



## 網走本線の開通①

“文明のけん引車” 鉄道敷設



建設間もない頃の釧北(池北)国境付近

置戸に多くの人々が住むようになり「木材のまち」として飛躍的に発展した決定的な要因は、鉄道が敷かれ置戸駅が開業したからといっても過言ではありません。そうした意味で網走本線の開通は未開の地を開く、まさに「文明のけん引車」と言えました。

北海道の開拓は当初、海岸から始まり、次いで川をさかのぼって内陸へ入りましたが、農村、炭鉱などその奥地開拓の拠点を結ぶ動脈として鉄道は延びていきました。明治20年代に上川、30年代以降に十勝、さらに北網へと展開していきましたが、北見地方の建設計画は同29年に北海道鉄道敷設法が制定されて一期線の中に十勝線敷設が設定されたことに始まります。十勝線は旭川を基点として十勝太(浦幌)を経て釧路に達し、さらに厚岸から網走に通じるのが第一期の予定線であり、池北線の前身となった利別太(池田)から相内に達するのが二期線でした。その後、“池北線の生みの親”ともいえる沢本楠弥が、北海道官設鉄道第二期幹線速成同盟会を結成し、第一期線昇格に

向けて議会や関係官庁への請願に奔走したのが同33年のことでした。

その頃の道庁鉄道部長は、沢本の同郷の国沢能長であったこともあり、国沢は沢本らの希望に応じて、同線の視察をすることを電報で伝えます。既設の道路を通過して利別太(池田)に行くには日数がかかりすぎるため、沢本は地理に詳しい平村エレコークを案内役に頼み、高さ2mもあるような熊笹をかきわけ、野宿をしながら無事目的地に到着し、国沢部長に一期線昇格を陳情しました。

こうした苦労が実って、一期昇格への準備段階としての実測が行われるようになりましたが、この頃より日本はロシアとの戦争状態に入ったため工事の着手は困難となり、日露戦争勝利後の明治40年3月、ついに池田-上利別間の第一期工事が着手され、さらに、翌年には国会において陸別-訓子府ケトナイ沢通過路線が、陸別-置戸-野付牛-美幌-網走経由と路線の一部変更が議決されました。

(参照：置戸町史、置戸町史上巻)



## アフリカ途上国支援に情熱

元JICAガーナ企画調査員 樋口 和彦さん

アフリカのガーナから9月に帰国した樋口さんが10月4日、中央公民館で「チョコレートだけじゃない! もっと知ってほしいアフリカ・ガーナ・レポート」と題して報告会を開催しました。大学卒業後、就職先の北見工業技術センターで熱心に学ぶ外国人に感化されアフリカ行きを決意した樋口



さんは、平成16年からJICA(国際協力機構)の青年海外協力隊員として2年間ウガンダに派遣された後、国際協力推進員として東北秋田デスクに4年、平成22年から24年までは企画調査員としてガーナに赴任。「一步踏み出さなければ分からないことがあります。途上国といえば聞こえが悪いですがそこにも素晴らしい人々がいて魅力的な文化があります。また、日本のような先進国に生まれ育ったのは宝くじに当たったようなものですよ」と笑います。今後もアフリカを中心に途上国支援の手助けをしていく考えで、「JICAでは人材を求めています。興味のある方はぜひ」と有志を募っています。