

開拓と酪農を支えた「簡易軌道」



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。



はじめに

釧路から西進し1905(明治38)年に帯広へ達した釧路線は、1907(明治40)年の十勝線、落合(南富良野町)～帯広の開通で道央と結ばれ、今度は東へ延びていく。今回はその区間、根室に向かって東へ進んでみよう。まず、1917(大正6)年に厚岸(浜厚岸)、1919(大正8)年に厚床、1920(大正9)年に西和田、そして1921(大正10)年に根室まで到達、これをもって滝川～根室が全通し、路線名も「根室本線」へと改称されている。

釧路～根室は、JR化後の1991(平成3)年に「花咲線」という愛称が付けられた。同線は一つ目の駅、東釧路駅を過ぎれば、終点根室までの132.5kmは「一本道」だ。かつては厚床駅で標津線と接続していたが1989(平成元)年に、また根室からは日本最東端の私鉄・根室拓殖鉄道がさらに東へ歯舞村まで延びていたが1959(昭和34)年に、それぞれ廃止となっている。さらに茶内駅や厚床駅からは「簡易軌道」(殖民軌道)

が、入植者を支える鉄路として延びていた。今回はその小さな鉄路の歴史を振り返りたい。

開拓不振を解決するために

未開地の処分を目的としていた「第一期北海道拓殖計画」(1910～26年)では、道外から多くの人々が入植、さらに関東大震災(1923年)の罹災者救済として内務省は移住奨励費を計上、積極的に移住を推奨した。

しかし定着率は3分の1程度に留まる。その最大の理由は交通の不便であった。「拓殖の進展に伴い、移民の入地箇所は漸次奥地に及び、何れも市街を距ること遠い為に農作物及日用品の運搬に不利不便が甚しく、移住者の消長に影響が大きいばかりでなく、既に入地した者にあっても定着の念を沮喪させるなど、開拓不振の一大原因となる」*1。融雪期には道路は泥の海と化し、火山灰地や泥炭地が多い道東・道北地方では特に入植地の交通を完全に途絶させた。

そこで内務省北海道庁は「殖民軌道」の敷設を計画する。いわゆる軽便鉄道のひとつで、軌間(レール間

*1 北海道拓殖計画実施概要第二期(1951年)

の幅)は762mmと国鉄(JR)在来線の1,067mmより狭い。国鉄線へ直接乗り入れはできないが、建設コストも運営コストも低廉で済む。動力は馬力で、線路などの施設は北海道庁が整備・維持し、運行は地元で運行組合を組織させ、これが当たった。踏み固めただけのような当時の道路に比べ、レール・枕木・道床*2で構成される軌道は融雪期にも格段に有利であった。以後、入植地へ細い2本のレールが延びていくことになる。

まず厚床駅から中標津までの48.8kmが1924(大正13)年12月に完成、厚床では盛大に開通式が開催された。同月22日付の釧路新聞は「根室遠征芸妓酒間舞臺並に手踊の大車輪」「煙火を打上げ夜間は活動写真」など、その賑わいを報じている。さらに1926(大正15)年には根室線が中標津から三本木(標津町)へ31.1km延長、また計根別線が計根別(中標津町)へ7.4kmが開通、中標津は殖民軌道のターミナルとなった。「中標津停留所付近は一市街地を形成し、付近住民其他の利便極めて多く、沿線枢要停留所付近及沿線原野等漸次移住者入地の増加を見るに至り、拓殖上欣ぶべき現象を呈した」*3。根釧原野の中心地としての中標津のスタートでもあったといえよう。

続く1927(昭和2)年から1946(昭和21)年までの「第二期北海道拓殖計画」では、158万町歩の開墾を目標とするなかで、移住者世話所の設置、また社会施設(学校や郵便局、神社など)とともに、道路や殖民軌道の整備も拓殖費にて行われるようになった。道東・道北地方を中心に全道で47路線・500マイル(約805km)の殖民軌道が計画され、釧路・根室地域では、上記の根室線・計根別線に加え標茶線(標茶～計根別)の開通により根釧原野を縦・横断する鉄路が完成する。

さらに、雪裡線・幌呂線(新富士～中雪裡・上幌呂)、茶内線・円朱別線(茶内～若松・中円朱別)、久著呂線(塘路～中久著呂)などが、そして道北でも歌登線や幌延線、間寒別線などが1930(昭和5)年までに開通している。釧路新聞1928(昭和3)年4月13日付では「雪裡殖民軌道客貨繁忙」の見出しで、「殊に貨物は目下融雪期で道路が悪く馬車、自動車も通らず全部

軌道利用となる為木炭雜穀其他雜貨に拠るもの多く其結果鳥取神社前の荷捌所付近は之等貨物で充満し道路を通行する事も出来ない有様」と活況ぶりを伝えている。殖民軌道は、計り知れない恩恵を入植地にもたらしたのであった。

国鉄標津線の開通と殖民軌道

特に輸送量が多かった根室線は、1929(昭和4)年に動力が馬からガソリン機関車に変更となり、運営も運行組合から北海道庁直営(国営)による「根室殖民軌道」となる。しかし、さらなる入植の進展によって、輸送力が根本的に不足する。

1932(昭和7)年の釧路・根室地域への許可移民数は4,306戸で、北海道全体の51.8%を占めた。釧路新聞1931(昭和6)年5月26日付では「殖民軌道輸送不足し標津原野行の肥料停滞」「日常生活必需品たる米糧及び飲料品の輸送を満たすに止まり」「拓殖上の重大問題と云ふのは即ち之である」と報じている。ガソリン機関車が導入されたとはいえ、小さな車両による1日2往復の運行であり、それはたった25トンの輸送力に過ぎなかった。

そして1933(昭和8)年から主畜農業を中心とする「根釧原野農業開発5ヶ年計画」が実施、交通網の整備も促進される。同年から1938(昭和13)年にかけて、1922(大正11)年の「改正鉄道敷設法」で予定線とされていた国鉄標津線(標茶～中標津～根室標津・中標津～厚床)が、殖民軌道根室線・計根別線・標茶線と並行するように順次開通する。殖民軌道は並行区間のレールを取り外し、今度は標津線の駅を起点とする路線に転用、入植地のさらなる奥地化に対応した。

国鉄線を「動脈」とすれば、殖民軌道はいわば入植地へ入り込む「毛細血管」として、人々の移動だけでなく、開拓農家の収入源となっていた木炭や木材の輸送、そして道東・道北地方でも本格化しはじめた酪農を支えた。しかし後半は戦争の時代でもあった「第二期拓殖計画」で敷設された殖民軌道は、計画のおよそ3分の2に留まる。そして入植者の枕木供出や労力奉仕によって、かろうじて運行が保たれている状況だった。

*2 道床(どうしょう)

枕木と路盤の間の砂利やコンクリートから成る層。列車の荷重を路盤に分散させ、振動の緩和などをはかる。

*3 北海道拓殖計画事業報文第一期(1931年)

戦後は「簡易軌道」

第2次世界大戦後、殖民軌道は「簡易軌道」と改称され*4、1946（昭和21）年からの緊急開拓事業では荒廃した軌道施設の復旧事業も行われる。1947（昭和22）年末の内務省解体で簡易軌道は農林省所管となり、機関委任事務として「農林省所管国有財産管理分掌官たる北海道知事」が管理することとなった。1953（昭和28）年度以降は土地改良財産に準じて、所在する町・村へ管理（運行）を委託することとなる。簡易軌道は、法令上は「鉄道」「軌道」ではない。「地方鉄道法」（現鉄道事業法）でも「軌道法」でもなく「土地改良法」に準じて管理された施設であった。

1950年代までに道路へ転換可能な路線については廃止となり、いっぽうで輸送量の大きい路線は北海道開発局により、農業基盤整備費における開墾建設事業の「簡易軌道改良事業」として改良（動力を馬から内燃機関へ）や新設が行われた。釧路・根室地域では、標茶から戦後開拓地であるオソベツ地区への新線である標茶線が1951（昭和26）年に着工、雪裡線では1952（昭和27）年から改良に着手し、1956（昭和31）年に簡易軌道初となるディーゼルカー*5「若鶴号」が導入された。茶内線も1955（昭和30）年から着手、1957（昭和32）年にはディーゼル機関車での運行が開始された。

馬力から改良された路線は「〇〇町・村営軌道」と称され、車掌が乗務するディーゼルカーが走るなど、飛躍的な近代化をとげたのである。

道路事情の改善と簡易軌道の終焉

1960年代後半からの急速な道路舗装の進展は、それまでの泥濘^{でいねい}とのたたかいだった道路事情を格段に改善

させて、簡易軌道はその役割を失っていく。馬力線は1965（昭和40）年までに全廃、1967（昭和42）年には雪裡線（鶴居村営軌道）が休止（翌年廃止）、さらに維持補修費の85%補助という「頼みの綱」であった簡易軌道整備事業が1970（昭和45）年度で廃止となったことから、1971（昭和46）年に標茶線（標茶町営軌道）・風蓮線（別海村営軌道）が廃止に、また同年の間寒別線（幌延町営軌道）の廃止で道北地方から簡易軌道が消滅する。そして1972（昭和47）年には茶内線・若松線（浜中町営軌道）が廃止になり、約50年間にわたり北の大地の開拓を支えてきた簡易軌道は全て姿を消すこととなった。

酪農を支えた簡易軌道

国鉄（現JR）茶内駅から入植地「茶内原野」に入り込むように延びていた3路線、西円朱別への茶内線、東円朱別・上風蓮（別海町）への茶内支線、若松・別寒辺牛（厚岸町）への若松線。この「浜中町営軌道」（1960年の町制施行までは「浜中村営軌道」）は、牛乳輸送のウェイトがひときわ大きかった路線である。



「簡易軌道風蓮線（別海村営軌道）」上風蓮の集乳工場と牛乳タンク車（1968年7月新井清彦氏撮影）



「簡易軌道雪裡線（鶴居村営軌道）」自走客車と車掌（浅野靖喜氏蔵）



「簡易軌道標茶線（標茶町営軌道）」上オソベツでさようなら列車を見送る人々（1971年8月16日渋谷六男氏蔵）

* 4 一部で戦中から

* 5 簡易軌道ではディーゼルカーを「自走客車」とも呼ぶ

現在、「ハーゲンダッツ」の原料乳生産で知られる浜中町も1950年代まで各農家の乳牛は数頭程度で、馬鈴薯や亜麻、ビートなどを生産する混合農業が行われていた。手しぼりの牛乳は1斗5升（27ℓ）入りの集乳缶で運べる量であった。簡易軌道の「改良」は1955（昭和30）年から着手される。それまでは馬が牽くトロッコでのんびりと農作物を輸送していた。

1960年代、生活スタイルの変化とともに牛乳の生産・消費量が急増、茶内原野は酪農地域へ変貌していく。牛乳輸送量も、例えば1962（昭和37）年度の4,657トンが1964（昭和39）年度は5,642トンと、2年間で1,000トンも増加、この傾向は以後さらに強まる。無がい車での集乳缶輸送に加え、5,400ℓ積載できる牛乳タンク車も導入され、西円朱別にあった集乳所からの輸送に活躍した。

生産も輸送も止められない「なまもの」である牛乳、安定した出荷体制はきわめて重要である。積雪時、簡易軌道の職員や沿線住民は夜通し除雪にあたるなどして、輸送を確保した。

前述の国庫補助打ち切りにより他町村が簡易軌道の運行を取りやめていく中で、住民からは、自家用車を持たない住民の足確保を、また、トラック集荷が完全実現するまでの運行継続を求める陳情書も提出される。マイカーの普及も途上にあり、沿線の道路事情もまだ良好とはいえなかった。いっぽうで1970（昭和45）年度からの茶内地区「国営総合農地開発事業」により道路整備も行われることから、1972（昭和47）年までを目途に町は独自予算での運行継続を決断、町外地域区間の休止など暫定運行が行われた。縮小されながらも黙々と使命を果たし続け、そして1972（昭和

47）年3月31日をもって運行を取りやめ、旅客輸送は町営バスに、牛乳輸送は全てトラックへバトンタッチした。

牛乳生産量はその後も増加の一途をたどる。200Vの電力が供給されるようになると、バルククーラー（冷却器付き貯乳タンク）を各酪農家に設置できるようになり、大量生産が容易となる。廃止の数年後には、すでに簡易軌道では運びきれないほどの量の牛乳が出荷されるようになっていたのである。

茶内駅近くにあった雪印の工場は、その後、高梨乳業に引き継がれ現在も盛業中である。ミルクローリーがひっきりなしに出入りしている様子と、牧歌的でもあった簡易軌道の姿とだぶらせた時、この50年間の酪農を取り巻く状況の変化を感じさせられるのである。

北海道の地域文化資源として

釧路市立博物館では、その果たした役割と釧根地域の発展を振り返るべく、簡易軌道を当時訪れた鉄道愛好家の貴重な写真やきっぷなどの資料、地元OB・OGなどの証言などをもとに、2016～18年に2回の簡易軌道に関する企画展を開催した。地元だけでなく札幌圏や道外からも多くの来場があり、また20～30歳代という当時を知らない若い世代からの反応も良く、北海道らしさを伝える地域文化資源の1つとして活用することにも手応えを得た。

「簡易軌道を北海道遺産に」。鶴居村が中心となり、その選定へ取り組みも始まった。そのレールが当時とはまた異なる輝きを見せる日も遠くはない。

さて連載最終回となる今回は、釧根の鉄道史を概括するとともに、鉄道遺産とその活用について考えてみたい。



「簡易軌道茶内線（浜中町営軌道）」雪印乳業茶内工場（現高梨乳業北海道工場）と簡易軌道（1971年7月10日今野繁利氏撮影）



貨車に積載された集乳缶、背後は明治乳業茶内集乳工場（1971年7月17日今野繁利氏撮影）