

◆連載

いま留萌むかし 第四十二話

●留萌鉄道株式会社の創立

東京の銀座丸ビル内の一室に留萌鉄道棧橋株式会社創立事務所という看板がかけられてある。その一室で映画の活弁よろしく留萌の将来性について熱弁をふるう二人の男がいた。部屋の中は薄暗く、二人の熱弁がとぎれる瞬間だけ十六ミリのフィルム回る音が聞き入っている者たちの耳に響き渡った。昭和二年二月五日のことであった。

二人の男とは五十嵐億太郎と十六ミリのできたての映画を持参して、上京してきたばかりの伊佐津和平である。

この二人の話に聞き入っているのは、この会社の出資予定者たち。生命保険協会十三社、明治礦業、浅野、三井、三菱、炭鉱汽船住友の代表であり、北海道庁港湾課長伊藤長右衛門、調査課長橋本東三も同席した。

これは当時留萌港の築港工

事は関東大震災、第一次世界大戦後の経済不況、国家財政の緊縮化などによって大幅に遅れていたこと。また、大留萌建設事業による二百五十万円という莫大な借金苦にあえぐ留萌町の現状などを憂い、留萌港の利用を活発にし、留萌の再起をかけようとする留萌人にとっては生きるか死ぬかの瀬戸際の選択であった。

つまり、大正十三年に終わった大留萌建設事業は留萌港の利用を促進させるための町としての一大事業であった。しかし、築港工事の遅れによって留萌港の利用は当初期待されるほどの成果は上げておらず、償還財源としての留萌川の埋め立て地の処分も進んでいなかった。このため、留萌港の利用を促進するためには、内陸部の物産を留萌港を利用して搬出するために新たな鉄道の敷設を必要とした。特に

空知、雨竜、留萌炭田からの石炭の搬出である。深川留萌間の鉄道は明治四十三年に開通しているが、雨竜炭田につながる鉄道路線がなく、この炭鉱の石炭を搬出する方法がなかった。

このため、留萌線の恵比島から雨竜炭鉱までの鉄道をひくことによって雨竜炭田を開発し、留萌港の利用を活発にするとともに、留萌の価値を高め、地価の上昇によって町債問題の解決を狙ったものであった。

五十嵐等町の有志は東奔西走し、実業会の大物郷誠之助や、北海道庁の後押しもあってやっとのことで鉄道会社の発足になったのである。

翌年の六月五日、彼らの熱意が大財閥を動かし、留萌鉄道株式会社として創立。幾多の困難を乗り越えながら、昭和五年七月に開業した。この

鉄道の開通で雨竜炭田は開発され、昭和八年三月の留萌築港の完成とあいまって留萌港の利用は高まり、昭和九年には念願だった二百五十万円の町債問題も解決したのである。しかし、留萌町民の喜びも

つかの間、時代は暗い戦争への歩みを初めており、日本も留萌の港の将来も前途多難な時代へと突入していく前夜であった。



留萌鉄道開通記念