



大正十年留萌 増毛間が開通

交通運輸の中核路線をなしている鉄道を、とくに大留萌建設の章に入れたことは、港の場合と同じ意味からである。

留萌線の深川と留萌間の予定路線編入は明治三十一年第二十二帝議会において議決されたもので、予測三十里、明治三十九年度から大体予測線に準じて測量に着手し深川と恵比島間十三里は、明治三十九年十一月、恵比島と留萌市街付近の間十六里は明治四十年二月に鉄道終点(留萌)付近二里は四十年五月中に路線選定の完了を見た。

正確にいうと二・四里を増して三十一・五里の工事であった。明治四十年後に深川から工事が始められ、約四カ年で、四十三年十一月には留萌までの全線竣工の式をあげた。

鉄道留萌線の敷設

留萌市史 ①⑦

将来の留萌港に 併せた鉄道の敷設

本線の起源は、明治二十九年五月、法律第三十九号をもって、石狩国雨竜原野より天塩国増毛町に至る国道が一応決定したが、当時の拓殖状態は本鉄道の急設を要さないとして、第二期計画に属し十年の歳月を経過した。

しかし、明治四十年の起工にあたっては、三十八年の二十二議会の決定のように、増毛までの予定線のうち、深川と留萌間をとくに第一期として着手した。

これを考えると、鉄道敷設の急務の理由は、港湾修築に深い関連のためであった。

増毛と留萌間は、大正十年十一月五日に開通し、竣工をみた。

さて、本線の方向および地勢についてふれてみることにしよう。

本線は上川線(旭川本線)深川駅が起点で、西北石狩川流域の平野を横断して北進し、オホー川、境川などの諸川を渡り、雨竜川を横切り、沼田駅を経て恵比島駅に達する。

これから下りになり、恵比島トンネルを穿ち、さらに左へ回って峠下トンネルを過ぎる。

留萌川上流の溪間を横切り、なお右に転じ、留萌川右岸の山腹に

そって下り、峠下駅に達する。

路線はなお西に進み、樽真布川を渡り、御料六線部落を過ぎ、北西に向かうと幌糠駅に達する。

なお西北に走って藤山駅、これを右転して大和田駅を経て河流を横切り、西北に進んで終点留萌駅に達する。

深川と恵比島間の地勢はおおむね平坦である。

大体は西北の方向を保ち、恵比島と峠下間は地勢はやや峻、線路の屈曲もはなはだしく、峠下トンネル付近で急勾配となり、本線中の最難個所であった。

峠下と留萌間は地勢が狭隘で、丘陵が迫り、留萌川は蛇々長蛇のようにこの間を迂回するばかりでなく、勾配が緩かないで、一たん降雨期になると、河水が氾濫するので山麓にそって施工された。

留萌駅は留萌川をへだてて現市街と相對して都合が悪いが、将来築港が完成される場合を考えて現在の所に定めたという。

ちなみに、この工事の工費は二百六十六万六千円である。

延人員は四万一千五百人、停車場八カ所、約六万八千円、橋梁は九個で約三千万円を要した。

交通事故の一方のみならず

ひとのことで
はありません

疲れて車を運転するのは事故のもと



ことしも本格的な夏に向かつて増え続ける交通事故を防止するため、七月二十一日から八月二十日まで(海水浴期の交通事故防止月間)を設けることになりました。

毎日、交通安全を呼びかけ、指導をし、安全施設を整備しても、事故はあとを絶ちません。

車を運転する人、道を行く歩行者も、もう一度交通安全について考えるときにも、海水浴期の交通事故についても十分に考えていたいただきたいものです。

夏型は遊び疲れ と暑さが大敵

留萌市内のことしに入ってから交通事故を見ると六十四件発生

(五月末日で)死者三、傷者九十九人にもほり、原因別では人と車が二十%、車同志の事故が六十五%を占めています。

・九月と、もつとも発生件数の多い月に入るわけですが。

この時期の主な原因を見ると、海水浴や山へ行く機会が多く、気のゆるみと遊び疲れがかさなったり、気温が高くなると眠気が起ったり運転する人は、普通の時より特に疲れるということですが。

車を運転する人は、いつも十分な睡眠と休養をとり、遊びに出かけたときは疲れをとってからいつもよりひかえ目を速度で運転してください。

また、歩行者も、ついうっかり信号を無視したり横断歩道を渡らなかつたりすることが多いよう十分気をつけましょう。

交通安全施設は、市民みんなが正しく使わなければなりません。歩道橋や横断歩道を正しく渡るようにしたいものです。