

イパチエフ H.B.

樺太庁期のサハリンにおける鉄道輸送の歴史

現時点でサハリンの鉄道網は島の南部のコルサコフ市から北部の中心地ノグリキまで延びている。島の南西部では、シャフトウイ・イリンスキー線が機能を果たし、同線は東のイリンスキー・アルセニエフカ線と接続している。州の主要な鉄道路線の総延長は**957.2km**である。

輸送（ラテン語の「トランスポート」→運び移す→に由来）の独自の下位部門としての鉄道は、共同利用および非共同利用という2つのサブシステムからなる。後者が技術的なもの、生産施設内のものをさすのに対して、文献の上で幹線を意味するのが前者である。この報告が対象とするのは、樺太庁期の幹線鉄道輸送についてである。

この時期のサハリン史は全体として、またとくに当該テーマに関して、ロシア側の資料基盤が乏しい上に研究史の基盤も限られたものと言わねばならないが、上記のテーマに関しては、ロシア国立経済文書館のフォンド**1884**とサハリン州国立文書館のフォンド**171**およびフォンド**54**に資料が残されており、日本の公刊資料に立脚したA. И. コスタノフ、M. C. ヴィソコフ、リ・ベン・デュ、A. M. ロパチェフ、ボク・ジ・コウ、Л. И. メドヴェージェワといった歴史家の研究は多くの情報を含んでいる。

日露戦争後の**1906**年に鉄道建設を開始した日本は、**40**年たらずのあいだに当時としては最新の広範な鉄道網をつくりあげた。その総延長は**733.8km**あり、駅に付随する**114.9km**をあわせれば、**848.7km**にも達する。これは日本が当地を真剣かつ長期にわたって開発したことをあらわす指標である。

南サハリンで鉄道建設が成功裡に進んだのは、研究者たちの意見によると、次のようなファクターに起因していた。

第1に、日露戦争後に日本が全般的に経済成長をとげ、高いテンポで工業が発展したこと、第2に、植民の対象として、また本土の過剰人口のはけ口としての南樺太に日本政府が大きな関心を寄せ、大規模な投資を行ったこと、第3に、日本は内地の気象および地形条件が豊富であり、そうした複雑な自然環境のもとで技術的にも実践的にも相当な経験を蓄積していたこと、第4に、これから鉄道網をもってカバーしようとする樺太地域には、豊かな石炭産地があり、広大な森林があり、さまざまな建設資材など、鉄道建設に不可欠の資源が大量にあったこと、などである。

軌間がロシアでは例外的な**1067mm**であるという現下のサハリンにおける鉄道の特殊事情は、日本の鉄道輸送の生成・発展の歴史がからんでいる。ロシアにこのような軌間をもった幹線はほかに存在しないが、サハリンでもまもなく姿を消すであろう。**2002**年ロシア政府は狭軌を**1520mm**広軌に改築する計画を策定し、**2003**年からその実施に着手したからである。工事費はおよそ**460**億ルーブル、竣工は**2007**年を見込んでいる。

日本統治期の南サハリンにおける鉄道建設は、強い印象を与えるテンポで展開した。

1906年に日本軍当局は樺太で最初となる鉄道を大泊（コルサコフ）・豊原間**42.5km**に敷設し

たが、その軌間は600mmであった。やがて軽便鉄道の輸送能力が貨物輸送の需要を満たすことができなくなり、1910年から1915年にかけて日本国内で一般的とされていた軌道に改築された。

1911年には、この鉄道は栄濱（スタロドゥプスコエ）まで延長され、総延長は99.6kmになった。鉄道はこの地点で北サハリンとの国境まで東海岸沿いに延びる舗装道路に接続した。

1914年には、シネゴルスク炭坑の開発を軌道に乗せるため、川上（シネゴルスク）・小沼（ノヴォ・アレクサンドロフスク）間21.9kmの鉄道支線が建設された。

1920年には、西海岸の本斗（ネヴェリスク）・真岡（ホルムスク）間の路線が竣工した。その1年後には、真岡・野田（チェーホフ）間に列車が走るようになり、1925年には、野田と泊居（トマリ）を結ぶ区間の運行がはじまった。

1930年代には西海岸の鉄道建設が続行された。中間計画の内幌（ゴルノザヴォーツク）・本斗間と泊居・久春内（イリンスキー）間の線区が開通すると、最南端の内幌と久春内を結ぶ総延長186.4kmのいわゆる「西海岸鉄道」が開通した。「西海岸鉄道」の完工は、中国との戦争によって要請され、太平洋をめぐる「大戦」の準備をととのえる上でも必要とされていた。それというも、西海岸一帯はサハリン島のなかでも経済的に最重要の地域だったからである。

1937年には、久春内・恵須取（ウグレゴルスク）間144kmの鉄道建設がはじまり、その完成は1943年を予定していた。しかし、第二次世界大戦の戦局の展開によって南サハリンの鉄道建設は再検討の必要に迫られた。例えば、久春内と恵須取を結ぶ区間のうち、既設の鉄道線路は解体され、レールはソ連との国境地帯へ向かう線区の敷設に充てられたのである。

こうして、1945年までに西海岸の鉄道は全線開通に至らなかった。

東海岸線と西海岸線で運行がはじまると、両者をいかに結ぶか、という問題が浮上した。1920年代初頭には、将来の樺太のダイナミックな経済発展にとって島を東西に横断する幹線の建設が必要不可欠となった。その建設計画が検討されたのち、日本の議会は豊原・真岡間の幹線鉄道の建設について決定を採択した。この幹線は島の南部および東部を二大不凍港（本斗と真岡）および西部の工業複合体と結びつけるものである。他の鉄道と異なり、この鉄道は西サハリン山脈を貫通するため、工事は困難をきわめた。1921年から1929年までほぼ8年がかりの難工事で、総工費に1400万円を要した。横断幹線は全長83.9キロであった。

そのほか、豊原・川上間の鉄道、留多加・新場（ダチヌイ）間の鉄道も建設された。

豊原・真岡線の開通後、鉄道建設の主軸は多來加湾（テルペニア湾）の海岸に沿い、さらに北上する東部の路線に絞られた。

落合（ドリンスク）・敷香（ポロナイスク）間245.5kmのいわゆる「東部鉄道」は1936年に開通した。1941年には、ソ連国境からほど近くに位置する集落、古屯（ポベジノ）まで延長された。1945年の時点で東部線の総延長は352kmに達していた。この路線が開通することによって、国境線は経済的、軍事的な意義の大きい敷香港および大泊港と結びつけられたのであった。

こうして、日本の植民地時代の40年間は、サハリンの鉄道輸送の生成・発展の最も重要な時期であった。幹線鉄道の建設は、山岳と森林におおわれた複雑な地形条件のもとで進められたのであり、全線を通じてトンネル24か所、橋梁618か所、管状施設804か所があった。

樺太庁の鉄道輸送の従業員数は約7000人をかぞえた。1945年の半ば、戦争がはじまる直前までに鉄道従業員数はいくぶん減少し、ほぼ5500人になっていた。国有鉄道の業務管理、私鉄経営の監督は、豊原にある樺太鉄道管理局が所轄した。そのほか真岡と敷香には支局があり、それらのもとに、駅、修理工場、貨物取扱、電力施設、通信施設、自動車輸送などのサービス部門がおかれていた。

鉄道には127か所の駅、主要機関庫が6か所、折り返し式の機関庫が9か所あった。機関庫と駅の建物はほとんど全部木造であった。駅舎を備えた駅は101か所だけである。蒸気機関車の車庫には、13のさまざまな形式に属する機関車101両があった。車両は客車105両、貨車1640両をかぞえた。当時の有蓋二軸貨車の積載能力は7トンから17トンであった。客車の収容能力は等級によって異なり、座席数は32人から94人であった。

日本の鉄道業は自前の医療サービス部門をもっていた。豊原市に鉄道病院があったほか、主要な駅には鉄道職員用の診療所もあって、どの診療所でも医師1人、准医師2～3人が配置されていた。

樺太鉄道管理局の経済指標については、信頼しうる資料が欠けているため、評価を下すのがかなり困難である。1945年末にソ連の行政当局が鉄道国有化を準備するに際して収集した資料から、この点に関して多少のイメージをもつことはできる。例えば、1943－1945年期のデータによれば、樺太鉄道管理局の年間総収入は約1300万円であり、維持費に400万円を支出していた。樺太の鉄道の資産総額は、1945年半ば時点の日本側データによれば、2億9900万円であった。

これらの数字から導かれるように、南サハリンの鉄道輸送はかなり収益性の高い産業部門であった。1906－1945年に形成された鉄道網は、1920年代から1940年代前半にかけての時期のみならず、それにつづく島の歴史の戦後半世紀においても、南サハリンの経済開発に重要な役割を果たすことになったのである。

原暉之訳