



第七回 地下鉄南北線の開通

街並みや暮らしの変遷とともに
大きな発展を遂げた昭和の札幌。
その一場面に居合わせた方に、
思い出の旅へと
案内してもらいましょう。

今回のご案内役は……
わかほらつぐお 若原嗣男さん(元札幌市技術職員)

雪の降る街、札幌に 信頼できる市民の足が誕生

昭和三十年代後半、人口の急増に伴い市電もバスも飽和状態となる中、その解決策として地下鉄の建設が現実味を帯びてきた。しかし、当時の人口は七十万を超えたばかり。国は、「地下鉄を造つて熊でも乗せるのか」と揶揄するほどだった。そうした状況を一変させたのが、四十一年の冬季オリンピック誘致決定である。

その時代、多くの大都市では鉄道の騒音・振動対策に頭を悩ませていた。市の地下鉄建設計画でも地上を走る高架部分があったため、騒音や振動の少ないゴムタイヤを用いた車両が開発されることとなった。これが、いわゆる「札幌方式」と呼ばれる「ゴムタ

イヤ案内軌条式車両」が誕生した経緯である。

昭和四十三年六月、鉄道敷設免許が下り、翌年三月、大通の旧拓銀本店前で本格的なくい打ち工事が始まった。路面電車が走行していた西四丁目線では、終電から始発までの深夜が工事の時間帯。朝五時ころ、一番電車が札幌駅前をカーブして現れると、レールを切断して作業している現場では、「大至急レールを敷いて!」と、慌ててつるはしを握ったこともあった。

中島公園の池の下を横断する工事も印象に残っている。まず池の水を干し、石狩の漁師に地引き網の要領でコイを捕獲するよう依頼した。しか



開通日の一番車両に詰め掛ける報道関係者。ゴムタイヤを用いた札幌独自の車両に全国から注目が集まった(昭和46年)

し、実際はコイが池底のヘド口の中に潜り込み、一匹ずつ手で捕る始末。そのうち、威勢のよい漁師の一人がコイを大勢の見物客に向かって投げた。歓声が上がるので、みんな面白がって次々と投げた。私たち監督員はコイを持ち帰られるのを防ぐため、必死の思いで拾い集めた。

昭和四十六年十二月、北二十四条(北24条)真駒内の十二・六キロが完成し、真新しい大通駅で開通式典が行われた。二年九カ月の工期は記録的な速さだ。「オリンピックまでに!」を合言葉に、警察や道路管理者、そして何よりも市民の全面的な協力のたまものであった。その夜、街を南北に貫く



札幌駅前通の工事風景。都心の地質は、玉石混じりの砂礫層で非常に固かった(昭和44年ころ)

札幌の新たな顔が、市民の足として大いに活躍することを祈りつつ、仲間内でささやかに祝杯を上げた。

現在、地下鉄の経営状況が非常に厳しいと伝えられる。とはいえ、駅周辺の発展を考えてみても、いかにその存在が札幌の街づくりに貢献してきたかは明白だろう。今後とも、積雪寒冷地で唯一一定時制を確保できるこの動脈をみんなの財産として、大いに活用していくことが大切だと考える。そのためには、より利用しやすく、また、いかに潜在的な需要を喚起していくか、行政の努力が問われている。