

望 展 窓 車



函館本線 その1 (函館 - 岩見沢間)

北海道への第一歩 函館山

青森から約4時間 目前に迫った函館山の南端 大鼻崎の白い海触崖の岩肌のおうとつが読めるようになると連絡船はにわか船足をおとす。

崖の背後にそびえる函館山(333.8m)の全容は 舷側に釘付けになった船客に いよいよ始まる北海道の旅の第一印象を深々とときぎみつける。

函館山は その姿に似て別名を臥牛山ともいわれるが 第四紀も古い時代に活動した死火山。50年来の要塞地帯も解かれ 展望台として函館市民のいこいの場所に開放されている。船から見える反対側 東山麓には石川啄木の墓や歌碑が 冷たい紺青色の海面を見下ろしている。

函館山の地質は 1856年ペリリ遠征記にすでに(誤ってはいるが)記述されており 1862年には幕府の招いた米人技師ブレイクによって踏査され「日本最古の地質学的観察」の記録をもつことで興味をそそる。

船は函館山の北を速回し かの洞爺丸が沈んだ七重浜を左にみて 棧橋に近づく。それにしても 永年の夢「青函海底トンネル」の実現するのはいつのことであろうか。これが完成すると東京-札幌間 1,170 kmを17時間で走る特急が実現し 文字通り本州と北海道は陸続きとなるのであるが。

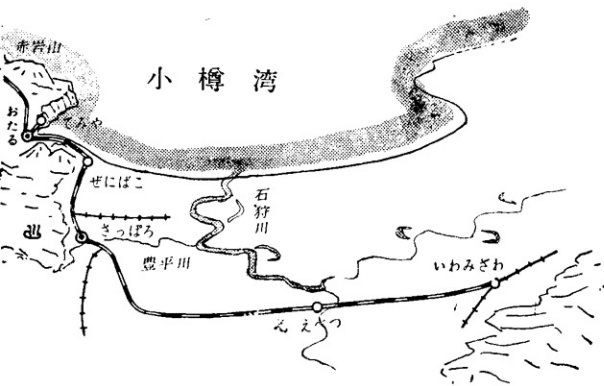
函館市は海中からとび出している函館山と本島をつなぐ砂洲上に発達した天然の良港で 北海道の表玄関にあたり 北洋漁業の基地でもあり シーズンには町中「いか」だらけとなる。古くは北海道文化の発祥地として 開拓史や幕末史にまつわる旧蹟に富んでいる。ヒトデ形の五稜郭があるのもこの郊外である。



函館山(333.8m)から北方 函館港と対岸に黒岩山の姿を 左手遠く駒ヶ岳が見える



大沼をへだてて大沼駅付近で鋭い山頂をみせる駒ヶ岳

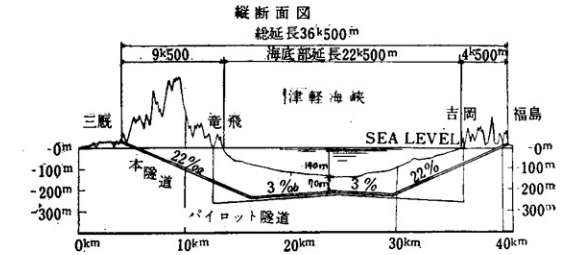
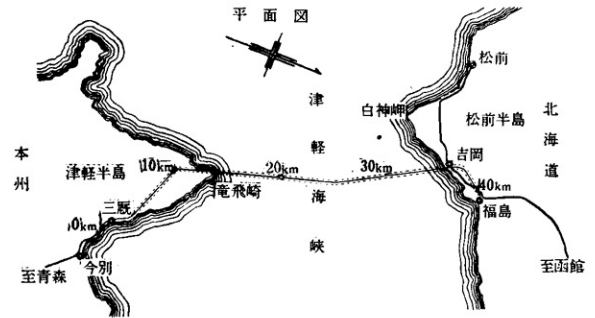


大沼と駒ヶ岳 一道南の地質展望

函館を发车した列車は上り坂になった地帯部を一路北上する。右手にかなり開析された火山 横津岳 (1,152m) を眺めながら列車は 30 分余りで峠を上りきり 水郷大沼公園にとびこむ。

大沼・小沼・じゅんさい沼はその北岸の駒ヶ岳 (1,135m) の麗姿とともに 北海道観光の第一歩である。

駒ヶ岳は寛永 17 年 (1640) 以来 10 数回の活動記録を有し 昭和 4 年には軽石を多量に噴出している。安山岩から構成された成層火山で 最初は富士山のような円錐状の山だったのが 打ち続く激しい爆発によってその山体が破壊され その頂部は全く吹きとばされ小規模な尖塔が残っているにすぎない。大沼などの湖は 大量の噴出物のための山麓部の沈下と 爆発によるせき止



青函海底トンネル計画図 (国鉄提供)
トンネル部分の 36.5km は現在世界最長のハイティント湖のトンネル (カナダ) の 1 倍半以上にあたり 関門トンネルの約 10 倍 地質は全部第三紀の火山岩と堆積岩

めとによって形成された。

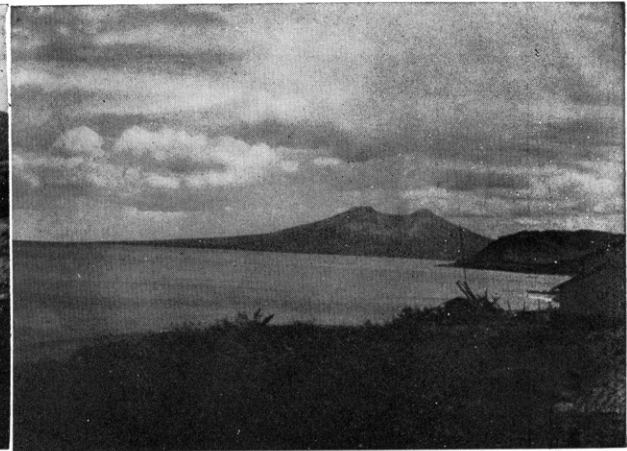
ここで 函館山と駒ヶ岳の印象が消えないうちに 火山で特長づけられる札幌までの道程の地質を かいつまんで御紹介しておこう。

さいはての国 北海道も その西方に出張った半島状の部分 (道南) は地質上からみると 実は奥羽地方そのままの続きである。その基盤は古生層と花崗岩であるが 大半は新しい時代の岩層におおわれて ところどころに顔を出しているにすぎないので 車窓から見ることはほとんどできない。

古生層の上に重なる地層は第三紀層で 緑がかっているとところから 地質やこれをグリーン・タフ (緑色凝



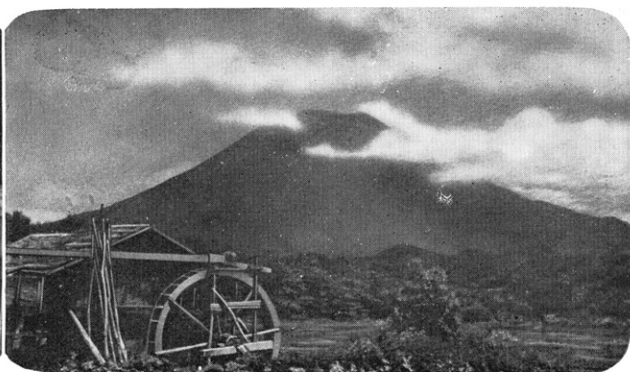
森駅手前の下り勾配の車窓に見る駒ヶ岳



八雲町付近からのぞんだ噴火湾の海岸線と駒ヶ岳



長万部岳山麓の二股温泉(ラジウム泉)の石灰華凍った滝を思わせるような白い結晶の塊である



狩太付近からの羊蹄山 この山はどの方向からみても美しい円錐形で蝦夷富士の名にそむかない

さらに寒々とした落葉樹の林を走ること 10 数分で黒松内。真すぐ北進すれば朱太川に沿って日本海に面する寿都までゆくところを 列車はここから東に折れ 那須火山帯の横断にかかるのである。

上日名付近で低い峠を越し 尻別川に沿って下がってゆくと 車窓にまずニセコ火山の山々が迫ってくる。

最高は右端に見えるニセコアンヌプリ (1,309m) でそれから左へ硫黄山・岩雄登・ワイスホルン・チセヌプリと並んでいる。この聞きなれない名の峰々も スキーヤーにとってはまたとないメツカで 山間に湧くニセコ・山田・昆布などの温泉群は 彼らのこよない根拠地となっている。

チセヌプリ南麓の小爆発口には水面温度 60°C 以上の湯沼があり 沼面上には中空の黄色の硫黄球が浮遊する珍しい光景がみられる。

蘭越まで下がり切らて 尻別川を東に逆行、昆布駅付近からは右手に昆布岳 (1,045m) がおだやかな火山地形をみせる。やがて行手に羊蹄山 (1,893m) がせり上

がり 列車は狩太付近からはその西麓をうねりながら北進する。

羊蹄山のまたの名は蝦夷富士 そしてアイス名をシリベシヌプリといい 直径 12 km の基底をもつきわめて美しい円錐火山の一つ、山頂には径 700 m 深さ 200 m の火口跡があるが ニセコや駒ヶ岳とはちがい 噴火の記録も硫気孔もなく 山頂まで全くの緑におおわれたまことにおだやかな山容である。

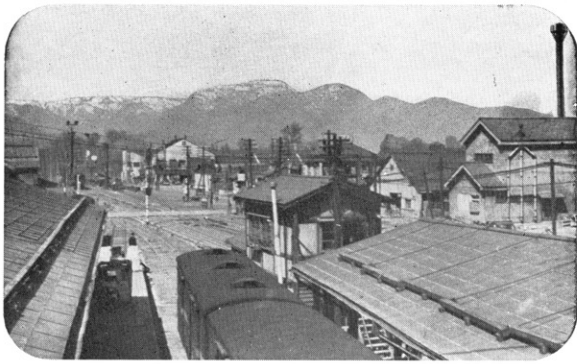
羊蹄をぐるりと一周する山麓はゆるやかな斜面で 火山灰に厚くおおわれ 道内一の農耕地帯となっている。

しかし名代の深雪地帯でもあり また北部の倶知安付近は道内では異例の寒冷地でもあり 自然の条件は決して甘いものではない。車窓から見えるエキゾチックな名の町や山の頂まではい上っている森林地帯 それをきり開いた開墾地 寒冷気候や深雪——夏でもそれらを感じさせる民家の構えや防雪林の風景などは 南からの旅人にはきびしい北海道の一面を感じさせよう。それでも倶知安付近では水田も開け始めてはいるが ……



羊蹄山頂とかなたにニセコ山塊をのぞむ
近景のおう地は羊蹄北火口





札幌駅からふりかえった手稲山

積田半島をよぎつて日本海へ

農耕地の中心地倶知安をはなれ 羊蹄山を後にし 倶知安峠をトンネルで抜ければ 小沢駅、ここから真直ぐにゆけば日本海の岩内に出てしまう。

岩内は古くから開けた漁港で その北には安政年間に発見された歴史の古い茅沼炭鉱をひかえている。

金鉱で有名な国富鉱山も小沢の西の山陰にある。

小沢から北へ進路をかえ 積田半島の背骨をつくる山嶺をかなり長いトンネルで抜け 余市川をつくった平地を余市へ向かう。右手にはすっかり開析された赤井岳がゆるい斜面をみせ 左手には赤井岳をめぐるように200mの急斜がそれと対称的な地形をこしらえている。赤井岳の峯々のかなたには 赤井岳盆地 — カルデラ陥没でできた直径数kmの盆地 — にいまは開拓が進んでいる。

然 別をすぎるところから余市川の沖積はん乱原はその広さを増し りんごやぶどうの栽培が車窓の両側にみられ ウィスキー工場の煙突を望見すると やがて北海道のりんごの一大生産地余市もすぐである。この付近の車窓の西側の山中には多くの金属鉱床が発達しており その中でも然別西方の稲倉石マンガン鉱山は とくに有名である。

安山岩の山の迫った海岸を西へ

余市から砂浜海岸を東すれば 蘭島の海水浴場。このあたりから第三紀の安山岩と集塊岩の山が海に迫った岩石海岸が続く。

忍路付近の竜ガ岬・塩谷付近の立岩山・古代人の遺跡「ストーンサークル」のあるオモタイ・小樽北方の赤岩山・祝津 真偽がとやかといわれた 古代文字の手宮など 絶壁海岸が紺色の北海に面して荒々しい景勝の地をつくっている。そして列車も この火山岩をうがった幾つかのトンネルを抜けなければならない。やがてちよっと海岸から離れて小樽駅。市街は丘の上まで発達している。

小樽港は 石炭積出港としてつくられたもので 明治13年(1880)早くも手宮・札幌間に鉄道が布設されてそれ以来 幌内炭鉱の積出しに活躍した。

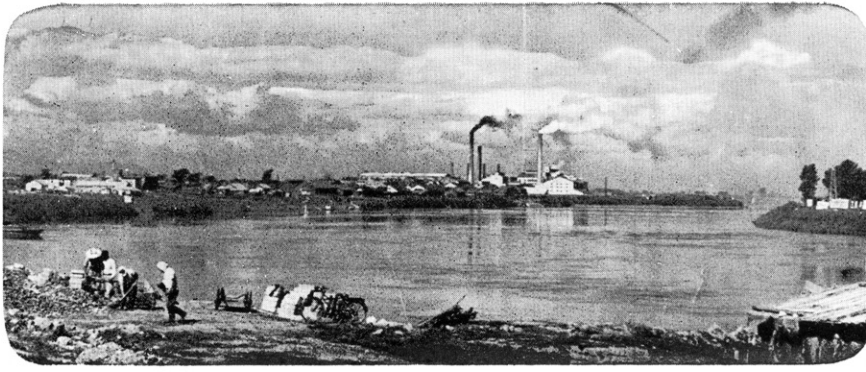
小樽築港から張碓まで断崖と海岸との間の狭い隘路を通り抜けると再び砂浜の多い海岸。すでに札幌から1時間以内の距離であれば ここにいくつかの海水浴場が発達し 右手の山に目を転ずれば春香山・奥手稲山・手稲山など高さこそ 1,000m こそそこではあるが 冬にはそれらの山麓一面が雪のスロープでおおわれ 無限のスキー場となるところ。まさに海に山に 小樽・札幌市民の気軽なりクリエーション地である。

計画都市札幌

銭函をすぎると間もなく右側に手稲山が 左側に今までと打って変わった広大な石狩平野がひらけてくる。広々と続く水田 点在する さいろ 思い切って空に伸びたポプラの並木 秋ならばうず高い干草などが観光写



テレビ塔から見た札幌市街(大通り公園) 直線状の家並が美しい



江別をすぎるとゆるやかに蛇行する石狩川にぶつかる
遠方に見えるのは北海道電力KK
江別の火力発電所

真そのものの風景を呈しよう。この平地を汽車は速力を増し 函館から急行で6時間 小樽から1時間たらずで北海道の主邑札幌市にすべりこむ。

札幌は最初から計画的につくられた近代都市である。明治2年来ゆるやかな起伏の間に水生植物が繁茂するのみで ほとんど人家もなかつた原野（実際に当時2戸しかなかったといわれる）に米人の力もあって 日本ばなれのした基盤目の規則正しい都市が生れた。その名のおこりは **乾いた大河** というアイヌ語。

あかしや並木の広い道路と 新しいビル街は 新興北海道の発展を象徴している。西方山地には温泉地定山溪が旅の疲れをいやしてくれる。

石狩低地帯を一直線に

札幌から江別へと向かえば 延々として果てしない水田とたまねぎ畠が続く。そのはるか南には遠く支笏・洞爺国立公園の山々をのぞむこともできよう。このあたりから太平洋側の苫小牧にかけての低地帯は かつて一万年くらい前 一更新世のころまでは日本海と太平洋とを結ぶ海峡であったことは確かなことであり 沖積世に入って砂洲の沖積と地盤の上昇によって 逐次海水は退

いていったのである。そこではいま全く新しく また全く計画的に開拓が進んでおり 延々10kmの直線路がみられるのもこの一部である。

江別の町はその中心地で石狩川に沿う。明治のころ 屯田兵によって開かれ 付近に産する良質の陶土が煉瓦などの原料となっている。

江別駅を出ればしばし石狩川に沿い やがて支流の新夕張川を北岸に越す。石狩川は でき上ったばかりの石狩平野を勝手気ままに蛇行し その跡はいくつかの**三日月湖**として残っている。日本第2(延長360km)の大河ながら寒々とした感じを与えるのは 河原が発達しないためであろうか。しかし その岸边には乳牛がのんびり草を喰んでいる。

列車の左方はいわゆる篠津平野。泥炭層を含む一面の未開の湿原であるが ここもいま運河を切り開いて排水計画をすすめており 美田への転換も間もないことであろう。

こうして 前途洋々たる実感そのものの中を 列車は札幌から1時間で 石狩平野を横切り 交通の要地岩見沢にすべりこむのである。

(北海道支所地質課および地質部)



基盤目の計画路線をもとに整然と開拓された石狩平野江別南方 (左方の川は江別川)

