

# 北海道の交通を語る土木遺産「狩勝峠」の見学コースについて

A Study of Civil Engineering Heritage Tour in “KARIKACHI Pass”

(社)北海道開発技術センター ○正員 原口 征人 (Masato Haraguchi)  
 北海道教育大学教育学部札幌校 正員 今 尚之 (Naoyuki Kon)  
 (株)ドーコン 正員 岡田正之 (Masayuki Okada)  
 日本データサービス(株) 正員 石川成昭 (Shigeaki Ishikawa)  
 北海道電力(株)土木部 正員 田中則和 (Norikazu Tanaka)  
 北海道建設部まちづくり局 正員 坂野雅人 (Masato Banno)

## 1. はじめに

平成23年10月29日、道東道の夕張IC-占冠ICが開通し、道央圏と道東圏が高速道路1本でつながった。北海道のおかれた地理的条件において、この道央と道東の連絡は陸路の鬼門となって立ちふさがり、土木史として奥深い開発秘話を持っている。その記憶をとどめる遺構が「狩勝峠の鉄道遺産」(選奨土木遺産)である。

7月27日、開通が間近となった高速道路の建設現場と土木遺産を合わせて巡る見学ツアーを実施したので、土木遺産活用の考え方や効果を示す題材として報告する。



図-1 道東道開通 (NEXCO パンプより)

## 2. 取り組みの内容

### 2.1 目的

北海道は100数十年でインフラを整えた。寒冷地に適応した土木技術を駆使し、近代的で先進的な地域社会を短期間で創り上げた“世界でも稀な”事例である。この歴史を追体験する素材を提供するのが北海道の土木遺産であり、携わる者の使命(ミッション)である。



図-2 狩勝峠の鉄道遺産 (大築堤・大カーブ)

この目的のもと、土木学会北海道支部では土木遺産ツアーを企画している。ツアーを企画することで遺産の保存の問題、活用の問題も見えてくる。

### 2.2 手法

#### (1) 物語化

人は自身の行動規範として物語を心の中に持っている。心理学の臨床方面では、この物語をとらえ直すことで心理疾患を治癒する手法が研究されている。そのように人が物事をどうとらえるか(否定的に・肯定的に)は、その人が認識した事柄のつながり(=ストーリー)に規定される。

現在の高速道路の建設は、昔からの連続としたインフラ形成の一端であるとの認識をストーリーとして仕立てることが、北海道の開発ストーリーとして重要である。

(社)土木学会北海道支部 主催 / (社)日本建設業連合会北海道支部 共催 / NEXCO 東日本千歳事務所 協力

◆土木遺産シリーズ3◆  
大人の社会科見学

## 「北海道の東西を結ぶ峠の物語」

～旧狩勝線の鉄道遺産と全通間近の道東道～

北海道の中心を南北に貫く山岳地帯。これを越える峠の施設は道民を支えてきた大切な交通施設です。明治時代、開拓の手を十勝に延ばすため人跡未踏の山中に鉄道が敷かれました。約100年前に完成した狩勝線です。戦後には国道の整備が進み、最短経路で行ける国道274号が平成3年に全通しました。その工事を追うように進められた高速道路「道東自動車道」もいよいよ今年秋、全線開通します。このツアーは最初の峠越え「旧狩勝線(土木学会認定土木遺産)」と最新の峠越え「道東道の建設工事」を見学し、東西連絡の歴史に思いをはせる旅です。

**出発日** 2011年7月27日(水)

**お一人様** 2,800円 (子供 1,400円)

- 募集人員 40名(最少催行人員 20名)
- 集合場所 大通/中央バス札幌ターミナル待合所
- 添乗員 同行いたします
- 食事 あり
- 注意 旧道や工事現場に入ります。スニーカーなど多少汚れても差し障りのない服装・靴でご参加ください

道東道建設工事現場

土木学会認定CPDプログラム  
(他団体CPDの単位認定は各自でご確認ください)

### 旅行日程

大通/中央バスターミナル (8:30 発) ⇒ 道の駅しむかわ (休憩 15 分) ⇒ 新得/そばの館 (昼食約 45 分)

⇒ 狩勝峠頂上(車窓) ⇒ 新内隧道 (見学 30 分) ⇒ 新内駅舎 (見学 30 分) ⇒ 小樽川橋 (見学 30 分) ⇒ 占冠 IC ~ 道東道工事現場 ~ 夕張 IC ⇒ 大通/中央バス札幌ターミナル (19:00 頃)

※ 道路状況により休憩時間・見学時間・到着時間が変更になる場合があります。

図-3 2011年度ツアーのチラシ (CBT 製作)



図-5 新内隧道の見学

図-6 道東道の見学

図-4 狩勝線の鉄道遺産

## (2) 物見遊山 (ものみゆさん) 的な観光要素

高尚な学術めいた知見を振りかざしても、人はついてこない。目的は一般の人に伝えることなので、参加したくなる要素を押さえながら、楽しい見学ツアーとしていく。周辺の観光資源と絡めることで、土木遺産と地域が密接になり、両者が発展する地域資源となる。

### 2.3 課題点

土木遺産を観光に使うためにはハードルがある。

#### (1) ちょっと見で良さが分からない「地味」

建築と違い土木は地味である。橋梁はまだしも港湾構造物など言われてみなければ古いかどうかも分からないし、ただ古いだけで「いいなあ」という味はなかなか認識できない。そこが観光としては使いづらい。

しかし教えられれば良さも分かるし、スケールの大きさに言葉も出てこない感動を覚えるのも土木遺産である。よって参加した人は満足するが、参加するまでの障壁が大きく、参加者が集まらない。

#### (2) アプローチしづらい「危険な場所」

全てではないが、土木遺産の一部には管理されていない放置された物件もある。構造物も老朽化しボロボロだし、そこにいたる道も整備されずに放置されていることもある。この点が管理上の問題（事故が起きたときの責任問題）となり、利用の障壁となっている。アメリカの例のように全て自己責任で行くというのも、日本の事情に合わない。

#### (3) 値段が高いか無料「適正価格がない」

マニアックなために人が集まらないので少人数のツアーになり、頭割りとなるツアー料金も高額になってくる。満員になるくらい盛況ならば料金も下げられる。

一方で学会や団体の主催だとういった見学ツアーは全額が団体持ちになり、参加者は全員タダとなる。よって一般の人が納得のいく適正価格が形成されにくい。

### 2.4 打開策～これまでの改善点

#### (1) 北海道遺産ツアーに含めたイメージ作り

北海道遺産は約 10 年前からツアーを企画している。このツアー企画を組んでいる(株)シービーツアーズと提携した。企画が土木学会北海道支部、実施がツアー会社であり、このため宣伝チラシも北海道遺産ツアーに参

加した人に届くようになった。さらに道民カレッジの連携講座として申請し、生涯学習に参加している勉強熱心な一般市民の方（まじめなシニア世代）に、北海道の歴史を知る講座として定着させた。

#### (2) 日建連の現場見学事業とタイアップ

(社)日本建設業連合会（前、日本土木工業協会）の 100 万人の市民現場見学事業とタイアップしてバス代の補助をいただくことで、ツアー料金の適正化（低廉化）を図った。このことで遺産だけでなく現在の土木工事現場を見られることになり、過去から現在に至るインフラストーリーを形成しやすくなったという思わぬ複次的効果が生まれた。

### 3. 狩勝峠の開発の歴史

文献<sup>1) 2) 3)</sup>に譲る。十勝はまず太平洋側から入植がすすみ、開拓優良地と認識され鉄道の建設計画となった。田辺朔郎が明治 30 年代初頭に計画し「狩勝線」とも呼ばれて昭和 41 年まで利用された。（図-4）。

### 4. ツアーの計画と実施

フットパスルート<sup>4)</sup>にもなっている旧狩勝線の遺産を小笹川橋梁→新内駅（シーニックカフェ）→大築堤、と巡り線路跡を歩いて新内隧道を見学。帰りに見学バスとして初めて道東道建設現場区間を抜けて通り、札幌に戻る。募集には 40 名が集まり、一般市民が多数であった。年齢層は高めだが、通常であれば土木に興味を持たないような層も入っており、成功したといえる。アンケートの結果等は発表時に述べる。今後もツアーの企画を続ける所存である。

#### 参考文献

- 1) 原口征人：狩勝峠の鉄道遺産、土木学会誌、Vol.89 no.2、pp.68-69、2004
- 2) 葛西章、進藤義郎、今尚之、原口征人：旧国鉄狩勝線に現存する煉瓦・石積みアーチ橋の現況調査、平成 16 年度土木学会北海道支部論文報告集第 61 号、IV-11、2005
- 3) 葛西章、進藤義郎、今尚之、原口征人：旧国鉄根室本線新得一落合間（旧狩勝線）に現存する鉄道土木遺構群の現況調査、土木史研究講演集 Vol.25、pp.273-279、2005
- 4) ダイアモンド社：サホロ湖フットパス、フットパス・ベストコース北海道 I、地球の歩き方 BOOKS、pp.15-20、2010