

J R北海道の行く末

松崎 武志

2015年6月20日(土)にテレビ東京系で放送された『ローカル路線バス乗り継ぎの旅 第20弾』は北海道が舞台であった。お馴染みの3人による路線バス旅の途中、日高本線の様似駅が出てきた。もちろん番組では列車に乗ることは無いのだが、このとき私は、高潮の影響により鶴川一様似間で列車が運休、バスで代行輸送されていることを初めて知った。

私は幾度となく北海道を訪れているが、初めて北の大地を踏みしめたのは今から22年前、大学1年の夏のことである。所属していた鉄道研究会の旅行先が北海道だったので、私はこれを機にJ R北海道の全路線を、この時だけで乗りつぶそうと考えた。当時はまだ江差線(木古内一江差)や深名線、上砂川支線があり、効率よく乗車するために思案を重ねたものだが、一方で『北海道ワイド周遊券』という、道内の特急自由席に乗り放題というきっぷがあった。しかも当時は札幌を起点に稚内、網走、釧路、函館と夜行列車が上下線で運行していたため、費用をかけずに宿泊を兼ねて移動することができた。

日高本線で「あから様似キックターン」をして鉄道研究会の先輩に叱られたこと。根室本線も納沙布岬を見ることなくキックターンをしたが、途中下車して購入した厚岸駅の『牡蠣めし』が美味しかったこと。宿泊先の十勝川温泉に行くはずが、バスを乗り間違えて糠平温泉行きに乗ってしまい、中士幌駐在所の園部巡査に車で送ってもらったこと。サッポロビール園での打ち上げの後に記憶を失い、気がついたら札幌駅ホームのベンチで寝ていて、結局ホテルにたどり着けず、幹事の先輩に多大なる心配をかけたこと。そして、その際に命の次に大切な周遊券をなくしてしまい、先輩から18きっぷの端数を売ってもらって何とか帰京したこと。これらは今でも鮮明に蘇る。

なぜ、そんなことを暴露したか。それは8月10日(月)にJ R北海道から留萌本線・留萌一増毛間の廃線が正式に発表されたからである。これは第三者委員会『J R北海道再生推進会議』から6月26日(金)に出された提言を受けての事業改善である。廃線の流れは更に拡大する可能性があり、提言の中で例示されているのが以下の7路線8区間である(括弧内は左から区間、営業キロ、1km当たりの1日乗車人員数)。

- ①札幌線(北海道医療大学一新十津川、47.6km、81人)
- ②石勝線(新夕張一夕張、16.1km、117人)
- ③留萌本線(深川一増毛、66.8km、142人)
- ④根室本線(滝川一新得、136.3km、277人)
- ⑤日高本線(苫小牧一様似、146.5km、298人)
- ⑥宗谷本線(名寄一稚内、183.2km、405人)

⑦根室本線（釧路－根室、135.4km、436人）

⑧釧網本線（東釧路－網走、166.2km、466人）

来年3月には北海道新幹線の開業が予定されており、2031年には札幌まで延伸が計画されているが、その時に在来線を乗り継いで道北端や道東端までたどり着けないのは、あまりにも寂しい。今回の提言はこの4年間に起きたJR北海道の事故や不祥事を受けてのものであり、私も上記の全路線を残してほしいとは言わない。せめて鉄道旅行先として選ぶに値するだけの路線を保持しておいて欲しいと、心から願う。



今年の旅行・鉄道研究部の夏旅行は、久しぶりに往復で『ムーンライトながら』を利用できた。冬旅行と春旅行では『ながら』の指定券が、発売日に予約をしても人数分購入できなかった。近年は旅行の参加人数が30人を超えるため、決して易しいことではないと心得ていたが、それでも全員分が確保できないということはこれまで無かった。それが立て続けの2連敗である。首都圏で大規模な同人誌即売会があるからなど、様々な原因が考えられるが、理由はどうであれ3連敗は許されない。今回は旅行業者の力を借り、往復ともに30枚押さえることができた。紙面を借りて御礼申し上げたい。

さて1学期終業式が間近となった7月のある日のこと。参加を申し込んでいなかった高1のとある部員が「参加したい」と言ってきた。旅行中に途中離脱する部員がいたので、上りの『ながら』指定券は余っていたが、出発時に利用する下りの『ながら』指定券は余っていなかった。そこで8月3日(月)東京発大垣までの指定券を購入しに行ってみたが、券売機では満席表示であった。そこでみどりの窓口に行き、この列車で空いている区間はないかと検索をかけてもらったところ、東京－小田原なら結構空いているとのことであった。

そこで私は東京－小田原の指定券を1枚購入し、高1部員には8月4日(火)に乗車する近鉄観光特急『しまかぜ』の指定券を自分で購入するという条件で、夏旅行への参加を許可した。

旅行当日、高1部員には自分が本来座るはずだった指定券を渡し、私は東京－小田原の指定席に座った。23:10の定刻通りに出発した下り『ながら』は0:30に小田原へ着く。その段階で車掌に大垣までの乗り越しを申し出よう。そう頭の中で描いていたが、我々の乗った『ながら』はドア故障などにより20分遅れで小田原に着いた。小田原に着く直前、私は席を立ちデッキに立った。すると車掌もデッキにいた。185系は4両+6両の10両編成で運転されていたため、我々の乗った5号車はちょうど先頭車両だったのである。小田原駅の発車メロディーが流れる中、私はドアが閉まる瞬間を待った。ドアが閉まる前だと「降りて下さい」と言われてしまう恐れがあったので、ドアが閉まったのを

