

北海道開拓期における鉄軌道休廃止

—釧路鉄道・岩内馬車鉄道の休廃止をめぐって—

三 木 理 史*

A Study of Railways' and Tramways' Abeyance and Abolishment in Hokkaido in
the exploitation times

Masafumi MIKI

要 旨

本稿の目的は、北海道開拓期の釧路鉄道と岩内馬車鉄道の休廃止と北海道の気候条件との関係を明らかにすることにある。釧路鉄道は、幹線鉄道さえ未形成の道東地域の硫黄山経営への安田善次郎の参画を機に、専用鉄道を一般運輸に変更したものである。通年の約3分1の期間が冬季休業となった。1896年7月の硫黄山の採掘中止で休止となり、その後北海道庁が釧路鉄道を買収した。それを鉄道買収とみる北海道庁の立場と、車両や資材転用目的とみる会計検査院の見解の相違によって紛糾した。岩内馬車鉄道は、函樽鉄道（北海道鉄道）経路から外れた岩内町の有志が、同線への連絡向けに建設したが、操業中から積雪のため通年の約3分1の期間に休業を余儀なくされた。同社は、休業によって保線費や車両維持費を節約することで営業収益をあげた。開業から数年で国鉄による軽便鉄道建設が決定し、それへの路線提供によって1912年に廃止が決定した。

キーワード：釧路鉄道、岩内馬車鉄道、安田善次郎、積雪、北海道

I はじめに

本稿¹⁾の課題は、北海道開拓期に休廃止となった鉄軌道のうち、鉄道から釧路鉄道、軌道から岩内馬車鉄道、を各々事例に、それら民営鉄軌道を通じて当該期における休廃止と北海道の極寒地という気候条件との関係を明らかにすることにある。

日本の鉄道休廃止は、長期的に考察すると²⁾、1890年代半ばから1920年代の地方における馬車鉄道の休廃止が実質的先駆となった。また地域的展開をみても草創期（1877～95年）を除き、旧稿の「人畜力淘汰期」（96～1920年）に全国最長の休廃止料程であった北海道は、以後120余年間に全国有数の鉄軌道休廃止地域でもあった。ところが北海道の地域史に照らすと、人畜力淘汰期は開拓の端緒の時期のため前近代的輸送手段への依存度も高く、なぜ鉄軌道を休廃止したのかという疑問が生じる。本稿の論点は2事例を通じ、その疑問への回答を準備することにある。

ところで北海道の鉄道史は、いわゆる開拓の官主導性に在地民間資本の未成長も加わって、一貫して国鉄史観で貫かれてきた³⁾。本稿の対象とする釧路鉄道（1896年休止・約43.2km）と岩内馬車鉄道（1912年廃止・約17.3km）は、いずれも道内の鉄道と軌道の最初の休廃止事案であると同時に共に民営であり、国鉄廃止線が皆無であった開拓期の北海道鉄道史から上記のような論点の生じる余地も低かった。それでも「私設鉄道条例」に拠る釧路鉄道は、休止後の1897年に政府が買収したため早くから公史に叙述され⁴⁾、個別研究としても1970年代以後に安田善次郎の関与した釧路地域の先駆的産業の一部として、産業史または地域史において注目されてきた⁵⁾。しかし、それらも、釧路市史編纂事務局所蔵史料を活用した富永の研究を除けば一次史料へのアクセスを欠いており、富永も新たな公文書の発掘には至っていない。そのため先行研究も釧路硫黄鉱山開発の輸送に関わる鉄道の消長の叙述にとどまり、また休止問題やそれに関わる買収問題にも特に注意を払ってこなかった。他方「軌道条例」に拠る岩内馬車鉄道は、国鉄史観で一貫した北海道鉄道史において十分な叙述さえ欠いたまま、個人著作の通史⁶⁾上においてわずかな年代記的叙述をみるのみであった。その後『小樽新聞』の記事博搜と併せて一次史料へのアクセスを試みた渡辺真吾の研究が発表されたことで、実証水準は飛躍的に向上し、その廃止が国鉄岩内軽便線建設と密接に関わることも明らかになったが⁷⁾、その廃止過程に関わる検証には再考の余地を残している。

一方、それら対象事例に関わる先行研究や記録も、これら道内民営鉄道の存立が国内他地域のように、幹線鉄道網を前提とできないことに十分な注意を払ってはこなかった。日本の民営鉄道路線計画の多くは国有幹線鉄道を基軸としてきたが、幹線鉄道整備の遅れた地域では暫定的に旧来の海運や河川舟運の港（湊）や街道の宿場などを起終点として計画せざるを得なかった⁸⁾。本稿の対象2事例はいずれも後者に該当し、いわば前近代的な輸送手段との関係が濃厚であった。本稿では、釧路鉄道については鉄道博物館、岩内馬車鉄道については国立公文書館、に各々残る政府の監督官庁文書である、いわゆる『鉄道院文書』を基幹史料としつつ、関連史資料を援用して実証研究を展開する。

それら先行研究を踏まえながら、本稿ではⅡ章において釧路鉄道と岩内馬車鉄道の形成過程を素描したうえで、Ⅲ章で釧路鉄道、Ⅳ章で岩内馬車鉄道の休廃止過程を分析し、開拓期北海道における前近代的な交通体系の淘汰とこれら鉄道の休廃止を関係づけて考察する。

Ⅱ 開拓期北海道の2鉄軌道の形成

1. 釧路鉄道の形成

1891年11月に安田善次郎ほか5名の発起人が内務大臣品川彌二郎宛に提出した「釧路鉄道会社創立并営業願」を目にした渡邊千秋北海道庁長官は、12月の上請時に「管下釧路国川上郡熊石村字標茶ヨリ全郡跡佐登硫黄山間貳拾六哩余ノ地ニ硫黄運搬ノ為メ明治廿年中栃木県宇都宮住安田善之助ナル者鉄道布設営業ノ處該地方ハ追々人煙相加ハリ往来頻繁貨物ノ集散日ニ月其数額増加スト雖モ方今運輸ノ途頗ル不便ヲ感シ候」⁹⁾と述べる通り、会社創立に先駆けて安田善次郎の

長男善之助が硫黄運搬用鉄道を既に開設していた。その既設鉄道は「単ニ硫黄運搬ノ為メニ布設セシモノナレハ其工事ノ方法固ヨリ甚タ簡易粗略ナリト雖モ一ト通り旅客貨物運送ノ用ニ供スルヲ得ヘキモノト認メラレ…（中略）…拓地植民等ノ裨益ニモ有之」¹⁰⁾ として、井上勝鉄道庁長官も内務大臣に免許して然るべきと具申した。要するに釧路鉄道は、硫黄運搬の専用鉄道を一般利用に供したものであった（図1）。

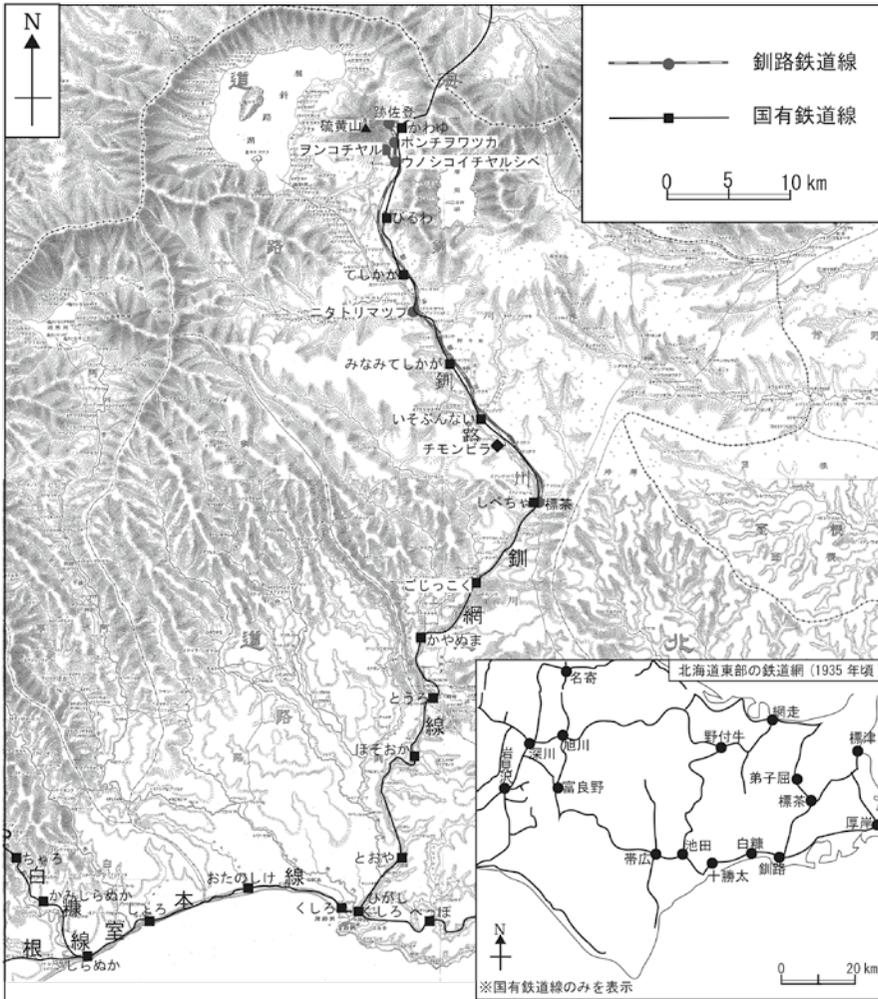


図1 釧路鉄道の経路と後年の国有鉄道線

注：本図の基図は 20万分 1 帝国図「斜里」(1894年測量・発行)、「厚岸」(前同)を使用した。

釧路川上流のアトサヌプリでは、明治期以後に官営と無縁の山師や企業家が輸出用に硫黄を採掘して製煉をはじめた¹¹⁾。「硫黄山ハ釧路国川上郡屈斜路村ニ在リテ釧路港ヲ距ル北貳拾七里字アトサノボリ山の周囲ニ在シ…（中略）…アトサノボリ山…（中略）…ヲ圍繞ス此ノ拾有餘ノ小山ハ満山硫黄礦」として、「往昔ヨリ蝦夷土人ノ知ル處ナリシモ採掘製煉ノ法及ヒ需用ノ途ヲ知ラスシテ空シク遺利ニ属セシカ」維新後注目を得て、「明治十八（1885：引用者）年七月山田朔

郎讓受借区ノ許可ヲ得テ爾來規模ヲ擴メ」¹²⁾ た。「硫黄礦ヲ製煉所迄運搬スルニハ一車三十貫目入ノ木製車ニ入レ」4町(約400m)を輸送して1ヶ所に集約し、さらに4町(前同)先の「製煉所迄ハ木道ニヨリテ運送」した。引用中の山田朔郎は当時7歳で、名義はその父親の山田慎と見られ、彼は北海道の金融開拓に意欲的で第四十四国立銀行破綻時に、安田善次郎が救済した当時の支配人であった¹³⁾ (図2)。採掘高は安田時代になって大きく増加すると同時に安定したが、それに応じて販売高も躍進したものの1889年をピークに減少に転じた。

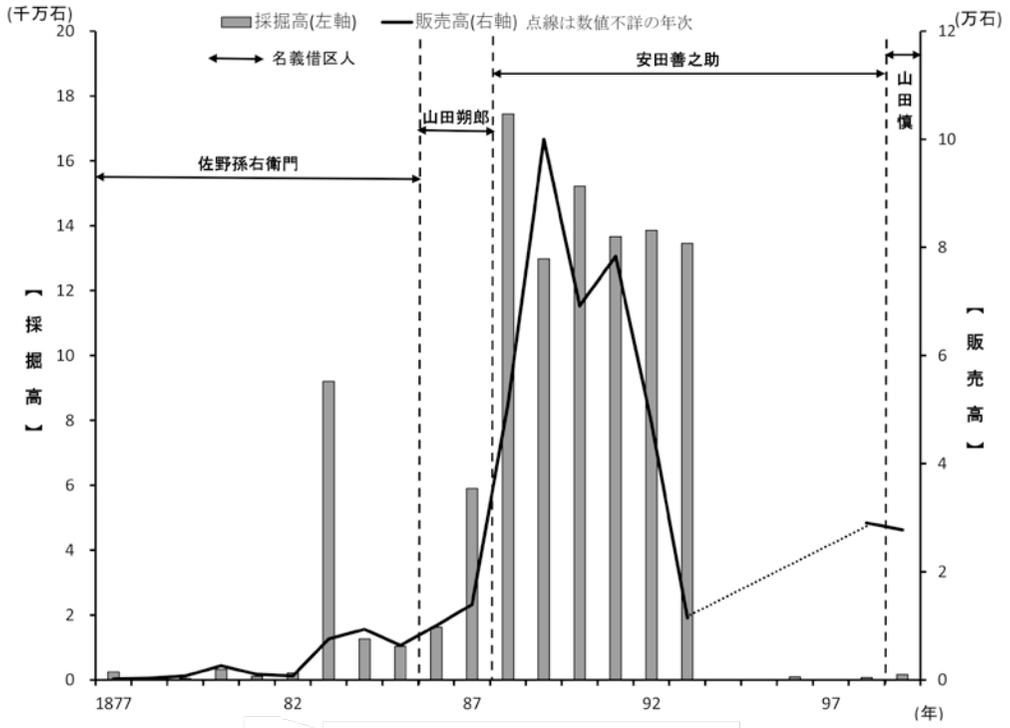


図2 跡佐登硫黄山における採掘高と販売高の年次推移

注：1893～96年度は『北海道庁統計書』、98・99年度は『北海道庁拓殖年報』による数値で、採掘高は貫、内国販売高は斤であるため、同一年度で石単位数値を併有する91年度の数値をもとに換算した。また寺島敏治「明治三十年代初頭までの釧路地方の鉱業について」日本歴史268,1970年,第1表などで判読困難な一部の数値を適宜補足した。

出所：「跡佐登硫黄山礦業沿革大要」(『鉄道院文書 第十門私設鉄道及軌道 各鉄道 卷二 釧路鉄道・函館鉄道 明治廿五年 同三十年』〔鉄道博物館 所蔵/博買D・1・5/37-1〕所収)によって作成。

純良な硫黄礦を現地製煉して冷却後「桶ヨリ出シ破碎シテ吹ニ入レ以テ運搬ニ供」(1508～9頁)したが(表1)、「硫黄山ノ海岸ヲ距ルヲ實ニ貳拾七里ノ長程ナルヲ以テ運搬不便ノ憾ナキヲ能ハス就中硫黄山ヨリ『チモンビラ』迄ノ間ニ於テ最モ運搬ノ便ヲ欠」(1509頁)いた。そのため硫黄100石の生産費160円中の約13%の採掘費を除く約87%を輸送経費(含運搬具)が占め(1511～12頁)、「運搬法ノ改良ハ實ニ緊要且急務」として提示した3つの方法の第1案が「製煉場ヨリ標茶迄里拾里間ハ機関車鉄道ヲ布設」(1519頁)して、標茶から釧路港間で釧路川を航

表1 釧路硫黄鉱山製錬所からの輸送手段と運賃

区 間	区分	距離	運搬方法	運賃/100石
硫黄製錬所→チモンピラ	陸路	36km	馬背	33円
チモンピラ→標茶	川路	8km	25石積川舟	8円
標茶→塘路	川路	32km	50石積川舟	12円
塘路→釧路港	川路	32km	100石積川舟	8円
釧路港→函館港	海路	370km	汽船または帆走船	35円
合 計				96円

注：原典の距離は里程表記のため、1里＝約4km、1海里＝1.85kmで概算。

出所：三田守一「釧路硫黄山報告」日本鑛業會誌2-22,1886年,1509頁によって作成。

行する小汽船を利用し、輸送改良に取り組むことであった。

しかし「単ニ硫黄運搬ノ爲メニ機関車鉄道ヲ布設スルハ餘リ大事業ナルノミナラス硫黄運搬ノ如キハ左程ニ迅速ヲ要スルニ非ラス」(1520頁)として、機関車鉄道を速度に劣る馬車鉄道にして建設費用削減と現用輸送馬車の馬匹転用効果を期待し、第2案は第1案と同一経路を馬車鉄道とし、第3案は弟子屈経由でさらに経費削減可能な一方で、馬車鉄道と河川の双方に難所を生じるのが難点で、結果的に第2案の優位を主張した(1520～24頁)。硫黄採掘に着手した漁場持の佐野家から鉱区を譲受した前述の山田慎は、釧路集治監の囚人による採掘作業の限界を認め、また第四十四国立銀行破綻時に私財である硫黄山を担保として安田善次郎に救済援助を求めたとされる¹⁴⁾。その際に安田が事業開始にあたって硫黄の採掘、製煉、搬出、輸送の一貫改良を立案した「釧路硫黄事業大要見込書」において山元一標茶間38kmは機関車鉄道とした¹⁵⁾。それまで主に銀行家として活動し、実質的に当該鉱山が最初の事業経営であった安田¹⁶⁾自身の意向によって、馬車鉄道案を廃して機関車鉄道を決断したとは考え難く、周囲の進言に従った可能性が高い。

釧路鉄道の資本金20万円の引受株数は、山田慎400株を筆頭に道内在住者3名で1,000株(5万円)を所有した以外は安田善次郎、同善四郎、同忠兵衛の3名が引き受け、軌道幅員3呎6吋(=1067mm)、機関車と客車は各2両に対して「荷車」と記す貨車は38両に及び¹⁷⁾、貨物輸送が営業の主体であった。そして釧路鉄道は、1892年8月に資本金の払込み完了とほぼ同時に工事も竣功し、9月から営業を開始した¹⁸⁾。当該鉄道は釧路と網走間の「道路線ニ当リ且拾六里間釧路川ノ水運モ有之候ニ付途次乗車便ヲ乞フ者多ク…(中略)…一昨廿三年網走新道開鑿承テ全所札幌間ノ道路モ開通ノ運ニ相成候以来往復ノ者相増シ随テ乗車人モ相増候得共…(中略)…乗車万一ノ事有之候テハ甚タ不相濟儀ニ付一切相断」ってきたが、「僻遠不便ノ土地従来乗車便有之候爲メ近傍各地ノ繁栄ニ相成聊カ拓地殖民万一ノ裨補ニモ相成候故断然断リ候ハ、該地ノ盛衰ニモ致関係事情忍ヒ難」¹⁹⁾いとして一般営業に踏み切った。しかし「収支不相償候ニ付先以テ車輛ハ礦物運搬ニ適スル無蓋貨車ヲ客車ニ併用シフラツトホームハ礦物積卸ノ場所ヲ以テ乗客上下ニ用ヒ総テ在来ノ俣ニテ開業致候見込」²⁰⁾と断っており、基本的に専用鉄道時代の車両や施設を転用・踏襲したまま一般運輸を開業したことがわかる。

2. 岩内馬車鉄道の形成

小樽につぐ要港を擁して発展した岩内町は、西と北を日本海に面した北海道西部の旧後志国に属する堀株川河口の岩内平野に位置して1900年代初頭に戸数3,000、人口1.9万人で、岩内支庁、税務署、小樽区裁判所などが立地し、鯨中心に漁業が発達して鱈肝油製造所が有名であった²¹⁾。1904年7～10月に積丹半島の付け根を難工事で克服して函樽鉄道（のちの北海道鉄道）が開通したが、路線上の小澤駅と港町を中心に野東川河口の岩内町市街地とは直線距離で約15kmも隔たっていた。それに先立つ1897年から岩内町では、その計画について海岸線経路を主張する岩内鉄道同志会を結成して誘致に臨んでいたが、六郷・赤井川経路から小澤経路への変更にとどまった²²⁾ (図3)。

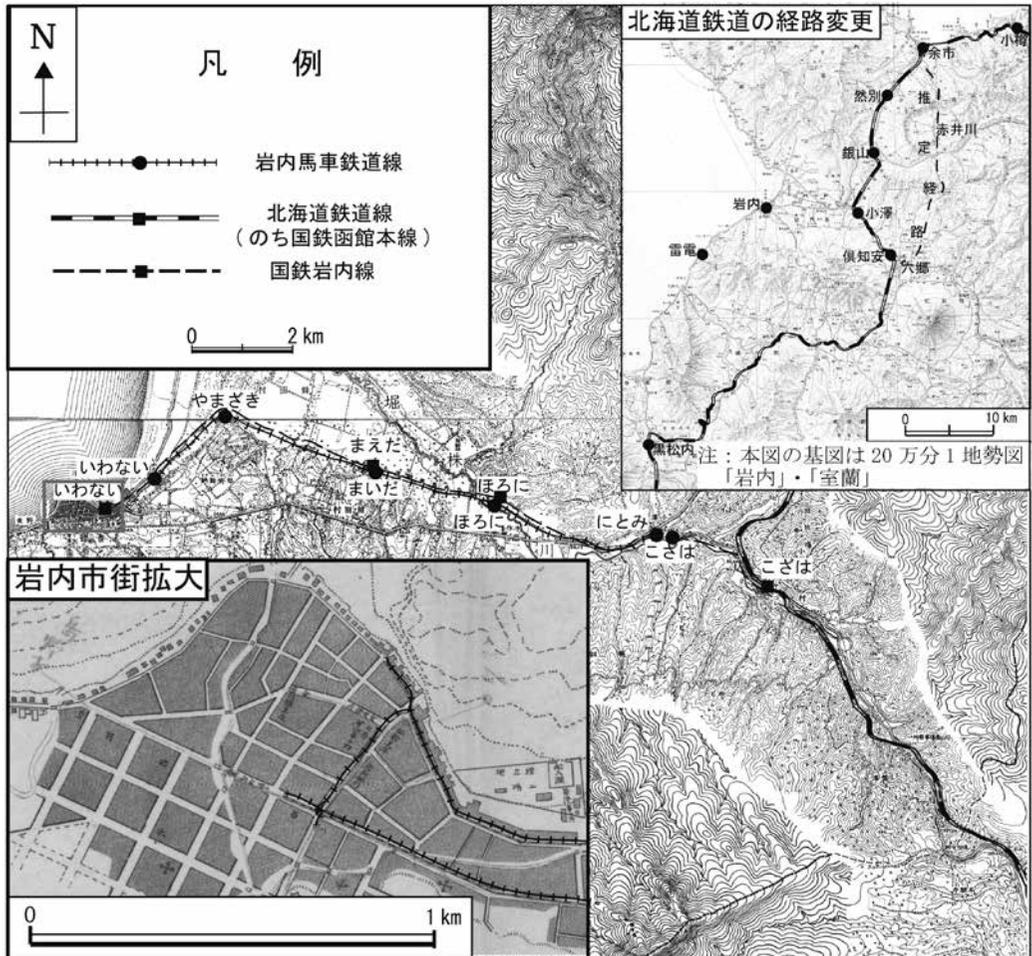


図3 岩内馬車鉄道の経路と国有鉄道線

注：本図の基図は5万分1地形図「岩内」（1894年測量・1910年発行）、「稲穂峠」（前同）を、岩内市街拡大の基図は「岩内港全図」（1905年）（北海道立図書館デジタルライブラリー）を使用した。

そのため小澤駅と岩内町市街地間の連絡のために1904年7月に岩内町有志が資本金6万円で設立したのが岩内馬車鉄道であった。1903年9月に岩内郵便局長の築瀬真精を委員長に、町内の商業家を中心として12名の創立委員を選出し、その動力選定では同志会関係者や創立委員が東京や函館などで実見して馬車鉄道に決定した²³⁾。1904年3月に特許を受けた際、発着地は「後志国岩内郡岩内町字橘町ヨリ同郡小澤村北海道鉄道株式会社停車場ニ至ル」²⁴⁾ 11哩20鎖(約18.1km)で、道路上2哩43鎖(約4.1km)、新設軌道8哩37鎖(約13.6km)、軌間762mm、資本金58,420円、創立事務所は岩内町大字鷹台町としていた。同年7月の創立総会によって専務取締役役に本間玄契を選出し、株主は鯉漁の網元中心に海岸部の住民が大半であったが、北海道鉄道の小澤駅開業には間に合わず馬車の暫定運行で対応し、岩内一小澤間の工事が完成した10月から試運転名目で事実上の営業運転を開始したとされる²⁵⁾。

また1908年2月に岩内町字鷹台町内0哩05鎖(約0.1km)の延長特許を得ているように岩内市街地内に支線や馬匹付替用の折り返し線などがあったが、他方小澤では北海道鉄道との駅構内賃借料や工事方法の交渉が難航して駅への乗り入れは未成のままで開業し、駅への乗り入れは07年7月であった²⁶⁾。但し1910年発行地形図²⁷⁾では、岩内側で市街地から約0.5km北方で線路が途切れており、他方小澤駅側も駅前への延長線路を記録していない。

ところで、当時町内には『大日本地誌』に「その事業頗る見るべきもの」²⁸⁾と特筆された道内水力電気の嚆矢として知られた岩内水力電気が町内で操業中であったが、その計画調査にはオ

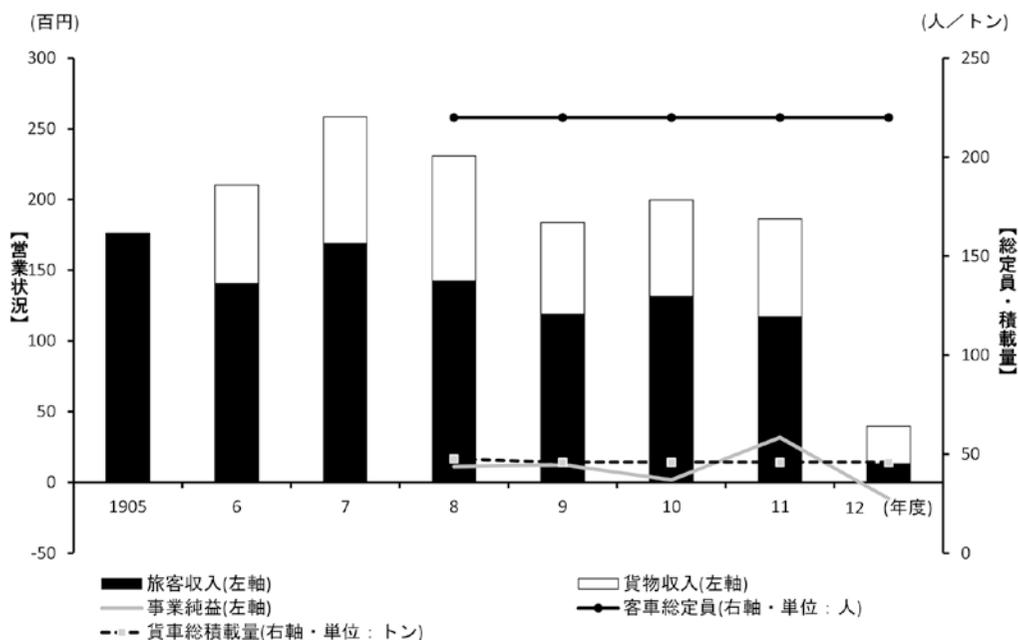


図4 岩内馬車鉄道の営業状況と客貨車の総定員・積載量の推移

注：事業純益、客車総定員、貨車総積載量は1905～07年度は数値なし。

出所：渡辺真吾「岩内馬車鉄道(失われた鉄道・軌道をたずねて73)」鉄道ピクトリアル696,2001年,135頁によって作成。

賀電機商會が関与していた²⁹⁾。1904年11月にその調査で訪れた同商會の三井助作技師が馬車鐵道の1067mm軌間への改軌による輸送力増大や茅沼炭砒の運炭輸送への事業拡大などを勧奨したが、結局才賀の鐵道計畫への関与には至らなかった³⁰⁾。日露戦争期開業の岩内馬車鐵道では、海難を避けて貨物輸送が激増したとの通説³¹⁾の一方で、戦禍を終えた1906年度以後の収入構成は旅客：貨物の約2：1でほぼ一定し(図4)、他方で旅客列車本数は年を追って増加傾向を示し、所有車両の両数からも極端な貨物活況説にはなお検討の余地が残っている。そして馬車鐵道が活況を呈していた1909年5月には早くも国鉄岩内線の敷設測量がはじまった³²⁾。

Ⅲ 釧路鐵道の休廃止過程

1. 營業狀況

1892年9月に開業した釧路鐵道は、「十二月二至り寒氣俄ニ酷烈ヲ加ヘ…(中略)…降雪モ多ク随テ旅客貨物ハ殆ト皆無トナリ且安田硫黃山特約運送ノ礦物モ全月十九日ヲ以テ運送ヲ了セシニ付翌廿日ヨリ冬季中即チ積雪互寒ノ間ハ休業ノ事ト」³³⁾した。そのため開業から12月までの營業は115日中103日にとどまり、収入総額4,494.37円、平均1日1哩当収入約1.64円、旅客(1,284人・277.78円)・硫黃(15,338,560斤・3,853.64円)・薪材等雜貨(1,012,150斤・343.06円)・郵便通送料金19.89円の記録³⁴⁾が残り、旅客収入割合は約6.2%であった。その後第四回報告(1894年1～6

表2 対象鐵道と同時期の私設鐵道・馬車鐵道の平均1日1哩当の収支と益金

		營業收入				營業費					益金
会社名		客車	貨車	その他	計	保存費	汽車費	運輸費	総係費	計	
私設鐵道・1895年度	釧路鐵道	0.15	1.90	—	2.05	0.86	0.87	0.24	0.09	2.06	-0.60
	日本鐵道	10.09	7.65	0.82	18.56	1.90	3.25	1.87	0.48	7.50	11.06
	阪堺鐵道	59.86	0.44	6.27	66.57	2.57	7.12	4.96	3.00	17.65	48.92
	北海道炭礦鐵道	2.78	8.27	0.31	11.36	2.72	2.55	1.30	0.44	7.01	4.35
	播但鐵道	3.71	3.03	0.47	7.21	1.27	1.23	1.08	0.41	3.99	3.22
	佐野鐵道	2.70	4.89	0.09	7.68	1.06	1.35	1.57	0.60	4.58	3.10
	青梅鐵道	2.74	1.25	0.31	4.30	0.70	1.23	0.84	0.25	3.02	1.28
馬車鐵道・1910年度	会社名	客車	貨車	その他	計	保存費	運輸費	総係費	諸税	計	益金
	岩内馬車鐵道	5.05	2.62	0.02	7.68	0.66	3.38	0.71	0.30	5.05	2.63
	山梨輕便鐵道	5.23	—	0.18	5.41	1.19	2.23	1.51	—	4.93	0.48
	茅沼山馬車鐵道	0.40	13.28	0.23	13.92	1.88	11.70	0.07	0.14	13.78	0.14
	函館馬車鐵道	26.59	—	0.47	27.06	2.95	19.26	—	0.75	22.96	4.10
	岡崎馬車鐵道	23.96	0.01	0.31	24.28	2.25	9.80	4.40	0.99	17.44	6.84
	太宰府軌道	21.03	—	0.26	21.29	1.47	9.04	0.84	0.99	12.33	8.95

注：馬車鐵道は平均1日1哩当の集計値がないため、營業収支を各社の年度末現在營業哩数と日数で除した計算値である。但し岩内馬車鐵道のみ公表されている1日1哩平均營業収入値と作表時の集計値の相違が大きいため、両値から營業日数値=240.79を割り出し、この数値にもとづき補正した。

出所：私設鐵道は鐵道局『明治廿八年度鐵道局年報』（野田正穂ほか編『明治期鐵道史資料第1集鐵道局(院)年報 第2巻』日本經濟評論社,1980年所収)、馬車鐵道は鐵道院『明治四十一、二、三年度鐵道院年報 軌道之部』（野田正穂ほか編『大正期鐵道史資料第1集鐵道院(省)年報 第4巻』日本經濟評論社,1983年所収)によって作成。

月) 中にも「冬季中即チ一月ヨリ四月中旬マテハ積雪互寒ノ爲メ休業セシヲ以テ實際運転セシ日数ハ六十七日」³⁵⁾とあり、自然条件から毎年12月～翌年4月の通年約3分1は休業を余儀なくされた。そのため同鉄道が採掘量安定の一翼は担っても、開業と販売高増加に齟齬があることから硫黄の流通量増加への寄与は意外に小さかったと考えられる(図2参照)。

そのため釧路鉄道が操業期間中に客貨共に運輸数量、収入の双方において最大値を記録した1895年度の1日1哩当で全国私設鉄道数社と収支および益金を比較すると、休業期間を含む釧路鉄道は数値の絶対値が極端に小さく、また当該年度で益金欠損を計上した唯一の事例でもあった(表2)。他方営業収入では都市鉄道的性格の強い阪堺鉄道(大阪府)とは対照的に、高比重の貨物収入も当時軌間762mmで輸送力に劣る青梅鉄道(東京都)こそ上回るが、石灰石輸送に特化し

表3 釧路鉄道各駅の運輸収入

区分	期 間	本 線				支 線
		標茶	ニタトロマップ	ボンチヲワツカ	跡佐登	ヨシロチャル
乗客 賃銭	1892.9-12	119.750	28.740	—	129.290	—
	1894.1-6	105.230	34.560	—	66.780	—
	1894.7-12	289.970	81.260	—	268.170	—
	1895.1-6	79.450	32.050	—	43.000	—
硫黄 運送 費	1892.9-12	—	—	—	3,763.140	90.500
	1894.1-6	—	—	240.695	2,591.225	343.164
	1894.7-12	—	—	—	5,806.710	1,624.980
	1895.1-6	—	—	—	2,689.960	195.348
通常 貨物 賃銭	1892.9-12	197.370	—	—	8.600	—
	1894.1-6	75.938	—	—	5.220	—
	1894.7-12	223.888	—	—	27.400	—
	1895.1-6	106.538	—	—	7.060	—
小荷 物賃 銭	1892.9-12	31.690	—	—	—	—
	1894.1-6	2.030	—	—	—	—
	1894.7-12	0.470	—	—	0.270	—
	1895.1-6	—	—	—	—	—
郵便 物運 送費	1892.9-12	9.950	—	—	9.940	—
	1894.1-6	10.920	—	—	10.920	—
	1894.7-12	30.030	—	—	30.030	—
	1895.1-6	9.100	—	—	9.100	—
薪並 材木 賃銭	1892.9-12	—	69.000	—	36.400	—
	1894.1-6	—	—	—	—	—
	1894.7-12	—	—	—	—	—
	1895.1-6	—	—	—	—	—

出所：「各駅賃銭収入表」、「各駅運輸収入金内訳表」(『鉄道院文書 第十門私設鉄道及軌道 一、雑書 営業報告 釧路鉄道 自明治二十六年 至明治三十年 全』鉄道博物館所蔵/博買D・1・5/38-1所収)によって作成。

た佐野鉄道（栃木県）には遠く及ばなかった。また営業費では過酷な自然条件によって北海道炭礦鉄道と並び保線に関わる保存費の比重の高さが目立つ一方で、短い営業期間が運輸費の低さに表出することになった。

釧路鉄道の客貨流動状況は不明ながら各駅の収入から推定すると、客貨ともに標茶から跡佐登までの直通分が多く、旅客はニタトリマップでの乗車、硫黄はランコチャルやポンチヲワツカからの積み込み、が各々若干見られた（表3）。得られる限定的数値による推定の域を出ないが、旅客収入の標茶と跡佐登の両端駅の突出から両地間の相互移動が中心であった可能性が高い。他方硫黄運送費の跡佐登の突出は当然として、それ以外の貨物運送費の多くを占めた標茶の取扱は鉱山への資材や労働者向け食料などが考えられる。同鉄道が硫黄運送料の突出にもかかわらず、販売高増加につながらなかったことは冬季休業の影響の大きさを示唆している。私設鉄道他社に比べて不利となる冬季休業に対して会社も手を拱いていたわけではなく、1894年12月には年末いっぱい、そして95年12月には「可成旅客ノ便利ヲ計リ冬期ノ休業ヲ廃スノーブルヲ新調シ積雪ヲ排除シ（96年：引用者）一月廿九日マテ運転ヲナシタルモ追日亘寒深雪旅客貨物モ皆無トナリタルニヨリ一時休止ノトセリ」³⁶⁾と報告し、除雪技術の向上によって休止期間短縮に努めたが、輸送貨客の途絶える冬期に鉄道運転のみを継続しても収益効果は現れなかった。そして1896年「七月廿八日限り採鉱中止セシヲ以テ其后ハ一日数名ノ乗客ノ外運輸スヘキ他ノ貨物モ之ナク日々ノ損失莫大ニテ引続キ運転ナシ難キ場合ニ立到」り、「維持ノ見込相立マテ先一年間休業スルトシ」³⁷⁾た。専用鉄道出自で、かつ他鉄道と連絡を欠く路線プランの釧路鉄道に硫黄山の採鉱中止は致命傷であった。

2. 営業休止後の去就

釧路鉄道を休業のまま事実上廃止してしまった³⁸⁾と記す『北海道鉄道百年史』の叙述の出所や根拠は不明だが、翌1897年上半期に「全線ノ維持保存工事ニ於テ普通修繕ヲ為セシノミ」として、資本勘定より支出した所要「営業費ハ金七百五拾八円七拾八錢五厘」³⁹⁾で、前年度同期の営業費3,513円31銭9厘と比較して2割程度に収まっていたことを示す史料が残存している。一方で冗費の支出に株主から批判があったのか、1898年2月には「釧路鉄道株式会社ハ株主ノ任意ニ因リ解散ヲナシ客年十月十六日登記ヲ承ケタル旨届出候」⁴⁰⁾とする史料も残っている。

硫黄山の採鉱中止にもかかわらず、鉄道を「休止」という灰色の処置にとどめたのは、当該区間が1896年5月公布の「北海道鉄道敷設法」にもとづく「拓殖並ニ兵備上特ニ急施ヲ要スル」第一期予定線である「旭川ヨリ十勝太、釧路、厚岸、標茶ヲ経テ網走ニ達スル鉄道三百十七哩」の一部にあたる「標茶ヨリ釧路川ノ左岸ニ沿フテ廻リ『マシュ』湖ト『クツチャロ』湖ノ中間ノ平野ヲ過キ硫黄山ヲ経テ釧路、北見ノ国境ニ来」⁴¹⁾る区間に相当したからであろう。しかしその点を明言したのは、管見の限り『北海道国有鉄道建設誌』が初見で、それに先立つ『日本鉄道史』は不動産や資材調達目的の買収とする立場で説明していた⁴²⁾。両者の立場の相違は、釧路鉄道買収に関わる北海道庁と会計検査院（以下、検査院）の以下の見解⁴³⁾にもとづくものと考えられる。

「検査院ハ臨時北海道鉄道敷設部明治三十年度及同三十一年度内務省所管（元拓殖務省取置）支出計算中明治三十年十月九日釧路鉄道株式会社ト契約ヲ締結シ該鉄道一切ヲ購買シ其代金貳拾

萬円ヲ明治三十年度及同三十一年度北海道鉄道敷設費ヨリ支出シタル件」⁴⁴⁾を不当と判断し、「本件ハ元北海道庁長官宮原保太郎カ在職中決定セシ事件ニ係リ該関係者ハ元臨時北海道鉄道敷設部技師（同鉄道部長支拂命令官）工学博士田邊朝郎及元臨時北海道鉄道敷設部事務官野村彌三郎ニシテ共ニ其職責ヲ免ルヘカラサル」⁴⁵⁾とした根拠は、以下の3点であった。

1. 私設鉄道の買収に関わる案件にもかかわらず、帝国議会の協賛を経ていない。
2. 動産価格を明治30年度敷設費、不動産価格および成墾料を同31年度敷設費から各々支出したのは予算規定に違背している。
3. 買収代価の設定が不経済な処置である。

1. に関わって北海道庁長官（以下、長官）は「鉄道ノ全部ヲ其儘利用セントスル為ニアラスシテ或ル一部ノ必要ニ応シ即チ一ノ营造物若クハ物品トシテ買入レタルモノナルニ依リ鉄道買収ノ名ヲ以テ予算ノ協賛ヲ経ルヲ要セス」⁴⁶⁾とする見解であった。それに対して検査院は、「釧路鉄道ハ第一期鉄道予定線ニ当ルヲ以テ同地ニ官私両線ヲ敷設スルノ甚タ不得策ニシテ亦僅ニ二十七哩ノ私設線ヲ交ユルハ運輸交通上不便ニ属シ且該会社ニ於テモ亦其線路全部ヲ他ニ讓渡シタキ希望アル」ことと、同鉄道の株主臨時総会で「該会社ノ全財産ヲ臨時北海道鉄道敷設部ニ売却スルコト及同時ニ其会社ヲ解散スルコト」という決議にもとづき、「一ノ私設鉄道トシテ之ヲ買収シタルモノト云ハサルヲ得ス」という判断を下していた。

2. に関わって「明治三十年度北海道鉄道敷設費予算ハ…（中略）…石狩国旭川フラヌイ（富良野：引用者）間二十哩及旭川奈與呂太（名寄：引用者）間十八哩ノ敷設ヲ予定セルニ過キス明治三十一年度ノ予算モ亦其次続工事ヲ經營スルモノニシテ固ヨリ釧路鉄道買収ノ目的ヲ包含スルモノニアラス」とした。さらに長官が「『釧路鉄道ニ於ケル軌條、汽罐車其他車輛ノ如キハ凡テ輕便ニシテ専ラ建設事業ニ必要ナル物件ニ属シ而シテ當時ノカ購買ヲ京浜間ニ需ムルモ物品拂底ヲ告ケ之ヲ得ヘクモアラス』ト云フ」事情を考慮しても、実際に転用するのは「僅ニ半哩餘ノ軌條ト貳臺ノ汽罐車並數輛ノ貨車ヲ利用スルニ過キス」とし、「北海道鉄道敷設法」の予定路線に当該鉄道線を編入・活用するためではなく、あくまで資材目的であると検査院は見なしていた。

3. に関わって「長官ハ『釧路鉄道物件価格ノ標準ヲ株券面ニ取りシハ恰モ其物件価格ハ貳拾萬円ナルヲ以テ普通見易キ株券面ヲ標準トシテ其価格ヲ定メタルマテニシテ實ハ各物件ノ価格ナリ故ニ細カニ当該科目ヲ以テ支拂行為ヲ為セリ』」と説明した点に、釧路鉄道株が「株式市場ニ上リシコトナキ」うえに、すでに廃業した鉄道を操業中の鉄道と同列に論じられないとした。

さらに長官は「釧路鉄道買上ハ之カ為メ該地ニ於ケル鉄道敷設ノ工事割安ニ出来上ル」点を買上費用と敷設工事経費の関係から説明していたが、経費削減は経路編入によるものではなく、あくまで資材転用経費にもとづいていた。要するに釧路鉄道の買収は、その鉄道不動産を予定路線に転用する目的ではなく、あくまで休止で捻出した動産の転用を目的としていたと考えられる。そして、検査院の属する中央政庁の立場が前述の『日本鉄道史』の叙述として、他方転用物件の内容を別とすれば釧路鉄道の買収とした北海道庁の立場が『北海道国有鉄道建設誌』の叙述として、各々反映したものであろう。

1896年12月に北海道庁長官は、田邊朔郎技師の現地調査結果を踏まえて十勝太一釧路間は第一期鉄道、利別太一相ノ内間は第二期鉄道、として各々建設することとし、1900年3月に釧路線工事区を設置して翌4月から着工、01年7月の釧路―白糠間を皮切りに05年10月に帯広まで開業したが⁴⁷⁾、それに先立つ05年4月に道内の鉄道は北海道鉄道部の廃止によって本州などと同じ鉄道作業局所管に一元化された。そして第二期鉄道の利別太一相ノ内間を改変した網走への鉄道経路は、網走(本)線(のち池北線)として1907年3月に池田から着工し、12年10月までに全線開通した⁴⁸⁾。一方標茶経由で道東縦断線に相当する釧網線が、1919年7月に「北海道鉄道敷設法中改正法律」(大正8年3月25日法律第21号)によって厚岸―網走間から釧路―網走間に改め、その着工は22年10月であった。経路こそ釧路鉄道と部分的に類似していたため標茶―弟子屈間で旧釧路鉄道の路盤を転用したが⁴⁹⁾、全線開通した1931年9月は休業から34年、買収からでも31年後であり(図1参照)、結果として検査院の指摘の方が当を得ていたことになるであろう。

IV 岩内馬車鉄道の休業止過程

1. 営業状況

操業期間わずか7年の岩内馬車鉄道の盛業期にあたる1909年1月に北海道庁長官河島醇は、内閣総理大臣桂太郎宛に以下のような報告を行った⁵⁰⁾。

管下岩内馬車鉄道株式会社線路ハ降雪ノ為メ運転上渋滞ヲ来スノミナラス同地方冬季間ハ軽快ナル馬橇ニ依ルタメ殆ント乗客ナク従テ多大ノ除雪費ヲ投スルモ収支相償ハサル状況ニ有之候ニ付左ノ条件ヲ以テ毎年十二月ヨリ翌年三月マテ営業休止ノ儀許可候條此段及報告候也(下線:引用者)

引用中の運休は、冬期の積雪量によって判断して毎年定期的なものではなく、また個人営業の多い馬橇との競合は利用者を困惑させるとして、1906年末から岩内馬車鉄道が馬橇の直轄営業を行ったことで却って激化し、翌年から乗合馬橇組合の運行に変更となった⁵¹⁾。積雪地域にあって、道路や他の交通機関未整備の状況では冬期の除雪や運行可否が大きな課題となった。そうした冬期休業が可能であったのは、岩内馬車鉄道が岩内町と国鉄線連絡の機能にほぼ特化していたためといえよう。

また岩内馬車鉄道は、1日1哩当の平均収支と益金から1910年度の他の馬車鉄道と比較すれば(表2参照)、営業収入では路線が長くとも地方都市の輸送機関である山梨軽便鉄道(山梨県)とともに、営業収入値は地方都市内輸送を担う函館馬車鉄道(北海道)や岡崎馬車鉄道(愛知県)に比べて低く、また参詣輸送の比重の高い太宰府軌道(福岡県)とも様相を異にしていた。一方岩内馬車鉄道の貨物輸送は、地方の馬車鉄道中では比重こそ高いが、貨物輸送に特化した釜石鉾山馬車鉄道(岩手県)には及ばなかった。他方営業費では営業日数が他社の3分2のためか、保線や車両維持に関わる保存費の比重が低く、それは同じ積雪地域にある北海道の都市内輸送機関として通年営業であった函館馬車鉄道との保存費や運輸費の差に現れていた。その結果地方の馬

車鉄道として岩内馬車鉄道は、相当な営業収益をあげることができた。馬車鉄道において運輸費の嵩む要因である馬匹は馭者との契約で不足分を借用し⁵²⁾、休業期間中は馬櫓向けに転用していたことも考えられる。

2. 全線廃止

岩内馬車鉄道は、1912年5月に「営業廃止許可願」⁵³⁾を提出し、その理由を以下のように述べた。

北海道後志国岩内郡岩内町ト全国全郡小澤村トノ間国有鉄道敷設ノ爲メ岩内町ヨリ當会社買収ノ交渉ヲ受ケ候ニ付當会社ハ株主總會ノ決議ヲ經テ之レニ應スル旨協約致候茲ニ於テ岩内町ハ鉄道院ニ對シ敷地全部ヲ無償提供シ鉄道院ニ於テハ旧臘既ニ工事ニ着手セラレ候而シテ該鉄道ハ主トシテ當会社軌道線路ト同一路線上ニ敷設セラル、モノニ有之候ニ付當会社ハ…(中略)…四月參拾日限り營業ヲ廃止スベキ事ヲ株主總會ニ於テ決議致候…(後略)…
(下線:引用者)

引用中の国有鉄道とは後の岩内線で、公史において同線は「明治四十三年法律第五十七号輕便鉄道法ニヨリ敷設スルコトトナリ同年五月測量ニ着手ス」⁵⁴⁾と記録されているが、前年に岩内町内では周知され、岩内鉄道期成同盟会の結成をみる一方、8月には鉄道院技監の視察もあったという⁵⁵⁾。おそらくその段階で会社側も近い将来同線への代替を意識したのであろう。要するに岩内馬車鉄道の廃止は、より本格的な輸送機関である国鉄岩内線建設による技術変革の昇梯を意味しており、筆者が先に取り上げた昭和期の筑後平野での軌道網廃止⁵⁶⁾に相当するものであった。

一方、岩内馬車鉄道は内務省や鉄道院の年報類、あるいは陸地測量部地形図では追跡の困難な市街線を岩内市街に敷設しており(図3参照)、そうした市街線区間まで国鉄岩内線への継承は難しいとみて、1911年3月には「我岩内町の地形たるや東西に長く南北に狭く繁華の中心は現在波止場附近に在りて漸次東西に及ぶ。而して其中央部には重要な商業並に通信機関は勿論工業会社大商賈より旅館等に至るまで一として具らざるものなし。故に停車場の位置は必ずや腹部中央地に選定せらるるを以て最も拳町の利便とし、最も適正至当の事なりと確信する」⁵⁷⁾一派と、後年の岩内駅の位置した浜中(引用中の波止場付近)を推す一派の間で紛糾した。「鉄道院に於ては近き将来に於て黒松内より海岸線をとり、雷電を開削して岩内を經、小沢駅に接続するの議ある」⁵⁸⁾として浜中案に傾いたが、岩内に限らず鉄道駅を市街地中心に開設することは一般に用地買収を含めて至難であり、鉄道院が浜中案を採択したことも当然の帰結であった。

鉄道院では1911年9月にまず「小澤停車場ヨリ零哩三十二鎖間ヲ一区トシ」て、同年10月に「同所ヨリ岩内停車場ニ至ル間ヲ二区トシ」⁵⁹⁾て各々起工し、わずか着工から1年強の12年11月に開業可能であったのも、馬車鉄道の敷地を継承できたことが一因であった。国鉄岩内線は、前述した岩内駅などに関わる区間の一部で馬車鉄道と経路の異なる区間もあったが、路線の多くの箇所は踏襲しており、前述の岩内馬車鉄道は「営業廃止許可申請」において「更ニ拾日間ノ延期ヲ爲シ營業ヲ繼續致候處今ヤ愈々軌条ノ全部ヲ撤去スルニ非ラサレバ全然工事ノ進捗ヲ遮ルノ場合ニ立至リ當会社ハ絶對營業ヲ爲シ能ハズ候」⁶⁰⁾として5月中に線路撤去を終えるとした。そし

て同年10月に北海道庁長官が内閣総理大臣宛に「官設岩内小澤間軽便鉄道敷地ト重複スルモノヲ除キ其他ノ道路ニ付一般交通ノ必要上参箇月ノ期限ヲ定メ原形ニ回復致サシメ度」⁶¹⁾と上申した。

V まとめ

本稿は、北海道開拓期における鉄軌道の休廃止のうち、草創期に属する釧路鉄道と岩内馬車鉄道を事例として検証し、それらの休廃止と北海道の気候との関係を解明してきた。いずれの鉄軌道も操業期間は数年の短期間で廃止となった点が共通していた。

釧路鉄道は、幹線鉄道さえ未形成であった当時の道東地域に操業した硫黄山経営の行き詰まりに、安田善次郎が参画したのを機として敷設された専用鉄道を一般運輸に開放したもので、過酷な冬期の積雪から通年の約3分1の期間が休業を余儀なくされた。それでも同時期の他の私設鉄道に比較して保線経費の出費が高み、会社は除雪技術の向上によって休止期間の短縮に努めていたが、芳しい効果を発揮できなかった。さらに1896年7月の硫黄山の採掘中止は致命的で、鉄道営業も休止を余儀なくされた。その後北海道庁が北海道鉄道敷設費によって釧路鉄道を買収したが、それを建設予定線に関わる鉄道買収と考える北海道庁と、車両や資材転用目的とみる会計検査院との間で見解の相違から紛糾した。1925年を経て着工した釧路一網走間鉄道（のちの釧網線）と釧路鉄道の経路的類似は、実際路盤転用を含みながら、鉄道不在期間の長さを勘案すれば、それを路線継承と見なすことは難しい。

岩内馬車鉄道は、函樽鉄道（北海道鉄道）経路から外れた岩内町の有志が、それへの連絡向けに建設したが、操業中から積雪のため通年の約3分1の期間に休業を余儀なくされた。同社は、岩内港と幹線鉄道の連絡により貨物収入が期待でき、その休業によって釧路鉄道とは対照的に保線や車両維持の各費が節約可能で、同時期の他地域の馬車鉄道に比較して相当な営業収益をあげた。そうした実績が奏功して開業から数年で国鉄による軽便鉄道建設が決定し、それに路盤提供によって廃止が決定した。そうした経緯は、まさにより本格的な輸送機関の国鉄岩内線建設が地域における技術変革の昇梯の証左といえる。

これら両鉄軌道は、開拓期北海道の特性でもある積雪による季節休業や、その克服に取り組んだ点が共通している。季節休業を要するような過酷な自然条件が鉄軌道の存続を拒んでおり、また鉄道網形成以前で輸送目的も単一化しており、その主目的の消滅が路線存続の断念に直結した。一方で釧路鉄道は終始幹線鉄道と結節を欠いて近代的な輸送体系への組み入れがなく、その廃止後の買収も北海道鉄道敷設法予定路線への編入のように見なされながらも、実際にはそれへの資材供出の域を出なかった。岩内馬車鉄道は、当初こそ近代的な交通体系から孤立し、その後北海道鉄道へ結節するように改変したが、国鉄軽便線の建設による技術変革の昇梯によって代替廃止となったものであった。開拓期の北海道において両鉄軌道は、近代的な地域交通体系への編入如何がその存続可否に関係していたことを示しているといえよう。

本稿で明らかになった自然環境や人的開発に関わる鉄軌道の休廃止は、北海道の特徴といえるが、そうした条件がいつ頃まで継続したのかを見極めることも今後の課題といえよう。

〔付記〕 本稿はJSPS科研費23K00994および2022年度日立財団倉田奨励金（研究代表者：三木理史）の成果の一部であり、史料の閲覧では国立公文書館および鉄道博物館に種々ご配慮頂いた。筆者の旧稿は<https://researchmap.jp/read0035307>で公開している。連絡先：mikim@daibutsu.nara-u.ac.jp

〔注〕

- 1) 本稿では、鉄軌道、自動車などの事業者の名称に付す株式会社や法人などは省略した。なお以下特記のない戦前・戦中・戦後は第二次世界大戦に関するものとし、官設鉄道を含む国有鉄道は「国鉄」に、民営は「民鉄」に各々統一した。また「北海道」という名称は、行政域と行政体の識別が不明瞭になりがちなため、後者の意味では原則として「北海道庁」（または道庁）と表記した。北海道史の時期区分は多くの論者によってなされてきたが、田中修による工業史の時期区分に倣い第一次拓殖計画期の1920年代半ばまで（田中修『日本資本主義と北海道』北海道大学図書刊行会、1986年、第二章）を、暫定的に本稿では開拓期とした。また開拓には本来「 」を付すべきながら、以下煩瑣なためカギ括弧を省略する。
- 2) 三木理史「日本における鉄軌道廃止の長期的考察」奈良大地理26,2020年,14～32頁（以下、旧稿とする）。
- 3) この点については三木理史「十勝平野における鉄道廃止—十勝鉄道と北海道拓殖鉄道の廃止を事例に—」奈良大学紀要52,2024年（印刷中）で詳述した。
- 4) 鉄道省編『日本鉄道史 中篇』鉄道省,1921年,468～469頁が叙述の嚆矢と見られ、先立つ北海道庁鉄道部『北海道鉄道略記』北海道庁鉄道部,1898年（野田正穂ほか編『明治期鉄道史資料 第2集 地方鉄道史;第4巻 社史』日本経済評論社,1980年所収）などには叙述がない。北海道の鉄道公史での最初の叙述は、鉄道省北海道建設事務所『北海道国有鉄道建設誌』鉄道省北海道建設事務所,1926年（国立国会図書館デジタルライブラリー所収）,27～28頁と見られ、また個人著作の通史では梅木通徳『北海道鉄道史』新日本文化協会,1947年,84～87頁が先駆的であった。
- 5) 伊地知明「安田善次郎と北海道—釧路硫黄山事業を中心に—」研究紀要（安田学園）11,1969年,1～18頁、寺島敏治「明治三十年年代初頭までの釧路地方の鉱業について」日本歴史268,1970年,38～56頁などを先駆に、その後富水慶一「釧路鉄道会社の設立と経営について」季刊北海道史研究4,1974年,13～25頁、そして伊東東作『ある先覚者の軌跡—安田善次郎の鉄道事業—』鉄道資料調査会,1983年,18～25頁などが主な先行研究にあたる。
- 6) 梅木通徳『北海道交通史』北方書院,1950年,241頁
- 7) 渡辺真吾「岩内馬車鉄道（失われた鉄道・軌道をたずねて73）」鉄道ピクトリアル696,2001年,130～139頁。
- 8) 三木理史『近代日本の地域交通体系』大明堂,1999年,83頁。著者は局地的な鉄道路線のプランを幹線鉄道駅から分岐するB型と、それ以外の旧港町や市街地を起点とするA型に分けて地域交通体系の変化を考察した。旧著発行の時点で釧路鉄道がA型であることは判明していたが（同書330頁）、岩内馬車鉄道については不明であった。その後渡辺前掲「岩内馬車鉄道」によって、1905年開業時はA型であったが、07年7月に北海道鉄道小澤駅への乗り入れてB型に変化したことが明らかになった。
- 9) 北海道庁長官渡邊千秋「釧路鉄道会社創設之義上請」（明治24年12月1日）（『鉄道院文書 第十門私設鉄道及軌道 各鉄道 卷二 釧路鉄道・函館鉄道 明治廿五年 同三十年』〔鉄道博物館所蔵／博覧

- D・1・5/37-1] 所収)。
- 10) 鉄道庁長官子爵井上勝「鉄第八八号」(明治25年3月8日)〔釧路鉄道会社創立ヲ許シ本免状ヲ下付ス〕『公文類聚・第十六編・明治二十五年・第三十八巻・交通四・運輸鉄道・船車〕〔国立公文書館デジタルアーカイブ/類00624100〕所収)。
 - 11) 寺島前掲「明治三十年代初頭までの釧路地方の鉱業について」。
 - 12) 三田守一「釧路硫黄山報告」日本鑛業會誌 2-22,1886年,1502~1503頁。以下、注14) までの引用はすべて当該稿によるため頁数のみ割注で表記した。
 - 13) 「安田保善社とその関係事業史」編修委員会編『安田保善社とその関係事業史』『安田保善社とその関係事業史』編修委員会,1974年,105~107頁。
 - 14) 「安田保善社…」前掲『安田保善社とその関係事業史』132頁。
 - 15) 「安田保善社…」前掲『安田保善社とその関係事業史』135頁。伊地知前掲「安田善次郎と北海道」。
 - 16) 安田の経歴は、由井常彦『安田善次郎一果報は練って待て一』(ミネルヴァ日本評伝選) ミネルヴァ書房,2010年を参照。
 - 17) 発起人「釧路鉄道会社引受株数」、同「起業方法書」(前掲博覧D・1・5/37-1所収)。
 - 18) 釧路鉄道会社発起人総代安田善次郎「釧路鉄道会社設立并ニ工事竣功届」(明治25年8月22日)(前掲博覧D・1・5/37-1所収)。
 - 19) 釧路鉄道会社発起人総代安田善次郎「鉄道開業ニ付特許願」(明治25年8月22日)(前掲博覧D・1・5/37-1所収)。
 - 20) 釧路鉄道株式会社発起人総代安田前掲「鉄道開業ニ付特許願」。
 - 21) 山崎直方・佐藤伝蔵編『大日本地誌 巻九』博文館,1913年,772頁。
 - 22) 佐藤彌十郎編『岩内町史』岩内町役場,1966年,313~316頁。
 - 23) 渡辺前掲「岩内馬車鉄道」130~131頁。
 - 24) 内務省土木局工務課『明治三十八年八月編纂 土木局第十四回統計年報』内務省土木局工務課,1905年(クレス出版復刻版,1996年),185頁。一方鉄道院『明治四十一、二、三年度鉄道院年報 軌道之部』鉄道院,1913年(野田正穂ほか編『大正期鉄道史資料第1集鉄道院(省)年報 第4巻』日本経済評論社,1983年所収),79頁によれば特許区間は「北海道岩内郡岩内町字鷹台町、同郡小澤村『ノウスケ』間、岩内町字稲穂崎町、同町鷹台町間、鷹台町御鉾内町間」10哩76鎖(約17.6km)となっているが、本稿では発行年の古い内務省土木局の記載を優先した。
 - 25) 渡辺前掲「岩内馬車鉄道」131頁。鉄道院前掲『明治四十一、二、三年度鉄道院年報』では開業を1905年3月、佐藤前掲『岩内町史』382頁では同年7月としている。
 - 26) それら路線変更の詳細は渡辺前掲「岩内馬車鉄道」132~134頁を参照。
 - 27) 1896年製、09年部分修正測図、10年改版陸地測量部5万分1地形図「岩内」(1910年9月発行)。
 - 28) 山崎・佐藤前掲『大日本地誌 巻九』772頁。
 - 29) 佐藤前掲『岩内町史』376~382頁。才賀電機商會が地方の中小電気事業や鉄道事業に果たした役割については、三木前掲『近代日本の地域交通体系』第7章を参照。
 - 30) 渡辺前掲「岩内馬車鉄道」134頁。
 - 31) 渡辺前掲「岩内馬車鉄道」135~136頁。

- 32) 佐藤前掲『岩内町史』455頁。
- 33) 釧路鉄道会社第壹回報告』（『鉄道院文書 第十門私設鉄道及軌道 一、雑書 営業報告 釧路鉄道 自明治二十六年 至明治三十年 全』〔鉄道博物館所蔵／博買D・1・5/38-1〕所収）。
- 34) 前掲「釧路鉄道会社第壹回報告」。
- 35) 「釧路鉄道株式会社第四回報告」（前掲博買D・1・5/38-1所収）。
- 36) 釧路鉄道株式会社々長杉山裁吉「釧路鉄道株式会社明治廿九年度上半期営業報告書」（前掲博買D・1・5/38-1所収）。
- 37) 釧路鉄道株式会社々長杉山裁吉「釧路鉄道株式会社明治廿九年度下半期営業報告書」（前掲博買D・1・5/38-1所収）。
- 38) 日本国有鉄道北海道総局編『北海道鉄道百年史 上巻』日本国有鉄道北海道総局,1980年,94頁。
- 39) 釧路鉄道株式会社々長杉山裁吉「釧路鉄道株式会社明治三十年度上半期営業報告書」（前掲博買D・1・5/38-1所収）。
- 40) 内務大臣子爵芳川顕正「北乙第二五三〇号」（明治31年2月2日）（「釧路鉄道株式会社解散ノ件」『公文雑纂・明治三十一年・第十三巻・内務省一』〔国立公文書館デジタルアーカイブ所収／纂00448100〕所収）。
- 41) 「北海道官設鉄道調査」（野田正穂ほか編『明治期鉄道史資料 第2集地方鉄道史：第4巻社史』日本経済評論社,1980年所収）57・60～61頁。
- 42) 鉄道省前掲『日本鉄道史 中篇』469頁。
- 43) 「釧路鉄道買収ニ関スル件」（『公文雑纂・明治三十三年・第三十五巻・帝国議会・第十四回 四』〔国立公文書館デジタルアーカイブ所収／纂00536100〕所収）。
- 44) 乙号送第四号文書、前掲「釧路鉄道買収ニ関スル件」所収。
- 45) 内務大臣官房丙第六八四号文書、前掲「釧路鉄道買収ニ関スル件」所収。
- 46) 前掲乙号送第四号文書。以下注47) までの引用はすべて同文書による。
- 47) 日本国有鉄道前掲『北海道鉄道百年史 上巻』442～443頁。
- 48) その経緯は、三木理史「北海道における地方交通網対策と池北線—北海道ちほく高原鉄道への転換に至る道程—」奈良大学紀要51,2023年,35～54頁を参照。
- 49) 日本国有鉄道北海道総局編『北海道鉄道百年史 中巻』日本国有鉄道北海道総局,1980年,121～125頁。
- 50) 北海道庁長官河島醇「六庶第三号文書」（明治42年1月11日）（『鉄道省文書 第一門監督第一種 四軌道 イ 特許 入間馬車鉄道・岩舟人車鉄道・岩内馬車鉄道・今井祇園馬車軌道・磐井馬車軌道 自明治四十一年 至大正七年 巻一』〔国立公文書館所蔵,平12運輸00702100〕所収）。
- 51) 渡辺前掲「岩内馬車鉄道」135頁。
- 52) 渡辺前掲「岩内馬車鉄道」137頁。また馬匹費の負担軽減のために開業間もない1905年4月に石油発動車の導入も検討したが、導入には至らなかったという。
- 53) 岩内馬車鉄道株式会社取締役社長一柳平太郎「営業廃止許可願」（前掲平12運輸00702100所収）。
- 54) 鉄道省前掲『北海道国有鉄道建設誌』87頁。
- 55) 渡辺前掲「岩内馬車鉄道」137～138頁。
- 56) 三木理史「筑後平野における長大軌道網の技術変革と休廃止—昭和初期の筑後軌道の廃止を中心に—」奈良大学紀要49,2021年,11～29頁。

- 57) 築瀬真精ほか「請願書」(明治44年3月)(佐藤前掲『岩内町史』458～459頁所収)。
- 58) 「停車場問題の新聞論調」(佐藤前掲『岩内町史』459～460頁所収)。なお引用の紙名、記事の掲載年月日などは不明である。
- 59) 鉄道省前掲『北海道国有鉄道建設誌』87頁。
- 60) 一柳前掲「営業廃止許可願」。馬車鉄道は、折から鯨漁の最盛期のため営業期間の延長を申請したという(渡辺前掲「岩内馬車鉄道」138頁)。
- 61) 北海道庁長官石原健三「営業廃止許可願」(大正元年10月4日)(前掲平12運輸00702100所収)。

Abstract

This paper clarifies the relationships between abeyance and abolishment of Kushiro Railway and Iwanai Horse Tramway and the climate in Hokkaido. Kushiro Railway made improvements to common carrier leased line of its utility railways when board member Zenjiro Yasuda also worked as a representative for a company mining for brimstone in the mountain of Ioh. However, its railway had been forced to close for about one third of a year due to accumulated snow. Because mining companies stopped mining the mountains for brimstone, the Hokkaido government bought Kushiro Railway's inactive railways. However, complications arose between the Hokkaido government, which had assumed to pay cash for the railways, and the Board of Audit, which had bought out engines, vehicles, and stocking materials for the railways. Although the Iwanai Horse Tramway had been constructed between Iwanai Town on the coast of the Japan Sea and Kozawa Village along the Hokkaido Railway after Japan Government Railway (J. G. R.) had opened the Hakodate Line, it was also forced to close for about one third of a year due to accumulated snow. However, J. G. R. was able to save costs for maintenance of tracks and vehicles by closing tramway. Because J. G. R. decided to construct light railway, after a short time the Iwanai Horse Tramway had closed the tramway was abolished because its roadbeds had become affordable.

Key words : Kushiro Railway, Iwanai Horse Tramway, Zenjiro Yasuda, accumulated snow, Hokkaido