

北海道打診 (三)

瀧川勸則

(五)

人類は其の生活上不圖したことから道路開鑿の必要を感じ、何等かの機會に之を實現するが、其の時代には既に其處に相當の文化が在るのである、游牧時代までの人類は道路の觀念を持つてゐない、狩獵時代に於ても道路は不必要の觀念に過ぎない、然るに野蠻時代に於ても自然的道路形態の存在は認めざるを得ない、假令は穴居動物の如きは自己の巢窟を中心として飲食料を搜索し、泉や流、年々歳々彼等に食料を供する山葡萄、栗、犬樺など大木を目標として毎日一定のコースを巡廻する結果其處に道路の如き形態を出現する、これを動物の「ウト」と言ひ、獵人がこれを發

見したときは既に動物の巢窟を突止めたも同様狸の皮算用をなし得るのである、斯く動物は彼等の生命を危くするの知らず、食を求むる外何等知るところはないにも拘らず彼等の行動は竟に其處に身分相應の道路形態を自然作り上げてしまふ、人類に於ても、定住するに至ると、慾望満足の爲に物資を求め、始めは「自然資料」と生活の本據との間に、稍發達して來ると「自作資料」の爲にも道路形態即ち踏分道路の出現となり、自給自足時代を過ぎ、部落經濟、都市經濟が發達し、原料ブロック、生産ブロック、消費ブロックなどが發芽して物々交換が始めらる頃になると此處に始めて本格的道路の出現を見るに至り、竟に現今の所謂道路觀念を發生するに至るのである。

道路發達の歴史は東西所を異にするも特殊具體的事實を除き大體軌を一にするものと思はれる、従つて比較的近代に至り發達し、正確に其の經過を掴み得る北海道の道路史は日本道路史の縮圖として、種々なる示唆を與ふるものと思ふ。

蝦夷地先住人たる「アイヌ」の間には交通開發等の念なく、従つて道路施設はなかつた、唯海濱河岸湖邊などに沿ひ纔に部落間を往來し、或は熊徑鹿路を辿り、其の足跡に依つて自然に生じた小徑を唯一の行路としたに過ぎない。

北海道の黎明は前に一言した通り、今から七百五十年前文治五年始めて和人の入地したときに始まる、然しながら當時の爲政者は徒に消極主義的既設のみを專にし、和人の來航者を檢したるのみならず、容易に其の土着を許さず、南部の一定區域を限り和人の來往を認めたるに過ぎなかつた、又渡道する和人も多くは、其の目的は蝦夷地開拓に非ずして、一儲して内地に引返すといふ、進取的の如くして實は極めて非進取的分子が多數あつた、今日に於ても移民

の大部分が斯る目的の下に渡道せむとして居るが、之等は北海道開拓政策の根本に少しく悖るものと思ふ、然し彼等も渡道しないより増であるから敢て止めようとはしないが、北海道は外國ではないのであるから、昔時と政策の根本を改め移民を強き腕に抱かむとして待つて居る北海道へ土着の目的で行つて貰ひたい、私の知つてゐる範圍では永住の目的で渡道した人は大部分成功してゐるし又北海道に本據を置いて事業を試みた人は多く成功して居る、最近北海道廳調査の統計に於ても同様な成績を示してゐることを確かめ得たのであるが、當初から内地歸還を豫想して行つた人々にはどうしても其の心底に油斷があるのではなからうか、日本人は、錦を着て故郷に歸るといふ美德を持つてゐるが、少しの油斷から反つて襤褸を着て故郷に歸らざるを得なくなるのであるから、一方に於て大なる缺點となるこの思想は餘程巧利に制せねばならぬ。

餘談に亘つたが要するに昔時は蝦夷地に於ても徳川幕府の自己擁護の必要から割出された交通政策と同様の政策が

行はれ、道路の開鑿交通の發達の如きは毫も顧みられず、現狀維持に汲々たるものがあつたのである。

然るに徳川氏も前に述べた北海道直轄以來相當研究も漸次その眞價を認め得たので天明の頃に至り漸く之が開拓に着目し改めて幕吏を派遣し調査せしむることゝした（百四十八年前）、爾來蝦夷救済或は交易等の爲來往する者追々増加するに至つた、次て寛政十年近藤重藏、渡邊胤、最上徳内等は、幕府から東蝦夷實地調査を被命各地を踏査したが、この行擇捉から十勝國廣尾まで歸來した際風雨に逢ひ、十勝日高の國境「ピタタヌンケ」と「ルペンベツ」兩地の間は地勢險峻、海岸は山脚創立し如何にしても通行し得なかつた、重藏は道路開鑿の外方法なしとし、十勝駐在の通辭及アイヌと協議し、山地に二里餘の道路を開鑿した、之れ實に北海道道路開鑿史上特筆大書すべき創舉であつたのである、此の土木工事は自然征服の觀念なく其の方法を知らなかつたアイヌ等を驚躍せしめ、彼等をして道路の效用と之が建設の方法とを感得せしめた効果は偉大であつたと

思ふ。

現在は日勝連絡道路は創立した巖巖を海岸線近くに於て段開した所謂黄金道路となつてゐて、自動車により容易に通行し得るのであるから訪ふ者をして劃世の感を深からしむる、この黄金道路に付ては後述するつもりである。

寛政十一年には幕府直轄の下に様似新道が開鑿され、享保元年（百三十五年前）には函館に榮國橋が架設された本橋は又北海道橋梁の嚆矢であると言つて差支ない、同三年には險難三十二箇所を開道し竟に函館、長萬部、室蘭、大津、釧路、厚岸、根室の各邑を連絡する百八十三里の大平洋海岸道路が漸く人馬を通ずる程度に形を整へた、文化年間は木古内山道、千歲越、雨龍越、網走越、斜里越等延長百二十餘里、安政年間には黒松内越、雷電嶺、余市岩内間、小樽錢函間、阿冬山道、濃畫山道、關内大樽間、瀬棚島牧間、鶉山道、積丹美國間、余市古平間等七十四里、萬延年間には根室厚別間、軍川新道、福山上ノ國間等延長二十餘里の道路が開鑿された、之を以つて見れば北海道に於

ける道路は、函館から根室に至る太平洋沿岸百八十三里を基線とし漸次支線が北方に向つて延長され、増毛、稚内、網走を繋ぐ北部方面は最も遅れてゐたようである。

上述の道路は明治維新前のものであるから之が詳細の記録は容易に得られないが何を目標とし、如何なる方法を以つて幾何の工事を投ぜられ如何なる程度の道路を建設したものであるか詳細調査して見たら面白いロマンスも澤山發見され、参考にもなることと思ふ——努力を以つて「兎に角通れさえすれば良し」てふ程度に荊棘、險峻を伐開す」これ即ち道路にして海濱原野の如き苟も通行可能の區間は敢て加工せず——と記録されてゐる所を見ると相當亂暴な道路であつたに違ひない。

(六)

明治維新は舊幕時代の傳統的退嬰政策を一擲し、政治に外交に改革躍進の警鐘亂打となり、やがて北邊の地にも韻々として警世の響を傳へた、明治二年開拓使が設置された

ことは既に述べた通りであるが、開拓使判官島義勇は此年七月札幌に於て本府建設に着手したが、職工の募集と工事の實施とに極めて困難を覺え然も其の原因が交通不便運輸不能に基くものなることを察知するに難くなかつたので、北海道開拓は先交通運輸の便を開くを第一とすべしとの方針を確立し、各地に大規模の道路工事を起工することになつた。

當時第一に着眼されたのは札幌と函館とを連絡するの極めて緊急事に屬することである、明治四年九月兩地間及關係港灣の地狀地形に付實地踏査を遂行し之が準備を整へ同五年一月權判官榎本道章上京して工事着手順序及工費豫算を稟議し、兌換券二百五十一萬圓を發行して之が經費に充當することとなつた、同年二月函館を起點として工事に着手し同年七月には既に函館森間十里二十九町を開鑿し、此處から内浦灣口を横斷して室蘭に上陸し、九月には室蘭を起點として第二工事を進め、同時に錢函新道の工事にも着手し札幌間の連絡にも留意したのである、翌年七月には

室蘭札幌間三十四里四町の道路が竣功したのである、當時圖上に於て最短距離を採ることとなり森室蘭間は海路二十五哩を以つて連絡することとしたのである、此の道路は所謂札幌本道と稱せられ、陸上總延長四十四里三十三町五十間、工期一箇年半、工事費金八十四萬三千圓（錢函新道の方を含む）を以つて辛うじて馬車の通ずる程度に仕上げられたのである、その工事は烈寒の候に起せられ更に次の冬を越へたのに拘らず實に短期間に完成せられ、烈寒積雪の時と雖休工したとは考へられない、工事もその消す處極めて少く、今日之が成果を顧るとき、其の努力精勵の程には驚嘆するの外ない、宛も昭和十年度に於て災害地方應急事業を実施することとなり此の事業は本來の性質上年度内に完成し應急の目的を達成せねばならぬことであるから、

私も事業の督勵を命ぜられ北海道に出張した、數尺の積雪を冒し、零下二十度の烈寒と戦ひ、本事業を完成し所期の成果を收むることは難事中の難事なるべしと想像し、内心大いに憂慮を禁じ得なかつたのであるが、北海道道路史を

飾る札幌本道開鑿の一頁を繰り更に道廳土木當局が此の光輝ある歴史を汚さざらむことを誓ふと宣言せらるゝに會ひ大いに意を安んじた、札幌本道は北海道拓殖に偉大なる効果を齎したことは謂ふまでもないが、此の道路の一部は道路法施行後國道に採線され今尙機能を發揮してゐるのである。

右の外明治九年には札幌に豊平橋を架設し、同十二年には小樽錢函間馬車道改修（工費五萬圓）竣り、同十四年には函館市街道路改良工事（工費一十三萬三千圓）施行せられ、同十五年には小樽市街道路改良工事（工費五萬九千圓）實施せらるゝ等道路工事として相當見るべきものがあつた、然るに開拓時代（自明治二年至同十五年）は拓殖創業の際とて爲すべきことのみ多く、然も財源貧弱にして、道路開鑿の如きも必要の半にも及ばなかつた、然も開鑿の効果は着々として表現し來り爲に民間有志も速に之が恩恵に浴する爲に私費工事を起し、或は官民折半負擔の工事を提唱するに至り道路完竣の機運は赫焉として全道に漲るに至つた、開拓使又之を

督勵する處あり其の成果も見るべきものがあつた、就中民間道路功勞者として、軍川砂原間三里及札幌有珠郡「オカリベリ」間二十七里を開鑿し尙函館江差間山道開鑿費三千八百兩を献納した東本願寺、厚岸濱中間九里二十三町を開鑿した漁場持榊富右衛門、小糸井別海間九里を開鑿し尙斜里山道釧路國境間を修理した漁場持藤野喜兵衛、千島國振別老門間二里、同恩根別間五里、留別年蒔間三里を開鑿した漁場持榊原小右衛門等は北海道道路史に不朽の功績を垂れたものと言はねばならぬ。

念ふに開拓使時代の道路計畫は舊幕時代の「通行上已むを得ざる障害を除去する」程度の計畫を改め、幹線は兎も角馬車の交通を目標として幅員を定め、河川にも成るべく橋梁を架設して徒涉渡船の不便を緩和することに努めた結果道路も漸く基礎的形態を備ふるに至つたのである、舊幕時代の建設に係る道路も必要に應じ此の時代に改修せられたものも尠くない。

然しながら開拓使時代の特長は所謂豪放雄大なる永世的

大計畫を樹立し、將來の拓殖上一大指針を與へたことである、假令は札幌市建設計畫の如き、市區の整然たる又道路幅員の廣大なる、實に堂々たるものであつて明治初期に於て斯る大計を樹立したことに付ては何人も敬意を表するを惜まぬことゝ信ずる。

(七)

明治十五年開拓使廢止せられたるあとを受けて三縣一局時代(自明治十五年至同十八年)が始まる、明治十五年二月八日、函館、札幌、根室の三縣を置き一般行政事務を管轄せしめたことは前に述べたが此の時代に於ては、分割の性質上總ての規模は甚だしく小となり、開拓使時代の雄大なる計畫も實施するに由なく農商務省所管の下に設置され開拓使の管理した特殊官業を繼受した北海道事業管理局も所期の活動を爲すこと能はず施政事毎に統一を缺き、道路計畫の如き單に小破修繕を爲す程度に止り、拓殖進展上功績を貽すべき、大事業の實現の如き到底望み得る所でなかつた、要するに北

海道を一般府縣と同様に施政せむとした政府の方針は實情に適さなかつた爲失敗に歸したが、茲に一言して置きたいことは開拓使時代三縣一局時代を通し所謂屯田兵の制度が拓殖進展上偉大なる効果を齎したことである。曩に述べた通り維新當時の北門は警備極めて薄弱だつたので西郷隆盛の如きも大いに之を憂へ明治四年七月廢藩置縣の結果食に苦しむに至つた士族を北海道に移し、屯田兵とし開拓に従事せしめようとの目的を以つて、之が調査を陸軍少將桐野利秋に命じた、次いで明治六年永山武四郎、安田定則、時任爲基、大山重の四人連名して當時の開拓使次官黒田清隆に屯田兵設置を建議するに至り、黒田次官又建言書を上表した其の一節に

「北海道及樺太ノ地ハ當使創設以來専ラ力ヲ開拓ニ用ヒ未ダ兵衛ノコトニ及バス、今ヤ開拓ノ業漸ク緒ニ就キ人民ノ移住スル者亦從テ加ハル、宜シク保護スル所以ノモノナカルベカラズ、況ンヤ樺太ハ國家ノ深慮タル固ヨリ論ヲ俟タズ故ニ今日ノ急務ハ軍艦ヲ備ヘ兵衛ヲ置クニア

リ。抑モ管内ノ鎮臺固ヨリ他府縣ニ準ジ設立アルベシト雖モ其ノ完備ヲ求ムレバ費用甚ク洪大ニシテ遽ニ辨スベキニアラズ。今略屯田ノ制ニ倣ヒ民ヲ移シテ之ニ充テ且ツ耕シ且ツ守ラシメバ則チ拓地兵備兩ナガラ其ノ便ヲ得ン」云々と

竟に明治七年「屯田兵例則」が設けられ、同八年及九年東北各地から四百七十三戸男女二千百三十九人が先札幌附近に配備された、編成は五名を一伍、六伍を一分隊、四分隊を一小隊、二小隊を一中隊、二中隊を一大隊、三大隊を一聯隊とし、中隊を地方の單位とし之を兵村と呼んだ、服役は初め世襲後に二十年に限定した、彼等は十八歳乃至三十五歳の士族青年だつたので朝に鋏を振ひ夕に長劍を撫すてふ冲天の意氣を以つて農耕は勿論道路の建設橋梁の架設等にも集團的活動を遂げ、其後引續き募集されてゐたが、明治二十九年第七師團創設され同三十六年現役兵のなくなるまで活動を續けた、彼等の最も顯著なる功績は土着民の基礎を作したことである。