

〔論 文〕

中心市街地の右・左地区における 商業・サービス業店舗の分布の相違について —北海道の都市を例にして—

鈴木 武

Abstract

Taking the cities of Hokkaido as an example, we will verify the difference in the distribution of commercial and service stores in the right and left areas of the central city area from TownPage data. In conclusion, say that there is an entertainment district to the left of the Main Flow of People. The underlying hypothesis is that the difference in cognitive function between the left and right brains is also expressed as a group of people. A secondary hypothesis is that the Concentric ring model in geography is not common in areas close to the center. In order to determine the right and left districts of the central city area, it is necessary to determine the starting point and direction of the flow of people from the historical background. This paper examines the histories of the central cities of Hokkaido in detail.

〔I〕はじめに

大学で数十人のクラス授業を受け持っている、座席指定でもないのに、学生の座る位置が決まってくる。熱心な学生は前列に座り、さほど熱心でない学生は後列に座る。これは体験的な常識であろう。さらに観察すると、教壇からみて右側の席に座るか、左側の席に座るかによっても、学生の性格に違いがあるようだ。同じ前列に座る学生でも、教壇からみて右方向に座る学生の方が、左方向に座る学生よりも、理解力が良いように感じられる。

このような現象は授業だけにとどまらない。いろいろな会合や集会での座席の位置についても、同じような現象がみられる。前列に座るのは熱心な人・権威のある人が多いことは容易に気づく。さらに教壇あるいは演壇からみて、前列右側に座る人の方が前列左側に座る人よりも、その集団において正統的であることが多いように、私には思われる。正統的な人とは、そ

の集団メンバーの多くを納得させ導いていくことのできる人と言ってよい。発言が多くても、メンバーが共感しえない人は正統的とは言えない。

人は、属している集団のどの位置に自分がいるか分かっている場合には、自ずからそれにふさわしい位置に座ることになるようだ。逆に、不特定多数の集団あるいは流れの中にいるときには、人は、より気楽な方向に身を任すことになる。そのときには、ごく自然に左側通行になったり、左手方向に進んだりすると思われる。

絵画についても、キャンバスに描かれる位置によって意味があるのではないと思われる。キャンバスの下方に描かれるものは安定的に見え、上方に描かれるものは開放的あるいは不安定に見える。さらにキャンバスの右側と左側とで、描かれるものに、それ相当の意味あいが出てくるようである。キャンバスの下方右側に描かれるものの方が、下方左側に描かれるものよ

りも安定的に見える、という人が多い。また、上方左側に描かれるものの方が、上方右側に描かれるものよりも開放的に見える。例として、葛飾北斎の富嶽三十六景「凱風快晴」と「神奈川沖浪裏」を挙げることができる。

肖像画では、目線が右向きのもの、すなわち顔の左側面をみせるように描かれるものが多い。また、女優の顔のアップは左側面からなされることが多い。あるいは、ブラウン管に映るゲストは向かって右側に、すなわち、左側面の顔を見せるように座り、インタビュアーやアナウンサーは左側に座るのが通常である。

カウンセリングのひとつの方法として、箱庭療法がある。患者が作る箱庭作品を解釈するとき、右側領域は外的な現実に向かうものを暗示し、左側は内的な無意識の領域に向かうものを暗示する、と解釈すると理解しやすい例が多いという。

上述してきた例に共通しているのは次のことである。目線が右方向にいくときが表向きの正統的な姿であり、その先に位置するものが正統的なものである。逆に、目線が左方向にいくときは内的な非正統的な姿であり、その先に位置するものは非正統的なものである。正統的なものは外的・安定的なものであり、非正統的なものは内的・開放的なもので、やすらぎをもたらす。

このような現象は都市についてもみられる。人が歩いて行動することを基本とする街を考えよう。目安としては、30分から1時間ほどで、端から端まで歩けるくらいの大きさである。

街をひとつのキャンパスとみよう。街には起点がある。多くの場合、駅がそれである。人がそこから街に流れていくが、その中心には立派なデパートやホテルがあり、買い物街をなしている。その周りに飲食街や歓楽街がある。その先に住宅街が配置されている。ところがこの現象は同心円を描いて配置されているわけではない。街の中心からみて、「人の主たる流れ」の右方向と左方向とでは、異なる機能の建物が配置されることが普通である。

立派な建物やこぎれいな店舗は、「人の主たる流れ」に沿って配置されやすい。駅前には、

一流のデパート・銀行・ホテルや、一流会社の支店などが入った大きなビルが建っていることが普通である。その流れに沿って、ブティックやしゃれた店舗が並んでいる。あるいは、その流れの右側に、しばしば明るいアーケード街があり、街一番の商店街をなしている。そこが中心的な買い物街で、その周りに若者が集まるファーストフードや娯楽施設がある。あるいは、普通の飲食店が並んでいて繁華街をなしている。

それに対して「人の主たる流れ」の左方向には、居酒屋・小料理屋・スナック等の歓楽街がある。少し大きな街になると、歓楽街は奥に行くほど、いかがわしいスナック・バー・クラブというものになり、ついにはソーランドがあったりする。もっと大都会になると、ソーランドの代わりにラブホテル街になることがある。そこが場末であり、その先は住宅街になっている。このようなケースがよくみられる。

大都市の衛星都市ではない、ひと通りのものが揃った街を想定しよう。そこには「人の主たる流れ」の起点があり、その流れに沿って、あるいはその右方向に正統的な機能の店舗が配置されやすい。それに対し、非正統的なやすらぎを求める歓楽街は、「人の主たる流れ」の左方向に配置されることが多い。

街における機能配置も含めて、上述の現象に共通していることは、「人の空間認知において前後・上下のほか、左右の位置についても意味がある」ということである。このことは、いずれ脳科学によって解きあかされるだろう。

本稿では、中心市街地における右地区・左地区の業種分布の相違を、タウンページから入手した商業・サービス業店舗の立地データから記述しよう。対象にするのは、北海道の都市である。というのは、明治時代以降に開拓された街が多いから。明治になり鉄道が敷かれるようになると、人の流れは鉄道駅を中心に構成されていった。北海道以外の本州・四国・九州では、明治以前から街が存在していた。街の中心は城・寺・港であり、人の流れはそれらを中心に構成されていた。ところが明治になると、鉄道

駅ができ、人の流れが再構成されるようになった。鉄道導入の当初は街の中心を通ることが拒否されたので、街の外れに鉄道駅が設置されることが多かった。その結果、従来の人の流れに新たな流れが加わり、複雑になってきた。北海道の都市では、このような現象が少ないので調査対象にした。

中心市街地の右・左地区を決めるには、人の流れの起点と方向を定めることが必要になる。「主たる人の流れ」は過去からの経緯を反映して現れてくると考えられる。したがって、中心市街地がどのような経緯をたどってきたかを、歴史的に記述することが必要であろう。そのさい、どの時点までを記述するべきか。本稿では歓楽街の位置が固定化される時点までとしている。というのは、多くの地方都市では、近年ショッピングモールが郊外に立地されることが多い。しかし、それによって歓楽街がその郊外に移転することは少ない。寂れてきた街でも、歓楽街は元あった場所を移動しないことが普通にみられるからである。

現在は多くの人々がその方向に歩いているわけではないが、街の人々が象徴としてその方向を主たる流れと感じている場合もありうる。過去にはその方向が主たる流れであり、それが現在の人々にも象徴として引き継がれているケースである。例えば、札幌の大通公園は街の方向を決める象徴となっている。すなわち、テレビ塔近くの創成川を起点として、西の円山公園にある北海道神社を目指す方向である。

本稿の結論は、以下の仮説である。脳による左右の認知機能は個々人の表現として現れる。これは従来から言われてきた。ここではさらに、「集団メンバーの多くが同じような左右認知機能を有しているならば、それが集団として表現される」ということである。

本研究から導かれる副次的なものは、人文地理学で論じられている同心円モデルに対する部分的な批判である。代表的な論文は、アーネスト・バージェス『都市の成長』(1925年)である。「都市の中心地からの距離によって、立地する形態が異なってくる」という主旨である。そこには、「同じ距離ならば同種の形態である」

ことが意味されている。その観点から同心円地帯理論と呼ばれている。バージェス理論に対する批判は多いが、「同じ距離ならば同種の形態である」という前提への批判は少ない。本研究では、中心地から近い距離に関して、左右地区によって形態が異なることを主張している。その点が同心円モデルに対する批判である。

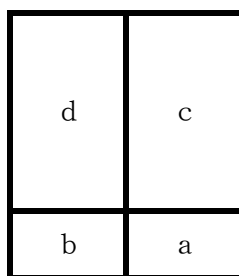
〔Ⅱ〕では、クラス授業での座席位置データを用いて、左右の位置の意味を記述する。〔Ⅲ〕では北海道史概略を、〔Ⅳ〕では北海道各都市の中心市街地における右・左地区を歴史的経緯から記述する。〔Ⅴ〕では、タウンページデータを用いて、各都市の右・左地区における業種分布について記述し、〔Ⅵ〕で結論を述べる。

〔Ⅱ〕左右の位置の意味

左右の位置がどのような意味をもつのか、クラス授業での座席位置データを用いて調べてみよう¹⁾。データは、2年次対象の統計学授業で入手した。4月最初の授業で、1年次に受講した語学授業での座席位置についてアンケートをとった。語学授業は数十人のクラス単位で行われているが、統計学授業は複数クラスを一緒にして行っている。標本数を多くするため、ここでは複数クラス・複数年度をまとめて集計している。厳密には、異なるクラス・年度の影響を取り除いて分析すればよいが、大まかな傾向を把握するという観点から、集計値で分析した。

教室を図Ⅱ-1のように前後左右に4区分し、どこに坐っていたかを訊いた。前から3列目までを前列、それ以降を後列とする。また、教壇からみて右方向を右側、左方向を左側とする。前右をa、前左をb、後右をc、後左をdとする。ここで、教壇からみて右側に坐る学生は、その学生から教壇をみても、教壇が右方向にみえることに注意。同様に、左側に坐る学生には教壇が左方向にみえる。

図Ⅱ-1 座席位置



教壇

表Ⅱ-1 座席位置と出席回数

観測値（人）		出席回数			
		多い	普通	少ない	計
座席位置	a	135	47	108	290
	b	170	92	103	365
	c	302	204	372	878
	d	288	191	304	783
	計	895	534	887	2316

表Ⅱ-2 座席位置と成績

観測値（人）		成績の偏差値				
		65 以上	50 ～ 65	40 ～ 50	40 以下	計
a		24	36	40	13	113
b		9	44	46	17	116
c		25	115	116	37	293
d		21	121	100	38	280
計		79	316	302	105	802

座席位置別出席回数（％）

		出席回数			
		多い	普通	少ない	計
座席位置	a	46.6	16.2	37.2	100
	b	46.6	25.2	28.2	100
	c	34.4	23.2	42.4	100
	d	36.8	24.4	38.8	100
	計	38.6	23.1	38.3	100

座席位置ごとの成績分布（％）

		成績の偏差値				
		65 以上	50 ～ 65	40 ～ 50	40 以下	計
a		21.2	31.9	35.4	11.5	100.0
b		7.8	37.9	39.7	14.7	100.0
c		8.5	39.2	39.6	12.6	100.0
d		7.5	43.2	35.7	13.6	100.0
計		9.9	39.4	37.7	13.1	100.0

表Ⅱ-3 単年度試験成績・内訳別得点

座席位置	計		内訳					
			(A)		(B)		(C)	
	受験者数	平均得点	受験者数	平均得点	受験者数	平均得点	受験者数	平均得点
a	21	51.7	21	49.6	15	53.3	11	52.8
b	10	56.2	10	54.1	10	54.3	6	47.8
c	26	47.9	26	49.4	17	46.0	11	49.1
d	37	48.9	37	49.5	23	48.9	18	49.6
計	94	50.0	94	50.0	65	50.0	46	50.0

(A)：毎年出題される平均・分散の問題

(B)：教科書から出題すると指示した問題

(C)：教科書外の予告しない問題

注：内訳別得点はそれぞれ平均 50 点に基準化されている。
人数が異なるのは、それぞれの問題を解答した受験生のみを集計したから。

表Ⅱ-1は、9年分の出席回数データである。15回授業のうち、出席が12回以上を「多い」、4回以下を「少ない」、その中間を「普通」とした。表Ⅱ-2は、6年分の統計学試験成績データである。年度により出題が異なるので、各年度の平均を50、標準偏差を10として基準化した。いわゆる偏差値である。表Ⅱ-3は出題別内訳で、単年度しか行っていない。

表Ⅱ-1から、前列 a・b に坐る学生は熱心であることがわかる。とくに出席回数が「多い」・「普通」までを比較すると、a よりも b の方がより熱心である。後列 c・d に坐る学生は熱心さが足りない。あえて c・d を比較すれば、c に坐る学生の方がより消極的である。座席位置と出席回数は独立であるという帰無仮説のもとで適合度検定をすると、 $\chi^2 = 36.3$ であり、P 値 = 0.00 になる。したがって、座席位置により出席回数は影響される。

表Ⅱ-2は、理解力に関するものである。偏差値 65 以上の割合をみると、前右 a に坐る学生は 21.2% であり、他と比較して極端に多い。偏差値 50 以上の割合は、a が 53.1%、b が 45.7%、c が 47.8%、d が 50.7% である。前右の理解力がよく、前左の理解力が遅い。後左の理解力は普通、後右の理解力は少し遅い。座席位置と成績が独立であるという帰無仮説のもとで適合度検定を用いると、 $\chi^2 = 21.6$ であり、P 値 = 0.01 になる。したがって、座席位置により成績は影響される。

表Ⅱ-3は、出題内容によって差があるのかをみる。成績を得点合計でみると、 $b > a > d > c$ の順である。内訳をみると、(A) 毎年出題される平均・分散の問題、(B) 教科書から出題すると指示した問題の両者において、bの成績は良い。しかし、(C) 教科書外の予告しない問題では、bの成績が一番悪い。bは熱心に試験の準備をしてきて、パターン化された問題には答えられるが、それ以外の問題には弱い。aは満遍なく良い成績をとる。

以上の結果から、前列の受講生は熱心であり、後列は熱心さが足りない傾向がある。前列のうち、右側 a は理解力が良く、左側 b は理解力が遅い。

熱心だが理解力の遅い学生が、なぜ前左に座るのか。左右の位置の意味を考えると、理解できる。すなわち、左手方向に目線が行くときには、その先には非正統的でやすらぎを覚える場所がある。前左bの座席は、教壇からみて、そのような場所である。逆に、学生からみても、教壇は左手方向の非正統的な位置にみえる。それにより、教壇までの物理的な距離が前右aの座席と同じであっても、心理的な距離が遠く感じられる。理解力の遅い学生が坐るのは、そのような理由ではないかと思われる。これについては、本稿では論じないので、文献(1)を参照してください。

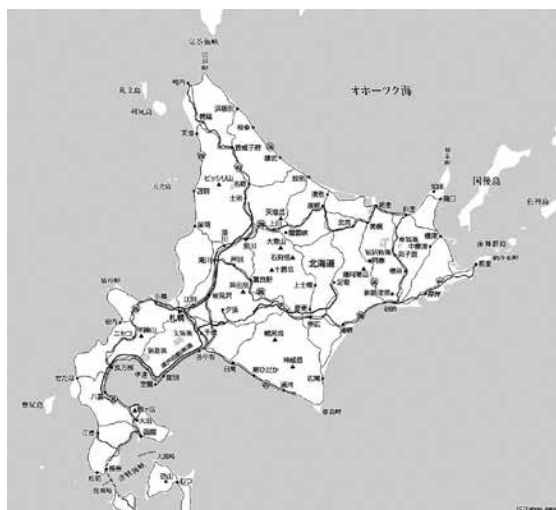
【文献】(1)「街と都市の空間配置－左右の位置の意味－」法政大学経営志林、第36号第3号、1999年。
(2)「左右の観点からみた都市のあり方」法政大学経営志林、第44巻第4号、2008年。

【注】1) 文献 (2) を参照。

〔Ⅲ〕北海道史概略

中心市街地を左右の観点から記述するのに必要なことに関連して、北海道の歴史を記述しよう。

図Ⅲ-1 北海道全図



北海道全図 (出典) プロアトラスSV7

(1) アイヌとの関係

明治以前に北海道は蝦夷と呼ばれており、アイヌの人たちが主に居住していた。そこに12世紀頃から和人と呼ばれる人たちが少しずつ移住してきた。その結果、アイヌと和人との間にいくつかの争いごとが起こった。16世紀に道南で起こったシャコマインの戦い、17世紀道央から道南にかけて起こったシャクシャインの戦い、18世紀に道東と国後島で起こったクナシリ・メナシの戦いなどである。争いの主たる要因はアイヌと和人との間の経済的不平等と、和人によるアイヌへの支配であった。

近世蝦夷地のアイヌにとっては3つの交易窓口があった。道南の松前に開かれた日本への窓口、クナシリ・エトロフ・クルップという千島列島に開かれた窓口、カラフト・サンタン・沿海州・アムール川流域に開かれた窓口である¹⁾。松前は、津軽海峡を挟んで本州と向き合う渡島半島南端で、西側の日本海寄りにある。なお、函館は渡島半島南端の中央東寄りに位置する。

和人によるアイヌとの交易は江戸時代初期にはすでに行われていた。1604年に江戸幕府は松前藩に蝦夷地での交易独占を許可している。というのは、蝦夷地では幕藩体制に必要な米の収穫ができなかったため、アイヌとの交易が専ら収入源になったからである。これにより蝦夷地に特有な「商場知行制」「場所請負制」が広まった。

商場知行制（あきないばちぎょうせい）とは、松前藩により交易権を与えられた家臣である知行主が交易地である商場を管理し、アイヌの人たちはそこでしか交易ができず、道外やロシアとの自由な交易が禁止された制度である。これにより、物の交換比率がアイヌに不利になった。1669年に起こったシャクシャインの戦いの背景には、このような交易条件の悪化があった。幕府は東北諸藩にも出兵を命じ、アイヌ軍は敗北した。これ以降、アイヌは和人に隷属せざるをえなくなった。

18世紀になると、知行主は商人たちに交易を委託するようになり、請負人から運上金を徴収するようになった。請負人は場所ごとに運上

屋（うんじょうや）という拠点をつくり、場所を任された商人が支配人などを置いて管轄するようになった。これが場所請負制である。元文年間（1736年～1741年）には、場所請負の形は蝦夷の各地に広がっていた。藩士の商場2カ所と、藩主直属のソウヤ（宗谷）・クスリ（釧路）・アッケシ（厚岸）・キイタッフ（根室周辺）の4カ所を含めて、交易場所は53カ所あった²⁾。

商人は労働力としてのアイヌの人たちを酷使するようになった。これに対抗して起こったのが、1789年のクナシリ・メナシの戦いであった。場所請負制は明治になり廃止された。

(2) 北海道開拓と北方警備

蝦夷地へのロシアの接近は、当初は千島列島の方からであった。というのは、ロシアは17世紀後半に清国とアムール川流域をめぐる戦いをして負けたので、カラフトは清国の影響下にあったからである。ロシアがカラフトから日本に接近してきたのは1853年であり、プチャーチンが長崎に来て貿易と領土問題を提起してからである。外国船の接近により蝦夷地での緊張が高まったので、江戸幕府は蝦夷地調査を行い警備体制を強化した³⁾。

1854年に結んだ日米和親条約により、下田とともに箱館が開港された。さらに、1858年に日米修好通商条約を結び、箱館にはロシア・アメリカ・イギリスなどから外国人が流入してきて、異国情緒あふれる街になった。

明治時代になり蝦夷地は北海道と改称された。明治政府にとって北海道の位置づけは、ロシアの南下政策への対応と、殖産興業政策としての開拓であった。そのために、1869年（明治2年）に開拓使出張所が函館に置かれた。このときに箱館は「函館」と表記されるようになった。しかし、本府としては石狩平野に位置する札幌がより適切と判断されており、1871年（明治4年）に開拓使庁の札幌への移設が行われた。なお、北海道開拓使は1882年（明治15年）まで存続した。その後、函館・札幌・根室の3県時代があり、1896年（明治19年）からは北海道庁が置かれることになった。

1870年(明治3年)に黒田清隆が開拓次官に任ぜられた。黒田は、西洋技術を導入して北海道を開拓すること、および外国人技術者を招聘し留学生を派遣することを建議して、承認された。翌年、黒田はアメリカを視察し、米国農務長官のH. ケプロンを開拓使顧問として招いた。ケプロンの下には地質・鉱学のB.S. ライマン、農業・牧畜のE. ダンらのお雇い外国人がいた。ケプロンは1875年(明治8年)に報告書を提出した。その内容は、地質検査測量・車道開設・衣食住の改革という基礎事業と、欧米農法・材木加工・石炭開発・諸工場開設という産業政策であった⁴⁾。

開拓のための組織的な北海道移民は1869年(明治2年)から始まったが、未だ藩が存在していたので、開拓使による統一的な移民政策はなかった。戊辰戦争で敗れた旧幕府側の東北諸藩の士族は過酷な状態にあった。伊達藩は62万5千石から28万石に、会津藩は28万石から斗南3万石になった。例えば、亘理伊達家15代当主の伊達邦成は1869年(明治2年)に明治政府に申請し、胆振国有珠郡(現在の伊達市)の開拓が許可された。移住は1870年(明治3年)から1881年(明治14年)まで行われ、2,600余人が移住した。伊達藩白石城主の片倉邦憲は幌別郡への移住が認められ、登別市の基礎となった。会津藩士の一部は余市に移住し、果樹栽培に成功して余市リンゴの祖となった⁵⁾。

1871年(明治4年)の廃藩置県、1873年(明治6年)からの秩禄処分によって多数の没落士族が出現した。1873年(明治6年)に徴兵令が布告されたが、開発途上の北海道では施行されなかった。それに代わって、黒田の建議により兵農兼備の屯田兵制が行われた。屯田兵には兵士と開拓者という2つの側面があった。実際、1877年(明治10年)の西南戦争には屯田兵が出征した⁶⁾。

屯田兵の入植は1875年(明治8年)から行われた。資格は士族であることとされ、東北三県と旧松前藩の士族が札幌近郊の琴似に入植した。翌年、東北諸県と有珠の士族が琴似・発寒・山鼻に入植した。その後、江別・野幌・輪

西(室蘭)・和田(根室)・太田(厚岸)・滝川へと入植した。しかし、次第に士族だけでは募集が満たされなくなり、1890年(明治23年)に平民も応募できることになった。その後に来た屯田兵村としては、旭川・美唄・野付牛(北見)・士別などである。

屯田兵の置かれた地域により、役割の重点は多少異なっている。初期に入植した札幌・江別地区6個中隊では、北府である札幌の防衛と開拓事業が主であった。太平洋沿岸地区5個中隊およびオホーツク海近辺の5個中隊は国防を主にした。農業経営を主とした開拓事業は滝川周辺の空知地区4個中隊、石狩川下流の雨竜地区5個中隊、中流の美唄地区3特科隊および上流の旭川地区6個中隊である⁷⁾。

当初、軍隊として集合・訓練する便利さを考慮して、屯田兵村は密居集落形態であった。しかし、それでは耕作地までの距離が遠くなるので、最終的にそれぞれの住まいに隣接して耕作地があるような疎居形態になった。道路は縦横直交して300間(546m)間隔で計画され、各区画には6戸が入居していた(中画)。1戸は間口100間(182m)奥行き150間(273m)で15,000坪(5ha)である。9中画で大画とし、これが農村計画の標準になった⁸⁾。屯田兵村の生活をまかなうには商業活動が必要になる。商人たちは兵村外の番外地に居住して活動した。そこに市街地が形成されていった。

屯田兵村は9地区37カ所になり、兵員は7,337人、家族は約4万人であった。1896年(明治29年)に札幌に第七師団が新設されると、屯田兵はその指揮下に入った。1898年(明治31年)に北海道でも徴兵制が施行され、1904年(明治37年)に屯田兵制度は廃止された。なお、第七師団は1899年(明治32年)に旭川近郊に移設された⁹⁾。

開拓に従事したのは屯田兵のほかに、士族授産によるものと士族有志を中心とする結社移民があった。さらに、集治監に収容された囚人労働も寄与した。中心市街地に関係したケースとして、伊豆の豪農依田勉三が結成した晩成社が1882年(明治15年)に帯広に入植した例が挙げられる¹⁰⁾。

b) 道路¹³⁾

明治初期の道路政策は、札幌本府の建設とともなう街路建設と、札幌本道の開削である。札幌本道は、本州から北海道への入口としての函館を起点に、大沼・駒ヶ岳の脇を抜け内浦湾（噴火湾）に臨む森（もり町）に進む。現在の国道5号線である。森から海上にて室蘭に至る。そこから陸上にて太平洋岸の登別・苫小牧を経て北上し、千歳・恵庭を通過し札幌に至る道である。開削は1872年（明治5年）に着工し、翌年にはほぼ竣功した。その後の本格的な道路建設により、現在は国道36号線になっている。実際には、苫小牧から札幌に至る道は、1850年代後期の安政年間にサッポロ越新道としてすでに開削されていた。日本海側の銭函を起点に、発寒－札幌－島松（恵庭市）－千歳－勇払（苫小牧の近く）が経路である¹⁴⁾。

札幌本道が市街地の形成に寄与した点は大きい。ただし、明治初期に繁栄した森は例外である。森の海岸には明治天皇上陸記念の石碑が建っている。しかし、その繁栄は小樽から札幌への鉄道が開通して以降、衰退している。

1886年（明治19年）に北海道庁が設置されると、開拓政策が転換され、道路開削が重視されるようになった¹⁵⁾。翌年には全道基幹道路の計画が発表され、①札幌を起点として空知・上川から釧路・根室にいたる道路、②樺戸から日本海側の北増毛にいたる道路、③釧路から網走に至る道路の開削が計画された¹⁶⁾。この道路計画の目的は、①北海道の内部地域を開拓する必要と、②オホーツク海側からのロシアの攻撃に備え、海岸沿いを避け、短い距離で移動できること、であると言われている¹⁷⁾。

道路開削には囚人労働も使われた¹⁸⁾。1887年（明治20年）から1891年（明治24年）に開削された1,200kmのうち、55%が囚人労働によると言われている¹⁹⁾。

当初、北海道には3つの集治監が設置された。集治監とは主に労役を目的とした囚人の収容施設と言える。これとは別に普通の監獄もあった。囚人は原野を開拓し、鉱山・農地開発や道路・鉄道建設に使役させられた。

1881年（明治14年）に樺戸集治監、1882

年（明治15年）に空知集治監、1885年（明治18年）に釧路集治監が開庁した。樺戸集治監は空知管内月形町に置かれた。空知集治監は現在の三笠市にある市来知（いちきしり）で、幾春別川に沿った場所にあった。釧路集治監は釧路市の北北東20kmにある標茶町塘路（しべちゃ。とうろ）に置かれた。その後、釧路集治監の分監が1890年（明治23年）に網走に、外役所として1893年（明治26年）に帯広に置かれた。網走分監は網走監獄になり、現在は網走刑務所になっている。帯広は1896年（明治28年）に十勝分監となった。変遷の後、帯広駅から南西2kmにあった十勝分監跡地は緑ヶ丘公園になっている。当初の3集治監も現在は廃止され、記念館などが立地している。

札幌から旭川に至る現在の道路は国道12号線である。札幌市街から白石までは1872年（明治5年）に開削され、さらに江別－岩見沢－市来知までは1890年（明治23年）までに開削された。市来知からその先の忠別太（旭川市）までの開削は1886年（明治19年）に行われ、9ヶ月で完了した。この区間を担当したのは、樺戸・空知集治監の囚人たちである。その後さらに整備が行われ、上川道路（あるいは石狩道路）と呼ばれている。

旭川から網走に至る中央道路（北見道路ともいう）は、樺戸・空知・網走集治監の囚人が担当した。途中の経路は旭川から東進して、上川－北見峠－丸瀬布（まるせっぷ）－遠軽（えんがる）へ、そこから南下して留辺蘂（るべしべ）、さらに東進して北見へ、そこから北東方向に進み網走に至った。原始林や人跡未踏の湿地をぬう非常に苛烈な工事であった。囚人は2人1組で足に鎖を繋がれ作業し、多くの死者を出した。北見市緋牛内（ひうしない）には慰霊の鎮塚がある。

上記のほかにも囚人労働によって開削された道路は、網走－標茶－釧路、月形－増毛（日本海に面した留萌近くの街）、大津（太平洋に面した十勝川河口の街）－伏古（ふしこ。十勝川を遡った下帯広の街）などがある。

囚人労働による外役は批判が強く、1894年（明治27年）をもって廃止された。その後は

農耕と内役が中心となった。しかし、強制労働としての性格は、一般土工夫を募集して半強制的に土木事業をさせた「タコ労働」へと引き継がれた²⁰⁾。

道路開削にともない、各所に駅通所が設けられた。人口希薄な北海道では、宿泊・運送・通信の便をはかるため、人馬をそなえた駅舎が設けられた。最終的に、道内には約 610 カ所の駅通所があった。1947 年（昭和 22 年）には全廃された²¹⁾。

c) 鉄道²²⁾

1868 年（明治元年）に幌内で石炭が発見された。その後、お雇い外国人で地質・鉱学者ライマンによって、幌内に豊富な石炭が埋蔵されていることが判明した。幌内炭鉱は 1881 年（明治 14 年）から採炭可能になったが、小樽港までの石炭輸送が問題になった。結局、幌内－小樽を鉄道で輸送することになった。1880 年（明治 13 年）に手宮（小樽）から札幌までが開通し、1882 年（明治 15 年）に幌内まで全通した。途中の主要駅として江別・岩見沢・三笠がある。1888 年（明治 21 年）に三笠から幾春別まで延伸した。これが官営幌内鉄道である。

1889 年（明治 22 年）に、幌内鉄道は北海道炭礦鉄道会社（北炭）に譲渡された。北炭は道央の産炭地を中心に石炭の輸送販売に重点を置いて、路線を拡張していった。他方、開拓のためには鉄道が必要であるが、北炭が遂行するには不可能であると判断された路線は、北海道庁が自ら建設・運営を行うことになった。1896 年（明治 29 年）に北海道鉄道敷設法が公布・施行され、北海道官設鉄道が担うことになった。同年に函樽鉄道（私鉄）が設立され、1904 年（明治 37 年）に函館から小樽中央（現在の小樽駅）まで全通した。1906 年（明治 39 年）に鉄道国有化法により私鉄を買収し、組織の一元化がなされた。

以下に、本稿で扱う都市を主に、鉄道敷設の進捗状況を記述しよう。1891 年（明治 24 年）に空知線の岩見沢－砂川、歌志内線の砂川－歌志内が開通した。1892 年（明治 25 年）に岩見

沢－空知太、1898 年（明治 31 年）に空知太－旭川が開通した。空知太駅は近くに滝川駅ができたので廃止された。札幌から旭川までの主要駅は、札幌－野幌－江別－岩見沢－美唄－砂川－滝川－深川－旭川である。

1892 年（明治 25 年）に北海道炭礦鉄道は岩見沢－室蘭（現在の東室蘭）を敷設し、1897 年（明治 30 年）に現在の室蘭駅まで延伸した。これにより空知地方の石炭を小樽港に加え、室蘭港からも積み出すことができるようになった。岩見沢から室蘭までの駅は、岩見沢－追分－苫小牧－登別－幌別－東室蘭－室蘭である。1892（明治 25 年）には追分－夕張も開通した。1925 年（大正 14 年）に現在の東室蘭－伊達紋別が、1928 年（昭和 3 年）に伊達紋別－長万部が開通した。これによって、長万部－岩見沢の室蘭本線が全通した。

根室本線は滝川－富良野－釧路－根室を結ぶ路線であるが、旭川－富良野－釧路の路線の方が早く開業している。1900 年（明治 33 年）旭川－下富良野（現在の富良野）、1905 年（明治 38 年）釧路－帯広、1907 年（明治 40 年）帯広－下富良野が開通した。旭川から釧路までの駅は、旭川－（現在の）富良野－帯広－池田－釧路である。1913 年（大正 2 年）に滝川－下富良野が開通した。経路は滝川－赤平－芦別－（現在の）富良野である。1921 年（大正 10 年）に釧路－根室が開通した。

旭川－稚内を結ぶ宗谷本線について、1900 年（明治 33 年）旭川－士別、1903 年（明治 36 年）士別－名寄が開通した。宗谷本線として稚内駅が開業したのは 1926 年（大正 15 年）である。

深川－増毛を結ぶ留萌本線について、1910 年（明治 43 年）深川－留萌、1921 年（大正 10 年）留萌－増毛が開業した。明治 30 年代になると、小樽・室蘭からの石炭積み出し能力は限界にきていた。そこで、留萌港からの石炭搬出が考慮された。

根室本線池田と網走を結ぶ網走線は、1910 年（明治 43 年）池田－湊別（りくべつ）、1911 年（明治 44 年）湊別－野付牛（現在の北見）、1912 年（大正元年）野付牛－網走が開通

した。

名寄ー遠軽を結ぶ名寄本線の経路は、名寄ー興部ー紋別ー中湧別ー遠軽であり、紋別駅が開業したのは1921年（大正10年）である。

d) 港湾建設

日露戦争後の国力充実のため、政府は1910年（明治43年）から1926年（昭和元年）にかけて第一期拓殖計画を実施した。商港として行われたのは、函館・小樽・釧路・留萌・室蘭・網走・稚内・根室である。漁港としては紋別がある。その後に続く第二期拓殖計画では、上記8商港の修築と防波堤の建設が行われた²³⁾。

e) 産業

黒田清隆が招聘したお雇い外国人ケプロンは北海道の地下資源に着目した。彼のもとで来日したライマンは道内を探索して多くの鉱脈を発見し、1876年（明治9年）に「日本蝦夷地質要略之図」を作成した。石狩川流域の空知と夕張にわたる地域には豊富な炭田があった。1879年（明治12年）に幌内炭鉱が、1886年（明治19年）に幾春別炭鉱が開鉱した。これらは幌内鉄道とともに1889年（明治22年）に北海道炭礦鉄道（北炭）に払い下げられた。1890年（明治23年）には、歌志内にある空知炭鉱が、また夕張炭鉱が開発された。石炭輸送が小樽港だけでは間に合わなくなり、1892年（明治25年）には岩見沢ー室蘭間に鉄道が敷設され、室蘭港からも輸送されるようになった。

1906年（明治39年）に鉄道国有化が行われ、北炭による優良鉱区と鉄道の独占体制が崩れた。これを機会に三井・三菱・住友などの財閥系企業を中心に北海道進出が行われ、夕張・美唄・砂川・歌志内・赤平・芦別・雨竜という石狩炭田のほか、釧路・留萌炭田が開発された。

1907年（明治40年）に北炭は日本製鋼所を設立し、1909年（明治42年）室蘭で輪西製鉄所を操業開始した。これが現在の日本製鉄室蘭製鉄所である。1912年（明治45年）北炭は夕

張炭鉱で大量死亡事故を起こし、それを機会に三井財閥の系列に入った²⁴⁾。

明治時代の北海道では、内陸開発の建設資材として煉瓦の使用が推奨されていた。江別市野幌の粘土は煉瓦の材料として優れており、札幌や小樽という需要の多い地域にも近かったので、1898年（明治31年）に北炭が野幌煉瓦工場を開設した。それ以降もこの地域には煉瓦工場の進出が続いて、煉瓦の町になった²⁵⁾。

北海道では石狩川・道路・鉄道の整備により、開墾地での木々が工業原料として利用されることが可能になった。パルプ用材としては、モミ・ツガ・エゾマツ・トドマツなどの針葉樹が適切である。王子製紙の前身は1873年（明治6年）に設立され、1893年（明治26年）に王子製紙と改称された。富士製紙は1887年（明治20年）に設立された。当初はモミ・ツガが豊富な静岡を中心に生産活動を行っていた。日清戦争後に木材需要が拡大し価格が高騰した結果、北海道のエゾマツ・トドマツも利用することになった。政府の財政確保の目的もあり、1902年（明治35年）に「北海道国有林原野特別処分令」が制定されて、燐寸軸木・枕木・製紙の各業者に国有林の売り払いが実施された。1907年（明治40年）王子製紙は苫小牧で工場の建設に着手し、1910年（明治43年）から操業を開始した。富士製紙は江別などに工場を建設した²⁶⁾。

明治初期、農畜産水産物の加工は原料生産地の周辺に工場を造り、官営で運営した。札幌周辺では味噌・醤油・ビール・ブドウ酒が、根室周辺ではカニ・アスパラガスの缶詰やバター・チーズが生産された。官営工場はその後民間に払い下げられた²⁷⁾。原料生産地周辺ではない官営工場払い下げとしては、伊達紋別における紋別製糖所の例が挙げられる²⁸⁾。

【文献】(1) 菊池勇夫講演『東北アジアの中のアイヌ』。(2) 田端宏ほか『北海道の歴史』山川出版社2000年発行)。(3)『新北海道史 第二巻通説一』昭和45年発行。(4) HP『屯田兵』<http://tonden.org/wiki/>。(5) 飯田晏久「北海道開拓の歴史から見る農村計画」『農村計画学会誌』Vol.19, No.4 (2001年)

pp.314-317。(6) 柳田良造「北海道開拓における市街地形成の計画原理」『日本建築学会計画系論文集』81巻(2016) 725号 pp.1515-1523)。(7)『新北海道史 第四巻通説三』昭和48年発行。(8) HP『開拓初期交通』https://www.hkd.mlit.go.jp/sp/kasen_keikaku/。(9)『新札幌市史 第一巻 通史一』平成元年発行。(10) HP 北海道月形町公式サイト『月形物語』<http://www.town.tsukigata.hokkaido.jp/>。(11) HP『北海道の道の話』http://3koku.uroneko.com/history_hokkaido.htm。(12) 北方資料室平成21年展示「北海道みなと物語」。(13) HP『北海道炭鉱産業の歴史と炭鉱(やま)の記憶』https://www.sorachi.pref.hokkaido.lg.jp/fs/1/9/3/0/0/5/8/_/guide-akabira2.pdf。(14) HP「江別のれんが」<https://ja.wikipedia.org/wiki/>。(15) 山口明日香『戦前期日本の製紙業における原料調達』三田学会雑誌2002年。(16) 菊地達夫「北海道における食品工場の成立要因」『北海道地理』1996年第70号 pp.13-17。

【注】1) 文献(1)を参照。2) 文献(2) pp.103。

3) 文献(3) pp.311-317・文献(1) pp.36。4) 文献(2) pp.180-183。5) 文献(2) pp.184。6) 文献(2) pp.185-187。7) 文献(4)を参照。8) 文献(5)・(6)を参照。9) 文献(2) pp.187・文献(7) pp.132-135。10) 後述項目「帯広」を参照。11) 本稿での距離・標高は「プロアトラスS V 7」を用いて計測している。12) 文献(8)を参照。13) 文献(7) pp.335-349。14) 文献(9) pp.811-814。15) 文献(2) pp.201。16) 文献(10)を参照。17) 文献(11)を参照。18) 文献(7) pp.157-175。19) 文献(2) pp.201。20) 文献(2) pp.202。21) 文献(2) pp.189。22) 文献(7) pp.350-365。23) 文献(12)を参照。24) 文献(13)を参照。25) 文献(14)を参照。26) 文献(15)を参照。27) 文献(16)を参照。28) 後述項目「伊達」・文献(7) pp.286-299。

〔Ⅳ〕北海道都市における中心市街地の経緯

都市の中心市街地における右・左地区の確定には、「主たる人の流れ」の起点と方向を定める必要がある。それは中心市街地の歴史的経緯から求めることになる。とくに歓楽街の位置が

固定化される時点までを考慮しなければいけない。右・左地区の範囲は、各都市が中心市街地と公表している地域内で、相違が明確になるように、できるだけ限定的に決めたい。そのために、タウンページから入手したデータから、多くの店舗が立地している地域を選んで確定した。

タウンページ・データは西暦2000年のを採用した。というのは、1999年(平成11年)から始まった自治体の広域化、いわゆる「平成の大合併」は2005年(平成17年)前後がもっとも多かったからである。その影響を受けない2000年を採用した。ちなみに、市町村数は、1999年3,232、2000年3,229、2005年2,521である。

対象とする都市は、商業・サービス業種がひと通り揃っている街である。したがって、人口集中地区¹⁾が1万人以上の都市を採用した。2000年時点で、それに満たない夕張・赤平・三笠・歌志内は除外した。また、札幌の衛星都市はベッドタウンとしての性格をもつので、ひと通り揃っているという基準から外れやすい。近年になって市に昇格した北広島・石狩は対象から除外した。江別は衛星都市とも言えるが、古くからの街であるので採用した。北斗は2000年時点で市になっていないので対象外とした。

記述の順序は、国勢調査で記載されている市に昇格した順番である。32番は欠番である。

表Ⅳ-1 2005年国勢調査 2000年組替人口

国勢調査 番号	市	人口	集中地区 人口
100	札幌	1,822,368	1,759,684
202	函館	305,311	260,357
203	小樽	150,687	131,246
204	旭川	359,536	329,670
205	室蘭	103,278	85,251
206	釧路	191,739	176,971
207	帯広	173,030	161,127
208	北見	112,040	86,991
209	夕張	14,791	—
210	岩見沢	85,029	57,685
211	網走	43,395	31,315
212	留萌	28,325	23,006
213	苫小牧	172,086	141,089
214	稚内	43,774	35,818
215	美唄	31,183	13,614
216	芦別	21,026	10,129
217	江別	123,877	108,536
218	赤平	15,753	8,206
219	紋別	28,476	19,746
220	士別	24,991	13,595
221	名寄	27,760	21,142
222	三笠	13,561	—
223	根室	33,150	19,579
224	千歳	88,897	72,908
225	滝川	46,861	34,442
226	砂川	21,072	10,968
227	歌志内	5,941	—
228	深川	27,579	12,720
229	富良野	26,112	14,466
230	登別	54,761	41,274
231	恵庭	65,239	56,262
233	伊達	35,042	21,129
234	北広島	57,731	43,467
235	石狩	59,734	43,046

(1) 札幌

札幌の街は豊平川の扇状地に形成された。豊平川は石狩川の支流である。札幌が開拓された頃の豊平川は、現在の旧豊平川になる。旧豊平川が石狩川に合流する地点から札幌駅までの直線距離は15km、合流地点と石狩川河口との直線距離は20kmである。扇状地の要は真駒内周辺であり、札幌駅から南9km地点に位置する。真駒内の標高は約90mであり、そこから北の札幌駅に向かって、中島公園の標高は30m、

薄野25m、大通公園20m、札幌駅17mである。街は扇状地にあるので、水資源は豊富であった²⁾。

江戸時代に札幌は場所請負制の下でのイシカリ十三場所のひとつに過ぎなかった。イシカリ場所を支えていたのは豊富な鮭とアイヌの労働力であった。しかし、場所請負制による収奪と抑圧によりアイヌ社会の基盤が失われてきた。そこで幕府の直轄にし、イシカリ改革をして、和人の出稼労働を用いた。その結果は、アイヌ労働を閉め出すことになり、イシカリアイヌが各地に離散してしまった³⁾。

石狩地域は海陸交通の要衝であり、北蝦夷地へ向けての前進拠点であった。そのことは1850年頃の嘉永年間には理解されていた。幕府から派遣されて蝦夷地を調査した松浦武四郎は、石狩川に注ぐ豊平川を3里(12km)遡った札幌辺りに大府を設置することが適切であると考えていた⁴⁾。

1850年代後期の安政年間に、日本海側の銭函を起点とした新道が計画された。その一つとして、銭函から太平洋岸にある勇払までのサッポロ越新道が計画され、開削が始まった。この経路は、銭函－発寒－札幌－島松(恵庭市)－千歳－勇払(苫小牧市)である。石狩－勇払間の往来は石狩川－千歳川の舟運を利用していたが、冬期の利用が困難であった。また、内陸部にある発寒・札幌の開発も目的であった。そのため、陸路での新道が必要であった⁵⁾。

蝦夷地は1869年(明治2年)に北海道と改称された。札幌に開拓使が置かれ、札幌本府(中心市街地)の建設が始まった。街区構成は60間(109m)四方の碁盤目状が基本である。街の基点は、現在の南1条通と創成川が交差する地点(創成橋付近)であり、そこに開拓の指揮をとる本陣屋が置かれた⁶⁾。

創成川は造られた川であり、それは札幌本府地から銭函のポンナイ川までの運河計画から始まった。しかし、この計画は後に中止された⁷⁾。1870年(明治3年)に、本府地から琴似川と合流する地点までの開削が行われた。これが創成川の原形となっている⁸⁾。街区の呼び名は1881年(明治14年)に条丁目制に変更

され、現在に至っている⁹⁾。

現在の番地について記述する。大通公園を基準として、それに平行な道路を、南側では南1条通・2条通・・・とよぶ。北側は北1条通・2条通・・・である。南地区では南1条通の両側が同じ番地である。以下同様である。しかし、北地区では北1条通の両側が同じ番地ではなく、北1条通の北側が北1条番地である。以下同様である。また隣接する条通の間に狭い中通がある。

丁目については、創成川を基準として、西側に西1丁目通・2丁目通・・・、東側に東1丁目通・2丁目通・・・である。番地は通りの両側が同じ番地ではなく、隣接する通りに挟まれた地区が同じ番地になる。以上の記述は原則であり、異なることもある。

1871年(明治4年)、街の中央を東西に通る幅58間(105m)の火防線を設けた(現在の大通公園)¹⁰⁾。それより北側は開拓使庁舎とその役人の官舎で官地とした。南側は町屋地区として、下僚の官宅群も配置した¹¹⁾。さらにその奥に遊郭を設けた¹²⁾。また、創成橋から大通公園を西に4km行った円山に札幌神社を遷宮して、北海道の守り神とした。札幌神社は後に北海道神社と改称された¹³⁾。

当時は開拓と女性が対として考えられていた。南側の町屋地区の奥に2丁四方の4ブロック(現南4～5条西3～4丁目)を遊郭予定地とし、ここを「すすきの」と称した。1873年(明治6年)には、薄野に官の資金拠出で東京楼を開業している。1875年(明治8年)薄野遊郭図によれば、何々楼と称するもの8軒、貸座敷20軒、旅籠1軒、その他6軒である¹⁴⁾。

1870代後半(明治10年から12年)に調査された『地価創定請書』から当時の繁華街の動きを知ることができる。100坪の単価が高いのは、南1条西1丁目で180円である。それに続くのが、南1条西2～4丁目の85円である。さらに、南2条西2～5条、南1条5～6丁目および遊郭地の70円である。それゆえ、格式のある商業店舗は南1条西1～4丁目に立地していた。この地区には、後の今井丸井に

なる今井商店が1872年(明治5年)に創業している。また、1882年(明治15年)に三井銀行札幌支店が移転してきた。この地区は後に「札幌一番街」と呼ばれるようになった¹⁵⁾。

札幌駅は北6条西4丁目に位置する。1880年(明治13年)に、小樽－札幌間に開通した幌内鉄道の終点駅として開業した¹⁶⁾。西4丁目通が札幌駅前通になったので、後年、西1丁目通より西4丁目通の方が繁栄することになる。西4丁目通の繁栄にはさらに2つの要因が寄与していると言われている。それは、西3丁目にあった道庁舎が1888年(明治21年)に現在地に移転したこと、1892年(明治25年)に市街地が大火にあったことである¹⁷⁾。

1887年(明治20年)刊行『札幌繁栄図録』、1891年(明治24年)刊行『札幌繁昌記』によれば、官設の建物はほとんど大通以北にあった。南1条西1～4丁目には財力のある商店が並び、間口が広く二階建て本建築で白壁・土蔵を備えていた。これらの店は小売のほかに卸売を兼ねており、札幌の間屋街を形成していた。

南2条西1～4丁目は南1条通とは性格を異にして、海産物・茶舗・肉店・会席料理店・寄席などがあった。南2条通と南3条通の間にある中通は、「狸小路」と呼ばれている。当時は西2～4丁目に店舗が立地していた。狸小路周辺には、古着等の衣類店・雑貨店・質屋のほか、劇場・寄席・勸工場・料理屋があった。飲食店もあり、薄野の公娼に対し私娼を置く飲食店も多かった。1892年(明治25年)の大火を機に取り締まりが強化され、私娼を置く飲食店は移転させられて、狸小路から私娼は姿を消した。その一部は薄野遊郭に入った¹⁸⁾。

明治20年代以降の札幌は遊興施設が充実し、商用や旅行で宿泊する人が多くなり、旅館業が増加した。高級旅館は大通に近い北1～2条西3～4丁目に立地するようになった¹⁹⁾。

1892年(明治25年)大火後の西4丁目通(札幌駅前通)について記述しよう。1893年(明治26年)、北4条に興農園五番館が煉瓦造二階建ての店舗を開業した。その後、店舗はデパートに衣替えした。1908年(明治41年)、

札幌駅は西4丁目通を正面位置で塞ぐように改築された。それに続いて、北5条に北海道炭礦汽船本社社屋、大通北側に北海道拓殖銀行本店行舎が造られた。1916年（大正5年）に馬鉄軌道が、それに代わって1918年（大正7年）に電車が走るようになり、西4丁目通は賑わいを呈するようになった。西4丁目通の南4条以南は遊郭であるため、一般の通行は中断されていた。1920年（大正9年）に遊郭が白石に移転して以降、この地が薄野繁華街の中核になった²⁰⁾。

1937年（昭和7年）、南1条の西4丁目通に面した場所に三越札幌支店が開設された。南1条通と西4丁目通が交差する地域は「南1条十字街」と呼ばれ、代表的な商店・銀行・会社が軒を連ね、交通も頻繁で札幌の銀座と目されるようになった。それに対し、狸小路は札幌の浅草という位置づけで、劇場・映画館・カフェ・バーがあり、飲食店があった²¹⁾。

第二次大戦後の1952年に札幌駅舎は建て替えられ、地下1階・地上4階の鉄筋コンクリート造りになり、地下にステーションデパートが開設された。1950年代後半（昭和30年代）になると、今井丸井・三越・五番館の3デパートは増改築をした。それに対抗し、中小小売店は連合会を結成したり、集合デパート化を計ったりした。狸小路商店街ではアーケードを設置して対策とした²²⁾。

札幌駅前通（西4丁目通）は1960年代に拡幅工事を行った。1972年の札幌冬季オリンピックを契機に、そこに地下鉄を通し、地下街を造ることになった。1971年（昭和46年）12月に地下鉄南北線が開通し、その地下鉄の上層に地下街「ポールタウン」（南1～4条）が、大通地下駐車場の上層に地下街「オーロラタウン」（大通西1～3丁目）が開業した。1972年（昭和47年）には、地下鉄さっぽろ駅とJR札幌駅を結ぶ地下のエリアに「札幌駅名店街」（現在の「アピア」）が、1978年には駅東口に接して駅ビル「札幌エスタ」が開業した。2011年（平成23年）には地下鉄さっぽろ駅から大通公園まで地下歩行空間（チ・カ・ホ）ができて、JR札幌駅から地下鉄すすきの駅まで

が地下道で結ばれた²³⁾。

札幌駅は交通の要衝ではあるが、繁華街・商業集積地としては大通地区に次ぐ二番手という状態であった。しかし2000年代初頭からは札幌都市圏への人口一極集中に加え、駅ビル「JRタワー」の開業や駅周辺地域の再開発により鉄道利用客が増加している。それにともない、商業集積においても大通地区・すすきの地区を凌ぐ新たな拠点へと成長している²⁴⁾。

「主たる人の流れ」は街の成立から、「大通公園を北海道神宮に進む方向」がシンボルとしてある。実際には、南1条通を西に進む方向である。また、近年は札幌駅からの人の流れが強くなっている。したがって、札幌駅から西4丁目通を南に進み、南1条通で西に進む方向が「主たる人の流れ」とみなせる。それゆえ、右地区は大通公園を北海道神宮に向かい、南1条より右方向の北地域である。左地区は南2条より左方向の南地域にある「すすきの地区」である。

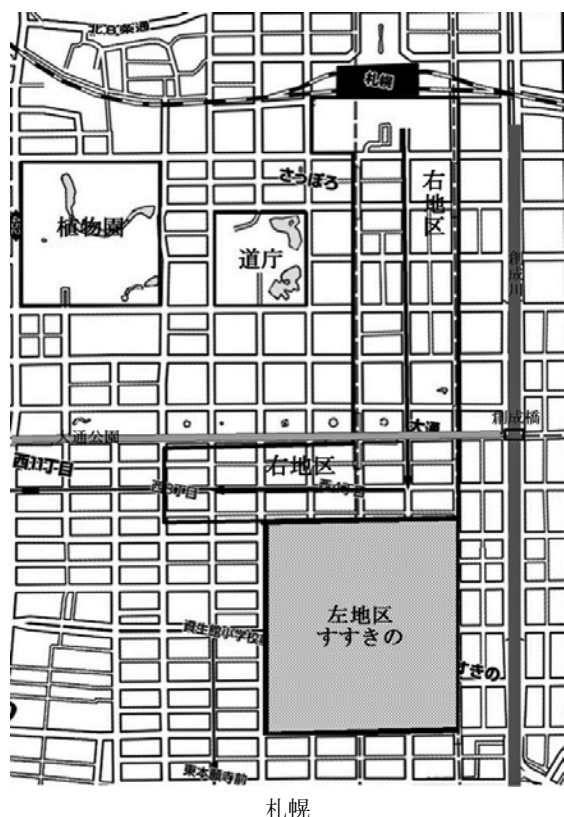
中心市街地の範囲は、平成28年策定『札幌市立地適正化計画』資料編 pp.112 都心図のうち「商業系施設」の多い地域を参考にした。

- 【文献】（1）『新札幌市史 第一巻 通史一』平成元年発行。（2）『新札幌市史 第二巻 通史二』平成3年発行。（3）『新札幌市史 第三巻 通史三』平成6年発行。（4）『新札幌市史 第四巻 通史四』平成9年発行。（5）『新札幌市史 第五巻 通史五（上）』平成14年発行。（6）『新札幌市史 第五巻 通史五（下）』平成17年発行。

- 【注】 1) 人口集中地区の定義は、人口密度が1平方kmあたり4,000人以上である地区を対象として、より詳細に決められている。 2) 文献（1）pp.9-11。 3) 文献（1）pp.562-563。 4) 文献 pp.1021-1022。 5) 文献（1）pp.811-814。 6) 文献（2）pp.133-134・153-155。 7) 文献（2）pp.148。 8) 文献（2）pp.933-935。 9) 文献（2）pp.185-186。 10) 文献（4）pp.57-59。 11) 文献（2）pp.180-185。 12) 文献（3）pp.120-121。 13) 文献（2）pp.404-406。 14) 文献（2）pp.569-575。 15) 文献（2）pp.263-266。 16) 文献（2）pp.477。 17) 文献（2）pp.263-266。 18) 文献（2）pp.671-675。 19) 文献（2）

pp.933-936。 20) 文献 (3) pp.129-130。 21) 文献 (4) pp.929-934。 22) 文献 (5) pp.307-308。 23) 文献 (6) pp.390-392・405-407。 24) Wikipedia「札幌駅」を参照。

図Ⅳ-1



地図は「プロアトラスSV7」を加工して作成した。矢印は主たる人の流れを示している。ほかの都市についても同様である。

(2) 函館

函館湾は渡島半島南端の中央東寄りにあり、内径9kmの湾である。湾の右(東)先端に函館山がある。函館の街は、砂州で形成された中央部分がくびれた地形の土地と、函館山との位置にできた。函館山は街の南にあり、標高334mである。くびれた部分は函館山からみて北東方向に伸びている。函館山とくびれた地形が囲む海が函館港の中心部分であり、U字型を

している。U字型入口の幅は約1.5kmである。U字型の底から左(西)が函館山麓、右(東)が砂州である。左側の先端に「函館どつく」(函館ドックのこと)がある。右側の砂州に函館駅がある。函館駅から東南東へ1.2km行った所に大森稲荷神社があり、その裏手が大森浜になる。大森浜は津軽海峡に面しており、その東方向が太平洋である。大森稲荷神社から南西方向に湾曲しながら2.5km進んだ所が函館山麓の谷地頭(やちがしら)地区であり、函館ドックとは反対側になる。

函館の街は大きく3つに分けられる。U字型の左側で函館山麓にあたる「西部地区」、函館駅周辺一帯の「中央部地区」、函館駅から3km北東にある五稜郭近辺の「東部地区」である。西部地区には、幕末から明治の洋風建築が建ち並んでいる。中央部地区は大正・昭和の近代建築によって形成されている。東部地区は路面電車通り沿いに住宅地が広がっている¹⁾。

さらに、以下の理解のために地名の位置を記述する。函館駅から南南西1.2kmの所に十字街がある。十字街から北西へU字型の底にあたる海岸まで350mである。以前は地蔵町と言われた埋立地で、近くに赤レンガ倉庫群がある。地蔵町から海岸に沿って北西に末広町・大町・弁天町があり、ドック前に至る。そこまでの距離は1.2kmであり、ここが西部地区になる。弁天町から山麓を少し上った所に山ノ上町があった。

十字街のすぐ手前を起点として、大森浜に向かって南南東方向に進む「銀座通」がある。銀座通を300m進んだ先が宝来町である。その右手先に谷地頭地区がある。宝来町の左手に隣接した地区が東川町である。東川町のさらに左手先に行った所が大森町である。上述したように大森町の海岸近くに大森稲荷神社がある。後年、函館駅前通を神社に向かって進んだ手前周辺に遊郭ができた。その遊郭の門が大きかったので、函館駅前の若松町と遊郭近くの松風町を大門(だいもん)地区と呼んでいる。

函館は天然の良港であり、江戸時代から海産物交易の集積地として栄えてきた。また、蝦夷

地と交易をする船舶等は、沖ノ口政策により箱館・福山（松前）・江差のどれかに立ち寄り検査・納税をする義務があった。1802年にはロシアへの警戒と蝦夷地経営のため、江戸幕府は箱館奉行を設置している²⁾。

松前は渡島半島南端の西側にあり、日本海に面している。函館から南西65km地点にある。江差は日本海に面して、松前から北50kmにある。なお、箱館を函館と改称するのは1869年（明治2年）である。

1801年の「分間箱館全図」によれば、現在の函館ドックから地蔵町にかけて町並みが形成されていた。その中間点に御役所があり、それより函館ドックまでの西側地区に寺町と屋敷割りがみられた。西側地区の中間に高龍寺があり、そこが市街の中心であった。高龍寺はその後現在の場所に移転した。西側地区を少し上った所に山ノ上町があり、すでに茶屋があった³⁾。

1854年（安政元年）の日米和親条約の締結により、箱館は長崎・横浜とともに開港した。外国人の居留地は、大町の海面を埋め立てて造ることになった⁴⁾。しかし、画定された居留地が出来たわけではなく、確固とした外国人社会が形成されたわけでもない⁵⁾。安政年間になると、料理茶屋が酌取女を置くようになった。やがて山ノ上町茶屋町に遊郭ができ、1858年（安政5年）には外国人にも遊興が許可されるようになった。このほかに大町や谷地頭地区にも私娼が出現している⁶⁾。

外国人が居留するようになり、函館山から市街を見下ろせば実態が把握されてしまうとの警戒から、箱館奉行所を亀田地区に移転し、そこに五稜郭が築造されることになった。これによって、函館の街は市街地の西部地区と五稜郭地区に二分化されることになった。五稜郭周辺には市街地が出現したが、箱館戦争により破壊されてしまい農地に転用されていった⁷⁾。

1869年（明治2年）、函館に開拓使出張所が置かれ、後に函館支庁になった。1871年（明治4年）の大火によって、西部地区にあった遊郭が衰退し、蓬萊町（現在の宝来町）への移転が計画された。1880年代（明治10年代中頃）

には蓬萊町に貸座敷が約40軒あり、遊郭が形成されていた⁸⁾。

1878年・79年（明治11年、12年）に大火があり、幕末期の市街地はほとんど焼失した。大火の原因は狭隘な道路と粗薄な家屋であり、これを機会に市街の区画整備が行われた⁹⁾。それと並行して、宅地不足の解消の目的もあり、湿地帯であった谷地頭地区の土地改良が企画された。その結果、1883年（明治16年）頃には、谷地頭地区で温泉や食事を楽しむ施設もできて、貸座敷の営業もなされるようになった¹⁰⁾。

大火後、市街の中心は西部地区から東へ移動していった。1900年（明治33年）頃には西部地区と中央部地区の境にある十字街周辺が中心市街地になってきた。この頃、函館ドックが立地する海面と、函館駅がある若松町海面の埋立が行われた¹¹⁾。

海運業は1890年頃（明治20年代）から盛んになってきて、1900年頃（明治30年代）には海運業と倉庫業が別の業種として成立してきた。十字街に近い地蔵町周辺まで含めて、西部地区の臨海埋立地には多くの倉庫が立地するようになった。この頃の倉庫は煉瓦造と木造が半々であった。1907年（明治40年）の大火後、多くの倉庫が不燃質建築になった¹²⁾。その遺構として現在の赤レンガ倉庫群がある。

1895年（明治28年）に蓬萊町に隣接する東川町が、「新蔵前」という名称で興行認可地に指定され、浅草六区のような盛り場を目指した。その結果、1899年（明治32年）頃には、十字街から銀座通・蓬萊町・東川町を含む周辺に寄席や劇場ができてきた¹³⁾。本稿ではこの地区を「十字街周辺」と呼ぶことにする。

明治40年大火では東川町から出火して、十字街周辺から西部地区までを焼失してしまった¹⁴⁾。十字街周辺での寄席・劇場の再建は速やかに行われたが、大門地区の若松町にも劇場が出現するようになった。さらに、遊郭が蓬萊町から大森町に移転した¹⁵⁾。明治から大正にかけて（1910年代）、十字街周辺には常設の映画館も出現し、歓楽街として賑わった。

1921年（大正10年）に再び東川町から出火

があった。このときは十字街周辺は焼失したが、西部地区への延焼は少なかった¹⁶⁾。大火後には、防火帯を兼ねて、末広町・豊川町・宝来町にかけて約500mの道路を造り、その両側に当時の最先端の耐火建築である鉄筋コンクリートブロック造の建造物が計画がされた。それが「銀座通」と呼ばれる通りである。その一部の200m区間が現在は大正ロマンあふれる通りになっている。十字街のある末広町には森屋百貨店と丸井呉服店が、豊川町には荻野呉服店がビルを建築し百貨店に転換した¹⁷⁾。

1923年（大正12年）には、寄席・劇場・映画館が十字街周辺のほかに、大門地区松風町に6軒立地するようになった。大正13年の記事には、「大門通りや銀座街などに大小のカフェ50軒余、女給270人～280人が、酒と煙草のうずまくテーブルからテーブルへ飛び歩いて媚をたたえながら収入を得る」とある¹⁸⁾。大正10年大火をきっかけに、歓楽街は徐々に十字街周辺から大門地区に移っていった¹⁹⁾。

函館駅は1902年（明治35年）に函樽線の始発駅として開設された。ただし、地元の反対もあり、現在地よりも北1kmの地点に開設された。青函連絡船との都合もあり、1904年（明治37年）に現在地である若松町埋立地に移設された²⁰⁾。

1905年（明治38年）に調印されたポーツマス条約によって、日本は北緯50度以南の樺太の領有と周辺海域の漁業権を獲得した。1908（明治41）年、本州と北海道を結ぶ青函連絡船が開通した。また、1920年代には北洋漁業が始まり、函館は北海道の玄関口であるとともに、大船団の出港地として繁栄をとげていった。

函館駅は青函連絡船に対する旅客および貨物の窓口になった。1928年（昭和3年）には函館－長万部－室蘭に通じる長輪線が開通した。道南の鉄道・自動車道路・バスは函館駅を発着点としており、大正・昭和を通じて整備されてきた。それゆえ、人や物の流動量が増大するにつれて、函館駅は道南のターミナルになってきた。そこに駅を中心とする市街地が新たに形成

されていった²¹⁾。

駅前通である大門地区について、1923年（大正12年）には「末広町（十字街）は乙になりすました銀座の気品があるなら、松風町（大門）はぐっとくだけた新宿の盛り場である」と記述されている²²⁾。

1934年（昭和9年）に大火があり、西部地区を除いて十字街周辺から大門地区を含む広範囲な地区が焼失した。復興計画は、防火線としての幹線道路の幅員増大とグリーンベルトの設定であった²³⁾。その復興過程で駅前から大門までの通行量が増加した。1937年（昭和12年）に棒二森屋が駅前の若松町に百貨店を開業した。第二次大戦後の1959年（昭和34年）に彩華デパート、1968年（昭和43年）に和光デパートが函館駅前の大門地区に開業した。大門地区の繁栄とともに、十字街商店街の衰退が明らかになってきた。

その後、さらなる市街地の拡大は中心地の移動をもたらした。1970年代後半（昭和50年代）になると、金融・損害保険関係など東京や札幌の大手出先の事業所が、五稜郭周辺に立地するようになった。また函館ドックの合理化、北洋漁業の縮小、旧国鉄の人員整理など大門地区における顧客の減少もあった。それとともに函館市内の人の流れは函館駅前の大門地区から、郊外の新興住宅地との往来へと変化し、五稜郭・本町などの東部地区に移っていった²⁴⁾。

函館の街における「主たる人の流れ」は、歓楽街を考慮すると、駅周辺の中央部地区と、五稜郭周辺の東部地区の2つに分けて述べるのが適切であろう。中央部地区では、駅から大森浜に進む方向が主たる人の流れである。駅周辺の大門地区における右・左が右地区・左地区になる。ただし、歴史的経緯から歓楽街が右地区の方から進んできたために、右地区にも歓楽街の名残がみられる。また、大門地区を進んだ先に大森遊郭があったので、その名残もある。したがって、右地区・左地区という区分の仕方より、大門地区を起点地区とし、進んだ先を終点地区とした区分の方がより適切であろう。

東部地区については、路面電車が松風交差点から五稜郭に向かって進み、本町に入った所を

起点とし、五稜郭手前で路面電車が右折していく方向が主たる人の流れである。その右・左が右地区・左地区になる。

中心市街地の範囲は、2015年報告『函館市都市計画マスタープラン』pp.109「中央部地区方針図」の「中心商業・地域商業業務地」を参考にした。

【文献】(1)『函館市史デジタル版 通説編第1巻』。

(2)『函館市史デジタル版 通説編第2巻』。(3)『函館市史デジタル版 通説編第3巻』。(4)『函館市史デジタル版 通説編第4巻第6編』。(5)国立国会図書館デジタルコレクション『富の函館』。(6)国立国会図書館デジタルコレクション『松風町史』。(7)関根孝「中心市街地と商業の動態的分析：甲府市と函館市のケース」専修商学論集 No.102, pp.109-125, 2016年)。

【注】1) 文献(4) pp.497-498。2) 文献(1) pp.424-426。3) 文献(2) pp.460-462。4) 文献(1) pp.596-598。5) 文献(2) pp.144-152。6) 文献(1) pp.695-696。7) 文献(2) pp.463-465。8) 文献(2) pp.1392-1394・pp.1400-1402。9) 文献(2) pp.513-516。10) 文献(2) pp.523-525。11) 文献(2) pp.547-550。12) 文献(2) pp.599-628。13) 文献(3) pp.709-712。14) 文献(3) pp.717-720。15) 文献(5) pp.278-283。16) 文献(3) pp.723-725。17) 文献(3) pp.701-703。18) 文献(3) pp.684-685。19) 文献(3) pp.709-712。20) 文献(2) pp.652-655。21) 文献(3) pp.549-555。22) 文献(6) pp.14。23) 文献(3) pp.728-736。24) 文献(7)を参照。

図Ⅳ-2



函館駅周辺



函館本町

(3) 小樽

江戸時代に蝦夷地との交易をする船は、松前藩にある福山・江差・箱館の3港のどれかに入り検査・納税をしなければならなかった。帰航も同様の手続きを要した¹⁾。当初は、積丹半島の神威岬より北に行くことは禁じられていた。松前から、日本海側の奥尻海峡を抜け神威岬までは230kmである。神威岬から積丹岬を回り込んで小樽までの距離は60kmである。

安政年間(1850年代後半)になると、蝦夷地西地区の良港である小樽内は移民と産物の増加に加え、奥地漁場の開拓により船舶の寄港が多くなった。「小樽内」とは小樽中心部辺りを指す地名で、江戸末期に使われた。

明治時代になると、小樽内は札幌本府を中心とした開発のための枢要な位置を占めるようになった。1869年(明治2年)に明治政府は手宮に海官所を設けて、上記3港に入港することなく、小樽港で検査・納税ができるようにした。しかし、手宮には何らの施設もなく不便だったので、1871年(明治4年)に勝納川(かつないがわ)河口の信香(のぶか)町に海関所を設けて、その任務にあたらせた²⁾。積丹岬から余市沖を通り祝津を回り込んで、最初に小樽につく所が手宮で、信香はその先にある。

ここで、以下の記述を理解するために、地名の位置を現在の小樽駅を中心に直線距離で示そう。小樽海岸はかなり埋め立てられているので、現在の状況とは異なっているが、おおよその位置は差し支えない。

小樽駅から海に向かって駅前通を700m進むと小樽運河に着く。その先の埋立地は港町である。小樽運河は元の海岸線に沿って約1.2kmある。この運河沿いの町が色内(いろない)である。駅前通と運河の交点からは、運河は左方向(北)に850m、右方向(南)に350mの長さである。左方向が色内2・3丁目で、右方向が色内1丁目である。手宮駅は運河の左方向の先に位置していた。勝納川河口は交点から右方向に2kmの地点である。

元の海岸線に沿って勝納川までの地点をいくつか述べよう。交点から日銀通までは280m、於古発(おこばち)川までは350mであり、そ

こで運河は止まっている。於古発川は妙見川とも言われ、川に沿って寿司屋通がある。駅前通から於古発川までの運河沿いの町である色内1丁目には、金融関係を主として歴史的建造物が多くある。

於古発川の先が堺町で、入船通まで続く。交点から入船通までは1150mである。堺町の先が入船・住吉町・信香町と続く。信香町は江戸末期から小樽の中心で、明治初期には地方政庁の所在地であり、市街を形成していた。信香町の勝納川寄りに金曇(こんどん)町があり、貸座敷等があって遊郭に指定されていた。しかし、1881年(明治14年)の大火で信香町は衰退していった³⁾。

明治政府は幌内川上流にある炭田の埋蔵量がある有望であると判断し、幌内から小樽に鉄道を敷設して、小樽港から石炭を積み出すことにした。港湾築造の場所としては、信香町より色内・手宮の方がはるかに優位であった⁴⁾。1872年(明治5年)に海岸に面した色内村に石造埠頭を築造し、小樽築港に着手した。しかし、湾形が広すぎるため、西北の強風が吹くと、外洋からの激浪が湾両側の岬から回り込んで湾内に押し寄せ、碇泊の船舶を破壊してしまうことがあった。それゆえ、両岬から湾を抱え込む防波堤を築く必要があった⁵⁾。大正期には防波堤は完了し、大型船舶を碇繋できる深海の港湾になった⁶⁾。2つの防波堤の付け根の距離は3.6km、先端の距離は2.5kmである。

荷揚げは当初、大型船舶を沖に泊め、舁(はしけ)を使って行っていた。舁は重い貨物を積んで運ぶために造られた平底の船のことで、通常はタグボートで牽引される。しかし、取扱荷量が多くなり運搬作業を効率化するために、舁が接岸できる距離を長くする必要がでてきた。そこで運河を造ることになり、1922年(大正11年)には一応の完成をみた⁷⁾。小樽運河は色内海岸に沿って埋め立てられたので、緩やかに湾曲している。その後、大型船舶を直接接岸できる埠頭が造られ、運河の役割は縮小していった。

鉄道敷設は1880年(明治13年)に着工された。1882年(明治15年)に手宮－札幌－江

別一岩見沢一幌内（三笠市）に鉄道が敷設され、運炭が開始された。

小樽港は北海道で採掘された石炭の最大の積出し港として、またニシン漁の最大の拠点、さらにはロシアを初めとする海外との国際貿易港として栄えた。当時、石炭やニシン、豆類などの穀物は相場商品として資産運用の対象とされた。また、ロシアとの交易や海運業には為替や保険などの対応が求められた。そのような金融機能の必要性から第四十四銀行小樽支店が1878年（明治11年）に開設された。それを皮切りに第六十六銀行、三井銀行が支店を開設し、多くの銀行が小樽へと進出した。1893年（明治26年）には日本銀行小樽派出所が開設された⁸⁾。大正末期から昭和初期にかけて、銀行は札幌に10箇所、函館に16箇所あったが、小樽には20箇所もあった。日本銀行小樽支店・三井銀行・安田銀行・第一銀行・拓殖銀行・北海道銀行などの銀行や、三井物産・カネタツ鈴木・三菱商事などの商社、および日本郵船・大阪汽船・山下汽船の運輸関連などが軒を連ねた。これらの建物が集中していたのが「色内大通（北のウオール街）」および「日銀通」などの色内町周辺であった。色内大通は小樽運河と並行した道であり、日銀通は小樽運河と直交した道である。

小樽は山が海に迫っている地形で、街は海岸に発祥し、幾条かの河川に沿って沢地に向かって発達していった。したがって、当初は勝納・入船・於古発・色内・手宮の河川流域に人家ができた。それゆえ南から北に向かって道路を整備することが必要であった。それと並行して山側の土地の区画整理も必要であり、また、海岸の埋め立ても行われていった。

1881年（明治14年）の大火後、市街地の中心は信香町から北の方へ移動していった。1899年（明治33年）頃を中心は入船町以南にあった⁹⁾。そこには住吉停車場（現在の南小樽駅）があり、繁華街になっていた¹⁰⁾。入船町の南に隣接して住吉町があり、その山側（北に向かって左地域）に住ノ江町がある。そこに貸座敷が移り遊郭が形成された¹¹⁾。入船町の北側に隣接する堺町・港町には荒物・委託販売の

問屋街があり、銀行・新聞社などもあった¹²⁾。

1903年（明治36年）には、小樽一余市間に鉄道が敷設され、小樽中央駅（現在の小樽駅）が開設された。これを契機に、於古発川より色内川に至る稲穂・色内一帯が市街になり、活気を呈してきた。また、於古発川と入船町の間で少し山側に花園町ができた¹³⁾。業者は花園町を繁華街にしようと整地をした¹⁴⁾。

1896年（明治29年）に住ノ江遊郭が大火にあった。その頃になると周辺も市街化されてきて、遊郭の移転問題が起きてきた。1907年（明治40年）頃に、遊郭は入船奥地の松ヶ枝に移転した¹⁵⁾。同じ頃、手宮奥地の梅ヶ枝にも遊郭ができた。市街地が北進するにつれて、遊郭はその左手山側に移転させられていった。

第二次大戦後1959年（昭和34年）の商店街の地図がある¹⁶⁾。それによると、現在の「都通」の手前から「サンモール」の先の花園公園通までが繁華な商店街であった。その位置について、現在の観光客が歩いていく繁華な道を基準に説明しよう。小樽駅を出て駅前通を約180m進む。右折してアーケードのある道が都通である。長さ330mあり、現在ここが街一番の商店街である。駅前通を右折しないで左折して150m進む。そこに現在は中央市場がある。以前は、そこから花園公園通までが繁華な商店街であった。

都通を330m進み出たところが日銀通である。左折して日銀通を70m進むと大通と交差する。右折して大通を180m進むサンモールが二番手の商店街である。以前は、サンモールから500m先の花園公園通までが繁華な商店街であった。

第二次大戦後には樺太を喪失した。また、戦後しばらくするとニシンの不漁、石炭需要の減少があった。さらに他の道内都市の港湾施設も整備され、札幌が北海道の中心都市として発展してきた。それに比例して小樽の産業活動は衰退してきた。そこで、観光都市として再生するために、明治後期から昭和初期にかけての歴史的建造物を観光資源として見直すことにした。1986年（昭和61）年には小樽運河散策路が完成した。その翌年、地元の寿司店が結束して催

した「魚供養祭」が契機となって、現在の「寿司屋通」が認識されるようになった。寿司屋通は小樽運河から日銀通を進むその左側に並行してある¹⁷⁾。

小樽における中心市街地の商業店舗配置は、小樽港の機能を基本として展開されてきたと言ってよい。すなわち色内にある日銀通とそれに交差する色内大通を軸とした銀行・商社・運輸企業の建造物が核になっている。それを補助する小売・サービス業店舗の配置は、歴史的に南の信香町から時代とともに北進して、最終的には現在の小樽駅を中心とした配置に変化してきている。それゆえ歴史的に形成された「主たる人の流れ」は、小樽運河と日銀通の交差点を、日銀通に沿って進む方向であるとみなしてよいであろう。日銀通の左手方向に寿司屋街があり、寿司屋通の先にある花園地区にスナック街がある。

観光客が実際に歩いていく道は小樽駅からである。都通を日銀通まで進む経路が一番人通りが多い。さらにサンモールを進めば、その先に花園地区のスナック街に着く。中心市街地の左右地区はこの流れも考慮した。

小樽の遊郭については、市街地の北進にしたがって、その左手山側に移転させられていった。通常であれば、埋め立てられた新開地に歓楽街が出現しても不思議ではない。その方が港湾関係者にとっては便利であると思われるが、そうはならなかった。その点は、苫小牧と似ている。苫小牧の市街地は右手に海岸をみて、苫小牧駅の方向に移動していった。そのとき遊郭は左手の上った所に設置された。その後、苫小牧の街の発展を考慮して、遊郭は海岸の所に移設された。ここでの推論は、自然発生的に任せておくと、歓楽街は進行方向の左手地区にできやすいのではないかと、ということである。

中心市街地の範囲は、2019年報告『第2次小樽都市計画マスタープラン』pp.21「図1-20 中心市街地」を参考にした。

【文献】 (1)『小樽市史 第一巻』昭和33年発行。
(2)『小樽市史 第二巻』昭和38年発行。 (3)『小

樽市史 第四巻』昭和41年発行。 (4)『小樽市史 第五巻』昭和42年発行。

【注】 1) 文献(1) pp.219。 2) 文献(1) pp.520。
3) 文献(1) pp.317。 4) 文献(1) pp.333。 5) 文献(2) pp.141。 6) 文献(3) pp.450。 7) 文献(3) pp.451。 8) 文献(1) pp.580・文献(2) pp.378。
9) 文献(2) pp.72・pp.606。 10) 文献(2) pp.72。
11) 文献(1) pp.387。 12) 文献(2) pp.72。 13) 文献(2) pp.77・pp.609。 14) 文献(2) pp.73・pp.607。 15) 文献(2) pp.656。 16) 文献(4) pp.535。 17) Wikipedia「小樽市」「北のヨール街」「小樽市のあゆみ」「小樽港」「小樽駅」「小樽運河」「寿司屋通り」「幌内鉄道」を参照。

図IV-3



小樽

(4) 旭川

旭川は北海道中央北寄りの上川地方にあり、街は標高110m前後の盆地に造られた。函館本線で札幌駅から旭川駅までは136.8kmである。

ここで、旭川市街地の番地について記述しておこう。旭川駅玄関は北向きであり、駅裏は忠別川である。鉄道に並行する駅前通りの宮下通である。宮下通から北に向かって鉄道に並行な道路が「条」であり、1条・2条・・・とあり、場所によっては10条まである。1条通の両側が1条の番地になる。2条も同様である。1条と2条の間は細い道路で仕切られている。細い道路は「仲通」とも言われている。以下、原則同じである。

条に直交する道路で仕切られた区域が丁目である。道路の両側が同じ丁目ではない。各丁目の幅は原則60間(109m)である。駅からみて左(西)方向の曙地区に隣接する所から1丁目、2丁目と東方向へ数え、25丁目まである。

中心市街地は1～8条、1～17丁目の範囲とみなされる。旭川駅を背にする駅前通を「平和通買物公園」という。かつては「師団通」と呼ばれていた。駅から1.2km進み8条8丁目で左斜めに向かい、石狩川に架かる旭橋を渡って、右折れして行くと陸上自衛隊旭川駐屯地がある。かつては陸軍第七師団があった。

平和通買物公園は7丁目と8丁目を分ける道路であり、自動車の通行は禁止されている。自動車道路として、6・7丁目を分ける昭和通、8・9丁目を分ける緑橋通がある。

石狩川・忠別川・美瑛川が合流する上川地方は、将来の交通要衝の地になると想定された。そこで、その地域に本格的な市街地を造ることが計画された。1889年(明治22年)には、岩見沢から忠別太に至る車馬道の上川道路(現在の国道12号線)がほぼ開通した。その区間には駅通が5カ所設置され開業した¹⁾。駅通とは宿泊・人馬継立・郵便などの業務を行う機関である。また、宮内省が上川離宮の設置を公表していたので、上川地方は全国的に注目されていた。結果として、上川離宮は実現しなかった²⁾。天皇が居住することもなかった²⁾。

政府担当者はアメリカの都市を参考にして、市街地の区画を設定し測量を始めた。道路は、電車も通れるような15間(27m)幅の主要道路と、人や馬車の通る11間(20m)幅の一般道路の2種にして、碁盤目状の街路を企画し

た。1890年(明治23年)に旭川の街は開村した³⁾。

上川道路が忠別川を渡って旭川市街地に入る所が「曙」と呼ばれている。曙は旭川村市街地の西に位置する市街地域外の「番外地」であった。市街地造成に必要な原木の集積や作業場、および職人・人夫を集める場所として、忠別川が石狩川に合流する地点が便利であった。そこに自然発生的に小集落ができたのが曙地区である⁴⁾。後には遊郭もできた⁵⁾。

1891年(明治24年)に旭川駅通が「ほ通り」4丁目(現1条通5丁目)に設置された。そこで、「ほ通り」3～5丁目がやや繁華になった⁶⁾。上川道路は「ほ通り」に接続し、現在状況で述べると、宗谷本線を横切り、18丁目で左折して北上し、網走に向かう北見道路(中央道路ともいう)に連なっている⁷⁾。当時は旭川駅通の近くに上川神社があった。現在の宮下通4丁目から7丁目の所である。その後神社は何回か遷移して、現在は忠別川対岸の神楽岡公園にある⁸⁾。

1892年(明治25年)には札幌からの鉄道が、滝川駅手前の空知太駅まで開通していた。それが1898年(明治31年)に旭川駅まで延伸された。駅は現在地である宮下通8丁目に開設された。これによって、旭川は北海道の海の玄関口である小樽港と鉄道で結ばれることになった。さらに旭川―富良野―釧路に至る鉄道や、旭川―士別―稚内に至る鉄道の敷設も引き続き進められていた。

翌1899年(明治32年)、札幌にあった陸軍第七師団が旭川近郊の鷹栖村近文(ちかぶみ)に移転することになった。その工事が開始され、各連隊の移駐が順次なされていった。旭川駅前から旭橋を経由して陸軍第七師団まで通じる道路は「師団通」と呼ばれるようになった⁹⁾。

鉄道開通と陸軍第七師団の設置により、旭川の人口は1900年(明治33年)以降急速に増加しはじめた。師団通は人の往来が多くなり、商店等が多数立地し、旭川のメインストリートに成長した。1906年(明治39年)には師団通に上川馬車鉄道が開通した。1921年(大正10

年)には旭川駅前から第七師団司令部前間に乗合自動車の運行が始まった。1924年(大正13年)からは本格的な乗合自動車の営業が市内で開始された。このような車社会の到来を受け、駅周辺の師団通の舗装化および街灯の設置がなされ、夜の明るさが名物となった。旭川の街は駅前通である「師団通」を中心に構成されるようになった¹⁰⁾。

1900年(明治33年)頃の主な料理店の資料がある。料理店と飲食店はともに飲食物を提供するが、料理店は客間で接待し、飲食店は店頭です。第一楼・開月楼などの主な店は1～2条6～7丁目付近にあった。料理店では芸妓を擁しており、これらの店を幹旋する見番もこの地区に設置されるようになった¹¹⁾。また、佐々木座という劇場は1条6丁目に、東亭という寄席は2条7丁目にあった¹²⁾。これらの立地は、曙地区から旭川駅通に進む方向の左手地区にあたる。また、開設されて間もない旭川駅からみても左手地区になる。

それに対し、1901年(明治34年)に開店した勧工場は、師団通に面した3条8丁目にあり、少し遅れて2条8丁目にもできた。勧工場とは多様な商品を販売する店である。由来は1877年(明治10年)に東京上野公園で開催された第一回内国勧業博覧会の閉会后、売れ残った出品物を処分するために設けられた店舗である¹³⁾。この種の店舗は通常メイン通りである右地区に立地する。

明治40年頃の旭川町における主要料理店・飲食店の資料がある¹⁴⁾。市街地で住所記載があるのは68店舗である。多いのは7丁目2条～4条の33店舗である。ついで、6丁目1・2条の11店舗、さらに8丁目2～4条の8店舗である。戦後盛り場になる「さんろく街」の3条6丁目には1店舗である。

この頃の劇場や寄席も、料理店・飲食店が集まる地域に立地している。1条6丁目佐々木座、2条7丁目佐々広亭、3条7丁目入丸亭、3条8丁目旭亭、4条7丁目市場亭である¹⁵⁾。

1907年(明治40年)に中島遊郭が新設された。曙遊郭では第七師団から距離があって遠いのが理由であった。中島遊郭は駅から師団通を

進んで行き、8条8丁目を通り過ぎ、牛朱別(うししゅべつ)川を渡って石狩川と挟まれた所で、師団にかなり近い場所にある¹⁶⁾。曙遊郭は大正時代に消滅し、中島遊郭は1957年(昭和32年)に売春防止法が施行されて消滅していった。また、遊郭近辺の8条7丁目には売春を目的とする特殊飲食店街すなわち赤線があったが、1958年(昭和33年)に禁止された。現在、その跡地にはスナック街がある。

昭和に入ると、師団通には1929年(昭和4年)から1935年(昭和10年)にかけて、スズランをイメージした街灯が設置されていった。この頃から、師団通沿いに百貨店が出現した。昭和10年の調査では、師団通商店街の商業総戸数は807戸であり、衣料装身品店・飲食料品店・その他生活品商の順に多くの店舗があった¹⁷⁾。

娯楽施設では、活動写真が出現し映画館ができた。また、喫茶店やカフェもできた。昭和3年には、7丁目4条と5条間の仲通に映画館が3つ開設され、キネマ街と称された。ここは戦前・戦中・戦後にかけて旭川における盛り場の核となった。映画館のほかに花月・大川屋・常陸屋という料理屋があり、勧工場・北海屋ホテル・旭ビルが立地していた。夜は仲通7丁目から8丁目にかけて、カフェのネオンが点滅して不夜城を現出していた¹⁸⁾。

以上に記述してきたように、明治30年代から始まった旭川の街は、当初は1条通がメインストリートであった。それゆえ、1条通5～6丁目付近を核にして盛り場が形成されてきた。それが旭川駅と陸軍第七師団の設置によって、駅前通である師団通がメインストリートになることによって、昭和初期には3～4条通7～8丁目界限が盛り場になり、1条通の盛り場は衰退していった。盛り場が移動していく端境期に、地理的にも中間に位置する2～3条5丁目界限に「猫じゃ町」と称する芸妓が多く住む地域があった¹⁹⁾。

第二次大戦後の1955年(昭和30年)頃から、従来の盛り場と猫じゃ町の中間に位置する4条通6丁目に、おでん屋・焼鳥屋などが音頭をとり、庶民が集まれる飲屋街を作ろうという

動きが出てきた。それまでの料理屋・カフェでは敷居が高いのである。1965年（昭和40年）頃になると、その周辺にバー・キャバレーや多くの飲食店が出現して、「さんろく街」と呼ばれる歓楽街に発展してきた。現在は3条通6丁目を中心に、2～5条通5～8丁目の範囲に広がっている。旭川駅からみると、そこは左手地域にあたる²⁰⁾。

師団通は第二次大戦後に「平和通」と改称されたが、旭川のメインストリートとして発展し続けた。高度成長期になると、自動車の普及とともに交通事故が多発し、社会問題となった。1970年（昭和45年）には全国の交通事故死亡者数がピークに達した。旭川一番の商店街であり主要幹線道路であった平和通においても、自動車交通量の増加による交通事故発生が懸念されるようになった。そのため、歩行者・買物客の安全確保が都市交通・街づくりにおける重要テーマとなっていた。1969年（昭和44年）夏に、平和通で歩行者天国が実施された。1972年（昭和47年）からは恒久的な歩行者天国となり、「平和通買物公園」と呼ばれるようになった。したがって、自動車道路は、駅から出て左側の「昭和通」と右側の「緑橋通」が担うことになった²¹⁾。

現在の旭川における「主たる人の流れ」は、駅から出て平和通買物公園を旭橋に進む方向である。その左手に「さんろく街」という歓楽街がある。

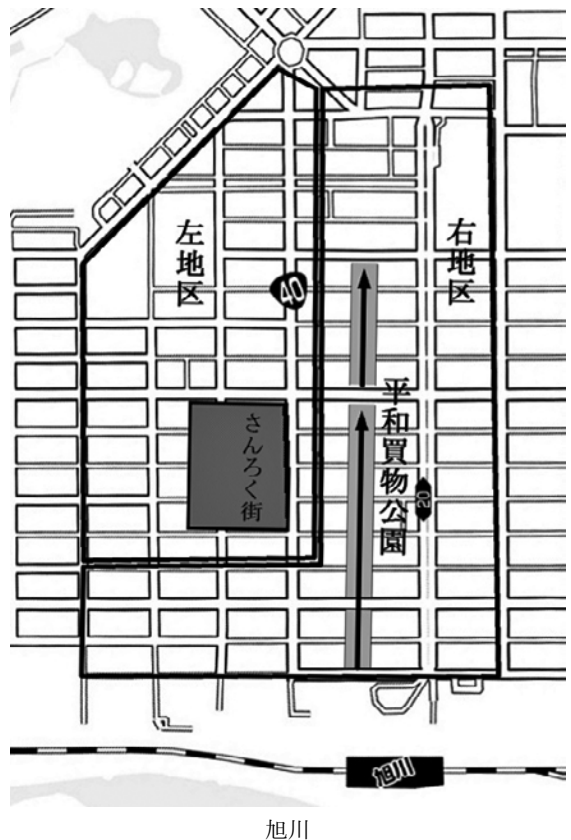
中心市街地の範囲は、平成29年報告『旭川市都市計画マスタープラン』pp. 59「商業地」を参考にした。

【文献】 (1)『旭川市史 第一巻』1959年発行 (2)『新旭川市史第二巻通史二』平成14年発行 (3)『新旭川市史第三巻通史三』平成18年発行 (4)『新旭川市史第四巻通史四』平成21年発行

【注】 1) 文献(2) pp.595。 2) 文献(2) pp.579-580。 3) 文献(1) pp.942-944。 4) 文献(2) pp.581。 5) 文献(2) pp.855-862。 6) 文献(2) pp.814-815。 7) 文献(2) pp.582-583。 8) HP「北海道神社」を参照。 9) 文献(2) pp.589-590。 10)

Wikipedia「平和通買物公園」を参照。 11) 文献(2) pp.825-830。 12) 文献(2) pp.831-835。 13) 文献(2) pp.836-839。 14) 文献(3) pp.641-642。 15) 文献(3) pp.651-652。 16) 文献(3) pp.646-649。 17) 文献(4) pp.278-280。 18) 文献(4) pp.786-800。 19) 文献(4) pp.803。 20) Wikipedia「さんろく街」を参照。 21) Wikipedia「旭川駅」・「平和通買物公園」を参照。

図Ⅳ-4



(5) 室蘭

室蘭は内浦湾（噴火湾）を囲む東端にある。そこから内浦湾に突き出した絵柄（えとも）半島は室蘭港をひしゃくで掬っているような形をしている。ひしゃくの底にあたる太平洋に面した所が、絶景で知られる地球岬である。したがって、室蘭港は太平洋から遮蔽され、天然の良港になっている。

室蘭は、1907年（明治40年）に日本製鋼所、1909年（明治42年）に日本製鉄のそれぞれの前身が設立されて以来、「鉄のまち」として発展してきた。第二次大戦後も、その土台を基に重化学工業および港湾都市としての機能を保っている。

室蘭の中心市街地は蘭西（らんさい）と蘭東に分けられる。蘭西は室蘭駅を中心とした地域であり、蘭東は東室蘭駅を中心とした地域である。蘭西は室蘭港を奥に入った西側で、絵鞆半島の先端に近い所になる。蘭東は東側で、半島の付け根に位置する。

明治時代になり函館と札幌を結ぶ交通路として、函館－森－（海上）－室蘭－苫小牧－札幌が開設された。この道は「札幌本道」と呼ばれている。海上から室蘭に上陸するところは蘭西にあるトキカラモイ栈橋であり、緑町と海岸町3丁目境の緑町2番信号辺りにあった。現在は海岸が埋め立てられ、海から100m内陸にある。そこから上り坂になり、左手に室蘭港をみて10数m高さの道を進む。当時は道の左側はすぐに海であり、右側は小高い丘であった。上陸して、札幌通1丁目から6丁目へと進んでいく。現在の町名では、海岸町3丁目・中央町1丁目・2丁目・3丁目と進む道であり、いまは「室蘭中央通」と呼ばれている。現在の室蘭駅周辺までは1.5kmある。その通り沿いに市街地があった。それゆえ、蘭西の「主たる人の流れ」は、札幌通1丁目から6丁目に進む方向であった。

札幌通1丁目には郡役所・官立病院・警察署などがあり、2丁目には旅人宿・荒物屋・雑貨店などがあった。3丁目から4丁目にかけて貸座敷・女郎屋・料理屋・旅人宿が散在し歓楽街があった。5丁目までが町並みらしくなっていた。その先の6丁目は左にカーブして母恋（ぼこい）へと向かう。後年、6丁目左手に室蘭駅ができることになる¹⁾。

街が発展するとともに貸座敷・女郎屋が問題となり、道庁は1892年（明治25年）に遊郭区域を指定し提示した。しかし、指定場所が遠かったので、幕西（まくにし）町に遊郭を設置することになった²⁾。そこは札幌通3～4丁目

近隣で、主たる人の流れの右側の小高い所にあった。

室蘭に鉄道が敷かれたのは1892年（明治25年）である。北海道炭礦鉄道が石狩地方の石炭を運搬するために、岩見沢－室蘭間を敷設した。当初の室蘭駅は、現在の輪西駅の近くにあった。そこから引き込み線で御崎（みさき）近くの蛇島にあったエトツケレップまで運び船積みした。駅が輪西で終着になったのは、その先の母恋に海軍用地があり、さらに先の蘭西まで鉄道敷設が認められなかったからである。

当時の室蘭湾の海岸線は、現在の線路である東室蘭－輪西－御崎－母恋－室蘭におおよそ沿っていた。ただし、母恋－室蘭間には茶津山があり、海岸線からは離れている。蘭西にある室蘭駅へは仏坂トンネルを通ることになった。その後、東室蘭から母恋に至る海岸線は埋め立てられ、日本製鉄や日本製鋼所の工場敷地になった。

室蘭港から輪西にある駅までは遠く不便であった。室蘭港と町の発展のためにも、鉄道の延伸が必要であった。室蘭駅が仏坂下に開設されたのは1897年（明治30年）である。鉄道延長工事に先立ち、現在の室蘭駅がある所からトキカラモイ栈橋まで埋立が行われた³⁾。その場所は現在の海岸町1丁目である⁴⁾。

室蘭駅が仏坂下に開業すると、駅から港に向かう道筋に商店などが立地してきた。1903年（明治36年）に海岸町の埋立が完成し、港頭に貨物駅が新設された。従来の駅は旅客駅となった。それにつれて一般商店・百貨店・飲食店などが海岸町・大町へ移っていった。大町は現在の地名では、中央町1丁目・2丁目の室蘭中央通沿いの地域である。1912年（明治45年）に室蘭駅は現在地に移転した⁵⁾。

明治30年代になると、札幌通6丁目のカーブした左側角地に寄席劇場が建てられた。当時は千歳町と呼ばれていた所である。これを契機に、寄席・劇場・映画館および飲食店が千歳町や浜町に立地するようになった。浜町は中央通を進んでいき、中央町2丁目の左奥にある地区で、千歳町は中央通をさらに進み中央町3丁目の左地区にある。この地域は明治・大正・昭和

を通して歓楽街を形成していった。

第二次大戦後、進駐軍が室蘭にもやってきた。進駐軍には健全な娯楽場・飲食店を示し、千歳町・浜町の小路への立ち入りは禁止した。それに代えて公認慰安所を設立したが、街には私娼（パンパン）が増加した。その結果、警察は集娼地域（赤線地帯）の指定をすることになった。1958年（昭和33年）に売春防止法が実施され、この状態はなくなったが、その後もこの地域は歓楽街であり続けた⁶⁾。

戦後復興から経済成長期を迎え、1960年代後半（昭和40年代）には、旧大町・浜町・千歳町からなる中央町は名実ともショッピング街にふさわしい町並みになった。しかし、蘭西には平地が少なく、問題が徐々に表面化してきた。大規模な用地を必要とする事業所の建設、施設の拡充、新設会社の進出のための用地確保ができなかったのである。1970年代（昭和40年代）以降は、東室蘭駅周辺の中島町や東町など蘭東地域に企業が分散していった⁷⁾。

蘭東地区では、東室蘭駅を境に太平洋側に東町が、室蘭港側に中島町がある。中島地区は1994年（平成6年）に「広域型商店街」と位置づけられ、中心商業地としての取り組みがなされている⁸⁾。

中島町では、昭和20年代に富士製鉄の社宅街が今の「シャンシャン通り」にあり、そこが街の中心地であった。シャンシャン通りは道道919号線「中島通り」のすぐ脇に並行した道路である。昭和30年代中頃から家が建ち始めて、昭和40年代になってグリーンデパートやパルコ（これは西武系のパルコではない）が開店した⁹⁾。1981年（昭和56年）には長崎屋と今井丸井がオープンし、1984年（昭和59年）には生鮮市場が長崎屋の前にオープンし、中島町に新たな商業核ができた¹⁰⁾。したがって、蘭東においては、中島通りを日本製鉄室蘭製鉄所に進む方向があり、その後東室蘭駅から中島通りに進む方向が「主たる人の流れ」になったと想定される。

蘭西における「主たる人の流れ」は、室蘭中央通を海岸町から中央町へ進む方向であり、その左手地区に歓楽街がある。ただし、この流れ

は歴史的経緯を示したものであり、シンボルとしてのものである。蘭東の「主たる人の流れ」は、東室蘭駅を出て駅前通りを900m進み、左手に長崎屋やドンキホーテをみて、その交差点を左折し、中島通りを室蘭製鉄所に向けて900m進む方向である。蘭東のスナック街は中島通りを進み、長崎屋を過ぎた左手地区にある。

中心市街地の範囲は、平成31年報告『室蘭市立地適正化計画』pp.44・45「都市機能誘導区域」における「商業地域」を参考にした。

【文献】（1）『新室蘭市史 第2巻』昭和58年発行。

（2）『新室蘭市史 第4巻』昭和62年発行。（3）

『新室蘭市史 第5巻』平成元年発行。

【注】 1) 文献（1）pp.278「明治14年新室蘭市街図」。 2) 文献（2）pp.814-815。 3) 『広報むろらん 2012年5月』を参照。 4) 文献（3）pp.143。 5) 文献（1）pp.283-284。 6) 文献（2）pp.816-837。 7) 文献（1）pp.286-287。 8) 『広報むろらん 1996年12月』を参照。 9) 『広報むろらん 1999年11月』を参照。 10) 文献（3）pp.333・341。

図Ⅳ-5



室蘭



東室蘭

(6) 釧路

釧路は北海道東部で太平洋に面した所にあり、背後には広大な釧路湿原がある。市街地は太平洋にそそぐ釧路川河口に位置する。釧路川

は内陸の塘路（とうろ）・標茶（しべちゃ）を結ぶ交通路として利用されてきた。明治期には標茶町塘路に釧路集治監が置かれていた。釧路駅－塘路駅間は27.2km、釧路駅－標茶駅間は48.1kmである。

1919年（大正9年）の洪水により、釧路市街地は甚大な被害を被った。これを機会に新釧路川が掘削された¹⁾。新釧路川は釧路川の西側にあり、河口間の距離は約2.5kmである。良港とされる釧路港は、東港と西港に分かれている。東港は釧路川と新釧路川の間、西港はその西側にある。東港・西港の大きさはそれぞれ約2.5kmである。

釧路川で河口に一番近いのが幣舞橋（ぬさまいばし）である。幣舞橋より1km北に釧路駅がある。幣舞橋を基準に、釧路川の南側地域を「橋南」とよぶ。ここは標高30mほどの丘になっている。丘の海側周辺で標高5～6mの所を通るのが「南大通」である。釧路川の北側地域を「橋北」とよぶ。ここは標高2～3mの平地である。幣舞橋から釧路駅までの通りを「北大通」という。釧路駅の北側地域を「鉄北」とよぶ²⁾。

江戸時代、太平洋に面した道東での交易は厚岸が中心であった。厚岸は釧路より東40km地点にあり、厚岸湾に囲まれ、襟裳岬以東でもっとも恵まれた自然港であった。四季を通じて食料が得られたことも大きい。ラッコ皮をはじめとする千島諸島の産品を松前に中継する基地として機能していた。

釧路の商場が「クスリ場所」として厚岸商場から独立するのは、1669年（寛文9年）のシャクシャインの戦い以降である³⁾。クスリ場所の範囲は内陸も含めているが、海岸の範囲では釧路川を中心に東西約30kmである。西の白糠（しらぬか）から東の厚岸湾仙鳳趾（せんぼうし）までの範囲である⁴⁾。その海岸線のほとんどは昆布漁場であった。そのうち、現在の釧路港周辺は鮭鯨漁場があった⁵⁾。

19世紀初期の文化期から中期の安政期にかけて、クスリ場所のアイヌ人口は約1,300人である。十勝・沙流・勇払場所は同程度のアイヌ人口であった。しかし、厚岸・根室・国後・択

捉場所でのアイヌ人口は減少していた。それに対し、十勝場所以西は微増していた。太平洋に面した20カ所の商場全体では、12,716人から10,601人になっていた⁶⁾。

明治になり、1871年(明治4年)に橋南地区にある米町(よねまち)に本道が開削され、市街地ができてきた。場所は現在の南大通8丁目近辺から米町1丁目にかけてであり、数十戸の集落であった。位置を示すと、幣舞橋から南大通を1.2km行った所から、少し上りになった200mほどの区間である。1880年(明治13年)に米町に戸長役場が置かれた。1884年(明治17年)には南大通に商店街が形成されてきた。このときには150戸に増加し、周辺地域も含めれば300戸になっていた⁷⁾。

市街地ができ始めた頃には、米町1丁目の厳島神社近くに草小屋の貸座敷ができていた。1877年(明治10年)以降になると、妓楼が建つようになった。1900年(明治33年)には釧路遊郭として許可されるようになった⁸⁾。

1889年(明治22年)、釧路川に愛北橋が架設され、南大通の市街地が橋側に延長された。愛北橋は後に幣舞橋と改称された。1901年(明治34年)に釧路駅が開設された。場所は橋北地区で、幣舞橋から現在の釧路駅に進む左手方向にあった。これにより市街地は橋北地区に伸展し始めた。1905年(明治38年)に釧路一帯広間、1907年(明治40年)に釧路一函館間に鉄道が開通し、釧路は海運と鉄道交通との結節点となった。釧路川の橋北河岸には海運・倉庫業を営む問屋や商社が多くなり、道東経済の中心地になってきた。しかし、この頃の中心商店街はまだ南大通にあった⁹⁾。

1909年(明治42年)電話局開設当時の加入者一覧表がある。電話が228台あるが、そのうち現在の南大通にあたる真砂町・幣舞町で90台である。南大通に隣接し、釧路川寄りである現在の太田町にあたる洲崎町・入舟町では22台、太田町とは反対側に隣接する浦見町には18台ある。南大通を進んだ先が米町で、24台である。そのうち9台は何々楼である。南大通を主とした地域では合計で154台である。橋北の西幣舞と駅周辺では44台、残り30台はその他の

場所である¹⁰⁾。このことから、中心市街地はまだ南大通にあったことが裏づけられる。米町にあった当時の歓楽街は、繁華街の奥に位置していたと言える。

釧路地方の市街地形成にとって、釧路集治監と安田硫黄鉱業所の存在は大きかった。釧路集治監の設置は1885年(明治18年)である。1887年(明治20年)には、安田善次郎が川湯硫黄山の採掘権を取得した。安田は標茶と硫黄山とを繋ぐ鉄道を敷設し、釧路川を浚渫して蒸気船を就航させた。そのために集治監の囚人も利用して経営を行った。これにより内陸集落が形成された。釧路港後背地の拡大は、物資集散地としての釧路の商業活動を活発化させた¹¹⁾。

1913年(大正2年)に釧路一厚岸間の鉄道が開通し、それを契機に、1917年(大正6年)に釧路駅が現在地に移転した。元の駅は「浜釧路駅」という貨物駅になった。駅の移転に伴い、北大通の市街地は幣舞橋から駅に向かって形成されていった。

1919年(大正8年)、幣舞橋付近の橋北地区から出火し、大火になった。これを機会に、幣舞橋北詰から釧路駅までを区画整理し、北大通が十二間(約22m)道路となった。これが大型化する運搬に即応して、生産と生活の条件が橋南よりも有利になってきた。また、1928年(昭和3年)には幣舞橋が鉄橋となり、水害に脆弱であった木造橋ではなくなった。これにより橋南との交通の不便さが解消された。ほかに諸条件がそろって、中心市街地が橋北の北大通に定着するようになった。

北大通沿いには新しい趣向を凝らした商店や料飲店が立地するようになった。1923年(大正12年)の市制施行や鉄道網の整備により、中心街は南大通から北大通へ移転していった。昭和初期には、橋北地区の末広町を中心に繁華街が形成されていった。末広町は、釧路駅から北大通を幣舞橋に向かって進む左手方向にある¹²⁾。

第二次大戦で橋北地区は焼失した。戦後の混乱期には、北大通や末広町にブラックマーケットや露店が立ち並んだ。1950年代に鉄北地区に住宅街が形成されるようになり、その中心で

ある共栄大通を軸として新興商店街が形成された。それと同時に、1950年代後半（昭和20年代末から30年代初頭）に、橋南の南大通から橋北の北大通へと店舗移転が進んだ。さらに、1960年代（昭和30年代から昭和40年代）には、それが加速した。その結果、橋北地区では北大通を中心に、第一商店街（幣舞橋から釧路駅に向けて1～5丁目）、中心街（6～11丁目）、駅前商店街、末広商店街（釧路駅からみると、第一商店街の左隣接地区）の4区域に拡充してきた。したがって、釧路の中心市街地は駅を起点として再編されたと言ってよいであろう¹³⁾。

当初、釧路の飲食店街は橋南・橋詰一带にあった。しかし、第二次大戦後、橋北地区が中心市街地になってくると、歓楽街は末広町と、その左に隣接する栄町に移ってきた。また、釧路駅裏にある鉄北地区の若松町や新栄町の飲食街も一時は増加したが、橋北地区の繁栄にともない衰退していった。

釧路における「主たる人の流れ」は、釧路駅から幣舞橋に進む北大通にあると言ってよい。その左手地区にある末広町・栄町が歓楽街になる。

中心市街地の範囲については、平成21年報告『釧路市都市計画マスタープラン』pp.121「商業系の土地利用」を参考にした。

【文献】 (1)『新釧路市史 第一巻』昭和49年発行。(2)『新釧路市史 第二巻』昭和48年発行。(3)『新釧路市史 第三巻』昭和47年発行。(4)『新修釧路市史 第二巻』平成7年発行。(5) 国立国会図書館デジタルコレクション『全国遊郭案内』昭和5年発行。

【注】 1) 文献(1) pp.733-740。 2) 文献(4) pp.499。 3) 文献(1) pp.283-286。 4) 文献(1) pp.324-329。 5) 文献(1) pp.407-409。 6) 文献(1) pp.458-459。 7) 文献(1) pp.619・文献(2) pp.1151。 8) 文献(3) pp.680-683・文献(5) pp.192。 9) 文献(2) pp.1153。 10) 文献(3) pp.802-815。 11) 文献(1) pp.610-620・文献(2) pp.1153。 12) 文献(1) pp.754-757・文献(2)

pp.1151-1155。 13) 文献(2) pp.1156-1161。

図Ⅳ-6



(7) 帯広

帯広がある十勝平野は北海道中央南寄りにある。市街地の北に十勝川、東に支流の札内川が流れている。十勝川河口は太平洋に面し、釧路と日高山脈南端の襟裳岬との中間に位置する。河口の街である大津から東の釧路までは海岸沿いに約70km、西の襟裳岬までは約100kmである。

大津から帯広までは川を遡ること約60kmで、当時の豆百俵積み五十石船では、舟曳人足20人超で4日から7日かかった。大津港は激浪で知られた難港であり、天然の良港である小樽・室蘭・釧路とは違い、港修築の圏外にされていた。後年になるが、釧路から敷設された鉄道は大津の手前で北上し、十勝川に沿って帯広へ向かった。結果として、十勝川の水運は重要視されず、大津の街は衰退していった¹⁾。

当初、帯広は無人の原野であったが、近い将

来に十勝平野を大農業地帯にするべく、その中枢都市として位置づけられていた。大津港―帯広―芽室に至る道路が1892年（明治25年）に着工され、翌年に工事が終了している²⁾。

それ以前の1883年（明治16年）に、民間組織である晩成社が現在の東4条南5～6丁目に入植し開拓を始めていた。1893年（明治26年）に帯広市街予定地の区画設定が始まり、測定がなされて、市街地は順次貸し下げがなされていった³⁾。

市街地の区画はアメリカ・ワシントンD.C.の設計手法を模したものであり、格子状の道路に「火防線」という斜交道路が設けられた。60間（109m）四方を大区画とし、それを仕切る道路幅を11間（20m）としている。

市街地の基準点は、南北地区を分ける「石狩通」（国道38号線）と、東西地区を分ける「大通」（国道236号線）との交点に置かれた。結果として、中心市街地は基準点からみて南西地区にできることになった⁴⁾。

ここで、条丁目の位置を記述しよう。東西方向を分ける基準が大通である。中心市街地があるのは西地区であり、西に1条通・2条通・・・と進んでいく。通りの両側が同じ番地になる。したがって、60間の区画を隣の番地と分けることになる。隣接番地との間に6間（11m）道路を設けているケースが多い⁵⁾。

南北方向を分ける基準が石狩道であり、中心市街地は南地区になる。南に1丁目・2丁目・・・と下っていく。この場合は、通りの両側が同じ丁目になるのではなく、通りで仕切られた地区が同じ丁目になる。

1895年（明治28年）に、北海道集治監十勝分監（後に十勝監獄と改称）が現在の帯広駅から南西約1.5kmの緑ヶ丘に開庁した。この時点で駅はまだ開設されていない。当時の受刑者は約1,300人、職員は約200人という多さであった。受刑者によって大通が整備されて、それが市街地誕生の基礎になった。当時、大通は「監獄道路」と呼ばれていた⁶⁾。

大通周辺には商業店舗が出現し、1897年（明治30年）から1903年（明治36年）にかけて、料理飲食業者が大通南10丁目付近に開

業した。これは最大の顧客先である十勝分監に向かう道がここから分岐していたからである。待合楼は大通南8～9丁目に紅灯を掲げた。また、朝倉座という劇場が東2条南7丁目に建てられた。西1条南6丁目には貸席帯広亭が開かれ、義太夫の発表会などが行われていた⁷⁾。

金融関係では、1897年（明治30年）、日本銀行帯広派出所が大通南4丁目に開設された。ただし、十勝分監のための国庫金支払い機関であった。その後、大通南6丁目に移転した。1901年（明治34年）に根室銀行帯広支店が日本銀行派出所跡に入り、はじめての市中銀行となった⁸⁾。

旭川方面からの鉄道は石狩通に沿って延伸されると想定されたので、石狩通の西4条から西9条の間に帯広停車場が描かれていた⁹⁾。この店舗配置からみると、想定された停車場からみて、より近い場所に銀行が、より遠い位置に飲食・遊興店舗が立地している。

帯広駅は1905年（明治38年）に開設されたが、西2条南12丁目という想定外の位置に設置された。想定された石狩通から1.55km（＝129m×12）離れた地点になる。したがって、線路は石狩通の西16条から40度の角度で南東方向に敷設されることになった。それゆえ、駅は格子状の道路と40度で交わることになった。駅位置の変更は、石狩通の北を流れる十勝川水運の評価が以前より下がった措置であった。しかし、駅位置が前支庁長の農場近くであったので、さまざまな風評が飛んだ¹⁰⁾。

この鉄道開通により輸送費が安くなり、特に大豆などの販売が極めて有利になった。豆類商人は帯広に進出し、小樽との結び付きを強めていった。さらに、交通の整備が一層進行し、昭和初期には鉄道・道路の交差点となった。帯広は十勝の中心地、道央・道東を結ぶ中継拠点であり、人々の往来が盛んになるとともに物資の大集散地となった。

この状況を反映して、銀行が大通界限に出店してきた。1901年根室銀行、1916年帯広信用組合、1916年北海道拓殖銀行、1919年北門銀行、1920年「雑穀銀行」の愛称がある第十二

銀行、1922年十勝無尽（後の北洋銀行）、1930年北海道銀行である¹¹⁾。

駅位置が想定されていた場所から大幅に変更されたので、商業店舗の立地も影響を受けることになった。かなり南に設置されたので、石狩通周辺や、それより北にある音更（おとふけ）通の繁華街は衰退していった。また、新設された駅からみると、繁華街になっている大通南地区は右手方向になった。このことが、飲食・遊興店舗の位置に影響を及ぼすことになった¹²⁾。

1918年（大正7年）発行『帯廣案内』巻末に掲載された広告254店のうち、ある程度地区が特定できる東・大通・西地区208店の内訳を記述しよう。東（9）・大通（82）・西1条（33）・西2条（82）である。当時は、駅からみて西2条通の左側には、駅に近い方から裁判所・営林署・町役場・銀行・郵便局が立地していた。さらにその左方向には、十勝公会堂・土木派出所・学校があり、西5条通より左には、帝国製麻会社帯広製作所があった。したがって、西3条より西には広告を掲載する店舗はなかった。

丁目で見ると、4丁目（16）・5丁目（26）・6丁目（39）・7丁目（28）・8丁目（16）・9丁目（14）・10丁目（11）・11丁目（12）・停車場前（22）である。当時は、広告を掲載できる店舗は5～7丁目に多く立地していた。

業種の内訳で見ると、呉服太物を扱っている店舗は22店、そのうち大通（14）・西1条（2）・西2条（6）である。それに対し、米穀取扱は16店のうち、西2条（11）・大通（5）である。雑穀荒物雑貨は20店のうち、大通西1条（13）・西2条（7）である。旅館15店のうち停車場前（8）、運送業5店はすべて停車場前である。病院10店は散在している。銀行は広告を出しているが、ここでは住所を特定していない。住所が特定できる飲食店は11店掲載されているが、多くの店は広告を出していない。

明治末期から大正初期にかけての店舗について、以上から推測できるのは、大店は従来どおり大通に立地している。小回りがきく店舗や駅付近が便利な店舗は、駅前通である西2条通に

立地するようになってきた。ただし、まだ駅から少し遠い5・6丁目付近に多く立地している。料理飲食業については、つぎの記述がある。大通と西1条通の間にある5・6丁目付近の仲通に飲食店が多く立地している。ここは札幌にならって、「狸小路」と呼ばれていた¹³⁾。また、西1条通と西2条通の間にある「親不孝通」が賑わいをみせてきた。1920年（大正9年）頃から広小路に120軒ほどの露天が立ち並び「夜店通り」と呼ばれるようになった¹⁴⁾。広小路は8丁目と9丁目の間の道路で、西2条通と大通を結ぶ通りである。

劇場関係では、1915年（大正4年）に朝倉陽気館が大通南6丁目、1916年（大正5年）に栄楽座が西1条南9丁目、1918年（大正7年）に神田館が西1条南4丁目、1919年（大正8年）にキネマ館が西2条南9丁目に開業した。

1930年（昭和5年）には、藤丸百貨店が西2条南8丁目に4階建てビルディングを建てた。藤丸の位置は駅前通であり、西2条南11丁目から南8丁目までの商店街を「銀座街」と呼んだ。現在の「平原通商店街」である。この銀座街が街一番の繁華街となった。また、銀座街・広小路商店街・大通商店街に囲まれた地区に料理店・カフェよりなる歓楽街が出現し、夜の街を形成した¹⁵⁾。したがって、駅からみて歓楽街が少しだけ左方向に移ってきたと言える。

現在の状況を見ると、歓楽街を形成しているスナックやバー・クラブなどは、主に大通および西1・2条に立地している。駅からみて左手方向になる西3・4・5条には少ない。一般的に、歓楽街として成熟してくると、その位置は移動しにくく固定化してくる。たとえば、郊外にモールができて、歓楽街がモール周辺に移動することは少ない。

第二次大戦後の1975年（昭和50年）には、イトーヨーカ堂が西3条南9丁目に開業した。1980年（昭和55年）には広小路商店街の全蓋式アーケードが完成した。駅の南側地区では、1979年（昭和54年）にニチイ、1990年（平成2年）に長崎屋が開業し、中心市街地は南方

と西方へ広がりました¹⁶⁾。

1898年(明治31年)に西6～7条北3～5丁目に木賊原(とくさわら)遊郭が設置されたが、昭和初期に衰退している¹⁷⁾。遊郭は中心市街地の外周にあったので、左右の観点からは考慮する必要がない。

帯広の中心市街地は、戦前は帯広駅からみて右手方向すなわち北東方向の大通付近にあったが、1970年前後(昭和40～50年代)にかけて帯広駅からみて左手方向にあたる西部・南部に広がっていった。現在は、帯広駅北口から北へ伸びる西2条通を中心に商業施設やビジネス街がある。

「主たる人の流れ」は、帯広駅から西2条通を北に進む方向である。ただし、歴史的経緯から、その左手方向に歓楽街があるとは言えない。というのは、明治26年に市街地の区画設定がなされ、明治38年に帯広駅が開設されるまでの期間に、街の構成がある程度固まってしまったからである。大通を中心に銀行や多くの店舗が立地し、その周辺に飲食店や娯楽施設ができてしまった。その後に駅中心に街を構成し直すとしても、一般店舗はともかく、歓楽街は移動しにくい。

左右の位置が本稿で想定しているのとは異なっているのは、線路と道路が垂直平行ではなく40度に交差していることも、影響していると推定される。それゆえ、左右地域の分類ではなく、繁華街かそれ以外かという分類にした。繁華街は平原通商店街・広小路商店街・大通商店街に囲まれた区域であり、大通・西1条・西2条で8丁目から12丁目の範囲である。

中心市街地の範囲は、『第2次帯広都市計画マスタープラン』pp.15「中心部エリア」を参考にした。

【文献】 (1)『帯広市史』昭和51年発行。(2)『帯広市史』平成15年発行。

【注】 1) 文献(2) pp.679-680。 2) 文献(1) pp.123。 3) 文献(2) pp.680-681。 4) 文献(1) pp.123-124・文献(2) pp.169。 5) 文献(1) pp.124。 6) 文献(1) pp.125。 7) 文献(1) pp.463-

468。 8) 文献(1) pp.471-472。 9) 文献(1) pp.145。 10) 文献(1) pp.145-146。 11) 文献(1) pp.471-476・文献(2) pp.696。 12) 文献(1) pp.146。 13) 文献(1) pp.469。 14) 文献(1) pp.471。 15) 文献(2) pp.708。 16) 文献(2) pp.743-745。 17) 文献(1) pp.144・466。

図Ⅳ-7



(8) 北見

北見は北海道の東に位置し、中心市街地はオホーツク海に面した網走・サロマ湖から内陸40km地点にある。北見駅は、旭川と網走を結ぶ石北本線の駅である。駅付近の線路は北東-南西方向である。線路の北西側が中心市街地で、「北地域」とよぶ。駅から南西に500m進んだ所で、線路は東-西方向に変化している。

道路は線路に並行に、大通・北1条通・北2

条通・・・である。。各通りの両側が同じ町になる。駅前通は線路に垂直で、中央通とも呼ばれている。駅から駅前通を進む右手方向に東1丁目・東2丁目・・・であり、左手方向に西1丁目・西2丁目・・・である。丁目は道路の両側が同じ町ではなく、道路で区切られた区域が同じ町になる。北5条西3丁目より北側は、区画割りが45度回転している。区画割りが変化した所が山下町である。

網走ー北見ー旭川を結ぶ中央道路（国道39号線）の開削は1889年（明治22年）から1891年（明治24年）までになされた¹⁾。その道路は北見地区では、北見駅前を線路に並行して進む「大通」である。当初、野付牛（のつけうし）と呼ばれていた北見には、1897年（明治30年）から入植が始まった。屯田兵の第四大隊本部が置かれ、明治30年代には大通沿いに市街地ができた²⁾。現在の地名では大通東4丁目から東9丁目付近である。戸長役場が市街地の中間地点に置かれていた³⁾。なお、「北見」と呼称変更されたのは、市制が敷かれた1942年（昭和17年）である⁴⁾。

1911年（明治44年）に野付牛駅（現在の北見駅）が開業した。その場所は、従来の市街地より500mほど西へ移動した所であった。新たな区画割りが行われ、その範囲は駅前通を中心にして、東西に東5丁目から西6丁目までであった。この新区画を求めて旧市街から商店が次々と移動してきて、駅前に商社が並ぶほどになった。1914年（大正3年）に大火があった。新市街地の6割を焼失したが、当時のハッカ景気を背景にして、街全体が数ヶ月で復興した⁵⁾。

大火から復興して、北見地方特産であるハッカのほか、穀類一般も扱う仲買人が現れてきた。その仲買人相手の商社が市街地に店舗を構えることになった。『大正12年 野付牛農産物商社一覧』をみると、18社のうち10社が東西1丁目の駅前通に出店している。また、『昭和2年 野付牛市街地の雑貨店』をみると、37社のうち西地区に20社、東地区に12社が出店している。商業店舗の分布は、駅前通を中心に、西地区にやや多くの店舗がみられる。『昭

和4年 駅前商店街図』をみると、駅前通に安田銀行および拓殖銀行の支店や、百貨店が立地している。左右の観点からは、野付牛駅からみて左手方向である西地区に立地している料理店・カフェ・西洋レストランが目される⁶⁾。この時点での「主たる人の流れ」は、駅を起点に駅前通を進む方向であり、その左手の西地区に歓楽街の性格が現れてきている。

北見でのハッカ栽培は1899年（明治32年）に始まったと言われている。当時の北見は鉄道が通っておらず、畑作物を生産しても消費地に搬出することが容易ではなかった。ハッカは多年草で毎年の播種は不要であった。収穫後に圧縮・蒸留して取卸油として半製品化され、遠隔地との取引も容易であった。日露戦争で働き手を兵士として取られたので、残された家族にはハッカは都合のよい作物であった。ハッカは投機商品の性格があり、高値の時には収益性がよかった。それゆえ、農民が急に大金を手にすることもあった。それが北見における歓楽街の発展にも影響した⁷⁾。後年、昭和初期に田中式蒸溜機が普及し、ハッカの作付け面積が一層増加することになった⁸⁾。

庶民の生活に少し余裕のできた頃、1906年（明治39年）に旧市街の大通東6丁目に豊国座が、1909年（明治42年）には旧市街神社下に清楽座が開業した。1911年（明治44年）に野付牛駅が開設した後、駅からみた左手西地区の発展にともない、豊国座は北盛座と改称し、西地区の北2条西2丁目に移設した。1916年（大正5年）には、北盛座を改修して北見劇場とした。1919年（大正8年）には清楽座が閉館し、北2条西3丁目に映画館友楽座が開館した⁹⁾。このようにして駅前通を中心に、その左手西地区の少し奥に、飲食店・映画館などの娯楽施設が集まってきた。

北見稲荷神社は1911年（明治44年）に創建されたが、大正3年の大火後、1921年（大正10年）に現在ロータリーがある所に遷座した。その場所は、左手西地区の奥に位置している。当時「稲荷通り」と言われていた西2丁目と3丁目の境にある通りで、その突き当たりに神社があった。

その頃、警察からの指導もあり、西2丁目北3条通に梅之家・一山亭・一喜亭・近江家・河西軒・花月亭という料亭が立地するようになった。その中でも梅之家は道内屈指の豪華な大料亭であり、多くの芸者・酌婦を抱え、実質的な遊郭機能を担っていた。料亭が面していた北3条通は「稲荷小路」と呼ばれた。大正末期から昭和にかけて、稲荷通りに50軒ほどの露天商が夜間にテントを張り営業するようになり、「夜店通り」とも言われるようになった。後年、稲荷通りは「銀座通」と呼ばれている。このようにして、この地域に飲食店街が形成されるようになった¹⁰⁾。

新市街に対抗し旧市街にも活気を取り戻そうという動きが大正末期に起こった。駅前通からみて右手東地区にある北1条と2条通東5丁目に、料理・飲食・遊興店が立ち並び始め、「浮世小路」と呼ばれるようになった。一時は「稲荷小路」と肩を並べるほどの賑わいだったが、ほどなくその動きも挫折してしまった。結果的に、歓楽街は左手西地区だけに残ることになった¹¹⁾。

第一次大戦による好景気は野付牛にも及び、花柳界も繁栄した。それを受けて、1916年（大正5年）から1922年（大正11年）にかけて遊郭設置運動が起こり、村会議でも承認された。その候補地は、駅からみて左手西地区のさらに奥に位置する山下町である。すなわち、稲荷通りを突きあたる先である。しかし、旧市街にあった料理店の反対と、廃娯運動を行う矯風会の反対にあい実現しなかった¹²⁾。

第二次大戦後、北見市は北海道東部で釧路市に次ぎ、帯広市と並ぶ都市に成長した。1965年（昭和40年）に商店街連合会が結成され、西地区の各商店街が相互連携して近代化事業を推進していった。その結果、西1丁目～4丁目および大通・北1条～4条の範囲が中心商店街として確立した¹³⁾。

現状では、北1条通と北2条通の西1丁目から西4丁目がアーケードになっており、中心市街地の表の顔になっている。歓楽街は、銀座通をロータリーに向かって進んで行き、北3条通・北4条通の左手地区である西3丁目・4丁

目にある。さらにロータリーに突きあたる左に進む山下通に飲食店街がある。

北見の市街地は、国道39号線を東から西へ移動してきた。北見駅ができてからは、駅前通を中心に街が構成されてきたが、やがて西地区の繁栄が顕著になってきた。戦後になり、西地区の北1条通と北2条通にアーケードが設置されて、表の顔になった。それゆえ、現在の北見における「主たる人の流れ」は、西地区の範囲で考慮すればよいであろう。「主たる人の流れ」はアーケードのある北1条通を西1丁目から西4丁目に向かい、西3丁目の手前で右折して銀座通を進む方向である。その左手地区の北3条通・北4条通・山下通に歓楽街がある。

以上の観点からは、歓楽街は主たる人の流れの左手方向に位置すると言ってよい。また、銀座通を突き当たった先の左方向にあるとも言えるので、歓楽街は終点地区にあると言ってもよい。歓楽街の範囲が複雑な形になったのは、駅周辺と歓楽街周辺で区画割りが45度回転していることも影響していると推測できる。

中心市街地の範囲は、2020年報告『北見市都市計画マスタープラン』pp.73「中心商業地」を参考にした。

【文献】(1)『北見市史 下巻』昭和58年発行 (2)『新北見市史 上巻』令和元年発行。 (3)『新北見市史 下巻』令和元年発行。

【注】1) 文献(2) pp.321。 2) 文献(2) pp.417。 3) 文献(1) pp.118-119。 4) 文献(2) pp.456。 5) 文献(1) pp.167-168・文献(2) pp.444。 6) 文献(1) pp.169-180。 7) 文献(2) pp.431-434。 8) 文献(2) pp.451-452。 9) 文献(2) pp.446。 10) 北見市『ヌブンケン』6号・157号を参照。文献(2) pp.446-447。 11) 文献(3) pp.333-334。 12) 文献(1) pp.504-507。 13) 文献(3) pp.370-371。

図Ⅳ-8



(9) 夕張

人口集中地区がないので、省略した。

(10) 岩見沢

岩見沢駅は函館本線で札幌から旭川に向かう途中 40km 地点にある。鉄道は岩見沢駅付近では直線になっており、札幌から旭川に向けて北東方向に走っている。市街地は鉄道を基準に南北に分かれていて、現在は南地区が繁華街である。正確には「南東地区」と言うべきだろう。

南地区の道路は碁盤目状になっている。1 区画はそれぞれ微妙に異なっているが、1 辺は 80m 前後の正方形に近い。鉄道に近い方から並行に 1 条・2 条とあり、8～9 条辺りに利根別川が流れている。1 条通の両側が同じ 1 条町になる。2 条以下も同じである。

東西の基準は中央通である。当初は夕張通と呼んでいた。中央通から西へ、西 1 丁目・2 丁目・・・と続く。東へは、東 1 丁目・・・である。丁目の場合は、道路で区切られた区域が同じ町になる。岩見沢駅は西 5 丁目に位置し、駅前通は 5 丁目と 6 丁目の境界を通る。中心市街地は 1～4 条西 1～5 丁目が核になってい

る。4 条通の前身は上川道路であり、市街地の主要道路である。

鉄道の北側が北地区である。正確には「北西地区」と言うべきであろう。北地区には元町があり、幾春別川が流れている。道路は直交しているが、不規則な碁盤目状になっている。

1878 年（明治 11 年）に開拓史が北地区にある元町に官営休泊所を設置したことが、岩見沢の始まりと言われている。南地区から休泊所へ行くには、夕張通を北方向に進み、鉄道を越えて幾春別川を渡った辺りである。明治政府は幌内炭鉱の開採のため、手宮（小樽市）－札幌－岩見沢－幌内（三笠市）に鉄道敷設を計画した。その道路開削の工事に従事する人のための休泊施設であった。

幌内は岩見沢駅から東へ、直線距離で十数 km 行った地点にある。かつての炭鉱地帯は、岩見沢から滝川に至る函館本線に並行するように、東に十数 km 離れた地点で、南北 40km の範囲に密集してあった。

1882 年（明治 15 年）、夕張通脇に駅が開設された。現在の岩見沢駅からみると、北東に 500m 離れた所である。岩見沢駅周辺の線路は、南西－北東方向に敷設されている。

「明治二十年代初期の岩見沢中心街」図をみると、市街は鉄道の北側にあり、当時の駅を中心に夕張通と鉄道に沿って形成されていた。そこには郡役所・戸長役場・岩見沢神社も描かれている。その頃の人の流れを建物の配置から推測すると、夕張通を幾春別川に向かって北西に進む方向であろう。その進んだ先で、幾春別川に囲まれた元町中の島に遊郭があり、「新吉原」と呼ばれ賑わっていたという。

岩見沢駅が現在の場所に移設されたのは 1892 年（明治 25 年）である。同年には、室蘭線と夕張線も開通している。駅前に田村旅館ができ、鉄道に並行する 1 条通には商店がいくつかできた。1896 年（明治 29 年）に大火があり、その後、市街地は 1 条通と夕張通を中心に形成しなおされた。1 条通は岩見沢駅の南側で鉄道に並行な通りであり、夕張通は 1 条通および鉄道に直交している。岩見沢神社は夕張通の南地区 12 条に遷座された。空知支庁・町役

場・税務署なども南地区に移設された。その後、夕張通を中心に、商家が岩見沢神社方向に建ち並んでいき、北地区の商業店舗は衰退していった¹⁾。

1904年（明治37年）、北海道炭礦鉄道会社の後継である北海道炭礦汽船会社の本社が岩見沢駅前設置され、駅周辺は賑わった。しかし、2年後には室蘭に移転してしまった。この頃、遊郭が南地区の2～4条西2丁目中通りにできていた。繁華街に位置し好ましくないと声があり、1913年（大正2年）には元町にあった場所に移転させられた。しかし、数軒はその場所にとどまった。

「大正4年当時の岩見沢市街地の官公庁、会社商社分布想起図」をみると、夕張通を中心に建物が西7丁目から東5丁目まで、南地区1条から5条までに多く分布している。役所関係は夕張通沿い6・7条辺りにある。警察署は夕張通の鉄道に面した所にある。主たる人の流れは夕張通を南地区から北地区に進む方向と推測できるので、その左手に遊郭が出現していると言える²⁾。

岩見沢は産炭地が後背にあり、その発展とともに空知地方の中心都市として成長し、昭和に入ってもその傾向は続いた。第二次大戦後には函館本線・室蘭本線・幌内線・万字線の4路線をさばく操車場ができ、市街地は繁栄を極めた。この頃までは、夕張通が市街地の中心軸であった。しかし、1960年代（昭和30年代後半）になると石炭産業が斜陽化し、繁栄も曲がり角を迎えた。

1960年代後半から1970年代（昭和40年代）に、市役所の移転やバイパス（国道12号線岩見沢バイパス）の開通があり、都市構造が変化した。市街地の拡大化に対応し、岩見沢駅バスターミナルの機能が充実し、駅前通および4条通（札幌通り）が市街地の中心になってきた³⁾。

岩見沢の人の流れは、明治から第二次大戦直後までは夕張通が主であった。しかし、石炭産業の斜陽化とともに街の構造が変化してきた。札幌から40kmの近い距離にあり、交通の発達とともに岩見沢駅の機能が充実し、駅前通と4

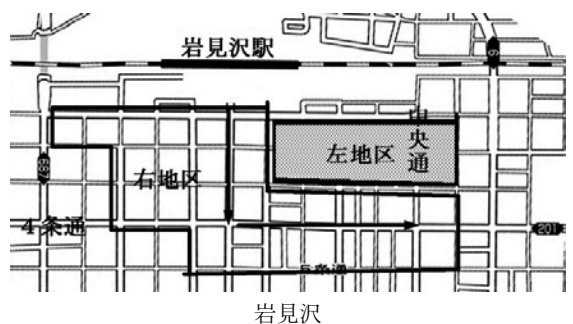
条通が主になってきた。したがって「主たる人の流れ」は、駅前通を進み、4条通で左折して中央通に向かう方向である。その左手地区の西2・3丁目の1・2・3条には歓楽街がある。明治から大正にかけて岩見沢遊郭のあった所であり、その名残が今でもある。

中心市街地の範囲は、2019年報告『岩見沢都市計画図』の「商業地域」を参考にしている。

【文献】（1）『岩見沢市史』昭和38年発行。（2）『岩見沢景観まちづくり調査』2005年報告。

【注】1）文献（1）pp.1018-1021。2）文献（1）pp.609-610。3）文献（2）を参照。

図Ⅳ-10



（11）網走

網走はオホーツク海に面し、知床半島北側の付け根にある斜里と、その北西方向にあるサロマ湖との間に位置し、網走川の河口にできた街である。河口付近では、網走川は西から東へ向かって流れている。

網走の条丁目は、網走川で南北に条を、中央道路（国道39号線）で東西に丁目を分けている。町の区割りについて、条は通りの両側が同じ町になり、丁目は道路で区切られた地域が同じ町になる。ただし南地区においては、各丁目の中を通る道路がある。

中心市街地は網走川の右岸（南側）にあり、南4条の商店街が軸になっている。左岸（北側）にはモヨロ貝塚がある。それはオホーツク

文化の遺跡とされている。オホーツク文化は、5世紀から10世紀頃にかけて、サハリン南部から北海道・南千島のオホーツク海沿岸部に展開した海獣狩猟・沿岸漁労の文化である。網走はその南限にあたる¹⁾。

江戸時代には北海道東部の沿岸でも場所請負制が行われていた。藤野家は利尻・礼文から、オホーツク海に面した宗谷・枝幸・紋別・常呂・網走・斜里、さらに根室国標津（しべつ）、クナシリ・エトロフ等の島にも漁業権や行政権の一部を持っていた²⁾。

1812年（文化9年）に、藤野喜兵衛が網走川右岸の海岸近くに弁天社を建立し、漁場の鎮守とした³⁾。そこが網走の街の基点になった。その後、弁天社は遷座を繰り返し、網走神社として1908年（明治41年）に桂町の現在地に社殿を造営した。参詣道の入口になる「網走神社」碑は南4条東2丁目と3丁目の境にある⁴⁾。

1869年（明治2年）、オホーツク海沿岸周辺地域は8郡からなる「北見国」となった。1879年（明治13年）、網走に紋別・常呂・網走・斜里の4郡を統括する郡役所がおかれた⁵⁾。1881年（明治14年）、網走の街を「北見町」と称し、測量・区画割りをして市街地建設に着手した。その基点になったのが藤野家の宅地である。そこを1丁目として、西へ10町（1080m）を区画した。南北の幅は川と丘に挟まれて一定ではなく、数町に区画し、碁盤目状に区割りした。

東西方向の通りでは、藤野家宅がある中通（現・南4条通）に重点がおかれた。以下は南通（南6条通）、南裏通（南8条通）、北通（南2条通）の順であった。その後、1926年（大正15年）に条丁目が採用された。東西の丁目を分ける中央道路は、当初の区画では6丁目と7丁目の間である。基点となった藤野家宅は東6丁目となった。歓楽街を形成することになる8丁目（現・西2丁目）に人家が及んだのはよほど後のこと、という記述がある。なお、1902年（明治35年）に「北見町」は網走町に統合され、「網走町大字北見」として残っていた地名も1912年（大正15年）に消滅した⁶⁾。

その後1942年（昭和17年）に、野付牛が市制を施行して「北見市」と改称した。

1887年（明治20年）に釧路側から着工された釧路道路が1890年（明治23年）に網走まで全通した。これは東3丁目と4丁目の間を通る道路である。同年に、釧路集治監から囚徒を大移動させ、網走川左岸のモヨロ村に網走囚徒外役所を開設した。後に、この施設は場所を移し、網走監獄さらに網走刑務所となった。翌明治24年に網走―旭川を結ぶ中央道路の開削工事が行われ、1年間で完成させた。道路開削では多くの囚人が犠牲になった。中央道路・釧路道路は「囚人道路」と呼ばれている⁷⁾。

1894年（明治27年）頃の「北見町市街図」をみると、家がある地域は、中通（南4条通）を中心に東から中央道路までである⁸⁾。1912年（明治45年）「網走町全図」では、現在の中心市街地になる地域の区画が細かく描かれており、施設もその範囲に散在している。明治30年代から明治末にかけて人口増加があり、市街地が拡張していったと推測できる。さらに、1921年（大正10年）頃に作成された「網走市街地増画図」では、網走川左岸の北地域の区画割りが描かれていて、人口増加が急であったことがわかる。網走川を挟んだ南北地域の一体化が条丁目の採用に影響したことになる⁹⁾。

1912年（明治45年）発行『北見繁栄要覧』で歓楽街の様子をみよう。芸妓を抱え社交クラブの性格をもつ料理屋として、一喜亭（北通2丁目）、北盛亭・玉島亭（中通4丁目）、梅月（中通8丁目）、そのほか7店舗が列举されている。このうち、北盛亭は野付牛（現・北見市）梅之家と並んで道東で屈指と言われていた。ここから、南4条通（中通）で釧路道路（4丁目）付近が街一番の場所であったことがわかる。

遊郭については、「北見町北通三四丁目の一画を占むるも中通八丁目の裏に當を以て人呼んで八丁目と云ふ」と記述している。すなわち、遊郭は南2条東3・4丁目にあったが、南4条西2丁目に移転した。郭内には5軒あり、娼妓42人がいた。このほかに、寄席日吉亭が中通7丁目、劇場一松座が中通9丁目にあった。

網走遊郭が公認されたのは1894年（明治27年）である¹⁰⁾。すなわち、歓楽街は明治30年代には、中央道路より西側地域で南4条通に立地するようになった。なお、一松座は南5条西4丁目に移転した後、廃業している。

1923年（大正12年）頃に結成された会員数99名の商工業者団体がある。その記載をみよう。中通には69店舗が立地している。そのうち東地区は44店舗で、中央道路から東に6丁目（15）、5丁目（16）、4丁目（9）、3丁目（3）、2丁目（1）である。西地区は25店舗で、西に7丁目（14）、8丁目（6）、9丁目（5）である。南通は東地区（8）・西地区（4）、南裏通東地区（4）、北通東地区（5）、釧路通（6）、他地域（3）である。

ここから、南4条通の西地区には歓楽街の要素に加え、街を代表する店舗も立地するようになったことがわかる。1912年（大正元年）には、南3条西端に網走駅が開設されている。これも南4条通の立地に影響していただろう。

当初開設された網走駅は、野付牛方面からくる鉄道駅である。その後、1932年（昭和7年）に、網走駅は現在地に移設された。そこは当初駅より西に約500m移動した所であった。その理由は、釧路方面から来る鉄道が当初駅より南の丘陵下を通らざる得なく、当初駅より西に進んで、そこからバックして当初駅に入ることになった。それを解消するために、駅を西に移動させたからである。市街地から新駅に行くには道路を確保する必要があった。そのために川幅が広がった網走川の一部を埋め立てた¹¹⁾。駅前を通過する道道23号線はその埋立地に造られた。それゆえ、現在の中心市街地における「主たる人の流れ」は網走駅が起点ではない。なお、当初駅は「浜網走駅」と改称され貨物駅となったが、現在は廃止されている。

網走港が街に与えた影響も大きかった。オホーツク沿岸には船舶を安全に碇泊させる港湾がなかった。それが明治初期からの懸案事項であった。網走に港湾を造ることを決定したが、財政問題もあり実現には時間がかかった。1919年（大正8年）から網走港の修築工事が始まり、1930年（昭和5年）に完成した。こ

の間に人口増加も大きく、網走川を挟む南北地域の一体化も進められた。網走港は避難港であり商港としても期待されたが、商港としての機能は果たせなかった。それに代わって漁船の利用が急増した¹²⁾。

昭和に入り歓楽街の様子も変化してきた。レコード・ラジオの普及、カフェバーの増加と女給の出現、ネオンサインの輝き、大衆娯楽としての映画の全盛期を迎えた。1934年（昭和9年）の風俗営業の記録がある。料理屋32で芸妓34・酌婦31、貸座敷3で娼妓10である。飲食店のうち普通飲食店46、カフェバー15、喫茶専門店1である。飲食店女性雇用者のうち女給47、その他35である¹³⁾。

昭和初期には遊郭はあったが寂れて不気味であったという記述もある¹⁴⁾。すなわち、戦前昭和期になると、南4条通の遊郭は寂れ、通常の商店が立地するようになっていた。遊興施設は南4条通・西地区ではなく、その左右両地区に移っていた。

第二次大戦後には、1950年（昭和25年）頃から網走の商業活動が活気を取り戻してきて、南4条通に銀行の網走支店が開設された。1960年代になると、スーパーマーケットが開店し、中央商店街振興組合が設立された。1973年（昭和48年）には南4条通のアーケードが完成した¹⁵⁾。

「主たる人の流れ」の起点は、南4条通で網走神社碑がある東2丁目・3丁目交差点である。南4条通を西に進み、街の中心である中央道路との交差点を過ぎた先で、南4条通からはずれた左右の地区に歓楽街がある。したがって、網走の中心市街地は左右の観点からではなく、起点・終点の観点から商業店舗が分布している。

中心市街地の範囲は、平成29年報告『網走市都市計画マスタープラン』pp.15「商業地域」を参考にした。

【文献】（1）田端宏ほか『北海道の歴史』2000年発行。（2）国立国会図書館デジタルコレクション『北見繁栄要覧』大正元年発行。（3）『網走市史 下巻』昭和46年発行。（4）『新網走小史』昭和62年発行。

【注】 1) 文献 (1) pp.26-28。 2) 文献 (2) pp.11。
 3) 文献 (4) pp.42。 4) Wikipedia「網走神社」を
 参照。 5) 文献 (2) pp.12。 6) 文献 (3) pp.17・
 40-42・740-742・文献 (4) pp.77。 7) 文献 (3)
 pp.111-120。 8) 文献 (4) pp.94。 9) 文献 (3)
 pp.634・739。 10) 文献 (2) pp.138-141・文献 (3)
 pp.648-651。 11) 文献 (3) pp.1471-1479。 12) 文
 献 (3) pp.1084-1092。 13) 文献 (3) pp.1444-1445。
 14) 『網走百話』網走市教育委員会 1988 年発行の山
 谷一郎記述を参照。 15) 文献 (4) pp.285-290。

図IV-11



(12) 留萌

留萌は日本海に面した港町である。小樽から直線距離で北北東 100km の地点にある。江戸時代、留萌はルルモッペ場所になっていた。場所請負制による経営が本格的に行われるようになったのは 1750 年頃からである。その当時は鮭が主であった。鯺（にしん）がルルモッペで主役となるのは 1840 年以降である¹⁾。

明治期になり、北海道は開拓使によって管轄されることになった。1872 年（明治 5 年）、開拓使は地方行政を円滑に行うため、札幌本庁と 5 支庁を設置した。留萌は宗谷支庁の管轄下になった。翌 1873 年（明治 6 年）に宗谷支庁が留萌に移設され、留萌支庁と改称された。管轄地域は宗谷支庁の範囲と同じで、概略で旭川以北の天塩国（てしおのくに）と、東海岸の北見国のうち北 4 郡である。同年の留萌村人口は、平民 65 人・アイヌ 43 人・寄留民 170 人である。寄留民のうち官員 14 人・僧侶 2 人であ

る²⁾。

1877 年（明治 10 年）に戸長役場が元町に置かれた³⁾。元町は当時の留萌川の河口北側にあった。後年、川筋が北側に変更され、元町は留萌川の南側になり、元の河口周辺には留萌港の内港が造られるようになった⁴⁾。

1886 年（明治 19 年）に北海道庁が設置され、その長官に岩村通俊が就任した。1887 年（明治 20 年）に岩村長官はロシアの脅威を考慮して、樺戸から北増毛への道路建設が必要であると述べた。その頃は、留萌よりも 14km 南にある増毛の方が栄えていた。1892 年（明治 25 年）に道路は開通した。

その一方で、イギリス人技師 C.S. メークは調査報告書を提出し、留萌が天塩沿岸で唯一の大きな港であり、内陸の資源搬出の交通手段として留萌港が優れていると述べている。これが留萌築港の気運を高めた⁵⁾。1907 年（明治 40 年）に原敬が視察して、留萌川は水深もあり流れ緩やかで土砂を流すことなく、すこぶる利用しやすく、港として優れている、と日記に書いている⁶⁾。

1891 年（明治 24 年）、現在の本町地区を中心とした「新市街地造成計画」が作成された。当時の留萌川の南側地区には、河口に近い方から現在の大町・港町・本町がある。港町と本町の真ん中を貫いて南東方向に進む道路が計画された。それが「南大通」であり、現在の道道 22 号線・国道 231 号線である。計画地域は 20m 前後の高台であった。ちなみに、留萌駅周辺を含め、現在の中心市街地の多くは 3～4m の低地である。

本町地区には遊郭が計画された。その場所は南大通に直交し、本町 3 丁目と 4 丁目の境界を通る「南山手通」沿いで、現在の幸町 3 丁目・4 丁目に位置する。旧市街地の元町にあった遊郭はそこに移転した。1892 年（明治 25 年）には、戸長役場が新市街地の本町 1 丁目に移設された。新市街地造成は 1894 年（明治 27 年）に終了した⁷⁾。

留萌港の重要性は明治 20 年頃から認識されていた。深川と留萌を結ぶ鉄道建設により、内陸にある旭川方面との流通が円滑になる。ま

た、留萌築港により漁獲物・農産物・木材・石炭の積み出しが容易になる。1899年（明治32年）頃からは、留萌川を遡った場所で炭山がいくつか開抗されていた。それは1905年（明治38年）に大和田炭鉱となり、本格的に採炭を行うようになっていた⁸⁾。また、北空知の雨竜炭田開発も計画されていた。

深川と留萌を結ぶ鉄道建設は、1907年（明治40年）に着工し、1910年（明治43年）に完工した。留萌駅は既存の市街地から離れた原野に開設された。それゆえ、駅も含めた地域の区画が必要であった⁹⁾。留萌築港は1910年（明治43年）に着工し、1933年（昭和8年）に完工した。この両者の事業主体は国であるが、それに併せて、留萌町が事業主体である「大留萌建設」事業と、留萌鉄道株式会社が主体の鉄道敷設が行われた。

大留萌建設の第1次事業は1922年（大正11年）に着工し、1926年（大正15年）に完工した。その内容は河川切替・副港造設・市街地整備である。河口に近い留萌川は勾配が緩く極端に蛇行していた。鉄道は蛇行する川の北側を通過して留萌駅に着く。そこから川を横切って増毛駅に行く。川を比較的まっすぐに流れるように掘って、流路が駅と旧市街の北側になるように切り替えた。蛇行する旧河川は埋め立てて、市街地の整備を行った。また、旧河口付近では、留萌港の内港を造った。外港には防波堤を造った。内港は人工的に造ったので、船舶の接岸ができて、積み降ろしが容易になった。内港の奥に副港を造り、小舟や舢舨の係留に使った。

第2次事業は1924年（大正13年）に着工し、1928年（昭和3年）に完工した。人口増加が予想されたので、上水道の敷設・中学校新設・郵便局昇格がなされた。留萌鉄道による事業は1928年（昭和3年）に着工し、1932年（昭和7年）に完工した。内容は、留萌駅から内港の北岸と南岸までに鉄道を敷設し、雨竜炭田の石炭の搬出を目的にしたものであった¹⁰⁾。

1914年（大正3年）発行『最近の天塩国便覧』の商業施設をみよう。233店の業種と立地通名が記載されている。新市街地での立地は、南大通に45店ある。以下は南大通に直交する

通りである。河口に近い港町1丁目から内陸に進む本町4丁目までの店舗数は、南浜手通(8)・南記念通(24)・弁天通(20)・留萌通(9)・瀬越通(26)・南山手通(35)で、計167店である。このほか「南」が略された記述もあり、全体の4分の3が当該地域に立地している。瀬越通と南大通との交差点が、その後「十字街」と呼ばれる。したがって当時は、十字街よりも河口寄りに多くが立地していた。

業種は荒物雑貨商(31)・海陸物産商(13)・呉服太物商(12)などである。とくに貸座敷業は南山手通に8軒あり、料理店業・飲食店業もその周辺に分布していた¹¹⁾。娯楽施設としては、1903年（明治36年）に南山手通に亀本座が開業した。この通りには遊郭があった。1907年（明治40年）南大通に遊楽座、1911年（明治44年）南山手通に留萌座が開設された¹²⁾。すなわち、歓楽街は人の流れの奥地域にあった。

1933年（昭和8年）に留萌築港が完成し、祝賀会が行われた。その頃には十字街が繁華街の中心であった。さらに商業地が神社下から開運町へと広がりつつあった¹³⁾。すなわち、本町よりさらに奥の錦町へ、その左地域にある開運町へと立地していった。

商店街沿革史の記述がある。留萌港の発展とともに、まず本町商店街が形成された。次いで市街地拡大とともに中央商店街が形成された。これは南大通沿いの錦町である。昭和期になり、大留萌建設による市街地整備がなされて、駅前商店街が形成されてきた。中央商店街と駅前商店街がつながる形で開運町商店街、神社下商店街、錦通り三番街商店街が形成された。さらに、十字街から南大通を進む左側の錦町3丁目・4丁目に飲食店を中心として福広会商店街が形成された¹⁴⁾。

『留萌市都市計画マスタープラン 2003～2022』の「にぎわい復活ゾーンの整備方針図」をみると、本町の「十字街周辺地区」が「にぎわい誘導の核」とされ、国道231号線の本町から錦町への矢印がある。それとは別に「留萌駅周辺地区」ににぎわい誘導の核がある。

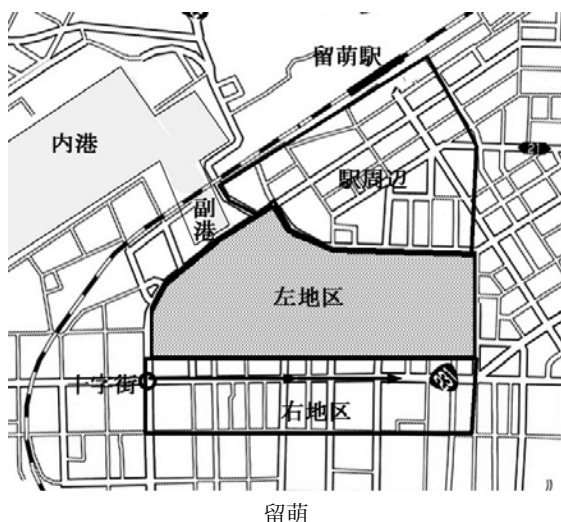
「主たる人の流れ」は、本町2丁目・3丁目

の十字街から錦町へ進む方向である。その左手地区の錦町・開運町に歓楽街がある。それとは別に駅周辺地区を設ける必要がある。

【文献】 (1)『留萌市史』昭和45年発行。 (2)『新留萌市史』平成15年発行。

【注】 1) 文献(2) pp.53。 2) 文献(2) pp.190-193。 3)「留萌いまむかし9」1987年を参照。 4) 文献(2) pp.255。 5) 文献(2) pp.210-214。 6) 文献(2) pp.240-241。 7)「留萌いまむかし33話」1989年を参照。 8)「留萌いまむかし62話」を参照。 9) 文献(2) pp.239-240。 10) 文献(1) pp.246-278。 11) 文献(1) pp.443。 12) 文献(2) pp.1097-1098。 13)「留萌いまむかし1987年3月」を参照。 14) 文献(2) pp.640。

図Ⅳ-12



(13) 苦小牧

苦小牧は、西の函館から直線距離で120km、東の襟裳岬から150kmで、両者の中間に位置する太平洋に面した街である。札幌までは直線距離で50km、駅間の鉄道距離は71.2kmである。苦小牧は大正期から今日まで王子製紙の城下町と言ってよい。

江戸時代、苦小牧周辺は商場知行制による勇払場所として知られていた。すでに1589年

(天正17年)には勇払場所が置かれていて、鮭場・鷹場とされていた¹⁾。1808年(文化5年)には千歳越のルートが開拓された。すなわち、勇払川ーウトナイ湖ー千歳川ー石狩川から日本海側に達する経路である²⁾。江戸末期には、サッポロ越新道として日本海側の銭函から太平洋岸の勇払まで、札幌・千歳などの陸路を通過するルートが開拓された。

日高本線・勇払駅は、苦小牧駅の東11km地点にある。勇払場所の漁獲は、1830年代(天保の頃)には2千石と多く、江戸へ直航で移出される特典があった。その頃、苦小牧の樽前浜は地引網を用いるイワシ漁の主産地となり、搾粕を移出するようになっていた³⁾。樽前浜は、苦小牧駅の少し西側にある海岸である。

明治初年頃の苦小牧は茅の繁茂する荒原であった⁴⁾。商業形態は場所請負人による独占営業であり、函館方面で仕入れた生活必需品を樽前浜に運んで商売をしていた。そこで働いている人々は漁夫である季節出稼者とアイヌの漁業関係者がほとんどであった。取引は海岸で行われていたので、簡易な店舗しかなかった⁵⁾。

1872年(明治5年)に着工された札幌本道が苦小牧を通り、そこから北上することになった。東に位置する日高・根室へは苦小牧が分岐点となった⁶⁾。その結果、苦小牧の東にある海岸街の勇払は衰退していった。1873年(明治6年)に勇払郡開拓使出張所が勇払村から苦小牧村に移転し、苦小牧がこの地方の中心地になっていった⁷⁾。

1890年前後(明治20年代末から30年代にかけて)、林業・牧畜業も起こり、地元の漁業者も現れて、定住者が増加し始めた。それにつれて商業店舗が出現し、市街地ができてきた⁸⁾。

1900年頃(明治30年代中期)の市街地は、中央院から「新川通」までの750mの長さであった。その中間地点に苦小牧橋がある⁹⁾。中央院は海岸近くを通る札幌本道沿いにあり、苦小牧駅の南西1.7km地点にある。札幌本道は、現在の国道36号線で「大通」と呼ばれている。新川通は、中央院より苦小牧駅に近いところにある。

北海道開拓と娼妓とは対の関係であった。明治初期の苦小牧においても、季節出稼者相手に若干の貸座敷があったが、ばらばらに存在していて遊郭をなしてはいなかった¹⁰⁾。1902年(明治35年)に幸町に遊郭地が設置され、この区域しか貸座敷の営業ができなくなった。幸町は中央院からの道筋で言うと、駅に近づく方向に進んで、苦小牧橋を渡って左折し、少し上った所である¹¹⁾。

苦小牧駅は1892年(明治25年)に北海道炭礦鉄道の駅として開業した。その後国有化され、1909年(明治42年)に室蘭本線所属となった。翌年1910年(明治43年)には、王子製紙苦小牧工場が操業を開始した。王子製紙苦小牧工場は、苦小牧駅南口を出てすぐ右手にある広大な敷地に立地している。

1910年代(大正年間)になり、王子製紙の発展とともに商業施設は少し駅に近い方に移動し、苦小牧橋から新川通が中心となってきた。当時の商工業は物品販売業が247店・理髪業23・飲食店22・料理店17・貸座敷7などである¹²⁾。貸座敷などの遊興店舗は遊郭地およびその周辺にあり、王子製紙関係者のおかげで繁栄していた。娼妓数は80名を数えた¹³⁾。

1921年(大正10年)に大火があり、当時の中心市街地はほとんど焼失した。残ったのは駅前とその周辺地区の商店であった。これを機会に市区改正が行われ、旧遊郭地跡の発展を見込んで、遊郭地を海岸に面した浜町に移転させた。昭和になり遊郭は戦時体制下で消滅していった¹⁴⁾。

街の経済は王子製紙の景気に左右されることが大きく、大火からの復興過程で、中心市街地はさらに駅に近い新川通を含めた大町地区に移ってきた。昭和初期には、さらに駅寄りの錦町にも小料理屋・飲み屋などの飲食店が増えてきた¹⁵⁾。

第二次大戦後しばらくは、バラックマーケットにおけるヤミ市が盛んであった。とくに駅前バラックマーケットは1954年(昭和29年)に移転させられるまで活況を呈した。また、錦町・大町には「親不孝通り」と呼ばれる「いわゆる赤線」があり、米軍兵士等を接待する特殊

飲食店があった¹⁶⁾。

1952年(昭和27年)、錦町に鶴丸デパートが開店した。大町地区の落ち込みもあり、中心街は一条通を中心とする錦町と、王子町・表町の駅前通に移ってきた。1973年(昭和48年)に長崎屋が駅北口に出店し、ダイエー・イトーヨーカ堂等の大型店が駅周辺に出店して、中心が駅周辺に移動してきた¹⁷⁾。

苦小牧は王子製紙の城下町と言ってよく、現在もその状態が続いている。王子製紙工場の正門に向かって一直線に延びる王子通には、約1kmにわたって王子製紙関係の施設が並んでいる。王子通の北側には苦小牧駅があり、南側には一条通を中心とした商店街と歓楽街がある。

「主たる人の流れ」は、駅前通(「駅前中央通」の右側に並行する通り)を南に進み、一条通で右折する方向と言ってよい。ただし、左右地区を特定するには考慮が必要である。歴史的には、その流れとは反対方向から街は発展してきた。すなわち、国道36号線を中央院から駅の方角に進むように市街地を発展させ、その左手方向に歓楽街を創り出してきた。第二次大戦後、駅を起点とし駅前通から一条通に進む方向に、人の流れが変わった。一条通の左右には歓楽街がある。したがって、左右地区という観点からではなく、起点地区・終点地区という観点から見た方が適切であろう。他方、王子製紙の城下町という観点からは、王子通を正門に向かって道沿いが右地区であり、その左方向にある一条通沿いが左地区という見方もできる。ただし、これは実際の人の流れではなく、王子製紙関係者の描くシンボルとしての人の流れと想像される。

中心市街地の範囲は、平成27年報告『苦小牧市都市計画図』の「商業地域」を参考にした。

【文献】(1) 国立国会図書館デジタルコレクション『苦小牧町史』昭和15年発行。(2)『苦小牧市史 下巻』S51年発行。(3)『苦小牧市史 追補編』平成13年発行。

【注】 1) 文献 (1) pp.14。 2) 文献 (1) pp.29。
 3) 文献 (1) pp.37。 4) 文献 (1) pp.168。 5) 文献 (2) pp.35。 6) 文献 (1) pp.86。 7) 文献 (2) pp.188。 8) 文献 (2) pp.40。 9) 文献 (2) pp.42。
 10) 文献 (2) pp.186。 11) 文献 (2) pp.193-198。
 12) 文献 (2) pp.47。 13) 文献 (2) pp.197-198。
 14) 文献 (2) pp.199-208。 15) 文献 (2) pp.57-61。 16) 文献 (2) pp.207-208。 17) 文献 (3) pp.671-672。

図IV-13



(14) 稚内

稚内は北海道の最北端にある。北に向かって左(西)にあるのがノシャップ岬で、右(東)にあるのが宗谷岬である。稚内駅はノシャップ岬の方にある。稚内駅周辺は海岸線と丘陵地に挟まれた狭隘な土地である。海岸線は南北方向であり、北に向かって右側にある。丘陵地は左側になる。

稚内は古くから沿岸漁業を中心に開け、江戸時代には場所請負制が行われていた。明治時代になって、運上金に代わって海産税になったが、物納制であり、実質変わらなかった。一般漁民が水産製品を貨幣化するのが困難であったからだ。生ものは地元で消費され、輸送されるのは乾物と塩物に限られていた。当初の水産物は煎海鼠(いりこ：干しナマコ)が主であり、

その後の漁具・漁法の進化によって鮭・鱒・鱈・鯨の水揚げが多くなっていった¹⁾。

1880年代後半(明治20年頃)には、海岸線に沿って東西150m、南北2kmの細長い市街地が形成されていた。その位置は、現在の中央5丁目から宝来5丁目までである。稚内駅を基準にすると、南に750m、北に1250mの範囲である²⁾。

「明治29年の稚内市街図」をみると、道路は海岸に並行して、海に近い方から北浜通・中通・本通・山下通である。南北に通じているのは、北浜通と本通だけである。海岸に沿って北浜町が一町(南)から十町(北)まで描いてある。現在の地名では、一町は中央3丁目にあたる。後にできる稚内駅前通は五町を横切っている。八町が宝来1丁目、十町が宝来2丁目になる³⁾。南北の長さは1kmである。ただし1887年(明治20年)頃は、「ノシャップから北浜6丁目付近までの海岸は丈余の笹藪草原」だった⁴⁾。したがって、当時の中心市街地は現在の中央2丁目・3丁目で500mの長さであろう。

後の埋立で北浜通より海寄りに開運通ができ、さらに海寄りに鉄道が敷かれることになった。鉄道が敷かれる以前に、稚内駅近くの海岸に波止場ができて、北浜通等に直交する駅前通は「波止場通」と呼ばれることになった。現在、開運通は稚内駅までが国道40号線で、その先の北防波堤までが「北浜通」になっている。

稚内は港湾として恵まれた条件にあり、よい漁場でもあった。1882年(明治15年)頃から、小樽を足場にして鯨・鮭・ナマコを目当てに行商が通っていた。1887年(明治20年)頃から定住者が現れてきて、小樽港を基点とする船舶の出入りも多くなり、移住者が増加してきた⁵⁾。当初、稚内は宗谷の管轄下にあったが、経済の中心が宗谷から稚内に移ってきて、官公署の機能も拡張した。当時の稚内に来る本船は沖に停泊し、船着場までは舢(はしけ)で通っていた。船着場は北浜と南浜にあり、北浜のは現在の稚内駅近くにあった⁶⁾。

1905年(明治38年)の日露戦争後、日本は

南樺太を領有した。その中継地の要素もあり、商店のほか、旅館・飲食店などの進出もめざましかった⁷⁾。これらの商業店舗は、波止場通を機軸にして、南北に立地するようになった。1902年（明治35年）から1907年（明治40年）にかけて、23軒の旅館が記録されている。そのうち、北浜通には18軒の旅館があった。明治35年から大正期にかけて、36軒の料理飲食業が記載されている。そのうち、中通22軒・本通4軒・北浜通2軒・波止場通4軒である⁸⁾。

1923年（大正12年）には、稚内と南樺太の大泊町を連絡する鉄道連絡船「稚泊航路」が開設された。それに先駆け、明治末期から大正期にかけて、稚内駅より北500mの地点を起点として、南側の海岸線が埋め立てられてきた⁹⁾。とくに大正9年の築港開始によって、埋立は本格的になった。これらの工事に携わる人を含めて、稚内は賑わいをみせた。波止場に近い方から、北浜通には一般商店や旅館が、その奥の中通には料理飲食店が、さらに奥の本通・山下通には若干の高級料亭が立地した。

1922年（大正11年）には天北線が「当時の稚内駅」まで延伸された。1926年（大正15年）には宗谷本線が開通した。天北線は東側（太平洋側）から、宗谷本線は西側（日本海側）から稚内に向かう鉄道である。

「当時の稚内駅」は「現在の稚内駅」より南に1.2km離れた地点に設置された。したがって、乗客は駅から乗船場まで歩くか、運んでもらうかであった。1924年（大正13年）、稚泊連絡船のための待合所が現在の稚内駅近くに建設された¹⁰⁾。

1928年（昭和3年）、連絡船待合所に稚内港駅（現・稚内駅）を開設し、鉄道をそこまで延伸した。稚内港駅の改札口は連絡船への連携を重視して、市街地とは反対側（東側）に設けられた。その後、北防波堤に栈橋駅を計画し、港駅と栈橋駅の一本化を計った。しかし、港駅がある波止場通を機軸に繁栄してきた中心街の旅館・商店・交通業者は反対した。結局、港駅は移動せず、1938年（昭和13年）に建てられた駅舎の改札口は市街地側（西側）に作られるこ

とになった。同年、防波堤栈橋内に「稚内栈橋駅」が設置された。翌1939年に港駅は「稚内駅」と改称された。それにともない最初の稚内駅は「南稚内駅」と改称された。その後、南稚内駅は南に1km移動し、現在の位置になった。第二次大戦の敗戦で南樺太の領有はなくなり、稚内栈橋駅の役割も終わった¹¹⁾。

稚内の市街地は、南北に細長い形をしている。それゆえ、人の移動は南北が主であった。小樽港を基点とする船舶の出入りから、波止場通を機軸として商業店舗が立地するようになり、中心市街地が形成されていった。それと並行して、埋立と港湾整備が行われていった。日露戦争の結果、南樺太を領有することになり、樺太への中継地としての役割も追加された。南に設置された当初の稚内駅から、北にある稚泊連絡船に向かって人は移動するようになった。これが人の流れを、南から北へと加速させた。当初のメインストリートは初代北浜通であり、そこに一般商店や旅館が立地した。北に向かってその左側に並行する中通には、料理飲食店が立地した。したがって、「主たる人の流れ」は北浜通を南から北に進む方向で、その左地区に歓楽街ができたと言ってよい。

現在の状況は「中央商店街」が街一番の顔で、それは初代北浜通沿いで、駅前通より南に位置する。敷石が詰められ、アーケード街になっている。中央商店街を北に進み、駅前通を越えた左に並行するのが「仲通り」であり、ここが歓楽街になっている。仲通りは駅前通から北防波堤通りまで続いている。駅前通には、北洋銀行や郵便局が立地している。

中心市街地の範囲は、平成21年報告『稚内市中心市街地活性化基本計画』pp.13で図示されている。しかし、本稿では歴史的経緯を踏まえ、pp.31「商店街位置図」に図示されている3商店街を囲む地域を、主たる中心市街地とした。現状では、実際の人の流れが初代北浜通にあるのではない。しかし、街が培ってきたイメージとしては、主たる人の流れは初代北浜通を南から北へである。したがって、左右地区による分類ではなく、起点地区に街を代表する商店街、終点地区に歓楽街という理解をする。

【文献】 (1)『稚内市史』昭和43年発行。(2)『稚内百年史』昭和53年発行。(3)平成21年報告『稚内市中心市街地活性化基本計画』。

【注】 1) 文献(2) pp.80。 2) 文献(3) pp.6。
3) 文献(1) pp.412。 4) 文献(1) pp.726。 5) 文献(1) pp.726。 6) 文献(2) pp.113。 7) 文献(2) pp.109-112。 8) 文献(1) pp.728-733。 9) 文献(3) pp.2。 10) 文献(1) pp.413。 11) 文献(1) pp.1001-1004。

図IV-14



稚内

(15) 美唄

美唄の街は札幌から旭川に向かう国道12号線沿いにある。美唄を通る国道は日本一長い直線道路で、29.2kmある。国道12号線に並行して函館本線が走っている。岩見沢駅から北に美唄駅までは16.8km、美唄駅から北の滝川駅までは26.1kmである。

美唄市街地の東側は山並みが続き、南の幌内

から北の歌志内さらに赤平・芦別へと続く炭鉱地帯であった。美唄近郊の主な炭鉱では、三菱鉱業が常盤台地区に、三井鉱山が南美唄に持っていた。

市街地の西側約8km地点を石狩川が流れている。市街地の標高は20m前後で、石狩川付近は10m前後である。空知川が石狩川に合流する滝川地区から下流にかけては平坦な土地が続き、石狩川に注ぐ無数の細流が網の目状にある。美唄市街地の南には美唄川が、北には十号川が流れている。

市街地の条丁目について記述する。国道12号線を「大通」という。大通に面した東側を大通東1条という。さらに東1条・2条・・・である。大通に面した西側を大通西1条という。さらに西1条・2条・・・である。美唄駅北端から1ブロック150m北で、大通に直交する道路の東側を「旭通」、西側を「昭通」という。旭通・昭通より北へ、北1丁目・2丁目・・・、南へ南1丁目・2丁目である。道路はそれぞれ直交しているが、道路間隔はまちまちである。

昭通から南へ145m離れて並行するのが「中央通」である。中央通は美唄駅北端から大通に直交し西へ向かい、南1丁目と2丁目に分ける道路である。大通から170m中央通を進むと右手に中央公園があり、500m進むと右側に市役所がある。美唄駅南端に近く、中央通の南に135m離れて並行するのが「栄通」である。栄通は南2丁目と3丁目に分ける道路である。これは道道35号線で石狩川を越えて月形町に通じている。

鉄道は大通の東150m地点を並行して走っている。したがって美唄駅は東1条南2丁目に位置している。中央通と栄通の間に並行するのが「駅前通」である。入口の右角に北洋銀行があり、商店街になっている。栄通の南140mを並行するのが「銀河通」である。銀河通は南3丁目と4丁目に分ける道路である。西に入った所に「銀座街」の看板門がある。そこに歓楽街がある。

大通と鉄道の間に並行する通りが2つあり、鉄道に近い方を末広通（裏通り）という。大通

に近い方を後述するので、ここでは「大通東1条通」とする。

美唄駅は北海道炭礦鉄道の駅として1891年（明治24年）に開設された。それは栄通より300m南に位置する東1条南4丁目に設置された。しかし、低地帯にあり浸水するので、1900年（明治34年）に現在地の南端に移設された¹⁾。1906年（明治39年）には国有化され、官設鉄道に移管されている²⁾。

美唄はかつて沼貝と呼ばれていて、1890年（明治23年）に沼貝村が設置された。美唄町と改称されるのは1926年（大正15年）である³⁾。沼貝村設置にともない屯田兵特科隊が配備された。さらに、美唄駅が開設された1891年（明治24年）から4年間にわたり屯田兵が移住してきた。屯田兵村は美唄駅以北および美唄川以南の国道沿いと、美唄駅周辺の国道以西に造られた。ただし、西側地区のうち現在の大通西1条南2・3丁目は番外地として商業用地とされた。その後さらに、市来知村共有地であった国道東側地区のうち、現在の大通東1条南1～7丁目を買収した。そこに市街地が形成された。

「明治35年頃的美唄市街略図」をみると、大通西1条南1丁目に空知神社・沼貝村役場・美唄郵便局が並んでいる。商業店舗は大通西1条南2・3丁目、大通東1条南1～4丁目、および旭通から駅までの大通東1条通に並んでいた。

当時の歓楽的業種は、酌婦をおいて酒食の提供を許可された料理屋である。市街地には5軒あった。栄通に1軒、その周辺の大通東1条に3軒、末広通に1軒である。すなわち、移設された美唄駅周辺にあった⁴⁾。

美唄は炭鉱で栄えた街である。1890年代に工業用石炭の需要が拡大したが、石狩炭田の石炭を京浜地帯に送り出せるのは北炭だけであった。三井・三菱などの大手財閥系資本の主力はまだ九州筑豊地区に留まっていた。その頃、小規模な炭鉱開発が活発になり、美唄での設定鉱区は1894年（明治27年）に60万坪、1895年（明治28年）に180万坪であり、1898年（明治31年）には3,178万坪に増加した⁵⁾。それ

にともない沼貝村の人口は、1895年（明治28年）4,842人、1906年（明治39年）10,783人と増加していった⁶⁾。

1907年（明治40年）に石狩石炭会社が美唄川上流に鉱区を開坑し、美唄駅から専用鉄道の敷設を開始したが、中断してしまった。1913年（大正2年）に飯田炭鉱が開坑し、1914年（大正3年）に専用鉄道（美唄鉄道）の工事が再開された。1915年（大正4年）に三菱鉱業が飯田炭鉱を買収した⁷⁾。その頃、三井鉱山は砂川炭鉱に着手していた⁸⁾。三井鉱山が美唄で採掘を始めたのは1928年（昭和3年）である。このようにして財閥系資本が進出してきた⁹⁾。1920年（大正9年）の人口は34,625人、1935年（昭和10年）は37,149人である¹⁰⁾。

「昭和4年発行の美唄市街図」をみよう¹¹⁾。大通沿いの店舗は南7丁目から北2丁目まで、すなわち美唄川から十号川まで並んでいる。また、大通東1条通・末広通・栄通・旭通にも店舗が立地している。

第二次大戦後、石炭は重点産業とされ、美唄の炭鉱は急激な膨張と発展を続けた。1948年（昭和23年）には人口が8万人を超えた¹²⁾。人口のピークは1950年代末で9万人を超えた。1960年代にはいと石炭産業にかげりがみえ、人口が減少に転じた。人口減少にともなう商業活動の停滞に対し、1960年代中頃から中核市街地の土地利用についての審議が行われてきた。その結果、1976年（昭和51年）から駅前通を中心とした再開発が始まった¹³⁾。2000年の美唄市人口は約3万人である。主な商店街は、大通沿い南3丁目から北1丁目の600m区間と、駅前通の300m区間である。

美唄の中心市街地における「主たる人の流れ」は、大通を南から北に向かう方向である。当初から、美唄市街地は大通を中心に、南から北に向かって形成されてきた。大通の写真は北に向かって撮影されてきた¹⁴⁾。補助的な人の流れは、駅前通を大通から西に向かう方向である。この両者の流れの左方向に歓楽街である銀座街がある。

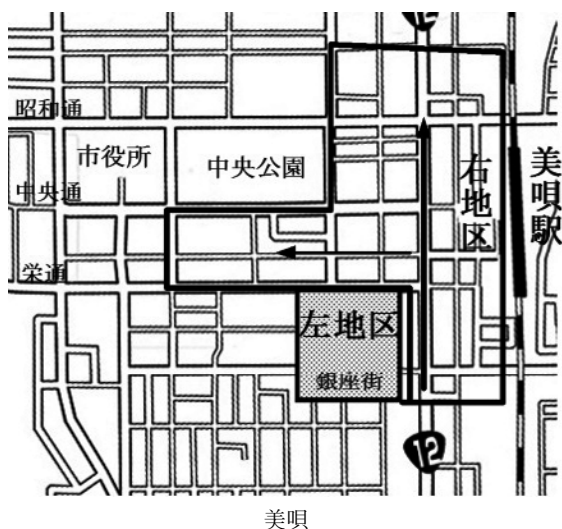
中心市街地の範囲は、2017年報告『美唄市都市計画マスタープラン（改訂版）』pp.18「美

県奈井江都市計画用途地域図（美唄市）」の「商業地域」を参考にした。

【文献】 (1)『美唄町史』昭和15年発行。(2)『美唄市史』昭和45年発行。(3)『美唄市百年史 通説編』平成3年発行。

【注】 1) 文献(3) pp.421・468。 2) 文献(1) pp.131。 3) 文献(1) pp.25。 4) 文献(1) pp.21-22・文献(2) pp.495・文献(3) pp.417-426。 5) 文献(3) pp.359。 6) 文献(1) pp.28。 7) 文献(1) pp.23-24。 8) 文献(3) pp.755。 9) 文献(1) pp.167。 10) 文献(1) pp.28。 11) 文献(3) pp.444-445。 12) 文献(3) pp.1041。 13) 文献(3) pp.1356-1362。 14) 文献(2) pp.497・文献(3) pp.423。

図Ⅳ-15



(16) 芦別

芦別は、根室本線で滝川から富良野に向かう途中にある。滝川駅から芦別駅までは26.6km、芦別駅から富良野駅までは28.0kmである。芦別は、空知川と支流の芦別川が合流する地点にある。両川に挟まれた土地が上芦別であり、現在の芦別市街地はその北側に造られた。もとは下芦別と呼ばれていた。有数の炭山がある芦別

には、早くから財閥系の炭鉱が掘られていた。

芦別市街地の北側には、空知川が南東から北西に流れている。空知川は山間を縫って流れているので、市街地は標高90m前後で、南東—北西方向に細長い平坦な土地に形成された。市街地の道路は南北・東西方向の格子状に造られたが、鉄道は市街地の南側を山に沿って南東—北西方向に敷設された。それゆえ、道路とは45度ずれている。

芦別の地は1893年（明治26年）に移住者により開拓された。石炭は1897年（明治30年）より掘り始められた。1899年（明治32年）に、芦別郵便局の開局をめぐる下芦別と上芦別で誘致合戦となり、有力視された上芦別ではなく、下芦別に決まった。これを契機に、下芦別が芦別地区の中心になっていった¹⁾。

1900年（明治33年）に下芦別の37線に戸長役場が設置された。引き続いて、他の官公署も設置され、郵便局も近くに移転してきた²⁾。ここで市街地の番地について記述しよう。

市街地を通る主要道路は国道38号線で、南北方向に走っており、これを基準に東西の丁目が決められている。この道路は38線道路と呼ばれていた。38線に並行で右（東）に70m離れているのが37線道路である。下芦別はこの37線を中心に市街地が企画された³⁾。実際に市街の中心になったのは、38線にある大心寺付近である⁴⁾。大心寺は11号線道路から北に300m離れた地点にある。11号線は38線に直交する道路であり、これを基準に南北の条が決められている。

下芦別駅（現在の芦別駅）は当初、38線にある芦別神社付近に予定されていた。芦別神社は大心寺より北420m地点にある。実際には、11号線上で38線より左（西）140m地点に駅は設置された。これは上芦別に開坑予定であった三菱炭鉱の働きかけと言われている。駅設置場所は荒野原であり、しかも駅ホームは格子状道路と45度ずれていた。駅からの道路について11号線を延長する案と、線路に直交する案が議論され、両案とも採択された⁵⁾。

位置関係を再度確認しよう。38号線と11号線が交わることを基点とする。駅は基点の西

140m、大心寺は基点の北300m、芦別神社は基点の北720mの地点にある。駅前通が38号線と交差するのは、基点の北150mの地点である。

1913年（大正2年）に滝川－富良野間に鉄道が開通し、下芦別駅が開設された。「芦別駅」と改称されたのは1946年（昭和21年）である。鉄道の開通と同年に、三菱炭鉱が採掘準備に入り、1917年（大正6年）からは事業規模を拡張していった。それにつれて市街地人口も増加し、1909年（明治42年）202人、1912年（大正元年）1,247人、1924年（大正13年）1,789人になった⁶⁾。国道38号線の北地域にあった市街地は、南にある駅周辺から南東方向へ拡大していった⁷⁾。

1928年（昭和3年）に大火があり、市街の半数弱が焼失した。その後の復興があり、1938年（昭和13年）からは三井鉱山や中小炭鉱が相次いで開鉱した。人口は1940年（昭和15年）には4,450人になった。市街地の戸数は810戸、そのうち商業が466戸で6割を占めていた。市街地が商業地として発展していたことがわかる⁸⁾。

第二次大戦後、石炭需要はさらに膨らんだ。芦別町の人口は1950年度（昭和25年度）に60,034人を数えた⁹⁾。しかし、昭和30年代半ばからのエネルギー革命により炭鉱の閉山が相次ぎ、人口も減少している。

芦別の街の「主たる人の流れ」は、駅を起点に駅前通を200m進み、国道38号線と45度で交差する。左折して国道38号線を北に向かう方向である。駅前通および国道38号線を進む左手地区である北1条西1丁目がスナック街になっている。

中心市街地の範囲は、平成25年『芦別市都市計画マスタープラン』pp.25「中央商店街」を参考にした。

【文献】 (1)『新芦別市史 第一巻』平成6年発行。
(2)『新芦別市史 第二巻』平成6年発行。

【注】 1) 文献(1) pp.297。 2) 文献(1) pp.298。
3) 文献(1) pp.297。 4) 文献(1) pp.381。 5)

文献(1) pp.380。 6) 文献(1) pp.376-378。 7) 文献(1) pp.381。 8) 文献(1) pp.534-535。 9) 文献(2) pp.134。

図Ⅳ-16



芦別

(17) 江別

江別市は札幌市に隣接している。札幌駅から函館本線で旭川に向かうと、野幌駅までは18km、江別駅までは21kmである。

江別は千歳川が石狩川に合流する河川舟運の要地であり、石狩川河口から直線距離で23km地点にある。江戸時代には商場知行制における石狩十三場所のうち「ツイシカリ場所」として知られていた。その場所はときどき変化しており定かではない¹⁾。現在ある対雁（ついしかり）は、千歳川が石狩川に合流する地点から2km下流にある。

江別への屯田兵の入植は1878年（明治11年）に始まった²⁾。江別駅は幌内鉄道が開通した1882年（明治15年）に開設された。駅的位置は、川の合流地点から千歳川に700m入った所の鉄橋から、450m南にある。すなわち南から北へ、江別駅・千歳川鉄橋・両川に挟まれ

た地域（三角地）・石狩川である。江別駅を出て北に向かう鉄道は石狩川を渡らず、左手にみえ進むことになる。

ここで江別市街地の番地を記述しよう。鉄道にはほぼ並行な道路で区切られた地域の番地は、線路に近い方から1条・2条・・・である。5条に面して王子製紙江別工場の正門がある。千歳川から駅に戻る方向に、条に直交して1丁目・2丁目・・・がある。6丁目と7丁目境の通りが駅前通であり、「本町通」と呼ばれている。

幌内鉄道の主眼は、石炭をはじめ、石狩川本支流沿岸町村の産物の搬出にあった。特に、農産物や木材集散の水陸運輸の結節点となった江別にとって、鉄道敷設と開駅は街区発展の飛躍台となった。対雁にあった戸長役場は江別駅近くの1条2丁目に移り、駅周辺には官公署が集中するようになった。街の中心は対雁から江別に移った³⁾。幌内鉄道の開通は、石狩川を中心にした水路から鉄道を主にした陸路に変わるきっかけでもあった⁴⁾。

1895年（明治28年）、千歳川が石狩川に合流する左岸に共同物揚場が設けられた。1901年（明治38年）には三角地に貨物揚場2カ所、木材揚場3カ所が稼働している。千歳川沿いの1丁目通（1丁目と2丁目の境の通り。以下同様）には農産物・木材を荷積みした馬車が停車場へと列をなしていたという⁵⁾。

「明治31年 新江別市街地略図」をみると、駅から2条と3条境の通り（ここでは「2条通」と記述する）を進んだ千歳川に江別橋が架かっている。現在ここに橋はない。橋を渡った三角地には水運関係の施設が多く立地している。この頃の市街幹線は2条通と1丁目通であった。

1897年（明治30年）に大火があった。復興は速く、市街地の拡張もなされた。1900年（明治33年）の店舗数は、小売商100余・旅館6・貸座敷2などである。街の規模に比して旅館数が多いのは水陸の拠点であったからであろう。1899年（明治32年）には5条3丁目の一画に貸座敷免許地が認められ、「六軒町」と呼ばれるようになった。この頃、5条5丁目に

演劇興行をする千歳座が始業している⁶⁾。

1906年（明治39年）、1丁目通5条を過ぎた先の広大な土地に、富士製紙の工場建設が始まった。現在の王子製紙江別工場である。操業開始は1908年である。1911年（明治44年）の職種別商家数をみると、料理店は2条通と3条通に軒を連ね、特に2条通は「蕎麦屋通」と別称されていた。第一次大戦景気の頃は花柳街も賑わったという⁷⁾。

当時の江別市街の主たる人の流れは、駅から2条通を江別橋に進み、1丁目通で左折して富士製紙工場に進む方向であったと推測できる。1条通沿いには料理店や官公署があり、その左手の2条通は蕎麦屋が並んでいた。さらに左奥の5条通に歓楽街ができていた。1条通と5条通の距離は350mである。

野幌に屯田兵が入植したのは1885年（明治18年）であり、野幌駅の開設は1889年（明治22年）である。1890年（明治23年）に北越殖民社の集団入植があった。屯田兵村があったのは駅の北側であり、殖民社は南側である。北・南と表現したが、北東方向に走る線路を基準に言えば、北西と南東ということになる。

1898年（明治31年）、駅南側に煉瓦工場が進出し、翌年も別の煉瓦工場が進出した。この頃の駅周辺には60余戸の商業店舗が立地するようになっていた⁸⁾。鉄道建設による煉瓦需要は1908年（明治41年）がピークであった。それ以降は下降したが、煉瓦工場の操業は雇用を生み、商業活動を活性化し市街地形成に寄与した。当時の主要道路は、駅北側を出て、左斜めにポプラ並木道を100m進んだ先にある「8丁目通」で、現在の道道370号線である。道路は線路に垂直であり、線路を背にして300m行くと国道12号線に交差する。8丁目通は煉瓦が埋設された道であった⁹⁾。現在は区画整理され斜めの道はなく、線路下のガードを通り南側と連絡している。

1930年（昭和5年）、夕張鉄道が栗山駅から野幌駅まで延伸された。栗山駅は室蘭線と夕張鉄道が交差する駅である。室蘭線は岩見沢－栗山－苫小牧－室蘭を結んでいる。従来は夕張から札幌・小樽への輸送距離は長かった。夕張線

の野幌延伸により、札幌周辺地区と夕張方面との輸送は飛躍的に増大し、野幌駅の比重は高まった。しかし、江別駅までは延伸されなかったため、江別市街地が衰退するきっかけになった。

1935年（昭和10年）には札幌線（札幌－月形－雨竜－沼田）が全通した。石狩川左岸を通る函館本線は早期に開業していたが、これは右岸を通る鉄道である。このような情勢で、物流回路としての石狩川本支流の比重が低くなり、江別の存在価値も小さくなった¹⁰⁾。

第二次大戦後、1970年代後半（昭和50年代）には、野幌周辺を中心に国道12号沿いに大型店が次々に出店した。それに対抗し、1980年代後半（昭和60年代）には、野幌商店街を中心に個性的な街づくりや民間投資が行われた。これにより、野幌駅前商店街の年間売上高が江別駅前商店街のそれを上まわり、江別市における野幌地区の優位が確立した¹¹⁾。

江別市における現在の中心市街地は野幌駅周辺である。「主たる人の流れ」は野幌駅から「8丁目通」を進む方向であり、その左地区の「遊楽街」が歓楽街である。ただし、8丁目通が国道12号線に近づく手前右側にもスナックがあり、終点地区の性格を帯びている。ここでは、そこを右地区としている。したがって、左右地区の店舗分布の性格は少し曖昧である。一般商店の多くは駅周辺と国道12号線沿いに立地しているため、主たる人の流れは国道12号線へと続く。

中心市街地の範囲は、平成21年策定『野幌駅周辺地区活性化計画（見直し版）』pp.11「現在の8丁目通沿道」図を参考にした。

【文献】（1）『新江別市史 本編』平成17年発行

【注】 1) 文献(1) pp.72-74。 2) 文献(1) pp.144-155。 3) 文献(1) pp.186-187。 4) 文献(1) pp.128-129。 5) 文献(1) pp.209。 6) 文献(1) pp.189-197。 7) 文献(1) pp.223-233。 8) 文献(1) pp.198-200。 9) 文献(1) pp.204-205。 10) 文献(1) pp.416-417。 11) 文献(1) pp.718-720。

図Ⅳ-17



(18) 赤平

人口集中地区の人口が1万人未満なので、省略した。

(19) 紋別

紋別は北海道東部にあり、オホーツク海に面した街である。網走から北西約80km地点にあり、その間にサロマ湖がある。サロマ湖の北西側を湧別川が流れている。湧別川は旭川の東にある北見峠付近および天狗岳を源流として、

オホーツク海に注ぐ河川である。

紋別の創始は、貞享年間（1680 年代）に宗谷場所を設けたことに始まる。天然の良港であり、和人の去来は多かったが定着はなかった。1809 年（文化 5 年）に藤野喜兵衛が紋別場所の請負人になった¹⁾。

江戸時代から明治時代にかけて、漁業制度は何回か変更があった。明治初期における紋別地方の主な漁獲物はニシンである。その後、大正期にかけて漁船の大型化や動力化により、沿岸ではニシン・タラバガニ・サケ・ホタテが、遠洋ではカレイが主となった²⁾。

紋別の主要産業は漁業であり、市街地は海岸線に沿って形成されてきた。海岸線の形は南北方向で、少し陸側に窪んだ湾曲をしている。そこが紋別港である。港を出て北側にある海岸線は、北西に向かっている。

ここで、現在の町名の位置について記述する。北側の北西に向かう海岸線に沿って弁天町がある。港を形成する南北方向の海岸線に沿っては、海側から港町、本町、幸町がある。各町の幅は 150m 前後である。また、長さは 1.2km 前後であり、北の 1 丁目から南の 8 丁目まである。中心市街地の主要道路は、港町を通過する道道 304 号線・713 号線と、本町を通過する道道 305 号線がある。道道 304・713 号線が以前の海岸線に沿っており、それより海側は埋立地である。

1880 年（明治 13 年）、藤野家が港町 1 丁目付近に店舗を開設し、しばらく商業を独占していた。1887 年（明治 20 年）前後に、病院・役場・小学校・寺院などが建設され、弁天町や港町 1・2 丁目に市街地が形成された。1903 年（明治 36 年）に大火があり、本町 1・2 丁目を中心に、本町 3・4 丁目および幸町 1・2 丁目へと市街地が広がっていった³⁾。

明治後期の主な商店が記載されている。業種別・地域別の分布をみよう。荒物・雑貨・海産商・呉服などの一般商店数は、弁天町（6）、港町 2～4 丁目（8）、本町 1 丁目（9）、本町 2 丁目（11）、本町 3 丁目（11）、本町 4 丁目（2）である。回漕店・旅館・湯屋は港町 3 丁目（3）、本町 1 丁目（2）、本町 3 丁目（2）で

ある。歓楽業種としては、本町 2 丁目に芝居小屋 1 軒、貸座敷 2 軒、料飲店 2 軒がある。当時の状況では、中心街の奥に歓楽業種があったと推測される⁴⁾。

紋別にとって漁港の整備は最大の関心事であった。1923 年（大正 12 年）に修築工事が開始され、1930 年（昭和 5 年）に完成している。その結果、紋別港は北見沿岸の漁業根拠地となり、汽船・漁船の避難港としても重要な役割を担うことになった⁵⁾。

1921 年（大正 10 年）には名寄東線の一般駅として紋別駅が開業している。その位置は、1 丁目～8 丁目の中間地点にあたる 4 丁目と 5 丁目の間の通りを、港から 400m 入った所である。これが駅前通であり、紋別の中心商店街になっていく⁶⁾。

第二次大戦の復興過程において、1949 年（昭和 24 年）に駅前通に面した本町 5 丁目に北海デパートが開店した。昭和 30 年代には、本町の商店街通りが舗装された。1967 年（昭和 42 年）から駅前通の拡幅が行われ、また中通が新たに設置された。中通は本町と幸町の 3 丁目・4 丁目を区切る道路になった。これを機会に、駅前通に立地するいくつかの商店が店舗の近代化をはかり、4 丁目を中心とした中央商店街が充実していった⁷⁾。

料飲店業界については、本町 4 丁目で港町に接する紋別劇場周辺に、バラック造りの屋台が出現したことから復興が始まった。これらの屋台はその後、幸町 2 丁目で現在の市庁舎近くに造られた「縦マーケット」に移転させられた。そこに「横マーケット」も建設された。この頃は、お座敷・割烹・小料理屋が主であった。連年の豊漁で季節労働者の出入りも多く、屋台時代をしのぐ盛況ぶりであった。この界限は坂になっていたので、「親不幸坂」と呼ばれるようになった。

1964 年（昭和 39 年）、市庁舎の建設にともない、横マーケットが幸町 6 丁目に移転させられた。それを機に、料飲店街の構成も幸町 5・6 丁目の「はまなす通り」が中心になった。この頃になると、料飲店の店舗様式はお座敷型から洋風のクラブ・キャバレー・バー・スナック

に変化していった。これが現在の歓楽街を形成している⁸⁾。

紋別駅は1989年（平成元年）に廃止されている。現在は「オホーツク氷紋の駅」として街を象徴する商業施設となっている。

現在の紋別は、流水観光などで港町をアピールしている。それは「もんべつ観光港まつり」として1955年（昭和30年）から毎年行われており、戦前の行事から引き継いだものである。御輿やパレードは本町通を6丁目から2丁目に向けて行進している。

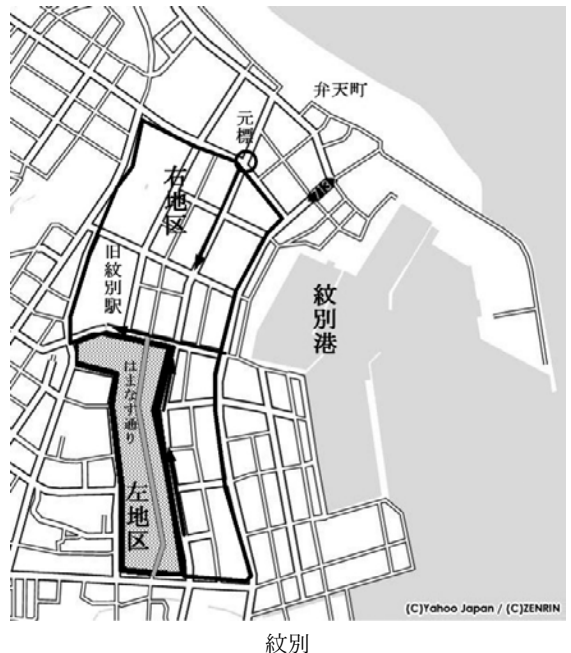
「主たる人の流れ」は、港の修築と駅の開設以来、駅前通になってきた。戦後復興の始めは港付近の駅前通からである。次いで、駅前通の拡幅と中通の開設により、中央商店街が充実してきた。したがって、港から駅に向かうのが、歴史的にみた人の流れと推測できる。補助的な流れとしては、戦前から行われてきた観光港まつりのパレードの流れが参考になる。本町通を6丁目から2丁目への行進である。街の発展過程は北から南へであるが、港の修築と駅の開設によって、その流れは変更させられたと考えられる。以上の考察による「主たる人の流れ」と「補助的な流れ」の左手方向に、現在の歓楽街である「はまなす通り」がある。

中心市街地の範囲は、平成27年『紋別市都市計画マスタープラン』pp.5「都市計画区域」の「中心市街地」を参考にした。

【文献】 (1)『北見郷土史話』昭和8年発行。(2)『新紋別市史 上巻』昭和54年発行。(3)『新紋別市史 下巻』昭和58年発行。(4)『新修紋別市史』平成19年発行。

【注】 1) 文献(1) pp.138。 2) 文献(4) pp.138-139。 3) 文献(2) pp.851-853・文献(4) pp.156。 4) 文献(2) pp.853-855。 5) 文献(4) pp.167。 6) 文献(4) pp.732-734。 7) 文献(3) pp.517-524。 8) 文献(3) pp.560-563。

図Ⅳ-19



(20) 士別

士別市街地は旭川の北45km地点にある。旭川駅から士別駅までは宗谷本線で53.9kmである。街は日本海に注ぐ天塩川の上流と、その支流の剣淵川に挟まれた標高130m前後の平坦な土地に造られた。天塩川は街の東側から北側に流れている。剣淵川は西側を流れている。街の中心には、旭川から名寄に通じる国道40号線が通っている。国道40号線は「大通」と呼ばれ、東西の条の基準になっている。

1898年（明治31年）に屯田兵屋の建設に着手し、翌年から屯田兵が入地を開始した。屯田兵村は国道40号線に直交する零号6間道路より北側に造られた。その道路以南は番外地であり、商業区域になった¹⁾。この零号6間道路が南北の丁目を分ける基準となった。なお、南何丁目のケースは「南」をつけない。

商取引の始まりは、屯田兵村建設の作業人の必要に応じて、観月橋右岸に開いた店とされている²⁾。観月橋は国道239号線が剣淵川に架かる橋である。国道239号線を東に進めると、市街地で国道40号線と直交する。国道239号

線はそこまでで、その先は「中央通」と呼ばれている。中央通は5丁目と6丁目の境界であり、各種イベントが行われる通りでもある。天塩川まつりのパレードもこの通りで行われている。

1900年（明治33年）に鉄道が士別まで延長され、士別駅が西3条8丁目に設置された。道路開削のための作業人が多く入り、駅前通を中心に商店が増加して、市街地が形成されていった。駅前通は8丁目と9丁目の境界であり、国道40号線と直交している³⁾。

以上で、士別市街地の主要通りがそろった。すなわち、駅前通・大通・中央通である。

1903年（明治36年）に戸長役場が大通東3丁目に建設された。1915年（大正4年）に町制が敷かれ、1917年（大正6年）に町役場が西2条4丁目に移転した⁴⁾。市街地人口は、1923年（大正12年）に3,298人、店舗は340軒で商店街を形成するようになった⁵⁾。

第一次大戦で農作物が高騰し、駅周辺には農産物の集散を目的にした倉庫ができた。好景気は木材業界にもおよび、人の往来も多くなり、旅館業や料理屋が隆盛した。娯楽施設では、共楽座・北士座・国勢座・士別劇場が開館していた。しかし、その後の戦争でこれらは衰退していった⁶⁾。

1946年（昭和21年）、敗戦後の混乱のなか、西2条7丁目に天土マーケットができた。その後の復興過程で、新たなマーケットや市場が造られた。1959年（昭和34年）に駅前広場が設置され、駅前通の延長である南大通の幅員拡張がなされた⁷⁾。

1970年代頃までは、飲食店は大通（国道40号線）の西側に分布していた。しかし、大通東側が発展するにつれて、しだいに寿通と東1条通に集中するようになってきた⁸⁾。東1条通は大通に並行し、東に130m離れた通りである。そのうち、4丁目から7丁目の250mにかけてスナックなどが立地している。とくに中央通の北側4・5丁目を「すずらん街」と呼んでいる。寿通は中央通に並行し、南に90m離れた6丁目と7丁目を分ける通りで、広通までの150mに立地している。

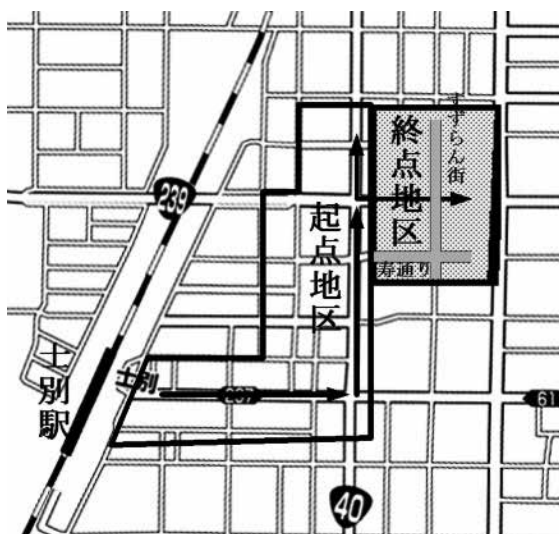
士別の街の「主たる人の流れ」は、駅前通→大通→中央通と進む方向である。現在の歓楽街は中央通の左右に立地している。その観点から、左右地区で分類するより、起終点地区で分類する方が適切である。しかし、かつては駅前通→大通→中央通の左地区に飲食店が分布していた。それゆえ、起点地区にも歓楽街的要素が残っている。

中心市街地は、『士別市都市計画マスタープラン』2019年発表 pp.57「中心商業業務地」を参考にした。マスタープラン pp.36では、駅前通→大通→中央通を「まちなか賑わい拠点」と位置づけている。

【文献】 (1)『新士別市史』平成元年。

【注】 1) 河野民雄『新士別屯田史話』平成21年講演記録の pp.6「士別屯田兵村集落図」を参照。 2) 文献(1) pp.570。 3) 文献(1) pp.570。 4) 文献(1) pp.169。 5) 文献(1) pp.570。 6) 文献(1) pp.571。 7) 文献(1) pp.572。 8) 文献(1) pp.575。

図IV-20



士別

(21) 名寄

名寄は旭川から直線距離で北に 65km、士別から北に 20km 地点にある。名寄川が天塩川に合流する南側の盆地にできた街である。天塩川は数多くの支流を合わせ、北に流れて日本海に注いでいる。

名寄市街地の条丁目を記述する。名寄駅周辺の線路は南北方向に敷設されている。線路に並行してすぐ西側にある「大通」が東西の条を分ける基準である。したがって、線路は東 1 条になる。西側は天塩川までに 15 条ある。条の間隔は約 130m であるが、一定ではない。国道 40 号線が西 4 条になる。条通りの両側が同じ番地である。隣接する条通りの間に仲通がある。南北の丁目を分ける基準は国道 239 号線である。南側は 12 丁目まであり、駅前通は南 6 丁目と 7 丁目の境界にあたる。隣接する丁目通りに挟まれた地区が同じ番地になる。

1888 年（明治 21 年）に名寄原野の殖民地選定調査が行われた。1896 年（明治 29 年）以降に、殖民地選定および区画設定・測量が実施された。その当時、物資の運搬は天塩川の船が頼りだった。船着場は、国道 239 号線を西に向かい、国道 40 号線を横切った先 550m の所にあった。そこには浅江島があった。船着場から近い道路は西 4 条通であった。すなわち、現在の国道 40 号線であり、それはさらに北へと向かう道路でもあった。したがって、西 4 条通に商店などが立地するようになった¹⁾。

1901 年（明治 34 年）に市街地が区画され、翌年に土地が競売された。1903 年（明治 36 年）には旭川方面からの鉄道が延伸され、名寄駅が開設された。しかし、競売された土地は投機目的が多く、ほとんど家屋は建たなかった。そこで、西 4 条以西の耕作地と南 7 丁目以南の耕作地を解放し、宅地としたところ家屋が建つようになった。それによって西 4 条通沿いに市街地ができてきた²⁾。

名寄駅は開設から約 10 年間は北の終点駅であった。名寄は北見・宗谷方面との物資の集散地となり、商圈を拡張していった。名寄駅からの発送貨物は木材・雑穀類であり、到着貨物は米・味噌・呉服・雑貨が主であった。すでに西

4 条通には商店が立地していた。名寄駅の開設にともない、西 4 条通と大通とは南 5 丁目・6 丁目で結ばれ、そこに街並みが形成されていった。名寄より北へは天塩川を利用したので、駅に集結した貨物は南 5 丁目－西 4 条通－天塩川を経由した。したがって、西 4 条南 3 丁目が交通路の中心となった³⁾。

名寄駅前には旅館が立地するようになった。市街地人口の増加にともない飲食店も多くなった。明治末期から大正期にかけて「桜木町」と呼ばれる飲食・歓楽街が出現した。その場所は南 4 丁目の西 4 条・5 条付近である。料亭が 15 軒、蕎麦屋・釜飯屋などもあった。小松座という芝居小屋もできた。後の名寄劇場である。この歓楽街の位置は、北への貨物搬送経路の左側地区にあたる。

大正期にはいると、駅前通である南 6 丁目付近にも飲食店が立地するようになった。南 6 丁目西 3 条に喜面亭が、西 2 条には寄席の共楽館ができた。第一次大戦の好景気もあり、商店街は西 4 条通から大通へ、駅前通から南 5 丁目へと広がった。北海道銀行や拓殖銀行の支店も開設された。商店数は 1906 年（明治 39 年）の 104 軒から、1919 年（大正 8 年）には 710 軒になった⁴⁾。

その後、景気の波に左右されたが、1919 年（大正 8 年）には名寄線、1937 年（昭和 12 年）には深名線が開業し、宗谷線と併せて 3 路線の結節点となり、名寄は道北商業の中心であり続けた⁵⁾。

第二次大戦後、まずマーケットが出現した。西 1・2 条で南 5・6・7 丁目の道路用地に簡易建ての屋台が並んだ。一杯飲み屋まで含めて 87 軒である。また、西 3 条南 7 丁目には 12 軒からなる軽飲食店街ができた。1949 年（昭和 24 年）頃からは、商店街が復活してきた。南 6 丁目駅前通の「すずらん商店街」が街路灯の整備・アーチの設置・街頭放送での音楽を流した。それに呼応して、右隣に並行する南 5 丁目商店街、およびそれらに直交する西 4 条通商店街が続いた⁶⁾。

1952 年（昭和 27 年）に保安隊の名寄駐屯地が開設された。保安隊はその後自衛隊となっ

た。保安隊員3千人・家族約1千人の移駐は、名寄商店街の需要を大きく左右した。そこで問題になったのが、軽飲食店街の移設と特殊飲食店街（特飲街）の設置であった。軽飲食店街は南4丁目西5条へ、特飲街はその奥の西6条に幹旋した。その後、特飲街は売春防止法施行により消滅した⁷⁾。

1970年（昭和45年）、中心商店街にアーケードが設置された。現在、アーケードは南6丁目駅前通すらん商店街、その右隣に並行する南5丁目サンピラー通商店街、およびそれらに直交する南3条通商店街である。『名寄市 都市計画マスタープラン 2020～2039』では、南6丁目駅前通をメインストリートと位置づけている。

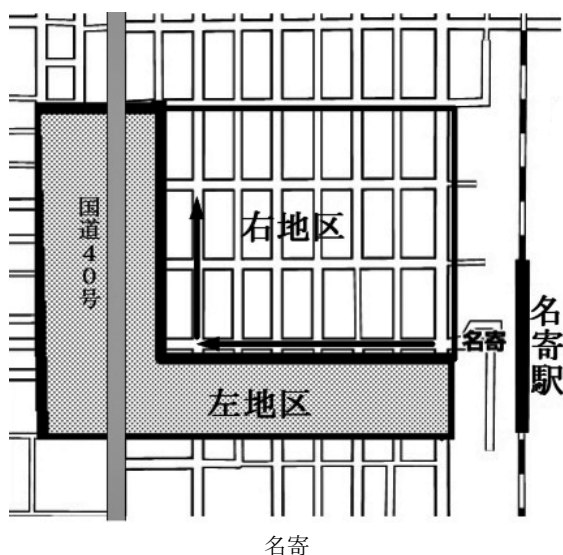
「主たる人の流れ」は、駅から南6丁目駅前通を進み、西3条南6丁目交差点を右折して、西3条通を北に進む方向である。その左手地区に歓楽街がある。南6丁目通に並行する南7丁目通沿いには、かつてバラック建て商店街と軽飲食店街があった。また、西4条通の左手地区には花街もあった。それらの土壌のうえに現在の歓楽街がある。

中心市街地の範囲は、『名寄市 都市計画マスタープラン 2020～2039』pp.23「図4-1 土地利用方針図」の「中心商業業務地区」を参考にした。

【文献】 (1)『名寄町誌』昭和31年発行。 (2)『名寄市史』昭和46年発行。 (3)『新名寄市史 第1巻』平成11年発行。 (4)『新名寄市史 第2巻』平成12年発行。

【注】 1) 文献 (3) pp.88-89・130-131。 2) 文献 (1) pp.235・文献 (3) pp.98-99。 3) 文献 (1) pp.236-237・文献 (3) pp.314-315。 4) 文献 (1) pp.237-239・文献 (3) pp.317-319。 5) 文献 (1) pp.241-243・文献 (3) pp.322-323。 6) 文献 (1) pp.247-251・文献 (4) pp.256-259。 7) 文献 (2) pp.50-52・文献 (3) pp.260-261。

図Ⅳ-21



(22) 三笠

人口集中地区がないので、省略した。

(23) 根室

根室の街は、北海道東部で太平洋に突き出た根室半島の北側に位置する。南側に位置する街は花咲である。根室半島の先端が納沙布岬で、根室市街地との直線距離は20kmである。その先に歯舞群島・色丹島がある。納沙布岬から色丹島までは約80kmである。根室半島の北方には知床半島がある。その先端の知床岬と納沙布岬とは115km離れている。その間に国後島が挟まれている。

江戸時代、東蝦夷地における商場は松前藩主の直領になっていた。しかし、松前藩の借財がかさみ1773年（安永2年）に、クナシリほか数場所を飛騨屋久兵衛に請け負わせることになった。飛騨屋はクナシリ・アイヌとの交易関係を8年間もつくれなかった。やっと交易が始まり、やがて鱒漁を大規模に行うようになり、べ粕に加工する作業が続くようになった。飛騨屋の過酷な使役がクナシリ・アイヌの反発を招き、メナシ・アイヌも呼応して、1789年にクナシリ・メナシの戦いが起こった。メナシとは、知床半島の南側に位置する羅臼・標津周辺

で、ネモロ（根室）場所に含まれる地域である。

幕府の力を背景に松前藩はこれを鎮圧し、アイヌの首謀者を運上屋（うんじょうや）があったノッカマップにて裁いた。これ以降、アイヌが和人に抵抗することはできなくなった。ノッカマップは根室と納沙布岬の中間に位置する場所である。この戦いの後、運上屋がノッカマップから根室に移った¹⁾。運上屋とは、場所請負人が交易する経営拠点である。のちに会所と改称され、行政機関の役割も付加された。

飛騨屋は場所請負人の資格を失った。その後、請負人として何人かの交代があった。そのひとりが高田屋嘉兵衛で、1806年（文化3年）に根室場所を請け負っている。高田屋は漁の安全を祈願し、根室に弁天社・金比羅社を建立している²⁾。1832年（天保3年）には、藤野嘉兵衛が根室場所を請け負った³⁾。

ここで、根室市街地の町の位置を記述しよう。国道44号線と道道313号線の交差点がある。根室合同庁舎がある場所で、弥栄町・常盤町・大正町・幸町の4町が囲む交差点である。平成28年度報告『根室市都市計画マスタープラン』pp.79に記されているシンボル軸の起点になっている。この起点から道道313号線を海に向かって850m進んだ所が本町3・4丁目交差点である。この道は「花咲ロード」と呼ばれている。この交差点に向かって右角に郵便局が、左角に北洋銀行がある。

高田屋が建立した金比羅社は「今の郵便局の所にあった」との記述がある⁴⁾。その場所とは花咲町1丁目1番地⁵⁾であり⁶⁾、交差点の右角ではない。花咲ロードの右側ではあるが、現在の郵便局より少し戻った所である。金比羅社は金比羅神社と改称し、そこから北東に1km離れた所に遷っている。

かって、根室市街地には3つの細流があった。東に根室別川、中央に恋間（コイトイ）川、西に発足（ハッター）川である。根室別川河口は金比羅神社の近くで、根室港に注いでいる。根室港の前面を塞ぐように弁天島がある。根室港の幅および弁天島との奥行きは約750mである。

コイトイ川河口は本町3・4丁目交差点を西に450m行った本町1・弥生町1交差点の近くである。ハッター川河口は、その交差点をさらに西に1.2km行った所である⁷⁾。現在は根室別川・コイトイ川を地表で確認することはできにくい。

明治以前は、郵便局の所に金比羅社、その東に仙台陣屋、西に会所があった。したがって、この近くに漁場があったと推測できる。また、コイトイ川の西側（西コイトイ）には藤野所有の漁場があった。1869年（明治2年）、会所跡に開拓使役所が置かれた。当時は、漁業を営む住家が海浜にわずかにあり、アイヌ人家は根室別とコイトイに点在していた。ほかは原野であり、西コイトイ辺りは熊鹿が走り回っていた⁸⁾。

1877年（明治10年）頃までは漁場持時代であった。漁場持は漁網・漁船・漁具等を所有して漁業に従事すると同時に、生産物や日用品を売買する唯一の商人であった。移住者はすべて漁場持に依存していたので、商店は必要なかった。根室は一寒村であり、漁の季節だけ賑わう田舎町であった⁹⁾。

1870年（明治3年）、移住者の「はけ口」として、開拓使の指示により、貸座敷「花咲楼」が西コイトイの坂上に開設された。娼妓が13名いたという。これは、1873年（明治6年）に官の資金拠出より札幌薄野に開業した東京楼のモデルになったと言われている。1872年（明治5年）には、根室最初の商店である白木屋が、藤野四郎兵衛によって本町にある北洋銀行の所に開設された。しかし、白木屋を利用する人は少なく、他に独立した商店もなかった¹⁰⁾。

町の区画測定が行われたのは1875年（明治8年）からである。最初は、本町および花咲ロードに沿った町が測定された。1877年（明治10年）には、西コイトイにあった藤野所有の漁場を廃して、弥生町が開かれた¹¹⁾。

ここで、町の位置を確認しておこう。花咲ロードを海に向かって突き当たった所に本町3・4丁目交差点がある。交差点を通過する海岸沿いの道路が道道35号線「海岸町通」であ

る。海岸町通に沿って、左側に本町 3・2・1 丁目がある。右側に本町 4・5 丁目がある。花咲ロードの左側で、シンボル軸起点へ戻る順番に、梅ヶ枝町・緑町・常盤町がある。各町の丁目は、花咲ロードに近い方から 3・2・1 丁目である。花咲ロードの右側は、起点へ戻る順番に、花咲町 1・2・3 丁目・弥栄町 1 丁目がある。さらに、その右側に松ヶ枝町 1・2・3 丁目・弥栄町 2 丁目がある。

コイトイ川周辺では、東側に本町 1・梅ヶ枝町 1・緑町 1 がある。西側に弥生町 1・2 丁目がある。西側は、北に注ぐコイトイ川の左側になる。弥生町のさらに左側が平内町、そのさらに左側に定基町、またさらに左側に花園町があり、その海沿いに岬町がある。根室駅は、シンボル軸起点から国道 44 号線を西方向に 350m 進み、左折して 200m 行った所にある。海岸近くの町 1・弥生町 1 交差点の標高が 2m であるのに対し、駅の標高は 30m である。街は低い場所から高い場所へと開発されていった。

1869 年（明治 2 年）に設置された開拓使役所は、1872 年（明治 5 年）に開拓使根室支庁となった。1882 年（明治 15 年）に開拓使が廃止され、根室県となった。県庁舎は 1884 年（明治 17 年）に現在の大正町に移築した¹²⁾。1886 年（明治 19 年）には 3 県が廃止され、北海道庁ができて根室支庁となった。庁舎は 1931 年（昭和 6 年）に現在の常盤町に移転した。

1875 年（明治 8 年）、千島樺太交換条約が結ばれ、千島列島が日本の領土になった。それにともない根室は東部開拓の中核地となった¹³⁾。1876 年（明治 9 年）に漁場持制度が廃止され、漁場の近代的な所有制度が成立した。それにしたがって移住者が増加し、生産者の増加もあり、商業機関が発展してきた¹⁴⁾。1882 年には根室県の県庁所在地になり、優遇措置により発展がさらに助長された¹⁵⁾。

1878 年（明治 11 年）の記述では、本町・花咲町・常盤町・弥生町が人口の密集した市街地であった。翌年末には弥生町がもっとも戸数の多い市街地になっていた。その数年後には、梅ヶ枝町・緑町が発展した。1885 年（明治 18 年）

の状態では、店舗の多い町は、本町・梅ヶ枝町・弥生町・常盤町・花咲町である¹⁶⁾。

1890 年（明治 23 年）頃の職種・住所つき店舗一覧表がある¹⁷⁾。根室市街地に立地する 99 店舗のうち、花咲ロードの右側（A 地区）14、花咲ロード左側でコイトイ東側（B 地区）55、コイトイ西側（C 地区）30 である。B 地区の本町には、老舗である白木屋があった。漁場持であった藤野が呉服太物を扱っていた。このほかに、この地区では漁業を主として回漕業や荒物などを扱う店が多く、当時の代表地区と言える。ほかに B 地区では、呉服太物・荒物・小間物など生活物資を販売する店が多かった。C 地区に接している B 地区では、料理屋や芝居小屋があった。花咲ロード右側の A 地区では、日本郵船の貨物部門があり、旅人宿・酒造業などがあり、白木屋分店もあった。コイトイ西側の C 地区にある弥生町では、貸座敷が 10 軒記載されていた。また、蕎麦屋・料理屋のほか、荒物雑貨など生活物資の販売店もあった。

遊興施設については、1878 年（明治 9 年）に西コイトイの一角に遊郭の区域を定め、坂上にあった貸座敷を廃止した¹⁸⁾。1879 年（明治 12 年）には、遊郭を弥生町 3 丁目に移転した¹⁹⁾。ここは現在の平内町に相当する。1891 年（明治 24 年）には、さらに弥生町 6・7 丁目・ハッタリ 53 番地に移転した²⁰⁾。ここは現在の定基町・花園町に相当する²¹⁾。

昭和 8 年度「根室商工案内」から飲食物・旅館・貸座敷の分布をみよう。飲食物には飲食店・料理店が含まれる。飲食物 33 軒のうち、B 地区 22、A 地区 6、C 地区 5 である。旅館は B 地区 8、A 地区 3、C 地区 2 である。貸座敷は C 地区 10 のみである。しかも弥生町ではなく、さらに左側地区の花園町・岬町に立地していた。C 地区における飲食物・旅館数は少ない。戦後になり、貸座敷は消滅している。それゆえ、C 地区から歓楽街の性格は消えていった²²⁾。

根室はその後、水産業の発展とともに市街地も周辺に拡大していった。第二次大戦における空襲では壊滅的な被害を受けた。1955 年（昭和 30 年）までの復興計画により市街地は再建

され、それが現在の中心市街地の基礎をなしている²³⁾。

根室は港から発展した街ではない。根室における「主たる人の流れ」は、根室支庁から海岸をみた方向で形成されてきた。それは平成28年度報告『根室市都市計画マスタープラン』pp.79に記されているシンボル軸にも表現され、pp.81「根室駅から中心市街地を經由し根室港までの商業施設などの集積地はまちの顔」とであると記述されている。

根室における主たる人の流れは、駅からシンボル軸の起点に向かい、そこからさらに海岸に向かって進む花咲ロードである。その左手地区にあたる本町・梅ヶ枝町・緑町に歓楽街がある。中心市街地の範囲は、pp.116-117「根室都市計画図」のうち「商業地域」を参考にした。

【文献】(1) 国立国会図書館デジタルコレクション『根室郷土誌』大正7年発行。(2) 国立国会図書館デジタルコレクション『全国遊郭案内』昭和5年発行。(3) 国立国会図書館デジタルコレクション『昭和8年度 根室商工案内』根室商工会発行。(4) 国立国会図書館デジタルコレクション昭和11年発行『根室要覧』。(5)『根室市史 下巻』昭和43年発行。(6) 田端宏ほか『北海道の歴史』2000年発行。

【注】1) 文献(1) pp.31。 2) 文献(1) pp.19。
3) 文献(1) pp.16・文献(6) pp.101-115。 4) 文献(1) pp.32。 5) 当時と現在の番地では異なる可能性がある。 6) 文献(1) pp.36。 7) 文献(1) pp.31・文献(4)の「根室町市街図」を参照。 8) 文献(1) pp.32。 9) 文献(5) pp.551。 10) 文献(1) pp.40と文献(5) pp.551-553を参照。ただし両者で1年ずれている。 11) 文献(1) pp.34。 12) 文献(1) pp.36。 13) 文献(1) pp.28。 14) 文献(5) pp.559。 15) 文献(1) pp.34。 16) 文献(5) pp.561-563。 17) 文献(5) pp.580-584。 18) 文献(5) pp.555。 19) 文献(1) pp.40・文献(2) pp.195。 20) 文献(1) pp.74。 21) HP「古今東西舎」を参照。 22) 文献(3)を参照。 23) 平成28年度「根室市都市計画マスタープラン」pp.31。

図Ⅳ-23



(24) 千歳

千歳は札幌まで鉄道で40km、苫小牧まで30kmの地点にある。街中を国道36号線が通っている。その前身は函館と札幌を結ぶ札幌本道で、1873年(明治6年)に開通している。千歳は札幌本道の宿駅となり、開拓使駅通所が開設された。千歳川に架かる千歳橋は1881年(明治14年)に完成した¹⁾。

岩見沢ー由仁ー追分ー苫小牧ー室蘭を結ぶ室蘭線が開通したのは1892年(明治25年)である。この路線は千歳を通らない。札幌本道の宿駅として表街道にあった千歳が、鉄道から見放され、裏街道の宿場となってしまった²⁾。したがって千歳の街は、千歳橋を中心とした街道筋に小さな商店街を形成するにとどまった。1921年(大正10年)頃には、千歳橋を中間地

点として 1km 弱の市街地が形成されている³⁾。

1926 年（大正 15 年）、札幌線の開業にともない千歳駅が開設された。現在は千歳線と呼ばれている。駅は千歳川より北側で、札幌に向かって進む札幌本道の右手方向にあり、本道から約 1km 離れた人家のない地点に設置された。千歳市街地が大幅に区画整理されるのは第二次大戦後であり、それまで駅前に市街地が形成されることはなかった⁴⁾。

1934 年（昭和 9 年）に千歳川の南側に千歳飛行場が開設され、1939 年（昭和 14 年）には海軍航空隊が開庁された。航空基地の建設によって市街地は一変した。これまでは家が散在していたが、基地外にも宿舎等が建設された。千歳川沿いには料亭が 3 軒開業した。1940 年（昭和 15 年）には映画館もできた⁵⁾。

第二次大戦後の 1951 年（昭和 26 年）、朝鮮戦争を機会に米軍オクラホマ師団が千歳飛行場に移駐し、千歳町の人口は急激に膨張した。千歳川南側の朝日町や東雲町にはバーやキャバレーができ、千歳川北側の清水町には屋台が出現した。また、街は 2～3 千人の娼婦であふれ、一般住宅で売春をするパンパンハウスが千歳川北側の錦町・幸町・千代田町まで含めて多数出現した⁶⁾。

札幌本道のうち、室蘭から札幌までは室蘭街道と呼ばれていて、主要な役割を果たしていた。しかし、鉄道が開通すると、主役の座ではなくなった。再びこの道路が脚光を浴びたのは第二次大戦後である。米軍に接収された千歳飛行場と札幌にある米軍司令部との連絡交通路として必要になった。改良舗装工事を 1952 年（昭和 27 年）に着工し、1 年 1 ヶ月で完了したので、「弾丸道路」と呼ばれるようになった。この工事は恵庭の街の形成にも大きく影響するようになった⁷⁾。

朝鮮戦争が休戦した後の 1954 年（昭和 29 年）に米軍主力部隊が撤退し、街の繁栄は下火になった。それに代わって陸上自衛隊の北千歳駐屯地への増員と、東千歳駐屯地の開庁がなされた。これにより再び商店街も活気づいてきた。

千歳市街地の区画整理は 1942 年（昭和 17

年）から始めて 1949 年（昭和 24 年）に完成し、現在の町並みが誕生した⁸⁾。駅前通の商業施設は 1950 年代（昭和 20 年代後半から 30 年代）に顕著になってきた。1958 年（昭和 33 年）に市制が施行された。その頃になると、清水町や幸町にスナック・バー・キャバレー・割烹が出現し、千歳川北側の商業施設が賑わいをみせてきた。相対的に南側地域は衰退していった。

1970 年代後半（昭和 50 年代）には大型店が進出し、それに対抗して、1977 年（昭和 52 年）に友楽通をアーケード街にした。現在のニューサンロードで、駅前通に並行で幸町を通る道路である。駅前が交通の起点になり、2004 年（平成 16 年）には駅前バスターミナルが完成した。しかし現在、市街地の賑わいは薄れてきており、2006 年（平成 18 年）には、ニューサンロードのアーケードは撤去されている⁹⁾。

「主たる人の流れ」は、駅前通を進み、錦町 2 丁目交差点で左折し、国道 36 号線を千歳橋に進む方向である。その左地区の幸町・清水町に歓楽街がある。

中心市街地の範囲は、平成 26 年作成『千歳恵庭都市計画図（千歳市）』の「商業地域」を参考にした。

- 【文献】 (1)『増補 千歳市史』昭和 58 年発行。
(2)『新千歳市史 通史編上巻』平成 22 年発行。 (3)
『新千歳市史 通史編下巻』平成 22 年発行。

- 【注】 1) 文献 (2) pp.539。 2) 文献 (2) pp.721。
3) 文献 (1) pp.335・文献 (2) pp.707-708。 4) 文献 (2) pp.728。 5) 文献 (2) pp.800・805・814-843。
6) 文献 (3) pp.310。 7) 文献 (3) pp.444-445。 8) 文献 (3) pp.520-521。 9) 文献 (3) pp.300・310-311。

図Ⅳ-24



(25) 滝川

滝川は空知川が石狩川に合流する所にできた街で、中空知地方の中心都市である。中空知地方は札幌を主とした道央地域、旭川の道北地域、富良野を経由して帯広・釧路の道東地域を結合する回廊地帯である。函館本線で札幌から83.5km、旭川へは53kmであり、鉄道に並行する国道12号線が中心市街地を縦断している。また、空知川に沿って走る根室本線で富良野までは108kmであり、それに沿って国道38号線が滝川市内から分岐している。

滝川の位置づけは、旭川および富良野を含む周辺地域の開拓および物資・資財の供給であった。旭川忠別太までの上川道路は1886年（明治19年）に開通し、駅通が設置された。1889年（明治22年）には上川道路の改修が行われた。滝川への本格的な移民は1890年（明治23年）からであり、屯田兵の入植が始まった¹⁾。

屯田兵村は滝川の北に位置し、番外地は南に、その間に原野があった。原野は現在の本町・大町に相当する。上川道路（国道12号線）の経路は、空知川を挟んで位置する番外地を北西方向に進み、原野で北に向かい、10mの高低差がある急坂を登り、屯田兵村の中央を抜けて北進している。屯田兵の宿舎は上川道路およびそれに直交する道路に沿って50m～100m

の間隔で散在していた。それに対し、番外地は商人用居住地になっており、道路幅は密であった²⁾。

石狩川は番外地のすぐ西側を流れており、そこに新波止場があった。石狩川は埋木・流木が多く、旭川手前の神居古潭付近は難所であったので、石狩川を遡って旭川まで行くことは困難であった。上川地方へは上川道路しかなかった。1892年（明治25年）に札幌からの鉄道が空知太駅まで延伸された。駅は現在の滝川駅から南2.5kmにあった。後に空地太駅は廃止された。小樽から上川地方への物資輸送は鉄道が水運を使って滝川まで行き、そこで荷物を積み替えて馬で上川まで運ぶことになった。

滝川は上川地方への拠点となり、その商圈は上川地方一円まで含むことになった。屯田兵村の生活維持、上川原野の開発、物資の陸揚場となった滝川に市街地が形成されていった。その場所は主として、番外地と屯田兵村の間に位置する原野であった。本通（上川道路）には商業店舗が立地するようになり、新波止場と本通を結ぶ道も形成された。屯田兵村に近い斜めの道が筋違通で、番外地に近く本通に直交する道が広小路である。1893年（明治26年）の主要商店の一覧表をみると、26店のうち本町には18店、番外地に5店、広小路1店、ほか2店である³⁾。

人の往来が盛んになり、特に筋違通には芝居小屋・そばや・料理屋が軒を並べるようになった。それと同時に遊女屋もできた。しかし、市街の真中にこのような遊び場があることは風紀を乱すという声が高まり、1895年（明治28年）に移転の願いが出た。1897年（明治30年）に空知川に近い番外地で、望月川に隣接した場所に遊郭を設け、5軒が移転した。そこは現在の明神町3丁目である⁴⁾。

1898年（明治31年）に旭川まで鉄道が延伸して、滝川駅も開設された。同年、石狩川・空知川が大氾濫を起こした。これをきっかけに、滝川が上川方面にもっていた商業的勢力は失われてしまった。また、旭川的发展により滝川の商圈は周辺の中空知に限定されるようになり、今日までその状態が続いている⁵⁾。

大正から昭和にかけて、滝川駅を中心に商店街が形成されてきた。それにしたがって、筋違通は衰退し、区画整理が行われ消滅した。昭和初期になると、すずらん通・銀座通・本通を中核とする、現在まで続く中心商店街が形成されてくる⁶⁾。すずらん通は駅前から本町に向かうメイン通りで、銀座通と60度で交差する。銀座通は本通（国道12号線）と直交していて、番外地の北端にあたる。ちなみに、銀座通より1つ北に並行する道が広小路である。

「主たる人の流れ」は駅前のすずらん通を進み、突き当たった銀座通を右折し、70m進んで左折し、本通（国道12号線）を北に進む方向である。銀座通と本通を進む左手地区に「三楽街」があり、そこが歓楽街を形成している。すずらん通が銀座通に交差する先にある道の入口に「三楽街」の看板門がある。その道は本通のひとつ左で、並行している。3ブロック先まで進むと「高校通」に交差するが、そこにも看板門がある。その地点がかったあった筋違通の入口で、そこまでが歓楽街である。

中心市街地の範囲は、2018年報告『滝川市都市計画マスタープランの部分見直しについて』pp.4「中心市街地の範囲」を参考にした。

【文献】（1）『滝川市史』昭和37年発行。（2）寺谷亮司『北海道における都市の発展過程－滝川市を事例として－』人文地理 第41巻第1号1989年。

【注】1）文献（1）pp.480。2）文献（2）の第2図「明治中期の滝川付近図」を参照。3）文献（1）pp.783-787。4）文献（1）pp.893-898。5）文献（1）pp.787-788。6）Wikipedia「滝川市」・「滝川駅」・文献（2）を参照。

図Ⅳ-25



(26) 砂川

砂川の街は、札幌から北に向かい旭川に至る国道12号線（上川道路）沿いで、滝川の手前にある。上川道路はできるだけ最短距離で旭川に向かうように計画したので、砂川を通過する部分は29.2kmと日本一長い直線道路になっている。鉄道は、北上する上川道路の右側に並行して敷設された。現在の函館本線である。した

がって、市街地は駅の左側（西側）にできた。

砂川市街地のさらに西側に石狩川が流れている。駅から国道12号線に直交している道路を400m進むと砂川市立病院がある。さらに進んで市役所・図書館を過ぎると河原がある。駅から1.2kmで石狩川の水面に達する。その地点から3.4km遡ると、支流の空知川分岐点に至る。その北側に滝川市街地がある。

砂川市街地は標高20m前後の平らな土地である。それに対し、鉄道より東側へ向かうと次第に高くなる。砂川から東へ10～20km離れた上砂川・歌志内・赤平・芦別には500m前後の山々があり、かつて多くの炭鉱があった。これらの炭鉱群は、砂川より南にある美唄・岩見沢の東側にも続いている。最初に開発された三笠市にある幌内炭鉱は岩見沢の東10数kmの所にある。

函館本線の西側には石狩川が流れていて、その周辺は平坦な土地である。それゆえ、石狩川は蛇行を繰り返して、細流が網の目状になっている。当然、河口に近づくほど標高は低くなる。岩見沢周辺は10m前後、江別周辺は5m前後になる。

砂川市街地の南にはパンケウタシナイ川が、北にはペンケウタシナイ川が国道12号線に交差して流れ、石狩川近くで両川は合流している。パンケウタシナイ川に架かる国道12号線の橋は「中央橋」であり、ペンケウタシナイ川には「弁慶橋」である。歌志内に通じる基線一号線が中央橋のすぐ南で国道12号線と直交している。そこが「十字街」と呼ばれている¹⁾。市街地の番地は、国道12号線を基準に東西の条を、十字街を通る基線一号線を基準に南北の丁目を決めている。

砂川に和人が定住したのは1886年（明治19年）である²⁾。1891年（明治24年）に、歌志内炭鉱の開鉱とともに鉄道が敷設され、砂川駅が開設された。その少し前から、十字街周辺に何人かが居住し、商業活動などを始めた。当時の砂川は、鉄道工事関係者や砂利採取業者などが集まり、一時的に人口が増加し、仮設的な集落が形成されていた。工事終了後も、交通分岐点であったので、人口が減少することもなかつ

た³⁾。

1892年（明治25年）に旭川方面への鉄道が、空知太まで開通した。1902年（明治35年）には、三井物産砂川木挽工場が創設された⁴⁾。人口は、1890年（明治23年）に約3千人⁵⁾、1896年（明治29年）に約7千人、1906年（明治39年）に1万人を超えた。1920年国勢調査では17,119人である。1943年（昭和18年）人口は41,058人である。人口の急増は、1941年（昭和16年）に東洋高圧砂川工場が設置されたことが大きい。工場は砂川駅より3km南の豊沼地区に造られた⁶⁾。

1907年（明治40年）頃の砂川商店街の名簿が記載されている。その店舗数を地域ごとに示そう。ただし、商業を主とし、公共施設や寺神社などは除外して数える。弁慶橋以北（3）・駅以北国道東側（5）・駅以北国道西側（3）・十字街以北駅まで国道東側（15）・十字街以北駅まで国道西側（13）・十字街以南国道東側（12）・十字街以南国道西側（30）である。ここから、十字街以南から駅までの国道沿いを中心に店舗が分布している、といえる。当時の「主たる人の流れ」は、国道12号線を南から北に向かう方向と推測できる。上川道路開削もその方向であった。

第二次大戦後、砂川経済を支えたのは東洋高圧工場であった。昭和25年度の工業生産額は町全体の80%、産業別戸数では52%を占めていた⁷⁾。

鉄道に並行する駅前通には鉄道官舎があったが、1953年（昭和28年）に移設した。そのあとに駅前広場・東1丁目通・駅前商店街・銀座商店街が建設された⁸⁾。同年、西2条南1丁目の「柳通り」に、映画館「シネマパレス」が開館した⁹⁾。これを契機として、その周辺に料理飲食店が立地するようになり、「親不幸通り」と呼ばれるようになった。現在は「柳町通り」と呼んでいる¹⁰⁾。

中心市街地の範囲は、平成23年報告『砂川市都市計画マスタープラン』pp.41「中心市街地地域の基本方針図」の「中心商業地」を参考にした。その範囲は、国道12号線を南3丁目から十字街を過ぎて、砂川駅少し先の北3丁目

までである。歴史的にも、砂川の街の「主たる人の流れ」は、国道12号線を南から北へ進む方向であった。現在の流れも同様であり、その左手地区に柳町通りのスナック街がある。マスタープランでは、駅から国道を横切って砂川市立病院・市役所へ行くルートに「回遊性を確保する歩行者ネットワーク」としている。その沿線の商店数は多くないが、人流は多い。柳町通りはその左手方向にあると言ってもよい。

【文献】 (1)『砂川市史』昭和46年発行。

【注】 1) 文献(1) pp.1464。 2) 文献(1) pp.855。
3) 文献(1) pp.861-862。 4) 文献(1) pp.865。
5) 文献(1) pp.276。 6) 文献(1) pp.80。 7) 文献(1) pp.887。 8) 文献(1) pp.417。 9) 文献(1) pp.1295。 10) 文献(1) pp.1474-1475。

図IV-26



(27) 歌志内

人口集中地区がないので、省略した。

(28) 深川

函館本線の深川駅は、滝川駅と旭川駅の間辺りに位置している。北上する函館本線は石狩川を左手方向にみて、滝川・江部乙（えべおつ）を過ぎて、石狩川を渡る。妹背牛（もせうし）で石狩川に沿って向きを東へ変える。その先を進んだ所が深川駅である。札幌から旭川を結ぶ上川道路（現・国道12号線）は、石狩川を左手方向にして、ほぼ川に沿って旭川に行く。深川近くの上川道路には、音江法華駅通所があった。駅通所からみて、深川市街地は石狩川の対岸にあたる。深川市街地を通過するメインの道路は「深川本町通」であり、雨竜（うりゅう）－妹背牛－深川－納内（おさむない）－神居古潭（かむいこたん）で上川道路に連絡する。音江法華と深川を結ぶのは233号線であり、深川からさらに日本海側の留萌へ通じている。

深川市街地は、1894年（明治27年）に菊亭農場の東端に設けられた。すでに深川本通と並行して鉄道線路が予定されていたので、市街地の場所は音江法華ではなかった。駐車場の位置は、屯田兵村があるイチヤン（一巳）とオサナンケップ（納内）の境界に置かれた。ここは、菊亭農場からすれば、農耕に適さない湿地帯でもあった¹⁾。

1898年（明治31年）に鉄道が開通し、深川駅ができた。その当時、商家がどれほどあったかは、資料によってまちまちである。深川町史によれば、1895年（明治28年）に商家20戸余、1898年（明治31年）の鉄道開通で民家百数十、1902年（明治35年）に約300戸で市街地の形態を整えたとの記述である²⁾。

ここで深川市街地の町丁目を記そう。1971年（昭和46年）に住居表示が行われ、現在に至っている。それまでは道路割り町が決められていた。すなわち、道路の両側が同じ町になっていた³⁾。

現在の住居表示を示そう。深川駅を基準に石狩川に向かって（南に向かって）、鉄道線路に

並行な区画が1条・2条・・・と続き、場所によって7・8・9条までである。条に直交する道路に区切られた区画が番であり、駅から石狩川に進む右側が8番、左側が9番である。駅から右方向に1番まであり、左方向に20数番までである。1区画の広さに多少ばらつきはあるが、条幅36間(65m)×番幅60間(109m)である。

従来の表示では、1条と2条の間の道路の両側が蓬萊町である。以下、2・3条間の道路の両側が仲町、3・4条間が本町、4・5条間が森元町、5・6条間が花園町である。本町通は3・4条間の道路になる。番に相当する丁目は、当初は1丁目から駅前通の9丁目までしかなかった。

9丁目より先には片町があった。本町9丁目から一已屯田兵村を結ぶ斜めの道路があり、開拓時代には兵村からの人出がこの道路を使っていた。その道路の9丁目側が片町で、深川市街地の東端になっていた。現在でも、2・3条に9番と10番を分ける斜めの道があるが、それである。そこが現在の歓楽街になっている⁴⁾。

1907年(明治40年)刊行の『空知管内便覧』に基づき作成した商店等の一覧表がある。納内を含めて81軒あり、そのうち深川市街地で位置が推定できるのは10軒である。直接便覧にあたると13軒、ほかの資料から3軒が追加でき、計26軒の位置が推定できる。検証を考慮し、店舗名を記載して記述しよう。

まず、駅前通である9丁目に立地していたのを列挙する。1895年(明治28年)に深川村戸長役場が仲町9丁目角に設けられ、この辺りが「お役所通り」と呼ばれた⁵⁾。1904年(明治37年)本町9丁目に糸屋銀行深川支店が開業した。1926年(大正15年)には糸屋銀行を北海道拓殖銀行が引き継いだ⁶⁾。さらに仲町9丁目には澄心寺があった。大正9年に現在地に移転している⁷⁾。一覧表に住所があるのは、蓬萊町：畳製造、仲町：金光料理店・料理店西岡楼である。西岡楼には妓楼がいた。その後遊郭に移っている。一覧表に住所が記載されていないのは、木崎待合所・さつまや旅館・谷口運送店・丸善田中支店である。

つぎに、本町通の店舗を住所の記載あるなしを併せて、駅前通に近い方から列挙しよう。7丁目馬具靴製造植木商店・深盛写真館。6丁目佐藤陶磁器小間物・上中雑貨肉店・植木蹄鉄工場・東野商店。5丁目佐藤つくり酒屋・坪田商店・加藤薬種小間物。4丁目新木鉄工所。丁目不明が越後屋呉服店である。仲町通りでは丁目不明で、長永精米所・宇野木材店・和洋料理宝軒・和洋料理江差屋である。ほかに、通り不明で7丁目森永商店がある。以上から推測して、当時のメイン通りは、駅前通と本町通である。

1909年(明治42年)の業種別商店数のリストがある⁸⁾。計425店である。多い業種から記すと、物品販売業(133)・雑業(61)・製造業(29)・大工(29)・飲食店(20)・鉄工(20)・旅人宿(17)・理髪店(15)である。遊興関係では、料理店(12)・待合所(2)・貸席業(2)・芸妓酌婦娼婦(32)である。富良野で記述するように、遊びの街として深川は名高かった。

ちなみに、1900年(明治33年)に深川村に遊郭が許可されている。佐藤桃太郎が深川遊郭を開業した。場所は記されていない。1930年(昭和5年)『全国遊郭案内』では、花園町に西岡楼を含め7妓楼あると記述されている。第二次大戦後、遊郭が廃止される頃には、深川神社近くの6条2・3番にあった。佐藤遊郭あるいは花園遊郭と呼ばれていた⁹⁾。

深川は鉄道の結節点で、交通の要衝でもあった。1910年(明治43年)には留萌線が開通、1924年(大正13年)には深名線が多度志まで開通した¹⁰⁾。それゆえ、駅前通に銀行が立地するようになった。1904年(明治37年)に糸屋銀行深川支店が本町9丁目(4条9番40号)に開業した。その後、拓殖銀行が引き継いだ。1920年(大正9年)には、第十二国立銀行が仲町9丁目に開業した。その後、本町7丁目に移転した。

第二次大戦後、1950年(昭和25年)に深川町が都市計画区域に指定された¹¹⁾。1951年(昭和26年)には、駅前通に「すずらん灯」が設置された¹²⁾。1952年(昭和32年)に、深川芦別間の鉄道が建設線に決定した。しかし、こ

の頃から石炭需要が減少し始めて、実現しなかった。1968年（昭和43年）『深川商工名鑑』によると、商店数が812店で、この頃が深川商業の全盛期であった¹³⁾。その後、深川は北空知の中核都市と言われながらも、購買力では旭川広域商圈に属することになった。1990年代に、深川駅前地区の再開発が行われるようになった¹⁴⁾。

深川における「主たる人の流れ」は、駅を起点として石狩川に向かう駅前通と、本町通を1丁目から9丁目に進む方向である。駅前通の左側で、本町通が駅前通を通過した左側に位置する2・3条9・10番にスナック街がある。

中心市街地の範囲は、令和3年改訂「深川市都市計画マスタープラン」pp.16「深川都市計画図」の「中心商業業務地区」を参考にした。

【文献】（1）国立国会図書館デジタルコレクション『全国遊郭案内』昭和5年発行。（2）国立国会図書館デジタルコレクション『深川風土記』昭和9年。（3）『新深川市史』平成6年発行。（4）杉山四郎著『続・語り継ぐ民衆史』1997年発行。

【注】 1) 文献(3) pp.162。 2) 文献(3) pp.508-509。 3) 文献(3) pp.510。 4) 文献(3) pp.200-201。 5) 文献(3) pp.201。 6) 文献(3) pp.529-530。 7) 文献(2) pp.39。 8) 文献(3) pp.517。 9) 文献(1) pp.184・文献(4) pp.299。 10) 文献(3) pp.510・882-889。 11) 文献(3) pp.335。 12) 文献(3) pp.1024。 13) 文献(3) pp.521。 14) 文献(3) pp.532-533。

図Ⅳ-28



深川

(29) 富良野

富良野駅は旭川駅から直線距離で南方向46km地点にある。国道237号線では57kmである。滝川駅からは直線距離で南東方向46km、国道38号線では58kmである。

土地の開拓は、1896年（明治29年）「殖民地撰定区画施設規程」により碁盤目状として、中区画ごとに公の道路を設けることになった。中区画は300間×300間の正方形である。ちなみに、300間＝1.818m×300＝545mである。

富良野は空知川沿いの盆地で、幾多の支流が蛇行する平坦な土地である。区画割りは空知川近くの零号線通（現・相生通）を基準にしている。零号線通は北西－南東方向に延びる通りである。零号線通を基準に北東方向に中区画が26列あり、各列の横幅は数区画からなる。全体の長さは、これに道路幅を加えたものである。空知川に近い富良野市街地は標高170m、北東方向に約15km離れた上富良野は標高220m前後である。

鉄道は旭川から延伸された路線であり、駅は1900年（明治33年）に「下富良野駅」として開業された。現在の富良野線である。旭川からの主な駅は、美瑛－上富良野－中富良野－富良野である。駅周辺の線路は直線であり、零号線通とは約40度で交差している。駅位置は当初予想された旧市街とは離れた場所に設置された。それゆえ、駅周辺は原野であり、区画割りの杭打ちは駅開設の前年に行われた¹⁾。市街地になる土地は、北東方向とは反対に、零号線通より南西方向で空知川に向かって区画された。

零号線通は「零号通」と呼ばれ、現在は「相生通」と言われている。当時の駅前通は「停車場通」と呼ばれていた。そこを200mほど進んで零号線通と直交した先が「本通」であった。現在は停車場通を含めて本通と言っている。条の基準は本通で、そこは東西1条である。東は6条まで、西は5条までであった。丁目の基準は相生通で、南は7丁目まで、北は3丁目までであった。したがって、駅の位置は本通北2丁目にあたる。その後市街地が拡大したので、1962年（昭和37年）に新町名を採用し、条丁

目を廃止した²⁾。

滝川から現在の根室本線が富良野まで敷設されたのは1913年(大正2年)である。滝川からの主な駅は、赤平―芦別―富良野である。滝川からの鉄道と国道は、ほぼ空知川に沿っている。根室本線は下富良野駅のすぐ北側で約90度カーブして富良野線に合流することになったので、駅を220m南に移動することになった³⁾。これが現在の富良野駅である。現在の駅前広場から出る道路は相生通、それに直交する東5条通、線路に沿って旧駅方向に向かう朝日通がある。相生通と本通の交差点は、「十字街」と呼ばれるようになった。ちなみに、「富良野駅」と改称されるのは1942年(昭和17年)である。

1900年(明治33年)に駅が開設されると、旧市街地で商業を営んでいた者には優先的に貸し下げが行われた。そこで瞬間に、本通を中心に旅館・荒物店・料理店・飲食店が軒を並べるようになった。また、森林資源に恵まれていたので、三井・王子製紙を背景とする造材事業が盛んで、これを当て込んで芸妓を抱える料亭や、娼妓を主とする店も多く出現した。東2条北1丁目には見番ができた。これは、駅を出てから停車場通を進む左手地区にあたる。主要都市に比べ富良野は人口が少なかったが、遊びの街として深川と共に名高かった⁴⁾。

1913年(大正2年)末に、根室本線の開通を祝して発行された『富良野繁栄誌』の後援者リストから業種をみよう。89軒のうち、食料関係(33)・一般消費財(14)・サービス業(19)・製造業(12)・医療(5)・質店(6)である。サービス業のうち、旅館(6)・料亭(6)・運送業(3)・理髪(2)・湯屋(1)・待合(1)である。

広告に住所が掲載されている店舗数をみよう。停車場通(13)・本通1丁目(10)・本通2丁目(6)・本通3丁目(7)・その他本通(8)・霞町⁵⁾(本通1・2丁目の西側付近)(3)・日の出町(13)・零号線通(相生通)(16)である。当初の駅前通である停車場通・本通に多くの店舗が立地している。日の出町は現在の駅周辺であり、停車場通を進む左手方向になる。零号線

通での立地はどこか定かではないが、現在の駅付近から十字街辺りと推測され、停車場通からみて左手方向である。

停車場周辺には旅館・運送業・雑貨商が多い。料亭は停車場通・本通周辺に4軒、日の出町1軒、ほか1軒である。このリストには掲載されていないが、停車場通の左手地区に見番があったので、その周辺に歓楽街があったと推測できる。

第一次大戦の好景気により市街は発展した。この頃の繁華街は相生通・本通であり、十字街が中心であった。それに次ぐのが朝日通・東5条通である。街が発展すると、かつて清流であった頭無川(ずなしがわ)は、日の出町・朝日町・停車場通を流れていくうちに、「汚物に埋まって市街の恥部と化した」⁶⁾状態になっていった。垂れ流しではあるが、それだけこの地区は賑わっていた。

その後も繁華街の位置は、基本的には変化がなかった。第二次大戦後、1960年代(昭和40年初期)の市街地図をみると、十字街の角に北海道拓殖銀行と北海道銀行が立地している。十字街から本通を市役所まで進む道が街の表の顔と言える⁷⁾。しかし、この頃の商業の顔としては、駅前から十字街に至る相生通がメインストリートである⁸⁾。

現状で主要な商店街は、相生通商店街・本通商店街・五条商店街・リバーモール商店街・すずらん商店街である⁹⁾。五条商店街は駅前から東5条通にある。リバーモール商店街は駅周辺で、相生通と朝日通に囲まれた地域である。すずらん商店街は、駅前から十字街へ進む中間地点を左に折れた通りである。現在の歓楽街は、すずらん商店街を抜け、その先の道に並行し、35m左側にある路地に立地する「へそ歓楽街」である。

「主たる人の流れ」は駅前から相生通を進み、十字街で本通を進む方向である。その左手地区がスナック街になる。また、駅前から東5条通を進む方向も「補助的な人の流れ」になる。その左手にある「日の出町」の駅周辺地区もスナック街をなしている。このように、富良野の主たる人の流れは少し複雑である。

中心市街地の範囲は、平成 31 年報告『富良野市中心市街地活性化基本計画』pp.20「商店街配置図」を参考にした。

【文献】(1) 国立国会図書館デジタルコレクション『富良野繁栄誌』大正 2 年発行。(2)『富良野市史 第一巻』昭和 43 年発行。(3)『富良野市史 第三巻』平成 6 年発行。

【注】1) 文献(2) pp.386-388。2) 文献(3) pp.706。3) 文献(1) pp.18。4) 文献(2) pp.222-226・386-388。5) 文献(1) の広告で第一若山楼が霞町。文献(2) pp.222 で若山楼が西 2 条南 1 丁目～2 丁目付近。6) 文献(2) pp.387-389。7) 文献(2) pp.397。8) 文献(2) pp.391。9)『富良野市中心市街地活性化基本計画』平成 31 年報告 pp.20 を参照。

図Ⅳ-29



(30) 登別

登別市は室蘭市に隣接している。幌別駅は東室蘭駅から 9.5km、登別駅は幌別駅から 8km、登別駅から苦小牧駅までは 40km である。登別温泉は登別駅から山道を 7km 行った所にある。

江戸時代には、商場知行制のもとでホロボツ場所があった。1799 年(寛政 11 年)からは幕府直轄地となり、幕吏のほか南部藩士や仙台藩士が警固を命じられていた¹⁾。幌別地区における本格的開拓は、1869 年(明治 2 年)に仙台藩旧白石城主の片倉氏が支配を命じられ、翌年から入植したのが始まりである²⁾。1873 年

(明治 6 年)に幌別郡は登別村・幌別村・鷺別村の 3 村になった。この年に札幌本道が開通した。1880 年(明治 13 年)には幌別に戸長役場が設置された。現在も市役所は幌別に置かれている。したがって、登別市の中心市街地を幌別に限定して記述する。

1892 年(明治 25 年)に北海道炭礦鉄道室蘭線が開業し、幌別駅と登別駅が開設された。幌別市街地は札幌本道沿いで、鉄道より海側の浜辺に面した所にあった。当初は、幌別駅は砂利引込線が分岐する市街地のはずれに設置された。少し時間が経って、鉄道の便利さに気づいた住民の要望により、1902 年(明治 35 年)に駅は市街地のある現在の場所に移設された³⁾。

1940 年(昭和 15 年)に日鉄輪西製鉄所が現・富士町に 34ha の土地を購入し、昭和 17 年から 18 年にかけて社宅街を建設した。これが幌別発展のきっかけとなった⁴⁾。その場所は、海側とは反対の幌別駅西口から、「北駅前通」を 300m 進んだ富士橋の先にある広大な一帯であった。ちなみに、駅と富士橋を一直線に結ぶ北駅前通の整備は 2000 年(平成 12 年)に完成した⁵⁾。それ以前は、駅西口の左端から 2 本の狭い道が延びて屈折してから富士橋に行った。その当時のメインの道は、駅西口の右端から出て、「東通」との三叉路を左斜めに進んで、富士橋より 50m 上流の橋を渡って日鉄社宅街入口に着くルートである。この社宅街地域を「鉄北」と呼び、駅周辺を「鉄南」と言っている。

幌別に本格的な商店街が形成されたのは、第二次大戦後の 1949 年(昭和 24 年)頃からである。日鉄社宅街入口に出現した「あけぼの商店街」がその基礎となった⁶⁾。1952・53 年(昭和 27・28 年)には保安隊(後の自衛隊)が幌別地区に移駐したので、鉄北への商工業者の進出がめざましく、パチンコ店・飲食店なども軒を連ねるようになった。これが、幌別駅周辺地区である中央町商店街の発展につながり、今日に至っている⁷⁾。ちなみに、戦後は富士製鉄になっており、社宅がある町を「富士町」と呼んだ。橋も「富士橋」と名づけられた。

「主たる人の流れ」は幌別駅から北駅前通を

富士橋に向かって進む方向である。その左地区の中央町2丁目・4丁目にスナック街がある。ただし、第二次大戦後しばらくの間は、駅西口の右端の道を三叉路に進む方向が主たる人の流れであった。したがって、その左手にある現在の北駅前通を進む右地区にもスナックが点在することになった。データではこの点を少し修正して計上している。

中心市街地の範囲は、2020 年公開『登別市都市計画マスタープラン』pp.46 幌別地区「商業地域」を参考にした。

【文献】(1)『登別町史』昭和42年発行。(2)『登別市史 上巻』昭和60年発行。(3)『登別市史 下巻』昭和60年発行。

【注】 1) 文献 (1) pp.108。 2) 文献 (3) pp.939。
3) 文献 (2) pp.416-419。 4) 文献 (3) pp.557。 5)
HP「道道資料北海道」で幌別停車場線を参照。 6)
文献 (3) pp.648-649。 7) 文献 (3) pp.683。

图IV-30



(31) 惠庭

恵庭は新千歳空港から札幌に向かう途中にある。恵庭から札幌へは鉄道千歳線と、国道36号線および道央自動車道がある。2つの道路は中心市街地を外して通過している。

恵庭駅から札幌駅までの直線距離は28km。

鉄道距離は33kmである。恵庭市街地を通るメインの道は、道道46号線である。1996年にバイパスが完成するまでは、国道36号線と呼ばれていた。1873年（明治6年）に開通した札幌本道は恵庭の市街地を通っているが、いまは「クラーク博士通り」と呼ばれる旧道である。西から東へ並べると、道央自動車道、クラーク博士通り、道道46号線、千歳線、国道36号線の順になる。

江戸時代、恵庭地域には漁（いざり）と島松（しままつ）に商場知行制による場所が開かれていた¹⁾。伐木も行われていた。流送によって漁川－千歳川－石狩川と下らせ、石狩川河口から本州方面へ積み出していた²⁾。

1873 年（明治 6 年）に札幌本道である札幌－室蘭間の道路が開通し、島松駅通所（北広島市島松 1-1）が設けられた。漁村（いざりむら）が交通の要衝となり、集落が形成されるようになった。旅人宿はできたが、一般商店はなかった³⁾。1886 年（明治 19 年）以降に集団入植があり、1897 年（明治 30 年）に戸長役場が開設された⁴⁾。1906 年（明治 39 年）、漁村と島松村の合併により、恵庭村が誕生した⁵⁾。

恵庭の人口は 1897 年（明治 30 年）572 人、1906 年（明治 39 年）3,160 人、1911 年（明治 44 年）5,584 人へと増加している⁶⁾。1906 年（明治 39 年）頃の地図には、茂漁川（もいざりがわ）沿い、漁川沿い、およびその間の札幌本道沿いに民家が描かれている。茂漁川は札幌寄り（北側）で、漁川は千歳寄り（南側）にある。この間の札幌本道は 700m であり、現在は大町地区になる。1912 年（明治 45 年）頃の地図には、漁川を南に超えた札幌本道沿いにまで民家が描かれ、川沿いには描かれていない⁷⁾。

開拓当初、恵庭には商店がなく、千歳や札幌まで買出しにいった。明治半ば頃から人口が定着しはじめ、商店が立地するようになった。1908年（明治41年）「札幌支庁庁治一覧」による店舗数は、物品販売業54、旅人宿5、料理店1等で計77店舗である。その後も多少店舗は増えたが、商業の街ではなかった⁸⁾。

1926年（大正15年）に鉄道が開通し、恵庭駅が設置された。その頃の地図では、茂漁川か

ら、漁川より南にある本町・漁町までの札幌本道沿い1.3kmに民家が描かれている。恵庭駅は、漁町よりさらに南にある泉町の札幌本道からみて、北東方向に900m離れた所に設置された。泉町や駅周辺には民家が描かれていない⁹⁾。第二次大戦前までは、恵庭は商業の街ではなかった。

第二次大戦後、1950年(昭和25年)に警察予備隊が、現在の陸上自衛隊の北恵庭駐屯地に進駐した。その後、南恵庭駐屯地・島松駐屯地も開設された。1951年(昭和26年)には、アメリカ軍オクラホマ部隊が千歳基地に駐留し、その一部が恵庭に幕舎を設営した。千歳基地と札幌にある米軍司令部との連絡交通路が必要になり、現在の道道46号線の改良舗装工事が1952年(昭和27年)に着工された。この工事は1年1ヶ月で完了し、通称「弾丸道路」と呼ばれるようになった¹⁰⁾。

恵庭全体が防衛基地化するにつれて、駐留部隊向けの商店や飲食店が栄恵町周辺に建ち並ぶようになった。1954年(昭和29年)には栄恵町にスバル座が開業し、娯楽センターの中心になった。栄恵町は茂漁川から漁川に向かう方向(北から南へ)で、道道46号線の左側にあり、札幌本道沿いの泉町の左側に隣接している。基地の発展とともに、恵庭は都市型消費の経済機構へと変化していった¹¹⁾。

恵庭は駅が中心ではない。当初は札幌本道沿いに、北から南へ街が発展していった。しかし、あくまで農村としての性格であった。第二次大戦後、基地の街となり、道道46号線沿いに街は発展し、北から南へ向かう左側の栄恵町が歓楽街になっていった。この方向が人の主たる流れになる。

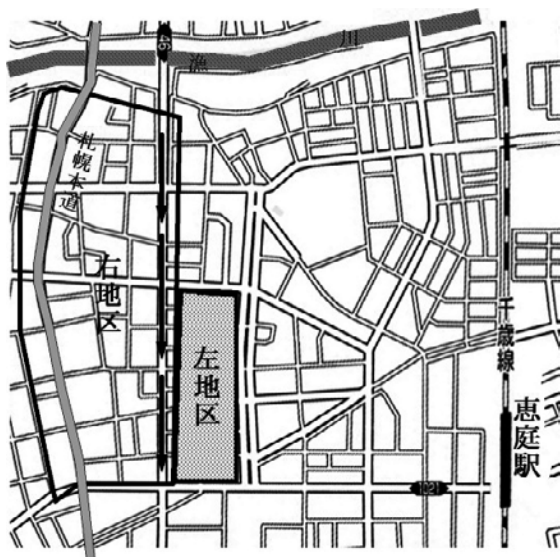
中心市街地の範囲は、「恵庭市都市計画マスタープラン(令和3年版)」pp.22「土地利用方針図」の「地域商業業務地」を参考にした。

【文献】(1)『恵庭市史』昭和54年発行。

【注】1) 文献(1) pp.127-128。 2) 文献(1) pp.150-153。 3) 文献(1) pp.789-792。 4) 文献(1) pp.342-351。 5) 文献(1) pp.363-365。 6) 文献

(1) pp.340・352・367。 7) 文献(1) pp.374-375。 8) 文献(1) pp.792-795。 9) 文献(1) pp.401。 10) 文献(1) pp.489。 11) 文献(1) pp.464-465。

図IV-31



恵庭

(33) 伊達

北海道伊達市は内浦湾(噴火湾)に面している。内浦湾を囲む主要な街は、森・長万部・伊達・室蘭である。伊達市の主要駅は、室蘭本線の伊達紋別駅である。室蘭本線は長万部から伊達紋別-東室蘭-苫小牧を経て、岩見沢に至る路線である。伊達紋別駅から東室蘭駅までは22.7km、長万部駅までは54.5kmである。伊達から湾の対岸に位置する森まで海上で46km、鉄道では117.3kmである。伊達の背後には有珠山があり、その脇に昭和新山、その後ろに洞爺湖がある。

江戸時代、伊達近辺は商場知行制による有珠場所が開かれていた。明治時代になり、仙台伊達藩の支藩である亘理伊達(わたりだて)の武士団が入植した。1870年(明治3年)に第1回移住者の宅地割当が行われ、支配所が現在の梅本町に置かれた。伊達の街は、北海道の通常の街とは異なり、碁盤目状にはなっていない。

仙台藩は戊辰戦争に敗れ、石高を没収された。武士団が農民として生きるために北海道に移住して形成した街であり、開拓使が計画的に造った街ではない。

伊達市街地は、西の長流川（おさるがわ）と東の谷藤川に囲まれた地域に形成されている。その河口間の距離は5.5kmである。両川の間には気門別川（きもんべつがわ）とシャミチセ川が流れている。中心市街地を流れるのは気門別川である。海は市街地の南にある。海からみて気門別川河口の右側（東側）が東浜、左側（西側）が西浜である。西浜には伊達漁港がある。漁港の建設は1970年（昭和45年）から始まった¹⁾。

気門別川を90m遡ると、左右に分岐する。左方向が気門別川で、右方向が紋別川である。その間の三角地帯が錦町である。当初は紋別浦浜と呼ばれていた。紋別は「紋鼈」と表記されていた。ここでは「紋別」と書くことにする。

紋別川は分岐点から240m遡ると、さらに分岐する。左に遡るのが紋別川で、右に遡る小川が水車川である。分岐した紋別川の左地区が錦町、少し遡って大町である。分岐した右地区が網代町であり、少し遡って紋別川と水車川に挟まれた地区が鹿島町である。鹿島町には市役所がある。錦町・網代町・鹿島町が伊達の中心市街地になる。

網代町に隣接する右地区が旭町、鹿島町と水車川を挟んで隣接する右地区が元町、水車川を遡り元町の北に隣接するのが梅本町である。この地域が開拓当初の街になる。

1880年（明治13年）、紋別浦浜に官立の紋別製糖所が開設された。原料は甜菜（ビート）である。原料搬入の必要から道路・橋の改修が行われた。それ以前の1877年（明治10年）頃には、東浜に木造の波止場が築設されていた。これを機に、西洋型帆船で紋別一室蘭間、紋別一函館間や、本州との海上輸送が行われるようになっていた。それにともない各種店舗が営業を始めて、浜町（現錦町）・網代町・鹿島町（現市役所通り）を中心として、徐々に市街地が形成されるようになった²⁾。

紋別製糖所は、北海道の官所轄工場として大

きなものであった。1884年（明治17年）の製造価格で比較すると、札幌木工場20,038円・紋別製糖所16,541円・札幌麦酒醸造所14,102円・札幌紡績場10,341円である³⁾。1887年（明治20年）に製糖所は15年間の営業年限で民間に貸し下げられ、紋別製糖会社になった⁴⁾。その後の変遷を経て、現在は北海道糖業道南製糖所として、長流川沿いの館山下町に立地している。この製糖所と製麻工場が伊達に建設されたことが、当市の市街地形成と商工業発展に大きく寄与している⁵⁾。

1901年（明治34年）に、舟岡町にあった戸長役場を、解散して空き家になっていた旧紋別製糖会社の事務所に移した。しかし、明治40年の大火があり、明治42年に役場庁舎を鹿島町の現在地に新築移転した⁶⁾。

伊達紋別駅は1925年（大正14年）に長輪東線の駅として開業した。長万部一室蘭の長輪線が全通するのは1928年（昭和3年）である。これによって長万部一岩見沢の室蘭本線が全通した。長輪線が開通するまでは、大小の海運業者が競い合い、地域発展に寄与していた⁷⁾。

駅は西浜に隣接する山下町に設置された。すなわち、気門別川より左の地点になる。駅から中心市街地に至るには、道道779号線で気門別川を渡り、錦町を400m東に進む。紋別川と水車川の分岐点を渡り、網代町を100m行く。信号のあるT字路を左折し、道道982号線で北に300m進むと南大通に着く。そこを過ぎて鹿島町に入り、270m行くと左手に市役所の正門がある。伊達市の商店街は、網代町を中心に、この路線に沿って形成されてきた⁸⁾。

第二次大戦後は、樺太からの引揚者が駅前露店を開設した。これが駅前商店街に発展した⁹⁾。1970年代後半からは、鹿島町より北を東西に走る国道37号線周辺に大型店の出店が続いた¹⁰⁾。これに対抗し、1980年代後半に、市役所通り商店街と網代町商店街の振興組合は、都市計画道路の拡張工事にあわせて、街並みの景観に配慮した商店街の近代化を進めることになった¹¹⁾。

商業地域は網代町を中心に、鹿島町の市役所

通りと、駅前から網代町に向かう錦町の通りに形成されてきた。とくに一般的な商業は網代町・錦町・駅前に、銀行は鹿島町・網代町・駅前に立地している。スナック街は、駅前から網代町、さらに鹿島町に向かう南大通までの左地区にある¹²⁾。

主たる人の流れは、駅前から錦町をとおり、網代町で市役所に進む方向である。その左手にある錦町・網代町にスナック街がある。

中心市街地の範囲は、平成 22 年報告『伊達市都市計画マスタープラン』pp.114「市街地区整備方針図」のうち「中心商業地」を参考にした。

【文献】 (1)『新稿 伊達町史 (上)』1972 年発行。
(2)『伊達小史』昭和 48 年発行。 (3)『伊達市史』平成 6 年発行。

【注】 1) 文献 (3) pp.641。 2) 文献 (2) pp.85・文献 (3) pp.284・297。 3) 文献 (3) pp.285。 4) 文献 (1) pp.497。 5) 文献 (3) pp.295。 6) 文献 (3) pp.294-296。 7) 文献 (3) pp.298。 8) 文献 (3) pp.655。 9) 文献 (3) pp.661。 10) 文献 (3) pp.656-657。 11) 文献 (3) pp.662-663。 12) 文献 (3) pp.667・748。

図Ⅳ-33



伊達

(34) 北広島

札幌の衛星都市で、近年になって市に昇格した都市なので、省略した。

(35) 石狩

札幌の衛星都市で、近年になって市に昇格した都市なので、省略した。

〔V〕 データによる分析と考察

(1) 左右・起終点地区の分類

北海道には 2000 年時点で 34 市ある。そのうち 28 市について、中心市街地における「主たる人の流れ」の起点と方向を歴史的経緯を踏まえて記述した。各市は都市計画マスタープランを作成しており、中心市街地や商業地域の範囲を示している。その範囲内で、右・左地区あるいは起点・終点地区を区画した。基準としたのは、歓楽街を構成する業種である。とくにスナックは店舗数が多いので指標とした。

街が発展する過程では、歓楽街の立地は移動することがありうる。しかし、街が成熟してくると、歓楽街はその場所に留まり続けることが通常である。1970 年代頃から大型店が出現し

てきた。大型店は車社会を反映し、国道沿いや郊外という中心市街地ではない場所に立地するようになった。それにより、中心市街地の商店街は衰退し、シャッター街という現象が見られるようになった。しかし、歓楽街が大型店とともに移動したということはない。歓楽街の規模に影響があっても、立地場所が変わることは、ほとんど見られない。

本稿ではタウンページ・データを用いて、歓楽街を構成する店舗と、一般的な商業サービス業店舗の立地分布を考慮して、左右地区あるい

は起終点地区を決めた。そのさい、対比が明確になるように、それぞれの範囲をできるだけ狭くとった。

図V-1では、どの都市が左右地区あるいは起終点地区に分類されるかを示している。帯広は繁華街とそれ以外に分類し、留萌は右・左・駅周辺の3分類にしている。函館と室蘭は各2地域あるので、計30地域になる。左右地区に分類されるのは延べ23都市、起終点地区は延べ5都市、その他2都市である。

表V-1 中心市街地の左右・起終点分類

左右分類			起終点分類	その他
札幌	岩見沢	滝川	函館駅周辺	帯広
函館本町	美唄	砂川	網走	留萌
小樽	芦別	深川	苫小牧	
旭川	江別(野幌)	富良野	稚内	
室蘭	紋別	登別(幌別)	士別	
東室蘭	名寄	恵庭		
釧路	根室	伊達		
北見	千歳			

左右地区分類以外の7都市について、歴史的経緯を振り返ってみよう。

(1) 函館駅周辺。西部地区が最初に発展し、次いで西部地区と中央部地区の境界に位置する十字街が繁華街になった。その左手方向に歓楽街が出現し、その奥に大森遊郭ができた。中央部地区に函館駅が開設され、そこを起点に主たる人の流れができて、駅周辺の大門地区には歓楽街の要素が残った。人の流れの先には遊郭があったので、その周辺地域が歓楽街になった。したがって、起終点地区の分類にした。

(2) 帯広。当初、帯広駅は石狩道沿いに設置されると想定されていた。想定された駅位置からみて、左手方向にある大通沿いに商業サービス業店舗が立地するようになった。ところが駅が設置されたのは、石狩道から南1.55km離れたところであった。設置された駅からみて、今までの商業サービス業店舗の立地は右手方向に

あたる。一般の商業店舗は駅前通である西2条通周辺にも立地するようになったが、歓楽街の業種は移動しにくく、時間をかけて、少しだけ駅前通方向に移動した。

(3) 網走。藤野家宅があった南4条6丁目を起点に、西に向かって街を発展させていった。中央道路を越えた先に、当時は8丁目と呼ばれた西2丁目に歓楽街ができた。網走駅は、市街地の西端からさらに500m先に開設された。それゆえ、西2丁目の歓楽街を分けて、商店街が延びていった。したがって、当初から起終点地区の分類になる。

(4) 留萌。最初に市街地ができたのは留萌川河口の北側に位置する元町であった。1891年の新市街地造成計画に基づき、河口南側の本町を貫く南大通を中心に市街地が造られていった。留萌駅は1910年に開業したが、留萌川北側の原野であった。その後、留萌川の切替工

事・副港造成・市街地整備が行われた。留萌川は駅北側を流れるようになり、駅は南大通と地続きになった。歓楽街は南大通の左手にある錦町・開運町に立地するようになり、駅周辺には別の商店街ができた。

(5) 苦小牧。苦小牧橋周辺の札幌街道沿いに市街地ができ、海岸とは反対側の左手地区に遊郭が出現した。苦小牧橋より1kmほど東に苦小牧駅が開設され、その近くに王子製紙工場が立地するようになった。王子製紙の発展とともに、苦小牧橋より400m東の新川通に中心が移ってきた。大火があり、当時の市街地の大半が焼失した。復興過程で、遊郭を海岸近くに移転させ、市街地の中心はさらに東の町に移った。大町の東隣にある錦町にも飲食店が立地するようになった。第二次大戦後、駅前にヤミ市ができ、錦町入口にはデパートが開店した。主たる人の流れは、駅を起点に錦町的一条通を進む方向に変化した。主たる人の流れが歴史的な経緯とは逆方向になったので、左右地区という分類では把握できなくなった。

(6) 稚内。最初に市街地ができたのは北浜通沿いであった。現在の稚内駅近くに波止場があり、北浜通に直交する波止場通を機軸に店舗が立地するようになった。日露戦争の結果、南樺太を領有し、稚内はその中継地となった。海岸の埋立や北防波堤の造成で工事関係者の出入りも多かった。1922年に当時の稚内駅が現在の稚内駅の南1.2kmのところを開業した。翌年、稚泊航路が開設され、乗客は南の稚内駅から北防波堤まで移動して乗船するようになった。当時の主たる人の流れは、北浜通を南から北に進む方向である。北浜通には一般商店や旅館が、その左手にある仲通には料理飲食店が、さらに

左手の本通・山下通には若干の高級料亭が立地していた。第二次大戦後、南樺太はソ連領となり、中継地の役割は終わった。現在は、北浜通で駅前通より南に「中央商店街」が、駅前通を越えた左に並行する仲通に歓楽街がある。したがって、起終点地区に分類する。

(7) 士別。主たる人の流れは、駅前通―大通―中央通である。1970年代頃までは、飲食店は大通の西側に分布していた。すなわち、主たる人の流れの左地区に立地していた。しかしその後、大通の東側で中央通を挟んで歓楽街ができた。

以上の記述から、網走では当初から起終点地区の分類、留萌は左右地区に駅周辺地区の分類である。残り5都市では、歴史的経過の途中で歓楽街が主たる人の流れの左手に立地することがあった。士別を除く4都市では、その後の状況変化で人の流れが変わったが、歓楽街の位置は変わらず、左右地区という分類にはならなかった。

(2) タウンページ・データ

対象地域について、2000年時点のタウンページ・データを商業・サービス業に関連して収集した。表V-2は業種一覧と店舗数である。

データ・スクリーニングについて、手順を簡単に記述する。対象地域を少し広くとり、データを収集した。同一電話番号は1件にまとめた。同一住所で同一名称は1件にまとめた。1件にまとめるとき、複数業種が記載されているが、店舗数が多い業種に格付けした。調査対象地区を限定し、該当する店舗を抽出した。対象となった店舗数は24,159店である。そのうちスナックは7,194店で、全体の30%である。

表V-2 タウンページの業種別店舗数

番号	グループ 番号	業種	店舗数	番号	グループ 番号	業種	店舗数	番号	グループ 番号	業種	店舗数
1	1	デパート	73	63	10	めがね店	152	125	21	鮮魚店 7	3
2	2	スーパーストア・マーケット	77	64		宝石・貴金属店	96	126		かまぼこ	4
3		コンビニエンスストア	94	65		宝石・貴金属加工卸	13	127		乾物店	6
4		ディスカウントショップ	26	66	11	みやげ品	72	128		豆腐	18
5	3	銀行	165	67		民芸品	6	129		食料品店	99
6		信用金庫	65	68		海産物	200	130		中華料理材料	6
7		信用組合	21	69	12	旅行業	24	131		酒店	177
8		労働金庫	12	70		旅館・ホテル・民宿予約センター	18	132		米店	76
9	4	生命保険	183	71		旅行業・旅行代理店	183	133		弁当・仕出し	43
10		損害保険	156	72	13	映画館	41	134		弁当（持ち帰り）	29
11	5	ホテル	160	73		カラオケボックス・喫茶	84	135		弁当（折詰弁当）	5
12		ビジネスホテル	36	74		ゲームセンター	55	136		すし店（持ち帰り）	6
13		旅館	133	75		パチンコ店	122	137	22	レストラン（ファミリーレストラン）	30
14		旅館（温泉旅館）	2	76		ビリヤード	16	138		ファストフード	76
15	6	ブティック	290	77		ボウリング場	12	139		ピアホール	31
16		フォーマルウェア	7	78	14	CD・ビデオ・レコード店	73	140		喫茶店	729
17		貸衣裳	43	79		CD・ビデオ・レコード店（中古）	13	141		喫茶店（コーヒー専門店）	48
18		衣料品店	222	80		ゲームソフト販売店	6	142		カレーハウス	20
19		洋服店	50	81		レンタルビデオ	37	143		スパゲティ店	10
20		洋品店	95	82		おもちゃ店	77	144	23	うどん・そば店（スタンド）	8
21		洋品店（紳士洋品）	45	83	15	美容院	737	145		うどん・そば店	218
22		洋品店（婦人洋品）	68	84		理容店	322	146		ラーメン店	331
23		洋服店	20	85		エステティックサロン	138	147		ぎょうざ・焼売店	22
24		洋服店（学生服）	6	86		銭湯	28	148		食堂	274
25		洋服店（子供服）	33	87		サウナぶろ	12	149		とんかつ店	25
26		洋服店（紳士服）	72	88	16	クリーニング	157	150	24	フランス料理店	9
27		洋服店（注文服）	61	89		クリーニング（しみ抜き）	4	151		イタリア料理店	34
28		洋服店（婦人服）	328	90		ふとん丸洗い	1	152		ピザハウス	19
29		衣料品店（制服・作業服）	23	91		ハウスクリーニング	9	153		レストラン	217
30		ジーンズショップ	8	92		クリーニング材料	3	154		懐石料理店	11
31	7	呉服店	190	93		コインランドリー・洗たく機械（業務用）	128	155		割ぼう・料亭	47
32		和装小物	3	94	17	装粧品卸	1	156		日本料理店	228
33		履物	17	95		装粧品店	3	157		すし店	507
34		染物・洗い張り	2	96		化粧品販売	275	158		うなぎ料理店	11
35	8	ネクタイ	2	97		薬局	246	159		てんぷら料理店	25
36		靴下	7	98		薬店	70	160		ふぐ料理店	4
37		下着販売店	53	99		漢方薬・薬草	9	161		魚料理店	7
38		かばん袋物店	35	100		美容院用品商	3	162		しゃぶしゃぶ料理店	14
39		ハンドバッグ店	28	101		たばこ	37	163		おでん料理店	29
40		靴店	155	102	18	日用品雑貨店	60	164		中華料理店	64
41		靴材料	2	103		文具・事務用品店	85	165		中国料理店	27
42		靴修理	6	104		書店	106	166		レストラン（韓国料理）	3
43		靴製造・卸	2	105	19	電器店	123	167		レストラン（朝鮮料理）	1
44		手袋	1	106		電気機械器具販売	48	168		レストラン（各国料理）	24
45		アクセサリー	42	107		電器店（修理）	18	169		ステーキハウス	42
46		寝具店	58	108	20	自動車販売	1	170		小料理店	52
47		旅行用品店	11	109		自動車販売（総合）	25	171		お茶漬・おにぎり店	7
48		スポーツ用品店	95	110		自動車販売（大型車）	1	172	25	お好み焼・たこ焼店	44
49	9	旗	10	111		自動車販売（外車）	5	173		居酒屋	1216
50		手芸店	46	112		中古車販売	11	174		焼肉・ホルモン料理店	222
51		工芸品	8	113		自動車部品・用品店	12	175		飲食店	1676
52		人形（日本人形）	1	114	21	菓子店	182	176		焼鳥店	274
53		裁縫材料店	3	115		菓子店（洋菓子）	60	177		そばた焼	243
54		喫煙具	9	116		菓子店（和菓子）	8	178	26	スナック	7194
55		生花店	169	117		菓子店（あめ類）	3	179	27	バー・クラブ	546
56		釣具店	24	118		菓子店（せんべい）	2	180		パブ・ビストロ	450
57		ペットショップ	18	119		パン店	41	181		キャバレー	120
58		ペットショップ（犬ねこ）	7	120		パン製造業	21	182	28	個室付浴場	53
59		ペットショップ（魚）	5	121		食肉店	77	183		個室マッサージ	45
60		ペットホテル	2	122		果実店	19	184	29	ホテル（ラブホテル）	18
61	10	カメラ店	116	123		鮮魚店	132	185		ホテル（モーテル）	1
62		時計店	156	124		鮮魚店（活魚）	1			計	24159

左右・起終点地区の相違が明確になるように、タウンページの業種をグループ化した。したがって、標準産業分類とはグループ化が異

なっている。表V-3はグループ名と店舗数である。グループの内訳は表V-2のグループ番号に対応している。

表V-3 業種グループ店舗数

グループ番号	業種グループ	店舗数
1	デパート	73
2	スーパー・コンビニ・ディスカウント	197
3	銀行	263
4	保険	339
5	ホテル・旅館	331
6	洋服店	1,371
7	和服店	212
8	その他衣類	497
9	趣味の店	302
10	カメラ時計貴金属店	533
11	土産・海産物店	278
12	旅行業	225
13	娯楽業	330
14	CD・ゲーム・おもちゃ店	206
15	美容・リフレッシュ業	1,237
16	クリーニング業	302
17	化粧品・薬局店	644
18	日用雑貨・文具・書店	251
19	電気店	189
20	自動車販売店	55
21	食料品販売店	1,018
23	明るい食事の店	944
24	気軽な食事の店	878
22	敷居の高い料理店	1,382
25	酒をとまなう飲食店	3,675
26	スナック	7,194
27	バー・クラブ・キャバレー	1,116
28	ソープランド	98
29	ラブホテル	19
計		24,159

(3) 歓楽街の立地位置

歓楽街は主に飲食店から構成されている。表V-4は、グループ番号23～27を取りあげ、都市別・左右起終点別に店舗数を示している。「その他の店」は上記以外の店舗の合計である。

ソープランドとラブホテルは、中心市街地では歓楽街に立地していると考えられるが、特定の都市で店舗数も少ないので、その他の店に含めた。

表V-4 都市別・左右起終点別の店舗数

	札幌		函館駅周辺		函館本町		小樽		旭川		室蘭		東室蘭		釧路	
	右	左	起点	終点	右	左	右	左	右	左	右	左	右	左	右	左
明るい食事の店	179	70	21	14	15	7	51	13	81	21	16	18	22	5	27	11
気軽な食事の店	72	100	45	23	7	7	21	31	59	29	12	10	15	9	21	17
敷居の高い料理店	108	342	22	30	30	38	24	89	43	71	5	12	12	9	12	38
酒をともなう飲食店	132	910	22	81	40	103	52	200	92	238	9	52	45	42	16	212
スナック	0	1816	14	210	34	360	9	474	0	514	3	129	6	228	0	488
バー・クラブ・キャバレー	2	424	7	20	10	46	4	34	4	90	1	8	3	24	2	57
その他の店	1274	517	464	120	160	61	384	164	604	123	88	105	191	24	297	71
計	1767	4179	595	498	296	622	545	1005	883	1086	134	334	294	341	375	894

	帯広		北見		岩見沢		網走		留萌			苫小牧		稚内	
	繁華街	それ以外	右	左	右	左	起点	終点	右	左	駅周辺	起点	終点	起点	終点
明るい食事の店	24	28	21	16	18	16	10	5	8	3	6	9	4	9	8
気軽な食事の店	30	24	11	16	17	10	11	9	2	14	8	6	10	8	11
敷居の高い料理店	45	14	4	51	10	17	9	17	11	58	3	4	20	3	11
酒をともなう飲食店	88	39	15	89	49	85	13	43	7	137	0	10	116	2	27
スナック	436	77	1	343	7	170	1	121	0	4	0	4	293	1	78
バー・クラブ・キャバレー	76	7	0	45	3	17	0	18	1	5	1	2	56	1	5
その他の店	316	243	224	93	271	112	158	53	109	65	75	178	85	98	43
計	1015	432	276	653	375	427	202	266	138	286	93	213	584	122	183

	美唄		芦別		江別(野幌)		紋別		士別		名寄		根室		千歳	
	右	左	右	左	右	左	右	左	起点	終点	右	左	右	左	右	左
明るい食事の店	8	2	8	2	8	0	9	2	8	1	7	14	1	4	14	7
気軽な食事の店	8	6	8	4	8	2	3	5	7	9	5	13	6	6	10	15
敷居の高い料理店	6	5	5	8	7	2	3	11	2	11	4	11	5	7	12	26
酒をともなう飲食店	18	25	9	26	14	26	8	42	11	30	3	47	8	19	19	90
スナック	0	66	5	35	27	55	0	120	17	53	0	97	15	77	5	280
バー・クラブ・キャバレー	1	6	1	5	1	6	0	7	2	8	0	15	5	7	4	29
その他の店	132	20	83	23	77	20	120	24	121	7	111	106	65	58	125	77
計	173	130	119	103	142	111	143	211	168	119	130	303	105	178	189	524

	滝川		砂川		深川		富良野		登別(幌別)		恵庭		伊達		計
	右	左	右	左	右	左	右	左	右	左	右	左	右	左	
明るい食事の店	18	3	5	4	11	8	12	4	3	5	4	2	9	5	944
気軽な食事の店	18	7	4	3	9	5	7	8	1	9	6	8	10	3	878
敷居の高い料理店	7	14	3	7	6	6	12	1	2	10	6	11	5	5	1382
酒をともなう飲食店	29	56	6	27	20	30	11	29	2	21	11	33	13	26	3675
スナック	6	124	3	61	6	50	8	33	4	45	6	109	7	59	7194
バー・クラブ・キャバレー	1	13	0	4	0	4	0	3	1	2	1	11	2	4	1116
その他の店	230	10	90	23	149	38	116	33	62	23	84	18	121	34	8970
計	309	227	111	129	201	141	166	111	75	115	118	192	167	136	24159

表V-4の「スナック」を左右地区・起終点地区でみれば、ほとんど多くの店舗が左地区か終点地区に立地していることがわかる。起終点地区を無視すれば、「歓楽街は主たる人の流れの左方向に立地している」と言える。本稿の主張はこの点にある。あとは、データを詳細に検

討していきたい。

スナックが右・起点地区に10%以上立地している都市を列挙しよう。芦別(13%)・野幌(33%)・士別(24%)・根室(16%)・深川(11%)・富良野(20%)・伊達(11%)である。野幌のある江別市を除いて、集中地区人口が1

～2.2万人の小都市である。ただし、小都市でも美唄・紋別・名寄では、スナックはすべて左地区に立地している。歓楽街の規模が小さいので、右地区に少し散在しても、割合が大きくなると推測できる。逆に言えば、スナック店舗数は集中地区人口に比例すると想定されるので、スナックが歓楽街以外に散在する件数は一定数以下であると推測できる。

多くの都市で、スナックが右・起点地区に立地するのは10件未満である。これを超えるのは、函館駅周辺（14店）・函館本町（34店）・野幌（27店）・土別（17店）・根室（15店）である。函館駅周辺・土別では、かつて左地区であった地域が右・起点地区に変更になったからと言える。函館本町では、市電が五稜郭公園前で右折する地域の左右区画割りが明確でないことが挙げられる。野幌では、8丁目通が国道12号線に交差する手前右側にスナックが立地し、終点地区の性格をもつ。そこを右地区にしている。根室では、歓楽街を形成していた昔の弥生町が衰退し、歓楽街的要素が右地区に少し持ち込まれたと考えられる。

「スナック店舗数が集中地区人口に比例する」ことを回帰分析で検証してみよう。函館と室蘭は2地域に分かれているが、スナック店舗数を各1つにまとめる。留萌のスナックは4店で異常に少ないので除外する。江別・登別は各2

市街地のうち1つしか扱っていないので除外する。計25都市について計算した。

大都市になるほど客を効率的に集められるので、スナック店舗数は集中地区人口の増加率より少なくてもよい。したがって、両変数の対数を取り回帰した。結果は曲線で表示している。

$$\begin{aligned} \text{スナック店舗数} \\ &= 0.000996 \times (\text{集中地区人口})^{0.75} \end{aligned}$$

$$\text{自由度修正決定係数} = 0.923$$

残差分析も適切

直線で回帰するときは人口の大きい札幌・旭川・函館を除外して、22都市で回帰した。

$$\begin{aligned} \text{スナック店舗数} \\ &= 28.2 + 0.00284 \times (\text{集中地区人口}) \end{aligned}$$

$$\text{自由度修正決定係数} = 0.893$$

残差分析も適切

以上の結果から、スナック店舗数は集中地区人口に比例すると言ってよい。

表V-5は、人口集中地区の規模に応じて都市を分類したものである。表V-6は、都市規模別に業種グループの店舗数を右・左で記載している。右は右地区と起点地区の合計、左は左地区と終点地区の合計である。留萌駅周辺は右に集計し、帯広は計には含まれない。表V-7は、表V-6の右の割合（％）を示している。計については、左の割合も記載した。

表V-5 人口集中地区の規模による都市の分類

人口規模	都市名
176万人	札幌
33万人	旭川
26万人	函館
13～17万人台	釧路 苫小牧 小樽
8～10万人台	江別 北見 室蘭
5～7万人台	千歳 岩見沢 恵庭
3～4万人台	登別 稚内 滝川 網走
1～2万人台	留萌 名寄 伊達 紋別 根室 富良野 美唄 土別 深川 芦別

(注) この表に帯広は含まない。

表V-6 業種グループ別・左右地区／起終点地区の店舗数

グループ番号	業種グループ	計		札幌		旭川		函館		13～17万人		8～10万人		5～7万人		3～4万人		1～2万人		帯広		合計
		右	左	右	左	右	左	右	左	右	左	右	左	右	左	右	左	右	左	繁華	以外	
1	デパート	62	8	14	3	6	0	4	0	8	1	7	0	4	1	5	0	14	3	2	1	73
2	スーパー・コンビニ・ディスカウント	132	55	17	22	7	5	10	4	14	6	16	5	11	2	12	1	45	10	4	6	197
3	銀行	214	32	41	5	17	4	12	8	30	2	17	5	17	3	23	1	57	4	8	9	263
4	保険	268	39	19	0	37	3	24	8	60	5	20	1	39	1	20	8	49	13	13	19	339
5	ホテル・旅館	182	118	16	13	19	11	28	8	19	9	10	25	16	4	21	18	53	30	14	17	331
6	洋服店	1,030	225	266	59	136	3	114	22	145	47	115	20	51	27	74	8	129	39	83	33	1,371
7	和服店	125	67	16	18	16	4	4	2	18	14	19	5	9	12	14	5	29	7	17	3	212
8	その他衣類	358	108	101	31	43	4	11	4	53	12	28	11	22	10	28	7	72	29	22	9	497
9	趣味の店	213	76	32	13	18	8	18	7	19	10	26	8	12	6	29	3	59	21	7	6	302
10	カメラ時計貴金属店	402	101	96	22	38	6	29	4	64	20	36	13	26	11	41	1	72	24	15	15	533
11	土産・海産物店	244	28	25	6	5	2	145	2	43	6	2	3	1	1	10	2	13	6	5	1	278
12	旅行業	197	14	103	1	17	0	13	4	28	0	11	0	7	3	8	4	10	2	8	6	225
13	娯楽業	159	152	31	37	22	14	13	18	22	22	16	17	11	12	11	8	33	24	11	8	330
14	CD・ゲーム・おもちゃ店	144	52	21	13	10	2	7	4	16	4	15	7	16	4	14	1	45	17	3	7	206
15	美容・リフレッシュ業	834	336	206	60	81	16	43	36	76	49	87	37	75	40	72	28	194	70	36	31	1,237
16	クリーニング業	204	82	14	9	17	7	34	7	24	18	16	13	27	8	18	4	54	16	9	7	302
17	化粧品・薬局店	461	146	119	39	44	8	31	10	59	19	37	15	40	17	42	6	89	32	20	17	644
18	日用雑貨・文具・書店	184	52	39	15	13	1	5	2	27	5	21	4	12	7	14	3	53	15	7	8	251
19	電気店	145	32	32	1	8	1	4	3	14	3	13	9	17	3	13	4	44	8	5	7	189
20	自動車販売店	29	13	8	3	0	0	4	2	4	1	2	2	2	1	3	1	6	3	1	12	55
21	食料品販売店	668	304	58	52	49	16	69	25	114	64	66	41	65	32	76	16	171	58	25	21	1,018
23	明るい食事の店	618	274	179	70	81	21	36	21	87	28	67	39	36	25	40	21	92	49	24	28	944
24	気軽な食事の店	425	399	72	100	59	29	52	30	48	58	46	37	33	33	38	36	77	76	30	24	878
22	数居の高い料理店	385	938	108	342	43	71	52	68	40	147	28	74	28	54	21	52	65	130	45	14	1,382
25	酒をともなう飲食店	686	2,862	132	910	92	238	62	184	78	528	83	209	79	208	46	147	114	438	88	39	3,675
26	スナック	189	6,492	0	1,816	0	514	48	570	13	1,255	37	755	18	559	12	368	61	655	436	77	7,194
27	バー・クラブ・キャバレー	60	973	2	424	4	90	17	66	8	147	5	83	8	57	3	38	13	68	76	7	1,116
28	ソーブランド	1	96	0	90	1	2	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	98
29	ラブホテル	5	14	0	5	0	6	2	0	2	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	19
計		8,624	14,088	1,767	4,179	883	1,086	891	1,120	1,133	2,483	846	1,439	682	1,143	708	791	1,714	1,847	1,015	432	24,159
左右計		22,712		5,946		1,969		2,011		3,616		2,285		1,825		1,499		3,561		1,447		

(注) 右・起点地区は右に、左・終点地区は左に集計している。

留萌駅周辺は右に集計している。

帯広は左右の集計には含まれない。

表V-7 業種グループ別・右起点地区の割合 (%)

グループ番号	業種グループ	計(右%)	計(左%)	札幌	旭川	函館	13～17万人	8～10万人	5～7万人	3～4万人	1～2万人
1	デパート	88.6	11.4	82.4	100.0	100.0	88.9	100.0	80.0	100.0	82.4
2	スーパー・コンビニ・ディスカウント	70.6	29.4	43.6	58.3	71.4	70.0	76.2	84.6	92.3	81.8
3	銀行	87.0	13.0	89.1	81.0	60.0	93.8	77.3	85.0	95.8	93.4
4	保険	87.3	12.7	100.0	92.5	75.0	92.3	95.2	97.5	71.4	79.0
5	ホテル・旅館	60.7	39.3	55.2	63.3	77.8	67.9	28.6	80.0	53.8	63.9
6	洋服店	82.1	17.9	81.8	97.8	83.8	75.5	85.2	65.4	90.2	76.8
7	和服店	65.1	34.9	47.1	80.0	66.7	56.3	79.2	42.9	73.7	80.6
8	その他衣類	76.8	23.2	76.5	91.5	73.3	81.5	71.8	68.8	80.0	71.3
9	趣味の店	73.7	26.3	71.1	69.2	72.0	65.5	76.5	66.7	90.6	73.8
10	カメラ時計貴金属店	79.9	20.1	81.4	86.4	87.9	76.2	73.5	70.3	97.6	75.0
11	土産・海産物店	89.7	10.3	80.6	71.4	98.6	87.8	40.0	50.0	83.3	68.4
12	旅行業	93.4	6.6	99.0	100.0	76.5	100.0	100.0	70.0	66.7	83.3
13	娯楽業	51.1	48.9	45.6	61.1	41.9	50.0	48.5	47.8	57.9	57.9
14	CD・ゲーム・おもちゃ店	73.5	26.5	61.8	83.3	63.6	80.0	68.2	80.0	93.3	72.6
15	美容・リフレッシュ業	71.3	28.7	77.4	83.5	54.4	60.8	70.2	65.2	72.0	73.5
16	クリーニング業	71.3	28.7	60.9	70.8	82.9	57.1	55.2	77.1	81.8	77.1
17	化粧品・薬局店	75.9	24.1	75.3	84.6	75.6	75.6	71.2	70.2	87.5	73.6
18	日用雑貨・文具・書店	78.0	22.0	72.2	92.9	71.4	84.4	84.0	63.2	82.4	77.9
19	電気店	81.9	18.1	97.0	88.9	57.1	82.4	59.1	85.0	76.5	84.6
20	自動車販売店	69.0	31.0	72.7	—	66.7	80.0	50.0	66.7	75.0	66.7
21	食料品販売店	68.7	31.3	52.7	75.4	73.4	64.0	61.7	67.0	82.6	74.7
23	明るい食事の店	69.3	30.7	71.9	79.4	63.2	75.7	63.2	59.0	65.6	65.2
24	気軽な食事の店	51.6	48.4	41.9	67.0	63.4	45.3	55.4	50.0	51.4	50.3
22	数居の高い料理店	29.1	70.9	24.0	37.7	43.3	21.4	27.5	34.1	28.8	33.3
25	酒をともなう飲食店	19.3	80.7	12.7	27.9	25.2	12.9	28.4	27.5	23.8	20.7
26	スナック	2.8	97.2	0.0	0.0	7.8	1.0	4.7	3.1	3.2	8.5
27	バー・クラブ・キャバレー	5.8	94.2	0.5	4.3	20.5	5.2	5.7	12.3	7.3	16.0
28	ソーブランド	1.0	99.0	0.0	33.3	0.0	0.0	—	0.0	—	—
29	ラブホテル	26.3	73.7	0.0	0.0	100.0	66.7	0.0	0.0	—	100.0
計		38.0	62.0	29.7	44.8	44.3	31.3	37.0	37.4	47.2	48.1

(4) 飲食店の分布

表V-7で飲食店の分布を計の数値でみよう。左に位置する割合の高い順から、酒をとまなう飲食店(80.7%)・数居の高い料理店(70.9%)・気軽な食事の店(48.4%)・明るい食事の店(30.7%)である。したがって、歓楽街は主に、スナック・パークラブキャバレー・酒をとまなう店・数居の高い料理店から構成されていると言える。そのほか、特定の都市ではソーブランド・ラブホテルが加わる。本稿の資料にはないが、ラブホテルは比較的大きな都市で、ソーブランドは中都市でも、中心市街地の左に立地する。

ふだん食事をする食堂・ラーメン店・とんかつ店・うどん店・そば店は右・左に関係なく分布する。ファミリーレストラン・ファーストフード・喫茶店などは右に立地することが多い。

規模別にみよう。札幌と13～17万人都市(釧路・苫小牧・小樽の合計)では、酒をとまなう飲食店・数居の高い料理店は、計の数値よりも左の数値が大きい。それに対し、1～10万人都市では、計よりも右が大きい。逆に、明るい食事の店は、札幌・13～17万人では計よりも右が大きく、1～10万人都市では左が大きい。これは、大きな都市では右・左の特徴がより強くあらわれ、小さな都市では右・左の特徴が曖昧になることを意味する。旭川・函館は上記のどちらでもない。函館については歴史的に右・左の地域が入り交じっていることを記述した。旭川では、平和通買物公園とその左に並行する昭和通との間で、右・左の境界が曖昧なことが指摘される。

(5) 右に立地する業種

表V-7において、都市規模にかかわらず右に9割前後で分布する業種は、デパート・銀行・保険である。スーパー・コンビニ・ディスカウントショップは、都市規模が小さくなるにしたがって右に分布する傾向がある。都市規模にかかわらず、右・左に半々に分布するのが映画館・カラオケ・ゲームセンター・パチンコなどの娯楽業である。また、洋服店・和服店の分

布が目につく。そのほかは、都市規模を通しての規則性は見だしにくい。以下では、和服店の店舗数は少ないので、洋服店とその他衣類について分析してみよう。

表V-8では、洋服店の分類を示している。構成業種欄の数字は、各分類項目を構成しているタウンページの業種である。婦人子供服が右に立地する割合は85.3%である。表V-9では、女性用衣類付属物の右割合が87.7%である。これから言えることは、婦人子供服関係の店舗は右地区に多く立地していることである。ほかの項目も、70%～80%であるので、衣料関係は右地域に多く分布している。その観点から、和服店の右割合が65.1%は少し低いと言える。和服店は昔からの経営が多いと考えられる。その地域が歴史的経過から左地区になってしまったのではないかと推測できる。

表V-8 洋服店の分類

洋服店の分類	構成業種 表V-2の番号	店舗数		右の 割合%
		右	左	
婦人子供服店	15, 22, 25, 28	556	96	85.3
紳士服店	21, 26	88	20	81.5
一般洋服店	18, 20, 23	254	60	80.9
フォーマル貸衣装店	16, 17	38	10	79.2
注文服洋裁店	19, 27	71	29	71.0
作業服制服ジーンズ店	24, 29, 30	23	10	69.7
計		1,030	225	82.1

(注) 帯広を除く

表V-9 その他衣類の分類

その他衣類の分類	構成業種 表V-2の番号	店舗数		右の 割合%
		右	左	
女性用衣類付属物	27, 38, 39, 45	128	18	87.7
靴下ネクタイ手袋	35, 36, 44	7	3	70.0
靴	40, 41, 42, 43	113	42	72.9
スポーツ寝具旅行用品	46, 47, 48	110	45	71.0
計		358	108	76.8

(注) 帯広を除く

〔Ⅵ〕 結論

本稿で主張することは以下のことであった。左脳と右脳の情報処理には得意分野がある。左脳は言語情報・論理的思考が、右脳は図形情報・感情的な側面がより優れていると言われている。眼から脳に伝わる時、右空間の情報が左脳へ、左空間のが右脳へと一瞬速く伝わる。そこから、人が左右の位置を認識するとき、右下の空間が安定感を、左上の空間が開放感を感じる。このことはいろいろな場面であらわれている。カウンセリングにおける箱庭療法での解釈、狭い地下道では左側通行になること、肖像画では右向き左側面の顔を見せることが多いこと、などである。

以上は個々人における左右の認識の違いであるが、本稿では、「左右の認識の違いが多くの人に共通ならば、集団としてそれが表現され

る」ことを言う。例として小教室におけるクラス授業での座席位置を挙げた。教壇から見て、右手前にはクラスで優秀な学生が、左後方にはおしゃべりをする学生が座っていることが、通常見受けられる。都市の中心市街地においても同様のことが起きていることを本稿では実証した。

街の起点から主たる人の流れに沿って、あるいは右方向には、街における正統的な建物や店舗が立地している。デパート・銀行や、華やかさを求めるブティック、明るい雰囲気醸し出すファミリーレストランなどである。それに対し、左方向には、あるいはその奥には非正統的な店舗が立地している。スナック・バー・クラブ・キャバレーなどからなる歓楽街がある。北海道の都市を例にして、タウンページデータから、この主張を実証した。

