

「岩見沢の航空写真(3)」

お茶の水女子大学附属小学校教諭

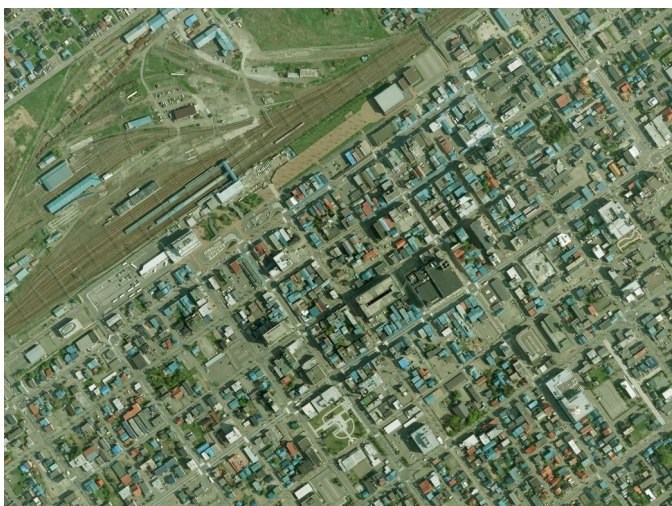
お茶の水女子大学サイエンス&エデュケーション研究所 研究員

田中 千尋 Chihiro Tanaka

海外では、鉄道駅が街の中心でないこともしばしばだが、日本の都市は、鉄道駅を中心に発達した例が多い。岩見沢の市街地も、岩見沢駅を中心に発達した。岩見沢駅は、北海道随一の幹線「函館本線」と、室蘭本線が合流し、古くから鉄道の要衝だった。



1948年(昭和23年)の航空写真を見ると、岩見沢の市街地は、鉄道駅を中心に、南東側(写真の下辺側)に発達している。「碁盤の目のようだ」ではなく、「碁盤の目そのもの」という規則正しい道路規格である。

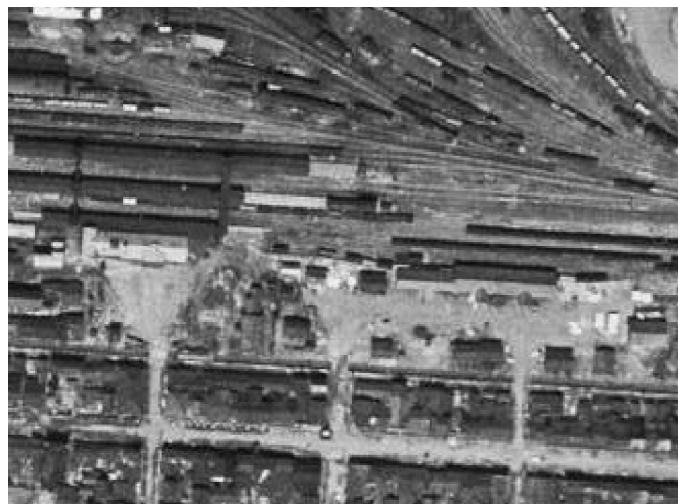


写真な近年の航空写真だが、基本的には戦後すぐの街並みとあまり変わっていない。気づくことは、やや空き地が多いことだろう。機関区員や保線区員といった、鉄道関係者が多かった岩見沢にあって、今はそれも縮小したのだろう。



岩見沢には苗穂(なえぼ)と並んで、大規模な機関区があった、1948年(昭和23年)の航空写真を見ると、駅の北西側に半円形に鉄道線路や建物が並んでいるのがわかる。駅舎の北側には長大な編成の貨物列車も見える。当時の機関車は100%蒸気機関車で、その整備は「入庫した機関車をバラバラにして整備し、その日のうちに組み立てた」という。それも一度に十台以上の機関車を整備していたという。

炭鉱から石炭を満載した貨物列車もひっきりなしに入線し、線路にはこぼれた石炭が山積み、岩見沢の子どもたちはバケツを持って集めていたという。鉄道員の住宅も多く、寒地手当(暖房費)は、石炭の現物支給だったそうだ。各住宅には大きな石炭庫があり、特に冬は街じゅうが煤煙で覆われていたという。



当時の駅前の様子を見ると、左右に分かれているのがわかる。当時を知る方に聞くと、左側が旅客駅、右側が貨物駅や日通取扱所だったそうだ。米軍が撮影したモノクロの写真で解像度も悪いが、駅前もそのほかの道も未舗装だったようだ。自動車の姿はほとんど見えない。今と違い、輸送の中心は鉄道だったのだろう。