

◎ 十勝上川森林鉄道

昭和20年の終戦は、日本がかつて経験したことのない非常事態であった。軍人の復員、大都市圏からの疎開、外地からの引き揚げ者により、戦後復興資材の供給と食糧の確保が國の大大きな課題となっていた。十勝川上流域には、豊富な森林資源が広がり、加えて開拓の適地とされ、いたため、大正期より王子製紙が製紙原材となる針葉樹林の開発に着手していた。

同社は、河川を利用した流送と林道による木材運搬を行い、長期的展望をもって、大量生産事業を行っていた。

昭和22年、それまで道が所轄していた国有林と皇室の財産であった御料林が、林政統一により林野庁の管轄となり、この地域の国有林は帯広営林局清水営林署の管轄となった。昭和23年、清水営林署による緊急的な直轄生産事業として、二股地区的開拓適地内の立木調査とニペソツ～中土場間の道路開削が行われた。またこの年、緊急対策事業とは別に、長期継続的な森林管理を行うための経営案として十勝上川森林鉄道建設設計画が立てられた。その後森林鉄道の建設は、昭和25年に着工し、屈足～二股間の48kmの幹線が28年までに開通した。翌年まではシートカチ、チカベツ、トムラウシの3支線も開設され、さらに支線から派生する4つの分線も開設され、総延長70kmに及ぶ森林鉄道となった。屈足に運輸事業所（貯木場）と機関庫が設けられ、チカベツ、パンケベツ、ベンケベツに、製品生産事業所が、二股には中繼土場と機関庫が置かれた。重要な中繼地であったニペソツには製品生産事業所と枕木工場、材木所などが設けられ、年間4～5万立方メートルの伐採と運材体制が整えられていった。車輛は購入と移管により、昭和25年から鉄道廃止までに延べ3台の蒸気機関車と25台のディーゼル機関車、590台の貨車が使用された。

昭和29年、合理的集約的経営を図るため、新得営林署が清水営林署より分割されて創設された。この頃は、戦後の復興資材の需要が一段落していたが、すでに日本経済の自立成長の時代を迎えていたため、国内材の需要は高まるばかりであった。新得営林署の伐採量は、初年度から昭和33年までは10万立方メートルほどであったが、昭和34年～38年には14～17万立方メートルに、以降は20万立方メートルを越える伐採量となり、森林鉄道運輸では、さらなる奥地開発に対応できなくなっていた。また車輛整備や保線にかかるコスト、機動性に欠ける点からもトラックによる運材への転換期を迎えていた。そして昭和40年、十勝上川森林鉄道は廃止、翌41年に線路は全面撤去され、16年という僅かな歴史に幕を閉じた。

◎ 十勝上川森林鉄道遺構



交通の難所 念仏峠を越える森林鉄道



樹間に敷かれた十勝上川森林鉄道

トムラウシの林道群

トムラウシ地域は、日本でも有数の林道密集エリアとして知られています。戦後の復興資材の需要により、トムラウシ国有林の開拓がすすめられ、十数年にわたり森林鉄道による木材の運搬が行われた結果、林道の本格的な開設は、昭和40年の森林鉄道の廃止、41年の軌道の撤去後となりました。岩松地区を発するパンケニコロベツ林道は、鉄道廃止前に唯一存在した基幹林道で、後にシートカチ支線林道と連結されて道道忠別清水線の曙橋まで延々46kmにも及ぶ長大な循環林道になりました。現在でも雄大な十勝連峰を垣間みれるロングドライブとして知られています。森林鉄道の廃止後はトムラウシ地区ではユートムラウシ、スプントムラウシ林道などが開設されました。



大雪山縦貫道路建設促進の宣伝カー



トンネルで抜ける新ルート上の山々



大雪山縦貫道路建設計画図

◎ 大雪山縦貫道路建設計画

大雪山縦貫道路の建設計画は、昭和33年、地元住民の要望により、上川支庁美瑛町、東川町、十勝支庁新得町間で話し合いの場が設けられることにより、本格的に始動したといわれている。この頃、厚生省国立公園行政局は、大雪山系の山頂部を特別保護地区に指定し、大雪山国立公園の自然を保護する目的で林野庁などの関係官庁と調整を行っていた。

昭和35年、各町の有力者によって「天人峠一新得間縦貫道路建設期成会」が設立され、本格的な建設促進運動が開始された。この運動に応じる形で、北海道開発局は、昭和41年頃までに大雪山縦貫道路建設設計画案を固め、約600万円の予算を計上し、コース設定の調査を開始した。これに対し、昭和41年北海道自然保護協会は、大雪山縦貫道路建設設計画に反対を表明した。この間、国立公園行政局は、北海道府に大雪山系の山頂部を特別保護地区に指定する諒解をしていましたが、同庁開発局は、特別保護地区への道路縦貫を認めてもらう条件付きでの答申をした。これに対し国立公園行政局は、特別保護地区を縦貫する「天人峠新得線」計画案を認めなかつたため、同局が推進する特別保護地区の指定交渉は進展しなかった。

昭和43年、道開発局は新たに「鹿越あん部ルート」を草案し、国立公園行政局へ提示したが、自然公園法の趣旨に反するとしてルートの再検討を要求した。昭和44年、道開発局、営林局、国立公園行政局などによる合同現地調査が行われた。

道開発局は、鹿越あん部に1,250mのトンネルを掘削し、特別保護地区を回避するルート案を国立公園行政局に提起し、道路建設を認めることを条件に、特別保護地区の指定に同意する提案を行った。その結果、翌45年、国立公園行政局はやむを得ず「山陵部を長大なトンネルで通過すること」を条件に妥協し、計画案を認める方向を示した。こうして昭和46年、建設省により道道忠別清水線(旧ルート)は路線認定され、国立公園行政局は大雪山系の山頂部を「特別保護地区」に指定し、文部省が同地域を国の天然記念物に指定するに至った(昭和52年に特別天然記念物に指定)。

しかしながら、同年に「大雪の自然を守る会準備会」や「全国自然保護連合結成北海道準備会」など自然保護、道路建設の反対を訴える組織が続々と発足し、厚生省より独立分離し、新たに発足した環境庁の大石長官が「再調査のため1年間着工を見合わせるべき」との意向を表明した際、道開発局は年内の着工を見合わせることになった。

翌47年、「大雪の自然を守る会」が正式に発足し、反対運動が本格化するなかで、環境庁は、道路建設予定地の実地調査を行った。大石から代わった小山長官がヘリで現地を視察した結果、「現行ルートは認められないが、自然を破壊しないルートなら認めること」を示唆した。この発言に対し、北海道開発局はすかさず特別保護地区をすべてトンネルで通過する妥協案(新ルート)を提示したため、環境庁は道路建設を了承せざるを得なくなった。妥協案報道後の環境庁の一連の動きに、政治不信と自然保護を訴える声が高まり、全国レベルで自然保護が開発優先かが論議されるようになり、自然保護協会など計19団体は、反対意見書を環境庁長官に提出した。一方で環境庁は、縦貫道路建設同意方針を自然公園審議会に諮問したが、道路の必要性に関する説明不足、自然環境調査不十分として継続審議に持ち込まれた。昭和48年、自然環境保護法の施行に伴い、自然公園審議会が自然環境保全委員会に改編、委員に自然保護団体代表も加わることになり、政治の場に反対意見が届きやすくなつた。この間、既設の道路建設促進期成会から旭川、帯広の両市長が脱会するなど、世論に押される形で、建設推進派は脱落していく。

同年10月、北海道開発局はやむなく縦貫道路建設の申請を取り下げ、大雪山縦貫道路建設計画は凍結されることとなつた。

最終的には平成17年、国土交通省が開発道路の指定廃止を行つたことで道路建設計画が白紙となり、40年以上にも及ぶ論議に終止符が打たれた。

おすすめ関連書籍: 峰の記憶(文藝春秋/1978年) 渡辺淳一著
大雪山縦貫道路建設をめぐるフィクション小説。建設現場で指揮をとるエリート青年技師の自然保護に賭ける真摯な夢と挫折を描いた長編。
青年が自然保護と国土開発、現場と上層部、個人と公職、恋愛など様々な問題に直面していく。