



▶明治三十九年四月の北海道炭
礦鉄道の時刻表（手宮～岩見沢
間）。この半年後に国有鉄道と
なる②

◀昭和五年ころの豊平川鉄橋。
三本の橋が架けられており、左
から函館本線（下り）、同（上
り）、北海道鉄道の順。写真奥
が白石村である③

駅名	上		下		列車	
	手宮	岩見沢	手宮	岩見沢	手宮	岩見沢
手宮	10:10	10:10	10:10	10:10	10:10	10:10
岩見沢	10:15	10:15	10:15	10:15	10:15	10:15
...

開拓使から払い下げを受けた北海道炭礦鉄道に経営を引き継がれた。冬の間運休していた札幌以東も通年運行となり、二十三年には旅客列車が一日二往復、石炭列車が四往復にまで増えている。

白石に本格的な駅舎が開業したのは三十六年四月二十一日のことである。この白石停車場の建築にあたっては、地元の鈴木煉瓦製造場社長の鈴木豊三郎が敷地を提供し、労力や資金の援助も行ったといわれる。

函館本線として

明治三十九年に北海道炭礦鉄道は政府に買収され国有鉄道となった。四十二年十月に函館本線と改称され、十一月には札幌・岩見沢間の複線化

工事が竣工した。

日中戦争が始まった昭和十二年の翌年から、日本の蒸気機関車を代表するD51形が函館本線にも登場し、活躍する。しかし、終戦間近になってくると、アメリカ軍の飛行機に機関銃の攻撃を受ける列車が増え、死傷者も出ている。戦後、四十三年には小樽・滝川間が電化され、現在国内で最も多い取扱量（発着トン数）を誇る札幌貨物ターミナル駅も大谷地に誕生。函館本線は、まさに北海道の大動脈として活躍している。

定山溪鉄道

白石～定山溪

出発点を白石に変更

豊羽鉦山の鉦石と木材輸送、そして定山溪温泉の集客を目的とした定山溪鉄道の工事が始まったのは、大正六年四月のことである。この工事にあった定山溪鉄道株式会社では、当初苗穂・定山溪間の路線を申請していた。しかし、

二年八月の豊平川の洪水で堤防が決壊し、鉄道予定地が使えなくなり、橋りょうの建設費も膨大になってしまった。そこで、豊平川を渡らなくても済む、白石・定山溪間に変更したという経緯がある。

開業は七年十月十七日で、白石・定山溪間二十九・九キロを約一時間三十分で結んだ。車両は国鉄から払い下げの中古品を使ったという。

電化、そして廃止まで

昭和四年十月には東札幌・定山溪間が電化され、定員百人もの大型電車二両が導入された。所要時間が大幅に短縮され、増便となったことから、人気を呼んで乗客が急増した。また、同年に市電が豊平駅に乗り入れたために、札幌市内の乗客はほとんど豊平駅から乗るようになったという。

次いで昭和六年七月には後述する北海道鉄道の東札幌・苗穂間を共同使用し、同区間を電化して苗穂駅乗り入れを実現させた。これによって、白石・東札幌間の旅客営業が十六年二月に廃止となり、二十年三月には貨物営業も廃止された。同区間は、戦時特例によって線路が撤去され、その軌条は国に供出された。

◀昭和三十三年十一月の定山溪鉄道の時刻表。開業当初の始発駅は白石で、電化後は東札幌も加わった。苗穂乗り入れが始まると白石発の列車は激減した。この時刻表では、当時まだ電化されていなかった札幌・苗穂間を気動車が連結することで札幌乗り入れを可能にしている。なお、この時刻表に示されている以外に真駒内、篠舞など十四もの駅や停留所があった⑤

時刻	札 幌		東札幌		定山溪		備考
	上	下	上	下	上	下	
7:30
...
12:00
...
17:00
...