

## 北海道殖民都市における舟運との関係からみた市街地構造の実態

### Reality of an urban area structure in view of the relationship with water transportation in a colonial city in Hokkaido

安達友広\*・久保勝裕\*\*・木曾悠峻\*\*\*  
Tomohiro Adachi, Katsuhiko Kubo and Harutaka Kiso

Then a logical plan was put into practice based around the railway stations. However, most of the cases of the urban area design were influenced from the history of the development, the remnants of old buildings, and the microtopography. This study clarified the state of urban axes passed down to present, with a focus on river transportation during the period of colonial development. For example, in the Nayoro city area, the central urban area was formed in the wharf away from the station. Currently, an “L-shaped skeleton” is formed between the zones in front of the station. As described above, in the pioneering phase of Hokkaido, it had a strong presence as a distribution base. This was one factor that promoted the formation of urban axes unique to urban areas. Nowadays, this uniqueness has been inherited in many of the cities.

keywords: Hokkaido, Grid urban area, river transport, harbor, Urban axis  
北海道、グリッド市街地、舟運、船着場、都市軸

#### 1 はじめに

##### 1-1 研究の背景と目的

北海道では、明治 20 年代から地方都市の市街地建設が本格化した。その多くはグリッド市街地の建設と鉄道敷設がほぼ同時期に行われた点の特徴である。鉄道建設が決定した後に駅舎等と市街地を同時に設計した「停車場市街地」はその典型であり、鉄道駅に直交する駅前通りの設置、それに間口を向けた街区計画など、合理的な計画が行われた。市街地建設から約 300 年を経て鉄道が敷設され、旧商店街と駅前地区の二極化を招いた城下町都市と異なり<sup>1)</sup>、駅前の一極構造が多いのはこうした経緯が一因であろう。

その一方で、鉄道駅との関係だけでは説明できない固有の市街地構造をもった都市も多い。例えば、駅から離れた入植時の開拓道路沿いに役場・学校・寺町等が残る八雲町、幕末に築造された陣屋がグリッド市街地の向きを規定した増毛町、数mの河岸段丘面が市街地範囲と公共施設配置を規定した遠別町、等々である。

つまり、歴史が浅い上に、空間的に単調であるとも指摘されるグリッド市街地であっても、数十年間の開拓経緯や近世遺構・微地形の影響などが現在の市街地に影響を与えており、北海道における市街地構造の固有性を検証する際、こうした視点を改めて見直すことが必要であろう。

こうした前提のもとで、本研究が 1 つの視点として注目したのが「舟運」である。北海道の開拓時には多くの河川で運航され、船着場は人の往来と物流の拠点施設となり、水辺と市街地を結ぶ空間として存在した。北海道では開拓期と鉄道建設期が重複するために見落とされがちだが、短期間に船着場を中心とした固有の市街地構造が形成され、それを継承している都市も多いのである。そこで本研究では、鉄道駅・商店街・官庁街・寺町などに船着場を加えた

特徴的な性格をもったゾーンや通りの位置関係やつながり方の全体を市街地構造と呼ぶことにする。また、市街地構造の一部で、特徴的な用途が軸状に集積する道路および沿道や、周辺への眺望が見られる見通し線などを都市軸とし、その中でも特に後者を景観軸と呼ぶ。

本研究では、北海道のグリッド市街地の空間的な固有性を検証する 1 つの視点として、現存しないかつての舟運に注目し、市街地建設時から現在までの船着場を中心とした市街地構造を把握し、現在まで継承されてきたそれらや都市軸の実態を明らかにする。

##### 1-2 研究の対象と方法

北海道の開拓期には、各地で舟運が行われたが、定期便が運航された河川は幾つかの大河とその支流に限られる。そこで本研究では、次章に示した文献調査を踏まえて、北海道の 3 大河川とその 4 つの支流に沿って立地する都市の中から、表-1 に示した手順で分析対象都市を選定した。

まず、上記 7 河川の流域に立地する都市（流域都市）は 48 都市であることを確認した。この内、中心的な市街地に近接して流路がある「近接型」都市は 19 都市であった。次に、上記の研究目的を踏まえ、これらを市街地規模によって分類し、これを参考に 4 都市を選定した。(1)当初から大規模市街地を計画した名寄市街地、(2)小規模市街地から大きく拡大した千歳市街地、(3)建設時の空間構成を残す小規模市街地である音威子府市街地、これに(4)運河と市街地を同時に一体的に建設した長沼市街地を加えた。

また、本研究は、以下の手順で分析を進めた。①各々の市街地の「復元図」を作成した。北海道において市街地の設計図といわれる「市街地区画図」を基に、GIS の基盤地図上に建設当時の市街地を克明に再現した。その上で、原野開拓や市街地建設の詳細な経緯を把握した。②文献調査

\* 正会員 株式会社伊藤組土建 (Itogumi Construction Co., LTD.)

\*\* 正会員 北海道科学大学工学部 (Hokkaido University of Science)

\*\*\* 正会員 株式会社中山組 (NAKAYAMAGUMI Co., Ltd.)



済中心地の小樽に運漕した。

### (3) 十勝川の舟運

参考文献 12) によると、十勝川の舟運は、十勝原野の内陸開拓と同時に始動とした。明治 25 年の大津 - 帯広 - 芽室間の道路開削に続き、翌 26 年から太平洋岸の大津と利別太の間で運航が始まった。特に、利別川との合流部である利別太は、物資の積み替え基地として発展し、一大市街地が計画された。その後の舟運の衰退によって計画は大幅に縮小されたが、開拓期の舟運・船着場の位置付けの大きさが確認できる。

以上、北海道開拓期の舟運は、流域経済を支える大動脈

として市街地の規模や立地を規定した。道路の発展と明治 13 年以降の鉄道敷設によってその機能は短期間で失われたが、月形のように、船着場を拠点とした市街地建設が行われる等、市街地の空間形成にも影響を与えた事例は多い。

次章からは、4 つの対象都市の詳細を分析するが、本文中の〈A・B・C 地区〉等の表記は、各々の章の図中の表記に対応する。

## 3 L 字型骨格を継承した名寄市街地

### (1) 区画地外西側への私設市街地の延伸

名寄市街地は天塩川と名寄川の合流部に位置する「停車

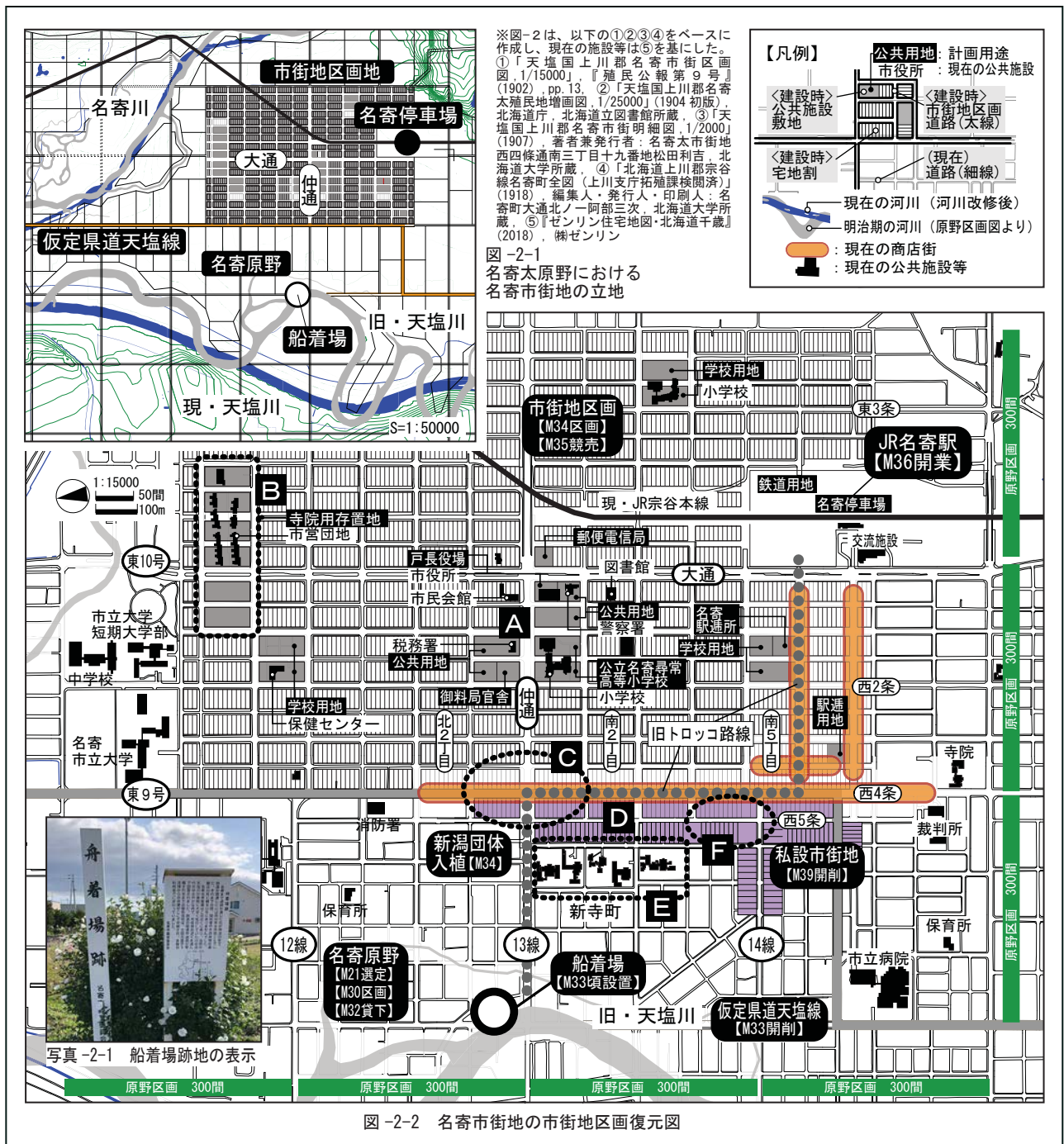


図-2 名寄市街地の船着場と市街地区画



場市街地」である（1章）。原野が区画された明治30年に、予定市街地<sup>(2)</sup>が存置され、同34年に道庁が市街地区画を測設した。26×60間の街区を配置し、区画地中央部には多くの公共施設用敷地を設置した（図中のA地区）。この区画地は、明治35年に競売で売却され、区画地南部に設置された停車場は同36年に開業した。

名寄市街地の特徴は、市街地区画地の外側に、私設市街地の建設が先行した点である。例えば、既に同35年に新潟団体が入植していた西側地区では、民有の農地が開拓されていたが、同39年に同団体が農地を転用して私設市街地を区画し、移住者を受け入れた（D地区）。その背景には、競売による宅地払下げが投機の対象となり、地価が高騰して区画地内への移住を阻害した実態があった。また、区画地の西側には天塩川の船着場があり、近傍での宅地の需要の高まりがあり、D地区での市街化を促した<sup>(3)</sup>。

## （2）約10年間の舟運活動期

天塩川での舟運の創業は早く（2章）、名寄の船着場は、原野への入植直後の同33年頃に設置されている。

一般的に、舟運は鉄道の開業を機に衰退するが、鉄道が当該市街地を通り越して隣の市街地まで延伸されるまでは、舟運が機能する場合が多い。名寄市街地では市街地建設と停車場の開業はほぼ同時であるが、隣町である恩根内市街地まで鉄道が延伸したのは同44年であり、従って、名寄の船着場は約10年間に亘って拠点性を維持した。

## （3）船着場近傍の西側エリアの発達

こうした状況下で、中心街がC地区に形成された<sup>(4)</sup>。駅通<sup>(5)</sup>も設置され、A地区での公共施設群の計画が船着

場との連続性を考慮した構想とも思える。隣接するD地区（私設市街地）の西5条通が宅地化する中で、特にF地区では市内随一の歓楽街となった。また、B地区に大規模な寺町を予定していたが、E地区に変更している。鉄道開業後には、鉄道で運ばれた物資を舟運に接続するためのトロッコ線路が敷設され、沿道が商店街となった。

## （4）駅と船着場をつなぐL字骨格の継承

現在の市街地においては、西側地区一体が商業地区として継承された。F地区の賑わいは失われたが、C地区を含む西4条通（旧トロッコ線路沿線）は商店街となり、建設期のゾーニングが継承されている。E地区の新寺町も現存し、5寺院が連なる固有の街並みを伝えている。

また、トロッコ線路の敷設を契機に駅前地区と西4条通方面が商店街でつながったが、このL字骨格も現在に継承されている。

## 4 船着場から伸びる景観軸を形成した音威子府市街地

### （1）小原野での停車場市街地の建設

天塩川沿いの音威子府市街地は、名寄市街地の下流に位置する停車場市街地である。周囲のオトイ子原野は明治30年に御料地に編入され、同33年から区画が測設された。音威子府地区で入植が始まったのは同38年である。

当時は鉄道の予定線は未決定であり、現在の市街地付近も農地として貸下げられた。同44年には、予定線の決定を受けて鉄道用地が買収され、翌45年の工事を経て、大正元年に開業している。同時に市街地用地も買収され<sup>(6)</sup>、原野区画道路の二線道路から三線道路にかけて、市街地区

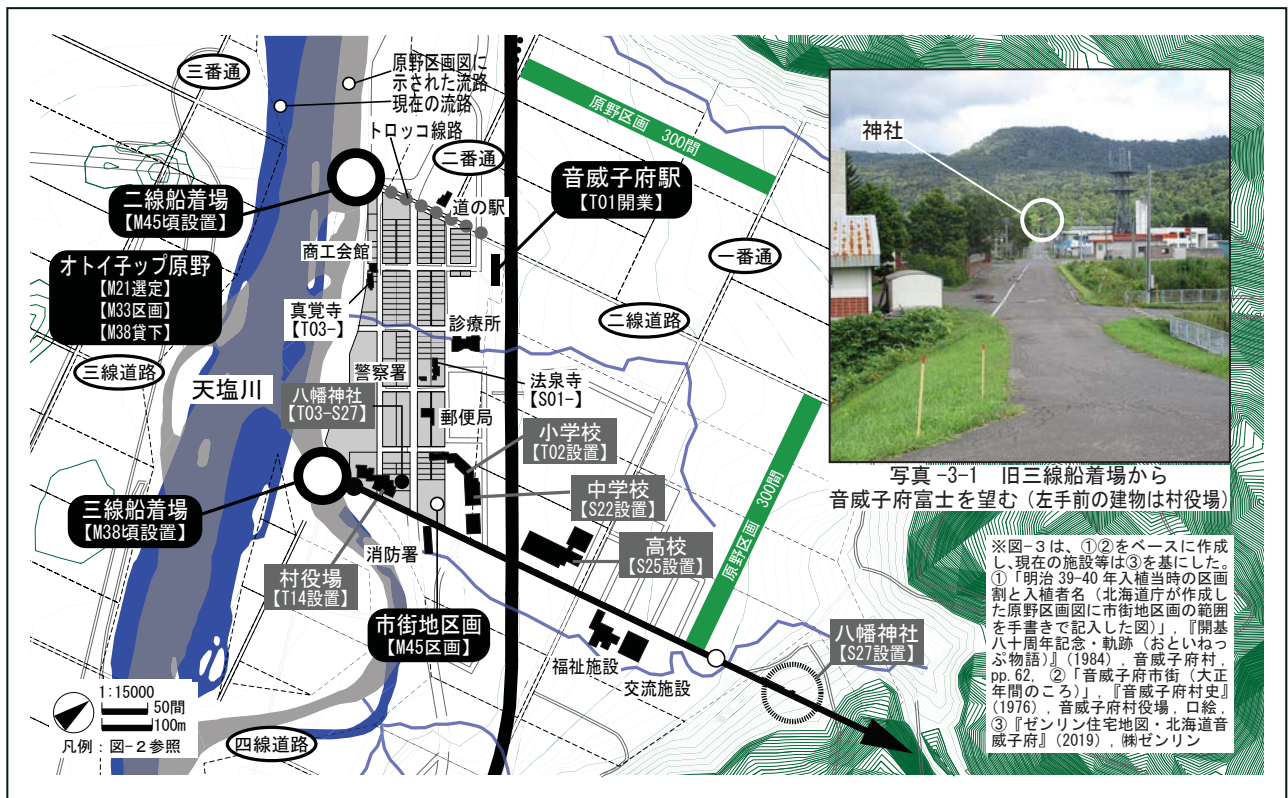


図-3 音威子府市街地の船着場と市街地区画

画が設定された。なお、駅舎は二線道路付近に開設された。

## (2) 鉄道建設による船着場の移転

同市街地では、同 39 年頃に船着場が開設された<sup>(7)</sup>。当時は、二線道路と三線道路の先端部の 2 箇所に設置され、当初は三線船着場が中心であった。鉄道工事以降は、駅舎に近い二線船着場へ徐々に機能が移転している<sup>(8)</sup>。また、地区内幹線道路であった二線道路は、鉄道工事により船着場からの運搬路として使われたため、それ以降は三線道路に移行した。船着場と幹線道路の位置づけが、入れ替わったことになる。

同市街地では、船着場設置から鉄道の開業を経て、同 11 年に下流部の現・天塩中川駅に鉄道が延伸されるまで、20 年弱に亘って舟運が活躍し、船着場が拠点性を持った。

## (3) 公共施設群が連なる都市軸の形成

船着場があった三線道路沿いでは、鉄道開業直後から、公共施設群の建設が続いた。大正 2 年の小学校建設に続き、中学校（昭和 22 年）と高校（同 25 年）も建設され、文教地区となった。大正 3 年には八幡神社が移築され、同 15 年には船着場横の同神社の隣地に村役場が新築された。

この三線道路は、もともと東方にある音威子府富士への山当てが見られ<sup>(9)</sup>、昭和 26 年の役場建替時には、上記

の八幡神社を三線道路の軸線上の丘陵部に移設した。

## (4) 山当てによる景観軸の継承

現在、船着場跡に立つと、手前の役場を介して文教地区を見通せる。その先の山中には音威子府神社が視認でき、背後に音威子府富士が眺望できる（写真 -3-1 参照）。三線道路には、最近にも福祉施設等が建設されており、現在の市街地においても都市軸であり、景観軸ともなっている。

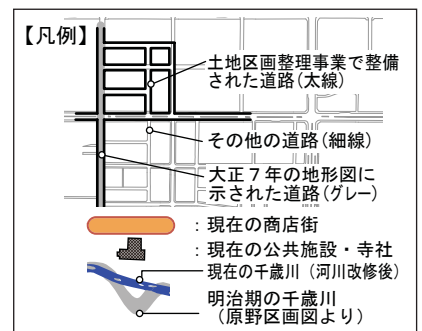
この市街地は、小規模な原野の限られた範囲に建設され、限定的な道路に船着場が設置された。従って、船着場の立地と都市軸・景観軸整備との関係については断定できないが、もともと山当てが見られた道路に船着場を設置し、やがて都市軸化したことで、軸線上への神社移転が発意され、景観軸の形成に至ったと考えることも可能であろう。

なお、北海道では駅前通りに山当てが見られる市街地が幾つかあるが<sup>(10)</sup>、音威子府でも三線道路に駅舎を設置することで、そうした景観形成の可能性があった。二線道路側に設置した理由は、仮説的には船着場や当時の地区内幹線道路との近接性などが考えられるが、具体的な資料は見つかっていない。周囲の景観との関係からみた公共施設等の配置計画の検証は興味深い、今後の課題としたい。



写真 -4-1 千歳橋から下流方向を見る  
(右岸：市役所・官庁街、左岸：飲食店街)

※図-4は、以下の①～④をベースに作成し、現在の施設等は⑤を基にした。①「胆振国千歳郡千歳原野区画図 1/25000」(1904 初版)、北海道庁、北海道立文書館所蔵。②「明治 40 年頃の千歳市街図、大正末期の千歳市街図」、『新千歳市史』(2010)、千歳市、pp. 708。③「千歳村市街地付近見取図」(1940)、『新千歳市史』(2010)、千歳市、pp. 707。④「千歳第一土地区画整理図」、『増補千歳市史』(1983)、千歳市、pp. 1154。⑤「ゼンリン住宅地図・北海道千歳」(2020)、(株)ゼンリン





## 5 川を軸に都市機能を集積した千歳市街地

### (1) 街道と千歳川の交差点を發祥とする市街地

千歳市街地は、明治5年に開削された札幌本道<sup>(11)</sup>沿いに軸状に形成された(図中のA地区)。同10年頃には、千歳川との交差点にある千歳橋付近に、役場・学校・旅館などが並ぶ中心街を形成した。その後の大正7年の地形図には、市街地で最古の川北通、川南通、国道36号が確認でき、川を軸に市街地建設が進んだことがうかがえる。



図-5-1 馬追原野における長沼市街地の立地

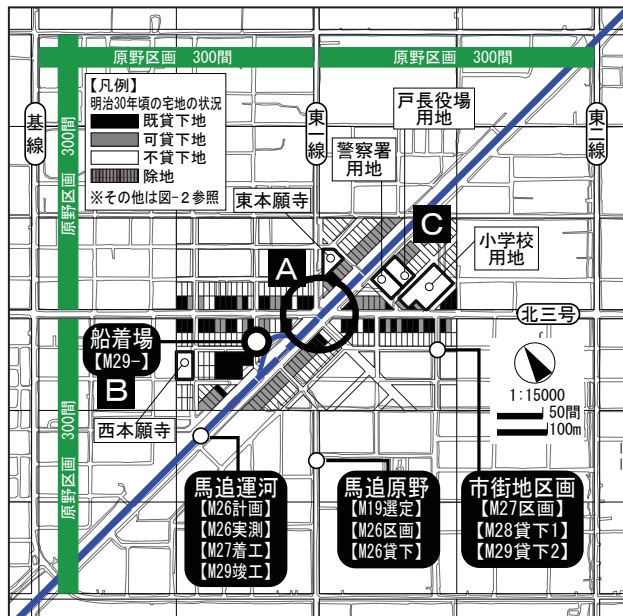


図-5-2 長沼市街地の市街地区画復元図

※図-5は、以下の①～④をベースに作成し、現在の施設等は⑤を基にした。①「石狩国夕張郡馬追原野区画第一(北)1/2500」(1895初版)、北海道立文書館所蔵。②「長沼村市街地の図(明治30年ころの区画と貸付状況)」、『新北海道史第四巻通説三』(1973)、北海道、pp.1104-1105。③「明治二十八年～同三十九年までの戸長役場位置」(1897)、『長沼町の歴史上巻』(1962)、北海道長沼町、pp.200。④「明治31年市街図」(1898)、『長沼町の歴史上巻』(1962)、北海道長沼町、pp.551。⑤『ゼンリン住宅地図・北海道千歳』(2020)、株式会社ゼンリン

図-5 長沼市街地の船着場と市街地区画

また、川を挟んでB地区の反対側のC地区に軍事基地が立地したことも、千歳川沿いで市街化が進んだ一因となった。昭和14年の海軍航空基地の設置以降、同26年からは米軍も駐留した。これを目当てに商業者が流入して現在の商業基盤を形成したといわれる。現在は航空自衛隊基地がある。

この間、大正15年には現在のJR千歳線が敷設され、千歳橋の北東約1kmに駅が開業した(B地区)。昭和17年からは、海軍航空基地と鉄道駅間の基盤整備を1つの目的とした「千歳第一地区土地区画整理事業」が実施され、同24年に完了している。これで現在の中心市街地の基盤を確立したが、上記の3道路は線形変えずに継承された。

### (2) 30年間機能した船着場

千歳川では、明治30年代から民間企業による江別-千歳間の舟運が運航された<sup>(12)</sup>。千歳市街地の船着場は、上述の千歳橋の袂に昭和11年まで設置された。水量の減少で徐々に下流に移動したが、舟運は昭和30年代まで続いた。鉄道開業が大正15年と遅かったため、約30年にわたって舟運が物流を担い、船着場の拠点性が維持された。

### (3) 千歳川両岸での市街地の拡大

千歳橋付近を發祥とする市街地は、川北通から川南通までの範囲で拡大した。町内会の設立史を見ると、昭和15年に千歳川以南を第一町内会、以北を第二町内会として発足し、この範囲は戦後まで続いた<sup>(13)</sup>。

また、参考文献22)によると、基地開設から戦前までは川南地区に「繁華街」が形成されていた。一方、川北地区ではD地区には割烹・料理店が建設されたが、戦後間もない駅前通は、旅館・商店・下宿が点在する程度であった。同地区に商店街が形成されたのは、戦後の区画整理事業の完成を経て朝鮮戦争特需(昭和26年)を迎えた頃からで、新橋(図中の商2)、友楽(商3)、新川(商5)等が形成された。駅前通りでの商業集積は昭和30年代以降である。

### (4) 千歳川を都市軸としたゾーニングの継承

現在の千歳市街地は、千歳川を軸に商店街・官庁街などの拠点地区が集積している。市内商店数の84%が属する伝統的な5商店街は、全て千歳川以北の旧市街地付近に立地し、戦前以来のD地区は、飲食店街として性格を継承した。区画整理事業の完成時は物流拠点が船着場から鉄道駅に移した時期であり、川北地区で新市街地が発達する中で比較的中心街に近いエリアに商店街が形成されたと考えられる。その後、昭和50年代からは、南岸地区で旧河川用地<sup>(14)</sup>と旧御料地に大規模な官庁街を建設し、川の軸性を鮮明した。

このように、千歳市街地では、歴史的な船着場と自衛隊基地の立地に加えて、大規模官庁街の建設を受けて、旧市街地があった千歳橋周辺を中心に、千歳川を軸とした伝統的なゾーニングが継承されている。

表 - 2 舟運により形成された市街地構造の継承

市街地名称	名寄	音威子府	千歳	長沼
概要	旧船着場周辺での市街地形成とL字骨格の継承	旧船着場から伸びる都市軸・景観軸の形成	旧船着場と自衛隊基地による河川を軸とした都市機能の集積	排水と舟運を目的とした斜行運河を軸とした市街地の形成
凡例				
市街地	市街地建設年 明治34年（区画年） 鉄道開業年／延伸年 明治36年／明治44年	市街地建設年 明治45年（区画年） 大正元年／大正11年	市街地建設年 明治6年（街道開削年） 大正15年／大正15年	市街地建設年 明治28年（区画年） —
舟運	対象河川 天塩川 船着場の設置年 明治33年（原野入植年） 実働期間 約10年（明治33年-明治44年）	対象河川 天塩川 船着場の設置年 明治38年（原野入植年） 約20年（明治38年-大正11年）	対象河川 千歳川（-石狩川） 船着場の設置年 明治30年頃 約30年（明治30年-大正15年）	対象河川 馬追運河（-旧夕張川-千歳川-石狩川） 船着場の設置年 明治29年（運河完成年） 約20年（明治29年-大正5年頃）
市街地への影響	船着場以外の要因 ・市街地区画地での市街化遅延 ・西4条通の仮定県道の指定 市街地の現状 ・私設市街地周辺での商店街・飲食店街の継承 ・船着場近傍での「新寺町」建設による街並みは形成 都市軸の継承 ・舟運時代の中心街と駅前地区をつなぐL字骨格の継承	船着場以外の要因 ・幹線道路の付け替え ・原野区画道路での山当て 市街地の現状 ・現在でも、沿道での公共施設の建設 都市軸の継承 ・公共施設群と神社を貫く「山当て」による景観軸の継承	船着場以外の要因 ・海軍・自衛隊基地の立地 ・川沿いでの官庁街用地の確保 市街地の現状 ・千歳川北側での料理店街が、飲食店・歓楽街として継承 ・千歳川南側での大規模官庁街の建設 都市軸の継承 ・千歳川を軸とした商店街・飲食店街・官庁街等の集積	船着場以外の要因 ・運河と市街地の一体的な建設 市街地の現状 ・水陸の交通幹線交差点部に公共施設・商業機能等の集積 都市軸の継承 ・市街地中央部を貫通する運河の景観軸としての継承

## 6 運河を軸に一体的に建設された長沼市街地

### (1) 原野・市街地・運河の一体的な建設

長沼市街地が立地する馬追原野は、開拓以前は沼地や低湿地帯が広がる原野であった。近代以降も水害に悩まれ、大規模な排水路を縦横に建設してきた（写真-5-2）。その一環として、排水と舟運を目的とした「馬追運河」を建設することで、原野開拓と市街地建設を同時に実現させた。

同運河は明治26年に計画され、原野区画・市街地区画・運河建設が一体的に行われた。原野が区画された同26年には運河の実測も始まり、翌27年に着工、同29年に竣工している。市街地の区画も同28年に完了し、同29年までに貸下げられた。当初の市街地は現在地より北側に予定したが、運河の排水により現在地で建設を実現した。

馬追運河の総延長は約10kmであり、原野区画に対して45度斜行する運河である<sup>(15)</sup>。北東部の馬追丘陵麓から、南西部の旧夕張川まで直線的に開削した（図-5-1参照）。

### (2) 市街地中央部への船着場の配置

同運河の船着場は、市街地区画地のほぼ中央に設置された。同29年の竣工と同時に、馬追運河-旧夕張川-千歳川-江別をつなぐ舟運が運行された<sup>(16)</sup>。地元有力者が運漕業と水車による加工業を創業し、その後は数社に引き継がれて大正5-6年まで続いた<sup>(17)</sup>。従って、この運河では約20年間に亘って舟運が継続されたことになる。

### (3) 船着場付近での都市機能の集約

同市街地では、運河と市街地が一体的に建設されたことで、市街地区画地の中央部を直線の運河が45度斜行して貫く、象徴的な空間が生まれた。城下町のような掘割がない北海道では数少ない景観である<sup>(18)</sup>。

また、区画地中央部において水陸の交通幹線を計画的に交差させることで、都市機能をコンパクトに集約した。市

街地区画は、運河と北三号道路が交差するA点（図中）を中心に計画されたが、船着場が設置されたB地区と北三号道路との間は中心街として賑わった<sup>(19)</sup>。また、C地区には運河に開けた役場・警察署用地が設定された。

### (4) 市街地を貫く景観軸の継承

現在の長沼市街地では、B地区の賑わいは失われたが、北三号道路沿いの商業軸は継承された。

また、舟運機能は失いながらも、運河が遠方を見通せる「視軸」として存在する。最近では修景事業も始動し、また宅地を運河に向けて開く空間構成が維持されたことから、今後の景観軸形成が期待できる。

## 7 考察とまとめ

本研究では、河川沿いに建設された北海道の内陸都市を対象に、かつての舟運に注目し、市街地建設時から現在までの船着場を中心とした市街地構造を把握し、現在まで継承されてきた都市軸の実態を明らかにした。

名寄市街地では、駅から離れた天塩川沿いの船着場付近に当時の中心街を形成した。同地区は現在でも商店街として機能し、駅前地区とを結ぶL字骨格の一翼を担っている。

音威子府市街地では、山当てが見られた道路の先端部に船着場を設置し、沿道での公共施設群の配置、軸線上への神社移築により、船着場から近傍の山に向かう景観軸を現在まで継承している。

船着場が長く機能した千歳市街地では、河川近くへの自衛隊基地の立地、川沿いでの大規模な官庁街用地の確保により、駅前地区から離れた旧船着場周辺地区に都市機能が集積し、千歳川を軸とした市街地構造が引き継がれた。

長沼市街地では、運河を軸に市街地を一体的に建設した。この運河が市街地中心部を景観軸として貫通する市街地構



造は不変であり、北海道唯一の都市景観を形成し、継承している。

以上のように、開拓期の水運は、活動期間は短かったものの、船着場は物流基地として高い拠点性を持った。これに他の要因が重なることで、市街地固有の都市軸の形成を促し、駅中心の市街地構造に移行しながらも、それを現在に伝えている。旧船着場に向かう都市軸、旧船着場から伸びる景観軸、河川そのものの都市軸化、人工的な運河の景観軸化、などである。

現在、千歳川沿いでは水辺空間や遊歩道の整備等により、河川の都市軸化をより鮮明にしている。音威子府では公共施設群の集積が進み、長沼では運河の修景事業が始まった。こうした歴史的経緯の中で形成された固有の都市軸を認識し、それを強化する市街地整備を推進することは、今後ますます重要になると考える。

北海道におけるこうした事例を蓄積し、その計画手法の分析を今後の課題としたい。

(本研究は、JSPS 科研費 19K04772 (令和 1-3 年度基盤研究 (C)) の助成をうけたものである。)

#### 補注

- (1) 例えば、伊達家臣団が当別川沿いに市街地を形成した当別町では、現在は小川程度に見える当別川で舟運が行われていた記録がある。
- (2) 原野区画を測設する際、将来的に市街地を予定する範囲を特定し、市街地用地として予め確保した土地である。
- (3) 北海道で移住者に市街地区画地内の宅地を開放する際には、一般的に、まず貸下げを行い、一定期間内での建物建設の状況等を確認した上で所有権を与えた。名寄では競売で直に所有権を与えたため、値上がり後の転売を目的とした購入者が多発した。
- (4) 船着場に近ことから運送店等が立地し、説教所(寺院の前身)も集中した。
- (5) 主に北海道の開拓期に、僻地の通行を補助するために、宿泊機能の他に、人馬の継立や運送などの便を図った。
- (6) 9 戸の農家から買収され、特に大面積が市街地に編入された 4 戸の農家には代替地が払い下げられた。
- (7) 参考文献 17) に収録されている明治 39 年に入植した古老の談話には、入植当時に既に船着場があった旨が記述されている。
- (8) 大正元年に鉄道が開業した後、同 11 年に隣町の中川市街地まで延伸されるまで、音威子府停車場と二線船着場の間にはトロッキ線路が設置され、鉄道で運ばれた物資を積み替えて下流方面に舟運された。
- (9) 道路の正面に山の頂が位置している眺望できる現象をいう。城下町都市で多く見られることが報告されており、参考文献 6) 7) 8) では、北海道での存在を明らかにしている。
- (10) 十勝岳が眺望できる美瑛駅が有名である。
- (11) 函館から室蘭を経由して札幌に至る約 180km の馬車用道路であり、明治 5 年から翌年にかけて開拓使が開削した。室蘭街道とも呼ばれる。
- (12) 定期航路ではないが、明治 31 年に汽船が運航していたことが確認されている。
- (13) 昭和 21 年現在で存在した 22 町内会も、全て川北通から川南通の間にある。他は 61 の部落会があった。
- (14) 蛇行部分を直線化した旧河川用地に、昭和 58 年に市役所が建設された。
- (15) 北海道の原野区画は、原野の最長辺部に測定の基準となる「基線」

を設定する場合が多い。馬追原野でも原野中央部に南北に基線を設定した。一方の運河は、丘陵地麓から最低部に向けて開削することで水勾配を確保したと考えられる。

- (16) 所要時間は、江別への下りが 4 時間程度、上りは概ね一日程度であった。
- (17) その後も、市街地から約 2 km 南にある零号道路付近で荷揚げして、市街まで馬車で陸送したといわれている。
- (18) 他には、札幌市の大友堀(現創成川)、市街地を斜行する土幌町の灌漑用水路などがあるが、前者は堀割先行、後者は市街地先行であり、長沼と違って市街地建設とは時差がある。
- (19) 船着場周辺に事務所や倉庫が並んだ外、飲食店や芝居小屋等も建設された。

#### 参考文献

- 1) 佐藤滋・重松論・久保勝裕・福岡京子(1988)「近世城下町を基盤とする地方都市の都市構造の類型化」日本都市計画学会都市計画論文集第 23 号、pp229-234
- 2) 山田誠「十勝地域の形成過程と中心集落一地域の動態的考察への一試論」、人文地理第 21 巻 4 号、1969
- 3) 桑原真人(1993)「近代北海道における「町」の形成」、戦前期北海道の史的研究、北海道大学図書刊行会
- 4) 大島亘、小林英嗣(1999)「グリッド都市における風景性に関する考察：開拓当時の旭川を事例として」、日本建築学会北海道支部研究報告集 72 号、pp381-384
- 5) 柳田良造(2015)「北海道開拓の空間計画」、北海道大学出版会
- 6) 久保勝裕、安達友広、菅野圭祐、佐藤滋(2014)「北海道殖民都市における『山当て』の実態に関する研究-後志地方の 6 町村を対象として-」日本都市計画学会都市計画論文集第 50-3 号、pp759-764
- 7) 久保勝裕、安達友広、西森雅広(2015)「北海道における明治初期に建設されたグリッド市街地の設計手法に関する研究」日本都市計画学会都市計画論文集第 50-3 号、pp546-552
- 8) 安達友広、久保勝裕、西森雅広(2015)「北海道の殖民地区画における基線の計画方法に関する研究」日本都市計画学会都市計画論文集第 50-3 号、pp546-552
- 9) 安達友広・木曾悠峻・久保勝裕(2019)「北海道殖民都市における奇岩に向けた景観軸整備の可能性」日本都市計画学会都市計画論文集第 54-3 号、pp391-398
- 10) 財団法人石狩川振興財団(2003)「石狩川舟運史」北海道開発局石狩川開発建設部
- 11) 天塩川治水史編纂委員会(1989)「天塩川治水史」(財)北海道開発協会
- 12) 財団法人北海道開発協会(2008)「時をこえて十勝の川を旅しよう!十勝の川の成り立ちから、川の歴史・文化まで」北海道開発局帯広開発建設部
- 13) 名寄町誌編纂委員会(1956)「名寄町誌」上川郡名寄町
- 14) 名寄市役所(1971)「名寄市史」名寄市役所
- 15) 名寄市史編さん委員会(1999)「新名寄市史第 1 巻」名寄市
- 16) 名寄市史編さん委員会(2000)「新名寄市史第 2 巻」名寄市
- 17) 八十周年記念推進協議会総務部会(1984)「音威子府開基八十周年記念軌跡(おといねっぶ物語)」音威子府村役場
- 18) 音威子府村史編さん委員会(1976)「音威子府村史」音威子府村役場
- 19) 音威子府村史編纂委員会(2007)「音威子府村史上巻本編」音威子府村
- 20) 千歳市史編さん委員会(1983)「増補千歳市史」千歳市
- 21) 千歳市史編さん委員会(2010)「新千歳市史通史編上巻」千歳市
- 22) 千歳市史編さん委員会(2019)「新千歳市史通史編下巻」千歳市
- 23) 長沼町史編さん委員会(1962)「長沼町の歴史上巻・下巻」北海道長沼町
- 24) 長沼町史編さん委員会(1977\*12)「長沼町九十年史」北海道夕張郡長沼町