

▶ 「軍事道路」の文字が見える大正5(1916)年の地形図。

陸地測量部発行2万5千分の1地形図「銭函」(大正5年)



CHAPTER 1

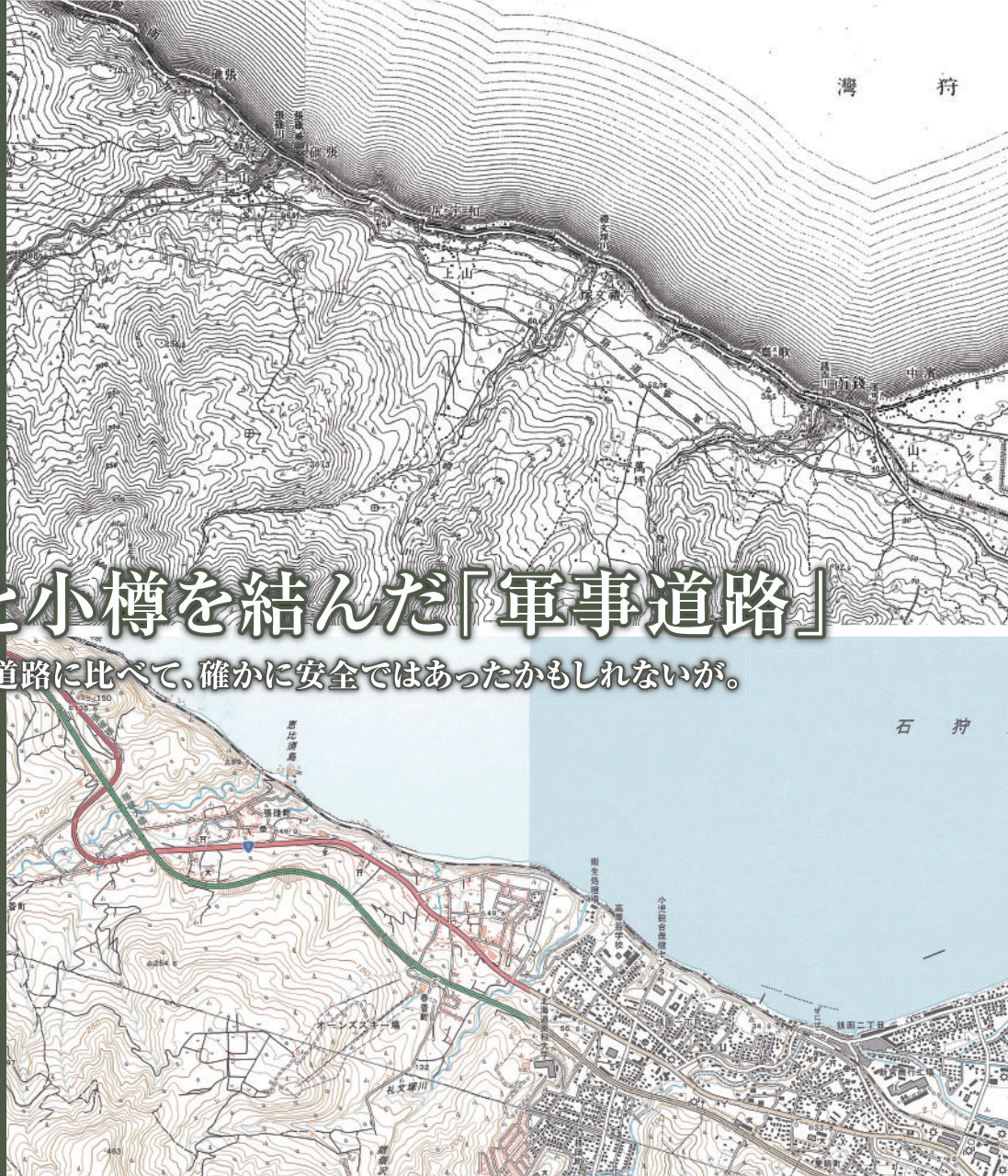
札幌と小樽を結んだ「軍事道路」

鉄道沿いの道路に比べて、確かに安全ではあったかもしれないが。

和田 哲

▶ 上の図と同じ範囲の現在の地形図。

国土地理院の電子地形図



海沿いの危険な道か、内陸の険しい道か

札幌～小樽間の道路の歴史は海沿いから始まった。最も古い道は、現在のJR函館本線の銭函～小樽築港間のルートに近い。断崖が海に迫り、崖崩れが頻発するこの難所を、かつてアイヌの人々はカムイコタン(神の居所)と呼び恐れた。探検家の松浦武四郎は、アイヌがここを通行する際には木幣を山神に捧げて無事を祈ったと「西蝦夷日誌」の中で述べている。

幕末の安政4(1857)年、現在の小樽にあったアイヌと和人の交易拠点「オタルナイ場所」の経営を請け負っていた近江商人・恵比須屋半兵衛は、箱館奉行から銭函～熊碓間の道路開削を命じられ、海沿いの道を自費で切り開いた。工事には延べ5,600人が使役されたと伝えられている。慶応2(1866)年には札幌側から延びてきた道路に接続し、日本海と太平洋を結ぶ重要な交通路「札幌越新道」が全通した。開拓使設置後の明治6(1873)年には海沿いの道が馬車道に改修されたもの

の、狭く危険であることに変わりにはなかった。

その後、アメリカ人技師のジョセフ・クロフォードが海沿いの道をさらに改良し、その上に石炭輸送を目的とした鉄道をまるで路面電車のように敷設。その官営幌内鉄道(JR函館本線の前身)の札幌～手宮間は明治13(1880)年に開業する。すると今度は、徒歩で移動する人々が列車という新たな危険に晒されることに。人々は線路の脇の狭い部分を歩くしかなく、何度も踏切を渡って海側と山側を行ったり来たりしなければならなかった。当時の踏切には警報器も遮断器もない。見通しが悪く危険で、事故が多かったと伝えられている。海が荒れて通行できないこともあった。大正の地図にも線路と絡み合う旧道が描かれている。

内陸部に現在の国道5号が完成したのは、鉄道開通から54年後の昭和9(1934)年。実はそれよりも先に、もう一本の道路が建設されたことはあまり知られていない。日露戦争が勃発した明治37(1904)年、日本海に面した



1. 銭函駅の東側と現在の国道を結ぶ旧道の途中から、軍事道路が分岐する。この南側の交差点ではなく、現在の地形図にはないこの細い道が大正時代の地形図と一致する。
2. 礼文塚川を短い橋で渡る。急カーブで谷を下り、なるべく短い橋で川を渡る“大曲”は、古い街道にしばしば見られる特徴だ。
3. 国道5号の張碓カーブ付近を境に、軍事道路は生活道路と化した東半分と、昔ながらの石倉山の山道である西半分とに分かれている。

鉄道と道路は、ロシア艦隊の攻撃目標にされる危険があった。そこで急遽、山間部に迂回する道路の建設が始まる。工事半ばで国の拓殖費の予算が削減され、一時は工事続行が危ぶまれたが、小樽市側の熱心な要望を受けて続行。翌年に、銭函駅付近から龍徳寺（小樽市真栄1）付近までの全長約17km、幅約3.7mの道路が開通した。大正の地図や小樽市史には「軍事道路」とあり、地元でもそう呼ばれることが多いが、「軍用道路」「軍人道路」などの呼び方もあるという。

やがて、海沿いの旧道に代わって軍事道路が国道に編入された。しかし急勾配や急カーブが多く、札幌間のメインルートとしては使いにくかった。引き続き旧道を歩く人も多かったようだ。安全で車が走りやすい新道建設が望まれる。昭和9（1934）年に新たな国道が完成すると、軍事道路は役割を終えた。その後、太平洋戦争末期にはアメリカ軍の機銃掃射が石狩湾岸を襲ったが、このような事態に備えることが目的だった旧軍事道路を見直そうという動きは起きなかった。

旧軍事道路を歩いてみる

旧軍事道路の東部は現在も通行可能だ。銭函駅と国道5号を結ぶ道道銭函停車場線は恵比須屋道路時代からの旧道だが、その途中からかつての軍事道路が左に分岐する。舗装されていない細い道だが、すぐに直線の舗装道路に合流。少し進むと道は再び曲がり始め、銭函川を「仲の橋」という小さな橋で渡る。現在の橋は昭和39（1964）年に建設されたようで、かなり傷んでいるがそれほど古くはない。

いったん住宅街の直線道路になったと思えば、急カーブで谷を下り、礼文塚川を短い橋で渡る。その先では現在の国道と重なり、西春香のバス停の先でまた右に分岐。右側には列車からもよく見える恵比須島と海の絶景が広がる。恵比須島は、最初の道路を造った恵比須屋

半兵衛にちなむ名だ。

張碓の市街地は現在も旧軍事道路が中心。閑静な住宅街が続き、神社や郵便局も沿道にある。高い高速道路を見上げ、国道5号をトンネルで抜ける。そこから先の西部は一転して、山歩きの険しい道になる。道路跡が宅地化で消失していたり、近年の工事で通行が困難になっている場所もあるので、気軽には探索できない。「小樽市史」によれば、標高360mの石倉山の峠を越え、毛無山の鞍部など深く山背を迂回して、終点の龍徳寺に至ることになっている。

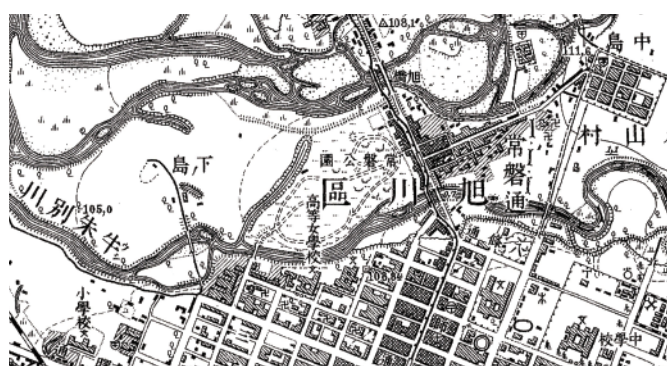
現在も残る通信設備の遺構

ほぼ廃道になったこの沿道には、いくつかの遺構が残っている。その一つが電話線関連のもの。昭和5（1930）年に開通した市外電話のケーブルが、旧軍事道路沿いに埋設されたのだ。ケーブルの埋設位置を示す石製の標柱が現存している。また、山中の区間には郵便マークの付いた小屋が2カ所に残っている。鉄筋コンクリート造りで、高さ3.46m、幅2.52m、奥行き1.72m。それが何のために設置されたかは長らく謎とされ、郵便マークがあることから郵便物の保管場所ではないかなどさまざまな議論があった。しかし近年の研究で、通信・信号能力の減衰を補う「装荷線輪」という装置を収納していた施設だったと推定されている。昭和初期、電話は逓信省の管轄であり、現在は郵便マークとして知られる「〒」は本来は逓信省の頭文字「テ」を図案化したものなのだ。

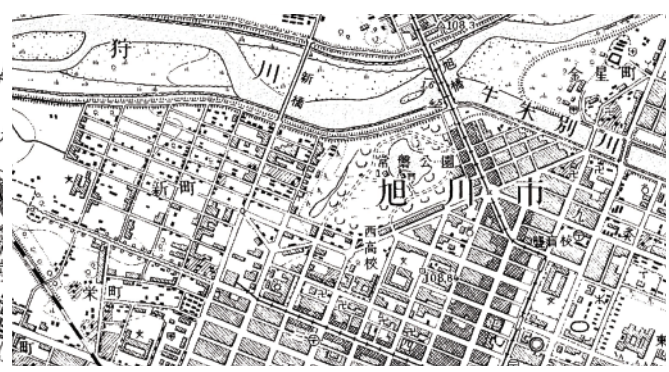
旧軍事道路が誕生してから、それに代わる国道が開通するまでわずか26年。眠りについてからまもなく100年になろうとしている。大動脈としては短命だったが、北海道の経済を支える港湾・商業都市であった小樽の発展に貢献したことは間違いなく、今も残る道を歩けば、その誇りのようなものを感じるのだ。

旭川常盤ロータリーと旭橋

街の交通の2大シンボルは、水害の克服から生まれた。



牛朱別川切り替え前、多くの川が複雑に蛇行していた大正初期の旭川。
陸地測量部発行2万5千分の1地形図「旭川」(大正5年)



ロータリー交差点と旭橋に路面電車の移動がある、戦後の旭川。
地理調査所発行2万5千分の1地形図「旭川」



同じ範囲の現在の地形図。 国土地理院の電子地形図

牛朱別川の切り替えて6差路が誕生

旭川市中心部の北側、常盤通1丁目にロータリー交差点「旭川常盤ロータリー」がある。リングになっている車道の直径は約76mで、同様の交差点としては日本一の大きさである。国道40号を含む6方向への道路が放射状に伸びている交通の重要な拠点で、交通量が多く、観光スポットとしても人気だ。

このロータリー交差点の位置には、かつて「常盤橋」という橋があった。石狩川の支流、牛朱別川の古い流路に架かる橋だ。現在の牛朱別川はロータリー交差点の250mほど北をまっすぐ西に流れて旭橋の真下で石狩川に注いでいるが、90年ほど前までは常盤公園の南側を蛇行しながら流れ、合流地点は1.6km下流にある現在の旭西橋付近だった。

北海道庁が上川に旭川・永山・神居の3村を設置し、植民都市の新設を計画したのは明治22(1889)年。明治24(1891)年には永山村に、翌年には旭川村に屯田兵が入植した。その後、短期間のうちに街が発展するのだが、市街地は常に水害の危険にさらされていた。上川盆地を流れてきた石狩川・牛朱別川・忠別川・美瑛川の4大河川が市街地西部で合流し、大雨のたびに激しく増

水したのだ。石狩川と忠別川は国の所管だったため護岸工事が実施されていたが、地方費で管理されていた牛朱別川は十分な洪水対策がされていなかった。そこで旭川区(大正11年から市)では牛朱別川をショートカットする大工事を計画。洪水防止だけではなく、旧河道を埋め立てることで20万坪以上の新たな市街地を確保しようというものだった。

埋立地の払い下げ交渉に時間がかかりやや遅れたが、昭和5(1930)年に着工。新水路は翌年に完成し、旧河道の埋め立てはさらに翌年の昭和7(1932)年に完了した。これに合わせて旭橋も架け替えられ、「北海道三大名橋」の一つに数えられた現在の橋ができた。また、埋め立てた旧河道を中心とする区画整理が行われ、旭川の中心部の碁盤の目と旧牛朱別川以北の碁盤の目とが、旧常盤橋のところで接することになった。ほぼ45度向きが違う2つの碁盤の目が隣り合ったことで、6差路が生まれたのだ。

東京の北では初めてのロータリー交差点

当時すでに自動車が市内を走行していたが、交差点の交通整理の方式は「進メ」「止レ」と書かれた板を警

察官が操作する手動式の「信号標板」が主流。自動式信号機は昭和5(1930)年に東京の日比谷交差点にお目見えしたばかりだった。当時の技術では6差路を信号機だけで制御するのが難しく、東京の北では初めてロータリー交差点方式が採用されることになる。こうして昭和11(1936)年、旭川常盤ロータリーが誕生した。旭橋に向かう旭川市外軌道の路面電車だけはロータリーを回らず、中央の円形地帯をまっすぐ横断していた。

昭和25(1950)年、旭川に屯田兵が入植してから60周年を迎えたことを記念して北海道開発大博覧会が開催された。この時、ロータリー交差点の円形地帯に博覧会のシンボルとして「平和塔」と呼ばれる鉄塔が設置される。電車が塔の真下を走り抜けるようになっていて、子供たちは大喜びだったという。

ロータリーを渡る路面電車が廃止されたのは昭和31(1956)年。電車が潜っていた平和塔も撤去された。この後およそ30年間、円形地帯には鉄塔がない時代が続く。昭和60(1985)年、新たに高さ35m、幅6mのロータリーシンボルタワーが竣工。鉄柱の上に建てられている銀色のオブジェは、氷や雪、氷柱に代表される旭川の自然を表現している。平成12(2000)年から、冬の夜はイルミネーションで彩られている。

この常盤ロータリー交差点の通行方法はローカルルールが多くてかなり特殊。旭川市民の中には、遠回りしてでもロータリーを通りたくないという人が少なくないようだ。ラウンドアバウトと呼ばれる信号機のないロータリー交差点は、周回路を走っている車が最優先。これから周回路に入ろうとする車は、現在周回路を走っている車を妨げてはならない。これは、直線道路を真っ直ぐ走っている車が最優先で、合流する側がタイミングを計らなければならないのと同じ。しかし、旭川常盤ロータリーには「国道40号が優先」というローカルルールがあるので、慣れていない人は注意が必要だ。

時代を超えて愛される旭橋

牛朱別川の切り替え工事の後、旭川常盤ロータリーに先立って完成した現在の旭橋(4代目)は、北海道大学工学部長・吉町太郎博士が「旭川のシンボルになるように」と考えて設計。全長224.82m、幅18.3mで、路面電車の軌道も敷かれていた。

陸軍の駐屯地につながる橋でもあるので、道路から見た橋の正面の上の鉄骨には、第七師団長・佐藤巳之助中将が書いた「誠」という文字を中心に、忠節、礼儀、武勇、信義、質素という「軍人勅諭綱領」が書かれた朝日のようなマークが掲げられた。戦時中までは電車が橋の上を通過する時、車掌は「気をつけ!」と号令をかけたという。軍都旭川を象徴する橋であった。軍人勅諭綱領は戦後に撤去される。

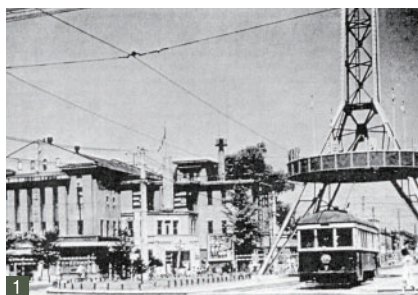
昭和31(1956)年、路面電車が廃止された。親柱の上に伸びていた装飾は老朽化のため撤去。そして、レトロなランタン風の照明も故障が続いたことから昭和41(1966)年に撤去されてしまった。しかしその後、市民の強い要望を受けて創建時の照明が復元され、昭和58(1983)年に完成する。

現在の旭橋が完成してから、今年でちょうど90周年。かつて「北海道三大名橋」と呼ばれた3つの橋(旭橋・幣舞橋・豊平橋)の中で唯一、平成と令和の時代を生き続けている。

和田 哲(わだ・さとる)
街歩き研究家

■ profile

1972年札幌生まれ。札幌旭丘高校、日本大学法学部卒業後、広告代理店や地元情報誌「O.tone」編集者を経て独立。古地図や古写真、道路のずれから札幌の歴史をひもとき、雑誌連載やYouTube、講演活動などで発信している。2015年にNHK「プラタモリ」札幌編で2人目の案内人を務め、現在はHBC「今日ドッキリ」やHBCラジオ「朝刊さくらい」(毎週金曜日)などに出演中。著書に「古地図と歩く札幌圏」(あるた出版/2020年)。



1. 昭和25(1950)年、旭川常盤ロータリーにかつて存在した平和塔の下を潜る旭川市街軌道の路面電車。(旭川市中央図書館所蔵)
2. 現在の旭川常盤ロータリー。ヨーロッパのような景観に圧倒される。
3. 旭橋には、寒暖の差の激しい旭川の気候に対応し、左右に傾くことで鋼材の伸び縮みを吸収する「ロッキングコラム」が見られる。