

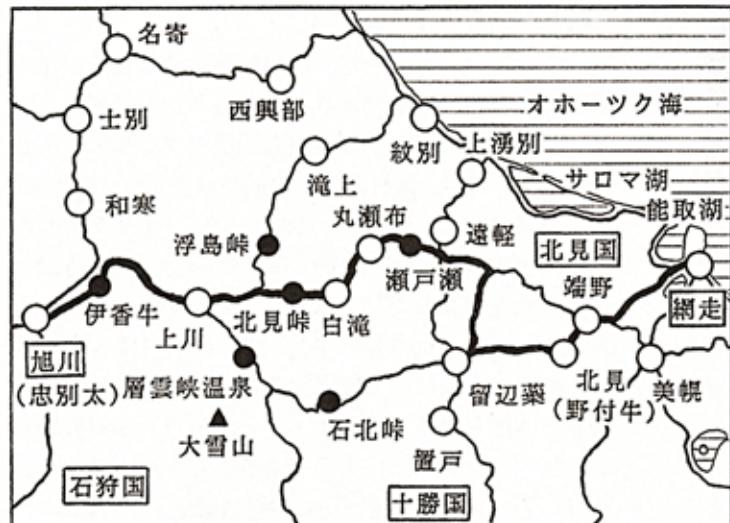
# 北海道道路史上における悲惨な事例（北見道路）

北海道の道路史上、最も悲惨な事例として特記されるものに、旭川・網走間の「北見道路」の建設がある。この道路は「囚人のうめきと血に染まった死の道路」として、あまりにも有名である。明治時代の初期、北海道の開拓に一番貴重な労働力として、この屈強な若者たちを、困難な人跡未踏の地の道路開削に使役することを政府は考えた。そして「夏期数月ノ間死者一百以上をモツテ葬スルニ至ル。嗟亦慘ナラズヤ」となったのであった。



道路雑学研究家  
三浦 宏

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



この「北見道路」は、当時南進の気配をみせていたロシアに対する国防上と、北海道の内陸部開発のため札幌と網走間を結ぶ道路が必要とされ開削されたものであった。明治21年（1888）北海道庁長官・永山武四郎は「本年度ニ於テ上川郡忠別ヨリ北見國網走ニ至ル新道ヲ開鑿シ以テ南北ノ交通ノ連絡ヲ圖ラントス。要スルニ兵備上殖民上緊急ノ事業ナリ」としたものである。

当時の方針として「密林と険しい山と谷。難工事であるから囚人を使え。死ねば国庫の支出も助かるし、また泣く者とていい。普通の人夫は1日40銭だが囚人は10銭で済む。一挙両全の策である」というものであった。これによって多くの囚徒が、これらの困難な道路開削に使役されたのであった。

そこで、明治22年（1889）10月にまず、旭川側から工事に着手された。旭川・愛別間は空知集治監（三笠）の囚徒によって行われたが、囚徒のみでは工事の完成が困難であったことから、その先の愛別・中越間を民間に請け負わせて、11月に完成をみた。

一方、網走側ではこの道路の開削をするために、同23年に釧路集治監の分監として宿泊所などの建設が始まった。そして翌24年5月に、釧路集治監から網走分監に移された、1,100余人の囚徒によって、網走・中越間の工事が開始されたのである。

まず仮泊所と兵站基地の建設が始まる。基地は網走湖西南隅に設けられ、ここに道路開削に必要な器具や食料などを保管する倉庫を建てた。網走から船で物資をここに運び、馬車で次々と奥地へと運ばれていった。

道路開削のために小屋掛部隊、橋梁架設部隊、道路開削部隊に囚徒は分けられ、特に主力となる道路開削部隊は、一組を220人として4組が編成された。

延長162.7kmを13の工区に分け、早く担当工区を完成した組には、次の作業容易な工区を自由に選べることにした。このため、各組は競争で作業を行い、不眠不休の労働が日夜にわたって続けられた。『端野町史』には「毎朝午前四時に開始し、終業は遅い時は翌朝の午前一・二時になる時もある程で、睡眠も充分



道路開削現場へと向かう囚徒の列

にとれぬ程であった」と記している。『網走監獄沿革史』は工事の模様を「工事督励ノ方法如斯ナリシヲ以テ激烈ナル競争心ヲ奮起シ、夜間築ヲ点シテ就業シ、一区域ノ間僅カ一ヶ月計リニシテ竣工セシモノ少シトセス。……然レトモ競争ノ弊ハ規律ノ厳正ヲ保チ能ハス、過重ノ労働ハ健康ヲ害シ、不検束ト從事ノ困苦ハ多数ノ逃亡者ヲ出セシモ、更ニ他顧スルトコロナク一意專心、唯タ工事ノ速成ヲ期センカ如クナリシ」としている。

最も困難であったことは医事衛生に関するものであった。仮泊所に多数の囚徒を押し込めたことと「霖雨月余ニワタリ、道路壞敗泥濘馬脚を没シ」という状態であったため、生鮮食料の補給が追い着かず、それに加えて過労のために、水腫病（一種の脚気）が発生し、死亡者が相次いだ。白米ばかりでは過労で衰弱した身体に栄養失調がおそれとなり、致命的であった。また、囚徒ばかりではなく看守の中にもこの病氣で死亡した者も出たのであった。北見道路の開削に当たって、殉難した者の数は記録によってまちまちであり、北見峠に建つ慰靈碑では「一八〇余名」と刻み、緋牛内の鎖塚の碑は「三〇〇人にも及ぶ」とし、瀬戸瀬の慰靈碑は「二三八人」と刻んでいる。奥山亮は「二四〇人」とし、小池喜好は「二一二名」と、それぞれ調査の結果で示している。『網走分監沿革史』は「逃亡セル者ハ斬殺、病因ハ斃レテソノ屍ハ風雨ニサラサレタ。夏期数月ノ間死者一百以上ヲモツテ葬スルニ至ル」としているだけである。いずれにしても、僅か7カ月の間に200人以上にも上る死者を出した惨状は、想像を絶するものがある。また「凄惨無常、囚徒のうめきと白雪朱に染むるこの世の生地獄さながら」（『北海道行刑史』）で、死者の多くは路傍に埋められていった。

不眠不休、酷使に次ぐ酷使を重ねて「北見道路」は完成した。「本道集治監史上正ニ拭フベカラザル一汚点トイフベキナリ」（『網走監獄沿革史』）とする。

いや應なしに開拓の先駆者とされ、判決以上の「死



網走市二見ヶ岡の「国道創設 殉難慰靈の碑」



白滝村北見峠の「中央道路開削 殉難者慰靈の碑」

という罰を、溯北の地で与えられ多くの靈を慰めるため、やっと80年経って「国道創設殉難慰靈の碑」が網走湖畔の二見ヶ岡公園の道路沿いに昭和43年11月に建立された。「当時現在の網走刑務所に服役中の受刑者の多数の血と汗の協力により完成……殉難者の慰靈に誠をささげるため国道創設殉難慰靈の碑を建設し」と刻まれている。

また白滝村北見峠の頂上には「中央道路開削殉難者慰靈の碑」が昭和49年9月に建立された。碑文には「明治二十四年春着工以来わずか七カ月余りを経た同年十一月には、この北見峠まで網走から三十九里（一五六秆）の道路が完成を見るに至り、……作業内容は想像を絶する酷使につぐ酷使、不眠不休の労役が続けられ……死者は路傍に仮埋葬されたまま弔う人もなく、粗末な名もない墓標は風雨にさらされたまま、月日のたつに従い消え去り……未だ當時埋葬のまま地に眠れる靈の多いことを想い、ここに殉難者慰靈の碑を建立し、この道路建設の礎となった囚人の靈の安らかな眠りを念ずるもの」と刻んでいる。

遠軽町瀬戸瀬には「国道開削殉難慰靈之碑」が建立されていて「歴史は歴史として眞実を後世に残すのが七〇年代に生きる私達に課せられた義務と考え囚徒の靈の安らかに永眠されることを祈念し」と刻んで、昭和51年9月に瀬戸瀬婦人会が建立した。

彼らは決して「犠牲者」ではなく、あくまでも「殉難者」である。すなわち殉難とは「國家の危機を救うために命を捨てる」ことの意である。彼等が身命を投げ出して開削してくれた多くの道路によって北海道の開拓は進められ、そして現代の私たちに「偉大なる遺産」として道路を残してくれている。輝く未来建設のために殉難した多くの靈は、これらの碑とともに道路を見守ってくれている。