

第5章 日高本線

七条 京汰

5.1 日高本線の地理

5.1.1 日高本線の基本的な路線情報

下の図 5-1 を見て分かるように日高本線は苫小牧から様似までの間を 29 の駅に止まる形で成り立っている。苫小牧、鶴川、富川、新冠、静内、日高三石、浦川、日高幌別、様似が主な停車駅であり、総路線距離は 146.5km である。また、日高本線の軌間¹は 1067 mm の狭軌形式である。この狭軌形式を採用していることもあり、日高本線を通る列車の最高速度は時速 95km である。主に日高本線は普通列車が走るローカル線であり、キハ 40 形という車両を使用している。臨時列車として観光時期の 5 月ゴールデンウィークに千歳線直通で札幌駅まで乗り入れる快速列車「優駿浪漫号」、土日祝日などに静内-苫小牧間を走る「ホリデー日高」がある。

図 5-1 日高本線路線図



出所：Ekinavi 北海道

¹ 軌間とは線路を構成する左右のレールの幅のことである。世界共通の基準として 1435mm という軌間があり、これより広いものを広軌、狭いものを狭軌と呼ぶ。それぞれの特徴として広軌は列車の速度など鉄道の能力が上がる、狭軌は建設費が安くなるというものがある。現在の日本では狭軌の鉄道は 1067mm とほぼ統一化されており、日高本線もこれに当たる。

5.1.2 路線の特徴

図 5-2 を見てわかるように日高本線の大きな特徴として海岸沿いを通る、山と海の間には線路を敷いているというのがあり、これは全国的にみても珍しい景観である。日高本線の風景を細かく見ていくと、苫小牧から鵠川の区間では広大な勇払平野、鵠川から静内の区間では太平洋とサラブレッドの牧場の景色、静内から浦河の区間は日高山脈、浦河から様似の区間は太平洋岸の昆布干し場を見ることが出来る。河川としては鵠川、沙流川、厚別川、新冠川、静内川を鉄道橋で通過し、北海道らしい景観を楽しむことができる。

図 5-2 日高本線



出所：同志社大学鉄道同好会 OB
会 HP

5.2 日高本線の歴史

5.2.1 日高本線の歴史

元々は 1909 年に三井物産株式会社が鵠川近郊の山林で伐採された木材を運搬するための馬車経路として開設された。この当時の区間は苫小牧-鵠川のみ敷かれていた。この区間に関しては苫小牧駅-佐瑠太駅間は苫小牧軽便鉄道、佐瑠汰駅-厚賀駅間および厚賀駅-静内駅間を日高拓殖鉄道株式会社、1933 年に静内駅-日高三石駅間、1935 年に日高三石駅-浦河駅間、1937 年に浦河駅-様似駅間を国有化以後と当時日高本線を受け持っていたそれぞれの会社が少しずつ延伸している。

1910 年に王子製紙株式会社と合同開発し蒸気機関車化、1927 年に改正鉄道敷設法に規定される予定線として国有化、名称を「日高線」とし、1937 年をもって様似まで路線延長されて 1943 年に「日高本線」と名称を変えたという歴史背景がある。

1987 年の国鉄民営化以後は JR 北海道が第一種鉄道事業者として全線の運営を引き継いでいった。使用車両も国鉄民営化を機にそれまで使用していたキハ 40 形からキハ 130 形へと変更し、軽量化をはかった。しかし、このキハ 130 形は老朽化などの影響もあり、長期間の利用には至らず結果的に 1998 年からキハ 130 形は少しずつ運転停止していき、2001 年にはすべての車両がキハ 130 形から元のキハ 40 形に切り替えられた。

2015 年 1 月 8 日の高波の影響による土砂災害以後は日高本線の運行を停止、同年 4 月 28 日に復旧に関する費用案を 2 案発表した。現在も運行再開のめどは立っていない。現在は同区間を路線の短縮運行、代行バスという形をとって補っている。鉄道として運行している区間は苫小牧 - 鵠川間のみであり、その後の路線については鵠川-静内間、静内-様似間で代行バスが運行している。

表 5-1 日高本線略年表

1909年	三井物産が苫小牧 - 鵠川間に専用馬車鉄道を敷設。
1911年	王子製紙と三井物産が共同運営契約を締結。 蒸気鉄道に変更。
1913年	王子製紙が資本金 50 万円で苫小牧軽便鉄道株式会社を設立。 苫小牧駅 - 佐瑠太駅間が開業。
1923年	資本金 200 万円で日高拓殖鉄道株式会社を設立。
1924年	日高拓殖鉄道株式会社として佐瑠太駅・厚賀駅間が開業。
1926年	厚賀駅 - 静内駅間が延伸営業。
1927年	苫小牧軽便鉄道、日高拓殖鉄道株式会社を買収し国有化。名称を日高線とする。(この段階で日高線の区間は苫小牧 - 静内となっている。)
1933年	静内駅 - 日高三石駅間が延伸営業。
1935年	日高三石駅 - 浦河駅間が延伸営業。
1937年	浦河駅 - 様似駅間が延伸営業。なお、これをもって全通。
1943年	富内線の鵠川駅 - 豊城駅間が開業し、当路線から分岐するようになったことに伴い、名称を日高本線と改める。
1959年	臨時準急「えりも」運転開始。(札幌-様似間を千歳線、日高本線経由で運行)
1960年	準急「日高」が運転開始。(札幌-様似間を千歳線、日高本線経由で運行)
1963年	準急「えりも」が定期化する。
1966年	準急列車制度の改変に伴い、「えりも」「日高」が準急から急行に格上げされる。 「日高」が「えりも」と名称統合。
1986年	急行「えりも」の廃止。これにより、日高本線の優等列車が全廃。 富内線廃止に伴い、支援のない本線となる。
1987年	国鉄分割民営化に伴い、JR 北海道が第一種鉄道事業者として全線を受け継ぐ。
1988年	キハ 130 形が運転開始。
1990年	日高線運輸営業所を開設。全列車がワンマン運転化し、キハ 130 形で運転。
1998年	キハ 130 形の一部が運用離脱。
2001年	キハ 130 形の一部が運用離脱。すべてが運用離脱。これに伴い、日高本線ではキハ 40 形が運用されるようになる。
2015年	高波による土砂流出の影響で運転停止。

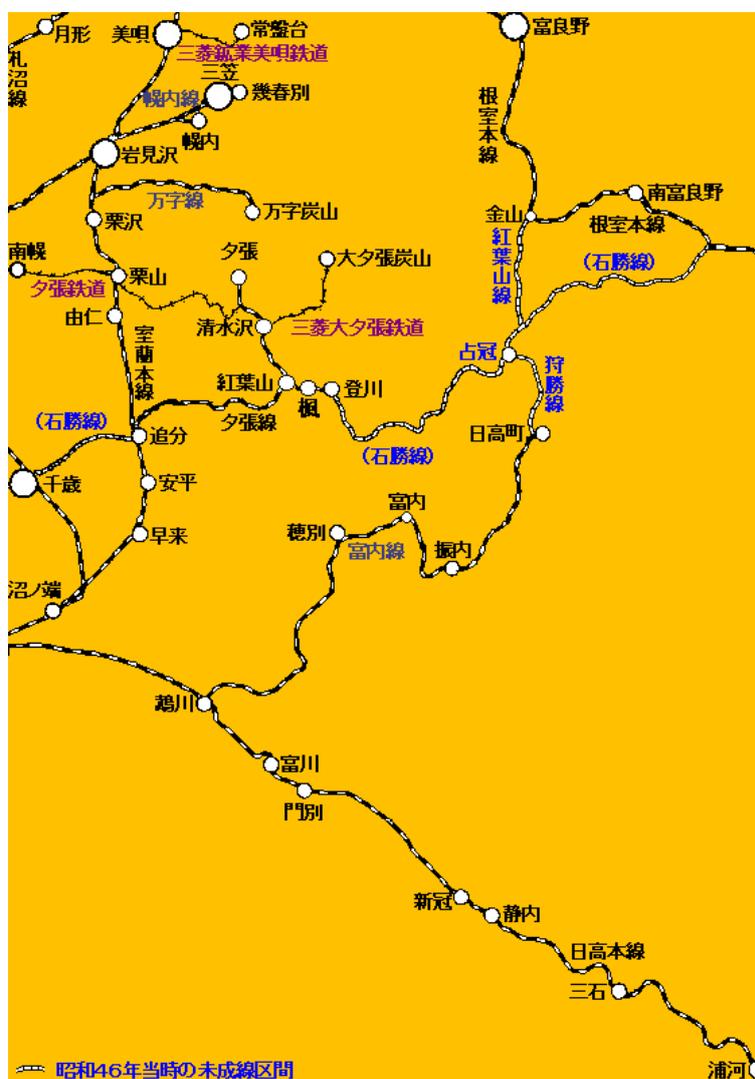
出所：Wikipedia より筆者作成

5.2.2 過去の接続路線

過去の日高本線からの接続路線に関してはとみうちせん富内線と沙流鉄道というものがあった。

富内線は鶴川駅から分岐し、鶴川駅・日高駅を結んでいた。路線距離は 82.5km で軌間は 1067mm と狭軌形式を採用していた。当初根室本線の金山駅と結ぶ計画があり、この計画はずっと継続されていたが、実現することはなかった。富内線の起こりは 1922 年にさかのぼる。この年から翌年の 1923 年にかけて沿線から産出されるクロム鉱や石炭、森林資源の開発のため開かれた鉄道であり、当初は金山線という名称であった。その後 1924 年に北海道鉄道（2 代）と改称し、1943 年に札幌線（現在の千歳線）とともに戦時買収、国有化され、富内線という名称に変えた。その後も日高本線の連絡路線として運営し、1958 年と 1964 年には延伸開業もしたが、1984 年の第 2 次特定地方交通線に指定され、1986 年をもって

図 5-3 富内線路線図



出所：大日本ノスタルジィ鉄道 富内線

全線が廃止された。富内線廃止後は、同区間を道南バスが鉄道代替路線で運行している。しかし、峠越えとなる富内-幌毛志間はバスが全廃されている。現在振内、日高町方面への路線は幌毛志から国道 237 号で平取を経て日高本線の富川駅に接続している。

沙流鉄道は富川駅から分岐し、富川駅-平取駅間を結んでいた。沙流鉄道は路線距離が 13.1km で軌間は 762mm であった。当時の主な目的は沙流川上流で伐採されていた王子製紙苫小牧工場向けの木材の輸送であった。馬車軌道として 762mm でつくられたが日高線が 1067mm の軌間に変更した際にも沙流鉄道は軌間を変更せず、鉄道省より車両を購入して自社営業で運営したという歴史がある。また、戦時中は木材や農産物、買い出し客の輸送で賑わっていたため、乗り継ぎ駅として多くの旅客が乗降していた。しかし、終戦に伴って輸送量が減少、さらに木材が直接トラックで運ばれるようになり、沙流鉄道は次第に利用数が少なくなってきた。そして道南乗合自動車（現、道南バス）が平取-富川間の事業免許を申請したことで沙流鉄道は存在理由を失い、1951 年をもって全線を廃止した。

5.3 日高本線の経営

5.3.1 日高本線の経営状況

経営指標のひとつである輸送密度（1 日 1km あたりの平均輸送量）の日高本線のデータは 2012 年度で 320 人、2013 年度では 312 人となっている。この輸送密度は鉄道においては一般に 1 日 1500 人が営業するにあたって収支が均衡する値であるといわれている。そのため日高本線は輸送密度において赤字経営であることがわかる。

さらに JR 北海道は 2015 年 11 月 6 日に国鉄民営化以降から初めて 100 円の営業利益を得るのにかかる費用の指標である営業係数を公開した（公開された営業係数は 2014 年のものである）。それによると日高本線は図 5-3 で見てわかるように営業係数が 1022 円、すなわち 100 円を稼ぐのに 1022 円の費用が出るという大きな赤字の報告がされている。営業損益においても 13 億 1900 万の損失が見られ、この数字だけで判断すると土砂災害の有無にかかわらず日高本線、さらに留萌線などの北海道が抱えるローカル線はかなり経営が困難だった

図 5-4 2014 年度 JR 北海道営業係数



出所：どうしんウェブ

と見られる。

また、日高本線の海の近くを鉄道が通るといふ地形的特徴も出費が増える原因となっている。5.2.1 でふれたようにこれまで日高本線を走っていた車両はキハ 40 系、キハ 130 系、そして再びキハ 40 系と移り変わっている。1988 年に導入されたキハ 130 系はそれまでのキハ 40 系と比べ軽量化のために車体構造を簡素化し、スピードを上げることを図った。しかし、この構造の簡素化は海に近く、さらに豪雪地帯という日高本線の環境もあり、老朽化が一気に進行し 2002 年には全車両が廃止された。こうした背景からわかるように、水飛沫などによる自然老朽が早く進むことが予測される。

5.3.2 日高本線復旧と経済状況

上記 5.2.1 で表したように日高本線は 2015 年 1 月 8 日に起こった高波による土砂災害の影響によって現在も運行が停止されている。これに対して JR 北海道は鉄道総合技術研究所のコンサルティング報告に基づき護岸対策などについて根本的な見直し、改善が必要と考え、2015 年 4 月 28 日に概算工事費と必要工期について 2 案を発表した。これによると日高本線の完全復旧に必要な工事費は、護岸対策が約 42 億円、斜面对策が約 15 億円、計約 57 億円であり、修繕費を必要最低限に見越した上でも約 26 億円とした。26 億円案に関しては護岸対策費を 24 億円、斜面对策費を 2 億円と大きく費用削減しているが、それでも金銭的な問題は解決できないものとし、JR 北海道は国からの援助が不可欠としている。さらに運行再開の目安は早くても 2019 年、日高本線自体無人駅が多いローカル線であることから、JR 北海道は復旧を見合わせおり、廃線の可能性も示唆していた。

表 5-2 日高本線工事に関する 2 案

	内訳		計
57 億円案	護岸対策費	4200000000 円	5700000000 円
	斜面对策費	1500000000 円	
26 億円案	護岸対策費	2400000000 円	2600000000 円
	斜面对策費	200000000 円	

出所：タビリス HP より筆者作成

しかし、2015 年 11 月 16 日国土交通省北海道運輸局は復旧にかかる費用のうち国が事業費の約 3 分の 1 である 10 億円を補助するという方針を発表した。国は鉄道構造物の長寿命化に向けた改良に充てられる「鉄道施設安全対策事業費補助金」を適用する。このような国からの復旧費援助の案が発表されたことにより、日高本線復旧の経済的な問題点は幾分少なくなったと考えられる。

5.4 日高本線の今後

上記 5.3.2 で見たように日高本線の復旧は経済的に考えるとかなり難しいという発表を JR 北海道は出していた。しかし、2015 年 11 月 16 日の発表により日高本線復旧の可能性は非常に高くなったと考えられる。さらに、日高本線特有の山と海、サラブレッド牧場を楽しめる景観は地元の人々だけでなく鉄道ファンの間でも親しまれており、これらの人々からは復旧を願う声も出ている。歴史的に見ても日高本線には 100 年以上の歴史があり、長年地方のローカル線として親しまれてきた背景がある。これらの状況や背景を踏まえると日高本線の運行を完全に廃止にするという決断に至ることは難しいことがわかる。

参照 HP

- ・ JR 東日本 公式 HP

www.jreast.co.jp

- ・ タビリス HP

<http://tabiris.com/archives/hidaka/>

- ・ 同志社大学鉄道同好会 OB 会 (DRFC クローバー会) HP

<http://drfc-ob.com>

- ・ マイナビニュース

<http://news.mynavi.jp/series/diagram/035/>

- ・ Ekinavi 北海道 観光情報

<http://www.ekinavi-net.jp/railway/jr-hidaka/>

- ・ Wikipedia フリー百科事典 (日高本線、富内線、沙流鉄道)

<https://ja.wikipedia.org/wiki/>

- ・ どうしんウェブ

<http://dd.hokkaido-np.co.jp/news/economy/economy/1-0198978.html>

- ・ 鉄道写真管理局珍車ギャラリー

http://www.hcn.zaq.ne.jp/cadzy500/HP1/chinsya-htm/jrh_dc130_1/jrh_dc130_1.htm

- ・ 営業係数(えいぎょうけいすう)とは - コトバンク

<https://kotobank.jp/word/>

- ・ 大日本ノスタルジィ鉄道 富内線

<http://www.nihonkai.com/railroad/tomiuc>