

「北海道一周鉄道旅行 (14)」

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



やっと自分が指定券を持った「特急宗谷号」が到着しました。かつての宗谷本線(旭川～稚内間)は、祖開業以来、優等列車は急行列車しかありませんでした。まさか特急が走るようになるとは思っていませんでした。宗谷本線の急行や夜行列車には何度も乗りましたが、この「特急宗谷」に乗るのは初めてです。



旭川発は 9:00 ちょうど、終着稚内着は 12:42 ですから、3 時間 42 分の乗車です。この列車にはグリーン車もついています。正確には「グリーン車」ではなく「グリーン席」です。宗谷本線はローカル線区で、編成もわずか 4 両。グリーン車の需要も少ないので、1 両の 3 分の 1 だけグリーン席なのです。私の所持していたフリー切符でもグリーン車に乗れるのですが、席数もわずか 9 席で、確保に一番苦労しました。

もし予定通りに始発の札幌駅から乗っていたら、7:30 発なので、実に 5 時間 12 分です。走行距離も 396.2km と国内の昼間特急では、九州の日豊本線特急

に次いで第二位の長距離ランナーです。

停車時間も含めた列車の平均速度を「表定速度」といいます。特急宗谷の表定速度は、旭川を境に大きく異なります。ちょっと計算してみました。

【札幌～旭川(函館本線)】

$136.8\text{km} \div 1\text{時間 } 28\text{分} = \text{表定速度 約 } 92\text{km/h}$

【旭川～稚内(宗谷本線)】

$259.4\text{km} \div 3\text{時間 } 42\text{分} = \text{表定速度 約 } 70\text{km/h}$

この表定速度の大きな差には理由があります。一つは、札幌～旭川間の函館本線は複線で、駅での離合(すれちがい)の必要がないのに対し、旭川～稚内間の宗谷本線は単線で、駅での離合が必要なことです。もう一つは、線路の規格(品質)もちがうこと。制限速度も函館本線内は 120km/h なのに対し、宗谷本線の名寄以北は 95km/h に落ちます。実際に名寄駅を過ぎると、急に鈍足になったなあ、と実感できます。



特急列車には「絵入りのヘッドマーク」がつきものですが、北海道の特急は電光掲示のヘッドマークです。宗谷号のヘッドマークは道北の地図をデザインしたものでした。



旭川駅で乗務員も交代です。走行距離や走行時間があまりにも長いので、区間ごとに運転できる資格があ

るのでしょう。



名寄駅に停まります。この駅は現在は宗谷本線のみ
の中間駅ですが、かつては「深名線」と「名寄本線」
の分岐駅でした。名寄には低緯度オーロラ観測でも有
名な「なよろ天文台」がありますが、今回は寄れませ
んでした。「次回はな、寄ろう」と思いました。



名寄を過ぎてしばらくすると、左車窓に天塩川（て
しおがわ）が見えてきます。天塩川は北海道では石狩
川に次いで2番目の長さ、国内でも4番目の大河です。
上流が南、下流が北なので、春になると河口付近の結
氷が残り、たびたび氾濫をした「暴れ川」です。



宗谷本線には「天塩（てしお）」を冠する駅名がい

くつかあります。天塩中川駅もその一つです。1日に
4本の特急が停車しますが、近年1日の平均乗降客が
10人以下という、ちょっと危機的な状況の駅です。



宗谷本線の沿線には名寄を最後に大きな街はあり
ません。ずっと森や原野の中を走り続けて、やっと家
が見えてきました。音威子府村です。



「音威子府」は「おといねっぷ」と読みます。子ど
もの頃、時刻表を見ていて右欄のひらがな表記「おと
いねっぷ」の駅名を見て「何か、かわいい駅名だなあ」
と思った記憶があります。もちろんアイヌ語地名です
が、わざわざ漢字にしないで良かった気がします。



この駅舎にはかつて「常盤軒」という駅そばの店が
ありました。「音威子府そば」として親しまれていて、
私も好きでしたが、2021年に閉店してしまいました。
しかし今年、夏限定で復活したのだそうです！