札幌における広幅員街路網の形成に関する考察

—1936年都市計画街路における緑樹帯構想について—

A STUDY ON THE 1936 PLAN FOR BOULEVARDS NETWORK
IN SAPPORO

鈴木栄基*

Eiki SUZUKI

The meaning of the 1936 plan for boulevards network or park system in Sapporo were analyzed on following aspects.

1. The boulevards network were aimed to provide space for a disaster prevention under the influence of the big fire in Hakodate city on March 1934.
2. The boulevards were modeled on Odori-park and could be crassify with three patterns, prototype, riverside-type and farmland-type.
3. The background of revision about boulevards network was caused by urbanization, especially on farmland-type.
4. Through the 1936 plan, we could recognize the park system realized trunk-road network.

Keywords: plan for street network, park sytem, disaster prevention

街路網計画、公園緑地系統、防災

1. 本研究の目的と方法

近代都市計画の計画手法の一つにパークシステムがあり、アメリカ合衆国で発達したものとして知られている。石川によれば、パークシステムは「正しくは、公園と広幅員街路の系統 (Parks, Parkways and Boulevard System) とよばれるもの」であり、「市街化に先立ち、公園と広幅員街路を骨格とする基盤整備を行い、良質の市街地整備を計画的に誘導し、あわせて、水源地、湖沼、河川、段丘崖、良好な樹林地等の保全・再生を行ったもの」と定義する¹⁾。そして、その意義の一つとして、アメリカにおいて「国土基準線による格子型街路システム」にかわり、「河川、湖沼、樹林地などその都市に固有の自然条件を都市計画の基礎に据えるという考え方を普及させることとなった」と指摘する²⁾。

また、石川によれば、わが国におけるパークシステムは、震災復興、戦災復興など防災都市計画を契機として導入され、東京をはじめ仙台、名古屋、神戸、広島、鹿児島などにおける公園と広幅員街路を代表的事例としてあげている³⁾。

一方、越沢は、1936年札幌都市計画街路 (内務省告示第534号、以下、36年街路と略す) は、パークシステムの考え方を採用して全市におよぶ都市計画道路網が計画決定された国内では唯一の事例だと指摘している⁴⁾。しかし、越沢は、36年街路にパークシステムが

導入された背景や計画の実現過程などにはほとんど触れていない。

本研究では、36年街路の策定過程および実現過程を通して、わが国の近代都市計画におけるパークシステムの意義の一端について明らかにすることを目的とする。なお、本研究に当たっては、従来の研究⁵⁾では、紹介されていなかった当時の都市計画委員会議事録⁶⁾を活用することで、パークシステムの導入根拠について新たな見地を得ることとする。

2. 36年街路の策定過程

36年街路は、'27年に計画決定された都市計画区域⁷⁾の全域を対象に、計60路線 (総延長距離247km) からなり、都心部では格子型を、郊外域では放射環状型のパターンをそれぞれ形成していた。また、幅員55m以上の広路 (緑樹帯) 7本を含み⁸⁾、いわゆるパークシステムを形成していた (図1、表1)。これらの配置パターンは、現在の幹線街路にほぼ相当する。

札幌市史によれば、36年街路の計画案は、内務大臣に申請する1936年4月までの過程で、'29~30年頃に試案として第一次計画案が、'31~32年頃に系統的見地から検討を加えた第二次計画案が、'33~34年頃に最終的な計画案がそれぞれ作成されたことあり¹¹⁾、少なくとも3つ以上の案が存在していたことが明らかにされている。

* 北海道拓殖銀行審査第三部 主事・工博

Credit Administration Division III, the Hokkaido Takushoku Bank, Dr. Eng.

図1 1936年決定の街路網計画⁹⁾表1 1936年決定の街路網における広路¹⁰⁾

番号	名称	起点	終点	延長(km)	幅員(m)
1	大道	大道7丁目	円山公園東側	4.3	58間
2	やちだも公園道路	円山5条通	熊馬場南側	1.5	55~110
3	新川公園道路	北22条通14丁目	都市計画区域境界	3.6	45間
4	新成川道	南7条東2丁目	琴似村大字篠路系村 中島橋東詰	7.5	55~67
5	大学橋来道	北15条東5丁目	札幌村大字篠路系村	4.9	55
6	依勢公園道	札幌村大字札幌村	都市計画区域境界	2.9	55~88
7	白石平岸道	白石村大字白石村	精進橋東詰	7.2	55

また、札幌市事務報告によれば、1928年に「計画路線ハ廿八線ニシテ図上ニ於テハ既ニ大体ノ成案ヲ得近ク地方委員会ノ協商ニ附スヘク進メツ、アリ」、1930年に「現在予定線延長約五万六千四百二十間(約103km:引用者)」、1931年に「現在ニ於ケル路線予定延長ハ約六万六千八百間(約121km:引用者)」とそれぞれあり¹²⁾、これらは第一次計画案ないしは第二次計画案とほぼ同じ時期に相当する。

しかし、1933~'34年の事務報告には街路網計画案に関する説明がなく、最終的な計画案については知ることができない。

他方、札幌市所蔵の郷土資料の中に、'30年~'32年前後かけて作成と記される「計画図1号」および「同2号」と作成時期が明記されていないが、'34年7月以降の策定と推定される「計画図4号」という3つの街路網計画図がある¹³⁾。これら3つの計画図は、作成時期および内容から考えて前述の札幌市史が説明する第一次計画案から最終的な計画案にほぼ相当すると推定できる¹⁴⁾。

これら3つの計画図から、36年街路策定の背景の一端が把握できると考えられる。なお、3つの案は図2~4および表2に整理した。その結果、「計画図1号」および「同2号」は、その路線延長(約100km, 約130km)が、前述の札幌市事務報告(1930~1931年)記述の路線予定延長(約103km, 約121km)と類似し、2つの計画図が1930~1931年頃に掛けて作成されたことを裏付けるものと推定できる。また、これらの計画図から次の特徴を読みとることができる。

第一点は、街路網の配置パターンと広路(緑樹帯)の有無である。「計画図2号」は「同1号」に比べて、放射系および環状系の路線が拡充され、各路線間の系統性も考慮されている。「計画図4号」は、先の2案に比べて路線数が倍程度に増え、新たに7本の広路が放射環状系に計画され、計画決定図とほぼ同じ内容である。

図2 計画図1号¹⁵⁾ 図3 計画図2号¹⁶⁾ 図4 計画図4号¹⁷⁾表2 街路網検討案の比較¹⁸⁾

案名	路線数	延長(km)	広路	作成時期
計画図1号	33	約100km	なし	'30~'31年
計画図2号	28	約130km	なし	'31~'32年
計画図4号	58	約240km	7路線	'34年7月~'36年初め(推定)
計画決定図	60	247.1km	7路線	'36年10月告示

第二点は、街路網と既存の緑地との関連性である。「計画図4号」では、広路は市内を流れる河川に沿って配置され、その終起点で豊平川あるいは競馬場や大学などの緑地と連絡している。「計画図2号」の一部の街路にも河川に沿った配置が見られるが、「同4号」のような緑地との関連性は明確でない。

これらの特徴をもつ「計画図4号」は、計画決定図と酷似し、両者が同じ計画思想によって作成されたと理解でき、計画決定案は、後述するように、'34年3月に発生した函館大火の復興計画の影響を受けていた。すなわち、36年街路は長期にわたる検討の過程で、'34年函館大火の影響を受けた内容になったことが想定できる。

3. 緑樹帯の導入目的とその特徴

(1) 緑樹帯の導入目的

36年街路にパークシステムが採用された理由について計画の決定理由書は、次のように説明している¹⁹⁾。

市ノ中央部ハ明治四年開拓使ノ計画ニ係リ從テ街区整然其ノ幅員広闊ニシテ概ネ十一間及六間ヲ有ス殊ニ大通ト称セラルルモノハ其ノ幅員五十八間ヲ有スト雖モ市ノ発達ニ伴ヒ不規則ナル街区隨所ニ現ハレ殊ニ市内ノ一部及隣接町村ノ区域ハ道路甚タ不整而モ幅員狹隘ニシテ近代の交通機関ノ利用ニ適セサルモノアリ茲ニ於テ街路網計画ヲ決定シ都市構築ノ根幹ヲ示シ交通上ノ欠陥ヲ除去スルト共ニ系統的の交通網ヲ確立スルハ実ニ現下ノ急務ニ屬ス今街路計画ヲ樹ツルニ当リ地勢、地域、河川、鉄道等ノ關係ヲ考慮シ先ツ中央部ハ区画整然タルモノアリト雖モ多少ノ不規則ナキニ非サルヲ以テ之ヲ整正スルニ止メ稍々都心部ヲ離ルルニ及ヒ漸次放射並ニ環状ニ幹線ヲ更ニ是等幹線ヲ基準トシテ補助幹線ヲ配置シ以テ土地ノ状況ニ適応セシメタリ尚今後ノ都市施設ニシテ緑樹帯ノ存置ハ独リ市民ノ保健及都市ノ美觀上必要ナルノミナラス偶々火災其ノ他ノ災禍ノ突発ニ際シテハ是等施設ニ俟ツヘキモノ大ナルモノアルヲ以テ現在市内及近郊ニ点在セル公園及自然緑地ト連係ヲトリ且ハ将来ノ都市計画公園ノ連鎖ヲラシムヘク広路及緑樹帯ヲ考慮シタル幹線街路ヲ配シタリ斯クシテ得タル路線數六十延長約二百四十七軒ニ達ス

すなわち、36年街路の策定理由の第一点は、明治期の開拓使時代に計画された格子型の市街地に加えてその外側に放射環状系を導入して「将来ニ於ケル交通系統ヲ確立シ新市街構築ニ對スル正シイ基準ヲ与ヘル」²⁰⁾ことであった。また、第二点は、緑樹帯は「交通街路トシテ計画シタモノニ非ズシテ、主トシテ市民ノ保健衛生或ハ都市ノ美觀ヲ増シ、火災其ノ他非常時ノ際ニ於ケル災害防止或ハ避難ヲ容易ナラシムル為ノ施設、更ニ一朝外国カラ空襲ヲ受ケタ様ナ際ニ於ケル避難」²¹⁾など防災機能のためだとし、既存の公園および自然緑地との連係を考慮に入れたことである。

以上のように、36年街路は、河川ほか自然緑地の関係を考慮した放射環状型の街路網計画であり、緑樹帯は防災などを目的に導入されたことになる。

次に、緑樹帯の構造および導入の根拠について、都市計画委員会では、以下のように説明されている²²⁾。

真中ヲ植樹地帯ニシテ其ノ両側ニ通路ヲ設クル設計ニ致シテ居リマシテ、大部分植樹地帯ニシテ通路ハ極ク幅員ノ狭イ散歩

居リマシテ、大部分植樹地帯ニシテ通路ハ極ク幅員ノ狭イ散歩程度モノヲ大体考ヘテ設計シテ居リマス（中略）其ノ「ヒント」ハ無論現在ノ大通ニ在ルノデアリマス、更ニ引續イテ御承知ノ函館大火ノ経験ニ鑑ミマシテ、函館復興計画ノ内ニモ此ノ「グリーンベルト」式ノ災害防止ノ為ノ街路ガ採入レラレテ居ルノデアリマシテ、今回ガ之デ二回目デアリマス

これによれば、緑樹帯は、交通が主目的でなく、火防線として計画されたと言われる既定路線の大通にならったことになる。大通は、'34年函館大火の復興計画および札幌の36年街路のプロトタイプであったと考えられる。

(2) 緑樹帯のパターンについて

次に、緑樹帯の配置について、都市計画委員会では以下のように説明されている²³⁾。

是等ノ地積ハ官有地ニ屬スルモノガ大部分デ堤塘敷地等ニナツテ居リマスガ、夫々關係当局ト打合シマシテ、此ノ際街路ノ区域ニ編入スルコトヲ至当ト認メテ計画致シタノデアリマス

すなわち、緑樹帯の配置は、官有の堤塘敷地（河川緑地）を活用したこと、また、民有地に計画された環状系の広路（5号および7号）は、以下のように説明されている²⁴⁾。

現在ノ所大部分農耕地ニ利用サレテ居リマシテ、建物モ余リ建ツテ居リマセヌノデ、之ヲ計画街路ニ指定シマシテモ左程ノ犠牲ヲ与ヘナイコト考ヘタ次第デアリマス

すなわち、緑樹帯の計画線に市街地建築物法（1926年札幌市域適用。以下、物法と略す）が適用されて建築制限が生じた場合、「斯様ナ大規模ノ道路ヲ取ツテ而モ補償ヲ出サナイデ長イ年月ノ間ニ結局道路トシテ使用スルト云フコトハ相当考ヘ物デアルト思ヒマシテ、サウ云フ見地カラ「グリーンベルト」ノ配置ノ箇所ハ余リ耐ハ難キ犠牲ヲ住民ニ与ヘズ然モ最モ絶好ナ箇所ト云フコトニ目標ヲ置イタ」²⁵⁾ためであり、「民地デアツテ而モ家が建ツテ居ル様ナ所ハ成ルベク除外シ度イト云フ氣持デ立案シマシタ」²⁶⁾と説明された。

また、周辺町村部にまたがる豊平・白石方面の緑樹帯（白石平岸通）は、付近の区画整理の動きを出来るだけまとめて「区画整理設計ノ中ニ「グリーンベルト」ト云ツタ様ナ災害防止ノ目的ヲ持ツタモノヲ採入レテ」²⁷⁾と説明された。

以上から、パークシステムの導入に当たっては、河川などの官有地が利用され、また民有地が対象になる場合には、建築制限の影響が少ない農耕地などの地域が選択されていたことが明らかである。

しかし、実際には、物法の施行区域が、都市計画区域全体に及ばなかったため、「建築物法の執行区域外に於ける都市計画に決った所の路線の仮設建築物の制限」²⁸⁾が望まれていた。

他方、7本の緑樹帯は、湧泉を水源にした伏龍川、琴似川支流を含み、またすべての路線が1939年に風致地区の指定を受ける点から考えて、緑樹帯構想には水源地および河川沿岸の樹林帯などの自然環境の保全に通じる機能があったと考えられる。

以上から、36年街路における緑樹帯の配置パターンは、当時の土地利用の実態に即して、以下の3つのタイプに分けることができる。

- a) プロトタイプ：広路1（大通）
- b) 河川緑地（官有地）タイプ：広路2、広路3、広路4、広路6に該当する路線
- c) 農耕地（民有地）タイプ：広路5、広路7に該当する路線

図5 1957年決定の街路網計画³²⁾ 図6 1965年決定の街路網計画³⁶⁾

4. 街路網計画の見直し過程

36年街路の事業化は、計画決定と同時に7ヶ年継続事業として認可を受けたが、戦時体制下で遂行困難になり、'43年5月に3ヶ年延長されたもののそれ以降の事業は中止の状態であった²⁹⁾。

戦後の都市計画街路の見直しは、周辺町村との合併による都市計画区域の拡大や急激な市街化にともなって頻繁に実施された。そのうち街路網計画の全面的な変更は、用途地域とともに'57年、'65年、'73年の3回実施されている³⁰⁾。これらの見直しを通じて、主として環状系の緑樹帯がどう扱われたのかを簡単に整理する。

(1) 1957 (昭和32) 年の見直し

市域の発展膨張に対応した都市計画は、'55年7月設置の札幌市都市計画協議会³¹⁾で審議され、'57年4月、街路網計画が全面的に見直された(建設省告示第666号、以下、57年街路と略す。図5)。

57年街路は、3本の環状線(2等大路1本を含む)ほかで構成さ

れ、36年街路の広路5および広路7は「中心市街地を囲む緑地的なもの」と位置づけ「最小限度の幅員で効用を図るべく36m程度」と説明され³³⁾、計画幅員が30間(55m)から20間(36m)に縮小された。また、「市街地の無制限に連担化するのを防ぐため」³⁴⁾という理由で新たに広路8および広路9(烈々布東雁来通および米里福住通、ともに計画幅員44m)が最外側に追加され、「緑地地域の効用を最大限に期待して」³⁵⁾と説明された。

(2) 1965 (昭和40) 年の見直し

57年街路は、その後の市街地の拡大で大幅に見直され、'65年7月に「1環状5大放射路線」とよぶ新街路網計画(建設省告示第1669号、以下、65年街路と略す。図6)により、環状通が導入された。環状通は「放射交通を直接都心部に導入することは既定街路が格子状に完成されていることから、多大の混乱をまねくので、都心周辺の市街地部に強力な環状街路を設定し、これにより分散導入を図るとともに、都心部を通過する市街地内交通を迂回せしめる」³⁷⁾と説明され、57年街路の北15条雁来通(36年街路の広路5に相当)、白石美園通(36年街路の広路7に相当)、琴似川通(36年街路の広路2に相当)などをつなぐものであった。

以上のように、65年街路までの街路網の見直し過程で、環状系の緑樹帯は、交通幹線として位置づけられたと考えられる。

(3) 1973 (昭和48) 年の見直し

'73年4月の見直し(北海道告示第1108号、以下、73年街路と略す)は、市域の南東に計画された厚別副都心とその後背地の東部地域開発³⁸⁾、および市域の北隣に位置する石狩湾新港開発³⁹⁾に対応した連絡道路の整備、あるいは市街化区域と市街化調整区域との区域区分にもとづくためと説明された⁴⁰⁾。

また、街路の名称は、通過する地名にそって改められ、等級・番号が整理された結果、広路という等級区分は廃止された。

5. 緑樹帯の実現過程

(1) 緑樹帯の計画変更の経緯

36年街路で導入された緑樹帯について、今日の幹線街路のパターンを形成する65年街路までの計画変更の経緯を簡単にまとめる⁴¹⁾。

a) 広路1 (大通)

大通は、'52年7月の街路網の見直し(建設省告示第930号、以下、52年街路と略す)により、創成川通～大通西3丁目間の幅員が36間(65m)から105m(50間)に統一された。その後、65年街路では、終点が西28丁目まで延長になり、延長部分の幅員は27mであった。

b) 広路2 (やちだも公園道路)

やちだも公園道路は、52年街路で、最大幅員が110m(60間)から85m(50間)に、57年街路では、路線位置が西方の琴似川沿いに移動し、起終点が琴似町宮の森～同町八軒間とされ、琴似川通に改称された。他方、旧路線沿いでは、'61年からの北円山地区土地区画整理事業などによって、汚れた河川が整理され、その一部に「やちだも公園」(0.6ha)が整備された。また、65年街路では、北端の一部区間630mだけを残して、残り4.5kmは北15条雁来通及び白石平岸通の広路とともに環状通(一等大路)に統合された。

c) 広路3 (新川公園道路)

新川公園道路は、当初の幅員のまま、終点が延長された。すなわち、57年街路で、新川通に改称され、65年街路で、北19条西14丁目

表3 広路('36年)の距離・幅員の変更経緯^{4,2)}

'36年計画決定時		'57年の 街路網	'65年の 街路網
広路1	L	4.3km	2.4km
大通	W	105m(58間)	105m
広路2	L	1.5km	5.1km
やちだも公園道路	W	55-110m	36m(20間)
広路3	L	3.6km	3.6km
新川公園道路	W	80m(45間)	80m
広路4	L	7.5km	12.6km
創成川通	W	55-67m	40-57m
広路5	L	4.9km	4.9km
大学雁来通	W	55m(30間)	36m(20間)
広路6	L	2.9km	5.6km
伏籠公園通	W	55-88m	55-88m
広路7	L	7.2km	5.5km
白石平岸通	W	55m(30間)	36m(20間)

L:延長距離 W:主な幅員

(注)広路2・広路5・広路7は環状線(一等大路)に統合

図7 緑樹帯の計画断面の変化^{4,3)}

～北22条西14丁目間(旧一等大路)が追加され、73年街路以降、石狩湾新港方面への基幹道路として位置づけられた。

d) 広路4(創成川通)

創成川通は、都心部の幅員は維持されるが、路線の北側で幅員が縮小された。また、'48年度に南6条～南1条間に緑地帯が造成されるが、'67年以降の札幌オリンピック関連事業の街路整備によって緑地帯の大部分が削られた。また、57年街路では、北13条以北の幅員が55m以上から44mに縮小になった。

e) 広路5(大学雁来通)

大学雁来通は、57年街路で、幅員が55m(30間)から36m(20間)に縮小され、北15条雁来通に改称された。その後、65年街路では、白石美園通(旧広路7白石平岸通)とともに環状通に統合され、街路区分が広路から一等大路に変更になった。

f) 広路6(伏籠公園通)

伏籠公園通は、52年街路で、起点位置の広場が廃止され、57年街路で、終点が丘珠町まで延長になり、伏籠川通に改称された。その後、65年街路で、伏籠川が周辺の宅地化にともなう水源の枯渇と汚染問題などを理由に改修(一部暗渠化)され、起点側の幅員が55mから40mに縮小になり、同時に緑道(1.3km)が整備され、'77年には終点の延長にともない伏古・拓北通に改称された。

g) 広路7(白石平岸通)

白石平岸通は、'45年2月の街路網変更(内務省告示第24号)で、南よりの白石桑園通(2等大路)の位置に変更され、'56年4月(建設省告示第576号)に白石美園通に改称された。位置変更の理由は、隣接地区で'44年8月に東札幌土地区画整理が決定された(内務省告示第461号)ためとされ、緑樹帯は導入過程で目標にされた区画整理の中での採用とはならなかった。また、57年街路で、終点が美園に短縮、65年街路で、琴似川通(旧広路2やちだも公園道路)及び北15条雁来通(旧広路5大学雁来通)とともに環状通に統合され、区分が広路から一等大路に変更された。

(2) 変更経緯のまとめ

36年街路の広路(緑樹帯)について、延長距離及び幅員に着目し、それらの変更経緯を表3に整理した。また、広路2～7について、

計画当初(36年街路)および65年街路以降の断面を図7に示した。これから、次の結論を導くことが可能と思われる。

- 大通を除いた各緑樹帯では、計画幅員の縮小あるいは緑地部分の減少が見られ、市街化の進展にともない、緑樹帯の機能が市民の保健衛生的なものから交通路に転換されたことを意味している。
- 河川緑地タイプの緑樹帯は、路線によっては、市街化による水源の枯渇と汚染にともなう河川改修などによって線形、幅員が見直され、公園・緑地は部分的な整備に限定された。
- 農耕地タイプの緑樹帯は、河川緑地タイプに比べて、位置の変更ないしは計画幅員および緑地帯の大幅な縮小など、市街化による影響をより強く受けていた。

農耕地タイプの環状系の緑樹帯が河川緑地タイプに比較して、計画の変更が大きかった背景として、街路予定線における建築物規制の問題が考えられる。

前述したように、36年街路が決定された当初、物法の施行区域は、札幌市の市域と隣接町の一部に限られ、都市計画区域の約半分程度であった。このことは、市域外の緑樹帯においては、予想以上に市街化のテンポが早く、建築物の制限が出来ないことが、緑樹帯の位置、幅員などの見直し原因の一部になったことを想定させる。

他方、河川緑地タイプの緑樹帯は、河川という官有地を活用した計画であったため、計画路線における建築物規制の問題がなく、将来の路線が担保される結果になったと考えられる。

6. 結論

(1) まとめ

36年街路における緑樹帯構想に関して、緑樹帯の導入根拠およびその実現過程を通して、次のような点が明らかになった。

- 36年街路におけるパークシステムは、'34年函館大火を契機に防災機能を目的として導入されたものであった。
- 緑樹帯のモデルは、既定路線の大通であり、これは、'34年函館大火の復興計画の場合と同様であった。
- 緑樹帯は建築制限の影響を避けるために、河川と農耕地を選ん

で計画されたが、農耕地系だけでなく、河川系の緑樹帯においても、その後の市街化にともなう基盤整備の中で見直されていた。

- d) 緑樹帯は、市街化の過程で見直されたとはいえ、河川およびその他の緑地との関連づけに着目して計画されたことが、放射環状型の街路パターンの実現を一定程度担保することを可能にした。

(2) 緑樹帯構想の評価

札幌都心部の格子状の街路網は、明治の開拓使時代に、豊平川扇状地上にある原始状態の流路を整理しながら造成された経緯がある。36年街路における緑樹帯は、'34年函館大火を契機に災害防止機能として導入されたが、それは函館とは違い、都市計画区域内を豊富に流れる河川の流路あるいは農地などを活用したものであった。このことは、その後の市街地の拡大に当たって、幹線街路の実現を担保するうえで有効であったと考えられる。

また、パークシステムという欧米型の都市計画手法のわが国への導入を考えたとき、36年街路の緑樹帯構想は、将来の都市拡大に先立って災害防止機能を取り入れる目的で都市固有の自然条件を都市計画の基礎に据えたという点で、当時のアメリカ諸都市で発達した計画と同様に一定の評価が可能と思われる。

36年街路の緑樹帯は、札幌のアーバンパターンにおいて、格子状街路で構成される都心部の外側に放射環状系街路で構成される市街地の形成を導くものであった。しかし、その反面で、河川、樹林地などの自然環境の保全という緑樹帯本来の機能は、相対的に低下したと考えられる。

すなわち、今日の幹線街路は、36年街路のパークシステムのパターンをかりて成立したのであり、それは都市拡大の中で都市固有の自然条件を保全することとの引き換えであったと考えられる。

補注

- 1) ~3) 石川幹子：パークシステム論の近代都市計画への貢献、緑地環境科学（井手久登編）、朝倉書店、PP.14-27、1997年
- 4) 越沢明：近代日本都市計画における広幅員道路の系譜、第8回日本土木史研究発表会論文集、PP.54-65、1988.6。
越沢明：函館、札幌、帯広の都市計画-1930-40年代の計画思想の発展-、第9回日本土木史研究発表会論文集、PP.181-192、1989.6.
- 5) 鈴木榮基：1936年札幌都市計画街路の策定過程に関する考察、日本建築学会大会学術講演梗概集1936年度（F-1分冊）、PP.705-706、1936.8。
鈴木榮基：札幌における広路計画（1936年）の実施過程に関する考察、日本建築学会北海道支部研究報告集、No.69、PP.425-428、1936.3.
- 6) 都市計画北海道地方委員会：第14回都市計画北海道地方委員会議事速記録、北海道大学附属図書館所蔵、1936年
- 7) 1927年1月決定の札幌都市計画区域は、札幌市域（2,416.9ha）のほか豊平町、白石村、札幌村、琴似村、藻岩村の5か町村の一部を含み、合計10,440haに及ぶ。
- 8) 内務省公文書、札幌都市計画街路決定ノ件、昭和11年公文雑誌巻49、2A-14-22234、国立公文書館所蔵、1936年 および官報第2927号（1936年10月2日）によれば、広路の標準幅員は44m（24間）以上であったが、実際上は55m（30間）以上が採用された。また、1等3類（22m以上）が23本、2等1類（18m以上）と2等2類（15m以上）は、あわせて30本であった。
- 9~10) 補注8) 資料より作成。
- 11) 札幌市：札幌市史・政治行政篇、PP.323-332、1953年
- 12) 札幌市：札幌市事務報告・昭和3年、PP.167-168、1929年 同・昭和5年、PP.191-192、1931年 同・昭和6年、PP.169-170、1932年
- 13) 札幌市中央図書館所蔵：「札幌市道路計画図」第1次案、「同」第2次案、「札幌市道路計画図四号」、いずれも縮尺2万5千分の1の地形図がベース。

- 14) 「計画図1号」は'29~30年頃作成、「計画図2号」は'30~31年頃作成と記されている。この2枚のベースになっている地形図は'42年の都市計画区域追加変更後のものであり、作成当時の原計画図を複製したと推定できる。また、後者の「計画図4号」は、'34年7月調整の地形図に直接書き込まれている。その作成時期は、(1)地形図への書き込み時期と同じであれば、'34年7月以降で計画決定案が申請された'36年4月以前であり、(2)地形図への書き込み時期よりも前であっても、「計画図4号」は計画決定図と酷似し、同じ計画思想によって策定されていると理解できること、および、'36年街路が後述する都市計画委員会議事録の記述より'34年3月発生の中火の復興計画で導入された災害防止機能にならったものであった点から考えて、早く見ても'34年中火以降と推定できる。なお、「計画図2号」と「同4号」との間に存在していたと推定される計画図は、現在のところ発見できていないが、このことが本研究の結論を左右しないものと考えられる。

15~17) 補注13) 資料より作成。

18) 補注13) 資料より作成、計画決定図を除く各計画図の路線数及び延長距離は、図上計測による概算値。

19) 補注8) 資料による。

20~27) 補注6) 資料PP.15-21

28) 都市研究会：第4回全国都市計画協議会記録、都市公論、Vol.20、No.9、PP.58-60、1937.9.

29) 参考文献2) P.52

30) 札幌市：札幌の都市計画・資料編、PP.38-41、1933年

31) 札幌市都市計画協議会は、1955年の条例にもとづき、総合的都市計画の樹立を目的に、市議員、行政、学識経験者20名で構成（会長は宮崎正夫）された市長諮問の機関。

32) 札幌市：札幌総合都市計画・資料編、1959年 添付の「都市計画街路図」より作成。

33~35) 札幌市：札幌総合計画・策定編、PP.60-68、1959年

36) 札幌市：都市計画街路表・最終案、1955年、北海道立文書館所蔵、添付の「札幌都市計画街路網図」より作成。

37) 紙谷卓三：札幌市の新街路計画、新都市、Vol.19、No.7、PP.94-100、1965.7.

38) 東部地域開発は、札幌市の厚別副都心の後背地1,295haを対象に、'74年策定の開発基本計画にもとづき民間主導で開発を進めている住宅団地。

39) 石狩湾新港開発は、第3期北海道総合開発計画（'70年7月閣議決定）にもとづき、石狩湾沿岸の約3,000haを対象に、'71年より開発を進めている港湾を核にした流通および工業団地。

40) 札幌市：広報さっぽろ'73年6月版、P.28、1973.6.

41) 参考文献2) PP.39-55、補注33) 資料、および札幌市企画調整局総合交通計画部資料による。

42) 補注33) および補注36) 資料より作成

43) 参考文献2)、同5) および札幌市企画調整局総合交通計画部資料より作成。

参考文献

- 1) 神尾守次：北海道都市建設の特殊性、都市公論、Vol.20、No.7、PP.165-184、1937.7.
- 2) 札幌市：札幌都市計画概要、1954年
- 3) 川上秀光：都市計画の社会的役割と概念、新建築学体系16・都市計画、彰国社、PP.3-58、1981年
- 4) 遠藤明久：札幌の建設・計画と実際、札幌文庫50・開拓使時代、北海道新聞社、PP.48-61、1989年
- 5) 小谷勝也：都市を支える道路、札幌文庫58・札幌の通り、北海道新聞社、PP.149-189、1991年
- 6) 越沢明：東京の都市計画、岩波書店、1992年
- 7) 札幌市：新札幌市史・第4巻、PP.269-320、1997年

(1997年6月9日原稿受理、1997年9月5日採用決定)