

別海町歴史文化遺産「旧国鉄標津線平糸駅跡」について

令和5年5月 別海町郷土資料館

1 物件の概要

本物件は、1961(昭和36)年(又は1960年)に国鉄標津線西別駅と春別駅の中間に、釧路鉄道管理局指定の仮乗降場として開業し、1967(昭和42)年に平糸駅となった旧標津線の駅の跡である。1989(平成元)年に廃駅となったが、鉄筋コンクリートと古レールで作られた簡易ホームが一部現存する。簡易ホームの床板の大きさは幅約2m、長さ約30mである。別海町別海11番41先に所在する。



写真1 旧国鉄標津線平糸駅跡現況

2 平糸駅開業の経緯

平糸駅が置かれた平糸地区は、1926(大正15)年3月に21戸が補助移民として本州から移住したのが集落形成の始まりであり¹⁾、床丹川とその支流ポン床丹川に挟まれた土地が中心地である。1924(大正13)年に開通した殖民軌道根室線(厚床—中標津間)も、1933(昭和8)年に厚床—西別間が開通し、翌年中標津まで延伸された省線標津線も、平糸地区を通過していた。しかし、国鉄の駅は西別市街(現別海市街)と中春別市街に置かれ、その中間にあった平糸付近で列車から飛び降りる人もいたという話が伝わっている²⁾。1956(昭和31)年からは、根釧パイロットファーム事業により平糸地区西部の床丹第2地区(後の豊原地区)への入植が進み、周辺人口も増加した。そうした背景の下、周辺住民の度重なる陳情により³⁾、1961年10月1日⁴⁾(又は1960年11月1日⁵⁾)に平糸仮乗降場が置かれた。



写真2 1988年9月の平糸駅(西崎さいき氏撮影)

釧路鉄道管理局が1965(昭和40)年2月22日から24日の3日間行った調査によれば、平糸仮乗

1) 楢山満夫『別海沿革史 旅路 地域編』(2005年)、91-92頁。

2) 「冬になると西別—平糸間にある坂道で、列車はノロノロ運転になるので、ころあいを見計らって「エイッ」とばかりに雪の中に飛び降りたといひます。西別駅に降りて平糸まで歩くことを考えれば、少しばかり新雪の中をヒザまで埋まって歩くことも気にならないというものです。」『標津線の五十六年 彩雲鉄道』(1989年)、139頁。

3) 『標津線の五十六年 彩雲鉄道』(1989年)、139頁。

4) 石野哲(編)『停車場変遷大事典 国鉄・JR編 II』JTB、1998年、928頁。

5) 釧路鉄道管理局営業部「駅員無配置駅・仮乗降場の乗降人数」(1965年)(石川孝織氏蔵)では、平糸仮乗降場の開始年月日を「35・11・1」としている。これは石野前掲書とは食い違う日付であるが、釧路鉄道管理局編『釧路鉄道管理局史』(1972年)をはじめ、管見の限り鉄道史関係資料、地域資料、新聞記事に平糸仮乗降場設置についての記述は他にないことから、現時点においては開業年月日は併記という形にしておきたい。

降場の乗降者数は、1日平均6.4人であった⁶⁾。1967(昭和42)年4月1日には仮乗降場から停車場(駅)に格上げとなったが⁷⁾、旅客扱いのみの駅員無配置駅であった⁸⁾。平系地区に1952(昭和27)年に生まれ、別海市街の西別中学校への通学のために平系仮乗降場を利用していた上月昭彦氏は、平系駅のホームの床板は、当初はコンクリートではなく板張りであったと証言している⁹⁾。仮乗降場から停車場への格上時にコンクリート製にした可能性がある。

1969(昭和44)年度には平系駅の乗車人員は11,890人と1万人を超えていたが、その後の車社会の到来により急速に減っていき、僅か7年後の1975(昭和50)年度には935人と千人を切ってしまった。その後1980年前後は高校への通学利用者の増加によりやや回復したが、1984年度以降急下降し、1986年度にはわずか227人となり、1日に乗車人数が1人未満の駅となった(表1参照¹⁰⁾)。1989(平成元)年4月30日のJR標津線廃止に伴い、平系駅も廃駅となった。

年度	定期外(普通)				定期		旅客合計	
	下		上		下		発	着
	発	着	発	着	発	着		
1967	1,591	650	296	1,120	3,587	791	6,265	6,148
1968	2,683	867	569	2,262	4,356	1,160	8,768	8,645
1969	2,390	971	796	2,207	7,001	1,703	11,890	11,882
1970	2,250	1,035	746	2,048	5,132	1,404	9,532	9,619
1971	2,291	789	758	1,472	3,414	1,005	7,468	6,680
1972	2,037	2,074	675	1,053	2,214	579	5,505	5,920
1973	460	1,411	426	730	1,516	153	2,555	3,810
1974	418	1,204	400	729	453	428	1,699	2,814
1975	343	271	452	723	91	151	1,037	1,236
1976	335	310	387	1,083	61	152	935	1,606
1977	297	209	336	405	275	0	908	889
1978	299	223	336	458	848	28	1,511	1,557
1979	270	209	314	481	821	1,038	2,443	2,549
1980	253	172	306	512	580	2,070	3,209	3,334
1981	216	173	283	494	486	2,104	3,089	3,257
1982	96	60	171	496	397	1,368	2,032	2,321
1983	58	75	232	473	549	550	1,389	1,647
1984	17	98	99	170	272	0	388	540
1985	60	52	115	202	244	0	419	498
1986	99	93	128	219	0	0	227	312



図1 平系駅航空写真(1978年)
国土地理院空中写真(1978年10月23日撮影 CHO784-C7B-30)

表1 平系駅発着旅客数(太字が乗車人数)

3 平系駅跡の現況について

平系駅廃駅後も、簡易ホームや待合室は撤去されずに残された。その後待合室は完全に倒壊し、簡易ホームも草木に覆われて放置された状況であった。2020(令和2)年、別海町役場商工観光課に所属する地域おこし協力隊員が中心となり、地元企業の協力も得て、草刈りや駅名標復元(写真3)などの整備が行なわれ



写真3 復元された駅名標

6) 釧路鉄道管理局営業部「駅員無配置駅・仮乗降場の乗降人数」(1965年)

7) 石野前掲書、928頁。

8) 『標津線の五十六年 彩雲鉄道』、85頁。

9) 2023年3月16日に行った電話での聞き取り調査による。

10) 日本国有鉄道北海道支社(総局)編『鉄道統計年報』(昭和42～53、58年度)、日本国有鉄道『鉄道統計年報(別冊)駅別発着通過数量』(昭和50～51、53～57、59～61年度)を元に作成。旅客合計は、定期券所持の乗客は1日1往復乗車するとみなして算出した。石川孝織編著『釧路市立博物館ブックレット 尺別駅と直別駅』(2019年)、33頁参照。

た。駅跡周辺にはカラマツが林立し、独特の雰囲気醸し出している。

簡易ホームに使われている古レールの中には、戦後製造されたにも関わらず皇紀で製造年が刻印された日本製鐵社（日鉄）製のレール（写真4参照）もあり¹¹⁾、貴重である。

同じく別海町歴史文化遺産に認定されている上春別駅跡や光進駅跡とともに鉄道ファンの注目度は高く、今後見学者の増加が期待される。



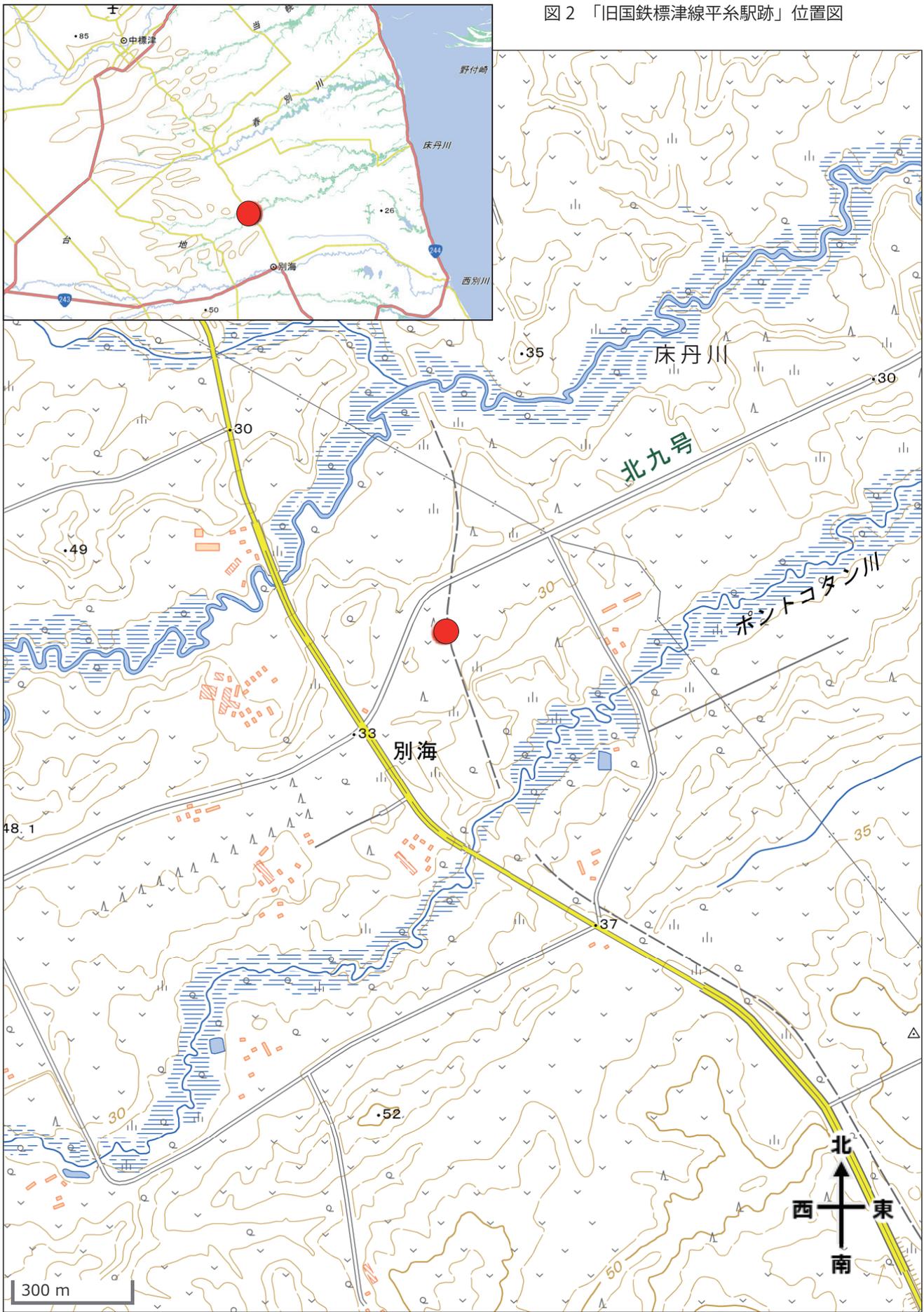
写真4 皇紀が刻印された古レール

謝辞

本稿の執筆に当たり、釧路市立博物館の石川孝織学芸員から関係資料の提供と内容に関するご教示を頂きました。ここに記して感謝いたします。

11) 森田賢一氏（中標津町在住）の調査による。旧平糸駅のホームには、「2607 IIIII」「2607 IIIIII」と刻印された1947年4月と5月製のレールが使われている。レールには後日の参考に供するため、製造年月、製造所名、重量等が浮彫によって刻印されるが、仕上げロールにそれらの標記を彫刻することで、圧延時にレール腹部に浮彫になる仕組みである。日本では1941年からは西暦ではなく皇紀を標記した。中島竜一『軌条：レール』（共立出版、1943年）、146～149頁。国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/1058642>。解体問題の渦中にある日鉄が戦後も皇紀で製造年を刻印した理由は不明であるが、戦後の混乱の中で西暦に戻すよりも皇紀のままの方が製造上都合がよかったのではないかと推測される。視認性が低いにも関わらず製造月を縦棒で刻印したのは「製造家としては都合がよい」ためであった。中島前掲書、148頁。

図2 「旧国鉄標津線平系駅跡」位置図



● 旧国鉄標津線平系駅跡

地理院タイル (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>) を基に作成。