

田辺朔郎著『北海道鉄道由来』に寄せて



田村喜子*

北海道鉄道敷設法が公布されたのは明治29年5月、北垣国道・第4代北海道庁長官在職時のことです。1000マイル（1600km）幹線鉄道、旭川—釧路・厚岸經由—網走、釧路—根室、旭川—宗谷、雨竜—増毛、名寄—網走、小樽—函館の各幹線は、北方警護の屯田兵を任地へ派遣したり、拓殖計画を進めたりするうえで、その敷設は急を要していました。北垣長官は幹線鉄道敷設のための調査を、帝国大学工科大学（現・東京大学工学部）教授・田辺朔郎に依頼しました。

北垣長官と田辺朔郎の出会いは、それより14年前の明治15年にさかのぼります。そのころ京都府知事であった北垣は、遷都で疲弊した京都の復興策として、隣接滋賀県の琵琶湖から水路をひらき、交通路とエネルギー源を確保するための琵琶湖疏水計画を推進していました。計画の実施にあたり、当時としては前例がないほどの大土木事業の工事主任に抜擢したのが、東京大学工学部の前身、工部大学校を卒業したばかりの田辺朔郎でした。

琵琶湖疏水は明治23年4月に完成し、京都が近代都市に再生するための活路をひらきました。疏水完成後、田辺は母校の教授に転身し、北垣は北海道庁長官に就任しました。北垣長官は任地主義を貫き、自分が赴任している地域の発展のために、どのような政策をとるのがいちばんいいかを、常に考え実行する政治家でした。

古都の近代化に琵琶湖疏水の建設が最善策であったと同様に、新しく拓かれる北海道には鉄道の敷設と、結節点としての港湾の整備が必要でした。その事業を進めるために、北垣長官は鉄道には田辺朔郎を、港湾には廣井勇を起用したのです。全道1000マイルの鉄道ルートを実地踏査するには、どのような苦勞にも屈しない強い精神力と、技術者としての使命感を備えた男でなければならない。それには田辺以外に人材はないと判断したのです。

北垣の要請を受けて、田辺は帝国大学教授の椅子を擲ち、まだ蛮地であった北海道に渡りました。34歳の

ときです。

北海道鉄道敷設部長として仕事をするにあたり、田辺は決意しました。

「われわれ若い者がやるからには、今の時代にあった構想を立て、近代的器材を注ぎこんで、将来に発展するような北海道の国土づくりをしなければならぬのだ。はばかりながら、ぼくたちの手際を見てくれといたいね」

明治29年当時、北海道の人口は約70万人、現在北海道第2の都市である旭川は、明治25年にはじめてひとが住みはじめたばかりの鄙びた土地でした。

田辺朔郎は北海道鉄道敷設法に記載された幹線鉄道ルート of 調査を開始しました。この時期、地形を観測するのに、ヘリコプターや飛行機があるわけではありません。1600kmを移動するための自動車もなければ、人間が通るまともな道路も十分に整備されてはいませんでした。田辺朔郎はヒグマやオオカミが跋扈し、蚊やアブや蜂がうようよしている原生林や湿地など未開の北の大地を自分の足で歩き、ときには馬の背に揺られて、地形、地質、経済効果、資材の入手方法など細部にわたって踏査したのです。

日高山脈に鉄道ルートを求めて、2人の鉄道助手と数人の荷物運搬人を伴って旭川を出発したのは、4月上旬、積雪の表面が溶けはじめた固雪のシーズンでした。夏季には原生林の中は木が繁茂して見通すことができません。気温が低すぎる厳冬も山の中の実地踏査は不可能です。そこで4月上旬を選んだのです。一行はマイナス20℃の日高の山中に分け入り、ただ1ヶ所鉄道が越えられる峠を見つけ出すのに20日もかかりました。石狩と十勝を結ぶ唯一の峠に、田辺は「狩勝峠」と名前をつけました。そして短歌を1首詠みました。

「見おろせば十勝くにはらはてもなし 野火かあらぬか煙たてるは」

小樽から函館に向かう、いまの函館本線ルート of 調査をしたのは、明治31年が明けて間もない厳冬の季節でした。小樽から約20kmはなれた蘭島へ向かう途中で、田辺たち踏査の一行は1メートル先も見えないはげしい地吹雪にまきこまれ、あわや遭難の憂き目にあっていました。

積雪寒冷に加え、まだ蛮地と呼んでもいい状態にあった北海道で、1600km幹線鉄道の实地踏査を行うのは、文字通り命がけの仕事だったのです。しかし、田辺朔郎には北海道の将来にかけける信念と情熱がありました。

「30年後には本州と言語、宗教などすべて変わらない人口450万の強大な北の大地を建設することは、日本の国民としてやらねばならない大事な仕事だ」と考えていたのです。

この函館本線ルート踏査中に詠んだ短歌は秀逸です。

「天翔ける姿に似たり駒ヶ岳 雲のたてがみ風にみだれて」

このころ日本では、日清戦争後の軍需拡大に多額の費用をあてる一方、全国的に興った公共事業のために、著しい財政難に陥っていました。井上馨大蔵大臣はこのまま放置すれば国家経済の危機を招くため、公共事業の全面停止を断行しよう、31年度分の予算打ち切りを各方面に通達しました。当然、北海道の鉄道事業も中止です。

田辺朔郎はただちに上京して、井上大臣に談判しました。

「北海道は本州とは事情が違います。ようやくここまで漕ぎつけた北海道鉄道を、たった1枚の通達で中止したら、北海道の将来はどうなるのです。北海道開拓にかけてきた人びとの苦労も、これまでにかけて莫大なかねもすべて水の泡となってしまいます。そして北海道はもとの蛮地に戻ってしまうのです。わたしはこの通達を絶対に承服できません」

田辺は井上大臣にくいさがりました。北海道が日本の国家にとっていかに重要な地位を占めるか、いま、

一気呵成に北海道の鉄道建設を完遂させることが、日本の将来にどれだけ意義のあることか、ここで本州と同じように事業を中止すれば、かならず将来に禍根を残すにちがいない。それはなんとしても阻止しなければならない・・・。

田辺の頭の中には北海道の将来のことしかありませんでした。論理的に説得しようとする田辺と、なにがなんでも事業中止を敢行しようとする井上大臣との対談は3時間に及びました。最後に井上大臣は机をどんと叩いていました。

「えいくそ、100万円、くれてやらあ」

100万円は北海道鉄道建設の31年度分の予算です。

こうして北海道鉄道に限り、事業中止の厄を免れたのです。無私無欲で正論を貫いた田辺の誠意が通じたのでした。

北海道全道に縦横の鉄道を敷く——、それは北海道の将来を約束し、道民の暮らしを豊かにする社会資本の整備だったのです。同じ時期、鉄道の橋梁部門を担当する一方、海路と陸路の結節点となる港湾の整備にあたっていた道庁技師兼札幌農学校教授・廣井勇とともに、田辺朔郎は北海道の明日をつくった男の1人といえるでしょう。

田辺朔郎は石のコレクターで、自らの雅号を「石齋」と称していました。『北海道鉄道由来』は昭和12年に丸善から出版された『石齋隨筆』に掲載されたものです。田辺が20日以上を費やしてようやく見つけた日高山唯一の山越えルートは、鉄道が開通して、札幌から12時間で釧路に到着できるようになりました。現在、日高山麓に長大トンネルが開通するなど、この区間の所要時間は特急でわずか3時間半です。こうした技術の進歩にもっとも満足しているのは、北海道の将来の発展を確信し、使命感に燃えて北海道全土を歩いた土木技術者・田辺朔郎かもしれません。

100年も前に北海道の未来を真剣に考え、そのために誠意と努力を傾注した男がいたことを、1人でも多くの北海道民に知っていただきたいと望んでいます。

北海道鉄道由来

田 辺 朔 郎

大正15年 5月 於・北海道大学

私は本大学（北海道帝国大学）50年記念講演を致すべくお招きをいただきまして、深く感謝を致しておりますとともに、この講壇をけがすことを頗る恐縮に存じております。私は本道の鉄道に関係いたしました縁故上、「北海道鉄道由来」という題で、少しく申し述べたいと思います。さて本道鉄道のできたときより今日にいたるまでを、年月の順序で述べますよりも、北海道鉄道敷設法案のできましたことが、本道における大なる紀元でございますから、その当時の状態を申しておいて、それより以前のことは倒叙し、以後のことは順序に述べた方が都合がよいと思えますゆえ、そのおつもりでご清聴を願いたいと存じます。

ちょうど今から30年ばかり前の明治27、8年戦役、すなわち日清戦争の少し以前から、私は本道の拓殖計画を取り調べておりました。それには勿論鉄道事業が関連しております。近頃は第二期拓殖計画の調査が大分進捗しておりますが、以前の北海道においては今日と違い、本道事業のすべてのものを本道でやっておりました。今日では鉄道事業は鉄道省の所管であります。その当時は鉄道も北海道庁の仕事となっております。そうして、拓殖鉄道の調査がまとまりましたところが、日清戦争の終期でありました。

日清両国間に平和条約が結ばれて、いよいよ遼東半島が清国より割譲されることに決しました刹那、突如、いわゆる三国干渉が起りまして、せっかく取り結ばれた条約の遼東半島を還付しなければならぬことになりまして、国民は失望致しますとともに、軍事当局のひとは、なんでもこの鬱憤を晴らさなければというので、昔の呉越の例に倣い、臥薪嘗胆という言葉を使い、十年兵を養ってこの鬱憤を晴らそう。それがためには、国のあらゆるものを犠牲にしても構わぬというのでありましたから、北海道の鉄道——そんなものは廃めてしまえという議もあった。ところがだんだん識者も出てきて、遂に軍備もやるが、ともに産業も十分に発達させなければならぬということになりまして、漸く北海道鉄道敷設法の公布をみる事ができたのであります。その当時、私は東京の大学に教

授を勤めておりまして、しきりに産業立国論を唱え、また本道鉄道調査に関係しました縁故上、この鉄道を担任するために北海道庁へ転任することとなりました次第でございます。

明治29年北海道鉄道敷設法のできました当時の、我が国産業の状態を申し述べますと、頗る長くなりますから、ただ、鉄道に関することだけを述べます。この掲示地図でご覧くださいます通りに、東京の新橋から西方は広島まで、西北は直江津まで、北方は東京の上のから青森を経て弘前まで、北陸は敦賀の金ヶ崎まで、関西地方では草津名古屋、京都奈良、奈良大阪間、九州においては門司熊本佐賀間が主たるもので、複線のところは新橋横浜、神戸大阪、小山沼津間だけで、この表にあります通り、合計3300km、すなわち2044マイルだけで、その当時までの建設費がおよそ6867万円で、営業収入が1ヵ年約1033万円、同支出が407万円でありました。日本第一の繁華な東海道線でも、その長さ710kmに対し、1日1kmわずかに27円50銭の収入であって、今日ではこんな貧弱な線は甚だ稀であります。（東海道線440・39哩。1日1マイル客車収入32円85銭。貨車収入10円5銭。雑収入0円77銭。合計44円34銭）。

本年（大正15年）4月末日の調べによりますと、国有鉄道が北海道を含んで営業線12,600km、工事中860km、線路選定済235km。かくの通りに普及いたしました。また資本金は、昨年3月末日の調べによれば23億2300万円で、その後今日までのものを推算して合わせますれば、およそ23億7000万円くらいになります。これに本年3月末日における地方鉄道約4880km（3028・8哩、うち電気鉄道917・8哩、綱索道6・6哩）の資本金1億1900余万円を加算すれば、35億円くらいとなりまして、東海道線もその支線を合わせて約970km、幹線は皆複線（複々線のところも少しあり）で平均1日1km360円の予定でありますから、幹線の部ではおよそ500円ならんと思われれます。

そうして明治29年5月には、北海道における鉄道は、小樽の手宮から札幌岩見沢を経て幌内に至る線とその支線、岩見沢と室蘭の輪西線、岩見沢砂川空知太間の

空知線と、追分夕張炭山間の夕張線、合計327km(203哩)は北海道炭鉱鉄道会社の線で、他に釧路において、標茶跡佐登間におよそ40km(25哩)の硫黄輸送の軽便鉄道がありました。鉄道の主たる輸送は運炭でありましたが、また鉄道沿線地方の拓殖開発には大いに役立ったものであります。

明治29年当時北海道の人口は70万人、耕地15万町歩、石炭の産出額1ヵ年50万トン、海産物100万石。而して同年3月までに国庫の支出しました金が6500万円(うち2300万円が開拓史時代)、国庫収入が3600万円でありました。然るに大正14年の国勢調査によりますと、人口が2,498,000余人、また既墾地が798,000町歩、大正14年中の石炭産出高は557万トン、海産物1億円、林産物3000万円等でありまして、明治29年に比すれば人口は3倍半、既墾地は5倍、石炭産出は11倍となりました。また本道の鉄道は延長目下2600km(1627・8哩、うち国有線1417・6哩、私設線210・2哩)となりまして、鉄道資本合計2億7000万円を算し、ほかに林業等に240km(150哩)の軽便線があります。国民全体に係する軍事費宮内省費等を除き、大正4年3月までに国庫の支出は、9億2754万円余円にして、国庫の収入は9億4280万円であります。ここでちょっとご注意ねがいたいことは、明治29年までは、国庫支出金は収入よりも多かったのでありますが、今日では収入の方が支出より多くなりましたのであります。そうしてこの状態において、本道の第2期拓殖がいまや調査せられ論議せられ進捗せられんとするのであり、やはり東北7県が参照されております。

さて、明治29年に拓殖計画をいたしましたときは、その後の50年をもってほぼ完成する目的と致しました。ちょうど大正35年すなわち今度の20年計画とほとんど同じ終期時になっておりました。当時の計画は人口を600万、耕地を500万町歩、鉄道を3000マイルに延ばすつもりで、その計画の最初のおよそ10年間のものを具体化することにしたのであります。その計画の種子を東北7県に採りましたが、私はそのとき、東北7県を本道開拓の標準に採ることが、いかに残念であったかということをし述べてみたい。

一体東北7県はだれがこしらえたか。これは千年の昔に、我々の祖先がこしらえたもので、その当時はもちろん「ダイナマイト」もなければ「セメント」もない。汽船もなければ鉄道も無い、電気もなければ顕微鏡も無い、憲法以下の六法も備わっておらない。そういう時代のひとたちのこしらえた東北7県と、我々がこしらえる北海道と、似たようなものができては困る。

憚りながらぼくらの手際を見てください、といいたいのでありますけれども、残念ながらそうそうは参りませぬ。ヨーロッパ人がこしらえ始めたニューイングランドには及びもつかずとも、せめてニュージーランドくらいにはやってみたいと思いましたが、なかなかそうはいきませぬ。それは甚だ残念であります、しかしそれでも北海道は幾分かは立ち優ってはおります。たとえば1人の使います電信郵便の数、ただしは汽車の旅行走行哩でも、他の地方よりはよろしい。しかもこれを欧米などと比較しては、とてもお話になりません。東北7県の内では前9年後3年の役などという謀反をしておりますけれども、北海道では明治10年の役でも屯田兵が出征しております。が、私どもの狙っているところとは非常に違いますことは残念であります。

もし北海道のうちから、帝国大学だけを切り抜いて、これをヨーロッパやアメリカのどこかに貼り付けてみたとすれば、建物は実に貧弱。これは甚だ残念千万でありますけれども、学生なり、先生なり、設備なり、卒業生なりを比べてみましたならば、相当に見られます。ところが北海道全体を持って行って、欧米の1部に当てはめて、さあどうであるかと比較してみましたならば、残念ながらお話になりませぬ。一例を申せば北米合衆国では、10人について1台の自動車を持っておりますが、これを仮に大負けに負けて50人に1台の自動車をもっているものと想像しましたならば、この北海道の人口、250万に対して、少なくとも現在、5万台の自動車が坦々砥のごとき道路の上を走っているはずであります。然るにいま北海道に自動車は何台ありますか。大正14年の末において、驚くなかれ、わずかに364台であります。こういうわけでありますから、実に残念千万ではありますけれども、欧米人にはかえません。向こうの人たちのやるくらいのは僕らもやってみたいのですけれども、経済上できません。以上で北海道全体について当時我々が、どんなことを狙っておったかという次第をご了解くださったことと思えます。さてこれから北海道鉄道敷設法のことを申し述べたいと思えます。

北海道鉄道敷設法はここに掲げて有ります通り、明治29年5月に公布されました。その第1条に「政府ハ北海道ニ必要ナル鉄道ヲ完成スル為、漸次予定ノ線路ヲ調査シ及敷設ス」とありまして国有鉄道の精神であります。その第2条に「北海道ノ予定線ハ左ノ如シ」とありまして、是々の鉄道線をこしらえると決めてあります。ここに書いてありますことを読みますと長く

なりますから省略いたします。この図では黒線が私設鉄道でありまして当時の予定線が赤い線であります。ここに詳しい図(図略)がありますが、その第3条に「実地ノ緩急ニ応ジテ各線路ヲ数区ニ分カチ毎区ノ工事ヲ継続工事トスル」事を定め、第4、5、6条には「公債ニ関スル」募集方法や利子を規定し、第7条に「金3300万円ヲ限り明治30年度ヨリ募集」するということが決めています。その他のことは省略いたします。

この北海道鉄道敷設法だけを読みますと、内地に適用するところの鉄道敷設法とよく似ておりますが、精神は全く違っております。北海道のものは殖民鉄道でありまして、人のおらないところに鉄道を架けて行くのであります。当時の北海道は、東西二つの島から成り立っているといったものです。図で見ればもちろん四角形の1島であります。西部の人が東部へ行くために通行ができる道は、南端の襟裳の端を通過していくのがいちばん容易であって、中央部を抜けていくことは容易にできません。それで西部の人が東部へ行くには、船で廻るがいちばん容易であって、内地からも東部西部別々に船で渡航します。そこで東西2島といったわけであります。したがって鉄道線は、何処を通っていくがよいか地形が容易にわかりません。それでこの敷設法にきめられた線路を選定するうえにおきましても、なかなか困難で急に運びませんでした。

今日のような時代ならばおそらく飛行機にでも乗って、グルグル廻ってみたならば、何処を抜けていけばよいか、何処は行けないか、ということが直に判りましょうが、その当時は堅雪の季節に、雪上の調査によるものであります。

元来殖民鉄道は、安く早くこしらえることが主であります。米国などにもその例がずいぶんあります。急速につくるには石垣は手間取りますから、木材の土留めで間に合わせます。切り取りよりも埋め立ての方が早い。また高い築立をするよりも、木材の豊富なところでは木材を以って仮橋を架ける方が早い。鉄や石の仕事は再築リコンストラクションのときに譲ります。たとえばカナダ太平洋鉄道のロッキー山を越える急速施工のところは、最初は土仕事、木の仕事のほかはほとんどありませんでした。私はこれを本当の土木仕事だといって笑ったものです。土と木のほかは何もありません。かくのごとき仕事は、大急ぎ材料不便のときにやります。日露戦争の真っ最中に、大急ぎでこしらえた京義線の最初着手の仕事が、この土木仕事の一例でありました。北海道の鉄道もある部分はこの土木仕事、ある部分のはじめから鉄、石を使用したところもあり

ました。今日の本道の鉄道はもちろん時勢も違いますから、施工の方法も鉄道省の他の方面と同じやりかたのところも多くあります。明治29年時代の急速な殖民鉄道とは趣を異にしてみました。

それでも本道の鉄道線を選定しました当時の事情は、前に述べた通り、踏査も容易ならず、食物の不足、虫害獣害もあり、幾分は不完全なところもありました。すなわち雨竜から増毛へ通ずる線の如きは、雨竜留萌間に大きな山があるかの如くに思われましたため、線路は留萌へ行っておらなかったのが、後に、留萌を経て増毛に行くことのよろしいことがわかってきました。また、十勝石狩両国国境のところも、当初は十勝の方から見る方が見やすいので、その方面から見れば、サボロ嶽の北方が低くして通れる如く見えましたが、後になって調べてみましたら、現今の狩勝隧道のあるところが貫通しやすいところであることがわかってきました。

勿論その当時は、旭川と帯広の間には人もおらず、地勢を知る者はおりません。この間を雪上踏査で通り抜けるに、20日以上もかかった次第でありました。数日前に私は、札幌から釧路へ参りますとき、12時間ばかりかかりました。ある人が、ご退屈でございましたでしょうといわれましたが、私にとっては実に12時間でこの間を通過することは、昔日のことを思えばなんだかもったいないような気がします、とご挨拶をしましたが、しかしそんな考えを持っておっては鉄道の改良はできません。12時間のところは10時間に、またさらに短縮されるように追い立ててもらわないと鉄道の改良はできません。

これでおおよそ今日までの状態と、鉄道敷設法のできました当時の有様が、おわかりになったことと思えますから、これから倒叙いたしまして、初めて鉄道が北海道にできましたときのことから申し述べます。明治の初年に北海道に開拓使が置かれ、いわゆる北門の鎖鑰(ほくもんのさやく)という重鎮でありました。いまでも北門の鎖鑰という言葉が使われておりますが、今日ではむしろ鎖鑰を撤廃して北辰直下建鋼標の意気込みの方がよいかもしれませぬ。この開拓使において種々なる仕事を致しましたなかで、幌内石炭の産出が目論見されました。この石炭の運搬法につき、ある人は、幌内の石炭を石狩川のある地点まで鉄道で運び、そこからは石狩川を利用して船で運ぼうという説でありましたが、明治13年の2月に、米国人のクロフォードが来道しまして調査した。その意見によって小樽港の手宮まで貫通鉄道を敷設し、棧橋によって船

積みするということになりました。かの朝里海岸の神威古潭の下に、鉄道を敷くのは危ない、上から石が落ちてきたらどうすると、心配した人もありましたが、米国人の目から見たら、かの偉大なコロラドのケニヨン底の鉄道に比すれば、あんなところに鉄道を敷設するのは、なんでもないのであります。

鉄道工事用の軌道、車両、機械、器具は、米国より取り寄せ工事は順調に進み、明治13年の11月に手宮札幌間ができました。14年の8月には、先帝陛下（註・明治天皇）の行幸があり、翌15年の11月に幌内手宮間が貫通いたしました。その年の2月に開拓使が廃されて三権分立となり、そうしてこの鉄道は、一時は工部省に属し、また農商務省に属することとなりました。幌内手宮間は距離およそ89km(55.6哩)、軌道1・067m(3.6フィート)の単線で、最初は軌道15kg(1ヤード30ポンド)、機関車は2-6-0型テンター4台、客車9両、有蓋貨車16両、無蓋貨車63両、工費1,228,000余円(1哩当り22,000円)でありまして、今日の軽便鉄道であります。当時は重大な仕事でありました。到着機関車中の最初のもの1つは義経、1つは弁慶と命名されました。

機関車の義経や、弁慶号という名称は珍しいことではございません。人名をつけた時代があったのであります。その状態が続いていたら、頼朝も時政もできたであろうと思います。英国において、機関車のいちばん最初にできましたところは、馬の代りに車を曳くという考えで、機関車の名前に馬の名に似たものがつけられました。その時代に日本で鉄道をつくったならば、やはり一の矢とか隼とかいう名がつけられたことと思います。欧州でも馬名の次に名高い人名となり、日本に最初に到来しました機関車の雛型のひとつは、ナポレオン号、ひとつはアイオン、ジューク号でありました。今日山口の博物館にあるものはこのナポレオン号で、フランスからきたのだという人もありますが、私は字の書き方から英国から来たものと思っております。追年に機関車の数が頗る多くなってきて、無風流な番号式になりました。

今日本道に現存するところの鉄道の最初のもは、すなわち幌内手宮間であります。その以前に岩内に近き茅沼の炭鉱に鉄道が敷設してありましたが、機関車で炭車を引っ張っておったか、どうかはわかりません。手押しであったかと思われま。

明治の初めにおいては産業奨励を極端にあらゆるところでやりました。すなわち北海道の石炭産出もその一例であります。いわゆる明地を探して桑茶を植える

というのは当時の宣伝のモットーでありました。いったいお屋敷にお庭があるなどはもったいない、宜しく茶畑となすべし。東京の上野の山に樹がある、あれはもったいない、樹を伐って炭に焼き、跡を茶畑にするがよい、不忍池を埋め立てて桑を植えろというようなわけで、上野公園も、もう少しで茶畑となってしまうところであったのが、僅かに助かったのであります。いったい屋敷に金屏風なんか置くのはもったいない、焼いてしまって金を採るべし、蒔絵の金ももったいない、剥いで焼いて金を採れ。実際、たくさんそれをやったものであります。また金蒔絵などの名品が、打毀し代価の二束三文で安く外国へ買われていったものであります。これが日本美術の広告になったかもしれません。この調子で産業が奨励されましたが、なかなかうまくいきません。好結果が容易に得られません。

釜石の鉱山でも、新町の紡績でも、北海道の煤田事業でも、実はうまくいかなかったものであります。北海道の鉄道も種々な管理を経て、明治21年に北友社に貸し付けておいたものを、終に22年には新たに創立された北海道炭鉄道会社へこれを売ってしまった。北海道の鉄道は最初は官設でこしらえ、次にこれを貸しておいて、今度は売ってしまうというときに、時勢が産業に良好になりまして、前記の炭鉄道会社が、夕張にも炭山を稼ぎ、岩見沢室蘭間に鉄道を施設し、幌内炭を手宮へ、夕張炭を室蘭へ輸送して相当に儲かるという状態になりまして、明治29年に北海道鉄道敷設法公布を見るの時に至りました。

かくの如く、産業は進歩していきましたが、右敷設法による第1期の鉄道のため、当時の政府は金を出すことに、なかなか同意しません。それはなぜかと申しますと、前に述べました通り、明治29年までにおいては、国庫の出しました金よりも収入の方が少ないし、それに北海道の鉄道では、前に国庫がてこずっておったものですから、北海道の鉄道敷設の実行には当事者は頗る努力をしたものであります。それが現在では、国庫の支出より収入の方が多いのでありますから、今日の拓殖計画遂行はよほど楽なわけであります。

ちょうど北海道の官設鉄道に着手いたしました明治29年から30年にかけては、日清戦争後の空気がはげしかったため、なかなか内地のほうで盛んでありまして、北海道の事業に人夫が来てくれません。そこで米国流の機械土工もやりました。日本で初めて機械土工をやりましたのは、この北海道の鉄道工事であります。ところが、機械の取り扱いが最初は下手で、エキスカベーターいわゆる掘削機械を動かすとき、下手

で無理をやって、とうとう横倒しにひっくり返したことがありました。それから、このエキスカベーターは、ヨコスケーベーターと渾名されました。このヨコスケーベーター君、近來到るところに功を奏しておまして、現に北海道だけでも石狩川の改修に12台も使われています。過日釧路に行ってみました、釧路川改修工事にも3台使っていました。日本全国においては多数使用されています。

かようなわけで種々困難を致しましたが、漸く明治31年の夏には旭川まで鉄道が通じまして、これから先はだんだん仕事も楽にできるだろうとよろこんでおりましたら、日清戦後の空景気をどうにか始末をつけなければ、日本の財政がもたない勢いになりました。そこで例の雷大臣と呼ばれた井上馨さんが大蔵大臣になりました。井上さんの所説では、日本はこの通りにぐずぐずしていれば国が潰れるじゃないか、北海道の鉄道なんかやめてしまえ、とって大鉦でその予算が削られそうになったのであります。当時、この大鉦で、たくさんの官私仕掛けた仕事は片端からみなやめられてしまったのです。ちょうどそのとき、私は北海道の鉄道部長をしておりましたが、時の北海道庁長官の安場さんが、俺が行くと喧嘩になるから、きみ行ってくれ、若いヤツでは喧嘩になるまいから、ということで私が直接交渉の衝に当りました。雷大臣は、いまや国が潰れんとしておるから、お前の仕事はやめてしまえというのであります。私はお家が潰れる、本店が潰れるというときには、別荘やお妾さんなんかはおやめなされたがよいけれども、本店の方に仕込みができて、これからだんだんお客さんがつこうという場合に、支店をやめるといことは間違いじゃありませんかといって、種々議論をしました。いったい井上さんに向かって議論をする人は余り無い、ご無理ごもつともで大抵おっしゃる通り引込むのです。私は幸いに井上さんの庇護を受けて、立身出世をしようという考えもなし、また書画骨董を供覧して、何かの都合を図る必要もなし、自分の思うことを存分に述べることが出来ます。話をすれば判る人ですから、一時は非常にご機嫌が悪かったが、とうとう北海道の鉄道事業は削除されずに助かりました。

爾來鐵道が無事に進捗しまして、明治33年には釧路より西に向かって工を起し、38年の4月には北海道庁の所管であったこの鉄道が、通信大臣の監督に属し、鉄道作業局の出張所が札幌に置かれて、全国の他の鉄道とほぼ同一の取り扱いとなり、殖民鉄道の色彩が薄くなりました。38年の8月には、小樽市街線の完成に

よって、函館小樽間の北海道鉄道会社の線が全通しました。

名古屋市において鉄道5000哩祝賀があった明治39年の同じく5月に臨時鉄道国有準備局官制が公布せられ、同年の10月には北海道炭鉄道会社線が国有となり、翌40年の4月には北海道に鉄道管理局が置かれ、同年の7月には函館小樽間の線が国有となり、ここに本道の鉄道が国有として統一せられました。その当時の鉄道は735km(457・6哩)で機関車178台、客車190両、貨車3217両、136駅で、明治39年度においては、乗客1日平均8589人、貨車1日平均6223トン、鉄道収入570万円でありました。

明治40年の9月には、狩勝隧道の完成により、旭川釧路間の304km(192哩)が全通して、ここに北海道の東部と西部が結びついて1島となり、大正元年の11月には池田網走間が開通し、大正5年5月には北海道1000哩の祝賀があり、10年8月には根室に、10月には増毛に達し、11年11月には稚内に達しました。詳しいことは別表にゆずります。そうして大正15年の3月末、本道内の国有線が3280km(1417哩)、地方鉄道がおよそ340km(210哩)となりました。

前に申しました通り北海道の鉄道のいちばん最初には官設でこしらえ、それからこれを貸したり売ったりして、またその次には国有とするために買い上げた線もあります。頗る馬鹿げておりますが、東京横浜間の鉄道も明治8年にはいっぺん売ったものです。それを買い手がお返しいたしますから、どうぞ政府でやってくださいといったので、京浜間の鉄道は私設にならなかったのです。これは日本ばかりではありません。欧州諸国のなかでも、こんなへまをやっておるところもあります。

明治39年の鉄道国有法によりまして、一時は私設鉄道がなくなりましたが、大正2年に苫小牧軽便鉄道が開業し、大正10年には軌道法が公布せられ、私設鉄道も追々進歩して、いまや開業せんとしている重要な線もあります。かくの如く北海道の鉄道がますます進歩していくことは、まことに結構な次第であります。

この講演の終わりに望み、なお申し述べたいことがあります。それは明治31年8月のことであります。このときに空知太旭川の線がはじめてできました。本道民のよろこびは大変なものでありまして、札幌に盛大な祝賀会が開かれました。このことは札幌史に2、3行書いてあります。それをちょっと申してみます。その祝賀会の席上で種々祝賀演説がありました。一世世の中は進歩するものでありますから、昔そんなこと

を言ったら大変だ、罰せられるというようなことも、今日になって同じことをしゃべっても咎のないのはもちろん、そんなことはだれでも知っているということがいくらかもあります。一例を申せば「江戸の日橋の下を流れている水はオランダまでつづいている」ということです。今日これを聞いて、だれも頭を刺激しません。そんなことは小学校の児童はみな知っております。けれども当時は大変でありました。世の中はかくの如く変化いたしますから、当時大変なことが今日ではなんでもないことがあり、今日大変なことが未来ではなんでもないことが、いくらかあろうと思えます。

ちょうどその年の6月に始めての政党内閣ができました。いわゆる板垣内閣であります。政党员が初めて高等の役人になった。北海道庁の長官然り、内務部長然り、政党员がわが党内閣だといって演説をしました。その鉄道開通祝賀会の席上で、2人の政党所属の方の演説がありました。その演説の済むか済まぬかの一刹那、軍人の1人がいきなり演壇に飛び上がって、テーブルを叩いて何か言われたと思うと、軍人の方々は一斉にパッとその席を引き揚げってしまったので、祝賀会がめちゃめちゃになってしまったのであります。

私が双方の中へ入って奔走するよりほか無いので、彼方へいってはお辞儀をし、此方へ行ってお辞儀をして、まことに円満に治まりましたが、これは私が偉いわけでもなんでもない。一体鉄道祝賀会でいって、騒ぎをおっ始めたのだから双方から私にお辞儀をしてくれていいわけで、内心双方ともに、私たちに大いに気の毒なことをしたと思っていますのでありますから、私の斡旋に対し円満に都合よく済みました次第で、いま怒っておった人たちも笑顔に変じ、何もかも水に流してめでたく終局いたしました。

ところが、今度はお天道様がつむじを曲げました。そういうことなら俺も水で流してみると、大雨を降らされた。翌9月には北海道未曾有の大洪水となり、せっかくできた鉄道の一部もこぼされてしまったほどであります。当時水害地へ出張中でありました私は、わずかに身を以って逃れましたが、ここに一つ申し述べなければならぬことがございます。

そのときに東京の帝国大学から、土木工事の実習のために来ておった今津不非登という学生がいました。そのひとは、いまここにご列席の吉野学部長と番町小学校でのご同窓の方であります。享年僅かに20有5で、甚だ残念ながら、第2石狩架橋中に、この洪水に出会って溺死せられました。すなわち鉄道事業に殉職せられたのであります。私どもが同君のために碑を

つくり、お祭りを致したのはよく10月のことあります。爾来私の在職中は、ずっと他の鉄道殉職者も共に祭典をいたしておりました。今度も旭川の本願寺のうしろにその碑がございますから、お参りしてまいりました。

その後、私は本道を離れまして、京都の帝国大学の教授となりましたが、鉄道国有法ができて、私がここで鉄道部長をいたしておりました当時の事務官であった野村弥三郎君が鉄道管理局長になられて、明治40年、旭川釧路間の開通式に私が招かれて本道へまいりましたときに、祭典のことを同君にお話しました。殉職者祭典は中絶しておったかどうかわかりませんが、それから再び盛んになりまして、遂に大正2年に苗穂に鉄道殉職者の碑が建てられまして、以来、年々時を期して鉄道殉職者の祭典を挙行されておりました。野村君がその後大阪の管理局へ転任せられて、内地においても同様殉職者の祭典を挙行され、ついに大正7年の10月にいたって、初めて鉄道殉職者祭典を毎年日を決めて鉄道省において、全国一斉に行うことになりました。この祭典の基因は、大正7年を遡る20有余年前に起こった今津君の溺死と、その祭典に因るものであります。

もう1つ申し述べておきたいことは、鉄道の車両に使っている自動連結器のことです。これを明治31年に北海道の鉄道車両に取り付けたのが、日本において初めてであります。これがために連結手のけがを少なくし、また連結時間を省いて大いに好成績を得ておりましたが、なかなか全国に広がりませんでした。遂にこれまた同じく20有余年ののちになりまして、漸く昨大正14年の7月中旬に、全国の鉄道車両へ、一斉に北海道の鉄道車両と同じような自動連結器を取り付けまして、非常に便利になった次第でございます。

最後にこの講演をいたしますについては、東京においては鉄道省の方々、札幌鉄道局の方々、建設事務所の方々、および北海道庁の方々から種々なる資料をいただきまして、私が一場の講演を致します上に、非常な便宜を得ましたことを、ここに感謝いたします次第でございます。

かれこれとり急ぎましたために、甚だ不完全でありますに拘わらず、ご清聴いただきましたことを、まことに恐縮に存じます。これで私の講演を終わることにいたします。