

2021.4.22 (木)
第31回例会
(通算3625回)

2020-2021年度 釧路ロータリークラブ会報

会長スローガン「Together! 次世代へ共に築こうロータリー！」

第84代会長 舟木 博
副会長 土橋 賢一
幹事 荒井 剛
編集責任者 クラブ会報雑誌委員会

例会日 毎週木曜日 12:30 ~ 13:30 夜間例会 18:00
例会場 釧路センチュリーキャッスルホテル
事務局 釧路市錦町 5-3 ミツ輪ビル 2F
☎ 0154-24-0860 ☎ 0154-24-0411

2020-2021 年度
国際ロータリーテーマ



ロータリーは世界の扉を開く
2020-2021 年度
RI 会長 ホルガー・クナーク
第 2500 地区ガバナー
松田 英郎 (富良野 RC)

月間テーマ	母子の健康月間
本日のプログラム	会員卓話「釧路駅開業 120 周年を迎えて」(担当：プログラム委員会)
次週例会	講師例会「釧路市の水産」(担当：プログラム委員会)

- ロータリーソング：「それでこそロータリー」 ■ソングリーダー：熊谷 任明君
- 会員数 96 名
- ビジター 田中 敏恵様 (平塚湘南ロータリークラブ)
- ゲスト なし

会長の時間

土橋 賢一副会長



皆さん、こんにちは。先ほど挨拶することを忘れました。今日で 59 歳になったのですが、次週に回されてしまったので、上手に話せないかもしれませんが、今日は紙を見ないでやってみたいと思います。

毎年ですけれど、いま時期 4 月末から 5 月の連休にかけて旅行をしていました。舟木会長と、荒井幹事と、南の島へ行ってビーチでビールを飲むことが楽しみです。ただ、このコロナですから昨年・今年と行けそうにありません。けれど、旅の気分を味わいたくて毎日 iPad (アイパッド) でユーチューブを見ます。

私は蜂を飼っていて、越冬の技術のことを知りたくて、ある銀行のロシアの支店をお願いをして「ロシアの越冬のやり方」を聞いていました。ユーチューブでロシアと探すと、朝鮮半島の北朝鮮の少し右上にウラジオストックというロシアの街が出てきます。そこはアジアで、街はヨーロッパのような街らしいです。それをユーチューブで見ると、今度はシベリア鉄道が出てきます。モスクワがユーラシア大陸の西の端の方にあります。ここウラジオストックからハバロフスクまで北上がり、それから西に向かってバイカル湖、琵琶湖

の 46 倍ある湖の脇を通過してモスクワまで行きます。その旅行が列車で 7 日間かかります。6 泊 7 日の旅です。あまり山がない国なので、行けども行けども平原のような所ですから、ご飯を食べるか、寝るか、本を読むか、車窓を見るか。また同じ旅行をしている人たちと話をするか。それくらいしかやることがないので。

1 週間、列車に乗ります。これはすごく贅沢な旅だなと。小野寺さんは乗ったことがあるか分かりませんが、生きている間に一度ぐらいは乗ってみたいと思っております。

なぜこのような話をするかというと、今日は J R 北海道の支社長であります山田さんの会員卓話ですから、ちょっと列車にちなんだ話をしてみました。本日、どうぞよろしくお願いいたします。

幹事報告 荒井 剛幹事

幹事報告は 1 点あります。いま私が手に持っている物は、手と指の消毒液ですが、今年度の松田ガバナー事務所から各クラブに会員数分、贈呈していただきました。

お受け取りになられていない方は、お持ち帰りいただければと思います。以上です。

お客様紹介 土橋 賢一副会長

本日まで来訪いただきましたお客様をご紹介いたします

す。

R I 第 2780 地区・平塚湘南ロータリークラブの田中敏恵様です。田中様は吉田バスターガバナーのお知り合いです。

本日は、当釧路ロータリークラブの例会によろしくお越しくございました。メンバー一同、歓迎申し上げます。

早速ですが、ご挨拶をよろしくお願いいたします。

平塚湘南ロータリークラブ 田中 敏恵君



皆さん、こんにちは。神奈川県、平塚湘南ロータリークラブの田中と申します。よろしくお願いいたします。私の仕事は、

ハウスクリーニングを 25 年やっています。また 7 年前ぐらい前に老人ホームをやりまして、いまに至っております。

私がいま釧路に来ているということは、生まれた時から釧路で育ち、私の母が 6 年前に亡くなりました。その時も、毎月のように釧路へ来ていました。今度は、2 年前に兄が亡くなりました。その時も、私は毎月のように釧路へ来まして、やっぱり釧路は私の故郷、すごく釧路に愛着を感じています。

私の兄が亡くなって、私が相続することになりました。皆さんが知っているかどうか分かりませんが、大川町に「ニュータウン」というお店があり、もう 70 年ぐらいやっています。その店を壊して、いまは敷地になっていて、隣にピンクの建物があります。それも私の兄が体調が悪くてどうしようもない時に、私に「真四角の土地を買うから、何かやってくれ」と私に託してきたのです。それで私も商工会議所の「女性会」をやっていましたし、吉田さんの奥様が会長をやっているので、私は 2 年前にコンタクトを取り「釧路で何かできることはないですか」とお話をしました。

私自身が老人ホームをやっているのです、こちらで老人ホームをやろうかと思い、少し動きましたら吉田さんのご主人が銀行を紹介してくださいました。本当に近い最近までやろうと思っていましたけれど、「近くに 100 室の老人ホームができる。いま働く方が全然いなくて、もう取り合いになりますよ」と銀行の方から言われました。私も「どうしようか、やりたいけれども」と思いながら断念しました。

それで、私の両親と兄が残してくれた土地と建物ものですから何かに役立てようと思いました。いま建っている所、買った所が下宿屋さんをやっていたので、2 階にすごくお部屋があります。1 階もフロアがあって、何かに使えないかということで、2 階はボランティア

で子どもさんが使える学習、いまよく言う『子ども食堂』などに使いたい。1 階はおじいちゃん・おばあちゃんのサロンとして使いたい。土地があるので何か催し物があればやってもらいたい、という私の気持ちで頻繁にこちらへ来ております。

釧路ロータリーにも以前から来たかったのですが、ようやく吉田さんに連れて来ていただいて、今日初めてお会いさせていただきました。私も釧路人ですが、いま釧路のことはあまり知らないのでも皆さまにお知恵を貸していただきたいと思っております。

私が産まれた時は、20 万人都市だったのが、いまは 17 万人を切ったと言われて、私も微力ながら何かをしたいという気持ちがありますので、もしよろしければお知恵を貸していただきたいと思います。

すみません、長くなりまして。よろしくお願いいたします。



(土橋副会長から田中敏恵様へ釧路ロータリーのバナーを贈呈)

■本日のプログラム■

会員卓話「釧路駅開業 120 周年を迎えて」

北海道旅客鉄道株式会社 釧路支店

山田 浩司支社長



J R 北海道の山田です。本日は『釧路駅開業 120 周年を迎えて』ということでお話をさせていただきます。日頃は、皆さま方

に J R 北海道をご利用いただきましてありがとうございます。鉄道事業はコロナ禍で非常に厳しいですが、皆様さんに支えられて何とか事業を継続しているところです。

本日は 120 年という長い歴史について、ほんの一部分をザッとご説明をします。私も改めて振り返りましたが、釧路と鉄道は非常に密接につながっており、鉄道網の整備により釧路市の発展もあったことと思っていますので、皆さんと共有できればと思っています。もちろん皆さんの方がより詳しいことを知っているらっしゃると思いますけれども、この少しの時間で

すけれども皆さんと振り返られればと思っています。

はじめに、今日の話を総括すると、東北海道における鉄道と釧路駅の役割ということです。北海道の鉄道は、やはり資源の運搬で始まっています。その後、開拓も進んで、産業が発展していった、人口も増加してくる。その中で人の移動手段としての役割も大きくなってきます。鉄道の特性として「高速に、大量に、輸送できる」手段として発展をしていくことになります。特に東北海道におきましては、硫黄山の硫黄、あるいは木材・石炭・水産資源も豊富であり、釧路駅を拠点とした鉄道の拡大は札幌から進んで来たのではなく、東北海道においては釧路駅を拠点として鉄道網が拡大していくことになります。

鉄道を敷設するのに北海道内を回って歩いた当時の技師・田辺さんの文書があります。道東の拠点を釧路としたことについて書かれています。埋蔵量 20 億トンの釧路炭鉱は機関車の燃料の確保においても非常に有利であるということと、釧路川を通して木材を供給できることは鉄道に必要な枕木を確保できるということ。それと広大な釧路平野、さらに港があることは非常に大きい。オホーツクの港は流水などもありますので、釧路港は魅力的で根室と広尾の中間にあることで地理的に、さらに将来の展望を考えて釧路が最適で、これを拠点に鉄道を拡大していく、と当時決めております。

その後、鉄道網は、どんどん拡大して行くのですが、昭和後期以降になると産業構造も変化してきます。さらにモータリゼーションと人口減少もあって鉄道と駅の役割が変化していく大きな流れがあると思っています。

それでは、歴史を振り返りながら、写真を交えながら説明をしていきます。

1872 年に初めて新橋と横浜間で鉄道輸送が開始されました。北海道においては、その 8 年後に手宮と札幌間で鉄道が敷設されます。これは三笠にある上質な石炭を小樽港に輸送をすることから始まっています。



東北海道においては 7 年後になります。硫黄山から標茶間に、これは官営の鉄道ではなく安田財閥の硫黄鉱山の専用鉄道として

開始されたことが始めになります。その後、開拓民も増加して旅客鉄道という役割も加わり、ここは釧路鉄道になっていきます。

そして 1901 年、ここで釧路駅初代開業ということになります。この時には釧路と白糠間が開業します。なぜ釧路～白糠間だったのか調べてみると、釧路川支流を通じて、白糠まで木材を運搬し、鉄道を使って港に持ち出すことをかなり重点的に取り組んだ記録もありました。この頃すでに白糠や釧路の春採でも石炭の採掘が行われております。1900 年には釧路町が誕生しています。人口は 1 万人位です。さらには、前田製紙、道内初の製紙工場が開業。さらに初代の幣舞橋も開設され、1900 年の前後で、釧路にとって大きな動きがあったということです。

写真で振り返ります。先ほど東北海道で初めての鉄道、後に釧路鉄道となります硫黄山から標茶町まで。字が見えづらいです、この横に集治監、囚人の方々が捕囚されている所があります。この硫黄の運搬、あるいは鉄道の敷設にあたっては、このような囚人の方々の力を借りて敷設をしていたということです。



これが、初代の釧路駅です。ほとんど野原、その中に駅ができた様子が伺えます。この位置は、現在のプリンスホテルさんの辺りです。さらに工場や附帯する設備がこの周辺、いまの日銀さんの所にも工場があった。このエリアはまさに鉄道の始まりでした。その意味では、黒金町は鉄道に隣接する街の始まりということになります。

大正に入り 1917 年に釧路駅の二代目が現在の所に移転をすることになります。この時に釧路～厚岸間が開通して、貨物の駅として初代の釧路駅の所に『浜釧路駅』ができて、貨物と旅客が分かれる形で 1917 年に新たな駅ができました。その後 1921 年に釧路～根室間、いまは花咲線になりますけれども全通開業で、花咲線は今年で 100 年になります。

1923 年、1925 年には雄別炭鉱鉄道や釧路臨港鉄道が開通。釧路臨港鉄道は 2019 年まで運行をしていました。雄別炭鉱鉄道も 1970 年頃まで運行をしていたので、かなり近年まで運行をしていました。雄別炭鉱鉄道はご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、釧路駅の 6 番線、北側の一番端に片側仕様のホームを設置して、釧路駅にも乗り入れていた鉄道です。

この頃に、市政の制度ができて釧路市が誕生し、4 万人位の人口になりました。

北海道の鉄道もこの大正時代、1916 年～ 1926 年の間には、1,600 km から 2,333 km へ毎年 70 km 位のペースで延長して行きました。1,600 km はマイル換算で 1000 マイルですけれども『鉄道千マイル記念碑』というものが幸町公園に設置されています。北海道の鉄道

が 1000 マイルになった記念碑がこの東北道の拠点・釧路に設置されたということです。

これは二代目、いまの駅です。『浜釧路駅』が初代の所に残りました。浜釧路駅は後にいまの釧路芸術館の所に移転しました。ここに貨物の支線があって、現在では遊歩道となっています。



これが、二代目の釧路駅です。この頃になると先ほどと違い、人の賑わい、学生さんの姿、車も横に着けるなど、駅の形をなし

てきています。見えづらいですけど、これは当時の改札の様子です。これが北大通で、駅があって、店も少しできてきている 1920 年頃の駅の姿になります。

これが雄別鉄道です。これはいまの釧路支社の上から見て、この辺りに雄別鉄道の線路がありました。いまはもうありません、線路は撤去し、『パーク & トレイン』という当社の駐車場になっています。ここに雄別鉄道があって、釧路市内を回って行く形の線路を敷いてグルッと阿寒の方まで行きます。いまは「雄鉄線通り」、さらには「自転車道」という所が雄別鉄道の跡地となります。

ここで普段は入れませんが、映像を見ていただきましょう。これは釧路駅です。釧路駅に入って改札を抜けます。1 番線には『おおぞら』などが停車します。このエスカレーターを降りていくと、右側がステーションデパートにつながる改札があった所、いまは壁になっています。奥に行くとホームで、4 番線・5 番線のホームがあります。先ほど言っていました雄別鉄道はさらに北側で、施錠した普段は開けないドアを開けて、いまは倉庫のようになっていますけれど、ここ『6 番線』が見えるでしょうか。当時、雄別鉄道のホームとして使っていました。上がっていくと木で覆ったような状態になっていますけれども、いまの 5 番ホームからこのように雄別鉄道のホームに上がっていく所が見えます。今度、駅に行かれた時にこれが雄別鉄道のホームだったなと見ていただければと思います。

昭和に入って 1931 年、この頃になると戦争が始まりますが、太平洋戦争の前、第二次世界大戦の前は、『鉄道にとっては黄金期』と言われるくらい、国営の鉄道も私鉄もとても路線が充実していく時期になります。この東北道エリアでは、釧網線が全通し、ちょうど今年が『全通 90 年』になります。

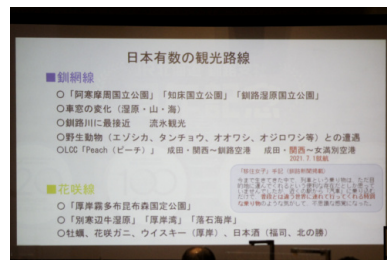
そして 1945 年、太平洋戦争で車両の検修や修繕を行う釧路工場が大きな被害を受けます。北海道空襲の記録を見ると、室蘭・釧路・根室が非常に大きな被害を受けました。全国的にも鉄道施設は空襲のターゲットになりました。釧路において幸い駅はほとんど被害を

受けていませんが、釧路工場がピンポイントで空襲を受けたという記録になっております。このような戦争中、あるいは戦後も「鉄道はしっかり定時に運行をしていた」という記録もあり、人の足、物資の輸送で大きな役割を担っていました。

1946 年には、日本国有鉄道（国鉄）が発足します。戦後間もないときであり、国の復興で、鉄道を活用していくことが進んで行くことになります。

1960 年には、釧路操車場（ヤード）が 1000 台くらいの貨車・客車を操配しなければならなくなり宝町に移ることになります。1960 年頃の釧路は 18 万人近い人口になっています。さらに NHK 釧路放送局の総合テレビ局の開局もこの時期で、釧路空港も開設した年が 1961 年と、かなり大きな動きがここで出てきます。

釧路駅の三代目がいまの駅になります。『民衆駅』という言葉が皆さん聞いたことがあるかどうか分かりませんが、1961 年に駅の改修とともに地下に釧路ステーションデパートを新設しました。これは国鉄が発足した当時には国有鉄道の法律があり、国鉄は鉄道事業あるいは連絡船とバス事業、それに附帯する事業しかできなくて、私鉄のように商業施設に投資することができなく、戦後復旧の中で、空襲で消失した駅舎や施設を立て直すことを優先したこともあって、民間の投資を活用し、駅と商業施設を併設した。これが民衆駅の考え方になります。全国でも 55 の駅が民衆駅で開発されています。北海道においても札幌駅・旭川駅・帯広駅がこの民衆駅として駅舎を建て替えています。ただ札幌駅も旭川



駅も帯広駅も、その後の高架事業等に伴って当時の民衆駅の姿はなくなっています。道内では、釧路駅だけが 1961 年当時の民衆駅の姿をそのまま現存しています。全国 55 駅の中でも、当時のまま現存している民衆駅はかなり限られています。

これが空襲による釧路工場の被害状況です。跡形もなくなるくらいの被害を受けました。

これは終戦後の輸送の状況です。復員される方などがごった返すような状況が終戦直後は続いていました。

これが 1961 年、三代目の釧路駅です。いまの建物の形になって、まだ駅前の開発が進んでいませんけれども、『金市館』がありました。

これが 1960 年代の釧路駅のホーム。この写真、いまのホームの姿と比べると、人が多くてすごく羨ましい。これはおそらくテープなどが見えるので見送りの人。異動の時期、引っ越しの時期に、もう埋め尽くすばかりの人。列車の中も満席の状態になっている。2 番・

3番ホームが埋め尽くされるような状況になっています。

釧路駅の横、北側に通じる地下道があります。これは1962年に開設した地下道です。いまでも地下道がありますけれど、いまはこのような絵を飾って美術館と言いますか、少し明るい雰囲気になっています。

さらに、いまの釧路駅にはセブンイレブンがありますけれども、ここがステーションデパートの入口、こ



こからエスカレーターに乗って下へ降りて行くとステーションデパートがありました。2004年までありましたので、ここに

いらっしゃる皆さんも使われたかと思います。

これは、先ほどビデオでご覧いただいた駅のエスカレーターで、降りて右側が改札になっていました。ここに「楽しいお買い物とお食事は行きも帰りもステーションデパートで」と書いてあります。当時は民衆駅として多くの方にご利用いただきました。

ステーションデパートが今どうなっているかをちょっとビデオでご覧いただきます。これ、見せると恥ずかしい所がありますけれども、いまの釧路駅の地下は廃墟になっていて暗くて見えないかもしれません。看板はそのままの状態で、もしかしたらご利用をされたことがあるコーヒESHOPが映ってきます。ここに100円SHOPもあったようです。ここがエレベーターのシャフトで駅から降りてくる所です。さらに進んでいくと先ほどの改札です。ステーションデパートから改札を通してホームへ入って行く。この一番奥が先ほどの北側に通じる地下道の入口になっています。

1961年以降です。1962年にはもともと函館～旭川間の列車でしたけれども、『おおぞら』が滝川を経由して6時間30分で釧路に入って来ました。

その後の1972年、バスターミナルが釧路駅に隣接するいまのような形になっています。

さらに1981年には、石勝線が開通します。今年ここも開通40年になります。ここで札幌～釧路間が4時間59分と大幅に時間短縮が図られています。当時の釧路市の人口が22万9,000人と。1980年・81年が人口のピークということになります。

一方で、1969年には炭鉱の閉山などもあります。釧路市の魚の水揚げ量は全国1位となり、1982年には釧路湿原が国立公園になる昭和の後半の動きになります。

地図が見づらいですが、赤の所が鉄道の路線です。私が生まれた1966年の鉄道の路線図を載せました。これで4,000km以上、いまが2,400km位ですから、昭和41年にはいまの倍くらい鉄道が敷設されていた

のです。

これは釧路駅の乗降人員の推移です。JR発足後の昭和62年からです。国鉄からJRになって釧路駅の利用者は大きく増加しますが、その後ずっと減少幅が大きくなっている状況です。平成9年には『スーパーおおぞら』が新型の振り子で、札幌～釧路間を3時間40分台で運行します。その他、観光列車の運行も進めてまいりましたが、駅の利用は減少して行きます。現在は、会社発足当時から比べると1/4ぐらいに駅の利用が減ってしまっている状況になります。

一方で、釧網線、花咲線、このエリアの線についてはご説明をしましたように資材の運搬から始まりまし。近年は、観光路線としても注目をされる路線だと思っています。国立公園があり、車窓の変化や野生動物。『LCC』が成田・関西～釧路空港、さらに女満別と関西との間は今年の7月に就航するので、釧網線を介して東京～関東・関西と東北北海道のエリアがつながるという意味で、釧網線の役割も大きくなっていくと思います。花咲線は、厚岸・霧多布・昆布森公園の国立公園化もありましたので、ここも観光路線として非常に有望と思っています。

宣伝になりますけれども『釧路湿原ノロッコ号』が4月29日から運行します。昨年は土日だけでしたけれども今年はコロナの中、平常どおり運行します。

先日、木下さんからもお話があった『ひがし北海道ブランド化推進協議会』のアンケートでも『SL体験』は1位でした。今年、10年に1回の全般検査という車の車検のような検査を実施して、SLの運行を継続していく予定になっています。引き続きSLの運行、『流水物語号』や新しい『多目的の特急車両』も東北北海道を周遊しながら運行をしていきたいと思っています。



これは東急さんの

『THE ROYAL EXPRESS』です。これはとても旅金が高額であり、80数万円の3泊4日で運行しますが、今年もコロナの中ですけれど2倍くらいの応募で、いま抽選をしている状況のようです。

そろそろ時間になってきましたので、最後の締めになります。

今年度は、釧路駅開業120年、併せて花咲線が100年、釧網線90年、石勝線が40年、と10年周期ですが、周年の年となります。

これは国鉄色にした車両、もともとの『キハ40』という車両に塗りましたけれど、皆さんも懐かしい車両の色だと思っています。40年くらい前には一般的な車両として走っていました。今年度、2両を塗り替えて、運行します。これは当時の写真ではありません、古く

見えますけれどもいまの写真です。この車両の運行など、この機会に歴史を振り返りつつ、鉄道に関心を持ってもらえるように今年度は取り組んで行きたいと思っています。

先ほど、言いましたけれども、東北海道は釧路駅を拠点として鉄道網が広がって行く中で、時代の変化とともにその役割を変化させてきました。120年の歴史の中でちょうど中間の60年前に民衆駅ができて、今年はその60年後になります。いろいろな変化の中で節目を迎えて、この駅の役割、この鉄道の役割が、ひとつ次の段階に入っていくように思っています。引き続き皆さんからのご支援をいただきながら、鉄道

を運行していきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

どうもありがとうございます。

本日のニコニコ献金

■田中 敏恵様 神奈川県平塚から参りました田中です。今日は宜しくお願い致します。

■熊谷 任明君 日頃の感謝を込めてのニコニコです。

今年度累計 455,000 円