

「町制施行50周年・宗谷管内移管記念」シリーズ

No. 6 殖民軌道と簡易軌道（前編）

旧北海道庁が開拓民の入植地における交通の便を図るため、拓殖計画に基づいて殖民軌道を建設しましたが、当初の動力は馬でした。建設された場所は、泥炭地などの通行困難な地帯が多く、軌道を設けることで道路を代替するものとして整備され、幌延町ではエベコロベツ線と問寒別線の2線が建設されました。「殖民軌道と簡易軌道」は今月号と来月号の2回に分けて掲載します。

1. エベコロベツ線

エベコロベツ線は、幌延線とも呼ばれ、幌延駅を起点にして、熊越峠（旧道）に沿って北沢（豊富町豊幌）の小学校付近までを結ぶ軌道で、馬で曳く馬鉄線でした。工事は、昭和3年（1928）に着工し、難工事の連続で予定より遅れて翌昭和4年に竣工しました。軌道延長は約14kmで、幌延駅前、清水沢、南沢（現 北進）、駅通、北沢の5停留所が設置されました。

軌道の運営は、受益者が運行組合を組織して行い、旅客輸送はトロッコ2台を連結して馬に曳かせて、午前と午後の2往復運行していました。軌道沿線の農産物や農業資材の運搬には、すべてこの軌道が利用され、農家は運行券を購入してトロッコを借り上げ、持ち馬で最寄りの停留所と幌延市街間の運搬をしました。農作物が出荷される秋には軌道の各停留所は賑わいをみせていました。

しかし、戦後になると沿線の農家戸数は半減、線路の枕木も腐食して、また災害で熊越峠の難所が崩壊する事態も発生し、昭和23年（1948）頃には利用不可能な状態となり、昭和27年には軌道も撤去されました。

2. 問寒別線

○ 殖民軌道の開通

問寒別線は、昭和4年7月に着工し、翌昭和5年9月に竣工しました。当初は問寒別駅前を起点とし、終点は上問寒15線付近で延長13.38kmでしたが、のちに駅通所付近（かつての豊神小学校の上手）まで約500m延長されました。停留所は問寒別駅前、宗谷、4線、8線、15線の5ヵ所で、トロッコが配置され、トロッコを馬で曳く馬鉄線でした。北海道庁は、管理人を配置し、運行については沿線の地域住民による運行組合を組織させて、これに補助金を交付して枕木の交換や橋梁の補修にあたらせました。旅客は、駅通所取扱人によって午前と午後の2往復運行し、貨物は停留所に配置していたトロッコを借り受けて、各農家の持ち馬で曳かせて運搬しました。

○ 災害と天塩鉱業(株)の経営

軌道は問寒別川とほぼ平行に敷設されていましたが、この川はしばしば氾濫を起し、昭和14年（1939）8月の豪雨は未曾有の災害をもたらし、軌道も橋梁や路床などに大きな損傷を受けました。運行組合は復旧に全力を挙げましたが、その負担を背負いきれないような状態に追い込まれ、昭和15年には使用不能となりました。

昭和15年、上問寒20線で砂クロームの採掘を行っていた日本白金クローム鉱業(株)は、砂クロームの搬出のため軌道路線の応急修理を行い、さらに終点の15線から20線までの4.3kmを延長して輸送に使用しました。昭和16年9月、北海道庁、運行組合、天塩鉱業(株)の3者が軌道運行に関して協議を行い、北海道庁と天塩鉱業(株)との間に貸与契約が成立し、これ以後は天塩鉱業(株)が問寒別線の経営にあたりました。

この時の軌道はまだ馬鉄でしたが、天塩鉱業(株)は輸送力の向上のため、枕木の交換、橋梁の修理、路床路盤の改良、レールの一部を強化するなどをして、昭和17年9月に5tの蒸気機関車、2tと5tのガソリンカー各1両を導入し運行を開始しました。また、日本白金クローム鉱業(株)が敷設した4.3kmも買収して、問寒別市街・上問寒20線間を営業路線にしました。

この頃は戦時体制下で、軌道によって輸送されたものは旅客、木材、農産物のほか軍需物資としての大量の砂クロームでした。

昭和20年（1945）8月の終戦によって、砂クロームの採掘は中止され、軌道の営業は大打撃を受けましたが、昭和21年から北方産業(株)幌延炭鉱が上問寒20線で石炭の採掘をはじめました。昭和22年6月、同社は20線停留所から炭鉱までの約3kmの軌道敷設を行い、翌昭和23年から採炭が本格化して、石炭が軌道の主要貨物となりました。炭鉱の経営はのちに幌延炭業(株)に移り、幌延炭業所と称しました。 来月号に続きます。



馬鉄の頃の問寒別線



木材を運搬する問寒別線

このシリーズに関するお問い合わせ又は新幌延町史（平成12年発行、1冊 5,000円）の購入希望の方は、下記にご連絡ください。

お問い合わせ先 総務課企画振興グループ 電話 5-1111（内線 222, 223）