

1 2 JR 在来線完全制覇の旅（第四回）

清水 勉

温泉、神社・仏閣、酒蔵、マイクロ鉄塔を巡る「旧国鉄在来線の旅」（北海道編）



【写真 1：工事中の富山駅（2013.7.7）】

皆様お元気にお過ごしでしょうか。

今年の JR の話題は、何と言っても 2015 年 3 月 14 日に開通した北陸新幹線の開業でしょう。併せて、上野・東京ラインも同日開業し、東海道線と高崎線・宇都宮線・常磐線が直通

運転を行う事になりました。

元々は、東北新幹線開業に伴い直通線路が無くなったのですが、当時から直通線路の設置提案をしていました。しかし、神田駅周辺の商店街から、通過駅であるため猛反対にあい断念していたのです。

現在の神田駅付近の高架線路を見てみますと、東北新幹線の橋脚基礎には、建設当時より高架線路荷重を見込んでいたこととなります。

同様に、北陸新幹線もトンネル建設工事時は、在来線活用のミニ新幹線（山形、秋田新幹線と同じ）での計画でした。その後、フル規格新幹線に変更しましたが、トンネル建設自体は、フル規格で設計・施工されていたのです。

このように、長期計画を行う場合は S+〇〇年で計画しますが、鉄道だと S+100 年のような気がします。

某社の計画も、S+30 年で建物・鉄塔を計画していましたが、S+30 年の 2 倍で計画した建物がありました。

それが、成田市に建築された成田赤坂ビルです。

近隣には、成田空港があることから航空法等の制限、開港後の市街地拡大等を考慮し増築を行わないよう最大で建築されたのです。

このため、完成当時の建物は、半分が未仕上げ室となっていました。

あれから 40 数年、現在はどうのようになっているのでしょうか。

いずれにしても長期計画は、非常に重要な役割を持っています。

さて今回の列車の旅は、これからの季節にもってこいの北海道にしてみました。北海道に渡るためには昔は青函連絡船、現在は津軽海峡線があります。

津軽海峡線は 1988 年 3 月 13 日に開通し、本州と北海道を結ぶ旅客鉄道と伴に貨物輸送の大動脈となっています。 それでは、北海道に渡ってみましょう。



【写真2：メモリアル八甲田丸、青森駅棧橋】

青森駅から津軽線を経て津軽海峡線に入り、北海道に渡りますと木古内駅で江差線に接続、五稜郭駅で函館本線に接続し函館駅に到着します。

北海道の鉄道は、開拓と石炭産業の歴史です。

路線のほとんどは官営鉄道により設けられ、わずかな民営鉄道も石炭、木材、作業員の輸送用に

使用され、旧国鉄と相互乗り入れを行っていました。

現在では、民営鉄道は一つも残っていません。

旧国鉄全盛期時代の路線距離と平成26年5月のJR路線距離を比較します。

- | | |
|--------------------|------------------|
| ① 旧国鉄全盛期：4,695.9Km | ③ 廃線距離：2,238.2Km |
| ② JR北海道：2,457.7Km | ④ 廃線率：47.7% |

上記のように、実に5割弱の路線が廃線となってしまいました。

廃線の主な理由は、石炭産業の衰退、モータリーゼーションの波です。



【写真3：今は無い江差線ナンドコレ珍百景】

道内で最後に廃線になった路線は、平成14年5月12日、江差線（五稜郭駅～江差駅）の一部である木古内駅～江差駅間です。廃線理由は、赤字路線であることは元より北海道新幹線の開業が影響しています。



【写真4：江差線江差駅（現在は廃駅）】

北海道新幹線は、新青森駅～奥津軽今別駅～木古内駅～新函館北斗駅で平成15年度末開通予定です。江差線の五稜郭駅～木古内駅間は、津軽海峡線を構成している区間であるため、江差線全体が廃止とはならないのですが、何故か全区間廃止のように捉えられています。これは、北海道新幹線開通と同時に五稜郭～木古内間が、第三セクター化（道南いさりび鉄道）が影響しているものと思われます。

更に、青函トンネル内は3線軌道（標準・狭軌共用）となり、電圧も2万ボルトから2万5000ボルトに上昇するため、ブルートレインである北斗星号（上野～札幌）も牽引する電気機関車が使用できなくなり廃止となりました。

JR西日本のトワイライトエクスプレス号（大阪～札幌）も廃止、残るは車両が比較的新しいJR東日本のカシオペア号（上野～札幌）の扱いが焦点になっています。いずれにしても、青函トンネル内の運行が相当難しいようです。

函館から函館本線（函館～長万部～倶知安～小樽～札幌～旭川）が、札幌方面への大動脈として運行されていたのは約30年前です。



山線と呼ばれていましたが、山側ルートのため単線で急勾配、急カーブのため速度が上がりませんでした。現在は、長万部～小樽までが超ローカル線となってしまいました。

【写真5：NTT 東日本函館千歳ビル】

これに対し、室蘭本線+千歳線（長万部～苫小牧～札幌）の海線が、穏やかな路線形状と比較的大きな都市を経由することから、次第に特急列車の中心的な路線となりました。

函館駅から長万部方面に向かいますと、七飯駅から森駅間が八の字ループになっています。



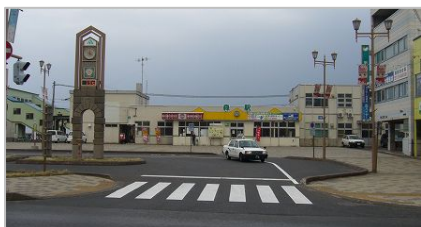
【写真6：NTTcom 函館大川ビル】

当初の路線は、七飯駅～渡島大野駅～仁山駅～大沼駅でしたが、山間の急こう配区間であるため特急列車用としてトンネルショートカット路線を設け、大沼公園駅廻りで運行しています。

大沼駅～渡島沼尻～森駅廻りは、戦争中の輸送力増強用に設置され、現在は普通列車のみ運行しています。

渡島大野駅は、北海道新幹線の当面の終着駅で、駅名も新函館北斗駅となり付近は大工事中でした。

【写真7：森駅前、右側が柴田商店】



森駅がある森町は、イカメシ発祥の地で特に柴田商店が有名です。駅中コンビニでも販売していますが、売り切れで買えませんでした。おまけに本店がお休みでダブルパンチでした。

長万部駅の二つ手前に国縫駅があり、ここから瀬棚線（昭和62年：1987年廃線）が運行されていました。

【写真8：NTT 東日本室蘭ビル】

室蘭本線で苫小牧に向かいますと、東室蘭駅から室蘭駅に乗り換えます。室蘭は、港湾施設中心に鉄鋼業、造船、石炭運搬、石油精製等の工業都市です。市内の工場夜景は、全国5大工場夜景都市に選ばれているそうです。

現在の室蘭駅は新駅で、旧室蘭駅は約200m離れており公園内に観光案内所として保存されています。





【写真 9：旧室蘭駅舎】

道内の駅舎の中では、最古の木造建築だそうです。右側丘陵の鉄塔は、西室蘭無線中継所です。更に、室蘭本線を下って行きますと伊達紋別駅があり、ここから函館本線の倶知安駅まで胆振線（昭和 61 年：1986 年廃線）が運行していました。



【写真 10：登別駅】

温泉で有名な登別駅、そして苫小牧駅に到着します。室蘭本線は、ここから一つ先の沼ノ端駅で千歳線と別れ追分駅を通り函館本線の岩見沢駅で終着となります。



【写真 11：NTT 東日本苫小牧ビル】

札幌方面へは、苫小牧駅で千歳線に乗り換えて沼ノ端駅～南千歳駅～白石駅～札幌駅に向かいます。苫小牧駅からは、様似駅方面へ日高本線が運行されています。



【写真 12：旧苫小牧統制無線中継所】

途中の鶴川駅からは、かつて日高町駅～富内線（昭和 61 年：1986 年廃線）が運行されており、石勝線占冠駅接続で根室本線金山駅まで延伸する計画でした。

また、様似駅からは帯広駅～広尾駅を結んでいた広尾線（昭和 62 年：1987 年廃線）と接続する日勝線を計画していました。

私も日高本線は乗車していませんので、様似駅～襟裳岬～広尾～帯広駅の都市間バスを利用し旅する計画です。



【写真 13：札幌大通公園】

北海道の大都市札幌は、朝から夜中過ぎまで一日中賑わっています。

反面、他の都市は人口減となっており札幌集中は否めません。

北海道新幹線が、新函館北斗駅から札幌駅まで延伸されるのは、平成 43 年（2031 年）春予定となっています。建設予定ルートは、新函館北斗駅～新八雲駅～長万部駅～倶知安駅～新小樽駅～



札幌駅です。新幹線開業後は、函館本線の扱いが微妙になってきます。

【写真 14 : NTTcom 札幌大通りビル】

札幌駅の開業は、明治 13 年（1880 年）、手宮駅（小樽港）～（現南小樽駅）～札幌駅を官営幌内鉄道として道内最初に開通した路線です。

更に、明治 15 年（1882 年）、札幌駅～（現岩見沢駅）～幌内駅間が開通し、手宮駅～札幌駅～幌内駅間が直通運転されるようになり、現在の函館本線の一部を構成しています。

【写真 15 : NTTcom 札幌北ビル】

この路線は、幌内駅から手宮駅までの石炭輸送、逆に内陸への海産物輸送などに活躍してきましたが、手宮駅～南小樽駅間は石炭輸送廃止、押し寄せるモーターレーゼーションには勝てず、昭和 60 年（1985 年）に廃線となりました。

併せて、倶知安駅隣接の小沢駅より岩内駅間に運行していた岩内線も、同年に廃線となりました。



【写真 16 : NTT 東日本発寒ビル、DCM 発寒ビル】

一方の幌内線は、幌内近郊の炭鉱から小樽、室蘭、苫小牧の港に石炭輸送を担っていましたが、衰退する石炭産業のため昭和 62 年（1987 年）に、万字線含めて岩見沢駅から運行されていた全線が廃止となりました。



【写真 17 : JR 滝川駅】

同様に、岩見沢駅から旭川駅に向かいますと、砂川駅からの歌志内線が昭和 63 年（1988 年）に廃線、函館本線支線として運行していた上砂川支線も平成 6 年（1994 年）に廃線となりました。



【写真 18 : JR 富良野駅】

岩見沢駅⇒旭川方面に向かいますと滝川駅に到着します。この駅から、富良野駅～帯広駅～釧路駅～根室駅方面に根室本線が出ています。

また、富良野駅からは旭川駅と結んでいる富良野線があります。



深川駅から宗谷本線名寄駅までを結んでいた深名線も、平成 7 年（1995 年）に平行する道路の整備が進んだことから、惜しまれつつ消えて行きました。



【写真 19：NTT 東日本旭川十条ビル】

旭川駅は、道内二位の人口である旭川市の中心駅です。全国的には旭山動物園が有名ですが、近隣諸国からのツアー客も大勢訪れており、動物園行の市バスに乗車しますと【違う国に来た】と思うくらいです。



【写真 20：DCM 旭川ビル】

整備新幹線の基本計画では旭川駅が終着となっていますが、どうなることでしょうか。

今回は、紙面の都合上ここまでとします。

北海道は、一年を通して観光、温泉、草花、動物園、雪まつり&スキー、食彩等多種多様に楽しめる地域です。そして、これからの季節にもってこいです。皆さん、是非訪れてみて下さい。



【写真 21：NTT 東日本旭川神楽ビル】

人生には沢山の思い出が必要です。

そして、走馬灯を大いに廻しましょう。

（ 清水 勉 ）

