

狩勝峠の鉄道遺産

樹海に眠る開拓の大動脈



写真-1 S字カーブ大築堤(国道38号上より) (提供: JTB, 撮影: 村田正博)

原口 征人

HARAGUCHI Masato

正会員

(社)北海道開発技術センター 道路情報館 主任研究員

林道が急に開け、初夏の青空に車ごと放り出された。眼下には芽吹く新緑の大樹海が広がる。そう、私たちは知らずに探していた旧狩勝線の遺構、S字大築堤の上に出てしまい、車で走りぬけてしまったのである。これでは写真が撮れない…。

土木遺産の写真を友人と撮り溜めている。今やファンの羨望を一身に集める「タウシュベツ」をはじめ、北海道の廃線、廃道探訪はひとつのレジャーになりつつある。数ある鉄道廃線跡の中で、とりわけ旧根室本線落合 - 新得間は別格である。北海道の東部と西部をつなぐ大幹線、その明治期の巨大な遺構である。

北海道鉄道1000マイル構想。炭鉱鉄道として小樽から空知太まで来ていた鉄道を旭川までつなげ、旭川からは路線を分岐し北は稚内まで、東は釧路・網走まで延伸し、もって北海道開拓の大動脈となす。この構想を立案し実施に導いたのは、琵琶湖疏水事業で名高い田辺朝郎だ。このなかで東への路線は難題をかかえていた。北海道の二大入植地、石狩・十勝の平野を完全に分断する日高山脈、ここを鉄道で越える地点を見つけねばならなかった。

1897(明治30)年春、2人の技師とともに踏査に向かった田辺は、前年までの調査から山陵のあるひとつの鞍部に目星をつけていた。当時、トンネル掘削の技術はまだ未熟で、限られた工費と時間では長大トンネルには挑めない。その鞍部は峰の部分が細くなっており、ここへ標高ギリギリまでアプローチし、短いトンネルで通過することを考えた。

旭川からの道程、熊の出没におびえながら目的の峠に登りつめた一行は、足下の眺めに驚嘆する。一面の原生林、その奥には平坦な十勝平野が彼方まで広がっている。後に新日本八景に選ばれ、世界三大車窓と称されることになるこの眺め。まだ名称のなかった峠に田辺は、石狩と十勝の

国境に位置することから「狩勝峠」と名づける。念願の道央と道東を結ぶルートが見いだされたのだ。

トンネル箇所が特定されると順次、路線の構造が決まってきた。狩勝峠直下には延長946mの狩勝隧道が位置し、隧道の途中からは十勝側に向い1000分の25の最急勾配が延々約15kmもの長い区間にわたって開始される。路線は急な山腹にぴったりと沿い徐々に等高線を下っていき、新内沢の手前で長さ129mの新内隧道を抜ける。そこに約80mの深い沢が現われる。この谷に橋梁を架けるには工費と資材搬入の面で困難が伴うため、盛土施工により24000坪におよぶ土盛りを行った。これが新内沢大築堤である。沢を通過すれば緩やかな佐幌岳の山腹に達し、限界の1000分の25勾配で最小半径180mのS字カーブ大築堤でもって右に左に蛇行しながら下っていく。その堤体には岩ずりや付近の石材を使用、このため水はけは良く現在まで当時のままであると聞く。新内駅を通過すると大築堤で越えた沢を再度、煉瓦アーチ橋によって渡る。「小笹川橋梁」と呼ばれるこのアーチの高さは7m。北海道に現存する鉄道用煉瓦アーチで最大級の規模である。その後、路線は佐幌高原に出ると約6kmの直線の築堤で下り十勝側の玄関口、新得に到達する。

工事は過酷であった。広漠たる原野、そして人跡途絶した山間に敷設するため、材料運搬の不便、工事の困難、加えて1年のうち5か月間は極寒積雪のため外業に従事できない。しかし本路線は北海道を横断する重要幹線であり、北海道経営上最も緊要なる線路である。その目的は拓殖にあり、敷設が1日早まれば1日の利がある。このため初めから拙速主義を採用し、迅速な工事を進めなければならなかった。

再び私たちの廃線めぐりに戻る。「新内隧道」その重厚



写真-2 新内隧道・煉瓦造であるが側壁には付近で産出する石積を用いている。線路の側溝にも同じ石材が使われている。



写真-4 「楽しむ会」の見学会（小笹川橋梁にて）
（撮影：足達健夫）



写真-3 新得町ではこの廃線跡をヘルシーロードとして整備中。ホーストレッキングにも活用される。



図-1 位置図

さに惹かれ朽ち果つる様をカメラに収めるため、ひたすらシャッターを切り続けた。しかしその傍らに立てられた看板は尋常ならざる語句に満ちあふれる。

「官設鉄道十勝線（旧狩勝線）は、北海道開拓と軍事上の必要性から、明治34年4月、落合～新得間27.9キロメートルが着工された。2ヶ所の隧道（トンネル）掘削工事を始め、その建設工事では、枕木の数ほどの犠牲者が出たと伝えられている。…トンネル掘削工事は、固い岩盤と湧水のために困難を極め、ついには人柱まで建てて工事の進捗を図ったとも語り継がれている。」

これに気づいた友人たちは早々と見物をやめ、車に戻った。私はその事実にしり込みしつつも、カメラを操作する手を休めなかった。遺産とは本来そういったもの。

苦しみの歴史は開通後も続く。延々と続く急勾配はSLの機関士に魔の区間と呼ばれた。補機の機関車をつなげ重連で向かう上り方向では、新得 - 狩勝間で1tの石炭を40分で投げ入れる早さを求められた。間断ない投炭で灼熱と化したカマ、機関室温度は55度まで上昇し、狩勝隧道では風の具合によりトンネル内に煤煙が逆流し不完全燃焼から乗務員が窒息する事故すら起きている。冬期にはトンネル内の湧水がツララとなり策を打たねば水壁となって列車が通れなくなる。これをメンテナンスするのが保線員の冬の苦闘であった。

戦後、悪名高きこの難所を改善するため、新狩勝トンネルが1962（昭和37）年3月に着工され1964（昭和39）年

貫通、これをもち1966（昭和41）年10月から新狩勝線が使用され、旧線は廃止されることになる。新しいトンネルの全長は5648mで、最急勾配は1000分の12、それまでの3倍の輸送能力を達成した。ここで、旧狩勝線は60年の歴史に幕を閉じるはずであったが、新内 - 新得間11kmの特異な直線区間が着目され、実験線として復活を果たす。リモコン操作できる無人車両を坂路で自然滑走させ、貨車の競合脱線や車両火災等に貴重なデータを提供した。

そして現在。この峠の遺産を活用し、オープンエアミュージアムを目指す会の活動が始まっている。「旧狩勝線を楽しむ会」の活動は旧狩勝線の歴史や現在を、廃線跡ツアーや映画上映会、学習会などを通して調査や保存活動を行い、埋もれようとしている北海道の近代化の歴史遺産、新得町の歴史遺産を楽しみながら、後世へ継承することを活動目的とする。朽つるとも忘れてはならない歴史を背負う構造物を地元で受けとめ、後世に生かそうとする活動を、今後も見守りたい。

参考文献

- 1 - 田村喜子：北海道浪漫鉄道，新潮社，1986（第八版，2003.11）
- 2 - 新得町史編さん専門委員会：新得町七十年史，北海道上川郡新得町役場，1972
- 3 - 日本国有鉄道北海道総局：北海道鉄道百年史（上巻），（財）鉄道弘済会北海道支部，1976
- 4 - 帝国鉄道庁北海道建設事務所：北海道第一期鉄道工事概況，1907
- 5 - 今尚之：旧根室本線狩勝峠間運施設遺構（配布資料），2003
- 6 - 旧狩勝線を楽しむ会Webサイト（<http://www.karikachi.org/index.html>）