

ローカル線で行く！ フーテン旅行記 18 -ローカル線の明暗！

岡山大学工学部機械工学コース助教

大西 孝



専門は機械加工（研削）。主に円筒研削や内面研削を対象として、工作物の熱変形や弾性変形に伴う精度の悪化を防止する研究を進めている。趣味は列車を使用した旅行（47 都道府県を踏破済）。

はじめに

全国を走る旅情豊かなローカル線の中には、過疎地を走るものも少なくありません。国鉄末期から JR の発足当初にかけて多くのローカル線が廃止され、一部は第三セクター鉄道に転換しましたが、その後の 20 年程度は、廃止された路線は、ほとんどありませんでした。しかしながら、ここに来て地方を走るローカル線の存廃が議論されています。特に経営が厳しい JR 北海道は、採算の面で維持が困難な路線を公表し、路線の今後について地元との話し合いを進める方針です。その中で、かつては夕張炭鉱の石炭を運んだ石勝（せきしょう）線の支線、夕張支線は来年（2019 年）4 月に廃止されることが決定しました。一方で、他の地域に目を転じると、一度廃止されながら、一部の区間が復活したローカル線もあります。今回は明暗がはっきり分かれたローカル線をご紹介します。

1. 炭鉱鉄道の名残を求めて！ 夕張支線（石勝線）

北海道には石炭の輸送を目的として建設された鉄道路線が多くあります。かつては炭鉱から石炭を沿岸部の製鉄所や港に運び活況を呈しましたが、道内の炭鉱の閉山に伴い、今では廃止された路線も少なくありません。石勝線の支線である通称「夕張支線」も、夕張炭鉱の石炭を運び出すために作られた路線です。閉山後も地域の輸送を支えてきましたが、ついに 2019 年 4 月 1 日に廃止されることになりました。今回は石炭を運んだ時代の名残が感じられる夕張支線を訪ねてみましょう。



追分駅に停車する 1 両きりの夕張行。かつては構内が蒸気機関車や石炭列車で埋まったそうですが、今は多くの線路が撤去され空き地が広がっています。後ろに見える長い歩道橋がかつての広い構内の名残を今に伝えます。

石勝線は北海道の玄関口である新千歳空港駅の隣にある南千歳駅から東へ向かい、日高山脈を多くのトンネルで突き抜け帯広や釧路などの道東を結ぶ路線です。もともとは 1892 年（明治 25 年）に追分（おいわけ）から夕張駅を結ぶ夕張線として建設され、炭鉱で行き止まりの路線でした。その後、



列車の旅はやはり駅弁が必須です。苫小牧名物のほっきめしは、北海道らしい逸品。苫小牧駅の他、南千歳駅でも買えます。

1981 年に途中の新夕張駅から十勝地方の入り口にあたる新得までの路線が開通し、帯広や釧路方面への路線と通じた際に石勝線と路線名を改め、札幌や新千歳空港から道東へ向かう乗客を乗せた特急列車が行き交う幹線となりました。新夕張から夕張駅の間は炭鉱の閉山後も存続しましたが、今では 1 日わずか 5 往復の列車しか走らない支線になっています。

千歳駅発夕張行の1両のディーゼルカーは南千歳駅から石勝線に入り、進路を東へ向けます。南千歳から追分の間は新夕張から先の開通に併せて作られた新しい区間ですが、沿線は牧場が広がるのみで駅は一つありません。途中の信号場



普通列車たるもの慌てぬもの。追分駅では10分余り停車し、後続の帯広行の特急（写真右の列車）へ進路を譲ります。それにしてもがらんとした駅の構内です。



最近では珍しい、列車の側面に掲げられた行先表示の看板。車体の塗装の傷みがJR北海道の厳しい状況を物語っています。窓からちらりとのおぞむソトカツゲン（北海道特有の飲み物）。

と列車は山間部に入ります。追分から新夕張の途中には駅が2つしかありません。かつては4つの駅がありましたが、利用者の減少で2016年に半数の駅が信号場に変更されました。駅の廃止からもJR北海道の厳しい経営状況がうかがえます。

新夕張からは道東方面への本線と分かれ、夕張へ向かう



追分を出てもしばらくは北海道らしい牧歌的な光景が広がります。

で釧路からの特急とすれ違い、苫小牧からの室蘭本線と合流して追分駅に到着します。追分駅は室蘭本線と石勝線が交わるジャンクションです。かつて蒸気機関車や石炭列車であふれたであろう構内の大部分は線路がはがされ、プラットフォームの周辺以外は空き地が広がり、駅構内を横切る長い歩道橋が、かつての名残をとどめています。追分駅を出て岩見沢へ向かう室蘭本線と分かれ、牧場を眺めながらしばらく走ると

支線へと足を進めます。夕張駅を出てしばらくするとビニールハウスが見えてきます。あれが有名な夕張メロンの栽培場だろうかなどと想像をしながら、列車に揺られるのも楽しいものです。夕張支線には沼ノ沢、南清水沢、清水沢、鹿ノ谷と美しい響きの途中駅がありますが、どこの駅も人の気配は



新夕張駅で道東へ向かう本線と分かれて夕張支線へ入ると、沿線ではビニールハウスが目立ちます。これが夕張メロンの畑でしょうか？

ありません。かつてはそれぞれの駅から炭鉱への鉄道が分かれていた名残で、



清水沢駅の構内を列車の最後尾から望む。左の線路横にあるホームから右の青い駅舎の間に炭鉱へ向かう鉄道が発着していましたが、いまは草が茂るだけです。

追分駅と同様に草が生い茂った広い構内が広がり、石炭産業の終焉とともに役目を終えた路線の悲哀が漂います。やがて山を登りつめた列車は終点の夕張駅に到着します。夕張駅は、もとは炭鉱の付近にあり、閉山後は夕張の市街に移転しました。さらにバブル期に、リゾートホテル

ルの真横にある現在の位置まで路線が短縮され、市街地からは遠くになってしまいました。その後、観光産業の不振により夕張市の財政状況が厳しくなったことは記憶に新しいところですが、今の夕張駅の駅舎を見ていると、炭鉱の街の苦悩が感じられます。

(岡山大学職員組合 組合だより 222号より加筆のうえ再掲)



終点の夕張に到着。駅は列車の右後ろに見えるリゾートホテルの建設に併せてバブル期にこの位置へ移動しました。

2. 復活した鉄路！ 可部線

フーテン旅行記では、折に触れてローカル線の厳しい状況をご紹介してきました。過疎化が進む中、ローカル線に関するニュースは減便や廃止といった暗いものが多いのも事実です。ところが、2017年春のダイヤ改正では明るい話題も見られました。広島県の可部（かべ）線で、一度は廃止された区間が復活し、新たな駅が二つ設置されました。早速「青春18きっぷ」を片手に復活した区間を訪れてみました。



広島といえば広島風お好み焼き！可部線の列車が発着する広島駅にもお店があります。列車の時間までに手軽にいただけるお好み焼きは最高です。



電車は広島駅を出て、横川駅から可部線に入ります。横川駅を出るとすぐに太田川を渡り、しばらくは川に沿って北上します。

だが、この先の区間は開通させても利用者が少ないと見込まれ、三段峡より北に線路が伸びることはありませんでした。さらに2003年、可部から先の電化されていない区間は利用者が少ないために廃止され、可部線は横川から可部までの路線に短縮されました。ところが可部

可部線は、広島市の横川（よこがわ）駅から可部を経て、島根県の浜田市を結び路線として計画され、可部までは戦前に電化もされています。可部から先も浜田を目指して建設が続けられ、島根県境に近い広島県北部の三段峡（さんだんきょう）駅までは開通しまし



緑井駅付近で山を眺めると、砂防工事が続いています。この付近は2014年夏の土砂災害で大きな被害が出ました。

付近の一部区間の復活を望む声があり、2017年3月4日、可部から1.6kmの区間が復活し2つの駅が新設されました。廃止されたローカル線の復活は極めて珍しいことです。

新しく終点となったのは「あき亀山駅」。広島駅から

可部線の電車に乗って復活した区間を目指します。横川駅で山陽本線と分けられると、電車は太田川を渡り、しばらく川と並走します。沿線は住宅地が広



可部駅から先へ続く線路。2003年に一度廃止されましたが、14年の歳月を経て、ここから2駅分の区間が復活しました。

も工事が続いているところを見ると、被害がいかに大きなものであったかがわかります。

先日まで終点だった可部駅は折り返し列車専用の行き止まりのホームが撤去され、今では完全に可部線の途中の駅になってしまいました。ここからは、いよいよ新しく復活した区間に電車が進みます。復活した区



可部駅が近づくと再び太田川を渡ります。この川の対岸には、広島から三次を経て、岡山県の新見を結ぶ芸備線も走っています。

がり、時間帯によっては高校生が多く乗っています。太田川と離れ、緑井（みどり）駅の辺りで車窓左手の山を見ると、山腹のあちらこちらで砂防工事をしています。可部線の沿線は2014年夏の大雨（平成26年8月豪雨）で大規模な土砂災害に見舞われ、2年半以上の歳月が経過した2017年の3月で



復活した区間に電車は歩を進め、真新しいレールの上を走ります。住宅地に設けられた途中駅の河戸帆待川駅に到着。

間のレールや砂利は全て新しいものに交換されたようで、真っ白な砂利の上に敷かれた真新しいレールの上を電車は静かにゆっくりと進んでいきます。住宅地の中に新しく設けられた「河戸帆待川（こうどほまちがわ）」駅を経て、終点のあき亀山に到着しました。無人駅で駅の周辺はまだ開発途上ですが、将



終点のあき亀山へ到着。広島地区では写真の新型車両の導入も進んでいます。



あき亀山の駅舎。駅周辺は開発途上といった感じですが、将来的には市民病院が建設されるそうです。

来は市民病院が駅の近くに移転する計画があり、多くの人に利用されることを願います。延伸区間の所要時間はわずか4分。距離にして1.6kmですが、地域の要望で廃止された区間が復活するのは意義深いことだと思います。

(岡山大学職員組合 組合だより210号より加筆のうえ掲載)

おわりに

地方創成というスローガンが聞こえてきますが、現実的には地方の過疎化は進んでいます。ローカル線を旅していても、1990年代にはそれなりに乗客でにぎわった路線が、昨今ではがら空きという光景を目にすることもしばしばです。ローカル線とどのように向き合っていくのか、まずは地域住民の関心が高まり活発かつ建設的な議論がなされることが重要なように思います。