



2泊3日で巡る
北海道を満喫
する旅

廃止予定線区を巡り日本最北へ

文・写真 中田好星



はじめに

皆さんこんにちは。執筆4度目の中田です。

さて、今回の旅の舞台はというと…北海道!! 北海道といえば一部の路線が廃止になるかならないかで話題になっていますが、今回はその渦中にある廃止予定線区を中心に回って来ました。その様子も伝えられればと思います。では、2泊3日の北海道旅行、どうぞ最後までお楽しみください。

その前にちょっとした登場人物紹介

名前	学年	特徴
中田	高校2年	旅をするのが好き。乗り鉄であったが、最近は一眼（Nikon D5300）を買ったこともあり、撮りもかじり始めた。国鉄型車両や木造駅舎など年季が入っているものが好物。好きな車両はキハ40。
友人	高校2年	旅をするのが好き。前回、前々回の旅行の友人と同じ。今回の旅行でキハ40が好きになった。

今回もこんな二人で旅をします～

第一章

A photograph of an ANA airplane wing and tail section on a runway. The tail fin is blue with the ANA logo. The wing is white with some markings. The background shows a clear sky and a distant cityscape.

空の旅

1. 早すぎる朝

来たる旅行初日の7月31日火曜日、時刻は午前3時半。起床して朝食を食べています。なぜこの時間かと言うと、私はこれから羽田6時50分発の飛行機に乗らなければいけないのです。今回は2泊3日の行程で北海道を回るということで、行きと帰りは飛行機の過密スケジュールとなっているのです。

私は仕度をし、4時半に家を出た。外はまだ夜が明けたばかりで涼しく、空は快晴だった。そして電車だと遅いため、最寄り駅から少し行った駅で羽田空港行のバスに乗り、空港を目指す。渋滞して遅れるのではないかと気を揉んだが、早朝だからか渋滞もなく定刻6時過ぎに羽田空港第2ビルに着いた。

2. はじめてのひこうき

羽田空港 6:50~~~~ANA4711便 新千歳空港行~~~~新千歳空港 8:20

私は飛行機に乗るのは4回目であるが、一人で乗るのは今回が初めてである。なので、前日の夜やバスの中でも搭乗の流れなどを入念にチェックしたが、やはり初めてなので少し緊張していた。ターミナル内は早朝にもかかわらず夏休みだからか、かなり混雑していた。搭乗時間が迫っているため、私は足早に自動手荷物預け機(ANA BAGGAGE DROP というらしいが)でリュックを預け、身軽になった状態で保安検査場へと向かう。保安検査場はかなりの混雑でどのレーンも行列ができていた。列に並んで待っていると、私の乗る便の5分前に出発する便の保安検査終了時刻が迫っているというアナウンスが流れ、焦った。しかし何とか列は流れ、6:25過ぎに検査が完了した。私の乗る便の搭乗口は検査場から

かなり遠く、動く歩道を数回乗り、ようやく 15 分前に搭乗口に到着した。

今回座る席は右列の通路側で 30F だった。快晴の中離陸すると、AIRDO 共同運航便だからか、飲み物と北海道産の豆を使った手のひらサイズのみめパンが配られた。そして 1 時間半後、どん曇りの新千歳空港に着陸した。



▲どん曇りの新千歳空港。



▲新千歳空港駅



1. 友人との合流

「おにぎり温めますか？」

空港内のローソンで昼食用のおにぎりを買った時、店員に言われた言葉だ。私は聞いた瞬間、ああ北海道に来たんだなあと思った。空港内は羽田と比べて明らかに体感気温が低くなっていた。しかし、羽田空港から 1 時間半で来てしまったからか、北海道に来た実感があまりない。地下にある新千歳空港駅に向かい、改札口で JAL の便で 30 分後に到着した友人と合流した。新千歳空港駅はデンマーク国鉄と共同制作した駅でデンマークをイメージしたデザインが特徴的だが、2018 年 12 月に北海道をイメージしたデザインに変更され

る予定だ。

2. 夕張支線へ

新千歳空港 9:45→→JR 千歳線 快速エアポート 97号札幌行→→千歳 9:52

最初の目的地を目指すため、とりあえず千歳へ向かう。車両はちょっと間抜けな顔の 721系だった。721系は片開き3ドアで、各ドアにデッキがついていて特徴的だ。トンネルを抜け広い構内の南千歳駅を過ぎ、千歳駅に到着し降りる。千歳駅からは多くの人が乗車していった。千歳駅は2面4線の高架駅だ。駅の入り口は二重になっていて、ホーム上の階段の入り口には囲いがあり北海道を感じさせる。



▲721系



▲3ドアすべてにデッキがついている

10時13分頃、夕張行のキハ40系1両が入線してきた。電化された高架駅の長いホームに1両の気動車とは何だか不釣り合いである。今回はこの列車に乗って、来年3月末で廃止される予定である夕張支線を目指す。早速乗車すると、車内が暑かった。実は、北海道のキハ40にはほとんど冷房がないのだ。窓は酷寒地対応の二重窓だが、夏の時期は内側の窓は上に固定されている。窓の大きさは本州のものに比べ一回り小さい。座席は国鉄型らしく青色のボックスシートで、デッキが両端にある。席に座り、早速窓を開ける。廃止前最後の夏休みなので混んでいるかと思ったら、それほど混まず、各ボックスに1人~2人ほどだった。ほとんどの人が夕張支線目当ての様子だ。



▲入線してきたキハ40形夕張行き



▲青色のボックスシートが並ぶ

千歳 10:38→→千歳線・石勝線・夕張支線 普通夕張行→→→夕張 12:26

10時38分、列車はガラガラとディーゼルの音とともに出発した。列車は電化された高架線を行く。ぼんやりと流れる景色を眺めていると、いきなり貨物列車が通り過ぎ驚いた。窓を半分以上開けているため風がどんどん入ってきて涼しい。空はまだ重い雲が居座っている。南千歳駅では6~7人が乗車。南千歳を発車すると列車は単線非電化の石勝線へと入っていく。森を抜けると牧草地が広がり、牧草を丸めた「牧草ロール」が至る所に置かれていて、北海道らしい風景だ。私は以前、鉄研旅行でこの区間を特急で通ったことがあるが夜だったため、景色を見るのは今回が初めてだ。スノーシェッドを抜けると列車はいきなり停車した。よく見ると、横にもう一本線路があるため交換所のようなのだ。(後で調べると駒里信号場だった)数分するといきなり特急「スーパーとがち」がもの凄い勢いで通過していった。広大な牧草地の中を進んでいると、列車はトンネルに入った。窓を開けているためトンネル内の轟音が車内に入ってくる。しかしトンネルの空気は涼しく、心地良かった。トンネルを抜けると室蘭本線の2本の線路が合流し、追分駅に到着した。



▲ずらりと並ぶ「牧草ロール」



▲北海道らしい風景が広がる

3. 追分駅・川端駅での長時間停車

追分駅では12分停車する。地元客が数人降りた。車内にいるのも暇なので、外に出て散策してみることにした。空を見るといつの間にか晴れていて気温が上がってきた。追分駅は2面4線の今となってはそれほど規模は大きくない駅だが、昔は貨物輸送で栄え機関区や運転所があった。広々とした構内とホーム横の使われなくなった側線がかつての賑わいを今に留めている。11時12分、白をベースとした新塗装のキハ261系が入線してきた。乗客の乗降が終わると慌ただしく帯広に向けて発車していった。長時間停車の理由はこれだった。

列車は追分駅を発車すると、室蘭本線と別れ、畑や牧草地の中を走っていく。しばらく走ると川端駅に停車した。川端駅では7分停車する。暇なのでまた外に出る。川端駅は普通列車しか停車しないような駅だがホームが異常なほど長い。駅の両端がスノーシェッドであった。少しするとキハ283系特急「スーパーおおぞら」が猛スピードで通り過ぎて行った。



▲長いホームにポツンと1両の気動車が停まる



▲特急「スーパーとがち」に追い越される



▲川端駅の駅舎 右：川端駅のホーロー看板



▲駅舎内の様子。すっきりしている。



▲右：駅名標とスノーシェッド

右：旧型客車が置かれていた



川端を出ると夕張川を鉄橋で渡る。鉄橋の横には橋脚が数本残されており、夕張線複線時代の名残なのだろう。列車は夕張川に沿いはじめ、滝ノ上^{たきのうえ}に到着した。構造は川端とほぼ同じ。滝ノ上を発車するとやがて家が見えはじめ、新夕張に到着した。

4. 夕張の盛衰

かつて夕張支線は支線ではなく、れっきとした石炭輸送の幹だった。

夕張支線の歴史は古い。1892年（明治25年）夕張支線の前身となる北海道炭礦鉄道^{たんこう}が追分～夕張間を開通させた。そこからは1930年（昭和5年）夕張鉄道（現在の夕鉄バス）の野幌^{のっほろ}～栗山間の開通まで夕張周辺では登川支線や三菱鉱業大夕張鉄道線、夕張鉄道といった石炭輸送を目的とする数々の路線が誕生し、最盛期を迎える。しかし1960年代以降、海外からの安価な石炭の輸入やエネルギー転換を理由に炭鉱の閉鎖が相次ぎ、それに伴い使命をなくした多くの路線も廃止に追い込まれ、また1990年（平成2年）南大夕張炭鉱^{みなみおおゆうばり}を最後に夕張から全ての炭鉱が閉山した。そして夕張市は炭鉱から観光へ舵を切ったが振るわず、2007年（平成19年）事実上の財政破綻に陥った。また、人口もピーク時の1960年の11万人から激減し、現在はピーク時の1割以下の8千人にまで減った。

そして来年3月、唯一残った鉄道、夕張支線も姿を消そうとしている…

5. 夕張支線乗車レポ

ここから列車は、廃止予定の夕張支線へと入っていく。新夕張を発車すると、石勝線から別れ、90度方向を変え夕張市街を目指す。田んぼの中を列車は進み、沼ノ沢、南清水沢と停まっていくも乗降はほとんど無し。沼ノ沢駅は駅舎内部にレストランが営業している。かつて使われたホームは雑草が生い茂り自然に還りつつある。そして清水沢駅に到着した。清水沢駅の駅舎はいい木造駅舎であった。廃止になっても残してもらいたいと思うほどだ。そして清水沢駅はかつて三菱鉱業大夕張鉄道線が接続していたため広い空地がある。昔は構内をまたぐ跨線橋があったが、今は線路があったところにコンクリートの歩道が整備されている。地元客1人と鉄道ファン1人が下車した。

清水沢駅を出ると、夕張支線唯一のトンネルに入る。横には複線時に使われたトンネルが残っていた。トンネル内部はレンガで積まれている箇所もあり歴史を感じる。進行方向右手にサイクリングロードのような細い舗装路が並行してきた。この舗装路はかつての夕張鉄道の廃線跡を利用したものだ。鹿ノ谷駅は廃止された夕張鉄道が乗り入れていたため広い空き地が広がっている。駅舎は清水沢駅同様、立派な木造駅舎が建っている。鹿ノ谷駅を出ると、次第に住宅が現れ、終点夕張駅に到着した。夕張駅の滞在時間はわずか8分しかない。ちょうど昼食時であるが、駅舎や列車を撮るだけで終わってしまった。以前訪れた三江線石見川本駅では1時間半ほど停車時間あったため昼食をとることができ、地元も廃線バブルの恩恵を受けることができただろうが、この停車時間では駅横のホテルで販売している記念入場券すら買うのが難しい。ちなみに次の列車は3時間後だ。



▲夕張川を渡る鉄橋の横に橋脚が残されていた



▲沼ノ沢駅。手前に使われなくなったホームが。



▲木造駅舎が残る鹿ノ谷駅



▲夕張鉄道の跡らしき舗装路



▲清水沢駅。立派な木造駅舎が残る。駅舎までは歩道が整備されている。



▲夕張駅駅舎。後ろはホテルマウントレースイ



▲夕張駅に止まるキハ40形



▲夕張支線廃止（Restart）まであと243日！



▲駅ノートと安田さんonちゃん



▲夕張川。悠々とした流れだ。



▲新夕張駅。1981年に建てられた。

7. 帰路

夕張 12:34 → → 石勝線・夕張支線 普通千歳行 → → 追分 13:31

行きと同じ20人程度の乗車で夕張駅を発車、来た道を引き返す。南清水沢では地元客1人が乗車。沼ノ沢では3人ほど地元客が下車。また家族連れが列車を見物に来ていた。最後、夕張川を渡り、新夕張に到着した。

新夕張では6分の停車時間があるため、駅舎を撮りに外に出る。地元客が1人下車した。滝ノ上、川端と停車し、追分に到着した。友人は疲れからか寝ていた。



第三章 存廃に揺れる 根室本線へ

1. 冷房に感動！

ここから、私たちは追分駅で26分のんびり停車する千歳行きに別れを告げ、室蘭本線に乗り継ぎ、北上する。追分では30分ほど時間があるが、駅周辺に売店は見当たらない。仕方なく自販機で飲み物だけ買う。気温も上がっていて外を出歩く気にもなれず、広い空を撮影したりしてぼーっとする。



▲広々とした畑



▲苫小牧行と千歳行が並んだ。わずかに活気づく。

追分 14:05→→→室蘭本線 普通岩見沢行→→→岩見沢 14:50

やがて先ほど乗っていた千歳行きの列車がようやく発車し、数分すると目的の岩見沢行の列車がやってきた。友人と日高色がいいなと期待していると本当に日高色がやってきて嬉しかった。列車は畑や牧草地の中を走り、岩見沢駅に到着した。JNR と書かれた数台の扇風機が空気をかき回していたが車内は暑かった。

岩見沢 14:55→→函館本線 特急ライラック 21号旭川行→→滝川 15:22

岩見沢からは特急に課金し滝川を目指す。やってきた特急列車の車内に入ると、冷房が効いていて、非冷房のキハ40から乗り継いだ身からすればとても涼しく快適で感動した。しかしその感動も30分ほどで終わり、滝川でまた蒸し風呂地獄のキハ40へ乗り継ぐ。



▲日高色のキハ40形



▲乗車した789系特急「ライラック」

2. 蒸し風呂+満席

滝川 15:28→→根室本線 普通東鹿越行→→東鹿越 17:31

わずかな乗り換え時間で根室本線へ乗り継ぐ。駅員さんに東鹿越行へ乗り換えの人は早くするように急かされる。私たちは跨線橋を渡り、目的の東鹿越行に乗り継いだ。1両だが廃止予定の線区へ向かうし、そんな乗客いないだろうと高をくくっていたが、車内は満席…。デッキに立つしかなかった。車内は人の熱気も加わり蒸し風呂状態。立っただけで汗が出てくる。

滝川を出て、東滝川に停車し数人の下車。しかし席は空かず。個人的に大きな街の名前に方角がついている駅はホームと小さな待合室だけの印象だったが、東滝川は立派な木造駅舎だった。次の赤平駅でまとまった下車があったが、4人掛けのボックス席が丸々空くことはなく、相変わらず立つ。赤平のある赤平市はかつて炭鉱で栄えた町だった。しかしその後夕張市と同じ運命をたどり、市とはいえども人口は1万人ほどしかない。近くにある歌志内市に至っては人口約3千人で、日本一人口が少ない市になっている。

茂尻は立派な木造駅舎。次の平岸では富良野からの観光客を乗せた、特急「フラノラベンダーエクスプレス」と交換した。車両はキハ183系「クリスタルエクスプレス」だった。そして列車は芦別市の中心駅、芦別駅へ到着した。ようやくここで十数人が下車し、ボックス席が空き、座ることができた。よく見ると、座った座席の壁に「MANABU♡1992」とよくありがちな感じで彫ってあり、もう26年前のものか…とってしまった。野花南では滝川行きの列車と交換した。野花南を出ると滝里トンネルに入る。このトンネルは滝里ダム建設のため新しく掘られたもので、かつて野花南駅と島ノ下信号場(2017年3月までは駅だったが廃止)の間には滝里駅があったが集落とともに湖底に沈んだ。長いトンネルを抜けると空知川を渡り、富良野に到着した。



▲茂尻駅の木造駅舎。腐食化が進んでいる



▲野花南駅では反対列車と交換した

3. 分断された鉄路、そして廃線へ

富良野駅では 12 分停車する。その間に友人は飲み物を買いに行った。ホームにはたくさんの中国人観光客がいた。そして向かい側に札幌行の特急「フラノラベンダーエクスプレス」が入線してきた。車両はキハ 183 系「ノースレインボーエクスプレス」だった。ホームにいた中国人観光客はそれに乗車していった。

根室本線。石勝線開通前は、札幌から道東方面に向かうとき、根室本線起点の滝川、富良野を経由するという、今考えれば遠回りのルートしか無かった。2016 年 8 月、大きな転機となる出来事が起きた。台風 9 号および台風 10 号の被災により富良野駅～音別駅間が運休となったのだ。その後東鹿越～新得間を除いて復旧したが、東鹿越～新得間はバス代行となってしまった。JR 北海道は復旧のコストが高く、復旧したとしても採算が見込めないなどの理由で 2020 年度を目途に富良野～新得間の廃止を予定している。

乗客は富良野到着前と変わらず 20 人ほどで発車。列車は田んぼの中を走っていく。山部では 5 人が下車。下金山駅はホームと駅舎の間に空き地が広がり、かつて線路やホームがあったことが分かる。金山駅は立派な木造駅舎だった。金山を出ると、長いトンネルへ入る。トンネルを抜けるとかなやま湖を渡り、湖が両側に広がり幻想的な風景が広がった。そして山の中で列車は停まり、東鹿越駅に到着した。ちなみに山部以外の駅で乗降は見られなかった。東鹿越駅から新得方面に向かう乗客は多く、私たち以外の全員が代行バスに乗車した。道路を挟んで向かい側にはかなやま湖が広がっている。家は一軒も見当たらない。



▲キハ 183 系「ノースレインボーエクスプレス」



▲田んぼの中をのどかに走る



▲木造駅舎だ

▲右：駅名板

中段右：代行バス

中段左：

かなやま湖



▲東鹿越駅のホーム。緑豊かな山々が広がっている。

4. 車内はパニック

東鹿越 17:40→→→根室本線 普通富良野行→→→富良野 18:20

駅の撮影も終わり、車内に入ると、新得方面からのバスからの乗り継ぎで3人乗車していた。私たちはボックス席に座り窓を半分ほど開けた。他の3人は両端のボックス席に座っていた。列車は東鹿越を発車しトンネルを抜け金山駅に停車。ここで悲劇が起きた。

私がぼーっと席に座っていると、なんとミツバチがいきなり現れ、私たちの開けた窓を入ったり出たりし始めたではないか！私たちは怖がって窓を閉めることもできず、お願いだから出ていけと祈りながら、早く列車が発車するのを待っていた。…しかし！列車が発車すると同時にミツバチが入ってきてしまった。そして私たちは思わず車内後方へと逃げてしまった。(ほんと情けない…)そしてミツバチはブンブンと羽音を立てながら車内を飛び回り、前にいた2人の地元の男子高校生の方へ近づいていき、そのうち1人が驚き思わず、デッキへ逃げデッキの扉を閉じ避難。車内はパニックになった。

しかし、その状態は長くは続かなかった。ミツバチはデッキと車内を仕切る壁に止まり、休み始めた。そこをすかさず、逃げなかった方の高校生が「パンッ」と、紙で潰した。するとミツバチは落ち、死んだ。そして、ミツバチの死骸を窓の外に投げ捨て、事態は収束し、避難していた私たち3人はほっとした。私たちはその後お礼を述べ、席に戻りしっかりと窓を閉めた。まだ今回はミツバチ1匹で済んだものものもスズメバチとかが何匹も入ってきたらと思うとぞっとした。その後、後ろのロングシートにいた高校生1人が山部か^{ぬのべ}布部のどちらかで下車。やはり少ないとはいえ、夕張支線にせよ根室本線の富良野～新得間にせよそれなりの地元利用客がいることが分かる。そして富良野に到着した。



▲富良野駅に停車するキハ40形快速「狩勝」

右：富良野駅に進入するキハ150形旭川行き



5. ようやく今宵の宿へ

富良野 19:14→→→富良野線 普通旭川行→→→旭川 20:23

富良野では1時間ほど時間があり、夕食を食べるか迷ったが旭川で食べることにして、駅のホームで列車を待つ。夕方になり観光客の姿はまばらで人通りは少なかった。太陽は山裾に隠れ、徐々に薄暗くなっていく。19時頃まばらな乗客を乗せ、快速「狩勝」が到着し、東鹿越に向け発車していった。この列車にも代行バスが接続している。

やがて2両のキハ150形がやって来た。先ほどの快速「狩勝」とは違い、車内から多くの乗客が降車する。折り返しのため10分ほど待ったのち、ドアが開き乗車する。2両目のボックス席に座ると、周りは中国人観光客で埋まっていった。私たちは靴を脱ぎ前の席に足を乗せ、冷房の効いた快適な車内で眠りに着いた。真っ暗闇の中列車は走り、やがて旭川駅に到着した。

旭川駅はまだ夜8時というのに人はほとんどいなかった。駅の外に出て、目当てのラーメン屋に向かったが混雑で店に入れず…。仕方なく、駅前のイオンモールと近くのセイコーマートで済ませ、今宵の宿である東横イン旭川駅東口へ向かう。ホテルでセイコーマートで買った「ホットシェフ」のパンと100円パスタを食べたが、値段の割に美味しかった。明日の朝は早いので、早めに就寝した。



第四章

稚内・網走・美瑛・富良野方面		for Wakkanaï, Abashiri, Furano	
普通	6:03	稚内	5
この列車は3両編成です。			
普通	6:40	富良野	1
普通	7:00	上川	6
普通	7:40	富良野	1

5:53

普通列車六時間耐久

北海道の朝は冷えるなあと思いつつながら、駅へ向かう。気温は22℃位だろうか。旭川駅のホームに向かうエスカレーターを上り、ホームに着くとそこには3両の気動車がエンジン音を響かせ停まっていた。これから私たちに6時間ひたすら北へ向かう過酷な行程が待ち

受けていた…

旭川 6:03→→宗谷本線 普通稚内行^{わっかない}→→稚内 12:07

おはようございます。8月1日水曜日、旅行2日目となりました。現在私は稚内行の普通列車の中にいます。これからおよそ6時間、私たちはひたすら北上し日本最北端の駅、稚内駅を目指す。車両は稚内方からキハ54+キハ54+キハ40（←名寄で後ろ2両は切り離し）となっている。一番後ろのキハ40にはほとんど乗客はいなかったが、二両目のキハ54は15人程度、一番前の稚内行のキハ54は20人程度の乗車で旭川を出発した。一番前の車両は稚内目当ての旅行者が8割だったが、高校生を中心に地元利用客もちらほら乗車している。友人と一列車で六時間なんて、初めてだなあと談笑していると、定刻6時3分、列車は稚内へ向けて歩みを始めた。ついに六時間の旅が始まる。多分一生モノだろう。



▲先頭の稚内行キハ54形



▲最後尾の名寄行キハ40形

列車は重い曇り空の中、灰色の高架橋を走っていく。最初の停車駅、旭川^{あさひかわよじょう}四条は高架駅だ。牛朱別川^{うしゅべつがわ}を渡ると高架から築堤の上を走り、木造^{ちくぞう}駅舎の新旭川^{せきほくほんせん}駅に到着。石北本線はこの駅を起点に網走^{あぼしり}へ分かれていく。新旭川を出ると、進行方向右手に旭川運転所が現れた。たくさんの気動車が留置してあり、中にはキハ40形を置き換える新型車両H100形もいた。しかしこの旅行の後、8月初旬、JR北海道は驚くべき発表をした。それは、国からの資金がJR北の求めた金額よりも少なく、資金確保が難しいため19年度から予定していたH100形による置き換えは当面見送るというものだった。正直、国鉄型車両が好きな私にとっては少しほっとした発表だったが、置き換えをしないとすると老朽気動車であるため、故障や廃車による減便も懸念されるだろう。

旭川運転所を過ぎ、これまた木造駅舎の永山^{みなみびつが}駅に到着。ここから先の二駅、北永山、南比布は通過する。どちらも板張りのホームと小さな待合室の乗降場タイプだ。トウモロコシ畑や田んぼの中を^{びつが}行き、比布に到着。北比布は乗降場タイプ。蘭留^{らんる}で数人乗車した。小説『塩狩峠』の舞台で知られる、塩狩^{しほり}駅では旭川行のキハ40形3両と行き違^{わっさむ}う。和寒^{わっさむ}で高校生が5人ほど乗車。北海道らしいどこまでも続く畑の中を進み、北海道らしい名前の東六線^{ひがしろくせん}に到着。畑の中に街並みが見えてくると剣淵^{けんぶち}町の中心駅、剣淵に到着。ここでようやく6時間のうち1時間が過ぎる。次の北剣淵は林の中にある板張りのホームと木造の待合室の乗降場型の駅。北剣淵を出ると鉄道林の中を^{しべつ}行き、士別^{しべつ}に到着。ここで10人程が下車。

次の下士別は乗降場型の駅。多寄^{たよろ}では高校生が乗車。風情のある小さな待合室がある瑞穂^{みずほ}は乗降場型。曇り空の下、広々とした畑の中を列車は進む。やがて小さな町が現れ、交換設備のある風連^{ふうれん}に到着。このあたりから天気予報の通り、ぱらぱらと雨が降ってきた。東風連では高校生が1人下車。そして、旭川から一時間半（私はもっと長く感じたが）、名寄^{なよろ}に到着した。20人ほどが後ろ二両を中心に下車した。



▲旭川運転所にいた H100 形



▲塩狩ではキハ 40 形 3 連と交換



▲南比布駅の待合室



▲塩狩でキハ 40 形 3 連と交換



▲和寒駅。数人の高校生が乗車した。



▲剣淵駅。和寒駅と少し似ている。



▲北剣淵駅の待合室。一見するとそうは見えない。



▲多寄駅の駅舎



▲重い雲の下、川を渡る。



▲広大な畑を進んでいった



▲瑞穂駅。個人的に好きな雰囲気だ。



▲名寄駅の駅名標

▲後ろ二両を切り離した

2. 降りしきる雨と、寒すぎる風

名寄では、列車の交換、後ろ二両の切り離しが行われ、8分停車する。友人はこの間、食料がないからと近くのセブンイレブンに行こうと計画を立てていたが、雨が降っているし、行けそうにないのであきらめていた。私は長ズボンと、半袖に七分丈のシャツを着ていたが、外に出てみると寒かった。20℃もないくらいに感じた。てきぱきと切り離しの作業が行われ、列車はついに一両、定刻に発車した。発車時点で20人ほどが乗車していた。列車は相変わらず広大な畑の中を進む。最初の停車駅、日進は板張りのホームとトタンの待合室。日進を出ると、徐々に両側から山が迫ってくる。このあたりから車窓からはっきりは見えないが、天塩川が進行方向左側に寄り添ってくる。その後、天塩川はおおよそ100km先の幌延まで、線路と並行する。次の駅は、秘境駅ファンに人気のある北星駅だ。「北」に「星」という名前がいい響きだ。「毛織の★北紡」という看板を掲げた木造の待合室が印象的で、ホームは板張り。周りは広大な原野が広がっていた。北星を出ると、空を覆っていた厚い雲の合間から青空が現れてきた。次の智恵文は余剰になった車掌車を改造して作った待合室が特徴の貨車駅で小さな集落が駅前にある。智北は物置のような待合室がホーム横にあった。南美深は板張りホームに緑色の待合室の乗降場タイプ。南美深を過ぎると徐々に青空が広がり、雲が薄くなった。雨はいつの間にか止んでいた。美深町の中心駅、美深では地元客が5人ほど下車した。ここからはかつて「日本一の赤字路線」と評された美幸線が仁宇布まで結んでいた。次の初野は板張りホームと物置のような待合室の乗降場タイプ。初野を出ると離れていた天塩川が急接近する。とはいえ川との間に木々があるためはっきりとは見えない。難読駅名の紋穂内は表面がボロボロになった車掌室の待合室があった。窓を開けていたので、馬糞のにおいが漂ってきた。小さな集落のある恩根内は新しめの駅で、駅前に名士バスのバスが停まっていた。そして、5分の停車時間がある、豊清水に到着した。せっかくなので外に出てみる。谷の裾にある、島式ホームの交換駅だった。ホームで駅名表を撮っていると、稚内方から幕を「特急」にさせた、キハ183系がやってきた。なぜここにキハ183?と思ったが、この日はキハ261系の代走でキハ183系が運用されていたらしかった。列車は家も畑もない森の中を進み、次の天塩川温泉は乗降場タイプ。暎来は砂利敷きのホームに小さな待合室があった。また徐々に厚い雲が覆いか

ぶさってきて、気温が下がってくる。そして、音威子府^{おといねっぶ}に到着した。ここで三時間が経過、ようやく半分が過ぎた。



▲日進駅の待合室。ホームからは距離がある。

▲緑色の外壁が特徴の南美深駅の待合室。

▲初野駅の待合室。物置のような外観だ。

▲天塩川温泉駅。板張りのホームと待合室。

▲北星駅の待合室。「毛織の北紡」が印象的。

▲智恵文駅の外壁が改修された車掌車の待合室。

▲豊清水駅で行き違ったキハ 183 系特急列車

▲音威子府駅に止まる稚内行き。3分停車した。

3. 寒さはついにピークに

音威子府では数人が下車。かつてこの駅からは^{はまもとんべつ}浜頓別や^{おにしべつ}鬼志別を經由し南稚内で再び合流した、^{てんぼくせん}天北線が分岐していた。音威子府駅が位置する音威子府村は道内で一番人口の少ない自治体で、人口はおよそ 800 人の小さな村だ。音威子府を出ると、天塩川が寄り添ってきた。次の^{おさしま}箴島は貨車駅で車掌車は修繕されている。箴島を出ると、また天塩川が接近する。川の向こう岸は家一軒もない。ここから次の佐久までは 19 分の長い道のり。車内を見渡せば、友人を含めて多くの人が寝ていた。佐久を出ると、すでに車内の扇風機を消し、窓も少し閉めたていたが、ついに私は寒さに耐えきれなくなり、使わないだろうと思って持ってきた薄手のジャンパーを着た。体感的には 16~17℃位だろうか、東京では 30℃を優に超えているのにこの寒さとは、一体ここは夏なのか？とってしまう。天塩中川を出ると車窓は森の中から広大な牧草地帯に変化する。徐々に晴れ間が広がり、若干寒いが気持ちがいい。歌内と^{うたない}問寒別は貨車駅で^{ねかなん}糠南は乗降場タイプ。小さな物置が板張りのホームにポツンと置いてある。ここで昨日の夜、セイコーマートで買った、おにぎり「ホットシェフ」のクリームパンを食べる。糠南を出ると天塩川が列車のすぐ横まで近づいてくる。^{おのつがない}雄信内では二人ほど保線員らしき人が作業をしていた。立派な木造駅舎で降りたくなるが、降りたら次に列車が来るのはなんと 8 時間後、我慢する。^{やすうし}安牛は貨車駅だが待合室はボロボロで、駅前は無入地帯となっていて寂しい光景だった。^{みなみほろのべ}南幌延は乗降駅タイプで、白い小さな待合室がある。今まで、音威子府から乗降が無かったが、ここでようやく一人おじいさんが乗車した。発車すると、馬糞のにおいが鼻につく。上幌延は貨車駅だ。そして、22 分停車の幌延に到着。さあ、息抜きタイムだ！



▲天塩川と並走する。人煙まれない山の中を行く。



▲晴れてきた。なだらかな牧草地の中を走る。



▲糠南駅。ホームの板が張り替えられていた。



▲右：雄信内駅の木造駅舎

▼南美深駅の待合室

▼右：完全に晴れた。天塩川と並走する。



▲腐食が進んだ車掌車の待合室と無人地帯になった右の奥の駅前通り

4. ラストスパート！

長かった六時間の旅もあと一時間少しで終わる。外に出ると、空は晴れていて気温が上がってきた。薄手のジャンパーはもう必要ない。寝ていた乗客たちはいつの間にか起きて、息抜きにと外に出ていた。私は向こうのホームから列車を撮ろうと、跨線橋を渡ろうとした。跨線橋の階段を上がり終えて通路に出ると、「ブーン」。なにやら不穏な音が…ハチやアブやらその他もろもろ、たくさんの虫が住み着いているようだ。一度ためらったがなんとか振り切り渡り切った。私は虫は決して嫌いではなくむしろ好きな方だが、ハエやアブやハチはあの羽音が無理なせいで苦手だ。他の乗客たちは撮影したり記念乗車券を買ったりしていて、楽しんでた。ただ、駅前に店がなく食料のない友人は困っていた。



▲乗客は全員降りてしまった車内



▲虫だらけの跨線橋内部



▲幌延駅に停車する稚内行きハ54

幌延を発車して数分、悲劇は起きた。私はなんか首の後ろに違和感があるなあと思っていた。さては服の間に何か挟まっているなと思って、手を入れると出てきた…虫の死骸か！気持ち悪！きつとあの跨線橋で入ったのだろう、あ〜びっくりした。そんな悲劇もよそに、列車はどこまでも続く牧草地の中を走り、貨車駅の下沼^{しもぬま}に到着。この待合室は他とは違い、かわいくペイントされていた。下沼を出て、また牧草地の中を進んでいると、牧場で牛が牧草を食みながら休んでいた。牧草地は飽きるほど見てきたが、ここでようやく食べる側の牛に出会えた。写真に写った、のんびりした姿にほっこりした。

次の豊富^{とよとみ}では6分停車で名寄方面の列車と交換する。5~6人が乗車し、名寄行のキハ54と交換する。次の徳満^{とくみつ}はプレハブの待合室、兜沼^{かぶとぬま}は交換駅で小さくきれいな待合室がある。兜沼を出て数分、また牧草を食む牛たちを見ることができた。勇知^{ゆうち}は貨車駅。次の木造駅舎が素晴らしい、抜海^{ばっかい}では親子が撮影をしていた。そしてここから列車はなだらかな丘を登っていき、“晴れていれば”利尻富士が海の向こうに見える絶景ポイントに到達…するも海の向こうは曇っていて何も見えず…残念。海が見える区間はたった10秒で過ぎ、列車は丘を下っていく。稚内の街並みが見え、南稚内を過ぎると、高架になり下りると稚内に到着した。旭川から六時間、長かった旅路がようやく終わりを迎えた。旭川から稚内まで乗り通した人は私たちを含め15人ほどいた。長かったが辛いという訳ではなく、広大な畑や牧草地、牛、コンスタントに表れる様々なタイプの駅舎、途中駅での長時間停車など楽しめる要素がたくさんあったため楽しかった。駅には最北に関する色々なモニュメントがあり最北に来たぞという実感がわいてくる。駅近くの食堂で海鮮丼を食べ、バス停に向かう。



▲ゆるい感じのイラストが描かれた下沼駅の待合室

▲どこまでも続く牧草地



▲のんびりくつろぐ牛たち

▲豊富駅に停車する稚内行



▲兜沼駅の駅舎



▲利尻富士がよく見える場所。石碑がある。



▲わずかだが海を見下ろす区間があった





▲4枚：稚内駅と海鮮丼

第五章



1. 宗谷岬へさらに一時間

稚内駅前バスターミナル 13:20～宗谷バス 音威子府行～宗谷岬 14:10

これから私たちはバスに一時間揺られ、日本最北端の地「宗谷岬」を目指す。バス停に着くとたくさんの観光客で行列ができていた。これは座れないなど思いながら駅の営業所で買った記念乗車券でバスに乗車、案の定座れなかった。バスは稚内市街の中を行き、地元客を拾っていく。やがて片側二車線だった道が一車線になると、左側に海、右側に広大な草原が広がる。そして道は延々と続くようになっすぐになり、北海道らしい絶景の中を走っていく。時々、バスが遅いのか後続のクルマに抜かされる。わざとバスが速度を遅くし譲るときもあった。まっすぐな道は終わり、海沿いの集落の中を縫うように走っていく。そして目的地、宗谷岬に到着し、私たちは観光客とともに降りた。

2. 野生動物と遭遇！

多分海風があるせいだろうか、稚内市街より全然寒い。早速観光客とともに宗谷岬のモニュメントへ向かう。ついに日本最北端へ来たのだという実感が湧き、人生で一度は来てみたかった場所なので嬉しかった。皆さん思い思いに記念撮影に興じていて、中々モニュメントに人がいないカットが撮れない。なので、モニュメント前のベンチに座って、観光客の波が引くのを待った。観光客の中には、さっきの列車にいたなという人が何人かいた。観光客はそれほど多くなく、20分ほど待つと人はまばらになった。人のいないカットを撮影した後、記念写真撮りましょうかと言ってくれた方がいたので、撮ってもらった。



▲日本最北の地のモニュメント。ついにここまで来た。

道路を挟んで向かい側に小高い丘があって、暇なので登ってみることにした。上の海側は展望台のようになっており、街並みや海が見渡せた。しかしやはり曇っていて樺太は見えなかった。あの海の向こうは樺太なんだと想像すると、私たちは凄^{からふと}いところまで来てしまったんだと感じた。丘の陸側は草原と小高い丘が続いていて Windows XP のデスクトップの背景みたいだ。いい景色だなあとボーとみていると、なにか黒い馬かシカのようなものがこちらにむかって走ってくる。

私 「あれなんだ？」

友人 「シカじゃないか？」

私 「あっ！シカだ」

シカでした。まさか会えるとは思わなかった。私たちは思わずテンションが上がった。そしてシカは草原の中を走り、ススキの中へ入って止まった。よく見るとそこで草を食べているようだった。友人が「おい、シカ！」と叫ぶとシカがなぜか通じたのか振り向き、奇跡的に下の写真が撮れた。数分後、シカは悠々と去っていった。



▲草を食べているシカを捉えることができた

3. 次の目的地へ

宗谷岬 15:01～～宗谷バス 稚内駅前バスターミナル行～～稚内駅前バスターミナル 15:53

バスに乗って、また稚内駅に戻る。一時間ほどの滞在だったが、シカにも遭遇したし満足できた。稚内駅に戻った私たちはセイコーマートで今日の夕食を、駅の窓口で記念乗車券を買った。そして、駅前に停まっていた一台のタクシーに乗車した。

第六章



抜海駅にて

1. ついに利尻富士が！

「抜海駅まで、お願いします。」

こう告げると運転手さんは「ああ、あの無人駅ね」と言い車を走らせた。これから私たちは日本最北の無人駅、そして日本最北の木造駅舎がある抜海駅へと向かう。私は旅の計画の段階で2泊3日という限られた時間の中で、秘境駅の一つくらいは降りたいと思っていた。そこで私の頭の中では、北星、雄信内、抜海が出てきた。しかしやはり前二つは降りたら次の列車が来るのは7~8時間で、途中特急を使っても稚内と宗谷岬に行くことは不可能だった。そこでいろいろ試行錯誤した結果、帰りの列車まで余裕がある稚内からそう遠くない抜海駅までタクシーで行ってしまおう、ということになった。

市街を抜け、小高い丘を越えたとき、海が現れ、輪郭だけであるが利尻富士が姿を現した。利尻富士は普段中々姿を現さない山として知られているため、見られて嬉しかった。タクシーは絶景の中、オロロンラインをひた走り、左折して少し行くと抜海駅が見え到着した。

2. 抜海駅を散策

運転手さんにお礼を言い、クルマを降りる。目の前には念願の抜海駅が。白色の板で覆われているが、木造駅舎の風格は十分すぎるほどであった。入口の扉をガラガラガラと音を立てながら開けるとまた扉。どうやら二重扉のようだ。その扉間の空間にはトイレがあった。二つ目の扉を開けると待合室に入った。様々な掲示物や展示物がたくさん置かれていた。なんだか駅ではなく、家のようにほっと落ち着く空間だ。荷物を置き、ホームに出ようとホーム側の扉を開けた。するとまた扉があり、ここも二重扉の構造。扉間の空間には除雪道具や掃除道具、そしてなぜか風鈴が吊るされていた。最初の扉から数えて4つ目の扉を

開けると外に出た。ホームは砂利敷きだった。扉の周りには鉢にたくさんの花が植えてあり、ハチやアブがブンブン飛び回っていて少し尻込みした。構内踏切で向こう側のホームに渡ると駅舎や砂利敷きのホームがいい味を出して、最果て感を漂わせていた。いやー、この雰囲気好きだ。私たちは夢中で写真を撮った。駅舎内を散策すると、駅ノートが置いてあり、私と友人が記念に書き込んだ。過去の駅ノートも冊子にしてたくさん置いてあった。他にもSL時代の写真やぬいぐるみ、ポスターなど様々なものが貼ってあったり置いてあったりしている。しばらくトイレに行っていなかったので、トイレに行こうと扉と扉の間にあったトイレに入る。ガラガラと恐る恐る木の扉を開けると、虫はいなかったが、少し悪臭がした。まさかのボットン便所ようだ。済ませて外に出ると、大型トラクターが道路を走行していた。



▲抜海駅の駅舎内と稚内行の特急列車

3. ネコと遭遇

友人が突然「ネコがいる！」と言った。行ってみると、草の中にこげ茶色の猫が歩いていた。二人で鳴きまねをしてみると、歩き出し、駅からどんどん歩いていく。着いて行ってみると、近くの民家の玄関にたどり着いた。そこで腰を下ろしリラックスの体勢になった。ここの家のネコかもしれない。

駅に戻ると稚内行の特急列車が通り過ぎて行った。乗客は驚いただろう。駅に戻ると、先程の利尻富士を見たくなり、友人に行ってくると告げ、駅を出る。友人は歩いていく私を入口で見送っていた。グーグルで調べると徒歩10分の道のりだったが、まっすぐで平坦な道だからか、中々進んでいる気がしない。周りは広大な畑と原野しかなく、人っ子一人いないのでとても心細くなった。しかし五分ほど歩くと、先程の丁字路に無事到着。ほっとした。利尻富士は輪郭だけではあるが、姿を現し、その壮大な姿は心細かった私を勇気づけてくれた。友人に戻ると告げ、同じ道に戻るとさっきのネコが変わらず民家の玄関にいた。友人は入り口の前に立っていた。駅舎の中に入ると、家に帰ってきたかのようにほっとした。その後、駅舎をバックに友人と記念撮影をし、帰りの列車を待つ。帰りの列車に乗るため、反対側のホームに行こうとすると、民家の庭にいたネコが戻ってきていた。別れを告げに来たのだろうか。私たちは抜海駅に再訪を誓い、列車に乗り込んだ。



▲抜海駅にいたネコ



▲まっすぐな道。気が遠くなる。



▲最果て感漂う抜海駅



▲ついに帰りの列車がやってきた



▲うっすらと見える雄大な利尻富士の美しい山並み



抜海 18:21→→→宗谷本線 普通名寄行→→→名寄 21:49

列車はすでに 25 人ほど乗車していた。中には行きの稚内行で見たなという人がちらほら

いた。これだけ本数が少ないと行程も限られるのだろう。この列車は幌延から先は名寄方面の最終列車だ。地元利用客も多く、豊富、幌延、天塩中川で数人だが乗降があった。徐々に日が暮れていき、いつの間にか外は真っ暗になった。友人を含め、多くの乗客が寝ていた。音威子府では12分の停車。あの有名なそば屋はとっくのとうに閉まっていた。音威子府からは一人が乗車、美深でも数人の乗降がある。そして名寄に着く。



▲日が暮れた雄信内駅の木造駅舎



▲音威子府そば。すでに閉まっていた。

名寄 22:05→→→宗谷本線 普通旭川行→→→旭川 23:39

名寄からはキハ40の2連に乗り換える。私たちは空いている後ろの車両に行きくつろぐ。名寄でも乗車はあった。発車時点で、乗客は15人ほどだ。士別、剣淵、和寒で数人の乗降がある。やはり特急停車駅では普通列車でも、ある程度の利用客がいるようだ。そしてようやく旭川に到着。コンビニに寄って、昨日と同じ東横インへ宿泊。明日も早いのでHTBの「おにぎりあたためますか」を見て、なるべく早く寝た。おやすみ～



▲暗闇の名寄駅で顔を合わせる、2つの列車。



▲五時間半かけて旭川駅に到着

第八章

唯一の始発列車

1. 眠い

旭川 5:18→→→函館本線 特急ライラック 2号札幌行→→→札幌 6:43

おはようございます。8月2日木曜日、旅行3日目となりました。時刻は午前4時、まだ頭が覚めない中、シャワーに入り午前5時ホテルを出発した。

無事三分前に列車に乗り、空いている車内で朝食を食べ、寝ながら着いたのは札幌。今回の旅行で初登場の札幌だが、滞在時間は数十分。その間に飲み物や駅弁を買っておく。

札幌 6:58→→→札幌線 普通石狩当別行→→→石狩当別 7:38

眠気が頂点に達した私と友人はほとんど寝ていた。いつの間にかビル街を抜け、周りは畑や田んぼしかなかった。

2. 混雑激しい札幌線

石狩当別 7:45→→→札幌線 普通新十津川行→→→新十津川 9:28

まあ予想はしていたが、一両で唯一の新十津川行の列車はすでに席はほとんど埋まっていた。私たちは空いている席に座った。次の北海道医療大学で10人ほどが下車。石狩金沢と本中小屋は貨車駅だが、待合室は腐食が進んでいた。列車は田んぼの中を進み、23分停車の石狩月形に到着。乗客は半分以上降り、散策を始めた。記念入場券を買い、しばらくすると反対方面の列車が入線してきた。

次の豊ヶ岡は言わずと知れた秘境駅。木造の待合室があり、降りたい衝動に駆られる。難読駅名の札幌比内、晩生内はどちらも同じような形の小さな木造駅舎があった。やがて浦臼

町の中心駅、浦臼駅に到着。ここで地元客は全員降りた気がする。ホームと小さな待合室しかないような小駅を停まっていき、終点の新十津川に到着した。



▲石狩金沢駅の色褪せた車掌車の待合室



▲石狩月形駅の木造駅舎



▲石狩月形駅。左側のキハ40形400番台はドアが緑で塗装され、貫通路に帯はない特徴がある。



▲豊ヶ岡駅の木造待合室

▲右：晩生内駅の駅舎

右：新十津川駅に止まるキハ40形





▲新十津川駅の駅舎。小さいながらも味がある。

3. まさかのテレビ取材

新十津川駅は列車から降りた乗客と、それを迎えた地元の方やファンで人はごった返していた。札幌から案外近いし、滝川からもバスで来られて、しかも列車は一日一本。行っておこうというファンが集中するのだろう。その混雑の中テレビ取材も来ていた。ただ撮影しているだけかなと思って歩いていたら、いきなり声をかけられ意外とぐいぐい来て、半ば強制的に取材を受けることになってしまった。多分二人とも一眼を持っていたからかその後々思った。札沼線についていろいろ聞かれたが当たり障りのないような感じで返した。その後も撮った写真見せてもらえますかと言われ色々やり取りが続いた。取材を始めて十分ぐらい経ちようやく終わった。紋章には HBC と書いてあった。(なんだ HTB じゃないのか…) どこで放送されるかは言われなかった。

記念乗車券を買い新十津川村役場にあるバス停に向かった。取材について色々愚痴をこぼしながらバスに乗る。

新十津川役場前 9:50〜〜北海道中央バス滝新線 滝の川団地行〜〜滝川駅前 10:04
街の中をバスは走り、石狩川を渡り滝川に到着。すぐだった。

第九章



1. 留萌本線るもいほんせんに乗車

滝川 10:22→→→函館本線 特急カムイ 9号旭川行→→→深川 10:35

滝川は2度目の訪問だ。ホームには国鉄時代の「いい日旅立ち」の自販機コーナーが残っている。ホームには特急「フラノラベンダーエクスプレス」が停車していた。発車を見送ると、私たちの乗る特急「カムイ」がやってきた。次の停車駅、深川ふかがわで降りる。

深川 11:10→→→留萌本線 普通留萌行→→→留萌 12:07

深川は昭和の長方形駅舎。ホームで列車を待っていると、キハ54形2両がやってきた。後ろ1両は回送のため乗車できなかった。前の車両は真ん中の2つのボックスだけテーブルがついており、私たちはそこに座った。20人ほどの乗車で発車、函館本線から分かれ畑の中を進んでいく。次の北一巳きたいちやんの駅舎は廃止された深名線宇津内駅しんめいせんの駅舎を移築したものである。ただ大部分が板で補修されている。秩父別ちちぶべつは木造駅舎で数人が下車。北秩父別は通過する。石狩沼田はかつての札沼線の終点駅。数人が乗降する。次の真布まつぶは板張りのホームに木造の待合室。恵比島えびしまはNHKの連ドラ「すずらん」でロケ地になった駅だ。今もセットが残されている。恵比島を出ると、徐々に山に入っていく峠下とうげしたに到着。立派な木造駅舎がある。発車すると山を下っていき、幌糠ほろぬか、藤山、大和田と小駅を停まっていき、終点留萌に到着した。



▲深川駅。直線的な昭和の駅舎。



▲テーブルがある2つだけの特等席



▲外側がかなり舗装された北一巳駅の駅舎



▲手前が本当の駅舎、奥が映画のセットの駅舎だ



▲昭和の雰囲気が漂う留萌駅の駅舎



▲跨線橋の微妙に飛び出した場所、羽幌線のホームに続いていた。 ▲留萌駅に停車するキハ54形

2. 帰り

留萌 12:18→→→留萌本線 普通深川行→→→深川 13:13

十分ほどの滞在で留萌を離れる。もう少しいたかった。どこまでも続く畑を見ながら、札幌で買った駅弁を食べた。



1. 暑さの中、苫小牧へ

深川 13:19→→→函館本線 特急ライラック 24号札幌行→→→滝川 13:32

滝川 13:36→→→函館本線 普通岩見沢行→→→岩見沢 14:24

深川から特急「ライラック」に乗り、3度目の滝川へ。滝川から時間があるため普通列車で岩見沢へ向かう。車両はキハ40形2両で車内は暑く、温度計は30℃を指していた。田園風景の中、列車は走り岩見沢に到着。岩見沢で夕食を買い、室蘭本線で苫小牧^{とまこまい}へ向かう。

若見沢 15:06→→→室蘭本線 普通苫小牧行→→→苫小牧 16:37

やがて日高色のキハ 40 形 1 両がやってきた。追分までは昨日と同じだ。追分からはトウモロコシ畑や牧草地の中を進み、苫小牧に到着した。

2. 日高本線へ

苫小牧 16:56→→→日高本線 普通むかわ鶴川行→→→鶴川 17:26

苫小牧からは日高色のキハ 40 形に乗り、鶴川を目指す。列車は広々した草原の中を走り、鶴川に到着。ここからさまに様似方面へ代行バスが接続する。

鶴川 17:53→→→日高本線 普通苫小牧行→→→苫小牧 18:23

三十分ほどのんびりと過ごし苫小牧へ戻る。



▲夕日に映える日高色。鶴川駅にて。



▲苫小牧駅に停車するキハ 141 系

苫小牧 19:04→→→室蘭本線・千歳線 特急すずらん 11 号札幌行※自→→→新千歳 19:22



▲乗車した 785 系特急「すずらん」。2 本しかないためレア。 ▲先頭車を中間車改造している



新千歳 19:24→→→千歳線 快速エアポート新千歳空港行→→→新千歳空港 19:27

実はこの列車で初めて今回の旅行でロングシート車に乗った。

新千歳空港 20:30～～～ ANA82 便 羽田空港行～～～羽田空港 22:05

ついに新千歳空港到着。時間があつたので空港内のラーメン屋で味噌ラーメンを食べた。ラーメンは旭川で食べられなかったのでも美味しかった。そして、30 分後の便で帰る友人と別れ搭乗口へ向かった。離陸すると噴火湾沿いの街の夜景が見え、寂しくなった。一時間半で東京に到着。飛行機から出た瞬間、北海道とは違う蒸し暑さを感じた。そして

まだ耳には三日間何時間も乗った気動車のあのエンジン音が響いていた。



最後まで読んでいただきありがとうございました。長かったですね。今回はついに 40 ページの大台を突破してしまいました。

今回の旅行は北海道の廃止予定線区はどのような状況なのか見てみたいのと、ゆったりと北海道を気動車で普通列車の旅をしてみたいと思いなるべく普通列車を中心に旅行しました。やはり普通列車の旅はかなり時間がかかって疲れまし、快適かと言われればそうではありませんが、とても楽しめました。特急列車とは違い、途中駅での長時間停車で外に出て散歩することができ、また窓を開けて風を感じながらゆったりと雄大な北海道の列車旅を満喫することができました。

ニュースや新聞などで話題になっていますが、北海道の状況は厳しいです。今回は夏休みシーズンであり、地元客がいない区間も私を含め鉄道旅行をしている人たちが乗車していましたが、普段はほとんど乗車がないかもしれません。しかし列車はそんなこともよそに廃止されるその日まで毎日黙々と走っています。

私はこの旅行記を通して北海道の普通列車の旅の楽しさが伝わればよいと思っています。どこまでも続く畑や草原、牛やシカ、そしてそれぞれ個性のある駅たち、たまには秘境駅で下車してのんびりしてみるのもいいでしょう。北海道には魅力がたくさんあります。ぜひ皆さんも普通列車で旅をしてみてください。私は今回で駐車場の執筆は最後になります。寂しいですがそろそろ引き際なのかもしれません。四年間ありがとうございました。

※参考文献・・・フリー百科事典ウィキペディア <https://ja.wikipedia.org/wiki/>