

第 8 章 十勝地方の廃線

遠藤和馬

8.1 概要

帯広駅は、JR 北海道根室本線の駅である。1905 年 10 月 21 日に逓信省札幌鉄道作業局出張所釧路線、後の国鉄根室本線（帯広-釧路間）の駅として開業した。2011 年度の 1 日平均乗車人員は 2063 人であり、日本最東端の有人高架駅である。1925 年に士幌線、1929 年に広尾線が開業したが、1987 年に両路線とも廃線になっている。

図 8-1 帯広駅



出所：帯広市 HP

8.2 士幌線

8.2.1 概要

士幌線は、国鉄が運営していた鉄道路線であり、帯広駅で根室本線から分岐し、十勝平野を北上して河東郡上士幌町の十勝三股駅まで 78.3km で結ぶ。国鉄再建法の制定に伴い、バス転換が適当とされた旅客輸送密度 4000 人未満である第 2 次特定地方交通線に指定され、国鉄民営化直前に廃止された。

8.2.2 歴史

1922 年の改正鉄道敷設法には、「十勝国上士幌線ヨリ石狩国ルベシベ（上川）に至ル鉄道」とある。標高 1450m の大難所、三国峠を越えようと目論んだ。北部十勝の開拓と、石狩山地南部一帯の森林資源開発を目的とした二度にわたる鉄道の開通で、奥地への入植者がふえ、農業と相まって林業が盛んになった。士幌村の人口は 1930 年 11863 人を数え、その半数近くは上士幌地区にあって、翌 1931 年 4 月、上士幌村を誕生させた。清水谷、糠平、十勝三股と延びた鉄道は、当時音更川の流送に頼っていた原木輸送を貨車輸送にかえ、勢多水銀鉱山を出現させた。また一本の道路もない三股は、樹海を切り開いた 2 本のレールによって街と結ばれ、道内屈指の木材生産地として発展していった。1925 年 12 月 10 日に、帯広-

図 8-2 士幌線路線図



出所：鉄路に魅せられて

士幌間を士幌線として新規開業。1939 年に十勝三股駅を新設し、延伸開業し全通した。1987 年 3 月 23 日、全線廃止し十勝バス・北海道拓殖バス・上士幌タクシーに転換された。

図 8-3 音更川の流送



出所：ありし日の士幌線

図 8-4 現役時代の士幌線

	
新雪を踏みわけるキハ 40 型	糠平駅 キハ 12 型
	
坊主山を背景に走るキハ 40 型	
	
士幌駅 キハ 40 型	

出所：ありし日の士幌線

8.2.3 旧国鉄士幌線コンクリートアーチ橋梁群

大雪山国立公園の自然美と調和したデザインに歴史の重みも加わり、地域のランドマーク的存在になっている旧国鉄士幌線コンクリートアーチ橋梁群は、国内外の専門家から熱い視線を集めている技術的な価値と、周囲の自然環境と調和した景観が高く評価され、2001年10月、北海道遺産にも指定されている。準鉄道記念物指定については、36の橋梁を指定することとなった。

8.2.4 タウシュベツ橋梁

タウシュベツ橋梁は、北海道上士幌町の糠平湖にある、旧国鉄士幌線コンクリートアーチ橋梁群の一つである。よく晴れた風のない日に、湖面に橋が映ると眼鏡のように見えることから「めがね橋」の別名を持つ。この橋は、糠平湖の水かさが増える6月頃から湖面に沈み始め、10月頃には湖底に沈み、水かさが減る1月頃から凍結した湖面に再び姿を現すため、「幻の橋」といわれている。

図 8-5 タウシュベツ橋梁



出所：かみしほろん.com

8.3 広尾線

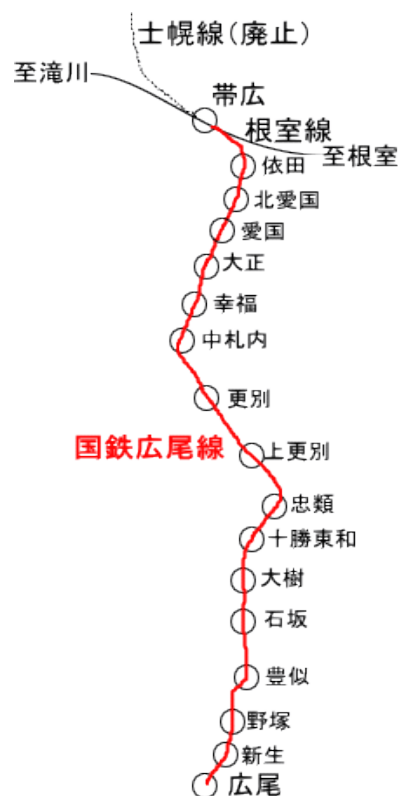
8.3.1 概要

国鉄広尾線は、十勝と日高を結ぶ路線である。1932年に広尾まで開通した。この区間に愛国駅、幸福駅がある。しかしながら、国鉄の分割民営化のため第2次特定地方交通線に指定され廃止となり、現在バスが代替輸送機関として運行している。

8.3.2 歴史

1929年11月2日に広尾線帯広駅から中札内駅開業した。1930年中札内駅から大樹駅まで延伸開業し、1932年広尾駅まで延伸開業し全通開通した。広尾港修築・広尾線鉄道敷設・日勝海岸道路の3つは、「広尾村ノ生命トモ謂フベキ3大事業」と称され、広尾村産業発達の点からみても、まさに村の将来をかけた事業であった。広尾線は、主に農産物の運搬などのために建設された。1987年2月2日、全線廃止し十勝バスに転換された。

図 8-6 広尾線路線図



出所：廃線鉄道寮

8.4 愛の国から幸福へ

8.4.1 愛国駅

帯広駅から約 11km にある、愛国という地名は「愛国青年団」という開拓団があったことによる。駅跡は、現在帯広市により「愛国交通記念館」として整備されている。

8.4.2 幸福駅

帯広駅から約 22km に、幸福駅がある。駅名の由来は、福井県大野から集団移住が行われ、入植者によって拓かれた村には幸震の字があてられた。その後、幸震には福井からの移住者（福井団体）が多かったことにちなみ、集落名が幸福と改められた。1990 年代後半には、農村公園として観光地化され、レール上にはキハ 22 形が保存されている。2013 年 9 月、老朽化のため駅舎は解体され、同年 11 月上旬にほぼ現在の駅舎を再現する形で建て直される予定である。

8.4.3 愛の国から幸福へ

1973 年 3 月、NHK のテレビ番組「新日本紀行」で「幸福への旅～帯広～」として紹介されたのをきっかけに、愛国駅から幸福駅行きの切符が「愛の国から幸福へ」のキャッチフレーズとともに一大ブームになった。これをもとにした歌『愛の国から幸福へ』もヒットし、愛国→幸福間の切符が、4 年間で 1,000 万枚も売れた。愛国駅と幸福駅は 2008 年 7 月、「恋人の聖地」に選定された。

図 8-7 愛国駅



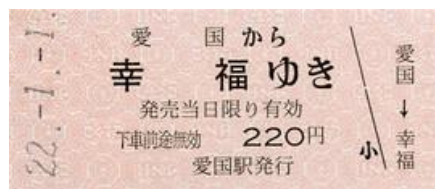
出所：なりたま通信所業務日誌

図 8-8 幸福駅



出所：ちょっとだけ途中下車

図 8-9 愛国から幸福ゆきの切符



出所：津山の金さん漫遊記

8.5 狩勝線

8.5.1 概要

かつて日本三大車窓の一つとして数えられた、根室本線狩勝峠（通称狩勝線）、現在は比較的勾配の緩やかな新線に切り替えられた。工事は枕木の数ほど犠牲者が出たと言われるほど難航し、特に狩勝隧道（954m）と新内隧道（124m）の堀削工事は、堅い岩盤と湧水のために困難を極めた。25/1000 という急勾配が連続する狩勝線は、経済の発展とともに、

旅客・貨物輸送の効率化のため、1966 年開通の新狩勝線に役目を譲り、60 年の歴史を閉じた。

図 8-10 狩勝線



出所：日本土木工業協会 HP

8.5.2 歴史

1901 年に着工され、1907 年開通した。北海道炭礦鉄道により夕張炭田の各炭鉱開発や石炭輸送のため建設された。追分駅から新夕張駅手前までは旧夕張線を線形改良および路盤強化して石勝線の本線に転用した。1951 年、釧路駅発、函館駅行きの急行列車「まりも」号が北海道新得町郊外で脱線させられる事件が発生した。何者かがレールを故意にずらし、脱線転覆を図った列車往来妨害事件である。1966 年に新線開通したため、旧線が廃止された。その後は、旧線の新得から新内間は国鉄の実験線として利用されたが、1979 年には終了している。

8.5.3 狩勝実験線

旧狩勝線は、廃線になったあと狩勝実験線として利用され貨車の競合脱線のメカニズム解明や、瀬戸大橋を念頭に置いた橋梁のたわみ量の測定など、数々の貴重な実験データーを提供し、今日の鉄道の発展に貢献した。

参照 HP

- ・ 廃線鉄道寮

<http://homepage3.nifty.com/haisentetsudouryou/index.html>

- ・ 廃線跡 Report

<http://www.geocities.jp/xxreport2/index.html>

- ・ 北海道の鉄道廃線跡の旅

<http://haieki.tsuchibuta.com/haisen/hiroosen/>

- ・ 津山の金さん漫遊記

<http://kinyodo.moe-nifty.com/blog/>

- ・ 帯広市 HP

<http://www.city.obihiro.hokkaido.jp>

- ・ NPO 法人ひがし大雪アーチ橋友の会 HP

<http://www3.ocn.ne.jp/~arch/>

- ・ 鉄路に魅せられて

<http://www.tetsuroni.jp/haisen/sihoro1.html>

- ・ありし日の土幌線

<http://www3.ocn.ne.jp/~arch/outline.htm>

- ・かみしほろん.com

<http://blog.kamishihoron.com/ichiba/kiji/24964.html>

- ・廃線調査隊

<http://www.ogaemon.com/haisen/karikati-sen/Karikati.html>

- ・日本土木工業協会 HP

http://www.nikkenren.com/archives/doboku/ce/ce0609/100nen_project.html

- ・ちょっとだけ途中下車

http://tabinote.air-nifty.com/weblog/2006/08/post_6df9.html

- ・なりたま通信所業務日誌

<http://diary.naritama.org/20050611.html>