

中標津町郷土館だより 第26号

中標津駅開駅80周年 標津線廃止25周年

発行:平成26年12月30日
発行所:中標津町教育委員会
標津郡中標津町丸山2丁目22番地
電話:教育委員会 (0153-73-3111)
郷土館 (0153-72-2190)
http://www.nakashibetsu.jp/kyoudokan_web/index.htm



(写真上) 平成元年に撮影された中標津駅

(写真右) 昭和44年に撮影された中標津駅前通り



標津線とは…

標津線は、広大な根室原野の開拓を使命として生まれた鉄路で、釧路管内の標茶駅で釧網本線から分岐し、根室管内の根室標津駅に至る47.5kmの本線と、その途中にある中標津駅で分岐し、根室市の厚床駅に接続する69.4kmの支線を持つ、全長116.9kmの長大な路線であり、また勾配がきついことでも知られる路線でした。

昭和9年の中標津駅開駅から、客車と貨車を連結した混合列車は連日のように多くの人びとと、山と積み上げた木材や農産物を運びました。標津線は、日本一の酪農地帯を生み出す基礎となり、原動力となりました。

しかし、昭和40年代から道路網の整備が進み、乗用車が一般家庭に普及されるようになると鉄道の貨物・旅客率が低下し、年々赤字が増加するローカル線は次々に廃止されていきました。それは標津線も例外ではなく、住民による度重なる反対運動もむなしく平成元年には廃止されてしまいました。

標津線、路線決定までの道のり

大正12年に発生した関東大震災の被災者救済措置として許可移民制度が施行され、中標津周辺には多くの開拓者が入殖してきました。その翌年には中標津～厚床間に殖民軌道(しょくみんきどう)が開通し、さらに昭和2年には、北海道農事試験場根室支場が国費で設置されたことにより中標津市街の規模は急速に大きくなり、同時に商工業も発展していくことになりました。



殖民軌道養老牛線(昭和32年撮影)

道路が未整備である開拓地において、人とモノを運ぶ殖民軌道は大いに利用されましたが、移住者の増加や産業の発展のため日常生活物資や播種期の肥料が届かないという問題が生じることもあったことから、開拓民は輸送量のより大きな鉄道の敷設を待ち望んでいました。

大正14年、帝国議会によって標津線の路線が議決されました。しかし、それは厚床から奥行臼、浜別海、尾岱沼を経て標津へ至る、いわゆる“海岸線”を通るものでした。それに不満をもった内陸部の住民が、昭和4年以降に「根室線厚床驛(駅)ヨリ標津ニ至ル鐵(鉄)道ハ現在ノ軌道ニ沿ヒ敷設セラレンコトヲ慎ミテ奉請願候」と称する鉄道敷設の請願書を繰り返し提出するようになります。

これにより、標津線の路線決定をめぐる“海岸線派”と“内陸部派”双方の運動・陳情が激化。ついには政治問題へと波及し、立憲政友会の木下成太郎氏と民政党の小池仁郎氏との対立抗争まで発展することになるなど、昭和6年に内陸部を通ることが決定するまで、標津線がどこを通るかは周辺住民にとって大きな関心事でした。



「北海道鐵道線路網縮図」『根室要覧 全』(大正2年発行)
大正初期には、海岸部を通る路線が考えられていました。



昭和9年に中標津市街で撮影された建設列車

標津線 主要車両の変遷

車両名	C 1 1					
備考	昭和29年、標津線に投入された車両。昭和32年に標津線を走る旅客列車が気動車(ディーゼルカー)となった後も、貨物列車用に使用されました。昭和40年代半ば頃から日本各地で急速に進んだ「無煙化」の中で、昭和50年にディーゼル機関車のDD16に置き換えられ、蒸気機関車は標津線から姿を消しました。(丸山公園には「C11209」が保存されています)					
使用年代	昭和20年代	昭和30年代	昭和40年代	昭和50年代	昭和60年代	平成元年
	→					廃線

※「キハ」…「キ」=「気動車」、「ハ」=「普通車」

車両名	キ ハ 0 3					
備考	昭和31年から運行された通称「レールバス」。旅客数の少ない線区用に開発された低コスト・小型・軽量の車両で、バスと同等の輸送力を保持すればよいことから、部品もバス用のものが使用されていました。昭和32年から昭和34年までの間に、いったん全て「キハ05」に置き換えられましたが、その後、昭和39年から昭和41年まで「キハ05」に連結されるなどして再び使用されました。					
使用年代	昭和20年代	昭和30年代	昭和40年代	昭和50年代	昭和60年代	平成元年
	→					廃線

車両名	キ ハ 0 5 ・ 0 4					
備考	戦前に作られたガソリンエンジン車を、戦後ディーゼル動車に改造したもので、昭和32年に標津線へ投入されました。昭和38年には、中標津機関車駐泊所でエンジンを始動した2両のキハ05他が全焼。この事件後、エンジンの不具合が証明されました。昭和41年まで運行。					
使用年代	昭和20年代	昭和30年代	昭和40年代	昭和50年代	昭和60年代	平成元年
	→					廃線

車両名	キ ハ 2 2					
備考	昭和33年、冬期間における客室の保温のため客車と同様に出入口と客室が分離されるなど寒冷地向けの車両として登場し、標津線の廃止まで運行されました。普通列車以外にも、昭和37年に新設された「準急らうす」(釧路―根室標津直通)にはじまり、「急行くなしり」「急行しれとこ」にも使用されました。					
使用年代	昭和20年代	昭和30年代	昭和40年代	昭和50年代	昭和60年代	平成元年
	→					廃線

車両名	キ ハ 4 0 (100番代)					
備考	昭和54年から製造を開始。北海道に配置された100番代は窓が小さく寒冷地である北海道・北東北向けの車両でした。釧路に配置されてからは、標津線でも使用され廃線まで運行されました。					
使用年代	昭和20年代	昭和30年代	昭和40年代	昭和50年代	昭和60年代	平成元年
	→					廃線

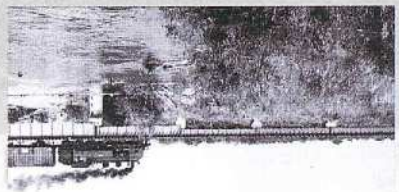
【参考資料】

根室市他(1989)『彩雲鉄道 標津線の五十六年』

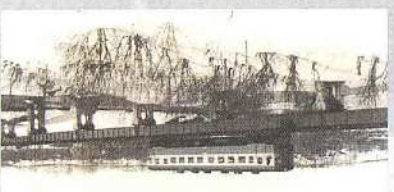
北海道大学鉄道研究会(1990)『混合列車 No.19』

椎橋俊之(2014)『「SL甲組」の肖像 8(最終巻)』 株式会社ネコ・パブリッシング

標津線の名残一橋梁をめぐる



写真①



写真②



写真③

写真①：標津川橋梁(昭和41年撮影)
 写真②：標津川橋梁を渡るキハ22
 写真③：タラツツ川橋梁(平成元年撮影)