

平成28年度前期企画展

歴鉄！ほっかいどう～トロッコから新幹線まで～

展示資料目録

主催：北海道立文書館

会期：2016（平成28）年7月26日～8月25日

会場：北海道庁旧本庁舎（赤れんが庁舎）

1階5号会議室



札幌～函館間を千歳経由で走る急行「すずらん」 1961（昭和36）年頃
当館所蔵 P-1/564 『鉄道の変遷』

ごあいさつ

今年3月、北海道新幹線が新函館北斗まで開業しました。

それにちなみ、北海道の鉄道の歴史を「石炭とともに」、「鉄道網の栄枯盛衰」、「津軽海峡をこえて」の3つの視点から紹介することにしました。

約150年間をぐっと凝縮しているので簡単な展示ではありますが、ちょっとした時間旅行を楽しんでいただければ幸いです。

北海道立文書館

石炭とともに

北海道には、“日本で最初の鉄道”といわれるものがありました。

かやぬま
茅沼石炭山で、掘り出した石炭を坑口から港まで運ぶためのものとして、幕末に計画され、維新の混乱をはさみ、1869（明治2）年に実現した鉄道です。

鉄道といっても、ふつう思い浮かべるように機関車が貨車を引っ張るものではありませんでした。

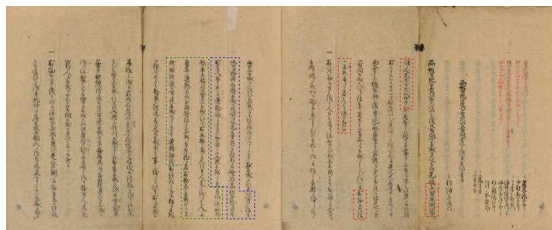
重力を利用して動く仕組みを備えた貨車が、木に鉄を貼り付けたレールの上を、石炭を運んで行き来していたようです。

01. 箱館奉行が茅沼炭山の採掘・経営について、イギリス領事ガワーとその兄に相談した結果を記した文書 1866（慶応2）年 北海道大学附属図書館北方資料室所蔵 『岩内

石炭御用留 慶應二年 箱館奉行所』

02. 米沢藩士が記録した、茅沼炭山の「鉄道」の明治3年頃の様子 北海道大学附属図書館北方資料室所蔵 『恵曾谷日誌』
03. 石炭運送其外荒増見込ノ件 1872（明治5）年 当館所蔵 簿書418『余市・古平・積丹・古宇・岩内・石炭山往復』

01



02



北海道で最初の機関車がひく本格的な鉄道は「幌内鉄道」で、やはり石炭を運ぶために、開拓使により敷設されました。

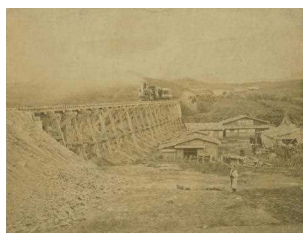
1880（明治13）年に手宮一札幌間が開通したのは、国内で4番目でした。ついで、82年に札幌一幌内間が開通しました。

同鉄道は、1888（明治21）年に北有社に営業を請け負わせ、さらに89年に北海道炭礦鉄道に譲渡されましたが、1906（明治39）年に再び国有化されました。

先に敷設された鉄道がイギリス式であったのに対し、幌内鉄道はアメリカ式で建設されたのが特徴です。

04. 試運転をする第二機関車「弁慶」号（写真） 1880（明治13）年 北海道大学附属図書館北方資料室所蔵 『第二機関車弁慶号試運転』
05. 第一機関車「義経」号（写真） 1880（明治13）年 北海道大学附属図書館北方資料室所蔵 『第一号機関車義経号』
06. 転車台の上の「弁慶」号（写真） 1880（明治13）年 当館所蔵 P-1/378『列車場に於て第二機関車弁慶号組立並転車台取立の図』
07. 黒田清隆からクロフォードへの訓示 1879（明治12）年 当館所蔵 簿書3196『取裁録 第一期 明治十二年自一月至三月』

04



07

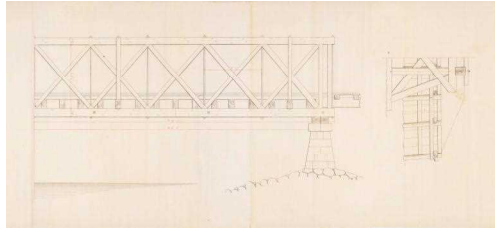


08. 雪のために汽車の運転が甚だ困難であることを伝える電文 1881（明治14）年 当館所蔵 簿書4479『秘号電信留 明治十四年一月二起り六月二止ル』
09. 除雪車と連結した「弁慶」号（写真） 1880（明治13）年 北海道大学附属図書館北方資料室所蔵 『機関車弁慶号ニ雪払車ヲ付タル図』
10. 除雪車の図 大蔵省刊『開拓使事業報告 第二編』（明治18刊）所載

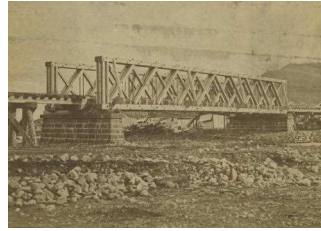
11. ^{かつない}勝納川橋の図面 当館所蔵 簿書番外3『諸絵図』「勝納川橋（十七年十二月調宮銭間橋梁図のうち）」

12. ^{かつない}勝納川橋（写真） 当館所蔵 P-1/376『小樽鉄道線勝内川橋』

11



12



13. 「義経」号のポーター社製造銘板（複製） 小樽市総合博物館所蔵

14. ^{たいしょう}「大勝号」のヘッドマーク・製造銘板（複製） 小樽市総合博物館所蔵

13, 14



鉄道網の栄枯盛衰

幌内鉄道は全国でも早い時期に開通しましたが、石炭を運ぶ目的以外の路線の建設はなかなか進みませんでした。

しかし、1896（明治29）年、北海道鉄道敷設法が成立すると、ようやく本格的に進みはじめました。

1898年に旭川—空知太間が開通したのを皮切りに旭川—下富良野間、旭川—名寄間などが次々に開通、1904年には函館—小樽間が全通しました。

1916（大正5）年には総延長が1000マイル（約1600km）を突破するまでになりました。

昭和10年代（1935～）に入るとペースは落ちますが、それでも総延長は少しずつ伸びていたことがわかります。

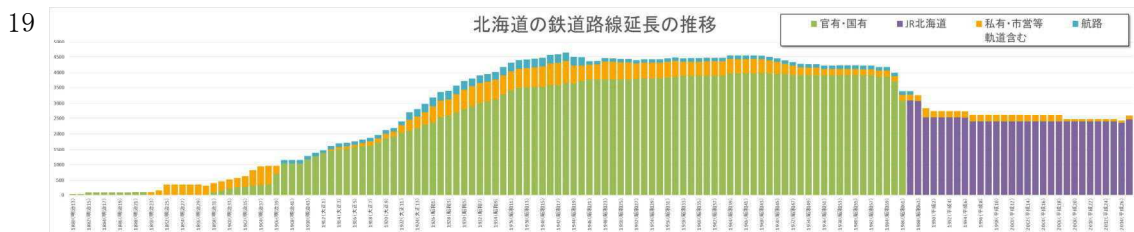
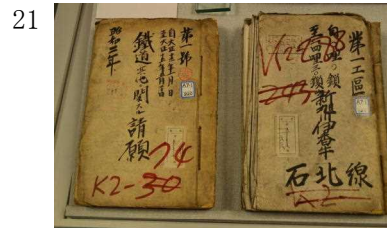
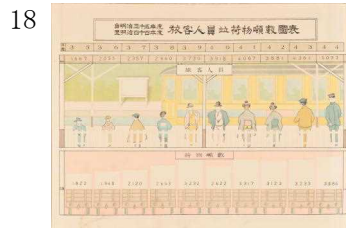
物資や生産物、それに人を、早く大量に運べる鉄道は、北海道の開発と人びとの生活を力強く支えました。

15. 鉄道で移住した人たち（写真） 年不明 北海道大学附属図書館北方資料室所蔵 『釧路国川上郡弟子屈駅に移民下車の図』

16. 1899（明治32）年頃の鉄道整備状況 1899（明治32） 当館所蔵 Ma-1/2324『北海道鉄道路線図』

17. 鉄道整備の方針・計画 1896（明治29） 『北海道官設鉄道調書』（北海道庁臨時北海道鉄道敷設部編・発行）

18. 乗客・貨物の運送量の推移／機関車・貨車・客車の数量の推移 『北海道鉄道網走線全通記念図表』（北海道鉄道管理局・鉄道院北海道建設事務所共編 1912（大正元）年）所載
19. 北海道の鉄道路線延長の推移（作成）
20. 『国有記念写真帖』 菊池朝陽著・発行 1908（明治41）年
21. 当館所蔵 鉄道関係公文書 A7-1/220『鉄道其他ニ関スル請願 第一号 自大正十三年一月至大正十五年五月二十日 昭和二年』、A7-1/120『長輪線 長万部静狩』、A7-1/121『石北線 新旭川伊香牛』



しよくみんきどう
殖民軌道～北海道だけの「鉄道」～

かつて北海道だけに存在する「鉄道」がありました。「殖民軌道」と言って、主に道東や道北で敷設されたものです。

「鉄道」といっても、安く作れるよう低規格で、初期の頃は動力が「馬」で、運行ダイヤはなく地域住民が自由に使える「道路の代わり」といった存在でした。

やがて、地元の町村や組合が運行を管理したり、ガソリン機関車や自走客車が導入されたりして、物流を支え住民の足となって活躍しました。

しかし、道路の整備が進むにつれ主役の座を自動車に譲ることとなり、1972（昭和47）年、最後の路線が廃止になりました。

22. 殖民軌道・簡易軌道位置図（作成）

23. 大正末期の殖民軌道 当初は馬でトロッコを引いて走る馬鉄であった。写真は厚床～^{あつとこ}風連間の風景（写真） 大正末期（1920年代か） 別海町郷土資料館所蔵

24. 昭和16年に導入されたガソリンカー（写真） 1941（昭和16）年以降 別海町郷土資料館所蔵

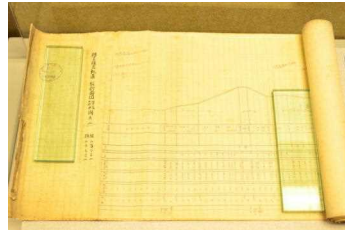
25. 根室殖民軌道縦断面図 1924（大正13）年頃 当館所蔵 H085962『根室殖民軌道縦断面図 厚床中標津間其2 縦200分の1 横2000分の1』

26. 『簡易軌道写真帖』 1997（平成9）年 今井理・森川幸一著 モデルワーゲン発行

23



24



昭和40年代（1965～）になると、道路網の整備と自動車の普及に押されるかたちで、特に地方において、採算がとれない路線が増えてきました。

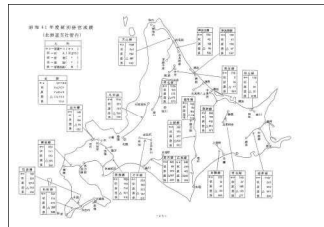
国鉄は、乗降客数や取扱荷物量の少ない駅の無人化・廃止、さらに路線そのものの廃止を進めることとなりました。

北海道も例外ではなく、この頃を境に鉄道の総延長は減少に転じます。

北海道での路線の廃止は、国鉄の分割民営化（1987年）前後に劇的に進みました。

27. **昭和41年度不採算路線の状況** 『国鉄不採算路線廃止問題の経過概要』（北海道企画部調整課[編]、1960年代）
28. **北海道内14路線を廃止予定線に選定することに反対する知事意見** 1984（昭和59）年 当館所蔵 A11-2/4593 『特定地方交通線対策協議会』
29. **旅行者による、廃線相継ぐ時期の記録** 1985～1994（昭和60～平成6）年 当館所蔵 P-2/375 『北海道の鉄路と風景』（白石健二撮影）
30. 『**ありがとう、そして…さようなら国鉄**』 佐藤滉一編 山と溪谷社発行 1987（昭和60）年

27



28



31. **車両表示板**（実物資料） 「からまつ」「北海」「天都」 小樽市総合博物館所蔵
32. **タブレット・キャリアー**（実物資料） 小樽市総合博物館所蔵
33. **改札錠**（実物資料） 小樽市総合博物館所蔵

31, 32, 33



津軽海峡をこえて

青函連絡船

1908（明治41）年に開設され旅客や物資の運送を担った青函連絡船は、北海道と本州の鉄道を結ぶ鉄道連絡船でもありました。

世界有数の車両航走の設備を誇り、昭和初期には1年に旅客85万人、貨物80万トンを取り扱っていました。

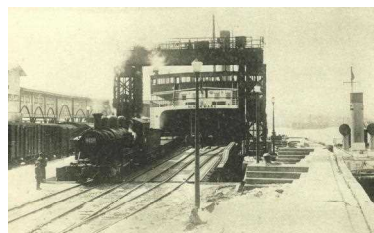
1988（昭和63）年に開通した青函トンネルにその役割を譲るまで、戦前・戦後を通じた80年の間、全国的な交通網の一翼を担っていました。

34. **移民の函館上陸**（写真） 1912～18（大正期前半） 開道五十年記念北海道博覧会編 『開道五十年記念北海道写真帖大正七年八月』
35. **連絡船から出てくる汽車**（写真） 1930（昭和5） 北海道庁[編]『北海道大観』
36. 『**洞爺丸台風海難誌**』 1965（昭和40）年
37. **台風の被害状況を報じる新聞記事** 1954（昭和29）年 『北海道新聞』 9月27日朝刊1面

34



35



青函トンネル

戦前から構想があった本州と北海道を結ぶ海底トンネル計画は、1954（昭和29）年の洞爺丸台風による海難事故を契機に具体的に動き始めました。

その10年後の昭和39年には北海道側の吉岡調査斜坑が着工しましたが、海底の地盤は脆弱で工事は予想外の困難の連続でした。

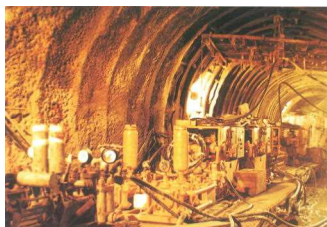
計画の具体化から約30年後にトンネルは開通し、昭和63年には本州と北海道が鉄道で結ばれました。

38. **2つのルート**（作成）
39. **トンネルの起工式**（写真） 1968（昭和43）年 当館所蔵 『津軽海峡線工事誌（青函トンネル）』上より
40. **軟弱な地盤を改良する「地盤注入」の様子**（写真） 年次不明 『津軽海峡線工事誌（青函トンネル）』上より
41. **青函トンネルはどちらのもの？**
トンネル編入に関する文書

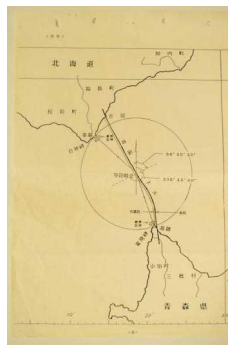
トンネル内の未所屬地域の青森県と北海道への編入案について首相から知事にあてた
照会文書 1987(昭和62)年／首相からの上記照会に対する知事意見 1988(昭和63)
年 当館所蔵 A11-1/12990 『青函トンネル関係(Ⅱ)』

42. 青函トンネル内での福島町と三厩村の境界線を示す図 当館所蔵 A11-1/12990
『青函トンネル関係(Ⅱ)』

40



42



43. 北斗星のヘッドマーク (実物資料) 小樽市総合博物館所蔵



北海道新幹線

北海道新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、1972(昭和47)年整備新幹線の路線の一つに定められました。そのため青函トンネルも新幹線の規格で施工されていました。

昭和53年には、北海道新幹線を含む整備新幹線5線の具体的な実施計画が決定されましたが、57年に国鉄の財政悪化により計画が凍結されるなどの紆余曲折がありました。

しかし、地元の熱心な働きかけもあり、平成17年5月に青森～函館間148.4kmが着工され、今年3月26日に新青森駅 - 新函館北斗駅間が開業しました。

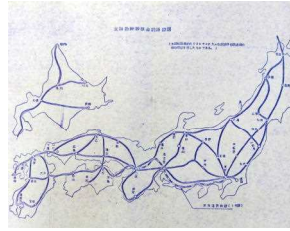
44. 北海道新幹線の路線図 北海道新幹線開業NAVIホームページより
45. 雪の中を走る北海道新幹線 (写真) 2016(平成28)年 画像提供：JR北海道
46. 北海道新幹線の出発式 (写真) 2016(平成28)年 画像提供：JR北海道
47. 全国新幹線鉄道整備法と運輸省告示243号 1972(昭和47)年 『官報』より
48. 新幹線鉄道網の計画案 1970(昭和45)年 国立公文書館所蔵『昭和45年運輸省関係
政令綴』

49. 新幹線早期着工を訴える陳情書 1992（平成4）年 当館所蔵 A11-2/4423 『新幹線関係綴』

45



48



北海道立文書館もんじょかんのご紹介

北海道立文書館は、北海道の歴史に関する文書や記録などを収集し、保存するとともに、これらの資料を利用していただく施設です。

閲覧室

本会場の隣にあり、資料を閲覧することができます。

月～土（第3木曜日、祝日・休日を除く）

8：45～17：00

常設展示室

本フロアの南側にあり、明治初期の北海道の歴史に関する展示を行っています。



北海道立文書館

〒060-8588 北海道札幌市中央区北3条西6丁目 北海道庁旧本庁舎（赤れんが庁舎）内

URL <http://www.pref.hokkaido.lg.jp/sm/mnj/index.htm>