

第2章 函館本線旧線 神居古潭駅とその周辺

石谷 浩之

2.1 「神居古潭」という地名

カムイコタン。アイヌ語で「神のムラ」を意味し、この地にはかつて函館本線の神居古潭駅があった。その駅跡は、旭川と札幌とを結ぶ国道 12 号線から入ってすぐの場所にあり、旭川市と深川市との境から、旭川に少し入った場所にあるトンネルの脇の旧道を使うと、駅の川向かいに着くことができる。この川(石狩川)は、この辺りにきて川幅が急激に細くなり、その分深く激しい流れになっている。昔、よくここを通る船が転覆するなどの被害が出ていたらしく、そこから「ここには魔物がいる」といわれるようになり、「神の棲むムラ」という意味の地名ができたのだという。

神居古潭に伝わる神話では、ここの岩山に魔神が住んでおり、上川アイヌを困らせようとして石狩川に岩を投げ込み、川を堰き止めたという。これを知った文化神は、魔神を懲らしめようとして追いかけて、逃げる魔物を斬りつけるが、刀は岩に当たり、傷がつく。結局、魔物はずいに首を切られ、首は飛んで向かい側の川の中に落ち、胴は立ったまま岩と化したのである。この伝説による風景が、神居古潭の眺めでもあるのである。

写真 2-1 対岸から見た神居古潭駅



出典：KIKI's HOME

2.2 神居古潭駅の歴史

神居古潭駅周辺は、石狩川の断崖絶壁に沿った路線であったため、トンネルが多く工事は順調には進まなかった。この部分の工事は、土工費の半分以上を費やし、請け負う建設業者がなかなか確保できなかったことに加え、物価高騰の影響で建設業者を確保できても完成させられないという事態も起きた。

この路線の開通は、旭川を起点に線路が北や東へと延び、旭川が鉄道の拠点として発展していく契機になる。1903 年に天塩線(現在の宗谷本線)が名寄まで、1923 年にはルベシベ線(石北本線)がルベシベ(上川)まで開通している。また、1906、07 年には北海道炭礦鉄道と、小樽～函館で営業していた北海道鉄道が相次いで国有化となり、この頃には函館本線の基礎がほぼできあがっていたといえる。しかし、函館本線の重要度が増すにつれて、単線でカーブが多いこの区間は輸送上のネックになり、また輸送力増強と近代化のために電化工事も急がれていたが、断崖を切り開いて作っていた神居古潭駅周辺のこれ以上の改良工事は難しく、現在のルートが新線として採用され、それと同時に旧線は神居古潭駅と共に廃止となった。神居古潭駅の沿革については表 2-1 にまとめた。

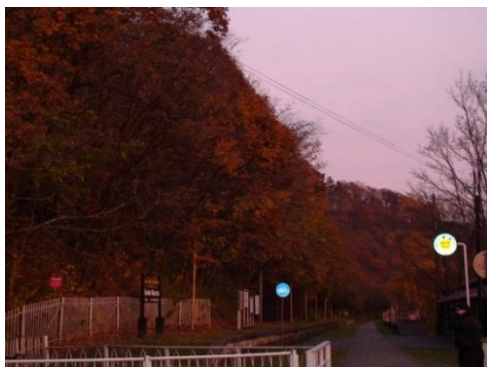
表 2-1 神居古潭駅の沿革

1898(明治 31)年	空知太(滝川)～旭川間が開通(上川線)
1901(明治 34)年	神居古潭簡易停車場として開業
1903(明治 36)年	神居古潭駅に昇格
1906(明治 39)年	北海道炭礦鉄道を国有化
1909(明治 42)年	函館～旭川間を函館本線に改称
1911(明治 44)年	近文駅が開業
1969(昭和 44)年	小樽～旭川間が複線電化納内～近文新線切り替えにより廃止

出典：KIKI's HOME

2-3.神居古潭駅とその周辺

写真 2-2 神居古潭駅ホーム跡の夕景



撮影：石谷浩之

函館本線旧線の神居古潭駅前後の区間は、近文～伊納～神居古潭～納内(おさむない)となっており、神居古潭駅周辺の線路は主に単線、駅のホームの箇所のみ複線という構造になっていた。

列車の往来が少ないこともあり、神居古潭駅から納内方面にあるトンネルを抜け、線路沿いにあるりんご園まで歩いて行く者もいたようである。当時線路の北側の山にはりんご園があり、農園の人々が線路伝いにりんご園まで行くことは珍しくなかった。また神居古潭は春の桜や秋の紅葉で有名な景観の名所であり、車窓から神居古潭の景色を眺めることも乗客の楽しみであった。

国道 12 号線から吊り橋を渡って駅までの坂を上る手前に、草の生えた空き地がある。この空き地には、かつて鉄道員とその家族が住んでいた官舎があり、川を前にして建っていたことが旧駅舎内にある昭和 30 年代の写真からわかる。しかし、後に官舎は川によって流されてしまい、現在では、当時の面影として家屋の礎石らしきものの一部と、一本の古い電柱が残っているだけで、近くには等間隔で並木が植えられている。

写真 2-3 官舎跡の礎石



撮影：石谷浩之

写真 2-4 官舎跡近くの電柱

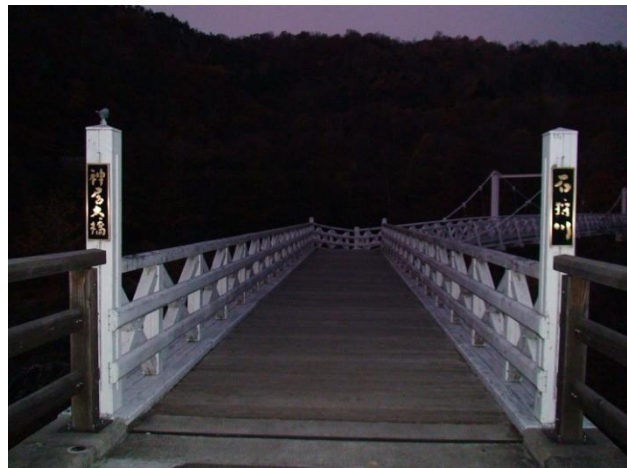


撮影：石谷浩之

2.4 心霊スポットとしての神居古潭

神居古潭は、景観の名所であることに加えて、自殺の名所でもあることが知られており、今では、北海道内では知らない人がいないというほどの有数の心霊スポットとなっている。神居古潭では、川で自殺と見られる遺体が発見されることがあり、ここで発見される遺体には、時に首や足にたくさんの指痕がついていたりするものもあり、死因を科学的に証明できないケースがあるという。また、神居古潭はキャンプ場としても利用されており、怪奇現象と遭遇する人は後を絶たない。

写真 2-5 日没の神居大橋



撮影：石谷浩之

2.5 文化財としての神居古潭駅

現在、神居古潭駅は 1991(平成 3)年 3 月 15 日に旭川市指定文化財に指定され、後に納内方面のトンネルの修復・復元がなされた。トンネルは内部の壁が崩落する恐れなどからしばらく通行できなくなっていたが、現在は従来のトンネル内壁をさらにブロックがアーチ状に囲んでいるため道が狭まり、従来よりも若干トンネルが長くなっている。また内壁の崩落する危険性がなくなり電灯設備も整ったことから、トンネルの安全な通行が可能になった。

現在、神居古潭駅からこのトンネルに向かう途中に、機関車 3 台が静態保存されており、駅側から 29638 蒸気機関車、C57 201 蒸気機関車、D51 6 蒸気機関車の順に設置されている。29638 蒸気機関車は、1913(大正 2)年から 13 年間にわたって造られ、この時代を代表する貨物用標準機関車として、四国を除く全国で活躍した。この機関車は、784 輦造られたうち 270 輦は中国や樺太などに送られた。C57 201 蒸気機関車は、C55 型機関車を改良近代化したもので、1937(昭和 12)年から 1947(昭和 22)年に 201 輦製造され、主に急行旅客列車用機関車として活躍した。ここにあるものは、C57 201 が示すように C57 型として最後に製造された機関車である。最後に、D51 6 蒸気機関車は、1936(昭和 11)年から 1945(昭和 20)年にかけて、1115 輦と日本で最も多く造られた機関車であり、D50 型機関車を改良近代化したもので、それまでの経験をすべて投入してできたものである。機関車の性能の詳細

は表 2 - 2 にまとめた。

表 2-2 機関車について

	配車機関区	製造・年	車軸配置	最大長(mm)	最大巾(mm)	最大高(mm)	動輪直径
29638	名寄	国鉄小倉工場 1913 年	1D	16,563	2,600	3,800	1250
C57 201	旭川	三菱重工 1947 年	2C1	20,280	2,900	4,000	1750
D51 6	北見	川崎車輛 1936 年	1D1	19,730	2,900	4,000	1400
	機関車重量 (運転整備)(t)	炭水車重量 (運転整備)(t)	馬力 (PS)	最高速度 (km/h)	水タンク量 (m³)	石炭量(t)	運転距離 (km)
29638	61.7	34.6	870	65	13	6	2,321,407
C57 201	67.5	43.0	1040	100	17	12	2,213,717
D51 6	76.8	46.2	1280	85	20	20	2,213,718

(注) 車軸配置の記号「1D」「2C1」などの意味は、最初の数字は先台車の軸数を表し、次のローマ字は動輪の軸数、最後の数字は従台車の軸数を表している。

(例) C57 型であれば「2C1」だから、先台車 2 軸、動輪 3 軸、従台車 1 軸となる。

出典：神居古潭駅 蒸気機関車案内掲示（旭川市博物館による）

写真 2-6 神居古潭駅に静態保存されている蒸気機関車



29638



C57 201



D51 6

出典：とらやの写真箱

参考 HP

KIKI's HOME HP

<http://www.linkclub.or.jp/~kiki/haisen/train/kamui.html>

okutomo's homepage 廃線跡 Report HP

<http://www1.linkclub.or.jp/~okutomo/report/kamui00.html>

神居古潭の部屋 HP

<http://www.karamatsu-train.co.jp/asahikawa/a-gazoubank.htm>

北海道ミステリーファイル HP

<http://f27.aaa.livedoor.jp/~astral/mystery/f.kamikawa/kamui1.htm>

とらやの写真箱 HP

<http://www.h4.dion.ne.jp/~toradesu/29638.html>

参考資料

神居古潭駅構内の案内掲示

神居古潭駅 蒸気機関車の案内掲示（旭川市博物館による）

参考文献

浜道人 著『北海道・ロマン伝説の旅』（噴火湾社）、237 頁、第 3 章 民話・伝承の旅