

探訪 北の風景 102

廃止が決まった留萌本線 留萌市

青木和弘

JRの普通列車と快速列車が乗り放題の「青春18きっぷ」（5日間有効、1万2050円）で、札幌駅から留萌本線の終点である留萌駅まで気ままな旅に出た。行きは、札幌発10時37分で留萌到着が14時25分である。岩見沢と深川で乗り換えがある。

深川での待ち時間が1時間あるので、駅前通りを真っすぐ石狩川に架かる深川橋まで散策した。晩夏の太陽が広い水面に反射してまぶしかつたが、川面と岸辺の緑を渡ってくる風はさわやかで、早くも秋の訪れを感じさせた。

帰りは留萌発が16時17分だと札幌着が20時23分、18時19分に遅らせると、滝川での乗り換えが1回増えて3回になり、札幌は21時25分である。これだと、留萌市の黄金岬海浜公園や、その近く

にある博物館を兼ねた「留萌市海のふるさと館」などを訪れ、グルメ散策やお土産購入もゆつくりできる。

この切符は5人までならグループでも使えるので、5人で割り勘にすれば一人2410円になり、例えば札幌―留萌の片道は3630円だから、往復だと4850円も安くなる。ただし、発売が春、夏の期間限定なので、いつでも使えるわけではない。実は、留萌本線の全線廃止が事実上決まった。

JR北海道と沿線4市町（留萌市、沼田町、秩父別町、深川市）が8月30日に合意した。留萌―石狩沼田は23年3月末、石狩沼田―深川は26年3月末で廃線になる。この日も、平日ながら、1両編成の車両は、カメラを手にした鉄道ファンらで席がほぼ埋まっていた。

留萌市は北海道北西部の中心都市で北海道留萌振興局の所在地だ。現在、人口は1万9379人（22年8月末現在）。留萌炭田や空知炭田の石炭の積出港として栄え、最盛期の1965年の人口は4万231人だった。しかし、その後、炭鉱の閉山と企業の撤退に加え少子化も進み人口が半減した。現在は、沿岸漁業とカズノコで知られる水産加工や、黄金岬の「日本一の落陽」をアピールする観光振興に力を注いでいる。

「留萌」の語源はアイヌ語のルルモツペ（潮の静かに入る川）が「るるもえ」「るもえ」「るもい」と変化したもので、流れのゆるやかな留萌川の河口付近を指すらしい。

歴史は古く、同市の「三泊漁港遺跡」は550



留萌駅で写真展「懐かしの留萌本線」が開かれていた。筑紫（現秩父別）駅にアツツ島戦没者の遺骨が帰還したときの写真（1943年）や、就職のため留萌を旅立つ友人たちを見送る人々の写真（1964年）など、さまざまな人生の断片を見ることができる。留萌機関区で活躍した蒸気機関車の雄姿もある

0年ほど前の縄文時代のもの。続縄文時代やオホーツク擦文時代を経て、鎌倉時代からアイヌ民族が支配的になった。江戸時代、ルルモツペはアイヌの一大中心地のひとつで、1807（文化4）年には300人のアイヌが住み、和人との交易や、大陸のアムール川下流域やサハリンなどの北方民との「山丹（さんたん）交易」も盛んに行われた。

留萌の開基は1877（明治10）年で、当時の人口は約600人。1905年に留萌の大和田炭鉱が創業し、10年に深川―留萌間の国鉄留萌線が開通。同年に留萌港の建設工事が開始され33（昭和8）年に完成。戦後は、さらに炭田開発が進み、留萌港の石炭取扱量が飛躍的に増えている。

私が子どもの頃は、まさに全盛期で、留萌本線の列車で増毛の海水浴場に毎年連れていってもらった。当時は蒸気機関車だったから、トンネルをくぐる前に室内灯がともるので、その都度、煙





1両編成の銀色の気動車が留萌駅に着いた。深川駅から滝川駅方面に向かって発車して間もなく右に曲がって留萌へ向かう。最初の駅は無人駅の北一己（きたいちちゃん）。秩父別、沼田を過ぎ、恵比島を越えると山間部となり、トンネルを二つ過ぎると峠下に着き、狭い耕作地を縫うように進み幌糠、炭釜のあった大和田を過ぎて留萌に至る

本あるだけだった
運転席から見る留萌駅。付近にあってあった建物がなくなり、さびた待避線が数



留萌駅（写真）から留萌港にかけて、貨物ヤードなどがあつたが、いまはきれいに整地されて線路はない

が入らないよう列車の窓を閉めたものだ。深川駅で買ってもらった立ち売りのアイスクリームがおいしくて、その味が忘れられない。
列車の利用者が減ったから線路が廃止になるのだが、北海道の鉄道は貨物輸送が主力だった。石炭や木材、農産物など大量の重量物を運んできた。留萌本線の貨物列車は1999年に全廃され、鉄道の本来の使命はそこで終えたとみる向きもあるが、北海道で黒字を維持できる線区はごくわずかだ。北海道新幹線が札幌まで延びても、黒字化の明るい見通しはない。青函トンネルの維持費も重い負担である。国鉄分割民営化は、もうかる所だけを民間資本で分け合つて民営化したのだから、切り捨てられた地域が立ち行かないことは分り切つたことだった。現在も、JR北海道やJR四国、JR貨物の株主は事実上、国のままである。だから、北海道の鉄道問題は政治の責任である。