

函館本線

2022.6.13 島田 祥生

青函連絡船時代、函館を始発とした、網走行の「大雪」、釧路行の「まりも」など、あまたの長距離の急行旅客列車が通り抜けた、「山線」こと函館本線。

航空機時代になり、鉄道は、札幌を起点とした運行システムになり、室蘭本線の「海線」を使ったディーゼル特急時代に。

そして、新幹線の札幌延伸に合わせて、廃線計画が。

このたび、その「山線」を通過してみた。

C62 が重連で山線に挑む（1965 年）



函館本線は、函館を起点として、長万部（おしゃまんべ）から、山道に入り、二セコ、倶知安、余市、小樽、札幌を
通って、旭川までの道内最長の本線です。
新幹線の札幌延伸に伴い、長万部から余市
までが廃線になるとの報道がありました。
旭川の先の、祖父たちが開墾した土地を再
訪したあと、学生時代に訪れた廃線予定区
間を尋ねてみました。





早朝、札幌駅で、千歳発小樽行の6両編成の電車に乗る。

小樽方面への通勤時間帯で、ご覧のような混み方。

途中の手稲で、かなりの人が下りたが、座席が空くまでではなかった。

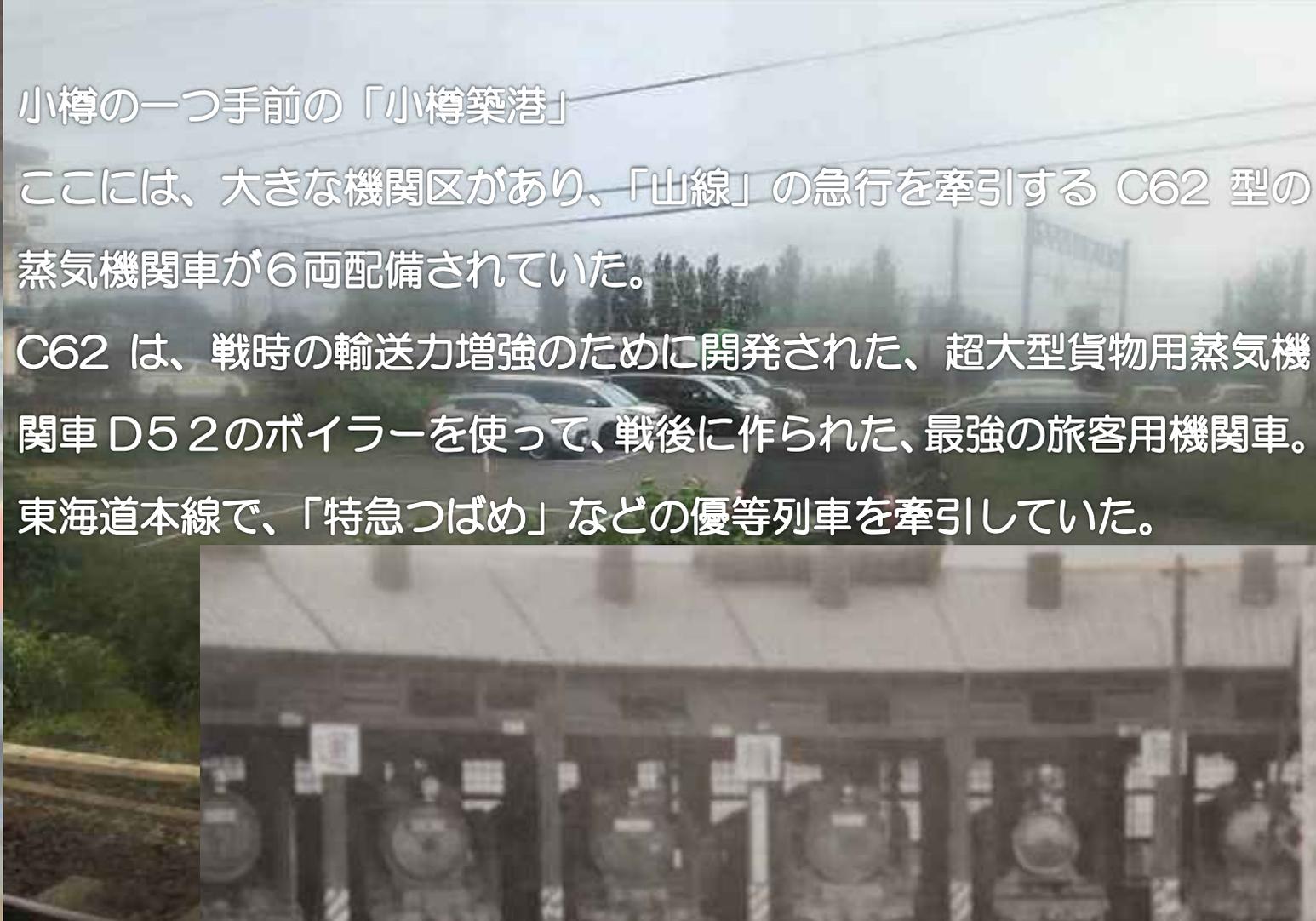




小樽の一つ手前の「小樽築港」

ここには、大きな機関区があり、「山線」の急行を牽引する C62 型の蒸気機関車が6両配備されていた。

C62 は、戦時の輸送力増強のために開発された、超大型貨物用蒸気機関車 D52 のボイラーを使って、戦後に作られた、最強の旅客用機関車。東海道本線で、「特急つばめ」などの優等列車を牽引していた。



小樽築港機関区の扇形庫と転車台。

C62,D51,B20 などが並ぶ。



札幌から30分ほどで小樽駅に着き、倶知安行の2両編成のディーゼルカーに乗り換える。ホームの向こうに見えるのは、小樽の町並み、「坂の町」です。



小樽を発車するときは、ほぼ満席。
車両は新しく、快適な乗り心地だった。
余市に近づくに従い、空席が目立ち始め
る。

A photograph taken from inside a structure, possibly a train car or a bridge, looking out through a frame of rusty, weathered metal beams. The view is of a field of purple lupines in full bloom, with green foliage in the background. The scene is bright and sunny.

倶知安手前の駅のルピナス。
完全に野生化している。

跨線橋の向こうは、枕木の下に敷く「バラス」が広がる。
かつての数本のレールの痕跡で、単線の「山線」は、
駅ごとに、列車交換のため複数の線路が施設されていた。



次は 倶知安 (23)

17 小樽	16 塩谷	15 蘭島	14 余市	13 仁木	12 然別	11 銀山	10 小沢
1290	1290	970	860	750	750	540	340
9 倶知安	8 比羅夫	7 ニセコ	6 昆布	5 蘭越	4 目名	3 熱郭	2 厚松内
1 二股	0 長万部					新千歳空港	札幌
						2880	2100



倶知安に着くころの、車内。
完全なローカル線の様相だった。

倶知安着

駅構内には、転車台がひっそりと。

かつて、この駅から羊蹄山の東側を廻る「胆振線」があり、前照灯が、両側のデフ（除煙板）についている、「二つ目玉のクンロク：9600型蒸気機関車」で有名だった。

左に停まっているのは、レールバスと言う小型のディーゼルカー。

かつては、蒸気機関車に給炭水したり、列車交換したり、

胆振線との分岐駅で、活況を呈していたが・・・。





改札を通過して、待合室へ。

売店がある。観光案内の人もいる。

駅前の町並みはそれなりだったが、活気がない。

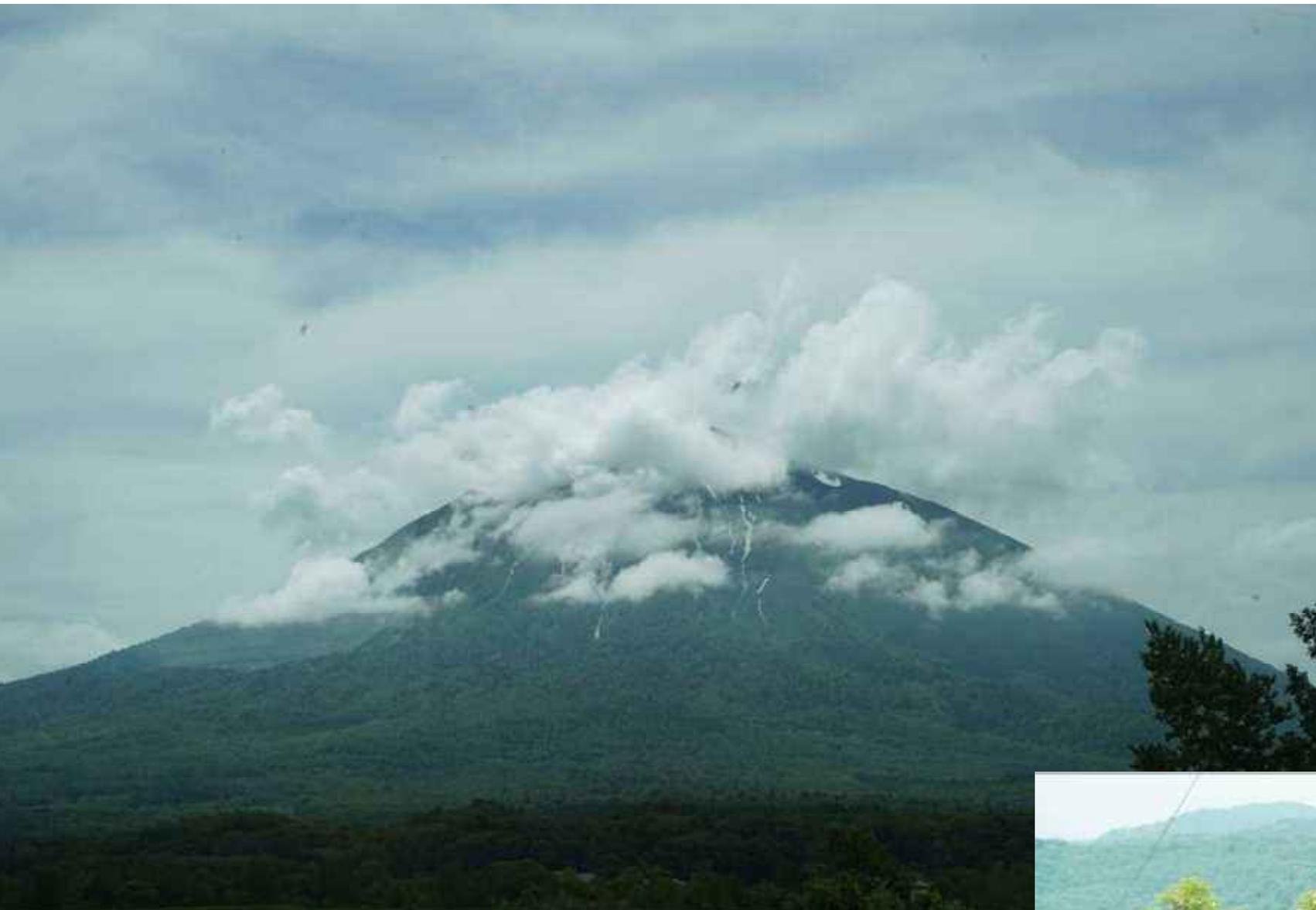
「歓迎！新幹線」の標語が、やけに目についた。

駅の構内では、新幹線の工事が始まっていた。

蘭越行と言うからには、蘭越に何かあるのではと

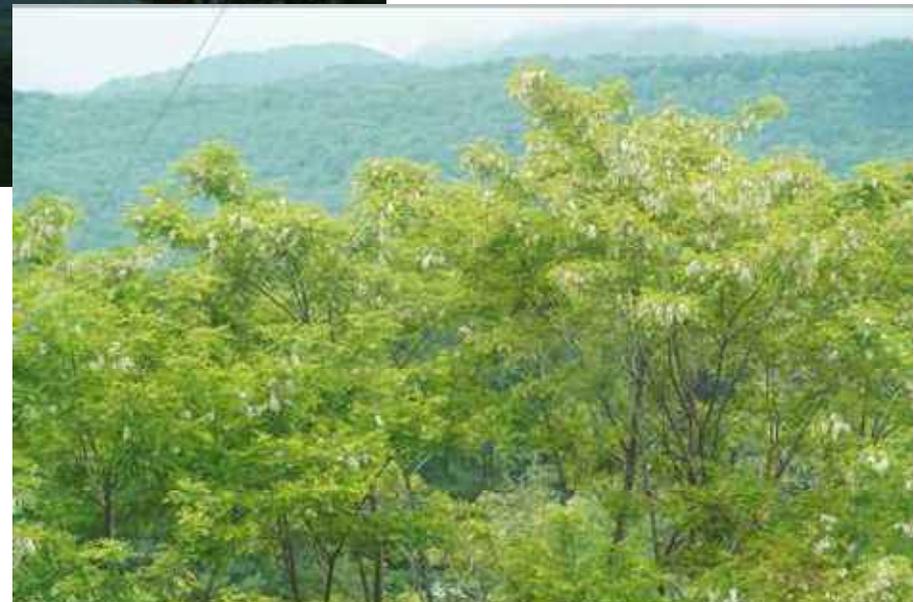
期待して、9時50分の蘭越行に乗る。





沿線は、
アカシアの林。
丁度、
満開の時期だった。

倶知安を出てすぐ、蝦夷富士と呼ばれている「羊蹄山」の裾野を走る。しばらくのお付き合い。急行「大雪」や「まりも」の乗客も、この山を眺めていたのだろう。もっとも、上り列車は早朝函館着だった。



倶知安峠の勾配が続く。
カーブのところの護輪軌条が、
山越の厳しさを物語っている。
ここを、C62 が重連で踏破していた。

右のツバメマークは、C62 の2号機だけが付けている。
かつて東海道本線で特急つばめを引いていたときの栄光の印。
この機関車を撮りたくて、あまたの人が函館本線通いをしていた。



リゾートで有名な、ニセコ駅。

駅前には、質素で、リゾート地と言う雰囲気はない。

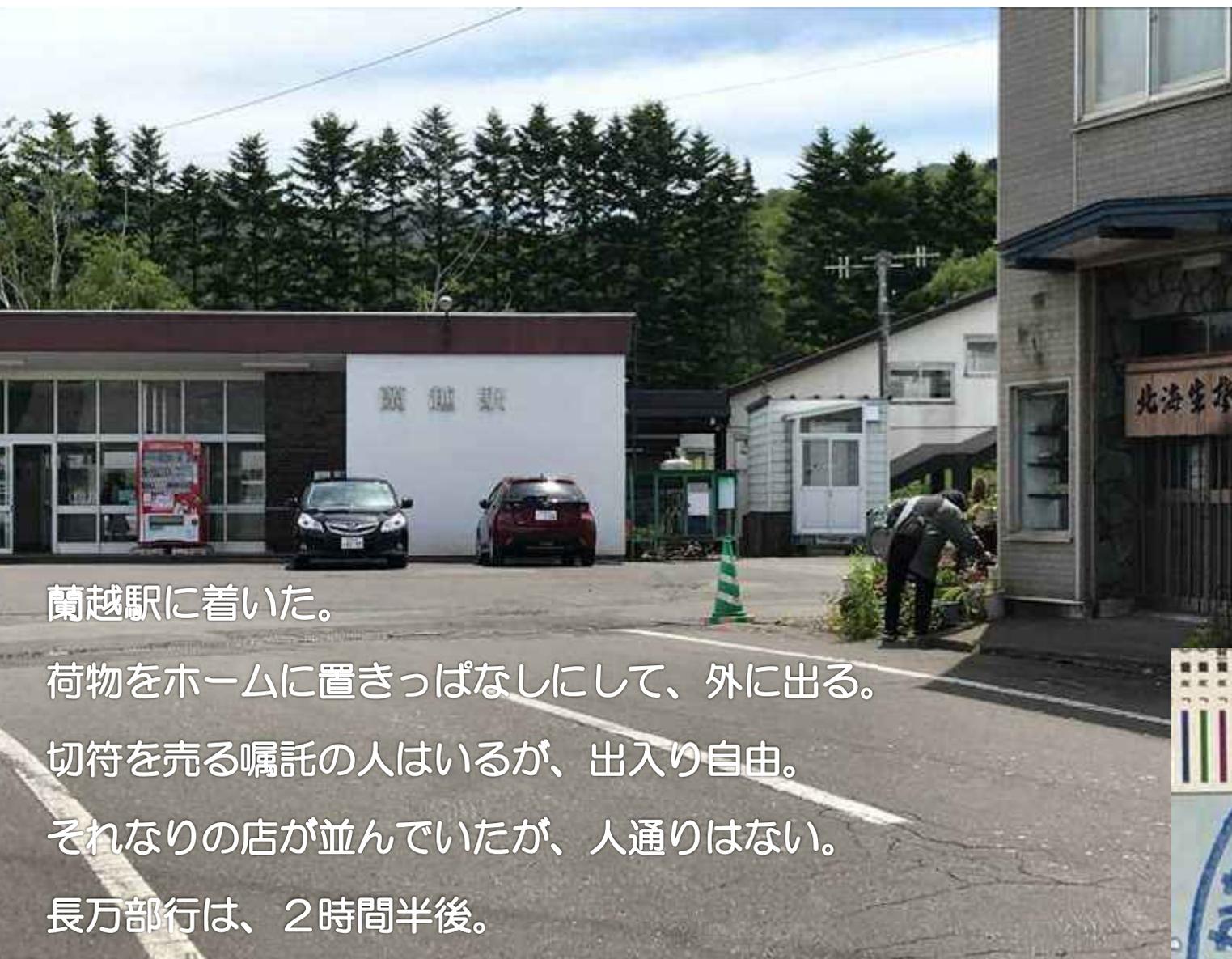
みなさん、車で直行してしまうのだろう。





蘭越まで乗ったのは3人。

さて、いい出会いが待っているといいな。



蘭越駅に着いた。

荷物をホームに置きっぱなしにして、外に出る。

切符を売る嘱託の人はいるが、出入り自由。

それなりの店が並んでいたが、人通りはない。

長万部行は、2時間半後。



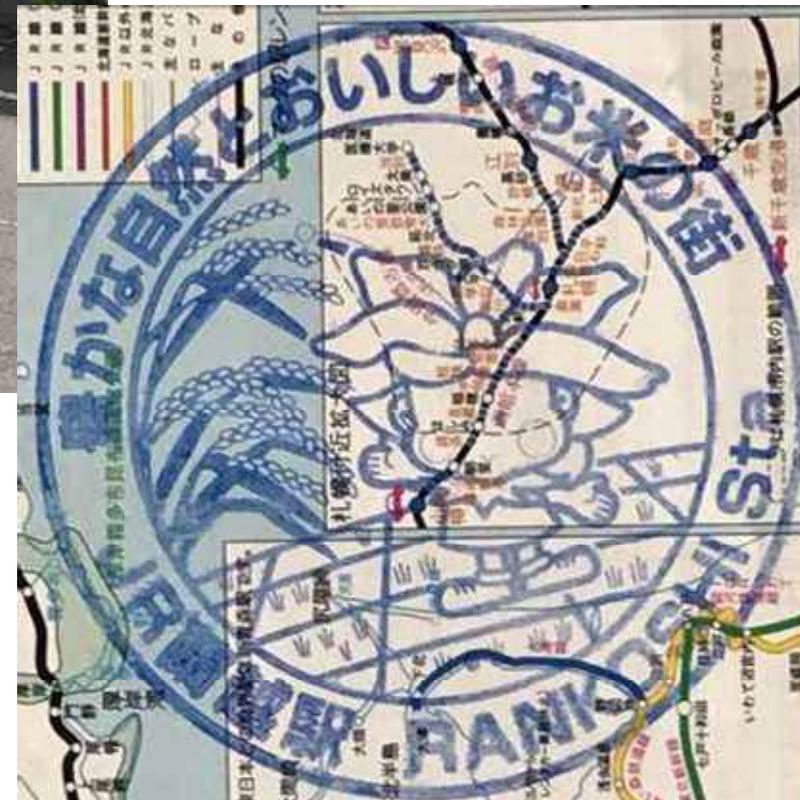
白いハマナスも。

花の手入れをしている人に話を聞いた。

「今、花の町として力を入れている。」

「かつては、倶知安の高校に通う生徒が沢山いたのだけけれど。」

「ここのお米は、道内一美味しいよ。」





2時間半後、踏切の警報音が聞こえてきた。
立派な跨線橋を渡って、ホームへ。
単機のディーゼルカーが来た。
それでも、ここから3名乗車。



長万部からは、20分後の特急で函館へ。
駅前の「かにめし本舗かなや」で、
遅いお昼の、「かにめし」を買う。

かつて、C62 の配置こそなかったものの、「山線＝函館本線」の重連区間をはじめとする急行列車の仕様をかかえていた長万部機関区。(海線：室蘭本線)

長万部は、函館・室蘭と2本の本線が分岐する道南の要衝で、上記現役時代はD51を筆頭に、瀬棚線のC11や入れ替え用9600型が配置されていた以外に、前出のC62やD52といったマンモス機も出入りしていた。

機関区は、駅構内北西に隣接しており、扇形庫や転車台もあった。





函館行きの特急は5分の入り。
当初、長万部からも鈍行にしようと思ったが、
ここは廃線区間ではないので、また2時間半
間待つこともないと気が付いた。
かにめしをゆっくり味わい終わったところに、
函館山が見えてきた。