

鉄道廃線跡等における軌道を用いた利・活用事例に関する考察

A Consideration of practical using of Railroad at Old Railways

北海道教育大学教育学部 ○正員 今尚之(Naoyuki KON)
 (社)北海道開発技術センター 正員 原口征人(Masato Haraguchi)

1. はじめに

北海道開発に寄与した道内の鉄道廃線跡等は、その多くが畑地や宅地に転用される他は、未利用地のままとなっている。これはその地理的環境が厳しいためであるが、一方では、遊歩道などとして利・活用されることも多い。しかしながら、その多くは開設当初の利用が減少し、現在はほとんど利用されていない。

そのようななかで、例えば、北海道美深町では、旧国鉄美幸線の廃線跡においては、自走トロッコを用いた運転体験の機会が提供されており、年間1万人を超える利用者が訪問している。このように、鉄道廃線跡を歩く道等だけではなく、軌道を用いた利・活用が近年見られるようになってきた。

今回、鉄道廃線跡等において、近年取り組みが多くなってきた軌道を用いた利・活用事例について考察を行った結果を報告する。

2. 本報告が対象とする鉄道廃線跡のあらまし

(1) 鉄道廃線跡の発生

明治新政府により、近代的手法を用い、組織的な開発が行なわれた北海道では、内陸部の開発のために、鉄道建設に多大なエネルギーが注がれてきた。冬季間結氷し、季節により水量が変化することから利用が制限される河川よりも、鉄道を敷設することで大量輸送を行なうことが選択され、1960年代までには網の目のように北海道内各地に国鉄路線が建設された。そして接続する私鉄、炭鉱鉄道のほか、開拓地の物資、人員輸送を目的として、簡易軌道などが建設された。

しかしながら、1970年代以降のモタリゼーションにより、輸送量が少なく特定地方交通線に指定された路線は、国鉄の民営化を前後してその多くが廃線となった。北海道内では、およそ1,400kmが廃止となっている。この他幹線においては輸送量の増強、高速化を目指し、線形改良等が取り組まれ、明治から大正期にかけて建設された区間が部分的に廃線となっている箇所もある。

(2) 鉄道廃線跡の現状

このようないわゆる廃線跡は、例えば、平野部においては、畑地や住宅用地として、あるいは住宅街における歩道として利・活用がなされている。しかし、山間部などでは放置されていることが多く、また、地方ではかつての駅構内について、建造物は除却したものの利用されずに空き地の状態で放置されている事例も多い。

これら廃線跡に残存してきた橋梁や隧道、駅舎などの構造物、建造物については、管理者による保存がなされているものもあり、また、国の文化財登録がなされているものもあるが、北海道においてはその数は少ない。

3. 鉄道廃線跡利・活用の最近の特徴

(1) 鉄道廃線跡の利・活用の始まり

鉄道廃線跡は道路としての転用などが多くなされている。北海道においては、函館本線の電化・複線化にともない、納内-近文間が、1969(昭和44)年9月に隧道によって直線化された新線に移行、1890年代に建設された神居古潭駅を挟んだ石狩川に沿った区間が廃止となった。廃止後若干の経緯はあったが、1970年に旭川市によってサイクリングロードとして利用されることとなった。このサイクリングロードは廃線跡を転用した日本で初めての事例であった。この後、廃線跡を生活道路として利用しない場合に、自転車道などとして利・活用する事例が数多く見られるようになった。

旭川サイクリングロードの利用者数は、旭川市の統計によると、1985(昭和60)年度において56,200人であったが、10年後の1995(平成6)年度においては、20,750人と、約6割も減少している。現在は途中3カ所の隧道が老朽化したために一部区間が通行止めになっており、旧神居古潭駅周辺を自家用車による観光客が訪問する程度となっている。

(2) 近年の鉄道・廃線跡の利・活用

スポーツ振興と社会教育施設をネットワーク化することを目的とした、函館本線の廃線跡を転用した旭川のサイクリングロードであったが、その他にも観光目的などで廃線跡を転用した例は旧夕張鉄道の廃線跡などにも見られる。しかし、それらの多くは通行する人も極めて少なく、次は廃道と化すかの様子を呈しているものもある。

その一方、最近では廃線跡の利・活用により、年間1万人を超える利用者(訪問者)を数えている取り組みも現れてきた。例えば、旧国鉄美幸線では、軌道上を自走するトロッコを自ら操縦できる点や延長の長さ、森林を走行するか爽快さなどが評価され、家族連れや小グループの訪問と体験乗車の利用が増加している。

その他、旧国鉄相生線北見相生駅構内では、隣接する相生物産館(津別町)の新設にあわせて、駅舎・保存車両の整備が行われ、駅構内の線路上で、足こぎ式の軌道自転車の体験ができるようになってきた。

さらに、国の登録文化財となり、また、北海道遺産の認定も受けた旧国鉄士幌線では、木製の人力トロッコ「エコレール」を試験導入したり、トヨタ財団の助成金を受け、一度は撤去された鉄道線路を一部区間で復活させ、トロッコの体験乗車を可能とする取り組みが始まっている。

(3) 旧国鉄美幸線にみる、鉄道廃線跡の利・活用

① 旧国鉄美幸線の概要

旧国鉄美幸線は1964（昭和39）年10月に、道北内陸部とオホーツク海側を結ぶ路線として部分開業し、道北の美深町仁宇布地区の特に冬季間の交通確保と生活水準の向上に多大な貢献をした。しかし沿線人口が希薄なために経費がかさみ、1985（昭和60）年9月16日に廃止となった。その後線路は撤去されることとなったが、全通を果たすことなく廃止を迎えたことや、仁宇布地区の記憶装置として残すことを希望する住民等の意向により、仁宇布駅構内とそこから美深方面約5 km区間の線路が残ることとなった。

その後13年ほどそのまま放置され、雑木などが生い茂るに至った。そこで、ただ線路跡として残るだけでなく「鉄道」としてその面影をも含めて後世に継承する遺産とすることを目指した有志により、保線用のエンジン付き自走トロッコを走らせることが目指された。このため、任意団体の「トロッコ王国美深の会」が結成され、1998（平成10）年からエンジン付トロッコの運転体験を提供する事業が始まった。この事業の特徴の一つは、「道」とするのではなく、「鉄道」として、できる限りの原形を保ちつつ、地域にとって、できるだけ負担の少ない規模で運営している点にあるといえよう。

② トロッコ王国美深の会によるトロッコ運行の実績

運行初年度の利用者（訪問者）は年間1,000人ほどであったものが、2003年度は13,000人を超えた利用があっ

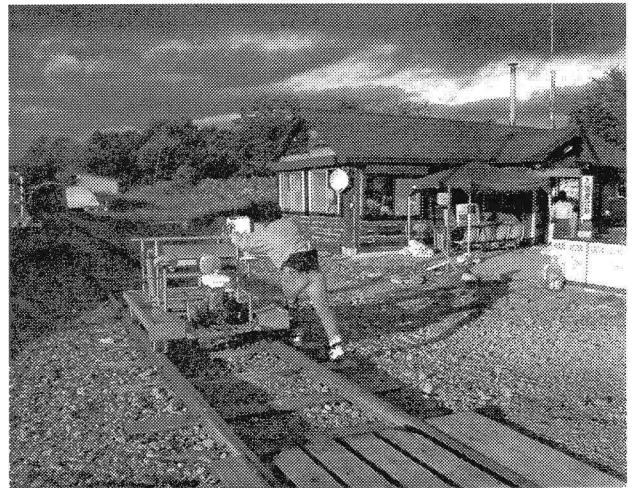


写真1 トロッコ王国美深の会による常設のトロッコ運転体験（美深町仁宇布）

た（料金は1,000円／人）。団体ツアーなどもあり、道外からの利用者が約40%を占めている。

多くの人々が訪問、利用することは、地元において旧美幸線の遺産的価値を認識させることとなった。さらに、2001（平成13）年には国土交通大臣賞を受賞するに至った。また、HPにおけるPRによって会員が増えたほか、繁忙期には道外などからもボランティアの運営サポーターが集まるなど、テーマコミュニティが形成されつつある。

4. まとめ

今回取り上げた事例は、従前のように観光やスポーツ振興などを目的とするのではなく、地域の記憶を後世に残したいという「思い」を実現することを第一として、そこに、テーマコミュニティを創出している点に特徴がある。そのミッション実現のために、より多くの人たちと「地域の記憶」を分かち合うことを目指し、地域住民らによるNPOやPVO活動として取り組まれている。

そのことは必然的に「動き」に結びつき、それが、結果として人々を集め、利・活用につながっているものと思われる。この新しい利・活用の「カタチ」の今後の推移は、土木遺産の利・活用に対する、新たな提案ももたらずものと思われる。

<参考文献>

今 尚之ほか：北海道における廃線・廃道などの利活用に向けた取り組みと課題に関する事例、寒地シンポジウム講演集（社）北海道開発技術センター、2003年

<謝辞>

本報告の内容は、2003（平成15）年3月ならびに7月に開催された、鉄道廃線跡フォーラム（主催：エコレール事業化研究会）によるものが多い。そのフォーラムでは、トロッコ王国美深の会、高見沢様、三宅健吾様、津別町小さな資料館 小川正之様、NPO法人ひがし大雪アーチ橋友の会 角田久和様、十勝漫遊舎 野口 豊様を始め多くの方々から、お取り組みについての貴重なご意見をいただくことができました。ここに記して謝辞といたします。

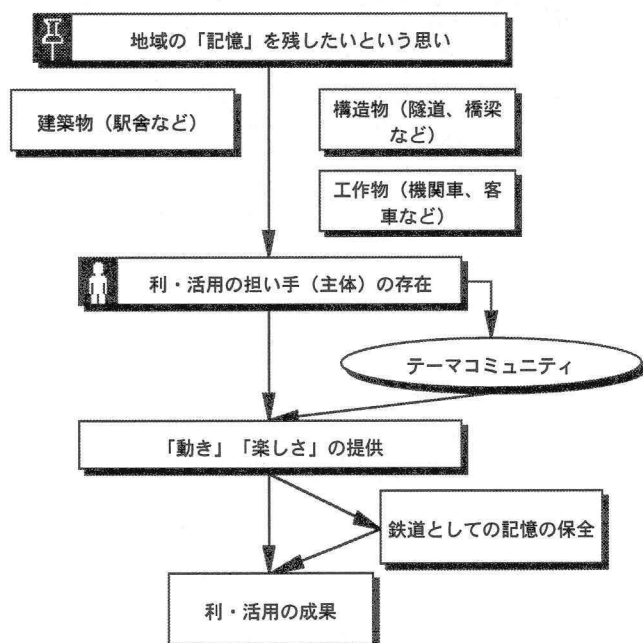


図1 最近の鉄道廃線跡利・活用の特徴