

新日本紀行



新日本紀行

日本交通公社

■執筆■（五十音順）

阿川 弘之	城山 三郎
安部 公房	檀 一雄
伊藤 桂一	中川善之助
石野径一郎	新田 次郎
石上玄一郎	早船 ちよ
岡田 喜秋	北條 誠
荻 昌弘	水上 勉
開高 健	安岡章太郎
串田 孫一	山下 肇
庄野 潤三	吉行淳之介

ご執筆の先生方にご諒
解を得ましたので、検印
は省略いたします。

新日本紀行

定価／四八〇円

昭和四〇年一〇月一〇日／初版発行

昭和四二年七月一日／再版発行

編集兼発行人／長谷川小太郎

印刷所／凸版印刷株式会社

発行所／日本交通公社

東京都千代田区丸ノ内一―一

振替／東京二九四〇三

目

次

萩 昌弘／狩勝峠の展望

安部公房／北海道への一〇〇〇キロドライブ

早船ちよ／秋田女の生活探訪

伊藤桂一／二つの牧場 嶺岡・大日向

開高 健／八岐の大蛇とうきょう

串田孫一／御前崎への郷愁

北條 誠／信濃の湖

庄野潤三／天竜川をさかのぼる

新田次郎／魚津と立山

水上 勉／奥能登の海石

中川善之助／白川郷の変貌

5

19

33

47

61

75

89

103

117

131

143

吉行淳之介／北陸の温泉芸者問答

山下 肇／琵琶湖から若狭へ

阿川弘之／わが京都

安岡章太郎／実感的奈良見物

城山三郎／山陰の温泉二つの顔

石上玄一郎／日本の縮図 家島群島

岡田喜秋／祖谷溪の今と昔

檀 一雄／日向普段着旅行

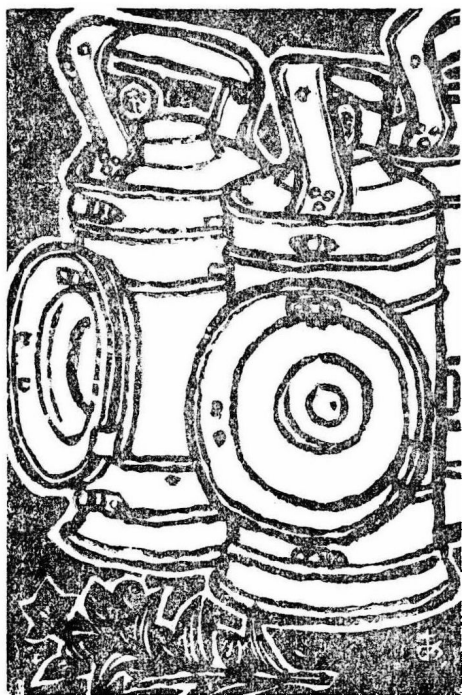
石野径一郎／八重山群島の歌と涙

旅のガイド

ジャケット写真
中扉木版

加藤悦二
荒川明照

■ 荻 昌弘 / 狩勝峠の展望



平凡社の「世界大百科事典」には、筒浦明氏の次のような記述がある。

「狩勝峠（かりかちとうげ）。北海道中部、石狩と十勝を結ぶ唯一の交通路にあたる峠。十勝平野を一望におさめられる雄大なながめで有名である。十勝の開拓は一九〇七年（明治四〇年）根室本線の狩勝トンネル（標点五三三メートル全長九一七メートル）の完成によって急速に進められた。狩勝の展望はこのトンネルを出て新内（にいない）駅までの間が随一である」

簡にして要を得ている。

——つまり、そこへ行って、いい景色を見てくるのが、この旅の目的であった。じつをいうと、あと二、三年のうちに、今ある狩勝トンネルの南方四キロに、国鉄の「新狩勝トンネル」が掘りあがり、根室本線はその新線へ移る。必然的に、いまの峠の雄大なながめは旅客の眼から遠ざけられるのである。それを惜しむといっしょに、新線の工事工合なども見てきたいと思った。（注、新線は昭和四一年十月に開通した。）

三〇度を越える真夏の東京を飛立って、一二度に冷えこんだ千歳に降りたち、私は札幌のホテルへ荷を置くと、薄野にある顔なじみの郷土小料理屋へ直行した。ししゃもを焼く炭火の火照りが、ぐっと有難いほどの七月の晩である。

「明日、狩勝峠へ行くんだ」

私は、うきうきして言った。

「あら、いいわ。私も前に一度参りました」

女主人が言った。

「すばらしい景色だってね」

「ええ。でも……」と彼女は言い淀んだ。「今いらして、大丈夫なのかしら？」

「何がさ？」

「だって、あの峠、夏はよっぽど運がよくないと、ガスでも見えませんのよ」

おやおや、それは初耳であった。どの旅行案内を抜けてみても、「眺望絶佳」ばかり繰返してあるよ。つい、年中無休で晴天になつてる峠なのだろう、と錯覚しておった。もしこれで現地はまったくの曇天、ちっとも見えませんでした、などと羽田へ降り立つので

は、何のため来たのかよく判らない。これだから景色相手の旅は苦勞なのだよ、と、私は一瞬酔いも醒めてしまった。

2

杞憂は杞憂に終りそうになかった。翌朝七時三〇分に札幌を出た急行「狩勝」は、どこまでも曇天のつづく石狩平野をひた走った。岩見沢、美唄、滝川、芦別、富良野。根室本線をゆくディーゼル急行は、平野の石炭地帯をぬけ出て、空知川とからみ合うように東方の台地へせりあがっていく。駅々に積まれた丸い材木の肌がじっとり濡れて重々しいのである。幾寅部落の、エキゾチックな田園を絵に描いたような小盆地。びっしり畑にしきつめられた緑が、雨のためか、覚めるようにみずみずしく、濃い。

落合駅を通過したとたん、列車は左の窓の直下に、二つの河が烈しく合流しあうのを見る。北からのシイソラブチ川と、南からのルウオマンソラブチ川が、ここで空知川となって西へ流れ去るのである。この合流点が、本格的な山岳鉄道への入口だ。新しい狩勝トン

ネルを通る新線も、この合流点から南へ、現在線と分れていく予定である。

両側から迫ってくるカラ松。その暗い林に腹をこするようになって、列車は文字通り、急勾配を、あえぎ登った。ボデーがきしむ。車輪がきいきいと鳴くのである。標高四一三・五メートルの落合から、直線にして約七キロ進んだ。狩勝信号所。ここは標高が五三四・三メートルだ。左窓下の標識を見るといい。この間、最急の勾配は、千分の二十五に達する。おそいスピードが、更におちる。数名の鉄道員が路床から列車を見上げている。狩勝信号所だ。急行は、雨に煙って立ち並ぶ線路班の詰所をかすめて、狩勝トンネルへ滑りこんだ。この真上がつまり地名上の「狩勝峠」である。レールは下り勾配に変わったことが、にわかになめらかさの増した進行で判る。このトンネルの闇をつきぬけた瞬間に、私は「一望六百里」十勝平野の大景観を見渡すはずである。石狩地方は小雨だったにしても、峠ひとつ向うの十勝は晴れていることだってあり得るではないか。私はカメラを構えて車内に立上った。

——やっぱり、もいいとこだ。列車はトンネルを脱

けると、今度は真白なガスのトンネルに突込んでいるのだった。しばらくは、何ひとつ、列車わきの防雪林さえ、定かに見えぬ濃霧である。景色を見にきてそれが「見えない」のは「ない」も同じ、「来ない」も同じである。峠はどこなのか、十勝平野はどこなのか。まるで見当もつかないまま、列車は至極いいご機嫌で、滑走するように、下り勾配を蛇行疾駆しはじめる。次第に密度をうすくしていくガスの間から、黒く浮びあがってくるのは、若いカラ松林。葉の先端が全部水滴を含んで、銀をばかしたように輝き、列車の中から、まるで林一面のカラ松が静かに氷結しはじめたように見える。胸がときめくような清楚な美しさである。いよいよイマイシさが募るのだ。列車は雨の新得駅に着いた。

新得は、アイヌ語のシリ・トク。土地が突きだしたところの意だという。北海道中央の南部を縦（南北）に分水しているのが日高山脈で、いま私はそれを、西（石狩）から東（十勝）へ、狩勝峠によって越えてきた。その峠から十勝平野へ駆けくだる斜面台地の、いわば軒下に位置するのが新得町である。全国で三番目

に広いという千平方キロのその町の、中心市街地は鉄道の街だ。巨大なヤードを備えた機関区と、狩勝峠を守る保線区とが、駅を挟むように事務所を構えている。新トンネルをぬける新線も、将来やはりこの駅へ降りてくるのである。

とりあえず、狩勝峠と新旧の狩勝トンネルについて大筋のポイントを掴んでおかないと、話がはじまらない。私はまず駅長室へ入っていった、小崎清駅長に、アイサツ代りの愚痴をこぼした。せっかくここまで来たものの、一望六百里はおろか一メートル先も見えないとはおどろきであった、これではおめおめ東京へ帰れない、云々。ひどく物固く温厚な紳士、といった小崎駅長は、雨の叩く窓を見ながら教えられた。

「この道東は、いつも、春から夏にかけて天候がよくないのですよ。その代り秋と冬は、澄んだ晴天に恵まれます。晴れた日の狩勝峠は、阿寒の山まで見渡せますし、地平線がまるで海じゃないかと思われるくらい広い景観ですね。まあ、私たちには馴れた景色ですけど、内地からいらっしゃる方には珍しいのではないかと思います」

そうですか。——私としては、どうもタイミングを間違えたらしい。こうなつては、運をそれこそ天にまかせて、明日、あさつてと、晴天へのトライを繰返すほかないようであつた。

——それほどいい景色の路線が廃止されてしまうのは、たいへん残念な気がします。国鉄が今のレールを新線に移すのはどんな意図からなのですか？

「勿論、一言でいえば輸送の増強ということ。現在の狩勝峠は、根室本線にとって色々な意味でネックなのです。千分の二十五の勾配ですから、蒸気機関車も本務機関車のほか補機までつけて引張らなければなりません。D51一台で牽けるのは現在30輛がリミットです。が、新線は勾配も最大千分の十二におさえますから、一台で百輛はひけるでしょう。補機機関車不要になるし、全線ディーゼル化も可能です」

駅長さんは、黙つてたが、あとでいき、また見たところによると、現在の狩勝トンネルは、それじたい、かなりガタがきていることもあるようであつた。国鉄部外者によると、年に一千万円とか修理費をかけて、それでもなおこれ方のが早いのだ、と無残なこ

とをいう。明治二十九年、(のちの初代)北海道鉄道部長となつた田辺朔郎が、十勝の敷設をここに決めた。狩勝峠という今の名も、石狩と十勝から一字ずつとつての、田辺の命名である。田辺は、工部大学の学生だつた二十四才の頃、京都府知事北垣国道の委嘱で琵琶湖疏水工事を担当、五年弱で完成させたという傑物である。青木槐三氏の文章「鉄道八十年の錯落し」によると、明治三十一年、彼が大蔵大臣井上馨を言い負かし、百万円の予算を分捕つたからこそ、北海道の鉄道建設は陽の目を見たのだそう。明治三十四年、鉄路は富良野から空知川をさかのぼつて落合まで届いた。そしてじつに六年の難工事をもつて、九百五十三メートル九十センチの狩勝トンネルは、明治四十年九月に開通したのである。壁を煉瓦で組みあげたこの六十才に近いトンネルが、今日なお頑健であるのがむしろ不思議なのだ。

——私は、駅長室から雨のホームへ出、構内の線路を横切つて、機関区へ歩いていった。ヤードの前には、野ざらしのラッセル除雪車が一台、するどくエッジをそりかえらせて黒々と眠つており、そのわきをD

51が、絶えず動きまわった。ほの暗い雨の機関庫は、重々しい風情があるものだ。私はしばらく、レールの間に立ちつくしたまま、胸いっぱい、しめった石炭の煙を嗅いだ。

機関区の森田政市助役は、大正十三年、十四才で国鉄入りをしたベテランである。昭和二年機関助手となり、十二年に機関士、十六年から三十三年まで指導機関士をして、じつに三十年この峠を蒸気で往復しつづけた方である。私は氏の経歴をメモしながら、またここでも、今日の天気への不満をぶちまけ、われながらありきたりで齒の浮くような第一問を發した。

——その点、森田さんなんかは、三十年も峠のいい景色を見てこられたんだから羨しいですよ。

「いいや、いいや」「三十年乗務していてね、ほんとうにいい景色だというのはですね、一、二回しか会ってないんですよ」

——はあ？

「そりゃ、晴れてる日は多いよ。だけど、ほんとにいいのは、晴れた日の出、これを夜明けの下り列車で見るときだ。四時五十二分新得着の（四二一列車）、こ

れがいいです、山の間の低い谷にはガスが降りててね。東のほうからカアッと日が昇ってくる。広い十勝の平野が一面にぐんぐん明るくなる。そんないい時にヤア、ほんとに一、二回しかぶつかってないね。あとは、山の運転なんてりょう師と同じだよ」

——はあ？

「毎日、きょうは降るか、きょうは吹くか。天候に神経ばかり使ってることです。秋は特にひどいね。落葉で車輪は空転するしね。西風が吹いて、煙がづい道の中にこもる、二十八年に、トンネル斗争でやっと『垂幕』をつけてもらって、解決したですよ。しかし、それも冬は休止だしね」……垂幕、こいつのことはあとで、保線区に訊かなくちゃいけない。

——トンネルの中で車輪が空転をはじめたら、機関士は窒息しやしませんか？

「旅客列車じゃ絶対起らないですよ。貨物じゃ時々起りますねえ。牽きすぎるからね。根室から鮮魚を積んでくると魚のアブラが落ちて空転するしね。新内、狩勝間ふつう二十二、三分のところを一時間かかったこともありますよ。なにしろ時速四、五キロに落ちてし

まうものね。づい道ん中で窒息しかかったこと私も七、八回はあったね。苦しくて座席のザブトンを口に当てるときが、そう月に一回てえとこだね……」

——ははあ。

「冬になるとづい道の中はツララがさがってね。ひどいときは列車のガラスを突き破る。あれを落す仕事で、保線区は大変ですよ。雪どけになると、昔は、線路の上を人が歩いてね。国道は交通途絶だが鉄道だけは除雪してあるもんだから。あれがいちばん嫌だねえ。え、ラッセル車？ あれは二月、三月、日に二、三回は往復させるですよ。雪は、夜すぐ凍ってしまうからね。なにしろ狩勝は札幌と釧路のちょうど中間でね。ダイヤ編成からいって、真夜中に通過する列車がいちばん多い。……条件いいとこじゃないねえ」

私は、「眺望絶佳」で釣られてきた峠の、裏側がだいぶ「リアル」になりかけたのに面喰っていた。そんなことじゃないか、とは思ったが、気を取直す必要があった。

——でも森田さん、むつかしいだけに運転のたのしみも多い線でしょう？

「たのしみ？ そうさねえ、楽しみと言やア、登りがツライ代りに、降りにはラクだ、ということかねえ。登るのに一トン使う石炭が、降るのは二三十キロきり要らんものねえ」

いじましい話であった。

3

西を日高山脈にふさがれた新得の町は、午後がくらのかもしれない。私は、なんとなく「いい景色、いい景色」と思いつめてきた自分が子供っぽくなって、わびしく線路を渡り、駅の表側に出た。駅前のもとまりのない広場に、保線区の事務所がある。隣りの小さな食堂に「やまべずし」とあるのをみつけて、ドアをあけた。旅行案内にも紹介されている町のやまべずしは小ぎれいで、くせがなくて確かにわるくない。乾したやまべを甘露煮にした小皿は、もつとうまい。私はほめあう相手もないまま、ぼそぼそと食べた。森田助役が別れぎわに言ったことがまだ耳に残っていた。

「こんなところで住めば都でねえ。新線ができて補機がなくなれば、それだけで乗務員も減らされちまう。」

動力車になっても基地をここへ置いてくれないか。町全体のこれが熱望ですわ」

人けのない雨の広場に出た。

私は隣りの平屋建ての保線区に入った。整然とみんなが事務をとっている。その奥まった区長室で、親切な丸山数一助役からじっくりとこの区間の概況をきいていたとき、「ジープが来ました」としらせがあった。さっき、私が新線の工事現場も見たいと言ったので、保線区の大野さんが新トンネル口の建設所に電話し、建設所はまた出先きのジープを電話でキャッチして、ここへ廻してくれたのであった。長谷君という青年が、遠い台地にある新トンネル入口へ、黙々と雨の畑の道をとばしてくれる。私は助手席に乗って、北海道の田舎道の実際に、ただ啞然と感嘆していた。五万分の一地図で想像はしてたのだが、文字通り、曲もない一本の非舗装道が、カラ松を剃り取って、野こえ丘こえ地平線まで直進していたのである。本州では見たことのない光景であった。私はこんな道でハンドルを握ったら、却って強迫観念でワキへ踏み外しそうになるかもしれない。

国鉄関係の工事は、かつていうまでもなく国鉄の工事が行なってきた。が、今年の三月、日本鉄道建設公団が発足して、新線敷設などは、試運転まで公団で担当することになった。

新狩勝トンネルの建設を新得側で直接監督する建設所も、もちろんこの公団のものである。町から、日高山脈への一直線の道を、かなり急傾斜で駆けあがった標高四百メートルばかりの台地に、木造バラックの建設所は建っていた。赤土のこねくりかえされた台地には、トロのレールが走り、白いトンネルがぼっかり口をあけ、バッチャー・プラントやセメント・サイロが不恰好にそびえ立ち、(多分トンネルからのズリで作ったのだろう)灰色の花崗岩の鉄道えん堤がせり出していて、まア建設所を取囲む雰囲気は、雨のせいでもある。あろう、足の踏み場もない殺風景、といったところである。しかし、木も新しい建設所の室内では、空罐に炭をたきながら、数名の青年が、静かに定規を操って図面をひいていた。清潔でアカデミックだ。私を迎えに立ってきた山本務所長さんが、これまた静かさを絵にしたような人物であった。

——建設所は何人働いてらっしゃいます？

「男五名、女一名です」

——全員泊りこみで？

「はい」

——冬は引揚げるわけですね？

「いいえ。づい道工事は、夏冬を問いませんので」

——でも、新得からの道は雪が大変でしょう？

「はい、ブルドーザーで除雪しますから」

といった調子で、ぜんぜんセンセイショナルにならない。「工事はひどく難しいんでしょね」とカマをかけても、「いえ、決して難工事のほうじゃございません」と謙虚である。「ねえ所長さん、新線ではこの地点でトンネルから地面へ飛出すとなると、だいぶ景色の点で、今の線より平凡になるってワケでしょうねえ」とイヤなことを訊いても、

「まだ全線ができてないので判りません。が、多分そういうことになりましょうか」と甚だ真っ正直である。ウソのつけない人柄とみえた。

最も、この点は、その夕方会った新得町観光協会会長小田田亀太郎さんが確固たる反対意見をもっていた。

小田田さんがウソつきだというのでは決してない。

が、この協会会長は、「新線にはまた今の狩勝峠とちがった異色の風光美がある」ことを、予言してやまなかったのである。とくに、新トンネルを出た下り列車が南下して、道立種畜場の上を通るとき、窓外から東方の風景は最美なものになろうという。

——さて、建設所で山本さんと新線の地図に見いていた私は、「新線は新得近辺で縄飛びのナワミたいに迂回しますね、用地買収の失敗ですか？」

「いいえ、これは勾配を千分の十二、カーヴを半径五百メートルにするぎりぎりの設計です」といった愚問賢答ののち、ここではじめて、一つの新知識を得た。狩勝側からは真西へ五六八メートルものびる新トンネル（北海道一、全国第五位）は、落合側の口で、鉄道の予定線を南北二手に分れさせているのである。北へ行く線は、私も知る通り落合駅へ達しており、これがいわゆる「新線」のはずであった。

「所長さん、この南の方へ伸びている予定線は、こりや何ですか？」

所長さんは瞬間ばかんとしたが、私が何も知らない

のを知ると、懇切に説明をはじめた。じつは今掘っているこの新狩勝トンネルの最終目的は、むしろ落合口から南西へ伸びるほうの予定線のためなのだという。

「昭和四十三年三月までに、これによって新得と占冠間六九キロを開通させまして、そのあと日高、登川、紅葉山と結んで最後には千歳、札幌とつなげる北海道横断の一環なのです。まア、それが完成するまでとりあえずこの新狩勝トンネルだけを今の根室線の一部として役立てよう、ということなのです」

このあたりの地形が、具体的に航空写真に撮られたのは、昭和三十三年だったという。三十七年三月にトンネル掘さくから仕事は始まり、こうして、とりあえず、落合、新得間の根室本線新線が完成するのは、四十一年十一月だという。いまのは狩勝峠の秋を惜しまたい人には、それまで機会が残されている。

長谷君が来て、五時までもう一度新得へジープを戻らせるという。私は、せめて新トンネル入口だけでもくぐらせてくれ、と所長さんにせがみ、二人で雨のぬかるみを踏んだ。交流電化に備えたトンネル断面は、異様に天井が高い。中は温気が白いガスとなって

かたまつて、甚だしい湿度である。私は、いささかおじけづき、いまこの飯場に立てこもっている二百人の労務者の息苦しさを思つて、顔をしかめた。

4

オーヴァな表現であるが、それは私にとって「奇蹟」みたいなものだった。翌日なんと十勝平野はカラリと晴れあがったのだった。雨上りの空気が景色を澄ませること一層である。晴れた七月の十勝平野は、緑のアスバラガスのように新鮮に匂いやかにみえる。

新得の駅で、駅長さんにニコニコ挨拶し、保線区の岡田さんに紹介される。きょう私が、峠とトンネルを見物すると知つて、わざわざ保線区が案内に立ててくださった方である。私は、この岡田さんという方が、じつに親切でマメで細かく気のつくことに、感謝した。列車がぎしぎし車体をゆすりながら峠へ這いあがつていく間、岡田さんは二人の間に拡げた五万分の一をじいっと指で辿りつけ、展望のポイントを示すのだった。私はカメラを構えて車内を走りまわったが、そのうちに、あまり景色のほうがよすぎてとうとう座