

「北海道一周鉄道旅行(3)」

お茶の水女子大学サイエンス&エデュケーション研究所

田中 千尋 Chihiro Tanaka

北海道新幹線の駅が「函館駅」ではなく「新函館北斗」という函館からかなり離れた場所に設置されたのは、将来札幌方面への延伸が計画されているからです。



(Wikipedia より)

もし現在の北海道新幹線の終点を函館駅にしてしまうと、将来札幌まで延伸した場合、全列車は函館まで遠回ることになります。函館という街の地形上「スイッチバック」して、進行方向を変える必要があります。乗務員交代(または運転席移動)、乗客も席の向きを転換する必要があります。本州方面から札幌方面への所要時間に大きく影響します。そこで函館駅乗り入れを断念して、現在の場所に駅を建設したのです。



札幌方面への新幹線建設工事はすでに始まっています。経路は、現在特急が走っている室蘭本線経由(俗称「海線」)ではなく、より短距離で結べる函館本線経由(俗称「山線」)です。新幹線開通と同時に、輸送密度の低い長万部～小樽間の在来線(函館本線)は廃止されることが決定しています。



「森(もり)行の普通列車」は空いていました。函館本線は電化されていないので、この列車も気動車(ディーゼルカー)です。特急や新幹線とちがって、実にのんびりとした時間が流れています。



一つ目の駅は「仁山(にやま)」です。となりの「しんはこだてほくと」の駅名がシール貼りなのは、北海

道新幹線開業前の駅名が「渡島大野 (おしまおおの)」だったからです。



仁山を出てしばらくすると、左車窓に「小沼」という湖が見えます。名称は小沼ですが、十分に大きな湖水です。小沼と大沼は狭い水路でつながっています。



列車は「大沼駅」に到着します。「小沼湖畔の大沼駅」という不思議な駅です。大沼は函館近郊の観光地として賑わっていますが、当の大沼駅は特急も停まらず、閑散としています。観光客は一つ先の特急も停まる「大沼公園駅」を利用したほうが便利だからです。



停車列車も乗降客も少ない大沼駅ですが、鉄道運用上は結構重要な駅です。線路は大沼駅構内で二手に分

かれます。実は函館本線はこの駅で2方向に分岐しているのです。左が「大沼公園経由」(事実上の本線)、右が「渡島砂原経由」(通称「砂原支線」)です。



(国土地理院地形図)

地図を見ても、函館本線が二手に分かれていることがわかります。二つの線路に囲まれるように「駒ヶ岳」が存在します。実は、左側(西側)の路線は、駒ヶ岳山麓の(鉄道にとっては)急勾配を通過するので、牽引能力の低い旅客列車や貨物列車は通過できません。その点、右側(東側)の路線は、遠回りなのですがその勾配が緩く、すべての列車が通過できます。かつては、急行や特急でも砂原支線経由の列車もありましたが、現在は一日に数本の普通列車だけです。ただし、貨物列車は現在でもすべて砂原支線経由です。



大沼駅を出た列車は、すぐに「大沼公園駅」に着きます。ワンマン運転で、運転士が運賃の收受をする列車なので、バスのような整理券と運賃表があります。