

創成川の都市内河川としての機能変遷

Changes in Function of Soseigawa as a River in Urban Area

足達健夫・原口征人

By ADACHI Takeo and HARAGUCHI Masato

現在の札幌市都心部は、東西中心軸として定められた創成川の西岸に展開している。碁盤目状の街区形状であり、もっともにぎやかな中心部といわれている「西 4 丁目」から等距離にあるという対称性があるにもかかわらず、東岸は商業集積などが低い。本研究はこの状況に至った経緯を創成川およびその河川環境の沿革に求めた。札幌市を縦貫する創成川は、1866（慶応 2）年に開削された大友堀が、その前身である。札幌開拓当初は農業用水・飲料水確保などの機能を果たし、その後日本海からの物資を内陸部に運ぶ、舟運による物資輸送の機能が拡大してきた。交通システムの変化とともに物資輸送機能がすたれたのちは、もっぱら排水のみが機能するようになる。河川本来の機能ではないが、しかし陸上交通路を形成する軸としての機能は残り、モータリゼーションとともに拡大する。都心部における地価分布の分析を通して、河畔の河川環境は東西を分かち障壁になっている可能性を示した。開拓当時の土地利用プラン・障壁となるまでの河川機能の変遷という要因により、東岸地域が現在の様相を呈するようになったことを論じた。

1. はじめに

創成川は、札幌の都市としての成長と歴史をともにしてきた川である。都心を縦貫し都市平面の基軸となっていること、都心の雨水排水などインフラとしての役割を担っていることから、象徴的な意味でも、機能・役割における意味でも、都市内河川ということができる。前者は広く知られた事実であるが、創成川の沿革と都心部における土地利用との関連を整理した、後者の視点によるものは多くない。本研究はこの視点に立ち、現在の札幌都心の土地利用の不均衡における、創成川の位置づけを考察する。

2. 創成川

(1)位置と河畔地域

札幌市を平面としてみたときの座標軸となっていることで、南北に流れる創成川と、東西に走る大通公園は有名である。とくに碁盤の目状に街路が配置される都心部では、この座標軸に従って住所の条・丁目が付されている。札幌市内を縦断する豊平川を源とし、ほぼ真北に約 10km 流れたところで茨戸川に合流する。茨戸川は石狩川に合流し、日本海へつながる。

札幌市の都心と呼ばれる地区は創成川の西側・JR 函

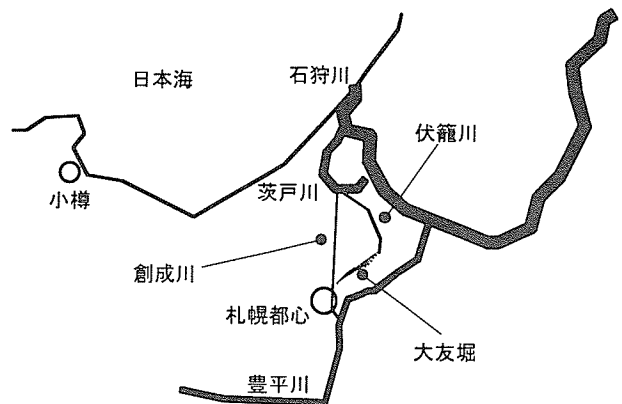


図-1 創成川の位置

館本線の南側に展開し、川の東側・線路の北側は近年開発の波が及びつつあるものの、建物の集積度・交通量ともに低い。下流域は住宅地に囲まれており、茨戸川に合流するまでのほぼ全区間で、兩岸を幹線道路が走っている。

(2)沿革

1866（慶応 2）年に幕吏・大友亀太郎が官費で開削した大友堀が、その前身である。「御手作場」と呼ばれる市北東部の水田地帯の開墾と、住民の飲料水確保が目的だった。駄用の馬などは橋を使わずそのまま水の中を渡ったというから、ごく幅のせまい堀である。これが都心部では現在と同様にほぼ真北へ、現都心北端付近からは、現在とは異なり北東部へ向きを変え、前述水田地帯まで通じていた。上流はすでにこのとき現都心をほぼ縦貫し

* Keyword : 創成川・河川環境・土地利用

**正会員 博（工） 専修大学北海道短期大学
（〒079-0197 美唄市光珠内町）

***正会員 博（工） 北海道大学大学院
（〒068-8628 札幌市北区北 13 条西 8 丁目）



写真 1 1871（明治 4）年当時の大友堀
（北大北方資料室所蔵）

ている。1870（明治 3）年、向きを変えていた地点からさらに真北へ、茨戸川の手前まで延伸したものが「寺尾堀」と呼ばれる。同年、開拓判官・岩村通俊は、架け替えられた大友堀の橋を「創成橋」と名づけ、この名で川も呼ばれるようになる。1897（明治 30）年、北海道庁長官・北垣国道が、北までまっすぐのびるこの創成川を掘り上げ、茨戸川につなげた。設計には岡崎文吉があたっている。現在の創成川はほぼこの時点で形づくられる。

3. 機能の変遷

(1) 舟運

開削当初の大友堀は農業用水・入植者の飲料水確保がその目的であったが、のちの寺尾堀のころになると物資輸送路として使われるようになる。石狩湾（日本海）からの物資（おもに味噌・醤油など）が石狩川経由で運ばれている。途中で曲がっていた大友堀を茨戸方面まで北進させるという話を聞いた寺尾秀次郎が 1871（明治 4）年に運送業を始める。舟は兩岸の道から縄で引いて川を上ったが、周辺はまだ谷地つづきで道が悪かった。開拓使は 1872（明治 5）に兩岸を木材で舗装している。

1897 年の北垣による拡幅・延伸により運河の体裁を整えた創成川の物流は、1901（明治 34）年実績で、「1,253 艘、貨物 24,711 個」（北海タイムス）との記述がある。その直後の 1911（明治 44）年、同じ区間に札幌馬鉄株式会社が開業し、舟運はすたれることになる。

(2) 産業用水

大友堀時代飲料水・灌漑用水に用いられた創成川は、1875（明治 8）年、開拓使工作所の設置により工業用水としても利用される。水は丸鋸機などの動力源となった。

(3) 排水

北垣による拡幅・延伸により完成した運河は、周辺谷地の排水にも多大な効果を上げた。創成川のみならず新川など、開拓当初から排水を第 1 目的として開削された河川は、都心部に多い。排水機能の比重はその後大きくなりつづけ、河川としての機能は、ほぼ舟運の終焉をも

って排水のみになったといえる。

4. 河畔土地利用の展開

(1) 開拓時代のプラン

創成川を、東西を分かち基線としたのは、開拓判官・島義勇による計画である。島はこれに加え、東西・南北の座標軸が形づく平面の、北東部に官営工場、南東部に流通施設、北西部に開拓使本庁をおくプランを立てた。東岸の土地利用のようすはつぎのような記述からうかがうことができる。

「創成川以東は、工業区と称するも可なり。…近年製麻会社を初め、諸製造所の事業、拡張の為め職工日に雲集し…」

一方南西部では、東岸とは対照的な記述が見られる。

「大通以南は商業区とも称すべく、人家稠密、街衢殷賑なり。就中南一條通は西一丁目より西四丁目迄、最も繁華を極め、大廈高樓軒を連ね、…豪商富買は大抵此処に湊集せり」¹⁾

(2) 障壁としての河川環境

現在東岸には大規模な工業は立地しておらず、おおむね商業による利用が多い。しかし低層の建物・倉庫・駐車場がめだつ。1991（平成 3）年の相続税財産評価基準路線価を用い、都心部における地価分布を求めた。もっとも評価値の高い地点は前述の「西 4 丁目」とよばれる地点であり、魅力の高い場所は明治期から変わらない。ここから数百メートル東進した創成川東岸では、同じ距離を西進した地点より、格段に地価分布が低くなる。都心からの距離は東西とも同じだが、創成川および兩岸の幹線「創成川通」のし烈な交通環境をあいだにはさんでいることが、東岸のポテンシャルを下けているものと考えられる。

5. おわりに

兩岸が陸上交通路として整備されたのは寺尾堀時代の木材舗装がはじめだと思われるが、「創成川で遊んだ」という古老の談話などはめずらしくなく（たとえば文献²⁾など）、当時の親水性は高かった。現在河川としては雨水排水機能、ほかには兩岸の幹線道路の中央分離帯としての役割のみが残っている。都心内の歩行者にとっては心理的な障壁になりやすい。

開拓時代の座標軸による土地利用のプランは、歴史の半ばまでは諸施設の集積、またそれ自体の活動が維持してきた。それ以降の東岸のポテンシャルの低さを、親水性の低い河川環境を形成するような機能変化が維持してきたと考えられる。

参考文献

- 1) 札幌史学会編：『札幌沿革史全』、pp.146-156、1897
- 2) 尾崎：「夏一創成川とおいらん橋」、『札幌文庫』44、pp.81-83、1988