

## 第9節 開拓鉄道史

### ■野付牛開駅から石北線開通までの鉄道史

明治44年(1914年)9月25日 野付牛町に澤本楠弥、初代野付牛町長前田駒次らが嘆願していた鉄道が陸別から野付牛まで開通、翌年網走まで延伸し網走本線の開通となりました。

明治43年に市街地区画割が整い、駅舎の場所が決定し鉄道を迎える記念式典を挙行、上り下り3回の運行をしました。

この鉄道開通により、町に活気をもたらした新開地をめざして続々と商人が入地し村から町へと賑わいが加速し、薄荷景気への引き金にもなっています。

野付牛の駅をどの場所に置くかの議論もありました。

当時の中心は戸長役場が東にあり、屯田兵大隊本部は西にあり、東西の綱引きの結果大通東7丁目あたりから少しずつ西に移動し、現在の場所に決まり野付牛駅より停車場と呼ばれていました。

鉄道が網走まで開通したことにより、交通と流通手段は網走港を拠点とした海運から鉄道へと移行します。

道央への鉄道をどのようなルートでつなぐかが議論され、常呂・湧別から紋別・興部を経由する湧網線/名寄本線への「海岸線」のルートと、中湧別から遠軽を経由し野付牛を廻る「山手線」構想ができています。

そうした中、難関の常紋トンネルが大正3年(1914年)完成し石北トンネルから旭川までの石北本線開通基盤ができています。

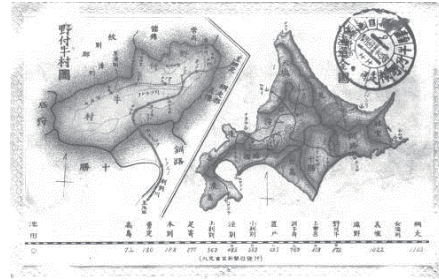
石北トンネルが開通するまで、遠軽側を石北東線、旭川・上川側を石北西線と呼び、昭和7年(1932年)トンネル開通に伴い「石北本線」が全線開通となり、道央とオホーツク圏は鉄路で結ばれ、北見市はオホーツクの商業・流通の拠点となっていきます。

### ● タコ労働で開通した常紋トンネル

北海道は「タコ部屋」と呼ばれる労働者によって開削された箇所が多々あり、その起因は囚人労働者に倣った強制労働で、飯場に拘禁収用し作業は14時間以上の過酷な労働が殆どでした。



▲野付牛開駅記念写真はがき



▲網走までの駅名が書かれた記念葉書



▲現在の中央通は停車場通と云われていた



▲昭和中期の常紋信号所引込線を走るSL