

指定第1号 新内バツタ塚【記念物／史跡】

1



バツタ塚は、明治12年から同18年まで続いたトノサマバツタの大発生により、明治政府が多額の費用をかけ駆除したバツタの成虫や卵を埋めた場所である。

高さ1 m、直径4～5 mの半円形の塚が、ほぼ原形のまま多数点在しているのは国内でも非常に珍しく、歴史的価値が高い。

なお、昭和41年の北海道教育委員会の調査では、約5 haのエリアに、塚が70～80箇所確認されている。

(平成24年12月21日指定)

指定第2号 新内隧道のヒカリゴケ【記念物／天然記念物】

2



保護を目的に柵を設置しているため、隧道内に入ることはできません。

ヒカリゴケは、1科1属1種の^{せんたいるい}蘚苔類で、2007年（平成19年）版環境省レッドリストにおいても準絶滅危惧種とされている原始的かつ貴重なコケ植物である。

新得町のヒカリゴケは、昭和41年に新線への移行により廃線となった狩勝線新内トンネル内の入口付近に自生しており、発見当時北海道内で確認されているものの中でも比較的規模が大きく、発光状態も良好であったため、指定に至った。

現在は、隧道内の天井の一部が崩れるなど、環境の変化により、発見当時ほどの発光は見られない状態となっている。

(平成24年12月21日指定)

指定第3号 十勝丸山石灰華群【記念物／天然記念物】 ※場所は非公開



十勝丸山石灰華群は、国内では第一級の規模を持つ石灰華群であり、初生的な地形・地質が手つかずのまま保存されている点で国内的に稀なものである。

また、石灰華を形成した湧水や沈殿物は多様であり、現在も形成が進行中であること、沈殿物の時間変化が地質的に高精度解析可能な状態で保存されていることは、地質学的にも高い価値を持つと言える。

一方、^{せんたいるい}蘚苔類群集に代表されるように、石灰華及び関連する沈殿物を基礎として発達した植生もまた、人間の手が加えられることなく保存されており、非常に価値が高いと言える。

(平成27年5月28日指定)

指定第4号 旧狩勝線鉄道遺構群【有形文化財／建造物】

3～13

北海道の東西を結ぶ幹線鉄道として明治40年（1907年）に待望の開通をみた旧狩勝線。鉄道輸送などに大きく貢献したが、昭和41年（1966年）の新線への切り替えにより、59年の歴史に幕を閉じた。旧狩勝線には、当時の石積みアーチ橋、煉瓦積みアーチ橋、煉瓦積み隧道、石積み大築堤*など数多くの土木遺産が現存しており、これらは明治期における北海道の鉄道建設事業を知る上で必要不可欠な歴史的遺産となっている。

狩勝峠～新得間に建設された大築堤群、新内隧道、小笹川橋梁は歴史的な遺構群として高く評価され、平成15年に公益社団法人土木学会の選奨土木遺産に認定されている。

また、平成21年には「旧狩勝線」として経済産業省の近代化産業遺産に認定されている。

■「旧狩勝線」の名称由来

「旧国鉄根室本線」の落合～新得間は狩勝峠を越える位置にあることから「狩勝線」と呼ばれることとなった。

（令和2年1月23日指定）

築堤*…築造された堤防

新内第3号橋梁

3



ペンケシントク川を渡る煉瓦造の橋台のガーダ鉄橋。対岸の橋台はコンクリート製になっている。

切石*が積まれた擁壁*は谷積みで積まれている。

切石*…正方形や長方形に切り出した石

擁壁*…崖などの崩壊を防ぐための土留めとして、石などを使った壁状の構造物

小笹川橋梁（新内第2号橋梁）

5



無線鉄塔

4



昭和41年に狩勝線が廃線になった後、新内～新得間は貨車の脱線事故の研究のための脱線実験、電気機関車の走行試験、車両火災実験などの狩勝実験線として利用された。

無線鉄塔はデータ送信のために建設され、今も残っている。

下新内川を渡る高さ約7.00m、アーチ径4.60m、水面よりアーチ基部までの高さ2.60m、奥行き9.15mの煉瓦造のアーチ橋。現存する北海道内の煉瓦造の鉄道アーチ橋としてもっとも初期の頃のものであり、規模も大きい。

特徴だった装飾などは施されていないが、アーチ部が6層になっており、シンプルな力強さと機能的な美しさを見せている。切石が積まれた擁壁も現存しており、建設当時の姿をよく残している。

現在、遊歩道の一部として再利用されている。

新内第1号橋梁（まりも橋）

6



旧新内駅の手前に位置し、中新内川にかかる鉄橋。

昭和26年5月17日の急行まりも号脱線事件の現場付近のため「まりも橋」と呼ばれている。

落合第20号溝橋

7



内側を花崗岩^{かこうがん}*、両端をレンガで造ったアーチ橋。アーチ部分が劣化し、レンガが崩落している部分が見られるが、明治期の建造技術を知る上で重要な遺産となっている。

花崗岩*…御影石とも言われており、佐幌岳の南斜面一帯で採掘された。硬質で美観もよく、価値の高いことから土木工事の貴重な石材として使われた。

落合第19号溝橋

8



花崗岩のアーチ橋で、土留めの石組みは谷積みされている。大規模な建造物ではないが、破損箇所がなく、保存状態も良好である。

落合第18号溝橋

9



花崗岩のアーチ橋。土留めの石組みもなくなり笠石*もないが、下流側からは滝を眺めることができる。

笠石*…石や煉瓦を積み上げた上部に載せる石

大カーブ

10



大築堤（延長：480m、^{のりなが}法長60m）と長大曲線（延長：770m）で通称「大カーブ」と呼ばれる馬蹄形状のカーブ。

旧狩勝線の狩勝信号所～新内駅間では、山岳部のため大小いくつものカーブがあるが、中でも勾配緩和のために山腹を迂回するように建設された大カーブは周囲の景色とあわさり山岳鉄道の雄大な景観を作りあげている。

現在でも、狩勝峠から大カーブを展望することができる。

新内沢の大築堤

11



旧新内駅から狩勝峠に向かって1000分の25の急勾配で登坂する区間内にある沢地形（深さ：76.2m、延長：200.0m）を越えるために建設された高盛土築堤。

基部に水抜き隧道を設置し、その埋立と盛土工事は積雪時期を避けて4月～11月に施工された。また、資材の輸送が困難なために、近郊の石材が用いられ、明治37年（1904年）9月に完成、その面積は24,000坪と報告されている。

新内隧道

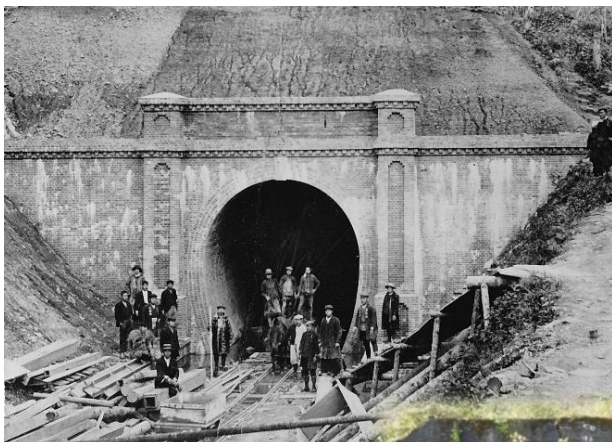
12



【ヒカリゴケ】

狩勝隧道

13



延長約124.3mの山岳隧道。アーチ部が煉瓦造、側壁部は石積造であり、狩勝隧道、新内沢築堤が未完成であったことからレンガの輸送に困難をきたし、付近で産出される石材が用いられ建設された。

また、北海道内の鉄道隧道の中では意匠的に特徴のある隧道であり、坑門*の両壁には切り欠けが加えられた壁柱が立ち、坑口アーチ部分は切石によって構成され、アーチ頂部には要石*がはめられている。

現在、隧道内部は、天井・側壁共に老朽化は著しい状況、ただし、坑門は保存状態が良好であり、現在でも建設当時の意匠を認識することができる。

坑門*…トンネルの出入り口において、土留めなどの目的で設置される構造物

要石*…アーチの中央の最上部に差し入れた他の石を固定する役割を果たす石

単線隧道で断面は馬蹄形、アーチ部・側壁部共にレンガ積み構造で、延長約954mに及ぶ、北海道内で建設された初めての本格的な山岳隧道。

掘削地の岩質が一定せず、また固い岩層に突き当たり1日0.3m～0.9mしか掘削できない難工事と記録されている。また、隧道内に1000分の25という急勾配が連続しており、隧道内の換気条件が悪かったため、蒸気機関車の機関士らの窒息事故なども多く発生し、後に遮風用の幕が設けられた。

その後、隧道本体の老朽化のため、坑門工はコンクリートによって補修が施され、現在は明治期の重厚な煉瓦積み坑門工の面影は見ることはできない。

*写真撮影者 無線鉄塔（星 晃氏）、大カーブ・新内沢の大築堤・新内隧道（黒岩 保美氏）