

タイトル	雨竜炭田と留萌港を繋いだ留萌鉄道の開業と沿線のまちの形成
著者	濱田, 武士; HAMADA, Takeshi
引用	開発論集(110): 51-79
発行日	2022-09-30

雨竜炭田と留萌港を繋いだ留萌鉄道の開業と 沿線のまちの形成

濱 田 武 士*

〈目 次〉

1. はじめに
 2. 留萌鉄道の開通までのストーリー
 3. 留萌鉄道沿線のまちの形成 —— 恵比島・幌新・浅野・昭和
 4. 元住民の記憶を辿る
 5. おわりに
- 謝辞

1. はじめに

2019年度、空知の炭鉱遺産、小樽の港湾、室蘭の工場景観を対象にした「本邦国策を北海道に観よ！～北の産業革命「炭鉄港」～」のストーリーが日本遺産として文化庁から認定された。北海道の観光資源のひとつとして期待されている。

この「炭鉄港ストーリー」は、近世から近代そして現代にかけての北海道開発の文脈の幹を表している¹。それは、炭鉱、鉄道、港湾、製鉄という日本の近代化に欠かせなかった産業開発を、まずは薩摩藩士たちが手掛け、次に官営開拓に引き継がれて、その後、北海道炭鉄鉄道株式会社の独占時代に入り、やがて鉄道の国有化により中央財閥がその後の炭鉱・鉄鋼の開発を担ったというダイナミックなストーリーである。そこには、空知の炭鉱と小樽港あるいは室蘭港を繋ぐ鉄道、それに石炭を燃料とする室蘭の製鉄との関係が描かれている。鉄道の発展は、物流の発展でもあったので、人の移動や農業の発展にも繋がったという展開も記されている。「炭鉄港」が北海道の開発に如何に貢献したが伝わってくる。

さて、本論では、このストーリーには出てこない北空知の沼田町にあった雨竜炭田と留萌鉄道の開発史を辿り、留萌鉄道の沿線のまちの形成について整理する。その問題意識と本研究の課題についてまず触れておきたい。

第一に、「炭鉄港ストーリー」の中には、沼田町の産業遺産（クラウドス15号蒸気機関車）も含まれているが、沼田町の炭鉱関連の歴史性についてはその大きなストーリーとは異にする、という点である。

雨竜炭田にはかつて3つの炭鉱があって、それらの炭鉱と国鉄恵比島駅をつなぐ私鉄道が

*（はまだ たけし）北海学園大学開発研究所所長、北海学園大学経済学部教授

あった。留萌鉄道株式会社である。この鉄道は、国鉄留萌線に接続されていたのであるが、車両による石炭の移出先は、小樽でもなく、室蘭でもなかった。移出先は当初から留萌港であった。

また雨竜炭田と留萌鉄道の開業時期は、明治期から開業していた空知炭田と鉄道と比較して遅く、1930（昭和5）年であった。この時期は「炭鉄港ストーリー」に示されている時代区分でいうと、「財閥進出²」期の末期、「戦時体制³」の初期で、時代の転換期である。当時は、昭和恐慌の影響で石炭価格が落ち込んでいる最中であり、三井・三菱・住友などの中央財閥は進出どころか出炭を生産調整で抑制していた時期である。沼田町では、このような景気の谷間に向けて後発資本による炭鉱と鉄道の開発が進められていた。

このことから雨竜炭田の開発史には「炭鉄港ストーリー」とは異なる文脈があることが想定された。そこで、本論は、留萌港開発に関する文献⁴や留萌鉄道に関連する文献⁵または雨竜炭田の開発に関して記載のある文献⁶をもとにして、留萌港と深く関わっていた留萌鉄道の開業までのストーリーをまとめることにした。

第二として、留萌鉄道の開業が何をもたらしたかであり、留萌鉄道の沿線にどのようなまちを形成させたか、そして、留萌鉄道を介してヒトやモノはどう動いていたかである。このことは、開業後のストーリーとなる。

産炭地域には、炭鉱に依存した地域構造と文化が形成されるゆえ、炭鉱のまちにはどこでも見ることのできる共通の事象・現象がある。ただ、それらには、炭鉱の立地場所や交通事情あるいは炭鉱会社の管理の体制との違いから生じる地域性や特殊性もある。開業後のストーリーを完成させるには、その点から留萌鉄道の沿線のまちについて見ていく必要がある。

その沿線のまちは、大きく分類すると4地域あり、それらには最盛期1万人を超える人が住んでいた⁷。生産、流通、消費という関係から見ると、それぞれのまちにはそれぞれの役割・特色がある。そこで、次の課題として、沼田町の歴史を綴った町史類⁸を頼りにして、かつて留萌鉄道沿線にどのようなまちが形成されたのかを第二の課題としてまとめる。

第三に、それらのまちに暮らしていた人々の目線から、留萌鉄道やその沿線のまちがどのように写っていたのかである。炭鉱のまちの生活、文化などのさまざまな記憶については多方面から調査研究⁹が行われていて、産炭地域の自治体の博物館や郷土館などで多くの資料・史料が残されてきた。また炭鉱関係者やその家族以外の地元の人々の記憶としては民衆史をまとめた文献¹⁰や作文集¹¹で残されている。沼田町では、その類の資料が少ない¹²。そこで本調査では、ヒトやモノの流れや消費・文化という視点から元住民の方々に対してヒアリングを行った。それらのヒアリングから第二の課題を補足していくことにした。

2. 留萌鉄道の開業までのストーリー

2.1. 留萌鉄道の謎

全長17.61 kmに及ぶ留萌鉄道の開通は1930（昭和5）年8月であった。留萌鉄道の沿線に

支庁岩見沢出張所が開設され、同 25 年雨竜村が設置され沼田の地区一帯は雨竜村の行政区に属していたので、道庁か御料の技師がこの雨竜炭田地区の实地調査を行ったことが事実だとすれば、その年代はおそらく明治 26、7 年ころのことと推定しても良いであろう。¹³⁾としていて、推察に終わっている。

ともあれ、1897 (明治 30) 年までに発見されていたのはたしかである。雨竜炭田の試掘権が 1898 (明治 31) 年に岩見沢市奈良町出身の男爵・奈良義路により設定されたからである。

その後、三井鉱山(株)、浅野同族(株)などの財閥系資本が雨竜炭田の鉱区を入手し、炭鉱開発の調査を始めた。このことから少なくとも雨竜炭田の開発の気運は明治後期からあったといえる。しかし、開坑は昭和に入ってからであった。雨竜炭田発見時期からすると開坑までには随分と時間を要したといえる。

炭鉱開発は鉄道など運炭施設の開発と一体でなければならない。そのことから鉄道が敷設される構想もあった。雨竜炭田の開発と併せて太刀別川に沿った鉄道という構想である。その構想と関連して、1896 (明治 29) 年に制定された北海道鉄道敷設法に基づき、その予定路線に雨竜原野から増毛に繋がる路線というのが浮上していた。内陸で開発された石炭や木材を日本海側の港に移出する路線というものである。しかし、雨竜原野から増毛に繋がる路線は第 1 期予定路線から外されたのであった。内陸部の開拓が進まなかったためとされている。景気が不安定であって財閥による雨竜炭田への開発投資もためらわれていたのであろう。

しかし、1905 (明治 38) 年の第 22 回帝国議会において函館本線上にある深川駅と留萌駅を繋ぐ国鉄留萌本線の編入が決まり、その後、工事が始まり 1910 (明治 43) 年 11 月 23 日に開通した。

さらに同年、帝国議会で留萌築港計画が決まった。内陸から伸びる鉄路と日本海航路と繋がる物流拠点として留萌が選ばれたということである。ここに至るまでには、漁業で資産を築いた五十嵐綱治など留萌の資産家たちの努力がある。

留萌は江戸時代から明治初期までアイヌと和人の集落が混在する地域だったが、その後、ニシン漁に出稼ぎに来ていた東北、北陸の網元が住み始め、まちが形成されていった。ただし、魚粕などの積み出しをする港としては脆弱であり、行政、金融、商業機能としては隣接する増毛の方が発展していた。

そのようななかで、五十嵐綱治をはじめとした資産方たちが留萌の発展を願い、自分たちの土地を寄付するなど留萌市街地の開発を進めるだけでなく、自己資金で政府に対する留萌築港運動を展開していた。1891 (明治 24) 年の第 2 回帝国議会に嘆願書を提出するなど、中央に出向いて何度も留萌築港の必要性を国に伝えていた。

しかし、直ぐには請願通りにはいかなかった。近世から北前船の入港地であって、留萌よりも栄えていた増毛も、国に請願をしていたためである。しかも、当初は増毛の方が優位とされていた。そのようななか、留萌の有志達は当時の内務大臣・原敬をはじめ、政界や行政・学者の視察・調査を受け入れるなど留萌築港運動を粘り強く行っていた。そのことが功を奏して、

内陸との接続としては留萌の方が優れているということが認められるようになり、そして、1910年（明治43）年の帝国議会で留萌築港計画が可決されるに至った。

このとき五十嵐綱治は、すでに他界していた（1903（明治36）年に他界）。その五十嵐綱治の意思を継いで築港誘致に奔走していたのは、綱治の息子であり、戦後留萌の特別功労者として表彰された五十嵐億太郎¹⁴であった。

2.3. 頓挫した雨竜炭田と雨竜鉄道の開発

築港開発は決まったが、港は船を集め、物資の移出・移入が増えないと繁栄しない。そのことから、留萌築港の構想は最初から雨竜炭田の開発を見込んでの話であった。雨竜炭田の開発要求は留萌サイドから高まっていくが、もちろん炭田開発は石炭の市場環境を見ながら開発が進められるものである。大正期になって開発の機運が高まった。

1914（大正3）年、第一次世界大戦が勃発すると、石炭鉱業は成長モードに入った。1916（大正5）年になって、雨竜炭田でも炭鉱開発が進められることになった。同時に炭鉱開発に鉄道が必要であることから、1917（大正6）年2月には雨竜炭田から国鉄留萌本線に繋ぐ「雨龍鉄道株式会社」が設立され、当局から免許を得て、鉄道の開発が進められた。雨竜鉄道株式会社は衆議院議員・木下成太郎¹⁵を中心に資本金が集められて創立された企業である。実際に工事は進められた。

しかしながら、第1次世界大戦の好景気の反動があり、さらに関東大震災もあって景気が悪化していった。そのことから炭鉱開発も進まず、雨竜鉄道株式会社の鉄道開発は資金難に陥り、1926（大正15）年8月に免許を失効し、結果挫折したのであった。雨竜炭田の開発は昭和時代に持ち込まれることになった。

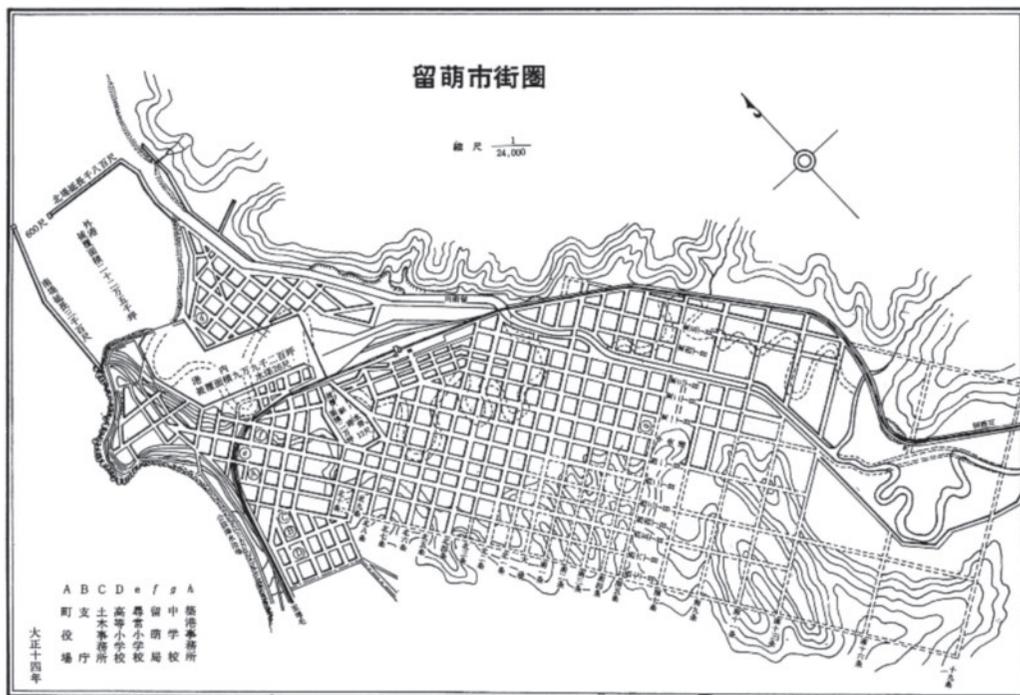
2.4. 難航する留萌港修築事業

留萌の沿岸域は、世界3大波濤と呼ばれるほどの海が荒れる場所とされている。そのことから留萌川や冬期の波浪による土砂に工事が阻まれ、留萌の港湾修築事業は、計画通りに進まず、難航した。第1期工事期間は12カ年を予定していたが、1917（大正）6年、1919（大正8）年、1920（大正9）年、1925（大正14）年と5回に渡り、計画を変更して、17カ年（1910（明治43）年～1926（昭和元）年）もかかったのであった。当初予算は約400万円だったが、終わってみれば約700万円が費やされたのであった¹⁶。

1917（大正6）年には築港規模の計画を縮小し、景気悪化のため国の予算が減額されるということにもなった。具体的には、その年の予算を35.6万円から30万円に減額し、外港面積40万坪としていた計画を1916（大正5）年に22.5万坪に縮小するとしたのであった¹⁷。このことから、留萌の有志達が築港工事予算の大幅増額と設計変更を認めてもらう国への陳情活動を行った。そうした陳情を受けて、その後の計画改定時に予算が増額されていった。

さらに1918（大正7）年当時総理大臣であった原敬は、留萌港の事情を知り、内閣書記官

図2. 大留萌建設事業の完成図



資料：北海道開発局（1981），p.68

長・高橋光威の部下であった野本治平を留萌町に町長として送り込んだ。その新町長・野本治平は、留萌港の完成を早めるためにも蛇行する留萌川を切り替えてまっすぐにして、またこれによってできる埋立地に新市街地を造成し、さらに造成する副港において排水構築設工事を実施するなどの「大留萌建設事業」(図2)を立案して、町債を発行して工事を行うことにした。国の港湾修築事業で造成する内港、外港の機能を補完し、港湾の経済活動を効率化して活性化させるとともに、町営水道工事や中学校建設、臨港鉄道計画等との一体化した地域開発を進めるものであった。いふなれば「港湾都市」開発事業といえる。

この開発によって港を利用した荷動きが活発になれば、入港の使用料が増えて、埋立地など造成地が商用地として売れて、町債は償還できるという見立てであった。町債は250万円、現在価値50億円という巨額な額であった。当時、道内の大きな自治体でも起債は100万円程度であった¹⁸。まだ人口1.5万人ほどの留萌町においてはかなりの額であったかが解るであろう。その250万円は1921（大正10）年に帝国生命など保険協会（35社）¹⁹から調達された。政界・財界に働きかけ、野本治平がこの話をまとめた。そして工事が開始され、1924（大正13）年12月に大留萌建設事業は完遂した。

しかし、まだ留萌港が完成していない上、第1次世界大戦の反動で世界的に経済は停滞して、さらには1923（大正12）年の関東大震災の影響で日本経済は不況を極めていた。その

ことから、港湾における出入貨物量が増えず、留萌港をめぐる経済活動は活性化しなかった。生命保険会社と留萌町との間では、町債の償還財源に入港料や埋立地などを当ててることが取り交わされていたが、入港料が増える状況でもなく、地価が上がるような状況でもなかった。税収などが増えない状況下で留萌町は徐々に償還できない状況に陥り、ついに1925（大正14）年に生命保険会社への債務が不履行となり、償還不能な状況となった。留萌町は危機的な状況となった。

そのとき、留萌築港の完成と併せて内陸部の産業開発を進めなければならないとして、五十嵐億太郎は1926（大正15）年9月に東京丸の内で「留萌鉄道棧橋会社」の設立構想を掲げて創立運動を展開していた。当時の北海道長官・中川健蔵にも力説して理解を得たのであった。

2.5. 留萌鉄道の創立

雨竜炭田の炭鉱、炭鉱鉄道、石炭と木材の搬出用の築港を一体的に完成させようとしたのは五十嵐億太郎であった。不況期だけにこの計画は資本家などに簡単に受入れられるものではなかった。そこで、五十嵐億太郎及び留萌の資産家融資によって1926（大正15）年に「留萌海陸連絡会社」を設立し、翌年（1927（昭和2）年）11月に貨物輸送の事業を始めた。

一方でこの年には留萌港を完成させるための第2期工事が始まっていた。そのようななか、五十嵐億太郎は中央に出向き、貴族院議員であり男爵の郷誠之助など政界・財界の有力者の力を借りて財閥関係者などに鉄道事業への投資をもちかけていた。そして出資者を集めることに成功、1928（昭和3）年3月15日に、東京で「留萌鉄道棧橋株式会社」の設立発起人会が開かれて、1929（昭和4）年3月の設立総会の開催により会社発足となった。会社の事業としては、①国鉄留萌線の恵比島駅から北竜に通ずる炭鉱開発の私設鉄道を敷設すること、②留萌港の臨港鉄道と海陸連絡設備の施設および経営ということになった。

出資者は、雨竜に炭鉱の試掘権と林野を持っていた財閥（北炭、住友、三井、三菱、浅田、安川（明治鉱業）、不良債権を抱えている生命保険会社、そこに御料林に沿線を通すことから宮内省も加わった。五十嵐億太郎はこの会社の監査役になった。しかし、その年末に出張先の大阪で倒れ、留萌鉄道の姿を見届ける前に帰らぬ人となった。ちなみに留萌鉄道の建設や、臨港鉄道に関連する港湾施設の建設については五十嵐億太郎が鹿島組（現在の鹿島建設株式会社）に話を付けていた。工事の体制はすぐに整った。

表1. 留萌鉄道棧橋株式会社の出資者構成（数値は株数）

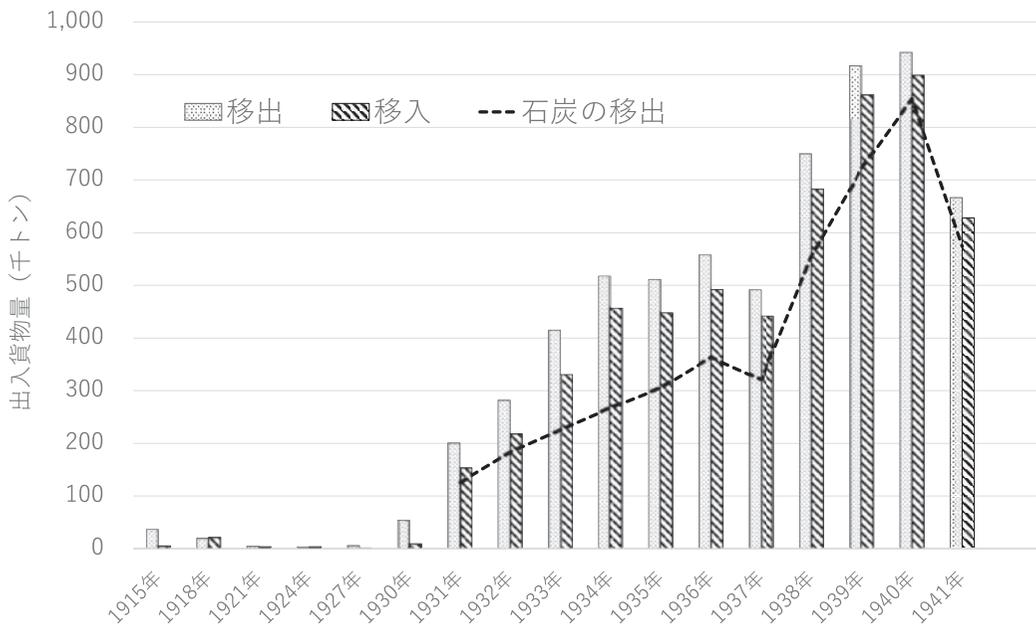
宮内省	1,000	三菱	2,000
安川	10,000	住友	2,500
浅野	10,000	大倉	2,500
三井	3,500	生保協会	3,000
北海道炭鉱汽船	3,500		

資料：北海道開発局（1981）、p.107

1930（昭和5）年、昭和炭鉱と恵比島駅までの鉄道敷設が完了し、炭鉱の開坑も始まり、国鉄の乗り入れが始まった。留萌鉄道棧橋株式会社は、1930（昭和5）年7月に留萌海陸連絡会社を買収して、港内の貨物輸送事業を引き継いだ。

この時期は昭和恐慌と世界金融恐慌の影響を受けて景気悪化が深刻化していたが、1931（昭和6）年の満州事変を契機に景気回復して雨竜炭鉱、昭和炭鉱は出炭開始からすぐに増産体制に入り、図3に示されているように留萌港からの石炭移出量が急増することで、移入量も増加した。

図3. 留萌港の移出・入量と石炭の移出



資料：北海道開発局（1981）

留萌港の第2期工事が完了したのは1933（昭和8）年であり、翌1934（昭和9）年には「大留萌建設事業」で埋立造成地の区画が売れて、生命保険会社への償還も進められた。

留萌港には鉄路で運ばれてきた石炭や木材などを貯留して船舶に積み込む荷役設備が整備されていた。留萌本線を通じて内陸から石炭だけでなく木材などの輸送も増え、同時に移入も増えた。その後、羽幌炭鉱や手塩炭鉱などの開業もあって石炭集積・移出がさらに増えていった。これで留萌は港湾都市として飛躍的に発展した。鉄道の開業を見届ける前に他界したが、雨竜炭田の開発と留萌鉄道棧橋株式会社創立の筋道を描いて実現に向けて汗をかいた五十嵐億太郎により留萌が救われたのであった。

留萌鉄道棧橋会社は、昭和駅－恵比島駅間の炭山鉄道と、留萌本線から築港に繋がる臨港鉄道の管理と、貯炭場や石炭の積み替え施設などを運営する会社であった。しかし、1941（昭和

16) 年 10 月に臨港鉄道や港湾関連施設を国鉄に売却した。ついでに株主も整理して、明治鋳業と地元有力者が株主となり、本社を東京から恵比島に移した。このときに、名称は「留萌鉄道株式会社」に変更された。昭和炭鋳、浅野雨竜炭鋳、留萌鉄道の母体はすべて地元外資本であったが、留萌鉄道においては地元色が強まった。

以上のように不況の最中だったが、その逆境のなかで雨竜炭田の開発と留萌鉄道の敷設が進められた。これらの開発が実行に移されたのは、留萌港の開発と一体化していたこと、留萌町の起債によって始めた「大留萌建設事業」の償還を進めるためにも、どうしても必要だったため、といえる。そしてその後の留萌という港湾都市の発展は留萌鉄道を介した雨竜炭田の発展なくしてありえなかったともいえる。

では、次に雨竜炭田と留萌鉄道の沿線をめぐる地域開発のストーリーを見ていく。

3. 留萌鉄道沿線のまちの形成 —— 恵比島・幌新・浅野・昭和

3.1. 沼田町の管轄区域

恵比島地区から沿線のまちを見ていく前に、当時の沼田町について確認しておく。

沼田町が「町」になったのは戦後である。具体的に町制が施行されたのは 1947（昭和 22）年 7 月 1 日であった。その前身は沼田村である。その沼田村は 1922（大正 11）年 4 月 1 日に上北竜村を改名した村であった。その上北竜村は北竜村から 1914（大正 3）年 4 月 1 日に分村して開基した。上北竜村の市街地には、国鉄の駅名や郵便局など様々な施設に開拓の功労者・沼田喜三郎の姓の「沼田」が使われていた。北竜町と間違われないうえにも改名した方が良いとの判断があったのとされている。

ちなみに北竜村は 1899（明治 32）年 5 月 27 日に雨竜村から分村した村であった。沼田喜三郎が開墾を始めたのが 1895（明治 28）年であった。

3.2. 恵比島地区

現在の恵比島地区は、後に沼田村のエリアとなった「豊志内」地区と、北竜村に引き継がれた「恵比寿」地区を併せた区域である。1943（昭和 18）年の沼田村と北竜村との境界変更によって今の行政区域になった。

豊志内の開墾も、恵比寿地区の開墾も 1897（明治 30）年頃に始まった。当時は農村集落がいくつかあった地域であるが、1901（明治 34）年頃に恵比寿地区が市街地化した。峠の麓に位置することから、内陸部から留萌に抜ける留萌街道の要衝になり人と馬が行き交う宿場町になった。旅館、飲食店、料理店、呉服店、お菓子屋、食料・日用品・雑貨店、風呂屋もできて賑わった。その後、1905（明治 38）年に国鉄留萌本線の恵比島駅が設置されることになり、設置場所が決まってから市街地は駅西方面に徐々に移っていった。

恵比島地区は 1930（昭和 5）年 10 月 1 日に昭和との間を走る留萌鉄道が開通してさらに賑

わうことになった。雨竜炭田の開発が進められている昭和地区や浅野地区と繋がる留萌鉄道と、留萌港に繋がる留萌-深川間の留萌本線の分岐点となった。機関車をまわす転車台（ロータリー）も設置されるなど、鉄道分岐点のまちになった。昭和駅一恵比島駅をつなぐ留萌鉄道を走る車両はすべて輸送委託していた国鉄の車両であったが、1952（昭和27）年から留萌鉄道株式会社は内燃機関車を導入して一部で自社の旅客車両も所有し、運行するようになった。

こうして恵比島地区は、農村部と市街地をもつまちになり、特に留萌鉄道の開業後は国鉄の職員と留萌鉄道株式会社の職員とその家族が住む官舎が建てられてから人口が増加した²⁰。戦後も人口は増加して、駅前市街地（写真1参照）には、留萌鉄道株式会社の社屋（写真1参照）、国鉄や炭鉱会社や農業協同組合の出張所の他、酒場、パチンコ店など娯楽の場もできて栄えた（表2参照）。喫茶店もあったという²¹。炭鉱と留萌鉄道の開業が繁栄をもたらした。

炭鉱の閉山が始まる直前（1968（昭和43）年10月時点）、恵比島地区は197世帯、873人の暮らしがあった。炭鉱全盛期と比較すると減少したと推察されたが、鉄道の分岐点のまちとして機能していたこともあり、それなりの人口規模になっていた。しかし、後に見る3つの炭鉱全てが閉山してから12年目となる1980（昭和55）年には、100世帯、304人の人口規模に、1991（平成3）年には55世帯、155人にまで減少した。

現在の恵比島駅前は、農家が僅かに残っているだけで宅地部分はほぼ空き地になっている。

写真1：恵比島地区の様子



注：撮影日不明

表 2. 恵比島地区にあった商店名

小野商店	白川商店	川島商店
高橋パチンコ店	定岡商店	川辺豆腐店
高橋商会	黒瀬商店	宮向商店
青木商店	黒瀬旅館	堺 商店
井田商店	中村旅館	佃 自転車店
藤田商店	農協出張所	渡辺豆腐店
山口理容院	津島魚店	渡辺精米所
中川商店	松本理容院	

資料：三和俊郎（2016）p.10

3.3. 幌新地区

1904（明治37）年に幌新太刀別川沿いに十数家族が入地してから開墾を始め、その直後も新たな入植者が奥地へと進んだ。奥地は御料林の密林であった。1906（明治39）～1907（明治40）年に皇室林野局から開放貸付が始まった。そのことにより順次入植者が入り、第2地区そしてさらに奥地の第3地区にまで農地の開墾が広がり、集落も形成された。

ただ、この地区は平野部ではなく、中山間地である。開墾が進んだとはいえ、耕地が少なくまた土地の肥沃さの優劣が激しく、農業は安定しなかった。さらに、道路開発もさほど進まず、交通事情が悪かったことから農家の転入・出が繰り返された。

しかし、昭和に入って転機を迎えた。幌新の奥地に炭鉱が開発され、留萌鉄道の敷設工事が始まってから、道路の改良も進んだ。そして1930（昭和5）年7月1日に恵比島駅—太刀別駅間の留萌鉄道が開通し、袋地駅（降車場）、幌新駅が設置された。地域交通の事情は良くなった。1930（昭和5）年の国勢調査によると、幌新第1地区が37世帯、202人、幌新2地区が35世帯、254人が確認されている。幌新地区は、全盛期には70戸が暮らしていたということから²²、この時期がそれにあたると考えられる。

その後、昭和炭鉱、浅野炭鉱が開坑して、太刀別川の上流域で人口集積が進んだ。近隣で炭鉱が栄えることで、地元での食料需要が拡大するため、幌新の農業はそれ以前よりも安定するようになったと推察される。しかし、戦後は都市部への人口流出が進み、過疎化からは逃れることはできなかった。炭鉱の閉山が決定的となった1968（昭和43）年10月の状況を見ると、幌新は33世帯、121人という世帯、人口になっていた。1930（昭和5）年の半分以下である。1980（昭和55）年には25世帯、57人、1991（平成3）年は11世帯、26人になり過疎が深刻化していった。

3.4. 浅野地区

幌新第3地区には、1913（大正2）～1914（大正3年）に農耕地開墾によって人が住みはじめた。しかし、留萌鉄道が敷設されるまでは中山間部の農村の一集落に過ぎなかった²³。それが後に浅野地区になる。

写真 2：幌新地区の農地と留萌鉄道の袋地駅



注：撮影日不明

その農村部の奥に、浅野総一郎が1905（明治38）年に取得した鉱区があった。浅野総一郎は、雨龍鉄道株式会社が設立された1917（大正6）年、そして1921（大正10）～1922（大正11）年に、鉱区に技術者を向かわせて炭田の調査を行い、炭鉱開発のタイミングをうかがっていた。炭鉱開発を決意したのは五十嵐億太郎が進めていた留萌棧橋鉄道株式会社の創立の目処がついた1928（昭和3）年であった。その年から浅野総一郎氏は炭鉱開発を進めるための準備を始め、翌年には浅野雨竜炭鉱(株)を設立した。炭鉱の開発に着手したのは1929（昭和4）年9月であった。

その後、浅野地区の人口流入が始まった。まだ鉄道が開通していないにもかかわらず、雨竜炭鉱のまちができることになり、そこに仕事を様々な職種の人たちが流入した。さらに、幌新第3地区に入植していた地主たちが留萌鉄道棧橋株式会社の本社にかけつけて、駅の設置位置について陳情するという事態も起こった²⁴。そのことによって、新雨竜駅の位置は計画変更となった。このことから、浅野地区の地域開発に対する地元の期待は大きかったことがうかがえる。

雨竜炭鉱は、1930（昭和5）年3月に東本坑を開坑したが、坑道や変電所の取り付けなど坑外設備の完成が遅れて、出炭は留萌鉄道の敷設や昭和炭鉱の出炭より遅れ、1931（昭和6）年4月であった。開発に時間を要した。

こうして完成した浅野地区は行政区としては第6区まであり、旧幌新第三地区の農村部（第1）、市街地（第2、第3、第5、第6）そして炭鉱地帯（第4）で構成されるまちになった。

小・中学校、病院、郵便局、派出所などの公共施設が配置された。炭鉱があり、鉄道があるため、市街地には下請業者となる土木・建設業者など関連事業者が進出した。また商業地も形成した。そこには、酒場、飲食店、商店、劇場、映画館など娯楽施設も軒を連ねた。カフェもあった。炭鉱マンは給与水準が高く、金払いが良く、浅野地区にはそれを目当てにした商売人が域外から入ってきた。

雨竜炭田の開発が決まって以来、人口が増え、国勢調査によると、1930（昭和5）年にはす

でに294世帯、1,444人の住民が住んでいた。「第2の夕張のような炭鉱ができる²⁵」という宣伝が広がり、人口が流入した。人口は1941（昭和16）年まで増え続けた。しかし、その後は横ばいとなった。

浅野雨竜炭鉱は、燃料用炭ではなく工業用炭を供給していたことから、国内産業の景気に左右されやすく、ガス爆発事故がたびたび発生するなど経営は好調ではなかった。しかも、戦中・戦後に採算に見合わない出炭を続けたため経営をより悪化させていた。

浅野雨竜炭鉱は、1952（昭和27）年に経営を断念し、古河鉱業㈱に鉱業権を移譲した。このときの従業員は坑内654人、坑外416人、職員166人、臨時夫86人、合計1,322人（臨時夫除く従業員1,236人）であった。古河鉱業㈱雨竜鉱業所が雨竜炭鉱を操業することになって炭鉱経営は再生したが、合理化が進められたため従業員は減少した。1954（昭和29）年の会社の従業員が坑内592人、坑外328人、職員144人、合計1,064人であった。当時の浅野地区の人口の推移を把握できないが、合理化を進めたことからおそらく人口は減少に転じていた。それでも、古河鉱業㈱が、2階建ての文化的な職員住宅や、4戸続きの鉱員住宅を50棟も新築し、さらには、配給所、病院、会館などを増改築したことから、沈滞していなかった。むしろ、この頃の浅野市街地はまだまだ活況を呈していた。その状況は沼田町史（1970）の次の記述からうかがえる。

「新雨竜駅を降り、右を見ると巨大な古河雨竜炭の選炭場に目を見張り、市内に入ると常設館のニューテアトルがいつも満員の盛況で客を呼び、高層建築を思わせるようなチェーンストアを取り抜けると、直ちに浅野銀座と称される三叉路に出ることができた。そこには料理屋、飲食店、パチンコ屋、呉服屋、日用品荒物雑貨等大小の商店が軒を並べて豊富な品を陳列し、町役場出張所をはじめ、近代建築の浅野郵便局、消防団本部等の公官庁や各事業所が浅野市街地を中心として密集し、そのころはまさに新興の息吹を感じさせるに十分な雰囲気漂わせていた²⁶」

浅野地区は市街地として繁栄し、最盛期に人口は5,000人に達していたといわれていた。これは1945（昭和20）年代後半頃の人口だと推察される。

その後、石炭鉱業を取り巻く環境は大きく変わっていった。石炭から石油へのエネルギー転換が進み、外国産の安い石炭が輸入される時代に入っていった。1955（昭和30）年代に入り全国では炭鉱の閉山が相次いだ。

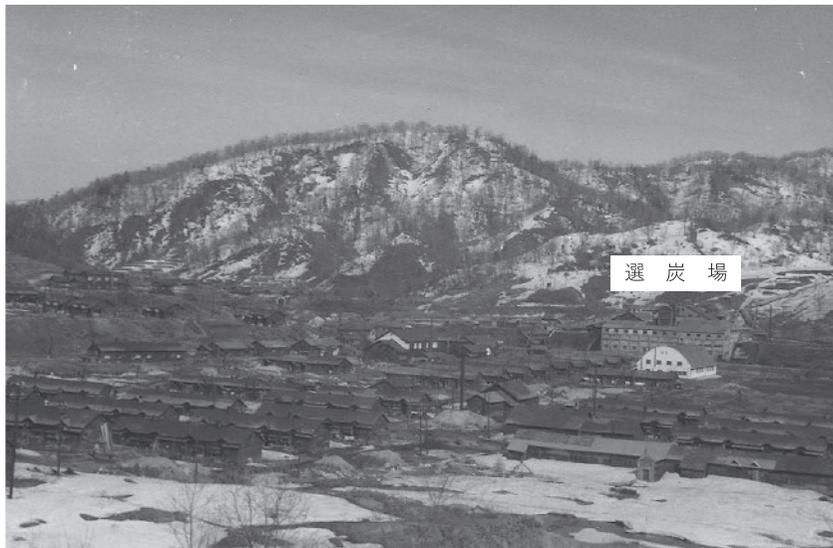
それでも古河鉱業㈱は雨竜炭鉱に新技術を導入して出炭量を増やすなど経営努力を続けていた。人員も1958（昭和33）年にピークを迎えていた。しかし、古河鉱業㈱の石炭鉱業部門が危機的な状況になった。古河鉱業㈱は九州に3鉱業所、常磐に1鉱業所、合計5鉱業所を運営していた。1958（昭和33）～1959（昭和34）年にかけてその全ての鉱業所で合理化を進めた。しかし、経営状況が改善されなかったゆえに、1961（昭和36）年～1962（昭和37）年にかけて

図 4：浅野地区の市街地地図



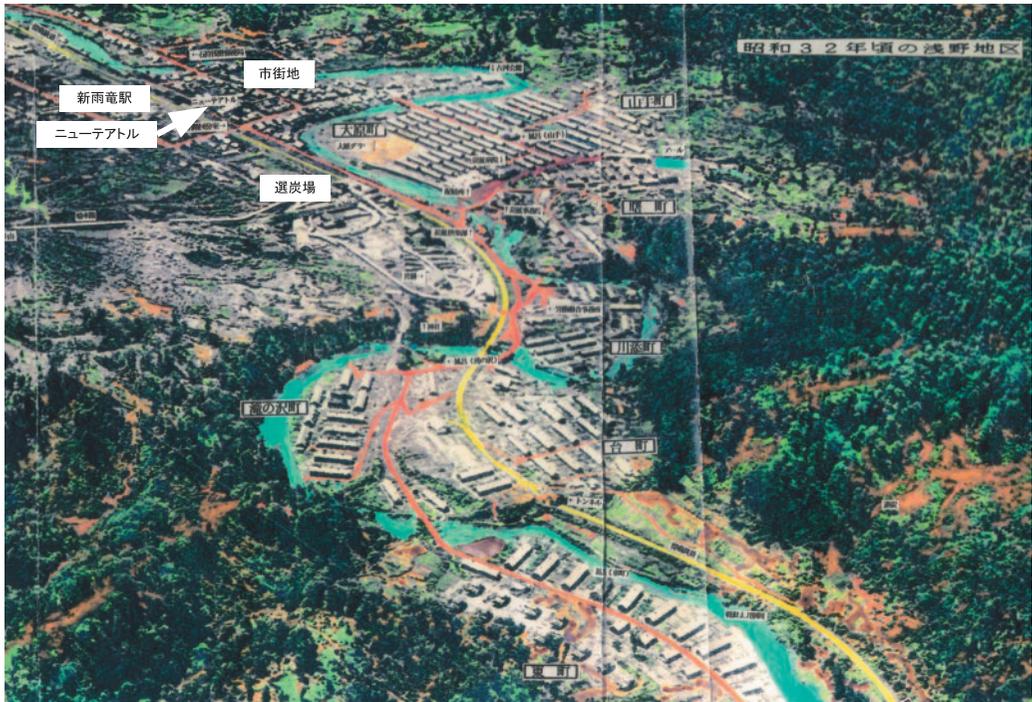
資料：沼田町

写真 3：浅野地区の選炭場と炭鉱住宅



注：撮影日不明

図5：1957（昭和32）年の浅野地区の全貌



資料：沼田町

雨竜炭鉱を含む3つの炭鉱を分離することにした。雨竜炭鉱を切り離したのは1962（昭和37）年11月であった。その分離によって人員削減など合理化を進めて、1962（昭和37）年12月に「雨竜炭鉱株式会社」という「第二会社」（古河鉱業資本）を設立し、事業を引き継がせた。1962（昭和37）年時点で500人だった鉱員は195人に減った。統計がないゆえに、数値では示せないが、この段階で浅野地区の人口も大きく減ったものと考えられる。

雨竜炭鉱(株)は親会社である古河鉱業(株)からの借入が増え続け、累積赤字を膨らませていた。古河鉱業(株)は1968（昭和43）年8月に翌月の閉山を提案した。労働組合は反対し、両者の争議が続いた。しかし、雨竜炭鉱の石炭が低品質であるうえ、人手不足で計画通りに出炭できなかったため見込みが立たないことは明らかであった。そのことから雨竜炭鉱は1968（昭和43）年11月20日について閉山となった。このときの従業員は、鉱員168人、職員29人、臨時夫30人、合計227人であり、太刀別地区と併せた浅野地区の人口は2,739人（1968（昭和43）年10月現在）となっていた。その約1年後（1969（昭和44）年11月）は、僅か15戸を残すだけで、それらはかつて幌新第3地区に開墾した農家であった²⁷。やがてこれらの農家も離農した。

3.5. 太刀別地区

石炭鉱業が斜陽化し、雨竜炭鉱が危機に直面していた状況下で意外なことが起った。新規の炭鉱が太刀別に開発されたのであった。開発した会社は九州鉱山(株)であった。

九州鉱山(株)は、1937(昭和12)年に北九州の門司で設立され、筑豊炭田でひとつの炭鉱(上添田炭鉱)を営んでいた中小企業である。当時の新聞記事²⁸によると、1955(昭和30)年に上添田炭鉱に見切りをつけて三菱鉱業から美唄市の鉱区を譲り受けて東美唄炭鉱を開発し、1961(昭和31)年に上添田炭鉱の操業を停止した。上添田炭鉱は閉山となった。さらに、1960(昭和35)年に三井鉱山から鉱区を譲り受けて、浅野地区の奥地(太刀別)に九州鉱山(株)が太刀別炭業所を開発すると同時に開坑して、1963(昭和38)年10月より出炭を始めた。太刀別地区にも炭鉱住宅街が建設され、留萌鉄道の太刀別駅が開業し、新たなまちができた。

その一方で九州鉱山(株)は太刀別炭鉱の開業と同時に東美唄炭鉱を売却した。九州鉱山(株)は場所を変えながらひとつの炭鉱で経営をつなぐ会社であった。

石炭鉱業が斜陽化し、全国で閉山が相次いでいる1955(昭和30)年代後半に新炭鉱が開発されるというのは希少な例であったという背景には、こうした九州鉱山(株)の経緯があった。

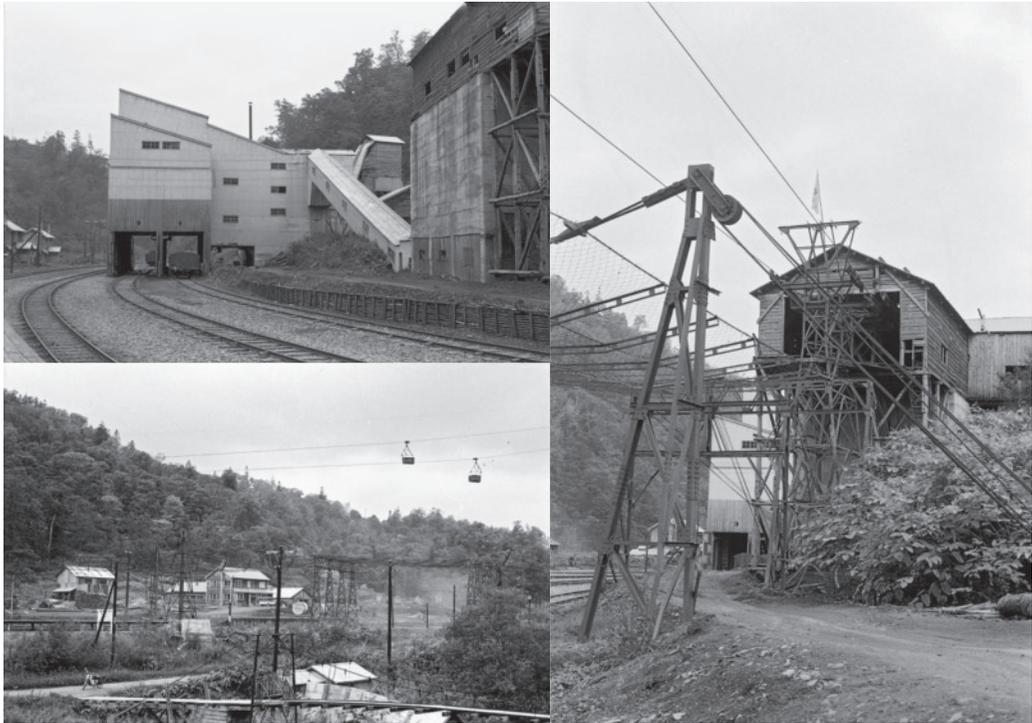
太刀別炭鉱は、名前の地名こそ太刀別であるが、開坑場所は太刀別ではなかった。九州鉱山(株)は三井鉱山(株)が所有していた鉱区を買収して炭鉱を開発したが、その三井鉱山(株)が所有していた鉱区は佐々木沢という昭和炭鉱よりも奥地にあった(図1参照)。

かつて三井鉱山(株)は開坑に向けて炭層の調査なども行っていた。留萌鉄道においても昭和一佐々木沢間の2.35kmの鉄道敷設免許を1929(昭和4)年8月24日に得るなど、昭和初期の雨竜炭田開発において三井鉱山(株)の炭鉱の開発も見込まれていた。しかし、1941(昭和16)年に三井鉱山(株)は留萌鉄道の株式を譲渡しており、雨竜炭田の開発を進めない判断をしていたと考えられる。1942(昭和17)年5月13日に昭和一佐々木沢間の鉄道敷設免許は失効した。

九州鉱山(株)は、佐々木沢の鉱区を買収したが、鉄道がないため「索道(写真4)」で太刀別まで石炭を搬出し、そこに選炭場を建設して、太刀別駅から留萌港へ移出するという操業を行った。本格的に採炭が始まったのが、1963(昭和38)年10月であった。出炭は計画通りに進められ、好調な滑り出しであった(図6参照)。従業員は230人で始まり、1966(昭和41)年には439人(坑内209人、郊外115人、職員48人、その他67人)と増えた。

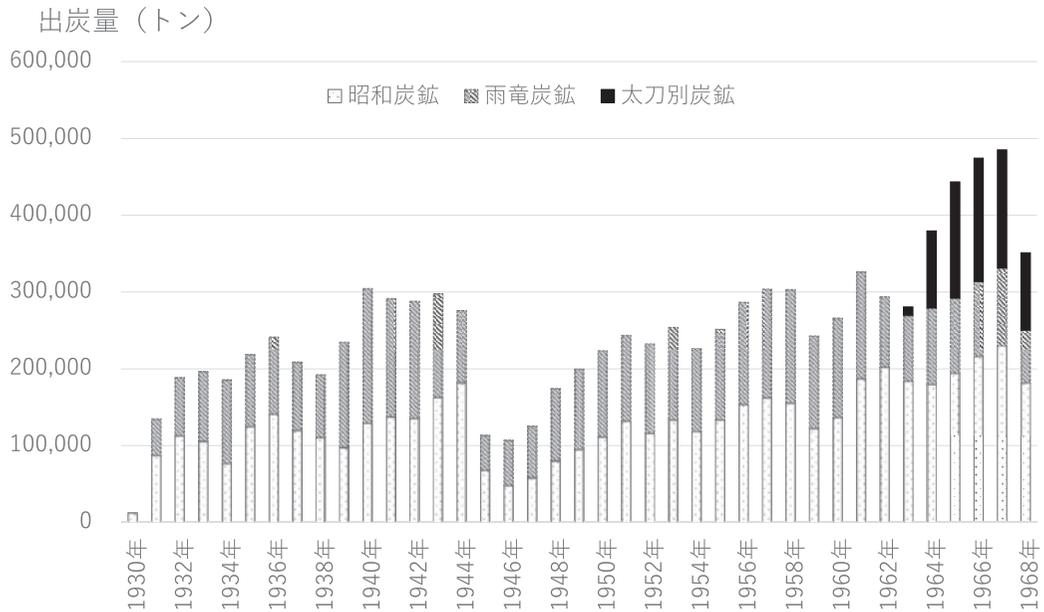
これにより留萌鉄道の稼働量は一気に増えた。図6に示されているようにかつては年間30万トンだった出炭量は1965(昭和40)年には44万トンを超え、1967(昭和42)年には48万トンを超えた。留萌鉄道はかつて車両を持たず、運炭を国鉄の貨物車両に任せていたが、1960(昭和35)年には運炭をすべて自社所有の車両に切り替えて運行するようになっていた。出炭量が鉄道経営に大きく影響する状態になっていたゆえに、留萌鉄道にとって太刀別炭鉱の開発は追い風であった。また雨竜炭鉱の存続が揺らぐ浅野地区の人々にとっても明るい話題であったことには間違いない。

写真4：太刀別炭鉱の選炭場と索道



注：撮影日不明

図6．昭和炭鉱，雨竜炭鉱，太刀別炭鉱の出炭量の推移



太刀別駅は新設されたのではなかった。留萌鉄道が敷設されたときから1949（昭和24）年6月30日まで存在していた。当初、留萌棧橋鉄道株式会社は留萌港からの石炭移出だけでなく木材の移出も増やすことも創立の目的としていた。太刀別駅は、右大股川流域近隣の森林資源を搬出するために設置されていた。しかし、1949（昭和24）年にその役割を終えていたため駅は閉業していた。太刀別炭鉱の操業によって再開業となったのである。

太刀別炭鉱は国のビルド鉱に指定されていただけに1966（昭和41）年頃までは順調であったが、その後、融雪による坑内水害の発生や鉱員の通勤バスの事故などの不運が続き、鉱員が大量離脱して出炭計画が達成できなくなった。これにより炭鉱経営が悪化、九州炭山(株)は1968（昭和43）年1月末に会社更生法の適用によって再生を試みることになった。このことにより浅野地区は閉山の不安を抱えることになった。同年8月には雨竜炭鉱の閉山提案があり、浅野地区はさらに大きく揺れ動いた。そして雨竜炭鉱は11月に閉山となった。残る太刀別炭鉱は出炭が続けられたが、結局再建に至らず、1969（昭和44）年4月20日に閉山となった。その後、浅野地区から人影が消えた。

3.6. 昭和地区

昭和地区は、太刀別川沿いに浅野地区よりもさらに上流域の御料林に開かれた。その地に炭鉱が開発されたからである。1918（大正7）年に明治鉱業(株)がその鉱区の試掘権を所有し、その後鉱区の調査を行うものの、開坑に向けての本格的な調査は1926（大正15）年であった。五十嵐億太郎が東京で留萌棧橋鉄道株式会社の創立運動を始めた年であった。雨竜炭鉱よりもひとあし早く炭鉱開発に取り組んでいた。

明治鉱業(株)は1929（昭和4）年夏から炭鉱とまちの建設を始め、製材工場、発電所、火薬庫、選炭場などの工場そして住宅40戸を建てた。1930（昭和5）年10月1日に留萌鉄道の開通と同時に出炭が始まり、11月から留萌鉄道を使った石炭の搬出が始まった。この時点で昭和地区には、177世帯、976人の人口規模になっていた。

明治鉱業(株)は、工業用炭だけでなく一般暖厨房用炭も供給しており、広い販路をもっていた。そのこともあって、工業界の不況から受ける影響は雨竜炭鉱より小さかった。昭和炭鉱は極めて堅実な経営を展開して、雨竜炭鉱とは対照的に優良経営を続けた。その違いはまちづくりにも表れていた。

昭和地区は、浅野地区よりさらに5～6キロメートル山奥部であった。この地は、全て御料林の払い下げ地区であり、開墾による地主がおらず、完全な明治鉱業(株)の開発地域であった。浅野地区と違って農村集落はなく、私有地もなかった。すなわち、明治鉱業(株)の敷地に炭鉱とまちをつくったということになる。

戦後も炭鉱経営は堅調で、全盛期であった1954（昭和29）年には会社従業員は850人となり、昭和地区には3,800人の住民が住んでいた。

くこともなかったのである。昭和地区は、合理的・計画的に設計された文化的なまちで、非計画的にできたまちと比較すると、清潔で健康さを感じるような場であった³⁰。

住民の必需品については会社からの配給があったが、先にも記したように自由販売マーケットがあった。10人ほどの商人が、毎日、留萌鉄道に乗って店を開くというスタイルである。彼らの販売所の建屋があったが、後に隧道の中に移った。この場は隧道マーケットと呼ばれていた。

写真5：昭和地区の写真（選炭場（閉山後）、隧道マーケット、炭鉱住宅（閉山後））



注：撮影日不明

昭和炭鉱は堅実な経営ではあったが、昭和40（1965）年代から合理化法に基づく再建会社として指定され、財政援助を受けながら機械化を進めた。しかし、鉱員が流出して、出炭が計画通りに進まなくなっていた。それでも、閉山は回避されると信じられていたが、1969（昭和44）年4月30日に閉山となった。この時点の会社従業員は577人（職員69人、鉱員422人、臨時86人）、住民数は2,172人であった。その後、昭和地区では設備の解体作業が行われ、3ヶ月後には無人のまちとなった。

留萌鉄道も、昭和炭鉱の閉山と併せて運休として、1971（昭和46）年4月15日に正式に廃止となった。

4. 元住民の記憶を辿る

4.1. ヒアリングの実施

沼田町役場の協力により留萌鉄道が営業していた時代に、恵比島地区、浅野地区、昭和地区で暮らしていた沼田町民6名³¹を紹介いただいた。これらの方々に2021（令和3）年10月1～2日にかけて、当時のまちにあった商店や施設あるいは人々の暮らしや文化について聞くことができた。

以下では、元住民の記憶を頼りに、そのヒアリングからヒトやモノの動きやまちの活気・治安に着目して、恵比島地区、浅野地区、昭和地区に関連した具体的な内容とそれぞれのまちの相互関係についてまとめる。なお、これらの内容はヒアリング結果から総合したものであり、ヒアリングを行った方の氏名を付さない。

4.2. ヒトとモノの流れ

鉱員の所得は農村部と比較すると相対的に高く、消費が旺盛であった。そのことから炭鉱のまちの消費力は大きいゆえ、多くの商人が留萌鉄道を利用して昭和地区や浅野地区に入っていた。常時通う行商人の数については72人ぐらいであった。恵比島地区の行商人が23人であったことから、深川・沼田町本町や留萌方面など恵比島地区以外の地域からは50人近くが入っていたということになる。例えば、沼田町周辺の農家からコメや農作物を集荷してもってくる行商人、留萌・増毛方面から魚をもってくる行商人、呉服を運んでくる行商人、葉などあらゆる生活用品を運んでくる行商人がいた。恵比島地区ではパチンコ店が1軒あったものの、浅野地区と比べると娯楽が少ないことから、恵比島地区の人は、留萌鉄道の列車に乗って浅野地区に遊びに行くことも良くあった。

留萌鉄道が1960（昭和35）年11月に国鉄の輸送委託を廃止すると、貨車と客車が完全に別々に走るようになった。この旅客列車には国鉄の線路に乗り入れして深川駅まで走る便もあった。

恵比島駅から昭和駅に向かう旅客便、昭和駅から恵比島駅に到着する旅客便はそれぞれ1日8便あった（それを裏付けるダイヤ表が写真6である）。恵比島駅終着の車両に乗った場合は、深川方面や留萌方面に行くとき、国鉄に乗り換えなければならなかった。写真によると深川と留萌間をつなぐ国鉄については、恵比島駅から深川行が1日7便、恵比島駅から留萌行が1日6便であることから、留萌鉄道の旅客便の数は国鉄よりも多かったということになる。

恵比島地区における国鉄の留萌本線と留萌鉄道の接続は良くなく、乗り換えが円滑にいかないことがあった。特に冬になると吹雪で留萌鉄道のダイヤの乱れや運休が良くあった。1週間ぐらい運休することもあった。そのようなときには恵比島地区での泊まり客が多くなっていた。恵比島地区には、旅館・民宿が3軒あり、客で埋まった。沼田本町に飲食店や割烹があって、留萌鉄道が運休のときは、それらの泊まり客で賑わった。また昭和地区や浅野地区の高校

生は沼田本町にある沼田高校に留萌鉄道を使って通えるのだが、冬場の運休事情を踏まえて、沼田本町で下宿生活をおくった学生も少なくなかった。

写真 6：留萌鉄道の時刻表

留萌行					深川行										
二〇時三六分	一八時三五分	一六時三三分	一三時五一分	一一時三三分	八時二二分	二〇時五四分	一八時五三分	一六時五一分	一二時五一分	九時三五分	七時二〇分	六時一九分			
留萌鉄道 昭和行					留萌鉄道 到着										
二二時一五分	一八時二〇分	一六時三〇分	一五時一〇分	一二時三六分	一〇時五〇分	八時四〇分	六時五五分	二二時〇〇分	一八時一〇分	一七時三十分	一四時五二分	一三時三三分	一一時五六分	九時三六分	七時四八分

撮影場所：NHK 小説ドラマ『すずらん』の撮影のために改築された駅舎（明日萌駅）の中にかけている。当時を再現したものである。

恵比島地区では、昭和炭鉱や浅野炭鉱だけでなく、空知管内の他の炭鉱から石炭を運ぶ貨車が集まった。貨車の連結数は60台というのもあった。

留萌鉄道を走る石炭の貨車は、運炭に使われていただけでなく、留萌から戻ってくる車両には、春にはニシンが留萌・増毛方面から、漬物のシーズンになると大根が積まれた。炭鉱会社が購入して配給するものであった。ニシンが運ばれてきた日、昭和地区ではニシンを焼いて出てくる煙が立ち込めていた。

昭和地区や浅野地区への物資の輸送はすべて留萌鉄道が利用されているわけではなかった。恵比島地区には、恵比島地区から荷物を馬で運ぶ運送業者がいて、昭和地区や浅野地区への輸送業務をやっていた。戦後はまだ道路がまだ整備されていなかったゆえ、馬での搬送が中心だったようである。昭和30年代になると、道路も整備されたことから、荷物はトラックで運ばれるようになった。

4.3. 土木・木工関連の仕事の様子

昭和20年前半までのことだと推察されるが、山林で冬に伐倒された丸太が太刀別駅から貨車に積まれて、留萌港に向かうものもあった。沼田町には営林署があって、造林なども盛んに行われ、恵比島地区では木工所があった。移動木工所というのもあった。炭鉱の坑内で使う坑

木の供給も行ってた。

留萌鉄道を建設した旧鹿島組（鹿島建設株式会社）と関連している鹿島道路という会社が元請となり、炭鉱会社関連の建屋、鉄道、道路などの補修や、道路や橋の建設が行われていた。浅野地区には、それらの下請けをする土木事業者³²が店を構えていた。土木事業者はそれぞれ数名の作業員を抱えていた。これらの事業者は冬になると鉄道や太刀別炭鉱の索道の除雪なども下請けしていた。

4.4. まちの娯楽と治安

浅野地区は、雨竜炭鉱の住宅街、太刀別炭鉱の住宅街、新雨竜駅前の市街地、農村部があるまちであった。留萌鉄道の新雨竜駅前の市街地は、郵便局、派出所、役所の出張所など公共施設の他、商店街・娯楽街が形成されていて外部からの出入りが激しかった。商店街には床屋2軒、パーマ屋2軒、映画館も2軒、パチン店2軒、バーやキャバレーなど飲み屋8軒、劇場、酒・タバコを売ってる商店3軒、時計屋も薬屋もあった。

鉱員の旺盛な消費力を目当てにした娯楽施設が目立っていた。映画館「ニューテアトル」は、200～300人の客を収容できた。現代映画が上映されていて、朝から三番方で仕事を終えた鉱員が沢山観に来ていた。

子供たちの遊び場としてのローラースケート場まであった。ローラースケート場を経営していたのは恵比島地区の人³³であった（3年で店を閉めた）。外部の人から見て浅野地区は稼ぎ場だった。

夜のまちとしても賑わっていた。浅野地区外からも遊びにくる人も少なくなく、街中での喧嘩が頻繁にあった。殺人事件もあった。2系統の暴力団の組員がおり、抗争もあって札幌や旭川からも組員がかけつけてくることもあった。当時、浅野地区には派出所があったが、警官は頼りにならず、治安は悪かった³⁴。

鉱員の楽しみのひとつに、盆踊り大会があった。盆踊りは、炭鉱会社が行うものと、商店街が主催で行うものがあった。鉱員による地区対抗の運動会、麻雀大会とか、碁盤大会とか将棋大会も盛んに行われた。当時、カラオケがないことから、アコーディオンやギターを鉱員が演奏して、その生演奏で歌謡曲を歌う集いがあった。浅野地区には2～3人の素人の歌手がいた。

昭和地区は、下町の風情が色濃くあった浅野地区と違い、外部の人が立ち入りにくいまちであった。まち全体が明治鉱業(株)という企業の敷地内にあったからである。まちの開発はすべて明治鉱業(株)によるものである。そのことから、留萌鉄道の昭和駅に見慣れない人が降りて、町に入った場合、会社の人がある後をつけて危険だと判断した場合は会社に伝えて、「不審者がいる」との放送をまちなかにかけていた。まちなかにかける放送は「全山放送」と呼ばれていた。昭和地区ではこのようにして治安維持が徹底されていた。

昭和地区には、浅野のような娯楽街はなかった。住民は、日々の買物を地区内にある自由市

ですませていた。もともとは露店であったが、後に「隧道マーケット」となった。そこには行商人が集まり、食料品店、鮮魚店、雑貨店、呉服店、靴屋、時計屋、おもちゃ屋³⁵を開いていた。18軒の店があった。これらの店主は、昭和ではない他地区の人たちで、明治鉱業(株)に許可を得て営業していた人たちであった。沼田町の本町や恵比島から来る商人だった。昭和地区には配給所もあり、衣食住に不自由はなかったが、地元で買うことができないものについては浅野地区または沼田町本町や深川市まで出かけた。

昭和地区では、浅野地区にあるような歓楽街やパチンコ店はなかったが、文化的な活動が盛んで福利厚生施設が充実していた。健保会館という道場、信和会館という大きな映画館、山の手には所長の住宅があり、そこには夜間照明付きのテニスコートがあった。奥地には夏に水泳ができるプールがあり、夜間照明突きのスキー場があった。地区内では、演歌歌手を招致したり、映画を上映したりするなどイベントがあった。

昭和地区内にあった第一倶楽部（職員クラブ）は、東京から来る職員や外来客用で宿泊施設であり、そのなかにはフランス料理のシェフがいた。第二倶楽部（鉱員クラブ）は鉱員のための娯楽施設であった。鉱員が入浴後に麻雀をしたり、お酒を飲んだりするサロンであった。職員と鉱員を分ける階級社会ではあったが、この山奥地に優雅な生活があった。

昭和地区は、浅野地区と対照的に文化的かつ健康的で治安が良いまちだといわれていた。明治鉱業(株)の炭鉱経営が優良だったのは、鉱員の生活環境が乱れていなかったということも関係しているかと考えられる。

5. おわりに

本研究は、雨竜炭田のある沼田町になぜ留萌鉄道という隣接の町の名称をもった鉄道が走っていたかを疑問に思ったところから始まった。その謎は、沼田町の歴史文献、雨竜炭田や留萌鉄道に関する文献だけでは読み解くことができなかった。そこには五十嵐億太郎の偉業を讃える内容については記されているが、留萌鉄道の開業のストーリーが明快に記されていなかったからである。したがって、五十嵐億太郎がどのような功績を残したのかというところを解くことが次のステップであった。研究はそこから加速し、五十嵐億太郎と留萌という港湾都市の開発について深めることができた。

その結果、雨竜炭田の開発史は五十嵐億太郎の活動および留萌市という港湾都市開発を、また留萌港の開発史においては五十嵐億太郎の活動および雨竜炭田の開発を抜きにしては語られないこと、さらにそこを繋いでいたのが留萌鉄道の開発史であったことが解った。過去の文献は、重要な事実を割愛していないが、雨竜炭田、留萌港、留萌鉄道、五十嵐億太郎のそれぞれを軸にしたストーリーになっていて、炭鉱・鉄道・港湾都市を一体化したストーリーにはなっていないのである。そこで本研究ではそれらを一体化したストーリーにすることにした。もちろん、本研究は「一次資料から新たな史実を掘り起こしていないがゆえに、既存のストー

リーを繋げたただけだ」という批判や、「五十嵐億太郎が大不況下でなぜ財閥などから資本金を集めることができたのかを十分に掘り下げて論証できていない」という批判を避けられないが、あくまで、「炭鉄港のストーリー」では描かれていない「炭鉄港のストーリー」のサブ・ストーリーを素描するところに意義を見いだせたのではないかと、筆者は考える。

そして、そのストーリーだけでは、開業後のストーリーおよび炭鉱と留萌鉄道の開業が何をもたらしたかが解らないことから、留萌鉄道の沿線のまちの形成を文献に頼るだけでなく、元住民の記憶を辿り、炭鉱のまちの一般ではなく、それらの地域の実像に近い特徴を描いた。その結果、既存の文献で記されている以上にリアル感が出て、昭和地区と浅野地区との相違が明白となった。昭和地区の特殊性についてはさらに深めていく価値があると思われる。

本論で記した元住民からの聞き取り内容はごく一部であり、多くを割愛した。それは、各地区の特色や留萌鉄道を軸にしたヒト・モノの流れが描けたことで、第二の課題を補足するに十分な情報を提供できたと考えたからである。とはいえ、留萌鉄道沿線に形成したまちの文化や生活空間をどう描いていくかについてはまだまだ考察できる余地があり、それに答えるうピアリングのデータがある。今後の研究の課題としたい。

さて、雨竜炭鉱、太刀別炭鉱、昭和炭鉱の閉山は、連続したことから、「雪崩」のようだと言われていた。すべて閉山した1969（昭和44）年の年末、まちに人影はなくなった。昭和地区は無人工化し、浅野地区には農家が僅か残っただけであった。残された炭鉱の設備構は解体され（機械や鋼材類はなくなり）、コンクリート構造物や建屋の基礎だけが残し、それ以外は更地となった。

後に農地があった浅野地区の平野部はポロピリ湖に水没した。また浅野炭鉱（写真7）、太刀別炭鉱（写真8）、昭和炭鉱（写真9）の選炭場などの遺構はあるが、ブッシュに覆われている状態であり、昭和地区の跡地においては隧道マーケット跡と炭鉱住宅の遺構（写真10）もあるが、営林署の許可なしに入山できないため簡単に見ることはできない。幌新第2地区は幌新ダムに水没し、幌新第1地区の農家もほぼ皆無となり、恵比島地区においては農家が僅かに残るだけとなった。恵比島駅は現時点で無人駅として稼働中だが、駅前の市街地だったエリアは建物がほとんどなくなって更地となっている。恵比島駅近くには小平町内で行われている露頭堀による石炭のズリ山と、廃墟となった留萌鉄道株式会社の本社建屋が残っている（写真11）。かつての名残が少し残っている。ただし、留萌本線の廃線が決まり、石狩沼田駅と留萌駅間の路線が2023（令和5）年3月末で廃線となる予定³⁶であり、その後、恵比島駅は駅跡として遺構となってしまふ。

雨竜炭田の開発・発展は港湾都市である留萌の発展でもあった。その炭鉱を失った留萌港は物流機能が大幅に縮小し、都市の活力が著しく衰退した。現在、内陸部から石炭・木材など内陸の資源は何も運ばれていない。そして2023年（令和5）年4月以後、留萌の駅も、留萌本線の鉄路も遺構となる。

留萌港は、かつて雨竜炭田だけでなく羽幌炭鉱または中空知の炭鉱から運ばれてくる石炭

写真7：浅野炭鉱の選炭場跡地付近



資料：Google Map により作成

写真8：太刀別炭鉱の選炭場跡



撮影日：2021年10月2日

写真9：昭和炭鉱の選炭場跡



撮影日：2022年5月21日

写真10：昭和地区の隧道マーケット跡と炭鉱住宅街跡



撮影日：2022年5月21日

写真 11：現在の恵比島地区（衛星写真）



資料：Arc Gis On Line を使って作成

や、山間部から運ばれてくる材木の移出港として活躍し、留萌を都市に導いた。この留萌港独自のストーリーにも今後着目していきたい。

謝辞：本研究は、「地域資源開発の総合的研究 北海道の産業遺産、北海道の歴史遺産、北海道の文化遺産、北海道の自然遺産からの接近と再構築」（開発研究所総合研究 2018年～2020年度（北海学園学術研究助成費））の予算の一部を活用して調査を開始した。

その後、北海学園大学と沼田町との包括連携協定のもとで、沼田町役場に協力をいただき、貴重な写真や資料を沢山ご提供いただいた上、ゼミ活動として遺構の見学や元住民のヒアリングのセッティングをしていただいた。このような協力体制なしでは本論をまとめることはできなかった。

また、2021（令和3）年度に所属していた筆者および西村宣彦教授のゼミナールに所属していた北海学園大学経済学部地域経済学科Ⅱ部の学生（2年生、3年生）によるヒアリング活動なしには「留萌鉄道沿線のまちの形成」について深めることはできなかった。さらに市川大祐経済学部教授には留萌鉄道創立をめぐる時代背景に関わる解釈について有益な助言をいただいた。

協力いただいた皆さんに心より御礼申し上げる次第である。

注

- 1 炭鉱の記憶推進事業団（2017）
- 2 1910（明治43）年～1930（昭和5）年
- 3 1931（昭和6）年～1945（昭和20）年
- 4 北海道開発局（1981）、留萌市教育委員会（2017）、小熊米雄（1964）、留萌町役場（1928）、留萌市（1960）、留萌市（1970）、留萌市（2003）
- 5 小熊米雄（1964）、澤内一晃・星良助（2016）、寺田裕一（2007）
- 6 沼田町（1954）『町史』、明治鉱業株式会社（1952）、古河鉱業株式会社（1976）
- 7 データで残されていないため、留萌鉄道沿線の人口を正確な数値で示すことができない。ただ、沼田町町勢要覧によると、1954年に産業別人口として鉱業就業者数が7,440人となっている。これは主として炭鉱業に関連した就業人口と理解できる。これは当時の農業就業者数6,482人を上回っている。そのほとんどが浅野地区、昭和地区だとして、それに鉱業就業者の家族や非鉱業就業者の人口あるいは幌新地区や恵比島地区の人口を加えたとすると、人口は1万人を超えていたものと推察できる。
- 8 沼田町（1954）、沼田町（1970）、沼田町（1995）
- 9 例えば、井上博登（2010）は文化人類学の視点から生活空間を描いている。
- 10 例えば、杉山四郎『語り継ぐ民衆史 歌志内・赤平・芦別』（北海道出版企画センター、1993年）
- 11 例えば、『高橋揆一郎文学忌「氷柱忌」第十回記念 炭鉱とふるさと作文賞 作品集』（2011年11月3日発行、炭鉱とふるさと作文賞実行委員会、歌志内市郷土館支援組織「ゆめつむぎ通信員」）
- 12 恵比島地区に関しては、三和俊郎（2016）が作成され、浅野地区としては、北海道浅野会と札幌浅野会が統合してできた「浅野ふるさと会」がふるさと会を行う際にまとめた冊子がある。
- 13 沼田町（1970）p.485
- 14 五十嵐億太郎については留萌市教育委員会（2017）に詳しく記されている。
- 15 木下成太郎（しげたろう）は、明治末期から昭和初期にかけて活躍した北海道出身の地方政治家である。1865（慶応元）年8月に豊岡藩士の子として生まれ、明治になって家族で北海道へ移り、1889（明治22）年頃に北海道厚岸町に定住した。地元では新聞発行や漁業などに携わり、1900（明治33）年7月には厚岸町会議員（第1期）となった。1907（明治40）年8月に北海道議員に当選し、その後政友会所属の衆議院議員となったことを機に札幌、東京へと居を移した。「木下成太郎 ～大東文化協会創設の立役者～（大東文化大学の歴史：ヒストリア content# 3 (<https://www.daito.ac.jp/100th/historia/07.html>))」を参照。
- 16 北海道開発局（1981）p.67
- 17 北海道開発局（1981）pp.59-60
- 18 小川功（1995）p.160
- 19 北海道開発局（1981）p.120
- 20 三和俊郎（2016）p.7
- 21 三和俊郎（2016）p.9
- 22 沼田町（1970）p.157
- 23 沼田町（1970）p.159
- 24 沼田町（1970）p.160
- 25 沼田町（1970）p.160
- 26 沼田町（1970）p.162

- ²⁷ 『北海タイムス（北空知版）』（1969年11月6日）
- ²⁸ 『北海道新聞』（1968年3月25日）
- ²⁹ 沼田町（1970）p.164
- ³⁰ 沼田町（1970）p.164
- ³¹ A氏（男性，80代，浅野地区育ち，地元土木事業者の後継者），B氏（男性，80代，恵比島地区育ち，父が地元で豆腐屋，大工など），C氏（男性，80代，浅野地区の郵便局で就業），D氏（男性，80代，昭和地区育ち，父が昭和炭鉱の職員），E氏（女性，80代，昭和地区生まれ，恵比島地区育ち，戦後，母が昭和地区に入ってオモチャ屋をしていて，高校生の時に手伝っていた），F氏（女性，80代，恵比島地区，父が国鉄職員），である。
- ³² A氏はその後継者であった。
- ³³ その事業者はB氏
- ³⁴ 派出所には警部，警部補，巡査など6人程度いたと，郵便局員だったC氏が証言したが，A氏は派出所には1人しかいなかったということであった。ただし，両者とも浅野地区の治安維持に警官があまり役になっていなかったというのは共通した話であった。6人の体制であったが，浅野地区の派出所で常時対応していた人数が1人であった可能性がある。
- ³⁵ E氏の母が，昭和地区の隧道マーケットのなかで「おもちゃ屋」の店を開いていた。
- ³⁶ 『北海道新聞』（2022/7/22）によると，留萌本線のうち石狩沼田駅－留萌駅間は2023年3月末に廃止，深川駅－石狩沼田駅は2026年3月末で廃止としている。

文献

- 井上博登（2010）「端島炭鉱「軍艦島」の生活」『社会情報』（Vol.19, No.2）
- 小川功（1995）「地方債のデフォルトと土地会社方式による解決——生保共同引受による留萌町債問題と生保土地管理㈱設立を中心として——」『彦根論叢』第293号（1月号，155-171）
- 小熊米雄（1964）「留萌鉄道」『鉄道ピクトリアル』（160）
- 杉山四郎（1993）『語り継ぐ民衆史 歌志内・赤平・芦別』（北海道出版企画センター）
- 澤内一晃・星良助（2016）「留萌鉄道」『北海道の私鉄』（北海道新聞社）
- 炭鉱の記憶推進事業団（2017）『炭鉄港ストーリー構築事業 報告書』
- 寺田裕一（2007）「留萌鉄道」『私鉄の廃線を歩く I 北海道・東北編』（JTBパブリッシング）
- 沼田町（1954）『町史』
- 沼田町（1970）『沼田町史』
- 沼田町（1995）『沼田町100年史』
- 北海道開発局（1981）『留萌港史』（財団法人 北海道開発協会）
- 古河鉱業株式会社（1976）『創業100年史』
- 三和俊郎（2016）『恵比島 130年の足跡をたどる』
- 明治鉱業株式会社（1952）『社史』
- 留萌市教育委員会（2017）『留萌百年物語 五十嵐億太郎物語——留萌の港づくりに生涯を捧げた五十嵐億太郎』
- 留萌市（1970）『留萌市史』
- 留萌市（2003）『新留萌市史』
- 留萌町役場（1928）『留萌町の趨勢』
- 留萌市（1960）『留萌港小史』