

## 旧釧路鉄道

硫黄採掘は、川湯地方の一大産業で、19世紀末の釧路地方の発展に大きく貢献しました。当時、天然硫黄は、製造から商業用農業までさまざまな産業で使用され、とても重宝される商品でした。また、火薬の主な材料でもありました。

鉾石は硫黄山（アトサヌプリ火山複合体の一部）で採掘され、その後、鉄道で標茶（しべちゃ）の製錬所へと輸送されました。旧釧路鉄道は硫黄産業のために建設された鉄道で、大量の硫黄を素早く、かつコスト効率よく輸送することで、その成長を可能としました。その後、鉾石は釧路港から出荷されました。

## 川湯の産業遺産を発見する

摩周屈斜路トレイル（MKT）の一部は、国道391号線と並行して旧釧路鉄道沿いをおよそ1.2キロにわたって進むルートです。線路はもう残っていませんが、植物に覆われている当時の盛土を確認することができます。統一されたほぼ水平の、あるいは若干傾斜があった上部と、真っすぐ、あるいは緩やかなカーブとなっている進路から、天然の盛土とは区別することができます。MKTでは、硫黄鉾床で黄色くなった噴気孔から蒸気が立ち上る近くの硫黄山周辺まで続き、川湯温泉へと向かう途中にある旧釧路鉄道や硫黄山の歴史に関する展示がされる硫黄山レストハウスを通過します。

## 安田善次郎と旧釧路鉄道

旧釧路鉄道は、1887 年から 1901 年にかけて硫黄山の採掘作業を先導した起業家兼実業家の安田善次郎（1838～1921 年）が建設しました。釧路鉄道は 1887 年に開設し、硫黄山から、40 キロ南へと移動した場所にある、一番大きな精製所があった標茶（しべちゃ）まで伸びていました。

善次郎は、硫黄山の採掘作業の規模と収益性において多大な貢献をしました。善次郎は、より先進の技術を導入することで運用の近代化を進めました。鉄道は、それまで鉱石を輸送する際に用いられていた荷馬車に取って代わり、精製した硫黄を標茶から釧路へ運ぶためのこぎ舟は、釧路川の蒸気船に取って代わられました。絶頂期には、年間 22,000 トン以上もの硫黄が釧路鉄道で輸送されていました。

## 採掘作業の終わり

1896 年には、硫黄山の硫黄はほとんど枯渇し、採掘産業は利益を産まなくなったため、鉄道は閉鎖されました。安田善次郎は、硫黄山の採掘権を鉱業権を放棄し、すべての採掘作業を廃止しました。硫黄山の麓にある硫黄山レストハウスには、旧釧路鉄道で運行していた機関車の 1:3 縮尺模型が展示されています。