

ありがとう留萌本線旅行

高校二年 *** **

1.はじめに

(1)あいさつ

新中学1年生の皆さん、長かった中学受験を乗り越えてご入学おめでとうございます。ならびに「神奈川県男子校フェア」にお越しくださった皆様、こんにちは!高校二年の**です。早いもので引退まで半年もなくなり、悔いのないように活動をしていきたいと思います。

さて今回は、去年の冬休みに行ってきた留萌本線を中心とした北海道旅行について執筆しました。北海道への旅行としては短い1泊2日というタイトなスケジュールだったため、記憶が曖昧な箇所が散見されますが、ぜひ最後まで読んでいただけると幸いです。

また、乗車記録については基本的に以下のように表記します。

乗車駅 発車時刻▶▶▶路線名 列車名 行先▶▶▶降車駅 到着時刻

(2)自己紹介

駅スタンプときっぷに目がない収集鉄で、最近のマイブームは常備券や補充券等の軟券収集である(今回の旅行にも登場します)。また校内では少数派の東京都に在住している。JRについての知識はかなり自信があるが私鉄等に関してはからっきしである。鉄道旅行に関しては大晦日から元日にかけて弾丸旅行をしたこともある大胆さがあり(自称)、最近は駅舎や駅名標を撮影する駅鉄にも手を広げている。

それでは…

Let's 出発進行～

2.真冬の北海道へ

最寄り駅 ?:?:?発▶▶▶山手線内回り▶▶▶品川 5:28 着

品川 5:52 発▶▶▶京急本線・空港線 快特羽田空港第1・第2ターミナル行き
▶▶▶羽田空港第1・第2ターミナル 6:07 着

早朝5時に自宅を出発し、1泊2日の北海道旅行が幕を開けた。今回は北海道の観光名所や海の幸を楽しむ…というものとは程遠い鉄分豊富な旅行をしていく予定である。実は筆者は北海道に行くのは人生初であり、この日のためにユニクロの超極暖ヒートテックやThe North Faceのブーツを買いそろえ防寒対策は万全だった。そのため最寄駅から乗車した山手線は暑くて仕方なかった。冬休みが始まっているためか車内には大きな荷物を持っている旅行客が多く見られ自分もその内の1人だった。通学で頻繁に利用する品川駅で降りて京急線に乗り換え羽田空港へ向かった。

羽田空港は非常に広く、何度も来ている自分ですら第 1 ターミナルと第 2 ターミナルの見分けがつかない。今回利用する AIRDO という航空会社は第 2 ターミナルからの出発なので頭上の案内板を頼りにチェックインカウンターまで向かった。

羽田空港 7:10 発▶▶▶AIRDO81 便▶▶▶旭川空港 8:45 着

チケットの QR コードをかざして搭乗口を通過すると保安検査場がある。ポケットの中の貴重品などをすべてベルトコンベアに載せるのは少々面倒だが、安全な空の旅のためには致し方ない。

AIRDO の使用機材である「ボーイング 767-300」は他の機体に比べて小さくロビーの搭乗口からは乗れないので、少し離れた滑走路まで専用のバスに乗る必要がある。おかげでシンオウ地方のポケモンであるロコンがあしらわれた機体を間近で見ることができた。

飛行機は定刻通りに離陸し、北の大地へ向けて飛び立った。見慣れた東京のビル群が徐々に小さくなつていき、上空 1 万フィートまで到達するとあたりに幻想的な雲海の風景が現れ、時折富士山が遠くに見えたり、雲の隙間から東北地方の山々を拝んだりすることができた。パンフレットに載っていた北海道のグルメやお土産を見ていると機長からの放送があり、現在青森県の上空を飛行しているとのことである。外を見ると水深日本第 3 位を誇る十和田湖が広がっており、周囲の山々には雪が積もっていた。

そしてついに飛行機は北海道に突入し、着陸態勢へと入るために下降した。人生初の北海道の景色は猛吹雪に歓迎されて何も見えなかった。下記の写真は吹雪がおさまったときに撮影したものである。再び機長から放送がかかり機体はしばらくすると着陸態勢に入った。ここで少々トラブルが発生した。今までの経験上分かりきっていたが筆者は下降時に気圧の変化に鼓膜がうまく適応できず、今回もその影響で中耳炎のような痛みに襲われた。おかげで最後は景色を楽しめなかつたというわけだ。なんだかんだで定刻通りに旭川空港に着陸した。

3. 留萌本線駅巡り開始!～夢の北海道上陸～

(1)まずは深川駅まで移動

旭川空港 9:15 着▶▶連絡バス 旭川駅前行き▶▶▶旭川駅前 9:50 着

鼓膜の調子がおぼつかないまま、ついに夢の北海道上陸を果たした。お土産の下見とトイレを済ませてバスロータリーに停車しているバスで旭川駅へと向かう。AIRDO を利用するともらえるバス運賃の割引券でありがたく 100 円節約させてもらう。しばらく市街地を進むと北海道で広く展開している「セイコーマート」が見えてきて、北海道に来たことを実感した。

旭川駅の駅舎は 2011 年に改築された 4 代目のものであり木材の温もりを感じることができる。駅舎を撮影した後はみどりの窓口でフリーパスを購入した。今回使用するのは「AIRDO きた北海道フリーパス U25」というものでその名の通り旭川、稚内、留萌などの道北地方および札幌、小樽、新千歳空港などの道央地方を網羅した JR 路線を 3 日間周遊することができる AIRDO の利用者限定のお得なフリーパスである。今回は 2 日間しか滞在しないため 1 日分放棄することになるが十分元は取れる。"U25"というのは 25 歳以下限定で通常の「AIRDO きた北海道フリーパス」よりも割安の値段で発売しているものであり、学生証を提示してこちらを購入した。ホームに上ると反対側にキハ 40 形が停車していた。これに乗車して留萌本線の起点である深川駅まで向かっても良いのだが「AIRDO きた北海道フリーパス」は特急列車の自由席も乗り放題なのでせっかくだから先発の特急ライラックに乗ることにした。



キハ 40 形「山明」



旭川駅の駅舎

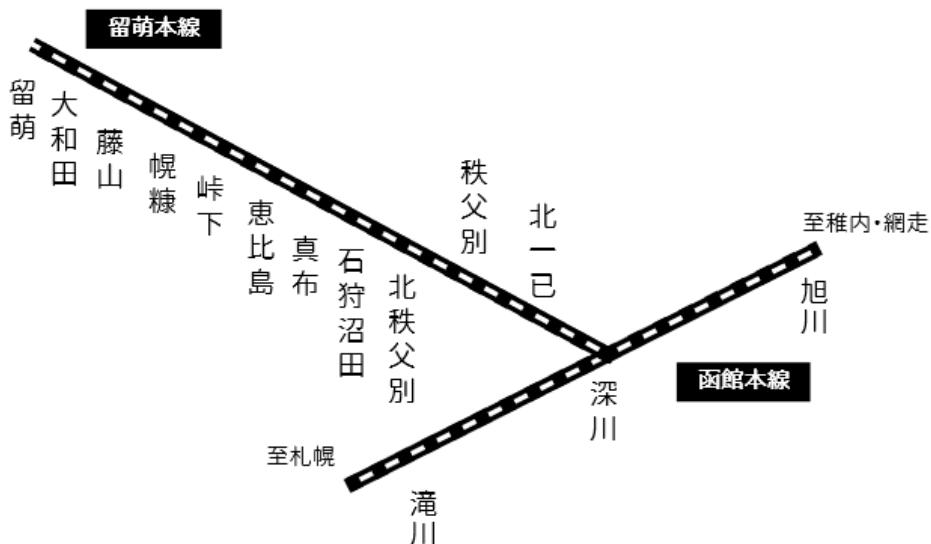
旭川 10:30 発▶▶▶函館本線 特急ライラック 18 号 札幌行き▶▶▶深川 10:48 着

旭川駅を出発するとすぐに JR 北海道ではおなじみの大橋俊夫さんによる車内放送が流れた。アイヌ語で「こんにちは」を意味する「イアンカラプテ」は札幌駅と新千歳空港駅の発車の際のみ流れる放送なので残念ながら聞くことはできない。しばらくすると車内前方に「深川まであと 10km」という文字が表示された。次の停車駅までの距離を示すのは広大な北海道ならではである。

(2) 留萌本線について

深川駅 1 番線に到着すると 3 番線に留萌本線などで使用されているキハ 54 形気動車が停車していた。

さて皆さんもさきほどから「留萌本線とは何ぞや」と思っていたかもしれない。ここで留萌本線について簡単に説明する。留萌本線とはかつて炭鉱として栄えた夕張や歌志内の石炭を留萌港へ輸送する目的で 1910 年(明治 43 年)11 月に留萌線として開業し、訪問当時は深川駅と留萌駅を結ぶ全長 50.1km の路線であった。しかし留萌本線も時代の流れには逆らえず、石炭産業の衰退や自動車の普及等の影響を受けて 2016 年に留萌駅～増毛駅間が廃止され、そして 2023 年 3 月をもって石狩沼田駅～留萌駅間が鉄道営業を終了することになった。つまりこの停車場 127 号が刊行された現在、当路線は深川駅と石狩沼田駅を結ぶ全長 14.4km という日本一短い“本線”になっているのである。そして今回は路線廃止に伴い廃駅となる 7 駅を含む全駅を巡る予定である。また今回の行程は頻繁に行ったり来たりを繰り返すことになり、地理関係がわかりづらいと思うので以下の路線図を参考にしながら読み進めていただきたい。



留萌本線の全駅と函館本線の主要駅の路線図(訪問当時)

(3) 藤山駅

深川 11:10 発▶▶▶ 留萌本線 普通 留萌行き▶▶▶ 藤山 11:54 着

列車は深川駅を出発するとすぐに函館本線と別れて大きく右にカーブし、雪原と森林に囲まれた大自然の中をひたすらに走行する。約 40 分で最初の訪問駅である藤山駅に到着し、自分を含め 3 名(いずれも鉄道ファンと思われる)が下車した。駅前に広い車道がありトラックや除雪車が頻繁に行き交っていた。駅舎内には駅名標や時刻表の盗難禁止のポスターが貼られていた。迷惑を顧みない鉄道ファンによって貴重な備品が盗難されるのは非常に遺憾である。



雪原の大地



藤山駅の駅舎

(4) 恵比島駅

藤山 12:30 発▶▶▶留萌本線 普通 深川行き▶▶▶恵比島 12:51 着

留萌駅から折り返してきた先ほどの車両で恵比島駅に向かう。この 12 時台の列車は留萌駅ですぐの折り返しのため程よい時間滞在することができた。車内は地元住民や鉄道ファンで混雑していて座ることはできなかった。恵比島駅には 1999 年放送の NHK 連続テレビ小説『すずらん』の舞台となった明日萌駅が隣接しており、現在もその姿をとどめている。今回は事前に沼田町観光協会に見学のアポを取っておいたので駅舎の中を見学させてもらうことができ、駅スタンプも押印させていただいた。この後徒歩で真布駅まで向かうと話したところ、帰り道と方向が同じということだったので、

自動車で送っていただけたことになった！

ありがとうございましたお言葉に甘えて真布駅まで送ってもらった。



駅舎が雪に埋もれている



国鉄風の時刻表



駅員の人形がリアルすぎて怖い…



待合室も再現されている

(5) 真布駅

恵比島 13:30 発▶▶▶自動車▶▶▶真布 13:40 着

車内で観光協会の方とお話ししたところ、大学卒業後に北海道か沖縄に移住したいと考え半年前に大阪からはるばる沼田町に引っ越してきたばかりだという。「沼田町は除雪に力を入れているので札幌と比べて車道が走りやすい」などの地元ならではの情報も聞くことができた。25日にはクリスマスイベントを開催するそうで毎年たくさん的人が集まるらしい。

真布駅はホームに待合室があるだけの簡素な構造であり、待合室の外壁には旧字体で「眞布」と表記された看板があった。間もなくして踏切が鳴り列車の到着時刻が近づくと観光協会の方は「お気をつけて」と言って自動車で去っていった。恵比島駅で予定よりもんびりしすぎたので徒步だったら予定の列車に間に合わなかっただろう。



ポツンと一駅

(6)留萌駅

真布 13:47 発▶▶▶留萌本線 普通 留萌行き▶▶▶留萌 14:25 着

真布駅からは再び折り返して留萌駅へと向かう。恵比島駅～峠下駅間は峠越えの区間となっておりかなり駅間があったので、このあたりで深川駅で購入した「深川そばめし俵おむすび」を食べた。大和田駅を出ると賑やかな街並みを走行し、ついに留萌本線の終点である留萌駅に到着した。

改札を出るとすぐに、今日から発売される「ありがとう留萌本線 記念入場券」の購入列に並んだ。3000 セットのみの発売のため、発売初日に留萌駅を訪問できるように計画したのである。記念入場券を購入した後は留萌名物「にしんそば」を食べたかったのだが、留萌駅の待合室内にある駅そば屋は 14 時に営業を終了しているではないか。仕方ないので、駅から徒歩 3 分のところにある「おみやげ処 お勝手屋 萌」でお土産として購入した。

駅に戻り撮影のためにホームに入るとかつて増毛方面に延びていた線路の先に車止めを見る事ができた。鉄路が増毛方面まで延びていた頃、当駅は列車交換の要衝のため 2 面 2 線を使用していたが、現在は 2 番線へと通じる跨線橋は固く閉ざされておりノスタルジーが漂う。そうこうしているうちに改札の前には長蛇の列ができており、改札チャイム『夕陽』が駅構内に流れ出す。このチャイムは留萌市にある黄金岬の夕日の美しさに由来するもので個人的には留萌本線のテーマ曲のような気がする。2 時間ほどの滞在を終えて深川行きの列車に乗車し、名残惜しくも留萌の街に別れを告げた。



昔は栄えていた駅舎もどことなく寂しい



留萌市は数の子の生産量が日本一



留萌駅の駅スタンプ



日が暮れてきた

(7)宿へ行く

留萌 16:17 発▶▶▶留萌本線 普通 深川行き▶▶▶深川 17:15 着

以上で1日目の駅巡りは終了し、一気に今夜の宿泊地である旭川駅まで帰る。深川駅に約1時間滞在した後、特急カムイに乗車した。

深川 18:06 発▶▶▶函館本線 特急カムイ 31号 旭川行き▶▶▶旭川 18:25 着

旭川駅に到着すると、駅に併設されているイオンへ夕食を取りに行く。色々迷った結果、フードコートで旭川ラーメンを注文した。豚骨ベースの濃厚なスープが冷えた身体に染みわたり、食べごたえのある北海道のグルメであった。

駅に戻ると電光掲示板に「特急オホーツク3号網走行き」の文字がある。特急オホーツクなどに使用されているキハ183系は現在JR北海道が保有する唯一の国鉄型特急形式であり、2023年3月のダイヤ改正をもって定期運用を離脱してしまう。明日乗車する予定なので車内の下見を兼ねて撮影をした。



旭川ラーメン



方向幕が白飛びした

今日はあと札幌行きの4号も見ることができたが、だいぶ時間があるのでお土産を購入してホテルに向かうことにした。フリー PAS の特典についてきた「キヨスクお買い物券(500円分)」を使用してお土産にJR北海道の時刻表を購入した。あと駅スタンプが

今回宿泊する「ホテルアマネク旭川」は旭川駅の目の前に位置する好立地であり、屋上にはサウナや小さな露天風呂を完備した1泊だけではもったいないホテルである。さらに旅行支援で予約のおかげで3000円分の商品券をもらうことができたのでコスパ最強である。

少し部屋でくつろいで再び駅へと向かう。なんと特急オホーツク4号は、宗谷本線内を約30分遅れて運転している特急宗谷の到着を待って出発するため、旭川駅で約30分停車することなので、ありがたいことに撮影し放題だった。特急オホーツク4号の出発を見送った後はホテルに帰ってお待ちかねの露天風呂に入った。屋内の浴場は人が多かったが、露天風呂は寒いためかほとんど貸し切り状態だった。入浴後はすぐに部屋に戻って就寝し、1日目は幕を閉じた。



キハ 183 系(左)と H100 形(右)



789 系(左)とキハ 183 系(右)

4. 極寒の早朝

(1) 始発列車で移動

2日目の朝は早い。4時半にスマホのアラーム音で起こされ眠い目をこすり、チェックアウトを済ませた。チェックアウト後もスーツケースなどの大きな荷物を預かってくれるのはありがたい。外に出ると東京とは比べものにならない寒波が身体を襲ってきて眠気が吹っ飛んだ。旭川駅はまだ早晨ということもあって閑散としていた。

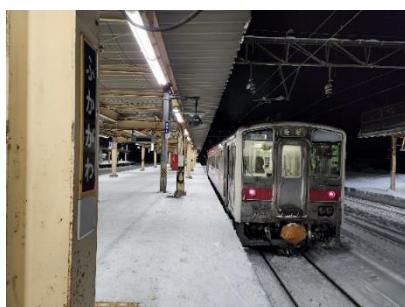
旭川 5:18 発▶▶▶函館本線 特急ライラック 2号 札幌行き▶▶▶深川 5:36 着

深川駅までは夜明け前のため景色は見えない。ここで自由席に車内検札が来たため記念にチケット(車内検札に使用するスタンプのようなもので、通常フリーパスには押さない)を押していただいた。

(2) 峠下駅

深川 5:44 発▶▶▶留萌本線 普通 留萌行き▶▶▶峠下 6:10 着

留萌本線の始発列車は、深川駅周辺には宿泊地が少ないため、乗車してきた特急ライラックから乗り継ぐ以外には乗車が難しい。ホテルを早朝に出発したのはこのためだったのだ。またこの列車は普通列車という名称ではあるが途中石狩沼田駅、峠下駅、大和田駅にしか停車しないかなりの速達型である。



1日1本のみの速達型



深川駅の発車標

「留萌」の表示をしっかり記録

峠下駅は留萌本線で唯一列車交換ができる 2 面 2 線の駅であり、ここで留萌駅からの始発列車とそれ違った。鉄道ファンの間で有名な公衆便所が駅舎内にあり、除雪作業員の方が利用していた。外に出ると暁の空に星々が輝いており、都会ではなかなか見ることのできない美しい星空に息を呑んだ。しばらくすると夜が明けきって地元利用者と思われる人が数名やってきた。



峠下駅の駅舎(夜明け前 ver.)



峠下駅の駅舎(夜明け後 ver.)



神秘的なホーム



超簡易便所

(3) 石狩沼田駅

峠下 7:12 発▶▶▶留萌本線 普通 深川行き▶▶▶石狩沼田 7:28 着

1 時間の滞在を終えて石狩沼田駅へと向かう。車内で一眼レフで撮影した写真を確認しようと 思い、電源をつけると

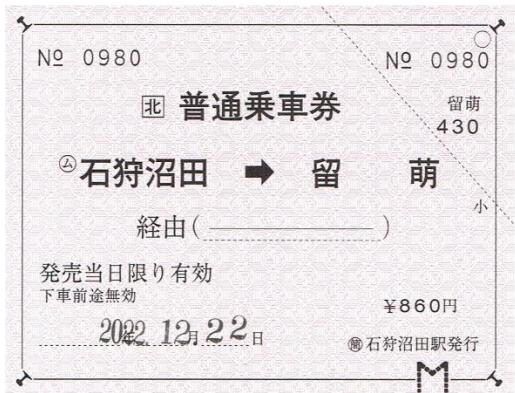
バッテリー残量が赤く点滅していた。

昨日ホテルで充電しておいたのに何があったのだろうか。焦ってスマホで調べたところ急激に 冷えると一時的にバッテリーが減ることがあるらしい。回復することを祈って一眼レフを一度カバン の中にしまった。

石狩沼田駅では学生やサラリーマンの乗降が多く(新子安駅ほどまでは言わないが)、平日の朝らしい光景であった。石狩沼田駅は全国的に珍しい常備券や出札補充券・料金専用補充券を発売している駅である。しかし窓口には人影が見えない。しばらくホームをさまよっていると清掃をしている方がいて、購入の旨を伝えると快く発券してもらえた。非常に気さくな方で鉄道の話題で盛り上がり、帰り際に数年前のイベントで配布された時刻表風のメモ帳をいただいた。



「まっぷ」の文字も消されるだろう



留萌行きの常備券

(4) 幌糠駅

石狩沼田 8:15 発▶▶▶留萌本線 普通 留萌行き▶▶▶幌糠 8:36 着

お次は幌糠駅へと向かう。幌糠駅の駅舎はJR北海道に多い車掌車を改造したものである。駅舎内に駅ノートがあるのでパラパラとめくると近辺に自販機があるという親切な書き込みがあった。行ってみるとありがたいことにあたたかいお茶が販売されており、駅舎に戻って今朝セブンで購入したおにぎりと一緒においしくいただいた。ちなみにここで一眼レフのバッテリーを確認すると全回復しており安堵のため息をついた。



元車掌車の駅舎

(5)一旦中断

幌糠 9:19 発▶▶▶留萌本線 普通 旭川行き▶▶▶深川 10:00 着

キハ 183 系に乗車するために一度駅巡りを中断して深川駅まで戻る。早朝からの行動や寒さもあって深川駅までの車内は爆睡してしまった。

5.最初で最後のキハ 183 系

深川 10:07 発(+7)▶▶▶函館本線 特急オホツク 2 号 札幌行き

▶▶▶滝川 10:22 着(+7)

深川駅からは特急オホツクに乗車する。昨晚旭川駅で見たキハ 183 系での運転であり、1 区間のみの乗車ではあるが最初で最後の乗車になるので奮発してグリーン車にした。

7 分遅れて、大出力エンジン車に見られる重厚感のあるディーゼル音を鳴らして入線してきた。車内に入るとバブル期に製造された 1+2 列の豪華な座席が並んでいた。読書灯やグリーン車のフットレスト等のグリーン車の特権を味わい、滝川駅までの 15 分を惜しみなく楽しんだ。滝川駅に到着すると改札外にある大きな待合室で駅スタンプを押印する。「風が見つけたまち・滝川」というフレーズとともに石狩川の河原を飛ぶハンギングライダーが描かれている。ここはかつて鉄道の大動脈として栄えた街で、道東へ向かう特急列車が頻繁に発着していた。今でも根室本線はここから分岐しているのだが石勝線の全線開業に伴い、根室本線経由の特急列車は消滅し、ここから富良野方面に向かう列車は日中は 6 時間も間隔が空くほどの閑散としたローカル線と化している。ホームに戻ると自動販売機コーナーの後ろ側の壁に 1978 年の国鉄キャンペーンである「いい日旅立ち」のロゴマークが残っていて驚いた。当時は旅行誘致のために駅スタンプの設置や周遊券の発売などが行われていた。駅前の立派な商業施設のビルも完全に閉鎖されており、まるで時が止まっているようだった。

滝川 10:52 発▶▶▶函館本線 特急ライラック 11 号 旭川行き▶▶▶深川 11:05 着

滝川駅から再び深川駅へと向かう。函館本線でダイヤ乱れの影響で一部列車に遅れが生じていたが、乗車する特急ライラックは定刻通りの運転だった。



今回は 1 列席に乗車した



ホーローを望遠レンズで撮影



「いい日旅立ち」のロゴ



789 系特急ライラック

6. 再び留萌本線駅巡り

(1) 大和田駅

深川 11:10 発▶▶▶留萌本線 普通 留萌行き▶▶▶大和田 11:59 着

再び留萌本線に乗車して、廃止となる駅の中では最後の訪問となる大和田駅へと向かう。大和田駅は幌糠駅と同じ車掌車を再利用した駅舎である。駅から少し歩いたところに留萌川が流れている。



幌糠駅に似ている



良い感じに撮れた

(2) 北一己駅

大和田 12:25 発▶▶▶留萌本線 普通 深川行き▶▶▶北一己 13:08 着

ここからは 2023 年 3 月以降も残存する駅を巡る。2026 年度をもって深川駅～石狩沼田駅間の鉄道営業のを終了することが最近発表されたので訪問する価値はある。さて、皆さんには上記の駅名が読めただろうか。正解は「きたいちやん」と読む。もともとはアイヌ語の「イチヤン」(鮭や鱈の産卵場の意)に由来し、旧称は「北一己(きたいちやん)」と表記していた。そんな北一己駅は渋めの木造駅舎で、駅舎内には例のごとく駅ノートがあった。深川駅からの折り返し列車に乗車する。



大きな木が立っている



後ろの山と絡めた

(3) 秩父別駅

北一己 13:32 発▶▶▶留萌本線 普通 留萌行き▶▶▶秩父別 13:37 着

今回の旅行では最後の留萌本線に乗車して秩父別駅へと向かう。またまた難読駅名のご登場だ。こちらは「ちちぶべつ」ではなく、「ちっぷべつ」と読む。旧駅名の「筑紫」がアイヌ語の「チクシペツ」(通路のある川の意)からとられ、村名(現在は町名)に合わせる形で改称された経緯をもつ。駅から少し歩いたところにセイコーマートがあったのでお腹も空いたことだし昼食を購入した。残念ながらイトインスペースはないのでポットをお借りしてどん兵衛にお湯を注ぎ急いで駅へと戻った。駅舎内で食事をしていると除雪車両が高速で通過していった。急いでホームに出て撮影を試みたが豆粒のようにしか見えなかった。ここからは北秩父別駅まで徒歩で移動する。まさかあんな展開が待ち受けているとは知らずに。



秩父別駅の駅舎



セイコーマート

7.悪夢の始まり

(1)北秩父別駅

秩父別 14:50 発▶▶▶徒歩▶▶▶北秩父別 15:30 着

秩父別駅からは北秩父別駅に向けて徒歩で移動する。途中の交差点を曲がると目の前には無謀とも思える道が延々と広がっていた。幸い畠を挟んで向こう側に線路が見えたのでこれに沿って行けばよい。車道の横の狭い通路を歩いていると除雪車とすれ違って雪をかけられた。40 分歩いて北秩父別駅に到着した。



待合室はホーム横に移設されていた



ものすごい勢いで雪を巻き上げる除雪車

これで留萌本線の深川駅～留萌駅間の全駅訪問を達成した。喜びに浸りつつ物置小屋のような待合室でバス停の位置をグーグルマップで検索した。悪夢が始まった。

バス停の位置を勘違いしていたのだ。

もともとの計画では 6 条 3 丁目停留所からバスに乗車する予定だったのだが、なんと北秩父別駅からは約 1.4km も離れていた。最寄りのバス停を距離まで把握しておかなかつた加減な計画のツケが回ってきたのである。狼狽しつつも動かないことには始まらないので、待合室を飛び出してもと来た道を走り出した。時刻を確認すると、バスはあと 30 分で発車してしまうではないか。このバスに乗り遅れると必然的に飛行機にも乗り遅れてしまい東京に帰れなくなる。凍てつく氷のような寒気が身体をすりぬけていき道の真ん中で立ち止まってしまった。もう打つ手はないのか…。

しかし、耳を澄ませると突然前方から車のタイヤ音が聞こえてくるではないか。このチャンスを逃すわけにはいかない。一縷の望みにかけて一か八か手を振った。自分の絶望に満ちた表情を察してくれたのだろうか。車はおもむろに目の前で停車し、事情を説明すると「秩父別駅の近くにバス停があるからそこなら案内できる」と言ってわざわざ U ターンしてくれたのだ。

北秩父駅付近 15:50 発▶▶▶自動車▶▶▶ちっしゅう&ゆ入口付近 16:00 着

ちっしゅう&ゆ入口 16:17 発▶▶▶空知中央バス 深川市立病院前行き

▶▶▶深川十字街 16:32 着

深川 16:46 発▶▶▶函館本線 普通 旭川行き▶▶▶旭川 17:09 着

運転手のおじいさんはなんと全国を自動車で回る生糸の旅人で、後部座席は車中泊のために毛布や大量の食料が置かれていた。自分は鉄道が好きで、留萌本線に乗るために今回北海道に来たということを話すと自身の思い出話を語ってくれた。昔から車で旅行をするのが趣味のようで、北海道から新日本海フェリーを経由して九州に3回行ったことがあるらしい。40分かけて歩いてきた道をものの数分で走り、ちっしゅう&ゆ入口停留所で降ろしていただいた。「ちっしゅう&ゆ」とは近辺の銭湯の名称のことで時間があれば行きたかったのだが、それどころではないので断念した。

一時は断たれた計画が首の皮一枚繋がり、感謝の念に堪えなかった。本当に今回は北の大地の人々の優しさに助けられてばかりだ。深川駅近くの深川十字街停留所で降車し、深川駅から普通列車で無事に旭川駅へと戻った。



空知中央バス



普通列車の車内は扉で仕切られている

8.帰路につく

旭川駅前 17:46 発▶▶▶連絡バス 旭川空港行き▶▶▶旭川空港 18:25 着

旭川空港 19:40 発▶▶▶AIRDO88 便▶▶▶羽田空港 21:25 着

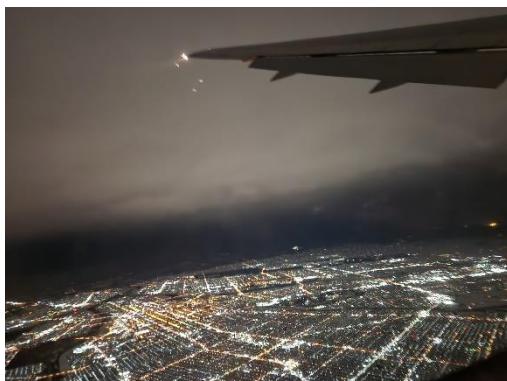
すべての行程を終えていよいよ北海道を後にすることになる。たった2日間の滞在ではあったが、様々な人々に支えられて大冒険のような非常に充実した時間を過ごせた。旭川駅に到着した後すぐにホテルでスーツケースを受け取り、行きと同様にバスで旭川空港へ向かう。空港では商品券を利用して「白いブラックサンダー」などのお土産を購入した。搭乗口の直前に白い恋人のソフトクリームがあったのでせっかくなので記念に購入し、機内に持ち込んで急いで完食した。飛行機は定刻通り離陸し、旭川の美しい街の灯りを横目に東京へと帰る。旅行の戦利品を眺めたりしていたのだが、岩手県の花巻の上空を飛行しているあたりで寝落ちしてしまった。



スーツケースが荷物棚に乗らなかったのはこ
こだけのお話



ミックス味



さらば北海道!



都営 5500 形

羽田空港第1・第2ターミナル 22:14 発

▶▶▶京急空港線・本線 エアポート急行 京成成田行き▶▶▶品川 22:36 着

品川 22:41 発▶▶▶山手線外回り▶▶▶最寄り駅 ???:??

羽田空港に到着した後は小腹がすいたのでローソンで肉まんを買い、京急線に乗車した。品川駅に到着すると普段の東京の喧騒で急に現実に引き戻され、帰宅するとシャワーを浴びてすぐに眠ってしまった。こうして1泊2日の北海道旅行は幕を閉じた。

9.別れの時

時は過ぎること 3 ヶ月、日付は 2023 年 3 月 31 日である。留萌本線の石狩沼田駅～留萌駅間の最終営業日がやってきた。テレビで現地のライブ映像を見ていると地元の方や鉄道ファンが思い出や惜別の思いを綴っていた。本当にたくさんの人々に愛されていたのだろう。そして 20 時 20 分、地元高校の吹奏楽部の『蛍の光』の演奏をはじめ大勢の人々に見送られながら最終列車が留萌駅を出発していった。留萌駅～石狩沼田駅間の最後の鉄路に向けて旅立っていったのだ。葬式鉄のごとく直前に 1 回乗車しただけの自分が留萌本線に特別な感情を抱くのもおこがましい話ではあるがこれだけは言わせてもらいたい。

ありがとう留萌本線。

10.おわりに

1 泊 2 日の北海道旅行をお読みいただいた皆さん、いかがだったでしょう。自分はこれまで北海道には全く縁がありませんでしたが、今回行くことができ一生の思い出となりました。皆さんも機会があれば留萌本線に乗りに北海道に行ってみてはいかがでしょうか。きっと忘れられない思い出になると思います。当旅行記の執筆に際して様々な助言をくれた同輩たちには感謝申し上げます。最後までお読みいただき、

ありがとうございました！