

札 沼 線 ラ ス ト ラ ン



4月17日（金）、北海道医療大学—新十津川間
が廃止となる札沼線のラストランが行われ、85年
の歴史に幕が下りました。もともと定期列車の最終
運行を5月6日から4月24日に早めていましたが、
新型コロナウイルスによる緊急事態宣言を受け、最
終日を17日にすることが前日の夜に発表され、2
7日に行う予定だった沿線住民向けの運行も中止と
なりました。突然のラストランとなりましたが、当
日は多くの町民が駅に集まり、横断幕や手旗で感謝
の気持ちを伝え、最後の運行便を見送りました。



国民健康保険税は納期内に必ず納めましょう!!

町を見守り続けた札沼線 その開通から廃線まで

札沼線の歴史は、約88年前までさかのぼることが出来ます。当時、産炭地であった留萌地区から札幌までを結ぶことを目的として、桑園、石狩沼田の両側から建設が進められ、昭和6年10月10日、留萌本線の石狩沼田から中徳富までの34・9kmが完成したことから始まりました。札幌と沼田を結ぶ路線であるということから札沼線、石狩沼田側は札沼北線と名付けられ、その後、札沼北線は浦臼まで延長されました。札幌側からは、昭和9年11月20日、函館本線の桑園から石狩当別間の札沼南線が建設され、昭和10年10月3日、残りの区間であった石狩当別―浦臼間が完成し、札沼北線と札沼南線は統合され、札沼線として全通となりました。炭鉱輸送を軸に活躍し、石狩川をほとんど並行する函館本線が災害で不通となった時には代替路線として利用されたこともありましたが、しかし、戦時中は石狩当別―石狩沼田間が運休となり、昭和31年までに全線再開したものの、昭和30年代になると、貨物輸送も函館本線が使われるようになっていきます。それでも、昭和



39年には、札幌―浦臼間は区間運転を含め1日に上下22本、浦臼―石狩沼田間は上下15本が運行していました。

昭和40年代になると、自動車の普及に伴い赤字が増大した国鉄から、全国の赤字ローカル線を廃止する方針が明らかとなります。また、鉄道貨物輸送として活躍していた札沼線も、トラックの普及に伴い、軸としていた炭鉱輸送の役割を終えたことが決定的となり、昭和47年、札沼線最初の開業区間だった新十津川―石狩沼田間が廃止されました。乗客は激減しましたが、昭和50年代になると石狩市の人口が急増したことなどから、札幌近郊での輸送は増大し、札幌―石狩当別間では新駅設置や路線の複線化、本数の増便など輸送力増強が図られ、今では、通勤通学の時間帯のほか、昼間で

も座れない人がいることが珍しくないほど、札幌の通勤通学・生活路線として重要な存在となつていきます。

その一方で、石狩当別以北は道内でも有数の赤字路線となり、平成28年には浦臼駅―新十津川駅間が1日1往復のみの運行となつてしまします。沿線4町とJRとの協議が続けられたものの赤字は解消されず、令和2年5月6日をもって北海道医療大学駅―新十津川駅間が廃止となりました。

長年にわたり町の発展に寄与し、町を見守り続けた札沼線。今まで当然のようにあつた風景や音が無くなることに寂しさを感じる方もいることは確かですが、代替バスや駅前の整備などが、代替バスや駅前について町全体が丸となる時でもありません。「自分に来るべきこと」から始めて、改めてふるさと浦臼町について考えてみませんか。



年	できごと
昭和6年	札沼北線として石狩沼田駅から中徳富駅間(34・9km)が開業。
昭和9年	浦臼駅新設
昭和10年	石狩当別―浦臼間が完成し、札沼線全通。
昭和31年	鶴沼駅新設
昭和35年	札的駅新設
昭和47年	新十津川―石狩沼田間が廃止
昭和62年	於札幌内駅新設
平成3年	「学園都市線」の愛称を設定
平成28年	ダイヤ改正により、浦臼駅―新十津川駅間が1日1往復のみの運行となる。北海道医療大学駅―新十津川駅間が「単独では維持することが困難な線区」とされる。
令和2年	北海道医療大学駅―新十津川駅間(47・6km)を廃止。



ゴミは、分別して出しましょう!!