

経済と経営 21-1 (1990. 6)

〈論 文〉

上川道路の建設過程について

桑 原 真 人

1. はじめに —— 上川道路の概観 ——

現在、道都札幌と道内第2の主要都市旭川とを結ぶ最も重要な陸上交通路は、いうまでもなく一般国道12号であるが、この国道こそは、明治前期にその建設が構想され、その計画の下に開削されたいわゆる北海道中央道路の一部を構成し、通称上川道路（石狩道路とも言う）と呼ばれたものの現在の姿である。

もっとも、北海道庁の設立された同じ明治19年（1886）に開通した上川仮道路は、当時の市来知（現三笠市）から空知太（現滝川市）を経て忠別太（現旭川市）に至る全長22里15町（87.9 km）余りの路線であり、札幌—岩見沢間はその中に含まれていない。また、北海道中央道路とは、この上川道路と北見道路（忠別太—網走間）との総称であり、その意味からすれば、この両路線を一体的に叙述すべきであるが、ここでは、当時の人々がしばしば呼んでいたように忠別太を境とする上川道路と北見道路とに区分し、特に本稿では、上川道路を中心として取りあげてみたい。

さて、この上川道路は、前にも触れたように、明治19年に市来知—忠別太間が上川仮道路として開通の後、翌20年から23年にかけては、樺戸監獄署の囚人等を主たる労働力とする改修工事が実施され、道幅が最狭4間（7.2

m) から最広5間(9 m)の道路が完成したのである。

かくして、札幌とやがて上川地方開拓の拠点となる旭川(忠別太)とを結ぶ幹線道路の開通は、明治31年(1898)の官設鉄道上川線の旭川延長と並んで、この上川地方の開拓が進展する上において絶大な効果を発揮することとなった。さらに、日清戦争後に編成された第七師団が、同33年に札幌郊外の月寒から旭川に移転し、以後旭川が軍都としての発展を遂げるようになると、この上川道路は、道庁の存在する道都札幌と、軍都旭川とを連絡する上で必要不可欠の交通路として位置づけられるのである。

このように、この上川道路は、北海道内陸部の開発を促進させるための機能と同時に、軍用道路としての使命をも併せ持つ性格の道路であった。このため、日露戦争直後の明治40年5月には、内務省告示第58号により東京を起点に、青森・室蘭・苫小牧・追分・岩見沢・滝川を経て旭川(第七師団所在地)を終点とする国道43号の一部に指定されている。当時、道内を縦貫する国道は、他に6号(東京—函館港—長万部—倶知安—小樽—札幌〔北海道庁所在地〕)しかなかったから、これらの道路がいかに重視されていたかが明らかであろう。なお、国道6号、42号、43号が最初に指定されたのは明治18年2月の内務省告示第6号によってであり、その時点での路線は、東京—函館港間の6号に続いて、42号が東京より札幌県に達する路線、また43号は東京より根室県に達する路線であった。

その後、大正7年(1918)、帝国議会において道路法が成立し、翌8年4月に公布された(法律第58号)。同法第10条にもとづいて翌9年4月、内務省告示第28号により全国的に38路線の国道認定が為されたが、この中で北海道関係の路線は次の3線であった。

即ち、東京市と北海道庁所在地(札幌)とを結ぶ国道4号の他、東京市と第七師団司令部所在地(旭川)とを結ぶ27号(甲)、28号(乙)の2本の国道である。この内、27号は、東京—札幌間は4号と同じであるが、札幌区北1条通において4号から分岐し、岩見沢を経て旭川区4条通7丁目に達する

路線であった。また、28号は、東京―青森間を4号と共有し、青森港で分岐の上、室蘭・栗沢を経て岩見沢に出、そこから旭川までは27号と同じ路線であった。このことから、大正9年(1920)認定当時の道内国道3路線の内、2本までがいわゆる上川道路に関係するものであることが知られるのである。

その後、昭和20年(1945)の敗戦を経た同21年7月、北海道庁は調査委員会を設置し、昭和2年から同21年まで実施されたいわゆる北海道第二期拓殖計画に続く新たな開発計画の策定を目指した。そして同23年9月、「北海道総合開発計画書」が作成されているが、これによれば、北海道の道路は1級道路、2級道路及びその他の道路に分類され、道内の主要都市を連絡する幹線道路としての1級道路には、計8路線が指定され、その総延長距離は1,853 kmにも達している。これらの1級路線の内、1号は札幌―函館間(295.6 km)であるが、2号に指定されたのが当時の国道27号、即ち、札幌市北1条西4丁目を起点とし、旭川市4条8丁目を終点とする全長140.4 kmの路線であった。

昭和27年(1952)6月、大正8年以来の旧道路法が34年ぶりに改正され、法律第180号として新道路法が公布された。そして、同年12月の政令第477号によって新たに1級国道の指定が行われている。この内、北海道関係の路線は、5号、12号、36号、37号、38号、39号、40号の計7路線、1,522 kmであったが、これらは、翌年5月の政令第96号で指定される2級国道18路線、2,700 kmとともに、そのほとんどがさきの1級、2級道路の中から選ばれたものであった。以上の1級国道の中でも、最初の5号と12号とは、大正期に認定された国道4号と同27、28号の北海道部分に相当する路線である。即ち、5号は札幌―函館間を結ぶものであり、12号は、同じく札幌―旭川間を結ぶものであった。

大正期の旧道路法が、その下での国道を「東京ヨリ神宮、府県庁所在地、師団司令部所在地、鎮守府所在地又ハ枢要ノ開港ニ達スル路線」と極めて「中

中央集権的」な発想の下に序列化していたのに対して、この新道路法では、国道は「全国的な幹線道路網」の形成を、また都道府県道は「地方的な幹線道路網」の形成をそれぞれの目標として、路線指定が為されたという（日本道路協会『道路法逐条解説』、昭和 27 年）。こうした新・旧両道路法における国道の把握の相違はあったとしても、札幌―函館間の旧国道 4 号が新しく 5 号と指定されたのに対して、札幌―旭川間の旧国道 27 号が、敗戦によって軍都の象徴とも言うべき第七師団の旭川からの消滅という事態にもかかわらず、12 号という著しく若い路線番号を与えられたことの意味は大きいと思われる。即ちこの国道 12 号は、戦前段階以上に、その路線的価値が重視されたことの反映だからである。

このような路線番号の変遷を辿りながら着々と整備されてきた国道 12 号は、去る昭和 61 年（1986）8 月に明治 19 年の上川仮道路開通以来 100 年を迎えた。また、そのバイパス的役割をも一部担うところの、国土開発幹線自動車道建設法に基づく北海道縦貫自動車道（函館―稚内間）の内、整備計画区間にあたる札幌―旭川間の工事は、昭和 46 年（1971）の工事開始以来、その供用開始区間が岩見沢（昭和 58 年）、美唄（同 62 年）、滝川（同 63 年）とほぼ順調に延びてきて、平成 2 年中には旭川まで延長されようとしている。

このようにして、いまや国道 12 号は、北海道における政治・経済・文化の二大拠点である札幌圏と旭川圏とを結びつける、最も重要な交通手段の一つに位置付けられているのである。以下においては、こうした性格を持つ国道 12 号の歴史について、とりわけその原型とも言うべき明治期の上川道路の建設問題を中心に取りあげてみよう。

2. 北海道中央（上川）道路の構想

北海道の内陸開拓が急激に進行し始めるのは、言うまでもなく明治 20 年代に入ってからのことである。この上川地方に限ってみれば、明治 19 年（1886）

1月、従来の三県一局体制にかわって北海道庁が設置され、その初代長官に就任した岩村通俊の手腕による所が大きいと言えよう。

即ち、かつて開拓判官として明治初期の北海道開拓事業に参画した経験を持つ岩村は、会計検査院長時代の明治15年6月、廃使置県直後の道内三県を巡視している。その際、上川地方にまで足を伸ばした岩村は、北海道開拓の急務であることを肌身をもって感ずると共に、「先ず上川を開いて四方に及ぼすを得策とし、帰京の後、札幌県に依頼して上川の事情に精通する高畑利宜を上京させ、上川に入れ得べき移民の戸数、募集方法より、旅費、家屋費、農具、種子及び三年間の扶助米増竝に道路開鑿の経費等に至る迄詳細に見積もらせ、遂に北京を上川に^{さだ}奠め、殖民局を置いて管理する議を政府に建言した」(片山敬次『岩村通俊伝』、昭和8年)のである。

岩村は、道庁長官となる直前の明治18年にも永山武四郎等と上川地方を視察し、再び「北京を上川に^お奠くの議」を建策しているが、こうした岩村の自説が、彼の道庁長官就任と共に上川開拓を推進する上での原動力となったことは言うまでもない。

ところで、このように北海道の内陸部を開拓するためには、そこに至るまでの交通路を整備することが、まず最初に解決されねばならない重要な課題であった。例えば、明治17年(1884)に起案された「開墾方法及開墾地私下利害並ニ囚徒外役方法」と題する樺戸集治監の一文書は、この件について次のように述べている。

開墾殖民ニ於テ最モ緊要ナルハ、道路交通ノ便ナリ。若シ交通ノ便充分ナラサルトキハ、開拓スルニ於テ甚タ困難ナルノミナラス、或ハ其目的ヲ達シ得サルニ至ルコトアリ。従来北海道ニ移住セル人民タル、市街ニ懸隔セル沢山ノ中ニ村落ヲ成ント企テタルヲ以テ、一旦事ノアルトキハ交通ノ便ヲ缺ヨリ、遂ニ悲酸ナル境遇ニ陥リタルモノ少カラズ。当集治監ノ如キモ、之カ為メニ一時困難ヲ極メタルコトアリ。去レハ殖民ヲ容易ナラシメンニハ、交通便利ニシテ百物輻湊スル市街ヲ集點トシ、是集點ヨリ四方ニ

向テ漸次開拓殖民スルトキハ、日用物品ヲ購求スルニ於テモ、農産物ヲ販売スルニ於テモ、共ニ利便ナルモノナリ

(「裁判，監獄，札幌県」，北海道大学付属図書館北方資料室所蔵)

ここにも指摘されているように、「開墾殖民ニ於テ最モ緊要ナルハ、道路交通ノ便ナリ。若シ交通ノ便充分ナラサルトキハ、開拓スルニ於テ甚タ困難」との認識は、開拓使・三県・北海道庁時代を通じて、北海道の開拓行政に関与した立場の人々にほぼ共通してみられるものであった。

それ故に、先の岩村通俊と相前後して三県設置直後の道内巡視を行った農商務卿西郷従道、内務卿山田顕義、工部卿佐々木高行の三名が、明治 16 年 1 月に連名で提出した「北海道諸事業維持方法建議」においても、その別冊「北海道将来施設スヘキ事業概略」では、まず道路開削問題が、他の電信・定期航海・灯台・耕産物販売・船渠といった諸事業に優先して取りあげられていたのである。

では、ここで指摘されている道路開削計画とは、一体どのようなものであったのであろうか。その計画によれば、中央道路、釧路一網走間道路、鶉山道、余市一積丹間道路、札文華山道、福島山道、厚田一増毛間道路、幌泉山道、札幌近傍の道路、山越一瀬棚間道路の開削が予定され、その費用として計 258 万余円が見込まれていたという（北海道『新北海道史』第 3 卷，昭和 46 年）。

そして、この冒頭に挙げられた中央道路こそが、本稿で取りあげようとしている中央道路のいわば原型にあたるものであったが、この両者は同じ中央道路と呼ばれていても、路線的にはやや異なっていた。即ちそれは、「札幌県幌内鉄道幌向停車場より分岐し、石狩川をさかのぼって中央山地をこえ、十勝国に出、釧路国をへて根室県に達する内陸横断道路」（前掲『新北海道史』第 3 卷）を指し、後の上川道路・北見道路に代表される札幌一旭川一網走間のコースとは相違していたのである。

ところでこうした最初の中央道路の構想は、開拓使時代末期の明治 14 年（1881）、田内捨六、内田澁という二名の開拓使官僚による東北海道調査が実

施される過程で、札幌―根室間の道路線調査も併せて実施され、その中から打ち出されてきたものであった（同上書）。

北海道の内陸部の開拓を推進するためには、まずその中央部を縦貫する道路を開削する必要性のあることは、いわば自明の事実であったが、その最初の構想が路線プランとして具体化するのには、この田内・内田案がおそらく最初であったと思われる。そしてこの中央道路の構想は、前述のように西郷等の建議に取り入れられ、さらに、明治18年の金子堅太郎「北海道三県巡視復命書」の中にも継承されてゆくのである。

即ち、開拓使廃止後の明治15年、北海道は札幌、函館、根室の三県に分割され、翌16年には、開拓使時代以来の開拓諸事業を総合的に管理する農商務省北海道事業管理局が設置され、いわゆる三置一局時代に入った。

この状態は、北海道庁の設置される明治19年まで続くのであるが、この時期が、その前後の開拓使時代や北海道庁時代と比較して、開拓事業の進展度からみれば後退しているとの評価を受け易いのは、さまざまな理由があるが、その一つに、周知の三県と管理局との政策上の対立という問題がある。こうした点を含めて、三県期の北海道の行政が著しく混乱しているとの印象を抱いた明治政府は、その実態調査のために、明治18年になって太政官大書記官金子堅太郎を北海道に派遣するのである。同年7月から10月までの約4ヶ月間道内をくまなく調査した金子は、その間の北海道についての感想を、後に次のように回想している。

是カラ私ガ三県ノ管内各處ヲ巡回シタ時ノ感想ノ二三ヲ略述セン、（中略）役人ガ何か思付クト直グソレヲ始メルカラ、色々ノ事業ハ興ツテ居ルケレドモ、拓地殖民ノ大方針ガ極ツテ居ラヌカラ無駄事ガ多イ、其證據ニハ拓地殖民ニ尤モ必要ナル道路ガナイ、唯々感心ナノハ、室蘭カラ札幌ニ至ル札幌本道ト札幌市街ノ町割ノミデアル、此ノ町割ノ方法ハ（中略）殖民地トシテ実ニ感心ナモノデ、是ハ黒田長官ノ卓見デアル、私モ当時欧米ノ殖民地ノ歴史ハ一通リ調べテ居ツタ、英吉利、米國、和蘭、仏蘭西、独

逸ノ殖民ノ歴史ヲ見レバ一番先ニ調査経営スルモノハ港湾デアル、夫レカラ道路ヲ造ルコトが必要デアル、内地カラ殖民ヲ舟ニ乗セテ移住サセヤウト思ヘバ、船ノ繋ル場處ガ第一ニ必要ダ、然ルニ函館、小樽、根室等ノ港湾ノ修築計画カ十分樹ツテ居ラヌ、欧米ノ実況ヲ見レバ、先ヅ第一港湾ノ修築、第二道路ノ開鑿、第三氣候ト地質ノ調査、第四河川ノ改修デアル

(金子堅太郎『明治十八年北海道巡察及ヒ三県廃止道庁設置ノ沿革』、大正14年)

そして帰京後、金子堅太郎が調査結果を取りまとめて参議伊藤博文に報告したものが、前記の「北海道三県巡視復命書」であった。この中で金子は、三県と管理局の開拓政策のあり方や、両者の行政方針をめぐる対立、不統一が北海道開拓の進展の阻害要因であることを明らかにしたのち、さらに開拓使の実施した諸事業についても、これを4点にわたって批判している。例えば開拓地の測量、港湾整備といった問題に次いで、3点目に金子は道路の問題を取りあげ、次のように言う。

第三、札幌本道ヲ除クノ外、北海道ハ道路ナシト云フモ、決シテ誣言ニアラズ。故ニ、凡ソ行旅ノ通行、及ビ物品ノ運搬ハ、皆人馬ノ背上ニ依ラザルナク、雨雪ノ時候ハ、一切通行運輸ヲ止ムルガ如キ不便アリ。是ヲ以テ、米塩、其他、日用品ノ運賃往々其元価ニ超ヘ、又農産物ヲ市場ニ輸出シテ、販売スルトキニハ其運賃遠ク、売払代価ニ過グルモノアリ。果シテ、此ノ如クナラバ、何ヲ以テカ、移住民ノ来往ヲ望ミ、物産ノ繁殖ヲ期スルコトヲ得ンヤ

(「北海道三県巡視復命書」、北海道庁『新撰北海道史』第6巻、昭和11年)

このように、北海道という殖民地の開拓にあたって、開拓使が道路開削問題をはじめ、本来まず最初に着手すべき事業をなおざりにしてきたと厳しく批判する金子は、このような北海道の現状を打開するために「県庁及ビ、管理局ヲ廃止シ、其定額金ヲ合併シテ、殖民局ヲ設置シ、以テ北海道拓地殖民ノ政務ヲ振興スルコト」という結論に到達するのである(なお、この「殖民

局」設置案が、翌明治 19 年に北海道庁の設置として実現することは、あらためて指摘するまでもない史実であろう)。さらに、この復命書の別冊で金子は、新しく設置されるであろう「殖民局」の下で、早急に実施されねばならない 7 点の政策を提案しているが、その第 2 点目には道路開削問題が挙げられているのである。

即ち、「道路開鑿ノ議」において金子は、開拓使設置以来「前後十有七年、参千万円餘ノ金額ヲ消費シテ、其開拓シタル土地ハ、僅々四千町歩餘ニ過ぎ」ない事実を指摘しつつ、その最大の原因は、「是レ皆開拓使以来、施政ノ順序其末ヲ求メテ基本ヲ務メザルノ致ス所」であると断言する。では、金子の言う「基本」とは何を指すのであろうか。それは「物産消流ノ路」を開くことであった。この「路」を開くことなくして「開拓ノ事業終ニ能ク其効ヲ見ルベカラザルハ、理ノ正サニ賭易キ所ナリ。之レヲ是レ務メズシテ、紊リニ不急ノ土木ヲ起シ、頻リニ開拓ノ事業ヲ装ハント欲スト雖モ、何ヲ以テカ其目的ヲ達スルヲ得ンヤ」と、金子の指摘は手厳しい。だが、そうはいっても道路の開削に多額の費用を要することも、これまた事実である。そこで、「最モ急ナルモノヲ先キニシ漸次ニ其成功ヲ期スル」べきであるが、まずそれに該当するものは、「札幌、根室間ノ道路ヲ開鑿スル」ことであり、以後、「漸次南北ニ支線ノ道路ヲ開カバ、北海道内部ノ開拓、其効ヲ告グルコト、期シテ待ツベキナリ」と予測している。このように金子は、国防上等の理由から、まず「札幌、根室間ノ交通ヲ速カニシ、運搬ノ路自由ナル事」を第一の目標とし、これと結ぶ「南北」の「支線」、即ち「北海道内部ノ道路」を開削することを、第二の目標にしようと述べているのである。

そして、第一の目標たる札幌—根室間の道路であるが、そのコースは「札幌ヨリ直チニ、石狩原野ヲ経テ、空知ニ至リ、其廣野ヲ通過シテ、十勝川ニ下リ、夫レヨリ、東ニ転ジテ、根室ニ至ル」路線が、札幌県の調査によれば「最モ便利」であるとして、政府の援助の下に三県が協力し、この道路の開削を計ることが「緊急」であるという。その際、金子は周知のように「集治

監ノ囚徒ヲ道路開鑿ノ事業ニ使役スル事」の他、「道路ヲ開築スルト同時ニ排水路ヲ開通スル事」、「新開ノ道路ニ沿ヒ屯田兵ヲ置ク事」も主張している。

さて、こうした金子堅太郎の「北海道三県巡視復命書」にみられる道路開削問題をはじめとするさまざまな北海道開拓に関する意見は、翌明治19年、三県を廃止の上、新たに設立された北海道庁の初代長官となる岩村通俊の開拓政策にも反映されている。

例えば、同20年5月の全道郡区長会議における演説（それは、「本道庁施政ノ大要ヲ陳述」したものであるが）の中で、岩村は「道路ノ開通」問題を取りあげ、次のように述べている。

本道内部ハ言フヲ待タズ、沿海ノ地ト雖モ、殆ンド人造ノ道路ナク、沙汀ヲ履ミ溪流ヲ涉リ、陵谷ヲ上下シ、榛莽荆棘ノ中ヲ經過ス。山道ノ險悪ナルニ至テハ、行旅ノ困難名状ス可ラズ。復タ何ゾ物貨運輸ノ便否ヲ論ズルニ暇アラン。因テ、是ヨリ漸ク、沿海嶮峻ナル山道ヲ平夷シ全道ヲ一周スルノ路ヲ通ゼント欲ス。是レ最要務ニ属セリ。然シテ、全道前途ノ大経略ニ於テハ、内部ノ中央ニ道路ヲ貫穿シ、四方ノ支道ニ連絡シテ、各地ノ交通ヲ開カザルベカラズ。因テ、第一札幌ニ起リ、空知、上川ヨリ東釧路ヲ経テ、根室ニ達スルノ道、第二樺戸ヨリ北増毛ニ出ルノ道、第三釧路ヨリ北網走ニ通ズルノ道ヲ開カントノ計画ニテ、第一ニ属スル空知、上川間ハ、已ニ人馬ヲ通ズルノ假道ヲ開キ、其上川以東モ漸ク測地ニ着手シ、第二、第三ノ工事ハ、来年度以後ニ於テ着手セントス。此三道全ク開ケ、沿海周圍ノ道路ト、脈絡貫通スルノ日ニ至ラバ、全道ノ首尾復背、始テ相喚応シ、交通ノ便わずかニ開ケタリト謂フニ庶幾ラン歟。

（「岩村長官施政方針演説書」、前掲『新撰北海道史』第6巻）

以上のような岩村の演説のなかで、「第一」の道こそが、この時点での中央道路の構想であることは明らかであろう。しかも、札幌—空知—十勝—釧路—根室という路線経路の中で空知—上川間は、岩村も指摘するように前年既に仮道路が開通済みであり、「上川以東」についても、「漸ク測地ニ着手シ」

つつあったのである。

一方、丁度時を同じくして、北海道庁による殖民地撰定事業が開始されているが、明治 19 年から 20 年にかけて調査が実施された石狩国空知郡「フラヌ」原野に関する調査報文は、この中央道路開削問題について、その「運輸」の項で次のように記している。

空知郡上「フラヌ」原野

「エホロカンベ」川ヨリ「チュッペツ」ニ至ル間ハ高原平野ニシテ、其距離僅カニ十餘里ニ過キサレハ、中央道路ヲ開築スルニ当テハ車馬往来ニ便ナル平坦ノ良道ヲ設ケ、運賃ハ都テ道ヲ「チュッペツ」ニ取ルニ若カス。

空知郡中「フラヌ」原野

将来中央道路ノ開築成ラハ、之レニ由テ上川郡「チュッペツ」ヲ経札幌地方ニ交通スルヲ得ベシト雖トモ、若シ然ラサレハ通行甚タ不便ナリ（下略）。

空知郡下「フラヌ」原野

根室ニ達スル中央道路豫想線ハ、原野ノ東方山麓ヲ通過スルヲ以テ、他年該道開築成ラハ支道ヲ之レニ連絡シ、内部ノ交通ニ便ナラシメ、「フラヌ」及ヒ「ナンワツカビウカ」ノ二流ハ埋木ヲ掃除シ、貨物ノ舟送ヲナスヲ得ベシ。空知川ヨリ上川郡「チュッペツ」ニ至ル里程ハ、大畧十七里餘ニシテ、「チュッペツ」ヨリ空知太ニ至ル十三里、同所ヨリ増毛道路ニヨリ、樺戸ニ出ル大略八里、或ハ上川街道ヲ経テ市来知、岩見沢ニ至ル十一里ナルヲ以テ、両道ノ車道成ラハ旅行ニ便ナリ。

（北海道庁殖民課『北海道殖民地撰定報文』、明治 26 年）

この引用史料の中で「チュッペツ」とは忠別＝旭川のことであるが、この史料は、そこから富良野原野を抜け、中央山地を越えて十勝方面に通ずる中央道路が、まさに開削されんとする状況を述べていることは明らかであろう。

だが、以上のような中央道路の路線計画は、その直後に、次のように大きく変更されるのである。即ち、中央道路の実現＝完成は、岩村長官の後を継

いだ第2代道庁長官永山武四郎の手でなされるが、彼も「当初は開拓使・三
県以来の十勝経由路線開削の方針を踏襲し」(畑山義弘・桑原真人・小林真人
「北海道の明治・大正期における交通路の形成と集落の発達」(上),『北海道
開拓記念館研究年報』第12号〔昭和59年〕)ていた。が、次のような理由に
よって、十勝経由から北見経由に変更されている。

その間の事情を伝えるのが、明治22年8月17日から20日にかけての『北
海道毎日新聞』に掲載された「上川根室間の中央線路」(8月17, 18, 20日
の3回連載)と題する記事である。まず8月17日付の記事を紹介してみよう。

石狩郡上川は本道の中央に位し、土地広くして地味亦た膏腴、将来首府
を置くに適好の地なるのみならず、軍事上より之を観察する時は何れより
之に入らんとするも、皆多少の要害を備ふる地なれば、一日も速やかに拓
地殖民の目的を達せざるべからず。又た他の点より之を見るも、本道の中
央を貫通せる路線は未だ一もあるなく為め、札幌根室間の如きは、嶮悪に
して且つ迂曲甚しき東海岸を取らざるべからず。軍事上は更なり、拓地殖
民上其他万般の不便至大なり。是れ上川を経て根室に通する所請中央道路
の必要なる所以なりとす。今や其線路を調査するに、石狩より根室、釧路
に通するには、十勝若くは北見界の一に依らざるべからず。今其利害を較
するに、十勝よりするものは即ち上川より南方に向ひ、トップ原野及び空
知川の上流を経て十勝のペンケシントクに出て、十勝原野を東に横断し、
足寄附近に於て十勝、釧路の国界山脈を超過し、更に釧路国の西部に於け
る数多の山脈を越えざるべからず。而して其線路は、石狩より十勝に出つ
る間迂曲甚しきのみならず、国界山脈の峠も随分高く、十勝、釧路の界及
ひ釧路西部の山脈、甚た大ならざるも峻険にして其数多く、路線を開通す
ること頗る難く、又十勝原野は本道中最大の原野なれとも地味高燥に失し、
膏腴の地乏しく(路線の通する位置は殊に然り)、且つ該線路は、迂曲の為
め路程長く、数多の山脈の為め道路工事困難なるのみならず、将来の保存
にも亦た大なる費用を要すべく、而して其通過は平易ならず、又殖民上に

取りても著しき効果を見ざるへし。

北見よりするものは、即ち石狩本流及び同支流ペシペ川を上ほり、石狩、北見の国界山脈を超え湧別川に沿ふて下り、猿澗湖の南岸を経て網走に出て、斜里川の上流に於いて北見、釧路の国界山脈を超え、標茶を経て根室に通するものにして、十勝よりするものに比すれば迂曲少なく、石狩、北見国界山脈は案外高からず、且つ北見、釧路国界山脈も亦た、只一個の小峠あるに過ぎず。而して線路附近には、湧別、常呂、網走、止別、シュワン等の原野あり。又沿岸の地には、湖海共に漁業の利あり。

以上の概況を以て之を見るに、十勝線路は殖民上、軍用上適良の素質を欠き、亦た将来道路開設、保存共に失費多かるへし。是を以て之を見れば、北見道路は十勝線路に優れること大なるべし。是れ今回北見線路を調査せられし所以なり。

このように、中央道路の内の上川以遠については、「殖民上、軍用上」の視点からみて、「十勝線路」よりも「北見道路」の方に利点の多いことが強調されているのである。そのことをより明確に述べているのが8月20日付の記事である。この記事では、札幌―根室間を連絡する三ルート、即ち①「在来の日高、十勝の海岸を経る道」、②「假定中央線路なる十勝を経るもの」、③目下計画中の北見経由の路線、についてそれぞれ比較を行っている。それによれば③は、この三ルートの中では最も距離が短いこと、また、「軍用上に取ては、上川より札幌、根室等に海岸に露出せずして直達し得」ること、さらに「殖民上」よりみても、北見、釧路周辺に多くの「原野」、「沃野」があつて「農蚕牧畜に適」していること等の理由から、「本道の中央路に最も適當」であると述べている。そして、③の内の「未成道」74里について、これを「樺戸、空知、標茶、及び根室の四監獄の囚徒をして分担起工せしめは、恐らくは二十三年度にして全線完通せん。假令多少不慮の障碍あるも、二十四年度中に完成の功を告ぐるは蓋し確實なるべし。果して札幌根室間の中央道路全通せば、軍事上は更なり、拓地殖民上其他百般の交通運輸上大なる便益を与

へ、将来本道の施政上大ひに好結果を見るならん」と結んでいる。

この記事自体は、「其筋に於て調査ありし、石狩上川より北見を経て根室に通する中央線路の概況」(同上紙、8月17日付)を掲載したものであり、「其筋」が北海道庁を指すことは明らかであろう。したがって、北海道の中央道路には、十勝経由よりも北見経由がふさわしい、というこの記事の結論は、そのまま北海道庁の判断と見なし得るのである。

ともあれ、以上のような経過を経て北海道の中央道路、とりわけ旭川以遠の路線については、従来の十勝経由の計画から、北見経由へと大きく転換を遂げることとなったのである。

3. 札幌・岩見沢・三笠間の道路開削

(1) 白石道路・江別道路

既に触れたように、上川道路の開削は、札幌―旭川間の連絡を目的とするものであったとはいえ、その実際の工事区間は、空知集治監の置かれている市来知(三笠市)―旭川間であり、現在の札幌―岩見沢―三笠間はその中に含まれていない。そこで、まず最初に、この区間の道路開削状況について触れておこう。

開拓使支配下の北海道での政治的拠点として札幌本府の建設が開始されたのは、維新変革直後の明治2年(1869)11月のことであるが、市街地の区画割りを行なうなど、その建設がより本格化するのと同4年のことである。この同じ年、札幌市街の東部方面、豊平川の対岸奥地に、仙台藩士族片倉邦憲の「元家来」で角田県在留者100余戸・400余人が移住し、後に札幌の衛星村落の一つとして発展する白石村の基礎作りを行なったことは、あまりにも有名であろう。

さて、この札幌市街と白石村とを結ぶ道路であるが、白石村に移住者の入った翌5年4月、札幌より「白石村ニ至ル」全長2,788間4分(5.1 km)、幅5

間 (9.1 m) の道路造成が開始され、5月に完成している。その総経費は3,096円97銭2厘であった(大蔵省編『開拓使事業報告』第2編, 明治18年)。この道路が、後に白石道路と称された最初の札幌―白石間の連絡道路であったと思われる。もっとも、東橋は未完成であったから、札幌の町へ入るには豊平橋を経由しなければならなかった。

しかし、この道路にしても、明治8年11月17日に当時の白石村総代黒沢道遠他副戸長等4名が、開拓使に対して連名で次のような請願書を出していることからわかるように、「本路」とは呼べない仮道に類するものであった。

札幌町ニ達スル道路御請之義願

当村御開置以来已ニ四年ニ罷在候共、未ダ札幌町ニ達スル本路之無、雨湿ノ際、悪路之為往来仕リ難ク……毎年村中一同協力修繕致来り候へドモ、泥入脚一没シ、甚敷ハ馬^(ママ)股ニ達スルニ至リ……運輸不便(下略)

(札幌市白石区老人クラブ連合会『白石歴史ものがたり』, 昭和53年)

このような状況は、その後もしばらくの間続いていたものと思われ、18年後の明治26年(1893)にも、白石村の総代人が当時の北垣国道道庁長官に対し、次のような請願を行っている。

道路修繕御補助願

石狩国札幌郡白石村ハ、従来過半谷地ヲ開鑿セシ地ナレハ、至ル處道路ノ泥濘ヲ極メ殆ント困難、尔後官費ヲ以テ修繕被成下タルモ、尠ナカラズ村民ノ力ニ拠リ修繕セシモ、未タ甚功ヲ竣フ能ハズ。然ルニ近年ニ至リ隣村隣郷ノ開クルニ従ヒ、人馬ノ往復モ又従テ繁ク、加フルニ本村ノ道路ハ今ヤ江別村及広島開墾地、或ハ室蘭街道ヘモ接続スルヲ以テ馬車ノ往復甚タ頻繁ヲ極メ、為メニ道路ヲ破損セシメ殆ント困難ニ付、昨秋中モ村民有志ノ寄附ヲ募リ本村壱番地ヨリ東橋間修繕仕候得共、尚ホ又村民申合セ、今回本村貳番地脇ヨリ豊平橋ニ達スル道路并ニ横町ノ内、別紙図面ノ箇所ハ有志ノ寄附其他村人夫等設計、大凡金百円内外ヲ以テ修繕仕候筈ニ付、当時右修繕出願中ニ有之、然ルニ本村百番地ヨリ東橋ニ至ル道路并ニ横町

ノ内、有志寄附金ヲ以テ修繕仕タル残餘ノ分盛土飛繕ヒ致サザレハ、僅カノ微雨ニ際スルモ忽チ泥濘ヲ極メ人馬ノ通行途絶ノ有様ニ付、是非此際修繕仕度見込ナレトモ、前願申上候通り貧村ニシテ、泥濘ナル道路ノ夥多アルコトナレハ到底人民ノ力ニ堪へ兼候ニ付、前條ノ盛土飛繕ヒノ箇處実地御點検ノ上、官費ヲ以テ御修繕被成下度、此段奉願候也。

明治二十六年四月廿二日

白石村総代人

菅野義実

平塚直幹

北海道庁長官北垣国道殿

(白石藩移住関係資料，北海道開拓記念館所蔵)

なお、上記の引用史料にみえる東橋は、明治 23 年 (1890) の架橋であり、これによって豊平橋へ迂回する必然性は一応解消されることとなった。それにしても、「僅カノ微雨」によっても「忽チ泥濘ヲ極メ人馬ノ通行途絶ノ有様」といった表現から、当時の道路状況を推察することができよう。

一方、この道路の厚別・江別方面への延長状況をみてみよう。この方面への道路延長は、札幌―白石間に較べてはるかにおくれ、明治 20 年代に入ってからである。即ち、「石狩国札幌郡白石村、江別村近傍ハ逐年戸口増殖スト雖モ道路未タ設ケス、不便少カラス。因リテ一條ノ道路ヲ開設ス」と北海道庁『明治二十二年度事業功程報告』にあるように、工事は明治 22 年 8 月より開始された。その概況は、次の如くである。

本工事ハ札幌市街北一條東四丁目ニ起リ、上白石村及ヒ白石村ヲ経テ江別村ニ至ル長九千七百二十八間四分三厘、道幅三間乃至十一間、内白石村従来ノ道路修築ニ係ルモノ千八百十六間六分六厘、板橋長二十尺乃至四十二尺、土橋長六尺乃至十尺、幅各十二尺十個及ヒ豊平川ニ長百三十一尺五寸ノ釣橋、二百五十六尺五寸ノ板橋連続ノ橋梁ヲ架シ、道路ニハ中央二間ニ砂利ヲ布ク。本年八月著手、降雪ノ為メ休工ス。其工費予算金二万二千

二百五十六円七十三銭二厘トス。

ここにみえる豊平川に架設された「釣橋」と「板橋」が「連続ノ橋梁」とは、言うまでもなく東橋を指している。そして、降雪のために中断された道路工事は翌23年に再開され、同年11月「予定ノ如ク竣工」（北海道庁『明治二十三年度事業功程報告』）した。この道路は、地域住民の間では久しく江別道路と呼ばれていたが、現在の国道12号とは厚別以東でやや異なった路線を通っていた。即ち、現国道が、厚別―野幌間でJR函館本線の南側を通過しているのに対し、この江別道路は厚別駅のすぐ東側で北進、幌内鉄道を横断してその北側に出て、そこから鉄道線路に沿って野幌方面に向かい、野幌兵村の4番通りに入る、というものであった。なお、現在のように鉄道の東側に切替えられたのは、大正4年（1915）以後のことである。

この江別道路の完成によって札幌と江別方面とはよりスムーズに結ばれるようになり、また、既に手宮―札幌―幌内間を走る幌内鉄道が明治15年（1882）11月に全通していたこともあって、札幌から奥地の空知、さらには上川方面へ向けての開拓前線の動きは、次第に活発化してゆくのである。

次に、結果的には江別道路の延長となる、江別―岩見沢間の道路開削状況について触れてみたい。まず明治19年、江別―幌向間を結ぶ江別新道の工事が開始されている。その理由は、以下の如くであった。

札幌郡江別村ハ幌向村ニ接シ、江別川ヲ夾ミ河西ニ屯田兵ノ配置アリ。従フテ農工商漸次輻湊シ、其居漸ク河東ニ及ヒ将来益々増加ノ勢アリ。而シテ本村幌向間ノ地勢タル、石狩川ノ巨流ニ接スルヲ以テ土地卑湿、霖雨融雪ニ際スレハ河水漲溢、年々其患ヲ免カレス。故ニ旧札幌県ニ於テ嘗テ土壤ヲ堆積シ、道路ヲ高クシ兼テ堤防ニ供スルノ議アリ、未タ果サス。道庁其急要ヲ察シ之ヲ起工セリ。

（北海道庁『明治十九年度功程報告』）

かくして、明治19年8月下旬、「道幅五間、其左右両側ハ溝渠ヲ穿チ、以テ排水ニ便ス」る構造の道路工事が開始され、11月中旬までに29町20間（1、

760 間、3.2 km) が完成した (工事費 5,338 円 33 銭 8 厘)。さらに同 20 年 (1887) 6 月から 9 月にかけて、その継続工事が為されている。それは、「道幅三間、左右溝渠ヲ穿チ、其採取スル所ノ土泥ヲ以テ直ニ築路ノ用ニ供シ、円形ヲ保タシム」という工法で実施され、2,751 間 (5 km) 余の道路が、5,390 円 63 銭 5 厘の工事費で完成している (同『明治二十年度事業功程報告』)。なお、『北海道庁第四回勸業年報』(明治 22 年) によれば、明治 20 年における「江別村新道」の開削状況は、1,531 間 (2.8 km) の道路を 5,390 円 63 銭 5 厘の工事費で実施したとあり、両者の間にその延長距離で食い違いがある。

結局、この江別一幌向間の道路開削は、その後も明治 22 年まで継続されている。即ち、明治 21 年には、この区間の開削道路 2,750 間 (5 km) について砂利布設の改修工事を行ない (工事費 4,512 円 20 銭 7 厘、同『明治二十一年度事業功程報告』)、翌 22 年にも、167 円 88 銭 5 厘の工事費で残工事を実施、同年 7 月に完成した (同『明治二十二年度事業功程報告』)。

さらに、同 20 年からは幌向一岩見沢間の道路延長工事や、それに伴う架橋工事も開始された。その理由は、以下に引用するように、前記の江別一幌向間の道路開削工事の実施の場合とほぼ同様である。

石狩国空知郡幌向、岩見沢両村間ノ道路ハ、密林ノ中僅ニ馬足ヲ通スルノミ。霖雨融雪ノ交ニ至レハ屢往来ヲ絶ツニ至ル。依テ新ニ道路ヲ開キ、且幌向太、郁春別両川ノ渡舟ヲ廢シテ架橋ニ改メ、以テ往来運輸ノ便ヲ得セシメントス。

(同『明治二十年度事業功程報告』)

この「本工事ハ、幌内鉄道ニ傍フテ直線延長四千七百四間、幅二間ノ道路ヲ築ク」ものであり、その工事費は 2,129 円 98 銭 9 厘であった。また、途中の幌向川には長さ 197 尺 (59.7 m) 余、郁春別川にも同じく 101 尺 (30.6 m) の「釣橋」を、計 2,590 円 90 銭の工費で架橋する予定であった (同上)。

この区間の工事も、以後、明治 21、22 年にかけて実施されている。同 21 年 (1888) の場合、架橋工事は「予期ノ如ク明治廿一年四月竣功」しているが

(工事費 2,146 円 61 銭 2 厘), 道路工事は「沮洳工ヲ要スル多ク」, 同年中には完工しなかった。その「新開ニ属スル」道路は長さ 1,200 間 (2.2 km), 道幅 2 間で「両側ニ幅一間ノ下水ヲ設ケ, 他ハ在来ノ道ニ依リ高低ヲ均フシ, 下水ヲ浚ク」構造であった。同年 10 月に起工したが, 「降雪ノ為メ全ク就ラス」という状況であった (工事予算 2,478 円 4 銭 3 厘, 同『明治二十一年度事業功程報告』)。このため, 同 22 年にその継続工事が実施され, 同年 6 月に竣工している (工事費 2,451 円 26 銭 4 厘, 同『明治二十二年度事業功程報告』)。なお, その総工費については, 明治 20 年度—4,463 円 49 銭 4 厘, 同 21 年度—29,736 円 50 銭 6 厘, 同 22 年度—2,451 円 26 銭 4 厘とする記録もある (前掲『北海道庁第四回勧業年報』)。

以上みてきたように, 札幌市街—白石間 (明治 5 年開削), 白石—江別間 (同 23 年開削), 江別—岩見沢間 (同 22 年開削) の道路開削は, いずれも明治 23 年末までに完了した。また, 岩見沢より先の市来知・幌内太方面との連絡路も, 明治 18 年 8 月までには確保されていた (『三笠市史』, 昭和 46 年)。このようにして, 上川道路の起点となる市来知と札幌間との連絡路は, 現在の国道 12 号に関連した路線上では, 一応明治 23 年までに開通していたのである。しかしながら, この区間については, もう一つ別のルートが存在していた。次に, そのルートについて触れておこう。

(2) 幌内炭鉱連絡道路

そのルートとは, 開拓使末期に, 官営の炭鉱として開発された幌内炭鉱と開拓使本庁のある札幌との連絡路である。周知のように, 明治初期にその存在が知られるようになった幌内炭鉱は, その後開拓使官僚の榎本武揚や, 同雇の米国人技師ライマン等の調査によってその資源的有望性が確認され, 旧幕府から引き継いだ岩内の茅沼炭鉱と共に, 開拓使の直轄事業として明治 11 年 (1878) 以降その開発が開始されるのである。

幌内鉄道と空知集治監は, この官営炭鉱の輸送手段と労働力確保を目的に,

それぞれ建設されたものである。が、そのためには、札幌と現地幌内とを結ぶ連絡路があらかじめ必要なことは、いわば自明であった。かくして、幌内炭田の存在が確認されるようになった明治8年前後より、その連絡道路の開削が進められるようになってくる。

いま、その状況を大蔵省編『開拓使事業報告』（明治18年）の記述の中から拾ってみよう。まず第2編（勸農・土木）の「道路」の項によれば、

明治8年7月 「雨龍通ヨリ雁来村ニ達スル馬車道ヲ開鑿ス」（「雨龍通」とは、現在の東区東2丁目である）

明治9年7月 「札幌雨龍通ヨリ雁来村ニ到ル馬車道成ル」、8月 「札幌ヨリ幌^(ママ)向^(ママ)煤田ニ達スル通路ヲ開鑿ス」（「幌向煤田」は、幌内煤田の誤記と思われる）

明治11年8月 「幌^(ママ)向^(ママ)炭礦開採起業ニヨリ先ツ対雁ヨリ恵別村ヲ経テ幌向太ニ達スル新道ヲ開鑿ス」

とある。また、同書所収の「道路表」には、次のような記述がある

明治9年7月～8月 「幌^(ママ)向^(ママ)石炭山通路」を「開鑿」（長さ18,243.30間〔33.2 km〕、幅2.0間〔3.6 m〕、経費662円52銭5厘）、7月～9月 「雨龍通ヨリ雁来村迄」を「修理」（長さ1,049.55間〔1.9 km〕、幅9.54間〔17.4 m〕、経費667円72銭）

明治11年10月～同12年4月 「対雁村ヨリ恵別村外迄」を「開鑿」（長さ2,316.0間〔4.2 km〕、幅2.0間〔3.6 m〕、経費1,326円15銭）

さらに、同書第3編（物産）の「幌内煤田」の項にも、次のように記されている。

明治8年 「六月 黒田開拓長官煤田ヲ巡視シ、幌向太ヨリ幌内ニ至ル八里許道路ヲ開鑿セシム○九月 幌向太、早川村、『イチキシリ』三ヶ所ニ小屋ヲ構造ス」

明治9年8月 「昨年著手ノ幌向太ヨリ炭山ニ至ル新路成ル。初メ通

行ノ者、幌向太ヨリ刳舟ニ棹シ屈曲ノ溪流ヲ溯ルコト凡十二里、舟ヲ拾テ陸行一里餘、僅ニ炭山ニ達ス、其因難名状スヘカラス。此ニ至テ容易ニ往返事スルヲ得タリ」

明治11年8月 幌向太、「オボナラ」（幌向太より2里〔7.9 km〕）、岩見沢（「オボナラ」より2里半〔9.8 km〕）、幌内太（岩見沢より3里〔11.8 km〕）、幌内（幌内太より山道1里〔3.9 km〕）の「五ヶ所ニ小屋ヲ作り、且道路ヲ修理ス」

明治12年6月 「炭山ヨリ幌向太ニ至ル路線実測図成ル。因テ道路開鑿ニ着手シ、小屋数棟ヲ建設ス」、7月 「炭山ヨリ岩見沢迄ノ道路及橋梁成ル」、8月 「幌向太ヨリ『イチキシリ』ニ至ル開路ニ着手ス。幌内近傍泥石多ク、火薬ヲ以テ之ヲ碎ク。橋梁ハ鉄類ヲ用ヒス、多クハ堅木（楓、水松樹等）ノ栓ヲ以テ鉄『ボート』ニ代用ス」

以上のように『開拓使事業報告』第2編、同書の「道路表」、同第3編の間では、それぞれ若干の記載の相違はあるが、幌内炭鉱の開発が本格化する明治12年頃までに、札幌—雁来—対雁—江別—幌向太—幌内太（市来知）—幌内炭鉱を結ぶ道路網が形成されていたことは、ほぼ明らかであろう。因みに、同時期の明治13年、当時の札幌における唯一の新聞である『札幌新聞』に、「札幌市街と村落の沿革」に関する連載記事が掲載されているが、その中で対雁村の項には、「此の村は幌ムイ石炭山の要路に当り、近年は旅人の往来数多く」（札幌市教育委員会編『新聞と人名録にみる明治の札幌』、昭和60年）と記されている。このような点からも、当時のこのルートの重要性を知ることができよう。

だが、このルートは、豊平川沿いの路線であったために、融雪期等にはその通行が阻害され易く、この為、札幌県や北海道庁の手でしばしば改修工事が行なわれている。例えば、北海道庁『明治十九年度功程報告』は、「雁来新道」の項で次のように記している。

雁来村ハ札幌区ノ東^(ママ) 里 許ニ在リ。其位置札幌ヨリ対雁ヲ経テ、樺戸若

クハ空知幌内ニ達スルノ要路ニ当ル。而シテ従来ノ路線ハ、豊平川ノ西岸ニ沿ヒ、地形屈曲且卑湿、冰雪ノ融解ニ際スレハ河水漲溢、交通ヲ絶ツニ至ル。其不便謂フヘカラス。是レ本新道ノ改築ヲ要スル所以ナリ。

本路線ハ豊平川ノ西岸ニ沿ヒ、本村ヲ中断シテ対雁村ニ達ス。之ヲ旧道ニ比スレハ、其川岸ヲ距ル遠クシテ直シ。明治十八年七月、旧札幌県始メテ其工ヲ起シ、半途ニシテ罷ム。道庁之ヲ継続シ、十九年五月ニ着手シ其十一月ニ竣工ス。道幅三間乃至五間、左右排水渠ヲ穿ツ。延長三里零九町五拾壹間ニシテ、旧道ヨリ減スルコト壹里零七町貳間、工費総計金壹万五千七百五拾八円九拾九銭四厘ニシテ、道庁ノ支出ニ係ルモノ金壹万三千零七拾壹円五拾九銭壹厘、旧県（札幌県のこと一引用者）ノ支出ニ係ルモノ金貳千六百八拾七円四拾銭三厘トス。

この改修工事は、翌 20 年にも引続いて行なわれた。同『明治二十年度事業功程報告』には、「幌内道路修繕」の状況が、「札幌市街ヨリ石狩国空知郡幌内ニ達スル県道中、札幌郡雁来、対雁両村間ハ道路泥淖、歩行亦殆ト難シ。依テ其延長七千二百八間、幅三間乃至四間ニ悉ク砂利ヲ布キ、以テ堅固ノ道塗トナセリ。四月着手シ七月竣ル。其費金五千四百八十八円五十四銭八厘トス」と述べられている。この中で注目すべきは、札幌市街より幌内に到達する「雁来新道」、もしくは「幌内道路」と呼ばれるものが「県道」とされていることである。

日本国内の道路は、明治 9 年（1876）の太政官達第 60 号によって、国道・県道・里道の 3 種類とされ、同 18 年（1885）2 月には、内務省告示第 6 号により 44 路線の国道が指定されている。この内、北海道に関係したものは既に触れたように 3 路線あり、その中で札幌まで到達しているのは国道 42 号であった。したがって、この「幌内道路」が「県道」と呼ばれていることは、札幌から先の幌内方面を結ぶ、国道に次ぐ重要な路線であることを意味していたのである。

この道路は、より正確に言えば石狩国札幌郡札幌から同国空知郡幌内に至

る県道であり、明治16年1月17日付の札幌県甲第2号布達で「県道三等」に「假定」された7路線中の1つにあたっている（北海道庁『北海道庁現行布令便覧』、明治36年9月）。なお、「假定」とは、「県道の資格ある路線を選定すること能はず、漸次調査を行ひて加除する等の事情あるに依」（日本工学会編『明治工業史』土木篇、昭和4年）るため、つけられたものである。その後、この假定県道は、同20年2月23日付の北海道庁告示により、その路線が一部次のように変更されている。

○明治二十年二月二十三日庚第二十五号告示

管内県道線中左ノ通変更ス。

一、假定県道石狩国札幌ヨリ幌内ニ達スル線路中、札幌対雁両駅間ハ、雁来村ヨリ左ニ折レ対雁村ニ至ルヲ以テ本道トシ、里程左ノ通之ヲ改ム。

（札幌対雁）里程四里十六町五十三間

（前掲『北海道庁現行布令便覧』）

さらに、同28年3月23日付の北海道庁令第29号により、道庁管内に假定県道6路線が追加されるが、この中で「札幌ヨリ上川ヲ経テ網走ニ達スル路線」、即ち彼の中央道路は、「石狩国札幌郡札幌ヨリ空知郡岩見沢村迄ハ、札幌ヨリ幌内ニ達スル假定県道路、岩見沢村ヨリ分線岐シ、同郡奈井江、空知太、音江法華、上川郡神居古丹、旭川（中略）ヲ経テ網走ニ至ル」（同上書）とあるように、札幌―岩見沢間に関していえば、開拓使時代に開削され、その後假定県道札幌―幌内線となったものの一部が、依然としてメインルートとされていたのである。

しかし、明治40年（1907）5月、北海道庁告示第275号によって本庁管内の假定県道の変更がなされる。即ち、この時、従来の札幌―網走間を結ぶ假定県道は、北海道庁より網走支庁、桧山支庁に達する假定県道中央線（網走―旭川―札幌―喜茂別―虻田―長万部―森―江差）に変更されている（北海道庁『殖民公報』第38号、明治40年）。そして、旭川―札幌間の主要経過地点は、音江・滝川・砂川・奈井江・沼貝・峰延・岩見沢・幌向・江別・大谷

地・白石となっており、札幌―岩見沢間では、みられるように現在の国道 12 号のルートにほぼ一致している。この段階にいたって、この区間の幹線道路は、雁来・対雁経由から白石・江別経由の現路線へと切りかえられたのである。

では、従来の幹線道路であった雁来・対雁経由の県道はどのようなようになったのであろうか。この同じ告示で、仮定県道札幌留萌街道線の指定がなされているが、そのルートは、札幌から雁来・対雁・篠津・当別等を経て、最終的に留萌に達するものであり、札幌―幌内間の仮定県道は、その一部がこの留萌街道線に吸収されたものと思われる。

さらに、大正 8 年 (1919) の道路法・北海道道路令公布により、仮定県道中央線の旧「上川道路」を中心とする路線は、翌 9 年に至って国道 27 号に指定され、また「北見道路」を中心とする路線は、地方費道旭川―根室線となっている。同じく仮定県道札幌―幌内線も、地方費道札幌―稚内線にその一部が編入されている。

以上の結果をまとめてみると、札幌―岩見沢間を結ぶ幹線道路は、最初は仮定県道札幌―幌内線であったが、明治 40 年 (1907) に至って仮定県道中央線が、そして大正 9 年以降になると国道 27 号がその役割を担うようになるのである。

4. 上川仮道路の開削

周知のように、上川道路の開削が始まるのは、明治 19 年 (1886) 1 月に北海道庁が設立され、かつて開拓判官であった岩村通俊がその初代長官に就任してからのことである。そして、まず最初に手がけられたのは、仮道路の開削であった。

上川道路、延いては北海道中央道路開削の必然性については、既に本稿第 2 節で触れた所であるが、いま一度、北海道庁『明治十九年度功程報告』中の「上川郡假道及試験所」の項を引用してみよう。

石狩国上川郡ハ本道ノ中央ニ位シ、原野曠漠地味肥沃、河川其間ヲ貫流シ、水利頗ル便ニシテ殖民枢要ノ地タリ。加フルニ其位置正ニ東海岸十勝及釧路ニ達スルノ衝路ニ当ルモ、未ター路線ノ通スルモノアラス。早晚必ス大ニ之カ開通ヲ謀ラサルヲ得ス。乃チ先ツ其本年度ニ於テ金四千元ヲ目途トシ、假道ヲ築キ馬蹄ヲ通スルヲ以テ度トシ、其工事ニ着手ス。

この工事は、石狩国空知郡市来知村より同国上川郡忠別太に到る延長約 22 里 (85.8 km) の路線について実施され、明治 19 年 5 月に着工、同年 8 月に竣工した。「此間休泊所ヲ假設スル七、土橋ヲ架スル百八十八」という工事内容で、その工事費は 3,787 円 94 銭 4 厘であった。そして、4,000 円という予算枠に対し「其資費如是ノ少額ニ止ルモノハ、樺戸集治監ノ囚徒ヲ投シ、土工ニ従事セシムルニ由ル」(同上書) ためであった。

次にこの道路開削工事の実情を、それに深く関与した北海道庁属高畑利宜^{としよし}の史料から、もう少し詳細にみてゆこう。

高畑利宜は、天保 12 年 (1841) に山城国乙訓郡上久世村 (現、京都市南区) の郷土の家に生まれ、幕末・維新时期には、いわゆる勤王の志士として活躍したという。明治 3 年 (1870)、高畑は開拓使産物会所を経て同大阪出張所在勤となり、翌 4 年東久世長官に随行して函館に到着した。これを契機として、高畑は北海道開拓事業との関わりを次第に深めてゆくようになるのである。

明治 4 年 (1871) 4 月、開拓使の札幌詰開墾掛に任命された高畑は、当時開拓判官であった岩村の下で翌 5 年、上川地方の探検を行ない、小樽一銭函間の道路開削にも従事した。その後、屯田兵第一大隊の西南戦争参加の際には副官として従軍し、同 14 年に一度開拓使を退官している。しかし翌 15 年に再び会計検査院御用掛となり、明治 19 年 1 月、北海道庁の設置と共に道庁へ出向し、判任官二等の待遇で土木課兼勸業課勤務となっている (北海道『北海道開拓功労者関係資料集録』上巻 [昭和 46 年]、山下重一「高畑利宜文書覚書」[『そうらっぷち』第 31 号、昭和 62 年])。こうした高畑の経歴の中で、特に岩村との出会いが、その後の彼の生き方に大きな影響を与えたことは否

定できない。会計検査院への採用や、同院から北海道庁への出向は、まさにその好例と言えよう。その他、例えば明治 18 年 (1885)、高畑はかつての上司であった岩村司法大輔一行の上川地方視察に同行しているが、このことから、岩村が「彼 (高畑のこと一引用者) に上川開発について諮り、特にその第一歩としての道路開削に彼を起用することを既に決めていたのではないか」(前掲、山下論文)との見解が生じる理由もここにあるのである。いづれにしても、岩村と高畑との間には、極めて密接な関係の存在していたことは疑いの無い所である。

かくして、この上川仮道路の開削に際しても、岩村長官の意を受けて、工事の責任者としてその先頭に立ったのが高畑であった。まず明治 19 年 4 月、土木課工事係二等属の高畑は、工事開始に先立って「上川郡地質気候運便調査ノ為仮試験所新設方上申」を行なっている。その主旨は、「本道ノ中央」にあって「曠漠ノ原野ヲ有シ、土地肥沃ニシテ耕牧ニ適スル」上川郡を開拓するためには、同地に「仮派出所」を設けて自然条件や植物の生育状況を調査する必要があるとし、まずそのために「空知郡岩見沢ヨリ、上川郡ニ至ル仮新道ヲ開キ、新道筋及石狩川筋七ヶ所ニ旅人休泊ノ為、草小屋七棟ヲ建設シ、蕙・薄縁等ヲ常備セラレンコトヲ欲スル」というものであった。そして、休泊所の設置場所として、「新道筋」に「美唄川渡船場」、「空知川渡船場」、「音江法華」、「神居古潭」の 4 ヶ所、「石狩川筋」に「ウラシナイ」、「トップ太」、「イチャン」の 3 ヶ所、計 7 ヶ所が予定されている(『深川市史』〔昭和 52 年〕、なお、前掲山下論文には、その草稿と思われるものが紹介されている)。

「仮新道」の工事にあたっては、高畑が路線測量を行ない、実際の工事は、樺戸集治監の囚人労働力によってなされている。同年 9 月 22 日付の「明治十九年九月上川試験所ニ関スル復命書」には、その状況が次のように述べられている。

(前略) 四月二十六日札幌ヲ発シ、石狩川ヲ溯リ、同二十八日樺戸集治監ニ至リタリ。カツテ新道開鑿事業ハ同監ニ委托セシニ付、着手期日ヲ打

合セ翌二十九日、安村典獄ト同伴、石狩川ヲ溯り、五月四日、上川郡神居古潭ニ達ス。翌五日安村氏ト俱ニ同郡忠別ニ向ヒ、路線概定ノタメ山野ヲ跋涉ス。然ルニソノ途中凡ソ三里ノ間ナリシモ、或ハ登リ或ハ降り、崎嶇^{きく}嶮^{りんじゆん}、山路甚ダ危険ニシテ困難実ニ言フ可カラズ。加フルニ熊笹繁茂シテ、殆ド高サ一丈ニ秀ヅ、漸クニシテソノ日忠別ニ達セシモ、徒ラニ労苦セシノミニシテ、敢テ好路線ヲ搜索スルコト能ハズ。翌八日再ビ神居古潭ニ赴キ、縦横ニ奔走シ、ホボ本路線トナルベキヲ認メタルヲ以テ、安村氏ハ翌八日帰監セラレタリ（下略）。

（前掲『深川市史』）

かくして工事は19年5月16日に起工され、8月20日に竣工した。同年9月1日、高畑の岩村長官宛の「仮新道竣工ニ付上申」よれば、「空知郡岩見沢停車場ヲ起測トナシ、石狩川ノ南方山河ノ中間ニ路線ヲ取り、岩見沢以東字タツ山ノ北麓ヨリ道鑿ニ着手シ、上川郡字忠別太ニ達ス。此里程二十三里、該道築造ノ方法ハ草木笹等ヲ九尺幅ニ伐採シ、而シテ道幅則チ馬踏ヲ六尺ニ作り、各川沢ハ六尺幅ノ土橋ヲ架設シ、湿地ノヶ所ハ適宜ノ排水ヲ設ケ、漸ク人馬ノ往来ニ堪ユルノ道形ヲ築造シタルモノ」（『滝川市史』、昭和37年）であった。その総工事費は2,081円49銭5厘、「平均一里ニ対スル工事金」は90円49銭9厘となっている。

実際の工事状況をみてみよう。先に述べたように、忠別太に赴いた高畑は、5月8日に樺戸集治監の安村治孝典獄が帰監後も、一人同地にとどまって「官衛築営及ビ試験畑ノ耕耘、蝗虫駆除等ノ業ニ従事」していた。5月14日帰途につき、「^(ママ)翌十九日」空知川に到着した所、樺戸集治監の書記国友要蔵、看守長寺島謙太郎等12名の職員に引率された50名の囚人が、「同所東川辺」に「数十天幕」を設営していた。そして、「此処ヲ根拠トナシ、上川郡ニ向ヒ、方ニ開鑿ニ着手スルヤ、官吏ハ勿論囚徒ニ於テモ、風雨災害ヲ侵シ、且ツ幾万億ノ蚊虻、ソノ他毒虫ヲ厭ハズ、互ニ耐忍競争シテ工事駸々トシテ大イニ進ミ、今ヤ空知川ヨリ三里半、スマオ内ニ至リ、測量技手ノ測線ヲ超過スル

ニ及ブ」というハプニングもあった。が「囚徒依然駭々然トシテ少シモ怠惰ノ色ナク、実ニ小官（高畑のこと一引用者）モ感服ニ堪ヘザリキ」（前掲『深川市史』所収の9月22日付「復命書」と高畑は述べている。

さて、仮道路完成直後の19年8月、高畑は道庁理事官の湯地定基、堀基宛に「上川郡事業着手其他伺共急務之件上申」と題する12ヶ条の上申書を提出しているが、この中で道路に関係したものは、第1, 2, 5, 11条である。第1条では、「仮新道落成ニ付、長官殿、屯田兵本部長、土木勸業両課長御巡視アリテ親シク実地御点検ノ上、道路敷地、官用地及市在地等境界ノ概略ヲ定メラレ、直チニ測量技手数名派遣セシメラレ度」ことを求め、第2条では岩見沢、空知太、忠別太の3ヶ所に「荷馬備付ノ事」、また第5条では「上川郡ノ如キ未開地ニ道ヲ築キ、其他開拓ニ関スル事業」を実施するには、「差向囚人ヲ以テナスハ至極適応ノ工事ニシテ、国益ハ勿論且ツ費用ヲ省クコト不尠」として、その積極的利用のために「最寄集治監へ長官殿ヨリ親シク着手方法御命令相成様仕度候事」をそれぞれ期待している。そして最後の第11条では、岩見沢以東の「仮新道筋休泊所」が「愚民共」によって「羽目廻り、床板等ヲ焚シ、終ニ休泊所ノ象形ヲ失ヒ、其用ヲ弁ゼザル姿ニ相至ル」は「必然」として、その管理人希望者に「貸渡」すことを提案している（前掲『滝川市史』）。それだけではなく、第7条から第10条までは、総数200名ばかりの「上川郡土人」を日本人「姦商」の手から守るために、官として必要な手立てを取るべきことを提唱しており、高畑が単なる開拓至上主義の道庁官吏ではなかったことを示している。

最後に、この仮道路開削の労働力と工事費について触れておきたい。本節の冒頭に引用した道庁の『明治十九年度功程報告』は、22里（86.4 km）の路線で3,787円94銭4厘（1里平均172円17銭9厘）とあり、また、先に触れた19年9月1日付の高畑の「上申」は、同じく23里の工事で2,081円49銭5厘（1里平均90円49銭9厘）となっている。この他、同年11月、樺戸集治監の安村典獄による「上川仮道路積書」という報告書（旭川刑務所蔵

の樺戸集治監文書、前掲『滝川市史』)がある。これによれば、「仮道二十二里、道幅六尺築造費」として1,877円1銭が計上されている。より具体的には、「空知郡岩見沢以東上川郡忠別太ニ至ル仮新道開鑿ニ付、出役囚徒工銭」の合計である。その内訳は、「長延四万七千五百二十間、幅八尺ニ草木伐払片付共、一間口ニ付一分五」の作業量に対し、1人当り15銭の工銭で囚人712人8分=106円92銭、また、「長延前同断、道及橋ハ六尺幅ニ築キ、湿地ハ適宜排水ヲ設ク、一間口ニ付平均二人四」の作業量に対し、同じく1人当り15銭の工銭で囚人1万1,800人6分=1,770円9銭となっており、1里平均85円32銭の計算となる。

一方、この安村典獄の書類には、「別紙」として前記の金額に関する樺戸監獄署会計主務の領収書が添付されている(宛先は、本庁会計主務となっている)。その内訳は前記の場合とやや異なっていて、役囚387人8分(1人当り雇工銭15銭)=58円17銭、同じく役囚4,442人3分4厘5毛(1人当り雇工銭13銭)=577円50銭5厘、食料・器具・器械類の運搬費用=694円15銭9厘、縄・鉄釘代=523円6銭8厘、雑費24円10銭8厘となっている。

以上のように、上川仮道路の開削費に関しては、3,787円94銭4厘、2,081円49銭5厘、1,877円1銭という3種の金額が記録されている訳であるが、どれが最も実態に近いのかは、目下の所判断すべき史料を持っていない。とはいえ、いずれの金額も4,000円という当初の予算枠を下廻っており、その最大の理由が、樺戸集治監の囚人労働力の利用によるためであることだけは、確実であろう。

5. 上川道路の改築

(1) 空知太一忠別太間の改築

前節で述べたように、明治19年(1886)に開削された市来知一空知太一忠別太間の道路はあくまで「仮道」に過ぎなかった。即ち、「其設計馬蹄ノ通ス

ルヲ度トシ、支障木ヲ篠伐採シ草ヲ苻除シ、割木ヲ以テ橋ヲ架シ、俗ニ所請
笹苻リ道路ナルモノコレナリ。故ニ、字内大部ヨリ現今ノ神居古潭ニ至ル迄
約一里間、字春志内ヨリ字伊納ニ至ル約二里間ハ峻嶮ニシテ、徒歩セサルヘ
カラス。其困憊甚シ」(林顯三『北海誌料』、明治 33 年)という状況であつた
のである。

そこで、翌明治 20 年より直ちにその改修工事が行なわれることになった。
工事は、市来知一空知太間と空知太一忠別太間の 2 工区に分かれて実施され
た。最初に着手されたのは空知太一忠別太間である。この区間は、市来知一空
知太間に比較して「高低甚ダ多ク、空知太ヨリ音江法華マテ凡六里半間ハ稍々
平坦ナリト雖ドモ、音江法華ヨリ上川マテハ長キ五、六ノ長坂路アリ。石狩
川ニ沿フタル所ハ何レモ山麓ヲ通スルモノナレハ、多少ノ切下ケヲ為サザル
ナシ」(「上川道路」、『北海道工業雑誌』第 1 号〔明治 24 年 5 月〕)という地
形状況であつた。

さて、この区間の工事に関しては、その責任者であつた高畑の手で作成さ
れた詳細な工事の見積書類が残されているので、それを次に紹介しておきたい。
まず最初に、道路の仕様は以下の如くであつた。

空知太忠別太間新道開鑿仕様

一 道路里程拾三里 道幅三間

内 訳

平地 八里 此間数壹万七千貳百八拾間

山道 三里 同 六千四百八拾間

石山道 壹里 同 貳千百六拾間

湿地 壹里 同 貳千百六拾間

架橋 七拾六ヶ所 (縦長 壹間
至長 拾貳間) 此合延長間数百六拾五間

右平地道路仕様、立木雑草共道路中真ヨリ左右へ三間ヅツ地盤面ニ
代払ヒ、然シテ道幅三間、中ニ在ル木根、熊笹ノ根等堀除、堀取り箇
所ハ盛土ヲ為シ、櫛形ニ突堅メ、道左右へ幅三尺、深貳尺溝ヲ堀リ、

水排充分ナル様致シ、道路中真ヨリ左右壹間貳尺五寸ツツ砂利平均三寸厚ニ敷均シ、突堅メ出来ノ事

右山道仕様ハ、馬車通行充分ナル勾配ニ堀崩シ、左右排水溝へ砂利敷均シ等、前同断ニテ出来ノ事

右石山道仕様ハ、道路線ニカカル岩石ハ堀除又ハ破崩等致シ、馬車通行充分ナル様仕上、左右排水溝砂利敷均シ等、前同断ニテ出来ノ事

右湿地道路仕様ハ、道幅三間ノ外左右へ余地貳尺ツツ設ケ、道路左右丸太棚腹起蜻蛉嚴重ニ致シ、盛土平均高貳尺、楕形ニ突堅メ、左右排水溝へ砂利敷均シ等、前同断ニテ出来ノ事

右架橋仕様ハ、幅三間ニ架渡シ、洪水ノ節流失等ノ憂ナキ様嚴重出来ノ事

(高畑利宜文書、滝川市立図書館所蔵)

次に、この区間の道路開削に必要とする人員は合計 43 万 4,500 人と見積られているが、その内訳は次のようになっている。

- ① 10 万 3,680 人—空知太・忠別太間の「新道開鑿」に際して、
「平地ノ箇所」8 里 = 1 万 7,280 間 (31.4 km) の労働力 (1 間に付 6 人掛り)
- ② 20 万 7,360 人—同上「山道ノ箇所」3 里 = 6,480 間 (11.8 km) の労働力 (1 間に付 32 人掛り)
- ③ 6 万 9,120 人—同上「石山道ノ箇所」1 里 = 2,160 間 (3.9 km) の労働力 (1 間に付 32 人掛り)
- ④ 3 万 2,400 人—同上「湿地ノ箇所」1 里 = 2,160 間 (3.9 km) の労働力 (1 間に付 15 人掛り)
- ⑤ 3,630 人—同上「架橋ノ箇所」76 ケ所、その総延長 165 間 (299.8 m) の労働力 (1 間に付 22 人掛り)
- ⑥ 2,400 人—空知太他 3 ケ所の「囚徒宿泊假小屋」2 棟の建築用人夫 (1 棟 60 坪, 1 坪 5 人掛り)

- ⑦ 3,200 人—空知太他 3ヶ所の「囚徒食料米嚙并諸器械需用等物置庫」2棟（1棟40坪）及び同「仮物置小屋」1棟宛の建築用人夫
- ⑧ 3,250 人—空知太他 3ヶ所の「官吏宿泊所」（1棟50坪）、「仮宿泊所」の建築用人夫
- ⑨ 200 人—「上川郡字ヲトエボツケ」,「同郡字カモイコタン」の「渡舟」2艘製造用人夫（1艘に付100人掛り）
- ⑩ 60 人—同上所の「渡舟操繩架渡用」人夫（1ヶ所に付30人掛り）
- ⑪ 9,200 人—「役囚」に対する炊事夫

そして最後に、以上の工事に要する工費は2万7,770円45銭と見積られている。その内訳を金額の順に記してみよう。

- ① 1万3,035円—「役囚」43万4,500人に対する「給与銭」（1人に付3銭）
- ② 1万761円25銭—「役囚」に対する「米嚙其他食料并素品運搬」費
- ③ 1,728円—「橈曳繩」5,760筋代（1筋に付30銭）
- ④ 690円—「官吏并囚徒宿泊所」他の釘^{かすがい} 鋸等消耗品代
- ⑤ 480円—「手橈」960台代（1台に付50銭）
- ⑥ 300円—工事用の「中間繩」1万把代（1把に付3銭）
- ⑦ 265円—諸器械の運搬費
- ⑧ 235円—「官吏并囚徒宿泊所」用の「蒔及薄縁代」
- ⑨ 105円—砂利・盛土用「貳合枘」70個代（1個に付1円50銭）
- ⑩ 100円—「発破火薬代」その他
- ⑪ 70円—渡舟用「マニラ製麻繩」2筋（1筋に付35円）
- ⑫ 1円20銭—渡舟用檜肌代

この見積からみれば、総工費の 46.9 パーセントは囚人に対する「給与銭」、また、同じくその 38.8 パーセントは囚人に対する食料費等であり、この両者を合わせれば実に全体の 85.7 パーセントを占めている。このことは、この上川道路の改築が如何に囚人労働力に依存していたか、を如実に示すものと言える。

そして、囚人 200 人使役に要する監獄署員数は、2 人の看守長以下、看守 20 人、傭員 8 人、押丁 20 人、使丁 2 人の計 52 人であり、また、これらの囚人に関する需用品類の運搬費は、あわせて 1,100 円と見積られていた。

では次に工事の概況を、北海道庁『事業功程報告』の各年度版の記述の中から窺ってみよう。まず明治 20 年度の場合は、「上川道路改築」の状況が以下のように記されている。

上川道路改築 石狩国上川原野ハ、将来拓地殖民上ニ望アリ。假道ヲ築キ其端緒ヲ開タルハ、前年度已ニ略述セリ。然レドモ、是只一時ノ用ヲ充スノミ、固ヨリ完全ノモノニアラスシテ早晚之ヲ重修シ、堅固ノ道路ト為サル可ラス。依テ樺戸監獄ノ囚徒ヲ役シ、本年度ヨリ向フ二年ヲ期シ之カ改築ニ着手セリ。

本工事ハ、空知河畔ヨリ音江法華ニ至ル延長一万三千五百六十間、幅三間、左右下水ヲ通シ大小橋梁四十三ヲ架設スヘシ。五月起工、十一月降雪ノ為メ中止ス。工費予算金一万円トス。

(同『明治二十年度事業功程報告』)

なお、明治 21 年 2 月 28 日付『官報』によれば、この工費は 4,453 円 15 銭 7 厘であった（『深川市史』、昭和 52 年）。

このように、改修工事は樺戸集治監（正確に言えば、樺戸監獄署であるが）の囚人労働に依拠しながら、空知太から忠別太へ向けて進められていった。翌 21 年度には、「更ニ音江法華ヨリ進ミテ国見峠ニ至ル」延長 5,880 間（10.7 km）の「開鑿」を工費 9,138 円 69 銭 5 厘で実施したが、「十二月降雪ノ為メ業ヲ休ム」事態となった（同『明治二十一年度事業功程報告』）。そして翌 22

年度にも、その継続工事が下記のようになされ、同年 11 月に至って完成した。上川道路改築 前々年度ノ工事ヲ継続ス。本年度ニ於テハ国見峠ヨリ進ミテ忠別太ニ至ル道路トス。本工事ハ空知太ニ起リ忠別太ニ止リ、全延長二万七千二十八間、道幅三間ニシテ、中央九尺ニ砂利ヲ布ク。両側ノ下水ハ、地形ニ由リテ広狭一ナラス。長六尺乃至七十二尺、幅十二尺乃至十八尺ノ橋梁七十六個、及ヒ空知川ニ長三百五十八尺五寸、幅十尺ノ假橋ヲ架ス。本年十一月竣功、其工費金七千五百九十七円五十二銭五厘ナリ。

(同『明治二十二年度事業功程報告』)

以上のように、明治 20～22 年度までの 3 ケ年間の工事で、空知太一忠別太間の「改築」工事は一応完成したのである。なお、明治 22 年度の場合、工費は 2,597 円 52 銭 5 厘とのデータも存在する事を記しておく（『北海道庁第四回勸業年報』、明治 22 年）。

(2) 市来知一空知太間の改築

この区間の工事は、明治 21 年度から着手され、同 21 年（1888）9 月に測量が開始されている。そこで、まずこの区間の路線的特徴について触れておこう。

此線路ノ起点ハ、岩見沢西北隅ニ発シ、東北ニ向テ進ミ空知監獄署ノ背後ニ連ナル山脈ノ麓ニ出テ、夫ヨリ少シク東へ折レ、樺戸新道ヲ横切り進ムコト凡壹里半ニシテ少シク西ニ向ヒ、美唄、^{サンケ}ポン美唄、産化美唄、茶志内、ナイエ、ナイ、豊平、歌臼内等ノ諸川ヲ渡リ、延長凡七里ノ直線ヲ以テ空知原野ヲ貫キ、尚ホ方位ヲ西ニ取り空知太ニ達ス。道程凡九里拾五町、線路ノ経過スル所、草野樹林ニシテ概ネ平坦、遇々低湿ノ地アリト雖ドモ其距離長カラス。且水底深カラサルヲ以テ、工事左ノミ困難ナラサリシト云フ。線路ノ右側ハ、山麓ヲ去ル半里乃至壹里ニシテ地味豊腴、農牧ニ適セサルハナシ。其左側ハ、歌臼内川近傍ヲ除クノ外ハ、石狩河岸ヲ去ル半里乃至三里ニシテ、大概低湿ノ地ナリト雖ドモ、排水ノ工事ヲ施サハ一大

沃野トナルハ勿論ノコトナリト云フ。

(「上川道路」, 『北海道工業雑誌』第1号〔明治24年5月〕)

では、この区間、距離にして9里14町56間(37.0 km)、道幅3間(5.5 m)の工事は、どのような方法によって実施されたのであろうか。上記の「上川道路」によれば、それは下記の工法により為されている。

新道延長貳万三百六拾六間 道幅三間
此里程九里拾四町五拾六間

- 第一、伐木 道路中真杭ヨリ左右三拾尺立木伐払ヒ、下水外へ搬出ス
但 三拾尺以外ニ在ルモノト雖モ、道路ノ方へ倒レントスル憂アルモノハ出項ニ據ル
- 第二、木根堀採 三尺以上ノ盛土ヲ為ス處ハ立木ヲ地盤ヨリ伐採ス。其他ハ悉皆根株ヲ堀採、下水外へ搬出ス
- 第三、草刈掃除 道路中真杭ヨリ左右各貳拾四尺、熊笹其他雜草地面ヨリ刈払、下水外へ搬出ス
- 第四、下水 道路中真杭ヨリ東方貳拾四尺ヲ去リ下水内線ト定メ、上口三尺、敷貳尺、深平均貳尺ノ下水溝ヲ設置ス。又西方貳拾四尺ヲ去リ下水内線ト定メ、上口五尺五寸、底敷四尺、深平均貳尺五寸ノ下水溝ヲ設置シ、沮洳地ノ流水、其流細流ノ路線ヲ横断スルモノヲ之ニ注キ
- 第五、排水

一 延長六百六拾六間四尺	上口五尺五寸	敷幅四尺	深平均三尺
一 同六百三間壹尺	同同	同同	同同
一 同四百三間貳尺	同同	同同	同同
一 同六拾六間四尺	同八尺	同六尺	同四尺
一 同百貳拾五間	同同	同同	同同
一 同貳百四十三間	同五尺五寸	同四尺	同三尺
一 同百拾六間四尺	同同	同同	同同

一 同二百五拾間 同八尺 同六尺 同四尺

一 同千四百貳間 同五尺五寸 同四尺 同三尺

右道路中真杭ヨリ左右各二十四尺ヲ排水内線ト定メ、前記ノ通堀下ケ、其真土ヲ道路へ敷均ス

第六、湿地粗朶工

一 延長千四百八拾五間

右小柴長六尺以上至二寸以下、厚五寸以上縦ニ敷並へ、盛土ノ法リ尻左右各一尺出シ、其上ニ湿地芝又ハ芝ノ類ヲ厚五寸以上置キ、充分踏ミ堅メタル后更ニ横ニ同幅同厚ニ小柴ヲ敷並へ、前記芝ノ類ヲ厚五寸以上ニ敷キ、其上ニ真土ヲ均シ規定ノ高サニ盛土ヲ為ス

第七、小川切替

一 延長百貳拾尺 上口拾貳尺 敷幅拾尺 深四尺

一 同五拾尺 同拾貳尺 同拾尺 同四尺五寸

一 同三拾尺 同拾四尺 同拾貳尺 同四尺

一 同五拾尺 同拾四尺 同拾貳尺 同三尺五寸

一 同八拾尺 同五尺 同四尺 同三尺

一 同貳拾五尺 同七尺八寸 同六尺 同三尺五寸

一 同五拾尺 同六尺八寸 同三尺五寸同五尺

一 同四拾五尺 同九尺五寸 同七尺 同五尺

一 同五拾尺 同十五尺 同十尺 同四尺五寸

第八、橋梁架設

一 渡り九尺 幅十二尺 五ヶ所

一 渡り十二尺 幅同上 十ヶ所

一 渡り十八尺 幅同上 三ヶ所

一 渡り六尺 幅同上 三ヶ所

第九、暗渠

一 渡り四尺 幅四十五尺 深四尺 一ヶ所

(以下、22ヶ所の暗渠工事が為されるが省略)

では、実際の工事の状況はどのようであったのであろうか。前述の空知太一忠別太間の場合と同じく、北海道庁の『事業功程報告』に依ってそれを明らかにしてみよう。まず、明治21年度の場合である。

上川郡假道修築 札幌ヨリ上川郡ニ通スル道路中、空知郡市来知村ト空知太間ハ明治十九年度ニ於テ先ツ假道ヲ開通シ、漸ヲ以テ本道ヲ開築セントセリ。然レドモ本道未タ成ラス、尚假道ニ由ル。故ニ其修補ヲ為セリ。

本工事ハ、市来知村字達布山麓ヨリ空知川ノ辺ニ至ル凡十里許、其間最モ險悪ノ箇所ニ就キ修築ス。其役夫ハ皆札幌監獄ノ囚徒ナリ。明治廿一年六月起工シ、同年八月竣功ス。其工費金千二百五十五円八十八銭一厘トス。

(同『明治二十一年度事業功程報告』)

と記され、札幌監獄署の囚人労働力が使用されている。

次に、明治22年度の工事については、「岩見沢ト空知太間ハ、一時假道ヲ設ケタルモ往来頻繁、貨物運搬等不便ナルヲ以テ、本道開鑿ニ着手ス」とあって、同年4月着工の工事では、道幅3間の道路の「左右ニ幅一尺乃至五尺ノ下水ヲ設ケ、中央九尺ニ砂利ヲ布」くと共に、板橋22個、釣橋5個を架設したが、「降雪ノ為メ一小部ヲ残シテ中止」(同『明治二十二年度事業功程報告』)された。そして、翌23年度に引続きその残工事が実施された。即ち「本年ハ其一小部分ノ残工ヲ継キ、十二月ニ至リ予定ノ如ク竣功」(同『明治二十三年度事業功程報告』)したのである。

この区間の工事終了後に、工事を担当した空知監獄署(集治監)の報告書が作成されているので、次にそれを紹介しておきたい。

市来知村樺戸街道追分ヨリ滝川村字空知太ニ至ル道路開鑿報告

昨二十二年中、当監獄署ニ於テ着工シタルモノハ、道庁ノ委命ニ依リ、石狩国空知郡岩見沢ヨリ同国上川郡忠別ニ達スル中、空知郡空知太ニ至ル線路延長十万九千五百五十四尺ニシテ、其ノ仕様ニ於ケル大略ハ、道幅十八尺、下水左右、坂路勾配ハ最高三十分ノ一、橋梁ノ渡り三間以下二十ヶ

所、湿地ノ個所ハ上口五尺乃至八尺ノ排水ヲ穿チ、或ハ其ノ線路ニ粗朶ヲ布キ、又溜水ノ箇所ハ暗渠ヲ設ケ、渋滞ヲ通ジ、且ツ高低凹凸ハ切割盛土等ノ方法ニ基キ、該工線路ヲ分ケテ峰延、美唄、茶志内、奈井、歌白内ノ五区六箇所トナシ（各処ノ距離近キハ一里余、遠キハ二里半バカリ）各所共ニ囚徒出役所ヲ置クノ設計準備ニ従ヒ、二十一年十一月中旬ヨリ均シク土工ニ従事セシメタルモ、時季ステニ降雪ニ際シタルヲ以テ、其ノ冬季中ニアッテハ伐木、砂利、米、味噌等ニ至ル運搬準備ヲ整へ、昨年五月積雪解融ノ期ヲ待ッテ更ニ着業セシメタル折柄、幌内炭山外役所等、各所事業ノ緩急ニ随ヒ、囚徒増減配置ノ都合ニヨリ、峰延出役、即チ岩見沢村ヨリ樺戸街道分レロニ至ル延長一万二千四百十七尺間ノ開サクニ充テタ囚徒ノ員数ヲ減縮シ、之ヲ本年ノ落成ニ回シタルヲ以テ、第二美唄受持ニ係ル從來市来知村字達布山麓ヨリ上川郡ニ通ズル旧道左側ニ線定更鑿スベキ樺戸道路分レロヨリ空知太ニ至ル開サクノ業ヲシテ、昨年二十二年九月中旬ヲ以テ漸ク落成セシメタルニ付、奈井近傍ハ排水ヤヤ其ノ功ヲ奏シタルモ、奈何セン湿地ノ多キニ加へ、時季消雪ノ為、粗悪ノ土質泥濘最モ甚ダシク、且ツ該線路ハ概ネ林地ニ涉リ、殊ニ草木繁茂、榛蕪ノ中、労働容易ナラザルモノアリ、極メテ困難ヲ感シタリト云フ。而シテ今其ノ成績ニ係ル要項ヲ略記スレバ、其ノ月ヲ閲スルコト十一個月、日ヲ弥ル三百四日、囚徒ヲ役スル十七万七千六百六十人〇一ニシテ、経費ヲ要シタル金一万二千七百十四円三十一銭六厘、之ヲ前記延長間数ニ比例スルトキハ、道路一間ニ付六十四銭六厘八毛ニ当ルモノトス。

（「空知監獄記録」、『滝川市史』〔昭和 37 年〕）

この報告書によれば、市来知一空知太間の工事では、囚人労働の延べ人員が 17 万 7,660 人、その工費は 1 万 2,714 円 31 銭 6 厘となっている。前掲の「上川道路」（『北海道工業雑誌』第 1 号）では、「其延人員ハ拾七万三千余人、工費額九千円許ナリタリト聞ク、但長サ三万以上ノ橋梁費ハ此外ナリト云フ」とあって、両者はほぼ類似した数字と言えよう。したがって、この区間の工

事では、上記のような数字の囚人労働力と工費とが投入されたものと思われる。

6. 上川道路と囚人労働

この上川道路の開削にあたって、樺戸集治監や空知集治監の囚人労働が大量に投入されていたことは、既にこれまでも述べてきた。例えば、明治19年(1886)の市来知一忠別太間の上川郡仮道の開削には樺戸集治監の囚人が、また、同20～22年の空知太一忠別太間の本道開削工事には樺戸監獄署の囚人が、そして同21～23年の市来知一空知太間の改築工事では、同21年に札幌監獄署、同22～23年に空知監獄署(23年7月より集治監と改称)の囚人が、その主要労働力として投入されている。

そこで本節では、こうした囚人労働の実態についてもう少し詳細に触れてみたい。囚人労働の状況については、工事責任者であった高畑利宜の報告の中でもある程度は窺うことができる。明治19年9月22日付の復命書で、上川仮新道の工事に従事する囚人に対し「囚徒依然駸々然トシテ少シモ怠惰ノ色ナク、実ニ小生モ感服ニ堪ヘザリキ」(『深川市史』、昭和52年)と述べた高畑は、しかし同21年8月25日付の「上川郡ニ通ズル仮道路險悪個所改修工事監督被仰付復命書」の中では、

(6月)六日雨天 通鑿ニ従事セリ、折柄入梅ノ時節ニ当リ、霖雨連日且ツ蚊虻毒虫甚シキモ、看守長以下ノ吏員ハ依然駸々トシテ少シモ怠惰ノ心ナク、能ク囚徒ヲ使役セシ為メ意外工事ノ精進シタルヲ見タリ。之レ全ク看守長以下一同ノ誠意勉勵ニ拠リシモノナリ (下略)。

(『滝川市史』、昭和56年)

と書き残しており、囚人よりもむしろ札幌監獄署の「看守長以下ノ吏員」の「誠意勉勵」を高く評価しているかにみえる。だが、いうまでもなく道路開削工事に直接従事したのは囚人達であった。明治20年代初頭の札幌で唯一の

日刊紙である『北海道毎日新聞』には、明治20～22年にかけてこの上川道路の囚人労働をめぐる興味深い記事がしばしば掲載されている。以下、それらを紹介しながら囚人労働の一端をさぐってみよう。

例えば、明治21年12月4日付の同紙には、「上川道路開鑿の実況」と題する次のような記事が載っている。

石狩国空知郡より同国上川郡 ^{ちゆうべつ}忠 鼈に至る道路開鑿の実況を聞くに、該道路線に当る地は元来土人も住居せぬ所にて、真に熊狼狐狸の巢窟なるか上に、蚊虻群を為して人に迫り、其工事の困難なる到底普通工夫の克く為し得る處にあらず。爰に於いて樺戸監獄署典獄安村治孝氏、岩村前長官の命を請け、囚徒を役して此苦業に就かしめたり。蓋し囚徒は、往の犯罪を償はんと欲する情実あるを以て、難苦を忍ひて業を励み土工の進歩を見る容易なればなり。然れども其実際に至つては、工事の半は突然熊狼に出逢ひ、^{あわてて}蒼皇其場を避るか如きは最も恐るべく、最も厭ふべき事にて、剩さへ昼夜の別なく毒虫襲来し、夜間は天幕外数ヶ所に焚火を為し、交番して害虫を防ぐといへとも猶ほ被害を免かれず。為めに安眠する能はず。又其蝥害を ^{しやがい}治するには、僅かに「カンプラチンキ」を擦付して一時の痛苦を凌ぐ。百名の役囚日々用ゆる處の「チンキ」、平均拾壇の多きに至れり。以て其業の困難なるを推知すべし（下略）。

この記事によっても、上川道路の開削にあたって、囚人達を取りまく自然条件を始めとする労働環境が、著しく劣悪であったことは明らかであろう。それにしても、こうした状況の中で開削工事を実施するには、「到底普通工夫の克く為し得る處にあらず」と述べられている点は、かの金子堅太郎の「北海道三県巡視復命書」における次の一節、即ち、道路開削に際しては、「宜シク此等ノ囚徒ヲ駆テ、尋常工夫ノ堪ユル能ハザル困難ノ衝ニ当ラシムベキモノトス」（北海道庁『新撰北海道史』第6巻、昭和11年）を連想させるものがある。

だが、すべての囚人が、こうした劣悪な労働環境の中でも模範囚として開

削工事に従事していた訳では決してない。中にはこのような状態から逃れるために、「逃亡」という非常手段を用いる者も存在した。そのような事例を次に紹介しておこう。

○逃走囚就縛 過日空知監獄署の拘^(ママ)禁囚四名が美唄外役先より逃走し、内二名は其後縛に就きたるとは曾て本紙に記載せしが、尚ほ有期徒刑十三年杉本倉造なる者は、去る一日の午後八時頃、札幌郡江別村に於て捕縛されたる由。

(『北海道毎日新聞』明治22年8月4日付)

○囚徒逃走と自首 空知監獄署の拘禁囚なる有期徒刑十二年、大坂府摂津国西成郡今宮村四十六番地平民岩崎辰之助、同無期徒刑囚、栃木県下野国上都賀郡栃久保村出生鈴木初五郎の両人は、去る十日午後十一時三十分頃空知郡字峰延出役小屋より共謀のうえ逃走せりと。又同署の拘禁囚なる有期徒刑十二年囚、兵庫県播磨国宍粟郡上岩田村三十三番地平民田路文吉なる者は、本月五日空知郡字沖里河出役先きより逃走せしに、同八日午後一時、空知郡字江部音なる樺戸監獄署出張所へ自首したりと云ふ。

(同上紙、同年10月15日付)

みられるように田路文吉の場合は、外役先からの逃亡に成功したにもかかわらず、再び自首している。それ程までに、北海道の自然環境は厳しかったのであろうか。だが中には、下記のように無残な最後を遂げる囚人もいた。

○逃走囚斬らる 神奈川県相模国津久井郡寸沢嵐村三十三番地平民井上秀吉は空知監獄署の拘禁囚(有期徒刑十五年)なるか、上川道路開鑿の為め空知郡字美唄へ出役中、去二十一日午後三時頃胆太くも看守者の隙を窺ひ外一名の囚徒と共に逃走せしかば、夫々追跡ありしに、同日午後十時頃同所を距る南方拾町許りの山中にて追跡押丁の認むる處となり、押縛せんとしたるも秀吉天王寺鋸を振舞はし、外一名は木の枝を以て抗拒し暴行を逞ふするより、押丁も已を得ず豫て猛獸防禦用として携へたる長剣を以て秀吉の前頭部を見かけて斬り付けたれば、其場に倒れて間もなく絶命したり

(と)云へり。

(同上紙, 明治 22 年 5 月 29 日付)

こうした囚人達の犠牲の上に、上川道路の開削は為されたのであった。このこと自体、内国植民地北海道でしかほとんど見る事の出来ない異常な現象と言えようが、もっと驚くべきことには、囚人の道路開削事業への投入に最も熱心であった樺戸集治監の安村典獄を、非難する者がいたらしい事である。そのことを示すのが、次の記事である。

(前略) 空知太より上川忠鼈迄の道路は、昨年中樺戸監獄署に於て其囚徒を使役し、安村典獄ハ之れを主管し客年中既に過半成功し、其残りの分は該線路中最も開鑿困難の場所なるが是れも亦た極めて堅牢に仕上げ、本年七、八月頃までには岩見沢より忠鼈まで馬車を通する見込なりと。同工事に就いては、安村典獄に対し事業の緩慢なるを非難するものある由なれど、樺戸監獄署にては同署より当別村まで及び増毛方面等の道路工事も負担し、当別の方は既に成功したる程にて三方に分れ工事を取急きたる事なれば、非難者の説は苛酷と云はざるを得ず。該典獄が道路工事に熱心なるは、今更ら云ふまでもなきことにて、専ら尽力し居たりしなり (下略)。

(同上紙, 同年 5 月 3 日付)

囚人の外役労働＝道路工事への積極的投入の推進者である安村典獄に対し、その「事業の緩慢」性を「非難」するとは、一体どのような立場の人物なのであろうか。

7. おわりに —— 上川道路のその後 ——

北海道庁設置直後の明治 20 年から 23 年にかけて、囚人労働の積極的利用による本格的な車馬道 (道幅 3 間 [5.5 m], 中央 9 尺 [2.7 m] に砂利を敷き、両側に幅 1 ~ 5 尺 [0.5 ~ 1.5 m] の下水を設置したもの) として完成された上川道路は、しかしその直後から早くも道路の破損が進行しつつあった。明

治 25 年 11 月 10 日付の『北海道毎日新聞』には、そのことを窺わせる次のような記事が掲載されている。

○道路の破損 当地（札幌のこと一引用者）より上川郡に至るには空知太までは鉄道の便あれば、旅客の往来、貨物の運搬等頗る便利なるも、同地より上川に至る間の道路は損所非常に多く泥濘馬腹を没し、其の陰悪なること殆んど言語に尽し難き程にして、平常半日にて達すべき地なるも往復四日を費さざる可からず。従ふて貨物の運賃高貴なるのみならず、運送自然停滞を来すにより他地方購入の物価は格外に騰貴し、同地方産出の物品は大に下落したり。例せば馬鈴薯の如きは一俵十銭内外にして、而かも買手なきより地方人民は大に困難し、只管降雪の早からんことを望み居れりと。又た石狩街道の如きも同様の有様にて人馬の交通困難なりと。経費の乏しき為めに修繕に着手する能はざる事情もあらんが、何とか工夫なきものにやと両地方を通行したる人の話し。

この記事のすぐ後には、「白石村道路修繕」と題する記事もあって、「白石村道路は両側下水の疏通宜しからず、泥濘脛を没する有様にて交通困難なるより、道庁土木課にて修繕工事を起こさんと昨九日、請負入札に附し……」と記されている。また、これより 20 日程前の 10 月 19 日付の同紙にも、「道路に馬車の沈没を見る」との見出しで、次のような記事が載っている。

札幌郡下白石村江別街道東橋より四、五丁の處より半道許りの道路非常に破損し、荷馬車は泥の内に沈没して行くも帰るも自由ならず、通行人は素裸になり川越の如き有様なるのみならず、同所の農家は収穫時に際し迷惑一方ならずと云ふ。

このような記事から判断するならば、上川道路のみならず、「白石村道路」・「江別街道」の道路破損も激しく、いわば今日の国道 12 号の全線各所において、道路の改修・改良に迫られていたのである。翌明治 26 年 1 月 5 日付の『北海道毎日新聞』には、北海道庁の加藤土木課長による「上川道路談」という興味ある記事が紹介されている。

上川道路の実況は、加藤道庁土木課長の直話に依て嘗て其概略を報道したるが、社員（北海道毎日新聞社員のこと一引用者）此頃同氏を訪ひ氏の同道路に於る計画の一端を聞き得たれば、茲に之を掲載せん。氏曰く、一時世間の攻撃を受けたる該道路の損處も今は其批難の声と共に積雪堆裡に埋却して、馬櫓の通行自由なるが故に殆んど其悪路たる感想を失ひたるへし。然れとも明春解雪の候に至らば、復た本年の困難を再演して世間の非難を受くること勿論なれば、今日より之が用意を為して、解雪の時泥濘の爲めに人馬の往来を杜絶するが如き惨状を来さざる様計画せざる可からず。今該道路に相当の修理を加へ真正に道路たるの対面を保たしめんには、概算数万円の費用を要すべく、其設計の概略は、修理すべき道路の延長二万七千八十間、幅三間に厚さ七寸に栗石を敷詰むれば立坪九千四百七十八坪、其上に小砂利六寸敷き立坪八千百廿四坪、其外橋梁の架換、暗渠伏換、路面の泥土取除け、不陸直し、障害木の芟伐等の費用を積算すれば、実に少額なりとせず。又た該道路の悪路となりたる原因は、路盤下低にして土質泥土なると、路傍の林木蔭影して日光を遮蔽するによるものなれば、之か路盤を固め路面に砂利を敷くべきは言を待たず、且つ障害木を芟除するは道路保護上最も必要とする所なり。而して彼の多額の工費は、通常経費の能く負ふ處にあらざれば別に経費要求の順序もあり、急速の実行は覚束なきも先づ今日経費の容す限りは、雪解に於て修理を加ふの見込なりとす（下略）。

以上のような加藤土木課長の談話によつても、「該道路」、即ち完成したばかりの上川道路が、依然として「相当の修理」を加えなければ「真正の道路」とは言えないものであったことが分かる。

この記事が書かれてから 2 年後の明治 28 年 8 月、内務省の小野田元熙警保局長は約 1 ヶ月間に渡つて北海道の巡回を行ない、帰京後に『北海道紀行』（明治 28 年）を著わしている。その冒頭には、北海道の中で「尤も陰悪なる中央道路を通行したるを以て、後日の談噓に供する」ため、この紀行を出版

したと述べられている。では、小野田等の通行した中央道路とは、当時どのような状況であったのかを、彼の紀行から窺ってみよう。

明治28年8月9日、東京を出発した小野田が、鉄道や汽船を乗り継いで室蘭に上陸し、そこから再び鉄道を利用して札幌に到着したのは8月13日であった。翌14日、道庁に赴き、「巡回道路」をめぐる議論が起ったが、その際、地元側である道庁の陶警部長は、「中央道路は到底通行する能はず。故に樺戸、空知の巡回を了し、汽車にて苫小牧に出て、東海岸に沿ふて十勝、釧路、網走を巡回し、帰路根室より函館に出つるを順路と為す」ことを勧めたという。しかし、「務めて陸行せされは、同道（北海道のこと一引用者）の実況を稔知する能はず。故に其困難に耐へ、中央道路を通行せんと欲する」小野田は、「道庁より土木派出官吏へ、中央道路は果して通行すへからざるや否やを問合したるに、其通行全く絶へたりと云ふにあらず。惟、馬と糧食との供給に困難なるのみ」との情報を得、「断然中央道路を通行するに決し」たのである（尤も、小野田の云う「中央道路」とは、いわゆる北見道路の部分に力点が置かれているが）。

札幌・小樽・市来知等を巡回した小野田が、「四ヶ年前中央道路開鑿に従事」した空知分監の武川銓之助看守長等の先導の下に空知太一音江法華一忠別太間を通行したのは、8月19日から20日にかけてのことであった。小野田はその上川道路通行時の状況を、

其通行の道路は、新道にして降雨に遭へば道路泥濘、晴天に会せば土砂飛散す。此の日快晴、蹄跡沙を揚げ、殆んど面を蔽ふの困難に堪えざるを以て各先を争ふて疾駆し、空知太より四時間にして道程七里を馳せ、午後六時音江法華に到り旅館山本彌太郎方に一泊せり。（中略）同二十日午前七時、音江法華を発し上川郡旭川村に向ふ。行程三里餘にして神居古丹に到る。山間に一孤店あり、一同少憩す。其山間を通過すれば一の平野に出つ。是より道路平行、一里餘にして旭川村に達す。時に午前十時なり。

と記している。そして一行は、8月21日から4日かかりで北見道路を踏破

し、無事網走に到着している。しかし、北見道路ほどの悪路ではないとはいえ、「降雨に遭へば道路泥濘、晴天に会せば土砂飛散す」というのは、この上川道路の実態を的確に表現していると言えよう。

さらに、明治31年(1898)12月の『北海道毎日新聞』に「延陵生」なる人物が「本道交通機関論」という論文を連載しているが、その第七回(12月21日付)では、「札幌より上川を経て網走に至る中央道路九十一里十三町餘の間は、漸く昨年竣工せる所、其工事見るべしと雖も猶ほ車道と称すべきは鉄道沿路のみ。融雪霖雨^{不明}候に於ては、行旅の困難名称すべからざるものありと聞く」と述べられている。「昨年竣工」の意味は良くわからないが、道路事情が依然として改善されていないことを、この記事も示している。

以上のような状況は、上川道路が明治28年に仮定県道となり、同40年に国道に昇格した後も長く続いたものと思われる。例えば『美唄市史』(昭和45年)によると、

道庁は、この上川道路の補修に多額の資金を投じたが、悪路の補修が十分でなく、後に請負によって修繕人夫を随所に配置し、直ちに補修する態勢もとっていたが、年々交通が激しくなり、一時的な補修ではとうていなんの役にもたたなかった。大正にはいり、2年、3年と連続して岩見沢一砂川間の国道修繕・補修工事が行なわれた。この工事でさしもの悪路で名高い上川道路もその面目を一新したのであった。

と書かれている。また、奈井江町の大和部落では、大正14年(1925)に道路愛護組合を設立し(昭和4年頃、道路保護組合と改称)、国道の砂利敷きを始め、部落内道路や橋梁の新設、保護、修繕にあたっていたという(『奈井江町史』、昭和50年)。だが、こうした地域ぐるみの奉仕活動に、たとえその一部であれ、依存するような体制では次第に交通量の増加しつつある国道の維持・管理は不可能であった。そのためには、より根本的な道路構造の改良—例えば、その全面的舗装化といった—を必要とした。

そうした期待に応えるべく計画されたのが、太平洋戦争開始直後の昭和17

年(1942)、北海道庁の道路課技師板垣隆義によって発表された「小樽旭川間国道改良計画に就て」という論文である。同論文によればこの計画は、「北海道に於ける軍事、行政、産業経済の心臓部を構成する石狩、空知、上川の三地方を連絡する最重要の幹線道路である」、小樽—旭川間の「国道四号線の一部と二十七号線の全部」を、「北海道の国道幹線」として恥づかしくないものに改良整備しようというものであった。そして「昭和十六年度予算に於て、小樽旭川間の国道改良計画が承認せられ昭和二十三年迄の八ヶ年間に七八〇万円の予算を以て実施せられることになり、十六、十七年は札幌小樽間の改良に着手すると共に、全路線に対する一貫せる改良計画を樹立する為に国道改良班が組織せられ、調査は昨年度より開始せられて既に札幌旭川間の半ば以上の実測を終」えていたのである。

次に、同論文により実際の「計画路線の概要」を見てみよう。まず「札幌市内に於ては現国道の南一條通りは現在市道の北一條通りに変更され豊平川河畔に至る約四軒に及ぶ模範的な街路が整備される」。「東橋の取付道路」に関しては、苗穂駅を「中心主点」とし、「不自然なる屈曲を以て之を苗穂駅に結びつける」「都市計画」側＝札幌市の構想と、「一貫せる国道を主と考え」て「相当大胆な斜橋を以て路線の自然型態を尊重」する「吾々」との間に意見の対立が生じたが、結局「我々の計画線」を「都市計画線に合致させる」こととなった。「白石村厚別字旭町より旧国道の分岐点に至る約一軒の間は路線変更」をし、「野幌官林内に於ては曲線、勾配の改良の為約三軒に及ぶ間相当大胆な土工を行ふ事になつた」。

「野幌より新夕張川江別大橋に至る七軒」間は、「野幌、江別両市街に於て現国道は省線に併行し幅員拡張の餘地なきこと」、「幹線道路と鉄道との密接併行は出来るだけ之を避けたきこと」等の理由で路線変更することとした。そして、「本道最長の永久橋江別大橋を渡り上幌向に至る間は石狩川治水計画に従つて一部堤防を供用し一部町村道利用の計画となした」。

次いで「岩見沢より幾春別川岡山橋に至る区間」では、「鉄道省岩見沢大操

車場計画によつて復々線に増線せらるゝ函館本線の近接二ヶ所の踏切を回避し、「同町競馬場裏手、水道貯水場山腹を降り幌内線を渡つて現路線に復帰する」ような路線変更が考慮された。

「美唄、砂川、滝川、江部乙の諸町村地内に於ては一、二局部的路線変更を見たる箇所もあるが、之等は鉄道との立体交叉計画によるものである。」「音江村、神居村地内に於ては国見峠下、出会沢、内大部及び神居古潭附近等石狩川にのぞむ峡険なる山間部は勾配是正の为中心線の選定に最大の苦心が払はれたが地形上多量の切取と法留擁壁を必要とし、乙江法華、神居古潭に於ては曲線半径一〇〇米—一二〇米の曲線も止むを得なかつた」。

そして、最後の「旭川附近に於ては旭川市都市計画線を考慮の上神居、神楽岡市街を通過せず、美瑛川の忠別川合流点下流に於て架橋、旭川市四條通りに連絡する線が計画された」。

以上が、この札幌—旭川間国道改良計画の全貌である。この計画が板垣技師によって発表された当時、前述のように計画の一部は「進行中」であった。しかし「この計画の円満なる遂行には一、二〇〇万円以上の工費を要するものと推定され、現在の工費によつては其の一部を実現し得るに過ぎない」と考えられており、日中戦争がさらに太平洋戦争へと拡大しつつあったこの時期の状況を考慮するならば、最初から計画自体の全面的達成には無理があったと言えよう。

しかしながら、「独逸には彼の有名なるヒットラー自動車道路あり(いわゆるアウトバーンのこと—引用者)、米国に於ても Pwk way の如き豪壮美麗な自動車道路が存在し其の他全世界の有力国家はすべて誇るべき自国の道路を築造して居るが、吾々の計画も亦吾が国独自の国土風俗に適合し更に北海道の地方的特性を充分加味し決して単なる外国模倣をなさざること」、「道路は一般国民にとり衣食住と共に最も密接なる生活の一部を占むるものにして、之を考へる場合其の实用経済上の観点のみに立つ事を廃し、例へば、学校、図書館、病院等と共に一国の文化施設を代表するものなる事を確信し」といっ

たこの道路計画の基本思想には、現在の時点においても十分に生命力があり、且つ理論的説得力を持つものがあつた、と言えよう。そればかりでなく、この中で提起された「計画路線」自体も、来るべき陸上交通の主役としての「自動車の時代」を予測した、極めて優れた側面を内包していたのである。

むしろ、この板垣技師の計画に盛りこまれた（小樽—）札幌—旭川間の国道改良計画の多くは、太平洋戦争終了後の昭和 20 年代末期より、新たに設置された北海道開発局の手で開始される国道 12 号の全面的舗装・改良計画の中で、あるいはまた、昭和 40 年代になってからの高速自動車道の建設計画の中で生かされることとなるのである。

（なお、本稿で引用した史料の句読点は、筆者が付したものである）

〈追記〉

本稿は、このたび刊行された北海道道路史調査会編『北海道道路史』（全 3 巻、平成 2 年 6 月発行）のⅢ 路線史編、第 5 章「中央道路（札幌—旭川間）」として準備されたものであるが、同道路史編纂の過程で、私のこの原稿にも大幅な改変の筆が加えられ、私としてはやや不本意な形で同書に収録された、という経過がある。以上のような事情から、本誌のこの場をお借りして、本稿を発表させていただくことにした（平成 2 年 6 月 25 日、記す）。