

石狩川橋梁

いしかりがわきょうりょう

北海道に学園都市線というモダンな名の鉄道路線がある。札沼線の愛称である。札沼線は、札幌の隣駅の桑園を起点に、新十津川とをむすぶ76.5kmの路線である。札沼線の「札」の意味は誰にでもわかるが、「沼」はわかりにくい。調べてみると留萌本線の石狩沼田に由来している。かつてはそこまでレールが続いていたのである。数ある鉄道路線の中でこの線ほど数奇な運命をたどった路線もめずらしい。石狩川橋梁を紹介する前に、まず路線の歴史をたどってみよう。

札沼線は、石狩川右岸地区住民の明治時代からの熱烈な請願・陳情運動が実り、大正時代の末期に建設がはじめられた。部分開業を行ないながら昭和10年（1935）にようやく桑園-石狩沼田間全線が開通した。その後、第二次世界大戦が深まると鉄道資材が不足し、この線のレールを他に転用するため逐次撤去され、休止のやむなきに至った。戦後になって地元住民から活発な復元運動がおこったが、着工の遅れた区間もあり、昭和31年（1956）になってようやく全線が再開された。

しかし、その後のモータリゼーションの発達により超赤字線に転落し、昭和47年（1972）に新十津川-石狩沼田間が廃止された。ところが、その後の札幌大都市圏の拡大が、この路線の運命をさらに変えることになった。沿線のベッドタウン化が進み、多くの学校が移転してきた。そのため、桑園-石狩金沢間の列車は増発され、新駅も建設された。ラッシュ時には満員の列車も多い。都市型の輸送体系に生まれ変わったのである。もっとも石狩金沢から先は列車本数も少なく、相変わらずのローカル線である。

学園都市線の列車は、札幌から出発している。札幌から桑園をすぎ、しばらく列車にゆられて行くと、広大な田園風景が広がる。この辺りは穀倉地帯であり、都市化の波が押しよせつつある今も、美田が果てしなく連なっている。そして今しばらく行くと、石狩川にやってくる。右手には本庄陸男の文学碑「石狩川」がぼつんと見えている。ここをわたる橋が北海道で最長の鉄道橋、石狩川橋梁である。プレートガーダー群の中程に4連の曲弦トラス橋が架かっている。

学園都市線（札沼線）の建設の中で最も主要な工事が、この橋の建設であった。下部工の工事は、一部地質の極めて不良な箇所があり、また洪水に遭遇して多大な被害を受け、工事の進捗が大きく阻害されるなど困難を極めた。しかし上部工については、トラス橋4連をケーブルを利用して、またプレートガーダー38連を主に簡易なクレーン車を利用してわずか3か月で架けたという。当時の架設工事の新記録であったという記録も残っている。

札沼線は一度はお荷物となった路線だが、今では札幌の都市活動を支える重要な足として、愛称でよばれるまでに、見事によみがえった。重厚な石狩川橋梁のトラス橋の中をモダンな列車が走っていく姿は、時代の変遷を感じさせる。 [I A]

開通年月：昭和9年（1934）11月20日

鉄道名・線名・駅間：J R 北海道 札沼線（学園都市線）釜谷臼-石狩太美間

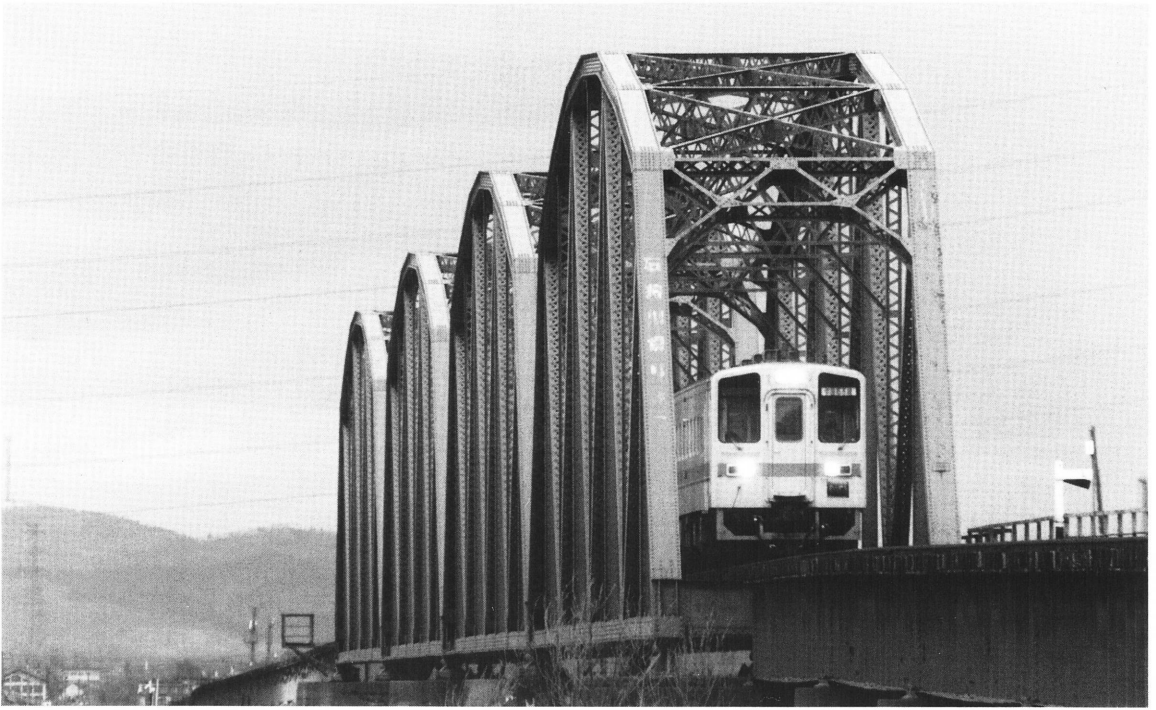
所在地：北海道札幌市・当別町

河川名：石狩川

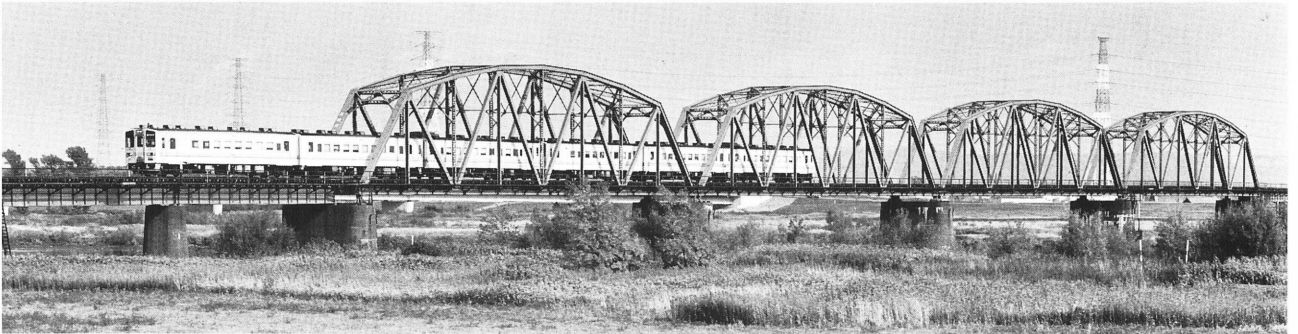
橋長・単復の別：1074.40m（橋台前面間長）、単線

径間数・支間長：①2×9.8m、②10×22.3m、③4×62.4m、④24×22.3m、⑤2×9.8m

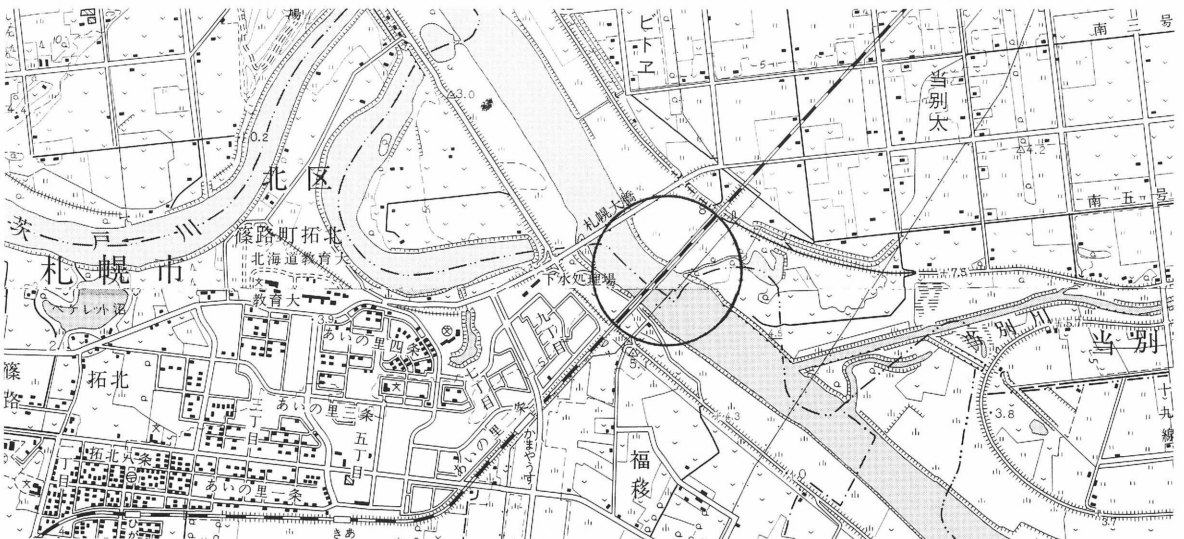
形式：①②④⑤単線上路プレートガーダー、③単線下路曲弦ワーレントラス



〈1994年5月，撮影・加藤博之〉



〈1992年10月，撮影・西野保行〉



(1:50,000 石狩，札幌)