

釧路鉄道の運行体制について

石川 孝織*

1887年(明治20年)、安田善次郎による跡佐登(アトサヌプリ/現 弟子屈町)での本格的な硫黄生産の開始とともに、鉱石・製品の輸送を主目的とする跡佐登・ランコチャル～標茶を結ぶ「釧路鉄道」(計26M67C=43.2km)を同年12月に開業させる(1891年まで専用鉄道)。これは幌内鉄道に続く「北海道2番目の鉄道」であり、その運行はわずか10年間であったが、釧路港とともに道東発展の礎の一つとなった。当時の時刻表は「官報」「通運便覧」「汽車汽船旅行案内」などに残されており、当初は4往復であったが1894年(明治27年)の改正では表1のように下り(跡佐登→標茶)3本、上り(標茶→跡佐登)2本となっている。

ところで、これらの時刻表は旅客用であり、主たる目的が貨物輸送である釧路鉄道の運行体制の理解には不十分である。いっぽう「鉄道省文書」(国立公文書館 蔵)の釧路鉄道の営業報告には年間運行本数など多数の情報が記されており、これらをあわせて読み解くことでその運行体制を推定してみたい。ここでは1894年(明治27年)7～12月の「釧路鉄道株式会社第5回報告」(以下「第5回報告」)を例とし、表2に列車運転回数車数及走行哩数表を示す。

なおこのことは「阿寒国立公園と硫黄鉱山」(筆者編著・釧路市立博物館刊・2015年)でも論じているが、改めて詳細にその推測過程を述べる。

① 跡佐登～標茶の混合列車

時刻表では下り3本・上り2本と、下り列車の本数

下り				上り		
跡佐登発	7:20	10:00	15:10	標茶発	5:00	12:50
ウノシコイチャルシベ発	7:40	10:25	15:30	ニタトロマップ発	6:00	13:50
ニタトロマップ発	8:45	11:20	16:25	ウノシコイチャルシベ発	6:55	14:45
標茶着	9:50	12:15	17:20	跡佐登着	7:05	14:55

表1 時刻表(1894年[明治27年] 8月28日改正)

庚寅新誌社(1895年[明治28年])「明治二十八年六月一日 汽車汽船旅行案内」より作成

が多いが、これは別途下り列車(貨物列車、あるいは客車は回送扱い)が存在するか、あるいは上り列車1本を2列車の併結としなければ不均衡となり運行ができない。いっぽう「第5回報告」での運行日は177日

で、「客車及貨車連結の列車」(混合列車 [=客車+貨車])が341回(往復)運行されている。混合列車の運行が1日2回であれば177日で354回となり、実際は下りの1本はもっぱら運休で、1日2往復が通常であったと考えられる。なお、標茶～ニタトロマップには「貨車回数」がないが、同区間は貨物列車ではなく全て混合列車であることを示している。

② 解結駅ニタトロマップ

「客車連結貨車1回平均車数」で標茶～ニタトロマップは13弱、ニタトロマップ～ウノシコイチャルシベでは8強で、この差はニタトロマップで解放(上り)・連結(下り)していたこととなる。

「客車連結貨車総数」と「客車回数」は①の通り混合列車の、「貨車総数」と「貨車回数」は貨物列車

(貨車のみ)の総数・回数である。貨物列車の運行本数は197回で混合列車341回の6割程度であったことがわかる。

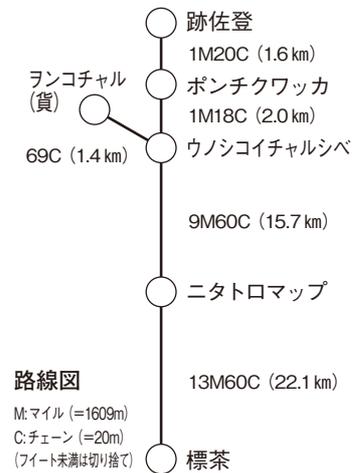


図1 釧路鉄道路線図

* 釧路市立博物館

	標茶～ 跡佐登	標茶～ニタ トロマップ	ニタトロマッ プ～ウノシコ イチャルシベ	ウノシコイチャ ルシベ～ポン チクワッカ	ポンチクワッ カ～跡佐登	ウノシコイチャ ルシベ～ラン コチャル(貨)	計
距離(マイル)		13M60C	9M60C	1M18C	1M20C	69C	
客車回数	341						341
客車総数	341						341
同一回平均車数	1						1
同走行哩数	17,637						17,637
客車連結貨車総数		4,596	2,848	2,281	2,281		12,006
同一回平均車数		13弱	8強	7弱	7弱		9弱
貨車回数			197	136	136	124	593
貨車総数			1,748	1,204	1,204	1,111	5,267
同一回平均車数			9弱	9弱	9弱	9弱	9弱

「釧路鉄道株式会社第五回報告」(1894年[明治27年] 下半期)より作成(国立公文書館「鉄道省文書」第十門 私設鉄道及軌道)

よって、ニタトロマップ～跡佐登・ランコチャルはおおむね混合列車が1日2往復、貨物列車が同1往復していた。

つまり、ニタトロマップ駅は以北が勾配区間となることから、開業当初の上下列車の交換駅から、後年は1列車あたり両数を減らすため、別途貨物列車を仕立てる解結(解放と連結)駅として機能していたと推測される。

③車両数・地上設備の制約

車両数や地上設備からも検討をしなくてはならない。車両数は機関車2両、客車2両、貨車19両で、これから整備のための予備車を除いたものが運行に充てられる最大両数となる。

機関車の単機回送(機関車だけの回送)、またウノシコイチャルシベ～ランコチャルの区間列車へ充当のためできるだけ跡佐登側に置き、ニタトロマップでの昼間滞泊をできるだけ避け、また夜間の運行は行わない、給炭や検査(点検)また乗務員の交代は両端の標茶・跡佐登駅のみ(給水は途中駅・休泊所でも可能)、始発・最終列車は両駅発着として、これらの条件を全て満たすようにすると、列車ダイヤは図2のように想定できる。

なお当時の時刻表の表現に従い、跡佐登発を「下り」標茶発を「上り」とした。混合列車以外の時刻は筆者の仮定、列車番号も独自に振った。ランコチャル～ウノシコイチャルシベの貨物支線は省略している。

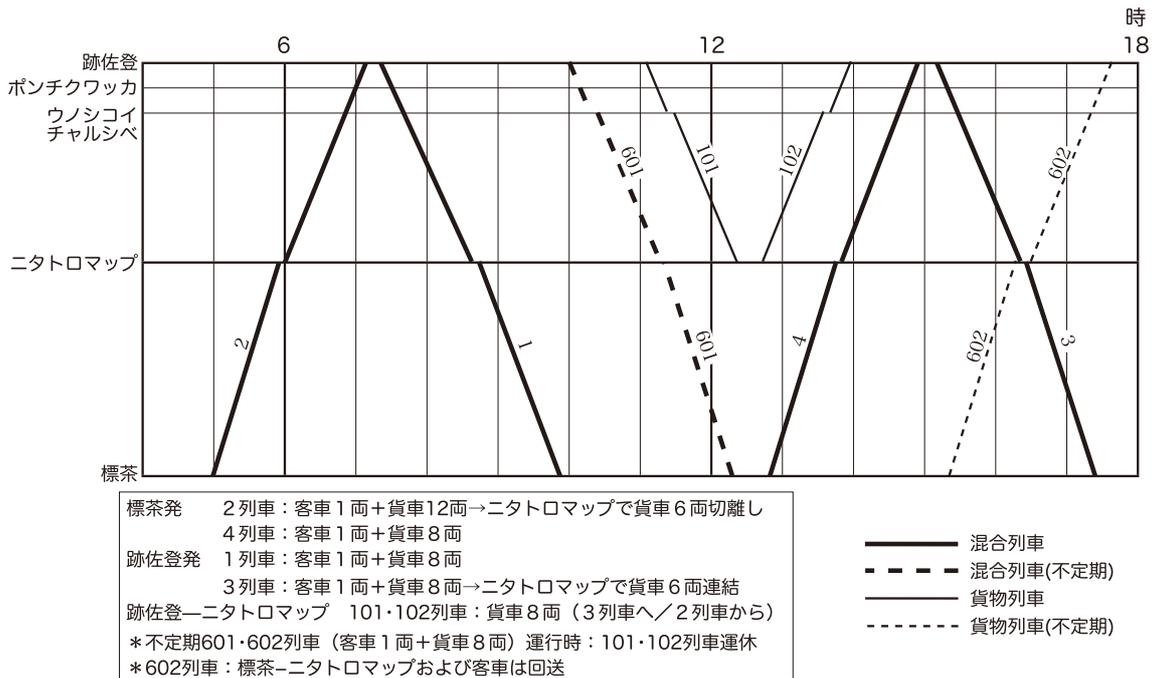


図2 釧路鉄道のダイヤ(筆者による想定)