



だろう。歓待を受け、気を良くした私は先日、道北・稚内に向かった。

札幌から稚内へは、旭川まで電化・複線化されている函館本線(1336.8km)と旭川から先の単線・宗谷本線(259.4km)を、

特急宗谷(1日1本の直行便)か、旭川乗り換えの特

本つつ。「本線」と呼ばれるが、名寄以北廃止の噂もある。実際、JR北海道は来春、サロベツを減便するらしい。

と、ここまではJR九州でもありそうな話だが、北海道の現実には似て非なるものだ。時刻表の地図を見てほしいが、名寄より以北の

帰路は早朝6時半ごろに稚内を出るサロベツ2号。旭川乗り換え、正午前に札幌に着くはずであった。1時間後、幌延に到着。先行の普通列車が鹿と衝突、しばらく停車とアナウンス。北海道では茶飯事のこと。運転手と車掌がエイヤツと原野に屍を放り投げ、20分

急も打ち切り、バスをお待ちを。

代行バスはどこから来るのか。ここは「しま」ですよ。えっ、名寄から、120分も先だ。午後の札幌での会議は端から諦めてますが、夕方の懇親会も雲行きが危ない。待ち続けてお

原野に屍を放り投げ、20分た頃、バスが来た。い、一台!? 4両編成の特急なのに乗客は40人。列車の快適な空間は失われ、満席で超

密に。水一本と軽食と称されたカロリーメイトを一本支給。

バスは原野をひた走る。風光明媚は嬉しくも、特急の停車駅に全部よるそう

だ。誰も降りない天塩中川駅に、お客がいるか確認のため車掌が走って行く。きつと無人駅なのだろう。ほ

秋晴れの道北をサロベツがいく

急サロベツ(1日2便)で行く。5時間を越える旅路。旭川から先はディーゼルとなり、この区間だけで4時間弱かかる。冷戦時代、対

防衛の要とされてきた名寄以北は鉄道の地盤も弱く、走行スピードは普通列車と大差ない。その普通は

この区間、上下とも1日2

特急停車駅は、美深(400人)、音威子府(600人)、中川(1400人)、幌延(2000人)。2時間半、ほぼ人が住んでいないところを走る。まぢを除

けはほぼ原野。でも天塩川は澄みきり、風光明媚で紅葉もまぶしい、と緩んでいる。はい、アナウンス。「特

た

ぐらいで復旧する。が、この日は違った。30分たった

が、動ない。鹿がタンクにぶつかり、燃料漏れ、いま

対処中とアナウンス。車掌に聞くと、自力走行不能、

救援列車が来るだろうと。2時間が経過。車掌がどこまで行くのかと尋ねてく

る。はい、アナウンス。「特

た



利尻富士に見惚れていると当たるべ!

ど、新記録だべ」「JRは信用できないって言ったっしょ。みな口では必要と言うけど、乗るのはバスだから」「保線や整備も追いつかないから。昔だったら幌延にも人員がいたから対応が違ったろうね」「うらやましいなあ。俺が代わりたかったよ」とは鉄オタ。ところで先行列車の乗客は1人でタクシーで救援されたらしい。

札幌に暮らして20年、北海道のことを少しはわかってきたつもりだった。でもまだまだ頭で考えていた。北海道が身体に染み込ま

たが、身体が痛い。なんと11時間。地元の方々に伺った。「冬場に往

生。8時間ってのはあるけ