



昭和24年の洪水で中央部15㍍を流された東橋

札幌本府との往来を阻む豊平川

大河、豊平川の札幌本府対岸を開拓の地と定めた白石は、豊平村同様にひんぱんに川を渡る必要があった。

明治初期に架けられた豊平橋は毎年洪水で流された。明治7年10月22日には白石村戸長の佐藤孝郷が通行止めのために札幌本府に出庁できない届出を出した記録が残っている。

豊平川は流れが幾筋にも分かれて広がっており、小さな橋がそれぞれの流れに架けられたが、春の雪解けや台風による洪水があると、ひとたまりもなく流された。病人などの緊急事態があっても、水が引いて再び橋が架けられるまでじっと待たなければならなかった。

アメリカ人技師による本格的橋

日本の技術では完全な橋は造れないため、先進国アメリカの技術者に豊平橋の設計を依頼した。最初はホルトによる長短2連の木製橋で、明治9年12月に完成した。人々は永久橋ができたと言ったが、5カ月後の10年4月の洪水で破壊されてしまった。

この豊平橋はホイラーによって改造された。短い橋を撤去して一つの橋とし、11年10月に完成した。この橋も長くはもたず、何度も架け替えられるこ

とになった。

最初の東橋

白石の人たちが札幌本府に行くには、横丁から現在の国道36号に出て、豊平橋を渡るしかなかった。

北海道庁は明治22年8月、北1条東4丁目を起点にして上白石村と白石村を経て江別に至る道路の建設に着手し、総延長17.7㍍が翌23年11月に完成した。

このときに豊平川に長さ40㍍の吊り橋と78㍍の連続した板橋が架けられた。明治22年8月着工、23年11月完成で、札幌の東にあるのと大正天皇が東宮（皇太子）になられたのにちなんで東橋と名付けた。

東橋が完成すると札幌市街との交流はひんぱんになり、特に上白石村は戸数が激増した。明治23年末で白石村が開拓当時の3.3倍の345戸になったのに対し、上白石村は分村当時の7.5倍の200戸にも達した。その後稲作試験所や明治35年6月には宇都宮牧場なども設けられた。架橋の効果は絶大である。

しかし明治31年9月の大水害で橋は壊れ、洪水で大きな被害を被ったために戸数が激減し、上白石村の戸数は一時は120戸位までになった。

札幌本府行き来の夢かけて 暴れん坊の豊平川に架橋



木造の一条大橋

豊平川鉄橋は明治14年に完成

東橋は人が通れる橋としては豊平川第二の橋となったが、その前に鉄道専用橋が完成していた。岩見沢の奥の幌内炭鉱から、石炭を札幌経由で小樽港まで運ぶ幌内鉄道の橋である。鉄道は明治14年4月に着工し、12月には豊平川など28カ所の橋を完成させ、15年11月には幌内まで全線が完成した。

遊郭へ民設の一条大橋で

薄野にあった遊郭が他へ移転されることになり、上白石が誘致に成功して現在の菊水地区に移転することになり、大正9年に移転が完了した。通称白石遊郭の誕生である。

しかし、札幌からは豊平川の対岸にありながら、遠回りして東橋か豊平橋を渡らねばならず不便だった。そこで関係住民が大正12年に一条大橋を架け、大正15年に札幌市に寄付した。昭和11年9月の洪水で一部が流失、残りも使用に耐えない状態になったので、札幌市は昭和13年に鋼鉄製の永久橋を架け替えた。

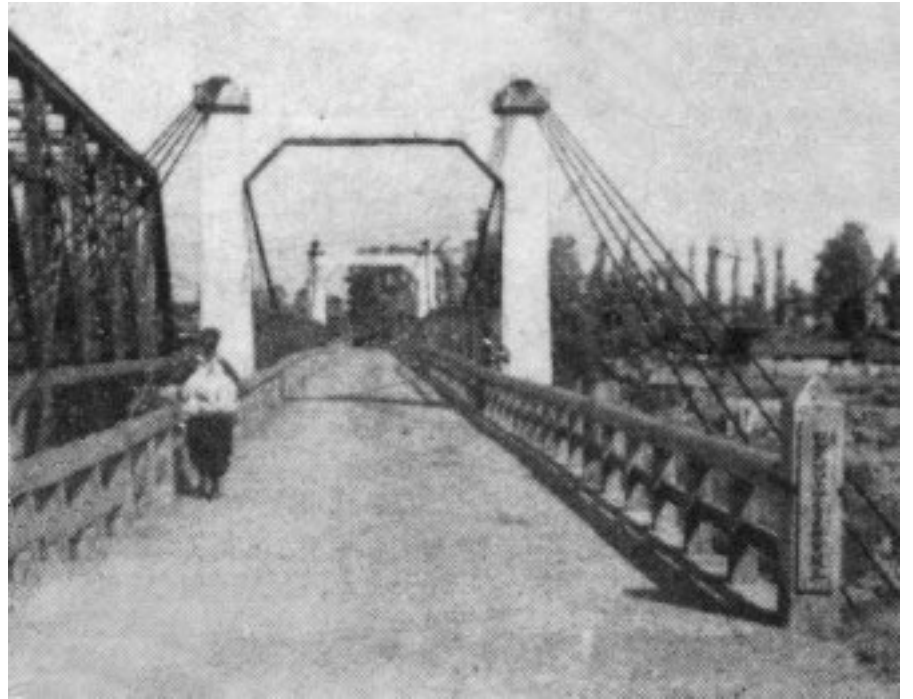
分譲地に架けた民設の上白石橋

鉄道橋に隣接した上白石橋も民設の橋である。菊亭侯爵が健康を害して京都に引き上げ、売り払われた上白石の農場を大正15年に北海道炭鉱汽船株式会社が買収し、昭和2年に区画整理にとりかかった。この分譲地に直結する橋が必要だったため、橋脚がコンクリート製の吊り橋を昭和5年に架けた。昭和15年には白石村に寄付されている。この橋は自動車が1台しか通れないため、昭和47年に隣地に長さ263.8㍎、幅6.3㍎の永久橋を架けた。

位置を変えた東橋

明治31年に流失した東橋は豊平橋と同じく何度も破損あるいは流失しているが、昭和4年の春の水害でも流失している。

札幌市史には次のように記述されている。「東橋は豊平川と同じように度々の出水で流失破損し、その都度架け換



吊り橋時代の上白石橋。鉄道橋がすぐ隣にあるが、現在は50㍎ほど離れている

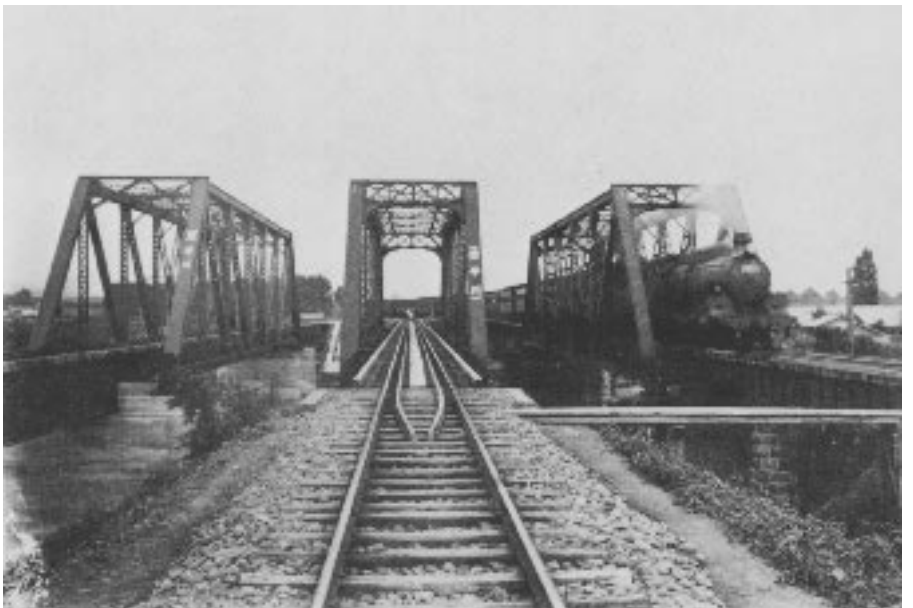
え修理を行ってかろうじて保ってきたが、昭和4年春の出水でまた流失した。

そこで豊平橋に次ぐ堅牢構造の橋を架設する前提として、上流150㍎地点に仮橋を架けることになった。36㍎の木造ハウトラス橋と15㍎の桁橋5連、総延長98.6㍎、幅員5.5㍎のものを昭和5年11月に完成した。仮橋としてはりっぱなものであった。この橋は17年と23年の洪水で破損して改修したが、24年の洪水で橋脚は沈下し、橋桁の一部は

流失してしまった」

昭和24年10月、現在の北1条東14丁目の位置に延長132.7㍎、有効幅員13㍎の鋼鉄の橋脚5基のゲルバー橋架橋に着手し、昭和26年に完成した。それが現在のの上り線（上流側）である。当時は片側1車線で、交通量の増加に伴い昭和44年下り線（下流側）が架橋された。高張力鋼の出現や溶接工法の全面採用で3基の橋脚で渡っている。

（鈴木祥寛）



豊平川鉄橋。左端は大正15年開通の北海道鉄道で昭和6年から定山溪鉄道が乗り入れた。昭和初期の写真