

アカシアの街の表玄関 札幌駅前通り

開拓使時代の「小樽通り」・「虻田通り」から札幌停車場の開設にもなって「停車場通り」へ、そしていつしかこの通りは「駅前通り」と呼ばれるようになり、地下鉄・地下街の建設とともに、地下空間を有効に利用し、さらに中央分離帯の設置など大きく変貌した通りとなった。

駅前通りといえば、どこの街でも一番の繁華街の立派な道路である。ここ札幌の駅前通りもその例外ではない。

1日の乗降客が16万人に上るといふ、北海道最大の札幌駅。通勤・通学・ビジネスとそれに観光客が途絶えることのない駅である。

それにつながるこの通りは「道都の玄関口」であって、また、「北海道の顔の通り」でもある。

明治4年(1871)、北海道開拓使が仮庁舎を中心に、1里四方を市街地区域と定め、道路を敷設して区画割りをしたとき、この駅前通りの原形が出来上がった。

そして、北から大通りまでを「小樽通り」とし、それ以南を「虻田通り」と定めた。当時の開拓使・岩村判官は、市民が居ながらにして北海道の国郡名を知り、北海道の首府たる誇りをもたせようとして、国郡名を通りに付けさせたものである。

北1条通りは「浜益通り」であり、大通りは「後志通り」とか、また北5条通りが「空知通り」であり「樺戸通り」や「有珠通り」などもあった。

当時はまだ、鉄道が開通する前であったことから、停車場はもちろんなく、したがって停車場通りではない、ただの広い通りの一つであった。

明治13年(1880)に札幌と小樽間の日本で3番目の鉄道が開通となると停車場が設けられ、名実ともに道都の駅前通りとなった。もちろん、当時は「停車場通り」と一般には呼ばれていた。

明治18年になり、北5条通りから北1条までのこの西4丁目通りに、アカシアと桜と柳の並木が出来上がった。

このことから、札幌はいつしか「アカシアの都」と呼ばれるようになってきた。

徳富蘆花が旭川から札幌にやってきたのは、明治36年のことである。そして「停車場前のアカシア並木は緑葱々として、思ひ切った街幅の潤さ、北海道の首都は明るい気持ちの好いところであった」と自伝小説「富士-第3巻(昭和2)」に書いている。こ



道路雑学研究者
三浦 宏

1987年北海道開発局を退き、現在(社)北海道開発技術センター 常任参事
著書:「北海道の雑物語」等 多数

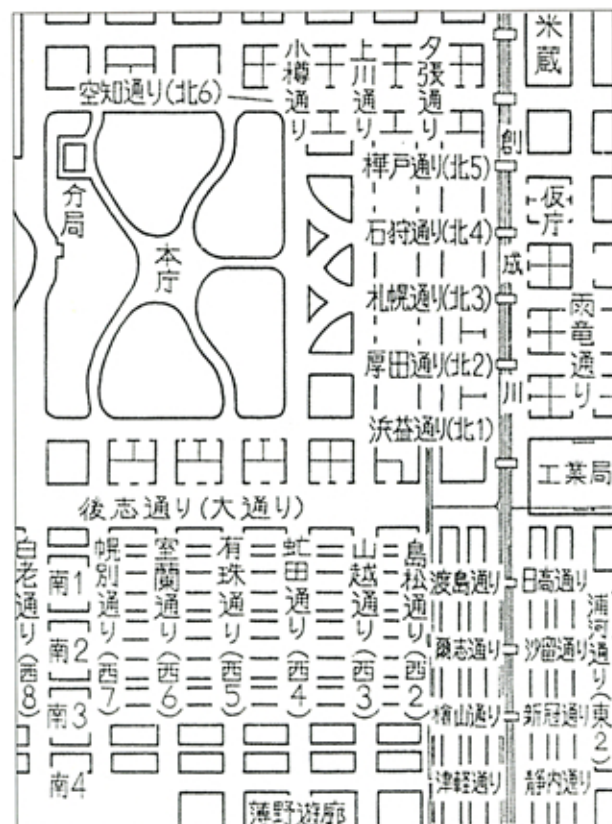
のとき 蘆花は、札幌一といわれた山形屋の二階に泊まり、そして小樽へと去った。

明治40年札幌にやってきた石川啄木は「札幌は大なる田舎なり、木立の都なり、秋風の郷なり、しめやかなる恋の多くありさうなる都なり、路幅広く人少なく、木は茂りて蔭をなし人は皆ゆるやかに歩めり。アカシアの街樹を騒がせ、ポプラの葉を裏返して吹く風の冷たさ」と日記に残している。

このころの停車場通りは道幅が広く、道の両側のアカシア並木が広々とした空に向かって伸び伸びとして育っていた。そこで啄木の目には「恋のありそうな都」と映ったに違いない。

大正期の写真を見ると、子供が一抱えもありそうなアカシアの太い幹、そして見上げるばかりの巨木がとらえられている。

やがてこの通りに面して商店が建ち並び、そして



明治13年ごろの札幌中心部通りの名前

人力車が走った。明治42年の統計によると人力車の数は506台であった。

大正元年（1912）に、北5条から南4条までの駅前通り（南4条通りを左折し西3丁目通りを右折し、中島公園に至る間）を馬鉄が走る。そして大正7年には、市電がこの上を走った。

この時には、南1条線（西4丁目～東2丁目間）と、南4条線（西3丁目～東3丁目間）の3路線であった。

大正13年に札幌で初めて道庁正門前の通りが舗装されると、続いて昭和5年には北5条通りから北1条通りまでが舗装され、同6年には南1条通りまで、同13年には南4条通りまでが舗装された。

昭和11年になると北5条通りから北1条通りまでが、北海道特別大演習によって整備される。

この区間の道路幅は、開拓使が道路幅設定の明治4年から20間（36.36m）であり、道路の中央部は15.9mの高速車道（内電車軌道が5.5m）が、その両側にグリーンベルトが設けられ、このグリーンベルトにはアカシアが植えられた。

駅前通りは年を追って都市計画が具体的に実施となり、札幌の中心部としての近代的な建物が並んでくる。

昭和5年の札幌市の人口は168,576人であった。かつて駅前通りの名物の一つに五番館の赤レンガの建物があった。明治32年の建築になるもので、駅前通りという地の利で種苗・農機具・洋品類を並べる札幌で最初のデパートであった。

道庁正門前通りの角に、鉄道集会所があった。道



大正時代初期に駅前通りを走っていた馬鉄と停車場
（『札幌市交通局一市電70年の歩みより』）



昭和43年ころの駅前通り混雑状況
（『札幌市交通局一市電70年の歩みより』）

路から一段高く前庭をしつらえ、鉄柵の奥に暗緑色の古風な二階建てのものであった。残念ながら解体されてしまった。

グランドホテルは北海道内のホテルの草分けでもあった。昭和9年に建てられた5階建てのものであって、現在の17階建ての渋いモダンな本館は、昭和41年に完成したものである。

参考までに札幌市の人口が10万人となった大正9年では、自動車が13台、自転車3,972台、そして人力車351台、乗用客馬車24台とある。また大正14年では、自動車が66台となっている。

昭和16年に第二次世界大戦が始まると、札幌神社に戦勝を祈願して出征する兵士たちが、北1条通りからこの駅前通りを歩いて、札幌駅で見送られ、戦地へと向かっていった風景が見られた。

昭和20年5月には防空法に基づき、強制的に建物の疎開が行われた。狸小路の電車通りに面した西側の建物などが容赦無く取り壊されてしまった。

やがて終戦となる。駅前通りに面した主要な建物は次々と接収される。進駐軍の上級将校たちの社交場として、また宿舎としてグランドホテルが、拓銀本店は第77師団の司令部に、大同ビルが特殊参謀本部と軍政部、そして越山ビルが特科隊と憲兵隊、帝国生命ビルや鉄道クラブは上級将校宿舎などといった具合であった。

狸小路の強制疎開跡には早くも闇市が立ち、交通機関の鉄道には市民の足が殺到、この通りは人々であふれるようになっていった。

昭和30年代に入ると、札幌は化物のように人口が増えていった。駅前通りもその影響をうけ、大きな変革が迫れた。

そして駅前～北1条通りまでのアカシアの古木が撤去された。これは「アカシアの街」である札幌市の歴史の中で、忘れることのできない大きな出来事であった。

昭和33年には従来の車道幅員が一挙に23.5mとなり、グリーンベルトが撤去されてしまったのである。

昭和31年の日交通量は5,778台であったものが、同36年では9,543台となったのである。これは驚くべきことで、道路整備が急がれたものであった。

北1条通りから南は、幅員が11間（20.0m）しかない。札幌のメインストリートとしては、あまりにも狭く貧弱である。

この区間の道路の拡幅問題は、古くから出ていたもので、すでに昭和11年11月に25mに変更となっていた。

建設省では昭和24年2月に一挙に36.0mにすると

いう案を出した。建設省は「のびる札幌のメインストリートが、こんな狭さでは交通上も、また防災上にも大きな禍根を残すことになる」として、この36m案を出してきたのである。

なにしろこの土地は「土一升、金一升」という場所だけに、地元商店街は「死活問題である」として、氣勢を上げて猛烈に反対した。市当局と地元が真向から対立した。

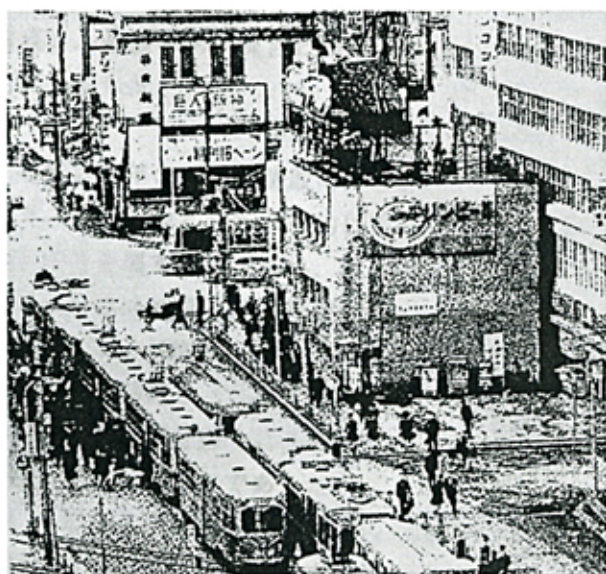
この案でゆくと両側に8mずつ下げなくてはならない。これでは店毎取られてしまうという者が出てきた。昭和27年にはこの通りが防災地域となり、木造建築が禁止となる。

市当局は地元の猛烈なる陳情を受けて、特別委員会を設置、審議を重ねたが名案は浮かばず、妥協案として車道は23.5m、歩道は6.25mを両側に、この歩道の上にはアーケードを設けるとして委員会を解散してしまった。

地元商店側では反対ばかりしていても解決が着かないとして、不満ながらもこの案を飲むことにした。

ところがアーケードを認めるということになると、法的にはアーケードの下は道路として認められない。そうすると道路幅員36mでなく23.5mということになり、建設省告示の案を変更しなければならない。市の案は暗礁に乗り上げてしまった。

さらには道路の中心線が東側に2mずれていることがわかり、問題をさらに複雑にしてしまった。市当局は頭を抱えて身動きが出来なくなった。西側の住民は均等後退を主張し、東側住民は中心線にズレがあるので、少しも譲らなかった。双方に険悪な場面が展開された。



昭和43年ごろの電車と人で混雑する朝の4丁目付近(『札幌市交通局—市電70年の歩みより』)

昭和35年に地元商店街では、27mと縮小の案を出してきた。しかし建設省では納得しなかった。

そのうちに拓銀など一部の商店が不燃化ビルの新築とともに、計画線まで下がって建物を建てはじめた。こうなると駅前通りは出たり入ったりのココボコ通りとなり、都市の美観を損なうことになる。

なにしろ「土一升、金一升」というので「札束を積んでも動かない。あくまでも市がやるのなら、道路に坐り込んでも、露天営業も辞さない」として力む者も出てくる始末であった。

地元の協力なくては、事業の実施が不可能である。さらに市当局では、補償問題でも頭を痛めた。何にしる移転や営業補償にザッと見積もっても3丁区間で約5億円がかかる。当時の札幌市の年間、道路・下水道の予算が2億円という時代であった。

また「3年間もいっさい道路などの事業をストップする」という予算を投入してまで、この駅前通りの拡幅事業を実施しなければならないのか」という意見も出てきた。

北1条通りから南1条通りまでは、銀行、商社が多く、耐用年数がきた建物の改築を機会に、36m案に同調してきた。そうしなければ建築が出来なかった。

しかし問題なのは南1条通りから南4条通りまでの区間であって、36mになれば約70軒のうちの48軒が店舗を引っ込めなければならない。店舗をそっくり失う者も9軒があった。高田市長は「まちづくり百年の大計のために計画は変えられない」としていた。地元では「27m案であれば協力する」と逆攻勢をかけてきた。

原田市長に代わってから「私としては都市計画の決定を簡単に変更すべきでないことは十分に承知している。しかし最後の都市計画決定後(昭和24年)の10年間、国はなんら拡幅に手を打っていないのである。都市計画の決定告示をし、単に紙面上に幅員を描き、なんら積極的に拡幅の手を打たず都市計画決定であることの権威を示し、地元民を苦しめている現状が政治であろうか。私は解決しなければならないと決意した」と後に著書に書いている。

市長は縮小案をもって建設省の意見を質したり、河野建設大臣と折衝を重ねた。

建設省は「36m案を告示とおりに実施する」と最後の決断を下した。

やがて地元からも「犠牲を強いられるのはまっぴらだが、このまま古めかしい店舗が、デコボコに並んでいたのでは、商店街は廃れてしまう。このへんできっかけをつくらなくては」と、同調する者も出てきた。

ここに「救世主」が現われてきた。それは「防災

建築街区造成及び市街地改造」の2つの事業制度であった。国・道・市の補助金を受けて、小さな商店がまとまって大きなビルを建て「寄り合いデパート」として再生、同時に用地買収をして道路を広げるといったものであった。地元では長年にわたる市当局との平行線を打ち破り、両者の接点を見出したのである。地元の犠牲を最小限にするものであった。

オーナーとテナントとの権利調整などの問題を解決し、第一市街地ビルの建築が着手され、そして、毎年、1ブロック毎にビル化に着手されていった。

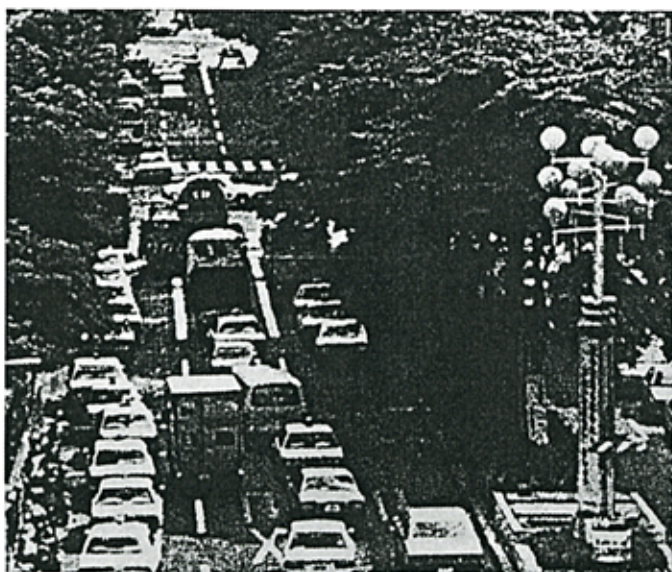
「サンデパート」「丸実デパート」「中心街デパート」などが相次いで完成し、昭和45年には「エイトビル」が、最後に残った「四丁目プラザ」が、同46年9月に完成し、最後の第5棟目ビルはオリンピック開催直前に完成した。

原田市長は「昭和23年の疎開地跡取得から完成まで実に22年間、私が市長として本格的に取り組んで12年間の長年月を要するとともに、国・市および地元が駅前通りの道路整備と建築物整備に投入した金額は、実に約133億円に達する事業であった」と手記の中で回顧している。

ここに道都、札幌の表玄関を飾るにふさわしい風格に満ちた駅前通りが誕生したのであった。「詩の都」から“オリンピックシティ”へ。北国の詩情にあふれ、ほのかなロマンのかおりに包まれていた札幌のマチ並みは、それまでのイメージをがらりと変え、いま“変身”へ」と新聞は書く。

昭和45年3月から地下鉄の建設が始まり、地下街工事も始まってオリンピック直前に完成された。

地上の商店街では、街のアクセサリともなる街



札幌駅付近現況

路燈や歩道の舗装を如何にすべきかと真剣に検討を始めた。これらは地元負担となるものであった。

街路燈のポールは肉厚のアルミ製とし、電解着色によってソフトな暖かさを持たせ、大きな電球を4個載せる。歩道の舗装は、街の賑いを象徴するため「波」をテーマにして磁器乾質タイルを接着剤で貼り付けることにし、白地に黒斑点、黒地の2種類のタイルに決めた。

幅員などや植樹の種類など、多くの議論経緯があって、中央部に3mの中央分離帯を幅員36mの道道と国道の区間に設けることにした。

ここには郷土の木であるニレの樹齢30数年のものを植え、歩道には大通りから北側にアカシアを、また南側にはトチノキが植えられた。なぜトチノキにしたのかということなど、多くの秘められた物語りが残されている。

駅前通りは道道が500m、国道が720m、それに市道が500mの1,720mである。

幅員構成を見ると、道道部分が歩道6.25-車道10.25-中央分離帯3.36-車道10.25-歩道6.25=36.36m、国道部分は中央分離帯が3.00mのほかは道道部分と同じであって、総幅員が36.00mである。南4条通りから南の市道部分の構成は、歩道6.00-車道13.00-歩道6.00=25.00mとなっている。

昭和48年6月、大通公園南端から薄野交差点までの460m区間において「歩行者天国」が実施された。これはまた札幌市における画期的なことであった。

やがて札幌都心部の「ロマネット計画」が始まり、歩道部には磁器タイルが張られ、像の設置などの整備がなされたりして、魅力あふれる「札幌の顔」としての駅前通りを見せるようにした。

駅前通りに面したビル群の変遷も激しい。また交通の拠点である札幌駅前の姿も、大きく変わろうとしている。昨年10月に駅南口にAPIAがオープンし、2003年になるとJRグループなどが進めている道内でも有数の店舗面積を誇る「大丸札幌店」が誕生する。

札幌中心部の商業地図は大きく塗り替えられることになる。

この通りは変貌する札幌駅前と、それにつながる札幌駅前通り、すなわち「西4丁目線」はその姿を変えながら「道都の玄関口」としての役目を果たすことになろう。

徳富蘆花や石川啄木が今、この札幌駅へ降り立たとすればなんとこの通りを表現するであろうか。

北の交差点
AUTUMN - WINTER 2000