

朔東から第14号

消えし鉄路を求めて！

(H14/3/29 記)

「朔東から第13号」で、別海駐屯地が西春別駅前公園の清掃ボランティアを実施している旨述べたが、小生は駅が現存していると誤解していたけれども、既に西春別駅は廃されており名前のみが残っているようだ。JR標津線は、1989年（平成元年）4月29日に廃止されていた。平成に入ってから廃止だ。それ以後も、北海道では、天北線、名寄線、函館本線（上砂川支線）、深名線などが陸続として廃止され、かつて地域住民の足として石炭輸送や経済活動の大動脈として一世を風靡した鉄道は、過疎化や車社会の到来、石炭や林業の不振等により特にローカル路線においてはその役割を終えつつあるようだ。勿論今でも都市間交通の主要な手段が鉄道であることに変わりはなく、将来共に其れ変わらないであろう。

そこで、5師団管内のJRの廃止路線を調べてみた。現在第3セクターで運営されている池北線も含めれば、7個路線、総営業キロ約550キロが廃止されている。廃止された路線の駅舎等が鉄道公園等として活用され、大きな役割を果たした「おらが足」を再確認出来る様になっている。また、未だに当時の面影を残す橋や駅舎が点在し、時折訪れる観光客に往時を偲ばせている。

以下、廃止線についてその概要を記す。良い季節になりつつある、旅情を求めて探訪したらどうだろうか。（以下廃止順に）

① 根北線（斜里～越川、開業：1957/11/10、営業キロ12.8km、廃止：'70.10.31）

根室地方と北見地方を結ぶ路線として1992年に計画された。根室側は標津線として戦前に開業していた。斜里から根室標津までを目指して建設が進められたが、所謂盲腸線のため便も悪く、僅か13年で廃止された。越川以遠は一部工事が進んでいたのみで一度も列車が通ることはなかった。幾品川第一橋梁は熱心な保存運動もあり、歴史遺産として残されている。

② 白糖線（白糖～北進、全線営業開始：1972/9/8、総営業km：33.1、廃止：1983/10/23）

沿線の森林資源開発と上茶路炭坑の石炭輸送を主たる目的とした路線である。1970年に同鉱の閉山と沿線人口の激減により、延期されていた北進までの延進も翌々年やっと開通、開業された。更なる延進を願う住民の総意により、当初予定されていた駅名が北進と変更された。当初は池北線足寄までの延進を予定されていた路線であったが、結局北進止まりとなり、所謂盲腸線ともなり、大幅な赤字営業であり、国鉄再建法の第一次廃止対象路線としてトップで廃止された。全線開通から僅か11年であった。

- ③ 広尾線（帯広～広尾、全線開通営業：1932/11/5、総営業距離：84.0 km、廃止：1987/2/1）  
十勝南部地域の開発振興と農産物の輸送を目的として敷設された。幸福駅と愛国駅間の乗車券が一躍有名になった路線であるが、人口減に伴い、赤字路線に転落。駅舎やホーム等が鉄道公園として保存されている。
- ④ 湧網線（中湧別～網走、全線営業開始：1953/10/22、営業距離：89.8 km、廃止：1987/3-20）  
当初は湧網東線並びに西線として建設され、戦後になってやっと中佐呂間と常呂の間が工事再開、名称変更された。最初の開通から20年が経っていた。沿線にはオホーツク海、能取湖、サロマ湖があり、車窓の美しい路線として、多くの旅人の旅情を満喫させてくれる路線であった。駅舎とホームが残されたり、鉄道記念館があり、サイクリングロードとして線路跡を辿ったり出来る。国鉄再建の第二次廃止対象路線に指定され、1987（S62）年に廃止された。
- ⑤ 士幌線（帯広～十勝三股、全線開通営業開始：1939/11/18、営業距離：78.3 km、  
廃止：1988/3/22）  
北十勝の農産物の輸送と原木輸送を目的としていた。士幌、上士幌から順次延長され十勝三股までとなり、何れは石北線に接続する事になっていた。が、利用者減もあり、糠平～十勝三股は全国初のバス代行となり、ついには全面廃止となった。駅舎が士幌には残り、駅跡が資料館や公園となっている所が多い。山間部においては、コンクリートアーチ橋やトンネルなど多くの構造物が残っている。これらは、文化財に指定されている。糠平湖（ダム）の湖中にはダム建設前の橋が残っており、水位が低くなると姿を現すと観光パンフには記載されている（と聞いた）。糠平廠舎近くには上士幌町鉄道資料館があり、廠舎と資料館の間を線路が通っていた。
- ⑥ 標津線（標茶～根室標津、厚床～中標津、営業開始：未確認、総営業距離：116.9 km  
廃止：1989/4/29）  
根室原野の開拓促進を目的に敷設された。大正末期から植民鉄道（根室線、西別線など）が運行されていたが、輸送不足は否めず、鉄道敷設法により、標津線が計画された。まず、根室本線厚床から建設が開始され、まず、西別（別海）まで、翌1934(S9)年中標津までが開通した。植民鉄道に比して大幅な輸送力増加となったが、モータリゼーションの発達と共に利用者減となり、ついには廃止された。お薦めは、別海町鉄道記念館（西春別地区）である。
- ⑦ 池北線（池田～北見、営業開始：未確認、総営業距離：140.0 km、廃止：1989/6/3）  
明治40年、池田網走間の鉄道建設工事着工、3年後に陸別まで、4年後には野付牛（現北見）まで完成、大正元年網走本線全線開通、1971(S36)年池北線に改称。国鉄再建

特別措置法公布に伴い、道知事からも国鉄線として存続するよう強い要望等が出されるなどの経緯を経て、1988(S63)年、第3セクターでの鉄路存続を対策協議会が決定、1989年(H1)には路線名を公募した「ふるさと銀河線」と決定、同年6月に開業した。即ち、その前日が、池北線の廃止となる。「北海道ちほく高原鉄道」は、旧池北線の1市6町が出資している。車両はレールバスと呼ばれるワンマンカーで沿線住民の足となっている。

その他JRではないが、廃止された鉄道がある。

- ① 北見鉄道（釧網本線止別駅～小清水、営業開始：1929 廃止：1939）
- ② 東藻琴村村営軌道（釧網本線藻琴駅～内陸へ、
- ③ 鶴居村村営軌道雪裡線・・・釧路湿原探勝路箱の路線の廃線跡

（参考：JR釧路支社発行「鉄道百年の歩み」、各種のHP（下記は代表的なもの）

<http://www1.linkclub.or.jp/~okutomo/index.html>,

<http://masahiro@tukamoto.org>

<http://www4.justnet.ne.jp/~k-hirano/>

[http://www.ohotuku26.or.jp/oraganization/chihoku/ti\\_main/htm](http://www.ohotuku26.or.jp/oraganization/chihoku/ti_main/htm)

<http://members.jcom.home.ne.jp/t-jw/>

<http://www.ha.sakura.ne.jp/~a7mk/tetsu/haishi.htm>

<http://member.nifty.ne.jp/tkohara/>