30. 東鹿越～紙・パルプ工業が生んだ富良野の砿都

近畿大学理工学部　社会環境工学科　教授　岡　田　　昌　彰

図１　東鹿越駅と「石灰石」のオブジェ

(1) もう１つの富良野

北海道中央部を走る低地帯，富良野盆地。野菜やブドウ，ワイン醸造のほか，花卉類の栽培も盛んである。ラベンダーやインパチェンスの絨毯で一面を覆われた傾斜面が果てしなく続く大平原と，富良野岳をはじめ十勝岳連峰の荘厳な山容とが形づくる理想的景観は，今も多くの訪問者を魅了してやまない。

だが，富良野にはもう１つの顔がある。この華やかな日本屈指の一大観光地の南に，小規模ながらも現役の砿都があるのだ。南富良野町のほぼ中央部に位置する，東鹿越地区だ。ここは空知川の上流，日高山脈と大雪山を主峰とする山脈のちょうど間に位置しており，一般的な富良野のフラットなイメージとは異なり急峻な山々に囲まれている。1966(昭和 41)年，ここ

図２　富良野の花畑

に洪水調整・灌漑・上水道・発電を目的とした多目的ダム，金山ダムが完成し，人造湖かなやま湖が出現した。周囲が約 34km にも及ぶ湖畔には森林公園やオー

トキャンプ場が整備され，ウォータースポーツの聖地としても知られている。一方，ダムの完成によって明治以来の中心地であった鹿越の市街地や鹿越駅，農村が水没したため，その東側にある「東鹿越」が後に正式な行政字名となった。国鉄(現 JR)根室本線の東鹿越～金山間の付替工事も行われ，以来東鹿越駅がこの地区の中心駅となる。

このかなやま湖の南岸に，石灰石採掘場「東鹿越鉱山」がある(図 3)。爽やかな湖岸のキャンプ場から車を走らせると，眼前に突如現れるのは対岸に広がる大規模な採掘場の景観だ。さらに近づくと，各プラントに雪国特有の急勾配のトタン三角屋根が載せられているのがわかる(図 4)。他の地方で見られる石灰工場やセメント工場とは明らかに趣の異なる，豪雪地帯の工場ならではのユニークな外観と言えるだろう。

図 3　かなやま湖南岸に広がる東鹿越鉱山

(2) 製紙工場と白ダイヤ

この採掘場の歴史は，明治 30 年代後半に篠崎福次郎という人物がこの地に石灰石を発見したことに始まると言われているが，詳細は不明である。事業はその後 1908(明治 41)年に王子製紙株式会社の経営に移り，本格的な石灰石採掘が始まる。セメント会社ではなく，製紙会社がなぜ石灰石を求めるのだろうか？実際，製紙過程でパルプ(植物繊維)の蒸解や薬液の回収などの工程で石灰石が使用される。つまり，製紙工業の必需品なのだ。しかもこの年は日露戦争終戦の直後であり，新聞の普及に伴って紙の需要が急激に増大した時期に見事に重なっている。

なぜこの時期に新聞がいっきに部数を増やしたのか？東京財団理事で元毎日新聞社取締役編集局長の歌川令三氏(1934 －)は 2006(平成 18)年のインタビューで興味深い洞察をしている。それによると，新聞普及の要因として(1)戸別配達網の確立，(2)月極読者獲得のための販売合戦激化，(3)輪転機導入による高速・大量印刷の確立，(4)カラー印刷の開始，(5)広告の発達，そして(6)遠泳大会，四国八十八箇所の巡礼競争など販売促進策の開始があったというのだ。一部は「鶏と卵」の関係に思えるところもあるが，いずれにしても新聞普及の要因あるいはその結果を究明したこの洞察には説得力がある。例えば，我が国の「謄写印刷の父」である発明家・実業家の堀井新治郎(1875－1962)による本邦初の輪転機「堀井輪転謄写機」の完成(1910(明

図 4　東鹿越鉱山のプラント群

治 43)年)，あるいは実業家光永星郎(1866－1945)による日本広告社と電報通信社(現在の株式会社電通の前身)の設立(1901(明治 34)年)など，確かにこの時期には新聞が大躍進を迎えるための条件が次々と整えられているのだ。

このような背景のもと，王子製紙社も紙の大規模な生産拡大の準備を着々と進めていた。特に，この 2 年後に完成を控えていた最新鋭の苫小牧工場(図 5)は，社運をかけた一大事業だった。この工場自体も大規模だが，それ以外の設備の充実ぶりにも驚くべきものがある。工場への電力供給を目的として，千歳川の千歳発電所(図 6)など 9 基もの発電所を自前で新設してしまったのだ。このような状況の下，王子製紙社が直線距離にして苫小牧から 90km 足らずの東鹿越に埋蔵する石灰石に先鞭をつけたことは極めて自然であろう。

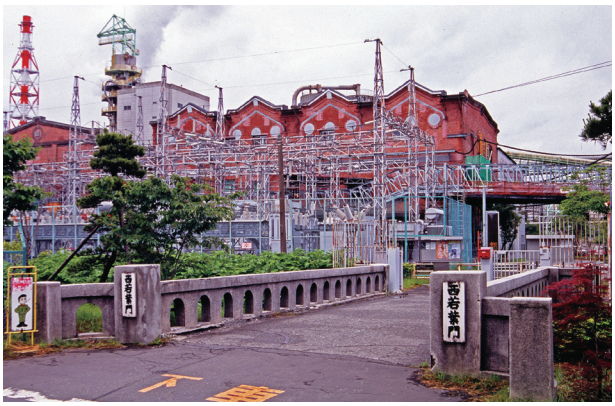

図 5　王子製紙苫小牧工場
上）緑ヶ丘公園展望台からの眺望
下）西若葉門付近：1917(大正 6)年完成の変電所

図 6　王子製紙千歳第一発電所（千歳市）

その後，東鹿越には次第に鉱山集落が形成されていく。1934(昭和 9)年，王子製紙は鉱山の平安と隆盛を願い「東鹿越大山祇神社」を建立，昭和 10 年代には電灯や郵便局も次々に開設された。また，この集落内には空知川に流れ込む支流が 2 本あるが，名称が独特で面白い。その 1 つがその名もずばり「石灰川」である。この川は鉱山を含む東鹿越全体を集水区域としているため，鉱山の操業中は文字通り石灰石で真っ白に濁っていたことからこの名がある。また，それに並行する「大沢」と呼ばれる小さな沢があるが，南富良野村史(1960)には,「王子製紙の社長，大沢誠一郎に因み命名された」と記述されている。早速，王子製紙の歴代社長リストを見てみたのだが，なぜか大沢誠一郎氏の名は見当たらなかった。王子製紙の下請けで採掘を担当していた会社の社長名かも知れないが，詳細はわからない。

(3) 紙から鉄，そして糖へ

太平洋戦争中の 1943(昭和 18)年，政府による重工業優先の方針の下，王子製紙社から日鉄鉱業株式会社に鉱山採掘の権利が譲渡(正確には借用)されることとなった。なぜこのようなことが起きたのか？日

鉄鉱業社は当時の国策会社である日本製鐵社をその母体とし，鉄鉱，石炭など鉄鋼製造に必要な諸原料の採掘・売買事業を目的として 1939(昭和 14)年に設立された会社だ。1943(昭和 18)年といえば戦局が激化し，日本は戦力増強のため製鉄原料の供給確保に力を入れた時期に当たる。しかも，王子製紙社の本拠地苫小牧から東鹿越とは正反対の南西約 60km には日本屈指の製鉄都市，室蘭がある。実際，室蘭の「輪西製鉄所」でも石灰石の需要は急激に増大していたのだ。金属類回収令も既に公布されていた時代，東鹿越の石灰石も製紙業から製鉄業へと「供出」されたと捉えることもできるだろうか。この年，石灰石採掘場の経営のみならず前述の東鹿越大山祇神社の管理も日鉄鉱業社へと移されている。

東鹿越鉱山のパイオニアである王子製紙の側から見ればこの措置は決して歓迎されるべきものではなかったかも知れないが，皮肉にも日鉄鉱業社の経営下で当鉱山は大きな発展を遂げていく。諸設備は次々に拡張され，さらに東鹿越駅周辺での信号所と専用側線の敷設によって，採掘した石灰石を直接貨車に積み込み輸送できる効率的なシステムも完成した。これによって生産は急伸し，戦時下の軍需に応えたという。この勢いは終戦後も続き，1946(昭和 21)年には信号所が東鹿越駅に“昇格”，ホームや勤務者宿舎も整備された。翌 1947(昭和 22)年には東鹿越小学校も開校し，集落は大いに賑わいを増していく。

図 7　北海道の製糖風景：ビート畑と北海道糖業株式会社道南製糖所

昭和 30 年代後半に入ると，製鉄，パルプ，肥料(タンカル)などに加え，石灰石の新たな販路が加わる。ビート(甜菜)による製糖工場向けの生産だ。沖縄のサトウキビに加え，北海道のビートも日本の製糖業における代表的な国産原料である。サトウキビ糖同様，ビート糖の製造工程でも「ロージュース」と呼ばれる糖分抽出液から非糖分を吸着除去する際，石灰石から製造した石灰液が使用されるのだ。すなわち，北海道の製糖業も実は砿都に下支えされていたということになる。豊富な石灰石の供給無しには，北海道特有の製糖風景も成立し得なかったのだ(図 7)。

(4) 砿都の秘境駅・東鹿越駅

現在の東鹿越駅は無人駅だ。石灰石の運搬はトラック輸送に切り替わり，貨物専用線も既に撤去され主要貨物駅としての役割ももはや失われた。列車本数は 2016(平成 28)年 9 月時点で 1 日にわずか 5 往復(滝川方面は 6 本)に過ぎず，2016(平成 28)年 7 月，ついに JR 北海道は東鹿越駅を翌年 3 月に廃止する意向を発表した。しかし，この駅はさらなる数奇な運命をたどる。同年 8 月の台風災害によって当駅以東がバス代行輸送となり，結果廃止はされず 2022 年 2 月現在も現役の鉄道駅として健在なのだ。

駅周辺には石灰石運搬トラックが時折行き交うが，民家も無く，わずか 50m 先にはかなやま湖の湖面が静かに広がっている。実はこの駅，鉄道ファンの間ではよく知られた存在だ。「秘境駅」に関する著書やテレビ番組を手掛けている牛山隆信氏(1967－)が監修・出演する映像作品の中でも，日本を代表する秘境駅の 1 つとして紹介されている。筆者は上記の「廃止決定」という残念な発表の僅か 10 日前にこの駅を訪れたが，まるでプレハブのような駅舎の中に置かれた「駅ノート」には訪問者たちの様々な思いが綴られていた。この駅を愛するファンは多いのだ。

図 8　東鹿越の駅舎

ところで，東鹿越駅のホームに興味深いオブジェを見つけた。黄色の文字で「石灰石」と書かれた武骨で巨大な石灰石がそのまま展示されているのだ(図 9)。作者はこれが当地の産品であることをアピールした

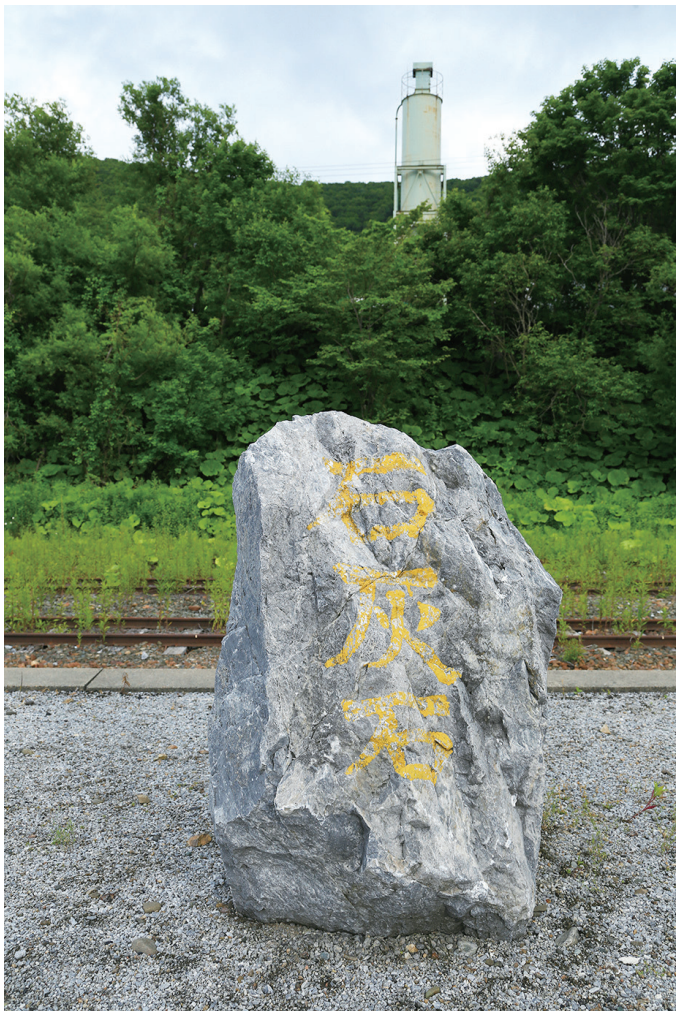

図９　東鹿越駅ホームの「石灰石」オブジェ

かったのだろうか。それが誰なのかも，その意図も，あるいはその設置時期や経緯も全て不明だが，このオブジェには強烈な存在感がある。砿都の秘境駅を物語る，極限にミニマルなメッセージ。これもれっきとした「産業遺産」ではないだろうか。

さまざまな思いに浸りながら撮影を続けていたら，偶然にも東からは１日に５本しか来ないはずの気動車が１両編成でやってきた。2022 年１月末に当駅を含む区間の廃線方針が発表されたが，駅の廃止された後も，この「砿都の秘境駅」のもつ風韻は保存できないだろうか。今後の展開が注目される。

【参考文献】

●岡田昌彰(2017)『日本の砿都：石灰石が生んだ産業景観（テクノスケープ）』創元社
●南富良野村役場(1960)『南富良野村史』
●南富良野町史編纂委員会編(1991)『南富良野町史上巻』
●南富良野町史編纂委員会編(1991)『南富良野町史下巻』
●日鉄鉱業株式会社(1979)『日鉄鉱業四十年史』
●北海道教育委員会(1995)『北海道の近代化遺産 －近代化遺産総合調査報告書－』