

明治38（1905）年、この地を札幌の雑穀商本間國蔵が所有しました。本間はモエレ沼の水を利用した稲作を計画し、大正3（1914）年、蒸気機関で水を揚げ、全長500メートルの樋で水を引く、水利設備を完成。水田80ヘクタールを造りましたが、設備の故障により、計画は順調には進みませんでした。

自作農による稲作

大正7（1918）年、土地と水利設備は太田清蔵（貴族院議員）が取得。本間が残した設備は昭和4（1929）年、蒸気機関からディーゼルエンジンに変わりました。農地解放を目指した小作農は、地主との交渉の末、昭和13（1938）年に土地の売買交渉を開始。自作農となった農民は、翌14年、農事振興組合を結成しました。

中野における稲作の最盛期は昭和30年代。その後、モエレ沼の水不足、減反政策で作付面積が減りました。昭和48（1973）年、沼からの揚水を停止。翌年、組合も解散し昭和54（1979）年の収穫を最後に、水田の歴史に終止符が打られました。

水・魚・鳥～自然の宝庫～



モエレ沼全景（平成14年12月）

「子どもたちは、モエレ沼で泳いだり、魚を捕まえたりして遊びました」、「子どものころ、沼には点々と浮鳥があり、その

鳥を跳んで渡って、向こう側へ行くことができたね」。区内のお年寄りには、モエレ沼で遊んだことを思い出し、こんな話をしてくれます。

沼には魚や貝が豊富にいました。種類は、コイ、フナ、ワカサギ、ドジョウ、エビ、カニ、カラス貝などです。このため、鳥もたくさん生息していました。

豊かな自然を観光資源に

モエレ沼の豊富な魚介類と雄大な水景色を観光資源として生かし、郷土の発展を図りたい。そんな希望を抱いた地元の有志6人が昭和28（1953）年に会社設立を計画。モエレ沼での漁業権を得て、昭和31（1956）年に「札幌モエレ観光株式会社」を設立しました。会社は、観光事業や養殖漁業に加えて、農園の経営、家畜の飼育なども計画していました。モエレ沼はもともと釣りの名所だったので、会社設立後も多数の釣り人が集まりました。しかし、多くの人にモエレ沼を知ってもらおうとの方針から、会社は沼を無料で開放。また、船を出して網を入れ、獲った魚を食べてもらうサービスも実施しました。昭和33（1958）年には札幌の飲食店従業員300人を招いて、野外会食会を開催。当時のキャッチフレーズは「一万量の青量」という壮大なスケールのものでした。

会社は、自己資本と周辺の牧草を売って得た収入をもとに経営を続けました。しかし、沼を無料で開放していたので、利益が上がらず、昭和42（1967）年に解散しました。

モエレ沼が広く市民に親しまれる場所として再登場するには、平成10（1998）年に公園として生まれ変わるまで待たなければならなかったのです。

花咲く庭園～東臯園

花の名所ができる

東区にはかつて花に満ちあふれた東臯園という庭園がありました。この花の名所を開いた人物は信州出身の上島正です。

上島は、明治11（1878）年に現在の北12条東1丁目付近へ移り住み、土地1万坪（約3、3ヘクタール）の貸付を受けます。開墾当初は水田を造る予定でした。しかし、持参したハナショウブの種をまいたところ、花が咲いたので、興味を持った上島は花畑を造り始めました。

明治14（1881）年上島は開拓使のお雇い外国人から助言を受け、ハナショウブの優良な種を得ることに成功しました。翌年35,000株の苗を育て、その2年後には見事なハナショウブが咲き乱れる庭園を造ります。そのころ評判を聞いた札幌県令の舘所広文が訪れ、一般への公開を勧めました。上島は地名の字東耕にちなみ東耕園と名付けて公開します。多くの人を訪れるようになった庭園は後に東臯園と改称されました。

札幌の行楽地となる

約2ヘクタールの園内では、季節ごとにさまざまな花が咲き誇りました。上島は北海道で初めてドイツズランやペゴニアの栽培を手がけました。また、松、イチイ（オンコ）、ツツジなども植えています。東臯園は、うつろいゆく四季の風物をめで、花を楽しむ人たちが訪れる、札幌の行楽地になりました。上島は見物に来た人に花を安く分け、それで十分に生計を立てていたそうです。

昭和に入ったところから東臯園は住宅地に変わり始めます。昭和20（1945）年ころには、住宅が建ち並び、かつて壮観を誇った庭園は見られなくなりました。



ハナショウブが咲く東臯園

馬車鉄道で行こう～札幌軌道

馬車鉄道を敷設する

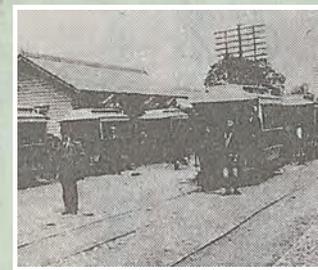
明治21（1888）年、札幌と茨戸を結ぶ石狩街道が開通すると、馬車や人が物資を運んで通りました。明治41（1908）年2月、馬車鉄道（馬鉄）を石狩街道に敷設しようと、石狩町大字生振村（現石狩市）の議員鳥羽熊三郎（くまじろう）など15人が要望書を政府に提出。敷設の目的は、篠路や前田農場（当時茨戸から花畔にかけてあった農場）で栽培された亜麻を帝国製麻株式会社へ輸送すること、沿道農家の雑穀や野菜を札幌へ輸送すること、札幌と石狩川の水運を結ぶことでした。

発起人代表の七条良實は、明治42（1909）年11月に上京して政府に陳情し、翌月認可を得ます。明治43（1910）年6月、前年から敷設準備を進めていた札幌馬車鉄道株式会社は総会を開いて経営陣を決めました。同年10月には北7条東1丁目から前田農場前までの間10、1キロの単線を完成させます。軌道の幅は1,067ミリでした。

活躍する馬車鉄道

明治44（1911）年1月に運行の準備をしますが、積雪期を迎え、また運行に伴う問題解決を求める住民の要望を受けたので、本格的運行は6月に始まりました。当初は、客車5両、貨車20両での営業でした。始発から終点まで所用時間が約1時間20分。馬1頭で18人乗りの客車や3トン積み（約1両）の貨車1両～5両を引きました。翌年1月には会社名を札幌軌道株式会社に改めます。9月には前田農場前から茨戸までの0、7キロを延長しました。

石狩や当別からの物資は馬鉄によって札幌へ次々と運び込まれました。馬鉄は物資の輸送に大切な役割を果たし、札幌の人たちの暮らしや経済を支える一端を担っていたのです。



馬車鉄道（札幌停車場）

また、客車も石狩川の遊覧を楽しむ人たちが石狩浜へ行く海水浴客の足として利用されました。

冬は馬そりが運行する

札幌軌道による物資や乗客の輸送は順調に進みましたが、馬鉄の営業は、沿線農業地帯の生産高に依存していましたが、おおむね良好だったそうです。大正2（1913）年9月の営業成績は乗客人員8,948人でその運賃合計1,417円40銭、運搬貨物は900トンでその運賃1,060円56銭を記録しています。



北7条東1丁目付近。左に積んである俵はエンパク（大正初めころ）

積雪期には、馬鉄に代わって「客ソリ」といわれる馬そりが運行しました。しかし、道路事情が悪い上に、除雪もされなかったため、運行中に何度も転覆したそうです。大正6（1917）年、馬鉄は茨戸側へ0、6キロ延長されました。

ガソリンカーが走る

大正11（1922）年、札幌軌道は馬に代えてガソリンカーを2両導入しました。馬力はアップしたものの、少しスピードを上げると脱線したそうです。そんな場合は乗客が車両を持ち上げて軌道へ戻し、また、走り続けました。

バス営業へ転換する

昭和9（1934）年11月に国鉄札幌線（桑園－石狩当別間）が開業します。馬鉄と札幌線が篠路村烈々布で平面交差し、競合する路線になりました。札幌軌道は、鉄道省から損失補償を受け、昭和10（1935）年3月に軌道廃止の許可を得て、バス営業へ転換します。軌道廃止時の保有車両は重量7トンのガソリンカー5両、客車7両、貨車33両でした。

同年4月、札幌軌道は社名を札幌軌道バス株式会社に改めます。同社は後にさらに社名を札幌観江バス株式会社に改め、茨戸水郷の宣伝に努めました。第2次世界大戦中、この会社をはじめ道央のバス会社21社が統合し、北海道中央乗合自動車株式会社になります。統合してできた会社が現在の北海道中央バス株式会社の前身です。

馬車鉄道運賃表

| 駅名 | 運賃（銭） | 距離（マイル） |
|------------|-------|---------|
| 札幌 | — | — |
| 東臯園前（北14条） | 1 | 0.32 |
| 興農園前 | 5 | 1.12 |
| 新琴似 | 9 | 2.40 |
| 製線所前 | 10 | 2.68 |
| 中島 | 12 | 3.40 |
| 二番通 | 14 | 4.15 |
| 篠路 | 18 | 5.30 |
| 前田農場前 | 20 | 6.20 |
| 茨戸 | 20 | 6.40 |

※4歳以下無料、12歳以下半額