

「地域の足」を確保せよ VOL.4

特集

輪・和・話
知恵の 人の マチの

その4 学園都市線 電化で 何が変わる

学園都市線を走っているJRの列車、皆さん何と呼んでいるでしょう？

現在、走っているのは「ディーゼル気動車」、つまり全ての車両にディーゼルエンジンを搭載して自走できる客車です。

これが来年初夏にモーターで走る「電車」に変わります。

エンジンからモーターに変わるだけではありません。

これは当別町にとっても大きな出来事なのです。

私たちが慣れ親しんでいる学園都市線（札沼線）。いつの時代にも、鉄道は人と夢を運んできました。その開通には並々ならぬ努力と物語がありました。当別は常にこの鉄道とともに歩んできたのです。今回からの特集「地域の足を確保せよ」後半は、JRの電化について考えます。

若葉町の踏切を通過する
気動車キハ40形（今年5月）



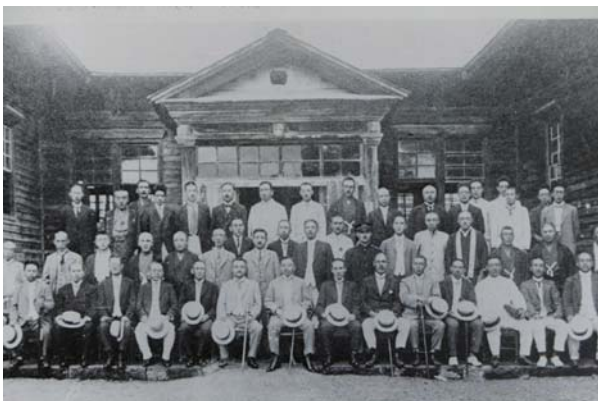
札沼線で活躍したC 11 蒸気機関車

学園都市線（札沼線）ストーリー 地域の力で誘致し守ってきた足

1912

難航した鉄道誘致運動

北海道の鉄道は、開拓を急ぐため、空知で産出される石炭の輸送を担う石狩川左岸線（函館本線）が優先して整備されました。石狩川右岸に位置する当時の当別村を含む8ヶ村が大正元年（1912）に「鉄道速成同盟会（下写真）」を組織し、北海道の有力政治家、経済人とともに政府に鉄道敷設を陳情します。しかし農産物の輸送では収支が合わないと当時の鉄道院は難色を示します。私鉄として沿線の町で株式を持ち合う検討もされましたが、12年にわたる誘致活動の結果、予定路線として予算案が帝国議会を通過しました。



1991

愛称を学園都市線へ

昭和50年代以降沿線のベットタウン化・都市化が進み、当別町にも東日本学園大学（現北海道医療大学）が開学し駅も開設されました。

平成3年（1991）JR北海道では、新たな都市圏の輸送を担う路線として、イメージアップを図る目的で愛称を公募し、3,421通の応募の中から「学園都市線」の愛称に決定しました。

1934

石狩川橋梁の完成

石狩川を横断する鉄橋の工事は特に難航しました。当時、石狩川は大規模な河川改修（ショートカット）を実施中で橋梁延長は1,074m。

建設当時、全国第3位の長大橋であり、この橋の完成した昭和9年（1934）11月20日、桑園～石狩当別間が開通しました。

石狩川橋梁は老朽化のため平成13年（2001）に現在の橋に架け替えられましたが、北海道内では今でも最長の鉄道橋です。



2009

電化の決定

路線の利用者が増加し、運用されている車両の大半が非冷房車など老朽化が進んでいるとの理由からJR北海道は平成21年（2009）9月、桑園～北海道医療大学間（28.9km）の電化工事に着手することを発表。



JR北海道宛に学園都市線電化についての要望書を提出（8/24）

1968

赤字路線の廃止問題

昭和40年代には車社会が到来し、当時の国有鉄道は赤字が膨らみ、地方のローカル線83路線を廃止し自動車輸送に切り替えようとしています。昭和43年（1968）10月、これに対し当別町ほか沿線の6カ町は「町の死活問題」として住民を挙げた反対運動を展開しました。昭和47年（1972）までに15路線（135km）が廃止され、この中には札沼線の新十津川～石狩沼田間（34.9km）も含まれていましたが、新十津川以南の鉄路は守り通したのです。



2011 ⇒

学園都市線の今後は

近年まで、鉄道がある・ないは、住民生活を大きく左右する条件でした。その獲得に先人たちは多くの労力をつぎ込み、誘致を実現させてきました。戦後のモータリゼーションにより札沼線の存続が危機となったときも、その反対運動で一部を除き、切り抜けてきました。

今、学園都市線として親しまれている鉄路に電車が走ります。

次号からもJRの電化について町に与える影響を特集します。