

# 北見道路きたみ

— 国道三九号・道道中愛別上川線・  
国道二七三号・国道三三三三号・  
道道留辺蘂浜佐呂間線・国道三九号・  
道道網走端野線・国道二三八号 —

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、

困難な人跡未踏じんせきみとうの地の道路開削に

使役することを政府は考えた。

そして「夏季数月ノ間死者一百以上ヲモツテ葬スルニ至ル。

嗟亦惨ナラズヤ」となったのであった。



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。明治二十一年（一八八八）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。

当時政府の方針として「密林と険しい山と谷。難工事であるから囚人を使え。死ぬば国庫の支出も助かるし、また泣くものどていない。普通の人夫は一日四〇銭だが囚人は一〇銭で済む。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、明治二十二年（一八八九）一〇月にま  
 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、一一月に完成をみた。

一方、網走側ではこの道路の開削をするため  
 に、同二三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。そして翌二四年五月に、  
 釧路集治監から網走分監に移された、一、一〇  
 〇余人の囚徒によって、網走・中越間の工事が



道路開削現場へと向かう囚徒の列

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、一組を二二〇人として四組が編成された。

延長一六二・七kmを二三の工区に分け、早く担当工区を完成した組には、次は作業の容易な工区を自由に選ばせることにした。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「工事督勵ノ方法如斯ナリシヲ以テ激烈ナル競争心ヲ奮起シ、夜間かがり篝火ヲ點シテ就業シ、一區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嚴正ヲ保チ能ハス、過重ノ労働ハ健康ヲ害シ、不檢束ト從事ノ困苦ハ多數ノ逃亡者ヲ出セシモ、更ニ他顧スルトコロナク一意専心、唯々工事ノ速成ヲ期セシカ如クナリシ」としている。

最も困難であったことは医事衛生に関することであった。仮泊所に多数の囚徒を押し込めたことと「霖雨りんう月余ニワタリ、道路壞敗かいはい泥濘でい馬脚を没シ」という状態であったため、生鮮食料の補給が追いつかず、それに加えて過労のために、水腫病（一種の脚氣）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うことになり、致命的であった。また、囚徒ばかりでなく看守の中にもこの病気で死亡したものも出たのであった。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、北見峠に建つ慰霊碑では「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、瀬戸瀬の慰霊碑は「三三八人」と刻んでいる。奥山亮は「二四〇人」とし、小池喜好は「二二二名」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、病囚ハ斃レテソノ屍ハ風雨ニサラサレタ。夏季數月ノ間死者二百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、僅か七カ月の間に二〇〇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あけ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。「本道集治監史上正二拭フベカラザル一汚點トイフベキナリ」（『網走監獄沿革史』）とする。

いや応なしに開拓の先駆者とされ、判決以上の「死」という罰を、朔北の地で与えられ多くの霊を慰めるため、やっと八〇年経って「国道創設殉難慰霊の碑」が網走湖畔の二見ヶ岡公園の道路沿いに昭和四三年一月に建設された。「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……殉難者の慰霊に誠をささげるため国道創設殉難慰霊の碑を建



網走市二見ヶ岡の「国道創設 殉難慰霊の碑」

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霊の碑」が昭和四九年九月に建設された。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（一五六粍）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次ぐ酷使、不眠不休の労役が続けられ……死亡者は路傍に仮埋葬されたまま申う人もなく、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……未だ当時埋葬のまま地に眠れる霊の多いことを想い、ここに殉難者慰霊の碑を建設し、この道路建設の礎となった四人の霊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「国道開削殉難慰霊之碑」が建設されていて「歴史は歴史として真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霊の安らかに永眠されることを祈念し」と刻んで、昭和五一年九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「国家の危機を救うために命をすてる」ことの意味である。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



白滝村北見峠の「中央道路開削 殉難者慰霊の碑」

して現代の私達に「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霊は、これらの碑とともに道路を見守ってくれている。

このほかに端野町緋牛内に三つの塚が残っている。死者は鎖に繋がれたまま、路傍に埋められた。道路沿いには多くの土まんじゅうがあり、その中から骨と鎖が出てきた。人々は「鎖塚」と呼び、町では昭和五年（一九七六）に「鎖塚供養碑」を建立する。碑文には「明治二十四年北海道庁長官永山武四郎は網走と旭川とを結ぶ国道開設の急を感じ網走、空知両監獄の囚人凡そ千人を動員し五月上北両端より着工十二月完成の突貫工事をした。此の道路が北見の開発に貢献した事は言うまでもないが工事の際死亡し路傍に埋められた墓標なき囚人三百に余るとも云う。此の三基も亦彼等を縛った鎖だけがその上に残されてあり是を鎖塚と呼ぶようになった。此処に供養碑を建て尊くも哀れな御霊を永く弔う」とある。

想像を絶する酷使に次ぐ酷使によって、多数の犠牲者を出して、やっと開通したこの「北見道路」は、いざ開通されてみると思ったほど利用されなかったのは、何故であろうか。

奥山亮は「これはひとえに、この道路の中心



端野町緋牛内に建つ「鎖塚 供養碑」

部の険峻な地形と、北見地方の開拓路線の歴史的性質、北海道をめぐる外国関係の変化、北方からの脅威の減少などの諸条件が重なった結果である」とする。

北方からの脅威に対して「是非本年度内ニ竣工ヲ要スル」としたのは、オホーツク沿岸警備のため屯田兵を入れるためであった。しかし日清戦争のため屯田兵の入植が遅れ、やっと明治三〇年になって屯田兵が入ってきたのであった。

やがて明治四〇年の九月に函館―釧路間の鉄道が開通し、同四四年九月には釧路―野付牛間が開通となる。北見地方は鉄道によって、釧路経由により本州と結ばれたため、丸瀬布付近が取り残されてしまった。大正時代になってやっと、最初の移民がこの地区に入ったのであった。

この囚人労働の形態は、後年北海道における土木建設事業において、全国に悪名をとどろかせた土工部屋（タコ部屋）の発生につながっている。これは多分にこの囚人使役の要素が継承されたものといえよう。

この道路は奥山亮がいうように「囚人によって多数の犠牲者を出し、北海道開拓の初期の土木工事、採炭事業などにあまねく投入され、歴史上大きな問題を残した囚人労働中の最も悲惨な事例として、北海道史上特記すべき位置を占



道路開削の歴史を伝える「中央道路開削 犠牲者慰霊之碑」

めている」ものであったのであった。

『相内村史』は名文で彼等の偉業を称えている。「嗚呼彼等ハ國法ニ触シテ<sup>れ</sup>圜<sup>に</sup>（監獄の意）ノ人トナリ遠ク朔北ノ地ニ送ラレ苦役ニ從ヒ此大工事ニ際會シテ碎身粉骨五十里ノ大道ヲ開鑿シ遂ニ病ニ仆ルルニ至ル心情大ニ愆ムニ堪ヘタリ。シカシテ彼等ガ血ト涙ニヨリテ開ケル此道路ヤ北見開發ノ大動脈トナリテ其便益ヲ世ニ及ボシタルヲ思ハバ彼等又瞑スベキナリ。彼等ハ之ニ依ツテ功罪相償ツテ更ニ餘リアルモ茲ニ一言シテ其亡魂ヲ弔フ」とある。この名文によつて彼らの霊も安らかに眠ることができよう。

#### 引用および参考文献

- 奥山亮著「北見道路の建設と囚人労働」交通文化、一九六四年  
 「丸瀬布郷土史料—中央道路開削と駅通」丸瀬布郷土史研究会、昭和四四年  
 「網走市史」網走市、昭和四六年 「遠軽町史」遠軽町、昭和三二年  
 「白滝村史」白滝村、昭和四六年 「端野町史」端野町、昭和四〇年  
 「北見市史」北見市、昭和三二年  
 河野鶴造著「相内村史」相内村、昭和二年  
 「網走監獄沿革史」明治三五年  
 「網走分監報告」明治二四年  
 「北海道道路誌」北海道廳、大正一四年  
 「新撰北海道史—第六卷」北海道廳、昭和一一年  
 梅木通徳著「北海道交通史」北方書院、昭和二五年  
 山谷一郎著「網走刑務所」北海道新聞社、昭和五七年  
 小池喜孝著「鎖塚—自由民権と囚人労働の記録」現代史出版会、昭和四八年