

ワクワク!!

ローカル 鉄道路線

◆著◆ 梅原 淳

北海道・北東北編

もくじ

はじめに 4

01	JR北海道	宗谷線	6
02	JR北海道	札沼線	10
03	JR北海道	根室線	14
04	JR東日本	五能線	18
05	津軽鉄道	津軽鉄道線	22
06	JR北海道	石北線	26
07	JR北海道	釧網線	29
08	JR北海道	留萌線	32
09	JR北海道	日高線	35
10	JR東日本	花輪線	38
11	JR東日本	山田線	41
12	JR東日本	釜石線	44

13	弘南鉄道	弘南線／大鰐線	47
14	秋田内陸縦貫鉄道	秋田内陸線	50
15	三陸鉄道	北リアス線／南リアス線	53
16	JR北海道	石勝線	56
17	JR北海道	富良野線	58
18	JR北海道	函館線	60
19	JR北海道	室蘭線	62
20	JR東日本	大湊線	64
21	JR東日本	八戸線	66
22	JR東日本	男鹿線	68
23	青函トンネル記念館	青函トンネル竜飛斜坑線	70
24	青い森鉄道	青い森鉄道線	72
25	由利高原鉄道	鳥海山ろく線	74

はじめに

全国に広大なネットワークをもつ鉄道は、それぞれがさまざまな役割を与えられて建設されました。人々が都市と都市との間を高速で移動する目的で整備されたのは新幹線ですし、大都市のJR、大手民鉄、地下鉄各社の路線は、都心部への通勤や通学の足となるためにつくられました。今日では少なくなりましたが、大量の貨物を運ぶための目的で線路が敷かれた路線も工業地帯を中心に健在です。

そのようななか、もともと人があまり住んでいない地域ですとか、過疎化が進んだ地域に行く鉄道も各地で見られます。終点がある程度の規模の都市にあり、途中は人口がまばらなところというのでしたらまだしも、乗っているうちにどんどん人の気配が薄れていく路線も少なくありません。

もちろん、こうした路線も立派な役割を担って建設されました。交通の便が悪かった地域に鉄道を敷いて人々や物資の移動に役立てると同時に沿線の開発や振興を図るとか、沿線で産出される品々を大都市に出荷するためであるといった目的です。しかし、いま、ローカル線と呼ばれる鉄道の多くは、計画されていたときの役割を果たせなくなってしまいました。時代の変化に伴って果たすべき事柄が消えてしまったのです。沿線の開発や振興は成し遂げられ、人々や物資の移動はより小回りの利く自動車に取って代わったからといえるでしょう。

本書では全国を「北海道・北東北」「南東北・北関東」「南関東広域」「北陸・信越・中部」「関西」「中国・四国・九州・沖縄」の6つの地域に分け、ローカル線を紹介することとしました。取り上げるにあたっては3つの点を重視しています。

まずは今後の動向です。近い将来に営業が廃止されるような予定や動きが見られる路線は、やはり優先的に取り上げました。

続いては旅客や貨物の輸送量です。少々専門的となってしまいますが、その路線の1kmにつき、1日当たりどのくらいの人数の旅客やトン数の貨物が通過しているかを基準としました。原則として旅客は4000人未満、貨物は4000トン未満の路線から選んでいます。

最後は路線のもつ特徴から判断しました。旅客や貨物の通過量が少ない点に加えて、たとえば、険しい峠越えが待ち構えているとか、延々と海沿いに敷かれているとか、ほかの路線にはない際立った特徴をもつ路線はやはり紹介しなければなりません。

全線を通じて見れば旅客や貨物の通過量が多く、ローカル線とは考えられないものの、全国には同じ路線内でも一部の区間だけ極端に旅客や貨物の通過量が少ない路線が数多くあります。概してこのような区間は非常に際立った特徴をもつといえますので、できる限り紹介しました。

本巻では北海道、青森県、秋田県、岩手県を通る路線を対象としています。沿線の方々には恐縮ながら、ローカル線の数が多く、選定には苦勞しました。いま挙げた基準にそって公正に選んだつもりですが、最終的にはその路線のもつ特徴を考慮して選んでいます。もちろん、紹介していないからといって魅力の薄い路線では断じてありません。矛盾したことを言ひまして恐縮ながら、本書で紹介した路線の数々が今後変貌を遂げて、ローカル線でなくなることを祈りたいと思います。

梅原 淳

凡例

- 本書で紹介した各路線についての状況は、2018（平成30）年4月1日現在のものです。ただし、旅客輸送密度は2015（平成27）年度の数値となります。旅客輸送密度の求め方は「年間の輸送人員×旅客1人当たりの平均乗車キロ÷年間の総営業キロ」です。
- 文中で「橋りょう」とは、鉄道の構造物で川や海などの水場、それから線路、道路などを越えるもののうち、川や海などの水場を越えるものを指します。
- こう配の単位のパーミルとは千分率です。水平に1000m進んだときの高低差を表します。

JR北海道

宗谷線

旭川～稚内間 [営業キロ] 259.4km

【最初の区間の開業】1898（明治31）年8月12日／旭川～永山間
 【最後の区間の開業】1928（昭和3）年12月26日／南稚内～稚内間
 【複線区間】旭川～北旭川間
 【電化区間】旭川～北旭川間／交流2万ボルト／50ヘルツ
 【旅客輸送密度】746人



小説の舞台にもなった塩狩駅

高架駅の旭川駅を出発した稚内方面の下り旅客列車はしばらくの間、複線で電化された線路を進みます。ローカル鉄道路線でありながら、意外な姿を見せているので驚くかもしれません。旭川駅と新旭川駅との間の3.7kmは石北線の列車も走ります。それから、新旭川駅からさらに2.9km先にある貨物駅の北旭川駅までは、電気機関車が引く貨物列車も

運転されているため、2本の線路に架線が用意されているのです。

旅客列車が永山駅に着くころには、線路は1本で架線も張られていない、ローカル鉄道路線らしい趣となります。蘭留駅までの線路は平坦で直線基調です。雪のない季節ですと、周囲に水田が広がる様子がうかがえるでしょう。

○抜海駅に停車中の旭川方面行き普通列車。この駅は1日平均の乗車人員が10人以下と利用者が少ない。*



蘭留駅を出発しますと目前に山が現れ、ディーゼルカーはエンジンをうならせて上り坂に挑みます。距離にしておよそ6km、時間にしておよそ10分でしょうか。旅客列車は峠に設けられた塩狩駅で一息つきます。この駅の標高は256m、旭川駅が114m、蘭留駅でも185mの高さですから、ずいぶん上ったものです。

いまから100年以上も前、塩狩駅では悲しい事故が起きました。1909（明治42）年2月28日、この駅に差しかった旭川行きの旅客列車の連結器が壊れ、一部の客車が坂道を下ってしまいそうになったのです。旅客列車に乗っていた鉄道員の長野政雄は何と自らの体を線路に投げ出し、身をていして客車を止めにかかります。長野は命を落としましたが、客車は止まり、大惨事をまぬがれたのです。

塩狩駅には「長野政雄氏 殉職の地」と記された顕彰碑が建立され、長野の偉業をいまに伝えています。また、小説家の三浦綾子はこの話をもとに『塩狩峠』を発表し、多くの人々に感動を与えました。

峠を下る道のりは和寒駅で終わり、再び直線がちの平原を進みます。周囲を見回すと、高い木もない広々とした景色が広がりますが、なぜか線路の周囲にだけは針葉樹林が広がっているのがわかるでしょうか。この針葉樹林はもともとこの地に自生していたものではありません。列車を吹雪から守るために植えられたものでして、吹雪防止林と呼ばれます。

和寒駅と士別駅との間の約13kmにわたる吹雪防止林は、大正時代に深川冬至という鉄道員によって育てられたものです。この周辺の土地は過湿泥炭地であるため、林業の専門



○小説『塩狩峠』の舞台となった塩狩駅には、峠を示す柱が建てられている。*



○深川冬至によって植樹された吹雪防止林を北剣淵駅から見たところ

家でさえ植樹は不可能と考えられていました。深川は地質改良を行い、さらには外来種のドイツトウヒならば育成できるとつき止め、苦心の末に吹雪防止林の植林に成功します。残念ながら、深川は激務がたたって若くして命を落としましたが、その栄誉は剣淵～北剣淵間に建てられた顕彰碑によって讃えられ、あわせてこの吹雪防止林は深川林地と呼ばれるようになりました。