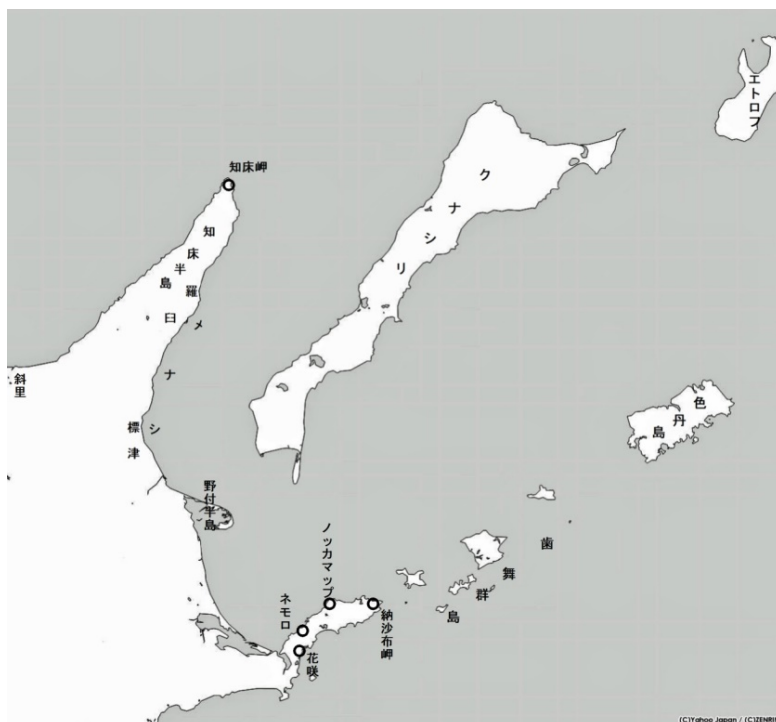


(23) 根室

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。

図 2-23a クナシリ・メナシ



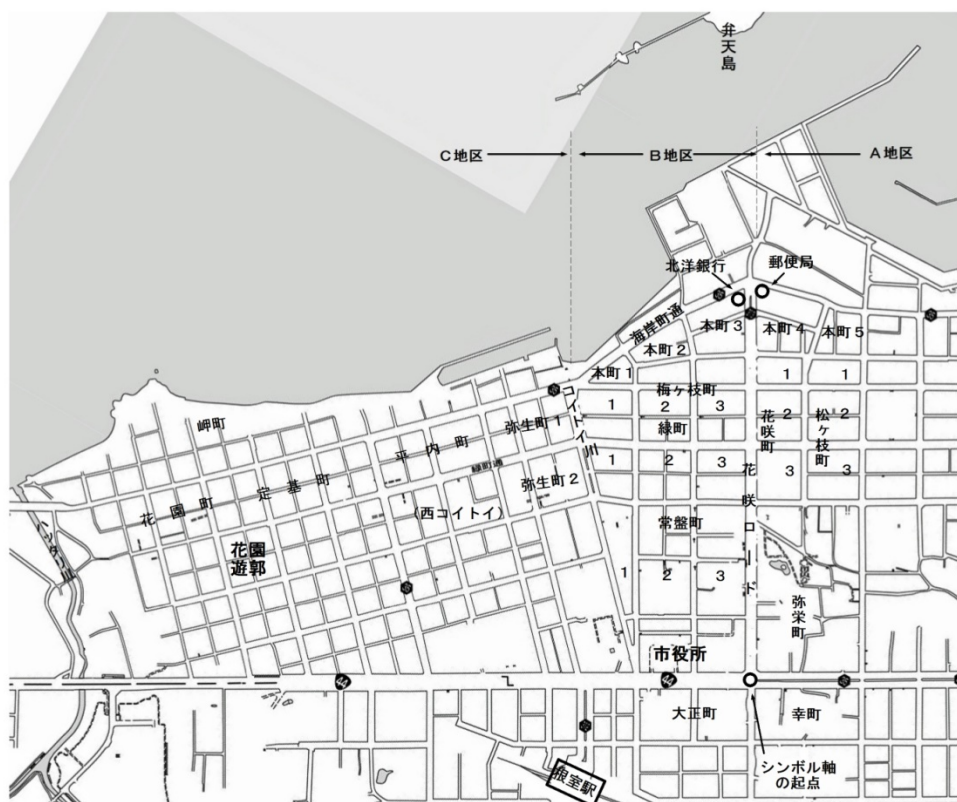
江戸時代、東蝦夷地における商場は松前藩主の直領になっていた。しかし、松前藩の借財がかさみ、1773 年（安永 2 年）にクナシリほか数場所を飛騨屋久兵衛に請け負わせることになった。当時の東蝦夷ではアイヌ勢力がまだ強力であった。地域間のアイヌが互いに争ったり、千島列島に来るロシア人へ抵抗したりしていた。飛騨屋に対しても交易拒否をしたので、彼はクナシリ・アイヌとの関係を 8 年間もつくれなかった。やっと交易が始まり、やがて鱒漁を大規模に行い、𩺰粕（魚肥）に加工する作業が続くようになった。飛騨屋の過酷な使役がクナシリ・アイヌの反発を招き、メナシ・アイヌも呼応して、1789 年にクナシリ・メナシの戦いが起こった。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。（田端宏ほか『北海道の歴史』2000 年発行 pp.109-113）。

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。それ以降、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間に位置する場所である。その戦いの後、運上屋がノッカマップから根室に移った。(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 p.31)。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。

飛驒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。1832 年（天保 3 年）には、藤野嘉兵衛が根室場所を請け負った。(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 p.11・pp.15-16・p.19・p.41)。

図 2-23b 根室



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」である。その起点から道道 313 号線を海に向かう道は「花咲ロード」と呼ばれている。850m 進んだ所に本町 3・4 丁目の交差点がある。そ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郵便局の所にあった。(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 p.32)。金比羅社は金比羅神社と改称され、そこから北東に 1km

離れた所に遷っている。

かつて、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。（[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 p.31](#)・[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』の「根室町市街図」を参照](#)）。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ない。

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、そ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。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。（[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 p.32](#)）。

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もあった。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。（『[根室市史 下巻](#)』昭和 43 年発行 p.551）。

1870 年（明治 3 年）、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、1872 年（明治 5 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。同年（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。（[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 p.40](#)。『[根室市史 下巻](#)』昭和 43 年発行 pp.551-553）。

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。（[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 p.34](#)）。

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、花咲ロードからみた左側に本町 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。東側は北に注ぐコイトイ川の右側、西側は左側になる。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。海岸近くの本町 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。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。（[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 pp.35-36・p.68](#)）。庁舎は 1931 年（昭和 6 年）に現在の常盤町に移転した。（『根室市史 上巻』昭和 43 年発行 p.516）。

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。（[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 p.28](#)）。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。（『根室市史 下巻』昭和 43 年発行 pp.558-559）。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。（[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 p.34](#)）。

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。（『根室市史 下巻』昭和 43 年発行 pp.561-563）。

1890 年（明治 23 年）頃の職種・住所つき店舗一覧表がある。（『根室市史 下巻』昭和 43 年発行 pp.580-584）。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。そのほかに、この地区では漁業を主としながら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質の販売店もあった。

遊興施設について、1876 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。（『根室市史 下巻』昭和 43 年発行 p.555）。1879 年（明治 12 年）には、遊郭を弥生町に移転した。同年、弥生町 3 丁目には伊勢座という芝居小屋が開場し

ている。（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 p.40）。そこは現在の平内町に相当する。1891 年（明治 24 年）に火災があり、遊郭は弥生町 6・7 丁目・ハッタラ 53 番地に移転した。（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 p.74）。そこは現在の定基町・花園町に相当する。（HP「古今東西舎」を参照）。

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。（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）。

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。（平成 28 年度「根室市都市計画マスタープラン」pp.31）。

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。

図 2-23RL 根室左右図



(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。（『新千歳市史 通史編上巻』平成 22 年発行 p.539）。

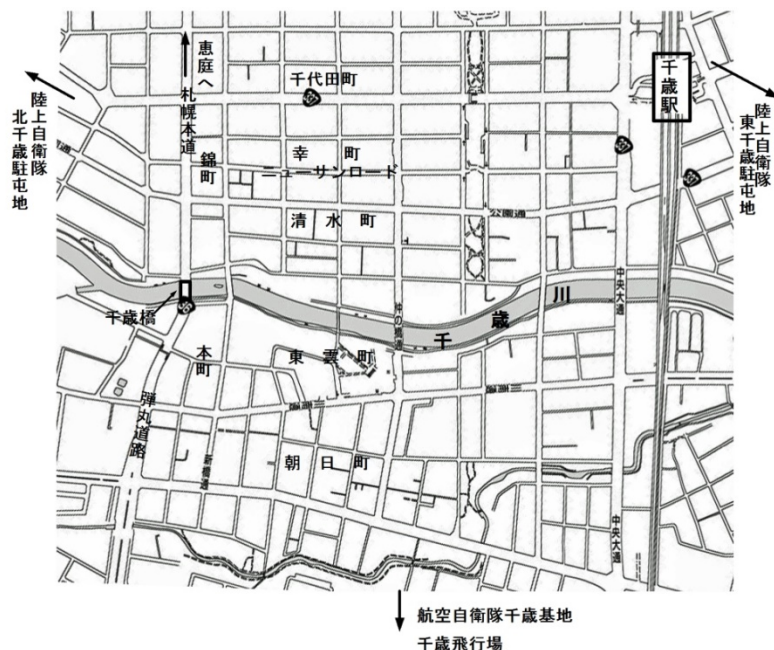
岩見沢ー由仁ー追分ー苫小牧ー室蘭を結ぶ室蘭線が開通したのは 1892 年（明治 25 年）である。この路線は千歳を通らない。札幌本道の宿駅として表街道にあった千歳が、鉄道から見放され、裏街道の宿場となってしまった。（『新千歳市史 通史編上巻』平成 22 年発行 p.721）。したがって千歳の街は、千歳橋を中心とした街道筋に小さな商店街を形成するにとどまった。1921 年（大正 10 年）頃には、千歳橋を中間地点として 1km 弱の市街地が形成されている。（『増補 千歳市史』昭和 58 年発行 p.335・『新千歳市史 通史編上巻』平成 22 年発行 pp.707-708）。

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。（『新千歳市史 通史編上巻』平成 22 年発行 pp.726-728）。

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。それまでは家が

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。『新千歳市史 通史編上巻』平成 22 年発行 pp.800・805・832-833・841-842)。

図 2-24 千歳



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州兵師団の約 15,000 人が進駐し、千歳町の人口は急激に膨張した。米軍基地に近い千歳川南側の朝日町や東雲町には米兵専用のバーやキャバレーができた。千歳川北側の清水町周辺にはベニヤ板張りの粗末な屋台が出現した。昭和 24 年には 11 軒しかなかった料理飲食店が、昭和 26 年には 130 軒、ビアホールが 65 軒記録されている。風紀衛生上も大きな問題となった。『新千歳市史 通史編下巻』 平成 22 年発行 p.310)。

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る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。改良舗装工事が 1952 年（昭和 27 年）に着工され、1 年 1 ヶ月で完了した。他の要因もあり、「弾丸道路」とも呼ばれるようになった。この工事は、千歳から札幌に行く途上にある恵庭の街の形成にも大きく影響するようになった。『新千歳市史 通史編下巻』平成 22 年発行 pp.444-445）。

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き、1971 年（昭和 36 年）には、飲食店は 280 軒になった。（『新千歳市史 通史編下巻』平成 22 年発行 p.311）。

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。（『新千歳市史 通史編下巻』平成 22 年発行 pp.520-521）。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、1980 年（昭和 55 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、駅前通に並行する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。（『新千歳市史 通史編下巻』平成 22 年発行 pp.300-301・309）。

「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。

図 2-24RL 千歳左右図



(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。石狩川および国道 12 号線に並行する函館本線では、札幌から滝川まで 83.5km であり、滝川から旭川までは 53km である。また、空知川および国道 38 号線に並行する根室本線では、滝川から富良野まで 108km である。富良野から先へ、鉄道および国道は空知川の源流近くまで南下し、さらに東進して帯広・釧路へと続いている。

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・資財の供給地であった。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。滝川への屯田兵の入植は 1890 年（明治 23 年）から始まった。（『滝川市史』昭和 37 年発行 p.480）。

図 2-25a 空知太



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。屯田兵の宿舍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。（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 年の第 2 図「明治中期の滝川付近図」を参照)。

石狩川は鉄道の西側を流れているが、当時は番外地にある滝川駅の裏近くを流れており、そこに新波止場があった。現在、そこは波止場公園になっている。

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。駅は滝川駅の南 2.5km の所にあった。後に、滝川駅ができて空知太駅は廃止された。小樽から上川地方への物資輸送は鉄道か水運で滝川まで行き、そこで荷物を積み替えて馬で上川まで運んでいた。『滝川市史』昭和 37 年発行 p.783)。

図 2-25b 滝川



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。『滝川市史』昭和 37 年発行 pp.784-785)。

人の往来が盛んになり、とく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。『滝川市史』昭和 37 年発行 pp.893-898)。

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。それをきっかけに、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、旭川の発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。『滝川市史』昭和 37 年発行 pp.787-788)。

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、すすらん通・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。(Wikipedia「滝川市」・「滝川駅」・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 年を参照)。すす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。

2-25RL 滝川左右図



滝川における「主たる人の流れ」は、当初は、空知太駅まで鉄道で運ばれた物資を、番外地を抜け本通(上川道路)から屯田兵村を通して北へ進むコースと、新波止場で荷揚げされた物資を筋違通から上川道路に合流して進むコースであった。鉄道が旭川まで延長さ

れ滝川駅ができると、滝川の商圈は中空知地域に限定されるようになり、滝川駅を起点に中心市街地が再編されてきた。したがって、「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）を北に進む方向になった。歓楽街は、銀座通と本通を進む左手方向にある「三楽街」に形成されてきた。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。その地点がかってあった筋違通の入口で、そこまでが歓楽街である。

(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、滝川の手前がある。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。

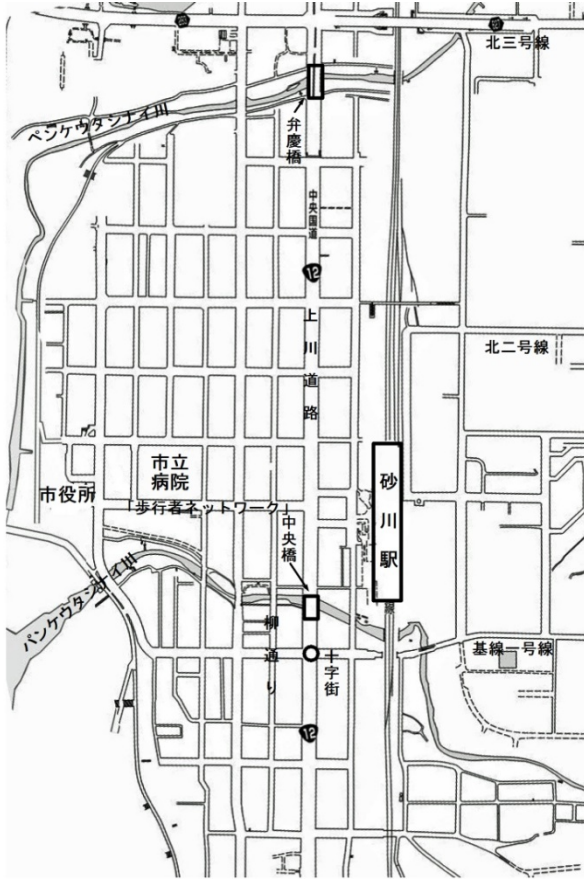
砂川市街地のさらに西側に石狩川が流れている。駅から国道 12 号線に直交している道路を 400m 進むと砂川市立病院がある。さらに進んで市役所・図書館を過ぎると河原がある。駅から 1.2km で石狩川の水面に達する。その地点から 3.4km 遡ると、支流の空知川分岐点に至る。その北側に滝川市街地がある。

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、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。『砂川市史』昭和 46 年発行 p.1464 の地図)。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架かるのは「弁慶橋」である。歌志内に通じる基線一号線は、中央橋のすぐ南で国道 12 号線と直交している。その場所は「十字街」と呼ばれている。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。

図 2-26 砂川



砂川に和人が定住したのは1886年(明治19年)である。『砂川市史』昭和46年発行 p.855)。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った。『砂川市史』昭和46年発行 pp.861-862)。

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。『砂川市史』昭和46年発行 p.865)。人口は、1890年(明治23年)に約3千人、『砂川市史』昭和46年発行 p.276)。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)に東洋高压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。『砂川市史』昭和46年発行 p.80)。

1907年(明治40年)頃の砂川商店街の名簿が記載されている。『砂川市史』昭和46年発行 pp.866-869)。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。この記述から、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、と言える。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压工場であった。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。『砂川市史』昭和 46 年発行 p.887)。

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。『砂川市史』昭和 46 年発行 p.417)。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。『砂川市史』昭和 46 年発行 p.1295)。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「柳通り」と呼んでいる。『砂川市史』昭和 46 年発行 pp.1474-1475)。

現在の中心市街地の範囲は、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。歴史的には、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。その左手地区に柳通りのスナック街がある。また、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は「回遊性を確保する歩行者ネットワーク」とされている。(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」を参照)。その沿線の商店数は多くないが、人流はある。柳通りはその左手方向にあると言ってもよい。

図 2-26RL 砂川左右図



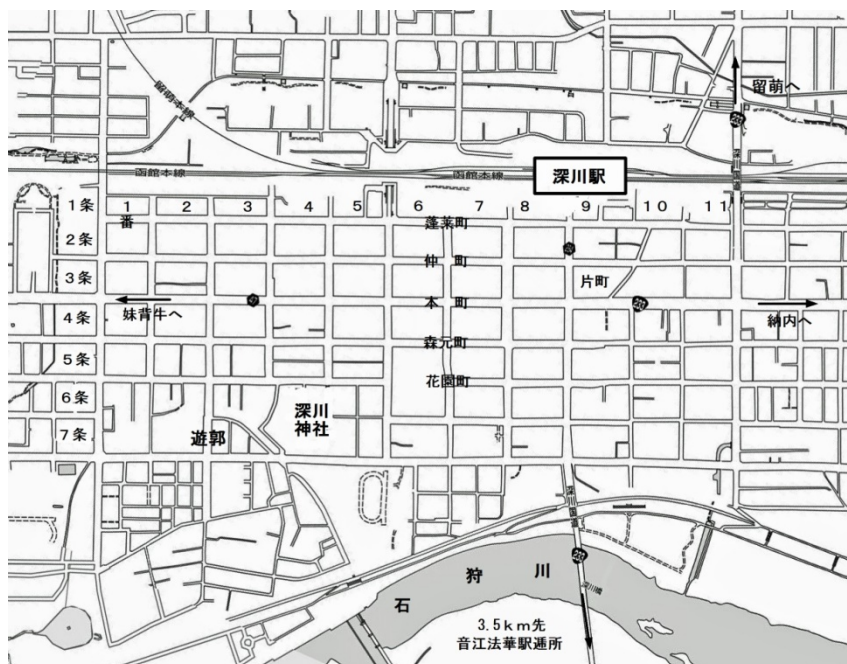
人口集中地区がないので、省略した。

(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、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、石狩川を横切らず左手方向にみて、ほろ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主な道路は「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。音江法華から石狩川を渡って深川へ向かうのは233号線であり、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。すでに深川本町通に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。（『新深川市史』平成6年発行 p.162）。

図 2-28 深川



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。（『新深川市史』平成6年発行 pp.508-509）。

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で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。（『新深川市史』平成 6 年発行 p.510）。

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。（『新深川市史』平成 6 年発行 pp.200-201）。

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。位置が推定できる店舗数を列挙しよう。駅前通である 9 丁目に立地していたのは、1895 年（明治 28 年）に仲町 9 丁目角に設置された深川村戸長役場である。この辺りは「お役所通り」と呼ばれていた。（『新深川市史』平成 6 年発行 p.201）。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。（『新深川市史』平成 6 年発行 pp.529-530）。仲町 9 丁目には澄心寺があったが、大正 9 年に現在地に移転している。（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 p.37）。妓楼を抱える西岡楼を含め、さらに 7 軒が記されている。本町通の店舗では、駅前通に近い 7 丁目 2 軒、6 丁目 4 軒、5 丁目 3 軒、4 丁目 1 軒である。仲町通りでは 4 軒である。以上から当時のメイン通りは、駅前通と本町通であると推測できる。

1909 年（明治 42 年）の業種別商店数のリストがある。（『新深川市史』平成 6 年発行 p.517）。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。深川は遊びの街として名高かった。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 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。（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 p.184・杉山四郎著『続・語り継ぐ民衆史』1997 年発行 p.299）。

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。（『新深川市史』平成 6 年発行 pp.510・882-889）。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丁目に開業した。その後、北海道拓殖銀行に引き継がれた。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。（『新深川市史』平成6年発行 p.335）。1951年（昭和26年）には、駅前通に「すずらん灯」が設置された。（『新深川市史』平成6年発行 p.1024）。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、そ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。（『新深川市史』平成6年発行 p.521）。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。（『新深川市史』平成6年発行 pp.532-533）。

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。

図2-28RL 深川左右図



(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。（『富良野市史 第一巻』昭和 43 年発行 pp.386-388）。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。

図 2-29 富良野



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。（『富良野市史 第三巻』平成 6 年発行 p.706）。

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。（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 p.18）。そ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。そこで瞬く間に、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。『富良野市史 第一巻』昭和 43 年発行 pp.222-226・386-388。

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（本通 1・2 丁目の西側付近。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 年発行の広告で第一若山楼が霞町。『富良野市史 第一巻』昭和 43 年発行 p.222 で若山楼が西 2 条南 1 丁目～2 丁目付近。）(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。そ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」（『富良野市史 第一巻』昭和 43 年発行 pp.387-389）。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。

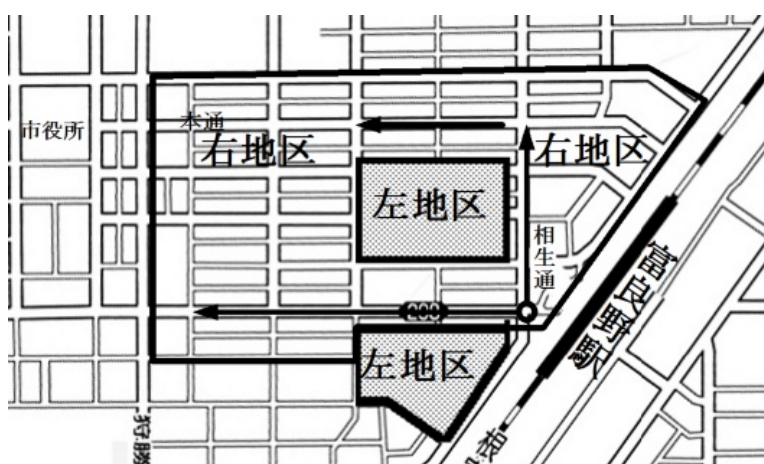
その後も繁華街の位置は、基本的には変化がなかった。第二次大戦後、1960 年代（昭和 40 年初期）の市街地図をみると、十字街の角に北海道拓殖銀行と北海道銀行が立地している。十字街から本通を市役所まで進む道が街の表の顔と言える。『富良野市史 第一巻』昭和 43 年発行 p.397。しかし、その頃の商業の顔としては、駅前から十字街に至る相生通がメインストリートである。『富良野市史 第一巻』昭和 43 年発行 p.391。

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。『富良野市中心市街地活性化基本計画』平成 31 年報告 p.20 を参照）。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。

図 2-29RL 富良野左右図

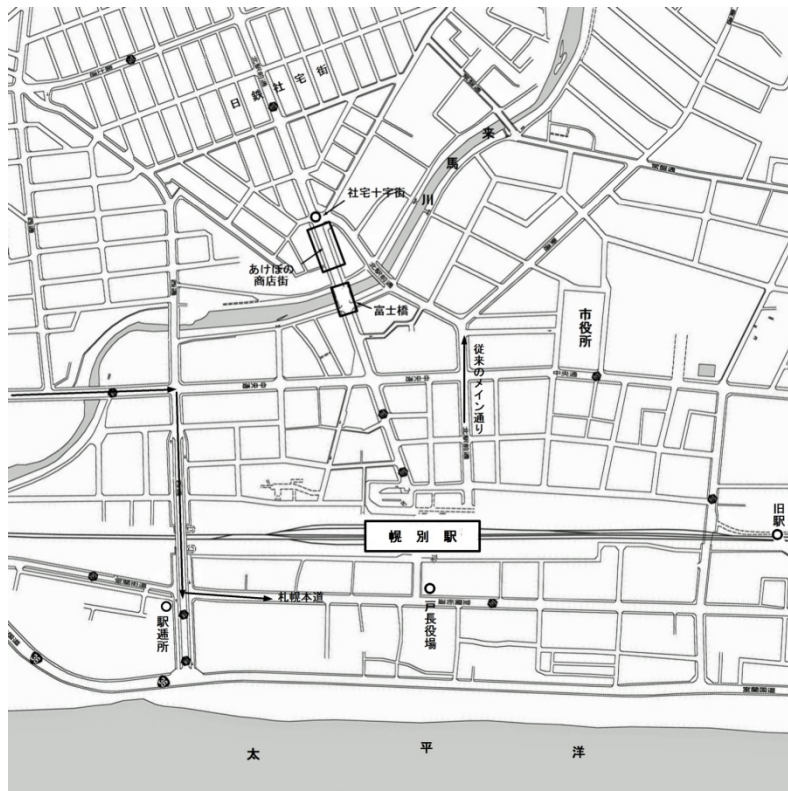


(30) 登別

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、登別駅から苫小牧駅までは 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。『登別町史』昭和 42 年発行 p.108。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。『登別市史 下巻』昭和 60 年発行 p.939。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。

図 2-30 幌別



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。（『登別市史 上巻』昭和 60 年発行 pp.416-419）。

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。（『登別市史 下巻』昭和 60 年発行 p.557）。その場所は、海側とは反対の幌別駅西口から、道道 387 号線を 300m 進んだ来馬川に架かる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道路の整備は 2000 年（平成 12 年）に完成した。（HP「道道資料北海道」で幌別停車場線を参照）。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「社宅十字街」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。富士橋北側に出現した「あけぼの町商店街」がその基礎となった。（『登別市史 下巻』昭和 60 年発行 pp.648-649）。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。(『登別市史 下巻』昭和 60 年発行 p.683)。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」は幌別駅から道道 387 号線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、その左手にあたる道道 387 号線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。

図 2-30RL 幌別左右図



(31) 恵庭

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。

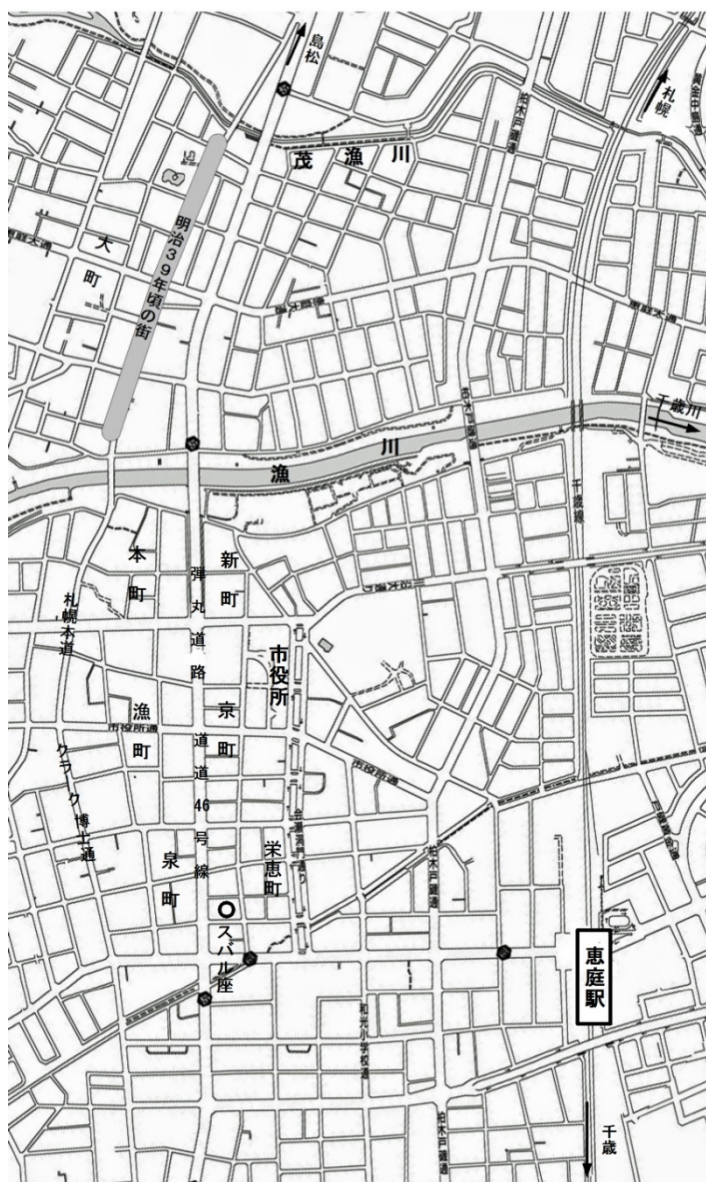
恵庭駅から札幌駅までの直線距離は 28km、鉄道距離は 33km である。恵庭市街地を通る主な道は、道道 46 号線である。1996 年にバイパスが完成するまでは、国道 36 号線と呼ばれていた。1873 年（明治 6 年）に開通した札幌本道は恵庭の市街地を通っているが、いまは「クラーク博士通り」と呼ばれる旧道である。西から東へ並べると、道央自動車道、クラーク博士通り、道道 46 号線、JR 千歳線、国道 36 号線の順になる。

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。（『恵庭市史』昭和 54 年発行 pp.127-128）。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。（『恵庭市史』昭和 54 年発行 pp.150-153）。

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。（『恵庭市史』昭和54年発行pp.789-792）。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。（『恵庭市史』昭和54年発行pp.342-351）。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。（『恵庭市史』昭和54年発行pp.363-365）。

図2-31 恵庭



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。（『恵庭市史』昭和54年発行pp.340・352・367）。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。（『恵庭市史』昭和54年発行pp.374-375）。

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などで計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。（『恵庭市史』昭和54年発行pp.792-795）。

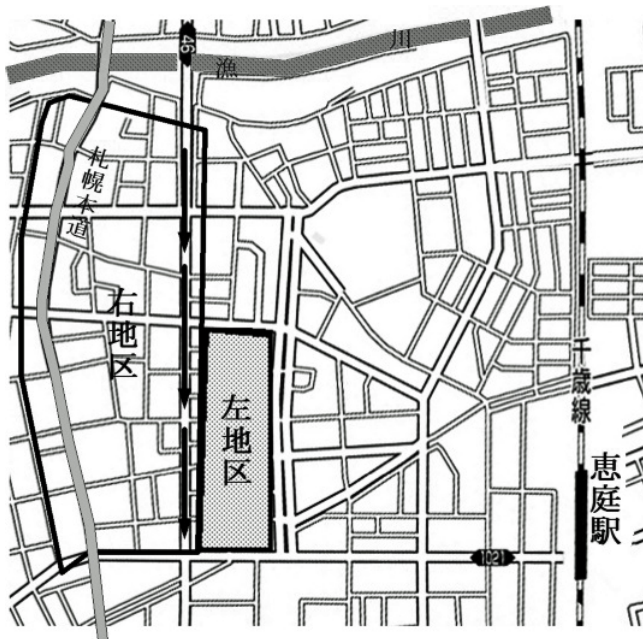
1926年（大正15年）に鉄道が開通し、恵庭駅が設置された。その頃の地図では、茂漁川から、漁川より南にある本町・漁町までの札幌本道沿い1.3kmに民家が描かれている。恵庭駅は、漁町よりさらに南にある泉町の札幌本道からみて、北東方向に900m離れた所に設置された。泉町や駅周辺には民家が描かれていない。（『恵庭市史』昭和54年発行p.401）。第二次大戦前までは、恵庭は商業の街ではなかった。

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。（『恵庭市史』昭和54年発行p.489）。

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。（『恵庭市史』昭和54年発行pp.464-465）。

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。この方向が主たる人の流れになる。

図 2-31RL 恵庭左右図



(32) 欠番

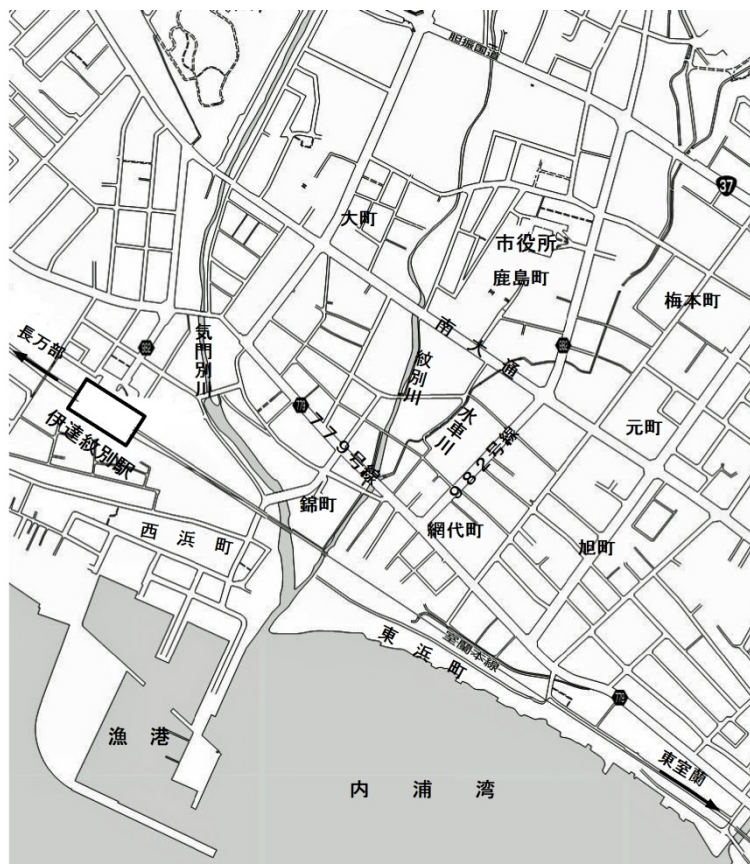
(33) 伊達

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。[『伊達市史』平成 6 年発行 p.641](#)）。

図 2-33 伊達



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。改修を機に、西洋型帆船で紋別－室蘭間、紋別－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。（『伊達小史』昭和 48 年発行 p.85・『伊達市史』平成 6 年発行 pp.284・297）。

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。（『伊達市史』平成 6 年発行 p.285）。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。（『新稿 伊達町史（上）』1972 年発行 p.497）。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。（『伊達市史』平成 6 年発行 p.295）。

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。（『伊達市史』平成 6 年発行 pp.294-296）。

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。長万部一東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。（『伊達市史』平成 6 年発行 p.298）。

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。（『伊達市史』平成 6 年発行 p.655）。

第二次大戦後は、樺太からの引揚者が駅前に露店を開設した。これが駅前商店街に発展した。（『伊達市史』平成 6 年発行 p.661）。1970 年代後半からは、鹿島町より北側を東西に走る国道 37 号線周辺に大型店の出店が続いた。（『伊達市史』平成 6 年発行 pp.656-657）。それに対抗し、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。（『伊達市史』平成 6 年発行 pp.662-663）。

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。（『伊達市史』平成 6 年発行 pp.667・748）。

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。

図 2-33RL 伊達左右図



(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。