

旧国鉄予定線・釧路美線の路線系言十画と課果是真*

The Line Planning and Study Assignment on SENBI Line of
Scheduled Line with Old Japanese National Railway

横平 弘**

By Hiroshi YOKOHIRA

改正鉄道敷設法によって1922年に予定線となった釧路美線「釧路-北見相生」は、当線と平行路線をなす釧網線「釧路-網走」が1931年に全通開業したことに伴って、未着工路線となったために、網走を経由する「釧路-北見」の最短路線の平面形態は、著しい迂回路となって現在に至っており、両都市間の交流に大きな支障となっているほか、著名な観光地・阿寒への鉄道アクセス路線が、相生線の廃止により欠如の状態にある。また釧路美線の代替路線として策定された阿寒線「北見相生-阿寒湖畔-足寄町螺湾」も幻の路線と化したことから、とくに阿寒国立公園の観光交通におけるネットワークの整備の遅れと、冬の観光開発が課題となっている。

1. 緒言

旧国鉄建設予定線・釧路美線は、北海道東部の釧路港と北見地方内陸部主要都市の美幌（現・石北本線中間駅）とを直結する路線であるが、このうち、終点の美幌から北見相生まで（36.8km）はすでに「相生線」として建設計画が決定されて1922（大正11）年度に起工し、1925（同14）年度に全通開業が予定されていたため、当予定線の区間はこれを除き、「釧路-北見相生」（約100km）として、1922（大正11）年に改正鉄道敷設法により計画された。

しかし起点の釧路からも雄別炭砦鉄道路線（雄別炭山線）「釧路-舌辛（後の阿寒）-雄別炭山」が、当予定線の約1/3と重複して、すでに1921（大正10）年着工、1923（同12）年開業が予定されていたため、当路線の実際の建設計画区間は「阿寒-北見相生」で、69kmの中距離路線であった。従って当線は相生線を延長して雄別炭砦鉄道と阿寒で連結し、既設となる「釧路-阿寒」の国有化により全通させたいとして、沿線地域から早期着工・完成が期待されていた。しかし当路線とかなり距ってはいくがほぼ平行して計画された釧網本線「釧路-網走」が、これに先行して1922（大正11）年着工、1931（昭和6）年に全通したため、当予定線の建設効果が薄れたとして建設運動に水がさされ、ついに未着工、未成路線となった。

本研究では当予定線の計画と、実現に向けての建設運動を史料に基いてたどりながら、これが未成路線となったことによる直接的損失を検証し、さらにこれを路線改良した場合の直接的効果を推論する。

また当予定線が未成となった代替として新たに策定された「阿寒線」にも言及し、これも幻の路線と化したことから、この新計画路線をも含めた両路線のもたらした課題を探ってみたい。

なお、釧路美線の敷設構想が計画された後に、当線の起

* keywords : 土木史、路線計画、公共事業評価法

**正会員 道都大学教養部教授

（〒094 北海道紋別市落石町7丁目1番地）

終点部に「雄別炭山線」と「相生線」が計画されて、これらが先に具体化したことから、まずこの両線についてとりあげる。

2. 釧路線の計画目標

当路線計画者の鉄道省は、第2次鉄道敷設法公布（1922年）に際して、その計画目標を次のように説明している^り。

①既成となる相生線と網走線及び根室線とを連絡することによって、釧路・網走両港を直結する北海道東部縦貫線を構成させる。

②沿線一帯の大・小豆・燕麦及び木材による農林産物の輸送の利便を図る。

③舌辛村（雄別）附近の石炭、雌阿寒岳の硫黄、などの地下資源産物資の輸送の利便を図る。

④風光幽雅な阿寒湖の観光と、同湖畔温泉浴客に対する交通の利便性を確保する。

3. 雄別炭山線の計画と形成過程

雄別炭山線の計画とその形成過程について、その前身路線からの経緯をたどり以下に列記する^{21)・31)・41)}。

1912（大正1）年：「大楽毛ー舌辛村（現・阿寒町）」に馬車軌道敷設。

1919（大正8）年：阿寒炭田（後の雄別炭山）の石炭開発と輸送を目的として北海炭硯鉄道株式会社（社長：藤田繁之）が設立される。

1920（大正9）年：社有鉄道敷設工事を計画（顧問：広田理太郎工博）。最初の路線計画は「大楽毛ー雄別炭山」であったが、阿寒川の鉄橋架設工事の経費負担軽減のため、「釧路ー雄別炭山」に路線変更した。すなわち、旧阿寒川・舌辛川沿いに釧路原野南部を横断するものである。

1921（大正10）年：地方鉄道敷設の免許を取得。

1922（大正11）年2月：釧路駅を起点に工事着手。

同 年12月：工事完成により石炭輸送開始。

1923（大正12）年1月：一般旅客貨物営業開始。当初次の4駅開業。新釧路（釧路駅から1.2km）、平戸前（後の北斗、同14.5km）、舌辛（後の阿寒、同31.3km）、雄別炭山（同44.1km）。

1924（大正13）年4月：雄別炭硯鉄道株式会社（三菱系）に社名変更。

1925（大正14）年9月：湯波内駅（後の桜田、釧路駅から25.2km）が新設。

1928（昭和3）年：穩弥平停留場（後の山花、釧路駅から18.9km）が新設。

1937（昭和12）年：古譚停留場（釧路駅から38.7km）が駅に昇格。

1946（昭和21）年：財閥解体により三菱系より分離し、社名を雄別炭硯株式会社に変更。

1950（昭和25）年5月：舌辛駅を阿寒駅に名称変更。

1951（昭和26）年7月：国鉄新富士駅を分岐点とする釧路埠頭専用軌道（2.6km）を譲り受ける。

1952（昭和27）年9月：同上軌道の地方鉄道営業の認可を受けて、釧路港への連絡輸送が合理化され、「新富士ー雄別埠頭」の石炭輸送が便利になった。

同 年4月：鳥取信号場（釧路駅から5.9km）が新設される。

1953（昭和28）年4月：新雄別停留所（炭硯従業員通勤用）が新設。

1955（昭和30）年3月：平戸前、穩弥平、湯波内各駅が北斗、山花、桜田に名称変更。

1956（昭和31）年9月：真澄町停留所（炭硯従業員通勤用）が新設。

1957（昭和32）年8月：ディーゼルカー運行開始により客貨分離輸送体制となり、「釧路ー雄別炭山」の所要時間は、従来の2時間から一挙に50分に短縮化される。

1959（昭和34）年6月：鉄道部門を分離して雄別鉄道株式会社（資本金2億円）となり、独立経営を開始。

1960（昭和35）年3月：中園駅（釧路から3.5km）が新設。

1963（昭和38）年10月：一般乗合自動車運送事業免許を取得、雄鉄バス「釧路ー雄別」のバス営業を開始。

1970（昭和45）年4月15日：雄別炭硯の閉山に伴い、雄別鉄道及び雄鉄バスが廃止となる。その後「釧路ー阿寒」の線路跡はサイクリングロードに転用。

なお、当鉄道の開業当初の3年間、および廃止直前頃の4年間の乗車人数と貨物輸送量を下表に示した。

表－１ 北海・雄別炭砒鉄道の輸送実績

年度	乗車人員 (人)	石炭 (t)	木材および 農産物等 (t)	計 (t)
1933	79,182	95,530	31,563	127,092
1934	85,999	116,629	54,548	171,117
1935	105,779	129,881	67,046	196,927

表－２ 雄別鉄道の輸送実績

年度	旅客 (人)	貨物 (t)
1965	1,073,814	1,619,000
1966	1,174,753	1,696,000
1967	1,277,772	1,654,000
1968	1,462,147	1,660,000

〈『釧路市史』(1957)、P 702 より〉

〈『釧路市史』(1957)、P 704 より〉

４．相生線の計画と形成過程

相生線は当初、釧美線「釧路－美幌」の一部区間として計画され、建設運動が進められてきたが、1916（大正5）年に鉄道院の計画外となり、これに代って相生線「美幌－相生」が追加線として立案されたことから、急速に建設運動が高まった。その運動の経緯と路線の形成過程を以下に列記する^{61)・62)・71)}。なお、当線に関連する「美幌－弟子屈」（弟美線）の建設運動も付記する。

1916（大正5）年6月：古川鉄道院副総裁立案による鉄道計画で、道内では「美幌－相生」（延長約37km、年限1921～24（大正10～13）年度）など6線が追加線となる。

1917（大正6）年：第1期北海道拓殖計画の改訂により、「美幌－相生」など4線が1924（大正13）年度までの竣工と、建設資金の利子支出が認められる。

1918（大正7）年：美幌・相生鉄道速成会が結成される。

同 年3月：貴・衆両院に陳情し採択されて、1919（大正8）年8月に鉄道院実地調査が決定。

同 年：鉄道院技手一行（30余名）による相生線の実地調査予定に基き、美幌・相生鉄道速成会が釧路新聞社に書簡で相生線及び弟美線の支援を要請。

1921（大正10）年：東京で継続的に（早期着工を）陳情。

1922（大正11）年4月：相生線着工（美幌）。

1924（大正13）年11月：「美幌－津別」開通。

1925（大正14）年11月：「津別－北見相生」開通。

1927（昭和2）年9月29日：小川鉄道大臣一行が「美幌－美幌峠－屈斜路湖」を視察。美幌峠が整備され、自動車の通行可能となる。

1934（昭和9）年：阿寒が国立公園に指定され、美幌峠が観光名所となる。

1936（昭和11）年：「美幌－弟子屈」に省営自動車の運行が予定され、バスの試運転が行われたが、国内情勢の変化と日華事変の勃発で中断された。

1940（昭和15）年：「美幌－海軍航空隊基地」（美幌駅－同駅東方15km）路線が弟美線に重複して計画されたが、いずれも実現せず、幻の路線となった。

1985（昭和60）年4月1日：相生線廃止。

５．釧美線の路線計画と建設運動

釧美線は当初根室線大楽毛駅（後に釧路駅）を起点として、阿寒川筋・釧北国境峠・網走川筋を経由して網走線美幌駅に至る約137kmの区間に45ポンドレールの軽便鉄道（軌間62.48cm）を敷設し、釧路・北見両国を最短距離に直結するのが目的であった。当初からの建設運動の経緯を以下に列記する^{81)・91)}。

1902（明治35）年頃：釧路町（現・釧路市）有志により当線建設が着目されたが、国境峠越えの難工事を懸念して現地調査には至らず。

1909（明治42）年：釧路側・美幌側有志による初の実地調査の結果、釧北の連絡路建設には障害や困難がないことが判明した。

同 年11月11日：釧美線期成会を結成し、建設運動が具体化した。

同 年11月15日：北海道鉄道期成大会（於：札幌区）で、釧美線など18線が緊急性の高い鉄道建設線として選定。

同 年末頃：第26帝国議会で「釧美線速成請願書」を提出。鉄道院の実地踏査が決定。

1910（明治43）年6月：釧北有志大会を阿寒湖畔・前田一步園で開催。

同 年9月：鉄道院・筒井調査隊が実地調査。

同 年：第27帝国議会で「釧路・美幌鉄道速成願」を提出。貴衆両院の採択により意見書が政府に送付。

1911（明治44）年5月：鉄道院実測隊が阿寒を起点に、釧路側と美幌側に2分して実測の結果、釧北峠にはトンネル不要が判明。

1912（明治45）年1月：帝国議会で請願書提出、採択される。

1912（大正1）年：同上。

1913（大正2）年：第30帝国議会で請願書提出、採択される。

1914（大正3）年：富士製紙釧路工場へのパルプ用材輸送のために釧美線の私設計画が立てられ、期成同盟会が組織され、さらに釧美線速成釧北両国民大会が開催される。しかし大正の政変、第1次世界大戦の勃発などにはばまれて、ついに結実することなく、中断のやむなきに至った。（富士製紙の事業不振により、計画が放棄されたともいわれる）

1915（大正4）年8月：俵北海道庁長官が“道内地方鉄道の速成”を政府に進言し既定計画の修正を行う。

1916（大正5）年6月：古川鉄道院副総裁立案による鉄道計画で、釧美線の敷設は財源難を理由に、当局の計画外となった。しかし「美幌－相生」など6線が追加線として立案された。

1918（大正7）年：大戦で中断されていた請願運動が、終戦とともに再び始動した。美幌・津別の有志により「美幌相生鉄道期成会」が結成されて、“釧美線建設”から“相生線建設”運動に転換された。

1921（大正10）年：私鉄「雄別炭山線」が敷設免許を得た。

1922（大正11）年4月：第2次鉄道敷設法が公布され、釧美線「釧路－相生」が予定線となる¹⁰⁾。

1923（大正12）年：「釧路相生間鉄道速成に関する建議」が、小池代議士を介して鉄道省に継続的に陳情されたが、戦時体制に向って時局が悪化する中で、芽生えることなく推移した。

1924（大正13）年7月：雄別炭山線を相生線に連絡するため、「舌辛－相生」（43マイル）の私設鉄道敷設が北海炭砒鉄道（株）によって計画され、敷設免許を取得したが、資金面で実現せず、1926（大正15）年2月に免許失効した¹¹⁾。

1931（昭和6）年9月：釧網線「釧路－網走」の全通¹²⁾により、釧美線敷設の意義が薄れたとして建設運動が弱まった。

1947（昭和22）年9月：同鉄道期成連盟会長（佐熊宏平釧路市長）から連合軍総司令官に請願書を提出。

同 年12月：同鉄道期成連盟会長（同上）から国会議会で請願書提出、採択され、内閣に送付される。

1948（昭和23）年5月：同鉄道期成連盟会長（同上）から連合軍総司令部運輸局に請願書を提出。

1949（昭和24）年：連合軍総司令部運輸局により現地調査が行われ、釧美線の意義が新たな観点から認識される。

1954（昭和29）年7月：釧美線と同じ経路で、釧北交通（株）によりトロリートラック（無軌道電車）を運行し、農林産物の釧路港への輸送計画が立てられたが、地域社会の協力が得られず消滅した。

以上にとおり関係地域住民の久しく宿願としてきた釧美線の建設は、戦前・戦後にかけて機会あるごとに当局に陳情を重ねながらついに実現するに至らなかったが、その最大理由は釧網線の全通開業であろう。

このように建設予定線が近接する他の予定線の先行建設によって未成線となるケースは他にもいくつかあ

げられる¹³⁾。

石北西線「新旭川－上川」（後の石北本線の一部）の建設による「比布－下愛別」線、石北東線「上川－遠軽」（後の石北本線の一部）の建設による「上川－北見滝上」線など、いずれも既成2路線を短絡する重要路線であったが、未成線となったために、現在はバス路線として交通が確保されている。

6. 阿寒線鉄道建設運動

釧美線建設の実現が困難となったことから、阿寒町・足寄町・津別町・美幌町などが連繋して、新たに「阿寒線鉄道」の早期建設を実現すべく、関係当局への陳情が1968（昭和43）年から始まった。

当線は相生線を、当時工事線であった白糠線「白糠－足寄」に接続させて、網走・釧路と帯広・道央方面とを最短距離で直結し、地域開発を促進させるもので、釧美線の夢を果すことにもつながるとしている。以下にその建設運動の推移を列記する¹⁴⁾。

1968（昭和43）年7月：足寄町の呼びかけで関係4町が札幌・東京で陳情。

1969（昭和44）年6月：阿寒線敷設促進に関する打合会を阿寒町で開催。

同 年6月：日本鉄道建設公団札幌支社へ阿寒・津別両町長が陳情。

同 年6～7月：政府各機関へ4町が陳情。

同 年9月：日本鉄道建設公団札幌支社調査課一行による現地調査実施。

同 年9月：阿寒線鉄道敷設促進期成会設立総会が阿寒町で開催。

その後の建設運動は不詳であるが、このような陳情を重ねながら、当線も実現するに至らなかった。

7. 阿寒線の建設目標

次に阿寒線の建設目標を改めて確認しておく。

当期成会の陳情書¹⁵⁾によれば、当路線は白糠線経路の足寄町蝶湾から阿寒国立公園を経て相生線終点の北見相生を結ぶものである。

開発目標として木材、地下資源（硫黄、マンガン、石油、天然ガス、石炭）の開発促進と、観光客の誘致が大きい。

距離の短縮効果として、「札幌－足寄－阿寒」経路では現在線で392.6km、新線で310.2kmとなり、82.4km短縮される。所要時間では、上記経路で現在線が7時間15分、新線が4時間51分で、2時間24分の短縮となって、いずれも短縮効果は極めて大きいといえよう。

当線の建設運動がもっと早く開始されていれば、その実現の可能性は大きかったと考えられることから、成果を収め得なかったことが惜しまれる。

8. 釧美線の未成による直接的損失

釧美線建設計画の第1の目的は、前記のとおり釧路港と網走港との直結であるが、これに次ぐ第2の目的は、北見内陸地方と釧路港との直結である。網走以西の同地方と釧路港との鉄道連絡は、釧網線の完成に伴う釧美線の未成により、すべて網走経由となってしまい、計画路線に終わった釧美線経由に比べて、路線距離および列車所用時間のいずれについても不利となった。この直接的損失を同地方の代表的都市・北見（市）－釧路（港）について試算すると次のようになる¹⁶⁾。

1) 路線距離

(イ) 釧美線経由：釧路 (137km) 美幌 (25km) 北見 [162km]

(ロ) 釧網線経由：釧路 (169km) 網走 (53km) 北見 [222km]

(イ)－(ロ)＝162km－222km＝－60km

2) 所要時間

釧網線開業当時の列車運行状況は、急行はなく普通列車のみで、貨客混合のため途中駅での貨車人換えが多いことから、列車の平均時速は30km程度であったので、これを基準として試算する。

(イ) 釧美線経由: $162^{\text{km}} / 30^{\text{km/h}} = 5.4^{\text{h}}$

(ロ) 釧網線経由: $222^{\text{km}} / 30^{\text{km/h}} = 7.4^{\text{h}}$

(イ) - (ロ) = $5.4^{\text{h}} - 7.4^{\text{h}} = -2.0^{\text{h}}$

試算結果は路線距離で60km、所要時間で2時間の損失となり、両地域の経済的交流面で著しい支障を及ぼしたことが知られる。

9. 釧美線実現に向けての路線計画の再検討

(1) 釧北線の路線計画

釧網線の完成全通に伴って、釧美線の建設の実現は困難となった。しかし机上論ではあるがこれを実現させるための方策を、阿寒線鉄道建設運動の検討結果を踏まえて再検討する。

釧美線は釧路港を中心とする釧路地方と網走港を中心とする北見地方とを、阿寒湖経由で直結するものであるが、阿寒線は北見地方(美幌町)と十勝北東部(足寄町)とを阿寒湖を経由・迂回させて結ぶものであり、経路は異なっているが、この起終点を結ぶ短絡路線が既成の網走本線の中間区間「足寄-北見-美幌」として完成していることからみて、釧美線に代ってその目的を達成する路線とは認めがたいと考えられる。

釧美線の第1目的は釧網線によって達成されたことから、第1目的の変更が不可欠と考えられ、そのためには、路線の1部変更も必要となる。釧網線が完成開業後も釧美線を最も必要としている地方は、相生線以西の北見市を中心とする北見内陸南西部と、「釧路港-阿寒川流域-阿寒湖」の地域住民であることから、路線計画の終点北見相生を北見まで延長し短絡させることが必要である。すなわち、「釧路-北見」(仮称: 釧北線) 路線を次のように計画する¹⁷⁾ (図-1)。

(買収)	(買収・改良)	(新設)	(相生線から転換)	(新設)
釧路	雄別炭山	大祥内	北見相生	津別
44.1km	2.7km	50.0km	20km	24km
北見 (計140.8km)				

「雄別炭山-大祥内」区間については1921(大正10)年の地方鉄道敷設(雄別炭山線)免許取得で、同炭山の創業当時の主力坑・大祥内坑からの石炭輸送を目的とした「釧路-大祥内」の敷設による旅客・貨物の運輸・営業が認められたことにより、「釧路-雄別炭山」を貨客営業路線とし、「雄別炭山-大祥内」は地形的制約から石炭運搬のみの「大祥内専用線」となっていた¹⁸⁾。

また、「大祥内-北見相生」では線路勾配緩和のため、大祥内東部と釧北峠に各約2,000mのトンネルを要し、「津別-北見」でも開成峠に約500mのトンネルが必要となる。

なお釧北線の路線新設区間は「大祥内-北見相生」50km、「津別-北見」24km、計74kmであり、前記の釧美線の路線新設区間「阿寒-北見相生」69kmに比べて5kmの増加と、トンネル2箇所(大祥内東部、開成峠)計約2.5kmの増加工事となる。しかし、当線計画が認められれば、新たに野付牛町(現・北見市)が実現に向けて釧路市とともに建設運動に乗り出すとみられることから、建設実現の可能性は高いと考えられる。

(2) 釧北線の効果予測と課題

釧北線が建設されたと仮定した場合の直接的効果を北見(市)-釧路(港)について、釧網線及び釧美線経由との比較により、前記釧美線と同様に試算すると次のようになる¹⁹⁾。

1) 路線距離

(イ) 釧北線経由: 釧路(117km) 津別(24km) 北見(141km)

(ロ) 釧網線経由: 釧路(169km) 網走(53km) 北見(222km)

(ハ) 釧美線経由: 釧路(139km) 美幌(25km) 北見(162km)

(イ) - (ロ) = $141^{\text{km}} - 222^{\text{km}} = -81^{\text{km}}$

$$(イ) - (ハ) = 141\text{km} - 162\text{km} = -21\text{km}$$

2) 所要時間

$$(イ) \text{ 釧北線經由} : 141\text{km} / 30\text{km/h} = 4.7\text{h}$$

$$(ロ) \text{ 釧網線經由} : 222\text{km} / 30\text{km/h} = 7.4\text{h}$$

$$(ハ) \text{ 釧美線經由} : 162\text{km} / 30\text{km/h} = 5.4\text{h}$$

$$(イ) - (ロ) = 4.7\text{h} - 7.4\text{h} = -2.7\text{h}$$

$$(イ) - (ハ) = 4.7\text{h} - 5.4\text{h} = -0.7\text{h}$$

試算結果は対釧網線で路線距離で81km、所要時間で2.7時間、対釧美線でそれぞれ21km、0.7時間の短縮効果が得られ、時間・距離からみて両地域の経済的交流面で著しい利益をもたらすことが知られる。

また釧美線の第4の目的である阿寒湖の観光開発も当線計画同様に達成可能であり、総体的にみると釧美線より大きな効果が期待できる。

現在、釧路・北見両地方を結ぶ鉄道路線は釧網線のための、「釧路―北見」の最短路線は上記のとおり著しい迂回路となっていて、両都市間の交流に大きな支障となっている。このため釧北線経路に臨時便（年末年始）を北見バスが運行し（所要時間3時間）¹⁹⁾、徐々に効果を得ているがまだ利用率が低く、これの早期定期バス路線化が当面の課題である。

なお、阿寒国立公園東半の屈斜路湖・摩周湖周辺は、ここを縦貫している釧網線を基幹とするバス路線網の発達により通年の観光交通が確保されているが、同西半の阿寒湖周辺部は相生線の廃止に伴い、鉄道アクセス路線が欠如の状態となって、観光交通におけるネットワークの整備に支障がみられ、とくにバスのみに依存する冬の観光開発が課題となっている。

〈参考文献〉

- 1) 鉄道省：『鉄道敷設法特定線路説明』、P.120、1920年。
- 2) 渡辺 茂：『釧路市史』、釧路市役所、PP.568-569、1957年9月15日。
- 3) 釧路市史編纂委員会：『新釧路市史』、第2巻、釧路市役所、PP.972-974、1948年12月20日。
- 4) 阿寒町史編纂委員会：『阿寒町史』、阿寒町役場、PP.701-705、1986年10月。
- 5) 津別町史編纂専門部会：『新訂津別町史』、津別町役場、PP.834-836、1971年3月30日。
- 6) 北海道庁：『新北海道史』、第4巻、PP.764-765、1973年8月20日。
- 7) 北海道庁：『新北海道史』、第5巻、PP.484-485、1975年3月25日。
- 8) 上掲 5)、PP.834-836。
- 9) 津別町百年史編纂委員会：『津別町百年史』、津別町役場、PP.355-357、1985年12月。
- 10) 上掲 7)、PP.481-484。
- 11) 上掲 3)、PP.968-971。
- 12) 鉄道省：『釧網線建設概要』、PP.1-2、1931年9月。
- 13) 桑原 弥寿雄：『鉄道路線選定小史』（未定稿）、1956年3月。
- 14) 上掲 8)、PP.837-838。
- 15) 上掲 8)、P.838。
- 16) 弘済出版社：『JR時刻表』、第33巻、第1号、PP.685-687、1995年1月1日。
- 17) 東京地図出版株式会社：『ミラワツプ・1995年版』、PP.18、23。
- 18) 大谷 正春：『雄別炭鉱鉄道・50年の軌跡』、PP.166-167、ケエス興産、1983年10月1日。
- 19) 北見バス株式会社：『年末年始帰省バス運行時刻表（北見～帯広、北見～釧路）』、北見バス広報紙、1993年12月。