

# 先人たちの足跡 No.7 「鉄道の開通—羽幌線」

羽幌線は、留萌駅で留萌本線から分岐して日本海沿岸を北に向かい、小平、苫前、羽幌、初山別、遠別、天塩を経由して幌延駅に至る日本国有鉄道（略：国鉄）が運営していた鉄道路線で、沿線の産業、生活路線として重要な役割を担っていましたが、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（略：国鉄再建法）の施行により特定地方交通線（第2次線）に指定され、昭和62年3月29日に廃止されました。

## ① 留萌・羽幌間

留萌・羽幌間は、軽便鉄道として計画され、留萌線の支線として開業した路線です。大正9年（1920）の第43回帝国議会において留萌・古丹別間の建設が決定し、大正11年留萌方面から測量に着手し、建設工事は留萌駅南方に東留萌信号場を新設、そこから羽幌までを7区間に分けて施工されました。起点から羽幌まで60.6kmの工事は、開通までに実に10年もの歳月がかかり、昭和2年10月には東留萌（信号場）、三泊、小平、大楢の各駅が開業。その後も各駅が開業し、昭和7年9月の上平、苫前、羽幌の各駅開業によって留萌・羽幌間全線が開通し、留萌線から羽幌線に改称されました。



羽幌線天塩川橋梁工事

## ② 羽幌・幌延間

羽幌・幌延間は、改正鉄道敷設法（大正11年）の別表に「天鹽國羽幌ヨリ天鹽ヲ經テ下沙流別附近ニ至ル鐵道」と規定され、建設予定路線となりました。昭和2年（1927）8月、幌延村長高橋文之輔から農林政務次官 東 武（北海道選出の代議士）に出された陳情書の項目の中に「遠別線鉄道促成ノ件 下沼・遠別間二十一里ノ遠別線鐵道ヲ昭和3年度着手昭和7年度ニ完成セラレ度」と記され、羽幌線の分岐点は下沼駅となっていました。

昭和4年には村会をはじめ村内に分岐点をめぐる論争が巻き起こり、9月の村会では分岐点を幌延駅とする建議案と同建議案を議題としない建議案が議題となり、分岐点を幌延駅とする建議案は否決されました。

しかし、昭和7年2月には幌延駅を分岐点とする幌延・天塩間の線路選定を終え、同年12月に起工し、昭和10年6月30日には幌延・天塩間が開通し、振老、北川口、天塩の各駅が開業、昭和11年10月には遠別まで開通となりました。幌延・遠別間は、工事中「遠別線」と呼ばれていましたが、昭和10年6月30日に天塩線と改称されました。

羽幌・築別間は、羽幌町築別川の上流に石炭鉱脈が発見され、採掘が大々的に開始されると輸送のための鉄道建設が急がれ、昭和14年4月に起工し、昭和16年12月開通しました。

築別・遠別間の建設は、太平洋戦争の激化により戦後まで一時中断しましたが、昭和27年に工事が再開され、昭和32年11月に築別・初山別間が開通、昭和33年10月には初山別・遠別間が開通し、留萌・幌延間の全通によって天塩線は羽幌線に編入されました。

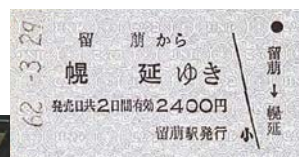
## ③ その後の羽幌線

昭和37年（1962）10月からは札幌と幌延を結ぶ「急行はぼろ号」が運転され、住民の足として大きな役割を果たしてきましたが、貨物営業が昭和59年2月に廃止、昭和61年11月には「急行はぼろ号」も廃止となりました。

昭和55年12月に国鉄再建法が公布され、羽幌線の存続が危ぶまれたことから、昭和58年2月に留萌管内が一丸となった存続運動を行うため「国鉄羽幌線存続連合期成会」が結成され、羽幌線廃止反対の運動を展開しました。

しかし当時の国鉄は、膨大な長期債務を抱え、民営以外に生き残る道がなく、不採算路線16線を切り捨て、社員を1/2以下にしても採算が危ぶまれていたため、廃止反対の声を聞き入れませんでした。

昭和60年8月には第2次特定地方交通線として羽幌線の廃止が承認され、昭和62年3月29日に「さよなら列車」が運行し、昭和33年の全線開通からわずか30年で廃止となりました。翌30日からは羽幌線の代替交通機関として、幌延町と留萌市を結ぶ国鉄代替バス路線を沿岸バス株式会社が運行しました。



昭和62年3月29日羽幌線乗車券と「さよなら列車」