

IV-42

物流システムからみた札幌の都市化過程に関する研究*

北海道大学大学院 ○ 学 生 員 日 野 智
 北海道大学大学院 学 生 員 原 口 征 人
 北海道大学大学院 フェロー 佐 藤 馨 一

1. はじめに

「物流」という言葉は「物的流通」の略語であり、現在ではこの略語が一般的に使用されている。ある有形材の供給者と需要者との間のへだたりを埋めるものが流通であり、物的流通は時間・空間などの物理的なへだたりを埋める。そして、この物理的なへだたりを克服するために、輸送・保管・荷役・包装・流通加工および情報という6つの基本的な機能(図1)を持っている。これらの機能をもとに一つのシステムが形成されている。

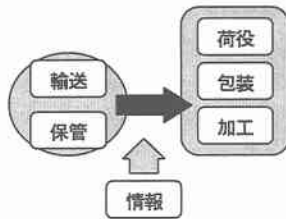


図1 物流の基本的機能

都市は人々が様々な行動をする空間であり、それらの行動がなされるために

いろいろな「もの」が必要となる。その地に必要なものが存在しなければ、輸送しなければならない。そのような点から、物流は都市にとって欠くことができない機能といえる。また、他の都市へ必要な物資を運び出すことも物流の役割である。

北海道の中心地・札幌は開拓使が北海道の本府としてほとんど無に等しい土地に建設した都市であり、建設用の資材などは輸送に頼らざるをえなかった。米に代表される食料も札幌近郊ではほとんど自給できなかったため、その建設には物流システムの如何が重要であったと考えられる。

そこで本研究では、主に明治初～中期にかけての札幌における物流システムの整備過程を調査することで、当時の物流システムが札幌の都市化にどのような関わりを持っていたのかを明

らかにする。

2. 札幌本府の建設¹⁾²⁾

明治2(1869)年、開拓使判官島義勇の手によって、札幌の建設は始められた。島の建設構想は後の札幌の都市建設に少なからず影響を及ぼすことになる。雪と寒さに加え食料・予算の不足もあり、本府の建設は難航を極めた。島は予算の増額を願い出たが、政府は島に対して東京への帰還を命じた。

明治4年2月、岩村判官が札幌に赴任すると雪解けを待って、道路工事や街区画などの本格的な都市建設が始められた4年5月には開拓使庁が札幌へと移転している。5年になると、本庁舎・病院などが建設され、都市としての整備が進んだ。

明治14(1881)年、現在のように条丁目に町名が変更され、新区画の設定もなされた。この設定により、南6条西1~7丁目と南2~5条西6~8丁目などが区画されている。後述のように明治13年には鉄道が開通したが、19年の北7条西1~7丁目の新設に始まって、23年の北8条の新設など鉄道以北へも市街区画が拡大されていった。

明治3年頃には、すでに商人達が札幌において店を構えるようになっていた。当時、石狩からの水運が物資輸送の主要路であったため、これらの店は大友堀(後の創成川)沿岸を中心にして展開していった。

明治10年頃には、南1条通(渡島通)と創成川西側

表1 各条丁目地価一覧(100坪単価)

	西8	西7	西6	西5	西4	西3	西2	西1	東1	東2	東3
南大通	10 _円	10 _円	18 _円	18 _円	40 _円	40 _円	40 _円	45 _円			
南1条	40	40	70	70	85	85	85	180	70 _円	45 _円	25 _円
南2条	40	40	40	70	70	70	70	45	55	55	25
南3条	10	18	18	55	55	55	55	45	55	55	55
南4条		10	18	18	70	70	70	45	55	55	55
南5条			18	18	70	70	18	10	18	18	55

(「地価鑑定講義」より新札幌市史作成のものを一部改変)

*A Study on Process of Urbanization of Sapporo from a View-Point of Business Logistics
 by Satoru HINO, Masato HARAGUCHI and Keiichi SATOH

の西1丁目通が商業の中心地となっていた。その状況は地価にもあらわれている(表1)。当時は南1条西1丁目が最高の商業地であり、南1条西2～6丁目、南2条西2～5丁目がそれに続いていた。

その後、西4丁目通が1丁目通より繁栄を見せ、地価が高騰することになる。その理由として、①鉄道の開通により西4丁目通が駅前通となった②明治21年の道庁庁舎の新築移転後の跡地が開放された③明治25年5月の大火が市街地を襲ったことが挙げられる²⁾。このように、街区画や商業地の形成に鉄道が及ぼしていた影響は大きかったと考えられる。

3. 札幌～小樽における輸送機関の変遷

3-1. 鉄道開通以前の輸送²⁾³⁾⁴⁾

明治初期より札幌へと向かう人や物資は小樽港を經由して北海道に入りこんでいた。そのため、本府建設を進める上で小樽と札幌との間の輸送路を確保することが開拓使の課題であった。

明治4～6年にかけて、小樽～銭函～札幌間の道路が開削・改修された。しかし、その道路は沿岸部が危険であったため十分な輸送ができなかった。そこで、開拓使は石狩川を利用した水運による輸送を行っていた。

明治4年開拓使は新川の改修を手がけ、5年2月には弘明丸を小樽～炭戸間就航させた。明治9年7月には豊平丸を就航させ、輸送力の増強を図った。

明治6年札幌～函館間を結ぶ札幌本道が完成したことで、札幌と室蘭とが道路によって連絡された。しかし、室蘭との間は距離が遠く物資の運搬等には不便であったことから、札幌への物資輸送は小樽港が依然として利用されていた。

3-2. 幌内鉄道の開通¹⁾²⁾⁴⁾⁶⁾

石狩川経由の水運は冬期間、河川が結氷するため不通となっていた。そのため、一年を通じて安定した輸送路の確保が求められていた。

また、幌内炭田の開発が具体化するにつれて石炭を搬出するための鉄道が議論の対象となった。搬出路は大きく分けて日本海側に搬出する案と室蘭を積出港とする案とがあった。しかし、開拓使にとって経費の捻出が思うに任せず、鉄道路線の選定・敷設

はなかなか決着を見なかった。

明治11(1878)年、御雇外国人クロフォードが招聘された。クロフォードは調査の上で幌内から小樽に至る鉄道の建設を建議し、その手始めとして明治12年に札幌～小樽間に車道を建設した。

車道の完成後、開拓使は陸運改良係を設置して夏期は馬車、積雪期には馬橋を使用した旅客・貨物の運送業務を開始した。翌13年にはその車道を基礎としての札幌～小樽間の鉄道が敷設されたため、車道として利用は不可能となった。そのため、馬車・馬橋による運送業務はわずかな期間で終了し、札幌～室蘭間において営業を続けた。

開拓使が廃止された後、工部省の手により明治15年手宮～幌内間の全線が開通し、幌内の石炭を小樽から積み出すことが可能となった。

4. 物流と駅運制度

4-1. 北海道における駅運制度¹⁾³⁾⁵⁾⁶⁾

明治5(1871)年、明治政府は陸運再編の一環として各街道筋の宿場・伝馬所を廃止した。その後には各陸運会社、それらの会社を下部組織とする全国規模の陸運元会社が設立され、近代的な運輸機関へと転換していった。

一方、北海道では陸運業を民間が営むのに十分なだけの経済的背景が不足していた。そのため、開拓使はそれまでの宿駅を駅運と名称を変えて存続させ、北海道独自の制度として次第に強化していった。

当初の駅運制度は、それぞれの地域において異なっていた。本州と隣接し、人々の往来が頻繁であっ

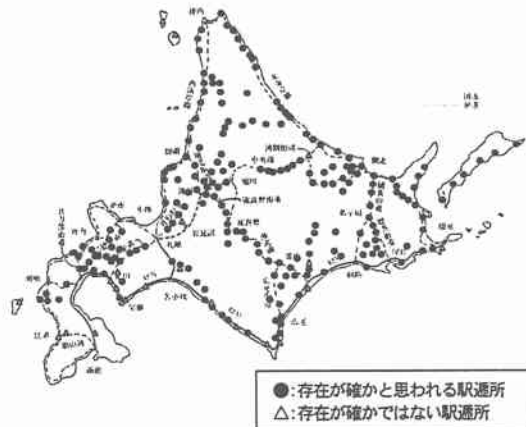


図2 駅運所の配置と道路網(明治39年:3)より日野作成)

た函館地方では、明治 12 年駅通制度の改革を行い、三期期には駅通所を民間の自由営業に委ねていた。札幌・根室では駅通所が官設され、民間の駅通・継立所にも補助金を給付していた。

道庁期に入ると、道路の開削・修繕にあわせて内陸部への駅通設置の必要性が増加していった。そこで、地域によってまちまちであった制度を全道一定とすることになり、明治 28 年には駅通補助金支給規定が定められた。その後も明治 33 年の駅通所規定に至るまで、駅通所及び人馬継立に対する規則・官設と自由営業に対する補助・営業上の秩序を保つべき取締規則が整備された。この明治 28～33 年にかけての改革により本道独特の制度といわれた官設駅通制度が確立された。

駅通の設置については『人馬車継立所又ハ宿屋ノ必要アル所ニシテ其営業者ナキトキ若ハ其営業者アルヲ公益上必要ト認ムルトキハ之ヲ設置スルモノトス』（駅通所規程：明治 33 年 6 月）とされており、駅通は北海道の開拓において、いわば前線基地としての役割を果たしていた。官設制度の確立後はその色彩がいつそう濃くなったといえる。官設制度確立後（明治 39 年）の駅通配置状況を図 2 に示す。この時代に開拓・入植が進んだ道東・道北の主要道路沿いに駅通が多くみられ、道南にはほとんど駅通は存在していない。

その地域の駅通が本来の目的を果たせなくなったときあるいは目的を果たす必要がなくなったとき、その駅通は廃止された。鉄道の開通、定期自動車・航路の運行などによる交通網の充実や旅館経営・運送業などが民間によってなされたことが廃止の理由として挙げられる。

明治 33 年に制定された駅通所規程は明治 38・大正元・大正 9 年に一部改正され、昭和 6 年 3 月に駅通取扱人に関する事項を駅通所規則として公示し、関係官署の取扱事項を同取扱手続として訓令した。しかし、基本的な駅通業務は何ら変わるところがなかった。大正 14(1925)年には、駅通取扱人相互の連絡親善をはかるために北海道駅通協会が設立されている。

昭和 17 年頃になると、拓殖行政の進展によって駅通が持つ本来の使命が薄れてきた。そこで、新設を中止し、現存の駅通所についても全面廃止

する方針とした。この方針に基づき、駅通の新設は昭和 18 年 10 月を最後に以後皆無となり、昭和 22(1947)年 3 月に本道の駅通はすべて廃止された。

4-2. 札幌における駅通³⁾⁹⁾

札幌の建設が本格化した明治 4 年、札幌駅通所が設置されている。その所在地は現在の中央区南 2 条西 1 丁目であり、先述のように当時の街の中心部であった。札幌駅通が廃止されるのは明治 22(1888)年のことである。

明治 6 年 12 月札幌本道沿いの島松、8 年 7 月には石狩への中継駅として篠路、12 年 3 月石狩川水系の運送基点として対雁に駅通が設けられた。道路網整備とあわせて、駅通設置・駅通間の里程設定がなされ、札幌近郊に駅通によるネットワークが形成されていた(図 3)。図から推察するに、その配置は全く無秩序なものであったようには思えない。

開拓使のお膝元だけに札幌駅通の業務の繁忙は大変なものであったようである。明治 12 年 8 月とその翌月には、駅通取扱人から辞任を願い出る願書と取扱人としての待遇改善に関する願書が開拓使に出されているほどである。

5. 札幌建設と物流システム

5-1. 鉄道開通と物流

鉄道の開通は札幌近郊への物資輸送を確保し、高物価と物資の不足に悩んでいた札幌の住民に落ち着きを与えた。さらには、鉄道沿線での開拓をより進めることになった²⁾⁹⁾。

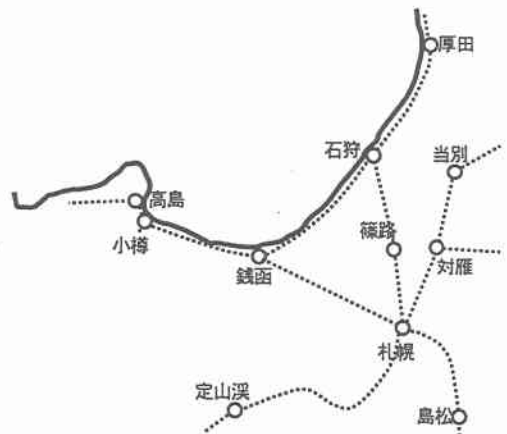


図 3 札幌近郊における駅通所の配置(3)より日野作成

(資料1)

米運送之儀ニ付上申書

今般銭函表より琴似村山鼻村両所へ米貳百石運送ニ付手配方、駄賃箋之趣承知仕早速市中馬持一同江相談仕候処方今市中、御
松下米運送之儀銘々請負罷在候得共何分道路悪敷今以運道も不相成折柄ニテ殊先般銭函口駄送之儀ハ改良御係ニ於テ御掛相
成候已來自然馬数も相減候ニ付至急手配向何分相成不申進々積雪ニも相成候ハ、速ニ手配も行届可申見込ニ候得共差向馬持
共ニ於テ御受仕候もの無之(中略)来ル廿五日迄御猶豫下度

駅通取扱 石川正蔵 ㊤

十二年十二月廿日

ここで各交通機関毎の札幌～小樽間の運賃を比較した(表2)。米一石を運送した場合の各輸送機関の運賃である。荷馬車は馬車一台あたりの運賃である。その旅客運賃は舟運と同程度であることより、米を輸送した場合についても舟運と同程度であったと思われる。鉄道の運賃の低さがここでは注目される。しかし本道の鉄道料金は極めて高く、札幌～小樽とはほぼ同距離の横浜～東京間では米一石の運送賃は6銭であった。そのため、明治19・21年には運賃が引き下げられている。

コストの面からも、地域の物流に対して鉄道が与えた影響が少なくないものであったといえる。輸送力も、当初は1日1～2往復であったものが、その後増加された。

表2 米一石の輸送賃(札幌～小樽)の比較

機関	運賃	備考
駅通(馬継立)	81 銭	馬 1.5 頭で輸送
石狩川舟運	60 銭	明治 8 年 5 月
荷馬車	1 円 75 銭	明治 12 年, 1 頭びき
札幌内鉄道	39 銭	明治 13 年

5.2. 駅通と物流機能

駅通の主要業務は人馬継立と旅人の宿泊であった。人馬継立は『賃銭ヲ受け人夫牛馬荷車荷檣荷馬車荷馬檣等ヲ使用シ旅客及貨物ヲ運送スルモノ(人馬車営業取締規則;M33)』であった。これは物流システムにおける輸送機能にあたり、現在でいうところのキャリア(運送人)である。

資料1は開拓使駅通課から受けた銭函～琴似・山鼻間の米200石の運送に関する命令に対して、札幌駅通取扱人の返答である。札幌駅通においては市中の馬持に相談したが引き受けてくれる者がいないので12月25日まで猶予してほしい、という内容である。札幌駅通所には備馬がほとんどなく、全面的に周辺の馬持に依存していたことがこのような状況を生んだのである。

ここから札幌駅通取扱人が開拓使(=荷主)の命

令を受け、米の輸送のために札幌市中の馬持(=キャリア)にその輸送を請け負わせようとしている様子がうかがえる。ここで駅通は現在でいうフォワード(運送取扱業)としての役割を果たしている。

さらに、石狩川水系の舟運との間でも継立が行われており、そこでは船舶への荷物の積卸という荷役としての機能を駅通が果たしていた。駅通規則(明治9年)では『運送荷物駅通へ寄頓セハ一夜间毎駄庭敷料ヲ出ス可シ』とされており、駅通所の貨物の一時預かりも駅通の業務であり、保管機能をも備えていたといえる。これらのことから、駅通は単なる輸送機能だけではなく、複数の物流機能を兼ね備えていたと考えられる。

6. おわりに

開拓初期の鉄道は、札幌に代表されるように地域への強い影響力を持っていた。駅通廃止の一因として、鉄道の開通が挙げられているほどである。

しかし、官設駅通も多様な機能を有していた点や道路網に応じたネットワークを形成していた点では決して劣るものではなかったと思われる。また、そのような特徴が開拓の前線基地としての役割を果たす上で有用であったといえる。

今回札幌が建設途上であった時期について、物流システムの観点から分析を行った。今後は他の時代についても調査し、札幌の都市化との関わりを明らかにしていきたい。北海道独自の制度であった官設駅通制度についても、範囲を全道規模に広げ、北海道における物流システムとして果たした役割を明らかにする必要がある。

【主要参考文献】

- 1) 北海道;新北海道史,1975・77
- 2) 札幌市教育委員会;新札幌市史,1991
- 3) 北海道道路史調査会;北海道道路史,1990
- 4) 日本国有鉄道北海道総局;北海道鉄道百年史,1980
- 5) 宇川隆雄;北海道における宿駅(駅通)制の研究,1992・96
- 6) 梅木通徳;北海道交通史,北方書院,1950