

北海道の開発と鉄道 —1世紀半の軌跡— 〈上〉



原田 伸一 (はらだ しんいち)

1950年生まれ。函館市出身。室蘭工業大学開発工学科卒業後、1973年4月、(株)北海道新聞社入社。編集局、函館支社長などを経て、2015年6月、常務取締役で退任。以後、鉄道関係の執筆活動に入る。著書に『函館・道南鉄道ものがたり』『海峡の鉄路 青函連絡船 110年の軌跡と記憶』『北海道 国鉄蒸気機関車の記録』『北海道の貨物列車』『年表と写真で見る北海道の国鉄』(共著)(いずれも北海道新聞社刊)がある。総務省北海道管区行政評価局「行政改善推進会議」座長。

明治政府が北海道の開拓に着手して間もない1880(明治13)年11月28日、開拓使による「官営幌内鉄道」の手宮駅－札幌駅間(35.9km)が開業し、午前9時、蒸気機関車「弁慶号」が客車3両を引いて手宮駅を出発しました。列車は真新しいレールの上を快調に走り、午後0時(正午)きっかり、歓迎の人波が待つ札幌駅に到着。ここに幌内鉄道は新橋駅－横浜駅間、京都駅－大阪駅間に続いて日本で3番目の鉄道として産声を上げたのでした。以来、ほぼ1世紀半にわたって鉄道は、北海道の近代化の担い手として大きな役割を果たすこととなります。第1回は開業から1930(昭和5)年までのほぼ半世紀の歩みを見ていきましょう。

石炭輸送から「千マイル」への道

幌内鉄道の目的は、大規模な石炭層がある幌内(現在の三笠市)や夕張などと、本州との航路を持つ小樽港を結び、首都圏に向けて石炭を送出するためでした。開業1年前には幌内炭鉱で採炭が始まっており、鉄道開通は急務だったのです。手宮駅－札幌駅間に続いて札幌駅－幌内駅間(55.3km)も完成し、1882(明治15)年11月13日、手宮駅－幌内駅間が全通開業。早速、翌14日には幌内駅から手宮駅まで貨車による石炭輸送が始まりました。

◆義経、弁慶、開拓使号も

幌内鉄道の建設は、アメリカから招いた鉄道技師ジョセフ・U・クロフォードによって指揮されました。機関車は同国から1-C形(先輪1軸－動輪3軸)6両を輸入。それらは長距離を走れるよう、燃料の石炭と水を積んだ炭水車を後ろに付けていました。1～5号は「義経号」をはじめ北海道に縁がある、または伝説的な武人の名前が付けられ、6号は義経のそばにいた静御前を差す「しづか号」と名付けられました。

幌内鉄道が購入した米国製機関車			
番号	名称	国有化後の番号	廃車後の状況
1	義経(よしつね)	7101	京都鉄道博物館で保存
2	弁慶(べんけい)	7102	鉄道博物館で保存
3	比羅夫(ひらふ)	7103	解体
4	光圀(みつくに)	7104	解体
5	信弘(のぶひろ)	7105	解体
6	しづか	7106	小樽市総合博物館で保存

機関車は部品に分けて船で運ばれ、日本人の研修も兼ねて手宮で組み立てられたのです。ダイヤモンド型の煙突、牛除けのカウキャッチャー、最新の自動連結器、運転席前部に付けられた鐘など、新橋駅－横浜駅間を走ったイギリス製の機関車とはずいぶん異なる姿でした。

当時のアメリカは西部開拓が盛んな時期で、高性能の機関車が続々作られていました。独特の煙突は火の粉の飛散を防ぐためですし、連結器は操作が簡単かつ安全で、長編成の重量にも耐えられる設計でした。客車は8両で、1等車1両、2等車2両、旅客・荷物合造車2両、3等車3両という内訳。高官が使う1等車は「開拓使号」と名付けられ、長さは約11m、座席はスプリング付きで朱と緑の絹のビロードで覆われ、天



写真1 現在も磨き上げられて保存展示されている「義経号」（撮影地は大阪交通科学館、現在は京都鉄道博物館で展示）

写真2 鉄道博物館（さいたま市）で展示されている「開拓使号」

写真3 明治25年頃撮影された岩見沢駅構内（原田伸一所蔵）

井は白の装飾、ストーブも備えられた豪華な作りでした。現在は、さいたま市の鉄道博物館で「弁慶号」とともに復元展示されています。

また、貨車は台車が17両、屋根のある函車が9両の計26両でスタート。これらに石炭や生活物資を乗せて往来したのです。1885（明治18）年4月改正の列車ダイヤによると、手宮駅－幌内駅間の直通列車は1日2往復（他に手宮駅－札幌駅間1往復）あり、片道5時間かけて走っていました。

◆採炭と輸送、北炭が一手に握る

幌内鉄道は順調に輸送業務を充実させていきますが、営業成績は芳しくありませんでした。そこで、北海道理事官だった村田堤という人物が「不振の原因は官僚機構と経営手法にある」と採炭と鉄道を分離した上で、石炭を増産して単価を引き下げる提案をします。これが幹部に認められ、村田は職を辞して1888（明治21）年4月、「北有社」を設立して幌内鉄道の運輸営業権を譲り受けました。新たに「官有民営方式」を始めた村田は、幌内太（のちの三笠）駅－幾春別駅間の延伸工事を完成させるとともに、許可移民に無賃乗車制度を適用するなど、積極的な経営に乗り出したのです。

しかし、資金不足で新線建設が滞り、経営が危うくなったことから、「官」の手を離れ「民有民営」に向けて動き出します。ここに登場したのは、村田と同じ北海道理事官だった堀基^{ほりもと}という人物です。旧薩摩藩閥の1人である堀も退職し1889（明治22）年11月、東京の財界人らの後押しも得て「北海道炭礦（鉦）鉄道会社」（以下、北炭と表記）を設立します。政府は「開拓の促進と交通網の整備」を旗印に、北炭に対する手厚い優遇措置をもって認可し、北炭は炭鉦の採掘及び鉄道を一手に握る国策会社として経営を始めました。

北炭は早速、新線建設に着手し①岩見沢駅－歌志内駅間、②追分駅－夕張駅間、③岩見沢駅－室蘭駅（現・東室蘭駅）間を次々と開通させます。これによって、空知地方の産炭地が拡大すると同時に、石炭積出港として室蘭港が加わり、本州への石炭輸送が強化されたのです。この時期、機関車を国内製造する機運が高まり、北炭は手宮工場で「義経号」をモデルに「大勝号」（写真4）を製造するなど、技術向上にも努めました。



写真4 北炭手宮工場で日本人だけで製造した「大勝号」（小樽市総合博物館）

ところで北海道開発の主体となった開拓使は、中央直結の官庁で、1871（明治4）年5月、札幌に開拓使庁を置き、函館と根室に出張開拓使庁を設けました。翌年には初の「開拓10カ年計画」を策定し、移民受け入れ制度を整える他、亀田（函館近郊）と札幌を結ぶ札幌本道を完成させるなど、社会資本の整備に力を入れます。

ところが日がたつにつれ、開拓政策をめぐる政府と北海道の現場の不協和音が大きくなりました。このため政府は鉄道開業後の1882（明治15）年、開拓使を廃して函館・札幌・根室の3県制度を実施するとともに、鉄道を含む開拓使の直轄事業を農商務省の管轄に移し、政府の意向の徹底を図ることにします。ところがこれもうまく機能せず、4年後、今度は県制度を廃



写真5 狩勝峠など急勾配を上るため北炭が1902（明治35）年に導入したアメリカ製機関車（国鉄では7350形）＝札幌市・川村雪江氏所蔵

止して北海道全体を一括管理する北海道庁の設立に至りました。

北炭による鉄道営業が始まったころは、そうした“猫の目行政”が落ち着き、同時に石炭をはじめ農林・水産など北海道の資源産業の将来性が注目され、開拓移民が増える時期にありました。北炭は貨物だけでなく旅客の便宜を図るため札幌駅をはじめ、岩見沢駅、江別駅などを大規模に改築する他、高性能の機関車（写真5）を次々と導入し、現在につながる道央圏の鉄道網を拡大していきました。

◆官設鉄道が道東北に延伸

一方、釧路方面では1892（明治25）年9月8日、跡佐登駅－標茶駅間で「釧路鉄道」が営業を始めました。これは「日本初の民間鉄道」とされ、アイヌ語でアトサヌプリ（裸の山の意）と呼ばれる硫黄山で採取される硫黄を釧路港に運ぶための専用線（43.2km）です。経営者は後に安田財閥の祖となる安田善次郎で、アメリカ製機関車2両の他、貨車19両、客車2両で開業。マッチの原料となる硫黄は標茶で釧路川の船に積み替えられ、釧路港に運ばれたのちアメリカに輸出されました。

採掘や浚渫に当たっては、標茶に開設された釧路集治監の囚人（受刑者）500人以上が使役されました。その結果、多くは硫黄の粉末によって眼病を患い、栄養不足から脚気を発病するなど、凄惨な状況をもたらしました（その後、禁止される）。釧路鉄道は1896（明治29）年8月、乱掘により休止となりましたが、路盤の一部は釧網本線建設の際、再利用されました。

さて、「富国強兵」の掛け声のもと、近代化を推進する日本は、朝鮮半島の権益を巡って清国（現在の中国）と対立し、1894（明治27）年7月、日清戦争が始

まりました。日本はこれに勝利しますが、今度は南下政策を進める隣国ロシアとの確執が厳しくなり、北方防衛を固めるためにも釧路・根室の道東方面、旭川・稚内の道北方面に鉄道を敷設する必要性が高まってきました。

こうした状況の中、北海道の鉄道建設計画を巡って1896（明治29）年5月、「北海道鉄道敷設法」が公布されました。これを受け、北海道庁が管理する「北海道官設鉄道」が設立され、①旭川駅－帯広（現在の富良野線経由）駅－釧路駅間、②旭川駅－比布駅間が計画に上がります。まず砂川駅で止まっている北炭路線と連絡するため、空知太駅（現在の砂川駅と滝川駅の間）を開設して工事に着手。途中、石狩川の鉄橋や狩勝峠のトンネルなど難工事が続きましたが、順次開業して行きました。

ただ、現在の函館本線のうち、函館と小樽を結ぶ路線は計画から外されました。当時、北海道随一の街として賑わっていた函館では、鉄道建設を働きかけていましたが、政府は函館は海運が盛んなことを理由に却下していました。このため、函館の財界人が集まり1899（明治32）年11月、「函樽鉄道会社」を設立。再三にわたって中央陳情した結果、翌1900（明治33）年5月、政府からやっと建設の認可が下りました。これを機に社名は「北海道鉄道会社」に変わります。

◆ロシア進出、函館の鉄道急ぐ

一方、清国で同年、外国の排斥を掲げて民衆が蜂起した「義和団事件」が勃発し、それをきっかけに欧米列強と日本が軍隊を派遣。義和団の擁護に回った清国の宣戦布告を受け、連合軍が北京を総攻撃する事態になりました。各国の思惑が入り混じる中、日本はロシアに対する危機感を一段と募らせます。現にロシアは、モスクワから極東のウラジオストクまで約9,300km（地球1周の約4分の1）に及ぶシベリア鉄道（図1）を建設中で、もし完成すれば、大量の兵員を中国の戦

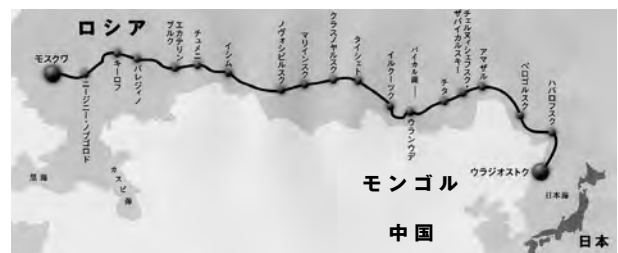


図1 シベリア鉄道現在の路線図

線に送り出すことが可能になるのです。

こうした事態に政府・軍部は「北海道防衛のため旭川の第七師団と函館山の要塞を繋ぐ^{つな}鉄道が必要だ」と、鉄道の役割を「拓殖」から「防衛」に転換させました。これが追い風となって北海道鉄道は1902（明治35）年6月、函館－小樽間の工事を両側から開始します。工事に当たっては政府から利子補給を受けることになり、その際「起工より3年半以内に全線開通させよ」との強い指示がありました。

日ロ両国の交渉は破綻し、1904（明治37）年2月、ついに日ロ戦争が勃発しました。シベリア鉄道はバイカル湖の難所で工事が滞っており、中国領土内をう回するルートを取りますが、兵員輸送は遅れます。この間隙をつくように、北海道鉄道は山岳部を急曲線、急勾配、さらには多数のトンネルを掘削して同年10月、わずか2年半足らずの短期間で函館駅－高島駅（現・小樽駅）間の全線開通を成し遂げました。

高島駅－小樽駅（現・南小樽駅）間（1.6km）の完成は翌年8月に持ち越しますが、これによって第七師団の兵員を速やかに輸送する態勢ができたのです。これに対してロシア側は難所のバイカル湖に連絡船を導入するなどして対抗し、北海道鉄道の全通とほぼ同時期の1904年9月、暫定的とはいえ全面開業に至りました。こうした両国の動きは歴史上、鉄道が戦争に本格利用された初の事例として記録されています。

◆鉄道国有化、青函連絡船も就航

日ロ戦争後の1906（明治39）年3月、鉄道国有法案が可決・成立し、北海道炭鉱鉄道及び北海道鉄道が政府により買収されました。これにより1987年（昭和62年）まで続いた国有鉄道（国鉄）の基礎が築かれたのです。北炭は国有化で得た多大な資金を基に英国企業と組んで室蘭に日本製鋼所を設立するなどし、以後、北海道の産業界のけん引役となります。

こうした状況の中、函館と青森を結ぶ定期連絡船構想が具体化してきました。上野駅と青森駅を結ぶ大規模私鉄の「日本鉄道」がイギリスの造船所に最新のタービン船2隻を発注。両船は比羅夫丸、田村丸と名付けられ、1908（明治41）年3～4月に青函航路に就航します。以後、旅客と車両を積載する貨客船や、貨車専用の貨物船が続々建造され、北海道は本州と直結し、旅客・貨物輸送の近代化が図られました。

政府は1910（明治43）年4月から「北海道拓殖事業15カ年計画」を始め、開発のレベルを上げる取り組みに入ります。同年、苫小牧では王子製紙工場が操業を開始し、以後、各製紙会社が立地する先駆けとなりました。国鉄はこうした波に乗り、釧路、網走、留萌、名寄などに延伸工事を進めた他、制約が少ない軽便鉄道法を使って岩内、上磯、万字、湧別などの各軽便線を開業させていきます。

1916（大正5）年5月、道内の鉄道路線の総延長が1,000マイル（当時の距離はマイルで表示、約1,600km）に達し、札幌・中島公園で盛大に祝賀会が開かれました。1920（大正9）年には第1回国勢調査が行われ、北海道の人口は約236万人に増加。北海道産米の収穫高が100万石（約15万トン）を記録する一方、工業生産額が農業生産額を初めて上回り、工業発展も展望できるようになりました。（写真6、図2）



写真6 1913年（大正2年）から製造が始まり、道内に多数配置された9600形（原田秀一（筆者の祖父）撮影、1920年代と推定される）
図2 「北海道鉄道一千哩（マイル）」を祝賀する記念絵葉書。鉄道路線が描かれている（『北海道鉄道百年史 上』より転載）※地名・駅名は右横書き

1921（大正10）年10月に根室駅が、翌年11月には稚内駅（現・南稚内駅）が開業し、札幌を中心に各主要都市が鉄道で結ばれました。同年8月には札幌・函館など6都市で市制を実施。翌年には町村制が施行され、身近な行政制度が整っていきます。日ロ戦争後、日本が樺太の南半分を領土化したことで、1923（大正12）年5月、稚内と樺太の大泊（ロシア名コルサコフ）を結ぶ稚泊航路が開かれ、1928（昭和3）年3月には函館駅－稚内駅間に急行列車が設定されました。これにより上野から樺太の中心地・豊原（ロシア名・ユジノサハリンスク）まで急行列車と連絡船を乗り継げば2泊3日、約47時間で到達できるようになりました。「昭和の高速時代」の幕開けです。しかし、軍事力を背景にした帝国主義の台頭により世界が激動化する中、鉄道も否応なく戦雲に巻き込まれるようになります。

（3回連載します）