

# LOCAL TOPICS ⑦ 2016

## 留萌

### まちづくりと駅

大正十年に開通した深川〜増毛間約六十六・八キロを結ぶJR留萌本線。このうち留萌〜増毛間は、今月四日の運行を最後に営業が終了した。

最終日に増毛駅で行われたお別れセレモニーに出席した増毛町の堀雅志町長は「廃線については非常に残念だが、増毛町は駅を中心に発展してきたまち。九十五年にわたる運行に感謝したい」と時折声を話まらせながら語った。

産にも登録されている駅前「難」とし、沿線自治体には歴史的建造物群など、駅を中心としたまちづくりを展開してきた。留萌〜増毛間の鉄道事業廃止が取り沙汰されてからわずか一年というスピードに、地元住民は困惑の色を隠せない。

昨年八月にJR北海道から鉄道事業の廃止について申し入れがあった以降、道内外から廃止を惜しむ多くの人が連日増毛駅舎を訪れ、町は賑わいをみせるようになった。しかし、町ではこうした「廃線特需」がいつまでも続かないと危機感を募らせる。

堀町長は町議会会で、「駅舎の保存は積極的に行いたい」と述べ、人気のある駅舎を観光拠点として活用する構想を打ち出した。今後も従来の駅を中心としたまちづくりを基本に観光振興への対応策を検討していく。

### JR留萌〜増毛間

## 95年の歴史に幕 蘇った山道を観光資源に

感を得た。

留萌市の高橋定敏市長は「道路に比べ、鉄路は天候等に左右されず、安心・安全な移動ができる」とし、車をもたない学生や高齢者などの地域住民にとっては「生活の足」になっていく」と指摘する。

今後の対応については、「利用者の声にもっと耳を傾けていく。市の町内会長会議や沿線自治体との情報交換を踏まえながら、市

### 鉄道の必要性

JR北海道は十一月、深川〜留萌間についても「当社は単独で維持することが困難」としての対応を協議している。8年がかりで復元した山道は、安政四年に江戸時代末期に交易路として開削された。増毛山道が、地元有志や行政による復元作業によって現代によみがえった。増毛山道は、安政四年に江戸幕府の命を受けた増毛の商人「伊達林右衛門」が開削。急峻な断崖が続く道が困難だった海岸沿いを避けるかたちで、増毛と石狩を結ぶ全長三十二キロの山道を完成させた。昭和二十年ごろまで利用されていたが、海岸沿いを伸べる国道三三一号の開通などによって利用者は激減。平成の時代になると、山道は完全に笹藪の中に埋もれてしまい、その存在を知らぬ人も少なくなくなった。



映画の舞台にもなり、人気を博した増毛駅。営業最終日には道内外から多くの人々が訪れ、その別れを惜しんだ。

岳会のメンバーらの出会いを重ねるうちに、山道復元への思いが強くなった。きっかけは、小杉測量設計の二十二年には、伊達氏や小杉氏が中心となり、山道の復元を目的とした「増毛山道の会」を結成。留萌振興局や石狩市など行政の支援も得ながら、測量アーチな

### 地域活性化に向け

小杉氏は「復元がゴールではない」と先を見据えている。これまで復元の程度に応じ行ってきたガイドブックやマップを引き続き開催していくなど、より多くの人に増毛山道を知ってもらうための活動を継続する。山道の維持管理についても、「地域の歴史遺産として行政とともに運営方法を考え、地域経済の活性化につなげていきたい」と期待する。

留萌振興局では本年度、「西蝦夷三百年新交際時代創造事業」と銘打ち、留萌地域の新たな観光資源を発掘し、留萌管外も含めた広域周遊ルートをつくらせて発信する取組を進めている。石狩から西蝦夷地への玄関口だったかつての増毛山道が、観光資源として再び賑わいを取り戻し、地域活性化に寄与することが望まれる。