



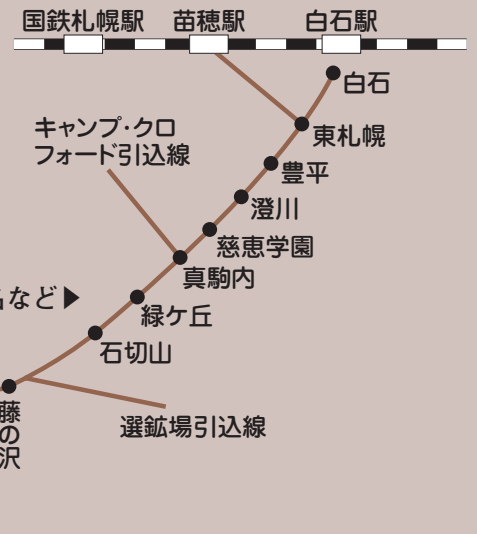
▲澄川駅（現在の地下鉄澄川駅付近 昭和40年代）



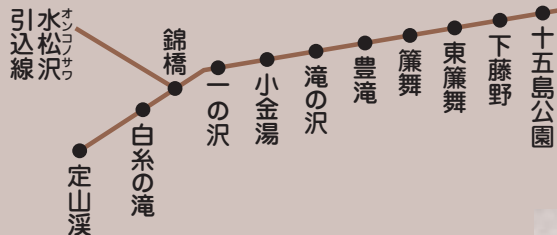
▲電車に乗り込む遠足の小学生（十五島公園停留所 昭和40年代）



▲時刻表と乗車券（昭和40年代）
北海道開拓記念館所蔵



開業から廃止まであった駅名など▶



▼開業当初の蒸気機関車



まちに汽笛が響く

現在車がひっきりなしに走行する石山通。ここには明治末期、貨車を馬に引かせる馬車鉄道が走っていました。石山から産出される石材を札幌まで運んでいたのです。大正に入ると、札幌の発展に伴い、新たな輸送手段が必要となりました。石材のほか、定山渓周辺の森林木材、豊羽鉾山の鉾石を効率的に運搬するためです。また同時に、定山渓温泉方面への交通の便も考えられました。当時は馬車鉄道で終点の石山まで行き、そこから先は徒歩か馬車で行くしかなかったのです。

そこで、大正4年2月、札幌の財界人25人が定山渓鉄道株式会社を設立しました。路線は白石〜豊平〜真駒内〜石山〜定山渓の延長29・9キロメートルとし、大正6年4月に敷設工事を着工。当時あまり整備されていなかった、藤の沢〜定山渓間は、生い茂る樹木やクマザサを切り開いていく大変な作業でした。

翌年の大正7年秋、線路はついに完成、同年10月17日に定山渓鉄道第一号列車がまちに汽笛を響かせました。

えてしまいます。乗客は疎開者や沿線住民の通勤通学などに限られ、代わりに鉾石や石材を満載した貨車が頻繁に走りました。終戦後、米軍が真駒内にキャンプ・クロフォードを建設。何十両もの貨車を連ねた列車が乗り入れし、最優先で真駒内駅まで輸送されました。

走り続けた半世紀

世の中が落ち着いてくると、再び行楽客が戻ってきました。定鉄は、十五島公園や八剣山、豊平峡などを巡るハイキングコースを沿線に設けたことから、行楽客はこぞってやって来ました。

また昭和24年には「月見電車」が人気を呼びます。豊平〜定山渓往復、ビール券やおつまみ、温泉休憩をセットにして400円（当時ビール一本130円）。中秋の名月の夜を選んで運行したこのチケットは、毎回あつという間に売り切れたといえます。始発駅ではプラスチックの演奏が華やかに見送り、車内では旅館の仲居がサービスをするという盛況ぶりでした。また、定鉄は昭和32年8月に札幌駅に乗り入れし、大いに利用されたのです。

こうした定鉄の黄金時代にも陰りが始まります。乗客は次第にバスを利用し、豊羽鉾山も昭和38年9月に鉾石輸送をトラッ