

「札幌本道」今昔

～川の道「千歳越」は、 歳月を経て「弾丸道路」へ～

この北海道の重要幹線道路誕生には、多くの苦難とロマンが秘められている。その記念碑ともいべきなのが国道36号札幌・千歳間道路、通称「弾丸道路」であり、島松沢にその歴史をとどめている。



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 札幌営業所所長
著書：「北海道の峠物語」等 多数

先住民族のアイヌは狩猟民族であったことから、熊や鹿の歩いた道を利用した。そのため道路の開削などは必要がなかった。加えて松前藩もまた鎖国主義をとっていたため、むしろ道路の発達を拒んでいた。

札幌と千歳間の道路もまた、猟をする人たちが鹿道などを歩き、それが自然に踏み固められ、次第に道らしくなっていた。

ここには古くから「千歳越」と呼ばれる川の道があった。勇払から舟で勇払沼、美々川をさか上り、美々に上陸して2里（約8）ほどの経路をたどり千歳に到着、それからまた舟で千歳川を下り、石狩に至った。すなわち水路に頼る道であった。アイヌの丸木舟を雇い入れ、堅雪の季節になると、千歳から勇払沼まで舟を引っ張って越すこともあった。

文化年間（1804～1817年）になり、場所請負人であった山田文右衛門が、美々から千歳までの約2里と千歳～漁太間の約6里を開削したのが、そもそもこの道路の初めであった。

安政4年（1857年）になって、箱館奉行の強い要請により、石狩場所請負人の安部屋伝次郎が星置から島松までを、また勇払場所請負人の山田文右衛門が島松から千歳までを、すべて請負人の私費により開削した。道幅4m程度の草木を刈っただけの粗末なものであったが、これによって太平洋側と日本海側とが陸路で通ずるようになった。これが「札幌越新道」と呼ばれたものであり、今日の国道36号の原形となった。

松浦武四郎、飯田豊之助らが選定したこの道路も、自然の道路とあまり変わりはないといわれているが、北辺の急を告げるために往復する役人、漁場を渡り歩く漁師らによって、次第に踏み固められていった。

◆ ◆ ◆
明治2年、北海道に開拓使が設置され、札幌に本

府が設けられると、明治政府は欧米文化を北海道の処女地にうち立てようと、アメリカ人のケプロン、ワーフィールド、クラーク、クロフォード、ワイマン、ホルト、ダンなど多数の技術者を招へいする。そして開発の基盤を重視して札幌の街路計画、「札幌本道」の建設など注目すべき事業を行った。

開拓使顧問兼頭取として年俸1万ドルで招へいされたケプロンは、道路の必要性を「建国ノ新古ヲ論セス、实际上国ヲ開クハ道路ノ外ナシ」とし「首都ト室蘭トノ間ニ一路ヲ開クハ最大要件タルコト明瞭」（『新撰北海道史』）との報告書を開拓使に提出する。政府はこの報告を受けて、函館から室蘭を経由して札幌に達する「札幌本道」開削を決定した。すなわち「札幌・函館・内地間連絡交通路がなければ、札幌は首府としての価値がないとし、その開設の急務であることを力説した」（『札幌市史』）からであった。

明治5年3月、東京、伊豆、南部、鹿児島などから集められた職工、人夫たちは、ハッピーの背中に開拓使の「開」のマークを付けて、函館から札幌に向かって無人の荒野に工事を進めた。途中には必要な器具を製作する作事小屋を建てたり、外人技師・官吏の詰所、休泊所、人夫小屋、病院なども設けている。工事は、午前8時から午後4時まで8時間労働として、人海戦術で進められた。室



札幌本道の開削状況

蘭～札幌間は特に難工事であって「坂路峻険にして岩は火薬を用いて之を破裂し、百尺に付き五尺以内の勾配を為し、開削特に困難を極めたり」と記録に残されている。

この「札幌本道」は、函館と札幌とを結ぶもので、函館～森間は陸路42、森～室蘭間は海路を船で46、室蘭～札幌間は再び陸路で134.5というものであった。幅員は7～13mで両側に側溝を掘り、大小合わせて323の橋を架けた。労務者の延べ人数は709,543人に及び、死亡者もまた71人に達した。総経費は実に843,700円14銭7厘を要している。明治6年6月、着工後わずか1年3カ月で、日本で初めての長距離洋式馬車道が完成した。

「札幌本道」の完成は、北海道の交通運輸上、また交通網拡充の骨格として絶大なる効果をもたらした、北海道開拓史上における一大事業となった。

◆ ◆ ◆

やがてこの「札幌本道」は、開削当時の目的であった函館、室蘭、札幌連絡路としての使命が終わる。すなわち明治38年の函館・小樽間および大正15年の苗穂・苫小牧間の鉄道が開通したためである。鉄道が開通してからは「千歳・苫小牧・室蘭への長距離交通路としての重要性や利用度は減じたが、一面月寒聯隊、墓地、火葬場、ゴルフ場、種羊場の設備拡張や、定鉄電化等の関係もあって、札幌・月寒間の交通量は著しく増加したので、従来のような砂利道ではとうてい修理も追いつかず、泥田のような悪路は、札幌名物の一つに数えられていた」（『札幌市史』）。

この道路が再び長距離交通路としての本来の性格にもどるのは、「戦時中設けられた千歳の飛行場が終戦後に大拡張され、支笏湖は支笏洞爺国立公園に指定され、各種の施設が行われ、千歳線、支笏線のバスの路線も開設されて、札幌・千歳間の自動車交通が著しく頻繁となり、観光道路、特殊道路としてますます重要性を加えてきた」（『札幌市史』）からである。そこで北海道庁では「豊平駅・



舗装される前の国道36号



完成した国道36号島松沢付近

◆ ◆ ◆

月寒間の舗装を計画し、関係市町村では進んで小樽・札幌間、札幌・千歳間舗装実施促進について運動を行うようになった」（『札幌市史』）。

◆ ◆ ◆

従来「室蘭街道」と称せられていた「札幌本道」は、大正8年の道路法で、札幌・千歳・苫小牧そして浦河に至る地方費道札幌浦河線と認定され、その性格を異にする路線になってしまっていたが、昭和27年12月4日の新道路法制定により、再び札幌と室蘭を結ぶ1級国道36号線と指定された。

北海道開発局発足当時の初代建設部長であった小川譲二は、当時の道路状況等について、「われわれがこの区間の改良・舗装を計画したのは26年の春ころで、路幅が狭く、カーブは多く、また路盤も弱いところに、駐留軍の重車両の交通が増加して路面の損傷が激しく、一般車両の交通が困難となり、路線の民家は毎日ひどいほこりをかぶって生活しなければならず、たまたま羽田～千歳間の民間定期航空が開始（昭和26年10月）されたが、悪路のため、札幌～千歳間の自動車、バス連絡が不可能のことも起こり、われわれは建設省・大蔵省に対して、駐留軍の車両通行が増加し一般交通が迷惑していることで、26年春ころ、この道路の改良・舗装計画を提出した」のである。

これに類似のものは全国各地にも起き始めていたので「建設省・大蔵省はこのような事態を何とかして解決しなければならないとして、27年度予算編成にあたり、560億円を安全保障諸費という名目で対策費を計上した」と『北海開発局十五年小史』の中で、その思い出を記している。

かくして、安全保障諸費の一部が北海道の道路事業にあてられることとなり、札幌・千歳間道路の完全舗装工事には8億7,000万円が投じられ、昭和28年11月に着工後1年1カ月にして、通称「弾丸道路」が完成した。