

旧国鉄路線・網走線と名寄線の施工順位の交替比較*

The Comparison of alternating order of the execution of work on ABASHIRI line and NAYORO line with old JR railway in HOKKAIDO

横平弘** 小池則満***

Hiroshi Yokohira, Norimitsu Koike

要旨：北見地方で明治末期に敷設された網走線と、大正期の名寄線の施工順位を交替させてその効果を検討した結果、まず道央への路線距離が短縮されるため、後者が明治・大正期の幹線として有利であり、さらに前者と湧網線の迂回路線の短絡化、施工難路線の後送り化、急勾配区間の解消による輸送力の増強、終端部路線の盲腸線化の回避、沿岸部停滞集落の早期再興など、多くの成果が得られた。

1. 緒言

北見地方はその西方と南方を急峻な山地に阻まれて、道央方面と隔絶されているために、鉄道の発達には遅れた。また明治期には冬期は降雪と流水により、陸海域とも交通が途絶える不利な条件を有していたことから、地域内外の交通確保が必要とされていた。

さらに屯田兵村の交通便利と、急増する農林水産物の大量輸送手段として、鉄道敷設の要望が明治中期に高まってきた。また政府からもロシアの東進南下政策に対応する防備の先端地域と目され、その中心都市・網走への交通確保が急務とされた。

1896（明治29）年に公布された「北海道鉄道敷設法」に基いて、北見地方では網走線・湧別線・名寄線が1907（明治40）年から1921（大正10）年までに敷設されて当地方の幹線鉄道となったが、これらは道央連絡の迂回路線を形成したため、この短絡化が、その後の当地域の大きな課題となった。

2. 初期の鉄道路線の形成状況

当初の北見地方へ進入した鉄道路線の起点とな

った池田（釧路線、現・根室本線）、名寄（天塩線、現・宗谷本線）での幹線鉄道の建設到達はそれぞれ1904（明治37）年、1903（同36）年であった。

その後当地方へは、まず上記敷設法の改正（1903年）により第2期路線から第1期路線に格上げされた網走線が1907（明治40）年に池田で着工し、以後第2期線の湧別線、名寄線の順で建設工事が進められて、1921（大正10）年に完了した（図-1）。次にそれらの経緯を述べる。

（1）網走線（池田－網走、総延長193.7km）

当線は前記のとおり1907（明治40）年に着工後、部分開業を経て1912（大正1）年に網走到達し、全通した。

当初の予定ルートは「池田－津別（現・陸別）－釧北峠（現・池北峠）－野付牛－緋牛内－網走」の計画であったが、着工後津別方面の有志による、野付牛経由を津別経由とする路線変更請願に基づく、「津別－鹿ノ子峠－津別－網走」¹⁾の測量開始を知った路線外となる野付牛（現・北見）を中心とする住民が関係方面への陳情の結果、「津別－野付牛－緋牛内－網走湖西岸」経由に変更され、さらに美幌住民の反対により妥協案として、1908（明治41）年に現在路線の「津別－野付牛－美幌－網走湖東岸」経由が確定した¹⁾ ²⁾。

なお、この路線の最大の難所である「小利別－置戸」の釧北国境分水嶺（もと釧北信号所）の釧北峠（標高395.1m）は、標準勾配18.2%の昇り

* キーワーズ：土木史一般、鉄道路線、明治大正期

** 正会員、道都大学教養部

（北海道紋別市落石町7丁目1番地）

*** 正会員、名古屋工業大学社会開発工学科

（名古屋市昭和区御器所町）

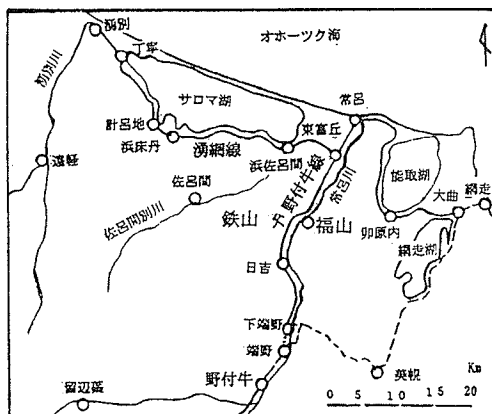
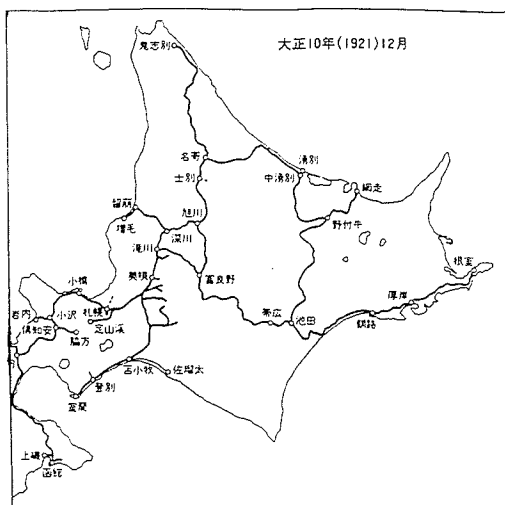


図-1 北海道内の鉄道発達状況
 <青木栄一：『北海道の鉄道網のあゆみ』
 (1980)より>

表-1 關係年表

西曆	元号	主要事項	関連事項
1896	M29		北海道鉄道敷設法公布
1903	M36	天塩線名寄開業	
1904	M37	釧路線池田開業	
同年			日露戦争勃発
1905	M38		日露講和条約
1907	M40	網走線着工	
1908	M41		鉄道院設置
1909	M42	湧別線現地踏査	
1910	M43		軽便鉄道法施行
1912	M45	湧別線着工（3月）	
同年	T1	網走線全通（10月）	
1916	T5	湧別線全通	
1917	T6	名寄線実測調査	
1920	T9		鉄道省設置
1921	T10	常呂鉄道免許取得	
同年		名寄線全通	



図-3 網走線と野付牛線の計画図<横平作成>

が5 km 続き、下りは20%勾配が8 km 続く難所で、これをトンネルなしで越すことができた⁽³⁾。しかし網走線着工後の代替ルート上の最大難所である「湊別一本岐」の陸別川－ケミチャップ川（網走川支流）での分水嶺の鹿ノ子峠（標高330 m）⁽⁴⁾は前者より65 mも低いため、勾配が緩和される上にやはりトンネルは不要と考えられる。

また同じ代替ルートの「湊別－美幌」を現ルートと比較した場合、現ルートの迂回となっているこの区間が31.8km 短絡されるため²⁾、全線の距離も同様に短縮されることから、地形的に見た場合には着工後の代替ルートの方が有利であった。そして迂回ルートを作ったために網走への鉄道到達は当初計画よりも若干遅れたと見られる。

（2）湧別線（野付牛－下湧別＜のち湧別＞、総延長81.3km）

当線は前記の「北海道鉄道敷設法」による幹線の建設予定線（計6線）の中の「湧別－網走」路線（湧網線）として建設されたものである。当線の経路については、1896（明治29）年12月に北海道庁長官が拓殖務大臣に提出した「北海道官設鉄道調書」に“湧別から屯田兵村予定地・佐留間（現・浜佐呂間）・留辺蘂・相の内・端野・越歳を経由して網走に達し”と路線の概況が説明されているが⁽⁵⁾、その後1900（明治33）年の帝国議会で提出され通過した、“湧別からオホーツク海岸沿いに網走に至る”という構想が基盤とされていた⁽⁶⁾。

しかし、網走線の路線が湊別に近づいた1909（明治42）年に、上記の「湧別－網走」の経路について、オホーツク海沿岸（海岸線）を主張するものと、湧別・遠軽・留辺蘂を経て野付牛から網走線を経由するもの（山手線）との両者が対立し、同年の北海道鉄道管理局による実地踏査では山手線の難工事が予想されたため「海岸線」が有利とされたが、翌1910（同43）年同局と鉄道院との再度の調査・視察の結果「山手線」に決定した^{(7) (8)}。

1911（同44）年に「山手線」は軽便鉄道法（1910年施行）の適用をうけ1912（同45）年3月に、開業したばかりの網走線野付牛駅を起点に着工し、

簡易ではあるが、1067mmの標準軌間で留辺蘂まで建設を進めたが、輸送量の少ないと見込まれる区間は建設費を節約するため、留辺蘂以北は762mmの軌間で建設した。そのため留辺蘂駅では両種の軌道が併設されて、乗客の乗り換えや貨物の積み換えが必要となった^{(9) (10)}。

しかしこの時点で、下湧別（のち湧別）付近で接続見込みの建設予定線である名寄線（名寄－興部－湧別）が1917（大正6）年度から着工決定となったため1916（同5）年に、既設の「留辺蘂－社名淵（のち開盛）」を1067mmへ改軌しながら「社名淵－下湧別」も1067mm軌間で工事を進め同年、下湧別まで開通した。

なお、無加川（常呂郡）と湧別川（紋別郡）の分水嶺は最大の難所で、常紋トンネル（長さ507m）で抜け、その前後に25%の急勾配が合わせて8 km 続いた⁽¹¹⁾。

（3）名寄線（名寄－中湧別、総延長121.9km）

当線は1917（大正6）年に名寄と中湧別から着工し、1921（大正10）年に全通した。

建設に先だって1917（大正6）年4月に名寄、中湧別の両方面から調査路線の実測に着手し、路線の選定を進めた。路線選定の際、渚滑川沿線住民から「上興部－興部－渚滑」ルート変更の請願が持ち上がった。「上興部－札滑－サクルー滝上－渚滑」経由への計画変更で、猛烈な運動が展開されたことにより、鉄道省北海道建設事務所で両区間を比較調査した結果、当初計画の前者を“最も優越せるもの”と認め、同路線が決定した^{(12) (13)}。

その後、小区間ごとに順次路線確定後、両方面のそれぞれが名寄西線・名寄東線として建設工事を進めた。

当線の開通は、既設の湧別線・網走線との接続運行によって、北見地方と道央・本州を結ぶ最短路線となり、「網走－函館」の直通列車が運行され、道内の主要幹線となった⁽¹⁴⁾。

しかし、当線が中湧別で湧別線に接続することになったため、「中湧別－下湧別」区間は盲腸線化した⁽¹⁵⁾。当線中の最大の難所である「一ノ橋

「上興部」は天塩・北見両国境山地の鞍部に当たり、名寄川と興部川との分水嶺をなす天北峠（標高 298.4 m）であるが、これをトンネルなしで越え、その前後には 25% の急勾配が約 8 km にわたり続いた⁽¹⁶⁾ ⁽¹⁷⁾。このトンネルなしで峠越えができたことは、当線が初期の鉄道予定線に選定された大きな要因と考えられる。

3. 名寄線の先行建設による路線計画

名寄線の開通により、既設の網走線・池田經由路線に代わって、名寄經由路線が、北見地方と道央方面を結ぶ最短路線を形成し、道内の主要幹線となった。

野付牛から滝川までの路線比較による短絡距離は次のとおり確認される。これは網走からについても同様である。

野付牛－池田－富良野－滝川：348^{km}（A）³⁾

野付牛－中湧別－名寄－滝川：333^{km}（B）

（A）－（B）＝15^{km}（短絡分）

この結果から、わずか 15km ではあるが短絡効果をより早く得るためには、名寄線の建設を網走線に先行させる方が有利であったといえる。

次に名寄線に後続する路線についてみると、網走からの道央連絡では湧別線（山手線）よりも湧網線（海岸線）經由の方が下記のとおり大幅に短絡されるために有利であった。また野付牛にとっても、湧網線の東富丘から支線（仮称：野付牛線）35.3km を計画すれば⁽¹⁸⁾、下湧別までの距離は湧別線經由とほぼ同様になるため、湧別線の建設は後回しにできる（図－2）。

網走－池田－富良野－滝川：401^{km}（C）

網走－東富丘－名寄－滝川：346^{km}（D）

（C）－（D）＝55^{km}（短絡分）

野付牛－留辺蘂－下湧別：81.3^{km}（E）

野付牛－東富丘－下湧別：82.6^{km}（F）

（F）－（E）＝1.3^{km}（増加分）

なお、常呂川沿いの「常呂－東富丘－日吉」（22km）には、鉄山開発のために「常呂鉄道」が計画されて、1921（大正 10）年に免許が与えられ

たが、実現には至らなかった⁽¹⁹⁾。このルートは湧網・野付牛両路線の一部となっていて、早くから鉄道路線が必要とされていた地域であった。

湧網線に続行となる網走線の建設では、この時点で既に鉄道が開通している野付牛を迂回経由させることは不要のため、釧北峠（現・池北峠）經由を鹿ノ子峠經由に変えて「渚別－美幌」区間を短絡させ、この短絡線の南美幌に野付牛線を延長接続（約 19km）させることにより当地方、とくに網走・美幌から十勝・釧路方面への短絡化（31.8km）がはかられるとともに、本支線の連結によりネットワークが拡大される（図－3）。

また、当区間の短絡化により、迂回区間にある中規模の「緋牛内トンネル」（272m）が不要となる。

なお、建設費の節減をはかるため、建設路線の終点を既設・湧網線の南二見ヶ丘（仮称）とし、「美幌－南二見ヶ丘」区間は網走湖の西岸經由とすることにより、当初の区間より建設路線はさらに約 7 km 短縮される。これによって現有路線の小トンネル 2ヶ所（女満別トンネル、大曲トンネル）が不要となる。しかし、野付牛線（延長路線）の計画によって新たに約 800 m の長大トンネル（仮称「活汲トンネル」）の掘削が必要となる⁽²⁰⁾。

4. 名寄線の先行建設による地域交通の効果

名寄線を先行建設した場合の、実行路線との比較による、北見地方の交通利便性などからみた効果について考察する。

1) 名寄線海岸部集落の再興が急速にはかられる

名寄線海岸部の「興部－湧別」路線（通称「海線」⁽²¹⁾）には明治期以前から紋別を中心に漁業集落が発達し、大正期には沿岸漁業の停滞からやや衰退傾向にあったが、その再興のためには鉄道の早期開通が必要とされていた。

2) 湧網線との継続建設による道央への幹線路形成

名寄・湧網両線を継続建設することによって、当地方先進地域（網走・野付牛）からの道央連絡は、網走線・池田經由ルートよりも若干短縮され

るため、当初から昭和期に開通の石北線完成時までの間、両線が道央への幹線鉄道となる。

3) サロマ湖岸線の早期実現による湧網線の短縮化

湧網線の建設が早期化することにより、サロマ湖岸部は内陸部（中佐呂間地域）よりも繁栄期にあるため、当線は当初の計画どおりサロマ湖岸―常呂を経由して網走に向かうことになって短縮される。

4) 「中湧別―下湧別」区間の盲腸線化の回避

名寄・湧網両線の接続地点は交通の要衝となるが、この地点は海陸交通の結節点が利便上からも望ましいことから、中湧別より下湧別が適切と考えられる。湧別軌道（下湧別―丁寧、6.1km）が1930（昭和5）年に開業し⁽²²⁾、後の湧網線の先駆けとなったことからみても、両線の接続駅は下湧別が有利といえる。これに伴って「中湧別―下湧別」の盲腸線化は回避されることになる。

5) 野付牛線建設による湧別線の難所克服の後送り

実行された湧別線の建設においては、とくに常紋トンネルの掘削に難航して多数の犠牲者が続出したが⁽²³⁾、野付牛線の建設により湧網線が後送りとなって、同線の難所克服も当然回避される。

6) 網走線の短絡化と釧北峠の解消による輸送力の増強

網走線の後行建設に伴う迂回路線の短絡化により、釧路港への輸送時間がやや短縮され、また釧北峠越えの解消による急勾配区間の緩和により、貨物輸送力が増強される。

5. 結言

北見地方の初期の鉄道建設過程は、道央方面への短絡化の歴史でもある。

網走線に代わって名寄線が先行建設されることによって、道央への鉄道ルートは鉄道開通当初において若干短縮されるとともに、網走線の迂回区間が短縮され、急勾配区間も解消されて、釧路港への貨物輸送力も増強されることとなった。

また、湧別線に代わって湧網線が大正期に開通

されるため、「興部―網走」区間が沿岸幹線として早期に形成される。

次いで湧別線などの内陸路線が各地域の発展に応じて順次展開されることによって、沿岸部と内陸部との有機的なネットワークの拡大がはかれることになる。

また、これは推論の域をでないが、網走線の着工は日露戦争終結の翌年であり（表-1）、網走線と名寄線の施工順位決定には、オホーツク海岸沿いへの鉄道敷設を避けたい軍事的意図が働いた可能性がある。

これらの諸点を顧みて、日露戦争終結（1905年）の時期に「名寄―湧別―網走」路線（名寄線+湧網線）を第1期線に変更（改正）し、「池田―網走」路線（網走線）は当初のまま第2期線にしておくことが必要であったといえよう。

なお、建設期間や建設費などの比較については、今後の検討課題としたい。

<補注>

- 1) 仮定県道「網走―湊別」（最寄街道）に沿うもので、このうち「美幌―津別―本岐」は、のちに建設された“相生線”「美幌―北見相生」の路線となった。
- 2) 87.7km（鉄道距離）―55.9km（代替ルート距離）=31.8km
- 3) 湧別線着工翌年の1913（大正2）年に「滝川―富良野」の開通によって、それまでの旭川経由よりも短縮される予定を見込んだもの。
- 4) 27.9km（鉄道距離）―21.0km（地形図の計測距離）=6.9km

<引用文献>

- (1) 『北見市史・下巻』, P.134, 北見市役所, 1983
- (2) 『津別町百年史・前編』, PP.354~355, 津別町役場, 1985
- (3) 宮脇俊三・原田勝正（編）: 『日本鉄道名所1, 函館線・根室線・宗谷線―勾配・曲線の旅―』, P.132, 小学館, 1987
- (4) 国土地理院: 『5万分の1地形図・小利別』, 1984
- (5) 上掲(1), PP.137~138

- (6) 日本国有鉄道北海道総局：『北海道鉄道百年史・上巻』，PP. 245～259，鉄道弘済会北海道支部，1976
- (7) 上掲（1），PP. 137～139
- (8) 『湧別町百年史』，PP. 975～977，湧別町役場，1982
- (9) 上掲（6），PP. 473～474
- (10) 青木栄一：「オホーツク海沿岸地域の鉄道網のあゆみ」，P. 82，鉄道ジャーナル・No. 145，鉄道ジャーナル社，1972
- (11) 上掲（6），PP. 474～475
- (12) 『滝上町史』，PP. 631～632，滝上町役場，1976
- (13) 鉄道省北海道建設事務所：『名寄線建設概要』，PP. 2～3，1921
- (14) 『西興部村史』，P. 798，西興部村役場，1977
- (15) 横平弘：「北見地方における初期の鉄道路線の形成過程」，土木史研究，No. 13，P. 214，土木学会，1993
- (16) 上掲（3），PP. 162～163
- (17) 上掲（13），P. 5
- (18) 横平弘：「旧鉄道路線湧別線と湧網線の施工順位の交替比較」，土木計画学研究・講演集，No. 18(2)，P. 559，1995
- (19) 鉄道省：『常呂鉄道組合』（鉄道省起案文書綴），1921
- (20) 国土地理院：『5万分の1地形図・北見』，1981
- (21) 上掲（10），P. 83
- (22) 鉄道同志会：『鉄道省監督局調・地方鉄道及軌道一覽，軌道之部』，P. 6，1939
- (23) 小池喜孝：『常紋トンネル』，PP. 46～59，朝日新聞社，1991