

歩きやすい道—舗装道路への声が高くなったのは、大正年間に入ってからである。大正の初期から函館市や小樽市などでは、道路の舗装化に対して力を入れてきたのに対し、札幌市では近くの豊平川などに砂利が豊富であったことなどから、安価な敷砂利工法で立派な道路が維持できることなどの理由もあって、相当地に遅れていた。

札幌市が都市らしくなってきたのは、大正時代の末期である。それから遅ればせながら舗装化されていった。とにかく試験的ということ、道庁正門前の通りに「木塊舗装」が施工されたのは、大正十三年（一九二四）のことである。

「札幌市に在りては、國道四號線北三條に於て、延長一町餘、幅十五間を車歩道の區分を爲し、車道は木塊、歩道はアスファルト舗装を爲し、車歩の境界に植樹帯を設け、公孫樹を植栽せり」と『北海道道路誌』には記されている。

大正十三年一〇月完成のこの舗装は、道庁正門前から駅前通りまでの区間、すなわち、西四丁目～西五丁目間であって、延長六四・五間（一一七・二七m）、車道幅八間（二四・五四m）の面積一、八五六・五㎡の木塊によるものであった。なお歩道部はアスファルト舗装によった。この区間の舗装は、近代的な道路技術にもとづく北海道で初めての本格的な舗装であったといわれている。

完成すると北側グリーンベルト内に「大正十三年十月舗装翌十四年四月樹齡十九年ノ公孫樹三十二本ヲ栽植シ街燈六基ヲ建設ス 北海道廳」と刻まれた銘盤石が設置された。なおこの工事には、植樹帯などを含めて四一、五七二円を要したものであった。

ここで使用された木塊は、当時函館方面に多かった良質木材のブナ材（山毛櫨）から、長さ五寸、幅三寸、厚さ二寸八分（一五・〇×九・〇×八・五cm）のものを一一三、

七八八個を採り、防腐剤を注入して施工したものである。

木塊は「腐蝕乾割、死節ナキ正寸正角ナル良質ナルモノ」と規定されたものであった。木塊は「設計ノ寸法ニ製材セルモノヲ蒸気乾燥ヲ行ヒ、クレオソート、コールタールヲ同量ニ混合シタル防腐溶液ヲ百三十度ニ加熱シタルモノヲ、オーブンタンク式ニ依リ、十時間以上浸シタルモノヲ取掲ゲ、更ニ温度ヲ加ヘサル前記防腐液ニ浸シタルモノニシテ木塊一個ノ吸収量五拾五匁以上ノモノタルベシ」とされていた。

施工は玉石基礎三三cmの上にコンクリートを一〇cm施工し、敷モルタル1cmを施しその上に木塊を並べたものである。なお木塊一個の単価は九銭五厘であった。

一般に北海道のような積雪・寒冷地では「本州の先進都市ですでに実施されているようなアスファルト舗装は適さない」といわれていたので、取敢えず試験的に行うことから、この木塊舗装が実施されたのであった。

すでに小樽市内では、木塊舗装（面積三五六㎡）が大正一〇年に施工されている。その仕様には、木塊を「繊維ヲ垂直ニ長手ヲ直角ニ」並び、木塊を据え付けた後、表面より「厚サ二寸、幅八寸、長三尺ノ板ヲ当テ、重量約三十封度（約一四kg）ノ掛矢ヲ以テ叩キ鋪木ヲ充分沈定シ」とあった。



グリーンベルト内の「完成記念」銘盤

木塊舗装に使われる木材はその材質が一樣であり、木質が強靱であると共に、防腐剤の注入が容易であることなどが必要条件である。その結果、ブナ材が使用されたものである。当時防腐剤にはクレオソート油に二〇〜二五％のコールタールを混合したものが防水上好都合であったことから、一般には多く使われていた。

大正一三年八月に施工された豊平橋の橋面舗装では「車道二ハ：：厚サ五寸平均二、一对二対四ノ混凝土ヲ詰メ一寸厚サノモルタルヲ塗り三寸五分厚ノ檜木煉瓦ヲ敷キ並べ、目地ニハアスファルトヲ注入ス。木煉瓦ハ防腐剤液中ニ二時間放置セルモノヲ使用シタリ」とある。

この木塊舗装に対して反対の声が多くあり、あれだけの金をかければ、殖民道路が何里もできると非難され、道議会でも質問を受けていた。

当時新設道路一里（約四km）あたり工事費が、県道の平坦部では一〇、八八八円八八銭とあったから、約四里（約一六km）の新設道路ができ、里道では平坦部で六、九九一円四一銭であったことから、約六里（二四km）の道路新設ができたことになる。当時は各地で開拓道路の開削が必要とされていた時代であった。

道議会の記録にもあるように「国



顔を出した「木塊舗装」の状況

道の一部に模範的な舗装を実施して、多くの道民・市民に対して刺激を与える考え方があった。この木塊舗装は、札幌の気候に適さなかったのか、工法自体に問題があったのかは定かではないが、翌年には膨れ上がってしまった、二、三年後にはすっかり浮き上がってしまった。そこで昭和五年（一九三〇）にこの木塊舗装の上をアスファルト混合物でオーバーレイしたものである。

当時この木塊舗装は「掃除の行きとぎいたこの舗装の上を、天氣のよい日に歩くと、気持ちがいゝ。足あたりに、何ともいへないよさがある。コンクリートの如き硬さがないし、さらにまたアスファルトの重さも感じない。木の特有の柔らかさは、人の心を捕らえるものがある。實に優れたところをもつてゐるのである」といわれ、また長所があれば欠点もあるとし「滑り、腐朽、脹れ」の三点がある。「東京の銀座を初めて舗装したとき、ブロックが浮いて、めちゃめちゃになり、市會で問題にされたことがあつた。また鋼橋を木塊で舗装し、浮き上がって困つたという例は珍しくない」ともされている。

この道庁正門前通りの木塊舗装は、大正一三年の施工ではあるが、現在でも車道の下にそのまま保存されている。過去において全国各地で



顔を出した「木塊舗装」の状況

施工されたという多くの木塊舗装は、現在でも札幌と同様に残されているという文献は見当たらない。

施工当時は国道四号線であった。この道庁正門前通りのこの区間は、昭和二十七年の新道路法施行によって国道でなくなったが、この区間は市内の交通量から見て比較的小なく、加えて特別な地下埋設物件、例えば大口径の下水道管や、地下道等による掘削もなく（推進工法による下水道管がある）、これらが木塊舗装の破壊されなかった理由の大きなものであろう。

過年次において当時の電々公社が車道を掘り起こし、洞道を埋設する計画を出してきたことがあった。その時、札幌市では「この区間には貴重な札幌市舗装発祥の記念品ともいべき木塊舗装という道路遺産がここに眠っているのので、一切掘り起こしはまかりならん」と、掘削を許可しなかった経緯がある。これらのことよって、現在の木塊舗装が約八〇年間保存されているものであって、誰しもが「貴重な道路遺産である」という認識をもっているものである。

またこの歩道には、昭和五十八年十二月に高さ一m、横四〇cmの「札



木塊舗装の歴史を伝える「札幌舗装道路発祥の地」碑

幌舗装道路発祥の地」と刻まれた碑が建てられた。この碑は木塊をあしらったブロンズの碑の両側を、道路の縁石にみたてたミカゲ石でかたどり、上部には当時使われた木塊四個が埋め込まれている。

碑陰には「大正十三年（一九一四）木レンガによる札幌初の道路舗装がここで行われました。現在でも、車道部分のアスファルトの下にこのときの木レンガ（フナ）が眠っており、掘り起こしたものの一部をこの碑に使用しております。なお、翌年に樹齢十九年のイチヨウ（現存）も植えられました」とある。さらに「赤レンガへの道は木の舗装」という案内板も立てられていて、この道路舗装について詳しく説明されている。

現在でも当時の木塊舗装は、本格的なレンガ舗装の下に静かに眠りながら、その歴史を今に伝えている。この通りには、現在の道路並木の中では最も古いものとされているイチヨウ並木、大正九年に国道四号線として東京より北海道庁に達する路線が指定され、その終点を示す札幌市道路元標などもある。

なんといつても、わが国における唯一の木塊舗装という「道路遺産」であることは間違いない。

平成元年になり、この通りにインターロッキング・ブロックを敷き詰めた現在の舗装が誕生、イチヨウ並木と、しゃれたデザインのガス灯など情緒あふれた通りとなった。「道庁正門前通」はこれらの歴史を語り伝える道であり、七ツ星の道旗がひるがえる赤レンガの旧庁舎とマッチして、歴史の重みを感じさせる「道路遺産」の通りである。

この正門前の通りには、公孫樹（イチヨウ）の並木が緑の大きなアーチを作ってい

る。東京荒川で育成されていた樹齡一九年のものを譲り受けてきたものであって、現在では二七本がその梢を空高くそびえさせていて、夏の緑、秋の黄葉は東洋的な扇形の葉と相まって、とても素晴らしい並木道を作っている。

罫りや銀杏並木は吾が行く道

横川秀川

この公孫樹、すなわち銀杏は祖父の代に植えた木が孫の代になるころ、ようやく実を結ぶことに由来される。この銀杏は生きている化石ともいわれ、約一億五千万年前、地球上で全盛を誇っていたという。氷河期にはほとんど絶滅し、当時やや温暖であった中国だけに生き延びたものとされている。

引用および参考文献

- 中村廉次編輯「名井九介翁記念録」名井博士記念事業会、昭和二八年
久野重一郎著「道路舗装法」昭和一八年
「北海道道議会議事録」北海道議会、大正一三年
「札幌市史―政治行政編」札幌市、昭和二八年
河野常吉著「北海道道路誌」北海道廳、大正一四年
「札幌の街路樹」札幌市、昭和四三年
「さっぽろ文庫・札幌の樹々」北海道新聞社、昭和六一年