

2 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地区・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ならない。右地区・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をもとに、多くの店舗が立地している地域を選んで確定した。使用したのは西暦 2000 年のタウンページ・データである。したがって、以下に記述する市街地や交通の状況も 2000 年時点を記述している。

表 2-1 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

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、人口集中地区が 1 万人以上の都市を採用した。(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。)。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番亀田市は函館市に編入され、欠番になっている。

(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。扇状地の要は真駒内周辺で、標高は約90mである。札幌駅はそこから北へ9km地点のところである。街は扇状地にあるので、水資源は豊富であった。(『新札幌市史 第一巻 通史一』平成元年発行 pp.9-11)。

江戸時代、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。そこで幕府の直轄地にし、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。(『新札幌市史 第一巻 通史一』平成元年発行 pp.562-563)。

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。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。(『新札幌市史 第一巻 通史一』平成元年発行 pp.1021-1022)。

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。(『新札幌市史 第一巻 通史一』平成元年発行 pp.811-814)。

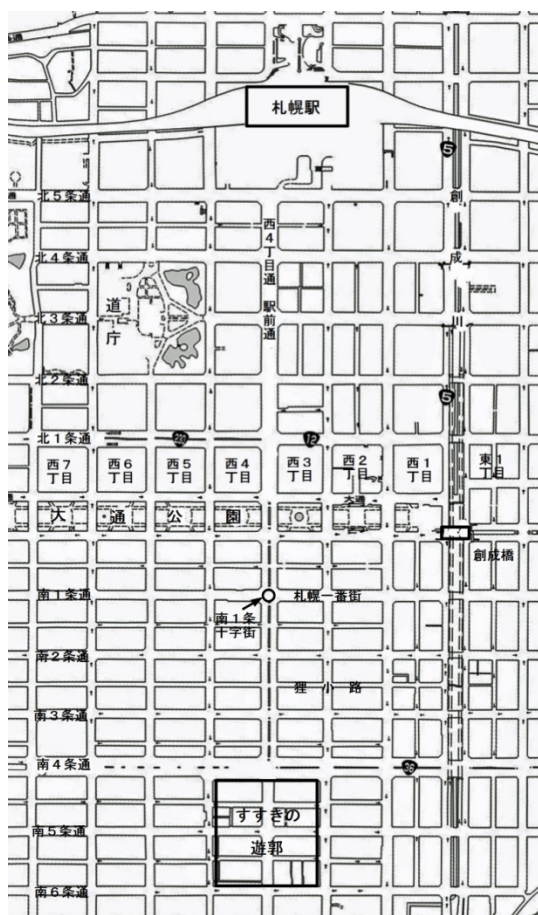
蝦夷地は1869年(明治2年)に北海道と改称された。札幌に開拓使が置かれ、札幌本府(中心市街地)の建設が始まった。街区構成は60間(109m)四方の碁盤目状が基本である。街の基点は、現在の南1条通と創成川が交差する地点(創成橋付近)であり、そこに開拓の指揮をとる本陣屋が置かれた。(『新札幌市史 第二巻 通史二』平成3年発行 pp.133-134・153-155)。

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。(『新

札幌市史 第二巻 通史二』平成3年発行 pp.185-186)。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（創成川通）・2丁目通・3丁目通・4丁目通（駅前通）・5丁目通・・・、東側に東1丁目通（創成川通）・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。たとえば西4丁目通と西5丁目通に挟まれた地区が西4丁目である。以上の記述は原則であり、異なることもある。

図2-1 札幌



(注) 地図は「プロアトラス S V 7」を修正加工して作成した。ほかの都市についても同様である。

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）。『新札幌市史 第四巻 通史四』平成 9 年発行 pp.57-59・pp.305-307。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。『新札幌市史 第二巻 通史二』平成 3 年発行 pp.180-185。さらにその奥に遊郭を設けた。『新札幌市史 第三巻 通史三』平成 6 年発行 pp.120-121。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 1964 年（昭和 39 年）に北海道神宮と改称された。『新札幌市史 第二巻 通史二』平成 3 年発行 pp.404-406。

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 ブロックを遊郭予定地とし、そこを「すすきの」と称した。現在の南 4 条通～6 条通、西 3 丁目通～5 丁目通に囲まれた地区である。1872 年（明治 5 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。『新札幌市史 第二巻 通史二』平成 3 年発行 pp.569-575。

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。『新札幌市史 第二巻 通史二』平成 3 年発行 pp.263-266。

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。『新札幌市史 第二巻 通史二』平成 3 年発行 p.477。西 4 丁目通が札幌駅前通になったので、後年、西 1 丁目通よりは西 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（西 5 条・6 条）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。『新札幌市史 第二巻 通史二』平成 3 年発行 pp.263-266。火事は狸小路から出火し、大通以南の西 2 丁目から 4 丁目が焼け野原になった。大通以北もいくつかの建築物が類焼した。それを受けて煉瓦造建築物が西 4 丁目通に面して建てられるようになった。『新札幌市史 第二巻 通史二』平成 3 年発行 pp.129-130。

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は卸売も兼ねており、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・寄席などがあつた。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・勧工場・料理屋があつた。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。（『新札幌市史 第二巻 通史二』平成 3 年発行 pp.671-675・pp.980-981）。

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。（『新札幌市史 第二巻 通史二』平成 3 年発行 pp.933-936）。

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。（『新札幌市史 第三巻 通史三』平成 6 年発行 pp. 121-122・pp.129-130）。

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、飲食店があつた。（『新札幌市史 第四巻 通史四』平成 9 年発行 pp.929-934）。

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。（『新札幌市史 第五巻 通史五(上)』平成 14 年発行 pp.307-308）。

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（昭和 47 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（昭和 53 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。（『新札幌市史 第五巻 通史五（下）』平成 17 年発行 pp.390-392・405-407）。

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。それとともに、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。（Wikipedia 「札幌駅」を参照）。

「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。

図 2-1RL 札幌左右図



（注）地図は「プロアトラスSV7」を修正加工して作成した。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、函館山に繋がる砂州の上に形成された。砂州はくびれた形で北東方向に伸びている。函館山は街の南にあり、標高 334m である。他方、市街地の地盤は 5m 未満の所が多い。

函館港の中心部分は、函館山と砂州の地形が囲む海であり、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、函館山麓の南東側であり、谷地頭（やちがしら）地区になる。北にある函館ドックとは反対側になる。

図 2-2 函館



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。（『函館市史デジタル版 通説編第 4 巻第 6 編』 pp.497-498）。

以下の理解のために、地名の位置を記述しよう。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。（『函館市史デジタル版 通説編第 1 巻』 pp.424-426）。

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。（『函館市史デジタル版 通説編第 2 巻』 pp.460-462）。

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。（『函館市史デジタル版 通説編第 1 巻』 pp.596-598）。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。（『函館市史デジタル版 通説編第 2 巻』 pp.144-152）。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。（『函館市史デジタル版 通説編第 1 巻』

pp.695-696)。

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。(『函館市史デジタル版 通説編第 2 巻』 pp.463-465)。

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。(『函館市史デジタル版 通説編第 2 巻』 pp.1392-1394・pp.1400-1402)。

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。(『函館市史デジタル版 通説編第 2 巻』 pp.513-516)。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。(『函館市史デジタル版 通説編第 2 巻』 pp.523-525)。

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。(『函館市史デジタル版 通説編第 2 巻』 pp.547-550)。

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。そ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。(『函館市史デジタル版 通説編第 2 巻』 pp.599-628)。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。(『函館市史デジタル版 通説編第 3 巻』 pp.709-712)。ここでは、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。(『函館市史デジタル版 通説編第 3 巻』 pp.717-720)。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。(国立国会図書館デジタルコレクション『富の函館』大正元年発行 pp.278-283)。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。そのときは、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。（『函館市史デジタル版 通説編第 3 巻』pp.723-725）。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。（『函館市史デジタル版 通説編第 3 巻』pp.701-703）。

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。（『函館市史デジタル版 通説編第 3 巻』pp.684-685）。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。（『函館市史デジタル版 通説編第 3 巻』pp.709-712）。

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。（『函館市史デジタル版 通説編第 2 巻』pp.652-655）。

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。（『函館市史デジタル版 通説編第 3 巻』pp.549-555）。

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。（国立国会図書館デジタルコレクション『松風町史』p.14「大正 12 年」）。

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。（『函館市史デジタル版 通説編第 3 巻』pp.728-736）。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。（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）。

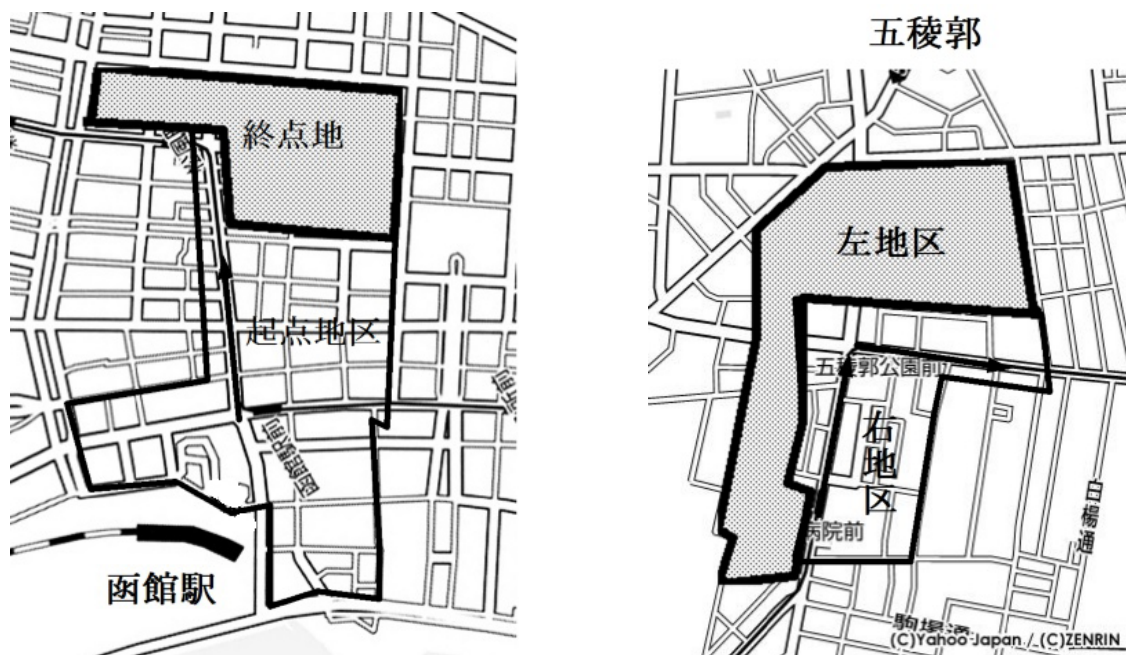
函館の街における「主たる人の流れ」は、歓楽街を考慮すると、駅周辺の中央部地区と、五稜郭周辺の東部地区の 2 つに分けて述べるのが適切であろう。中央部地区では、駅前から大森浜に進む方向が主たる人の流れである。駅周辺の大門地区における右・左が右地区・左地区になる。ただし、歴史的経緯から歓楽街が右地区の方から進んできたために、右地区にも歓楽街の名残がみられる。また、大門地区を進んだ先に大森遊郭があったので、その名残もある。したがって、右地区・左地区という区分の仕方より、大門地区を起点地区とし、進んだ先を終点地区とした区分の方がより適切であろう。

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。

図 2-2RL 函館

中央部地区起終点図

東部地区左右図



(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（松前）・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。（『小樽市史 第一巻』昭和 33 年発行 p.219）。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。（『小樽市史 第一巻』昭和 33 年発行 p.520）。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。

図 2-3a 小樽港

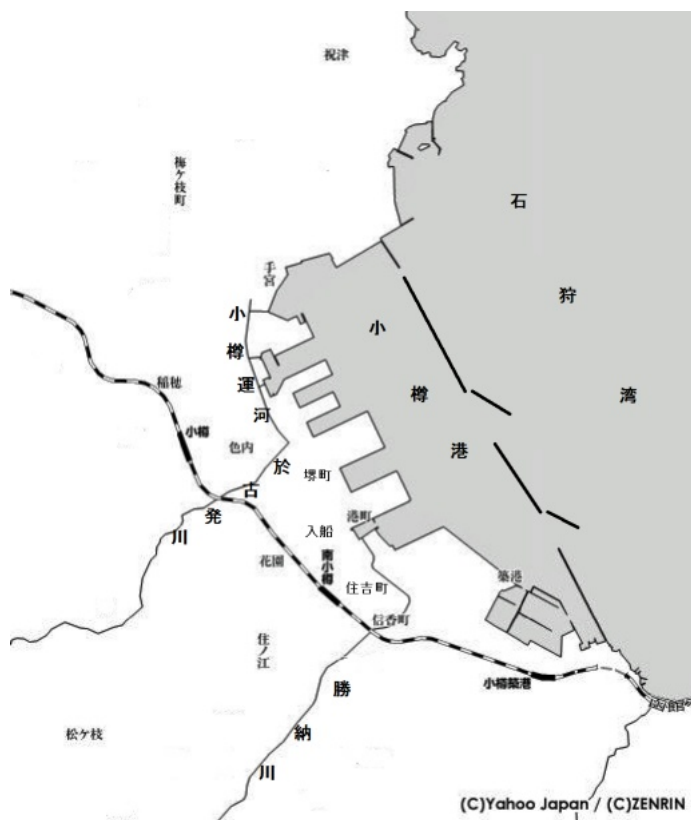


図 2-3b 小樽



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、貸座敷等があつ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。（『小樽市史 第一巻』昭和 33 年発行 pp.317-318）。

明治政府は幌内川上流にある炭田の埋蔵量が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。（『小樽市史 第一巻』昭和 33 年発行 p.333）。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、北西の強風が吹くと、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。（『小樽市史 第二巻』昭和 38 年発行 p.141）。1908 年（明治 41 年）に第 1 期工事が完了し、約 1.3km の北防波堤が築造された。1921 年（大正 10 年）に第 2 期工事が竣工し、南防波堤・島堤・北防波堤補足工事が完了して、大型船舶を碇繋できる深海の港湾になった。（『小樽市史 第四巻』昭和 41 年発行 pp.448-450）。2 つの防波堤の付け根の距離は 3.6km である。

荷揚げは当初、大型船舶を沖に泊め、舢舨（はしけ）を使って行っていた。舢舨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、舢舨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。（『小樽市史 第四巻』昭和 41 年発行 p.451）。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－岩見沢－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港として、またニシン漁の最大の拠点、さらにはロシアをはじ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。（『小樽市史 第一巻』昭和 33 年発行 p.580・『小樽市史 第二巻』昭和 38 年発行 p.378）。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。そ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）頃の中心は入船町以南にあった。（『小樽市史 第二巻』昭和 38 年発行 p.72・p.606）。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。（『小樽市史 第二巻』昭和 38 年発行 p.72）。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。（『小樽市史 第一巻』昭和 33 年発行 p.387）。入船町の北側に隣接する堺町・港町には荒物・委託販売の間屋街があり、銀行・新聞社などもあった。（『小樽市史 第二巻』昭和 38 年発行 p.72）。

1903 年（明治 36 年）には、小樽－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。それを契機に、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。（『小樽市史 第二巻』昭和 38 年発行 p.77・p.609）。業者は花園町を繁華街にしようと整地をした。（『小樽市史 第二巻』昭和 38 年発行 p.73・p.607）。

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。（『小樽市史 第二巻』昭和 38 年発行 pp.656-659）。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。（『小樽市史 第五巻』昭和 42 年発行 p.535）。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逆に左折して 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。（[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）。

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のが一番人通りの多い経路である。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。それ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、ということである。

図 2-3RL 小樽左右図



(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。

旭川市街地の番地について記述する。旭川駅の玄関口は北側にあり、駅裏には忠別川が流れている。駅前で鉄道に並行する通りが宮下通、さらにその北側に並行する道路は「条」と呼ばれている。1 条・2 条・・・10 条までである。1 条通の両側が 1 条の番地になる。2 条以降も同様である。1 条と 2 条の間は細い道路で仕切られ、「仲通」と言われている。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。旭川駅から石狩川に向かう駅前通を「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。戦前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。

図 2-4 旭川



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 カ所設置された。（『新旭川市史第二巻通史二』平成 14 年発行 p.595）。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ため、天皇が居住することもなかった。（『新旭川市史第二巻通史二』平成 14 年発行 pp.579-580）。

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。（『旭川市史 第一巻』1959 年発行 pp.942-944）。

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区域外の「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。（『新旭川市史第二巻通

史二』平成 14 年発行 p.581)。後には遊郭もできた。（『新旭川市史第二巻通史二』平成 14 年発行 pp.855-862）。

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。（『新旭川市史第二巻通史二』平成 14 年発行 pp.814-815）。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）に繋がっている。（『新旭川市史第二巻通史二』平成 14 年発行 pp.582-583）。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。（HP「北海道神社」を参照）。

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。それによって、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。（『新旭川市史第二巻通史二』平成 14 年発行 pp.589-590）。

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。そ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。（Wikipedia「平和通買物公園」を参照）。

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、これらの店を斡旋する見番もその地区に設置されるようになった。（『新旭川市史第二巻通史二』平成 14 年発行 pp.825-830）。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。（『新旭川市史第二巻通史二』平成 14 年発行 pp.831-835）。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）に開店した勸工場は、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。勸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勸業博覧会の閉会后、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。（『新旭川市史第二巻通史二』平成 14 年発行 pp.836-839）。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。（『新旭川市史第三巻通史三』平成 18 年発行 pp.641-642）。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。

そ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。（『新旭川市史第三巻通史三』平成 18 年発行 pp.651-652）。

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にあり、師団にかなり近い場所である。（『新旭川市史第三巻通史三』平成 18 年発行 pp.646-649）。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。その頃から、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・その他生活品店の順に多くの店舗があった。（『新旭川市史第四巻通史四』平成 21 年発行 pp.278-280）。

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。そこは戦前・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、勸工場・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。（『新旭川市史第四巻通史四』平成 21 年発行 pp.786-800）。

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。（『新旭川市史第四巻通史四』平成 21 年発行 p.803）。

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、庶民が集まれる飲み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。（[Wikipedia「さんろく街」を参照](#)）。

師団通は第二次大戦後に「平和通」と改称され、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、自動車の普及にともない交通事故が多発し、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になっていた。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。（[Wikipedia「旭川駅」・「平和通買物公園」を参照](#)）。

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。

図 2-4RL 旭川左右図



(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。

図 2-5a 室蘭

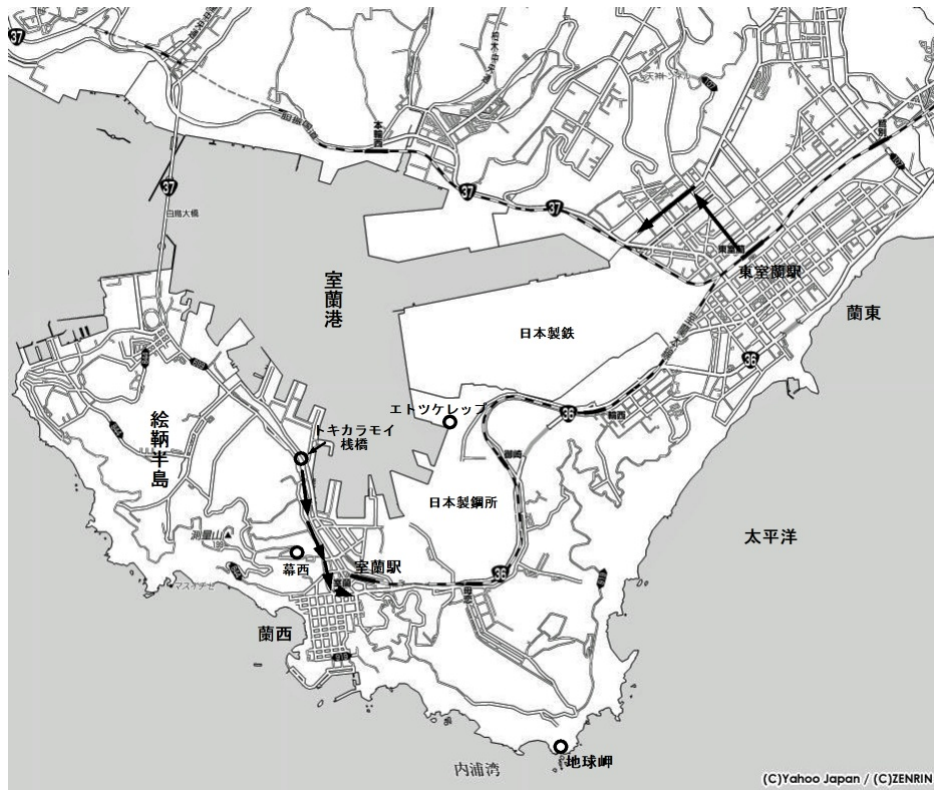


図 2-5b 蘭西



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。

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棧橋であり、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。（『新室蘭市史 第 2 巻』昭和 58 年発行 p.278「明治 14 年 新室蘭市街図」）。

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。『新室蘭市史 第4巻』昭和62年発行 pp.814-815)。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。

日本郵船は1893年（明治26年）に青森港―函館港―室蘭港の定期航路を開設した。したがって、室蘭港に着いた乗客が鉄道を利用するためには、輪西駅まで行くことになった。室蘭港から輪西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。

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。

室蘭駅が仏坂下に開設されたのは1897年（明治30年）である。駅舎は現在の室蘭駅近くに造られた。鉄道延長工事と同時に、トキカラモイ栈橋までの埋立てが行われた。『広報むろらん 2012年5月』を参照。埋め立てられた場所は現在の海岸町1丁目である。『新室蘭市史 第5巻』平成元年発行 p.143)。

1903年（明治36年）に海岸町の埋立てが完成し、港頭に貨物駅が新設された。仏坂下の駅は旅客駅となった。翌年、貨物駅近くに旅客駅も移転した。それにともない、港頭の駅を起点に一般商店・百貨店・飲食店などが続々と建ち始めた。街の中心は、最初の駅があった仏坂下の千歳町から海岸町・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）に室蘭駅は海岸町内で移転した。『新室蘭市史 第2巻』昭和58年発行 pp.283-284)。1997年（平成9年）に室蘭駅は仏坂下の現在地に移転した。旧駅舎は登録有形文化財に指定され、観光案内所になっている。

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（札幌通）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。『新室蘭市史 第4巻』昭和62年発行 pp.816-837)。

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た。（『新室蘭市史 第2巻』昭和58年発行 pp.286-287）。

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。（『広報むろらん 1996年12月』を参照）。

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。（『広報むろらん 1999年11月』を参照）。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。（『新室蘭市史 第5巻』平成元年発行 pp.333・341）。したがって、蘭東においては、中島通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を進み、長崎屋を過ぎた左手地区にある。

図 2-5RL 室蘭左右図

蘭西

蘭東

