

明治開拓期における札幌の交通

正会員 北海学園大学 堂柿 栄輔

正会員 北海道大学 佐藤 馨一

正会員 北海道大学 五十嵐 日出夫

Transportation of Sapporo in Meiji Era

by Eisuke Dougaki

Keiichi Satoh

Hideo Igarashi

概 要

明治期における北海道開拓の歴史は、鉄道建設の歴史に見ることが出来る。北海道における政府の開拓政策は明治初年から一貫して進められており、開拓政策の進展が、鉄道の建設計画とその運営方式を規制するという状況の下にあった。北海道で最初に敷設された幌内鉄道は、石炭の輸送という明確な目的をもって建設された。つまり北海道における鉄道は既になんらかの形で交通手段を持っていた全国のもとは、全く違った性格を有していたと言えよう。北海道の鉄道の歴史はこの幌内鉄道に始まり、以降鉄道は炭鉱から港湾への石炭輸送、開拓地からの農産物および開拓者の輸送など北海道開拓を推進したのである。

このように札幌を中心とした交通手段の整備は鉄道建設を上位計画として進められている。本研究は明治期札幌を中心とした鉄道の建設を年表により時代分類を行い考察するものである。対象とした期間は北海道に開拓使の置かれた1869(明治2)年から、鉄道国有法の公布された1906(明治39)年までとした。この間幌内鉄道の建設を最初に、およそ1300キロメートルの鉄道建設がなされている。歴史区分は鉄道事業主体の変遷と建設の進展段階とによった。

北海道における鉄道建設の進展は当時の政治、経済、社会の状況の下に規定されていた。これを現在の対比として、明治期の鉄道の歴史を考察することもまた意義のあることと考える。また、各時代にその鉄道建設を担当した技術者についても若干の考察を行う。

1. 北海道における鉄道建設の経緯

北海道において軌道を有した交通機関の誕生は1869(明治2)年の茅沼鉄道である。これは茅沼炭鉱から海岸まで石炭の輸送を目的とした延長3,1キロメートルの鉄道であったが動力車を使用せず、畜力によるものであった。従って動力車を用いた最初の鉄道は幌内鉄道であり、北海道における鉄道の歴史はここに始まる。明治期における北海道の鉄道はこの幌内鉄道を要として、以後開拓の大動脈として運炭鉄道を中心に建設が進められていくことになる。

この幌内鉄道は、1880(明治13)年着工され1882(明治15)年延長9,2キロメートルをもって完成した。しかしその運営収支は必ずしも良好なものとは言えず、また事業の停滞もあり、村田堤の設立した北有社がその運営するところとなる。これは同鉄道完成後、6年目の1888(明治21)年である。北海道における民営鉄道の最初であり、支線の補足工事幌内太〜郁春別間7,2キロメートルを完成させている。

その後1896（明治29）年、北海道鉄道敷設法が公布された。この法律の重点は主として道東、道北地方の鉄道建設に置かれていたが、1897（明治30）年「北海道予定線路中私設鉄道会社ニ敷設許可ニ関スル件」が公布されたことにより、1900（明治33）年、函館鉄道会社が設立された。この会社は函館～小樽間の鉄道建設、営業を目的としたものである。翌年同社は北海道鉄道株式会社として発足、函館～小樽間256キロメートルの建設を行い、1905（明治38）年全工区を完成させている。この結果本州から最も近い港湾である函館と道央地方との鉄道が

営業キロ数 (KM)

運輸数量 (貨物)

運輸数量 (旅客)

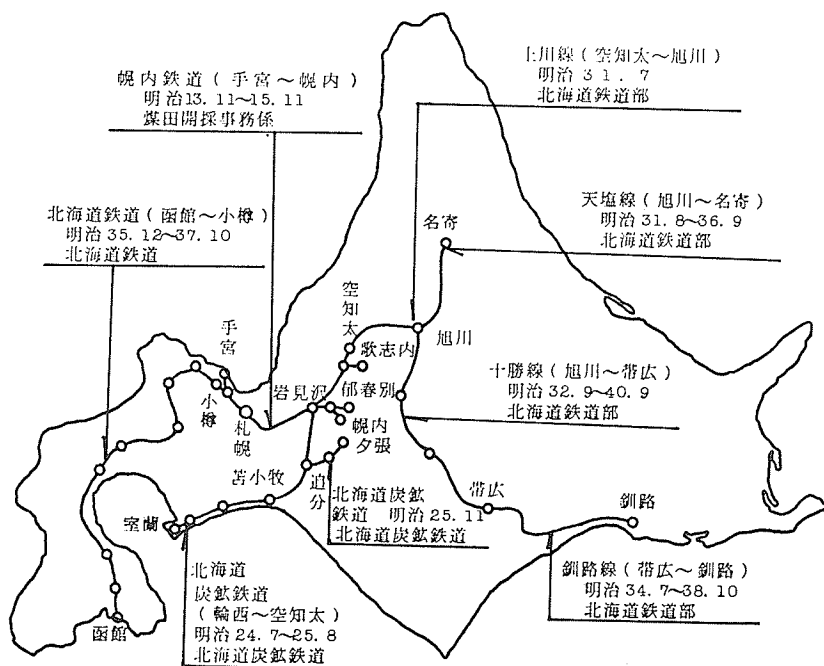
旅客 (百万人)

貨物 (百万トン)

1880 M13 1890 M23 1900 M33 1910 M43

図-1 鉄道の輸送実績

図一 1 鐵道の輸送実績



図一 2 明治期における北海道の鉄道建設

2, 草始時代 1868(明治2)年～1889(明治22)年

幌内炭鉱の開掘から同鉄道が建設、運営された時期である。この時期における鉄道建設の課題は、専らその建設技術にあったといえよう。

明治初年幌内に石炭が発見されて以来、その運搬手段の確保は開拓使の重要な課題であった。当時政府は外国技術の導入を積極的に進めており、この運搬計画についても開拓使は複数の外国人技師に運搬方法を検討させている。1875(明治8)年ライマンは、鉄道と石狩川を利用した水運により日本海側の手宮(小樽)への運搬経路を報告している。その後クロフォードはこれを受け細部調査の結果、河川を利用せず全線を鉄道による運搬計画として開拓使に報告している。これは当時の開拓使の政策が全道の鉄道建設の要として幌内鉄道を位置付けていたことによるものであり、北海道の開拓事業における鉄道の重要性を示すものである。

この鉄道建設は開拓使に設置された煤田開採事務掛により、事務局長山内隄雲の下、技師長クロフォード、副長松本荘一郎らによって担当されたものである。松本荘一郎は文部省の海外留学生として我が国最初の人物であり、当時欧米の土木工学の技術を修得した数少ない人物の一人であった。また幌内鉄道を完成させた技術を基礎として以降全国の鉄道計画に係わりを持ち後に井上勝の後任として鉄道庁長官を務めた。このような卓出した技術者の人選は、開拓使が北海道の鉄道建設に取り組んだ熱意を示すものである。

3, 民営鉄道時代 1889(明治22)年～1896(明治29)年

民営による鉄道の運営、建設が積極的に行われた当時期には石狩、空知両炭田の他、新たに太平洋側の港である室蘭への鉄道建設が行われている。しかし幌内鉄道の運営収支は良好なものではなく、北海道庁は財政窮迫に伴い鉄道事業に対して経営規模の拡大を計ることをためらっていた。これに対し当時炭鉱鉄道事務所長であった村田堤は出炭量の拡大による炭価の引き下げを目的として北有社を組織し民営による鉄道運営を実施することとなった。幌内炭鉱は当時ようやくその価値を知られ始めた時であり、村田堤はこれを積極的に運営すべく自ら事業に乗り出したのである。

北有社が官有民営という形で鉄道の運営を請け負ったのに対し、これを更に発展させたのが堀基らによる北海道炭鉱鉄道会社の設立である。北有社による鉄道運営はその意志に反して冬期交通の確保、線路の保守等が十分にされていたとは言い難い状態であった。北海道炭鉱鉄道株式会社は北有社による運営形態とは異なり、幌内鉄道および同炭鉱の一括払い下げによりこれらの権利を所有した。合せて新線の建設にも着手、これらを完成させている。

この180キロメートル余りの鉄道建設を担当した技術者が平井晴二郎であり、彼は後に帝国鉄道庁総裁を務めている。平井は北海道炭鉱鉄道を技術面から支え、1880(明治13)年煤田開採事務掛において幌内鉄道の建設工事に着手、後に北海道鉄道敷設法の公布により、田辺朔郎が北海道鉄道部長として鉄道建設を担当するまで、専らこれに従事した。

4, 幹線網建設時代 1896(明治29)年～1906(明治39)年

1892(明治25)年、全国的な鉄道の建設整備を目的とした鉄道敷設法が公布された。同法は法案の段階において九州線の次に、北海道線としてほぼ現在の幹線網の全容が計画されていたが、調査不十分として北海道はこの対象外となった。これは逓信省鉄道庁の下に統一した鉄道建設を進めていくという、全国の鉄道網計画に対し、北海道における鉄道の特殊性によるものであった。また北海道庁においても全道の鉄道建設計画に対する十分な調査がなされていたとは言えない。更に、政府の北海道開拓に対する考え方と、北海道庁のそれとにずれがあり、建設計画に対して十分な説得性を持たなかったためである。

政府は北海道開拓に対する鉄道の有意性は認めながらも、開墾による入植者の生活の安定を優先と考え、開拓に先行する鉄道網の建設とそれに伴う港湾等の一括した整備は、財政上からも疑問視されていた。

つまり生活の基礎を固め集落を形成した後、鉄道を建設すべきとの判断に対し北海道庁は、鉄道網の建設を優先と考えたのである。このような開拓政策のずれは、当時と現在を対比した時同様のことが言えよう。当時、広大な未開の土地に対し開拓の方策に種々の意見があったことは止むを得ぬことであろう。

しかしこのことは、北海道の鉄道建設を一定の計画の下に実現していく行為となり、北海道庁において独自に早急な具体化がなされるに至った。これを帝国大学工科大学教授であった田辺朔郎が、第一期および第二期線の建設計画にとりまとめている。これに先立ち北海道長官北垣国道は1893（明治26）年、「北海道開拓意見書」を内務大臣に提出している。この中で彼は鉄道計画を、北海道の開拓事業の最上位に位置付けている。このように北海道庁による、積極的な建設計画と具体化への努力が、1896（明治29）年北海道鉄道敷設法の公布に向けてなされた。

一方急速な我が国の資本主義の発展の下で、広大な土地とエネルギー源を有する北海道の開拓に、内外の関心はしだいに高まりつつあった。政府では北海道に対し、新開拓地における鉄道の利益を認めると共に、その巨大な投資に対する十分な検討が必要であるとし、投資効率を強調している。このような気運の中で、1896（明治29）年北海道庁に臨時北海道鉄道敷設部がおかれ、業務が開始された。これは北海道長官の管理下におかれ、監督官庁は当初拓殖務省であったが、翌年同省の廃止と共に内務省に属した。本州等の鉄道が逓信省の監督の基におかれたのに対し、内務省の監督の下に統轄されたことは、北海道の開拓の一環であるこの鉄道の特殊性を示すものである。

その後全国的鉄道行政の立場から、逓信省への移管の気運が高まり両省の間で協議がなされ、北海道の鉄道も同省へ移管される所となった。しかし鉄道作業局内においては長官松本荘一郎をはじめ、開拓鉄道としての性格を考慮した上で、同省への移管には消極的な意見が大勢を占めたといわれている。田辺朔郎によって計画された鉄道の建設計画は、このような曲折を経て進められていくことになる。

5. おわりに

明治開拓期における、中央政府と北海道庁との鉄道建設に対する考え方の違いは、現在にも対比することが出来る。当時の鉄道に対する現在の交通機関は、新幹線であり高速道路であろう。

明治期においても投資に対する経済効果は強く考慮された要素である。不確定な要素を含みながらも積極的な投資を先行するか、また投資に値する地域の価値造りを先と考えるか、種々の考え方があった。現在の北海道新幹線の建設計画、あるいは高速道路建設に対する考え方はこれらと全く同様である。特に北海道の高速道路の建設の様相は、明治開拓期の幌内鉄道と北海道炭鉄鉄道の建設状況に酷似している。五十嵐は、土木史的予測として「その立地がもつ自然的環境に大きな変化がなければ、その立地に付与される“機能”はほとんど変更されない。しかしそこに築造される施設の構造は変更される」としている。一つの明確な、実証例であろう。

また北海道の鉄道事業は、当時の卓出した技術者によってなされたことが指摘出来る。松本荘一郎、平井晴二郎は幌内鉄道および北海道炭鉄鉄道の建設を担当することによって、鉄道技術を会得し後に全国の鉄道事業を統括することになった。北海道鉄道敷設法による道東、道北の幹線建設は、明治の巨大技術といわれる琵琶湖疎水工事を担当した田辺朔郎の手によるものであった。

謝辞 本研究を進めるにあたり、日本国有鉄道 札幌工事局斎藤 実氏をはじめ、札幌工事局の諸兄には大変な御尽力を頂いた。ここに記して謝辞とする。

表－１ 明治期の北海道における鉄道事業

年 号	区 分	北海道における主要事項	全国の主要事項
1866 慶応2	草 始 時 代 （ 開 拓 使 ・ 農 商 務 省 ・ 北 海 道 庁 ）	・茅沼鉄道の測量実施	・井上勝、英国より帰国
1867 慶応3		・茅沼炭山の開鉱、茅沼鉄道の基礎工事に着手	・東西両京を結ぶ鉄道を幹線と定める鉄道建設の廟議決定
1869 明治2		・開拓使、茅沼鉄道を敷設完成（3.1km）	・民部、大蔵省に鉄道掛を設置
1870 "3			・両省の分離により民部省鉄道掛となる
1871 "4			・新橋－横浜間測量着工
1872 "5		・ケブロン札幌－室蘭間の鉄道建設について開拓使に報告	・工部省に鉄道寮を設置
1873 "6		・ライマン幌内地方の炭田を調査 幌内－小樽間については鉄道と水運（石狩川）幌内－室蘭間については鉄道によることを報告	・井上勝、鉄道頭専任
1874 "7			・新橋－横浜間開業
1875 "8		・ライマン幌内－幌向太間を鉄道、幌向太－手宮間は水運を計画	・同上貨物営業を開始
1876 "9			・京都－大阪間起工
1877 "10			・大阪－神戸間営業開始
1878 "11		・開拓使に煤田開採事務掛を置く、合わせて鉄道建設資金を申請。事務局長 山内隴雲、技師長 クロフォード 副長 松本荘一郎	・新橋－横浜間路盤の拡張に着手
1879 "12		・クロフォード幌内－幌向太間を測量、幌内－手宮間全線を鉄道による計画とした	・中山道測量
1880 "13		・幌内鉄道着工、同年札幌－手宮間完成（35.9km）	・釜石鉄道着工
1881 "14		・幌内鉄道 札幌－幌内間の軌道設置工事に着手	※雇い外国人527名最大となる
1882 "15		・開拓使の廃止により幌内鉄道は工部省の所轄となる	・大阪－京都間開通
1883 "16		・幌内鉄道 札幌－幌内間（55.3km）開通。手宮－幌内間全線開通となる	・新橋－品川間複線化完成
1884 "17		・札幌に岩内幌内両炭山並鉄道管理局を設置、同年煤田並鉄道管理局と改称	・鉄道寮を廃止、工部省鉄道局となる
1885 "18		・札幌に農務省所轄の北海道事業管理局が設けられ、煤田並鉄道管理局がこれに所属、同年炭鉱鉄道事務所と改称	・京都－大津間開通
1886 "19		・手宮機関庫完成	・釜石鉄道完成
		・北海道庁の設置に伴い、炭鉱鉄道事務所は同庁の所属となる。	・日本鉄道会社創立事務所を設立
		・北海道庁 幌内太－郁春別間着工	・釜石鉄道、一般客貨の輸送を開始。同年運輸業務を停止
		・北海道炭鉱鉄道事務所から、北海道鉄道事務所に業務移管 所長は平井晴二郎	・釜石鉱山分局廃止
			・日本鉄道会社 上野－熊谷間を開業
			・中山道鉄道基金部を創設
			・太政官制が廃止され、内閣制度となる。これにより農商務通信省等9省を設置。工部省は廃止、鉄道局は内閣に直属 鉄道局長は鉄道局長官となる
			・新橋－横浜間で定期乗車券を発売
			・直江津－関山間営業開始

年 号	区 分	北 海 道 に お け る 主 要 事 項	全 国 の 主 要 事 項
1887 明治20 1888 "21		- 村田 堤, 北海道庁に幌内鉄道運輸請負と郁春別線の補足工事を請願 - 北海道庁, 幌内鉄道旅客運賃を大幅に低減 " 村田に対し幌内鉄道および郁春別線の運輸請負命令書を下付 - 村田 堤, 北有社を設立し社長となる - 北海道鉄道事務所廃止 - 幌内鉄道, 北有社により営業開始 - 北海道庁二等技師平井晴二郎, 小樽-函館間, 室蘭-岩見沢間, 岩見沢-空知太間について調査報告書を提出 - 北有社, 郁春別線幌内太-郁春別間の工事を完成	- 九州鉄道会社創立願い - 山陽鉄道会社設立 - 日本鉄道, 北海道に鉄道を建設したい旨請願
1889 "22	民 営 鉄 道 時 代 (北 海 道 庁)	- 北海道庁, 北海道炭鉄鉄道会社に幌内鉄道の払下げ並に利子補給を許可 - 北海道炭鉄鉄道会社社長に 堀 基を任命(官選) - 北海道庁技師 松本 荘一郎, 北海道炭鉄鉄道会社監督として室蘭-岩見沢間の実地測量を開始	大日本帝国憲法公布
1890 "23		- 北海道炭鉄鉄道会社, 旅客等級および運賃改訂を行う " 岩見沢-空知太間, 砂川-歌志内間	鉄道庁官制公布, 鉄道局は鉄道庁と改称(内務省鉄道庁) 長官には井上 勝を任命
1891 "24		北海道炭鉄鉄道会社, 追分-夕張間を着工	上野-青森間開通
1892 "25		- 北海道炭鉄鉄道会社, 岩見沢-歌志内間開業(49.7KM) " 手宮-歌志内間の直通運転実施 - 北海道炭鉄鉄道会社, 砂川-空知太間開業(4.6KM) " 室蘭-岩見沢間開業(134.5KM) " 追分-夕張間開業(42.8KM)	- 通信省鉄道庁となる - 鉄道敷設法の公布
1893 "26		- 釧路鉄道株式会社設立, 標茶跡-佐登間の運輸営業を開始 - 北海道炭鉄鉄道会社, 手宮-棧橋間開通 - 北海道庁, 鉄道予定幹線図を作成 1. 小樽-函館間 2. 空知太-旭川間 3. 旭川-宗谷間 とした	- 鉄道庁長官に 松本 荘一郎 就任 - 通信省鉄道局となり同氏が局長となる - 鉄道敷設法を一部改訂
1894 "27		北海道庁, 帝国大学工科大学教授 田辺 朔郎に鉄道, 港湾 疎水, 運河等についての調査を依頼	
1895 "28		- 北海道鉄道株式会社, 北海道移民に対し100KM以上の旅客運賃を5割引とする - 北海道全道の鉄道調査を終了 - 北海道炭鉄鉄道, 手宮機関庫で機関車を製作	全国官設鉄道の線路名称を統一
1896 "29		- 臨時北海道鉄道敷設部官制公布, 同部が北海道庁に設置される - 北海道鉄道敷設法を公布 - 函館鉄道株式会社, 小樽-函館間の鉄道建設を請願 - 北海道鉄道敷設部技術長 田辺 朔郎, 道内鉄道敷設調査結果を復命. この結果に基づき北海道における第一期, 第二期線の建設計画を作成 - 空知太-旭川間の鉄道工事に着手	通信省鉄道作業局
1897 "30		- 小樽-函館間の鉄道建設を私設鉄道会社に許可する - 北海道炭鉄鉄道, 室蘭-輪西間開業 - 北海道庁に鉄道部を設置 - 北海道庁 十勝線 旭川-帯広間 の工事に着手 - 天塩線 旭川-名寄間	
1898 "31		- 北海道移民に対し, 鉄道及び汽船運賃の割引を実施 - 北海道官設鉄道 夕張線 空知太-滝川間開通 - 天塩線 旭川-永山間開通 - 北海道庁の外部機関として北海道鉄道部を設置 - 北海道鉄道部長 田辺 朔郎就任 - 北海道官設鉄道 天塩線 永山-留萌間について北海道炭鉄鉄道会社と連絡運輸を開始 - 北海道鉄道部 旭川-美瑛間の営業を開始	渋沢栄一 鉄道国有論に反対
1899 "32			

年 号	区 分	北 海 道 に お け る 主 要 事 項	全 国 の 主 要 事 項
1900 明治33	幹 線 網 建 設 時 代 (北 海 道 庁)	- 北海道炭鉄鉱道、旅客運賃を距離に応じた低減運賃制とする - 函館鉄道株式会社を北海道鉄道株式会社とする - 北海道炭鉄鉱道 北海道鉄道部、日本郵船 日本鉄道と連帯し急送品の連絡輸送を開始 - 北海道炭鉄鉱道 深川－留萌間の鉄道建設許可を申請 - 十勝線 下富良野－上富良野間開通 - 天塩線 和寒－士別間開通	- 私設鉄道法、鉄道営業法公布 - 私設鉄道法施行規則等を制定 - 北清事変
1901 " 34		- 北海道庁所官鉄道貨物中農産物運賃を半額とする - 北海道官設鉄道 十勝線 鹿追－落合間開通	- 日英同盟 - 鉄道作業局長官心得に平井晴二郎 - 日露戦争 - 鉄道国有法公布、17の私設鉄道を買収対象とする - 帝国鉄道庁官制公布、逓信省鉄道庁となる。初代総裁に平井晴二郎就任 - 鉄道院官制公布、内閣鉄道院総裁に後藤新平。鉄道院は内閣総理大臣に直属し国内及び南満州鉄道に関する業務を統括 - 北海道にラッセル車購入 - 鉄道院に鉄道博物館掛を設置 - 広軌鉄道改築準備委員会第一回会議
1902 " 35		- 北海道鉄道 亀田－本郷間、然別－蘭島間開通 - 北海道官設鉄道 旅客運賃の団体割引を制定	
1903 " 36		北海道鉄道 本郷－森間、山道－然別間、蘭島－小樽中央間、森－熱帯間開通	
1904 " 37		- 北海道官設鉄道 天塩線 士別－名寄間開通により旭川－名寄間開通となる - 北海道官設鉄道 釧路線 音別－浦幌間開通 - 北海道鉄道 亀田－函館間、山道－小沢間、熱帯－小沢間開通し函館－小樽間全線開通	
1905 " 38		- 釧路線 厚内－浦幌－池田間開通 - 鉄道作業局 札幌出張所を置く（北海道鉄道部官制は3月末をもって廃止、北海道官設鉄道は逓信大臣の管理となる）	
1906 " 39		- 北海道鉄道 小樽中央－小樽間開通 - 北海道鉄道、鉄道局北海道線、北海道炭鉄鉱道間の連絡輸送開始 - 十勝線 新内－帯広間着工、釧路線 池田－帯広間開通によって釧路－帯広間全通	
1907 " 40		- 北海道炭鉄鉱道を買収 - 札幌に鉄道局北海道出張所を置く、総務 運輸 工部の3部よりなる（札幌出張所は廃止）	
1908 " 41		- 北海道鉄道買収、北海道帝国鉄道管理局を置く - 夕張線 紅葉山－楓間開通 - 狩勝トンネルの開通により、旭川－釧路間開通 - 鉄道院の発足により、北海道帝国鉄道管理局を北海道鉄道管理局とする	
1909 " 42		- 夕張線 紅葉山－楓間の営業開始 - 道内の鉄道を函館線、室蘭線、釧路線、天塩線に大別する	
1910 " 43	)	- 函館線 小樽－朝里間複線化開通 - 網走線 池田－陸別間開通 - 留萌線 深川－留萌間開通	
1911 " 44		- 網走線 陸別－野付牛間開通 - 宗谷線 名寄－恩根内間開通	
1912 " 45		- 網走線 野付牛－網走間開通し池田－網走間全通 - 宗谷線 恩根内－音威子府間開通	

- 参 考 資 料
- 1 日本国有鉄道 日本国有鉄道百年史 1, 2, 通史, 年表 昭和47年10月
 - 2 日本国有鉄道北海道総局 北海道鉄道百年史 上, 中, 下巻 昭和51年3月
 - 3 日本国有鉄道札幌工事局 札幌工事局70年史 昭和52年3月
 - 4 土木学会 近代土木技術の黎明期 昭和57年6月
 - 5 土木学会 明治以前日本土木史 昭和11年6月
 - 6 土木学会 日本土木史 大正元年～昭和15年 昭和40年12月
 - 7 工学会 明治工業史 大正15年5月
 - 8 北海道炭鉄鉱道会社 北海道鉱業史 昭和9年7月