

# 函館本線



C622+C6216 号機牽引の 104 レ 塩谷～蘭島にて 1971 年（昭和 46 年）1 月 1 日撮影

このページでは、私が初めて函館本線を訪れた 1969 年（昭和 44 年）8 月から 1971 年（昭和 46 年）9 月の C62 重連の終焉までを扱います。それ以外の C62 の動向に関してはこの HP 内にある拙著「C62」をご覧ください。なお、1970 年頃の北海道内の列車時刻表を「復刻版時刻表」に掲載しておりますので、そちらもご覧ください。

私が初めて北海道を訪れた 1969 年（昭和 44 年）当時、2, 3, 32, 44 号機の 4 輛の C62 が小樽築港機関区に配属されていた。4 輛の C62 の運用は、急行「ニセコ 1・3 号（103・104 レ）」の小樽～長万部間の前補機に 1 輛、小樽～函館の急行「ニセコ（104 レ）」の本務機、深夜から翌朝にかけて上下の急行「すずらん 6 号（1217・1218 レ）」を牽引して函館～長万部を往復、翌日の函館～小樽の急行「ニセコ 3 号（103 レ）」の本務機に 1 輛、予備 1 輛であった。すなわち、C62 は小樽～長万部間の山線区間は重連で、長万部～函館の平坦区間は単機で急行「ニセコ 1・3 号（103・104 レ）」を牽引していた。

呉線の C62 になんともなく物足りなさを感じていた私は、初めて函館本線の C62 重連のドラフト音を聞いて、その迫力に圧倒された。忘れもしない、1969 年 8 月 23 日、翌日からの撮影のロケハンをかねて、札幌から倶知安まで 104 レに乗った。倶知安峠では、デッキから身を乗り出してドラフト音を聞いた。鳥肌が立ち、足が震えた！「呉線の C62 は全力を出していないが、函館本線の C62 は全力を出している」と感じた。C62 重連に魅せられてしまった。これ以後、函館本線への撮影旅行は 1970 年 2 月、7 月、12 月、71 年 5 月の合計 5 回に及んだ。

1970 年（昭和 45 年）10 月、呉線全線電化で余剰となり、全般検査<sup>1</sup>まで 1 年以上期間が残っていた 15, 16 号機が糸崎機関区から転属し、全般検査期限に達した 32, 44 号機が廃車された。これは、全般検査まで期限の残る 15 号機（1970 年 2 月 7 日全般検査済）、16 号機（1970 年 6 月 1 日全般検査済）に耐寒工事、軸重変更、重油併燃装置の取り付けなどの工事を施して使用すれば、32, 44 号機に全般検査を実施する 1/10 程度の経費で済むためにとられた措置である。

15, 16 号機の回送は、首都圏経由であり、山手貨物線を回送中の 15, 16 号機を見たファンの中で、C62 の北海道転属の噂が広まった。この噂は、私の耳にも入った。エヘッ！と思った。確かに、常磐線の全線電化

で全般検査機関の残る 23, 37 号機などが糸崎機関区に転入していることから、あり得ると思った。1971 年 5 月、函館本線に行くと、確かに 15, 16 号機が居た。

15, 16 号機は、北海道に渡ると、直ちに苗穂工場に臨時入場し、耐寒工事、軸重変更、重油併燃装置の取り付けが施工された。なお、苗穂工場で 15, 16 号に軸重軽減の改造を行った際、32 号機の従台車、重油併燃装置、テンダーが 16 号機に、44 号機の従台車、重油併燃装置、テンダーが 15 号機に流用された。さらに、1971 年（昭和 46 年）4 から 5 月に 15, 16 号機の間検査 A を行った際、動輪のタイヤを 32, 44 号機のそれと交換している。

\*1 全般検査：48 ヶ月又は 270,000km 毎に行う車輛検査。車輛の各部を解体し、所要の取り替え、調整を行う。

### C622 号機のこと

C622 号機のデフレクターには「つばめ」のマークが取り付けられていた。これは、C622 号機が東海道本線の宮原機関区に所属していた頃、特急「つばめ」を牽引していた名残である。1950 年（昭和 25 年）、宮原機関区から、特急牽引機に相応しいようにデフレクタに「つばめ」のマークを付けたいとの要請があった。鷹取工場では冷蔵貨車を新製し、保冷庫用に使われて残っていたステンレス鋼板を図案化加工して、宮原機関区に送って取り付けた。

東海道本線の全線電化が完成した 1956 年（昭和 31 年）、C62 も余剰を生じていた。山陽本線に充当する好調機の選に漏れた不調気味の保留機の中から宮原機関区の 2, 30, 42 号機、梅小路機関区から 3, 27, 32, 44 号機の 7 輛の C62 が選ばれ、函館本線の小樽築港機関区に転属した。1957 年（昭和 32 年）、C622 号機が小樽築港機関区に転入したとき、宮原機関区の検査係の人が書いた「つばめのマークを大切に使ってください。東海道本線を走っていた証しですから。この機関車がなくなるまで、つばめだけは磨いてください。」という手紙が添えられていたという。



C622 号機 長万部機関区 1969 年

C622 号機は前補機として使われることが多かった。これはファンサービスが目的ではなく、長万部で折り返してその日のうちに小樽築港機関区に戻る前補機は、函館～長万部間の平坦線で高速運転を行う本務機と比べ、負担が軽いことが理由である。

東海道本線時代から不調気味で乗務員から信頼の低い 2 号機を前補機として運用することは検修側・運用双方にとって望ましかった。一方、32, 44 号機は好調機として評価され、優先的に本務機として運用された。それ故に、走行キロ数が延び、先に述べたように、1970 年に全般検査期限を迎えることになった。

ちなみに、1971 年（昭和 46 年）における C622 号機の資産台帳の財産評価額は 3,713 万円であった。

## C623 号機のこと

函館本線の4輛のC62の中で、2, 32, 44号機はナンバープレートが写っている写真は数多くあるが、3号機のナンバープレートが写っている写真は1枚もない。1970年(昭和45年)2月、目名～上目名間で撮影した写真がナンバープレートの長さから、3号機であると推測されるが、雪がべつとりと付いてナンバーが見えない。函館本線ではC623号機と縁が無く、呉線ではC6217号機とC59161号機と縁がなかった。

## C6232 号機のこと

32号機は4輛のC62の中で最も調子の良いコマであった。1970年10月、全般検査期限の迫った32, 44号機を廃車し、糸崎区の15.16号機を小樽築港区に転属させることが決まったとき、検査係の間では、ナンバープレートを交換してでも32号機を残せないか考えたという。

## C6244 号機のこと

44号機は、動輪の軸受けの発熱がひどく、乗務員の間では敬遠されていた。車軸と軸受けのクリアランスを0.5mm異常にしないと発熱が収まらず、頭の痛い機関車だった。それが、1966年(昭和41年)頃の全般検査から戻ってくると、ピタリと直ってしまった。それまでは、発熱故障で随分休んだので、「横着もの」と呼ばれていた。

## 104レの旅

小樽～長万部の山線は約140km。ニセコ・積丹・小樽海岸国定公園を含む景勝の地であるが、途中、20%勾配のオタモイ、稲穂、倶知安、上目名の四つの峠があり、C62重連にとっても険しい道である。1969年当時の「ニセコ1号(104レ)」の時刻表と編成を表1に示す。

表1 1969.10 急行「ニセコ1号(104レ)」の時刻表と編成

札幌	小樽	余市	小沢	倶知安	ニセコ	長万部	八雲	森	大沼	函館
1010	1051	1114	1153	1213	1229	1356	1426	1505	1540	1610
←函館					札幌→					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
マニ	マニ	オユ	マニ	スロ	スハ	スハ	スハ	スハ	スハ	スハ
				53	45	45	45	45	45	45

現車輻 11 輛 x450t 牽引機：札幌：ED76：小樽：△C62, C62：長万部：C62：函館

札幌～函館間で駅弁を売っていたのは：札幌、小樽、倶知安、長万部、森、函館の6駅。

ホームに立ち食いそば店があったのは：札幌、小樽、倶知安、長万部、函館の5駅だった。

北海道の駅名には珍しいものが多いが、殆どはアイヌ語を語源としている。調べてみると、それらのアイヌ語のその地方の地形を説明したものである。

以下、急行「ニセコ1号(104レ)」の足跡を辿る。

札幌：1010発 「サツ・ポロ・ペツ(乾いた大きい川)」が語源

駅弁は：山べ鮭すし250円、石狩鮭めし200円、みそ汁50円

## 札幌ラーメン

札幌ラーメンのルーツは、屋台のラーメン店にある。その中の一つが後に「龍鳳」を開く松田勘七の店。豚の骨でスープを取ったこってりスープが話題を呼んだ。西山仙治の「だるま軒」、後の味噌ラーメンの開発者「味の三平」の大宮守人の店も屋台の一つだった。中華鍋でスープと共に炒めた野菜を、麺を入れた丼にかけて仕上げるのが特徴。太めで歯ごたえのある縮れ麺は、モヤシなどの野菜の具に負けない力強さがある。

これが週刊誌などで「ラーメンの街・札幌」として取り上げられた。そして札幌ラーメンの人気を決定づけたのは「味噌ラーメン」の登場だった。1954年「味の三平」で初めてメニューに載った「みそ味で野菜ののった」この新しいラーメンは札幌っ子に大評判を呼んだ。1960年代末には、みそ味を代表とするラードが浮いた豚骨ベースのしっかりとした濁ったスープに、太めで歯ごたえのある縮れ麺、そしてモヤシなどの野

菜の具というラーメンが、「札幌ラーメン」として日本全国に認知されるようになった。

SLの撮影で北海道を訪れていた頃は、みそラーメン発祥の店「味の三平」が人気店であったが、Mさんという知り合いに紹介された、薄野のスケートセンターの向かいにある「喜龍」のラーメンが好きだった。札幌に行くと必ず「喜龍」に寄った。やがて、顔馴染みになり、「あんた、メンマ好きだったね」とサービスしてくれた。マスターは札幌マジック協会の会長とかで、鮮やかな手つきで麺をさばく姿が印象的であった。新宿の伊勢丹に出張販売したこともあった。

その後、スケートセンターの一角はヨークマツザカヤ（現、ロビンソンデパート）に再開発され、喜龍は、地下の飲食店街の一角に移転した。

2009年12月、学会出席のため久しぶりに札幌を訪れた際、地元の人に聞いてみたが、喜龍は閉店してしまったようである。

小樽：1051 発 「オタ・オル・ナイ（砂浜の中野河）」が語源

ED76とバトンタッチ。ここから長万部までの140kmはC62重連が牽引する。小樽～塩谷間には20%勾配のオタモイ峠がある。C62重連は小樽駅を発車すると、下の写真のように、猛然とダッシュする。サミットのトンネル内で絶気し、蘭島までの20%の下り勾配を駆け下りる。

駅弁は：鳥めし100円、花園だんご100円。



小樽駅を発車し、猛然とダッシュするC62重連 1971年5月3日撮影

小樽は、石川啄木や伊藤 整が親しんだ、函館と並び、坂の多い異国情緒の漂う街である。南小樽から小樽市内を横断して手宮に至る手宮線があった。手宮線は、北海道開拓史時代の1880年、手宮～札幌間に開通した北海道初の官営幌内鉄道の一部である。「義経」「辨慶」「しづか」などが走った。現在、「義経」は大阪の交通科学博物館に、「辨慶」は鉄道博物館に、「しづか」は小樽市総合博物館に保存されている。

私が訪れた1970年前後は、石炭需要の低下と北海道内の炭鉱の閉山、ロシア貿易の衰退により港としての機能は衰え、さびれた街だった。当時、山線区間では、セブンスターが手に入る唯一の街であった。セブンスターを買う目的だけで小樽に行ったこともある。その帰りには、勿論、ニッカウキスキーの余市工場に寄り、試飲をさせて頂いた。

NHKの朝の連続ドラマ、「旅路」（1967年放送、主演：日色ともゑ）は神居古潭と塩谷が舞台になり、「北の家族」（1973年放送、主演：高橋洋子）は函館が舞台になったこともあり、親近感があった。特に「旅路」は、大正・昭和を生きる国鉄職員の物語で、オープニング画面に9633が登場したことが印象的であった。9633は、現在、梅小路蒸気機関車館に保存されている。

塩谷：「ショーヤ（岩いそ）」が語源。宗谷と同じ。列車の右手には、このページのトップの写真の塩谷海岸が見える。噴火湾、大沼付近と並んで、山線第一の景勝地。

美空ひばりが歌った「乱れ髪」のなかで、♪髪の乱れに手をやれば、赤い蹴出しが風に舞う、憎や悲しや塩屋の岬♪と歌われている。

蘭島：「ラン・オシマック・ナイ（下り坂の後ろにある川）」が語源。かつては、ニシン漁で栄えた街。塩谷～蘭島間の左手のなだらかな丘の中腹に、大きな石を楕円形に並べたストーンサークルが見える。縄文時代後期の遺跡と言われている。

1967年（昭和42年）、鶴岡正義と東京ロマンチカが歌った「小樽のひとよ」のなかで、♪二人で歩いた、塩屋の浜辺、偲べば懐かし、古代の文字よ♪と歌われている。

余市：11：14 発 「イオチ（蚊のおおいところ）」が語源。

函館・小樽間では最も乗降客が多い駅。ここから然別までは平坦な直線が続き、C62重連は猛烈なスピードで走る。駅前にニッカウキスキーの工場があり、何度も試飲させて頂いた。後年、訪れた時には、「おつまみ」まであり、隔世の感があった。

仁木：駅名は「この地を開拓した仁木竹吉氏」に由来。沿線にはリンゴ畑やブドウ畑が続く。

然別：「シカリ・ペツ（曲がりくねった川）」が語源。二番目の難所稲穂峠がある。銀山まで20%の勾配が約7km続く。300Rのカーブが連続する区間で、全編成の見渡せるS字カーブがあった。

銀山：「ルベシベ鉱山」に由来。サミットの稲穂隧道で絶気、小沢まで20%の下り勾配を駆け下りる。

小沢（こざわ）：11:53 発 「サック・ルベシベ（夏になると越えられる山道）」を夏小沢と訳したことに由来。

倶知安までの間に三番目の難所20%勾配の倶知安峠がある。峠を登り切ると、倶知安駅である。岩内線の分岐駅。岩内線はカーブが小さいために、二つ目の9600が活躍していた。

小沢は、銀山と倶知安の間の谷底にあたるところで、よく風が舞うので評判が悪かった。

甘いものが苦手なので食べたことはなかったが、小沢駅には、「トンネル餅（¥100）」という名物があった。駅前の武田旅館は、映画「男はつらいよ」の舞台になった場所である。

倶知安：12：09 着，12：13 発。「クチャ・アン・ナイ（狩人の小屋のある沢）」が語源。山線の中では一番大きな駅。胆振線の分岐駅。急行「まりも」の時代は、C62重連の交換が見られたそうである。

4分間の停車中に、カマ換え、足回りの点検が行われる。テンダー上では、本務機の給水と石炭のかき寄せが行われる。そのうち、列車は一旦退行し、前補機の給水と石炭のかき寄せが行われる。

ホームには立食いそばのほか、「ニセココわめし（¥100）」、「登山餅（¥100）」という駅弁があった。ホームの水は「日本一おいしい水」と書いてあった。

倶知安はSL撮影のベースキャンプとなった思い出深い町である。駅に列車が着くと、「くっちゃ～ん、くっちゃ～ん、胆振線乗り換え～」という独特のアナウンスがあった。アナウンスを担当していたのは、青木さんと言う方で、私が改札口に着くと、「なんだ、また来たのか～」と荒っぽい歓迎の言葉をくれた。

定宿は、倶知安町営ニセコYH。近くに、ニセコ酒造と言う酒蔵があったが飲んだことはない。裏山に、町営のスキー場があったので、夜はナイトスキーをしていた。昼間は重たい撮影機材を背負い10km近く歩き、夜はスキーをするなど、今から思うと、驚異の体力である。何よりも、体を伸ばして眠れる事と風呂に入れる事が有り難かった。

倶知安から蘭越までの約30kmは殆ど緩やかな下り勾配となり、列車は尻別川に沿って快走する。

左手には、車窓一杯に標高1898mの羊蹄山が見える。羊蹄山は、別名を蝦夷富士と言い、美しい円錐形をしたコニーデ型火山である。北は利尻富士から、南は薩摩富士まで、郷土富士をいくつも見たが、羊蹄山が最も富士山に似ていると思う。日本百名山の一つ。

比羅夫：駅名は、659年（斉明5年）、阿倍比羅夫がこの地に郡領を置いたと言う古事に由来する。列車は尻別川に沿って走り、左には羊蹄山、右には標高1308mのニセコアンヌプリが見える。倶知安から昆布までの区間は山線第二の景勝地。

比羅夫駅の近くに羊蹄山をバックに104レを撮影できるポイントがあった。しかし、羊蹄山は、なかなか、晴れない山で、何度も挑戦したが、結局一度も晴れてくれなかった。どうしても良い時には晴れているのに、列車が来る頃になると曇ってしまう。利尻富士と共に、私にとっては鬼門とも言える山であった。

ニセコ：12:29 発。開業当時の駅名は真狩，その後，狩太，ニセコと改名した。日本で唯一のカタカナの駅名である。「ニセ・コ・アン・ヌプリ」とはアイヌ語で「絶壁・に向かって・ある・山」の意味。日本三百名山の一つ。尻別川を挟んで羊蹄山の北側に位置する。西側には、イワオヌプリ，ニトヌプリ，チセヌプリ等の山々がある。



羊蹄山をバックに走る C62 重連 1971 年 5 月  
数回挑戦したが、一度も山頂は見えず、残念でならない

昆布：「コンボ・ヌプリ（小さなこぶのある山）」が語源。海で捕れる昆布とは関係ない。ニセコの山々を見ながら尻別川に沿って走る。

蘭越：「ランコ・ウシ（桂の木の多いところ）」が語源。最後の難所上目名峠。上目名まで 20%の連続勾配が続く。駅前の農協の「内地米より美味しい蘭越米」と言う看板が懐かしい。

目名：「メナ（支流）」が語源。近くを流れる目名川に由来。

上目名：駅構内で絶気。黒松内まで 20%の下り勾配を一気に駆け降りる。

C62 重連の撮影の名所として賑わった駅である。上目名駅はサミットにあるために、目名側には 104 レの撮影ポイントがあり、熱帯側には 103 レの撮影ポイントがあったために、20 人、30 人の SL ファンが押し寄せることも珍しくなかった。しかし、上目名駅で SL ファン以外の乗客を見たことはなく、SL ファンが時々購入する入場券以外、殆ど収入のない駅だったのではないかと（SL ファンは、皆、均一周遊券を持っていた）。1984 年（昭和 59 年）3 月 31 日をもって廃止された。

上目名駅は今風に言えば「秘境の駅」で、周辺に民家は一軒もなかった。食料を準備して行かないと、丸一日何も食べられない。駅で水をもらって、ラジウスでお湯を沸かし、紅茶を入れ、パンの耳を食べた。秘境の程度は西の大畑，東の上目名であった。

目名側には、104 レ撮影のメッカと言われた、151km 地点があった。ここは、線路の右側に小さな斜面があり、そこから見下ろすように全編成を入れて撮影できる絶好の場所であった。しかし、151km 地点は、北側に谷が開けて、風が吹き抜けるので、煙が流れてしまい、本務機のみならず編成も隠れてしまうことが何度かあった。ここまで行くためには、147.6km 地点の上目名駅から、3km 近くをただひたすら歩かなければならなかった。撮影機材を背負って、線路の間を歩くと、1 時間近くかかった。

さらに上目名で 103 レ（通過は 1720 頃）も撮影すると、帰りは上目名 18:06 発の 123 レに乗った。倶知安に着くのは 19:12 であった。123 レは、函館～札幌間は各駅停車、札幌～北見間は急行「大雪 6 号 (517 レ)」、北見～網走間は各駅停車の 1527 レとなる列車で、翌日、石北本線の常紋信号所で撮影するには好都合であった。しかし、丸一日、上目名で撮影して（と言っても、104 レ、103 レの 2 本しか撮影できないのだが）、夜行で移動し、翌日も食料を調達できない常紋信号所で撮影することは、かなりタフな日程であった。



C622+C623 牽引の 104 レ 1969 年 8 月 26 日

熱帯：「クンネ・ネップ・ベツ（黒い流木の集まっている川）」の一部をとったもの。

上目名駅から二つ目の第一白井川隧道を超えた 240R の S 字カーブは 103 レの絶好の撮影ポイントであったが、日の長い夏季しか撮影できなかった。

黒松内：「クルマツ・ナイ（日本人の女が居るところ）」が語源。蕨岱駅まで 15% の上り勾配がある。

蕨岱：駅名は、この付近一帯に蕨が繁茂していた事に由来する。駅がサミット、二股まで 15% の下り勾配を駆け下りる。下り急行宗谷（305D）と交換のため運転停車。

二股：駅名は、長万部川とチライ川が合流する場所に由来する。長万部まで緩やかな下り勾配となる。

ゴールデンウィークの頃には、駅周辺の湿地に水芭蕉の花がたくさん咲いていた。水芭蕉が生育する場所は、やせた土地らしく、地元の人には「やっかいもの」のようであった。

長万部：13:50 着、13:56 発。「オ・シャマンベ（カレイの居るところ）」が語源。

長万部～函館までの 112.3km、本務機は単機で 104 レを牽引する。役目を果たした前補機はここで切り離され、水と石炭の補給をすませ、103 レの発車 16:45 までしばらく休息する。前補機は小樽築港のカマなので、扇形庫には入れない。

ホームには立食いそばのほか、「かにめし（¥200）」、「鮭めし（¥200）」、「ほっき貝めし（¥200）」、「特製もりそば折詰（¥150）」という駅弁があった。長万部駅の「かにめし」は有名駅弁である。個人的には、森駅の「いかめし」より「かにめし」の方が好きだった。毎日、パンの耳をかじり、宿泊費を節約するために夜行列車に乗り続ける身にとって、「かにめし」はこの上もないご馳走で、心のオアシスでもあった。長万部駅前に発売元の「かなや」があり、ここで食べるとお吸い物が付いた。

長万部は、ある年代以上の人には由利徹のギャグで知られているが、そうでなくても、印象的な地名で、長万部に列車が停車した時に北海道に来たと感じる旅人も多いことだろう。

中ノ沢、国縫あたりからは、晴れていれば、噴火湾を挟んで駒ヶ岳の美しい姿を見ることができる。小樽

～函館間では、塩谷海岸、大沼周辺と並んで、最も風景の美しい場所である。

小樽～長万部間の山岳区間を重連で走るC62は確かに圧倒的な迫力があつたが、長万部～函館間は平坦で、複線化された直線が続くので、C62は90 km/hを越える高速で疾走する。咳き込むような独特のドラフト音で、往年の急客機を彷彿とさせ魅力的であつた。

八雲：14:26 発。

旧国では、八雲は胆振、森は渡島であつた。確かに、八雲と森では天候が変わることが多かつた。長万部から八雲にかけては人家も少ない茫漠とした海岸に行くが、黒岩のあたりには荒々しい海岸線が見られる。

北海道の天気予報では、渡島・檜山地方、石狩・空知・後志地方、胆振・日高地方などの地名で難儀をさせられる。札幌はどこかおわかりだろうか？

森：15：40 発。

駅弁の「いかめし（¥100）」は、信越線・横川駅の「峠の釜飯」と人気を二分する名物駅弁である。生イカの胴にうるち米ともち米を詰めて、甘辛のタレで炊きあげたのが特徴である。森駅を通る度に購入を試みたのだが、ホームで売っている光景を見かけたことは殆どなく、幻の駅弁である。ちなみに、東京・新宿の京王デパートで開催される全国駅弁大会では、1971年から2001年まで、30年連続売り上げ一位に輝いている。

「いかめし」以外に「はもめし」もあるようなのだが、食べたことはない。

大沼：15：40 発。

観光地として有名な場所であるが、103レが停車する大沼公園駅の方が大沼には近い。上りと下りではルートが異なるため、104レは大沼駅に停車。

函館：16：10 着。17：00 発の連絡船4便に接続。青森からは21：10 発の「ゆうづる2号（4レ）」に接続。

ホームには立食いそばのほか、「ほたてめし（¥200）」、「いかおぼろ弁当（¥200）」、「若どり弁当（¥200）」、「つぶ貝弁当（¥200）」、「みがき鯿弁当（¥200）」という駅弁があつた。

## 函館ラーメン

函館ラーメンのルーツは、広東系の塩味の湯麺であると言われている。塩味の澄んだスープと細めのストレート麺との組み合わせが特徴である。スープは、鶏ガラ、トンコツ、昆布などをじっくりと時間をかけて煮込んで仕込まれる。ほんの少しでも煮立たせてしまうとスープは濁ってしまい、函館ラーメンの持ち味である澄んだスープにならないのだそう。ラーメン屋さんのメニューには、「ラーメン」、「醤油ラーメン」、「味噌ラーメン」などと出ていることが多い。函館では、「ラーメン」と言えば、「塩ラーメン」を意味するようだ。

函館駅の近く松風町にある滋養軒はカウンター3席とテーブル3卓の小さな店だが、ラーメンは絶品である。

## 1970年（昭和45年）2月某日

その日は、大雪でダイヤが大幅に乱れていた。小樽駅のホームから待避線に停車中のC62重連（C6244+C622）の写真を撮っていた。機関士と雑談をしていると、「どうだ、マンベ（長万部）まで乗ってっか？」と言われた。半信半疑で聞き返すと、汚れても構わないなら、長万部まで、本務機（C622号機だった！）のキャブに乗せてくれると言うことであつた。

やがて、小樽駅を発車し、オタモイ峠のトンネルにさしかかると、機関助士の方が、私の方を向き、「トンネル！」と言いながら目の周りを手で覆い、顔を伏せた。バラバラと音を立てて、シンダーが降ってきた。キャブの中にまで煙が入ってきて、息苦しかった。

長万部までの4時間は、正に、夢のような時間だったが、とても暑く、揺れが激しかった。とは言え、私の人生の中で最も密度の濃い時間であつた。

残念ながら、当時の日記を紛失してしまい、日付がわからない。手許に残っているYHの会員証を見ると、2月26日から3月8日まで倶知安にあるニセコYHに宿泊しているので、この間の出来事には違いない。

機関士はUさんという方であつた。帰京すると、早速、礼状とともに、長万部を発車する103レの写真を

全紙のパネルにして送った。後日、Uさんから、「何人もSLファンを乗せてあげたが、このような写真を送ってくれたのは、あなただけです。」と言うご丁寧な礼状を頂いた。Uさんは、長万部機関区の裏の官舎に住んでおられて、撮影に行った際、何度かお宅を訪ねたことがあったが、いつも乗務でお留守だった。何年間か、年賀状のやりとりが続いたが、音信が途絶えてしまった。Uさんは、当時、40才位とお見受けしたから、お元気であれば、現在は80才位であろうか。

SL撮影のため、日本全国を旅したが、キャブに乗せて貰ったのは、後にも先にも、この時だけである。C622号機に乗せて頂いて後、一度もUさんにお目に掛かる機会がなかったのは、返す返すも残念である。2009年3月13日、膨大な量のネガフィルムから、ようやく運転中のUさんを撮影した写真を見つけた。40年近くの歳月を経て、肩の荷が半分下りたような気がする。残り半分は、直接お目に掛かり、この写真をお渡しすることであろうか。



## 2010年のお年玉

2010年1月6日、予期せぬメールが飛び込んできた。Uさんのご息からだった。長万部機関区の人がこのHPを見つけ、近所のクリーニング屋さんがコピーを届けてくれたそうである。早速、電話でお話しさせて頂いた。ご本人、「HPには80才と書いてありますが、今72才です！」と強調しておられた。失礼いたしました。私と一回り違いだったので、落ち着いた感じでしたので、私より遙かに年上と思ってしまいました。2009年12月初旬、学会出席のため札幌に出張していた。もう少し早くわかっていれば、お目にかかれたのに、残念！近いうちに必ずお邪魔する旨お伝えした。正に、？、！！、涙、涙、涙の大感激であった。今年最高のお年玉である！このページを見つけて下さった方、本当にありがとうございます。今更ながら、インターネットの威力を思い知らされた。本来、個人名を出すべきではありませんでした。ご本人と連絡が取れましたので、今後は匿名とさせていただきます。

## 2010年9月7日

函館に出張した折、午前中の仕事をキャンセルして、長万部にあるUさんのお宅にお邪魔した。運転中のUさんの写真を予め送っておいたので、とても喜んでくださった。

Uさんは、C62は小樽築港機関区の所属であるが、小樽築港機関区の乗務員は乗務しないという珍しい運用であったこと、乗務員は、急行「ニセコ3号(103レ)」の函館から長万部、長万部から小樽および急行「ニセコ1号(104レ)」の小樽から長万部は長万部機関区の乗務員、「ニセコ1号(103レ)」の長万部から函館は五稜郭機関区の乗務員が充ったこと、長万部から小樽まで103レに乗務すると、その日は小樽築港機関区に駐泊。翌日、小樽から長万部まで104レ乗務。他区の乗務員が駐泊する時は出先の機関区では食事の面倒を見てくれないから、夜到着して翌朝出発する103レ～104レの乗務作業の場合は、二食分の弁当を持って行った、ことなどを話してくださった。

キャブに乗せて頂いた事を話すと「今なら、クビだね」と笑っていた。ほんの1時間ほどの訪問であったが、夢のような時間であった。

## 訃報

2013年11月22日、Uさんが76才でこの世を去ったとの知らせを頂いた。これから、メル友になって頂くと思っていた矢先で、残念。心よりご冥福をお祈りいたします。

## 103レの旅

山線区間で103レの撮影ができる場所は、冬季は長万部まで、夏季でも倶知安までが限界で、実質的には、熱帯～上目名間に限られていた。「ニセコ3号」(103レ)の時刻表を表2に示す。

表2 1969.10 103レの時刻表

函館	大沼公園	森	八雲	長万部	ニセコ	倶知安	小沢	余市	小樽	札幌
1425	1457	1526	1606	1645	1803	1826	1842	1918	1942	2025

函館：1425発。青森946着の「ゆうづる2号(7レ)」、1400着の連絡船7便に接続。

函館は、母の叔母が晩年を過ごしたこともあり、何となく懐かしさを感じる街であった。1966年(昭和41年)初めて北海道を訪れた時、市内深堀町にある叔母の家に立ち寄った。お昼に寿司をとってくれた。生の

エビが入っていたのには驚いた。毎年暮になると、叔母から「松前漬」が届いたことを懐かしく思い出す。駅前広場には、北島三郎の「函館の女」が流れていた。

大沼公園：14：57 発。104 レとは異なるルートを通る。

道南観光の中心地が大沼国定公園である。活火山である標高 1,131m の駒ヶ岳と、その山麓に点在する大沼、小沼、蓴菜（じゅんさい）沼の大沼三湖に代表される湖沼群の地域で、山と水の変化に富んだ景観を誇る。下り列車は、大沼と小沼の間を走る。列車の右側には駒ヶ岳と大沼、左側には小沼が見える。



622号機牽引の103レ 大沼公園～赤井川にて1969年8月25日撮影  
手前に見えるのは小沼

森：15：26 発



国縫付近にて 1971年5月2日撮影

104レでは、C62の後に荷物車と郵便車が連結されているために、デッキから身を乗り出さないとドラフト音は余り聞こえない。103レはC62のすぐ後が客車なので、ドラフト音を聞くには都合が良い。一度、函館から長万部まで、テンダーのすぐ後ろのデッキでドラフト音を聞いていたことがある。90km/hを越える高

速で疾走するC62の咳き込むような独特のドラフト音は正に圧巻であった。小型のテープレコーダが未だ普及していない時代で、C62のドラフト音を録音することができなかったことは、かえすがえすも、残念であった。

八雲：16：06発。

長万部までは、平坦な直線の複線区間が続く。C62は往年の急客機を彷彿させる90km/hを越える猛烈なスピードで走る。

長万部：16:45発。

長万部から前補機を連結、小樽までは重連で牽引する。冬季、103レの撮影ができるのは長万部が限界であった。

長万部で103レの発車を撮影するのは最終日にしていた。17：08発の函館行き急行「宗谷」(306D)に乗るために、あわただしく機材を片づけ、駅構内を急ぎホームに向かった(勿論、改札など通らなかった)。19：20発の連絡船26便、青森23：59発の急行「八甲田2号(102レ)」と乗りついで帰京するのが常だった。上野着は11：20だった。

C62重連の本当の迫力を知ったのは、この写真を撮影した時である。この時は霧雨が降って、かなり気温が下がっていた。シャッターを切る直前、前補機のC6232号機の安全弁が吹いたので、辺り一面、煙と蒸気で真っ白になった。二台のC62のドラフトと汽笛は山間に咆哮し、正に圧巻そのものであった。「足が震え、鳥肌が立つ感動」は半世紀を経た今でも鮮明に蘇ってくる。



C6232+C623号機牽引の103レ  
熱郭～上目名の240RのSカーブにて、1969年8月24日撮影

103レの撮影ポイントに行くには、上目名駅から全長594mの第二白井川隧道、231mの第一白井川隧道を超えなければならなかった。いずれのトンネルもカーブがあり、出口が全く見えず、真っ暗だった。上目名駅で103レ撮影の旨を告げると、駅長がカンテラを貸してくれた。「トンネルの入口の向かって左側に電灯のスイッチがあるから、電灯をつけて、カンテラを使って、トンネル内を歩いてください。」と言われた。

タレントが踏切の中に入った写真をSNSにアップして、大きな問題になったことを思うと、トンネル内を

歩いて撮影に行くなど、今では考えられないが、特に事故も無かったので、黙認されたのだろう。今から思えば、おおらかな時代であった。

103レを撮影した後は大忙しであった。上目名駅で103レと交換する42レ（上目名発17:30）が下って来るので、トンネル内で遭遇しないようにしなければならなかった。さらに、42レは熱郭で123レ（熱郭17:49発）と交換するので、急がないと乗り遅れるのだ。後ろから迫ってくる123レの気配を感じながら、トンネルの中を上目名駅に急いだ。

ニセコ：18：03 発

倶知安：18：26 発

103レの撮影ができるのは、夏季でも倶知安が限界だった。

羊蹄山をバックに走るC62重連の写真を撮ろうと何度か挑戦したが果たせなかった。

倶知安駅構内には水銀灯が設置されていたので、コダックのトライXを4倍増感現像すると、冬季、倶知安駅を発車する103レをかるうじて撮影できた。増感現像用のトライXを入れたカメラは、夜間撮影専用となり、昼間の撮影には使えなくなる。

トライX

SLの撮影で愛用したASA400のコダック製高感度フィルム。学生の身分にはとても高価なフィルムで、当時、1本500円位した。新宿西口のフィルム問屋（現在のヨドバシカメラ）でトライXの100フィート巻を購入し、中古のパトローネに巻いて使った。

数年後に、研究のために、トライXの16mmフィルム（4X-7224）を使い、毎秒5000駒の高速シュリーレン撮影を行うことになるなど、夢にも思わなかった。



C6232+C623号機が牽引する103レ，倶知安駅にて1970年2月撮影

小沢：1842 発

余市：19：18 発

小樽：19：43 発

C62重連の役目はここで終り。札幌まではED76が牽引する。

札幌：20：25 着 286kmの旅は終了。

## 撮影旅行

北海道に行く時は、復刻時刻表に示すように、上野 12:10 発の急行「十和田 1 号 (201レ)」に乗るのが常だった。青森 23:45 着。青森 0:05 発の連絡船 11 便に乗り、函館 3:55 着。函館からは、4:40 発、千歳線經由札幌行き特急「おおぞら (1D)」、4:45 発、山線經由旭川行き特急「北海 (11D)」、5:05 発山線經由札幌行き急行「ニセコ 1 号 (101D)」が待っていた。私が乗るのは、いつも、5:05 発の「ニセコ 1 号」だった。長万部には 6:46、倶知安には 7:37 に着いた。1M、1 便、1D の最速ルートを使えば、所要時間はもっと短いのだが、均一周遊券では特急には乗れなかった。

帰りは、最後に、長万部 16:45 発の 103レの発車を撮影し、17:08 発の急行「宗谷 (306D)」に乗った。函館着 19:00。19:20 発の連絡船 26 便に乗り、連絡船の中で久しぶりにシャワーを浴びて、青森着 23:10。青森 23:59 発の急行「八甲田 2 号 (102レ)」に乗るのが常だった。均一周遊の期限最終日まで滞在するので、途中下車はできず、上野まで直行。上野着は 11:20 だった。

## ニセコ・宗谷の思い出

同じキハ 56 系の車輛であるが、ニセコには”これから撮るぞ”と言うワクワクする思い出が、宗谷には”あ〜終わっちゃった”と言う思い出がある。いつも宗谷の中で”次はいつ来ようか”考えていた。

## 青函連絡船

1970 年頃は、津軽丸、八甲田丸、松前丸、大雪丸、摩周丸、羊蹄丸、十和田丸（就航順）の 7 隻が就航していた。一番多く乗ったのは八甲田丸である。船内には、「鮭ずし (¥250)」、「新巻弁当 (¥200)」、「えぞお重 (¥200)」、「かにシューマイ弁当 (¥200)」などの弁当があった。

摩周丸は函館の旧棧橋、八甲田丸は青森の旧棧橋、羊蹄丸は東京お台場の船の科学館に係留され見学が可能である。2010 年、函館出張の折、摩周丸を見学したが、内部は改装されており、当時の面影はなかった。

1970 年 12 月 27 日、急に思い立って、北海道に行くことにした。いつものように、上野発 12:10 の急行「十和田 1 号」に乗った。車内はもとより、通路にもデッキにも帰省客があふれていた。床に座ろうにもそのスペースすらなかった。「仙台に行けば少しはすくだろう」などと暢気に考えていたが、仙台に着いても誰も降りなかった。盛岡、三沢、誰も降りない。結局、青森に着く 23:45 まで 11 時間 35 分ずーっと立っていた。「青函連絡船では横になれる」と思っていたが、連絡船内も超満員。かろうじて座れたが、横になって寝ることは出来なかった。

1971 年 1 月 1 日、このページのトップの写真を撮影し、急いで千歳空港に行き、スカイメイトで羽田經由で静岡の実家に帰り、元日の夕食に間に合った。往路の「十和田 1 号」とは違い、復路の飛行機はガラガラだった。

企業での新入社員の研修中、1976 年 6 月 5 日に交通事故で亡くなった研究室の後輩 F 君の墓参のため佐賀県に行った。予約もせず新幹線に乗ったが、超満員だった。結局、東京から小倉まで立った。博多からの「かもめ」でも座れず、座ったのは小倉〜博多のみだった。青森〜下関、本州全て立ったまま旅行した事になる。

函館本線の C62 の撮影行は、1969 年 8 月、1970 年 2 月、7 月、12 月、1971 年 5 月の合計 5 回に及んだ。

1971 年 (昭和 46 年) 4 月 28 日 (火) から 5 月 5 日 (水) の北海道への最後の撮影旅行は C62 との惜別の旅となった。目的は、C62 の 2 号機か 3 号機のナンバープレートの拓本をとること、函館〜長万部間の平坦区間を疾走する C62、今ひとつは、羊蹄山をバックに走る C62 重連を撮影することであった。

5 月 2 日：国縫付近を疾走する 15 号機、2 号機を撮影、5 月 3 日：小樽築港機関区で 3 号機のナンバープレートの拓本をとった (機関区の方が手伝ってくれました。それでなければ、一人ではナンバープレートの拓本なんぞとれません。古き、よき時代ですね。この拓本は私の宝物です)。しかし、羊蹄山は、撮影最終日まで、その姿を見せてくれなかった。五十年を経た今もって残念でならない。

1971 年 5 月 4 日 (火)、C62 撮影の最終日。遂にその日は来てしまった。上目名で 104レを撮影し、いつものように長万部で 103レの発車を撮影し、通い慣れた「宗谷」、「26 便」、「八甲田」に乗り継ぎ、帰京するつもりだった。いつもファインダー越しにしか見ていなかった C62 を自分の脳裏に焼き付けたいと思い、カメラバッグからカメラを出さなかった。汽笛と共に長万部駅を発車して行く C62 の姿を万感の思いで見送った事を昨日の事のように思い出す。いつものように、宗谷に乗った。涙が止めどなく流れた。

最後に残った2, 3, 15, 16号機による急行「ニセコ」の運用も、1971年（昭和46年）9月15日に実施された三重連運転を最後に、DD51重連に置き換えられ、C62はこの世から姿を消した。2号機は梅小路蒸気機関車館に動態保存、15, 16号機は廃車・解体された。15号機の動輪、メインロッド、サイドロッドは東京駅丸の内地下の「動輪広場」に保存されている。

3号機は、1972年（昭和47年）、ファンの要望に応じて復活運転を行った。更に、JR北海道をはじめ多くのファン・企業に支えられ、引退から実に17年の歳月を経て1988年（昭和63年）5月、「C62ニセコ」として復活した。しかし、「C62ニセコ」の運行資金は脆弱で、1995年（平成7年）11月3日の運転を最後に休止。翌1996年（平成8年）11月8日付で再び廃車となり、今は、JR北海道苗穂工場鉄道技術館に静態保存されている。

#### 参考文献

- 1) 国鉄札幌局、駅名の起源、1962
- 2) 松本謙一、HUDSON C62、プレスアイゼンバーン、1969
- 3) 久保田博、懐想の蒸気機関車、交友社、1970
- 4) 原 元、C62重連、1971
- 5) 佐藤正樹編、国鉄特急編成史、弘済出版社、1999
- 6) 鉄道ファン、39巻12号（1999）
- 7) 名取紀之編、国鉄時代、3巻4号（2009）、ネコ・パブリッシング
- 8) 名取紀之編、国鉄時代、4巻1号（2010）、ネコ・パブリッシング
- 9) 名取紀之編、C62重連の時代、ネコ・パブリッシング、2010
- 10) 推橋俊之、松本謙一、函館本線C62、イカロス出版、2018

最後までお読み頂き、誠に有り難うございます。ご意見・ご感想は、[jfurukawa@apost.plala.or.jp](mailto:jfurukawa@apost.plala.or.jp) までお寄せください。