

札幌の、 お江戸日本橋「創成橋」

かつて札幌の「お江戸日本橋」と呼ばれた「創成橋」。橋長は短いが「橋は長き故に尊からず。一にかかると、出自の尊重にある。この橋はいわばマンモス都市札幌のヘソ。都市の歴史を遡源してゆくと札幌の場合はどうしても創成橋に突きあたる」(『北海道の名橋十二景』)。豊平橋と共に札幌市内の橋で最も古く、由緒の深い橋がこの「創成橋」であり、札幌っ子にとって自慢の橋であり、また明治の香りのする橋でもある。



道路雑学研究家

三浦 宏

1987年北海道開発局を退き、現在(社)北海道開発技術センター 常任参与
著書:「北海道の峠物語」等 多数

札幌っ子にとって、懐かしい匂いを感じさせるのが、市内の中央を流れる川、「創成川」であろう。

この川は、ある時は開拓者の飲料水源として、またある時は物資の輸送のための運河として、幾度かその流れの目的は変わったものの、札幌百年の歴史を映しながら、豊平川の分流である鴨々川にその源を発し、都心部を北上しながら茨戸川に注いでいる。

この川には、50いくつかの橋が架かっていて、その中で橋長だけを見ると、わずか6.9 mと、どん尻から3番目という「創成橋」ではあるものの、札幌の橋の中で一番歴史のあるのが、この橋である。

この川のルーツは、幕末までさかのぼる。相模国足柄の住人である大友亀太郎が函館から札幌にやってきた。彼は慶応2年(1866)に札幌の元村御手作場経営のため、幕命によって赴任してきたものであった。この御手作場というのは、官営の開墾場のことであり、亀太郎は石狩場所に農夫を送り込むその基盤づくりのためにやってきた。

そこでまず、飲料水と灌漑用水のための水路を掘ることから始まった。それは今日の札幌における最初の土木工事であって、当時の人々は「百万両工事」と評判したものであった。やがてこの堀が島判官の描いた「五大州第一の都」造りの東西基線となった。

明治2年(1869)に始まった開拓使の札幌本府建設は、この堀を挟んで両側から行われた。この堀の下流を水運に利用するため、北6条と元村の落とし口間を拡張し、その両側に倉庫を建て、石狩川、伏古川、大友堀を利用して、石狩から札幌へと物資を運んだ。この舟運に札幌市民の食料および日用品の輸送を委せていたのであった。

その後、もっぱら水運に供するため数箇所水門を設けたり、拡張したりして、昔の堀にしか過ぎなかった大友堀、吉田堀、寺尾堀は順次整備され、今日の創成川の姿を整えていった。

札幌市中央区南1条西1丁目の「創成橋」のたもと、北角ビルの片隅に高さ1.4 mのスウェーデン産の黒

御影石で出来た碑が建っている。

これは「札幌建設の地」という碑であり、大地を象徴する球体の上に、東西南北の基点を表す菱形、さらに将来の発展を祈る指月形が積み重ねられている。

デザインは劔持勇によるもので、製作が関敏となっている。題字は当時の北海学園大学学長・上原轍三郎であり、台座には当時の札幌市長・原田与作の書になる碑文がある。これには、

この地は、錢函から千歳に抜ける道と藻岩山麓を通り篠路に行く道路との交差点に当たり、明治貳年拾壹月拾日、開拓判官島義勇が石狩本府の建設をこの地から始め、この志を継いだ岩村判官は、同四年參月、札幌の町割りをここを中心として行い、民家を建てることを許した。今日の札幌市はこの附近を基点として発達したのである。

とある。昭和41年までは、道路の基点ということがわずかに分かる程の粗末な石が置かれているだけであった。そこで地元の方などが「後世に残そう」と考えて、昭和42年4月29日にこの碑を建立したものである。



創成橋のたもとに建つ「札幌建設の地碑」、
創成橋の車止め、復元された擬宝珠

この碑の脇に明治4年(1871)に橋が架けられた時の車止めがある。百年以上の風雪によって、その文字も「創」の字が消えてしまい「成」の字が半分と「橋」という字しか残っていない。これについて『北海道の名橋十二景』には「過去の面影を偲ばす往古の橋の遺物は、今ビルの片隅でスウェーデン産の御影石の記念碑の両側でひっそりうずくまっている。正直なところ、在りし日の栄光を放つイメージは皆無にひとしい。そこにはいわば老残の悲哀の匂いしかなかった」と書いている。

碑文にあるように、札幌の市街はこの創成橋の東たもとを基点にして進められた。その東側に堀と並行して、東創成通、これと直角に円山方向に向けて渡島通を設けたものであった。

明治4年札幌本府の建設を進めていた岩村判官は、島義勇判官の遠大な構想を基にして、市街地を1町(60間=108m)四方に区分し、11間(20m)幅の道路を配置した。

開拓使の当初の仮庁舎、官邸、病院、仮本陣、倉庫などは、この橋の1町北から北方に創成川をはさんで建てられた。

また旅人宿風呂屋豆腐屋のほか呉服店飲食店、民家は、大通りから南の創成川畔に次々と生まれていった。札幌に入る物資は創成川を舟で運ばれ、この創成橋のたもとで陸揚げされ、南1条通の商店街

を育てていった。

鉄道開通の明治13年(1880)までは、この橋の付近が事実上の札幌のセンターであり「お江戸日本橋」的な存在であった。明治14年の札幌の人口が、わずか7,452人のころの、札幌の中心地であった。

創成橋は、明治2年(1869)に創成川わきに開拓使官舎が設けられたのに伴い、架けられたもので、丸太をならべ、板を敷いただけの橋であった。この橋は島判官が架けた木橋であった。その時にはまだ橋名すらなく、もちろん「創成橋」と呼ばれてはいなかった。

明治3年の札幌の定住者は、わずかに9戸13人であったという。

明治4年になると大友堀の改修で堀の幅が広がった。そして手摺りの付いた長さ7.8mの木橋に架け替えられた。その時、開墾係の「始成橋」という案を、岩村判官が「佐宇勢以橋」と修正して名付けたものである。

当時呼ばれていた大友堀が、創成川と名を改めたのが明治7年であるのでその3年前のことであった。

それで佐宇勢以橋という橋名から川の名前が創成川となったものであろう。当時の橋の写真からも、親柱の「佐宇勢以橋」という名が、はっきりと読み取ることができる。

このころはまだ「創成」という文字が使われていなかったことがこれからも分かる。

創成橋の名付け親である岩村判官は、明治6年1月に免官となり北海道を去った。その時に一詩を賦し所懐を述べている。それには、

誰也開基業 駐馬創成橋
去年狐兔窟 舉目人烟饒

とある。すなわち「誰ぞや基業を開くは、馬を駐む創成橋、去年狐兔の窟、目を挙げれば人煙饒かなり」というものである。とすればこの時に初めて創成橋となったものであろうか。

その後の「創成橋」の歴史は詳らかでない。この間には架橋や修理がなされたはずである。しかしそれを伝える資料は残されていない。

明治42年(1909)4月7日から翌8日にかけて、豊平川が氾濫し上流の水門が崩壊、あっけなく橋は流失してしまった。そして木橋の時代は、この明治42年の出水で終わりをつけた。

翌明治43年(1910)10月に現在の「創成橋」の誕生となったこの橋は、下部の構造がモダンなアーチ型、そして上部は純日本風の美しいデザインとなっている。



明治4年に建設された札幌本陣と創成橋
(『さっぽろ文庫・札幌歴史写真集明治編』より)



明治20年ころの創成橋
(『さっぽろ文庫・札幌歴史地図明治編』より)

この橋は明治11年北海道神宮の行列の神様がお休みになる南1条東2丁目の頓宮への表参道を意識して架けられたもので、両側の高欄14個所に、古い江戸や京都を思わせる擬宝珠が取り付けられた。

この擬宝珠というのは、徳川幕府の時代では藩主が中納言以上の位でないと、この擬宝珠を橋に付けることが許されないという、格式が高いものであった。現在では札幌市内では最も古い橋であるとともに、由緒の深い橋ともなっている。

この擬宝珠は一時紛失したが昭和49年に原型どおりに復旧された。明治時代の写真を参考にして高さ73cm、直径40cm、重さ40kgの擬宝珠が取り付けられ復元された。

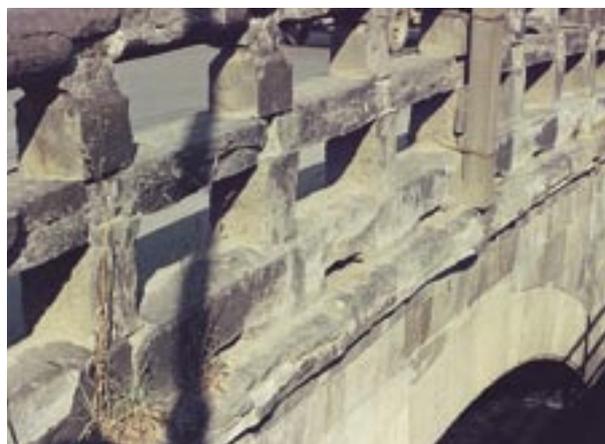
明治43年のままであった高欄は、やがて年月とともに、長年の風雪で耐えられなくなり、ヒビ割れが生じ、車の振動や接触などの事故のため、ボロボロと欠けてきた柱の半分もなくなってしまう所も出てきて、見るも無惨な姿をさらしてきたのであった。

市民の間から「なんとか昔のままの高欄として永久保存して欲しい」という強い訴えがでてきた。

市当局では、当初、コンクリート製のもので復元が計画されたが、地元では「ぜひ原型のままで復元して欲しい」という要望が強く出されたので「明治時代の石橋は、ほかにもないという文化財的側面を考慮して」、その要望に応えることになった。

従来の高欄は札幌硬石であったが、より丈夫なものということで、登別産の中硬石を採用することとなった。工事は古い高欄を抜き取り、ホゾに新しい石材をはめこむという方法によって行われた。そして昭和53年7月から工事にとりかかって完成・復元されたものである。

札幌の礎は島判官によって据えられ、岩村判官によって拡張実現したものであって、大発展を遂げた今日の札幌の基点は、ここ「創成橋」のたもとであった。



永年の風雪によってボロボロに欠けた高欄

しかし、明治を物語るこの橋は、ビルの片隅に追いやられた形となっているが、かつての「お江戸日本橋」的な存在であった面影を偲ぶことができ、歴史の重みをひしひしと感じさせる橋であることは事実である。

この橋の上を大正7年(1918)8月から市電が轟々と音をたてて走り、昭和48年3月の廃止まで、多くの人々を一条橋まで運んでいた。

かつてこの創成橋の架かる南1条から南4条までの500m余の川の上に、6月の札幌祭の見世物小屋がずらりと掛けられていたことがあった。ジンタや呼び込みの声が初夏の風物詩でもあった。

川の上は丸太や板で覆われ、見世物小屋、露店、サーカス小屋、お化け屋敷、猛獣使いの小屋などがびっしりと並んだ。

しかし、昭和34年6月15日のお祭りの最中に、サーカス小屋が火事となり、小屋4つを焼き尽くしてしまった。檻の中の虎やライオンなどが焼け死に、象が町中に逃げ出すという事件が起きた。この騒ぎで見物客数人がケガした。この事件から会場が中島公園に移されてしまった。

「昭和四十年三月には『トッカブ(特科部)』と呼ばれて親しまれていた南大通西一丁目河畔の大通消防部望楼が消えた。交番のような移動(註:開拓の村)にあらず、こちらは破壊である。昭和二年に落成。高さ三十三メートル、総工費五万円。実用本位の見てくれは素気のない建物だが、川の一直線の流れと堤の緑樹をセットすると一幅の絵になる。事実三岸好太郎、久保守、能勢真美など多くの画人が好個の画題にしたものである。結局テレビ電波発射体としては役にたたなくなってしまったテレビ塔が、望楼の機能を妨害した。それが破壊の理由だった」と『北海道の名橋十二景』ではいう。



明治の時代を彷彿とさせる復元された高欄と擬宝珠

そもそもは大正10年に準耐火式3階建ての望楼と消防車庫が建っていたが、昭和2年10月に鉄筋コンクリート製のものと変わったものであった。内部にはエレベーター付という当時としては贅沢なものであって、その高さといふ内容といふ「東洋一」であったとされる。

橋のたもとに赤レンガの交番があった。それは明治44年に初代札幌商工会議所会頭を勤めた高桑市茂らが、当時787円95銭をかけて造ったものであった。それ以来市民に親しまれてきたものであったが、現在では野幌の開拓の村に移されてしまった。

当時はこのモダンな交番を見ようとして人々は遠くからわざわざやってきたといい、サーベルをガチャガチャ鳴らしながら、冬は黒の夏は白の陸軍式と呼ばれていた詰襟服の巡査が威張っていたという。

この交番や望楼のあった情景は、この歴史を伝える橋の上にたたずんでいると、記憶の底からよみがえらせてくれる。

北海道文学館前館長・木原直彦は「老朽にはちがいないが、風雪に耐えたその表情には、なんともいえずぬ滋味があふれている。かつてはその傍らにペン草を生やした可愛らしい赤レンガの交番が建っていたが、そうした環境のなかで市電が古風に行き交っていた光景がいまだに忘れられない」とし「あたりが喧噪であればあるほど、創成橋は歴史をしのばせ、大人の風格をたたえているのがうれしい」と。

この橋を通ると明治の遠い香りがほのかに漂ってくる。

なんといってもこの「創成橋」は市民の誇りであり、札幌の明治を伝える唯一の「橋」である。



悠久の流れに架かる現在の創成橋

「詩情、ノスタルジア、望景詩、逍遙のゆとり……。創成橋界隈からさまざまなものが失われていった。ともあれ創成橋は市民の橋であり、創成川は市民の川である」と『北海道の名橋十二景』の中で、伊勢倫太郎は記している。

なお大友堀を造った亀太郎の事跡を讃えて、昭和61年5月に北1条橋のたもとに記念碑が建立された。この碑には、

札幌開拓の先駆者・大友亀太郎は、天保五年(一八三四)に現在の神奈川県小田原市で生まれた。二宮尊徳の門に学び「人の一生は金銀財宝に富めるにあらず、積善の道に如かず」を信念とした。安政五年(一八五八)に渡道し、慶応二年(一八六六)には箱館奉行に蝦夷地開墾の計画書を提出するとともに石狩地方開拓の命を受け、札幌市東区(旧・元村)に土地を選んで開墾し、札幌の街づくりの発端となった。明治二年(一八六九)これを開拓使に引継ぎ、翌三年、札幌を去った。亀太郎が掘った大友堀は、今日の創成川の基となって街の中心部を流れている。

とあり、碑の製作者は、農民彫刻家・松田与一で、題字が札幌市長・板垣武四である。

像の高さは2.7mであり、望遠鏡を手にして堀を監督していた32歳の亀太郎が、創成川の流れを見守ってくれている。

創成川は今日も札幌百年余の歴史を刻んで静かに流れていて、それに架かる明治の面影を伝える創成橋もまた、札幌の発展する姿をじっと見つめるように架かっている。

参考文献

- 「札幌市史—政治行政編」札幌市、昭和28年2月
- 「十二の橋」読売新聞連載、昭和37年5月
- 「さっぽろ文庫・札幌の橋」北海道新聞社、昭和54年3月
- 「札幌大路小路」読売新聞社、昭和47年1月
- 「札幌昨今」北書房、昭和51年7月
- 伊勢倫太郎「北海道の名橋十二景」マスコミ北海道誌掲載
- 三浦 宏編著「道路にかかわる北海道の石碑物語」北海道開発技術センター、平成7年7月

北の交差点

創成橋 諸元(石造アーチ橋)

橋長 6.9 m(車道部)、11.04 m(歩道部)

幅員 3.0(歩道) + 2.43(地覆・間隙帯) + 13.85(車道) + 2.43(地覆・間隙帯) + 3.0(歩道) = 24.71 m