

将来、新函館北斗～長万部～小樽（新小樽）～札幌間には、北海道新幹線が延伸することが決まっています、すでに一部では工事も始まっています。新幹線が開業すると、いわゆる「並行在来線」は廃止されることもあるのですが、現在の函館本線の函館～長万部間は廃止になる可能性はほぼありません。



(長万部駅を通過中の貨物列車)

その理由がこの貨物列車の存在です。函館本線は、津軽海峡線とともに、北海道～本州間の貨物輸送の重要な役割を担っています。新幹線の線路に貨物列車は走れないので、開業後も貨物輸送の為に、どうしても在来線が必要なのです。



函館行きの特急「北斗号」が入ってきました。実はこの列車も長万部までは室蘭本線経由で、さきほどの小樽駅もビュンビュン通過してきた列車です。外国人の団体が 20 人ぐらい乗り込みました。この列車が今回の北海道旅行で最後の特急乗車になりました。



長万部からの函館本線は、函館駅に向かって渡島半島（おしまはんとう）をひたすら南下します。長万部を出てしばらくすると、草原の果てに駒ヶ岳が霞むように見えてきます。



列車が南下するにつれて、少しずつはっきり見えてきます。駒ヶ岳は双耳峰の特異な山容なので、遠くからでも見間違えることはありません。



「秋の駒ヶ岳」(画；C.Tanaka)

宮脇俊三は、著書の中で「私は北海道の山では駒ヶ岳がいちばん美しいと思っている」と書いています。私もそう思います。北海道にはほかにも、羊蹄山（ようていざん）、斜里岳（しゃりだけ）、利尻岳（りしりだけ）など、秀麗な山容の名峰はたくさんあります。



しかし、美しく裾をひく駒ヶ岳の姿が私は好きです。



列車は終着駅「函館駅」に到着しました。北海道新幹線は「新函館北斗駅」に着くので、現在でも函館駅は在来線だけの駅です。「JR 北海道」と「道南いさりび鉄道」、それに「函館市電」が乗り入れています。



「雪の函館駅」(画；C.Tanaka)

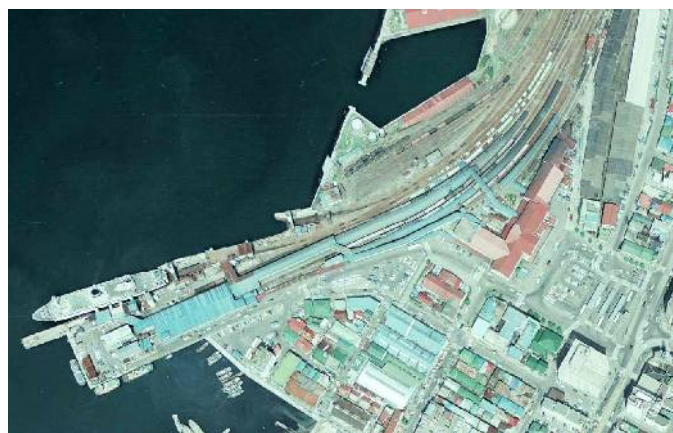
この曲線のホームがなつかしいです。かつて青函連絡船を降りて、座席を確保する為に、このホームまでダッシュしたものです。ホームには2本の特急列車が並んで停まっていました。どちらも札幌行きなのですが、片方は小樽回り（通称「山線」）の「北海号」、もう片方が苫小牧回り（通称「海線」）の「北斗号」です。北海号は廃止、今は北斗号だけが走っています。



函館駅の線路は、全部「行き止まり」です。この駅の先には函館港と函館山しかないからです。しかしかつては栈橋まで線路が伸びていました。その栈橋の線路がそのまま青函連絡船の下甲板につながっていて、貨物列車の車両を載せていたからです。つまり連絡船の中にも線路があったのです。



戦前の地形図を見ると、函館駅は現在とほぼ同じ場所、やはり線路がカーブした位置にあることがわかります。しかも、その函館駅の更に先に「函館栈橋駅」もありました。この函館栈橋駅は、大正4年（1915年）に、青函連絡船との接続用に作られ、昭和43年（1968年）まで存在しました。その後は「函館駅の一部（構内扱い）」として、青函連絡船と列車の乗り換え改札として機能していました。



(国土地理院航空写真／1976年)

当時の航空写真を見ると、青函連絡船の船影や、栈橋につながる線路、たくさんの貨車も写っています。中央右の赤い屋根の建物が、当時の函館駅駅舎です。