

「チンチン」の音 遠ざかる



路面電車が運行する街は道内で札幌、函館だけ。札幌市の路面電車は1918（大正7）年、それまで馬車鉄道を走らせていた札幌電気軌道が開道50周年記念大博覧会の開催中に開通させた。

南1条線（南1西15～南1東2）停公線（北4西4札幌駅前～中島公園）南4条線（南4西3～南4東3）の3路線5・3キロを、定員26人の車両24両が運行した。片道6銭、往復10銭。人気を集め、しばしば「満員」の札を掲げて走った。電車の直前直後を横断する人や軌道内で遊ぶ子供も多く、電車が走る時は足踏み式の警鈴（フットゴング）の「チンチン」音が響いた。

業績は順調だったが、電車の公益的性格から札幌市は27（昭和2）年、買収して市営化。太平洋戦争中は節電のために停留所が廃止されたりしたが、乗務員不足を女子挺身（ていしん）隊員や一般市民の奉仕隊員が運転して補い、市電は維持された。

私と遺産

先進的な歴史生かして

札幌市中央区の富樫俊介さん（61）は、札幌で生まれ市電を見ながら育った。「中央区南3西5の、市電の線路から100メートル離れた所に自宅があり、市電には乗るといふより見ていた」

中学生のころ、遅刻しそうになると市電に乗って登校した。頻繁に市電に乗ったのは高校の時で、毎日、すすきのと北24条を往復した。「市電全盛のころ。満員で電車に乗れず、遅刻しそうになったこともある」と懐かしむ。

首都圏に進学、就職したが、71年に札幌に戻った。4年前、市電の活用を考える市民グループ「札幌LRTの会」に入会した。

札幌の市電はササラ電車やディーゼル車、連結車、婦人子供専用車の導入など先進的な取り組みをしてきた。そんな歴史を胸に、富樫さんは「今はごく限られたところしか路線が残っていないが、札幌の名に恥じない先進的なことをしてほしい。市電ネットワークの復活もいい」と話す。

まちづくりと遺産

体験運転など触れ合い事業

市電の会