

栗山町と鉄道

栗山町の鉄道は明治二十五年（一八九二）に長万部駅から岩見沢駅までの室蘭本線敷設工事が竣工した時から始まる。

翌明治二十六年（一八九三）には栗山駅が開設され、栗山という呼称もその頃から一般に使われるようになった。

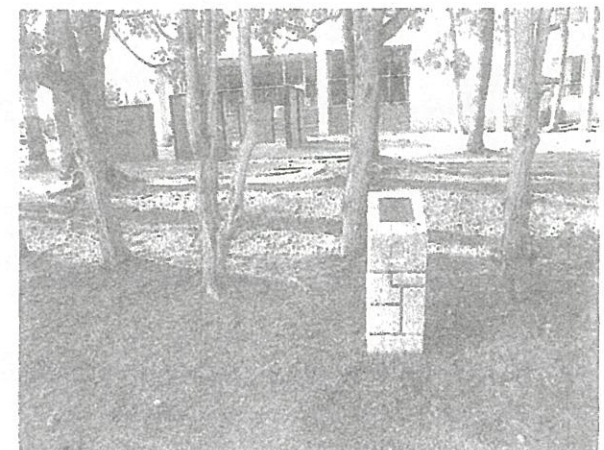
それまでは、夕張川の支流である雨煙別川が注ぐ場所なのでウエンベツ等と呼ばれていた。

栗山駅の開設で湿地だった駅前には徐々に改善され市街地が形成されていった。

特に駅前から北に向かう長沼通りは明治二十年代に北長沼への入植者が多くなり、栗山駅の旅客・貨物の取扱いも増加して店も多くなった。

このように栗山駅は産業用品や生活物資の集散地として、又後述する私鉄が接続するなど、交通の要衝として南空知の中心となったのである。

●馬車鉄道



栗小前 馬車鉄道跡碑

二股（角田）炭鉱は明治三十一年（一八九八）に、元道庁の理事官川崎胖により採掘が始められた。

その石炭は冬になって馬車で栗山駅に運ばれたが効率も悪く継続の見込みも立たず一時中止となった。

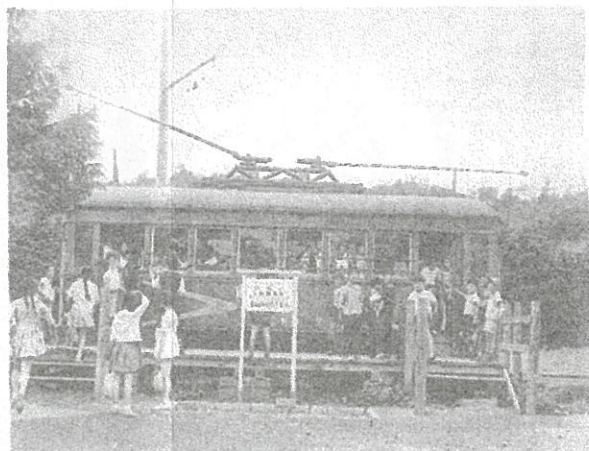
その後、長野県人の篠原兼一郎が出資者となり二股炭鉱馬車軌道株式会社を創立、運行を開始したが資金難で間もなく休止した。

これらの権利は北炭が買収し、明治四十二年（一九〇九）に一部路線を変更し旅客用の馬車も運行したが大正十四年

（一九二五）夕張鉄道が運行される事となり廃止となった。

・最初の路線・炭鉱・日出・継立・杵臼・願船寺裏・栗小前・旧日通支店付近

・次の路線・炭鉱・日出・継立・大井分・角田・共和・栗小前・旧日通支店



角田炭鉱専用鉄道

●角田炭鉱専用鉄道

明治三十八年（一九〇五）、二股炭鉱馬車軌道株式会社から石炭採掘権を取得した北炭は、昭和八年（一九三三）に至り直営で採炭する事になり、石炭輸送の専用鉄道の敷設にかかった。

翌年に新二岐駅まで三・九キロメートルの竣工をみて石炭産業の振興や地域住民生活に欠くことのできないものであった。

昭和二十四年（一九四九）にはさらに旅客専用電車の運行を企図して旭川電鉄の古電車を購入し運行を開始、学童の通学や栗山への買物など日常生活の足となり親しまれていたが昭和四十年（一九六五）突然車輪火災を起し地域住民の復活の願いもむなしくバス運行することと終熄した。

●夕張鉄道

明治二十一年（一八八八）夕張奥地の探検に入った北海道技師坂市太郎は、登川の炭山を発見した。

翌年内務省の命を受けて鉄道敷設基礎調査が行われ、ここに鉄道を夕張から室

蘭線に連絡させ、札幌、小樽、室蘭方面への送炭運輸の利便を考えて大正十年（一九二一）夕張鉄道株式会社を設立、旅客部門も夕張（本町・鹿の谷・若菜・錦沢・日出・継立・角田・栗山）間に鉄道を敷設、大正十五年（一九二六）に営業を開始された。

昭和五年（一九三〇）に栗山駅から北長沼・双葉・南幌・晩翠・北海鋼機前から野幌等と区間が延長され、特に北海鋼機前には札幌大通までの夕鉄バスも運行していた地域住民に大いに利用されたが、炭鉱の衰退等で昭和四十六年（一九七一）夕張・栗山間、昭和四十九年（一九七四）栗山・野幌間の旅客運行が休止、翌年には全線が廃止となった。



夕鉄 角田駅



夕鉄 新二岐駅

●まとめ

鉄道は、その地域の経済や文化活動等の歴史を良く物語っている。
特に北海道は石炭産業とともにその命運をともにした。炭鉱の隆盛に伴い鉄道が延び、街が形成され大きくしてきた。
その炭鉱がエネルギー政策の転換により影をひそめ二本の鉄路も赤くさび、そして消えていった。

