

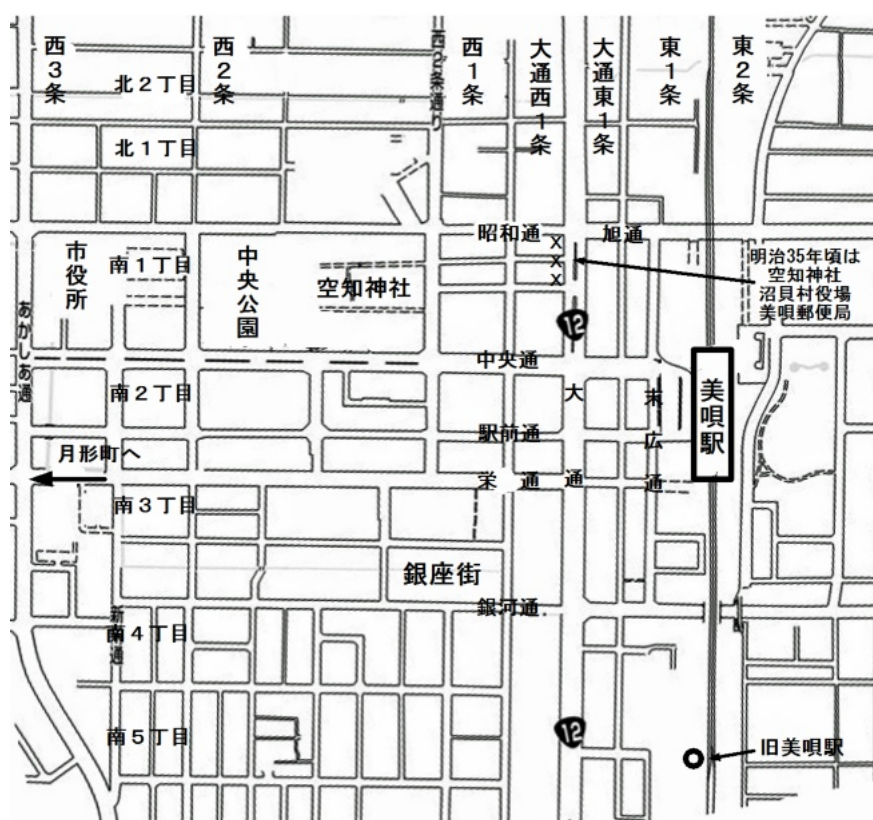
(15) 美唄

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。美唄を通る国道部分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としては、常盤台地区に三菱鉱業、南美唄に三井鉱山があった。

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り、穀倉地帯になっている。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。

図 2-15 美唄



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。大通に面した東側地区を大通東 1 条という。そのさらに東側地区が東 1 条、東 2 条・・・である。大通に面した西側地区を大通西 1 条という。さらに西 1 条、西 2 条・・・である。美唄市では例えば、西 1 条は通りの名前ではない。したがって、南北に走る通りの両側が同じ番地になるので

はない。通りと通りに挟まれた地区が同じ西 1 条になる。

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「昭和通」という。旭通・昭和通より北へ、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。

昭和通から南へ 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 離れて並行するのが「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。（『美唄市百年史 通説編』平成 3 年発行 pp.420-421・p. 468）。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。（『美唄町史』昭和 15 年発行 p.131）。

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。（『美唄町史』昭和 15 年発行 p.25）。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 年頃の美唄市街略図」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。

当時の歓乐的業種は、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。（『美唄町史』昭和 15 年発行 pp.21-22・『美唄市史』昭和 45 年発行 p.495・『美唄市百年史 通説編』平成 3 年発行 pp.417-426）。

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180万坪であったが、1898年（明治31年）には3,178万坪に激増した。『美唄市百年史 通説編』平成3年発行 p.359。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。『美唄町史』昭和15年発行 p.28。

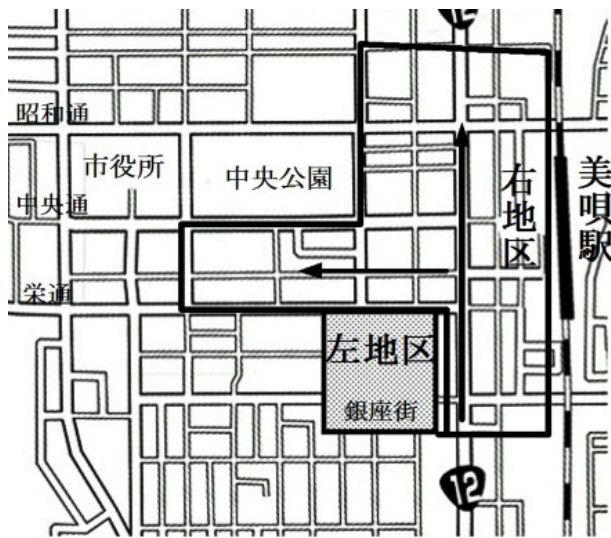
1907年（明治40年）に石狩石炭会社が美唄川上流に鉱区を開坑し、美唄駅から専用鉄道の敷設を開始したが、中断してしまった。1913年（大正2年）に飯田炭鉱が開坑し、1914年（大正3年）に専用鉄道（美唄鉄道）の工事が再開された。1915年（大正4年）に三菱鉱業が飯田炭鉱を買収した。『美唄町史』昭和15年発行 pp.23-24。その頃、三井鉱山は砂川炭鉱に着手していた。『美唄市百年史 通説編』平成3年発行 p.755。三井鉱山が美唄で本格的に採掘を始めたのは1928年（昭和3年）頃からである。このようにして財閥系資本が進出してきた。『美唄町史』昭和15年発行 p.167。1928年（昭和3年）の人口は34,625人、1938年（昭和13年）は43,215人である。『美唄町史』昭和15年発行 p.28。

「昭和4年発行の美唄市街図」をみよう。『美唄市百年史 通説編』平成3年発行 pp.444-445。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。『美唄市百年史 通説編』平成3年発行 p.1041。人口のピークは1950年代末で9万人を超えた。1960年代にはいる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。『美唄市百年史 通説編』平成3年発行 pp.1356-1362。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。『美唄市史』昭和45年発行 p.497・p.499。『美唄市百年史 通説編』平成3年発行 p.423。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。

図 2-15RL 美唄左右図



(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って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。『新芦別市史 第一巻』平成 6 年発行 p.297。1900 年（明治 33 年）、下芦別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。『新芦別市史 第一巻』平成 6 年発行 p.298。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 452 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。この道路は当初「38 線」と呼ばれていた。その後国道 38 号線になり、バイパスができたので国道 452 号線になっている。市街の中心になったのは、38 線にある大心寺付近である。『新芦別市史 第一巻』平成 6 年発行 p.381。大心寺は南 11 号線から北に 300m 離れた地点にある。南 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。南 11 号線は現在「あさひ通」と呼ばれている。

図 2-16 芦別



下芦別駅（現在の芦別駅）は当初、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、南 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南 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。（『新芦別市史 第一巻』平成 6 年発行 p.380）。

位置関係を再度確認しよう。国道 452 号線（38 線）とあさひ通（南 11 号線）が交わるところを基点とする。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。駅前通が国道 452 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。（『新芦別市史 第一巻』平成 6 年発行 pp.376-378）。国道 452

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。『新芦別市史 第一巻』平成6年発行 p.381)。

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割近くを占めていた。市街地が商業地として発展していたことがわかる。『新芦別市史 第一巻』平成6年発行 pp.534-535)。

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。『新芦別市史 第二巻』平成6年発行 p.134)。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452号線と45度で交差する。左折して国道452号線を北に向かう方向である。駅前通および国道452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。

図 2-16RL 芦別左右図



(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。『新江別市史 本編』平成17年発行 pp.72-74)。現在ある対雁(ついでしかり)は、千歳川が石狩川に合流する地点から2km下流にある。

図 2-17 江別



江別への屯田兵の入植は 1878 年（明治 11 年）に始まった。（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 p.146）。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。（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 p.183）。駅の位置は、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、左手に川をみて進むことになる。

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。（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 pp.186-187）。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。（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 p.129）。

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。（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 p.209）。

「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。その頃の市街幹線は 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 丁目の一面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。（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 pp.189-197）。

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。（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 pp.223-224）。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。（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 pp.231-233）。

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。その頃の駅周辺には 60 余戸の商業店舗が立地するようになっていた。（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 pp.198-200）。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。

（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 pp.204-205）。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。

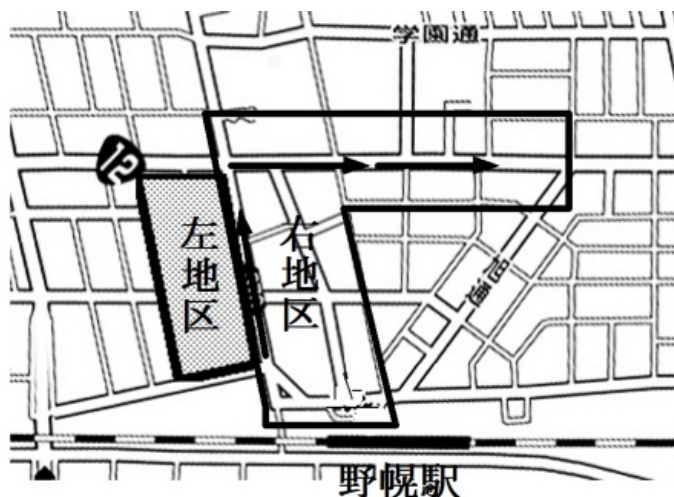
1935 年（昭和 10 年）には札幌線（札幌―月形―雨竜―沼田）が全通した。石狩川左岸を通る函館本線は早期に開業していたが、これは右岸を通る鉄道である。そのような情勢で、物流回路としての石狩川本支流の比重が低くなり、江別の存在価値も小さくなった。（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 pp.416-418）。

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。

（『新江別市史 本編』平成 17 年発行 pp.718-720）。

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になる。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ので、主たる人の流れは 8 丁目通から国道 12 号線へと続く。

図 2-17RL 野幌左右図



(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、その中間にサロマ湖がある。サロマ湖の北西数 km 先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。

図 2-19 紋別



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。（『北見郷土史話』昭和 8 年発行 p.138）。

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。（『新修紋別市史』平成 19 年発行 pp.138-139）。

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。そこに紋別港がある。港を出て北側の海岸線は、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）に大火があった。その後、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。（『新紋別市史 上巻』昭和 54 年発行 pp.851-853・『新修紋別市史』平成 19 年発行 p.156）。

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。このデータからは、当時の中心街は本町 1・2・3 丁目辺りにあり、歓楽業種も混在していたと推測される。（『新紋別市史 上巻』昭和 54 年発行 pp.853-855）。

紋別の主要産業は漁業であり、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、紋別港はオホーツク海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。（『新修紋別市史』平成 19 年発行 p.167）。

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。それが駅前通であり、紋別の中心商店街になっていく。（『新修紋別市史』平成 19 年発行 pp.732-734）。

第二次大戦の復興過程は、漁業を中心に始まった。当時の紋別は豊漁続きの盛況であり、東北方面からの出稼ぎ漁師や、加工場・缶詰工場の女工で日夜雑踏の賑わいを呈した。外地や満州方面からの引き揚げ者が結集して、紋別劇場前の通りにバラック造りの屋台を出現させた。その場所は、本町と港町の 4 丁目を仕切る道路周辺である。屋台には、食料品・日用品や飲食もあり、繁盛した。

1949 年（昭和 24 年）に駅前通に面した本町 5 丁目に、都市感覚を有した店舗である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た。また、本町と幸町の 3 丁目・4 丁目を区切る道路である中通が新たに造られた。それを機会に、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った。それにともない、4 丁目を中心とした中央商店街が充実していった。（『新紋別市史 下巻』昭和 58 年発行 pp.519-521）。

料飲店業界の復興は、紋別劇場前の屋台より始まった。その後これらの屋台は撤去され、現在の市庁舎がある幸町 2 丁目に移転させられ、「縦マーケット」と呼ばれた。そこに「横

マーケット」も建設された。その頃は、お座敷・割烹・小料理屋が主であった。連年の豊漁で季節労務者の出入りも多く、屋台時代をしのぐ盛況ぶりであった。その界限は坂になっていたのも、「親不幸坂」と呼ばれるようになった。(『新紋別市史 下巻』昭和 58 年発行 p.560)。

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 丁目周辺に移転させられた。料飲店街の中心は、本町と幸町の 6 丁目を区切る「はまなす通り」に移った。その頃になると、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。それが現在の歓楽街を形成している。(『新紋別市史 下巻』昭和 58 年発行 pp.561-562)。

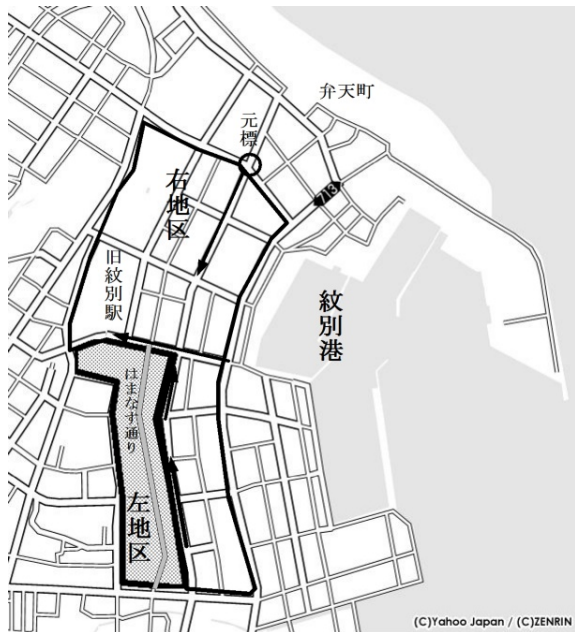
紋別駅は 1989 年(平成元年)に廃止された。現在は「オホーツク氷紋の駅」として街を象徴する商業施設になっている。

現在の紋別は、流氷観光などで港町をアピールしている。行事としては「もんべつ観光港まつり」がある。それは戦前の行事を引き継いで、1955 年(昭和 30 年)から毎年行われている。御輿やパレードがあり、本町通を 6 丁目から 2 丁目に向けて行進している。

紋別の街は、北の弁天町や港町から始まった。その後、港の修築と駅の開設があり、港と駅を結ぶ通りを中心に、街は構成されていった。第二次大戦からの復興も、豊漁を背景に、紋別劇場付近から始まった。その後、駅は廃止された。したがって、紋別の街は漁港を中心に構成されてきたと言える。それゆえ、港から駅に向かうのが歴史的にみた「主たる人の流れ」と推測できる。

補助的な流れとしては、観光港まつりのパレードの進行方向が参考になる。本町通を南の 6 丁目から北の 2 丁目へと行進する。「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。

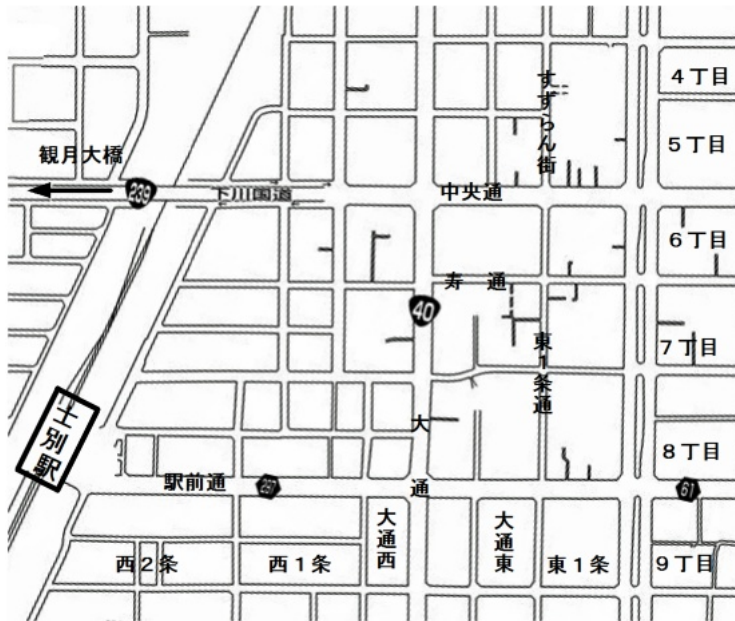
図 2-19RL 紋別左右図



(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。

図 2-20 士別



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。（河野民雄『新士別屯田史話』平成 21 年講演記録の p.6「士別屯田兵村集落図」を参照）。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言われている。『新士別市史』平成元年 p.570)。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、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。（『新士別市史』平成元年 p.570）。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。（『新士別市史』平成元年 p.169）。市街地人口は、1913 年（大正 2 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。（『新士別市史』平成元年 p.570）。

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

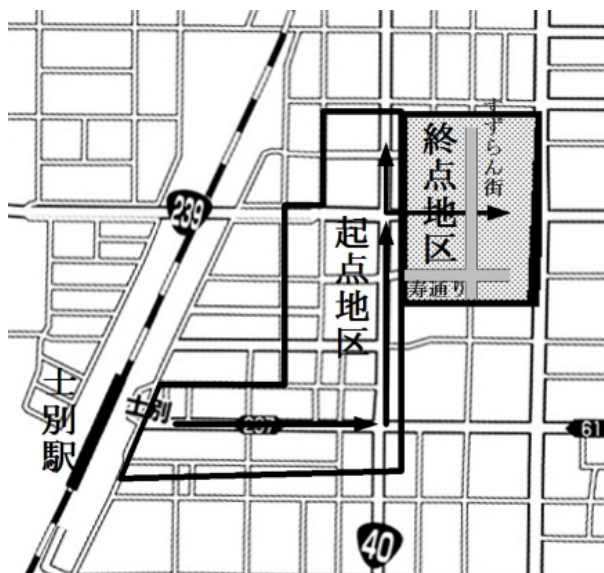
景気は木材業界にもおよび、人の往来も多くなり、旅館業や料理屋が隆盛した。娯楽施設では、共楽座・北士座・国勢座・士別劇場が開館していた。しかし、第一次大戦終結と昭和初期の金融恐慌、およびその後の戦時統制への移行により、これらは衰退していった。『新士別市史』平成元年 p.571)。

1946 年（昭和 21 年）、敗戦後の混乱のなか、西 2 条 7 丁目に天士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。『新士別市史』平成元年 p.572)。

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。『新士別市史』平成元年 p.575)。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。

図 2-20SE 士別起終点図



(21) 名寄

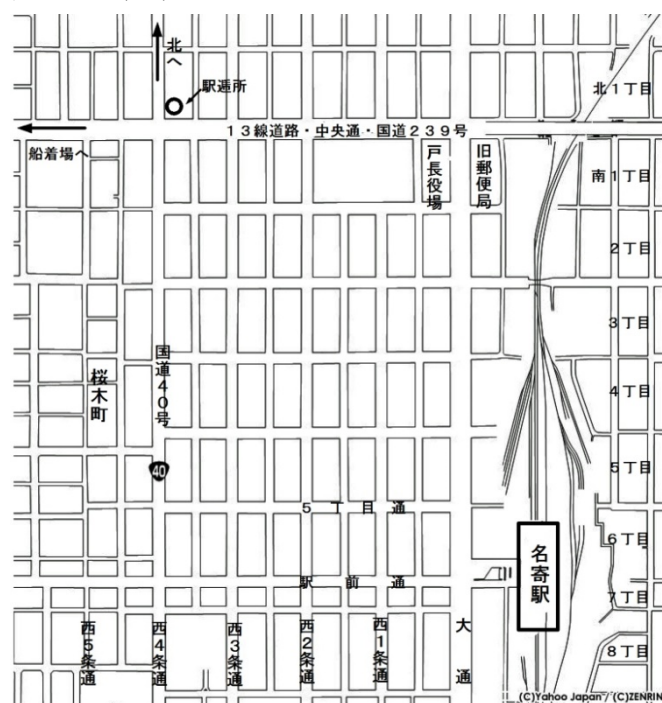
名寄は旭川から直線距離で北に 65km、士別から北に 20km 地点にある。名寄川が天塩川に合流する南側の盆地にできた街である。天塩川は数多くの支流を合わせ、北に流れて幌

延で西に向かい、日本海に注いでいる。幌延は名寄から北北西 90km のところにある。旭川から稚内に向かう宗谷本線は、士別から幌延までは天塩川に沿うように走っている。

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 条通になる。西 1 条から 5 条までは、条通りの両側が同じ番地である。隣接する条通りの間に中通がある。南北の丁目を分ける基準は国道 239 号線（13 線道路あるいは中央道路）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。これを 6 丁目通と呼ぶ。『新名寄市史 第 1 巻』平成 11 年発行 p.316「名寄市街地図」。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、13 線道路を西に向かい、西 4 条通を横切った先 500m 付近にあった。したがって、船着場から近い道路は西 4 条通であった。西 4 条通はさらに北へと向かう道路でもあった。13 線道路の北 550m に並行する 12 線道路を左折（西方向）し、天塩川を渡船してから北へ向かう道路である。それゆえ、西 4 条通沿いの立地が便利であった。『名寄町史』昭和 31 年発行 p.235。『新名寄市史 第 1 巻』平成 11 年発行 pp.88-89・130-131）。

図 2-21 名寄



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。（『名寄町誌』昭和 31 年発行 p.235。『新名寄市史 第 1 巻』平成 11 年発行 pp.98-99）。

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 丁目通・6 丁目通で結ばれ、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 丁目通－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。（『名寄町誌』昭和 31 年発行 pp.236-237・『新名寄市史 第 1 巻』平成 11 年発行 pp.314-315）。

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。その歓楽街の位置は、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 丁目通へと広がった。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。（『名寄町誌』昭和 31 年発行 pp.237-239・『新名寄市史 第 1 巻』平成 11 年発行 pp.317-319）。

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。（『名寄町誌』昭和 31 年発行 pp.241-243・『新名寄市史 第 1 巻』平成 11 年発行 pp.322-323）。

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。（『名寄町誌』昭和 31 年発行 pp.247-251。『名寄市史』昭和 46 年発行 p.50。『新名寄市史 第 2 巻』平成 12 年発行 pp.256-259）。

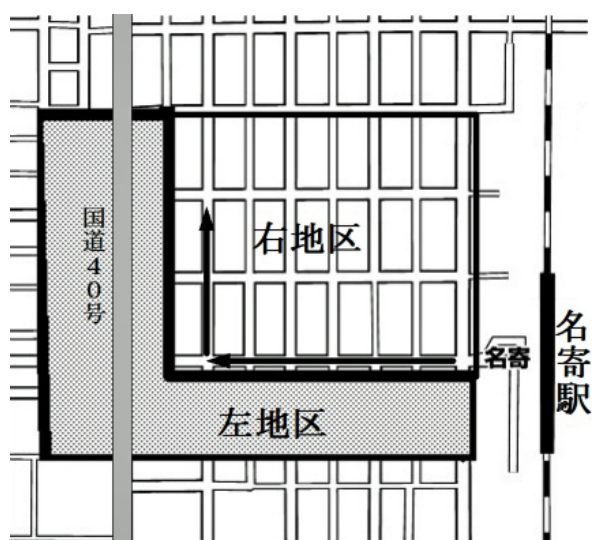
1952 年（昭和 27 年）に保安隊の名寄駐屯地が開設された。保安隊はその後自衛隊とな

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 条に斡旋した。その後、特飲街は売春防止法施行により消滅した。（『名寄市史』昭和 46 年発行 pp.50-52・『新名寄市史 第 2 巻』平成 12 年発行 pp.260-261）。

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 丁目駅前通すずらん商店街、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西 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。

図 2-21RL 名寄左右図



(22) 三笠

人口集中地区がないので、省略した。