



さすがは北海道の中心駅です。函館本線(小樽方面)、旭川方面、千歳線苫小牧方面、札沼線(学園都市線)、それに新千歳空港行きの列車が数分おきに発着しています。この日は平日で、しかも帰宅時間帯だったので、駅はやや混雑していました。

やっと札幌に着きました。かつて北海道に渡るには、上野から夜行列車に乗り、翌朝青森駅着。何も考えずに、青函連絡船の棧橋に向かってダッシュでした。連絡船には定員があるので、走らないと乗れないことがあったのです。津軽海峡を渡って、函館駅でまた走ります。ホームで待っている急行列車に座るためです。そこから5, 6時間揺られて、やっと札幌でした。

今は東京から北海道への旅行者のほとんどは飛行機でしょう。しかし今回は、朝東京を出て適当に途中下車しながら鉄道だけを使い継いでも、その日の明るいうちに札幌に到着できました。どうしても「隔世の感」を覚えざるを得ませんでした。



東京から 1163km、鉄道旅行としては結構な長旅でしたが、このままホテルには行きませんでした。ぜんぜん疲れていないし、まだ外は明るかったからです。私は迷わずに「函館本線の人」になりました。



札幌駅に降り立つのは久しぶりです。かつての札幌駅は地上駅でしたが、今は高架上にあります。この写真だけを見れば、東京の駅とあまり変わりません。東京とちがうのは、電車だけでなく気動車(ディーゼルカー)の列車も多いことでしょう。



函館・札幌間の特急は、現在すべて室蘭本線経由で、小樽を通る特急はありません。しかし、札幌・小樽間は札幌の通勤圏なので、列車の本数が多く時刻表で調

べておく必要もないほどです。新千歳空港から小樽へ直通する快速列車もあります。



縁起駅の「銭函駅（ぜにぼこえき）」付近では、右側に石狩湾が迫ってきます。かつては海水浴客で賑わった地域です。列車本数の多いこの区間は「複線電化」なので電車はスイスイ走り抜けます。

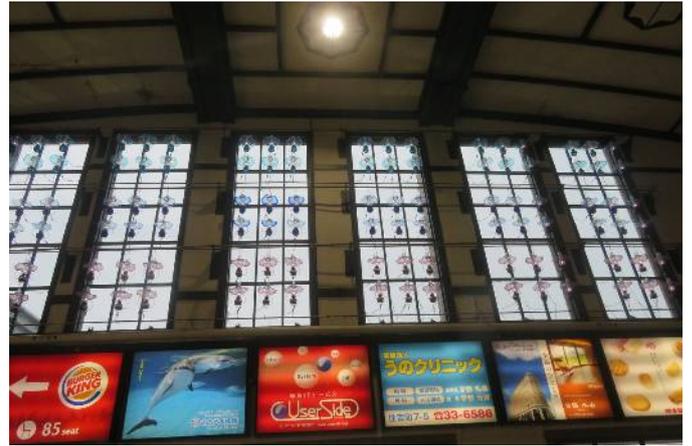


小樽駅に到着しました。この手前（札幌方）もこのあと（余市方）も、どちらも「函館本線」なのですが、事実上この小樽駅で運転系統が「分断」されています。この先は電化されておらず、短編成の気動車（ディーゼルカー）しか走っていないのです。



ちょうど長万部から山を越えてきた気動車が入っ

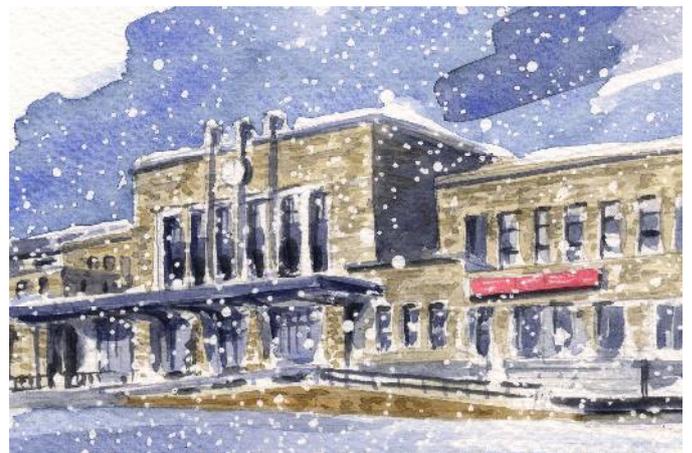
てきました。この区間にもかつては、特急「北海号」や蒸気機関車牽引の急行列車も走っていました。



小樽の駅舎は素晴らしいです。駅だけ見に来ても観光気分になります。北一硝子のランプが並んでいます。



小樽駅の駅舎は堂々たる風格があります。上野駅や両国駅に似ていますが、同年代に同じようなデザインで建てられたからです。



「雪の小樽駅」(画；C.Tanaka)

私はこの駅舎が好きで、何度か画にしています。この画は、敦賀港から冬の日本海をフェリーで移動して小樽に着いた時のものです。雪の小樽駅はひとときわ旅情を感じます。