



稚内の一つ手前の「南稚内駅」に着きました。この日「特急宗谷号」は3回もエゾシカと衝突・接触して、50分も遅れていました。北海道では列車とシカの衝突は、本当に日常茶飯事です。接触まではいなくてもシカの飛び出しによる「急ブレーキ」は非常に多いです。私も最初は回数を数えていたのですが、あまりにも多いので途中で数えるのをやめました。



ほどなく「JR 最北端の駅・稚内駅」に到着しました。この到着した列車がそのまま、旭川行「特急サロベツ」として折り返すので、駅舎ではたくさんの「中高年旅客」が待っていました。



ほとんどの人は「最北端の駅」という看板に注目していますが、実はこの「259」という表示が重要です。これは宗谷本線の起点「旭

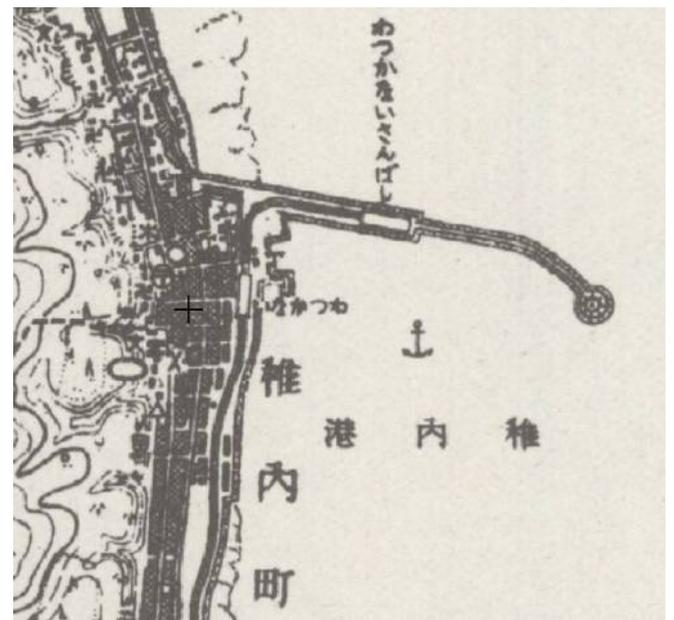
川駅」からのキロ程で、259kmのところですよ！・・・という意味です。キロ程標識は、通常地面に近い位置に設置されているのですが、北海道では冬季に雪で見えなくなるので、少し高い位置に設置されています。



現在の稚内駅は1面1線の「棒線盲腸駅」で、レールもこの1線だけです。この「車止め」が現在の日本の鉄道の正式な最北点ということになります。



しかし不思議なことに、レールは駅舎を突き抜けて、更に北側の駅前広場まで伸びています。



実は戦前には、稚内駅の更に北側に、「稚内棧橋」という駅が存在しました。この棧橋からは、樺太（現

在のサハリン) の街「大泊 (おおどまり) =現在のコ  
ルサコフ」 行の「稚泊連絡船 (ちはくれんらくせん)」  
が発着していたのです。一等車は上野駅から青森へ、  
青函連絡船に積まれて函館へ、更に稚内桟橋駅まで直  
通だったそうですからオドロキです。



というわけで、その「名残のレール」だったのです。



その線路の先にも「黄色い車止め」があります。正  
式な宗谷本線の車止めではありませんが、「日本最北  
の鉄道車止め」ということで人気があります。

「特急宗谷」は、かつては「急行宗谷」でした。画  
は 1992 年のもので、当時の急行列車の姿、それに当  
時の急行券、入場券 (いずれも稚内駅発行) が貼られ  
ています。今では入手できない貴重なものです。



この折り返しの特急は、もともと稚内駅の停車時間  
が 20 分ほどしかありませんでした。そこへもってき  
て、50 分も遅れて到着したので、もうパニックです。  
車内清掃は 5 分で終わって、10 分そこそこで発車！  
私は郵便局に行きたかったのですが「無理んトップ」  
でした。



同じ車両ですが、行きは「宗谷号」 帰りは「サロベ  
ツ号」と愛称が変わります。宗谷号は札幌～稚内の運  
転、サロベツ号は旭川～稚内の運転なので、乗客が間  
違えないように・・・という配慮なのです。ちなみに  
「宗谷」は「磯の岸」、「サロベツ」は「芦原の川」、「稚  
内」は「冷たい水の沢」といった意味で、いずれもア  
イヌ語由来の地名です。

