

旧国鉄・渚滑線の形成過程と路線効果

The Forming Process and the Effect of Line on SHOKOTSU Line with Old Japanese National Railway

横平 弘

By Hiroshi YOKOHIRA

旧国鉄・渚滑線は袋小路型ローカル路線のため、1985（昭和60）年に廃止された。当路線の形成時点で、路線延長部に比較線としてサックル線の設定を試みた結果、袋小路から脱出して道央連絡幹線を形成するとともに、名寄線－渚滑線－サックル線の連結による循環路線をも形成するために、路線ネットワークの高密度化により渚滑線延長による路線効果は大幅に高まることが明らかとなった。

1. 緒言

旧国鉄渚滑線（渚滑－北見滝ノ上、34.3 km）は1923（大正12）年に開通したが、袋小路のローカル路線のため1985（昭和60）年に廃止された。

当初の計画は「渚滑－北見滝ノ上－サックル」(48.3 km)であったが、競合路線の石北東線（上川－遠軽）が当線と同時に起工決定のため、予定路線後半部「北見滝ノ上－サックル」(14 km)が短縮されて、北見滝ノ上から新たな予定線の滝ノ上線（北見滝ノ上－上川）に接続して上川に到達するはずのところ、未成線となった。これにより、道央方面へ通じる短絡路線としての可能性が失われて、沿線地域の森林開発鉄道の役割が主体となり、建設途にもくろんだ路線効果は大幅に縮小した。

当路線形成過程における比較線の検討により、当初の路線効果との相異を明らかにしたい。

なお、比較線沿線は山間奥地の狭小渓谷地で森林と牧野からなり、上サックル附近には滝ノ上金山¹⁾など試掘中の小鉱山もある他、「氷のトンネル」と呼ばれる観光資源もあるが集落はみられないことから、地域にとっては森林と地下資源開発効果が期待される程度であり、この路線の使命はやはり道央連絡路線といえよう。

2. 渚滑線と関連路線の計画の経緯

まず渚滑線とこれに関連する路線（名寄線、石北東線、滝ノ上線）の計画経緯を年代順にたどってみる。

1910（明治43）年：「土別－渚滑」仮定県道を企画し、滝ノ上・土別両村有志が本道路の促進運動を展開²⁾。

1911（明治44）年6月：鉄道院（筒井弥一郎技師ら）

調査隊が「土別－サックル－渚滑」の拓殖鉄道計画路を踏査し、鉄道敷設困難と判断して計画を断念³⁾。

1913（大正2）年：岩田宗晴道義（渚滑村出身）が「渚滑－土別」鉄道敷設速成運動を起こし、関係方面へ説したが、時期尚早の故を以て、やむなく中止⁴⁾。

1916（大正5）年：「渚滑－サックル」線ほか4線が“大正13年度までの竣工”を北海 道拓殖計画案で策定、翌年法律公布⁵⁾。

1917（大正6）年：名寄線予定ルートに対する比較ルート「上興部－サックル－滝ノ上－渚滑」路線を旭川建設事務所（森田四郎技師ら）が踏査したが、予定どおり興部経由に決定⁶⁾。（同ルート中に1,000m前後の中小トンネル2ヶ所の建設を避けたものとみられる）

1917（大正6）年9月12日：名寄線が名寄・中湧別（当初の起・終点）で着工⁷⁾。

1920（大正9）年：「渚滑－サックル」線（30マイル＝48.3 km）が着工⁸⁾。

1920（大正9）年：「上川－遠軽」線（石北東線）が起工決定⁹⁾。

1921（大正10）年8月：鉄道省建設局（横尾技師ら3名）が「紋別－似峽－土別」（似峽線と仮称）を踏査¹⁰⁾。

1921（大正10）年9月：鉄道省建設局（鈴木技師ら2名）が「紋別－似峽－土別」（似峽線）を踏査（経済調査）。諸般の情勢から鉄道建設を断念¹¹⁾。（天北国境の急峻な北見峠の克服が困難と考えられる。）

* keywords：鉄道史、比較線、路線計画

** 正会員 道都大学教養部教授

（〒094-8582 北海道紋別市落石町7丁目1番地）

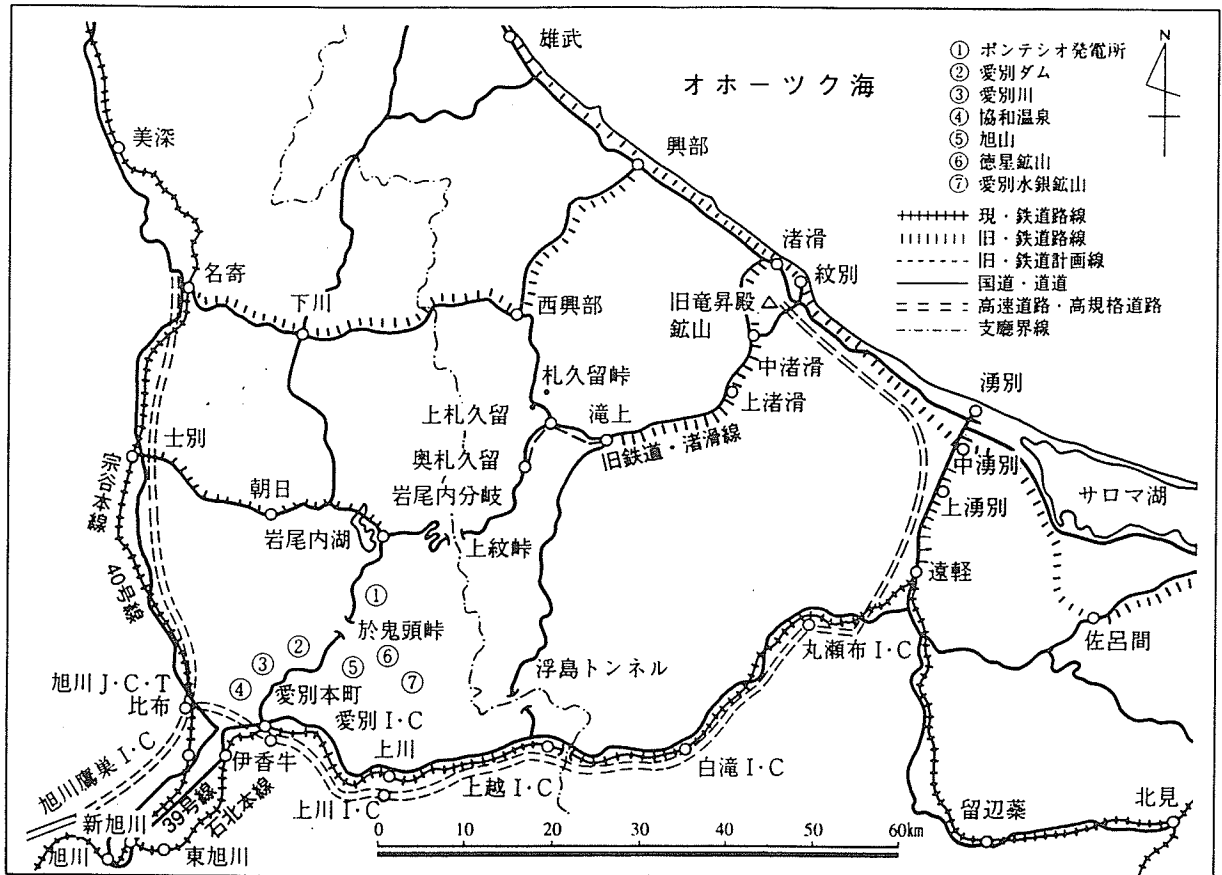


図-1 旧鉄道・渚滑線と周辺路線図(現状) 横平弘 作成 (1996)

1921(大正10)年10月:名寄線「名寄—中湧別」全通。¹⁶⁾
 1922(大正11)年:「上川—北見滝ノ上」(滝ノ上線)が改正鉄道敷設法で予定線となる¹⁶⁾。
 1923(大正12)年11月:「渚滑—北見滝ノ上」(渚滑線 34.3km)が開通¹⁷⁾。
 1925(大正14)年:「上川—遠軽」線(石北東線)が着工し、予定線・滝ノ上線の建設意義が薄れる。

3. 予定線・「滝ノ上線」の建設意義

上記の各路線の計画経緯では、予定線・「滝ノ上線」の建設意義が薄れるとされたが、その実状を明らかにしたい。

当初計画の渚滑線「渚滑—サッカル」線が1920(大正9)年に着工後、1922(大正11)年に滝ノ上線「上川—北見滝ノ上」が予定線となったため、渚滑線は翌1923(大正12)年に「渚滑—北見滝ノ上」区間が完成開通し、残余の「北見滝ノ上—サッカル」区間の計画は削減されて幻の路線となった。

その後1925(大正14)年に石北東線「上川—遠軽」が着工したため、予定線・滝ノ上線の建設の意義が薄れたとして、これも断念して第二の幻の路線となったようであるが、その根拠を調べてみる。

1932(昭和7)年に石北東線開通によって新たな道央連絡路線となった「紋別—遠軽—旭川」の路線距離と、滝ノ上線開通を予定した「紋別—北見滝ノ上—旭川」の路線距離は次のとおりである。

(名寄線経由)

紋別←45.0→遠軽←124.5→旭川=169.5km (A)

(滝ノ上線経由)

紋別←38.5→北見滝ノ上←57.5→中越←60.9→旭川
=156.9km (B)

(B) - (A) = -12.6km

すなわち従来の名寄線・遠軽経由よりも新たな滝ノ上線経由の方が12.6km短縮されることになり、滝ノ上線建設の意義が認められることになる。

これは名寄線の線型が「コ」の字型を呈するため、旅客流動方向と合致せず迂回路を形成する¹⁸⁾のに対して、渚滑線+滝ノ上線は直結路線型を示しているためである。

さらに滝ノ上からの道央連絡距離をみると次のとおりである。

(名寄線経由)

北見滝ノ上←34.3→渚滑←49.2→遠軽←124.5→旭川
=208.0km (A')

(滝ノ上線経由)

北見滝ノ上←57.5→中越←60.9→旭川
=118.4km (B')

C = (B') - (A') = -89.6km C/A' = -0.43

すなわち、従来の遠軽経由よりも新たな滝ノ上線経由の方が89.6km(従来路線の43%)も短絡されることになり、滝ノ上線建設の意義は十分認められる。

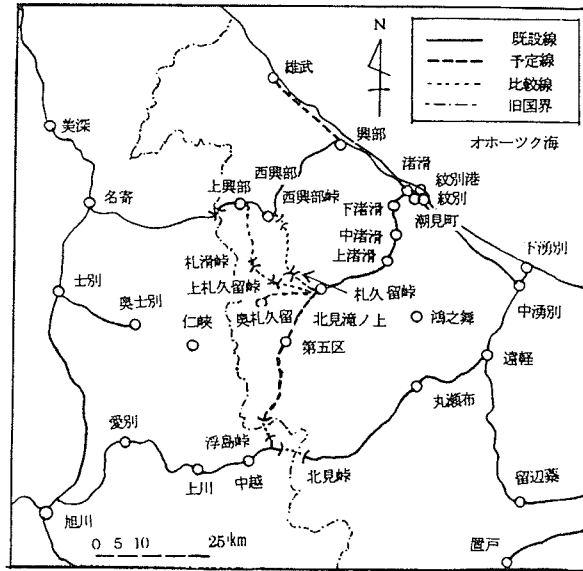


図-2 旧鉄道・渚滑線と比較線及び延長予定線（昭和初期）
横平弘 作成（1995）

しかし、実際に滝ノ上線の建設に当たっては、石北国境の浮島峠に約6,500mの長大トンネル掘削が必要であり、当時の技術的・経済的水準ではまだ掘削が困難な状況であったことから、建設が断念されたものと考えられる。

4. 比較線「サクル線」の計画

前記のとおり、当初予定の渚滑線「渚滑ーサクル」（48.3 km）は、建設時点では「渚滑ー北見滝ノ上」（34.3 km）に短縮変更されて、予定区間の29%に相当する「北見滝ノ上ーサクル」（14 km）が削減されてしまい、予定線と建設線との路線長に大差を生じた。予定線終点のサクルの位置は、サクル川本流と原子川との合流点に近い宝来橋付近の「奥札久留」とみられ、山見山地の急傾斜山間部に当たっているため、ここまで路線を延長すると最奥の袋小路になることは避けられない。（図-2参照）。

前記のとおり袋小路路線となった渚滑線を延長して道央連絡路線に代えることにより、路線効果を高める試みがなされたが、似峽線、滝ノ上線とも天北・石北両国境山地に長大トンネルを要するため、技術的・経済的に鉄道建設が極めて困難であったことが窺われた。従って両国境山地を通過しない延長路線があれば、上記の悲願である道央連絡路線化を達成しうるものとみられ、ここで前記の名寄線の一部区間の比較ルート「上興部ーサクルー北見滝ノ上」（サクル線と仮称）、が相当路線と考えられるので、1925（大正14）年の滝ノ上線の建設断念時に立ちかえって、その可能性について以下に検討を進める。

「サクル線」は名寄線の間駅・上興部と渚滑線の

終点・北見滝ノ上を結ぶ約28 kmの路線で、中間に札滑峠（仮称）と上佐久留峠（仮称）があり、それぞれ約1,200 m、約900 mの中トンネルの掘削を要するが、両峠の岩質は先第三紀のやや堅硬な砂岩、粘板岩、凝灰岩や段丘礫層などから成り¹⁰⁰、技術的に掘削は困難ではない。トンネルが2つもあるが路線距離が短小なため、所要工事期間は渚滑線とほぼ同じ4年程度でよいとみられる。

5. 新たな路線ネットワーク

(1) 新旧ネットワークの比較

比較線・サクル線が形成されると既成の名寄・渚滑両線と接続するため、新たに「上興部ー北見滝ノ上ー渚滑ー紋別」が道央連絡路線を形成することとなった。これを渚滑及び北見滝ノ上からの道央連絡路線の距離について、新旧路線で比較してみる。

- ①旧路線：渚滑ー（興部）ー上興部＝50.0 km
- ②新路線：渚滑ー（北見滝ノ上）ー上興部＝62.3 km
- ③旧路線：北見滝ノ上ー（渚滑）ー上興部＝84.3 km
- ④新路線：北見滝ノ上ー（上サクル）ー上興部＝28.0 km

上記のとおり、渚滑からは旧路線の方が12.3 km短小なため、渚滑・紋別からの道央連絡は従来どおりとなる。しかし北見滝上からは新路線の方が56.3 kmも短小なため、これが新たな道央連絡路線となり、渚滑線上・下方は逆転することとなる。

次に「サクル線」が渚滑線の延長路線となるため、開通時には両線を併せて「渚滑サクル線」と仮称され、上興部は始発・乗換駅と化し、北見滝ノ上は終着駅から中間駅となるが、袋小路路線から脱出して道央方面への流通の活性化が期待されることとなる。

また渚滑・紋別にとっても、道央方面へのルートが途中までではあるが1本増加するため、物流の増大が予想される。

(2) 紋別港線の策定

上記路線のほか鉄道から引き継がれる紋別港からの海上輸送貨物の便宜上、昭和年代に開設の名寄線・潮見町駅（乗降場）から引込線（紋別港線）1,000 mを敷設し、紋別港（貨物）駅を、サクル線と同時期に開業させる必要がある。

(3) 渚滑線からの道央連絡路線

上記の新・旧路線により、道央連絡路線の上興部以東の区間について、両方向の境界駅を求めた計測の結果は次のとおりである。

上興部←28.9→興部←21.1→渚滑←4.7→下渚滑＝54.7 km
上興部←28.0→北見滝ノ上←24.8→中渚滑＝52.8 km

従って渚滑線からの道央（旭川）連絡路線は次のようになる。

下渚滑からは、渚滑サクル線（下り）→（渚滑）名寄線
→宗谷線→旭川
中渚滑からは、渚滑サクル線（上り）→（上興部）名寄線
→宗谷線→旭川

(4) 循環路線運行によるネットワークの形成

渚滑・サックル線が起終点で名寄線と連結した結果、両線は循環路線を形成したことにより、紋別と紋別港を起終点として、名寄・渚滑両線を直結させることが可能となる。図-2のとおり、旅客・貨物列車を次のように運行する事が効果的である(主要駅のみ掲載)。なお転車台を既設の上興部のほか、紋別、紋別港、渚滑に新設を要する。

<旅客>

紋別⇄渚滑⇄北見滝ノ上⇄上興部⇄興部⇄渚滑⇄紋別

<貨物>

紋別港⇄渚滑⇄北見滝ノ上⇄上興部⇄興部⇄渚滑

⇄紋別港

この結果、路線間での乗り換えや貨車の入れ替えが解消されて、列車のスピードアップや貨物の停滞時間が縮小されるほか、沿線各地区間の連係が強化される。

(5)紋別からの道央連絡路線

上記(1)の渚滑からと同様、新旧両路線長の差は12.3kmで新路線のほうが長く紋別からの利用客はあまり期待できない。この距離を克服するために、新設のサックル線区間「北見滝ノ上―上興部」における旧国鉄規格の適用と、既設の渚滑線区間「渚滑―北見滝ノ上」に適用された軽便鉄道規格²¹⁾に対する大幅な補充によって両路線の本線並みの路盤強化、並びに当時の最新式信号機の設置によって列車のスピードアップをはかることにより、新路線の快速列車の所用時間は旧路線とほぼ同じ1時間程度とすることが可能である。

(6)道央連絡路線の多様化

渚滑線のスピードアップの実現により、道央(旭川)路線の急行列車の運行も可能となる。従って紋別からの道央連絡急行列車は連絡路線方向別にみると、

①「紋別―遠軽」+石北線

②「紋別―興部―名寄」+宗谷線

③「紋別―北見滝ノ上―上興部―名寄」+宗谷線

の3ルートになり、紋別からの利用客はその各ルートを選択利用できる所以他地区に比べて極めて便利となるが、利用客は3ルートに分散されるため、大量輸送を使命とする鉄道の発達要因につながるメリットは失われることとなり、これがその後の鉄道路線廃止にもつながると考えられるが、その対策をたてることは可能と思われる。しかしこれは別の機会に論じたい。

6. 鉄道結節点における産業立地の予測

上興部に産出する石灰石に関連して、製糖業の立地について言及する。

北海道の特産であるビート(甜菜)は冷涼気候に適した工芸作物である。昭和初期には北海道北東部の士別・帯広・磯分内にビートを原料とする製糖工場が建設された。その主な立地条件は表-1のとおりで、これに基けば士別はほぼ優良、帯広は良好、磯分内は不良と見られる。

標茶町磯分内にあえて工場が立地した理由は、北海道庁の農業政策によるもので、開拓の遅れている根釧原野

表-1 ビート工場の主要な立地条件

	立地条件	士別	帯広	磯分内
①	工場周辺地域内に大面積のビート作付	◎	◎	×
②	鉄道交通の利便性	◎	◎	○
③	工場用水が豊富	○	○	◎
④	石灰石(※)の産地が近接	◎	×	×
⑤	労働力が豊富	◎	◎	×

◎：優良 ○：良好 ×：不良

(※石灰石：製糖工程での苦汁の除去剤)

< 横平弘 作成 (2001) >

に適すると考えられたビートの作付を急増させて開拓を促進させるべく、旧国鉄・標津線の分岐点である釧網線標茶駅に隣接し、摩周湖からの伏流水が多量に得られることで工場が誘致されたが、根釧地域内での作付面積が伸び悩んだことから昭和30年に至って、作付面積が大きいかかわりなく工場立地が皆無であった北見地方、釧網線・中斜里駅近くに移設された。当地方はさらに北見(旧・野付牛、近くに大河川の常呂川と北見石灰鉱山があるので、立地条件は優良)と美幌にも相次いで工場が建設された²²⁾。

結局、磯分内での工場立地は失敗であり、当初から北見地方に順次3工場を立地させるべきであったと考えられる。

一方紋別地方(紋別市・同郡)も立地条件をみると、①ビートの作付は昔から多くあり、②渚滑などは鉄道交通の利便性がよく、③渚滑川・興部川などの大河川が並流し、④上興部に石灰鉱山があり、⑤交通の発達とともに労働力も増加しつつある事から、上記3工場のうち1工場は渚滑または上興部に立地させた方が良かったと思われる。つまり製糖業は当地方の適地産業であることが明らかとなった。

原料ビートの工場への輸送は大部分が鉄道に依存したことから、製糖期(秋～冬)に鉄道の果たす役割は大きい。

上記の磯分内に代って当地方に工場が立地したならば、ビート輸送力増強のためにサックル線の新設(渚滑線の延長)が必要となって、昭和10年代前半には路線延長が開通したと考えられる。

また逆に渚滑線の延長後に製糖工場が立地したならば当初の軽便鉄道規格路線が輸送繁忙期に耐えうべく、路盤の強化整備や、各駅のビート集荷ヤードの整備など設備投資が増大する反面、貨物収入も増大するために、鉄道路線収支は黒字を期待しうものとなる。従って渚滑線の路線延長によって路線効果は大幅に増大するといえよう。

ここでは製糖業の1事例について記述したが、さらにその関連産業や他業種産業が発達する事も予測され、長期的にはこれらを誘発する鉄道の路線効果は計り知れないものとなる。

7. 結言

渚滑線は着工後、前半は順調に建設工事が進められたが、途中から予定線の滝ノ上線に影響されて北見滝ノ上以遠の区間が削減され、道央連絡路線とはなり得なかった。しかし、仁峡線やサックル線(名寄線の比較線区間)なども調査され、さらに執拗に挑戦すれば、袋小路から脱出する機会があったと思われる。

例えば滝ノ上線や仁峡線の国境峠に、長大トンネルの代りにスイッチ・バックによる峠越え路線の計画や、サックル線では沿線に事前に自然公園を設けてその中に路線を通して観光鉄道化を計画することなどが考案される。

当時の旺盛な木材産業や北見地方特有のハッカ景気などからもたらされる豊かな蓄財を背景に、官民一体となって国の鉄道建設を支援することは可能であったとみられる。

大正時代には北海道の主要幹線の建設はほぼ完成したが、北見地方から道央への鉄道ルート建設計画は、いずれも国境山地が障壁となっていて困難を極めており、これを早期に克服してルートを開通させた地域が、その後の繁栄につながっていることから、渚滑線が比較的早期に建設されながらローカル線のまま廃止となったことは不運であったと言えよう。

《引用文献》

- 1) 北海道石炭鉱業会：『北海道鉱業会誌』pp.498～499、1934年。
- 2) 滝ノ上町役場：『新撰滝ノ上町史』、p.631、1976年。
- 3) 上掲2)、p.631。
- 4) 上掲2)、pp.631～632。
- 5) 北海道庁：『新北海道史・第4巻・通説3』、pp.764～765、1973年。
- 6) 上掲2)、p.633。
- 7) 上掲2)、pp.632～633。
- 8) 鉄道省北海道建設事務所：『名寄線建設概要』、pp.2～3、1921年。
- 9) 上掲8)、p.10。
- 10) 上掲2)、p.633。
- 11) 上掲8)、p.1。
- 12) 遠軽町役場：『遠軽町史』、p.655、1977年。
- 13) 士別市役所：『士別市史』、p.1187、1986年。
- 14) 上掲13)、p.1187。
- 15) 上掲8)、p.1～2。
- 16) 北海道庁：『新北海道史・第5巻・通説4』、pp.482～484、1975年。
- 17) 上掲2)、p.633。
- 18) 横平弘：「旧鉄道・渚滑線の再生を考える」、紋別市立郷土博物館報告、第8号、p.71、1995年。
- 19) 中村耕二他：5万分の1地質図幅『西興部』、北海道立地下資源調査所、1980年。
- 20) 札幌鉄道局『線路一覧略図』、渚滑線(渚滑一滝ノ上間)、1928年(調製)。
- 21) 上掲18)、p.67。
- 22) 北見市史編さん委員会：『北見市史・下巻』、pp.862～866、1983年。
- 23) 上掲18)、p.70。