

期間限定の北海道遺産は何かと問われれば、通常は糠平湖に沈んでいるが渇水期にのみその姿を現す旧土幌線のコンクリートアーチ群の中でも最も代表的な、直径 10m のアーチを 11 個持つ、幻の橋と呼ばれるタウンシュベツ川橋梁であろう。機会があって、それを現認することが出来た。好き者が結構居ると見え、見学の車数台あり。



(H15/5/17 山下撮影)

● 旧土幌線の建設と廃止

明治 38 年、狩勝峠を越えて根室本線が帯広まで延びて、帯広をハブとして、鉄道が四通した。広尾線、池北線そして、土幌線である。この三線は廃止された。広尾線（1987 年 2 月廃止）は幸福駅がウエディングで蘇り、池北線（1989 年 6 月廃止）は、ふるさと銀河線として再生し、そして、土幌線も北海道遺産として脚光を浴びている。

土幌線は、十勝平野の農畜産物と大雪山の豊かな木材の運搬を目的として、何れは北大雪側の石北線・上川に抜けることを企図して建設が開始された。

大正 14 年(1939)に土幌、翌年には上土幌まで開通した。上土幌以遠は言わずと知れた大雪山系の急峻な地形を克服しなければならず更に音更川を越えるという大工事、難工事が予想される地であった。上土幌以遠の延伸部分（十勝三股まで）が完成するには更に 10 年の月日を要し、昭和 14 年(1939)であった。

開通当初は音更線と呼称され、北十勝の開発に多大な貢献をした。主に、沿線の農産物輸送と十勝三股からの木材輸送であった。三股、秘湯幌加温泉（本日入浴：桜の開花はまだだった。鉄鉱泉、カルシューム泉、ナトリウム泉と露天風呂は硫黄泉の 4 つの泉質を楽しめる稀有な温泉）で有名な幌加地区は森林資源に富み、最盛期には 15 両の貨車が行き交い、1,000 人も関係者が住んでいたという。資源の枯渇、並行する国道の三股までの開通による木材工場の上土幌への移転、冬季の厳しい環境により、若年人口の減少等が進み、為に人口が激減し、収支係数も天文学的になった。一日の利用者が 6 人という時もあったという。この為、先ず貨物営業が廃止され、糠平・十勝三股間の運行も休止し、昭和 53 年（1978）には、全国初の事であったが、代行バスによる輸送に切り替えられた。その後、頹勢が挽回することもなく、第二次特定地方交通線の指定を受け、国鉄解体の直前の昭和 62 年（1987）3 月 23 日に廃止となったのである。帯広・土幌開通から約 61 年、全通から約 47 年、糠平・十勝三股間の休止から約 8 年の歴史はこうして幕を降ろしたのである。十勝三股には今は十勝三股山荘があるのみで、往時の面影は全くない。山荘に掲げてある最盛期の写真でイメージする他はない。わずかに〇〇医院の看板が朽ちずに残されていた。

- メガネ橋について

上士幌以遠は、音更線として敷設される事になり、本格的な工事は昭和9年から始まった。東大雪を千分の二五という常識を超えた急勾配と音更川の急峻な溪谷を通過或いは沿わざるを得ないという難工事であり、十勝三股駅は当時道内一の高所の駅でもあり、当時の技術の粋を集めて工事が決行された。上士幌～糠平間では、3個の音更川橋梁、3個の陸橋を含む計7個のメガネ橋が、糠平～十勝三股間では、有名なタウンシュベツ川橋梁など7個のメガネ橋が作られ、メガネ橋の見本となった。この技術が根北線や函館の戸井線に活かされ、受け継がれた。メガネ橋のアーチの大きさは殆どが10mであるが、泉翠橋と呼ばれる第三音更橋梁では32mとなっている。昭和27年から始まった糠平ダムが完成すると士幌線の一部が水没することとなり、付け替え工事が行われた。この建設でも数個のメガネ橋が建設された。糠平湖周辺のアーチ橋梁群は国鉄清算事業団により解体される予定であったが、保存運動が実り、保存となった。コンクリート製のメガネ橋にした所以は、現地の砂利や砂を使って工事費を抑えるということと音更川の溪谷美にマッチングさせることにあった。十勝三股山荘の女主人の話では、年によっては秋口までタウンシュベツ川橋梁は完没しない事もあるらしい。

- 関連施設

前述の25番目の北海道遺産に指定されたコンクリート製アーチ橋梁群の他にも士幌線関連の跡を微かに見ることが出来る。糠平温泉街の端にある鉄道資料館を訪ねるのも良かろう。

(参考：東大雪アーチ橋ガイドマップ、各種のHP etc)