

朝里叢書 第五卷 朝里驛物語・前編

朝里驛物語

前編

小林 廣 蒐集

小樽・朝里のまちづくりの会 朝里遺産部会 編纂

朝里叢書第五卷の発刊にあたって

北海道小樽市朝里地区は昭和十五年に小樽市に合併されるまで、旧朝里村として独立した行政区域であった。この郷土・朝里への深き思いにかられて、昭和初期に、記録伝承の湮滅を憂い、古老、先達に故事来歴の聞き取りを行い、膨大な資料を残した先人がおられた。楽堂、小林 廣翁、その人である。

平成十二年、小樽・朝里のまちづくりの会は、かの資料を朝里郷土遺産に指定した。同会の朝里遺産部会はこの資料を朝里叢書として逐次刊行することを企画した。

朝里叢書第五巻朝里驛物語の原稿は廣氏が急逝されたため、未整理のまま残された。唯一年譜が形を保っているが、挿入すべき資料が整理されておらず、このため年譜に記された廣氏の

前文から、編纂の意志を図り整理した。

年譜には、必要と思われる事項を編集子により追記し、廣氏が蒐集された資料を関連する年譜に追記した。また、朝里駅とは関連深い張碓駅沿革や廣氏の調査資料および聞書記録、また鉄道七十、八十周年関連の新聞記事、国鉄パンフレットなどの蒐集資料、唱歌集は独立して纏めた。発刊の都合上、前編・後編の分冊とした。

朝里駅を中心とした鉄道の賦を御賞味頂きたい。

平成十九年 夏

NPO法人 小樽・朝里のまちづくりの会

朝里遺産部会を代表して

末永 通

前編目次

三

朝里驛年譜

七

年譜資料

一	開業当時の鉄道規則	五〇
二	幌内鉄道規則	五三
三	電信器械入室心得	五六
四	ラッセル車について	五七
五	斜面道路開鑿陳情書	五八
六	朝里駅構内踏切移轉期成會寄附趣意書	六一
七	小樽張碓間札幌錢函間ノバス區間折返運轉陳情書	六四
八	朝里駅構内ヲ擴張方陳情書	六五
九	朝里旅行會々則	六九
十	札樽間鉄道省營バス運行に關わる陳情書	七一
十一	鐵道八十年記念事業	七三
十二	朝里駅歴代職員張碓驛沿革年表	七四

張碓驛沿革年表

八三

朝里駅開驛七十周年記念祭事業

九一

朝里駅聞書

第十一代駅長前田格治	前田よしゑ	一〇三
紙谷駅長と岩田留吉	殿内繁雄	一〇五
中村安太郎について	田中留次郎	一〇六
大橋浅五郎氏への弔辞	打越日出吉	一〇六
大橋駅長の業績	田中留次郎	一〇七
明治三十年代の朝里駅	牧田佐太吉	一〇九
しころ屋と河原勝與	徳光朔次郎	一〇九
水害、駅長官舎	小松一郎	一一〇
駅舎改造	小堀勇松	一一一
明治三十七年火事	福士忠治	一一一
駅前福士の火事について	原田亀次郎	一一二
上々倉庫	原田清治	一一三

上 ^半 倉庫補追	小林廣	一一三
朝里駅周辺と引込線	松永安太郎	一一五
大平山奥の院	徳光朔次郎	一一六
昭和十一年護岸工事	鎌田京蔵	一一六
椿餅と吉島駅長	和田幸次郎	一一七
崖崩れと列車事故	高橋石太郎及び妻	一一八
④小屋端の家	小屋端ハマ	一一八
火事	前田富太郎、キク	一一九
艦隊張番	小林平作	一一九
吉島駅長	和田幸次郎	一二〇
小國孝臣	不明	一二〇
柳田家	佐藤藤吉	一二〇
⑤運送店と神崎駅長	原田清治	一二〇
助役山田金次郎と姉マン	樽見重太郎	一二一
共成の水害	徳光喜三郎	一二一
流線型雪掻器について	松永安太郎	一二二
流線型雪掻器について	牧田佐太吉	一二二

流線型雪搔器について	三	松永安太郎	一二三
流線型雪搔器について	四	前田岩蔵	一二三
築瀬榮翁の調査		小林 廣	一二三
その他雑記録		小林 廣	一二四

朝里驛年譜

『編集解説』

前文に書かれた様に、この年譜に基づいて「朝里駅物語」執筆に当る予定であったが、志半ばにして廣氏が急逝されたため、手書き年譜が残るのみとなった。

年譜が昭和三十年まで記載できるようになっているのは、朝里駅開駅三十周年をもって「朝里駅物語」を刊行する予定であったためと思われる。なお、本年譜には必要と思われるものは編集子により追記し、廣氏が蒐集した資料で年譜と関連があるものは、当該年度に記事として挿入してあることをご理解願いたい。

「朝里驛物語」編纂について

明治四十四年の三月、余は十七歳の年、朝里驛に奉職し初めて世の中にでたのであった。指を折って數うれば、いつしか満四十年の星霜が流れ去った。

去年十一月、朝里驛は開驛七十周年の記念行事の催しがあった。余は打越、土井の両氏と共に發起人となってこの記念行事に参劃したのであったが、当時の驛長大橋氏、朝里驛の歴史について余に尋ねるところあり、余の就職以後の事は時代も新しく記憶も明瞭であるが、創業当時から明治の後期に至る間の事柄については調査も容易ならず、また錯誤もあって正確を期するは一朝一夕のものではないことを覚った。そこで余は余の生涯中最初に社會人として育てられた朝里驛の歴史を編纂せばと心中聊か期するところあり、その資料蒐集としてこの年譜の作製となったものであるが、余はこの「朝里驛物語」は十年計劃とし、昭和三十年までを資料蒐集期とし、三十年より昭和三十五年の開驛八十周年を以って完成せんとするものであって、大体全三巻に及ぶべきものと予想するのである。希くば倦まず大成の日の来らんことを。

昭和二十六年春三月晝日

榮堂 小林 廣

菅原道真公、昌泰四年、時平の讒言により筑紫の太宰權頭に左遷され、播磨國明石の里に宿りし時、驛の長（うまやのあるじ）いみじう思へるけしきを御覧じて

驛長無驚時更改

一栄一落是春秋

と一詩を賦されたりとか（大鏡）

讒言||他人をおとしいれるため、事実を偽り、また、作りごとをして悪く云うこと

札幌間鉄道の沿革

年次

記事

慶應三年

英人E・H・エリガールを聘して茅沼炭山運搬の爲、二哩余の軌條を敷設した。(鉄軌條に非らず木軌條との説も有る)

明治元年

石狩の人木村吉太郎なる者本願寺小樽別院建築用材伐採に幌内山に至り炭層の露出しているを発見した。

明治二年

十一月十日、東京より京都大阪兵庫に至る中仙道經由幹線及び東京横浜間支線と琵琶湖より敦賀港に至る鉄道敷設の廟議決す

明治三年

三月十九日、民部大蔵省に鉄道掛を置く

閏十月二十日、工部省設けられ鉄道掛之に属す

十二月二日、工部省揚旗は白布紅青「工」字を定む

明治四年

八月十四日、工部省に鉄道寮を置く

八月十五日、工部大丞井上勝、鑛山頭兼鉄道頭に任ぜらる

明治五年

五月七日、品川横浜間鉄道建築略竣成仮に汽車運轉を開業、一日二回の往復（九日、六往復）を開始す

年譜資料一、「開業当時の規則」参照

九月十二日、新橋品川間開通、新橋横浜間全通（太陽暦十月十四日）

この日天皇新橋横浜両停車場に臨御勅語を賜ひ、新橋横浜間の全線二十九
料の開業式を挙行す

明治六年

七月、米人地質學士ベンジャミン・ライマンは開拓使の命に依つて幌内煤
田を踏査す。

明治七年

五月十一日、大阪神戸間仮に開業

明治八年

ライマンは幌内煤田を小樽港に運搬のため石狩川水運を建議した。

明治十一年

政府は公債を募り内一五〇萬円を割いて幌内鉄道及び茅沼炭山の改良費に下附した。

明治十二年

開拓使御用係米人クローフォールドはライマンの石狩水運を排し幌内より手宮迄五十六哩の鉄道敷設を建議した。この概算は四十四萬円であった。
明治十二年十二月廿七日、手宮より鉄道敷設の実測に着手した。

明治十三年

一月八日 若竹町第三隧道から着工の第一嘴を入れた。
三月、煤田開採係を設置し、其の事務所を手宮公園附近に置いた。手宮公園の山をそれ以来煤田山と称するに至った。
十月二十日、札幌新聞第十九号には左の記事が載った。「鉄道は手宮の波止場より色内入口迄凡そ十三町程出来たれば、去る十七日汽車に乗り試しがあり夫より先々の敷鉄は汽車にて運搬故人夫の力を省き札幌迄は速やかに落成すること」
十月、手宮札幌間全線の工事に着手、銭函小樽間は前年車馬道を開鑿したので其の上に敷設する事となった。その為沿線の住民から苦情が生じた。
手宮に長さ一三三〇呎の栈橋を架設、十四年之を増築して一四四〇呎とな

った

十月二十四日、手宮熊碓間五英里弁慶号試運転した

十一月十一日、手宮銭函間十英里完通に付貨物輸送開始

十一月十八日、手宮軽川間開通旅客貨物の運送開始

十一月二十八日、更に札幌まで開通

十二月二十日、手宮札幌間鉄道電線落成した。

五英里＝五マイル（二哩＝1・6キロメートル）

明治十四年

四月、開運仮停車場全焼 永井町裏通りに住吉停車場竣工

驛長 小黑廣弥

（金曇町の火事？新暦五月二十一日）

八月三十日、明治大帝御通過、小樽札幌間汽車にて御通りなされた。

十一月、札幌野幌間開通

明治十五年

二月八日、開拓使を廢し札幌・函館・根室の三縣を置き三縣制となり、調

所驛長 小黑廣弥

廣丈札幌縣令となる。鉄道は工部省所管となる

六月、江別まで開通

十一月、遂に幌内に達し全線開通した

年譜資料二「幌内鉄道規則」参照

明治十六年

驛長 小黒廣弥

高橋三郎

二月、幌内鉄道は農商務省所管に移し、北海道事業管理局之を管理した。
三月、朝里外三カ村戸長役場を朝里に置き河原勝與戸長たり
九月、手宮幌内間全通、十七日区間乗客無賃とす
この日札幌にて開通式、小松宮彰仁親王御台臨

明治十七年

驛長 高橋三郎

記載なし

明治十八年

驛長 高橋三郎

木村三郎

この年、朝里郵便取扱所開設
この年の冬、張碓トンネル附近にて義経弁慶立往生し、手宮より静号救援に向いたり

明治十九年

驛長 木村三郎

一月、三縣を廢し、道廳を設置す
八月二十六日、友田屋の火事、小學校焼く

上田

火事の翌日の夜、青山三蔵方へ強盗が入って刃傷騒ぎがあった
十一月廿六日。北海道廳を置き、道廳理事官村田堤が炭鑛鉄道事務所長と
なった。

友田屋の火事||友田屋は、秋村福藏家のことで、これが火元で次は小嶋、次は小學校、次は能登、これも葺屋で、この四軒が焼けた。(朝里叢書第二卷「小樽郡の史實」六十二頁)

明治二十年

この頃戸長役場の筆生にも植田円明と云う人がいた

驛長 上田

十月二十六日、電信器械室入室心得公布

年譜資料三参照

明治二十一年

三月、鉄道の収支未だ償はず毎年七萬円の補助を要する実情なので村田堤の組織した北有社に対し一ヶ年の貸付料五千円を以って来る三十六年三月迄貸付する事となった。その際移民を三年間、農産物を二ヶ年間無賃輸送を條件とした。

十月、町田外也④小屋端旅館に投宿、爾来在村、校長となる

明治二十二年

春、小屋端旅館裏崖に李の苗木を植える

夏、荒浜徳光宇三郎家（しころ屋）を臨時驛舎として荒浜に臨時朝里驛を開設した。これは二十五年朝里川鉄橋流失の際の渡船、乗継と思はれる

七月一日、新橋神戸間開通、東海道線、全通した。

十一月、鉄道、炭山一切を合して三十五萬円十ヶ年年賦で北有社に拂下した。

十二月十一日、北海道炭鉱鉄道株式會社が成立。事務所を手宮の北有社内
に置いた。而して北有社の運輸業務を開始した。

明治二十三年

駅員に松浦庄蔵、菊地音吉あり

駅長 柳田竹次郎

この年未だ駅舎なくポイント小屋式のものであった

十月、常盤井秀太、朝里に来る

十一月六日、炭鉱鉄道株式會社の本社を札幌に移した。

明治二十四年

福島明神々官常盤井秀太、朝里原田清作方に来り、榎里神社に奉司し、

駅長 柳田竹次郎

小樽古峯ヶ原社で松前神楽を傳授す

四月、共成株式會社朝里精米所開業、資本金七十五万円、岐線設置、徒弟
四十名

四月 炭鉱事務所を廢し、採炭は空知監獄署に、石炭販賣は村田堤に許可し、新に北海道鐵道事務所を手宮に置いた。

九月一日 上野青森間全通

小樽古峯々原社川場所不明、古峯信仰というのは、日光修験とのかかわりがあり、栃木県鹿沼市にある古峯神社が發祥のようで、火除けの神様でもあり、ここを中心に東北地方で江戸期から古峯講が民間信仰として大變盛んであった。會津も含めてこの地方の出身者が分靈したもの（以上はちくま文芸文庫刊宮田登著「江戸のはやり神」より）

明治二十五年

八月、室蘭線が落成した。

駅長 柳田竹次郎

九月五日、旧盆の十六日、朝里川増水、共成精米所浸水、八三〇俵流失

朝里橋流失、渡船をなす この流失橋は木橋吊橋であった

共成の職員の妻二名水死

九月、大平山奥の院開基

十一月、道内全線二〇四哩の運輸業務を開始した。

明治二十六年

明治二十七年

記載なし

明治二十八年

記載なし

明治二十九年

九月一日、新橋神戸間、初めて急行列車が運轉され、上り十七時間二十二

駅長 高橋善太郎

分、下り十七時間九分を要した

高橋駅長の妻は樽見善作の娘で、重兵衛の姉

明治三十年

記載なし

駅長 高橋善太郎

明治三十一年

十一月五日、朝里郵便局開始

駅長 高橋善太郎

明治三十二年

この頃、後の札幌駅長佐々木正之、カモイコタンに住す

駅長 神崎虎五郎

この頃朝里保線は熊確にあった

この年朝里駅改築？

十月、小樽に区制実施、戸数八、五〇〇戸、人口六〇、〇〇〇人

明治三十三年

駅長 神崎虎五郎

熊碓トンネル番、築瀬栄、流線型雪掻考案

この頃下りホームは中ホームで、貨物線が現在の道路面にあった

五月、大和田建樹の「鉄道唱歌」發表

九月、全人の山陽線路の鉄道唱歌發表

この年、上_キ倉庫建設

明治三十四年

駅長 神崎虎五郎

五月一七日、共成精米所全焼

六月、函樽鉄道株式會社が設立され函樽間の工事に着手した。

泉 秀朔

十月より熊碓トンネル（上り）開鑿にかかる

十月―十一月、構内中線設置、富士前貨物線取外し

上_キ線及貨物線設置、余前踏切取付

富士前||現朝里駅海側に富士家があった 明治三十年頃までは和船による朝里への通運があったが、小樽港に荷役が移り下火になったため岐線を取外したと思われる

明治三十五年

駅長 泉 秀朔

四月一日、朝里村二級町村制実施、初代村長八幡 貞、

朝里村戸数一四〇戸

助役 戸次弥吉

この夏、高根栄助、岐線ポイント違いから汽車岐線突入

九月、タブレット式閉塞器各駅ニ採用

十月、駅前に量徳寺説教所開設、初代豊富英敬

七月二十九日、元駅長神崎、関場病院にて死亡

駅舎改修、駅長助役官舎建築

クマウス、トンネル番、築瀬 栄、流線型雪掻發明す

明治三十六年

六月二八日、函館小樽間開通、「小樽中央駅」

駅長 泉 秀朔

三月、熊碓トンネル開通式、小學生無賃、仮ホーム作り、紅白餅、打揚花

高橋

火で祝った

この年、荒浜に巡查駐在所を設置した

明治三十七年

二月、日露戦争勃發

駅長 吉島謙策

夏、上々岐線にて、今平助の子、今平作遊び中、左片脚切断

夏より翌年に亘り、軍用道路開鑿

九月四日遼陽陥落に付、八日、村内堤灯行列あり、この夜小樽に大火あり

十月、「小樽中央」を「高島」に改名

明治三十八年

駅長 吉島謙策

助役 佐々木信太郎

十月十五日、函樽間全通、「住吉停車場」を「小樽駅」に改称
この開通後、従来の上り下りの名称が反対になり、東京へ向かって行くの
を總べて全國一斉に上りとした。
十月、駅前河原方より出火、八戸焼く

十月八日、張碓開駅

十二月、「高島」を「中央小樽」に改名、駅長山本千三郎

明治三十九年

駅長 吉島謙策

助役 佐々木信太郎

三月三十一日、法律第十七号を以って鉄道國有法を公布し、北海道炭鉄
道株式會社、函樽鐵道株式會社所屬の鐵道業務一切を買収する事となった。
六月二十一日、仁木兼松方より出火、小松外六戸焼く（本間三郎 内山
秀吉 佐々木説教所（お西） 佐々木常蔵 小松市郎 仁木兼松）
夏、駅前保津船二隻、海水浴の子供火遊びより焼失
十月一日、鐵道買収が完了した。

買収價格は三、〇九九萬七〇八八円二三錢

線路 二〇七哩 車輛 一、九四〇台

船舶 一隻 職員 三、六七三人
お西川西本願寺派、「真宗本願寺派説教所佐々木某」の記載有り、本願寺小樽別院か、小樽消防団第十三分団五十年記念史（平成二年刊）

明治四十年 三月十二日、帝國鐵道庁官制公布（北海道帝國鐵道管理局）

駅長 吉島謙策 小須田治朗、轉轍手となる 十八才

中村芳作 七月一日、北海道鐵道管理局を置く

前田格治 踏切番和田幸次郎三三才、國有後八月八日付就職

助役 佐々木信太郎 中村駅長一カ月で岩見沢運輸事務所へ

対馬儀松 九月、藍原勇藏勤務

轉轍機でつてつ、鐵道線路の分岐する箇所につけ、これを切り換えて車両を他の線路に導く装作（轉轍機ポイント）

明治四十一年 三月七日、青函間連絡船の始り

駅長 前田格治 大和田建樹の「北海道唱歌」南北の巻成る 南の巻十二月

助役 対馬儀松 八月、小樽に水産共進會開催さる

七月、小樽唱歌發表あり 堀川勘吾作

秋、尾張久信、木村智と代って電信兼出札となる
十二月五日、鉄道院を置く

明治四十二年

駅長 前田格治

助役 山田金次郎

五月、北海道唱歌北の巻出る

六月、朝里小學校を山の上に改築、着工、九月五日上棟式 十二月十二日落成式

八月八日正午頃、韓太子（十一）、朝里通過 伊藤博文東道、この日江上

タマ（十一）榎里川に落ち負傷

十月二十六日、伊藤博文ハルピンにて暗殺（十月渡満）

森山貞次郎勤務

樽見マン、山田助役と結婚

韓太子＝韓國皇太子、李王根

明治四十三年

駅長 前田格治

助役 対馬儀松

この年復線工事完成 朝里小樽間、熊碓トンネル（下り）開通

五月、和田幸次郎、入營の為休職

六月、木村栄七、採用

垣内亀太郎

八月八日より三日間、中央駅に小樽新聞社の汽車博覧會開催せり
十一月二十一日、小樽築港開駅

明治四十四年

駅長 前田格治

助役 垣内亀太郎

二月二十八日、和田幸次郎、小學校就職の為退職

三月、江上政吉退職、小林廣採用

五月十九日、二十日駅前高台にて京都相撲興行

五月二十一日、駅長の長女、お幸、佐藤四郎と結婚

六月、朝里張碓復線開通

七月、神田菊太郎 中央小樽駅夫へ

〃、森山貞次郎 追分貨物係へ

八月二十五日、東宮殿下御通過

十月、古村富吉 中央小樽駅信号手へ

十二月、田持卯吉、朝里駅轉轍手へ

十二月、手宮、室蘭高架棧橋竣工す

明治四十四年三月現在 朝里駅職員（七月調べ）
駅長 前田格治

助役 垣内亀太郎

梅村鉄五郎

出札兼電信掛 尾張久信

信号掛 古村富吉

轉轍手 森山貞次郎 福田春吉 木村慶太郎 藍原勇蔵

駅夫 鶴間善太郎 神田菊太郎 木村栄七 (七月、神田に代わり畑中福蔵)

踏切番 小林 廣

明治四十五年 (大正元年は七月三十日から)

(大正元年)

五月、庄堂将勝 踏切番に

駅長 前田格治

三月十八日夜、カモイコタンに藤山汽船の「日露丸」八二屯、暴風雪で

助役 垣内亀太郎

座礁 汽車不通二日間

梅村鉄五郎

六月十五日、新橋下関間に一二等特別急行列車が運轉、新橋神戸間十二時間四十五分を要した。

八月十一日、手宮線開通 色内開駅

九月二十三日、福田春吉 岐線入換中負傷、原田病院入院

十月二十九日、垣内助役、神威駅助役へ 琴似助役梅村鉄五郎朝里へ着任

大正二年

駅長 前田格治

黒田恵三雄

伊與田為雄

助役 梅村鉄五郎

十月、鶴間善太郎退職

十一月、金谷硯松採用

二月、ラッセル車北海道に来る 米 ラッセルカー・アンド・スノウプラ
ウ會社製

年譜資料四参照

一月二日夜、一二八列車中央塩谷間にて分離 勝納川に落つ

二月二十一日、午後三時、小林廣、海水浴をする

三月、前田格治駅長、軽川駅長へ 琴似駅長黒田恵三雄、朝里駅長に

四月十八日、梅村助役 宮城ヨシエと結婚

五月五日、北海道管区局長野村弥三郎、東京管区局長に 後任井出繁三郎

八月一日、天龍川鉄橋完成し、東海道線復線工事成る

八月二十八日、桎里川水害 小山兼吉流死 駅浴場流失

九月、桎里川橋取替

十一月六日、畑中福蔵 野花南線（芦別、のかなん）轉勤

十二月二十七日、黒田駅長塩谷駅長へ

砂川予備助役伊與田為雄、朝里駅長へ

大正三年

駅長 伊與田為雄

助役 梅村鉄五郎

四月十四日、尾張久信、幾春別へ 輕川より中村安太郎着任

七月、小樽駅駅夫熊谷金治、朝里へ

八月、熊谷金治、岩見沢改札へ

九月、小林只、朝里保線へ

十一月、小林只、志文へ

十一月十五日、奔茂尻より浅枝幸之助、朝里へ

十二月十八日、東京駅開通、凱旋將軍第一列車

この年、共成精米所閉鎖 五年、建物取毀す

奔茂尻（ぽんもしり、ポン・モシリ（小さい島の意）。根室本線滝里駅（野花南―島ノ下間）―芦別市と富良野市の中間

辺り。大正二年開業、昭和二十一年に駅名改称「滝里」 平成三年廃止

凱旋將軍（青島占領軍、陸軍中将神尾光臣

大正四年

三月、岐線取外し

駅長 伊與田為雄

四月四日、小林廣、庄堂将勝 錢函轉任

助役 梅村鉄五郎

五月、梅村助役、白石へ 岩見沢車業阿部茂右エ門、朝里助役へ

阿部茂右エ門

六月、井出北管局長休職、神戸管理局運輸課長鈴木○（判読不明）次郎、

林 精造

北海道管理局長へ

七月、庄堂将勝、錢函より幌向へ 朝里より渡辺安次郎、錢函へ

八月、小樽で衛生展覽會開催

九月、阿部助役、琴似へ 琴似助役 林精造、朝里助役へ

九月、中村安太郎、小樽中央車業へ 札幌電信、行方誠、朝里へ

十月、藍原勇藏、岩見沢信号へ

十一月、小林廣、錢函より朝里へ

十一月十日、御大典あり

御大典Ⅱ京都御所での大正天皇御即位

大正五年

三月十七日、浴室完成（駅長官舎横の物置きを改造請負金六八円）

駅長 伊與田為雄

五月十一、十二日の二日間駅前高台山口部落横にて京都脱走相撲有馬山、

伊藤文三郎

大貫、一の矢一行五十余名興行、樽見重兵エ、星川虎雄勧進元

助役 林 精造

大正六年

一月一日より、朝里に電燈點ず 駅及びホーム、明くなる

駅長 伊藤文三郎

木村栄蔵、就職

助役 林 精造

福光哲之助

大正七年

駅長 伊藤文三郎

助役 福光哲之助

今野由蔵

四月一日から丹那トンネル工事に着手、これは明治四十三年後藤新平總裁

の命に依る。昭和九年完通迄十六年の日子と工事費二千六百万円を要した

小林廣、退職 木村慶太郎、退職

八月一日より五十日間、開道五十年記念博覧會

十一月、駐在所、山ノ上に移築

十二月九日、カモイコタンに大雪、列車不通

大正八年

駅長 伊藤文三郎

助役 今野由蔵

小林 璞

十月、原敬、總裁の時、判任官以上の肩章、短劍制を廃止す

原敬Ⅱ内務大臣を経、後、政友會總裁、初の政党内閣の首相

大正九年

鐵道省を設置。

駅長 伊藤文三郎

五月一日、國有鐵道現業委員會規程を定む

助役 小林 璞

七月、「中央小樽駅」を「小樽駅」に、「小樽駅」を「南小樽駅」に改名

九月、藍原轉任

十月一日、第一回國勢調査あり

全月三十日、町田外也死亡

町田外也 朝里小學校校長を三十一年間勤めた 校舎屋根の補修中轉落事故にて死亡

大正十年

木村栄蔵退職

駅長 伊藤文三郎

八月、朝里海水浴場開設

助役 小林 璞

八月、朝里郵便局改築

十月十四日、鐵道五十年祝典あり

十二月十四日、張碓夷島前の崖崩れ、上り貨物列車衝突、乗務員三名

死亡、翌日迄不通

大正十一年

七月十一日、攝政宮殿下御通過、小樽より札幌へ

駅長 伊藤文三郎

八月一日、小樽に市制施行

森 茂

助役 小林 璞

摂政宮（皇太子裕仁、後の昭和天皇

大正十二年

七月一日、東京下関間三等特急運転

駅長 森 茂

助役 小林 璞

（此の年九月一日、関東大震災あり）

大正十三年

三月、ロータリー式雪掻車、本道に来る

駅長 森 茂

四月十九日、青函間貨車航送開始、翔鳳丸

助役 小林 璞

春、朝里村役場改築

山本大吉

八月十四日～十六日、全道一斉に機関車、客車、貨車の連結器取替実施

空前の難事業完遂

十月、小樽郡漁業組合事務所竣工

大正十四年

七月十七日、全國一斉に自動連結器取付

駅長 森 茂

十一月二十三日、町田外也先生頌徳碑建設

助役 山本大吉

大正十五年（十二月二十五日から昭和）

（昭和元年）

五月、石橋定、駅員となる

駅長 森 茂

五月十五日、後藤新平、歩廊で朝里少年團を謁見する

助役 山本大吉

秋、朝里駅改築、モダン駅舎

「朝里駅舎を山側に建設」運動せしも間に合わりし

後藤新平＝南満洲鉄道初代総裁、後東京市長

昭和二年

春、ジョルダン式雪掻車、本道に来る

駅長 森 茂

跨線橋竣工 苦小牧駅の古物材

三塚長蔵

海岸道路完成し朝里駅迄自動車来る

助役 山本大吉

十二月三十日、上野浅草間地下鉄道開通、地下鉄道の嚆矢なり

三浦虎之助

昭和三年

駅長 三塚長蔵

助役 三浦虎之助

駅員官舎、保線の処より駅東側に移す（石橋、松野）

四月、斜面道路開鑿陳情書提出、

年譜資料五参照

十一月十日、御大典あり

御大典十一月十日京都御所で昭和天皇裕仁御即位

昭和四年

駅長 三塚長蔵

助役 三浦虎之助

小川市太郎

御大典記念として斜面道路峻成す 西側踏切を場内信号の処より東へ移す

六月二十九日、朝里旅行會設立

七月、旧余踏切を廃し、桎里沢に踏切設置 地元より二千円寄附

年譜資料六参照

ホーム上り線を保線官舎前に延長す

九月二十一、二、三日、朝里旅行會、洞爺登別一周 四七名

十二月二十九日、清水トンネル貫通 起工以来七年余

昭和五年

駅長 三塚長蔵

殿内繁雄、出札係となる 林政義、他に轉ず

十月一日より東海道線超特急ツバメ運轉

助役 小川市太郎

昭和六年

駅長 三塚長蔵

助役 小川市太郎

六月、札幌國道開鑿に着手 三年目に開通す

昭和七年

駅長 三塚長蔵

助役 小川市太郎

一月十日、朝里橋渡橋式

定山溪専用道路開通

十月十四日、鉄道六十年記念

高政定吉

昭和八年

駅長 三塚長蔵

高谷勇蔵

栗城伊三郎

助役 高政定吉

殿内繁雄轉出 代わって伴由松来る

六月十九日、丹那トンネル十一時三十分、大臣室にて三土鉄道大臣、電鈴

合図により最後の爆破を行ひ、起工以来十六年にして貫通す

七月二十七日、午前九時十八分上り、東伏見大妃殿下（愛國婦人會總裁）

御通過 田中村長娘のミツ子にお言葉あり

九月五日、小樽張碓間札幌銭函間ノバス區間折返運轉の陳情書提出

年譜資料七参照

十一月十八日、手宮駅長梅森武「北海道鉄道發源之地」の標杭を立つ
0哩地点（この標杭は木標なり 後昭和十七年、石標とす）
この日、小樽図書館に鉄道懷古座談會を開く

昭和九年

駅長 栗城伊三郎

助役 高政定吉

六月一日より札幌間省営バス運行 大谷雄三郎、朝里駅觀光スタンプ作製

七月、松野喜一採用

八月、金谷雄松、築港駅轉勤

昭和十年

駅長 栗城伊三郎

三浦虎之助

助役 高政定吉

永田徳治

十一月十一日夜より大時化、朝里橋落ち、十三日單線開通 錢函築港間國
道をバス九台にて連絡す

昭和十一年

駅長 三浦虎之助

五月、朝里下り歩廊前海岸道路を災害復旧工事として村で施工す
七月、桎里川説教所前の護岸工事をなす 金谷正介工事担当

助役 永田徳治

十月九日、天皇陛下、札幌より小樽に行幸、御通過あり

(陸軍) 大演習本道に行う

内山三四治札幌運事所長

昭和十二年

日本通運成立

駅長 三浦虎之助

八月十五日、駅前燈籠流し行ふ

助役 永田徳治

昭和十三年

駅長以下宝生流宝鱗會加入、謡曲習得

駅長 三浦虎之助

助役 永田徳治

吉村豊作

昭和十四年

七月、伊藤孝行、駅員となる

駅長 三浦虎之助

舟木尚隆

助役 吉村豊作

昭和十五年

二月十一日、朝里駅構内ヲ擴張方陳情書提出

駅長 舟木尚隆

年譜資料八参照

助役 吉村豊作

八月、駅前の崖、法切りす、崖の突端いなり社撤去す

九月一日、朝里村小樽市に合併

法川のり、築堤の切り取りなどの、垂直からの傾斜の程度。斜面

昭和十六年

七月十日、關門海底トンネル第一線（下り線）貫通す

駅長 舟木尚隆

十二月八日、大東亜戦争勃發

助役 吉村豊作

昭和十七年

七月、小樽苗穂間自動信号器完成

駅長 舟木尚隆

十月十四日、鉄道七十年記念式、運輸通信省を置き、鉄道総局の所管とす。

山口富太郎

十二月十二日、手宮に0哩起点標建立除幕

助役 吉村豊作

昭和十八年

十月、手宮線廢止す

駅長 山口富太郎

田中宇三郎

助役 吉村豊作

昭和十九年

記載なし

駅長 田中宇三郎

助役 吉村豊作

昭和二十年

五月十八日、再び運輸省となる。

駅長 田中宇三郎

八月十五日、終戦

助役 吉村豊作

十二月二十日、手宮より⑩日本通運、丹後兼盛、朝里へ

小田島晴雄

昭和二十一年

一月、⑩日本通運事務所落成

駅長 田中宇三郎

村上健吉

助役 小田島晴雄

昭和二十二年

駅長 村上健吉

助役 小田島睦雄

林 徳三郎

十月十四日、鉄道七十五年記念式

昭和二十三年

駅長 村上健吉

助役 林 徳三郎

十一月十日、手宮線復活、南小樽まで開業

昭和二十四年

駅長 村上健吉

大橋浅五郎

助役 林 徳三郎

浜松迄電化

六月一日、公共企業体として新發足

六月二十八日、五期間責任運轉無事故により彰状を受く

五期間責任運轉無事故表彰

彰状 朝里駅

右は昭和九年六月二十八日より五期間責任運轉無事故を完成した

これは従事員一同が常に職責を重んじ協力してその本分を盡し事故防止に努力した結果であって
廣く他の模範として推奨するに足るものである。よって運轉無事故表彰規程により銀牌を授與してこれを表彰する。

昭和二十四年六月二十八日

札幌鉄道局長 從五位勲五等 木島虎藏

註 金牌授受は昭和三十年二月七日である

八月、下りホーム十米延長、桎里川危険を除く

九月、手宮線の列車、岩見沢直行開始

十月より駅待合に花を飾る

十一月二十五日、駅前に「朝里案内図」を建てる

図案者 小林廣、小樽廣研社 関沢

案内箇所

朝里橋、太平山碑、（小樽市）朝里出張所、朝里郵便局、朝里駅、㊦、上倉倉庫、庚申塚、川裾明神、福廣稲荷、
神威古潭 朝里不動尊、凡平歌碑、桎里稲荷、桎里地蔵、朝里中學校、和田花園、鷺田水田、米山宏榮園、
横川地蔵、文治橋、鹿の踊場、發電所、朝里水源池、馬頭觀音、朝里神社、沃青俱樂部、三栄工場、朝里駐在所、

朝里小學校、量徳寺教會、爆弾跡、お小夜地藏、名木赤タモ、町田先生頌徳碑

十二月二日、更に營業事故なく彰状を受く

彰状

朝里駅

右は昭和十八年八月以降所定期間連續二回責任營業事故全くなく荷物事故防止の成績優秀である。これは従事員一同が精勵よく職責を重んじその本分をつくした結果に外ならない。よつて營業無事故表彰規程によりこれを表彰する。

昭和二十四年十二月二日

札幌鐵道局長 江藤 智

昭和二十五年

二月八日、朝里華道會發足、大橋駅長、會長となる

駅長 大橋淺五郎

三月、朝里旅行會再發足 年譜資料九参照

助役 林徳三郎

三月、前駅長前田格治、札幌にて逝く、八十四才

高槻留治

四月、駅前踏切に電鈴取付

五月二日、朝里保線工場落成式 組頭 佐藤高志

六月、駅舎塗替

六月十五日、旅行會二十三名、昆布温泉、成田温泉へ旅行す

七月、駅舎内に休憩室を作る

十月十日、札幌間鉄道省営バス運行に関わる陳情書提出 **年譜資料十参照**

十一月、駅長官舎移轉

十一月十日、西側踏切斜面とする

十一月十八日、開駅七十周年記念式

十一月二十日、義経号、朝里觀覽

十二月、仁木助役高槻、朝里へ 林助役、仁木へ

昭和二十六年

駅長 大橋浅五郎

助役 高槻留治

五月、下りホーム突端五〇米鉄柵とする

五月、愛隣青年會發足、大橋駅長の肝煎り

八月、榎里川橋桁取替

九月、上~~半~~倉庫一部取毀

十月、吉島元駅長、室蘭にて死亡

十月、駅員家族定山溪遊樂

十月二十一日、二一會設立

十一月三日、朝里町會設立

十二月、官舎横浴室建設

昭和二十七年

駅長 大橋浅五郎

助役 高槻留治

十二月、⑩日本通運、丹後兼盛、錢函へ轉任

二月、三井良三、南小樽へ 牧田佐太郎、朝里へ

五月、貨物庫歩廊改築 土台根ツギ

六月、案内図書替、旧浴室取壊し

七月、海水浴時期擴声器取付

七月、上~~半~~倉庫残り取毀し

七月二十六日土曜、札幌鐵道管理局長佐藤武、海水浴に子供二人をつれ、

朝里に來たり、自動車で、にわか雨に會ひ歸る

八月、市制三十年記念展を図書館に開く

八月十三く十六日、駅前にて朝ラジオ体操、夜盆オドリ開く

十月四日、米山宏樂園にて駅長幹旋札幌鉄幹部の園遊會を開く 八〇名

十月十四日、鐵道開通八十周年記念日に高槻、牧田、松野三氏表彰

「鐵道八十年記念日事業」

年譜資料十一 参照

十月二十二日、營業無事故表彰受く

彰状

朝里駅

右は昭和二十一年四月から昭和二十七年七月まで（連続二期）責任営業事故全くなく且つ荷物事故防止の成績優秀である
これは従事員一同精励よく職責を重んじその本分をつくした結果であって他の模範として推奨するに足りる
よって営業無事故表彰規程によりこれを表彰する

昭和二十七年十月一日 札幌鉄道管理局長 佐藤 武 印

昭和二十八年

名古屋迄電化

駅長 大橋浅五郎

三月、大橋、紙谷更迭

紙谷勇一

五月二十三日、強風で便所倒壊

助役 高槻留治

七月二十九日、大橋前駅長、札幌医大にて死亡五十才

七月、便所新築

八月、朝里駅美化「旅客サービス」により表彰を受く

札幌鉄道管理局では本年八月小樽札幌間の朝里、張碓、銭函、手稲各駅を
観光駅に指定したが特に朝里駅は歩廊に花壇を設け、清掃をなし、車窓より
眺むる旅客へのサービスに盡していることが札幌局の認むるところとな
り左の賞状を授與して表彰した。この表彰は札幌局管内で十二駅であつた
なおこれには賞金千二百円の交付があつた

賞状 朝里駅

右は本年四月から五月末まで全国的に展開された「旅客サービス向上運動」にあたりきわめてよい成果を収めた。これは全従業員が公共奉仕の精神について反省自戒しこの運動の目標実施に努力した結果でまことに他の模範とするに足りる よって日本國有鐵道行賞規程によりこれを賞する

昭和二十八年八月二十日

札幌鐵道管理局長 佐藤 武 印

九月、十月、構内の保線官舎一棟を三棟に分け向きを替えたり

九月六日、札幌局より運轉無事故五〇〇萬軒達成記念に鏡一枚交付さる

十月、札幌鐵道管理局局長佐藤武、中部鐵道管理局總支配人に榮轉

十一月二十五日、室蘭小樽間デールカー試運轉 上り二時二十三分、下

り三時五十八分 客車二輛連結

朝里駅長 前大橋浅五郎氏、新神谷勇一氏 歡送迎會賛成名簿

昭和二十八年三月二十九日 於 朝里中學校

打越日出吉 土井三郎 佐藤藤吉 米山清作 関沢健治 木村栄蔵

昭和二十九年

駅長 紙谷勇一

助役 高槻留治

表彰状

朝里駅

右は昭和九年六月二十八日から四期間責任運轉無事故を完成した。これは従事員一同が常に職責を重んじ協力してその本分を盡し事故防止に努力した結果であつて他の模範として推奨するに足りる。よつて日本國有鐵道行賞規程により金牌を授與してこれを表彰する

昭和二十九年一月二十七日

札幌鐵道管理局長 浅井政治

前谷松次郎 中村國雄 山口悦郎 小松 実 久家守雄 牧田佐太郎

小林 廣 鷺田智一郎 柏 元吉 池田久造 川口 登 末武保次

富田 弘 石橋 貞 山田守英 福士武夫 丹後兼盛 原田清一

藤井栄作 木村栄七 金谷健一 松野喜一

三月五日、運轉無事故連續四期完成に付金牌を受け中岡運轉部長、札幌局長代理として来り傳達式をなす。小樽、錢函間各駅長参列す

三月、牧田佐太郎、南小樽運轉助役に、後任、石橋 定
四月、元駅長伊藤文三郎札幌にて自殺

五月、下りホーム鉄柵取付玉付約五十米)

五月、駅前貝塚發見 小林、六月、河野博士檢分

六月、上りホーム待合竣工

七月十五日、上りホームに池を作り噴水を設く

旅行者を慰める

朝里驛に花畠と噴水

朝里駅ホームに見事な花畠と噴水が出来て車窓の旅行者を慰めている。これは駅員がこの春から休みの時間を利用しては土を運び、市から噴水具、ヒゴイや花壇などは町内から寄贈を受け、文字通り駅と町内とが一体になって造り上げたもので、池は北海道を形どったコンクリートづくり、噴水口台は自然石で亀を作り、浦島太郎がまたがって釣り糸をたれていくといった趣向で「一週間ほど前から噴水をはじめたのですがお客さんからはめられています」と駅長はじめ駅員さん自分達の骨折り甲斐を喜んでいる

(写真は美しく出来た朝里駅の花畠と噴水)

北海道新聞・昭和二十九年八月三日

津



八月、下りホームの鉄柵成る

八月十八日、両陛下下帯広より小樽へ 二十一日狩太より札幌へ

九月二十六日、台風十五号連絡船洞爺丸遭難

昭和二十九年九月二十六日台風十五号の猛威により青函連絡船洞爺丸（今夏両陛下北海道御旅行御乗船）は途中函館に引返し、七重浜に座礁し轉覆、乗客一二〇〇名余死亡、札幌鉄道管理局長兼北海道總支配人浅井政治、船

旭川鉄道局長、水谷釧路鉄道局長等局長會議上京途次乗船遭難死亡す。そ

の外第十一青函丸、北見丸、日高丸、十勝丸の貨物連絡船（何れも三〇〇〇屯級）四隻沈没す。洞爺丸は四、三三七屯なり。鉄道開通以来の惨事なり。

十二月、桎里川に柵を作る

註 小林廣は昭和三十年二月二十八日逝去

年譜資料

年譜資料 一 「開業当時の鉄道規則」

明治五年五月七日（太陽暦六月十二日）初めて品川―横浜間にいわゆる岡蒸気として鉄道が仮開業されたときは、今の一等・二等・三等を上等・中等・下等と呼び、また鉄道揭示の列車出發時刻や運賃等、今から見るとなかなかおもしろいものがあるので、當時の記録を紹介してみよう。

「来る五月七日より此の表示の時刻に日々横浜並に品川ステーションより列車出發す。乗車せむと欲する者は遅くとも此の表示の時刻より十五分前にステーションに來り切手買入れ其他の手都合を為すべし。」

但し發車並に着車共必ず此の表示の時刻を違わざるやうには請負がたけれども可成丈遲滞なきやうに取り行ふべし

手形は其日限り乗車一度の用たるべし。

小兒四歳までは無賃、其余十二歳までは半賃金の事

旅客は總て鉄道規則に隨ひ旅行すべし。

手形検査の節は手形を出し改を受、又手形取集の節は之を渡すべし。旅客自ら携ふ小包みドウランの類は無賃なれども若し損失あらば自ら負ふべし。其の余の手廻り荷物は目方三十斤迄は二十五銭、三十斤以上六十斤迄は五十銭を拂い、荷物掛へ引渡請取証書を求め置くべし。尤一人に付目方六十斤迄を限とす。

手廻り荷物は總て姓名か又は目印を記すべし。犬一疋に付片道賃錢二十五銭を拂ふべし。併し旅客車に載するを許さず。犬箱或は車長の車にて運送すべし。犬首輪綱、口綱を備へて相渡すべし。

吸煙草の外は煙草を許さず。

旅客車上、中、下等の乗らむと欲する所の賃金を過金取引なきやうに用意致し来るべし。・・・」

吸煙草||嗅ぎ煙草

字
二
時

定					
上	機決最平	品り別第	下	品川最平	機決最平
	78字	78字 35分			
				78字	78字 35分
リ	78字	78字 35分	リ	78字	78字 35分
車 の 等 級					
賃 金 表	上 等	片 道	1円 50分		
	中 等	同	1円		
	下 等	同	50分		

年譜資料 二「開業当時の幌内鉄道規則」

幌内鉄道規則別紙ノ通相定候條此旨相達候事

明治十四年六月十六日

開拓使長官 黒田清隆

幌内鉄道規則（抜萃）

列車合圖

第九則第二項

客車運轉中ハ必ズ機関車ニアル合圖ノ鈴ヨリ客車ノ内部又ハ車上ヲ通シ一条ノ索ヲ全列車ニ通シ最後ノ車ニ之ヲ結ビ留メ置クベシ

列車長合圖鈴ヲ用ユ

第十一則

機関車ニアル合圖ノ鈴ヲ一鳴スルハ停止ヲ示シ 二回ハ直チニ止ルベキ合圖 三回ハ列車ヲ後退セシムベキノ合圖トス

達甲第百五十号

今般石狩國札幌郡手稲村字輕川及後志國小樽郡朝里村ノ二ヶ所へ鐵道駐車場ヲ開設シ
輕川ノ儀ハ來ル二十五日ヨリ旅客乗車取扱朝里村ノ儀ハ不日落成旅客乗車取扱ノ筈ニ
候条此旨達候事

明治十四年十一月

札幌本廳

開拓大書記官 調所廣丈

輕川朝里両フラグステーション取扱方心得

- 一 輕川朝里両フラグステーションニテ乗車人有之時ハ紅白ノ旗ヲ出シ合図ヲ為スヘシ 若シ乗車
人無之トキハ旗ヲ出スヘカラス
- 一 切符ハ両ステーションニ売捌人ヲ定メ之ヲ売ラシムル事
- 一 切符代金ハ其翌日売捌人ヨリ本係へ納付致スヘキ事
- 一 切符売捌人へハ切符代金及小荷物運賃ノ五分（二十分ノ一）手数料トシテ給与スヘキ事

一 右両ステーションヨリ各停車場へ送ル小荷物賃錢ハ当分先払ニ取扱フヘキ事

但朝里輕川ノ間ヲ送ル分ハ両所ニテ賃錢ヲ受取ルヘキ事

一 両ステーションニテ旅客下車スルトキハ切符並ニ小荷物証書等列車長之ヲ受取運輸課へ相廻スヘキ事

一 右両ステーションニテ大荷物取扱ノ儀ハ当分停車場無之線路ニ於テ荷物取扱ノ振合ニ抛リ取扱申スヘキ事ヘキ事

フラグステーションニ於テ一車未滿ノ貨物取扱方心得

一 フラグステーションニ於テ五分時間マテニ積卸シスヘキ貨物ニ限り車送取扱右時間内ニ積卸難キモノハ取扱不申候事

一 フラグステーションヨリ各停車場へ送ル貨物ハ荷主付添フカ否ラサレハ着ノ上渡シ方不差支様堅ク約束ノ上品名個数及受取人住所姓名等詳記シタル送り状ヲ添サセ列車長之ヲ受取り送先停車場へ相渡シ停車場ニ於ヒテハ貨物ヲ検査シ運賃収入ノ上荷主へ相渡シ受取証書ヲ取り保存致シ置可申事

但送り状ハ当日又ハ其ノ翌日本係へ廻付致スヘキ事

一 各停車場ヨリフラグステーションへ送ル貨物ハ成規ノ順序ニ随ヒ運送取扱可申尤着ノ上荷

物渡方差支サル様荷主ト堅ク約束ノ上取扱可申事

但着ノ上荷物相渡候節ハ小荷物渡方ノ例ニ倣ヒ列車長之ヲ取扱可申事

一 フラグステーションヨリ他ノフラグステーションへ送ル貨物ハ貸切車ノ外取扱申サス候事

年譜資料、三「電信器械室入室心得」

電信器械室入室心得

- 一、電信器械室ハ本省入室證を携帯す流、毛乃にあ良き禮盤入室寿るを得須
- 一、入室證を携帯寿る、毛のハ入室前之を其主務者に示し承諾越得たる上入室す遍し

明治廿年十月廿六日

逋信省

変体仮名 流_二る、毛_二も、乃_二の、禮_二れ、盤_二は、得_二え、須_二す、農_二の 越_二を、
遍_二へ

年譜資料、四「ラッセル車に付て」

除雪車について

(昭和三十年一月二十日 北海タイムス)

一、ラッセル車

明治四十四年木製車を一輛購入 アメリカのラッセルと云う人の發明、一八八六年。現在國鉄に二二四輛本道に單線用八二輛、復線用 七輛あり。

二、ひろはゝ車

一九〇〇年アメリカのジョルダンの發明でジョルダン車とも称す。主としてラッセルの後に活躍す。本道には昭和二年入る。國鉄に二四輛、本道に十三輛。

三、かきよせ車

昭和元年札幌鉄道局の工作課長羽島技師の發明。ラッセルの後で両側の堅雪を落とす役、この後にロータリーが吹飛ばす。國鉄に二十輛、本道に九輛あり。

四、かいてん車

一名ロータリーと称す。アメリカのエリオットと云う人の發明、一八六九年。直径二、四九米の羽(プロペラ)がついていて四〇米も雪をとばす。日本に大正十二年輸入、國鉄に二十輛、本道に九輛。

五、スノーローダー

日本に一台、本道岩見沢にあり。二千万円の製造費がかかる。メルタータンク車を引き蒸気で雪を溶かす装置

年譜資料、五「斜面道路開鑿陳情書」

朝里村村議會議員に宛てた応援依頼状

原文はいわゆる候文でガリ版刷り、宛名を書き入れる書式で村議全員に宛てたものと思われる。

一行欠落（時候の挨拶か）

陳者平素公事ニ御盡萃（盡瘁か？）被下候事深く感謝仕り候処今固當大字朝里村ニ於ケル新設海岸道路ト小生等ノ居住スル山ノ上ノ幹線タル中央線トノ連絡道路開鑿方ニ関シ別紙ノ通り陳情書ヲ朝里村長ニ提出致シ候ニ付テハ近ク村會ニ附議サルヘクト被存候 其際ハ特ニ貴職ノ御理解アル御同情ヲ以テ無事本件御解決ノ上小生等ヲ御救済給ハリ度、本問題ハ山ノ上部落民ニトリテ如何ニ重大ナルカ將亦多年ノ懸案ナリシカハ夙ニ御承知ノ事ト被存候ニ付今更管々申上ケ間敷候ヘ共要ハ一部落ノ福利増進ノミニ止マラズ延ニ村ノ發展トナリ村民一般ニ裨益スル所必スヤ大ナルモノアルヲ確信致シ候何卒貴職ノ労ノ顯著ナルコトヲ我等子孫ニ相傳ハシメ被下度此段奉懇願候

敬具

昭和參年四月 日

小樽郡朝里村大字朝里村字山ノ上部落民一同

右代表 片岡太市

朝里村村會議員

殿

請願書

朝里村民多年ノ要望ニ係ル海岸線道路ハ貴官並ニ各職者各位ノ深甚ナル御努力ニ依リ既ニ是カ完成ヲ見關係村民ノ等シク其ノ利便ヲ欣ブ事切ナルモノアリ夙夜感激措ク能ワサル所ナルガ抑モ大字朝里村内ニ於テ海岸住民ハ汽車便船積等ノ便アルモ山ノ上部落民ノ生産物移送機關ハ馬車ニ依リ此ノ新線ヲ利用セサルベカラス而モ新線ハ朝里驛ヲ起点トシ熊確隧道附近ニ於テ小樽市道ニ連絡スルモノニシテ山ノ上ヨリ此ノ新線ニ接續ヲ見サル爲メ可惜新道ヲ利用シ能ハズシテ依然山道若クハ遠ク澤線ヲ迂廻セサルベカラサル不便ハ暫ク之ヲ忍ムベキモ其ノ一部ハ驛構内ナルタメ既ニ本年ニ入り踏切横断ニ際シ列車ヲ停車セシメタルコト一再ナラス其危險名狀スヘカラサルモノアルハ寔ニ遺憾トスル所ナリ是

等ノ不便ト危険トヲ緩和救済スルノ途ハ速カニ左記道路ヲ村費支辨ニヨリ開鑿シ以テ山ノ上部落ト新線トヲ連絡セシムルニアリ

一、中央線（學校前六間道路）駐在所前ヨリ朝里驛前西側踏切ニ接續セシムルコト
右の道路新設如何ハ同部落六十餘戸死活の岐ルル所ナルノミナラス延テ本村産業ノ消長ニ関スル喫緊事ナリト認ム 希クハ高明ナル御裁断ニ倚リ願意御採納相成度此段請願候也

昭和参年四月 日

請願人 小樽郡朝里村大字朝里村

山ノ上八百八番地

片岡太市

朝里村長 池田 薫 殿

夙夜_ニしゆくや、朝から夜迄

可惜_ニおしむべく

寔_ニまことに

駐在所は、現在の町田外也校長の顕彰碑のある、旧朝里神社跡地にあった。

年譜資料、六「朝里驛構内踏切移轉期成會寄附趣意書」

朝里驛構内踏切移轉期成會寄附趣意書

小樽市ノ發展ハ漸時附近ノ村邑ニ浸潤シ近キ將來ニ於イテ朝里村ノ如キハ當然現時ノ狀態ヲ一変スルハ察スルニ難カラス況ンヤ朝里村ハ小樽都市計劃區域ニ編入サレ居ルニ於テオヤ

然ルニ朝里村ノ最モ將來ヲ囑望サレ居ル山ノ上部落ト鉄道沿線トノ連絡ハ依然トシテ旧態ヨリ脱セス其ノ一部トシテ過般村道ノ附替工事成レリト雖モ朝里驛前ヲ流ルル枉里川ニ沿フテ山ノ上部落ニ通スル連絡道路ハ驛構内ヲ迂回シ殊ニ冬期間ハ積雪多量且ツ崖下ノ為メ雪崩ノ危險ト列車ノ危險ヲ帶ブル踏切在リ文化ノ源泉ハ河川ノ流域ニ存在スト称スルニ斯ノ如ク不便困難ノ為メ文化ノ發展遲々トシテ他地方ニ劣ルヲ慨嘆シ過去數年前ヨリ朝里驛構内踏切移轉ノ運動ヲ繼續シ鉄道當局ノ同情ヲ求メ陳情請願再三ニ及ヒタル結果今回漸く當局ノ諒解ヲ得、請願人ヨリ工費中ヘ概算金貳千圓也ヲ寄附條件ヲ以テ起工スルコトニ決定シ茲ニ積年ノ目的ヲ達成スルヲ得タルハ啻ニ朝里住民ノミナラス大小樽ヲ建設スル上ニ於イテ洵ニ慶賀ニ堪エサル所ナリ

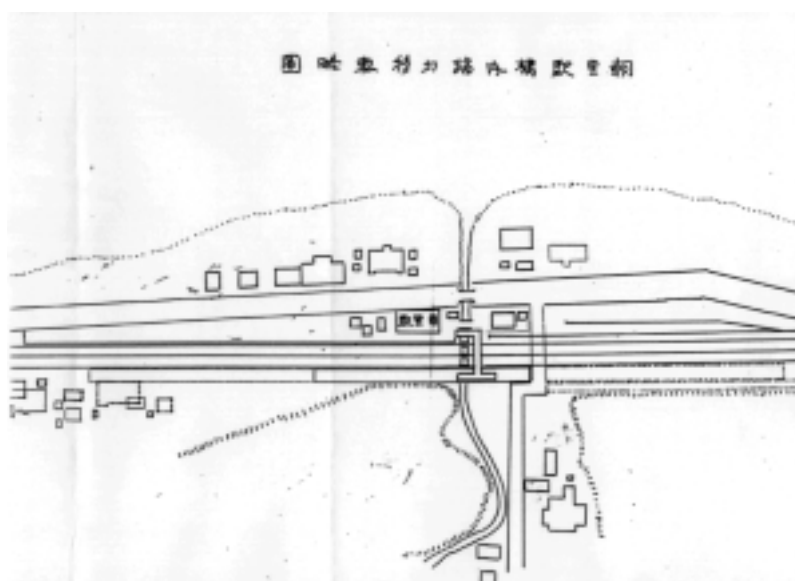
然ルニ其ノ工費寄附額タルヤ近時不景氣ノ折柄僅少ナラスト認ムヘキモ大方ノ諸彦ノ御同情ニ訴ヘ如上ノ目的完成セシムルニハ協力一致スルニ非スンハ遂行シ得サルコトヲ御諒解ノ上奮ツテ御寄附アラシコトヲ茲ニ懇願スル所以ナリ

昭和四年七月

朝里驛構内踏切移轉期成會

當二日ただに、否定の言葉の下に付き単に其れだけでは無い意をあらわす
洵二日まことに

朝里駅構内踏切移転略図



年譜資料 七「小樽張碓間札幌錢函間ノバス區間折返運轉の陳情書」

小樽張碓間札幌錢函間ノバス區間折返運轉の陳情書

本道文化ト産業振興ノ中心タル札幌兩都市間國道工事ハ昭和六年六月起工以來堂々タル出來形ヲ以テ實ニ本道ニ於ケル模範道路トシテ進捗シ今ヤ小樽郡朝里村大字錢函村地内ニ於ケル一小区間ヲ除ク以外ハ本秋竣功ヲ告ケントス 茲ニ於イテ札幌兩市民ト共ニ沿道各村民ノ等シク鶴首シツ、アル鐵道省營バス運轉開始ノ一時モ速カナラン事ヲ切望スル次第第二御座候

抑モ札幌間ハ關係ハ恰モ東京横濱間ニ髣髴トシテ而モ其ノ密接ナル点ニ於テ彼ニ優ルモノアルベシ即チ小樽市ハ對外經濟的發展ノ聯絡港ニシテ物資ノ運搬旅客ノ來往頗ル頻繁ニシテ本道ノ開發進展ニ伴ヒ倍々其ノ數ヲ増加スルハ蓋シ必然ノ趨勢ナリ殊ニ沿道ニ於ケル各町村ハ近年札幌兩市ノ膨張ニ伴ヒ郊外住宅地トシテ戸數著シク増加シ異様ノ發展ヲ示ス現象ナリ

然ルニ前述ノ如ク朝里村大字錢函村地内ニ於ケル一小區間ハ本年完成困難ナル實情ニアルハ甚ダ遺憾ニ不堪狀態ニ有之候

就テハ此際小樽張碓間札幌錢函間ノ區間的折返運轉ヲ開始セラレ地方的利便ヲ與ヘラレタク
右謹テ陳情候也

昭和八年九月五日

北海道小樽郡朝里村長 田中作平

北海道札幌郡手稲村長 畠山定吉

北海道札幌郡琴似村長 清水 涼

鐵道大臣 三土忠造 閣下

年譜資料 八「朝里駅構内ヲ擴張方陳情書」

（朝里駅構内ヲ擴張方）陳情書

陳情の要旨

起元二千六百年ヲ記念シ朝里駅構内ヲ擴張方鐵道當局ニ陳情シ以テ朝里山ノ上高台ノ開發ニ盡サンコトヲ要望ス

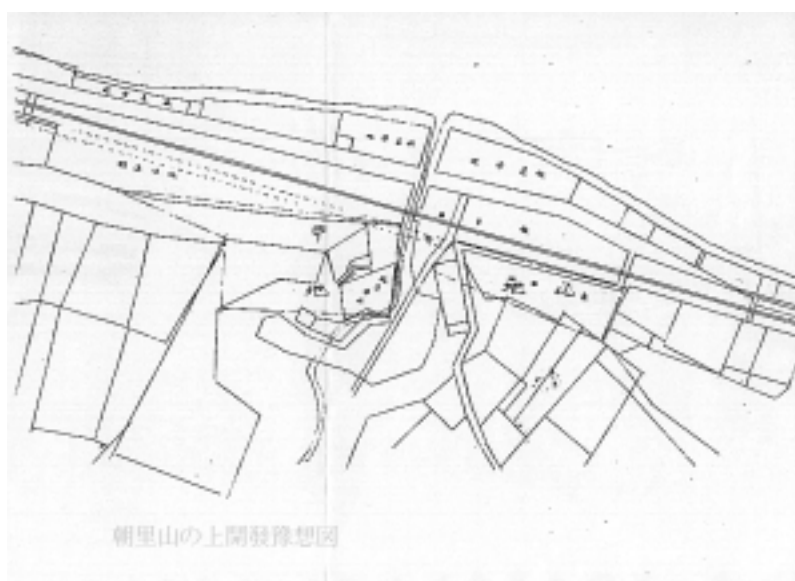
理由

朝里駅構内ノ狹隘ナルコトハ周知ノ事實ニシテ而モ構内ニ二箇所ノ踏切アリ 近時産業ノ發達ニ伴ヒ

交通ノ頻繁ナルコト逐年増加シ 爲ニ兩踏切横斷ニハ トラック、馬車等列車ノ危險甚ダシク實ニ其ノ都度心膽ヲ寒カラシムルモノアリ、此ノ不便ヲ一掃センコトハ既ニ大正十五年春朝里駅舎改築工事施工ノ際 當時ノ村理事者、村民ノ要望ヲ携ヘテ鐵道当局ニ對シ駅舎ヲ山手方面ニ移サンコトノ位置變更ヲ陳情シタルコトアリ其ノ際鐵道当局大イニ之ヲ贊シ 餘日アラバ村ノ至望ヲ容ルルナレド如何セン其ノ工事入札ガ一兩日ニ近迫シ居リシ爲之方變更ハ後日ニ譲リ然ルベキ機會ニハ必ズ駅舎ノ位置變更ヲ實施スベシト約束シタルモノトス 爾來時日ヲ經過スルコト早クモ十五年 此ノ間山ノ上高台ニハ國道開通アリ 國道ト駅トノ連絡ニハ朝里中央線ヲ下リテ斜面道路ノ開鑿、或ハ枉里川ニ沿ヒテ新道ヲ取付クル等交通ノ利便ハ其ノ面目ヲ一新ス 而モ朝里山ノ上五十万坪ノ平坦地ハ近年急速ナル發達ヲ爲シ既ニ三榮精機工場、金森鑄物工場等ノ建設ニ伴ヒ今ヤ産業文化ハ本村ヲシテ昔日ノ倣ナキ迄ニ一變ス 此ノ時ニ當リ朝里駅ノ構内ハ依然トシテ旧來ノ面目ヲ維持スルガ故ニ着發貨物ノ増加ト旅客ノ輻輳トハ構内擴張ノ速ヤカナルコト村民齊シク痛切ニ感ズルトコロナリ 而シテ本年度ニ於テハ鐵道省ノ小樽港内石炭積出場トシテ小樽築港海岸ニ廣大ナル埋立地築設ニ決定セリト聞ク 果シテ然ラバ此ノ際朝里駅舎前面ノ丘一帯ヲ切ゲ此ノ土砂ヲ右ノ埋立地ヘ利用センニハ所謂一石二鳥ノ名案タルモノニシテ本年ノ好機會ヲ置イテ他ニ着手ノ日アルヲ覺エズ 然シテ之ガ完成ノ曉ニハ枉里川ヲ中心ニ三千坪ノ平坦廣場ヲ有シ西側踏切ヲ廢シテ村道ヲ直線ト爲シ駅舎、貨物庫ヲ山手ニ移シテ旅客貨物輸送ヲ円滑ニシ以テ山ノ上高台ノ開發ニ資セントスルモノニシテ之ガ搬出土砂ハ別紙図面ノ甲地ヨリ三千坪、乙地ヨリ二千坪、計五千坪ト豫想セラルルモ總テ夫レ等ハ鐵道当局ノ設計ニ從フベク之

ガ民有地ニ対シテハ村民一致シテ村当局ト共ニ接渉（折衝か）解決セントス 本年ハ恰モ皇紀二千六
百年ニ相当スルヲ以テ村民多年ノ要望タル本件實施方ヲ村当局ヨリ鐵道当局ニ陳情セラレンコトヲ茲
ニ村民連署陳情スル次第ナリ

昭和十五年二月十一日



年譜資料、九「朝里旅行会々則（案）」

朝里旅行会々則（昭和二十五年三月創立）

第一條 本会は会員相互の親睦を図り会員の旅行により神社佛閣史蹟傑出せる景勝の地又は躍進しつつある産業状態を視察して新興力を正しく認識して愛國愛郷の精神を体得して志操を練り情操を養うを目的とする。

第二條 本会は朝里旅行会と稱す

第三條 本会の事務所〇〇〇〇に置く

第四條 本会に左の役員を置く

会長 一名

副会長 一名

会計 一名

幹事 若干名

第五條 会長及び副会長会計は互選とし幹事は会長之を指名任期は各一年とす。

第六條 本会は第一條の目的達成のため左の事業を行う。

一 毎年一回以上会員多数の希望による団体旅行をなすこと

二 会員の依頼により旅行行程の立案、交通機関、旅館の調査交渉等をなすこと

三 旅行に関する図書、案内図を蒐集し会員の閲読の便に供すること

四 当町の名所、遊覧地の案内宣伝に努めること

第七條 本会の会員は毎月 円積立貯金として旅行資金に充つるものとす

第八條 旅行資金は会長名儀の郵便貯金として置くものとす

第九條 会員は本会を脱会せんとする時は会長の承認により掛金の一割を控除して残額の返金を受け
ることができる

但し事情止むを得ざる時は役員の認定により全額を返付することができる

第十條 会長は団体旅行實施後精算表を作製各会員に報告すること

第十一條 会計は何時にても会員の要求ありたる時は出納簿及び預金通帳等の閲覧に應ずるものとす

第十二條 本会会則の改訂、変更は総会の決議を経ること
以上

会員名簿（不順）

小林 廣 小林ノエ 小林タカノ 藤井ヒデ 大平リサ 大平伝三郎 佐藤藤吉 池田二郎
上林安太郎 布施邦彦 小松 實 上林ミモ 山口一郎 原田亀次郎 百合野栄太郎 福士武夫

木村栄蔵 後藤幸平 米山清作 徳光 昇 原田清一 渡邊善吉 筒井栄作 丹後兼盛 土井三郎
阿部甚治 木村栄七 中山春吉 高橋喜代作 平川千代太郎 中田末造 齋藤京治 笠原鐵三
横川常次郎 小林キチヲ 牧田ヒデ 永山喜作 三津吉高 井原鐵男 末政泰治 山口徳治郎
大船大八 大船カン

年譜資料 十「札幌間鉄道省営バス運行に係わる陳情書」

札幌間（鉄道）省営バス運行に係わる陳情書

六、陳情の要旨

近く改正されると承る札幌間省営バス運行に付き

イ、従来急行バスを停車させていた桎里の外、朝里小學校前にも急行バスを停車させて頂きたいこと

ロ、朝里小學校前と云う停留所名をもつと適切な名に変更して頂きたいこと

以上二項を実施せられんことを

七、陳情の理由

元來朝里と云うところは汽車の車窓から眺められる海岸部落と海岸部落の背面に高臺となってい

る國道沿線、小學校前の道路に沿う農耕地部落との二つを以つて形成し大体三百の戸數を有し日常の經濟にしる文化的な恩恵にしる總て小樽市の中心市街から受けている次第で、昭和十五年朝里村が小樽市に合併以來頓に朝里の面貌が一新し右の高臺には二三ならずの工場が建設され將來道路交通の完備と相俟つて上水道の設置、庶民住宅の建設等市當局は着々とその構想に向つ企劃經營を進めていゝるのであります。而して朝里驛からこの高臺の國道に通ずるには距離的には榎里が近いのであります。幹線としては何と云つても朝里小學校前通りがその要衝なのであります。一言に云うならば小學校前通りは表通りで榎里澤通りは裏通りと稱してよい。朝里驛えはどう行くかと住民に聞かれた場合榎里を教える者は少なく何れもこの高臺の幹線道路を海え向つて下るとすぐ判りますと教えるのであります。

それ程重要路線であるのにどうして今日まで鐵道當局はこの停留所を等閑視していたのであろうかと住民一同は寧ろ不思議にさえ思つていた位で近くのバスの運行時間が改正されると云うを聞きましたのでこの際は非急行バス停車方をお願いしたいと思つております。尚以上申上げた通りなのでこの高臺には小學校も中學校もありますのでこの際適當な名として「朝里本通り」とか「朝里十字街」とかの名稱にしたらどうかと思ひますので併せて御勘考を煩したく存じます。

右連署陳情致します。

昭和二十五年十月十日

陳情者

小樽市朝里町及新光町住民

小林 廣

外百六十一名

札幌自動車事務所長 殿

本陳情書ハ十月十一日、大橋朝里驛長ガ副申ヲ附ケテ出札提出シタ

註 「朝里小學校前」バス停は、現在の国道5号線、中央バス・JRバスの「朝里町」バス停に相当する。昭和二十七年十一月二十七日焼失迄、朝里小學校は朝里十字街の南西角にあった。

年譜資料、十一「鉄道八十年記念事業」

昭和二十七年の鉄道記念日に一日駅長等の催しあり。

作家

内田百閒

東京駅長

舞踊家

西崎 緑

特急機関士

ラジオの陽気な喫茶店 松井翠声
 女優 越路吹雪 有楽町駅長
 歌手 藤山一郎 澁谷駅長
 石橋病院長 石橋猛雄 小樽駅長

年譜資料 十二「朝里駅歴代職員」

朝里駅歴代駅長氏名表 (小林廣メモと年譜に依る)

氏名	就任年月	退任年月	その他
初代 小黒廣弥	明治十四年春		小黒の前は正規の駅長なく、乗務の外人適宜処置す。小黒は鉄道役員の息なり。
二代 高橋三郎	明治十六年秋	明治十八年秋	明治三十八年五月二十七日、朝里にて死去
三代 木村三郎	明治十八年秋	明治二十年春	昭和廿六年五月十九日札幌南三西六ボラリス木村伊三郎方にて死亡、八

四代

上田

明治十九年

柳田竹次郎

明治二十三年

高橋善太郎

明治二十九年

神崎虎五郎

明治三十二年

泉 秀朔

明治三十四年

吉島謙策

明治三十七年

中村芳作

明治四十年

前田格治

明治四十年

五歳

明治二十五年

息 民蔵

明治三十一年

佐賀県小城郡牛地町出身 駅長当時は駅舎の中に暮し、佐藤イトと結婚した後は佐藤家で暮らした。長女千代は明治三十二年生まれ。明治三十五年七月二十九日札幌関場病院にて死去（当時三十才）

明治四十年

吉島駅長、佐々木助役時代

松浦庄蔵 矢沢重次郎、

品田長太郎 高根栄助 北風幸太郎 木村敬治 森山貞次郎

徳光清松 小須田治朗 砂賀栄作

明治四十年

吉島駅長の妹の夫、僅か一ヶ月の在任、岩見沢運輸事務所へ轉勤す

大正二年三月

昭和二十五年三月、札幌南八條西五

丁目にて死去 八十四歳 娘よしゑ

の子 孫耕三

前田駅長、垣内助役時代 尾張久信 古村富吉 藍原勇藏 福田

春吉 森山貞治郎 鶴間善太郎 木村慶太郎 神田菊太郎

小林廣 木村栄七 (和田幸次郎 江上政吉)

大正二年十二月

黒田恵三雄 大正二年三月

大正五年五月

伊與田爲雄 大正三年一月

浴室建設、大正七年十一月十七日小樽病院にて流感にて死亡三十一歳

大正十一年四月

伊藤文三郎 大正五年五月

伊藤駅長、福光助役時代 鈴木久橘、木村慶太郎 木村栄七

小林廣 金谷雄松 井原栄松 徳光林之助 北風幸太郎

昭和二年四月

森 茂 大正十一年五月

駅舎改築した

昭和八年三月

三塚長藏 昭和二年四月

旅行會設立

昭和八年八月

高谷勇藏 昭和八年四月

昭和十年十月

栗城伊三郎 昭和八年八月

記念スタンプ作製

昭和十四年九月

三浦虎之助 昭和十年十月

宝鱗會謡曲

昭和十七年二月

舟木尚隆 昭和十四年九月

昭和十八年八月

山口富太郎 昭和十七年二月

朝里駅歴代助役名表

田中宇三郎	昭和十八年八月	昭和二十一年二月
村上健吉	昭和二十一年二月	昭和二十四年九月
大橋浅五郎	昭和二十四年七月	昭和二十八年三月
紙谷勇一	昭和二十八年三月	

氏名	就任年月	退任年月
山田金次郎		
佐々木信太郎	吉島時代	
對馬儀松	吉島時代	
垣内亀太郎		
梅村鉄五郎	大正二年一月	大正四年五月
阿部茂右工門	大正四年六月	大正四年九月
林 精造	大正四年九月	大正六年三月
福光哲之助	大正六年三月	大正七年七月
今野由蔵	大正七年七月	大正八年十一月

小林 璞 大正八年十一月 大正十三年四月

山本大吉 大正十三年四月 昭和二年五月

三浦虎之助 昭和二年五月 昭和四年十月

小川市太郎 昭和四年十一月 昭和七年三月

高政定吉 昭和七年三月 昭和十年九月

永田徳治 昭和十年九月 昭和十三年九月

吉村豊作 昭和十三年九月 昭和二十年六月

小田島晴雄 昭和二十年六月 昭和二十二年一月

林徳三郎 昭和二十二年一月 昭和二十五年十二月

高槻留治 昭和二十五年十二月

朝里保線丁場長

明治二十八年～三十一年 細野大造 兄大助、弟新造、息文治

明治三十一年～三十四年 藤原

明治三十四年～三十六年 浪花丈助（丸山）

明治三十六年～三十八年 杉野和三郎

明治三十八年～四十一年	本田茂市（小幡）
明治四十一年～四十五年	北川善太郎
大正元年～三年	松永安太郎
大正三年～四年	谷口藤四郎（西川）
大正四年～七年	井原作太郎
大正七年～昭和二年	松永安太郎
昭和二年～八年	藤井永蔵
昭和八年～十年	小堀勇松
昭和十年～十二年	富樫仁太郎
昭和十二年～十四年	田中熊吉
昭和十四年～十七年	横尾彦左工門
昭和十七年～二十年	藤原徳右工門
昭和二十年～二十一年	野村寛吾
昭和二十一年～二十七年	佐藤高志
昭和二十七年～	末武保次
保線分区長（保線助手）	

新野彦治 明治三十三年

安達力三郎

宮城

染谷

退職者住所 昭和廿六年八月一日現在

伊藤文三郎 札幌市北五條西十六丁目

東島次八 札幌市南五條西二十丁目三三七

大谷雄三郎 札幌市南八條西十三丁目

小國孝臣 札幌市北二十條西六丁目

吉村豊作 札幌市豊平町二條通一丁目

中村安太郎 小樽市色内町七丁目一

梅森 武 札幌市白石川岸一の一

今野由蔵 札幌市琴似驛前

佐々木信太郎 札幌市琴似町二四四

三塚長蔵 札幌市南十五條西九丁目

木村末太郎 帶廣市大通南二八丁目十一

参考文献

「日本鉄道年表」 鉄道省修史委員會編纂 昭和十七年十月十四日發行非賣品

年賦資料十三、「出札窓口帳簿」か。

1

月日	驛名	種類	等級	乗車券番號		出札 其他	人員			割合	貨金		通行税	記事
				自	至		大人	小兒	官用					
47	赤市	普通	1	462	464		2			28	16		02	
	手宮		1	466	468		1			0	00		01	
	色内		1	647	649		3			7	21		03	
	中矢小樽		1	6678	6680		2	1		7	10		03	
	小樽		1	06	99		12			6	72		15	
	小樽築港		1	1161	1163		2			3	12		04	
	舟上		1	1431	1433		1			1	09		01	
	札幌		1	7470	7472		5			20	40		05	
	中矢小樽往復		1	027	029		1			7	14		01	
	小樽		1	2713	2715		1			6	12		01	
	小樽築港		1	3023	3025		2			3	12		02	
	札幌		1	0147	0149		2			20	112		02	
	舟一往復		1	007	009									
	函館		1				1			31	51		01	
	舟二往復		1	067	069									
	五箇		1	21			1			177	177		00	
	神威		1	207			1			11	11		02	
	舟四往復		1	26	26									
	流管内		1				1			265	265		04	
	輕川		1	2005	2007		1			17	34		01	
							41	1			1246		48	

張碓駅沿革年表

はしがき

頃日、張碓駅長豊田美代吉氏と面接し、談、偶々駅の沿革の事に及ぶ。余、四十余年前、鉄道に職を奉じ、爾後鉄道に關しては聊か関心を有するあり。随時記録し置くべき事項をノートしたりしが今、張碓駅は明三十年十月開駅五十周年を迎えんとするに際し豊田駅長の意のあるところを諒としこの年表を作成して張碓駅に呈せんとす。希わくば後年何らかのお役に立てば幸甚也。

昭和二十九年十月十一日

朝里郷土研究会

会長 小林 廣

年次

記録

明治三十八年

十月八日、開駅

明治三十九年

十二月、「高島」を「中央小樽」に改名す

明治四十年

三月三十一日、鉄道國有法公布す

明治四十一年

三月十二日、帝國鐵道庁官制公布す

明治四十一年

三月七日、青函間連絡船開航す

八月、小樽に水産共進會開催さる

十二月、大和田建樹作「北海道鐵道唱歌」南の巻發表

明治四十二年

五月、大和田建樹作「北海道鐵道唱歌」北の巻發表

八月八日韓太子李王垠殿下（十一）、伊藤博文随伴通過す、この年十月二

十六日博文ハルピンにて暗殺さる

明治四十三年

春。朝里小樽間復線工事成り開通 張碓隧道開鑿工事のため朝里錢函間單

線運轉とす

八月八日より三日間、中央小樽駅にて小樽新聞社主催の汽車博覽會あり

十一月二十一日、小樽築港開駅

明治四十四年

六月 張碓隧道開鑿工事成り、朝里、錢函間復線運轉開始す

八月二十五日、東宮殿下（大正天皇）御通過あらせらる

(明治四十五年)

大正元年

十二月、手宮高架栈橋竣工す

二月 ラッセル式排雪車、函館本線に運轉さる

三月十八日 大時化にて張碓構内波浪に洗われ、松山運送店家屋破壊さる。
カモイコタンに藤山汽船の日露丸座礁す 汽車不通二日間に亘る

大正二年

十二月十八日、東京駅開駅

大正三年

大正四年

大正五年

大正六年

大正七年

八月一日より五十日間、開道五十年記念博覧會 札幌小樽に開催

大正八年

十月、原敬總裁の下に、判任官以上の帶劍制を廢止さる

大正九年

五月一日、國有鉄道現業委員會規程を制定

七月、「中央小樽駅」を「小樽駅」に、「小樽駅」を「南小樽駅」に改名

す

十月一日、第一回國勢調査施行

大正十年

十月十四日、鉄道五十年祝典あり

大正十一年	十二月十四日、張碓恵比須島前の崖崩れあり、貨物列車突入し、乗務員三名死亡、翌日まで不通 七月十一日、攝政宮殿下（現陛下）御通過あらせらる 八月一日、小樽に市制施行
大正十二年	七月一日、東京下関間三等特急運轉
大正十三年	三月、ロータリー式雪掻車、運轉さる 四月十九日、青函間貨車航送開始、翔鳳丸 八月十四日、十六日、全道一斉に機関車、客車、貨車の連結器取替実施 七月十七日、全道一斉に自動連結器取付
大正十四年	
大正十五年・昭和元年	
昭和二年	春、ジョルダン式雪掻車運轉さる
昭和三年	十一月十日、御即位の大典あり
昭和四年	十二月二十九日、清水トンネル貫通 起工以来七年余
昭和五年	十月一日より東海道線超特急ツバメ運轉
昭和六年	六月、札幌國道開鑿に着工 三年目に完成す
昭和七年	十月十四日、鉄道六十年記念祝典
昭和八年	六月十九日、丹那トンネル貫通す

昭和九年

六月一日より札幌間國鉄バス運行開始す

昭和十年

十一月十一日夜よりの大時化にて、朝里川鉄橋落ち、銭函築港間國鉄バスにて連絡す

昭和十一年

十月九日、天皇陛下、札幌より小樽に行幸のため、御通過あり

昭和十二年

昭和十三年

昭和十四年

昭和十五年

九月一日、朝里村小樽市に合併す

昭和十六年

七月十日、関門海底トンネル貫通す

十二月八日大東亜戦争勃發

昭和十七年

七月、小樽苗穂間自動信号器完成す

十月十四日、鉄道七十年記念祝典あり

昭和十八年

昭和十九年

昭和二十年

八月十五日、終戦

昭和二十一年

昭和二十二年

十月十四日、鉄道七十五年記念式挙行

昭和二十三年

十一月十日、手宮線復活

昭和二十四年

昭和二十五年

昭和二十六年

昭和二十七年

十月十四日、鉄道八十年記念式典あり

昭和二十八年

十一月二十五日、ヂーゼルカー試運転あり

昭和二十九年

八月十八日、天皇皇后両陛下札幌より小樽へ 同二十一日小樽より札幌へ

行幸啓のため御通過あり

九月二十六日、台風十五号のため青函連絡船洞爺丸遭難乗員千数百名死亡す

張碓駅 明治三十八年十月八日開駅

昭和三十年十月八日満五十年

大正三年五月二十日現在

駅長 米村賢太郎

助役 小幡武一

大正四年三月十日現在

同 右

大正五年四月一日現在

駅長 同上

助役 長内喜作

大正六年二月一日現在

駅長 池田熊次

助役 長内喜作

駅長 (1、2の意味不明)

2 今井謙輔——時化の時橋本と云う助役

光村亀太郎

細矢健雄 大槻知清?

宮坂鉄五郎 森竹喜一

1 小平定雄——助役佐々木——電信機佐々木

一、松山佐太郎が下りホームの突端のところで運送店を開き、店屋をしていた。明治四十五年三月の大時化で家が破壊し、その後、山の上へ移

った。

一、松山の後で小関巳之助が運送店を開いた。その時は滝のところであった。

一、坂本與吉（錢函 坂本與四郎の弟）が駅員をしていた時、閑院宮殿下が小樽藤山邸で御泊の時追分節の御前演奏をした。

一、小松 仁と云う電信掛がいた。（その頃、大正元年）小林喜蔵が保線工夫であつたが、喜蔵の姪で菊地（小林）シナを一夜連れていき小松に娶わせたのが評判であつた。

一、大正九年十二月十四日、夷島前の崖が崩壊し、それに上り列車が乗り上げ乗務員三名が死傷した。

一、張碓隧道の復線が貫通したのは明治四十四年の六月であつた。それまで錢函朝里間が單線運轉であつた。

一、張碓隧道のコンクリ窓付を増築したのは

（ここで絶筆となっている）

朝里開駅七十周年記念祭資料

『編集解説』

昭和二十五年、国鉄札幌地方営業事務所（当時）主催により鉄道開業七十周年記念行事が行われた。これにあわせて、朝里駅でも「朝里開駅七十年祭」が執り行われた。その際の資料が本編資料である。このときの記念行事として、列車移動展示会も開催されたようで、朝里駅においても弁慶号が展示されたようである。

なお、列車移動展示会の開催内容を記した文は、展示会のパンフレットと思われる。

手宮・札幌間鐵道開業七十周年記念

列車移動展示會開催

主催 國鐵札幌地方營業事務所

札幌鐵道管理局

後援 北海道新聞社

北海タイムス社

中央放送局

すので、あはせてお知らせします。

一、期日及び場所（毎日十時から十五時まで）

十一月十八日、十九日 手宮驛構内

同 二十日 朝里驛

同 二十一日 錢函驛

同 二十二―二十六日 札幌驛構内及び

今井百貨店五階

同 二十七日 琴似驛

同 二十八日 輕川驛

二、展示車輛

1 機關車 辨慶型 一 C57型 一

2 除雪車 廣巾 一 搔寄せ 一（手宮・

札幌會場にはロータリーを加える）

3 貨車 冷蔵車 一 通風車 一

4 展示車 客車 三、貨車（無蓋）一

三、展示物

十一月十八日は手宮輕川間、又二十八日は輕川札幌間の鐵道開業七十周年に當りますので、これが記念行事の一つとして又鐵道事情をひろく皆様方に知って戴くために、つきによって列車移動展示會を開くこととしました。

なお、二十二日から二十六日までの五日間は札幌今井百貨店においても展示會を開いておりま

- 1 寫眞入説明圖版 5尺×6尺二十五枚
- 2 外國鐵道その他參考寫眞 八ツ切三十枚
- 3 閉塞機 二種
- 4 施設器材
- 5 車兩器材及び模型

昭和二十五年十一月

朝里開驛七十周年記念

鐵道開通七十周年記念朝里祝典發起人会案内

謹啓

秋も駆足で白いものをまき散らしながら眞冬に近づきつゝある季節となりましたが皆様には益々御壮健でお過ごしのことと存じお慶び申し上げます。

扨て過日御廻容頂きました鐵道開通七十周年記

念朝里祝典については各位の熱烈なお共鳴によつて記念日を期して挙行に一決いたしました。その方式準備等についてお相談申上たく、御多用中誠に恐縮に存じますがお繰合せの上お参集下されたくお案内申し上げます。

敬具

一 日時及び場所 十一月九日朝里小学校において午後六時半より

昭和二十五年十一月七日

發起人

打越日出吉

土井三郎

小林 広

殿

朝里開驛七十周年記念祭協賛會々則（案）

第一條 本會は朝里開驛七十周年記念祭協賛會

と稱し事務所を朝里驛に置く

第二條 本會は朝里、新光兩町民及賛成者を以て組織する

第三條 本會は朝里開驛七十周年記念祭を催すに付その全般に亘つて協賛するを以て目的とする。

第四條 本會は前條の目的達成ため概ね左の事業を行うものとする。

一、式典の舉行

二、勤績者の表彰

三、驛の美装

四、座談會開催

五、その他適當な事業

第五條 本會に左の役員を置き創立總會で選任

する。

一、會長 一名

二、副會長 一名

三、係長 若干名

係別は總會でこれを定める

第六條 本會には顧問を置く。顧問は朝里驛長を推戴する。

第七條 本會の經費は寄附金に俟つ。

第八條 本會は記念祭終了を以て在續期間満了とする。

昭和二十五年十一月九日創立總會決議

總會内容（小林廣の覚え書き）

期日 十一月十八日（土）

一、式典 午前十時半より

午前十一時半まで

驛

(式典は小学校ニ変更シタ)

二、祝賀懇親會 正午より

午後一時まで 小学校

三、懷古座談會 午後一時から

午後四時まで 小学校

(座談ハ中止シタ)

勤続者 驛 石橋 定、松野喜一

保線一名 藤 要

予算 (實際ノ支出ハ三万五千円ヲ突破シタ)

式典費 三、〇〇〇円 表彰者記念品代ヲ

含ム

接待費 三、〇〇〇円 招待者ニ晝食三十

名位 飯ニ汁程度

土井、小林、佐藤夫人ニ一任

裝飾費 五、〇〇〇円 アーチ等沃青會ニ

依頼

庶務費 一、〇〇〇円 諸費

記念写真代 一、五〇〇円

記念品代 二、〇〇〇円 駅保線現職者ニ文

字入り湯呑贈呈

三十ヶ

計 一五、五〇〇円

お知らせ

先般お案内申上げました朝里駅開駅七十周年記念祭舉行の方法準備等の打合會を九日小学校において有志各位のお列席のもとに討議いたしました結果次の通り決定いたしましたからお諒承下さい。

記

一、記念祭を盛大に最も有効にとり行うため協賛會を設立することに決定いたしました但會則次の通りです。

朝里開驛七十周年記念祭協賛會々則

する。

六、會長 一名

第一條 本會は朝里開驛七十周年記念祭協賛會

八、副會長 一名

と稱し事務所を朝里驛に置く

九、係長 若干名

第二條 本會は朝里、新光兩町民及賛成者を以

係別は總會でこれを定める

つて組織する

第六條 本會には顧問を置く。顧問は朝里駅長

第三條 本會は朝里開驛七十周年記念祭を催す

を推戴する。

に付その全般に亘つて協賛するを以つ

第七條 本會の經費は寄附金に俟つ。

て目的とする。

第八條 本會は記念祭終了を以つて存続期間満

第四條 本會は前條の目的達成ため概ね左の事

了とする。

業を行うものとする。

一、式典の舉行

二、役員の決定（指名推薦による）

二、勤續者の表彰

會長 打越日出吉

三、驛の美装

副會長 土井三郎

四、座談會開催

裝飾係長 横川幸作

五、その他適當な事業

懷古懇談会会場係長 小林 廣

第五條 本會に左の役員を置き創立總會で選任

接待係長 鷺田智一郎

三、記念日の行事

別紙御案内状の外、式典には驛事務室において表彰及び記念写真の撮影を行います。

又、当日或いは十九日に好天の場合は驛前広場、悪天候の場合は小学校において映画の夕を開催の予定。

以上

記

朝里驛開驛七十周年記念祭招待状

謹啓 晩秋の候貴下益々御清栄にお凌（過の誤りか）しのことと存じお慶び申し上げます。

陳者来る十一月十八日は北海道資源の開発の端緒をひもといいた手宮輕川間の鐵道開通七十周年の詢に意義深い日にあたりますのでこれを記念すべく朝里開驛記念祭を全町舉げて次により舉行いたすことになりましたに付御多用中のこと

と存じますが萬障御差繰り御臨席の榮を賜りたく御案内申し上げます。

追て準備の都合もありますので御出席の可否を折返し十四日までに〇〇〇し度（三字判読困難）

一、式典の舉行

十一月十八日午前十時半より

於 朝里驛

二、町民有志祝賀懇親會

同日正午より

於 朝里小學校

三、懷古座談會

同日午後一時より

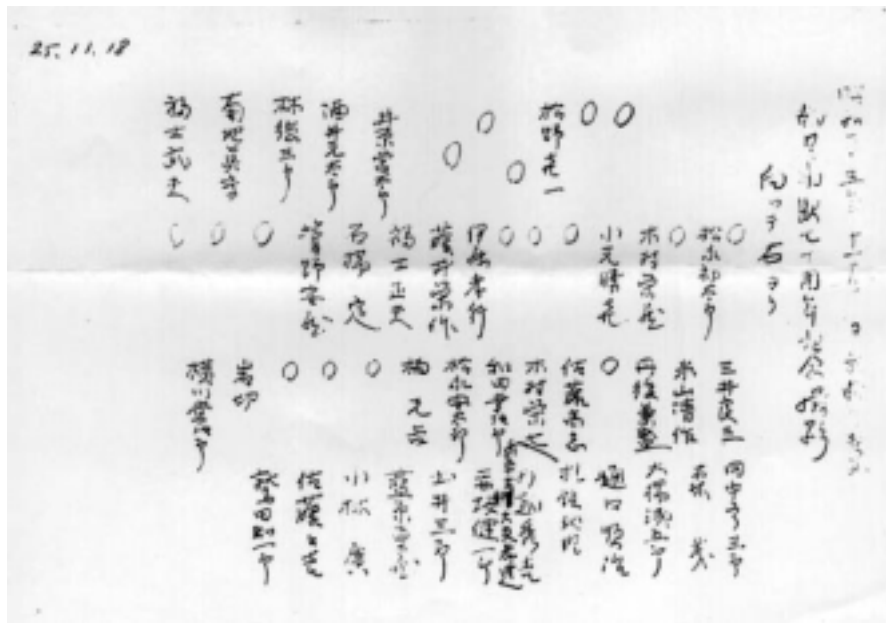
於 朝里小學校

昭和二十五年十一月九日

朝里開驛七十周年記念祭

協賛会々長 打越日出吉

朝里驛長 大橋淺五郎



昭和二十五年十一月十八日於朝里駅前

朝里開駅七十周年記念撮影 向ッテ右ヨリ

○ 三井良三 田中宇三郎

松永初太郎

○ 米山清作 森 茂

○ 木村栄蔵 丹後兼盛 大橋浅五郎

○ 小元勝喜 樋口順治

松野喜一 ○ 佐藤高志 札幌代理列車主幹大友孝造

○ 木村栄七 打越秀吉

○ 伊藤孝行 和田幸次郎 赤坂健一郎

○ 藤井栄作 松永安太郎 土井三郎

井原営太郎 福士正夫 橘 元吉 藍原勇蔵

酒井元太郎 石橋 定 ○ 小林 廣

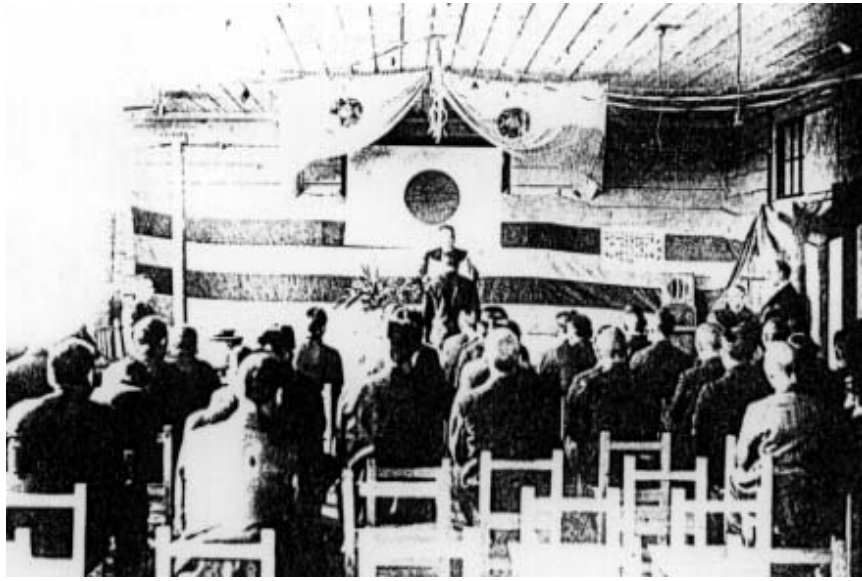
林徳三郎 菅野安蔵 ○ 佐藤藤吉

菊地真守 ○ 鷺田知一郎

福士武夫 ○ 岩切

○ 横川常次郎





朝里駅七十周年記念祝典収支決算等について

大変寒さも加わり本格的な冬將軍襲来の季節も近づきましたが皆様益々お元気の事と存じお慶び申し上げます。

扨て朝里開驛記念祝典については各位の絶大な
お援助によりまして文字通り滞りなく盛会裡に
終始しましたことを畧儀ながら紙上により重ね
てお礼を申し上げます。

次に費用の収支関係をお知らせいたしまして協
賛会を解散いたしたいとおもいますからご諒承
下さい。

一 寄附金者御芳名（畧敬称不順）

富士忠治 佐藤々吉 木村榮七 藤井榮作
岩崎久三 笠原鐵三 金森興太郎 山口榮作
山本東治 赤坂健一郎 小林公郎 鷺田智一郎

木村榮蔵 原田清一 井原鐵男 井原榮太郎
米山清作 丹後兼盛 小松 実 横川幸作
松永安太郎 片岡 秀 片岡直治 林 岩太郎
後藤幸平 布施邦彦 松永初太郎 土井三郎
打越日出吉 和田 悟 小林 廣 柏 元吉

二、収入

三八、六四二円

内訳

有志 三五、六四二円

鐵道 三、〇〇〇円

三、支出

三八、六四二円

内訳

裝飾費 六、八〇〇円

記念品費 一一、九九五円

記念写真費 一、五〇〇円

庶務費 一、〇〇〇円

映画費 六〇〇円

祝宴費 一六、七四七円

四、人員 出席 六二名

記念品のみ贈呈 一二名

昭和二十五年十一月三十日

協賛会々長 打越日出吉

駅長 大橋淺五郎

殿

三、朝里駅聞書

『編集解説』

故小林廣氏が「朝里驛資料」として纏めてあった資料の中から、聞取りメモを採録したものが本編であり、「朝里驛資料」の中その他資料については、「朝里驛年譜」の中に記事として使用しているので、ご理解願いたい。

現在雪掻きとして普通に使われている「ジョンバ」の形は、当時熊確のトンネル番をしていた保線員の改良によって普及して行ったという貴重な記録も収録されている。なお、北海道では「出面」（日雇い労働者。DayMen から来ている）のように、外国語を語源とする方言が多いが、この「ジョンバ」の由来は不明である。おそらく、これも開拓使のお雇い外国人の影響を受けた方言ではないかと思っている。

目次

第十一代駅長前田格治	前田よしゑ	一〇五	椿餅と吉島駅長	和田幸次郎	一一七
紙谷駅長と岩田留吉	殿内的中雄	一〇六	崖崩れと列車事故	高橋石太郎と妻	一一八
中村安太郎について	田中留次郎	一〇六	④小屋端の家	小屋端ハマ	一一八
大橋浅五郎氏への弔辞	打越日出吉	一〇七	火事	前田富太郎とキク	一一九
大橋駅長の業績	田中留次郎	一〇九	艦隊張番	小林平作	一一九
明治三十年代の朝里駅	牧田佐太吉	一〇九	吉島駅長	和田幸次郎	一一九
しころ屋と河原勝與	徳光朔次郎	一一〇	小國孝臣		一二〇
水害、駅長官舎	小松一郎	一一一	柳田家	佐藤藤吉	一二〇
駅舎改造	小堀勇松	一一一	⑤運送店と神崎駅長	原田清治	一二〇
明治三十七年火事	福士忠治	一一二	山田金次郎と姉マン	樽見重太郎	一二一
駅前福士の火事について	原田亀二郎	一一二	共成の水害	徳光喜三郎	一二一
上幸倉庫	原田清治	一一三	流線型雪搔器について	松永安太郎	一二二
上幸倉庫補追	小林廣	一一三		牧田佐太吉	一二二
朝里駅周辺と引込線	松永安太郎	一一五		松永安太郎	一二二
大平山奥の院	徳光朔次郎	一一六	築瀬榮翁の調査	前田岩蔵	一二三
昭和十一年護岸工事	鎌田京蔵	一一六	その他覚え書き	小林廣	一二三
					一二四

第十一代朝里駅長前田格治について

昭和二十六年一月十五日前田よしゑより聞書

（元朝里駅長前田格治の三女）

場所 札幌市南八条西五丁目

前田格治翁は昨二十五年三月、八十四才を以つて同所にて死亡。その前年九月頃軽い脳溢血にて倒れ、爾後精養輕快となりしが三月に至り再發し一週間にて死亡せし由。夫人キン八十二才、現在健在なり。

前田駅長が朝里に赴任したるは、明治四十年に非ざるやと思ふ。即ちよしゑは明治三十六年生にて五才の頃と記憶することとなり、長女お幸は錢函の保線助手佐藤四郎に嫁せしも子女数人を残し死亡せりと。長男貞雄も十九才にて死亡、二女千代も死亡し、家督はよしゑが継ぎ、よしゑには男子二人女子一人の子供あり。娘は

他に嫁し長男耕三（国税庁に勤務）は本年嫁を貰ふつもりなりと語る。

前田の前の駅長は誰なりや記憶せずと夫人言ふ。助役も垣内の前は記憶せずと。樽見マン子を娶りしは何と云ふ助役なりしかとよしゑ言ふ。

現在の札幌へ移りて三十余年になるとのこと。翁はよく旅行好きにてあちこちと随分歩きしよし、また菊作りの趣味ありて、かなりの名作もせし由なり。

訪問後小林廣から前田よしゑへの礼状

去る十五日、突然罷り出まして御老婆様とも御会ひしいろいろ昔の話を交すことが出来ましたことを嬉しく思ひました。何しろ四十年の昔のこと故、過ぎ去りしことを振り返ってみるとき誠に懐かしい思ひ出のみが浮んで来ます。当

時七八才であつたよしゑさんの幼な顔にも覚え
がありますし、千代さんの顔もお幸さんの明る
い顔もまだ昨日のような感じで思ひ浮かばれま
す。残念なのはお爺さんが昨年亡くなられたこ
とで私は十七才の少年でしたが随分、小林、小
林と云つて可愛がられたものでした。おキンや、
おキンやと奥さんと呼ばれていた声も未だ耳の
底に残っています。お爺さんの書いたものは何
十年か前の年賀の葉書が一枚私の手元に残って
いますが仲々達筆で当時の元気が溢れています。
晩年になってから何か書いたものが残って居ま
せんか ありましたら何でもいいですから一枚
頂きたいと思ふのですが如何でせう。願ひし
ます。

昭和二十六年一月十七日

小林 廣

前田よしゑ 様

〃 耕三 様

紙谷駅長と岩田留吉

錢函、殿内繁雄 談

昭和二年九月二日

朝里駅長紙谷勇一は教習所時代現道漁連会長
岩田留吉と同期生であつた。岩田は教習所を出
ると岩見沢の小荷物係に來たがその時は自分と
同僚であつた。それから岩田は弁護士になるん
だとして上京したが彼の頭はまことに勝れていた。

中村安太郎について

田中留次郎（前札幌駅長）の「鉄道四十年の思
い出」より

自分は 大正元年十一月一日第六期生として札幌
鉄道教習所に入所した。駅務課五〇名、機関課
二〇名計七〇名であった。板垣征四郎大將の実
兄板垣賛造工学士が機関の先生で内山三次郎が
駅務の先生であった。而して大正二年七月卒業
したが中村安太郎が首席、次は北島隆平、自分
は十八番であった。

元朝里駅長 亡き大橋浅五郎氏への弔詞

朝里町会長 打越日出吉

人馬緑蔭を恋い鳥虫一雨を欲し、萬籟寂とし
て炎天に喘ぐ、誰かこの酷暑に氣息奄々布衣を
かなぐり捨てんものなからんや 而もこの旱天
に我が大橋浅五郎君の訃を聞かんとは 嗚呼。

君は明治三十七年函館に生れ、小樽に育ち、
長じて鉄道界に身を托し、手宮機関庫を振り出

しに南小樽、小樽、岩内、銭函、幾春別と順次
栄轉して昭和二十四年四月朝里駅長となり此處
で我等と手を握って氏一流の社交と手腕とを發
揮し、朝里町として忘る能はざる足跡を止めた
のであつて、これに対し今更呶々の要はないが、
その内二三を述べて氏を追慕しようと思う。

昭和二十六年秋、朝里町会設立の機運が熟し
て君はその創立に盡力せられ、總會に推されて
交通通信部幹事となるや他の町会役員と良く協
調して担当部に属する懸案の事項を片端からこ
れを処理解決したが特に町内に街燈の点設、斜
面道路の改修、中学校前の道路改修等がその一
例であつて而も尙、君は朝里PTA役員として
学事に関與しても各種の功績を残し、また情操
教育として朝里華道会を設立してその会長とな
り数回に亘つて華道展を開催する等町内の子女
教育にまで及んだ業績は敬服に外ならないので

あります。更にまた局外者の立場から朝里駅に
関して一言すれば君は着任以来駅の内外共に刷
新に努力し、駅舎の美装、町案内図の設置、構
内踏切の変更と電鈴の取付、駅員休養室の設置、
歩廊の改修、官舎の移築、浴場の新築その他待
合室に生花の展示、駅員及家族の慰安会実行朝
里旅行会の再出發等これまた十指に餘る君が足
跡の偉大さを窺うことが出来ると共にその間町
民との接觸また密を加え終始円満なる人格の發
露は君の徳行を仰がざるなき有様でありました。
君の任期中朝里駅七十周年記念行事を実施した
ことは朝里町民として深く脳裏に印象づけられ
たことでありましてこれらも君と町民とのつな
がりが歴代駅長中特に綿密であった證左であつ
て愛隣青年團を創立せしめその顧問となつたこ
とも業績の一と称すべきであると思います。

私は茲に君の靈前に立つて殊更美辭麗句を並

べて追頌せんとするものではなく、君こそ眞に
鐵道官吏として國民の親しめる人格者であつた
と心から讃辭を捧げたいに外ならないのであつ
てその意味から最後に我々同志の二一会のこと
に一言したいことは昭和二十六年以来君が發起
きの下に二一会なる親睦社を創設し同志僅か八
名に過ぎないが毎月廻り持ちで会合し人生のこ
と社会のこと所謂肩のこらない修養談を交すを
例としたが君が朝里駅から現職に轉じた三月の
例会ははしなくも君が送別の会となり、その席
上菅公が九州太宰府の頭として赴任の途次、明
石の駅長に與へた一詩「駅長無驚時ノ変改 一
栄一落ハ是春秋」が話題となり君はいたく感動
しこの詩を短冊に書いてほしいとて私に惡筆を
揮わせたが君が春秋は遂に今日あるを豫期出来
ず當時を追想して唯々涙あるのみであります。

君が齡は僅か五旬、人生の榮達は今後に期待

し君の前途に嘱するもの甚大なるものがあるに
今や幽明永へに境を隔て、その音容再び接する
能はず 呼べども應えぬ秋の空、明日よりは誰
に語らん花の宿、月の夕も浪の音も鉄路を走る
車輪の響きに永へに君が霊を乗せて我が朝里の
里へ通へかしと朝里町三百戸の住民と残る二一
会七名の心を捧げて心からなる弔詞と致します

昭和二十八年七月三十日

朝里町会長 打越日出吉

大橋駅長の業績

西側踏切を斜面に変更

駅に休憩室を作る

沢踏切に電鈴取付

駅待合室に花を飾る

駅を塗替へる

保線官舎附近に浴舎作る

貨物庫の根つぎ及び歩廊修理

朝里華道會設立会長となる

P T A 体育部長となる

開駅七十周年記念祭舉行

駅前に朝里案内図を設ける

下りホーム西側鉄柵作る

朝里町会交通通信部長

海水浴期間擴声器取付

明治三十年代の朝里駅

牧田佐太吉の話

昭和廿六年九月十三日

自分は松永さんより一年先に保線に入った。明治三十二年。その時の保線丁場は熊碓、村井儀

三郎漁場の附近にあった。熊碓にある現在の官舎は組頭の官舎である。

組頭は能登から来た人で藤原と云った。朝里には丁場がなかった。

朝里停車場は自分が保線に入った年に建った。その前にあった駅舎は低い小さなもので位置は現在の所であった。

牧田佐太吉（七七）談

昭和二十七年四月二十六日

私は十五歳の明治二十三年、一人で郷里安澤を發ち金剛寺から渡道する人と道伴れとなって三國港から弁財船に乗り小樽へ直航した。一週間位で到着したと思う。神威岬へさしかかった際帆を下ろして神酒を捧げカモイを禮拜した。小樽に着いて新富町のある家へ入りそれから朝里

へ来た。朝里にはその前に母が来ていて砂賀永八と夫婦になっていた。砂賀永八はその後保線の踏切番となった。

私が朝里へ来た当時朝里の駅舎はなく榎里川の向うにポイント小屋の様なのがあってホームもなく汽車がとまると階段を客車へかけてお客を降ろしていた。

朝里川の増水で鉄道の橋が熊碓附近の石垣がくづれて流されたのは木橋の吊橋であった。その後カード式の鉄橋にした。私が朝里へ来た頃小林米吉家では琴似屯田にいて開拓していたが、当時琴似まで歩いて行ったことがある。当時軽川琴似間は樹木が繁茂していてまるでトンネルの中を行くようであった。

しころ屋と河原勝與

徳光朔次郎の話

昭和廿六年九月十五日

自分は明治十九年生まれであるが、四つ位の頃（明治二十二年）自分の家の前に汽車が降り、お客が乗り降りしたことを覚えてゐる。そして駅員に抱かれた記憶もある。

その頃の自分の家は現在の松浦本家の東側から自分の家の上り坂の所までの大きな一軒家で、祖父宇三郎が南部から移って来て資産をなし、当時の戸長河原勝與と親交があり汽車を停めることになったのを機会に、しころ屋と云ふ宿屋を開業した。この家はしころの木を主にして建てたもので、後年取毀して星置の農家で買つて行ったものである。当時線路の浜側にも家があった。憶うに朝里停車場を改築するのにその期間だけ臨時の停車場となったものと思う。

河原戸長は信州の武士槍一本で米一俵を差上

げた腕前であつた。

しころの木（キハダ（和名）、シコロは俗称、ミカン科

水害、駅長官舎

小松一郎（七一）談

荒浜で汽車が停まつたことの記憶はない。

共成が水害で流された時、朝里橋も流出した。

その時、朝里駅前中西と云う菓子屋があり、其の前浜から船で乗客を海路朝里川の熊碓付まで送り、小樽からそこまで汽車が来て乗せて行ったものだ。

朝里駅舎に駅長官舎が附いていて神崎駅長が住んでいたのは明治三十四年、自分が兵隊に行つた年であつた。そして凱旋した年、明治三十九年には駅長官舎が出来ていた。

駅舎改造

小堀勇松 談

昭和廿六年九月廿六日

自分が保線に入ったのは明治三十四年十一月であるが、その時は神崎駅長は駅舎の中に住んでいた。その駅舎は大正十五年改築まであった建物でその建物を宿直室、湯吞所等に改造したのであった。それは明治三十九年であったと思う。

明治三十七年火事

富士忠治 談

昭和廿六年十月十日

自分の家が焼けたのは明治三十六年（実際は三十七年十月）。火元は当時の戸長役場河原勝與方で、その隣は㊦の宿屋、次は㌵中山吉三郎（宿屋）、高橋三郎の郵便局（当時秋村誠五郎が局員）等で計八戸焼けた。當時枉里川の所に矢沢重次郎、

北風幸太郎の家があった。

神崎駅長は病身で、やめてから枉里川の東側で運送店をやった。火災当時は駅長官舎の西側にも鉄道の官舎があった。神崎駅長の次は高橋と云う駅長がゐた、ブタブタといわれたほど肥え太った人だった。

駅前富士の火事について

原田亀次郎（六八）談

昭和二十六年十月二十六日

あの火事は確か明治三十七年、自分二十一歳の時と思う。自分は当時木村栄七を使って㊥上川運送店を駅前で開いていた。焼けたのは西側からで順序は河原勝與、㌵中山、㊦小屋端、小田島（漁師）、中井助三郎（漁師）、高橋三郎（運送店）、富士、石岡吉三郎、原田運送店、井戸官

舎であるが火事は原田運送店で鎮火した。焼けたのは夜であった。自分は駅前沢の某家で手遊びをしていて驚いて駆けつけた時はもう消火の施しようもなかった。

上_半倉庫

原田清治（七三） 談

この倉庫は奥行九間ある。石材は定山溪石切山のもの、一本二十五銭で到着した。建設の石工は開運町別院前に今でも薪炭商清水清三郎と云う家があるが、当主は婿で先代は石工、その清水が親方として建てた。建設当時高橋喜蔵は滅多に來なかつたが主人の直治は時々來て自分の家へも寄つたもの、自分の家は東隣なので人夫や若者の宿なぞしてやつたもので、当時上_半から、盆正月年二回、一回に米二十俵宛よこしたものである。今年の石材は幌向へ發送、農業

倉庫五つ造るそうだ。上_半倉庫も建設以來五十五年目でその偉容を失つた。

上_半倉庫補追

昭和廿六年九月、上_半倉庫一部取毀し

上_半高橋より北連に九十万円にて賣却（その後で打越、百万円にて賣収の話ありしもすでに賣却後なりし）。北連は之を二百七十万円にて他に売却したる由。

九月西側を森町の某倉庫用に、東側を浦臼、新十津川農業倉庫用に取毀し發送せり。西側二庫、東側四庫取毀し一部を深川へ發送した。中央三庫残る。三庫は内部の倉庫。

倉庫番田付八十吉の前、花輪、その前西野、西内。

昭和二十七年七月十日上_半倉庫残り取毀し、

石材を森、新十津川、幌向の三ヶ所に發送した
 当人は筑紫の稲井某。九月脳溢血にて急死、五
 十余歳肥太の人、未發送の石材が残っていた。

倉庫配置

9	8	7	6	5	4	3	2	1	9K
									8K
									2棟上り坪45円

間口八間奥行九間が九棟
 全部で七十二間
 出来上り、坪四十五円

朝里駅周辺と引込線

松永安太郎 談

昭和二十六年十月十九日

自分が内地から来、小樽で一年暮らした後朝里へ来たのは明治二十三年である。保線に入ったのは明治三十三年であるが、その年、上^半倉庫が建てられた。それまでは貨物線も中線もなかった。貨物線は現保線官舎の方へ一本と現在の下りホームを挟んで現福士前の道路付近に一本あり、粗末な仮建ての貨物庫があった。上^半へナタネが入庫して貨車で降りたのを馬車で運んだものである。今の貨物庫あたりのところに内田甚作の漁舎があり建網をやって居り自分が明治三十一、二年に傭はれたもの。上^半線と貨物線は翌三十四年に敷かれ、その年、中線を敷いた。貨物庫が出来たのもその年である。熊碓トンネル（上り）に着手したのは三十四年の十月

頃で翌年までか、って開通した。開通式は三十六年の三月で雪があった。トンネル附近に仮ホームを作って名士を招待し打上げ花火をしたり賑やかだった。紅白の餅を小学生にやった。

松永安太郎 談

昭和二十六年十二月一日

自分は明治二十三年に来住した。

当時④小屋端は現在の保線詰所の所で宿屋をしていた。現在詰所の上に杏の木がある。あれは④が雪崩止めに植えたと言ふことだ。④の東隣に盛生医師の四ツ葺家があった。

明治三十一年頃保線詰所が熊碓から朝里へ移った。島田權兵衛は明治二十五、六年頃保線に入ったとの由である。

明治三十五年頃炭鑛で勤続表彰をしたがその

時駅では杉浦庄蔵、保線では島田權兵衛が木盃を貰った。

自分が保線に入った頃今の富士の前に貨物線があり、そこにバラックの貨物庫があった。その皮板を自分は貰って来て今でも自分の家のどこかに張ってある筈だ。丁度上^キ倉庫の建った年にはこの岐線に山方面から菜種が着荷し、それを馬車で運んで入庫したことを覚えている。

今の貨物庫のところには内田甚作の漁舎があり明治三十三年の春、自分は塩谷幸吉（綱五郎長男）と共に傭われ、その途中で自分は保線に入ったのである。

富士の前の岐線取外しと共に上^キ線、貨物線、中線が設置されたと記憶している。

大平山奥の院

徳光朔次郎 談

昭和二十六年十月二十一日

大平山奥の院は共成が水害に會ひ人も死んだりしたので大平山を祭るためその節に共成会社で祭ったと聞いている。ある年山口林次郎さんを頼んで祝詞を上げて貰ったらこの奥に本院があると言ふていたのがこの奥の院のことであろう。国道開鑿の時石工があの大岩を割らうとしたが神様の祟りを恐れてやめたことがある。

大平山に奉納してある大下駄は永山喜作が四十の厄年に奉納したものである。

昭和十一年護岸工事

鎌田京蔵 談

昭和二十六年十二月六日

駅の西側踏切から富士のところまでの護岸工事は昭和十一年五月に施工した。あれはその前年の十一月十一日から三日間に亘る大時化は近來

稀なるもので朝里橋の鉄橋も落ち、三日間バス

昭和二十六年十二月九日

連絡をしたほどであったが、沿岸の被害も甚大（役場員徳光留次郎の住家も浸水して損害多大）そこで災害復旧工事として着手したのであったが、その為自分と佐々木君、吉田求馬君など四日間不眠不休でこの仕事に当った。工費は一萬五千円程度の設計であったが錢函の井口利覚君が八千五百円で請負った筈である。この年枉里川の人道橋も架替えた。

それから枉里川の説教所前の護岸工事は昭和十一年の夏と思うがあれは金谷正介が現場工事を担当した。

斜面道路は大塚清次郎が工事請負いをした。大塚は國道張碓隧道を開鑿し、定山溪道路も開鑿した。

椿餅と吉島駅長

和田幸次郎 談

自分が朝里駅に入ったのは明治四十年で吉島駅長時代であった。この吉島駅長も仲々話題のある人であった。当時枉里川の畔に品田長太郎の小店があり餅や菓子賣っていた。娘に京子と言うのが居りよく駅員がからかった。餅は椿餅と云ふ名であったが吉島駅長はこれを唾付餅と云って冷かした。京子の名に因み京都の椿とて椿餅と吉島が命名した。またその頃柴田清作が駅員をしていたがこの男おだてのきく男でまだ夏にならぬほの寒い頃沖合いの岩まで泳いで行ってきたら餅を一折買うと駅長が言った。ところが清作ざんぶと泳いで沖へ向った。そしてその岩に立って双手を上げた時餅一折が持ち出された。そこで清作急いで陸へ泳ぎ戻った時すでに駅員一同で餅を平らげて了った後、清作、怒

るまいことか！ この京子、共成の若い者、石原と夫婦になった。

崖崩れと列車事故

張碓・高橋石太郎及び妻 談 □

昭和二十六年十二月二十六日

夷島前の崖崩れで事故があったのは大正八年生まれの長男忠一の誕生日だから大正十年十二月十四日の夜八時頃であった。突然の音響で何事かと思った。すぐハツと思ったのは列車が衝突しないかと言うことであった。丁度その頃銭函を発車した混合列車がもう鳥瀬の前を通過していた。これは大変だと浜から磯舟を出して島の附近まで行き皆でどなったがおそかった。遂にその列車がこの岩石にブツかり機関車貨車がメチャクチャとなり機関手、助手、前部車掌の三

人が即死した。客車は後部に連結してあったので衝突と同時に分離して鳥瀬の方へ逆行し乗客は無事であった。その日は不通、翌日單線運転となった。この崖はある博士の言では五十年は大丈夫と折紙つけたのが三十年で落ちたのさうだ。

④小屋端の家

小屋端ハマ 談

昭和二十七年一月四日

前田富太郎家にて

私は今年七十歳である。郷里は福井縣坂井郡西方寺村、生家は坂田家で小林與三太郎家とは遠縁に当る由である。それは與三太郎翁生前の話であった。坂田家は現在小樽相生町にある。

（ハマの兄亀松、昭和二十七年三月死亡）

④小屋端の家が線路の山側にあった事は私が嫁

さない前なので知らないけれど話には聞いていた。夫の清三郎の父は清兵衛と言って同じ坂井郡鶉村附寄の出身（前田家もこの附寄出身）現在朝里保線丁場の上の杏の木は清兵衛が植えたものである。駅前が焼けたのは確か今年五〇になる長女のハツエの二つの年であるから明治三十七年の十月と思う。夜なべにその子の足袋を繕っていた時に火事が生じた。当時は馬鈴薯も掘り畑には大根だけが残っていたから十月には間違いない。自分の家では当時宿屋をしていた。火災後運送屋をやった。

清兵衛は明治三十六年六十三歳で死亡した。

前田富太郎 談 六十五歳

自分は明治三十六年十六歳で朝里へ移って来たがその翌年の火事であった。

前田キク 談 六十四歳

自分は十六歳の時高橋三郎夫人（マツ）方へ裁縫を習いに行ったものだが多分その年（明治三十七年）火事で焼けた。

艦隊張番 小林平作 談 六十八歳

自分は明治三十三年保線に入り日露戦争当時朝里丁場勤務であったが、当時バルチック艦隊が来航するのを見張りすると駅前の子の裏海に面して村の者が交替で晝夜張番していたのを覚えていいる。多分その家は河原の家であったと思う。

吉島駅長

和田幸次郎 談

昭和二十七年一月六日

吉島駅長は士族であったと思われるのはその老婆があり権式を持って我子駅長の名を呼捨とし、駅長の弟に軍（かこむ）と呼んでいた位であった。この軍は師範に入り教育者となった。駅長の細君は美人で笑顔の失わぬ人、子供はなかった。

小國孝臣

不明

明治四十年頃の冬、一人の中学生在が吹雪倒れになりそうで一夜朝里小学校に宿を乞うた。その時親切に泊めてやったのが縁になってその後度々その中学生が来訪した。その学生は小樽中学生的小國孝臣と云ひ後小樽駅長、市長候補にも立った人である。

柳田家

佐藤藤吉 談

柳田家へ嫁したのは母の妹ふみである。この柳田家は後、樺太に渡り酒屋をやった。娘二人あり、フジ子、栄子と云う。フジ子は教頭の妻となり、栄子は樺太で呉服屋の妻となった。
大正四五年頃札幌居住、私も留吉氏と円山花見の際寄ったことがあった（廣）

④運送店と神崎駅長

原田清治（七四） 談

昭和二十七年一月三日

弟の亀次郎に④運送店をやらせたのは、元は神崎駅長はキの親類でありまた自分の家とも縁故となるので病身である神崎は朝里駅長をやめて病床についたが何か適当な職がなければならぬとこの上川運送店をやることとなった。所がそ

の位置は官舎隣の井戸の側で位置が悪い。何とか貨物庫附近に位置を定めたいと枉里川の東側へ自分の家で土地を求めそこへ家を建て、運送店を開業することにした。所が前の井戸の側の店はまだ閉店していなかったののでその後当分弟亀次郎をそこへやって運送店をやらせた。その後間もなく火事に会ったのである。

朝里駅助役山田金次郎と姉マン

樽見重太郎（五二）談

昭和二十七年二月十二日

姉のマンが嫁したのは朝里駅助役山田金次郎である。その後山田は二三転勤となり手宮に住んだ時姉が二児を置いて死亡した。たしか二十二歳で死亡した筈。長男は欣一長女は千代と言った。山田はその後炭鑛人となり長らく各地の炭

山生活をしていたが整理によって退職し札幌に住み、札幌で欣一が二三年前死亡した。山田は現在どこかの炭山にいる筈。千代は札幌狸小路の飯野？洋品店に嫁し数人の子女がいる。マンは十六で嫁になったと思う。死亡したのは大正四年八月手宮であった。

共成の水害

徳光喜三郎（八二）談

昭和二十七年七月八日

共成精米所が流失した時の朝里川線路の橋は木橋吊橋であった。当時橋の袂松浦の隣に、東側の海岸に北川藤四郎の家があった。藤四郎当時保線員であったが、この橋が流失して線路だけがつながっていた。それを死を賭して濁流の上を渡り自分の家の安全を計った時は見ている者に汗をにぎった。その増水の時共成の若者の

妻二人が川上から流され一名は荒浜に死体が上がり一名は遠く高島の海岸に上がった。

流線型雪搔器について 一

松永安太郎（七二）談

昭和二十七年十二月二十一日

現在保線員が使用している流線型の雪搔器は明治三十四年四月頃浪花丈助と云う者が銭函から朝里丁場の組頭になって着任して来た時に初めて持って来た、その以前に銭函の保線の誰かゝ發案したものと思う。自分が明治四十四年朝里から銭函の組頭になって行った時銭函保線の何人かゝこれを使っていて当時三上と云う男が保線工夫にいて自分にも一挺作ってくれた。それをもって蘭島の組頭となって自分が赴任した時は、誰も蘭島では使用していず自分の雪搔を見

て作る者が出た。その後然別の工夫長に寺島武揚と云う男がこれを見てこれは能率的だとて、あちこちの丁場へ奨めた。その結果今ではどこでも使用することになった。

流線型雪搔器について 二

牧田佐太吉（七九）談

昭和二十九年三月二十九日

あれは昔熊碓のトンネル番をしていた築瀬と云う琴似から来た男が始めて作ったもので、それを保線工手がまねて作り出したものである。その年代は自分が保線に入ってから何年もたゝない頃である。

流線型雪搔器について 三

松永安太郎（七四）談

昭和二十九年四月十三日

トンネル番に琴似の築瀬がいたのは事実であるが、そのトンネルは現在ではなく、今は埋没されている昔のトンネルで今のトンネルは明治三十四年に掘られたので、その以前である。新トンネルができるまで築瀬はもうやめていなかった。何でも屯田兵に関係のあるらしかった。大分年寄りであった。

流線型雪搔器について 四

前田岩蔵（六四）談

昭和二十九年四月十八日

トンネル番の築瀬は五十余歳であった。家族は何人もいた。現在井戸のある附近に舎宅があった。その息子は眞治と云って現在琴似にいる筈、

もう七十位にもなる。一昨年私の家を訪ねて来た。琴似へ行つて築瀬眞治と聞けばすぐ判る筈。その父のトンネル番をした人の名は記憶していない。

梁瀬栄翁の調査

小林 廣

昭和二十九年五月三十日、琴似宮の下築瀬實は栄の孫、古物商なり。父を眞治と称し目下定山溪にあり。祖父栄は会津藩士にして屯田兵に應じて琴似に來り代々砲術家の系統なり。明治大帝御來道の際も毎年の招魂祭にも栄翁の作りし打上花火を以ってせり。熊碓トンネル開通の際の花火もまた翁の作によると。

築瀬 栄は琴似屯田兵で、兵屋番号九十九 一連番号四十一で、出身県は斗南藩士、伊藤廣著「屯田兵の百年（上巻）」（北海道新聞社刊 一九

七九年三月



その他雑記録

小林 廣

鷹司平通氏よりの葉書

（昭和二十五年五月二十日孝宮和子内親王と結婚）

昔は停車場と称していたのがいつの時代に駅と改称することになったのかその年代の問合せを交通博物館勤務の鷹司平通氏（孝宮和子女王の背の君）に出したところ昭和二十七年六月廿四日附で返信があった。然し右の年代は明治中期以後として年代を明かにしてなかった。

日本最初の汽車模型について

安政二年佐賀藩の製鍊方掛の製作した蒸気車模型一輛、貨車模型二輛は実に見事な出来栄にて汽罐の幅九、三糎、長二十七糎、高八糎、車台の長四十糎、幅十糎のもので内側気筒二個鹵

車傳導装置で燃料はアルコールを使用した。枕木を並べ歯車軌條（この写真鉄道八十周年記念日に南小樽駅で展示した。）

明治十八年五月上野山下ステーションの錦繪は浮世繪師國直の描くところ

註||明治十六年七月二十八日、「東京名所上野山下ステーション開業式氣車發車之図」、長谷川國吉の誤りか

札幌間鉄道沿線の写真（大判）は明治二十一年の撮影なり

日本人で一番最初に汽車に乗ったのは万延元年三月六日アメリカへ派遣された新見豊前守一行がパナマ海峡で蒸汽車に乗ったと云う記録があるのが最初である

ペルリが嘉永七年正月アメリカ大統領から日本へ土産に寄越した汽車の模型は横浜の海岸で走らせたが大きさは人間の背位あり機関車は二メートル位あった。この模型は焼けて了った。

日本で初めて汽車と云う文字を使ったのは福沢諭吉で同氏の著書に書かれてある。

梅森 武 手宮、岩見沢、小樽築港各駅長 最後
に岩見沢鉄道青年練成所長嘱託。國鐵勤務三十八年。昭和二十三年十一月十日發行「北海道鉄道七十年」

梅森氏の住所 札幌市北五条西二十二丁目（円山北町）

昭和二十七年一月三十日左の問合せの手紙出す。
二月十二日北五条へ再送

「北の都会と呼ばれたる」の作者、作年月

北海道唱歌南北の巻の歌詞及作年月

その他朝里驛に関する記録なきや

ふ。小林チマと同輩？ 小樽高女出、否

註II 小林ちま子、小林多喜二の妹か

明治大正時代鉄道工事請負人

稲穂町 八田要三 汐見台町 黒坂金平

花園町 山口久二 稲穂町 梅田梅蔵

開運町 山本忠三郎 稲穂町 中沢幾五郎

柳田駅長は佐藤留吉妻のハルの妹の亭主か？

佐藤イト（神崎駅長夫人）、昭和二十五年五月三十日六十八歳にて、小樽の妹の嫁した家で死亡。

三浦虎之助夫人は輕川の名家の出。

森 茂夫人は永山喜作の妹なり。名をツマと云

朝里叢書第五卷

朝里驛物語 前編 第一版第一刷

資料集 小林 廣

編集 小樽・朝里まちづくりの会 朝里遺産部会

小元理男 末永 通 瀧内淳子 守谷明宏

協力 奥山 稔

監修 朝里郷土史資料調査研究所

主宰 小林定典

発行日（第一版） 平成十九年年七月一日

発行 NPO法人 小樽・朝里まちづくりの会

事務局 小樽市新光四丁目一番十六号

北海道新聞中販売所内

朝里遺産部会連絡先 suenaga@asari.cc

朝里叢書

第五卷

朝里驛物語・後編

朝里驛物語

後編

小林 廣 蒐集

小樽・朝里のまちづくりの會 朝里遺産部會編纂

朝里叢書第五巻の発刊にあたって

北海道小樽市朝里地区は昭和十五年に小樽市に合併されるまで、旧朝里村として独立した行政区域であった。この郷土・朝里への深き思いにかられて、昭和初期に、記録伝承の湮滅を憂い、古老、先達に故事来歴の聞き取りを行い、膨大な資料を残した先人がおられた。楽堂、小林 廣翁、その人である。

平成十二年、小樽・朝里のまちづくりの会は、かの資料を朝里郷土遺産に指定した。同会の朝里遺産部会はこの資料を朝里叢書として逐次刊行することを企画した。

朝里叢書第五巻朝里驛物語の原稿は廣氏が急逝されたため、未整理のまま残された。唯一年譜が形を保っているが、挿入すべき資料が整理されておらず、このため年譜に記された廣氏の前文か

ら、編纂の意志を図り整理した。

年譜には、必要と思われる事項を編集子により追記し、廣氏が蒐集された資料を関連する年度に追記した。また、朝里駅とは関連深い張碓駅沿革や廣氏の調査資料および聞書記録、また鉄道七十、八十周年関連の新聞記事、国鉄パンフレットなどの蒐集資料、唱歌集は独立して纏めた。発刊の都合上、前編・後編の分冊とした。

朝里駅を中心とした鉄道の賦を御賞味頂きたい。

平成十九年 夏

NPO法人 小樽・朝里のまちづくりの会

朝里遺産部会を代表して

末永 通

朝里驛物語・後編 目次

五、鉄道開業七十周年および八十周年記念パンフレット	九
北海道鉄道70周年記念パンフレット	十
北海道の鉄道發達經過	十一
北海道の國鐵話の泉	十一
北海道の鐵道の恩人	十二
北海道鐵道創始のいきさつ	十三
當時の車輛	十三
旅客、貨物の運賃	十四
列車時刻	十四
國鐵のあゆみ	十五
北海道の鐵道發達經過	十六
戦後の國鐵	十七
北海道の輸送状況	十七
國鐵復興五カ年計畫が完成すれば	十七

交通用具發達年表	十八
北海道の國鐵話の泉	十九
列車のスピード	十九
移動鐵道展のしおり	二十
展示物の内容	二十
車外揭示用図版	二十一
交通用具發達年表	二十二
北海道の國鐵話の泉	二十三
鐵道80年記念展パンフレット	二十四
千歳線時刻表	二十五
札沼線時刻表	二十六
岩見澤・札幌・小樽驛列車時刻表	二十六
鐵道歴史のあらまし	二十九
日本の鐵道はいつ生まれましたか	二十九
開通した頃の鐵道は？	二十九
私鐵の發達	二十九
鐵道の全國統一	三十

外国製の車から国産車時代へ
今日の鐵道のありさま
北海道の鐵道は

三十
三十
三十一

六、鐵道関連新聞記事

本道鐵道七十年記念式典
これが・・・義経号
親子二代で鐵道建設
鐵道開通七十周年記念
北海道の鐵道の恩人
北海道鐵道創始のいきさつ
車輦
旅客、貨物の運賃
列車時刻
北海道の鐵道發達經過
急行準急に愛稱名募集
椎熊夫人大いに語る

三十二
三十三
三十三
三十四
三十五
三十六
三十六
三十六
三十七
三十八
三十九
三十九
四十
四十

虞美人草のヒロイン井戸に飛び込み自殺	四十二
道産第一号の機関車「大勝号」 石炭輸送に大活躍	四十三
遺跡として保存 張碓のトンネル	四十六
開拓史上の好資料 張碓駅附近に本道最初のトンネル	四十七
待望の試運転行う 札・樽間ディーゼルカー	四十八
旅行者を慰める朝里驛に花晶と噴水	四十八
日本で初めての電車	四十九
鉄道の話 1	五十
鉄道の話 2	五十一
鉄道の話 3	五十二
新札幌驛きよう開く	五十三
日本最古の機関車 七十二才の義経号復元	五十五
雑記帳	五十六
名誉駅長に石橋さん 鉄道記念日に多彩な行事	五十六
新札幌駅前広場に開拓当時の2勇姿 機関車「静」と「大勝」号	五十七
「大勝」号より古い貴賓車「夕鉄」に三等車で今も残る	五十八
目覚ましい鐵道の發達	六十一

初めは東京 I 横浜 50 銭

戸塚の宿場跡に立つて

国鉄だより

七十八回目の鉄道記念日!!

ダイヤ改正の要点

客車を安全な鋼製車にします

特別二等車の連結

秋の旅は季節割引で

列車スピードの比較

日本の鉄道はどのように発達したか

国鉄秋の割引サービス地

秋の標語

鉄道 80 年パンフレット

日本国有鉄道線路図

七、北海道鉄道に関する歌謡

東 海 道

六十一

六十三

六十五

六十五

六十五

六十六

六十六

六十六

六十七

六十八

七十

七十二

七十三

七十九

八十一

八十三

鉄道唱歌	北海道編	南の巻	九十二
鉄道唱歌	北海道編	北の巻	九十四
電車唱歌			九十六
文部省著作	尋常小学読本七	第十四	九十七
大和田建樹の鉄道唱歌			九十八
明治三十三年五月	「汽笛一声新橋を」		
同年	九月	「夏尚寒き布引きの」	
汽車の旅			九十九
汽車ポッポ	富原 薫	作	九十九
昭和二十七年十月十四日	鉄道創始八十年記念新鉄道歌		百
鉄道唱歌のエピソード			百一
ビータ搗き音頭			百二
ジェームス・ワット			百四
ジョージ・スチーブンソン			百四

(当選歌)

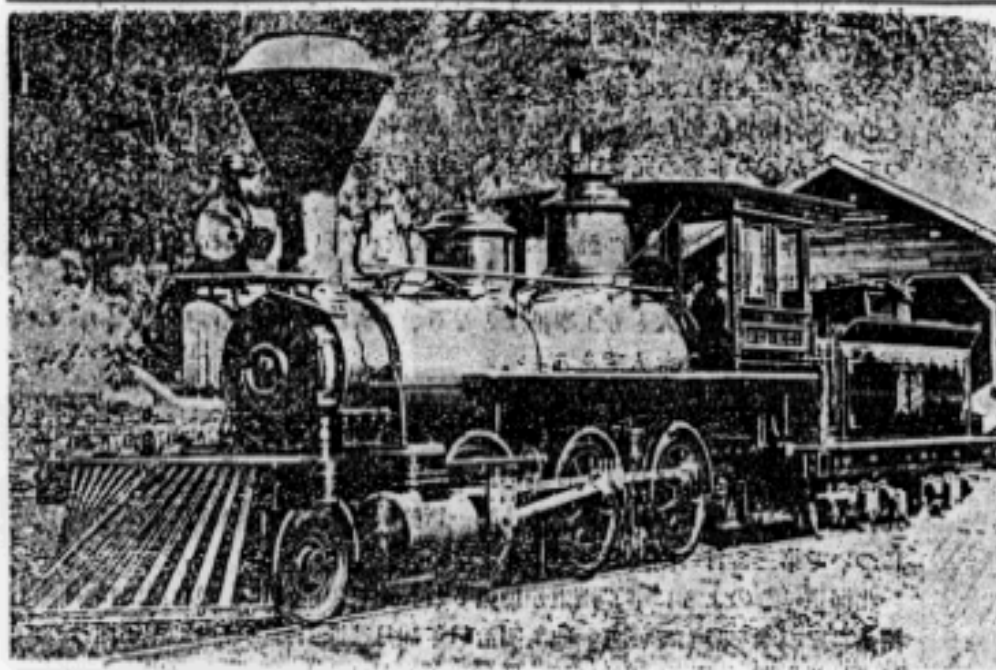
五、鉄道開業七十周年および八十周年記念パンフレット

『編集解説』

昭和二十五年の北海道開業七十周年記念および昭和二十八年の日本における鉄道開業八十周年記念行事の際のパンフレットを採録したのが本編である。八十周年パンフレットは、七十周年パンフレットを下書きにしたせい、ほとんど同じ文面だが一部違いがある。そのため、調査の上訂正を行っている。

これらのパンフレットも、「朝里駅物語」執筆資料として廣氏が蒐集保存していたものである。

北海道 鐵道開業七十周年記念



北海道の鐵道は石炭運搬のため、手宮—札幌—幌内間の開通（明治13年～15年）にはじまっている。その後も開拓の使命をおびて奥地へ奥地へと延びていった。密林を開いて鐵道が敷かれると、本州から移住する人もふえ、次第に産業は發達し、都會もできて、今日の寶庫北海道となつた。

1950

國有鐵道札幌地方營業事務所

北海道の鐵道發達經過

	延長	人口	1 人の乗車回数
明治 3 2 年	4 6 9 km	9 2 万人	1.7 回

この期間には、幌内、歌志内、万字、夕張などの炭鑛地帯まで延びていて、石炭の搬出と沿線の開發にむけられていることがわかる。

明治 4 5 年	1 2 6 4 km	1 7 4 万人	3.1 回
----------	------------	----------	-------

この年までには、函館から小樽、空知太からから深川-旭川-名寄-恩根内、深川-留萌、旭川-帶廣-釧路、池田-北見へ延びており、本州方面との連絡並びに上川、十勝、北見の農耕地開發にむけられている。

大正 1 5 年	2 3 0 0 km	2 4 4 万人	9.3 回
----------	------------	----------	-------

この年までには釧路-根室、恩根内-稚内、名寄-北見-網走へ延びており、樺太、千島との連絡、北見地方の資源開發にむけられている。

昭和 2 3 年	3 7 3 8 km	4 0 2 万人	2 4.7 回
----------	------------	----------	---------

この年までには、室蘭線、石北線等の最奥地との連絡最短距離の線が開通している外、根釧原野に延びており、その他の方面では、日高、渡島、天鹽、石狩方面の既に相當開發せられた地方に向って延びている。

以上の表から乗車回数についてみると、大正 1 5 年には道民一人の乗車回数 9.3 回に對し、2 3 年には約 3 倍になっている。このことはそれだけ人口がふえ、開發されており、緒産業が盛んになったことがわかる。

北海道の國鐵話の泉

一番早く汽車のついたところは

手宮-札幌間 明治13年11月28日

はじめて走った汽車は

辦慶號 明治13年10月24日 手宮-熊碓間五英里試運轉

一番長い栈橋は

石狩川 札沼線、篠路-石狩太美間 1、074M（全國第三位）

一番長いトンネルは

石北トンネル 石北線、上越-奥白瀧間 4、328M（全國第五位）

直線の區間は

室蘭線 沼之端-白老間 20km （全國第一位）

北海道の鐵道の恩人

戦争中銅像と言う銅像が全部應召して、今ではその姿を消してしまつたが、先年まで札幌驛前に三体の胸像がおかれてあつたが、あの胸像の主は、北海道の鐵道の恩人といわれる人達で米人ジョセフ・ユー・クロフォード、松本壮一郎、平井晴二郎の三氏である。

クロフォード氏は、北海道にはじめて鐵道が建設されることになり、その工事の指導に當るため開拓使に顧問として招かれた土木技師であり、氏がこの事業の完遂に全精力を傾注して、豫想以上の短期間に工事を終り營業の開始を見るに到つたもので、又松本平井両氏は開拓使の御用掛として、クロフォード氏の下で活躍した青年技術者であつたが、後にはそろって工学博士となり國鐵の樞要の職についてた人である。

北海道鐵道創始のいきさつ

昔は「エゾ」と呼ばれ、人煙稀であった北海道も、鐵道だけはその芽生えが本州に比較して割合に早かった、即ち日本で第一がいうまでもなく新橋横濱間だが次が神戸京都間で、三番目が北海道となっている。

北海道になぜ早く鐵道を創始することになったかといえ、幌内炭山の開發にその端を發しているのである。それは明治十一年開拓使は廳内に煤田開採事務係を置いて、本格的に煤田開採に乗り出すこととなったので、鐵道の建設に當らせるため米國から顧問技師として前述のクロフォード氏を招き幌内小樽間の測量踏査を初めたのである。

當時の車輛

機關車はH・K・ボートル會社の製作したモグール型と稱する、車輛配置2—6—0のテンダー附で、重量は炭水車共で26屯1分に過ぎなかった。最初輸入した2輛は1號を義経、2號を弁慶と名づけ、つぎの2輛は3號を比羅夫、4號を静、そのつぎの2輛は5號を信廣、6號を光國と命名したもので、機關手室の兩側にはローマ字で、炭水車の兩側には漢字で、義経或は弁慶と金色の文字で書き、動輪や排障器などは赤く塗ってこれに金色で縁線を画した極彩色のものであった。

客車はハーラン・エンド・ホリグスウオース會社の制作で、最上等、上等、並等の三種に分れ、最初は八輛輸入されているが、乗客賃金表に上等と並等よりないので、最上等は開拓使専用の特別車で兩側面に開拓使の文字が筆太に書かれている。なお、この客車は明治天皇行幸のときの御召車に充てられていた。

(現在東京鐵道交通博物館にある)

貨車は有がいを「う」、無がいを「む」といい、容積重量共に七屯でいずれもボギー車であった。新橋横濱間に初めて使った車輛は總て四

輪車であつたのに比較すると進歩していた事になるが、これは新橋横濱間のは英國のもので、北海道のは米國のものであつたからでもある。

旅客、貨物の運賃

乗車賃金は、手宮札幌間上等 80 銭、並等 60 銭で、手宮幌内間上等 2 圓 10 銭、並等 1 圓 60 銭で、その後 19 年 3 月に改正があつて、手宮札幌間は従前通りで、手宮幌内間は上等 2 圓、並等 1 圓 50 銭になっている。因に 23 年 4 月から乗車賃金が上、中、並の 3 等級に改まり、手宮札幌間では上等 78 銭、中等 55 銭、並等 32 銭になった。

小荷物運賃は通常 1 斤 5 厘、易損、かさ高品、鳥獣金魚などが 1 銭の割で犬 20 頭二十銭であつた。又貨物は 1 級から 5 級までと、級外 1 類から 6 類まで区分され、斤扱、貸切扱の制度があつて、斤扱は手宮札幌間 100 斤につき 1 級 2 銭 5 厘、5 級 4 銭、貸切は箱車が 5 圓 20 銭、台車が 4 圓 60 銭であつた。

なお當時貨物取扱所を停車場荷物抱弁所といつていた。

手宮札幌間開業當時米（一升）が 5 銭だったので、60 銭の汽車賃はまさに 12 倍に當ることになる。

列車時刻

手宮札幌間開業當時の列車は、客車と貨車とを連結した混合編成で、回数は夏は 2 往復で手宮と札幌から交互に出發して往復し、冬は手宮からだけ出發して 1 往復したに過ぎなかつたというが、下り列車は手宮發午前 9 時で札幌着が 11 時上り列車は札幌發午後 1 時 30 分で手宮着 3 時 30 分という時間割りで、手宮札幌間の運轉に 2 時間を要していた。その後 23 年頃から 3 往復に増加された。



国鉄のあゆみ

北海道の鐵道は石炭運搬のため、手宮-札幌-幌内間の開通（明治13年～15年）にはじまっている。その後も開拓の大使命をおびて奥地へ奥地へと延びていった。密林を開いて鐵道が敷かれると、本州から移住する人もふえ、次第に産業は發達し、都會も出来て、今日の寶庫北海道となった。

1950年

國有鐵道（北海道）營業所

北海道の鐵道發達經過

	延長	人口	1 人の乗車回数
明治 3 2 年	4 6 9 km	9 2 万人	1 . 7 回

この期間には、幌内、歌志内、万字、夕張などの炭鑛地帯まで延びていて、石炭の搬出と沿線の開發にむけられていることがわかる。

明治 4 5 年	1 2 6 4 km	1 7 4 万人	3 . 1 回
----------	------------	----------	---------

この年までには、函館から小樽、空知太からから深川-旭川-名寄-恩根内、深川-留萌、旭川-帶廣-釧路、池田-北見へ延びており、本州方面との連絡並びに上川、十勝、北見の農耕地開發にむけられている。

大正 1 5 年	2 3 0 0 km	2 4 4 万人	9 . 3 回
----------	------------	----------	---------

この年までには釧路-根室、恩根内-稚内、名寄-北見-網走へ延びており、樺太、千島との連絡、北見地方の資源開發にむけられている。

昭和 2 3 年	3 7 3 8 km	4 0 2 万人	2 4 . 7 回
----------	------------	----------	-----------

この年までには、室蘭線、石北線等の最奥地との連絡最短距離の線が開通している外、根釧原野に延びており、その他の方面では、日高、渡島、天鹽、石狩方面の既に相當開發せられた地方に向って延びている。

以上の表から乗車回数についてみると、大正 1 5 年には道民一人の乗車回数 9 . 3 回に對し、2 3 年には約 3 倍になっている。このことはそれだけ人口がふえ、開發されており、緒産業が盛んになったことがわかる。

戦後の国鉄

戦後の国鉄は著々復興しているが、お客は戦前3倍以上になっているので、列車によっては未だ混雑しているものもある。

北海道の輸送状況

	昭和11年度	昭和23年度	割合	国鉄全体に対する割合	
				昭和11年度	昭和23年度
鐵道延長	3,413km	3,738km	111%	19%	19%
旅客輸送人口	2,890 万人	10,922 万人	378%	3%	10%
貨物輸送屯数	1,768 万屯	1,931 万屯	109%	20%	12%

昭和23年の北海道の収入は、全国収入の4%であるが、経費は10%になっている。このことは北海道の鐵道が拓殖的使命をおびて發達し、収支のつぐわない地方路線が多い上に、冬季間雪害等による経費の支出がかさむためである。

国鉄復興五カ年計畫が完成すれば

昭和23年度から国鉄復興5カ年計畫が著々進められている、この計畫が完成すればどうなるか。

客車一輛に100名乗れるものとしてみると、昭和11年には34名乗っていたのが、昭和24年には140名分の席がなかったのに、完成後は十三名分の余席があることになっている。

	道 内			全 国		
	昭和 1 1 年	昭和 2 3 年	昭和 2 7 年	昭和 1 1 年	昭和 2 3 年	昭和 2 7 年
客車数 (兩)	870	1057	1200	3600	11000	14000
旅客輸送人員 (万人)	2800	1 億 1000	1 億 2000	10 億	32 億	40 億
貨車数 (兩)	9000	10000	15000	74000	106000	120000
貨物輸送屯数 (万吨)	1500	1900	2700	9700	1 億 1000	1 億 7000

将来北海道の鐵道は、道の総合開發計畫に即應して、奥地へ延びていかなければならない。そして資源開發の基盤をつくりやがて豊富な電力を利用して鐵道を電化し、青函間もトンネルで快適な旅と貨物の大量、迅速輸送を実現したいものである。

交通用具發達年表

世界最初の發達年表			日本最初の發達年表	
種別	年代	場所	年代	備考
機関車	1769 年	フランス	明治 5 年	新橋横濱間に開業す
蒸気自動車	1769 年	フランス	明治 3 6 年	山羽という人が作る
汽船	1802 年	イギリス	明治 8 年	明治丸を英国から購入、燈台巡視船とす
電車	1835 年	アメリカ	明治 2 3 年	東京内國勸業博覽會で試運轉
人力車	1870 年	日本	明治 3 年	和泉雲助が発案、營業開始
自轉車	1873 年	イギリス	明治 1 5 年	佐藤アイザックが輸入
自動車	1884 年	ドイツ	明治 3 0 年	
飛行機	1903 年	アメリカ	明治 4 4 年	所澤飛行場で日野、徳川氏が飛行

北海道で毎日どれだけのお客と貨物を運んでいるか。

旅 客 普通 1 8 万人 定期 1 4 万人 (乗車のみ)
 貨 物 6 2、0 0 0 屯 (發送のみ)

北海道の國鐵話の泉

一番早く汽車のついたところは

手宮-札幌間 明治13年11月28日

はじめて走った汽車は

辨慶號 明治13年10月24日 手宮-熊碓間五英里試運轉

一番長い栈橋は

石狩川 札沼線、篠路-石狩太美間 1、074M（全國第三位）

一番長いトンネルは

石北トンネル 石北線、上越-奥白瀧間 4、328M（全國第五位）

直線の區間は

室蘭線 沼之端-白老間 20km （全國第一位）

列車のスピード

★ 特急つばめ

東京-大阪間 553.7km 所要時間 約9時間

★ 普通急行

東京-大阪間 553.7km 所要時間 約11時間

森-東京間 737.1km 所要時間 約15時間

青森-大阪間（羽陸經由） 1055.6km 所要時間 約24時間

★ 北海道の急行

旭川-函館間 419.8km 所要時間 約9時間

移動鉄道展のしおり



展示物の内容

(1号車)

鐵道最初の列車模型
国鉄の創業（新橋駅）
大阪駅の開業
アプト式鐵道の開通
明治時代の客車内部
連結器の取替
東京駅の開業
丹那トンネルの開通
関門トンネルの開通
湘南電車走る

(2号車)

湘南電車5兩編成模型
EF58型電気機関車往復運転模型
新しい電気機関車と蒸気機関車
大都市附近の電車運転
ローカル線に登場したディーゼル動車
3等客車の構造と木造車の鋼体化
ディーゼル電気機関車の紹介
貨物輸送の現状と貨車の新造
車輛、資材、石炭等の実情
電化の現状とこれからの電化計画

優秀車の内部

国鉄歴史写真（10枚）

錦絵（10枚）

車外掲示用図版

旅のエチケットについて

交通道德高揚標語その他

旅客輸送の現状

停車場設備の改良

日本の地勢と鉄道建設の苦心

機関区、保線区、その他のかくれた
仕事

列車乗務員の勤務紹介

列車が出発するまで

通勤輸送とダイヤ編成の苦心

国鉄のスピードアップ

交通用具発達年表

世界最初の発達年表			日本最初の発達年表	
種 別	年 代	場所	年 代	備 考
丸木舟	西暦紀元前	不明	神話時代	古事記や日本書紀や発掘された「ハニワ」等で知られる
手押車	西暦紀元前	不明	不明	
乗合馬車	西暦 1667 年	仏国	明治 2 年	川名幸右衛門、横浜-東京間に営業開始
機関車	西暦 1769 年	仏国	明治 5 年	新橋-横浜間
蒸気自動車	西暦 1769 年	仏国	明治 36 年	山羽さんという人によって作られた
気球	西暦 1783 年	仏国	明治 10 年	
汽船	西暦 1802 年	英国	明治 8 年	明治丸を英国から購入、燈台巡視船とした
電車	西暦 1835 年	米国	明治 23 年	東京の内国勸業博覧会で試運転
人力車	西暦 1870 年	日本	明治 3 年	和泉雲助考案、営業開始
自転車	西暦 1873 年	英国	明治 15 年	佐藤アイザック氏により輸入
自動車	西暦 1884 年	獨逸	明治 30 年	明治 30 年頃輸入
飛行機	西暦 1903 年	米国	明治 44 年	所沢飛行場で日野、徳川両氏により飛行

北海道の國鉄話の泉

一番早く汽車のついたところは

手宮-札幌間 明治13年11月28日

はじめて走った汽車は

弁慶号 明治13年10月24日 手宮-熊碓間五英里試運轉

一番長い栈橋は

石狩川 札沼線、篠路-石狩太美間 1、074米（全国第三位）

一番長いトンネルは

石北トンネル 石北線、上越-奥白瀧間 4、328米（全国第五位）

直線の區間は

室蘭線 沼之端-白老間 20軒（全国第一位）

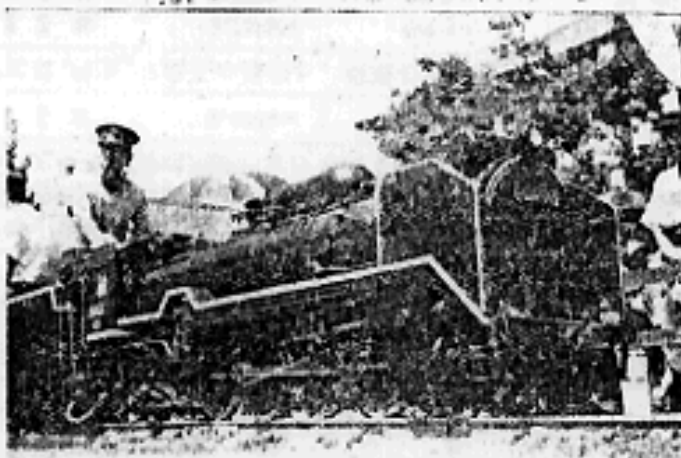
よい家風よい校風を旅にまで 旅のエチケット 特選標語

昭和28年7月1日興國印刷

鉄道 80 年記念展

小規模機関車の運転

於 大通九丁目広場



展示板から

僕は庫内手
希望を胸に!



○国産タイズ 当選30名賞品贈品

○模型機関車、電軌のコンクール

— 3 階会場 —

期 日 10月14日から19日まで(6日間)

場 所 札幌市今井デパート 6階会場

展 示 物

○80年のあゆみ 図板4枚

○国産の現状 ヶ 35枚

○模型類 機関車、ロータリー、客車、
セキ、駅舎、レールの変遷等
鉄道電車模型

旅は楽しむ



安くておもしろい旅行は国産鉄道
国産鉄道は国産鉄道の発展と
国産鉄道の発展と国産鉄道の発展と
国産鉄道の発展と国産鉄道の発展と
国産鉄道の発展と国産鉄道の発展と



1982 札幌鉄道管理局

千歳線 上り

列車名	札幌発	苫小牧着
102	5:41	7:52
準 205	室蘭 7:15	10:06
110	8:53	11:08
112	11:40.	14:15
3104	千歳 14:57	16:34
114	15:50	18:10
106	千歳 17:54	19:16
116	18:40.	苗穂 20:46
急 1201	東京 19:05	22:58

千歳線 下り

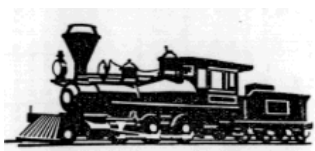
列車名	札幌発	苫小牧着
急 1202	6:10	東京 10:00
101	6:43	千歳 8:06
111	7:46	10:00
3103	9:15	千歳 10:45
113	12:32	14:43
準 206	15:00	室蘭 17:48
115	15:17	17:34
105	18:05	20:17
117	21:00	23:09
53	恵庭 5:35	7:11

札幌線 下り		
列車名	札幌発	浦臼着
121	6:33	9:24
123	12:54	15:34
125	16:18	18:47
127	18:06	20:57
3129	21:06	石狩当別 22:06
札幌線 上り		
列車名	浦臼発	札幌着
120	5:23	7:36
3128	石狩当別 7:15	8:20
122	7:03	9:45
124	11:30	14:06
126	16:34	19:24

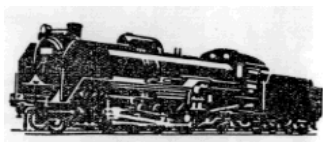
下り

列車名	発駅	小樽		札幌		岩見澤		着駅
21						6:00 7:44		旭川 8:57
準 405	函 22:55	5:22 5:30		6:31 6:38		6:38		釧路 19:22
131	仁木 5:16	5:58				8:47		小樽
311	小樽	6:25		7:28 7:41		8:57		稚内 19:57
123	倶知 5:26	7:12						小樽
31	手宮 7:05			8:13 8:19		9:25		岩見澤
41	小樽	7:38		8:41 8:46				苗穂 8:50
3043	小樽	8:00		8:59				札幌
13	函 23:15	8:28 8:38		9:42 9:48		10:53 11:01		旭川 13:43
133	仁木 8:35	9:42						小樽
73	長万 5:20	10:00 10:12						南小樽 10:17
33	手 10:15			11:22 11:27		12:33		岩見澤
23	小樽	11:50		12:53 13:00		14:05 14:12		名寄 19:14
135	仁 12:00	13:08						小樽
25	小樽	13:14		14:18 14:25		15:27 15:37		旭川 18:57
急 1	函 10:00	15:30 15:35		16:11 16:21		17:04 17:10		旭川 19:13
11	函館 6:15	14:36 14:56		16:02 16:25		17:31 17:40		旭川 20:59
準 5	小樽	16:28		17:05 17:11		17:58 18:05		名寄 22:32
35	札幌			17:15		18:21		岩見澤
37	小樽	18:00		19:01 19:08		20:13 20:25		網走 9:32
準 505	函 12:03	19:48 19:58		21:04 21:35		22:29 22:38		網走 7:42
急 3	函 15:20	20:32 20:38		21:13 21:28		22:16 22:23		根室 12:11
411	小樽	21:15		22:17 22:25		23:32 23:41		釧路 11:47
45	函 14:40	22:42 22:52		23:55				札幌

上り					
列車名	發驛	岩見澤	札幌	小樽	着驛
102	小樽			6:00	函館 14:55
412	釧路 17:50	5:06 5:14	6:16 6:21	7:21	小樽
3132	小樽			7:25	余市 8:09
準506	網走 19:40	5:41 5:55	6:43 6:57	8:19 8:30.	函館 17:30
32	岩見澤	6:25	7:31 7:36		手宮 8:44
急 4	根室 16:00	6:00 6:10	7:05 7:20.	7:56 8:01	函館 13:25
34	瀧川 5:53	7:00 7:07	8:15 8:20	9:25	小樽
36	瀧川 6:30	7:40 7:47	8:53		札幌
414	瀧川 7:10	8:14 8:21	9:26 9:31	10:37	小樽
134	小樽	9:42		10:45	仁木 11:27
12	旭川 6:25	9:03 9:09	10:15 10:23	11:27 11:40	函館 20:49
準 6	名寄 4:45	9:58 10:04	10:52 10:57	11:35	小樽
22	旭川 8:40	11:21 11:28	12:35 12:42	13:48	小樽
136	小樽			16:43	仁木 17:29
124	小樽			18:04	倶知安 20:02
42	苗穂 16:20		16:24 16:30	17:35	小樽
38	岩見澤	16:00.	17:06 17:15		手宮 18:24
3044	札幌		17:40.	18:44	小樽
312	稚内 5:10	16:33 16:40	17:46 17:53	18:59	小樽
138	小樽			20:00.	仁木 20:50
14	旭川 15:20	18:13 18:23	19:31 19:40	20:50 21:42	函館 5:43
急 2	旭川 17:10	19:21 19:28	20:14 20:30	21:08 21:18	函館 4:30
準406	釧路 8:50	20:20 20:27	21:35 21:43	22:50 23:05	函館 6:30
46				23:48	小樽



鐵道歴史のあらし



日本の鐵道はいつうまれたか？

日本に初めて鐵道が生まれたのは明治5年（1872年）5月で最初は品川―横濱間を運轉したのが、この年の9月12日（今のこよみでは10月14日）新橋―横濱間が開通したので、明治天皇のおいでを願って開業式を行った。これは世界最初の鐵道開通（英國）から47年目で、國鐵では今でもこの日を鐵道の記念日として、毎年お祝の式をあげている。

開通した頃の鐵道は？

開業當時の鐵道は機關車がたったの10台、客車が58台しかなかった。しかもこの頃の鐵道技師はみんなイギリス人で、車もレールも全部イギリス製であった。新橋―横濱間のきよりは26.8キロで、この間を汽車は58分かかって走った。鐵道が神戸迄のびたのは明治22年のことである。

私鐵の發達

その後國には國鐵の外に私鐵がぞくぞくと生れ、明治16年に上野―熊ヶ谷間ヲ最初に開業した日本鐵道會社を初め、關西鐵道（今の關西線）山陽鐵道（今の山陽線）九州鐵道（今の鹿児島線その他）などの大鐵道會社がたくさん出来た。上野―青森間の東北線や常盤線、高崎線なども昔はみんな私鐵で、これらの私鐵を全部あわせると、國鐵よりもずっと大きい位であった。

鐵道の全國統一

しかし明治39年（1906年）には日本のおもな鐵道を全部國有にすると云う規則が出来て、大きな鐵道はほとんど國鐵に合ぺいされ、國鐵は一ぺんに6、400キロの線路を持つ大鐵道となった。

外国製の車から国産車時代へ

これまで日本では機關車をイギリス、アメリカ、ドイツなどから色々の型のものを買っていたが、明治29年（1893年）に、初めて神戸工場で國産の機關車を造り、大正の中ば以後は全部國産の車を使うようになった。鐵道をふせつする技師も初めは外国人をやとっていたが間もなく全部が日本人の技師となり、今では日本の鐵道技術は世界でも最もすぐれたものの一つとなっている。

今日の鐵道のありさま

國鐵はこんどの戦災で受けたいたでも漸く切抜けて、19。761キロの線路（營業キロー營業しているキロ數）の上を、5、334台の蒸氣機關車と、358台の電氣機關車と、11、527台の客車と、2、482台の電車と、96、665台の貨車とが、一年間に30億9千万人の旅客と、1億3千万トンの貨物を、夜も昼もなく運び、その裏には47万人の鐵道職員が働いている。

北海道の鐵道は

北海道の鐵道は石炭運搬のため、手宮-札幌-幌内間の開通（明治13年-15年）にはじまっている。その後も開拓の大使命をおびて奥地へと延びていった。密林を開いて鐵道が敷かれると、本州から移住する人もふえ、次第に産業は發達し、都會も出来て、今日の北海道となった。

年別の發達を見ると

	延長	人口	1人の乗車回数
明治32年	469 km	92万人	1.7回

この期間には、幌内、歌志内、万字、夕張などの炭鑛地帯まで延びていて、石炭の搬出と沿線の開發にむけられていることがわかる。

明治45年	1264 km	174万人	3.1回
-------	---------	-------	------

この年までには、函館から小樽、空知太からから深川-旭川-名寄-恩根内、深川-留萌、旭川-帯廣-釧路、池田-北見へ延びており、本州方面との連絡並びに上川、十勝、北見の農耕地開發にむけられている。

大正15年	2300 km	244万人	9.3回
-------	---------	-------	------

この年までに樺太、千島との連絡と、奥地の資源開發にむけられている。

昭和23年	3,738 km	402万人	24.7回
昭和26年	3,738 km	430万人	29.3回

以上の表から乗車回数についてみると、大正15年には道民一人の乗車回数9.3回に対し、23年には約3倍になっている。このことはそれだけ人口がふえ、開發が進み、緒産業が盛んになったことを示すものである。

・札幌 須田印刷・

六、鉄道関連新聞記事

『編集解説』

本編は昭和二十五年の北海道開業七十周年記念を中心に廣氏が蒐集していた新聞記事を採録してある。

これらについても、「朝里駅物語」執筆資料として廣氏が大切に保存していたものであり、鉄道関連を調べている方にとっては、一助となる資料と思われる。

当時を偲ぶ

本道鐵道七十年記念式典

「小樽発」延長三千七百五十四^キの本道鐵道の起点となった手宮―輕川間鐵道開通七十回目の誕生を祝う「開通七十周年記念式典」は十八日午前十時から發祥の地点である手宮駅で行われた。

この日集った人は約百五十名におよび佐藤札鐵局長の式辞のち国鉄総裁（代読）など各方面の祝辞があり、また開拓使顧問土木技師アメリカ人クローフォールド、松本蒸治などと

もに遍路、鐵道建設に功勞あつた平山清次郎氏の令息喜久松翁（東京から來樽）に感謝狀が贈られて式を終了つゞいて本道の鐵道起点零点ポストや当時の機関庫、列車展などを見学し、正午から北海ホテルで盛大な祝賀会を開いた。

（北海道新聞昭和二十三年十一月十九日）

これが・・・義経号

列車展 小、中学生で大賑い

「小樽発」現在延長三千七百五十四^キにおよぶ本道鐵道開通



七十周年を祝う札鐵局主催の記念祝典は十八日午前十時から發祥駅手宮駅に各方面の代表三十名が参集して盛大に行われたが、この日明治十七年建設された手宮駅構内の赤レンガの機関庫付近で行われた列車展には市内小、中学校児童の見学団が早朝からどつと押しかけ当時、手宮、輕川間を疾走した義経号に乗り鐘をならし

てみて大よろこびであった。なおこの列車展は浜小樽駅構内でも行う予定であったが都合により手宮駅（十九日まで）から朝里（二十日）銭函（二十一日）と変更した

写真は落部（渡島）からきた当時の義経号を囲んで喜ぶ子供たち

式典実況を録音ニュースに 十八日小樽で行われた本道鉄道七十周年記念式典を札幌中央放送局では録音、日本ニュースで映像化した。録音は十九日午前七時十五分の週間トピックスの一コ

マとしておくりニュース映画は来月第一週に公開される

親子二代で鐵道建設

平井博士の語る七十年史



本当に感慨無量

現在の留萌線など測量

十八日本道鉄道の発祥駅手宮駅で満七十年をたゝえる札鉄局の記念式典が盛大に行われ、明治十三年開拓使顧問土木技師アメリカ人クロフォールド、松本蒸治（松本商工相の父）の

両氏とともに本道鐵道建設に盡した平井晴二郎氏の三男喜久松氏（六五）Ⅱ工博Ⅱに佐藤札鉄局長から親子二代の本道鐵道建設功労者として感謝状が贈られた、以下は平井氏が祝賀会場北海ホテルで語る本道鐵道七十年史の一コマ

現在私は東京にいるが実は小樽の手宮で生れ、小学校三年生の年に札幌に移った、父のあとを繼いで鐵道に入り明治四十三年から大正四年にかけ旭川の鐵道建設事務所に籍をおき奥地鐵道敷設に従事した手がけた主なる鐵道は現在の留萌線をはじめ滝川、富良野間の鐵道敷設や厚岸、

根室間の鉄道測量を行った。

大正八年ごろアメリカに留学しクロフォールドさんにお会いした、クロフォールドさんはこの時すでに高齢であったが格ぶくのいゝ元気な人だった、クロフォールドさんは「北海道の開発は石炭の発掘だその石炭の輸送起点（港）は江別が理想的に思ったが調査の結果、小樽が最もよい積出港ということになったので鉄道を小樽から敷くことになった」と話されていた、私の父（平井晴二郎氏）は大正十五年東京で七十七歳で亡くなった

その後、私は北海道にあまり来なかったが今の築港のローダー

やトランスポーターのシステム

を決めたのは私です、昭和十四年退官し華北交通など外地にいました。が今日は本当に感慨無量です、松本さんは早く亡くなられたようですが、その御子息は商工大臣をしております

（写真は平井博士）

（北海道新聞小樽版昭和二十三年 月十九日）

註Ⅱ記事には清治郎とあるが「晴二郎」の誤りか

想い起す本道鐵道の始まり

鐵道開通七十周年記念

十八日小樽市で記念式

わが國の鐵道は今から七十八年前即ち明治五年新橋横濱間の開業がその創始で十月十四日には畏くも明治天皇の行幸を仰ぎ開業式を舉行した記念日で、この日を鐵道では記念日としている譯である。

ひるがえって本道の鐵道の創始については余り知られていないが、本道の鐵道は開拓使において幌内炭山よりの採炭輸送と併せて沿線の開發に資するため、手宮幌内間に敷設を計畫し、明治十三年内地より八年おくれて今日より七十年前の十一月十八日手宮輕川間、同月二十八日輕川札幌間が開通

したのが本道の創まりで、十一月十八日は眞に本道の鐵道記念日である。

それで北海道では丁度七十年に當る十八日に、小樽市において本道鐵道開通七十周年記念式典を開催するほか、

記念祝賀會小樽市で開催

リクライニングシート（特別二等車）試乗會

鐵道に關する作文募集（新制中學を對象）

展覽會（札幌又は小樽市内と列車内で開催）

急行、準急行列車の愛稱名募集など多彩な計畫をすゝめている。

北海道の鐵道の恩人

戦争中銅像という銅像が全部應召して、今ではその姿を消してしまつたが、先年まで札幌驛前に三体の胸像が置かれてあつたが、あの胸像の主は、北海道の鐵道の恩人といわれる人達で米人ジョセフ・ユー・クロフォード、松本莊一郎、平井晴二郎の三氏である。

クロフォード氏は、北海道に始めて鐵道が建設されることになり、その工事の指導に當たるため開拓使に顧問として招かれた土木技師であり、氏がこの事業の完遂に全精力を傾注して、豫期以上の短期間に工

事を終り營業の開始を見るに到つたもので、又松本平井兩氏は開拓使の御用掛として、クロフォード氏の下で活躍した青年技術者であつたが、後にはそろつて工學博士となり國鐵の樞要の職に就いてた人である。

北海道鐵道創始

のいきさつ

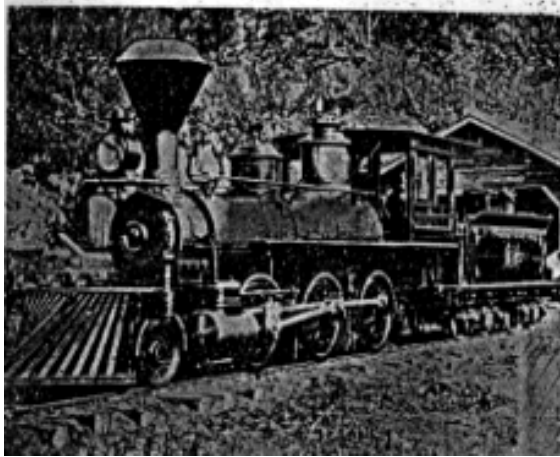
昔は「エゾ」と呼ばれ、人煙稀であつた北海道も、鐵道だけはその芽生えが本州に比較して割合に早かつた、齟区即ち日本で第一がいうまでもなく新橋横濱間だが次が神戸京都間

で、三番目が北海道となつて
いる。

北海道になぜ早く鐵道を創
始することになつたかといえ
ば、幌内炭山の開發にその端を
發しているのである。それは明
治十一年開拓使は廳内に煤田
開採事務係を置いて、本格的に
煤田開採に乗り出すこととな
つたので、鐵道の建設に當らせ
るため米國から顧問技師とし
て前述のクロフォード氏を招
き幌内小樽間の測量踏査を初
めたのである。

車 輛

機關車はH・K・ボートル會社
の製作したモグール型と稱す
る、車輛配置二一六〇のテン
ダー附で、重量は炭水車共で二
十六屯一分に過ぎなかった。



最初輸入した二輛は一號を義

經、二號を弁慶と名づけ、つぎ
の二輛は三號を比羅夫、四號を
静、そのつぎの二輛は五號を信
廣、六號を光圀と命名したもの
で、機關手室の兩側にはローマ
字で、炭水車の兩側には漢字で、
義經或は弁慶と金色の文字で
書き、動輪や排障器などは赤く
塗つてこれに金色で縁線を画
した極彩色のものであった。

義經號は客車開拓使ととも
に、記念として保存されること
となり、今鐵道博物館に陳列さ
れている。

客車はハーラン・エンド・ホ
リグスウォース會社の製作で、
最上等、上等、並等の三種に分

れ、最初は八輛輸入されているが、乗客賃金表に上等と並等よりないので、最上等は開拓使専用の特別車で兩側面に開拓使の文字が筆太に書かれている。なお、この客車は明治天皇行幸のときの御召車に充てられていた。

貨車は有がいを「う」、無がいを「む」といい、容積重量共に七屯でいずれもボギー車であった。新橋横濱間に初めて使った車輛は總て四輪車であったのに比較すると進歩していた事になるが、これは新橋横濱間のは英國のもので、北海道のは米國のものであったからで

もある。

旅客、貨物の運賃

當時の乗車賃金は、手宮札幌間上等八十錢、並等六十錢で、手宮幌内間上等二圓十錢、並等一圓六十錢であったが十九年三月に改正になり、手宮札幌間は従前通りで、手宮幌内間は上等二圓、並等一圓五十錢となっている。

因に二十三年四月から上、中、並の三等級に改まり、手宮札幌間では上等七十八錢、中等五十五錢、並等三十二錢になった。小荷物運賃は通常一斤五厘、易損、かさ高品、鳥獸などが一錢

の割で犬は一頭二十錢であった。又貨物は一級から五級までと、級外一類から六類まで区分され、斤扱貸切扱の制度があったが、斤扱は百斤につき一級二錢五厘、五級四錢、貸切は箱車が五圓二十錢、台車が四圓六十錢となっていた。

なお當時貨物取扱所を停車場荷物包弁所といっていたらしい。

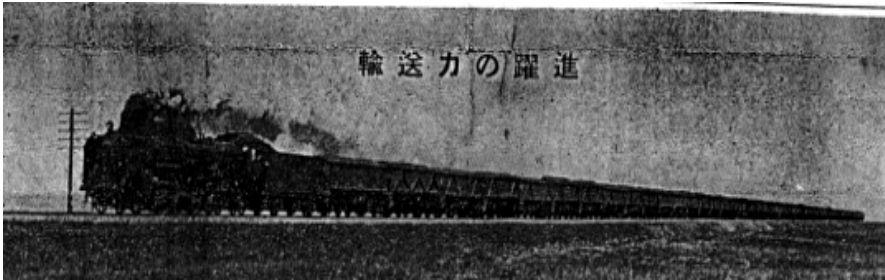
また、この頃は米一升が大体五錢位だったので、六十錢の汽車賃はまさに十二倍に當ることになる。

又二十三年に値下げして三十二錢になったとき、米が八錢

であつたとしても四倍に相當する。又大正七年米騒動の頃、米が五十六錢のときは米一升よりも十一錢も安かつたのである。

列車時刻

手宮札幌間開業當時の列車は、客車と貨車とを連結した混合編成で、回数は夏は二往復で手宮と札幌から交互に出發して往復し、冬は手宮からだけ出發して一往復したに過ぎなかつたというが、下り列車は手宮發午前九時で札幌着が十一時上り列車は札幌發午後一時三十分で手宮着三時三十分とい



う時間割りで、手宮札幌間の運轉に二時間を要していた。その後二十三年頃から三往復に増加された。

北海道の鐵道發達經過

明治三十二年までには 幌内、歌志内、万字、夕張などの炭鑛地帯まで延びていて、石炭の搬出と沿線の開發にむけられていた。明治四十五年までは、函館から小樽、空知太から深川―旭川―名寄―恩根内、深川―留萌、旭川―帯廣―釧路、池田―北見方面へ延びており、本州方面との連絡並びに上川、十勝、

北見の農耕地開発にむけられている。

大正十五年までには釧路－根室、恩根内－稚内、名寄－北見－網走方面へ延びており、樺太、千島との連絡、北見地方の資源開発にむけられている。昭和二十三年までには室蘭線、石北線などの最奥地との連絡再短距離の線が開通しているほか、根釧原野に延びており、その他の方面では日高、渡島、天鹽、石狩方面の既に相当開発せられた地方に向って延びていつている。

前述から乗車回数について見ると、大正十五年には道民一

人の乗車回数九、三回に對し昭和二十三年には約三倍になっており、このことはそれだけ人口がふえ、開發されており諸産業が盛んになったことが解るのである。

急行準急に愛稱名募集

國鉄では今回の時刻改正を期して、いままで特急だけについていた愛稱名（つばめ、はと）を全國の急行準急行列車にも付けることとなり、各營業事務所毎に準備をすすめている。

本道でも各急行、準急行（列車名は未定）列車に愛稱名を付

與することとなり、ひろく一般から募集することとなった。これが應募要領は、名稱には原則として地名、風若しくは天象などをあてることとし、官製ハガキで列車名の下に括弧愛稱名を表示し、ハガキ一枚一列車となっている。

なお、締切その他は未定であるが、これが詳報は追ってポスター、新聞などより發表する。（北の交通と観光 昭和二十五年十一月一日）

椎熊夫人大いに語る

もうソロソロ

次の選挙ばなし



(写真は椎熊事務所のみね夫人)

講和会議に列席する全権委員
團の顔ぶれは過日の議会で決
定したが、議員團の一人、民主
党から小樽出身の椎熊代議士
が参加する、この報をうけた帰
郷中の椎熊夫人みねさん(五
四)は妻の立場から喜びと改選

にそなえての妻の悩みをつぎ
のように語っていた

政治家の妻としてこんな喜
びはありません、私のような政
治には門外漢でも、私なりに党
の立場と主人の立場を心配し
続けております、私たちは選挙
区である小樽で当然暮らすべ
きですが、子供が学校に行っ
ているので今のところどうして
も東京住まいは止むを得ませ
ん、早ければ今年中におそく
も明春までは議会は解散する
だろうという話もきました
し選挙区の縮小問題なども議
論されているようで貧乏政治
家の妻はヤリクリ算段に忙し

い訳です、今度の選挙は後志管
内と小樽を一区にした小選挙
区で定員二名という噂をきい
ていますが、そうなれば主人な
どは苦戦をまぬがれませんが、二
十何年振りで帰って来た小樽
には知合いの人も少く淋しい
気も致しますがこの間お祭を
見せていただき子供のころを
懐しく思い出しました、私は今
月一杯で東京に帰ります。

(昭和二十六年八月二十二日、北海夕
イムス)

註|| 椎熊三郎、旧北海道四区選
出、衆議院議員九期を経て衆議
院副議長、(進歩党、改進黨、
民主党、自由民主党、明治二十

八年利尻郡鷺泊村生)

挿話

椎熊夫人みね子、若かりし頃小樽駅(現南小樽駅)の出札嬢たりし時代ありき。旧名を池内ミネと云ひ手宮の宿屋の娘なり。その美貌と才能と趣味とを以つて鳴らす。当時小樽に武田翠雨と云ふ男、新劇團を組織して市民の演劇熱を煽る。彼の藝術座松井須磨子一行の「カチューシャ」劇来演当時なりき。即ちミネ子この新劇團に参加して忽ちクイーンとなる。藝名を池田みどりと名乗り主役たり。この新劇團「剃刀」「ヴェニス

の商人」等を持つて道内を巡演せしも当時世人尚新劇を解すること浅く、その劇團さんごんな目に會ひて帰樽す。池内ミネこと池田みどり、その後小樽高商生と恋愛し、上京、帝大赤門前で女給をしていたとの噂もあつた。この恋も清算されて帰樽したのは大正六年の春まだ浅い頃であつた。その後間もなく小樽新聞社會部記者椎熊とし朗(三郎)と結婚し一子を挙げたのである。ミネ子の小樽駅時代は大正三、四年頃であつた。この新劇團一行の女優小口歌子と云つた小出芳子は解散後妙見町のサクラビアホールで女給をしていたが轉じて公園

ビアホールの女主人になつたりした。

鉄道の憶いだから(昭和二十六年九月十三日 記)

虞美人草のヒロイン

井戸に飛び込み自殺

元札鉄局長夫人氣駕きみ子さん
東京都新宿区下落合一ノ四二
二元札幌鉄道路局長氣駕高次氏
(六八)夫人きみ子さん(六四)
は自宅の古井戸に飛込んで自殺した、去る二十七日午後六時ころのこと、戸塚署の調べによるときみ子さんは最近狭心症を病み非常に厭世的になつていたので、神経衰弱から発作的

な自殺と断定された、きみ子さんは氣駕君子のペンネームでの女流劇作家で大正十四年に発表した処女作「左門とお七」が同年左團次劇團の手で上演された、夏目漱石の「虞美人草」のヒロイン「藤尾」のモデルといわれている。

(昭和二十六年十二月一日 北海タイムス)



道産第一号の

機関車「大勝号」

日本に鉄道がしかれて八十二年、北海道では七十四年になります。最初は機関車や客車もほとんど輸入したものでしたが、明治二十八年に北海道で日本人がはじめて作った「大勝号」ⅡたいしょうごうⅡという古い機関車がちかく札幌植物園に移され、ながく保存される事になりました。そこできょうは大勝号をくわしく調べている鉄道友の会理事の小熊米雄（おぐまよねお）さんにこの機関車についてうかがってみました。

小熊さんからお話を聞く



制作に一年四ヶ月も

日清戦争の直後

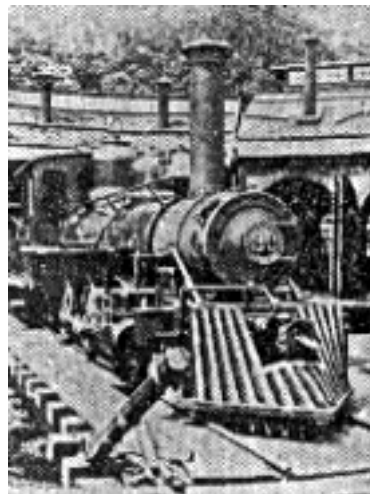
石炭輸送に大活躍

○明治十三年に手宮－札幌間にはじめて鉄道ができたときの機関車は有名な義経号（よしつねごう）弁慶号（べんけいごう）で後に入った静号（しずかごう）とともにみなアメリカから輸入したものです。そのころ北海道の鉄道は炭鉱の開発（かいはつ）が目的でしたが、明治二十年代の中ごろには道内で

機関車二十九、貨車七百九十二、客車四十七両にふえ、経営（けいえい）は二十一年開拓使（かいたくし）から民間の北有社（ほくゆうしゃ）に、二十二年には北海道炭鉱鉄道に移り、鉄道に付属（ふぞく）した手宮工場もアメリカの進んだ技術（ぎじゆつ）をとり入れていました。

○ところが明治二十七年日清（にっしん）戦争（せんそう）がはじまると国内ではたくさん石炭（せきたん）がいくるようになり、これにつれて輸送（ゆそう）力を増すひつようから北海道炭鉱鉄道では手宮工場で機関車（きかんしゃ）を作ることになりました。その計画（けいけい）や設計（しやうけい）は二

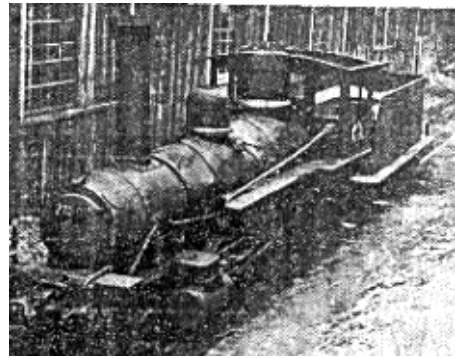
十七年六月同社の運転課長渡辺信四郎（わたなべのぶしろう）さんが作り、手宮工場長の松井三朗（まついさぶろう）さんの指導（しうど）でただちに制作（せいぞく）にかかりました。こうして一年四ヶ月後の二十八年十月に北海道で最初の機関車（きかんしゃ）がりっぱにでき上がったのです。その時はもう日清戦争（にっしんせんそう）は終わっていましたが、戦争（せんそう）に勝（か）つたので「大勝号（だいしやうごう）」正式（せいし）には「ト型三十号（とうがたさんじゅうごう）」と名づけたのが話題（わだい）の機関車（きかんしゃ）なのです。（できあがった当時の大勝号（だいしやうごう））



型は輸入車を改良

ところで大勝号（だいしやうごう）は全部手宮で作（つく）ったわけではありません。義経（ぎけい）、弁慶（べんけい）号（ごう）を輸入（ゆりゅう）した時の予備台枠（よびだいわく）（よびだいわく）をそのまま使（もち）ったので、型（がた）は義経（ぎけい）、弁慶（べんけい）号（ごう）と大たい同じ（おな）じです。また車輪（くるわ）のタイヤ（タイヤ）（外輪（がいりん））もアメリカの輸入品（ゆりゅうひん）ですが、それ以外（そこのほか）はみな手宮工場（てみやこうじやう）で作（つく）り、罐（かん）（かま）

の先にある煙出しのところは義経、弁慶の型を改良してとても大きくなっていますから、ただアメリカの技術をまねしたのではなく、当時の技師（ぎし）が大へん研究的であつたことを物語っています。明治二十六年に神戸で日本で最初の機関車が作られました、これは昭和四年に樺太で鉄クズにしてしまったので、大勝号は国産第二号でも、残っているものとして大変貴重（きちょう）なわけ。



（最近の大勝号）

「文化の日」に

札幌植物園に陳列

大勝号の大きさはいまの機関車の三分の一くらい的小さなものです、それでも当時は第一線で花形機関車として石

炭輸送に大へん活やくしました。その後しだいに大きな機関車が輸入されるにつれ、第一線からしりぞき、炭鉱などで働いていましたが、六十歳ちかい老齢には勝てず、昨年若菜（わかな）の北炭化成（かせい）工業所の片すみに見返る人もないまま置かれていたのです。それで小熊さんをはじめ札幌ではこれをながく保存する事になり、札幌植物園に陳列（ちんれつ）されることになったのです。いま、苗穂（なえぼ）工場で昔のかたちになおすため修理をしており、十一月三日の文化の日陳列記念式を行

う予定ですから、皆さんの目にかかるのもう間もなくです。
北海道新聞昭和二十七年十月十六日

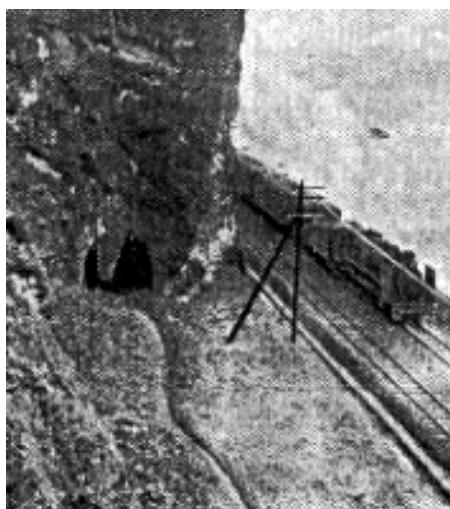
遺跡として保存

張碓のトンネル

市理事者が記念碑建設

小樽市では張碓駅から札幌寄り約二千二百メートルの鉄道沿線にある延長二十メートルの隧道を明治十三年幌内鉄道開通当時の張碓隧道遺跡として長く保存することになり七日市理事者など関係者が同箇所を訪れ記念碑を建てることになったが、同隧道は全国で第二番目の鉄道トンネルであることをたまた

ま北大農学部講師小熊米雄氏が知り安達小樽市長に保存を望んだものの、当時札幌―手宮間を走る小さな機関車がこの隧道を通っていたが張碓町に住む村岡三朗さん（六五）は「子供の頃、あのトンネルから出て来る汽車をみて大喜びしたものです」と語っていたが、今は磯舟数隻がトンネル内に投げ込まれている。隧道の真向いには天然記念物青鳩の棲む恵比須島があり同地帯は禁漁区域として知られているが張碓隧道遺跡と相まって市の名所がまた一つ増えたことになる。市では喜んでいる。



（写真は全国で二番目に開通した張碓トンネル遺跡と案内版）

開拓史上の好資料

張碓駅附近に本道最初のトンネル

北大の小熊講師が確認

函館本線張碓駅附近に本道最初の鉄道トンネルが現存していることがこのほど確認され、



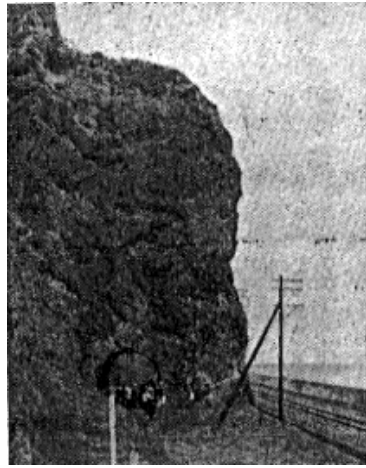
七月札鉄栗林次長、小樽安達市長らが現地調査を行い、貴重な史跡として永く保存することになった。

これは琴似町在住の鉄道友の会員北大講師小熊米雄氏（四二）が今年七十五周年を迎える手宮―幌内間鉄道の史料を探し求めているうちに確認したもので、場所は張碓駅より約一キロ銭函駅寄り、青バトの生息地で有名なえびす島の付近。函館本線より約十メートル南側の岩塊を掘ぬいた長さ約十八メートル、高さ三メートルの素堀のトンネルがこれで、調査の結果明治十二年車馬通行用として掘り抜き、翌十三

年手宮―幌内間の鉄道用に転用したもので、本道では最初のもの。全国でも阪神間のトンネルに次ぎ第二番目にできたことが判明している。

その後函館本線はこのトンネルの北側海岸を埋め立てて移設したためこのトンネルも漁船の置場などとなって放置されたが天井が一部崩落しているほかはほとんど原形のまま残っており開拓使時代のトンネル技術の水準を知る好資料になっている。

このほど確認された本道最初の鉄道トンネル



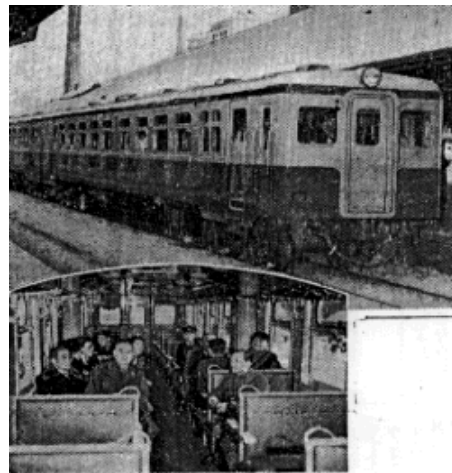
待望の試運転行こう

札・樽間ディーゼルカー

札幌・小樽間ディーゼルカー運転の夢を乗せ札鉄では二十五日札樽間ディーゼルカーの試運転を行った。このディーゼルカーは去る十七日到着したばかりの国鉄の誇る百六十馬力

キハ四五〇〇〇型で最高時速九十五軒の快速を誇るもの。試運転を前に午前十一時半から札幌駅一番ホールで展示会を開いたが市、商工会議所、観光関係者などの参観者はロマンシートでモーターつき、便所もあれば扉も自動開閉装置というスマートな車体に「これはいい車だ」と感心、ぜひ札樽間運転を実現させたいという面持ちだった。なお試運転は午後一時四十五分札幌発で行われた。

(写真上は試運転のディーゼルカー、下は内部)



昭和二十八年十一月二十五日北海道新聞夕刊

旅行者を慰める

朝里驛に花畠と噴水

朝里駅ホームに見事な花畠と噴水が出来て車窓の旅行者を慰めている。これは駅員がこの

春から休みの時間を利用しては土を運び、市から噴水具、ヒゴイや花壇などは町内から寄贈をうけ、文字通り駅と町内とが一体になって造り上げたもので、池は北海道を形どったコンクリートづくり、噴水口台は自然石で亀を作り、浦島太郎がまたがって釣り糸をたれていくといった趣向で「一週間ほど前から噴水をはじめたのですがお客さんからはめられていきます」と駅長はじめ駅員さん自分達の骨折り甲斐を喜んでいゐる。(写真は美しく出来た朝里駅の花島と噴水)

北海道新聞昭和二十九年八月三日



毎日新聞ポスト

日本で初めての電車

日本で初めて電車の走ったのはいつごろですか。区間も聞かせて下さい。(東京・狩野盛郎)

明治二十三年五月、上野公園で第三回国内勸業博が開かれた際、遊覧用として写真のような電車が走っています。この電車は当時東京電灯会社(今の東京電力)技師長藤岡市助氏が米国プリル会社製の電車一そろいを購入してきたもので、上野公園の小松宮銅像附近から車坂へ抜ける両大師橋(陸橋)の三百呎に六十ポンドのレールを敷き、架線は単線式五百ボルト、車体は五呎五、座席は二十二で石油ランプで室内を照らした十五馬力電動機、神田第四電灯局から電線を引いて走らせたものです。片道二銭、往復三銭でした。

本格的に客を乗せて運んだのは明治二十八年一月に開通した京都市内電車（塩小路東洞院通－伏見町下油掛間）で、これが営業電車の初めです。

昭和三十年一月十日、毎日新聞

鉄道の話

1



日本に汽車が初めて出現したのは「東京―横浜が最初だ！」と誰でも言いたいところだが、それは違う。ペルリが嘉永六年（西紀一八五三年）再渡航して横浜村海岸でオモチャの大人一人乗り汽車を走らせたのが初めだそうだ。明治二年北陸地方は大豊作というのに他地方が不作で、こゝで「汽車があつたらなあア」という声が起きて東京―京都間鉄道敷設というのが閣議決定。英国から外資百万ポンド（当時の金で百六十万円）を導入して工事にかゝった。設計は英人モレルがやったが、持ってきた機関車が植民地用

の三フィート六インチゲージだったばかりに、以来日本の鉄道は不便な狭軌に運命づけられた。明治五年（一八七二年）



1

東京―横浜間卅キロ開通、下等（今の三等）運賃五十銭、中等一円、上等一円五十銭なり。五十四分で走ったが船や人力車より高くのち半額まで値下げした。最初は手荷物だけ扱ったが翌年には貨物取扱も開始、こ

の年駅弁も現れた。明治七年神戸―大阪間開通、この工事中に日本最初の石屋川トンネル（六十メートル）が出来た。明治十二年北海道最初の幌内鉄道開通。石炭開発用の鉄道で米国製の「弁慶」や「義経」が引張った。

○明治廿二年新橋―神戸間全通。初め中仙道ルートを選んだが碓氷峠の難路に手を焼いて方向転換、いまの東海道線となった。（写真カットは新橋―横浜を走った機関車一号＝重さは今の機関車の七分の一、長さ三分の一）

鉄道の話 2

○貨車も種類が多くできたが、昭和に入ってからちょっと毛色の変わつたのに、魚を生きたまま送る水槽車（七年）ができた。なお貨車の横っ腹に書いてある片かなでその種別が判る。たとえば「ワム」というと普通の有蓋車で十三トンから十五トン車「トラ」とくると無蓋で十七トン―廿トン車というわけだ。下につく字でトン数の区別がある。つまりム（十三トン―十六トン）ラ（十七トン―二十トン）サ（廿一トン―廿三トン）キ（廿五トン以上）というように。トンネルを作る技術が優秀だそうだが代表的なのは何と

いつてもループ式の清水（開通昭和七年 延長九・七^キ）東海道線丹那（九年、延長七・八^キ）海底を走る関門（十六年、三・六^キ）



2

の三つ、丹那は史上有数の難工事で、これで人も多く死んだし湧水が物凄く芦の湖の水が洩れるのではないかと本気で調べたこともある由。通ればタッタ八分だが、十六年かかって完成

した。いま国鉄のトンネル数は全国で二千六百七十八、延長八百廿七^キで東京から尾道までの長さ。ついでにいうと鉄橋数は三万九千四百十二、総延長六百二十^キ。

○今度の戦争で国鉄は車輛一万三千（全体の約一割）を失ったが問題は既存施設の「陳腐化」で事故の多いのもそのせいになっている向きもあるが、漸次復旧、廿四年には東京－大阪間に特急復活。今夏のスピードアップは平均時速七六・八^キ、戦前より早くなっている。今の国鉄延長三万三千キロで開通当時の千倍だ。

（写真は豪華ないまの「つばめ」の食堂車）

鉄道の話 3

○降雪地区で列車が雪ダルマに閉口した挙句、米国製雪かき機関車（ラッセル式）を北海道に使ったのが明治四十三年。二年後に軌幅調査会というのができ東京－下関間を改良しようとする当時の金で二億五千万円の大工事に乗り出そうとしたが大正二年の政変でお流れ。このころ丸ノ内三菱原に工事中の東京駅が完成し（大正三年）大正九年にそれまで逓信省部屋住みだった鉄道院が一本立

ちの鉄道省となったが、三年後には東京―下関間三等特急が走り、その翌年青函連絡に翔鳳丸が出て貨車のリレーを始めた。



3

○この年は鉄道関係技術改善オンパレードで自動連結器、エア・ブレーキ、ランプ式シグナルと取替えたが、全国を動きまわっている機関車、貨、客車のほか電車をつかまえ一せいの

に連結器取替えをやって世間をあつと言わせた。東海道線の特急「ふじ」「さくら」の名がついたのは昭和四年、翌年東京―神戸を「つばめ」も走った。これは平均時速六七・四^キ、無給水で走る機関車（C51型）ができたためで当時当局ご自慢のタネの一つ。

国鉄がサービス改善を考え出したのもこのころで案内所ができたり団体割引、季節遊覧割引を始めた（大正十四年）山や海辺に「家」をつくり始めたり（昭和四、五年）とにかく「お客様」を大切にし出した。なお国鉄で三等寝台を走らせ

たのは昭和六年でいつこれが復活することやら―（写真は最初の雪かき機関車）

新聞社・発行日不明

新札幌驛きょう開く

さる十月十四日一部使用開始した新札幌駅はこのほど全工事を完成いよいよきょう十五日午前十時から新待合室で佐藤札幌局長ほか部内外関係者約五百名が参列、開業式を挙げるうえ午後から全面的に使用することになった。

長椅子の待合室

床はタイル、螢光燈の照明
地下も20日には完成



同駅は昨年九月いらい約三億円の予算をもつて着工、二階から四階までの札鉄局庁舎分は二十八年末、一階の駅舎および

地下は今年末に完成の計画で工事がすすめられていたもので、きょうから普通、特別両待合室をはじめ、降車広間、駅長室、駅事務室、駅食堂など総三千平方メートルが使用開始となるが、構造は総鉄筋コンクリート造り内壁にはプライウッド（厚ベニヤ）や人造石テラゾーを床にはタイルを張りつめ照明は全部蛍光燈を用いさらに便所も水洗式という近代的な施設で待合室用のビニール・レザー張り長椅子四十六脚を初め備品一切は約三百卅万円の費用で新設されたもので



ある。なお駅地下のステーションデパート、ニユース劇場および地下道はいずれも最後の仕上げと配電装置をのこすばかりとなっており、二十日には開業できる予定である。（写真は三等待合室、と札幌駅、札幌局庁舎の全景）

北海道新聞、昭和二十七年二月一五日

日本最古の機関車

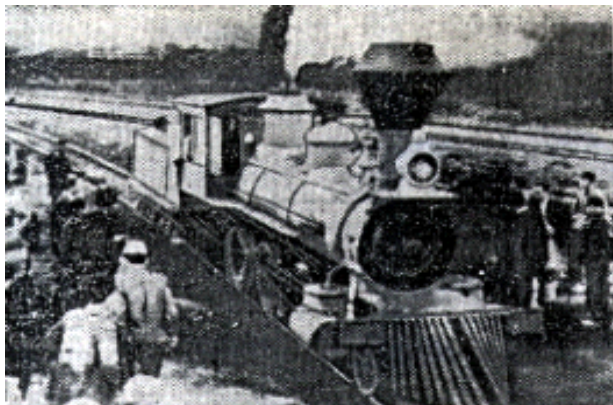
七十二才の「義経」号復元

いまから七十二年前の明治十三年九月アメリカから輸入されたわが国最古型の機関車「義

経」号が神戸の国鉄鷹取工場で復元され、四日の試運転の成績も上々だった、十日までに美しく化粧して国鉄八十周年記念行事の一つとして宣伝車の仲間入りをして関西を回るこの「義経」号は最初本道の幌内炭鉱の石炭運搬用にはじめてアメリカのピッツバーグのポーター機関車製造会社から輸入されたもので、その後「義経」号は大阪の帝国車両の手に渡り、工場内の車両引込用に動いていた。

国鉄八十周年記念日を前にして「義経」復元の話がでて、国鉄の機関車とこれを交換、九月

十三日鷹取工場に入れられてバラバラに解体、文献その他を参考に百二十万円の工費で原型にかえたもの。



Y字のエントツ、ブリキ製石油

ランプのヘッドライト、カランカランなど七十年前の原形そのままとなった。

（写真は試運転の義経号⇨神戸鷹取工場にて⇨大阪電送）

北海タイムス、昭和二十七年十月七日

雑記帳

◇秋晴れの十三日ひるさがり、原宿駅宮廷ホームでカランカランとのどかにアラーム・ベルを鳴らしながら「義経」と「静」が四十年ぶりに懐しい再会をした。

◇これは国鉄開通八十周年記念行事の一つとして、十四日から十六日まで原宿駅で開く「昔

と今の機関車展覧会」に出展するため、はるばる大阪と北海道から運ばれて来た旧式機関車「よしつね」号と「しづか」号である。

◇明治十三年北海道幌内鉄道会社が札幌－小樽間に鉄道を開通した際、アメリカのポーター会社から輸入した機関車がこの二台で、大正初期に売りに出され「しづか」は北海道に「よしつね」は大阪にと悲しい別れを告げたもの。

毎日新聞・昭和二十七年十月十五日

名誉駅長に石橋さん

鉄道記念日に多彩な行事

鉄道開通八十周年を迎える小樽駅では十三日から構内を装飾して前後七日間、旅情をなくめる。十四日には一日名誉駅長を、各職場の点呼訓示、各主任報告、構内視察を行うがこの日の名誉駅長は石橋猛雄医博と決定、また十四日、十五日には市内の小学校児童のうち希望するものだけを募って、駅と小樽築港構内の機関区、客貨車区、石炭積おろしなどを見学させる。南小樽駅では十三日から市内有志に依頼して旅行道徳をよんだ川柳を漫画をくみ合せ、待合室に掲示するが、い

まのところ四十校くらいの見通しとある。十五日には職員慰霊祭とほかに退職者懇談会も計画されている。



なお国鉄では十四日、全国で記念急行券を発売することになり、本道でも急行、準急の二種を発売するが、この急行券は五

色刷り記念券がついており、これは使用後も回収せず、記念スタンプを押して乗客に渡すもので、札鉄局では発売の記念券に番号をつけ、抽せんで当籤者に賞品を贈ることになっている。

昭和二十七年九月新聞名不詳
小樽版

新札幌駅前広場を開

拓当時の2雄姿

新札幌駅の完成を機に本道鉄道創業当時の機関車二両を駅前に陳列しようという計画が札鉄と

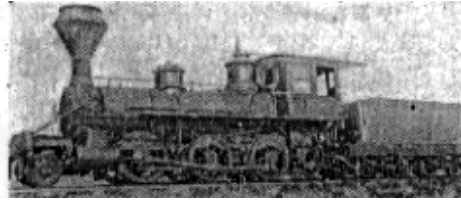
民間人の間で進められている

機関車「静」と「大勝」号

民間人と札鉄で陳列計画

その一つは明治十三年アメリカから輸入され義経、弁慶などとともに蝦夷から北海道に移り変わった道開拓の黎明期に走った「静」号で現在日本製鋼室蘭工場で使用されているが札鉄に当時の機関車が保存されていらないところから同社で国鉄に寄贈してもよいと申出ており、札鉄ではこれを新駅前広場に陳列して創業当時の本道鉄道の姿を道民に紹介しようという計画している。
本道で作られた唯一つの「大勝」

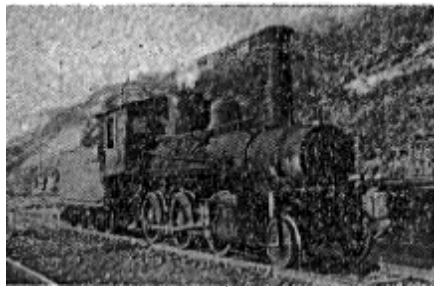
他の一両は本道で作られた唯一つの機関車である「大勝」号で明治二十八年当時の北海道炭鉱鉄道手宮工場が製作した



「静」号

もの。以後道内では機関車は一両も製作されていないというから当時の製作技術を知るた

めにもきわめて貴重な資料となっている。これは現在北海道炭鉱汽船夕張炭業所化成工業



大勝号

所の所属となり夕張鉄道がその保管の任に当たっているが、これを北大助教授島崎英一氏、小熊木材小熊米雄氏などが中心となって「静」号とともに陳列

しようとして運動しており札鉄でも場所を都合して是非この二両を陳列したいと関係方面の協力を求めている。

昭和二十七年二月二十三日北海道新聞夕刊

「大勝」號より

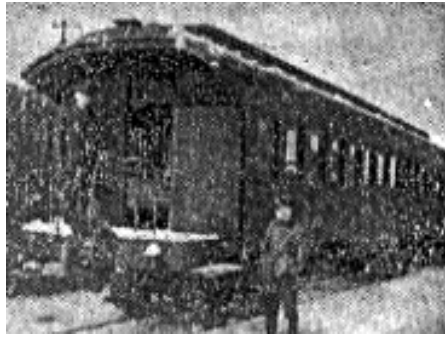
古い貴賓車

「夕鉄に三等車で今も残る」
《夕張発》道開拓初期に活躍した「大勝」「静」の二機関車を札幌駅前に陳列する運動が起きているおり、北炭化成工業所所属の「大勝」を管理している夕張鉄道会社には「大勝」より二年早く明治三十六年北海道炭鉱鉄道株式会社手宮工場で

作られ当時の一等車であった
めずらしい客車がいまも保存
され注目をあびている。

木部は道産材で

車両史上たゞ一つの資料



この客車は夕鉄では「コトク」

（小型特別三等車）と称してい
るが、素性を洗えばレッキとし

たかつての貴賓車で炭鉱鉄道
時代手宮―幌内間に政府要人
や会社のオエラ方を運んだも
のだが、三十九年十月鉄道と
もに国鉄に引きつぎされて小
型二等車に格下げになりさら
に夕張鉄道の開通と同時に大
正十四年わずか二千七百円也
で払下げになり三等車に落ち
ぶれたわけである。



この車の特徴は木部は道産の
ナラ、セン、トドを用い現在の

客車の約半分くらいのチツポ
ケなものだが、大鏡、美しい天
井、カギ型に配置した低い座席
などで乗心地よくしており、面
白いことには車体台ワク、車輪
台ワクともにナラ材で八本の
鉄くさりでこれを結んでいる
ことである。なおこの車より早
く作られた同型の「開拓使」号
（黒田清隆専用車）が昭和十九
年東京鉄道博物館で戦災焼失
したためいまは車両史上唯一
の貴重資料となったもので、夕
鉄では払下げをうけて以来イ
ワクづきのこの車を極力温存
同社の名物として特別客にの
み配車、昭和十六年七月二十五、

六両日照宮成子内親王（現東久
邇夫人）が夕張鉦見学に際し、
侍従は「この車にゼヒ」とのこ
とであつたが老朽車の万一を
考えて国鉄よりの借用車を用
い「コトク」の経歴、構造につ
いては説明にとどめた話をも
っている。しかし五十八年間の
奉公は寄る年並に抗しえず今
のスピードではチョット危険
なため大改造か予備車か夕鉄
をして迷わしめている。

（写真は「コトク」の外観とカ
ギ型座席）

北海道新聞夕刊、昭和二十七年
二月二十九日

開業八十周年によせて

めざましい鉄道の発達

「今は山中、今は濱・・」現在では全國どこへ行っても列車や電車を見ることが出来ますが、わが國に初めて鐵道が敷けたのは明治五年五月七日、東京の品川と横濱間（現在の櫻木町驛）の間でした同じ年の九月十二日、東京の新橋と横濱間の「鐵道開業式」が明治天皇行幸のもとに催され、その日を新曆になおすと十月十四日になるので、今ではこの日を國鉄の記念日にしてはいますが、今年はその八十周年に當るので鐵道関係では盛大なお祝が行われます。次は昔の東海道の宿場、品川と戸塚から見た鐵道のめざましい發達の跡です。品川は鐵道が開通したところ、とてもさびしくてタヌキが汽車にひかれたというおもしろい話が残っているところ、また戸塚は日本で有数の大きな踏切で、皆さんの大好きな信号燈が晝間でも光っていて、まるで東京の銀座通りの自動車のように列車がひっきりなしに通ります。

初めは東京－横浜50銭

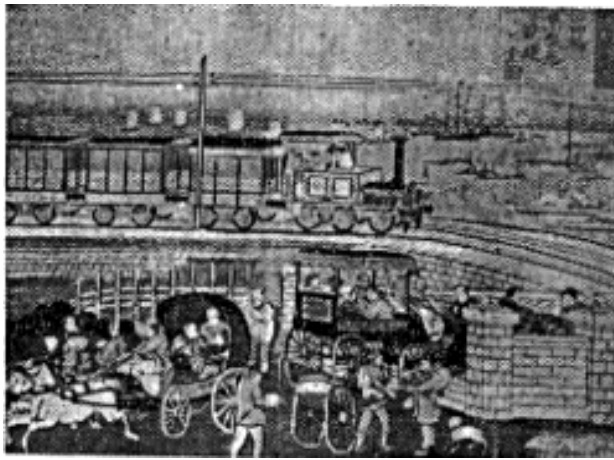
昔の宿場は線路で埋まる

品川の宿場前に立つて

○八十年前 左の写真は錦絵師国輝が画いた当時の風景。煙突の長い機関車が品川の宿場近くを走っているところです。

線路の近くには東京湾の波が打寄せ、文明開化のおかげで馬より速い陸蒸氣ができた人々はビックリ仰天していましたが、その服装を見ると、チョンマゲ、高島田の中に洋服、ズボンのハイカラさんもいて新	旧の風俗が混じっています。このわが國の第一号機関車はいま東京交通博物館に保存されていますが、イギリスから輸入したもので、長さ約八尺、重さ廿ト、二百卅馬力、石炭や水を一緒に積んだオモチヤのよう
---	---

なもの。引張っている数台の客車は長さ五^{メートル}、幅二・七五^{メートル}でまるでマツチ箱。



この列車が一番初めは品川―横浜間を一日二往復、その後す

ぐ六往復にふえましたが、お米が一升五錢位だった時代なのに、運賃は上等（今の一等）一円五十錢、下等（三等）でも五十錢しました。しかしスピードは相当なもので品川―横浜間廿二^{キロ}を無停車なら廿六分から卅五分くらい（現在の特急「ツバメ」は十八、九分）やがて途中に駅が出来てからも五十分とはかかりませんでした。

○現在 國輝の画いたこの辺りは今では海を見に行くのに二、三十分もかかるほど一面に埋め立てられ東海道線下りの機関車を全部整備する東京機関区や横須賀線や湘南電車の

客車を清掃する田町電車区その他操車場も出来ています。昔の宿場の前には八本のレールが通っておりこの上を列車や電車が一日約千三百本も往き来しています。品川と新橋の間が電化されて人々が初めて電車のポールを見たのは明治四十二年、またこゝを電気機関車が走るようになったのは大正十四年ですが、今はEF五八型という国鉄が誇る最新式電気機関車も使われています。

特急「ツバメ」や「ハト」を時速七十七^{キロ}から九十五^{キロ}ぐらいで引張るこの機関車は、全長二廿^{メートル}、重さ百十^{トン}、二千四百

馬力、続く客車の標準の長さは二十畧、普通十台から十七台編成です。一列車が二・三百畧の長さになるわけです。これが貨車になると一台七畧から十三・六畧ぐらいのものが最高六十台まで連結されるので、それこそえんえん長蛇の列となります。

戸塚の宿場跡に立つて

○約六十五年前「お江戸日本橋七ツだち」「七つ」は今の午前四時」という昔は、その日のうちに戸塚（東京から南西へ直線距離四十^{キロ}余り）まで歩いた人はほとんどいませんでしたが、明治廿年に東海道本線が

こゝの宿場のそばを通るようになってからはわずか四十五分。「汽笛一声新橋を・・・」の汽車が昔の「東海道」を横切ることになったこのときから戸塚の踏切はありますが、最初には特別な設備がなく、汽車が通るたびにナワを一本引いて遮断していたそうです。いまでも各地にある“腕木上下式”というツルベのような遮断機が出来たのは、それからしばらく経ってからだと言います。

（写真は戸塚の踏切を通過する特急「はと」機関車はEF五八型）



この踏切に最初に出来た信号機は一本の柱に信号用の板を一枚付けたもので、その板を真横に出せばストップ、下にたarseばゴー。信号手がそばにいて

手で動かしました。これが当時としては新式の“片腕式信号機”で上りと下り用にそれぞれ

二本立っていました。また明治七年以前の信号機は一本の柱に二枚の信号板をつけそれを手で動かして上り、下りを共通に使うようになっていたので「両腕式」と言います。戸塚踏切の片腕式信号機が「三位式」に変わったのは大正の初めです。これは、列車がある程度近づくと、電気仕掛けで自動的に動くようになっており、信号板が真横だと“ストップ”真上だと“ゴー”上向き四十五度は“注意”というわけ。そして夜間は白色

燈の上の赤または青色の板を動かして信号しました。

○現在 この踏切は現在では東京、熱海間で一番大きな昇降式遮断機を使っています。ここを通るレールは上下四本なので踏切の長さは廿四呎、遮断機の幅は十六呎もあります。信号機は三位の色燈式で昼間でも赤、青、ダイダイ色の電光を輝かしています。

現在この踏切は大磯へ帰る吉田首相のビューICK五十年型を始め高級自動車や箱根行き遊覧バスが目白押しに一日一万台近くも通りますが、一方上り下りの列車や電車は一日

に五、六百本、したがって昇降遮断機が一時間に十五分ぐらいしか開かず、自動車が一里半もつながってストップを食らうこともあります。鉄道八十年、交通量の増大は遮断機の進歩などでは追い付かず「列車は列車、自動車は自動車で上と下を別々に通る立体交差を早いところ作ってくれないか」とは年とつた踏切番のオジさんの嘆きでした。

昭和二十七年九月、日本経済新聞

国鉄便り

日本国有鉄道

○七十八回目の鉄道記念日！！

十月十四日は鉄道がはじめて新橋－横浜間に開通した記念の日で、今年は丁度七十八周年にあたります。その当時と現在を比較すると、その発展の著しいことに、今更驚かされます。国鉄は皆様の鉄道として、この記念日を迎えて、更によりよい鉄道として発展してゆきたいと思えます。

明治五年 昭和二十五年（八月現在）

営業 ^キ	二十六 ^ロ	一九、七九〇 ^キ
機関車の数	一〇両	五、五五〇両
客車の数	五八両	一一、四九〇両
貨車の数	七五両	一〇七、三三〇両
輸送した旅客	四一千人	二四八、七三三千人

の数（月平均）

（三五、七月）

輸送した 四二^ト

九、一三三千^ト

貨物の量

（三五、七月）

列車^キ（一日）一〇四^ロ

七〇〇、〇〇〇^キ

○ダイヤ改正の要点

国鉄では全線にわたって旅各列車のスピード・アップと増発を図り、また旅客の流れに応じて、できるだけ直通運転をするなど、旅客サービスを向上するため、十月一日から、全面的にダイヤ改正を行いました。その要点は次の通りです。

- 1、全線を通じて平均約四％のスピード・アップを行いました。
- 2、全線で約一万八千^キ、約七％の増発を行いました。これは丁度全線に一本ずつ増発した計算になります。
- 3、東京－大阪間の特急「つばめ」「はと」を

一時間スピード・アップして、八時間運転
といたしました。

4、貨物列車の面では、小口貨物の急送列車
(ワキ列車)を増設したり、野菜、鮮魚な
どの急送品輸送列車のスピード・アップを
図りました。また荷主の御要請があれば何
時でも貨車指定輸送の体勢が出来ており
ます。

○客車を安全な鋼製車に改造します。

国鉄では旅客の安全を増すために、五カ年計画で
現在の木製車を全部鋼製車に改造する計画をい
たしており、さしあたり、本年度中に鋼製車一、
〇〇〇両の大改造を行うとともに、木製の三等
客車五三〇両を鋼製車に改造する予定です。

○特別二等車の連結

今まで特急「つばめ」「はと」だけに連結してい
た、リクライニング・シート付の特別二等車を十

月一日からとりあえず次の普通急行列車に連結
いたしました。なお今後特別二等車の落成次第、
順次全急行列車に連結する予定です。

東京―鹿児島間 三三、三四列車

(普通二等一両、特別二等二両)

上野―青森間 二〇三、二〇四列車

(普通二等一両、特別二等二両)

東京―大阪間 一一、一二列車

(普通二等一両、特別二等一両)

上野―仙台間 一〇一、一〇二列車

(普通二等一両、特別二等一両)

○秋の旅は季節割引で

爽快なる秋のリクリエーションや行楽旅行を楽
しんでいただくために、国鉄では著名な観光地や
ハイキングの適地、六〇余を選んで、一割乃至二
割の運賃割引を実施しております。(裏面を御覧
下さい)

列車スピードの比較						
線別	東海道線	東海道線	東海道線	山陽線	鹿児島線	東北常盤線
区間	東京ー大阪	東京ー大阪	新橋ー横浜	大阪ー下関	門司ー鹿児島	上野ー青森
キロ程	553.7	553.7	26.2	540.1	394.5	750
列車種別	特別急行 つばめめ	急行	普通	急行	急行	急行
昭和 5 年 到達時分			54 分			
平均時速			27.8 ^{*□}			
昭和 17 年 到達時分	8 時 00 分			9 時 30 分	8 時 34 分	13 時 40 分
平均時速	72.1 ^{*□}			59.1 ^{*□}	46.1 ^{*□}	53.9 ^{*□}
昭和 24 年 到達時分	9 時 00 分	11 時 14 分	27 分	12 時 08 分	9 時 27 分	14 時 35 分
平均時速	61.9 ^{*□}	49.5 ^{*□}	55 ^{*□}	46.3 ^{*□}	41.9 ^{*□}	51.5 ^{*□}
昭和 25 年 到達時分	8 時 00 分	10 時 52 分	27 分	10 時 58 分	8 時 53 分	14 時 15 分
10 1 日より平均時速	69.6 ^{*□}	51.2 ^{*□}	55 ^{*□}	51.3 ^{*□}	44.4 ^{*□}	52.7 ^{*□}

日本の鉄道はどのように発達したか

明治五年十月十四日（太陰暦九月一二日）

新橋―横浜（今の汐留―桜木町）間鉄道開業
式を行う。この日を鉄道記念日とする。

明治七年五月十二日 大阪―神戸間鉄道仮営業
開始。

明治九年九月五日 大阪―京都大宮通間仮に開
業

明治十三年十一月二三日 北海道最初の幌内鉄
道、手宮―札幌間開通。

明治二十一年一月二八日 山陽鉄道会社線（現
在の山陽本線）明石―姫路間開通。

明治二十二年七月一日 東海道本線、新橋（今の
汐留）―神戸間全通。

明治二十四年九月一日 東北本線（当時の日本鉄
道会社線）上野―青森間全通。

明治二十六年四月一日 横川―軽井沢アプト式区

間開通し、信越本線全通（高崎―直江津間）。

明治二十八年一月三十一日 京都市電（当時の京都
電気鉄道会社）塩小路東洞院通―伏見下油掛
間開業、我が国電気鉄道の始まり。

明治二十九年九月一日 新橋―神戸間に初めて急
行列車を運転する（平均時速三四・五軒）

明治二十九年一月二一日 鹿児島本線（当時は
九州鉄道）門司―八代間全通。

明治三十一年一月十八日 関西本線（当時は関
西鉄道）名古屋―大阪（網島）間全通。

明治三十一年一月二七日 長崎本線（当時の九
州鉄道）全通。

明治三十二年五月二五日 山陽鉄道会社急行列車
に食堂車連結。我が国列車食堂の初め。

明治三十三年四月八日 山陽鉄道会社急行列車に
一等寝台車を連結、寝台車の始め。

明治三四年五月二七日 山陽本線（当時の山陽
鐵道会社線）神戸―下関間（当時馬関と云
った）全通。関門鐵道連絡船就航。

明治三七年八月二一日 中央線（当時の甲武鐵
道）飯田町―中野間に電車を運転する。国
電の初め。

明治三八年九月一四日 奥羽本線、福島―青森間
全通。

明治三九年三月三一日 鐵道国有法が公布され
北海道炭鉱（旧幌内）北海道、日本、岩越、
北越、甲武、総武、房総、七尾、関西、参
宮、京都、西成、阪鶴、山陽、島、九州の
十七私鉄線が国鉄に買収された。

明治四一年三月七日 青函連絡船の始まり。

明治四四年五月一日 中央本線、飯田町―名古屋
間全通。

明治四四年五月、信越本線、軽井沢―横川間電化。

明治四五年六月一五日 新橋―下関間に特急運
転開始（平均時速四七・〇軒）

大正二年四月一日 北陸本線、米原―直江津間
全通。

大正三年一二月二〇日 東京駅開業。京浜線、
東京―横浜（当時高島町と云った）電車を
運転する。

大正七年八月二九日 大阪軌道生駒宝山寺鋼索
鐵道開業。ケーブルカーの始め。

大正九年五月一五日 鐵道院を廃し、鐵道省を
新設した。

大正一三年四月一九日 青函連絡船翔鳳丸が竣
工し、貨車の航送を始める。

大正一三年七月三一日 羽越本線、新津―秋田
間全通。

大正十四年七月一七日 全国一斉に機関車、客、
貨車、電車の連結器を自動連結器につけかへ

る、

大正十四年十二月一日 東海道本線、東京－

国府津間と横須賀線大船－横須賀間の電化
完成し、電気機関車を使用する。

昭和二年十二月三〇日 東京地下鉄開業。上野

－浅草間、地下鉄の始め。

昭和五年一〇月一日東京－神戸間に超特急つば

め号運転。(平均時速六七・四km)

昭和六年九月一日 清水トンネル開通。

昭和九年十二月一日 丹那トンネル開通。

昭和十七年十一月一日 関門トンネル開通。

昭和二十年一〇月一日 上越線、高崎－長岡間

一六五・六kmの電化完成。

昭和二十四年二月一日 東海道本線、沼津－静岡間

電化完成。

昭和二十四年四月一日 奥羽本線、福島－米沢間

電化完成

昭和二十四年五月一日 東海道線、静岡－浜松間

電化完成。

昭和二十四年六月一日 日本国有鉄道誕生。

昭和二十四年九月一日 東京－大阪間特急平和
号運転。(二五年一月一日つばめ号と改称)

昭和二十五年一月一日 東京－大阪間特急はと号運

転。

(裏面)

国鉄秋の割引サービス地

○ 北海道地方

阿寒国立公園

層雲峡

南日高海岸

忍路海岸

ニセコアンヌプリ

北湯沢

支笏湖

洞爺湖

○東北地方

恐山

八幡平

松島

裏磐梯

十和田湖

鳴子峡

山寺

阿賀野川

○関東・信越・中部地方

妙高高原

白馬山麓

塩原溪谷

上越国境

日光

浅間高原

筑波山

長瀨

黒部峡谷

那須高原

志賀高原

奥利根

草津高原

神津牧場

三峰雲取越

奥多摩

○近畿地方

三ツ峠・河口湖

昇仙峡

箱根

日本平

中山七里

鳳来寺

芦原と東尋坊巡り

扇山

高雄山・相模湖

達磨山

平湯・上高地巡り

浜名湖

能登島

那谷寺

近江水郷コース

洛西ライン

るり溪

笠置銀の帯コース

熊野巡り

(判読困難)

山の竜宮コース

保津川下り

永源寺

信貴山・生駒山巡り

日置川下り

須磨七色コース

○中国地方

大山

道後山

秋芳洞

帝釈峽

三井野原

長門峽

○四国地方

小豆島

竜河洞

大歩危・小歩危

○九州地方

耶馬溪

雲仙

九重

矢岳

阿蘇

杖立溪谷

英彦山

翁島

以上の観光地には地方毎に夫々割引を実施しています。“旅の秋”のプランには是非御利用下さい。詳細は、最寄営業事務所、営業所、駅又は交通公社案内所に御訊ね下さい。

秋の標語

行こうよ秋だ

秋が呼んでる山から野から

秋だ、自然だ、健康だ

今日も秋晴れ今日も旅

青い空、心も軽く ハイキング

光る車窓に輝く野山

国鉄宣伝パンフレット（文面より昭和二十五年夏から秋、十月一日前発行と考えられる）





都心を貫ぬく国鉄の大動脈

表紙写真・毎日新聞社

東日本印刷印行

1952



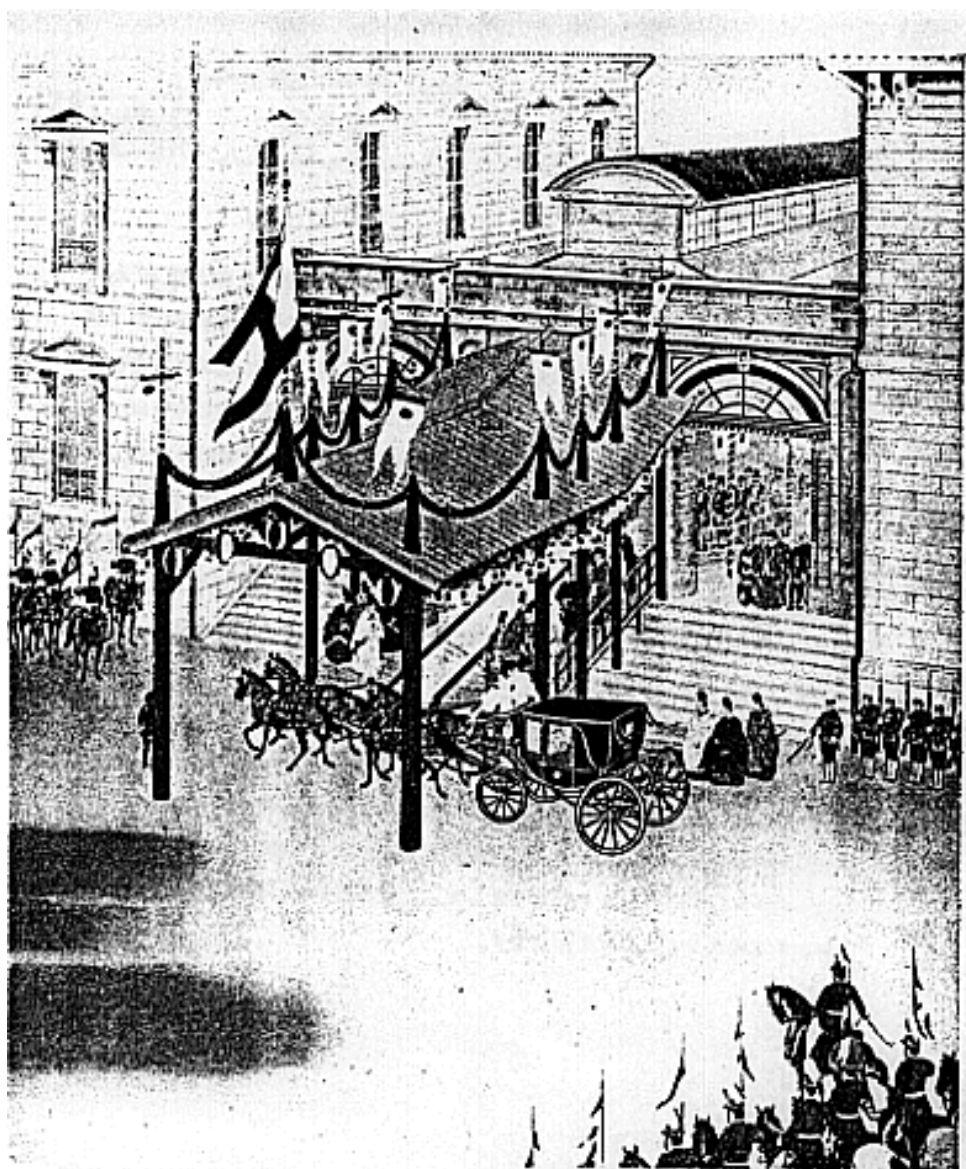
鉄道 80 年

明治 5 年 10 月 14 日、新橋・横浜間 29 キロ
で始まった国鉄は、80 年の間に営業キロで 684

倍の 19,847 キロ、線路の総延長で 1,150 倍の 33,500 余キロに驚異の発達を遂げ、また当時 10 両の機関車は 540 倍の 5,447 両に、133 両の客貨車は、927 倍の 123,000 両に増大し、のびゆく国民生活とともに国鉄も生長してきました。また当時何から何まで舶来だった鉄道の材料も、こんにちでは車両、線路、信号機などをはじめ、すべて国産品で動くようになり名実共に日本の鉄道となりました。もつとも戦時中は、他の産業と同じく鉄道も莫大な損害をうけ 800 両の機関車と 3,000 両の客車と 10,000 両の貨車とを失い、その他施設一般にも決定的な打撃をこうむりましたが、戦後復旧に努力した結果、戦前の水準にいま一息というところまでにきました。

また開通当時、東京・横浜間 50 銭の 3 等運賃は 6 升のお米が買える値段でしたが、こんにちの 50 円の運賃は、僅か米 6 合の値段に下り、80 年の進歩と発達で鉄道は誰でもが気安く利用できる最も安い交通機関となり、国民生活と切っても切れないものになりました。この小冊子は、国鉄 80 年の進歩のあとを写真でたどってみました。

		明治 5 年	昭和 27 年			明治 5 年	昭和 27 年
営業キロ	29 千	19,847 千	客車	58 両	11,536 両		
機関車	10 両	5,447 両	貨車	75 両	109,134 両		
電 車	2,671 両		旅客輸送人員 (一平方日)	2,358 人	8,481,000 人		
			貨物輸送量 (一平方日)	2 億	425,000 億		



「京浜鉄道開通式行幸」 小村大雲 筆

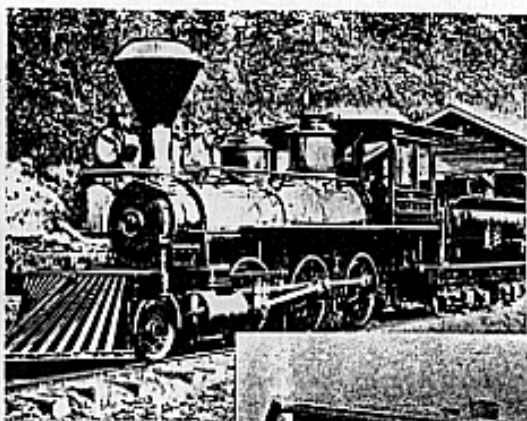
明治神宮絵画館・鉄道省所蔵

明治5年10月14日

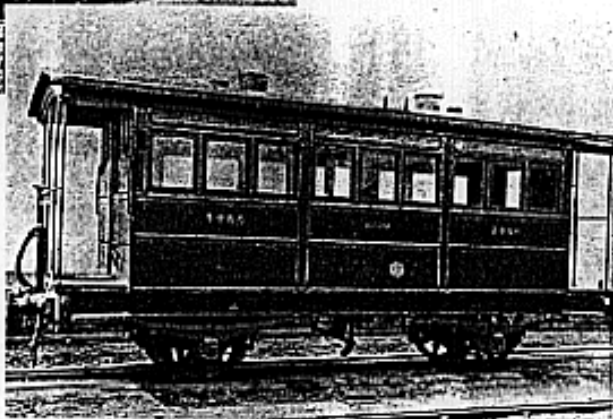
天皇自ら開業式を主宰された

当日横浜における勅語

北洋同族間ノ鉄道朕親ヲ開行ス自今此便利ニヨリ貿易
愈繁昌庶民益富饒ニ至ランコトヲ望ム



井 鹿 号



中等車 (二等車)

初期の新橋駅





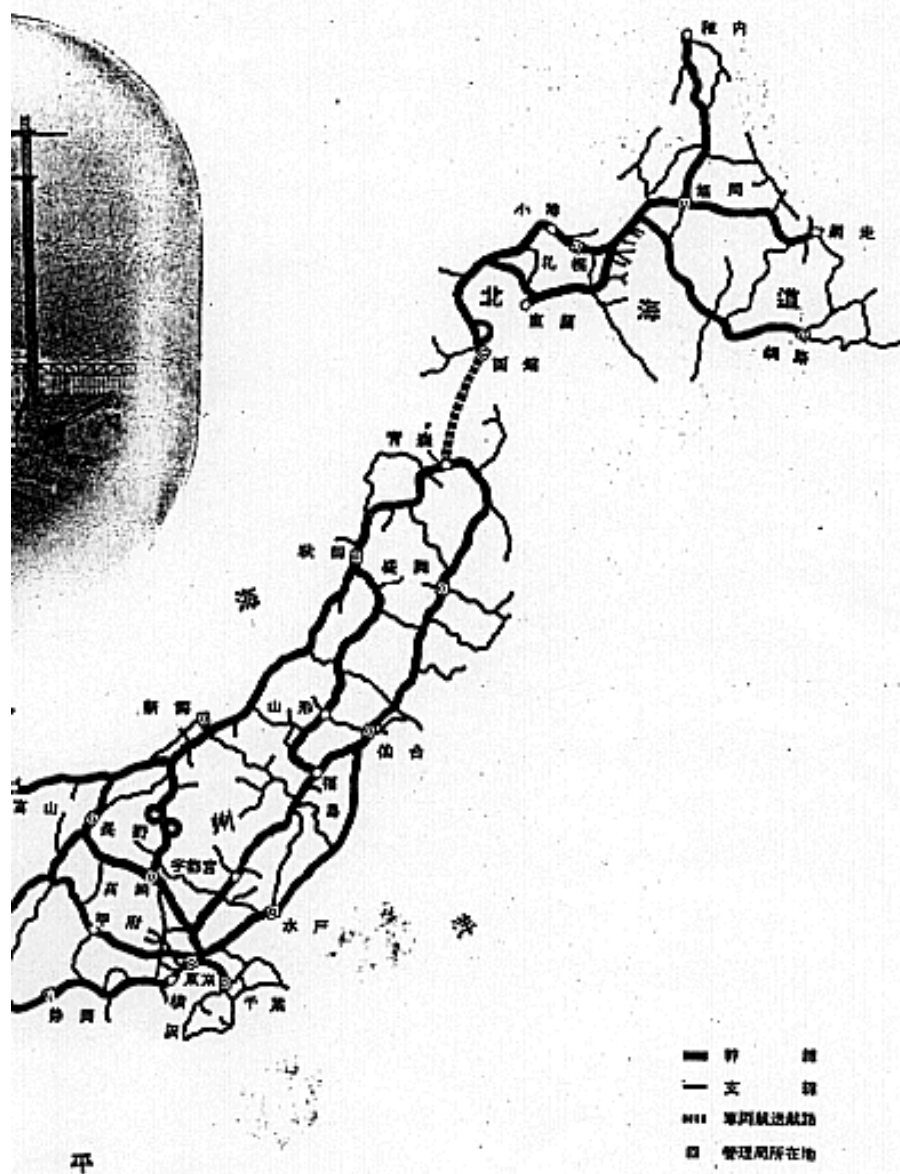
開業当時の列車

創業期の鉄道

開業式当日のにぎわい



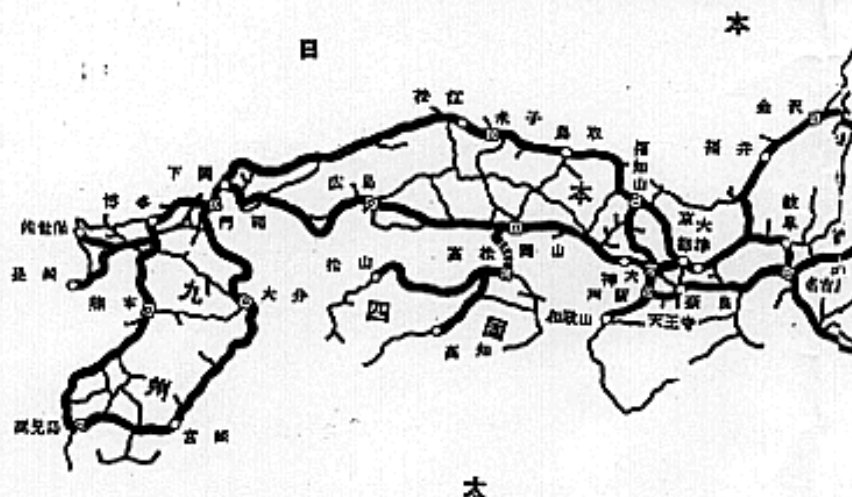
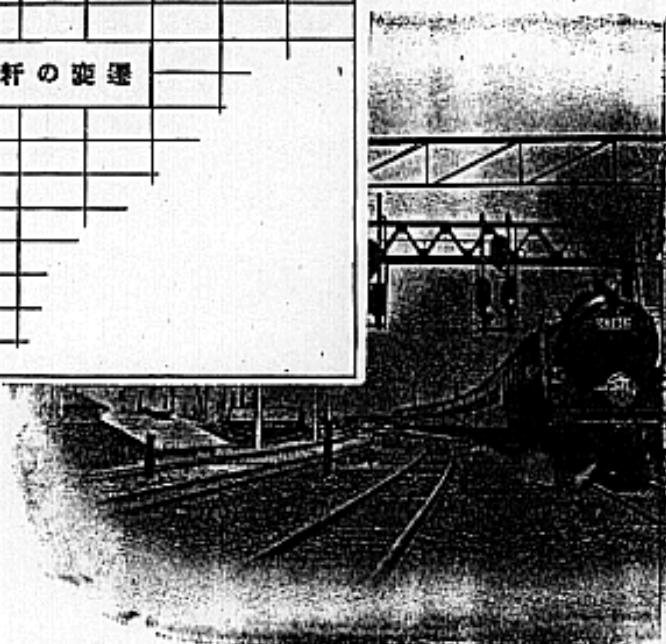
有 鐵 道
略 圖



日本国路

種	昭和5年	昭和10年	昭和15年	昭和20年	昭和25年	昭和30年	昭和35年	昭和40年	昭和45年
20,000									
18,000									
16,000									
14,000									
12,000									
10,000									
8,000									
6,000									
4,000									
2,000									
0									

營業軒の變遷



七、北海道鉄道に関する歌謡

『編集解説』

本編は、「朝里駅資料」のなかに纏められていた資料および北海道の鉄道に関する歌詞を纏めていたものを採録した。

なお、鉄道唱歌について、廣氏の資料では全編記録がないため、採録に当っては編集子が調査の上全編を追記記載していることをご理解いただきたい。

北海道鉄道に関する歌謡

北海道最初の鉄道唱歌

年代及び作者不詳

明治三十四五年頃か

一、北の都會と呼ばれたる

ここは札幌ステーション

藻岩の山に送られて

いで立つ道は汽車の旅

二、煙りを後になびかせて

琴似過ぐれば軽川の

山の彼方の木の間より

見え隠れする光風館

当時札幌へ向ふを上りとし、札幌より他に向かふを下りとした

サノサ節

小樽發車すれやトンネル超えて

朝里、錢函、軽川のアレヤ

上り下りのネ汽車は待ち交わせ

琴似發車すれや

間もなくサッポロよ サノサ

大和田建樹の日本鉄道唱歌は

全国を風靡したのは明治三十三年五月發表

東京音樂學校講師 上眞行作曲

大阪師範學校教諭 多梅稚作曲

地理教育 鐵道唱歌 第壹集

大和田建樹作歌

(曲は二つ付けられ、我々が現在耳にする曲は多梅稚(おおの うめわか)氏の作曲のもの)

東海道

一 汽笛一聲新橋を

はや我汽車は離れたり
愛宕の山に入りのこる

月を旅路の友として

二 右は高輪泉岳寺

四十七士の墓どころ

雪は消えても消えのこる

名は千載の後までも

三 窓より近く品川の

臺場も見えて波白く

海のあなたにうすがすむ

山は上總か房州か

四 梅に名をえし大森を

すぐれば早も川崎の

大師河原は程ちかし

新橋

品川

急げや電氣の道すぐに

大森
川崎

五 鶴見神奈川あとにして

ゆけば横濱ステーション
湊を見れば百舟の

煙は空をこがすまで

鶴見
神奈川

六 横須賀ゆきは乗替と

呼ばれておるゝ大船の

つぎは鎌倉鶴が岡

源氏の古跡や尋ね見ん

大船
鎌倉

七 八幡宮の石段に

立てる一木の大鴨脚樹

別當公暁のかくれしと

歴史にあるは此蔭よ

八 こゝに開きし頼朝が

幕府のあととは何かたぞ

松風さむく日は暮れて

こたへぬ石碑は苔あをし

九 北は圓覺建長寺

南は大佛星月夜

片瀬腰越江の島も

たゞ半日の道ぞかし

一〇 汽車より逗子をながめつゝ

はや横須賀に着きにけり

見よやドツクに集まりし

わが軍艦の壯大を

逗子

横須賀

一一 支線をあとに立ちかへり

わたる相模の馬入川

海水浴に名を得たる

大磯みえて波すゞし

一二 國府津おるれば電車あり
茅ヶ崎

平塚

大磯

箱根八里の山道も

酒匂小田原とほからず

あれ見よ雲の間より

國府津

松田

一三 いでゝはくぐるトン子ルの

前後は山北小山驛

今もわすれぬ鐵橋の

下ゆく水のおもしろさ

山北

小山

一四 はるかにみえし富士の嶺は

はや我そばに來りたり

雪の冠雲の帯

いつもけだかき姿にて 御殿場

佐野

一五 こゝぞ御殿場夏ならば

われも登山をこゝろみん

高さは一萬數千尺

十三州もたゞ一目

一六 三島は近年ひらけたる

豆相線路のわかれみち

驛には此地の名をえたる

官幣大社の宮居あり 三島

一七 沼津の海に聞こえたる

里は牛伏我入道

春は花さく桃のころ

夏はすゞしき海のそば 沼津

鈴川

一八 鳥の羽音におどろきし

平家の話は昔にて

今は汽車ゆく富士川を

下るは身延の歸り舟

岩淵
蒲原

一九 世に名も高き興津鯛

鐘の音ひゞく清見寺

清水につゞく江尻より

ゆけば程なき久能山

興津
江尻

二〇 三保の松原田子の浦

さかさにうつる富士の嶺を

波にながむる舟人は

夏も冬と思ふらん

二一 駿州一の大都會

静岡いでゝ阿部川を

わたればこゝぞ宇津の谷の

山きりぬきし洞の道

静岡

二三 鞘より抜けておのづから

川瀬の波に雪ぞちる

掛川

草なぎはらひし御劍の

袋井

御威は千代に燃えゆる火の

中泉

焼津の原はこゝなれや

焼津

天龍川

二三 春さく花の藤枝も

二六 この水上にありと聞く

すぎて島田の大井川

諏訪の湖水の冬げしき

むかしは人を肩にのせ

雪と氷の懸橋を

わたりし話も夢のあと

藤枝

わたるは神か里人か

島田

二七 琴ひく風の濱松も

金谷

菜種に蝶の舞坂も

二四 いつしか又も暗となる

うしろに走る愉快さを

世界は夜かトン子ルか

うたふか磯の波のこゑ

小夜の中山夜泣石

濱松

問へども知らぬよその空

堀之内

二八 煙を水に横たへて

二五 掛川袋井中泉

わたる濱名の橋の上

いつしかあとに早なりて

たもと涼しく吹く風に

さかまき来る天龍の

夏ものこらずなりにけり

二九 右は入海しづかにて

空には富士の雪しろし

左は遠州洋ちかく

山なす波ぞ碎けちる

驚津

二川

三〇 豊橋おりて乗る汽車は

これぞ豊川稲荷道

東海道にてすぐれたる

海のながめは蒲郡

豊橋

御油

蒲郡

三一 見よや徳川家康の

おこりし土地の岡崎を

矢矧の橋に残れるは

藤吉郎のものがたり

岡崎

安城

荻谷

三二 鳴海しぼりの産地なる

鳴海に近き大高を

下りておよそ一里半

ゆけば昔の桶狭間

大高

三三 めぐみ熱田の御やしろは

三種の神器の一つなる

その草薙の神つるぎ

あふげや同胞四千萬

熱田

三四 名たかき金の鯨は

名古屋の城の光なり

地震のはなしまだ消えぬ

岐阜の鶉飼も見てゆかん

名古屋

清洲

一ノ宮

木曾川

岐阜

大府

三五 父やしなひし養老の

瀧は今なほ大垣を

三里へだてゝ流れたり

孝子の名譽ともろともに

大垣

三六 天下の旗は徳川に

歸せしいくさの關が原

草むす屍いまもなほ

吹くか膽吹の山おろし

關が原

三七 山はうしろに立ち去りて

前に来るは琵琶の海

ほとりに沿ひし米原は

北陸道の分岐線

長岡

三八 彦根に立てる井伊の城

草津にひさぐ姥が餅

かはる名所も名物も

旅の徒然のうさはらし

彦根

河瀬

能登川

八幡

三九 いよいよ近く馴れくるは

近江の海の波のいろ

その八景も居ながらに

見てゆく旅の楽しさよ

野洲

草津

馬場

四〇 瀬田の長橋横に見て

ゆけば石山觀世音

紫式部が筆のあと

のこすはこゝよ月の夜に

四一 栗津の松にことゝへば

答へがほなる風の聲

朝日將軍義仲の

ほろびし深田は何かたぞ

四二 比良の高嶺は雪ならで

花なす雲にかくれたり

矢走にいそぐ舟の帆も

みえてにぎはふ波の上

四三 堅田におつる雁がねの

たえまに響く三井の鐘

夕ぐれさむき唐崎の

松には雨のかゝるらん

四四 むかしながらの山ざくら

にほふところや志賀の里

都のあとは知らねども

逢坂山はそのまゝに

大谷

四五 大石良雄が山科の

その隠家はあともなし

赤き鳥居の神さびて

立つは伏見の稲荷山

山科

四六 東寺の塔を左にて

とまれば七條ステーション

京都々とよびたつる

驛夫のこゑも勇ましや

京都

四七 こゝは桓武のみかどより

千有餘年の都の地

今も雲井の空たかく

あふぐ清涼紫宸殿

四八 東に立てる東山

西に聳ゆる嵐山

かれとこれとの麓ゆく

水は加茂川桂川

四九 祇園清水智恩院

吉田黒谷眞如堂

ながれも清き水上に

君がよまもる加茂の宮

稲荷

五〇 夏は納涼の四條橋

冬は雪見の銀閣寺

櫻は春の嵯峨御室

紅葉は秋の高雄山

五一 琵琶湖を引いて通したる

疏水の工事は南禪寺

岩切り抜きて舟をやる

智識の進歩も見られたり

五二 神社佛閣山水の

外に京都の物産は

西陣織の綾錦

友禪染の花もみぢ

五三 扇おしろい京都紅

また加茂川の鷺しらず

みやげを提げていざ立たん

あとに名残は残れども 向日町

五四 山崎おりて淀川を

わたる向ふは男山

行幸ありし先帝の

かしこきあとぞ忍ばるゝ

五五 淀の川舟さをさして

くだりし旅はむかしにて

またゝくひまに今はゆく

煙たえせぬ陸の道

五六 おくり迎ふる程もなく

茨木吹田うちすぎて

はや大阪につきにけり

梅田は我をむかへたり

山崎

高槻
茨木
吹田
大阪

五七 三府の一に位して

商業繁華の大阪市

豊太閤のきづきたる

五八 城に師團はおかれたり
こゝぞ昔の難波の津

住吉
三ノ宮

こゝぞ高津の宮のあと
安治川口に入る舟の

煙は日夜たえまなし

五九 鳥も翔らぬ大空に

かすむ五重の塔の影

佛法最初の寺と聞き

四天王寺はあれかとよ

六〇 大阪いでゝ右左

菜種ならざる畑もなし

神崎川のながれのみ

浅黄にゆくぞ美しき

神崎

六一 神崎よりはのりかへて

ゆあみにのぼる有馬山

池田伊丹と名にきゝし

酒の産地もとほるなり

西ノ宮

六二 神戸は五港の一つにて

あつまる汽船のかずかずは

海の西より東より

瀬戸内がよひも交じりたり

神戸

六三 磯にはながめ晴れわたる

和田のみさを控へつゝ

山には絶えず布引の

瀧見に人もものぼりゆく

六四 七度うまれて君が代を

まもるといひし楠公の

いしぶみ高き湊川

ながれて世々の人ぞ知る

六五 おもへば夢か時のまに

五十三次はしりきて

神戸のやどに身をおくも

人に翼の汽車の恩

六六 明けなば更に乗りかへて

山陽道を進まゝし

天氣は明日も望あり

柳にかすむ月の影

北海道鉄道唱歌 南の巻

鉄道唱歌 北海道編 南の巻（一番）二十番・函館

（長万部）小樽）

一、千里の林万里の野 四面は海に囲まれてわ
が帝国の無尽庫（むじんこ）と世に名ざさ
るる北海道

二、四月に雪の消えしより 夏まで春の花さき
てわが帝国の樂園と 人に呼ばるる北海道

三、いざ一（ひと）めぐり見て来んと 津軽海峡
跡（つがるかいきょうあと）にして 巴の形

に漕（こ）ぎ入れば ここぞ渡島（おしま）の
函館港

四、出船入船（でふねいりふね）ひまもなく商
業貿易北海の 関門占（し）めたる土地ぞと
は 知らるる市街の賑（にぎわ）しさ

五、是より乗り込む汽車の窓 見かえる臥牛（が
ぎゆう）の山消えて 緑はてなき牧場も 秋
は桔梗（ききよう）の花ざかり

六、人参（にんじん）植えて杉植えて 百年近く
の昔より 開墾せられし七飯村（ななえむ
ら）農産よそこには勝（すぐ）れたり

七、馬車の便ある本郷の 十四里（じゅうしり）
西に江差（えさし）あり 岩内寿都（いわない
すつつ）と諸共（もろとも）に 北海屈指の良
き港

八、トンネル出（い）でてながめれば 周回八里
（しゅうかいはちり）の大沼に 裳裾（もす

そ)をかけて聳え立つ(そびえたつ) 渡島(おしま)の富士も面白や

九、 森に出(い)づれば旅人の 眠気もさめる噴火湾(ふんかわん) 晴れたる日には薄青く有珠(うす)の高嶺(たかね)も仄見(ほのみ)えて

十、 海辺づたいに早いつか 過ぎる胆振(いぶり)の国境(くにぎかい) 八雲(やぐも)に続く国縫(くにぬい)は 満俺(まんがん)鉾山(ほりやま)所在(そざい)の地

十一、 鰯(いわし)かれいに法貴貝(ほつきがい) 海産(かいさん)おおき長万部(ながまふべ)おしやまんべ)南部陣屋(なんぶじんや)の跡(あと)すぎて はや後志(しりべし)の黒松内(くろまatsuうち)

十二、 尻別川(しりべつがわ)の水(みづ)の声(こゑ) 聞(き)きつつ上(あ)がる岸(かた)づたい 岩(い)おもしろく山(やま)深く 若葉紅葉(わかしづもみぢ)のながめあり

十三、 紅葉(もみぢ)の如(ごと)き赤心(せしん)を 桜(さくら)の如(ごと)く香(か)らして

阿部(あべ)の比羅夫(ひらふ) (ひらふ)の忠勇(しゆゆう)を 記念(きねん)に残(のこ)す比羅夫駅(ひらふえき)

十四、 仰(おほ)ぐ雲間(くも)に雪(ゆき)しろく つもるは蝦夷(えぞ)富士(ふじ) 蹄山(ていざん) (えぞふじ)ようていざん) 登(のぼ)れ人々(ひとびと) 陸奥湾(りくお)むつわん)も 一(ひと)目(め)に見(み)ゆる高嶺(たかね)たかね)まで

十五、 裾野(すの)は俱知安(くちやん) (くちやん)の大原野(おほの) オシロ松(おしろまつ) (とどまつ) 檜桂(ひのけ) (ならかつら) 林(はやし)は 天(あま)を打(う)ち掩(おほ)い 面積(めんせき)ほとんど三十里(さんじり)

十六、 ここを開(ひら)きて耕(か) (たがや)して 作(つく)りし村(むら)は 年々(としとし)に 栄(さか)えて朝夕(あさゆふ)立ちまざる 煙(けむり)あまねく民(たみ)ゆたか

十七、 されど秋(あき)すぎ冬(ふゆ)の来(き)て 北風雪(きたかぜゆき)の吹(ふ)く時(とき)は 汽車(きしや)行(い)く道(みち)さえ埋(うず)もれて 寒(ふせ)さに泣(な)くは此(こ)附近(きんぷ)

十八、 鉾山(ほりやま)名(な)たかき然(しか)り別(べつ) (しかりべつ) 林檎(りんご) (りんご)の实(み)る余市村(よいちむら) (よいちむら) 夕風(ゆふかぜ)さむ

く秋ふけて 紅(くれない)ならぬ枝もなし

十九、 蘭島(らんしま)塩谷の海辺には 樂し

き海士(あま)の里見えて 鯨(にしん)あみ

引く春の日の 賑わい言葉につくされず

二十、 土地の話を耳に聞き かわる景色を目に

見つつ 慰(なぐさ)む程に呼ぶ声を 聞けば

小樽か早こころは

鉄道唱歌 北海道編 北の巻(一番)二十番・小樽

(旭川)室蘭)

一、 煙天に靡(なび)かせて 出で行く汽車の

窓ちかく 見かえる小樽の港には 集ま

る船舶せんぱく)四時(しじ)絶えず

二、 市街は人口八万余 商業漁業繁昌(はん

じょう)し それに続ける手宮町(てみや

まち) 崖には奇形の文字(もんじ)あり

三、 まもなくくぐる熊碓(くまうす)の トン

ネル出でて 広々と 北には見渡す日本海

末には雲路を浸すらん

四、 海水浴と温泉の 銭函(ぜにぼこ)軽川過

(す)ぎ行けば 右には手稻(ていね)の山

高く 左に石狩(いしかり)原広し

五、 琴似(こと)の次の札幌(さっぽろ)は

道庁所在の 大都会 農学校に博物館ビ

ール製麻(せいま)の会社あり

六、 春は円山官幣社(まるやまかんぺいし

や)秋は中島遊園地 豊平橋(とよひらば

し)の月の夜 藻岩(もいわ)の山の雪の

朝

七、 稲田さかゆる厚別(あつべつ)は 野幌山

(のつぼろやま)の裾(すそ)の原 雪間に

雁(かり)のおる日は 獵(かり)する人

の行く処

八、石狩(いしかり)川に打ち注(そそ)ぐ千歳(ちとせ)の川の落口(おちぐち)におかれて賑わう江別町(えべつまち) 石狩(いしかり)行の汽船あり

九、幌向(ほろむい)原野岩見沢(いわみざわ) 真直ぐに行けば幾春別(いくしゅんべつ) 幌内太(ほろないぶと)と幌内と三炭山のありどころ

十、岩見沢(いわみざわ)にて交差せし室蘭(むろらん)線(せん)を左へとゆけば峰延美唄(みねのぶびばい)には 兵村ありて地味ゆたか

十一、奈井江(ないえ)の次の砂川(さか)におかる三井の木工場(こころは名高き歌志内(うたしない)炭山(すみ)ゆきの別れ道(みち))

十二、雪に若葉(わかば)に紅葉(もみじ)に風景(ふうけい)すぐれし神居古潭(かみいこたん) ここに

地形は狭まりて 上川原野ぞ開けゆく
十三、原野の西に位(くらい)して 師団(しだん)おかる旭川(あさか) 離宮(りきゆう)は美瑛忠別(びえいちゅうべつ)の二川(にせん)の間の神楽岡(かぐらおか)

十四、再びもどる室蘭(むろらん)線(せん) 栗山(くりやま)由仁(ゆに)の農場(のうじょう)を過ぎれば来(きた)る追分(おひわけ)の夕張(ゆ)行きの乗換場(のりかえば)

十五、時節(ときせつ)は秋(あき)よ入(い)日(ひ)さす 夕張(ゆ)川の夕(ゆ)げしき名所(なしょ)は河端(かわはた)の滝(たき)の上(う)また紅葉山(もみじやま)鹿(か)の谷(や)

十六、見(み)つつ分け入(い)る炭山(すみ)は 北海(ほくかい)富源(ふみげん)のその一つ 積み出す石炭(いしたん)もろとも(も)に 我(われ)らも帰(かへ)るもの(もの)の駅(えき)

十七、早来(はやきた)おりて右行(みぎぎ)けば 雁鴨(かりん)庭前(ていぜん)にわたるま(ま)え 支笏湖(しそくこ)へ

こも 皆その附近の名所なり

十八、白鳥おるる沼の端(はた) 鰯(いわし)

の取るる苦小牧とまこまい 降り積む雪

の白老(しらおい)は アイヌ土人の部落

の地

十九、建築材に必要なの 石切り出だす登別(の

ぼりべつ) 山には全国たぐいなき 壮観

奇絶(そうかんきぜつ)の出湯(いでゆ)

あり

二十、幌別輪西(ほろべつわにし) 打ち過ぎ

てはや室蘭に着きにけり 青森までは

海一つ 海胆(うに)は此地の名産ぞ

明治三十八年頃

電車唱歌

石原和三朗 作

田村虎造 作曲

一、玉の宮居は丸の内

近き日比谷に集れる

電車の路は十文字

先づ上野へと遊ばんか

二、左に宮城拝みつつ

東京府庁を右に見て

馬場先門や和田倉門

大手町には内務省

三、渡も早し神田橋

錦町から小川町

乗換えしげき須田町や

昌平橋を渡りゆく

四、神田神社の大前を

過ぎて本郷大通り

右に曲がりて切通し

仰ぐ湯島の天満宮

五、いつしか上野廣小路

さて公園を見るものは

西郷翁の銅像上

東照宮の霊廟前

六、動物園に博物館

パノラマ美術展覧会

不忍池の弁財天

四季の眺めもあかぬかな

七、浅草行きにのり行けば

左の上野ステーション

走るも早し車坂

清島町をうち過ぎて

八、はや目の前に十二階

雷門より下り立てば

ここ浅草の観世音

詣ずる人は肩をする

文部省著作 尋常小学読本七

明治三十六年九月二十五日發行

第十四 停車場

旅行をする人、みおくりする人

今着く人をばむかへにでた人

べんとー賣るのははっぴを着た人
手荷物かついで運ぶは赤帽

からんからんとべるがなる
煙りをはいて汽車が来る

駅の名呼ぶ声、とひらのあく音
おりくる人々、乗りこむ人々
あひたる喜、わかるかなしみ
あいさつまざま、ことばも短く
やがて汽車さり、人ちりて
あとを駅夫が掃除する

大和田建樹の鉄道唱歌

明治三十三年五月 「汽笛一声新橋を」

同年 九月 「夏尚寒き布引きの」

一 夏尚寒き布引きの

滝のひびきを後にして
神戸の里を立ちいづる
山陽線の汽車の路

二 兵庫鷹取すまの浦

名所旧跡数多く
平家の若武者敦盛が
討たれしあともここと聞く

三 その最後まで持ち得たる

青葉の笛は須磨さすに

明治の末期となって文部省唱歌として小学生に
歌はせたのが次の通り

汽車の旅

一、今は山中 今は浜
今は鉄橋渡るぞと
思ふ間もなくトンネルの
闇を通つて廣野原

二、遠くに見えるは村の屋根
近くに見える町の軒
森や林や田や畑
後へ後へと飛んで行く

三、廻り燈籠の絵のように
変わる景色の面白さ

見とれてそれと知らぬ間に
早くも過ぎる幾十里

汽車ポッポ 富原 薫 作

一、汽車、汽車ポッポ ポッポ シュッポ、
シュッポ シュッポポ
ぼくらをのせて シュッポ シュッポ
シュッポポ
スピード スピード 窓の外
畑も飛ぶ飛ぶ家も飛ぶ
走れ 走れ
鉄橋だ鉄橋だ たのしいな

二、汽車、汽車ポッポ ポッポ シュッポ、
シュッポ シュッポポ
汽笛をならし シュッポ シュッポ

シュッポッポ

ゆかいだ ゆかいだ いいながめ

野原だ 林だ ほら山だ

走れ 走れ

トンネルだ トンネルだ うれしいな

三、

汽車、汽車ポッポ ポッポ シュッポ、

シュッポ シュッポッポ

煙りをはいて シュッポ シュッポ

シュッポッポ

ゆこうよ ゆこうよ どこまでも

明るい希望が待っている

走れ 走れ

がんばって がんばって走れよ

昭和二十七年十月十四日鉄道創始八十年記念

新鉄道歌 (当選歌)

主催 産業経済新聞社

時事新聞社

大阪新聞社

日本国有鉄道

足利市 戸倉廣秀 作歌

堀内敬三 作曲

一、花の東京いざさらば

首途うれしき汽車の旅

つばめよ鳩よ一飛びに

ゆけば心も雲も飛ぶ

みどりの野山光る海

箱根と伊豆の湯のけむり

首途 (しゅと) 〓 かどで

二、丹波ぬければ雪の富士

窓辺に笑まう美しさ

車輪のひびきたくましく

天竜琵琶湖はや過ぎて

東海道は夢のうち

招くは京の青柳

三、西の栄の阪神に

つづく島々瀬戸の海

関門結ぶトンネルに

鉄路は進む九州路

燃える大阿蘇絵の博多

みなと長崎鐘になる

四、北へ向かへば北陸は

日本海の磯伝づたい

木曾路信濃路わけ行けば

月の高原霧の谷

むせぶ汽笛に旅の子の

若き愁いはあはれ湧く

五、風もみどりの陸奥に

芭蕉の旅を偲びつゝ

渡る青函連絡船

鈴蘭かおり羊なく

眺め新し北海道

旅はたのしやどこまでも

鉄道唱歌のエピソード

「汽笛一声新橋を」の冒頭は大和田建樹の作でなく、これは横江鐵石と傳へらる。後、某と云ふ書生が鐵石の東海道汽車の旅の歌を自分で違つた

ものを作つて大阪の音符出版屋へ賣つた。それを出版屋が二足三文で買つて新たに大和田建樹に作歌を依頼し出来上つたのがこの名作である。

この唱歌の内四十から四十三までの四節は近江八景を歌つたものであるが、有名な狂歌師太田南畝が彦根の大口屋と云ふ大きなかごやがあつて、そこへ寄つた時、先生は何商売かと聞かれ、俺は狂歌師だと答えたら、今まで近江八景を読み込んだ歌がない、一つ歌の中へ八景全部を読み込めば籠賃はたゞにして御案内しますと主人が云ふので南畝ニツコリ即座に

のせた から さきはあわず か たゞのかご
ひら いしやまや はせらせてみい

と読んだげな

太田南畝Ⅱ江戸中後期の文人、狂歌師。幕臣、黄表紙、酒

落本、狂歌などに活躍、別号を屬山人、四方赤良

おうみ・はつけい【近江八景】

琵琶湖の南部にある八勝景。中国の瀟湘（しょうしやう）八景に擬して定めた。比良の暮雪、矢橋（やばせ）の帰帆、石山の秋月、瀬田の夕照、三井（みい）の晚鐘、堅田の落雁、粟津の晴嵐、唐崎の夜雨。

ビータ搗き音頭

一、ヨイトショー 我等の鉄道

ヨイトサーノ 命と家の

ヨイトコラセー 守りぞ打込め

ヨイトサーノ 保線の魂

ヨイトサーノ 守りぞ打込め

ヨイトコラセー 保線の魂

二、 ヨイトシヨ― 我等の鉄道

ヨイトサーノ― 雨風永に

ヨイトコラセ― 雪にも打込め

ヨイトサーノ― 保線の魂

ヨイトサーノ― 雪にも打込め

ヨイトコラセ― 保線の魂

三、 ヨイトシヨ― 我等の鉄道

ヨイトサーノ― 鉄にも石にも

ヨイトコラセ― 木にまた打込め

ヨイトサーノ― 保線の魂

ヨイトサーノ― 木に又打込め

ヨイトコラセ― 保線の魂

四、 ヨイトシヨ― 我等の鉄道

ヨイトサーノ― 速度の限りを

ヨイトコラセ― 打込め大地に

ヨイトサーノ― 保線の魂

ヨイトサーノ― 打込め大地に

ヨイトコラセ― 保線の魂

五、 ヨイトシヨ― 我等の鉄道

ヨイトサーノ― 鐵路の限りを

ヨイトコラセ― 打込め支えよ

ヨイトサーノ― 保線の魂

ヨイトサーノ― 打込め支えよ

ヨイトコラセ― 保線の魂

鉄道保線作業に歌われた。此の歌を元に「保線音頭」がつくられた、

田原賢声 作曲 緒方義幸 補作 佐々木基晴
歌 クラウンレコード (crown PRS 453)

ジェームス・ワット

一七三六年一月十九日、英、スコットランド西部レンフリュー州の小さな港町グリノックに生る。父は大工。

ワットは少年頃、湯を湧かした鉄瓶の蓋が蒸気により持ち上がるのを見て蒸気の力を発見した。これはニュートンの林檎の話と共に有名。一七六三―一七六五年に亘って研究、一七八〇年までに蒸気機関を完成。一七八八年に改良機関を完成した。

ジョージ・スチーブンソン

一七八一年六月九日、英、ニューカッスル近くのワイラムに生れ、父は炭鉱の火夫。十四才の時より父の手伝、十八才より夜学に通い二十才で制動手となり機関の研究をし、一八一四年スチーブソン最初の機関車が炭鉱から三十屯の石炭を

積んで港までの九マイルの間を二時間少々で走った。これは炭車と齒軌道の機関車であった。次に翌一八一五年滑らかな車輪と軌道とを使用して走らせたのが即ち世界最初の汽車なのである。

朝里叢書第五卷

朝里驛物語 後編 第一版第一刷

資料収集 小林 廣

編集 小樽・朝里のまちづくりの会 朝里遺産部会

小元理男 末永 通 瀧内淳子 守谷明宏

協力 奥山 稔

監修 朝里郷土史資料調査研究所

主宰 小林定典

発行日 (第一版) 平成十九年七月一日

発行 NPO法人 小樽・朝里まちづくりの会

事務局 小樽市新光四丁目一番十六号

北海道新聞中販売所内