

最後の一線・岩泉線



函館市医師会
函館渡辺病院

みず せき きよし
水 関 清

「鉄道全線のりつぶし」と呼ばれる、趣味という嗜好の世界がある。一定の基準で選ばれた鉄道線をすべて乗り尽くすのである。その選定基準とは、JR線全線であったり、これに私鉄全線を含めたりと、さまざまであるが、1980年3月15日から1990年3月14日までの10年間にわたる、日本国有鉄道（国鉄）の「いい旅チャレンジ20,000キロ」キャンペーンは、その認知と普及に大きな足跡を残した。

鉄道の路線図のみで考える段階から、実際に乗車券を手に入れて列車に乗る段階に進んでみると、いろいろなことが分かってくる。その最大の要因は、当時の国鉄の路線網の中で、特急の走る4割強の線区と急行の走る3割弱の線区に乗ることが比較的容易な反面、1日数往復しか列車の走らない閑散線区の踏破は難物だということである。全線完乗のためには、その組み合わせがカギとなる。長期休暇が確保できる学生時代には、乗車券の入手の前提となる財力に問題がある一方で、切符の購買力がついた年代では、休暇と体力に限界を感じる。そうした複雑な交絡因子が、このキャンペーンが10年間も続く大きな要因になったと考えられる。

私の場合、学生時代には、大学から実家への帰省経路を工夫しては旅程に変化をつけ、大学の宿舎を出発してから1週後に帰省した折には、母親に、真っ黒に日焼けした姿を呆れられたものであるが、先のキャンペーンに応じて国鉄全線を完乗しようとは思わなかった。

その後就職し、研修医時代を経て、鉄道に気軽に乗ることすら難しいへき地勤務を命じられてからも、全線完乗は特に意識せずにいた。その流れが変わったのは、国鉄末期の特定地方交通線の廃止からであった。乗るべき線区が次々に廃止されると、分母となる未乗の路線数が減る一方で、分子となる踏破路線数が変わらないために、まったく未乗線に乗らずとも、踏破率だけは少しずつ上昇するという、奇妙な傾向が背中を押した。

当時はまだまだ利用できる一般周遊券を駆使して、周遊指定地を経路中に組み込んで自由に経路を設定したり、周遊地域まで（から）の移動に片道だけ飛行機が利用できる立体周遊券を使いこなすことで、旅程の短縮を図りつつ周遊地内の未乗線に乗っていった。北海道や九州のように、東京羽田空港と周遊地域にある複数の空港が空路で結ばれている場合には、便数の少ない空港から周遊地域に入り、未乗線区に乗りつつ便数の多い空港へ移動して出発地に戻る、という工夫も編み出した。

ときには、周遊券や船車券の注文先であるJTBの担当者やうならせるような旅程を立て、それを忠実に淡々と実行すること20年目の2010年、ついに未乗線区が1線のみになった。岩手県の中央部、陸中海岸から少し内陸に入ったところにある、岩泉線がそれであった。

この線は、岩手県の県都・盛岡と太平洋岸の宮古とを結ぶ山田線の茂市駅から内陸に伸びる38.4kmの線で、終点の岩泉駅は陸中海岸国立公園の圏域にあって、龍泉洞という鍾乳洞の最寄り駅として知られていた。そんな観光地があるにもかかわらず、2007年当時、この岩泉線には、1日3往復しか運転されておらず（区間運転除く）、岩泉への下りの茂市発は7:01、15:35、18:35、茂市への上りの岩泉発は8:01、17:20、19:33であった。海峡線と東北新幹線を乗り継いで函館～盛岡間は353km、所要3時間40分（最速）。距離と所要時間からみると、この線への日帰り乗車は容易に思われるが、そうではなかった。函館から盛岡・茂市を経て岩泉線に乗り継ぐ場合、最も早い茂市発15:35に乗車後、折り返しとなる岩泉発17:20に乗ると、茂市を経て盛岡着は20:44。函館方面への最終となる東北新幹線は、そのわずか18分前に盛岡を出ている。その後となると、盛岡発23:32の寝台特急・北斗星1号だが、この列車の函館着は翌朝4:33。わずか5時間1分のB寝台利用のお値段は乗車券7,790円、特急券2,050円、寝台券6,300円の、しめて16,140円。これでは、二の足を踏んでしまう。

そうした躊躇いが、ついに払拭される日が来た。2010年7月31日土曜日。2日間の休暇が取れたこの日、函館から勇躍して特急と東北新幹線を乗り継いで到着した盛岡駅4番ホームでは、驚くべき知らせが待っていた。乗るはずの山田線の列車の姿はなく、この日の7時33分頃、茂市発・岩泉行683D列車（1両）が、押角（おしかど）・岩手大川間の線路上に堆積した土砂に乗り上げて脱線、不通となり、復旧の見込みは立たないというアナウンスであった。

盛岡～宮古間には、山田線と平行して、国道106号線経由で特急・急行バスが頻発しているが、主に国道455号線経由で盛岡～岩泉間を結ぶJRバス東北・早坂高原線となると、1日4便でJR線と大差ない。急遽、バス便に変更して岩泉を目指す。小本街道沿いに進んだバスは、途中、道の駅として生まれ変わった分校跡を経由して岩泉町内に入ると、二升石駅を過ぎたあたりで、本来乗るはずだった岩泉線と交差する。右手に見える線路が、川沿いに右カーブして岩泉駅に向かうが、わが早坂高原線バスは、その川向にある岩泉橋停留所に差し掛かるので、ここで下車する。

橋を渡ればすぐそこに岩泉駅は、ある。駅舎の大きさは相当なもので、単式ホーム1面1線で、駅舎側のホームには線路がない。ここから陸中海岸の小本までの路線延伸計画があったのだが、未成線に終わっている。

このバスの終点は龍泉洞前であるが、この時間からの観光は難しいので、龍泉洞からの折り返し便である盛岡行きに、後ろ髪をひかれるような思いの中で、足取りも重く乗りこんだ。その後、岩泉線の復旧は遅々として進まず、ついに2014年4月1日をもって廃止という憂き目を見ることになった。私にとっての最後の一線である岩泉線の終点で下車して、完乗の喜びに浸ることなく、机上で、国鉄JR全線完乗を果たすことになってしまった。

しかし、「岩泉」駅は復活した。「岩泉」という名を冠した駅名の消失を惜しんだ岩泉町が、三陸鉄道に働きかけた結果、北リアス線内にある「小本」駅が、2015年12月23日、「岩泉小本」駅に改称されたのである。岩泉線廃止から約1年8ヵ月後のことであった。