

# 近代化産業遺産の保存と活用に活躍する

## NPO 法人 ひがし大雪アーチ橋友の会（上士幌町）

国道 273 号線沿いの雑木林を下り降りると藁のからまった立木の梢越しにコンクリートの大柱が忽然と現れた。目をこらすとこれがなんと、川をはさんだ対岸と半月状につながったアーチ橋の一方の支柱であることがわかった。表面は暗灰色、所々にひびが入り、いかにも古色蒼然。まるでローマ帝国の水道橋跡を見ている趣だ。ここはかつて十勝・上士幌と十勝三股を結んで走っていた旧国鉄士幌線の廃線跡に残されたコンクリートアーチ橋群の一つ、第 3 音更川橋梁アーチ。周囲の自然と混然一体に溶け込みながら、ここにかつて文明の一つの証し—鉄道が走っていたことを物語る。鉄路の廃止後顧みられずにいたのを、上士幌町を中心とした有志が産業、鉄道歴史の生き証人として、また自然景観と調和した地域の文化遺産として価値を見出し、保存に立ち上がり、見事、国内でも貴重な近代化遺産としてよみがえらせた。立役者は NPO 法人「ひがし大雪アーチ橋友の会」（那須襄太郎会長）。国内では二つとない珍しい遺産だけに、今では年間数十万人が訪れる北十勝の隠れた観光名所となっており、地域社会の発展に大きく貢献、地域の人たちはも

とより、全国の鉄道マニア、写真ファンからも高い評価を受けている。



音更川を 32m にわたって結ぶ第 3 音更川の大アーチ橋梁。先人の知恵をしのばせて自然との調和もすばらしい

### ■ 北十勝の資源運搬役 旧国鉄士幌線

旧国鉄士幌線は、東大雪麓の北十勝の森林資源や農産物運搬を目的に上士幌—十勝三股間 40 km に、1934 年（昭和 9 年）から 39 年（同 14 年）にかけて建設、開業された。

音更川に沿って山岳地帯に分け入るため、1000m 進む間に 25m 登るといふ急勾配と半径 200m の急カーブが続き、終着の十勝三股駅は海拔 662m と、北海道の鉄道駅の中で最も高い位置にあるなど本格的な山岳路線だった。勢い川の本支流を何度も渡るを得ず、そのために大小 60 もの橋を建

設せざるを得なかった。当時鉄道にかかる橋といえば鉄道唱歌にもあるとおり「鉄橋」が一般的。しかし土幌線は屈指の山岳路線だけに鉄材の運搬が大難事。また建設費を安く押さえながら早期完成も求められた。鉄道の技術者たちが知恵を絞った結果、セメントという当時の新素材と、現地で採れる砂利や砂を使うコンクリートにすることでこの難題を解決。さらに大雪山国立公園内を走ることから周辺環境との調和を考え、アーチ型のデザインを採択した。

経済的でモダン、なおかつ環境にも配慮したことなどを考えると、当時の技術者の先駆、先見性に頭の下がる思いがする。鉄路はその後帯広まで延長。また糠平湖のダム建設で、水面下になることがわかったため、湖の反対側に一部移設された。その時取り残されたタウシュベツ川橋梁は、湖水の水位の変化で見え隠れする“幻の橋”となり、水上に現れた時はアーチ橋が水面に映ることから“めがね橋”と呼ばれ、アーチ橋梁群の中でも最も有名、人気を呼んでいる。

### ■ 鉄路の廃止 アーチ橋に光り

それから 50 有余年。同線は戦前、戦中、戦後と日本の激動期に十勝、なかんずく本道の振興に大きく貢献したが、車社会の到来や森林資源の枯渇、さらには過疎化などによって鉄路としての役割を終え、1987 年（昭和 62 年）廃止となり、レールは撤去された。同

時に大小 60 数基のアーチ橋もお役ご免となり、いつしか人々の記憶から薄れていった。



友の会的那須会長らの説明に聞き入る見学会の参加者たち

その橋梁群に再び光が当たったのは、皮肉なことにアーチ橋が解体されることになったことから。廃線から 10 年後の 1997 年（平成 9 年）、当時、線路跡地を管理していた旧国鉄清算事業団が解散に先立ち、すべての橋を解体する旨、上土幌町に伝えてきたのだ。しかも町が撤去してくれるならと、その費用 2 億 6 千万円をつけて。町内には、この鉄路の、春は桜、秋は紅葉と見事にマッチしたコンクリート橋梁群とその周辺施設の美しさを「どこにもないかけがえのない造形美」と高く評価する町民もいた。

現、友の会会長の那須襄太郎さん（73）もその一人。「土幌線は地域の人たちへの歴史そのもの。まして山間に造られた美しいコンクリートアーチ橋梁群はみんなの財産で、壊すにはしのびない」と、早速、同志を募り「ひがし大雪鉄道アーチ橋を保存する会」を結成、保存活動に乗り出した。活動は、単に行政に保存を要望するだけでは

なく、大学の専門家や民間会社員、鉄道マニアらの応援を得ながら、アーチ橋のすばらしさを理解してもらうための写真展開催や現地見学会、賛同会員の拡大、署名運動の展開、町議会への請願と保存決議など、一年にわたって幅広く展開された。さらには、保存した後、何をするかをまとめた「保存活用策の提言書」の作成、提出も含め、行政や研究者を巻き込みながらよりよい保存方法を模索した。この結果、翌 1998 年、町が精算事業団から 34 のアーチ橋と線路跡を譲り受けることになり、アーチ橋はようやく解体の危機から免れることになった。会員は 600 人、署名は 6 千人を超えていた。

#### ■ 保存会からNPO法人友の会へ

保存会の活動はその後も活発に展開。写真展を見た人や実際に橋梁を見学した人たちの口コミ、さらには鉄道マニアの増加や旧国鉄廃線ツアーなどでこの旧鉄路の山岳路線としての貴重さ、とりわけその区間に残された自然とマッチした橋梁のすばらしさに魅せられた人々から「本州にはない絶景」との評価を受け会員は続々増えていった。こうした動きを背景に、地域の人たちがより一層、アーチ橋と線路跡の利・活用を考え、実践し、末永く残しておこうとの思いから 1999 年、「保存する会」は「NPO 法人友の会」に切り替わった。友の会の活動はその後にも会員の募集、PR 紙「めがね橋」の発行、HP による情報発信、絵は

がきや写真集の製作・販売、線路跡を歩く遠足、散策地図の作成、写真コンテスト、線路跡の草刈など、会員の会費やグッズ、催事の収益などで活発に行われ、この文化遺産の認知度はローカルから北海道区、さらには全国区、世界へと広がっている。

会がいま最も力を入れているのは「鉄路の再現事業」。これは土幌線が現役だったころの原風景を再現し、開拓の歴史の生き証人として多くの人たちに往事の乗り心地を体験してもらおうという企画。既に糠平湖畔の上土幌糠平源泉郷の「鉄道資料館」横の線路跡に、会員の手で長さ 660m の線路が復元され、「ぬかびら」の駅名標や信号機を設置、旧国鉄から払い下げを受けた線路修理用の 8 人乗り足踏みトロッコを 1 回 700 円の有料運行させ、往事をしのばせている。

一方、会員らの積極的働きかけにより、5 つのアーチ橋と 1 つのトンネルが国の「登録有形文化財」に指定されたほか、残るアーチ橋梁群も「北海道遺産」に指定された。これらの遺産を守り、多くの人たちにその意義を知ってもらうため行政側も、道が線路跡を「北海道自然歩道・東大雪の道」として整備、道開発局もアーチ橋周辺の遊歩道や駐車場の整備、案内標識の設置などに力を貸している。



模擬再現された旧国鉄士幌線。660m 間を客を乗せたトロッコが走る。

こうした中で、2010 年にも友の会恒例の秋のアーチ橋見学会が春、夏に続いて 10 月 9 日、現地で行われた。地元上士幌町民をはじめ帯広、札幌、函館など道内勢、それに遠く東京、大阪など本州勢合わせて 25 人、さらに網走・遠軽町で行われていた日本鉄道保存協会の会合出席者 60 人も飛び入りし、総勢 85 人もが参加。那須会長、角田和久事務局長の案内で、1 スパン 32m で、川をひとまたぎするアーチ橋としては当時道内最大、また紅葉の美しさで知られる第 3 音更川橋梁など 3 橋を上下から見学。その美しさで先人の英知に感嘆の声をあげた。あいにく湖水量の増減で見え隠れするタウシュベツ川橋梁は、湖水下で見ることではできなかったが、会員が総力で敷設した復元線のトロッコには全員が分乗して乗車し、往事の鉄道の雰囲気味わった。

これまでの活動と今後について那須会長は「本州にはお城、お寺など残すものは沢山ある。しかし歴史の浅い北海道には一部、道南を除いてはほとんどない。ふと気がつ

くと足元にすばらしい文化遺産があった。ほっておいては朽ち果ててしまう、何とか守り、残さなくては…の思いで活動をしている。どの橋梁も風雪にさらされているので、劣化が進んでいる。修理、保存するには莫大な資金が必要。私共も勢いっぱい努力するが、多くの人たちの寄付をあおぎ、補修してぜひ後世に残したい。希望としては若い人たちや近隣市町村の協力を望みたい。それが最高の山岳鉄路線を建設してくれた偉大な先人に対する最大の敬意だと思う。何しろ日本、世界のどこにもないすばらしい財産なのですから」と、心意気を語っている。

■ 連絡先

〒080-1408 北海道河東郡上士幌町上士幌東 3-239

NPO法人ひがし大雪アーチ橋友の会

会長：那須 襄太郎

事務局長：角田 久和

TEL：01564-2-3358/FAX：01564-2-3682

Email：arch@oregano.ocn.ne.jp

URL：http://www3.ocn.ne.jp/~arch/