

北海道にはかつて「殖民軌道」と呼ばれた特殊な路線があった。森林や湿地に囲まれていた道東や道北を開拓するため、1924年（大正13年）から敷設された簡便な軌道である。人が集まる町と農村や酪農地域などの開拓地との間で物資と人の往来ができるよう、旧内務省北海道庁が敷いたものだ。

動力には蒸気ではなく主に馬を使う。利用者は自ら馬を準備し、台車を借りて生活物資や農作物を運んだり、子どもを町の学校へ通わせたりした。自動車の発達や一般道路の整備でおよそ35路線全てが廃線となる72年まで、生活の足として利用したという。

私は大学4年生だった65年8月に初めてこの軌道を目にした。就職活動を終えたのを機に、鉄道研究会の仲間と北海道の軌道を巡ったことがきっかけだ。根室と釧路の間にある浜中町営軌道など4つの軌道が実際に稼働する姿を見て、乗車もできた。普通列車より3

# 北の大地ひらく「殖民軌道」

◇大正～昭和、北海道東部・北部の生活を支えた路線の歴史を発掘◇ 今井 啓輔



利用者は自ら馬を準備し、物資の運搬や通学に軌道を使った（厚床駅前、1957年）撮影＝湯口 徹



分の1ほど幅の狭いレールが開拓を支えた歴史に魅力を感じた。

惜しむべきは、運行状況や携わった人の記録がほとんど残されていないことだ。私はホテル運営会社を退職した2005年以来、北海道に20回渡って全路線を訪ね歩いた。かつての運転手や廃線跡周辺で歴史を知る人を探して話を聞き、軌道の足跡を記録してきた。

最初の殖民軌道が開通したのは厚床（根室市）と北方の中標津を結ぶ約49キロの区間だった。仕事に拘束されない身となり、一番に調査に向かったのもこの路線だ。

開拓当初の根室地方は一面の湿地帯で地盤は軟弱、線路の立て付けも悪く脱線を繰り返した。単線のため、上り下りで鉢合わせると荷物の軽い方を路線から外して行き交った。

酪農家が重いミルク缶などを運ぶときにはまさに脱線を繰り返しながら目的地に向かった。冬になると寒さと雪で泥濘みが固まるため、線路の上を歩いて移動することもあったという。

図書館に残る昭和初期の地図を頼りに廃線跡の見当をつけ、1キロ圏内の民家をしらみつぶしに訪ねる。庭をスコップで掘ると線路が出てくることや、駅舎が家の敷地内にひっそりと放置されていることも。生活と密接に関わっていた軌道の姿を垣間見ることができた。

思わぬ人との出会いで調査が進捗することもあった。釧路の北東にある標茶町に足を運んだときのことだ。「殖民軌道に詳しい人を探している」と町役場に尋ねたところ、標茶町営軌道で当時運転士を務めた3人を紹介してくれた。

集落の多い標茶と原野が広がるオンベツの間を1日2往復したこの路線は、利用者の多くが町の学校に通う子どもたちだった。「ようやく通学できる」と開拓地の住民からは喜ばれたが、深い雪で脱線・連休することも多かった。除雪と修繕に奔走する一方、遅延や脱線にしばしば切らした高校生たちが鉄橋を歩いて

渡るなど危険な運行状況も明かしてくれた。

私が長年暮らす大阪や奈良には、遺跡があまな多い。今でも建設現場で数百年、数千年も前の生活跡が見つかるが、あまりにも遠い過去のことだ。先人たちの生活に親しむ機会がはかばかしく少ないようにも思う。

殖民軌道は異なる。自分たちの両親や祖父母の世代が広大で過酷な北の大地を切り開き、少しでも暮らしを良くしようともがいてきた歴史そのものだからだ。廃線跡をたどると、そんな開拓の精神がひしひしと伝わってくる。（いまい・けいすけ）元都ホテル社長