

サハリン地域における歴史的交通施設に関する研究

Study on Historical Transportation Facilities in Sakhalin Region

宗広 一徳**

By Kazunori MUNEHIRO

概 要

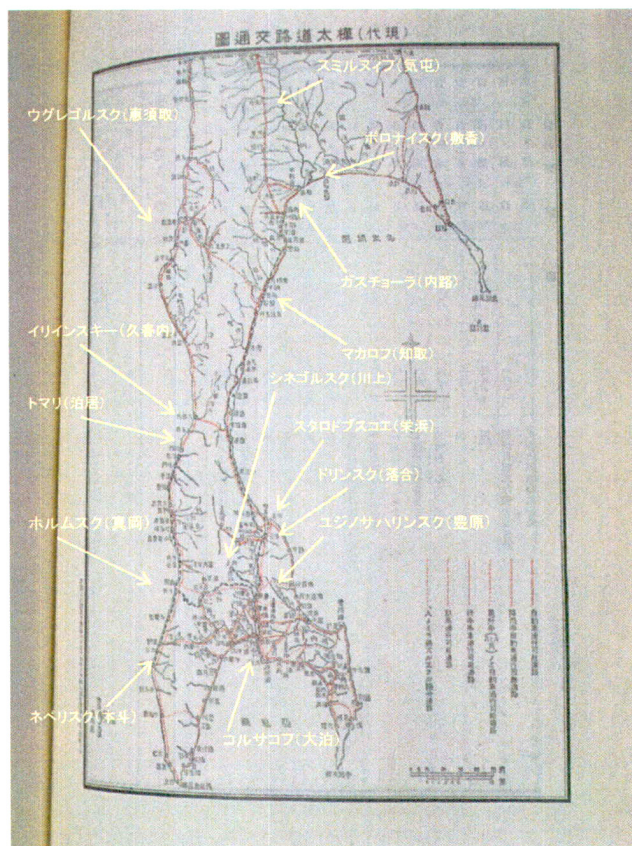
サハリン島は 19 世紀以降、日ロ混住、ロシアによる領有、北緯 50 度を境として南側を日本領及び北側をソ連領、第 2 次世界大戦終結後はソ連（1991 年よりはロシア連邦）による統治を経ている。すなわち、サハリン島は、日本とロシア両国が交互に手を加えて開発・発展してきた島とすることができる。特に、南サハリン地域では 1905～1945 年の 40 年間に亘る日本統治時代において、道路、鉄道、橋梁、港湾などの交通施設が近代的土木技術により整備された。第 2 次世界大戦終結後、同交通施設は、ソ連（現ロシア連邦）に引継がれ、現存している。同交通施設はすでに 60～100 年に亘る長期の年月を経ており、積雪寒冷の厳しい気象条件も加わり、老朽化が著しいことが予想されることから、可及的速やかに保存活用方法を提案する必要がある。本研究では、19 世紀以降のサハリン島の開発概史を整理し、現存する歴史的交通施設の一例を紹介すると共に、今後の保存活用のあり方について考察した。

1. はじめに

サハリン島（樺太）は、19 世紀以降、日ロ両国間の国境の変遷により両国の権益の争いの場であったと共に、時には戦場と化した島である。同時に、その地で両国市民が生活してきたという歴史を考慮すると、日本とロシア両国が交互に手を加えて開発・発展してきた島とすることができる。特に、州都ユジノサハリンスク（旧・豊原）を含む南サハリン地域の開発が本格的に進められた時期は、1905～1945 年の 40 年間に亘る日本統治時代であり、サハリン島での生活及び産業生産を支える道路、鉄道、橋梁、港湾などの交通施設が整備された。第 2 次世界大戦末期には、約 40 万人もの日本人が同島に居住していた。同大戦終結後、これらの交通施設はソ連（現ロシア連邦）に引継がれ、今日まで現存している。本報告では、現存するサハリン地域における歴史的交通施設例を紹介すると共に、今後の保存活用のあり方について考察する。

*keyword：サハリン、樺太、道路、交通史

**正会員 工学士（独）北海道開発土木研究所交通研究室
〒062-8602 札幌市豊平区平岸 1 条 3 丁目 1 番 34 号



図－1 日本統治時代の道路交通図（1936 年発行）
（参考文献 1 の p. 1370 より）

2. サハリン島の開発概史

サハリン島において、日ロ両国による開発の一步が踏み出されたのは19世紀以降と考えられる。同島では、それまで北方少数民族による生活が営まれていたものの、道路などの交通施設は無かった。参考文献1によれば、「1807年、北蝦夷も幕府の直轄となるや蝦夷地はもとより、北蝦夷地の産業を開発し、漸く島内各所に道路を修築した。」との記録が残っている。北蝦夷とは、現在のサハリン島のことである。なお、この当時の道路修築とは、自然の通路や立木を倒した丸太の一本橋であった。表-1は、19世紀以降から今日までのサハリン島(樺太)における主要な交通施設整備の変遷について示したものである。(表中の記載事項は、南サハリン地域での変遷を中心とした。)

1905年、日露戦争講和条約であるポーツマス条約の結

果、日本は、1905年から第2次世界大戦終結(1945年)

までの40年間、サハリン島の北緯50度より南の部分に領有するに至った。1907年4月に樺太庁を設置し、以来島内の道路、鉄道、港湾、土地改良、国有林事業等の拓殖事業を推進し、1933年には、拓殖15ヶ年計画を確定した。

図-1は、参考文献1(1936年発行)による樺太道路交通図であるが、現在の南サハリン地域の道路交通網は日本統治時代が原形となっていることが分かる。

第2次世界大戦の終結(1945年)、翌年(1946年)のソ連によるサハリン州の設置に伴い、以来現在に至るまでサハリン島はロシア連邦(1991年以前はソ連)により統治されている。1990年代後半以降、同島では、欧米並びに日本等の外国資本出資による大陸棚石油・天然ガス開発プロジェクト(サハリンプロジェクト)が本格化し、

表-1 サハリン島(樺太)における主要な交通施設整備の変遷

年月	主要な出来事	主要な交通施設の整備		
		道路	鉄道	港湾・その他
1807年		江戸幕府の直轄となった北蝦夷地で道路の修築が行われる(自然の通路や立木を切り倒した丸太の一本橋など)		
1808年	間宮林蔵による樺太探検			
1835年		松前藩士新谷文作が藩命により海岸を測量し、里程を明らかにする		
1846年	松浦武四郎による樺太探検			
1855年	日露通好条約(樺太は日露両国民混住の地とすることが定められる)			
1875年	樺太・千島交換条約(日本は、千島列島をロシアから譲りうける代わりに、ロシアに対し樺太全島を放棄することを定める)			
1875年～1881年		ロシア政府は、流刑民をサハリン島に移し、刑期中の囚人を便役して道路の開鑿を始める ポロアントマリ(大泊)～ウラジミロフカ(豊原)の道路建設他 (丸太を並べた橋梁等、主要交通機関は馬車)		
1904年～1905年	日露戦争			
1905年	ポーツマス条約(日本は、樺太の北緯50度より南の部分のロシアから譲り受ける)	豊原・真岡間の伐開工事着手		
1906年9月			軍用軽便鉄道(大泊・豊原間)の敷設	
1907年4月	樺太庁の設置			
1907年～1909年		豊原・真岡間において幅員4.5mの道路改良		
1910年		1910(明治43)年当時の道路の一例 豊原・大泊間の道路(W=7.2m、L=10.17km) 豊原・真岡間の道路(W=4.5m、L=7.478km) 豊原市街の道路(W=14.4～27.0m、L=14.65km) 大泊市街の道路(W=10.8～21.6m、L=13.0km)		
1910年11月			東海岸線大泊・豊原間竣工(L=39.8km)	
1916年				本斗港修築工事(～1926年)
1920年			西海岸線本斗・真岡間竣工(L=47.3km)	大泊港第1期修築工事(～1928年)
1920年9月			豊真線豊原・鈴谷間(ループ橋を含む)(L=9.9km)	真岡港修築工事(～1927年)
1921年9月			測量着手	
1925年9月			同区間着工	
1927年11月			同区間竣工	
1928年9月			東海岸線落合・知取間竣工(L=170.5km)	
1929年			豊真線鈴谷・達坂間竣工(L=42.7km)	
1930年4月		東部縦貫道路(大泊・国境線:大泊～豊原～国境北緯50度) 大泊・朱浜間の改良工事(W=7.3m、L=96km)		
1931年10月		豊原町西大橋・架替工事着手		
1933年	樺太庁による拓殖15ヶ年計画	同橋・竣工		
1934年				敷香港修築工事
1935年		豊原町玉川橋架換		
1937年12月			西海岸線泊居・久喜内間竣工(L=32.9km)	
1941年12月	太平洋戦争始まる			
1943年11月			東海岸線上敷香・気屯間竣工(L=51.7km)	
1945年	第2次世界大戦終結 (以降、日本人の帰還が相次ぐと共に、ソ連統治下で数年以上を日ロ両国民が混住生活)	1945(昭和20)年当時の道路の一例 東部縦貫道路(L=440km) 西部縦貫道路(L=515km) 豊原・真岡道路(L=72km) 内路・恵須取道路(L=107.3km)、他	1945(昭和20)年当時の鉄道の一例 東海岸線(L=426.5km) 西海岸線(L=173.2km) 豊真線(L=83.3km) 川上線(L=21.9km)、他	
1946年	サハリン州の設置			
1951年	サンフランシスコ講和条約(日本は、南樺太を放棄する)			
1991年	ソ連邦崩壊			
1990年代後半	欧米及び日本等の外国資本出資によるサハリンI・IIプロジェクトが始			
2000年		ユジノサハリンスク(豊原)・コルサコフ(大泊)間の道路改良 ホルムスク(真岡)・ユジノサハリンスク(豊原)間の道路改良		ホルムスク(真岡)港浚渫工事
2002年				ホルムスク(真岡)港浚渫工事
2003年	サハリンI・II他プロジェクトが本格化	パイプライン建設に伴い、道路改良や橋梁架設計画が推進		LNG基地や縦断パイプライン建設等の着手

注)地名名称については、日本統治時代は日本地名を記した。ロシア統治時代については、ロシア名を用いつつ、()内に旧・日本地名を記した。

LNG基地やパイプライン等の施設整備に必要な道路、橋梁及び港湾等の交通施設整備が進められている。これらの交通施設整備は、サハリン州行政府等からの許認可を得た上で、同プロジェクトに参加する外国資本出資企業が発注機関となって推進されていることが特徴である。

3. 歴史的交通施設

(1) 道路整備

サハリン島（樺太）内では、19世紀初頭より、江戸幕府の直轄地として道路の修築や測量が行われた他、間宮林蔵や松浦武二郎等による樺太探検が行われた。1875年の樺太・千島交換条約により樺太はロシア領となったが、ロシア政府は、流刑民をサハリン島に移し、刑期中の囚人を使役し道路の開墾を行った。

1905年のポーツマス条約の結果、サハリン島の南半分が日本領となったが、以来、樺太庁による拓殖事業の推進の枠組みの中で道路整備が進められた。このとき、樺太の行政中心地を豊原（現在のユジノサハリンスク市）に置き、同地を拠点として樺太における拓殖事業が推進されるに至った。豊原の区画整理は基盤状に計画・整備が行われたが、これは、札幌市や帯広市をはじめとし、19世紀後半から20世紀初頭の北海道開拓時に用いられた区画整理と同様の手法に基づいている。本経緯については、参考文献3に詳述されている。写真-1は、日本統治時代の豊原を示しているが、基盤状に都市が形成されている様子が分かる。写真-2は、1990年代後半に上空から撮影されたユジノサハリンスク市の街並みを示しているが、同都市形状及び構造は日本統治時代と基本的に変わっていない。第2次世界大戦終結後、ソ連（1991年以降はロシア連邦）が日本統治時代の都市基盤を原形とし、かつ継承することにより、その後の整備を進めたことが分かる。

また、日本統治後間もない1910年（明治43年）当時の道路の一例を挙げれば、豊原・大泊間（ $L=10.17\text{km}$ ）、豊原・真岡間（ $L=74.78\text{km}$ ）、豊原市街（ $L=14.65\text{km}$ ）、大泊市街（ $L=13.0\text{km}$ ）他となっている。サハリン島の地形を考慮し、同道路改良は主として海岸線に沿う縦断ルートを基本とし、南部及び北部で横断ルートを設定している。第2次世界大戦終結時（1945年）には、東部縦貫道路（ $L=440\text{km}$ ）、西部縦貫道路（ $L=515\text{km}$ ）、豊原・真岡道路（ $L=72\text{km}$ ）、内路・恵須取道路（ $L=107.3\text{km}$ ）他に及んでいる。写真-3は2003年6月撮影のユジノサ

ハリンスク市内の道路、写真-4は2002年10月撮影のユジノサハリンスク・コルサコフ間の道路であるが、表-1より、ロシア政府による囚人を使役しての道路建設並びに日本統治時代の道路改良が原形であったことが分かる。

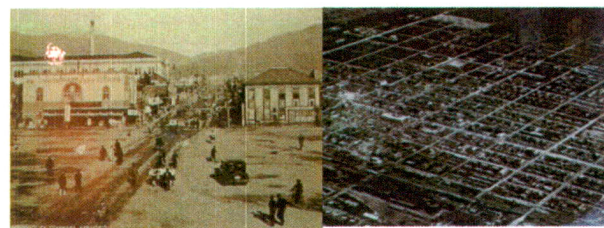


写真-1 日本統治時代の豊原（現・ユジノサハリンスク市）

（左：1936年頃、右：年代不明、資料：北海道庁樺太資料館）



写真-2 現在のユジノサハリンスク市の街並み

（撮影：自由サハリン紙・ブガエフ記者、1990年代後半頃）



写真-3 ユジノサハリンスク市内の道路

（撮影：宝住誓司氏、2003年6月）



写真-4 ユジノサハリンスク・コルサコフ間の道路

（撮影：著者、2002年10月）

(2) 鉄道整備

サハリン島内に鉄道が現れるのは、日本統治後間もない1906年9月の軍用軽便鉄道(大泊・豊原間)の敷設が最初である。以来、サハリン島内では、道路改良と同様に、東海岸及び西海岸に沿う縦断ルートの基本とし、南部で横断ルートを設定し、鉄道整備の延伸が行われた。第2次世界大戦終結時(1945年)における鉄道整備の一例を示すと、東海岸線(L=426.5km)、西海岸線(L=173.2km)、豊真線(L=83.3km)、川上線(L=21.9km)他となっており、現在のサハリン島内の鉄道の原形が完成している。ロシア連邦の鉄道は、通常、軌道幅:1520mmの広軌鉄道であるのに対し、南サハリン地域では、現在もなお、日本統治時代に整備された軌道幅:1067mmの狭軌鉄道である。写真-5は、ユジノサハリンスク・ホルムスク間(旧・豊真線)のループ橋(1925年9月竣工)であるが、日本統治時代の原形を保ちつつ現存している。写真-6は、北緯50度に近いスミルヌィフ駅(旧・気屯)の鉄道軌道を示している。

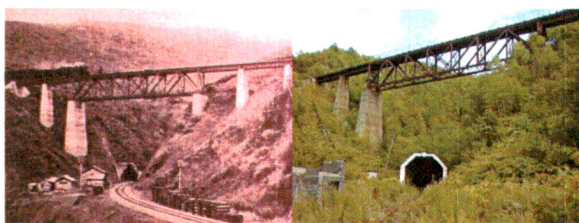


写真-5 ユジノサハリンスク・ホルムスク間のループ橋

(左: 1935年頃、資料: 北海道庁樺太資料館)

(右: 2004年頃、資料: 北海道宗谷支庁HP)



写真-6 スミルヌィフ(旧・気屯)駅

(撮影: 著者、2002年8月)

(3) 保存活用のあり方

上述の通り、道路、橋梁、鉄道の他、港湾施設も含め、1905~1945年の40年間に亘る日本統治時代に整備された交通施設の多くが現存している。我が国においては、

2000年以降、土木学会による選奨土木遺産制度が設けられており、歴史的土木構造物の保存活用を進めると共に、観光拠点としての活用、地域づくりの核としての活用、郷土の歴史・文化を学習する道具としての活用等が行われている。我が国における経験と知見を踏まえ、サハリン地域の歴史的交通施設の現況を整理すると共に、今後の保存活用方法について提案する必要がある。これにより、同地域が開発された歴史的検証につながると共に、隣人である日ロ両国の相互理解の深化をもたらすことが期待される。このためには、前提条件として、サハリン州行政府等のロシア側関係機関による理解と協力が必要とされる。

4. おわりに

本報告により、19世紀以降のサハリン島の開発概史を整理すると共に、現存する歴史的交通施設の一例について紹介した。現存するサハリンの交通施設の原形は、その多くが1905~1945年の40年間に亘る日本統治時代であった。著者自身、2000年から3年間に亘り、ユジノサハリンスク市に駐在する機会を得た。本報告の執筆に至った経緯は、そのときの生活体験に影響するところが大きい。現在、サハリンでは、大陸棚石油・天然ガス開発プロジェクトの推進により、新たな社会基盤整備が推進されつつある。同時に、欧米等民間資本主導による急速な経済活動の推進により、年々、日本統治時代から残る建築物や交通施設の面影が急激に薄まっていると実感したことは、著者を含む日本人駐在員やソ連による統治後もサハリンに留まることを余儀なくされた残留日本人や朝鮮人の方々の共通認識でもあった。本背景も踏まえ、日ロ両国の専門家により、現存する交通施設について歴史的検証を行うと共に、保存活用方法を検討する意義は大きいと考えられる。

参考文献

- 1) 樺太庁;『樺太庁施政30年史』,pp.1330-1372、1936年8月
- 2) (社)全国樺太連盟;『樺太沿革・行政史』,pp.835-840、1978年
- 3) 井濶裕;ウラジミロフカから豊原へーユジノサハリンスク(旧豊原)における初期市街地の形成過程とその性格一、北海道大学スラブ研究センター研究報告集No.5、pp.45-68、2004年12月
- 4) ジョンJ.ステファン(安川一夫訳);『サハリン:日・中・ソ抗争の歴史』、原書房、1973年