

北海道を切り拓いた鉄道

3年 快速アクティ

はじめに

北海道には、かつて、かなり多くの路線が走っていて、蝦夷地の開拓に大きく貢献した。しかし、そのうちの大半が、道路の整備、人口減少などが相まってか、廃止されてしまった。現在、JR 北海道が保有している路線は、12 路線ある。だが、最盛期には、現存するものを含め、国鉄で 37 路線あった。じつに 25 もの路線が廃止されている。また、部分廃止した路線を含めればさらに増える。廃止された路線は、廃止後にはレールが撤去され、あるところでは農地になり、あるところでは建物が建つ。しかし中には廃止されても遺構が残る場所が存在する。また、存在した路線を語り継ぐ何かがあることもある。ここでは、廃止された路線について、なにかと個人的に面白みを感じる路線について紹介したいと思う。



①羽幌線

羽幌線は、現在の留萌本線の留萌駅（廃止時は留萌）を起点に、苫前、羽幌、初山別、遠別などの日本海沿いを經由して、宗谷本線の幌延駅までを結んだ全長 141.1 キロの路線だ（右図赤い線、画像はウィキペディアより）。141.1 キロというと、東京駅から東海道線でいくと、静岡県吉原駅（東京起点で 141.3 キロ地点）東北本線でいくと、栃木県矢板駅（東京起点で 141.8 キロ地点）の近くなる路線だ。この路線は、1987 年に廃止され、今年で 29 年たつ。来年には廃線になって 30 年になる。現在は、ほぼ同じ経路で路線バスが走っている。この路線については、鉄研の春合宿で訪問している。この路線は、廃線の遺構が割と多く残っている。画像は、羽幌線の橋梁の遺構だ。他にも、トンネルや築堤の遺構などが残っている。私はバスの車内から眺めたが、遺構の状態は廃線から数十年たっているものとしては良好に思われる。上側の画像は撮影した場所は歌越～天塩金浦間、下側の画像は初山別～豊岬間と思われる。廃線跡の中でも大きなものである。ただ、訪問するにあたり乗車した路線バスは、幌延～留萌で 3 時間以上かかるの



で、少し覚悟が必要だろうか。

②深名線

深名線は、現在の函館本線深川駅から、宗谷本線の名寄駅までを、幌加内、朱鞠内經由で結んだ路線で、1995年に廃止された。この路線は、北海道の中でも屈指のローカル線だったそうだが、沿線の道路がなかなか整備されなかったために、JRになっても残



ったそうだ。そんな深名線だが、現在はJRがバスを運行している。しかし、北海道の中でも特に雪が多く、夏期限定の運行区間が存在するらしい。深名線の廃線の区間の一部は、バスのルートと並走しない箇所もあり、そういったところはアクセスが悪くなっていることだろう。そういったところも紹介できればと思う。この写真は（ウィキペ

ディアより）、旧沼牛駅、ここは駅舎とホームが保存されており、昨年には廃止20年を記念して駅舎を利用してイベントが開催された。また、沼牛駅の隣の旧鷹泊駅と、添牛内駅も駅舎が残されているようだ。また、旧幌加内駅と旧朱鞠内駅の跡地には、線路と駅名票がモニュメントとして駅跡地に残されているようだ。先に、バスのルートと並走しない場所があると記述したが、旧路の台駅と旧白樺駅がそうで、道道沿いにあるが、グーグルのストリートビューで検索したところ、ストリートビューには出てこないところがあった。この二つの駅は、廃止間際には、冬期には全列車が通過した。夏期には停車していたが、その駅の周辺にはすでに住宅はなかったようだ。現在も住宅はもちろんなく、目印となるものも少ないどころか、無いかもしれない。

③名寄本線

名寄本線は、宗谷本線の名寄駅から、石北本線の遠軽駅を名寄、興部を通り、オホーツク海沿いを走り、紋別などを經由して結んでいた路線で、廃止された特定地方交通線では唯一「本線」を名乗っていた路線だ。今では、名士バス、北紋バスが代替を担っている。名寄駅の近くに、名寄市北国博物館がある。ここに、SLキマロキ編成が保存されている（写真はウィキペディアより）。SLキマロキ編成とは、キ=機関車、マ=マックレー車、ロ=ロータリー車によって構成された除雪のための編成で、ラッセル車によつて線路脇によけられた雪が積もりすぎて高い壁のようになってしまったとき、機関車が



動力となり、マックレー車によって雪の壁を崩して内側にかき集め、ロータリー車によって、搭載されている羽が回転して遠くへ雪が吹き飛ばされる仕組みだ。このSLキマロキ編成がおかれているところが、名寄本線の廃線跡上にあるようだ。列車が走っていたところにそのまま車両が展示されて

いるということは実はあまりないのではないだろうか。また、ほかにも、中名寄、上興部、中興部駅は、駅舎がのこされており、なかでも上興部駅は、上興部鉄道記念館になっており、駅舎内に入ることもできる。そのほかにもホームが残されていたり、駅跡が商業施設になっていたり、鉄道車両が保存されていたり、とても面白い。

④広尾線

広尾線は、現在の根室本線は帯広駅から襟裳岬方面へ向かってのび、広尾駅までを結んだ全長 84.0 キロの路線である。1987 年に廃止された。この路線は、愛国駅と幸福駅



で有名になったそうだ。現在、愛国駅には SL の 9600 形が、幸福駅には気動車のキハ 22 系がそれぞれ保存されていて、愛国駅は駅舎も廃止時のまま残されているそうだ。幸福駅は 2013 年に一旦廃止時の駅舎は取り壊され、建て替えられていて、観光地として整備されていることがわかる。なお、建て替え後も幸福駅の駅舎の雰囲気は残されているようだ。(写真は“広尾線廃線跡

調査” <http://www.tetsuroni.jp/haisen/hiroo3.html> より) ほかに 3 つの駅 (忠類、大樹、広尾) の駅舎が保存されていたり、ほかにも広尾線があったことを示す記念碑があったりなど広尾線のことを後世に伝えるものが多く残っているようだ。廃止された広尾線は、現在バス路線に転換されており、訪ねることは困難というほどでもない。一度は幸せを願いつつ訪れてみるのはどうだろうか。

⑤土幌線

土幌線は、現在の根室本線の帯広駅から、上記の広尾線とは逆に、北方向へ進み、土幌、糠平などを經由して十勝三股駅までを結んだ、全長 78.3 キロの路線で、末期には、過疎が酷かったためか、糠平から十勝三股は列車の運行が休止され、バスによって運行されていたそうだ。そんな土幌線の廃線跡で有名なものといえば、タウシュベツ川橋梁だろう (写真はウィキペディアより)。タウシュベツ川橋梁は、1955 年まで使用されていたが、ダム建設による土幌線のルート変更で、使用されなくなったもので、発電や季節



節などによって水位が変化し、ときには橋全体が見えるが、ときには橋全体が水没するため、「幻の橋」とも呼ばれているようだ。この土幌線は、音更駅、土幌駅、上土幌駅跡に交通公園が整備され、糠平駅跡には、上土幌町鉄道資料館が建っており、4 月～10 月の夏期に営業、駅跡のところで、トロッコも運転されているそうだ。先述のタウシュベツ川橋梁

を見に行く方法だが、有料ツアーを利用するか、森林管理署から許可証をもらって通行するかの方法でならば、近くで見ることができる。徒歩でも可能だが、ヒグマ生息地を4キロ歩くことになるのでご注意を。もしくは、湖の反対のタウシュベツ展望台から眺めることも可能だ。この橋は水没することもあることから、どんどん劣化が進んでおり、橋が壊れてしまうのも時間の問題かもしれない。このような状態のため、もちろん橋の上には行けない。

いろいろな廃線を調べてみて

北海道には、鉄道の痕跡がいろんな形で残されていることが改めて分かった。他にも、北海道に限らず、いろいろな箇所鉄道の痕跡を見ることができる。人々に大切に保存、維持されるものや、廃止してすぐに解体されるなど他の用途に使用されるものや、後世に痕跡を見せつつ、崩壊を待つものまで、語り継ぐ形はいろいろある。これらの鉄道は、最初、北海道を開拓するべく建設され、鉄道網を広げていったが、徐々に開拓の役目を終え、さらに過疎化が始まると、鉄道も廃れていき、国鉄再建法によって大半の路線が廃止対象となり、一気に廃止が進んだ。JR になった今でも過疎化は止まっていない。2014 年には江差線木古内～江差間が廃止された。鉄道の遺構はその周辺の土地を開拓した人がいるという証拠であり、また、その町が廃れてしまった証拠でもある。こうしてみると、素晴らしいものでもあり悲しいものでもあるように感じる。こういった時代の流れを感じに行く旅も、いいものかもしれない。

参考文献

広尾線廃線跡調査 <http://www.tetsuroni.jp/haisen/hiroo3.html>