

CivicPride探求部!

それいけ! 岩見沢

まちの誇りを見つけに行こう!

※写真撮影協力/JR北海道

おもしろ岩見沢駅

複合駅舎編

3

前回紹介した岩見沢複合駅舎(前編)はいかがでしたか? レールに関することを主体に紹介させていただきましたが、結構知らない面があります。今回は更に岩見沢複合駅舎の事が詳しくなるように、もう少しだけ紹介してみますね。いつもの如く脱線も多々あると思いますが…。



平野ハチ吉
ゴールデンレトリバー
オス・2歳

そもそも複合駅舎って何?】

まちの規模に対して随分と立派で大きな駅ですねえ。と良く言われます。しかし、実は「JR北海道の駅」としての場所は結構小さいのです。他は全て岩見沢市の施設となります。その内訳をご紹介いたします。

立派な駅だと言っても、本当に駅としての機能を有している部分はそれほどでもないことがわかりますね! ちなみに、建設費はJR北海道の駅機能部分が約6億円、センターホールなどがある市の施設が約8億円、駐輪場、連絡歩道、北昇降棟部分で合わせて約15億円となっています。建物のスケールとしては省エネの部分もあり、比較的ローコストと言って良いと思います。また、その財源は国のまちづくり交付金や合併特例債を活用しているため、市の予算持ち出しはかなり少なく建設できているのもポイントのひとつです。



※CG制作/佐々木 尊洋(STデジタルワークス)

前号でも紹介したとおり、まちづくりの中核となる建物としての性格もあるため、是非、センターホールやギャラリーなどで、色々な市民発のイベントが活発に開催されることを期待しています。



(ペットのイベントでたくさんのわんわんが食べられるといいわん…。ハチ吉心の声)



北村にある啄木の歌碑
(岩見沢市北村豊里1093)

【石川啄木と岩見沢駅】

もっと紹介したいところは沢山あれど、スペースの都合でなかなか叶いませんね。そこで最後にシビックプライド探求部らしいものをご紹介しますね。

実は石川啄木と岩見沢には深い縁があります。啄木は明治40年に函館で一緒に教員をしていた橋智恵子さんに恋心を抱き、明治43年末出版の歌集「一握の砂」に収められた「忘れたがたき人人_ニ」の22首でこの智恵子を歌います。しかし智恵子は明治43年5月に現岩見沢市の北村農場に嫁いでしまっており、翌年1月に届いた礼状には構性ではなく北村性に。

その後、啄木が東京で肺を患い、栄養もままならない貧困に喘いでいることを知り、智恵子は夫の同意のもとで、当時高価で入手困難だったバターを送る。その時に啄木が詠んだ歌が、北村の「石川啄木歌碑」にも刻まれています。

石狩の空知郡の牧場のお嫁さんより送りき来しバタかな。

悲しき玩具より



さて、前編・後編と二号にわたって岩見沢複合駅舎に関連するお話をさせていただきました。もっと詳しく駅のことを知りたい! という方は、駅舎2Fに展示コーナーに古レールガイドがあります。また、1Fの観光協会に隣接するイフホでは、もっと詳しく岩見沢駅のことなどを紹介した「ゆあみくんのいわみざわ駅ガイド」を500円(税込)で購入することができますので、是非お手にとつてみてください。



ゆあみくんが駅舎をわかりやすく説明してくれます

また、明治41年1月19日には、啄木は小樽から釧路に向かう途中で岩見沢に一泊しています。なぜなら、明治39年に北炭が経営する鉄道が鉄道国有法の発布により国鉄に変わりましたが、その国鉄に変わってから2代目の駅長(明治40年11月5日~2.4年間)が啄木の姉の夫、すなわち啄木の義理の兄なのです。

ここに啄木が岩見沢に一泊したときの記述があります。

(略)程なく岩見沢に下車して、車夫を呼ぶと櫛牽が来た。今朝家を出た時の如く、不景気な櫛に賃して四時頃此姉が家に着いた。途中目についたのは、雪の深いこと地に達する氷柱のあつた事、凍れるピールを暖炉に解かし、鶏を割いての楽しき晚餐は、全く自分の心を温かにした。(略) -「石川啄木全集 第八巻」筑摩書房1986年-

翌1月20日午前10時半岩見沢発二番の旭川行きで出発したそうです。雪深く、地面に届くつら。凍ったピールは恐らくサッポロピールの前身でしょうか。当時の岩見沢の情景が目に浮かぶようですね。

【駅舎に纏わるレンガのお話その①】

岩見沢複合駅舎で使用されているレンガは江別産です。ちなみに一般的な国産赤レンガは210ミリ×100ミリ×60ミリサイズですが、岩見沢駅のものは特注サイズで一回り大きく、中に鉄筋が入る穴があいています。と、「そもそも、どうして岩見沢で赤レンガ? レンガで有名なのは江別。関係ないでしょう?」という方も多いと思いますが、明治開拓期、まだまだ鉄筋コンクリートの技術は確立していない、橋桁や構造物の基礎、立派な建物などは軟石やレンガで作られることがほとんどだったのです。よって今なお、昔の橋桁やホームの基礎など、いたるところで古いレンガを見る事ができます。特にこの近辺では前回もチラッとご紹介した駅の北側にある岩見沢レールセンターが思い出されます。このレールセンターは竣工が1899年と言われていますので、約120年近くあの場所で使用され続けている立派なレンガづくりの建物ですよね(有名な横浜や小樽、函館の赤レンガ倉庫より古いんです)。

ここでいきなり脱線しますが…。

実はそのレールセンターに使用されているレンガの生産地がどこかがわかりません。自分がこれまでに考えられると思っているのは二箇所。一つはレールセンターが竣工する前年の1898年、北炭(前号も出てきましたね)が野幌にある民間のレンガ工場を買取って直営のレンガ工場を稼働させたことから、そこのレンガを使用している可能性が考えられる。もう一つは当時の集治監(監獄)はどこでもレンガを作っていたということなので、三笠にあった空知集治監でつくられたレンガの可能性。こちらは北炭の事務所長である渡辺惟精が空知集治監の初代典獄(刑務所所長)と兼務していた(これも凄い話ですよね)ことから、非常に可能性が高いと考えています。そこで以前、現存する典獄官舍レンガ煙突のレンガサイズとレールセンターのレンガサイズを計測して比較してみた事があるのですが、残念ながら規格が違ったので、すんなり謎が解明とはいきませんでした。真相は謎のままで。これまで誰に聞いても不明なままなので、どなたか知っている方がいれば是非教えてください。



岩見沢複合駅舎の外観に使われている赤レンガ

【駅舎に纏わるレンガのお話その②】

岩見沢複合駅舎は比較的大きな建物ですが、実は省エネ仕様になっているのをご存知ですか? デザインの大きな特徴となるガラス多用の建物は、冬期間などは寒気が伝わり暖房効率が非常に良くないです。そのため、よく見ると実は駅舎全体が二重構造になっていることに気づきます。これは、ガラスで覆われた外側の大きな箱の中に、市民ギャラリーや観光協会などが入った部分と、i-BOXやJR事務所機能等の入った2つのレンガづくりの箱がある構造。実は空調が入っているのはこのレンガの箱の中だけで、それ以外のところは、冬は太陽光で暖められ、夏は風を取り入れて室温を下げる省エネ仕様になっています。だから、冬は寒く夏は暑くて大変な時もあると思いますが、納得ですね。

と、これまた最初から少し脱線しましたが、このレンガの2つの積み方を紹介したいのです。特徴的なのは透かしレンガ積み。夜は室内の温かい光が漏れて美しいのですが、このガラスは職人さんが1枚1枚手作業で入れたもの。大変な作業の賜物です。



そしてこの積み方! ちょっと変わった積み方ですよね。これは小端空間積みというもので、北国寒冷地に適した積み方と言われ、北海道に現存するレンガづくりのサイロなどはこの積み方が多かったと言われています。

なぜなら、この画像のように、レンガとレンガの間に空気層があり、この隙間が断熱効果を発揮する構造になっているのです。岩見沢複合駅舎のレンガもこの構造を再現しています。これら一つ一つが設計者の拘りなのです。(ちなみに岩見沢複合駅舎は鉄筋コンクリート造なので、このレンガの積み方は表面だけを真似たフェイクです。でもこういう些細な積み方に拘ることができる設計者って凄いです!)