

北海道の道路管見〔一〕

枝 川 生

憧れの旅

根室の各支廳管内には足を入れなかつたが、主要都市は大體之を一巡することが出来た。

去ぬる六月下旬から七月上旬に亙つて約半月を、北海道の各地に於ける拓殖土木事業やら、國立公園の候補地やらの視察に費した。北海道は未知未見の國土であり久しい間の願望が叶つて、山川草木これみな雄大なる憧れの大地を踏んだ喜びと共に、其の楽しみも多大であり啓發されたことも亦淺少ではなかつた。北海道も夏の日盛りは温度もめつきり騰つて、東京の暑さにも劣らないが、流石に朝夕は涼しいのと、内地に比べて日の出が早く、日没が遅いので視察には好適の季節であり、其の上天候に恵まれて能率も大に擧つたが、豫定日程の三分の二を過した頃、急に歸京せねばならぬこととなつて、旅は聊か尻跳ねとなつたのと、現在道廳に於て拓地殖民に特に力を傾注してゐる宗谷、網走及

往路の津輕海峽は空晴れ、波靜かにして海面から滷く涼風は苦熱を消して、船に自信のない身にも四時間半の航海は頗る樂しかつた。鐵道省お自慢の青函連絡船、排水量三千五百噸の松前丸の甲板から、大爆發後一週年に近い駒ヶ嶽の噴煙を眺めつゝ、林産に、水産に、畜産に、農業に、鑛業にまた工業に天恵を有する六千方里の大地北海道の玄關たる函館に上陸してから間もない二日目の夕まぐれ定山溪に近い豊平峽の草叢で、毒素を多分に持つた獐猛なブヨの爲に手足を刺され、其の手當の油斷から傷は化膿して、札幌でお醫者サマのお世話になるの騒を起したのみか、歸京後いまに一進一退で根治せないのはそもこれ何の因果の果ぞや。さあれ北斗星の輝く北海道の夏の初旅の印象は深くし

て、よしやブヨの傷痕は消え去つても、其の思出は永久に残るであらう。

道路は悪い

北海道の道路は、寛政十年の昔渡邊胤、近藤重藏、最上徳内等が幕命を受けて、東蝦夷地探討の砌、十勝國の西隅なるピタメンケ、ルベンベツ間に二里餘の山道を開鑿したのを以て嚆矢とし、爾來星霜百三十餘年、此の間自然の徑路が舊幕時代の放任的、開拓使時代の創業的經營を経て、道廳時代、現代の計畫的遂行に移つたもので、其の發達の經過は一樣ではないが、今や道路の總延長は一萬二千七十里餘に達してゐるとはいふものゝ、面積一方里當は僅々一里二十三町に過ぎない。それから從來の道路は所謂拓殖道路であつて、其の質の良否よりも、その延長を圖ることのみ急であつたが爲に、市街樞要の僅少の區間を除く外は、簡易な工法で築造された、何等路床を有しない土道であるから、今日道路の使命を完全に果してゐるものは極めて尠なく、

「本道の道路が如何に粗惡なるかに就きて、其の實例を求むることは餘りに煩しく、泥濘馬背を溲するの辭は單なる形容に終らずして、降雪期、融雪期或は連雨の後之を現實に體驗することが出来る」といふ道廳當局の説明の過大でないことを察知するに難くない。要するに北海道の道路は量的にも、質的にも極めて多事でありわけて既設道路の改良の緊切なることを痛感するものである。

昭和二年度以降二十ヶ年間に亙る、第二次拓殖計畫は、(一)人口を六百萬人に増加せしむること(現在二百五十萬人)。(二)土地總反別九百五十七萬二千五百町歩の内、田を四十五萬町歩(現在十五萬町歩)、畑を百五十萬町歩(現在七十五萬町歩)とすること。(三)生産總額を大體十五億萬圓乃至十七億萬圓程度に進めること(現在五億三千百六十三萬圓)。を目的として第一次計畫に引續き諸般の施設を整備せんとするものであつて、其の總豫算額は九億六千三百三十七萬八千餘圓である。而して其の内道路橋梁費として二億二千七百七十九萬七千餘圓を計上し、道路の新設三、

五〇〇里・道路の改良七二八里。橋梁の架設一八、七六三間。道路の修繕四三、七五二里（二十箇年分）。市道町村道の改良補助四二〇里等を豫定して、既に其の一步を踏み入れてはゐるが、本豫算の支出年度制が、ピラミット式、末廣式で初年度は少なく、後年度に至つて多く支出せらるゝ計畫なると、繼續費となつてゐないので、聊か其の實行上に不安の影がさす嫌がないではない。殖民原野と重要地區とを連結せしむべき拓殖道路の新設と既成道路の改良は、拓殖事業上極めて緊要な施設であり、また其の尖端を行くものであるから、甚だ月並な考へ方ではあるが、尠くとも支出年度割を線路式、併行棒式に改訂し、同時に道路費の全部を繼續費とすることが直に實行困難なりとせば、せめて改良費だけでも、其の支出額の安固を圖り事業を促進せしめたいものである。

札幌國道の改良問題

江戶日本橋から起つて、山川遠く二百七十餘里、札幌

市に達する四號國道が、其の終點に近づいた小樽、札幌の兩市を結ぶ區間の舊道は、今を去る六十年前、黒田開拓使次官時代に開鑿されたが、明治十三年小樽、錢函間の道路上に鐵道を敷設し、次で此の鐵道を複線に増設したるために、同區間の道路は全く、有名無實の状態となつて仕舞つた。今日から考へたら隨分亂暴なことをやつたものである。明治三十七年日露の國交斷絶して開戦するに至るや、錢函小樽間の山地に軍事道路を開鑿した。之を大正九年道路法施行の際、四號國道の路線に認定して茲に本國道の復興を見るに至つたが、此の新道は山嶺溪谷を縫ひ、勾配急にして屈曲多く、最近相當改修を加へたが未だ車馬の交通困難なる状態に在る。里人の話では、新道は稀に自動車の通行するのを見るに止まり、一般人馬の交通として殆んどなく歩行者は依然として海岸線たる舊道に鐵道線路を通行するが爲、今日でも轍死者を出すことが珍しくないとのことである。第二期拓殖計畫には本國道の改良を豫定されてはゐるもまだ起工の運になつてゐない。札幌、小樽の兩市間

に於ても、本國道の改良を急務とするの聲が段々高まりつつあるので、木田川小樽市長も今回の視察の行に参加して親しく實地の踏査を遂げられたやうなわけで、改良促進の機運は動き初めてゐる。札幌と小樽の關係は、恰も東京と横濱とのその様に密接であり、従つて本國道も亦京濱國道の如き使命を持つてゐるわけで、其の改良は何れの方面から見ても閑却の出来ないものゝ一である。それから沿道

中の朝里村は、開村以來漁業を以て生業としてゐるが、本年の鯨漁は有史以來未曾有の皆無漁で、之に基く損害は五十萬圓を超え、民力極度に疲弊困窮せるばかりでなく他に職を求めんとしても事業不振の爲、職を得ること能はず空しく飢餓に陥らんとするもの簇出せんとしてゐるの慘狀に在るから、本國道の改良年度を繰上げ村民を之が工事に使役せられたい旨の請願書を道廳長官に對し提出したのとことで、聴くも悲痛な叫びである。若しこの願望が容れられて、國道の改良が促進せらるゝことなれば、眞に一石二鳥で其の惠澤に浴するものは獨り朝里村の窮民のみではない。

最近本國道に併行する小樽札幌間の自動車専用道路の開設を計畫して出願中のものもあつて、國有鐵道の外に、地方鐵道の免許線もある今日、道路を潰して鐵道線路用地に充てた昔を顧みれば一寸皮肉でもある。尙路線を異にするも小樽から札幌郊外の定山溪温泉地に達する自動車専用道路の開設を許されたものがあるも未だ起工の運にもなつてゐないので、其の業績も亦未知數である。

函館市内の併用軌道鋪裝問題

我國の五大開港場の一として、世界的に有名であり北海道は勿論帝國の港灣として重要な地位を占むる港を擁し、人口は十八萬を超え、工業、水産、畜産、農産を合して其の年額三千八百餘萬圓を算し、北海道線千六百餘哩の國有鐵道の起點たる函館市は全國第九位に在るこの大都市も、一度其の街頭に立てば何人と雖も道路の、ことに併用軌道の不整備、軌道敷に當る路面の不良なることに吃驚するであらう。この併用軌道の路面鋪裝問題は、多年の懸案であ

つて歴代の市の理事者は可なり惱まされてゐる。今少し具體的に言へば、函館水電株式會社は現在市内に於ける國道、準地方費道及市道上に約九哩近い電氣軌道を敷設經營してゐるが、其の義務に屬する軌道數に當る道路の維持修繕が不完全なること、それからは等主要街路は當該道路管理者に於て路面改良計畫を樹立し、既に歩車道の鋪裝を了したるもの六哩餘に達してゐるが、中央の軌道敷に當る部分 \parallel 會社の負擔に屬する部分 \parallel は僅に一哩餘（主として國道）を鋪裝したる儘で、残りの七哩餘は財源難を理由として、電車賃の値上げ問題と交換的に解決せんとし、折角歩車道の改良を見た街路も半製品の形で、路面は凹狀を呈し一朝降雨のときは溝となり、霽るれば泥濘の沼田となつて、歩行者は勿論車馬の通行に支障を來たし交通事故を惹起することも亦尠くないとのことであつて、恰も近代道路と、原始的道路との時代展覽會を全市に互つて開催してゐるの觀がある。

昭和二年十月、函館市會議長は、市會の議決に基き

函館水電株式會社に對して、其の經營に係る市内電車軌道の鋪裝を速に實行せしめられたい旨の意見書を其の筋に提出した。會社は之に對應して「鋪裝財源は電車賃の値上げにより取得したい」旨を陳情した。又同月二十四日と、十一月十一日の兩日には市内巴座に於て、市民大會が開催されるやうで、同年の秋の函館市はこの鋪裝問題で可なり賑やかであつた。更にまた此の鋪裝問題に端を發して、北海水電、北海電燈、函館水電の三派聯合の機運を醸成して、仲よく妥協してゐるといふ挿話もある。

要するに從來の経過から稽へて兩者が協調的に解決することは今日の所望み難いやうにも思はれるが、市の要求に無理があるのか、會社の主張が正論なのかの詮索は暫く置いて、電車賃の値上によるの外到底鋪裝費負擔に堪へ難いといふ會社は、年一割の配當をつゞけてゐる業績から考へて、市民を基調に置く市内電車會社としては少し頑張方が強つ過ぎはしないか。軌道法には軌道設備の改善に關して之を強制せしむるの規定もある。軌道會社は設備改良の爲

には株金全額拂込前と雖も増資し得るの途も開かれてゐる。電車賃の値上げ問題は鋪装問題の起る以前からのやうにも聽いてゐる。値上げの理由があれば別箇に解決すればよいのではあるまいか、一方市としても往年買収の計畫を目論見ながら、偶々當時の市會で否決されたが爲に、市營方針を抛棄して、鋪装要求の一點張で押さんとするやうにも見られる。同じ頃、同じ様に市營計畫を立てた札幌市は、札幌電氣軌道の買収を實現して、現在では道内唯一の市營電車を動かしてゐるではないか、以上は一旅行者の忌憚のない斷片的な所感であつて、因より當事者の態度を批難せんとするものではない。憧れの北海道に渡つて、第一に踏んだ大都市の悪路が、この鋪装問題の経緯を思ひ浮べた迄である。既に都市計畫の街路計畫も決定し、これから實行に向つて進まんとする秋である。これを機會に驟雨的に解決をのぞむや切である。

驛 遞

北海道には交通の補助機關ともいふべき、驛遞の制度が

ある。これは拓殖道路の開鑿に伴ひ、僻陬の地に驛舎及馬匹を備へ旅客の宿泊、貨物運送の利便に供する施設であつて、其の起源は古く、松前氏時代に於ては運上家會所若は旅宿と稱する公の設備があつた。維新後に於ても本陣、脇本陣共は旅籠屋、驛遞所等其の名稱の變遷と共に、屢々其の制度の改廢は行はれたけれど、僻陬地に驛遞設備を官設するの方針には變りはなかつた。第二次拓殖計畫に於ては交通の狀況の變遷を考察して、在來の驛遞所二百五十箇所を基礎として、(一) (昭和二年度) (至同十一年度) の十ヶ年間に於ては、毎年度十ヶ所を新設して、十五ヶ所を廢止し、(二) (自昭和十二年度) (至同二十一年度) の十ヶ年間に於ては、毎年度五ヶ所を新設し、十ヶ所を廢止するの計畫であつて、其の經費として (一) に在りては八萬七百九十二圓乃至八萬六千九百九十二圓、(二) に在りては、五萬二千二百四十七圓乃至五萬七千六百四十七圓を計上して本事業の改善を期圖してゐる。

驛遞所は「人馬車繼立所又は宿屋の必要ある場所にして其の營業者なきとき、若は其の營業者あるも公營上必要な

りと認むるとき之を設置するもの」であつて、驛遞所の建築物の築造に付ては一定の様式が定められてあり、建物以外の官設物件の設備として「敷地は千坪以内。田地は三萬坪以内。牧場は三十萬坪以内。馬匹は十頭以内。」の制限がある。驛遞所取扱人は一定の資格あるもの、中から支廳長が任命し、其の業務開始後一定の手當を給與せらるゝ場合もある。驛遞を廢止したるとき取扱人が五年以上勤続し且つ功績の顯著なるものに對しては驛舎、附屬用地及馬匹等を無償で付與せらるゝことになつてゐる。以上の如く驛遞所取扱人は他日廣大なる土地やら、家屋やら、馬匹迄を無償で貰つて、地主サマに治まれる特典もあつて、一見割のよい話のやうにも考へられるが、驛遞所を設置せらるゝ地は、新開の交通不便な僻地で、全く浮世を忘れた世話だから、其の辛抱は一通のことではあるまいと思はれる。従つて斯る人煙稀薄なる奥地で幾多の不便を忍んで、拓殖事業の一端を勤め上げた勞に酬ゆるこの特典は當然といつてよい。今回視察した數箇の驛遞所の内、天然林の繁み深くして熊

の出沒も珍しからぬ奥地に設けられたるものに在つては、何れも約束通りの構造をもつた建物で、附近には他に人家も見當らぬ一軒家で、驛遞所らしい氣分が漂つてゐたが、一方景勝の温泉地に設けられたるものに在つては、傍らに相當設備の整つた温泉旅館をも經營し、自動車の便も開けてゐて驛遞所といふ感じの薄いものもあつた。驛遞所は奥地の旅行者にとつては、砂漠に於ける泉であり、難有い存在である。未だ木の香の新しい驛遞所の標札が、不似合のやうに見ゆることは、其の地方の高速度の發達を物語るものであつて、拓殖上から見れば慶賀すべきことであると思はれる。尙各驛遞所取扱人相互の連絡親善を圖ると共に、驛遞の改善發達を圖るが爲に、驛遞協會が設立されて、其の會長に道廳長官を、副會長に土木部長を、幹事長に道路課長を仰いでゐる。事實は少し古いが昭和元年未に於ける驛遞所の設備の主要は、官設建物二五四ヶ所、此の坪數六、八九六坪。附屬用地三五、五七五、六四八坪。備付馬匹一、八二五頭で内、官馬が八三五頭、私馬が九九〇頭である。