

「日々の理科」(第 4008 号) 2025, -7, 28

「北海道一周鉄道旅行 (13)」

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



岩見沢を出ると、車窓には広々とした風景が広がります。このあたりには、麦畑、ビート（砂糖大根）、それに水田も多いです。北海道のお米はおいしいです。



列車は「深川駅」に到着しました。現在は一日数本の留萌本線の列車に乗り換えられるだけです。

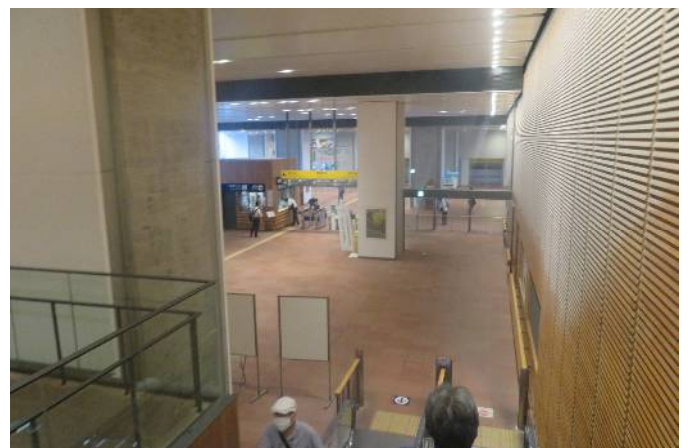


しかしかつてはもっと賑わっていました。昭和 40 年代の鉄道路線図を見ると、深川からは留萌本線が日本海の「留萌（るもい）」までつながっています。現在は途中駅の「石狩沼田」までですが、この区間も存続が危ぶまれています。

もう一つ、深川と名寄（なよろ）を結ぶ、「深名線（しんめいせん）」がありました。深川と名寄なので、深名線なのです。北海道でも屈指の豪雪地帯を結ぶ線でした。私は大学生の頃の 1 月に、深川から名寄まで深名線乗ったのですが、途中の朱鞠内（しゅまりない）で深雪の為に乗り換えた列車が発車できず、4 時間も遅れて名寄に着きました。それでも列車は地元の方で満員だった記憶があります。



そんな記憶を思い出しているうちに、列車は旭川駅に定刻に到着しました。実はこの日の宿泊地は網走なので、このままこの列車に乗って行っても良かったのですが、このあと「稚内往復」という「大事業」が待っています。何となく名残惜しいまま、特急を捨てました。旭川駅では、乗客の 3 分の 1 ぐらいが降りて、同じぐらいの人が乗って、網走に向けて発車しました。



旭川駅は見違えるほどきれいになって、まるで美術館のエントランスのようでした。この駅にも思い出が

あります。学生時代、宿泊費を浮かすために4つの方法がありました。

(1) トレインホテル

これは「夜行列車の中で寝る」という意味で、最も確実で安全な方法です。当時の「北海道周遊券」では、道内の急行列車の自由席が何度でも乗り降り自由でした。座席車を連結した夜行急行も各方面に出ていたのので、その中で移動しながら一夜を過ごす方法です。周遊券は20日間有効だったので、「座席寝15連泊」なんて猛者もいました。もはや「×ゲーム」か「修行」に近いですね。私は5連泊が最長記録です。

(2) 高級ステーションホテル

実際にありそうなホテル名ですが、これはホテルではなく「駅の待合室で寝る」という意味です。しかし当時でも一晩中開いている待合室がある駅は、北海道でも数えるほどしかありませんでした。たとえば札幌駅はいけそうな気もしますが、最終列車が出てしまうと、深夜に発着する列車はなく、待合室は閉まってしまいます。函館、釧路、網走なども同じでした。

ところが旭川駅は、深夜に稚内行、網走行、札幌行などの夜行列車が発着するので、待合室が一晩中開いていました。冬など外では凍死するような気温でしたが、旭川駅の待合室は暖房がガンガンに効いていて、よく眠れた記憶があります。

(3) 低級ステーションホテル

これは「無人駅の待合室に泊まる」というテです。あまりしたくありませんでしたが、それでも何度かやったことがあります。夏にしかできず、しかも寝袋ぐらいはないとちょっと眠れませんでした。

(4) パークホテル

これも実際にありそうなホテル名ですが、「公園のベンチで寝る」という意味です。最後の手段ですが、これも何度か試しました。おすすめしません。



もちろん、今の旭川駅ではステーションホテルはできません。北海道の夜行列車は全廃され、夜は駅そのものが閉まっているからです。

駅前が一番良い位置のバス停には「旭山動物園行」のバスが停まっていて、相変わらず動物園を訪れる人たちが賑わっていました。



旭川のバスの「回送表示」が面白いです！都バスでもやってほしいと思いました。ついでに「急いで！赤バスです！」も。「赤バス」っていうのは「最終バス」のことです。



旭川滞在は1時間ほどでしたが、一番重要なのは「買い物」でした。これから乗る稚内行の特急は、何時間も乗るのですが、車内販売がないからです。



JR 北海道の大きな駅に設置されている「乗車位置案内」は、非常にわかりやすいです。列車ごとに表示が変わり、自分がどの乗車位置から乗ればよいか一目でわかり、旅行者には大変有難いです。