

釧網本線と「釧路鉄道」



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。



難産だった釧網本線

今回は釧路から北へ進む釧網本線を旅しよう。「釧路」と「網走」を結ぶその歴史をひもとけば、1896(明治29)年「北海道鉄道敷設法」の第一期線の1つ「石狩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」として、厚岸から網走へと計画された。しかし着工されないまま1905(明治38)年、厚岸～網走は第一期線から削除されてしまう。その後1919(大正8)年に釧路～網走に変更され着工が決定、まず網走側から北浜までが1924(大正13)年に、斜里、札鶴(現 札弦)へ延長され、また釧路側からも1927(昭和2)年に標茶まで、弟子屈(現 摩周)、川湯(現 川湯温泉)と延長される。そして1931(昭和6)年、峠越えとなる川湯～札鶴が開通し、全通をみる。

池田から網走へすでに網走線(後の池北線、ふるさと銀河線)があったが、この釧網線(1936年「釧網本線」に改称)はオホーツク海側と釧路の距離と時間を大きく短縮させた。「釧網線全通後は雑穀取引に釧路が有利 主要駅の釧路対手宮運賃 一俵で斜里は十四銭の差」(1931年9月5日)、「空前の盛況呈した 釧網線全通祝賀 来会者一千名の多きに上り絶好日とで大賑

ひ」(9月21日)「最近頻りに行はれる釧路港の悪宣傳 釧網線全通を機に釧路の飛躍を怖れて小樽の苦肉策」(9月30日)など、全通前後の(旧)釧路新聞記事からはその期待が読み取れる。

地形に寄り添って敷かれたからこそ

釧網本線は東釧路駅から網走駅の全長166.2km、列車は釧路駅を出発し、東釧路駅で根室本線(花咲線)と分かれ、遠矢駅、釧路湿原駅、細岡駅、塘路駅…湿原の縁をなぞるように走る。ひろびろとした湿原、向こうには雌阿寒・雄阿寒の山々。並行する国道は丘陵上を走り、塘路までは釧路湿原を見ることができない。鉄道だからこそその眺望である。観光列車「くしろ湿原ノロック」号(釧路～塘路)は1989(平成元)年に運行を開始、まもなく運行30周年を迎える。トロコと「のろい(ゆっくり)」を掛けてネーミングされた。

釧網本線をはじめ、道内の鉄道のほとんどは、土木工事がまだいまほど大がかりでない時代に地形に寄り添って敷かれた。高速化や大量輸送、また保守面ではハンデとなるが、旅を、風景を楽しむという面からはアドバンテージともなる。ほとんどがトンネルとなるというリニア中央新幹線とは対極的であろう。

重要輸出産品だった硫黄

列車が川湯温泉駅に近づくと温泉のにおいがしてくる。「硫黄^{いおう}のにおい」などとも表現されるが硫黄は無臭、正確に言えばその化合物「硫化水素のにおい」になる。山小屋風の川湯温泉駅舎にはファンも多い。筆者もその1人である。

この駅にはもうひとつ特徴がある。それは、国内で最も活火山に近い駅であることだ（普通鉄道として）。その火山、アトサヌプリはアイヌ語で「裸の山」の意、漢字で書けば「跡佐登」。観光地でもあり盛んに上げる噴気を間近に見ることもできる。それに含まれる硫化水素や二酸化硫黄は、噴気口に黄色い物質「硫黄」を生成させている。釧網本線の全通は1931（昭和6）年であることはすでに述べたが、明治時代、鉱物資源「硫黄」の輸送を主目的とした鉄道がこのアトサヌプリ（跡佐登）と標茶を結んでいた。それは官営幌内鉄道に続く道内2番目の鉄道であった。

釧路地方の鉱物資源開発は石炭ではなく硫黄からはじまる。1800（寛政12）年、雌阿寒岳でのその採掘は道内初でもあった。そして明治に入り、漁場持だった佐野孫右衛門（四代目）が1876（明治9）年からアトサヌプリでの採掘を行う。硫黄は黒色火薬の原料や漂白などに使われたが国内需要はまだ大きくはなく、重要な輸出産品であった。

佐野は1880（明治13）年に引退、弟を5代目とするが翌年死去、採掘権は資金を借り入れていた函館の銀行家、山田慎へ移る。山田は釧路集治監^{*1}の囚人使役による採掘、また、鉱石の鉄道輸送などを計画する。しかし本業である銀行の経営悪化から資金が行き詰まる。資金を安田財閥の祖である安田善次郎から受け共同経営とするが、主導権は安田が握る。

近代的鉱山経営に不可欠な鉄道

安田はその資本力をもって近代的鉱山経営を一気に進める。当時最新である蒸気製錬を備えた工場を標茶に設置、そして山田が計画していた鉄道の建設に着手する。その路線は支線も含めて計43.2km。1887（明治20）年2月に測量に着手、3月中に路線を確定させ、

4月から人夫300人、標茶に置かれていた釧路集治監の囚人300人を使役して敷設工事を開始、竣工^{しゅんこう}は11月という突貫工事であった。なお採掘にも当初囚人が用いられたが、あまりに労働環境が過酷であったため中止されている。

当初は鉱山専用の鉄道だったが、無賃での添乗は許していた。1891（明治24）年には私設鉄道条例による認可を受け、一般旅客・貨物も扱う私鉄「釧路鉄道」となる。当時の時刻表によれば片道2時間で運行、旅客運賃は全区間で26銭であった。

精錬工場は標茶市街、釧路川沿いに建設された。蒸気精錬で使用する水を得やすく、釧路までの蒸気船での輸送にも利便性があった。囚人を用い釧路川^{しゅんせつ}の浚渫^{しゅんせつ}を行ったが、途中の沸頃^{わっころべつ}別までは二十五石や五十石船が限界、そこで百石船に載せ替える必要があった。標茶町の地名「五十石」、釧網本線「五十石駅」（2017年廃止）はこれに由来する。蒸気船と釧路鉄道は、標茶・弟子屈だけでなく網走地方との往来も容易とした。

釧路の礎は硫黄がつくった

硫黄はさらに釧路港から函館港へ、それは「汽船の往復常に絶えず」という状況であった。函館港からは多くが経済発展著しい米国向けに輸出された。

前年の小樽や門司などの9港に続き、1890（明治23）年、米・麦・麦粉・石炭・硫黄の5品の輸出が可能となる「特別輸出港」に釧路港も指定される。これがいまに続く道東の拠点港湾・釧路港のはじまりであり、釧路の礎は硫黄がつくったともいえるだろう。

内務省北海道庁は1888（明治21）年、イギリス人港湾技師C・S・メークに港湾調査を行わせ、釧路港が良好な自然港湾である、との報告を受ける。その後1899（明治32）年には北海道庁技師、廣井勇^{*2}による修築計画が立てられるが、事業開始は1909（明治42）年まで待たなくてはならなかった。

安田による鉱山経営の終焉^{しゅうえん}

活況を呈したその硫黄鉱山だったが、年間2万tの生産により高品位の鉱石を掘り尽くし産出量が減少、さらには硫黄相場も低下、山田への貸付も回収し共同

*1 集治監（しゅうじかん・しゅうちかん）

明治12～36（1879～1903）年、徒刑・流刑・修身懲役に処せられた囚人を収容した監獄の一つ。

*2 廣井勇（ひろいさみ）1862～1928

土佐国（高知県）に生まれ、明治10（1877）年、札幌農学校へ入学。卒業後、アメリカ、ドイツで土木工学、水利工学を学ぶ。明治22（1889）年、札幌農学校教授、翌年、北海道庁技師を兼務、北海道港湾の基礎調査に没頭。函館、小樽、室蘭、釧路などの重要な港湾の近代的築港の基礎を築いたほか、多くの人材を育て、北海道の港湾事業の発展に尽くした。

経営期間の10年間で満了になることから、1896（明治29）年、安田は鉾山の休止を決定する。鉾石輸送が主目的であるから、釧路鉄道は存在意義の多くを失い同じく休止（のちに廃止）とした。その後、アトサヌプリでは休山を挟みながら、1907（明治40）年から1963（昭和38）年まで採掘が続けられた。

また、雌阿寒岳に「阿寒硫黄鉾山」が昭和40年代まで存在していたことも忘れてはならない。鉾区は明治時代から設定され、小規模な採掘が断続的に行われてきたが、戦後は大規模に行われた。一時は社長が長者番付に名を連ねるほどの羽振りの良さをみせたが、会社乗っ取り事件、資金の使い込みや重役の交通事故死、さらに採鉾場が雪崩に遭い長期間生産が止まるなど、その後は波乱に満ちた鉾山でもあった。

火山活動によって生成される硫黄とそれを採掘する硫黄鉾山は、北海道から東北、長野・群馬県境などの火山地帯にある。火山地帯の多くは国立公園でもあり、資源開発と自然保護・観光利用との間におかれながら戦後も経済復興と成長を支えた。しかし大気汚染が社会問題となると石油精製時の脱硫が徹底され、1960年代後半から副産物としての硫黄が安価に大量に出回るようになる。それに飲み込まれ、硫黄鉾山はあっという間に全て消えていった。

硫黄によって目覚めた釧路炭田

釧路炭田での本格的な石炭生産は、アトサヌプリの鉾山とあわせて開発された「春採（春鳥）炭山」を最初とする。硫黄精錬の熱源、鉄道や蒸気船での輸送にも燃料として石炭は必要だった。1887（明治20年）から春採湖畔で開発に着手、年々生産量を増加させる。

春採炭山は、硫黄生産の中止後も引き続き安田により経営される。1897（明治30）年は年産8千t程度であったが、1901（明治34）年に操業を開始した前田製紙、製材・マッチ工場、入港する汽船、釧路を起点に白糠、十勝方面へと延伸が続く鉄道に加え、京浜地区への販売も行われるようになる。1905（明治38）年には年産2万tを超えた。加えて明治30年代は釧路炭田にはいくつもの炭鉾が開坑し、地域発展の原動力となっていく。

釧路での製紙業は、この前田製紙が最初である。創業者前田正名は薩摩出身の官僚で明治政府による留学生第一号としてフランスに留学、帰国後日本各地で産業経済論・外国貿易論を説いていた。釧路を訪れたとき、森林・水・硫黄・石炭など原料・燃料、製品輸送に不可欠な港湾・鉄道、その全てが揃う適地であると製紙業を興すことを決意する。また前田が所有する阿寒の広大な山林は、阿寒国立公園の礎ともなった。

その後、春採炭山は1914（大正3）年に休山するが、台湾で財をなした木村久太郎が買収し「木村組炭山」に、そして三井鉾山別保炭山（現 釧路町）との合併で「太平洋炭山」に、さらに日本唯一の現役坑内掘り炭山である「釧路コールマイン」となる。春採炭山に発祥を求めればすでに130周年、さらに1日1日とその歴史を重ね続けている。

釧路鉄道の跡をたどって

標茶～摩周、正確には摩周駅の手前まで釧網本線は釧路鉄道跡を利用して建設された。速度は数倍となったが、いまだ鉾石や開拓者が行き交ったその車窓を追想できる。摩周駅前後は全く別ルートを取り、釧路鉄道の掘割が街外れで静かに眠る。また道路に転用された区間は殖民区画による格子状道路に斜交し、地図上でも明確に読むことができる。そして川湯温泉までは釧路鉄道跡に並行、国道からも容易に確認することができる。釧網本線にそのまま利用されなかった理由は不明である。

アトサヌプリの硫黄山レストハウスには、釧路鉄道で活躍した米国製蒸気機関車の模型が展示されている。周辺では釧路鉄道跡が一部遊歩道になっているが、冬期には鉾山の語り部による馬ソリツアーも催行されるなど、産業遺産としての活用も進められている。

自然だけでなく、北海道近代史も振り返ることができる釧網本線。もちろん、名湯・川湯温泉に浸かることも忘れずに。

今回は、開拓と農業を支えた鉄路「簡易軌道」を訪ねて、根室本線（花咲線）を厚床まで旅してみよう。

企画展「映像でよみがえる簡易軌道と道東開拓のあゆみ」

日 時：平成30年1月20日（土）～2月18日（日） 午前9時30分～午後5時（月曜日）

会 場：釧路市立博物館 講堂（入場無料）

主 催：NHK釧路放送局、釧路市立博物館

共 催：鶴居村教育委員会、標茶町教育委員会、浜中町教育委員会、別海町教育委員会

後 援：北海道開発局、釧路総合振興局、根室振興局、北海道新聞釧路支社、釧路新聞社