



北海道鉄道の誕生

札幌・室蘭間のルートは、明治初期から注目はされてい



戦後、ロマンスシートの急行電車やディーゼル車の導入などもあったが、自動車の普及で乗客が減り続け、定山溪鉄道は四十四年十月三十一日廃止となった。

た。しかし、炭鉱と港を結ぶ鉄道整備が優先されていったため、このルートの鉄道開業は遅れる結果となった。

鶺鴒川流域の鉱物開発と鉄道運輸を目的として、北海道鉱業鉄道株式会社が誕生したのは大正七年のことである。九年には、沼ノ端停車場を出発点として、一方は辺富内(現穂別町)へ、もう一方は苗穂への鉄道工事を開始した。

その後鉾山開発を断念した同社は、本社を東京から白石村に移し、十三年三月に北海道鉄道株式会社を改称。鉄道経営に専念することになった。こうして、沼ノ端・苗穂間六十二・六キロは、十五年八月二十五日に開業した。

開業に沸く白石村

白石村には、東札幌、月寒、大谷地、上野幌の各駅が開業し、岩見沢経由だった札幌・室蘭間の行程は大幅に短縮された。札幌や沿線の人々の喜びようも相当なもので、大正十五年八月二十一日の白石村での祝賀会には、内外の著名人が出席し、紅白のもちをまいて祝ったという。列車は規則正しく一日五往復し、農作業をする人たちの昼食や作業終了の時を知る時計代わりに

◀開業間もない昭和初期の月寒駅。当時は客車と貨物の混合編成列車が走っていた



もなっていた。

なお、東札幌駅は前述の定山溪鉄道との交差点となり、同鉄道の廃止まで共用されていくこととなる。

政府に買収され千歳線に

第二次世界大戦中の昭和十八年八月一日、陸上交通整備強化を理由に、沼ノ端・苗穂間は政府に買収され、国有鉄道の千歳線となった。

戦後、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。

苗穂から白石を経由する複線化の工事に入ったのは、四十年のこと、四十八年九月九日に全線が複線化された。この日の切り替え作業は、朝の六時から夕方の六時まで百三十五本の列車を運休させ、述べ千四百五十人の作業員を動員して行われたという。

この切り替えで上野幌駅は移設、大谷地駅は廃止となった。月寒駅は、五十一年十月一日の廃止までアサヒビール工場の積み出し駅として貨物営業を継続。東札幌駅も函館本線の支線に組み込まれ、貨物駅として営業を続けたが、四十三年に開設された大谷地の新札幌駅(後の札幌貨物ターミナル駅)に次第に役割を奪われ、六十一年十一月一日について廃止となった。

切り替えに伴って以前の路線は旧千歳線と呼ばれるようになり、その跡地はサイクリングロードや公園として活用されている。また、東札幌駅跡地はコンベンションセンターや市民情報センターなどが立ち並ぶ市民交流や産業の拠点として新たなスタートをきることになる。(文中敬称略)

列車	7117	7131	100	112	7157	7165	735	717	737	206
時刻	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15
白石	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
苗穂	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
月寒	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
東札幌	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
大谷地	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
上野幌	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
札幌	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

▲昭和31年12月の千歳線の時刻表の一部。函館行きの列車が千歳線経由になっている。札幌駅の横に⑥の記号があるが、これは洗面所設置駅のこと。蒸気機関車のばい煙が窓から入るため、乗客は汚れた顔や手などを洗ったという⑥

◆複写転載

① JTB発行「時刻表復刻版 戦前・戦中編V」、② 三宅俊彦編・解説「復刻版明治大正時刻表」(新人物往来社刊)、③ および④ 札幌市写真ライブラリー提供、⑤ JTB発行「時刻表復刻版 戦後編3V」、⑥ 同発行「時刻表復刻版 戦後編1V」

◆参考文献

白石村誌、白石歴しるべ、さっぽろ文庫(教育委員会編)「札幌の駅」、北海道の鉄道(田中和夫著)、停車場変遷大事典(JTB発行)、時刻表百年史(松尾定行・三宅俊彦著)ほか