

「北海道一周鉄道旅行 (12)」

お茶の水女子大学サイエンス&エデュケーション研究所

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ですが、日本の都市は鉄道駅を中心に発達した例が多いです。岩見沢の市街地も、岩見沢駅を中心に発達しました。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でした。



(国土地理院航空写真)

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) に発達していることがわかります。「碁盤の目のようだ」というよりも、ほとんど「方眼紙」と言っても良い規則正しい道路規格と言えます。



(国土地理院航空写真)

写真は近年の航空写真ですが、基本的には戦後すぐの街並みとあまり変わっていません。気づくことは、やや空き地が多いことでしょう。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でしょう。



これは現在の JR 線の路線図です。岩見沢駅とその周辺には、函館本線と室蘭本線しかありません。



これは北海道国鉄全盛時代 (昭和 40 年代) の路線図です。岩見沢駅を中心に、数えきれないほどの支線が伸びています。これらはほとんどが「炭鉱線」です。旅客よりも石炭を運ぶためにつくられたのです。岩見沢駅にはそれらの石炭列車が集まり、早朝にバケツを持っていくと、線路に落ちた石炭をいくらでも拾えたのだそうです。



「万字炭山駅」(画 ; C.Tanaka)

この万字炭山駅にも一度列車で行ったことがあります。今はその駅跡もすっかり草むしっています。



今はそういう石炭貨物列車も支線も消滅し、すっかり寂しくなっていました。しかし残った側線の多さが、往時の繁栄を物語っています。



岩見沢駅には札幌行、旭川行、稚内行、網走駅、富良野行の全特急列車が停車します。今では珍しくなった「乗車位置板」が、北海道では建材です。



かつて旅客だけでなく物流の拠点でもあった岩見沢駅前には、今は「駅前」というよりも、美しい公園になっています。



その特急の一つ、網走行の「オホーツク号」が入ってきました。実はこの列車も私が乗る予定の特急ではなかったのですが、旭川でも途中下車をしたかったので、岩見沢駅で拾うことにしました。



駅前の旭川側は、現在は美しい並木のある公園広場になっています。ここにはかつて、日本通運の荷物取扱所があり、人、荷物、トラック、荷台で、早朝から深夜までごった返していたそうです。物流の基本が鉄道輸送だった時代の名残の広場なのですが、今はその面影を感じ取ることはできませんでした。



「オホーツク号」は、国内の特急では唯一「ロシア語」の愛称名がついています。旭川までは函館本線、そこから網走までの石北本線を全線走破します。「オホーツク」を名乗ってはいますが、列車からは終点網走まで、一回もオホーツク海が見えません。