



開業当時の大谷地駅

私鉄が札幌・室蘭を結ぶ

大正 6 年(1917) 9 月、室蘭町の橋崎平太郎らが発起人となって室蘭本線の早来停車場を起点とし、釧路本線(今の根室本線)の金山停車場を終点とする金山鉄道会社の設立を鉄道院に申請した。

許可を受けて翌年創立総会を開き、社名を北海道鉱業鉄道会社と改称し、本社を東京に置いた。

早来を起点とする最初の計画は、地形上の理由から沼ノ端に変更して着工した。大正 11 年 7 月に沼ノ端・上鶴川・生簀間、翌年 6 月に生簀・似湾間、11 月に似湾・辺富内(現富内)間が開通した。この間、沼ノ端・苗穂間(128.6 キロメートル)の許可申請を行い、11 年に免許され、建設工事は沼ノ端・月寒間で着手したが、財政困難のため何度も延期され、11 年 11 月には小樽の犬上慶五郎が社長となり、本社を札幌郡白石村に移した。

大正 13 年 3 月、社名を北海道鉄道会社と改称、15 年 8 月に苗穂・沼ノ端・上鶴川・辺富内間の延長 128.6 キロメートルの営業を開始し、8100 型蒸気機関車が引く客車・貨車混合編成列車は札幌・沼ノ端を 2 時間 20 分で結んだ。沼ノ端の先はすでに開通している室蘭本線が敷設されていた。札幌・室蘭間を従来の

岩見沢経由の路線と比較すると、距離で 32 キロメートル、時間で 1 時間 40 分の短縮となった。乗車運賃は岩見沢経由よりも 6 銭高の 1 円 56 銭だったが、沿線住民には札幌と直接行き来できる喜びの方が大きかった。

また、沿線各地に及ぼした経済効果は計り知れず、貨物輸送が活発になった。

鉄道用地の買収で畑を分断された農家は、「山田踏切」など各自の名を付けた私設踏切を設けた。これは鉄道の敷設にあたって鉄道会社が認めた条件だった。

列車は規則正しく 1 日 5 往復し、農作業する人たちの、昼食や農作業終了の時の知る時計代わりになっていた。

大正 15 年の後半から王子製紙社長藤原銀次郎によって株の買い占めが行われ、昭和 4 年(1929)7 月、王子製紙の取締役足立正が社長に就任した。

軍が重要施設として買収

明治 29 年(1896)5 月、陸軍第 7 師団のが札幌に設置された。同時に歩兵・砲兵・工兵の野戦独立隊が月寒に新設された。後の二十五連隊となる場所だった。この土地は吉田善太郎(別記事「吉田用水」の開設者)が寄付をしたものである。兵舎は明治 30 年に月寒村干城台に完成し、明治 32 年には札幌連隊司令

旧国鉄千歳線は切り替えて廃線。
線路跡はサイクリングロードに



部の独立歩兵大隊が歩兵第二十五連隊と改称し、施設は順次拡張された。

昭和7年7月、東札幌・苗穂間を電化。10年12月には苗穂・苫小牧間にガソリン動力車を入れて運転時間を短縮したが、第二次世界大戦が始まり、昭和18年8月、国の陸上交通整備強化のために鉄道は政府に買い取られた。

高速化のために新線に切り替え 跡地は市民の憩いの場に

その後、函館本線とともに道央、道南を結ぶ交通の大動脈に発展したが、増加する旅客や貨物に対応するには急カーブが障害となり、鉄道を切り替えることになった。昭和40年12月着工、昭和48年9月に苗穂から白石を経由する複線の現在の路線に切り替わった。

これにより、廃線となった旧線跡地の利用に対してはいろいろな要望があった。札幌市では国鉄と協議して、昭和49年8月、その一部に白石サイクリングロードを建設した。昭和52年7月には大谷地駅跡に白石東冒険公園（当時の名称は「大谷地冒険ひろば」）が誕生し、千歳線跡地は市民の憩いの場になった。

（中西哲男・南部 享）



8100 型蒸気機関車



東札幌駅



※この標示板はアサヒビールが製作・設置したものである。



昭和48年まであった旧千歳線