



日本都市計画学会北海道支部では、平成30年11月10日に、道庁赤れんが庁舎会議室において、「鉄道遺産・鉄道資産を生かしたまちづくり」というテーマで平成30年度第一回都市地域セミナーを開催しました。現在、北海道ではJRの路線存続問題が議論されていますが、既に廃線になったところでも、鉄道関連施設を生かしたまちづくりを熱心に行っているところがあります。今回は、そうした実践活動について情報を共有し議論を深めました。

クローズアップ②

鉄道遺産・鉄道資産を生かしたまちづくり

～平成30年度第一回都市地域セミナー～

公益社団法人日本都市計画学会北海道支部 副支部長 小松 正明

【第一部】基調講演

「鉄道遺産・鉄道資産の魅力向上に向けて」

石川 孝織 氏（釧路市立博物館学芸員）

道東の鉄道史



北海道の鉄道の歴史は明治15年の小樽～幌内間の官営幌内鉄道に始まりますが、道内二番目の鉄道は明治20年に安田善次郎によって、現在の弟子屈町のアトサヌブリから標茶まで硫黄を採掘して運ぶために作られました。硫黄採掘

が下火になった後、鉄道は釧路から今度は西へ、そして北へと伸び、十勝や北見側の奥地から木材を切り出すために使われ、さらにその後は石炭の積み出しのために整備されていきました。

「北海道の簡易軌道」とは

北海道の開拓が進む中、やがて道東では簡易軌道（殖民軌道）が整備されていきました。簡易軌道とは、物資や人を運ぶための、簡便な鉄軌による輸送手段で、昭和の初期頃から地域の大集積地と奥地とを結んで活

躍しました。初期は鉄軌道を馬が荷台を引き、後にはディーゼル車などが走るようになりました。地盤が弱く、道路技術が未熟だったころは、これによって必要物資を奥地に運び、また奥地の産物を運び出すのにも大いに使われました。

しかし、次第に道路技術が発達し道路網が整備されていくに従い、簡易軌道は衰退し、昭和47年までには全廃され、現存する路線はありません。

北海道の鉄道の歴史の資源性と魅力について

道路と自動車物流の主流になった今日、すでに多くの路線で貨物列車は廃止されており、開拓初期のモノを運ぶという鉄道はその使命を終えた、と言えます。しかし、現役路線には今日なりの意味を冷静に、具体的に見出すべきです。例えば、北海道の風景は比類のない景観であり、速さが絶対ではありません。

また、廃止になった路線は逆に言えば鉄道遺産の宝庫とも言えます。つい先日、この「北海道の簡易鉄道」が北海道遺産となりました（第3次選定）。簡易鉄道には北海道の歴史物語としての文化的・観光的価値が豊富であると考えられます。

【第二部】パネルディスカッション

セミナーの後半は、パネルディスカッションでした。パネリストには、平成28年に廃線となった旧JR増毛線の駅を復元し今年オープンさせた増毛町の堀雅志町長と、平成20年に廃線となった「ふるさと銀河線」を観光資源として運営している、陸別町商工会の杉本武勝事務局長を迎え、それぞれの取組の経緯や効果、設置と管理上の課題などについてお話を伺いました。

歴史的建造物群との調和を図って改修した増毛駅

堀 雅志 氏（増毛町長）



増毛駅が開業した大正10年当時はニシン漁が盛んで、増毛町は現在の3倍近い人口でしたが、その後ニシンの不漁と人口流出が続き、駅は無人化・減築（床面積を減らすこと）が施されて平成28年12月4日に留萌～増毛間は廃線を迎えました。

町内では今後の増毛駅舎の展開・展望について議論を重ね、「増毛駅舎の増築と広場整備」などを含む、地方創生拠点整備交付金事業が採択されたことで、駅舎整備に着手できました。駅周辺の建物は、歴史的建造物群として北海道遺産に登録されており、建造物が一体となって人を引き込み、観光バスの往来が増えるなど、観光資源になりつつあります。廃線になっても増毛駅は町の玄関口であり、今後は駅前通りを含めた地域ブランドの創造を進めていきます。

観光資源としての運営や管理に必要な予算の捻出や施設の運営を支えてくれる地元の人材の育成や確保には苦勞が多いものの、残した後には地域からも共感と活動への理解と支持が得られました。

鉄道車両や線路などを残して運転体験で大人気

杉本 武勝 氏（陸別町商工会事務局長）

陸別町では明治43年以来95年間走った鉄道が、平成

18年に廃線になりました。陸別商工会では、廃線前から、汽車を動く状態、いわゆる動態保存をする動きがあり、鉄道敷地にある機関車庫、鉄道車両、保線作業用具などの全てを集めて、廃線2年後の平成20年から、自走式ディーゼル車の運転体験ができる『ふるさと銀河線りくべつ鉄道』として開業しました。



開業以前、町民からは、保線費用や維持費などは大丈夫なのか、という疑問の声が上がり、町を二分する論争がありました。商工会では、動態保存の経済効果を試算したり、全国の観光鉄道の視察をしたりして、地元整備工場や近隣の鉄道OBに協力をしてもらい、また、運行管理は商工会が出資する運営会社「銀河の森」に委託することとして開通に至りました。開通後は、りくべつ鉄道運行支援の会というボランティア団体の支えもあって、11年間赤字もなく、町民からの反対の声も今はありません。ただ、観光シーズンが4月から10月なので通年雇用ができず人材確保が問題です。

石川孝織コメンテーター

増毛の駅はまさに周辺がテーマパークのようです。駅は町の玄関口だと感じます。また、りくべつ鉄道は私も体験運転をしたことがあります。動態保存が1.6kmもできているというのは、まさに北海道ならではです。元JRの運転士さんなど、運営を支えている人たちも非常に熱心です。

結びに

今回の都市地域セミナーは、北海道鉄道観光資源研究会と共催という形で実施しました。同研究会が主催の二日間にわたる展示博覧会「北海道の鉄道 過去・現在・未来」の枠の中で、会場と時間をお借りしたものです。同研究会はこれまでも鉄道に関わる企画や活動で、地域の観光振興に尽力されており、今回のセミナー実施に当たっての多大なご協力に感謝申し上げます。