



稚内から旭川までは、行きと完全に同じ車窓風景です。あの宗谷本線一の風景の場所も、もう一度通りましたが、やはり利尻富士は見えませんでした。



北海道の JR 線では、支線のローカル線そのものが廃止になっているばかりでなく、本線の駅でも乗降客が極端に少ない駅がどんどん廃止になっています。この駅もつい最近廃止になった「雄信内駅」です「おしんない」ではなく「おのつぶない」と読みました。



この美深駅からは「美幸線 (びこうせん)」というローカル線が分岐していました。「美深 (びふか)」から「北見枝幸 (きたみえさし)」を結ぶ予定で建設された路線です。しかし実際は途中の「仁宇布 (にうぶ)」までしか開通せず、終着駅で行き止まりのいわゆる「盲腸線」でした。

この美幸線、ある「不名誉なこと」で有名でした。廃止直前の営業係数が 4,731 と全国最悪だったのです。営業係数 (収支係数) というのは「100 円の収入を得るのに、コストがいくらかかっているか」という指数です。数値が 100 を超えると「赤字路線」ということになります。4,731 という営業係数は、もう続ければ続けるほどどんどん赤字が膨らむ・・・という最悪の状況だったのです。ちなみに、当時 (昭和 59 年) の山手線の営業係数は「44」、東海道新幹線は「53」で、いずれも「ドル箱」とわかります。



「比布駅」に停車しました。本来は特急通過駅なのですが、下り列車との離合 (すれちがい) の為に停まったのです。乗客の乗降はできず、このような運行の都合による停車を「運転停車」といいます。

この比布駅 (ぴっぷえき) は、「ピップエレキバン」のテレビコマーシャルで有名になりました。ピップの社長さんと樹木希林さんが並んでこの駅名板の前に立ち、商品名を言おうとすると、手前を急行列車が通過する・・・というスバラシイ設定です。当時は隣の駅が「きたぴっぷ」「みなみぴっぷ」だったので、抜群のロケーションだったのです。

さて、この特急「サロベツ号」は、もともと稚内を 40 分遅れで出発したことに加え、更に何度もシカとのニアミスで急停車を繰り返し、旭川駅での次の列車、網走行きの特急「オホーツク号」への乗り換えは絶望的になっていました。このオホーツクを逃すと、あと

は快速列車しかなく、網走到着が深夜になってしまう……のですが、とくにそれを覚悟していました。

ところが、旭川到着の30分ぐらい前にカレチさん（車掌さん）が回ってきて「えー、旭川駅で網走行特急にお乗り換えの予定の方、いらっしゃいますかー？」と尋ねてきました。私はオホーツクの特急券を見せて「乗り換え予定です」と申し出ました。するとカレチ氏「旭川局（旭川鉄道管理局）に連絡してみます。ちょっと期待薄ですが、できるだけ待ってもらいます」と仰るじゃありませんか！

実際に旭川駅ではオホーツク号が発車を15分も遅らせて、待っていてくれました。特急が乗り換え客を待つというのは普通ないことで、まさにJR北海道の「神対応」でした。しかも乗り換えたのは私一人だけで、何か非つつつ常に申し訳ない気がしました。



JR北海道の神対応と幸運のおかげで、予定の網走行特急に乗れました。旭川からは「石北本線（せきほくほんせん）」を全線走破します。「**石**狩」と「**北**見」を結ぶ線という意味です。「玉ねぎ貨物列車」で有名。



私のせいで15分遅れだった特急ですが、走り出してからトラブルの連続でした。原因は全部エゾシカです。トンネルに入ったところで急停止、何とトンネルの中からシカが飛び出してきました。



留辺蘂（るべしべ）で日が暮れました。留辺蘂は、大学生の時の友人との車の旅行で道に迷い「ゲゲっ、ルベシベかよ！」という迷言が生まれた土地です。

留辺蘂を過ぎて、この日最大のシカとの衝突がありました。たぶん列車通過の直前にシカが飛び出してきたのでしょう、急停止では間に合わず、列車の床下で「ガガガガッ」というシカが轢かれた音がしました。点検に10分ほど停まりましたが、幸い（シカにはかわいそうですが）車体は無事だったようです。



結局私とシカのせいで、網走到着は約40分遅れました。すぐに車両点検の人がやってきました。



確かに先頭車前面には、シカと衝突した跡が残っていました。もちろんシカもかわいそうですが、運転士さんも気の毒だと思いました。