

路面電車の風景 「函館と札幌を走る」



電車開業時の基坂下（「走りました八十年」より）

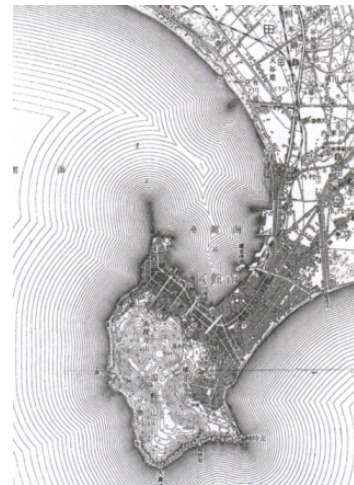
石川啄木が、「火は大洪水の如く街々を流れ、火の子は夕立の雨の如く幾百万の赤き糸を束ねたるが如く降りりき。全市は火なりき。……」と日記に記したという明治四十年八月二十五日の函館大火は、八千九百戸あるいは一万二千三百戸ともいわれる建物を焼き、当時代用教員をしていた彼を無職の身とし、放浪の旅につかせた。

そして、札幌の駅頭に立った啄木は、「札幌は寔（まこと）に美しき北の都なり、初めて見たる我が喜びは何にか例へむ。アカシアの並木を騒がせ、ポプラの葉を裏返して吹く風の冷たさ。札幌は秋風の国なり。……大いなる田舎町なり……」とその風景を記している。

その啄木が函館から札幌へとたどったように、今の路面電車の前身となる馬車鉄道が明治三十年に函館に、ついで明治四十二年に田舎町札幌に開通した。

当時（明治三十年）の函館は、人口約七万四千人、札幌に先立

ち日銀の支店が設置されるなど商業中心として北海道第一の都市、東京以北一番の都会であった。それまで、蝦夷と本州との交易基地としての基盤の上に、安政五（一八五八）年に結ばれた日米修好条約に基づき、外国との通商貿易港として開港したことを期に発展してきた。



五万分の一地形図「函館」大正四年測量

明治七年に当地を再訪した開拓使顧問 H. ケブロンは、その日記に「今日の函館は、一年前上陸したときとは非常な変わりようである、当時、函館よりも寂しいところは、カムチャカかシベリヤの沿岸以外、恐らくなかったはずである。……さて、道は広

く平らになって、大きな新しい道路が札幌まで延び、長いキャラバンが続々到着する。新しい大きな建物が現れた。……」と言えるほどであった。この大きく発展した函館は、日本で最初の西洋料理店の開店、日本で最初の気候測量所の開設、日本で最初の帆船レースの開催などなど、横浜や神戸と同様、新しいものを次々と取り入れ消化する、ハイカラという言葉が似合う港町となった。

勿論、馬鉄の開業も北海道で最初、東京以北では初めて、全国で七番目であったという。設置の目的のひとつは、なんとかして湯ノ川温泉に活況をということだったらしい。



基坂下



昭和九年の大火事の電車被害（「走りました八十年」より）



一万分の一地形図「函館」平成3年測量



馬鉄開業時の札幌駅前下（「札幌歴史写真集」年より）

一方、札幌かというと、人口は、約三万五千人（明治三十年）、明治二十二年測量の仮製五万分の一地形図や当時の写真を見ても、石狩平野に広がる原始林の中に、開拓使島義勇判官の構想を緒とする計画的な街作りが始められ、街らしい範囲がやっと五キロメートル四方に広がったばかりで、啄木をして大いなる田舎といわせた寂しい町であった。

開業した馬鉄の目的は、当初こそ市の南部に産する石材の運搬であったが、定山溪温泉方面の発達で路線が延長され、乗客やその他の物資の輸送主体に変わっていったという。

結果として、二つの町の馬鉄とも温泉地と関わって発展していったことになる。

その馬鉄も、函館が大正二年に、札幌は開道五十周年記念博覧会が行われた大正七年八月に路面電車へと変わった。その後、それぞれ昭和十八年と昭和二年に市電となり公共交通機関として拡充されていく。

函館市は、大正十五年には北海道第一の都市の座を札幌市に譲ったように、人口が最も多いときでも大正初期の二倍にしかなら

なかった。開業当時は五、八キロメートルであった電車は、若松橋、五稜郭駅前間などの延長をして、昭和三十四年には十七、九五キロメートルにまで拡大したが、町の拡大と同様思ったほど大きく伸びなかった。その後は、他の都市と同様に自動車交通に押され、一部の路線が廃止された現在では、十、九キロメートルとなっている。

文頭でも触れたが、函館は火災の多い町で、十年に一度は火事のある町といわれ、明治・大正のころはもっとひどく、数年おきに大火に見舞われていた。

従って、路面電車も大火を見続けており、たびたび被害に遭遇し、大正三年、五年、十年、十三年と火災のために運休している。

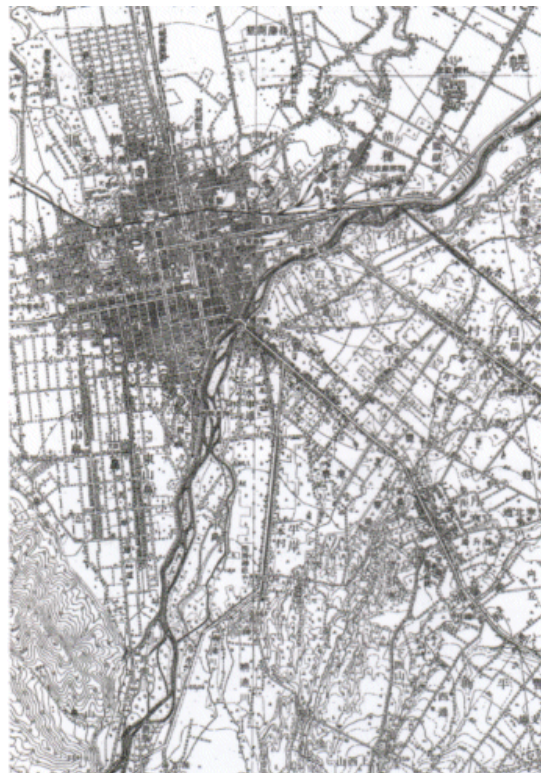
中でも大正十五年には車庫の火災で車両三十九両を焼失、昭和九年には電車四十八両のほか、ほとんどの施設を焼失している。その結果、当初は自社工場で再生して、あるいは東京市の休眠車を購入するなどで急場をしのいだが、痛手の回復には至らず、その結果が、初の道産電車の誕生となった。

最近の電車離れには、昭和五十年には、全国に先駆けて広告枠以外での（広告入り）カラー電車、昭和六十二年にはカラオケ電車を登場させ、修学旅行生用の史跡めぐり乗車券を発売するなど、次々と新しいものを取り入れハイカラの町の面目を保っている。

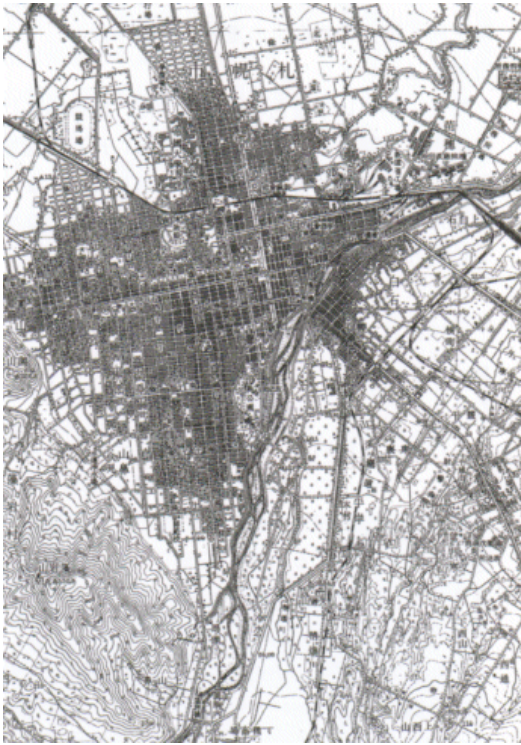
反面、こと町並みや景観といったことでは、古いもの、良いものを残す努力が随所に見られる。残された路面電車も市民の貴重な交通手段としては勿論、エキゾチックな多くの建造物とともに観光資源としての役割を担っている。



最新札幌の図 大正十二年（「走りました八十年」より）



五万分の一地形図「札幌」大正五年測量



五万分の一地形図「札幌」昭和十年修正

246

これに反して、札幌は石狩平野という地形的な有利さもあって、ほとんど無から人口百七十万の道都として順調に発展していく。

大正五年測量、大正七年十二月十五日発行の地形図には、一見武蔵野を思わせるような、屯田兵村の雰囲気が残っている山鼻地区に馬車鉄道の注記が見られ、中心部（旧札幌区）には、大正七年八月に開通した路面電車が早くも記入されている。

不思議なことに、この地形図には大正八、九年に相次いで開通する苗穂線と南一条線もすでに記入され、図-3と比べると分かるように、一部路線にくい違いが見られる。部分修正を資料収集だけでいったことによるものだろうか。真相は定かではない。ともかく、五、三キロメートルの路線長で開業した。

その後の路面電車は、豊平川を渡り、現 JR 函館線を北へ跨ぎ拡大する都市の重要な交通手段としての役割をはたしてきた。

特に、昭和十年修正の地形図では、山鼻地区に路面電車が開通し、大正十二年に始められた区画整理によって屯田兵村の面影が姿を消したが、まだ町並みが完全でない。電車の整備が町の発展を先取りしている様子が読み取れる。

このころ、「この区間の終電の乗客は一人か二人で、雨の日などには近くの墓地に人魂がゆらゆら見えた」とか、「一人だった乗客がいつのまにかいなくなった」という噂話もあったとか。

とにかく、このような傾向は、市電が路線を延長した当時はどこでも同じで、私が初めて市電を利用するようになった、昭和三十八年頃の北三十三条辺りも、畑の合間に住宅が散在する新興住宅地で、遅い電車から降りる若い女性の踏み出す一歩に不安そうな気配が感じられたものである。

それはともかく、その後は、都市の爆発的な発展には路線の延長だけでは対応できず、さらに自動車交通に邪魔物扱いされ、昭和三十九年の路線長二十五、〇キロメートルをピークに、相次ぐ地下鉄の開通とともに廃止の一途をたどる。

247

残った路線は、すすきの、西四丁目間のわずか八、五キロメートルだけであるが、意外なほど邪魔物にもならず、路面電車の便利さは改めて見直され、乗客数も減少していない。



昭和五年の山鼻西線（「市電物語」年より）



山鼻西線

路面電車を通して二つの都市の風景を見てみると、古くからの港町で、ハイカラといわれるほど外からの文化を受け抵抗なく取り入れてきた函館が、ケプロンをして「……港の方へ急な下り坂になる。人は、ここで、しばしの間たずむに違いない。なぜな

248

らば、これ以上美しく、また変化に富んだ景色は二度と見られぬからである」といわせた自然が作り出した風景と、生活には多少の不便さを感じているかも知れないが、残された古い建造物とが調和した景観を大事に残し、観光都市として生きているのに対して、希望に燃えたフロンティアの手で、何もない原野から町を作り始めた札幌が、あまりにも肥大化する都市という怪物のために、古いものを残すことに抵抗を少なくしてしまったようで、路面電車から見た風景には新しい町だけが残っていた気がした。

ここに記したことは、路面電車を端とした、ほんの一部の風景であるが、二つの街の路面電車は、それぞれ性質は違うものの馬鉄の開業から含めて、約百年の歴史を見ていたことになる。

路面電車の風景は、二つの街の発展の歴史である。

参考文献；

「北海道百年」 北海道新聞社

さっぽろ文庫「市電物語」 北海道新聞社

「走りました八十年」 函館市交通局

「ケプロン日誌 蝦夷と江戸」 西島照男訳 北海道新聞社

249