

釧路港を中心とする輸送ネットワークの形成過程

酒 井 多加志*

- | | |
|---------------------------|-------------------------------|
| I はじめに | III-1 モータリゼーション以前の道路ネットワーク |
| II 鉄道ネットワークの形成過程 | III-2 道路ネットワークの形成と鉄道ネットワークの衰退 |
| II-1 貫入路線と内陸結節点の形成 | III-3 道路ネットワークの発達 |
| II-2 貫入路線の消失と内陸結節点の衰退 | IV おわりに |
| II-3 貫入路線の再形成と鉄道ネットワークの完成 | |
| III 道路ネットワークの形成過程 | |

I はじめに

北海道の開拓は1872（明治5）年の北海道開拓使による十ヵ年計画に直接の起源を見ることができる。その後、内乱による新政府の財政難の続いた三県一局時代¹⁾（明治15~18年）には、開拓の進行は一時停滞したものの、1886（明治19）年に内務省の下に北海道庁が設立されてからは急速に開拓が進行した。北海道東部の開拓が本格的に行われたのもこの時期である。一般にこの時期の北海道の開拓は囚人を動員しての交通網の整備、屯田兵の入植、民間人の入植という形で行われていったが²⁾、北海道東部においては現標茶町³⁾での釧路集治監（後の北海道集治監釧路分監）の設置と囚人による釧路川浚渫および道路開削、現厚岸町大田⁴⁾への屯田兵の入植、その後の民間人による鉱山開発、森林伐採、農業開拓に見ることができる。

内陸交通の発達が見られない新開地にとって、開拓の最前線基地となるのは港湾である。この港湾は各地からの開拓民や物資の受け入れ地点として、すなわちゲートウェイとしての役割を果たし、この港湾を中心として内陸の開拓が進行していく⁴⁾。筆者は先に、釧路港を事例に、その発展を背後圏の拡大という観点から考察した⁵⁾。その際、Taaffeらの輸送ネットワークの発達モデルを用いたが、このモデルは、輸送ネットワークの発達を(a) 散在した港湾 (b) 貫入路線の出現と港湾の集中化 (c) 結節点の相互連結 (d) 全国的な幹線の出現の4段階で示したものである⁶⁾。しかし、先の論文では、ネットワークの質的な相違、すなわち輸送手段に関しては言及しなかった。そこで、本稿では、輸送手段を考慮しつつ、釧路港を中心とした輸送ネットワークの形成過程について検討していく。

*北海道教育大学・釧路校

II 鉄道ネットワークの形成過程

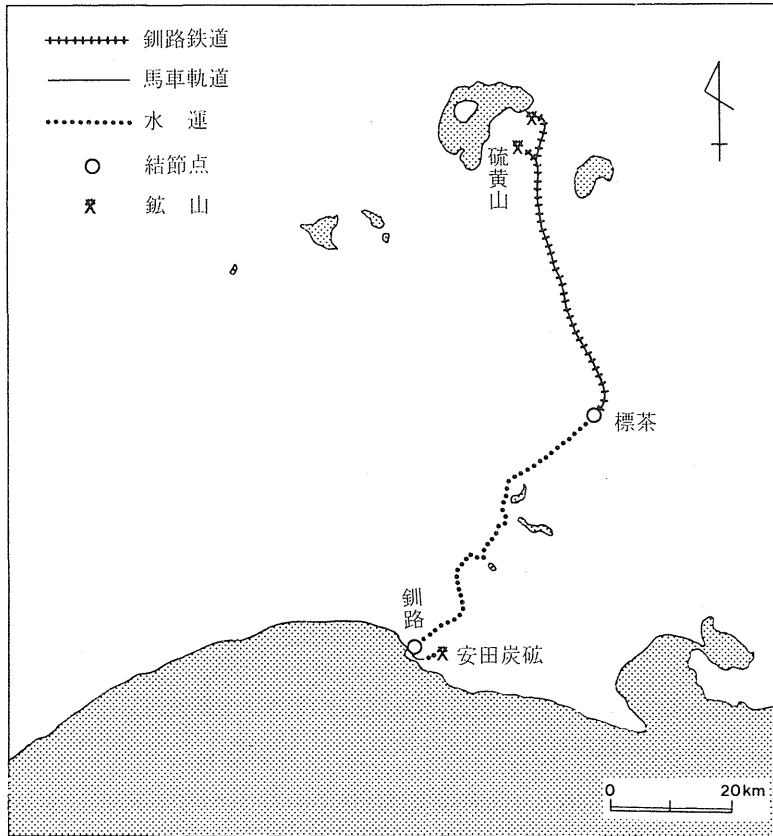
II-1 貫入路線と内陸結節点の形成

開拓の当初は、船舶の遡上が可能な河川が一般に内陸とを結ぶ輸送路として利用され、この輸送路に沿って開拓が進行する。そして、河川の河口に位置する地点が、海上航路と河川航路との接続地点として港湾機能を果たすようになり、さらに河川の流域を背後地化することによって河口地点に各種機能が集積し、都市が形成されるようになる⁷⁾。

北海道東部では、船舶の遡航可能な河川として、釧路川と十勝川をあげることができる。このうち釧路川は屈斜路湖を源とし、根釧台地の西端を南下し太平洋に注いでいるが、中下流域には広大な釧路湿原が存在している。そのため、河川の中下流域での水量は比較的豊富であり、河川勾配も緩やかである。この釧路川の河口に位置する釧路は江戸時代は久寿里場所と呼ばれ、アイヌ人と松前藩との間で交易が行われていた。釧路での交易品は周辺の沿岸域で採取される昆布・鮭・鯨を初めとする海産物が中心であり、内陸との交易は鹿皮などわずかにみられる程度であった。したがって、この時期の釧路川は内陸へのルートとして用いられていたことが文献に見られるもの⁸⁾、交易ルートとして発達していたとは考えられない。

当時は集落の規模は松前藩の運上所ならびに官寺である国泰寺が設置されていた厚岸の方が大きく、明治に入ると厚岸に海関所が設置された(明治5年)。海関所の主な業務は、港内の取り締まり、海関税と船税の徴収であったが、その管轄区域は襟裳岬から千島まで及んでいた⁹⁾。釧路が厚岸を凌駕し、道東の中心となった要因の一つに、川湯硫黄山(以下硫黄山)での硫黄採掘がある。硫黄山は屈斜路湖の東に位置するトロイデ型の活火山で、1876(明治9)年から久寿里場所の請負人であった佐野孫右衛門によって硫黄の採掘が行われた。ここで採掘された硫黄の搬出路は何度か変遷がみられたものの、主として馬背による陸路と釧路川の水運が利用された。明治20年12月15日付の北海道毎日新聞によると、硫黄山から都紋平(標茶の北北西約6km地点)までは馬が、都紋平から標茶までは二十五石船が、標茶から塘路までは五十五石船が、塘路から釧路までは百石船が利用されていた。しかしこの硫黄山で本格的に硫黄の採掘が開始されるのは、硫黄の採掘権が安田財閥に譲渡(明治20年)されてからのことである。安田財閥の創始者である安田善次郎は硫黄の搬出にあたっては、1888(明治21)年に硫黄山と標茶との間に鉄道(安田鉄道)を敷設してこれを利用した。この鉄道は本線41.6km、支線1.4kmで、道内では1880(明治13)年の手宮・札幌間、1882(明治15)年の札幌・幌内間に次いで、3番目に敷設された。そして標茶と釧路との間は釧路川の航行が可能な小型の汽船によって、函館までは海上を汽船によって搬出された。小型汽船の遡上限界点であり、そのため陸上交通と河川交通の転換点になった標茶が交通結節点としての役割を果たすようになり(第1図)、次第に市街地が形成されていった。なお、安田鉄道の機関車ならびに汽船の燃料炭、硫黄精錬用の石炭として釧路の東に位置する春採湖岸の石炭が利用されたが、これが現在の太平洋炭砒の起源になっている。石炭は春採湖を船で、湖の凍結期は馬ソリで、そして港までは馬車軌道で運ばれた。

このようにして、硫黄の搬出という形で、最初の内陸へ延びる本格的な貫入路線が形成され、また

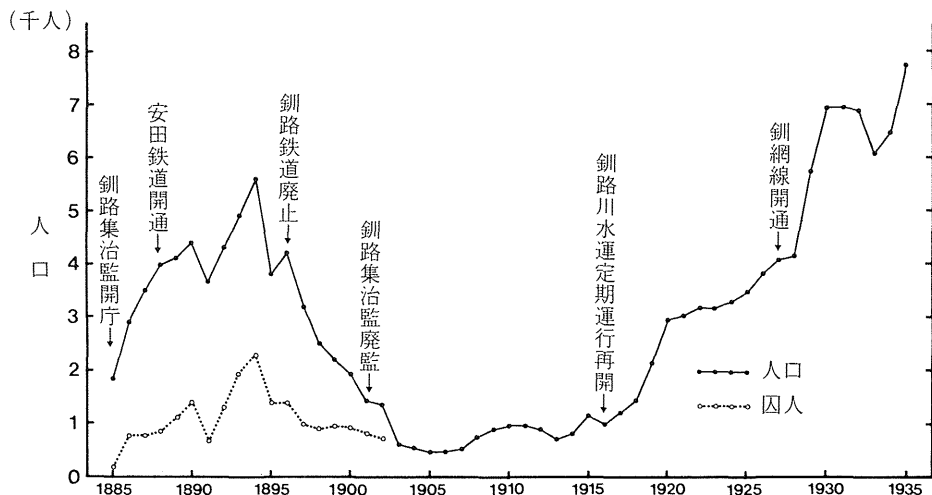


第1図：明治20年代の貫入路線（『標茶町史考前篇』による）

それらは輸送機関の動力化が行われるなど、資本投下による輸送手段の近代化が図られた。ただし、安田鉄道は硫黄輸送と従業員への物資の供給を目的に敷設されたので、開業当初は一般の旅客および貨物輸送を行っていなかった。しかし入植者からの要望もあり、入植者と雑貨を無料で輸送するようになった¹⁰⁾。このように安田鉄道は初期の内陸部の開拓に貢献するとともに釧路と北見・網走方面とを結ぶ交通路としても利用され、鉄道の旅客数は年々増加した¹¹⁾。そのため鉄道側の負担が大きくなり、1892（明治25）年に私設鉄道条例によって一般運輸営業の許可を得、安田鉄道は釧路鉄道と改称した¹²⁾。

輸送手段の転換点である標茶には停車場と船着き場が設置されるとともに硫黄精錬所が設置され、また商業機能もある程度の集積がみられるようになった。1887（明治20）年には標茶市街の就業者人口は749人に達し、ここに一つの内陸の結節点が形成されたといえる。就業者のうち、大工が156人、土方が138人であり¹³⁾、建設途上の様子を伺うことができる。

標茶が内陸の結節点として発展したもう一つの要因に、1885（明治18）年に標茶に釧路集治監が設置されたことがある。集治監の囚人の数は1894（明治27）年には最大の2,285人に、そして集治監職員は327人に達したが、これは標茶の全人口の約46.7%を占める。第2図によると、明治20年代の人



第2図：標茶町の人口の推移（1885～1935年）

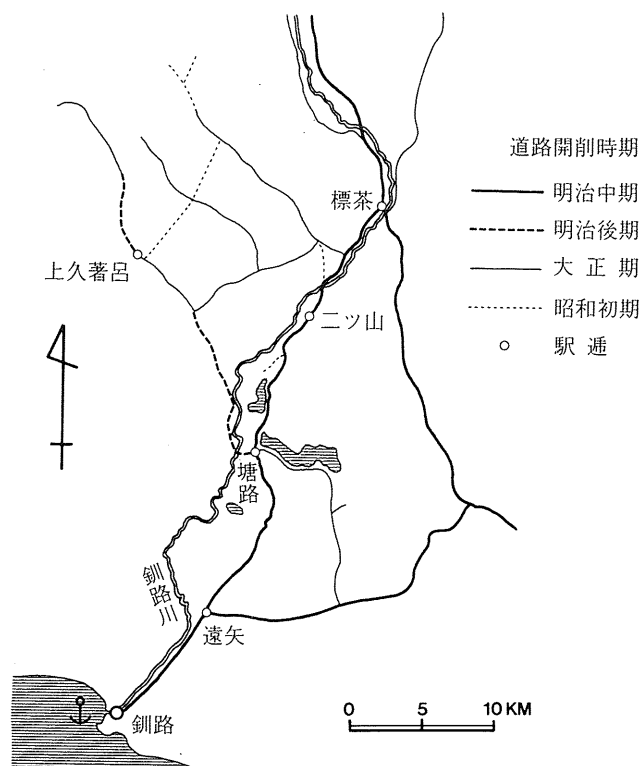
（昭和41年版標茶村勢要覧および三栖達夫『釧路集治監』の付表による）

注：1892年に安田鉄道は釧路鉄道と改称。

口の増減は、ほぼ囚人の増減に比例しており、町の人口動態は囚人数に大きく影響されていたことがわかる。このように標茶は、交通の結節点であるとともに、監獄都市という特異な性格も持っていた。集治監が設置されて間もない頃の囚人は硫黄山での硫黄の採掘のほか、安田鉄道や道路の建設、釧路川の浚渫（明治20～22年）など内陸への輸送路の建設と維持に貢献していた。とくに道路の建設に関しては、標茶・厚岸間（明治21年）、標茶・釧路間（明治21～22年）、弟子屈・網走間（明治23年）、大津・伏古間（明治25～27年）などを行い（第3図）、内陸部開拓の基盤整備に貢献した。このうち、標茶と釧路とを結ぶ道路は、釧路川の凍結する冬期の輸送路として使用された。途中、二ツ山と塘路と遠矢に駅通が設置されたが、とくに標茶と釧路のほぼ中間に位置する塘路は陸上交通の中継基地として栄えた。集治監は自給自足が原則であったが、設置当初はこのように土木建設作業が中心で、開墾は余り行われなかった。開墾は標茶の市街地の住民も行わなかったため、標茶の市街地は消費都市的性格が強く、食料を初めとする生活物資の大部分は本土から取り寄せなければならなかった。そのため、釧路川水運は硫黄の返り荷として硫黄精錬所および蒸気機関車用の石炭とともに様々な生活物資の搬送にも利用された。

II-2 貫入路線の消失と内陸結節点の衰退

安田による硫黄の採掘はアメリカの硫黄相場下落や硫黄山で採掘される硫黄の品質低下により、1894（明治27）年に採鉱が中止され、1896（明治29）年に廃鉱になった。それに伴い標茶に設置されていた硫黄精錬所が閉鎖、さらに硫黄輸送を目的に敷設された釧路鉄道が廃止、また標茶と釧路を結んでいた釧路川水運の定期航行も休止された。その結果、釧路から内陸に延びる貫入路線は一時消失し、内陸結節点である標茶は衰退していった。その様子を人口の推移からみていく。



第3図：戦前の標茶町の道路開削時期
 (『標茶町史考続篇』p.381の地図をもとに作成)

前掲第2図は1885(明治18)年から1935(昭和10)年までの標茶町の人口の推移を示したものであるが、人口の減少は釧路鉄道の廃止、つまり硫黄山の閉山と軌を一にしていることがわかる。すなわち、硫黄山閉山後の2年間で住民は1223人減少したが、これは閉山前の標茶町の人口(囚人を除く)の43.1%に当たる。さらに1901(明治34)年の釧路集治監の廃監により、550人の囚人が新たに設置された網走分監に移送され、その結果、標茶町の人口は1903(明治36)年には600人に、そして1906(明治39)年には449人にまで落ち込んだ。その後人口は若干増加するが、これは1908(明治41)年に集治監の跡地に軍馬補充部川上支部が設置されたことによるもので、標茶の市街地はこれに寄生する形で存続した。

これほどまで人口が減少した要因の一つに、標茶町は寒冷的な気候条件の上に地味が悪く、そのため農業開拓がほとんど行われなかったことがあげられる。このことは1886(明治19)年から1890(明治23)年に至る勸業年報に標茶町では農家戸数が一戸も見あたらないこと、その後、1892(明治25)年に香川県から塘路に11戸の、1897(明治30)年に山梨県から磯分内に17戸の農業開拓のための入植が見られたが、大部分が離散したことにみられる。農業開拓の進展がみられなかったことは人口の分布にも明瞭にあらわれている。例えば、「大正元年殖民公報」によると、当時標茶町には976人が居住していたが、そのうち、72.0%(703人)が標茶市街に、そして16.6%(162人)が塘路市街に集中して

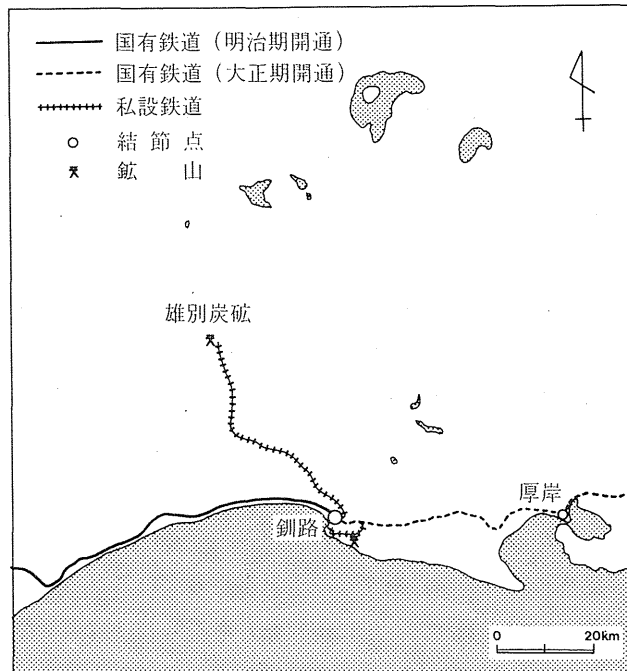
おり、その他の地域の人口は合計しても111人と極端に少ない。このように標茶町は釧路と網走を結ぶ輸送路の中継基地の役割を果たしていた二集落を除くと、居住する人も少なく、大部分が原野として取り残されていた。

以上のことから、最初に成立した貫入路線およびそれと結びついた内陸の結節点は必ずしも持続するものではなく、とくに略奪産業型の鉱業と結びついた貫入路線および結節点は、港の背後圏の拡大に一時的には貢献するものの、鉱産資源の枯渇とともに消滅あるいは衰退し、永続的ではないことがわかる。さらに町が集治監に依存するという特異な性格が衰退に拍車をかけたといえる。

このように標茶町は硫黄鉱山と集治監に依存し、他に何ら産業的基盤を持たなかったため、釧路鉄道は将来的に厚岸と網走を結ぶ厚網線の一部として利用される可能性があったにもかかわらず存続しなかった。ただ主要な背後地が衰退したものの港湾としての釧路港は結節点としての地位を高め、釧路鉄道廃止の3年後（1899年）に普通貿易港に指定された。

II-3 貫入路線の再形成と鉄道ネットワークの完成

明治30年代に入ると、釧路港を起点とする貫入路線は、十勝方面に向けて順次延びていった（第4図）。新たな貫入路線は官設鉄道釧路線で、1901（明治34）年7月に釧路・白糠間が開通、1905（明治38）年10月には帯広まで開通した。釧路線の延伸に伴い、釧路港は十勝川河口に位置する大津港の背後地を略奪することによって背後地を拡大するとともに¹⁴⁾、沿線の農業開拓をさらに押し進める



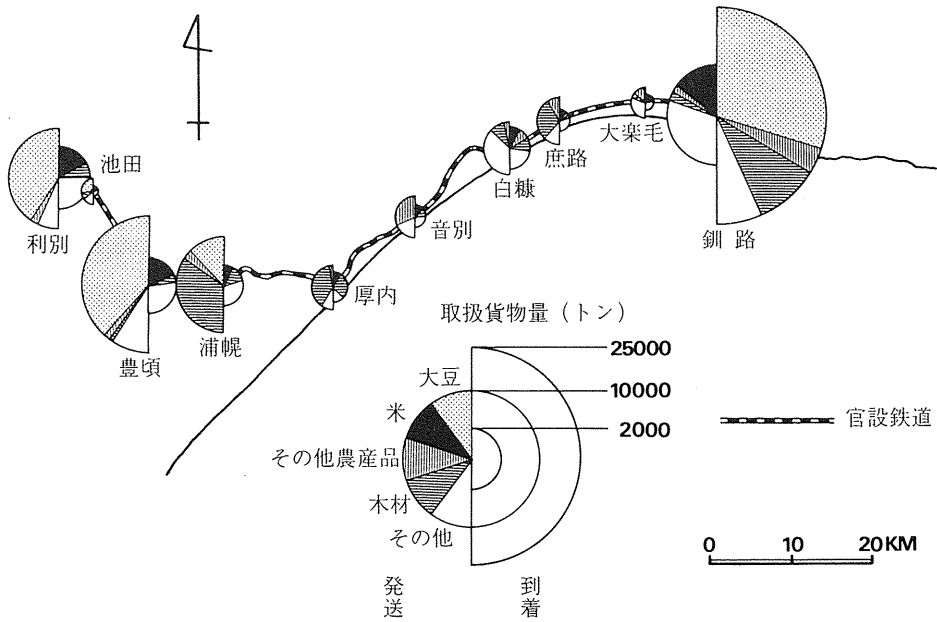
第4図：明治30年代～大正期の鉄道ネットワーク
（『新釧路市史、第2巻』による）

ことによって沿線地域の生産力を高めた。

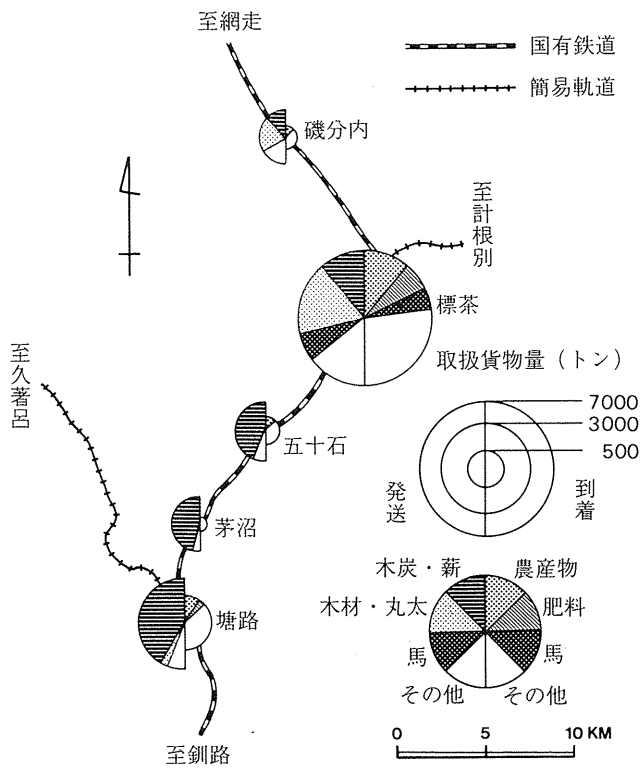
第5図は釧路線が利別まで開通していた1904（明治37）年度の各駅の品目別貨物取扱量を示したものである。貨物の発地は十勝管内の各駅および釧路駅で、貨物の着地は釧路駅で多くなっている。とくに釧路線の起点にあたる釧路駅は貨物取扱量が多く、沿線の各駅から発送される貨物の94.0%が釧路駅を着地とし、沿線の各駅に発送される貨物の77.0%が釧路駅を発地としていた。釧路駅へ発送される貨物のうち、農産物が63.1%を占めていたが、中でも大豆の発送量が多く、全発送貨物量の55.9%を占めていた。農産物は十勝管内の各駅からの発送量が多く、とくに豊頃駅と利別駅は十勝管内の農産物の中継地になっていた。次いで木材が22.1%を占めているが、その多くは浦幌駅から発送されていた。他方、到着貨物量は十勝管内の各駅で多いが、発送貨物ほど駅間による差はない。品目では米が最も多く、全体の23.1%を占めていた。貨物量に関しては、釧路駅を発地とする貨物は着地とする貨物の5分の1強にすぎなかった。すなわち、釧路駅は農業の生産性が高く、かつ森林資源の豊かな十勝地方の穀物・木材の中継地的役割が大きかったといえる。釧路駅へ集荷された貨物は隣接する釧路港から海運によって函館、さらに本州方面へと運ばれた。

釧路線は1907（明治40）年9月には新内・帯広間が開通し、北海道東部は鉄道によって道央地方と結ばれることになった。これにより釧路港は北海道第一の港湾である小樽港と競合することになったが、釧路線の日高山脈横断地点である狩勝峠が交通隘路となったため、十勝地方の貨物の多くは釧路港へと搬送された。この結果、港湾としての釧路港は十勝地方の貨物を独占することになり、北海道東部では卓越した地位を確立していった。次いで1917（大正6）年に、官設鉄道根室線が厚岸まで開通、1921年には根室まで達した。根室線開通によって厚岸港への入港船舶トン数は大正8年の353,902万トンから大正10年の212,670万トンへと減少した¹⁵⁾。このようにして釧路港は根室線沿線地域も背後地化していった。さらに1922（大正11）年には、阿寒町の雄別炭砒と釧路を結ぶ雄別炭砒鉄道が開通した。この路線は釧路鉄道と同様、鉦山の閉鉦とともに廃止される。しかし廃止されるまで約50年間運行され、内陸部開発に貢献した。

その頃、標茶町は1914（大正3）年に移民入地が計画されたこと、1916（大正5）年に釧路川水運の定期運行が再開されたことにより、徐々に農業開拓が進行していったが、他地域と比較すると依然として開拓の遅れた地域であった。この地域の開発が急速に押し進められたのは、1927（昭和2）年に標茶と釧路を結ぶ鉄道（官設鉄道釧網線）が敷設されことに始まる。釧網線は1931（昭和6）年に川湯・斜里間が開通し、これにより一度消滅した網走方面への貫入路線が再形成されることになった。網走方面への貫入路線の再形成は、釧路川流域の豊富な森林資源が注目されたことが要因として考えることができる。第6図は釧網線開通間もない1932（昭和7）年の標茶町の各駅の品目別貨物取扱量を示したものであるが、標茶町から発送される貨物のうち木炭・薪が約47.5%、木材・丸太が約22.6%を占めている。他方、標茶からの農産物の発送は762トンで発送貨物に占める割合は5.8%すぎず、逆に到着する農産物は1697トンで到着貨物の20.7%を占めている。このように標茶町から発送される貨物は林産品が中心であり、農業開拓は依然として進んでいないことがわかる。なお、標茶駅での取扱貨物の第三位に馬があるが、これは標茶町に軍馬補充部川上支部が設置されていたことによる。貫入



第5図：釧路線各駅の品目別貨物取扱量（1905年）
 （「北海道鉄道部年報」による）



第6図：釧網線各駅の品目別取扱量（1932年）
 （「昭和7年中主要貨物統計年報（第二編）」による）

路線の再形成により標茶町の人口は再び急増し、釧網線開通後の3年間に人口は2901人増加した（前掲2図）。

この貫入路線からは次第に培養線が伸び、貫入路線との接続地点は結節点として発達していく。釧網線には標茶駅と塘路駅で簡易軌道が接続したが、初めに塘路と開拓地久著呂とを結ぶ簡易軌道が、釧網線開通の2年後に設置された。1932（昭和7）年度にこの軌道によって塘路方面へ搬送された貨物のうち、71.4%（1473.3トン）が薪炭、22.7%（468.2トン）が木材類で、米穀類は4.1%（85.4トン）にすぎなかった。他方、久著呂方面へ搬送された貨物は合計178.6トンしかなく、そのうち57.2%は米穀類であった¹⁶⁾。このように、貨物の大部分が薪炭や木材類であり、明治期の硫黄と同様、略奪産業に依存するという性格は変わっていない。さらに1938（昭和13）年には塘路と阿歴内とを結ぶ簡易軌道が敷設されたが、この軌道は牛乳を主に輸送しており、この地域で乳牛を中心とする有畜農業が次第に発達していたことがわかる。このように、塘路は駅の南北方向に簡易軌道が伸び、林産品・牛乳を中心とした物資の集散・中継基地となり、標茶に次ぐ交通結節点として発達した。なお、簡易軌道は当初は軌道馬車により客貨の輸送を行ったが、客貨の増加に伴い、一部の路線でガソリン機関車が使用されるようになった。

他の地域についても、昭和に入ると炭砒の開発や農業開拓の進展に対応する形で簡易軌道が敷設され、培養線網が形成されるようになった。そして、1939（昭和14）年には、1961（昭和36）年の鉄道ネットワークがほぼ完成した（第7図）。培養線の発達は沿線の人口の増加をもたらしとともに沿線



第7図：1961年の鉄道ネットワーク
（20万分の1地勢図〔昭和36年編集〕による）

の開発を促進した。従って、培養線の形成期にあたる昭和初期が釧路港の背後圏の最も成長した時期であるといえるであろう。ただ、背後圏が質的にも量的にも急速に発展したため、釧路港の整備がそれに追いつかず、一部の貨物は厚岸港で船積みが行われた。

Ⅲ 道路ネットワークの形成過程

Ⅲ-1 モータリゼーション以前の道路ネットワーク

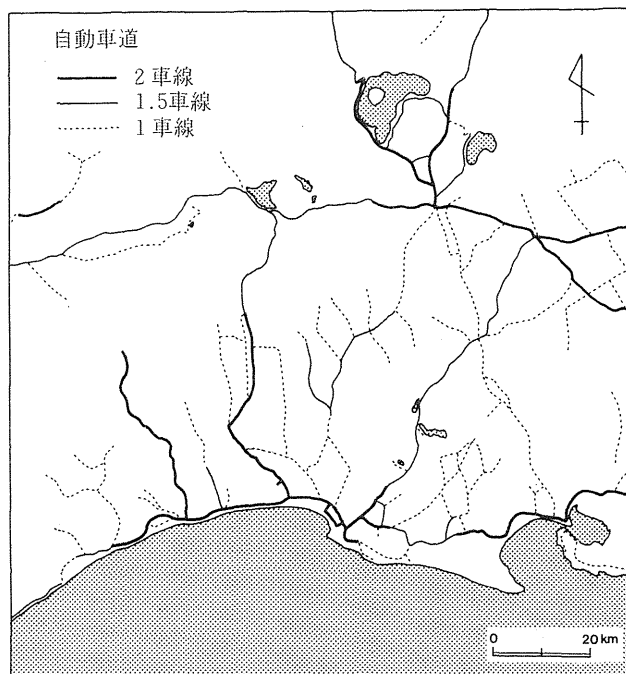
前章で述べたように、開拓当初は囚人が道路開削に大いに貢献した。道路は馬車の通行を考慮して幅2間(約3.6m)を目標に開削された。しかし、内陸部への輸送路の中心は釧路川の水運であり、道路は冬の釧路川凍結期に使われるなど補完的機能を果たすにすぎなかった。そのため道路は開削されたものの、その後、ほとんど改修されることなく放置され、駄馬の通行に堪える程度のものへと荒廃していった。また道路の新設に関しても入植者がほとんどなかったこともあり、大正初期まで塘路・久著呂間の道路開削(明治41年)以外にみられなかった(前掲第3図)。

先に記したように、大正に入ると次第に入植者が増え、それに伴い道路が整備されていった。そして、1925(大正14)年には釧路・標茶間にトラックによる貨物輸送が始まった。これにより従来は釧路川の水運では釧路から標茶へ遡上するのに3日かかっていたのが、1日で結ばれるようになり、釧路川の水運や荷馬車を圧倒するようになった¹⁷⁾。しかし1927(昭和2)年の釧網線開通とともにトラックは長距離輸送から駆逐され、釧網線の駅と開拓地を結ぶ末端輸送の役割を果たすようになった。これは簡易軌道についても同様で、簡易軌道の敷設とともにそれに平行して運行されていたトラックは廃止され、簡易軌道の終着駅が奥地の開拓地とを結ぶトラック輸送の発着点となった。このことはバスによる旅客輸送に関しても同様であった。

第8図はモータリゼーションがまだ始まっていないと考えられる1961年の道路ネットワークを示したものである。当時の道路の整備状態は悪く、2車線を確保した道路は釧路市周辺や弟子屈町などごく一部の地域に限られている。また、2車線の道路は都市と都市とを結んでおらず、まだ都市間の道路ネットワークは完成されていない。例えば、釧路・帯広間は1905(明治38)年に鉄道が敷設されるほど重要なルートであるが、それに平行した道路は、音別・浦幌間が1車線、浦幌以西も1.5車線しか確保されていない。すなわち都市間輸送は鉄道にのみに依存した交通体系になっている。

ローカル輸送に関しても、鉄道が敷設されている区間では道路の整備が遅れている。例えば、釧路市と鶴居村の市街地とを北海道拓殖軌道(後の鶴居村営軌道)が結んでいるが、鉄道に平行した道路は1車線しか確保されていない。しかし、鶴居市街地以遠は1.5車線に拡幅されている。また、簡易軌道の敷設により、既存の道路が荒廃していくケースもみられる。前掲第3図によると塘路と久著呂および阿歴内とを結ぶ道路が明治後期と大正期に開削されている。しかし、簡易軌道の敷設により、これらの道路は使用されなくなり、荒廃していった。その結果、1961年の20万分の1の地勢図には両道路は記載されていない。

以上のことから1961年当時は、都市間を結ぶ輸送には幹線である国鉄が、幹線上の結節点と主要開拓地を結ぶ輸送には簡易軌道が、そして末端輸送にはトラックあるいはバスが担っており、輸送手段



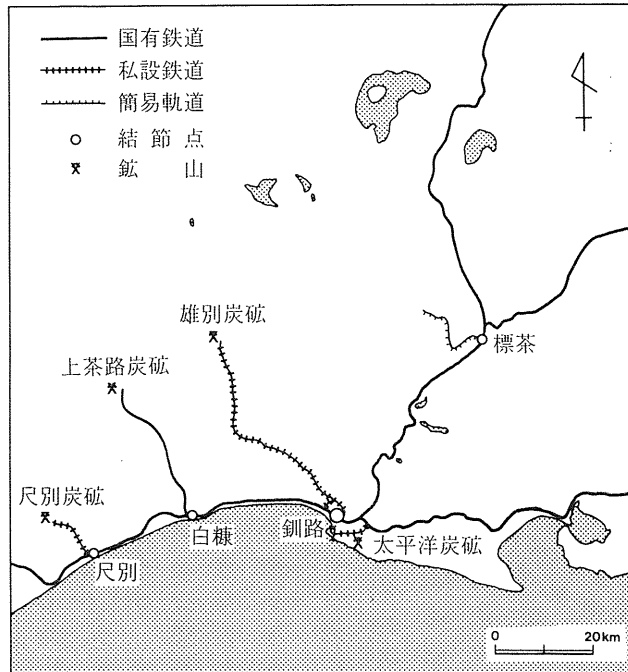
第8図：1961年の道路ネットワーク
(20万分の1地勢図 [昭和36年編集] による)

の分担が明確であったと思われる。このことは輸送手段だけでなく、鉄道と道路のネットワークにも反映された。そのため道路ネットワークは連続したものではなく、分断されたものになっていた。

Ⅲ-2 道路ネットワークの形成と鉄道ネットワークの衰退

1960年代中頃から始まるモータリゼーションは次第に鉄道ネットワークを破壊していくが、まずこれは農業開拓と結びついた簡易軌道の廃止となってあらわれた。第9図は1968年の鉄道ネットワークを示したものであるが、当時の簡易軌道の多くは炭砦と結びついている。すなわち、この間、農業開拓地と幹線上の結節点とを結んだ簡易軌道は標茶駅を起点とする標茶町営簡易軌道を除くとすべて廃止されている。これは農産物は分散的に出荷されるため、農産物の集荷には小口輸送に優れたトラックが使用されたためと考えられる。またトラックが個々の農家が保有できる価格まで下がり、そのためトラックの私的保有水準が高まったことも要因として考えられる。他方、石炭は坑口という限られた地点に産出され、かつ重量貨物であるため、大量輸送に適し、輸送費の安価な鉄道が用いられた。また、鉄道会社自体が炭砦の関連会社であったことも存続した要因として考えられる。しかし、このことは炭砦の閉山とともに、石炭輸送を目的とした鉄道もその使命を終えることを意味する。例えば、1970年2月28日に雄別、上茶路、尺別の炭砦が閉山したが、これら諸炭砦と幹線上の結節点とを結ぶ鉄道は地域の輸送手段として存続されることなく、間もなく廃止された。

この炭砦の閉山は農業を基盤とする集落とは異なり、炭砦によって成立した集落そのものの急速な

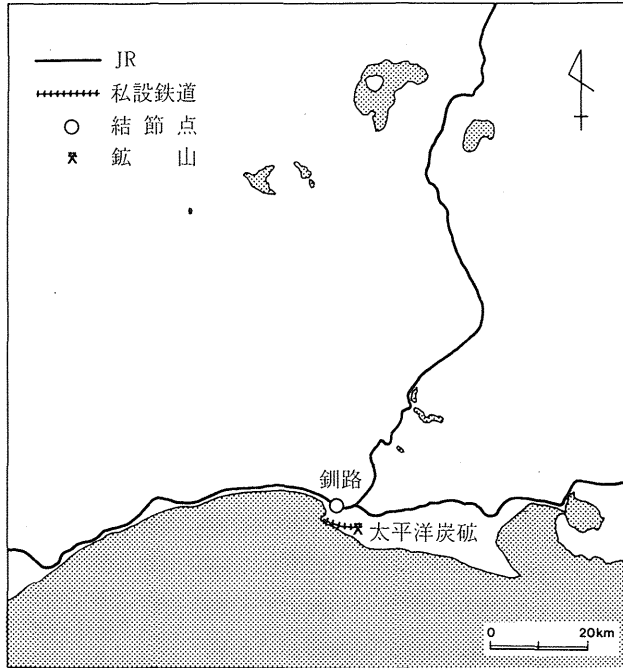


第9図：1968年の鉄道ネットワーク
 (5万分の1地形図 [昭和42, 43年修正測量] による)

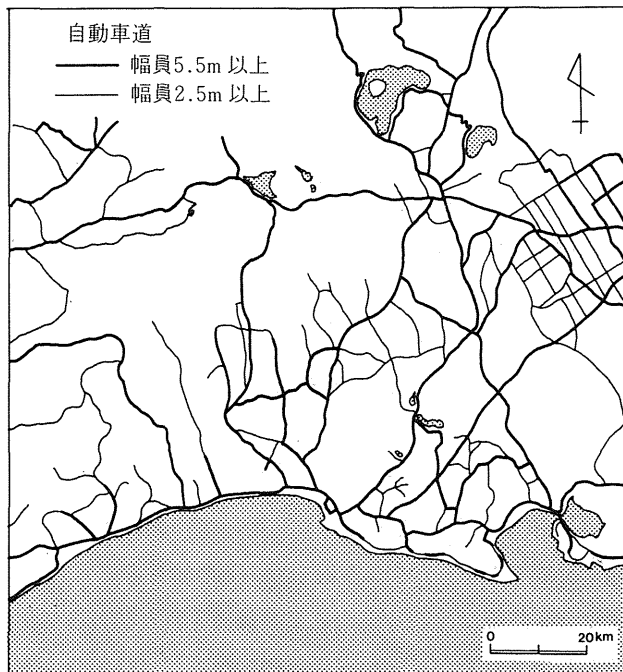
衰退、さらには消滅をもたらす。とりわけ、阿寒町に位置する雄別炭砒は、釧路炭田では太平洋炭砒に次ぐ石炭生産量を誇っており、最盛期には雄別の集落は人口約1万人を擁していたが、閉山とともに人口が流出し、閉山の2年後には廃墟と化した。居住者の多くは首都圏、中京圏、道央など他地域へ転出し、地元に残るのは僅かであった¹⁸⁾。このように、炭砒の閉山とそれに伴う人口流出は移出・移入ともに貨物取扱量の減少をもたらし、全体として釧路港の背後圏の衰退をもたらした。このことは釧路港に限らず、道内の主要石炭積み出し港である小樽港、苫小牧港、留萌港も同様であった。

Ⅲ-3 道路ネットワークの発達

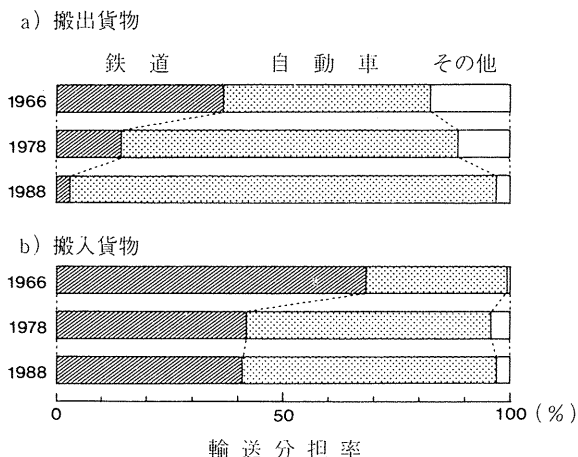
1995年現在の鉄道は、第10図にみられるように、JR根室本線と釧網本線、それに太平洋炭砒と釧路東港区を結ぶ石炭専用線(太平洋石炭販売輸送専用線)およびJR新富士駅と釧路西港区とを結ぶ貨物専用線(釧路開発埠頭線)のみとなっている。すなわち、鉄道は幹線および釧路港とを結ぶ培養線を除くとすべて廃止されている。他方、モータリゼーションの進展とともに道路の整備は進み、主要都市ならびに主要集落を結ぶ道路は大部分が幅員5.5m以上になっており、道路ネットワークは完成に近づいているといえる(第11図)。道路ネットワークの発達と鉄道ネットワークの衰退は、釧路港で取り扱われる貨物の輸送手段の分担率にも反映される。第12図は『陸上出入貨物調査』をもとに1966年と1978年と1988年の釧路港における搬出および搬入貨物の輸送手段の分担率を示したものである¹⁹⁾。モータリゼーションの影響は搬出貨物においてより顕著にみられ、モータリゼーション初期



第10図：1995年の鉄道ネットワーク



第11図：1980年の道路ネットワーク
 (20万分の1地勢図【昭和55年修正】による)



第12図：釧路港における貨物の輸送分担率の推移（「陸上貨物出入調査」による）
注：1966年は6月、1978年と1988年は10月の1か月の貨物を対象とする。

の1966年にすでに自動車の輸送分担率は45.5%に達している。輸送分担率はその後も増加し、1988年の分担率は94.6%になっている。それに対し鉄道の輸送分担率は1966年の36.9%から1988年の2.9%まで低下している。鉄道によって搬出される貨物のうち94.6%を石油製品と重油が占めている。搬入貨物に関しては鉄道の占める割合が大きく、1966年の鉄道の輸送分担率は68.2%であり、1988年においても41.0%を占めている。釧路港の貨物の鉄道分担率は道内の重要港湾の中で最も高いが²⁰⁾、これは釧路市内の太平洋炭砒で産出される石炭の大部分が鉄道輸送によって釧路港に搬入されていることによる。このように鉄道によって搬出・搬入される貨物は石炭・石油製品・重油のような鉱産資源へと特化する傾向がみられる。

貨物の鉄道輸送から自動車輸送への転換によって、釧路港の背後圏は主として自動車輸送によって決定されることになった。1988年現在、釧路港の背後圏は釧路管内、十勝管内、根室管内および網走管内南部を占めているが、これは釧路港を中心とする半径140kmの圏域とほぼ一致している²¹⁾。すなわち、トラックが日帰り往復可能な距離が背後圏を決定していると推測される。しかしこのことに関しては他の要因も考える必要もあり、今後の課題としたい。

IV おわりに

本稿は Taaffe らの輸送ネットワークの発達モデルを用いて、釧路港を中心とした交通ネットワークの形成過程について輸送手段を考慮しつつ、検討した。その結果をまとめると、以下ようになる。

(1) 釧路港を起点とする貫入路線は、内陸部の鉱山で採掘された硫黄の搬送路として出現した。硫黄の搬送には河川と鉄道が利用されたが、両輸送手段の転換点には結節点が形成された。この貫入路線は永続的なものでなく、硫黄資源の枯渇により消滅した。それに伴い、貫入路線上の結節点も衰退した。

(2) 貫入路線(鉄道)は農業の生産性が高く、森林資源の豊かな地域に向かって再形成された。そして貫入路線の延伸に伴い、釧路港は沿線地域を背後地化していった。この貫入路線は背後地の発展とともに次第に幹線へと成長していった。

(3) 大正期に入ると、釧路と主要都市とを結ぶ幹線(鉄道)がいくつか形成された。そして幹線上の結節点からは鉱山および開拓地とを結ぶ培養線(簡易軌道)が形成され、次第に鉄道ネットワークが形成されていった。

(4) 昭和初期から1960年にかけては鉄道の全盛期であり、道路輸送は鉄道の補完的機能を果たすにすぎなかった。このことは鉄道と道路のネットワークにも反映された。

(5) 1960年代中頃から始まるモータリゼーションは次第に鉄道ネットワークを破壊していった。これは農業、次に鉱業と結びついた簡易軌道の廃止となってあらわれた。

(6) 現在、鉄道は幹線および釧路港とを結ぶ培養線を除くとすべて廃止されている。他方、道路ネットワークは整備が進み、釧路港に搬出・搬入される貨物は、鉱産品を除くと大部分が自動車輸送に依っている。

以上みてきたように、北海道東部は硫黄や石炭などの鉱産物、大豆を主とする農産物や木材・薪炭の供給地としての役割を果たしてきた。そして釧路港はこの地で産出される一次産品を本州方面へ移出し、かつ背後圏に住む開拓者に生活物資を移入するゲートウェイとして発展してきた。従って、かつての北海道東部は、植民地的性格が強かったといえる。しかし現在は移出貨物に比べ移入貨物が圧倒的に多くなり、むしろ消費地的性格が強い。今後は北海道東部が植民地的性格から消費地的性格へと転換していく背景を具体的な貨物流動を通して考察していきたい。

この小論を、常に御指導下さった奥野隆史先生に、御退官を記念して献呈致します。本研究にあたり、釧路市港湾部、北海道開発局港湾部、標茶町町史編纂事務局の方々、ならびに(株)クマシロシステム設計代表取締役の神代方雅氏にはお世話になりました。記して感謝申し上げます。なお、本稿は1994年度北海道ウォーターフロント研究会において発表した内容を加筆修正したものです。まとめるにあたっては、平成7年度文部省科学研究費補助金 奨励研究(A)、「北海道における港湾背後圏に関する研究」(課題番号07780120)を使用しました。

注・参考文献

- 1) 三県とは函館県、札幌県、根室県を、一局とは農商務省北海道事業官吏局をいう。
- 2) 岩崎正昭(1995):『北海道のすがた(一)』北海道問題研究所, 66~72.
- 3) 当時は熊牛村と呼ばれたが、村名変更による混乱を避けるために、本稿ではすべて現町名である標茶町を用いる。
- 4) 北海道の内陸部の開拓とゲートウェイとの関連を論じたものに、寺谷亮司(1989):北海道における都市の発達過程 - 滝川市を事例として -。人文地理, 41-1, 6~22. がある。
- 5) 酒井多加志(1993):釧路港の発展と後背地の拡大。北海道地理, 67, 13~18.
- 6) Taaffe, E. J.; Gauthier, H. L. (1973): *geography of transportation*. Prentice-Hall, Inc. pp46~72. (奥野隆史訳(1982):『地域交通論』大明堂, 46~72.)
- 7) 山口平四郎(1980):『港湾の地理』古今書院, 18~19.
- 8) 磯谷則吉の「蝦夷道中記」、福井芳磨の「蝦夷の

- 島踏」, 大内餘庵の「東蝦夷夜話」, 松浦武四郎の「久摺日誌」などがある。標茶町史編さん委員会(1985) : 『標茶町史考 続編』標茶町, 478~492.
- 9) 厚岸町史編さん委員会(1975) : 『厚岸町史(下巻)』厚岸町, 642~645.
- 10) 富永慶一(1974) : 釧路鉄道会社の設立と運営について。北海道史研究, 4, 13~25.
- 11) 旅客数は開業翌年の明治21年が2302人, 釧路鉄道への改称前年の明治24年が2867人, そして釧路鉄道廃止前年の明治28年には4590人に達した.
- 12) 鉄道名改称に伴い, 4つの停車場が設置され, 貨車7両と客車1両の8両編成の列車が, 1日4往復運行された。標茶から硫黄山までの所要時間は約2時間だった.
- 13) 「北見釧路国巡回日誌」による.
- 14) 前掲5)による.
- 15) 前掲9) 649頁.
- 16) 標茶町町史編さん事務局の資料による.
- 17) 標茶町史編さん委員会(1966) : 『標茶町史考 前編』標茶町, 229~234.
- 18) 酒井多加志(1996) : 地域の変容と国際化を視点とした身近な地域の捉え方—釧路炭田を事例として—。『ゆれる世界と知の複合』. 東京書籍, 234~254.
- 19) 搬出貨物とは港から各市町村へ搬送される貨物を行い, 搬入貨物とは各市町村から港へ搬送される貨物をいう.
- 20) 北海道の港湾全体では搬出貨物の1.7%が, 搬入貨物の9.0%が鉄道によって搬送されている.
- 21) 酒井多加志(1993) 北海道東部太平洋岸における主要港湾と後背地. 北海道ウォーターフロント研究, 3, 7~14.

The Development of Transportation Network from the Port of Kushiro

Takashi SAKAI

Reclamation of Eastern Part of Hokkaido started on a full scale from 1886. Port became an advanced base and penetration line toward an interior expanded from the port. Then reclamation advanced along this line.

The author investigated the developmet of transportation network using the model of Taaffe and Gauthier. The results of this study are as follows:

- 1) Penetration line from the port of Kushiro appeared as a conveying route of sulphur from the mine of inland. Train and barge were used for conveying sulphur and a transit point from train to barge became the interior center. But this penetration line and center disappered or declined because of the exhaustion of sulphur.
- 2) Penetration line reformed toward an area of high production of crops and timbers. The port of Kushiro expanded its hinterland along this line. And this penetration line grew up trunk line.
- 3) In the Taisho era a few trunk lines connecting Kushiro city with other main cities were formed. And some feeder lines from interior centers along these trunk lines were connected with reclaimed lands or mines.
- 4) Transport by rail was the golden age from the beginnig of Showa era to 1960 and this was reflected in the rail network.
- 5) Moterlization started from the middle of 1960's had destroyed the rail network. Some feeder lines connecting with agriculture ,then mining disappered.
- 6) Today the rail network is barely formed by trunk lines and a few feeder lines. On the other hand, the road network has equipped and most of the freights are transported by trucks.