

北海道の開発と鉄道 —1世紀半の軌跡— 〈中〉



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。

黄金期—戦争、そして電化新時代

1929(昭和4)年9月、アメリカの株価の大暴落に端を発した世界恐慌は、海を隔てた日本にも波及し、「昭和恐慌」と呼ばれる混乱に陥りました。その中にあるけれども、日本は欧米列強と並んで軍備を拡張し、中国大陆への進出を既成事実化していきます。世界規模の激動の中で、北海道の鉄道の役割は「生活優先」から「軍事優先」へと転換を迫られました。

◆高性能機関車、食堂車・寝台車も

この頃、日本の鉄道技術は外国人の指導を受けていた草創期に比べて格段に進歩し、欧米をモデルに独自の高性能車両を製造できるようになりました。蒸気機関車(SL)は1913(大正2)年に貨物用9600形、翌1914(大正3)年には旅客用8620形が実用化され、北海道を含めて全国各地で活躍。9600形は1926(大正15)年までに770両、8620形は1929(昭和4)年までに672両を数える“2大勢力”になっていました。

次いで両形式を改良した旅客用18900形(のちのC51形、写真1)、貨物用9900形(のちのD50形、写真2)が製造され、両形式とも北海道では函館本線・室蘭本線など幹線の急行列車、石炭列車の先頭に立ちました。国有化以前は各鉄道が都合に合わせて機関車を導入したため、部品交換などの保守が難しかったのですが、国産機の量産によって費用の削減と効率化が進みました。

こうした実績を基に、1935(昭和10)年からD51形(写真3)の量産が始まりました。「早く大量に作れ」との軍部の指示もあり、機関車メーカーだけではなく、修繕を受け持っていた国鉄苗穂工場でも12両を製造し、北海道で培った技術力を実証。D51形は本来、引張力を重視した貨物用なのですが、急勾配がある函館駅—小樽駅間や旭川駅—北見駅間などでは急行列車にも充当されました。D51形は戦後型も含め、その数は日本最多の1,115両を数え、愛称の“デゴイチ(デコイチ)”はSLの代名詞ともなりました。

併せて客車も急速に進化しました。函館駅と稚内駅及び釧路駅を往復する急行列車には、それぞれ食堂車や寝台車が連結され、高速化とともに旅の楽しさを提供。庶民には高嶺の花でしたが、食堂車のメニューは釧路方面が洋食、稚内方面は和食と指定されており、それぞれ専門の料理人が車中で腕を振るい、高級料理をサービスするようになりました。



写真1 「大正の名機」と称されたC51形蒸気機関車。長万部駅で発車を待つ＝1960年ごろ(原田一夫(筆者の父)撮影)

写真2 登別駅付近で石炭列車をけん引するD50形＝1963年ごろ(原田一夫撮影)

写真3 苗穂工場で製作されたD51形237が引く旅客列車。蘭島駅を発車する＝1970年12月

海外に目を移すと、欧米の鉄道では国を挙げての“スピード競争”が激化していました。特に鉄道発祥の地であるイギリスと、統一国家意識を高めるドイツがライバル同士に。1936（昭和11）年、ドイツの05形が200km/hを記録すると、1938（昭和13）年にはイギリスのA4形「マラード号」が203km/hをたたき出して追い抜きました。この速度は今でも「蒸気機関車による世界最高記録」として輝いています。両鉄道の軌間は標準軌（1,435mm＝日本の新幹線と同じ）で作られており、狭軌（1,067mm）の日本とは車両の規格が違うのですが、欧米の進化が日本に伝わり、高性能車両が続々誕生するきっかけとなりました。

◆開拓地にも線路延伸

この時期、室蘭本線が長万部駅に延伸された他、本線と地方を結ぶ支線も多く建設されました。例えば瀬棚線、広尾線、標津線、興浜北線、深名線（いずれものちに廃止）、上磯線（のち江差線、現・道南いさりび鉄道）、札沼線、日高線などが順次開通していきます。また、夕張や美唄などでは産炭地から石炭を運ぶ専用線が作られたほか、開拓地を支えるため、私鉄や拓殖鉄道（当初は馬車鉄道もあった）も開業しました。これらの鉄道は拠点駅で国鉄線と接続され、北海道特産の水産物、農産物、木材などの輸送が便利になりました。

1940（昭和15）年ごろの道内の主な私鉄を見ると、炭鉱では夕張鉄道、鉱石関係では胆振縦貫鉄道、漁業では渡島海岸鉄道、農業・酪農業では十勝鉄道など、計約30鉄道が営業していました。中でも十勝鉄道は帯広や清水を拠点に路線を計約100kmに拡張し、広い十勝平野の集落を回りながら運行。旅客輸送の他、甜菜（ビート）や牛乳を工場に運ぶなど、“農業王国”と称される十勝地方の基盤づくりに貢献しました。

また、北海道鉱業鉄道は当初、苫小牧駅と鶴川・穂別方面を結ぶ鉱山輸送が目的でしたが、札幌の急速な都会化に目を向け社名から、「鉱業」を消し、1926（大正15）年には沼ノ端駅と苗穂駅を結ぶ札幌線を建設。流線型の新型気動車を導入するなど、先進的な経営に乗り出しました。

◆青函連絡船壊滅、鉄道も大被害

国は1927（昭和2）年度から第2期拓殖計画（20カ年計画）の実施に移り、計画終了時までに移民197万

人を受け入れ、北海道の人口を600万人とすることを目標に掲げました。一方で、日本は中国北部に満州国を建国し、^{ないもうこ}内蒙古を含めて多くの国民に「満蒙開拓」を働きかけ、大陸経営の地歩を固めようとしていました。中国北部を貫く南満州鉄道も建設され、多くの鉄道技術者も満州を目指したのです。このため、北海道への関心は薄れ、第2期計画は途中で立ち消えになりました。

第2次世界大戦中の1941（昭和16）年12月8日、日本はハワイの真珠湾を奇襲してアメリカ、イギリスなどを相手に太平洋戦争に突入しました。政府と軍はこの戦争を予期して1940（昭和15）年、札幌に「北部軍司令部」を設置。戦争開始後は不要不急の貨物の受託を禁止し、軍用列車を最優先するようになりました。

鉄道省は北海道鉄道や胆振縦貫鉄道、渡島海岸鉄道などを買収する一方、1942（昭和17）年から翌年にかけて、道内と本州を結ぶ拠点となる東室蘭操車場と五稜郭操車場を建設。機関車もD51形を一回り大きくした「決戦機関車」D52形（写真4）が作られました。道内では長万部機関区に30両が一括配置され、石炭列車の運行に使われました。また、青函連絡船も「戦時型」と言われる簡易設計の貨物連絡船が「質より量」とばかりに次々と投入されました。

1945（昭和20）年7月14、15日の両日、青森県沖に到達したアメリカ海軍機動部隊の空母から飛び立った300機を超える戦闘機・爆撃機が津軽海峡や北海道を総攻撃し、その結果、貨客船翔鳳丸や貨物船第六青函丸などが沈没するなど、青函連絡船はほぼ壊滅。鉄道施設も各地で攻撃を受け、発展を重ねてきた鉄道輸送は打ちのめされたのでした。



写真4 戦後も貨物列車けん引に力を発揮したD52形。2両の重連で旧仁山駅の急坂を上る＝1965年10月

◆特急<おおぞら>華やかデビュー

同年8月の終戦に伴い、占領軍総司令部（GHQ）が日本を支配する中、北海道の鉄道は再出発に向けて動き出しました。国鉄在職中に招集され、戦地に赴いた元職員が帰還し、それぞれの職場に復帰。戦争中、酷使されて傷みが進んだ車両の整備も始まりました。終戦1年後の1946（昭和21）年12月には、レール供出により休止していた札沼線石狩当別駅－浦臼駅間が復活した他、翌年6月には大規模ダイヤ改正があり、函館駅－旭川駅間に夜行急行列車が設定されるなど、旅客輸送も回復してきました。

青函連絡船は1947（昭和22）年、戦後初の貨客船洞爺丸（写真5）が就航しました。外洋船をイメージさせる美しい船体で、鉄が不足する中、各地から鉄くずをかき集めて鋼材を作り、ようやく建造に至ったといわれています。さらに羊蹄丸、摩周丸、大雪丸が続き、貨物船も追加され、北海道と本州間の輸送は急速に復活していきました。

経営組織は1949（昭和24）年4月、従来の鉄道省直轄を改め、公共企業体（公社）として新たに日本国有鉄道（国鉄）が誕生しました。また1950（昭和25）年4月、北海道開発法が成立し、北海道開発庁が発足。翌年7月には北海道開発局が業務開始となり、主要都市に開発建設部など現業機関も配置されました。

これを受け、1952（昭和27）年4月、第1期北海道総合開発第1次5カ年計画がスタート。これは石炭などをはじめとする資源開発を進めて経済基盤を築くのと同時に、海外からの引揚者などの受け入れを進めて開拓を再起動させることが目的でした。

そうした中、1954（昭和29）年9月26日、大型の台

風15号が来襲し、函館港を出航した直後の洞爺丸が沈没するなどして死者・行方不明者計1,430人に上る「洞爺丸事故」が発生。世界でも稀な大規模海難となり、青函航路は空襲以来の悲劇に見舞われました。洞爺丸は1カ月前、北海道を訪れた（昭和）天皇・皇后両陛下のお召船として脚光を浴びたばかりでした。

1960（昭和35）年代になると、経済成長とともに国鉄の輸送量も増え、本州並みの近代化が図られることになりました。同年10月、桑園駅－秋葉原駅間に急行貨物列車<ほっかい>が運転開始。そして翌1961（昭和36）年10月には、北海道では初めての特急列車となる気動車キハ80系による<おおぞら>（写真6）が函館駅－東室蘭駅－札幌駅－旭川駅間で運転を開始しました。クリーム色の車体に窓回りが赤く塗られたキハ80系は、函館駅－札幌駅間の所要時間をSLけん引急行列車の約6時間（小樽駅経由）から一気に4時間半に短縮。当時はまだ蒸気機関車が主体だった北海道の旅行環境をガラリと変える画期的なデビューとなったのです。青函連絡船も1964（昭和39）年5月、自動化船津軽丸（2代目、写真7）が就航し、以後、同型船が6隻続き、石炭を燃料とする旧型船は姿を消しました。

この頃の北海道開発の動きを見ると、第1期北海道総合開発第2次5カ年計画が終わり、1963（昭和38）年4月から第2期北海道総合開発計画がスタートしました。これは日本の経済成長を背景に、「北海道経済の自立的発展の基礎を固める」のが目標とされ、北海道の産業構造の高度化を目指して苫小牧では臨海工業地帯を開発するほか、農業の経営規模拡大などの近代化、拠点都市の整備、冬期間の道路交通の確保などを推進することになりました。



写真5 函館港を出港し、青森に向かう青函連絡船洞爺丸＝日付不明（原田伸一所蔵）



写真6 13両編成で静狩駅付近を通過する特急（おおぞら）＝1969年8月



写真7 補助汽船（左側）に押されて函館港を出る津軽丸（2代目）＝1965年6月

◆電化完成、「空鉄一体」に転換

北海道経済の自立を目指す議論が高まる中、国鉄は函館本線の「電化」に向けて動き出しました。冬の北海道の酷寒、豪雪の気象条件は余りに厳しく、電化は厚い壁でしたが、技術の進歩で強固な電気設備や耐寒型交流電車の実用化が可能となったのです。小樽駅－札幌駅－旭川駅の電化工事が始まり、1968（昭和43）年8月、小樽駅－滝川駅間で電車711系（写真8）と電気機関車ED75・ED76形電気機関車による運転が始まりました（滝川駅－旭川駅間は翌年10月開業）。同年は「北海道百年」の節目に当たり、記念行事が繰り広げられたこともあり、赤系のえんじ色の電車・機関車は、多くの道民に歓迎されました。

また、強力なディーゼル機関車DD51形が、根室本線など非電化の幹線に集中配置され、その結果、蒸気機関車の活躍の場所は急速に失われます。「日本最大・最強」と言われたC62形がけん引していた函館駅－札幌駅間の急行＜ニセコ＞も1971（昭和46）年9月にDD51形にバトンタッチ。C62形は勾配がきつい長万部駅－小樽駅間では2両連結（重連）で走行し（写真9）、多くの鉄道ファンの憧れの的となっていました。さらに1975（昭和50）年12月14日、室蘭駅7時50分発岩見沢駅行きが日本の最終SLけん引旅客列車となり、C57形135が「さようならSL」のヘッドマークを付けて走行。同24日には貨物列車も最終運転されました。これをもって1世紀以上にわたって鉄道の主役を務めたSLは、定期列車からすべて姿を消したのです。

◆赤字線問題が深刻化

この間の1968（昭和43）年、日本の国民総生産（GNP）は資本主義国でアメリカに次いで世界第2位となり、札幌を中心にビジネスでの往来や観光もブームになりました。これを反映し、札幌駅－旭川駅間には新型電車による急行＜さちかぜ＞、特急＜いしかり＞が続々デビュー。電化は千歳線及び室蘭本線に拡大され、1980（昭和55）年10月、白石駅（分岐駅）－室蘭駅間

の電化営業が始まりました。

合わせて「空の玄関口」に成長した千歳空港に隣接して、千歳空港駅（現・南千歳駅）が国鉄で初めて鉄道と空港を直結する駅として開業しました。駅と空港は道路をまたぐ空中回廊で結ばれ、これを機に本州と北海道との往来は、青函連絡船に代わって航空機が主役となるのです。同年は幌内鉄道開業100年に当たることから、神戸で保存されていた「義経号」を小樽市・手宮に輸送し、小樽交通記念館（当時）の「しづか号」と対面するイベントも行われました。「義経号」は煙を噴き上げて走行を再現し、集まったファンを喜ばせました。

一方、1971（昭和46）年度から第3期北海道総合開発計画が実施され、苫小牧東部大規模工業基地の開発計画や、港湾・空港の整備による交通ネットワークの確立などが盛り込まれました。これにより、道央自動車道など高速道路の建設が本格化。経済活性化とともに「マイカー時代」を迎え、増発された都市間バスは国鉄のライバルとして台頭してきました。小回りの利くトラック輸送も拡大し、国鉄の荷物・貨物輸送は縮小の一途をたどるようになります。

この結果、国の開発計画が進むほど、国鉄の経営が苦しくなる悪循環が顕著になりました。労使関係も悪化し、たび重なるストにより国民の間に「国鉄離れ」も生じます。とりわけ人口が疎らな道内国鉄の採算性は悪化の一途をたどり、赤字ローカル線の“営業廃止”が始まりました。1970（昭和45）年には知床近くの根北線の全線、1972（昭和47）年、札沼線の一部、1978（昭和53）年には士幌線の一部がそれぞれ廃止されました。同時に“脱石炭”の影響を受けて産炭地の炭鉱鉄道や、開拓を支えてきた専用鉄道も雪崩を打ったように消えました。こうした「赤字線問題」は特に北海道で深刻となり、国鉄の経営を根本から揺さぶる課題となっていくのです。

（続く）



写真8 白石駅付近を快走する北海道国鉄初の電車711系。「赤電車」と親しまれた＝1972年8月



写真9 急行＜ニセコ＞をけん引し、函館本線の急勾配を上るC62形重連＝1969年6月