

礼文華観光案内

「そんなすごい駅ならドライブがてらちよつと見に行ってみようよ！」なんていって車の鍵を取りに行ったあなた、ちょっとお待ち下さいな。先述の通り、駅に続くまともな道がないため、車でちよつと立ち寄るってことができないんですわ。それじゃあ自動車で行くか・・・といっても、実は停まる列車も少なかったり。というわけで、モデルコースをいくつか紹介します。なお、列車時刻等は2018年時点のものです。実際にお出かけの際は必ず最新の情報を確認して下さい。

紙面の都合により細かい列車時刻は省略しています。詳しくはJR北海道WebSiteの時刻案内、駅窓口等でお確かめ下さい。

Plan-1：自動車で行く鉄板コース

(一見さん向け「チラ見コース」)

往路：豊浦 1452 発 (→礼文 1504 発)

→小幌 1512 着

復路：小幌 1544 発

(→礼文 1550 着) →豊浦 1602 着

小幌から1～3 駅東室蘭寄りの豊浦駅もしくは礼文駅まで自家用車で乗り付け、そこから車で往還します。滞在時間32分。「うっひゃあ、本当に凄いところだなー」と云っている間に帰りの車が来ます。特に休日はこのコースで訪問される方が多くて「雰囲気ぶちこわし」かもしれませんが、一見さんにはお勧めです。逆にこの時間帯を避けると、他人と出会う確率は格段に減ります。



Point!

小幌駅に停車する列車は1日に東室蘭方面2本、長万部方面4本しかありません。発車時刻には十分注意して下さい。

また、各プランの運賃は

Plan-1・4：豊浦／礼文～小幌往復 ¥440～¥720

Plan-2・3：長万部～小幌往復 ¥720、札幌～長万部間を特急指定席利用の場合はプラス ¥13,720 (往復分)。「一日散歩きつぷ」利用なら総額で ¥2,260。

・・・となっています。



Plan-2：夕暮れのんびりコース

(じっくり見たい人向け)

往路：長万部 1526 発→小幌 1543 着

(もしくは東室蘭方面より小幌 1512 着)

復路：小幌 1739 発→長万部 1756 着

滞在時間約 2 時間。海岸も観音も十分に見に行けるだけの時間があります。ただし GW～お盆以外の時期は滞在中に薄暮ないし日没を迎えますので注意が必要です。上手くスケジューリングを立てれば「一日散歩きつぷ」等を利用した札幌からの格安日帰りも可能ですし、特急列車を利用して優雅に往還することも可能です。ただしこの時間、長万部で夕食等は難しいものと思って下さい。駅から徒歩圏内に温泉やコンビニ、飲食店等はあるのですが、ぱっと見ではわかりにくくスマホの地図を頼りに・・・になります。

Plan-3：夜のチラ見コース

往路：長万部 1928 発→小幌 1946 着

復路：小幌 2004 発→長万部 2021 着

滞在時間 18 分。ただし、夏至時期以外は暗いです。秋分以降なら真っ暗です。「怖いもの」を求めの方、もしくは「上級者」向けかもしれませんが、冬季は月が出ていなければ星が綺麗ですよ。ただし、チャレンジされる方は「列車が平常運行していること」に留意して下さい。帰れなくなりますから。もっとも、敢えて帰らずに駅近くでキャンプする好事家や、海岸で夜釣りを楽しむ方も結構いらつしゃいますけどね。

Plan-4：一日満喫コース

往路：(豊浦 0818 発→) 礼文 0830 発

→小幌 0838 着

復路：小幌 1544 発

→礼文 1550 着 (→豊浦 1602 着)

最寄りの海岸で釣りを楽しむ方がよく利用するスケジューリングです。周囲を数回まわってなお余裕のあるぜいたくな時間をご堪能下さい。

駅に降り立ってどんな光景が広がっているか、時期によって大きく異なります。4 月 5 月頃であれば南側の海に向かって大きく視界が開けているでしょうし、7 月頃であればあたりは草木に埋まって駅から出られないかもしれません。11 月頃であれば草木も枯れてまた見通しが良くなりますが、2 月に踏み込めば雪に閉じ込められてやはり駅から出られないかもしれません。

駅を東西から挟むトンネルの間は概ね 80 メートル。ここに 1 輦分とちよつとの長さしかない小さなホームがふたつあるだけで、あとは待合室すらないという駅です。駅の南北に小さな小屋がひとつずつありますが、JR の人専用の小屋で普段は鍵がかかっています。南側にある小さな建物には山小屋でみられるようなパイオトイシがあり、こちらは一般の方も使用可能です。

そうそう、ローカル駅によくある「駅ノート」も、東室蘭方面ホームの↓写真の場所にあります。駅にきた感想など綴っていくと良いかもしれません。



紙面に余裕があるので少し余談を。

15 時台を外せばほほ駅には誰もいません。逆にこの時間帯の混雑だけを見て「秘境でも何でもないじゃん」と評価する方は実態を理解していないと断じます。むしろ鉄道駅がある時点で・・・だろつと。そして 2015 年の廃止騒動以降は家族連れを初めとして幅広い層が訪れています。それが現在の「小幌駅」です。



ふたりは
戦争遂行のために生まれた

戦争が終わって
一方は神秘的な駅としてその姿を残し

もう一方は
人知れず消え 忘れ去られた

さて、秘境探険はちよつとお休みして、こころでちよつと鉄いお話をひとつ。

「小幌駅いんとろだくしよん」の章でもちよつと触れましたが、小幌駅は元々列車行き違いのための施設＝信号場として開設されました。しかし・・・ちよつと周囲を見渡してみましよう。小幌駅は左右を山に挟まれています。しかもトンネルとトンネルの間は約80メートルしかありません。この狭い空間でどうやって列車行き違いを行ったのでしょうか？

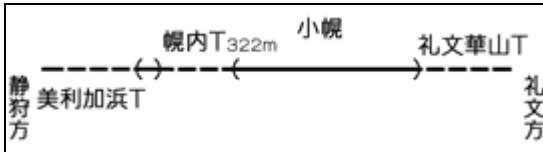
今時のディーゼルカーが単行でやって来るくらいならこのスペースでもなんとかなるかもしれませんが。しかし信号場開設は1943年。時節折しも第二次世界大戦。ここを行き交っていたのは石炭を満載した貨物列車だったことは想像に難くありません。

というか礼文方にトンネル坑口が3つある（真ん中は塞がってますが）のは何故？



ちょっと資料を漁ってみましょう。

1928年にこの地に鉄道が開通したとき、静狩～礼文間は単線でした。現在の小幌駅付近は概ね現在の下り線の形そのままです。「3つの坑口」のうち最初にできたのは左側になります。



1943年、この区間の輸送力増強のために、ほぼ中間地点にあたる幌内の谷に「小幌信号場」を開設することになりました。さてここで問題。この狭いところで列車行き違いを実現させるにはどうすればいい？

・・・何のことはない。トンネルを大きくするなり、二股にするなりしてしまえば良いのです。南側に線路を増やしできあがったのがこんな形。



この時に「真ん中の坑口」ができました。蒸気機関車をトンネルの中で止めると煙で大変なことになってしまいますが、こういう風に作って、機関車はトンネルとトンネルの間で止まるようにすればOKと。行き違い線の総延長は800m近くあったとか。そして戦後まもなく、最初に引かれた線路側の美利加浜トンネル～幌内トンネルは落石覆いで「一体化」されました。

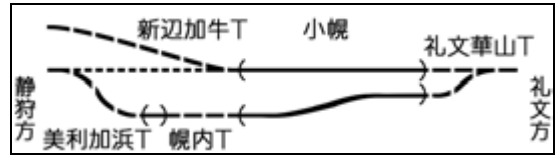
Point?

ネタがわかっただけならなんということはありませんが、そこに気付かなければ「こんな狭いところでどうやって列車交換？」と考え込んでしまいますよね。列車交換だ駅だと来れば広いスペースが必要な気がしてしまいますが、やろうと思えばトンネルの中に駅だって作れるんです。小幌信号場と同時期に設置された例としては上越線・清水トンネル内の茂倉信号場があります。

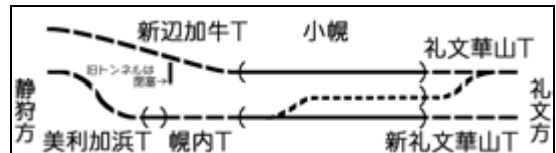


時は下り、更なる輸送力増強のために静狩～礼文間を思い切って複線にすることになりました。

まずは静狩側。これまでであった線路の北側に新しいトンネルを掘って幌内トンネルに接続し、1964年に完成したとされています。



次に礼文側。これまでであった線路の南側に新しいトンネルを掘り、1967年に完成してほぼ現在の形になったとされています。この時にできたのが「右側の坑口」になります。



礼文方にトンネル坑口が3つ並んでいるというのはこんな経緯によるものです。その後真ん中の坑口は2002年秋頃(?)に塞がれ現在のカタチになりました。また最初に引かれた線路側の幌内トンネル西口坑口もいつしか閉鎖されました。小幌駅から新辺加牛トンネルの中を覗くと、300m余先で線路が右側に逸れた先に壁が立っているのを伺うことができます。また礼文華山・美利加浜・新辺加牛トンネル内部も注意深く車窓を覗くと、各合流点でトンネル内部が広がっているのを伺い知ることができます。

追補

初刷発行以降7年半の間に起こった変化等に関する補足説明です。



Section1::駅ノートに関して

時期により設置場所が変わります。夏季は東室蘭方面ホーム駅名標の足下、冬季は北側の保線管理小屋軒下です。ノートの他にも記念撮影用の巨大入場券その他諸々放り込まれていたりします。

設置管理者は不肖・私こと水瀬雅美でございます。駅ノートの管理記録(十駅の近況)もネット上に公開しておりますのでどうぞよろしゅう。

「小幌駅ノート」で検索!

Section1::トンネル上の送風機と、トイシ脇の万力

どちらも2012年秋に解体・撤去されました。送風機のあったトンネル上には、その後雪庇防止の柵が設置されました。

また、トンネル上などは2015年夏以降立入禁止とされています。現地の指示に従って下さい。

Section4::礼文華峠旧街道と「礼文華峠古道」に関して

峠の東側は2011年から2014年にかけて大規模な伐採が入り、地図上点線の道は廃道から復活しています。同時に実線で示した道はルートが不明瞭となり、事実上の廃道と化しています。

「礼文華峠古道」は街道が整備される前の道筋を豊浦町郷土研究会が復活させたものだそうです。ただし、江戸末期から明治初期にかけて礼文華峠を越えた探検家達もつと北側を歩いていたのではないかという説もあるそうで。

Section6::旧小幌信号場の配線

重大な誤謬がありましたため、今版より新しい図に差し替えました。新資料の発掘と、それを基にした現地調査により「これまでの通説は誤りであった」と判断したものです。元々後世の人を勘違いさせる要素があったところに、その勘違いが広まってしまい、筆者も違和感を感じつつもこれまで反証できなかったのですわ。「開業時の『幌内トンネル』と現存する『幌内トンネル』は別物」「落石覆いでトンネルを併合」なんて歴史、どうやって見抜けど。もつと知りたい方は「礼文華観光案内 追補」で検索!

Section6::鳥伏信号場

本書では「とりふ Torifu」と紹介しましたが、「とりう Toriu」とする説もあります。当時はいわゆる「歴史的仮名遣い」を使用しており「とりふ」は現代の表記に直せば「とりう」だということですね。

札 文 華 峠	札 文 華 峠 側	距離	距離		備考
			現在	過去	
(長 萬 部)			0.0	0.0	
旭濱信号場	あさひはま Asahihama	5.3	5.3		
静 狩	しづかり Shizukari	5.3	10.6		既設園
小幌信号場	こぼろ Koboro	6.9	17.5		
鳥伏信号場	とりふ Toriu	3.1	20.6		
證 文	れぶん Rebun	3.0	23.6		同 蛇
大 岸	おほきし Ōkishi	4.1	27.7		同 同
登住信号場	とよずみ Toyozumi	3.2	30.9		

運輸省鐵道總局『鐵道停車場一覽 昭和二十一年三月三十一日現在』より

しかし小幌信号場での勤務経験のある国鉄OBより直接伺った話では（信号場の名前を覚えていますか？というオープンクエスションに対し）「（確か）とりふし」であり、「ふ」か「う」かという「う」ではなかった、との由。そして由来になったと考えられる現地のアイヌ語地名は「トリブシナイ」であり「とりふ（し）」の方が自然な上に、しかも「とりう」とする唯一の文献が戦後混乱期に急造されたと思われるあちこち間違いだらけの文献で、どこまで信用して良いやらで。

Section8::東の沢ルート

2016年秋に「何者か」が道を切り開き（道有林なんですけどねここ）、現在では踏み分け道ができています。国道～林道～砂防ダム～岩屋観音～小幌駅～国道と一周するトレッキングルートとしてネット上で公開されている方も多くいらっしゃいますが、筆者はこのルート上で熊の活動跡を数多く目にしています。通られる際は鈴を鳴らす等の警戒を行い、薄暮時や悪天候時は通行を避けた方が無難と考えます。いずれにしても雨が降れば増水して渡渉が難しくなる等まともなルートではないので「特級」からの格下げはありません。「道ではありません」。

Section8::「もうひとつの可能性」

踏破できました。下掲の地図の通りです。沢の中ではなく、東寄りの平尾根を辿ります。



かつて存在した駅と街道を結ぶ道もこの平尾根を通っていたと考えられ、それらしき形跡は現在も所々に残っています。標高200メートル付近から上は旧現両国道の建設に伴い山を切ったり盛ったりしたおかげで地形自体が変わってしまい、「こんなところどうやって登ったんだ？」状態ですけどね。

Section9::「礼文華大カーブ」

樹が伸びてしまっって、昔のような画は撮れなくなっていました。夜行列車もなくなっちゃいましたしね。「更に高いところから同じ場所を狙う」ことや、少し離れた山の上からインカーブを（超）望遠で狙うというスポットもあるのですが、詳細は他稿に譲ります。

追記::南側の保線管理小屋

2012年8～9月にかけて改築され、これまでの半分の大きさになりました。相変わらず中には入らせてくれません。



追記::熊が出るって本当？

一部で駅に熊（ヒグマ）が出ると評判になっていますが、駅にはまず出ません。

むしろカラスの襲来に注意すべきで、実際に多くの被害が報告されています。以前は繁殖期にちよつとやって来る程度だったのですが、近年は夏だろつが冬だろつが駅に飛来し、荷物を置いたまま離ればたちまち荒らされます。近くに人が

いても目を離した隙を見て荒らすこともあります。ジッパーは開けるし紐は引く張るし、食糧など出てこようものならそれはそれは悲惨な目に遭うでしょう。特にビニール袋は狙われやすいようです。

なお、駅のある「幌内の谷」という意味では熊は出ます。ただし、目撃例がないことから晴れた日の昼間に鉢合わせする可能性はほぼないでしょうが・・・筆者は晴天の日に駅から100m程の地点で熊とニアミスした経験があります。元々北海道の山はどこへ行っても熊と出くわす可能性があるのです。



2013年秋、駅北東側約300mの山中にて

追記::最速ショートカットルート

「小幌駅ノート管理記録」に2015年より登陸するショートカットルート。以前より冬場に探索を進めていたのですが、夏は通れないし冬場はもっと良い道があるし・・・というところでしたが、諸々あって一時期通れるようになっていました。2018年現在は廃道に戻っています。普通に歩いて20分で駅と国道を往還でき、走れば10分を切れるかもしれないという素敵ルートなのですが、濡れる上に足場が悪く本書の紹介ポリシーでは「通行不能」にあたるためここでの紹介は控えさせていただきます。いずれ機会があれば。

追記::その他の追加情報や詳細は

「礼文華観光案内 追補」で検索！

追記::小幌駅廃止騒動に関して

2015年夏に小幌駅廃止騒動がありました。現在では地元・豊浦町が維持管理のための拠出を行うことで存続しています。またこの費用は「ふるさと納税」により賄われています。希望すれば「特製小幌グッズ」を受け取ることもできる、小さな負担で大きな支援が可能な仕組みです。是非ご検討下さい。詳細は「豊浦町 ふるさと納税」で検索！

地元の小さな町が拠出を行ってまで駅を存続させるために動いた理由に関しては「（廃止騒ぎで）人が集まってきたので観光資源になると考えた」という言説がまかり通っていますが、完全な誤りです。廃止騒動以前より豊浦町教育委員会の主催による駅や岩屋観音周辺などの散策会が毎年開催されており、観光会社のバスツアーも来ていました。また一帯は「洞爺湖有珠山ジオパーク」の一部としても認定され、歴史・文化的に重要な岩屋の洞窟周辺へのアクセス手段として小幌駅を拠点に据えた観光振興策をまとめているところにJRから廃止話をブチ込まれ「冗談じゃない！」となった、というのが真相です。

しかし良くも悪くも訪問者が増えればそれまで見て見ぬ振りをされていたことも看過できなくなることもあるわけで、駅には無粋な警告看板が出たり、ロープが張られたり、時期によっては警備員が安全確保に立つようになったりしています。本書で紹介している場所の一部も立ち入りが規制されてしまいました。



あとがき（第3刷によせて）

早いもので Preview 版から8年半、完全版と称して世に送り出した『礼文華観光案内』初刷から7年半が経ちました。

いろいろありました。

鉄道ファンに向けて筆を執ったハズなのにそっち方面の人々にはいまひとつウケず。

「どうせこれからも幌内の谷には頻繁に通うのだし」と始めた小幌の駅ノートは設置したその日のうちに偶然やってきた地元・礼文華地区の人々の目に触れ、コンテナと一緒に入っていた本書は「なんじゃこりゃあ！」と騒ぎになったとか。その後は豊浦町の教育委員会やら町長室やらに持ち込まれたとか、長万部町の観光案内所に「この本はどこで手に入るのか」なんて問い合わせが行ったとかで、両町の関係者もぶつ飛んだとか。平身低頭するしかございません。そして2015年の駅廃止騒動、自分なりに駆けずり回りました。

通い始めて10年余、駅もいろいろ変わりました。北側保線管理小屋の軒下には列車の遅れなどがあつたときに（周辺駅にも流れる共通のものですが）報せてくれるスピーカーが設置されました。新礼文華山トンネル上には雪庇防止の柵が登場し、トンネルポータルに入ったクラックの補強と思しき工事も為されています。廃止騒動以降は（午後の一定時間帯のみですが）家族連れや、山歩きに適さない靴でやってくる等「それまで見なかった」層の訪問が増えました。2016年のダイヤ改定では利用しやすい時間帯の列車が消え去り、特に「1～2時間程度の訪問」がしにくくなってしまいました。

古いものから新しいものへ。南側の保線管理小屋が改築され、利用の躊躇われるトイレは生まれ変わりました。岩屋観音方面への案内標識も雪で倒れ、新しい標識に変わっています。列車の接近

を報せる警報機もLED表示の新しいものになりました。ホーム上の列車時刻表はプラスチック板のものから、大判プリンタで出力したポスターのようなものになっています。そのほかにトンネル内壁に補強が入ったり、美利加浜方面への道が大雨で度々崩れたり、岩屋方面への道が倒木で何度か通れなくなったり。それまでは全く見なかった熊の影が当たり前に見られるようになったり、カラスが年中襲来するようになったり。筆者自身も駅に通い詰める間に勝手に始めた「駅ノートと観光案内」や周辺の環境整備は、もはやJR公認と化しています。

気が付けば称賛と、応援と、そして「小幌ガール」ほかの称号を頂いてしまいました。本書初刷を上梓したときに「まだ見ぬ」と認識できていたものは、概ね踏破し知ることができたと思っています。しかし知れば知るほどわからないことが増えていくのが研究者気質。あたしの小幌駅周辺探索ははまだ終わるところを知りません。いずれ探索の結果をまとめた改訂版を執筆する予定ではあつたのですが、次々と発見があるものでなかなかまとめることができず、一方で「あの本はもう手に入らないのか」といった声も聞こえ……というわけで4ページの追補と一部内容の修正を加えた「微改訂」版としてこの度、世に送り出すことになりました。

これからどうなるのか。豊浦町の状況によっては再度の廃止騒ぎが持ち上がる日が来るかもしれません。そもそも路線やJR自体の将来も不透明です。何よりもあたしの探索はまだ終わっていません。

貴方に辿り着く足があるなら。いずれ小幌駅を抱く礼文華の山中でお会いしましょう。

2018年 礼文華に雪虫の舞う頃

水瀬雅美 拝

本書は2008年3月～2011年3月の現地調査を元に執筆・編集しました。
特記無き地形図は国土地理院2万5千分1地形図「礼文華峠」を利用しました。
アイヌ語地名はあまいものこ@甘藷岳山荘の調査・解釈に倣いました。

参考文献

- 渡辺茂・編『豊浦町史』(1972)
新・豊浦町史編纂委員会『新・豊浦町史』(2004)
森美典『豊浦町・洞爺湖町・伊達市・壮瞥町のアイヌ語地名考』(2008)
鉄道省北海道建設事務所『長輪線建設概要』(1928)
鉄道省北海道建設事務所『鐵道省北海道建設事務所所報第9號』(19??)
運輸省札幌鉄道局『運轉事故通報』第479号(1947)
社団法人信号保安協会『信號保安』第4巻第5号(1949)
日本国有鉄道札幌工務局『札幌工務局70年史』(1977)
日本国有鉄道北海道総局『北海道鉄道百年史』中巻(1981)
北海道大学鉄道研究会『混合列車』第18号(1989)
北大解剖教室調査団『小幌洞窟遺跡』(1963)

Special Thanks (敬称略・順不同)

あまいものこ@甘藷岳山荘 <https://amaimonoko.at-ninja.jp/>
加藤茂(元・日本国有鉄道)
豊浦町(特に礼文華地区)のみなさん
豊浦町役場および豊浦町教育委員会
豊浦町郷土研究会
有珠善光寺および檀家のみなさん
辰巳治典(長万部観光協会)
山本学(北海道大学鉄道研究会)

礼文華観光案内

著者：水瀬雅美
発行：LavenderBlue
発行日：May5 / 2011
Nov4 / 2018 (第3刷)
連絡先：<https://lavenderblue.jp/>
印刷・製本：

Do you know an island just like the "Shangri-la" ?
You've never known about, you've never seen before,
she is fully filld with something such.
You get her presently if you board the carmine carriage.