

鉄道の建設に沸いたあの頃

H20.2.10 鬼峠ミーティング
8ミリフィルム鑑賞資料

Film① 石狩十勝連絡線建設線決定祝賀会(昭和 35 年 1 月 20 日)

明治の開拓時代以来、鉄道の開通は村民の悲願だった。昭和 26 年、沿線 16 ケ市町村による石勝線新設促進期成連合会が発足、度重なる陳情の末、同 32 年 4 月「石狩・十勝連絡線」として調査線となり、同 34 年 11 月工事線に昇格した。占冠村では開基 58 年にしてようやく鉄道の建設が決まった喜びに沸き、音楽行進に旗行列、提灯行列、打ち上げ花火と、全村が祝賀ムードに包まれた。祝賀会の冒頭では、ひたすら鉄道建設を夢見て物故された先覚者に対する黙祷が捧げられ、村長の式辞に出席者達は感無量の面もちで頷いたという。

Film② 紅葉山線起工式・祝賀会(昭和 41 年 7 月 29 日)

石狩十勝連絡線のうち夕張線紅葉山駅(現・新夕張)と占冠を結ぶ紅葉山線は、昭和 41 年 7 月 18 日に工事実施計画が認可になり、日本鉄道建設公団により工事が開始された。夕張市民会館(夕張鉄道夕張本町駅と合築)で行われた式典には、占冠関係者の姿も多く見える。

Film③ ニニウ地区電気導入事業竣工式(昭和 41 年 8 月 14 日)

占冠村では昭和 25 年に村営発電所ができて、トマムとニニウ地区を除いて電気が通じた。最後まで無電灯地区として残ったニニウ地区も、鉄道の工事着工と機を同じくして、昭和 41 年に電気が導入された。同年 11 月、「占冠ホテル」と呼ばれた鉄道建設所がニニウに設置され、ニニウの学校には作業員たちの子弟が転校してきて賑わった。また、この年の冬からニニウ～占冠間の林道の除雪も開始され、保存食に頼る暮らしから解放された。

Film④ 徳別占冠林道開通式・祝賀会(昭和 41 年 8 月 31 日)

ニニウと占冠本村との間には鬼峠が立ちはだかっていたが、鷓川の下流側はそれにも増して険しい断崖が続いていた。それゆえ、占冠の開拓者たちは鷓川をさかのぼらずに、下富良野から国境の金山峠を越えてやって来たのである。鷓川沿いの林道は占冠村森林組合と営林署により昭和 29 年から開削が始まり、同 35 年にニニウまで開通、これによって鬼峠は半世紀に及ぶ生活道路としての役目を終えた。林道はその後昭和 41 年に福山に通じ、鷓川沿いの車道が全通した。

Film⑤ 狩勝線・落合線開通記念列車・祝賀会(昭和 41 年 9 月 30 日頃)

石狩十勝連絡線の中で最も早くに着工したのは狩勝線(上落合～新得)と落合線(落合～上落合)だった。この区間は将来の石勝線のルートになるとともに、既設の根室本線の難所・狩勝峠の勾配を緩和する目的もあった。新狩勝トンネルはトンネル内の上落合信号場で根室本線と石勝線が合流する構造で、占冠側にもトンネルの入口が設けられたことから、このトンネルの完成は占冠への鉄道の到来を実感させる出来事になった。

Film⑥ 鬼峠トンネル工事状況(昭和 42 年 4 月頃)

鬼峠トンネル(延長 3,765m)は昭和 41 年 11 月に着工、メタンガスの爆発で 8 名の死傷者を出すなど、石勝線の工事の中で最も難航を極めた工区だった。掘れども掘れども進まない。作業員達は「畜生、鬼め」とうめいたという。このトンネル工事での教訓は、現在の北海道横断自動車道占冠トンネルの工事で生かされている。なお、本フィルムには小瀧猛村長(在任期間:昭和 30 年 5 月～昭和 42 年 4 月)の退任式の模様も収録されている。

石勝線は北海道の新幹線として、19年の歳月と700億円余りの巨費を投じて敷設され、昭和56年10月1日に開業した。開業を記念した「占冠村民号」には、ついに汽車を見ることなく亡くなった身内の遺影を手にした人などが大勢乗り込んだ。