

# 札幌 さっぽろ 札幌駅前通り

## — 道道札幌停車場線・国道三六号・ 市道西四丁目線 —

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ともなう「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。



駅前通りといえは、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。

一日の乗降客が一六万人に上るといいう、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。

明治四年（一八七二）、北海道開拓使が仮庁舎を中心に、一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。

北一条通りは「浜益通り」であり、大通りは「後志通り」とか、また北五条通りが「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。

明治一三年（一八八〇）に札幌と小樽間の日本で三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。

明治一八年になり、北五条通りから北一条までのこの西四丁目通りに、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<sup>とくとみ</sup>盧花<sup>ろか</sup>が旭川から札幌にやってきたのは、明治三六年のことである。そして「停車場前のアカシア並木は緑葱<sup>そとせう</sup>々として、思ひ切った街幅<sup>ひろ</sup>の潤<sup>うる</sup>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―第三卷（昭和二二）」に書いている。このとき盧花は、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。

明治四〇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、しめやかなる戀の多くありさうなる都なり、路幅廣く人少なく、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<sup>なみき</sup>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」と映つたに違いない。

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、そして人力車が走った。明治四二年の統計によると人力車の数は五〇六台であった。

大正元年（一九一二）に、北五条から南四条までの駅前通り（南四条通りを左折し西三丁目通りを右折し、中島公園に至る間）を馬鉄が走る。そして大正七年には、市電がこの上を走った。

この時には、南一条線（西四丁目～東二丁目間）と、南四条線（西三丁目～東三丁目間）の三路線であった。

大正一三年に札幌で初めて道庁正門前の通りが舗装されると、続いて昭和五年には北五条通りから北一条通りまでが舗装され、同六年には南一条通りまで、同一三年には南四条通りまでが舗装された。

昭和一一年になると北五条通りから北一条通りまでが、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四年から二〇間（三二・六・三六m）であり、道路の中央部は一五・九mの高速車道（内電車軌道が五・五m）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。

昭和五年の札幌市の人口は一六八、五七六人であった。かつて駅前通りの名物の一つに五番



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』）

館の赤レンガの建物があつた。明治三二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つた。

道庁正門前通りの角に、鉄道集会所があつた。道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つた。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つた。昭和九年に建てられた五階建てのものであつて、現在の一七階建ての渋いモダンな本館は、昭和四一年に完成したものである。

参考までに札幌市の人口が一〇万人となつた大正九年では、自動車が一三台、自転車が三、九七二台、そして人力車三五一台、乗用客馬車二四台とある。また大正二四年では、自動車が六六台となつている。

昭和一六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、北一条通りからこの駅前通りを歩いて、札幌駅で見送られ、戦地へと向かつていった風景が見られた。

昭和二〇年五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



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』)

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、拓銀本店は第七師団の司令部に、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。

昭和三〇年代に入ると、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、大きな変革が迫られた。

そして駅前へ北一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。

昭和三三年には従来の車道幅員が一挙に二三・五mとなり、グリーンベルトが撤去されてしまったのである。

昭和三一年の日交通量は五、七七八台であったものが、同三六年では九、五四三台と変わったのである。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。

北一条通りから南は、幅員が一一間(二〇・〇m)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、すでに昭和二十一年一月に二五mに変更となっていた。

建設省では昭和二四年二月に一挙に三六・〇m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、この三六m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八mずつ下げなくてはならない。これでは店ごと取られてしまうという者が出てきた。昭和二七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二三・五m、歩道は六・二五m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。そうなる道路幅員三六mでなく二三・五m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二m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、少しも譲らなかつた。双方に険悪な場面が展開された。

昭和三五年に地元商店街では、二七m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りのデコボコ通りとなり、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。何にしろ移転や営業補償にザッと見積もっても三丁区間で約五億円がかかる。当時の札幌市の年間、道路・下水道の予算が一億円という時代であった。

また「三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ぬのか」という意見も出てきた。

北一条通りから南一条通り



昭和43年ころの電車と人で混雑する朝の4丁目付近  
 (「札幌市交通局一市電70年の歩みより」)

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、三六m案に同調してきた。もしなければ建築が出来なかつた。

しかし問題なのは南一条通りから南四条通りまでの区間であつて、三六mになれば約七〇軒のうちの四八軒が店舗を引つ込めなければならぬ。店舗をそっくり失う者が九軒もあつた。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「二七m案であれば協力する」と逆攻勢をかけてきた。

原田市長に代わつてから「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（昭和二四年）の一〇年間、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ぬと決意した」と後に著書に書いている。

市長は縮小案をもつ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が、建設省は「三六m案を告示どおり実施する」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。このへんできつ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」が現われた。それは「防災建築街区造成及び市街地改造」の二つの事業制度であつた。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

いうものであった。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、一ブロックごと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」が相次いで完成し、昭和四五年には「エイトビル」が、最後に残った「四丁目プラザ」は、同四六年九月に完成した。最後の第五棟目のビルはオリンピック開催直前の完成であった。

原田市長は「昭和二三年の疎開地跡取得から完成まで実に二二年間、私が市長として本格的に取り組んで二二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、実に約一三三億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。北国の诗情にあふれ、ほのかなロマンのかおりに包まれていた



札幌駅前通りの並木

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。

昭和四五年三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、街のアクセサリーともなる街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、大きな電球を四個載せる。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、黒地の二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つて、中央部に三mの中央分離帯を幅員三六m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齡三〇数年のものを植え、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事など、多くの秘められた物語りが残されている。

駅前通りは道道が五〇〇m、国道が七二〇m、それに市道が五〇〇mの一、七二〇mである。

幅員構成を見ると、道道部分が歩道六・二五―車道一〇・二五―中央分離帯三・三六―車道一〇・二五―歩道六・二五〓三六・三六m、国道部分は中央分離帯が三・〇〇mのほかは道道部分と同じであつて、総幅員が三六・〇〇mである。南四条通りから南の

市道部分の構成は、歩道六・〇〇—車道二三・〇〇—歩道六・〇〇—二五・〇〇mとなっている。

昭和四八年六月、大通公園南端から薄野交差点までの四六〇m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。

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

#### 引用および参考文献

- 「札幌市史—政治行政編」札幌市、昭和二八年
- 山崎長吉著「さっぽろ歴史散歩」北海タイムス社、昭和五九年
- 「札幌案内」古田敬三、明治三二年、復刻明治の札幌全、みやま書房、昭和四九年
- 「札幌百年のあゆみ」札幌市、昭和四五年
- 川人宇三美著「駅前通りと私」北海道新聞連載
- 「さっぽろ文庫—札幌の駅・札幌の街並」北海道新聞社、昭和五二—五四年