

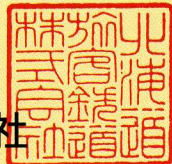
思い出の深名線

乗車証明書



深名線に乗車されたことを
証明いたします。

北海道旅客鉄道株式会社



【深名線のあゆみ】

- 大正13年10月25日 雨竜線(現深名線)、深川・多度志間が開通営業開始
大正15年11月10日 雨竜線(現深名線)、多度志・鷹泊間が開通営業開始
昭和4年11月8日 雨竜線(現深名線)、鷹泊・幌加内間が開通営業開始
昭和6年9月15日 雨竜線(現深名線)、幌加内・添牛内間が開通営業開始
昭和6年10月10日 雨竜線(現深名線)、深川・添牛内間を幌加内線と改称
昭和7年10月25日 幌加内線(現深名線)、添牛内・朱鞠内間が開通営業開始
昭和12年11月10日 名雨線(現深名線)、名寄・初茶志内(現天塩弥生)間が開通営業開始
昭和16年10月10日 幌加内線朱鞠内・名雨線初茶志内(現天塩弥生)間が開通営業開始 深川・名寄間が全通、幌加内線と名雨線を併合して深名線と改称
昭和57年11月1日 貨物運輸営業廃止
昭和59年2月1日 荷物取扱廃止
昭和62年4月1日 北海道旅客鉄道株式会社承継
平成7年9月4日 営業廃止

車窓からのぞく深名線

石狩平野の北端・深川から、函館本線を右にみながら円山へ。上り勾配1000分の20の山地へ入りトンネルを抜けると上多度志、遠くに雨竜川を眺めながら田園地帯の中を多度志、宇摩、幌成、下幌成とつづく。鷹泊を過ぎると、再び急勾配の山中へ。ここが深名線きっての難所、幌加内峠である。峠の下りも、常にブレーキをかけるほどの坂道が待っている。沼牛から新成生あたりでは、山々の間にのぞく水田と畑の風景。幌加内、上幌加内をでると、路線右手間近を流れる雨竜川を見おろしながら走行。その普通温泉があったという政和付近は、ひっそりとした中にも情緒あふれる雰囲気。添牛内、共栄とつづき、朱鞠内。上下線ともこの駅どまりのため、ここで列車の乗り換えが必要となる。駅から車で10分のところに、多目的ダムで道内最大の人造湖・朱鞠内湖が広がり、観光客らキャンプ、釣り人でにぎわう。時計まわりに湖畔に沿いながら、湖畔、北母子里へ。ほとんどが北海道大学演習林である母子里の山林は、昭和53年2月に氷点下44.9度の日本最低気温を観測したところとして有名。ダイヤモンドダストの名所でもある。トドマツ林、1.5kmもの名雨トンネルを抜けると天塩弥生、西名寄。天塩川にかかる橋梁を渡ると、全121.8kmの終点、名寄駅である。



<小学館／北海道JR私鉄2800キロより>