

北海道の開発と鉄道 —1世紀半の軌跡— 〈下〉



原田 伸一 (はらだ しんいち)

1950年生まれ。函館市出身。室蘭工業大学開発工学科卒業後、1973年4月、(株)北海道新聞社入社。編集局、函館支社長などを経て、2015年6月、常務取締役で退任。以後、鉄道関係の執筆活動に入る。著書に『函館・道南鉄道ものがたり』『海峡の鉄路 青函連絡船 110年の軌跡と記憶』『北海道 国鉄蒸気機関車の記録』『北海道の貨物列車』『年表と写真で見る北海道の国鉄』(共著)(いずれも北海道新聞社刊)がある。総務省北海道管区行政評価局「行政改善推進会議」座長。

民営化なるも、経営立て直しに苦戦

幌内鉄道から開業100年の節目となる1980(昭和55)年10月、函館本線に続いて千歳線・室蘭本線の電化が完成し、空港直結の千歳空港駅(現・南千歳駅)が開業するなど、札幌圏の輸送が飛躍的に強化されました。これにより、本州との連絡輸送は従来の青函連絡船に代わり、全国各地と短時間で結ばれる千歳空港が主役となったのです。一方で、「鉄道離れ」が加速し、民営化を挟んで経営の立て直しが課題となる苦難の時代を迎えました。

◆石勝線開通、千歳線の高度化進む

千歳空港駅開業から1年後の1981(昭和56)年10月1日、同駅と帯広・釧路方面を短絡する石勝線(千歳

空港駅-新得駅間、132.4km)が開業しました(写真1)。千歳空港駅から新線を建設して室蘭本線追分駅に至り、夕張線の一部と新線を使って、新得駅手前で根室本線と合流するルートです。当初は1974(昭和49)年度の開業予定でしたが、日高山脈をトンネルと鉄橋で貫く難工事の上、公共投資の抑制もあり、大幅に遅れました。開業により、根室本線の滝川駅-富良野駅-新得駅経由だった特急や急行は石勝線経由に変更され、札幌駅-釧路駅間の特急の所要時間は以前に比べて平均40分程度短縮されました。

石勝線は今まで鉄道に縁がなかった沿線のリゾート開発の起爆剤になりました。途中には占冠駅と石勝高原駅(現・トマム駅)が新設され、石勝高原駅付近には民間企業がホテルやスキー場などヨーロッパ風の施設を建設。千歳空港から特急で1時間ほどで到達できる大規模リゾートの実現は、観光産業の拡大を目指す国や北海道の開発計画とマッチする成果でした。

国鉄はホテルとタイアップして1985(昭和60)年、急行用気動車を改造した「アルファコンチネンタルエクスプレス」(通称アルコン、3両編成)(写真2)をデビューさせ、リゾート客の誘致に本格的に乗り出しました。先頭車前部の展望席は傾斜したガラス張りで、ダークブラウンに統一された斬新なスタイルは「走るホテル」と形容され、全国的なブームとなる「ジョイフルトレイン」(写真3)の先駆けとなりました。また1986(昭和61)年3月には、千歳空港との連携を強めるため、旭川駅-札幌駅-千歳空港駅の間に、札幌駅のみ停車の電車特急〈ホワイトアロー〉が新設されるなど、急速に千歳線の高度化が図られるようになります。

◆赤字路線、次々に淘汰

こうした華やかな話題の一方、約37兆円もの巨額の赤字を抱え、経営に行き詰った国鉄は、民営化した上で旅客は地域ごとに分割し、貨物は全国1社で運営することになりました。これにより、国鉄北海道支社は北海道旅客鉄道会社(JR北海道)として独立することになり、経営を軌道に乗せるため、不採算部門を大胆に削減する必要に迫られました。すでに根北線や白糠線などは廃止されていましたが、国鉄は羽幌線や深名線、池北線など長大路線についても廃止する方針を決定。地元には戸惑いと反発が広がりましたが、最終



写真1 札幌圏と道東を近づけた石勝線。写真は上り特急〈スーパーおおぞら〉=占冠駅-新夕張駅間、2011.5.7

写真2 廃車後、保存されている「アルコン」の前頭部=JR苗穂工場、2015.10.24

写真3 1992年デビューのリゾートトレイン「ノースレインボーエクスプレス」=宗谷本線間寒別駅付近、2015.11.1

表 1 国鉄民営化前後の廃止路線

線 名	廃 止 日	距離(km)
根北線(斜里－越川間)	1970.12.1	12.8
南美唄支線(美唄－南美唄間)	1973.9.9	3.0
白糠線(白糠－北進間)	1983.10.23	33.1
万字線(万字－志文間)	1985.4.1	23.8
渚滑線(渚滑－北見滝ノ上間)	1985.4.1	34.3
相生線(美幌－北見相生間)	1985.4.1	36.8
岩内線(小沢－岩内間)	1985.7.1	14.9
興浜北線(浜頓別－北見枝幸間)	1985.7.1	30.4
興浜南線(興部－雄武間)	1985.7.15	19.9
美幸線(美深－仁宇布間)	1985.9.17	21.2
手宮線(南小樽－手宮間)	1985.11.1	2.8
胆振線(伊達紋別－俱知安間)	1986.11.1	83.0
富内線(鶴川－日高町間)	1986.11.1	82.5
広尾線(帯広－広尾間)	1987.2.2	84.0
瀬棚線(国縫－瀬棚間)	1987.3.16	48.4
湧網線(中湧別－網走間)	1987.3.20	89.8
士幌線(帯広－十勝三股間)	1987.3.23	78.3
羽幌線(留萌－幌延間)	1987.3.30	141.1
国鉄民営化	1987.4.1	
幌内線(岩見沢－幾春別間)	1987.7.13	18.1
松前線(木古内－松前間)	1988.2.1	50.8
歌志内線(砂川－歌志内間)	1988.4.25	14.5
標津線(標茶－中標津－根室標津－厚床間)	1989.4.29	116.9
名寄本線(名寄－中湧別－遠軽－湧別間)	1989.4.30	143.0
天北線(音威子府－南稚内間)	1989.4.30	148.9
池北線(池田－北見間)	1989.6.4	140.0
上砂川支線(砂川－上砂川間)	1994.5.16	7.3
深名線(深川－名寄間)	1995.9.3	121.8
合計		1601.4

的には地元も容認せざるを得ませんでした(表1)。

他方、当時の道路網を見ると、1971(昭和46)年に北海道で初の高速道路である道央自動車道(道央道)が千歳IC－北広島IC間が開通したのをきっかけに、札幌や苫小牧方面に次々と延伸し、やがては北海道全体に高速道路網を拡大する事業が本格化していました。1983(昭和58)年には道央道の札幌IC－岩見沢IC間が開通し、これをもって道内の高速道路の総延長は100kmを達成。高速道路だけでなく、一般道路の改良や拡幅も軌道に乗り、都市間バスや長距離トラックなどが鉄道輸送に取って代わるようになりました。

同時に各輸送機関の優位性を生かし、総合力を発揮させる方策が取られるようになりました。例えば、主要駅とバスターミナルを併設することなどです。石炭産業や開拓生活を支えてきたローカル線の廃止は地元には打撃でしたが、バス転換は時代の流れから見ると、止むを得ない判断だったのでしょう。

◆民営化スタート、青函トンネルも開通

1987(昭和62)年4月1日、国鉄の分割・民営化により、北海道旅客鉄道株式会社(JR北海道)が誕生しました。旅客会社は北海道を含めて6社、貨物会社は

全国1社となり、より柔軟な経営が可能になりました。翌1988(昭和63)年3月13日、青函トンネル(53.9km)が供用開始となり、函館と青森を結ぶ海峡線が開業しました。世界最長の海底トンネルとなった青函トンネルは注目を集め(当時は陸上トンネルでも世界一の長さ)、同日ダイヤ改正のキャッチフレーズは、本州と四国の間を鉄橋で結んだ備讃線も含めて「レールが結ぶ、1本列島」と高揚感あふれる表現でした。

これを機に、札幌駅－上野駅間には夜行寝台特急〈北斗星〉が運転開始(写真4)。函館駅－盛岡駅間には東北新幹線と接続する特急〈はつかり〉、札幌駅－青森駅間には夜行急行〈はまなす〉、函館駅－青森駅間には客車編成の快速〈海峡〉などが新設されました。とりわけ、ブルートレインの〈北斗星〉は話題となり、予約を取るのが難しくなったほどでした。また、貨物列車も青函連絡船で中継する必要がなくなり、電気機関車に引かれたまま本州とを往復できるようになりました。

その青函連絡船は同日をもって80年間の歴史を閉じました。最後の航海に当たったのは青森港発が八甲田丸、函館港発は羊蹄丸で、両船は夜の海峡ですれ違い、互いに汽笛を鳴らして乗客ともども津軽海峡に別れを告げました。青函連絡船が就航した1908(明治41)年以来、80年にわたって運んだ旅客は1億6000万人、貨物は2億4700万トンに上ります。それらの数字は、北海道の発展を支え続けた証といえるでしょう。

◆高速化実現、禁煙車の導入も

民営化の前後、JR北海道は次世代に向けて、様々な挑戦を展開していました。1986(昭和61)年10月、当時最新鋭の特急気動車キハ183系500番代の高速性能試験を行ったところ、千歳線内で146.9km/hを出し、国内在来線の気動車としては最高記録を達成。こうした実績を重ねて1990(平成2)年、札幌駅－旭川駅間に新製785系電車(写真5)による特急〈ホワイトアロー〉がデビューします。最高速度130km/hで走行し、乗り心地も良く、1日13往復が設定されました。

また、非電化区間を走行する気動車特急では1994(平成6)年、曲線でも高速を維持できる振り子式キハ281系(写真6)が運行開始となり、次いで283系が導入されました。それぞれ特急〈スーパー北斗〉、〈スーパーおおぞら〉に充当され、785系と同じ最高速度で



写真4 ブルートレインとして人気を集めた寝台特急〈北斗星〉。上野駅から一夜を走り抜け、朝日を浴びて札幌に向かう＝函館本線七飯駅－大沼駅間、2007.6.16

写真5 特急〈ホワイトアロー〉などで活躍した電車785系(現在は特急〈すずらん〉で使用)＝函館本線豊幌駅－江別駅間、2016.9.21

写真6 振り子気動車キハ281系〈スーパー北斗〉＝函館本線大沼駅－仁山駅間、2011.7.11

運転。これにより、札幌駅－函館駅間の所要時間は従来の最短3時間29分から2時間59分に短縮されました。

ソフト面にも目を向けると、1982（昭和57）年、全国一斉に特急列車の1両のみを禁煙とする措置が取られました。健康問題に対応するためです。その後、禁煙の動きが加速し、2006（平成18）年には道内完結の全列車の禁煙が実現しました。1986（昭和61）年には特急電車に初めてカード式公衆電話が取り付けられ、乗車中でも連絡が取れるようになりました。携帯電話がなかった時代なので、電話の前には行列ができたそうです。1996（平成8）年8月、弱者への配慮として優先席が富良野線の車両に新設され、やがて全線に普及しました。また、コンピューター技術が進んだため1998（平成10）年、札幌駅などに自動改札機が設置されました。2008（平成20）年にはICカード乗車券「Kitaca」が登場し、やがて全国各線で使用が可能になるなど、画期的な進歩を遂げました。

◆新幹線開業、「道民夢」実現

民営化によるサービス向上は続きますが、あってはならない事故が連続することになりました。2011（平成23）年5月、石勝線のトンネル内を走行中の釧路駅発札幌駅行き特急〈スーパーおおぞら14号〉が脱線して車両6両が炎上し、乗客・乗員252人中、79人が煙を吸うなどして負傷する事故が発生。原因は車両床下にある減速機の吊りピンが脱落した結果、減速機が垂れ下がり、それが軌道と激しくぶつかって脱線に至ったのです。原因が明らかになると、避難誘導のあり方も含めて、JR北海道は厳しい批判にさらされました。

さらに2013（平成25）年9月、函館本線大沼駅構内で貨物列車が脱線し、調査の中で、保線担当者がレールの検査データを改ざんしていたことが発覚しました。度重なる事故や不祥事を受け、JR北海道は特急〈スーパー北斗〉など特急列車の減便・減速の措置を取り、信頼の回復に努めることになりました。民営化以降、列車の高速化に重点が置かれ、安全の徹底を怠ったとの批判も聞かれました。

そうした中、全国新幹線網に直結する北海道新幹線新青森駅－新函館北斗駅（函館本線渡島大野駅を改称）間が、2016（平成28）年3月26日に開業する運びとなりました。途中、本州側に奥津軽いまべつ駅（JR北海道の管轄）を新設、北海道側は木古内駅（江差線木古内駅を改装）が停車駅となりました。車両は東北新

幹線のE5系をモデルに、車体にラベンダー帯が入ったH5系4編成（40両）が導入されました（写真7）。列車の愛称は東北新幹線の〈はやぶさ〉を延

長運転する形となり、新函館北斗駅－上野駅間には10往復を設定。所要時間は航空機と対抗できる「4時間切り」が期待されましたが、青函トンネル内での安全走行に配慮して最高速度を140km/hに抑制したため、最速で4時間2分にとどまりました。

青函トンネル前後は在来線貨物列車や団体列車が走行するため、木古内駅－奥津軽いまべつ駅間では新幹線の本線では初めて「3線軌条方式」（約82km）が採用されました（秋田新幹線の一部にあるが、10km程度のすれ違い用の設備）。これは軌間1,435mmの新幹線と同1,067mmの在来線をレール3本で走らせる方式（レール1本が共用）で、ポイント部分は円滑な走行ができるよう工夫されています。なお、北海道新幹線の開業により、青函トンネル開業以来、北海道と本州を結んでいた特急〈北斗星〉・〈白鳥〉の他、夜行急行〈はまなす〉などが廃止。同時に江差線五稜郭駅－木古内駅間は、地元自治体などが出資する第三セクター道南いさりび鉄道に移管されました。

◆不動産開発に活路

北海道新幹線開業の熱も冷めやらない2016（平成28）年11月、JR北海道は「単独では維持が難しい路線・区間」を公表しました。廃止・バス転換を図る「赤線区」と、存続を前提に見直しを進める「黄色線区」の2つが揭示され、「待ったなし」の危機感がにじみ出た内容でした。赤線区とされた5線区は、2019（平成31）年4月の石勝線夕張支線を皮切りに順次廃止され、2026（令和8）年4月、留萌本線最後の区間となっていた深川駅－石狩沼田駅間の廃止で区切りがつけました（表2）（写真8）。日高本線などは大規模災害の復旧に手が回らなかったという事情もありますが、地元の利用者には痛手でした。



写真7 北海道新幹線開業を前に函館に陸揚げされた直後のH5系先頭車＝新幹線準備運輸車両所（現・函館新幹線総合車両所）、2014.11.13



写真8 2026年4月1日に廃止された留萌本線石狩沼田駅。訪れたときは「ラストランまであと190日」と標示されていた＝2025.9.23

表2 赤線区

廃止された「赤線区」一覧	廃止日	距離(km)
石勝線夕張支線（新夕張－夕張間）	2019.4.1	16.1
札沼線（北海道医療大学－新十津川間）	2020.5.7	47.6
日高本線（鶴川－様似間）	2021.4.1	116.0
留萌本線（石狩沼田－留萌間）	2023.4.1	35.7
根室本線（富良野－新得間）	2024.4.1	81.7
留萌本線（深川－石狩沼田間）	2026.4.1	14.4
合計		311.5

また、黄色線区は「1日1kmあたりの平均旅客輸送人員が200人以上2,000人未満で、収益に対して運営費が大きく上回る線区」と規定され、営業赤字の合計が年間150億円に達します（表3）。これには石北本線など特急や貨物列車が走る路線も含まれ、地元負担に関わることもあって、なかなか議論が進んでいない状況です。

表3 黄色線区

「黄色線区」一覧	距離(km)
宗谷本線（名寄－稚内間）	183.2
石北本線（新旭川－網走間）	234.0
釧網本線（東釧路－網走間）	166.2
根室本線（釧路－根室間）	135.4
根室本線（滝川－富良野間）	54.6
富良野線（旭川－富良野間）	54.8
室蘭本線（岩見沢－沼ノ端間）	67.0
日高本線（苫小牧－鶴川間）	30.5
合計	925.7

こうした中、経営を直撃する不安要素も表面化しています。「2030年度末までに開業」が予定されていた北海道新幹線新函館北斗駅－札幌駅間の工事がトンネル掘削の難航で遅れ、「2038年度末以降開業」と8年延期されたのです。当初開業予定の2030年度は、官営幌内鉄道の「開業150年」の節目に当たることもあり、JR北海道は札幌延伸開業を飛躍台に経営改善に乗り出す構えを取っていました。しかし、その戦略が崩れたため、今後の計画を立て直す必要に迫られています。

一方、2026（令和8）年7月、JR北海道は道内外の著名経営者による『稼ぐ力』PT（プロジェクトチーム）を設置しました。意見を集約し、今後の経営に反映させるとしています。同社はすでに桑園や苗穂地区などで、自社不動産を活用してショッピングセンターやマンションの建設を手掛けていますが、PTではJR苗穂工場敷地を含む札幌市内をはじめ、快調な千歳線沿線の不動産開発などが主要な論点になるでしょう。

また、北広島駅付近に建設中の新駅「Fビレッジ駅」が2028（令和10）年3月にも開業することも追い風になります。なお、JR北海道は2026年9月、鉄道外収益を増やすため新会社を設立し、黄色線区については国が主導する協議会を設置することを表明しました。

◆知恵絞って「鉄道2世紀」へ

筆者（原田）は、現在311あるJR北海道全線全駅の歴史と特色を本にまとめるため、途中下車を繰り返しながら巡っています。札幌市内の駅は別格としても、賑やかな駅がある半面、人の姿がない、駅前には廃屋ばかり、という寂しい駅もあります。実際、この10年ほどで、全道で130以上の駅が廃止されました。地方で過疎と少子高齢化が進む一方で、都市集中に歯止めがかからないからです。

その中でも人が集まる駅もあります。例を挙げると、①道の駅と併設して地方の産物を販売し、鉄道利用者以外の旅行者も呼び込む（釧網本線浜小清水駅など）、②行政の出先機関や図書館などを併設し、住民が立ち寄る機会を増やす（根室本線赤平駅、石北本線女満別駅・生田原駅など）、③観光協会と協力して観光案内や地元産物を販売し、飲食サービスをする（室蘭本線早来駅・豊浦駅、宗谷本線比布駅など）、④その駅独自のメニューを提供する（「最北の駅そば」を売り物にする宗谷本線音威子府駅）（写真9）、⑤地元大学生



写真9 特産の黒いそばが人気の音威子府駅そば店。昼が近づくとドライブ客も列を作る＝2026.6.15

らが駅を清掃し、「駅カフェ」を開いて交流の場としている（函館本線江部乙駅）－などの駅です。こうした駅に行くと、鉄道と住民が一緒になって駅の賑わいを創出していることが伝わってきます。

北海道総合開発計画は、2024（令和6）年度から第9期計画が進められています。同計画の目標として①食料供給力を強化する、②魅力的な観光資源を高度化する、③ゼロカーボンの実現に取り組む－などが掲げられています。これらは歴史的に見ると、実は北海道の鉄道の目的や役割と大いに合致するのです。1世紀半にわたって築き上げられた北海道の鉄道は、まだまだ可能性を秘めています。様々な立場の方が知恵を出す中で、「鉄道2世紀」に向けての「鉄道と北海道の未来図」が描かれることを願っています。（完）