

石勝線建設の歴史

秋山 秀敏

はじめに

昭和五十六年（一九八一）十月一日に国鉄石勝線（昭和六十二年四月から北海道旅客鉄道ⅡJR）が道内三十六番目の鉄道として開業して平成二十三年（二〇一一）で丸三十年が経過した。また、新狩勝線の開通から数えると丸四十五年となる。開業へ道のりは平たんではなく、昭和三十四年（一九五九）に国の建設線とし組み入れられてから二十二年、昭和三十七年（一九六二）の着工から数えて十九年の歳月を要したことになる。

十月一日の開業にあたっては、札幌駅、釧路駅、帯広駅、新得駅で出発式が行われたほか、全体の開業祝賀会は関係者千人が出席して札幌、パークホテルで開かれ、新得町からも石畑道議、金村収入役をはじめとする関係者が出席して開業を祝った。

新得駅二番ホームで行われた出発式では、石勝線の新得通過に功績のあった元新得町長の平野栄次さん、元新得町議会議長の石畑久成さん、そして当時の新得町長の佐々木忠利さん、当時の新得町議会議長の平川政吉さん、新得町商工会長の小沢信二さんをはじめ、



新得駅で行われた石勝線出発式(昭和56年10月1日)

町内外の来賓、国鉄関係者、新得小学校鼓笛隊、お祝いに駆け付けた一般町民など二百六十人余りが出席。新得機関区の福西慶伍運転手が運転する石勝線経由の上り一番列車「急行まりも2号」が帯広駅を出て午前八時九分に静かに新得駅に到着すると拍手のあらしが巻き起こり、国鉄釧路鉄道管理局古林幹造経理部長など関係者がテープカットをすると再び万歳と拍手のうずが包まれたのであった。このあと運転は新得機関区の加納勝一運転手に引き継がれ、午前八時十四分に新得駅をゆっくりと出発。十三両編成という長い特別列車は一路札幌へと向かった。

また、十月三日午後から新得町商工会結成二十周年記念も兼ねて駅前で横田裕美作の「火夫の像」の除幕式、そして会場を公民館に移して記念祝賀会と新曲「狩勝峠」の発表も兼ねた「長坂純一歌謡ショー」が行われ町をあげて開業を祝った。

石勝線建設の歩みについては、これまでもいろいろな文献等で触れられてきているが、いま改めてその歴史をまとめてみた。

1 石勝線とは

石勝線の区間をいま一度確認してみたい。

石勝線とは、千歳線の南千歳駅と室蘭本線の追分駅を結ぶ通称追分線、夕張線既設路線（一部路線変更）の追分駅・新夕張駅（旧紅葉山駅）間、夕張線の新夕張駅（旧紅葉山駅）と占冠駅を結ぶ通称紅葉山線、占冠駅から上落合を経て根室本線新得駅を結ぶ通称狩勝線の四線からなる本線と、新夕張駅と夕張駅を結ぶ夕張支線の総称をいう。このうち、落合駅・新得駅間は昭和四十一年（一九六六）十月一日に開業して、旧線に代わって先に根室本線として利用されていた区間である。

昭和四十一年に開通した新線「落合線・狩勝線」の開通区間をもう少し詳しくみると、「落合口線」が落合・上落合間、「狩勝線」が上落合・新得間とな

・西新得信号場・新得駅

2 明治四十二年の「白石追分間鉄道敷設請願」

石勝線敷設運動の始まりは、明治四十二年（一九〇九）にさかのぼる。「北海道交通研究会」の梅木通徳氏の論文「石勝線の歴史」によれば、明治四十二年に、当時の広島村（北広島市）、千歳村（千歳市）、恵庭村（恵庭市）、長沼村（長沼町）の各村の有志総代によって「白石追分間鉄道敷設請願書」が国の通信大臣後藤新平宛てに出されている。請願の理由としては、既設線の江別・岩見沢間が毎年融雪時に列車の運転途絶を招くことや、白石と苫小牧間の距離短縮を図ることが挙げられている。また、この区間の敷設工事は容易であるとしている。

「白石」は当時の「白石村（札幌市）」で、明治三十六年に北海道炭鉱鉄道手宮線が開通している。また、当時の「追分」は安平村の一部（のちに分村し追分町になったが、平成の合併で安平町となっている。）で、室蘭本線の駅が設置されていた。請願時の敷設経路は不明であるが、この請願書では千歳を経由しており、この千歳から追分にかけての間が今日の石勝線の一部になると思われる。なお、こうした請願は、大正九年にも行われていることが確認されており、継続して粘り強く運動が続けられたとされている。

3 明治後期から大正初期にかけての測量調査

明治四十三年（一九一〇）になると、函館本線厚別駅（札幌市）から恵庭市漁町を経て室蘭本線追分駅（安平町）に至る線を「追分線」と称して鉄道路線の実測が行われた。当時の『北海道南部線路調査報告概要』には「此延長二十五哩二十四鎖六十二節七ナリ。（略）所々洪水氾濫ノ處アリテ土工橋梁等ニハ較々大ナル施行ヲ要スルモ、工事トシテハ較々容易ナリトス。」と記し

ている（梅木通徳）。

また、同概要には、「金山線」の呼び名で室蘭（本）線から金山（南富良野町）に連絡する線路の実測が行われたことが報告されている。実測は苫小牧・鶴川（むかわ町）間、鶴川・穂別（むかわ町）間、穂別・金山間の三区間に分けられて実施され、このうちの第三区間の穂別・金山間は、穂別村から北へ向かい、鶴川左岸をさかのぼって辺富内（へとない）むかわ町富内、占冠を経て釧路線（現根室本線）の金山駅に接続するものであった。この区間の距離は約六十七キロメートルあり、山岳地帯のためトンネルを掘らなければならず、しかも巨額の工費を要することから敷設工事は難渋するとされている。

明治四十四年（一九一一）になると函館本線白石駅（札幌市）から恵庭市漁町、千歳町、沼ノ端を経由して室蘭本線苫小牧駅に至る線路の実測が行われている。さらに、早来（安平町）・穂別間の実測も行われた（梅木通徳）。この早来・穂別間の実測は、前年の明治四十三年に調査が行われていた苫小牧・鶴川・穂別間の経路とどちらが良いかを比較検討をするために行われたもので、穂別方面の旅客・貨物は鶴川を経て苫小牧に向かう傾向にあるため、苫小牧・鶴川・穂別間の経路のほうが有利とされている。

明治が改元されて間もなくの大正元年（一九一二）夏、追分線（追分・漁間）と金山線（夕張楓・ペンケオロツブナイ間）の測量調査が行われている。梅木通徳によると、追分線（追分・漁間）の測量は、明治四十四年に測量が実施された「白石・漁・千歳・沼ノ端・苫小牧間」の一部を「漁・追分間」に変更した場合の適否を検討するために行われたものであったとしている。この結果、この区間は平たんな耕地なので、千歳川の架橋以外の施行は極めて容易であるとしている。

金山線（夕張楓・ペンケオロツブナイ間）の測量についても、明治四十三年に測量が実施された「室蘭本線・金山間」の一部変更を検討するためのものであったが、トンネル掘削、架橋などの工事箇所が多く、工事は困難としている。この結果、大正元年に実施された「追分線・金山線」のルートは、

明治四十三年測量の「金山線」と比べて距離は九マイル（約十四・五キロメートル）弱短縮されるが、長大なトンネル掘削しなければならないので、建設費は二十三万円増加する隘路があるとしている（梅木通徳）。

大正二年（一九一三）になると追分線の重要性に着目して、東京の瀬下秀夫ら有志、札幌の木下成太郎らが「北海道興業鉄道株式会社」を設立し、翌三年に国から白石駅・追分間の軽便鉄道の免許状を受けて工事施工準備にとりかかったが、資金調達がうまくいかず、大正七年に免許返納願を提出して沿線住民をがっかりさせるといふ出来事があつた。

4 大正十一年の予定線編入

明治二十九年（一八九六）年施行の北海道鉄道敷設法によって、「石狩国旭川ヨリ十勝国十勝太及釧路国厚岸ヲ経テ北見国網走ニ至ル鉄道」が鉄道予定線に編入され、北海道庁は北海道第一期鉄道線として十勝線（旭川―帯広間）と釧路線（帯広・釧路間）の敷設を開始した。十勝線は明治三十年に旭川・美瑛間が起工となり、釧路線も明治三十三年白糠・釧路間が起工され、明治四十年に十勝線、釧路線が帯広駅で接続し、これによって同年九月八日旭川・釧路間を釧路線として開業している。その後大正二年に滝川・下富良野（現富良野）間が開業し、釧路線の起点を旭川から滝川に変更された。これにより函館・札幌・釧路間に直通列車が運行されたが、この路線は幌倉（東滝川）を経由する路線であつたので時間が二十四時間以上かかり、このため距離の短縮が望まれていた。

その間にも鉄道の組織機構の改編が行われ、明治三十一年（一八九八）に逋信省が設置され、同四十年四月に帝国鉄道庁、同四十一年に鉄道院となり、大正九年には鉄道省に昇格をしている。

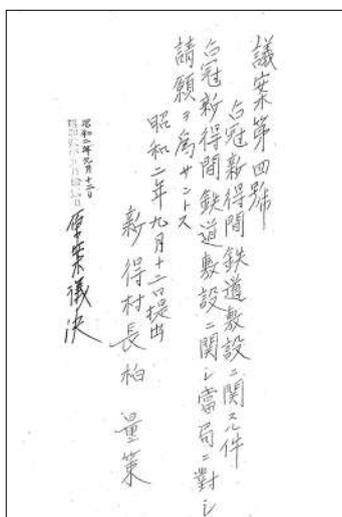
こうしたなかで大正八年（一九一九）ころから十勝と札幌、道南とを最短距離で結ぶために、どの地点を通って日高山脈を越えるかが大きな問題とな

り、関係市町村のあいだで激しい陳情合戦が続いた。そして大正十一年（一九二二）四月十一日、法律第三十七号をもって新鉄道敷設法が公布となり、同法別表百三十四号に「胆振国鶴川ヨリ石狩国金山ニ至ル鉄道及「ペンケオロツブナイ」附近ヨリ分岐シテ石狩国登川ニ至ル鉄道」（富内線、石勝線の一部）、別表百三十七号に「石狩国白石ヨリ胆振国広島ヲ経テ追分ニ至ル鉄道及広島ヨリ分岐シテ苦小牧ニ至ル鉄道」（千歳線、石勝線の一部）と記載され、初めて現在の石勝線の一部が予定鉄道線に編入された。昭和五十六年の石勝線開業から数えると五十九年前のことである。しかし、この別表（予定線）にはまだ「日勝線」、「狩勝線」の記載はなく、「日勝線」の予定線編入は昭和十一年の改正を待たなくてはならなかった。また、「狩勝線」は昭和三十二年の調査線の決定によって具体化することになる。

なお、昭和五十六年の「石勝線開通記念誌」に、「狩勝線」が大正十一年五月に予定線に編入されたとあるが、そうした事実はなく、昭和十一年の「日勝線」を誤って記載したのであろうか。

5 昭和十一年の予定線編入と狩勝線

大正十一年に現在の石勝線の一部が予定鉄道線に編入されてから三年後の大正十五年（一九二六）、鉄道省は金山・占冠・辺富内間の鉄道線路実測を実施している。



昭和2年の請願書

また、昭和二年（一九二七）鉄道省刊行の「北海道各線線路調査報告概要」には、狩勝線の占冠・新得間の線路実測説明が載せられている（梅木通、北海道鉄道百年史）。それによると、

本区間の工事は、中央部にあたる「トマム」の原野を除いて地勢険しく、かつ狭隘で、いたるところで河岸の岸壁に遭遇し、トンネル、橋梁、切土、擁壁などの施工が必要。しかも、石狩、十勝の国境に長大なトンネルを掘削することが必要で、十勝方面は急転直下の地勢であることから山腹を伝って勾配を緩和するため、小トンネル、屈折が多く、施行は頗る困難であるとされている。

しかし、こうした実測が行われていても、狩勝線の予定線編入はまだ先の見えない状況であった。

このため、昭和二年九月十二日、新得村会は鉄道敷設を促進させるため「占冠新得間鉄道敷設ニ関スル件」の請願を議決している。これが予定線編入を目指すも出あることは言うまでもない。重要な議決なので、少し長くなるが全文を引用させていただく。

議案第四號

占冠新得間鉄道敷設ニ関スル件

占冠新得間鉄道敷設ニ関シ當局ニ對シ請願ヲ爲サントス

昭和二年九月十二日提出

新得村長 柏 量策

理 由

本鉄道ノ沿線タル本村字廣内部落ハ新得土功組合設置以來水利ノ便能ク水稻生育ニ適シ二百五十余町歩ノ既成水田ヲ有シ且ツ又附近一帯ニ渉ル草原地ハ本村唯一ノ畜産地トシテ年々多額ノ生産ヲ見ツ、アリ殊ニ日高山脈中本線ノ周圍ハ未曾有ノ大森林ニシテ千古斧鉞ヲ加ヘタルナキ無蓋ノ良材ヲ有シ且ツ最近ハ日本新八景トシテ世上ニ賞讃セラル狩勝ノ展望美ヲ扣ヘ殊ニ又北海道拓殖鉄道株式會社ノ經營ニ係ル新得市街ヲ起点トシテ省線足寄驛ニ連絡スヘキ鉄道ハ己ニ工事ノ半ニアリ今秋中ニハ本村字佐幌字屈足ノ

部落ヲ經テ鹿追村ニ至ルヘリ本鉄道ト相俟ツテ開通ノ曉ニハ物質ノ集散輸送ハ自然牽引力ノ優勢ナル本線ニ俟タルヘカラス從來根室線ヲ利用シツ、アル釧路帶廣方面ヨリノ物質並ニ室蘭方面ヲ經由スル内地各方面行ノ物質モ同時ニ全部本線ヲ經由スヘキハ明カニシテ本道鐵道線中唯一ノ主要線タルヘリ之力開發ハ本道拓殖完成ノ對策上最モ重要ナル要件ニシテ本線完成ノ急否ハ本道開拓上ニ大ナル千係ヲ有シ徒ニ放任シツ、アルハ天恵ノ資源ハ忽ニシテ開發ノ氣運ニ向フヘキハ明カニシテ沿線住民ノ幸福ハ勿論地方開發促進ノ爲メ速ニ本鉄道ノ敷設セラレンコトヲ望ムモノナリ
(以上原文のまま。)

この請願は提出日と同日の昭和二年九月十二日に原案通り可決している。

この請願書からは、敷設要請ルートは分からないが、「清水町議会議史」によれば、「新得村は、新得・占冠・紅葉山・追分十歳を結ぶ石狩線を陳情、鉄道省は、占冠から新得に至る鉄道建設案を議事に提出したが、貴族院で審議未了となった。」とある。その辺の事情について「日高町史」は「政府は、昭和三年鉄道敷設法別表一三四号「鶴川ヨリ」の下に「占冠ヲ經テ金山ニ至ル鐵道」同一三四号二「占冠付近ヨリ十勝國新得ニ至ル鐵道」と改正して第五十六議會に提案した。そしてそれは「衆議院採択」の朗報が村へ届けられた。村民は歓喜の声をあげたが、その歓喜の声も束の間、貴族院において審議未了となり、村民はたちまち悲願の涙をのんだ。」と記載している。

その後も再三にわたって請願が行われているようであるが、詳細は分からない。こうしたなかで、昭和四年（一九二九）一月二十八日に新得村から村会への諮問案として、「占冠新得間鉄道敷設ハ永年ノ要望ニシテ再三ノ請願ノ結果去月二十七日ヲ以テ終了セル鐵道會議ニ於テ愈々予定線ニ編入セラル是カ實現ト速進ニ干スル最善ナル運動開始ニ付」が出されている。

これは、鉄道敷設のためには、法律（鉄道敷設法）に予定線として明記さ

せる運動をすべきことを諮問したもので、村会は請願書を貴族院、衆議院に提出して運動を開始すべきことを村長に答申している。このときの諮問の内容は次のとおりである。

(諮問案) 第二号

占冠新得間鉄道敷設ハ永年ノ要望ニシテ再三ノ請願ノ結果去月二十七日ヲ以テ終了セル鉄道會議ニ於テ愈々予定線ニ編入セラルルカ實現ト速進ニ干スル最善ナル運動開始ニ付

理 由

年末ノ要望遂ニ鉄道會議ノ決定ヲ見ルニ至リ誠ニ慶賀ニ不堪ナリ而シテ之カ確定ハ予定線編入ノ法律ニ追加ヲ要スル次第ナルカ此際是非共今期議會ニ提案ヲ望処ナリ

去月南富良野村 占冠村浅野日組合長右運動打合トシテ来村セラレタル談話ニ依ルニ從來予定線ノ追加ハ容易ナラサル難問題ニシテ(此度ノ追加ハ九路線ニシテ他ハ運動開始)他村ニ於テ計画サレタル如ク此際予定線ノ追加ハ勿論速進方ヲモ貴衆両院ニ請願スルト同時ニ委員上京シ輿論ヲ喚起シ以テ運動ヲ開始スル方如何トノ事ナリキ

右ニ對スル意見ヲ方法ヲ需ム

右答申ノ要旨(以上原文のまま。)

この諮問案に対して、村会は「鹿追占冠ト提携シ願書ヲ貴衆両院ニ提出スルコト 尚干係方面ニ依頼状ヲ発スルコト」と答申している。

占冠新得間鉄道の敷設は当時の新得村の重要課題であった。十勝毎日新聞は、昭和七年(一九三二)十月十五日から八回にわたって新得・吉尾与市(後の新得村助役)の署名記事として「占新鉄道予定線踏査記」を載せている。

それによると、占新鉄道は占冠村を起点に同村トナム原野を通過し、南富良

野村字串内を経て新得駅に通ずる路線とある。その始まりは、昭和元年(一九二六)に右左府村(現日高町)の有志・片岡氏が新得村にきて、日勝連絡鉄道の必要性を唱え、新得も地方開発のためも手を挙げて賛同し、ともに目的達成のために万進することを約束したことであった。しかし、その後の研究調査によって、鶴川から金山までは難工事が予想されるため、金山に出るのをやめて新得に出て、本線(根室本線)に連絡するほうが十勝との交通を円滑にするとの結論を得たという。ここにはじめて占新鉄道が生まれたものであるとしている。昭和二年横尾技師一行を派遣して路線の実測を実施したことも記している。この占新鉄道踏査には、新得村から佐藤村長・村議以下二十三名、占冠村から小林、中村の二名が加わり総勢二十五名が参加したとある。

同じころ御影村では、鶴川・穂別・右左府・占冠・新得・清水・御影に達する路線の敷設を求めて運動をしていた(喜寿を迎えて 竹田謙二)。そして昭和七年(一九三二)、矢野治吉道会議員、道林務土木部関係者を加えた清水村、日高村踏査隊が、御影からパンケヌシ川上流へ路線を求めて実地調査を行い、日高右左府へ達するなど、昭和十年(一九三五)まで踏査、陳情が繰り返されている(清水町議会史)。

「日高町史」には、この当時のことを次のとおり記している。

「翌(昭和)八年八月新得町長より檄文がくる。日勝鉄道期成同盟の總會決議によって一層強力な運動を展開したいというその檄文に基づいて門別、平取、右左府の村民はいっせいに署名陳情を行った。こえて昭和九年十月、夕張・十勝清水間鉄道の法律改正案が議會に提出準備され、右左府側にとつては大敵が出現した状態になる。これが石狩・十勝を結ぶ石勝線で、この輸送系路が確保されると右左府を迂回する辺富内線の運命は気づかわれた。それとは別に、旭川・富良野・金山・日高内陸に(を)結ぶ日勝線促進の運動とあいまって、昭和十年辺富内線の延長先を新得を素通りして御影村に接続する案も出るなどして、昭和十一年旭鉄建設事務所の実地調査となり、「御影

駅付近ニ至ル鉄道」と条文は改正された。」

また、関係する他の市町村においても、それぞれ独自で「石勝線」、「日勝線」の鉄道敷設の請願が行われていた。これを「石勝線開通記念誌」から拾ってみると、昭和九年（一九三四）八月に「夕張町長、同商工会長が、鉄道大臣内田信也に「石勝鉄道敷設促進運動請願書」を提出。」、昭和十年二月に「清水村村長と夕張町長の両名で衆議院議長濱田国松に請願書提出。」とあり、関係市町村で粘り強く運動が続けられていたことがわかる。

こうした運動が実り、昭和十一年（一九三六）五月二十七日法律第十七号で鉄道敷設法が改正され、別表百四十二ノ二に「十勝国御影附近ヨリ日高国右左府ヲ経テ胆振国辺富内ニ至ル鉄道」が鉄道予定線に組み入れられた。この段階では、日勝線であるが、将来の狩勝線の敷設に道を開くものであった。十勝側の起点は「御影附近」となっていて、この十勝側の起点をめぐって御影村はこの朗報を奪われぬように陳情をし、新得町としては、鹿追村、上士幌村などと連携して「御影附近」を「新得駅」に法律を改正するよう請願運動を起こした。しかし、国の方針として報文改正は困難とのことであった。ともあれ、形の上では十勝側の起点が予定線に明記された。しかし、この予定線編入のあと石勝線が調査線になるまでには、さらに二十年以上の歳月を経なければならなかった。

6 戦後の建設促進運動と村上寿造

予定鉄道線（日勝鉄道）の十勝側起点が「御影附近」となり、その後各市町村で起点をめぐって陳情運動が繰り広げられていったことは先に述べたが、昭和十二年（一九三七）に日中戦争、同十六年に太平洋戦争が起きたので、鉄道敷設問題より戦時態勢を整えることに力がそがれていった。しかし、そうした厳しい状況のなかにおいても、夕張町では昭和十三年、同十五年から十八年までは毎年のように請願書を衆議院宛に提出し、同十八年には衆議

院請願委員会で採択をみている。しかし、その後は戦況悪化により敷設運動は中断されることとなった。

それとは別に、日勝鉄道敷設促進期成会においても鉄道敷設運動を続けていた。その結果、昭和十二年に日勝線が着工の運びとなった。工事は戦時下の資材不足のなかで続けられたが、終戦間もない昭和二十三年九月、占領軍の指令により無期中止に追い込まれた。

戦後、石勝線の必要性を説いていち早く敷設運動を始めたのは、ときの南



村上寿造元南富良野村長

富良野村長村上寿造といわれている（石勝線開通記念誌）。村上は、昭和七年（一九三二）に第二代南富良野村長となり、同九年まで在職した。その後昭和十二年五月に新得村役場に就職し、財務主任（書記）を務めていたが、同十五年二月に退職している。当時新得村に勤務していた金村優元新得町収入役は、「時代を先取りする立派な人だった」と話されている。村上は戦後昭和二十二年（一九四七）に公選による初代南富良野村長となり、昭和二十四年に他に先がけて石勝線敷設の国会請願を行っている。そして翌二十五年、当時全国鉱業市町村連合会長の職にあつた夕張市の北島光盛市長宛に手紙を送り、「一村長の力ではどうにもならない。輸送体制の確立のために石勝線が必要なので、（夕張市長）が先頭にたつて頼む」と依頼した。北島氏はその手紙を見て、「あの人の一言がなかったら僕も動かなかったと思う」との話が同記念誌に載せられている。

北島夕張市長は、関係市町村に呼びかけて昭和二十六年（一九五一）五月二十三日、札幌市で帯広・札幌間沿線十六市町村石勝線新線促進期成連合会設立総会を開いた。発足当初の構成は帯広、芽室、御影、清水、新得、南富良野、占冠、穂別、夕張、由仁、安平、千歳、恵庭、広島、豊平、札幌の十六市町村で、事務局を夕張市役所に置いた。昭和56年9月25日付北海道新

聞「石勝線が走るへい」によると、平野元町長の言葉として「あれは確か昭和二十六年五月、佐藤栄作元首相（故人）が自由党幹事長の時でしたよ。石狩と十勝を結ぶ鉄道を」と初めて陳情するため上京しました。」とある。また、「平野栄次九十二年の足あと」には、このときの請願書が載せられており、その請願要旨には、「根室本線 金山、占冠、紅葉山を経て、追分、千歳を結ぶ「石勝線」鉄道新線促進は、北海道の総合開発上極めて緊急且つ重要な施策でありますので、是非建設線として取上げて下さる様謹んで請願致します。」と記されている。そしてこの陳情は国鉄、運輸省、国会などに対して行われた。

昭和二十六年十月二十九日には富良野沿線八市町村の連合会加盟を決定したほか、同年北海道開発庁策定の「北海道総合開発計画」の第一次五カ年計画の中に本路線の一部が盛り込まれた。そして昭和二十七年には、北海道を訪れていた長崎国鉄総裁に早期敷設を陳情している。

この当時の新線敷設は国鉄が行っていて、国鉄として着工にこぎつけるためには地元自治体の建設運動が不可欠であった。いわば、地元自治体の建設運動が着工の大きな推進力となっていたのであった。このため、昭和二十八年（一九五三）十一月の臨時新得町議会には、「石勝線事項」が協議案として出され、国鉄から石勝新線の建設運動を積極的に行うよう要望があったことが述べられている。

昭和二十八年三月三十一日には道議会でも本路線の新設の請願が満場一致で採択され、同年六月六日の衆・参両院でも本路線新設の請願をそれぞれ採択決定している（占冠村史）。そしてこの年の十一月二日に国鉄本庁の宮内技師一行が紅葉山（新夕張）・穂別・金山・新得間の予定線を現地調査（石勝線開通記念誌）。昭和三十年には、来道中の三好北海道開発庁長官、同じく来道中の三木運輸大臣に早期実現の陳情を行っている。

こうして昭和三十二年（一九五七）四月三日、第二十回鉄道建設審議会において「石狩・十勝連絡線」を調査線に決定している。この「石狩・十勝連

絡線」とは現在の「石勝線」のことで、このときの様子を昭和三十二年四月二十日発行の「町だよりしんとく第37号」は、「この新線の予定は、狩勝トンネルの移設を含み新得・落合・金山・占冠・紅葉山（新夕張）を結び、そして追分、千歳を経て札幌に至る九十一キ（原文のまま）のコースで、これが完成すると、狩勝峠の勾配は現在の千分の二十五から千分の十程度に緩和され、新得・札幌間が四時間半（現在六時間半）で連絡することができ、また函館方面へは三時間、四時間三十分短縮が可能となります。（略）」と報じている。

（略）」と報じている。鉄道敷設法では、十勝側起点は「御影附近」となっていて、新得・落合・金山間が触れられていなかったが、決定された調査線においても十勝越えのルートに変更はなかった。

そして、「石狩・十勝連絡線」が調査線となったことよって、次は建設線への移行を目指すこととなり、このため期成会ではこれまでも増して敷設運動に力を入れていくことになる。

千歳を経て札幌に至る九十一キロのコースで、これが完成すると、狩勝峠の勾配は現在の千分の二十五から千分の十程度に緩和され、新得・札幌間が四時間半（現在六時間半）で連絡することができ、また函館方面へは三時間、四時間三十分短縮が可能となります。

多年懸案の 石勝線調査線決定

山根町長 陳情経過語る
石畑議長

新得町の多年懸案であった、石勝線は、四月三日に開かれた鉄道審議会でも昭和三十二年度の調査線として全道十六線のうち正式決定をみました。

石勝線は、十勝と石狩を結ぶ路線で、関係市町村が一致協力して運動を展開して、三月には、山根町長と石畑議長は、夕張市長らと同行して陳情。燃焼して新線の重要性を次のように語っていました。

鉄道審議会新線建設小委員会では、採算（経済効果）を重視する国鉄当局の意向を参考として、

① 交通経済上重要なもの
② 重要資源開発に必要なもの

右の二点を基準として全道四十六線の候補路線のうちから十六線が選定され、昭和三十二年より調査の開始となったもの。

この新線の予定は、狩勝トンネルの移設を含み新得・落合・金山・占冠・紅葉山一帯を結び、そして追分、

千歳を経て札幌に至る九十一キロのコースで、これが完成すると、狩勝峠の勾配は現在の千分の二十五から千分の十程度に緩和され、新得・札幌間が四時間半（現在六時間半）で連絡することができ、また函館方面へは三時間、四時間三十分短縮が可能となります。

石勝線新設(新得町村境一般)予定線図

石勝線の調査線決定を伝える町だよりしんとく(昭和32年4月20日)

7 十勝における起点問題

「石狩・十勝連絡線」が予定線となつて間もない昭和三十二年（一九五七）八月二十三日、来道中の河野経済企画庁長官に陳情、同年九月二十二日には、来道中の岸信介首相に陳情を行うなど期成会は活発な運動を展開した。翌三十三年三月二十九日には期成会の臨時総会を開き、經由路線を国鉄に一任することを決定し、以後經由路線の問題は、市町村の個別運動にゆだねることとなった。同年十月二十五日には日高村以東の日勝線が調査線の指定を受けた。翌三十四年三月二十五日に開かれた第二十二回鉄道建設審議会で、「石狩・十勝連絡線」の建設線への昇格の議題は小委員会付託となり、その後二回開かれた同審議会でも決定は見送られた。

この小委員会に向けて、昭和三十四年（一九五九）九月十五日に橋内夕張市長、平野町長、夕張市議会議長などが運輸省、国鉄、小委員会の委員のメンバーに対して建設線への昇格に向けた要請運動を行ったほか、同月十七日には小委員会の傍聴も実施している。この会議の終了後、運輸省の松浦技師を訪ね、「右左府、御影」とあるが新得の地名がないのはなぜかと質問したところ、「予定線の地名は完成までに入れるべきもので、該線は昭和十一年五月二十八日、日勝線として予定線に入っているもので、新得はその中間地点なる故、地名は入らないが心配無用」との言明を得、安心して帰路に着いている（平野栄次九十三年の足あと）。このあと建設促進運動は十月八〜十日、十一月八〜九日にかけても行われた。

こうして、この年の十一月九日に行われた第二十五回鉄道建設審議会で「石狩・十勝連絡線」は晴れて建設線に決定された。上京中の橋内夕張市長、平野町長以下五人は、南條、篠田、正木、松浦、本名の各代議士に取り次ぎのお礼をし、その足で国鉄の大石理事を訪ねてお礼を述べた。その際、大石理事からは、十勝側の起点問題は鉄道当局に任せてほしいとの話が出されている。

しかし、十勝側の起点問題は未解決であった。鉄道敷設法では十勝側は「御影附近」となっているため、新聞紙上では常に十勝側の起点は「御影附近」と掲載されていた。このため、昭和三十五年（一九六〇）八月には橋内夕張市長、平野町長、平川議長、湯浅副議長が国鉄北海道支社、札幌工務局、国鉄本社、衆議院などに早期着工と十勝側は新得を起点とするよう要請行動を行っている。この結果について、平野町長は「中央においては幹部級並びに各課長とも新得に対して好意的で旧路線經由、新得駅在置の空気が察せられる。地元北海道においても大方は好意的だが、工務局長一人のみがまだ同意を表してくれない。まだまだ樂觀を許さない現状のように思われる。」と記している（平野栄次九十三年の足あと）。さらに、この年の八月末には釧路鉄道管理局、十月には国鉄、運輸省、国会等に再要請を行い、新得分岐が有利に進んでいることの感触を得ている。この十勝側起点問題を、昭和三十六年（一九六一）三月五日発行の「町広報紙しんとく通算57号」では見出しに「見とおしはあかるい」と掲げ、次のように報じている。

「住民と鉄道との深い関連から考えた場合、拓殖鉄道の既得権の問題、新得町奥地資源の問題などを総合的に判断するとき、国鉄側としても、経済的側面、そのほかを十分考慮して、善処されることを信ずるものであります。この問題は、樂觀はできませんが、あくまで明るい見とおしであることをお知らせいたします。道東の玄関口であり、鉄道の町として発展した新得町において、この問題は、町の盛衰を左右する大きな課題であるので、ここに町民が丸となって、強力な運動により、この運動の成果を期したいと思えます。」

昭和三十六年三月三十日には平野町長、丹羽町議会議長、湯浅貢町議会議長、鹿追町林議長、上士幌町助役など六名が出札し、札幌工務局長（原口局長が不在のため）に十勝側起点を新得にするよう要請、さらに翌三十一日には国鉄北海道支社細川支社長にも要請したが、新得を經由すると遠回りになるなどの話が出て、はっきりとした回答は得られなかった。この時点で、工事を担当する技術現場の札幌工務局は、路線の直線化を図るため右左府（日

高)・御影間を直接結び、新得は支線でつなぐという考えを持っており、一方、国鉄本社は、「右左府・御影附近」という文言の中には新得が含まれていると解釈していて、この考え方の違いが地元に必要な混乱を与えていた。

そして、十勝側起点問題の最終決定を促進するため、同年四月十一日から二十六日にかけて平野町長、杉本元町長、桜井鹿追町長、平川議長、湯浅副議長などによって国会、参議院、国鉄などに要請活動を行っている。この中で国鉄の滝山理事から「是非予算を獲得して狩勝隧道は着工したい。新得分岐については種々問題があつてまだ決定していない。距離が十三^キ延びること、勾配を十二以下にする等で新得連絡は難しいとの意見もある。然し、既成市街や、拓鉄等を無視する事もできないので如何にして新得の要望に応えるかについて再検討中である。」との回答を得ている。

このような状況の中、昭和三十六年七月十四日、占冠・新得間の工事着工が正式に運輸大臣から許可になった。ここにおいて、建設線になって以来種々検討されてきた十勝側の起点は新得町と内定されたのであった。また、大きな課題であった狩勝トンネルの改良については、新しく落合・新得間に新狩勝トンネルを造ることとされた。そして、同年十月から新井技師らによって新得口の測量が開始された。

十勝側の起点を新得にするため、平野栄次元道議(昭和二十二年から町長)を始め、石畑久成元道議、杉本元町長、丹羽馨元議長、湯浅貢元副議長、小木田元商工会長など多くの方々の努力が実った瞬間でもあった。当時の十勝側起点問題を石畑元道議は、昭和六十年に出版した回顧録「苦節七十五年 石畑久成」に次のように記している。少し長くなるが引用したい。

「ところが十勝口分岐点は新得でなく最初予定の御影の羽帯と云うことを耳にした。新得町は居た、まらない、早速平野町長、石畑道義、丹羽議長、小木田商工会長他六名程出札、鉄道支社工務局を尋ね原口工務局長に強く新得駅分岐点を要請したのでありますが、さすが原口天皇と言われた方だけに首を左右にふって承知しません。特に局長は国鉄首脳人だけあつて現在曲が

っている道路や鉄道を直線にすればこそ、態々曲げて建設することはゆるされないと新得町如き小町などは、問題でないと言わん許り、但し御影から新得迄の鉄道は残し、と云うことで一步もゆずらないので、ほとほと困ってしまった。(中略)こうなったら愈々政治力より他に道がないだろうと考え(中略)工務局を引上げたのである。その後、種々考え私の友人である道議高橋賢一氏(伊達市選出、東大卒元大蔵大臣高橋是清氏の孫に当る。高橋農場主は室蘭市選出の代議士南條徳男先生の選挙参謀でもあるので、高橋道議を尋ね新得町の実情を訴え南條先生にお願いしてもらいたいと頼んだとし(ところ)十勝国分岐点は新得に決定したとの連絡があつたことを町長より聞いたので、早速高橋道議を尋ね親しくお礼を述べた処、高橋氏曰く南條先生に話した処、先生はなんとかしてやりたいと話され、その後南條先生の誘いで札幌の幾代と云う料亭に参り原口局長を電話で呼び、先生は局長に対し「君あの石勝線は新得に入らんかね」と尋ねた処、局長は、いや金をかければ入らんことはありません。幾等かゝるかねと話した処約七億五千万余分にかゝります。との答えに対し、それ位なら新得に入れてやってくれ、と鶴の一声で局長も承諾されたとのことであつた。厚くお礼を述べ帰町と同時に平野町長に報告した処、町長も大変大喜びであつた。

昭和三十六年七月十四日運輸局長は正式に十勝口起点を新得に決定された。」

十勝側起点を新得駅に決めるもう一つの要因に、北海道拓殖鉄道の存続問題があつた。北海道拓殖鉄道は、鹿追、屈足方面の木材、農産物等を新得駅まで運んでおり、これが拓殖鉄道の収入源でもあつた。起点が御影附近に移ることによって、こうした輸送ができなくなるので、拓殖鉄道にとっては死活問題である。このため、拓殖鉄道の中木社長が陳情に加わって、起点を新得駅とするため運動してきたのであつた。

8 石勝線の着工

石勝線の落合・新得間は国鉄札幌工務局所管により昭和三十七年（一九六二）三月に請負に付され、四月二十五日に起工された。午前十一時から新得小学校グラウンドで行われた石勝線修成起工式には、国鉄関係者、道知事はじめ道議会、道市長会、道町村会、石勝線促進期成会の関係者約三百人が出席。国鉄総裁（代理大石常務理事）から式辞があり、原口札幌工務局長が石勝線の持つ意義と工事概要が説明された。起工式のあと石勝線促進期成会主催による着工祝賀会を新得小学校



石勝線着工を祝う人々(昭和37年4月)

催による着工祝賀会を新得小学校屋体で実施している。工事は、まず新狩勝トンネルの掘削工事にとりかかり、トンネルの新得口から三二九二は前田建設が、落合口から二二六四は熊谷組が請負って進められた。

しかし、新得にとつてはもう一つの大きな問題に直面した。日高山脈を越えるとき道立新得畜産試験場用地を通らなければならないが、北海道庁が家畜に与える影響を考慮して国鉄に場内通過の反対を申し入れてきたことであった。このため、平野町長、石畑道議が前後三回にわたり町村北海道知事、坂本農務部長、道議会に陳情したのであった（苦節七十五年 石畑久成）。昭和三十七年（一九六二）四月十八、十九日と道議会農務委員会一行が畜産試験場を視察に訪れ、北海道も地元と与える影響などを検討した結果、道庁と国鉄は場内を通過する線路は最小限にする、線路は山麓地帯に沿って敷設するなど、できるだけ家畜に影響を及ぼさないよう

にすることで決着をみたのであった。

鉄道新線の建設をより強力に進めるため、昭和三十九年（一九六四）三月二十三日に日本鉄道建設公団が設立され、石勝線の建設工事は国鉄札幌工務局から同公団札幌支社に引き継がれた。そして同年八月八日、延長五七九〇の狩勝トンネルが開通している。同年八月九日付の北海道新聞は「開通式で最後の壁の爆破スイッチを押したのは鉄道建設公団の高橋道支社長、グオン」と爆発音が長いトンネル内いっばいに広がる工事従事者や関係町村有志ら約百人がいっせいに万歳の声をあげた。（中略）平野新得町長、新田南富良野村長らが双方から歩み寄り『おめでとう』と堅い握手をかわした」と喜びを伝えている。

しかし、工事は万事が順調にいったわけではなく、昭和三十八年（一九六三）二月七日、三月九日、八月一日に落盤事故が発生したほか、十二月十日には新狩勝トンネル工事現場の新得側坑口から千七百七十の地点で、デューゼルカーで引いていた生コンクリート運搬車の連結ピンがはずれ、運搬車



新狩勝トンネル開通式(昭和39年8月8日)

が千分の十一の勾配を新得口に向かって約千メートル暴走する事故が起きている。時速二、三十キロで進んだ運搬車は、新得口から七百メートル付近で坑口に出るため徐行運転していたバッテリーカーに衝突し、これに乗っていた作業員八人が吹き飛ばされ、一人が死亡、七人が重軽傷を負っている。八人は昼食をとろうとバッテリーカーに乗って坑外へ出る途中の出来事であった。新得市街近くの新得山の北側に位置する新得山トンネル（延長一

六八三^ミ)の掘削起工式は昭和三十九年(一九六四)八月七日、現地で鉄道建設公団高橋道支社長、平野町長、請負の佐藤工業会社の関係者が出席して行われた。このほか、桜山トンネル(延長二九五^ミ、当時の新聞記事)、増田山トンネルの掘削工事も相次いで行われ、これと並行して広内陸橋(二八四^ミ)や路盤築設工事、畜産試験場内では、山を線路幅だけ掘り下げてトンネルを造り、その上を土で覆うオープンカット工事なども実施された。昭和四十一年(一九六六)十月のオープン目指して、請負業者五社合わせて千五百人にも作業員が昼夜兼行で工事を進めたのであった。

また、落合・上落合間は昭和四十年(一九六五)三月、千歳・追分間は同四十一年一月、紅葉山・占冠間は同四十一年七月、上落合・占冠間は同四十二年七月にそれぞれ着工している。落合・新得間の開通にかかる行事は昭和四十一年十月一日、修祓式と出発式が落合駅で、開通式と開通祝賀会は新得高校体育館で行うことが決定された。

9 狩勝線、落合線の開業

日本鉄道建設公団が四年三カ月の歳月と総工費七十二億円を投じた狩勝線(上落合・新得間)と落合線(落合・上落合間)が昭和四十一年(一九六六)九月三十日まで完成し、旧線から新線への切り替えが九月三十日午後六時から新得、落合両駅で行われた。下り特急「おおとり」、上り急行「狩勝」がそれぞれ処女列車としてこの区間を運行した(昭和四十一年十月一日北海道新聞)。また、旧線に別れを告げる最終列車「サヨナラ狩勝」が富良野駅から新内駅まで運行された。観光客ら百九十四人を乗せて午前七時十八分に富良野駅を出発し、峠を越えると狩勝の展望が眼前に開け、カラリと晴れ上がった秋空のもと、紅葉に美しく彩られた景色のなかを進み、午前九時三十六分新内駅に入っている。こうして、明治四十年(一九〇七)以来五十九年にわたって人と荷物を運んできた旧線に別れを告げたのであった。



狩勝線-落合線開通の祝賀パレード(昭和41年10月1日)

新線の線路延長は二十八・四^{キロ}で、旧線より五百^ミ長くなったが、勾配が千分の二十五から千分の十二とかなり緩やかになり、輸送力のアップと時間短縮が図られることとなった。

十月一日は晴れの開通式を迎えた。新線開業の幕開けであった。落合駅では午前九時五十分から太田日本鉄道建設公団総裁を始め関係者、来賓が出席して修祓式。引き続き出発式が行われ、横山国鉄北海道支社長が挨拶し、このあとテープカット。

そして午前十時三十五分、五両編成の祝賀列車が新得機関区鈴川信芳運転士の運転で新得駅を目指して静かに動き出したのであった。午前十一時十分、待望の祝賀列車が新得駅に着くと、開通を祝う花火が打ち上げられた。運輸省、国鉄、公団関係者に花束が贈られ、駅前広場は歓迎の来賓や一般町民、小中学生ら三千人が集まり、祝賀ムードいっぱいとなった。

駅頭で行われた開通列車歓迎式では、平野町長が祝辞を述べられ、このあと自衛隊音楽隊、新得小学校・屈足南小学校児童の鼓笛隊、全小中学生の旗行列、婦人会の手踊りなど、二千三百人の大パレードとなった。また、駅前の特設舞台では、陸上自衛隊第五師団音楽隊演奏が行われた。

引き続き会場を新得高校体育館に移し、正午から衆参両院議員、国鉄関係者、一般招待者など八百人が出席して開通式と開通祝賀会行われ、新線開通を祝った。夜の部では、新得小学校体育館で森山加代子と井上ひろし歌謡ショーが開かれている。

なお、開通式と開通祝賀会はあらかじめ新得町が担当することに決められ

ていて、昭和四十一年八月二十七日、町、町議会、商工会、農協などで「狩勝線（新得・上落合）、落合線（落合・上落合）鉄道新線開通祝賀協賛会」を設立した。協賛会長は平野町長、同副会長は丹羽議長、湯浅副議長、江藤教育委員長、橋井商工会長、事務局長は秋山助役が当たって準備を進めてきたのであった。

10 おわりに

旧狩勝線は五十九年の歴史を閉じ、長く重い使命を果たして新線にバトンを渡した。その中間にあった新内駅は、明治四十二年（一九〇九）十二月二十五日に駅に昇格したが、新線の開業とともに廃止となった。廃止前の新内駅周辺には、鉄道官舎のほか、新内郵便局、商店など八軒の家があった。昭和四十一年（一九六六）十月中にはこれら八軒が移転することが決まっていたので、この年の九月十六日、新内神社の最後のお祭りを兼ねて新内公民館に四十人が集まり、お別れ会が催されている。当時の平野町長も出席し、別れを惜しんだが、新内市街がなくなるため、感慨深いものがあったという。

また、この年の十二月二日、国鉄関係者により旧狩勝トンネルの東口で最後の修祓式が行われた。明治四十年に開通して五十九年間、移り変わる社会



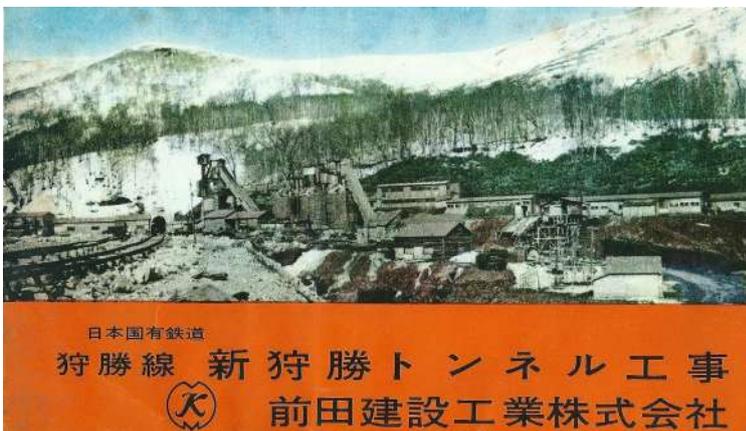
石勝線開業要覧

とともに、世の中の喜怒哀楽を見つめてきたトンネルに終止符が打たれた。昭和四十二年一月発行の「広報しんとく」は、このときの様子を「長年このトンネルの守をしてきた保線担当者の表情はさびしさもひとしおでし

た」と記している。

石勝線の建設工事は新狩勝線開業後も続けられた。昭和四十六年（一九七二）には、石勝線最長の隧道・新登川トンネル（五八二五メートル）が貫通、同五十二年（一九七七）に石勝線全線のレールが締結され、同五十六年（一九八一）七月から練習運転を開始、同年十月一日に開業となった。

工事費は六百九十四億円。当時の最新の技術を結集した工事であった。本線総延長百三十二・四キロメートルのうちトンネルが二十七カ所で四十三キロメートルに達している。特に、紅葉山線（新夕張・占冠間）は、トンネル部分が六十八％を占めている。これに伴い列車制御装置の自動化がなされ、併せて国鉄で初めて数駅遠隔制御方式が取り入れられた。日本鉄道建設公団札幌支社が作成した要覧には、石勝線の効果を① 釧路、帯広を中心とした道東圏を道央圏と千歳空港とに直結し、鉄道輸送と航空輸送の有機的結合を図って、道内幹線交通機能の拡充に重要な役割を果たす②安全、高速及び大量輸送並びに省エネルギー交通機関として、道内の重要な輸送動脈の機能を果たす、などと述べられている。今日でもその意義は変わらない。また、期間中の殉職者は三十二人にのぼり、この尊い命を礎に建設されたことも忘れてはならないことであろう。



新狩勝トンネル工事要覧