

## ROAD

札樽国道は北海道の  
幹線国道である

札樽国道位置図

安政年間に場所請負人によって開削されたのがこの道路の始まりであり、開拓使時代の道路改修、そして鉄道の敷設、昭和初期の不況期に失業救済事業などで改修・整備され、さらに戦後は占領軍の要請から整備されてきた。昭和30年に札樽間は全線が舗装され、やがて高速道路の開通となる。この道路は北海道の開拓史上、また道路建設業史にも、一大変革期を迎える道路となったもので、幹線国道5号の一部をなしているものである。



道路雑学研究者

三浦 宏

1987年北海道開発局を退き現在、常盤工業(株)札幌営業所長  
著書:「北海道の峠物語」等 多数

明治新政府が誕生する10年ほど前、しかもまだ札幌本府の建設が始まっていなかったころ、石狩の原野に細く続く一本の道があった。それが「札幌越新道」であった。

安政4年(1857)、銭函から千歳に至る道を、函館奉行から半ば強制されて、場所請負人が開削したものであった。草を刈ただけの粗末な道であったが、これによって日本海と太平洋とが陸路で結ばれ、やがて往来する役人や漁師たちによってしだいに踏み固められていった。

明治2年(1869)開拓使は、札幌本府経営のため、先ず銭函から札幌までの道を馬車が通れるように改修することにし、同4年に札幌本道の開削に従事していた労務者を連れてきた。そして翌5年6月に銭函・札幌間を馬車で走れる道が完成した。

また、明治5年には、銭函・小樽間の海岸沿い道路の開削に着手した。海岸は険阻であって断崖が海に迫り工事は容易でなかった。翌6年に延長約3里(12km)、幅2間(3.6m)の小樽・銭函間の新道が竣工し、ここに人馬の往来が容易となった。

しかし、この海岸道路は壊れ易く、修繕には常に監督が必要であって、詰員を増やし事務に当らせた。だが開通したものの未だ車は通ることが出来なかった。

明治10年に開拓使は米人クロフォードを雇い、小樽・札幌間の道路改修を命じた。クロフォードは「将来鉄道築設の際は線路とすること」として、改修に当たった。

請負は大岡助右衛門であった。早急に着手したため準備がととのわず、数々の障害も起きた。その一つは、コレラの発生である。石工を本州各地から集め、船で小樽に連れてきたが、船中でコレラが流行し、その検

疫のため停船されたり、また、暴風雨によって現場が流されたりもした。しかし、助右衛門をはじめ官吏の努力によって予定の工事は竣工となる。工費44,048円であった。

竣工報文には「此道路ニ関スル官員、請負人、各人夫ノ尽力勉勵ニ由リ果タシテ満足ノ成功ニ至レリ」と記されている。また『新撰北海道史』には「従来殆ど神鬼の工を得るにあらざれば不可能とされていたこの難路が、斯も易々と立派に成功したものである」とその偉業を讃えている。

開拓使はこの道路の成功を喜び、12月に鉄道敷設を議決し、明治13年11月28日に日本で3番目の鉄道が完成した。地形の関係からこの道路の上に鉄道線路が敷設されて、車馬道としての交通が阻害されたのであった。止むを得ず多数の踏切を設け、辛うじて通行したのであったが、場所によっては人の通行、待避する余地がなくなり、車馬道としての利用は数箇月にしかならなかった。「交通運輸の不便は勿論、危険甚だしく毎歳人命の犠牲を払うこと少なからず」であった。



当時の海岸道路〈写真提供：北海道大学北方資料室〉

# HISTORY

明治37年(1904)日露戦争が起きると、小樽は海上からロシアの艦隊の脅威を受けても、避難路が全くない。このため、後方連絡の必要性が痛感され、翌38年になり敵の視界から避けるために、山背を迂回して毛無山の鞍部を越え、朝里平野の奥地に出て、石倉山の峠を越え、張碓平野に出て、銭函で旧道と連絡する道路を開削した。この道路は「軍用道路」と呼ばれたもので、札幌・小樽間の連絡はこの道路によらざる得なかった。しかし、この道路は目的が目的であったため「普通馬車の運行不可能の状態なりしを以て之を利用するもの極めて稀に、殆ど廢道に歸する状態」であった。

そこで多少の不便さや危険があっても鉄道沿いの狭い道路を利用していた。この区間に設けられた踏切は、人々に「魔の踏切」と呼ばれ、毎年轢死する人がおびただしかったという。

札幌と小樽は急激に発展してきた。札幌間の道路がこのような状態では「到底時勢の要求に応じることの出来ない道路であり、時代遅れの道路である」ということで、新道の開削が強く要望されてきた。

北海道庁は根本的な道路改良の必要性を認め、その準備を始めた。たまたま経済界の不況とともに失業者が多数出たため、沿道各町村は疲弊困ばいであった。

そこで昭和6年(1931)になり、失業救済費、交通施設の改善から産業振興費、農山漁村振興費をもって工事に着手した。



爆薬挿填穴作業 <写真提供：札幌国道写真帳より>



左から JR、中央が国道5号、右が横断自動車道  
<写真提供：北海道開発局>

工事は直営と請負で行われた。朝里・張碓の両橋と、張碓トンネルが請負であった。路盤に使用した碎石は失業救済の目的から人力によって製造され、馬車によって現場に運搬された。昭和9年1月に1,061,196円60銭5厘を支出し、ここに完成したのであった。

そして同年に、鉄道省の省営バスが札幌・小樽間に走った。北海道での第1号である。

戦後の経済復興と併せて駐留軍の要請もあり、公共事業費および安全保障費により舗装工事が始まった。

小樽・星置間は大改良され、山は切り下げられ、沢は大きく盛土され、勾配が緩やかにされるとともに、急カーブも修正された。

昭和30年10月、延長37.3kmの舗装が完成を見た。投入された総事業費は830,000千円である。沢をくねくねと渡り、断崖を迂回する舗装前の道路は、緊張の解ける暇もなく風景を鑑賞するゆとりもなかったが、これで安心して四季に変化する風景を眺め、眼下に青々とした日本海と、遠くに霞む増毛連山を心ゆくまで満喫できるようになった。

昭和46年12月、札幌・小樽間の交通混雑を解消するために、通称「札幌バイパス」が15,730,000千円を投じて、一般有料道路として完成した。そして北海道横断自動車道に昇格となり、第Ⅱ期工事が始まって昭和49年8月に完成を見た。

張碓峠頂上の「札幌国道開通記念碑」は、道路の歴史を伝えながら、走り去る車の安全を祈っているかのようである。