

旧狩勝線の歴史

狩勝峠を急カーブ、急勾配、トンネルで走り抜けた鉄路―根室本線―落合～新得間は、60年余りの大きな足跡を残し、昭和41年秋にその使命を終えた。

根室本線は、建設当時は官設鉄道で、明治30年に起工した旭川～帯広間が十勝線、明治33年に着工した釧路～帯広間が釧路線と称されていた。その中で明治34年に着工し、明治40年によりやく開通した十勝線の落合～新得間は、特に「狩勝線」と呼ばれていた。40年の狩勝隧道完工により全通した旭川～釧路間は、線名を釧路本線と改め、大正2年に完成した滝川～富良野間を編入、さらに大正10年に釧路～根室間が全通したため、釧路本線は根室本線と改称された。

当時の鉄道工事では、多くの犠牲者を出したが、狩勝線の工事では枕木ほどの犠牲者を出したといわれている。特に狩勝隧道(954m)と新内隧道(124m)の掘削工事は、堅い岩盤と湧水により困難を極めたため、人柱やタコ部屋労働の話も多く伝えられている。狩勝線開通後も狩勝隧道は、機関士がその急勾配と充満する排煙、熱気による酸欠、窒息に苛まれる魔のトンネルとして有名であった。またこの区間は急カーブの連続であったため、冬期は手作業での除雪を要し、トンネル内の凍氷の除去作業なども日課であり、保線職員にとってもたいへん厳しい職場環境であった。

挙国一致の体制にあった戦前戦中は、職員は劣悪な職場環境に耐えたが、戦後は人権尊重の時流にのり、トンネルをめぐる一大労働争議を引き起こした。昭和22年～23年にかけて国鉄労働組合は、狩勝隧道の改築、機関士への手ぬぐい、手当の支給、増額などを求め、23年4月より業務拒否や職場放棄の姿勢を示した。この争議では、職場離脱者1,074名を出した一方で、争議に対してGHQや警察が強硬姿勢でのぞんだため、国鉄従事者以外の労働者を含め、逮捕状発布761名、逮捕者457名、免官解雇440名、減奉315名、自殺者1名を出すなど国家的な一大事件となってしまった。そして争議の余熱のさめやらない昭和26年、新得～新内間の下新内鉄橋(後に通称まりも橋)付近で、乗客470名を乗せた釧路発函館行急行四列車(まりも号)が脱線転覆事故を起こした。事故後すぐにレールを故意にずらしたことによる列車の転覆を図った列車往来危険事件と判明した。

所謂「急行まりも号脱線事件」で、警察は労働争議関連の事件とみて国鉄及び労働組合関係者が捜査対象となったが、有力な物的証拠や目撃証言がなく捜査は難航し、未解決事件のまま迷宮入りとなった。

労働争議や列車脱線事件などが起こるなか、狩勝線が流通のスピード化について行けない不経済路線である点や狩勝隧道の老朽化問題が深刻化していたため、石狩と十勝を結ぶ最短距離路線として石勝線の新設が注目を浴びていた。昭和26年、新得町を含む23の関係市町村により石勝線建設促進期成連合会が結成され、その継続的な促進運動によって昭和34年の鉄道建設審議会にて石勝線の着工が決定した。昭和37年、この石勝線敷設のための新狩勝トンネルが着工し、同時に狩勝線(根室本線落合～新得間)の付け替え工事が行われ、昭和41年秋に新線に切り替えられた。

旧狩勝線は、道央と道東を結ぶ幹線として重要な役割を果たしたが、1,000分の25という急勾配と連続する急カーブ、そして老朽化した隧道は、日本経済の発展とともに旅客、貨物輸送の効率化が求められた新時代の到来によって60年の歴史に幕をおろした。その後旧狩勝線の新得～新内間は、昭和54年まで国鉄の実験線として活用され、脱線のメカニズムの解明など、日本の鉄道技術の発展に大きく貢献した。

おすすめ関連書籍:時刻表昭和史(角川書店/1980年) 宮脇俊三著

「時刻表2万キロ」や「最長片道切符の旅」などの代表作で知られる宮脇俊三の随筆。主に戦前から戦中にかけての著者の鉄道乗車体験の回顧録で、第8章「急行1列車稚内機橋行―昭和17年」に旧狩勝線の乗車体験が記述されている。後に戦後の話しが加筆された増補版も出版。



旧狩勝線 新内隧道～狩勝隧道間(昭和41年)



狩勝実験線での列車火災テスト

近代化産業遺産 旧狩勝線

かつて日本の三大車窓に数えられた狩勝峠越えの路線―旧狩勝線(根室本線落合～新得間)跡地及び鉄道遺構は、平成21年に経済産業省より「近代化産業遺産」に認定されています。平成に入り近代産業遺産に認定された旧狩勝線の保全活動は、昭和49年、新得山スキー場下の新得機関区で活躍したD51を静態保存したことにより始まりました。その後、昭和53年には旧新内駅構内に9600型SLと国鉄特急寝台車を利用した「SLホテル」が旧新内駅跡地に開業されました。これは狩勝高原開発の一貫でもあり、新得町が「鉄道の町」として発展してきたことを意味するものでした。しかしSLホテルは開業してまもなく経営不振に陥り、昭和63年に鉄道ミニ資料館として再スタートを切りました。平成15年、新内隧道や大築堤群などが社団法人土木学会により「土木学会選奨土木遺産」に認定されたのち、町の有志によるNPO法人「旧狩勝線を楽しむ会」が発足し、平成17年、それまでの鉄道ミニ資料館を「旧狩勝線ミュージアム」と改め、旧狩勝線の情報基地としました。また、D51を保存していた新得山スキー場下を「SL広場」、SL広場～旧新内駅間を「狩勝ポッポの道」として旧狩勝線の跡地の保存維持活動を本格的に開始しました。

新内～狩勝峠間も、旧狩勝線フットパスとして保存整備され、現在、旧狩勝線を楽しむ会により狩勝隧道や新内沢大築堤、大カーブなどを巡るガイドツアーも行われています。狩勝ポッポの道及び周辺の林道では「狩勝トレイルラン大会」やMTBツアーなどが開催され、ホーストレッキングのコースとしても利用され、町民、観光客の集いと憩いの道となっています。

狩勝ポッポの道

旧狩勝線フットパスのSL広場から旧新内駅までの約10kmの区間。平成15年に土木学会選奨土木遺産に認定された小笹川橋梁(新内第2号橋梁)をはじめ、遺構として、ベンケシントク川橋梁(新内第3号橋梁)M、まりも号脱線事件現場付近のまりも橋(新内第1号橋梁)、実験線時の無線鉄塔などがあります。



SL広場 L

狩勝ポッポの道の起点。昭和13年に製造、40年に新得機関区配置され、根室本線などを運行したD5195号が静態保存されています。広場内には新得小学校の開校百周年記念の植樹もあります。



無線鉄塔 N

昭和42年から狩勝実験線として活用時に建てられたデータ送信用の無線鉄塔。昭和54年までに競合脱線解明実験、列車火災実験、ボギー貨車脱線試験等、数多くの実験が行われました。



小笹川橋梁(新内第2号橋梁) O

下新内川に架かる煉瓦造のアーチ橋。土木学会選奨土木遺産に認定されています。この付近から25/1,000の急勾配、高さ7mほどの築堤が続きます。切石が積まれた擁壁も当時の原形をとどめています。



まりも橋(新内第1号橋梁) P

中新内川に架かる煉瓦橋台の鉄橋。まりも号脱線事件の現場付近の橋であったことから、通称まりも橋と呼ばれています。まりも号脱線事件では、幸いにも負傷者は機関士1名のみでした。



旧職員官舎 Q

戦後建てられた4戸1棟の煉瓦造の建物。ガーデンウォール型のアメリカ積みの煉瓦は、当時の日本としては非常に珍しいものです。現在はウエスタンビレッジのクラブハウスとして使用されています。



大カーブ(大築堤) V

延長770mの大曲線、曲線半径181mの急曲線をもつ延長480m、法長60mの大築堤で、通称大カーブと呼ばれています。さらに25/1,000の急勾配のため、機関士、保線作業員泣かせの難所でした。



新内隧道 X

御影石(花崗岩)と煉瓦を組み合わせた意匠の優れたトンネル。使用された花崗岩は、佐幌岳中腹の石切山から切り出したもの。ヒカリコケが見られる貴重なスポットとしても知られています。



狩勝隧道 Y

煉瓦造の954mに及ぶトンネル。工事は難航し、全通までに3年半を要しました。トンネル通過時に機関士は排煙と熱気に苦しめられ、排煙遮断用の垂れ幕を保線係員が24時間体制で操作していました。



苦闘の碑 Z

町制50周年を記念して、狩勝隧道工事現場付近における数知れぬ犠牲者、特に虐げられ葬られたタコ労働者の鎮魂のために建立されました。碑はトンネル工事に使われた御影石で、台座は煉瓦造です。

旧狩勝線フットパス

SL広場から狩勝隧道までの散策道の通称。特に旧新内駅～狩勝隧道までの6kmの区間を指します。この区間には、土木学会選奨土木遺産に認定された **新内沢大築堤 W** や大カーブなどの大築堤と新内、狩勝隧道があり、**落合第14号溝橋 R**、**第18号溝橋 S**、**第19号溝橋 T**、**第20号溝橋 U** などの遺構が点在しています。



整備された路線跡 狩勝ポッポの道