

先人たちの足跡 No.6 「鉄道の開通—宗谷本線」

鉄道の開通は、北海道の開拓と産業の発展に大きく貢献し、幌延町内には「宗谷本線」と昭和62年に廃止された「羽幌線」の2線が運行され、沿線住民の日常生活や産業経済活動を支える公共交通機関として重要な役割を担っていました。鉄道の開通は、「宗谷本線」と「羽幌線」の2回に分けて掲載します。

①天塩線として着工

旭川市を起点に最北の稚内市に至る宗谷本線は、北海道開拓はもちろん国防上からも建設が急がれ、天塩線として明治31年(1898)6月に旭川・蘭留間から起工し、11月に開通しています。その後逐次延長され、明治36年には名寄まで開通しましたが、明治37年2月に日露戦争が勃発したため、政府は財政上を理由に鉄道建設は全国的に一時中止としました。ポーツマス条約で樺太(サハリン)の北緯50度以南が日本の領土になったことで、天塩線の必要性が高まりました。

明治42年9月、名寄・知恵文間の建設着手を皮切りに工事が再開され、大正元年11月には音威子府まで開通し、この時点で旭川・音威子府間の天塩線は宗谷線と改称されました。

②音威子府・稚内間の宗谷線(北見線、天北線)開通

音威子府・稚内間の鉄道建設は、誉平(ぼんびら、現天塩中川)、幌延などの日本海側と、浜頓別などのオホーツク海側を経由するルートが競合しましたが、開通を急ぐ政府は難工事箇所が多い幌延経由を後回しとし、オホーツク海経由を優先させました。

明治45年5月に起工し、大正11年11月には音威子府・稚内間が開通、この区間はのちに北見線、天北線と改称されました。

昭和3年12月には稚内・稚内港間が開通し、昭和14年2月からは稚内が南稚内、稚内港が稚内と駅名が変更されました。

③音威子府・稚内間の天塩線(宗谷本線)開通

後回しになっていた音威子府から幌延を経由して南稚内に至る天塩線は、沿線の村々を中心にした粘り強い陳情・請願により、大正8年(1919)3月の貴族院本会議において「天塩線急設速成請願」が採択され、同年8月実測に着手、大正11年には音威子府・誉平間が開通しました。

大正12年11月10日には誉平・問寒別間が開通し、幌延村初の問寒別駅が開業しました。同月12日の北海タイムスでは「・・・鉄道開通の喜びを迎えた幌延村にては同村主催の開通祝賀会を当日午前10時30分から問寒別駅に挙行された。・・・同村より高橋村長以下村議有志等にて主客合わせて200余名に達した。」と、開通当日の問寒別の様子を伝えています。

工事は稚内からも進められ、大正13年には稚内・兜沼間が開通、大正14年7月20日には問寒別・幌延間が開通し、村内には幌延、上幌延、安牛、雄信内の各駅が開業しました。さらに大正15年9月25日には幌延・兜沼間が開通し、中間に下沼駅も設置され、これによって音威子府・稚内間の天塩線が全通しました。

昭和5年、天塩線は宗谷本線に編入され、宗谷本線は旭川・幌延・稚内港間となり、同時に音威子府・浜頓別・稚内間を分離して北見線(後の天北線)に改称しました。



大正12年11月10日 北海タイムス



旧国鉄幌延駅