

SLラストランから50年――

ゆかりの地 安平町で記念フォーラム開催 さいたま市の鉄道博物館から「中継」も



▲道の駅で展示されているD51 320号機

1975（昭和50）年12月14日は、日本の鉄道史におけるエポックメイキングな一日といえる。明治期から日本の発展を牽引し続けてきたSLが、完全に姿を消したのだ。その舞台は北海道の室蘭本線であり、全国から集まったファンのフィーバーぶりは、いまも語り草になっている。

SLラストランからちょうど50年目に当たる2025年12月14日、安平町の道の駅「あびらD51ステーション」で記念フォーラム（主催・空知総合振興局）が開催された。SL最後の力走を追ったカメラマンが当時の思い出を語ったほか、さいたま市の鉄道博物館からの「中継」では、最終列車に乗務した機関助手が50年ぶりにC57 135機と感動の対面を果たす場面も。有識者による提言もあり、北海道の鉄路が縮小するなか、改めて鉄道の価値を考える機会にもなった。

（フリーライター・内海 達志）

石炭列車が果たした役割

会場の「あびらD51ステーション」に向かうべく、追分駅で下車すると、待合室にさまざまな鉄道関連の資料が展示されており、かつて機関区があった「鉄道のまち」の歴史を今に伝えている。追分駅は、12月14日に室蘭―岩見沢間を走った

最終列車の停車駅であったほか、10日後の24日夜に夕張駅を発車した石炭列車（これが真正銘の最終定期運行）の終着駅。まさにSL終焉の地なのである。

ただ、昔日の賑わいは遠い別世界のように、駅は静まり返っていた。追分駅がある室蘭線の沼ノ端―岩見沢間は、輸送密度が200人以上2000人未満の「黄線区」のひとつに指定されており、将来的な存続が危ぶまれている。駅の閑散ぶりとは対照的に、鉄道をコンセプトにした道の駅はファンの支持が高く、毎年、上位人気をキープしており、この

日もフォーラム参加者を含め、多くの人で活況を呈していた。

フォーラムは、第1部「歴史的意義―石炭輸送から始まる鉄道」、第2部「1975・12・14 SL終焉―それぞれの回顧録」、第3部「鉄道遺産―地域による継承と未来」の3部構成。街歩き研究家の和田哲氏がコーディネートする東武博物館常務理事の浜田晋一氏と釧路市立博物館の石川孝織氏が登壇し、浜田氏はSL動態保存の取り組みを紹介した。

東武と北海道の間には、実は深いつながりがある。現在、同社が保有する3機のC11のうち、207号機は長く北海道で活躍し、引退後はSL観光列車の「ニセコ」や「冬の湿原号」に使用されていた。123号機のほうは、滋賀県から北の大地に渡り、釧路の雄別炭礦鉄道や釧路開発埠頭で貨物輸送に従事していた。その後、江別市で動態保存されていたものを2018年に移送し、地道な復元作業を経て、2022年に復活を遂げたのである。また、C11が牽引する14系客車のうち、2両はJR北海道から譲受した車両で、オハ14・505のほうは、かつて夜行急行「はまなす」のドリームカーとして愛されていた貴重な車両だ。

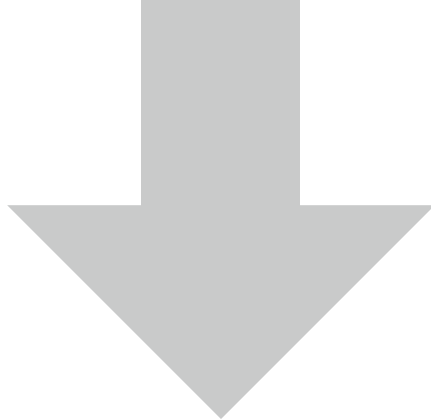
後世に残すべき鉄道文化の価値をしっかりと理解し、有効活用し、たうえで集客につなげている東武の手法は、北海道が参考にすべき点も多いように思う。

一方、自身も鉄道好きという石川氏は、北海道の石炭産業において鉄道を果たしてきた功績について解説した。2019年に炭鉱鉄道として最後まで残っていた釧路市の太平洋石炭販売輸送臨港線が廃止され、2020年3月には神奈川・川崎市の扇町駅と埼玉県の熊谷貨物ターミナルを結ぶ石炭列車が運行休止に。「これによって、日本国内から鉄道による石炭輸送が完全に終了した」と説明すると、参加者は感慨深げに耳を傾けていた。

石炭産業の衰微は、まちの活気を失わせた



▲左から和田氏、浜田氏、石川氏



続きは『**月刊クオリティ**』本誌を
ご覧ください。

▼ ご購読のお申し込みは ▼

○インターネットでのお申し込みはこちらから
<https://qualitynet.co.jp/koudoku/>

○お電話でのお申し込みはこちらから
TEL 011-644-0101
(9:00 ~ 17:30 土日・祝日をのぞく)