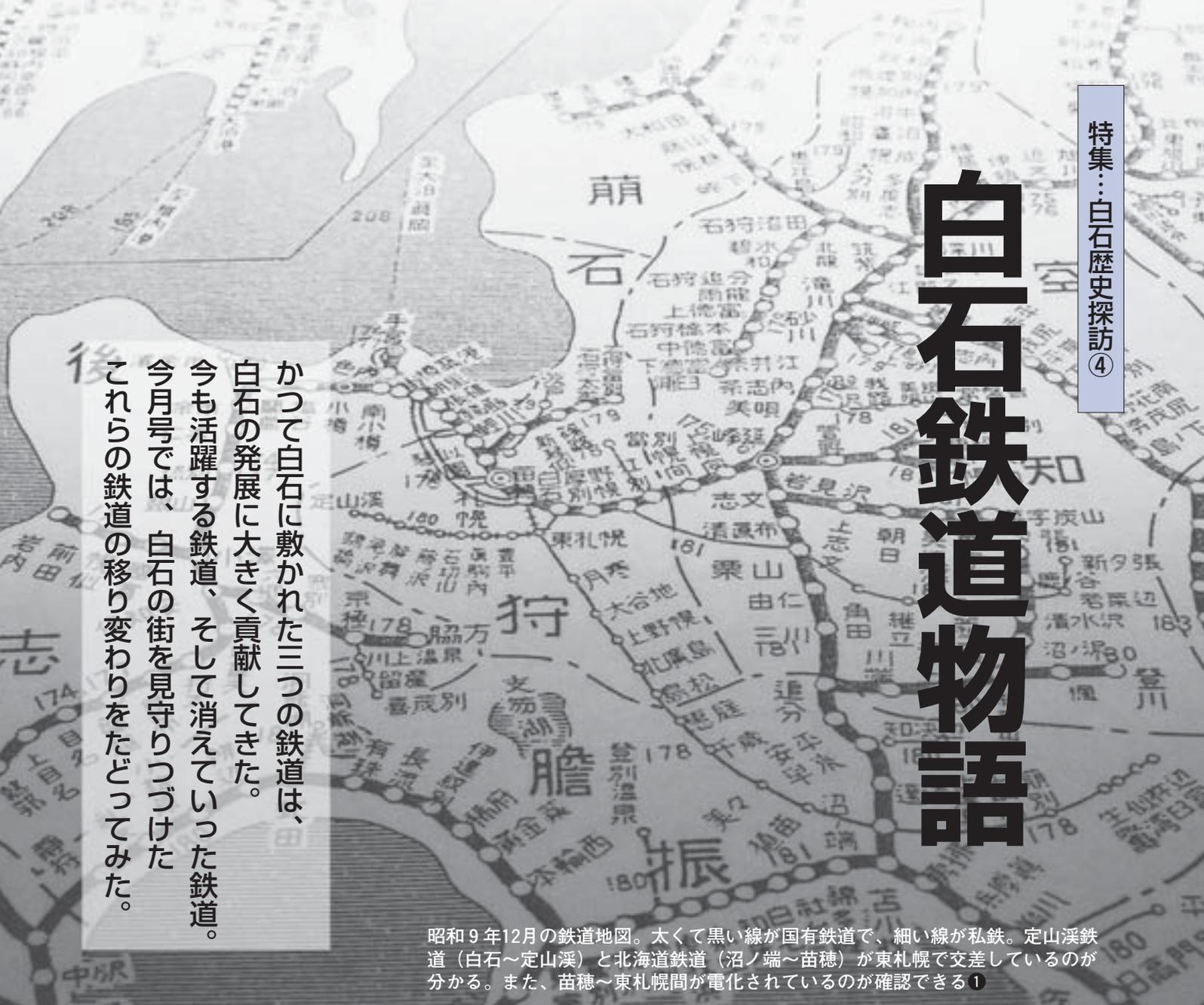


白石鉄道物語



昭和9年12月の鉄道地図。太くて黒い線が国有鉄道で、細い線が私鉄。定山溪鉄道（白石～定山溪）と北海道鉄道（沼ノ端～苗穂）が東札幌で交差しているのが分かる。また、苗穂～東札幌間が電化されているのが確認できる①

かつて白石に敷かれた三つの鉄道は、白石の発展に大きく貢献してきた。今も活躍する鉄道、そして消えていった鉄道。今月号では、白石の街を見守りつづけたこれらの鉄道の移り変わりをたどってみた。

石炭輸送のための鉄道

白石の鉄道の歴史は、明治十五年十一月十三日の幌内鉄道開通にさかのぼる。この鉄道は、幌内炭鉱（現三笠市）の石炭を小樽港から運び出すことを主な目的として北海道開拓使が設けたもので、手宮（現小樽市）と幌内（現九十一・二キロを結んだ）。札幌・幌内間については、開業当時、旅客列車と石炭輸送列車がそれぞれ一日に一往復運行し、冬期間は積雪のため運転を休止していた。

また、白石には正式な駅舎はなく、仮乗降場が設置された。これは、必要ときにフラグ（旗）を掲げて汽車を止めて、客の乗り降りや貨物の荷下ろしを行うので、フラグステーションとも呼ばれた。

白石駅が誕生

幌内鉄道は、明治二十二年

幌内鉄道



手宮～幌内

◀明治十五年ころの白石仮乗降場。北郷最初の入植者である稲垣岩松が当時、乗車券の取り扱いを代行したといわれる。この仮乗降場は、十六年に一旦休止されたが、その後復活し、二十三年九月（一説には二十二年十一月）に廃止された



◀大正十年ころの白石乗降場。この当時は、旅客だけで一日に十往復の列車が運行していた

