

# 廃止危機に直面する留萌線 横山茂・沼田町長語る存続への想い

収束の兆しがみえないコロナ禍は、航空、鉄道、バスなど全国の交通機関に甚大なダメージを与えている。なかでも、コロナ前から慢性的な経営難が続いていたJR北海道の場合は、まさに「弱り目に祟り目」。こうした厳しい状況は、JR北が発表した「単独では維持することが困難な線区」（10路線13線区）の廃止議論を加速させる可能性があり、対象路線の沿線自治体は危機感を募らせている。

13線区のうち、「輸送密度200人未満」の留萌線（深川―留萌）と根室線（富良野―新得）に残された時間は少ない。同様に「200人未満」だった札沼線の北海道医療大学―新十津川間は、20年4月に前倒しの寂しいラストランとなった。また、21年3月には日高線の鶴川―様似間も消える。

留萌線沿線4市町のなかで、留萌市が早期のバス転換を主張しているため、もはや全線存続の選択肢はない。今後は深川―石狩沼田間の一部存続に望みをつなぐことになるが、仮に同区間が廃止を免れたとしても、留萌を通らない「留萌線」となるわけだ。路線存続問題が正念場を迎えた沼田町の横山茂町長に、鉄路への想いを聞いた。  
本誌では不定期シリーズとして、JR北海道に関するさまざまな問題を取り上げていく。  
（フリーライター・内海達志）

## 地元負担3億円は非現実的

―JR側は一部存続の場合、地元負担が年間3億円と試算していますが、この数字についてどう受け止めていますか。  
―「JR側は一部存続の場合、地元負担が年間3億円と試算していますが、この数字についてどう受け止めていますか。到底、自治体だけで払えるものではないし、払うべきものでもないと思っと思っています。この3億円という数字を踏まえたい

えで、次回の提案に向け、輸送密度の視点から、これを高める努力をし、存続を訴えていくつもりです。  
※留萌線の2019年度の輸送密度（1キロあたりの1日平均輸送人員）は、前年度の145人から過去最低の137人に。赤



▲ドラマでは「明日萌駅」となった恵比島駅

字額は前年度比2100万円増の6億6100万円と悪化した。

―道南いさりび鉄道のような三セクの可能性は、

難しいですね。それだけの資金を工面できないですし、全国区で人を集められる環境がないと……。

―町長は石狩沼田ではなく恵比島までの存続を訴えられていますが、その理由は。  
町民から「利用者は少

なくとも通院・通学のため何とか残してほしい」との要望が出されましたし、（NHK朝ドラ『ずららん』のロケ地になった）恵比島駅や駅前の「中村旅館」といった観光資源もありますからね。「中村旅館」については、サテライトオフィス等に活用

できないものかと内部で協議しているところです。

―町には日本遺産に登録された「クラウス15号」という財産もありますか

らね。

今年（20年）は「クラウス」が活躍していた留萌鉄道の開業90年。この節目の年に、栃木に保存されている「クラウス17号」と対面させたいと考

え、事前にプランを作り、国の事業を活用して実現すべく動いたのですが、全国から応募が殺到したこともあり、今回は採択されませんでした。せっかく日本遺産に登録されたので、その知名度を生

かし、新たな集客の呼び水となるような環境を作りたいと考えています。  
―留萌市が実施したアンケートでは、廃止容認がほぼ半数を占めていましたが、沼田町民の意識はいかがですか。  
アンケートはとっていないのですが、町民の方々との懇談会では存続を求める声が大半でした。（懇談会の出席者以外も）ほとんどの町民が存続を望まれていると思います。冬は鉄路が強いということを考えると、私は町民の足をJRに託したい。

―町長はかねてから鉄道の強みについて強調されています。  
温室効果ガスの問題からみれば、公共交通機関のなかで鉄道は最も環境に配慮した乗り物です。また、バスやトラックは



▲留萌線存続に意欲を燃やす横山茂町長



続きは『**月刊クオリティ**』本誌を  
ご覧ください。

▼ ご購読のお申し込みは ▼

○インターネットでのお申し込みはこちらから  
<http://qualitynet.co.jp/koudoku/>

○お電話でのお申し込みはこちらから

**TEL 011-644-0101**

(9:00 ~ 17:30 土日・祝日をのぞく)