

# 写真から見る国鉄斜里駅舎の歴史

宮内盛一

099-4122 北海道斜里郡斜里町字峰浜 69, 斜里町立峰浜小学校

## History of Japanese National Railways Shari Station From Old Photographs

MIYAUCHI Seiichi

Minchama Elementary School, 69 Minchama, Shari, Hokkaido 099-4122, Japan

### はじめに

知床博物館では、2006年12月9日から2007年1月21日まで、ロビー展『斜里の鉄道展～根北線と斜里駅』を行った。これは2007年が根北線開業50周年を迎える記念すべき年であったこと、さらに、斜里町中心市街地活性化事業により、現在の3代目知床斜里駅舎が改築されることなどから、鉄道が人々の生活の中にあり、斜里町の開拓と発展に果たした役割を振り返ったものである。

ロビー展では、国鉄根北線と斜里駅を中心とした斜里の鉄道に関する資料を展示した。知床博物館収蔵の資料だけでなく、町民の方々に広く呼びかけ、個人収蔵の資料も展示することができた。とりわけ、写真資料が多数集まったが、会場の広さの関係から、展示できなかった写真も少なくなかった。さらに、今回集まった写真を分析すると、時代によって斜里駅舎（跨線橋を含む）の構造が変化していることに気づいた。これは、今まで不明とされていた点の一つであり、町史や鉄道史等に記載がない事柄であった。本稿では、斜里駅舎の歴史の変遷について、知床博物館収蔵写真、資料及び町民の方より借用した写真、聞き取り調査などから明らかにしたい。

本稿では特に断りのない場合を除き、現知床斜里駅を含めて、「斜里駅」と表記し、日本国有鉄

道及びその前身を指す場合には「国鉄」と表記する。

なお筆者は2006（平成18）年度に北海道教育委員会による教員長期社会体験研修を知床博物館でおこなった。本研究はその成果としてまとめたものである。

### 斜里駅の歴史

1912（大正元）年に網走まで開通した網走線は、オホーツク海側に初めて鉄道交通をもたらした。網走線は、1924（大正13）年に北浜駅まで延伸し、1925（大正14）年11月10日北浜-斜里間の開通により斜里駅が開業した（斜里町史編さん委員会1970；釧路鉄道管理局1972；北海道旅客鉄道株式会社釧路支社2001）。

路線はその後、網走線として順次延伸し、1931（昭和6）年9月20日に東釧路-網走間が全通したことにより、釧網線と路線名が改称された（斜里町史編さん委員会1970；釧路鉄道管理局1972；北海道旅客鉄道株式会社釧路支社2001）。

そして、第2次世界大戦後、1949（昭和24）年6月1日、日本国有鉄道が発足し、公共企業体として政府事業から独立した。さらに12月20日には、釧網本線の上札鶴（現緑）-鱒浦までの区間が、今まで所属していた旭川鉄道局から釧路鉄道局へ移管された（釧路鉄道管理局1972）。

1957(昭和32)年11月に、斜里駅を起点とする、根北線(斜里-越川間)が開通したが、1970(昭和45)年に廃止された(釧路鉄道管理局1972;北海道旅客鉄道株式会社釧路支社2001)。

公共企業体企業日本国有鉄道は、1987(昭和62)年4月に分割民営化され、北海道内の路線は北海道旅客鉄道に継承された(北海道旅客鉄道株式会社釧路支社2001)。

斜里駅は、1998(平成10)年に知床斜里駅と改称した。

#### 1) 斜里駅舎

初代駅舎は1937(昭和12)年6月24日午前4時20分に出火し(斜里村報36,1937年7月)、焼失した。2代目駅舎に改築された時期については史実に明らかではない。現在の駅舎は1971(昭和46)年に改築された物で、3代目の駅舎である(釧路鉄道管理局1972;北海道旅客鉄道株式会社釧路支社2001)。さらに2007(平成19)年に駅舎の一部改築が予定されている。

斜里駅の設置されている位置は、開業当初より変化は見られない。

#### 2) 斜里駅跨線橋

斜里駅構内の構造は、駅舎とつながった対面式の片側プラットホーム、向かい側に島式のプラットホームという、旅客用に二面三線のプラットホームを持つ。当時の鉄道省の路線としては一般的な造りである。この構造は開業当初より現在まで変化は見られない。

駅舎の向かい側にある島式ホームで乗降する旅客は、必ず線路を横断する必要がある。横断方法は大きく3種類あり、駅の規模や位置する地形等によって異なる。

##### ①踏切

線路を直接横断する方法で平面交差である。最も簡易で一般的な方法である。列車の通行時や停車時には、通行が遮断される場合が多い。

##### ②跨線橋

陸橋によって線路を横断する方法である。旅客の横断が、列車の運行によって支障されない。手小荷物等の運搬には踏切、またはテルハが用いられる。

##### ③地下道

地下道によって線路の下を横断する方法である。旅客の横断が、列車の運行によって支障されない。手小荷物等の運搬には踏切、またはテルハ、エレベータが用いられる。

現在の斜里駅には、②の跨線橋が設置されている。プラットホーム間の旅客の移動は、跨線橋を利用して行われている。しかし、開業当初は跨線橋が設けられていなかった。また、跨線橋の形状にも時代により変化が見られるが、跨線橋の設置された年代や変遷等については、過去の史実に明らかではない。

#### 方法

##### 1) 時代区分と研究対象年代

本稿では、写真資料から読み取ることができる、駅舎及び付随する跨線橋等の明らかな変遷を時代区分とした。さらに、時代区分をより明確にするために、知床博物館所蔵の斜里町古文書を利用した。

研究対象の年代は、1925(大正14)年の斜里駅開業時から、2代目駅舎が消滅した1971(昭和46)年までとした。これは、知床博物館のロビー展で、根北線の廃止された1970(昭和45)年頃までの写真や資料等を収集・展示したことによるものである。

##### 2) 写真資料の収集

知床博物館に所蔵する写真資料、絵葉書を用いた。またロビー展開催にあたって、斜里町教育委員会生涯学習だより『おじろ通信』、知床博物館協力会ニュースレター『タンネウシ』で町民や知床博物館協力会会員の方々から資料の提供を呼びかけた。さらに、国鉄職員OBの方々には直接声をかけた。その結果、13名の方より写真等の資料の提供を受けることができた。

収集した写真資料は、スキャナで読み取り、デジタル資料として保管し、資料の原本は提供者に返却した。

##### 3) 写真リストの作成

知床博物館に収蔵している写真資料、絵葉書、町民の方より借用した写真資料の中で、斜里駅に関連する構造物が写っている資料を選択した。

選択した写真を、時系列に従って番号を付け、本稿で明らかになったことに基づいて区分を行った。

撮影年月日等が不明な物は、写っている構造物の形態や形状、人物、明らかになっている史実、聞き取り調査により、筆者が類推した。

## 結果

収集した資料を選択し、写真リストを作成した(表)。撮影年に「頃」と付記した写真については、筆者が撮影年を類推した物である。収集した多数の資料の中から、斜里駅に関連する構造物が写っているという視点より、全部で54枚の写真を選択した。さらに、駅舎の変遷により3区分、跨線橋の変遷により6区分の時代区分を行った。以下、これに従って解説を行う。

### 1) 初代斜里駅

図1-3は、開通当時の初代駅舎である。建物の外観の特徴として、屋根は横面に明かり取りのある半切妻屋根であり、正面車寄せは腰折れ風の屋根を持ち、比較的大きい。正面向かって左側に、業務用と思われる出入り口がある。

図4は開業記念列車とその乗客とされている。

図5は駅員の集合写真として、今回の資料では最も古い1930(昭和5)年撮影の写真である。服装は、男性職員の制服は洋装で詰襟、女性職員や後方待合所内にいる旅客であろう人物は和装である。

図6は、1934(昭和9)年頃と類推する駅頭の写真である。元旦の記念撮影には、駅職員、運送関係者ばかりでなく街の人々も集まっていた(斜里女性史をつくる会1991; 柏崎兵三氏私信)。

### 2) 跨線橋の新設

図7によると、初代駅舎と初代跨線橋の写真が見られ、後述の図8にも跨線橋が写っている。

この跨線橋の設置について、以下のような要望が陳情されている。

「跨線橋新設ノ件」

釧網線斜里驛構内ニ對シ速カニ跨線橋ノ新設セラル、様御高配相仰度茲ニ謹而陳情仕候

理由

釧網線斜里驛ハ釧網線二十四驛中釧路網走二次グ物資旅客集散ノ樞要驛ニシテ而モ國立公園地帯タル阿寒弟子屈川湯等ニ隣接シ且ツ千島火山帯ノ斜里岳羅臼硫黄山等ノ名峯重疊シ人跡未踏ノ原始知床半島ノ幽邃ヲ控ヘ近來益々名士觀光客ノ來往繁劇ヲ極メ從而列車發着時ニ於ケル乗客其ノ他ノ昇降往還ハ年歳雜踏ヲ來シツ、アルニモ不拘危險極リナキ線路ノ横断ニ依リ之ヲ為スニ止マラズ上下線列車其ノ一方ガ發車セザレバ横断不可能ナル現状ニ在リ獨リ時間的不經濟ニ止マラズ多大ノ危險ト不便トヲ伴ヒ殊ニ夜間老幼婦女子等ニ在リテハ常ニ危險ニ曝サレツ、往還スル現状ニシテ加フルニ觀光客誘致上國隣接主要驛ノ體面上ヨリスルモ甚ダ遺憾ニツキ急速跨線橋ヲ新設セラレムコトヲ翹望スル次第ナリ

昭和九年八月二十七日

北海道斜里郡斜里村長山田正元

鐵道大臣内田信也閣下

斜里駅に観光客が訪れるようになり、知床観光の玄関口として利用されはじめてきた。利用者の増加により踏切による線路横断の危険性が増していることが陳情書の内容からわかる。

図7の跨線橋の主構造は、金属製であることが読み取れる。

### 3) 焼失した初代駅舎

図8は、1937(昭和12)年の火災直後の様子を撮影した斜里駅舎の写真である。駅舎の後方には鋼製(初代)跨線橋が見える。

### 4) 2代目駅舎の誕生

焼失した初代駅舎に替わり、2代目駅舎が建てられた。資料中、2代目駅舎の登場する最も古い写真が、図9である。図9は、斜里女性史をつくる会(1992)によると、1939(昭和14)年11月に撮影され、ノモンハン事件により戦死した方の帰還を写したものである。

図10は1940(昭和15)年の写真で、戦時下を象徴する1枚である。斜里駅にも軍人が配置され、駅職員とともに写真に収まっている。前列右端の職員に注目すると、袖章が見える。袖章のある制服は、昭和9年に制定された制服で(日本

国有鉄道北海道総局 1980), 斜里駅に配置された大正 8 年制定の制服に次いで 2 代目の制服である(日本国有鉄道北海道総局 1976)。

図 11 は、駅舎のホーム側を撮影した写真である。駅舎の壁に設置された大きな柱時計が目に入る。文字盤がローマ数字で示されているのが特徴である。柱時計は図 7 にも写っているのが、初代駅舎にも柱時計が設置されていたことがわかる。この柱時計は、図 18 による 1946 年頃まで確認することができる。

2 代目駅舎の構造を初代と比較すると、屋根は半切り妻屋根から切り妻屋根へと簡便化され、車寄せは正面に大きな三角を持つようになったが、屋根は片流れ屋根になり、簡易な形状になった。

### 5) 跨線橋の撤去

図 16 は西側から見た斜里駅構内の様子である。中央左が斜里駅舎であるが、跨線橋は見当たらない。この写真は、1944 (昭和 19) 年に発生した、鉄道官舎の火災直後の様子であることが、斜里女性史をつくる会 (1997) の記述によりわかっている。

跨線橋について、斜里町長による陳情書の中に、以下の記述を見つけた。町民の寄付により設定された跨線橋が、戦時中に金属供出により撤去されていたという内容である。

#### 斜里驛跨線橋復活方ノ件

斜里驛ハ釧網線ノ主要線ナル處、戦時之ガ資材トシテ本町民ノ寄付ニ依リ施設セラレタル跨線橋ハ其骨材回収セラレ乗降客ノ不便不尠殊ニ列車運行ノ關係上停車ハ十七分ニ亘リ冬季ノ二番線(向ヒ側ホーム)乗降者ハ寒氣ト焦燥ニ危険多キヲ以テ戦後人心安定上ニモ時又輻輳セル輸送ノ緩和策ニモ速ニ跨線橋ノ復活施設ヲ希求シテ渴口[一字不明]ル次第ナリ。

昭和 20 年 9 月 8 日 斜里町長 中山勝雄

陳情書に記述されている、跨線橋撤去がいつであったかについては不明であり、町史等には記述が見られない。

図 12-16 は、戦時中に撮影されたものである。図 12 は映画の撮影隊との記念写真、図 13 は構内東側での撮影である。

図 14 は日章旗を持つ前列中央の 2 名の入営記念として撮影されたものである。右手の「守る公德 楽しい旅路」の看板は車内マナーを呼びかける標語である。柱に「鉄道七十年記念昭和十七年十月」の文字が読み取れる。植え込みの樹木も、図 5 と比較するとずいぶん成長している。

### 6) 木製跨線橋の設置

前項のように、第 2 次世界大戦中、金属供出により撤去されたため、図 17、図 22 のように、戦後も跨線橋のない時代が続く。金喜多一氏によると 1947 (昭和 22) 年には跨線橋は存在せず、構内踏切により線路を横断していた(金喜多一私信)。

図 18 は駅舎南側の写真である。駅職員に女性が多いこと、制服が詰襟から開襟になっている。

図 19 は第 2 次大戦後、1949 (昭和 24) 年元旦の駅職員集合写真である。戦時中の写真と比べると、職員がずいぶんとリラックスしている様子がうかがえる。

図 21 は 2 番ホームでの写真である。現在の中斜里駅は 1950 (昭和 25) 年 9 月 10 日に猿間川から改称されたもので、この写真もそれまでに撮影されたものと思われる。

図 23 は貨物ホームでの撮影である。後方の袋詰め物品はでんぷんであろうか。

図 24 は斜里駅の 2 番ホーム駅名板を撮影したものである。『猿間川』はすでに『中斜里』に改称されている。駅裏には建物もなく、斜里岳の全景が遠望できる。

図 25 も、駅名板の塗装が新しいことから、『中斜里』と改称直後のものであろう。

次に跨線橋が登場するのは、図 26 である。1 番ホームでの集合写真の左端に跨線橋の階段が見える。

図 27、30 には前述の柱時計が写っているが、文字盤がアラビア数字に変わっている。同じ時計なのか、文字盤だけが変わったのかは不明である。

図 31-35 は 1954 (昭和 29) 年 8 月の写真である。これは昭和天皇の北海道巡幸で斜里駅に立ち寄った際に撮影された写真である。図 32 を見ると、初代跨線橋(図 9)とは形状が異なることに気づく。図 37・38 からわかるように、この時代の跨線橋は、木製である。

### 7) 3代目跨線橋設置

図 39 は 1 番ホームにおける、式典の様子である。跨線橋の主構造は金属で、形状から、現存する跨線橋及び上屋と同一と見ていいだろう。撮影年は不明である。

図 40 は 1957 (昭和 32) 年 11 月 10 日の根北線開業日の斜里駅の様子である。

図 41 はこの跨線橋の上から撮影した駅弁売りの様子である。跨線橋を支える鉄骨が確認できる。撮影年は不明である。

図 43 を最後に柱時計は姿を消し、図 45 からは小さな壁掛け時計に変わった。

図 46 は 1960 年代前半ごろの斜里駅舎正面である。この写真に写る『斜里駅』と書かれた一枚板の駅名板は知床博物館で資料として収蔵している。筆者は、この一枚板の駅名板が写っている写真については、図 46 の 1 枚しか実見できていない。正面の駅名板は図 49 以降、青地に白文字の長方形のホーロー板に替わっている。この様式の駅名板は、釧路鉄道管理局管内の駅で多く見られ、他駅でも多数採用されている。近隣で現存する駅は、鱒浦駅、藻琴駅等である。

### 8) 3代目駅舎の登場

第 2 次世界大戦中に建てられた 2 代目駅舎は、折からの「知床ブーム」による観光客の増加で手狭になり、さらに、建築から 30 年以上経過し、老朽化が見られるようになった。これらのことから、藤谷豊 (1970) によると、斜里町は駅舎の改築を国鉄に要望していた。1970 (昭和 45) 年に根北線の廃止が決まり、その附帯条件として斜里駅が改築されることになった。

図 52 は 1970 (昭和 45) 年、図 53 は 1971 (昭和 46) 年撮影である。2 代目駅舎の再末期の写真である。1971 (昭和 46) 年 7 月 16 日に、現 3 代目駅舎 (図 54) が完成した。完成当初は入口に風除室はなかったが、その後設置されている。

## 考察

### 1) 初代斜里駅

斜里駅は、1925 (大正 14) 年に斜里村の玄関口、知床半島へのゲートウェイとして開業した。

駅舎は西洋風の近代的な駅舎を有し、主要駅と

して位置づけられること、開業記念祝賀列車には多数の有力者が招かれていること、男性職員の制服は詰襟の洋装であることなどから、鉄道と斜里駅に対する地域の期待は大きく、斜里駅の開業は斜里村の近代化を推進する大きな役割を果たしたことがわかった。

### 2) 初代跨線橋 (鋼製) の新設

開業当初、駅舎の向かいにあるプラットホームへは、跨線橋でなく、直接線路を横断する踏切が設けられていた。当時斜里駅が路線の終点で、列車本数もそれほど多くなく、あまり支障がなかったであろう。

その後路線が順次延伸し、釧路までの釧網本線が全通した。これにより列車本数が増え、さらに旅客数も増加したことにより、駅舎側ホームと向かい側のホームを結ぶ跨線橋が設置されたことがわかった。この跨線橋は鋼製で、設置費用は町民の寄付であった。

設置されたのは 1934 (昭和 9) 年から 1937 (昭和 12) 年の間ということが収集した写真から明らかになった。

### 3) 初代駅舎の焼失

『斜里村報』に斜里駅の初代駅舎が 1937 (昭和 12) 年に出火したことが、斜里女性史をつくる会 (1991) には駅舎が焼失したことが書かれているが、斜里町史、鉄道史には具体的な記述がなかった。今回の調査で、火災直後の様子を撮影した斜里駅舎の写真を発見した。これにより、初代斜里駅舎は火災によって焼失したことが裏付けられた。焼失年についても柏崎兵三氏への聞き取りによって裏付けることができた。斜里女性史をつくる会 (1991) には焼失年は「昭和 11 年」とされているが、これは誤りである。また焼失後の 1937 (昭和 12) 年 10 月頃には、貨物ホーム附近に仮駅舎を設置し、営業していた (柏崎兵三私信)。

斜里駅が火災により焼失した事実が町史や鉄道史に明らかでないのは、当時は斜里駅が旭川鉄道局の所属で、釧路鉄道局に移管される際に引き継がれなかったこと、同年 7 月の盧溝橋事件に端を発する日中戦争が始まったという時代背景や出火原因等により、記録や公表を望まなかったためと類推する。

#### 4) 2代目駅舎の誕生

2代目駅舎の建築年については、斜里町史、鉄道史には一切記載がなかったが、初代駅舎が焼失した1936(昭和11)年から図9までの1939(昭和14)年までに建てられたことが明らかになった。

2代目駅舎は、初代よりも簡易な形状であったが、これは焼失後の再建が戦時中となり、資材不足等の影響があったものと思われる。

#### 5) 跨線橋の撤去

1936(昭和11)年までに完成した斜里駅の跨線橋は、戦時中の金属供出により撤去されていたことが明らかになった。撤去された年は不明であるが、1939(昭和14)年から図15の1944(昭和19)年までには供出されていることがわかる。当時、全国的に地方閑散路線の撤去が行われ、重点路線の整備や複線化が行われていた。さらに、旅客の便を図る重要度の低い順に跨線橋の撤去が行われたとすると、斜里駅の重要性はあまり高くなかったと言える。

#### 6) 2代目跨線橋(木製)の設置

戦時体制により失った斜里駅の跨線橋であるが、第2次世界大戦後の1947(昭和22)年から1954(昭和29)年までに、木製として再建されたことが明らかになった。これは戦前に金属供出されたことや、戦後の旅客・列車本数増加に対応するためと考えられる。

#### 7) 3代目跨線橋(鋼製)の設置

戦後、木製として再建された跨線橋であるが、1954(昭和29)年から1957(昭和32)年の間に、耐久性のある鋼製へと改築されたことが明らかになった。旅客の増加と、老朽化によるものと推測する。

#### 8) 3代目駅舎の登場

戦時中に再建された駅舎の老朽化や、斜里駅を起点とする根北線の廃止をきっかけに、1971(昭和46)年に、鉄筋コンクリート造りの3代目駅舎が誕生した。

根北線は開業当初よりレールバス用いられる

など、1957(昭和32)年の開業当初より赤字が見込まれていた。1968(昭和43)年9月に、国鉄諮問委員会により提出された廃止すべき赤字83線区に挙げられ、廃止の論議が行われてきたが、斜里町にとっては根北線存続にこだわるよりも、附帯条件によって駅舎の改築や土場の移設などの交渉を有利に進めようとする思惑があったと考えられる。

#### 結論

- 1) 1925(大正14)年に開業した斜里駅は、不慮の火災により初代駅舎を焼失した。
- 2) 戦時中に再建された駅舎は、老朽化と知床観光ブーム、根北線の廃線を機運として鉄筋コンクリート作りに改築された。
- 3) その後、知床半島の世界自然遺産登録、市街地活性化事業により2007(平成19)年に一部改築が予定されている。
- 4) 二つのプラットホームを結ぶ跨線橋は、当初設けられていなかった。
- 5) 釧網本線の全通後、旅客の増加により、町民の寄付で跨線橋が設置された。
- 6) 鋼製の跨線橋は戦時中の金属供出により、撤去された。
- 7) 戦後、旅客の増加により、木製の跨線橋が設置された。
- 8) 木製の跨線橋の老朽化により、鋼製の跨線橋が再建された。

#### おわりに

斜里や背後地である知床半島のゲートウェイとして開業した斜里駅は、移りゆく時代とともに、その役割や形態を変えてきた。とりわけ戦時中に行われた跨線橋の撤去は、斜里駅に刻まれた戦争の歴史である。

高度経済成長期以降、道路の発達や自動車の普及により、鉄道輸送の衰退が激しい。地方都市間を結ぶ路線である釧網本線も同様である。

しかし、斜里町の玄関としての駅の役割は、今も変わることはない。駅舎や構造物に刻まれた歴史をひもとき、明らかにすることによって、先人の歩んできた道筋をたどり、これからの道しるべとしたい。

世界自然遺産『知床』の玄関口として、「鉄道の

駅」と「道の駅」が共存する、中心市街地のシンボルとして、新しい知床斜里駅に期待を寄せている。

### 謝辞

本稿は、ロビー展開催のために提供していただいた多くの写真により構成しました。郷土史研究家の金喜多一氏および斜里駅OBの柏崎兵三氏には貴重な情報をいただきました。快く研究報告への掲載を承諾していただいた皆様に感謝申し上げます。

### 引用文献

釧路鉄道管理局. 1972. 釧路鉄道管理局史. 194 pp. 釧路鉄道管理局, 釧路.  
藤谷豊. 1970. 根北線物語. 広報しゃり 220: 5-7.  
斜里町史編さん委員会(編). 1970. 斜里町史 2. 1053 pp. 斜里町役場, 斜里,

斜里女性史をつくる会(編). 1991. 語り継ぐ女の歴史 2. 125 pp. 斜里女性史をつくる会, 斜里.  
斜里女性史をつくる会(編). 1992. 語り継ぐ女の歴史 3. 169 pp. 斜里女性史をつくる会, 斜里.  
斜里女性史をつくる会(編). 1997. 語り継ぐ女の歴史 5. 244 pp. 斜里女性史をつくる会, 斜里.  
日本国有鉄道北海道総局. 1976. 北海道鉄道百年史 上. 789 pp. 日本国有鉄道北海道総局, 札幌.  
日本国有鉄道北海道総局. 1980. 北海道鉄道百年史 上. 829 pp. 日本国有鉄道北海道総局, 札幌.  
北海道旅客鉄道株式会社釧路支社(編). 2001. JR 釧路支社鉄道百年の歩み. 250 pp. 北海道旅客鉄道株式会社釧路支社, 釧路市.

表. 写真リストと斜里駅施設の変遷.

番号	撮影年	出典・所蔵 (敬称略)	駅舎の変遷	跨線橋の変遷
図 1	1925	絵葉書	初代	なし
図 2	1925	絵葉書	↓	↓
図 3	1925	絵葉書		
図 4	1925	知床博物館		
図 5	1930	佐藤玲子		
図 6	1934 頃 *1	佐藤玲子		
図 7	1934-1937 頃	知床博物館		
図 8	1937	知床博物館		
図 9	1939	知床博物館		
図 10	1940	佐藤玲子		
図 11	1940 頃	佐藤玲子		
図 12	1943	前川瑠美	↓	↓
図 13	1943	前川瑠美		
図 14	1944	前川瑠美		
図 15	1944 頃	前川瑠美		
図 16	1944	前川瑠美		
図 17	1946 頃	知床博物館		
図 18	1946 頃	前川瑠美		
図 19	1949	菊地幹夫		
図 20	1950	菊地幹夫		
図 21	1950 頃	前川瑠美		
図 22	1950 頃	前川瑠美		
図 23	1950 頃	前川瑠美		
図 24	1951 頃	佐藤玲子		
図 25	1952 頃	菊地幹夫		
図 26	1953 頃	前川瑠美		
図 27	1953 頃	菊地幹夫		
図 28	1953	佐藤玲子		
図 29	1953	菊地幹夫		
図 30	1954	菊地幹夫		
図 31	1954	佐藤玲子		
図 32	1954	知床博物館		
図 33	1954	菊地幹夫		
図 34	1954	知床博物館		
図 35	1954	菊地幹夫		
図 36	1955	菊地幹夫		
図 37	1955 頃	菊地幹夫		
図 38	1955 頃	菊地幹夫		
図 39	1954-1957 頃	知床博物館		
図 40	1957	知床博物館		
図 41	1960 頃	佐藤玲子		
図 42	1960 頃	佐藤玲子		
図 43	1960 頃	前川瑠美		
図 44	1960 頃	佐藤玲子		
図 45	1961	佐藤玲子		
図 46	1964 頃	知床博物館		
図 47	1965 頃	佐藤玲子		
図 48	1965 頃	佐藤玲子		
図 49	1966	佐藤玲子		
図 50	1968	鈴木秀幸		
図 51	1970	鈴木秀幸		
図 52	1970	知床博物館		
図 53	1971	前川瑠美		
図 54	2007	宮内盛一	3代目	不明

\*1: 斜里女性史をつくる会 (1991) の記述と、最前列に犬をならべていることから、成年である 1934 年と推測した。

図 1. 1925 年，斜里鐵道開通記念繪はがき「斜里停車場（其一）」外山寫眞館發行。



図 2. 1925 年，斜里鐵道開通記念繪はがき「斜里停車場（其二）」外山寫眞館發行。



図 3. 1925 年，釧網線北浜斜里間開通記念，鐵道省北海道建設事務所。



図 4. 1925 年. 開業記念祝賀列車と斜里駅.



図 5. 1930 年. 初代斜里駅舎と駅職員  
男性は洋装, 女性は和服である.



図 6. 1934 年頃. 初代斜里駅舎前での  
記念撮影. 正月は駅周辺の運送業者や  
街人もみんなでお祝いした.



図7. 1934-1937年、ホーム側から見た初代斜里駅舎。鋼製の跨線橋が設置されている。駅舎も開業当時と比べると多少変化しているようだ。



図8. 1937年、火災直後の斜里駅舎。東側(向かって左)の燃え方がひどい。



図9. 1939年11月、ノモンハン事件の戦死者が無言の帰郷。ここでは2代目駅舎の最も古い写真である。



図 10. 紀元 2600 年記念の集合写真、1940 年 12 月 31 日撮影とある。中列右より 2 人目は柏崎兵三氏である。



図 11. 1940 年頃、ホーム側から見た 2 代目斜里駅、駅舎の壁面に取り付けられた大きな柱時計に注目。



図 12. 「日本映画社ノ人ウツス」「北國と森林 文化映画」「18. 4 月頃」との書き込みがある。



図 13. 1943 年 5 月撮影. 1 番ホームの東端からの撮影と思われる. 右手後方に炭台, 給水塔, 後方に機関庫の屋根も見える.



図 14. 1944 年 8 月 27 日撮影. 前列中央二人の入営記念撮影.



図 15. 1944 年頃. 1 番ホーム東端. 胸の丸いバッジには名前が記入されている.



図 16. 1944 年. 斜里駅西側鉄道官舎の火災後. 中央左手後方が斜里駅舎である. 跨線橋は撤去されている. 後方の森は半沢公園.



図 17. 1946 年頃. 跨線橋撤去後. 木造の大きな建物は久野待合所. うちわには「弁慶」の文字がある. 何かのお祭りだろうか.



図 18. 1946 年頃、駅職員に女性が多い。柱時計の文字盤はローマ数字である。「斜里 SHARI」のプレートがついている。



図 19. 1949 年 1 月 1 日撮影の写真。ピンをラッパ飲みする人、肩を組んでいる人など、駅職員の表情が皆明るい。



図 20. 1950 年 1 月 1 日撮影。お正月らしく、着物姿の女性が多い。



図 21. 2 番ホームでの撮影. 「猿間川」の記載から 1950 年ごろと見られる.



図 22. 1950 年頃, 1 番ホームでの撮影. 跨線橋はまだ設置されていない. 客車の表記の「III」は三等車を示す.



図 23. 1950 年頃, 貨物ホームでの撮影.



図 24. 2 番ホームの駅名板。バックは斜里岳。駅裏の建物は何も無い。「中斜里」の表記から 1951 年頃と思われる。



図 25. 1952 年頃、1 番ホームの駅名板にて、後ろは貨物ホーム。「ゴードーのペニシリン」の広告が見られる。



図 26. 1953 年頃、木製の跨線橋が写っている。後方の建物は久野待合所。



図 27. 1953 年頃、1 番ホーム駅舎前、柱時計がアラビア数字になっている。



図 28. 1953 年 1 月 1 日撮影。駅事務室の風景。木製の事務机、石炭ストーブが懐かしい。



図 29. 1953 年 10 月 14 日撮影。鉄道  
開通八拾周年記念。



図 30. 1954 年 1 月 1 日撮影。柱時計  
は健在。



図 31. 1954 年 8 月撮影。昭和天皇の  
北海道巡幸の際に斜里駅に立ち寄った  
時のもの。



図 32. 1954 年 8 月撮影。跨線橋が木製である。中央の台上に昭和天皇。



図 33. 1954 年 8 月撮影。斜里駅頭での挨拶を終え、お召し列車に乗車する昭和天皇。



図 34. 1954 年 8 月撮影。先導は米澤町長。



図 35. 1954年8月撮影。天皇行幸時の集合写真。



図 36. 1955年1月1日撮影。



図 37. 1955 年頃. 木製の跨線橋.



図 38. 1955 年頃. 木製の跨線橋. 左後方の物置は現存する.



図 39. 1954-1957 年頃撮影. 現存する鋼製の跨線橋改築記念と類推.



図 40. 1957 年 11 月 10 日撮影. 根北線開通式. 鋼製の跨線橋である.



図 41.1 番ホームでの駅弁売りの風景、鋼製の跨線橋。1957年頃撮影と類推。



図 42. 1960年頃撮影。跨線橋改築後。



図 43. 1960 年頃撮影。柱時計も写っている。



図 44. 1960 年頃撮影。

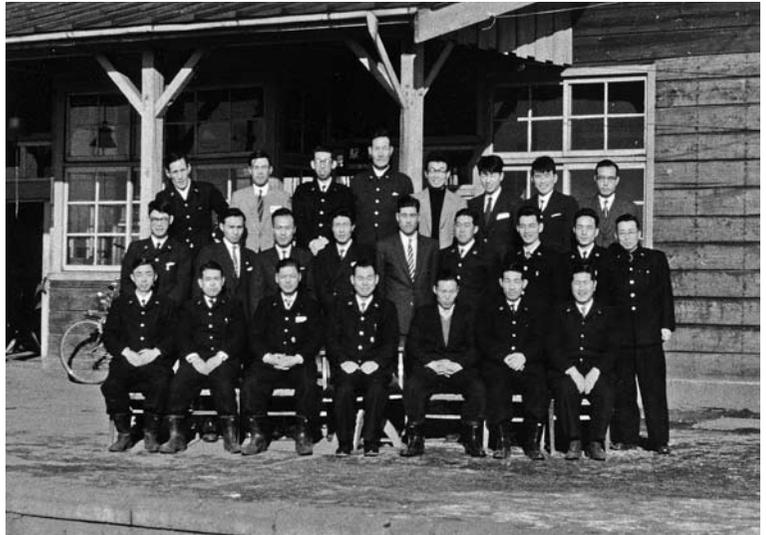


図 45. 1961 年 1 月 1 日撮影。1 番ホームにて、柱時計から壁掛け時計に替わっている。左手奥には駅弁売りの場所が見られる。



図 46. 1964 年頃撮影。一枚板の「斜里  
駅」駅名板は知床博物館で保存。



図 47. 1965 年頃撮影。お正月であろう  
か。



図 48. 1965 年頃撮影。壁が改装され  
ている。



図 49. 1966年1月1日撮影。左手に丹頂型の電話ボックス，丸型郵便ポストが見られる。



図 50. 1968年頃撮影。行灯式の駅名板，筆文字「しゃり」のホーロー板，駅員の数も多い。



図 51. 1970年頃撮影。斜里駅前のロータリー。駅前の商店の風景が懐かしい。



図 52. 1970 年頃撮影，斜里駅前ロータリーと斜里駅，右手の観光案内所は現存する。



図 53. 1971 年 1 月 1 日撮影，2 代目駅舎最後の正月。



図 54. 2007 年 1 月撮影，2007 年中に改築予定の 3 代目駅舎。

