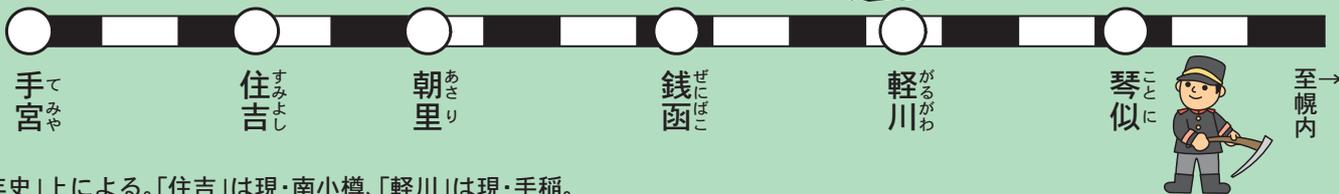
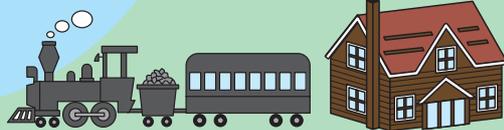




幌内鉄道線路図



「北海道鉄道百年史」上による。「住吉」は現・南小樽、「軽川」は現・手稲。

駅の粗末なものでしたが明治二十二年に、待合事務所を含め二十二・五坪（七十四平方メートル）の駅舎や荷物積降場もできて、一応停車場としての形を整えました。

明治八年五月、琴似に北海道で初めての屯田兵が入地しました。その五年後に手宮と札幌間に鉄道が開通しましたが、銭函から札幌までは途中に駅がなく、沿線住民は不便でした。

その後、軽川（現・手稲）に簡易停車場が設置されたこともあり、琴似村と発寒村の屯田兵の代表から連名で琴似にも汽車を停めてくれるよう嘆願書が提出されました。この嘆願書によって屯田兵司令官が幌内鉄道と折衝し、明治十五年、フラグステーションが設置されることとなりました。フラグステーションとは、乗客があるときに、旗（フラグ）を掲げて汽車を停めることから、こう呼ばれました。

住民の要望により 琴似駅開業



琴似駅付近の街並み（大正13年ころ）

昭和初期の琴似駅



昭和十年ころには、停車場通りに商店街ができ、昭和十二年に、琴似町の人口が一人を越えました。また、このころから、製紙・製材などの工場が設置されて、これらの原材料、製品の輸送で貨物の発着も多くなりました。

試験場の設置と街の発展

幌内鉄道は当初、手宮と札幌間を約三時間かけて走り、一日一往復しました。明治時代は琴似の人口も少なく、汽車賃が相当高価だったこともあり、利用者はそれほど多くありませんでした。

大正時代に入ると琴似駅の北側に工業試験場と農事試験場が設置されました。これは、琴似の街の発展にとって大きな出来事でした。両試験場の設置によって、官営住宅が建てられるとともに、札幌に職場を持つ人々が、琴似や山の手に住宅を建てるようになったからです。

昭和48年の琴似駅ホームの後ろに森永製菓の煙突が見える。



「開かずの踏切」に閉口

昭和三十年、琴似町は札幌市と合併。このころから急速に住宅化が進み、琴似駅の旅客数は年々多くなりました。

琴似本通が拡張され、道路が舗装されると交通量も多くなりました。列車の本数も増え、琴似本通の踏切は、遮断される時間が長くなり、人も車も長い間待たされるようになり、特に関車側の人たちは、汽車を目の前にして乗ることができないなど、苦情や不便が募るようになりました。

函館本線を横断する歩道橋は、昭和四十年三月によくできて、歩行者の不便は多少解消されましたが、列車のたびに自動車の長い列ができるのは相変わらずでした。

鉄道高架化による街の変化

昭和四十七年四月、札幌市は政令指定都市に指定されるなど、目覚ましい発展を遂げ、東京以北最大の都市となりました。しかし、市の中心部を東西に貫通する函館本線により、市街地が分断され、交通渋滞が発生するなど、都市としての機能面から問題がありました。

そこで、当時の国鉄は札幌市など関係機関と協議し、市内中心部の高架化を決定。昭和六十三年、琴似駅は函館本線の高架駅として、新たに開業しました。

明治十五年の開業から今年で百二十三年。当初は旗を振って停めていた琴似駅も現在では一日約二百七十本の列車が停車します。乗車人員も一日九千七百三十人（平成十六年度）で、全道第五位となっています。駅前広場も作られ、付近には高層マンションが建ち並び、以前とはすっかり様変わりしましたが、西区の玄関としての役割は今も変わりません。

【参考文献】

日本国有鉄道北海道総局「北海道鉄道百年史」上、(株)北海道ジェイ・エール・エージェンシー「札幌駅116年の軌跡」、札幌市「琴似町史」、札幌市・札幌市教育委員会「さつぽろ文庫11・札幌の駅」

【写真提供】
北海道大学図書館北方資料室、札幌市文化資料室