

ローカル線で行く！ フーテン旅行記 8

－ 夏こそ北海道！－

岡山大学 工学部 機械工学コース 助教

大西 孝



専門は機械加工（研削）。主に円筒研削や内面研削を対象として、工作物の熱変形や弾性変形に伴う精度の悪化を防止する研究を進めている。趣味は列車を使用した旅行（47 都道府県を踏破済）。

はじめに

今年も暑い季節がやってきました。暑いときこそ涼しいところに行きたいものです。今回はさわやかな風が味わえる北海道の特徴あるローカル



花咲線の車窓に広がる湖。
人工物が目に入らず、北海道らしい光景です。

線や普通列車をご紹介します。次の章にあるように、北海道の地方路線の普通列車には、冷房装置が設置されていない車両も、まだまだ走っています。窓を開けて北の大地の風を感じながらの普通列車の旅もまた格別です。

1. 冷房のない普通列車の旅！ JR 北海道 各線

暑い日が続いて夏バテ気味という一方で、冷房の風に当たりすぎて体調が思わしくないという声も聞こえてきます。そんな時は思い切って冷房のない列車に乗ってみませんか。北海道では、特急列車と札幌近郊の快速・普通電車を除くと、冷房装置の無い普通列車が走っており、地方都市を結んでいます。

以前は日本全国のローカル線で冷房の無い普通列車が走っており、特にディーゼル車の冷房化は遅く、多くの列車に冷房が普及したのはここ20年くらいのことです。かつては走行中に窓から吹き込んでくる風で涼を取るのが当たり前でしたが、今では冷房が効き窓もあまり大きく開けられな



JR 北海道の普通列車の一例。側面の窓が開いているのがわかります。



青いボックス席も懐かしい普通列車の車内。冷房はなく、天井で扇風機が回っています。

いようになっている列車がほとんどです。もっとも、うだるような暑さの本州では冷房が付いているのはありがたいことですが、北海道のように比較的涼しい地域では、窓を開けて風を受けた方が気持ちいいこともあります。

北海道の地方路線を走る普通列車は、大体が1両だけのワン

マンカーで、富良野線のような観光路線を除けば、がら空きのことがしばしばです。幹線を走る普通列車は、特急列車を先に行かせるために、たびたび途中の駅で長時間停車します。手早く目的地に着き、観光地を巡る旅には適しません。

とはいえ、窓を大きく開けて、少し硬くて背もたれが垂直に切り立ったボックス席に座りながら窓外の雄大な景色を眺め、名産品の詰まった駅弁を食べながらのんびり旅行するのは、時間に追われている日常から考えると、ものすごく贅沢なことではないでしょ



函館本線 森駅の「いかめし」。デパートなどで開かれる駅弁大会の常連で、有名駅弁の一つです。



稚内駅の日本最北端の駅弁。その名も「最北駅弁(帆立)」。



南千歳駅の「サーモン寿司」。いかにも北海道という感じです。

うか。目的地に行く過程も旅として考えるのであれば、一部の区間だけでも普通列車を使ってみるのも一興です。

北海道で普通列車に乗るのにお勧めの区間といえば、日本最北端の駅、稚内から旭川を結ぶ宗谷本線や、オホーツク海を眺めながら網走と釧路の間をのんびり走る釧網(せんもう)線、釧路から根室を結ぶ花咲線などが挙げら

れます。また、頻繁に特急が行き交う函館本線なども、普通列車に乗って眺めるニセコ連山や駒ヶ岳、噴火湾の眺めは格別です。

この夏は爽やかな風に吹かれながら懐かしい普通列車の旅を味わってみてはいかがでしょうか。夏バテも



列車から眺めるオホーツク海。この海が見られるのは釧網線だけです。開け放った窓からは爽やかな潮風が入ってきます。



宗谷本線の普通列車から眺める雄大な天塩川。

吹っ飛ばすことと思います。なお、今回ご紹介する風景や駅弁の写真は、すべて普通列車の車内で撮影したものです。のんびりした雰囲気をお楽しみいただければ幸いです。

(岡山大教職員組合 組合だより 166号より再掲)



函館本線 森駅の様子。小さな駅ですが、構内の西側(写真左側)には噴火湾が拡がり、駒ヶ岳も目に見えます。

2. 北海道の終着駅めぐり！ 札沼線 / 留萌本線

北 海道新幹線が開通しましたが、一方でJR北海道の在来線は厳しい状況におかれています。特に北海道新幹線の開業と同時に行われたダイヤ改正では、北海道内の普通列車の一部が減便され、その結果として、1日に1往復しか列車が発着しない駅ができました。その駅が札沼(さっしょう)線の終点駅、新十津川駅。札沼線とは、聞きなれない路線名かもしれませんが、もともとは札幌駅の隣、桑園(そうえん)駅から留萌(るもい)本線の石狩沼田(いしかりぬまた)駅を結ぶ路線でした。

ところが、途中の新十津川から石狩沼田の間は、1972年に廃止され、それ以来、桑園駅から新十津川駅の間を結ぶ行き止まりの路線になっています。途中の北海道医療大学前駅までは、2012年に電化され、札幌の近郊区間として多くの列車が運行されていますが、そこから先は電化されず、1両だけのディーゼルカーが



札沼線の駅の待合室。元は貨物列車に連結されていた車掌車を改造したものです。北海道の無人駅でしばしば見かけます。

細々と走っています。

特に、末端区間の浦臼駅から終点の新十津川駅までの間は、今年春のダイヤ改正で何と1日1往復のみの運行となってしまい、終点の新十津川駅は、最終列車が午前9時半過ぎという、何とも珍しい状況になりました。しかし、1日1往復



新十津川駅に到着した1両だけのディーゼルカー。2016年3月までは3往復の発着がありましたが、今は1日1回しか列車が来ません。

となると、却って希少価値が増し、ぜひ訪れたいという方もいるかもしれません。そうは言っても、これまで来た同じ路線を引き返すのもいささか面白くありません。実は新十津川駅は、北海道の幹線である函館本線の滝川駅から3km程度の所に位置しています。新十津川駅から石狩川を越えて歩いても、1時間程度で滝川駅に着けますし、滝川駅方面の路線バスも近くの新



ぽつんと佇む新十津川駅の駅舎。列車がないと、駅があることすら気づかなさそうです。

十津川町役場から出ています。なお、この新十津川という名前は、明治時代の中ごろに奈良県の十津川村から入植した人々によって開拓されたことに由来しており、新十津川町役場には、望郷の碑が建立されており、北海道の開拓民の苦労がしのべれます。

もう一つ、味わい深い終点駅もご紹介しましょう。こちらは、



留萌本線の終点、増毛駅に到着した列車。地元のお客さんが、列車に乗り込みます。この風景も間もなく見納めとなります。

かつて札沼線が接続していた留萌本線の終点、増毛（ましけ）駅です。こちらは2016年12月5日に廃止が決まっている、留萌本線の末端区間、留萌～増毛間の終点に位置する駅で、1日6往復（平日は1日6.5往復）の発着があります。しかし並行する国道に留萌から増毛間の路線バスが走っており、必ずしも鉄道でないといけないところでもありません。この駅は、かの高倉健さん主演の映画「駅 STATION」のロケ地にもなり、駅の背後には灯台

がそびえるなど、非常に趣深い駅です。地味ながらも長い間、地域の足を支えてくれた駅や路線に、最後の日まで安全に輸送の使命を果たしてほしいと思います。

終着駅には、独特の佇まいがあります。賑やかなターミナルも魅力的



小ぢんまりとした増毛駅の駅舎。「駅 STATION」のロケ地にもなりました。

ですが、地域に根差した味わい深い駅も各地に残っています。いつまでもそんな駅が残ってほしいと思い、北の2駅をご紹介します。

（岡山大学職員組合 組合だより199号より再掲）



増毛駅を遠くから望む。列車の向こうにある林の中に、赤と白に塗り分けられた灯台が見える独特な駅です。

おわりに

夏にぴったりな北海道の旅行記、お楽しみいただけましたでしょうか。

今回の2章の記事は岡山大学の組合だより199号に掲載されたものですが、実は先日6月21日で組合だよりは200号を迎えました。200号は記念号として普段と異なる祝賀ムードあふれるものとなっており、筆者も旅行記にける思いを寄稿しました。岡山大学職員組合のホームページでもご覧いただけますので、ご関心のある方はご一読いただければ幸いです（組合だより200号 URL：http://oduion.sakura.ne.jp/news/news_200.pdf）。

これからも微力ながら、岡山大学の組合だよりや全大教時報に彩りを添える記事として旅行記の連載を続けていきたいと思ひます、どうぞご期待ください。