

交通機関

- 1 馬車の登場
- 2 定山溪鉄道
- 3 市電豊平線
- 4 路線バス
- 5 地下鉄

1 馬車の登場

大正時代に入ると、人の行き来も活発になり、いくつかの交通機関が登場してきました。

それまで人力車が唯一の交通機関だった月寒・札幌間には、大正の初めころに客馬車が走り始めました。4人乗りの黒塗りで、最盛期には20台以上もありましたが、冬には馬そりに代わりました。



写真-1 月寒を走っていた客馬車（大正時代）

2 定山溪鉄道

大正7（1918）年、白石から、豊平や平岸を通して定山溪^{いた}に至る定山溪鉄道が開通しました。温泉^{とうじ}で湯治をする人たちの足として、また木材や鉾石の輸送手段として、鉄道の必要性が高まったことを受けての開業でした。

当時は“豆機関車”と呼ばれた蒸気機関車が客車や貨車^{けんいん}を牽引しており、傾斜の急なところでは、いったんバックして勢いを付けて上るといような、のどかな風景も見る事ができたようです。

その後、昭和4（1929）年には、輸送力の増強や急勾配^{きゆうこうばい}対策のため、東札幌～定山溪間が電化され、100人乗りの大型電車も登場しました。また、電化に合わせて、豊平駅を当時の市電豊平線の終点近くに移転。観光客は、市電と定鉄を乗り継いで、定山溪へと向かったのです。豊平駅周辺は、乗り換え客を当て込んだ商店が立ち並び、にぎわいを見せました。

戦時中には観光客が減少し、利用者は沿線住民や疎開^{そかい}者のみとなり、鉾石や石材を運ぶ貨物輸送に重点が移っていきました。そして、戦争が終わると、真駒内に米軍キャンプが設置されたことや、定山溪鉄道自体の熱

心な営業活動によって観光客が戻ってきたことなどにより、乗客も増えてきました。豊平駅からは、中秋の名月を楽しむ「月見電車」が走るなど、趣向を凝らした企画もあり、人気を呼びました。また、貨物の取り扱いも引き続き好調なまま推移しました。昭和32



写真-2 定鉄の車両（昭和35年ごろ）

(1957)年には、当時の国鉄札幌駅までの気動車の乗り入れが実現し、翌年には豊平駅が新築されるなど、まさにこの時期が定山溪鉄道にとっての全盛期だったのです。

しかし、次第に道路の整備が進み、バスが交通機関の主流になってきたこと、自家用車が普及してきたことなどもあり、鉄道の利用者は徐々に減っていきました。貨物輸送も、小回りの利くトラックが利用されるようになり、鉄道の存続意義はだんだん薄れていきました。

昭和40年代に入ると、踏切事故の危険性を指摘する北海道警察の勧告や、地下鉄を建設するために路線用地の一部を買収したいという札幌市の打診もあり、ついに鉄道の廃止が決まりました。昭和44(1969)年10月31日、半世紀余りにわたって豊平を走った定山溪鉄道の歴史は幕を閉じたのです。

3 市電豊平線

大正7(1918)年に、札幌電気軌道株式会社が路面電車の営業を開始しました。そして、大正13(1924)年、豊平橋が永久鉄骨橋として生まれ変わったのを機会に、電車は初めて豊平川を渡り、豊平の大門通(現在の豊平3条2丁目付近)まで路線が延びました。鉄骨作りの大きな橋が電車渡る風景は、当時の札幌名物の一つでした。翌年には、平岸通(現

在の豊平3条5丁目付近)まで路線が延長されました。

昭和2(1927)年、電車事業は市営となり、同4(1929)年には、定鉄の豊平駅前まで路線が延長されました。当時は世界的な不況の影響で、輸送人員は人口増加の割には伸び悩んでいました。戦時中の昭和17(1942)年には、軍の要請により、月寒方面への路線延長が検討されましたが、実現はしませんでした。終戦までは、乗務員や資材の不足など、厳しい環境の中での運行が続きまし

た。戦後、社会が復興するにつれて、市電の再建も進みました。昭和25(1950)年には、終点から定鉄の豊平駅正面に引き込み線が作られ、乗り換えが一層便利になりました。まだ自家用車が普及する前のこの時代、路面電車は大量輸送手段の中心を担って発展を続けたのです。

豊平線の車内は、通勤通学客、買い物客、定鉄を利用する観光客などで大いににぎわい、特に、朝夕のラッシュ時の混雑は相当なものでした。乗客数の増加に対応するため、豊平線でも電車軌道敷内の舗装工事が行われるなど、整備が進みました。

しかし、全盛期は長くは続きませんでした。バスなどの交通機関や自家

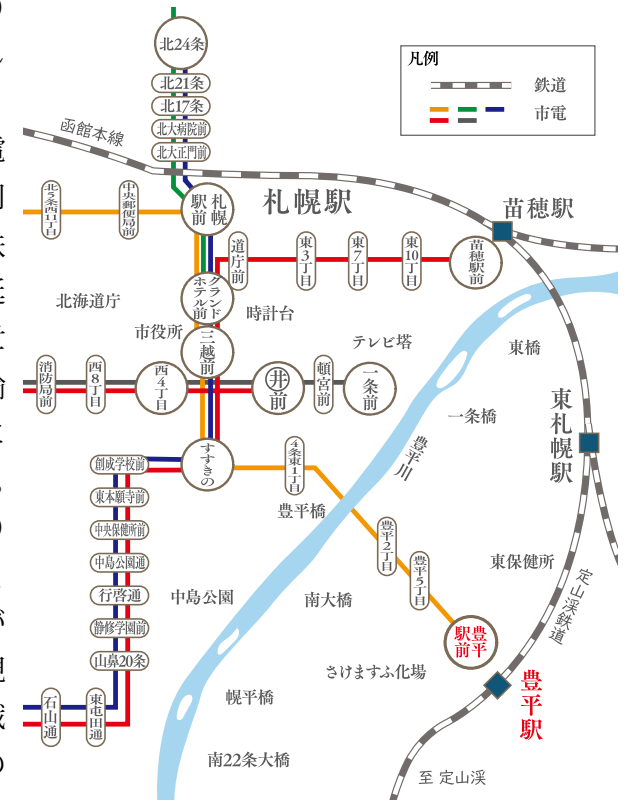


図-1 昭和39年頃の鉄道・市電をイメージした路線図

用車の普及に伴い、交通の混雑は年々深刻さを増していきました。特に市内の交通の大動脈ともいえる国道36号を走る豊平線は、直接その影響を受けることになります。昭和40（1965）年には、豊平橋の架け替え工事が始まり、翌年まで豊平方面の運行は休止され



写真-3 市電豊平線（昭和46年）

ましたが、すでにこのころには、電車の定時運行の確保が難しくなっていました。「車が増える→電車の速度が遅くなる→乗客がバスや自家用車を利用する→さらに車が増える→ますます電車の速度が遅くなる」という悪循環あくじゆんかんが続き、利用者は徐々に減少していったのです。これに拍車はくしゃをかけたのが、地下鉄の開業計画です。豊平線自体は直接地下鉄と競合するわけではありませんでしたが、この計画は各路線の縮小に大きな影響を与えました。

結局、昭和46（1971）年9月30日、地下鉄南北線の開業を待たずに、市電豊平線は、半世紀近くにわたる歴史に終止符を打ちました。



写真-4 この日で廃止となる市電豊平線

4 路線バス

大正中期から後期にかけて、札幌でも自動車が輸送機関として登場してきました。当初は乗合自動車のりあいという名称で、月寒・札幌間でも個人や民間会社のバス（といっても最初は数人しか乗れない小さなもの）が営業していました。

昭和18（1943）年には、北海道中央乗合自動車株式会社（現在の北海道中央バス株式会社）が設立され、豊平の路線を引き継ぎました。

戦後は、市営バスが豊平・平岸・中の島方面などを、また定鉄バスが西岡方面などを走り、地域の足として定着していきました。また、中央バスの路線も増え、運行本数も増加していきました。特に、国道36号では交通渋滞まんせいが慢性化し、朝夕のラッシュ時にはバスが続けて何台もやってくるほどの混雑が日常的になっていきました。

市電豊平線が廃止され、地下鉄東豊線が開通した現在でも、区内には多くの路線バスが走っており、身近な交通手段として多くの区民に活用されています。

5 地下鉄

昭和30年代半ば、人口増加や自動車の普及などにより、札幌では交通渋滞が深刻化していました。昭和41（1966）年に冬季オリンピックが昭和47（1972）年に開催されることが決まると、交通渋滞の解消に加え、多くの選手や観客を会場に運ぶため、地下鉄の開発が決まりました。



写真-5 南北線のシェルター工事の様子

その後、冬季オリンピックが開催される前年の昭和46（1971）年12月に、地下鉄南北線（真駒内～北24条間）が開通しました。平岸の環状通付近で地上に出て、定山溪鉄道線路跡に建設された銀色に輝くシェルターの中をゴムタイヤで走る地下鉄は、当時、各方面から注目を集めました。

翌年、札幌市が政令指定都市となり、豊平区が誕生。区内の駅は、中の島、平岸、霊園前（現在の南平岸）の3駅でした。その後、昭和51（1976）

年に東西線（琴似～白石間）が、また昭和 63（1988）年には東豊線（栄町～豊水すすきの間）がそれぞれ開通し、市内の公共交通機関の主役として、市民の間にも定着しました。

そして、平成 6（1994）年、東豊線の延長区間である豊水すすきの～福住間が開通し、区内にも新たに学園前、豊平公園、美園、月寒中央、福住の 5 駅が開業しました。東豊線は、沿線の大学や高校に通う学生や札幌ドームを訪れる人たちなどの貴重な足として利用されています。



写真-6 東豊線開通式（平成 6 年）



写真-7 南北線車両

左から 3000 形、5000 形、2000 形。札幌市初の地下鉄となった 2000 形は平成 11（1999）年 6 月まで、3000 形は平成 24（2012）年 3 月まで活躍した。令和 5 年現在は 5000 形車両が運航している。

写真-8 東豊線 7000 形車両

初代東豊線車両として、平成 28（2016）年 6 月までに役目を終え、現在は 2 代目の 9000 形が走行している。

