

第2章 北海道都市の中心市街地における右地区・左地区

第1章では、「目線が右方向にいくときに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」という主旨のことを記述した。

そ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。日本では多くの場合、駅が人の流れの起点になっている。そこから人が街に流れていく。多くの人が移動していく道筋を「主たる人の流れ」と呼ぼう。

行きと帰りでは、流れの方向が逆になる。どちらの方向を主とするか。たとえば新宿で買い物をしたり遊んだりする。そのときは新宿駅を起点に考えているだろう。新宿周辺に住んでいる人が他地域に勤めに行くときは、新宿駅を目指していく。そのときは街の店舗が目的ではない。帰宅時に新宿駅を出て買い物をするときには、街の店舗が目的になる。したがって起点は新宿駅になる。新宿周辺に住んでいる人が街の店舗で買い物をする。そのときはそれぞれの住居が起点になるが、街の店舗はそれぞれの住居を起点には考えていない。いずれでも新宿駅が起点になる。浅草寺にお参りに行く。そのときは仲見世を見ながら行く。したがって浅草寺に向かうのが主になる。仲見世に目をやらないでひたすら浅草寺を目指し、帰りに仲見世を見る人もいるだろうが、多数ではない。

駅が起点の多くの都市では、駅に近いところにデパートや立派なビルが建ち、見栄えのよい店舗がある。街一番の買い物街もその周辺にある。さらに飲食街や歓楽街もある。住宅街はその中心市街地を取り巻いて配置されているのが一般的である。ところがこの建物配置は、同心円を描いているわけではない。街の起点からみて「主たる人の流れ」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。

立派な建物や見栄えのよい店舗は、「主たる人の流れ」に沿って配置されやすい。駅前には一流のデパート・銀行・会社の支店などが入った大きなビルが建っている。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「主たる人の流れ」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。少し大きな街ではラブホテルもある。そこが場末であり、その先は住宅街になっている。そのようなケースがよくみられる。

第1章での記述に加え、街で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・上下のほかに、左右の位置についても意味がある」ということである。左右の位置を意味づける脳機能は、いずれ解きあかされるだろう。

本章では、北海道の都市を対象にして、中心市街地における右地区と左地区の業種分布の相違を記述する。その結果、左地区に歓楽街が多いことを述べる。データはタウンページから入手した商業・サービス業店舗の情報である。北海道を対象にするのは、明治時代以降に開拓された街が多いからである。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、従来の人々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、そのような現象が少ないので調査対象にした。

中心市街地の右地区・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る。その記述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。したがって、場所が固定された時期までの記述を主にしている。

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人の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人の流れであり、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宮を目指す方向である。しかし、現在は札幌駅を起点とする地下街が主な人の流れになっている。歴史的には、大通公園の1ブロック南に並行する南1条通が主たる人の流れであった。したがって建物配置も、その主たる人の流れに影響を受けている。

本章の主旨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が、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」。そのことを、中心市街地の右地区と左地区の商業・サービス業の立地状況から述べる。

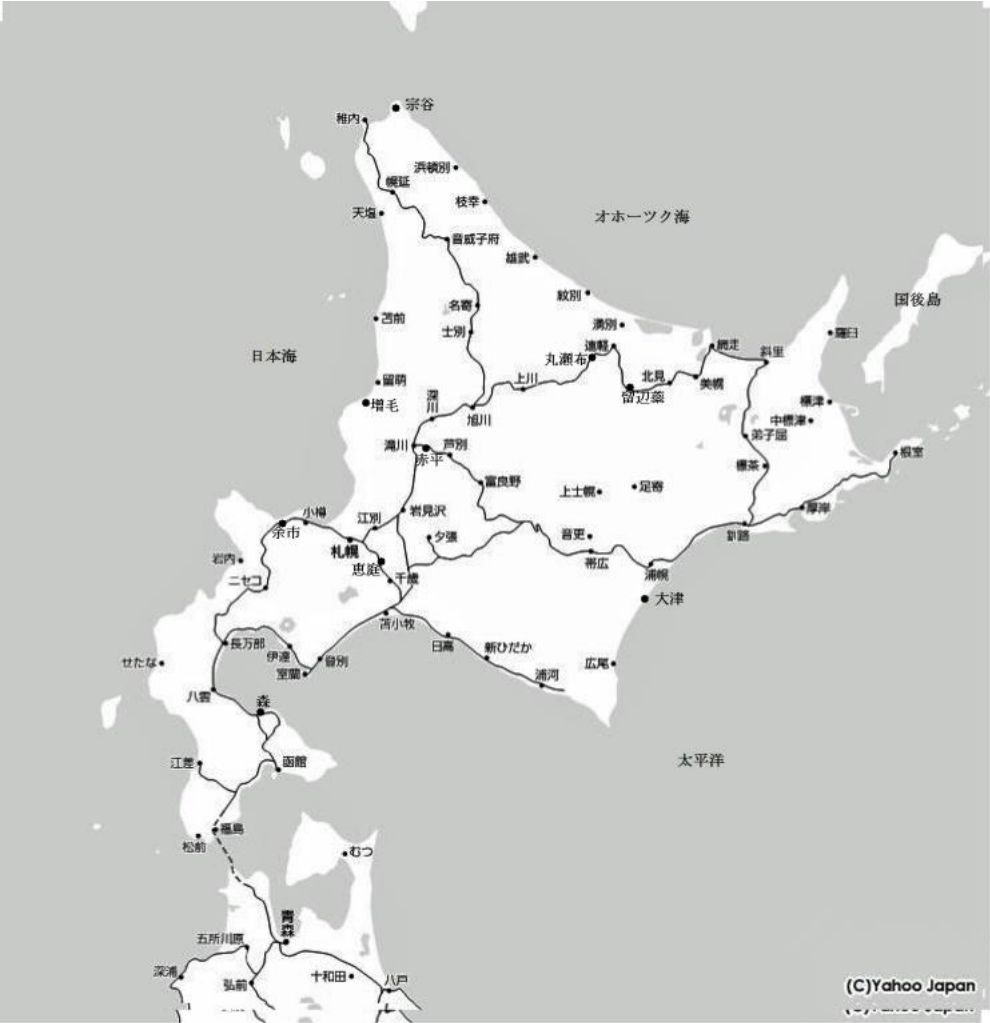
そこから導かれる副次的な結果は、地理学で論じられている同心円モデルに対する部分的な修正になる。代表的な論文は、アーネスト・バージェス『都市の成長』（1925年）である。「都市の中心地からの距離によって、立地する形態が異なってくる」という主旨である。ただし、「同じ距離ならば同種の形態である」ことが意味されている。その観点から同心円地帯理論と呼ばれている。バージェス理論に対する批判は多いが、「同じ距離ならば同種の形態である」という前提への批判は少ない。本章では、中心地から近い距離に関しては、

右地区・左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修正になる。ヨーロッパの中世都市のように、城壁で囲われ、中心に広場や市庁舎があり、そこから四方に道が通じているようなケースでは、左右の区別がつかないので、同心円モデルが成り立つであろう。しかし、左右の区別がつく場合には、そうではない。

1 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。なお、本章での地図はすべて「プロアトラスS V 7」を修正加工して作成したものである。各地図での出典の記載は省かせていただいた。

図 1-1 北海道全図



(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・サントタン・沿海州・アムール川流域に開かれた窓口である。(菊池勇夫講演『東北アジアの中のアイヌ』。菊池勇夫『アイヌと松前の政治文化論—境界と民族』校倉書房 2013年発行「第十四章 鷺羽と北方交易」pp.353-376)。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ので、アイヌとの交易が収入源になっていたからである。そ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、そ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。それ以降、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。そ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。(田端宏・桑原真人・船津功・関口明 TKFS『北海道の歴史』山川出版社 2000年発行 p.103)。

商人は労働力としてアイヌの人たちを酷使するようになった。そ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。『新北海道史 第二巻通説一』昭和45年発行 pp.311-317。TKFS pp.128-130。菊池勇夫『幕藩体制と蝦夷地』雄山閣出版1984年 pp.97-102)。

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。そのときに箱館は「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。(TKFSpp.180-183)。

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、亙理伊達家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。(TKFSpp.184)。

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。（TKFSpp.185-187）。

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。その後にでき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 特別科隊および上流の旭川地区 6 個中隊である。（HP『屯田兵』<http://tonden.org/wiki/>を参照）。

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。（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。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）。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。（TKFS pp.187。『新北海道史 第四巻通説三』昭和 48 年発行 pp.132-135）。

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。（後述項目「帯広」を参照）。

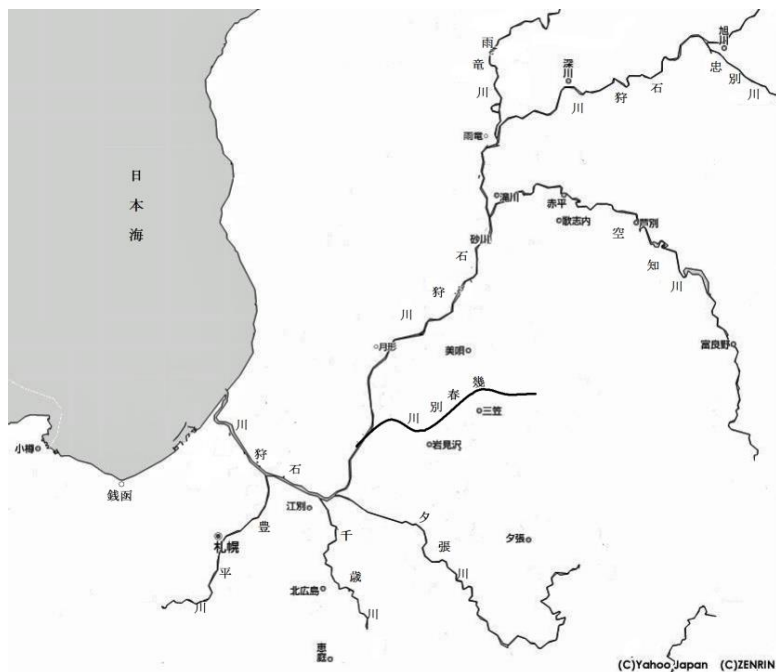
(3) 交通と産業

a) 石狩川

北海道の開拓と北方警備には、道路・鉄道および産業政策も必要であった。しかし、道

路も鉄道もない当初は川が交通路であった。とくに石狩川は重要であった。

图 1-2 石狩川



石狩川河口は、札幌と小樽の中間地点である銭函から、北東方向に 22km 離れた地点にある。河口から川を遡って主要な地点を記述しよう。距離は km で示すが概略であり、2 地点間の直線距離である。また、明治時代の川の流れと現在とでは変化している。ここでは、都市の位置を示すことが目的なので、現在の川の流れで記述している。(本章での距離・標高は「プロアトラスSV7」を用いて計測している。)

河口から南東方向 23km 地点が江別で、そこから北上して北北東 27km 地点が月形、さらに北東方向に 27km 地点が空知川との分岐点である空知太（そらちぶと）、その北に滝川がある。空知太から北に 15km で江部乙町（えべおつちょう）、東北東 10km で深川、東に 24km で忠別川との分岐点である忠別太（ちゅうべつぶと）がある。忠別太の東に隣接したところが旭川である。

旭川から東に **35km** 地点の上川で、石狩川の流れは南下する。上川から東には北見峠があり、その近辺を源流とする湧別川（ゆうべつがわ）がある。北見峠の南にある天狗岳を源流とする流れも合わせ、湧別川は東に向かって流れて、丸瀬布（まるせつぶ）・遠軽（えんがる）を通過して、サロマ湖の少し北側でオホーツク海に注ぐ。

石狩川には多くの支流がある。その主要地点を記述する。河口と江別の間地点に注ぐのが豊平川で、そこから南 12km に札幌がある。開拓使が札幌に置かれると、物資は石狩川の河口を遡って札幌中心部まで運ばれた。1881 年（明治 14 年）に樺戸集治監（かばとしゅうじかん）が月形に設置されると、集治監に囚人と生活物資を運ぶために監獄汽船が

毎日のように石狩川を行き来した。

南から石狩川の江別地点に注ぐのが千歳川である。千歳は江別の南 33km 地点にある。南東から江別に注ぐのが夕張川である。夕張の街は江別から東 35km 地点にある。

江別と月形の間地点に注ぐのが幾春別川（いくしゅんべつがわ）である。幾春別川を遡って直線距離で東 9km 地点に岩見沢がある。岩見沢から遡って北東 7km に旧三笠駅がある。幌内（ほろない）炭鉱は旧三笠駅から南東 3.5km の場所にある。明治の頃には、幾春別川と旧幌向川が合流していて、江別から北東 7km の幌向太（ほろむいぶと）で石狩川に注いでいた。幌内炭鉱から石炭を小樽に運搬するのに、炭鉱から幌向太まで鉄道を敷き、そこから石狩川経由で運ぶ案もあった。結局、この案は却下され、幌内から小樽まで鉄道を通すことになった。

石狩川支流である空知川に沿って、赤平（あかびら）・芦別・富良野がある。赤平は滝川の東 12km にある。芦別は赤平の東南東 12km、さらに富良野は芦別の南東 25km にある。

明治政府は旭川周辺の上川地域の開拓を重要視した。そのため、東京に対応して北の都である北京を造り、上川離宮を構想したこともあった。上川開拓のために外輪汽船を購入したが、当時の石狩川には埋木や流木が多く、外輪汽船を運航することはできなかった。

（HP『開拓初期交通』https://www.hkd.mlit.go.jp/sp/kasen_keikaku/を参照）。

b) 道路

明治初期の道路政策は、札幌本府の建設に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、登寒－札幌－島松（恵庭市）－千歳－勇払（苫小牧の近く）が経路である。（『新札幌市史 第一巻 通史一』平成元年発行 pp.811-814）。

1886 年（明治 19 年）に北海道庁が設置され、全道道路網の根幹となる中央道路構想がなされた。それに基づき翌年に、中央道路を含む 3 路線の開削が発表された。①中央道路として構想されたのは、札幌を起点に空知・上川から東釧路・根室に至る道路である。上川からは、富良野原野まで南下し、釧路の北にある標茶（しべちゃ）まで東進する。さらに南下して太平洋岸まで進み根室に向かう経路である。ただし、この路線は殖民・軍事・費用の点で適切でないと判断され実現に至らなかった。中央道路として実現したのは、上川から湧別川に沿って東進し、北見・網走に至る北見道路である。② 樺戸から日本海側の北増毛に至る道路。③ 釧路から北網走に至る道路。これら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、内陸を短い距離で札幌まで移動できること、であると言われている。(H 四-三『新北海道史 第四卷通説三』昭和 48 年発行 pp.335-340)。

道路開削には囚人労働も使われた。(H 四-三 pp.157-175)。1887 年(明治 20 年)から 1891 年(明治 24 年)までに開削された 1,200km のうち、55%が囚人労働によると言われている。(TKFSpp.201。H 四-三 p.340)。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・鉄道建設にも使役させられた。

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(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、記念館などが造られている。

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、上川道路と呼ばれている。

旭川から網走に至る北見道路(中央道路ともいう)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(まるせつぶ)―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)には慰霊の鎖塚がある。

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。(TKFSpp.198-202。H 四-三 pp.340-345)。

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。（TKFSp.189）。

c) 鉄道 （『新北海道史 第四巻通説三』昭和 48 年発行 pp.350-365 を参照）。

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。同年に函館鉄道（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、本章で扱う都市を主として、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) 士別一名寄が開通した。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。

深川ー増毛を結ぶ留萌本線について、1910 年(明治 43 年) 深川ー留萌、1921 年(大正 10 年) 留萌ー増毛が開業した。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) 池田ー湊別(りくべつ)、1911 年(明治 44 年) 湊別ー野付牛(現在の北見)、1912 年(大正元年) 野付牛ー網走が開通した。

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。[\(北方資料室平成 21 年展示「北海道みなと物語」を参照\)](#)。

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。[\(HP『北海道炭鉱産業の歴史と炭鉱\(やま\)の記憶』
\[https://www.sorachi.pref.hokkaido.lg.jp/fs/1/9/3/0/0/5/8/_/guide-akabira2.pdf\]\(https://www.sorachi.pref.hokkaido.lg.jp/fs/1/9/3/0/0/5/8/_/guide-akabira2.pdf\)を参照\)](#)。

[illegible]

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。[（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 年を参照)。

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。(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)。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。(後述項目「伊達」を参照。『新北海道史 第四巻通説三』昭和 48 年発行 pp.286-299)。