

江差線は昭和11年には全線開業し、当時「湯ノ岱」「桂岡」「上ノ国」の3駅が設置されると、各駅周辺には列車を待つ人々や運搬用資材が溢れ、戦争や戦後復興による木材需要などもあったことから、鉄道が地域を活気づける大きな転機となりました。

また、中須田・豊田地区では熱心な駅舎設置要望運動があり、昭和23年に中須田臨時乗降場が設置され、昭和30年には北海道初の駅員不在乗車駅として開業しました。

その後、昭和32年に神明駅、昭和39年に宮越駅が開業したことで、現在の形となりました。

産業との関わり

江差線の開通は、上ノ国の産業にも多大な影響を与えました。

湯ノ岱では、開通の前年にベニヤ工場が建設され、ベニヤ材や薪、木材が貨車に積まれ、湯ノ岱は木材産業とともに急速に発展していきま



また、中外鉾山・今井鉾山のマンガンが上ノ国駅から出荷され、駅前から石崎までを鉄道省運輸局が運営する省営トラックなどが行き交うようになり、海岸地域の物流も増加して賑わいを見せました。

昭和24年には、石崎川沿いの道路整備も始まり、翌年には中外鉾山から今井鉾山選鉾場まで繋がる道路も整備され、鉾石を中心とした資源が上ノ国駅の集積所に向けて運ばれました。

こうした、様々な資源の運送量増大が、上ノ国の景気に与えた影響は大きく、発展の



様相は年々華々しさを増したといえます。

利用者の減少と廃止の議論

上ノ国の鉄道利用客は年々増え続け、江差―函館間では普通列車だけでなく、準急・急行列車も運行されるほどの需要があったといえます。

しかし、一般家庭への自家用車普及が主な原因と思われる利用客減少が顕著となり、当時の国鉄の赤字83線にも挙



げられるなど、廃線についての議論が一部で行われるようになりました。

その後も利用客の減少は続き、昭和55年には江差線を往復していた急行「えさし」が廃止となり、平成2年には同区間でワンマン運転がスタートするなど、廃線議論が本格化することとなります。

江差線を運営するJR北海道は、平成24年9月に代替バス転換を前提とした廃線の具体的検討に入り、上ノ国・木古内・江差の三町との話し合いにより、平成25年3月28日、JR江差線（木古内・江差間）の廃止が正式に決定しました。

これからの上ノ国

こうして、78年の歴史を持つJR江差線（木古内・江差間）は、平成26年5月11日に廃止を迎えます。

江差線は、本町の歴史を語る上で、欠かすことのできない存在であり、鉄道の開通が様々な人や物資を本町にもたらし、また町外へと送り出されていきました。

その人や物の動きも、時代の変化とともに鉄道から移り変わったことで、この廃線があります。

鉄道の無い町として、これから新たな一歩を踏み出す本町ですが、今後は同区間を路線バス「江差木古内線」が運行し、JR江差線に代わる地域の足として活躍することになります。

鉄道開通から78年間、本当にご苦労様でした。

ありがとう

さようなら

江差線