

士別軌道 創業100周年記念誌

百年の記憶



士別軌道株式会社



目 次

社訓・経営理念

ご 挨拶	士別軌道株式会社 代表取締役 井 口 裕 史	1
士別軌道株式会社 創立100周年を祝して	士別市長 牧 野 勇 司 様	2
創立100周年に寄せて	士別商工会議所 会頭 鈴 木 勉 様	3
士別軌道～天塩川に沿って走った軽便鉄道	士別市立士別中学校 教諭 義 光 康 弘 様	4
貴重な資料編		14
士別軌道と車掌さんのこと	愛別町文化財調査員 大 西 眞 一 様	20
士別よもやま話 第三集から「士別軌道の変遷」	著者 士別市元教育長 朝 日 保 様	26
あの頃の士別軌道（道北日報紙面から）		34
創業100周年事業		38
バス事業の推移		
①路線バスの推移		40
②貸切バスの推移		41
士別軌道 安全運行への取組み		
①安全に関する基本方針		42
②安全運行強化への取組み		43
③安全マネジメントの実施に当たって		45
④年間指導・教育等計画		49
士別軌道のレトロバス「日野K—RC301P」モノコックバス		50
なつかしの写真 昭和		51
士別軌道 歴代役員一覧表		58
故千葉前社長への言葉		60
編集後記		61

社訓

- 一、安全・快適な運転とサービスに徹する
- 一、常に業界の規範となるよう心掛ける
- 一、車輛の整備・清掃を常に心掛ける
- 一、職場の規律を正しく励行する
- 一、楽しい職場づくりに心を配る

士別軌道株式会社

経営理念

私たちは、旅客運輸事業に携わるものとして、常にお客さまに必要とされ、地域社会に貢献出来る企業づくりを追求します。

- 一、私たちは、お客さまに安全、確実かつ快適な「旅」を提供し、豊かな運び手としての役割を大切にしよう。
- 二、私たちは、常にお客さまを第一に考え、誠意をもって接し、期待以上のサービスを提供しよう。
- 三、私たちは、活力ある生産性の高い経営を目標とし、結果として「幸せ、ゆとり、生きがい」を掴み、仕事を通じて社会の活性化に貢献しよう。

士別軌道株式会社



ご挨拶

士別軌道株式会社

代表取締役 井口裕史

地域の皆さまには、日頃、弊社の路線バス、貸切バスをご利用いただきまして、心より感謝申し上げます。弊社が創業100周年を迎えることができたのも、ひとえに地域の皆さまのご支援の賜物であり、厚く御礼申し上げます。

さて、令和元年8月、弊社創業100周年にあたり、一言、ご挨拶を申し上げます。

弊社は、大正8年（西暦1919年）8月23日が登記上の設立日となっております。一言で100年と申しますが、それは気の遠くなる年月であり、木材運搬の馬車鉄道から始まり、蒸気機関車、ディーゼル車への変換、その後、貨物事業、バス事業へと長い時間を掛けて、現在の路線・貸切バスを運行する会社へ変遷して参りました。弊社を支えてきた諸先輩の皆さまには、大変な苦勞があったと思います。

弊社は、平成13年までは国が発行株式の95%超を保有しておりました。国の会計監査を受けていたそうです。平成13年9月に国から全株式を買い戻し、純然たる民間企業へ移行致しました。

その間、経営悪化など紆余曲折があったようですが、前々社長の故木村博次氏、前社長の故千葉繁夫氏の努力が実り、現在は安定した経営で推移しております。

私は、平成29年4月に地元信用金庫から常務取締役として入社致しました。故千葉繁夫社長からのお誘いでした。信用金庫定年退職の1年前でしたが、地元の経済界に残って地域に貢献できることが大きな魅力であり、即答致しました。異業種への転職であり不安もありましたが、信用金庫での経験を活かす機会と思いました。

令和元年5月20日、病氣療養中であつた千葉前社長が急逝され、私が14代目の代表取締役に就任致しました。入社3年目ではありますが、千葉前社長のご指導の下、経営の一応のノウハウは身に付けておりました。運輸業界は関係法令や通達等が多く、今も勉強中であります。

近年、北海道内のバス会社も厳しい時代を迎えております。過疎化による路線バス利用者の減少、運転者不足の問題、観光貸切バスの低迷等、先行きを考えると不安なことが多すぎる状況であります。

その中で、弊社が生き残るには「地域で一番のバス会社」と地元の皆さま方に認めていただくことだと考え、それを目標にしております。

第一に「安全運行」をさらに強固にして行くこと、第二に「お客さまに満足していただくこと」であります。安全運行では、国から出る指導監督指針等にしっかりと対応して行き、日本バス協会の「セーフティバス評価」を現在の「★★ ニツ星」から最高位の「★★★ 三ツ星」を目指して行きます。

また、乗務員教育を強化して、苦情をなくすことはもとより、一流の接客応対を目指していきます。あわせて、士別市との連携でより利便性の高い路線形成を目指して行きます。

色々、申し上げましたが、バス会社は「安全」が第一です。いかに一切の事故も発生しない運行態勢を築いていくか、これが永続的な経営目標であります。それに向けて、日々取組んで参ります。

地元の皆さま方には、なお一層のご愛顧を賜りますよう心よりお願い申し上げます、ご挨拶と致します。



士別軌道株式会社 創業100周年を祝して

士別市長 牧野勇司

士別軌道株式会社が記念すべき創業100周年を迎えられましたことは誠に喜ばしく、心からお祝いを申し上げます。

顧みますと貴社は、大正8年（1919年）に林材輸送を担う馬車軌道として創業し、昭和3年（1928年）9月には、蒸気機関車等を有し林材の搬出、運送にご尽力されました。

昭和7年（1932年）4月には、今日の礎となるバス事業を開始し住民の貴重な移動手段として、100年の永きにわたり多大なるご貢献をいただいております。

さて、本市は、明治32年に最北にして最後の屯田兵のたくましい力によって開拓の鍬が下ろされ、多くの先人たちが北国の厳しい自然条件に耐え、幾多の災害等の苦難を克服し、郷土の建設のために心血を注がれ、豊かなふるさとの礎を築かれました。

貴社におかれましても、馬車や蒸気機関車、トラックによる林材輸送、そして、バス事業へと、時代とともに変貌をとげ、市街地を周遊する市内循環線をはじめ、郊外部でのデマンドバス運行やスクールバス運行、敬老バス乗車証交付事業など、子どもから高齢者まで市民生活に欠かすことのできない公共交通機関としてその一役を担っております。

また、修学旅行や合宿者の送迎、観光バスをはじめ、全国から多くの方が訪れるモノコックバス運行など、本市との往来を支える貴重な輸送資源として多くの方々が利用されております。

これも偏に、大正から令和へとかわりゆく激動の時代のなかで幾多の苦難や困難をのりこえ、たえまぬ努力と経営力をもって、安全・安心な地域を支える公共交通機関としてご尽力いただいた、歴代社長をはじめ役員並びに職員の皆様に深甚なる敬意と感謝を申し上げます。

どうか、今日までの歩みを止めることなく、新たな歴史を紡いでいかれますとともに、市政への一層のお力添えをお願い申し上げます次第であります。

結びに、士別軌道株式会社の益々のご発展と職員皆様のご健勝とご活躍をご祈念申し上げまして、お祝いの言葉といたします。



創立100周年に寄せて

士別商工会議所
会頭 鈴木 勉

士別軌道株式会社が創立100周年を迎えられましたことを、心からお慶び申し上げますとともに、記念誌の発行をお祝い申し上げます。

御社は、天塩川上流沿線より生産される木材の輸送を目的として大正6年（1917年）大久保虎吉外5名の方が発起人となって、士別から上士別間の14.15kmに馬車鉄道敷設の申請を行い大正8年（1919年）天塩軌道株式会社を士別軌道株式会社と改称して発足致しました。

創立以来、地域商工業の振興はもとより、運送業の発展に尽力されて来られました。これも偏に歴代の社長、役員、社員の皆様方のご努力の賜であり、心から敬意を表します。

この100年間で、「大正」・「昭和」・「平成」・そして「令和」と4つの時代が訪れ、令和という新しい時代の船出の年であり、企業として新しい世代を迎えることができたことは、大変喜ばしいタイミングと考えます。

しかしながら、本道においては全国を上回るスピードで人口の減少と超高齢化が進む人口構造に加え、地域を支える企業の休廃業率が高止まるなど、大変厳しい時代を迎えています。

この様な中であって、御社は様々な営業戦略を実行致してきましたが、特に現行の路線バスとして活躍するモノコックバスを活用した、新たな取組みは全国的にも大きな反響もあり、今後の観光資源として期待が持てると思います。

更には、これ迄の各事業活動が地域住民に信頼され地域振興を担う重要な企業として、その地位を不動のものとされましたことは、商工会議所といたしましても非常に心強い限りであります。企業にとりまして、100周年は積み重ねてきた歴史の重みはあっても、到達点ではなく通過点です。次の100周年に向けて果敢に挑戦して頂きたいと存じます。

結びに、士別軌道株式会社の今後益々のご発展、ご繁栄を祈念いたしましてお祝いの言葉と致します。

士別軌道～天塩川に沿って走った軽便鉄道

士別市立士別中学校 教諭 義 光 康 弘

(士別市立博物館特別学芸員)

1、はじめに～天塩川上流域の開発と土地利用

北見山地の最高峰天塩岳に源を発する天塩川はその全長約256キロの道内第2位の大河川である。この河川流域には堆積平野が広くみられ、士別市中士別、上士別にかけては水田や畑作地帯がみられる。さらに朝日町岩尾内より上流域は森林地帯が広がり、その森林資源を生かしての林業がさかんである。とりわけ、天塩川上流域の森林資源は古くから活用されており、その歴史は明治時代にまでさかのぼることができる。この地域の森林の多くは明治初期に官有林だったものが皇室財産に編入され、いわゆる御料林になったものなのである。朝日町の森林は明治23年に御料林に編入され、士別御料林と呼ばれて、昭和22年まで御料局（後の帝室林野局）によって経営された。さて、明治末期になると士別や奥士別に木材加工工場が相次いででき、おもにマッチの軸の生産がさかんになった。さらに製材工場などもみられるようになり、天塩川流域御料林の森林資源の重要性は増していった。大正12年に起こった関東大震災の災害復興用資材の供給のため帝室林野局直営の木材生産事業（官行斫伐）が臨時的に下川御料林で行われ、その後実施地域の拡張ははかられ昭和5年からは士別御料林でも実施されるようになった。これら御料林は戦前、戦中の林業に大きく貢献したが、昭和22年に林政統一のもと御料林は国への移管になり、新たに農林省が管轄する国有林に統一されていった。

このように天塩川上流域は古くから林産資源の開発が行われてきたが、その木材の輸送は河川を利用した流送や冬期の雪を利用した馬櫓による方法がとられた。しかし、増大する木材輸送の需要に対応するには限界があり、新たな輸送手段として鉄道が敷設されたのである。

2、士別軌道発足の背景

天塩川流域の上士別、奥士別地区は大正時代初期から急速に開拓が進み、大正5年には戸数約

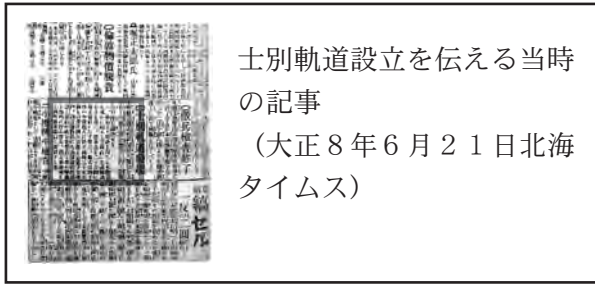
1400戸、人口約8000人を数えるほどであった。この地域の土地は肥沃で、多くが開墾されており、大豆・小豆・麻などの穀物が栽培され穀倉地帯を形成していた。また、背後には御料林もひかえており、そこから産出する原木の量も増加の一途をたどっていた。これらの農産物・原木の輸送、さらには地域住民の足として新たな交通手段の設置が望まれていた中、大正6年7月、天塩川上流域から産出される木材の輸送を目的として士別の大久保虎吉らが鉄道事業を計画し、天塩軌道株式会社の創立発起人となった。



大久保虎吉氏

農業や木材業に関わり、道議にも立候補して士別初の代議士になった経験をもつ。

この人物は士別にあった上川木挽工場の出資者であり、奥士別で造材事業を行っていたという。この会社設立の許可申請は、士別から上士別間に馬力による鉄道（いわゆる馬鉄）を敷設するといったものであり、大正8年4月7日に特許を得て、同年6月10日設立総会を開き、社名を改め士別軌道株式会社として発足した。1)そして、大正8年に工事を起工し、大正9年2月第1期開業区間として士別、上士別間が開通して6月1日から運行を始めた。さらに奥士別地域の開拓が進み、人口が増加してきたこともあり、第2期開業区間の特許を大正13年8月26日に取得し、大正14年5月30日に工事が完成した。6月6日に上士別から奥士別間が延長開業し、列車が運行されたのである。馬鉄の性格上、運転速度、積載量などに制限があるものの従来の徒歩、馬搬に代わる輸送手段の役目を果たすこととなり、以後沿線地域の発展の基盤となったのである。



士別軌道設立を伝える当時の記事
(大正8年6月21日北海タイムス)

3、会社経営の変遷

大正8年6月10日、会社設立時は資本金20万円で株式会社として発足し、初代社長(2)には、会社発起人である大久保虎吉が就任した。大久保は、高知県長岡郡本山村出身で、明治26年に石狩樺戸郡浦臼村に高知県選出の代議士武市安哉が計画した開拓計画に賛同して来道し、美深や名寄などで農場、造材経営をしていたが、木材事業を手がけた時に、日露戦争による木材需要を受けて多くの富を得たという。大正2年にさらに造林事業を行うため士別に来たのである。次に奥野農場主奥野小四郎が2代目社長になり、株主は木材関係者や沿線住民が中心になり、しばらく地元資本による経営が続いた。しかし、大正13年には富士製紙株式会社が株式の大半を所有することになり、第2期延長工事の完成と関わって、従来の農産物の輸送に加えてさらに原木輸送がさかんになり、以後3代目社長からは富士製紙から出された。

士別まで輸送された原木は、国鉄の貨車に積み替えられ、江別にある富士製紙の工場に送られた。その後、昭和8年に富士製紙が王子製紙に吸収合併されて経営権が移り、今度は王子製紙から社長が送られてくるようになった。この時点で王子製紙が士別軌道の株式の95%を取得し、子会社としていた。さらに昭和14年からは宮内省が王子製紙より株式の全てを取得した。これにより軌道の経営管理を立て直し、御料林からの原木輸送の強化、施設の改修を行った。戦時中には軍需物資としての木材の輸送に全力を注ぎ、その結果、昭和20年3月には、戦時体制に対する協力とその貢献を称え、天皇から金一封が贈られ、陸軍大臣から表彰を受けるに至った。このことについては 当時の北海道新聞にも記事が掲載された。3) 戦争が終わってから、前述の通り御料林は昭和22年4月から国有林になり、新たに農林省に受け継がれた。士別軌道の株式も宮内省から大蔵省に移管

されたが、軌道廃止後に株式は農林省に移されて、民間企業の株式を国が所有するといった特異な形態がしばらく続いたが、現在は地元資本に移行している。

このように士別軌道は時代の背景に強く影響され、会社の経営陣もめまぐるしく変わっていったのである。

【士別軌道の社章について】



社章の中心にある「S」はSHIBETUのS、周囲にある「工」はレール(軌道)をあらわしている。

4、軌道の運行について

営業路線をみると、大正9年に士別、上士別間14.15キロが開通、さらに延長されて大正14年、上士別、奥士別間7.25キロが開通した。これによって士別、奥士別間21.4キロが営業路線として完成した。軌道の状況はいわゆる軽便規格で敷設され、レールの軌間は762ミリで全線単線である。レールは馬鉄時代は8キロレール、蒸気機関車入線後には10キロレール、戦後士別森林鉄道と乗り入れが始まると12キロレールへと変更された。

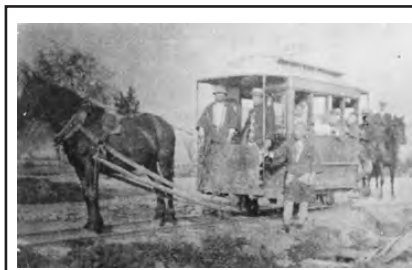


蒸気機関車が牽引する運材列車(昭和17年)

車両については、開業時は客車4両と貨車16両、そして動力用の馬3頭、これらの車両は馬力による牽引車両で2軸の小型のものであった。当初は軌道沿線や奥地で産出される原木や旅客の輸送を行っていたが、開発の進展にともなって、農産物や日用雑貨品の輸送、さらには旅客の増加によりしだいに馬鉄での輸送能力が限界に近づいた。

会社では需要の増大に対処するため、昭和3年9月17日に動力を馬力から蒸気に変更し、

雨宮製作所製5トンBタンク式蒸気機関車を4両購入し、さらに日本車輛製客車を4両、貨車を50両と増備した。この蒸気機関車の運転には国鉄の退職者を雇い、あたらせた。これにより年間旅客7万2000人、貨物1万8000トンを輸送した。戦後しばらくは蒸気機関車の活躍がみられたが、動力の内燃化が行われ、昭和29年にガソリン機関車に昭和31年にディーゼル機関車に転換された。これらの機関車は多くの軽便鉄道や簡易軌道、森林鉄道にみられたような小型産業用の機関車であった。



馬鉄時代の
客車
(大正時代)



ディーゼル機関
車1号と2号
(昭和30年代)
士別駅構内

馬鉄時代の運行形態は、客車便と貨車便とがあり、客車1両を1頭の馬が牽き、貨車の場合は2両ほど牽いた。また、混合列車の運用もみられたという記録がある。所要時間は運転速度が遅かったこともあり、士別、上士別間で2時間、奥士別まで3時間あまりかかった。旅客2便、貨物2便が1日の列車のすべてである。軌道は単線であったため、上下列車の交換は駅、停留所に設けられた行き違い線で行われた。

蒸気機関車牽引になってからは列車編成も変わり、混合列車として運行された。客車は1～2両、貨車は5両程度、また、貨物列車は主に運材車を8両程度連結した。貨物の内容は、士別からは石炭や木材製品、奥士別からは原木やビート、イモなどの穀物などがみられた。これらの貨物は箱車と呼ばれる2軸無蓋車に積まれていた。列車には緩急車も連結され、荷物や郵便物も運んでいた。蒸気運転になってから運転速度も速くなり、士別、奥士別間の所要時間は

1時間40分くらいになった。列車本数は1日4～5便あり、貨物列車は4便ほど設定されていた。

冬期の積雪時は軌道の除雪がされず、11月中旬から翌春の4月中旬まで運行休止になっていた。雪解けの時期には、沿線住民の奉仕作業で軌道の除雪が行われ、開通の時期にニシンを積んだ貨車が来て、それが沿線の春の風物詩であった。運休中は列車の代わりに馬櫓が運行された。これは冬期間手の空く農家の副業でもあったようである。また、運休中の軌道社員は出社せず、主に奥士別の森林で造材作業に従事したり、士別にある精糖工場で働いたりしており、本社事務所には最低限の社員しかおらず、閑散としていたという。では、士別軌道がどのような路線を走っていたのか。馬鉄時代の名残でそのほとんどが道路との併用軌道であった。開業当初の士別駅は、国鉄士別駅前であり、駅前通りを進み、大通り（国道40号線）の中央部を走っていた。市街をしばらく北上し、北7丁目通りから天塩川のほとりをかすめ、九十九（つくも）に至る。天塩川には軌道専用の橋梁があり、木橋であった。橋梁の軌道面には板が敷かれ、馬が通行できるようになっていたが、蒸気機関車入線後は国鉄払い下げの鉄桁を使い鉄橋になったが橋脚は木柱のままであった。この橋梁は、士別市街と武徳、中士別方面をつなぐ橋として人の通行もみられたという。

天塩川を渡った軌道は、基線道路の右端を通り中士別に至る。次の上士別では馬鉄時代は市街地の中を通り抜けていたが、蒸気機関車になってから火災予防のため、市街地北方の専用軌道に付け替えられた。この上士別駅には給水タンクがあり、上下列車は必ず給水した。軌道は基線道路に沿って東に向かい、23線から灌漑用水路に沿って、右に曲がるが、このあたりから奥士別までは専用軌道であり、奥士別市街入口で道路と合流していた。

駅は士別・上士別・奥士別があり、その他に停留所として兵村・九十九・中士別・学前・奥野・鳴戸・22線・27線があった。また、士別駅付近の軌道は、蒸気機関車入線後、大通りから宗谷本線に並行するように付け替えられた。これも上士別と同様に市街地の煙害、火災防止のためだと思われる。また、軌道士別駅の位置

も国鉄士別駅の名寄方に移動し、駅構内に軌道本社事務所の他、給水タンク、転車台、機関車庫、客車庫、貨車庫等の建物、設備が設けられていた。

運材車で運ばれてきた原木は、士別駅で国鉄貨車に積み替えられていたが、昭和16年に宗谷本線に沿って、広大な貯木場が設けられ、国鉄の貨物側線も引き込まれていた。この貯木場も後に軌道の廃止にともなって、昭和40年には使用されなくなった。



士別駅構内
貯木場
右に軌道の側線、左に国鉄の側線がある

5、士別森林鉄道について

士別軌道と密接な関係にあった森林鉄道で、士別軌道の終点の奥士別からさらに天塩川上流部に路線があった。士別軌道が御料林から産出される原木を輸送する目的で敷設されたのは前述の通りだが、奥士別からさらに奥地での原木の輸送は冬期の馬櫓や河川流送しかなく、搬出方法には限界があった。そこで、皇室林野局は、原木の大量輸送手段として森林鉄道の敷設計画をたてたのである。

昭和5年に着工し、7年に完成した。奥士別から登和里、似峠を経て、天塩岳の麓の奔天塩（ぼんてしお）までの本線と似峠（にさま）線、咲留（さっくる）線、辺溪（ぺんけ）線等が敷設された。これらの森林鉄道から集められた原木は奥士別駅で士別軌道に積み替えられ、士別駅に運ばれていた。

戦後、御料林は国有林となり、森林鉄道は奥士別営林署の管轄となり、昭和27年には、全線で56.3キロに達した。この森林鉄道には開業当時から小型Bタンク式蒸気機関車が中心に活躍していたが、昭和32年に内燃化された。



原木を積載した列車
(奔天塩付近)

さらにこの森林鉄道で特筆すべきことは、昭和23年から原木を積んだ運材車は士別軌道に直通する方法をとる珍しい運行がみられるようになったことである。このような森林鉄道と私鉄が乗り入れする例は少なく、これは士別軌道の軌間が森林鉄道と同じ大きさであったから可能であった。しかし、士別森林鉄道も道内の他の森林鉄道と同様に、国有林の経営合理化、輸送の自動車化に伴い、昭和34年から線路の撤去が始まり、昭和35年には、最後まで残っていた奥士別と奔天塩間が撤去され全線廃止となった。

6、軌道のエピソード

「落ちた天塩川橋梁」

天塩川橋梁はもともと木橋であり、開通後もたびたび天塩川の増水により流されるといった被害があった。中でも昭和6年6月に通過中の列車がくずれた橋梁もとも川に転落するという事故が大きいものであった。この年は例年になく春先から大雨が続き、雪解け水もあわせて4月末には天塩川流域は大洪水になり、天塩川橋梁が被害を受けた。この時の被害は木柱橋脚が1カ所流出し、橋桁が落下してしまった。当然、列車の運行は中止されたが、その間多量の滞貨を抱えていた会社は一刻も早い復旧を考えたが、天塩川の水量が一向に減らず工事に着手することがなかなかできない状態にあった。



洪水で落下した橋桁



応急工事で完成した吊り橋の状況



事故を伝えた当時の新聞記事

(昭和6年6月6日
北海タイムス)

※椿事(ちんじ)

…一大事のこと

そこで応急処置として考えられたのが「吊り橋」であった。落ちた橋桁を引き上げ、残っている橋脚に支柱を立て、ワイヤーをかけて橋桁を吊るものであった。構造上非常に不安定なため、列車の通過には問題があり、社内からも反対の意見があったが、緊急ということで工事が行われ、15日間で完成した。開通当初は、慎重を期して貨車は2両程度と牽引両数を減らして通過していたが、調子よかったことと、たまたま原木の輸送を少しでも多くする必要から徐々に連結両数が増えていき、事故当日は通常編成になっていたという。6月5日、奥土別駅を9時40分に発車した列車は11時10分に天塩川橋梁に近づいていた。この列車編成は、機関車と貨車7両、緩急車と客車の10両編成であった。列車は橋梁手前の勾配を登り切れず、いったん後退して勢いをつけて発車した。そして橋梁にさしかかり、いよいよ機関車が渡りきろうとした時に、橋桁を支えていたワイヤーが切断され、反動で支柱からワイヤーが弾み離れた。瞬時にして支えを失った橋桁の接合部のボルトが折れ、橋桁が落ちたことでその上にあった貨車7両は脱線し、原木もろとも川の中に落下した。しかし幸いにも機関車と緩急車、客車は連結棒がはずれたこともあり、斜めになった橋桁の上で止まり、乗務員と乗客は無事であった。

「めくれあがった軌道」

昭和28年7月、道北地域を襲った集中豪雨

により、天塩川流域の広い範囲で洪水被害がみられた。31日には当時の上土別村22線の内大部にあった土別土地改良区の貯水池が満水状



洪水で押し流された軌道

上土別～二十二線間、右は道路

態を越し、翌日に堤防が決壊したのである。そこから流れ出た大量の水は、貯水池に続く内大部川を氾濫させ、その影響で軌道も約1キロの区間が被害を受けてしまった。軌道の道床が流されたり、枕木ごとレールが押し流されたりして、列車の運行が不能となったのである。このため軌道は、災害復旧のために8月17日まで全区間運行中止の措置をとった。なお、このような災害が契機となり、後に天塩川上流に洪水調節も行える多目的ダム(現在の岩尾内ダム)の建設が行われることとなったのである。

「お先にどうぞ」

馬鉄時代のことであるが、軌道は全線単線で、列車の交換は駅や停留所に設けられた行き違い線で行われていた。駅や停留所の近くにあった商店の電話を使い、列車が到着したら会社に伝えていた。単線区間で上下列車がかち合うことはめったになかったが、たまに連絡不十分のために年に一、二度あった。その時は交換できる場所まで行くのは大変なので、乗車人数の少ない方の乗客が客車を持ち上げ、線路からはずし、一方の列車を通行させたという。大正時代ののんびりした話である。

「バツタの3号機関車」

軌道は軽便鉄道といわれるゆえん、非常に貧弱なもので、開業当初から軌間が歪んでいたり、レールのつなぎ方が悪かったりして、よく脱線したという。脱線することを社内で「バツタ」と呼び、とりわけ全輪脱線することを「四つバツタ」と呼んだ。機関車が脱線した時は、機関士、機関助士、車掌の3人が集まり、近くの農家から丸太などを借りてきて、テコを作り機関車を持ち上げ車輪をレールにのせた。



上士別駅での列車交換風景（昭和5年）
レールを載せた3号機関車が停車中

その中でも3号機関車がとりわけよく脱線したのだが、製造当初から設計上の欠陥からか重心が悪く、重い車両を連結すると前輪が浮き気味になり脱線してしまうのである。そこで考え出されたのが、バック運転である。しかし、バックでは運転がしづらいということで、機関車の前部に国鉄払い下げのレールを重りとして載せて運転することになった。

この機関車は廃車になるまでレールを抱えて走っていたという。

7、軌道の終焉

士別軌道の役割は、天塩川上流域から産出される原木の輸送が中心であった。その原木の多くが士別森林鉄道からの引き継ぎ貨物であり、戦後もその輸送量も増加したが、とりわけ昭和29年に道内各地で被害をもたらした台風15号（いわゆる洞爺丸台風）による風倒木の処理輸送でそのピークをむかえる。この台風による風倒木が大量に市場に出回り、さらに経済の発展に伴う木材需要に応える必要に迫られた農水省は、昭和32年に国有林生産力増加計画をたて、林力増強や経営の合理化が推進されていた。道内の国有林には33年から実施され、同時にこの頃から林道の整備と自動車による輸送が進み、森林鉄道もその規模が縮小し始める。

前述の通り、士別森林鉄道も34年、奔天塩、含鉄沢間5キロ及び似峽線、咲留線13.9キロが撤去された。さらに35年には、残った奥士別、奔天塩間約30キロが撤去されたことにより、士別森林鉄道は全線廃止となった。このような中で森林鉄道の廃止と自動車交通の普及により、原木の連帯運輸に依存していた士別軌道は、その存在自体が危うくなった。すでに会社は30年には旅客輸送を並行する自社バスに転換していたこともあって、軌道廃止を決定した。その後、33年1月28日に廃止申請を出し、9月26日廃止許可があり、34年6月9

日に軌道撤去を始め、そして10月1日に正式廃止され、軌道は馬鉄創業以来40年の歴史を終えたのである。

8、士別軌道のバス事業

士別軌道は、昭和6年12月にバス事業の営業免許を取得し、昭和7年4月より2台のバスで営業を開始した。この時期はすでに士別の木村義久⁴⁾による乗合自動車が士別、温根別間で運行されており、士別軌道はその対抗策としてバス事業に進出したのである。

営業路線は、士別、奥士別間で、その区間のほとんどが軌道と並行していた。バスの所要時間は約1時間というものであり、軌道と比べ大幅な時間短縮となった。開業時のバスはいわゆる「A型フォード」で、定員16名という小型のもので、運転手と車掌が乗務した。昭和8年4月の運行表によると、1日4往復（うち1往復は上士別折り返し）の運転であった。17年から22年までの間は、燃料事情の悪化で営業を休止していたが、23年にバス1台で運行が再開された。また、戦前から戦後のしばらくの



旧軌道本社前の
機関車とバス
(昭和20年代)

間は夏期のみ運行だったが、27年からは除雪が行われて通年運行が可能になった。そうなってくると、利用の増加が進み、所要時間も早いこともあって、徐々に軌道の乗客もバスに移行していった。軌道の乗客乗車数の推移をみると、26年以降の乗客は、ほとんどバスに変わっており、軌道の輸送人員は、21年には8万2千人、23年は14万4千人、24年は7万人、30年には300人と減少を続けたのである。⁵⁾

この結果、会社は軌道部門を廃止し、「軌道」名のみ社名に残し、バス専業になったのである。

9、現在の士別軌道

バス会社になってから、昭和37年に名士バス士別営業所の路線を買収して、営業規模を大

きくした。39年には社員150名を超え、バス36台、トラック27台になり最盛期をむかえる。しかし、昭和40年代になって農村部の過疎化、自家用車の増加にともない、バスの利用が減少してきた。それにより、路線の縮小が行われ、40年に20路線であったものが、45年には17路線、55年には15路線、60年には12路線に削減して運行してきた。また当初、バスには車掌が乗車していたが、54年にワンマン化された。平成元年にはトラック部門を平成運輸株式会社（旭川）に譲渡し、現在はバス路線を士別市街循環線、朝日線、温根別線、武徳線、川南線、中多寄線、川西・南沢線としている。所有するバスは31台で、定期運用の他、貸し切り営業にも利用されている。

10、軌道跡をたどって

軌道の廃止から60年経過したが、その多くの区間が道路の整備拡幅や圃場整理が行われたことにより、舗装道路に変貌したり、農地になったりして、軌道跡の名残を留めているところはほとんど見当たらない。長い年月が軌道の面影を消し去ってしまったようである。

【士別駅～上士別駅】

開業当初、馬鉄時代の士別駅は国鉄士別駅の正面にあった。駅前通りから大通り（国道40号線）の中央を北へ向かっていた。今では考えられないが国道の中央を馬が客車や貨車をゴロゴロ引っ張っており、実にのどかなものであった。馬鉄時代の軌道跡の面影はないが、蒸気機関車入線後に路線変更されて廃止まで使われていた士別駅は、現在の士別軌道の本社事務所とバス車庫の敷地内にあった。この敷地内には最近まで、バス検査庫として貨車庫が残っていたが、現在は解体された。しばらく宗谷本線と並行し、直角に右折して国道40号線を横断し、九十九水郷公園の南端に至る。この区間は、拡幅整備された道路に取り込まれたり、途中専用軌道であった士別翔雲高校南側の区間は舗装歩道となっている。続いて天塩川を渡るが、ここに架けられていた天塩川橋梁の跡はなく、川を渡ったところで、今度は直角に南東に曲がり、中士別までは道道の一部になっている。

上士別市街手前の道路のカーブあたりで北に曲がり、市街のはずれに上士別駅があった。そ

の場所は道路や空き地になっている。近くにレンガ造りの農業倉庫があり、かつて駅があった雰囲気がある一角である。再び、上士別神社付近で道道に戻るが、この区間には唯一軌道跡の景観を残す未舗装の道路がある。



上士別神社付近の軌道跡
上士別駅東方から道道に向かう。

【上士別駅～奥士別駅】

軌道跡はこのまま拡幅された道道になり、旧兼内小学校手前の内大部川を渡った所で灌漑用水路に沿って南東方向に曲がる。ここから専用軌道であったが、軌道跡は水田になっており、その痕跡は見いだせない。水田の中をさらに斜めに折れ曲がり、東に向かって奥士別市街に向かっていった。25線からは軌道跡は道路になっている。27線の停留所があったあたりには、今でも古い農業倉庫が残っており、軌道があった頃のようなすが何わせる一角である。終点の奥士別駅は現在士別軌道の朝日営業所とバス駐車場になっているあたりにあった。

11、おわりに

天塩川上流の開発とともに士別軌道は歩んだ。豊富な林産資源の輸送や当時まだ不便であった地域の住民の重要な交通手段として位置づいていたことは確かである。

開拓期は道路と鉄道の開通とともに士別軌道のような規模の鉄道は道内各地に殖民簡易軌道、森林鉄道として数多く存在した。これらは、開拓や開発の目的が終わったり、他の交通手段の発達にともなっていくつか消えていった。士別軌道も沿線の人びとの生活に結びつき、地域発達に大きく貢献し、その役目を果たしたのではないだろうか。その功績と歴史を地方交通史の一つとして記しておきたいと思う。

12、補足資料

(1) 車両について

①馬鉄時代

開業時に2軸小型客車を4両購入していた。

北海道開拓の村にあるものと形態が似ているが、側窓が4つであり、6名かけのロングシートがあり、定員20名のもので、車体前後に出入り口とデッキがあった。現在、士別博物館に復元した実物大模型が展示されている。また、原木運搬用の木柵運材車があり、他の貨車については簡素な無蓋車が存在したらしい。

②蒸気機関車

・雨宮製作所製No.1～4

昭和3年の動力変更の際に入線したもので、東京深川にあった雨宮製作所で製作された5トンBタンク式機関車である。長く軌道で活躍し親しまれた機関車であったが、昭和23年頃、旅客輸送の一部をバスに転換することになり、余剰となり廃車された。

・立山重工業製No.5

富山県にある立山重工業で製作された8トンBタンク式機関車で、昭和17年戦時体制のもとの輸送力増強のために増備された。煙突に大きな火の粉止めが付いていたのが特徴だったが、昭和29年にガソリン機関車の導入で廃車された。

・雨宮製作所No.6～7

大正8年に製作され、栗原軌道（宮城県）に在籍していた5トンBタンク式機関車である。昭和19年、栗原軌道から譲渡され使用されたが、昭和29年に旅客輸送のバス転換とガソリン機関車の導入で廃車された。

③ガソリン機関車、ディーゼル機関車

・No.1

昭和29年購入の東京加藤製作所製5トンガソリン機関車。加藤製作所は戦前から小型機関車を多数生産しており、その多くが軽便鉄道や森林鉄道で使用されていた。この車両は以前森林鉄道で使用されていたもので、廃車寸前だったのを自社で整備したものだという。後に機関をディーゼル機関に換装した。

・No.2

昭和31年購入の協三工業製（福島県）の5トンディーゼル機関車である。入線当時はすでに旅客営業が廃止されているにもかかわらず、会社は新車を購入した。使用された期間は実際に2年くらいしかなく、活躍の場はあまりなかった。新品同様であったが、廃止後は解体された。

・No.3

酒井工作所製（東京）の5トンディーゼル機関車。No.2と同時に入線したと思われる。また、この機関車も中古車両であったらしく、おそらく士別森林鉄道からの譲渡車だと思われる。なお、これらの機関車の塗色にはいくつかの説があり、濃緑色の車両やオレンジ色の車両があったという。

④客車・貨車

蒸気機関車入線時に新たに客車が4両購入された。これらはオープンデッキ付きの木造2軸単車で、側窓は6個、座席定員24名でロングシートである。形式は「ハ1～4」と呼ばれており、車体は茶色であった。6)貨車は運材車と無蓋車があり、運材車は2軸台車を2両連結し原木を積んだ。無蓋車は、木柵をつけた箱形の2軸車であり、他に、緩急車として有蓋の2軸車もあった。



木造2軸客車
(士別駅構内)
社章が側面にある。



1号蒸気機関車
(士別駅構内)

(2) 文中の注釈について

・1) 士別軌道発起

士別軌道株式会社発起人総会を去る十日、上川郡士別公会堂に於いて開催し、左の件を議決せり。

- 一、政府より特許を得たる本鉄道を速やかに起工し、今秋直ちに完成開通をはかる事。
- 二、資本金を二十万円に株式会社となす事。
- 三、株式は四千株の中、発起人に於いて即時三千五百株を引き受け、残り五百株を公募すること。
- 四、創立委員長に大久保虎吉氏当選し、会社の成立並びに請負工事の準備を即時に行う事。

五、創立事務所を士別町停車場前に設置する事。

・ 2) 歴代社長について

開業当初の社長は地元出身の者だったが、途中から会社の株主の変化により、製紙会社や帝室林野局、営林署から出された時代があった。

初代…大久保虎吉
2代…奥野小四郎
3代…穴水要七
4代…高橋貞次郎
5代…小笠原菊次郎
6代…石上林次郎
7代…伊藤 潔
8代…唐沢繁夫
9代…片岡正二郎
10代…熊谷猛哉
11代…小田 潔
12代…木村博次
13代…千葉繁夫
14代…井口裕史 (現在)

・ 3) 昭和20年3月8日北海道新聞抜粋

「栄誉輝く十割増送 士別軌道に恩賜の額を下賜」

支那事変以来重要戦力物資の増送に敢闘した士別軌道に対し、今回地方鉄道として異例の恩賜の額下賜ならびに陸軍大臣の表彰状が授与され、7日午前10時から札幌局でその伝達式が挙行された。

光栄の士別軌道は、大正9年6月御料林の木材及び農産物輸送を目的として開業、士別、奥士別間に軌道を敷設し唯一の交通機関として活躍し、貨物は八割を占める木材をはじめ、石灰石、農産物、雑貨などで支那事変後ますます業績高め、ことに木材は王子から帝林へ肩替わりして、造材計画も良好となってさらに拍車をかけ、昭和12年には、対前年度七割四分増、同14年度及び15年度十割増送の戦果をあげ、作戦に寄与したもので、全従業員は感激し、ますます報国の決意を固めている。

・ 4) 木村義久のバス事業について

昭和3年に士別、奥士別間のバス路線営業の申請を行ったが、士別軌道と競合し、許可されなかった。5年に木村は士別、温根別間のバス路線営業免許を温根別の秋山孝太郎から譲渡され、5月から個人開業をした。これが士別での

バス運行の最初である。戦後、木村は名士バス士別営業所長になり、36年に士別軌道の買収後、取締役役に就任した。

・ 5) 戦後輸送量の推移

年度	旅客 (人)		
	定期	定期外	合計
21	1380	80820	82220
22	21790	178876	200666
23	2820	141251	144071
24	2060	68242	70302
25	不明	不明	不明
26	21804	1680	23484
27	1320	15134	16454
28	不明	不明	不明
29	0	522	522
30	0	317	317
31	――	――	――
32	――	――	――

年度	貨物 (トン)		
	小口扱い	車扱い	合計
21	886	11510	12396
22	1267	34012	35279
23	1360	32275	33635
24	1014	30073	31087
25	不明	不明	不明
26	434	21862	22296
27	394	22231	22625
28	不明	不明	不明
29	25	27259	27284
30	18	29217	29235
31	10	29898	29908
32	0	31120	31120

・ 6) 地方の軽便鉄道が大手車両メーカーである日本車輛に製造を発注したのは珍しいと思われる。この客車は当時1両2850円だったという。

<参考文献・資料>

- 士別市史 (昭和44年)
- 朝日町史 (昭和56年)
- 郷土史上士別 (昭和60年)
- 旭川支局開庁5周年記念誌 (昭和17年、帝室林野局旭川支局)

士別発達史(大正3年、士別発達史編纂事務所)
続士別よもやま話(昭和52年、士別市郷土研究会)

士別よもやま話第3集(昭和54年、士別市郷土研究会)

士別軌道80年のあゆみ(士別軌道株式会社)
混合列車(昭和59年、北海道大学鉄道研究会)
全国軽便鉄道(平成11年、岡本憲之、JTB)
全国森林鉄道(平成13年、西裕之、JTB)
鉄道廃線跡を歩くIX(平成13年、宮脇俊三、JTB)

北海道の鉄道(平成13年、田中和夫、北海道新聞社)

写真で見る北海道の鉄道 下巻(平成14年、北海道新聞社)

私鉄紀行／北線路 下巻(平成12年、湯口徹、プレスアイゼンバーン)

<協力していただいた方々>

士別市立博物館

士別軌道株式会社

上川北部森林管理署朝日事務所(当時)

朝日町サンライズホール(当時)

名寄市北国博物館

国立公文書館アジア歴史資料センター

今井 理(札幌市)

黒井 茂(札幌市)

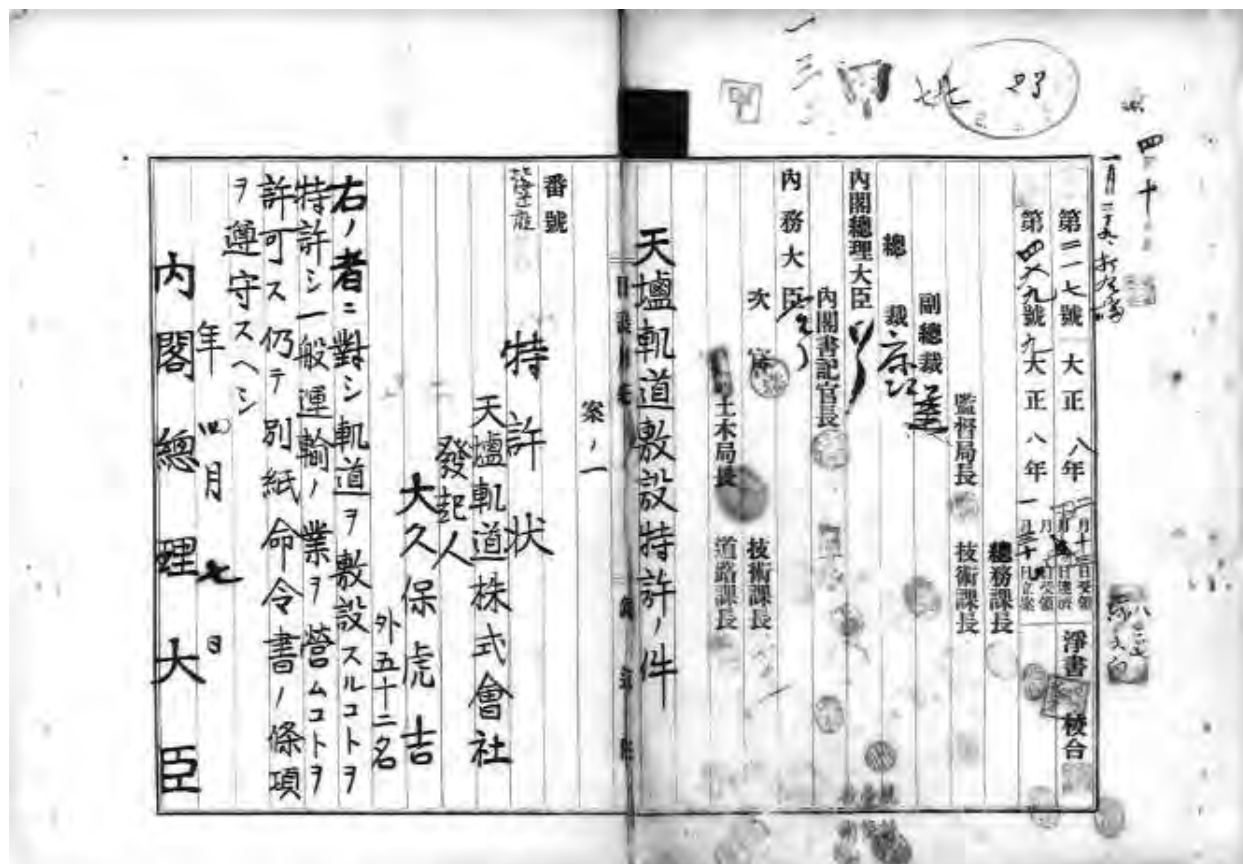
寄稿にあたり、この論文は筆者が平成17年当時、名寄中学校在任中、名寄市北国博物館研修派遣時に調査研究し、記述したものである。北国研究集録第8号に掲載したものを加筆修正したものであることをお断りしておく。

貴重な資料編

①軌道敷設特許状

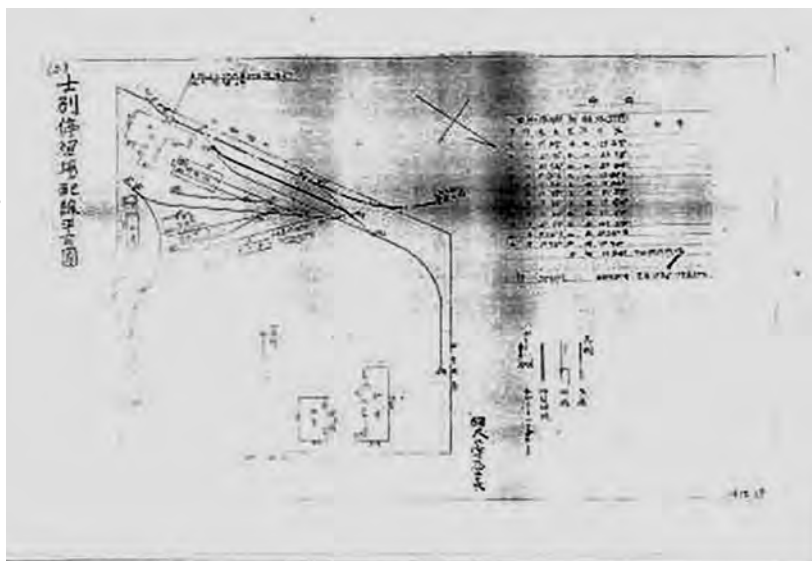
- ・大正8年に内閣総理大臣に申請しており、紙面には天塩軌道株式会社と発起人である大久保虎吉氏の表記がある。また、発起人は52名いた。

「右ノ者ニ対シ軌道ヲ敷設スルコトヲ特許シ一般運輸ノ業ヲ営ムコトヲ許可ス仍テ別紙命令書ノノ条項ヲ遵守スヘシ」

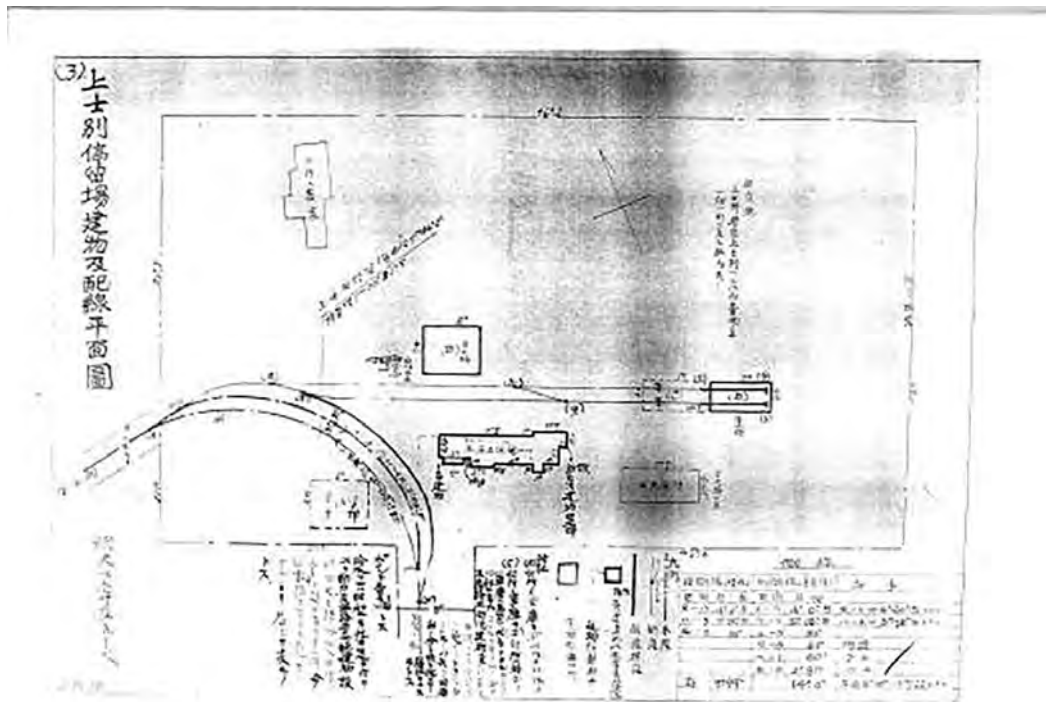


②停留場構内配線平面図

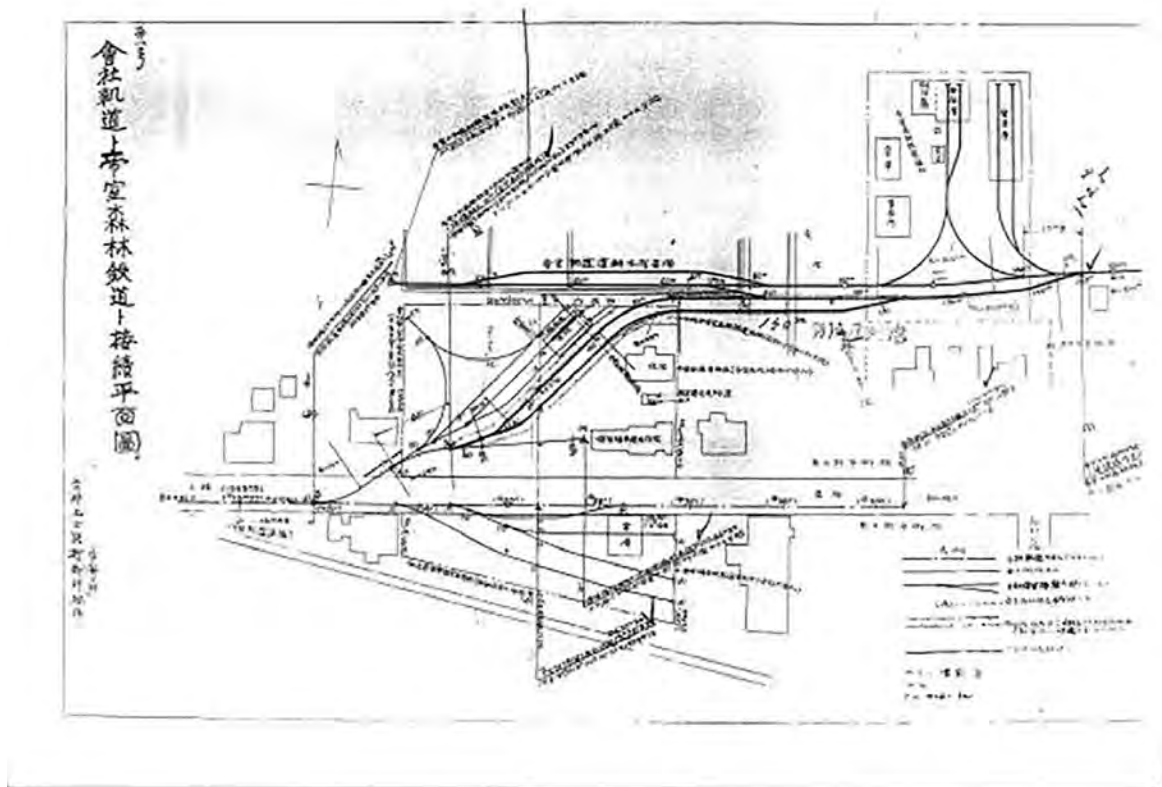
- ・士別…本社前に乗降場があり、構内には機関庫、客車庫、貨車庫などがあった。またデルタ線があり、方向転換に使われたと思われる。



- ・上士別… 3線がカーブしており、外側に駅本屋があった。本文中に掲載した画像にこの景観がある。途中分岐した側線があり、本屋裏に2線の車庫があった。



- ・奥士別… 併用軌道上に乗降場があり、北側の構内には機関庫や側線、デルタ線などがある。多くの側線があり、士別森林鉄道との接続点であることがわかる。なお、森林鉄道の機関区もみえる。



③軌道景観（大正14年）

- ・士別駅前…左に待合旅館がある。駅前にはかつて商店などがあり賑わっていた。留置中の客車と北へ向かう貨車を馬が牽引している。



- ・南大通…士別駅から大通に向かう東向きの景観である。客車を牽引する馬がみえない。遠方は東山の丘陵地。



- ・大通…北7丁目まで大通の中央部に軌道があった。途中7丁目から西へ分岐する部分があり、士別駅前の軌道と接続しループ線を形成していた。右画像中、分岐部分が見える。



- ・士別駅前…昭和15年消防団の集合写真に軌道が写っている。これは駅前倉庫に至る貨物側線である。背後は2代目士別駅と貨物ホーム上屋である。



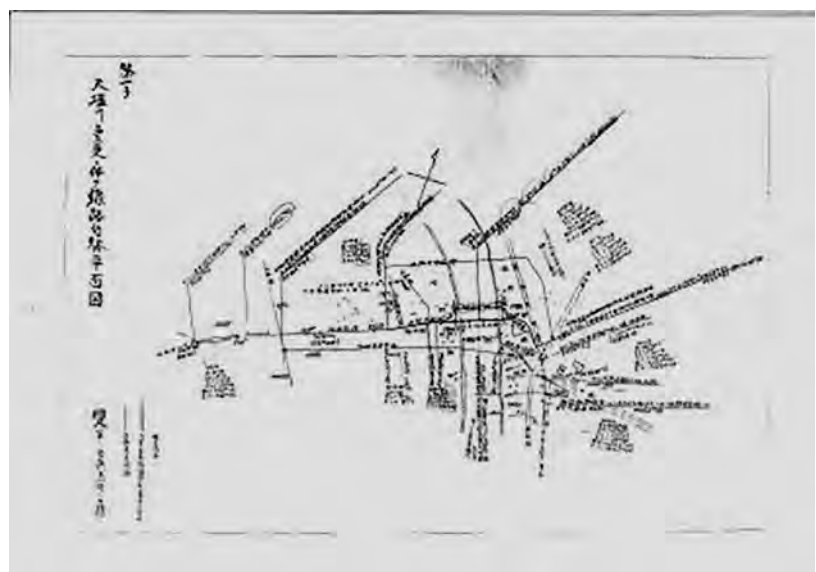
④軌道景観

- ・兵村から九十九、天塩川橋梁までは専用軌道であったが、多くの区間は道路の片側に軌道が敷設されており、さながら併用軌道の景観であった。（廃止近く）



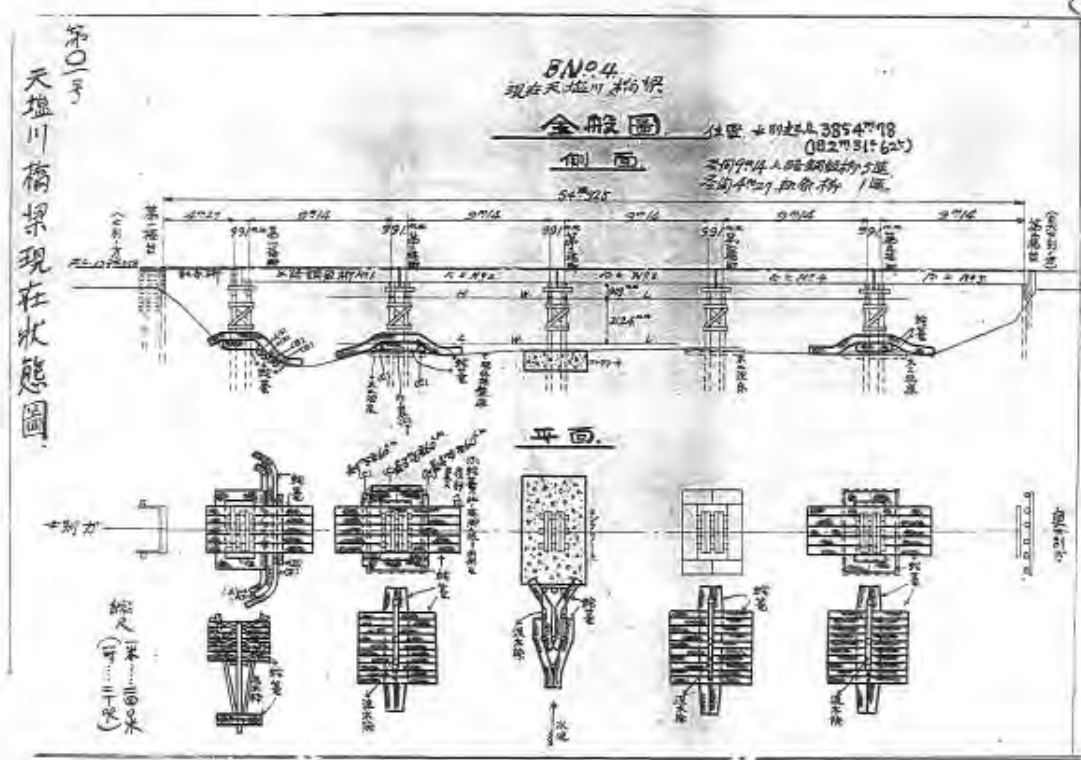
⑤線路付替平面図

- ・天塩川橋梁の軌道付け替えが行われた際の状況が記されている。軌道の付け替えに伴い、橋梁が架け替えられ前後の勾配も変化している。付け替え後の橋梁は橋脚の数が5本から4本に減っている。また、士別方の九十九停留場には側線があったこともわかる。



⑥天塩川橋梁現在状態図

- ・橋脚は木柱を組んだもので鋼製桁5連と軌条桁1連からなる。橋脚の形状や河床部基礎の構造がわかる。水流から橋脚を保護する蛇籠が設けられている。この橋梁は昭和6年の橋梁落下事故以前のものと考えられる。

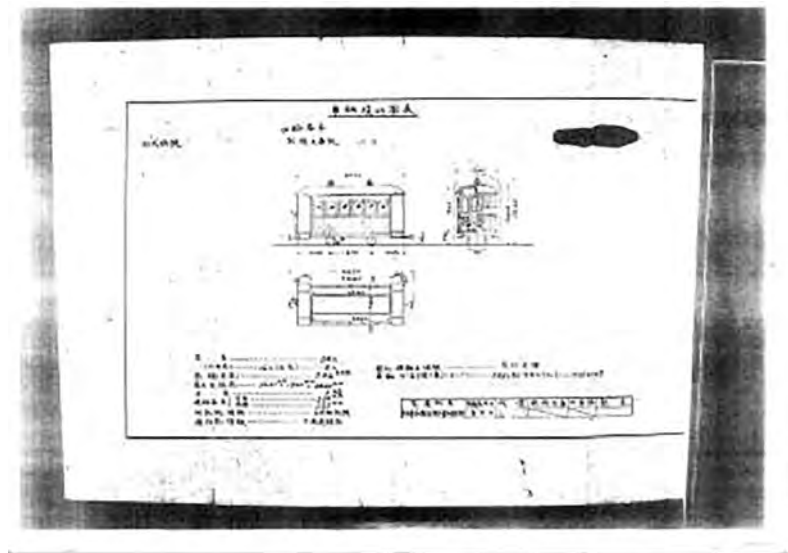


⑦土別軌道全般平面図



⑧車両竣工図表

- ・日本車輛に発注した
2軸客車である。



⑨奥士別駅舎跡

- ・軌道廃止後は朝日営業所として使用されていた。今の朝日停留所の場所である。



⑩士別軌道株券（創業時）

- ・初代社長大久保虎吉の名がある。





「土別軌道と車掌さんのこと」

愛別町文化財調査員

大西 眞 一

高度成長期の直前の時代ゆえ、社会資本といわれる道路事情は、国道以外は砂利道というよりも、砂利も敷いてなく、いわゆるソロバン道路でした。ゴトゴト揺れてバスの通った後はモウモウと茶褐色の土煙が舞い上がり、遠くから見ていると煙幕の中を突き進んでいるようでした。

それが道路の両側の水田の畦の上に落ち、緑の畦が茶褐色の畦になっていました。これがまた風が吹くと田んぼや畑に飛んでいく。この光景は沿線に住む人は勿論、バスや乗り物で通る人には見慣れた光景でありました。

土別軌道のドル箱線と言われた朝日線の道道も舗装工事の始まったのは昭和40年からであります。当時は車の通行も少なかったが、絶えず一方交通のため工事期間も長くかかりました。

当時の土別軌道のバスと言えば、まだボンネットバスがかなり走っていました。今では懐かしい、ガタゴト揺れて乗っていると絶えず振動がするし、窓の建付けも悪く、隙間から土埃が入ってくる。冬になると窓の隙間から風と共に雪が舞い込むこともある。こんな具合であるから暖房もあるのか、乗客もこんなもんだらうと誰も何も言わないし、言ってみたところでどうにもならないことがわかっているから平静にしていました。

昔は歩いたものだから、乗れるだけ幸せだと思っていました。今から見れば、のどかさがあり、牧歌的でもありました。道路事情の解決にはバス会社のみでの努力ではどうにもならないものでした。道路の凸凹を削り取るためブルドーザーのような機械で平らにし、土埃を無くすためには名前は忘れたが塩のようなものを撒いていました。これを撒けば路面が濡れたようになり当分は埃が立たないが、何日か過ぎれば以前と同じになる。これらのことは、市街地や学校のある所だけで、その他の処は以前と変わりませんでした。

土別は、中心部から奥地までバスが走っていたので有難かったものです。毎日バスで通勤していると、「運転手さん」「車掌さん」もすっかり顔なじみとなり、家庭的な雰囲気になることが出来ました。特に「車掌さん」は、今でもその時のお名前と当時のお顔がほぼ100%思い出せます。

当時の車掌は、殆ど中学卒の10代のはつらつとした、夢も希望もある女性たちでした。しかし、一般の乗客の目には見えないものがありました。そのことを掘込んでみたいと思います。どうしても主観が混じることがあるかもしれませんが、車掌の立場で述べることにします。

路線バスに車掌が乗っていたことを知らない人が大半となって久しく、消えた職業であります。今は、未来志向が主流になり、過去を振り返ることをしなくなりつつあります。どんな職業でも、

現在の幸福は先人の血と汗と涙の賜物と心に留めることも大切なことであると思っております。

それで、その消えた「車掌さん」の一般の目に見えない部分に焦点をあて、当時見たこと、感じたことなどを、思いのままに述べてみます。

士別軌道には、天塩岳方面から国有林を中心とした木材を大量に士別駅まで、ある時はバチバチで、ある時は軽便で、士別軌道と皇室林野局の相互乗り入れて、戦後石油事情が良くなるまでトラックで。冬は朝日や上士別市街を通過するときにはゆっくりと走るが、少しの凸凹でトラックに積んだ木材がグラグラと揺れて、あわやと思って見ていることもありました。このトラックには助手は乗っていませんでしたが、軽便には男子車掌が乗務しており、憧れの職業でありました。



バチバチで運ぶ造材

写真出展 愛別町町政施行30周年記念「アイペプト」より

それは、制服が素敵で、若い女性の憧れの的で人気がありました。農閑期に農家の娘さんたちは裁縫などを習いに軽便を利用するのでロマンスが芽生え、私の知っている人の中には夫婦になっている方もおりました。士別第一の企業で安定した職業であったから当然でしょう。

戦後、石油事情が改善されるまでは、電車にしろ車掌は男性の職業でありました。それは、女性は家庭を守るという過去があったことに加え、バスになっても、揺れ動く車内、朝早い、夜遅い、勤務が不規則などのため、男子でなければ務まらないと思われた時期がしばらくありました。

夏はともかく、冬は薄暗いうちに家を出て、営業所の車庫へ行く。近い人は徒歩で、遠い人は夏は自転車で駆けつける。決められた時間ではバスの掃除は出来ないのも、その時により、一時間、いやそれ以上に早くから来ることもありました。

冬の凍てつく朝、当時はビニール手袋などないので、素手でバケツの冷たい水で雑巾を絞り、バスのフロントガラスを、大きな車体を、天井、床、背もたれ、灰皿など守備範囲は広い。ボンネットバスであれば、脚立を使ってボンネットの上に飛び乗る。この時、服の周りに泥や油が付くこともありました。

車体が大きくなるに従い、車体全体を拭くのは、どう頑張っても30分やそこらでは終わることはない。ここまでの仕事は、一般の乗客には分からないことです。

発車前に車掌の七つ道具といわれるパンチ、つり銭、時刻表、料金表などを揃え出発する。乗務中は立ちっぱなし、揺れる車内で乗車券を切りお釣りを渡す。揺れる車内でも両手は使えない。ガタンとなれば、つい乗客の膝の上に腰を落とすことも。見習いの時は指導するガイドが、転ばないように見習い車掌のバンドの後ろから掴んで支えているのをよく見てきました。

数分おきに次の停留所名を知らせなければならない。大きな声ではっきりと。転ばないことに気をとられ、お釣りの計算に頭がいっぱい、つい今走っているのが何処なのかで、つい次の停留所が思い出せないことも。はっきりと大きな声で言わないと、お客は勿論、運転手は戸惑う。急ブレー

キをかけると、乗客が前のシートに顔をぶつける。

曇った日には、運転席前のフロントガラスが曇る。たえず気を付けて拭くことが安全運転につながる。多くの乗客が乗れば、その吐く息で曇る。

乗車券を切るときに何処で降りるかが分かっているはずでしたが、大勢の乗客を覚えきれないことも。子供連れの母親がぐずる子供の面倒を見てあやしていると、次は「何処～」ですと車掌が告げても、つい手を上げるなどして知らせないと、車掌も降りないものと勘違いします。

私は、何時のところ以外で降りるときは、前もって知らせておくことにしておりましたが、そうはいかないこともありました。

運転手にとって車掌は表面的にはパートナーであっても、職務上は必ずしもそうとはならない面を幾度が見てきました。道路が良い、乗客が多くない、お釣りの客が少ない、信号がないなどは普通。朝の混雑時、正月、お盆、お祭りなど一般の人が休みの時の臨時便の増発など。車掌がバスから降りて、窓の外から「奥にお詰め願います」と声を張り上げ叫んでも一向に動こうとしない。いつまでたっても発車できない運転手はつい大きな声で乗客に後ろに詰めるように促す。

これらのことを見てきた私にとって一番といっても良いのが、車掌の混雑した時に瞬時に渡すお釣りの早業であります。いくら混雑していても車掌は、あのお客さんは何処から乗ったかをはっきりと覚えていることです。

混雑すれば中に入って乗車券は切れない。大勢降りる停留所では、一度にドヤドヤと降りるが、料金をお釣りなしで渡す乗客は少ない。当時の大きなお札で渡す。これを受け取った車掌は瞬時にお釣りを計算して小銭を返す。これを見てさすがその道のベテランというより、天才的な才能だと感心、他の職業人の真似の出来ない何かを感じたものです。

さらに車掌には、これは多くの人が見てきたと思いますが、踏切のある所で下車誘導というのがあります。私が見てきたことを思い出して再現するところですよ。

踏切手前で降りて、指差し確認を行い、踏切を渡る。後ろを振り返りバスの運転手に安全である合図をする。バスが踏切を渡り終わると直ぐというより、十分に停まり終わっていないで動いているバスに飛び乗る。これは後続車がないときのこと、普通は後続車が来るので、ある程度のところまで行って停車する。時にはかなりの距離を車掌は小銭や乗車券、パンチ、時刻表などの入った色剥げた古い車掌鞆を腰のバンドにつけて、ノロノロ走るバスに追いつき飛び乗る。

いつも晴天と限らないので、雨の日、吹雪の日もある。朝日線、武徳線などは踏切がないが、他の線ではある。これに似たことで、狭い田舎道で対向車と交叉することがあり、窓から顔を出して「左オーライ、間を置いてオーライ」と大声で運転手にはっきり分かるように知らせないといけません。

さらに、車掌が膀胱炎になりがちなのは、終点や折り返し地点にトイレがないことでありました。駅前に停留所があるのが普通ですが、ここは多くの乗客が乗り降りするので、そんな時間的な余裕がないのが通常。道路近くの民家にトイレを借りに行ったということも聞きました。また、ガイド

のことになります。学校のスキー授業のときのガイドに行くと、吹雪の風でスカートがめくられて冷えると聞いたことがあります。もう一つ、車掌はお金を受け取る職務ゆえ、売上金と切符の処理の問題がおきる。不足することがどうしてもある。それで各バス会社ではそれなりに対応してきたと聞いております。

以上、私が土別で生活し、バスのお世話になったことについて、いつも目にしていた「車掌さん」を中心に、その感じたことを思い出して見ました。初めに書きましたように、一番目にするのは「車掌さん」であり、バス会社の顔でもあった訳で、当時は殆ど中学卒の紺の制服に白い襟をつけた、夢も希望も満ち溢れた職業少女で、こちらも若さを貰いました。

かなり昔のことゆえ、思いつくまま書いて来ましたが、当時の「車掌さん」の多くの方にお会いし、大きな声で皆さんに当時のお礼ができれば幸いです。世の中には多くの職業がありますが、消えてしまった職業は、語り継がないと忘れ去られます。

今では人の足となるのは、マイカーとか各種の交通機関になりましたが、以前はバスが全国民の足を運ぶ公共性の高いものでした。満員の時はともかくとして、高齢者の乗り降りの時には車掌さんがステップから降りて、手を取って乗せ、降りるときはお年寄りの前から支え、前のめりにならないようにして降ろしていたものでした。

これに応じてお年寄り向きを変え、曲がった腰を更に曲げて深々と頭を下げ礼をのべていました。こんな光景を今では懐かし夢幻のようなものになってしまいました。高齢化がどんどん進んでいく今だからこそ、優しい「車掌さん」が必要なのでありますが、高度経済成長、合理化、機械化がどんどん進んでいく事は、過去を知るものとしては複雑な気持ちになります。

そしてもう一つ、土別軌道では朝と午後には郵便物を大きな網に入れたものをバスに乗せ、途中の郵便局に降ろしていました。折り返しの便で網を回収していました。

土別軌道は、住民の足、郵便物、更に天塩岳の麓から木材の搬送など広範囲に社会に貢献してきました。その影にうら若い「車掌さん」がいたことも、次第に忘れ去られていくより、それすら知らない世代が多くなってきたことは残念です。知らなかった世代には知ってもらい、その時代を生きてきた世代には改めて記憶を蘇らせていただきたいものです。

バスの車掌さんを中心として私の見たこと、聞いたことなどを述べましたが、今後、何かの機会があるならば、別の角度から思い出して見たいと思います。

次に私の経歴を申し上げます。まず要点を申し上げますと次の通りです。

昭和5年（1930年）現在の旭川市永山町で生まれ、昭和39年4月土別市上土別の兼内の学校に努め昭和42年まで在職しておりました。その間、上土別の市街から土別軌道のバスで通勤しました。これを詳しく申し上げます。私の生まれた昭和5年は、昭和の初めの世界大恐慌の頃で、内外共に厳しい時代でした。永山の貧乏な水田の小作農家の7人兄弟の長男に生まれ、当時の小作農民は程度の差はあれ、一年置きぐらいにやってくる冷害凶作、



若し頃の大西氏

借金が膨らんでいく農家が普通でした。

農家の子供は地主の事は別とし動けるようになると、田んぼに向かいそれ応じた仕事をし、義務教育を終えると上の学校に進むのは僅かの地主の子だけ。私もその通り、父母、祖父母と共に田畑で、朝に月を・・・の明け暮れでありました。

戦時中のことゆえ、青年学校なるものがあり、鉄砲を担いでの軍事教練、女子も竹槍訓練などを体罰同然で叩き込まれました。

戦後農家の子息にも教育を、とのもとの、夜間、定時制の教育が始まりましたので20歳近くになって夜間の高校に入りました。しかし農業だけでやっていける農家などなく、少しの暇を現金収入を求めて働きに出るのが普通。私も冬山造材の仕事、飯場に寝泊まりして土方の仕事などなど。到底学校に行ける時間などありません。当時のこのような状況の生徒は皆同じでありました。水田の暗渠排水、客土など土地改良なども農閑期の大事な作業でした。

その他、私は旭川の大町の日本通運の貨車の積み下ろしなど、かなりの重労働もこなしてきました。学校の配慮というか、皆がそのような状態でありましたのでなんとか高校は終わりました。

それから暫く経ち、同級生で早く結婚した女の人の子供さんが小学校の高学年になった頃に、思い切って大学に入りました。入るのが遅いので出るのも遅い、兼内の学校に来たのは昭和34年4月で、34歳でありました。ここは小学校と中学校の併置で私は中学校の数学を担当しました。

住まいは、上士別市街の滝沢板金店の2階をお借りしました。斜め向かいに士別信金さんの支店があり行員さんとはすぐに顔なじみになりました。朝日方面から来るバスは満員でしたが、私は朝日の方に向かうので乗客は少なく、何時でも快適に通勤出来ました。帰りはその逆で、ゆっくり気持ち良く毎日を過ごせたのは有難かったです。それで「運転手さん」「車掌さん」の業務、乗客との関係を十分に観察させていただいたことは、貴重な財産となりました。

1年半位経ち馴れたので、永山の親元の農家の手伝いに時々行くことにしたのでありますが、夜遅くなると、上士別へ行く終バスに間に合わないので、士別でアパートを借りておきました。暇をみて多寄、名寄、温根別などの人々の生活の様子などを聞いたり調べたりしました。

学校の都合をつけて、板金店の仕事の手伝いをさせてもらったこともありました。あちこちの家の屋根の鉄板の張替えなど。兼内の学校に3年いて昭和43年3月に稚内高校に転勤し、ここでは英語を担当しました。利尻、礼文にも高校がありますが小規模なので、かなりの生徒が下宿して稚内高校に来ていました。生徒の家庭訪問を兼ねて離島の生活様式なども調べさせてもらいました。また、漁船に乗せてもらいましたが夏はともかく冬は言葉に出来ないほど厳しいものでした。

当時稚内には米軍はおりましたが、殆ど家族同伴なので沖縄のような問題は聞いたことがありませんでした。小中高の学校もありアメリカの英語の教師とも知り合いになり良い環境でした。

学校を退職してからは、色々な職業を経験しました。主なものとしては、旭川の西武デパートの清掃作業員、ここでは女子店員のトイレ掃除も勿論。土建屋さんの事務員、ボイラーマン、不動産取引の仕事などなど。そのかたわら愛別の文化財調査員として嘱託ではありますが、色々調べたり、

資料を集めたりしています。

シベリアを含め復員軍人、外地引揚者、戦争未亡人、戦後開拓、炭鉱離職者などなど。各地の郷土芸能など道内各地の獅子舞などはビデオに納めました。

※大西 眞一さんについて

現在、愛別町に在住で「愛別町文化財調査員（愛別町教育委員会）」として頑張られておられます。昭和5年（1930年）生まれで満90歳になられます。

北海道の歴史にかかわる仕事を続けておられ、士別軌道や森林鉄道など士別地方の歴史も長年調べていらっしゃる方で、34歳の時に兼内小中学校に3年間、教師として勤務されておりました。その時に通勤で士別軌道のバスをご利用いただいております。

今回、弊社の創業100周年記念誌の作成中に、ご自分が作られた冊子「士別軌道と森林鉄道の沿線の昭和と平成」の草稿を送っていただいたのが縁で、記念誌への寄稿をお願いした次第です。

先代の故千葉社長から、大西さんから送られた士別軌道の歴史をまとめた書面も数冊拝見したことがあったので、これは大変良い機会で、弊社の記念誌に書いてもらおうと書面郵便でお願いしました。すぐさま、原稿が送られてきました。Wordで作成されたそうで、パソコン堪能です。車掌を中心に、大西さんの独自の視点で書かれており、興味深いエピソードも数多く、記念誌にふさわしいと思いました。

一度お会いして、じっくりとお話を聞いてみたいと思います。

士別軌道 代表取締役 井口 裕史

士別よもやま話 第三集から ～ 士別市郷土研究会 昭和54年7月1日発行

「士別軌道の変遷」

著者 士別市元教育長 朝日 保

『創業100周年記念誌の作成にあたり、当社の資料を集めるため思いあたる方に聞いてまわったところ、この本を紹介されました。内容を拝読すると「士別軌道の変遷」という特集があり、その中に馬鉄当時などのエピソードがたくさんあり、興味深く、また大変貴重なものと思いましたので、ここに掲載させていただきました。』

一 沿革

“**創 業**” 上士別、奥士別地区は、大正時代の初期より急速に開墾が進み、大正五年には、戸数約一千四百、人口八千人を数えるに至っていた。この地方は地味肥沃で約六千町歩の耕地が開墾されており、穀物、大豆、小豆、麻などが栽培され、一大穀倉地帯を形成していた。その上、奥地には四万数千町歩の御料林があり時代の進展とともに原木の生産は、増加の一途をたどり、これら農産物、原木の搬出、さらには沿線住民の足としての交通機関の設置が望まれていた。

このような気運を背景に、大正六年七月大久保虎吉外五名が発起人となり活馬による軌道事業を計画し、「天塩軌道株式会社」の名称で士別、上士別間十四・一五キロメートルの軌道敷地の認可申請を行った。

大正八年四月七日内務大臣の免許が下り、同年六月十日創立総会を開き、社名を「士別軌道株式会社」とし資本金二十万円で発足した。一株の額面金額は五十円で株主の総数は四十五人程だったが、そのほとんどは一、二株程度の株主であった。

同年八月に着工した士別、上士別間の第一期工事は、次の年の大正九年二月に竣工し、六月一日に客車四両、貨車十六両をもって開業した。さらに大正十三年九月には第二期工事、上士別、奥士別間七・二五キロメートルの軌道敷設に着工、翌年五月三十日に竣工し、これをもって士別、奥士別間二十一・四キロメートルの全線が開通、翌月の六日に営業を開始した。



大正九年当時の大通り商店街

その後、昭和三年九月には旅客並びに輸送貨物の増大に対処するため蒸気機関車四両、客車四両、貨車五十両を導入し、以後昭和三十四年の軌道撤去まで沿線の交通機関として大きな役割を果たした。

また、この間、昭和七年四月にはバスの運行が始まっている。

“**路 線**” 馬鉄時代の軌道路線は、士別駅前から南大通りを経て、大通りの真中を走り、北七丁目通りから九十九に至り、天塩川を渡り、中士別に入った。ここから上士別までは基線を通り、二十二線からかんがい溝に沿って右折し、現在の上士別農協兼内支所付近を経て奥士別に抜けていた。この外に駅前から会社までの引込線と、木材、貨物の積み降しのため、倉庫通りを経て、十二丁目の踏切付近に至る線路が敷かれ、サンドル（木材の積み降し場）が設置されていた。

天塩川の架橋は、現在の九十九橋付近にあり、木橋で、板張りの橋の上に線路が敷いてあり、両側

には衡立があった。軽便になってからは、省線（現国鉄）からガードの払い下げを受け鉄橋になったが、これらの橋は、九十九と中士別、武徳方面を結ぶ唯一の橋で一般の人の通行も多かった。

駅は士別、上士別、奥士別にあり、このほか停留所が、兵村（現士別製剤）、九十九（太田商店前）、中士別四線、七線、九線（奥野農場前）、十二線（鳴門）、二十二線、二十七線にあって、上下線が交叉するためのポイントが設けられていた。軽便が導入されてからは、火災予防の見地もあり事務所から国鉄線に沿って北七丁目まで行き、そこから九十九に向かった。また、上士別も、市街地を避け、十四線から北側に入り、現在の会木木工場の東北側にあった上士別駅を経て、十五線の神社付近から基線に戻った。軌条間隔は約七十七センチメートル、線路は馬鉄時代は十二ポンド（八キロ）、軽便時代は十六ポンド（十キロ）を使用し、後に森林鉄道と連帯運輸をするようになってから十二キロのものを使用した。

“経営” 初代の社長には、発起人で士別実業界の重鎮大久保虎吉が就任、つづいて奥野農場主奥野小四郎がなり地元資本による経営が続けられたが、大正十三年には富士製紙株式会社が株の大半を所有することとなり、第二期工事の完成と相まって、それまでの農産物の輸送から原木の搬出が主要業務となり、社長も富士製紙の者が就任した。

その後、富士製紙から王子製紙に経営権が移り、さらに昭和十四年からは官営事業の拡大により帝室林野庁が株を所有し昭和三十五年には農林省に受けつがれ現在に至っている。

二 馬鉄あれこれ

“定員十八名” 大正九年六月一日、客車四両、貨車十六両をもって馬鉄の営業が始まった。客車便と貨車便があり、客車は一頭の馬で一両を引き、貨車は二両ほど引いた。客車は、チンチン電車を小さくしたような型で、前後同型で、入り口も前と後にあり、方向転換する場合も、一旦馬を切り離し、反対側にとりつけるだけという簡便さだった。

座席は二列あり、ワラ入りでピロードが張られ、片側に六人座れた。中央の通路にも、六人程立てて、合計が十八人定員だったが、秋の雑穀買いのシーズンや、お祭りのときの混雑はひどく、定員をかなりオーバーして走った。特に麻買いの団体客が乗ったときなどは、止めるのも聞かず屋根の上まで乗り、二十七人乗せたのが最高記録だった。



馬鉄の旅客専用車

客車には、馭車一人と車掌一人が乗務した。きまった制服はなく、半てんのようなものを着用し、馭車は前に立ち馬を追い、車掌は後にいて切符を売った。

士別、上士別間は十四キロメートルだったが、馬鉄は二時間以上要した。朝七時過ぎに士別駅前を出発すると上士別着は十時時近くなり、それから士別まで戻り、さらに午後一往復した。奥士別まで路線が延びると一日一往復が一台の馬鉄のノルマだったが、途中で馬を取り換えることはなかった。

“乗客がよいこらしよ” 路線は当然単線だったので上下線の交叉は、各停留所のあった引込線（ポイント）で行なった。馬鉄が停留所に到着すると荷物の軽い方が待機線に入り、相手の車両が到着するのを待つのであった。

各停留所には、太田商店（九十九）、片岡商店（中士別四線）、谷商店（七線）、山本商店（十

二線)、信用組合(二十七線)など電話のある商店があったので、到着するたびに符号で会社に連絡していた。このため路線途中でお互いがち合うことは、めったになかったが、それでも連絡の不十分から年に一、二度はあった。このようなときは、交叉のできる停留所まで引き返すのは大変だったので、軽い方の客車の客が全員降りて「よいこらしよ」と客車を持ち上げ線路から外し、相手の車を通した。

“高かった料金” 馬鉄の料金は非常に高かった。士別から上士別までは五十五銭、奥士別までだと九十五銭もかかった。当時米一俵が五～六円の時代であったからいかに高かったか想像つく。

各区間別では士別から兵村までが五銭、九十九までが十銭、中士別四線までだと二十銭で、ここから上士別までが三十銭、上士別、奥士別間が四十銭だった。

十年後の昭和八年の同社の軽便料金(バスも同一)が士別、奥士別間で七十九銭であったから、これから比較しても非常に高かったことが判る。

ちなみに上士別まで二時間以上かかった馬鉄に対し軽便は一時間四分、バスは三十六分だった。

しかし、農産物の買い入れをする者、行商、沿線の住民と利用者は非常に多く、大正十三年の年間売上げは旅客、貨物合わせて三八、四七八円もあり、黒字経営だった。

“木材運搬” 馬鉄の運行が始まった当初は、馬三頭程度で運行し、旅客一日二便のほか、貨物便が二便あり、主に雑穀、農産物、商店の商品など運んでいたが、奥士別まで路線が開通してからは富士製紙の原木輸送が主となった。

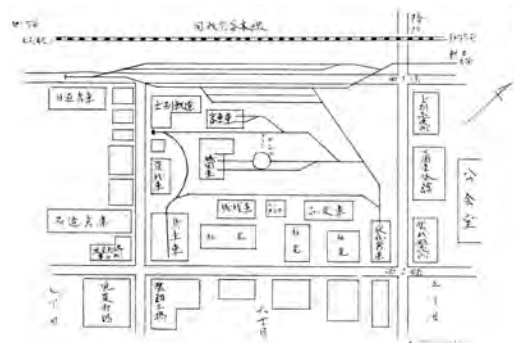
原木は、冬期間材採したものを天塩川沿いに集め、春の融雪時の増水を利用して流送した。集積所は奥士別二線にあり、ここで貨車に積み込み士別まで運ぶのであった。一頭の馬で二台の貨車を引き三十石程度の丸太を積んだが、最盛期には、士別、上士別、奥士別にそれぞれ五頭づつ配置し、一日三百石の原木を運んだ。

馬は馭車の所有で一日の日当が四円五十銭となかなかの高給であり、社本政十郎、小野寺勇三郎、小北竜之助らがいた。

“途中でおしっこ” 士別、上士別間二時間もかかる馬鉄は、人の歩くのより少々早い程度のスピードだった。停留所以外での乗車、下車は禁止されていたが、わざわざ遠い道のりを停留所まで行く者も少なく、目的地の近いところで乗り降りをしていた。

切符を売る車掌も、客車が満員で通路を通れないときは、後ろの方で切符を売って、一度外におり、前方から飛び乗って前の方を売るという悠長さだった。なかには尿意をもよおした時など、飛び降りて用を足す不心得者もいた。こんなスピードの乗り物だから、上士別から士別に来るときも、急ぐ人は、中士別四線で降りて、中央橋を通り士別まで歩いた。九十九を経由して来る馬鉄より歩いたほうがはるかに早かった。

“士別一の高給取り” 当時の士別軌道は士別一の企業であり、営業成績も良く、給料も高く、働く者には羨望の的であった。昭和二年当時、富士製紙の出向社員であり、責任者であった主事の宮本喜一の給料は百十円で士別一の高給であった。当時の会社には、この外、営業部門には津田伝次四郎、黒川武雄がおり、線路部門の技師として山田重、工夫長として堀井勇太郎、また士別駅に



奥士別2線の木材集積場
(高橋秋雄氏提供)

は駅長が新妻文胤、助役が竹内好雄、さらに上士別駅長の松山長兵衛、奥士別駅長の本間源吉らそうそうたる面々がそろっていた。

三 軽便あれこれ

“**軽くて便利な軽便**” 昭和三年、旅客、貨物の増大に対応するため蒸気機関車四両、客車四両、貨車五十両を購入し動力を馬から蒸気に改めた。変更工事もわずか一カ月余りで終了し、九月十七日から営業開始となった。機関車は雨宮製作所で新品だったが、値段は一万円で三台も買え、客車が一両二万円もしたのと比べると格安であった。

この蒸気機関車は、利用する住民から軽便と呼ばれ親しまれていたが、これは「軽くて便利」というような意味だった。

車両編成は、機関車の次に貨車が何両かつき、そのあとに馬鉄時代の客車を改造した緩急車、そして最後尾が客車だった。貨車はトロッコで、原木以外のものを運ぶときは枠をつけ、五両から八両連結した。

客車は馬鉄時代のものよりかなり大きく、両側の座席に十二人ずつ座れ、また、通路にはつり革が二列並んでおり、立ち席を入れると四十人程乗れたが、お祭りの時などは超満員となった。このような時は、トロッコに枠をつけゴザを敷いて臨時の客車を作った。

緩急車とは、車掌車で小荷物や、郵便物（昭和二十一年から取扱い）を積んだ。

“**水くみ、石炭もらい**” 軽便の始発は士別発が、六時五十分、奥士別発が六時四十四分だった。

士別駅は現在の士別軌道会社の位置にあり、機関庫、客車庫、貨車庫など配置され、機関車の方向転換のためのターン・テーブルもあった。馬鉄時代、倉庫通りにあったサンドルも事務所前に移され、全機能が集中されていた。

さて、六時五十分士別駅を発った一番列車は七時五十四分に上士別駅に着き、終点奥士別着は八時三十四分であった。この列車は、約一時間休憩し、水などを補給し九時四十分には奥士別を発ち、士別着が十一時二十四分、午後は、二時に出発し、最後士別に帰ってくるのは六時だった。

この二往復が軽便の一日の行程であったが、同様に奥士別からも二往復であるので、合計一日上下各四便となった。これは廃止になるまで変わらなかった。

このほか貨車専用が、これも一日四便程度運行していた。

軽便を最初に運転していたのは古川彦一、佐藤長四郎ら省線の退職者で、機関車の取扱いは慣れていたが、省線の機関車に比べ軽便はあまりに小さかった。当時の主力機関車九六〇〇型が一一〇トンもあったのに軽便はわずか五トンであり、実に二二分の一の軽さだった。

このため最初のうちは運転に慣れず火をたき過ぎて必要以上に蒸気が上がり、水がなくなったり、石炭が不足したりして、途中から川から水を汲んだり、農家に走って石炭をもらったりした。

開通後の記念すべき一番列車も、中士別に着く前に、水がなくなってしまった。このようなこと



(高橋秋雄氏作製)

は予想もしていなかったもので、バケツの用意もなく、かんがい溝から水を汲むのに時間がかかり、結局中士別に着くまで一時間以上も遅れ、日の丸を振って待ち構えていた全校生徒をイライラさせた。

寒さの厳しい秋も、トラブルはつきものだった。寒いためいくら火をたいても蒸気が上がらず、所かまわず止まってしまう。石炭は士別駅以外で補給が出来ないので朝でるとき運転手の足元まで、いっぱい積んであったのだが、ついに上士別二十七線でたきつくし、日も暮れてしまった。しかたなく、列車を捨て、線路をトボトボ歩き、奥士別に行き、次の日、石炭を積んだトロッコを押して機関車に戻り、二日かかりでやっと奥士別に到着したこともあった。これも軽便の入った最初の秋のことだった。

“機関助手はつらいもの” 機関車には機関士一名と機関助手一名が乗っていた。運転席は小さいうえに石炭をいっぱい積んであったから非常に狭く、しかも熱いため太った機関助手は機関士にきらわれた。

機関士の役割が前方確認に停、発車であったが、機関助手は投炭が主な仕事で、しかも朝は一時間も早く来て機関車の手入れから罐の火入れ、おまけに、帰りは煙かん掃除などと仕事がきつかった。

客車には車掌が一人乗っており切符を売ったり、乗客の世話をしたりした。制帽をかぶり、つめ入りの制服を着ていてカッコが良く、沿線の女性のあこがれのまことでロマンスも絶えず、これがきっかけで結婚するものも多かった。

収入も当時としては良く、馬鉄時代に十六才で入社した村上昌一さんの場合、入社当日の日給が一円四銭で十日に一度の有給休暇があり、月に三十一円になった。しかも軽便になってからは、一日二十銭の乗務手当がついた。タバコがバットで五銭、五十銭あれば駅前の一杯屋で盛つきり三杯飲み、なべ焼きを食べれた時代である。

“バッタの三号車” 機関車は当初一号から四号まであり同型だった。後に戦時中に八トン車一両を増車し、十五号台風の風倒木輸送に全力を上げていた三十一年にはディーゼル車一両を増車した。

開業当初から、ゲージが曲がっていたり、継ぎ目が狂ったりしてよく脱線した。脱線することをバッタと云い、特に全輪が脱線したときは「四つバッタ」とよんでいた。

国鉄の機関車とはちがいバッタしても少しも騒がれなかったし、乗務員もあわてもしなかった。機関士、機関助手、車掌の三人が集まり、付近の農家から丸太とはさ木を借りてくる。これでテコをつくり、三人力を合わせて（重症の場合は乗客の手をわずらわすこともあった）体重をかけると簡単に持ち上がり線路に戻る。一番脱線したのは、最初に入った三号車だった。今様に思えば欠陥商品で前方にあるべき重心がなぜか後ろに寄りすぎ、このため前方が軽く、石炭を積み、重い貨車を引くと前が浮き、すぐ脱線してしまう。このため“バッタの三号車”というありがたくない名前をいただいた。

しかし、いくら脱線しやすいとはいえ、これを返品してしまっただけでは、商売ができなくなる、そこで考え出したのが、うしろ向きに走らすことだった。つまりバックで走り貨車を引っ張るのだった。これなら重心は前にあり脱線することはなかった。“バッタの三号車のバック運転”と呼ばれた所以である。

それでも、いつまでもバックで運転されるわけにはいかなかった。カッコも悪く、スピードも出

せないし、それに後ろ向きでは運転がしづらい。結局メーカーと一緒にチエを絞って考えたのが、なんと、前に重りをつけることだった。こうしてバツタの三号車君、一生一番前に、省線の払い下げ品であるレールで作った重りを抱えて走ることになる。



上士別駅、中央機関車は三号車前に線路の重りをつけているのがわかる（高橋秋雄氏提供）

“雪にまいった” 洪水で線路や橋に被害を受けたとき以外は、風や雨で営業を休むことはなかったが、雪には弱かった。

軌道の上に雪が積もり、しばれで氷化すると、車輪が空転して前に進めなくなるし、前輪の前についていた雪除けも二十センチも積もれば役に立たなかった。

雪の中で立ち往生することも、しょっちゅうあり、昼奥士別を発った列車が氷のためスリップして九十九橋手前の坂を上がれず、夜中の一時に到着したり、雪の中で身動きが出来なくなって、食事あたらず夜を明かすこともあった。

客車の中にはストーブがなく一斗缶を半分に切ったもので炭を起こし、暖をとっていた。



春の除雪（高橋秋雄氏提供）

このような訳で、十一月中旬から翌年春の除雪が完了するまでの間は運休となった、この間、職員も事務所勤務の二、三人を残して全員失業し、木工場などに働きに行った。

春は四月中旬ごろから除雪が始まり、兵村までの四キロは会社の保線区が直営で行ったが、残りは三工区に分け請負制で除雪した。これには小学生まで動員され、四月二十日ごろ開通した。

沿線の春は軽便の汽笛とともにやって来た。

“あばれ馬に注意” 軽便にとって、にが手なものがもう一つあった。

それは馬であった。馬鉄に代わって大量の馬を失業に追いやったたたりかも知れないが、馬には苦勞した。煙をもくもくはき、汽笛を鳴らし、すさまじい音（当時としては）をたてて近づく軽便・・・。

現代の馬ならともかく、車のない時代ののどかな農村に育った世間づれのしていない馬である。これを見て暴れるなどいってもどだいムリな話。とくに丸太を積んだ馬などが暴れると手に負えない。荷車が横向きになり丸太が機関車に激突してくる。

こうなると、いつも被害を受けたのは軽便だった。なにしろ軽い車体のため、すぐ脱線し、ひどい時は横倒しになる。

また、中士別四線では裸馬に乗った人が、運悪く軽便の前に振り落とされ、轢死したこともあった。以後、暴れ馬をみたら必ず徐行することが運転心得となった。

馬による事故の外、多かったのが、連結作業中の事故だった。トロッコには十二尺の原木が積まれるため、車両間隔を大きく取る必要があった。このため連結棒は一メートルもある長いものを使

っていたが、これには両側に穴があいており、連結器に入れ、上から棒を差し込んで繋ぐという原始的な方法だった。貨車と貨車の間に入ってこの作業中に誤って車が動き出し、はさまれたり、積んであった原木に頭をつぶされ、死亡するといった事故が多かった。

“火の粉で火事” 機関車の火の粉が原因で火事になったことがあった。

当時の軽便は、とくに重い荷を引くときは、蒸気を上げるため火をあおり、その上煙道が短かったので多量の火の粉をばらまきながら走った。馬鉄から軽便になったとき街の中の路線を避けた理由の一つは火災予防からであった。

昭和十五、六年頃であったが、奥野停留所（中士別九線）の東側二十メートル程のところにあった森さんという家が火事になった。

枳ぶき屋根の家で、火災当時まったく火の気を使用していなかった。火事の直前にこの停留所で上下線がすれ違い、二台の機関車が大量の火の粉をバラまいていたし、風向きも合っていたので結局このどちらかの機関車が原因で出火したものと断定され、会社側も賠償に応じた。示談により決まった賠償額は当時としては破格の三千元であった。

このような火事は、兵村でも起きており、このときは相互乗入していた森林鉄道の機関車が原因で桜井健一さんの家が焼けた。

“命保証せずの林鉄” 奥士別から先は帝室林野庁経営の森林鉄道が走っていた。当初経営権の相違により貨車の相互乗り入れが出来ず、奥士別で木材の積み替えをしていたが、昭和二十三年になり、輸送の円滑化を図るため、双方の列車がお互いの線路に乗り入れる連帯運輸が実現した。

林鉄は、奥士別から登和里を通り似様を経てポンテシオまで走っていた。機関車も士別軌道のものより大きく八トン車又は十トン車であったが、木材運搬が目的のため設置されていたから客車はなかった。

しかし、当時似様方面では唯一の交通機関であったため林鉄側も住民の利便を考慮して、台車を1台つけ非公式に無料で乗せていたが「いかなることが起きても、損害賠償、その他の請求は一切いたしません」という誓約書に署名して、はじめて乗せてもらえた。

“天塩岳大滑走” 奥士別から三十一キロ地点にポンテシオの木材集積所があり、事務所、ポイント等の施設が設置されていた。線路は、ここからさらに五～六キロ先の木材の切り出し場まで天塩川に沿って延びていた。

片側は山、片側は谷底であり、曲がりくねり、しかも最大千分の四十という急勾配であった。

あまりの勾配のためガソリン機関車もまともには上がれず、レールの外側にタルキを沿え、レール幅を広くし、しかも、それに砂を撒いて上った。

のぼり切ると、台車をワイヤーで止め、機関車だけは、さっさと戻ってしまう。残された台車が大変だった。木材を積み終わると、二台一組になり人夫一人を乗せワイヤーが切られる。ブレーキ操作をしながら、五～六キロある、峡谷を左右に大きく曲がり、一気にころがり降りるのだった。まるでジェットコースターに乗っているようなもので、あまりの恐ろしさに飛び降りた者もいた。降りた本人は無事だったが、制御を失った貨車は、あわれ、谷底につい落した。

“バスの登場” 時代のすう勢により昭和七年に五番館からA型フォードを二台を購入してバス路線を開始した。このときすでに温根別線には木村義久がバス営業を開始しており、上士別線の営業権をねらっていた。このため対抗上、士別軌道もバスの導入となった。

バスは十六人乗り、座席は両側に一列ずつあったが立ち席のつり革はなく、悪路で揺れが激しく、座っている者と立っている者では、天国と地獄であった。

運転手には中村幹一らがおり、車掌では古川シズ、大西キクエらがいた。

バスは、駅前から南大通りを経て中央通から、中央橋を渡り中士別に至り、上士別を經由して奥士別まで走った。

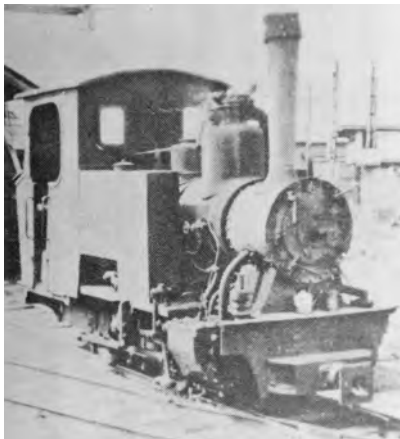
結局、大部分が軽便路線と競合する。値段が同じなのに所要時間は、上士別まで三十六分と軽便の半分、かくして軽便の根強いファンもいたが、旅客の大部分はバスに奪われることとなる。

特にバス路線が本格的に復旧した昭和二十四年以降は、すさまじく、昭和二十三年、年間十四万人いた乗客が、二十四年には七万人、二十七年には一万六千人、そして客車を廃止した三十年には僅か三十七人であった。ただ、昭和十七年から昭和二十三年までは、石油統制のためバスが使用できず軽便の全盛期であった。



バス営業開始頃の士別軌道駅
(バスはA型フォード) (高橋秋雄氏提供)

“あわれスクラップ” 天塩川上流域唯一の交通機関として住民に親しまれ、地域の発展に貢献



スクラップとして処分された機関車

してきた軽便も、主たる輸送物資の原木を処分官庁の営林署がトラック輸送に切りかえ、森林鉄道を取りはずしてしまったことから、その存在価値を失なった。

昭和三十三年、軌道廃止の許可が下り、翌三十四年六月、四十年に及ぶ歴史を閉じた。

機関車も、客車も、貨車も、そして線路もすべてスクラップとして売られ、ただ一台バス車庫の暖房用に使用していた機関車のかまも、いつのまにか処分され、当時を語るものは何も残っていない。

この項を書くにあたって、次の四氏から当時のことをお聞きし、また資料の提供を受けました。

村上昌一氏 (大正十二年から昭和十年まで勤務、馬鉄時代から軽便時代にかけて車掌を勤めた)

高橋秋雄氏 (昭和二年軌道に入社以来、昭和四十四年まで勤務、運転係長、経理課長を歴任)

白井忠信氏 (昭和四年に入社、昭和五年から十五年までは森林鉄道に勤務し、同年再び士別軌道に戻り昭和四十三年退社、庶務係長、庶務課長を歴任)

村上金吉氏 (昭和十四年に入社現在に至っている。現営業部次長)

(朝日 保)

※士別地区の公共交通の変遷に関する大変貴重な資料として、発行当時の文章の通り掲載致しました。但し、原文は「縦書き」です。

士別軌道 代表取締役 井口 裕史

冬季バス運行決る

士別上士別朝日間

ブルトーザー二台配車

朝日上士別士別を結ぶ二台が配車されること、同時に配車すること、降雪など具体的なことを協議する。現在在軌道バスは九往復で一日平均七、八百名の乗降客であるが、冬季開陸の孤島にも等しい不便さで朝日上士別方面にとつて今冬からは交通が確保されるわけである。

活動し運行されるわけ、向來月初めに本打合せ会議が開かれて各関係町村、旭川建設部、土現、各業者が集り経費など具体的なことを協議する。現在在軌道バスは九往復で一日平均七、八百名の乗降客であるが、冬季開陸の孤島にも等しい不便さで朝日上士別方面にとつて今冬からは交通が確保されるわけである。

朝日上士別士別を結ぶ二台が配車されること、同時に配車すること、降雪など具体的なことを協議する。現在在軌道バスは九往復で一日平均七、八百名の乗降客であるが、冬季開陸の孤島にも等しい不便さで朝日上士別方面にとつて今冬からは交通が確保されるわけである。

朝日上士別士別を結ぶ二台が配車されること、同時に配車すること、降雪など具体的なことを協議する。現在在軌道バスは九往復で一日平均七、八百名の乗降客であるが、冬季開陸の孤島にも等しい不便さで朝日上士別方面にとつて今冬からは交通が確保されるわけである。

あこの頃の士別軌道

昭和20（1945）年代から昭和40（1965）年代にかけて、士別という自治体は発展期を迎えた。その住民の移動の足を支えたのがバスという輸送機関。自治体の発達とともに士別軌道も基盤を固めながら、企業体としても成長していった。その足跡を地元紙「道北日報」から辿ってみた。

乗務員募集

一、男子 若干名
一、女子 若干名
満十八才以上二十才までの者にして通勤可能者希望者は履歴書持参の上至急御来社下さい
昭和二十八年四月三日
士別軌道株式会社
電話一六六番

■士別朝日間に冬季バス運行へ 昭和27（1952）年11月30日付け
住民による多年の願望だった朝日町から上士別町を抜けて士別に至る冬季間ルートのバス運行が決まった。合わせて除雪体制についても旭川建設、旭川土現などの関係団体と協議し、ブルトーザー2台に前輪駆動除雪車1台の配車も決まっている。

夏期間の利用客は当時、この区間で1日9往復、800人近くの乗降客がいた。現在に比べればその利用者数に隔世の感があるが、住民にとっては不便な冬場の交通手段の確保は大きな福音であつたにちがいない。

合わせて消防ポンプの冬季運行道路も行うとある。記事だけでは残念ながら内容はわからず。

■乗務員を募集 昭和28（1953）年4月3日付け
当時の募集広告。18歳から20歳までの男女。乗務員ということだから運転手や車内で案内したり切符を切る職員（車掌さん）だったのだろうか。

昭和20年代、昭和30年代、昭和40年代、昭和50年代初め
(道北日報紙面から)

軌道バスのダイヤ改正
国鉄の六月一日からの夏期ダイヤ改正にともない士別軌道会社では奥士別線のバス時間を次のように改めた

(カツコ内は行先)
▽五時(成美十号)▽六時五〇分(劍淵)▽七時(似峽)▽九時一〇分(奥士別)▽十時五〇分(奥士別)▽十二時(パンケ越)▽十三時二〇分(奥士別)▽十三時四五分(似峽)▽十四時三〇分(劍淵)▽十五時一五分(成美十号)▽十五時三〇分(パンケ三股)▽十七時(似峽)▽十八時(パンケ越)▽十九時二〇分(奥士別)

■行き先多岐な路線 昭和30（1955）年5月4日付け
旧国鉄のダイヤ改正に合わせて、士別軌道でも奥士別線のバス時間を改めた。奥士別というのは現在の朝日町である。記事には奥士別線のみを取り上げているが、行き先に劍淵や成美があり、奥士別線だけではない内容である。

ともかくも士別駅から奥士別、成美、似峽、パンケ三股、パンケ越、劍淵など行き先が多方面にわたっており、住民にとってバス路線が足確保の大きな役割を担っていることをうかがわせている。

■車内は笑いの渦の大宴会 昭和31(1956)年1月8日付け
士別軌道バスの「そよ風」号に乗って、祭典大売り出しの当選客一行が層雲峡に繰り出した。

車内ではやがガイドのジョークと美声、お客たちの歌合戦で大いに盛り上がる。しまいには笑いこけて入れ歯を窓から車外に落としてしまうお年寄りまでいた。車内での喧嘩ぶりを彷彿とさせる情景だ。

まさに動く宴会場と化したバス車内。

層雲峡温泉招待

リンクの二行に交りて

二十三日怪しまる空模様ながら雨も降らず朝からむしむし午前六時半士別軌道目慢の「そよ風」に乗せられてリンクスターの祭典売出しに見事当選した五十名の人々に交り層雲峡温泉の一日行楽と記者も酒落こんだ。バスが全越橋にかかるかからぬうちから愛嬌者の高島商店主健太郎氏車中のマイクに立つて、リンク加盟店の宣伝やら店の噂話など面白可笑しく放送して一同を抱腹絶倒の境地に導く。またガイドの古川謙今朝の二時に車を載って寝たのだと言いつつながら、まるで十時間も寝足りたような美声とジョークで主催者の高層雲峡の入口までは二時間

鳥、村上、鱈戸氏らと駆けずらぬサービスの合戦は笑いのうちに女ばかりの一行の車酔い防止策の頑胆が和寒を越える頃からお客も交りて歌合戦。比布から愛別途中で、窓にもたれて笑いこけていたお婆さん、入れ歯を車外に落してしまつて、サア大変車を止めて入れ歯探しのおまけする一幕もあった。層雲峡の入口までは二時間

馬鉄のレール姿消す 昭和34(1959)年11月28日付け

士別軌道の運営は大正9年にレール(鉄路)の上の荷台を馬が牽引する「馬鉄(馬車鉄道)」と呼ばれる運送手段を用いて始まった。その馬鉄が内燃機関の自動車に切り替わつていくとともに役割を終え、姿を消していった。

馬鉄が士別一朝日間の24.5キロに敷設され、両地域間を線で結ぶ重要な運送手段となり、森林資源や農産物の搬出、さらには人物往来も含め、この地域の産業や生活の進歩に果たした功績は多大なものがあった。

その物資交流の足跡ともいえるようなレールの撤去が行われ、42年間の歴史に幕が閉じられた。馬鉄に関しては、士別市の郷土史上でも触れられることが多く、今なお郷愁を誘う。

42年間の歴史を閉ず 士別軌道のレールを撤去

士別軌道株式会社社長唐に軌道の効能は忘れられ、沢繁夫氏は、本冬に入りよりやくにして昭和三十四かねて噂されたあった士別一年秋、軌道の全面廃止とな朝日開二十四、五キロのレールを外すこととなり、野跡を物語るものとして、今口組が請負つて撤去作業をはじめている。本春来すに上士別二十線奥は外していたもようであるが、正式認可が下付されたためである

士別軌道は大正八年通称「馬鉄」といわれるレール上を馬が牽引するトロツコで初められたものであるが、開拓途上の上士別、朝日の奥地開発、当時無尽蔵といわれた森林資源や農産物の搬出に大きな役割を果たした功績は大きい当時の道路は砂利敷も充分行わぬ。秋分には馬車のおだちが埋るほどの悪路が延々六里もつづき奥地生活者の苦勞は並大抵として道なかつた。拓殖軌道として道の援助をうけながら奥地との物資交流に果たした役割は大きかつた

昭和三年馬車を蒸気機関車に改めて搬出力の増大は飛躍したが、一方道路改良に対する国の施策はすまぬ。七年から乗合バスを始めトラックの進出とともに次第

■社内一体の貯蓄熱 昭和32(1957)年12月9日付け
会社内に貯蓄組合があつた。組合員63人。この時点で貯金残高は約70万円。現在に換算すると約800万円ぐらいか。給与から月に500円から1000円を天引きし積み立てていた。

世界貯金デーなる記念日にちなんでなのか、同組合の貯蓄熱と額の高さから郵政省貯金局長表彰を受けた。記事によると次には大臣表彰も約束されているという。

士別軌道が表彰 世界貯金デーに郵政省から

士別軌道貯蓄組合(組合員)という高橋、三十五年の高橋秋雄氏(七)は七日郵政省から今年八月からの引当額二五九千円、年間純増四十一万円で歩留り六〇〇〇円、この組合は、新入社員、この組合加入を勧誘され、月に五〇〇〇円、現在貯金高六十六万九千円、一人当り八万三千円

市内バス運行か(軌道) 驛前から東二十戸の循環路線

市政が施行されて内外ともに市としての形態整備がひろく要望されているがその一環として士別軌道会社では目下市内バスの運行を陸運省に申請してちかく認可される運びとなつてい

すきて大通りに出て駅前に至る循環路線になるもようである市民の足のスピード化を図るものとして一般から期待されている。料金は十円程度で停留所は次のところ

■駅前 東一条 東五条 市立病院前 中学校前 神社通り 東二十戸 北七丁目 大通り 四丁目 市役所前 駅前

■東回りの路線が運行に 昭和31(1956)年3月18日付け
市内バス路線の拡張が進んでいく。市内循環の東回り。東20戸を過ぎて大通りに出るコース。東20戸? どの辺だろう。料金は10円とある。

創業100周年記念事業

平成31年度（令和元年度）は、当社創業100周年であることから、地元利用者や全国のバスファンに向けて、いくつかの記念事業を実施した。士別市、名寄市、国、北海道から補助金をいただきながらの路線運営であること、また、資金的及び人員的な余裕から、大規模な記念事業は考えられず、これが精一杯の事業であったと思う。

当社は、昭和57年製のレトロバス（モノコックバス）を保有し、4月中旬から11月初旬の雪の降らない時期に定期運行しており、数年前から全国のバスファンに注目されるようになった。昨年度から、従来の路線に加え拡大運行を開始、全国のバスファンが訪れている。昨年度は、士別－日向温泉－風連の中多寄線往復便で期間限定運行を実施し、道内外から二百名を超える乗車があった。

創業100周年年度では、士別－朝日の朝日線往復便の期間限定運行とし、記念として地元特産品等が当たる抽選会を行った。特賞3本（特産品詰め合わせ）ほか、地元特産品が数多く当たるようにしたことから、多くのバスファンに喜んでいただいたと思う。

地元利用者には、記念タオルの配布と市内循環線1日乗り放題券の期間限定販売を行った。1日乗り放題券はほとんどをレトロバスファンが記念に購入、地元利用者には浸透しなかった。

設備では、待合所のトイレが和式でご高齢の方には苦勞をお掛けしていたので、洋式シャワートイレへ全面改装を行った。

士別地域への経済効果があれば、と考え企画した、モノコックバスしべつ秘境紅葉体験会は、申込みが予定に達せず、残念ながら中止とした。当社として、モノコックバスは一つの観光資源と考えており、今後も地元各方面に協力を呼びかけ、地元の経済に役立つよう取組んでいきたい。

令和元年度では、モノコックバスに対する報道取材が多く、「STVどさんこワイド」「HTBおにぎりあたためますか」「朝日新聞デジタル」からの取材、放送のほか、地元新聞等からも取材、掲載が数多くあった。

1. モノコックバス朝日線往復便運行拡大便

道内外から153名が乗車した。前年度は、道内、道外の方がほぼ半分ずつであったが、記念運行では道外の方が約7割と増え、遠くは福岡県、広島県からも来ていただき、当社としても嬉しい結果であった。



士別軌道9号モノコックバス



モノコックバス記念乗車抽選会(特賞)



モノコックバス拡大運行記念乗車券

第1回目 6月 1日（土）～7月15日（月）・・・乗車56名

第2回目 8月17日（土）～9月29日（日）・・・乗車97名

（朝日線）

士別発12:00 朝日着12:30 朝日発12:40 士別着13:10

・乗車153名のうち142名からアンケート調査を回収

(内訳)

(1) 道外・道内

①道外 95名 ～東京都 24名 神奈川県 14名 大阪府 10名 遠くは福岡県、
広島県、愛知県から

②道内 47名 ～札幌市 19名 旭川市 9名 士別市 1名 遠くは釧路市から

*道外の割合が67%であり、今回の特徴である(前回は51%)。当社ホームページやインターネットを見ての参加が増えており、全国への認知度が上がったと思われる。

(2) 情報コンテンツ

当社HP 82名、インターネット 33名、新聞記事 7名、雑誌 2名

(3) 宿泊地(ホテル・旅館他)

旭川市 41名、札幌市 14名、名寄市 11名、士別市 6名

(4) 士別市内で食事をした人数 53名

(5) 士別市内を観光した人数 18名

士別駅、日向温泉、士別市博物館、つくも水郷公園、羊飼いの家など

以上から、北海道観光を兼ねての来訪者が多く、士別市観光を主目的とした人数は少数にとどまることが、宿泊地、観光数で判断できる。

運行時間帯が昼食時間であることから、士別市内での食事がアンケート数の37%、53名であった。

2. 市内循環線1日乗車券(一般430円、福祉210円 税込み)

販売数は48枚とほぼ100%が、モノコックバス運行に乗車したバスファンが記念に購入。ホームページ、新聞広告等でPRしたが地元利用者の認知度は低かった。料金設定もお得感が乏しかった。



100周年記念市内線1日乗車券

3. モノコックバスしべつ秘境紅葉体験会

100周年記念事業として、10月5～6日に、士別市一泊で、近隣の観光、食事、レトロバスグッズのオークション等を計画、ホームページで募集したが、申込数が少数のため中止した。

4. 待合室トイレ改装



待合室トイレ全面改修

ご高齢の方等に、気持ち良くご利用いただけるよう、シャワートイレ2器へ全面改装を行った。それまでのトイレは、古い和式の水洗トイレで、ご利用に大変ご苦勞をお掛けしていたと思う。もっと早くに対応すれば良かったと思った。

5. 100周年記念タオル配布

当社の設立記念日である8月23日から全路線バス、本社窓口で1,000本配布。好評であり3日ほどで配布終了となった。



創業100周年記念タオル

バス事業の推移

路線バスの推移（直近10年間）

単位：千円

	総走行キロ	輸送人員(人)	(内定期人)	運賃収入	その収入	運送経費	一般管理費	営業損益	営業外損益	経常損益	補助金
平成21年度	512,307	278,204	(46,936)	61,926	101	107,892	13,048	▲ 58,913	13,127	▲ 45,786	37,569
平成22年度	515,848	297,687	(51,834)	67,084	216	116,649	13,459	▲ 62,808	10,687	▲ 52,121	36,872
平成23年度	502,199	292,524	(45,547)	65,330	226	118,261	13,797	▲ 66,502	11,984	▲ 54,518	34,649
平成24年度	461,692	240,581	(45,814)	56,478	124	119,418	13,453	▲ 76,269	14,311	▲ 61,958	32,041
平成25年度	511,084	273,724	(68,254)	58,373	99	111,491	9,753	▲ 62,772	12,995	▲ 49,777	35,831
平成26年度	510,273	267,104	(60,003)	56,972	99	113,925	9,614	▲ 66,468	10,647	▲ 55,821	38,967
平成27年度	499,092	250,857	(35,827)	53,498	109	101,278	9,983	▲ 57,654	10,802	▲ 46,852	32,320
平成28年度	500,946	222,482	(27,313)	54,814	110	128,122	10,874	▲ 84,072	18,627	▲ 65,445	31,152
平成29年度	502,849	212,256	(28,465)	50,299	150	132,860	15,927	▲ 98,338	20,309	▲ 78,029	35,565
平成30年度	499,373	209,315	(35,631)	49,733	119	134,328	16,744	▲ 101,220	21,869	▲ 79,351	36,761

※各数値は国土交通省への自動車運送事業輸送実績報告書並びに自動車運送事業報告書により掲出。

1. 路線バスの経営状況

当社の路線は大きく分けると、朝日線、大和線、市内循環線、中多寄線、温根別線、川西・南沢線、武徳線となっている。近年では、小中学校の統廃合により、温根別、市内線でスクール線の新設がある。令和2年4月から中多寄線にもスクール線が加わる予定である。また、平成29年1月から、トヨタ自動車試験場線を新設、冬期間の1月～3月初旬までの短期運行であるが、トヨタ自動車テストコースへのピーク時の人員輸送に役立っている。なお、黒字路線はこのトヨタ線のみである。

この10年間の輸送人員、運賃収入をみると、過疎化により急速に減少になっていることがわかる。この10年間で、輸送人員は25%程度、運賃収入は20%程度減少、加えて経費が25%程度増加、この結果、経常損失は1.7倍に増える結果となっている。これに対して、地元自治体、国、道からの補助金は概ね一定の額である。経費が増加しているのは、主に運転者の待遇改善に取組んだことや、燃料高騰、車両の修繕費増である。

補助金入れても相当額の赤字となるが、これを穴埋めしているのが貸切運行の利益であり、平成30年度まではどうにかバランが取れる経営となっている。しかしながら、平成30年度下期から令和の現在まで、観光貸切が大幅に減少にあり、全体としてかなり厳しい経営を迎えている。

2. 保有車両

大型車両11台、中型車両1台、小型車両4台、計16台での運行となっている。この内、低床であるノンステップバス3台、ワンステップバス1台あり、主に市内循環線、朝日線で運行している。

年式は、古いもので昭和57年式の日野K-RC301Pが1台あり、モノコックバスとして全国のバスファンに多く知られている。平成初めの車両も多くあり、新しいものでも平成23年式1台、平成22年式1台で、平均車齢は、22年を超えるものとなっている。上記のように経常赤字を抱えている現状では、車両入替は中古であっても困難な状況である。高齢化が進み、低床バスを望む声が寄せられているが、対応できないのである。車両の故障により大きい時は1台、百万円以上の修理費が掛かることもある。これは、安全運行に必要な経費としてやむを得ず、完全に修理を行っている。

3. 敬老バスの有料化の影響

士別市は、平成31年4月から、それまで無料であった敬老バスを、1乗車100円と有料化に踏み切った。対象年齢を従前の74歳以上から70歳以上に下げたことから、市の判断としては利用は増えるとの試算であったが、開始後、利用者は2割強、敬老バス運賃収入は3割強減少となった。

利用者からは、今まで無料だったので気軽に乗れたが、色々まわって歩くと数百円掛かる、年金暮らしには大きいので外出を減らしている、との声が多い。また、当社の路線は、過疎地域の零細路線である。これを維持して来れたのは、士別市による無料敬老バスであり、その運営助成は路線売上の5割に近いものであった。有料化は高齢者負担増と外出機会の減少と路線バスの維持にマイナス要因を招くものとなった。

4. バス路線

路線名	起点	終点	主要経路地	キロ程	運行形態	年間輸送人員
朝日線	士別駅前	朝日町	上士別町	20.2	365日運行	38,690
大和線	士別駅前	パンケ越	上士別町	20.3	365日デマンド運行	11,977
市内外回線	士別駅前	士別駅前	つくも団地・南郷通	8.8	365日運行	96,406
市内内回線	士別駅前	士別駅前	つくも団地	8.7	11月1日～4月30日運行	23,110
市内西回線	士別駅前	士別駅前	西町・南郷通	9.5	登校日のみの運行、登校日以外の平日運行	10,980
中多寄線	士別駅前	風連町	中多寄	21.1	登校日のみの運行、365日運行(4系統運行)	7,997
温根別南線	士別駅前	南15線	南2線	19.2	平日のみ運行	7,143
川西・南沢線	士別駅前	南沢11線	川西	19.7	平日のみデマンド運行	2,167
武徳線	士別駅前	武徳12号	つくも	11.6	平日のみデマンド運行(区域)	4,483
温根別北線	温根別	北16線	北線	10.6	平日のみデマンド運行(区域)	1,074
温根別スクール線	士別駅前	南12線	南2線	21.7	平日運行、土・日・祝日運行、平日デマンド運行(4パターン運行)	932
トヨタ試験場線	美し乃湯温泉	試験場	メゾン士別	21.6	1月初旬～3月初旬運行	2,177
シラカバ線	シラカバハウス	試験場	—	2.8	1月初旬～3月初旬運行	2,179
市内西回スクール線	士別駅前	士別駅前	西町・南郷通	7.6	登校日のみ運行	—

※年間輸送人員は、国土交通省への平成30年度自動車運送事業輸送実績報告から掲出(平成30年4月～平成31年3月)。

※市内西回スクール線は、平成31年4月から運行開始。



貸切バスの推移（直近10年間）

単位：千円

	総走行キロ	輸送人員(人)	運行回数	運賃収入	運送経費	一般管理費	営業損益	営業外損益	経常損益
平成21年度	227,653	41,612	2,621	64,174	48,433	5,768	9,973	13,910	23,883
平成22年度	233,037	35,956	1,811	67,365	47,244	5,594	14,527	11,002	25,529
平成23年度	242,045	37,971	1,847	66,735	53,588	5,902	7,245	12,473	19,718
平成24年度	285,269	38,608	1,852	72,805	54,611	6,135	12,059	18,744	30,803
平成25年度	303,158	44,348	1,976	75,470	94,385	5,434	▲ 24,349	15,093	▲ 9,256
平成26年度	307,993	32,614	1,678	86,851	78,890	5,213	2,748	16,613	19,361
平成27年度	329,331	34,398	1,991	110,985	89,850	7,620	13,515	22,658	36,173
平成28年度	329,301	32,053	1,924	109,565	63,423	4,861	41,281	12,500	53,781
平成29年度	294,086	33,514	1,834	93,772	73,356	6,090	14,326	14,253	28,579
平成30年度	284,400	34,636	1,834	90,007	56,041	6,778	27,188	15,368	42,556

※各数値は国土交通省への自動車運送事業輸送実績報告書並びに自動車運送事業報告書により掲出。

1. 貸切バスの経営状況

貸切バス業務は、観光貸切と送迎貸切に分けられる。送迎貸切は士別市、トヨタ自動車等で毎年一定の受注があるが、観光貸切は外国人観光客や国内旅行の動向によって大きな波がある「水物」である。平成27年、28年は中国からのインバウンドが好調な時期で大幅に受注が増えた時期であった。団体旅行で来て「爆買い」が国内を賑わせていた時期で、大型バスのニーズが増えた。これが、平成29年頃から様変わりし、団体旅行から家族、グループ単位での旅行が主流となった。移動手段としてJR、バスなどの公共交通の利用、レンタカーが使われるようになった。

これにより、大型観光バスの需要が大きく落ち込み、観光貸切売上は以降減少をたどっている。

当社は、平成25年度に大型観光バス新車2台を購入、約70百万円の投資を行った。中国等インバウンド期待や国内旅行では北海道への増加を見込んだ先行投資であった。平成25年度で営業損益、経常損益がマイナスになっているのは、その償却負担増が要因である。その後、インバウンド景気もあり投資はうまくいったことになる。

観光貸切の低迷は、平成30年9月6日の「北海道胆振東部地震」の発生からで、ブラックアウトにより数件のキャンセルを受けた。この地震以降、観光貸切受注は下がったまま現在まで回復していない。路線の赤字を貸切でカバーしている当社としては、非常に厳しい時期にある。

2. 保有車両

大型車両6台、中型車両1台、小型車両4台、計11台での運行となっている。新しいもので平成25年式三菱ふそうエアロエース大型2台、平成20年式日野セレガ1台があるが、小型は概ね平成のはじめの頃のものも多く、平均車齢は20年程度となっている。当社の小型バスは観光仕様で、利尻礼文や大雪山登山等にニーズが多い。しかしながら、現在このタイプの小型バスはどこメーカーも製造していないため、大変貴重である。中古車を探しても10年以上経過したもので一千万円を超える価格となっており、到底手が出るものではない。いずれは、マイクロバスへの入替となるだろう。

令和元年には、スマホ利用に対応するため、主要のバスにはWi-FiとUSBポートを設置した。

今後の貸切バス投資については、大型車のニーズが低迷していることから判断が難しい時期にある。

3. セーフティバス～貸切バス事業者安全性評価認定制度

当社は、令和元年度の審査で「★★～ニツ星」を獲得、従前は「★～一ツ星」で安全性の評価がワンランクアップした。この制度は平成23年から開始されているが、軽井沢スキーバス事故以降、国土交通省による貸切バス事業者への指導監督が厳格化され、同時にこの制度も厳格化、細分化されている。

当社は、地元利用者や旅行者等に「安全性で選んでいただける信頼度の高い会社」を目指すため、日々、きめ細かい安全性の取組みを進めて来ており、この結果、ランクアップにつながった。

近い将来には、最高位の「★★★～三ツ星」を目標としている。一番のリスクはやはり「重大事故」の発生であることから、乗務員への安全教育の徹底かつ継続した取組みが不可欠であり、併せてPDCAサイクルによる改善、レベルアップは重要であると認識している。

《貸切バス事業者安全性評価認定制度》

貸切バス事業者の安全性の確保に向けた取組み状況を評価・認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択するとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者が安全性の確保に向けた取組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施している。

《審査》

法令遵守事項と安全確保への取組み状況を「書類審査」と「訪問審査」で評価される。

①安全性に対する取組み状況

- ・アルコールチェッカーを使用して厳正な点呼を行っているか
- ・デジタル式運行記録計を活用しているか
- ・ドライブレコーダーを導入して教育・指導を行っているか
- ・睡眠時無呼吸症候群（SAS）や脳検診等を実施しているか 等

②事故及び行政処分状況

- ・過去2年間に有責の死亡事故が発生していないか。
- ・過去1年間に有責の重傷事故が発生していないか。
- ・過去2年間、行政処分による累積点数は配点から差し引く 等

③運輸安全マネジメント状況

- ・輸送の安全確保の責任体制
- ・安全方針の策定と全従業員への周知徹底
- ・安全に対する会社挙げての取組み
- ・自動車事故対策機構等の運輸安全マネジメント認定セミナーを活用しているか 等

《★ 星の数について》

- ①「★ 一ツ星」でスタート 評点60点以上 ～ 安全確保への取組みが優秀な貸切バス事業者
- ②「★★ ニツ星」へレベルアップ 評点80点以上 ～ 高いレベルでの安全確保への取組みを継続
- ③「★★★ 三ツ星」へアップ 評点80点以上 ～ 高いレベルでの安全確保への取組みをさらに継続

*有効期間は2年の更新制。★から一度に最高位の★★★にはなることはなく、一段階毎のレベルアップ。

*認定事業者の貸切バス車両の乗降口付近等に「SAFETY BUS」のステッカーが表示されている。

*日本バス協会のホームページで認定事業者等が公表されている。 <http://www.bus.or.jp/safety/index.html>



士別軌道 安全運行への取組み

安全に関する基本方針

士別軌道株式会社

1. 社長並びに経営陣は、輸送の安全の確保が事業経営の根幹であることを深く認識し、社内において輸送の安全の確保に主導的な役割を果たします。
2. 安全マネジメントの確実な実施のため、全社員に対し基本に忠実な運行業務を徹底させるための指導・教育を、日々、継続的かつ熱意を持って行い、絶えず安全性の向上に取り組めます。
3. 輸送の安全に関する情報について積極的に公表し、その内容の充実に努めます。

安全運行強化への取組み

「安全第一」が当社が一番の目標である。これを維持・向上させるためには、経営トップがリーダーシップを取り毎年度策定する「安全に関する基本方針」「安全確保を中心とした経営計画」「安全重点施策と輸送の安全に関する目標」「年間指導・教育計画」「運転者年間教育計画」に基づき、統括運行管理者他幹部職員が十分な理解を持って、運転者に対する日々の指導・教育に真剣かつ継続的に取組むことが重要である。

また、令和元年度には新たに「バス車内事故削減目標及び実施計画」を策定、全国的に多発している車内事故の発生防止に鋭意取組んでいる。

当社の主な取組みを以下に述べる。この内容は、毎年度期末に実施する「マネジメントレビュー会議」において、安全運行強化のための施策を協議、決定し、それに基づき各経営計画の策定を行っているものである。

1. 安全運行強化への取組み

- (1) ドライブレコーダーの映像を活用した指導、教育の実施
- (2) 貸切バス整備予防ガイドラインに基づく点検の実施
- (3) 特定の運転者（初任運転者、高齢運転者等）に対する特別な指導の実施
- (4) 大型自動車の定期点検、整備の実施（スペアタイヤ取付確認）
- (5) 運行管理者、整備管理者の法令義務研修受講の他、法令順守の徹底
- (6) 薬物検査の実施（2年に一度の頻度で抜打ち検査）
- (7) 睡眠時無呼吸症候群（SAS）検査の実施（2年に一度の頻度で検査）
- (8) 脳血管疾患検査の実施（令和元年度から脳MRI検査を実施）
- (9) 「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」に基づく研修会の実施（年2回）
- (10) 「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」に基づく指導、教育
- (11) 輸送の安全に対する投資目標の協議、決定（人的投資、機器的投資等）



厳正な始業前点呼



ドライブレコーダーのデータを活用した研修会



年2回の安全講習会（春）



年2回の安全講習会（冬）

2. 安全運行のための基本的な取組み

- (1) 対面点呼による、運転者の体調管理等徹底（疾病、疲労、睡眠不足、医薬品服用、薬物使用等の確認）
 - (2) アルコールチェッカーを使用した厳正な点呼（デジタル方式、遠隔地はモバイル方式）
 - (3) 安全速度の遵守、適正な車間距離保持等基本的な交通ルールの継続的な指導、教育
 - (4) 異常気象時等の運行管理者、運転者相互の情報提供と適切な指示
 - (5) 過労運転防止のための無理のない乗務割りの作成
 - (6) 乗務員の健康管理強化（健康診断結果の事後管理、指導）
 - (7) シートベルト着用の利用者周知徹底（車内掲示、案内放送、リーフレット等）
 - (8) 車内事故防止等安全確保のための利用者への周知強化（地元新聞広告、車内ポスター掲示、案内放送、口頭注意等）
 - (9) 車輪脱輪防止の徹底（タイヤ交換の際及び一定走行後の増し締め等）
 - (10) 車両火災防止の徹底（走行距離、使用年数、道路環境等を考慮した点検整備）
 - (11) 車両下部の腐食を原因とした破断等による事故防止の徹底（ハンマーによる打音点検等）
- ※以上は安全運行のための基本事項であるが、一番重要なのは「厳正な対面点呼」による指導、教育、健康管理であり、点呼の実効性をより高めていくことが不可欠である。

3. 内部監査体制の強化と監査制度の向上並びにマネジメントレビュー会議の実施

内部監査規程（平成30年1月制定）に基づく厳正な監査を継続して行く。規程は、国の安全基準から労基法まで網羅しており、これに沿って実施すれば、経営トップ、経営陣の安全運行に対するリーダーシップの発揮やPDCAがチェックされ、改善が期待できる。監査結果に基づき、「マネジメントレビュー会議」を開催し継続的な改善に取り組む。

4. 運転者への指導、教育及び注意事項等の周知強化の方法

- (1) 各種講習会の開催
- (2) 点呼時の指導、教育
- (3) 社内掲示
- (4) 指導、通達文書の配布
- (5) 社内報の発行（毎月）
- (6) 基本事項を収納したファイルの配布
- (7) 個別指導 等

5. 情報伝達、コミュニケーションの強化

- (1) 経営トップ、経営陣から現場への情報伝達、現場から経営トップ、経営陣への課題等の報告、社内の縦断的、横断的な輸送の安全に関する必要な情報共有等、より風通しの良い環境を構築して行く。
- (2) 事故、トラブル、苦情の情報や、ヒヤリハット情報等の迅速な収集に努める。これらの内容を十分に精査、分析し、再発防止のための指導、教育、業務改善に積極的に活用していく。

以 上

安全マネジメントの実施に当たって

士別軌道株式会社

1、はじめに

- (1) 今般の改正道路運送法及び改正貨物自動車運送事業法により、自動車運送事業者は輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならないという責務規定が追加されました。
- (2) 今後、輸送の安全を確保するために、次のような経営トップ主導による新たな仕組み（安全マネジメント）が必要になります。

安全マネジメントとは、輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を、社長から現場の運転者まで浸透させ、輸送の安全に関する計画の作成、実行、チェック、改善（いわゆるP D C Aサイクル）を活用して、事業者全体の安全の確保・向上を継続的に行う仕組みです。

* 安全方針の策定（P L A N）→ 現場での実施等（D O）→ 安全に関する内部チェックの実施（C H E C K）→ 方針の適切な見直し（A C T）→ 安全方針の策定 → 継続的な安全性の向上

- (3) 以下、P D C Aサイクルを活用した安全マネジメント体制の手法等が示されましたので、当社においても、この手法を積極的に活用し、輸送の安全性の向上に継続的に努めて行く所存であります。

2、社長等の責務に関する事項

- (1) 社長は、輸送の安全の確保に関する最終的な責任を有します。
- (2) 経営トップは、輸送の安全の確保に関し、予算の確保、体制の構築等必要な措置を講じます。
- (3) P D C Aのサイクルにより継続的に輸送の安全性の向上を図ること等、経営トップは、輸送の安全を確保するための業務及び管理の状況が適切かどうかを常に確認し、必要な改善を行います。

* 経営トップとは、社長または実質的な経営権を持っている者をいいます。

3、輸送の安全に関する基本的な方針

- (1) 社長並びに経営陣は、輸送の安全の確保が事業経営の根幹であることを深く認識し、社内において輸送の安全の確保に主導的な役割を果たします。
- (2) 安全マネジメントの確実な実施のため、全社員に対し基本に忠実な運行業務を徹底させるための指導・教育を、日々、継続的かつ熱意を持って行い、絶えず安全性の向上に取り組めます。
- (3) 輸送の安全に関する情報について積極的に公表し、その内容の充実に努めます。

4、輸送の安全に関する目標の設定及び計画の作成

(1) 当社は、輸送の安全に関する基本的な方針に基づき、当社が達成したい成果として、目標を設定します。主に、以下のような指標を用いて目標を設定します。

① 事故件数

② 輸送の安全に関する投資額

* 具体的な目標の設定に当たっては、以下の点に留意します。

ア、目標年次を設定するとともに、数字の設定等具体的目標とし、外部の方にも容易に確認しやすく、事後的に検証出来るものとする。

イ、運転者等現場の声を汲み上げる等、現場を踏まえた改善効果の高いものとする。

ウ、社員がイメージしやすい、輸送の安全性の向上に対する意識の向上に資するものとする。

エ、目標達成後においては、その達成状況を踏まえ、より高い目標を設定すること。

(2) 当社は、輸送の安全に関する目標を達成するため、輸送の安全に関する重点施策に応じて、また、自社の人材、車輛、事故の状況、現場の声や過去の計画の実施状況等を勘案し、現状の問題点を把握すること等により、輸送の安全を確保するために必要な計画を作成します。

(例) 運転者に対する輸送の安全に関する教育の実施

ドライブレコーダー等安全性に配慮した車輛等の導入

輸送の安全推進に係る行事等、出来るだけ具体的に記

載します。

5、輸送の安全に関する計画の実施

当社は、輸送の安全に関する基本的な方針に基づき、輸送の安全に関する目標を達成すべく、輸送の安全に関する計画を着実に実施します。なお、実施に当たっては、お互いの顔が見え易い等当社の有利な点を活かして、情報の共有の方法や研修の方法を工夫する等により輸送の安全の確保を図ります。

6、輸送の安全に関する情報の共有及び伝達

(1) 当社は、輸送の安全に関する情報の共有及び伝達に関して、運転者等による営業所内における意見交換等により双方向の意思疎通を十分に行い、ヒヤリハット情報等について、適時適切に社内において伝達し共有します。

(2) 当社は、伝達した者に対してマイナス評価を行わない等の環境を整えることにより、現場の社員等が輸送の安全性を損なうような事態を発見した場合には、看過したり、隠蔽したりせず、直ちに関係者に伝え、適切な対処策を講じることが出来るよう努めます。

7、事故、災害に関する報告連絡体制及び指揮命令系統

当社は、事故、災害等が発生した場合における報告連絡体制及び指揮命令系統を定め、日時、天候、発生場所、事故の種類、事故原因、事故当時の状況等、事故、災害等に関する報告が速

やかに社内において伝達されるとともに、重大な事故、災害時に備え、適切かつ柔軟に措置を講じることが出来るように努めます。

8、輸送の安全に関する教育及び研修

- (1) 当社は、輸送の安全に関する目標を達成するため、運転者の年齢、経歴、能力等に応じて、必要となる人材育成のための教育及び研修を着実に実施します。
- (2) 安全マネジメントが効果的に運用されるよう、安全マネジメントに係る要員に対する教育及び研修を行います。
- (3) 教育及び研修については、点呼等の機会を捉えて十分なコミュニケーションを取り、意思疎通を図るとともに、運転者の特性や運行実態等運転者からの安全対策の提案を踏まえた教育及び研修を行うよう留意します。

9、安全に関するチェック・業務の改善に関する事項

- (1) 当社は、安全マネジメントの実施状況等について、少なくとも1年に1回以上、輸送の安全に関するチェックを行います。重大な事故、災害等が発生した場合には、緊急にチェックを行います。
- (2) 当社は、前記(1)のチェックの結果等を踏まえ、輸送の安全の確保のために必要な対策を検討し、是正措置又は予防措置を講じます。
- (3) 当社は、悪質な法令違反により重大事故を起こしたような場合においては、安全対策全般又は必要な事項において、現在よりも更に高度の安全の確保のための対策を講じます。

10、情報公開等に関する事項

- (1) 当社は、社内に掲示するとともに、外部にも適宜、公表します。

- ①輸送の安全に関する基本的な方針、安全重点施策
- ②輸送の安全に関する目標及び当該目標の達成状況
- ③自動車事故報告規則第2条に規定する事故に関する統計
(総件数及び類型別の事故件数)
- ④緊急連絡体制

以上の項目等について、本社営業所、及び当社ホームページにより、毎年度、外部に対し公表します。

- (2) 当社は、事故発生後における再発防止策等、行政処分後に輸送の安全の確保のために講じた改善状況について、国土交通省に報告した場合には、速やかに外部に対し公表します。

11、輸送の安全に関する記録の管理等

当社は、輸送の安全に関する基本的な方針、重点施策及びチェックの結果、その他の輸送の安全に関する情報の記録及び保存の方法を定め、適切に保存します。

12、おわりに

以上、当社では、輸送の安全の確保のために、本制度への迅速な対応、強固な態勢構築に向け、経営トップ、社員らが一丸となって計画的に取り組んで参ります。

また、P D C Aサイクルを活用した安全マネジメント態勢の運用状況については、国による安全マネジメント評価監査が実施されることとなっております。当社では、お客様が安心してご利用いただけるよう、常に安全運行の向上を目指すためにも、P D C Aサイクルによる評価、改善を最重視し、継続的に行動して参ります。

以 上



平成31年(令和元年)度 年間指導・教育等計画表

	安全強化月間等	健康に関する指導教育	安全に対する教育	
4月	新入学期の安全	健康診断・健康管理 (頭部MRI)	第1回安全講習会 (全運転者)	
5月	春の全国交通安全運動	健康診断・健康管理 (頭部MRI)	消火訓練・避難訓練 (貸切運転者)	ドラレコデータを活用の指導・ 教育(貸切運転者主体)
6月	シートベルト強化月間			
7月	夏の交通安全運動			
8月		薬物検査(抜打ち・・・未定)		
9月	秋の全国交通安全運動・ 飲酒運転防止週間			ドラレコデータを活用の指導・ 教育(貸切運転者主体)
10月		健康診断・健康管理 (頭部MRI)	デジタルデータによる講習会 (貸切運転者)	
11月	冬の交通安全運動	健康診断・健康管理 (頭部MRI)	普通救命講習	ドラレコデータを活用の指導・ 教育(貸切運転者主体)
12月	年末年始輸送安全総点検		第2回安全講習会 (全運転者)	事故防止委員会 (運転記録証明取得)
1月	年末年始輸送安全総点検	適性診断・適性診断教育		
2月				ドラレコデータを活用の指導・ 教育(貸切運転者主体)
3月				



デジタルタグラフのデータによる講習会



消火訓練の様子



避難訓練の様子

士別軌道のレトロバス「日野K-R C 3 0 1 P」モノコックバス

道内外のバスファンの皆さまに注目をいただいております、当社のレトロバスを紹介させていただきます。

日野K-R C 3 0 1 Pモノコックバスは、固定資産台帳をみると、平成10年（1998年）9月10日付けにて取得となっております。取得価格は「304,500円」、近隣の和寒町役場の「町バス」を譲り受けたものです。現在の帳簿価格は「1円（備忘価格）」となっております。年式は昭和57年（1982年）製で、37年を経過した車両です。



購入後、当社の一般的なデザインで路線を運行していましたが、平成26年（2014年）に復刻として昔のデザインに代えております。それまでも、バス専門誌等で紹介されておりましたが、復刻後に人気が出てきたようです。車番「82009」、社内では「9号車」と呼んでおります。走行キロは推定「82万キロ」で経過年数を考えると、かなり少ないと思います。和寒町から来たとき走行キロは「48万キロ」でありました。

モノコックバスとは、「モノコック構造」と呼ばれ、車のボディそのものに骨格としての強度を持たせたフレームのない構造で「フレームレス構造」とも呼ばれているそうです。より強度を得るためにボディに丸みを持たせて、鉄板の強度を高めるためにリベットがたくさん打たれております。現在のバスは、鉄骨で車体の骨格を作り、そこに鉄板を張っていく「スケルトン構造」となっています。



日野K-R C 3 0 1は、昭和43年（1968年）に登場したRC系の中でRC300のエンジン出力をアップして昭和52年（1977年）に登場したマイナーチェンジモデル、日野のモノコック車体の大型バスとしては、最後の一つでありましたが、昭和59年（1984年）に製造を終了。K-R C 3 0 1 Pの「K」は、昭和54年（1979年）排ガス規制適合車、「P」は、エアサスペンションを指しているとのことでもあります。

近年は、中多寄線の「30線西3号」発7時50分「士別着」8時15分の一便だけ、雪のない4月中旬から11月初旬まで、通学路線なので登校日のみの運行でした。道北は雪が多く道路は雪山が高く積まれ、道路は凸凹があり、路線バスは一冬運行するとかなり痛みます。レトロバスをできるだけ長く生き長らえさせるためには、冬期間はお休みです。士別市は除排雪が素晴らしく良い街で、他市町村から見ると道路状況はかなり良いですが。

中多寄線運行時も、バスファンの方が訪れておりましたが、もっと長い時間乗っていたいと要望が多くあったことから、平成30年（2018）年に士別～風連間の往復便、令和元年（2019）年士別～朝日間の往復便で期間限定にて拡大運行したところ、全国からたくさんのファンの皆さまが乗車に訪れていただきました。こんなに多くの方々がいらしてくれるとはと、予想以上のことでした。また、テレビ、新聞、雑誌等、マスコミにも多く採り上げられ、多くの方に知っていただきました。当社また士別市の観光資源として、出来る限り長く運行できればと大切にしております。

以降も、別の路線や当社独自のイベントを企画して行きたいと思っております。その際は、ぜひ士別にお越しください。できれば、泊っていただき士別名物の店でお食事をしていただければ幸いです。

なつかしの写真 昭和“軽便の時代”

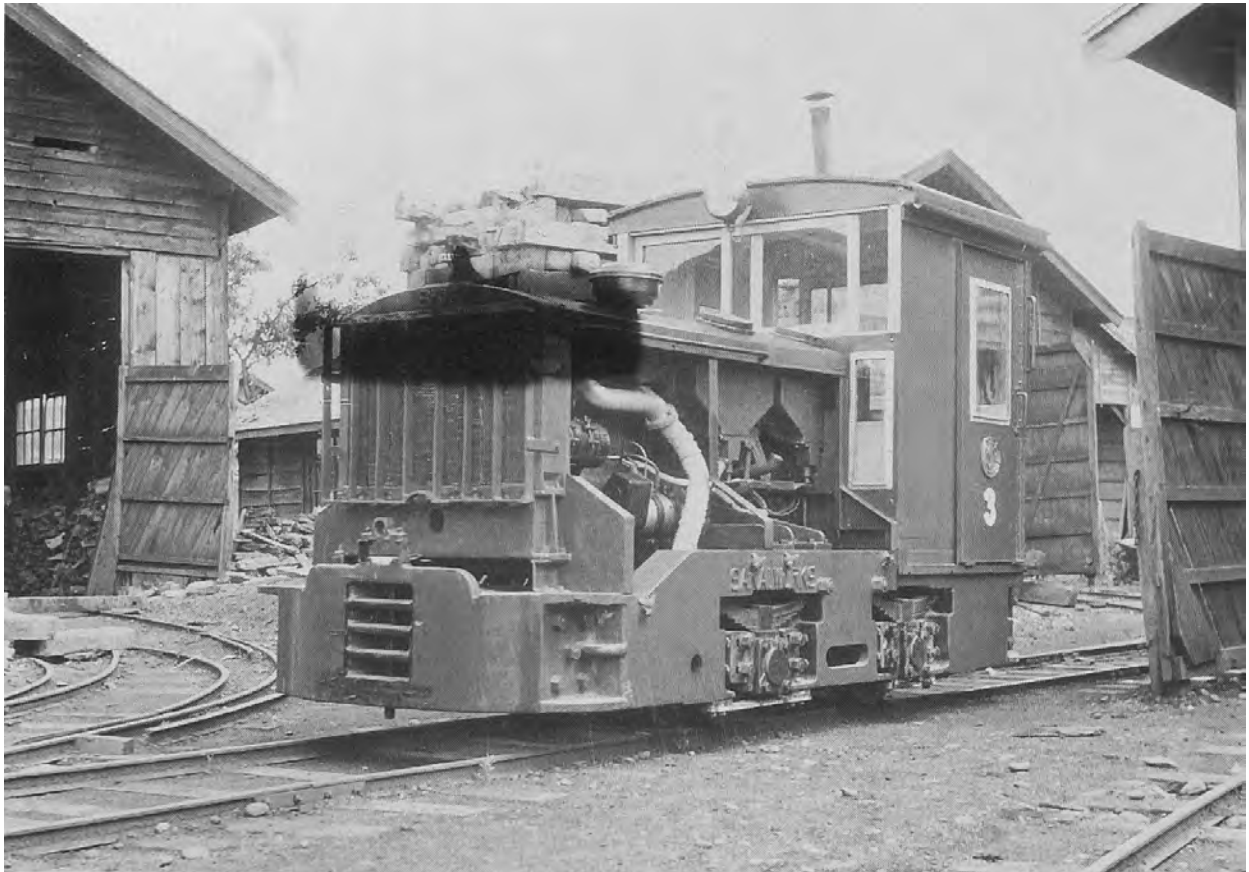
士別軌道は大正9年と14年に士別—奥戸間を馬車軌道として開業し、昭和3年に蒸気動力に変更したという。軌道法によって一般営業しているが、実質的には森林鉄道である。

昭和29年現在、蒸気は全然動いておらず、ディーゼル機関車が使われている。乗客は事実上扱っていない、という係の方のお話。

早速暗い機関車に入っている蒸気を見せてもらおう。機関車3は士別生え抜き5トンB型タンク機で雨宮製作所、昭和3年製、刻印による製番は363、同型に機関車1, 2, 4がある。機関車5は昭和17年12月本江機械製作所製のB型タンク、機関車6, 7は雨宮製作所、大正11年製、刻印による製番は246、247、栗原鉄道B51、52を購入したものである。ボトムタンク式の栗原鉄道時代にはサイドタンクがなかったが、ここに来てから追加した由。



5号機をバックに立つ士別軌道の機関区職員の人々



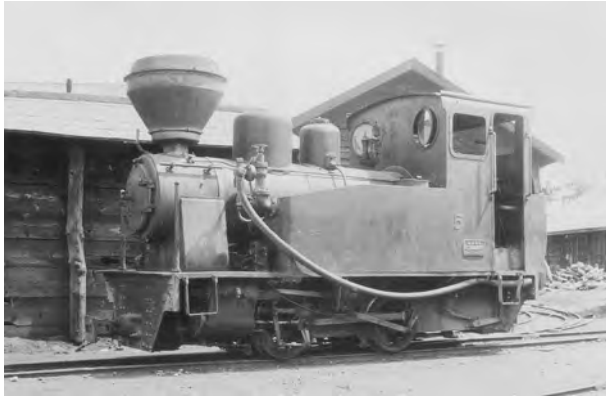
士別軌道ディーゼル機関車3

昭和29年酒井製作所製のB型機。中央部に見える黒い影は現像の失敗によるものである。

士別軌道機関区

29.5.5改正		士 別 — 奥 士 別				此他区間運転あり					
		Ⓢ				バス併用(士別軌道)					
5 00	540川美	此間 士別発	奥士別	19 00	料 円	発 士 別 着	↑ 7 50	8 15	此間 奥士別発	士別行	21 00
5 30	610南着	号 行	900.1110.1250	19 30	10.8	ク 上 士 別 発	7 20	7 45	1020.1215.1355.1620	20 30	
5 55	成	成	1345.1730	19 55	20.1	着 奥 士 別 発	6 55	7 20	1750	20 05	

資料及び写真 「昭和29年夏 北海道私鉄めぐり(上)」 著者 青木 栄一氏 より



士別軌道 5

昭和17年本江機械製作所（のちの立山重工業）製のB型タンク機。いかにも森林鉄道の機関車らしい形態で、独特の火の粉止めの煙突、水路や川から給水するためのバキューム式給水ホースなどが見られる。

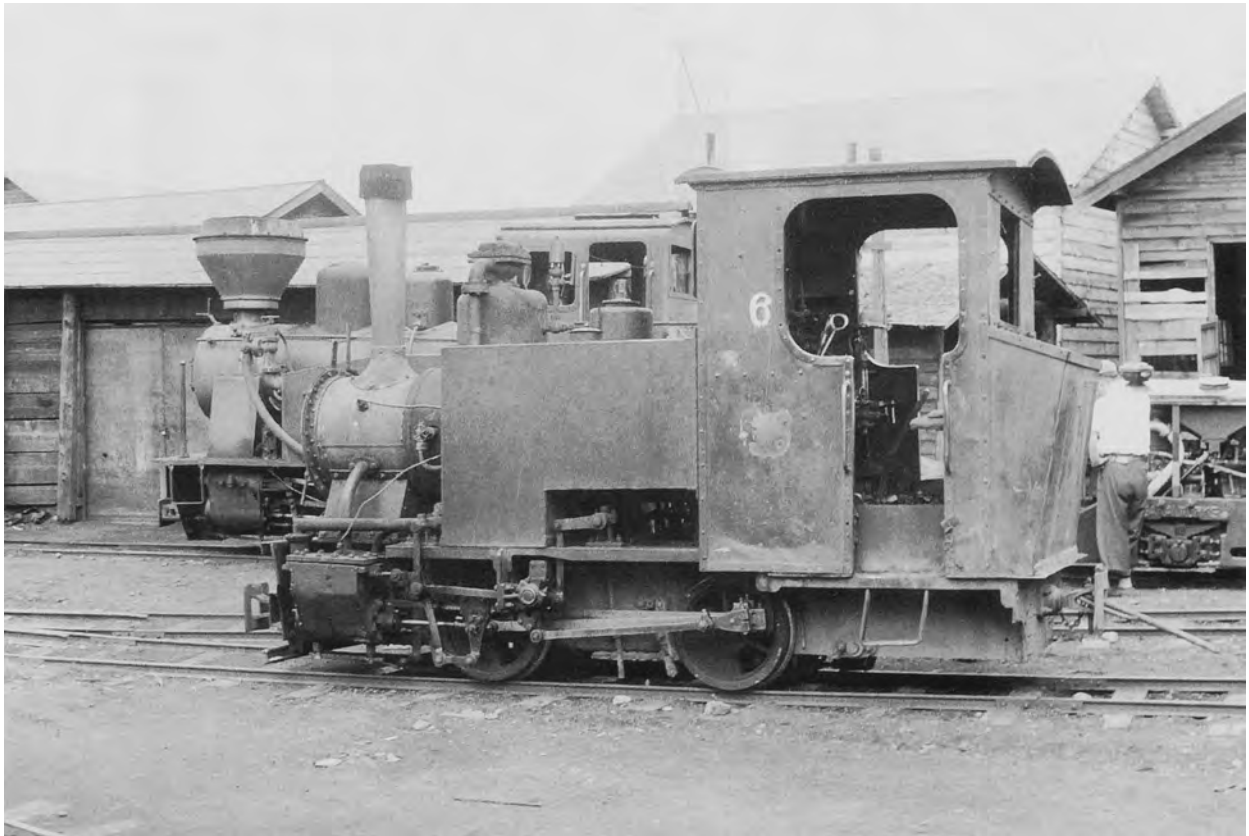


士別軌道 6

大正11年雨宮製作所製。もと栗原鉄道のB51で、7となったB52とともに第二次大戦中の昭和19年に士別軌道に譲渡された。サイドタンクは士別軌道で追加工事したもの。左後方の庫内には加藤製作所製のガソリン機関車1の姿が見える。

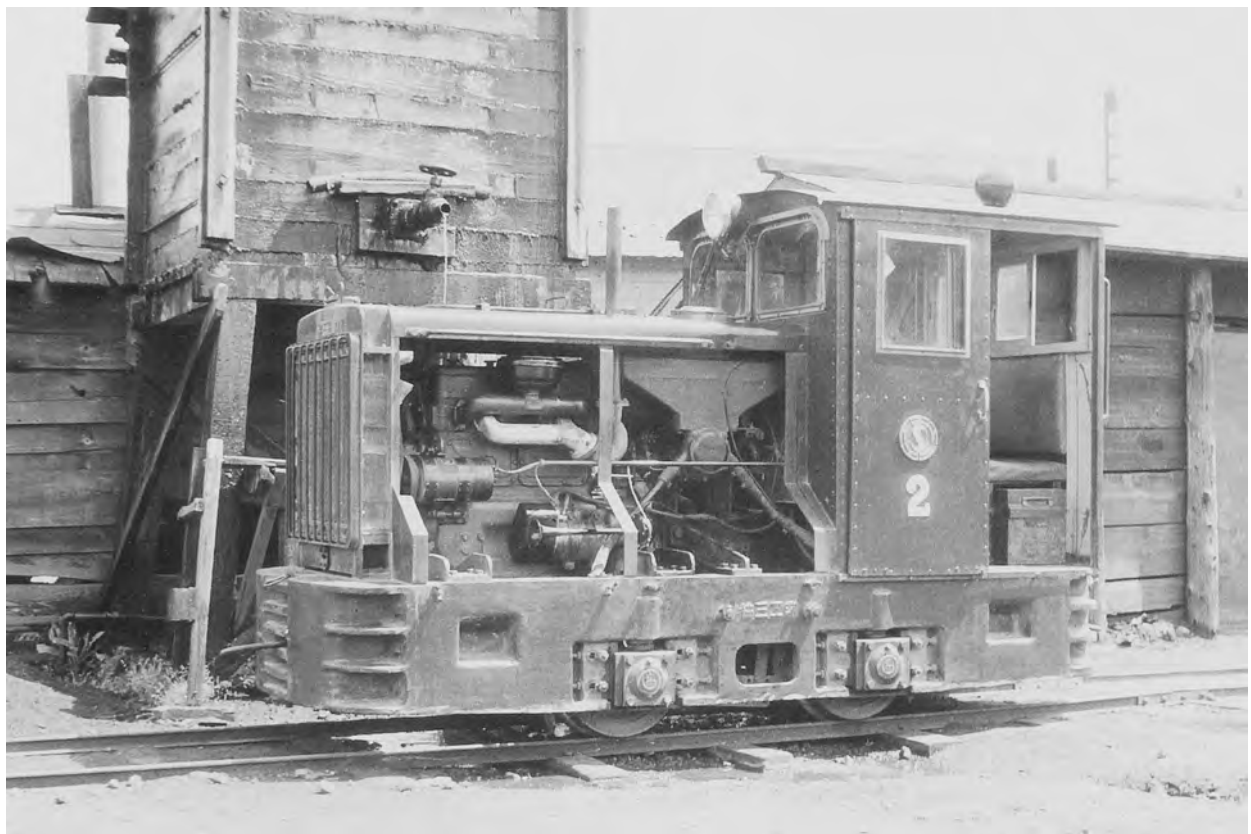


士別軌道機関区の全景。車庫からわざわざ引き出された蒸気機関車は左5号、右6号。5号の後方の車庫の奥部に客車と3号機などが収容されていた。



横から見た士別軌道6 後方に5が見える

士別軌道機関区



士別軌道ディーゼル機関車2

昭和29年協三工業製のB型機。酒井製の3とともに当時の士別軌道の主力機関車であった。

士別軌道機関区

なつかしの写真 昭和“バス全盛期”



通学バス（昭和30年頃）





消えゆく軽便（6号機関車）





士別軌道旧本社（昭和20年代）



昭和35年に新築された士別軌道本社



士別駅前広場と集合バス（昭和30年頃）



昭和30年頃の朝日営業所

士別軌道 歴代役員一覧表

令和2年4月1日現在

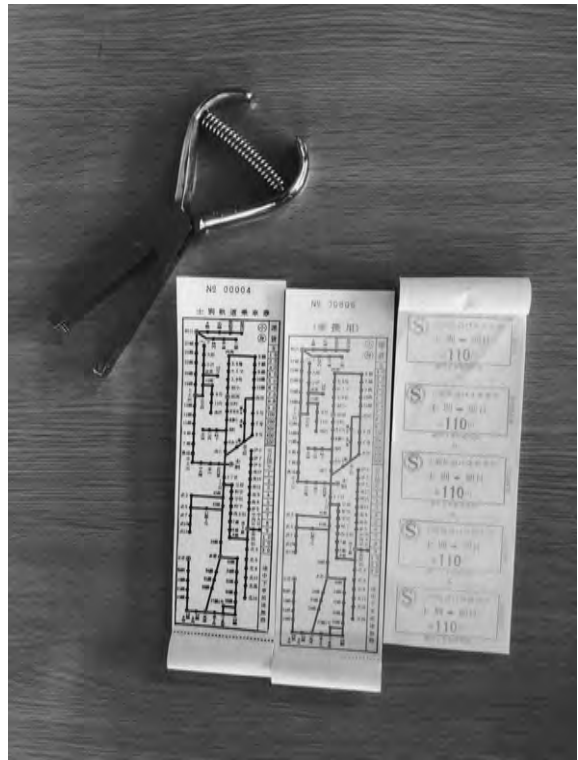
	代表取締役	任 期	取 締 役	任 期
1	大久保 虎 吉	大正 7 年 ~ 大正 10 年	小笠原 菊次郎	昭和 6 年 ~ 昭和 7 年
2	奥 野 小四郎	大正 10 年 ~ 大正 14 年	栖 原 蔵	昭和 7 年 ~ 昭和 8 年
3	穴 水 要 七	大正 14 年 ~ 昭和 4 年	吉 田 章	昭和 7 年 ~ 昭和 10 年
4	高 橋 貞次郎	昭和 4 年 ~ 昭和 7 年	伊 藤 祐 啓	昭和 7 年 ~ 昭和 13 年
5	小笠原 菊次郎	昭和 7 年 ~ 昭和 8 年	小 林 準一郎	昭和 13 年 ~ 昭和 14 年
6	石 上 林次郎	昭和 8 年 ~ 昭和 15 年	津 田 伝四郎	昭和 14 年 ~ 昭和 32 年
7	伊 藤 潔	昭和 15 年 ~ 昭和 32 年	鈴 木 新 吉	昭和 14 年 ~ 昭和 15 年
8	唐 沢 繁 夫	昭和 32 年 ~ 昭和 39 年	日 戸 政 章	昭和 14 年 ~ 昭和 17 年
9	片 岡 正二郎	昭和 39 年 ~ 昭和 56 年	鎌 田 幸 雄	昭和 15 年 ~ 昭和 16 年
10	熊 谷 猛 哉	昭和 56 年 ~ 昭和 58 年	大 畠 徹 雄	昭和 17 年 ~ 昭和 26 年
11	小 田 潔	昭和 58 年 ~ 平成 2 年	新 妻 文 胤	昭和 23 年 ~ 昭和 40 年
12	木 村 博 次	平成 2 年 ~ 平成 17 年	岩 隈 利 重	昭和 27 年 ~ 昭和 36 年
13	千 葉 繁 夫	平成 17 年 ~ 令和 1 年	高 久 晃	昭和 27 年 ~ 昭和 28 年
14	井 口 裕 史	令和 1 年 ~	森 勇 武	昭和 28 年 ~ 昭和 45 年
			唐 沢 繁 夫	昭和 31 年 ~ 昭和 32 年
			木 村 義 久	昭和 37 年 ~ 昭和 40 年
			鈴 木 正 雄	昭和 41 年 ~ 昭和 45 年
			伊 藤 晏	昭和 41 年 ~ 昭和 45 年
			木 村 博 次	昭和 46 年 ~ 平成 2 年
			村 上 金 吉	昭和 46 年 ~ 昭和 59 年
			木 脇 淳	昭和 46 年 ~ 平成 5 年
			北 口 正 志	昭和 58 年 ~ 平成 2 年
			江 端 捷 浩	平成 2 年 ~ 平成 19 年
			田 島 慧 一	平成 2 年 ~ 平成 5 年
			石 井 勲	平成 5 年 ~ 平成 12 年
			中 谷 末 男	平成 9 年 ~ 平成 12 年
			千 葉 繁 夫	平成 12 年 ~ 平成 17 年
			宮 向 善 和	平成 17 年 ~ 平成 22 年
			美 口 光 雄	平成 20 年 ~
			高 橋 実	平成 22 年 ~ 令和 2 年
			井 口 裕 史	平成 29 年 ~ 令和 1 年
			山 崎 修 次	令和 1 年 ~



昭和40年頃の乗車券・回数券



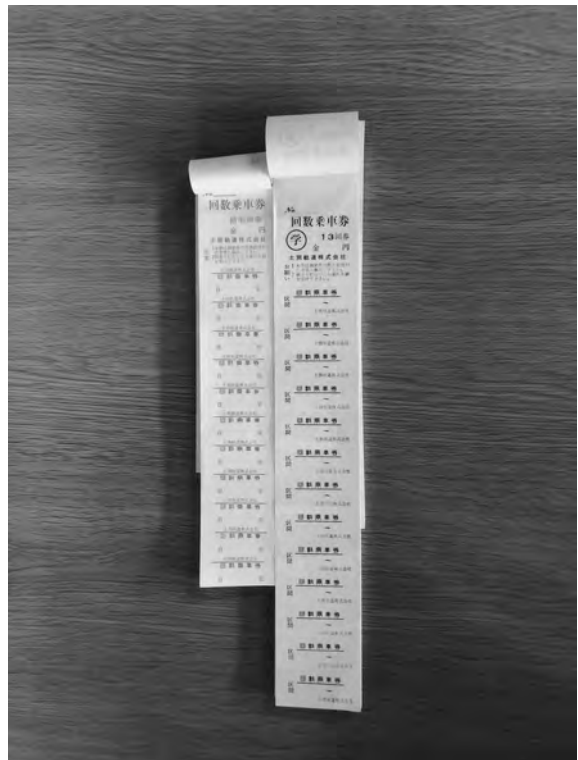
郊外線乗車券



郊外線・剣淵線乗車券



市内線乗車券



回数券



故千葉繁夫前社長への言葉

故千葉繁夫氏

故千葉社長は、令和元年5月20日逝去されました。満74歳の生涯でありました。創業100年を迎えいろいろと記念事業を考え大変楽しみにされておられました。

故千葉社長が病を発症されたのは、平成28年3月のことです。肺に癌が見つかり手術を行ってから、検査や治療で短期の入院や通院はあったものの、その後の3年間、経過は順調で、調子の良い時は会社に来られ業務を行っておりました。当社の社屋は昭和35年築の古い木造造りで、階段を昇ると「ギシギシ」と大きな音がするのですが、社長が入社されると、「ギッシギッシ」とゆっくりで少し小さな音がするので、事務員さんと「社長だね」と話しておりました。

故千葉社長は、昭和19年11月に士別市で出生され、道立士別高校（現在の士別翔雲高校）を卒業後、士別信用金庫（現在の北星信用金庫）に入庫、36年間勤務をされておりました。士別市や旭川市の本支店で勤務後、本部で経理、資金運用、企画等の経営企画部門や総務部門の幹部として、経営改革に懸命に取り組んでおられました。その頃に培ったノウハウが士別軌道での経営に役立ったものと思います。

平成12年4月に士別信用金庫を定年で退職され、士別軌道に常務取締役として入社、経営管理の責任者として活躍されておりました。その当時、会社経営は厳しい状況にあり、大変苦勞されたものと思います。

平成17年1月に代表取締役に就任、地域の生活バス路線の維持に懸命に努力され、経営内容も大きく改善していただきました。千葉前社長は、堅実な人柄で、的確な経営判断と、その作成された書類は正確、丁寧かつ几帳面で、信用金庫時代、士別軌道時代でも、その姿勢は一貫されておりました。見習うべき大先輩でありました。

私は、士別信用金庫の職員として、本部に異動の際、故千葉社長が担当していた業務の後継として配属されました。当時は信用金庫も厳しい時でしたが、いろいろと教えていただき勉強させていただきました。また、士別軌道へは「自分の後継としてウチに来ないか」と声を掛けていただき、大変嬉しく思い直ぐに返事をしました。なにか縁を感じております。

故千葉社長には、2年2か月にわたり、バス会社のノウハウなど詳しくご指導いただきました。北海道のバス業界は、路線バス、貸切バスともに非常に厳しい時代を迎えております。その中で、安心、安全「地域で一番のバス会社」を目指し、会社の存続に懸命に取り組んでいきたいと思っております。

千葉社長の思い出として、お孫さんの話をされるときは、とても嬉しそうでした。ご冥福をお祈りいたします。長い間、お疲れさまでした、千葉社長。

井口 裕史

編集後記

先代の故千葉社長が健在の頃、創業100周年にぜひ記念誌を作りたいとおっしゃっており、「薄くとも良いから井口専務、ぜひ作ってくれ」と指示を受けておりました。100周年を迎えた令和元年5月、千葉社長がご逝去され自分が新任社長となり、敬老バス1日乗車券の発売や周年記念イベント、社長業務などで慌ただしい日々を送っていたことから、記念誌のことは頭から抜け落ちておりました。

公的補助金、各種助成金の申請手続きが概ね終わった12月、激務が終わりほっとしていた頃です、夢で千葉社長に「記念誌頼むよ」と言われ、「ああ、そうだった記念誌作らなきゃ」と思い立ちました。

それから、各方面の方々に協力を依頼し始めました。まず困ったことは、会社には過去の資料がほとんど残されておられませんでした。昭和20年代後半の国への申請書、届出書などが残されておりましたが、創業期の馬鉄、軽便、その後のバス事業への転換などに関する資料は一切ありませんでした。

そこで、インターネットや口伝えで探したところ、名寄市北国博物館が2004年に発行した「北国研究集録 第8号」に「士別軌道～天塩川に沿って走った軽便鉄道」という特集があるのを見つけ、北国博物館に買いに行きました。すると受付の方に「著者の義光先生、士別中学校にいますよ」と教えていただき、すぐさま電話をかけました。記念誌作成のことを依頼すると、快く引き受けていただきとても安心しました。義光先生もご多忙であり、時間がかかっても良いものが作れると思いました。

その後、愛別町在住の大西眞一さんから当社に関する資料が送られてきたのを機会に、記念誌への寄稿をお願いしました。ご高齢ながら、愛別町の文化財調査員をされており、若い頃、上士別町兼内に教諭として在住の頃、士別軌道のバスを利用いただいていたおりました。大西さんとは、郵便と電話でのやりとりで寄稿いただきました。Wordがご堪能です。

また、当社の元役員でいらした宮向善和さんからも資料、写真、士別軌道が掲載された冊子など提供いただきました。

道北日報社の北村浩史社長には、地元紙「道北日報」の過去の記事をまとめていただきました。

そんなこんなで、記念誌発行を思い立った時から1年が過ぎておりました。新型コロナウイルス感染症が拡大し、令和2年度は過去にない危機を迎えておりましたが、士別市ははじめ各方面からの支援があり、コロナ元年度はなんとか乗り切れそうであります。

お祝いの寄稿をいただきました、牧野士別市長、鈴木士別商工会議所会頭ありがとうございました。

また、義光先生初めご協力いただきましたたくさんの皆さまのおかげで、なんとか記念誌が完成しました。

心より感謝申し上げますとともに、さらなるコロナ危機や人口減少を乗り越えて、この地域の公共交通存続に、命を懸けて取組んで行こうと強く思っております。

士別軌道株式会社 代表取締役 井口 裕史



昭和33年12月28日 地理調査所発行

1 : 25000地形図「士別」「上士別」「奥士別」

士別駅から奥士別駅までの軌道が確認される。
多くの軌道は道路に沿って敷設されていたことが
わかる。

資料提供：士別市立博物館特別学芸員 義光 康弘





士別軌道 創業100周年記念誌

発行 士別市西2条6丁目1931番地
士別軌道株式会社
編集 責任者 井口裕史
印刷 斉木印刷株式会社



士別軌道株式会社