

# 樺太輸送経路の形成と稚内の港湾都市誌

## —宗谷（本）線と鉄道省営稚泊鉄道連絡航路の形成をめぐる—

三木理史\*

### 摘要

本論文の目的は、港湾都市として稚内の発展を描くことにある。当初北海道における樺太への輸送経路の玄関は小樽で、樺太の日本領編入後の1910年代でも稚内の存在感は薄かった。稚内港は1923年の稚泊航路開設後樺太との往来増加によって成長した。1910年代まで鉄道建設が優先され、稚内港の港湾修築は22年の宗谷線全線開通を経て本格化することになった。樺太庁の命令航路も、1907年当初は小樽起点で、稚内寄港は限定的であった。1926年の宗谷線の旅客輸送は道央や道南および本州発の旅客を樺太へ輸送し、道北は通過地域に過ぎなかった。貨物ではその傾向がより強く、宗谷線から稚泊航路への継送も限られていた。稚内町の人口は1920年代以後増加し、その職業構成も商業や公務自由業で大きく躍進した。稚内の市街地形成も旅客利用施設を中心に進んだ。

キーワード：稚内、樺太、稚泊鉄道連絡航路、宗谷線、旅客

### I はじめに

本稿の課題は、大正・昭和期の北海道における樺太輸送経路をめぐる日本海沿岸の都市間競合関係を背景に、そのなかで特に稚内が樺太<sup>1)</sup>へのゲートウェイ<sup>2)</sup>として発展してゆく過程を港湾都市誌として描くことにある。

20世紀前半の東アジア海域において北海道の港湾における主要な取引先の1つは、サハリン島を含むロシア極東であった。そのため日露戦争前後に新潟など本州日本海側港湾都市がロシア極東に実業視察団などを派遣して港勢拡大を企図したが（三木, 2011; MIKI, 2015）、1905年の日露講和条約によってサハリン島南部が樺太としての外地<sup>3)</sup>編入によって、北海道との関係がより緊密化し、本州主要港の樺太への港勢拡大構想は一旦頓挫した。それには、樺太が現地の先住民より日本人人口の卓越した外地性稀薄な開拓地＝移住型植民地であったため（三木, 2012）、その先駆にあたる北海道との間で内地と外地という政治・行政的枠組をいとも容易く乗り越え、草創期から強固な一体感の下に地域形成を行ったことが要因と考えられる。そのため樺太のゲートウェイは終始北海道であり、そうした両地間の一体感は、台湾にとっての沖縄や、朝鮮にとっての関門・北九州地域とも異なる<sup>4)</sup>、特異なまでに密接なものであった。

その北海道における樺太輸送のゲートウェイに相当する拠点港湾都市は、当初小樽であった

\*奈良大学文学部 E-mail: mikim@daibutsu.nara-u.ac.jp

が、1922年の宗谷本線<sup>5)</sup>開業と鉄道省営稚泊鉄道連絡航路（以下、稚泊航路）開設によって稚内へ移行することが知られてきた（井澗, 2016: 10）。しかし稚内台頭の槇樫となった宗谷（本）線の経路変更との関係、遷移の客貨間での差違、樺太側拠点港湾都市との関係など、依然十分に説明し尽くされていない論点が少なくない。

北海道と樺太間の地域間関係に関する史的研究は、1970年代の堅田（1971）による内国貿易論にはじまるが、それを踏まえて北海道拠点都市と樺太間の資金流や物流に着目した白木沢（2011）では樺太工業化の進展が資金流に影響しなかった点を根拠に、流通においては小樽の結節機能が継続したとして樺太経済の外地性を主張した。また宗谷線や稚泊航路開設以前の草創期農業移民に着目した三木（2003）が、人流に関説してはいるが、小樽や余市での移住者情報の流布に言及したにとどまる。それらの研究は、物流やその基礎にある資金流通でいち早く樺太を掌握した小樽の役割に一定の説得力を有しながらも、宗谷（本）線開通を機に台頭した稚内の機能を十分に説明できてはいない。

結論を先取りすれば、その原因は稚内をめぐる樺太との関係が物流ではなく、人流に基礎を置く点あり、それが稚内の都市形成と関係しつつ、また小樽との棲み分けとして、敗戦まで継続することになった。本稿では、樺太輸送経路における人流に注目し、小樽や留萌など道内日本海側各港湾都市との相違にも留意しつつ、稚内の都市形成との関係に一定の展望を与えることを論点とする。そうした問題意識に立ち本稿では、Ⅱ章で稚内の形成と港湾の関係を小樽、留萌など日本海側主要港形成や宗谷（本）線建設との関係から説明し、Ⅲ章では宗谷（本）線と稚泊航路の旅客輸送状況に、さらにⅣ章では稚内町の人口推移と都市形成およびその市街地発展の経過に、各々着目して、宗谷（本）線・稚泊航路を軸に人流を中心に稚内が、物流主体の小樽とは異なる樺太のゲートウェイへと発展した過程を解明する構成を採る。

## Ⅱ 稚内の形成と港湾

### 1. 港湾都市稚内の成立

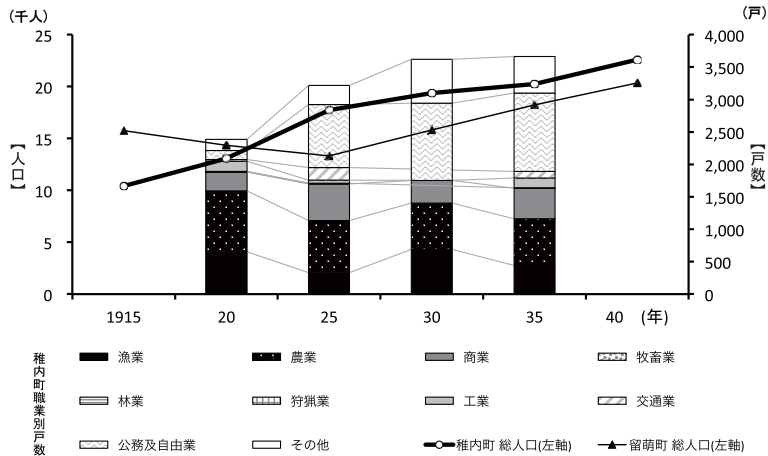
北海道本島の最北部に位置し、東をオホーツク海、西を日本海、北で宗谷海峡を介してサハリン島と対峙する天北地方は、北見山地の函岳が上川地域と、増毛火山群の暑寒別岳が道央北部地域と、各々隔てて丘陵が広く横臥し、海岸部は天塩川下流の天塩平野と砂丘列を除き東西両岸に段丘が発達してきた（青野, 1979）。その最北部の宗谷岬に戸長役場や宗谷外4郡役所を置く宗谷村は、1879年7月に開村したが、88年9月に戸長役場や郡役所などがノシャップ岬南方の西風支障の要港を擁する稚内村に移転し、97年5月の北海道区制、1・2級町村制の公布を経た1900年に宗谷村から分立して一級町村制施行の稚内町として発足した（稚内市百年史編さん委員会, 1978: 75）。その約10年後に山崎・佐藤（1913: 850）は同町を「市街は海に面して造られ、家屋櫛比し人烟稠密に、北門の一要港たるの観あり」と叙述した。

稚内村は1896年末に1,997戸、3,946人で「秋田、新潟、石川、青森、山形、福井諸縣ノ人多

数ヲ占ム大抵小樽其他本道ノ地ニ移リ再ヒ當地ニ来リタル」(北海道殖民部拓殖課, 1900: 160)とされたが, 旧稚内村を含め3大字を擁して町制施行後の1917年1月には2,152戸, 10,784人にまで増加した(金子, 1920: 148)。その後の町域の現住人口は1920~25年間に大幅な増加を見せながら40年まで漸増傾向を維持した(第1図)。

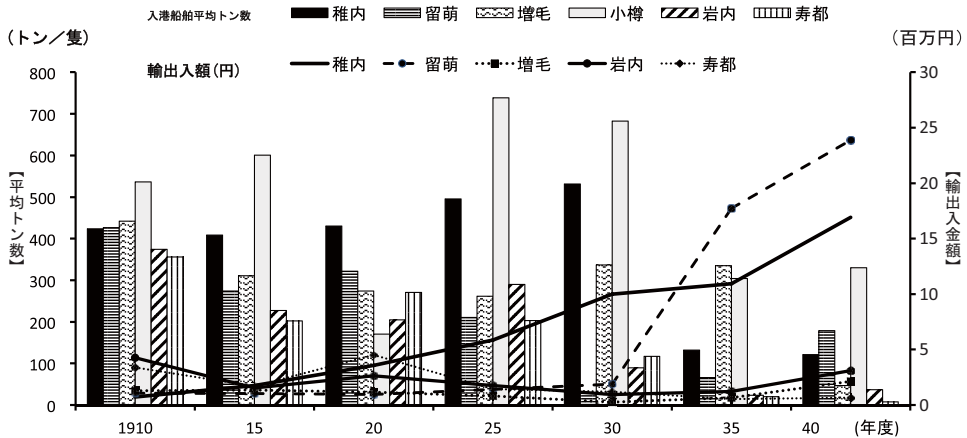
道内の日本海側主要港湾の多くは, 函館と小樽が主導して北前船以来の伝統を有する沿岸海運によって発展してきた(中西, 2013: 28-36)。それら道内日本海側主要6港の1910~40年度の港勢を見ると(第2図), 大型船の入港では20年代まで小樽港の優位が際立ち, 輸出入金額は他の5港の合計値に対して約8~24倍に及んだ。しかし船舶の近代化によって1930年代以後は各港共に一旦大型化が抑制されたが, 石炭輸送の比重の高い留萌港は40年度にかけて再び大型化の兆候を見せた。稚内港は, 1910年時点で船舶大型化において岩内, 寿都両港以外の各港につぐ位置にあり, 輸出入金額<sup>6)</sup>では対象港中最低であったが, 20年代まで小樽港に追随して入港船舶の大型化を進めつつ輸出入金額も増加した。その増加には, 他港に比べて優位な樺太との関係が影響していたと考えられるが, 一方で1930年代以後は石炭需要の高まりを背景に留萌港の後塵を拝することになった。他の4港が船舶大型化, 輸出入金額の双方で衰微を余儀なくされるなかで港勢を維持した稚内港の最大の特徴は, 乗降船客の多さにあり(第3図), 記録の残る1925年度以後小樽を含む他港が減少または低迷するなかで, 稚内港は30年代後半にかけて樺太渡航者の増加, より正確には稚泊航路に支えられて発展した。

つぎに道内日本海側主要6港で小樽につぐ稚内, 留萌両港の取扱品目を比較すると(第1表), 1910年時点では両港の出入ともに小樽を中継港として全国と結合していたと見られ, 特に輸入



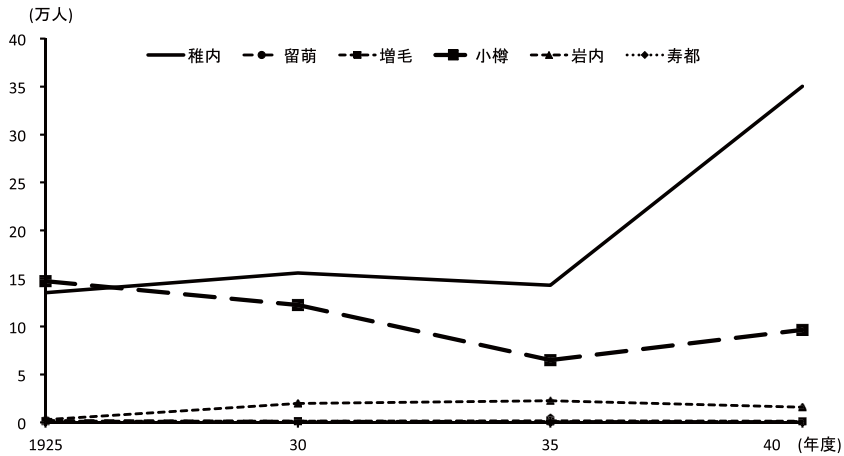
第1図 稚内町の人口および職業別戸口構成と留萌町の人口推移(1915~40年)

注: 1915年は北海道庁宗谷支庁『宗谷支庁管内概況』(1918年)14頁で, 世帯数は戸数とし, 留萌町の数値は18年の分村を考慮して19年の数値を採録したが, 25年の留萌町世帯数と共に『留萌町の趨勢』7頁による。1920年の職業別戸数は稚内町役場『稚内町勢一斑』(大正10年6月, 奈良大学図書館所蔵), 25年は稚内町『稚内町勢一斑』(1926年, 北海道立図書館所蔵), 30年は『稚内町勢概要 昭和7年度』(前同), 35年は稚内町『町勢一斑』(昭和十二年版, 前同)によるが, 各業種の区分には若干の差違がある。出所: 上記各資料によって作成。



第2図 道内日本海側主要港湾の入港船舶平均トン数と輸出入額の推移

注：小樽港の輸出入金額は割愛している。  
 出所：内務省土木局『大日本帝国港湾統計』（各年度）によって作成。



第3図 道内日本海側主要港湾の乗降船客数の推移

出所：内務省土木局『大日本帝国港湾統計』（各年度）によって作成。

品目の共通する点は当時の留萌・宗谷地域が開拓状態を脱しておらず、食料や日用品を本州から移入し、海産物や石炭を移出する取引に依存していた証左でもあった。また函館・小樽を除く未開港3港はロシア極東との取引はもちろん、すでに日本領に編入された樺太との取引もほとんど認められなかった。そうした両港の状況は多少の取扱品目の変更を伴いつつも基本的に1920年度にも継承された。

ところが1923年5月の稚泊航路開設後の30年度には状況が一変し、稚内港は樺太との取引にほぼ特化し、同時に出入金額間の比率も逆転して以後は輸移出額超過となった。すなわち本州から樺太へ食料品や日用品を輸移出し、現地産と推定される海産物を輸移入する取扱が確立した。一方樺太と距離的に距たる留萌港は、真岡や大泊との若干の取引は認められても、稚内港のような密接な関係を見出せず、むしろ樺太との取引を稚内に委ねて本州との第一・二次産品の輸移出

樺太輸送経路の形成と稚内の港湾都市誌（三木）

第1表 稚内・留萌両港の主要取扱品目の推移（価額上位3品目）

年度	港湾	区分	品種	数量	価額(円)	仕出・向港	港湾	区分	品種	数量	価額(円)	仕出・向港
1910	稚内	輸入	白米	16,000石	232,000	小樽	留萌	輸入	白米	3,500石	56,000	伏木
			呉服太物	120個	22,000	横浜			呉服太物	700個	56,000	小樽
			清酒	350石	21,700	大阪			清酒	950石	47,500	〃
			計		493,880				計		514,872	
	稚内	輸出	鯨搾粕	7,695石	76,900	横浜	留萌	輸出	石炭	50,000	90,000	小樽
				5,000石	50,000	小樽			雑品	?	82,068	〃
			長切昆布	5,000石	20,000	小樽			鯨搾粕	4,200石	63,000	〃
			計		233,048				計		538,203	
1920	稚内	輸入	内国米	2,173	599,794		留萌	輸入	薬製品	1,271	49,897	
			綿織物	132	199,737				塩魚及乾魚	74	25,842	
			其他物品	2,989	542,254				其他物品	311	74,937	
			計	8,838	2,257,506				計	1,774	176,244	
	稚内	輸出	木材	16,509	415,222		留萌	輸出	魚粕	2,361	496,360	
			海參	146	247,537				魚油	357	71,400	
			其他物品	3,521	305,395				其他物品	2,130	83,324	
			計	21,740	1,312,067				計	6,463	778,874	
1930	稚内	輸入	塩魚及乾魚	3,022	210,613	大泊・本斗・その他	留萌	輸入	セメント	10,849	325,486	鮫・その他
			数ノ子	247	114,432	大泊・その他			金属及同製品	1,887	306,718	大阪・伏木・その他
			其他物品	8,156	586,350				過磷酸石灰	8,958	268,716	伏木・新居浜・七尾
			計	11,425	908,395				計	44,778	1,258,517	
	稚内	輸出	製造煙草	3,608	3,164,701	大泊・本斗	留萌	輸出	肥料	2,653	270,829	敦賀・その他
			米	14,084	1,523,948	大泊・本斗・その他			米	1,132	203,772	真岡・その他
			醤油	3,840	484,770	大泊・その他			機械類	5,465	61,250	小樽・その他
			計	62,581	9,075,626				計	9,281	630,255	
1940	稚内	移入	身欠鯨	2,052	518,600	大泊・本斗・その他	留萌	移入	生鯨	16,024	1,495,200	利尻・増毛・礼文・大泊・その他
			鮮魚	5,524	244,862	諸港			機械類	629	1,299,435	東京・大阪・その他
			金属及同製品	899	218,550	大泊・本斗・その他			硫酸	5,383	1,087,620	横浜・その他
			計	19,869	2,288,767				計	43,762	6,071,798	
	稚内	移出	石炭	44,580	985,500	大泊・本斗・その他	留萌	移出	石炭	853,583	14,525,971	横浜・東京・新潟・その他
			果実	5,070	547,878	〃			人絹バルブ	4,102	1,230,600	大阪・横浜
			内地米	17,682	4,836,995	〃			澱粉	2,712	748,912	大阪・神戸・東京・その他
			計	115,741	14,615,725				計	898,587	17,807,840	

注：数量の単位は特記あるもの以外はトン。また区分の名称は原典に準じている。

出所：内務省土木局『大日本帝国港湾統計』（各年度）によって作成。

入に徹していた様相も見出せる。それが第2図に見える留萌港の1920～30年代の低迷の要因で、同港の発展は1940年代以後の戦時体制下での石炭移出増加を待つことになった。

## 2. 港湾改良と宗谷線計画

稚内町の経済的発展を牽引した港湾修築事業は、1901年の北海道十年計画を端緒としながらも時期尚早とされ、10年の第一期拓殖計画に乗じて本格化したとされてきた（稚内市史編纂室、1968: 455-461；稚内市百年史編さん委員会、1978: 120-126）。管見の最も早い稚内港に関する政府への請願は、1897年3月の「露領薩哈唎島ト相對スル良港ニシテ帝国北端ニ於ケル貨物ノ聚散地」<sup>7)</sup>とした特別輸出入港指定で、1889年の小樽港の特別輸出港指定に刺激されて一級町村制施行を意識したものと推定できるが、領有以前から対樺太関係での小樽への対抗を意識したことも推定に難くない。

他方北海道庁は、1888年技師による稚内港の海底調査、ついで1909年には技手による流水調査、を各々実施し、後者に先駆けて08年4月貴族院回付で稚内町平民小林常吉外41名が「小樽稚内線及稚内網走線航路ノ終点基点ヲ為シ且函館コルサコフ（大泊：引用者）線ノ汽船定期寄港地ナリト雖港湾不良」<sup>8)</sup>として、日本海とオホーツク海双方の道北航路の拠点であることと共に、領有以後の樺太航路寄港地となることを根拠に政府へ修築を請願した。そうした要望を承けて1910年の北海道第一期拓殖計画において函館や小樽などと並んで商港として修築予算を計上し、工費250万円で実施設計を立案した（内務省土木局、1925: 743）。ところが当該計画は、1910～16年度の財源となる歳入増加額不足により頓挫を来し、17年度の改訂時に鉄道速成のための公債発行や借入金の必要に伴う利子の全部または一部を拓殖費より支出するとした更訂補修を加えたことで（片山、1931: 318-319）、鉄道建設先行の機運を高めることになった<sup>9)</sup>。

第一・二期両拓殖計画の港湾設計を主に担ったのが廣井勇門下の伊藤長右衛門であった。伊藤は、限定された資金で発展著しい対象港湾すべてに満足な施工が困難と判断して、まずは小樽港の工事を優先し、ついで釧路港工事などでの不足を私営企業助成によって補う一方（中村、1964: 16-37）、それ以外の各港は第二期拓殖計画以後に委ねる立場を採り、稚内の鉄道建設優先もそうした彼の経費分散判断を反映したものであった。その後1919年度の改訂時に修築費が計上されて20～24年度の継続事業として南北両防波堤築設、その後計画変更によって市街地北部の陸地から東方への防波堤と防砂堤の築堤工事を加えて総工費約280万円に増額して施工期間を27年度までに延長したが（第7図参照）、結果的に完成をみないまま室蘭、釧路などと共に残程工事を27年からの第二期拓殖計画で継続施工することになった（北海道庁、1938: 230-231）。

他方幌内－小樽間の官営幌内鉄道は、1882年に開拓使廃止によって工部省に、86年北海道庁成立で同行に、各々移管の後、89年北海道炭鉄鉄道に払下げられ、その路線延長は92年末で約328kmに達したうえ、97年の「北海道国有未開地処分法」公布が道北や道東への入殖を促した（青木、1980）。1892年に北海道庁は北海道中央鉄道の調査を開始し、それを踏まえて95年7月に幹支線鉄道調査書と北海道全幹線概測図を内務大臣へ進達したが、当時の逓信省鉄道局は空知

太－旭川間の建設のみを承認し、98年7月に北海道官設鉄道の空知太－上川間が開通した。道北の建設は、それを踏まえて1896年5月公布の「北海道鉄道敷設法」において「旭川ヨリ天塩国ヲ経テ、宗谷ニ至ル百八十哩」（北海道庁鉄道部、1898: 8）を結ぶ天塩線として計画され、1898年の旭川－蘭留間を皮切りに03年9月に名寄まで開通した。しかし1898年当時の経路は旭川から比布原野を貫通して剣淵原野に至るとい程度の記載で、1902年に石狩・天塩国境を越えて奈與呂太（のち名寄）から天塩川左岸を經由してコイトイから稚内の経路（北海道鉄道部、1902: 61-62）が提示され、北進に従いつつ経路を選定しているありさまであった。

天塩線は、その後名寄開業から5年を経て拓殖の進展を承けて1911年に音威子府まで開業したが、その北部は「一ハ天塩川ノ右岸ニ沿ヒテ進ミ『サルベツ』<sup>(ママ)</sup>原野ヲ経テ天塩北見ノ国境ヲ超エ稚内ニ達」する経路と、「一ハ音威子府ヨリ国境ヲ超エ頓別猿拂ノ二原野ヲ経テ稚内ニ達」する経路の「比較考覈ノ結果平野廣濶ナル頓別經由ノ線ヲ採ルヲ以テ拓殖上ニ利アリトシ遂ニ之ニ決シ随ツテ明治四十三（1910：引用者）年以来天塩線ノ称呼ヲ廢シテ宗谷線ト称シタ」（鉄道省北海道建設事務所編、1926: 82-84）。そして宗谷線は1911年11月の恩根内開業を端緒に北進工事をつづけ、前述の北海道第一期拓殖計画の17年度改訂時に宗谷線は中頓別以北区間の建設工事中であった。

そして1921年3月でも宗谷線経路が「北海道未開時代ノ予定線ニシテ地方開発上実益少ナキモノナリ依テ之ヲ改設シテ幌延村字『タンタシヤモナイ』ヨリ天塩川左岸ニ渡リ天塩村ヲ縦貫シ天塩市街（天塩港）ニ出テ予定沿岸線ニ沿ヒ幌延村ヲ經由シ宗谷線ニ連絡スル」<sup>10)</sup>という後年の宗谷本線経路（幌延経由）に関する請願が提出された。そして宗谷線の稚内までの全線開通は1922年11月であった。

### Ⅲ 宗谷線の形成と稚泊航路

#### 1. 稚泊航路開設への道程

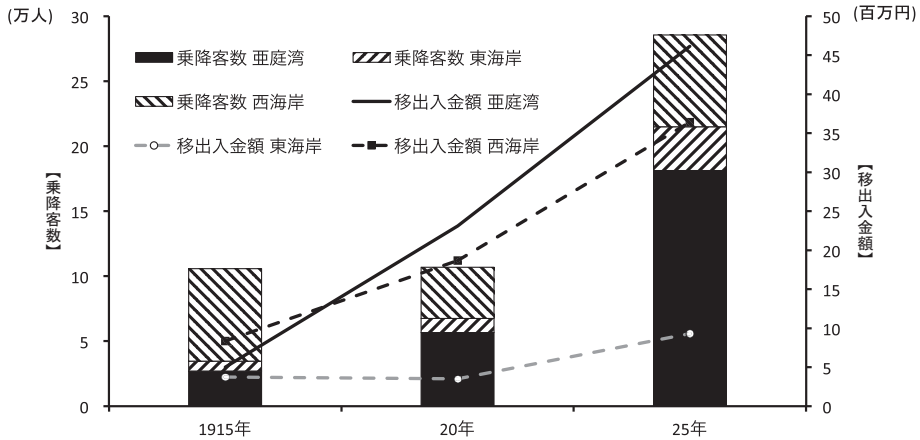
1905年の日露講和条約によってサハリン島南半分の割譲を機とした樺太庁の成立後、樺太での日本人居住が本格的増加に転じたのは15年以後であった（三木、2012: 86）。1910～20年代の樺太における出入船舶の状況を見ると（第2表）、15年以後に各指標ともに増加し、人流のみな

第2表 1910～20年代の樺太における出入船舶の輸送状況

年次	出入船隻数	出入船平均トン数	上陸客数	乗船客数	移入金額 (円)	移出金額 (円)
1910年	1,337	679	9,874	11,169	2,568,194	1,206,396
15年	4,235	603	39,014	32,050	5,465,300	30,907,251
20年	3,236	559	55,352	51,630	20,769,905	24,490,121
25年	9,809	514	154,063	131,360	45,902,376	45,950,252

注：1910年は大泊・真岡両港の合計値で数値を代用している。

出所：樺太庁編纂『樺太庁治一斑』（各回）によって作成。



第4図 1910～20年代の樺太各地区別船舶利用状況の推移  
 出所：樺太庁編纂『樺太庁治一斑』（各回）によって作成。

らず物流においても15年、ついで25年が画期となっていた。その間の地区別船舶利用状況を見ると（第4図）、1915年に樺太では漁業を通じて内地とつながりの深い<sup>11)</sup>海岸段丘の発達した西海岸での出入が客貨ともに卓越し、逆に海岸線沿いのラグーン<sup>12)</sup>の発達によって良港の得にくいオホーツク海に面した東海岸の利用は低調であった。ところが1920年から亜庭湾の利用が客貨ともに増加し<sup>12)</sup>、25年にそれが顕在化して、特に旅客利用の目立った増加は稚泊航路開設の反映と考えられる。

つぎに1907年の樺太庁設置時に夏季のみの内地起点東西両岸各1航路ではじまった補助命令航路（以下、命令航路）は、10年には西海岸冬季1航路を含めて6航路に増加したが、いずれも小樽が起点であった（北日本汽船株式会社、1929: 3-4）。その後命令航路は、授命先が通信省と樺太庁に二分され、1921年度当時には起点地に函館、さらに伏木、横浜など本州各港が加わったが（第3表）、いずれも小樽寄港であったのに対し、稚内寄港は北海郵船の稚内線のみであり、両港の差は大きかった。さらに1923年5月の稚泊航路開設後の25年度に命令航路寄港地から稚内が消えたことにも、前述した稚内港利用の人流や樺太関係の移出入の増加と同航路との深い関係を示唆している。

ところで、樺太の主要紙であった「樺太日日新聞」において主筆を務めた谷口英三郎は、1914年に「交通時間の短縮も亦樺太開発の重要事たる」とし、「目下東京豊原間の最短直通時間は…（中略）…約六十時間を要す」が、「現在北海道本線（宗谷線：引用者）の終点たる音威子府と最北端の稚内とを連絡せしむべき所謂天北線の敷設」によって「小樽稚内間二百六十哩は約二十時間にして達す可く、稚内大泊間の海路八十哩は汽船七時間を以て足るべきを以て之を小樽よりするに比すれば約八時間を短縮することを得」（谷口、1914: 469-470）たとし、稚泊間航路の優位を説いていた。

それがいち早い小樽をゲートウェイとしてきた樺太経路に変化を促す契機となり、1911年8月に日本郵船が樺太庁命令航路として稚内－大泊間航路を開設したが、同社はそれ以前から北海



樺太輸送経路の形成と稚内の港湾都市誌（三木）

第3表 1910～20年代の樺太における内地起点命令航路の開設状況

年度	区分	航路名	使用船 トン数	航行 回数	起点地	寄港地	終点地	受命者	
1910 年度		東海岸第一線	789	12	小樽	大泊・チヒサニ・富内・栄浜・元泊・敷香・チリワサン・海豹島	チツブトマリ・敷香		
		同第二線	999	20	〃	大泊・ミナベツ・富内・栄浜・シララカ・元泊・トイクシ	チリワサン・敷香		
		西海岸第一線	732	14	〃	海馬島・本斗・オハトマリ・真岡・野田寒・泊居・久春内・モエビシ・鶴城・エストル	アモベシ・北名好		
		同第二線	1,335	22	〃	大泊・真岡・野田寒・泊居・久春内・鶴城	〃		
		同冬季線	〃	16	〃	大泊・海馬島	真岡		
		西海岸第三線	333	18	〃	海馬島・ナイホロ・本斗・オコー・ピロチ・トウブツ・オテフコロウシノスケ・ロクスナイ・モエビシ	北名好		
1921 年度	通信省	西海岸線	1,348・2,700	52	函館	小樽・大泊・本斗（寄港16回） 小樽・大泊・本斗（寄港16回）	真岡	日本郵船	
		ニコライスク線	983	18	函館	小樽・大泊・真岡・亜港	尼港	〃	
	樺太庁	西海岸線		1,240	23	小樽	大泊・真岡・泊居・本斗	泊居	北日本汽船
				733	14	函館	小樽・海馬島・本斗以北沿岸各地	安別	〃
				463	15	小樽	海馬島・本斗	真岡	北海郵船
				851	17	〃		大泊または真岡	亞庭汽船
		東海岸線		749	10	函館	小樽・大泊・富内以北沿岸各地（海豹島寄港3回）	散江	北日本汽船
				645	10	函館	小樽・大泊・富内以北沿岸各地	散江	〃
		稚内線	654	12	稚内		大泊	北海郵船	
		伏木線	791・927	15	伏木	滑川・魚津・函館・小樽・大泊・海馬島・本斗・真岡・野田寒・泊居	久春内	北日本汽船	
		横浜線	1,206・1,212	14	横浜	函館・小樽・真岡・野田寒	泊居	〃	
		西海岸線 冬季航路		1,348	12	小樽	大泊	真岡	日本郵船
			2,700	12	〃	〃	〃	〃	
			1,240	11	〃	大泊（海馬島月2回、泊居4回寄港）	〃	北日本汽船	
	通信省	西線	2668・1354	35	函館	青森・小樽・大泊	真岡	近海郵船	
北樺太線		978	10	函館	小樽・大泊・真岡・亜港	尼港	北日本汽船		
1925 年度	樺太庁	西線		1,165	34	小樽	大泊・真岡・野田・泊居・海馬島（冬季12～3月は恵須取まで運休）	恵須取	〃
				1,045	14	函館	小樽・海馬島・内幌・本斗・真岡・蘭泊・野田・泊居・追手・久春内・牛毛・萌菱・留久志・珍内・圓度・鶴城・恵須取・北名好	安別	〃
				1,330	90	小樽	海馬島・本斗・真岡・野田（冬季12～3月は真岡以北運休）	泊居	北海郵船
		伏木線		799・733	20	函館	小樽・大泊・富内・野寒・栄浜・東白浦・登帆・馬群潭・元泊・東知取・泊岸・内路・敷香・海豹島	能登	北日本汽船
				1,002・927	16	伏木	小樽・大泊・本斗・真岡・野田・泊居・名好・久春内	恵須取	〃
		〃	864・1,126・764	16	〃	小樽・大泊・富内・栄浜・東白浦・登帆・馬群潭・元泊・東知取・泊岸・内路	敷香	北海郵船	
		芝浦線	2,924・2,270	14	芝浦	小樽・大泊	真岡	近海郵船	
		船川線	1,229	10	船川	小樽	大泊	本郷伊吉郎	
		大阪線	2,203・1,424	14	大阪	小樽・大泊	真岡	北日本汽船	

注：特記以外は夏季航路。

出所：樺太庁編纂『樺太庁治一斑』（各回）によって作成。

道庁命令航路として1885年10月から小樽-稚内間航路を、さらに樺太領有時の1905年9月に函館-大泊間航路を、各々開設したことが前提となっていた(日本経営史研究所, 1988a: 171; 日本経営史研究所, 1988b: 715)。その後稚内-大泊間航路には北海道庁命令航路の小樽-稚内間航路を延長した北海郵船の参入もあったが、第3表のように樺太航路の小樽起点自体が変化したわけではなかった。

それは、先の谷口の主張に見える稚内起点の樺太航路設定の理由が航海時間の短縮を利とする旅客輸送向けで、速達不可欠な生鮮品を除き貨物の多くはさらなる積み替えによるリスクが大きくなるため、稚内発着が利点になり得なかったと考えられる。宗谷線全線開通を前提にした稚泊航路は、陸路の旅客移動と連携あつての経路であるがために運営主体は当然鉄道省となった。

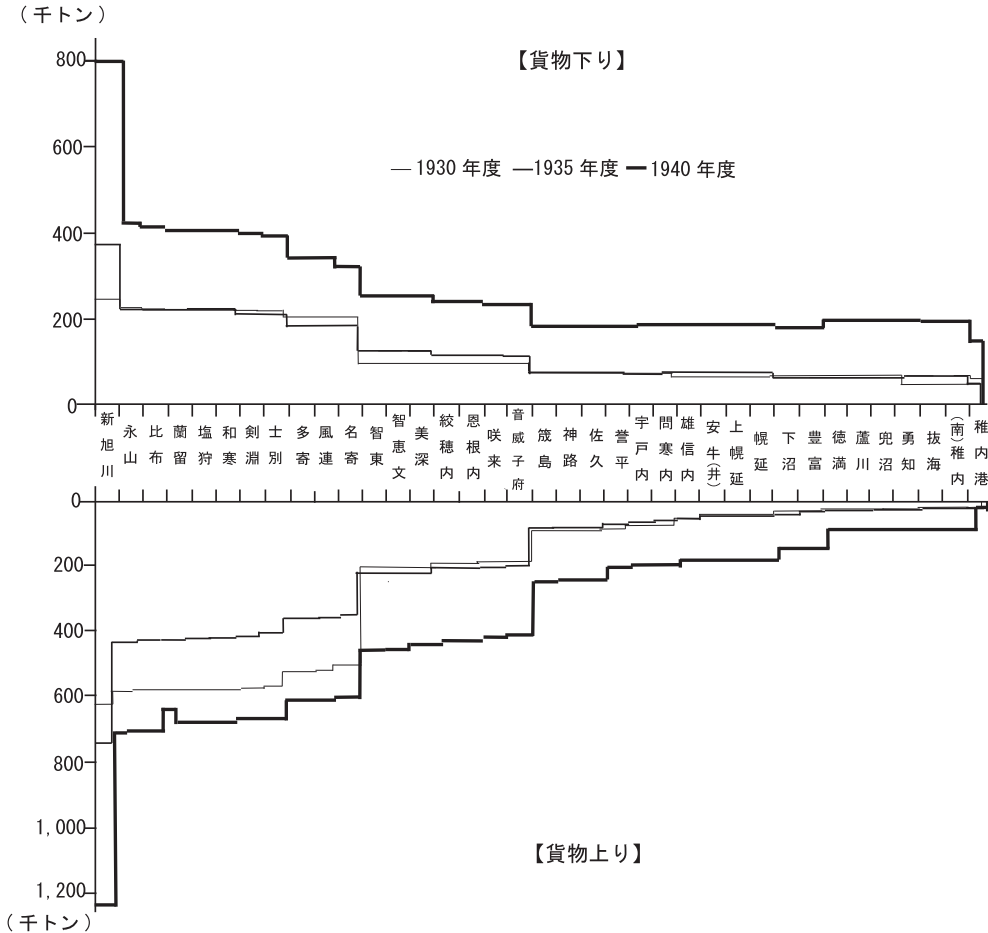
1914年3月に樺太庁の肝煎りで設立をみた北日本汽船が、宗谷線の北進につれて「稚内大泊間航路を目論見、樺太庁並に鉄道當局に懇談したが容れられる所とならず同区間は鉄道省直営として實現するに至」(北日本汽船株式会社, 1929: 68) ったと記すように、鉄道連絡の稚泊間航路開設は北海道側の鉄道省主導で、樺太庁側は距離を置いていた。もっとも鉄道省側も「内地樺太間ノ交通ハ従来函館及小樽經由日本郵船会社及北日本汽船会社所属汽船ニ依リタリト雖未タ完全ナリト謂フヲ得タリシカ大正十一年十一月宗谷本線稚内迄延長シ内地ト樺太トノ交通上ノ距離ヲ短縮シ得ルニ至リタルヲ以テ五月一日ヨリ稚内大泊間ノ航路ヲ開始セリ」と説明したが、特に注目すべきは「大泊ニハ樺太庁鉄道ニ屬スル大泊駅ト分立セル鉄道省大泊営業所ヲ設置シ旅客貨物ノ運輸營業ヲ開始スル(圏点: 引用者)」(鉄道省, 1925: 91) として、鉄道省側もまた樺太庁鉄道とは距離を保つ立場にあつた点であろう。

## 2. 宗谷線の輸送状況と稚泊航路

1922年11月に稚内(現南稚内)まで全線開通した宗谷線は、旭川が起点で稚内を終点とし、列車運行形態は旭川発が下りで稚内発が上りであつた。その全通前1920年度の通過輸送量では、旅客と、上高下低傾向の貨物共に名寄と浜頓別に輸送量分界が認められた(鉄道省, 1923: 「各駅間旅客発着及通過一覧表 其ノ四」「各駅間貨物発着及通過一覧表 其ノ十一」)。当時道内主要幹線中で石炭着発の少ない宗谷線は、貨物輸送の上下間輸送差が比較的小さく、主な輸送品は内米と木材以外は雑貨中心であつた(鉄道公認運送組合中央会, 1922: 165-166)。ついで全通後の1925年度でも旅客と、貨物の上高下低の大勢に変化はないが、旅客・貨物共に名寄の分界が顕在化した一方、名寄-稚内間は特に旅客で通過輸送量がほぼ一定し、それは線内乗降より渡樺旅客の通過移動の多さの反映であつた。

音威子府以北区間の建設では、先の経路検討時に天塩川の水運利用を前提に保留としたが、結局幌延経路の有利さに着目して決定し、1917年5月から音威子府-幌延間を天塩南線として着工、同区間が22年11月~25年7月に、ついで兜沼-稚内間を天塩北線として24年6月に、各々開業した後、26年9月の幌延-兜沼間開業によって全線開通した(日本鉄道建設業協会, 1978: 18-19; 日本国有鉄道北海道総局, 1980: 455-457)。その開通後1930年4月から幌延経由を





第6図 戦前期の宗谷本線の貨物通過輸送量

注：起点側は原典の関係で新旭川となっている。  
 出所：鉄道省『鉄道統計資料』（各年度）によって作成。

本線や室蘭本線と並び乙線扱いで、複線化などの線路増設こそないが、規格上は道内主要運炭線と遜色なかった。そのため小樽港の担い続けた樺太向け貨物輸送の一部を陸運転嫁することも技術的には可能であったはずだが、宗谷本線内の発着貨物が限定的なうえに、荷役の手間を要してまで旭川以西区間や本州発着の樺太向け貨物を宗谷線へ転嫁する意義は乏しく、引いてはそれが稚泊航路の貨物輸送の少なさの要因でもあった。

一方稚泊航路開設の翌年 1924 年 8 月に北日本汽船が樺太庁命令航路として稚内-本斗航路（以下、稚斗航路）を開設した。稚内起点の樺太航路は、1921 年に小樽市の関係者が創設した北海郵船が、収支不能で日本郵船の辞退した小樽・稚内線を継承して樺太庁命令航路として大泊へ延長したもので、22 年度に同社が新潟・大泊線を受命したことで同年度限りで廃止された（北日本汽船株式会社、1929: 167-168）。そこで樺太庁長官平岡定太郎ほかを中心にその受命会社として設立をみた北日本汽船は、稚内の有望性に着目して稚内・大泊間航路の開設を目論んでいた

が、結果的に鉄道省の直営方針に樺太庁も同調して、島内の東西連絡線である豊真線さえ未開業（28年9月全線開通）であることに鑑みて稚泊航路の迂回路となる西海岸の本斗発着とした（北日本汽船株式会社，1929: 68）。本斗港は1910年代に真岡港と修築対象不凍港の地位を競った西海岸の要港で、稚内・本斗間75哩は稚内・大泊間90哩に対して優位にあった（北日本汽船株式会社，1929: 69）。しかし稚泊航路と比較して稚斗航路は、旅客輸送で約3分1、貨物輸送で約4～5分1程度の輸送量にとどまり、豊真線開業以前でも活況とはいえなかった。要するに政庁の豊原を中心に東海岸の鉄道整備や開発の進展は、漁場中心に発展してきた西海岸の繁栄を引き離しつつあったことになる。

すなわち樺太のゲートウェイである稚内の発展は、亜庭湾の拠点港である大泊、さらにはそれを結節点とした豊原を中心とした樺太の新たな陸上輸送体系を前提としたものであった。逆に真岡を中心に旧来の西海岸拠点の沿岸航路体系に対しては、依然小樽や函館、さらには本州日本海側との密接な関係の存続していたことが命令航路の開設状況からも明らかであった。稚内は、いわば道内の宗谷本線と樺太の東海岸線を介する鉄道を相互に連絡する航路のゲートウェイとして発展の足がかりを得ていたことになる。

## IV ゲートウェイとしての稚内

### 1. 稚内の都市的発展

稚泊航路開設前夜1921年6月の稚内市街は、「近来工業及遠洋漁業等勃興シ一面農業ハ急速ナル進展ヲナシツヽアリ」、宗谷線および天塩線開通を期す一方で、「海陸交通機関完備ノ上ハ利禮両島□樺太、露領沿海州トノ連絡上優勝ノ位置ヲ占ムル（□は原典空欄：引用者）」（稚内町役場，1921）としていた。しかし、当時の稚内市街は北防波堤と南防波堤間の下位段丘面に展開するのみで、稚内駅は南防波堤やや北方の市街地南端付近に位置し、船入潤などを含む港域中心とは隔たっていた（第7図）。1922年の宗谷線開通時の稚内駅は、旅客用ホームのみの整備にとどまり、翌年の稚泊航路開設時にも船舶待合所まで約2kmの徒歩移動を要したため、天塩線全線開通を前に1924年には機関庫を備えて構内整備を進めたとはいえ<sup>13)</sup>、海陸連絡の不便は依然解消されていなかった。

1919年度の修築計画改訂に伴う築港工事開始で20年から海面埋立の本格化と（稚内市史編纂室，1968: 411-416）、28年12月に宗谷線稚内－稚内港間2.4kmを延長して稚内駅からスイッチバックを介した稚内港駅の開設によって列車運行上不便を伴いながらも、海陸連絡の抜本的改良によって連絡客の利便性は向上した。そして1930年4月に音威子府－幌延－稚内港間を宗谷（本）線、音威子府－浜頓別－稚内間を北見（のち天北）線と改称した。

稚内町は、樺太航路の寄港地となった1910年代から徐々に人口増加の兆しが現れていたが、20年代前半までは留萌町の後塵を拝していた（第1図参照）。ところが宗谷線の全線開通や稚泊航路の開設によって1925年には留萌町の人口を上回り、戦前期にはそのまま上昇を継続した点



からも、樺太のゲートウェイとしての地位は稚内町の多大な発展に影響を与えた。他方稚内町の職業別戸数構成の変化を見ると、宗谷線開通や稚泊航路開設に先立つ1920年には漁業と農業を中心に、若干の商工業者をみる程度であったが、25年以後商業や公務自由業従事戸数が大きく躍進したことは、半農半漁村から港湾都市への産業構成の一変を示唆するが、いわゆる荷役労働者の激増を伴ってはいない点に留意が必要である。

そして1932年に稚内町は以下のような状況にあった（稚内町、1932: 2）。

本町萬般發展ノ根源タル港湾ハ大正九年ヨリ国費ヲ以テ施設セラレツアルモ之レカ利用上完璧ヲ期スル爲工事ノ改訂ヲ要望シ商港トシテノ使命ヲ全フセンコトニ努メ居ル…（中略）…都市的發展トシテハ職業紹介所、上水道、町営住宅等ヲ算スヘク市街ノ外容ハ輓近二回ノ大火災復興後著シク美観ヲ増シ体裁ヲ整フルニ到レリ…（中略）…當宗谷支庁管内ノ政治・經濟・産業ノ中心地トシテ將亦国策經營ノ重要地点竝北方文化建設ノ地トシテ本町ハ順調ナル發展ノ道程ヲ辿リツツアリ

対樺関係の進展によって商業や公務自由業への従事者が増加したことで、市街地内で都市的生活を営む住民が増加し、1925年に北防波堤北方のトベンナイ沢の溪流をせき止めて7,000人を対象に簡易施設として上水道を築造し、27年に主要市街地のほとんどに給水するようになった（稚内市史編纂室、1968: 396）。

## 2. 稚内の市街地発展

漁業移民の開拓にはじまった当時の稚内市街地は、丘陵と海岸線に挟まれた狭隘な市街地のため、1911年、28年、30年の3度にわたる大火に見舞われた（稚内市百年史編さん委員会、1978: 131-134）。そうした度重なる焼失を経ながらも海産商を中心に一般商店、旅館、料理店などの店舗が増加し、1920年代半ばに南北防波堤間の海岸線に沿って主要道路の最東側の北浜通にも海産商が軒を連ねるようになった（稚内市百年史編さん委員会、1978: 109-110）。他方西の丘陵側の裾には宗谷支庁、稚内区裁判所、町役場、警察署など行政機関や学校、量徳寺や北門神社などの社寺が分布した（第7図参照）。宗谷線開通によって旅館が増加し、前述の稚内-稚内港間の開業は海陸連絡の利便性向上と併せて、両駅間の人流増加は多くの商店を生み出すことになった（稚内市百年史編さん委員会、1978: 112-118）。

稚内、稚内港両駅共に近隣には旅館や倉庫など輸送関係を中心として周辺に商店街を形成したが、特に後者周辺には樺太移民取扱事務所、北日本汽船待合所、拓銀支店や道銀支店などが立地し、稚内からさらに北を目指す旅客に関わる施設が多数分布した。そうした旅客関係施設の分布は、町内の公務及自由業に相当する俸給生活者の増加を促し、また鉄道や船舶、港湾関係はもとより、それらの乗降地点間移動に関わる人夫や車夫などの交通業従事者の増加を生み出したが、逆に荷役労働者の急増を示唆する要素ではなかった。



第8図 稚内市街の近況（開基百年記念塔より望む）

注：稚内駅は第7図の稚内港駅に相当する。  
（筆者撮影 1999年9月）

そうした稚内の市街地形成を規定した港湾修築は、1910年の第一期拓殖計画に関わって鉄道建設優先で制約された予算下で進んだ第一期工事が26年時点で防波堤570mと岸壁170mで全体の40%の進捗にとどまっていた（北海道開発局稚内開発建設部稚内港湾建設事務所，1999: 4）。その後1927年度開始の第二期拓殖計画に伴う第二期工事は、設計内容の変更などで防波堤および岸壁の延長を実施して港内の静穏度を高め、係船や荷役能力を高めて樺太連絡港としての面目を一新して36年に完成をみた（北海道開発局稚内開発建設部稚内港湾建設事務所，1999: 4）。現在も稚内港の象徴である北防波堤ドームは、当初高さ5.5mの直立式防波堤のため飛越する波浪や強風による被害を受けた樺太航路発着場を守るため1931年から5年の歳月をかけて古代ギリシャの主廊風の建設としたもので（北海道開発局稚内開発建設部稚内港湾建設事務所，1999: 18-23）、第二期工事は戦前稚内港修築の到達点となった（第8図）。しかし、北防波堤ドームも旅客列車の横付けを目的とし、青函鉄道連絡航路の函館有川航送場のような貨物列車向け車両航送設備ではなかった。

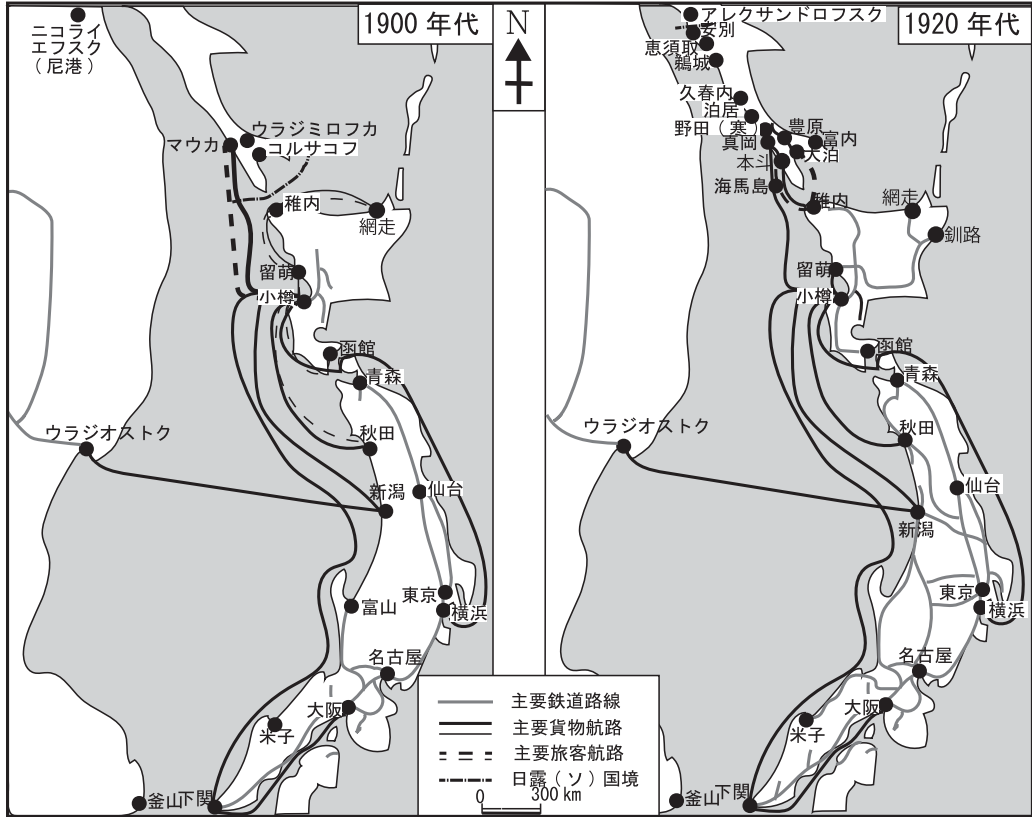
## V まとめ

本稿では、北海道における樺太輸送経路と港湾都市間の競争を背景に、特に樺太のゲートウェイとして発展した稚内の都市誌を明らかにしてきた。

北海道における樺太輸送のゲートウェイは、まず小樽で、1922年の宗谷線開通と稚泊航路開設によって稚内へ移行することが知られてきたが、その移行過程や、以後の両港湾都市間の関係については十分に説明されてきたわけではない。それは既存研究の多くが金融や物流に着目し、人流への注目が充分でなかったことに起因している。

函館と小樽の主導した北前船以来の伝統に立つ北海道内の日本海側主要港の多くは、明治期以後に船舶の近代化と大型化を進め、1930年代以後は石炭需要の高まりに起因した留萌と対照的





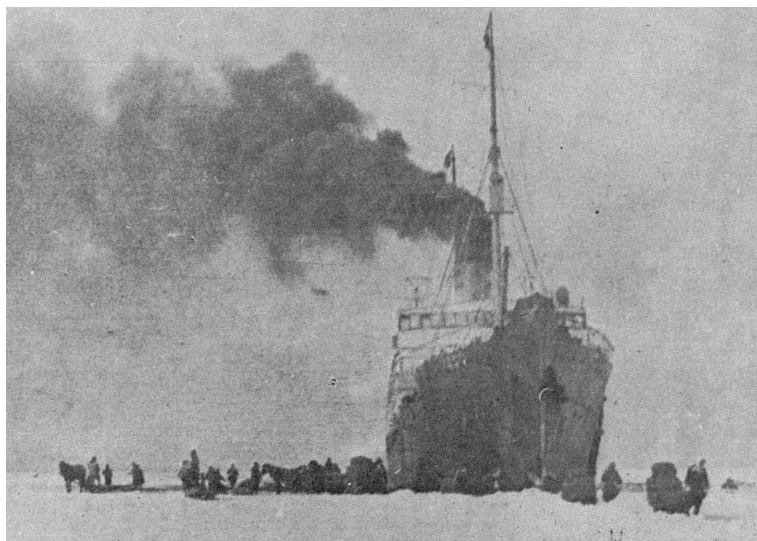
第9図 環日本海域を中心にした北方航路の変化概念図

注：本図は概念図であり、実際の鉄道路線や航路を網羅的に表現できていないものではない。

に、稚内は乗降船客の多さによって台頭した。しかし、後年の稚内の台頭要因を成す樺太輸送も、日本領編入を経た1910年代にはほとんど認め得ず、23年の稚泊航路開設後から30年度に樺太との往来増加によって成長した。他方留萌港の樺太輸送は若干量の取引にとどまっていた。そうした稚内の発展を基礎づけた第一期拓殖計画時の港湾修築は、当初鉄道建設優先で、1922年の宗谷線全線開通を経た後の27年からの第二期拓殖計画によって本格化したものであった。

1907年から樺太庁が開設を進めた命令航路は、当初小樽起点、その後の拡大過程で函館や、本州起点へと拡大しても稚内寄港は限定的であった（第9図）。1923年に鉄道省が稚泊航路を開設すると、稚内は命令航路寄港地から外れ、稚泊航路の鉄道連絡に特化した港湾都市となった。1926年に幌延経路が開通して宗谷本線となっても、旅客の多くは旭川以西の道央や道南・本州が発地で、沿線に相当する道北は通過地域に過ぎなかった。貨物はその傾向が特に強く、宗谷線から稚泊航路への継送自体が限定的で、稚泊航路開設後も小樽拠点の命令航路などの利用が継続し、稚内は宗谷本線と樺太東海岸線を介した人流のゲートウェイとして発展した。

稚内町は、1910年代から徐々に人口増加の兆しが現れたが、20年代前半までは留萌町の後塵を拝し、宗谷線の全線開通と稚泊航路開設後の25年に留萌町の人口を上回った。また同町の職



第10図 結氷した港内に馬橦を横付けする大泊港の氷上荷役  
出所：日本国有鉄道青函船舶鉄道管理局（1974）。

業別戸数構成も、1920年までは漁業と農業中心で若干の商工業者をみた程度であった。1925年以後に商業や公務自由業従事戸数が大きく躍進したことは、稚内が樺太連絡の港湾都市へ変化した証左であり、それによって市内の都市生活の基盤整備も進むことになった。鉄道連絡に特化した稚泊航路を反映し、稚内の市街地付近には若干の倉庫業者などを含みつつも、多くは旅館や移民取扱事務所、金融機関、商店など旅客利用に関わる施設が分布し、当初は海陸連絡設備が分離していたため乗降地点間移動を担う労働者の需要も増加した。そして港湾整備も北防波堤ドームに見られるような外観に配慮した建築物が整備されることになった。

近代交通機関の発達以後、一般に海運は大量輸送に特化して発展したため、多くの港湾都市が荷役優先の町づくりを行ってきた。稚泊航路の貨物輸送ピークに近い1943年度の客貨収入割合は2:1であったが、同年度の青函航路は1:2であり、同じ鉄道連絡航路でも両者は対照的で、旅客輸送への比重の高い点はむしろ博多釜山航路や、戦後の宇高航路に近かった。ところで、日本統治期に冬季の大泊では氷上荷役が名物となっていたが、そうした結氷海面に馬橦を横付けする原始的継送が可能であったのも（第10図）（日本国有鉄道青函船舶鉄道管理局、1974: 219-221）、稚泊航路が本格的な貨物輸送を伴わなかった証左である。そうした輸送上の特性が青森や函館、旅客比重を高めつつも貨車航送を行った宇野や高松との相違点でもある。同じく鉄道連絡船によって四国へのゲートウェイとして発展した宇野との比較によって、気候条件や荷役方法の相違が港湾都市形成に与えた影響を明らかにすることも今後の課題となる。

#### 付記

本研究は JSPS 科研費 21H00633 基盤研究 B「20 世紀前半の東アジア海域における海上交通の発達と沿岸地域の動向」(研究代表者：中西僚太郎)の成果の一部である。またその内容はサハリン樺太史研究会第 64 回例会(2023 年 2 月)で発表を行った。

注

- 1) 本稿での樺太とは、1905年以後の日本領南樺太を指す。なお、全島を指す場合には原則としてサハリン島とし、ロシア帝国、ソビエト連邦、そしてロシア連邦の統治範囲およびその統治時期を指す場合にはサハリンとする。
- 2) ゲートウェイについては林（2020）を参照。
- 3) 1889年の「大日本帝国憲法」公布を機に、それ以前に編入されていた領土を「内地」、一方それ以後に編入された領土を「外地」とよび、後者には上記日本植民地以外の占領地や租借地（あるいはそれに準ずる領域）も含む。
- 4) 台湾と沖縄については又吉（1990）、朝鮮と関門・北九州については木村（1989）などを参照。
- 5) 本稿では、1930年4月の音威子府以北経路への変更を基準に峻別し、それ以前を宗谷線（浜頓別経路、のちの天北線）、以後を宗谷本線（幌延経路）と表記する。
- 6) 原典の区分名称に準じているが、1899年に開港した小樽港以外は対外輸出入がないため実際には「移出入」にあたると思われる。
- 7) JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.A14080441800、稚内港ヲシテ特別輸出入港指定ノ件（北海道宗谷郡稚内村平民商榷秀三外九十名呈出）（国立公文書館）。
- 8) 「貴族院送付稚内港修築請願ノ件」（内閣『公文雑纂・明治四十一年・第三十七卷』〔国立公文書館デジタルアーカイブ〕所収）。
- 9) 第一期拓殖計画全体の更訂措置に加え、1897年請願と同じ榎による「稚内築港速成ノ請願」に対し、1917年6月に内務大臣後藤新平は「地方ノ開発促進上寧ろ鉄道ノ速成ヲ急務トスルモノアルヲ以テ築港ハ之ヲ他日ノ計画ニ譲ルコト、シ此際先ツ以テ技術上並経済上ノ調査ヲ施行セムトス」（内務大臣男爵後藤新平「衆議院議決留萌港網走港及稚内港修築速成請願ノ件」〔内閣『公文雑纂・大正六年・第十六卷』〔国立公文書館デジタルアーカイブ〕所収）と述べており、稚内固有の問題としても鉄道建設優先が政府の方針であったことになる。
- 10) JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.A14080774400、天塩線ノ天塩市街地經由ニ関スル請願（国立公文書館）。
- 11) 樺太と内地間のつながりは三木（2012）第二部を参照。
- 12) 1920～30年代に戦前期のピークを成した樺太の鯨漁獲量は亜庭湾と西海岸が主導し、東海岸が従属的であった（植田，2016: 167）。特に1920年代の亜庭湾の漁獲量の急増は、それに対応した漁業従事者の移動の促進要因になったと考えられる。
- 13) 以下、稚内駅に関わる事実関係は三宅（2010）による。

文献

- 青木栄一（1980）. 北海道開発と鉄道. 鉄道ビクトリアル, **384**, 6-12.
- 青野寿郎（1979）. 宗谷留萌－地域の性格. 日本地誌研究所編『日本地誌第2巻北海道』二宮書店, 502-503.
- 井澗裕編著（2016）. 『稚内・北航路－サハリンへのゲートウェイ』（ブックレット・ボーダーズ3）北海道大学出版会.
- 植田展大（2016）. 戦間期樺太のニシン漁業. 伊藤康宏・片岡千賀之・小岩信竹・中居裕編著『帝国日本の漁業と漁業政策』北斗書房, 157-180.
- 堅田精司（1971）. 『旧樺太内国貿易史－北海道内国貿易史の研究3－』（『北海道地方史研究』臨時増刊17）北海道地方史研究会.
- 片山敬次（1931）. 『北海道拓殖誌』北海道拓殖誌刊行後援会（復刻：東天社，1979年）.
- 金子信尚（1920）. 『北海道大観』北海民論社（国立国会図書館デジタルコレクション〔以下、NDL-DC〕所収）.
- 北日本汽船株式会社編（1929）. 『北日本汽船株式会社二十五年史』北日本汽船株式会社.
- 木村健二（1989）. 『在朝日本人の社会史』（朝鮮近代史研究双書7）未来社.

- 白木沢旭児 (2011). 北海道・樺太地域経済の展開－外地性の経済的意義－. 原暉之編『日露戦争とサハリン島』(スラブ・ユーラシア叢書 10) 北海道大学出版会, 367-395.
- 谷口英三郎 (1914). 『樺太殖民政策』 拓殖新報社 (NDL-DC 所収).
- 鉄道公認運送組合中央会 (1922). 『大正九年度駅勢資料』 鉄道公認運送組合中央会 (奈良大学図書館所蔵).
- 鉄道省編 (1923). 『大正九年度鉄道省鉄道統計資料』 鉄道省 (NDL-DC 所収).
- 鉄道省編 (1925). 『大正十二年度鉄道省年報』 鉄道省 (NDL-DC 所収).
- 鉄道省北海道建設事務所編 (1926). 『北海道国有鉄道建設誌』 鉄道省北海道建設事務所 (NDL-DC 所収).
- 内務省土木局編 (1925). 『日本の港湾 第二巻』 港湾協会 (NDL-DC 所収).
- 中西聡 (2013). 『北前船の近代史－海の豪商たちが遺したもの－』 (交通ブックス 219) 成山堂書店 (交通研究協会).
- 中村廉次編 (1964). 『伊藤長右衛門先生伝』 北海道港湾協会.
- 日本経営史研究所編 (1988a). 『日本郵船株式会社百年史』 日本郵船株式会社.
- 日本経営史研究所編 (1988b). 『日本郵船百年史資料』 日本郵船株式会社.
- 日本国有鉄道青函船舶鉄道管理局編 (1974). 『稚泊連絡船史』 日本国有鉄道青函船舶鉄道管理局.
- 日本国有鉄道編 (1958a). 『鉄道技術発達史 I 第 1 篇総説』 日本国有鉄道 (復刻: クレス出版, 1990 年).
- 日本国有鉄道編 (1958b). 『鉄道辞典 上巻』 日本国有鉄道.
- 日本国有鉄道北海道総局編 (1980). 『北海道鉄道百年史 上巻』 日本国有鉄道北海道総局.
- 日本鉄道建設業協会編 (1978). 『日本鉄道請負業史－大正・昭和 (前期) 篇－』 日本鉄道建設業協会.
- 林上 (2020). 『ゲートウェイの地理学』 風媒社.
- 北海道開発局稚内開発建設部稚内港湾建設事務所編 (1999). 『稚内港のあゆみ 開港 50 周年記念』 北海道開発局稚内開発建設部稚内港湾建設事務所.
- 北海道殖民部拓殖課 (1900). 『北海道殖民状況報文 北見国・釧路国』 北海道殖民部拓殖課 (NDL-DC 所収).
- 北海道庁鉄道部 (1898). 北海道鉄道略記. 野田正穂ほか編『明治期鉄道史資料 第 2 集地方鉄道史: 第 4 巻社史』 日本経済評論社, 1980 年所収.
- 北海道庁編 (1938) 『開道七十年』 北海道庁 (NDL-DC 所収).
- 北海道鉄道部 (1902). 北海道官設鉄道沿革概要. 野田正穂ほか編『明治期鉄道史資料 第 2 集地方鉄道史: 第 4 巻社史』 日本経済評論社, 1980 年所収.
- 又吉盛清 (1990). 『日本植民地下の台湾と沖縄』 沖縄あき書房.
- 三木理史 (2003). 農業移民に見る樺太と北海道－外地の実質性と形式性をめぐって－. 歴史地理学, **45** (1), 20-36.
- 三木理史 (2011). 日露戦後の環日本海地域における樺太－新潟実業視察団を通じた考察－. 原暉之編『日露戦争とサハリン島』 北海道大学出版会, 345-365.
- 三木理史 (2012). 『移住型植民地樺太の形成』 塙書房.
- 三宅俊彦 (2010). 稚内, 南稚内駅の歴史研究. 鉄道ピクトリアル, **828**, 86-95.
- 山崎直方・佐藤伝蔵編 (1913). 『大日本地誌 巻九』 博文館 (NDL-DC 所収).
- 稚内市史編纂室編 (1968). 『稚内市史』 稚内市.
- 稚内市百年史編さん委員会編 (1978). 『稚内百年史』 稚内市.
- 稚内町編 (1932). 『昭和七年度 稚内町勢概要』 稚内町 (北海道立図書館デジタルライブラリ所収).
- 稚内町役場調製 (1921). 『稚内町勢一斑』 (大正 10 年 6 月) 稚内町役場 (奈良大学図書館所蔵).
- MIKI, M. (2015). A Study of Karafuto in the Sea of Japan Rim Regions after the Russo-Japanese War by Considering Reports of the Vocational Inspection Team from Niigata Prefecture, Japan. *Geographical Review of Japan series B*, **88**(2) 80-85.

## Relationship between Routes from Hokkaido to Karafuto and Establishment of Port in Wakkanai

MIKI Masafumi\*

This paper aims to clarify reasons for the development of the port of Wakkanai. Because the port of Otaru had mainly been developed as a gateway to Karafuto (now South Sakhalin), that of Wakkanai was less used after its opening in the 1910s. The port of Wakkanai was developed because of increasing of comings and goings to Karafuto caused by the opening of the Chihaku railway voyage between Wakkanai and Odomari (now Korsakov). Because improvement works to harbors came after railways had been constructed before the 1910s, critical mass was achieved after the completion of the Soya Line between Asahikawa and Wakkanai in 1922. In even 1907, the Ministry of Karafuto had granted the rights to operate seaways mainly from Otaru and a few from Wakkanai to Karafuto. Because passengers had been mainly transported from central and southern Hokkaido and Honshu to Karafuto, few ones had reached northern Japan by the Soya Line. Few cargoes had reached northern Hokkaido and a few ones had made it to Karafuto by the Chihaku voyage. In Wakkanai Town after the 1920s, the population increased, and more merchants and corporations were doing business. Wakkanai Town had mainly constructed facilities for passengers in urban areas.

**Key words:** Wakkanai, Karafuto, Chihaku railway voyage, Soya Line, passenger

---

\*Department of Geography, Faculty of Letters Nara University      E-mail : mikim@daibutsu.nara-u.ac.jp