

日高本線の歴史 history

明治25年	北海道炭鉱鉄道が苦小牧に停車場をつくる。
明治44年	苦小牧～鶴川間に、木残運送のための王子製紙株専用軌道が敷設される。
大正2年	苦小牧軽便鉄道株が設立、一般営業路線となり、乗客が利用できるようになる。これが日高線の開業となる。
大正11年	佐瑠太（現富川）～浦河間の鉄道建設許可が下りる。
大正12年	日高拓殖鉄道株が設立。
大正13年	日高拓殖鉄道株の佐瑠太～厚賀間が開通する。
大正15年	日高拓殖鉄道株の厚賀～静内間が開通する。この時、「高江駅（後の新冠駅）」「節婦駅」が設置され、新冠に初めて鉄道が開通する。
昭和2年	苦小牧軽便鉄道株（苦小牧～佐瑠太）、日高拓殖鉄道株（佐瑠太～静内間）が国有化され、国鉄が1本化して管理する。「日高線」として運用される。
昭和8年	静内～三石間まで延伸され、日高線が様似まで延長することが計画される。
昭和10年	三石～浦河間が開通する。
昭和12年	浦河～様似間が開通し日高線が全線開通となる。
昭和18年	鶴川からの「富内線」分岐のため、日高線が「日高本線」と改称される。
昭和23年	高江駅が「新冠駅」と改称される。
昭和28年	日高本線でディーゼルカーが初めて運用される。
昭和33年	「大狩部駅」が新設される。
昭和49年	蒸気機関車の運用が廃止され、「さよなら運転」が実施される。
昭和52年	新冠駅、節婦駅の貨物取扱が廃止となる。節婦駅が無人化となる。
昭和59年	新冠駅が無人化となる。
昭和62年	国鉄民営化に伴い、JR北海道が発足する。日高本線はJRが継承、管理する。節婦駅が貨車を利用した駅舎となる。
平成2年	日高本線の全線がワンマンカーによる運行となる。
平成10年	札幌～様似間で臨時快速「優駿浪漫」号が運転される。
平成11年	新冠駅が改築される。（現新冠駅）
平成16年	デュアルモード・ピークルの走行試験が実施される。後に本格運用断念。
平成27年	1月の高潮のため、厚賀～大狩部間の路盤の土砂が流出し、鶴川～様似間が不通となり、代行バスが運行される。
平成28年	日高地方を襲った台風の影響により、日高本線の線路被害がさらに拡大する。
令和2年	日高本線（鶴川～様似間）の鉄道事業廃止について、同意及び覚書が締結される。
令和3年	4月1日、日高本線鶴川～様似間が廃止となる。

写真で見る町の鉄道史



▲乗客で賑わう新冠駅（昭和40年代）
当時、新冠駅の乗客数は1日平均800人。新冠には高校がないため、列車を利用し高校生が隣町の学校に通っていた。



▲新冠川鉄橋を走る列車（昭和50年代）
3両編成の気動車（ディーゼルカー）が鉄道橋を駆け抜ける様子で国鉄時代によく見られたなつかしい車両である。



▲判官館のト初を駆ける列車（平成21年）
JR日高本線（鶴川～様似間）が不通となるまで、新冠海岸付近でカメラを構える「鉄道ファン」の姿がよく見受けられた。

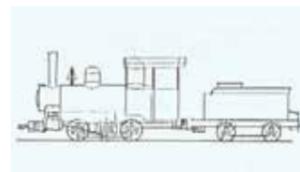
～ なつかしの蒸気機関車（SL）～



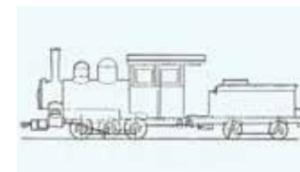
判官館のトンネルを駆け抜ける
蒸気機関車（C11形）
（昭和30年代）

◇日高本線で使われていた蒸気機関車（SL）
新冠町に鉄道が通って以来、蒸気機関車が力強く走る光景は、昔ならではの原風景を描き、人々の生活に欠かせないものとなっていました。
日高本線で使われていたSLは、①「ケ510形」↓②「ケ500形」↓③「8100形」↓④「C12形」↓⑤「C56形」↓⑥「C11形」の6種類で新冠町では、大正15年から順次運行していました。上記の写真は、昭和30年代のもので、「C11形」となります。この機関車は、短距離のローカル線に適した標準タンク車として知られ、日高本線最後のSLとなりました。
昭和30年代になるとディーゼルカーも並行して運行するようになりませんが、昭和49年まで日高本線にSLが走る光景が見られました。写真は、「判官館のトンネルを駆け抜ける」様子で、まさに新冠の鉄道風景を象徴する一枚といえます。

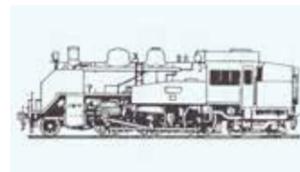
※テンダ機関車とは、石炭と水を積む炭水車が運転席の後ろに連結しているものです



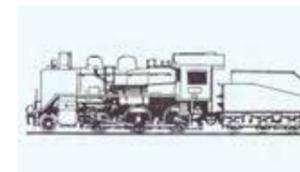
②ケ500形
苦小牧軽便鉄道株で使用されていたもので、昭和2年に鉄道省に買収された。アメリカのポーター社製Cテンダ機関車。



①ケ510形
日高拓殖鉄道株で使用されていたもので、苦小牧軽便鉄道株で愛用されていたポーター社製Cテンダ機関車。（※）



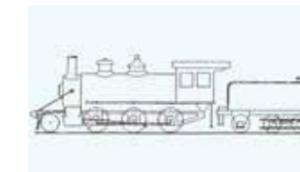
⑥C11形
C56形の転出後に静内機関区に11両配置された。短距離のローカル線に適した標準型のタンク機関車。この機関車が日高本線最後のSLとなった。



⑤C56形
昭和9年にトップナンバー5両が苦小牧機関区に配置され、昭和13年に静内機関区に配置された。11～12両が日高本線を運行していた。



④C12形
昭和8年に5両配置された。簡易線用に製造されたタンク機関車で、動輪が小さく、除煙板がついていない。



③8100形
昭和6年の改軌（線路幅を変更）後に入線し、アメリカのボールドウィン社で明治30年以降に製造されたテンダ機関車。

《引用・参考・文献『新冠百話』第三話「日高本線の蒸気機関車」》