

新得の産業遺産



石 切 山

石 切 山

歴史的な町の産業関係の遺産として注目したいのは「石切山」である。ここで関新太郎が登場するのであるが、関は岩手県出身で、土木技術に優れていた。建設関係の技能は、室蘭の港湾事業などの仕事を通して奥深い技術を身に付けていった。

明治32年(1899)、港湾関係の仕事が終わり、仕事仲間達は皆内地(本州)に引き上げたのだが、関は北海道に留まり開発関係の仕事をすることを決意したのである。その頃、狩勝トンネル工事のことを知り、土木関係に従事したいと旭川を経由して新内に移住した。

ここで関新太郎の才覚が発揮される。佐幌岳の南斜面一帯(現在の国道38号線6合目の南山斜面)に露頭する岩石「花崗岩(御影石)」に目をつけたのである。花崗岩は御影石とも言われており、硬質で美観もよく、価値の高いことから、関はこの原石材で墓石や碑標、そして家の土台などの建設材として利用するなどを考え採石に努めていた。

明治35～37年頃から進められた狩勝線の路線敷設の工事で、関の採石した花崗岩が弱盤土面を支える強化材石になることに気付き、狩勝トンネルの擁壁や新設線路の崩れを防ぐ土木工事で貴重な石材として使われ、広く認められ出した。山地の線路敷設の工事は山斜面を削り、路線を支え止め、谷間を埋める、線路にかかる圧を支え込むなどの上で硬質の花崗岩は大事な石材であった。コンクリート材の利用などは後のちのことである。

関が身近で産石する花崗岩の採石は地元新得の街を蛇行する佐幌川の沿岸留めをはじめ至る所に使われた。時と共に広く北海道各地からの需要も伸び、花崗岩の採石景気は第二次世界大戦末の頃まで続いた。その陰での苦労は、石切山から採掘した原石を山間の発掘現場から切り、引き出し、コロや馬力などで新内駅まで搬出するその難儀な仕事で、時には50～60人の作業人夫が日夜かけて移送に勤めていたという。その原石を磨き製品に仕上げる高度な技術も手作業のため量産が難しく需要に応じきれなかったことが続いた。(新太郎の子孫の話)

主な利用先は、旧狩勝トンネル出入口、線路の擁石、駅ホーム、釧路市の旧幣舞橋、旧十勝大橋、旭川市の旭橋と護国神社の石碑、そして札幌市の北海道総鎮守の碑標、小樽市の運河沿いの石畳などで、その利用先は道内各地に広がっている。

また、新得小学校の旧校門(東)、旧新内小学校校門、そして新得神社の狛犬(社殿)や旧新内駅のホーム、然別街道の崖止めなどが現存物である。昭和38年(1963)、伊達市の建設会社を中心となって石切山の石材を砂利として再利用する工場を設立したが、需要が伸びず閉鎖した。当時、活気を見せた採掘現場の跡が生々しい姿で残されている。

なお、昭和2年(1927)6月に狩勝峠が日本新八景に選ばれたとき、7月24日に石切山で入選祝賀会が催され、1,500名にのぼる参加者が喜びを分かち合った。



(石切山での石材切り出し風景)



(小碎石を選別し、搬出するコンベア)

佐幌川水力発電所取水口跡

大正初期の第一次世界大戦頃から社会情勢は急変し、国内では景気が上昇に向かいつつあった。特に、狩勝トンネルの完成で釧路線（根室線）の開通は街の発展に大きな影響を及ぼした。

大正4年(1915)、屈足村(12年に新得村と改称)となってからは、人口の増加とともに社会のあらゆる面で次第に村が進展することあつて、電力の増強を願い、その要求が高まっていた。

大正8年(1919)、十勝水力電気株式会社が佐幌川の水利用を考えて水力発電所を建設し、翌9年(1920)に完成させた。この発電所は、人舞村(現在の清水町)17号道路下の佐幌川崖沿岸に建設している。取水は上流にあたる南新得側(新得町基線1号の対岸、南新得牧場の敷地)で、佐幌川の水を水路で下手の発電所へ導入されていた。発電は300kwであつたが、当時としては地域発展の灯と住民に歓迎された。

市街地域では大正8年(1919)に既にこれまでのランプ生活から脱却、街に電灯が燈ったこともあつて、佐幌川発電所の完成によって村の前途に光明が差し込んだ感の喜びが広がったという。

しかし、昭和7年(1932)8月、落雷による災害事故で施設が壊滅している。



上川灌漑溝水門遺構

現在は姿を消した屈足の水田稲作には、灌漑溝なくして話しは進まない。屈足地区の稲作は、明治45年(1912)の試作に端を発するが、その生育条件となる水の確保の苦闘、厳しい中で「稲づくり」がスタートしたのである。新屈足から美蔓台地の西麓の低地を流れる十勝川の川水を段丘地の台地地表に導水しなければ水稲栽培はなりたらず、この計画はたいへんなものであつた。

屈足・人舞地区に展開する2,000^{ヘクタール}余の水田地帯に供給する灌漑用水は、十勝川の流水を導入することが不可欠と考えた。そして、人舞と屈足双方の計画が早急に推進することで一致したことから、大正6年(1917)上川土功組合を結成、水源地を十勝川上流の岩松町道38号地先に、水門や灌漑溝を造成することに決定して施設の建設に取りかかった。造成労働にはタコ、囚人等も従事したという。

土木建設の費用は、現在額に換算して総計の金額が40数億円、受益者の負担額は4千数百円に達したという。大正中期の土木工事はすべて手作業で行われ、水門、用水路等の難工事を完成させた。水田を潤すための水堤・水門、そして上川大幹線を通じて供給される清らかな水がやがて秋の水稲豊穰の期待に繋がり、それは稲作農家の大きな喜びであつた。

昭和34年(1959)8月27日の集中豪雨で諸設備が崩壊し、修復が不可能な被害を受けたことから、用水供給の使命を閉じることになった。大正10年(1921)から40年間、屈足地域の大水田稲作地域を支えてきた要的な存在であつた水門の跡は、今や往時の役目を語る貴重な遺構として末永く後世に伝承していきたいものである。



旧狩勝線

新得町の開拓は明治32年(1899)、山形県東村山郡高崎村の人たちによって先鞭が付けられ、その後、本州、四国をはじめ、遠くは九州鹿児島団体などの入植があり今日の基礎がつくられた。こうした開拓者たちの入地のためにはもちろんのこと、町の社会、経済の発展には、交通機関の整備が不可欠であった。明治25年(1892)に仮定県道南北線(通称「大津街道」、帯広以北は「石狩道路」)が大津から着工し、明治32年には本町を経て富良野まで達し、同年8月、石狩道路と新得8号線が交わるあたりに官営の「パンケシントク駅通所(取扱人鎌谷与七)」(のちに「新得駅通所」に改称)が設けられた。この道路の開削によって、新得町への入地は、太平洋岸の大津からのルートのほか、内陸から石狩道路を経ての入地も可能となった。



(新得駅通所跡地)

一方、物資や旅客の大量輸送が可能となる鉄道網の整備も急がれた。明治29年(1896)に北海道鉄道敷設法が公布され、その第2条には「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」との文言で、現在の富良野線と根室本線、釧網本線の敷設が「予定鉄道線路」として盛り込まれた。

道庁は法律公布の6日前に臨時北海道鉄道敷設部(酒匂常明部長)を設置し、道庁長官の娘婿で、琵琶湖疏水事業で実績をあげていた田辺朔郎を嘱託技師に委嘱(翌年敷設部長)した。明治30年(1897)には臨時北海道鉄道敷設部に代えて北海道庁鉄道部(明治31年に北海道鉄道部に改称)を設けて鉄道敷設が進められた。鉄道技術者の杉本一は明治32年から2年間にわたって落合-新得間の原野を調査、これらを基に延長17.4マイル(約28^{キロメートル})、40分の1(1,000分の25)の急勾配の旧狩勝線のルートが計画され、現狩勝峠(海拔644^{メートル})の真下にあたる海拔534^{メートル}のところに大隧道をはじめ、小隧道、高さ80^{メートル}におよぶ大築堤、橋梁などを建設することとなった。

こうして、官設鉄道十勝線(旭川-帯広間)の敷設工事が明治30年6月に旭川から始められ、明治34年(1901)からは旧狩勝線(落合-新得間)の敷設工事に着手し、同年7月に狩勝トンネル工事が両端から進められた。しかし、トンネル予定地は岩盤が固く、大量の湧水が出るため箱舟に乗りながらの工事は難航を極め、明治37年(1904)6月ようやく導坑が貫通、同38年(1905)1月に完成をみた。この工事を指揮したのが、日本人による山岳トンネル第1号の逢坂山トンネル(京都-大津間)工事で現場監督を務めた国沢能長で、明治34年の試掘段階から工事が難航し、「岩質一定セザル為メ、ソノ真相ヲ知ル能ハズ」と言わしめたほどであった。工事は引き続き進められ、明治37年に延長124.3^{キロメートル}の新内トンネル、新内沢大築堤が完成。明治39年(1906)には、狩勝国境付近の勾配が急なため、スイッチバック式の狩勝信号場を設置することになり、ただちに工事が始められた。明治40年(1907)9月8日に晴れて十勝線が開業、すでに開業していた釧路線(帯広-釧路間)と合わせた旭川-釧路間が釧路線と称された。このとき、新得駅も開業し、のちに駅開業の日である9月8日が新得神社のお祭りの日となった。新得駅と同時に開業した新内信号所は、同42年(1909)12月25日に新内駅に昇格している。大正2年(1913)11月に



(狩勝隧道貫通式来賓)

滝川-下富良野(現富良野市)間が開業したので、釧路線の起点が旭川から滝川に変更され、旭川-下富良野(現富良野市)間は富良野線となった。

なお、明治35年(1902)に北海道庁北海道鉄道部が廃止されて札幌鉄道作業局出張所となり、同38年に北海道作業局出張所、同40年から北海道帝国鉄道管理局へと組織変更がなされている。

旧狩勝線はこうにしてようやく完成をみたが、建設工事は入植もない村民の現金収入を得る場ともなった。しかし、その陰には過酷で悲惨な歴史が秘められている。大トンネル工事は滋賀県大津の支岐組が請負って進められたが、その工事現場には周旋屋によって本州方面からだまされて集められた多くの土工(タコ)労働者が従事していた。彼らは工事現場近くに建てられた飯場(タコ部屋)に押し込められ、粗末な食事を与えられて日の出から日没まで上役の棒頭によって監視されながら強制的に働かされた。栄養失調や病気になっても医者に診てもらえず、多くの土工労働者が命を失った。一説には、土中に穴を掘って埋められたり、トンネルの人柱にされたとの話も伝えられている。小トンネル工事に当たっていた堀内組傘下の掛田万次郎こと佐々木藤三郎は、たたりを恐れたのか、それとも供養のつもりであったのか、明治37年8月に一基の石碑を建立している。そこには犠牲となったと思われる永尾六兵衛以下10人の名前が刻まれ、今は北新得墓地に苔むしながらたたずんでいる。

一方、狩勝トンネル工事関係者からの公共的施設への支援や寄付も見られる。明治34年(1901)年に新得簡易教育所を設置するため、建築委員が村内に寄付を呼びかけたところ、狩勝トンネル工事請負人から100円の高額寄付があった。明治35年には、狩勝トンネル工事の帳場の川島信明が橋井清兵衛宅で行われていた教育の場で教師を務めている。また、明治37年の秋には、掛田万次郎から新内の逆川(下新内川上流)で発見された花崗岩の寄付を受け、「天照皇太神宮」と謹刻し新得神社の基石とした。これが、現在も神社元宮として奉祀されている。



(新得神社元宮)

道央と道東を結ぶ鉄路として59年の歴史を刻んできた旧狩勝線は、新線への切り替えにより昭和41年(1966)に使命を終え、新狩勝線(現石勝線)にその役割を譲った。しかし、旧狩勝線の歴史的意義は今でも色あせることはない。昭和42年(1967)には旧線のうち、新内-新得間の11^{キロメートル}を狩勝実験線に指定し、全国的にも注目を浴びた貨車の脱線、列車の火災実験が行われた。昭和58年(1983)からは帯広畜産大学と北海道大学のグループが旧狩勝トンネルを使って農産物の貯蔵研究も行っている。のちに、これらの用地は新得町が買収し、現在は「狩勝ぽっぽの道」として利用されている。

■土木遺産への指定

郷土研究会は、昭和56年(1981)の設立当時から旧狩勝線の調査とその歴史の掘り起こしを重点課題にあげて取り組んできた。また、個人の立場ではあるが、鈴木義男氏も旧狩勝線の調査を行い町民文芸などで発表している。さらに、常紋トンネルの掘り起こしで実績を積んできた「民衆史講座」も現地で試掘調査などを行っている。

その後、文化庁は、平成2年度(1990)から全国規模で「日本近代化遺産総合調査」を実施した。しかし、北海道においては近代の産業、交通、土木に関する建造物などの文化財的な保存措置がほとんどとられておらず、所在調査も十分行われてこなかった。

このため、北海道教育委員会は、文化庁の指導のもとに平成5年度(1993)から平成6年度(1994)までの

2か年をかけて江戸時代末期から第二次世界大戦終結前までの北海道の近代化遺産(建造物等)総合調査を実施し、その結果を平成7年(1995)にとりまとめて「北海道の近代化遺産-近代化遺産総合調査報告書-」として刊行している。そこには新得町と南富良野町にまたがる「旧根室本線狩勝峠関連施設遺構」が取り上げられ、「狩勝信号所跡」「狩勝隧道」「新内隧道」「新内沢大築堤」「小笹川橋梁(煉瓦アーチ橋)」の5カ所が記載された。

新得町には、平成6年9月14日に財団法人鉄道総合技術研究所技術情報センターの小野田滋主席、北海道大学鉄道研究会の河野哲也資料室長、小樽商科大学の今尚之助手の3人が旧狩勝線を訪れ、郷土研究会の案内により狩勝トンネル、新内トンネル、小笹川橋梁などを見て回っている。

こうした経過のなかで、旧根室本線狩勝線の鉄道遺産を後世に残そうと平成15年(2003)5月に旧狩勝線を楽しむ会が設立され、旧狩勝線ツアーの実施、土木遺産登録、旧SLホテルの再活用、エコトロッコの運行、ガイドマップの作成などの活動が精力的に行われてきている。



その後、度重なる調査に基づき、社団法人土木学会は平成15年11月18日の土木の日に「選奨土木遺産」に十勝管内から初めて「狩勝峠鉄道施設群」を認定している。同施設群は、「小笹川橋梁」「大型築堤」「新内隧道」の3カ所からなる。さらに、平成21年(2009)11月18日には、南富良野町落合に所在(土地は新得町所有)する「狩勝信号場跡」も選奨土木遺産に追加している。選奨土木遺産制度は、近代に造られた道路、鉄道、港、発電所などの土木施設や土木技術を後世に伝えとともに、若い土木技術者に当時の建造物を伝え、技術向上を図ろうと平成12年(2000)に設けられたものである。

また、経済産業省は平成21年2月6日、上士幌町の旧国鉄士幌線アーチ橋梁群と旧国鉄根室本線・旧狩勝線を「近代化産業遺産群」に認定している。同遺産群の認定は、幕末から戦前にかけての地域産業、交通などの発展を今に伝える建造物を再評価し、地域の活性化に役立てることがねらいとされている。

明治以降の人々の暮らしを支えてきた「旧狩勝線」は、近代の産業遺産として後世に伝えることはもちろんであるが、併せて、1,000人ものタコ労働者の過酷な労働の上に成り立ったものであり、過酷な建設工事のなかで多くの労働者の苦闘と叫び、そして犠牲があったことも後世に伝えていかなければならない。昭和58年(1983)7月には町制施行50周年記念事業の一つとして、土工労働者の霊を慰めるため新得町により「苦闘之碑」建立され、その開眼式は郷土研究会が行った。

なお、新得町教育委員会は、旧狩勝線建造物の一部を国の「登録有形文化財」に登録すべく準備を進めている。

以下、「北海道の近代化遺産」などからの引用を中心に個別に記述した。

①小笹川橋梁(こさがわきょうりょう) 経産省近代化産業遺産 選奨土木遺産

新得駅から北へ向かって7.2kmのところにある鉄橋。小笹川に架かるため小笹川橋梁と名付けられたと思われるが、昭和57年(1982)新得町発行の5万分の1図「上川郡新得町管内図B」では下新内川に架けられている。また、明治28年(1895)に陸地測量部が作成した北海道仮製五万分一図夕張岳第二号「クッタラウシ」には、下新内川が「ペンケニウンナイ」となっている。

この小笹川橋梁あたりから狩勝峠に向かって40分の1(1000分の25)の急こう配が始まっている。橋梁

は高さ7^{メートル}、アーチ径4・6^{メートル}。水面からアーチ基部までの高さは2.6^{メートル}、奥行き9.15^{メートル}。煉瓦（レンガ）造りで、北海道に残存する煉瓦アーチ橋としては最大級の規模と言われている。川の両側には切石の間知積（けんちづみ）擁壁が現存する。上士幌町糠平のアーチ橋はコンクリート製であるが、ここはコンクリートが普及する前の古い時代に造られたため煉瓦製となっており、歴史的にも貴重とされている。



（小笹川橋梁）

②新内沢大築堤（にいないさわだいちくてい） 経産省近代化産業遺産 選奨土木遺産

旧新内駅と狩勝トンネルとの中央付近に約200^{メートル}にわたって続く高さ76^{メートル}にも及ぶ大築堤。現地は下新内川の源流部にあたるため深い沢となっていて、ここに橋梁を架けることは工費の面から難しいとされ、盛り土をして基部に水抜きをするトンネルを設置することとなった。このため、14万4,250立方^{メートル}もの盛り土が必要となり、明治35年から工事が始められた。作業は今日のような建設機械がないためモッコなどを使った人力で進められ、初年度3万6,060立方^{メートル}、翌年度は8万4,140立方^{メートル}の埋め立てが行われた。また、水抜きトンネルに煉瓦の運搬が困難なため、関新太郎が佐幌岳中腹の石切山から採取した石材などが使用され、明治37年9月に竣工した。関はのちに新内に定住し、新内開拓の祖の一人となっている。



（新内沢大築堤）

③新内隧道（にいないずいどう） 経産省近代化産業遺産 選奨土木遺産

狩勝トンネルから北（新内駅側）へ2^{キロメートル}のところにある長さ408フィート（124.3^{メートル}）の鉄道トンネル。単線トンネルで、断面は馬蹄形。アーチ部は煉瓦で側壁は石積み。これは、鉄道が未完成のため、鉄道による煉瓦の輸送ができなかったため近くの石切山から石材を掘り出して使ったことによるもの。工事は明治36年7月に着工し、同37年8月に掘削が終了、同38年10月に竣工した。新内で石材業を営んでいた関新太郎も工事を請け負ったとされ、のちに関は、旭川の旭橋、釧路の幣舞橋、札幌の豊平橋などにも花崗岩を供給している。

同トンネルは坑門の保存状態が良く、また補修がなされていないため建設当時の坑門の意匠を確認することができる。意匠全体は、北海道鉄道上川線の神居古潭隧道に類似しているとされ、抗口の両脇に壁柱が立てられ、アーチ部は切石によって構成、頂部にキーストーンがはめられている。帯石がなく、神居古潭隧道に比べて簡素であるが、壁柱には切欠が加えられ、意匠的に凝った部分も見られるという。平成22年（2010）にトンネルの旧新内駅側で、環境省が準絶滅危惧種に指定されているヒカリゴケが見つかった。



（竣工時の新内隧道南口抗門）

④狩勝隧道(かりかちずいどう) 経産省近代化産業遺産

上川管内南富良野町落合と新得町との境界にある長さ954メートルの鉄道トンネル。両口は半径2,400メートルの曲線となり、勾配は落合側から167メートルが1,000分の17、残り787メートルが1,000分の25。選奨土木遺産に認定されていないが、旧狩勝線の中心となる遺構。単線トンネルで、断面は馬蹄形。アーチ部、側壁とも煉瓦造りで、北海道で初めての山岳隧道でもある。明治34年に地質調査をするため新内側から導坑を試掘したが、45メートル掘り進んでも岩質が一定しなかったため、同年7月までの253日間で74メートルの掘削にすぎなかった。落合側は岩質が良く、12月1日から翌35年3月31日までの121日間で98メートルと1日に72センチメートルの掘削があった。明治35年には1日平均90センチメートルの進行で、同36年3月31日までに掘削累計519メートルにおよんだ。工事の進捗を図るため、明治35年には落合停車場からトンネル口まで資材運搬と連絡のため線路を敷設することになり、ルーマ空知川橋梁を架設、仮軌道を敷設して同年10月中旬に竣工させ、工事用列車を運行している。明治36年8月から煉瓦巻き工事が始まり、同37年6月に導坑が貫通し、その他工事を終えて明治38年1月に完成した。掘削開始から竣工まで3年6カ月を要した難工事であった。なお、同じころ、北海道鉄道工事も行われていたが、狩勝トンネルの2倍弱の延長を持つ稲穂トンネルは2年間の工事期間で竣工しているため、狩勝トンネルの難工事の度合いがうかがえる。完成時の延長は3,009.6フィート(917メートル)であったが、大正11年(1922)に増築されて954メートルになったと考えられている。

旧狩勝線は、新内側から落合側に向かって1,000分の25の上り急勾配と急カーブが続いており、最後尾に補機の機関車を付けて運転していたが、機関士、機関助手の窒息事故が多発し、トンネル争議も起きていた。このため、昭和23年(1948)6月に北海道大学、北海道労働基準局、札幌鉄道局による「狩勝隧道の衛生学的調査研究」が行われた。そして昭和24年(1949)には、新内側の坑口に垂れ幕が設けられ、列車がトンネルに入ったところで降ろして列車の後方を真空状態にし、排煙を後方に導く方法がとられた。幕の上げ降ろしは線路班員の仕事とされ、その最後の任は渡辺柳次郎が当たっている。



(竣工時の狩勝隧道石狩口抗門)

戦後、昭和27年(1952)から同28年(1953)にかけては、トンネル内部132メートルにわたってコンクリートブロッによる補強、漏水カ所には側壁排水溝を設けるなどの改築工事が行われた。

落合側、新内側のいずれの坑門も場所打ちコンクリートによって補強がなされ、明治時代の面影はない。現在内部は崩落し、危険防止のため坑口はふさがれている。

⑤狩勝信号場あと(かりかちしんごうじょうあと) 経産省近代化産業遺産 選奨土木遺産

狩勝峠の落合(南富良野町)側に設けられた鉄道の信号場。旅客は取り扱っていないが、便宜上の乗降があった。旧狩勝線は1,000分の25(40分の1)の急勾配の力所が多く、列車の行き違い等のため国境付近にスイッチバックができる停車場を設けることになり、明治39年9月に工事が始められた。仮橋梁の工事に取りかかったが、11月に入り積雪のため工事を中断。翌年には、木造の仮橋梁等を本構造に改築し、信号機、貯水器、電信等開業に必要な諸施設の設置が行われ、明治40年9月8日に営業を開始した。現在は、信号場の基礎土台の一部と引き上げ線の築堤、切り通しの跡が残っている。

信号場の近くには、昭和2年(1927)8月1日に狩勝トンネル工事や信号場建設工事のために殉職した人々の霊をまつり、併せて職員家族の安全祈願と狩勝の平原美が日本新八景に当選した祝賀の意味を含めて明治神社が創建されたが、新線への切り替えにより廃社となった。

臨時雇用員寮
南富公民館分館
タブレット・ホーム
狩勝信号場・駅舎
狩勝分区詰所
新得保線区
駅名標
共同浴場

新得保線区
十勝線路班詰所
新得保線区
石狩線路班詰所

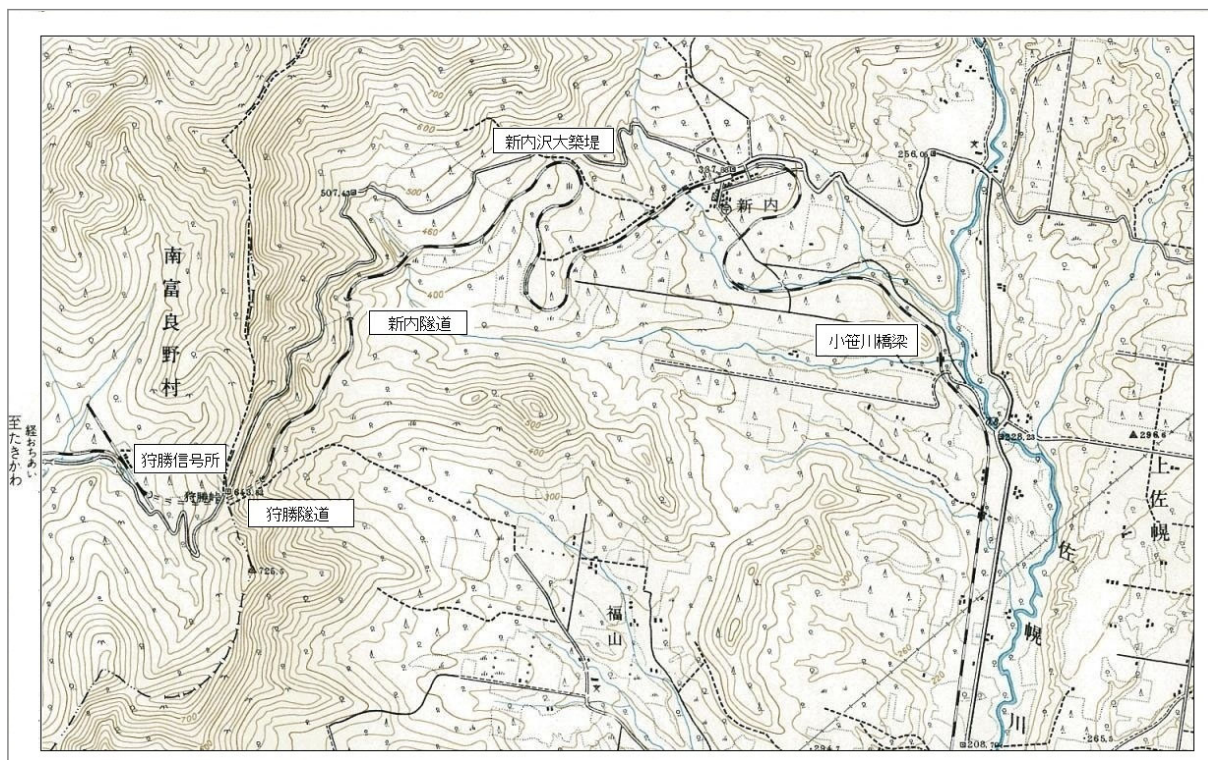
- ～職員数～
- ・信号場 9人
 - ・石狩班 12人
 - ・十勝班 8人
 - ・分区長 1人
 - 計 30人



現役時代の狩勝信号場全景

写真提供: 松尾 為男

(昭和31年測量 1:50,000地形図 夕張岳2号 しんとく)



経産省近代化産業遺産 選奨土木遺産 「狩勝峠鉄道施設群」位置図