

さつそん 札幌国道

— 国道五号 —

安政年間に場所請負人によって

開削されたのがこの「札幌国道」の

始まりであり、開拓使時代の道路改修、

そして鉄道の敷設、昭和初期の不況期に

失業救済事業などで改修・整備され、

さらに戦後は駐留軍の要請から整備されてきた。

昭和三〇年に札幌間は全線が舗装され、

やがて高速道路の開通となる。

この道路は北海道の開拓史上、また道路建設業史にも、

一大変革期を迎える道路となったもので、

幹線国道五号の一部をなしているものである。



明治新政府が誕生する一〇年ほど前、しかもまだ札幌本府の建設が始まっていなかったころ、石狩の原野に細く続く一本の道があった。それが「札幌越新道」であった。安政四年（一八五七）、銭函から千歳に至る道を、函館奉行から半ば強制されて、場所請負人が開削したものであった。草を刈っただけの粗末な道であったが、これによって日本海と太平洋とが陸路で結ばれ、やがて往来する役人や漁師たちによってしだいに踏み固められていった。

明治二年（一八六九）開拓使は、札幌本府経営のため、先ず銭函から札幌までの道を馬車が通れるように改修することにし、同四年に札幌本道の開削に従事していた労務者を連れてきた。そして翌五年六月に銭函・札幌間を馬車で走れる道が完成した。

また、明治五年には、銭函・小樽間の海岸沿い道路の開削に着手した。海岸は險阻であって断崖が海に迫り工事は容易でなかった。翌六年に延長約三里（一二km）、幅二間（三・六m）の小樽・銭函間の新道が竣工し、ここに人馬の往来が容易となった。

しかし、この海岸道路は壊れ易く、修繕には常に監督が必要であつて、詰員を増やし事務に当らせた。だが開通したものの未だ車は通ることが出来なかった。



当時の海岸道路（写真提供：北海道大学北方資料室）

明治一〇年に開拓使は米人クロフォードを雇い、小樽・札幌間の道路改修を命じた。クロフォードは「将来鉄道築設の際は線路とすること」として、改修に当たった。

請負は大岡助右衛門であった。早急に着手したため準備がととのわず、数々の障害も起きた。その一つは、コレラの発生である。石工を本州各地から集め、船で小樽に連れてきたが、船中でコレラが流行し、その検疫のため停船させられたり、また、暴風雨によって現場が流されたりもした。しかし、助右衛門をはじめ官吏の努力によって予定の工事は竣功となる。工費四四、〇四八円であった。

竣功報文には「此道路ニ關スル官員、請負人、各人夫ノ盡力勲勵ニ由リ果タシテ満足ノ成功ニ至レリ」と記されている。また『新撰北海道史』には「從來殆ど神鬼の工を得るにあらざれば不可能とされていたこの難路が、斯も易々と立派に成功したものである」とその偉業を讃えている。

開拓使はこの道路の成功を喜び、一二月に鉄道敷設を議決し、明治一三年一月二八日に日本で三番目の鉄道が完成した。地形の關係からこの道路の上に鉄道線路が敷設されて、車馬道としての交通が阻害されたのであった。止むを得ず多数の踏切を設け、辛うじて通行したのであったが、場所によっては人の通行、待避する余地がなくなり、車馬道としての利用は数箇月にしかならなかった。「交通運輸の不便は勿論、危険甚だしく毎歳人命の犠牲を拂うこと少なからず」であった。

明治三七年（一九〇四）日露戦争が起きると、小樽は海上からロシアの艦隊の脅威を受けても、避難路が全くない。このため、後方連絡の必要性が痛感され、翌三八年になり敵の視界から避けるために、山背を迂回して毛無山の鞍部を越え、朝里平野の奥地に出て、石倉山の峠を越え、張碓平野に出て、銭函で旧道と連絡する道路を開削

した。この道路は「軍用道路」と呼ばれたもので、札幌・小樽間の連絡はこの道路に
よらざるを得なかった。しかし、この道路は目的が目的であったため「普通馬車の運
行不可能の状態なりしを以て之を利用するもの極めて稀に、殆ど廢道に歸する状態」
であった。

そこで多少の不便さや危険があっても鉄道沿いの狭い道路を利用して来た。この区
間に設けられた踏切は、人々に「魔の踏切」と呼ばれ、毎年犠死する人がおびただし
かったという。

札幌と小樽は急激に発展してきた。札幌間の
道路がこのような状態では「到底時勢の要求に
応じることの出来ない道路であり、時代遅れの
道路である」ということで、新道の開削が強く
要望されてきた。

北海道庁は根本的な道路改良の必要性を認
め、その準備を始めた。たまたま経済界の不況
とともに失業者が多数出たため、沿道各町村は
疲弊困ばいであった。

そこで昭和六年（一九三一）になり、失業救
済費、交通施設の改善から産業振興費、農山漁
村振興費をもって工事に着手した。

工事は直営と請負で行われた。朝里・張碓の
両橋と、張碓トンネルが請負であった。路盤に



爆薬挿填穴作業（写真提供：札幌国道写真帳より）

使用した碎石は失業救済の目的から人力によって製造され、馬車によって現場に運搬された。

直営工事に使役された人夫数は合計で三三二、八二一人となっている。内、熟練工が六三、三五五人（一九・〇％）であって、約八割の二六九、四六六人が非熟練の者であった。杉森札幌土木事務所長は「延べ人員は実に四十四万三千人」とし、それは、請負工事にも失業救済目的の人員が割り当てられたからであろう。直役備の者と職業紹介所による者との比率では、二八対七二の割合であり、職業紹介所による紹介者が圧倒的に多い。

また新聞の竣工記念特集号では「本工事は單に國道改良のみが目的でなく起工の趣旨は失業救済、産業振興並びに農山漁村振興等の國策遂行上施行せられたものでありましたが何れも所期の目的を達成し既往三ヶ年間を通じ要救済者の使役延べ人員實に四十四万三千人を算し而も國道の改良と救済とを併せ茲に有終の美を収め得たことは要するに關係市町村民各位が寄せられた甚大なる好意と又従業員一同が夜を日に次ぐ献身的努力の結晶」と、杉森札幌土木事務所長は述べていた。

昭和六年度の一日賃金を見ると、馬車夫三円



朝里トンネル入口付近の人力による作業状況

八〇銭、大工二二〇〇銭、鍛冶工二二八〇銭、鳶夫一四八〇銭、石工二二八〇銭、鉄筋工一四七〇銭、坑夫一四七〇銭、普通人夫一四二〇銭、女人夫七〇銭となっている。昭和九年一月、一、〇六一、一九六四六〇銭を支出し、ここに完成したのであった。完成に当り札幌市長は「沿道各村亦愈々發展して札幌間の交通益々頻繁を加へつゝある。今日兩市を連絡する国道工事の竣成を告げたことは文化の爲に將に地方開發の爲洵に慶祝に堪へない次第であつて……。斯くして札幌兩市が日に發達して沿道各地が日に進展したならば將來札幌間国道筋の繁榮や眞に測り知るべからざるものがある」と挨拶していた。

小樽商工会議所会頭は「昭和六年鶴嘴の一振は大空を切つて待望の窄音を朝里山間にこだまさせてより二年九ヶ月百五万円の巨費を投じて、壑に架し崖に洞し十六キロ餘の險難は見事大路廣坦、兩市連絡の新動脈はここに全く成つて多年の願望は遂に達つせられ京濱国道或いは阪神国道にも比肩すべき札幌国道の歴史的開通を見るに至つたことは誠に欣喜慶福の極みである。札幌国道の開通はまさに本道交通史上に特筆さるべき画期的一大事業であつて……」と祝辞を述べていた。当時の新聞の見出しには「札幌国道完成 關係住民の欣喜 雀躍ぶりを見よ」などと書かれていた。そして同年に、鉄道省の省営バスが札幌・小樽間に走った。北海道での第一号である。

札幌国道の開削を記念して、昭和九年六月に朝里村では「札幌国道開通記念碑」を張碓トネル小樽口に建立した。

戦後の經濟復興と併せて駐留軍の要請から、公共事業費および安全保障諸費により舗装工事が始まった。小樽・星置間は大改良され、山は切り下げられ、沢は大きく盛

土され、勾配が緩やかにされるとともに、急カーブも修正された。

昭和三〇年（一九五五）一〇月一五日に全線の舗装が完成し、手稲中学校において盛大な竣工式が挙行された。新聞は「これまで一時間以上かかったこの道も、いまでは四十分でツツ走れる快適なドライブ・ウェイに変わった。そして四季ごとに変化する手稲の連峰、紺べきの海原も心ゆくまで満喫できようというものだ」と報じていた。

『開通記念パンフレット』には「工事実績　総工費八億三千万円　改良一億五百万円　舗装七億二千五百万円　延長三七軒三七七米　舗装幅員七・〇米～一二米　工事中昭和二八年四月上旬　工事竣功昭和三〇年一〇月一五日」とある。

またこのパンフレットには「沢を渡り、断崖を迂回する舗装する前の小樽―銭函間の道路は、自動車に乗っていても、いずれかの市街に入るまで肝を上げたり、下げたりで、緊張の解ける暇もなく、風物を観賞するゆとりなどなかったが、今では安心して、四季に変化する山の風景をめ、眼下には日本海に浮かぶ、青鳩の飛び交う島々を、また遠く霞む増毛連山を、心ゆくまで満喫できるようになったのである。将に観光道路である」と書かれていた。

昭和四六年（一九七一）一二月、国道五号のバイパスとして、札幌・小樽間の交通混雑を緩和し、両都市間の交通を円滑にして、産業・経済の発展を促進する目的で有料道路である通称「札幌バイパス」が建設された。すなわち、小樽市潮見台から札幌市手稲宮の沢間、延長二四三kmの暫定二車線で一五、七三〇、〇〇〇千円の事業費を投じて開通となった。

この道路建設では手稲・富岡地区で、地元住民のすぎまじい反対があった。せっか

くの住宅予定地が道路で寸断される。道路による騒音公害が目に見えているとして立上り、実力阻止に出て出動した警官隊と衝突を演じる抵抗を見せた。

やがて昭和四八年四月に北海道横断自動車道に昇格となり、第二期工事が始まって昭和四九年八月に四車線となって完成された。

国道五号の小樽・札幌間延長三八kmが、平成一三年七月に全線四車線化となる。

余 録

張碓トンネルの入口に建てられた「札幌国道開通記念碑」は、平成一二年九月に、道路拡張工事にともなって、新しく設けられた柵里チェーン装着場に移設された。銘板には

「姿うるわし手稲の山の 影迫り来る張碓峠君
の手の熱き言葉に ああ赤い小樽の灯がみえ
る」と唄われたこの地は石倉山（五〇メートル）を頂きに溪谷と滝を形成し断崖絶壁のまま日本海に没している。ここは小樽・札幌間の最大の難所であり安政四年（一八五七）小樽場所



柵里チェーン装着場に移設された「札幌国道開通記念碑」

請負人恵比須屋半兵衛が自費をもって丘上に新道を開削した

明治五年から六年にかけて開拓使は札幌本庁と小樽を結ぶため、銭函より海岸沿いに小樽市街に達する道路改修に着手。明治十二年手宮・札幌間を結ぶ鉄道敷設を急ぐためにこの道路が利用され、これが東京・大阪に次ぐ日本で三番目の鉄道開通（十三年）となる。

その後、明治三十八年になって小樽市潮見台から山背迂回して毛無山の鞍部を越えて銭函に達する通称「軍事道路」が開削された。

大正九年に、この道路は国道に編入されたが、急勾配かつ連続する急カーブのため普通車馬の通行にも不自由な状態で利用者も少なく、廃道に近い状態であった。

そのため政府は、昭和六年から九年にかけて小樽・銭函間の改修工事を進め、昭和八年には難関の張碓トンネルも完成し翌九年小樽・札幌間が全線開通する。

昭和二十六年に北海道開発局が設置され、昭和三十年には砂利道から舗装道路となる。この碑は昭和九年小樽・札幌間の工事完成を記念し、張碓トンネル小樽側坑口に建立されたが、その後交通量の増大に対処するため、平成十年から着手した四車線拡幅事業を機に、先人の労苦をし



現在の札幌国道（左側）と高速自動車道（右側）

のび交通の安全を祈念してこの地に移設する

平成十二年九月吉日

北海道開発局小樽開発建設部

とある。今回の移設によって目の前でしげしげとこの碑を見て、道路開削の歴史に感激する人は絶えない。

引用および参考文献

- 札幌史学会著「札幌沿革史―全―北海道出版企画センター、昭和五四年復刻
河野常吉著「北海道道路誌」北海道廳、大正一四年
- 「新札幌市史―第一巻通史」札幌市、平成元年
- 「
―第二巻通史」
〃 一九九一年
- 「小樽市史―第一巻」小樽市、昭和三三年
- 「
―第四巻」
〃 昭和四一年
- 「新撰北海道史―第三巻通説二」北海道廳、昭和二二年
- 「札幌国道 小樽錢函間改良工事寫眞帖」北海道廳札幌土木事務所、昭和九年
- 「札幌市史―政治・行政編」札幌市、昭和二八年
- 「軌近大日本拓殖史」日本行政学会、昭和九年