

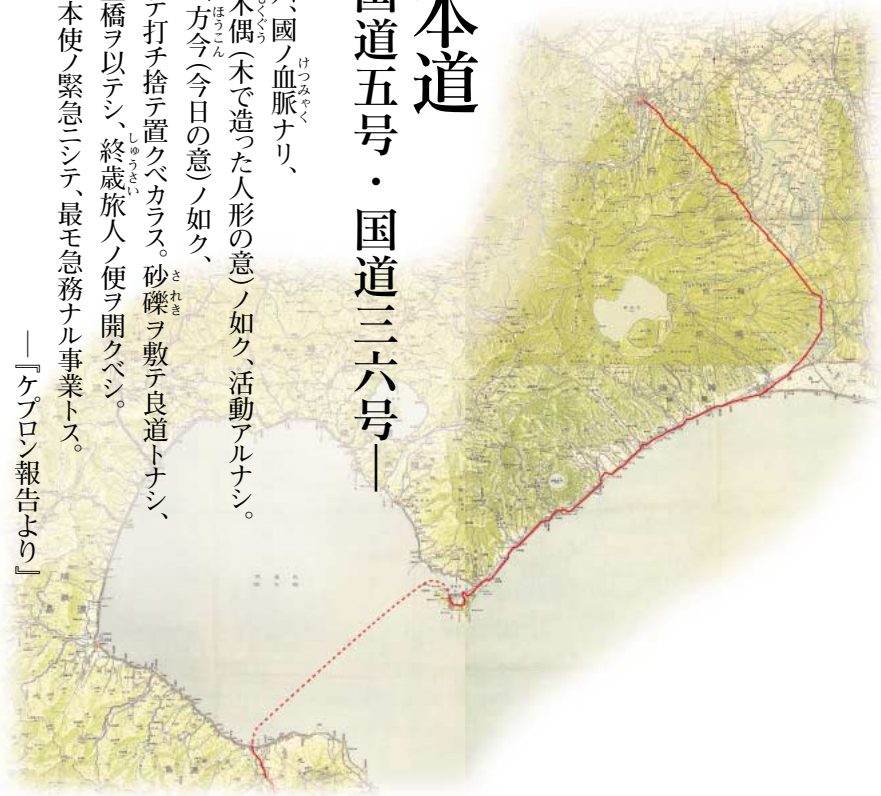
さつぽろ

# 札幌本道

— 国道五号・国道三六号 —

道路ナルモノハ、國ノ血脈ナリ、  
脈絡ナケレバ、木偶もくぐわう（木で造つた人形の意）ノ如ク、活動アルナシ。  
北地ノ道路ハ、方今ほつごん（今日の意）ノ如ク、  
半成ノ有様ニテ打チ捨テ置クベカラス。砂礫されきヲ敷テ良道トナシ、  
且、架スルニ堅橋ヲ以テシ、終歲しゅうざい旅人ノ便ヲ開クベシ。  
余ハ、此ノ件ヲ本使ノ緊急ニシテ、最モ急務ナル事業トス。

— 『ケブロン報告より』



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が必要がなかった。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。

札幌と千歳の間の道路もまた、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、美々に上陸して二里（約8km）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（一八〇四〜一八一七年）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二里と千歳〜漁太間の約六里を開削したが、そもそもこの道路の初めであった。

安政四年（一八五七年）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、



札幌本道の開削状況

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、今日の国道三六号の原形となった。

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かったといわれているが、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。

明治二年、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なった。

開拓使顧問兼頭取として年俸一万ドルで招へいされたケプロンは、道路の必要性を「建國ノ新古ヲ論セス、實際上國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。

明治五年三月、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、午前八時から午後四時まで八時間労働として、人海戦術で進められた。室蘭と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爲し、開鑿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、函館と森間は陸路四・二km、森と室蘭間は海路を船で四・六km、室蘭と札幌間は再び陸路で一・三・四・五kmというものであった。幅員は七・一三mで両側に側溝を掘り、大小合わせて三・三三の橋を架けた。労務者の延べ人数は七〇九、五四三人に及び、死亡者もまた七一人に達した。総経費は実に八四三、七〇〇円一四銭七厘を要している。明治六年六月、着工後わずか一年三カ月で、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、北海道開拓史上における一大事業となった。

また森埠頭の栈橋は、本道初の木造洋式栈橋として特異な工事であった。栈橋の長さは一四一間（二五・三二m）、幅三・三間（六・四四m）のものであり、工費一七、〇一九円九六銭で、明治六年一月に竣工となった。



出来上がった「札幌本道」の状況（北海道大学北方資料室）

橋脚に使用された木材は、茅部村の栗や榎の木であった。杭は海底に深く入れ周囲に石を積み重ねている。そして鷲ノ木村の桂川の上流で湧出していた原油を、この橋脚に塗布して乾燥させ、海中に建て込んだものである。これを提案したのは、戊辰戦争の役で官軍に抵抗した榎本武揚であった。榎本は鷲ノ木村付近で原油が採れるのをすで見届けていた。それを汲み取って杭に塗布すれば、防腐効果があることを考えていたのである。そこで榎本はこの橋の担当であった平野弥十郎を現場に案内し、池の表面に浮いていた黒くて粘りのある原油を塗布させた。

このことはわが国における「木材防腐工法」の端緒となった記念すべきことであった。棧橋の先端部は満潮時で7m、干潮時でも五・六mとし、大艦でも棧橋に着けるようにしている。

開拓使では明治五年に付属汽船稻川丸をこの森々室蘭間の定期航路に就航させる。しかしかんじんの定期船は、破損、故障によって欠航も多く、かつ運賃も高かったことから、旅行者の全部が利用することはなかったとされる。すなわち安い民船による航行があったからである。

この道路が完成すると、開拓使次官であった黒田は、アメリカ製の四頭曳きの客馬車で走り抜け、大得意になって札幌に入っている。

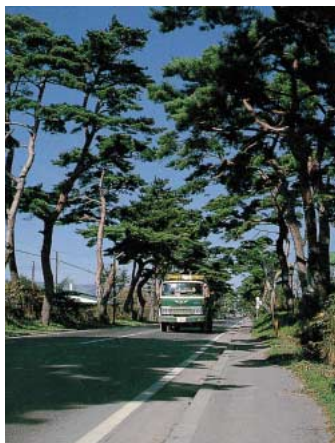


現在にも残る「森埠頭棧橋の杭」

明治一四年（一八八一）八月、明治天皇が北海道の拓殖実況と民情視察のため軍艦で小樽港に上陸し、九月の帰途はこの札幌本道をお通りになっている。すなわち月寒で小休止され、島松の中山久蔵宅で御昼食を召される。そして千歳で御泊され、室蘭から軍艦迅鯨号で噴火湾を渡られ、森港に御着きになり、翌日青森へと御出発された。この時の行幸を記念して桔梗野から峠下までの約一三kmにわたり、赤松並木が造られた。現在では樹齢一三〇年を超えるものや、補植されたものなど見事な並木路となっている。

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。すなわち明治三八年の函館・小樽間および大正一五年の苗穂・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



桔梗野から峠下まで続く「赤松並木」

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・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、大正八年の道路法で、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、昭和二十七年一月四日、再び札幌と室蘭を結ぶ道路として一級国道三六号線に指定された。

## 余録

明治一〇年（一八七七）四月一日、任期を終えて北海道を去ることになったクラーク博士が、島松駅通に立ち寄り一服する。見送つてきた佐藤昌介らに対して、未練を断ち切るように「Boys Be Ambitious」の名言を残して馬にムチをあてて、室蘭から船で母国アメリカに帰った。その日の朝、名残を惜しむ職員生徒たちと博士



島松沢に建つ「クラーク博士記念碑」と「稲作発祥の地」碑

の官舎前で記念の写真を撮り、思い思いに馬に跨って博士の馬を追いながら室蘭街道を南下して、島松駅通で休憩となる。博士は一人ひとりと握手し、慈愛のこもるまなざしで学生たちに「青年よ汝等は常に大志を懐き、国家有用の材たれよ!」と叫ぶと、長鞭を馬腹にあて、やがて疎林の中にその姿を消していった。

昭和九年にクラーク博士の記念碑を建てようとする議が有志の間に起こった。そこで佐藤昌介らが「記念碑建設予定地」という標杭を建てた。しかし種々の事情から建設はされなかった。

戦後になって「北海道教育界のシンボル、クラーク先生の功績を永く讃うべし」ということがいわれてきた。そして昭和二五年に北大生や地元民の奉仕で基礎工事が始まり、同二五年一二月に記念碑が完成した。山内壮夫が設計したもので、碑は約7mほどの御影石造りのパンテノン式円柱のものである。中ほどには山内壮夫の手になる博士のブロンズの浮彫がはめこまれている。

#### 引用および参考文献

- 河野常吉著「北海道道路誌」北海道廳、大正一四年
- 「新撰北海道史―第三卷通説二」北海道廳、昭和二年
- 「新北海道史―第七卷資料一」北海道、昭和四四年
- 「広島村史」広島村、昭和三五年
- 「豊平町史」豊平町、昭和三四年
- 「北海道道路史―路線史編」北海道道路史調査会、平成二年
- 「札幌市史―政治行政編」札幌市、昭和二八年