

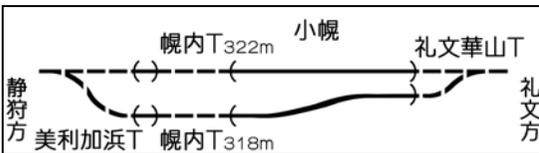
ちょっと資料を漁ってみましょう。

1928年にこの地に鉄道が開通したとき、静狩～礼文間は単線でした。現在の小幌駅付近は概ね現在の下り線の形そのままです。「3つの坑口」のうち最初にできたのは左側になります。



1943年、この区間の輸送力増強のために、ほぼ中間地点にあたる幌内の谷に「小幌信号場」を開設することになりました。さてここで問題。この狭いところで列車行き違いを実現させるにはどうすればいい？

・・・何のことはない。トンネルを大きくするなり、二股にするなりしてしまえば良いのです。南側に線路を増やしできあがったのがこんな形。



この時に「真ん中の坑口」ができました。蒸気機関車をトンネルの中で止めると煙で大変なことになってしまいますが、こういう風に作って、機関車はトンネルとトンネルの間で止まるようにすればOKと。行き違い線の総延長は800m近くあったとか。そして戦後まもなく、最初に引かれた線路側の美利加浜トンネル～幌内トンネルは落石覆いで「一体化」されました。

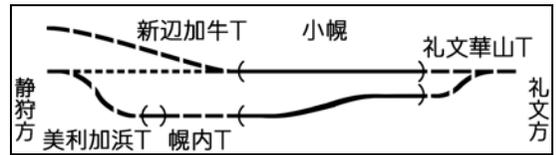
Point?

ネタがわかっただけじゃなんということはありませんが、そこに気付かなければ「こんな狭いところでどうやって列車交換？」と考え込んでしまいますよね。列車交換だ駅だと来れば広いスペースが必要な気がしますが、やろうと思えばトンネルの中に駅だって作れるんです。小幌信号場と同時期に設置された例としては上越線・清水トンネル内の茂倉信号場があります。

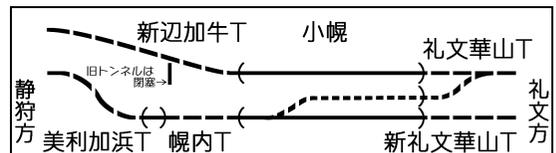


時は下り、更なる輸送力増強のために静狩～礼文間を思い切って複線にすることになりました。

まずは静狩側。これまでであった線路の北側に新しいトンネルを掘って幌内トンネルに接続し、1964年に完成したとされています。



次に礼文側。これまでであった線路の南側に新しいトンネルを掘り、1967年に完成してほぼ現在の形になったとされています。この時にできたのが「右側の坑口」になります。



礼文方にトンネル坑口が3つ並んでいるというのはこんな経緯によるものです。その後真ん中の坑口は2002年秋頃(?)に塞がれ現在のカタチになりました。また最初に引かれた線路側の幌内トンネル西口坑口もいつしか閉鎖されました。小幌駅から新辺加牛トンネルの中を覗くと、300m余先で線路が右側に逸れた先に壁が立っているのを伺うことができます。また礼文華山・美利加浜・新辺加牛トンネル内部も注意深く車窓を覗くと、各合流点でトンネル内部が広がっているのを伺い知ることができます。