



郷土史

ていね

第 39 号

平成 23 年 3 月 9 日

手稲郷土史研究会会報

第 58 回（平成 23 年 2 月 9 日）定例会の研究発表

小説に見る手稲

新発表 小田真二氏



手稲が記述された小説に因んで、その作品、その作家、それに関わる評論などが紹介された。

「手稲の記述については、配布資料を見てほしい」ということで、詳細な説明は省かれ、作家の心情を中心に話されていた。その要旨は次のとおりである。

1. 「森田たま」を作家に導いたもの

- ・ 恩師土井壮良先生（女学校の教頭で英語の教師）のことは「...あなたは必ず文章で身をたてる事のできる人です。...」

（作家を志す）

- ・ 姉が死んだときの母のことは

「いい子は死んで、わるい子はあとに残る。どうしてたまちゃんと姉さんとかわらなかったのだろう。」

（上京を決意）

- ・ 西田幾太郎博士の「善の研究」の記述

「宇宙は神の所作物ではなく、神の表現である」(哲学的な自覚、自信回復)

2. 「吉村昭」が白鳥由栄に魅せられたもの

「吉村昭は、犯罪者としての白鳥由栄よりも、人格として魅力的な部分を表現したかったのではないだろうか?」と語る。それは、斎藤充功著「脱獄王 白鳥由栄の証言」の記述(配布資料参照)からも伺われることである。

3. 「有島武郎」の波多野秋子との心中への経緯

有島武郎が大正 12 年 6 月 9 日、軽井沢の有島別邸で縊死心中をとげるまでの経緯を、川西政明著「新・日本文壇史 2 大正の作家たち」(抜粋)の朗読で紹介された。

中に、白鳥の巧妙な脱獄の手口を、挿話として織り交ぜ、息抜きをしながら話は進められた。

(文責：立花顕次)

【裏面より】

茨戸川遊覧船、外輪船、新石狩街道の志美橋、サーモントワー、花畔の緑化センター、市民図書館、生振の道の駅、茨戸ホテル、あいの里動物園、小さなホテルの建ち並ぶ海岸通り、新川の河口橋、エゾアカアリのコロニーを守るために作られた自然保護区、銭函のヨットハーバー、ヘリポート、望来の高台、本町にある歴史の街、役場の跡に建てられた博物館、缶詰記念館、番屋ホテルの向かいにある地ビール館、対岸にある乗馬公園、カートコース、馬鉄、新前田森林公園、紅葉山自然公園、砂山の新川ホール、アイヌ史料館、樽川ふれあいの杜、文化ホール、地下鉄新琴似北駅、駅前のジャスコ、五叉路のサイロ前、亜麻工場記念館、開拓使通りの馬車、麻生副都心のビル街

釣本氏の発表は、この夢の紹介を含め、多くの資料、年表、地図を用いた貴重な報告であった。

(文責：野村武雄)

石狩と手稲の軌道系交通史

石狩市 釣本峰雄氏

手稲には明治 13 年に鉄道が開通したが、石狩はいまだに鉄道がないのは、石狩が地理的に不利で人口が少ない上に陳情に一貫性がなかったため。石狩は明治後期から昭和の始めまで、沼田から銭函に抜ける鉄道に期待をかけていたが、昭和 9 年に札沼線が開通すると、桑園から石狩に支線を引くルートを探し始めた。その結果昭和 32 年に石狩鉄道会社が作られ用地買収も進んだが、札幌オリンピックを機に作られた地下鉄の、麻生駅から花川にモノレールを町長らが推進すると、競合を避けて平成 10 年に解散した。その後平成 15 年には鉄道の採算確保は困難との予測から、石狩市は新交通システムの導入を検討するようになった。



手稲と石狩の間に唯一レールが敷かれたのは、大正 11 年に開業した馬鉄の軽石軌道で、軽川・新川・南 4 線・南 7 線・南 9 線・花畔の六駅を客車 3 両と貨車 12 両が 40～60 分で往復していた。だがそれも様々な理由で昭和 15 年に廃止されたが、レール幅が狭いのも短命の原因。軽石軌道が JR と同じ幅なら今も残っていたかもしれないと JR の田中和夫氏。鉄道のレール幅は英国の馬車の車輪幅から 1524mm に決まり、軽石軌道はその半分の 762mm。

わが国初の軌道は泊村の茅沼炭山の牛車軌道だが、これも軽石軌道と同じ幅だった。

北大の佐藤馨一教授は政策フォーラムで、上田市長が地下鉄よりもモノレールに注目していること、石狩湾新港が「札幌港」になりつつあること、道央都市圏のマスタープランなどからモノレール実現の可能性はあると説く。

インターネット上でも様々な鉄道構想があり、銭函に職住近接の経済特区を作って麻生と銭函を結び定鉄石狩線、学園都市線と新琴似～花畔の石狩線で構成される石狩開発鉄道、東西線を手稲まで延伸しそこから石狩中央部まで延びる石狩鉄道、樽川から麻生や栄町や丘珠空港を通過して大麻に至る北札幌線など。

しかし今後最も可能性があるのは現代の馬鉄とも言うべき LRT(軽軌道交通)で、乗降しやすく乗り場の位置も分かりやすい、運賃が安くバスとの乗換がしやすい、建設費が安く路線設定や新設が容易などの利点がある。麻生や栄町から石狩までモノレールを通すと約 850 億円、発寒からの JR なら約 500 億円かかるが、LRT ならはるかに安くできる。ルートは麻生から新琴似四番通と花川を経て石狩市役所や新港へ、新琴似駅から JR 線で屯田防風林と花川南防風林と新港を通過して石狩市役所まで、手稲駅から花川を通過して石狩市役所や新港への 3 コースが考えられる。

いしかり夢物語に出てくる施設（釣本氏の夢）

花畔のダイエー、海浜植物センター、新しくできた弁天橋、テイネ国際スキー場、生振空港、JR 市役所前駅、地下鉄の花川西駅と手稲駅、手稲石狩線の両側に続くショッピング街、間宮海峡の潮流ダム、山頂のレストランバーチャルジャンプ、デマンドバス、石狩港フェリーポート、水中翼船、乗り合いジャンボタクシー、生振に移転した北大、循環バス、新百合公園、藤学園駅前の学生街、北大の跡地に移設した時計台資料館、テレビ塔跡に建てられた国際交流会館、

【表面へ続く】



お悔やみ

当会の副会長として、会のためにお世話いただきました伊澤敏幸氏が、予てより入院療養されておりましたが、2 月 25 日に逝去されました。

会のためにご尽力いただいたことに感謝し、ご冥福をお祈りいたします。