



Title	「交通」の調査研究委員として
Author(s)	市川, 大祐; ICHIKAWA, Daisuke
Description	講演
Citation	地域経済経営ネットワーク研究センター年報, 13, 19-22
Issue Date	2024-03-29
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/91687
Type	departmental bulletin paper
File Information	REBN_13_019.pdf



<講演>

「交通」の調査研究委員として

市川 大祐

北海学園大学経済学部教授

平本：では、4番目、市川先生に交通の分野についてお話しいただきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

ご紹介にあずかりました北海学園大学の市川と申します。「史料からみる鉄道」ということで、交通に関してお話をしたいと思います。

北海道の私鉄（民鉄）

まずは大まかに見ていきたいと思います。北海道の鉄道を考える上で圧倒的に大きいのはいわゆる「国鉄」です。他方で、現在の鉄道の状況を考えると、旧国鉄の JR 北海道、札幌市が経営する札幌市地下鉄、函館市が経営する函館市電、あとは第三セクターの道南いさりび鉄道。現在鉄道として残っている主なものはこの四つで、いわゆる私鉄というのが、道内にはないわけです。JR は私鉄といえど私鉄なのですが、国鉄を母体としていることから普通は私鉄には含めません。国鉄民営化以降は、私鉄は民営鉄道（民鉄）とも呼ばれるようになりました。

北海道はかつて非常に多くの民営鉄道が存在しました。例えば今日取り上げます定山溪鉄道をはじめとして、寿都鉄道、北海道拓殖鉄道、旭川にも旭川電気軌道と旭川市街軌道という2つの私鉄がありましたし、道東のほうにも十勝鉄道、根室拓殖鉄道など多様な私鉄が存在していました。

北海道で特徴的なのは、いわゆる炭鉱鉄道で、石炭を運ぶのにトラック輸送というのは考

えられない時代ですので、夕張炭鉱の夕張鉄道のように、炭鉱開発と深く結びつき、炭鉱を開発する際には例えば三菱、三井、北炭にしても鉄道とセットで開発をされてきました。夕張鉄道、雄別鉄道、羽幌炭礦鉄道、天塩炭礦鉄道、留萌鉄道、三井芦別鉄道、三菱鉱業美唄鉄道など各地に様々な私鉄が展開し、人や物を運んでいました。しかし、現在は純粋に民営企業として経営されている鉄道は姿を消しているわけです。

さて、交通の分野を担当し、北海道の交通に関わる史料ということですが、先ほども触れましたが、今までの北海道の交通というと国鉄というのは当然メインになるわけですが、国鉄自体は、もちろん不十分なものもあるのですが、他の分野に比べると非常に豊富な史料があります。既に「北海道鉄道百年史」上・下巻という分厚い史料があります。そうした各分野の団体史が存在し、現時点で我々が触れる史料は比較的多いわけです。

これに対して、いわゆる私鉄（民鉄）、それから中小のバス会社の多くは社史すらない会社が多くあります。社史があったとしても、現存する史料は乏しく、これは手をつけてみて気がついたのですが、ほとんどは経営の実態が不明です。ただし、交通分野ですので、マニアが残ったものが現在もあります。例えば車両がどうなっていたかということはすごく詳しく分かるのですが、ただ人や物をどう運んでいたか、道民の生活にどう関わってきたかということを調べようとすると、実は案外そうしたことが載っ

ている史料というのは多くはないのです。

北海道の交通史の研究というのも既に多く存在しているわけですが、鉄道、航空、バス、海運それぞれの分野別にはあるのですが、利用する北海道民の側に立った総合的な視点で交通を論じたものは意外と少ないというのが、まず手をつけたときの感想でした。

そこで、交通関係の史料調査においては鉄道、バス、航空、海運など広く史料を当たっていきますが、もちろん国鉄は非常に重要なので対象になるのですが、特に史料の乏しい国鉄以外に重点を置いて調査を行いました。従って、民鉄、バス会社、海運会社ということになります。これは既に板垣先生、満園先生も繰り返言われていますので、ここでは簡単に話しますが、交通分野においても企業の史料の残存状況はかなり差があります。そもそも現在、道内に民営の鉄道会社は存在していないわけですから、バスやその他の事業を営む存続会社がある場合もありますが、ない場合も多いです。また、先ほども少し出しましたが、企業にとって直接の利益を生むものではないので、収蔵スペースの関係で、存続会社があったとしても消えているということはいくつもあるわけです。そういう事情がありながらも、できる範囲で、国鉄以外のところに重点を置いて史料を収集していきました。

今回は、時間の制約がございますので、札幌市内を運行していた私鉄の定山溪鉄道を事例として取り上げたいと思います。

定山溪鉄道

定山溪鉄道は、もちろん今鉄道路線は廃止されていますが、ご存じのとおりバス事業、不動産事業、小売事業を営む会社として株式会社じょうてつが現在も存続をしています。

そこで、2019年3月に道史編さん室の方と株式会社じょうてつの本社を訪問いたしました。史料も、営業報告書も欠けがなく最初から

残っており、社内報も、一部欠けがありますが、大体残っていますし、それ以外の史料もほかの企業に比べると比較的豊富に残されており、また非常に快くご対応いただきました。

そこで、史料閲覧をし、必要なものに関してはカメラ撮影による史料収集を行いました。

定山溪鉄道の沿革にごく簡単に触れておきたいと思います。1915年（大正4年）12月に設立され、1918年から白石と定山溪の間で開業しました。そして、昭和に入り東札幌～定山溪間が電化され、途中から東札幌から接続する形がメインとなって、温泉地定山溪と札幌市内を結ぶ電車として発展をしてきました。

1957年（昭和32年）にはディーゼルカーによって国鉄札幌駅の乗り入れも行われ、観光客を札幌駅から直接定山溪温泉に運び、非常に発展を遂げました。そして、同じく1957年には東急の資本傘下に入ります。

こうした発展を遂げた定山溪鉄道ですが、モータリゼーションの影響により1969年10月に路線廃止となり、鉄道から撤退することになりました。

資料集のほうには、第七章、686ページから営業報告書の特に運輸に関わる部分を中心に載せてあります（図1）。そこから当時の状況を伝えるものをかいつまんで読んでいくと、例えば1949年当時というのは不況の時期なので、旅客数や貨物トン数は減少しているのですが、値上げもあり、基本的には増収しています。こ

資料からみる定山溪鉄道（第7章、資料24 686頁～）

- ・戦後、当時の不況や運賃値上げの影響で旅客数・貨物トン数は減少しつつも増収(1949年)
- ・定山溪温泉客に加え、修学旅行生なども運ぶ
- ・1949年 戦時期中断していた月見列車復活
- ・定山溪温泉の観光客の増加によって、収入はその後順調に増加(1951～)
- ・1947年、真駒内に進駐軍基地（キャンプ・クロフォード）建設
定山溪鉄道は基地資材の輸送を担った
- ・1952年、豊羽鉱山が操業再開
鉱石輸送の増加により貨物輸送増加



図1

の後は順調に観光客も増えていくという、非常に経営的には戦後からの復興で上昇していく時期に当たっています。

定山溪温泉の温泉客はもちろんのこと、営業報告書にも書かれているように修学旅行生なども運んでいました。

こちらは営業報告書ではなく社史のほうからですが、1949年には戦時中に中断していた月見列車なども復活し、定山溪温泉の観光客の増加に伴って収入はその後も順調に増加していきしました。そういうことが1951年以降の営業報告書にも記されています。

また、旅客だけではなく貨物輸送も活躍しており、1947年に真駒内にキャンプ・クロフォードと呼ばれた進駐軍基地が建設されるのですが、その際にも定山溪鉄道は基地資材の輸送などを担いました。

また、定山溪温泉のさらに奥に豊羽鉾山という戦前から金属を産出していた鉾山があり、戦時中に事故があったため、一旦休業していましたが、1952年から操業再開し、鉾石輸送が増えたことによって貨物輸送のほうも非常に順調に増加し、旅客と並んで定山溪鉄道の経営を支えていきました。

バス事業については、これも営業報告書からですが（図2）、1948年から定山溪までの路線バスの運行再開とありました。ただ、当時は除雪ができていないので、冬はお休みとなっていました。

バス事業の展開

- ・1948年 路線バス（札幌～定山溪）の運行再開（冬期運休）
- ・札幌駅前に案内所設置し旅客誘致
- ・トレーラー牽引車改造の除雪車で札幌～南平岸小前 除雪実施
- ・トレーラーバス2両を札幌市交通局に譲渡→大型バス5両購入
- ・1949年5月～貸切バスの営業開始、ロマンス車増備
- ・観光客増加により成績好調



図2

また、札幌駅前に案内所を設置して旅客誘致を行っていたということも記されています。

除雪ができていないので、今の我々のイメージとかなり違って、冬期はバスというのは動かなかったということも知ることができるわけですが、同時に、戦後急激に乗客が増えた時期ですのでトレーラー型のバスなども導入されて、南平岸小学校前までの一部区間の除雪も実施されたようです。このトレーラーバスは後に札幌市交通局に譲渡され、報告書によると、代わりに大型バスを5両入れて、1949年5月から貸切バスの営業も始めたとあります。当時のバスは窓に背を向けて乗るようなロングシートが中心でしたが、今のように進行方向に向かって2人がけをするロマンスシートを備えた観光対応のロマンス車などを増備して、バス事業の成績が非常に好調であったということが記されています。

このように1950年代、1960年代ぐらいまで非常に好調だったのですが、その後の定山溪鉄道について見ていきますと、1961年には、温泉客輸送に加えて、この時期には沿線の宅地化も進みますので、通勤客も増え、旅客人員がピークになります。他方で、国道が改良されたことによって定山溪温泉の旅館も送迎バスを出すようになり、また観光バスが進出することによって、メインであった温泉旅客が非常に打撃を受けることになりました。

旅客だけではなく貨物のほうも、豊羽鉾山の減産によって鉾石輸送が減少し、また道路の改良もあって、1963年からは鉾石輸送はトラックに転換されて、貨物収入も減っていきます。

こうなると鉄道部門はかなり赤字という問題が起きてくるわけですが、そうした中で、1967年には北海道警察から踏切の立体化、または事業廃止の早期実現の要望が出されたとあります。赤字部門であるので、踏切を立体化するというのはかなり厳しいことでした。さらに、この時期に札幌オリンピックの開催が決まり、北24条～真駒内までの地下鉄南北線の計画も立

てられたことによって、最終的に鉄道部門を廃業し、その路線の敷地を地下鉄に提供する形で定山溪鉄道は1969年10月に廃止され、バス転換されることになりました。

以上のように定山溪鉄道を例に挙げてみてきましたが、交通に関してまとめてみたいと思います。

終わりに

現在、ニュースで皆さんもご存じのように、北海道は公共交通が非常に深刻な問題になっています。以前からそうなのですが、人口減少が今後も加速し、過疎化が進むことによって、地方路線の存続が危ぶまれるという大きな問題が生じています。

今まではローカル線の問題だけだったのですが、いわゆる函館本線のような幹線も北海道新幹線の建設に伴って、函館五稜郭～長万部間の貨物輸送存続の問題も出てきました。

さらに言うと、そもそも赤字ローカル線自体は1980年代から問題となって、すでに廃止され、バス転換をして現在に至っているわけですが、その廃止転換されたバス路線自体、存続できるかという問題があります。もちろんバスの運転手不足ということもありますが、さらなる過疎化と乗客減少によってバスすら維持できないという問題に直面していきます。

非常に深刻な問題が今あるわけですが、かつて道内にも民間経営の私鉄が多く存在し、それ

らの北海道の私鉄というのは、私が今回すごく感じたことですが、例えば東京、大阪、名古屋の大手私鉄とは同じ私鉄でも全然イメージが違うものです。もともと上記の地域は需要があるところに、利益を見込んで住宅開発とセットで路線建設をしている。しかし先ほど挙げたように北海道の多くの私鉄は、そもそも鉄道全盛時代から、人口密度が低いということから経営上様々な問題を抱えつつも、多くの人や物を運ぶことで地域に貢献してきた。そういう存在であったわけです。

例えば、今日は取り上げませんでしたが、簡易軌道と呼ばれる軌道ができたことによって従来高校に通えなかった人たちが高校に通えるようになった例もあり、私鉄や公営鉄道は地域の高校進学率の上昇にも貢献している。ですから、単純に鉄道といっても利益だけでは見えないような地域貢献もあったわけです。この点は、過去の生の史料を見ることでみてくるとだと思います。

過去の史料を見たからといって答えが見つかるわけではありませんが、具体的に同時代の史料から、当時の人の考えや、経営的には決してよろしくはない北海道の私鉄においても、それなりにそれぞれの時代で対処しつつ維持してきたという過去を見ることは、現在の公共交通問題を考える上でも示唆に富んでいるのではないかと思います。

参考文献は以上ようになっております。

ご清聴ありがとうございました。(拍手)