

# 東大教授のポストを捨て 人跡未踏の北海道に 夢の鉄道建設にかけた男

## 土木技術者・田辺朔郎

明治二十九年、全道主要都市を鉄道で結ぶ雄大な千マイル構想の「北海道鉄道敷設法」が、長い間の悲願の陳情運動の展開によって、やっと国会で承認されたことにより、鉄道建設の路線の選定、設計が早急に必要になった。

そこで、京都府知事より赴任していた北海道長官・北垣国道は、府知事時代に京都近代化のための琵琶湖疎水の土木事業の、責任者として立派に完成させた東大教授田辺朔郎

に、調査、設計を依頼した。

北垣長官に依頼された田辺は、東大教授のポストを捨て、北海道庁技師になり、人跡未踏の北海道開発に大きな夢と土木技術者の使命感をもって鉄道建設の仕事を引き受けた。ここで田辺朔郎の北海道開発にかけた情熱と苦闘の業績の足跡を辿ってみた。

### 1 京都を近代化させた 世界に誇る技術者

—京都琵琶湖疎水事業—

琵琶湖疎水事業は、京都が東京遷都により疲弊したため、その活性化に京都と琵琶湖との間に舟運を開くとともに、京都の都市用水などを確保する大土木工事である。第三代京都府知事・北垣国道は、京都の停滞は交通と水利の遅れに原因があると

阪本 一之

text : Sakamoto Kazuyuki  
(技術士)

考え、知事に就任するや琵琶湖疎水事業推進に全力を傾倒した。

明治十八年に琵琶湖疎水事業は着工され、延長十一・〇km、滋賀県側三、七二四m、京都側七、三七九m、これには長等山の小関越トンネル二、四三六m、日岡峠のトンネル八四九mの長いトンネルが含まれている。この事業によって、琵琶湖と京都を結ぶ水運と水道用水、かんがい用水、市内の防火用水、井泉への補水、市内小河川の浄化、さらに、その落差三十二mを利用して、日本で初めての発電工事が行われた。工事が完成して初めて明治二十四



京都の命の水・琵琶湖疎水（京都市内）

年通水が行われて、「船が山に登る……」インクラインを十、十五分で下する三十石船に、人々は驚嘆の目を見張ったという。

また、この発電によって京都の町に電灯がとまり、明治二十八年、日本で初めての路面電車が京都、伏見間を走った。したがって、京都は時代の先端をいく近代都市に甦った。

この雄大な土木事業の主任技術者は田辺朔郎で、東京工部大学（現、東大工学部）を卒業して間もない青年であった。田辺を起用したのは当時京都府知事の北垣国道であった。

一方、田辺は大学の卒業論文として疎水事業を取り上げ、その計画と設計をしていた。それを聞いた北垣は、開拓使時代から交流のあった工部大学学長大島圭介を通して田辺とあった。その結果、田辺の構想は北垣の意の沿うものであり、北垣はこの若き技術者に京都の復興を託す決意をした。

したがって、卒業と同時に京都府技師に採用され、この大事業に参加し、多くの難工事を克服し見事に完成させた。当時、東洋の小国であった日本で、世界の最新で最大の事業に欧米の技術者は絶賛し、明治二十七年（一八九四年）、イギリス土木学会は、田辺にたいして、土木技術者として最高の荣誉であるテルフォード賞を与えた。このように、東大教授で、工事経験も豊富な最高の土木技術者であった。



イギリス土木学会より贈られたテルフォード賞（京都琵琶湖疎水記念館蔵）

## 2 人跡未踏の北海道に 千マイルの夢の鉄道 建設

—土木技術者の使命—

田辺朔郎が、人跡未踏の北海道に鉄道建設するために東大教授のポストを捨て、来道した心境はどのようであったであろうか。

田村喜子の小説「北海道浪漫鉄道」のなかに田辺の心境について、次のように書いている。

「人跡未踏の地に千マイルの鉄道建設 それらの光景を、彼は幾度頭に描いたことだろう。不便な暮らしに置かれているひとたちのために、道路をひらき、鉄道を敷く仕事をしたいと願うのは、土木を志すものが一様に思うことだ。彼の脳裡には、かつてカナダ太平洋鉄道から眺めた雄大な光景と、北海道という未開の大地が重なってみえた。その地に鉄道を敷く大事業は、土木技術者の血をさわがせることであつた」

田辺は、北海道に赴任すると早速、旭川から十勝、釧路方面に通ずる路線調査に取りかかった。このうち、

とくに旭川から十勝越えの山岳の調査は命がけであった。

その様子も田村喜子の小説「北海道浪漫鉄道」は次のように書いている。

「一行は野営を重ね、空知川をさかのぼって、次第に日高の深い山ぶところに分け入った。幾重にも重なって、どこまで行けば山が果てるのか想像もつかない。千古斧を入れない針葉樹林が、肩をいからすように天をさえぎる。おどろおどろした原生林のなかは見通しがきかず、一歩踏み迷えば再び出ることにはかなうまい。虎落笛の音に合わせて、樹上の雪がはげしく舞う。風が凧げば、不気味な静寂が深山幽谷を包む。

等高線を縫うように、山間の狭い溪谷をのぼる。川面は厚く凍り、氷上を雪がおおって、固雪の道路になつていた。 中略

山は次第に勾配が急になってきた。えぞ松やとど松に深くおおわれた周囲の山々に、風が虎落笛を吹きならし、地吹雪を舞いあがらせていた。寒さむとした沢沿いの柏の木にうつすらと凍りついた雪が、樹氷のように輝いていた。

一行は休む間もなく峠の頂をめざ

した。

中略

まっ青な空に、そっだけ低くなつた峠の頂が目の前に迫つていた。日高の山々から吹き上げる風で高い木は育たないのか、そのあたりは雪上に枯れ枝をさしたように、丈の低い灌木が疎らにのびている。朔郎はその地点にいま到着する実感をかみしめるかのように、一歩一歩足を踏みしめた。心の逸る思いが荒い息づかに伝わった。

峠の頂に両足で立つた朔郎は、息をのんだ。眼下にはただ一眸の平原が広がっていた。そこに見たのは、雲か海かと思まがうばかりの、ただ茫々と果てしない平原だった：

狩勝峠を越えるのが、石狩と十勝を結ぶベストルートであることは、もはや疑う余地がなかった。人跡未踏の日高山脈に、朔郎は自ら鉄道ルートを切りひらき、鉄道の通過する峠を「狩勝峠」と名付けたのである。」

その後、田辺は鉄道部長になり、厳しい調査を全道の幹線鉄道予定路線で行い、鉄道敷設第一期線を決定し、計画書を作成した。これは「北海道鉄道官設調査」として政府に提出し、予算確保や建設工事に大いに活用された。



険しい山岳が連なる狩勝峠

このように、彼は東大教授のポストまで捨て、「鉄道こそ北海道開拓と発展の原動力だ。原野を拓き、山を穿ち、橋をかけて鉄道を建設するのが、土木技術者なのだ」と、千マイルの北海道鉄道の完成を夢見て、全力を傾倒した。

やがて、田辺は明治三十三年十月一日に京大工学部教授に就任し退道したが、鋭意工事は進められた。とくに、狩勝峠はトンネルとして明治三十四年に着工し、固い岩質と大量の水に難工事となったが、七年間の工事期間を経て長さ九五四mの狩勝トンネルが完成し、明治四十年に道央と道東の釧路まで鉄道が繋がった。

### 3 夢の道央・道東間の の鉄道開通と北海道 道鉄道千マイル達 成の喜び

#### (1) 夢の道央・道東間の鉄道開通の 喜び

待ちに待った道央と道東が繋がった旭川・釧路間の全通式が、明治四十年九月八日釧路で行われた。九月七日午前七時十五分、汽車前部に

は日の丸の旗を交差させ、側面には金文字で「祝全通式」と書き込んだ臨時列車が旭川駅を発車し、釧路へ向かった。晴の全通式に参加する北海道長官や関係者およそ五百人が乗りこんだ。列車は帯広で小憩後、午後九時三十分、釧路駅に到着した。夜遅いにもかかわらず、駅構内や駅前広場は、アセチレンガスの真昼なみの明るさ。

明日の式典よりまず前夜祭を祝おうと待ち構えた町民多数で、ゴツタ返して祝賀気分は最高潮に達していたという。

全通式には、この鉄道建設に大きく貢献した前北海道鉄道部長の京大教授・田辺朔郎も招待され、およそ、



北海道開発に大いに活躍したD51型機関車（新得町）

次のような祝辞を述べている。

「北海道旭川。釧路間鉄道全通式にその末席に列する栄を得、欣に堪えず、茲に謹んで一言を呈す。 中略

そもそも、本線は明治二十七年、北海道幹支線線路調査に起因す。この間、国家多事。釧路地方は明治三十三年に及んで初めて、工事に着工するを得たり。

以来七年有余の歳月を経て、今や旭川・釧路間の鉄道全通を見るに至れり。

石狩十勝両国の間は雪上踏査一回の通過も又容易にあらざりしが、今汽笛を耳にし語るに拓殖の進歩を以ってし、重ねてその山水の秀麗を賞するを。拓殖の事業一に鉄道の成否にかかる。諸君の責や大なり、諸君の功や偉なりと言わん。然れども、本道の鉄道未だ全く成れるに非ず、さらに東へ、さらに北へ、はたまた内陸へ伸達せん。当釧路やその拠点たらん。諸君、希くは国家の為自重せられよ。

明治四十年九月八日

前北海道鉄道部長

京都帝国大学教授

工学博士 田辺 朔郎

（釧路歴史散歩・釧路市発行）

このように田辺は、道央・道東間の鉄道開通を、北海道開発の一步として喜ぶとともに、さらに、北海道開発を進めるため彼の描いた千マイル鉄道開通達成に強く期待している。

#### (2) 北海道鉄道千マイル達成と記念 塔の建設

すばらしい土木技術者魂

釧路駅にほど近く、釧路開発建設部が入る釧路合同庁舎そばの幸町公園の片隅に、「北海道鉄道記念塔」が立てられている。

これは、北海道の鉄道千マイル開通が田辺朔郎の夢であり、その建設に命がけて従事し、それが達成され、その喜びを記念して昭和二年に田辺が自費でたてた塔である。

この塔の中には後世の人々に、工事の・記録を永久に残したいと思いい、資料を銅箱に入れ塔に安置した。その後、何回か移設によって、現在見ることが出来ないが、長く風雪に耐るように、ノルウエー産の石材を使用した記念塔である。

この記念塔は、その左側面には「元北海道鉄道部長京都帝国大学工学科大学長・従三位勲二等工学博



北海道発展の原動力として道内幹線道路を走る最新列車（新得町）

士、田辺朔郎識之」として、「明治十五年十一月、幌内・手宮間開通からはじまり、明治四十年九月、釧路・旭川間開通、そして大正五年五月、延達千哩」とある。

また、記念塔正面には、当時の釧路市長岡本佃識によって、大要、次のように書かれている。

「鉄道記念碑は正三位勲二等工學博士田辺君の建つる所なり。明治の初、北海道開拓使力を墾地に用ふ。又鉄道あり。然れども其の及ぶ所広からず。…

君時に職を鐵道部長に奉じて専ら經營に任ず。乃ち地形を考え、東部



夢の北海道鉄道1,000マイル達成を記念して建てられた記念塔（釧路市・幸町公園）

鐵道は宜しく釧路を起点と為すべしと申し、上司君の議に従う。…

而して釧路は大市街地をなし、物資の集まる所、行旅の経る所、戸口の増加他に冠たり。まさに、君が主倡の功なり。君すでに去りてなお其の在任の時の思ふて止まず。而して釧路に於て尤も甚し。將に自ら塔を公園に建て、記念となさんとす。予乃ち数語を題して云ふ。市民の君を思ふは亦猶君の釧路に於けるが如しと

すなわち、当時、北海道東部の鉄

道起点は釧路、根室、厚岸の三カ所の候補地があげられ、激しい誘致合戦が行われたが、田辺は詳しく調査し、奥地の開発や港湾との関係で、一漁村であった釧路の有利性をあげ、釧路決定のもとをつくった。

その結果、今日の釧路発展に貢献した。その田辺の先見性を釧路市長は、高く評価し、感謝の気持ちを強く表している。

このように、田辺は離道後も北海道の鉄道千マイル達成を、土木技術者として北海道開発に貢献する使命を達成した喜びと誇りを記念し、自費で記念塔をつくった。

田辺は退道後、新設間もない京都大学教授に赴任し、大正五年同大工科大学学長（現・工学部長）、昭和四年土木学会会長を歴任した。その間京都の都市計画、関門トンネルや多くの事業に参画するなど、生涯土木技術者として社会貢献に情熱を傾けた。昭和十九年、京都にて八十一歳の生涯を閉じた。

あらためて、社会に貢献する使命感を持った土木技術者として、仕事に全力を傾倒し、かつ、鉄道記念塔をつくり、後世に技術を伝えようと

した田辺朔郎の技術者魂に深く感銘するものである。

われわれ道民は、田辺のようなすばらしい技術者に恵まれ、北海道開発が遂行できたことに感謝するとともに、東大教授のポストまでを捨て、北海道開発にかけた情熱と苦闘の足跡を忘れるべきでないと考えよう。

## 21世紀に語り継ぎたい

東大教授のポストを捨て  
人跡未踏の北海道に夢の鉄道建設にかけた男