

探訪 北の風景 83

塩狩峠 上川管内和寒町

青木和弘

塩狩（しおかり）峠は旭川市の北、比布町と和寒町との間にある標高263メートルの峠。ここは石狩川水系と天塩川水系の境界で、北海道内の旧国名「天塩国」と「石狩国」を隔てることから、一文字ずつ取って塩狩峠と名付けられた。アイヌ民族が古くから石狩川と天塩川を結ぶ山道として利用していたルートが、江戸時代後期の幕臣で探検家の近藤重蔵（守重）が1802（享和2）年に制作した地図「蝦夷地図式（乾）」に記されている。

明治中期、ロシアの南進に備え、道北方面の道路と鉄道建設が急ピッチで進められ、塩狩峠が開削された。道路が1898（明治31）年、鉄道は

その翌年に開通している。現在は勾配もカーブも緩やかだが、当時は悪路で難所だった。線路は1000分の25という急傾斜で、当時は蒸気機関車の性能が低かったため、通常は和寒駅から最後尾に補機を連結し、2両の機関車で峠を越えていた。この峠が全国的に有名になったのは、1968年に出版された三浦綾子（1992-1999年）の長編小説『塩狩峠』による。この作品は、1909（明治42）年2月28日に、塩狩峠で起きた鉄道事故の際、多数の乗客を救うため、自らの命を犠牲にした実在の鉄道員、北海道鉄道管理局旭川運輸事務所庶務主任・長野政雄氏（当時29歳）の生涯をモデルにしたもの。JR宗谷線の塩狩駅に長野氏の殉職慰霊碑がある。ただ、当時のこの付近は駅舎も民家もない雪深い山中だった。事故は、名寄16時発の旭川行き旅客列車が、塩狩峠の頂上付近にさしかかったときに発生した。このときは機関車1両だけで牽引した4両の客車の、最後尾の連結器が外れて線路に取り残された。やがて客車は峠を逆走し異変を知った22人（異説あり）の乗客が騒然となったが、たまたま私用で乗り合わせていた鉄道員の長野氏が乗客をなだめ、自ら客車の最後尾にあるデッキ外側の手動ブレーキを懸命に操作した。かなり減速したものの止めきれず、この先はカーブが連続する急な下りになることから、自らの身を車輪の下に投じて列車を止めたという。



鉄道員長野政雄氏の慰霊碑「長野政雄氏殉職の地」碑。その裏側に、事故の経緯と、年初に書き、常に身に付けていたという遺書の一節「苦楽生死均（ひと）しく感謝。余は感謝してすべてを神に捧（ささ）ぐ」が記されている

厳冬の道北の日没後、車両デッキは舞上った雪がこびりつき足元は不安定だったろう。そこで、何かの拍子に体勢を崩して転落した可能性がある」と主張する説もあるが、目撃者はいない。

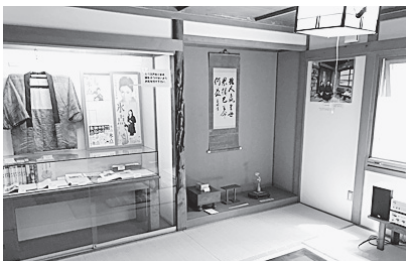
ただ、乗客はゴトンという衝撃を感じて間もなく客車が止まり、車内で歓声が上がったという。降車した乗客は全員無事で、車両から数百メートルほど離れた線路上で、轢断（れきだん）され死亡した長野氏が発見されたという。その現場は、塩狩駅から3〜4キロメートル和寒駅側に下った場所だが、現在の線路は直線化が進み、当時とは様子が異なっているという。

長野氏は大変人望があり、日本基督教団旭川六条教会に通う敬虔（けいけん）なクリスチャンだった



塩狩駅に到着した旭川発一名寄りの普通列車。明治42年の客車連結器分離事故が発生した旅客列車とは反対の向き。写真右側が和寒駅側で、事故当時この付近は駅も民家もない山中で、冬季は積雪にスッポリ包まれていた

三浦綾子が、旭川市内で一時期営んでいた雑貨店を併設した旧宅を移設した塩狩峠記念館。移設後、展示室などが増築されている



塩狩峠記念館では作品の執筆資料や解説、使っていた部屋の様子や家具類なども見ることができる

た。いつも遺書を身に付けていたことから覚悟の行為と言い伝えられている。たとえ不慮の事故であったとしても長野氏の勇氣ある行動への称賛はいささかも左右されない。

塩狩駅にはノートが置かれ、全国各地から訪れる旅行者が思いを書き残している。現在は塩狩温泉が廃業したため、一日の乗降は数人だというが、近くに三浦綾子が旭川市内で一時期営んでいた雑貨店を兼ねた旧宅が移設され「塩狩峠記念館」になっている。

和寒町は、2021年4月から、塩狩駅の維持管理を町で行うことを決め、周辺の整備に努めている。塩狩峠に刻まれた歴史は、人それぞれに、さまざまな思いを抱かせる。