

特集

開町140周年・町制施行 60周年を迎えて



～わが町の鉄道史 JR日高本線のあゆみ～

平成27年1月、低気圧に伴う高波の影響により、JR日高本線（厚賀く大狩部間）の線路海側の盛土が流出し、列車が運休となり、バスによる代行輸送が行われてきました。復旧に向け、日高管内7町で協議、検討を重ねてきましたが、令和2年10月23日、JR北海道と管内7町によるJR日高本線（鶴川く様似間）の鉄道事業廃止に係る同意、覚書締結式が行われ、令和3年4月1日、JR日高本線（鶴川く様似間）が廃線となり、長い歴史に幕が下ろされました。今年、開町140周年・町制施行60周年。「にいかつぶ」の歴史とともに日高本線の歴史について振り返ります。

JR日高本線の概要



- 起点駅：苦小牧駅
- 終点駅：様似駅
- 沿線駅数：29駅
 - ・苦小牧市（2駅）・厚真町（1駅）
 - ・むかわ町（3駅）・日高町（5駅）
 - ・新冠町（3駅）・新ひだか町（7駅）
 - ・浦河町（5駅）・様似町（3駅）

- ※下線は廃止となった駅
- 開業：大正2年（苦小牧軽便鉄道株式会社）
大正12年（日高拓殖鉄道株式会社）
- 全線開通：昭和12年
- 国有化：昭和2年
- 民営化：昭和62年
- 所有者・運営：JR北海道
- 路線距離：146km（苦小牧～様似間）
※廃線となった鶴川～様似間は116km
- 線路数：前線単線



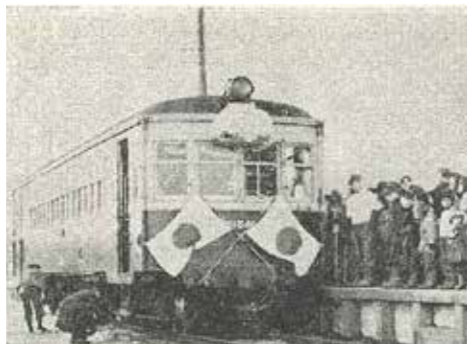
新冠駅（平成10年）

日高本線の歴史

日高線のルーツは、明治時代まで遡ります。起点の駅である苦小牧駅は、明治25年に石炭運送のために停車場として設置されました。明治40年になると、王子製紙㈱で原料となるパルプを必要とするために木材を輸送する目的で、親会社の三井物産が苦小牧く鶴川間に馬車軌道を敷設しました。

大正2年、日高管内の住民からの強い要望により、一般営業路線として三井物産㈱から専用鉄道の権利を譲り受けて苦小牧軽便鉄道㈱が設立され、営業を開始しました。これが「日高線開業のはじまり」とされています。さらに、大正12年になると日高拓殖鉄道㈱が設立、その後、厚賀く静内間の鉄道が開通しました。この時、1本の路線に2つの鉄道会社が関わっていたことになりました。

昭和2年、帝国議会において、苦小牧く浦河間の鉄道建設と苦小牧軽便鉄道（苦小牧く富川間）及び日高拓殖鉄道（富川く静内間）の買収が議決され、同年8月に鉄道省に買収、国有化され「日高線」として一本化になりました。静内く三石間は、昭和8年、三石く浦河間は昭和10年、浦河く様似間は昭和12年に延伸され、全線開通に至りました。



新冠駅に初めてきたディーゼルカー（昭和29年頃）

昭和18年、鶴川駅からは平取方面へ向かう富内線（昭和61年廃線）が分岐するため、「日高本線」と改称されました。昭和28年からディーゼルカーが運用を開始し、昭和49年まで蒸気機関車と併用して列車が往来していました。昭和62年には、日本国有鉄道（通称・国鉄）が民営化され、「JR北海道」として日高本線を継承しました。

これまで、海岸に近く、厳しい自然地形を通過する路線であるため、幾度となく災害の憂き目に遭い、たびたび運休することがありました。平成27年1月に厚賀く大狩部間の高波による路盤流出が大きな打撃となり、鶴川く様似間が不通、JR北海道と沿線各町が6年に及ぶ協議の末に廃止の合意に至り、100年以上に及ぶ同区間鉄道の歴史に幕を下ろしました。

日高本線とにいかつぶ 身近だった駅

新冠に初めて鉄道が通ったのは、大正15年のことでした。当時は「日高拓殖鉄道㈱」が業務を行っていました。新冠の代表駅である「新冠駅」は、開設当初は「高江駅」と呼んでいました。これは、新冠市街地は当時「高江」という地名だったからです。



「高江駅」（昭和14年頃）

戦時中は、戦地に向かう兵士がこの駅から列車に乗り込み、見送りの家族でいっぱいだったといわれています。昭和23年から新冠駅と改称、通学や通勤、貨物の往来があり、駅の周辺はとても賑わっていました。古い駅舎は、駅員（駅の助役）住宅となっており、付近には駅長住宅や駅員住宅の長屋がありました。

「節婦駅」にもかつては駅員がおり、乗客の他に、節婦という地域の特産品から、漁業関係や木材、木炭関係の貨物でとても賑わっていました。



節婦駅（昭和46年頃）

「大狩部駅」は、簡易乗降駅として設置され、節婦駅長の管理下で利用が図られました。「秘境の駅」としてマニアに注目され、テレビドラマのロケ現場にも取り上げられました。



大狩部駅待合所