

釧路・根室の鉄道、明治・大正・昭和



石川 孝織 (いしかわ たかおり)

釧路市立博物館学芸専門員

1974年東京都出身。東京学芸大学教育学部・同大学院教育学研究科修士課程を経て、慶應義塾大学大学院理工学研究科後期博士課程単位取得。資源・環境地質学を学ぶ。幼少期から鉄道と地図に関心を持つ。2006年、釧路市立博物館へ着任、石炭産業・鉄道を中心とした産業担当学芸員として勤務。早稲田大学文学学術院総合人文科学研究センター招聘研究員。著書に「釧路炭田 炭鉱と鉄路と」(水公舎)など。



雄別炭鉱鉄道大祥内(おしよない)線と大曲選炭場 昭和戦前期

連載最終回となる今回は、明治～昭和時代における道東(釧路・根室地方)の鉄道史を概括し*1、失われた鉄路の活用について考えてみたい。(14頁の図参照)

釧路鉄道の開通(連載第2回参照)

石狩炭田の石炭輸送を目的とした官営幌内鉄道(小樽～幌内)に遅れること7年の1887(明治20)年、釧路地方にも鉄道が開通する。跡佐登(アトサヌプリ)の硫黄鉱山から標茶の製錬工場へ鉱石を輸送するための鉄道であった。標茶から釧路は釧路川による舟運が輸送を担い、これらは内陸への動脈として大きな役割を担った。釧路港は1890(明治23)年に特別輸出港となり、硫黄は米国などに輸出された。この鉄道は1891(明治24)年に私設鉄道条例による私鉄「釧路鉄道」となる。

製錬に必要な石炭(熱源)を確保するため、春鳥(春採)湖畔には炭鉱が開かれる。これは国内唯一の坑内掘り炭鉱である釧路コールマインのルーツである。釧路港への石炭輸送は、舟と馬鉄によった。釧路港での製品硫黄の積み替えは手押しの軌道が用いられた。

なお硫黄鉱山は1896(明治29)年に休山、釧路鉄道

も休止となる。

道央との連絡

北海道の鉄道計画は道外に比べ遅れ*2、1896(明治29)年の「北海道鉄道敷設法」を待つことになる。釧路根地方では「石狩國旭川ヨリ十勝國十勝太及釧路國厚岸ヲ經テ北見國網走ニ至ル鐵道」「十勝國利別ヨリ北見國相ノ内ニ釧路國厚岸ヨリ根室國根室ニ至ル鐵道」が挙げられている。

そして北海道官設鉄道*3により「釧路線」釧路～白糠が1901(明治34)年開通、5年の空白を経て釧路地方に鉄道が復活する。西へ延長を繰り返し1905(明治38)年に帯広まで到達、さらに1907(明治40)年には旭川から「十勝線」が帯広まで全通し、道央と道東が鉄路で結ばれる。両線は統合され旭川～釧路を「釧路線」とした*4。石川啄木の来釧は翌1908(明治41)年1月、鉄道の直結が啄木を釧路に向かわせたといえよう。

木材の生産とともに

釧路線全通後、鉄路はオホーツク海側へ伸びていく。1910(明治43)年「網走線」*5が池田から陸別まで、さらに翌年に野付牛(現 北見)まで開通、1912(大

*1 JR移行後のスピードアップや観光列車、最近の経営問題については紙幅の都合、触れていない。

*2 1892(明治25)年の鉄道敷設法は北海道を対象としていない。

*3 内務省北海道庁北海道鉄道部。1905(明治38)年に逓信省鉄道作業局へ移管(全国単一の運営に)。

*4 1913(大正2)年の滝川～下富良野(現 富良野)開通により、滝川～釧路を「釧路本線」とする。

*5 網走本線、池北線への改称を経て第3セクター「北海道ちほく高原鉄道」(2006年廃止)。

*6 1926(大正15)年に札幌(現 札幌)まで延長。

正元)年には網走まで到達する*6。

森林資源開発の中心地は釧路から十勝、さらにオホーツク地域へ移動していく。網走線はその重要な輸送手段として機能した。オホーツク海側では冬期間、港湾は流水に閉ざされ、また十勝では狩勝峠が輸送の隘路となるため、貨物は釧路へ向かう。釧路港は道東一円における集散地として発展していく。木材は家具材や鉄道枕木用として中国大陸や欧州、米国へも輸出された。英国商社の支店が設けられるなど、「木どころ釧路」として世界市場でも存在感を示していた。

骨格ルートの完成と「改正鉄道敷設法」

釧路本線は1921(大正10)年、根室まで到達する。このとき現在の名称である「根室本線」へ改称される。また1931(昭和6)年には、釧路からオホーツク海側への第2のルート「釧網本線」が全通する。

いっぽう1922(大正11)年には「鉄道敷設法」が改正され、その別表には全国150路線、釧路地域は、第148号「釧路国釧路ヨリ北見国相生ニ至ル鉄道」、第149号「根室国厚床附近ヨリ標津ヲ経テ北見国斜里ニ至ル鉄道」、第150号「根室國中標津ヨリ釧路国標茶ニ至ル鉄道」が掲げられる。この別表はその後路線が追加されながら、1980年代まで新線計画の拠り所となる。

入植者を救った殖民軌道(連載第3回参照)

第1期北海道拓殖計画(1910~1926年)から第2期計画へ移行する時期、入植地が奥地へと広がるが、融雪期など交通が途絶し入植者が定着しない状況が続く。内務省北海道庁は1924(大正13)年から、厚床(根室本線)~中標津の「根室線」を最初として、軽便鉄道*7の一種である「殖民軌道」の建設を進める。レール幅は762mmで1,067mmの根室本線と直通はできず、また輸送量は小さいが、これにより入植者は定着する。しかし今度は輸送力が不足する状況になったため、鉄道省が標茶~根室標津、厚床~中標津*8を1937(昭和12)年までに開通させ「標津線」とした。これに並行する殖民軌道は廃止し、標津線から枝分かれし奥地に向かう路線に移設する。

なお「根室拓殖軌道」が根室~歯舞で1929(昭和4)

年に開通している。名称が似ているので殖民軌道の1つと思われがちであるが、こちらは民営の軌道(戦後は地方鉄道に転換)であり、日本最東端の鉄道として、根室半島の水産物輸送などにあった。

財閥進出と炭鉱鉄道(連載第1回参照)

明治中期、釧路炭田ではいくつもの炭鉱が開坑したが、近代的な開発は大正時代における財閥進出を待たなければならない。石炭の輸送手段も、それまでの舟と馬車軌道から格段に進歩がみられた。

春鳥炭山(安田炭鉱)は木村組炭鉱を経て、三井鉱山釧路炭鉱と合併し、1920(大正9)年「太平洋炭硯」となる。同社は地元資本と「釧路臨港鉄道」を設立し、1925(大正14)年には炭鉱と港を結ぶ石炭輸送を開始、そして路線を延長し釧路港での海陸連絡を担う。

また1919(大正8)年には「北海炭硯鉄道」が設立され雄別(現 釧路市阿寒町)で開坑、1923(大正12)年に釧路まで鉄道を開通させ、本格的な生産を開始する。翌年、三菱鉱業に買収され「雄別炭硯鉄道」となる。

尺別炭硯(現 釧路市音別町)の石炭輸送は当初、炭鉱と尺別駅を結ぶ軽便鉄道が担っていたが、輸送量の増加に伴い並行して専用鉄道*9(いわゆる引込線)を建設、石炭車をそのまま釧路へ直通させられるようにした。

戦後の近代化

太平洋戦争、そして終戦。鉄道は疲弊した設備を酷使しながら復興を支えた。1949(昭和24)年には公共企業体「日本国有鉄道」が発足する。復興から経済成長という時期、道路網は未整備であり、陸上輸送の中心は鉄道であった。国鉄は輸送力増強と動力近代化を図り、エネルギー効率の悪い蒸気機関車は淘汰される運命となる。道内初の特急「おおぞら」が新型ディーゼルカーにより1961(昭和36)年に函館~旭川で運行を開始、翌年に釧路まで延長となる*10。

釧路臨港鉄道、雄別鉄道*11でもディーゼル機関車・ディーゼルカーの導入が進む。また簡易軌道*12でも、それまでの馬力から同様にディーゼルへ改良が進む。格段のスピードアップが図られた。また戦後開拓地へ

*7 レール幅が国鉄在来線(1,067mm)より狭く、車両などの規格が小さな鉄道。

*8 改正鉄道敷設法「別表」第149・150号の一部。

*9 1962(昭和37)年、地方鉄道(私鉄)「尺別鉄道」となる。

*10 滝川駅で編成を分割し、旭川・釧路両駅から発着。

*11 雄別炭硯鉄道は1959(昭和34)年に分社化、「雄別鉄道」になる。

*12 戦後(一部戦中から)殖民軌道は「簡易軌道」と呼称された。



見送りの人で溢れる釧路駅ホーム 1960年代

の路線「標茶線」の新設などもあったが、自動車輸送に代替できる路線は順次廃止されていく。

また1957（昭和32）年、国鉄は白糠線（白糠～足寄）を着工^{*13}、1964（昭和39）年に白糠～上茶路が開通する。沿線の雄別炭砦上茶路鉱の石炭、森林資源や雌阿寒岳の硫黄などの輸送などを担うべく、また北十勝線（新得～上士幌～足寄）と結び、根室本線のバイパスとして機能させることを目的とした。

幻で終わった「第三のルート」

1909（明治42）年頃から、網走本線、釧網本線に続く、釧路と美幌を阿寒湖経由で結ぶ「第三のルート」の敷設運動が進められる。美幌側は北見相生まで相生線が1925（大正14）年までに開業し、木材輸送に大きな役割を果たす。

釧路～北見相生は改正鉄道敷設法「別表」第148号にも掲げられ、1924（大正13）年には雄別炭砦鉄道が同区間の免許を取得するが1926（大正15）年に失効、さらに1927（昭和2）年に「釧北鉄道」が免許を取得するが1932（昭和7）年に失効している。

その後1954（昭和29）年には「釧北交通」が釧路～北見相生でトロリーバス・トラック計画を発表し、新聞紙上も賑わせた。国道の改良が必要などとその申請は却下されたが、貨車をそのままトレーラーに乗せて運ぶ

など、他に例を見ない斬新な輸送方法が検討されていた。当時の旺盛な貨物輸送需要を垣間見ることができる、歴史の1コマである。

進むモータリゼーション

1960年代後半～70年代はモータリゼーションの時代であった。鉄道輸送のシェアは減少、特に貨物は激減といえる状況であった。国鉄は1967（昭和42）年に「赤字83線」2,590.6kmの路線廃止を策定し、釧路地方では標津線と白糠線が対象となった。しかし白糠線では根元の白糠～上茶路が廃止対象である一方、その先の上

茶路～北進、また足寄側での工事が続行される。このような矛盾は全国で見られた。

住民の反対、政治の思惑などもあり、結局廃止となったのは全国でわずか116.0km、田中内閣の「日本列島改造論」とともに沙汰済みとなった。上茶路～北進は上茶路鉱閉山（後述）後の1972（昭和47）年に開通、白糠線は道北の美幸線（美深～仁宇布）とともに、国鉄赤字ローカル線の代表格として知られることとなる。

また同時期、簡易軌道も並行道路の整備により廃止が相次ぎ、1972（昭和47）年の浜中町営軌道（簡易軌道茶内線・若松線）の廃止で、道内から全て姿を消した。

エネルギー革命、炭鉱閉山で

「エネルギー革命」の中、炭鉱の閉山も相次いだ。非効率炭鉱企業の「退場」を促した第4次石炭政策（1969～1972年度）は「ナダレ閉山」という状況を生み、いくつもの大手炭鉱が会社ごと姿を消した。雄別炭砦は1970（昭和45）年に会社清算を選択、同社雄別、尺別、上茶路の各炭鉱は閉山、「主要なお客様」（石炭と炭鉱関係者）を失った鉄路、雄別鉄道、尺別鉄道は廃止となる。

太平洋炭砦は機械化炭鉱として知られたが、釧路臨港鉄道も歩調を合わせ、シャトルトレン方式（1966年～）をはじめとする機械化・省力化を強力に推し進

*13 改正鉄道敷設法「別表」第147号ノ2。（1953年の改正で追加）

めた。日本有数の近代的輸送機関に進化、年産約250万トンまで増加した石炭生産を力強く支えた。

特定地方交通線の廃止

1970年代、国鉄は輸送シェア低下、赤字、設備投資の過大負担、労使問題など多くの問題を抱えていた。1980（昭和55）年、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）が成立、「運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難である」路線を「特定地方交通線」として選定、バスや第3セクター鉄道への転換を進める。白糠線はその第1号として、1983（昭和58）年に町営バスに転換された。いまなお多くの橋梁や隧道、築堤が残る。標津線もその対象となり、JR移行後の1989（平成元）年に廃止された。

鉄道貨物の縮小

国鉄は1984（昭和59）年のダイヤ改正で貨物輸送の抜本的な合理化を行い、根室本線の東釧路～根室から貨物列車の姿が消えた。釧網本線はその後も貨物列車が運行されたが、1997（平成9）年にトラック代行となる。現在は釧路貨物駅（新富士駅）が貨物列車の最東端となっている。

雄別鉄道（1970年廃止）から釧路開発埠頭が引継いだ埠頭線は1984（昭和59）年に、石油輸送のために新設した西港線は1999（平成11）年に廃止となる。

釧路臨港鉄道は1979（昭和54）年に太平洋石炭販売輸送と合併、同社の臨港線となる。1986（昭和61）年に国鉄貨物合理化の影響で連絡輸送は廃止、以後は石炭輸送専業となる。

この石炭輸送を除いて、釧路港と鉄道は縁が切れてしまう。貨物輸送における鉄道の役割は、釧路地域においても極限まで縮小したといえるだろう。

鉄道遺産の活用を考える

これまで全4回、釧路地方の鉱山や開拓と鉄道が果たした役割を振り返ってきた。その多くが役割を終え、産業遺産となった。いっぽうで国内唯一の坑内掘り炭鉱があり、そして観光路線として多くの可能性を持つ鉄路もある。「道東は鉄道の聖地」、現役と遺産、その活用が新しい価値をもたらすことを提言して、連載を

終わりとしたい。

(1) 鉄道の歴史は地域の歴史そのもの

明治から1960年代まで、鉄道が唯一の陸上輸送機関であった。人、モノ、生活の全て、さらには文化に至るまで鉄道が運び、鉄道無しでは地域が成立しない状況であった。つまり、そのあゆみを振り返ることは地域そのものを振り返ることでもある。鉄道愛好家だけのマニアな話、ではない。

(2) 釧路地方は鉄道遺産の宝庫

釧路地方の鉄道は硫黄鉱石の輸送から始まり、その後の資源の開発、開拓のため多くの路線が戦前までに建設された。当時の土木技術から地形に沿ってつくられたその鉄路は、比類なき車窓風景を今にもたらしめている。戦後は一部で新規路線が見られたが、現在は大正末期とほぼ同じレベルまで縮小している。それは多くの鉄道遺産が存在するということでもある。加えて国鉄、私鉄、さらに簡易軌道とバラエティに富む。

(3) 鉄道遺産の文化資源化

廃止された鉄道の施設は、市街地などで跡形も無く撤去される場合もあるが、多くは痕跡を残し、そのまま放置されているものもある。古い地図や空中写真を片手に鉄路跡を訪ねれば、多くの場合、数十年前の、釧路鉄路跡に至っては100年以上前の「ガタンゴトン」を想像することができる。

用途を失ったコンクリートの塊、土盛り、そのようなものが「負の遺産」ではなく、文化資源として新たな価値を生み出す時代となっている。

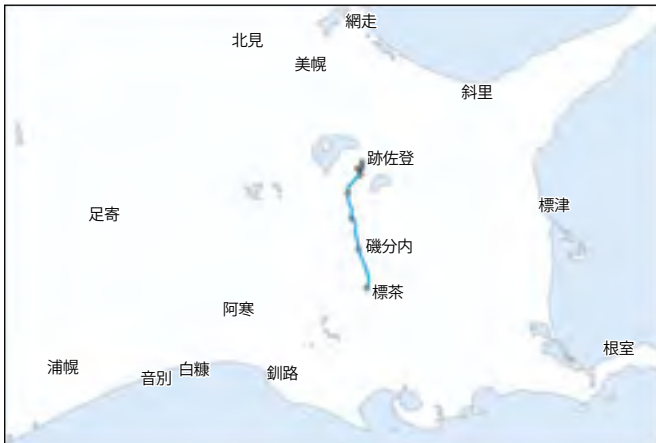
(4) 交流人口、リピーターの増加

外国人も含め、旅行者のニーズは間違いなく多様化している。「なにもない」「あたりまえ」とされがちなものに価値を見いだす旅行者も少なくない。そのこだわりの1つに鉄道がある。同じ場所へ足繁く通い、交流を深めボランティアを買って出る人もいる。こだわりには出費をいとわない。SNSでその価値を全世界へPRする、地域の強力な「私設応援団」である。価値の〈再〉発見という外部からの評価は住民の愛郷心を強め、地域力向上に寄与する。「地方創生」において、重視すべきピースであることは間違いない。（了）

第1回 開発こうほう 2017年11月号（通巻652号）

第2回 開発こうほう 2018年1月号（通巻654号）

第3回 開発こうほう 2018年5月号（通巻658号）



1892(明治25)年頃



1923(大正12)年頃



1964(昭和39)年頃

釧路・根室地方 鉄道文化資源地図(主なもの)



- ①尺別炭砒・鉄道跡
- ②「秘境駅」尺別駅
- ③「秘境駅」古瀬駅
- ④白糠線跡(橋梁・隧道等多数残存)
- ⑤庶路炭砒・専用線跡
- ⑥白糠炭田資料館(庶路炭砒ほか)
- ⑦雄別炭砒・鉄道跡
- ⑧炭砒と鉄道館・雄鶴駅(雄別炭砒資料・S L)
- ⑨鶴居村営軌道跡と保存車両(D L・自走客車)
- ⑩釧網本線の車窓(釧路湿原ほか)
- ⑪標茶町営軌道跡(開運町停留所ほか)
- ⑫釧路鉄道跡(釧網本線が一部再用)
- ⑬跡佐登鉱山(硫黄)・鉄道跡
- ⑭名駅舎・川湯温泉駅
(カフェレストランとしても活用)
- ⑮釧路駅前・幸町公園のS L・C58
- ⑯石炭列車(太平洋石炭販売輸送臨港線)
- ⑰釧路港の引込線跡
- ⑱別保炭砒・専用線跡
- ⑲名物駅弁「厚岸駅「かきめし」
- ⑳花咲線の車窓(別寒辺牛湿原ほか)
- ㉑浜中町営軌道跡(秩父内停留所ほか)と保存車両(D L)
- ㉒旧標津線フットパス
- ㉓奥行白(駅通・国鉄駅・別海村営軌道停留所と車両が揃って保存)
- ㉔東根室駅(日本最東端の駅)
- ㉕根室拓殖鉄道跡(日本最東端の鉄道跡)
- ㉖別海町鉄道記念公園
(S L・ディーゼルカーなど保存)
- ㉗中春別S L 散策路(標津線跡)
- ㉘中標津町交通センター
(鉄道資料室で標津線展示有り)
- ㉙中標津町郷土館(C11保存・鉄道展示有り)
- ㉚標津線川北駅跡
(ディーゼルカー・キハ22保存)
- ㉛標津線根室標津駅跡
(転車台・C11が稼働状態に復活)

現在