

札幌の路面電車 ― 今も変わらず愛される市民の足

■概要

札幌の路面電車のルーツは1909（明治42）年に開業した馬車鉄道で、1918（大正7）年に電車へと転換、札幌の人口増加とともに発展してきました。最盛期には、新琴似や苗穂、豊平駅前、円山公園まで延伸し、札幌の交通網の基礎を築きました。地下鉄開業や道路事情の変化とともに路線は縮小しますが、2015（平成27）年に路線がループ化されて利便性が向上。新しい技術を取り入れた車両や設備が導入される一方、大正時代から続くササラ電車や沿線に見られる昔ながらの街並みなど、大正から続く歴史を身近に感じることができ、今も多く市民や観光客に利用されています。

■ストーリー

【馬鉄から電車へ】

札幌に初めて路面電車が走ったのは、1918（大正7）年8月のこと。その少し前、札幌の電車の生みの親となる助川貞二郎らが「札幌石材馬車鉄道合資会社」を設立し、1909（明治42）年に馬車鉄道を開業したことがルーツとなっています。当初は石切山で採掘した軟石材の運搬業務が中心でしたが、徐々に旅客輸送を展開し、社名も「札幌市街馬車軌道株式会社」と改めて路線網を広げていきました。

当時の馬車鉄道は「馬鉄」と呼ばれて親しまれた一方、馬のふん尿処理に関する不満や輸送力の弱さが指摘されていました。また、1896（明治29）年に京都で日本初の電車が開業し、その後、名古屋、東京、大阪、函館にも電車が走り、札幌でも電車への関心が寄せられていました。

1918（大正7）年に「開道50年記念北海道大博覧会」を開催することが決まり、これまでにない人出が予想されると、馬鉄を廃止して電車を運行する機運が一気に高まります。助川は「札幌電気軌道株式会社」と社名を改め、電車への切り替えに着手。約2年の準備期間を経て、博覧会会期中の1918（大正7）年8月12日に札幌初の電車を走らせました。この時の路線は、南1条線、停公線、南4条線の3路線でした。



札幌停車場通を走る馬車鉄道



1921（大正10）年、市街地を走る電車

【民営から市営へ】

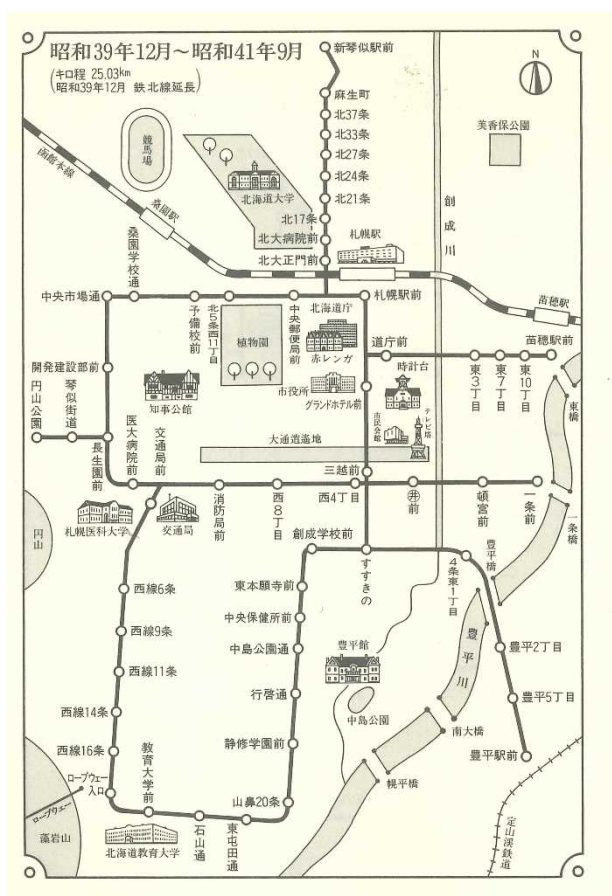
路線は札幌の人口増加に合わせて延伸を続け、苗穂線、円山線、豊平線、山鼻線、北5条線を開業し、札幌の交通網の基礎を築きます。その後、公共性の高い電車事業を札幌市が担うこととなり、1927（昭和2）年12月1日に市が事業を引き継ぎ、市営交通事業がスタートしました。路線延伸はなおも続き、鉄北線、桑園線、山鼻西線が開業します。利用者は年々増加し、ピーク時の1964（昭和39）年には1日の輸送人員は約28万人、当時の札幌市の人口約75万人の実に4割近くに相当する人が電車を利用していました。



1964（昭和39）年、学芸大学前電停を走る市電230型

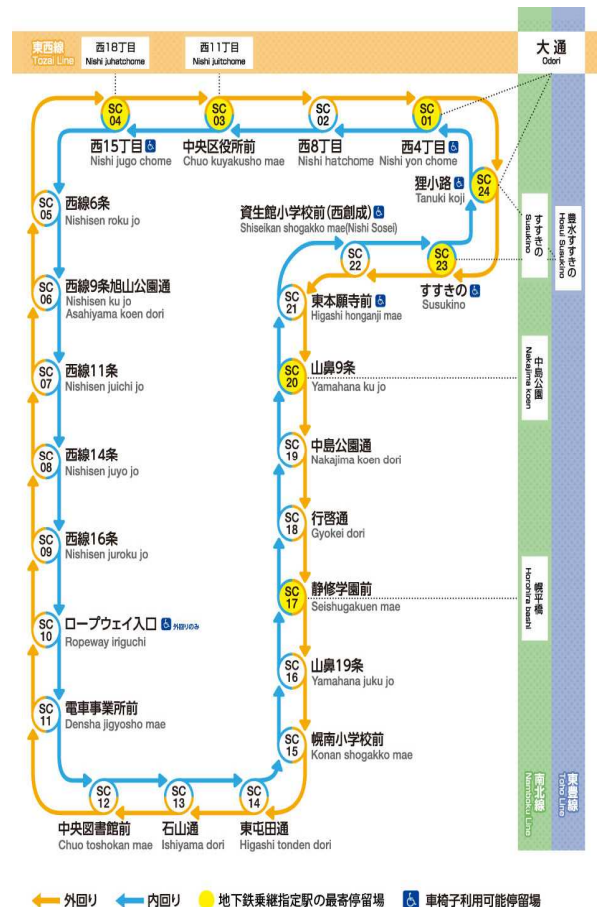


1969（昭和44）年、札幌駅前の電車乗降客



最盛期（1964（昭和39）年頃）の路線図
出典：『さっぽろ文庫 22 市電物語』

札幌市教育委員会編



現在（2024（令和6）年時点）の路線図

【名古屋鉄道とのつながり】

明治 30 年代に走り始めた名古屋の電車と、札幌の電車には深いつながりがあります。札幌の開業計画では当初イギリスから車両を輸入する予定でしたが、1918（大正 7）年は第一次世界大戦の最中で海上輸送に危険があり、輸入が中止になりました。そこで急ぎょ名古屋電気鉄道株式会社（現・名古屋鉄道株式会社）から中古車両 24 両を譲り受け、無事開業にこぎつけました。

時代は進んで 1976（昭和 51）年、札幌で余剰となった連接車の売却先を探していると、今度は名古屋鉄道株式会社から申し込みがあり、譲渡が決定します。ゆかりのある名鉄への譲渡とあって、関係職員が感慨を込めて見送るなか、A830 型 3 編成 6 両の搬出が行われました。車両は名鉄美濃町線が 2005（平成 17）年に廃止されるまで活躍し、現在はその先頭部分が旧美濃駅で保存されています。



名古屋電気鉄道から譲り受けた「路面電車 22 号車」。現在は「札幌市交通資料館」に保存されている

【雪と闘う「ササラ電車」】

北国の路面電車にとって大きな課題となるのが除雪です。この課題に取り組んだのが札幌電気軌道株式会社の技師長・助川貞利でした。3 年の苦労の末、1925（大正 14）年に「ササラ電車」（正式名称ロータリーブルーム式電動除雪車）を考案しました。車両前後の回転部分にササラ（細かく割って束ねた竹のブラシ）を付けた原型は今も活用されています。

ちなみに現在（2024（令和 6）年 12 月 31 日現在）までササラ電車の除雪が追いつかず、全線運休となったのは 2016（平成 28）年 12 月 10 日のたった 1 日だけです。



稼働するササラ電車

【まに残る電車の歴史】

電車の路線の総延長は約 25km にもなりましたが、自家用車の普及や地下鉄の開業にともなって主役の座を譲り、1974（昭和 49）年には約 8.5km まで縮小されました。それでも今もあちこちで電車が歩んだ歴史を感じることができます。

例えば、「中央区役所前」停留場の近くにある鉄塔型の架線柱は、かつて南 2 条西 11 丁目に「中央車庫」があったため、車庫へ向かう分岐軌道があった名残です。中央車庫は馬車鉄道時代から使われていたもので、1968（昭和 43）年に藻岩

山麓に電車事業所・車両センターが完成すると役目を終えて廃止され、中央区役所やホテル用地となりました。

また、現在の豊平区豊平4条9丁目付近には、かつて定山溪鉄道の豊平駅があって電車の豊平線が接続していました。道路が不規則な形になっているのは駅前ロータリーがあった名残です。ほかにも地形に合わせて大きく曲がった軌道の跡や電車設備の跡が残る場所があり、古地図を片手に歴史をたどってみると、面白い発見があるかもしれません。



「中央区役所前」停留場近くにある鉄塔型の架線柱。中央に見える細いビルの場所に分岐軌道があった



1953（昭和28）年、中央車庫での電車洗淨風景

【電車から、まちを眺める】

路線縮小が続いた電車ですが、2002（平成14）年から存続問題について検討を重ね、2005（平成17）年2月に札幌市が存続を決定しました。2013（平成25）年5月に新型低床車両、愛称「ポラリス」を導入（2025（令和7）年1月にはポラリスⅡが運行開始）、2015（平成27）年12月には、電車が歩道側を走行するサイドリザベーション方式により「西4丁目」と「すすきの」を結ぶ都心線を開業し、路線をループ化しました。ループ化に併せて、「狸小路」と「西4丁目」停留場にはバリアフリー対応の新しいデザインを取り入れました。

一方、都心部を少し離れた沿線には商店街や住宅など昔ながらの街並みが残り、ゆっくり走る電車から景色を眺めていると、札幌の今と昔が交錯しながら流れていくようです。例えば、「行啓通」の近くにある国登録有形文化財・黒田家住宅は、市電山鼻線開通を契機に市街化された地区内に建設され、地区の歴史を伝え、電車を見守り続けてきた貴重な建物の一つです。また、「東屯田通」付近は、札幌初の電車が走った1918（大正7）年ころから住宅が増え、商店街が形成された地域です。

市内を一望できる藻岩山へ向かう観光客や、沿線に暮らす住民、通勤通学の市民、公園や図書館、買い物や食事に来る人々など、さまざまな乗客を乗せて毎日休まず走り続ける電車。1周乗車しても約60分の短い時間ですが、昔から現在へと続くまちの歴史や暮らしを垣間見ることができます。



低床車両「ポラリス」



冬期間限定の雪ミク電車