



## 講演5

# 「開拓の進展を願った “鉄のみち” ～北海道官設鉄道」

小樽市総合博物館 学芸員 佐藤卓司

### ◆ 明治期の北海道の鉄道 (明治39年公布の鉄道国有法による国有化まで)

- 官営幌内鉄道／北海道炭礦鉄道会社・北海道炭礦鉄道株式会社  
1880 (明13) 開業／1889 (明22) 譲渡  
産炭地を中心に路線拡大 総延長207.51マイル

- 釧路鉄道  
1887 (明20) 専用鉄道の敷設  
1892 (明25) 釧路鉄道会社として運輸営業開始  
1896 (明29) 廃止  
硫黄山で産出される硫黄輸送を行う

- 函樽鉄道株式会社・北海道鉄道株式会社  
1902 (明35) 部分開業、1905 (明38) 全通  
小樽～函館の連絡のため敷設 総延長159マイル

- 北海道官設鉄道

### ◆ 北海道官設鉄道とは

(総延長距離) 373.3km (建設線) 上川線、十勝線、天塩線、釧路線  
(停車場) 40ヶ所 (車両) 機関車22両、客車39両、貨車250両

(建設までの歴史)

- 1886 (明19) 鉄道予定線の調査 (初代長官岩村通俊)
- 1892 (明25) 北海道中央鉄道敷設計画 (3代長官渡辺千秋)  
※ 政府「鉄道敷設法」案 北海道線 (殖民鉄道) の列挙  
しかし削除となる
- 1893 (明26) 「北海道開拓意見具申書」を提出 (4代長官北垣国道)
- 1896 (明29) 政府「北海道鉄道敷設法」公布  
道庁～田辺朔郎を各地に派遣に鉄道建設の緊急度を調査  
「北海道官設鉄道調書」の作成 (5代長官原保太郎)

※田辺朔郎 東京帝国大学工学科教授～

- 1894 (明27) 北海道庁鉄道建設委員会 建設委員を委嘱される
- 1896 (明29) 臨時北海道鉄道敷設部 技師/技師長
- 1897 (明30) 臨時北海道鉄道敷設部 敷設部長
- 1898 (明31) 北海道鉄道部 鉄道部長
- 1900 (明33) 欧米視察のため休職 帰国後は京都帝国大学理工科教授

○組織の変遷

- 1896 (明29) 臨時北海道鉄道敷設部
- 1897 (明30) 北海道庁鉄道部
- 1898 (明31) 北海道鉄道部
- 1905 (明38) 鉄道作業局 札幌鉄道作業局出張所
- 1906 (明39) 鉄道作業局 北海道鉄道作業局出張所
- 1907 (明40) 帝国鉄道庁 北海道帝国鉄道管理局

○建設

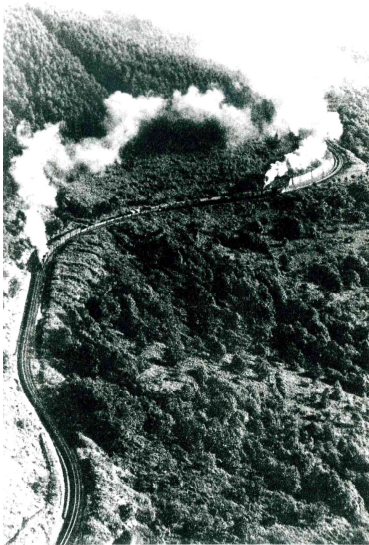
- 【上川線】空知太～旭川 1898 (明31) 全通
- 【天塩線】旭川～宗谷 1903 (明36) 名寄まで開通
- 【十勝線】旭川～落合 1901 (明34) 開通
- 落合～帯広 1907 (明40) 開通
- 【釧路線】釧路～帯広 1905 (明38) 開通

※十勝線 落合～帯広間

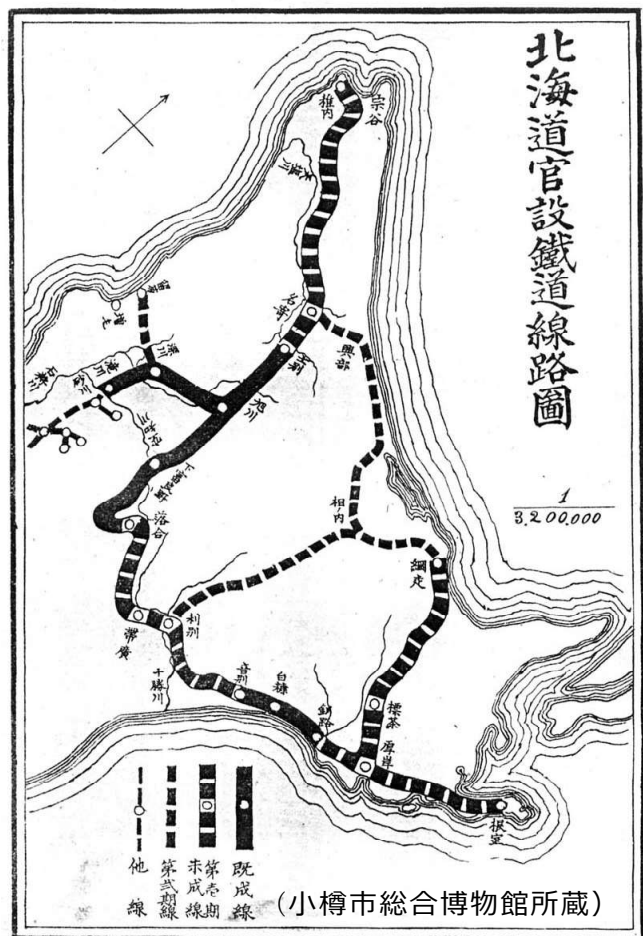
特に落合～新内は難工事であった。

- ・狩勝、新内トンネルの開削
- ・新内沢大築堤
- ・国境付近の橋梁
- ・排水溝などの構築

が主な工事であった。



狩勝峠を上のD51機関車



「帝國鐵道要鑑(第2版)」鐵道時報局発行 1903(明36)

【参考文献】

- 北海道鐵道百年史 (上巻) 昭和51年 日本国有鐵道北海道總局
- 北海道の鐵道 田中和夫著 平成13年 北海道新聞社



## 追想のこと(狩勝峠)

人は消え去るものには別れを惜しむ、浜名線廃止の時、最終列車が超満員の乗客をのせて役目を終ったなど好例であろう。又、去ったものには愛着があり、蒸気機関車の復元などは、その現存なのであろう。そして永遠に消えたものには、より強い思い入れがあつて当然と思われる。私が少年期に出会った所、それは根室本線の狩勝峠。その壮大な風景は寫真で紹介され、また車窓からの眺めも魅力に溢れ、鉄道マニアならずとも心をひかれる素晴らしい場所であつたが、旧国鉄路線の中でも最大の難所と云われて、その名は全国に轟き、鉄道ファンのみならず一般人達にも関心を持たれ注目されていた。この時の運転を受持っていたのは、下富良野・新得の両機関区である。新得駅から狩勝信号所までの20kmを1時間かけ上る。新得-新内間は11.7km、前半は直線、勾配は10%以下が入りまじつて緩い。後半狩勝実験線となつた部分である。中間から $\frac{25}{1000}$ の上りとなり、大きな右カーブ、やがて左カーブとなり、カーブが終ると新内である。新内-狩勝信号所間は8.9km、取構内を出ると、すぐ $\frac{25}{1000}$ の上りで、狩勝トンネルを出て最高速の狩勝信号所まで行く、この2区間は機関助士の技倆を発揮する最高の舞台である。私が仕事をした昭和14-17年間は9600形機(伏床面積2.32<sup>2</sup>、動輪直径1250<sup>mm</sup>)を使用しており、貨物列車の牽引定数は27両で、補機を連結して34両が通常であつた。まず入念に行つたのが火床整理で良い形をつくる。その他細心の準備をする。列車は連結すると、まず缶内を満水にして、発車の時、蒸気圧力が定圧に合る様に、時計を見ながら蒸気を上げてゆく。やがて定刻、本務・補助両機の気笛が大きく鳴って新得発車からいよいよ戦斗開始である。新内に向う時も連続送水を行つてゆく、これは絶対必要なのである。新内でも大変だったが、これからが最強の作業となる。水面計のドレンを切つても水が切れぬ程度に缶内を満水にして発車、加減弁は満開、逆転弁は50%以上に置いたまま、速度20km/mでジリジリと上つて行く。2機のすさまじい追力の排気音、

この多量の蒸気使用を可能にするには、取構内を出ると早速注水器を使用し、最後まで連続送水しなければならぬ。そして13%の定圧保持は絶対必要である。この苛酷な条件を押し続ける為には連続の投炭作業であり、これを沖手ヨベルで行つたのである。時間に対する投炭量は、全国の他線区でも匹敵する所は無かつたであろう。この時代の機関助士の年令は、ほとんどが17才から19才位と若く、現在の思はれた予快達を思うと、あの心身共に疲れる困難な作業に、よく耐えたものと、今振り返つて思うのである。昭和17年夏の頃には、下の字が無くなり富良野機関区となつている。昭和24年富良野にはD50形(伏床面積3.25<sup>2</sup>)、新得にはD51形(伏床面積3.27<sup>2</sup>)が配置された。動輪直径は、両形式共に1400<sup>mm</sup>である。焚口が空気圧を利用して自動となつており、両手ヨベルを利用出来て、機関助士は大分助かつたが、しかし後日大きな問題が発生するのである。貨物列車の牽引定数は33両、石北本線の同じ勾配では34両であつた。所が1両少ない狩勝峠では、D51形の空転が頻発して、動輪上重量が1/2多く、空転の少ないD50形の負担がすくすく多くなる、しばらくして定数が33両から30両に変更されたと言ひた。9600形は、根室・石北両本線共に25両となつた。しかし、これでは狩勝峠の負担は大きいのである。それは後日、旭川局運転部のある人が、狩勝峠の実際の勾配は $\frac{27}{1000}$ だが、両線の基準が $\frac{25}{1000}$ なので、その取扱いにしたと、内車輪のことを話してくれた。60年以上前、戦前に私達が9600形で牽いた27両は、如何に大い負担であつたか、との事が良くわかるのである。私が始めて峠越えをしたのは、機関助士見習となつて乗務3回目の昭和14年9月22日、下富良野機関区乗務交番7番、列車は461、462機関車は19669号、機関士鈴木秀季、機関助士工藤為幸のお2人であつた。帰りの462列車は、前に補機を連結した。3回目では、この作業はとて無事で、助士席の後に立つて本務の作業を見学する、巧みな投炭で定



圧を保持し、列車は頻りに勾配を上って行く。この日は強い風が山肌に添って下から吹上げている。やがて列車は最後の狩勝トンネルに入った。何と物凄い熱さか、首をまげて、頬を作業服につけてみると火傷をする様な熱さである。風は下からトンネルに吹上げるので2両の機関車の煙と排気は先に流れて溜まり、運転室内は暗さが増し、熱さも増して行く。トンネルの長さは953mなので時速20km近くでは3分位である。僅か3分、しかし黒煙と熱気を吸い、刻々と息が詰まって胸が苦しくなり、窒息寸前までいった初体験は、長い長い暗がりが流れた今でも鮮烈な記憶がある。この時、私は誕生日前で16才であった。さて後年、大形機が使用されて、排気量は、9600形機より30%以上は増加したであろう。従って、前記の私の様な天候条件の時、トンネル内の状況は一層苛烈なものとなって、乗務員に物凄く大きな苦痛を与えたのは確実で、それは狩勝トンネル闘争となって現れた。争いは長く続いたが、決め手となる対策は仲々実現せず、新得区の委員長が自ら命を絶ち、社会的にも大きな話題を呼んだ。私に強い印象を残しているこの時は、急勾配の為に輸送量と時間にも大きな制約を与え、根室本線のネックとなっていた。現在は、昭和41年10月のダイヤ改正の時、新線に切替られて、ルートは向い側の山を走って、最高の難区間は今も知らずとなつてしまつた。しかし、今も忘れない風景があった。雲ひとつない月明の夜、前に補機がついて新内を発車、右カーブが終って左カーブをまわる時、此処は盛土の箇所なので、後に山が見えなくなり、線路の上に空が広がる。この夜は、前の機関車が空の上って行く様に見える不思議な美しい風景を見た、あれは452列車だったろうか。もう1度は秋で、木の葉が落ちた頃、下り列車で狩勝トンネルを出た時、雲ひとつなく晴れわたり、陽の出る前だったが、速く木の細い枝がほつきりと見える。澄みきった空気が見せてくれた素晴らしい

く美しい風景に感激したことがある。こちらは461列車であった。これは季節と天候の条件があり、それぞれにこの1度だけで、2度と見ることは無かつた。現在、国道38号線の狩勝峠展望台から、広大な景観を注意して見ると、旧線に添って立っていた電柱が今も残っており、又雪どけの時期には、路盤に雪が残ってその冬路がわかり、はるかに遠くつた昔の苦勞が思い起されて、厚いなつかしさを感ずるのである。尚、我が国には、日本三景として、松島・天の橋立・宮島がある。遠く去った蒸気機関車の時代に、鉄道での三景は、何処だろうかと考えた人(関沢新一氏)が居て、いろいろ検討され、その結果、狩勝・奥中山・余部を鉄道三景とした。いずれも当時の鉄道ファンが注目した魅力の場所であった。時が流れて、奥中山・余部は、今も近代車両が走り続けているが、狩勝は前記の通り完全に姿を消して、40年近い時が流れた。広大な風景と、旧線を上る蒸気機関車の迫力と、この併走した魅力を知る人、又、ゆっくりと上下する車窓から、移り行く景観を楽しんだ人、或は、これを知る人さえ今は少なくなつたであろう。そして、やがては、忘れ去られてしまうのだろうか。尚、私は、2回富良野を离れているが、その時の最終乗務は狩勝峠を越えている。1回目は、S18、1、10に現役入隊する時で、機関士となっており、S17、12、23機関助士松浦俊男と、C551号機を使用し、釧路行急行7列車を牽いて新得へ。2回目は、旭川区え転勤の時、S22、4、23、機関助士瀬川敬蔵と79604号機で、409・464両列車で新得を往復し、それぞれに狩勝峠を越えている。これは偶然なのか、私には、今も忘れることのない非常に印象に残る苦難いことである。

(H15年秋 80才になった記念として)