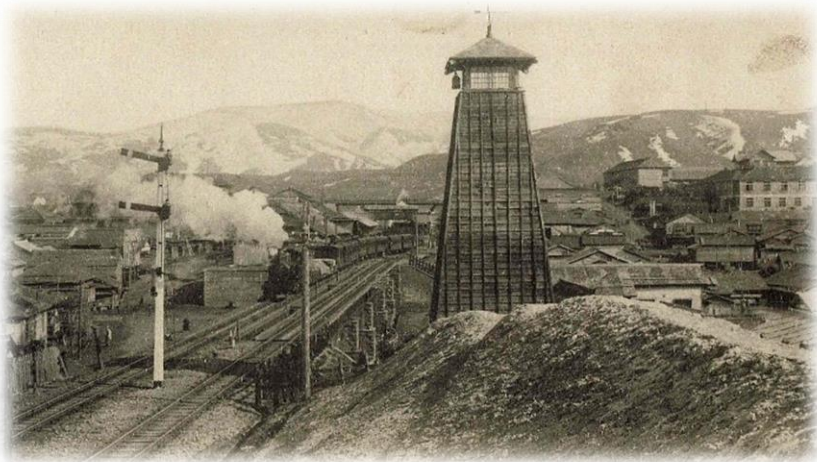
幕府石狩在勤調査役の新井金助が 1858(安政 5)年に石炭を発見した。あるいは 1868(明治元)年、石狩村の木村吉太郎が幌内で小樽本願寺別院建築用材を伐採中に「燃える石」を発見した。翌年、島松村の獵人紺野松五郎が幌内の炭塊を採取し、開拓使に届けたなど、石炭の発見については諸説ある。

明治 13 年 11 月 28 日
手宮・小樽・札幌間開通



²⁴ 鉄道国有法：明治 39 年 3 月 30 日法律第 17 号として「鉄道国有法」が公布。5 月 23 日には勅令第 177 号により「臨時鉄道国有準備局官制」が公布され、鉄道国有化の事業は開始された。『北海道鉄道百年史(上)』370 頁

開拓使長官・黒田清隆は1870(明治3)年、石炭輸送を目的に鉄道建設の建議を政府に提出するが、否定される。黒田は翌4年、当時アメリカ合衆国政府の農務長官であったホーレス・ケブロンを開拓顧問として雇い入れた。



小樽市入船町を往く機関車 (小樽市総合博物館所蔵)

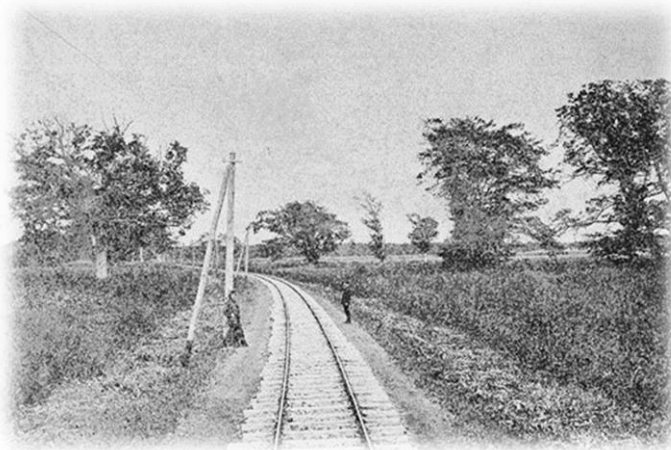
そして1872(明治5)年にはアメリカの鉱山学

者、ベンジャミン・スミス・ライマン²⁵を雇い入れ、1873(明治6)年からライマンは幌内の石炭調査を開始し、幌内地区に多量の埋蔵量があることを確認した。石炭の運搬方法は大方が石狩川の水運を利用しようとするものであったが、ケブロンは石狩川の氷結に影響されず、なおかつ積み替えも不要であることから幌内から室蘭への鉄道敷設を主張した。ケブロンは1875(明治8)年に帰国する。一方、ライマンは石炭の輸送手段として幌内～幌向太の鉄道敷設、その後石狩川の水運を利用し、石狩川河口から石狩湾、小樽へ運ぶ計画を開拓使へ提出し、1875(明治8)年には鉄道線路の実測を開始し、この時点では鉄道は石狩川を越え、小樽へ延伸する計画などはまったくなかったとあって良い。

1879(明治12)年2月、アメリカの土木技師、ジョセフ・ユリー・クロフォード²⁶が鉄道建設のために開拓使へ着任した。着任早々クロフォードは現地を実測。その結果、「川は6カ月に渡り凍結、洪水も多発し、年間150日程度の運行しか見込めない。将来の鉄道輸送発展を考案する場合は幌内から江別太まで鉄道を延長し、札幌を経由し小樽港へ延長すべきであり、小樽手宮港は風浪を避ける地形であることから便利である。」とした。さらに「水路に要する汽船の修繕費の省略、

石炭積み替えの手間、石炭の消耗、航路上の災害、計画的輸送、鉄道建設資材輸送費の減少、開業後の貨客輸送による収入。」などの利点を報告書にまとめた。商都小樽の繁栄はクロフォードによるところが大きい。

開拓使はクロフォードの報告を受け入れた。1879(明治12)年12月、手宮から鉄道線路の実測を開始すると



明治16年 江別太付近 (北海道大学付属図書館所蔵)

²⁵ ベンジャミン・スミス・ライマン：(Benjamin Smith Lyman 1835-1920)アメリカ人、開拓使雇地質学者。3年間にわたり北海道の地質、炭田、油田金属鉱山の調査を行った。幌内炭田を発見、開発。幌内～手宮間の鉄道敷設計画の功労者。『北海道歴史人物事典』410頁

²⁶ ジョセフ・ユリー・クロフォード：(Joseph Ury Crawford 1842-1924) 幌内鉄道建設の功労者。南北戦争に従軍。パシフィック鉄道やペンシルベニア鉄道に技師して就職。明治11年、開拓使に招かれ、幌内鉄道の建設にあたるとともに日本人技師の育成に努めた。明治15年帰国。『北海道歴史人物事典』135頁

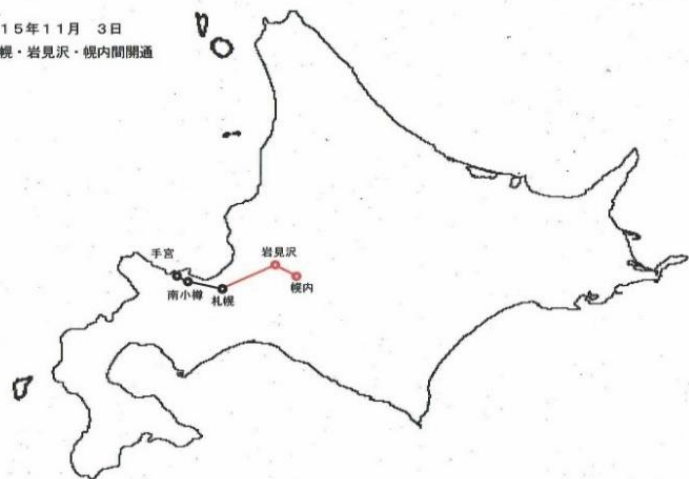
ともに、機関車と資材の購入、土木補助技師の雇い入れを目的にクロフォードをアメリカに派遣した。工事着手は翌年 1 月 8 日である。手始めは小樽市若竹町の第三隧道開削工事であった。6 月には手宮海岸埋め立て工事が竣工。9 月には義経・弁慶号など資材・機器 1900 トン余りを積んだアメリカの帆船ドベイ号が手宮港へ入港した。10 月に入り手宮から熊碓第四隧道まで軌道を据え付け、この間で仮運転を行った。11 月には銭函を経由し、札幌仮停車場までを完成させ、11 月 28 日には札幌～手宮間の開通式が挙行された。開業当初は一日一往復、手宮を 9 時 00 分に発車した列車は、12 時 00 分札幌駅に到着。折り返し札幌を 14 時 30 分に発車した列車は手宮に 17 時 30 分に到着した。現代では小樽まで 30 数分の乗車だが、かつては 3 時間を要していた。幌内に向けての鉄道建設は、札幌～手宮間が先行開業した。工事着手からなんと一年足らずの開通だった。こうして、辺境の地に日本で 3 番目の鉄道が敷設された。積み出される石炭が日本の近代化を支えたといつて良い。その後も小樽は鉄道による物資の集積地として唯一の地位を獲得し、広大な商圈を手に入れることになる。鉄道の恩恵を真っ先に受けた小樽は 1868(明治元)年には 2,230 人だった人口が、1882(明治 15)年には 12,783 人となった。

鉄道が日本の近代化を支えた一方ではこんな話もある。沿線の漁民は土地を買い上げられ、海産物の干場を失うことになった。1881(明治 14)年の春はニシンも不漁となり、原因は鉄輪の響きを恐れ、ニシンが近寄らなくなったと考えた漁民は鉄道排斥運動を起こす。張碓沿岸の漁民は大挙して張碓隧道を閉鎖しようとしたが、官憲がこれを鎮撫した。鉄道排斥運動は相当根強く、後々まで続けられたという。

2 1882(明治 15)年 幌内線 札幌～幌内間の開通

札幌から岩見沢を経由し幌内に至る鉄道工事の着手は 1881(明治 14)年 6 月である。創成川を起点とし、札幌から雁来村までの土工工事は 1880(明治 13)年には竣工していたが、苗穂村、雁木村、下白石村を通り、谷地が広がる厚別村を経由し、野幌の山林を切り拓き、江別へとたどりついた。1882(明治 15)年 6 月、手宮から江別までの仮運転開始。江別・岩見沢・幌内

明治 15 年 11 月 3 日
札幌・岩見沢・幌内間開通



太間は同年 5 月に着工、10 月には竣工。仮運転を開始し、11 月 13 日営業開始となった。翌 14 日は幌内の石炭が手宮へ向けて輸送された。18 日は官民を招待し、札幌・豊平館にて祝宴を挙行。翌年の 1883(明治 16)年 9 月 17 日には小松宮彰仁親王、大山巖参謀本部次長、曾我祐準工務部大輔、井上勝鉄道局長らが来札し、あらためて鉄道の開通式を行った。会場となった豊平館では東京から楽団を招聘し、夜会が催された。土人(ママ)女子舞踏を披露、花火も上がり開通式は大いに賑わった。

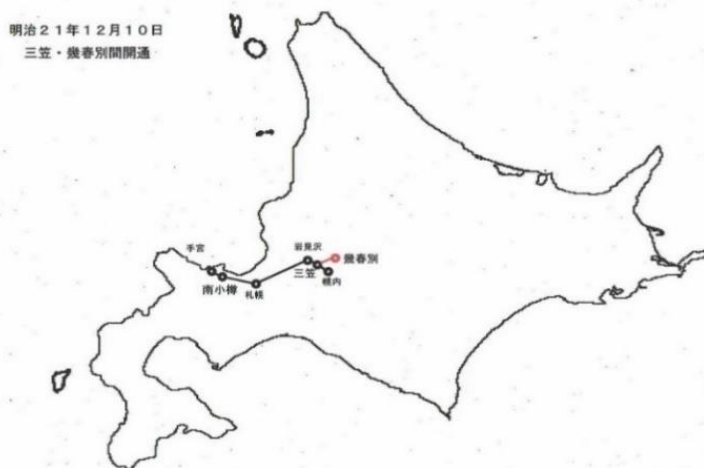
1885(明治 18)年の時刻表によれば午前 6 時 30 分に手宮駅を発車した列車は札幌までの各駅には停車せず札幌に 8 時到着、幌内着は 10 時 55 分、所要時間 4 時間 25 分。手宮・幌内間の鉄道は、

運炭を目的に建設されたものであるが、「当時の札幌への物資移入は小樽から銭函を経て馬の背により運搬されていたため、物価はいちじるしく騰貴し、市街の人々は生計を支えるに困難をきたし、離散逃亡する者も後を絶たなかった。鉄道の開通により物価は適正化され、住民は始めて安堵し永住の決意をするようになった。さらに農業が拓けて多数の移民を入地させるとともに、奥地の開拓促進に大きな利便をもたらした。また沿線都市の発達で小樽港の役割は小樽の発展に決定的な要素を与え、札幌は主要都市としての発達を促進させ、その他軽川(手稲)、琴似、江別、岩見沢の町を勃興させた。」²⁷明治 17. 18 年には山口・鳥取ほか 10 県から 277 戸の士族が岩見沢へ移住した。幌内鉄道は客扱いを行わない運炭専用の鉄道であったが、彼らは小樽に上陸し、運よく鉄道に乗せられ、ただし無蓋車(貨車)ではあったが岩見沢へたどり着いた。辺境の地で彼らは初めて鉄道を見た。その雄姿は一抹の不安をわずかでも拭い去る希望の乗り物であったに違いない。

3 1888(明治 21)年 幌内線 三笠～幾春別の開通

鉄道は石炭を運ぶものであり、役人には乗車の特権が与えられていたが、人々の移動手段ではなかった。1883(明治 16)年になると「工業の余暇(石炭運搬に余裕のある時)、一般人民の便利のため(太政官第三号布達)」に運賃表が制定され庶民の利用が可能となった。同 21 年、北海道庁は「官庁会社などの証明がある移民は向こう 3 年間、無賃乗車とする。」とした。

この時期、鉄道の所管はめまぐるしく変遷を遂げる。1882(明治 15)年、開拓使は廃止され、煤田と鉄道は工部省の所管となり、岩内・幌内両炭山並鉄道管理局が置かれた。翌年には農商務省に移され、炭山経営を切り離した炭坑鉄道事務所の所管となり、さらに 1886(明治 19)年には北海道庁の所管となるとともに、石炭の増産のため幾春別炭鉱を採掘することになった。



この年、北海道庁は幾春別鉄道建設費(78,093 円)、幾春別炭鉱開抗費(36,337 円)、空知煤田地質測量費(4,464 円)、岩見沢空知間鉄道線測量費(2,496 円)、室蘭鉄道線測量費(6,447 円)を計上し、同年 5 月、幌内太(三笠)から幾春別に至る鉄道線延長工事が着手された。その後、石炭価格が暴落したことを受け、新坑開採は中止となり、幾春別をめざす鉄道は幌内太から 1.6 km を竣工したまま鉄道建設は中止となった。この時、前述するとおり、道庁炭坑鉄道事務所長、黒田清隆の腹心でもあった村田堤は官を辞し、田中銀行田中平八から出資を受け、小樽に北有社を設立。北海道庁へ幌内炭の一手売り捌きを請願、許可を受けたのは 1887(明治 20)年 4 月だった。政府は

²⁷ 『岩見沢市史』：1166 頁

採炭を空知監獄の囚人に、売捌きを北有社に移管。炭坑鉄道事務所を廃止し、手宮に北海道鉄道事務所を設置し、専ら鉄道経営に関することを管理した。

1880(明治13)年を転機として政府の産業政策は保護育成的な政策を離れ、官業を民間へと払下げ、民間事業団体と融合しながら軍事的な重工業の建設を行う方向に転換。こうした機運は官有物払下げ事件なども引き起こした。

1888(明治21)年3月、北有社の幌内鉄道は同年4月から1903(明治36)年3月まで、幾春別鉄道は竣工から同年3月までの15年間にわたり運輸請負方を命ぜられた。こうして幾春別鉄道は1888(明治21)年6月19日に着工し、12月7日竣工。10日に営業運転を開始した。1889(明治22)年、前述するとおり北有社は北海道炭坑鉄道に事業譲渡され、手宮・幌内間および幌内太・幾春別間鉄道路線は北炭所有の幌内線となった。

ちなみに北有社の村田は当初63万円で払い下げを願い出たが却下。一方の北炭は35万円ですべてを掌中に収めた。北炭に対しては並々ならぬ優遇であった。

4 1981(明治24)年 歌志内線 岩見沢・砂川～歌志内の開通

1890(明治23)年1月、政府は山県有朋総理大臣名で次のような『公告』を出した。「北海道室蘭郡室蘭港より苫小牧村及び岩見沢村を経て、空知太に至る、並びに空知太から空知炭鉱に至り、及び夕張原野から夕張炭鉱に至る鉄道工事に着手する。」というものである。鉄道建設は2区に区分され、第一区を室蘭線とし、第二区を空知線とした。岩見沢から砂川を経由し歌志内へ至る鉄道は、同

明治24年 7月 5日
岩見沢・砂川・歌志内間開通



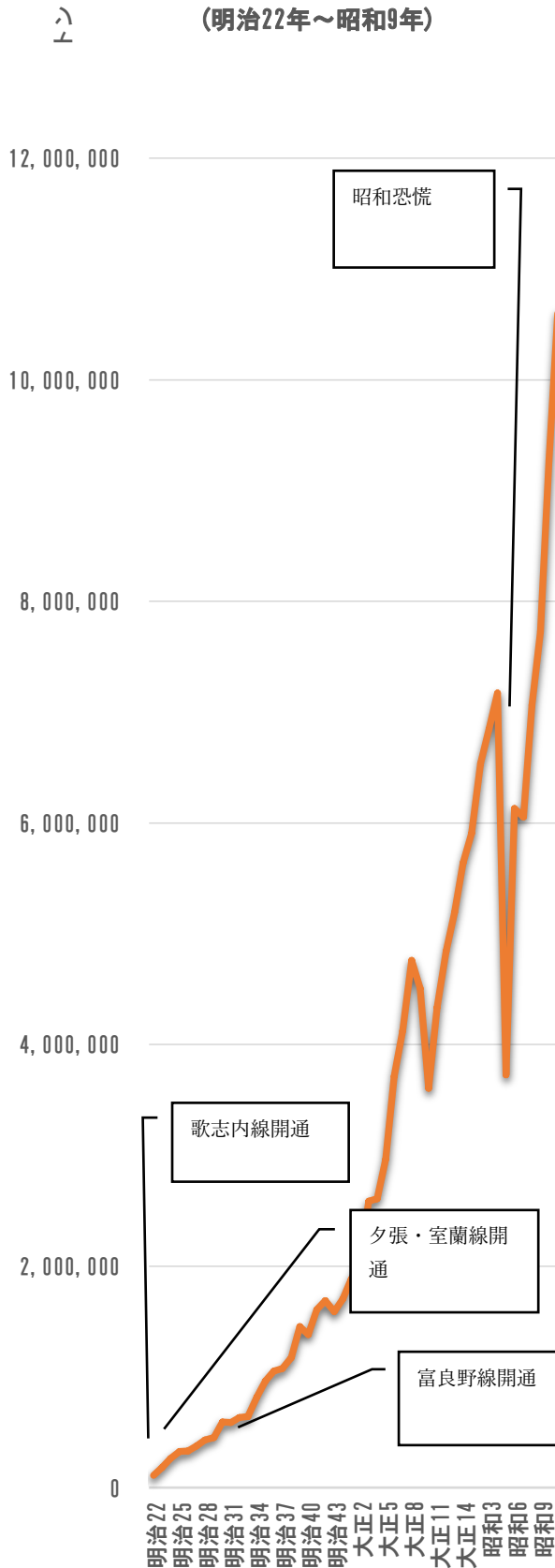
年12月の天候により積雪が解けて大洪水となり築堤や線路に大きな被害を受けたが、突貫工事の末、翌年7月5日に第一区に先駆けて営業を開始した。鉄道の完成により歌志内から同年には80,000トン、翌年は10,000トン²⁸の石炭を積みだした。開業の年、歌志内駅を利用した旅客は8,006人。昭和に入り1957(昭和32)年には中間の文殊駅27万人、神威駅50万人、歌志内駅では62万人²⁹の乗降客が歌志内線を利用した。鉄道開通にあたって地域の人々の喜ぶ様子を「開拓の始めは随分苦しい日が続いた。家といっても丸太小屋が三棟あるだけだった。1891(明治24)年7月、この村にとって真実うれしい日が訪れた。岩見沢から鉄道が開通したのである。あの真っ黒い煙をもうもうとはいて怪物の如き機関車が、日の丸の旗をたてて轟進してくるのを見ると、老若男女の人々は、手に手に旗を振り回して、歓喜の絶頂に興奮してしまった。」³⁰これ以来一面の笹原は急速度に拓かれて、停車場を中心として方々に商店が建ち始めた。空知川沿岸の農産物は、馬に

²⁸ 『歌志内市史』：511頁

²⁹ 『歌志内市史』：624頁

³⁰ 『歌志内市史』：121頁

グラフ2 北海道における出炭量
(明治22年～昭和9年)



道庁理事官であった堀基は官を辞して、会社設立の賛同を得るため東京に赴く。黒田清隆、三条実美、福沢諭吉などの中央政界から賛同を取り付け、堀は会社設立の発起人となった。発起人に名を連ねたのは、侯爵・徳川義礼、第一国立銀行・渋沢栄一、日本郵船社長・森岡昌純、日本鉄道社長・奈良原繁、田中銀行頭取・田中平八、ら堀を入れて13名であった。1889(明治22)年8月9日、会社は設立され、同時に官有鉄道幌内線炭鉱の払下げを政府に願い出て、同11月8日に許可が下りた。堀は初代社長に就任した。財界名士が名を連ねて発足したのは石炭の大得意先であったことはもちろんであるが、岩倉具視や伊藤博文が皇室の財産設定にあたり、北海道の林野2百数十万町歩の御用林が設けられ、一部は有価証券の約600万円の株式が皇室所有となった。皇室と重要産業の結びつきも考慮されるものであり、その一部として北炭の株も買われたのであった。村田が創立した北有社はわずか2年ほどで消滅した。有望なる資源と鉄道に目を付けた大資本の要請であり、株式を皇室に保有させるためでもあった。

こうして、室蘭線・空知線の建設と経営の一切は北海道炭坑鉄道会社によって運営されることになった。政府は鉄道用地の国税を無税とし、さらに資金の利子年5分までは政府が受け持ち、開業後も利子5分までの不足を政府が補うという保護を加えたが、後者の利子補給は世論の反発を買い中止となった。北海道炭坑鉄道会社は新線の工事にとりかかる。しかし、空知線は当初計画は空知太より歌志内、室蘭線は馬追から夕張に敷設予定だった。それぞれ分岐点を砂川・追分に変更され工事は完了した。1900(明治25)年、このことが国会で問題となる。長官は永山武四郎から渡辺千秋に代わっており、渡辺は北炭の独断専行であると厳しく指摘した。これに

より堀は辞任した。

明治のこの頃は藩閥政治が真っ盛りの頃であり、黒田清隆、永山武四郎、堀基はいずれも薩摩藩出身者であった。開拓にあたっては中央政界を背景とした薩摩閥の独断が目立っていた。長州藩出身の品川弥四郎が内務大臣になると北海道庁長官は長州の渡辺千秋が就任する。薩長の政治的対立は鉄道の路線変更問題に露呈したことになる。問題解決のために鉄道長官・井上勝は調査を行うが、路線の変更は妥当な措置であったと政府に報告している。井上は長州藩出身。堀は後に貴族院議員となった。

① 2月1日 上川線 砂川～空知太の開通

1886(明治 19)年、三浦米蔵
という人物が空知太で渡守兼
宿
屋
業

歌志内市史 511 頁 石炭生産高表より作成

を始めた。空知太は上川道路開
削の起点でもあり、その為の物
資の調達などのため小集落が
できていた。砂川から空知太の
鉄道は前述する「公告」の第二
区として工事は開始された。滝
川市内を流れる空知川左岸は
現在も「空知太」と呼ばれる一



明治 30 年代の岩見沢駅全景 (北海道大学付属図書館所蔵)

帯である。砂川駅から 10km 余りのこの場所に空知線の終着駅として 1892(明治 25)年 2 月 1 日「空知太駅」は北へ向かう終着駅として開業した。2 年前に開通した上川道路との接点でもあり、石狩川や空知川などを利用した船着場も近接し、物資の集積と運搬、人の往来に重要な役割を果たした。ここで汽車を降りた開拓民は北をめざす人々、東の十勝へ向かう人々、それぞれ空知太が分岐点となり別れ、徒歩で開拓地をめざした。

上川線の開通とともに「空知太駅」は廃駅となり、駅は「信号場」としての新たな役割が与えられた。さらに富良野方面に抜ける空知線(現根室線)の建設と開通にあたって空知太は重要な意味を持つことになるが、それは 1913(大正 2)年を待つことになる。

② 8月1日 室蘭線 東室蘭～岩見沢間の開通

前述するように、明治政府の「公告」による二区に区分された空知・室蘭線鉄道敷設はその第一区である室蘭・岩見沢間および夕張岐線の測量は 1890(明治 23)年 1 月から始められ、室蘭から岩見沢間 134.5km の着工は同年 10 月 10 に開始された。開通後の室蘭・岩見沢間の所要時間は 7 時間 30 分であった。沿線自治体は現在の室蘭市、登別市、白老町、苫小牧市、安平町(旧早来町、旧追分町)、由仁町、栗山町、栗沢町、岩見沢市にわたるが、沿線市町村史は鉄道の開通を次のように記している。

室蘭市の場合

開拓使顧問のケブロンは室蘭への鉄道敷設を勧告していた。開拓使の当初方針は室蘭港を北海道の重要な門戸として位置付けていたが、1875(明治 8)年頃から室蘭を中心とする拓殖政策は後退することになり、その計画は小樽へと変更された。札幌・室蘭間は 1873(明治 6)年に完成した「札幌本道」と呼ばれる道によってつながったが、道はきわめて幼稚なものであった。海路も室蘭・森間を 100 トン前後の小型気船が連絡するにすぎず、また開拓使直営の室蘭工業場(船具、農具、家具類の製作)も 1882(明治 15)年には廃止され、経済的打撃は計り知れなく、不振を極めた。室蘭を捨て他に転出するものも現れ、200 戸を数えた戸数に 80 戸の空き家が生じた。

やがて、室蘭は小樽に比べ東京など太平洋沿岸との交通に便利であり、外国貿易にも有利であることから、札幌・室蘭間の鉄道開設は拓殖上必要であるという意見が次第に有力となった。住民は政府に「札幌・室蘭間鉄道架設の建議書」を提出する。当時すでに官営鉄道の経営は行き詰っていた。長官・岩村通利は、開拓使以来の官営事業を民営に移行させる方針をとり、北海道炭坑鉄道会社に既設鉄道の運営を任せるとともに、岩見沢・室蘭間の鉄道敷設を認可した。こうして念願の鉄道が室蘭へ通じることになる。工事には屯田兵も従事し、鉄道工事の開始とともに、室蘭はにわかには活況を呈した。札幌・室蘭間といっても正確には現在の輪西付近であり、室蘭まで線路が延長されるのは 1897(明治 30)年となる。

登別市の場合

室蘭地域の起死回生のため、1884(明治 17)年に早くも札幌から室蘭間の鉄道敷設の陳情が行なわれていた。1888(明治 21)年に日本鉄道株式会社が北海道鉄道敷設を決定すると、それを受けてさらに請願は①札幌から室蘭②函館から森③室蘭から森、を優先順序として建設するように道庁へ願い出た。願いは永山長官を経由し、黒田総理大臣に上申された。これを知った小樽は猛烈に反対した。

登別村はこの頃、20 戸程度の小集落であったが、鉄道工事が始まると労務者が入り込み、旅館、食堂、和裁師、雑貨商、雑業店などが軒を並べて小市街となった。このあたりの工事は東京の鹿島組、仙台の早川組などの道外勢と道内の業者が請負い、登別から輪西までを早川組が担った。この区間には 2 つのトンネルがあり難工事となった。トンネル工事には 800 人もの労務者が入り込み、室蘭の商人は先を争って店を開いた。

北海道におけるタコ部屋労働は札幌・室蘭を結ぶ札幌本道開削に始まり、鉄道敷設においてはこの空知線敷設工事が最初といわれている。早川組のタコ部屋では 1 カ月に 10 人、20 人と群れをなして労務者が逃亡。不運なものは捕まえられ、見せしめとして相当ひどい制裁を受け、木に吊り下げられ殴られたりしたという。

総延長 220m の第一トンネル(ランボッケ)は述べ 2,530 人を投入し、わずか 2 カ月で貫通。総延長 600m の第二トンネル(アヨロ)は述べ 3,396 人を投入。湧水に悩まされる難工事であったが第一トンネルよりわずかに日数を要し、貫通した。8 月 1 日、全長 136km の鉄道は開通した。「文化と物資を運ぶ陸蒸気が初めて走り、村民は文明の利器に目を丸くした。」³³という。

苫小牧市の場合

³³ 『市史ふるさと登別』：412 頁

1940(昭和15)年発行の苫小牧町史では「人體をして、より完全無缺にその機能を發揮せしめんとすれば縦横に血管系統を配して榮養の十全を期することが最も緊急なる要務であらう。本道拓殖政策の圓滑なる遂行の爲に恰も人體の血管に相當する交通運輸網を完備することが率先實現されなければならないのは當然である。」としている。

1882(明治15)年、苫小牧の交通事情は「厩舎1棟、馬4頭、箱馬車3輛、馬取扱人3名」という状態であった。それから4年後の1886(明治19)年2月、苫小牧の人口は93名。

室蘭線の開業にあたって、町史では「開業を見たことは文明の恩恵として大いなる喜びであったが駅通の存在を以って繁盛した当地としては非常なる打撃を一時蒙った。しかし、結局当然の運命でもあり、王子会社設立以来むしろ鉄道交通が町の繁盛の重要な基礎となった。」³⁴と記す。製紙原木及び薪材の運搬を目的とし、1907(明治40)年、王子会社専用山線軽便鉄道が苫小牧から鳥柵舞(ウサクマイ、現千歳市)まで、1911(明治44)年、苫小牧軽便鉄道会社は苫小牧から佐瑠太(さるふと、富川)までの鉄道を開業させた。軽便鉄道は貨物専用線であった。客扱いを始めたのは1914(大正3)年からのことである。

早来町の場合

この地域は1877(明治10)年以前から苫小牧村や植内村の住民が馬の放牧地として利用していた。札幌・室蘭間の交通は現在の国道36号線のルート上に位置し、美々(早来町から西へ15km)は岩見沢、厚真、鶴川方面へつながる街道の要地であった。美々で駅通、宿屋業を営む井上利三郎が室蘭



明治30年代 夕張線 滝ノ上・川端間(北海道大学付属図書館所蔵)

線実測のために宿泊した
道庁の役人から道路交通

は鉄道に置き換えられる旨の話を聞く。利三郎は同業者の佐々木駒吉に相談。二人の意見は「鉄道開通のあかつきには、もはや美々は交通の要地ではなくなり、やがてこの地は衰退するだろう」と一致した。鉄道沿線で農耕および放牧も可能なフモンケ地区(早来)に生活の根拠を移すべく、さっそく彼らは土地の貸付を願い出た。佐々木駒吉・ヤエ夫妻は先駆けてフモンケの地に移り開拓の鋤を打ち下ろした。1889(明治22)年の秋のことである。³⁵鉄道開通当初に駅はなく、2年後の1894(明治27)年8月1日に駅が開業した。鉄道開通前には見向きもされなかった密林地帯の大木

³⁴ 『苫小牧町史』：333頁

³⁵ 『早来町史』：91頁

が運び出され、駅は美々、千歳、厚真、鶴川方面からの物資の集積地として賑わいをみせることになる。

さて、早来の人々の悲願でもあった幻の鉄道がある。早来から厚真をとおり、穂別を經由し根室本線の金山へ抜ける鉄道建設は北海道炭礦株式会社がその敷設願いを政府に提出していた。政府は鉄道の官設を予定する頃でもあり、これを許可しなかった。1910(明治43)年、安平、厚真の住民700名は同意書捺印をもって期成運動を展開した。貴衆両院に提出した請願は採択され、実地調査が行われた。早来ではこれを祝い、学校生徒200名が提灯行列を行った。その後、曲折を辿りながら1919(大正8)年1月、村民に悲報が伝わった。早来起点の鉄道は沼ノ端起点に変更となり³⁶、早来の人々が抱いた十勝平野へつながる鉄道の夢はここについえた。変更理由については後述する。

追分町の場合

農業は1892(明治25)年8月、室蘭線の開通と同じころ、志を北海道開発に抱いた福井県人の松浦幸寿が単身移住し、開墾に従事した。この地における農業の創始者である。これより先、1890(明治23)年の鉄道工事着工後は工事関係者が多数入り込んでにわか活況を呈した。前述するように夕張への分岐は当初、現栗山町の馬追付近を予定していたが、追分に変更となった。岩見沢・夕張方面の分岐駅となったことが町の発展の大きく寄与した。つまり町の開基は鉄道を起源とするといつて良い。

開通とともに追分駅は中間駅としては唯一一級停車場として機関区も設置された。夕張岐線の開通もあり、追分は交通の要衝として鉄道従業員やその家族、一般住民も数を増し、市街地が形成された。1897(明治30)年の「北海道国有未開地処分法」の無償貸付制度により大地債貸付者が続出。貸付地の原始林伐採による林業も興隆し、追分駅や早来駅には搬出される木材が山積した。追分は空知と夕張からの石炭列車を再編成し室蘭港へ運ぶ鉄道の重要拠点であった。1901(明治34)年、北海道炭礦鉄道株式会社の鉄道部門で鉄道員としては全国で初めて火夫(機関士)達がストライキを決行した。4月28、29、30日の3日間に渡って一人も出勤者がなく、会社は首謀者を免職処分とした。すると事態は一層紛糾。結局会社は処分を取り消して一件落着いたという。1918(大正7)年には「9600型新鋭蒸気機関車を使って石炭車74両、640mを越える」³⁷長大石炭列車が室蘭をめざしたという。

追分の浅羽牧場は「いつ頃開かれたものであるかは明らかではない。」としつつも、追分の鈴木某から権利を譲り受け、浅羽は47町歩の牧場を開いた。牧場には「旅順」「大連」という2頭の馬がいた。この馬は日露戦争の旅順開城の際、敵将ステッセル将軍が乃木大将に送ったものであった。後藤新平を通じて浅羽靖³⁸はその管理を依頼された。2頭の存在は道庁発行の証明書でも明らかだが、古老の証言からも事実間違いはない。しかし、管理人は「旅順」が浅羽であり「大連」が矢本治作という人物になっており、事情については不詳である。牧場は岩崎久(三菱)に譲渡され、「1920(大正9)年には三菱鉱業株式会社が買得し、通称三菱山と呼ばれ今日に至っている」³⁹

³⁶ 『早来町史』：1293頁

³⁷ 北洞孝雄著『北海道鉄道百年』100頁

³⁸ 浅羽靖：(1854-1914)大阪出身。政治家、教育家。大蔵省、根室県を経て道庁理事官、その後札幌区長。1904年衆議員となる。当選3回1901年北海中学を創立。農場、製塩業、陸海産物取引業を経営。拓銀創設、交通機関整備に尽力。『北海道歴史人物事典』8頁

³⁹ 『追分町史』：104頁

由仁町の場合

1892(明治25)年は由仁町が誕生した年でもあった。この年、由仁では由仁駅が開業したと同時に役場、郵便局、小学校、診療所、駐在所が開設し、24戸の商店と住宅80戸が立ち並ぶ市街が形成された。夕張線の紅葉山駅も当時は由仁町に属し、開駅は同年11月1日である。由仁は周辺の千歳村、角田村、長沼村の開拓が進むと農産物の集荷、加工場、農具工場、木材商、雑貨店等の中心地として栄えた。日用品は岩見沢、札幌まで行かなければならなかったが、市街で用が足りるようになった。

当時、角田小学校の遠足は学校から由仁駅まで歩き、由仁駅から栗山駅まで汽車に乗り、折り返し由仁駅まで戻るというものであったらしい。1907(明治40)年の列車時刻表によれば由仁から栗山まで汽車の所要時間は10分。短い時間ではあったが子供たちの小旅行は楽しいものであったに違いない。一方の低学年は貨物倉庫の前で汽車の見物であったという。自分達も早く乗りたいと夢をふくらませたのだろう。『由仁町史』には「子供たちは文明の風に浴した。」とあり、「あの蒸気機関車の迫力ある姿こそ由仁町の進展を示したものであった。」⁴⁰と記している。

栗山町の場合

1870(明治3)年、現宮城県角田藩は維新後、泉麟太郎を先遣隊として51名が室蘭へ移住した。室蘭郡は多くの開拓者を受け入れ、農地の不足が問題となっていた。一行は国有未開地処分令を機会に夕張郡の土地をめざすことになる。苦難の末、たどり着いたのは夕張川と阿野呂川が合流する地点、この地で開拓の鍬は入れられた。

さて、待望の鉄道は開通してみると工事関係者も引き上げ、事務所も撤去され、停車場がつくられることもなく村民は落胆した。村では道庁や鉄道会社へ駅設置運動を展開する。この駅設置場所について村内の雨煙別・長沼・角田市街それぞれが名乗りを上げ、決定は容易ではなかったらしい。駅がどこに出来るかは大きな問題だったのである。結局、杉浦一郎なる人物が駅敷地4万坪の寄付を申し出たため現在の位置に決定。1893(明治26)年7月1日に開駅した。しかし、今度はその駅名で紛糾する。結局はアイヌの人々がこの地を「ヤニムウシ」、栗の樹が多いところと呼んでいたことに習い「栗山駅」とした。⁴¹開業当初、栗山駅への客車は一日一往復、乗降客も3～5人程度であった。駅前には運送店、雑貨店、豆腐屋の3軒しかなかったが、翌年には小市街が形成され、40年後には1,000戸を越える市街が形成され鉄道は町の発展を支えた。

栗沢町の場合

開業当初は栗沢村、角田村付近には駅が作られなかった。しかし、原生林に響き渡る汽笛の音と鉄路の響きは開拓者にとって大きな慰めであり、励ましであった。⁴²1893(明治26)年に栗山駅の誕生に刺激され、村の有志は後藤半七と連携し、北海道炭礦鉄道株式会社に駅設置の請願を行い、空知線開業の2年後、1894(明治27年)10月1日に清真布駅(現栗沢駅)として開業した。駅は村の玄関口として政治、産業経済、教育文化の発展に大きく貢献した。

③ 11月1日 夕張線 追分～夕張の間通

⁴⁰ 『由仁町史』：159頁 160頁

⁴¹ 『栗山町史』：1378頁

⁴² 『栗沢町史』：758頁

7 1898(明治31)年

① 7月16日 空知線 空知太～旭川の開通

岩村俊通⁴⁴長官、永山武四郎⁴⁵屯田兵司令官は上川地方の開拓と軍事的な重要性から北へ向かう鉄道の建設を唱え、1892(明治25)年、第3回帝国議会に「鉄道敷設法案」を上程するが、廃案となる。翌年には北垣国道⁴⁶長官が北海道の鉄道敷設、並びに築港建設について「開拓意見書」を政府に提出し、急務を訴えた。さらに翌27年になると第6回帝国議会において「北海道開拓に関する建議書」が提出され、建議書は上川・宗谷の鉄道敷設を訴え、同29年の第9回帝国議会は北海道の鉄道に特化した「北海道鉄道敷設法案」を可決。空知太から旭川までの鉄道建設が承認された。

明治31年

7月16日 空知太・旭川開通
8月12日 旭川・永山間開通
11月25日 永山・蘭留間開通



待望の汽車は1898(明治31)年7月16日に走った。初期の頃、列車の車内照明はローソクだった。発車の際は車掌が汗をかきながらカランカランと鐘を鳴らしながら、一つひとつの扉を閉めて発車した。沿線は鬱蒼とした原生林が生い茂っていたが、神居古潭の溪谷と石狩川の流れは乗客の旅情を癒したに違いない。汽車は砂川から旭川間を3時間で進んだ。北海道官設鉄道上川線と呼んだこの線路はやがて函館本線と名を変え、北海道の経済を支えた大動脈となる。

この区間にある神居古潭駅は1901(明治34)年に開業した。石狩川上流の溪谷に作られた駅である。1983(昭和58)年のカムイトネルの開業とともに廃駅となったが、1989(平成元)年に復元された。秋は石狩川の流れに沿い紅葉があたりを埋めつくす。平岩弓枝⁴⁷は小説『旅路』の中で、駅の様子を次のように描いた。

「春、雄一郎夫婦は神居古潭駅へ転勤を命じられた。神居古潭はアイヌ語で神の居る所の意味だという。函館本線の深川、旭川間、納内駅と伊納駅に挟まれた小さな駅であったが、駅の付近は如何にも北海道ら



⁴⁴ 岩村俊通：(1840-1915)土佐藩出身。戊辰の役で奥羽転戦。開拓判官。黒田清隆と対立し一時東京へ戻る。鹿児島県令、会計検査院長を歴任し、北海道庁発足と同時に長官に就任。行政の簡素化と財政の健全化をはかり、企業誘致を進め、未開地処分法をゆるめ、囚人を使い上川道路を開いた。『北海道歴史人物事典』53頁

⁴⁵ 永山武四郎：(1837-1904)鹿児島県に生まれる。戊辰戦争に従軍。黒田清隆の下で屯田兵制度の創設と整備に従事。西南戦争に際しては屯田兵を率い従軍。1885年屯田兵部長、1889年第2代北海道長官、1896年第7師団長。『北海道歴史人物事典』269頁

⁴⁶ 北垣国道：(1836-1916)鳥取藩出身。1871年開拓使開拓権判。元老院、高知県令、徳島県令、京都府知事を歴任。京都府知事時代に琵琶湖疎水を手掛ける。1892年第4代北海道長官となる。鉄道工事、築港、排水運河開削などに力を注ぐ。退官後は北海道鉄道株式会社社長に就任。函館・小樽間の鉄道建設に尽力。『北海道歴史人物事典』116頁

⁴⁷ 平岩弓枝：(1932年-)小説家、脚本家。1959年第41回直木賞。1967-1968年、NHK朝の連続テレビ小説『旅路』原作者。

しい大自然があった。神居古潭の名にふさわしく、奇岩絶壁の溪谷を石狩川の激流が泡立ち渦巻く景勝の地だった。」⁴⁸

滝川市の場合

この頃、全国的に鉄道敷設工事が盛んとなり、工事を請け負うものも少なく、物価高騰と銀貨の下落も重なり、さらに海外のストライキの余波を受け材料購入困難となった。ようやく竣工まじかとなった 1898(明治31)年には水害により仮橋 3 か所が流失。開業を延期し、ようやく 7 月 16 日の営業開始となった。開通にあたり滝川から国旗と鉄道旗を着けた列車が旭川へ向けて出発。途中一駅ごとに停車し、進行式が行われた。



8 月 21 日には札幌から旭川の全通を祝賀し、官民合わせて 300 名が列車に乗り込み楽隊が演奏する中、旭川をめざした。旭川では煙火が打ち上げられ、万歳の声が轟き渡るうちに式を終えた。

上川線の開通は割高な人馬に頼る物資の運搬を解放し、農民の収支を均衡させるばかりか、生活の安定に大きく貢献した。上

明治 30 年頃の空知川仮橋 (北海道大学付属図書館所蔵)

川線は上川開発の根底をなすも

のではあるが、一方では滝川にとっては直接多大の打撃を与えた。滝川はそれまで北へ向かう物資と人々の往来が集中する交通の要衝として交通運輸を掌握していた。しかし、鉄道開通によりその役割を終えた。滝川商人は一時悲観の淵に沈殿し、商況は火の消えたように賑いを失った。⁴⁹ 活況を取り戻すのは 1913(大正 2)年、下富良野線(現根室線)の開業まで待つことになる。

深川市の場合

1895(明治 28)年、雨竜に屯田兵の一团が入植した。鉄道工事が始まると市街地は急激に増え、深川駅開業の頃には百数十戸となった。工事は、納内から伊納間に 3 か所の隧道、神居古潭への資材運搬など難所の多い工事だった。音



明治 30 年頃の深川駅 (北海道大学付属図書館所蔵)

⁴⁸ 『旅路(下)』：角川文庫 平成元年 1 月 20 日発行 初版 273 頁

⁴⁹ 『滝川市史』：1058 頁

江の駅通前には資材を運搬する駄馬が一日千頭往来した。鉄道工事は現金収入の少ない開拓農家に副収入をもたらした。北海道の開拓に囚人労働とタコ部屋はつきものであるが、野村健一氏は次のように証言する。

「神居古潭の魔の谷の風穴は体力の衰えた者と、死亡したタコの棄て場になった。自分もこの穴に落とされたが、途中岩にひっかかって意識を取り戻した。穴の深さは7～8m。底には工事期間の2年間に棄てられた人が白骨化して山になっていた。」⁵⁰野村の死の直前にこの話を聞いた人が、父子2代にわたってこの風穴の所在を探し回ったが、ついに探し当てることができなかった。

鉄道が開通するまで深川の農民は石狩川の対岸まで出荷することが条件だった。また滝川や旭川まで搬出しなければならなかった。当時の道路は、馬車がぬかるみにはまり込んだら動けないほどの悪路であり、難渋の連続だった。運搬料金も高く、鉄道はこれらを解決した。鉄道は開拓者が故郷に錦を飾るためとか、文明を身近にたぐり寄せるだけのものではなく、生活そのものを大きく改善させたのであった。1900(明治33)年、深川駅が扱った乗客は39,059人、貨物は9,017トン。1975(昭和50)年になると同804,346人、同33,670トンであった。

初代長官・岩村通俊の『上川離宮論』⁵¹は1889(明治22)年12月、勅旨をもって承認された。同年、皇室御料地として全道に2万km²(四国の面積は1.88万km²)の土地が設定された。道庁は開拓促進のため離宮設置と華族移住を進めるために内大臣であり華族局長でもあった三条実美に働きかける。同年10月24日、三条、蜂須賀、菊亭らが華族組合を組織し、深川を始めとする一帯の石狩川右岸、雨竜原野5万町歩の貸与を請願した。許可にあたり道庁係官が困惑したのはいくら華族であっても、すぐに許可を出したのでは非難を招く恐れがあったことである。しかし、永山長官の裁断で12月18日に許可された。翌年の春にはさっそく道庁係官、侍従らによる離宮予定地調査が行われた。

5万町歩と言えば当時の北海道全体の耕地面積とほぼ等しく、現在の岩見沢市の面積に匹敵する。土地払下げ規則では1戸10万坪(330km²、留萌市の面積が300km²)を限度としており、最長3年を待たなければ許可はおりなかったが、わずか2カ月余りでの許可となった。そればかりか、請願の中身は①開墾の設計は道庁がやること、②10年間は道庁から適任者を管理官として派遣すること、③道路・排水管は道庁が設置すること、が盛り込まれていた。何ともわがままな請願ではあるが、つまり華族には自身が土にまみれ開拓する意志などなかったのだろう。道庁はこれらを了解した。道庁からは町村金弥(五男は元北海道知事・町村金吾)が派遣され、労働力不足から労務者は樺戸集治監の囚人が使われた。囚人の手により1890(明治23)年には雨竜～増毛間、1891(明治24)年には雨竜～滝川間の道路が開削された。三条実美が死去すると農場経営は四分五裂。出資金に応じて土地が分配され、農場主は不在地主となった。

岩村通利の上川離宮論、離宮設置と華族移民はこうして潰えた。1920(大正9)年、政府の要職にあった蜂須賀侯爵が所有する蜂須賀農場は現在の雨竜町を中心に一町5村に跨っていた。農場側の一方的な小作料の値上げは小作人と対立を招き一大争議に発展した。争議は1932(昭和7)年まで続いたが争議団の主要メンバーが検挙され終息した。

⁵⁰ 『深川市史』：895頁

⁵¹ 『上川離宮論』：明治22年、神楽村一帯の1万500町歩の土地を皇室ご料地として「離宮」の設置がはかられたが、上川に離宮が設置されることにより札幌はたちまち救いがたい惨状に至るとして、札幌から強い反対意見が出た。結局うやむやとなり上川離宮予定地は普通御料地へ編入となった。『旭川市史』426頁

後に深川は留萌線、深名線の分岐駅となる。1915(大正 4)年になると深川から芦別をめざす鉄道建設の請願を行い 1926(大正 15)年、衆院で請願採択された。アジア太平洋戦争で請願は中断されたが 1949(昭和 24)年、北空知村長会で発議され再開。このとき深川を分岐駅とするか納内を分岐駅とするかで内部対立が発生した。同 26 年、深川分岐で一步軟化され、同 27 年、鉄道建設審議会が予定線となり、同 28 年に法律線となった。同 32 に建設線となり着工。全長 31km のうち 13km の路盤工事を完了したが、その後工事は中止となった。

旭川市の場合

上川鉄道の敷設が決定すると旭川村は移住者が激増し、大小の農場が競って開墾に従事した。また鉄道の開通を見込んで、東川、愛別、剣淵、士別、多寄など周辺には相次いで新村が誕生した。以来、道北の中心都市旭川は急速な発展を遂げることになる。旭川商工会議所統計年報によると旭川駅開業の翌年には乗車人員が 93,712 人を記録した。1903(明治 36)年に旭川村を訪れた徳富蘇峰⁵²は町の様子を次のように語っている。



旭川駅全景 (北海道大学付属図書館所蔵)

「上川郡は北海道師団設在地に於て、其の発達の様相可驚候。旭川一町に於て、三十一年に五千八百人の人口あり、三十二年に七千百人になり、昨年に至りて(明治 35)、二万三千三百余人に相成候。一年に師団新設の爲に金の落つること四百万円と申候へば、その突如として繁昌を来したる偶然にあらず候」⁵³「師団」とは帝国陸軍第 7 師団のことである。第 7 師団は開拓と防衛の任にあたった屯田兵を母体に 1896(明治 29)年に創設された。師団運営のために鉄道は不可欠の輸送機関であり、以来旭川は師団の創設と鉄道の開通によりその機能を高め、軍都として繁栄を極めることになる。後年、第 7 師団は日露戦争の 203 高地攻撃、大正時代のシベリア出兵、昭和時代においてはノモンハン事件、アジア太平洋戦争のガダルカナルの上陸作戦では物量に優る 30,000 名の米軍に対して、1,000 名足らずの一木支隊が上陸を敢行し、一夜にして玉砕した。アリューシャン列島・アッツ島においても 2,600 名余りが玉砕。さらに沖縄戦においては 10,000 名を超える北海道の若者が戦死。いずれも旭川第 7 師団を中心とした北海道の青年であった。兵士たちは旭川駅から鉄道で小樽へ送られ船で大陸へと向かった。またある者は青函連絡船に乗り継ぎ本州各地の港から南方をめざした。無事に帰還した者は少ない。

余談だが、1890(明治 23)年頃、永山屯田、東旭川屯田の設置が決まった。兵舎の建築が始まるに従って土工夫が続々と入り込み、その後を追うように私娼が入り込んだ。風紀上もよろしくないで遊郭を設けて公娼を置く必要を認め、第 7 師団創設前年の 1895(明治 28)年、設置の請願を役所へ提出した。役所は「未だ市街の造成定まらず、鉄道の開通、駅の設置場所によっては市街

⁵² 徳富蘇峰：(1863-1957) 日本のジャーナリスト、思想家、歴史家、評論家。

⁵³ 『旭川市史』：109 頁

がどのように変化するのかわからない。急速設置の要なきと認められるので、しばらく見合わせる。」⁵⁴と不認可とした。第7師団創設の翌年1897(明治30)年4月、鉄道の敷設工事が始まると職工・人夫が多数入り込むにつれ、その必要性に迫られ、請願をふたたび道庁へ提出した。同年8月に道庁はこれを許可、翌年1月から営業開始となった。

② 8月12日 宗谷線 旭川～永山の開通

1897(明治30)年5月、市街地を通る鉄道建設にあたり、旭川村・石神正之輔他71名は「現在は人家少ないが鉄道開業後は多くの家屋が建ち、線路が市街に横断することになれば危険極まりない。」従って路線変更の請願を出したが、ついに変更には至らなかった。



建設中の旭川駅 (北海道大学付属図書館所蔵)

③ 11月25日 宗谷線 永山～蘭留の開通

旭川から北をめざす鉄道敷設工事は順調に進捗した。鉄道建設の様子を比布町の古老は次のように伝えている。

「雨の日も風の日も、また蝉がむせるように鳴く真夏の暑い日も、上半身を赤胴色にした土工夫たちが監督に怒鳴られながら土盛りや掘さく作業を続けていたもの



明治30年頃 神居古潭隧道西口 (北海道大学付属図書館所蔵)

で、大勢の土工夫が入り込んできた賑やかさの中にも、やはり恐ろしさと不安の毎日

が続いた。鉄道が開通して汽車が走るようになって、まだ樹林に覆われた原野では汽車の姿も見えず、時折森林にこだまする汽車の音は無性に寂しく聞こえて郷愁を誘った。」⁵⁵当時、愛別村とその奥地から切り出された木材の搬出は石狩川を利用して比布村で陸揚げされた。馬車軌道などを利用し比布停車場へ運ばれ、貨車へ積み替え各地へ輸送されていた。大正に入り、旭川・遠軽間の鉄道敷設が決まると比布村はその分岐駅に名乗りを上げるが、その請願は叶わなかった。

1921(大正10)年以降、比布村は宗谷線・比布から石北線・愛別へつながる鉄道敷設運動を始める。北海道長官に働きかけ、中央折衝となり、1927(昭和2)年に鉄道大臣が来道した時には同行の参与官が来村し現地調査が行われる気運にまでなったが、その後の昭和恐慌や冷害、満州事変などにより、実現をみることはなかった。

蘭留から和寒までの鉄道が開通するまでは蘭留より北へ移送される物資は蘭留から駄馬に委ねられ、移住者も毎日のように到着したので蘭留の市街には一時170戸の戸数を数え繁栄を極めたが、翌年になると和寒までの開通し、旅客や物資の集散は次第に少なくなった。

⁵⁴ 『旭川市史』：842頁

⁵⁵ 『比布町史』：863頁

8 1899(明治 32)年

① 1月15日 富良野線 美瑛～上富良野の開通

美瑛から上富良野間は 15.8km である。測量当時、上富良野から富良野に至る鉄道は開拓時代の十勝国道に添う位置に駅ができるだろうと予測され、従って急いでこの方面に入地する者もいたが、結局は現在の西中に作られた。周辺道路は今だ馬車がやっと通れるかどうかであったから人々は、線路上を往来に利用した。往来者の中に、線路に敷き詰められた砂利の中から砂金の玉を拾った者があり、以来人々の間では「線路は下を向いて歩け」⁵⁶という合言葉が生まれたそうだ。線路の砂利は空知川から採取したもので、その中に紛れていたらしい。



開拓の労苦が報われつつあった 1926(大正 15)年 5月 24日、大音響とともに十勝岳は爆発した。熱は残雪を溶かし、泥流となり、泥は美瑛川と富良野川をつたい、火口から 25km 離れた線路に 25 分で到達した。泥の津波は上富良野駅から美馬牛方面へ 2 km ほど行った地点の線路盛土を崩壊させ、たちまちこれを突破し、線路は無残にも飴のようにへし曲がった。美瑛村、上富良野村、中富良野村の 3 村で死者・行方不明は 144 名にのぼった。泥流は田畑を覆いつくし、人々は 2 度目の開拓を強いられることになった。

② 9月11日 富良野線 旭川～美瑛の開通

今でこそ観光客の憧れの地、美瑛であるが、丘陵が雄大に広がる美瑛の地に最初に入植したのは 1894(明治 27)年、アメリカで農業を学び帰国、この地に北米式大農場の建設を目的に入植した兵庫県の小林直三郎であった。直三郎の記録⁵⁷によれば「一望茫々たる草原には秋草今をさかりに咲き乱れ、また古来未斧のあとなき鬱蒼たる樹林その前途を擁して殆ど方向さへも弁ず



泥流によりねじ曲がった線路 (上富良野町教育委員会提供)

⁵⁶ 『上富良野町史』：511 頁

⁵⁷ 『美瑛町史』：62 頁

る能しざる状なりき。」と記されている。

直三郎が入植した5年後、線路は十勝線として釧路をめざし、1899(明治32)年9月11日に旭川・美瑛間の28.8kmを完成させた。1909(明治42)年の釧路到達により下富良野から釧路までを釧路線に変更。1913(大正2)年、滝川から下富良野間が接続されると滝川から釧路は釧路本線となる。同時に旭川から下富良野間を富良野線と呼んだ。

③ 11月15日 宗谷線 蘭留～和寒の開通

開通前の和寒駅に最初に降り立ったのは1899(明治32年)7月1日午前7時30分、士別・剣淵へ入植した屯田兵とその家族だった。彼らの足取りは次のようなものであった。

屯田兵を輸送した東都丸は6月18日、瀬戸内海の神



明治34年 比布原野に集積された枕木(北海道大学付属図書館所蔵)

戸を出港し、19日・尾道、宇品、21日・門司を經由し

日本海に出た。23日・敦賀、25日・新潟、26日・酒田、それぞれの港から志願した屯田兵とその家族を乗せ、27日小樽に上陸した。小樽で一泊した一行は29日午前7時、客車の手配がつかず、無蓋台車⁵⁸に天幕を張り、床にゴザを敷いて乗り込んだ。汽車は荒涼たる原野を進んだ。旭川は市街の形態を整えていたとはいえ、人家はまだまばらであった。旭川で一泊した彼らは7月1日午前5時、旭川で無蓋台車を乗り換えて再び和寒をめざした。塩狩峠の急坂は線路敷設間もないため振動もひどく、汽車は機関車に給炭車、それに台車1両だけを連結したものであった。和寒に到着した彼らは道路の両側を原始林が覆う道を、子を背負い、老人をいたわりながら、入植地である士別・剣淵を徒歩でめざした。

開業当時の和寒駅は駅員が6,7人。保線担当が10名程度だった。列車は1日2往復で乗客は多い日で12,3人。少ない日は1,2人であった。冬は乗客はおらず、貨物がほとんどだった。塩狩峠へ仕事に出かける場合は熊が出るので2人以上でなければ歩けなかった。⁵⁹鉄道が開通すると和寒の駅前にも運送店などが開店し、市街が形成された。35年からは団体入植者が次々と往来し、木材の搬出も盛んになった。鉄道がない幌加内の人々も和寒駅を利用するようになった。

三浦綾子⁶⁰は小説『塩狩峠』の中でこの区間を往く汽車の様子を次のように描写した。

「汽車は塩狩峠の頂上に近づいていた。この塩狩峠は、天塩の国と石狩の国の国境にある大きな峠である。旭川から北へ30キロの地点にあった。深い山林の中をいく曲りして越える、かなりけわしい峠で、列車はふもとの駅から後端にも機関車をつけ、あえぎあえぎ上るのである。」⁶¹

⁵⁸ 無蓋台車：鉱石、砂利、木材などを輸送するための屋根のない貨車。

⁵⁹ 『和寒町史』：406頁

⁶⁰ 三浦綾子：(1922-1999)作家。北海道旭川市出身。1968年『塩狩峠』を発表。

⁶¹ 『塩狩峠』：平成18年6月10日 新潮社 416P

9 1900(明治33)年

① 8月10日 富良野線 上富良野～富良野の開通

上富良野から下富良野間は15kmである。1889(明治22)年頃には富良野盆地は農業に適する土地として殖民地選定が終了していた。しかし、道庁は殖民地の解放を見合わせていた。開放は交通網が整備されてから順次実施され、富良野の開放は1897(明治30)年になってからである。同年4月1日

明治33年
8月 1日 上富良野・富良野間開通
8月 5日 和寒・士別間開通
12月 2日 富良野・鹿追間開通



にフラヌ原野の貸下げ出願受付が開始されたが、2週間ほどで出願数が区画数に達したため募集は停止された。その人気ぶりは、旭川までの道路がまもなく開通すること、そして近々滝川からの鉄道敷設、並びに旭川からの鉄道敷設が予想されていたからである。こうして十勝線は人々の熱望のうちに開通し、富良野地方の開拓に大きく貢献した。

下富良野駅は現在の富良野駅より数k南に位置した場所に作られていた。市街地も下富良野に形成される予定であったが十勝線の路線変更に伴い、現在の位置に富良野駅が作られた。開通の頃の富良野駅前の様子を古者は次のように語った。「9月ころ汽車を見に駅へ出てみた。駅前には3戸位しか家がなく、その日は午後遅くまで待ったが汽車は来なかった。翌日婆さんと妹と3人で朝8時頃出かけて初めて汽車を見た。この時は実に嬉しかった。」⁶²富良野線開通1カ月後の様子である。

鉄道建設にあたっては人口希薄なため、地元で労働力を確保することが難しく、斡旋屋は東京・大阪・名古屋から甘言を用いて労務者を連れて来た。当時の様子を目撃した田丸正善は次のように語った。「14号線の鉄橋工事の時、ある土工を押し込んで殺し、橋脚の下に埋めたのを見た。土管工場の裏手の堀割を造った時、病気や廃人となった土工を、幾人ともなく人柱として地下に埋められた。夜中密かに監獄部屋を逃げ出した者が、鬼棒頭に捕まったが最後、全土工が見守る中、撲殺された。」⁶³ということである。

前近代を象徴するタコ部屋制度はこうした国策事業の中で公然と行われていた。さしずめ今風にいえば、国家の承認を得た公認ブラック企業というところであろう。その終焉は敗戦を待たなければならず、1947(昭和22)年4月の「労働基準法」の成立まで続くことになる。つまり、とうとうその悪弊は日本人自身の手で克服出来なかったということでもある。

⁶² 『富良野市史』：599頁

⁶³ 『中富良野町史』：723頁

② 8月5日宗谷線 和寒～士別の開通

1898(明治31)年、深川の大内勇記が士別へ移住し、これをもって和人来住者の始めとしている。翌年には屯田兵100戸622人が入植し、開拓の鍬が入れられた。さらに翌33年に遅れて鉄道が士別まで開業したことになる。鉄道が開通してからの近隣の原野には開拓者が続々と入植し、士別は急速に発展した。1911(明治44)年の記録によるとこの年の士別駅乗降客は42,000人となった。

1901(明治34)年になると士別から名寄に向けて鉄道敷設が行われた。工事とはいえ機械もなく、もっぱら人力に頼る工事であった。多数の土工夫がモッコを担いで土盛りをしていた。その重労働と危



明治末年 士別付近の大築堤 (北海道大学付属図書館所蔵)

険は想像以上のものであった。「下士別にはタ

コを収容する部屋が建てられていた。土工夫は耐えかねて逃亡する者もいたが、必ず連れ戻され厳しい仕打ちのため、死亡するという悲惨なことさえ行われており、人柱として工事現場に埋められたということである。1904(明治37)年の大洪水のときに崩れた鉄橋のたもとから棺箱が出てきた。」⁶⁴、と古老が当時を振り返っている。

大正初期になると、士別は鉄道の要衝となるべく、現在の朝日町を通り、北見滝ノ上から紋別に抜ける鉄道の敷設、並びに添牛内を通り苦前につながる鉄道の敷設、オホーツク海と日本海を結ぶ線路の分岐駅をめざし運動を展開した。1921(大正10)年には鉄道省が調査技師を派遣し、紋別から苦前までを実地調査したが、実現を見るに至らなかった。

③ 12月2日 根室線 富良野～鹿越の開通

1900(明治33)年、十勝線は下富良野から36.9km、鹿越まで延長された。下富良野駅周辺は鉄道の開通に合わせ新築ラッシュが続き、市街は農村部への物資集積地となり、開通時は60戸程度だったが10年後は400戸に達した。

鹿越地区には建設工事の工事長であった上野菊太郎が木材の下敷きになって死亡したが「明治32年7月5日上野菊次郎」という碑がある。これにちなんだ「菊太郎橋」が付近にあり、その近くに2つの無縁塚がある。土工夫としてここで働いた出口宇三郎は「脚気で死亡する者が続出し、まだ息のある者も、埋められたのを見た。」⁶⁵と証言する。また、無縁仏を埋葬した都度、一本ずつ木を植えたところ木が100本にもなったという。1921(大正10)年ころ、鉄道保線作業の折、人骨がしばしば出た。国鉄保線区線路班が施主となり供養が営まれた。」⁶⁶

⁶⁴ 『士別市史』：1185頁

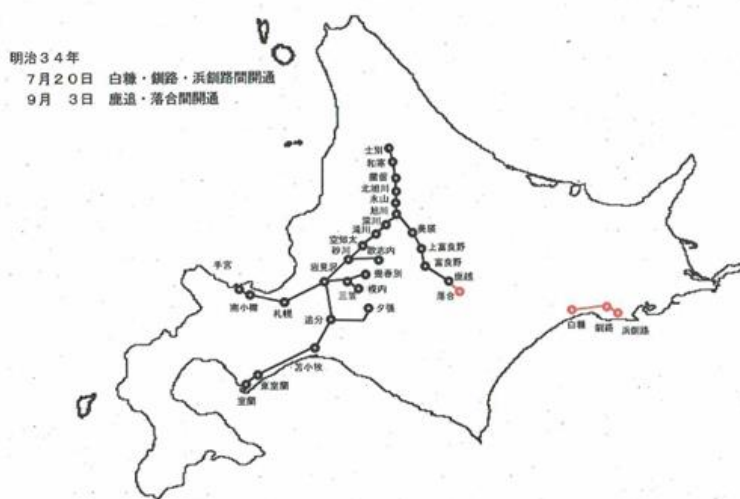
⁶⁵ 『南富良野町史』：76頁

東鹿越地区でも、まだ生きている土工夫が、穴に埋められた話が伝わる。付近にあった病院も病院とは名ばかりで死期の近い土工夫を集めた施設であった。その傍らには共同墓地が所在したという。1964(昭和39)年から2年半の工期を要して、金山ダムが建設された。従って、金山から鹿越間はルート変更を余儀なくされた。かつての根室本線は金山ダムのほぼ中央を走っていたが、ダム完成後は湖底へ沈んだ。

10 1901(明治34)年

① 7月20日 根室線 白糠～釧路・浜釧路の開通

「釧路市の発展並びに産業経済を一段と飛躍させた大きな要因は、何といても鉄道の開通である」⁶⁷としている。旭川から十勝岳連峰をながめ富良野を通り、難所であった狩勝トンネルをくぐり、十勝大平原の首都・帯広を経由し、道東の一大拠点である釧路に至る鉄道敷設は、旭川、釧路両方向から石狩と十勝の分水嶺である狩勝峠をめざし敷設工事は進められた。

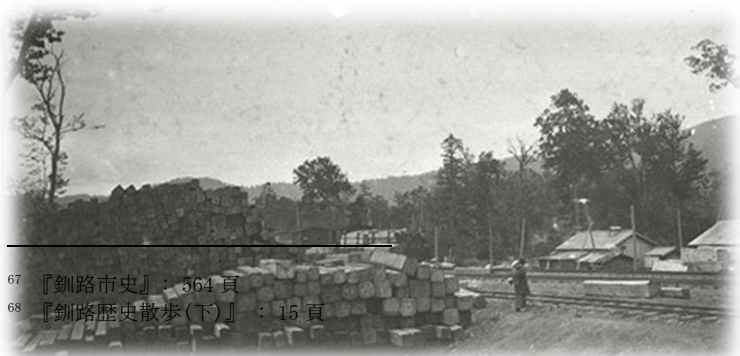


1901(明治34)年7月10日、釧路・白糠間が開通。試運転列車には日進小学校の生徒が乗車。初列車には日の丸が飾られ、機関方(士)今野直尚、火夫磯部神肝の運転により釧路・白糠間を2時間を要し運転した。家々には国旗と提灯、駅付近には旅回りの芝居小屋、函館から呼び寄せた楽隊が開通式を盛り上げた。

さて、鉄道資材や機関車はどのように釧路まで運ばれたか「明治33年6月15日、イギリスの貨物船ロイヤリスト号がレール4843本、機関車部品1873個を積んで釧路港に入港した。」釧路港への最初の外国船だったそうである。「続いて12月28日、デンマークの貨物船オーネストヤーネン号が部品やレールを積んで入港。」荷揚げ機械や荷揚げ岸壁がまだなかった釧路港では、本船から舢舨に積み替え、人力による荷揚げが敢行され、腫れ物にでもさわるように機関車の組み立てが行われた」⁶⁸という。

鉄道が帯広まで開通すると釧路港の形相は一変した。沿岸の海産物取引を中心としていた経済は、一躍道東地区における雑穀の集散地として鉄道がその役割を果たし、釧路港はその積出港として賑わった。鉄道の開通は十勝の雑穀の集散地としてだけでなく、封鎖状態に置かれた内陸

各地の山林資源の輸送にも大きな力を発揮し、三井物産などが山林開発に乗り出し、木材輸出も活況を呈した。1902(明治35)年1月、大楽毛



⁶⁷ 『釧路市史』：564頁

⁶⁸ 『釧路歴史散歩(下)』：15頁

を出発した列車は折からの吹雪で立往生。雪中から煙突だけを出して5日も露営することとなった。釧路から馬橋30台が救援に向けて出動し、燃料食料を送り届けたという。雪との闘いは宿命として北国の鉄道にとっては今も昔も変わりはない。

② 9月10日 根室線 鹿越～落合の開通

鹿越から落合間、幾寅地区ではイクトラシベツ川の鉄橋付近に土工を埋めた大穴があり、十数柱の塔婆が熊笹の中に建っていたと伝えられ、落合信号場付近にも駅長が供養する無縁仏があるとされる。このあたりは難所が連続し、突貫工事が行われたこともあり、基本的には人力を頼りとする工事であったから、かなりの犠牲者が出たものと推測される。死亡した土工は真実を黙殺された歴史の中に、永遠の眠りを続けている。

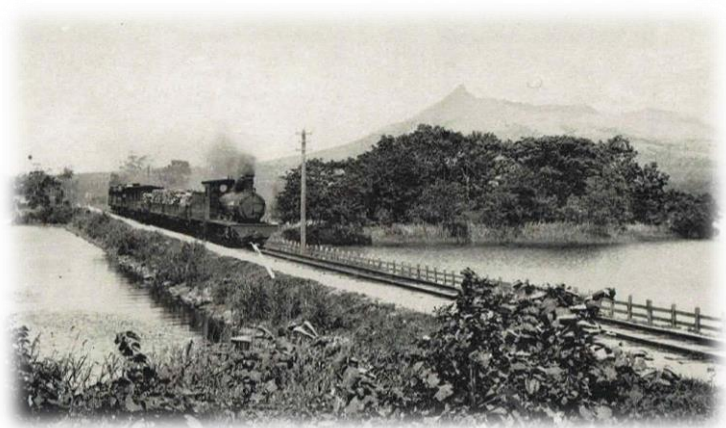


豪雪に埋まった機関車（小樽市総合博物館所蔵）

1963(昭和38)年にこの地を襲った台風9,10号は甚大な被害をもたらした。8月2日からの総雨量は狩勝峠で250mm、新得町で211mmに達した。国鉄根室線・富良野から池田間では58カ所が不通となり、狩勝から新得間では25,000 m³の築堤が流失し、線路が宙吊りとなった。5日には山津波により60,000 m³の築堤大崩壊が発生した。人家まれな地域でもあり、劣悪な環境下で復旧は困難を極めたが9月2日に列車の運行が再開された。復旧に動員された人々は国鉄職員12,399人、自衛隊2,082人、国鉄東京操機所84人、人夫4,911人、ブルドーザー343台。崩落した築堤を再生させるために、山を2つ崩して約80,000 m³におよぶ盛土を施工した。⁶⁹2016(平成28)年、この地を襲った台風10号の影響により根室線は寸断されたまま現在もなお放置されたままとなっている。

11 1902(明治35)年

① 12月10日 函館本線 函館～渡島大野の開通



⁶⁹ 『新得町史』：286頁

函館本線建設の起源は1886(明治 19)年にさかのぼる。北海道庁長官・岩村通利は岩見沢・上川間、岩見沢・室蘭間、函館・小樽間の鉄路敷設測量を命じた。同年提出された報告書では小樽・函館間の鉄道線路は第一案として小樽・二木・岩内・寿都・黒松内・長万部・森・函館、第二案として岩内・寿都を経由せず小樽・余市・倶知安・黒松内・長万部ルートが示された。しかし、拓殖・軍事・運輸上からも道央・道東・道北の鉄道建設を優先させるべきであるという方針、並びに小樽・函館間は海上交通が発達しており、鉄道建設は後景へ押しやられていた。

明治 35 年

12 月 10 日 函館・渡島大野間開通

12 月 10 日 然別・蘭島間開通



1893(明治 26)年、長官・北垣国道は内務大臣・井上馨に「北海道開拓意見具申書」⁷⁰を提出した。鉄道建設の急務を訴え、函館・小樽間の鉄道建設も具申された。1895(明治 28)年、北海道庁は全道の鉄道調査を終えて政府に報告するが、政府は空知太・旭川間の鉄道建設を認めただけだった。翌年の第 9 回帝国議会では一転して空知太・旭川間の鉄道建設は削除。その理由は鉄道建設は民間の手によって行われるべき、という政府の方針からであるが議会は紛糾。その結果、空知太・旭川の鉄道建設は同議会で復活、可決されるに至った。同議会では近衛篤磨⁷¹貴族院議員が「北海道敷設法案」を提出。法案は「北海道鉄道敷設法」として可決、公布された。敷設法を受けて北海道庁は「官設鉄道調書」を政府に提出。内陸鉄道を優先する政府方針、道南地域では海運が発達していたこと、函館・小樽間の鉄道の集荷能力に疑問があること、さらに財政難などから函館・小樽間の鉄道は第 1 期工事線の対象とはならず第 2 期工事線に編入された。北海道における鉄道敷設の目的は奥地の木材、鉱物等の輸送に重点が置かれていたと同時に、北方の脅威としてのロシアとの対峙を意味する。従って鉄道建設の優先順位もそれに添うものでなければならなかった。政府にとっては函館・小樽間の鉄道には期待する価値がとぼしかったということでもある。

1893(明治 26)年、長官・北垣国道は内務大臣・井上馨に「北海道開拓意見具申書」⁷⁰を提出した。鉄道建設の急務を訴え、函館・小樽間の鉄道建設も具申された。1895(明治 28)年、北海道庁は全道の鉄道調査を終えて政府に報告するが、政府は空知太・旭川間の鉄道建設を認めただけだった。翌年の第 9 回帝国議会では一転して空知太・旭川間の鉄道建設は削除。その理由は鉄道建設は民間の手によって行われるべき、という政府の方針からであるが議会は紛糾。その結果、空知太・旭川の鉄道建設は同議会で復活、可決されるに至った。同議会では近衛篤磨⁷¹貴族院議員が「北海道敷設法案」を提出。法案は「北海道鉄道敷設法」として可決、公布された。敷設法を受けて北海道庁は「官設鉄道調書」を政府に提出。内陸鉄道を優先する政府方針、道南地域では海運が発達していたこと、函館・小樽間の鉄道の集荷能力に疑問があること、さらに財政難などから函館・小樽間の鉄道は第 1 期工事線の対象とはならず第 2 期工事線に編入された。北海道における鉄道敷設の目的は奥地の木材、鉱物等の輸送に重点が置かれていたと同時に、北方の脅威としてのロシアとの対峙を意味する。従って鉄道建設の優先順位もそれに添うものでなければならなかった。政府にとっては函館・小樽間の鉄道には期待する価値がとぼしかったということでもある。

同年、函湯鉄道株式会社と函樽鉄道株式会社が民間として鉄道建設の出願を行った。函樽鉄道株式会社の政府の補助はいっさい受けないという趣旨が認められ、諮問会議で可決されることになる。函館・小樽間の官設鉄道建設は敷設法予定線から削除されたが、同 30 年 3 月の帝国議会は「小樽ヨリ函館ニ至ル鉄道ヲ私設鉄道ニ敷設ヲ許可スル。」と改めて民間による建設を認める公布を行い、4 月になると函樽鉄道株式会社に鉄道敷設の仮免許状がおりた。前年第 4 代北海道長官を退官した北垣国道が函樽鉄道株式会社の創立委員長となり、同 32 年には社長となる。同社の専務理事の園田実徳は黒田清隆指揮下の戊辰戦争に従軍、その後開拓使に出仕。西南の役に従軍し

⁷⁰ 『北海道開拓意見具申書』：「鉄道、港湾、排水、運河、道路の工事は北海道拓殖の骨髄」と述べ、とりわけ鉄道建設は第一の急務であると指摘した。鉄道建設の急務を認識した道庁は重要路線を 5 年計画で建設するという官設道計画案をまとめた。『新版北海道の歴史下』143 頁

⁷¹ 近衛篤磨：(1863-1904) 侯爵、政治家。京都の公家出身。貴族院議員として活躍。北海道開発に対しても北辺防衛の見地から関心を持ち、貴族院でも拓殖推進論者であった。北海道協会の初代会長。『北海道歴史人物事典』144 頁

た後、開拓使付属船により北海道運輸会社を設立した。その後渋沢栄一らとともに共同運輸株式会社創立などを手掛け、三菱と合併の後、日本郵船株式会社創立後の函館支店長を務めるなどした。堀基などと北海道セメント株式会社を創立し、一貫して函館経済界の代表として「函館資本と黒田清隆以降の北海道開拓庁一道庁の連絡役を勤めた。」⁷²とされる人物である。

政府の補助を一切受けずに建設を行うとした函樽鉄道株式会社ではあったが、1900(明治33)年、政府は陸軍省・海軍省とも合議の結果、1哩につき8,000円の補助金支出を決定。8年で竣工の計画を3年6カ月で全線開通を命じた。⁷³こうして、やがて北海道の大動脈となる函館本線は、岩村長官の調査以来、実に14年の歳月を待たなければならなかったのである。

工事は8工区に分割され進められた。第1工区・函館～渡島大野、第2工区・渡島大野～森、第3工区・森～熱郛、第4工区・熱郛～小沢、第5工区・小沢～然別、第6工区・然別～蘭島、第7工区・蘭島～小樽、第8工区・小樽～南小樽。当初は6工区に分割され工事は進められたが、日露戦争の気運もあり、早期完成が望まれ工区は8工区となった。第1工区の函館・渡島大野間の開通は、1902(明治35)年12月10日である。峠下隧道の掘削や函館の埋め立て工事が進捗する中で、不況が深刻化していたが、いわば国策として建設は進められた。日露戦争が予感される中、参謀本部からも工事促進を促され、第1工区は1年半で竣工を見ることとなった。

② 12月10日 函館本線 然別～蘭島の開通

鉄道開通の頃、仁木の町の沖田松右衛門談として、次のようなエピソードが紹介されている。沖田の知人に浅田忠平というのがいて、この人は元気で、きかん気な男で、汽車などに負けてたまるか、と馬で余市まで競争した。浅田の方が速かった。それというのも途中で追い抜かれるが、余市駅近くで汽車が速度を落としたころ追い抜いて馬の方が先に着くのである。「浅田は会う人ごとに、汽車は機械で走り、その上近道しているのに馬に負けるとは情けない奴じゃ」⁷⁴と言っていたそうである。

12 1903(明治36)年

① 3月1日 根室線 音別～白糠の開通

音別駅では機関車給水のため停車時間が長かった。よって釧路線全通後の1908(明治41)年、駅弁立売営業が始まった。弁当、お茶、饅頭を売り出したそうだが饅頭は特に人気を得て、当駅の名物として旅行者に親しまれたらしい。給水、給炭が廃止され停車時間が短くなるとともに1931(昭和6)年で立売は廃止された。

② 6月28日 函館本線 渡島大野～森の開通

周辺は幕末から函館の政治・行政・経済圏であった。大野町は松前・江差・熊石方面、あるいは内陸へ向かう交通の要衝として、古くは寛文年間(1661～1672)の津軽藩の地図にも大野の名前が記されている。1748(延享5)年には亀田地区に荷馬車用として893頭の馬が飼育されていたという記録があることから、さらに古い時代から交通手段が整備されていたものと思われる。

⁷² 『函館市史』：函館市地域資料アーカイブ 646頁

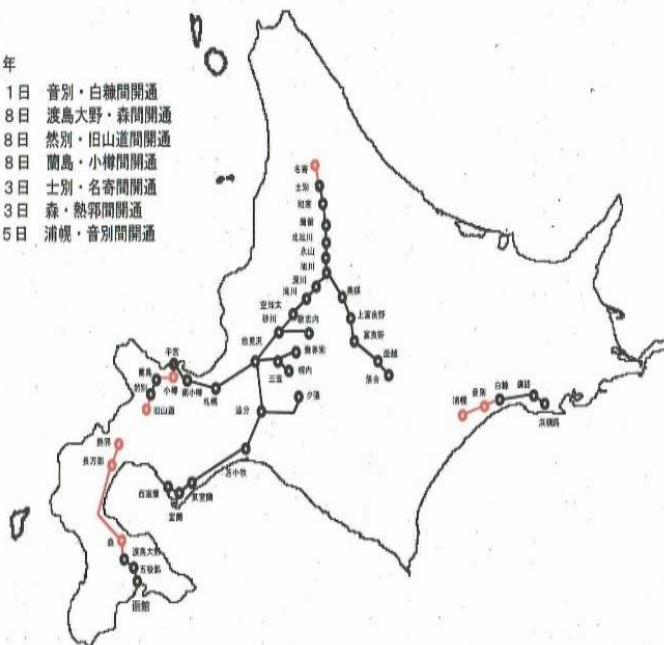
⁷³ 『七飯町史』：879頁

⁷⁴ 『二木町史』：336頁

1873(明治6)年、函館・森間には定期の客馬車が運行された。函館という大都市が身近にあり、かつ函館を出発する旅人が必ず通過する大野では、鉄道が開通したとはいえ渡島の町村への道路交通の分岐点として、その役割がなくなった訳ではない。従って、鉄道開通を特別のことと捉えた様子はない。函館・大野間の開通は1892(明治25)年、この年は凶作となり、収穫以前にそれを見越して、農家では鉄道工事に従事する者もいたらしい。

明治36年

- 3月1日 音別・白糠間開通
- 6月28日 渡島大野・森間開通
- 6月28日 然別・旧山道間開通
- 6月28日 蘭島・小樽間開通
- 9月3日 士別・名寄間開通
- 11月3日 森・熱帯間開通
- 12月25日 浦幌・音別間開通



町史には大函電鉄の記録⁷⁵が記されている。函館市海岸町から大野町までの16.3kmを鉄道で結ぶというもので、1925(大正14)年に会社が設立された。1928(昭和3)年、鉄道省が敷設免許を交付。鉄道用地は地域の利便性を高めることに期待した住民が寄付した。しかし、会社と住民の利害が対立。社内の内紛などもあり、建設はとん挫した。1937(昭和12)年、鉄道省は免許を取り消した。

③ 6月28日 函館本線 山道～然別の開通

倶知安を出発した下り列車は小沢を過ぎるあたりから山岳地帯に入る。稲穂峠だ。峠を貫通する稲穂トンネルは難工事となり、トンネルの然別側に山道仮設停車場を設けて、建設資材の搬入等を行った。全線開通後、廃駅となり現在の銀山駅が作られた。然別・銀山・二木駅の開業は1902(明治35)年12月10日。函館本線全通の2年前である。

④ 6月28日 函館本線 蘭島～小樽の開通

現在の小樽駅周辺は黒田清隆・北垣国道・榎本武揚、経緯は定かではないが彼等の所有地であった。駅は『小樽中央駅』と名付けられ開業する。しかし、函樽鉄道全線開通に伴い『高島駅』となり。その後『稲穂駅』に変わった。1905(明治38)年、小樽・南小樽間の開通により再度『小樽中央駅』となった。現在の駅舎は1934(昭和9)年に完成したもののだが、小樽市民は「小樽駅改築期成同盟会」



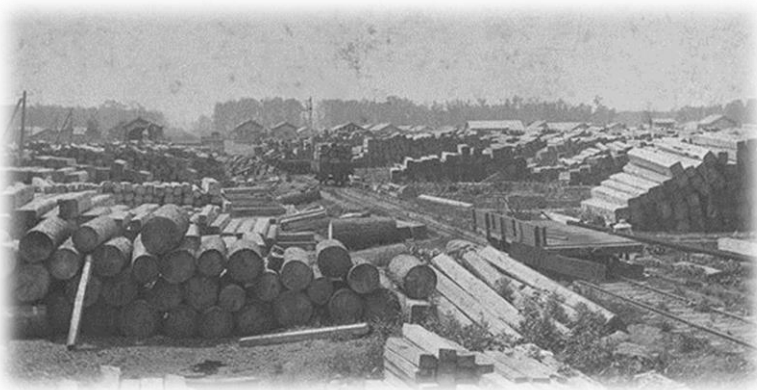
明治40年 余市川橋梁工事 (北海道大学付属図書館所蔵)

⁷⁵ 『大野町史』：633頁

を結成し、運動を繰り広げた。当時、小樽市選出の代議士・山本厚三⁷⁶は鉄道参与官。政友会⁷⁷代議士・板谷順助⁷⁸は鉄道政務次官となり、内外の運動功を奏し、北海道内では初のコンクリート構造の駅舎の誕生であった。

⑤ 9月3日 宗谷線 士別～名寄の開通

1900(明治33)年、道庁が発行した地図によると鉄道予定線は現在のルートよりかなり西側の天塩川沿いに記されているらしい。現在地へのルート変更の原因は諸説あるようだが一番信憑性の高い理由について紹介する。



明治40年名寄駅に集積された木材（北海道大学付属図書館所蔵）

1897(明治30)年の「国有未開発地処分法」が公布される。1901(明治34)年、現在の風連市街地を中心とする115万3

千坪(東京ドーム81.6個分)は東京府武蔵国の大久保利和侯爵⁷⁹への貸付地となった。この地の鉄道敷設はすでに規定の事実であり、予定線は侯爵の土地を経由しなかったがいつの間にか侯爵の土地を通過するようにルートが変更された。侯爵が政治的に動いたという記録はないが、侯爵は土地の貸し付けを受けた後も、小作人を募集しなかった。つまり開墾の努力を行った形跡もなく、狙いは道庁が期待した開墾ではなく鉄道敷設による地価の高騰を見込んだ投機といわれても仕方ない。鉄道開通前は農地としても二束三文の土地であったが、鉄道が開通した後の地価は一戸分で350円。侯爵は予定線のルートが変更された直後に土地を徳島県人の近藤増三という人物に売り払った。⁸⁰大久保男爵はいくら儲けたのかは、記録がない。

⑥ 11月3日 函館本線 森～熱帯の開通

函館本線敷設工事の第3工区であった森～熱帯間90.9kmは、1902(明治35)年9月着工。翌年8月に竣工。同11月に開通した。海岸線の石垣工事が全区間の44%を占め、さらに32カ所の橋梁建設など、わずか1年足らずで工事は完工した。

⁷⁶ 山本厚三：(1881-1950)政治家。長野県出身。小樽倉庫社長の山本久右衛門の養子となる。小樽を本拠に倉庫、船舶、漁業、農場経営など幅広く手腕を発揮。小樽商工会議所会頭を務めた。1920年民政党から衆議員に立候補当選。連続8期、鉄道参与官などを務めた。1946年大政翼賛会議員であったことから公職追放となる。『北海道歴史人物事典』400頁

⁷⁷ 政友会：明治33年に結党。個人の権利自由の保全や友好外交、国防充実、教育振興、産業発展、交通網の充実などを掲げ、犬養総裁時代では経済を中心とする平和的な対外政策「産業立国主義」を標榜。支持基盤には地方の地主、実業家たちを積極的に取り込んだ。鉄道の国有化や新設、築港、学校建設など積極政策を展開し、その利権によって党員や周辺の民衆を惹き付けて党勢拡張に成功。三井財閥、安田財閥、渋沢財閥などの大財閥の支持も得た。

⁷⁸ 板谷順助：(1877-1949)新潟県出身、政治家、実業家。衆議院議員に6回当選。貴族院議員、鉄道参与官を歴任。戦後は第一回参議院選挙に北海道選挙区から立候補当選。民自党顧問。実業家としては渡島鉄道、沙流鉄道、洞爺湖電鉄などの副社長や取締役などを務めた。『北海道歴史人物事典』350頁

⁷⁹ 大久保男爵：(1846-1915)陸軍軍人、華族。朝鮮駐劄軍司令官、第3師団長、第6師団長等を歴任。陸軍大将従二位勲一等功二級男爵。

⁸⁰ 『風連町史』：723頁

沿線町村では住民・有志の強い要望を背景とした鉄道建設期成会などの記録はない。道東・道北の多くの市町村史には、当時の道路工事や鉄道工事の様子が記録され、「タコ部屋労働」などの労働環境に触れているが、この地方の市町村史は『長万部町史』以外にその記述はなく、『黒松内町史』には「鉄道工事による死人もたくさんでいたが、法要する人とてなかった。」⁸¹とわずかにその様子が確認できるだけである。

そもそも鉄道敷設の目的は北海道の玄関、そして経済や文化の中心であった函館と商都としての地位を確固たるものにしつつあった小樽を鉄道でつなごうとする経済人の思惑と時節柄、多分に軍事的意味合いが優先された結果であり、沿線の自治体や住民の利便性を果たそうとして鉄道は敷設されたという訳ではない。

アジア太平洋戦争も敗戦が色濃くなった 1945(昭和 20)年 7 月 14 日、D51 蒸気機関車が牽引する下り客貨車 18 両は森駅を定刻の午前 5 時 35 分に発車した。発車間もなく 12 機のグラマンがこの列車に襲い掛かった。鉄道と機関車を破壊することは経済活動と人々の生活を破壊することを意味し、従って、鉄道は絶好の標的であり獲物であった。機関助士として乗務していた及川清さん(17 歳)は頭に貫通銃創を受け即死。機関士(21 歳)、車掌(28 歳)も同じく貫通銃創を受けたが致命傷には至らず死をまぬがれた。及川機関助士はこの日真新しい作業服に身を包み乗務していたという。7 月 14 日の森空襲では 9 名の方が亡くなっている。

長万部町の場合

長万部町の住民は鉄道の開通をあまり喜ばなかった。鉄道開通前の長万部は陸路を旅する者の拠点として旅館や馬車による運送業を生業とする人々が多くいた。鉄道の開通は彼らの仕事を奪い、村の中は日増しに不景気になった、という。

長万部町の住人、川上十郎は鉄道が開通する 10 年前の 1893(明治 26)年 1 月 7 日、村の演説会で、鉄道時代を想定し、その対策を語った。「鉄道開通により村が依存していた旅行者や貨物は汽車利用に変わることは明白であり、その変容に対応するには、鉄道開通を恐れることなく、積極的に利用する方向に転換しなければならない。農地・山林・漁場などを開発し生産を上げ、汽車によってこれを地方に送ることを考えなければならない。今からそれを心がける必要がある。」⁸²演説では開通後、国縫・長万部・二股・蕨岱に駅ができることを予想し、運賃や所要時間も予想しながら、寿都方面への人の流れも考察し、村人に説いたという。

1912(明治 45)年 5 月、長万部・二股間で列車転覆事故が起きた。近くにいた二人の青年が駆け付けると転覆した貨車からは身欠ニシンが散乱していた。二人はそれを拾ってたらふく食った。翌年の 9 月 12 日、付近を通りかかった青年は去年のことを思い出し、身欠ニシンが食いたくなったので線路上に二本の枕木を置き列車を待った。しかし、機関車は枕木を跳ね飛ばし行ってしまった。10 月 4 日にも同じ方法で列車を待っていたが、保線区の人が発見し、事なきを得た。同月 6 日、今度は枕木 3 本を線路に並べたが乗務員が発見し急停車。青年はとうとう警察に捕まった。検事は同情すべき所もあるとして 5 年を求刑。弁護士も家庭の貧しさと無分別を理由に軽い刑を望んだ、そうである。

⁸¹ 『黒松内町史』：832 頁

⁸² 『長万部町史』：280 頁

寿都町の場合

当時、日本海側の寿都方面へ行く人々は海路、または徒歩であった。函館本線が長万部から内陸を通り小樽をめざすことが決定されて以降も寿都、岩内の人々は内陸線に連絡する支線の建設を関係機関に請願を続けていた。1902(明治 35)年貴族院議長・近衛篤磨が岩内・寿都へ遊説に入ると、寿都の有力者は「支線を敷設あらずんば、この地は終に帰すべし」と、函館本線への支線敷設を願い出たが、近衛は「地方的利害に配慮し過ぎるよりも拓殖の全局を優先せねばならぬ」とこの陳情には消極的だったという。⁸³岩内では小沢までの馬鉄線をいち早く開業したが、寿都では馬鉄の運行に乗り気を示さなかった。馬鉄には冷淡な対応を取り、函館本線の黒松内に鉄道が開通することによって乗合馬車が営業を始め、人々の足となった。

1915(大正 4)年になると、寿都・黒松内間に乗合自動車が行きわたるようになった。馬車との料金値下げ競争が行われるなど、また馬車 2 台が乗合自動車に先行して出発し、2 台並走して道路を塞ぎ、自動車の邪魔をしたことなどもあり、乗合自動車の経営は長続きしなかったらしい。鉄道敷設運動はしばらくは停滞したが、積雪時は交通も遮断され、ニシンが大漁となった時は、輸送を鉄道に頼る以外になく、黒松内・寿都間に鉄道建設の気運が高まることになる。1909(明治 42)年、鉄道期成会が誕生し、地元有志は「寿都・黒松内鉄道敷設の請願」署名を集めて国会に提出。同年の第 26 回帝国議会はこれを採択。翌年鉄道院が実測調査を行ったが、建設には至らなかった。以後も毎年のように上京陳情を繰り返したが、1912(明治 45)年になると岩内線が開業した。先行して馬鉄線として開業していた設備とルートはそのまま使用され、路盤も多少の追加工事により使用が可能であることから、岩内線の優先度は高まったに違いない。

1913(大正 2)年、当時野党だった元鉄道院総裁の後藤新平は新党である立憲同志会の宣伝遊説のため寿都を訪れた。1917(大正 6)年、後藤新平は鉄道院総裁に返り咲いていた。この年は第 13 回衆議院選挙が行われたが、後藤の腹心である畑金吉が選挙対策として寿都へ訪れた。選挙には寿都を含む函館郡区から後藤派の吉田三郎右衛門が立候補を予定していた。吉田は当選。1918(大正 7)年、後藤は「国の敷設計画を待っていたのでは年数がかかるから会社を設けて鉄道を通し、完全に出来たら国で買収する。」⁸⁴と言った。後藤新平の約束はそのまま政府の方針に等しく、有志は道内の政友会関係者から資金を集め、翌年、免許を取得、同 8 年に認可を受けた。黒松内・寿都間 16.5km の寿都鉄道はこうして 1920(大正 9)年 10 月から私設鉄道として運行が開始され、寿都の人々の生活の足として活躍した。1949(昭和 24)年、寿都・黒松内にバスが運行される。同 37 年、雷電の難所にトンネルが開通し、小樽までバスが走ると、寿都鉄道を利用する乗客は大幅に減少した。同年には寿都鉱山も閉山となり貨物も激減した。

1964(昭和 39)年、寿都鉄道の経営が相当傾きかけた頃、黒松内から日本海に抜け岩内に達する鉄道が着工線に格上げされた。鉄道建設公団が青写真を示し、完成後は現函館本線より 12km 短縮され、新聞も特急はすべて岩内経由となり、北海道と本州を結ぶ重要幹線になる、と書いた。鉄道建設公団が青写真を示す位であるから当然政治力が働いたものと思われるが、関係資料に政治家の名前は登場しない。とにかく 1965(昭和 40)年には 1,000 万円、翌年には 3,000 万円の測量調査費がつき、測量も進んだ。寿都鉄道は海岸経由の岩内線建設に望みを託し、何とか経営を維持。新線開業後は国が買収してくれることを期待し、細々と営業を継続したが、新線建設の話はいつ

⁸³ 『寿都町史』：381 頁

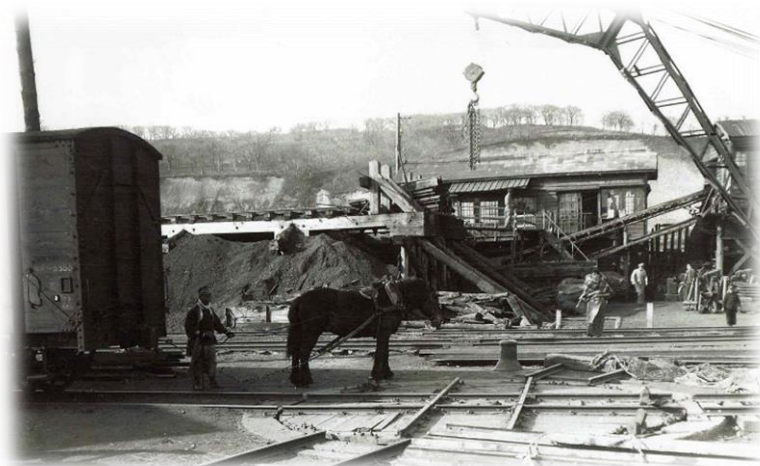
⁸⁴ 『黒松内町史』：423 頁

しか立ち消えとなった。寿都鉄道は国が買い上げることもなく、1965(昭和 42)年には運行休止、給与の未払いが続き全社員を解雇。1972(昭和 47)年に正式に営業廃止となった。寿都鉄道の役員は「むかし建設した時の政治感覚と、今の為政者の感覚がかなりずれてきているんじゃないかと。政治というのは恐ろしいものだということを実は痛感している訳です。」⁸⁵と語っている。

さて、いくつかの町村史では「ニシン漁業者は鉄道の轟音によってニシンが接岸しなくなるとして鉄道建設の反対運動をした。」という記述がある。しかし『寿都町史』では「それは巷で伝えられるだけで反対陳情した資料などはない。」⁸⁶と漁業者の鉄道敷設反対運動を否定している。

⑦ 12月25日 根室線 音別～浦幌の開通

『音別町史』『浦幌町史』には釧路線の建設や工事概要の記述はあるが、建設に至る経緯並びに開通して以降の地域の記録はない。唯一『浦幌町史』には鉄道の開通は「その益するところ甚大であり、本町開発に多大の貢献をなしていることを思う時、歩行のみを唯一とした過去の交通機関を偲び、感慨無量のものがある。」⁸⁷としているが、幹線系鉄道の建設は、その延長線上に点在した村々にとっては降って湧いたような話だったのだろうと思われる。



貨車を引く馬 (小樽市総合博物館所蔵)

音別町において鉄道が必要だという機運が高まるのはアジア・太平洋戦争後のことであった。戦後となり釧路市は釧路・美幌を結ぶ『釧美線』、白糠町では白糠・足寄を結ぶ『釧勝線』、音別町は音別と陸別を結ぶ『音陸線』の建設をめざし誘致合戦を展開した。町が鉄道の分岐駅になるかどうかは町の将来にとって重大事だったのである。誘致合戦の詳細は記されていないが、音別町長・陸別町長の連名で出された「請願書」の骨子は次のようなものだった。

- ①国力充実の根幹は産業の振興である。
- ②この地域には海陸・地上・地下に無限の資源がある。
- ③鉄道の建設は沿線の大資源を輸送するものである。
- ④両村民の願いだけでなく、関係隣接地区町村民の熱望するところである。
- ⑤国の重点政策である北海道開発の促進におおいに寄与するものである。

これらの文脈は明治以来、自治体の請願書すべてに共通するものであった。

1953(昭和 28)年になると、1925(大正 14)年にはすでに美幌から釧路をめざす釧美線が津別を通り北見相生まで開通していたにもかかわらず『釧勝線』が決定線となり、その他二線の構想は夢と消えた。『釧勝線』は『白糠線』と名前を変え 1957(昭和 32)年に着工。翌年に上茶路まで開通

⁸⁵ 『寿都 50 話』： 227 頁

⁸⁶ 『寿都町史』： 381 頁

⁸⁷ 『浦幌町史』： 508 頁

し、その後北進まで到達したが、工事は打ち切りとなった。まもなく廃止対象の赤字ローカル線となり、1983(昭和58)年には全国のローカル線のトップを切って廃止となった。

『音別町史』では「華々しい白糠線の運命を考える時、当町が企図した音別線が幸い実現していたとしても、白糠線のように途中で工事が打ち切られた場合には、あるいは白糠線と同じ運命を辿ったかもしれないが、それはそれとしてもまた別な道が開かれていたかもしれない。」⁸⁸と複雑な胸中を記している。

13 1904(明治37)年

① 7月18日 函館本線 小沢～山道の開通

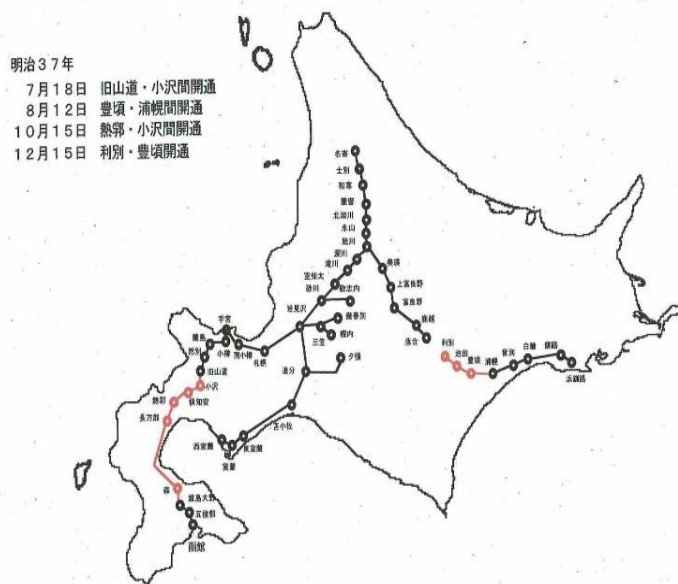
仮設停車場の山道駅から稲穂トンネルを抜けて小沢までは1904(明治37)年7月18日の開通となる。函館本線鉄道敷設工事の第5工区(倶知安～然別)は稲穂トンネルの開削など難工事となった。岩内港に陸揚げされたレールは馬で運ぶ以外になく、工事は思うように進まなかった。全線の開通は同年9月末だが、稲穂トンネルが難工事であったため、この区間だけが最後に残った。

② 8月12日 根室線 豊頃～浦幌の開通

1892(明治25)年、北海道長官・渡辺千秋は「北海道開発の為には鉄道の敷設がもっとも急である。」とし北海道中央鉄道計画を樹立する。翌年になると長官・北垣国道は「北海道開拓意見具申書」を内務大臣・井上馨に提出し、空知から上川・帯広・釧路・根室へ通じる鉄道の建設を訴えた。さらに北海道を視察した枢密顧問官・井上毅は「空知川より上川に出て、富良野原野を経て十勝の中央を貫き厚岸に達する線路が最も理想である。」と復命した。こうした情勢にあつて十勝平野から日高山脈を

越えた反対側、勇払郡厚真町の人々は沙流郡を経て十勝平野を縦貫し、釧路へ至る線路建設の計画をたずさえ、63名が上京し請願書を貴族院に提出した。しかし、その請願は実現しなかった。

豊頃町付近の鉄道は大津港を経由する計画であったが、いざ建設となると大津港の海運が衰退することを懸念した地元民は猛反対運動を起こした。従つて線路は豊頃を経由せず、浦幌を経由する鉄道に変更となった。鉄道開通以降、賑わいを見せていた大津は、十勝の物資集散の政治的・経済的地位を急激に凋落させることになった。⁸⁹



⁸⁸ 『音別町史』：711頁

⁸⁹ 『豊頃町史』：890頁

鉄道工事の様子を次のように伝えている。豊頃町と池田町の境にタコ部屋があった。一晩に20～30人も人が減ったことがあり、死体処理をした佐藤某は棺桶を閉めようとしたら中から「助けてくれー。」と声がした。空耳と思ひ土をかけて埋めた、という話である。

道庁警察部は1913(大正2)年、このような労働に対して「労働者保護及び取り締まりに関する件」では「監獄部屋と称する構造の如きは之を行わしめず…保護及び取締上遺憾なきを期せられ

るべし。」とタコ部屋労働を戒めた。翌年には「労働者募集紹介雇用取締規則」が出され、さらに1919(大正8)年には「労働者使用取締規則」が施行され、労働時間を一日10時間、時間外は割増賃金が支払われることになったが、左表をみればそれが実効性のないものだったことが明らかとなる。

募集人夫と逃亡状況

年次	募集人夫	逃亡者	逃亡率
大正12年	30.726人	6.086人	20%
大正13年	24.054人	4.486人	19%
大正14年	23.498人	4.518人	19%
大正15年	24.498人	4.067人	17%

「北海道警察史」豊頃町史 892Pより

③ 10月15日 函館本線 熱帯～小沢の開通

1886(明治19)年、北海道庁が設置された後、1889(明治22)年までの間に全道の未開地およそ100万町歩の実測調査が行われた。このとき、倶知安原野は初めて『北海道殖民地図』に加えられた。倶知安原野を始めとして、北海道内の官有林200万町歩は1890(明治23)年には皇室財産として御料林に編入されていた。翌年、道庁は殖民地解



明治42年 倶知安停車場 (北海道大学付属図書館所蔵)

放の方針から、倶知安原野への移住を奨励。1892(明治25)年から移住が開始された。この地域の人々の生活は岩内に抜ける道路に依存し、岩内港に上がる物資が生活と経済を支えていた。

1897(明治30)年代になると倶知安は戸数2,500戸、人口15,000人を数え、岩内を凌ぐ勢いとなっていた。しかし、町史を見る限りにおいては期成会などを結成し、鉄道の建設を住民が訴えた形跡はない。ただし、岩内が主張する海岸鉄道に対抗し、倶知安町では原野線を主張し壮烈な誘致運動が展開されたらしい。倶知安では「植民政策、軍事政策上からも危険な海岸を廻るより原野線が得策だ」と主張。岩内経由の方が12km短縮可能ではあったが、海岸鉄道は海からの攻撃にさらされることを嫌った軍部の意向に沿う形で線路は内陸を経由することになった。

完成は1904(明治37)年10月15日。開通式典は明治天皇の誕生日でもある天長節の11月3日に行われた。1904(明治37)年8月には旭川の第7師団に日露戦争の動員令が下り、その後の兵員の輸送にはなんとか間に合ったようである。開通式の様子を町史では「開通式の列車は窓にモミ

ジを飾り付けたようきれいなもので、入植者はほとんど船で来たから汽車を見たことがなく、部落からぬかるんだ道を歩いて見物に来た。駅では盛大に餅まきしたが、餅にお金を包んだ紙包をまいた。小樽までの汽車賃は 65 銭。男が弁当持ちで一日働いて 40 銭くらいだった。線路は工事を急いだものだからあまり良くなかった。」⁹⁰と記している。

函館・小樽間の全通は熱郭・小沢間の竣工をもって完工した。1904(明治 37)年 10 月 15 日であった。この年、石川啄木は「青森から陸奥丸で函館につき、函館からドイツ貨物船ヘレン号で小樽に上陸した。小樽での滞在は、1904(明治 37)年 9 月 30 日から 10 月 18 日までの 19 日間だった。函館鉄道が開通したので、帰りはそれに乗り帰村した。」⁹¹ 2 度目に啄木がこの線路を通ったのは 3 年後の 1907(明治 40)年 9 月 13 日の真夜中であった。⁹²啄木は『一握の砂』⁹³の中で真夜中の倶知安駅の様子を次のように詠った。

「真夜中の 倶知安駅に下りゆきし 女の鬢の古き痕あと」

「雨に濡れし夜汽車の窓に 映りたる 山間の町ともしびの色」

「雨つよく降る夜の汽車 たえまなく零流るゝ 窓ガラスかな」

④ 12 月 15 日 根室線 利別(池田)～豊頃の開通

池田町発祥の地は利別川と十勝川が合流する地点であった。この川こそが重要な交通手段で市街地はこの利別に作られていた。利別まで釧路線が伸び、1905(明治 38)年には帯広まで開通すると、住民は川沿いの利別を離れ、駅近くに市街が形成され利別は廃れた。1910(明治 43)年には網走線が開通し、池田駅が分岐駅になるにつれ市街は大いに賑わうことになる。池田は鉄道によって繁栄してきた町である。鉄道開通前の池田は谷地坊主の湿地帯であった。鉄道の開業はこの地に破天荒の文明開化をもたらした、とあって良い。必然的に分岐駅は運行を担う駅となり、機関区や保線区などの重要部署が設置されることとなる。

1945(昭和 20)年 7 月 15 日、アメリカの戦闘機グラマン 4 機の機影が機関区裏に迫り、機銃掃射は機関車に命中した。機関車は蒸気を吹き出し横転。機関士の田中俊之さん(20 歳)も銃弾を浴び死亡。市民も含めた池田町の犠牲者は 4 名だった⁹⁴が、鉄道診療所に運ばれた田中さんは看護婦に「被服は鉄道に返さなければならないから、きちんとしてくれ」⁹⁵と言って息を引き取ったという。

この日、陸別町で学生援農隊として訪れていた小樽高等商学校(現小樽商科大学)の小笠原基生は陸別を襲った空襲の様子を次のように記している。「私は陸別と大誉地の中間、薫別という部落に他 7 名でいた。ある日、この山奥に、アメリカの艦上機が襲ってきた。神社の丘すれすれの超低空飛行、ほとんど目の高さで、あのグラマンが通りすぎるときパイロットの赤ら顔がはっきり見えた。その編隊は、牛に銃撃を加え、面白半分という調子で飛び去ったが、こんなところまで

⁹⁰ 『倶知安町史』：177 頁

⁹¹ 倉田稔：小樽商科大学名誉教授 『石川啄木と小樽』小樽商科大学人文研究 2005 年 3 月

⁹² 『蘭越町史』：159 頁

⁹³ 石川啄木(1886-1912) 歌人、詩人、小説家、評論家。岩手県日戸村生まれ、1902 年啄木の名で文筆活動を始める。生涯のうち 3 度来道。小樽中央駅、後の函館駅長、山本千三郎は次姉の夫。1910 年『一握の砂』を出版。不遇のうちに 27 歳で生涯を閉じた。『北海道歴史人物事典』31 頁

⁹⁴ 『池田町史』：100 頁

⁹⁵ 『陸別町史』：679 頁

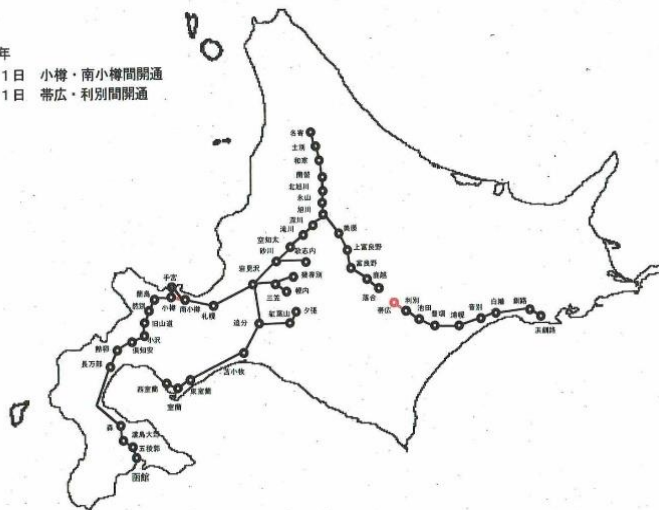
来たかと思うと愕然とした。彼らはいつでも、面白半分に我々を牛のように殺せるのだ。そして間もなく終戦だった。」⁹⁶

14 1905(明治38)年

① 8月1日 函館本線 小樽～南小樽の開通

現在の南小樽駅は 1880(明治13)年の開業当時は『開運町停車場』と呼ばれていた。しかし、翌年に焼失。駅を長井町に移転。これを『住吉停車場』と呼んだ。1905(明治36)年、函館・小樽間が開通すると、新駅は『小樽中央駅』となる一方で『住吉停車場』は小樽を代表する名称として『小樽駅』と改称した。1911(明治44)年になると手宮に石炭積出高架棧橋が設備されるなど、港湾の修築に伴い、小売業者が

明治38年
8月1日 小樽・南小樽間開通
10月21日 帯広・利別間開通



西部に移動。町の中心も小樽中央駅付近に集積され始めた。旅行者なども小樽まで乗車券を求めてやってくるが、中央駅付近が政治・経済の中心地であり、不都合を招くこととなった。繁栄を極める『小樽中央駅』付近の有志は『小樽中央駅』を『小樽駅』、『小樽駅』を『入船駅』と改称しようとしたが、これに対し、小樽駅周辺の有志は黙っていない。「小樽駅存続期成会」を結成し、反対運動を展開した。期成会は委員を上京させ陳情を行うなどしたが、1920(大正9)年、現在の小樽駅が開業すると同時に当局は中央駅を『小樽駅』、小樽駅を『南小樽駅』とし、駅名をめぐる騒動は終息した。

小樽には 1893(明治26)年に日本銀行支店が設置された。1900(明治33)年には市内電話開通。



明治21年 手宮駅 (北海道大学付属図書館所蔵)

1905(明治38)年小樽は国際貿易港に指定。1906(明治39)年11月13日、日露戦争後のポーツマス条約に基づく国境画定会議が小樽市の旧日本郵船会議室で開かれた。1911(明治44)年、小樽高等商業学校(現小樽商科大学)が開校。1920(大正9)年に行われた第一回国税調査では札幌が102,580人、小樽が108,112人を数え、小樽

⁹⁶ 『陸別町史』：677頁

は札幌を凌ぎ北の商都として賑わいをみせていた。1922(大正 11)年なると小樽に本店を置く銀行など 20 行を数え、小樽は北海道における金融業界の中核都市となった。

小林多喜二⁹⁷は通学・通勤などでこの線路を利用した。彼は小説『東倶知安行』の中で、1928(昭和 3 年)2 月 15 日、朝 5 時、酷寒の小樽築港駅の様子を次のように描写している。

「郊外の、小さい築港停車場は、置き捨てられた棺桶のように寒さに縮まって、じいとしていた。厚い戸を開けると、硝子板に疵でも入れるような意外に鋭い響きをたてて明いた。…待合室の中央の高いところに一つだけ動きもせず下がっている電燈が、妙に白ずんだ淡い光線を投げている。隅々が寒そうな陰を作っている。…少し離れた入替線に機関車が一台休んでいた。」

② 10 月 21 日 根室線 帯広～利別の開通

十勝・釧路の両線は 1896(明治 29)年、政府公債を原資とし、「北海道鉄道敷設法」により建設された。十勝線は旭川を起点として、釧路線は釧路を起点としてそれぞれ帯広をめざして線路は敷設された。帯広へ到達したのは釧路側からであった。一番列車は釧路から 5 時間半を要して帯広へ到着した。鉄道の先行建設により市街地をつくり、開墾を促進させることを目的と



明治末年の十勝清水駅 (北海道大学付属図書館所蔵)

した。従って、地域が期成同盟などを結成し、建設促進運動を行った記録はない。当時の十勝は自給自足地であったが、鉄道は雑穀等の移出作物生産地へと押し上げ、十勝は商業中心地へと変貌を遂げた。1911(明治 44)年には網走線(後の池北線)が開通し、利別川流域の開墾を促し、1926(大正 15)年には士幌線、1929(昭和 4)年には民鉄・十勝鉄道、1932(昭和 7)年には広尾線が開通し十勝平野を放射状に延びる鉄道の分岐となった。鉄道網の充実は内陸の帯広にとって、室蘭港・留萌港など産物の積出港選択を容易にしたが、航路・港湾施設・資本力に勝る小樽港に集約され、帯広は小樽商圏に組み込まれることになったが、釧路港修築の進展に伴って釧路ルートはサブルートとして閉ざされることはなかった。1912(明治 45)年の時刻表によれば帯広から小樽までは 15 時間 15 分を要していたが、同年 6 月、釧路から帯広、旭川、札幌、小樽、函館へ向かう直通列車に初めて列車蒸気暖房を備えた 1 等寝台列車が登場した。⁹⁸

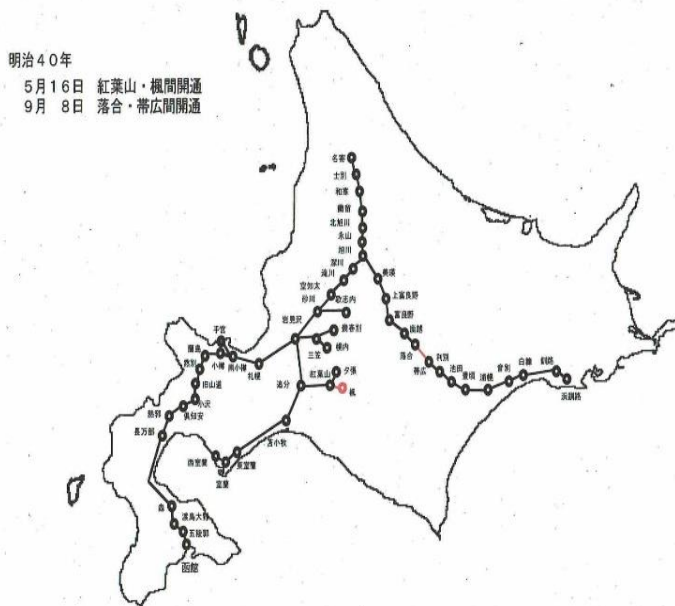
⁹⁷ 小林多喜二：(1903-1933)プロレタリア文学の代表的な小説家。築地警察署内において拷問により死亡。小樽高商(現)小樽商科大学卒業。『北海道歴史人物事典』146 頁

⁹⁸ 『清水町史』：343 頁

15 1907(明治40)年

① 5月16日 夕張支線 紅葉山～楓の開通

明治30年代の後半に楓地区で炭層が発見された。1907(明治40)年になると紅葉山から楓間に運炭を目的とした鉄道が敷設された。1909(明治42)、採掘に着手したが、登川坑から楓駅までは馬車で運搬する以外になかった。1911(明治44)年、三井鉱山株式会社は炭鉱を譲り受け経営を始める。同時に三井は登川・楓間(3.2km)に専用鉄道を敷設し、本格的な採炭を開始した。登川・楓間(3.2km)の鉄道は1916(大正5)年7月11日に国鉄へ移管された。



② 9月8日 根室線 落合～帯広の開通

1896(明治29)年に制定された「北海道鉄道敷設法」は空知太から旭川へ、さらに旭川から釧路をめざす鉄道敷設を謳った。鉄道建設予定地を決定するにあたり田辺朔郎はその大役を引き受けることになる。当時の道路は落合から新得町の広内へ通じていた。地形からするとこの道路沿いに鉄道を敷設するのが当然とされていたが、田辺はその路線を選択しなかった。そのことを「田辺博士のこの峠に魅せられた想いが、この狩勝峠の難所に挑ませたものといえなくもない。」とし、「路線選定に誤り」があったのではないかと記している。⁹⁹狩勝トンネルの開通で旭川から釧路を結ぶ釧路線はレールで繋がれた。所要時間は旭川から釧路まで17時間だった。

十勝線の鉄道敷設は、旭川、釧路から随時開業され、残すところ落合から帯広間(71.8km)のみ

となっていた。特に標高680m、延長954m、勾配25/1,000の狩勝峠を貫通するトンネル工事は難工事であった。東口、西口から同時に掘り進められ、1,000人くらいの土工が従事した。工事は難



明治30年頃 忠別川仮橋 (北海道大学付属図書館所蔵)

所として、あるいは

⁹⁹ 『新得町史』：287頁

土工哀史として語り継がれている。

「後年狩勝トンネルの補修工事を行った際、多数の人骨が発見された。どれだけの労務者が死んだのかは今でもわからない。工事を請け負った堀内組の労務者は米と味噌ばかりをあてがわれ、皆カッケ状態であった。病人扱いすると仮病を使うものがあるという理由で満足な治療を受けさせることもなく、寒中であっても裸で働かされた。そのような状態だからツルハシを持つ手にも力が入らない。するとふと針が10本ほどついた棒で尻を突かれた。死ねばモッコにくるまれ山に埋められた。堀川組の親方、掛川万次郎はトンネル工事から出た花こう岩を、供養のつもりか、新得神社の基石として寄付している。」¹⁰⁰

この狩勝トンネルは開通後、機関士にとっては命がけのトンネルであった。風が東口からトンネル内に吹き込む時、トンネル内に充満する煤煙によって機関士は呼吸困難となり、窒息により機関士が意識を失うことも度々であった。機関士は我慢させられてきたが、戦後労働組合の設立に相まって労働条件を改善しようとする取り組みが行われたが、国鉄はこれを放置。国鉄新得機関区の青年労働者は1947(昭和22)年8月5日、「職場離脱闘争」に決起した。これに呼応し、全国で職場離脱者1,074名、逮捕者457名、解雇443名を出す一大闘争となった。荒畑寒村はこの一大闘争を「共産党役員の無責任な先導に乗った無経験にして軽心的な青年労働者が革命が近いと信じて職場を離脱した。」と評価した。¹⁰¹1949年(昭和24年)7月5日、下山事件¹⁰²発生、同年7月15日、三鷹事件¹⁰³発生、同年8月17日、松川事件¹⁰⁴が発生した。それらに呼応するかのようになり1951年(昭和26年)には北海道において「急行まりも号脱線事件」が発生した。5月17日午前0時5分、470名の乗客が乗った10両編成の上り急行「まりも号」は新得駅を発車した。狩勝峠にさしかかった25/1,000の急勾配で「まりも号」は脱線した。幸いにして死者は出なかったが、原因はレールを固定する継目板が何者かにより切断されたためであった。峠を下る列車であったなら被害はどれだけであったか計り知れない。翌年の1952(昭和27)年7月29日には根室

本線の芦別市において線路がダイナマイトで爆破される事件が発生した。¹⁰⁵いずれも犯人は逮捕されておらず未解決事件として迷宮入りとなった。

さて、時代が進み1957(昭和32)年、新得、鹿追、上士幌、足寄の4



明治40年 函館に上陸した移民(北海道大学付属図書館所蔵)

¹⁰⁰ 『新得町史』：279頁

¹⁰¹ 落合雄三著：『煤煙の向こうに未来を追った若者たち』2009年1月20日発行

¹⁰² 下山事件：1949年(昭和24年)7月5日朝、国鉄総裁・下山定則が出勤途中に失踪、翌7月6日未明に死体となって発見された事件。

¹⁰³ 三鷹事件：1949年(昭和24年)7月15日、国鉄中央本線三鷹駅構内で起きた無人列車暴走事件。6名が死亡。

¹⁰⁴ 松川事件：1949年(昭和24年)8月17日に福島県の日本国有鉄道(国鉄)東北本線で起きた列車往来妨害事件。機関車の乗務員3名が死亡した。

¹⁰⁵ 『芦別市史』：1126頁

町村は新得駅から鹿追、上士幌を経て足寄に至る新十勝線建設のために「新得-足寄間鉄道新設促進期成会」を結成する。同年末には路線の一部が士幌町を經由するように変更し、期成会には士幌町も加盟した。期成会の願望は新得から足寄を經由して白糠に線路をつなげ、釧路へ到達し、釧路までの距離を根室線に比較して 20km 短縮。石勝線の敷設も視野に入れながら、新得が道東と道央を結ぶ拠点となることをめざすものであった。この路線は 1961(昭和 36)年の「鉄道敷設法」の改正で予定線となり、翌年には鉄道審議会において調査線に昇格。そして 1964(昭和 39)年には建設線に昇格した。異例なスピードであった。期成会会長は新得町長から衆議院議員となった本名武、副会長には中川一郎¹⁰⁶が座り、万全な体制を整えた。¹⁰⁷41, 42, 43 年と鉄道建設公団の手により 5,000 万円の予算執行が行われ調査が実施された。

1968(昭和 43)年、国鉄諮問委員会は 83 線区 2,600km をバスに転換すべきであるとの意見書を提出。それ以降も新線建設の運動が止むことはなかった。1974(昭和 49)年、測量・設計・用地買収のために一億円の予算が計上された。同年 5 月、着工認可。同 10 月、起点となる新得町・新得中学校の体育館で 320 人が集まり盛大な起工式が開催された。「北十勝線近し」と思われたが 1980(昭和 55)年、国鉄再建法により新線建設の話は立ち消えとなった。

1919(大正 8)年から 1 年間、北海道・池田町に暮らす兄のもとで過ごした小説家・吉屋信子¹⁰⁸は狩勝峠を下る列車からの風景を次のように描写している。

「かくて真夜中の 2 時頃、寒空に冷たく輝く月光を浴びて、長蛇の如き列車は、茫々として涯も知られぬ十勝の高原へさしかかった。石狩と十勝の国境を貫いて、汽車の線路は幾重にも大きい曲線を描いて、荒涼たる平野へと走る。嗚呼、荒涼！雄大！冬の平野よ！緑(主人公)は月の光に照らされた雪の積もった平原を見渡して、胸に熱い涙を覚えた。吹雪の後の平原を奔った汽車は、夜の明け方、緑を小さい寒駅(池田駅)に残して更に北方に去った。」¹⁰⁹

1947(昭和 22)年「職場離脱闘争」を招いた 25/1,000 の狩勝トンネルは 1966(昭和 41)年に廃止され、12/1,000 の新狩勝トンネルが開業した。旧線の橋梁やトンネルは木々が繁る狩勝の深山に今もひっそりと眠っている。

新得駅の上り方に位置する旧新内駅。峠に挑む汽車はここで呼吸を整えるかのように停車した。その傍らに正確な人数も知られぬまま世を去った「タコ」達の霊を慰める慰霊碑、「苦闘之碑」が森の木々の中にたたずんでいる。

16 1908(明治 41)年 9 月 8 日 青函連絡船就航

志賀直哉¹¹⁰は短編『網走まで』を 1908(明治 41)年 8 月に書いた。志賀は上野から宇都宮へ行く列車に乗った。車中、幼い男の子と赤ん坊を抱えた若い母親と隣り合わせた。志賀はその様子を次のように記した。

¹⁰⁶ 中川一郎：(1925-1983)政治家、広尾町の開拓農家に生まれる。1964 年自民党副総裁の大野伴睦の秘書。1968 年衆議院議員を 7 回連続当選。1977 年農林水産大臣、1980 年科学技術庁長官。1983 年自殺。『北海道歴史人物事典』258 頁

¹⁰⁷ 『鹿追町史』：815 頁

¹⁰⁸ 吉屋信子：(1896-1973)新潟市生まれ。1919 年、小説「地の果まで」が大坂朝日新聞の懸賞で一等に当選。

¹⁰⁹ 『地の果てまで』：新潮社 大正 13 年 3 月 10 日 161 頁

¹¹⁰ 志賀直哉：(1883-1971)小説家、明治 43 年、『網走まで』を発表。本人は網走を訪れていない。

「発車の時がせまった。二十六、七歳の色の白い、髪が少ない女の人が、一人を負ぶい、一人の手を曳いて入ってきた。汽車はすぐ出た。女の方は西日のさす自分とは反対側の窓の傍らに席を取った。又其処しか空いていなかったのである。」¹¹¹志賀は母親にどこまで行くのかとたずねた。母親は「網走まで」と答えた。

この頃、青函連絡船はまだ就航していない。北海道の鉄道は名寄、釧路までは開通していたが、網走本線の

開通は1911(明治44)年を待たなければならなかった。親子はどのように網走に向かったのか。

「何日かかるのか」と問う志賀に母親は「1週間ほど」と答えた。

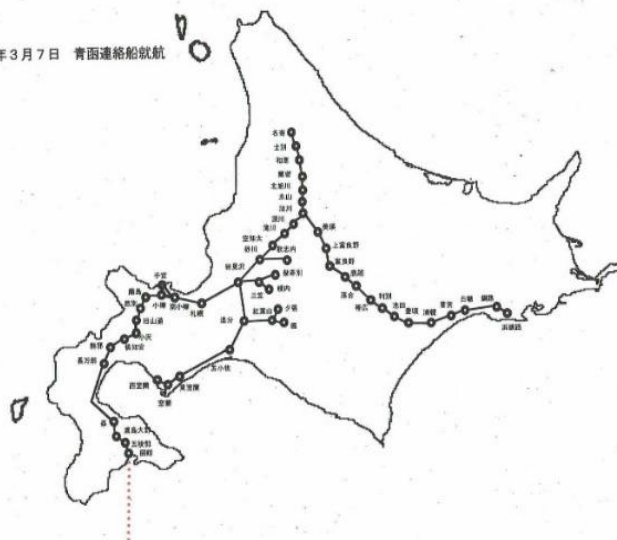
幕末の頃は本州と北海道の往来はもっぱら三厩と福山(現松前)の間で行われていた。1854(安政元年)年、日米和親条約により下田・函館が開港すると、俄然函館は国際舞台に踊り出る。イギリス・ロシア・オランダとも通商条約が結ばれ函館奉行と幕府は頻りに連絡をとる必要に迫られた。1861(文久元年)年、青森の瀧谷善三が函館までの定期飛脚便を始め、月6度、手紙や小荷物を取り次いだ。勿論、船は帆船であるが、函館・青森間の定期航路の始まりである。

1869(明治2)年、政府は汽船の咸臨丸と帆船の昌平丸を開拓使に配属し、海峡の輸送にあたらせた。1871(明治4)年、開拓使は函館から札幌へ移され、函館には支庁が置かれた。この時すでに帆船15隻、汽船17隻を所有し、海峡の輸送力は2年足らずで大きな飛躍を遂げたことになる。

1879(明治12)年になると三菱会社が青森・函館間の定期航路を開設し、1882(明治15)年には共同運輸が航路に参入、競争を始めた。両社の激しいダンピング競争は弊害も生じたため政府は両社を合併し、ここに日本郵船会社が誕生した。政府は青函航路に対して每日一往復の定期航路を就航させることを定めた。1891(明治24)年、上野・青森間の鉄道が開通する。ただし、北海道側の鉄道は室蘭までしか開通しておらず、北海道の内陸へ向かう人々はさらに室蘭まで船に乗ることになった。

1904(明治37)年には小樽・函館間が開通。東北本線から青函航路、そして函館本線という東京からのルートが確立することになったのである。人の移動と物流の中心になるにつれて需要がひっ迫し、輸送が追い付かない状況が生まれた。日本鉄道株式会社は直営の青函航路開設のために、タービン機関を備えた新造船2隻をイギリスに発注する。

明治41年3月7日 青函連絡船就航



青森・函館・室蘭を結んだ三國丸 (函館市中央図書館所蔵)

¹¹¹ 志賀直哉 『清兵衛と瓢箪・網走まで』：新潮社 22頁

1906(明治 39)年、「鉄道国有法」が公布されると2隻は鉄道庁に引き継がれ比羅夫丸、田村丸と名付けられて1908(明治41)年3月7日から国鉄青函連絡船として就航した。比羅夫丸の命名は斉明天皇4年(658年)、天皇の命により阿倍比羅夫が軍隊を率いて蝦夷¹¹²征伐を行ったことに由来する。田村丸は延暦20年(801年)大軍を率いて蝦夷征討に出征した坂上田村麻呂



昭和9年 函館大火後の後、連絡線乗船口に殺到する人々

(函館市中央図書館所蔵)

から名付けられたもので、当時の「北海道」に対する内地人の象徴的意気込みが命名からも想像できる。

さて、この頃棧橋設備はまだ整っておらず、船は沖合500m~600mに投錨し、1・2等客は小型蒸気船、3等客は舢舨(蒸気船により牽引)に乗り込み連絡船へ向かった。函館の棧橋は明治43年に完成。青森棧橋は遅れて1923(大正12)年の完成となった。この間青函航路の輸送人員は飛躍的に増大し、1908(明治41)年には157,000人だったものが、1925(大正14)年には753,000人となった。北海道と本州を往来するおおよその人々がこの航路を利用したことになる。

1941(昭和16)年12月8日、アジア太平洋戦争に突入すると、植民地化から資源を持ち帰るため、政府は翌年10月6日「戦時陸運の非常体制確立に関する件」を閣議決定する。内容は「輸送力増強の為、旅客輸送の抑制を断行し、輸送施設の急速増強を図る」というものである。合わせて貨物船が次々と撃沈されていくと、戦争遂行にとって欠くことのできない石炭輸送はますます青函連絡船に頼らざるを得ない状態となっていく。政府は、青函丸型貨物専用船の大量建造、五稜郭、青森両操車場の新設拡充を実施、日本の戦争遂行にとって青函航路は大きな役割を占めるようになっていた。



青函連絡船に貨車を積み込む蒸気機関車 (小樽市総合博物館所蔵)

1945(昭和20)年7月14日、アメリカ海軍機動部隊が空母から飛び立った114機の戦闘機は海峡を往く青函連絡船に襲いかかり、9隻が沈没、2隻が座礁、1隻が中破。334名が殉職した。¹¹³この14・15日の北海道空襲では全道で1,958名が命を失った。¹¹⁴壊滅的被害を受けた青函航路へは軍艦千歳、浮島が就航。23日からは

¹¹² 古代に、北関東から東北・北海道にかけて住み、朝廷の支配に抵抗し服属しなかった人々。

¹¹³ 青森空襲を記録する会『白い航跡』1995年7月14日発行 282頁

¹¹⁴ 菊池慶一著『語りつぐ北海道空襲』2007年8月15日発行 9頁

亜庭丸が、28日からは第八青函丸が就航。8月9日の空襲で亜庭丸は沈没。終戦時、航路に残った船は第七青函丸と第八青函丸だけだった。これに樺太丸を加えた3隻体制が青函航路を支えた。1945(昭和20)年から1946(昭和21)年にかけて強制連行された中国人・朝鮮人の帰国に際して52,260人を輸送。加えて進駐軍輸送、引揚者輸送など、同年3月にはニシン労務者8700名を輸送し、同年暮れから4年間にわたって樺太引揚者311,000人が函館へ上陸、本州へ向かう引揚者を乗せて青函連絡船は休むことを知らなかった。

1954(昭和29)年の洞爺丸台風では5隻の連絡船を失った。1957(昭和32)年には新造船が就航。1964(昭和39)年には新鋭客貨船が勢ぞろいし、1971(昭和46)年から1973(昭和48)年にかけて輸送人員は500万人に達する勢いを示したが、昭和50年代になると急激な減少をたどり、1986(昭和61)年には200万人まで落ち込んだ。1953(昭和28)年に発行された国鉄青函船舶鉄道管理局70年史『航跡』には「青函航路開設以来、昭和52年末までの輸送人員は1億3,642万人となり、この間、空襲と洞爺丸台風を除いて、事故のため旅客に死傷者を出した例はない。」と、海の男たちの誇りを今に伝えている。



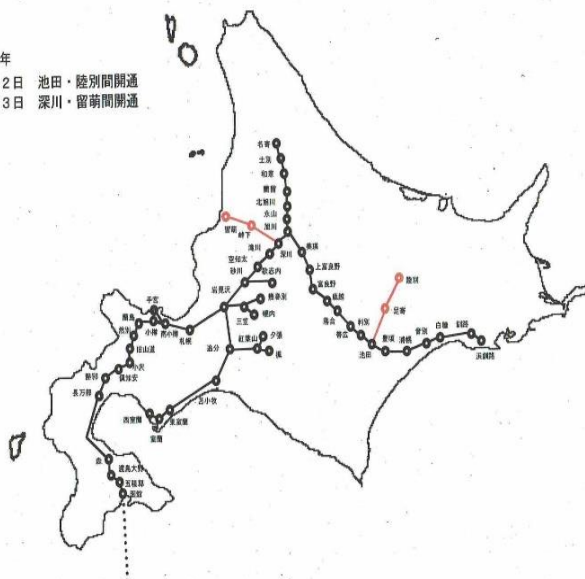
青函連絡船 比羅夫丸 (函館市中央図書館所蔵)

17 1910(明治43)年

① 9月22日 池北線 池田～陸別の開通

1896(明治 29)年の「北海道鉄道敷設法」によれば網走に向かう線路の建設は旭川から十勝、釧路を経由し厚岸から網走をめざす線路が第一期線として決められていたが、第 22, 23 議会により第二期線に繰り下げられた。一方、十勝から網走へ向かう鉄道が第二期線として計画されていたが、これを第一期線に繰り上げ、産業開発路線として重要視されるようになる。繰り上げは次のような理由からである。十勝・北見、内陸の開発が進展するにつれ、政友会の圧力、地元有力者の働きかけ、池田出身の新津繁松、北見出身の前田駒二¹¹⁵両議員の働きかけも大きかったらしい。

明治 43 年
9 月 22 日 池田・陸別間開通
11 月 23 日 深川・留萌間開通



地元有力者とは池田には明治 29 年以来、旧鳥取藩主、侯爵池田仲博(貴族院議員)の池田農場があり、池田家の相談役が北海道長官の北垣国道であったことも有力な圧力となったのだろう。¹¹⁶こうしたことは網走線を当初ルート of 厚岸から変更し、池田へ変更するには十分な要因であったに違いない。炭田を持つ浦幌分岐案も出るなど鉄道敷設をめぐる意見・要望が交錯していた。

工事は 1907(明治 40)年 3 月から始まった。資材運搬の建設列車が翌年 10 月から運行したが、地元住民の願いによりこの建設列車に農産物や一般の旅行者、行商人も乗せて運んだ。陸別・置戸間は密林地帯で入植者もなく、工事資材や食料の運搬のためにあらたに道路を開削し、馬による輸送となった。

1910(明治 43)年、陸別まで開通。開通式の様子を鈴木金次郎は次のように記録した。「此の日は好天快晴にして万天に一点の雲霧なくまた風荒もなし、遠方各部落の住民は早朝未明より駅前に群集して開通列車の到達するを待ち受け、酒を運び列車内鉄道員及び駅員を饗応して鉄道院万歳を繰返し開通を祝いたり、駅前には壮大緑門(アーチ)を造り、国旗を揚げ花火を打ち上げ、余興には相撲及び学童の綱引きなどあり、実に盛大なり。」¹¹⁷とその様子を伝えている。

線路建設は釧北峠越えが特に難所であった。トンネルを掘らずに割山といって山を断ち切って進む方式がとられたが、常に数百人の土工による人海戦術だった。本線も例外なくそれはタコ部屋労働によるものでマラリア患者が多数発生したが、囚人労働にさえみられない残忍な暴行が繰り返された¹¹⁸、と記録されている。

¹¹⁵ 前田駒次：(1858-1945) 高知県生まれ。北光社農場管理人。政治家。農場指導者として来道。112 戸の移民とともに野付牛に入植。北見開拓の父と称される。道議会議員を 7 期。北見地方の鉄道敷設、農事試験場、中学校、銀行の誘致に尽力。北光社のリーダーである坂本直寛とともにもう一人のリーダー的存在であった。水稲の耕作をした農業の父といわれ野付牛北光社農場管理者でもあった。網走線・湧別線(鉄道)の野付牛経由を成功させた 1916(大正 5)年に野付牛町長となり、いっそう地方開発に力を注いだ。やがて鉄道建設実現のために野付牛北光社農場を借金の抵当にした前田は北光社農場の経営権を人手に渡す羽目に陥り、その晩年を借家住まいの清貧のうちに送った。(北見市観光協会 [ki-ton amikanko.jp/abouton/ki-tonami/ayumi.html](http://ki-ton.amikanko.jp/abouton/ki-tonami/ayumi.html)) 『北海道歴史人物事典』338 頁

¹¹⁶ 『池田町史』：84 頁

¹¹⁷ 『池田町史』：84 頁

¹¹⁸ 『池田町史』：86 頁

開拓初期の労苦の大半は交通不便を原因としていた。鉄道は、移民の呼び水として決定的な役割を果たすことになる。沿線には8駅が設置され、駅はたちまち地域の中心となり、駅前市街が造成され商店が集中した。陸別開通の3日後、明治の文人徳富芦花が陸別を訪れた。芦花は陸別の様子を次のように記している。「今にはじめぬ鉄道の幻術、この正月まで草屋一軒しかなかったと聞く陸別に、最早人家が百戸近く、旅館の三軒、料理屋が大小五軒もできている。」¹¹⁹ 網走本線は開拓に大きく貢献したが、石北線の開通により主要幹線としての役割を終えることになる。

② 11月23日 留萌線 深川～留萌の開通

北海道庁長官・北垣国道の「北海道開拓意見具申書」は財政難などもありなかなか実現をみななかったが、その精神は1893(明治26)年に設立された近衛篤磨を会頭に頂く北海道倶楽部¹²⁰に引き継がれることになる。同年、北海道倶楽部は帝国議会对して「鉄道の敷設と港湾



昭和9年の留萌港 (小樽市総合博物館所蔵)

の修築」について意見書を提出した。話が進まぬ

議会对して、近衛は「北海道鉄道敷設法案」を提出し、これを原型として1896(明治29)年に「北海道鉄道敷設法」が公布されることになる。留萌地方の鉄道敷設については、同法の第二期線の中に「雨竜原野から増毛に至る鉄道」として計画されていた。1897(明治30)年、予定線の測量が実施されたが、雨竜・増毛間は難工事が予想され、代わるルートとして深川・留萌ルートが浮上した



1898(明治31)年、留萌の人々は近衛の意見書に従うように鉄道と築港を抱き合わせた「留萌鉄道築港期成同盟会」を設立する。中央情勢に対してその立ち上がりは極めて遅い。天塩原野の炭鉱採掘、豊富な農産物の積み出しを小樽に頼らない港湾から搬出することの重要性から留萌は俄然注目を浴び始め、二期線から一期線への繰り上げを求める声が高くなった。

「北海道鉄道敷設法」は官民の建設主体を決めていたわけではない。北海道炭礦鉄道株式会社は建設権譲渡を求め、敷設許可の請願を継続していたが、私設鉄道の建設は中央政府内での主要鉄道の国有化論と対立

¹¹⁹ 『網走市史』鉄北一頁

¹²⁰ 北海道倶楽部：貴族院で多数を占めていた華族が北海道への土地投機に積極的であり、また北海道の拓殖に意欲的な起業家・地主の利益代表組織として1893年に近衛篤磨を会頭に組織された。

した。官民敷設問題で揺れ動く中、政治は巧みに党略として勢力拡大のための立場をとる。政友会札幌支部は民設許可に全面的反対とした。1902(明治 35)年、鉄道敷設の請願は衆議院を通過、7月9日に官設鉄道として建設することが閣議決定された。さらに3年後の1905(明治 38)年、留萌線建設の予算措置が行われ、工事起工が決定した。

政争はまだ続く。1906(明治 39)年になると、政府与党政友会の、道内出身の中西六三郎¹²¹、柳田藤吉¹²²、内山吉太の各代議士は同線の建設に反対を表明する。中西は雨竜から増毛を通るはずだったその増毛の出身、柳田は二期線に繰り下げられた根室にゆかりのある代議士だった。しかし、その反対も本道出身の大物代議士、鉄道建設には度々登場する浅羽靖によって退けられた。こうして1907(明治 40)年2月工事は着手となった。

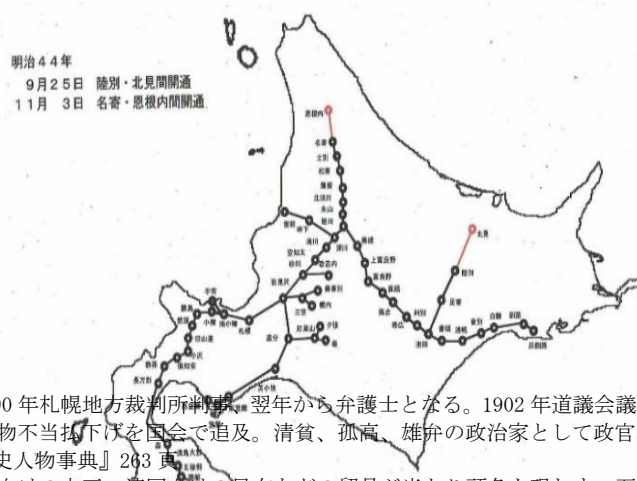
留萌線が開通するまでは留萌・増毛へ向かうニシン場労務者は深川で列車を降りた。季節になると深川の旅館や駅は独特の臭いと飛び散るウロコに悩まされたという。雨竜川から切り出された木材は川を使い砂川あたりまで運ばれたが、留萌線の開通により秩父別から沼田間に集積され、沼田駅から貨車に乗せられて運ばれた。「留萌の発展を考える際、鉄道と港湾は二大事業として、長く地域の発展の牽引車としての役割を担い、鉄道の敷設は、留萌発展の礎を築いた。」¹²³として

いる。さて、留萌線のそもそもの始まりは「増毛」をめざす鉄道であった。その後、函館本線の「妹背牛」を分岐駅として、現留萌線の間地点である「峠下」へ抜けて留萌をめざす線路であった。「妹背牛」分岐では「沼田」は通過しないことになる。沼田町開拓の祖、沼田喜三郎は奔走した。「こうした区間の変更や着工順位の繰り上げが行われたのは、沼田喜三郎のねばり強い運動と、当時沼田氏は中央要路の知名人とも面識があった関係で、その政治力が大いに功を奏したものだといわれている。」¹²⁴一方の妹背牛町は「沼田喜三郎の政治的活動の結果であり、知名度を活用し、その筋に猛烈な運動を展開した。」¹²⁵としている。つまり、当初の分岐予定駅であった「妹背牛町」は「沼田町」の政治力に敗れたということである。

18 1911(明治 44)年

① 9月25日 池北線 陸別～北見の開通

本線は当初、池田・陸別から相ノ内・津別を通り美幌・網走をめざす予定線であった。しかし、北見の有志は北見を経由するルート変更の運動を進めることになる。そうすると路線から外れることになる美幌町の人々も猛烈な運動を展開することになった。



¹²¹ 中西六三郎：(1866-1930) 政治家。京都生まれ。1890年札幌地方裁判所判事。翌年から弁護士となる。1902年道議会議員。1904年から衆議員に5回当選。園田北海道長官の官有物不当払下げを国会で追及。清貧、孤高、雄弁の政治家として政官界の浄化に尽力。当初は政友会、最後は無所属。『北海道歴史人物事典』263頁

¹²² 柳田藤吉：(1837-1909) 岩手県出身。事業家。英国向けの大豆、清国向けに昆布などの貿易が当たり頭角を現わす。函館府生産方商法掛に嘱託される。函館戦争に際しては総督府や各藩の軍用品供給方に任じて活躍する。漁業、根室において銀行設立、牧畜業、倉庫業などを営み1901年北海道議会議員、1903年衆議員議員に当選。『北海道歴史人物事典』391頁

¹²³ 『新留萌市史』：805頁

¹²⁴ 『沼田町史』：687頁

¹²⁵ 『妹背牛町史』：787頁

当時の北見(野付牛)では「…網走鉄道は陸別より美幌を経て網走に至るやの風説あり。美幌は人煙稀少の一寒村にすぎず、しかるに野付牛は既に一千戸の大農村を抱擁し発展の気運あり…」と美幌を「人煙稀少の一寒村にすぎず」と言い、強気な姿勢であった。結局は美幌は野付牛の政治力に太刀打ちできず、ルートは変更され、置戸・訓子府を經由し野付牛に達するルートになった。

北見開拓の父と言われた北光社¹²⁶の沢本楠弥は鉄道建設に多大なる尽力を發揮した。沢本は野付牛・常呂の総代人だった。鉄道建設の要を村の有志に説き、道庁国沢鉄道部長は同郷の故をもって親しく懇願。1900(明治33)年議会の際には請願の為に上京。同年9月には国沢鉄道部長の池田線実地調査を為したのも沢本に負うところであった。1903(明治



明治末年 小樽に上陸した移民(北海道大学付属図書館所蔵)

36)年には沢本が中心となり北見鉄道速成会を起こした。日露戦争により運動は一時中止となったが、その後園田北海道庁長官北見視察に際しては自ら筆をとって北見の将来と交通運輸に関して論じ、沢本は单身黙々と当局を説き続けた。明治37年、沢本は野付牛を去り郷里の土佐へ戻るが、同年10月、50歳を以って長逝した。

この頃、北光社の株主であった西原代議士は名寄・網走間、網走・厚岸間の鉄道建設、並びに網走港築港建設などの海岸線の開発を議会で採択させているが、内陸の開発には当局そのものに関心が薄かったようだ。沢本の意味を継いだ前田駒次は池田・網走線を二期線から一期線に繰り上げ、津別に抜けるルートを野付牛ルートに変更させるなど、運動を重ね、1908(明治41)年の国会で野付牛ルートを確定させた。

鉄道の通るところ、無人の原野はたちまち市街地と変わった。沿線の寒村はみるみる膨張してゆき、開拓は急ピッチで進み、自然景観はたちまち変貌していった。それは鉄道の幻術というより他なかった。鉄道の開通はただちに土地の繁栄をもたらし、陸蒸気の汽笛は限りない文明の恩恵を運んでくる信号であった。

『訓子府町史』では「この陸別・置戸間は陸別から津別に通そうというのを変更させたもので…」とある。北見の政治力による路線変更であろう。「開通当初常呂川沿いに数十戸しかなかった訓子府は開通の4年後には743戸に、9年後には1146戸に達して訓子府村の誕生となったのであるが、こうした躍進ぶりは鉄道に負うところである。」¹²⁷としている。また、『置戸町史』では網走線開通の14年前、1897(明治30)年に制定された北海道の開拓をさらに進めるための『北海道国有未開地処分法』は「資本家の導入により多くの小作農を招集せしめて拓殖の進展を帰せ

¹²⁶ 北光社：明治30(1897)年、土佐(高知)で組織された移民団。北見開拓の礎を築いた人々。

¹²⁷ 『訓子府町史』：757頁

んとした制度で資本家に多大なる利益をもたらした。…この結果投機的資本家をして土地投機の弊風を発生せしめ、『地食い』『山荒らし』等の悪徳地主も出現し、多くの未墾私有地を残したのである。」¹²⁸としている。

こうしたことから1906(明治39)年には「北海道移民規則改正」が行われ資本家に対する保護を廃止した。置戸町は1909(明治42)年までには僅かに2戸の移民であったが、鉄道開通はその数を113戸まで増やした。1910(明治43)年には造材、製材事業が勃興し置戸は木材産地として注目された。鉄道開通前はすべての物資補給を網走より車馬による陸送に頼らなければならなかったが、鉄道の開通は置戸開発に一大影響を与えたかが伺われる。

また鉄道建設に従事した人物が語ったものとしてその様子を次のように記録している。「工事に募集された土工は内地からわずかの前金につられて渡道してきた。募集者と引率者と使用者が皆別々だった。募集者の口車に乗せられて土工になったものであり、大学卒業生・浪曲家、内地で村長以上の職にあったと思われるかなりの身分の人もいた。前歴がどうであろうと、脚気で足の動けぬ男が座ったまま指を血まみれにして土を掘る姿は哀れなものであった。一日の賃金は50銭、これから米代・酒代・帳場費を差し引くと残りはなく、いつまでも抜けられない仕掛けになっていた。働く時間は朝の3時半から夜7時までの重労働であった。」¹²⁹1910(明治43)年、請負業者であった荒井組は置戸町内の北光に「鉄道工事人夫死亡者之墓」を建立した。「人夫死亡者之墓」というだけで人数、氏名も定かではない。

② 11月3日 宗谷線 名寄～恩根内の開通

1903(明治36)年に名寄まで到達した鉄道は明治37・38年の日露戦争により以来中断していた。1906(明治39)年に発行された「殖民法」では「…樺太南半分の本邦領土に帰せし今日は樺太との交通上、この線は最も緊要なるものとす。」とし稚内に至る鉄道の必要性を訴えた。こうした事情を背景として1909(明治42)年6月、名寄・恩根内の工事は着手となる。沿線の開拓者は他に適当な現金収入がなかったので男も女も子供も鉄道工事に従事した。鉄道建設は他と同様、タコ部屋労働が主力であり、「土工は嚴重なタコ部屋で起居し、馬の如く酷使された。病気で働けなくなったものは弁当一つ持たして追い返した。逃亡した者は棒頭が見せしめの折檻。その状況は筆舌に表すことはできない。」¹³⁰と古老の話を伝えている。

1911(明治44)年に恩根内までの鉄道は完成した。同年末の人口は7588人、戸数1852戸。鉄道開通を機として美深町は駅を中心として整備され、宗谷線沿線では第3位の町となった。恩根内開通まで旭川から北へ延びる鉄道は天塩線と称していたが、恩根内開通後の1912(大正元)年9月21日、その名称を宗谷線と変えた。

大正の末年になると深名線は深川から鷹泊まで工事が進捗されていた。呑気な話ではあるが、

この時深名線は宗谷線のどこに接続させるか決まっていなかった。名寄と美深は壮絶な争奪戦を展開した。ここに風連町も名乗りを上げ、分岐駅をめぐる争いは三つ巴



¹²⁸ 『置戸町史』：34頁

¹²⁹ 『置戸町史』：40頁

¹³⁰ 『美深町史』：473頁

の形相を呈した。1929(昭和 4)年には美深から母子里を經由し、朱鞠内に至る鉄道路線が有望視されたが、名寄は名羽線建設の運動も行っており、後述する事情などからも分岐駅は名寄に決定した。

II 大正期の記録

1915(大正 4)年、鉄道省が発足した。

1896(明治 29)年に「北海道鉄道敷設法」が、1906(明治 39)年 3 月には「鉄道国有法」が公布された。後藤新平鉄道院総裁をはじめとした政府の鉄道建設方針は広軌鉄道の推進や大都市圏の電化などを視野に入れたものであった。一方の政友会は日本は海運などと連携をはかり、欧米のような長距離輸送は必要ではない、と

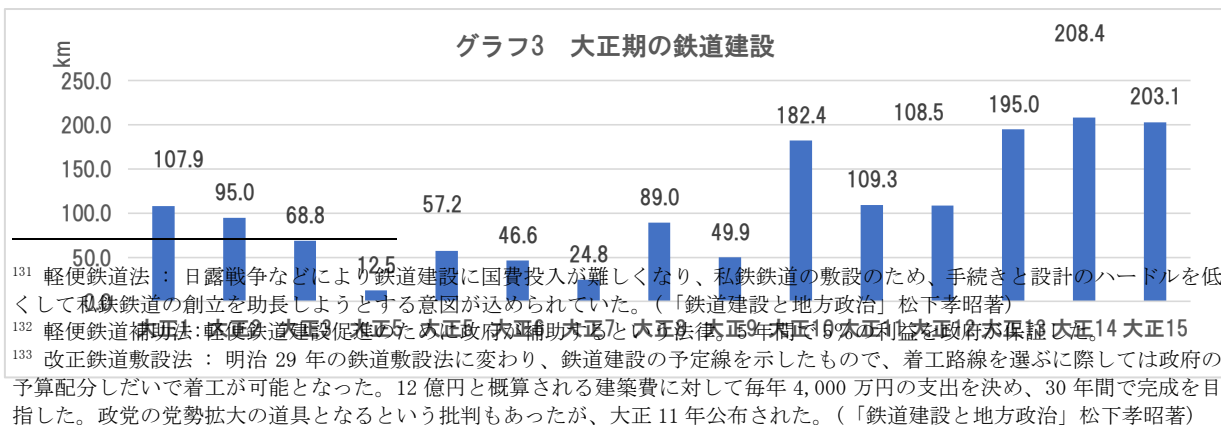


排雪機を付けて走る SL (北海道大学付属図書館所蔵)

いう立場をとり、従って広軌鉄道の建設に反対した。鉄道建設のための支出を軽減

することは一致した意見であったが、圧倒的な要請として「全国鉄道速成」の請願なども背景として、民間資本の投資による鉄道建設の推進をはかることを目的とし、政治的妥協として、1910(明治 43)年には「軽便鉄道法」¹³¹、翌年には「軽便鉄道補助法」¹³²が登場する。しかし、第一次世界大戦により鉄道資材の高騰、並びに利益率の低い軽便鉄道への投資が敬遠されるなど、建設は進まなかった。従って、鉄道建設は次第に政府に依存する方向に向かうことになる。1920(大正 9)年、鉄道事業の権限強化・独立を目指して鉄道院は鉄道省に昇格。1922(明治 11)年になると「北海道鉄道敷設法」は廃止され、新たに同年「改正鉄道敷設法」¹³³が公布された。法律は全国に 150 の路線を建設することを明文化し、北海道においては 30 路線の建設を決め、国は積極的に地方鉄道を建設することを宣言した。地域においても鉄道建設の期待は一層高まり、鉄道期成の運動を背景として、便益だけを享受する体質が地域と政治家と鉄道官僚によって鉄道政策のバランスが形成され、鉄道建設を支配していくことになる。

大正期の北海道では「第一期拓殖計画」が実行されたが、鉄道建設は鉄道院の所管であり、従って拓殖計画の中に鉄道建設は含まれていなかった。つまり、拓殖計画と鉄道建設計画は連動していなかった。鉄道院は日露戦争などで緊縮財政下にあつて建設が中断していた「北海道鉄道敷



設法」予定線の残工事に取り組むが特別会計制度¹³⁴の影響を受けて工事は遅延。それらを補完する軽便鉄道、北海道では特に「拓殖鉄道」として建設が始まったが、拓殖計画と連動しないこともあり、規模においても極めて限定的なものとなった。

以下に北海道の建設予定路線を記すが、「改正北海道鉄道敷設法」は国鉄分割民営化まで生き続け、昭和 62 年廃止となった。

¹³⁴ 特別会計制度：1909年に鉄道会計は一般会計から独立する。国有鉄道の建設・改良費は鉄道純益から支出できるようになり、資金の不足が生じる場合は、同会計の負担で公債を発行することや他会計からからの借入金による補填が可能となった。実際には鉄道資金収入のうち鉄道益金によって賄うことができたのは3割に満たず、北海道の拓殖目的の鉄道は収益性が劣るということで、内地鉄道が優先されることになった。(立教経済学研究 第45巻第3号『日露戦争後における北海道拓殖方針』渡邊恵一 1992年)

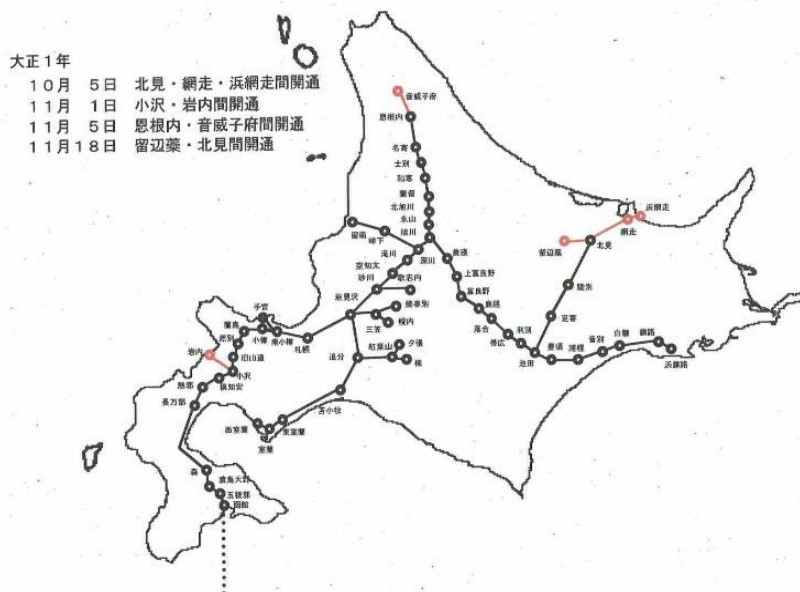
- 1 函館より戸井に至る鉄道
- 2 上磯より木古内を経て江差に至る鉄道及木古内より分岐して大島(江差)に至る鉄道
- 3 八雲より利別(今金)に至る鉄道
- 4 黒松内より岩内に至る鉄道
- 5 京極より喜茂別、壮瞥を経て伊達紋別に至る鉄道
- 6 京極より留寿都を経て壮瞥に至る鉄道
- 7 苫小牧より鶴川、浦河、広尾を経て帯広に至る鉄道
- 8 鶴川より金山に至る鉄道及「ペンケオロロツブナイ」附近より分岐して登川に至る鉄道
- 9 札幌より石狩を経て増毛に至る鉄道
- 10 札幌より当別を経て沼田に至る鉄道
- 11 白石より広島を経て追分に至る鉄道及広島より分岐して苫小牧に至る鉄道
- 12 深川附近より芦別に至る鉄道
- 13 比布より下愛別に至る鉄道
- 14 「ルベシベ」(上川町)より北見滝ノ上に至る鉄道
- 15 日高国高江附近(新冠町)より帯広に至る鉄道
- 16 上士幌より石狩国ルベシベ(上川)に至る鉄道
- 17 芽室より(新得町)トムラウシ附近に至る鉄道
- 18 御影(清水町)より日高国右左府(日高町)ヲ経テ胆振国辺富内(鶴川町富内)に至る鉄道
- 19 新得より上士幌を経て足寄に至る鉄道
- 20 落合より串内附近に至る鉄道
- 21 名寄より石狩国雨龍を経て天塩国羽幌に至る鉄道
- 22 羽幌より天塩を経て下沙流別(天塩)附近に至る鉄道
- 23 美深より北見国枝幸に至る鉄道
- 24 興部より幌別(枝幸町下幌別)、枝幸を経て浜頓別に至る鉄道及幌別より分岐して小頓別に至る鉄道
- 25 中湧別より常呂を経て網走に至る鉄道
- 26 留辺秦より伊頓武華に至る鉄道
- 27 白糠より十勝国足寄に至る鉄道
- 28 釧路より北見国相生に至る鉄道
- 29 厚床より標津を経て北見国斜里に至る鉄道
- 30 中標津より釧路国標茶に至る鉄道

北海道の該当 30 線区中、未成線は 11 線区、全線開通線は 6 線区にとどまり、その他は建設中
 断や部分開通にとどまった。そう見ると「改正鉄道敷設法」がいかに政治家の「モノ取り」と「人
 気取り」の結果を踏襲した杜撰な計画に基づいた法律であったかがわかる。つまり、法律そのも
 のが利益誘導型政治への手段として、その可能性を用意するための法律改正であったと言って良
 い。以後も様々な勢力によって計画がネジ曲げられ、採算度外視の政治線が作られ続けることにな
 る。

19 1912(大正元)年

① 10月5日 網走線・北見～網走・浜網走の開通

1912(大正元)年に全通した網走線(池田・網走)を見ると、陸別を過ぎた線路は左に進路を変え、西訓子府付近から右に大きく逸れ、進入しやすい角度を保ちながら北見駅に到着する。さらに緋牛内から右に90度あえて美幌を目指すように進み、美幌からは左に90度振り向き、その後はほぼ直線的に網走に到着する。そもそもは網走線は池田、陸別から相ノ内・津別に抜ける直線的なルート



として予定されていた。つまり、網走と池田を最短で結び、中央の商工業者にとっては資源を早く中央へ送り届け、軍事的には北方の脅威に迅速な対応を取るための鉄道であった。時間短縮、スピードアップ、効率性の観点からすれば線路は網走に直線的に進む方が良い。しかし、この不自然なカーブの連続は地形上の問題ではなく、鉄道を欲した人々の熱い思いを利益誘導型政治が代弁した結果の曲折であったとあって良い。

1897(明治30)年、『網走線』は「北海道鉄道敷設法」の第二期線として計画されたが、1899(明治32)年には北見鉄道速成期成会が結成され、請願の結果、第一期線に繰り上げられた。翌年には網走、常呂、紋別、そして美幌はわずか40戸あまりであったが、この期成会に加わり、協力して運動を進めた。しかし、北見までの線路が決定するとその先の網走までを「北見奥地の開発上、由々しき問題である。」として、「北見期成会」は既定の路線であったはずの網走湖東岸の美幌・女満別を経由しない網走湖西岸ルート実現の運動を開始した。「昨日の友は今日の敵」である。美幌・女満別の住民にとってはまったく等閑にふされ、開発上の打撃は計り知れず一大事であった。再三の陳情請願を繰り返して、妥協案として現在のルートが決定した。『美幌町史』には「申訳的に本町の北端を経由したのはこの為で、約5kを延長し美幌駅は設けられた。」¹³⁵とある。

1912(大正元)年、こうして日本の鉄道はオホーツク海へたどりつき汽笛を響かせた。網走線全通の一年半後に網走を訪れた作家の長田幹彦はその様子を次のように書いた。「私の乗った列車は北海道でも一番粗悪な車体で、二等車でありながら内地の三等車にも及ばない。天井は低く、クッションも板のように堅く、車室の片方には鉄製のストーブが不器用に据え付けられている。どうみても寒国の鉄道らしく、長く乗っていると異常な温気と石炭の臭いで不快な気分を起す恐れはあるが、却って旅の趣を添える種にさえなった。」¹³⁶つまりダルマストーブのことである。

2013(昭和25)年、網走駅の木原駅長は開通当時の様子について次のように語っている。「開業した年は駅員が20名くらいいた。乗降客は日に300名ほど。野付牛折り返し4往復の運転だった。貨物は沿岸一帯から集荷され、発送・到着ともに毎日12・3両もあり、秋の輸送期には20両程度もあった。貨物は豆・エンバク・木材・薪などが主であった。」¹³⁷

¹³⁵ 『美幌町史』：207頁

¹³⁶ 『網走市史』：399頁

¹³⁷ 『網走市史』：400頁

一方、野付牛(北見)では、1902(明治 35)年に屯田兵が現役解除となり、この時北見の人口は5,075人。鉄道開通が決定するや来住者がにわか増加し、鉄道開通翌年には11,433人となった。1912(大正元)年には湧網線が開通、1932(昭和 7)年には石北線が開通し、1935(昭和 10)年には人口31,129人となり、北見地方は画期的な躍進を遂げることになる。¹³⁸

② 11月1日 岩内線・小沢～岩内の開通

「国鉄函館本線が、尻別川の上流に沿うて、東に羊蹄山の端麗な容姿を眺めながら、倶知安町に向かって北上するあたりは、ところどころに火山灰地が灰色の地肌を露出している。かなりな高原地帯である。この倶知安を出た本線が、北に迂回して、積丹半島を迂回する地点に小沢という小駅がある。ここから岩幌(内)線が岐れていた。」¹³⁹水上勉¹⁴⁰が書いた『飢餓海峡』の一節である。



岩内のニシン場風景(北海道大学付属図書館所蔵)



¹³⁸ 『北見市史』：339頁

¹³⁹ 『飢餓海峡 上』：新潮文庫 平成21年3月5日 27刷 27頁

¹⁴⁰ 水上勉：(1919-2004) 小説家。福井県生まれ。

かつて、岩内の人々は海を唯一の交通路としていたが、茅沼炭鉱の開発に伴い、外国人技師の駐留などから欧米文化の影響を早くから受けていた。1896(明治 29)年、「北海道鉄道敷設法」が公布されると函館・小樽間の鉄道は第二期線に編入され、翌年には函樽鉄道株式会社が設立され、予定線が明らかになる。岩内の人々は当然線路は岩内を経由するものと考えていたが、予定線は然別から赤井川をかすめ倶知安へ抜けるルートであった。岩内の人々が線路は岩内を通ると考えていたのも無理はない。1986(明治

19)年、函館本線建設にあたり、その報告書では第一案として小樽・

開業当時の岩内駅 (函館市中央図書館所蔵)

二木・岩内・寿都・黒松内・長万部・森・函館、第二案として岩内・寿都を経由せず小樽・余市・倶知安・黒松内・長万部ルートが示されていた。海上交通の拠点として、後志地方の中核都市としての役割を担う町としては第二案である内陸鉄道となることなど思いもよらぬことであったのだろう。「当然、自分の町に汽車が通ると思っていた岩内有志は、驚いて猛運動を始めた。倶知安峠を越えねば汽車に乗れないようでは困る。岩内を通るようにしてくれ、と陳情を重ねた結果、岩内の顔をたて少し線路をずらしてあげようということになった。岩内有志は汽車は『幌似』あたりまではきつと来る、と安心した。」¹⁴¹

岩内の人々は「岩内鉄道同志会」を結成し、自ら測量調査を行った。寿都・雷電・岩内を経由する海岸線鉄道は40万円の経費削減を可能にすることなどの対案を作り、計画線への猛反対運動を展開する。運動は功を奏せず、函館本線は岩内を通ることはなかったが、当初然別から稲穂峠

の東を迂回し、赤井川をとおり倶知安に到達するとしたルートは、岩内の強力な運動により峠を貫通するルートへ変更となり、思惑通り「幌似」とはならなかったが小沢を経由することに変更となった。将来的には小沢から支線を建設し、岩内への鉄道敷設を期待してのことである。

1903(明治 36)年頃、函館本線開通の一年前、岩内・小沢間に岩内馬車鉄道株式会社が設立され、函館本線の開通を見越して馬車鉄道が開通した。1911(明治 44)年に岩内線の建設が国会を通過すると、馬車鉄道の軌道用地は買収され、そこに岩内線が敷設された。1897(明治 30)年の「同志会」発足以来15年、岩内の人々の長年の夢であった鉄道はこうして開通した。岩内線は道南地方において日本海へ抜ける最初の鉄道線路となった。「15年の長い間町民苦心漸く酬いられて茲に開通の喜びを迎えたのである。爾来鉄道開通の結果著しく岩内の商勢伸展し、道内道外に対する商取引ますます活況を呈することとなった。」¹⁴²とある。



¹⁴¹ 『蘭越町史』：149P

¹⁴² 『岩内町史』：462頁

岩内の自然と生活を描き続けた孤高の画家、木田金次郎¹⁴³の青春期をテーマとして有島武郎¹⁴⁴は『生まれ出づる悩み』を1918(大正7)年に発表した。有島は岩内の様子を「一時北海道の西海岸で、小樽をすら凌駕して賑やかになりそうな氣勢を見せた岩内港は、さしたる理由もなく、少しも発展しないばかりか、段々さびれて行くばかりだった。」¹⁴⁵1905(明治38)年、函館本線が全通すると、物流は海路から鉄道へと移った。岩内町は1907(明治40)年になると全額町費をもって築港建設に着手したが「港内に築かれた防波堤が、技師のとんでもない計算違いから波を防ぐ代わりに、砂をどんどん港内に流し入れる羽目になった。」¹⁴⁶築港が与えた漁業被害に加え、ニシンの群来の減少などもあり、内陸の鉄道輸送の興隆は岩内の町に深刻な影響を与えたのだろう。従って函館本線へつながる岩内線の開通は人々の希望の証だったに違いない。

赤井川村の場合

函館本線は当初、倶知安から赤井川を經由して小樽へ至るルートとして建設計画が進んだが、ルート変更により、赤井川を經由しなくなった。稲穂峠を越える当初のルートは難工事が予想された。また、本線は岩内側の海岸線に敷設するという計画があったが、内陸線と決定すると岩内は俄然、本線に接続する支線建設の請願を行い、事前に小沢まで馬鉄を敷設する。小沢を分岐駅とし、函館本線は峠の西側を通ることに決まった。稲穂峠の東を迂回するルートといっても赤井川村にとっては市街を通過する訳ではなく、地域の人々もそれほど関心を示さなかったのではないと思われる。

さて、1933(昭和8)年頃、小樽市では「糞尿処理」という課題を抱えていた。小樽市は「小樽市糞尿運搬索道計画」を立案し、索道(ロープウェイやリフト)により、小樽の糞尿を赤井川村に運び周辺農家の肥料として活用してもらおうとするものであるが、この計画は日の目をみることはなかった。鉄道建設の気運はにわかには高まると1935(昭和10)年1月、倶知安町長から赤井川村長へ「鉄道建設請願に関する件」という文書が届いた。鉄道とは倶知安町から赤井川村を經由し、南小樽へ通じる鉄道のことである。倶知安町はすでに貴族院に請願し、貴族院はこれを採択。採択を政府に送付し、衆議院は建議案として可決したとのことである。従って文書は赤井川村は「敷設実現まで毎年政府、議会に請願書提出」するように倶知安町が求めてきたものであった。このことからすると、どうも赤井川村には事前に相談がなかったようにも見える。衆議院議員・小川原政信¹⁴⁷の尽力があったようだが、同年5月、鉄道測量隊が調査を開始。明治鉱山周辺や小樽峠周辺を中心に測量が行われたようである。しかし、測量完了とともに鉄道敷設運動は立ち消えになった。

「その主たる要因は昭和11年のロンドン軍縮会議脱退、2.26事件、盧溝橋事件の衝突による日中戦争の勃発、日本の軍国化の道が、この鉄道敷設を幻にした。」¹⁴⁸ともいえるが、むしろこの

¹⁴³ 木田金次郎：(1893-1962) 北海道岩内町出身の画家。

¹⁴⁴ 有島武郎：(1878-1923) は、小説家。農学者を志して北海道の札幌農学校に進学、ニセコの有島農場を小作人に解放。軽井沢の別荘で波多野秋子と心中した。

¹⁴⁵ 『生まれ出づる悩み』：新潮文庫 平成3年5月30日 70刷 43P

¹⁴⁶ 『生まれ出づる悩み』：44P

¹⁴⁷ 小笠原政信：(1882-1953) 福井県出身。政治家。15歳で岩内町へ移住。小学校教員となり、27歳で校長となる。昭和7年道議会議員に当選、3期務める。昭和21年衆議院議員に当選、3期務める。国会では内閣委員長、第3次吉田内閣では農林政務次官、十勝沖地震の農業被害救済策をてがけた。『北海道歴史人物事典』84頁

¹⁴⁸ 『赤井川村史』：133頁 348頁

地域への鉄道敷設が戦争の「用」に供するだけの資源的価値がなく、小樽峠を越えて南小樽に至る鉄道敷設が相当の難工事であり、資源的価値に乏しいことが明らかとなったからだろう。

倶知安はこの鉄道に何を期待したのか。すでに函館本線が北海道の動脈線としての役割を確定させ、その中心駅としての倶知安は名実ともにこの地方の中心都市であった。倶知安・小樽の幹線を持つ一方で、赤井川村を經由し、南小樽へ到達する鉄道敷設の目的が地域の人々の利便性と経済に貢献する鉄道とは思えない。倶知安町はただ支線を持つ分岐駅になりたかっただけなのか。倶知安町史にはこの幻の赤井川線についての記述はない。

③ 11月5日 宗谷本線・恩根内～音威子府の開通

1912(大正元)年、宗谷線は音威子府まで到達した。ここで問題となるのは音威子府からどのルートを取り稚内に向かうかであった。1896(明治29)年の「北海道鉄道敷設法」では「旭川より北見国宗谷に至る鉄道」と記され、現在の幌延町を經由するルートを示唆していた。勿論「敷設法」では音威子府を分岐し2ルートで稚内に向かうなどは明記されておらず、そのルート選定は後の人々の思惑が絡むことになる。

北海道倶楽部の会頭であった近衛篤磨は1902(明治35)年、北海道を視察。その時天塩線(士別まで開通していた。)も視察した。近衛は天塩線延長工事について「天塩線ルート为天塩川の水運に接続することによって短縮し、浮いた工事費を留萌線の工事費にあてるべきである。」といった。近衛の構想は北海道炭礦鉄道株式会社が炭鉱と鉄道を独占することにより、他社の参入が阻止されていることから、この弊害を打破するため宗谷線の士別以北は天塩川の水運に接続させるだけで鉄道工事を完了させ、浮いた工事費で深川から留萌に抜ける鉄道を敷設し、その港を活用しようというものであった。つまり留萌線工事費捻出のためということである。重要なことは近衛もそのルートを、幌延経由としており、オホーツクを經由するルートについては触れていない。

稚内までの鉄道建設が具体化してくると、そのルートについても様々な動きが活発となる。「実際には天塩線(現宗谷線)の沿線の方が、多くの御料小作人、単独移住者が住んでいるのに対して、宗谷線(後の天北線)には移住者は少なく、代議士や大会社の未開牧場だけで、鉄道の必要性はむしろ天塩線(現宗谷線)にあった。」¹⁴⁹としているが、その後のルート決定に至る経過は後述する。

④ 11月18日 石北本線・留辺蘂～北見の開通

北見から留辺蘂に至る鉄道の開通は少しさかのぼり経過を説明しなければならない。「網走港修築運動」は1893(明治26)年に政府に陳情されたが、功を奏さなかったため、網走の人々は絶望状態に陥っていた。1898(明治31)年になると28歳の貴田国平は単独で国会請願を試み、貴・衆両院ともに採択となった。その「報告文」には「修築された港湾に幹線鉄道の便を開くことが北海道経営上急務であり、港湾事業の完成と幹線鉄道の速成を望む」¹⁵⁰とあった。幹線鉄道とは名寄・興部・湧別・網走間の海岸鉄道を意味し、後の名寄本線と湧網線のことである。さらに厚岸から網走へ連絡させようとするもので、留辺蘂・野付牛・湧別・紋別・名寄を主張していた野付牛(北見)を大いに刺激することになった。これを契機に網走は海岸線、野付牛は山手線を主張し、猛烈な誘致運動を展開することになる。

¹⁴⁹ 『新名寄市史』：437頁

¹⁵⁰ 『網走市史』：404頁

1909(明治 42)年、鉄道院は技師を派遣し両線の比較調査を行った。調査隊一行はまずはサロマ湖沿岸を縦断して海岸線を調査。その後留辺蘂に到着し山手線の調査を開始する。ここで調査隊は山手線を主張する野付牛(北見)の有志の熱烈な歓迎を受けた。「村民 2 百余名が出迎え、30 余名が騎馬隊を編成し、一行の糧食は数台の馬車に積み輸送。さらに留守隊を編成し、戦時状態を現出し、凄惨の情を呈せり。」¹⁵¹と、その様子を伝えている。さらに調査隊が密林で昼なお暗い常紋の郡界を踏破し、生田原の歓迎隊に合流したのは15日の11時頃だった。「歓迎隊は14日から紅白の幕を張り、酒・ビールなどで一行の慰問歓迎準備を完了していた。こうした関係町村の涙ぐましい物心の協力も山手に鉄道を実現したいと言う一心であった。」¹⁵²

しかし、調査隊の復命は山手線に有利なものではなかった。議会はすでに海岸線に鉄道建設を決定する運びとなっていた。調査隊の判断もやはり海岸線は平坦であるが、山手線は難工事となる、としたが野付牛は前田駒次が上京、前田は「留辺蘂案がとおらなければ脱党する」と脅しをかけ、政党に働きかけるなど、あらゆる手段をつくし、ついに1910(明治 43)年の議会で野付牛(山手線)案がとおり、留辺蘂・北見間は着工となった。1911(明治 44)年、山手線が決定した直後、運動の中心を担った前田駒吉が馬で留辺蘂入りした。前田は鉄道建設を実現した英雄として村民多数の出迎えを受けたという。

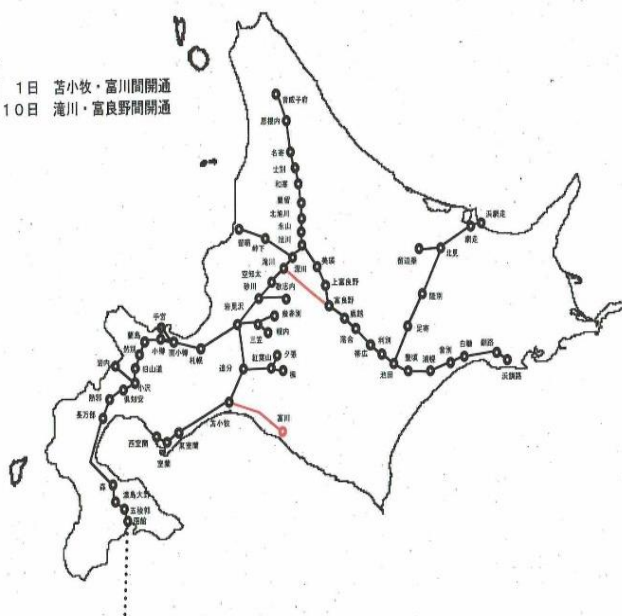
このことにより、網走にとっては釧網線の完成が遅れたばかりでなく、湧網線においては戦後の開通となってしまった。

20 1913(大正 2)年

① 10月1日 日高線・苫小牧～富川の開通

鉄道敷設の計画は1892(明治 25)年からあり、道庁鉄道部の実地調査は翌年に行われた。しかし、内陸の開発が優先され、日清戦争の影響もあるなどして計画は中断した。1897(明治 30)年代には馬車が開通し、日高への重要な交通手段となる。1907(明治 40)年、三井系の王子製紙が苫小牧に工場を建設することになり、北海道長官と鶴川・沙流川周辺の国有林払下げの契約を締結した。三井物産は当初、日高の漁業資源を目的にこの地方に進出したが、翌年には三井物産と王子製紙の共同出資で木材輸送のため、苫小牧・鶴川間に馬車鉄道を敷設した。苫小牧軽便鉄道の始まりである。

大正 2 年
10月 1日 苫小牧・富川間開通
11月 10日 滝川・富良野間開通



1908(明治 41)年、浦河支庁長・長西忠義は鉄道の必要性を力説して「日高実業協会」を結成し、中央、地方へ強い働きかけを行った。これを受け国会は「日高・十勝・胆振」の三国連絡線敷設の決議を行う。翌年には苫小牧から浦河を通り広尾を経由し帯広に達する線路の実地測量が行わ

¹⁵¹ 『留辺蘂町史』：594頁

¹⁵² 『生田原村史』：661頁

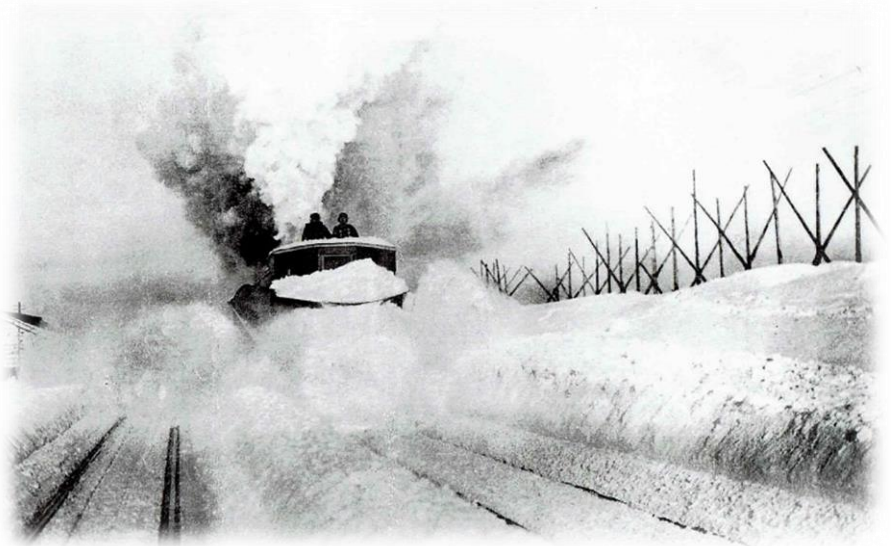
れたが、遂に国の予算には計上されなかった。その理由は①鉄道敷設は技術的な困難が予想される。②沿線の生産力が低く人口も少ない。③住民全体に宿願達成に対する強力な熱意に欠ける面がある。というものであった。この時期、鵠川流域の水稻生産も次第に伸び、上流地帯の畑地でも麦・大小豆・馬鈴薯などの生産も高まり、また流域の木材積み出し、木炭の製造も次第に増えていた。軌道の誕生により、鵠川市街を經由し苫小牧から全道への扉が開かれ、また鵠川を經由し各部落へ諸文化の流入が急速に高まった。

1910(明治43)年には鵠川から富川まで馬車鉄道を延伸。翌年には一早くこの区間を馬車から蒸気機関車を使用した軽便鉄道に変更した。1912(大正元)年、王子製紙は三井物産から鉄道の権利いっさいを譲り受け、王子製紙直営の苫小牧軽便鉄道株式会社を設立した。同年、鉄道院はこれを認可し、正式に旅客の取り扱いを開始した。日高の人々に鉄道の時代の到来であった。

② 11月10日 根室線・滝川～富良野の開通

開通当時は下富良野線と呼ばれていた。1921(大正10)年に根室まで開通後は釧路本線と呼ばれ、その後、根室本線に変わった。

芦別市周辺、7,000万坪に及ぶ鉱区からは、年間100万トンの石炭が出炭できるだろうと予想されていた。それらの鉱区は豪商や数十人の代議士が所有していた。道庁第二部次長から代議士に転身した浅羽靖もその一人であり、砂川から芦別を經由し



除雪風景 (小樽市総合博物館所蔵 奥山コレクションより)

富良野へつながる鉄道の建設に奔走した。1896(明治29)年の「北海道鉄道敷設法」ではすでに石狩国から十勝国・釧路国への鉄道敷設を決定していたが、1907(明治40)年6月になり実測調査が行われた。調査結果は砂川駅を起点とし、空知太を經由し赤平・芦別・下富良野に至る線路建設を報告した。東京の新聞は「該鉄道沿線に大臣、代議士、紳商連(所有)の石炭鉱区があり、これが利害関係上、関係者が特に該線の建設に努めたる結果なり」¹⁵³と報じ、空知線とはいわずこれを「浅羽線」¹⁵⁴と呼んだ。

当時の滝川村は黙ってはいなかった。線路が北に伸びるにつれ物流は滝川を通過するだけになり、1898(明治31)年の大水害で人心は沈滞し、商況が沈静するなど、回復の方途を求めて苦慮していた。分岐駅の誘致は滝川村にとっては死活問題だったのである。砂川村と滝川村の壮絶な鉄道分岐点の争奪戦が始まった。

滝川村は1907(明治40)年に実測のために来道した技師に最初の陳情を行った。さっそく「空知川沿岸鉄道期成会」を滝川村の村民だけで組織し、中央政界などに陳情・請願を繰り返した。砂

¹⁵³ 『砂川市史』：1507頁

¹⁵⁴ 『赤平市史』：161頁

川の古老の話によると測量調査が行われた後、砂川駅から分岐する「予定線にはすでに赤い杭が打たれていた。」とする証言もあり、恐らくは砂川村にしてみれば路線は既定の方針であると思ひ、悠長に構えていたのかもしれない。砂川村では滝川村のような期成会も作らず、経費も自前の有志による誘致運動が行われていた。1909(明治42)年、後藤新平鉄道院総裁が来道した際、砂川村長・歌志内村長は連名で砂川村を分岐とする鉄道の優位性を訴える陳情書を提出した。

1910(明治43)年1月、明治政府は「北海道鉄道新設法中改正法律案」を第26回議会で提案。提案には下富良野線も含まれていたが、「中国地方の連絡線、四国鉄道の建設が急務」とする中国・四国地方選出の代議士から「人口稀少なる土地に34,5裡の地域に三角の線路を作るといふ理由は何



(小樽市総合博物館所蔵)

か」と猛反対にさらされた。その急先鋒は衆院議長として名を馳せた山口県選出の大岡育造であった。これに対して北海道選出の東武¹⁵⁵、白石義郎¹⁵⁶、高橋直治¹⁵⁷の三代議士は大岡と折衝を重ね、「本鉄道の敷設反対ならば3名は政友会に断然たる態度をとる。」¹⁵⁸と明言。大岡は結局大局的見地から下富良野線敷設に賛同することとなった。

さて分岐駅の争奪戦となった鉄道に対して第26回議会で「砂川近傍より下富良野に至る鉄道」と表現され、分岐は砂川村になることが決定的となった。しかし、滝川村の期成会は「近傍」とは必ずしも砂川村を意味しない、という政府当局の見解を取り付け¹⁵⁹、誘致運動をあきらめなかった。1910(明治43)年11月、明治政府は分岐駅を滝川に決定する。法律に「近傍」という文字が挿入されたことは、極めて政治的で、すでに滝川村に軍配があがっていたことの証左なのかもしれない。砂川・滝川、どちらが起点となるにせよ、下富良野線沿線の石炭鉱区は代議士、豪商などが所有し、いわば、滝川を分岐とした方が都合の良い政治勢力側が勝利したということなのだろう。一方、砂川市史ではそれらを承知の上で「あくまでも本道の開発に期待する事業であると受け止めて良いのではないか。」¹⁶⁰と下富良野線建設経過を総括している。

¹⁵⁵ 東武：(1869-1939) 政治家。奈良県十津川生まれ。郷里が大水害に見舞われたため北海道への集団移住を計画。第一期道会議員に当選。1908年帝国議会議会に進出し、立憲政友会の中堅議員として活躍。『北海タイムス』の経営者としても活躍。「政友会の東」「タイムスの東」として名を馳せた。『北海道歴史人物事典』10頁

¹⁵⁶ 白石義郎：(1861-1945) 福島県出身。新聞人。青年時代、民権運動に情熱を燃やし、投獄や首都追放の弾圧を受ける。福島民報の経営にあたり、福島県議会議員に当選。1898年の総選挙で当選し代議士となる。杉田北海道庁長官の要請を受け釧路国支庁長となる。釧路新聞社長。道議会議員になった後第10回総選挙で帝国議会議会に返り咲き。

¹⁵⁷ 高橋直治：(1859-1926) 新潟生まれ。実業家。18歳で小樽に渡り、新物商の店員となるが苦難の末独立。第一次世界大戦ではルーマニアやハンガリーなどの欧州の豆類主産地が戦場となり、生産が途絶え、日本からの輸出が急増した。直治は大量の小豆を欧州へ輸出。国内相場だけではなくロンドン市場も左右し「小豆将軍」と呼ばれた。1902年立憲政友会から衆議議員へ立候補当選。連続3回当選。『北海道歴史人物事典』210頁

¹⁵⁸ 『赤平市史』：168頁

¹⁵⁹ 『砂川市史』：1514頁

¹⁶⁰ 『砂川市史』：1507頁

この沿線には石炭鉱区が 40 カ所あった。過去にも試掘を試みた者もあったが輸送の便に不備があったため操業には至らなかった。開通後沿線では相次いで炭鉱が開かれ、道東へのルートは 2 時間短縮され、通過駅だった滝川に再び賑わいが戻った。

一方、富良野も釧路に向う通過駅であったが、道央圏に直結することにより、様々な経済効果をもたらした。富良野の商業を浮上させることになった。当時の富良野は戸数 650、人口 3,700 人ほど、下富良野線開通にあたり、折からの木材景気とあいまって酌婦や芸妓を置く料理屋が 10 軒ほどでき「木材商などが入り込んで大束を極める」とされ「未曾有なる旺盛の好景気」をもたらした。

開通の日、芦別は猛吹雪であったが初列車が到着すると花火が打ち上げられた。停車時間には列車に乗る代議士・道議・官公吏・事業家・新聞記者 500 名に弁当が配られ、清酒 300 本を積み込み歓待された。実に入植以来の大盛況であったらしい。¹⁶¹

昭和に入ると金融恐慌により石炭単価は崩落。沿線の炭鉱は休山を余儀なくされるが、満州事変の勃発や大陸において大規模な軍事行動により軍需景気が到来。真っ先に回復の兆しを見せたのは石炭産業であり、三菱・三井の進出で再び活況を取り戻し、石炭の鉄道輸送も増大した。

さて、浅田次郎¹⁶²は『鉄道員(ぼっぼや)』の冒頭で、滝川駅を分岐する根室線の様子を「美寄駅(滝川)のホームを出ると幌舞(幾寅)行の単線は街並みを抜けるまでのしばらくの間、本線と並走する。ガラス張りのリゾート特急が、一両だけのキハ 12 型気動車を、ゆっくりと眺め過ごすように追い抜いて行く。特急の車窓には乗客が鈴なりになって、朱い国鉄色の単行ディーゼルを見物している。やがて幌舞線が右に大きくカーブを切る分岐まで来ると、特急の広いガラス越しにはいくつものフラッシュが焚かれるのだった。18 時 35 分発のキハ 12 は、日に 3 本しか走らぬ幌舞行き最終だ。」¹⁶³

滝川駅を発車した根室線下り列車の様子である。根室線は 2016(平成 28)年の台風 10 号の被害で寸断され、一部区間でバス代行を行っているが、被害は現在もそのまま放置されている。

21 1914(大正 3)年

① 10 月 5 日 石北本線・安国～留辺蘂の開通

1913(大正 2)年の開通以前に鉄道敷設が決定すると上生田原(生田原)、下生田原(安国)には事業家が訪れ、同年には早くも大々的な造材に着手、製紙材として針葉樹が伐出されていた。鉄道開通とともに製



¹⁶¹ 『芦別市史』：1177 頁

¹⁶² 浅田次郎：(1951-) 小説家 『鉄道員』で直木賞を受賞

¹⁶³ 『鉄道員(ぼっぼや)』：集英社 2000 年 3 月 25 日発行 9 頁

材工場などのあらゆる木材関係の工場が進出し、生田原は全道屈指の林産地としてその名を轟かせていた。

この区間の生田原～金華間には常紋トンネルがある。鉄道院北海道事務所発行の資料は次のようにいう。「留辺蘂・生田原間に至りては線路は人道と相距ること遠く深山幽谷まったく無人の境域にして、常紋郡境を貫く隧道工事材料は建築列車の開通を待つ能はざるにより降雪期を利用して野付牛より馬櫓運搬せるも常紋隧道に達するには峻険なる山腹の雪路をよじ登らざるべからず、加えて時として運搬中暴風雪の襲うところとなり方向も失い積載品を放棄するのやむおえざるに至りしこと再三なり。」と条件の悪さを強調している。御多分に漏れずここでのタコ部屋労働は凄惨を極めることになる。

トンネル工事は百数十人の犠牲者を出したと言われる。遺体は大きな穴を掘り投げ入れられ、線路の盛り土の中にも埋められたらしく、多くの白骨が人々により目撃されている。1970(昭和45)年の十勝沖地震ではひび割れしたトンネルの壁を補修する際、壁のレンガの隙間から人柱一体が出た。「タコ」は使い捨ての消耗品であったという訳だ。1980(昭和55)年、留辺蘂町・旧金華小学校跡地に「追悼碑」が建つ。碑には「ふたたび、人間の尊厳がふみにじられることのないよう誓いをあらたに」と刻まれている。

② 11月7日 天北線・音威子府～小頓別の開通

音威子府から稚内をめざす鉄道のルートは2案が検討されていた。現宗谷線ルートは地味肥沃で農耕地に適し、木材豊富、石炭、石油資源もあり将来有望として道庁も積極的に移民を奨励し、沿線にはすでに20,000人が入植していた。一方の天北線ルート沿線は農耕地に適さず、ほとんどは牧場用地としてのみの価値しかなく「無人の境を行くが如く人煙甚だ稀少なり」という状態であった。しかし、天北線沿線の鉱区権や森林所有権を有する大資本団と政治集団は20,000人の開拓者が生活する宗谷ルートに鉄道建設を選択せず「人跡未だ至らず」の天北ルートに決定する。

当時の旭川鉄道運輸所長は次のように語った。「音威子府・小頓別間は御料林及び大学演習林が占め、戸数はわずか7戸しかない。小頓別にしても100戸ばかりで新線は何ら殖民的資質を有していない。今回開通の延長線上では木材運輸を主眼とする以外になく営業状況は収支如何を憂いざるを得ない。」¹⁶⁴政争の具、というよりは私利私欲のための鉄道建設に対して、事業者としての精いっぱい批判であったに違いない。

③ 11月11日 万字線・志文～万字炭鉱山の開通

1905(明治38)年、北海道炭鉱汽船株式会社が万字炭鉱の開発に着手。沿線の美流渡や東幌内も石炭採掘に有望とされ、室蘭線に接続する石炭輸送手段として万字線建設が鉄道院によって計画された。1912(明治45)年から測量が開始。1913(大正2)年に工事着工。室蘭線の志文駅を起点とし、万字炭鉱を結ぶ23.8kmの鉄道である。1943(昭和18)年4月1日からは客貨混合列車で4往復された。開業当初の中間駅は万字、美流渡、上志文であった。1919(大正8)年11月11日に朝日駅が誕生した。美流渡駅の設置にあたっては当初、幌向川東北岸(現岩見沢市)であったが栗沢村へ誘致すべく村有志が運動を行った¹⁶⁵、という。

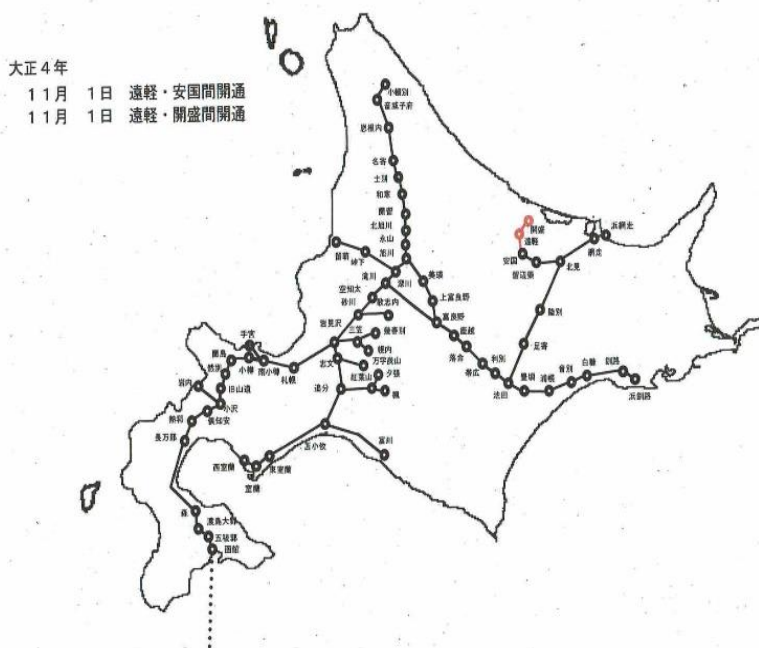
¹⁶⁴ 『音威子府村史』：488頁

¹⁶⁵ 『栗沢町史』：759頁

22 1915(大正 4)年

① 11月1日 名寄線、石北本線・開盛～遠軽～安国の開通

安国から遠軽を通り開盛までの鉄道は 1915(大正 4)年に開通する。この鉄道は湧別まで出てオホーツク沿岸を北上し、興部から内陸に向かい、名寄へ達する鉄道である。しかし、名寄までの完成はもうしばらく後の 1921(大正 10)年まで待たなければならなかった。生田原村の人々は北海道庁のある札幌や第七師団のある旭川へ行くには、北見まで出て網走線(池北線)に乗り、池田を経由し、現根室



線に乗り換え富良野まで行き旭川へ、または富良野から滝川を経由し札幌へ向かうというルートを取らざるを得なかった。そんな折、計画に登ったのが旭川から網走を目指す旭網線(石北本線)であった。この新線は前述のルート比において生田原から 200km も短縮し、その経済的利便性は飛躍的に高まることを約束していた。問題は石北本線との分岐駅をどこに置くかということであった。当初の雲行きは天然の地形に恵まれた下生田原(安国)を分岐として瀬戸瀬に達することが最善とされていた。生田原もそのつもりで十分な鉄道用地を用意し決定を待つばかりであったが、突然、遠軽町が名乗りを上げた。遠軽町と生田原村は網走・名寄間の鉄道を山手線にするか海岸線にするかでは同志的立場で山手線を主張した仲ではあったが、今度は分岐駅をめぐるライバルとなったのだ。生田原町史ではその様子を次のように記録している。「分岐運動の先頭に立って運動した人は鉄道狂人とまで言われ、争奪戦は熾烈を極めた。安国側の旗頭は須見勝三郎、遠軽側は信太寿之であった。寝食を忘れてこの運動に没頭したが、信太は破産状態に陥るなど随分悲劇を起こした。然るに一部政党の政治的運動は鉄道の効率と住民の利益を無視して遠軽駅が分岐駅として名寄線に接続されることになった。」¹⁶⁶としている。

「効率」と「利益」とは、現在の遠軽駅はスイッチバックであり、列車は運転席の前後を変えて遠軽駅を発車する。まもなく開通する石北線を幹線とするならば非常に非効率であり、SL の時代であれば前後に機関車を入れ替えて発車しなければならない。停車時分の延伸、入換作業の発生など列車運行上の効率性は格段に落ちる。下生田原を分岐駅とすることによりこれらの問題は解消される。どのような政治力が発揮されたのかは分からないが、分岐駅は遠軽に決定した。

¹⁶⁶ 『生田原村史』：661 頁

1948(昭和 23)年になると旭川鉄道管理局から 10 余名の技官が密かに下生田原に訪れ、数日にわたって測量を行ったという。恐らくは輸送量の増大に伴い遠軽駅が需要に追い付けず、スイッチバックの非効率性を改善するために下生田原をあらたに分岐駅にできるかどうか調査を行ったのだろう。独立採算制となった国鉄の実情からして陽の目を見ることなく現在に至っている。

23 1916(大正 5)年

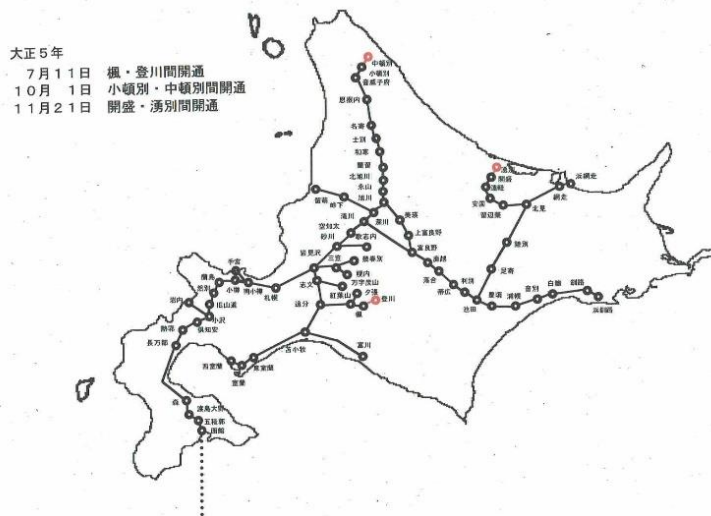
① 7月11日 夕張支線・楓～登川の開通

第一次世界大戦の影響で時代は好況を迎えていた。1914(大正 3)年には追分から夕張間は石炭輸送の増大により複線化された。登川での石炭発見は 1904(明治 37)年頃だとされるが詳細な記録はない。1909(明治 42)年から採掘が開始されたが、翌年には三井鉱山株式会社が登川炭鉱を譲り受け経営を開始した。三井は操業開始と同時に登川・楓間 3.1km に運炭専用線を敷設した。1916(大正 5)年になると国鉄はこれを譲り受け、楓・登川両鉱の石炭を集積する駅として楓駅は賑わった

② 10月1日 天北線・小頓別～中頓別の開通

鉄道の延長とともにめまぐるしい発展を遂げたのは小頓別の市街であった。この地域には 1911(明治 44)年、秋田・岩手からの入植者が開拓の鋤を振るっていた。鉄道の敷設が決定すると土地を求めて商店や住宅を建てる者が相次いだ。鉄道開通時には駅前周辺には 20 戸の家が立ち並び、やがて 100 戸以上に市街地は膨れ上がっていた。小頓別は枝幸方面と道央を結ぶ交通の分岐点、頓別原野への入口として発展を続けることとなる。

鉄道開通後の賑わいぶりは中頓別町も同じだった。道徳安治は駐車場の隣接地 3.6 アールを鉄道院に寄付。近藤元吉は鉄道敷設が決まると全財産を投じて駐車場予定地周辺の土地を買収した。近藤はその土地に幅 12.3m、全長 1,000m にも及ぶ街路の建設にとりかかった。砂利を敷いて排水溝を設け、移住者の便をはかった。勿論、



近藤は商売としての目算もあっただろうが、駐車場通りの町づくりは、中頓別火防組合長、森林防火組合長などもつとめた近藤元吉に負うところは大きいそうだ。鉄道開通を迎えた中頓別の町は、家屋の新築工事中で、鉄道開通に沸く料理屋では砂金堀り、農夫、木材業者が昼間からドンチャン騒ぎ、まさに新開地の賑わいを見せていた。



「こうして中頓別は稚内までは日帰り、旭川は一泊二日で行けるようになった。列車が着くたびに駅前通りは人で埋まった。木材景

気と重なり、大金を手にした木材業者は毎夜飲めや歌への大騒ぎとなり、酒屋は料理屋から4斗入りの酒樽(720)が毎日8本も注文が入った。」¹⁶⁷という。

③ 11月21日 名寄線・開盛～湧別の開通

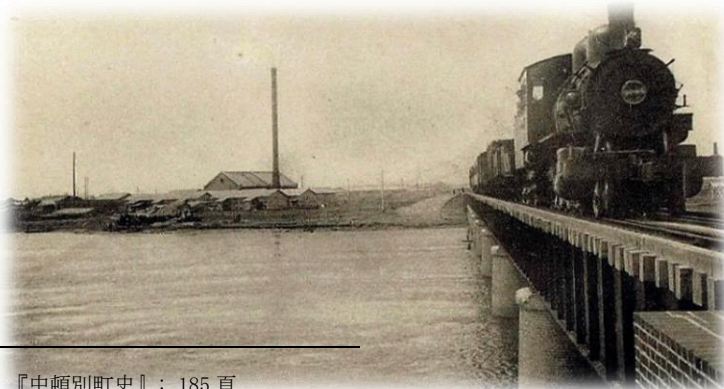
「北海道鉄道敷設法」により、第二期線として建設が予定されていた名寄から興部をとおり湧別を抜け、網走に至る鉄道はその後一期線に繰り上げられたが、海岸線鉄道が陽の目を見なかったこともあり、住民にとって鉄道は遠い存在であったと言って良い。1911(明治44)年の「軽便鉄道法」の公布により、北見・湧別間の軽便鉄道敷設が決定し、同年工事は着手し、北見・留辺蘂間は軌間1067mm、留辺蘂・湧別間は762mmで運用されていたが、1916(大正5)年の名寄線の一部として開通したこの時点で1067mmに統一された。停車場設置問題では農村部落を経済圏に収める地域とかつてから商業取引量の中心街であった浜市街が激しく対立。村会の評決は5対4で浜市街に軍配が上がった。¹⁶⁸

21日の開通を前にして『北海タイムス』は次のように紹介している。「明治42年に後藤鉄道院総裁が来道した際、北見の有志が総裁に北見巡視を迫った。総裁は巡視は予定がとれずやむなく同行した安森技師を派遣することにした。安森は池田線に乗り北見まで行くと、その後馬に乗り、北見の有志・人夫数十人と先頭には鉄砲騎馬という隊列で湧別市街に出た。安森が通過する沿道には老若男女が土下座して鉄道の神様が来る、と感涙した。」安森は歓迎と崇拝を受け、「一小吏の身分として恐縮に耐えないというので室蘭滞在の総裁に電報で辞職を申し出た。」¹⁶⁹という。「歓迎と崇拝」に驕ることなく、小使としての身分をわきまえて、辞職を申し出ると言うのだから、これもまた明治の男、鉄道官僚の気質だったのかもしれない。

24 1917(大正6)年

12月1日 根室本線・釧路～厚岸・浜厚岸の開通

釧路・根室間の鉄道は1896(明治29)年の「北海道鉄道敷設法」では第一期線に予定され、1907(明治40)年に全通した。釧路・根室の沿線住民は帝国議会に鉄道敷設の請願を幾度も重ねてきたが、1910(明治43)年地元選出の衆議院議員・白石義郎等が建議書を提出し、これを可決。ようやく着手をみたのが1914(大正3)年8月であった。



厚岸までの開通に合わせ、釧路駅を浜釧路駅と改称。浜釧路駅を貨物専用駅とし、釧路駅を現在地に新築した。1916(大正5)年の釧路駅乗降客は170,000人。根室線

¹⁶⁷ 『中頓別町史』：185頁

¹⁶⁸ 『湧別町史』：106頁

¹⁶⁹ 『湧別町史』：579頁

その後、後藤は北海道視察を行った。「鉄道は将来の発展を考えて拓殖を優先すべきだ。」と述べる。政治家の発言は微妙だ。このことは「予定線にはとらわれない。」ということも意味し、案の定その言質からまもなく枝幸村に測量隊が入った。藤野は頓別・猿払の住民を集めて「枝幸鉄道速成期成同盟」を結成、藤野はその会長となった。

調査の結果、枝幸を迂回するオホーツクルートは難工事が予想され断念することになったが、期成会は決定に納得せず上京して猛烈な請願を続けた結果、再調査されることになる。その結果は枝幸を経由せず、現在の浜頓別へ抜けるコースならば容易であるという結論に達した。

町史はいう。「枝幸迂回線が断念された時点で、本来の予定線であった日本海ルートに決まるべきところであるが、頓別村(現浜頓別町)の住民でさえ予期していなかったルートが急浮上した。」¹⁷⁰ということである。誘致運動はオホーツク側・日本海側、それぞれの住民間で過熱した。道内政界・中央政界も日本海側を支持する者が多く、圧倒的にオホーツクは不利な状況であった。しかし、鉄道院はオホーツクルートを決定し、帝国議会もこれを可決した。超ウルトラCといったところだろう。

浅羽は1909(明治42)年に猿払村3600ヘクタールの土地を払い下げられていた。明治42年といえば、枝幸の藤野が浅羽に接近してきた頃である。この土地の話は浅羽の知人は浅羽から次のように聞いた。「自分の土地が猿払にあるので、稚内に通じる鉄道は音威子府から猿払をとおる方を、幌延より4・5年早くつける。」¹⁷¹つまり、枝幸村の要請により政治的に立ち回ったかに見えたルート変更ではあったが、それは見せかけであり、我田引鉄どころか我田私鉄の象徴のような話である。オホーツクルート調査開始を前後して土地は政治家つながりの大資本家や三井物産などの企業に払い下げられていた。三井物産は706ヘクタールの払下げを申請した。申請は早くても1年で申請が下りるのが通常だが、認められたのは1911(明治44)年12月、オホーツクルートが議会で議決されたのが翌年の1月だから、オホーツクルートの確定を待ち、払下げは認可されたということであろう。

さらに埋蔵量10億トンとされる宗谷炭田には三菱合名会社が目を付け、鉱区権を獲得した。ただし、こうした利権の獲得は政治家や資本家だけに限らず「国有地払下げ台帳」をみると「鉄道期成会」の地元中心人物も名を連ねている、という。

1918(大正7)年、線路は浜頓別までつながった。「北の楽天地」として頓別原野には全国から移住者が増大し、木材ブームを当て込んだ山師や作業員が入り込み賑わいを見せた。町史ではその賑わいとは別に、政治や資本に翻弄された最下層部分の「タコ部屋」労働についても詳細に記述しているが、その落差は埋めようにも埋められない。¹⁷²

26 1919(大正8)年

① 8月10日 名寄線・名寄～下川の開通

¹⁷⁰ 『中頓別町史』：191頁

¹⁷¹ 『中頓別町史』：192頁

¹⁷² 『中頓別町史』：185頁

1899(明治 32)年、石狩と天塩の国境を越え鉄道が蘭留まで開通すると道北への移住がいよいよ始まった。現下川町付近に最初に入地したのは 1901(明治 34)年、岐阜からの一行 25 戸 50 人ほどであった。彼らは汽車で青森に着き、船で室蘭へ上陸。鉄道は士別まで開通しており、ここで汽車を降りて宿をとると翌日男衆が現地調査にでかけた。木の根や笹が生い

大正 8 年
 8 月 10 日 下川・名寄間開通
 8 月 11 日 倶知安・京極間開通
 8 月 11 日 厚岸・厚床間開通
 8 月 11 日 浜頓別・浅茅野間開通



茂った刈分道路をつたい名寄まで行き、名寄川に添い下川をめざしたが、行く手は密林で視界が閉ざされた未開の土地だった。¹⁷³名寄線の計画はこれより以前の 1896(明治 29)年、「北海道鉄道敷設法」によって、第二期線として名寄から下川を通り興部へ抜ける鉄道の敷設がすでに決定していた。入植者が増えるに従い建設促進の要望の声も聞こえたようだが、他町村に見られる壮絶な期成会運動の記録はない。

敷設法制定の頃は沿線は人跡未踏で、資源も他の線区に比べて目新しいものがある訳でもないにもかかわらず、ここに名寄線を敷設しようとした北海道鉄道敷設法の意味は宗谷線の延長に伴い、途中分岐しオホーツクへ達する鉄道を有することの国防上、軍事上の重要性にあったのだろうと推定される。

1916(大正 5)年～1917(大正 6)年頃になると名寄線敷設の名寄・下川地区における請願運動が行われたという記述はあるが、興部側と連携した様子もなく、住民・有志がこぞって鉄道を熱望した様子はない。恐らくはそもそも沿線に人口は少なく集票を目的とした地盤を代表する政治家もおらず、また地元の利害を代弁するような「有志」と称する人物も出現してはいなかったのではないだろうか。町史には「鉄道はもともと国家的な見地から計画されるものであろうけれども、その路線や工事の遅速には政治的な色彩があったことは否めない。…名寄線もその恩恵を受けた訳である。」¹⁷⁴とある。つまり鉄道建設は地域の期成会運動を前面に押し立てて、機運を醸成させ建設するというのが常套手段だが、開拓未だ進まず人口も希薄な地域については、あくまでもそれは「国家的見地」による一方的な鉄道敷設であったとあって良い。

鉄道の開通により、下川地区の交通運輸は飛躍的に増大し、これにより入植者は増え開拓や産業は発展し、市街にも各種の商店や官庁、施設などができ市街の体裁が整ってきた。鉄道開通後の 1924(大正 13)年に下川地区は 703 戸、人口 3,684 人を数えるまでになり、名寄町より分村独立した。

② 8 月 11 日 胆振線 倶知安～京極の開通

¹⁷³ 『下川町史』：103 頁

¹⁷⁴ 『下川町史』：1087 頁

1907(明治40)年頃から鉄道の建設が望まれていた。地域の人々の要望は太平洋側に抜ける縦貫鉄道の建設であったが、熱心な運動にもかかわらず実現することはなかった。大正の初めから脇方では鉄鉱石が産出していたが、脇方から倶知安までは馬に頼る以外になく、鉄鉱石は倶知安から鉄道線路に沿って倶知安-札幌-岩見沢-室蘭まで運ばれていた。ところが世界に戦争の気配が漂い始め、鉄の需要が高まると、脇方まで鉄道の敷設が浮上し、国鉄として建設に乗り出すことになった。国鉄は倶知安から東倶知安を結ぶ東倶知安線の建設を推進する。1917(大正6)年実測、1918(大正7)年着工、1919(大正8)年竣工という異例の速さで鉄路は完成する。東倶知安線の開通により鉱石の運搬は効率的になったが脇方～東倶知安間は依然として馬に頼っていた。東倶知安線は1922(大正11)年から京極線と名前を変え、1944(昭和19)年からは胆振線となった。小林多喜二が書いた『東倶知安行』は鉄道開通以前の現京極町を風景としている。

わずか14.3kmの鉄道敷設ではあったが、ここでもタコ部屋は例外ではなかった。町民の佐古岡万兵衛談としてその記録が残されている。「働けなくなった病人や逃亡者はリンチを受け、死亡すると線路近くに埋めるといふ噂があった。後年トンネル近くの畑で人骨がひっかかって出たことが幾回もあり、畑の持ち主は転地した。ある年の秋、逃亡者がかくまってほしいと私の家に来た。夜明けの3時頃までかくまって百姓姿に変装させ逃がした。工事が終わった12月に礼をいうために尋ねて来た。タコ部屋では猛犬を飼って逃亡に備えていた。」¹⁷⁵

倶知安高校の書道教師であった沼田流人¹⁷⁶は『血の呻き』として京極線建設の監獄部屋を書いた。1923(大正12)年に発行されたが、すぐに発売禁止となった。

③ 8月11日 根室本線 厚岸～厚床の開通

厚岸・厚床間の鉄道はおおよそが浜中町に位置し、1919(大正8)年11月25日に開通した。同年の4月1日には2級町村から1級町村に昇格したが、村で



はこれを辞退した。2級町村では村長、書記の給料・旅費は道庁の負担であるが、1級町村ではこれが村民負担となるなど、従来の補助が打ち切られるためである。村長・村議が支庁、道庁に1級町制施行の延期を願い出たが、陳情は受理されず予定通り1級町村への昇格が実現した。1919(大正8)年のこの頃、浜中町は苦難の連続にあったのである。

浜中町は1916(大正5)年に1,000戸5,000人を超えていたが、これは加里(塩化カリ)景気によるものだった。加里は火薬や爆発物製造に使用されるもので、海岸に漂着するコンブを収集し、これを灰にするだけで高収入が得られた。しかし、加里の暴落に加えてニシンの不漁などにより、財政は窮迫し1級町村の辞退となったのである。この時期、あろうことか収入役と職員が村税と

¹⁷⁵ 『京極町史』：206頁

¹⁷⁶ 沼田流人：(1898-1964)現在の共和町に生まれる。小説家。幼少期に事故で左手を切断。高等科を卒業して祖父の木賃宿を手伝う。1911年「種蒔く人」創刊号に「三人の乞食」が載った。翌年、長編「血の呻き」、1926年「地獄」、1930年「監獄部屋」を発表。タコ部屋労働者を目撃し、自ら潜入。昭和23年から倶知安高校で書道の講師を務める。『北海道歴史人物事典』281P

して納入された2,000円横領事件が発覚し、村長を除く幹部が一網打尽に検挙された。『釧路新聞』は「村政全くの廃絶の有様」と伝えた。¹⁷⁷

同年、根室本線が厚床まで開通。村内には茶内・浜中・姉別の3駅が作られ、村民に大きな期待を抱かせた。開通当日の11月25日、浜中駅では盛大な祝賀会を予定していた。午前11時、初列車は来賓の鉄道政務次官・小池仁郎¹⁷⁸代議士らに乗せ浜中駅に到着。代議士は浜中駅に一度は降りたが、先を急ぐということで汽車に乗り込みすぐに行ってしまった。祝賀会を準備した人達は折角の紅白の幕のなかで、11月の寒風に吹かれ、ぶるぶる震えながら一杯飲んで祝賀会を終えたいらしい。浜中駅前には民家が3戸、代議士は祝賀会に参加して演説をしたところで「票」にならぬのだからそそくさと立ち去ったのかもしれない。茶内駅前には空家となった土工部屋があるだけで民家は一軒もなく、手つかずの原野が広がっているだけだった。姉別駅前には旅館・運送店・雑貨屋があったようだが、鉄道官舎1棟4戸の他、民家はなかった。

鉄道敷設の目的は沿線振興と原野開放施策の推進にあった。浜中、茶内、姉別駅前を区画整理し競売に付された。二回入札が行われたが売れ残りが生じ、特売処分されたそうである。「沿線振興」とは鉄道建設の大義名分であり、新幹線建設に見る現代社会とて変わりはない。

釧路から根室間の工事は厚岸・浜中間が湿地帯でもあり難工事となった。工事に従事した「タコ」は100余名が命を落とした。工事請負会社の荒井組は1917(大正6)年に厚岸駅近くの東岸寺境内に「弔魂碑」を建てた。こうした請負業者が「碑」を建立する事例は全道各地の現場で散見されるが、「弔魂」と言うよりは、「善行」という意味での碑の建立行動によって、「罪滅ぼし」を形式的に行い、贖罪を果たす意味合いもあったのだろう。その証拠に「タコ部屋」労働は収まることを知らず、反省もないまま以後も続くことになる。

④ 11月1日 天北線 浜頓別～浅茅野の開通

『浜頓別町史』もルート決定に至る経緯については詳しいが、重複を避けて町政施行時の座談会席上で植松滝之進が語った事情について紹介する。植松は「当時いまの宗谷線が第一期予定線であったが後回しになった。それは北見線上(後の天北線)の鬼士別に大蔵喜八郎、板垣退助、浅茅野に浅羽靖などの政治家実業家が農場を持っていて、これらの人々の政治的駆け引きが功を奏し、第二期予定線である北見線(天北線)が稚内まで開通するという政治力の一断面があった。」¹⁷⁹と語っている。一方、『北海道鉄道百年史』では「日本海周りは天塩川の水運を利用できるが、オホーツク海周り沿線には広大な原野の有望な開拓資源があるのに輸送手段を欠いているので…」¹⁸⁰と政治的事情に踏み込んでいない。『新北海道史』では「路線選定に政党・議員が党略的に介入する例は地方鉄道に現れた。利権獲得と地盤拡大を目的にしたもので、前者の例としては下富良野線、湧別線、音威子府・稚内間の路線変更、網走線建設の繰り上げをあげることができる。」¹⁸¹としている。

さて、頓別(現在の浜頓別)へ至るルートは予定線では頓別の住人の利便性を高めるためのものではなく、下頓別からクッチャロ湖の裏側をとおり浅茅野に抜けるものだった。つまり、鉱物資

¹⁷⁷ 『浜中町史』：408頁

¹⁷⁸ 小池仁郎：(1866-1936)新潟県出身。13歳で北海道へ渡り根室で漁業を営む叔父の養子となる。産卵前に捕獲されるサケの様子を見て、これでは絶滅してしまうと、サケマス人工ふ化に奔走。町会議員、道会議員、1915年以降は衆議院に7回当選。(『北海道歴史人物事典』)

¹⁷⁹ 『浜頓別町史』：717頁～718頁

¹⁸⁰ 『北海道鉄道100年史(上巻)』：453頁

¹⁸¹ 『新北海道史(第4巻)』：762頁

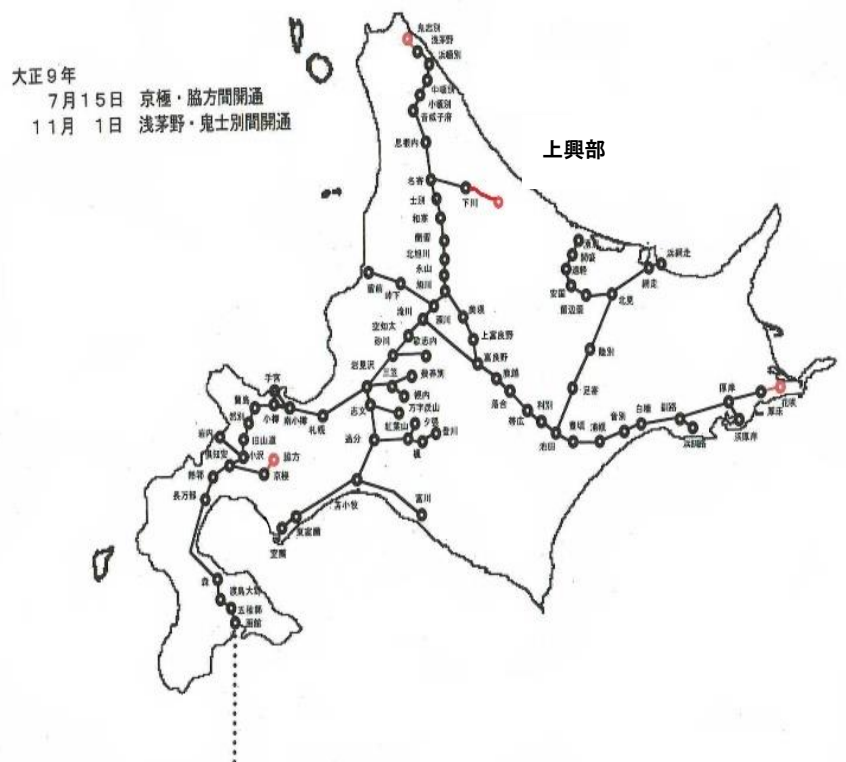
源が眠る地域にまっしぐらだったということである。この湖の裏側一帯は無人の森林地帯であり、これを知った頓別の住人は、予定線変更の請願を行う。

請願の先頭に立ったのは菅野栄介であった。菅野は3万坪の土地を解放し、その運動資金とした。1916(大正5)年6月、当局もその熱意にふれ請願を採択。路線変更と浜頓別停車場の位置が決定した。しかし、下頓別・浜頓別間の工事は土盛りが一夜にして陥没する難工事となった。菅野は私費を投じて工事を支援、また、街づくりのために道路用地として3,400坪を村に寄贈。工事費15,400円を整備費にあて、駅前通りは10間幅、中通りは4間幅、碁盤の目に整然と区画割りを行うなど、頓別村の基礎作りに尽力した。

27 1920(大正9)年

① 7月15日 胆振線 京極～脇方の開通

洞爺村の藤村徳治はアイヌから「川上には温泉がある。」と聞いた。1898(明治31)年、徳治はアイヌと連れ立って探検に出かけた。しかし温泉はなかった。徳治は一帯にあった褐色の岩の一塊を持ち帰り、後日鑑定してもらったところ鉄鉱石であることが判明した。徳治は数名とともに鉱区の共同出願をする。しかし、税の支払いができぬため、鉱山技師の朝倉夕満に売ることにする。全鉱区の8割を売り、2割は自分達の将来のためにと残そうと決めたが、朝倉に言いくるめられて、問題にならぬほど安い値段で渡してしまった。その後鉱山は朝倉の手から橋本組の手に渡り、さらに1916(大正5)年に



には三井鉱山の手に渡り、その価値は莫大なものとなった。徳治は「鉱山を売らずに持っていたら、今頃貧乏百姓をせずに済んだのに…」¹⁸²と後悔していたというが、鉱山の所有が三井になって以降、徳治が鉄鋼石を発見した場所は藤村徳治の名前から藤をとり「藤の沢」と名付けられた。徳治にとってはあまり面白い話ではないに違いない。また「藤村の発見に先立つこと3年前」¹⁸³には鉄鉱石が発見されていたという調査報告書もあり、藤村の発見は「推測に過ぎない。」という説もある。

京極線開通の翌年、三井鉱山は京極・脇方間7.5kmに鉄道を敷設し、完成とともに国鉄に寄付した。「寄付した」というが、夕張支線や南美唄線とともに列車の運行や保守に多大なコストを要することから運営そのものを国鉄に「肩代わり」「丸投げ」したと言った方が正しいのかもしれない。

¹⁸² 『京極町史』：212頁

¹⁸³ 『追捕 京極町史』：447頁

7.5 kmの鉄道建設においてもタコ部屋の話はつきない。第2橋梁建設に際して人柱として人夫を埋めたという話などは開通後も脇方の人々の間では語り継がれた、という。

② 11月1日 天北線 浅茅野～鬼士別の開通

浅茅野駅近辺は1905(明治38)年、中村健太郎他2名に貸し付けられ、1907(明治40)年には小樽木材会社が農場を開設。1913(大正2)年、道路開削が始まると衆議院議員・浅羽靖が農場を開設。浅羽所有の農場は1915(大正4)年には三菱財閥・岩崎弥太郎の弟である岩崎弥之助(後の男爵)に譲渡され、この時9戸の小作人がこの土地へ入った。浅羽靖が天北線建設に奔走したのは道内では屈指の小樽資本と中央の巨大財閥の要請、並びに鉄道開通を睨んだ農場開設と譲渡はこうした事情があったからと言われても仕方ない。

猿払駅近辺は1904(明治37)年、三井物産並びに小樽木材会社が大規模な木材伐採業を始めた。芦野駅近辺は秋田木材会社と三井物産が3600町歩の森林を所有し、鬼志別駅近辺は太古以来の針葉樹の大森林地であったが1902(明治35)年、三井物産が造材の為開拓を始めた。小石駅付近では三菱炭鉱が鉱区を所有していた。¹⁸⁴鉄道の開通はこうした産業を発展させ、富を東京へ送り続けた。

③ 10月25日 名寄線 下川～上興部の開通

1892(明治25)年、オホーツク沿岸地域の交通事情は紋別港に定期船が入港する程度で、興部の和人は10戸ほどが定住するだけであった。1900(明治33)年になると紋別村から興部が分割独立し興部村が誕生する。この時、興部は57戸192人であったが、現在の西興部地区には一名の入植者もなかった。この地区の最初の定住者は1904(明治37)年、駅逡取扱人となった坂本国命という人物だそうだが、入植者は1908(明治41)年を待たなければならなかった。「北海道鉄道敷設法」は1896(明治29)年の公布であるから全く人跡未踏の地に鉄道予定線は引かれたことになる。恐らく「敷設法」制定の実務者は机上に北海道地図を広げて、オホーツクの中ほどに達する「この辺りに鉄道がほしいなあ。」程度の気合で予定線を決めたとはいえない。

さて、産業は豊富な森林資源に頼り、伐採された木材は興部川・藻興部川を使い流送した。鉄道の開通を見越し、木材会社が創立されるなど町は活気を呈してきた。1920(大正9)年、西興部に鉄道が開通すると流送に依存していた木材の運搬は鉄道輸送に切り替えられた。農業も自家用の農産物栽培から、ハッカ・澱粉製造など多様化し、作付けにも変化が見られるようになり、西興部地区は黄金期を迎えることになる。鉄道開通により、鉄道はこの地区にも産業と経済、そして文化を運んだ。興部地区には305戸、上興部地区には212戸、瀬戸牛地区は鉄道開通前は無人の荒地だったが、2年たらずで100戸の家が出現したのである。¹⁸⁵

鉄道の開通によって、経済力を手にした人々に自立の道、分村独立の声が大きくなる。母村との対立や分村後の役場の位置をめぐる対立などがあったようだが、1925(大正14)年には分村が認められ、晴れて「西興部村」が誕生した。地域の政治的・経済的な自立に鉄道は大きな役割を果たしたとあって良い。

④ 11月10日 根室本線 厚床～西和田の開通

¹⁸⁴ 『猿払村史』：507頁

¹⁸⁵ 『西興部村史』：803頁

花咲から根室へ向かう道路は湿地が多く、風雨の際は波浪が渡船をさまたげ、冬ともなれば積雪に馬は進めず、郵便物などを遅滞させた。従って当時は海路で納沙布岬を迂回し花咲に向かうのが一般的であった。不便を解消するために1878(明治11)年5月には従来の道路を廃し、花咲の南海岸に添い落石を経由し浜中に達する旧道を修復して本道に改める工事が実施された。整備がはかられたとはいえ、この頃の道路はひとたび雨が降れば泥が膝まで浸かり、冬は相変わらず積雪に閉ざされ、春の雪解けには地下の凍土が融けて道を閉ざした。物流は依然として危険な海路に頼らなければならず、このような交通事情は大正年間まで続き、当然のように根室線鉄道速成請願となって住民は鉄道の敷設を熱望することになるが、厚床から花咲までの鉄道は1920(大正9)年を待たなければならなかった。

28 1921(大正10)年

① 3月25日 名寄線 中湧別～興部の開通

1921(大正10)年、下川から中湧別までの線路が繋がり名寄線が開通し、オホーツク沿岸にも汽笛が響いた。紋別・常呂・網走の住民が一斉に鉄道敷設の声を上げたのは1900(明治33)年であった。1909(明治42)年、後藤新平鉄道院総裁が来道した。住民は北見視察を要請したが、実現しなかったが、鉄道院は鉄道敷設調査を目的とした技師2名を8月に派遣した。技師はサロマ湖沿岸を縦断し、上佐呂間から留辺蘂、常紋をとおり、生田原、遠軽、上湧別を通過して紋別へ向かった。以下は技師一行を迎える村々の様子である。

「遠軽、上湧別を通過したのは8月15日であった。連絡員は各部落を飛び、家ごとに国旗や提灯をつるして沿道は歓迎する人の波で埋まり、中には土下座して合掌するものまであって、紋別方面に向かう技師一行を見送るその状況はあたかも凱旋する国王の行列を迎えるような熱狂ぶりであった。」¹⁸⁶と伝えている。調査団の来訪そのものが地域の人々にとっては一縷の望みであり、鉄道の実現が地域にとっては辺境から救い出してくれる唯一の文明だったに違いない。

『上湧別町史』では戦後の鉄道を「国鉄は戦争遂行に国家の再建に深傷を負いながら先頭に立った。戦争直後、汽車が動いているという声は安どの吐息とともに、いたる所で聞かれた感動の声だった。」¹⁸⁷とその様子を伝えている。

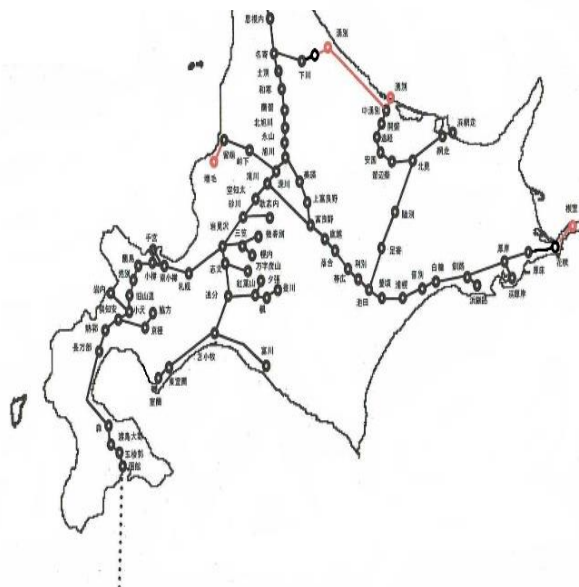
② 8月5日 根室本線 西和田～根室の開通

大正10年

3月25日 中湧別興部間開通

8月5日 花咲・根室間開通

10月5日 上興部・興部間開通



¹⁸⁶ 『紋別市史』：1089頁

¹⁸⁷ 『上湧別町史』：1077頁

宝暦年間(1751年-1764年)には和船が納沙布水道を通過し、根室地方の産業が興る。寛政年間(1789年-1801年)になると幕府直轄になるに従い、海運も大きく拓けた。1799(寛政11)年には様似から釧路まで、1802(享和2)年には根室までの道は開かれたとは言え、途中は船で渡らなければならない箇所もあり、馬が根室に入れるようになったのは1808(文化5)年のことであった。万延年間(1860年-1861年)になると場所請負制の人々、和人の多くは出稼ぎの人々であったが120名、アイヌが608名でこの地の産業に従事することになる。1873(明治6)年になると開拓使は三菱会社に補助金を出し、函館・根室間の定期航路を開設した。1883(明治16)年にはさらに根室・網走の航路が開設された。納沙布水道は暗礁多く、夏期の濃霧は魔の海と称され航海者から恐れられていた。根室港も築港としての設備もなく、この地を訪れた金子堅太郎は「北海道三県巡視復命所」で「最も急にして一日も速やかに着手すべきは札幌・根室間の道路を開墾することである。」とその印象をのべている。

釧路・根室間の鉄道は1896(明治29)年、「北海道鉄道敷設法」の第一期線に予定されたが、政府は時期尚早として建設着手には至らなかった。その間、旅行者と物資は鉄道により釧路まで運搬された後、釧路港から船舶に積み替えて輸送する状態が続き、まったく根室は陸の孤島として取り残された感があった。¹⁸⁸この地に汽笛が響くのは1921(大正10)年、釧路までの鉄道が開通して15年を待たなければならなかった。

③ 10月5日 名寄線 上興部～興部間の開通

上興部・興部間の完成により内陸からオホーツクへの鉄路が完成した。開通の祝典は興部駅構内で行われ、市街地では旗行列、提灯行列、演芸、花火などで終日沸きに沸いた。村民が作詞した「鉄道開通祝賀の歌」を鉄道唱歌の曲に合わせて街頭を大合唱しながら旗行列が行進した。

氷結閉ざす♪オホツク海♪吹雪にうずむ♪海原は♪久しく世人に♪知られざる♪我が住める♪北見国♪♪時こそ来たれ♪大正の♪恵みにもれず♪今日此処に♪幾歳待ちし♪甲斐ありて♪開通なせし♪オコッベ線

さて、開通の華やかさとは裏腹にここでもタコ部屋労働の話が登場する。1919(大正8)年11月26日の『小樽新聞』では「棒頭として名寄線鉄道工事に従事する中喜作忠平は、8月16日同村雇人工藤定時が同村興橋付近を通過するとみて、共謀の上定時を土工部屋に呼び入れ無理やり土工に従事せしめんとしたるも、承諾せぬより棍棒をもって殴打し、頭部に全治10日の打撲傷を負わせた。」1920(大正9)年になると市街地にも土工夫が多数入り込んだ。多田輝利は回想録『足跡』でその様子を「血の気も失せた栄養失調かと思われるような、青黒い顔をした人夫が工事現場で働いている。物珍らしげに見ていると、ジロっと横目に投げかける目付きは、吾々をゾッとさせたものだった。」¹⁸⁹という。

鉄道の開通により、興部町の木材輸送はそれまで雄武、興部、沙流の河口まで流送していたが、鉄道貨物輸送に全面的に切り替えられ、駅構内には木材が山と積まれた。1932(昭和7)年に石北本線が開通すると名寄本線はローカル線に格下げされた。この線区の客貨混合列車は暖房を備えておらず、冬期は今でこそ懐かしいダルマストーブが乗客に親しまれた。

¹⁸⁸ 『根室市史』：732頁

¹⁸⁹ 『興部町百年史』：998頁

④ 11月5日 留萌線 留萌～増毛間の開通

留萌・増毛間 16.7km は 229 万 6,296 円の工費を費し、1921(大正 10 年)11 月 5 日に開通した。1896(明治 29)年 5 月 14 日に公布された「北海道鉄道敷設法」によれば雨竜原野から増毛に通じる鉄道として建設が予定されていた。留萌線が誕生するまでは札幌から天塩路へは石狩川の渡しを經由し、雨竜を通り増毛・留萌へ抜ける道であった。「鉄道敷設法」もそれに沿い、函館本線の空知太(現滝川市)から増毛に通じる鉄道を予定したのである。深川・留萌間の鉄道計画などは影さえ見えなかった。しかし、1905(明治 38)年の第 22 回帝国議会は北海道政友会代議士の強い働きかけもあり、雨竜原野から増毛に通じる鉄道敷設は中止となり、深川・留萌間への路線変更が決定した。同 43 年に深川・留萌間は開通したが、北海道鉄道敷設法で決定した増毛に通じる鉄道は工事着工の気運さえなかった。増毛の人々は「留萌町民の政治工作が功を奏し、いつしか留萌線建設計画にすり替えられていた。すなわち留萌町の政略的殴り込みに掠取された。」¹⁹⁰と無念さを露わにしている。1910(明治 43)年、増毛町民は貴族院に請願書を提出し、採択の運びとなったが、着工には至らず 1916(大正 5)年に鉄道院が施工を計画し、翌年からいよいよ実測が開始された。第一次世界大戦の混乱と物価・労賃の高騰などによって計画予算では建設が不可能となり、増額予算の措置もとられながら 1917(大正 6)年に着工した。工事は 1921(大正 10)年 11 月、実に「鉄道敷設法」の公布以来 25 年を経過し、増毛の人々の悲願が叶い、工事は竣工となった。増毛線建設あたっては「義経号」や「弁慶号」も使用され建設資材の運搬が行われた。

1922(大正 11)年、近隣町村とともに増毛町から雨竜、石狩当別に至り、札沼線へ接続させ札幌に繋がる鉄道建設の請願を繰り返したが、叶わぬ夢と終わった。1956(昭和 31)年の記録によれば増毛・舎熊両駅の年間乗降客は 70 万人を越え、貨物の取り扱いも倉庫に溢れ、貨車の申し込みも輻輳し、駅員を困惑させたという。



大正時代の北海道鉄道管理局 (北海道大学付属図書館所蔵)

¹⁹⁰ 『増毛町史』：856 頁

29 1922(大正 11)年

① 7月23日 富内線 沼ノ端～旭岡の開通

1922(大正 11)年 7月 24日
富内線の前身として沼ノ端・旭岡間の鉄道が北海道業鉄道株式会社・金山線(沼ノ端～根室線・金山間 117k)の一部として開通した。鉄道敷設の目的は沿線鉱物資源の獲得であった。

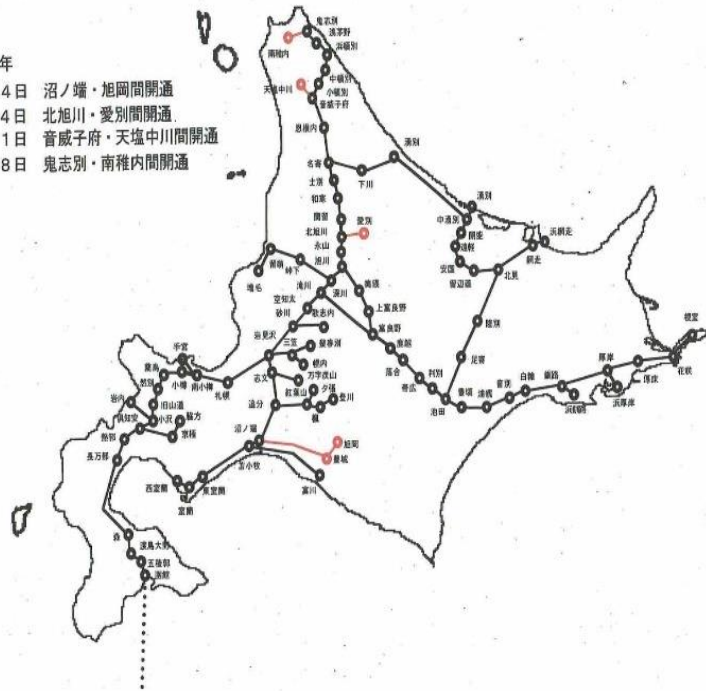
1916(大正 5)年、室蘭町有志を中心として「胆振開期成会」が結成された。期会はず長輪線(室蘭線)金山線の敷設運動を行っ金山線とは沼ノ端駅を分として日高山脈を越えて

室線・金山駅に到達する線路である。この鉄道建設にあたって期成会幹事・檜崎平太郎¹⁹¹は第一次世界大戦において海運界隆盛時に得た資金を、ほとんどつぎ込んで、熱心に運動を展開した。室蘭の運動に対して苫小牧町は繁栄を減殺されるとして対抗運動を起こした。苫小牧の計画は根室線の落合駅を分岐し、占冠・穂別・鶴川に至り、苫小牧軽便鉄道に接続する鉄道建設であった。しかし、苫小牧は 1918(大正 7)年、金山線計画と歩調をあわせ金山を分岐駅とすることに合意した。合意形成の後、期成会は請願書を両院に提出し、両院を通過したが、政府は他に急を要する鉄道建設が多く、ついには国有鉄道として建設する意向を示さなかった。期成会が猛運動を展開する中、檜崎は金山線の始発駅を早来とし、金山間の私設鉄道としての建設もいとわず、鉄道敷設免許の敷設に動き出す。期せずして苫小牧も苫小牧軽便鉄道を使用した鉄道建設を私設鉄道として建設する旨を表明して猛運動を起こし、期成会運動は室蘭と苫小牧に分裂することになる。檜崎は川崎銀行関係の資本提供を取り付け、政財界においても同財閥の裏面運動を得ながら、苫小牧鉄道を退け、同年に早来・金山間の鉄道敷設免許を獲得した。

同年、檜崎は小樽・函館の財界有力者と北海道鉱業鉄道株式会社を創立し、実施計画に着手した。ところが測量を行った結果、早来から占冠へ抜ける鉄道建設は莫大な費用を要することが判明。翌年、檜崎は起点を苫小牧とする変更願いを早来ルートに沿線町村である早来・厚真の反対を恐れ、極秘裏に行った。¹⁹²変更願いを受けた当局は起点駅の変更は苫小牧軽便鉄道(苫小牧資本)との妥協が成立することを前提としたので、起点駅を沼ノ端に修正し、変更願いは認可された。すでに 1913(大正 2)年には苫小牧・富川間の鉄道が開通していたが、鶴川までこれと並行する鉄道が建設された。苫小牧資本と室蘭資本の対立の末に奇妙な路線が誕生することになる。

大正 11 年

- 7月24日 沼ノ端・旭岡間開通
- 11月4日 北旭川・愛別間開通
- 11月1日 音威子府・天塩中川間開通
- 11月8日 鬼志別・南稚内間開通



日、
鉱
し
の
の
発
成
と
た。
岐
根

¹⁹¹ 檜崎平太郎：(1871-1931) 広島県出身。北海道炭坑鉄道会社に入社。室蘭に檜崎産業創業。室蘭港の石炭荷役を請け負い事業を拡大。1908年、室蘭-森間に定期航路開設、海運事業へ進出する。第一次世界大戦後 14,000 トンの船舶を所有。道議会議員、室蘭商工会議所会頭を務めた。『北海道歴史人物事典』272頁

¹⁹² 『穂別町史』：406頁

② 11月4日 石北線 北旭川～愛別の開通

1922(大正 11)年、旭川は市制施行で旭川市となった。この当時、内陸の旭川から北見、オホーツクへは大雪山系がさえぎるため、汽車は池田、帯広、釧路を経由する以外にオホーツクをめざすルートはなかった。

1912(明治 45)年に発足した「旭川開発期成同盟会」は同年 5 月に旭川から野上(遠軽)間を結ぶ鉄道敷設を鉄道院に請願。以来、再三にわたって請願運動を繰り返した。1917(大正 6)年、第 39 帝国議会では石狩国と北見国を結ぶ軽便線敷設が決定されると、鉄道敷設が見込まれた旭川、東旭川村、東川村、当麻村の連携は一層密接となった。

一方、当時、愛別村とその奥地から切り出された木材の搬出は石狩川を利用して比布村で陸揚げされた。馬車軌道などを利用し比布停車場へ運ばれ、貨車へ積み替え各地へ輸送されていた。比布村では旭川・遠軽間の鉄道分岐を誘致しようとする動きも活発化する。旭川駅を分岐するには多額の経費を要するという意見もあることを聞き、比布村は 1919(大正 8)年になると、政府や貴衆両院などに一大請願運動を展開した。旭川も黙ってはいなかった。翌年、「旭遠鉄道旭川分岐期成会」を結成し、期成会は東旭川、当麻、愛別を経由して北見に至る路線を決議し、鉄道院総裁に陳情書を提出する。分岐駅がどこに出来るかは将来の発展を約束することでもあり、地域にとっては死活問題でもあった。

分岐駅争奪戦はますます激しさを増した。鉄道省の出先機関である北海道建設事務所は現地調査を行うことになり、その結果、旭川駅からの分岐は経費、用地、車両操作の点で困難と判断とした。この間「旭遠線分岐点秘密漏洩事件」などと呼ばれるゴタゴタも発生し、市来源一郎区長の責任追及なども行われたようだか、1920(大正 9)年 11 月、「旭川・永山間に新旭川駅を設け、旭遠線はこれより分岐して東旭川村、当麻村、愛別村を経て遠軽に至る。」と公示された。争奪戦が展開された分岐駅は双方が予想しなかった場所に分岐駅が作られることになった。旭川・愛別間が開通すると同時に石北本線と改められ今日を迎えている。

③ 11月8日 宗谷本線 音威子府～手塩中川の開通

路線変更をめぐる憲政会¹⁹³と政友会の争いを、『北海タイムス』は「真相如何と言え、宗谷線(後の天北線)に大なる地籍を有する佐々友房、安達謙蔵等の一派が後藤男爵を抱き込み一芝居打ったのである。今日憲政会の人々は往々政友会が鉄道を党勢拡張に利用すると言うが、安達氏等は鉄道を個人的利益に悪用した顕著なる一つの活ける例がこの宗谷線(後の天北線)である。兎も角これが成功して今日でも宗谷線(天北線)沿道憲政会の地盤が築かれ天北線があるのも事実だ。」¹⁹⁴と政争を暴いている。宗谷線側の天塩村、遠別町、幌延村、豊富村、中川村の 5 村は請願を出し続けていた。1912(明治 45)年の請願の要旨は「天北鉄道(後の宗谷線)は第一期線として『敷設法』によって公布された。以来移民も多く 4,000 戸 20,000 人となった。既定線の工事を進めようとしているその矢先、何ら具体的調査もないままに北見線(後の天北線)に決定した。寝耳に水であり、

¹⁹³ 憲政会：大正 5 年、藩閥官僚政治に対抗して、立憲同志会、中正会、公友倶楽部の一部が合同して結成。同志会の加藤高明が初代総裁。尾崎行雄、高田早苗、浜口雄幸、若槻礼次郎らが加わった。同 13 年に立憲政友会革新倶楽部とともに野党 3 派で「護憲三派」を結成、この年の総選挙で第 1 党になり、3 派による加藤内閣を生んだ。同 14 年、加藤首相の病死により、若槻内閣を組閣。昭和 2 年、若槻内閣が倒れ、政友本党と合同して立憲民政党に代った。元老の否認やシベリア出兵反対、労働組合の公認、憲政の常道に基づく政権交代を主張した。

¹⁹⁴ 『中川町史』：465 頁

移住し事業に着手した者は茫然自失である。」と続く。日本海側の人々の落胆は相当なものであったに違いない。

宗谷ルート当初から推奨した政治家たちの引くに引けない地元に対する保身と天北ルートに強引に変更させた政治家の負い目が、政治的妥協として音威子府から稚内をめざす現宗谷線の敷設を実現させた、ということだろう。兎にも角にも 1916(大正 5)年、天塩中川をめざす宗谷線建設は着工することになる。音威子府・天塩中川間 32km の工事は一向に進まなかった。天塩川右岸に添い進むこの工事は難工事ではあったが 7 年を費やすことになる。工事進捗が遅い方の工事として不名誉なレッテルも貼られが、進捗が重要視されずに放置されたともいえる。宗谷線土木工事を請け負った栗原組のタコ部屋には新川政五郎という男がいた。新川は『と殺場の政五郎』と呼ばれ、鉄道人夫に対する虐待で名を馳せていた。「鉄道工事が着手されると天塩川を流れる溺死人が後をたたず、渡船にぶつかることもあった。大学生が隙をみて逃亡をはかったが見つかって殺され佐久橋のふもとに埋められた。また逃亡した土工夫を猟銃を持って追いかけるなど、鉄道工事には多くの犠牲者が出た。」¹⁹⁶ 古老の話である。

④ 11月1日 天北線 鬼土別～南稚内の開通

天塩線の開業を控えた日、『北海タイムス』は東代議士談を紙上に掲載した。「吾輩が議員になった翌年天北線速成の建議案を帝国議会に提出した。その結果事業が着手された。当時天北線は予定線としての天塩経由(現宗谷線)が突然変更されて今の宗谷線(旧天北線)となった。貴族院では路線変更は違反行為だと言った。鉄道院の答弁は旭川から名寄を経て稚内に通ずる鉄道、とあるのでその途中を変更しても法律違反ではない、と言った。(貴族院では)拓殖上の理由は何かと問えば、鉄道院は北海道長官の意見に依ったと答える。貴族院は北海道庁・石原長官を喚んで説明を求めるが、長官の答弁は曖昧、しらを切った様子なので、貴族院諸公は憤慨、ついに長官は貴族院始まって以来、出席停止の処分となった。そのうち議会は終了、翌年になると第二次西園寺内閣が成立、そうなるに吾輩の立場も非常に良くなった。原鉄道院総裁には、確定した宗谷線をもとに戻すと浜頓別・猿払の住民に影響を及ぼす。さりとて、天塩国民は鉄道の助けを待っている。原総裁は吾輩の要求と立場を理解されて 2 線並行翼進することを大英断したのである。原総裁の勇断には哀心より感謝している。」肝心の何故路線変更となったかは語っていないが、稚内に至る音威子府からのルートが 2 ルートとなった不自然さは十分に読み取れる。東議員は「北海道の開発は一にも鉄道、二にも鉄道、三にも鉄道である。文化の普及は鉄道が最先駆である。」と力説する。しかし、多分に政治的な利益誘導が鉄道建設の優先順位を決定した。そしてそれが政治家自身の立場を保障するという集票構造を持つ政治的循環を形成し、基本的には明治以来の開発独占思想が北海道の鉄道を中心とした開発を飲み込むことになる。

開業当日の『北海タイムス』は沿線全体に肥沃な土地を抱える天塩線(現宗谷線)は既定線であったにも関わらず、鉄道院幹部、道庁サイドの圧力で宗谷線(旧天北線)が優先されて着工された経緯を明らかにする一方、同紙面では「天塩線・音威子府から誉平(天塩中川)間は非常な難場で、路線変更はこの難工事のためである。」とする建設事務所長の談話を紹介し、マスコミとしてのバランスをとっている。

¹⁹⁶ 『中川町史』：469 頁

『稚内市史』ではこの路線問題をあまり取り上げていない。路線変更の理由を「慎重に比較検討した結果、平坦な頓別原野経由線をとることが拓殖上有利であると結論に達した。」¹⁹⁶とだけ記されている。最大の関心事は「北海道鉄道敷設法」により旭川・稚内間の鉄道は第一期線として確定路線となったが、1903(明治36)年に名寄まで開通した後、名寄以北の鉄道工事は中断を余儀なくされ、第二期線が繰り上がって工事着工・竣工していることだった。

未成線となっていた理由はいくつかあるが、前述するように近衛篤磨は1902(明治35)年、北炭の独占が他社の参入を阻止しているため、深川から留萌に抜ける鉄道を敷設、その資金を天塩線ルート为天塩川の水運に接続することによって浮いた工事費を留萌線の工事費にあてるべきである、という考えを述べている。事実この時期には、第一期線であつた根室線などはすでに開通し、二期線であつた名寄線なども開通していた。

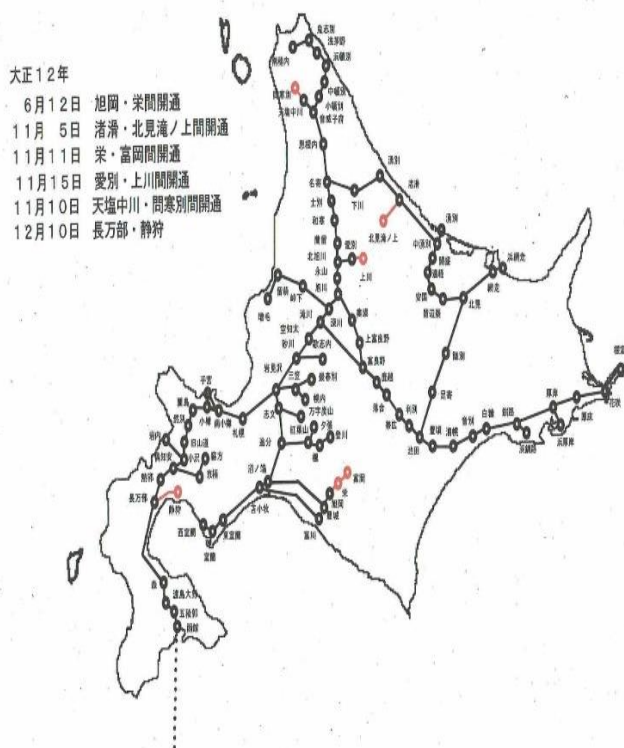
第一期線の工事中断は稚内の鉄道速成同盟会を刺激した。1902(明治35)年12月、同盟会は稚内の量徳寺で総会を開いたが手厳しい批判を加えている。「鉄道の既定線は園田安賢北海道庁長官によって計画変更が行われたものであり、第一期線の事業費をもって第二期線を起工するため、第一期線の一部を中止せんとするものなり。園田の言う理由は価値なきものであり、園田は明らかに本道開拓の利害を害するものであ。我田引水的地方的観念見地に立って論議するものではなく、本鉄道は拓殖上の利害、並びに帝国の利害に多大なることの為である。」¹⁹⁷と園田長官をやり玉に挙げたとさえなくもないが、留萌線の建設費は1907(明治40)年以降、北海道の鉄道建設費から除外され、帝国鉄道会計の中に繰り入れられた。こうして1922(大正11)年11月1日、町民待望の鉄道は稚内までつながった。

30 1923(大正12)年

① 6月12日 富内線 旭岡～栄の開通

北海道鉱業鉄道株式会社は1920(大正9)年から穂別に炭鉱事務所を設け沿線の山々の鉱層調査を行っていたが、起業の見込みがないことが判明したので、1924(大正13)年には名称を「北海道鉄道株式会社」に変更した。前年に旭岡までの開通を受け、この年栄まで開業した。

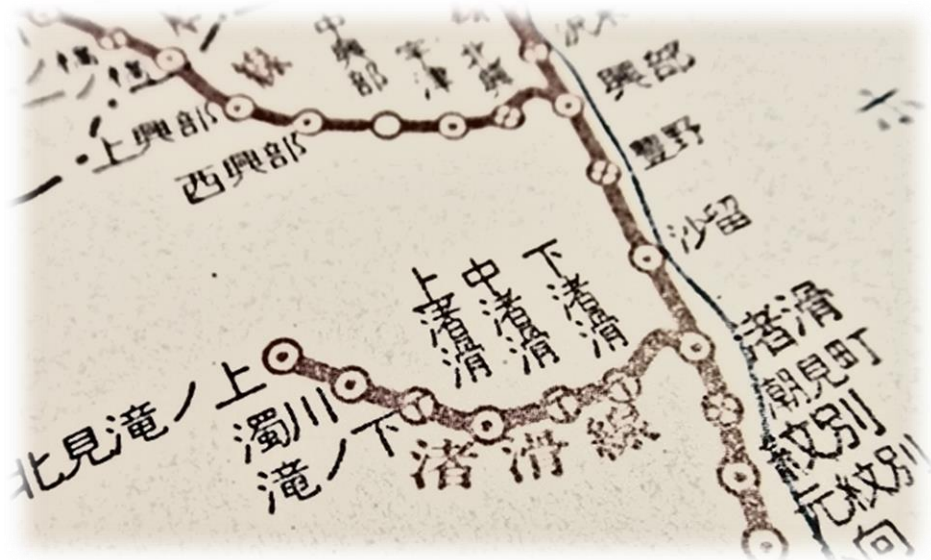
② 11月5日 渚滑線 渚滑～北見滝ノ上の開通



¹⁹⁶ 『稚内市史』：998頁

¹⁹⁷ 『稚内市史』：996頁

1913(大正 2)年、渚滑では全村有志の協力のもとに士別・渚滑間の鉄道敷設運動の火蓋を切った。しかし、この運動は時期尚早としてやむなく中断となる。1916(大正 5)年になると湧別から興部をとおり名寄に抜ける名寄線の鉄道計画が明



らかになった。滝上有志は同年 3 月村民大会を開催し、予定線路上興部から滝上をとおり渚滑へ抜ける鉄道とすべく、路線変更の要請を決議する。その理由は、「渚滑の港は交通の便もある。渚滑から興部までの沿岸は起伏も多く不毛の地である。渚滑・滝上は純農村として地味肥沃、天与の森林資源に富み交通運輸の完備さえあれば、拓殖の進展には好都合である。」¹⁹⁸ というものであった。滝上の住民にとっても鉄道の開通は死活問題なのである。かくして有志は東奔西走。同年 7 月には有志が上京し、貴衆両議院に請願。1917(大正 6)年になると再び請願のために上京。代表者が上京請願する際、お土産が必要になるということになり、苦肉の策として滝上住民全員を政友会に入党させ、その入党書を携えて請願に出向いた。¹⁹⁹ 驚くことにこの請願は認められ、同年、請願線の実測調査が行われた。調査の結果当初予定線が優越することが証明され、請願線は実現しなかった。しかし、1923(大正 12)年、渚滑を分岐し、滝上を終点とする盲腸線として渚滑線が実現した。入党書を受け取った政治的義理もあり、その見返りとしての鉄道だったのかもしれない。

③ 11月11日 富内線 栄～富内の開通

鉱物調査の結果沿線には見込みがないことが判明したにもかかわらず線路はさらに北をめざした。旭岡から栄までの開通同年、富内までが開通した。

第一次世界大戦後の不況、その債務処理などにも追われ、室蘭の檜崎は北海道鉄道株式会社の経営から手を引くことになる。富士製鉄の大川平三郎²⁰⁰に相談したところ、結果的にライバルであった王子製紙が肩代わりすることになった。社長の檜崎は更迭。変わり小樽の犬上慶五郎が社長になった。このことにより室蘭勢力は後退し、小樽の勢力が進出した。十勝と室蘭の距離を縮める計画は実現しなかったが、その後沼ノ端・苗穂の鉄道建設が出現し、室蘭にとっては不利な条件を生ずる結果を招いた。1943(昭和 18)年国有化され分岐駅を鶴川に変更するとともに沼ノ端

¹⁹⁸ 『滝上町史』：295 頁

¹⁹⁹ 『滝上町史』：296 頁

²⁰⁰ 大川平三郎：(1860-1936) 埼玉県出身。12 歳で渋沢栄一の書生となる。ドイツ語などを学ぶ。王子製紙の前身、妙紙会社の職人になる。2 度にわたり渡欧、渡米。日本において始めて木材パルプ製造を可能にした。富士製紙を設立、後に王子製紙と合併、会長・相談役となった。『北海道歴史人物事典』67 頁

から旭岡間は廃止された。同年、富内線と改称された。日高町まで鉄道が繋がるのは 1964(昭和 39)年まで待たなければならなかった。

④ 11月15日 石北本線 愛別～上川の開通

太田竜太郎は沿線自治体のおおよそが認める石北本線建設の第一の功労者である。1910(明治 43)年、愛別町長に就任した太田竜太郎は翌年さっそく下愛別を出発し、中越を経て北見峠を踏破し、白滝、滝の下、湧別へ鉄道敷設のルート確認と各地の有志を訪問しては鉄道敷設の急務を説いて歩いた。このため北見地方の関係者も鉄道敷設実現に向けた機運が醸成されたのであった。町長就任当初村民のだれも耳を傾ける者がいなかったが、太田の熱意に賛同者も出始め、この踏破には 60 歳前後の 4 名の村会議員が同行した。太田は言わば石北本線実現に向けた根本動機を担った人物に他ならない。²⁰¹

太田は当時の鉄道院総裁は後藤新平とは同郷熊本の出身で竹馬の友、6 代北海道長官・安場安和の家で養育されていたという仲でもあり、請願を理解してもらうには好都合であった。さっそく 1912(明治 45)年になると鉄道院の技師一行が調査に訪れた。前年の太田の行脚により鉄道敷設に関心を寄せていた上湧別村長もわざわざ愛別まで出迎えた。調査隊には太田も加わり再び北見峠を越えた。

その年、旭川開発期成同盟会が組織され旭川・遠軽間の鉄道敷設の件を原敬に変わった鉄道院総裁に 413 名の署名を添えて提出した。1913(大正 2)年、それまでは旭川を經由していた釧路ルートは滝川から富良野を經由することで可能となり、旭川の市況は極端に落ちた。旭川名物「旭豆」の売上は一日 200 円を下回らなかったが、根室本線が滝川から延びると、以降一日 60 円まで落ち込んだ。石北本線の分岐駅となることは旭川にとっては死活問題であったのである。

分岐駅を比布村と争ったことは前述したが、渡辺喜惣治は 1913(大正 2)年～1918(大正 7)年まで当麻村の村長であった。大凶作後の窮状もよく処理した名村長と呼ばれた人物である。そんな渡辺は 1918(大正 7)年に比布村長に就任する。時折しも石北本線分岐駅誘致運動が激化する中、



比布分岐を主張することは当麻村を鉄道が經由しないことを意味し、全面对決を意味した。渡辺の苦衷を察して、渡辺は在職 10 カ月で下富良野町の初代町長に転出した。²⁰²

²⁰¹ 『愛別町史』： 914 頁

²⁰² 『当麻町史』： 1072 頁

川～問寒別の開通

1923(大正12)年11月12日の『北海タイムス』は特派員発電として問寒別の鉄道開通を次のように伝えている。「…(鉄道の開通は)開村以来の賑わいを呈した。同地に移住以来20余年今初めて処女列車を迎えた一老婆が小さな国旗を打ち振りつつ目に涙を堪えて喜ぶ様人目を惹いた。処女列車が誉平(天塩中川)を発し、宇土内、問寒別の各駅には村議有志をはじめ、小学生等小国旗を打ち振り万歳万歳を浴びせ祝賀気分横溢し列車は満員の盛況を見せた。」と伝えている。

⑥ 12月10日 室蘭本線 長万部～静狩の開通

長万部から輪西(東室蘭)へ繋がる鉄道建設は1910(明治43)年に道南を中心とする鉄道建設の調査が行われ、この中に長万部・輪西間の調査も含まれていた。翌年、衆議院議員・小橋栄太郎²⁰³が「北海道鉄道敷設法改正案」を提出し、長万部・輪西間の敷設を提案したが、否決された。この頃、渡島開発期成同盟が結成されたが、同盟がこの鉄道の敷設を貴族院・衆議院に請願したのは1914(大正3)年である。1918(大正7)年になり請願は採択され長万部・輪西間77kmの鉄道を1919(大正8)年から8年間の継続事業で建設することが決まった。

静狩のトンネル工事で設置された飯場の小頭を頼まれてやったことがあるという和島吉三郎の話を紹介している。「労働者の多くは東京方面から来た朝鮮人。中には学校の先生もいた。夜は逃げないように外から鍵をかけた。食事は良かった。親方は木刀を持って高いところから見張っていた。」²⁰⁴和島は瀬棚線の工事にも従事した。「逃亡を企てた労働者が、捕まって焚火の上に吊るされた。このことが表ざたになって、親方は懲役7年、4人の棒頭は懲役6年の刑を受けた。」という。長万部駅は分岐駅となり、渡島への入口として函館に次ぐ大駅となった。10名ほどだった駅員も50名となった。

12月10日、開通を祝う列車は8時45分に静狩をめざし出発した。静狩駅では小旗を振った小学生が出迎えた。函館本線と室蘭線の分岐駅である長万部町は上下の列車に満載された物資と人が必ず通過する駅であり、交通の要衝としての役割を果たすことになる。

1945(昭和20)年7月14日、午前5時40分頃、グラマン28機が長万部駅を急襲し、機関区近くにいた機関車が標的となった。電信掛の米谷新吉(36歳)は駅内で前頭部に銃創を受け死亡。機関区事務助役の小野岡起弥(44歳)は女子職員を追い立てるように防空壕へ入れるため一番最後になり頭部貫通銃創で即死。機関区技術助役であった境井留次郎(39歳)は鉄兜を被っていたが後部に入った弾丸は鉄兜を打ち抜き前部から抜け即死した。長万部構内には列車がおらず乗客への被害はなかった。長万部空襲による被害者はこの国鉄職員3名だった。

31 1924(大正13)年

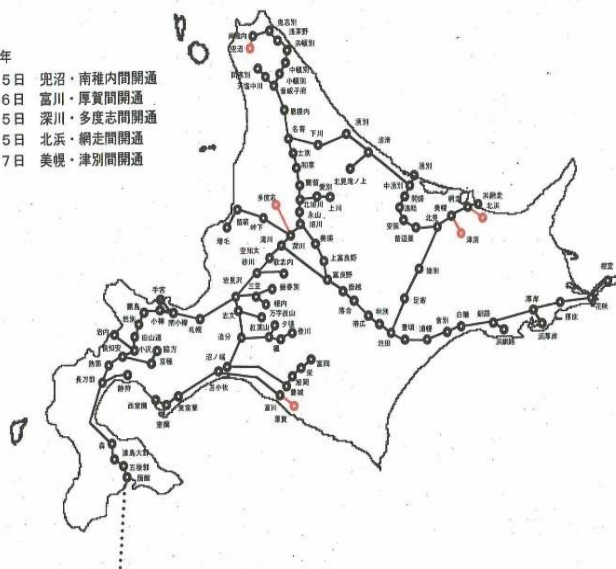
²⁰³ 小橋栄太郎：(1865-1932) 函館に生まれる。上京して新聞記者。自由民権運動に加わる。函館に戻り1883年、北海道自由党結成を試みるも官憲に睨まれて実現しなかった。立憲政友会函館支部を組織。道議員、議会副議長、第10回総選挙当選、二期目をめざしたが落選。『北海道歴史人物事典』145頁

²⁰⁴ 『長万部町史』：355頁

① 6月15日 宗谷本線 兜沼～南稚内の開通

1914(大正 3)年に音威子府からオホーツク海を経由し、稚内に向かう鉄道は1922(大正 11)年11月1日に開通した。当初予定線であったこともあり、線路建設に先を越された日本海側の人々は不満を抱きながら、さらに請願陳情を繰り返した。請願を要約すると「天塩原野の開発遅延として進まず牛歩の如くである。しかも開発着手 20 年とならんとするに、これは道政の一大失態である。拓殖政策上甚だ虐待される本線だが、拓殖上ほとんど無価値の宗谷線(旧

大正13年
 6月15日 兜沼・南稚内開通
 9月6日 富川・厚賀開通
 10月25日 深川・多度志開通
 11月15日 北浜・網走開通
 11月17日 美幌・津別開通



天北線経由)が大正 10 年度速成線に繰り上げられるのは遺憾この上ない。工程をみるといささかも進歩しておらず、期日に完成の域に達しないのであれば迷惑であり、天塩原野の開発は本線大



正 10 年度速成の実施を望んで止まず。」²⁰⁵としている。紹介議員は東武衆議院議員であつた。天塩線(現宗谷線)は1919(大正 8)年、「北海道鉄道敷設法」中の予定線として取り上げられた。同 11 年、「北海道鉄道敷設法」は廃止され、新鉄道敷設法が公布された。天塩線は新法に引き継がれ、1922(大正 11)年 8 月には音威子府から天塩中川まで開通したが、工事は遅々として進まず天塩側住民の不満は募るばかりだった。前述する請願はその不満の表れでもあつた。請願は「道政の失態」「政策上の虐待」「無価値の宗谷線(後の天北線)」と言い切り、宗谷線の建設をめぐる政治と資本が結びついたその実態に憤りを覚える天塩の人々は、それらへの批判の別表現であつたに違いない。さらに請願は続く、進まぬ工事に「稚内からも施行せよ」と申し入れる。1924(大正 13)年 6 月 15 日、こうして南稚内から兜沼間は開通した。

② 9月6日 日高線 富川～厚賀の開通

日高路は幕末に近藤重蔵が探索した際の仮道はあつたが、年月は土砂崩壊や草が生い茂り、人の往来の目安とはなっても道路と呼べるものではなく、人々は海岸沿いの砂地を歩く以外になかった。札幌以南では大規模な道路工事もなされたが、奥地一帯の初期の道路はほとんどが民費、または半額民費であり、日高も例外ではなかった。1869(明治 2)年、門別に彦根藩の 112 名、翌年、富川に仙台藩士の 146 名が入植し、この移住が日高管内における集団移住の始まりであつた。維新当時、仙台藩は官軍に抵抗したこともあり、その償いとして択捉島の管轄を特命として命じ

²⁰⁵ 『稚内市史』：999 頁

られた。択捉島は酷寒、不毛の地であったことからその後方基地として、この地を与えられたのであった。しかし、1871(明治 4)年、開拓使の施政改革により分領地返上を命じられた。開拓使の朝令暮改により、遠大な決意と希望を秘めてこの地に入植した士民の大半は帰国、または離散する結果となった。

1913(大正 2)年、富川まで線路は開通したが日高を縦貫する鉄道の敷設は遅々として進まず、1922(大正 11)年、浦河で浦河、三石、静内、新冠、門別の各町村有志が集まり「鉄道会議」を開催した。この中から代表が上京し陳情を行うが、近い将来に国鉄が鉄道敷設を行うことは実現不可能であろうと判断し、「日高拓殖鉄道株式会社」の創立に踏み切る。王子、三井などの協力を得て1923(大正 12)年 7月に工事は着工となった。同 13 年の開通となった。開通の日、日高門別町民は「めぐる鉄輪小止なく 無尽の富を運び行く いよいよ栄えんしるしの日 うたいはらから幸あれと」の祝歌を高らかに歌い、小学校の児童は旗行列を行い、町民は喜びで沸き返った。

③ 10 月 25 日 深名線 深川～多度志の開通

1896(明治 29)年の「北海道鉄道敷設法」、1922(大正 11)年の「改正鉄道敷設法」にも深名線に該当する線路の建設は予定されていなかった。明治後年には北をめざす函館本線と宗谷本線が幹線として北海道の物流の中心を担っていたが、その本線と並行するような鉄道建設など思いもよらぬことであった。深川を起点として幹線鉄道から西の山中を並行して北上するこの鉄道の最終形は名寄にたどり着き「深名線」と名乗ることはなかった。いわば、終着駅が定まらぬままの鉄道敷設であったのである。深川は宗谷線の「音威子府」または「佐久」に接続する線路として、名寄の関心事は「羽幌」をめざす鉄道として、それぞれが描く終着駅はまったく別の地点であった。両地域をつなぐ鉄道の完成は政治に翻弄され続けた鉄道建設の無計画性から偶然の出来事といって良い。線名も 1924(大正 13)年には「雨竜線」と名乗り、1931(昭和 6)年には「幌加内線」、1937(昭和 12)年には「名雨線」、1941(昭和 16)年には「深名線」となった。

「明治 41 年、深川にゆかりがある衆議院議員・東武等は多度志以北の宝庫開発を雨竜川添いに鉄道を建設して実現させようとしたのが鉄道建設運動の始まりだった。」²⁰⁶この運動を具体化させたのは鹿児島士族として移民団の団長だった吉利智宏である。吉利の構想は深川から音威子府に繋がる鉄道をめざしたものであり、吉利はしばしば単独上京し請願を行った。当時の床次鉄道院総裁は吉利と同郷の人でもあり「一人で鉄道の請願をしたのは君だけだ。」²⁰⁷と言われたという。吉利の心意気に打たれたのか、はたまた同郷のよしみでかは分からぬが、1911(明治 44)年、鉄道院の現地調査が行われ、翌年には実測調査が行われた。しかし、その後はかばかしい進展を見せなかったが、1922(大正 11)年、深川・多度志間の工事に着手。翌年の関東大震災を経験しながら1924(大正 13)年、第一工区は竣工した。

④ 11 月 15 日 釧網線 北浜～網走の開通

鉄道が開通するまで運輸交通は海路による他なかった。オホーツク沿岸は風浪や流氷の危険が多かったが、1899(明治 32)年にいたって道庁は函館汽船会社に補助金を交付し小樽・網走間に定期航路を開設した。しかし定期航路の入出するのは夏期の海上平穏な時だけで、それ以外は欠航、遅着、寄港地変更などがしばしば起こった。しかもなお積荷も乗客も上陸できず出航地へ引き返

²⁰⁶ 『新幌加内村史』：578 頁

²⁰⁷ 『幌加内町史』：709 頁

すのも稀ではなかった。同 35 年の航海実績によると稚内・網走航路は 39 回の航海中、予定どおりの航海は 19 回、根室・網走線は 23 回のうち僅か 4 回という実績だった。こうした事態は物価の高騰を招き、12 月の終航船が欠航すると越年物資にも事欠き、死活問題となる有様であった。従って鉄道の開通は住民希求の願いであった。

1896(明治 29)年の「鉄道敷設法」では「釧路を経て網走に至る鉄道」が明記されていたが、その建設は網走線として十勝・池田からの建設に変更となった。網走と釧路を結ぶ線路は 1924(大正 13)年に網走・北浜間が竣工し、全通は 1931(昭和 6)年を待たなければならなかった。

⑤ 11 月 17 日 相生線 美幌～津別の開通

網走線(旧池北線)は陸別から津別を経由して網走に繋がるという希望を抱いていた津別の人々は、北見の政治力により網走線が津別を経由しないことを知ると、1909(明治 42)年に美幌から津別を経由して釧路に至る「釧美線」の建設に向けて立ち上がった。同年、鉄道院総裁・後藤新平が建設中の網走線視察に訪れ、陸別で下車し、津別を通り美幌に宿泊すると、津別の有志は釧美線の陳情に出向いた。余談だが、後藤新平総裁は小泉旅館に宿泊。同旅館はちょうど妻女が他界したにもかかわらず、その喪を秘して大臣を歓待したという。²⁰⁸1910(明治 43)年 6 月になると釧路側・北見側からそれぞれ町の有力者が集い、「美幌町他 5 カ村鉄道期成会」が結成され、前年の陳情もあり同年 10 月には踏査隊が来町した。

1911(明治 44)年には貴族院・衆議院ともに請願採択となり、同年実測隊がこの地に入った。1914(大正 3)年、釧美線速成釧北両国民大会開催。翌年、美幌開発期成会発足。1919(大正 8)年、上京請願。1920 年(大正 9)・1921(大正 10)年、議会請願。1922(大正 11)年、工事着手となり、1924 年(大正 13)年、津別まで開通となった。

戸井町の場合

戸井町から恵山に繋がる海岸線を土地の人々は下海岸と呼ぶ。この区間には川や谷が多く、大正時代までは踏分け道路が続き、途中には汐首岬の断崖を通らなければならず、下海岸の人々にとって鉄道の開通は夢の実現であった。1924(大正 13)年、下海岸の自治体、戸井町・恵山町・楸法華村では地域振興のために早期敷設、さらには沿岸を経由し森町までつながる鉄道の延長も含めて関係諸機関に陳情が行われていた。1935(昭和 10)年に



幻の戸井線、(函館市中央図書館所蔵 撮影 細見一夫氏)

なると道議会も鉄道大臣に対して鉄道敷設の意見書を提出した。1937(昭和 12)年、函館から戸井

²⁰⁸ 『津別町史』：604 頁

町をとおる恵山・榎法華へ向かう鉄道の敷設が行われることになった。目的は住民の願いとはほど遠く、下海岸一帯を軍事上の必要から、津軽海峡を防備する要塞建設のためであった。つまり、軍部の要望に従ってである。1937(昭和12)年10月から戸井線は建設に着手、1939(昭和14)年開通をめざした。ところが、建設半ばにして竣工が1941(昭和16)年に延期。さらにはアジア・太平洋戦争の真ただ中にあり、資材不足、並びに、軍部の要塞の規模縮小などの方針から、鉄道省は戸井線をあらためて不急線と判定して1940(昭和15)年1月には建設中止となった。この時、すでに27kmに及ぶ線路は完成していたが、ついに下海岸住民待望の鉄道は幻と終わった。

1945(昭和20)年7月14・15日の空襲で戸井町では7名が死亡。戸井要塞はいっさいを秘密裏に造られた。大砲なども据え付けられていたようだが、この空襲に対して一発の砲火を交えることなく、8月15日の終戦を迎えた。²⁰⁹

美深町の場合

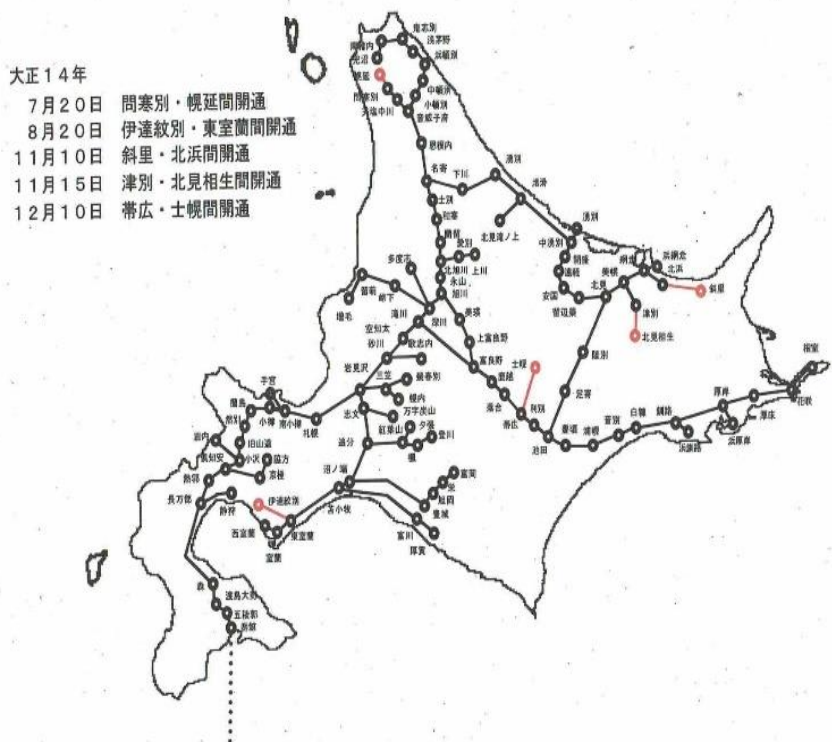
深川から多度志まで開通した鉄道(後の深名線)は宗谷線のどこに連絡させるか決まっていなかった。名寄と美深は激しい争奪運動を展開することになる。その後風連町も分岐駅に名乗りを上げたが、結局名寄に軍配が上がった。美深町はそれでもあきらめず、美深から朱鞠内に至る鉄道の建設をめざしたが、名寄はすでに名羽線(名寄・羽幌)建設の運動を起こし、名雨線(後の深名線)と結んで交通の要衝となるべく町民挙げての一大運動を展開していた。

32 1925(大正14)年

① 7月20日 宗谷本線 問寒別～幌延の開通

『北海タイムス』は開通の日を迎える前日の幌延町の様子を次のように伝えている。

「7月20日は幌延市街民の待ちに待った鉄道開通の歓びの日である。午前9時15分音威子府よりの処女列車到着と共に歓び迎える群集と、慶びの辞をのべ、遥かに参集した賀宴との心から湧く万歳の連唱は定めし天地も震撼するの壮観を呈するであろう。その佳き日を祝ふべく数日来各委員は大努力を払っているが式場なる尋常高等小学校の講堂は諸氏意匠と工夫を凝らして彩色眼を奪うばかりの美装を整へて300の賀賓を迎えるに遺憾ない。(略)余興には斎藤花火店の打ち上げ花火と昼間は花相撲、夜は興行物を買切って放楽とする筈である。その他は旗行列、提



色眼を奪うばかりの美装を整へて300の賀賓を迎えるに遺憾ない。(略)余興には斎藤花火店の打ち上げ花火と昼間は花相撲、夜は興行物を買切って放楽とする筈である。その他は旗行列、提

²⁰⁹ 『戸井町史』：376頁

灯行列も催されるが特に紅裙連中の祝賀行列を催し、今日の余興に一段の光彩を加えるであろう。」²¹⁰と賑わいぶりを報じている。「紅裙」(こうくん)とは美人、芸者、芸妓を意味するが、彼女たちも行列となり開通を祝うために一役買ったのだろう。

日本海ルートに決定したかに見えた鉄道敷設は、庶民とは無関係の彼方で決定がくつがえりオホーツクルートとなった。それだけに幌延の人々にとっては鉄道開通の喜びもひとしおといったところだったのだろう。ただし、路線をめぐる政治性や、大資本の介入などについて日本海側の豊富・幌延・中川の各町史にはあまり触れられていない。むしろ、オホーツク川の中頓別・浜頓別の町史にその詳細が伝えられている。

② 8月20日 室蘭本線 伊達紋別～東室蘭の開通

1916(大正5)年「胆振開発期成会」が結成された。期成会の目標の一つは道南の経済圏と室蘭を結ぶ鉄道の建設であった。運動は功を奏して1919(大正8)年の第42回議会の解散直前、「北海道鉄道敷設法」に追加挿入された。同年にはさっそく測量が開始され、同年着工となった。1925(大正14)年、伊



開業当初の伊達紋別駅 (小樽市総合博物館所蔵)

達紋別・東室蘭間は開通した。

開通の日、伊達紋別の様子を『室蘭毎日新聞』は次のように伝えた。「無類の好晴にて朝来各町内は祝賀気分が満ち、全戸旗を掲揚し軒燈をかかげ装飾美しく、駅前にはアーチ、間断なき奉祝の煙火が打ち上げられ、午後1時より小学生1,400名の旗行列。室蘭より臨時列車にて来賓100名到着。花火と万歳の音にて賑々しく、午後3時より宴あり余興もあり盛会を呈せり…。」²¹¹何と集まった群集は10,000人を越えたそうである。

③ 11月10日 釧網線 斜里～北浜の開通

網走を発車した列車はやがて右の車窓にオホーツク海を映し出す。冬ともなれば流氷が埋め尽くす海である。やがて左の車窓に藻琴湖が見えてくると間もなく北浜駅に到着する。北浜駅は網走市と小清水町の境界(網走側)だ。北浜駅を出発した列車は左手に涛沸湖を見ながら、右手には7月になると、エゾスカシユリ、エゾキスゲ、ハマナスなどが群生する原生花園駅に停車する。北海道を代表する風景といって良い。

²¹⁰ 『幌延町史』：776頁

²¹¹ 『伊達町史』：886頁



開業当時の斜里駅（北見工業大学付属図書館所蔵）

1945(昭和 20)年 7 月 15 日、原生花園に花が咲き揃うころ、釧路行き 613 列車はいつもと同じように網走駅を発車した。列車が北浜駅を出発して原生花園駅手前に差しかかった頃、アメリカ第三艦隊高速空母隊の艦載機、グラマンが突然姿を現し、列車を強襲

した。雨のような機銃掃射は線路の石を散弾のよう

にうなりを上げて飛び散らせた。弾丸は機関車のエア圧縮機を破壊し、機関車は蒸気を吹き出し停車。70～80 人の乗客が乗り合わせていた。泉井タオさんは娘の紀子ちゃん 1 歳 7 カ月を抱え列車を降り咲き乱れるハマナスの中に身を隠した。容赦ない銃弾の雨は紀子ちゃんの下腹から骨盤を貫通していた。

古桶駅(現浜小清水駅)では海上から低空で線路に直角に襲いかかってきたグラマンが駅舎に機銃を浴びせた。天井からほこりが舞い降り、窓ガラスの破片が飛び散った。グラマンは駅舎を越えるとひるがえって二度目の攻撃を敢行すると海上に飛び去った。石山由次郎助役(24 歳)が肩と背に 2 発の銃弾を受け死亡。背中の銃弾は心臓を貫き即死だった。石山助役は新婚 5 カ月、終戦後の 12 月妻は男子を出産したが、翌年正月妻、同年 9 月には子供が戦後の恵まれない生活の中で、石山の後を追うように病死した。この日、網走から斜里にかけての空襲では 15 名がなくなっている。²¹²

④ 11 月 15 日 相生線 津別～北見相生の開通

相生から阿寒湖畔を経て釧路をめざす釧美線は 1924(大正 13)年 11 月 17 日に津別まで開通した。翌年には北見相生まで開通する。1923(大正 12)年からは小池仁郎代議士を通じて運動は進められたが、進展が見られず

1927(昭和 2)年、私設鉄道敷設の免許を取得するも、遂に工事に至らず、免許は失効となる。戦後、調査を目的に 1948(昭和 23)年には運輸省、1951(昭和 26)年には国鉄釧路営業所、並びに北大調査団、同年、国鉄施設



²¹² 『小清水町百年史』：235 頁

局長、1953(昭和28)年には再び国鉄施設局長一行が現地を訪れた、その度ごとに請願が繰り返されたが、決定的な朗報を得られなかった。²¹³

津別は網走線(旧池北線)の途中駅としてその繁栄を約束されていた。その後はもしかすると釧美線の分岐駅として、オホーツクから阿寒をぬけて太平洋、そして十勝から札幌を繋ぐ要衝として道東の拠点駅が誕生していたのではないかと思われる。見果てぬ夢ではあるが、様々な力が及び住民の願いは空しく終わった。

⑤ 12月10日 士幌線 帯広～士幌の開通

士幌線工事は難所もなく、他の鉄道線より安く、早く完成した。開通式当日の『北海タイムス』はその様子を次のように伝えている。

「広汎肥沃なる北十勝の富源! 音更・川上の面積は香川県よりも広い土地を有しながら、農村はこれまで交通に恵まれてこなかった。開発鉄路たる省線士幌鉄道の開通式を挙



相生線第2網走川橋梁(北見工業大学付属図書館所蔵)

行するにあたり、絶大なる交通の恩恵に浴する音更・川上の両村は只これを祝福して歓呼の動揺と化し、冬枯れの野も栄光漂うの感にうたれるのである。」²¹⁴と報じた。まさに人々にとっては「冬枯れの野」も「栄光漂うの感」であったのだろう。この日祝賀会は帯広市の帯広高等尋常小学校で行われた。帯広駅前にはイルミネーションが光煌と輝き遠来の客を歓迎迎い入れた。

士幌線開通と同年の1925(大正14)年、東北以北で初めての飛行場が音更に完成した。尽力したのは士幌線工事を請け負った谷口組の技師、加藤勘之丞という人物で、加藤は発動機の消音装置を自分で作ってしまうほど技量を持ち、仲間内からは「発明家」と呼ばれていた。加藤は海軍航空隊出身であったらしく、1925(大正14)年の春には谷口組を去り、鉄道から空へ夢をつなげた。同年12月10日、国鉄士幌線開通祝賀の日である。音更飛行場に飛べる飛行機は一機だけしかなかったが、祝賀会場上空に向けて、アプロ式504K型(複葉機)は音更を飛び立った。しかし、離陸直後エンジンの不調をきたし、アプロは神社裏へ不時着、樹木に接触して大破してしまった。1926(大正15)年に「北海道飛行協会」として活動を再開したが、戦時中は軍用目的に転用されるなど、紆余曲折をたどることになる。東北・北海道においては他にさきがけて航空思想の普及向上につくした協会の情熱と努力への評価は今も高い。

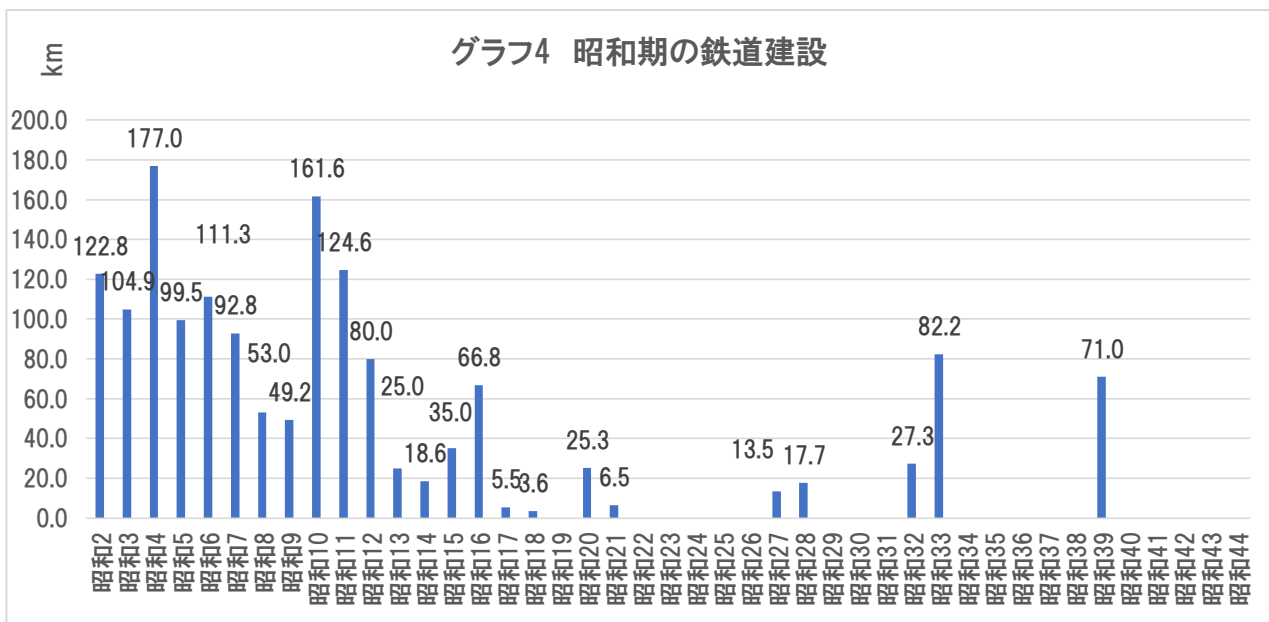
²¹³ 『津別町史』：605頁

²¹⁴ 『音更町史』：522頁

Ⅲ 昭和期の記録

およそ、明治期には1,230km、大正期には1,500km、1936(昭和元)年から線路の廃止が始まる以前の1911(昭和44)年までを昭和期とし、この昭和期には1,760kmの鉄道建設が行われた。大正後期から第一次世界大戦、そして大陸への進出、太平洋戦争開戦(昭和16)年までの間に限定するとその総延長は4,500kmとなる。大正後期(大正10)年には北海道の幹線はほぼ完成し、残るのは幹線から分岐し海岸や内陸へ向かう鉄道であった。この時期鉄道輸送に先んじてトラック輸送なども出現した地域もあったが、幹線鉄道への支線接続は人々の宿願であったことは間違いない。それだけ鉄道に寄せる人々の期待は大きく、請願運動は止むことはなかった。政治的には北海道全体の大局的な総合交通政策を叫ぶ声もなく、依然として鉄道政策は政治家にとっては党利党略の道具、為政者にとっては集票マシンとして役割を果たしていた。それに相まって時代は戦争政策の気運に満ち、軍事的価値をより一層鉄道建設に求め、尽きることのない資源は資本にとっては極めて魅力的なものであった。人々の宿願、政治家の利害、資本の要請、軍事的価値は必ずしも一致して鉄道の建設に向かった訳ではないが、4者は鉄道建設の気運を助長しあい、互いに利する部分においては共振しあいながら、北海道の鉄道建設は止むことはなかった。こうして鉄道事業者の意志とは無関係に鉄道建設は進んだ。

1904(明治37)年公布の勅令第12号「鉄道軍事共用令」では鉄道は軍事上の負担を課せられ、一朝有事の際は軍部の要望に従い輸送を行うことが定められていた。1931(昭和6)年の満州事変、翌年の上海事変の勃発に伴い、旭川の第七師団派遣に向けた軍用列車の運行。同11年の北海道陸軍大演習では臨時列車668本、回送列車459本を運行。同12年、盧溝橋事件を端緒とした日中戦争に際しては、作戦輸送にあたってはその都度軍部の命令により列車を用意する体系となっていたが、即応に備えるためあらかじめ軍用列車を設定するようになった。同15年の「国家総動員法」により鉄道は軍事輸送が優先された。戦局もジリ貧となった1944(昭和19)年3月には「旅客輸送制限」が出され、翌年1月になると「国有鉄道必勝運営体制整備に関する件」が決定され、軍隊をモデルとした職制と組織が内部に作られ、7月には鉄道員を「鉄道義勇戦闘隊」という名称のもとに本土決戦に備える体制を作った。これに伴い北海道の国鉄では天皇の勅命によって任命する勅任官の1名体制に変わりにはなかったが、内閣総理大臣の推薦により天皇が任命する奏任官は122名であったものが250名に増員、天皇の委任を受けた大臣によって任命される判任官も4,166



名から 9,072 名に増員された。この間鉄道の所管は 1943(昭和 18)年には運輸通信省、1945(昭和 20)年には運輸省となった。

戦後、設備の荒廃と物資の枯渇が続く中においても輸送需要を途絶させることなく汽車と連絡船は動き続けたが、1949(昭和 24)年、独立採算制の公共企業体として日本国有鉄道が発足した。戦前の未成線や計画線建設運動は終息することはなかった。

三浦綾子原作の『塩狩峠』、平岩弓枝原作の『旅路』、浅田次郎原作の『鉄道員(ぼっぼ屋)』、NHK の朝ドラ『すずらん』²¹⁵はいずれもそこに生きる愚直な北海道の鉄道員の姿を描いたものだ。北海道以外で鉄道小説が成立しないのはその厳しい自然を背景とすることにあると思われる。その愚直さは全国の国鉄・民鉄を問わず鉄道従事員共通の資質に違いないが、その風土は勅令をもって成立してきた組織や運営が「天皇の鉄道」であることを内部に注入し、戦時にあつては軍隊の職制をもって列車運行を行った。「一分一秒」たりとも遅らせてはならないという気質と風土、正確無比な鉄道はこうして誕生したと言って良い。

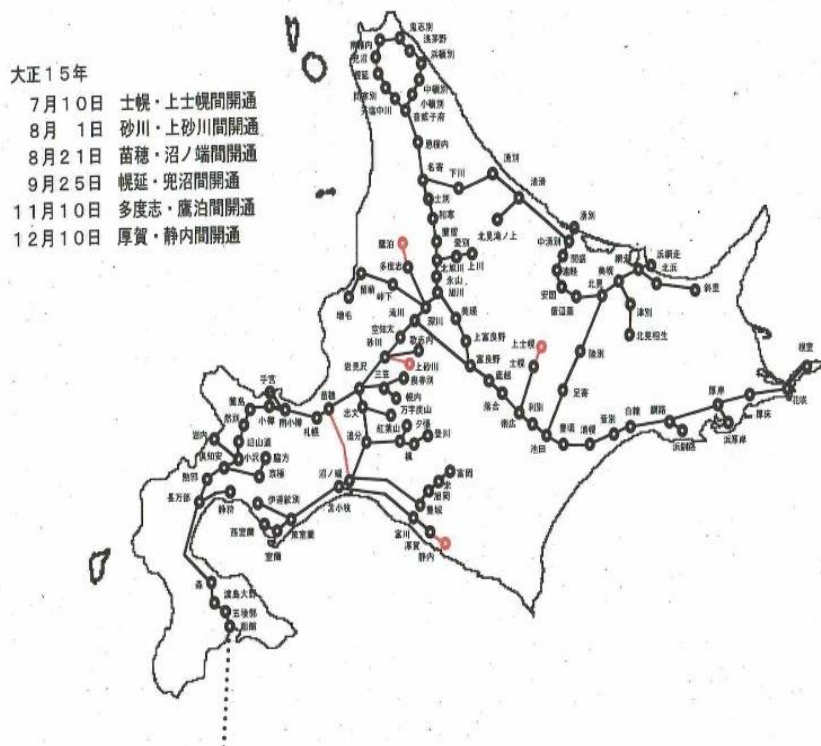
33 1926(昭和元年)

① 7月10日 士幌線 士幌～上士幌間の開通

鉄道開通以前の交通路は音更川の川沿いに道路が作られ、荷物はもっぱら馬車による輸送だった。農作物は一日か二日かかりで帯広まで運び、帰りは日用品や肥料などの生活必需品を輸送した。

士幌線の鉄道建設計画は地域の請願活動が始まる以前の1910(明治43)年にはすでに測量調査が行われていたらしい。鉄道敷設の目的は沿線の開拓に加え、第7師団が駐屯する旭川へ通じるためでもあり、軍事面からの要請も強かったと思われる。測量調査が行われて以降も地元が猛烈な陳情や政治家への働きかけを行った記録はない。是が非でも鉄道の建設を願うという意欲は薄かったとみるべきであろう。

建設促進の陳情を初めて行ったのは1921(大正10)年6月である。村長以下2名の有志は旭川の鉄道建設事務所を訪れた。建設事務所の対応は「よく来てくれた。」といった調子で話は予想外にははかどった。²¹⁶候補に挙がっていたとはいえ、恐らくは地元からの要請がなければ建設の正当性を担保できず、工事に着手できないという事情があったのだろう。陳情以前の同10年4月には



²¹⁵ 『すずらん』：1999年4月から10月まで放送された、NHK連続テレビ小説。原作は清水有生。

²¹⁶ 『続士幌の歩み』：34頁

比較線の実測調査が行なわれていたことからすれば陳情そのものは、建設着手の手續手順の一部としての儀式だったと言えなくもない。

1921(大正 10)年 12 月になると鉄道敷設の期成会が村民大会などを開催し、592 名の署名を添えて貴族院議長宛てに請願を行った。請願を待ってましたとばかりに翌年に工事は着手となる。異例の速さである。翌年 11 月、帯広から着工、早期開通をめざす地元住民は全戸から勤労奉仕に出てモッコをかつぎ土場の盛り土などの作業に汗を流した。1939(大正 14)年 12 月には上士幌まで開通。1926(昭和元)年 7 月には上士幌まで開通した。音更川を流送していた木材は上士幌を拠点として貨物列車により輸送されるようになり、上士幌はめざましい発展を遂げるようになった。

1955(昭和 30)年、ダム建設に伴い鉄道のルート変更が行われた。トンネル工事に際して 14 名が殉職。現在は『上士幌鉄道資料館』敷地内に慰霊碑がある。

② 8 月 1 日 上砂川線 砂川～上砂川間の開通

1897(明治 30)年、上砂川地区の開拓は農家 9 戸が道庁から 52 万坪の貸下げを受け入植したのが、始まりである。1913(大正 2)年には三井炭山株式会社が 670 町歩を買収。翌年、第一次世界大戦の影響によって、石炭の販路が大いに拡張されるようになるとともに、同年から採炭に着手した。採掘は細々で行われ、炭質も粗悪で売れ行きも思わしくなかった。石炭は依然として馬櫓によって砂川まで運ばれていた。従って冬期以外の運搬は行われず貯炭せざるをえなかった。1917(大正 6)年 3 月に鉄道敷設の請願が行われ、7 月に認可された。鉄道敷設許可が下りると、鉄道用地を三井炭山株式会社が買収し、これを鉄道院に寄付。工事費も三井炭山株式会社が全額負担し、鉄道院が敷設工事を行った。砂川から上砂川間 7.3km の鉄道はこうして 1919(大正 8)年に開通した。しかし、炭鉱従業員の家族の便宜をはかるため、馬櫓・馬車の運行が行われたが、鉄道は石炭専用鉄道であったため乗客を乗せなかった。依然として鉄道開業後も人々の往来は徒歩であった。このころ上砂川に劇場が作られ、出演する役者らも馬車で送迎されたという。沿線住民は政友会の代議士・松実喜代太、民政党の神部為蔵に働きかけ、鉄道省・会社側にも熱心に陳情した結果、1926(大正 15)年 8 月 1 日から一般客の乗車が可能となった。三井は上砂川駅を新築し、利便性の向上をはかるなど、その財力の大きさを示した。開業の日、上砂川の人々の喜びはたとえようもなく大変なもので、駅前にはアーチを作り、仮装行列を行うなどして開通を祝った。開通前 1918(大正 7)年、出炭量は 73,243 トン、従業員は 642 名だったが、開通後の翌年は 137,875 トン、1,083 名、一般客の乗車が可能となった 1926(大正 15)年には 515,181 トン、1,806 名、アジア太平洋戦争中の 1940(昭和 15/昭和元年)年に出炭量は 1,612,700 トンに達し、1944(昭和 19)年の従業員は 8,222 名を数えた。とはいえ戦争の拡大により出征兵士の増加は労働力不足となり、1945(昭和 20)年の記録では朝鮮人労働者が 3,109 名、華人労働者は 1,200 名を数えた。

さて、鉄道建設にあたり三井が鉄道用地を買収して 鉄道院へ寄付したことは前述したが、この買収にあたりりんご園農家が猛烈に反対した。仲裁に入った地元有志が怒って鉄砲を持ち出したというが、銃口がどちらに向けられたのか記述はないが、どうやら発砲には至らなかったようである。²¹⁷

③ 8 月 21 日 千歳線 苗穂～沼ノ端間の開通

²¹⁷ 『上砂川町史』：240 頁

今でこそ北海道の幹線鉄道として重要な役割を果たす千歳線だか、建設の目的は室蘭の海運業者が室蘭港へ物資を集積するために計画された鉄道であった。1916(大正5年)室蘭町長・中村俊清、実業家・榎崎平太郎、栗林五朔らが中心となり「胆振開発期成会」を組織した。目的は胆振から日高を通り十勝の金山へ鉄道を建設し、十勝の農産物を室蘭に運び、室蘭港より積み出すことであつた。榎崎は早来を分岐駅として穂別経由で十勝につながる鉄道建設に異常なまでの情熱をそそぎ、国鉄が建設しないのであれば私鉄でも良いとし、第一次世界大戦の海運界隆盛時に得た資金をつぎ込んだ。この鉄道案に猛烈に反対していた苫小牧軽便鉄道を退けて、私設鉄道建設の免許を得た。榎崎は小樽の海運業・犬上慶五郎²¹⁸、函館の渡辺孝平らを株主に「北海道鉱業株式会社」を創立した。

しかし、当初計画の早来分岐は沼ノ端分岐に変更されたが、その沿線の鉱物資源も乏しいことが判明。1924(大正13)年会社は「鉱業」を名称から削除し「北海道鉄道株式会社」へと改称した。大戦後の不況がたたたり、榎崎は累積した債務のためにこの鉄道を王子製紙株式会社に譲渡することになる。北海道鉄道株式会社は社長に小樽の犬上慶五郎が就任。室蘭港の発展を期して建設が目論まれた鉄道は、室蘭勢の衰退とともに小樽勢の手に移り、物資を小樽へ吸収するための鉄道として沼ノ端から苗穂間の鉄道建設は浮上することになる。1926(大正15)年8月21日、線路は完成した。²¹⁹

港と港を繋ぐ鉄道に経済的価値はなかった。犬上と小樽勢の思惑はずれ、千歳線は営業不振にあえぐことになる。犬上は鉄道大臣・小川平吉に千歳線の政府買い上げを求めて政界工作するが、このとき20万円の資金が流れたとされた。犬上は検挙されたが東京地方裁判所判決で無罪となった。

1943(昭和18)年8月1日、アジア太平洋戦争の最中、沿線には島松演習場を抱えるなどから私鉄北海道鉄道は国鉄に買収された。千歳線は函館本線に比べ勾配も少なく、補助機関車を連結する必要もなかった。長万部までは34.8km線路長が長くなり、レールの負担力、線路の列車容量なども劣ることから札幌・長万部間の主要列車の運行は容易に実現しなかった。しかし、現在ではそれらの問題は解決され、北海道の幹線鉄道としての役割を果たしている。

④ 9月25日 宗谷本線 幌延～兜沼間の開通

『幌延町史』によれば、1933(昭和8)年当時、音威子府から稚内間の駐車場で電灯が灯っていたのは幌延一駅だったという。沿線は泥炭地の中にあり、沈下・出水による路盤流失などで事故が相次ぎ、運行の途絶もあったという。冬季間の除雪は膨大な労働力が投入されたが、排雪作業も10日間から20日間にわたることも珍しくなかった。

1933(昭和8)年に稚内と函館の間に急行三等寝台列車が登場したが、寝台車に毛布や枕などの寝具はなかったと紹介している。

⑤ 11月10日 深名線 多度志～鷹泊間の開通

1912(明治45)年に実測調査が行われ、床次鉄道院総裁時代は予定線として採択していたが、その後の進展は見られなかった。吉利智宏の請願は深川から雨竜川沿いの幌加内、一己、多度志の

²¹⁸ 犬上慶五郎：(1865-1944) 小樽で海運業を営む。第一次世界大戦後の好況により北海道第一位の多額納税者となる。高額納税者として貴族院議員となる。

²¹⁹ 『恵庭市史』：1023頁

4村に引き継がれ、1916(大正5)年には「雨竜鉄道期成同盟会」が発足する。国会には深川を地盤とする憲政会代議士、東武がおり、期成会は上京陳情を重ね、1920(大正9)年、「軽便鉄道法」により認可され、1922(大正11)年起工が決定した。1923(大正12)年の関東大震災を挟み、1924(大正13)年には多度志まで、1926(大正15)年に鷹泊まで開通した。当初の線名は雨竜線だった。

⑥ 12月10日 日高線 厚賀～静内間の開通

1921(大正10)年、新冠村の人口は634戸2,916名であつた。当時は重病人が発生すると馬車で苫小牧か札幌まで、あるいは定期船で函館へ運ぶしかなく、遂には一命を落とすことも少なくなかった。軌間762mmの拓殖鉄道とはいえ、日高の人々にとっては文明の風を運ぶ鉄道だった。開通の日、新冠・節婦の駅では小学校の生徒を始めとして村民は日の丸を振り、鉄道の完成に歓喜した。新冠から静内の運賃は6銭くらいであった。ゴールデンバットが7銭だったので汽車の回数も少なく、歩きなれた村民は、待っているくらいならバット一つ買えるといい、静内まで歩いたという。日高線の全通は1937(昭和12)年を待たなければならないが、全通により静内村では市街の様子が一変した。産業の発展により全道各地から入込み、前年に比べて52戸250人の人口が増加した。

苫小牧から富川間は苫小牧軽便鉄道として、富川から静内間は日高拓殖鉄道として運行を続けてきたが1927(昭和2)年、苫小牧から静内間は国有化され日高線という名称が付与された。軌間762mmの鉄道であったが、1930(昭和5)年、富川まで、1931(昭和6)年、静内まで1067mmの鉄道が完成した。同年は静内村が町制施行によって静内町となった年でもある。日高線軌道拡幅工事竣工と町制施行が重なり、町民は二重の喜びに湧いた。関係者400名が集まり祝賀会を開催し、市街では旗行列、夜になると提灯行列が市街を練り歩いた。開拓以来沿岸村落の生活は航路輸送に委ねられていたが、海運も鉄道の開通により陸運に吸収されていった。

1944(昭和19)年9月26日の台風は8mの高潮となって新冠の海岸線約2kmにわたって甚大な被害をもたらした。高潮は50mもあった砂浜を越して線路300mを10mも離れた国道に飴のように曲げて打ち上げた。国鉄は200名の職員を動員し、昼夜兼行で復旧作業を敢行し、9日目には復旧させた。村の婦人部は炊き出しを行い、役場も村民も復旧に全力を挙げたという。1945(昭和20)年7月の空襲で静内駅構内は最大の標的となった。澱粉を満載した貨車に直撃弾が命中。貨車は微塵に粉碎された。²²⁰

現在日高線は2015(平成27)年1月、厚賀～大狩部駅間で発生した高波に伴う土砂流出の影響で、線路は寸断されたままとなっている。

34 1927(昭和2)年

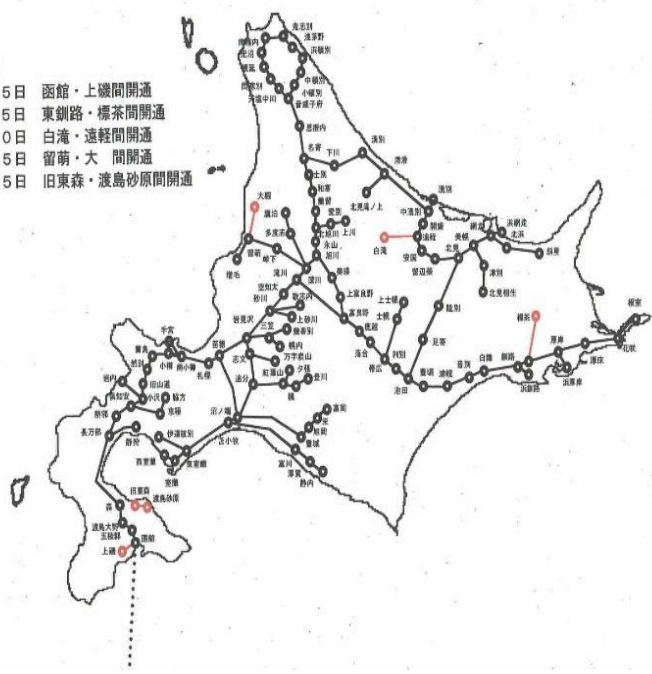
① 9月15日 江差線 函館～上磯の開通

²²⁰ 『静内町史』：1086頁

1904(明治 37)年函館線全通、
38 年の奥羽線全通、そして
1908(明治 41)年には青函連絡
就航と続き、交通体系の整備に
って函館を中心とする繁栄を
のあたりにする上磯の人々は、
年「渡島開発鉄道期成会同盟会」
283 名の連署により政府と貴
院・衆議院に鉄道敷設の請願を
った。請願は、

- ①函館から木古内を経由し
差に至る鉄道。
- ②国縫から瀬棚に至る鉄道。
- ③木古内から松前に至る鉄
道の3路線であった。

昭和2年
 9月15日 函館・上磯間開通
 9月15日 東釧路・標茶間開通
 10月10日 白滝・遠軽間開通
 10月25日 留萌・大間開通
 12月25日 旧東森・渡島砂原間開通



この年、日露戦争後の経済恐慌や桂内閣の緊縮財政政策によって、鉄道建設は年額 2,000 万円を限度とされた。地域と政党・資本が結びつき、これを奪い合うかのように鉄道誘致運動が繰り広げられた。1910(明治 43)年「軽便鉄道敷設法」が議会を通過。地方支線の安価な建設を推進するためであり、北海道では上磯線ほか5線の建設が決まった。

函館(五稜郭)から上磯を結ぶ上磯鉄道建設が第 28 回議会(明治 44 年・45 年通常会)に諮られ、1912(明治 45)年に着工が内定した。軽便鉄道として 1911(明治 44)年実地調査、1913(大正 2)年に開通した。開通を『函館新聞』は次のように報じた。「上磯のセメントかセメントの上磯かと土地の自慢のこの会社が 20 年来の苦心をもって成就を見るに至りし如き、函館郡部の鉄道の先駆けがセメント鉄道なることを(略)セメントをもって上磯は開け、之を機会として、農商務其他工芸の発展を期待す。」²²¹と報じた。この鉄道は国の政策としてセメントの輸送を目的としたのであった。これ以降も木古内を経由し、江差・松前をめざす鉄道敷設の請願は続けられたが、1930(昭和 5)年、木古内まで路線が延長するに合わせ、軽便鉄道は 1067mm の鉄道へと生まれ変わった。開通に際して村民は日常生活の中に都会風の悪しき傾向が生じる心配や買い買物客が函館に流出することを心配し、必ずしも手放しで歓迎するということではなかったらしい。

② 9月15日 釧網線 東釧路～標茶の開通

221 『上磯町史』：892 頁

釧網線は
1896(明治
29)年に公
布された
「鉄道敷設
法」により
「釧路・厚
岸を經由し



釧路駅の貨物列車 (北海道大学付属図書館所蔵)

網走に至る」
鉄道として

第一期予定線に属していた。しかし、日清戦争や政治問題もからみ、1897(明治30)年の国会では拓殖の状況、現地の鉄道建設機運の希薄さから第二期線に繰り下げられ、その後も容易に実現に至らなかった。1919(大正8)年の第41回帝国議会では「厚岸から網走」は「釧路から網走」に改められ、同時に鉄道敷設の気運も高まり、1922(大正11)年には網走口から工事が始まった。1922(大正12)年に釧路・標茶間がようやく起工となったが、同年9月の関東大震災の復興計画に押されて竣工は1927(昭和2)年9月15日となった。

鶴居村では1920(大正9)年に釧網線建設の気運を察知し、村は久著呂川右岸を通り鶴居を經由するルートに村の有志が奔走したが、左岸の勢力が強く1922(大正11)年5月には大勢が決し、鶴居村の願いは叶わなかった。1951(昭和26)年になると釧路と美幌をつなぐ「釧美線」建設の陳情が激化した。村では小中学生170名を動員し、総理・運輸・通産・農林・鉄道建設審議会・国鉄などに作文陳情の要請文を送付したが、運動は功を奏せず村民悲願の鉄道はついに鶴井の村を走ることはなかった。²²²

鶴居村の隣に位置する阿寒町では1922(大正11)年12月、北海道鉄道炭鉱株式会社により石炭運搬を目的とした釧路・雄別炭鉱間44kmの雄別鉄道が完成した。翌年の1月からは客貨輸送の一般営業が開始された。炭鉱は1969(昭和44)年、1970(昭和45)年2月に相次いで閉山し、同年4月に住人の移転作業が終了し鉄道業務も停止した。²²³

③ 10月10日 石北本線 白滝～遠軽の開通

鉄道開通以前、白滝の住民は農産物の搬出等、すべて遠軽までおよそ40kmを徒歩で往復しなければならなかった。米一表の運賃は一元を要し、年間の白滝部落の運賃支出は10万円におよび、特産品の木材を搬出する運賃に及んでは住民の悩みの種であった。このこともあり1916(大正5)年頃には850余戸の住民が大正末年には300戸足らずに減少していた。

少し道路の話をしよう。札幌・旭川・網走・釧路へ至る道路は1886(明治19)年に着工し、1891(明治24)年に完成している。札幌・旭川間を「上川街道」、旭川・網走間を「北見道路」、網走・釧路間を「釧路道路」と呼んだ。当初は現在の根室線添いに予定されたが、湧別経由に変更され、三転して現在の石北本線添いとなった。変更はルート上に北見屯田、湧別屯田があったからとされるが、工事の労働力を確保するために網走分監が設置され、囚人による使役が始まった。

²²² 『鶴居村史』：141頁

²²³ 『阿寒町史』：883頁

網走から石北に向けた建設は難渋を極めた。その間 163k に及ぶ道路建設で 244 名が死亡、そのうち 6 名は看守の死亡であった。全道で 9,967 名の囚人が動員され、犠牲者は 1,872 人。実に 5 人に 1 人が死亡したことになる。①帝政ロシアの東進を恐れ、工事の速成を至上命令としたことによる過酷な労働。②食料補給の円滑を欠き、水腫性脚気の蔓延。③保健衛生面の不備が死亡の原因とされる。目的達成のためには後方支援などを考慮せず、多くの犠牲が伴うことを承知する日本の組織文化は今に引き継がれているということであろう。現在の丸瀬布町の大通りはこの囚人道路の名残であるという。この辺り『丸瀬布町史』²²⁴に詳しい。

さて 1897(明治 30)年ごろ、湧別や遠軽への入植者は小樽から稚内を経て、船で湧別へ上陸した。丸瀬布周辺の初期入植者は鉄道を比布で降り、100km の道のりを徒歩でやってきた。1914(大正 3)年になると北見・安国間の鉄道が開通、第二期入植者の歩く距離は 20km となった。1921(大正 10)年には名寄線が開通し、最寄り鉄道駅は遠軽となり、一層の利便性が図られたが、白滝に汽笛が響くのはそれからさらに 8 年を待たなければならなかった。

④ 10 月 21 日 羽幌線 留萌～大樺の開通

鉄道が開通する以前の留萌までの交通事情は海路が主流であり、陸路は雨竜越えが一般であった。1874(明治 7)年の記録によれば途中行程は不明だが函館から留萌まで 3 週間を要したという。翌年に留萌を訪れたライマンは「留萌以北の道は、増毛山道に比べればはるかに便が良かった。」²²⁵と記している。大正期から天塩沿岸道路の工事は進められ、乗合馬車や自動車が通行できるようになってはいたが、農業の定着や沿線の鉱物資源を目的として天候に左右されない交通の確立が強く求められていた。以上の事から、留萌から日本海沿岸を北進し、幌延に到達する線路は明治末期のころから早期着工が希求されていた。1912(明治 45)年には留萌町・五十嵐億太郎他 24 名が帝国議会に天塩沿岸鉄道(留萌・稚内)の敷設請願を行う。請願は「利源の豊富」を鉄道輸送によりさらなる開発を求めるというものであり、以後毎年のように請願書を提出した。1919(大正 8)年になると東武衆議院議員を紹介議員として沿岸鉄道期成会は請願書を政府に提出した。同年、留萌・羽幌間の鉄道敷設が決定し、1923(大正 12)年に工事は始まった。1935(昭和 10)年からは幌延から南進し、総延長 141.4km、道内で 3 番目の長大路線建設が始まった。羽幌線全通は 1957(昭和 32)年であるから 30 年の年月を費やし、沿岸を縦貫する鉄道は幌延へ到達したことになる。

⑤ 12 月 25 日 砂原線 旧東森～渡島砂原の開通

当時沿岸の貨物輸送は定期便として荷馬車 1 台であった。沿岸の 500 戸あまりの人々は自家用の馬車を仕立てて生産物や日用品を輸送していた。1903(明治 36)年に開業した函館本線の森・渡島大野間の各所は急勾配で、改良工事が検討されていた。1913(大正 2)年の改良案は渡島大野から海岸線を通り、森まで到達するという新ルートであったが、実現を見るに至らなかった。1915(大正 4)年、森水力発電株式会社は森・砂原間の軽便鉄道敷設を計画したが、これも実現を見ることはなかった。

以上のような経過をたどり、1925(大正 14)年、助川貞二郎ほか 2 名は渡島海岸鉄道株式会社を發起し、鉄道敷設の免許申請を行い、翌 15 年に許可が下付されることになる。1927(昭和 2)年 12

²²⁴ 『丸瀬布町史』：978 頁

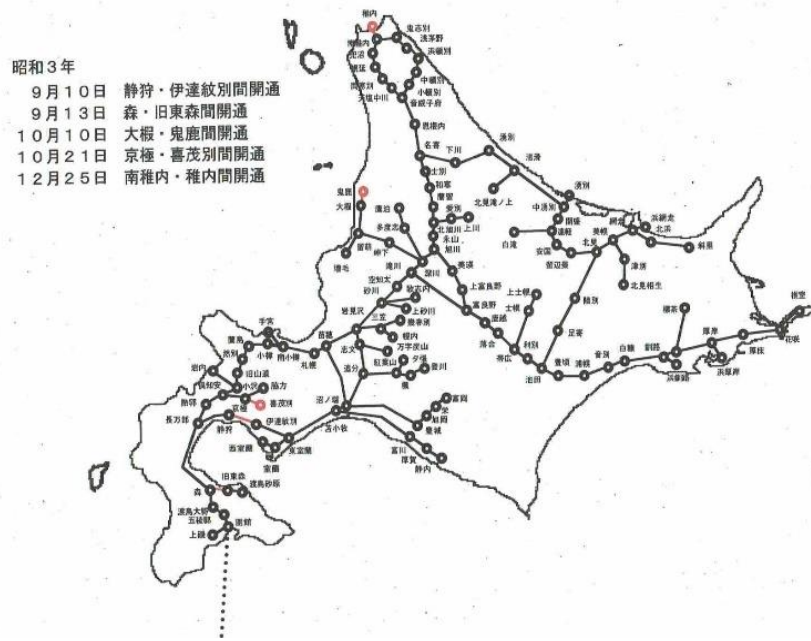
²²⁵ 『新留萌市史』：790 頁

月 25 日、東森・砂原間(8.2k)が開通した。この時線路はまだ函館本線には接続されておらず、旅客は徒歩で東森駅から森駅まで移動した。²²⁶

35 1928(昭和3)年

① 9月10日 室蘭本線 静狩～伊達紋別間の開通

1923(大正12)年、長万部・静狩間、1925(大正14)年には伊達紋別・輪西間が開通し、長輪線の開通は静狩・伊達紋別間を残すばかりであった。噴火湾の通行者を泣かせた難所中の難所、この間には本道一の難所とされた礼文華峠トンネルがあり、海岸線では断崖絶壁が海中からつづき、高いところでは412m、トンネルが8カ所あり、鉄道敷設は



ほぼ絶望視されていた。²²⁷峠を迂回するルートや軽便鉄道の敷設も考えられたようだが、1909(明治42)年に訪れた後藤新平鉄道院総裁は普通鉄道の敷設を力説した。²²⁸長輪線建設にいち早く意見書を発表したのは地元の有志や経済界ではなく函館商工会議所であった。函館では「長輪線の成否は函館の死活問題である。」²²⁹とし、建設促進のため有志が連名で政友会に入党するなど、建設に向け活発な運動が繰り広げられていたが、室蘭の人々は商圏が函館に奪われることを警戒し、建設の賛否は分かれていた。しかし、苫小牧から日高への鉄道建設など鉄道網が拡充されるに従い、室蘭は態度を変え函館と連携し長輪線の建設を推し進めることになる。1910(明治43)年、こうして長輪線建設の請願は出されることになる。一方、小樽の経済界の後援を背景にしながら「胆振縦貫鉄道(後の胆振線)」の建設も請願されていた。『豊浦町史』によれば「(小樽側は)政友会の党議をつけ長輪線を叩き潰しにかかり…」²³⁰、つまり室蘭・長万部間が鉄道でつながることにより、十勝から苫小牧・室蘭の太平洋沿岸各地が函館商圏に奪われることを懸念する「小樽」は長輪線の開通を歓迎する訳にはいかなかったということである。「胆振縦貫鉄道」の建設により同地域の物資は小樽へ流れる鉄道の建設をめざしたということに他ならない。室蘭の一部も「これに賛同して長輪線には極めて冷胆であった。」と当時の複雑な事情を記している。

静狩・伊達紋別間は1928(昭和3)年に開通した。長輪線の開通祝賀会は主要駅となった長万部・虻田・伊達・室蘭の市町村で行われた。旗行列に提灯行列は鉄道開通を迎えた地域の当たり前風景だが、開通を記念して長万部・函館間の鳩レースが行われた。

²²⁶ 『森町史』：634頁
²²⁷ 『虻田町史』：940頁
²²⁸ 『伊達市史』：885頁
²²⁹ 『伊達市史』：885頁
²³⁰ 『豊浦町史』：746頁

鉄道を望む気運はおさまらない。長輪線の全通に伴って、伊達と定山溪・札幌を結ぶ札伊線建設の気運が高まる。当時すでに開通していた函館本線に変わるものとして、なんと札幌まで達した後、桑園から札沼線・羽幌線を北上し、稚内に到達する一大幹線の構想であった。1928(昭和3年)になると伊達と室蘭の有志並びに関係町村では上京陳情を行い、1929(昭和4)年には「札伊線速成鉄道期成会」が結成され、札伊線の前提として三階滝・定山溪間建設の請願運動を行った。請願は衆議院を通過したが貴族院では握り潰された。

豊浦町は札伊線の分岐駅に名乗りを上げ、1931(昭和6)年に豊浦・定山溪間の鉄道敷設を請願した。1935(昭和10)年には豊浦・真狩間の鉄道敷設を請願しているが、これらはいずれも実現していない。

② 9月13日 砂原線 森～旧東森間の開通

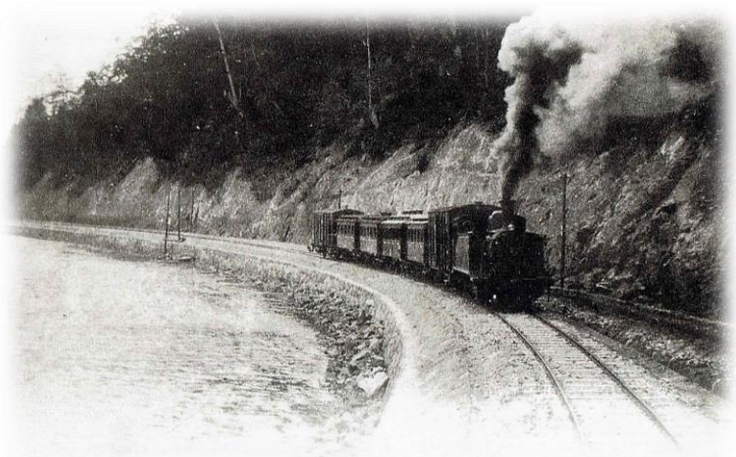
旅客は徒歩で森駅まで行かなければならなかったが、当時、長輪線(後の室蘭本線)の開通を控え、1927(昭和2)年から森駅構内改良工事が進められていた。渡島海岸鉄道との接続は1928(昭和3)年3月から工事着手し、8月に竣工、開通は9月となった。

③ 10月10日 羽幌線 大榎～鬼鹿間の開通

大榎まで開通した翌年に鬼鹿まで開通した。開通当初から列車は蒸気機関車に牽引された貨物と客車の混合列車であり、後部には三等車が連結された。一日一往復の列車だけには二等車も連結されていたが、二等車に乗る者はわずかであった。1960(昭和35)年になると三等車が廃止された。これまでの三等車が二等車となり、二等車が一等車となっただけで何も変わらなかった。²³¹

④ 10月25日 胆振線 京極～喜茂別間の開通

1919(大正8)年に開通した京極線により京極周辺の開発は急速に進んだ。鉄道が開通する以前は喜茂別の人々は俱知安まで25kmを徒歩、馬車を頼りにするしかなかった。京極まで鉄道が開通したことにより、その距離は10kmに短縮されたが、人々は鉄道の便利さを目のあたりにし、鉄道の喜茂別延長を願った。たびたび請願を繰り返したが、実現の気運はなく喜茂別の人々は村民の手で実現するしかないと一戸一株以上の出資を



胆振線を往く蒸気機関車 (小樽市総合博物館所蔵)

募り、1926(大正15)年、胆振鉄道株式会社を設立した。会社設立の中心人物である中村与三松は一万株の大半を引き受け、後年は胆振縦貫鉄道の実現に全財産を投じ、鉄道の建設に生涯をかけた人物である。1927(昭和2)年には測量を開始し、翌年の10月には工事を竣工させた。胆振鉄道株式会社は本社を喜茂別に置いた。このあたりは北海道の豪雪地帯、冬になると交通は途切れることがたびたびあったが、胆振鉄道は国鉄からラッセル車を借りて排雪を行っていた。農民は汽

²³¹ 『小平町史』：682頁

車が通ったことにより、農産物も貨車で出荷することが可能となり、肥料や農具の買い付けも俱知安まで泊りがけで行く必要がなくなった。喜茂別・京極の住民の貴重な足として役割を果たしていたが、一方では馬を利用した客の減少で飲食店・馬宿などは大きな打撃を受け、店をたたんで町外に転出するものも後を絶たなかった。²³²開通の様子を喜茂別駅の若い駅員であった桑原吉与は次のようにいった。「開通式の日の人出が多いのには驚きました。天候もまずまずで、開村以来の賑わいということであった。駅前には家が2軒。駅前道路には4斗樽が置かれ、通行人にご自由にお飲みください、と立て札がしてあった。夕方行ってみると底にわずかに残っているだけであった。汽車賃は京極まで34銭。私の月給は30円だった。」²³³

⑤ 12月25日 宗谷本線 南稚内～稚内間の開通

稚内まで鉄道が開通した翌年の1923(大正12)年、稚泊連絡航路が開設された。壱岐丸(1681トン)対馬丸(1800トン)が就航し、稚内は樺太開発の要衝となった。1928(昭和3)年樺太連絡線の待合室として、連絡線乗降客の利便性をはかるため港駅が造られた。港駅は現稚内駅であり、開通当初の稚内駅は現南稚内駅である。開通当初、樺太へ渡る人々は南稚内駅から港まで歩いたことになる。1938(昭和13)年になると防波堤栈橋内に樺太へ向かう連絡船乗客の利便性確保のため「稚内栈橋駅」が造られた。しかし、その「栈橋駅」も1945(昭和20)年8月、ソ連軍の南樺太侵攻により樺太からの引揚者輸送に当たっていたが、同年8月24日に稚内港に入港した便を最後に「栈橋駅」も廃止となった。

36 1929(昭和4)年

① 8月12日 石北本線 白滝～下白滝の開通

1924(大正13)年、鉄道敷設が遅延する一方で遠軽、瀬戸瀬、丸瀬布、白滝の有志は一刻も早い開通を期すべく請願の上京団を結成した。総勢53名。この請願団を「南瓜団体」といった。同年11月10日、遠軽駅に集結した一行は、大量の南瓜を携行しそれを主食としながら請願達成を期すとの固い信念であった。団員は自発的参加であり、経費もそれぞれの部落から餞別として頂戴したものもあるが、ほぼそれは自賄であった。

昭和4年

- 8月12日 白滝・下白滝間開通
- 8月15日 標茶・弟子屈間開通
- 11月2日 帯広・中札内間開通
- 11月8日 鷹泊・幌加内間開通
- 11月14日 札弦・斜里間開通
- 11月20日 上川・中越間開通
- 12月13日 中ノ沢・花石間開通



一向は札幌に着くや鉄道局、道庁、政友会、民政党に陳情を行い13日に東京へ着いた。請願団が出発した後の12日、不穏な社会情勢を鑑みて警視庁は遠軽署へ一行の出発を思いとどまらせるように連絡があったが、時すでに遅しであった。東京では芝増上寺や泉岳寺などに宿泊の交渉を行ったが、警視庁の意向もあり断られた。仕方なく「東京ホテル」へ投宿。翌日、「石北線速成陳

²³² 『俱知安町史』：325頁

²³³ 『喜茂別村史』：253頁

情団」ののぼりを先頭に、腰には昼食がわりのカボチャを下げた出で立ちであった。これには「鉄道がないため、高い米を買えずいつもカボチャばかり食っている。」という意味が込められているそうだが、11人の警官と12人の新聞記者が一行の後についたそうである。この日は青木鉄道次官、八田建設局長に陳情。翌日、警官や新聞記者が同席し、仙谷鉄道大臣との会見。団長が鉄道敷設の思いを述べた後、白滝村の新保国平という人物が前へ進み出て節だらけの大きな手を机について「団長の言われたとおりです。」言うと、いきなりワッと泣き出した。一同も男泣きし、同席した警官ももらい泣きしたそうである。²³⁴ この後一行は大蔵省、政友会本部、民政党本部などに陳情を繰り返した。その間各省庁の片隅などでカボチャを食べる53名の男たちの異様な情景は連日新聞などで報道され、人々の同情を呼んだ。政府も熱意に動かされ工事着工を取り付けることが出来たと言う。

ところで、各自の上京資金は自賄と前述したが、実は当時東洋のパン王と呼ばれた大阪の水谷政次郎は石北本線の開通を見込んで沿線の岩井農場と因農場を買収し、小清水にも農場を創設しており、パン製造の為の小麦の栽培を行っていた。鉄道開通の遅延は輸送費が割高になるため、農場創立の意味が失われることになる。水谷は陳情団一行に一万円を拠出していた。そもそも水谷の代理人であった北海道総支配人の市原多賀吉が先導して「南瓜団体」を組織したものであった。その後、市原は石北本線全通の1937(昭和7)年まで関係大臣その他に毎年秋になるとカボチャ一俵を送り、鉄道敷設の念願を忘れさせないように努力を続けたという。このあたり『丸瀬布町史』、『白滝町史』、『遠軽町史』、『白滝村史』に詳しい。

白滝駅に初列車が到着した時の様子を『東京日日新聞』は次のように伝えている。「遠軽駅で祝賀会に参加した来賓100名を乗せた列車は白滝駅に到着すると花火の歓迎と小学生の万歳に迎えられた。汽車を始めて見る小学生が生まれる前から陳情運動に寝食を忘れた先駆者の中には汽車のもたらす文明開化の音を地下で聞いているものも少なくない。列車が長時間にわたって白滝駅に停車した際、質朴な村民の手から車内に持ち運ばれたものが、実はカボチャの煮物だった。」

② 8月15日 釧網線 標茶～弟子屈の開通



開拓時代の交通事情は釧路川などの河川航行と川筋に延びる一本道を頼る以外になかった。一本道といってもそれは曳舟の帆柱から数本の綱を引き、3～4人が綱を肩にかけ岸边を進みながら船を曳くというもので、交通事情はまったく原始のままであった。夏は蚊やアブに刺され、冬は荒雪を踏みしめながら困難の連続であった。

²³⁴ 『遠軽町史』：352頁

河岸に曳手が休息する小屋が建てられ、釧路から標茶までは4日を要したという。標茶付近の道路建設が本格化するのには囚人労働が始まってからである。深い樹林に覆われていた標茶に1885(明治18)年、忽然と巨大施設が作られ、その周辺に市街地が形成されていった。北海道では3番目となる囚治監である。1889(明治22)年には釧路・標茶間の道路開削着手。標茶・硫黄山の工事は後回しとなり、翌年硫黄山・網走間の道路開削が囚人の手によって開始されるが、着手8月竣工12月という速さであった。「ロシアに備えての速成」だったのではないかと町史²³⁵はいう。

汽船が登場するのは1916(大正5)年、この時釧路から標茶まではそれでも10時間を要したが、引き船に比べれば時代は大きく変化したといっても良い。ただし、料金は安いとはいえず、大正中期の入植者は陸路で原野を横断した。

標茶に鉄道の気運が到来したのは警察の勤務日誌によれば1910(明治43)年に標茶の有志20数名がお寺に集まり、敷設運動を申し合わせてからである。そもそも鉄道敷設は明治中期に予定線として計画されていたが、池田・網走間の鉄道建設における政治力によって先を越されていた。

1918(大正7)年になると釧網線の敷設が決定した。線路は釧路川右岸を通るように決まっていたが、ここで釧路川の右岸を通るか左岸を通るかで紛糾する。右岸の人々は「左岸は山岳で耕地少なく、多数の入植は困難である」とし、左岸の人々は「左岸沿道住民が、ほとんど既得権として公認されている既定線路の進捗を妨げられるものである。」と右岸の人々を非難。1921(大正10)年には計画通りの左岸となったが、その後は駅舎建設位置をめぐる紛糾や関東大震災もあって工事は延期。1927(昭和2)年になりようやく釧路・標茶間が完成し、1929(昭和4)年に弟子屈まで開通した。

③ 11月2日 広尾線 帯広～中札内の開通

広尾線は大正付近から直線的に大樹へ向かうルートとして建設が予定されていた。1919(大正8)年、中札内に入地した直江重義は、鳥倉由太郎とともに鉄道誘致運動を始めることになる。直江は入植前から富山の政友会に所属していた。時の政権は憲政会であったので、釧路の憲政会・小池次郎に鉄道の延長(中札内方面への延長)を要請した。政権はめまぐるしく変わり米騒動なども発生し、政府は軍隊を出動させこれを鎮圧した、という時代である。政権が二転三転し政友会政権が誕生した。鉄道大臣には上埜安太郎が就任した。上埜は直江の親友でもあった。直江はさっそく上埜を中札内に呼び寄せた。すると線路は中札内まで延長されることが決定した。上札内まで延長しようという話もあったようだが、陳情等の費用が膨大になることを知らされた上札内の人々は身を引いた。²³⁶「陳情等の費用」とは単なる交通費などではないに違いない。

開通祝賀会は中札内駅前で開催された。初列車は200人の招待客を乗せ午前10時30分帯広駅を出発。11時45分に中札内駅に到着した。駅前には歓迎門、舞台では盛りだくさんの余興が披露され、村民挙げて鉄道の開通を喜び合った。

④ 11月8日 深名線 鷹泊～幌加内の開通

定説では浅羽靖(後の衆議院議員)は1896(明治29)年に鷹泊峠から幌加内を展望した。それが幌加内を世に紹介した始まりだと言う。事情を示す詳細な記述はないが浅羽代議士は周辺の山々を所有することになり、後に王子製紙株式会社へこれを売却した。翌年には「北海道未開地処分法」

²³⁵ 『標茶町史』：941頁

²³⁶ 『中札内村史』：349頁

に基づいて一件 30 万坪以上の無償貸付が開始された。しかし、大半は開拓ではなく投資を目的としたもので、最初に貸付を受けた者は返還したり、譲渡したりした。

1898(明治 31)年から本格的な移住者が幌加内に入植した。開拓初期の物資は肩や背に荷物を背負い運ばれた。同 36.7 年にはまだ店が市街地に 1.2 軒あるのみで、買い物は 3 日を要し深川に出て買い求め、復路は数十 kg の荷物を背負って帰ってきた。1908(明治 41)年頃になると幌加内、添牛内市街に商店らしい商店ができ急場をしのげるようになった。やがて重荷の運搬は駄馬が使用され、農産物の仲買人は一人で数十頭の駄馬を率いて運搬した。豪雪寒冷地帯のこの地域は冬ともなれば陸の孤島と化す。鉄道は人々にとって待ちに待った交通手段であった。

深名線の建設運動を単独で始めた吉利智宏は娘に対して「俺が死んだら鉄道が父さんだと思え」というほど、その実現に村の発展を託した。全長 121.3km の深名線はそのうち 84km が、駅数も 18 駅中 10 駅が幌加内村に所在した。

この年、幌加内第一尋常小学校の新校舎建築の時でもあり、校舎建築は鉄道開通にあわせ進められた。開通式は木の香も新しい小学校の体育館に 400 名の来賓を迎えて行われた。

⑤ 11月14日 釧網線 札弦～斜里の開通

現在の釧網線を見れば一目瞭然だが、線路はオホーツク沿岸を斜里まで走る。小清水町には沿岸に浜小清水駅はあるが市街からは遠く離れ、小清水町民にとっては使い勝手が悪い。むしろ小清水市街を通過した方が釧路までは最短距離であり、工費も安く済むはずであるが、線路は斜里まで向い、斜里を過ぎると線路は急激にその方向を南に変えて釧路に向う。その理由は何か。

1896(明治 29)年、「北海道鉄道敷設法」が公布されると「釧路国厚岸を経て北見国網走に至る鉄道」は第一期線として建設が予定された。しかし、当時この地は殖民地の開放も行われておらず、第二期線であった池田・網走間の網走線が一期線に繰り上がり、翌年の国会では釧網線は一期から二期線に格下げとなった。1907(明治 40)年代になると網走線の開通を目前にして釧網線建設促進のための協議会を役場は組織する。しかし、市街民は熱意を示さず会は度々流会となる始末であった。網走線の開通を目の当たりにした人々は大正年代に入ってから、鉄道から絶大な利便性を得ることが出来ることを知ると俄然敷設運動を開始した。釧路、弟子屈、斜里の有志は上京する。旅費は自己負担とし、政友会の東代議士に依頼して、議案を国会に提出した。1916(大正 5)年の事である。ところが斜里経由ルートでは小清水市街を通過しないことを知ると、小清水町では線路が小清水町市街を経由するように斜里町同様、有志を上京させ運動を展開していた。ただし、小清水町は敵対する憲政会の小池二郎代議士に依頼し、同じ本会議に提出した。こうして斜里と小清水の対立は決定的となった。²³⁷

1921(大正 10)年になると旭川鉄道建設事務所が現地測量に入ったが、この時はすでに斜里経由が決定的であったらしい。ちなみに明治の後年、三井物産株式会社が斜里町から清里町にかけて 5,600ha(≒東京ドーム 1,200 個分)という広大な斜里の土地を北海道庁から払い下げられていた。憲政会と政友会の対立もさることながら、路線決定には巨大資本が大きな影響を及ぼしたに違いない。

⑥ 11月20日 石北本線 上川～中越の開通

²³⁷ 『斜里町史』：669 頁

上川を列車が出発すると、すでに 2001(平成 13)年に駅としては廃止となったが、まもなく天幕駅に到着する。

田辺朔郎は 1895(明治 28)年、調査の為この地を訪れた。河畔に 31, 2 歳の男が板囲いの小屋に住んでおり、名前を天幕三次郎といった。三次郎は一行に風呂をたて歓待した。田辺を板の間に寝かせ、自分はフキの葉で天幕をこしらえて一夜を明かした。三次郎は幕府旗本とアイヌの三男で本名を清水三次郎といい 1890(明治 23)年からここへ住んでいるという。天から幕を垂らしたようなこの地の景色から天幕と命名し、自らも『天幕』と名乗った。1897(明治 30)年頃になると馬を数頭飼って、旅人の世話をしていた。その後連れ子がある女性と結婚したが、1903(明治 36)年、その連れ子のお花さんと逃避行。1905(明治 38)年、三次郎は遠軽の山に入ったまま消息を絶ってしまった。

1933(昭和 8)年、道内視察に訪れた 70 歳になった田辺は「天幕駅」を通過の際、天幕三次郎のことを思い出す。遠軽駅に着いた田辺は津田貞駅長に「天幕の駅名となった天幕三次郎は私の恩人である。」旨を告げ「おそらく故人ではあろうが遺族がいれば渡してほしい。」と津田駅長に金一封を依頼した。駅長はさっそくお花さんの消息を訪ね、それを渡した。お花さんは三次郎が消息を絶った後、再縁し湧別に住み、その後白滝で旅館を営み、後年は雄武で時計店を開業したという。

⑦ 12 月 13 日 瀬棚線 中ノ沢～花石の開通

1909(明治 42)年、人馬の往来、物資の輸送も頻度を増すにつれ、今だ馬車も通れない道であった瀬棚・国縫間の道路改修は喫緊の課題として道庁へ請願が行われていた。翌年になると瀬棚・国縫の「鉄道期成会」が発足し鉄道建設を請願することになる。1911(明治 44)年には東海岸から西海岸へ抜ける鉄道の実施調査が鉄道局によって行われた。1927(昭和 2)年になると政友会の肝いりで八雲から瀬棚をめざす鉄道建設が請願されたが、鉄道院は国縫を分岐点とすることを決定した。しかし、「八雲・瀬棚鉄道期成会」は八雲町一帯の農林資源の開発、拓殖鉄道としての使命を発揮する優位性を掲げ、国縫・瀬棚に対抗し八雲・瀬棚を比較線として実地調査を請願した。1921(大正 10)年には鉄道建設部はあらためて実地調査を行い、翌年の「改正鉄道敷設法」では「八雲ヨリ利別(今金)に至る鉄道」の建設が法律として公布された。分岐駅の決定は八雲に軍配が上がったように見えた²³⁸が、1926(大正 15)年になると 1922(大正 11)年の決定が突如くつがえり、1913(大正 2)年に決めた、国縫を起点とする瀬棚線が着工となった。こうして八雲町の悲願であった八雲・瀬棚線は実現を見るに至らなかった。『八雲町史』は多くを語らないが、瀬棚線沿線の『今金町史』はその瀬棚線建設の経緯を次のように記している。

今金村では村会議員、憲政会系の加藤勘助他が 1909(明治 42)年、「瀬棚線鉄道促進期成同盟会」を組織し、誘致活動が始められた。「加藤勘助の中央での政治的活躍による影の働きが大きかった。同氏の兄が貴族院議員として中央政界で相当なる実力をもっていたので、この関係を利して、時の政友会、憲政会両内閣の変遷を政治的にさばき、中央に政治的な大きな錨をおろしたことが、瀬棚線事業促進には忘れられないことである。」²³⁹としている。

²³⁸ 『八雲町史』：459 頁

²³⁹ 『今金町史』：517 頁

さらに、町史は言う。「今金農業開発の移民は明治 24 年 3 月、国民党の領袖、犬養毅ほか 7 名が党の資金繰りの一手段として農場経営を企図し、政府より 2,035 万坪の貸付を受けた。」²⁴⁰「明治 25 年、埼玉県の有志・加藤正之助他数名は北海道巡視の途次開墾地をせんと欲し荊林を分けて深く利別(今金)原野に入る時に此の地は犬養毅他数名の貸下地に属す。長官北垣国道の勧誘に依りその権利を継承して開墾せんことを決意し、帰県後同志を叫合して北海道拓殖組合を創立し 1893(明治 26)年よりこの地の開墾に着手せり…」加藤正之助は当地を直接開墾した訳ではなく、いわゆる地主としての存在だったものと思われるが、1892(明治 25)年の衆議院選挙に当選、1927(昭和 2)年には貴族院議員、その後大東文化学院総長となる。今金町で瀬棚線建設に奔走した加藤勘助は政之助の弟であり、犬養とは 1931(昭和 6)年から総理大臣となる犬養毅である。瀬棚線の開通は 1929(昭和 4)年であるから、これでは八雲町は太刀打ちできない。八雲から予定された建設ルートは明らかではないが、恐らく八雲を分岐して瀬棚に向かうルートでは今金市街を通過しなかったのではないだろうか。従って「改正鉄道法」で決定した八雲・瀬棚ルートは国縫・瀬棚ルートに変更されたのだろう。町史に詳細な記述はないが、こうした政治力によって瀬棚線の分岐駅は決定したのだろうと思われる。

分岐駅になるかならないかは町の発展に大きな影響を及ぼす。さらに八雲から熊石へ通じる線路の建設も八雲町の悲願であった。1941(昭和 16)年鉄道省が調査のため来町。両町村民、道義も加わり関係方面への陳情が行われた。1946(昭和 21)年、国会の採択するところとなったが、敷設されるまでには至らなかった。『熊石町史』ではこの八雲・熊石の鉄道については触れられていない。

熊石町では江差線敷設の調査が始まると、衆議員・黒住成章は函館から江差に伸びる江差線を熊石・瀬棚・寿都・岩内を経て、小樽へつながる鉄道の建設を請願。請願は 1926(大正)15 年の衆議院で採択された。熊石村民の期待も大きかったが、実現には至らなかった。

⑧ 真狩村の場合

真狩村にはついに鉄道は開通しなかったが、鉄道敷設を望み請願を繰り返した記録は残っている。1929(昭和 4)年、豊浦、真狩、留寿都の 3 カ村の村長連名で鉄道大臣宛に請願書は提出された。²⁴¹室蘭本線の豊浦駅を分岐駅として真狩、留寿都に到達する鉄道の敷設請願である。1935(昭和 10)年の請願では留寿都から定山溪を通り札幌に出て、札幌線を抜け、留萌線、羽幌線と進み、稚内へ到達し、樺太への連絡線としての北海道中央幹線としての建設を請願した。衆議院で請願採択されたが、実現を見ることはなかった。

37 1930(昭和 5)年

① 8 月 20 日 釧網線 弟子屈～川湯の開通

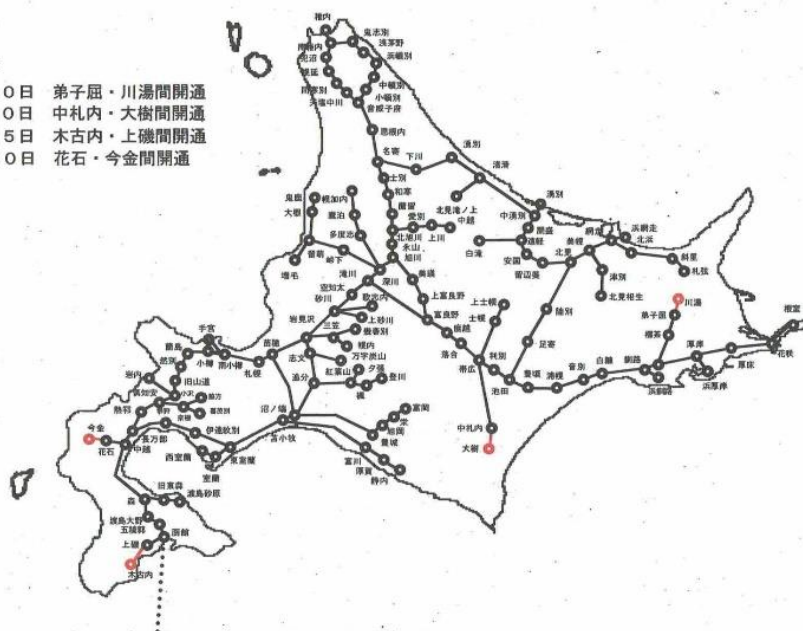
当地は摩周湖、屈斜路湖、硫黄山などの景勝地と温泉に恵まれた風光明媚な土地である。硫黄山の発見は安政年間ともいわれるが、明らかな資料では 1872(明治 5)年とされている。硫黄はアイヌの人々が焚付け用として使用していたものを釧路の佐野孫右衛門が聞きつけ、同年に手に命じて屈斜路湖のアイヌを案内として調査を行った。1877(明治 10)年には採掘を開始したが、十分な輸送手段もない頃であり経営は赤字であった。翌年から 3 年がかりで道路開削を行い採掘を

²⁴⁰ 『今金町史』：24 頁

²⁴¹ 『真狩村史』：535 頁

継続したが、孫右衛門の病気などもあり、1885(明治 18)年経営は大阪の山田慎が経営する函館銀行に譲渡された。しかし、近代的な精錬法と輸送手段の改良なしには経営が成立せず、1887(明治 20)年には安田善次郎²⁴²に譲渡され、安田は人

昭和5年
 8月20日 弟子屈・川湯間開通
 10月10日 中札内・大樹間開通
 10月25日 木古内・上磯間開通
 11月30日 花石・今金間開通



夫 300 名と釧路囚治監の囚人 300 名で標茶から硫黄山までの私設鉄道(41.6km)を同年中に竣工させた。北海道においては 2 番目の鉄道である。硫黄鉱山では安田が経営を行う以前から囚人による採掘が行われていた。その契約は安田の経営にも引き継がれ、出役した囚人は同年で 500 名に及んだ。鉱山では亜硫酸ガスや硫黄の粉塵により罹病患者が続出。同年の夏には約半数が発病し、42 名が死亡、15 名が失明、囚人にとどまらず看守も発病するに及んだ。釧路集治監では発足以来閉鎖までに 456 名が死亡している。

採掘量の減少とともに 1896(明治 29)年には採掘中止、鉄道は事実上廃止となった。安田は鉄道の買収を北海道庁へ請願した。道庁は同年に成立した「北海道鉄道敷設法」の第 1 期予定線に該当することから 1897(明治 30)年に北海道鉄道建設費で買収を決定。動産、不動産、開墾料を合わせて約 20 万円を安田に支払い会社は解散となった。ところが会計検査院が同年度の決算に疑義を挟んだのであった。会計検査院の指摘は「…家屋・橋梁如きは大半腐朽し、現に会社の財産見積書には家屋価 2,400 円とあるにも拘わらず、之を 24,000 円で買い上げたのは何ぞや。又同鉄道の衰頹し株券の如きも著しく下落せるのを顧みず、当初の資本金と同額をもって買い上げたのは不当なり。」そして「予定線は明治 34 年の敷設予定であるが 30 年度の経費をもって買い上げるのは前年度の予算をもって後年度の事業を施工するものであり、不法の支出である。」²⁴³とした。

当初から道庁と安田の癒着が生んだ猿芝居と取り沙汰されていたようだが、その後この鉄道の資材は他の鉄道建設に転用されるなどして、1900(明治 33)年には「多年朝野に物議を醸した釧路鉄道はすでに除去され、かの 20 万円の面影は今や茫々たる唯一の草路となるのみ。」「北東日報」という状態であったという。釧網線としてこの地に鉄道が蘇ったのは囚人労働がタコ部屋労働に引き継がれた 21 年後の 1931(昭和 6)年であった。

『弟子屈町史』は「人生を半ば捨てた空しくも痛ましい日々を過ごした彼らの存在を、忘れることはできない。」²⁴⁴と今に伝え、鉄道建設を「当時増大しつつあった政治政党勢力が、選挙地盤確立のために我田引鉄したり、都市の商工資本が、ようやく安定成熟に向かいかけた地方生産を、

²⁴² 安田善次郎：(1838-1921) 富山県出身。安田銀行創設者。一代で財閥となった。北海道とのかかわりは 1887 年弟子屈の硫黄山と春採炭鉱の権利いっさいを譲り受け、標茶まで鉄道を敷設し、硫黄山経営を行った。安田家の硫黄山経営等により釧路は急激に発展した。『北海道歴史人物事典』390 頁

²⁴³ 『標茶町史』：618 頁

²⁴⁴ 『弟子屈町史』：324 頁

中札内を通り、帯広まで直線的に建設される予定であったが、鈴木久太郎の「説明誘導」により大きく変更されたい。鈴木に住む下当緑には田中清輔が地主を務めていた。田中は空知にも牧場を構え、この時空知選出の道議会議員だった。田中は同時に北海道倶楽部の常任幹事を勤め、田中は北海道倶楽部で鉄道路線を策定する担当だったらしい。田中は地図上に縦横に線路を書き入れ、紙コヨリを押し当てて距離を記録したという。鈴木は田中に広尾線を忠類へ向けることを相談したのだろう。紙コヨリで広尾線を少しずらすことくらいは田中にとっては容易な事であったに違いない。結局、依田勉三が思い描いたルートは外れたが、依田と田中の牧場と鈴木が住む地元を經由し、線路を大きくカーブさせ大樹まで進むことになる。

更別村の原田環は 1927(昭和 2)年に島根県からこの地へ入植した。原田は草葺の掘立小屋を原野の中に建て開拓の鋤を入れた。入植したその年の秋、鉄道路線の測量が行われ、原田の土地を線路が横断することになった。その途端、原田の家には札束を持ったブローカーが寄ってきた。原田は同郷の溝口国太に土地を売り渡す。8町8反で 11,500 円。1972(昭和 47)年当時のお金で 1,000 万円と記されているから現在ではもっと高額な金額に違いない。契約が成立したのは世界金融恐慌前夜の 1928(昭和 3)年 12 月 28 日。裸一貫の開拓移民が一夜にして大金持ちになったということである。

忠類駅前には鉄道開通時にはすでに忠類市街と呼ばれ、開通後半年で 40 戸を超え、一年足らずで 102 戸、人口は 592 人となった。文字通り鉄道が人々を集め、何も無いところに町を作ったと言って良い。

広尾線も他の線区同様タコ部屋労働の話が絶えない。『更別村史』では「リンチは見せしめのためであった。素肌の逃亡者を馬の尻尾につなぎ引き摺って帰ってきた。逃亡したタコは傷だらけ。作業中のタコが集められリンチが加えられた。タコ全員にもそれをやらせた。弱くたたくと何回もやらせた。倒れると頭から水をかける。11 月下旬の寒空に男が死の泣き声を響かせた。あの声は忘れようとしても忘れられない。」²⁴⁸1979(昭和 54)年 9 月、帯広市 30 号の幸福墓地近くの鉄道沿線で鉄道工事の犠牲者と思われる数体の火葬された人骨が発見された。地元の有志の手により幸福墓地には「広尾線鉄道建設犠牲者供養地蔵」²⁴⁹が建立された。

③ 10 月 25 日 江差線 上磯～木古内の開通

1922(大正 11)年、第 45 回議会で政友会内閣は上磯・木古内間の鉄道敷設を含む「鉄道敷設法案」を通過させた。法案には上磯・木古内間の鉄道敷設も含まれ、1924(大正 13)年起工、木古内・江差、木古内・松前も逐次工事に至ることが決定した。この決定を受けて翌年 4 月 26 日、木古内村において鉄道祝賀会が開催された。当日、木古内村の家々では日の丸を掲げ、提灯行列、仮装行列が村を練り歩き、花火がとどろいた。

この年の 9 月 1 日、関東大震災が発生。1924(大正 13)年起工は繰り延べられた。同年、知内・木古内・茂別の各村は繰延反対運動を展開、代表団を上京させ陳情を繰り返した。1925(大正 14)年 12 月 29 日、函館選出の佐々木平次郎衆議院議員から「鉄道会議において上磯・木古内間の鉄道敷設決定」の電報が入り、正月気分が冷めやらぬ翌年 1 月 5 日、木古内村では二度目の鉄道起

²⁴⁸ 『更別村史』：124 頁

²⁴⁹ 『忠類村史』：245 頁

工の大祝賀会が開催され、冬の空に花火 100 発が打ち上げられ、音楽隊は提灯行列を従えて各部落を練り歩いた。

工事は 1926(大正 15)年 4 月に開始され、1930(昭和 5)年 10 月 25 日、念願の鉄道は木古内村にやってきた。鉄道敷設を歓迎する一方で沿線の人々の間では「村の日常生活に都会の悪しき傾向が生じる心配や、買い物客が函館に流出するのではないかという危惧が生まれ、必ずしも手放しで歓迎するということではなかった。」²⁵⁰ ようである。

④ 11 月 30 日 瀬棚線 花石～今金の開通

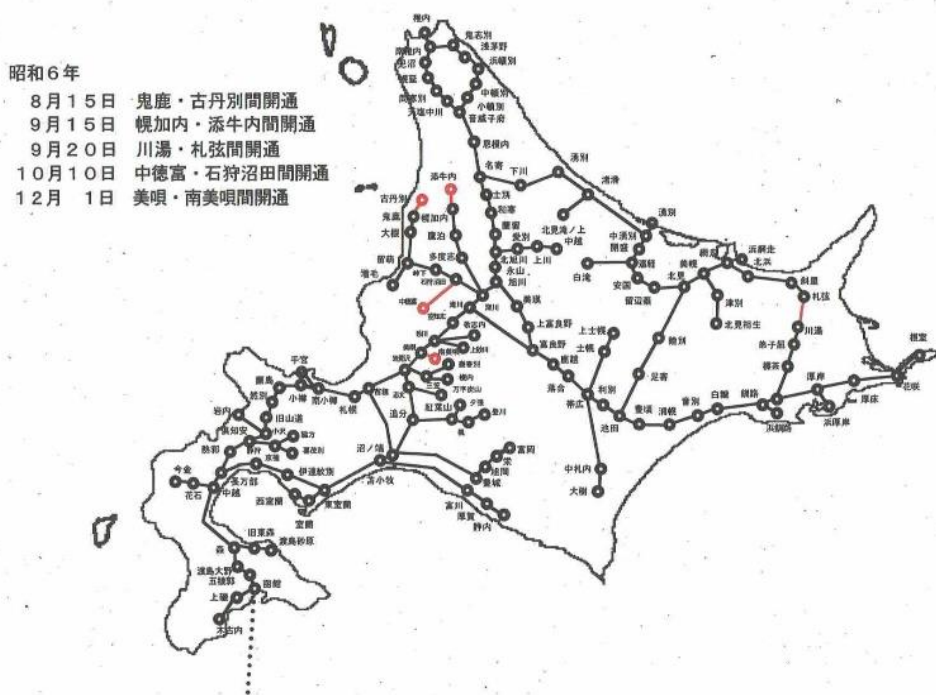
今金町には美利河・花石・北住吉・種川・今金の各駅が作られた。開通前の国縫・瀬棚間の交通手段は定期客馬車が一日一往復。その後、乗合自動車が一日二往復。国縫・花石と鉄道が開通するにつれて、乗合自動車の運行は瀬棚・花石間に縮小され、全線開通とともに姿を消した。

38 1931(昭和 6)年

① 8 月 15 日 羽幌線 鬼鹿～古丹別の開通

羽幌線は秋田の栗田組が独占状態で工事を受注した。事の成り行きは次のようなことであつたらしい。

1917(大正 6)年、稚内までの天塩線(現宗谷本線)建設に際し、鉄道省は工事を発注した。当時の鉄道建設入札資格は地元業者 3 社と本州業者 5 社、合計 8 社の独占だった。音威子府・稚内の工事区間は泥炭地で地盤が悪いの



に加え、天塩川沿いの狭隘区間など、難工事が予想された。加えて第一次世界大戦の影響で物価も高騰し、建設業者は二の足を踏み、工事の受注は進まなかった。怒った鉄道省は受注資格を白紙に戻し、秋田から栗田組を呼んで工事をほとんど独占させたという。栗田組の栗田源蔵は「度胸はいいが酒を飲んだら何をするか分からない男」と恐れられ「普段から二号、三号を連れ歩いている男」であつたらしい。兎にも角にも 1931(昭和 6)年 8 月 15 日、羽幌線は鬼鹿・古丹別間がつながった。

『小平百話』ではニシン漁で活況を呈した鉄道の様子を次のように記している。「その昔、ニシン漁の季節になるとヤン衆を乗せた船が小樽から鬼鹿沖へやって来る。接岸設備がないので、沖までヤン衆を小舟で迎えに行く。羽幌線の開通が進むとヤン衆は汽車でやってきた。誰が呼ぶと

250 『上磯町史』:895 頁

もなく列車は『ヤン衆列車』と呼ばれた。最盛期には一日 200 人の若い衆が沿岸の漁場に押し寄せた。5 月中旬ともなると漁は終わる。駅の改札で厚い札束をちらつかせるヤン衆の姿を駅員は何度も目撃したという。窓口できっぷを買うと、『つり銭はいらん』といい、列車内では酒盛りが始まった。鬼鹿沖のニシン漁は昭和 22 年ごろから下火となり、それに合わせ 25 年ごろからヤン衆の姿も減少した。29 年には群衆が去り、ニシン列車も姿を消した。」²⁵¹

② 9月16日 深名線 幌加内～添牛内の開通

1931(昭和 6)年、北をめざす深名線は添牛内まで完成した。しかし、2 年前の 1929(昭和 4)年からは札沼線の石狩沼田駅から多度志駅を結び、深名線・朱鞠内駅から天塩線(現宗谷本線)佐久駅を結ぶ札佐線(札幌・佐久)の建設運動が開始された。完成すれば深川・石狩沼田・多度志は狭い範囲を三角形に鉄道が囲むことになる。加えて函館本線・宗谷本線という幹線鉄道があるにもかかわらず、さらに札沼線の始発駅・札幌から定山溪を通り、内浦湾の豊浦までの鉄道建設構想と合流し、函館から稚内まで第二幹線鉄道を目指すというものであった。地域の鉄道熱は冷めることを知らなかったようである。

1930(昭和 5)年には札佐線鉄道敷設運動に沼田町、中川町など沿線町村もこれに加わり猛烈な運動が展開された。1941(昭和 16)年になるとこの路線は朱鞠内から名寄に通じ、札佐線の意義は失なわれたが、札佐線、雨竜線、幌加内線、深名線、名羽線などと終着駅が定まらぬまま駆け巡ったこの地域の鉄道建設の思惑を『幌加内村史』では「この運動が(札佐線建設運動)が間接的影響力となって、大きな功績を示したもので、その点において意義深い運動であったといい得る。」²⁵²としている。むしろ縦横に駆け巡ったフリーハンドの鉄道建設の要望に加え、名羽線の複雑な事情を抱えながら、そしてそれを請け負ったが收拾がつけられぬまま政治的折り合いとして深名線は名寄につながったという見方の方が正しいのではないだろうか。

③ 9月20日 釧網線 川湯～札弦の開通

鉄道開通以前のこの地方では冬季間の物価上昇がひどかった。1883(明治 16)年の冬には白米一石(150kg)が 18 円、酒一樽 4 円であった。1896(明治 29)年で札幌での価格は一俵 3 円 20 銭の米がこの辺りでは 7 円であった。斜里まで鉄道が開通するとその差はほとんどなくなった。1929(昭和 4)年、鉄道が札弦まで伸びてくるとそれまで斜里が物資の集散地だったが各駅に分散され、人々の交流や流通は飛躍的な発展を遂げた。ちなみに、鉄道建設現場の出面にでかけた夫婦は馬出面と飯場炊事婦で月 150 円²⁵³だったそうである。開通と同時に現緑駅付近の人口は急速に増え 100 戸あまりになったという。

④ 10月10日 札沼線 中徳富～石狩沼田の開通

1889(明治 22)年、沼田町を含む雨竜郡一帯は三条実美卿他の華族が 1 億 5 千万坪の土地払下げを受け華族農場の経営に挑んだ。酪農を取り入れた米国式農牧混合農業をめざし、ドイツから農具を購入、欧州からホルスタイン、サラブレッドを輸入し、模範的農業を志すものであった。と

²⁵¹ 『小平百話』：116 頁, 603 頁

²⁵² 『幌加内村史』：729 頁

²⁵³ 『清里町史』：422 頁

ころが、1893(明治26)、三条公が他界すると華族農場は空中分解。すでに開墾した地域は出資者に配分され、その他はそっくり道庁へ返還された。

1894(明治27)年、富山県人の沼田喜三郎が郷里から18戸を引き連れてこの地の開拓を始めた。沼田町の名前の所以である。²⁵⁴

これより2年前の1892(明治25)年、元越後長岡藩士らが結成した「北越殖民社」は晩生内に約150万坪の貸付を受けた。その後、初代北海道長官、後の男爵・岩村通俊の長男、八作は1893(明治26)年に壮瞥村に移住していたが、浦臼村晩生内に移って45万坪の岩村農場を開拓する。さらに、同30年には雨龍郡北龍村の原野を開拓して小作人に分割して譲り開拓事業者の範を示した。八作は1914(大正3)年父通俊を継いで男爵となる。

石狩川の右岸に添った鉄道の建設は明治後期から要望が高かった。1905(明治38)年には石炭採掘輸送の鉄道建設が計画され、さらに同年には鉄道院が拓殖鉄道建設のため札幌・当別間を調査したが、既設函館本線に併行するという理由で容易に採択されなかった。1909(明治42)年には石狩川右岸8町村が会長に岩村八作男爵を据えて「石狩川右岸鉄道速成同盟会」を結成した。同盟会は政府及び貴族院・衆議院へ請願・陳情を繰り返したが、壁は厚く、時の政府は同意せず同盟会の活動は暗礁に乗り上げた。一時期は私設鉄道としての建設も試みられたが蜂須賀侯爵や農場主、鉱区所有者の承諾を得られず断念。これにより岩村は会長は辞任した。難局打開のため蜂須賀家顧問の小林幸太郎に協力を要請。小林は期成会の首脳者として社会的にも政治的にも権威のある東代議士を推薦した。²⁵⁵二人の政治力が功を奏し、1921(大正10)年になると衆議院議員・東武が会長となり猛運動が展開された。1923(大正12)年の第48回議会で請願が採択。1925(大正14)年、第51回議会で建設実施が決定した。東武の政治力からなるこの鉄道を後年一部では「あずま鉄道」²⁵⁶と呼んだ。

⑤ 12月1日 南美唄線 美唄～南美唄の開通

美唄～南美唄間3kmをつなぐ南美唄線は1928(昭和3)年、日本石油株式会社から炭鉱経営を引き継いだ三井鉱山により敷設され、三井美唄炭鉱は翌年から操業を開始した。工事は1931(昭和6)年に完成。完成と同時に国鉄に移管され、函館本線の支線となった。

39 1932(昭和7)年

① 9月1日 羽幌線 古丹別～羽幌の開通

²⁵⁴ 『沼田町史』：82頁

²⁵⁵ 『雨竜町史』：448頁

²⁵⁶ 『新十津川町史』：914頁

開通の日、苫前駅構内で行われた開通式には一番列車を一目見ようと訪れた人だかりが駅構内に溢れ、大混雑を呈するという歓迎ぶりであった。開通以来初めての冬となった翌年の2月から3月にかけてこの地域は積雪5mにも及ぶ豪雪に見舞われた。列車は不通となりラッセル車やロータリー車を総動員

昭和7年
 9月 1日 古丹別・羽幌間開通
 10月 1日 中越・白滝間開通
 10月25日 添牛内・朱鞠内間開通
 11月 1日 今金・瀬棚間開通
 11月 1日 大樹・広尾間開通



して除雪を行ったが間に合わず、2月20日には苫前の各部落では青年団が除雪作業に従事し、3月16日には全戸一名以上の大動員をかけて除雪した結果、一カ月ぶりに運行が再開された。²⁵⁷天売・焼尻島を含め、羽幌町の地理的条件は交通・運輸機関の整備が不可欠であり、町民全体の願いでもあった。羽幌に鉄道が開通したこのころ、大正期に凶漁に見舞われていたニシン漁は1930(昭和5)年から1934(昭和9)年にかけて明治の最盛期を凌ぐ程の豊漁が続いた。ニシンは圧倒的に肥料として製品化され、船便により小樽港へと集積されたが、鉄道開通以来、鉄道輸送へとシフトし、小樽中心の経済圏は次第にくずれ、旭川や札幌をはじめとする内陸各地へ経済を拡大させた。沿岸地方の物資集散地として羽幌の役割はさらに重要となった。

② 10月1日 石北線 中越～白滝の開通

中越・白滝間には石狩国と北見国をさえぎる北見峠が控えていた。全長4,329m、北海道では初めての長大トンネルである。10月下旬から4月までは気温が0度を上回ることがなく、酷寒の日などは零下35度も珍しくない。積雪は5月下旬まで残り、工事に従事する人々を悩ませ続けた。中越・白滝まではすでに開通しており石北線の開通はこの最大の難所の貫通を待つばかりで、必然的に世間の注目はこのトンネルに注がれたが、工事は言語に絶する難工事であった。

1929(昭和4)年、工事は上川口並びに遠軽口両方向から着工。当初計画では上川口114m、遠軽口100mの測量のための先進導坑を掘り進められる予定であったが、それぞれ49m、33mを掘削した時点で予定短縮のため本坑の掘削に着手した。長大トンネルであるがゆえ、作業中は勿論、蒸気機関車走行時の煤煙の排出に考慮して、上川口の坑口から875m地点に地表まで95mを掘



石北隧道、遠軽混凝土ノ完成

²⁵⁷ 『苫前町史』：608頁

り上げ、同じく遠軽口から 1,412m 地点では 97m の豎坑を備えた。

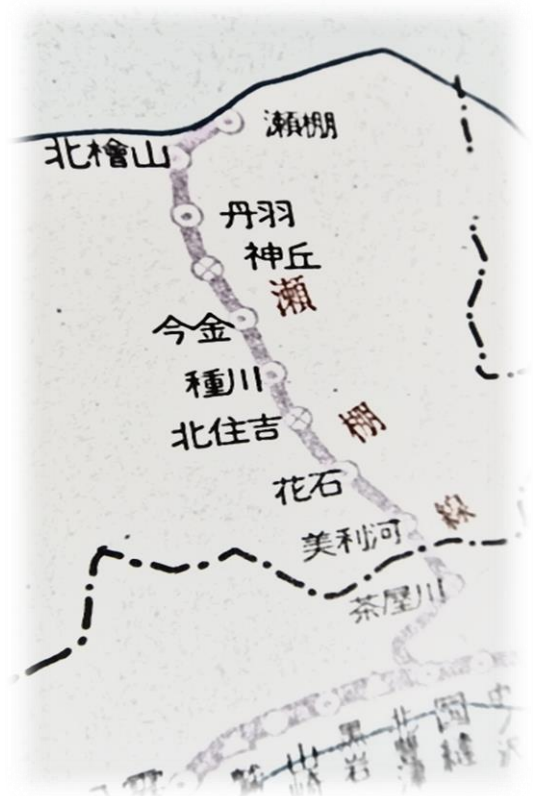
『支湧別郷土誌』には工事の様子を次のように紹介している。工事従事者がだれかに宛てた手紙のようだが「…何ととっても北海道一のトンネルのこと、途中いろいろの困難にあい一年二年と数百人の土工夫たちが怪我をしたり、ハッパの事故で死んだりして、文字通り血と汗にまみれて掘り進められた。工事中の坑口に来てみると坑道の奥深くにカンテラの灯が揺れ動き、坑内にはいろいろの物音がこだまし、水は上から滴り落ち、出てくる土工夫の顔は幾十日も陽に当たらないため青ざめ泥にまみれて朽ち果てて見るからにこの工事の難しいことを思わせた。毎日岩盤を打ち砕くハッパの響きが昼なお暗くあたりの山々にこだましてゆくという風に工事の責任者や土工夫たちの死の苦しみが幾年か続き…」²⁵⁸ こうして 1935(昭和 7)年、石北トンネルを挟む中越と白滝がつながり、石北線は全通した。いったいこのトンネルでは何人が犠牲となったのかを知らせる資料はない。

③ 10月25日 深名線 添牛内～朱鞠内の開通

雨竜ダム(朱鞠内湖)の建設は 1928(昭和 3)年に王子製紙株式会社の姉妹会社である北辰電力株式会社によって調査が開始された。1937(昭和 12)年には設計調査が完了し、同年着工となった。計画は極秘裏に進められ、工事が具体化するまで下流町村には知られないままだった。工事に反対する住民の声もあったが、意に介せず断行し、1943(昭和 18)年竣工。1945(昭和 20)年付帯工事も含め、完工した。工事資材は天塩川、石狩川の水運により運ばれたと幌加内村史は記すが、1932(昭和 7)年に開通した深川・朱鞠内間の鉄道との関係性を示す記述はない。工事末期には朝鮮人労働者も使役され、175 名の犠牲者を出している。朱鞠内まで鉄道が開通し、雨竜線は幌加内線に名称を変えた。

④ 11月1日 瀬棚線 今金～瀬棚の開通

瀬棚線は請願運動開始から 16 年、起工から 7 年にして全通した。それまでの瀬棚港を中心とした海上輸送は鉄道輸送に変わり、駅前には商店や運送店が軒を並べた。秋の石炭列車の到着、丸太・馬鈴薯・ビート・鉱石等の積み出し風景は活気に満ちた壮観なものであった、という。



²⁵⁸ 『白滝村史』：493 頁

『瀬棚町史』には1921(大正10)年鉄道建設部の実地調査の結果、新たに「鉄道敷設法」第一条による予定鉄道路線として「胆振国八雲ヨリ後志国利別に至る鉄道」が掲載された、と記されているが、起点駅が八雲から国縫に変更になったことについて「鉄道建設部の決定は専門的な観点から施工の効率性など総合的な判断」²⁵⁹として国縫に変更された経緯については触れられていない。終点駅は八雲であろうと国縫であろうと、どちらでも良かったに違いない。

利別とは利別川流域の地域を意味し、川は瀬棚町の日本海に注いでいる。地形上、分岐駅が八雲町となれば今金町の中心部は鉄道が通らないことが予想され、今金町にとっては分岐駅が八雲町になることは死活問題でもあったろう。「胆振国八雲ヨリ後志国利別に至る鉄道」の決定が朝令暮改のように変更されたのは確かである。

町内に東瀬棚駅(昭和41年北檜山駅と改称)と丹羽駅を抱えることになった北檜山町では瀬棚線建設の顛末を「衆議院議員は選挙地盤固めに、政党は党勢拡大のための好材料として運動の労を惜しまない、地方の有力者もまた地元の条件を良くするため、議員や政党を利用しようとし、政治と資本の駆け引きが、込み入った形で陰に陽に展開されていたのである」²⁶⁰とし、丹羽地区開拓の祖である丹羽五郎は「この路線が決まった後も、他町村も路線変更の運動を起こすなどの競争があり、利別村・国縫の有力者と協力しあって、防衛戦を行った。」²⁶¹という。

1937(昭和12)年になると瀬棚・寿都・岩内を結ぶ瀬棚・岩内線の敷設陳情が沿岸の9カ村長と2,420名の署名によって行われた。さらに大正年間から継続していた瀬棚・江差線敷設請願が1951(昭和26)年に行われたが、いずれも実現には至っていない。

⑤ 11月1日 広尾線 大樹～広尾の開通

「明治29年、滋賀県の人、林寅太郎は妻と女兒二人を連れ、広尾の地にやってきた。目的地をめざし広尾川に到着すると雨で川は増水していたが、対岸をめざし足をとられそうな川底を踏みしめながら一家は前進を試みた。岸まで二・三間というところで二女を背負った妻の叫び声が聞こえた。見ると激流に次女もろとも流されて行く。対岸に駆け上がり、長女と荷を置くと寅次郎は水中に飛び込んだ。二女を抱き上げるも妻の流れ去る姿を呆然として見送るしか方法はなかった。」²⁶²

1882(明治15)年、依田勉三が十勝の各地を調査し広尾地方陸上交通の様子を「右は大海に対し左に荒蕪たる原野、…足触れたる巖は礫々として崩れ落ち、激浪の時は海水磯面を没せり」²⁶³と記している。1895(明治28)年には道庁の手により道路の改修が行われるが、寅次郎一家が訪れた1896(明治29)年にはまだ広尾川に橋はなかったようである。明治末期になっても帯広へつながる広尾道路は馬で行くしかなく、途中の川も渡船に頼る以外に方法はなかった。広尾の人々が鉄道の恩恵にあずかるのは、寅次郎一家の災難から36年後のことであった。

1932(昭和7)年11月5日、大樹発午前7時の処女列車は機関車に国旗を交叉し、広尾町民が小旗を振り、万歳と歓声溢れる広尾駅に7時56分に到着した。「まさに感激の一瞬だった。」²⁶⁴と町史は伝えている。

²⁵⁹ 『瀬棚町史』：1053頁

²⁶⁰ 『北檜山町』：765頁

²⁶¹ 『北檜山町史』：767頁

²⁶² 『広尾町史』：847頁

²⁶³ 『広尾町史』：845頁

²⁶⁴ 『広尾町史』：908頁

40 1933(昭和8)年

① 12月1日 標津線 厚床～西別の開通

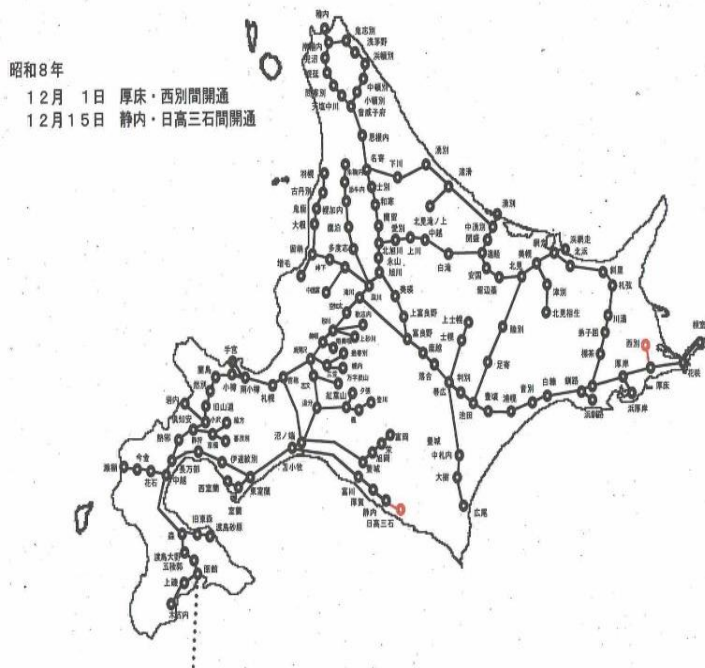
1922(大正11)年、「改正鉄道敷設法」では「厚床より網走に至る線」が「釧路より斜里を経て網走に至る線」と変更され、「厚床より標津經由斜里に至る線」が追加された。度々陳情を繰り返したが着工には至らなかった。そこで1924(大正13)年になると道庁は殖民軌道敷設を計画。殖民鉄道の敷設をめぐるも停車場争奪の住民運動が起こったが、同年厚床・中標津間、1926(大正15)年中標津～標津間、翌年には中標津～計根別間を開通させ、生活必需物資は無料で運搬した。この殖民鉄道はこ

の地方の唯一の交通機関で、特に原野入植の開拓者や住民の生活と営農向上に貢献し、人々の喜びは大きかった。当初の殖民鉄道は馬で貨車を引っ張るものであったが、1929(昭和4)年にはガソリンカーが導入されると輸送効率も増大した。

殖民鉄道が完成した一方で、国鉄線の建設を望む声は止むことはなく猛運動が展開された。1925(大正14)年、第51回帝国議会では「厚床より標津經由斜里に至る線」が「厚床より標津に至る線」に変更となり着工が決定した。厚床・西別間は1931(昭和6)年に着工、1933(昭和8)年12月1日に開通した。

② 12月15日 日高線 静内～日高三石の開通

1876(明治9)年、三石の小林重吉は道路の改修こそが開発に急務とし、自費をもって道路の開削工事を行った。1894(明治27)年当時、日高沿岸の村々への日用必需品の輸送並びに生産物の積み出しは船舶に依存し、函館の商圏に包含されていた。「12月9日から船待ちして遂に便船を得ず、31日三石から南越丸に乗船、1月9日函館に上陸。」²⁶⁵という具合だった。「天候によっては室蘭に走り、又広尾に逃れ、甚だしきは釧路港に至る。」²⁶⁶ということもあり、旅は相当難儀なことであつたらしい。1899(明治32)年頃になると200トンくらいの汽船が往来するようになり、1913(大正2)年には函館の金森商船株式会社が北海道庁補助航路を開始し、毎月5,6回の、冬期は3,4回の定期航海を行うようになった。海上交通は益々函館に直結されたが、札幌・小樽に向かう人々は陸上交通によるほかなかつた。1927(昭和2)年、苫小牧軽便鉄道と日高拓殖鉄道は輸送力増強のため一般路線並みに軌間1067mmの鉄道に改良することを前提に政府に買収を働きか



²⁶⁵ 『三石町史』：197頁

²⁶⁶ 同上

けた。1929(昭和4)年には苫小牧から富川までの鉄道が、1931(昭和6)年には富川から静内間が標準軌道となった。従って静内から三石間の鉄道も当初から標準軌として敷設された。

41 1934(昭和9)年

① 10月1日 標津線 中標津～西別の開通

すでに厚床から原野を經由し、中標津から標津へ達する殖民軌道が完成していたので、国鉄線は別海、尾岱沼を經由する海岸鉄道敷設として測量調査が始められた。しかし、原野側の住民からは原野を縦断するべきだとの運動が起こった。これによって海側と原野側の住民の対立が起こった。双方が譲らず激しく争われたが、最終的には

昭和9年
 10月1日 中標津・西別間開通
 10月10日 浦臼・中徳富間開通
 12月1日 桑園・石狩当別間開通



1931(昭和6)年8月、標津線は原野を横断する鉄道と決定した。²⁶⁷政治場面での構図は政友会・木下成政太郎(原野側)と民政党・小池仁郎(海側)の対立となり、政治問題化した。

『標津町史』では「村長・植松適は小池仁郎代議士等の圧力をはね返し原野縦断論を強行に支持し、現在の路線になった。」²⁶⁸としている。『中標津町史』では元町議の話として「海岸線に内定したことを知り、木下成太郎²⁶⁹代議士に原野線に変更してほしい(旨の)電報を打った。折り返し代議士から『電文不明スグコイ』とのことなので急遽上京。電文を見せてもらって驚いた。肝心な文面はすべて抜けている。これは標津郵便局から発信を依頼した際、何者かによって削られたものと推察された。代議士は早速関係係官を呼んで決定した図面をすり替えさせた上、係官の

身分を保証した。(私も)20円の餞別を(係官に)出し慰めた。」²⁷⁰ということである。

電文を削除するという話も凄いが、図面をすり替えることを係官に命じ、身分を保証するという、



²⁶⁷ 『別海町百年史』：1391頁

²⁶⁸ 『標津町史』：895頁

²⁶⁹ 木下成太郎：(1865-1942)豊岡藩(現兵庫県)の家老の家に生まれた。東京華人大学で退学し自由党に加わる。後に北海道・千島を視察。ヨード製造に着目し、この事業の先駆者となる。1900年厚岸町議を皮切りに道義、1920年の総選挙当選。美濃部博士の「天皇機関説」に反対し、追放の先鋒となったが、戦争の拡大には大反対し東条内閣の打倒を画策した。大東文化大学、武蔵野美術大学創設者。『北海道歴史人物事典』120頁

²⁷⁰ 『中標津町史』：1052頁

その政治性は現代社会にあってもどこかで聞いたような話ではある。

昭和 10 年の中標津停車場（北海道大学付属図書館所蔵）

1945(昭和20)年7月14
日、春別・西別間を走行
する列車にグラマンが襲

いかかった。平野慶吉機関士が死亡。釧路鉄道管理局館内ではこの他にも釧網線、標津・磯分内間を走行する列車が襲われ機関士が死亡。この日保線作業に従事する線路工手を含め10人の殉職者を出した。

② 10月10日 札沼線 浦臼～中徳富の開通

1934(昭和9)年、札沼北線は浦臼まで延長された。新十津川村では、村内の駅設置数を何駅とするか、そしてその名称をめぐって紛争が勃発した。²⁷¹町内2駅設置を主張するグループは3駅設置を求めるグループに対して「国家経済を無視した欲張った要求で、可能性の低い3駅設置を要望するのは、結局は村内1駅のみを設置としようとする策謀だ。」と言えば、3駅設置グループは「橋本町が2駅を主張するのは村の中心を菊水町から橋本町へ移し、その繁栄を期そうとする意図であり、2駅設置は村を分断しようとする分村主張者に利益を与えるものである。」と言い、両者は同じ村内で「策謀」「分断」などと物騒な言葉をぶつけ合いながら、紛糾を続けた。鉄道当局は上徳富・中徳富・下徳富の3駅の設置を決定した。そうすると今度は2駅設置グループであったはずの橋本町ではさらに1駅の増設を要求し、その駅に「新十津川駅」という名称を付けるように要求をエスカレートさせた。結局、新十津川村の駅は4駅となったが、駅名を「新十津川」とした駅の誕生は1953(昭和28)年を待つことになる。現代社会においても新幹線の駅名をめぐって悶着はあるが、地域の経済圏を代表し、利用者にとって分かりやすい名称を選択するのではなく、狭い範囲の地域を前面に押し出そうとする地域性とその傾向は今も昔も変わらない。

③ 12月1日 札沼線 桑園～石狩当別の開通

石狩川右岸鉄道の敷設は石狩川河口に築港を建設し、右岸一帯の石炭を鉄道を敷設して輸送しようというものであった。関係町村の要望は1905(明治38)年にさかのぼる。しかし実現には至らず、1910(明治43)年になると鉄道院は「拓殖鉄道」の建設を方針として、札幌・当別間の測量を行ったが、これもまた実現はしなかった。石狩川右



開通の頃 札沼線・新琴似駅（函館市中央図書館所蔵）

²⁷¹ 『新十津川町史』：915頁

岸の石狩・当別・月形・新十津川・雨竜・北竜の 8 カ町村は 1912(大正元)年、「石狩川右岸鉄道速成同盟会」を組織し請願書を政府および貴衆両院へ提出することになるが、石狩川左岸にはすでに北海道の動脈としての函館本線が併行していたので、右岸鉄道は認められなかった。国有鉄道が無理なのであれば私設鉄道の建設をめざすこととし、期成会会長・岩村八作は 500 万円の建設費を大農場主、炭鉱所有者、銀行などに出資を募ったが、思うように出資金は集まらず、私設鉄道の建設はとん挫し、岩村は会長を辞任した。1921(大正 10)年、会長に東代議士が就任した。東はふたたび国有鉄道として請願を開始する。すると 1922(大正 11)年、政府は札沼線として予定線に編入し議会に提案したが議会では成立しなかった。しかし、翌年の議会では貴衆両院を通過し、期成会の要望は日の目を見ることになる。大正 12, 13 年に実測測量が完了したが、内閣が変わり計画は 3 年先送りとなった。期成会は猛然と請願を敢行する。蜂須賀、水野貴族院議員、野田政友会副総裁などの斡旋により、1925(大正 14)年の議会では 650 万円の予算が計上され、鉄道建設はいよいよ始まることになった。沼田口は 1927(昭和 2)年、桑園口は 1929(昭和 4)年の着工となった。沼田口と桑園口の着工に 2 年の時間差があるのは、分岐駅を桑園にするのか苗穂にするのかで争奪運動が起こったからだそうである。²⁷²

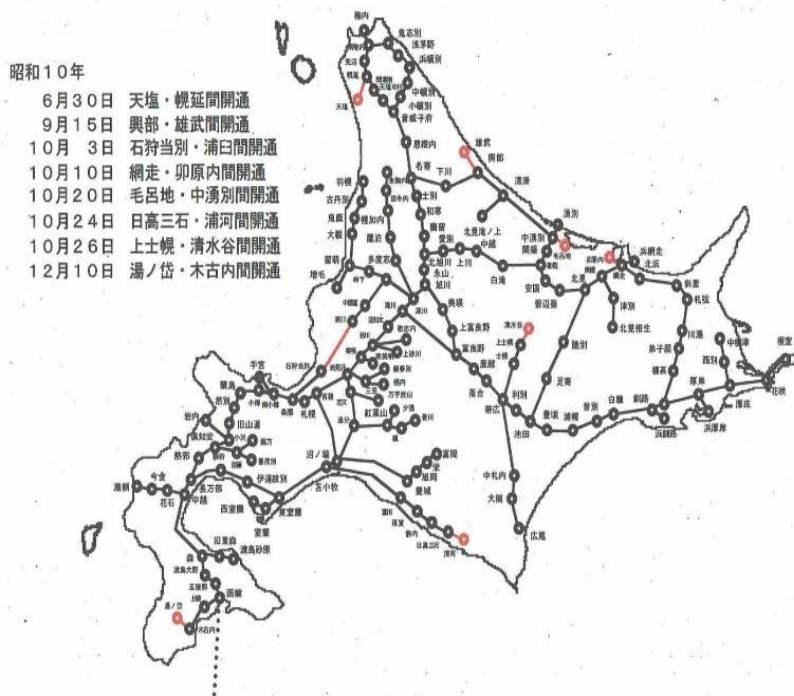
42 1935(昭和 10)年

① 6 月 30 日 羽幌線 天塩～幌延の開通

1869(明治 2)年新政府はエゾ地を分割開拓する旨を公示した。水戸藩はこれに進んで応じた。水戸藩には天塩地方が割り当てられ、その統治は廢藩置県の勅書發布まで 2 年あまり続いた。水戸藩は水戸の漁労者、男女 60 人あまりを天塩側河口に入植させ、漁労に従事させた。維新後の開拓の始まりであった。

天塩の交通手段はおもに海運であった。1924(大正 13)年、宗谷線が全通するに従い、天塩町に入出荷する貨物も幌延駅止めの鉄道輸送に切り替わった。長い間頼ってきた海運も陸運に変わり、商圏も小樽から旭川・札幌方面へと変化した。海運による貨物の減少は地元関係業者はもとより近海の手運界に与えた影響は深刻なものがあつた。1935(昭和 10)年の天塩までの鉄道開通は経済の主体が陸路によることが一層決定的となった。

大正初期、天塩村の最大の政治的関心は、宗谷線が天塩村を通過するかどうかということであつた。しかし、天塩村を経由するためには天塩川を二度跨ぐ必要があり、二つの架橋は経済効果の面からも否定された。天塩村ではこの誘致運動の先頭に中田鶴吉(後に道義)という人物が立っ



²⁷² 『当別町史』：874 頁

ていたが、中田は幌延にも土地を所有していたので、天塩村の人々は「中田はどちらでも良かったのだろう」と、天塩村の人々はこれを承知しなかった。何としても天塩村に鉄道を通そうと考えた人々は反中田派を村内に立ち上げた。中田は政友会の東代議士派として天塩村にその根拠をつくった人物でもある。従って、反中田派は憲政会を頼みとしてその足場をつくり、巻き返し運動に出た。政友会に変わって憲政会内閣が登場したが、ついに天塩村を経由する鉄道は実現しなかった。「それならば」ということで天塩村の人々は留萌線から北へ伸びる鉄道建設をめざし、さしあたり幌延・天塩間の早期着工をめざして猛運動を開始した。²⁷³

中田は天塩村の人々から幌延に土地を持っていたので「どちらでも良かったのだろう」と揶揄されたが、結局、稚内へ至るルートは人々の思惑を大きく超えて、当初の日本海ルートからオホーツクルートに突如変更となった。中田や天塩村民には計り知れない政略の結果である。

ところで、1903(明治36)年の火災で天塩の戸長役場が焼失した。財政はひっ迫し、土木事業もおこなえぬままであったが市街堤防の建設費に中田鶴吉は300円を寄付し、工事を施工した。1904(明治37)年には家屋建築がおぼつかなかったのを見かねて1,500円の私費を投じ、公共財産を確保した。中田の行為は村内外から称賛されたという。²⁷⁴

② 9月15日 興浜南線 興部～雄武の開通

1921(大正10)年、名寄線が全通するが、興部から雄武への交通は道路もまだ完備されていない状態であった。特に、水産物輸送の時期である融雪期と農産物搬出期は秋雨のころで、道は泥海状態であった。翌年「改正北海道鉄道敷設法」が公布されると、興部から雄武を通り、枝幸・浜頓別へ至る路線の計画が明らかとなった。村民はようやく陽の当たる場所へ出られると喜んだ。しかし、着工は延期され、鉄道開通に期待する沿線住民からは私設鉄道建設の声も上がったが、政府は1930(昭和5)年着工の延期を決定、以後も延期につぐ延期となり、結局1933(昭和8)年に着工となり、1935(昭和10)年念願の雄武まで鉄道はつながった。雄武・枝幸間の全線開通に向けた請願も同時に行われたが、満州事変・盧溝橋事件を契機としたアジア・太平洋戦争により、鉄道敷設の気運は遠のいた。それどころか、戦争末期になると雄武・興部の興浜南線は軍事目的として線路が取り外され1944(昭和19)年10月5日から運転休止となる。興浜南線は終戦後の1945(昭和20)年12月10日に復旧。以来、興浜線全通の要望はますます高まり、1958(昭和33)年には雄武・音標間18.3kmの着工認可。1960(昭和35)年の鉄道審議会では興浜線全線の着工が決定した。『雄武町の歴史』では「多年の懸案であった興浜線の実現も近づき、忍苦した雄武の開発も一段と促進されることになろう。ただ飛行機や自動車に客を喰われ、慢性的に赤字を出している国有鉄道の経営状態が鉄道敷設にどう響くか心配である。」²⁷⁵と率直な感想が記されており、鉄道審議会よりもむしろ常識的であり、良心的でさえもある。さらに町史では大正の初めころ、陳情団が上京する様子を「民間代表の陳情団はすべて自費により賄われた。お茶の水のガード下で10銭の握り飯で腹ごしらえをしながら陳情を繰り返すという熱心さであった。お茶の水に陣取った富良野の陳情団などは南瓜を持参に及んでいたという話である。」²⁷⁶と伝えている。

²⁷³ 『天塩町史』：422頁

²⁷⁴ 『天塩町史』：312頁

²⁷⁵ 『雄武町史』：968頁

²⁷⁶ 『雄武町の歴史』：972頁

③ 10月3日 札沼線 石狩当別～浦臼の開通

石狩川右岸の人々は鉄道を利用する場合は対岸へ渡らなければならなかったが、結氷期・融氷期前後、石狩川が氾濫するときは対岸に渡れず陸の孤島状態となった。右岸の人々の多年の宿願であった鉄道は 1935(昭和10)年、石狩川右岸を貫く鉄道として全通する。



開通の頃 石狩当別付近 (函館市中央図書館所蔵)

札沼線の開通により直

接札幌に通じ、沿線町村も急速に発展した。アジア・太平洋戦争が始まると戦局の進展に伴い、線路は軍事目的のために撤収されることになる。1943(昭和18)年から1944(昭和19)年にかけて当別・沼田間 84.8km の鉄路は外され、樺太へ送られることになった。撤去されたレールは樺太の敷香(しくか)・気屯(けとん)間の鉄道敷設に向けられたが、この鉄道は完成しないうちに終戦を迎えた。²⁷⁷1945(昭和20)年、終戦とともに札沼線復元の声が高まり、「札沼線復元期成会」が結成され関係町村は動き出す。1946(昭和21)年8月、当別・浦臼間の復元工事着工。同12月竣工、営業再開。浦臼以北の工事は容易に実現しなかったが、1953(昭和28)年4月着手、同11月浦臼・雨竜間開通。1956(昭和31)年11月、雨竜・沼田間が開通し、全線復元となった。

1881(明治14)年、この沿線の月形村に樺戸集治監がつくられた。収監された囚徒は刑期12年以上を課せられた者であり、自由民権運動に対する明治政府の弾圧が本格化するとともに、自由民権者は国事犯として多数投獄された。集治監では囚人に地域の開墾程度の外役労働が課せられていたが、金子堅太郎の道内巡視とその復命以後、樺戸においては道路開削、灌漑溝掘削、釧路集治監では硫黄山開発、空知集治監では炭鉱開発の労働力として使役されることになる。こうした囚人労働は「北海道における資本の蓄積を助け、拓殖のための基礎条件を整備した点で、これらの囚人労働の果たした役割は、大いに評価されるものがある。」²⁷⁸と



た囚人労働は「北海道における資本の蓄積を助け、拓殖のための基礎条件を整備した点で、これらの囚人労働の果たした役割は、大いに評価されるものがある。」²⁷⁸と

²⁷⁷ 『美唄市史』：702頁

²⁷⁸ 『月形町史』：104頁

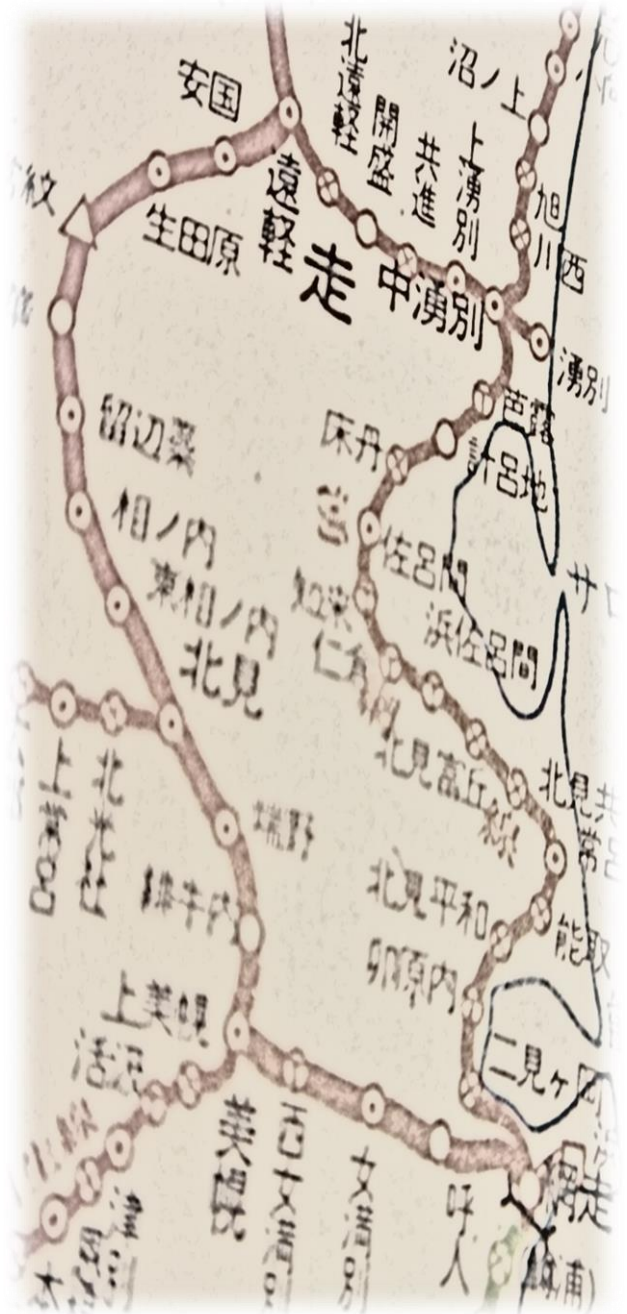
している。要するに「資本の蓄積」の為だったのである。1981(明治24)年には網走・旭川間の道路開削に使役された樺戸の囚人は多数が脚気に罹患。82名が死亡した。批判が高まるにつれ、官主導の囚人労働はやがて鉄道建設にみる「タコ部屋労働」に引き継がれた。

④ 10月10日 湧網線 網走～卯原内の開通

湧網線の建設は古くから計画俎上にのぼり、1896(明治29)年の「北海道鉄道敷設法」では内陸の名寄からオホーツク沿岸を通り、網走を經由し、釧路へ至る鉄道として建設を予定していた。しかし、釧路・網走の鉄道は池田・網走の網走線に置き換わり、網走から沿岸を通り湧別に至る海岸鉄道は北見の政治力に敗れ、留辺蘂経由の山手線となり、念願の海岸性鉄道は網走口、湧別口それぞれ1935(昭和10)年の開通を待たなければならなかった。戦争を挟み全通は1952(昭和27)年であるから計画以来56年の歳月が流れていたことになる。

⑤ 10月20日 湧網線 中湧別～計呂地

中湧別・網走間の鉄道は1896(明治29)年の「北海道鉄道敷設法」により、名寄からオホーツク沿岸をとおり網走までをつなぐ線路の延長線上に予定されていた。1900(明治33)年には網走・常呂・紋別の3郡により北見鉄道期成会が結成され運動が続けられていた。1909(明治42)年にやっと測量隊が入り、翌年の第26回帝国議会で工費288万円で予定線に上った。ところが、野付牛(北見)の前田駒次らが野付牛と上湧別間の軽便鉄道敷設願いを提出し、1911(明治44)年に両院を通過し、これが1916(大正5)年に開通した。サロマ湖沿岸の人々にとっては迷惑な話であったに違いない。強力な政治力が働いたことは前述したが、海線の湧網線が北見から留辺蘂経由の山線へと変更になったのである。このことにより湧網線建設は立ち遅れ、中湧別から計呂地の開通は1935(昭和10)年まで待たなければならなかった。この間、サロマ湖沿岸の各町村は涙ぐましい努力、陳情を重ねている。1921(大正10)年上京中の運動員から「湧網線は来年着工の電報が届いた。中湧別の人々は狂喜して12月18日、雪の中で祝賀の提灯行列を挙げる。ところが、電報は十勝広尾線の勘違いであった」²⁷⁹と判った。笑うに笑えない話である。



²⁷⁹ 『佐呂間町史』:874頁

⑥ 10月24日 日高線 日高三石～浦川の開通

鉄道開通前の浦河での陸上交通は1915(大正4)年になると富川～浦河間に定期客馬車の運行が開始されていた。その後、静内～浦川間には日高自動車合名会社によりバスが運行されていた。1935(昭和10)年10月24日、浦河に待望の鉄道が開通した。荻伏駅では盛大な開通式が行われ、浦河でも旗行列・提灯行列が行われた。石田明氏の『街並みに生きた人々と昭和初期の浦河』では鉄道開通の当時の様子を「鉄道開通は浦河の地殻変動をもたらした。」とし、「喜びに湧いた鉄道開通を目の当たりにし、ふと気づいたら、無暗矢鱈と新しい看板と店舗が増えた。石炭販売、牛乳販売、株屋、雀荘、カフェー、呉服用品、金物、文具、食品、青果、自転車、オートバイ、全ての業種の商店がこの町に進出してきた。」²⁸⁰

さて、1909(明治42)年、日高と十勝を結ぶ日勝鉄道期成同盟会が結成された。現地調査なども行われ、十勝では広尾まで鉄道敷設を行い、将来的には広尾と浦河を鉄道で結ぶ構想ができた。1919(大正8)年に「地方鉄道法」が公布され、1922(大正11)年には「改正鉄道敷設法」がされる。この法律により「苫小牧より鶴川、浦河、広尾を經由して帯広に至る鉄道」の敷設が法律により公示された。帯広から広尾までは1932(昭和7)年にすでに開通していた。鉄道省は広尾から浦河間の実地測量を行ったが、アジア・太平洋戦争の長期化などにより計画は中止となった。戦後になっても関係町村による敷設運動が行われたが、1975(昭和50)年代になると国鉄の経営問題がクローズアップされる中、計画は終焉を迎えることになる。

⑦ 10月26日 士幌線(音更線) 上士幌～清水谷の開通

上士幌から十勝三俣間は1922(大正11)年制定の「改正鉄道敷設法」により「上士幌より石狩国上川に至る鉄道」として建設され、名称を音更線と呼んだ。帯広・士幌間の工事着手は1921(大正10)年であるから「改正鉄道敷設法」以前から士幌線建設はすでに予定されていた。「改正法」はその鉄道を延長させ、石北本線・上川駅へ線路をつなぎ旭川へ至る鉄道の建設をめざすものだったと言えるが、上士幌まで開通し、その後10年を要した政治的事情は次のようになる。

1927(昭和2)年、第一次若槻礼次郎内閣時代に音更線建設は第52回帝国議会で予算が成立した。同年、4月20日、金融恐慌により若槻内閣が総辞職し、予備役陸軍大将の田中義一内閣が成立すると1929(昭和4)年、音更線の測量が開始された。同年7月2日、田中内閣が退陣し、第二次浜口内閣が成立すると新線建設に対しては緊縮策がとられた。1930(昭和5)年11月、浜口首相は東京駅構内で右翼団体員に銃撃に倒れると1931(昭和6)年、音更線の建設予算は削除。同年、12月13日からは犬養内閣成立したが1932(昭和7)年5月26日、5.15事件で犬養首相は暗殺され、斎藤内閣が成立する。斎藤内閣は、同年9月、満州国を承認する日満議定書を締結し、翌年の8年3月27日のジュネーブ特別総会では満州国を独立国と認めない決議に国内世論が沸騰。斎藤もこれに呼応し、日本は国際連盟を脱退した。この年の12月、第64回議会で音更線の予算は復活した。1934(昭和9)年5月26日、上士幌・清水谷開通が開通する。同年7月8日、帝人事件の影響を受け斎藤内閣総辞職、岡田内閣誕生が誕生した。1936(昭和11)年、青年将校率いる一隊に官邸が襲われ、高橋蔵相らを失う2.26事件が発生。岡田は鎮圧後の3月9日に内閣総辞職し、廣田内閣成立。廣田は同年11月25日、日独防共協定を締結。翌年2月2日、廣田内閣辞職し、林内閣

²⁸⁰ 『新浦河町史』：100頁

成立 同年、6月4日在任123日の林内閣は総辞職し、第一次近衛内閣が成立。第1次近衛内閣発足の1ヶ月後に盧溝橋事件が発生。第二次上海事変で交渉は決裂、日中戦争が拡大した。1937(昭和12)年9月26日、清水谷・糠平間開通。翌年4月には「国家総動員法」を制定して戦時体制を整えた。1939(昭和14)年1月5日、第一次近衛内閣は総辞職、平沼内閣が成立した。同年8月30日、平沼内閣は総辞職し、阿部内閣が成立。同年11月18日、動乱の中で幌加・三俣間が開通した。

⑧ 12月10日 江差線 木古内～湯ノ岱の開通

函館と江差を結ぶ鉄道の建設は1896(明治29)年、渡島鉄道株式会社が設立され進められた。翌年には函樽鉄道株式会社に函館・小樽間の鉄道建設免許状交付と同時に、渡島鉄道株式会社にも免許状が公布されていた。渡島鉄道株式会社はさっそく株式の募集を始めるが、政府から利子補給の特権が与えられず実現には至らなかった。函樽鉄道株式会社は政府から破格の待遇を受けることになるが、道の重点政策や政府の軍事政策から取り残された地域の私設鉄道は利子補給の特権が与えられず、計画そのものが消滅することになる。1907(明治40)年になると「渡島鉄道建設運動」は再燃し、以来活発な運動が繰り返されることになる。

江差線建設の顛末については、ついに鉄道敷設がかなわなかった『厚沢部町史』が詳しい。渡島の鉄道事情の始まりは1886(明治19)年にさかのぼる。この年、函館から江差に通じる「鶉山道路」が竣工する。渡島半島の人々にとっては交通新時代の到来であった。函館の識者は「将来はこの道路に鉄道を敷設し、函館・江差の接近を謀らむことを望む。」²⁸¹と語った。1895(明治28)年、桧山地区選出の北海道議会議員・北林屹郎は江差の有志とともに私設鉄道建設の請願を行った。仮免許状を下付されたが、不況で失敗に終わった。

1908(明治41)年になると再び鉄道建設の気運が高まり、江差町長ほか有志は上京し、「江差鉄道期成会」を結成し、請願運動を展開した。江差における気運の高まりは、同じころ厚沢部町と乙部村が連携し、大野町を分岐駅とし、乙部町へ達する鉄道の請願運動を開始したからだ。

両請願に対して江藤新平鉄道院総裁は大野・江差間(厚沢部経由)、上磯・江差間(厚沢部由)の仮測量を決定したが、測量の結果、工事は難工事が予想されることから中止となってしまう。

1913(大正2)年、江藤新平は函館・倶知安・小樽・札幌・旭川へ遊説に訪れた。北海道選出の浅羽・鈴木両代議士が随行した。道議・北林屹郎と大島重一郎(と思われる)は一行を江差まで迎え入れることに成功した。鉄道院総裁の行程を変更させ、突然のように江差来町が実現したとは到底思えないことから、両代議士の政治的手腕の結果であることは間違いない。この時、鉄道建設について陳情したという記録はないようだが、厚沢部町の古老の話によれば「総裁に厚沢部町への鉄道敷設を陳情し、その後測量まで行われた。」²⁸²そうである。

鉄道建設は一向に進まず、1927(昭和2)年を迎える。江差では「江差鉄道期成会」が発展的に解消し「桧山鉄道期成大会」が結成された。会の構想は江差から瀬棚、江差から松前までの鉄道建設を訴えるものであり、つまり江差を中心とする鉄道計画である。昭和2年といえば函館・上磯間がやっと開通したばかりの頃である。厚沢部町の期成会は「桧山鉄道期成会」に合流した、というよりも吸収されたといった方が良いのかもしれない。

²⁸¹ 『厚沢部町史』：658頁

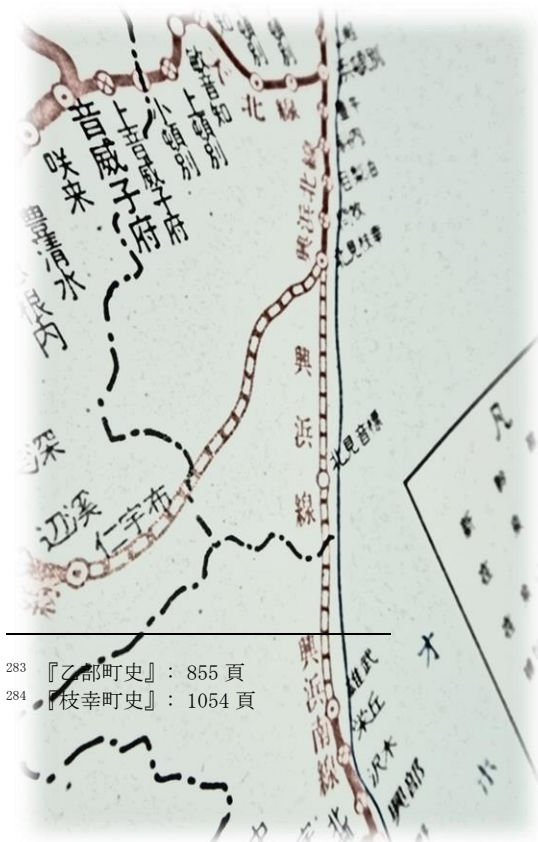
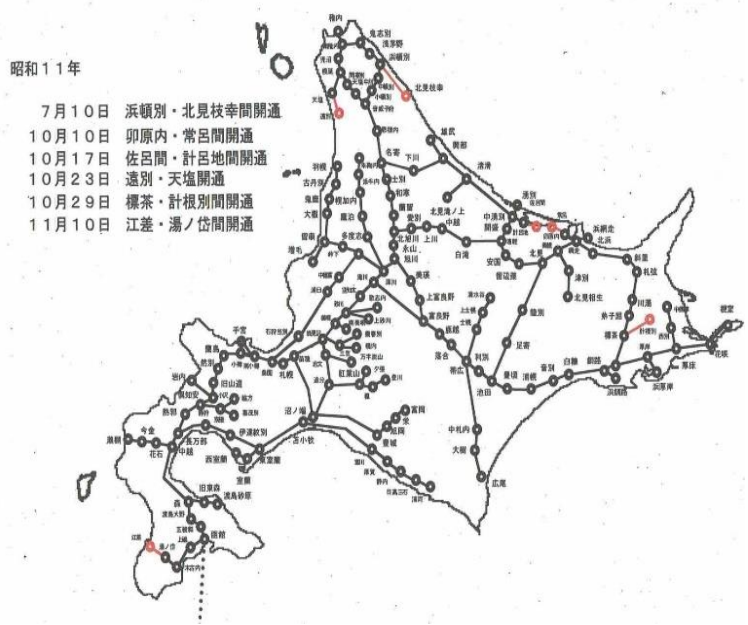
²⁸² 『厚沢部町史』：659頁

さて、1928(昭和 3)年になると上ノ国町は俄然同町を經由する鉄道建設に力を入れ始める。厚沢部町は同町を通る鉄道を主張し、江差町や期成会に働きかけ激しい対立となる。1919(昭和 8)年には江差瀬棚線速成運動が始動、翌年には「檜山鉄道期成同盟会」が発足した。²⁸³狭い地域をめぐる鉄道建設運動はますます激しさを増した。

43 1936(昭和 11)年

① 7月10日 興浜北線 浜頓別～北見枝幸の开通

枝幸の冬は流氷に閉ざされる。定期航路は12月に最後の荷揚げを終えると3月までは来ない。1901(明治 34)年には造材業者が出入りし、12月から翌3月にかけて深山伐採に従事する。ところが、造材業者と米穀商は12月間際の契約だったため枝幸の米の在庫は3月まで食いつなげるかどうか危ぶまれた。住民の間には風説としてこれが伝わり不穏な空気が流れた。これを察した警察は警察権を行使して、倉庫や店舗を搜索した。搜索の結果は事実糧食欠乏であった。大漁業者は春漁業米を放出して急場をしのいだが、3月の初船までは持ちこたえられそうもなかった。この事態に、枝幸の米穀商・三浦重吉は敢然と流氷の海に挑み、辛酸の末に小樽までいき200俵の白米を輸送し急を救った²⁸⁴、という。枝幸の人々にとって海にたよる交通は死活問題であり、それゆえに鉄道に対する期待は大きかったのである。枝幸町おける鉄道期成の動きは1907(明治 40)年代にさかのぼる。1903(明治 36)年に旭川・名寄間鉄道が完成すると名寄から先稚内までは日本海經由なの



²⁸³ 『乙部町史』：855 頁
²⁸⁴ 『枝幸町史』：1054 頁

オホーツク経由なのかに関心は移る。当時の道議会は料亭「松月」に屯する「松月組」と旅館「丸新」陣取る「丸新組」が対立していた。1909(明治 42)年 10 月 10 日、「松月」で北海道倶楽部の大会が開かれ、本道幹線と 18 支線の速成建議が予定されていた。これを聞いた枝幸町の藤野栄作・三浦重吉は急遽出札。郵便局長会議で札幌にいた富田辿と合流し、天北鉄道を音威子府の手前の咲来から分岐し枝幸へ抜ける鉄道路線に変更すべく大会に提案した。明治 42 年といえど大勢は日本海経由の天北線(後の宗谷線)にはほぼ決定をみたところであり、クラブにとっても提案は思いもよらぬ提案だった。提案は「議事の円滑をさまたげ、クラブの平和を乱すもの。」²⁸⁵として即座に否決された。

藤野らはそれでもあきらめなかった。後藤鉄道院総裁に連名で請願書を提出。さらに浅羽靖代議士を訪問し相談。浅羽は「できるだけ努力をしよう。」²⁸⁶と約束した。1909(明治 42)年 11 月 16 日、鉄道院は調査に乗り出した。10 月 10 日に北海道倶楽部で「平和を乱すもの」という烙印を押されて 1 カ月後の出来事である。藤野らの熱意がそうさせたのか。はたまた浅羽の政治力なのか。立ち上がりは早かった。藤野らは 1910(明治 43)年、枝幸町にて「鉄道促成期成同盟」を発足させた。しかし、前年の調査の結果、「枝幸線到底不可」とされた。ついには内陸から枝幸につながる鉄道は実現しなかった。

1918(大正 7)年、宗谷線(後の天北線)は浜頓別まで伸びた。従って、枝幸の人々は別な観点で鉄道を考えなければならなかった。1922(大正 11)年の「新鉄道敷設法」による予定線の中には興部と浜頓別をつなぐ興浜線の計画が盛り込まれていた。途中駅となる枝幸町と雄武町は連携して興浜線の実現運動に乗り出した。1919(大正 8)年となりようやく浜頓別・枝幸間(後の興浜北線 30.4km)、興部・雄武間(興浜南線)は同時着工した。南線の開通は 1935(昭和 10)年 9 月、北線の開通は 1936(昭和 11)年 7 月となった。祝賀式典で滝本村長は「…今や本鉄道の開通を見るに至り、開村以来 50 余年の久しき、やがて来るべき冬期間の交通も、初めて全きを得るに至れりは、(略)我等は、今、昭和聖代の御代に遭遇し、我が村民各位と共に、この空前の盛儀と感激と、その限りない歓喜と満悦を忘れ去らんことを希望し、(略)以て、皇国に対する万分の一に酬いんことを、述べて式辞とす。」²⁸⁷と語った。

その後、枝幸・興部の両町は未成線の完成をめざし請願を続けたが両町を結ぶ線路はついに実現しなかった。それどころか、アジア・太平洋戦争が苛烈になると、不急不要な鉄道は鋼材・レールなどを軍部に抛出するため撤去されることになり、興浜南北線はレールが撤去された。滝本町長が言う「皇国に対する万分の一の酬い」とはこういうことだったのだろうか。町史では「日本の軍国主義・独占資本主義は、効率の悪いへき地にはきわめて非常であった。国家的・非常時的要請の名目が、住民の幸不幸よりもまず優先したのである。」²⁸⁸と記している。

興浜南北線は戦後復旧するが、撤去されたレール等は樺太へ移して、国防的役割を担わせるという方針であったようだが、戦後まで付近に積まれていたそうである。もはや輸送手段にも事欠いていたのだろう。

② 10 月 10 日 湧網線 卯原内～常呂の開通

²⁸⁵ 『中頓別町史』：188 頁

²⁸⁶ 『枝幸町史』：1166 頁

²⁸⁷ 『枝幸町史』：554 頁

²⁸⁸ 『枝幸町史』：555 頁

網走駅を発車した列車は網走湖北岸を走り、卯原内を過ぎると能取湖の西岸を北上し、オホーツク海に達する。網走からは約45分、日本のカーリング界をリードする常呂町がそこにある。当初計画では卯原内から沿岸を迂回せず、下佐呂間(現浜佐呂間)を通り、直線的に線路は敷設される予定だった。直線は常呂町の南部に位置する上川沿地区(現豊川地区)を横切るだけで、港を抱え海側に市街地が広がる常呂町にとっては重大な問題であった。湧別駅のように盲腸線のような線路を市街まで敷設することは得策ではなく、常呂の盛衰に関わる問題



佐呂間駅開業の日 (北海道新聞社提供)

であるとし、町の有志は路線の変更を関係当局に強く要請することになった。ところが、そうなるも駅が遠くなる同町上川沿地区の住民は計画通りの実現を期し、運動を継続していた。両地区の代表者は度々会合を持ち討議を重ねたが合意に至らなかった。「湧網線建設速成期成会」の会長でもあった尾崎天風²⁸⁹代議士の奔走により線路は常呂市街を経由することになった。この決定後、両者は一切の行きがかりを捨て、全村一丸とする請願運動に参加することになった。²⁹⁰常呂町までの開通は1936(昭和11)年10月10日、常呂駅に到着した処女列車は住民熱狂歓喜の声に迎えられた。

③ 10月17日 湧網線 計呂地～佐呂間の開通

湧網線の間部分部分をなす中湧網線建設に向けて佐呂間村と常呂村では1919(大正8)年に東武代議士(政友会)を迎えて「開発期成会」を結成し、鉄道敷設の運動を展開した。同年1月には北海道庁、札幌鉄道管理局長に陳情を行った。同年11月には全国期成同盟会に加入し、網走、常呂、佐呂間、下湧別のそれぞれ1名が湧網線担当の全国委員とに選任された。1921(大正10)年、沿線5町村が中湧別に集まり連合大会が開かれ建設促進の決議が行われた。1923(大正12)年には期成会運動も一層高揚した矢先に関東大震災が発生。測量調書などの書類がすべて焼失し、猛運動は夢と消えた。1925(大正14)年、木下成太郎(政友会)代議士によって第48回帝国議会に請願、採択となった。その甲斐あって1927(昭和2)年には全線の測量を完了。同年9月、網走を訪れた小川鉄道大臣に陳情。同年12月、鉄道省において本線着工の確認となった。翌年、請願運動は次第に熾烈になる。同年12月、鉄道省において本線は網走、中湧別両方から起工し、1931(昭和6)年着工、同1937(昭和12)年完成と決定した。帝国議会で議決されるも緊縮財政の折、工事はさらに延期となった。1931(昭和6)年、網走町で有志大会開催、あわせて関係町村長が上京して陳情。

²⁸⁹ 尾崎天風：(1886-1960) 佐賀県生まれ、1898年頃、父とともに北海道常呂郡常呂村に移住。釧路新聞、北見実業新聞記者を経て札幌に出て『北海道報』を継承し『北海道新聞』の経営を行う。常呂郡置戸村の公有林伐採事件で検挙されて『北海道新聞』が休刊となり、釈放後上京して、雑誌「建設ノ日本」社長となった1932年2月の第18回衆議院議員総選挙で北海道第五区から出馬当選。衆議院議員を通算二期。湧網線速成期成会会長を務めた。

²⁹⁰ 『常呂町史』：617頁

翌年、床次鉄道大臣が来道した際に荒川佐呂間町長が陳情に赴き再三の陳情を行う。同年 11 月には関係町村の実行委員が上京して陳情。1910(明治 43)年に工費 288 万円を計上し予定線に編入されて 20 年の苦勞が実り、1933(昭和 8)年路線決定、1935(昭和 10)年着工、翌年中湧別・佐呂間間が開通した。ただし湧網線の全通は 1953(昭和 28)年のことになる。

④ 10月23日 羽幌線 遠別～天塩の開通

1935(昭和 10)年 6 月に出された「天塩線経済調査」はこの地域の事情を次のように記している。「本地方は交通機関に恵まれず、宗谷線開通以前は不定時に寄港する蒸気船を唯一の交通機関としているが、本地方は全く港湾の設備もなく、冬季間は運行を欠き、夏期も時期によっては月一回の荷役さえ容易ならざる状態にあり、従って時々生活必需品の欠乏をきたし、その惨状言語に絶したり。」²⁹¹とし、鉄道は住民の願いであることを訴えている。1935(昭和 10)年といえば前年に日本はワシントン軍縮条約を破棄し、翌年には 2.26 事件が起きようとしていた時代である。鉄道建設の現場では依然としてタコ部屋労働が続き、遠別駅付近の工事では腰に赤い布切れ一枚を巻いた土工が土砂を運搬していた。寒中の工事中、土工を水中に押し込んで殺し、土中に埋めたのを某氏が目撃、別な工事では病気で廃人となった土工を幾人となく人柱として地下に埋めたと称され、逃亡を企て棒頭に捕まったが最後、全土工が見ている中で撲殺された、という。

⑤ 10月29日 標津線 標茶～計根別の開通

西春別は標茶・計呂地間に作られた駅である。駅周辺には 10 戸ほどの入植者がいるだけで無人の原野に駅は造られた。陸軍の軍馬補充部がその原野に作られることになり立ち退きを余儀なくされた人々は駅前に旅館や飲食店を始め、次第に市街地が形成されていった。1939(昭和 14)年には小学校、1941(昭和 16)年には郵便所なども作られ、駅前周辺には 51 戸が集まり部落を形成した。

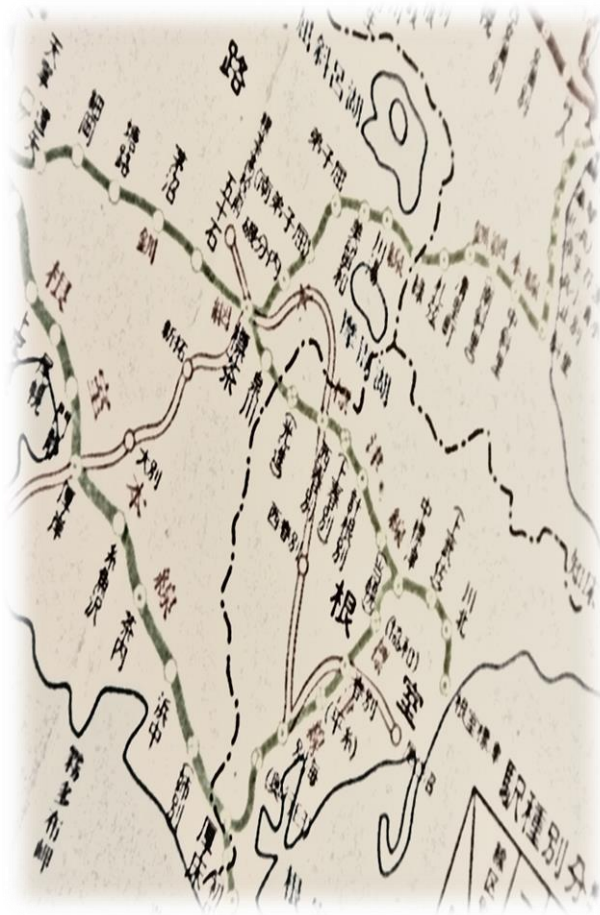
アジア太平洋戦争中、根室管内には 7 つの飛行場が建設された。西春別地区にも陸軍の飛行場が作られたが、ここで働いたのは勤労報国隊、女子挺身隊、学徒であったが主力は 3,000 人の朝鮮人や中国人労働者であった。囚人労働はタコ部屋労働に姿を変え、ついには強制連行によって労働力を確保する時代となっていた。

⑥ 11月10日 江差線 江差～湯ノ岱の開通

『続上ノ国村史』によれば上ノ国紺谷村長は請願のために上京。少し長くなるが村長の談話を記す。

「この時江差は形成を見て動かなかった。上ノ国・厚沢部いずれを廻っても、江差に着くことは明らかなことであったからであろう。総理大臣(村長が上京したのが昭和 4 年だとすれば、総理大臣は田中儀一か濱口雄幸である。)との会見は 5 分とされた。総理は開口一番『村長、みやげを持ってきたか』と云ったので大いに面食らった。『今回は持参なきも、用意はあります。』と答えると、同行の地元選出の佐々木代議士が『みやげといっしょにまた会いましょう。』と引下った。佐々木代議士の案内で、西園寺公の愛妾の経営すると言う料理屋で昼食を御馳走になった。コック長は西園寺公用の料理を担当するというので、魚の小骨まで抜いてある公向けの料理に驚き

²⁹¹ 『遠別町史』：399 頁



ながら懇談した。『みやげにあわびでもと思ったのだが…』という『とんでもない。政友会の入党証を持ってきたかということなのだ。』宿に帰って皆と相談した。村では石崎までの漁民が電信電話の架設に力を入れ、待望久しいものがあるし、村はなんとかまとめることができる。問題は江差である。帰村後、江差町長や、江差漁民その他といろいろ手をつくし賛成を得、入党証なるものを、奉書紙に記名捺印、金欄の表紙をつけて、江差から一人、上ノ国から一人代表をたてて『お土産持参』と総理に会った。総理は破顔一笑『りっぱな土産だ。わかった。承知した。』²⁹²運動開始後4年、江差線は上ノ国廻りに決定した。村長たちは私財を投じて江差の料亭に出入りした。上ノ国の芸妓をスパイにして厚沢部の情報を手に入れ、対策に腐心していたのであった。鉄道測量隊が入ると厚沢部では連日の豚汁の接待と聞こえたので、村

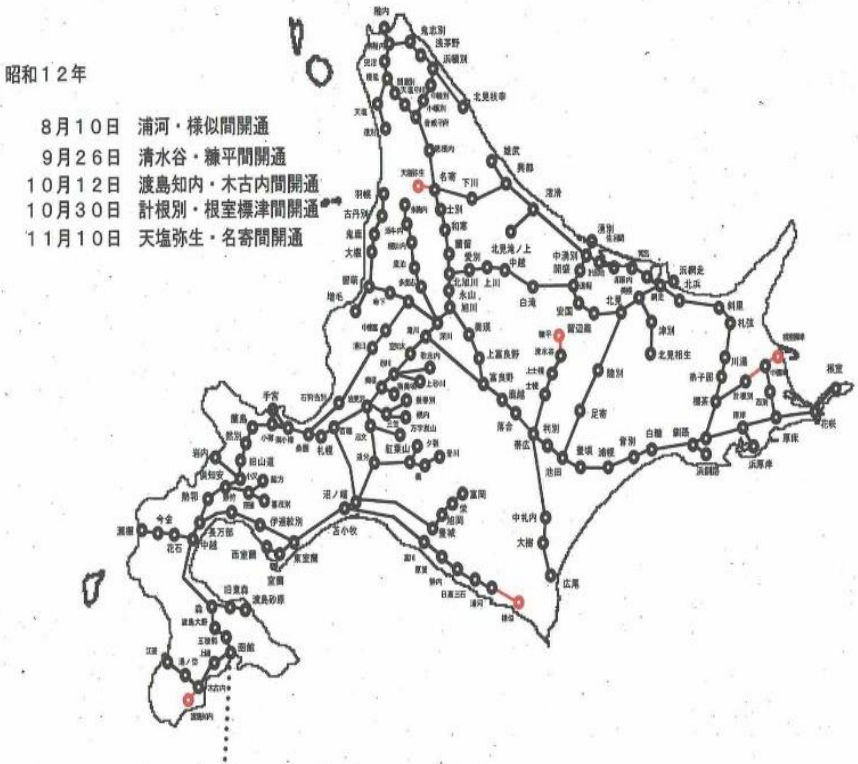
長は稲穂峠の測量幕舎まで慰問した。」という。

笑えるようで、笑えない話だが、鉄道建設の核心部分を伝える逸話としては面白い。1908(明治41)年以来、20年余り続いた厚沢部町の悲願は、結局上ノ国・江差の人々の政友会入党証に敗れ、遅れてやってきた上ノ国町に軍配が上がり、江差線が厚沢部を通ることはなかった。

44 1937(昭和12)年

① 10月21日 日高線 浦川～様似の開通

鉄道開通前の日高路は近藤重蔵の探索以来、道央と道東をつなぐ東西連絡の重要な道であった。道とはいえずこぶる貧弱なものであり、実益には役に立たないものであった。内陸部の開発が上川、富良野盆地を經由し、十勝へ鉄道が敷設されるにつれ、襟裳岬の険道は人の往来が稀な状態となっていた。1902(明治35)年、函館の金森商船株式会社は道庁の拜命に



²⁹² 『続・上ノ国村史』：414頁

より函館・大津航路の途中浦河へ寄港することになった。1913(大正 2)年になると新たに日高・函館線を就航させ様似を始めとする日高の各港を結んだ。²⁹³1909(明治 42)年、道は拓殖 15 年計画を立案する。既設道路を改造し道路の面目を一新しようとするものであった。しかし、翌年には早くも予算に欠陥が生じて事業遂行にブレーキがかかり、1917(大正 6)年には計画変更を余儀なくされた。以降もインフレによる物価高騰なども影響し、実施を軌道に乗せたのは 1924(大正 13)年からであった。開発の進捗からすれば日高はかなりの後進地であったといつて良い。

国有日高線は当初の計画では苫小牧から浦河までであったが 1933(昭和 8)年の第 65 回帝国議会の協賛によって様似までの全長 144.4km と決定された。日高線の終着駅、様似に鉄道が開通したのは苫小牧から富川間に鉄道が開通してから 24 年後、札幌から手宮間の開通から 57 年後ということになる。日高の商業圏は函館に占められていたが、札幌・小樽圏へ取引が移行された。

えりも町の場合

『えりも町史』では「船以外に交通運輸機関に恵まれなかった住民にとって、鉄道敷設の要望は、本町発展の生命線として明治、大正、昭和の三代にわたり郷土開拓の先駆者が、精魂かたむけて運動を続けてきたもので、そしてそれは今日なお継続されている問題である。」²⁹⁴と鉄道敷設の夢を抱き続けてきた。えりもの人々、そして広尾町、浦河町をはじめとした十勝、日高の人々の念願は十勝と日高を結ぶ鉄道の敷設であった。1893(明治 26)年、北海道庁鉄道部によって調査が行われ、1908(明治 41)年には河島醇長官が後藤新平鉄道院総裁に巡視を請うなどし、一方では住民の熱意を反映させるため代表者を上京させるなどした。1910(明治 43)年には鉄道院建設部長などが現地視察を行い、関係町村住民は大きな期待を寄せることとなった。しかし、「日高国境は非常な難工事である。」とされついに国家予算には計上されなかった。1937(昭和 12)年、日高線 144.4km は全通するが、その後日本はアジア太平洋戦争の時局に突入するとともに、住民の希求は空しく消えて行った。



② 9月26日 士幌線(音更線) 清水谷～糠平の開通

1956(昭和 31)年 7 月 3 日、上士幌駅で丸太を満載した貨車の連結器がはずれ、貨車は士幌駅に向かい転がり始めた。ちょうどそのころ士幌駅では下り三俣駅行きのディーゼルカーが発車した。列車には新得町の観音講清野寺の講中で糠平において開催される慰安会へ参加する老人団体客が多数乗り合わせていた。その日はいつもより霧が深く見通しがきかなかった。列車は士幌駅から 2km 進んだあたりの直線上り勾配にさしかかった。突然「貨物列車だ!」と騒ぎ出し、見ると貨車は 7、80km の速度で近づいてきた。ディーゼルカーは急停止。後方へ急ぐ者、窓から飛び出す者、

²⁹³ 『様似町史』： 339 頁

²⁹⁴ 『えりも町史』： 994 頁

しかし、老人たちはどうすることもできなかった。7時14分、ディーゼルカーと丸太を満載した貨車は激突。丸太が突き刺さった貨車はディーゼルカーを400mほど退行させ停止した。折り重なった人々は抜け出ることもできなかった。死者3名、重軽傷者38名だった。

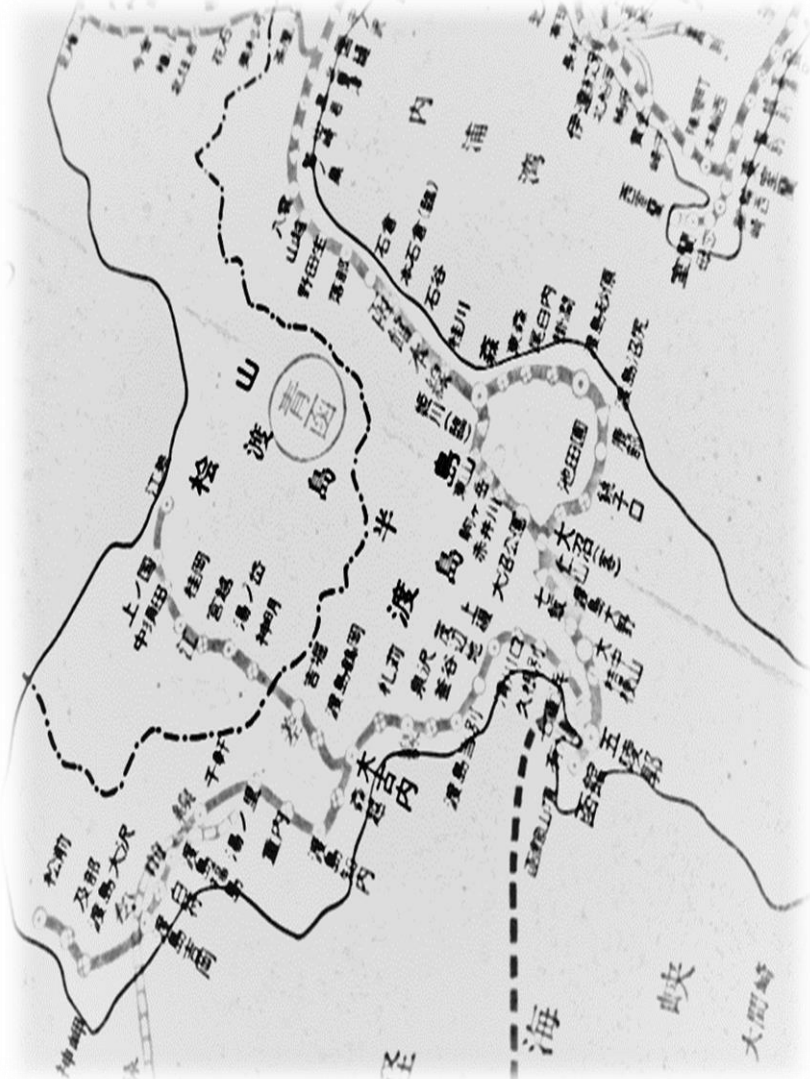
③ 10月12日 松前線 木古内～渡島知内の開通

1912(大正元)年、函館・上磯間の鉄道敷設工事が着手となると、松前までの鉄道延長はより現実的なものとなった。これを好機とし、同年、「松前鉄道期成同盟会」が設立され、同会長に福山(松前)町長が就任した。同盟会は同年431名の有志署名を添えて帝国議会に請願書を提出する。

1913(大正2)年、請願書は衆議院で採択されたが、具体的計画は示されなかった。同年、同盟会は新たな請願書を内務大臣、逓信大臣、鉄道院総裁などに提出したが、それでも計画は一向に示されなかった。

1920(大正9)年、同盟会は再び帝国議会に請願書を提出。翌年になると金田福山町長は鉄道省を訪問し陳情。この年、1934(大正9)年の請願は衆議院が受理し、帝国議会で採択された。しかし、依然として計画は示されなかった。1922(大正11)年、同盟会は4度目の請願を貴・衆両院、各省大臣、参謀本部、道庁長官へ提出。この請願は政友会の黒住成章代議士の紹介で衆議院が受理。第45回帝国議会で採択された。同年、「北海道鉄道敷設法」が廃止され「改正鉄道敷設法」が公布された。同法には「上磯より木古内を経て江差に至る鉄道及び木古内より福山に至る鉄道」が明記され鉄道建設はようやく具体化するかに見えた。江差・松前両町では江差線、松前線がどちらが先に実現されるかとして熾烈な敷設運動が展開されることになる。

1925(大正14)年、仙谷鉄道大臣が来函。松前線沿線村長他各村有志は木古内・松前間の鉄道敷設を陳情。1926(大正15)年、同盟会は「松前鉄道に関する請願」を道庁長官に提出。この請願は同年の第52回帝国議会で採択された。同時に同議会では「江差瀬棚及び江差福山鉄道敷設に関する請願」「上磯松前両鉄道速成に関する請願」も採択された。つまり、函館から木古内を分岐し、松前を通り、江差へ抜け、さらに海岸を北上し瀬棚に至る鉄道、加えて江差を分岐し、木古内を



めざす鉄道を帝国議会は承認したと言うことである。同年、井上匡四郎鉄道大臣が来函、木古内を訪れた。期成同面会、沿線村長は早期着工の陳情を行った。1927(昭和 2)年、函館・上磯間開通。同年、期成同盟会は首相官邸を訪れ小川平吉鉄道大臣に陳情。一方、未だ江差、松前線の行方も計り知れないうちに黒住成章代議士は政友会の賛成を得て「渡島半島西海岸線鉄道敷設促成に関する建議」を衆議院に提出した。同鉄道は瀬棚から日本海沿岸を通り久遠・熊石・乙部・江差・上ノ国・福山(松前)へ至る鉄道である。建議は第 52 回帝国議会で可決した。こうして利益誘導型政治家主導の線路が次々と議会で承認されていった。

1928(昭和 3)年、鉄道会議において松前線建設は 1931(昭和 6)年着工、1938(昭和 13)年完成が決定し、1929(昭和 4)年の第 56 回帝国議会で可決された。地元は喜びに湧いたが、同年、満州で勃発した張作霖爆殺事件を契機に田中内閣が退陣、浜口内閣が誕生すると新線に対して予算の緊縮策が取られ、渡島の鉄道の完成はそれぞれ瀬棚線は 1 年繰延、木古内・江差は 3 年繰延、木古内・松前も 3 年繰延となった。

1930(昭和 5)年、上磯・木古内間開通。この年の世界恐慌は日本にも波及し、翌年には満州事変が勃発した。1933(昭和 8)年、三土忠造鉄道大臣が来函。同盟会、関係町村長は松前線の速成を陳情。大臣は「予算の関係上早期着工に着手できない」とし「省営バス」の運行を示唆するが、同年、沿線村長は大挙上京し、松前鉄道の速成を陳情、猛運動を展開した。1934(昭和 9)年も上京陳情が続いた結果、鉄道政務次官は省営バス案を撤回し、松前鉄道は翌 10 年に工事着手となり、1937(昭和 12)年 10 月 12 日に渡島知内まで開通した。前年の 2.26 事件により軍部の発言力は高まったことにより、鉄道建設も軍事的目的が優先され、松前鉄道は重要地であるとの軍部の認識と賛意は、松前鉄道の建設を後押しすることになった。

④ 10 月 30 日 標津線 計根別～根室標津の開通

1937(大正 12)年、中標津を挟んだ計根別・根室標津間が開通した。中標津から根室標津にかけての線路敷設では、地域住民から経由地へとなるように木下成太郎議員(政友会)に働きかけがあったが、おおかたの希望が取り入れられた。

鉄道工事が始まったのは冷害凶作の後だった。開拓者も土工夫として工事に従事した。商店街も鉄道景気に沸いた。ところが、いざ清算となると支払いはいっこうに行われず、大騒動となった。下請け業者が着服、というよりも博打ですってしまったというのが原因らしいが、このため。出稼ぎの開拓者も賃金が払ってもらえず、この賃金をあてにしていた商店もまた痛手を受けたという。開通の様子を「朝来の雨は開通式が済んでもまだ降り続いて、いっこうに止みそうもない。大道商人はそれでも声をからして雨と戦っている。雨に打たれても、汽車を見ている男女老幼が数百、これが一日の中標津風景、花火が曇った空に響けば、装飾の旗や紙が雨に溶けて散る。」²⁹⁵ 中標津開通を伝える『小樽新聞』の記事である。

⑤ 11 月 10 日 深名線 名寄～天塩弥生の開通

²⁹⁵ 『標津町史』：331 頁

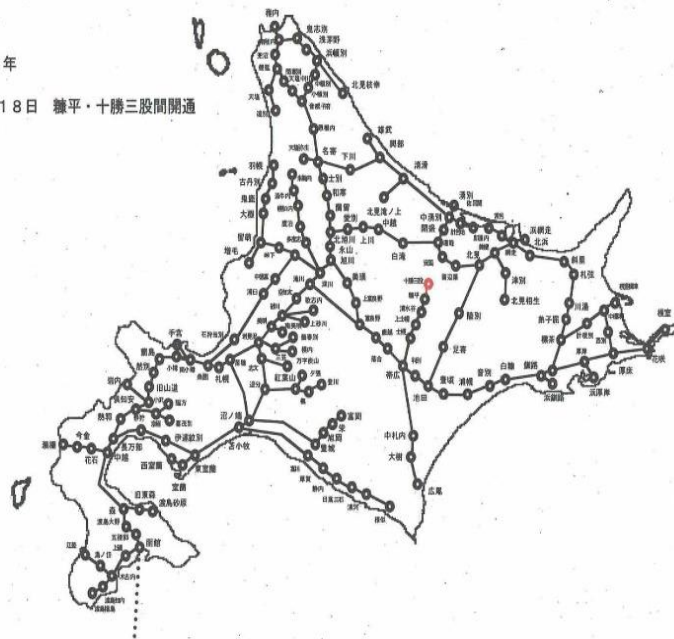
46 1939(昭和14)年 士幌線 糠平～十勝三股の開通

「士幌より石狩国上川に至る鉄道」に相当する上士幌・三俣間の鉄道は1939(昭和14)年に完成した。あとは改正法に従い石北本線・上川駅に線路をつなぎ旭川を経由する循環鉄道の完成を待つばかりであった。鉄道建設に関するこれらの法律は1987(昭和62)年4月1日、国鉄の分割民営化発足により廃止となり、その役割を終えることになる。つまり、ローカル線の廃止が叫ばれ始めた昭和40年代前半でもこの法律は生き続けていたということである。一方、道路行政は1961(昭和36)年には糠平と上川を結ぶ道路が開発道路の指定を受け、開発局が工事を進めていた。1969(昭和44)年には糠平から三俣、層雲峡につながる町道は国道に昇格する。1971(昭和46)年になると帯広開発建設部の道路建設事務所は糠平に置かれ、三国トンネル、翌年には糠平湖畔道路が完成した。「改正鉄道法」を改正することなく、総合交通政策とは程遠い、道路行政が先行して道路を縦横無尽に建設する時代の到来であった。

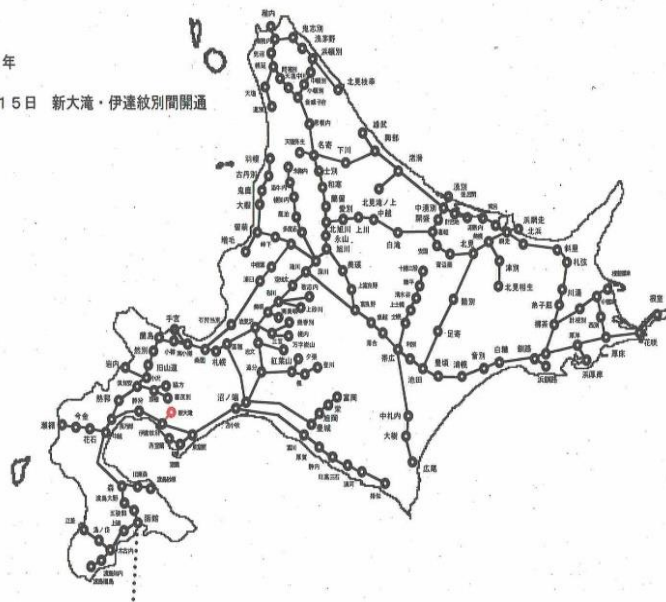
47 1940(昭和15)年 胆振線 新大滝～伊達紋別開通

1922(大正11)年の「改正鉄道敷設法」で北海道においては30路線の建設を決め、西胆振における鉄道は「京極より喜茂別、壮瞥を経て紋別に至る鉄道」、「京極より留寿都を経て壮瞥に至る鉄道」が予定線として法律により明文化された。胆振鉄道は1924(大正13)年から速成請願が行われ、1927(昭和2)年3月には徳舜瞥(大滝村)村長ほか783名による意見書が貴族院、同年3月には衆議院に提出された。1929(昭和4)年2月になると「ついに貴族院の握りつぶしうちに国会は終了」³⁰⁰した。同7月には田中内閣が総辞職し浜内閣が成立すると胆振線建設振出しに戻ることになる。「伊町期成会」は官営鉄道建設を断すすでに経営中の京極～喜茂別の胆振鉄道と協力し、私鉄線と

昭和14年
11月18日 糠平・十勝三股間開通



昭和15年
12月15日 新大滝・伊達紋別間開通



の年口は達念。間し

300 『大滝村史』：391頁

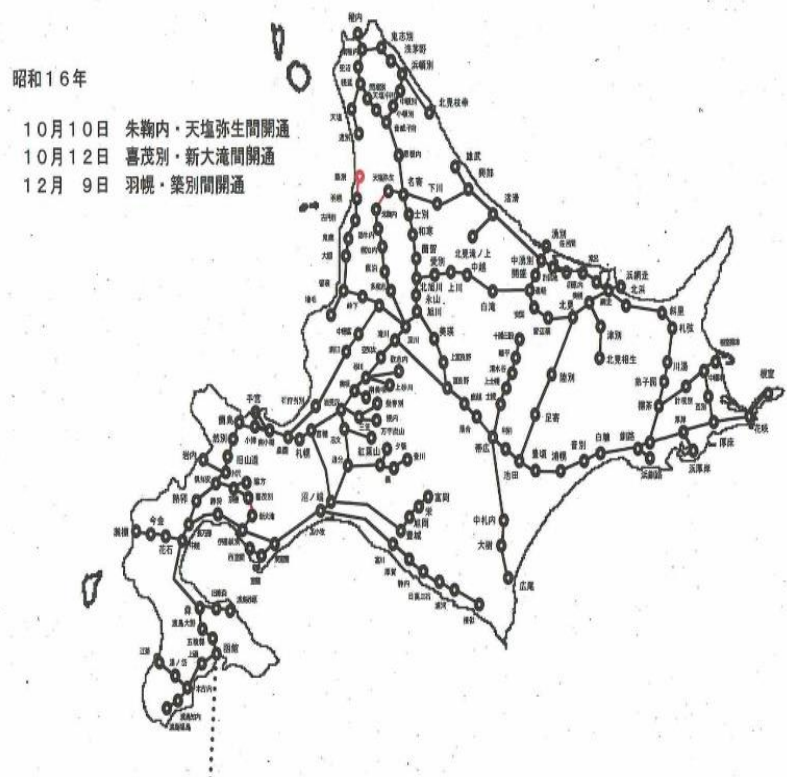
て胆振縦貫鉄道が建設されることになった。1930(昭和 5)年に私鉄免許の申請を行うと一年後には免許が交付され、1933(昭和 8)年、関係町村により創立委員会がつけられ、胆振縦貫鉄道の建設はスタートした。大資本の参加が思うに進まず着工は二度延期されたが、室蘭の輪西製鉄、栗林商会の資本参加が実現。1937(昭和 12)年工事は伊達紋別側から始められ、1940(昭和 15)年徳峻別(大滝)間が完成した。

さらに 1927(昭和 2 年)9 月になると胆振鉄道の請願と並列して「伊達紋別から壮瞥村、大滝村、千歳村、定山溪を經由して札幌に至る」鉄道、定山溪鉄道を国が買収することも含む、伊札鉄道の建設も請願された。同年 10 月、小川鉄道大臣が道内視察のため来道。室蘭・苫小牧間を汽車にて移動中、その車中で伊達町長、大滝村村長他沿線首長が鉄道敷設の陳情を行った。同年 11 月、札幌市も札幌市議会議長名で伊札鉄道建設の意見書を内務・鉄道大臣に提出し、その足並みをそろえた。同年 12 月、伊札鉄道は予定線から計画線に昇格し、鉄道建設は一步前進したかに見え、1929(昭和 4) 年 3 月、請願は衆議院で可決されたが、田中義一内閣が総辞職し、浜口雄幸内閣が成立しすると鉄道建設はご破算となるが、以降も伊札鉄道は札幌から札沼線を通り、羽幌線を経由し、稚内をめざす鉄道として各地の鉄道建設に登場することになる。

48 1941(昭和 16)年

① 10 月 10 日 深名線 朱鞠内～手塩弥生の開通

手塩弥生から朱鞠内の鉄道開通により幌加内線は深名線に名称が変わり深川・名寄間は全通した。しかし、名寄の悲願はあくまでも名寄から羽幌をつなぐ名羽線の完成であり、名寄・朱鞠内間は名羽線の一部にすぎなかった。名羽線とは名寄から朱鞠内に至り、列車をスイッチバックさせ日本海に向けた山越えルートをいう。名羽線の完成は名寄を中心として、日本海とオホーツク海を繋ぐ拠点のみならず、道北の物資を集積する一大商圏が築かれることになる。名寄の人々が名羽線にこだわるのも無理はない。



深名線の全通は太平洋戦争に突入する矢先のことであった。戦争が激化する中で財政的な余裕もなくなり、名羽線の建設は中断することになる。「鉄道当局はうまい理屈をつけて幌加内から北上した線路にぶつけて名羽線は



雪捨て列車（旭川市図書館所蔵）

完成したからいいじゃないかと勝手に羽を雨にすり替えてしまった。」³⁰¹らしい。どうやら鉄道当局も名羽線建設には消極的であったようだ。この「雨」は1922(大正11)年の『改正鉄道法』によって計画された30路線のうちの一つである「名寄より石狩国雨竜を経て天塩国羽幌に至る鉄道」の「雨竜」の「雨」である。つまり名前を「名羽線」とし法律の表現に少しでも近づけることにより、法律の意図する鉄道は事実上完成したということにし、名羽線の建設は中止にしたいという意図もあったのだろうと推察される。

戦後となり名羽線建設の気運は再び高揚する。前述する座談会の記録から当時の名寄市長は「(経済効果として)だいたい貨物も少ない、お客さんも少ない、トンネルが多く、起伏が激しいという訳でさっぱり乗り気(鉄道当局が)になってもらえないというのが原因でしょう。」と語っている。助役も「町村合併、市制施行も片付き、これからの市の発展を考えるとどうしても名羽線を開通しなければならない。市長も腹を固め(略)期成会会長を引き受けた。」「大きな運動は一人の代議士にしぼってその人の政治生命をかけてやってもらうのでなければだめだということで石橋内閣(昭和31年発足)を作り上げた張本人として羽振りのよい佐々木代議士にしぼってはどうかということになった。」

1956(昭和31)年、国政に確固たるつながりを作ることに苦慮していた矢先、名寄市で寿司店を営む北川信夫は衆議院議長の益谷秀次³⁰²と能登の七尾出身で同郷、極めて近い関係でもあった。益谷は鉄道建設審議会の会長も務め、この種の最高権威者でもあった。これを機に名羽線建設の陳情は益谷に向けられていく。

建設を請願する側も請願を受け止める政治家も、経済効果が極めて乏しいことを知りながら、とりあえず建設することが発展することだという妙な理屈と使命感に駆り立てられ、盲目的に鉄道建設は進むことになる。曲折を辿り1961(昭和36)年に名羽線の着工は決定した。自民党新線建設同盟会長として名羽線建設に尽力した衆議院議員・益谷英次の功績をたたえ町は朱鞠内湖畔に氏の胸像を建てた。1964(昭和39)年になると名羽線の沿線である幌加内町の朱鞠内では杭打式が挙行された。駅前には歓迎の人並みで埋め尽くされ、自衛隊、小中学校のブラスバンドを先頭にして旗行列は祝賀会場の朱鞠内小学校まで行進が行われた。杭打式に列席した益谷はこの時自身の

³⁰¹ 『名寄市史(名羽線調査線指定の喜びを語る座談会)』225頁

³⁰² 益谷秀二：(1888-1973)石川県生まれ、京都帝大法科卒、地裁判事から弁護士、大正9年の総選挙で当選。政友会に入る。昭和30年3月に衆議院議長。35年の池田内閣発足で自由民主党幹事長。47年に政界引退。

胸像に初めて対面する。「感激的一幕であった。」と村史は伝えている³⁰³。1970(昭和 45)年になると羽幌炭鉱が閉山する。昭和 50 年代後半になると鉄道工事もほぼ完了したが、工事は凍結。1989(平成元)年 3 月 31 日になると名羽線は正式に工事を断念した。トンネルや橋梁、駅設備はすべて完成し、あとは列車が走るのを待つばかりであったが、名羽線は深い山の中に今でも静かに眠っている。まさに「強者どもの夢のあと」である。どれほどの税金が投入されたのかは計り知れない。因みに、名羽線建設の推進は政友会、深名線建設の推進は憲政会だった。

② 10 月 12 日 胆振線 喜茂別～新大滝の開通

この当時の胆振線は倶知安・京極間が国鉄、京極・喜茂別間は胆振鉄道株式会社、喜茂別・伊達紋別間は胆振縦貫鉄道株式会社が運営する鉄道であったが、1941(昭和 16)年 8 月 14 日私鉄 2 社は合併した。

倶知安を発した縦貫鉄道が内浦湾添いのどの町に接続するのかは岐駅となる地域だけに限らず、経路地域にとっても大問題あった。虻田村や豊浦村も縦貫鉄道の終点を我が町に誘致する運動が行われた。徳舜警村(大滝村)にとっても喜茂別から線路がどちらに向くかによっては、村を鉄道が通過しないこともあり、地域の請願行動はそれだけ熾烈を極めた。開通の日には村民の喜びが爆発する日であった。提灯行列や旗行列は当たり前、花火の打ち上げ、相撲大会と続き、高らかに鳴り響く汽笛の音に、前途洋々たる我が郷土の幸せをかみしめたに違いない。

さて、胆振縦貫鉄道建設に大きく貢献した人物は伊達の早瀬松吉である。造材に従事した人物で請願や陳情には多大な費用を要するが、松吉は自宅を期成会の事務所として提供し、上京運動費を負担した。1944(昭和 19)年 2 月 15 日、胆振線は戦争資源としての鉱石や木材輸送を担っていたため、法律により函館本線と室蘭本線を結ぶ重要路線に指定され、同年 7 月 1 日には国有鉄道となった。

③ 12 月 9 日 羽幌線 羽幌～築別の開通

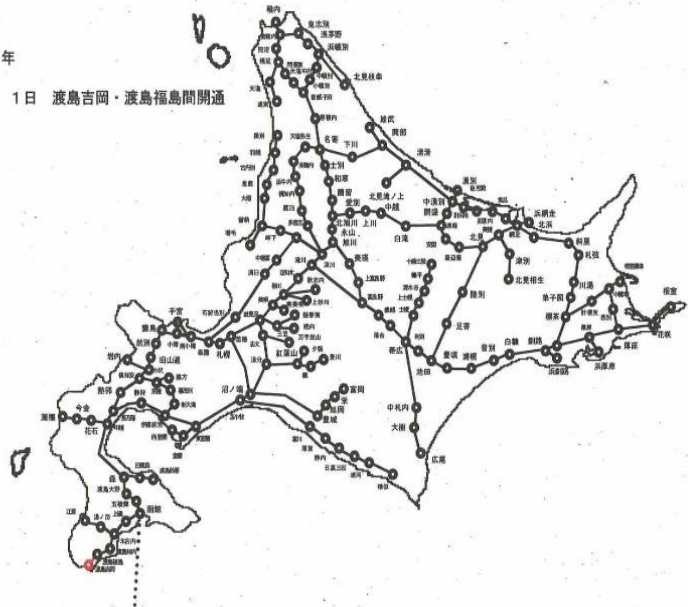
1937(昭和 12)年の日華事変をはじめとして、戦時経済体制が強化されるに従い、石炭増産も重視されるようになった。羽幌まで鉄道が開通してからは築別炭坑ではそれまで石炭をトラックで羽幌まで輸送していた。羽幌に鉄道が開通した 9 年後、羽幌線は築別まで延長された。羽幌線築別駅に接続する築別炭坑鉄道(16.6km)は 1939(昭和 14)年 9 月に敷設免許の申請が行われ、1941(昭和 16)年 12 月 14 日に竣工した。戦争突入の数日後の開通であった。

49 1942(昭和 17)年 松前線 渡島福島～渡島吉岡の開通

1938(昭和 13)年に福島町まで開通した鉄道はその後、一向に建設が進まない中、1940(昭和 15)年 3 月、福島町、吉岡村、大沢村、福山町、小島村、大島村の町村長は上京する。鉄道省を訪問し陳情

昭和 17 年

11 月 1 日 渡島吉岡・渡島福島間開通



³⁰³ 『幌加内町史』：734 頁

を行うが、鉄道省は「同様の事情が全国 40 カ所あり、鉄材不足のため如何ともしがたい。」と言うにとどまった。1941(昭和 16)年になると請願は軍需産業の強化・食糧増産に力点を置いて、関係町村の請願は戦争への全面的な協力体制に呼応する請願へと変化する。同年 12 月 8 日、対米英宣戦布告の日に関係町村長を代表して小島村、上ノ国村の村長は上京。鉄道大臣、商工大臣、企画院総裁に松前線、上ノ国までの延長を陳情した。アジア・太平洋戦争で日本はガダルカナル島の撤退を決定するなど戦況不利に陥るなどした 1942(昭和 17)年、松前線は渡島吉岡まで開通した。

50 1943(昭和 18)年

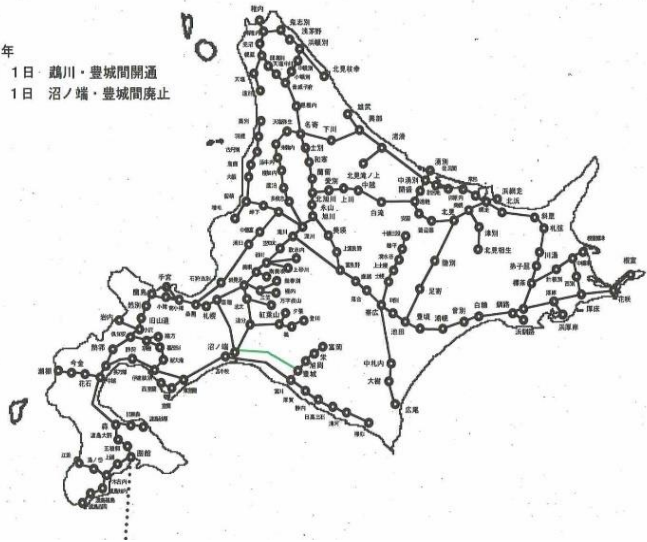
① 11 月 1 日 富内線 鷓川～豊城の開通

② 11 月 1 日 沼ノ端～豊城間廃止

1913(大正 2)年に苫小牧・富川間に鉄道が開通した。1922(大正 11)年には沼ノ端・旭岡間(富内線)が開通した。前者は日高山脈を越えて十勝の金山をめざす鉄道。後者は日高路を浦河・様似、そして広尾を抜け十勝へつながる鉄道である。両鉄道は 1943(昭和 18)年までの 22 年間、鷓川付近まで並行して走っていた。室蘭資本と苫小牧資本、王子と三井物産の複雑な思惑と対立の結果であった。1943(昭和 18)年、鷓川・富城間に

両線をつなぐ鉄道が新設され、同時に沼ノ端・富城間は廃止。鷓川は富内線と日高線の分岐駅となり、富内線、日高本線の原型となる鉄道が完成した。沼ノ端・富城間の廃止については戦時下における鉄回収の犠牲になったのではないかと³⁰⁴との説もある。

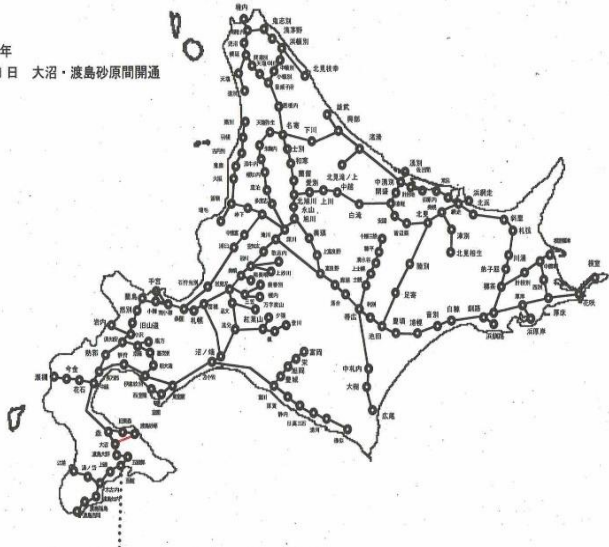
昭和 18 年
11 月 1 日 鷓川・豊城間開通
11 月 1 日 沼ノ端・豊城間廃止



51 1945(昭和 20)年 砂原線 大沼～渡島砂原の開通

アジア・太平洋戦争の激化に伴って軍用物資を始めとする生活必需品を供給する北海道の役割は増々大きなものとなっていた。昭和 10 年代、物流の大動脈としての函館本線はほとんどがまだ単線であった。函館本線の森・駒ヶ岳間は上りが急勾配となっており、軍需物資等輸送の迅速化は軍部にとって喫緊の課題であった。そのためまずは 1944(昭和 19)年 9 月には五稜郭・桔梗間の複線化が完了した。う回路としての砂原線は建設が急がれた。民間人、学徒動員、朝鮮、中国人労働者

昭和 20 年
6 月 1 日 大沼・渡島砂原間開通



³⁰⁴ 『早来町史』：1209 頁

も建設現場に投入され 1943(昭和)18 年から強行工事が進められた。全面開通したのは 1945(昭和 20)年 6 月 1 日、終戦の 75 日前のことであった。³⁰⁵

52 昭和 21 年 松前線 渡島大沢～渡島吉岡の開通

1941(昭和 16)年の陳情後「松前鉄道速成並びに松前・上ノ国鉄道敷設の請願」は直ちに帝国議会で採択された。資源の供給を植民地以外の自国内に頼る必要に迫られたからである。

大沢・吉岡間は終戦の翌年開通した。この区間に限ることではないが戦争により計画された鉄道の多くは工事を中断、もしくは延期された。男子の招集により労働力が決定的に不足したこともあるが、炭鉱などの過酷な労働現場では中国・朝鮮の人々の中には強制的に連行されその労働力が確保されていた。

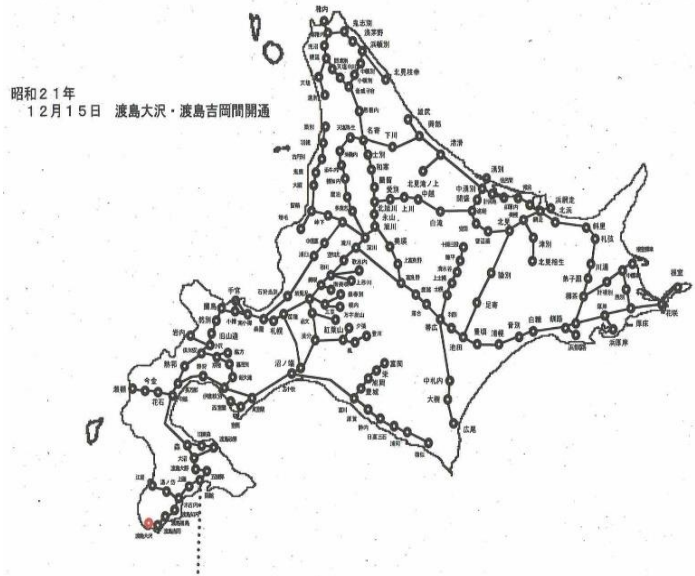
さらに足りないものは鉄道施設、例えば線路・機械設備・通信・電気設備や車両を維持・更新するための材料、鋼材にも事欠く事態が発生していた。表はアジア・太平洋戦争が泥沼に突入する頃から終戦までの、国鉄において消費した鋼材の実績である。1936(昭和 11)年に比較し、レール交換等に要した鋼材は 1945(昭和 20)年では約 10 分の 1 にまで減少した。つまり、本来であれば摩耗により使用に耐えられないレールが戦時体制の中では、鋼材の不足からそのまま使用されていたことを意味する。車両部門においても同比較によれば鋼材の使用は半減しているが施設部門に比すれば減少幅は緩やかといえる。これは「直接輸送力増強のために必要な車輛などは比較的多くの鋼材が使用されたことを意味する。」³⁰⁶ こうした鉄道への資本投資が行われなかったことは、戦後の国鉄の重大事故へと引き継がれることになった。

表 国鉄における鋼材使用実績

年度	施設	車両	合計(t)
昭和 11 年	175.620	61.062	236.691
昭和 16 年	80.090	68.571	148.661
昭和 17 年	73.750	56.401	130.151
昭和 18 年	62.220	70.062	132.292
昭和 19 年	53.600	82.814	136.414
昭和 20 年	15.098	31.065	46.183
昭和 21 年	28.012	38.749	86.761

島恭彦著『日本資本主義と国有鉄道』より

渡島吉岡間 6.5km の建設趣意は漁業開発を目的とするものであった。開通は戦後の混乱期でもあ



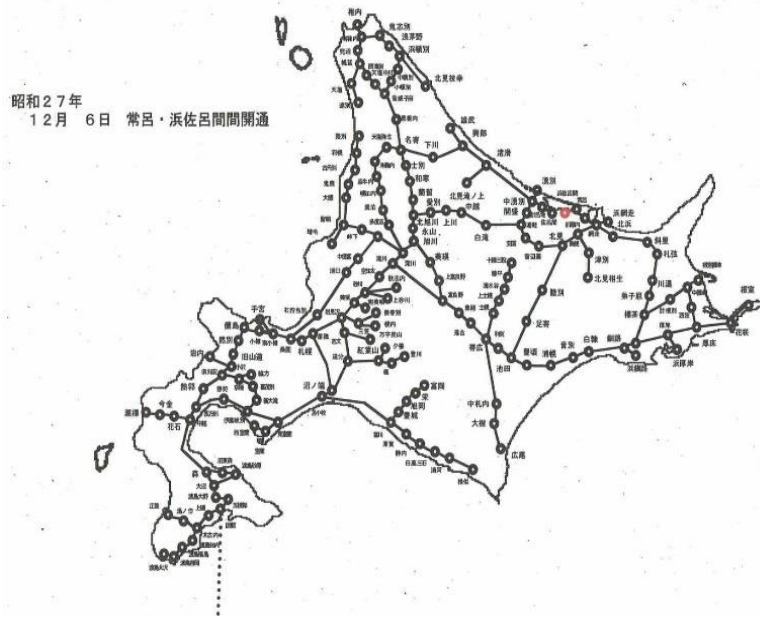
³⁰⁵ 『鹿部町史』：898 頁

³⁰⁶ 島恭彦著『日本資本主義と国有鉄道』32 頁

った 1946(昭和 21)年 12 月 15 日だった。松前線の終着駅となる松前までは残り 5.6km。しかし、開通は 1953(昭和 28)年まで待たなければならなかった。

53 昭和 27 年 湧網線 常呂～浜佐呂間の開通

網走から湧別へ向かう道路の建設は 1885(明治 18)年ら官設工事として始められ、1890(明治 23)年には網走分監の囚人を動員し、サロマ湖とオホーツク海に挟まれた砂洲上に作られた。しかし、遮るものさえない海岸線のこの道路も風雪や出水による危険が多く、1907(明治 40)年になると湖畔を通る路線に変更となった。この道路は 1921(大正 10)年には 2 級道路、1953(昭和 28)年には網走と稚内を結ぶ幹線道路となり、物流と地域の人々の生活路線となっていた。



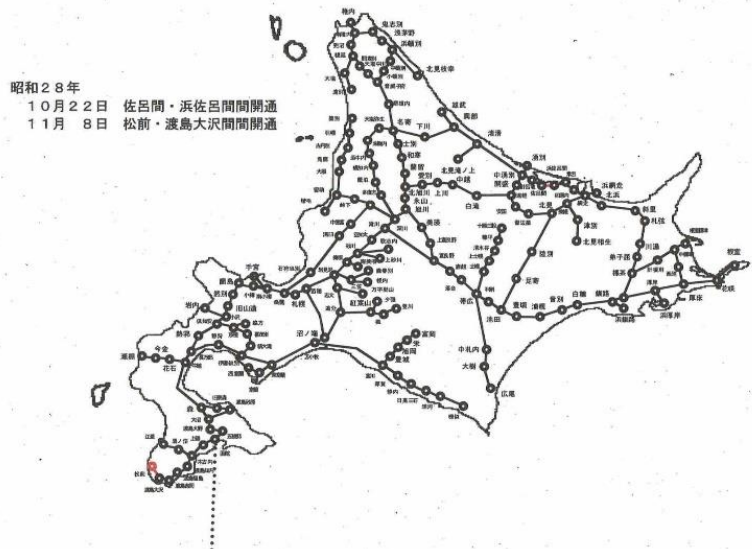
湧網線が開通したのはこのような時代であった。鉄道と道路が寄り添うように何の整合性がないままに、それぞれの立場と意図で建設がすすめられたことの弊害として、1968(昭和 43)年 9 月 4 日、国鉄総裁の諮問機関である国鉄諮問委員会は不採算路線の廃止を含む意見書を提出した。その中に湧網線が含まれていた。1896(明治 29)年には予定線として計画された前途洋々たる鉄道は、野付牛の前田駒次らの政治力に敗れ、建設を山手線に奪われた。悲願の開通を見た途端、時代から捨てられるように、1987(昭和 62)年に廃線となった。

54 1953(昭和 28)年

① 10 月 22 日 湧網線 佐呂間～浜佐呂の開通

1953(昭和 28)年の佐呂間・浜佐呂間の開通により、湧別から網走間を結ぶ湧網線は全通した。

「北海道鉄道敷設法」から 57 年目である。終戦を迎え 1946(昭和 21)年湧網線は再着手の運びとなったが、政府方針は「復興に専念」として工事はまたしても中止となった。工事を失業救済事業に組み入れて計画を継続しようと働きかけたが、鉄道省は「北海道に失業者はい



ない」³⁰⁷とし採択されなかった。1947(昭和 22)年に上京し陳情したところ、翌年度に実施見込みとなったが、これもまたとん挫する。1950(昭和 25)年には知事、国鉄北海道支配人へ陳情。ようやく 1952(昭和 27)年 8 月着工し、翌年 12 月全通を見た。

② 11 月 8 日 松前線 松前～渡島大沢の開通

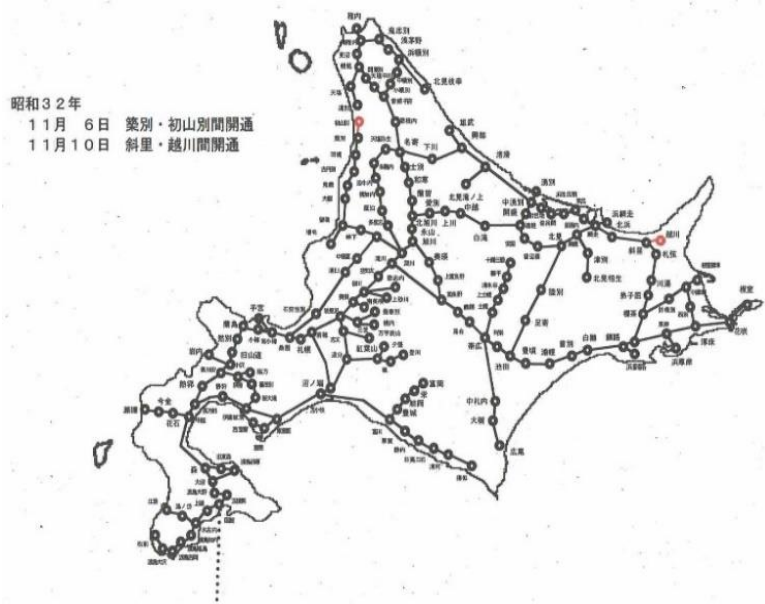
1910(明治 43)年に公布された「軽便鉄道法」は反響を呼び地域の鉄道敷設運動の起爆剤となった。1910(明治 43)年、「渡島開発期成会」を中心とした運動は函館・上磯間の開通、同区間の開通は一セメント工場のために極めて短期間に開通したものであったが、これに伴い松前鉄道も現実化を帯びた。1912(大正元)年になると「松前鉄道期成会同盟」が結成され、運動が開始された。期成会の運動は続いた。松前鉄道が具体化したのは 1922(大正 11)年に公布された「改正鉄道敷設法」によってである。しかし、昭和の金融恐慌、満州事変、アジア太平洋戦争などにより、松前まで鉄道が辿り着いたのは 1953(昭和 28)年であった。函館・上磯間に鉄道が敷設されて実に 44 年の歳月が流れていた。開業の日、松前町の各戸では国旗を掲揚。国鉄青函局のブラスバンドを先頭に小・中・高校生が旗行列で町内を一巡。商店はお祭り提灯を飾り、万歳で行列を迎えた。

1927(昭和 2)年、政友会は「渡島半島西海岸線鉄道敷設促成に関する建議」を衆議院に提出し、建議は第 52 回帝国議会で採択されていた。1954(昭和 29)年になると、日本海沿岸の各町村長はふたたび「道南西海岸鉄道敷設」を上京して陳情したが、同陳情はついに叶わなかった。

55 1957(昭和 32)年

① 11 月 6 日 羽幌線 築別～初山別の開通

往時は道という道はなく、この地域は日本海沿岸の砂浜や岩礁をぬって歩いた。好天の日は天売・焼尻をながめ、彼方に利尻富士を望んで旅ができたのであろうが、風雨にさらされると波浪荒れ狂い、内陸の道とは言え泥に埋まり旅人を窮地に追い込んだ。開拓時代に沿岸道路開削が行われたのは 1893(明治 26)年のことであり、1907(明治 40)年には増毛から稚内に至る海岸線道路が作られた。



生活物資の輸送は海上輸送が主であったが、汽船は年に 30 隻程度の出入りがあり、川崎船³⁰⁸は羽幌から往復するだけで、港湾施設もまだなく、小樽から運ばれる米の価格は 11 月以降 2 割増し

³⁰⁷ 『佐呂間町史』：877 頁

³⁰⁸ 川崎船：明治 30 年代から大正期の沖合底曳き漁業の主力として活躍した無動力船。漁船の動力化が始まった後も、昭和 30 年頃まで活躍した。川崎船には越前・越中・越後・庄内の各型がある。船の大きさは 7.5～12m、川崎という名前は福井県川崎村（現坂井市三国町）で初めて造られたことに由来する。（厚岸町海事記念館）

という状況だった。冬の陸上輸送は鈴を鳴らしながら走る客馬車であった。客馬車は4人乗りで客は湯たんぽに毛布をかけ馬籠に乗った。悪天候の時は客が雪の中に投げ出されることもしばしば。寒さしのぎに御者が酒を飲み過ぎて、客と御者が入れ替わり道中を進んだこともあったらしい。

留萌から大楸の開通は1927(昭和2)年のことであるから初山別の人々は以来30年を待たなければならなかった。羽幌・築別は1941(昭和16)年に開通していたが、戦争により工事資材を戦地に送られ、戦後も建設は放置されることになり、鉄道の敷設工事は昭和28年まで待つことになる。1957(昭和32)年11月6日、留萌へつながる鉄道の開通は「待望久しかったこの部分開通にとりわけ村民の感激は強くまさに歓喜の爆発だった。夢にまで待ちこがれた列車が遂にその姿を見せ、全村民にとっては終生忘れることのできない感激であった。」³⁰⁹と村は喜びに湧いた。初列車は歓声を浴びて5段雷の花火3発が打ち上げられる中、到着した。全村各戸は国旗を掲げて祝意を表し、市街では住民及び小・中学の学童、高校生による旗行列が続いた。

線路は役場と小学校の敷地を通ることが予想され、村ではその移転費用を2,000万円と皮算用をしていたが、国鉄は移転費用を払わずともよいように線路を微妙に曲げながら敷地を避けて通過させた。これによりこの線路は別名「ヨロメキ線」とも呼ばれたそうである。

② 11月10日 根北線 斜里～越川の開通

知床半島の付け根を横断し、根室へ通じる鉄道の必要性は古い時代からの願望であった。1937(昭和12)年、斜里町の有志は根室標津に出向き、運動に要する費用の8割を斜里町で負担、2割を標津町が負担することで「斜里・根室標津間鉄道敷設期成会」を組織することを決定した。代表は上京し、本稿ではたびたび登場する東代議士に請願を依頼。東はこれを早速国会に提出し採択された。測量隊はその年のうちに現地調査を行い、速やかに工事にとりかかり、越川までの13kmを竣工させた。異例の速さで竣工したのは軍事上の必要性によるものであったろうが、戦争の暗雲がいよいよ色濃くなった1940(昭和15)年、工事は中止となり敷設された線路は取り外されることになったが、1957(昭和32)年、再び越川まで開通した。

56 1958(昭和33)年

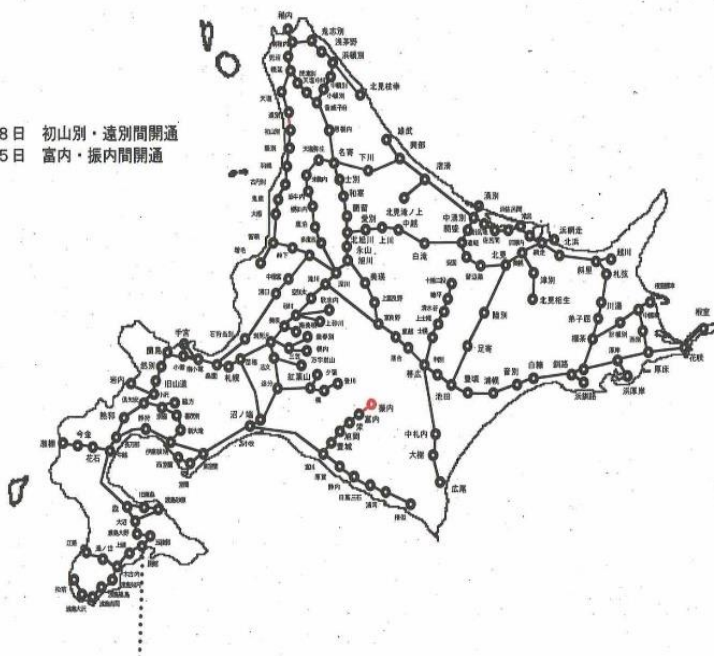
① 10月18日 羽幌線 初山別～遠別の開通

1958(昭和33)年10月18日、天塩線と羽幌線は初山別・遠別間がつながり全線が開通した。留萌から北をめざし建設が始まったのが1927(昭和2)年であるから31年の歳月、「天塩沿岸鉄道期成会」の敷設請願は1912(明治45)年にはじまり、それから数えると46年の歳月が流れていた。

³⁰⁹ 『初山別村史』：664頁

初列車は羽幌から運行された。機関車には日の丸を飾り、一路北上し遠別をめざした。初山別駅を通過した列車はまもなく海岸線に6,000mにわたる陸橋を渡る。新設された豊岬駅、天塩大沢駅、共生、歌越、天塩金浦駅の各駅を通過し、午前11時に遠別駅に到着した。各駅では部落民総出で開通を祝い、村始まって以来の最大の行事となった。1962(昭和37)年からは「急

昭和33年
10月18日 初山別・遠別間開通
11月15日 富内・振内間開通



行はぼろ」が幌延・札幌間を走り、沿岸地域の人々は札幌日帰りが可能となった。一方、鉄道全通以前の沿岸交通は、1927(昭和2)年に羽幌・遠別間に乗合自動車が登場する。1935(昭和10)年ころには小型乗合バスが羽幌と天塩を一日三回、羽幌・風連間を一日二往復していた。1952(昭和27)年になると沿岸バス株式会社が羽幌町に設立され、沿岸住民の生活の足として活躍していた。1958(昭和33)年、羽幌線の全線開通は沿岸バスに大きな影響を与えた。沿岸バスは羽幌町を拠点として50路線を運行し、鉄道と競合する羽幌・遠別間の売り上げは、全体の25%を占め、ドル箱路線であった。バス運賃は羽幌・遠別は200円だが、鉄道は100円だった。³¹⁰

② 11月15日 富内線 富内～振内の開通

日高における鉄道の起源は明治にさかのぼる。当時、北海道鉱業株式会社の鉄道敷設計画が関心を呼び、日高の関係町村は北海道鉱業株式会社に鉄道の誘致を要望する。会社は要望を受け入れ、沼ノ端から富内を通り金山に達する路線計画をたてた。関係町村はさっそく「期成同盟」を発足させ実現に向けた運動を展開した。このような最中、鉄道省は北海道鉱業株式会社の敷設案とは別に占冠を経由するルートを予定線とし、1928(昭和3)年の「鉄道施設法」に「鶴川ヨリ占冠ヲ経テ金山ニ至ル鉄道」の建設を明記する。従って、沼ノ端から富内を通り、十勝へ到達する鉄道は第56回議会は衆議院で採択されるも貴族院で審議未了となり、日高の人々は最初の挫折を味わうことになる。期成同盟の運動はさらに強化されたが、1934(昭和9)年になると現在の石勝線に相当する夕張・十勝清水ルートが浮上。旭川・富良野・金山・日高のルートをとる日勝線促進運動、1935(昭和10)年になると根室線の分岐を金山から御影に変更する案も出るなど、十勝につながる鉄道計画は迷走を繰り返した。1937(昭和12)年、縦貫鉄道とは拘わりなく政府は富内から振内間の鉄道敷設を起工した。しかし、同年日中戦争の勃発とともに国家予算は戦時体制となり、政府は完成年度の1年延期を打ち出した。この延期は住民感情を考慮してのことだが実質的には工事中止を意味するものだった。1939(昭和14)年、町村長などが上京し、工事再開を要望。翌年、工事再開となり戦時中の資材欠乏にあっても工事は続けられたが、1945(昭和20)年工事を

³¹⁰ 『初山別村史』：667頁

中断した。翌年には再開されたが、1948(昭和23)年9月に連合軍の命令で中断、以後は放置されることになった。1950(昭和25)年の「鉄道施設法」は富川・平取・日高・占冠を経て御影もしくは十勝清水に達する路線の計画を明らかにした。しかし、1952(昭和27)年には石勝線を占冠まで延長し、富内線をそれにつなげる案などが登場。迷走と中断と延期が繰り返される中で、1956(昭和31)年工事は開始された。こうして1960(昭和35)年には富内・振内間が開通した。

開通の日には我が子に背負われた老人の姿も見られ、日高村からもおおぜいの人々が訪れるなどして開拓以来の悲願達成に人々は胸を躍らせた。

57 1960(昭和35)年 室蘭本線 室蘭～西室蘭の開通

石炭の水陸連絡施設は鉄道省時代から鉄道の付帯設備として稼働してきた。例えば1935(昭和10)年の札幌鉄道管理局における運輸収入は5,384万円のうち70%が貨物収入、その45%が石炭輸送であった。積出港として小樽港と室蘭港の比率は小樽が40%、室蘭が60%であった。石炭の積み出し作業は料金、石炭の損傷防止の観点からも一貫した作業能率の向上が求められていた。

昭和35年
5月10日 室蘭・西室蘭間開通



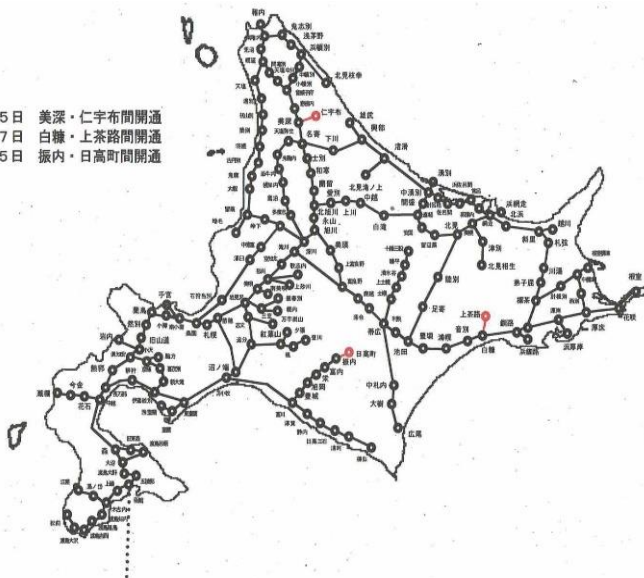
1928(昭和3)年になると鉄道用地内に棧橋1,032mをつくり、海岸の埋め立て、貯炭場の岸壁工事、などの工事を施工し、これに機械設備を据えて石炭の積み出しの効率化をはかり、戦前の石炭需要に応えた。戦後も積み出し設備の改良や増設が行われたれ、1956(昭和31)年には石炭積出量が356万トンに達した。さらに増加傾向にあることから、翌年には荷役ローダー一基を増設し需要に対応した。西ふ頭の開発とともに、明治以来の貨物線を利用した第3セクターの運営による室蘭と結ぶ臨港線の駅として西室蘭駅が誕生した。

58 1964(昭和39)年

① 10月5日 美幸線 美深～仁宇布の開通

美深町の場合

昭和39年
10月5日 美深・仁宇布間開通
10月7日 白糠・上茶路間開通
11月5日 振内・日高町間開通



美深からオホーツクをめざす鉄道敷設の請願は昭和の初期から始められていた。1931(昭和6)年になると当時の堀捨次郎美深町長を先頭に役場吏員2名、他4名による調査隊が組織され、町長自ら美深から仁宇布の山越えをし、歌登から枝幸をめざし踏査が行われた。同年、踏査の成果を踏まえ鉄道敷

設の請願が開始されることになる。中央への請願は毎年続けられ、1935(昭和 10)年になると美深・枝幸両町長は鉄道大臣・同政務次官・同参与官・鉄道省建設局長・札幌鉄道局長・北海道庁長官への請願を行った。鉄道省による測量も行われたが、敷設運動は 1942(昭和 17)年まで続けられ、戦争のため中断となった。

1946(昭和 21)年、美深・歌登・枝幸の 3 町長は敷設運動を開始する。3 町の請願は太田鉄太郎代議士によって衆議院・貴族院に提出され、衆議院で採択となった。

1948(昭和 23)年、現地調査が行われ、同年衆参両議院で採択。翌年には「美幸線敷設促進期成会」を結成し、盛大な発会式を挙げる。1950(昭和 25)年になると衆参両議院で「美幸線敷設に関する請願」が再び採択となった。美深町は同年、加賀山之雄国鉄総裁に「設計調査についてのお願ひ」を提出し、同年国鉄による調査が開始された。

1951(昭和 26)年、総理官邸で開催された「北海道開発審議会」に西尾美深町長が出席し、敷設促進の陳情を行った。

1952(昭和 27)年の鉄道建設審議会では国会請願採択路線は全国で 82 線(北海道 28)、請願中のもの 44 線(北海道 8)、「調査する要ありと認める」路線は全国で 18 線で北海道では 8 線(美深・枝幸、深川・芦別、白糠・足寄、岩内・黒松内)であることを明らかにした。

1953(昭和 28)年に開催された鉄道建設審議会では前年明らかにした 18 線をさらに厳選することを決め、運輸大臣に答申した路線は 13 路線となった。

1954(昭和 29)年、北海道開発庁長官・大野伴睦が来町し、歓迎会場に集まった町民 350 名を前に美幸線実現に努力することを表明。

1956(昭和 31)年、鉄道建設審議会の建議に美幸線が含まれ美幸線は予定線から建設線へと格上げとなった。この時建設線となった 11 路線は美幸線・芦別線・白糠線・鷹角線・行橋線・武蔵野線・根岸線・引見線・神岡線廃止・窪江線・小国線であるが、その後北海道の美幸線・白糠線は未成線として廃止、芦別線は計画倒れとなった。その他の計画線では武蔵野線・根岸線は今に残るが、他の路線はほとんどが未成線・廃止線であり、わずかに第 3 セクターとして残る路線もある。美幸線は 1957(昭和 32)年 7 月、「着工記念式典」が行われた。時の町長、西尾は「全身が感激でふるえ、涙がとまらなかった。」³¹¹と心境を語っている。

1964(昭和 39)年 10 月 5 日、東京オリンピック開会をまじかに控えたこの日、町民悲願の鉄道は、およそ 40 年を経て美深から仁宇布まで開業した。駅には 2,000 人の町民が集まり、祝賀会場となった美深中学校までの沿道には町民 5,000 人が集まったと町史は記録している。美深・仁宇布開通の翌年、美幸線北工区である枝幸・志美宇丹間 27.4km の工事施工が認可され、路盤工事もトンネル工事も順調に進み、後はレールを敷設するだけとなった同区間は、美深から仁宇布間、開通の 2 年後、国鉄赤字線廃止問題が浮上し美幸線もまた廃止の渦中に身を投じることになる。

歌登町の場合

天北線が稚内まで開通した 1922(大正 11)年に 1892(明治 25)年に公布された「旧鉄道敷設法」は廃止され、新たに「新鉄道敷設法」が公布された。新法の中には興部駅と浜頓別駅を結ぶ興浜線が計画されたが、歌登町を通過するものではなかった。歌登町の人々は天北線の中頓別から興浜線の枝幸町の乙忠別へ抜ける鉄道の建設をめざし「新拓殖線促進期成会」を結成する。上京し

³¹¹ 『美深町史』：628 頁

て陳情を行うも、運動は資金難などもあり継続しなかった。³¹²さらに美深町を中心とした美幸線建設促進の運動もあり、歌登町もその運動へ合流することになる。1964(昭和 39)年 10 月 5 日、東京オリンピック開会式をまぢかに控えた日、美深から仁宇布間は開通したが、前述するとおり歌登町へ汽車が通ることはなかった。隧道も橋梁も路盤も完成し、歌登駅予定地にはレールも枕木ももう高く堆積されていた、という。1978(昭和 53)年度末現在、美幸線の開通は全区間の 25%だが、総工事費は 172 億円、そのうち 120 億円が消化されていた。

② 10 月 7 日 白糠線 白糠～上茶路の開通

「釧勝線」とはそもそも弟子屈から白糠の北部を通過し本別を終点とする鉄道であった。それとは別に 1925(大正 14)年には内陸開拓の意味からも白糠・茶路間の 9 部落 266 名の農民が連署で鉄道敷設の請願を行った。しかし、1948(昭和 23)年になると経緯は定かではないが、白糠町は「白糠を起点として足寄を終点」とする鉄道を釧勝線と呼称し、足寄町と連携を図る中で期成会運動を進めることになる。

1950(昭和 25)年、白糠村と足寄村は連名で鉄道敷設の請願を行った。これを契機に誘致運動は高揚し、1953(昭和 28)年には鉄道建設審議会³¹³により正式に採択され、予定線として公布された。しかし、折からの緊縮財政政策により、1954(昭和 29)年になると審議会は鉄道建設有望線として釧勝線(白糠線)も取り込んでいたが、敷設立地の条件整備を前提条件することを打ち出した。つまり、審議会は鉄道建設の必要性の合理的根拠を地域に求めたということである。建設促進期成会の建設主旨は森林資源と石炭資源の輸送であったから大鉱区を所有する明治鉱業株式会社、雄別炭坑株式会社、三菱鉱業株式会社などの各社に白糠沿線開発計画の提出を求めた。各社は開発の前提として鉄道が敷設されれば沿線に事業所を構え、石炭の開発を実施する旨の計画を明らかにし、鉄道開通が実現すれば昭和 30 年代から事業を開始する、という報告書を提出した。

1957(昭和 32)年、それらの報告を受けて鉄道審議会は白糠線の着工を決定した。依然として用地買収と路線決定をめぐる土地所有者と当局の間で激しい衝突が繰り返されていたが、同年 9 月 5 日の起工式には当地出身の伊藤郷一代議員の政治上の恩人でもある衆院議長、大蔵大臣が出席し、運輸、通産、農林大臣、国鉄総裁(いずれも代理)も出席するなど、多彩な顔ぶれを揃え、起工式を終えた。翌 33 年には土地所有者に同調した 2 名の村議は議員を辞職。翌 34 年の町長選挙には辞職した村議が対立候補として立候補するなど、鉄道建設をめぐる町政は大きく揺れた。

1957(昭和 32)年、白糠町は釧路地方が特定工業地帯として国の指定を受けるに伴い、「白糠線開業後の白糠町のあり方、並びに工業都市としての可能性について」を札幌通産局・北海道総合開発企画本部に調査を依頼した。調査報告は 1959(昭和 34)年にまとめられたが、1955(昭和 30)年に公布された「石炭鉱業合理化臨時措置法」など意に介せぬ様子で「昭和 50 年ころに白糠町の人口は 56,000 人。就業人口は 22,000 人に見込まれ石炭鉱業の急速な開発により、飛躍的に振興するだろう。」³¹⁴と報告された。並み居る大臣が臨席して起工式を挙行した白糠線建設にケチをつけられぬと付度したのか、はたまた本当に「飛躍的に振興」すると思ったのかは計り知れないが、1975(昭和 50)年の統計によれば白糠町の人口は 15,126 人である。

³¹² 『歌登町史』：885 頁

³¹³ 『鉄道建設審議会』：日本国有鉄道の鉄道新線の敷設に関して必要事項を調査審議するため運輸省に鉄道建設審議会が設置されていた。

³¹⁴ 『白糠町史』：792 頁

こうした斜陽化する石炭産業を横目にしながら、石炭輸送を主たる目的とする鉄道の開通の是非は当然のように問われる。1960(昭和35)年には白糠・上茶路間(26km)の路床は完成したが、沿線鉱区の開発にかげりが生じていることから工事はとん挫した。

庶路炭鉱は1964(昭和39)年1月閉山。本岐炭鉱は同年に5年後の閉山を決めた。白糠線開通の条件は崩れたが、炭鉱全体がスクラップ化を迎える中で、「石炭鉱業審議会合理化部会」はあらたに上茶路炭鉱の開鉱を許可した。町史では「町長がどのような腹芸をうったのかは(わからないが)」³¹⁵石炭鉱業審議会合理化部会のゴーサインは、鉄道建設審議会のゴーサインとなった。炭鉱の開鉱はこの時代にあっては異例の事であった。

こうして上茶路炭鉱は1964(昭和39)年4月開鉱、上茶路には炭鉱従業員、関連従業員、そしてその家族も入地し、瞬く間に炭住街が出現した。

③ 11月5日 富内線 振内～日高町の開通

鶴川で分岐し、十勝へ抜ける鉄道として建設された富内線は時代と政治に翻弄されながら、東京ではオリンピックの熱気がさめやらぬ1964(昭和39)年11月5日、ようやく日高町まで到達した。振内駅では小中学生のブラスバンドが演奏され、小旗がふられる中を6両編成の気動車に500人が乗り込み振内から日高町へ向けて出発した。日高駅では駅前には3,000人の人々が集まり初列車を迎えた。

祝賀会で挨拶にたった桜岡町会議長はその喜びを次のように語り、町史ではこれを「町民の喜びの総意とする。」としている。

「昭和2年にバスの運行が開始された。駄馬か馬櫓しかなかった時代に比べ飛躍的な交通の発達とは言え、冬期の交通途絶はしばしばで、陸の孤島が手当ての遅れた我が肉親の命を奪い、多くの悲劇をつくってきたことは町民の福祉を阻害したばかりか、町の発展にも大きな隘路となっていた。こうした中で、鉄道敷設に対する熱意はますます募り、『汽車がつくまでは死ねない』といった古老の方々の悲哀もむなしく、今日あるまでに多くの方が他界されていったことは痛惜にたえません。鉄道の開通により本町へもたらす効果は福祉のみならず、生産物や消費物質の輸送に貢献し、町の発展を大きく促進する。今後は占冠村を経て新狩勝線に接続することにより、この路線の使命は果たされる。」³¹⁶

東京ではオリンピックが開催され、新幹線が東海道を疾走したこの年に北海道の山間部に位置する小さな町では駅前に3,000人の人々が集まり、熱狂的に汽車を迎えたことなど知る由もなかったに違いない。

こうした人々の期待を背負い開通した日高町の鉄道ではあったが、わずか4年後の1968(昭和43)年6月31日、国鉄諮問委員会は全国の赤字83線の廃止を答申。同25日には第二次答申が出され、富内線も廃止対象線区となった。

³¹⁵ 『白糠町史』：826頁

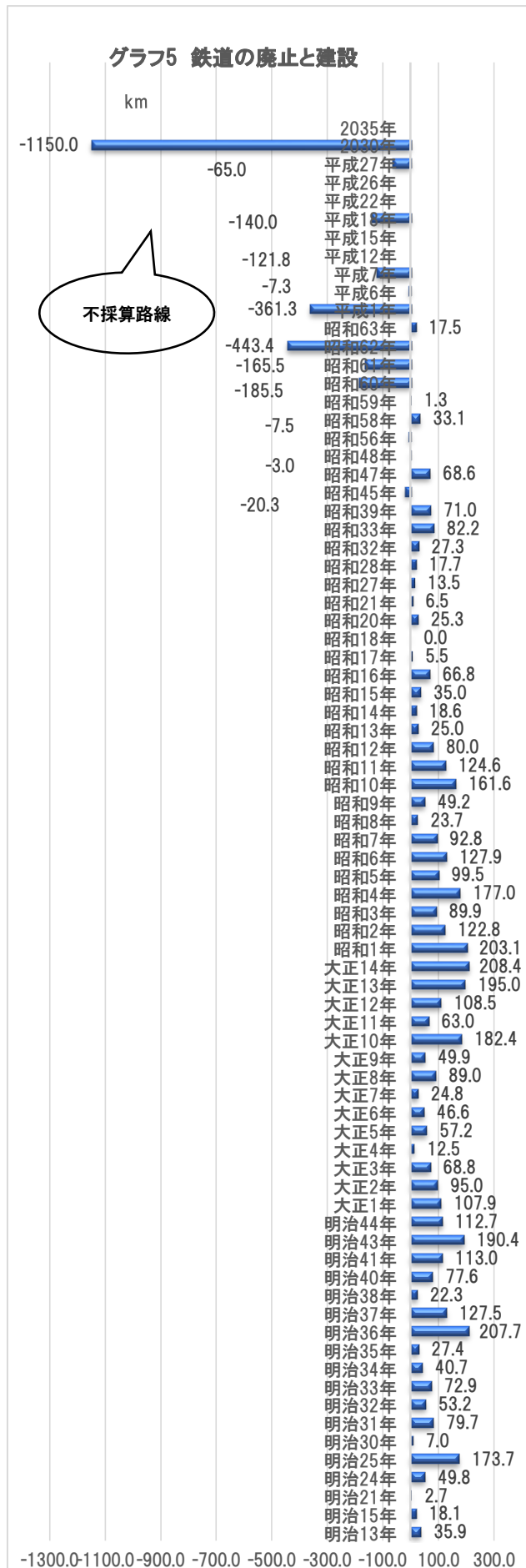
³¹⁶ 『日高町史』：650頁

IV 廃線期の記録

廃止 83 路線の指定

1966(昭和 41)年度の国鉄営業成績は、全国 242 路線のうち黒字経営はわずか 14 路線であった。道内 37 路線中、室蘭本線と歌志内線の 2 線はわずかに黒字を出していた。1967(昭和 42)年、国鉄は赤字路線を逐次撤廃する方針を打ち出し、国鉄諮問委員会(国鉄総裁の諮問機関)はローカル線の抜本的対策を検討することになる。

1968(昭和 43)年 5 月 8 日、政府内に国鉄財政再建推進会議が設置され第 1 回総会が開催された。同年 6 月 5 日には第 3 回推進会議が開催され、「赤字線問題」は第 2 部会の所管となり、会長には東芝社長の土光敏夫が就任した。時の運輸大臣は中曽根康弘であった。ちなみに 1981(昭和 56)年から始まった第 2 臨調では中曽根は総理大臣、土光は臨調会長として国鉄の「分割・民営」に力を注ぐことになる。同年 7 月 12 日、中曽根運輸相は閣議後の記者会見で「国鉄赤字線は単なる経済的採算だけでは廃止できない。」と述べたが、同年 9 月 4 日、諮問委員会は 83 線区 2,600km(全線区の 12.5%)をバスに転換すべきであるとの意見書を国鉄総裁に提出した。同年 9 月 12 日、自民党交通部会は「ローカル線廃止反対」を党三役に申し入れた。同 11 月 2 日には自民党北海道代議士会は「国鉄不採算路線廃止反対」を決議したが、同年 11 月 21 日、国鉄財政再建推進会議からも道路輸送への転換が適切と認められる線区は極力転換を促進すべしという意見書が政府に提出された。意見書の基本は国鉄の赤字の原因は採算性の低い地方鉄道にあるという立



場を堅持し、経営から切り離し、廃止後は維持責任を地方に委ねるといったものであった。

諮問会議と推進会議の意見に添い、1969(昭和 44)年 5 月 8 日、「日本国有鉄道財政再建促進特別措置法」が公布され、同年 9 月には「日本国有鉄道の財政の再建に関する基本方針」において廃止が適切と認められる線区の道路輸送への転換が閣議決定された。国鉄はこれに添い、第一次再建計画の一環として、不採算路線廃止、またはバス転換を行う姿勢を明らかにすることになる。

北海道では 15 路線

諮問委員会の意見書により北海道で廃止対象となったのは、標津線、根北線、白糠線、札沼線、深名線、興浜北線、美幸線、興浜南線、渚滑線、湧網線、相生線、岩内線、富内線、江差線、瀬棚線の 15 路線であった。全国的なローカル線廃止は予想外に不評を買い、圧倒的な廃止反対運動に遭遇した。その後 1974(昭和 49)年まで廃止問題は沈静化を見た。結局、北海道においては根北線(斜里～越川間)と札沼線(新十津川～石狩沼田間)及び意見書には入っていないが、83 路線に準じる線区として胆振支線(京極～脇方間)がバス転換した。

田中内閣の登場

1964(昭和 39)年、田中角栄の肝いりで「鉄道建設公団」が設立された。国鉄から建設部門を分離し、独立採算制の外側で自由に新線建設を行い、完成後は経営を国鉄に移譲するというものである。前述するように 1968(昭和 43)年には国鉄諮問委員会が赤字線の廃止を提言した。鉄道建設公団はこの間(1969 年～1972 年)214.2km の新設を建設したが、諮問委員会の提言により廃止となった鉄道は 120km だった。³¹⁷ まともな政策であったとは言い難い。

1972(昭和 47)年 7 月、田中内閣が誕生した。同年 6 月には田中の著書『日本列島改造論』³¹⁸ が発表された。田中は国鉄の赤字線廃止問題を次のように語っている。「国鉄の累積赤字は昭和 47 年度で 8,100 億円となった。しかし、国鉄は採算とは別に大きな使命を持っている。1871(明治 4)年にはわずか 9 万人だった北海道は現在 520 万人の人口となったのは鉄道のおかげである。すべての鉄道が儲かるのであれば私鉄にまかせれば良い。同じ物差しで赤字を論じ、再建を語るべきではない。都市集中を認めていた時代では赤字線廃止という議論は、一応説得力はあったが、全国総合開発を行う時代の地方鉄道については、新しい角度から評価しなおすべきである。北海道開拓の歴史が示したように鉄道が地域開発に果たす先導的な役割は極めて大きい。豪雪地帯の鉄道を廃止し、道路に切り替えた場合、除雪費用は莫大な金額になり、国民経済的にどちらの負担が大きいのか、よく考えなくてはならない。地方線で生じる赤字は、国鉄の赤字の約 1 割に過ぎないのである。」とし、不採算路線廃止に疑問を呈したが、その一方で 10,000km の高速道路、9,000km に及ぶ全国新幹線網の整備による国土の発展を訴えた。どのように「鉄道の再評価」を行うのかは語らずじまいで、結局は明治以来続く、権力を維持するための集票目的としての『改造論』であったと言われても仕方がない。

廃止論議の復活

田中内閣は 1974(昭和 49)年 12 月まで続いた。田中内閣が退陣すると「ローカル線廃止問題」は再燃した。

³¹⁷ 『日本国有鉄道民営化に至る 15 年』運輸政策研究機構編 2000

³¹⁸ 『日本列島改造論』：122 頁

1979(昭和54)年7月、国鉄は最終報告に添い2,000人未満の不採算路線を第一次、第二次地方交通線と分類して1985(昭和60)年までに廃止またはバスへ転換をめざすことにした「国鉄再建の基本構想案」を運輸省に提出。同年12月29日、これを閣議決定した。

最終報告書には「対象路線を8,000人/日」とし「国及び国鉄の関係地方公共団体、その他の関係者による協議会を設置し、バス転換か、第3セクター等による鉄道存続かの選択を一定期間内に行い、結論が得られない場合は、その路線をバス輸送に転換する。」というものであり、期限限定の結論ありきのものであった。

1980(昭和55)年6月に行われた衆参同時選挙で自民党が圧勝。政府は前記の報告書の意味を盛り込んだ「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(国鉄再建法)」を国会に提出。11月4日の衆議院本会議において「国鉄再建法案」は可決。翌年には閣議決定され、公布された。同法は1985(昭和60)年度までに特定地方交通線77線3,100kmを廃止またはバス転換、第3セクター化しようとするものであった。法案は1968(昭和43)年の諮問委員会の原則を踏襲し、より強い法的根拠を備えたものであった。

指定された北海道の不採算路線

「再建法」は全国の鉄道を「幹線」「地方交通線」「特定地方交通線」に分類した。北海道における「幹線」とは函館本線、千歳線、室蘭本線、根室線の5線。「地方交通線」は宗谷本線、石北本線、釧網線、富良野線、留萌本線、札沼線、日高本線、海峡線の8線。「特定地方交通線」は「第1次廃止対象特定地方交通線」として胆振線、白糖線、相生線、渚滑線、万字線、興浜北線、興浜南線、美幸線の8線。第2次廃止対象特定地方交通線として富内線、広尾線、瀬棚線、湧網線、士幌線、羽幌線、松前線、歌志内線、標津線、天北線、名寄線、池北線、幌内線の13路線が指定された。

国鉄は1981(昭和56)年度内の第一次廃止対象線8線区の廃止を運輸大臣に承認申請を行った。各沿線自治体は廃止反対住民集会などを開催し、「存続の要望書」を提出して強い意思表示を行った。堂垣内北海道知事も運輸省に廃止凍結の意見書を提出。全国知事会もこれに連動して運輸大臣に「廃止凍結」を申し入れた。しかし、同年、運輸省は国鉄の申請を承認し、廃止予定時期を1983(昭和58)年度までとし、国鉄は同年11月から線区ごとに自治体と住民の「地方協議会」を発足させようとするが、対象自治体は「出席はあり得ない」と反発を強めることになる。廃止対象となった全国の鉄道は73線区、2,900kmに及び北海道で廃止対象となった鉄道は第一次・第二次合わせて22線、1,456km。全国の廃止対象路線の約半分を占め、道内鉄道の36%を廃止するというものであった。

臨時行政調査会の発足

1980(昭和55)年、中曽根康弘は「行政管理庁」長官に就任し、財政再建を手掛け、脚光を浴びることになる。1982(昭和57)年11月、中曽根は総理大臣となる。手がけてきた国家財政の立て直しは「臨時行政調査会」に委ねられた。総理大臣は中曽根康弘、臨調会長は土光敏夫のコンビ誕生である。1968(昭和43)年当時の運輸大臣と国鉄財政再建推進会議の「赤字線問題」の所管であった第2部会長のコンビ復活でもあった。臨調は不採算路線の廃止を課題としていたのではないが、国鉄の経営形態に切り込んだ議論が進められ、臨調の経営形態に及ぶ強大な権限を背景として、不採算路線の問題は新たな局面を迎えることになる。国鉄と運輸省は「地方協議会の開催

は職権開催も辞さない」と強硬姿勢に出た。さらに、同年9月2日に道内「8線区廃止の目途を昭和59年3月31日とする」とし、

- ①9月14日までに地方協議会を開催すること。
- ②9月16日までに回答がなければ職権に踏み切る。

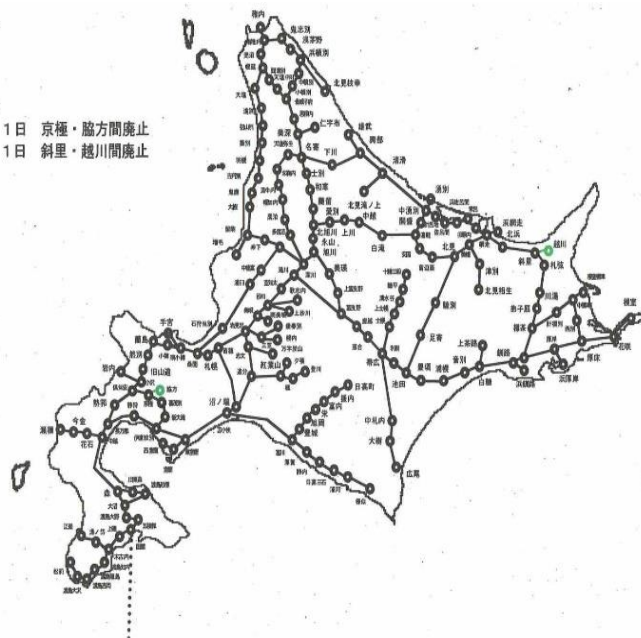
という方針を示した。12月、道は「沿線地区の現状や、地方鉄道の経営見通しから安定的な利便のある公共交通を確保するためにバス転換が適当」と発表。追い詰められた地方自治体はやむなく地方協議会への参加を決意した。何回かの地方協議会が開催されそれぞれの路線は廃止、バス転換が決められた。

59 1970(昭和45)年

① 11月1日 胆振線 京極～脇方間廃止

1968(昭和43)年、国鉄諮問機関は不採算路線のバス転換を国鉄総裁に諮問した。北海道における該当路線は前述したが、京極・脇方間の鉄道はこの提言に準拠する形で斜里・越川間の鉄道と同様に廃止の対象路線となった。翌年には脇方の日鉄鉱業倶知安鉱山が閉山。伴い1970(昭和45)年、京極・脇方間は廃止となった。

昭和45年
11月1日 京極・脇方間廃止
12月1日 斜里・越川間廃止



② 12月1日 根北線 斜里～越川間廃止

標津をめざした根北線の建設は1937(昭和12)年着工。翌年にはさらに越川・上越川間(7.8km)が着手され、1940(昭和15)年には斜里・越川間のレール敷設も完了したが戦争により工事は中断した。1957(昭和32)年になり斜里・越川間(12.8km)の営業が開始されたが、この頃道路整備が進み自動車輸送が順調に推移し始めた頃でもあった。加えて沿線人口も少なく、運ぶべき資源も枯渇の一途を辿っていた。2つの途中駅も開業翌年には無人駅となり、越川駅で扱った貨物は開業以来、駅長の引越し荷物だけという惨憺たる状況だった。同37年には越川駅も無人駅となった。

1970(昭和45)年10月18日の『北海道新聞』には越川駅の様子を次のように記している。「釧網線斜里駅から収穫最中のジャガイモ畑やビート畑を横切って一直線にのびる二本のレール。ペンペン草が生え、無人の駅舎は荒れ放題。終点の越川駅は生い茂る雑草の中に、三戸建て三棟の職員宿舎とともに廃墟と化してポツンと建っていた。」



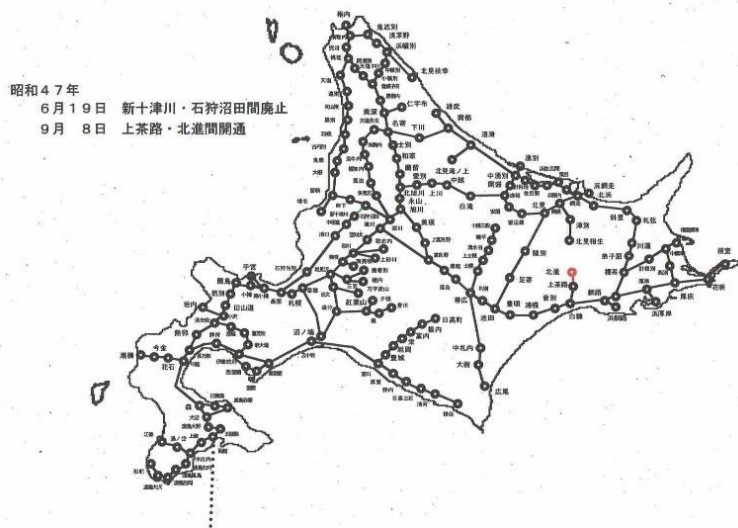
幾度となく路線延長の請願が繰り返されてきた根北線は1970(昭和45)年11月30日、越川小学校の生徒が歌う「蛍の光」に見送られて13年間の歴史に幕を閉じた。九州の幸袋線(福岡県鞍手郡小竹町の小竹駅と飯塚市の二瀬駅の間11.7km)に続く全国で2番目、北海道では初めての全面廃止線となった。

全長 144m、高さ 18m、コンクリートの剥離が始まった 10 連アーチの越川橋梁は朝鮮人労働者の動員により建設され、タコ部屋労働による悲惨な話も絶えない構造物である。1998(平成 10)年、国の登録有形文化財に指定。今でも人里離れた山奥にひっそりと佇んでいる。

60 1972(昭和 47)年

① 6月19日 札沼線 新十津川～石狩沼田間廃止

1968(昭和 43)年、国鉄諮問委員会の提言に盛り込まれた札沼線は、沿線の当別・月形・浦臼・雨竜・北竜・沼田・新十津川の町村により同年 10 月「札沼線廃止反対期成会」が結成された。同 46 年、国鉄は新十津川・沼田間の廃止を沼田・北竜・雨竜・新十津川の各沿線町村に提案。4 町はこぞって廃止反対を掲げたが、同 47 年に国と国鉄は鉄道運行の条件を運行費の 1/3 を道及び沿線町村が 5 年間保証し、



それ以降は全額地方負担とすること、という条件を提示した。負担は地元だけで負えるものではなく、各沿線自治体は同年 2 月、やむなく廃止に同意した。

1972(昭和 47)年 6 月 18 日午前 9 時 55 分、お別れ列車は新十津川駅を出発した。



新十津川・石狩沼田間 さよなら列車(北海道新聞社提供)

② 9月8日 白糖線・上茶路～北進間開通

東京オリンピックの開催をまぢかに控えた 1964(昭和 39)年 10 月 7 日、森林資源と石炭資源の輸送を名目とした白糖線、白糖～上茶路間の鉄道が開通した。ところが、鉄道の開通を確認するように上茶路炭鉱は 1970(昭和 45)年 2 月に閉山する。鉄道の必要性が問われることになったが「白糖線は最初から政治線であった。」³¹⁹ というようにそれでも鉄道建設は続いた。白糖・上茶路間が開通した 8 年後の昭和 47 年 9 月 8 日になると上茶路・北進間(7.9km)が開通することになる。

1892(明治 25)年以来、白糖・足寄を結ぶ鉄道敷設実現のために両村は連名で熾烈な運動を展開していた。すでに開通した網走線に接続することは人的交流を促進し、内陸の物資を我が町の港から積み出すことにもつながり、町の発展と盛衰に大きな役割をはたすことになるからである。特に道東地域では音別町と陸別町をつなぐ音陸線、釧路町と美幌町をつなぐ釧美線など対抗する

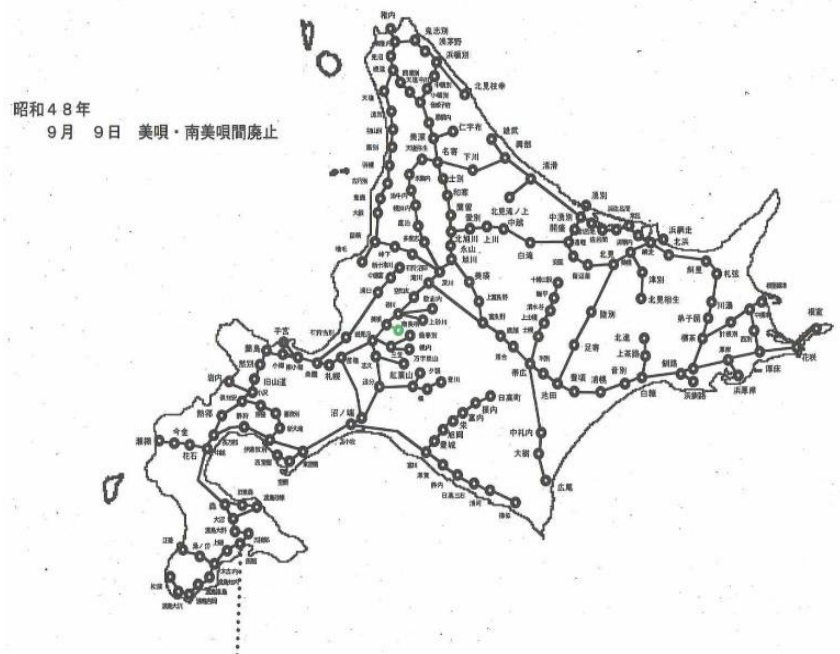
³¹⁹ 『白糖町史』：817 頁

期成会運動が活発に行われる中、黙って見ている訳に行かないのは当然のこととしても、1968(昭和 43)年にはすでに廃止対象路線として指定された路線が依然として建設され続け、周辺炭鉱も閉山が相次ぐ中で、北進まで開通させたということは何のような「政治力」が働いたのか、興味は尽きない。

1957(昭和 32)年、国はこの地域を「特定工業地帯」に指定した。道の試算では 1975(昭和 50)年には白糠町の人口は 56,000 人になると予測した。その予測に従い鉄道はさらに北をめざしたことになる。

61 1973(昭和 48)年 南美唄線 美唄～南美唄間廃止

鉄道が開通すると同時期に操業を開始した三井美唄炭鉱は 1929(昭和 4)年の従業員数 879 名、同年採炭量が 18 万トンであった。1944(昭和 19)年、南美唄駅はそれまで貨物の取り扱い駅だったが、一般駅に昇格し、旅客輸送が開始された。この年、三井美唄炭鉱は従業員 4,600 名、採炭量は 100 万トンを突破した。三井美唄炭鉱は昭和 38 に閉山。鉄路はその後の 10 年間、山を去る人々を見送り続けた。



62 1981(昭和 56)年

① 7月1日 夕張支線 楓～登川間廃止

北炭登川炭鉱は 1953(昭和 28)年に閉山した。隣接する楓坑は北炭真谷地炭鉱の傘下で操業を続けていたが、1987(昭和 62)年に閉山する。人口減少は続き、楓・登川間の鉄道は石勝線の開業を前に廃止された。三井鉱山専用線として 1910(明治 43)年の開鉱と同時に運行を開始し、1916(大正 5)年に国鉄に譲渡、廃止まで 71 年の歴史であった。

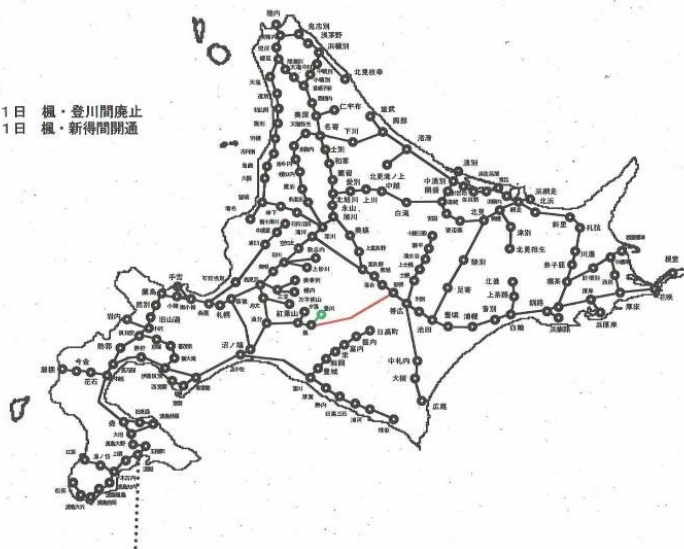
② 10月1日 石勝線の開通

石勝線建設の請願は 1933(大正 8)年頃から、札幌と十勝を結ぶ最短鉄道としてどの地点を通過して日高山脈を越えるかについて、関係町村は激しく陳情誘致合戦が続いていた。1926(大正 15)年になると金山から日高村を通り富内線につながるルートが浮上。1927(昭和 2)年に新得村は新得から占冠、追分、千歳ルートを請願したが貴族院では審議未了となる。1933(昭和 8)年にはルート決定が大詰めとなり各町村はさらに激しい誘致合戦が繰り広げられたが、アジア・太平洋戦争により中断した。³²⁰

³²⁰ 『清水町史』：971 頁

戦争が終結し、1951(昭和26)年5月に関係22市町村は「石勝線建設促進期成会」を結成し、早期着工をめざした。旧狩勝線は急勾配で、機関車一両を増結しなければならず、牽引トン数も600トンに制限されていたため、不経済路線であること、狩勝トンネルそのものの老朽化などもあり、運動にも一層拍車がかけていた。1966(昭和41)年10月1

昭和56年
7月1日 楓・登川間廃止
10月1日 楓・新得間開通



日、新狩勝トンネル5,648mが完成する。トンネルの完成により25/1,000の旧トンネルは廃止され、12/1,000の新トンネルとなり、ディーゼル機関車(DD51)一両で800トン牽引可能となり根室線の輸送力は飛躍的に増大した。

新狩勝トンネルはトンネル内に根室線と将来の石勝線に分岐するシステムが造られたが、石勝線の開業は1981(昭和56)年を待たなければならなかった。このトンネルの開業にあたり、落合駅では国鉄総裁代理、鉄道建設公団総裁がテープにはさみを入れ、落合小中学生の日の丸の小旗がはためいた。新得駅でも小中学生鼓笛隊による演奏が行われる中、運輸大臣、国鉄総裁、公団総裁への花束贈呈に始まり、自衛隊音楽隊の演奏による開通祝賀パレードが行われ、沿道には生徒600人と町民の旗行列が繰り広げられた。

1900(明治33)年に下富良野(現富良野)に鉄道が開通するのに合わせ、占冠村に駅通所が誕生したのは1899(明治32)年であった。1901(明治34)年には鉄道が落合まで延長され、途中駅の金山を分岐点として占冠への入植が増加する。人の流れと同時に物流も金山を経由することになり、

占冠は旭川を中心とした経済文化圏と密接な関係を保つことになる。以上のことから占冠村は室蘭支庁に属していたが、1906(明治39)年には上川支庁に所属が変更された。しかし、占冠村が陸の孤島であったことに変わりはない。石勝線建設は1962(昭和37)年に着手。着工以来20年の歳月の後、1981(昭和56)年完成。村民待望の鉄道は占冠の山間を疾走したのである。『占冠村史』には「ときあたかも国鉄が経営再建に向けて、道内では各地域のローカル線の廃止を打ち出し、関係する自治体及び住民の廃止反対運動が渦巻いている最中であつた。それなのに、人口僅か2,000人の占冠村に新しい鉄道が…父



祖以来の願いの成就に加えて、別な感動が胸裏に脈打ったのであった。」³²¹と複雑な胸の内を語っている。

石勝線建設にあたっては32名(内1名は女性)の方が殉職。道東への時間短縮をめざし昭和の工事ではあったが日高山脈を越える工事がいかに難工事であったかを物語る。新夕張駅の片隅に石勝線建設工事殉職者慰霊碑がひっそりとたたずんでいる。

63 昭和58年10月22日 白糠線廃止 白糠～北進

1980(昭和55)年に出された「国鉄再建法」において白糠線は第一次廃止対象線に指定された。石炭輸送と木材資源の輸送、内陸との文化交流を目的とした白糠線はその役割を果たせぬまま、北進まで延長された11年後、上茶路まで開通した19年後に廃止に抵抗した様子もなく先陣を切って廃止された。北海道における特定地方交通線廃止の第1号だった。白糠町が鉄道の敷設に町の盛衰をかけ、それを基軸として思い描いた5万人都市の実現も、見果てぬ夢となった。



³²¹ 『占冠村史』：773頁

町史は語る「白糠線の
廃止が物語るように、鉄
道時代はすでに過ぎ去
っていた。時代が大きく



変わりつつあったのに(国鉄は)依然貨主客従の
営業型に甘んじ、マイカーとバスが客を吸収し、
鉄道離れを促した。昭和40年の鉄道シェアは
20%、44年は10%まで落ち込み40年代後半か
らは退潮期の現象が現れた。」³²²白糠線は歴史
的に地域の熱い要望により実現した。その退潮

期においてでさえ止むことのない要望は、さらに北進まで鉄道を延長させた。時の町長選では候補双方が最大の公約に掲げ、斜陽を迎えた石炭産業の中にありながら、世間をあっと驚かせるような新鉱坑開発を行い、白糠線の開通に漕ぎつけた。その途端に炭鉱は閉山である。そして用途が明確ではない鉄道が原野に一人取り残されたのである。まさに政治力の成せる業であり、町の政治性もその一端を担ったことは当然である。廃止の根拠を「(国鉄は)依然貨主客従の営業型に甘んじ」などといえば一般論としては正しいかもしれないが、それではあまりにも虫が良い。街の盛衰を鉄道建設に寄りかかり、鉄道が地方政治と一部の政治エリートの手によって翻弄され続けてきたことに対する評価が欠落したまま、であれば鉄道は時代の狭間に咲いた仇花ということになる。

白糠線さよなら列車 (北海道新聞社提供)

64 1984(昭和59)年 浜網走駅廃止

初代網走駅は開業当初は現在の網走川右岸
に建てられた。1932(昭和7)年になると釧網
線と接続させるために網走駅は移転すること
になり二代目網走駅が誕生する。初代は浜網

走駅とそ
の名を変
え、駅間
は0.8km



であった。しかし、網走駅と浜網走駅間は市内の交通に支障する面もあり、同 42 年には三代目網走駅が現在地に建てられ、この時駅間は 1.3km となった。貨物線などに使用されていたが 1984(昭和 59)年廃止となった。

65 1985(昭和 60)年

① 3月14日 西室蘭駅廃止

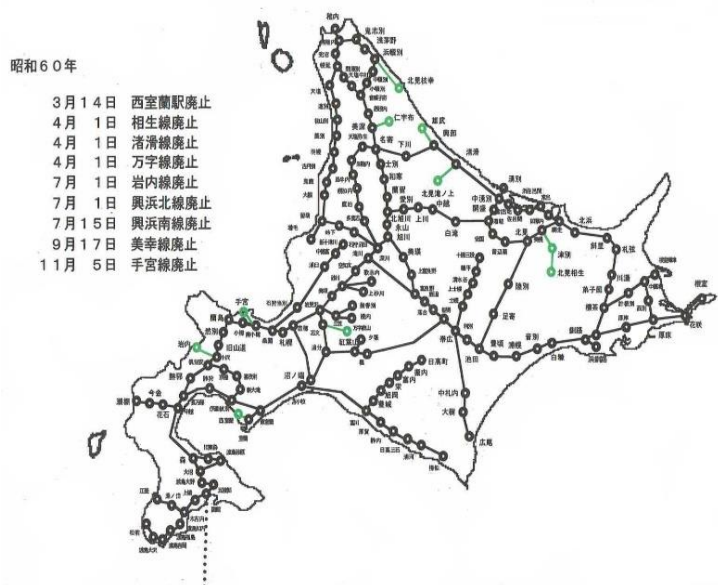
石油エネルギーへの転換、炭鉱の閉山と合理化が進む中で、1963(昭和 38)年には苫小牧港が開港するなど、室蘭の石炭積出量は減少の一途をたどった。それに応じて、同 43 年には船積装置の縮小がはかられクレーン 2 基を日本製鋼所へ売却。同 44 年には室蘭港を利用していた石炭事業者が撤退。同 45 年にはすべての装置が撤去され、同 60 年に駅は廃止となった。

② 4月1日 相生線廃止

美幌から相生まで全長 36.8km。1922(大正 11)年の「改正鉄道法」では「釧路国釧路ヨリ北見国相生ニ至ル鉄道」と明記され、押しも押されぬ鉄道として、建設が法律により明文化された鉄道である。内陸から太平洋へつながる鉄道として人々の希望の鉄道であったが、釧網線の開通、あるいは白糠線などとの競争に敗れ、行き止まりの鉄道となってしまった。かつては木材の産出で賑わいを見せ、

鉄道は沿線に人々を集めたが、1987(昭和 60)年 4 月 1 日、廃止となった。かつての北見相生駅舎は「道の駅」を併設し、相生鉄道公園として街道を行き交う人々の憩いの場所となっている。

1953(昭和 28)年、菊田一夫³²⁴原作の『君の名は』³²⁴は岸恵子³²⁵と佐田啓二³²⁶を主演とし、美幌峠などでロケが行われた。美幌の駅前にはロケ隊一行を迎える群衆で溢れかえったと言う。映画は戦争の傷が癒えぬまま、高度経済成長へ驀進を始めた日本人の琴線に触れ、全国で 3,000 万人を動員した。美幌の駅前には真知子が春樹を待った「まちこ松」と呼ばれるイチイの木が立ち、かたわらに記念碑が建つ。列車から降り立つ人々が碑の前で足を止めることはすでにない。昭和 20 年代は遠い昔となった。



³²⁴ 菊田一夫：1908年3月1日-1973年4月4日、劇作家・作詞家。

³²⁵ 『君の名は』：菊田一夫の代表作。1952年-1954年にNHKで放送されたドラマ。その後、映画化、テレビドラマ化、舞台化された。

³²⁶ 岸恵子：1932年8月11日-、女優

³²⁶ 佐田啓二：1926年12月9日-1964年8月17日、俳優。

③ 4月1日 渚滑線廃止

「国鉄再建法」が成立すると名寄本線、渚滑線、興浜南線の沿線 10 市町村は 1980(昭和 55)年、

「国鉄名寄本線外地
方交通線対策協議会」
を組織した。会長に選
出された金田武紋別
市長がその先頭に立
った。「住民の足を守
る紋別市民会議」「渚
滑線を確保する紋別
市民会議」などが相次



渚滑線さよなら列車 (北海道新聞社提供)

いで結成され活発な運
動が展開されたが、「有

利な条件が得られるなら」廃止を前提とした「地方協議会への参加もやむなし」との意見が聞かれ始める。1982(昭和 57)年 10 月 4 日、「第 1 回渚滑線特定地方協議会」が開催された。金田市長は「幹線、貨物、管理部門の肥大化が国鉄赤字の最大要因にもかかわらず、赤字が全体のわずか 1%にすぎないローカル線にしわ寄せするのは不当だ。」³²⁷と述べた。時はすでに不採算路線廃止とは形式的には別問題として、国鉄の経営形態の変更をめざす「臨時行政調査会」が発足し、赤字問題の本質議論など中央政府と財界主導の「臨調」に届くはずもなかった。

1985(昭和 60)年 3 月 31 日、紋別発滝上駅行き 4 両編成の「お別れ列車」は 500 人が乗車して午後 1 時に発車した。金田市長は「なんとしても淋しい記念式を迎えてしまった。先人が築き上げてきた渚滑線の歴史を次代に引き継げず、責任の大きさを痛感している。」³²⁸と万感の思いをこめて挨拶した。

④ 4月1日 万字線廃止

お別れ列車「万字号」の最終列車は 1985(昭和 60)年 3 月 31 日、岩見沢へ向けて出発した。4 両編成のディーゼルカーが発車するころ、万字の駅ははげしい雪となった。廃止の万感を市街で魚菜店を営む溝口貞子は次のように歌った。

幾年走り続けた万字線
ダルマストーブの真っ赤な思い出
シュポシュポ鈍行列車
機関車の後ろに石炭列車
客車はいつまでもその後に続く
翅の景色の鮮やかさ
山と山のあいだを縫って



³²⁷ 『新修 紋別市史』： 740 頁

³²⁸ 『新修 紋別市史』： 741 頁

楽しいふれあいいっぱい乗せて
ああ 幾多の友よ 別れがづらい
万字線よ なつかしい

万字線の美流渡駅から分岐し、2.6km 先の上美流渡炭を結ぶ線路は1920(大正9)年から運行され、戦後は通勤、学の人々も運んだが1968(昭和43)年12月で廃止されている。

⑤ 7月1日 岩内線廃止³²⁹

岩内線は内陸鉄道の小沢駅を分岐し、海岸をめざす鉄道としては北海道で初めて開通した鉄道である。豊富な海産物は勿論、茅沼鉱山からの鉱物資源を運ぶ鉄道として、岩内の人々の生活と文化を運んだ。全長は14.9km、5駅を抱え農業生産物の輸送にも大きく貢献した。かつては黒松内・寿都・岩内間の海岸鉄道も計画されたが、見果てぬ夢となってしまった。廃線後、往時を忍ばせる旧幌似駅は国道276号線のバイパス建設のため、隣接する公園に移設され、「幌似鉄道記念公園」としてかつての岩内線の面影を残している。1985(昭和60)年7月1日、さよなら列車は「いわない号」と名付けられ、沿線の人々に見送られ73年の歴史に幕を閉じた。



山
通
い

⑥ 7月1日 興浜北線廃止

浜頓別町内で1960(昭和35)年、斜内駅の民間委託化、同36年豊牛駅の民間委託化など国鉄の合理化が続いていた。1968(昭和43)年になると国鉄諮問委員会の答申により、興浜北線は廃止予定線となり、翌年には山軽駅の無人化が行われた。同46年には音威子府、中頓別、猿払、枝幸、歌登、浜頓別の各町村により「住民の足を守る天北会議」が結成された。しかし、既成事実化した廃止の流れは例外を許さず、6月30

日午後8時56分、浜頓別へ向けて最終列車は枝幸を発車した。ついに北線と南線はつながることなく、セレモニーで三浦町長は「町が繁栄したのは国鉄があったおかげ。わずか半世紀で廃止されるのはまことに残念。」³³⁰と枝幸駅前を埋めた800人の群衆に語った。



⑦ 7月15日 興浜南線廃止

³²⁹ 本頁の写真 「万字線」「岩内線」「興浜北線」「興浜南線」さよなら列車。(北海道新聞社提供)

³³⁰ 『枝幸町史』：350頁

興浜南線、1970(昭和45)年の乗車人員は210,000人であった。1981(昭和56)年になると84,000人となり、その数は半分以下に落ち込んだ。同年9月には第一次廃止対象路線に指定された。廃止はオホーツク沿岸から鉄道が消えることになる。同年11月、沿岸の19市町村は釧路から稚内までの503kmを線路でつなぐ「オホーツク本線構想」を打ち出し、線路の「廃止」と対峙することになる。期成会を結成し中央陳情なども行ったが、政治情勢はそれを許すはずもなかった。1985(昭和60)年7月14日、興浜南線は50年の歴史に幕を閉じた。興浜北線と接続し、天北線・名寄線を結び、酷寒の地であるオホーツク沿岸に鉄道を完成させるという明治から大正、そして昭和に引き継がれた夢は幻で終わった。



⑧ 9月17日 美幸線廃止

美幸線は1964(昭和39)年10月5日、美深から仁宇布間が部分開業した。政府要人が相次いで来町する中で、華々しく開通式が祝われた。前述したが、1966(昭和41)年国鉄は営業成績を明らかにし、同42年には鉄道諮問委員会(国鉄総裁の諮問機関)はローカル線の抜本的対策を検討することになり、同43年、国鉄諮問委員会は83線区2,600kmをバスに転換すべきであるとの



美幸線さよなら列車(北海道新聞社提供)

意見書を提出した。開拓に辛酸を舐めてきた地域住民、鉄道建設を票集めの手段としてきた代議士、建設と経営は別物とする政府の位相差は同調することなく、以降廃止に向けた作業と枝幸までの開通をめざす工事、相反する2つの事柄は淡々と続くことになる。

1970(昭和45)年、仁宇布・枝幸間の路盤・トンネル・橋梁工事はほぼ終了し、枕木とレールを敷設すれば良い状態まで工事は進んでいた。鉄道建設公団は1982(昭和57)年に開業すると発表。1973(昭和48)年、鉄道建設公団は事務所は仁宇布・枝幸間の建設のために職員宿舍を宇仁宇布に建設。美深町は未成区間である仁宇布から枝幸の完成という課題を抱える一方では、美深から仁宇布の廃止問題を抱え、開通したばかりの美幸線は波乱含みの路線ということになった。1968(昭和43)年には「北海道国鉄路線廃止反対期成



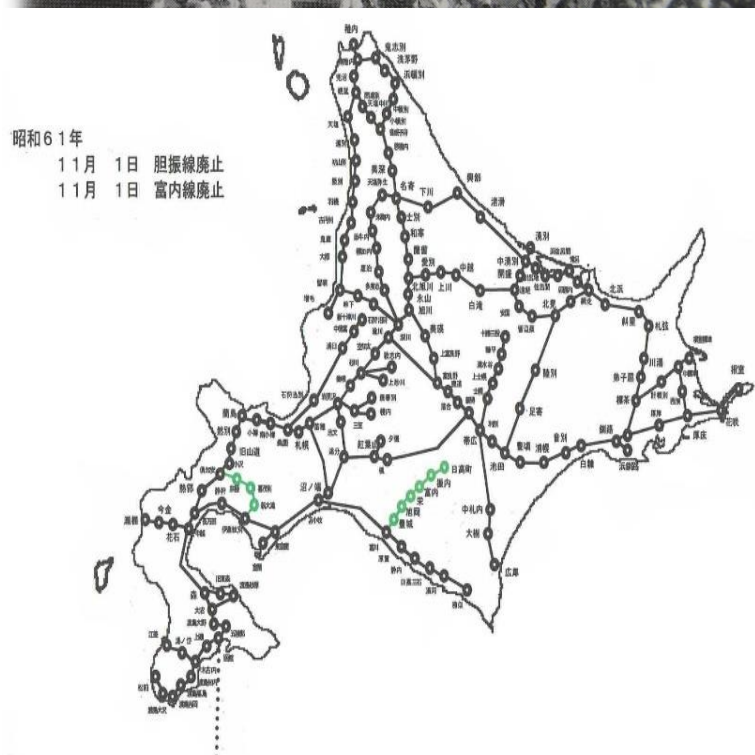
会」が発足。運動は全道的な拮かりを見せた。美深町では廃止を阻止するため、1976(昭和 51)年には沿線で多くのイベントを開催。1979(昭和 54)年には「日本一の赤字線」を逆手に取り、東京などでもイベントを開催し集客に努力した。しかし、遂にその願いはかなわず、1985(昭和 60)年 9 月 16 日、廃止のこの日は 6 往復で 3,600 人を輸送。19 時 29 分、地域の人々に見守られながら 800 人の乗客を乗せた最終列車は出発した。「蛍の光」が流れる「車内では(乗客は)美幸線を偲び、悲しみを分かちあった。」³³¹

未成区間に取り残された歌登町では、全線が開通した訳ではなく区間実績をもって評価することは適当ではないとし、沿線 3 町(美深・歌登・枝幸)一丸となり廃止に反対するとともに、全線開通を決議して運動を展開した。

1968(昭和 43)年 12 月 23 日の『北海道新聞』は「陳情町長必死の抵抗」という見出しで記事を掲載した。「陸の孤島といわれ、美幸線が町を通るのを一日千秋の思いで待ちこがれている歌登町だ。国鉄が赤字線廃止の意向を打ち出してから、町はテンヤワンヤの騒ぎとなった。…会田英雄町長は 7 月以降なんと 6 回も廃止反対の陳情に上京した。今月初めにも町議会代表 6 人とともに国鉄をはじめ運輸、大蔵など 40 カ所も頭を下げて歩いた。24 日には再び上京。正月も早々また出かけることになっている。まるで陳情町長だ。『いいですか。すでに陳情旅行だけで 150 万円も使っているんです。今年は精力の大半を陳情に注ぎ込んでしまいました』と嘆く。しかしこれも廃止案撤回まで続けなければならない。」町長の奮闘空しく 1985(昭和 60)年 9 月 17 日、美幸線は 21 年の歴史に幕を閉じた。

⑨ 11 月 5 日 手宮線廃止

南小樽駅から分岐し手宮駅へ向かう手宮線 2.6km は 1985(昭和 60)年に廃止となった。市を二分して対立した運河存続問題の反省から商工会議所他 7 団体は一致して「活かそう手宮線連合会」を結成し、国鉄に保存・再利用を求めた。札幌市・野幌の「北海道開拓の村」には旧手宮駅舎が残る。起点駅となった手宮駅前には 1956(昭和 31)年、手宮連合町内会の手によってクロフォードの像が建てられたが、現在は小樽総合博物館の敷地内に移されている。手宮線の 2 本のレールは北海道の経済と日本の近代化を支えたレールであった。



331 『美深町史』：435 頁

66 1986(昭和61)年

① 11月1日 胆振線廃止

1962(昭和37)年、胆振線では全国でも珍しい札幌発札幌行の循環列車「急行いぶり」が毎日曜日に運行された、1963(昭和38)年10月1日からは毎日運行されていた。

1979(昭和54)年5月14日、京極町長宛に国鉄札幌鉄道管理局長から文書が届いた。「営業近代化により、10月1日から東京極駅の無人化、京極駅の貨物取り扱いを廃止する。」³³²という通告である。翌年になると9月30日に急行「循環いぶり」が運行中止となった。市町



胆振線さよなら列車(北海道新聞社提供)

村は「胆振線廃止反対期成会」を結成し奮闘するが、1980(昭和55)年、「国鉄再建法」が成立。1982(昭和57)年11月22日、国鉄は道内14線の廃止を運輸大臣に申請。廃止に向けた対策協議会の設置は他線区と同様、話し合いを2年間に限定し、協議会に参加しないのであれば「見切り発車」を行うというものであり、路線を残すなら第3セクターで経営せよ、というものであった。第3セクターなどそもそもが中小の地方自治体に対応できる話ではなかった。

当初、軍需要請に従って、協方から鉄鉱石を運びだすために建設されたこの鉄道は、地域の人々の熱い願いによって伊達紋別と繋がり、その生活圏をつくり上げ文化を支えてきたが、1986(昭和61)年10月廃止となった。倶知安・京極間が開通して67年、伊達紋別まで開通して45年の歴史であった。

② 11月1日 富内線廃止

1968(昭和43)年、国鉄諮問委員会から出された赤字線廃止を含む答申は、あまりにも唐突で地域にとっては受け入れることが出来ない内容であった。答申が伝えられると各自治体は廃止反対を表明し、猛烈な運動を展開した。富内線沿線でも苫小牧、鶴川、穂別、平取、日高、占冠が連携して廃止反対期成会を結成した。翌年には全道レベルが意志結集し「道民の足を守る道民集会」が結成され、廃止反対の世論を形成することになる。

政治状況も廃止に対して態度が決められていた訳ではなく、こうした強い反対に遭遇した国鉄は1970(昭和45)年、「営業体制近代化計画」を打ち出す。合理化によって効果的で集中的な投資を行い、経費節減を達成しようというものであった。具体的には、旅客窓口の閉鎖と貨物取扱いの廃止、さらに駅の無人化の推進であった。結果として列車本数の減少などもあり、道路交通への依存が進み「利用しづらい鉄道」が出現し、鉄道離れは加速する。赤字ローカル線の廃止を地

³³² 追補『京極町史』：213頁

域の中で醸成するための第一段階、露払いであったと言って良い。こうした経過は廃止対象となった全線区で実施され、やがて訪れる「国鉄再建法」の時代への「地ならし」となった。

富内線は豊富な木材資源を苫小牧に運び出すために建設された。やがて、日高山脈を越えて十勝へ到達する鉄道として建設の気運が高まる。十勝の豊富な農産物を運び出すための苫小牧、室蘭資本の要請からである。そして沿線の山々には豊富な鉱物資源があるとされだが、その調査結果は次のようなものであった。「この沿線は豊富な地上地下資源を有し、開拓されるべき殖民地は数百町歩を有し鉄道開通により数百戸を収容する。クロム鉱はほとんど無尽蔵であり、輸送至難のためやむを得ず(採掘は)中止状態であり、鉄道経営上からも日高海岸警備上軍隊輸送の見地からも(鉄道建設は)妥当である。」³³³とした。その後、鉄道省も村の要望とは関係なく調査隊を派遣したが、後にめぼしい資源がないことが判明すると、行先を見失った線路はそれでも北をめざした。鉄道の建設目的は住民の素朴な願いのみとなったが、しかし、資本の要請がない鉄道は開通から20年余りで人々の生活を残したまま廃止となった。

67 1987(昭和62)年

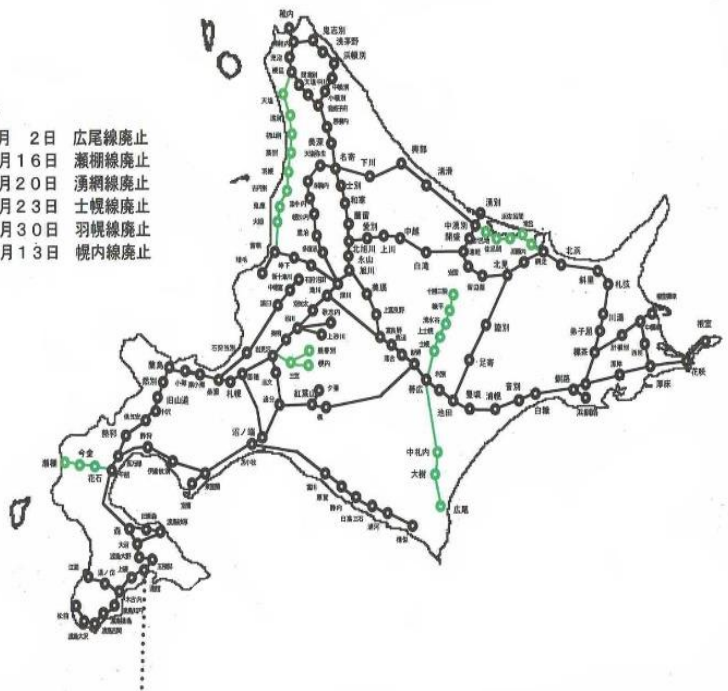
① 2月2日 広尾線廃止

1980(昭和55)年に成立した国鉄再建法は十勝の広尾、士幌、池北の3線を容赦なく廃止と決めた。1982(昭和57)年には貨物輸送が全廃となり、同年11月になると広尾線は第二次廃止対象路線に指定された。沿線一町六村は「国鉄広尾線を守る会」を結成。翌年には沿線の市町村長を始め240名が中札内保健センターに集まり「国鉄広尾線存続決起大会」が開催された。

大会では「北海道の実情を無視したこの廃止は絶対に容認できない。直ちに凍結することを強く要望する。」³³⁴と決議された。「守る会」は様々な運動を通じて存続を訴えた。1984(昭和59)

昭和62年

- 2月 2日 広尾線廃止
- 3月 16日 瀬棚線廃止
- 3月 20日 湧網線廃止
- 3月 23日 士幌線廃止
- 3月 30日 羽幌線廃止
- 7月 13日 幌内線廃止



333 『日高町史』：656頁

334 『新中札内村史』：611頁

年6月4日、運輸省主催のヒヤリングが帯広で開催された。運輸省は国鉄担当課長他4名、一方の地元側は広尾線沿線の7市町村の代表23人であった。地元側の代表は「沿線は積雪が多く、バスは不向きである。村の総合計画にも支障をきたす。」
「北海道の国鉄は国策として



広尾線さよなら列車(北海道新聞社提供)

できたものであり、廃止は地方の切り捨てとなる。」³³⁵などの

意見陳情が行われた。しかしヒヤリングから18日後の同年6月22日、運輸大臣は広尾線の廃止を承認した。

1987(昭和62)年2月2日、政府方針通り、JRの分割民営を前にして、国鉄が民間会社になることに対する露払いでもあるかのように広尾線も他線と同様に廃止となった。

廃線の日、帯広と中札内の境界付近にある「広尾線鉄道建設犠牲者供養地蔵尊」前に地蔵尊建立の中心となった吉田勇治、飯田正雄、岡本源治氏ほか30名の人々が集まった。「タコ」と呼ばれた労働者の霊に「あなた方の命を犠牲にして建設された広尾線が、いま歴史を閉じようとしています。この広尾線に命を捧げた多くの犠牲者のことを決して忘れません。」と追悼の言葉が述べられ、広尾線廃止の報告が告げられた。³³⁶

② 3月16日 瀬棚線廃止

赤字ローカル線の廃止の前触れとして、1979(昭和54)年、瀬棚線の美利河、花石、種川の各駅は貨物取扱が廃止。合わせて種川駅は民間委託駅となった。1980(昭和55)年9月24日、檜山管内10町から200人が今金町に集まり「国鉄再建法」に反対する集会が開催された。同年11月29日、国会で「国鉄再建法」が成立。12月8日、存続期成会は今金町民センターに



瀬棚線さよなら列車(北海道新聞社提供)

620名の住民を集め廃止反対を訴えた。1983(昭和58)年1月28日には今金総合体育館に2,000名が集まり住民総決起集会が開催された。同年8月9日、国鉄は八雲駅までトラックで荷物輸送す

335 同上 : 613頁

336 同上 : 617頁

る場合その費用を1年間全額負担するとして瀬棚線の貨物取扱を廃止した。追い詰められた存続期成会は1985年(昭和60)年11月2日「断腸の思い」でバス転換を選択した。

JRが発足する直前の1987(昭和62)年3月15日、瀬棚線に「お別れ列車」が走った。函館を午前8時27分に発車した列車は午後0時10分、名残を惜しむ600名の乗客を乗せ瀬棚駅へ到着した。55年の歴史であった。

『改訂 今金町史(上巻)』によると「花石駅」近くの瑠璃寺には「地崎組鉄道工事殉職者之碑」がある。碑の正面には地崎組下請けの親方8人の名前だけが刻まれている。瀬棚線開通時に住職が各親方を廻り、金を集めてこれを建てた。遺体がどこにあるのかも分からず、タコ部屋から葬式が出たという話も聞いたことがないという。³³⁷

さらに『改訂 今金町史(下巻)』によると地域の人達が瀬棚線の建設過程で犠牲になった「タコ部屋」の実態を掘り起こそうと1975(昭和50)年に美利河墓地の片隅から8遺体を発掘した。遺族を探す運動は「鉄道工事殉難者慰霊碑」建立の運動につながり、1977(昭和52)年11月23日、美利河ダム付近に建てられた「慰霊碑」の除幕式には3人の遺族が出席したという。³³⁸

③ 3月20日 湧網線廃止

「国鉄再建法」による第一次廃止対象路線は1983(昭和56)年9月18日に運輸大臣が承認するところとなった。対象となった市町村は阻止運動を展開したが、「特定地方交通線対策協議会」は進展が見られなかった。しかし、翌年になると興浜南線、渚滑線が「協議会」のテーブルにつくことになった。こうした第一次廃止対象路線の議論がよう



湧網線さよなら列車(北海道新聞社提供)

やく緒についたばかりであるにもかかわらず同年11月22日、第二次廃止対象路線の選定が行われた。第二次路線には天北線、名寄本線、池北線、標津線の長大路線が含まれたが、廃止後の代替輸送の調査が必要ということで、二次線の承認は1984(昭和59)年6月22日になった。この時「湧網線」の承認も行われ、廃止に向けた議論が開始されることになる。協議会の参加は廃止を前提にした議論を開始するということを意味し、存続の可能性を探るものではなかった。つまり、結論は一方向的なものであり、法律がそれを支えた。

1987(昭和62)年2月8日から3月15日までの間、「さよなら湧網号」が運転され、3月15日に廃止の日を迎えることになる。

³³⁷ 『改訂 今金町史(上巻)』：810頁

³³⁸ 『改訂 今金町史(下巻)』：846頁

「朝から大勢が佐呂間駅に集まった。12時7分に到着したさよなら列車が到着。12時15、高校生のブラスバンドが演奏する「蛍の光」が流れる中、見送る人々の万感を背に、それぞれの思いを乗せて、一路、中湧別に向けて走り出した。途中駅の浜佐呂間、仁倉、知来、床丹の各駅でも児童や部落の人々が別れを惜しみました。ありがとう。そして、さようなら湧網線。」³³⁹

④ 3月23日 士幌線廃止

1982(昭和57)年10月、第二次廃止対象路線の中に士幌線は含まれた。沿線住民は士幌線の廃止は地域を壊滅に導くとして猛烈な反対運動を展開した。同58年11月には上士幌に沿線三町の住民640名が集まり初冬の街頭でデモ行進を行った。1985(昭和60)年になると国鉄総裁名で特定地方交通線対策協議



士幌線さよなら列車(北海道新聞社提供)

会開催の最後通告があり第三セクターかバス転換かの選択を迫られることになる。財政にゆとりのない自治体に選択の余地はなかった。1987(昭和62)年3月22日、士幌線は61年の歴史に幕を閉じることになる。最終列車は満員の乗客を乗せ帯広駅を出発した。沿線各駅のホームでは住民総出で郷土芸能、餅まき、ブラスバンド、平原太鼓、などで最後の列車を送り出した。



⑤ 3月30日 羽幌線廃止

下り列車は羽幌に近づくと天売・焼尻島を車窓左手に捉え、さらに走ると日本海に浮かぶ最果ての利尻・礼文の島影を写し出し、その旅情は尽きることはなかった。

羽幌線廃止の端緒は1970(昭和45)年、「国鉄10カ年計画」に基づく、一日利用者800人、貨物取扱80トン以下の駅はバス停なみに無人化し、急行列車の廃止を内容とする赤字線合理化計画にそった「羽幌北線」の合理化であった。羽幌線を南北に分割し、個別に合理化事案を実現するためのいわば反対期成会の分断でもあったのだろう。開通が1957(昭和32)年であるから開通の13年後のことであり、沿線自治体と住民にとっては衝撃的な出来事でもあった。沿線町村は「羽幌北線駅無人化等反対期成会」を結成し、同案の阻止を申し合わせた。期成会は東京を中心とする関係者へ陳情を繰り返した。急行「はぼろ」の運行は継続となったが、15駅の無人化と2乗降場は廃止となった。以来、存続に向けた地域の運動は続けられたが1987(昭和62)年3月31日、

³³⁹ 『佐呂間町百年史』：1684頁

国鉄が「分割・民営」を迎える前日に 141km にわたる長大路線は廃止された。羽幌線廃止により 345 名の国鉄職員が削減された。

⑥ 7月13日 幌内線廃止

1971(昭和 46)年、幌内線各駅の合理化案が国鉄より提案された。三笠市は「国鉄幌内線合理化対策協議会」を設置。合理化案は三笠市の発展を阻害するものであるとして国鉄に撤回を求めた。国鉄はいったん譲歩したが翌年になるとあらためて合理化案を示した。



幌内線さよなら列車(北海道新聞社提供)

1980(昭和 55)年、「国鉄再建法」が成立。幌内線は第一次廃止対象路線を免れた

ものの、1984(昭和 59)年には第二次廃止対象路線として運輸大臣が承認した。地元の関係自治体は「廃止反対」を表明するが、2年間を経過すると地元の同意を必要としないまま廃止が可能であり、最終的には廃止に同意する以外の選択肢を与えない「法律」に成すすべもなかった。1987(昭和 62)年 6 月 19 日、「さよなら石炭列車」が走った。北海道開拓の先駆けとし、この地に鉄道が敷設され、最初に石炭を運んだ線路である。午後 3 時 55 分、石炭列車は「蛍の光」がホームに流れる中、多くの人々に見送られ汽笛を鳴らしながら苫小牧へと向かった。同年 7 月 10 日、北海道鉄道発祥の路線、幌内線は最後の日を迎えた。三笠駅前では朝から「幌内線お別れ会」が開催され、「三笠太鼓」「岡山傘踊り」が会場を盛り上げた。ブラスバンドが「蛍の光」を演奏する中、幌内線の廃止を惜しむようにこの日は土砂降りの大雨の中、最終列車「快速ほろない号」は小樽をめざした。³⁴⁰

68 1988(昭和 63)年

① 2月1日 松前線廃止

1980(昭和 55)年、「国鉄再建法」が成立する。松前線廃止に先立ち 1982(昭和 57)年には松前線の貨物取り扱いが廃止された。7 両編成の貨物最終列車は 3 両に貨物を積み、4 両は空車のまま松前駅を出発した。

「国鉄再建法」同施行令第 3 条に示された廃止基準は旅客輸送密度が 4,000 人/日未満を廃止対象としたが、基準期間(S52~S54)の一人当たりの平均乗車距離が 30km を越え、かつ輸送密度が 1,000 人以上である場合は廃止基準から除外することが規定されていた。基準期間内の松前線は密度 1,398 人/日、乗車距離は 29.8km で 0.2km 基準に及ばず廃止対象となった。

³⁴⁰ 『新三笠市史』：1203 頁

しかし、密度が上回ったため、廃止を前提とする対策協議会は一時中断し、協議は先送りとなった。以後の推移を見守り 2 年間連続して基準を上回れば、事実上、松前線は存続する可能性が見えてきたのである。運輸実績が定着したのかどうかを見極めるため半年ごとに対策協議会が開催されることになり、その都度過去一年間の実績が検討されることになった。沿線町村もこれに同意した。



沿線町村では利用促進のためチラシを 13,600 枚作成し全戸配布。各役場は庁舎に「廃止反対」の垂れ幕を取り付け、ステッカー5,000 枚、ポスター1,000 枚を作成。その他にも「松前線写真コンテスト」「作文コンテスト」「利用促進存続 PR」「鉄道利用補助制度」「町職員の出張時の国鉄利用」などありとあらゆる存続運動を行い廃止基準の突破をめざした。1983(昭和 58)年の下期、同 59 年の上期になると運動が功を奏し、密度 1,079 人、距離 32.5km となり除外要件の数値を越えた。

各町村、存続期成会はさらに努力を続けた。「補助金制度の拡充」「懸賞くじ」「列車内でのフォークコンサート」「商店街によるお座敷列車の企画」「イラスト・標語の募集」、存続に向けてのアイデアの提言などをさらに町民に呼びかけた。

対策協議会の中断は運輸省が廃止をあきらめた訳ではなかった。1985(昭和 60)年 8 月 27 日、同 59 年度の経営成績が発表された。密度 988 人、距離 32km、密度において政令の除外基準を下回った。同 60 年度の実績も密度 882 人、距離 31.5km と沿線町村の努力も及ばず前年を下回った。これを受け対策協議会は廃止後の代替輸送手段の協議を行うことが決められ、松前線廃止はより具体的となった。沿線町村は中央陳情を繰り返すなど存続に向けた運動を継続したが、バス転換が第 3 セクターでの鉄道経営を迫られることになる。

1985(昭和 62)年 4 月 1 日、民営・分割により北海道旅客鉄道株式会社が発足した。存続期成会は JR 北海道に対して「新経営体制下で廃止を見直すべきだ」と陳情を行ったが「旧国鉄時代の廃止決定を前提に新会社が発足した以上、再考の余地はない。」とする JR 北海道と対立したまま会談は終わった。存続期成会は追い込まれた。

同年 5 月 23 日、存続期成会総会が開催され、JR 北海道以外の輸送機関への転換と「国鉄松前線存続期成会」の役割を終了したことを確認した。6 月 9 日、存続期成会の解散を受けて「松前線転換対策協議会」が設立された。7 月、転換協議会は第 3 セクターによる鉄道経営を検討したが、経営は厳しく鉄道の存続を断念。バス転換やむなしの結論に達した。達した、というより政治と法規制はそれ以外の選択肢を許さない状況へ沿線自治体を追い込んだといった方が正しい。10 月 8 日、バス転換は 1985(昭和 62)年 2 月 1 日と決定。同時に 1 月 31 日をもって松前線の廃止が決定された。

1月31日、お別れ臨時列車は350名の乗客を乗せ函館駅を9時23分に発車した。列車は400名の町民が迎える松前駅に昼前に到着した。底冷えする駅前で行われたセレモニーで近藤忠夫町長は「地方線を切り捨てる国に対する不信、バス転換への不安で複雑な気持ちがする。」³⁴¹と廃止への憤りをぶつけた。

② 3月13日 青函航路廃止

北海道開拓にとって航路の開拓は最優先課題であった。1869(明治2)年7月、函館戦争が終わった2カ月後、明治政府は函館に開拓使を置く。開拓使の重点施策は青函間に定期航路を開設することであった。1873(明治6)年2月、200トンあまりの弘明丸と稲川丸を使用し、開拓使による青函航路が誕生する。当時、三菱は日本の主要航路を独占する会社であった。1879(明治12)年6月になると三菱が青函航路の運営を肩代わりし、営業を開始するが、独占に対抗する反三菱勢力、東京風帆船会社を設立した渋沢栄一や品川弥二郎は共同運輸会社を設立し、青函航路へ参入した。三菱と共同運輸は運賃の割引は勿論、タダで乗船させることもあるなど熾烈な競争を始め、運賃収入は激減、共倒れが心配される事態を招いた。海運界の破局を憂慮した政府は1885(明治18)年9月、両者を合併させ、日本郵船株式会社を誕生させることになる。

当時の青函航路は単なる函館・青森間の渡し船に過ぎなかった。1891(明治24)年9月の東北本線開通。1892(明治25)年8月の岩見沢・室蘭間開通。さらに1904(明治37)年10月になると函館本線が開通した。すると、青函航路は鉄道と連動した客貨の要請に対応しきれずに客貨は滞留す

ることになった。こうした事情を踏まえて1902(明治35)年頃から日本鉄道株式会社は青函航路へ進出を図る。1906(明治39)年3月31日、「鉄道国有法」が公布。同年8月、日本鉄道株式会社は新型タービン汽船の発注をイギリスのデニー・アンド・ブラザース会社に行った。すでに鉄道国有化のな



青函連絡船「八甲田丸」(函館市立中央図書館所蔵)

³⁴¹ 『松前町史』：1477頁

かで新型汽船の政府による買収は規制の事実であったのだろう。

1908(明治 41)年 3 月 7 日午前 10 時、比羅夫丸と名付けられた国鉄青函連絡船の第一便は青森港を離れ、海峡の向こうの函館をめざした。以来、青函連絡船は 80 年の歴史を刻むことになる。青函連絡船は運行回数 718, 239 回、運行距離にして 80, 894, 813km、地球を 2019 周、輸送した旅客は 161, 127, 982 人、貨物輸送は 246, 976, 302 トンである。³⁴²1945(昭和 20)年 7 月 14 日、米海軍艦載機の空襲により乗客・乗員 424 名が海峡に命を散らし、青函連絡船は壊滅状態となった。1954(昭和 29)年 9 月 26 日、台風 15 号による洞爺丸他の沈没では 1430 人が船と共に命を落とした。青森市の「青い海公園」には青函連絡船戦災の碑が、北斗市・七重浜には洞爺丸慰霊碑がある。

1944(昭和 19)年、太宰治³⁴³は故郷を訪れ短編『津軽』を執筆した。弟・礼二と青森栈橋での会話を回想する場面で「海峡を渡って来る連絡船が、大きい宿屋みたいにかくさんの部屋部屋へ黄色い明りをともして、ゆらゆらと水平線から浮かんで出た。」³⁴⁴太宰が見た海峡を進む連絡船である。

辻仁成³⁴⁵は小説『海峡の光』の中で最後の連絡線の様子を「7 時 20 分、汽笛が函館湾に響き渡り、送迎所から手を振る大勢の市民に見送られて船は岸壁を離れた。色とりどりの紙テープは、別れを惜しむ羊蹄丸の触手のようで、明け渡った朝空を縦横無尽に飛び交い、風に流されてはまた戻され、最後は命尽きるように栈橋へと到達した。懐かしい景色が次第に私の眼前からも徐々に遠ざかっていった。正面に函館山だけがあった。雪に覆われた山肌は銀色に光を反射し、空高く輝いていた。私は船首に移り、山を見上げる。山も私を見つめていた。」³⁴⁶青函連絡船の最後の様子である。

1988(昭和 63)年 3 月 13 日、惜しまれながら青函航路は 80 年の歴史に幕を閉じた。函館栈橋には函館山の向こうの海峡と対峙するかのよう「摩周丸」が静かに往時を忍ばせている。

③ 3 月 13 日 津軽海峡線開業

青森県・中小国信号場から北海道・木古内町までの 88.5km を津軽海峡線と呼ぶ。この間の 53.85km が青函トンネルとなり、その内 23.3km が海底部分である。1988(昭和 63)年 3 月 13 日に開業した。

1881(昭和 14 年)、鉄道省と陸軍は「大東亜」の支配と欧州への進出を目的に「大陸横断鉄道」を完成させ、そこに弾丸列車を走らせ 10 日間を要し、ベルリンまでの直通運転を行う構想を打ち立てた。すでに地質調査が行われていた朝鮮海峡にトンネルを通し、平壤から瀋陽まで行き、大陸を西に進路を変え北京、シルクロードを経由してベルリンまでの 16, 624km を鉄路で結ぼうというものであった。今でいう中国の「一带一路」のようなものであろう。さらにこの鉄道は北へ延び津軽海峡をトンネルで貫き、北海道を縦断し、稚内から宗谷海峡にトンネルを通し、樺太を横断して、間宮海峡をトンネルで渡り大陸へ入ると、シベリア鉄道の分岐駅であるハバロフスク、ハルピンを経由し瀋陽に至る循環鉄道でもあった。

³⁴² 『青函連絡船 -栄光の奇跡-』発行:北海道旅客鉄道株式会社 昭和 63 年 7 月 1 日 375 頁

³⁴³ 太宰治：(1909 年 6 月 19 日-1948 年 6 月 13 日) 小説家。青森県、現在の五所川原市に県下有数の大地主の家に生まれた。東大仏文科卒業。『人間失格』『斜陽』など著書多数。1948 年 6 月 13 日、玉川上水で愛人の山崎富栄と入水した。満 38 歳。

³⁴⁴ 『津軽』：新潮文庫 平成 30 年 7 月 10 日 126 版 14 頁

³⁴⁵ 辻仁成：(1959 年 10 月 4 日-)「海峡の光」は第 116 回(1997 年)直木賞受賞作。辻は高校時代を函館で過ごした。

³⁴⁶ 『海峡の光』：新潮文庫 平成 13 年 5 月 30 日 3 刷 135 頁

この年、ドイツはポーランドに侵攻、ソ連もポーランドに侵攻し、ポーランドは分割支配地となった。イギリス・フランスはドイツに宣戦布告。第二次世界大戦が幕を落とした。満州とモンゴルの国境付近、ノモンハンでは日本軍とソ連軍が衝突し、日本軍は7,700人の戦死者を出し大敗北を喫した年でもある。

アジア太平洋戦争の勃発とともに計画そのものはお蔵入りとなったが、戦後になると正式には1946(昭和21)年2月26日、運輸省鉄道総局において国鉄技術陣が招集され「津軽海峡連絡隧道調査法打合せ会議」が開催された。戦後の混乱と疲弊から「北海道は未開発資源の豊富さにおいて開発は刻下の最緊急である。津軽海峡に隧道を造ることができれば、戦後日本の自活態勢が確保されることになる。」と、大陸横断鉄道への見果てぬ夢は国鉄技術陣の現実的な夢として津軽海峡に注がれた。

計画から完成までおよそ50年を費やしたことになるが、航空機の発達、モータリゼーションの進展、船舶貨物輸送の発展など自由奔放な交通施策は技術陣の描いた夢を遠方に押しやり、2017年度も98億円の赤字を計上し、不採算路線のレッテルを張られている。

トンネルの完成まで34名の方が亡くなった。1988(昭和63)年、津軽海峡を一望する青森県・三厩に慰霊碑がある。

④ 4月25日 歌志内線廃止

炭鉱と共に歩んできた歌志内線は1988(昭和63)年4月24日に96年10カ月の歴史に幕を閉じた。1982(昭和57)年11月、国鉄は第二次廃止対象線として北海道では14線を運輸大臣に申請した。このうち天北・名寄・池北・標津の各線は保留となったが、歌志内線は他の10線に含まれていた。歌志内線は炭鉱線であり、国内エネルギー資源確保の立場から存続すべきであるとする自民党石炭対策特別委員会の強い要請もあったが、1986(昭和61)年に示された第8次石炭政策は石炭の大幅な減産を打ち出し、時のエネルギー政策は容赦なくこれをしりぞけた。

沿線自治体は当初、第3セクターによる運営をめざしたが、出資問題の壁に突き当たりこれを断念。バス転換を選択した。廃止の日、札幌駅から820人の乗客を乗せた「さよなら列車」いつものように歌志内駅に到着した。

旧焼山駅には歌志内線の果たした役割を後世へ伝えるため、機関車の動輪を表した記念碑が往時を忍ばせている。

69 1989(平成元年)年

① 4月30日 標津線廃止

1989(平成元年)11月、根室市、中標津町、標津町、別海町、標茶町の5市町は標津線廃止に際して共同で『彩雲鉄道-標津線の56年-』を制作した。その編集後記には次のように記されている。

「緑の地平線が見える原野を、大型サイロを背景にしてオレンジ色の列車が走り続けていた標津線は、1989(平成元年)4月29日をもって廃止となりました。…標津線に初めて列車が走った1933(昭和8)年は、原野の全域が大凶作に見舞われた翌年でした。内陸



の開発は始まったばかりで、人々は営農への自信を失いかけていましたが、黒煙をあげて力強く邁進してきた機関車に勇気づけられ、新しい闘志を燃やしました。標津線の開通によって小さな集落は街となり、未開の地は多くの入植者を迎えて次々と伐り拓かれていきました。不毛の原野は日本が誇る一大酪農地帯に生まれ変わりましたが、見守ってきたのが標津線でした。開拓の使命を帯びて建設されたこの鉄路は、まさに根室原野の発展と歩みを共にし、かつての原野を沃野に変えてその役割をいま終えたのです。」³⁴⁷



② 5月1日 天北線廃止

1961(昭和36)年4月、天北線に念願の急行が走った。稚内と札幌を天北線経由で結ぶ急行「天北」は沿線住民にとっては待望の急行列車だった。『北海道新聞』はその列車の様子を次のように伝えている。

「急行天北が運転を始めて一週間。利用者は意外に多く、乗り換えなしで目的地に着き、しかも大幅に時間短縮されたのが最大の魅力、札幌行は始発の稚内から超満員で、中間駅から乗

平成元年

4月30日 標津線廃止

5月1日 天北線廃止

5月1日 名寄線廃止

8月1日 浜釧路駅廃止



る乗客はいつも立ち通しですでに苦情が出ている。国鉄では音威子府駅で2両増結、さらに旭川、滝川でも増結し札幌まで運転している。天北線のすし詰め状態を緩和するために浜頓別駅では旭鉄に始発から増発するように上申しているようだが、まだ改善の見通しはない。」この頃、中頓別の輸送人員は18万人を越えていた。

1979(昭和54)年以降、国鉄は赤字解消策として駅業務の民間委託や荷物の取扱廃止という合理化を推進。同57年になると同合理化によって宗谷管内から271人の国鉄職員が転出し、皮肉にも過疎化の引き金を引くことになった。

1981(昭和56年)になると「国鉄改革法」による第一次廃止路線が選定され、赤字線廃止は現実に向って踏み出すことになる。同57年11月には第二次廃止線が発表され、天北線も廃止対象となった。同58年、沿線住民は「国鉄天北線絶対確保住民協議会」を結成し、国鉄への陳情、国会議員を通じた運動、町民大会、署名、手紙作戦とあらゆる手段を通じて天北線存続の運動を展開することになる。

³⁴⁷ 『標津線の50年・彩雲鉄道』：300頁

閣議は同 62 年 4 月の分割移行を踏まえて、最大 2 年間は新会社で運行することを決定しており、廃止の結論は JR 発足後に持ち越されたが、第 3 セクターかバス転換かの苦しい選択を求められることには変わりはなかった。と同時に、第 3 セクターへの移行も年 8 億円の赤字が想定され、6 年で転換基金は底をつき、さらに 3 億円の赤字が出るということが明らかにされた。事実上、自治体や地域住民にとって選択の余地はなかったのである。1989(平成元年)4 月 30 日、天北線はその役割を終えることになる。



「大正 3 年、小頓別駅の開業以来、天北線の歩みは私達の町の歩みでもあった。木材ブームの頃、沿線各駅は木材の山が野積みされたが、ブームが去って山師たち天北線を北にたどって稚内から日露戦争で新領土となった樺太に去った。その後を追うように北辺に新天地を求めて移住してきた数多くの先人たち。鉄道は彼らの生活を支える大動脈であった。戦争の荒波が押し寄せると、召集令状を手にした若者たちは、町内の駅から日の丸の旗に見送られ戦場に旅立ち、多くの若者が白木の箱となって列車へ乗せられ、無言の帰宅をした。そして敗戦、列車は樺太からの引揚者、戦災による疎開者、イモや雑穀を背にした買い出しの人たちでデッキまで埋まった。高度経済成長時代、若者は車窓から敏音知岳に別れを告げ、都会へと旅立った。開業以来 76 年間、喜びも悲しみも私達とともに歩いてきた天北線はこうして姿を消した。」³⁴⁸

③ 5 月 1 日 名寄線廃止

1982(昭和 57)年 11 月 22 日、国鉄総裁は赤字ローカル線の第二次廃止対象路線として全国 33 線、北海道 14 線を運輸大臣に申請した。金田紋別市長は「第一次対象線の協議のテーブルについた矢先、いきなり冷水を浴びせられた思い。国鉄は公共性を忘れ、企業性のみを追求する姿勢に強い憤りを覚える。」³⁴⁹と反発。北海道の 14 路線の総延長は 1,242km に及び、名寄本線、天北線、標津線、池北線は 100km を越える長大路線であった。

廃止基準は①昭和 52 年から昭和 54 年において平均乗車距離が 30km 以上。②旅客密度が 1,000 人以上、であった。名寄線は平均乗車距離 32.8km、乗車密度 894 人であり、わずかに基準に及ばなかった。名寄線は名寄市、下川町、西興部村、興部町、紋別市、上湧別町、遠軽町を 2 市 4 町 1 村、行政区域は 4,571 km²(東京都と大阪府を合わせて約 4,000 km²)の面積を全長 143km でつなぐ長大路線であった。

沿線議会は「酷寒の地に 20 以上の教育機関があり、交通弱者はバス輸送に耐えがたく、過疎に拍車をかける。国鉄の使命は公共の福祉の増進にあり、地方交通線こそ国が運営すべきである。」とし「地域経済、民生、教育文化など、地域住民の生活基盤を危くする。」³⁵⁰と決議。猛烈な反対運動を組織することになった。

³⁴⁸ 『中頓別町史』：866 頁

³⁴⁹ 『新修 紋別市史』：743 頁

³⁵⁰ 『新修 紋別市史』：746 頁

地域ぐるみの運動は「沿線議員連盟の結成」、「住民総決起集会」、「中央省庁陳情」、「署名行動」を重ねたが、法律はそれを許さず、苦渋の選択として「地方協議会」への参加を余儀なくされた。

1988(昭和63)年9月5日に開催された「第3回特定地方協議会」ではJR北海道から第3セクターによる運航案の収支試算が示されたが「第3セクターで鉄道を運営した場合、初年度9億円、その後毎年9~12億円の赤字が続き、5年目までは赤字の半額を国が負担するが、その後20億500万円の基金を取り崩し、これも6年目で底をつく。」というものであった。バス転換しか「道」はないことを示すもので、こうして地域は追い込まれていった。

1990(平成2)年2月28日、『北海民友新聞社』発行の『名寄本線』³⁵¹には陳情に出向いた政治家の言質を次のように記録している。

<石橋政嗣日本社会党委員長>

「全国一律の基準で廃止するのではなく、北海道は特例事項を設ける方向で存続を図るよう努力していく。廃止反対気運をもっと高めていかなければならない。」

<二階堂自民党幹事長>

「実情はよくわかる。交通は何としても確保する必要がある。意を尽くしてやるがみなさんもがんばってほしい。」

<細田吉蔵自民党総務会長>

「名寄本線は重要な幹線と考える。私も管理委員会と逢う必要があると思う。方法論を考えるべきである。」

<山本幸雄自治大臣>

「国鉄再建監理委員会から答申が出された時、閣議で私は『地方実情を踏まえて対応する必要がある。』と発言した。北海道の特例を訴えがんでほしい。」

<金子満共産党書記局長>

「廃止には反対だ。赤字を目の敵にしているが、北海道の発展に寄与してきたことを国会の中で知ってもらい、赤字は国が負担すべきである。」

<田中六助自民党政調会長>

「乗客は増えているのか。代案はあるのか。国民は国鉄と心中しなければならない」

<原田憲自民党運輸委員長>

「国鉄は破産状態で、国鉄と国民は心中しなければならなくなる。」

<岩本正光北海道開発庁政務次官>

「ローカル線廃止は大変な問題である。開発庁としても意見を求められることになるが、筋の通った北海道の交通体系を求めて行く。」

<後藤田正晴内閣官房長官>



³⁵¹ 北海民友新聞社『名寄本線』平成2年2月28日発行 140頁

「内地と基準が同じでは…。そこに問題があったなあ。」

<加藤六月北海道開発庁長官>

「みなさん列車で来られたと聞いて大変感激しました。銀座でのアピール行動についてはテレビや新聞で見た。北海道の鉄道を全国一律の基準にあてはめるのは問題があると思っている。」

<長谷川峻運輸大臣>

「とにかく年々国鉄の赤字が増えている。名寄本線だけではなく、他のローカル線も同じだ。名寄だけ特別扱いはできない。」

<田中角栄衆議院議員>

「将来必ず鉄道が必要になる時代が来る。北海道の鉄道は公社方式にして開発庁と道庁にやらせたらいい。」

<三塚博自民党交通部長>

「本当に北海道は何か名案を考えなければならない。今の法律のままではどうしようもない。」

<斎藤実公明党衆議院議員>

「公明党本部をあげて反対しており、今後も廃止反対に努力する。」

<鳩山威一郎自民党北海道開発委員長>

「乗客が少ないから廃止するというのはおかしい。内地と別扱いするというのが筋だと思うが、折角作ってきたのに大正時代に戻る。冬を見ないと苦労がわからない。」

1989(平成元年)4月30日、名寄駅から5両、遠軽駅から7両の「さよなら列車」が走った。建設当時は道路もなく開拓者さえもいなかったこの沿線では北海道の鉄道の創世期には当たり前のこととして、過酷な労働により原生林を切り倒しながら人力で鉄道が作られた。以来、68年の歴史であった。

70 1994(平成6)年5月16日 上砂川支線廃止

上砂川支線は函館本線の一部と見なされており、「国鉄再建法」に示された特定地方交通線からは除外されていた。従って、空知地区の函館本線から延びる支線としては最後まで廃線をまぬがれた線路であった。支線延長は7.3km。1933(昭和8)年の記録によると上砂川駅の運賃収入(客貨合算)は函館、札幌、夕張に次いで全道第4位を占め、貨物のみの取扱は夕張に次いで第2位であった。一日19往復の列車が行き交い、1955(昭和30)年、上砂川駅の乗降人員は512,740人を数えたが、1985(昭和60)年になると



平成6年
5月16日 上砂川支線廃止



12,815人に激減。当初から石炭輸送を目的とした路線であったことから砂川～上砂川間に駅はなかったが、戦後の石炭産業の興隆により沿線住民の駅設置を求める声が高まり、1948(昭和23)年10月1日、「鶉」乗降場(後に駅に昇格)が開業、1959(昭和34)年には「下鶉」「東鶉」の乗降場が設置された。しかし、同年には国内炭をめぐる情勢は大きく変貌を遂げつつあり、全国ではこの年1,200万トンの貯炭を抱えることになっていた。上砂川線の輸送収入の大半を占めていた石炭は、戦時中に160万トンの輸送を記録したが、1965(昭和40)年には95万トン、1985(昭和60)年には33万トンとなっていた。石炭輸送の減少に伴い国鉄は合理化を実施。1984(昭和59)年に放映されたTVドラマ「昨日、悲別で」がブームとなり、上砂川駅入場券がこの年12,000枚も売れたが、1987(昭和62)年7月の『三井砂川炭鉱』の閉山を前に、同年3月24日を限りに68年続いた石炭輸送は終わりを告げた。同年4月1日、JRの発足に伴い上砂川駅は無人駅となった。

上砂川支線の開業の項でも記述したとおり、鉄道用地は三井炭鉱株式会社が買収し、工事費も全額負担。それを鉄道院に寄付するという形で開業した鉄道であった。同様の鉄道は、夕張支線の楓・登川間、胆振線の支線であった京極・脇方間、南美唄線の美唄・南美唄間である。いずれも三井の出資によって鉄道を敷設し、中間駅の設置にあたっては用地の購入を始め、国鉄債を三井が引き受けるなどして、いわば三井炭鉱株式会社の鉄道であったといえる。完成後の設備と運営は鉄道院もしくは国鉄に任せられ、経営が行われてきた。夕張、雄別、羽幌炭鉱などでは、国鉄線への接続を建設及び運営は自前で行っていたが、三井はこの方式をとらなかった。炭鉱経営から鉄道を切り離し、三井にとっては極めて合理的で都合が良かったのだろう。経営が移譲された鉄道は炭鉱業の衰退とともに輸送量が減少、そして鉄道は「赤字」となった。しかし、経営も設備も移譲された鉄道に対して企業にその責任はない、ということである。上砂川線は特定地方交通線の廃止対象路線には入れず、函館本線の一部という理由で当初廃止をまぬがれた。これも三井の操業の動向を考慮してのことなのだろう。石炭輸送が途絶えたあとも7年間は住民の足として運行が続けられてきたが1994(平成6)年5月16日をもって廃止となった。

71 1995(平成7)年9月3日 深名線廃止

開業直後の幌加内駅の乗降人員は 49,945 人、1965(昭和 40)年は深名線全体で 159 万 2 千人だったが、1993(平成 5)年になると 11 万 6 千人となった。その後は他線区同様、減便や駅の無人化、廃止が相次いだ。

1968(昭和 43)年 9 月、国鉄諮問委員会は赤字線区の廃止を勧告。深名線も道内の該当 15 線区に名を連ねた。全長 121.8km の長大路線である深名線は並行する道路もなく、廃止はまさに住民の死活問題で

あったが、1991(平成 3)年になると名母トンネルが開通し、翌年には名母トンネルから母子里間の舗装が完了し、深名線廃止のために造られたような陸上輸送体系が完成する。「代替道路の未整備」を条件に廃止を免れてきた深名線も命運が尽きたといったところだろう。

深名線は道内でも有数の積雪寒冷地である。1970(昭和 45)年には朱鞠内駅で積雪 4.3m を記録。1978(昭和 53)年 2 月 17 日、深名線沿線の母子里ではマイナス 41.2 度を記録した。同年 3 月 4 日、高木国鉄総裁は視察のためハイモ(排雪モーターカー)に便乗し、北母子里駅に降り立った。職員は駅の待合室にじゃがいもの塩煮と沢庵を用意し総裁を出迎えた。総裁は現場の実情を聞きながら塩煮と沢庵を食べながら職員を慰問した。この時、深名線は市販の寒暖計では温度測定が不可能なことを職員から聞いた総裁は帰京後、氷点下 60 度まで測定可能な寒暖計を特注し、北母子里と朱鞠内駅に送った。

1995(平成 7)年 9 月 3 日、深名線最終列車は幌加内駅 20 時 54 分発車、深川行きの上り第 5744 列車だった。下り列車として幌加内駅に到着した 4 両編製の列車を連結し、さよなら号は 12 両編成で深川をめざした。小雨が降る中、さよなら列車は闇の中に鉄輪の響きを薄めながら、深名線 54 年の歴史に幕を閉じた。「長い歴史を閉じた深名線は、地域開発と沿線住民にとって、文字通り

生命線としての貢献と役割を十二分に果たしてきた。交通や流通事情の大きな変革に抗し切れないとわかっていても、現に鉄輪の響きが聞けない日を迎えてしまえ

平成 7 年
9 月 4 日 深名線線廃止



昭和 36 年 12 月 雪原を往く深名線の気動車 (旭川図書館所蔵)

ば、残るのは名状しがたい虚脱感である。」³⁵²

72 2006(平成18)年4月21日 ふるさと銀河線廃止

1910(明治43)年、池田・陸別が開通、1911(明治44)年には陸別・野付牛(現北見)間が開通した。1913(大正2)年になると野付牛・網走間がつながり網走本線として物流を担う動脈として線路はオホーツクに到達した。しかし、1932(昭和7)年、石北本線が全線開通するとオホーツクへの主役は石北本線に奪われ、1961(昭和36)年になると網走本線から池北線に名称が変更された。1980(昭和55)年に成立した「国鉄再建法」により、1982(昭和57)年には第二次廃止対象路線に指定された。1986(昭和61)年北海道



道においては冬季の代替輸送に問題が認められ天北線(148.9 km)、名寄本線(143km)、池北線(140km)、標津線(136.9km)の長大4線は廃止保留となったが、1985(昭和60)年8月2日、改めて廃止が承認された。1987(昭和62)年の分割民営に伴い池北線の運行は JR 北海道に引き継がれたが、1989(平成元)年3月「北海道ちほく高原鉄道」会社が設立され、「北海道ちほく高原鉄道 ふるさと銀河線」は同年6月から新たな運行を開始した。

「ふるさと銀河線」には42億円の特定地方交通線転換交付金(1km/3,000万円)が支給された。第3セクターとしての経営状況は人員の削減などを行い経費の節減に取り組んだが、

開業以来の赤字は、1989年(3億9,000万円)、1990年(4億9,800万円)、1991年(5億1,700万円)、1992年(4億7,700万円)、1993年(5億2,800万円)となり、1993年には全国36社の第3セクター鉄道の中でワーストワンとなった。地域の過疎化は利用者の減少を招くなど、一企業の経営努力の限界を超えた赤字経営は「公共性の維持」も困難となり、2006年(平成18)年4月21日、ついに廃止となった。池田・陸別間が開通して96年の歴史であった。



73 2014(平成26)年5月12日 江差線廃止

平成28年

3月26日 新青森・新函

12月5日 留萌・増毛間

³⁵² 『新幌加内町史』：590頁

JR 線では北海道において 19 年ぶりの廃止となった。この日は各駅でイベントが催され、終日賑わいは止むことはなかった。江差駅前には 370 年の歴史を誇る姥神大神宮渡御祭りの山車が飾られ、餅まきが行われ、和太鼓の音が響き、大漁旗がたなびき、小旗が打ち振られた。78 年前の 1936(昭和 11)年 11 月 10 日、恐らくは江差線開通の日と同じ情景だったのだろう。江差着 22 時 07 分、最終列車はホームを埋め尽くす人々に迎え入れられ、いつもの日と同じ位置に停車した。この列車は回送列車として函館に引き返すが、停車時分は 15 分である。別れを惜しむ間もなく列車の尾灯は暗闇の中に吸い込まれた。江差線廃止の理由はその採算性にあった。さらに新幹線の開業により並行在来線は第 3 セクター化か廃止の選択しなければならない。これは新幹線建設の前提となる国の方針なのだ。木古内・江差間は並行在来線と言えるのかどうかは疑問だが、函館・木古内間は「いさりび鉄道」として貨物輸送のための線路として第 3 セクター化、木古内・江差間は廃止を選択した。江差・松前圏の歴史と文化は北海道の中にあっては特異な観光資源として十分な可能性を秘めている。そのエリアにつながる鉄道は鉄道そのものを組み込んだ観光資源と考えた場合、一つの重要なツールを失ったと言えなくもない。



74 2016(平成 28)年

① 3 月 26 日 北海道新幹線開業

1969(昭和 44)年、高度経済成長の最中、「地域相互間の社会的、経済的、文化的格差を解消する。」というスローガンのもとに札幌から福岡間に高速鉄道網と高速道路を作るという「新全国総合開発」が政府によって示された。同年 12 月、北海道知事を会長として「北海道新幹線建設促進期成会」が誕生する。同 45 年、「全国新幹線鉄道整備法」が交付され、同 48 年、北海道新幹線は計画線として記され



た。同 56 年、政府は建設にあたっては優先順位をつけ、東海道・山陽新幹線は国費建設であったが、以後は建設費に地元負担を求めた。翌年の閣議では「整備新幹線の建設凍結」を打ち出した。1983(昭

和 58)年、青函トンネルが開通。1987(昭和 62)年 1 月、国鉄が分割民営化される直前に「凍結」は解除された。1996(平成 8)年、政府は新幹線建設費の 1/3 を地方負担とした。1998(平成 10)年 1 月になると政府は「八戸・新青森」「長野・上越」「船小屋・八代(九州)」、それぞれの新幹線建設を公表し、同年 2 月に「青森・札幌」のルートが公表された。2005(平成 17)年 11 月 11 日、国土交通省は政府与党に対して、新青森-函館間は開業 30 年間で JR 北海道に 45 億円の利益をもたらすとし、同区間開業の経済波及効果は 1 兆 2970 億円であると公表した。こうして新函館・新青森の建設は 2005(平成 17)年に始まり 2016(平成 28)年 3 月 26 日に完成した。

初年度の 1 日当たりの平均乗車人数は約 6,200 人、乗車率は 32%だった。2018 年度は同 4,700 人、同 24%と減少傾向で推移する。開業から 3 年を迎えた 2019(平成 31)年 3 月のダイヤ改正では東京・新函館北斗間を最短 3 時間 58 分で運行を開始し、札幌開業に向けては 4 時間 30 分をめざすとしている。

② 12 月 5 日 留萌線(留萌～増毛間)廃止

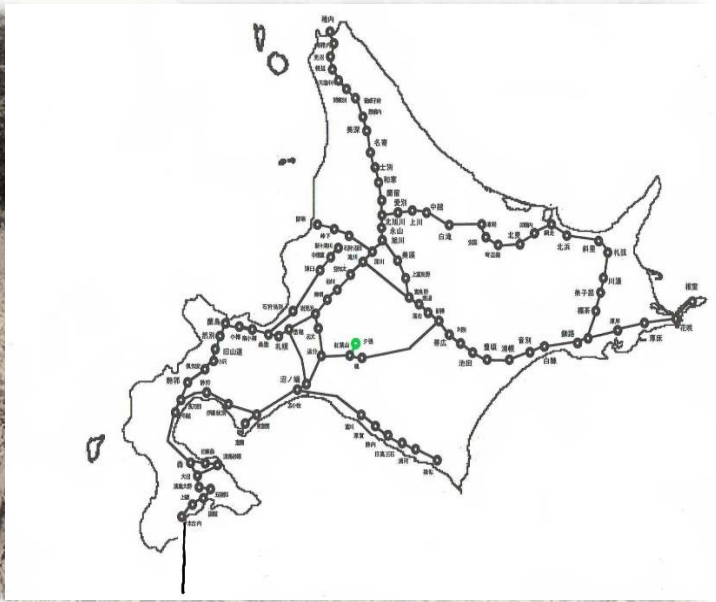
2015(平成 27)年 8 月、JR 北海道は留萌・増毛間の赤字は年間 1 億 6,000 万円であることを発表し、2016(平成 28)年度中に廃止したい旨を関係自治体並びにマスコミに発表した。この時点で全道的な「不採算路線の廃止」など予想だにしなかったのであるが、翌 2016(平成 28)年 11 月 18 日、JR 北海道は突然のように全路線の約半分に当たる 10 路線 13 区間、1,237km を「単独では維持困難、不採算路線の廃止」を発表した。留萌線全線もこの中に含まれたが、前年から協議を重ねていた「留萌・増毛」間は青天霹靂であった「不採算路線廃止」発表直後の同年 12 月 5 日に廃止となった。



こうした連続した経過は「増毛・留萌間の廃止」発表が「単独では維持困難、不採算路線の廃止」発表のプロローグとしての役割を果たし、現実的な「増毛・留萌間の廃止」という事実を告げる熱狂的なマスコミ報道とともに、生産性のないものは切り捨てるという現実を世論に突き付ける絶好の機会となった。さらに、かつて高倉健が演じた『駅』に到着する最終列車は不採算路線廃止時代の予感を告げる演出としては絶妙であり、極めて精緻な政治的プロデュースであったと言って良い。留萌・増毛間 16.7km の鉄道はその演出にとっては最適な鉄道だったのである。

1896(明治 29)年の「北海道鉄道敷設法」では滝川から雨竜を通り増毛に至る鉄道の敷設が予定線とされたが、留萌の政治力に敗れた結果、1910(明治 43)年、留萌線は深川を起点として日本海へ到達した。それから 11 年後の 1921(大正 10)年に鉄道はやっと増毛へやって来た。開通においても廃止に際しても政治に翻弄された哀れな鉄路であったと言って良い。北海道の日本海沿岸、夕陽を浴びてオレンジ色に染まる海を見ながら走る鉄道は同区間の廃止をもってなくなってしまった。

75 2019(平成 31/令和元年)年 4 月 1 日 夕張支線(新夕張～夕張)廃止



2020 年夏 令和元年

4月1日 新夕張・夕張間廃止

1890(明治 23)年、総理大臣・山県有朋は夕張を命じた。建設の着手(追分・夕張間)は1892(明治 25)年4月、竣工は同年11月であった。建設と運営は北海道炭鉱株式会社の手によって進められたが、開通と同時に薩長の藩閥政治は路線問題に発展し、道庁の官僚、そして北炭初代社長、薩摩閥の堀基は辞任に追い込まれた。新線開通は波乱の幕開けであった。1912(大正元)年から1919(大正 8)年にかけては石炭輸送需要も増し複線化が実現したが、1932(昭和 7)年には単線に復元された。夕張支線は石炭産業を支える基幹路線として、126年にわたり日本の産業を牽引してきたと言って良い。

2016(平成 28)年11月18日、JR北海道は「単独では維持困難な線区」を公表した。それに先駆けて同年8月8日、夕張市は①地域交通の見直し。②JR施設の無償譲渡と有効活用。③JR社員の夕張市への派遣、などを条件に夕張支線廃止を容認した。いわゆる「攻めの廃止提案」である。これを受けてJRは、持続可能な交通体系構築のため7億5,000万円の拠出を決定。廃止を2018(平成 30)年4月1日と決定した。財政再建団体に指定されたことにより事実上国の管理下に置かれた夕張市は、再生に向けて機能性と機動性を備えた「コンパクトシティ」の実現をめざし取り組みを進めていた。「攻めの廃止提案」はその一貫としての施策でもあった。夕張市の「コンパクトシティ」が目指すところは実現相半ばであろうと思われるが、2007(平成 19)年に財政再建団体指定時は13,000人だった人口は2019(平成 31)年5月には8,000人を割った。この間の人口は平均年5%の減少を続けている。夕張市の「借金時計」³⁵³残高は169億円(2020年3月現在)。借金時計は再生振替特例債償還終了年月は2027年3月と告げるが、このまま人口減少が続けばその時夕張市の人口は5,000人台となる。

「攻めの廃止提案」も「コンパクトシティの実現」も「超高齢化」と「人口減少」を押しとどめる施策ではなく、言わば10年を凌ぐだけの処方であり、鉄道の廃止と引き換えにその10年を手に入れたということだろう。

³⁵³ 夕張市 HP <https://www.city.yubari.lg.jp/>

76 2020(令和2)年4月25日 札沼線(医療大学・新十津川)廃止

石狩川右岸の住民の交通の便は石狩川を越えて最寄りの函館本線駅まで行かなければならなかった。道中は道路が整備されていた訳ではなく、石狩川には随所に橋がある訳でもなく、従って日用品の買い出しは勿論、農作物の輸送にも難儀は尽きなかった。右岸住民が欲した鉄道は素朴な願いだったのである。ところが、いつしか住民の願いは、伊達から定山溪の山々を通り札幌をめざす鉄道を、さらに札幌から札沼線を深名線に繋ぎ、音威子府まで到達し、稚内を終点とする線路実現に飛躍した。北海道には背骨として函館本線・宗谷本線がすでに完成していたにもかかわらずである。この背骨に並行する鉄道の建設構想は住民が望んだことではない。政治家の集票行動であったことに違いはないが、不条理とも思われるこの構想も部分開業、つまりは札沼線、深名線の開業などによりいつしか消え去った。

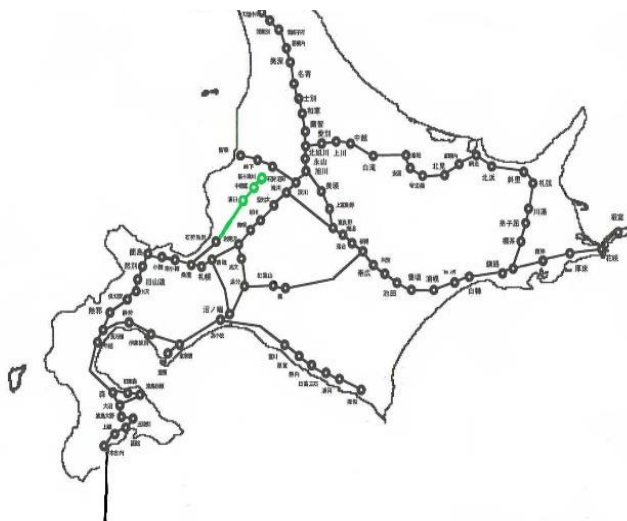
アジア・太平洋戦争に突入すると欠乏する軍需物資に転用するため石狩沼田・当別間のレールは撤去され、樺太へと移送された。札沼北線は事実上廃止となったのであった。1945(昭和20)年の終戦に至り住民の鉄道復元運動が起こる。当別、浦臼間が、1946(昭和21)年12月10日営業を再開。1954(昭和28)年11月3日、浦臼、雨竜間が全通。1956(昭和31)年11月16日、雨竜、沼田間も復元となりようやく戦前の鉄道を取り戻した。なんと終戦から11年を要してのことである。

15年後の1971(昭和46)年8月2日、国鉄は新十津川駅～石狩沼田駅間の廃止を沿線4町(新十津川町・雨竜町・北竜町・沼田町)に提案。抵抗及ばず1972(昭和47)年3月16日、4町は廃止に同意。6月18日、新十津川駅-石狩沼田駅間は廃止された。

2016(平成28)年11月にはJR北海道が「単独では維持することが困難な線区」を発表した。札沼線、医療大学～新十津川間は対象10路線13区間のうちの1区間として廃止指定された。当初沿線自治体(当別・月形・浦臼・新十津川町)は廃止協議に応じなかったが、同年10月12日には沿線4町長による札沼線沿線まちづくり検討会議が開かれ、4町の総意として、札沼線を廃止し、バス転換を容認することを確認した。沿線4町村の近年の人口は当別町は札幌圏として微増ながら他の3町は大幅な減少傾向を示している。札沼線医療大学～新十津川間は47.6km。1935年(昭和10)年から続いた同区間の歴史は84年で幕を閉じることになった。

さよなら列車は当初2020(令和2)年5月6日に予定されていたが、新型コロナウイルス騒動により定期列車の運行は4月17日で終了し、廃止は5月6日、4月17日からは運休という扱いである。ラストランを始めとする式典はすべて中止となった。4月17日、沿線住民に見送られながら、最終列車の「さよなら列車」は、残雪が残る遠景の山々と沿線の田園風景の中を新十津川駅を10時00分に発車した。

令和2年4月25日 札沼線(医療大学・新十津川)廃止新



V 新幹線の札幌開業

1899(明治 32)年、東北本線が開通すると上野を 9 時に発車した列車は 48 時間を要し、青森へ到着した。青函連絡船はまだ就航しておらず、青森港を 11 時に出港した汽船は函館に寄港し、翌朝 4 時に室蘭港へ入港する。室蘭港から現東室蘭駅までは乗客は馬車で移動した。1892(明治 25)年に完成した室蘭本線の列車に乗り岩見沢までは 7 時間 5 分。そして幌内鉄道に乗り換え



移民住民の小屋かけ（北海道大学付属図書館所蔵）

2 時間 10 分を要し、札幌へと到着した。

1909(明治 42)年になると函館本線が開通。青函連絡船が就航すると札幌から上野間の所要時間は 42 時間 10 分となった。1911(明治 44)年には 41 時間 05 分。1947(昭和 22)年には 34 時間 10 分。1967(昭和 42)年には 19 時間 40 分。2016(平成 28)年に新幹線が函館まで開業すると札幌までは 7 時間 40 分となり、そして 2030 年の新幹線札幌開業では当初において航空機との競争に打ち勝つために 4 時間の壁を切ることが生存をかけた命題であったが、現状においてはどうやら所要時間 4 時間 30 分をめぐる攻防が繰り広げられているようだ。いずれにしても、まさに隔世の感ありといったところである。

1 新幹線とオリンピック

2004(平成 16)年に札幌商工会議所会頭に就任した高向巖氏はその著書『北海道経済の進路-新幹線と起業-』の中で「新幹線は、理屈で誘致できるものではないらしいのです。最後は政治決着だということです。正式には整備新幹線と言うようですが、これは政治新幹線だと皆言っています。我田引水ではない、我田引鉄だということです。」³⁵⁴と極めて率直に政治的実情を語っている。そして「新幹線は閉塞感のある北海道の現状を打破する力であり沿線各地の再開発も動き出す。」³⁵⁵として、「なぜ新幹線が必要なのか、我々は素人でわからないものですから JR 北海道の人から

³⁵⁴ 『北海道経済の進路』：66 頁

³⁵⁵ 同 71 頁

知恵を付けてもらいました。札幌から東京まで3時間57分だということです。これを北海道に訴えかけろ、国に訴えかけろ、と言ってくれました。」³⁵⁶

その新幹線も2030年度に開業するらしい。

2012(平成24)年6月17日、札幌新幹線が認可され完成を2035年とした。

2014(平成26)年10月、札幌商工会議所がオリンピックの招致を決定し、同年11月には札幌市議会が招致を決議した。同月27日、札幌市長は2026年大会への立候補を表明することになる。

2015(平成27)年1月14日、政府与党が札幌新幹線は5年前倒しで2030年度の開業を目指すことを決定。同年12月11日、札幌商會頭・道知事・札幌市長が文科省、スポーツ庁を訪れ2026年札幌オリンピック招致の支援要請を行った。³⁵⁷

2016(平成28)年11月8日にはJOCに2026年札幌大会の開催提案書を提出。³⁵⁸同年11月18日、JR北海道は唐突に2030年度までに不採算路線の廃止を表明し世論を驚かせた。同年11月25日、副知事・札幌商會頭が2026年大会に向けてスポーツ庁へ再度支援要請を行った。³⁵⁹

2017(平成29)年11月22日、副知事がJOC会長と会談し、2026年大会の立候補プロセスにおける対話ステージに参加表明。³⁶⁰同年12月26日、道庁環境部長らが支援要請のため文科大臣、スポーツ庁を訪問した。³⁶¹2026年大会招致に向けたスタートは順調に推移したと言って良い。

2018年2月に開催された平昌オリンピックに札幌市はオブザーバーとして招待された。札幌市長は「平昌大会は平昌、江陵という二つの会場になっており、それを結ぶ高速インフラの重要性というものを強く認識した。」³⁶²と感想を語った。2030年招致の始まりである。

2017(平成29)年12月末までは2035年新幹線開業と2026年オリンピックはスケジュール的には個別の課題として取り組まれ、政府、関係機関の了承するところだった。しかし、その方針は2017年12月26日、文科大臣へ要請した直後から突然様子が変わる。そして市長の感想に間髪を入れず札幌商工会議所は後述するアンケート調査を行った。

そもそも冬季・夏期それぞれのオリンピックは平昌(2018年)、東京(2020年)、北京(2022年)、パリ(2024年)と続く。2026年札幌開催が実現した場合、冬季大会は3大会連続アジア開催となり開催の可能性は危ぶまれていた。北京大会の開催は2015年のIOC総会で決定したもので、2026年札幌開催の立候補表明は前年の2014年であった。恐らく札幌市は3大会連続アジア開催の可能性と国際的バランスを推し量れなかったか、または2022年北京開催はないと判断したか、いずれ

にしても札幌市と財界の目算はかなり際どい判断であったと言って良い。

さらに2015年1月、政府は新幹線開業を2030年とする前倒しを発表した。札幌商工会議所はその前年の



³⁵⁶ 同 97 頁

³⁵⁷ 札幌市 HP <https://www.city.sapporo.jp/>

³⁵⁸ 札幌市 HP 同上

³⁵⁹ 札幌市 HP 同上

³⁶⁰ 札幌市 HP 同上

³⁶¹ 札幌市 HP 同上

³⁶² 『札幌市議会冬季五輪招致・スポーツ振興調査特別委員会議事録』 2018年8月1日

2014年10月に2026年オリンピックの招致を決定する。政治日程とビッグイベント開催の整合性がまったく計られていない場当たりの、無秩序な計画であったことの証左でもあろう。そして、札幌市と財界は2015年初から2017年末までの2年間、2026年大会開催にまっしぐらだったのである。新幹線開業とオリンピックの連動は願ってもない好条件であるということに、恐らく2018年初、この辺りで気付いたのかもしれない。



明治末年 移住民仮小屋（北海道大学付属図書館所蔵）

2 2030年大会への布石

2018(平成30)年3月22日、
つい3カ月前までは2026年大会へ突き進んでいた札幌商工会議所は札幌市長が平昌オリンピックにオブザーバーとして参加し「高速インフラの重要性を認識した。」という感想に素早く反応し、会員向けに実施したアンケートを公表した。2026年開催が既定の方針とスケジュールであったにもかかわらず設問には「札幌招致をめざす年とその理由」が今更のように登場したのである。集約された回答には「2030年をめざすべき」という意見が散見され、理由として「新幹線の開業による都市のリニューアルのお披露目の場となるべき。」という意見が45.8%。また招致への期待としては「新幹線など交通インフラの整備」が48%という結果になった。³⁶³つまり、オリンピックの開催が俄然新幹線開業に接近してきたのだ。ただしこのアンケートは商工会議所会員に向けたアンケートであり、回収率は40.6%。市民の要望とするにはあまりにもお粗末であると言わざるを得ない。同日、札幌商工会議所はこの結果を札幌市長へ提出し、招致延期の世論を強引にリードし、2030年開催を下支えすることになるが、アンケートそれ自身が出来レースといわれても仕方ない。

2018(平成30)年6月6日、このような既成事実を背景として³⁶⁴「北海道新幹線建設促進札幌期成会」(会長=札幌会頭、副会長=札幌市長)定時総会が開催された。同期成会副会長でもある、つまり期成会と一心同体である札幌市長は「2026年のオリンピック開催を他都市の動向も踏まえ、2030年も視野に入れ、その招致実現に鋭意取り組む。30年開催を目指すということになれば、新幹線の札幌開業の前倒しが重要なファクターになる」とし、総会は「新幹線の開業時期を30年度末から前倒しするよう政府・与党に求める方針」を確認した。来賓として出席した北海道新幹線建設局長は「30年度完成でも非常にタイトなスケジュールになる。(さらなる)前倒しは新たな財源も必要になる。」と否定的な見解を示した。³⁶⁵

³⁶³ 『札幌オリンピック・パラリンピックの札幌招致に関するアンケート調査結果』
www.sapporo-cci.or.jp/web/.../20180322142748.pdf

³⁶⁴ 『日本経済新聞』 2018.5.11 <https://www.nikkei.com/>

³⁶⁵ 『日本経済新聞』 2018.6.6 同上

さて「他都市の動向」とは、2018年6月10日、スイスのシオンは財政支援を問う住民投票で反対が過半数の54%に達し、2026年大会の招致から撤退した。2018年7月6日、オーストリアのグラーツは国の支援をえられないことから立候補を辞退。2018年9月18日、トリノは共催都市として立候補を予定していたが離脱。2017年10月、インスブルックでは市民投票が行われ、招致に反対が53%と半数を超えた。2018年11月、カルガリーは住民投票で反対多数のため招致を断念。コルティナダンペッツォ、ミラノ、ストックホルムはいずれも政府の支援を得られておらず、招致を断念する可能性があった。

2018(平成30)年7月15日、秋元市長、橋本聖子 JOC 副会長などが出席した関係団体、自治体との意見交換において市長は「札幌市は新幹線の工期の前倒しが期待される北海道新幹線の札幌延伸などを理由に26年大会から30年大会への目標変更を検討している。」と表明。JOCの竹田会長は「(26年大会から)早期撤退に否定的」姿勢を示していたが、橋本副会長は「(26年大会から世界の)有力都市が相次いで撤退していることに触れ、IOCが懸念を示している。」と慎重な姿勢を示し、「30年開催が望ましいことは明らかだが、30年大会を勝ち取るために9月(IOC総会)まで残る(撤退は表明しない)ことが最高の招致戦略だ。」と述べた。³⁶⁶IOC竹田会長からすれば2017年末までの2年間、26年開催で取り組みを進めてきておいて、新幹線の開業という事情で今更26年開催を辞退し、あらためて30年の立候補を申請するということは、JOCの面目も立たず国際的な品位も疑われかねない。従って「否定的」な見解を示したと言えるだろう。一方、橋本副会長は「撤退や辞退が相次ぐ中で、日本が26年大会の撤退を表明することは好ましいことではなく、態度表明は総会ギリギリまで表明しないことが得策だ。」という政治的駆け引きを披露しているに過ぎず、竹田氏はあくまでも原則、橋本氏は本音として、当面の取るべき態度について語ったということに他ならない。

3 震災からの復興 -2026年大会の辞退-

2018年(平成30)9月7日、北海道胆振東部地震発生。42名の命が失われた。

³⁶⁶ 『日本経済新聞』 2018.7.15 <https://www.nikkei.com/>

同年同月 17 日、副市長がス
スへ飛びバツハ IOC 会長と面
震災を鑑みて 2026 年大会の候

イ
談。
補
都
市
リ
ス
ト
か
ら



大正時代 移民の人々 (北海道大学付属図書館所蔵)

明治 41 年 山梨水害被害者 660 名 真狩村移住 (北海道大学付属図書館所蔵)

離脱し、2030 年大会に向けて対
話継続を確認した。³⁶⁷札幌市は
震災からの復興を理由に 2026

年大会の招致から撤退して 2030 年大会をめざす方針を IOC に伝えたのだ。2026 年大会の事実上の辞退である。震災から 10 日後、極めて素早い対応だった。震災前まではすでに動き出していた 2026 年開催をいかなる理由で 2030 年開催に乗り換えるか。さらに新幹線開業の前倒しをどのように具体化させるか、という 2 つの大きな課題を抱えていたが、震災は前者の問題を面子を損なうことなく一気に解決した。2020 年の東京オリンピックは東日本大震災からの復興をテーマに掲げている。復興には程遠い現状だが、札幌のそれも震災への便乗、2030 年のオリンピックに乗り換えるための口実といわれても仕方ない。とすると、北海道胆振東部地震は可能性の低い 3 大会連続アジア開催を回避し、なおかつ経済的には新幹線開業と連動させるため、2030 年開催に向けて一つの難題を解決する特効薬だったのではないかと、痛くもない腹を探られても仕方がない。

2018 年(平成 30)7 月 18 日、札幌市長は記者会見で「ニセコなどのスキーリゾートのブランド力を上げるためにもオリンピックの開催というのが一つであろう。」「2026 年よりも 2030 年の方が環境が整う。新幹線開業の前倒しも期待できる。」と吐露する。これが本音だろう。そして「先の震災後、何よりも被災者への支援、復興を最優先に全力で取り組むこととし、2026 年大会招致の取組については、改めて 2030 年大会に向け取組を進めていきたい。」³⁶⁸と建前を述べた。

新幹線開業前倒しに必要な財源は確保できたのか。市長がそこまで言うのだから、政治的な決着はついているに違いない。高向会頭が言った「沿線各地の再開発」とはせいぜいニセコのリゾート化くらいの話だ。それも発案は外国資本によるもので、行政と財界が用意周到に企画立案したというものではない。遅ればせながら相乗りを決め込んだにすぎない。オリンピック開催を契機とした外国資本向けのニセコスキーリゾートのアピールは、新幹線なしにその価値は半減するということなのだろう。30 年にこだわる理由はどうやらそのあたりにある。

³⁶⁷ 『日本経済新聞』 2018.9.17 同上

³⁶⁸ 平成 30 年度札幌市長定例記者会見 2018.7.18 (札幌市役所 HP)

2018年(平成30)11月、岩田札幌商工会議所会頭(北海道新幹線建設期成会会長)のインタビューでは「もっと国内外のヒト・モノ・カネを引き付けるため、さらに魅力を磨いていくことが大切だ。新幹線の札幌延伸と冬季オリンピック・パラリンピックの実現は起爆剤になるはずです。」³⁶⁹と述べ北海道胆振東部地震についての言及はなかった。

以上が新幹線開業とオリンピックをめぐる近年の経過である。オリンピック開催年の先送りと新幹線札幌開業の前倒しは明らかに、オリンピック開催と新幹線開業を抱き合わせるための「前倒しと先送り」による政治的調整であったとみるべきであろう。その主たる理由が「胆振東部地震からの復興を優先する」ことだけではないことは確かなようだ。

1964年東京オリンピック開催の4カ月前には「新潟地震」が発生した。しかし、「オリンピック世論と震災輿論³⁷⁰が分裂した存在であり、被災地不在のオリンピック」であったとあって良い。³⁷¹2020東京オリンピックは「東日本大震災」からの復興がテーマに掲げられた。2026冬季札幌オリンピックもまた「胆振東部地震」を引き合いにして、招致延期が決められたのである。

ちなみに、2018年6月7日に出された札幌商工会議所の『北海道成長戦略ビジョン -外国人観光客受入強化に対する提言-』ではなんと「2030年までに北海道新幹線の千歳空港延伸」³⁷²が提言されている。2018年6月7日と言えば前述するように「北海道新幹線建設促進札幌期成会定時総会」が開催され、「新幹線の札幌開業を30年度末から前倒しするよう政府・与党に求める方針」を確立したばかりのその翌日である。札幌開業どころか千歳空港までの延伸を30年度内にめざすという提言である。千歳空港延伸の目的は千歳空港に隣接して苫小牧市植内地区に建設を予定する「カジノ」へのアクセスを睨んでのことだろう。提言することは自由だが、何を根拠として30年度といているのか、ない物ねだりの駄々っ子のような政策提言であれば常識と正当性が問われても仕方ない。

つまり、こうしたアプローチの仕方が明治から今につながるかつての「鉄道期成会運動」を担った町の有力者と政治家と資本の常套手段であるといつて良い。

さて、2020年1月、秋元札幌市長はスイスのIOC本部を訪ね、2030年大会招致の決意をあらためて伝えた。どうやら2030年は他に名乗り出る都市もなく、2021年にも開催が決定する見込みらしい。一方で札幌市の負担は400~600億円だそう。200億円も開きがある試算とはいったいどういうことなのか常人には到底理解できる代物ではない。

4 「開業前倒し」の真実

新幹線開業が2030年というのは2030年度であり、つまり2030年4月から2031年3月までを意味する。JRのダイヤ改正は通常3月に行われるが、それは2030年度末であり、オリンピック開催の一年後となってしまう。2018年6月6日に開催された「北海道新幹線建設促進札幌期成会」において札幌市長はさらなる新幹線開業の前倒しについて言及したが、新幹線の開業が間に合わないことに気付いたのだ。

³⁶⁹ 札幌商工会議所HP <https://www.sapporo-cci.or.jp/>

³⁷⁰ 「世論と輿論」：「輿論」は正確な知識・情報をもとにして、議論と吟味を経て練り上げられるべきものに対して、「世論」はたぶんに情緒的な感覚、日本語でいえば「空気」のようなものである。

www.keiomcc.ne.jp/ton/sekigaku-blog/2014/06/pos

³⁷¹ 水出幸輝他著『1964年東京オリンピックは何を生んだのか』242頁

³⁷² 『北海道成長戦略ビジョン -外国人観光客受入強化に対する提言-』14頁



大正時代 留萌のニシン場風景（北海道大学付属図書館所蔵）

しするという事は 2029 年度末(2030 年 3 月)の開業を意味する。通常 3 月に行われる全国一

斉のダイヤ改正をオリンピック開催に合わせ、ダイヤ改正そのものも 3 月から 1 月に前倒しする必要が生じる。その為には 2029 年の秋には試運転が行われていなければならない。しかし、冬季間の試運転を十分に行えないまま営業運転を行うことは無謀といわざるを得ず、北海道の自然条件において安全性を担保するならばさらに一年の前倒しを要し、2028 年度の冬季で試運転、2029 年度夏の営業運転を行い、オリンピックに備えなければならない。つまり 2 年の前倒しが必要とすることである。

行政と財界は簡単に「前倒し」と言うが、残土処理問題を抱えながら恐らく建設現場は突貫工事となる。新幹線函館開業に際してもその工事中に複数の労災死亡事故が発生していることをみれば、その心配はつきない。

そして何よりも、鉄道が危機的な経営にあることを承知していながら、不採算路線の廃止と新幹線開業という北海道の鉄道が始まって以来の革命的スクラップアンドビルドを同時並行的に鉄道事業者が強いることになる

昭和 20 年 北見枝幸に入植した人々（北海道大学付属図書館所蔵）

ことなどに構う素振りもない。

瀕死の状態にあってもなお鉄

道に対する甘えを捨てきれない姿勢が鉄道を瀕死の状態に追い込んだと言うことに気付いてもないようである。

5 マラソンと競歩の札幌開催

ところで、2019(令和元)年 10 月 17 日、IOC のバッハ会長は突如、2020 年の東京オリンピックのマラソンと競歩の開催地を札幌に変更することを発表した。取材に応じた札幌市長は満面の笑みで「光栄に思う」「2030 年冬季五輪招致の後押し」になり「五輪にふさわしい町と認識してもらおうことが、30 年招致につながるのでは」と述べた。そもそも 2026 年大会の辞退は胆振東部沖地震からの復興を優先することではなかったのか。復興相半ばにある現状においてマラソンと競歩を受け入れることが妥当なのかという疑問が残るが、これに応える素振りは一切ない。まさに「オリンピック世論と震災輿論の分裂」である。

IOCも「復興」を理由として2026年大会の辞退と2030年大会への変更承認を行ったにもかかわらず、マラソンと競歩を札幌へ丸投げした。震災復興に配慮を示す姿勢も見せぬまま、つまり、2026年から2030年大会への変更は札幌市にとっては「復興」の為などではなく、招致の可能性を確かなものにし、新幹線開業というビックイベントと抱き合わせることにあった、というのが妥当であろう。一方、IOCにとっては2022年大会が北京に決定しており、2026年大会が再びアジア開催であればバランスを欠き、開催立候補国が減少する中で2030年大会に札幌市が名乗りを上げると言うことは好都合であったに違いない。

これにより両者の利害は一致した。札幌市は2026年大会の辞退の借りをIOCに返し、返して余りある貸しをIOCに作ったと言えるだろう。札幌市長が言うように「2030年冬季五輪招致の後押し」として、2030年大会開催を手元に引き寄せたことになる。同時に「五輪にふさわしい街」づくり、恐らくは札幌駅前再開発を意味するのだろうが、どうやら「復興」という名目は後景へ押しやられたということなのかもしれない。

さて、2030年のオリンピック開催地は2022年のIOC総会で決定する。近年の立候補国減少に苦慮するIOCは2大会連続開催国決定、つまり2022年の総会において2030年と2034年の開催国を決めたいという思惑があるようだ。新幹線の前倒しが実現しない場合、札幌市は2034年大会への乗り換えも視野に入れているのだろう。2022年までに2030年新幹線開業の目途が立たなかった場合にはそうなる。この時の理由は「IOCの決定」である。マラソンと競歩の受け入れ、コロナ禍における東京オリンピックの開催、返して余りある貸しは2034年まで有効ということである。

6 2030年は鉄道開通150年

実は2030年は札幌・手宮間の鉄道が開通して150年目の記念の年となる。不採算路線の廃止と新幹線の札幌延伸開業をこの2030年に予定したのは偶然ではない。鉄道開業から150年の年に新幹線が開業し、北海道と鉄道が「新しい時代」を迎えるということへの象徴としての演出でもある。そして北海道胆振東部地震を理由にオリンピックの開催をこの年にネジ込んだのだ。1964(昭和39)年、東京オリンピックとそれに合わせた東海道新幹線の開業は相乗効果を発揮し、日本経済を大きく前進させた。新幹線は繁栄のシンボルとしての役割を果たしたが、成功は東海道線の輸送が飽和状態にあったことであり、その成功体験を北海道新幹線に適応させ、夢の再来を願うというのであれば余りにも合理性に欠けると言わざるを得ない。

ニセコは冬期リゾートとしては大きな可能性を秘めている。厳寒の2月、札幌駅を発車した新幹線は雪原を疾走し(と言ってもほとんどがトンネルだが)20分で倶知安駅に到着する。アルペンやノルディック種目をニセコで開催し、外国のお客様を輸送すれば世界でも例のない寒冷地高速鉄道の商品価値は上がり、世界から脚光を浴びる。新幹線システムの輸出を視野に入

れてのことで、経済的な意味はそこにあるだけで地域への貢献などないに等しい。

「沿線の再開発」とは北海道全体からすれば極めて限定的でしかない。さらにカジノを2030年までにオープン



させれば、「オリンピック」「新幹線」「カジノ」は「三種の神器」として、北海道経済の起爆剤になると考えているのだろう。しかし、カジノは2019年11月29日、鈴木北海道知事が誘致を断念。北海道経済連合会は「大きな痛手」とコメントした³⁷³が、未だその望みを捨てた訳ではない。



昭和9年の移民住居（北海道大学付属図書館所蔵）

また、倶知安町の統計によるとニセコはアジアからの観光客は増えているものの、オーストラリアからは11万6千人で15年度から2割以上減少し、客は長野や新潟に分散する傾向を示した。その理由は「宿泊料金が3年前から1.5倍になり、富裕層以外は行きづらい場所になった」³⁷⁴からだそうである。ニセコ頼りの沿線開発も庶民からは遠い存在として富裕層向けのリゾートになりつつあり、さらに気候変動の

影響でいつまでもパウダースノーである保障はないのだから、客離れが始まれば、転げ落ちるスピードは速い。

整備新幹線の建設は並行在来線の経営分離を前提としているが、並行在来線どころか「不採算路線」と称して並行する以外の線路も廃止することが、新幹線開業の必須条件である。新幹線の開業とオリンピック開催のお祭り騒ぎの陰で地方の不採算路線は寂しくひっそりと消えていくということなるだろう。歴史的記念日を迎えるための前提は不採算路線を穏便に整理・廃止を完了

明治末年 倶知安の移民（北海道大学付属図書館所蔵）

させることである。そう考えると2016年の「維持困難な路線」の発表は唐突にも見えたが、地下の水

脈においては事業者も行政も、そして国においても既定のスケジュールとして私達の前に登場したと見るべきだろう。

7 北海道新幹線は「不採算路線」？

JR北海道は2018年11月9日、2017年度の北海道新幹線収支状況は98億7,700万円の赤字だったと発表した。これを「不採算路線」とは言わないのだろうか。

新幹線札幌開業は航空機との競争に打ち勝つため4時間の壁を切ることが大前提となる。JR北海道は2019(令和元年)5月5日、新函館～札幌間を320km/hへの引き上げを国交省に申請した。要する費用は120億円で時間短縮は5分だ。JR東日本は宇都宮～盛岡間360km/h、盛岡～新青森間320km/hを目指すという。八戸～新青森間(82km)の建設費は4800億円、1kmあたりの単価は58.5億円、短縮1分あたりの建設費は133.3億円だった³⁷⁵。整備新幹線の建設目的は「国土の均衡あ

³⁷³ 『朝日新聞』 2019. 11. 30

³⁷⁴ 『北海道新聞』 2020. 1. 14

³⁷⁵ 船橋晴俊他著 『「政府の失敗」の社会学』表B参照。

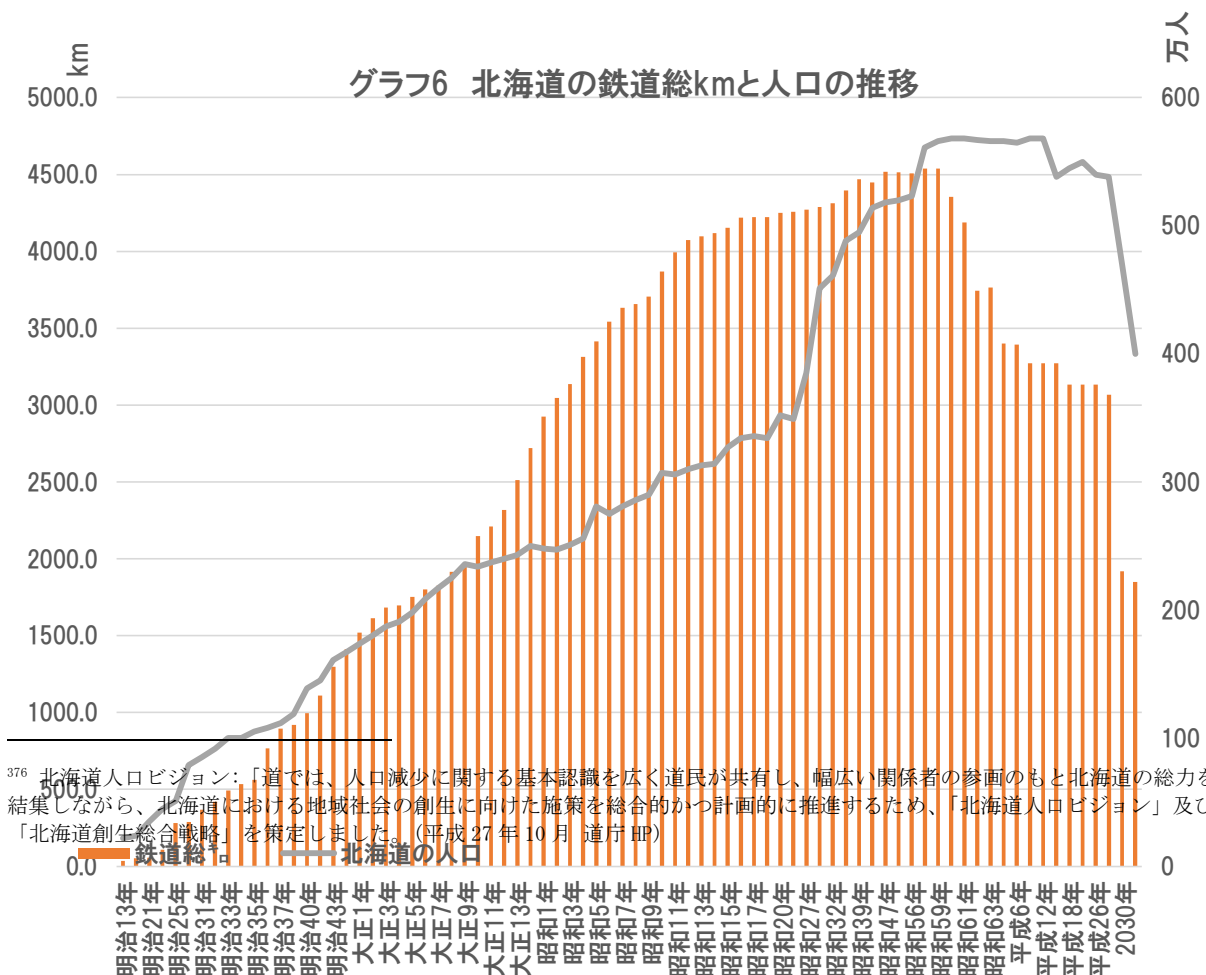
る発展」である。不採算路線を廃止し、鉄道資源のすべてを新幹線につぎ込むことが「国土の均衡ある発展」に繋がるのかは大いに疑問が残る。恐らくは開業後も続くであろう北海道新幹線の赤字の主体的な責任は誰が持つのか。「国」「道」「札幌市」「経済団体」「事業者」、いずれにしても開業前に名乗りを上げ、国鉄長期債務(28兆円)が国鉄清算事業団の解散と共に行方不明になり、国家財政の深い澱みの中に沈殿したように、等しくその債務が国民の税負担とならないようにしてもらいたいものである。

新幹線問題に言及するのが本稿の目的ではない。つまり、こうした北海道新幹線の建設過程を見る時、政策決定過程や政治・行政の形態、建設を推進する期成会運動が、明治以来鉄道開通が150年にならんとする今日まで、本稿で確認してきた鉄道建設の一貫した姿勢であり、鉄道を食い物にしてきた「モノ取り主義」、その体質が伝統的に今も脈々と生き続けていることを私達に教えているということに他ならない。

VI 北海道の鉄道の課題

1 中心と周辺、その外側

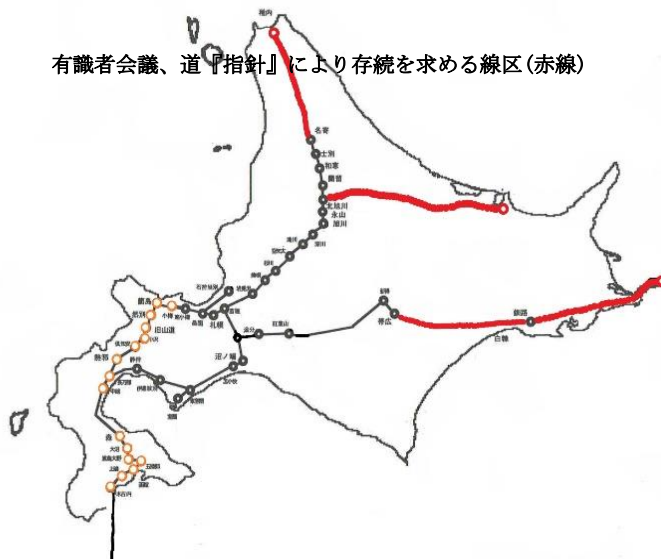
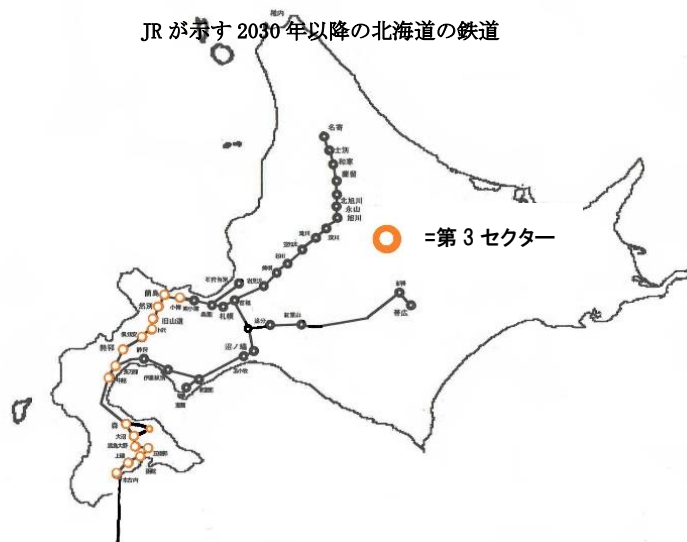
グラフ6に北海道に初めて鉄道が開通して以来、2030年までの鉄道総延長と人口の推移を示した。鉄道延長と人口の伸び率には明確な相関はないにしても、同じ傾向を示していると言える。いずれにしても両者相まって、北海道の今が築かれてきたと言って差し支えない。それぞれは昭和50年代後半にピークを迎えるが、北海道の人口は2030年には470万人になり、65歳以上の高齢者は36%に達すると予想する推計³⁷⁶がある。構造的な課題を真っ先に抱え込む北海道はどのように生き延びようとしているのかは、以上の事からすれば一目瞭然だ。人口減少を先取りして社会資本としての鉄道の整理縮小をはかると言った政策的な意図が働いており、一早くそれらを容認した体制作りを始めたと言っても良いだろう。新幹線の札幌延伸に加え、不採算路線の廃止は



地方の疲弊と札幌一極集中を加速させ、2030年は恐らくはその結節点の年となる。つまり、新幹線開業と不採算路線の廃止は「中心(東京)」と「周辺(札幌)」の構造をより一層鮮明にする。「周辺」のその先の不採算路線沿線は「周辺」を取り巻く「完全なる外側」として明確な「格差」が助長し、気付かぬうちに、さらに強力な「支配」と「被支配」の構造が持ち込まれるに違いない。鉄道の廃止だけに起因する訳ではないが、これが「地方創生」の現実である。

2 他の資本傘下へ?

さて、分割民営化以降、第三セクターとして発足した「ちほく高原鉄道ふるさと銀河線」は、地場産業の低迷、低金利政策が続き経営安定基金も底をつき、存続は沿線自治体の負担を越えるとして2006(平成18)年4月21日、19年の歴史に幕を閉じた。2016(平成28)年3月26日、北海道新幹線、青森・新函館間開業に伴い並行在来線である江差線は「道南いさりび鉄道」として第3セクターで運行を開始した。「ふるさと銀河線」との違いは貨物輸送にある。「いさりび鉄道」は青函トンネルのアプローチ線であり、本州と北海道を結ぶ貨物輸送の動脈なのだ。開業当初から赤字経営が予想され初年度は7,300万円の赤字だったが、自治体間の赤字負担割合は道80%、北斗市11.2%、函館市および木古内町4.4%の割合である。平成26年7月策定の経営計画では開業後10年間の収支



不足は道と沿線市町の実質負担額を23億円程度と見込んでいる。³⁷⁷ 勿論、沿線住民の利便性を確保するための鉄路存続ではあるが、存続の主たる目的は東北本線の「IGRいわて銀河鉄道」³⁷⁸や「青い森鉄道」³⁷⁹などと同様、廃止を選択することにより、貨物輸送が途絶することへの対処でもあり、便益の主たる目的は物流を確保することにある。

³⁷⁷ 函館市 HP <https://www.city.hakodate.hokkaido.jp/>

³⁷⁸ 東北新幹線延伸に伴い2002年12月1日、目時-盛岡間 82kmを第3セクターとして開業した。

³⁷⁹ 東北新幹線延伸に伴い2002年12月1日、青森-目時間 121.9kmを第3セクターとして開業した。

新幹線札幌延伸に際しては小樽・長万部・函館間は並行在来線となる。2011(平成 23)年 12 月 21 日、新幹線の着工条件として沿線 15 市町村は経営分離に合意した。整備新幹線は「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」が保有し、JR に貸し出され、JR は借料を「機構」に支払う。この借料には並行在来線の経営分離を行うことに対する JR 貨物への、言わば保障金として「貨物調整金」が含まれ、「機構」を介して JR 貨物に支給される。JR 貨物はこれを線路使用料として第 3 セクター鉄道会社に支払うシステムである。

貨物輸送を視野に入れた「貨物調整金」の行方は、赤字経営を余儀なくされる第 3 セクターの運営母体や新幹線の経営母体となる鉄道事業者、勿論、JR 貨物会社へも大きな影響を与えることになる。つまり、構造は赤字の会社どうしが「金」を還流させるだけのことであり、そのシワ寄せを吸収する術はない。

上下分離方式も赤字を解消する妙薬とはならず、廃止を先送りし、結論を近未来の人々に委ねるだけの、言わばその場しのぎの方策でしかないということになる。

2017(平成 29)年 2 月 28 日、参院予算委員会で麻生財務大臣は「一つのアイデアとして」と前置きしながら「黒字の JR 東日本と JR 北海道の合併」を述べた。唐突に見えたこの発言も、2030 年には現実の問題として浮上しかねない。北海道の不採算路線を廃止、あるいは第 3 セクターへ移行、または上下分離方式が採用され、経営が身軽になり、さらに 2030 年に脚光を浴びつつ無事に新幹線が札幌へ延伸されれば、政治的には不採算路線の廃止を効率化、合理化、企業努力の集大成とみなし、一部幹線系の鉄道は維持されたことをもって、北海道の鉄道の公共性は保たれたとしながら、さらなる補助金の注入により、加えて北海道内の運賃値上げと人件費の抑制という格差の導入、並びに労務管理の徹底を条件として「一つのアイデア」は現実化しないとも限らない。「中心」と「周辺」の格差は一層深刻に具体化される。これをもって北海道の鉄道は本州鉄道会社の資本傘下に経営をゆだねられるのかもしれない。

ただし、JR 東日本とて国鉄時代の基準で言えば、エリア内 69 線区の 72 区間で 1 日 1km あたりの輸送密度 4,000 人を下回り「地方交通線」として廃止対象線区に相当する。さらに 1987 年(昭和 62)年の分割民営化時点の路線別平均通過人員を 100 とすれば、39 線区の在来線で 100 を下回り、22 線区が 50 を切る。つまり、北海道の鉄道が抱える課題は早晚全国の鉄道の現実となる。

いずれにしても、2030 年は北海道の鉄道開通 150 年。そしてオリンピック。祭りが終わった後の北海道は 2030 年の高揚感が高ければ高いほど、転げ落ちる速度も速いことになる。

3 巧妙な仕掛け

『長万部町史』では「支線は、地元出身議員の選挙地盤固めに好個の材料で、政党も党勢拡張のための運動をおしまない。地方の有力者は有力者で地元の条件を導くために、議員や政党をたくみに利用しようと画策した。こういうことが政党と資本の結びつきのなかで蔭に陽に展開されたのである。距離の長い幹線鉄道が開拓推進に向かって建設されたように見えるのは、運動の材料になりにくかったためであろう。」³⁸⁰と指摘する。また、『江差町史』は鉄道建設の歴史的過程を「鉄道は、人間個々人の幸福や人間と人間の情報交換手段のためではなく、最初から資本主義的生産・流通から利益のために誕生し発展したものであった。…経済的に期待するものがないこ

³⁸⁰ 『長万部町史』：318 頁

とからすれば、鉄道敷設が資本主義の論理に逆行することであった。」³⁸¹と記している。両者の見解は特に北海道においては顕著であったと言って良い。その脈略を今に置き換えれば「分割・民営化」という手法は国と政治家が直接手を染めずとも、地方行政を間に挟み民営化された鉄道会社を先兵として地方の市町村行政にその責任を転嫁し、非効率な地方線を順次解体に追い込むという昭和43年の国鉄諮問委員会答申以来の悲願達成のための準備、「巧みな仕掛け」であったと言って良い。つまり、為政者達の党利党略と私利私欲の「歴史的ツケ」を帳消しにするにとどまらず、それらを現代に置き換えた収奪構造の温存と再編、法律を作る側にいる為政者達による合法的な詐欺、とりわけ北海道は歴史的にも現在的にもその温床であったと言える。

4 行政の態度

さて、鉄道事業者にも言い分はあるはずだ。分割・民営化という枠組みは「国」が作った。事業者はそのスキームを忠実に実行しつつ、内部では可能な限りの企業努力、つまり合理化を行い、先人の歴史的遺産と企業文化を食いつぶしながら、これ以上人員を減らせないとどこまで減らした。それらが直接間接にわたり重大な事故を引き起こしてしまったことは周知のとおりだ。事業者が公表した不採算路線に対し、「道」は事業者と自治体と国の間で板挟みとなり無難な着地点を探すが、後見人であるはずの国は高見の見物を決め込んで、ひたすら住民と地方行政の熱が冷めるのを待っている、といったところだろう。

2018(平成30)年2月、道の有識者会議は報告書を公表した。これを受けて道庁は3月に『北海道交通政策総合指針』³⁸²を取りまとめた。『指針』では「存廃などの結論や優先度を示したものではない。」としながらも「JR北海道の再生は、国が中心的な役割を担うべきである。」としつつ、経営努力を越えた次元の問題であるにもかかわらず「JR北海道の徹底した経営努力」を訴え、「地域においても可能な限りの協力・支援」を訴えた。要は責任の軸足を事業者と地域に寄せた当たり障りのない表現は、責任の主体を薄め、うまく立ち回ろうとする姿が滲み出る。

『指針』で存続を訴えてる路線は、①名寄から稚内までの宗谷線(183.2km)、②旭川から網走までの石北線(237.7km)、③釧路から根室までの花咲線(135.4km)と言ったところだろう。

不採算路線が廃止された場合残された線路は1,750km余り、『指針』が示す路線を加えても2,300kmの線路が残るだけで鉄道は大正時代の水準に戻ることになる。これらの線区は、明治以来の鉄道建設がそうであったように、宗谷海峡からオホーツク沿岸、そして根室海峡までの海岸線を掌握するための言わば軍事ラインへのアクセスを想定しての鉄道存続ということになる。何よりもこの『指針』は、1896(明治29)年制定の「北海道鉄道敷設法」において確定した路線(8頁参照)にほぼ等しい。「敷設法」の意志はロシアの脅威に対峙するためであったことからすると『指針』で示す鉄道存続の目的は、鉄道建設の経緯と歴史からすれば、有識者会議の結論と道の『指針』にその意志が紛れ込んでいることは明らだろう。そんな議論に組みするつもりはないが、だとすれば「地域においても可能な限りの協力・支援を行うことが重要である。」という『指針』の集約は上下分離方式や第3セクター化という、いずれにしても地域住民の負担を前提としながら、

³⁸¹ 『江差町史』：1059頁

³⁸² 『北海道交通政策総合指針』：「この『指針』は、2018年度から北海道新幹線の札幌開業が予定されている2030年度までを計画期間としており、本道交通の取り巻く環境変化に的確に対応しながら、関係者が一体となって、本道の更なる発展を支える交通ネットワークの実現を目指すこととしております。」
道庁HP <http://www.pref.hokkaido.lg.jp/>

事もあろうに軍事的側面をも地域住民の負担に委ねると言うに等しいと言えるのではないだろうか。

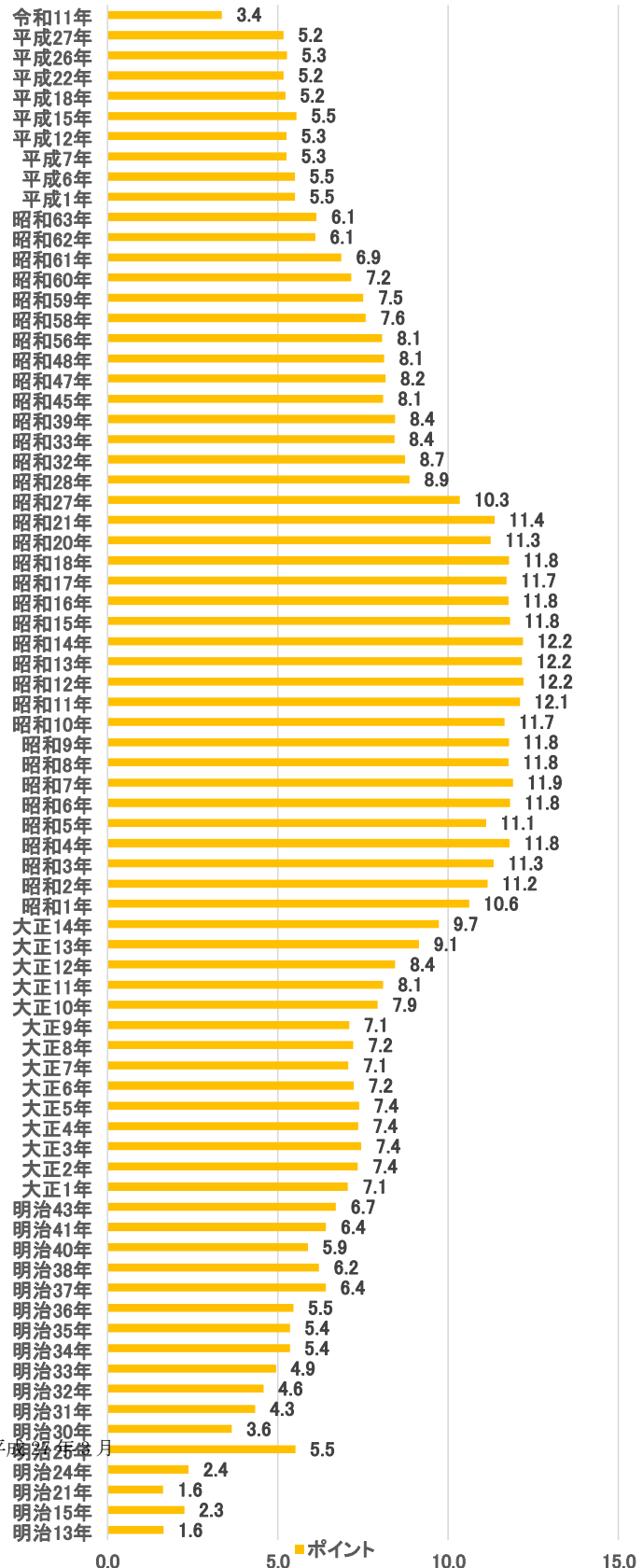
5 コンパクト・シティの考え方

コスト削減や効率化を目的とし、物づくりや組織の在り方に適応させてきたダウンサイジングの考え方がある。町村レベルにおいては市街中心部に住民の住み替えを促し、コンパクトシティ³⁸³化をめざす取り組みを国交省が旗振り役として推奨されている。北海道においては交通システムの再構築など夕張市がそのさきがけとして実証され、2019(令和元)年4月1日、自治体側の積極的な働きかけもあり夕張支線は126年の歴史に幕を閉じた。

2019(令和元)年9月26日には厚労省は市町村などが運営する公的病院等、全国424(25%)病院について「再編統合」を打ち出した。理由は鉄道同様、その赤字体質にある。北海道で指定された病院は50施設。そのうち33施設はすでに線路が廃止されたか、不採算路線として廃止が予定されている町村の病院である。北海道の都市構造は、人口密度が全国の約5分の1、都市間距離が全国の2~3倍、広大な地域に人口や機能が分散している。採算性のみを前提とした鉄道の廃止や病院の統廃合は北海道の都市構造そのものを集約的に造り替える施策と言って良い。

こうした考え方の導入は極めて合理的にも見えるが、現実問題としては「中心」と「周辺」をより一層明確にし、市街地に転居するならいっそのこと札幌へ、もしくは近隣の地方中核都市へ転居した方が良くとする考え方を助長させる。行政としてみれば負担の軽減が図られ、むしろそれが目的ではないかとさえ思われるが、やがては一層の過疎化と中心市街の限界集落化を招く

グラフ7 道民一人当たりの線路保有数(m)
(鉄道総km÷人口の推移)



³⁸³ 「コンパクトシティの形成に向けて」国土交通省 平成25年

ことになる。病院と鉄道がなくなるとすればなおさらのこと一極集中は加速する。つまり、コストと効率化を追求するだけのコンパクトシティは究極的には北海道全体のコンパクト・アイランドを促進させ、札幌集中と過疎化に拍車をかけることになる。

日本国憲法・第 25 条でいう「健康で文化的な生活を営む権利」という生存権は中心の外側、さらにその周辺で暮らす人々には行き渡らず、都市に住む人々のみが享受できる権利ということになるのかもしれない。

6 総合政策の必要性

グラフ 7 は 1880(明治 13)年から今日までの「鉄道総 km÷人口」の値を示したものである。道民一人当たりの鉄道所有 m だが、2030 年には 3.4m となり、その数字は明治中期と等しくなる。グラフ 6 から北海道において「人」と「鉄道」の関係はアジア・太平洋戦争期にピークを迎えたことになり、鉄道建設は人口の推移とは無関係に建設が促進され、戦争の用に供されたといっ

て良い。

一方、道内の道路は 2017 年には高規格道路、国道、市町村道、合わせて 90,415km、道民一人当たりの所有は 16.7m。道路の総延長が変わらないとしても 2030 年には人口減少とともに 19.2m に増加する。建設においても維持においても経費の支出を伴わない自動車産業を育成した社会は行き詰まりを見せているといっ

てよい。

「環境問題」を抱えながら、一方では「高齢ドライバー問題」「輸送ドライバーの人手不足」は社会問題となりつつある。さらに、道路インフラの老朽化に伴いそれらを維持するための財政支出の限界など交通政策は大きな課題を抱えている。経済的には 56 年前の昭和 39 年に開催された東京オリンピックの夢の延長で立て直しをはかろうとしながら、鉄道においては 52 年前の 1968(昭和 43)年の国鉄諮問委員会が答申した「ローカル線廃止」政策に依拠し、総合交通政策も確立できないまま場当たり的な対処は、このまま推移すれば鉄道はおろか過疎化した地域の道路も生活道路だけを残し、不採算道路と称し「道路」そのものの廃止という時代が来る。どのような交通体系、そして鉄道輸送網を北海道が創り上げるべきかは経済的な整合性と合理性だけで語れば不採算路線は必然的にあきらめとともに「廃止やむなし」に誘導される。

2030 年は不採算路線の廃止と新幹線の開業、鉄道開業 150 年、そして冬季札幌オリンピック・パラリンピックの年であり、明暗を象徴するビックイベントの年である。2030 年をどのような視点で描くのか。「明」と「暗」が激しく交錯する 10 年となり、それはそのまま北海道の明暗を象徴することになる。

2017 年度、JR 北海道の赤字は 87 億円(親会社株主に帰属する当期純利益)。札幌オリンピックに要する経費総額は 3700 億円、札幌市負担金は 600 億円。軟弱地盤改良工事が追加となった辺野古基地建設は 9000 億円。F35 戦闘機は 145 機購入して 1 兆 6 千 8 百億円、札幌新幹線、青森～札幌の建設費は約 2 兆 2 千 8 百億円。東京オリンピックの予算は 3 兆円を超えるとされ、福島原発事故処理に政府は 22 兆円を要すると発表した。かつての為政者は地域の有力者と結託し、集票マシーンとして鉄道建設に狂奔し、「金」に群がった。徒歩か馬による交通手段を持たなかった先人にとっては文明の象徴ではあったが、現代社会の集票構造はこうした「金」の投下先を想像すれば、新幹線を屋台骨とした都市構造の破壊、集中と再生、ということなのだろう。オリンピックというビックイベントがそこに加われば、加速度はさらに増すことになる。

VII おわりに

国有化を期待して私鉄鉄道としてスタートしたかつての「寿都鉄道」は、その期待を国に裏切られ廃線へと追い込まれた。その寿都町が国からの交付金をあてにして高レベル放射性廃棄物の最終処分場候補地選定に向けた調査へ名乗りをあげるといふ。しかし、10万年の未来までも売り渡した挙句の果ては、寂寞とした大地が広がるだけで、好んでここに住みたいと思う人はいない。寿都から山を越えた隣町のニセコ町では投資の対象として外国資本に喰い荒らされるリゾート開発が進み、静かな佇まいを見せたかつての街並みは消失した。このコントラストは疲弊から脱却するために北海道の地方自治体のジレンマを象徴的に映し出す。「核のゴミ捨て場」と「富裕層向けのリゾート」は、いずれも地域の歴史や文化を破壊する。

時代は「グローバリズム」に翻弄され「ローカル」なものは価値を創造せず、置き去り、切り捨ててもやむなしという風潮にある。鉄道が廃止となり、病院が閉鎖され、生き残りをかけて「核のゴミ捨て場」にならんとする様は哀れという他ない。背に腹は代えられないというが、衰退の淵を彷徨う北海道は従って、グローバリズムの負の遺産を抱え込む象徴的な大地となる。

「地球規模」で開催されるオリンピックが「地域視点」でみる疲弊と衰退を克服できる妙薬となりえるのか、などと問えば、野暮な話と一蹴されそうだが、ましてや世界の片隅の日本の北海道の鉄道など「地球規模の視野」で考える人々にとってはどうでもよいことであろう。彼らが言う「必要」とは生産性と収益性に基づいてのことであり、だとすれば「必要」などないも等しいことになる。

2019年、内閣官房国土強靱化推進室は「戦略的課題・東京一極集中リスクとその対応について」³⁸⁴を発表した。超過密都市・東京の将来についての提言である。その中味は①人口や資産の集中によるリスク ②首都中枢機能への影響としてのリスク ③地域・地盤の脆弱性によるリスクを踏まえ、特に防災上のリスクが大きい事を示している。総合的には東京圏から人口を分散させる施策として今更のように①政府関係機関の地方移転 ②23区内大学定員の抑制 ③本社機能の地方移転など、聞き慣れたお題目を列挙している。これに今後は人口密集地帯における未知の感染症対策も盛り込まれなければならないだろう。提言では合わせて同時進行的に地方活性化の方策として「地域の活性化を支援する交通体系の整備」を挙げている。ただし「交通体系の整備」とは文脈からすれば「国土幹線交通体系の構築」を言うだけで、東京につながる新幹線網の整備拡充エリアのみが「地域の活性化」の対象でしかないことがわかる。新幹線沿線と終着駅のその先どのようなようにつながるかは「東京」の課題ではないということであり、それはそのまま日本の国の課題ではないと言っているに等しい。

³⁸⁴ <https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/resilience/dai50/siryos3-1.pdf>

これらの見解に追随、下支えする形で「北海道の鉄道に国が支援を行うことは都府県の住民が金を出すことになる。従って、特定地域の個別問題に国の金を投入することはできない。」という単純明快な意見がある。このことは、鉄道を始めとする公共物建設の歴史的過程において受益と負担はすべてにおいて平等、地域限定だったのかという疑問が残る。北海道民の税収だけで北海道の鉄道が創られた訳ではなく、多くの国税が投入された。それは「富」を東京へ運ぶためであった。東京へ電気を供給するために福島に原発が造られたと同じことであろう。さらに言えば、東京都民の税収だけで今の東京がある訳でもあるまい。つまり、便益の高いビルドの際は寄ってたかって鉄道建設を国策として進めるが、いざスクラップとなると、津波が一斉に引くように、その責任を矮小化し、地域負担の中に閉じ込めてしまうことの象徴的論理である。

この象徴的論理は行政と政治に引き継がれ、2017(平成29)年3月10日、高橋はるみ元北海道知事は「赤字を埋めるための財政支援は国に求めない。道としても負担は無理。」³⁸⁵とする単純明快な前述する論理を具体的に語った。JR 北海道の株式はそのすべてを日本政府が所有している。構造や歴史を踏まえぬまま、こうした唐突な見解は立ち位置を明確にさせ、道民の代表というより、むしろ国の代弁者のようでもあった。鉄道の廃止や地域の病院の統廃合などに加え、路線バスの運営は都市部も含め6割が赤字だそうだ。鉄道廃止の代替システムとして担保されてきたバス輸送でさえ、もうすでに万全ではないということだ。

さて、2015年9月に開催された国連サミットでは国際社会共通の目標として「SDGs」(Sustainable Development Goals)、目標達成期間を2016年から2030年の15年間と定め「持続可能な開発目標」を採択した。日本では安倍首相を本部長として目標推進本部が発足した。「SDGs」は17の目標を掲げ、169のターゲットを定めている。11項目の2番「住み続けられる街を」では「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送シス



³⁸⁵ 2017年3月10日 記者会見

テムへのアクセスを提供する。」と定めている。2030年とは奇しくも札幌新幹線が開業し、不採算路線が廃止されるその年である。

2020(令和2)年9月28日、日高線の鶴川・様似間(116km)の廃止が決定した。日高路を往く列車の車窓から春ならば遠くに雪を残した日高山脈の山並みが見え、線路脇の牧場では母馬に寄り添う駿馬達が草を食んでいる。反対の車窓に目を移せば太平洋が青く輝き、夏の前浜には一面に昆布が干されていた。秋は紅葉の中を列車は走り、冬の凍てつく線路は乗客を無口にした。2015(平成27)年1月、厚賀・大狩部間で発生した高波で路盤が流失。以来復旧されることもなく放置されたままの廃止である。

1998(平成10)年、道はキャッチフレーズとして『試される大地、北海道』を制定した。その意味は「自ら問いかける」「世に問う」という意味であったらしいが、2020年9月からは『その先の、道へ。北海道』に変えたい。英訳版では『Hokkaido. Expanding Horizons.』というそうだが『「Expanding」＝広がっていく、「Horizon」＝地平線・水平線であるが、この英訳版では「Horizons」と複数形で使用することで、「広がっていくホライズン」は1つだけではないことを意味している。「Horizon」は、地平線・水平線のほかに、「(知識、興味などの)視野、展望」という意味もある。』³⁸⁶ そうだ。つまり「自ら問いかけた」結果としてどのような「視野と展望」を定めたのかが問われる。だかしかし、「その先…」に見えるものは、不採算路線の廃止に始まり、リゾートと賭博場の建設、一極集中と過疎化と地域医療の崩壊、そして「核のゴミ捨て場」では立派なキャッチフレーズも洒落にならないということである。

本稿の主旨は北海道の鉄道の歴史を踏まえ、これからどうすべきかを問うことにある。不採算路線の廃止は経済整合性の観点からなのか、それとも人々が社会生活を営む上で未来永劫にわたって不必要なものになったからなのか、不採算であるということと、不必要であるということは根本においては意味合いが違ってくる。言葉からは前者であることに疑いはないが、必ずしも後者の役割を失った訳ではない。北海道特有の都市構造を支える住民の共有財産と考え、将来にわたってその価値を認めるのであれば、政治と行政は存続させる道を選択するべきであろう。

最後に、鉄道建設過程において幾人の命を奪ったのか未だにその実数が把握されていない「タコ部屋」労働で亡くなった人々。北海道では鉄道開通以来3,000人に迫る鉄道職員の殉職、並びに関連する請負会社の人々を含めばその数はさらに膨大な犠牲の上に、今日がある。こうした先人たちに敬意を込めて、本稿を終えたい。

³⁸⁶ <http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/tkk/kotoba/catchphrase.htm>

参考文献

- あ 1『愛別町史』昭和44年3月31日発行
2『赤井川村史』平成16年2月1日発行
3『赤平80年史』昭和48年12月1日発行
4『阿寒町史』昭和41年10月16日発行
5『厚岸町史』昭和50年2月1日発行
6『朝日町史』昭和56年11月1日発行
7『旭川市史』昭和34年7月1日発行
8『厚沢部の歩み』昭和56年3月31日発行
9『芦別市史』昭和49年2月15日発行
10『足寄町史』昭和48年7月発行
11『厚真町史』昭和61年12月発行
12『厚田村史』昭和44年9月25日発行
13『網走市史』昭和46年3月発行
14『虻田町史』昭和37年5月15日発行
い 15『生田原町史』昭和56年3月発行
16『石狩市誌』平成9年3月31日発行
17『岩見沢市史』昭和38年8月1日発行
18『今金町史』昭和33年4月15日発行
19『池田町史』平成元年3月発行
20『岩内町史』昭和41年11月3日発行
う 21『雨竜町史』昭和44年9月12日発行
22『歌志内市史』昭和39年11月10日発行
23『新浦河町史(下巻)』平成14年12月発行
24『歌登町史』昭和55年11月発行
25『浦幌町史』昭和46年3月20日発行
26『浦臼町史』昭和42年11月3日発行
え 27『恵庭市史』昭和54年7月発行
28『遠別町史』昭和32年8月
29『遠軽町史』昭和32年7月20日発行
30『江差町史』1983年8月30日発行
31『枝幸町史』昭和46年7月15日発行
32『恵山町史』平成19年3月31日
33『江別市史』昭和45年3月31日発行
34『えりも町史』昭和46年3月31日発行
お 35『大滝村史』昭和60年8月31日発行
36『大野町史』昭和45年11月3日発行
37『追分町史』昭和61年8月発行
38『奥尻町史』昭和44年7月15日発行
39『置戸町史』昭和32年5月31日発行
40『興部町百年史』平成5年3月31日発行
41『小樽市史』昭和33年4月1日発行
42『音威子府村史』平成19年7月31日発行
43『音別町史』昭和60年12月20日発行
44『長万部町史』昭和52年10月31日発行
45『雄武町の歴史』昭和37年10月1日発行
46『小平町史』昭和51年10月1日発行
47『音更町史』昭和36年11月3日発行
48『乙部町史』平成13年3月31日
49『帯広市史』平成15年12月25日発行
か 50『上磯町史』平成9年3月31日発行
51『上富良野町史』昭和45年8月15日
52『上砂川町史』昭和34年9月20日発行
53『上湧別町史』昭和54年11月20日発行
54『上士幌町史』昭和45年9月16日発行
55『続上ノ国村史』昭和53年10月
56『上川町史』昭和41年9月10日発行
57『神恵内の村』1978年3月13日発行
き 58『木古内町史』昭和57年12月20日発行
59『北見市史』昭和32年6月10日発行
60『北檜山町史』昭和56年12月1日発行
61『北広島市(下巻)』平成19年2月発行
62『北村史』昭和35年10月1日発行
63『清里町史』昭和53年8月10日発行
64『共和町史』昭和47年1月10日発行
65『喜茂別村史』昭和44年8月1日発行

- 66『京極町史』昭和52年3月31日発行
- く 67『俱知安町史』昭和36年8月30日発行
- 68『栗山町史』昭和46年3月30日発行
- 69『栗沢町史上巻』平成5年10月30日発行
- 70『鉏路市史』昭和32年9月15日発行
- 71『鉏路町史』平成2年8月31日発行
- 72『黒松内町史』昭和62年3月25日発行
- 73『熊石町史』昭和62年9月30日発行
- 74『訓子府町史』昭和42年3月31日発行
- け 75『剣淵町史』昭和54年3月26日発行
- こ 76『小清水町史』昭和56年1月31日
- さ 77『札幌区市史』昭和48年1月28日発行
- 78『猿払村史』昭和51年3月31日発行
- 79『様似町史』昭和37年11月3日発行
- 80『佐呂間町史』昭和41年5月30日発行
- 81『砂原町史』平成12年3月31日発行
- 82『更別村史』昭和47年9月1日発行
- し 83『鹿追町史』昭和53年3月31日発行
- 84『斜里町史』昭和30年4月1日発行
- 85『士別市史』昭和44年7月1日発行
- 86『初山別村史』昭和47年8月30日発行
- 87『知内町史』昭和61年6月20日発行
- 88『白糠町史(上巻)』昭和62年10月1日発行
- 89『鹿部町史』平成6年3月25日発行
- 90『続土幌のあゆみ』平成4年3月31日発行
- 91『白老町史』昭和50年3月31日発行
- 92『積丹町』昭和60年3月25日発行
- 93『白滝村史』昭和46年8月1日発行
- 94『占冠村100年史』平成18年2月発行
- 95『新得町70年史』昭和47年3月20日発行
- 96『静内町史』昭和38年3月30日発行
- 97『標茶町史』平成10年3月20日発行
- 98『清水町史』昭和57年1月30日発行
- 99『下川町史』昭和43年9月26日発行
- 100『島牧村史』平成2年1月31日発行
- 101『新十津川町史』平成3年3月3日発行
- 102『標津町史』昭和43年10月25日発行
- 103『新篠津村史』昭和50年9月1日発行
- す 104『砂川市史』昭和41年3月31日発行
- 105『寿都町史』昭和49年3月発行
- せ 106『瀬棚町史』平成3年3月20日発行
- そ 107『壮瞥村史』昭和54年3月発行
- た 108『大樹町史』昭和44年3月30日発行
- 109『大成町史』昭和59年9月15日発行
- 110『鷹栖町史』昭和48年7月31日発行
- 111『滝川市史』昭和37年7月1日発行
- 112『滝上町史』昭和37年5月15日発行
- 113『伊達町史(下巻)』1972年3月31日発行
- 114『端野町史』昭和40年12月10日発行
- ち 115『千歳市史』昭和44年8月2日発行
- 116『秩父別町史』昭和62年3月発行
- 117『忠類村史』平成14年6月20日発行
- つ 118『月形町史』昭和60年4月30日発行
- 119『津別町史』昭和29年9月9日発行
- 120『鶴居村史』昭和41年9月20日発行
- て 121『天塩町史』昭和46年3月1日発行
- 122『弟子屈町史』昭和56年3月31日発行
- と 123『戸井町史』昭和48年3月31日発行
- 124『当麻町史』昭和50年1月20日発行
- 125『般法華村史』平成元年5月25日発行
- 126『当別町史』昭和47年5月30日発行
- 127『常呂町史』昭和44年3月20日発行
- 128『苫小牧町史』苫小牧町役場編集
- 129『豊浦町史』昭和47年9月30日発行
- 130『豊頃町史』昭和46年2月発行
- 131『豊富町史』昭和61年3月20日発行
- 132『泊村史』昭和42年11月23日発行
- 133『苫前町史』昭和57年11月30日発行
- 134『洞爺村史』昭和51年10月5日発行
- な 135『奈井江町史』昭和50年4月20日発行
- 136『中頓別町史』平成9年5月発行
- 137『中川町史』昭和50年4月1日発行
- 138『中標津町史』昭和56年6月1日発行
- 139『中札内村史』昭和43年11月6日発行
- 140『中富良野町史』昭和61年3月発行
- 141『長沼町史(下)』昭和37年9月15日発行
- 142『七飯町史』昭和51年11月2日発行
- 143『南幌町史』昭和37年12月1日発行
- 144『名寄市史』昭和46年12月1日発行
- に 145『新冠町史』昭和41年11月3日発行

- 146 『仁木町史』 昭和 43 年 9 月 2 日発行
- 147 『西興部村史』 昭和 52 年 11 月 3 日発行
- 148 『ニセコ町史』 昭和 57 年 3 月発行
- ぬ 149 『沼田町史』 昭和 57 年 12 月 10 日発行
- ね 150 『根室市史』 昭和 43 年 7 月 30 日発行
- の 151 『市史ふるさと登別』 昭和 60 年 9 月 10 日発行
- は 152 『函館市史デジタル版』
Archives.c.fun.ac.jp/hakodateshi/shi_index.htm
- 153 『早来町史』 昭和 48 年 3 月 30 日発行
- 154 『羽幌町史』 昭和 43 年 7 月 10 日発行
- 155 『浜中町史』 昭和 50 年 3 月発行
- 156 『浜頓別町史』 平成 7 年 3 月 30 日発行
- 157 『浜益村史』 昭和 55 年 3 月発行
- ひ 158 『東神楽町』 昭和 48 年 8 月 1 日発行
- 159 『東藻琴村史』 昭和 47 年 3 月 30 日発行
- 160 『東川町史』 昭和 50 年 2 月 28 日発行
- 161 『日高町史』 昭和 52 年 12 月 1 日発行
- 162 『比布町史』 昭和 39 年 8 月 10 日発行
- 163 『美瑛町史』 平成 3 年 3 月 30 日発行
- 164 『美深町史』 昭和 46 年 11 月 1 日発行
- 165 『美幌町史』 昭和 28 年 9 月 3 日発行
- 166 『美唄市史』 昭和 47 年 7 月 10 日発行
- 167 『平取町史』 昭和 49 年 3 月 31 日発行
- 168 『広尾町史』 昭和 35 年 12 月 1 日発行
- ふ 169 『風連町史』 昭和 42 年 4 月 20 日発行
- 170 『福島町史』 平成 7 年 3 月 31 日発行
- 171 『深川市史』 昭和 52 年 3 月 31 日発行
- 172 『富野市史第二巻』 昭和 43 年 12 月 9 日発行
- 173 『古平町』 昭和 48 年 3 月 31 日発行
- へ 174 『別海町百年史』 昭和 53 年 10 月 7 日発行
- ほ 175 『穂別町史』 昭和 43 年 3 月 25 日発行
- 176 『幌延町史』 昭和 49 年 4 月 1 日発行
- 177 『新幌加内町史』 平成 20 年 3 月 31 日発行
- 178 『北竜町史』 昭和 43 年 3 月 25 日発行
- 179 『本別町史』 昭和 52 年 3 月 15 日発行
- ま 180 『幕別町史』 昭和 42 年 9 月発行
- 181 『増毛町史』 昭和 49 年 4 月 10 日発行
- 182 『松前町史』 1993 年 3 月 30 日発行
- 183 『真狩村史』 昭和 40 年 1 月 31 日発行
- 184 『丸瀬布町史(下)』 昭和 49 年 7 月 1 日発行
- み 185 『三笠市史』 昭和 46 年 3 月 31 日発行
- 186 『三石町史』 昭和 46 年 3 月 31 日発行
- 187 『南富良野町史』 平成 3 年 3 月 31 日発行
- 188 『南茅部町史』 昭和 62 年 3 月 10 日発行
- む 189 『新編室蘭市史』 昭和 30 年 7 月 10 日発行
- 190 『鶴川町史』 昭和 43 年 11 月 20 日発行
- め 191 『女満別町史』 昭和 44 年 3 月 30 日発行
- 192 『芽室町史』 昭和 57 年 9 月 1 日発行
- も 193 『門別町史』 昭和 36 年 5 月 30 日発行
- 194 『妹背牛町史』 昭和 54 年 4 月 30 日発行
- 195 『森町史』 昭和 55 年 3 月 15 日発行
- 196 『紋別市史』 昭和 35 年 12 月 20 日発行
- や 197 『八雲町史』 昭和 32 年 12 月 1 日発行
- ゆ 198 『夕張市史』 昭和 34 年 1 月 25 日発行
- 199 『湧別町史』 昭和 46 年 6 月 13 日発行
- 200 『由仁町史上巻』 平成 6 年 3 月 30 日発行
- よ 201 『余市町』 2018 年 3 月発行
- ら 202 『羅臼町史』 昭和 45 年 9 月 15 日発行
- 203 『蘭越町史』 昭和 39 年 9 月 5 日発行
- り 204 『陸別町史』 平成 6 年 3 月 1 日発行
- 205 『利尻富士町史』 平成 10 年 3 月 31 日発行
- 206 『利尻町史』 平成 12 年 3 月 31 日発行
- る 207 『留寿都村史』 昭和 44 年 10 月 17 日発行
- 208 『新留萌市史』 平成 15 年 3 月 31 日発行
- 209 『留辺蘂町史』 昭和 39 年 9 月 10 日発行
- れ 210 『礼文町史』 昭和 47 年 9 月 10 日発行
- わ 211 『和寒町史』 昭和 50 年 9 月 1 日発行
- 212 『稚内市史』 昭和 43 年 12 月 20 日発行

坂本太郎著『古代日本の交通』 弘文堂 昭和 30 年 12 月 20 日発行

田中修著『日本資本主義と北海道』 北海道大学図書刊行会 1986 年 2 月 25 日発行

島恭彦著『日本資本主義と国有鉄道』 日本評論新社 昭和 25 年 9 月 1 日発行

日本経済評論社『日本の鉄道 成立と展開』 1989 年 3 月 31 日発行

松下孝昭著『鉄道建設と地方政治』 日本経済評論社 2005年4月18日発行

船橋晴俊著『「政府の失敗」の社会学』 ハーベスト社 2003年4月10日発行(第2刷)

石坂友司/松林秀樹著『1964 東京オリンピックは何を生んだのか』 2018年12月21日発行

運輸政策研究機構『国有鉄道 民営化に至る15年』 平成12年7月25日発行

北海道新聞社『北海道の歴史 下 近代現代編』 2006年12月16日発行

札幌市教育委員会文化資料室編『札幌人名辞典』 平成5年9月21日発行

北海道新聞社『北海道歴史人物事典』 1993年7月21日発行

国鉄北海道総局『北海道鉄道百年史(上巻)』 昭和51年3月30日発行

国鉄北海道総局『北海道鉄道百年史(中巻)』 昭和55年3月発行

国鉄北海道総局『北海道鉄道百年史(下巻)』 昭和56年10月発行

国鉄北海道総局『北海道駅の起源』 昭和48年3月25日発行

岩波書店『日本経済の歴史 第3巻』 2017年9月8日発行

国鉄青函船舶鉄道管理局『航跡』 昭和53年7月1日発行

青函連絡船戦災史編集委員会『白い航跡』 1995年7月14日発行

菊池慶一『語りつぐ北海道空襲』 北海道新聞社 2007年8月15日発行

堀江敏夫『苫小牧地方鉄道史』 苫小牧地方市研究叢書 第2集 昭和43年3月31日発行

青木栄一『地域社会からみた鉄道建設』 1979年 国際連合大学 人間と社会の開発プログラム研究報告

原田勝正『鉄道技術の自律と規格化の進行』 1980年 国際連合大学 人間と社会の開発プログラム研究報告

布施将夫『軍事と鉄道をめぐる思想的伝播』 京都大学大学院人間・環境学研究科修士論文 1999年

渡邊恵一『日露戦後における北海道拓殖方針』 立教経済学研究 第45巻 第3号 1992年

林采成『日本国鉄の戦時動員と陸運転移の展開』 ソウル大学准教授 経営史学 第46巻第1号 2011年6月

宮下弘美『北海道における鉄道敷設と運輸:JR北海道「路線見直し」を問う』 北海道大学

黄英鎮『日本の国鉄地方鉄道対策に関する一考察』 早稲田大学大学院公共経営研究科博士後期課程

角一典『北海道新幹線をめぐる政治過程と並行在来線問題』 地理学論集 No86 2011

角一典『北海道新幹線札幌延伸に伴う負の影響について考える』 北海道教育大学 シンポジウム「延伸の光と影」 2017

内藤隆夫『北海道近代史研究の課題』 北海道大学大学院経済学研究科准教授

老川慶喜『日本鉄道史(明治・幕末編)』 中央公論社 2014年5月25日発行

老川慶喜『日本鉄道史(大正・戦前編)』 中央公論社 2016年1月25日発行

『第64回帝国議会衆議院鉄道敷設法中改正法律委員会議事録』

田中角栄『日本列島改造論』 日刊工業新聞社 47年6月20日発行

根室市・中標津町・標津町・別海町・標茶町『彩雲鉄道 -標津線の56年-』 平成元年11月30日発行

さよなら江差線編集委員会『さよなら江差線』 2014年6月21日発行

名寄新聞社『なよろ百話』 名寄新聞社 42年10月21日発行

山本竜也『寿都50話』 2014年3月15日発行

士幌町役場企画課『続士幌線の歩み』 平成4年3月31日発行

鈴木トミエ『小平百話』 平成12年4月21日

小樽商工会議所『小樽商工会議所100年史』 平成7年8月25日発行

福島町『津軽海峡・青函トンネル工事の歩み』 1982(57)年9月30日発行

北海民友新聞社『名寄本線』平成2年2月28日発行
佐藤尚『釧路歴史散歩(下)』平成21年6月30日発行
道庁企画部調整課『国鉄不採算路線廃止問題の経過概要』発行年月日不詳
岩見沢市『幌内線史』63年3月30日発行
山寺利夫『国鉄瀬棚線「タコ部屋労働の実態」』57年6月19日発行
藤木成彦『国鉄の秘策』54年12月15日発行
北岡伸一『後藤新平』1988年6月25日発行
北洞孝雄『北海道鉄道百年』昭和55年9月5日 北海道新聞社発行
編集発行・北海道『新北海道史』48年8月20日発行
北海道旅客鉄道株式会社『青函連絡船 -栄光の航跡-』63年7月1日発行
北海道新聞社編『写真集・国鉄北海道ローカル線』62年4月25日発行
日本国有鉄道運輸局『鉄道線路図』53年3月発行

国木田独歩『武蔵野・牛肉と馬鈴薯』旺文社文庫 昭和41年重版発行
平岩弓枝『旅路』角川文庫 平成元年1月20日初版発行
三浦綾子『塩狩峠』新潮社 平成18年6月10日 80刷
小林多喜二『東俱知安行』新日本出版社 小林多喜二名作ライブラリー 1994年11月30日初版
古谷信子『地の果てまで』新潮社 大正13年3月10日 7版
志賀直哉『清兵衛と瓢箪・網走まで』新潮文庫 平成元年5月15日 41刷
有島武郎『生まれ出づる悩み』新潮文庫 平成3年5月30日 70刷
水上勉『飢餓海峡』新潮文庫 平成2年2月25日発行 13刷
菊田一夫『君の名は』河出書房出版 1991年5月1日 発行5版
太宰治『津軽』新潮文庫 平成30年7月10日 126刷
辻仁成『海峡の光』新潮文庫 平成13年5月30日発行 3刷
浅田次郎『鉄道員』集英社文庫 2000年3月25日 1刷

写真提供

北海道新聞社
北海道大学付属図書館
小樽総合博物館
函館市図書館
旭川市図書館
北見工業大学付属図書館
上富良野町教育委員会

北海道の鉄道 開通から2030年までの推移

元号	年	月	日	線名	発	着	km	延長		
1	明治	13	11	28	手宮線	手宮	札幌	開通	35.9	35.9
2	明治	15	11	3	幌内線	札幌	岩見沢・幌内	開通	18.1	54
3	明治	21	12	10	三笠線	三笠	幾春別	開通	2.7	56.7
4	明治	24	7	5	函館本線	岩見沢	砂川	開通	35.3	92
5	明治	24	7	5	歌志内線	砂川	歌志内	開通	14.5	106.5
6	明治	25	2	1	函館本線	砂川	空知太	開通	3	109.5
7	明治	25	8	1	室蘭線	東室蘭	岩見沢	開通	129.2	238.7
8	明治	25	11	1	夕張線	追分	夕張	開通	41.5	280.2
9	明治	30	7	1	室蘭線	室蘭	東室蘭	開通	7	287.2
10	明治	31	7	16	函館本線	空知太	滝川	開通	3.6	290.8
11	明治	31	7	16	函館本線	滝川	旭川	開通	53.3	344.1
12	明治	31	8	12	宗谷線	旭川	永山	開通	9.3	353.4
13	明治	31	11	25	宗谷線	永山	蘭留	開通	13.5	366.9
14	明治	32	1	15	富良野線	美瑛	上富良野	開通	15.9	382.8
15	明治	32	9	1	富良野線	旭川	美瑛	開通	23.8	406.6
16	明治	32	11	15	宗谷線	蘭留	和寒	開通	13.5	420.1
17	明治	33	8	1	富良野線	上富良野	富良野	開通	15.1	435.2
18	明治	33	8	5	宗谷線	和寒	士別	開通	17.6	452.8
19	明治	33	12	2	根室線	富良野	鹿追	開通	40.2	493
20	明治	34	7	20	根室線	白糠	釧路・浜釧路	開通	27.3	520.3
21	明治	34	9	3	根室線	鹿追	落合	開通	13.4	533.7
22	明治	35	5	10	室蘭線	西室蘭	室蘭	開通	1.4	535.1
23	明治	35	12	10	函館本線	函館	五稜郭	開通	3.4	538.5
24	明治	35	12	10	函館本線	五稜郭	渡島大野	開通	8.8	547.3
25	明治	35	12	10	函館本線	然別	蘭島	開通	13.8	561.1
26	明治	36	3	1	根室線	音別	白糠	開通	16	577.1
27	明治	36	6	28	函館本線	渡島大野	森	開通	25	602.1
28	明治	36	6	28	函館本線	然別	山道(銀山)	開通	10.7	612.8
29	明治	36	6	28	函館本線	蘭島	小樽	開通	14.6	627.4
30	明治	36	9	3	宗谷線	士別	名寄	開通	22.3	649.7
31	明治	36	11	3	函館本線	森	熱帯	開通	90.9	740.6
32	明治	36	12	25	根室線	浦幌	音別	開通	33.4	774
33	明治	37	7	18	函館本線	山道(銀山)	小沢	開通	9.8	783.8
34	明治	37	8	12	根室線	豊頃	浦幌	開通	46.9	830.7
35	明治	37	10	15	函館本線	熱帯	小沢	開通	63.2	893.9
36	明治	37	12	15	根室線	利別	豊頃	開通	17.4	911.3
37	明治	38	8	1	函館本線	小樽	南小樽	開通	1.6	912.9
38	明治	38	10	21	根室線	帯広	利別	開通	20.7	933.6
39	明治	40	5	16	登川線	紅葉山	楓	開通	5.7	939.3
40	明治	40	9	8	根室線	落合	帯広	開通	71.9	1011.2
41	明治	41	3	7	青函航路	函館	青森	就航	113	1124.2
42	明治	43	9	22	池北線	帯広	陸別	開通	113	1237.2
43	明治	43	11	23	留萌線	深川	留萌	開通	77.4	1314.6
44	明治	44	9	25	池北線	陸別	北見	開通	50.1	1364.7
45	明治	44	11	3	宗谷線	名寄	恩根内	開通	62.6	1427.3
46	大正	1	10	5	石北線	北見	網走・浜網走	開通	53	1480.3
47	大正	1	11	1	岩内線	小沢	岩内	開通	14.9	1495.2
48	大正	1	11	18	石北線	留辺蘂	北見	開通	22.8	1518
49	大正	1	11	5	宗谷線	恩根内	音威子府	開通	17.2	1535.2
50	大正	2	10	1	日高線	苫小牧	富川	開通	40.4	1575.6
51	大正	2	11	10	根室線	滝川	富良野	開通	54.6	1630.2
52	大正	3	10	5	石北線	安国	留辺蘂	開通	29.4	1659.6
53	大正	3	11	7	天北線	音威子府	小頓別	開通	15.6	1675.2
54	大正	3	11	11	万字線	志文	万字炭山	開通	23.8	1699
55	大正	4	11	1	石北線	遠軽	安国	開通	8.0	1707
56	大正	4	11	1	名寄本線	遠軽	開盛	開通	4.5	1711.5

57	大正	5	7	11	登川線	楓	—	登川	開通	1.9	1713.4
58	大正	5	10	1	天北線	小頓別	—	中頓別	開通	36.9	1750.3
59	大正	5	11	21	名寄本線	開盛	—	湧別	開通	18.4	1768.7
60	大正	6	12	1	根室線	釧路	—	厚岸・浜厚岸	開通	46.6	1815.3
61	大正	7	8	25	天北線	中頓別	—	浜頓別	開通	24.8	1840.1
62	大正	8	10	20	名寄本線	下川	—	名寄	開通	16.5	1856.6
63	大正	8	11	15	胆振線	俱知安	—	京極	開通	13.4	1870
64	大正	8	11	25	根室線	厚岸	—	厚床	開通	43.9	1913.9
65	大正	8	11	1	天北線	浜頓別	—	浅芽野	開通	15.2	1929.1
66	大正	9	11	1	天北線	浅芽野	—	鬼志別	開通	15.2	1944.3
67	大正	9	11	10	根室線	厚床	—	西和田	開通	34.7	1979.0
68	大正	10	2	25	名寄本線	中湧別	—	興部	開通	54.1	2033.1
69	大正	10	8	5	根室線	西和田	—	根室	開通	10.2	2043.3
70	大正	10	10	5	名寄本線	興部	—	下川	開通	51.3	2094.6
71	大正	10	11	5	留萌線	留萌	—	増毛	開通	66.8	2161.4
72	大正	11	7	24	富内線	沼ノ端	—	旭岡	開通	46.3	2207.7
73	大正	11	11	4	石北線	北旭川	—	愛別	開通	25.9	2233.6
74	大正	11	11	8	宗谷線	音威子府	—	天塩中川	開通	32.6	2266.2
75	大正	11	11	1	天北線	鬼志別	—	南稚内	開通	4.5	2270.7
76	大正	12	6	12	富内線	旭岡	—	栄	開通	3.1	2273.8
77	大正	12	11	11	富内線	栄	—	富内	開通	40.2	2314.0
78	大正	12	11	15	石北線	愛別	—	上川	開通	27.3	2341.3
79	大正	12	11	5	渚滑線	渚滑	—	北見滝ノ上	開通	13.4	2354.7
80	大正	12	11	10	宗谷線	天塩中川	—	問寒別	開通	13.9	2368.6
81	大正	12	12	10	室蘭線	長万部	—	静狩	開通	10.6	2379.2
82	大正	13	6	25	宗谷線	兜沼	—	南稚内	開通	25.8	2405.0
83	大正	13	9	6	日高線	富川	—	厚賀	開通	22.0	2427.0
84	大正	13	10	25	深名線	深川	—	多度志	開通	20.7	2447.7
85	大正	13	11	15	釧網線	北浜	—	網走	開通	71.9	2519.6
86	大正	13	11	17	相生線	美幌	—	津別	開通	54.6	2574.2
87	大正	14	7	20	宗谷線	問寒別	—	幌延	開通	23.6	2597.8
88	大正	14	8	20	室蘭線	伊達紋別	—	東室蘭	開通	43.9	2641.7
89	大正	14	11	10	釧網線	斜里	—	北浜	開通	25.8	2667.5
90	大正	14	11	15	相生線	津別	—	北見相生	開通	36.8	2704.3
91	大正	14	12	10	土幌線	帯広	—	土幌	開通	78.3	2782.6
92	大正	15	7	10	土幌線	土幌	—	上土幌	開通	4.5	2787.1
93	大正	15	8	1	上砂川線	砂川	—	上砂川	開通	16.6	2803.7
94	大正	15	8	21	千歳線	苗穂	—	沼ノ端	開通	60.2	2863.9
95	大正	15	9	25	宗谷線	幌延	—	兜沼	開通	54.1	2918.0
96	大正	15	11	10	深名線	多度志	—	鷹泊	開通	51.3	2969.3
97	大正	15	12	10	日高線	厚賀	—	静内	開通	16.4	2985.7
98	昭和	2	9	15	松前線	上磯	—	五稜郭	開通	8.8	2994.5
99	昭和	2	9	15	釧網線	東釧路	—	標茶	開通	45.2	3039.7
100	昭和	2	10	10	石北線	白滝	—	遠軽	開通	38.6	3078.3
101	昭和	2	10	25	羽幌線	留萌	—	大楸	開通	17.3	3095.6
102	昭和	2	12	25	佐原線	旧東森	—	渡島砂原	開通	12.9	3108.5
103	昭和	3	9	13	佐原線	森	—	旧東森	開通	24.1	3132.6
104	昭和	3	9	10	室蘭線	静狩	—	伊達紋別	開通	43.9	3176.5
105	昭和	3	10	21	胆振線	京極	—	喜茂別	開通	10.4	3186.9
106	昭和	3	10	10	羽幌線	大楸	—	鬼鹿	開通	8.8	3195.7
107	昭和	3	12	25	宗谷線	南稚内	—	稚内	開通	2.7	3198.4
108	昭和	4	8	15	釧網線	標茶	—	弟子屈	開通	48.1	3246.5
109	昭和	4	11	2	広尾線	帯広	—	中札内	開通	28.4	3274.9
110	昭和	4	11	14	釧網線	札弦	—	斜里	開通	55.2	3330.1
111	昭和	4	11	20	石北線	上川	—	中越	開通	12.3	3342.4
112	昭和	4	11	8	深名線	鷹泊	—	幌加内	開通	16.4	3358.8
113	昭和	4	12	13	瀬棚線	中ノ沢	—	花石	開通	16.6	3375.4
114	昭和	5	8	20	釧網線	弟子屈	—	川湯	開通	24.1	3399.5

115	昭和	5	10	25	松前線	木古内	—	上磯	開通	29	3428.5
116	昭和	5	10	30	瀬棚線	花石	—	今金	開通	13.9	3442.4
117	昭和	5	10	10	広尾線	中札内	—	大樹	開通	32.5	3474.9
118	昭和	6	8	15	羽幌線	鬼鹿	—	古丹別	開通	15.6	3490.5
119	昭和	6	9	20	釧網線	川湯	—	札弦	開通	22.8	3513.3
120	昭和	6	9	15	深名線	幌加内	—	添内牛	開通	24.9	3538.2
121	昭和	6	10	10	札沼線	中徳富	—	石狩沼田	開通	45	3583.2
122	昭和	6	12	1	南美幌線	美幌	—	南美幌	開通	3	3586.2
123	昭和	7	9	1	羽幌線	古丹別	—	羽幌	開通	16.6	3602.8
124	昭和	7	10	1	石北線	中越	—	白滝	開通	25	3627.8
125	昭和	7	10	25	深名線	添内牛	—	朱鞠内	開通	10.2	3638.0
126	昭和	7	11	1	瀬棚線	今金	—	瀬棚	開通	17.6	3655.6
127	昭和	7	11	5	広尾線	大樹	—	広尾	開通	23.4	3679.0
128	昭和	8	12	15	日高線	静内	—	日高三石	開通	23.7	3702.7
129	昭和	8	12	1	標津線	西別	—	厚床	開通	29.3	3732.0
130	昭和	9	10	10	札沼線	浦臼	—	中徳富	開通	6.7	3738.7
131	昭和	9	10	1	標津線	中標津	—	西別	開通	18.2	3756.9
132	昭和	9	11	20	札沼線	桑園	—	石狩当別	開通	24.3	3781.2
133	昭和	10	6	30	羽幌線	天塩	—	幌延	開通	18.9	3800.1
134	昭和	10	9	15	興浜南線	興部	—	雄武	開通	19.9	3820.0
135	昭和	10	10	24	日高線	日高三石	—	浦河	開通	24.5	3844.5
136	昭和	10	10	3	札沼線	石狩当別	—	浦臼	開通	36.8	3881.3
137	昭和	10	10	26	士幌線	上士幌	—	清水谷	開通	10.4	3891.7
138	昭和	10	10	10	湧網線	網走	—	卯原内	開通	13.2	3904.9
139	昭和	10	10	20	湧網線	計呂地	—	中湧別	開通	16.5	3921.4
140	昭和	10	12	10	江差線	湯ノ岱	—	木古内	開通	21.4	3942.8
141	昭和	11	7	10	興浜北線	浜頓別	—	北見枝幸	開通	30.4	3973.2
142	昭和	11	10	29	標津線	標茶	—	計根別	開通	31.9	4005.1
143	昭和	11	10	10	湧網線	卯原内	—	常呂	開通	9.9	4015.0
144	昭和	11	10	17	湧網線	佐呂間	—	計呂地	開通	12.8	4027.8
145	昭和	11	10	23	羽幌線	遠別	—	天塩	開通	18.9	4046.7
146	昭和	11	11	10	江差線	江差	—	湯ノ岱	開通	20.7	4067.4
147	昭和	12	8	10	日高線	浦河	—	様似	開通	16.2	4083.6
148	昭和	12	9	26	士幌線	清水谷	—	糠平	開通	10.9	4094.5
149	昭和	12	10	12	松前線	渡島知内	—	木古内	開通	8.2	4102.7
150	昭和	12	10	30	標津線	計根別	—	根室標津	開通	37.5	4140.2
151	昭和	12	11	10	深名線	天塩弥生	—	名寄	開通	7.2	4147.4
152	昭和	13	10	21	松前線	渡島福島	—	渡島知内	開通	25	4172.4
153	昭和	14	11	18	士幌線	糠平	—	十勝三股	開通	18.6	4191.0
154	昭和	15	12	15	胆振線	新大滝	—	伊達紋別	開通	35	4226.0
155	昭和	16	10	12	胆振線	喜茂別	—	新大滝	開通	24.2	4250.2
156	昭和	16	10	10	深名線	朱鞠内	—	天塩弥生	開通	35.8	4286.0
157	昭和	16	12	9	羽幌線	羽幌	—	築別	開通	6.78	4292.8
158	昭和	17	11	1	松前線	渡島吉岡	—	渡島福島	開通	5.5	4298.3
159	昭和	18	11	1	富内線	鶴川	—	豊城	開通	3.6	4301.9
160	昭和	20	6	1	佐原線	大沼	—	渡島砂原	開通	25.3	4327.2
161	昭和	21	12	15	松前線	渡島大沢	—	渡島吉岡	開通	6.5	4333.7
162	昭和	27	12	6	湧網線	常呂	—	浜佐呂間	開通	13.5	4347.2
163	昭和	28	10	22	湧網線	浜佐呂間	—	佐呂間	開通	16.5	4363.7
164	昭和	28	11	8	松前線	松前	—	渡島大沢	開通	5.6	4369.3
165	昭和	32	11	6	羽幌線	築別	—	初山別	開通	14.5	4383.8
166	昭和	32	11	10	根北線	斜里	—	越川	開通	12.8	4396.6
167	昭和	33	10	18	羽幌線	初山別	—	遠別	開通	23.8	4420.4
168	昭和	33	11	15	富内線	富内	—	振内	開通	58.4	4478.8
169	昭和	39	10	7	白糠線	白糠	—	上茶路	開通	25.7	4504.5
170	昭和	39	10	5	美幸線	美深	—	仁宇布	開通	21.2	4525.7
171	昭和	39	11	5	富内線	振内	—	日高町	開通	24.1	4549.8
172	昭和	45	11	1	胆振線	京極	—	脇方	廃止	-7.5	4542.3

173	昭和	45	12	1	根北線	斜里	—	越川	廃止	-12.8	4529.5
174	昭和	47	6	19	札沼線	新十津川	—	石狩沼田	廃止	-34.9	4494.6
175	昭和	47	9	8	白糠線	上茶路	—	北進	開通	7.9	4502.5
176	昭和	48	9	9	南美唄支線	美唄	—	南美唄	廃止	-3.0	4499.5
177	昭和	56	7	1	夕張線	楓	—	登川	廃止	-7.6	4491.9
178	昭和	56	10	1	石勝線	新夕張	—	新得	開通	73.3	4565.2
179	昭和	58	10	23	白糠線	白糠	—	北進	廃止	-33.1	4532.1
180	昭和	59	2	1	浜網走駅	網走	—	浜網走	廃止	-1.3	4530.8
181	昭和	60	3	14	西室蘭駅	室蘭	—	西室蘭	廃止	-1.4	4529.4
182	昭和	60	4	1	相生線	美幌	—	北見相生	廃止	-36.8	4492.6
183	昭和	60	7	1	岩内線	小沢	—	岩内	廃止	-14.9	4477.7
184	昭和	60	7	15	興浜南線	興部	—	雄武	廃止	-19.9	4457.8
185	昭和	60	7	1	興浜北線	浜頓別	—	北見枝幸	廃止	-30.4	4427.4
186	昭和	60	4	1	渚滑線	渚滑駅	—	北見滝ノ上	廃止	-34.3	4393.1
187	昭和	60	11	5	手宮線	南小樽	—	手宮	廃止	-2.8	4390.3
188	昭和	60	9	17	美幸線	美深	—	仁宇布	廃止	-21.2	4369.1
189	昭和	60	4	1	万字線	志文	—	万字炭山	廃止	-23.8	4345.3
190	昭和	61	11	1	胆振線	倶知安	—	伊達紋別	廃止	-83.0	4262.3
191	昭和	61	11	1	富内線	鶴川	—	日高町	廃止	-82.5	4179.8
192	昭和	62	3	23	士幌線	帯広	—	十勝三俣	廃止	-78.3	4101.5
193	昭和	62	3	16	瀬棚線	国縫	—	瀬棚	廃止	-46.4	4053.1
194	昭和	62	3	30	羽幌線	留萌	—	幌延	廃止	-141.1	3912.0
195	昭和	62	2	2	広尾線	帯広	—	広尾	廃止	-84.0	3828.0
196	昭和	62	7	13	幌内線	岩見沢	—	幾春別・幌内	廃止	-20.8	3807.2
197	昭和	62	3	20	湧網線	中湧別	—	網走	廃止	-89.8	3717.4
198	昭和	63	3	13	津軽海峡線	中小国	—	木古内	開通	160.8	3878.2
199	昭和	63	4	25	歌志内線	砂川	—	歌志内	廃止	-14.5	3863.7
200	昭和	63	3	13	青函連絡船	函館	—	青森	廃止	-113.0	3750.7
201	昭和	63	2	1	松前線	木古内	—	松前	廃止	-50.8	3699.9
202	平成	1	4	30	標津線	標茶	—	根室標津・厚床	廃止	-116.9	3583.0
203	平成	1	5	1	天北線	音威子府	—	南稚内	廃止	-148.9	3434.1
204	平成	1	5	1	名寄線	名寄	—	遠軽・湧別	廃止	-143.0	3291.1
205	平成	6	5	16	上砂川支線	砂川	—	上砂川	廃止	-7.3	3283.8
206	平成	7	9	4	深名線	深川	—	名寄	廃止	-121.8	3162.0
207	平成	18	4	21	ふるさと銀河線	池田	—	北見	廃止	-140.0	3022.0
208	平成	26	5	12	江差線	木古内	—	江差	廃止	-42.1	2979.9
209	平成	28	12	5	留萌線	留萌	—	増毛	廃止	-16.7	2963.2
210	平成	31	4	1	夕張支線	紅葉山	—	夕張	廃止	-16.1	2947.1
211					宗谷線	名寄	—	稚内		-183.2	2763.9
212					石北本線	新旭川	—	網走		-234.0	2529.9
213					富良野線	旭川	—	富良野		-54.8	2475.1
214					根室線	滝川	—	上落合		-112.2	2362.9
215					根室線	釧路	—	根室		-135.4	2227.5
216					釧網線	釧路	—	網走		-166.2	2061.3
217					室蘭線	岩見沢	—	沼ノ端		-67.0	1994.3
218					日高線	苫小牧	—	様似		-146.5	1847.8
219					留萌線	深川	—	留萌		-50.1	1797.7
220					札沼線	大学前	—	新十津川		-47.6	1750.1
221					宗谷本線	名寄	—	稚内		183.2	1933.3
222	有識者会議が残すべきとした路線				石北本線	旭川	—	網走		234.0	2167.3
223					根室線	釧路	—	根室		135.4	2302.7

本表の各線区開業年月は、国鉄北海道総局『北海道 駅名の起源』昭和48年3月25日発行の「道内国鉄の開業年月日一覧表より作成した。

本稿のグラフは本表に基づいて作成した。



明治の手宮駅全景（小樽博物館所蔵）