

北海道打診 (五)

瀧川勸則

(九)

北海道廳の設置は再び全道に生氣を興へた、曩の國防的拓殖は漸次進展し今や經濟的社會的拓殖に迄到達せむとして居る。拓殖進展に連れ人文も既に大いに發達し、開拓使時代に於ける如く斷片的施設のみを以つて満足しない、又前にも述べた様に直接保護主義を廢し間接助成の政策を原則と爲し得るに至つたのである。依つて前代經營諸施設の整理及新計畫樹立に關する調査等に依り劃期的改善が企圖せられざるを得ない。道廳設置後約十五箇年間は此の目的に費やされたのであつた。即ち地形の測量、道路の探擇、殖民地地域の選定、水産竝鑛床の調査、水産税の輕減、出港

税の廢止、官貸金の整理、官營諸工場の拂下、拓殖上必要なる新設事業の補助、上川原野の開發及炭鑛鐵道の補助等時運を披察し着々新計畫樹立の準備と一部新計畫の實施とに最善の努力が拂はれたのである。一方行政の根本に於ても明治三十年道廳官制を改正して郡役所を廢し支廳を置き、同三十二年札幌、函館、小樽に區制を施行し、同三十三年には大野村外十五箇町村に一級町村制を實施する等、新自治制の基礎的第一階を踏み出した。同三十四年には北海道會法及北海道地方費法竝北海道二級町村制を施行し又此の年始めて北海道から衆議院議員を選出した、此の間拓殖の基礎たるべき道路は一日も空しくすべからざるは當局の既に充分理解しつゝある所だつたので稍組織的に改良計畫を

遂行したのであつた。當時既に札幌以南は交通幹線はどうやら需要に應じ得る程度だつたので札幌以北に力を注ぐこととしたのである。先空知上川間、樺戸増毛間、上川網走間、網走釧路間等は道内交通の幹線に採擇され大改修を加へられた。札幌以南に於ては僅に札幌蛇田間を開鑿したに過ぎなかつた。斯くして漸次支道を延長連絡することとし明治十八年には延長三百里内外だつた道路は明治三十三年には國道、縣道、里道合せて千三百六里に及んだ、當時に於ける道路の種類及等級は明治九年太政官達第六十號道路の種類等級の制に依つて定められてゐたのである。此の時代の道路工事中特記すべきは札幌に於ける豊平橋の架換工事だつたと思はれる。同橋は明治九年の架設に係る木橋だつた。明治三十年之が改築を行つたのであるが其の設計の概要は全徑間を二百十尺と定め、其の中央部七分の四を鐵橋「ブラット」式とし兩端各七分の三を木橋「ハウ」式とすると云ふ珍設計だつたが、北海道に於ける橋鐵の嚆矢だつただけに全道注目の的となつた様である。

道廳設置から十五箇年間に土木的施設に於て右の如き實績を收めたとは言へ、未だ全般的拓殖計畫の樹立せらるゝまでに至らなかつたのである。然るに拓殖も既に基礎的概觀を備ふるに至り、道廳當局の調査も漸く一段落を告げ、明治三十四年園田十年計畫が成立した。此の計畫の概要は既に述べた所であるから、此には計畫中道路に關することのみを記述することとする。即ち十年間に經費一千萬圓を以つて、國道三十五里、縣道八十九里、里道五百七十三里市街道路六十四里、排水道路千五百里の開鑿と、橋梁四十八箇所の架設を實施する計畫だつた。其の工法は國道は假道として砂利敷を爲さず造成幅員二間半最急勾配十分、一最小半徑五間、縣道も亦假道とし其の構造は國道と同様なるも造成幅員二間乃至二間半、里道は造成幅員一間半乃至二間最急勾配八分、一最小半徑に制限なく、市街道路は造成幅員三間砂利敷三寸、排水道路は揚土を搔均し幅二間以上國縣道の橋梁は川中橋脚は永久工橋體は木鐵混成、里道以下の橋梁は假橋とした。而して是等は其の竣工の翌年

から五箇年間は國費を以つて維持することとし、五箇年を経過すれば、國道、縣道及之に屬する橋梁は地方費、其の他は區町村に移管することになつてゐた。

本計畫は當初豫定の如く、留萌北龍間、濱益新十津川間、名寄興部間、浦河三石間等の諸道着工された外各要所に於て計畫が實施され、其の成功を期待し得るものがあつたが計畫實施四年目に日露戰爭勃發し一大頓挫を來したことは既に述べた所である。明治三十七年には既定豫算額中八十三萬八千圓を後年度に繰延べられ、翌三十八年には年度割が變更され、豫算年額僅に一萬八千圓に激減されたので一少部分の繰越工事を除く外一時殆ど事業を廢止するの不得已に至つたのである。當時國運を暗して大露國を征し正義の旗を東洋の一角に翻さむとする明治政府の大決心は北海道の拓殖の如き眼中に無かつた。總ての壯丁は戦線に送られ、假令繰越工事にしろ又一萬八千圓の年額豫算にしろ數發の砲彈數箇の水雷に替へられなかつたのが不思議な位であつた。明治三十九年日露戰爭は我國の大勝を以つて終了

し、血と涙とに彩られた正義の旗幟は飄然として日東帝國の頭上に輝いたけれども、其の犠牲はあまりに大きかつた。戦後の國家財政は北海道の經營に到底多額の出資を許さず、再び年度割の變更に遭ひ同年度豫算額は僅々五十八萬圓に過ぎなかつた。同四十年には漸く百四十八萬圓を支出し得るに至り、爾後年々同一額を支出し明治四十三年迄には計畫事業を完成する豫定だつた。然るに同四十一年三度計畫を改訂し實施年限を三箇年延長し其の終期を同四十六年とし豫算年額八十萬圓に減額せらるゝの已むを得ざるに至つた。北海道の廣大なる地域に年額八十萬圓の土木事業では誠に心細い。殊に年度開始後幾何もなく更に既定豫算中五十萬圓を後年度に繰延ぶることとなり既に着手せる測量及工事すら中止せざるを得ざるに至つたことは寔に遺憾であつた。越へて同四十二年には計畫終期を同五十二年に繰下げ各年度支出額を三十萬圓とするに至り、多難なりし行程は竟に此に至つて一大頓挫を來し、十年計畫は圖らずも十九年計畫となつてしまつたのであつた。日露戰爭

の國家財政に及ぼした影響は實に大なるものあり北海道の拓殖に及ぼしたる影響の如き其の一少例に過ぎないが尙當時の難行を偲ぶに充分である。産業と國防との調節が深刻に考慮せられつゝある我國の現状に於て當時を顧みるのも決して無駄に非ずと信ずるのである。

十年計畫は前述の如く多難なる行程を辿り明治四十二年即ち計畫實施より九箇年にして打切らるゝことゝなつた。

此に十年計畫の實績を顧みることゝする。縣道九十六里、里道三百三十里、市街道路十六里、原野道路五百九十一里、排水道路百五十九里合計一千八百八十二里を開鑿し、尙七百三十五里を改良した。又新設橋梁は十七箇所の竣功を見たのである。計畫年數に於て百分の九十を經過せるに拘らず事業に於て道路は計畫の百分の五十二橋梁は百分の三十七を遂行し得たるに過ぎず、然も其の構造規格に至つても簡易粗惡にして竣功後僅に二箇年を經過して既に形骸を失へるものさえあつたのである。念ふに十年計畫時代は北海道拓殖史上第二の恐慌時代だつた。其の人的努力の大なりし

に比し物的成果のあまりに尠きを嘆ぜざるを得ない。一方此頃から北海道の富源に着眼して入地する農業移民は急激に増加し之に伴ひ道路難は増々深刻化するに至つた。

(十)

右の如く十年計畫の効果は到底北海道の發展的趨勢に伴はず、又其の計畫の根本に於ても幾多改訂せざるべからざる點があつたのである。即ち明治四十二年河島長官立案の十五箇年計畫(自明治四十三年至大正十三年)の出現となつた。之を第一期拓殖計畫と呼んでゐる。此の計畫の概要も既に述べた所であるが、此の計畫は十五箇年間に拓殖費總額七千萬圓を豫定し内道路橋梁費は二千五百四十五萬五千九百三圓を計上し「道路の選定方針を確立すると共に其の築造方法を改め既設道路中中樞なる不良道路を改良し且修繕の普及を圖り以つて北海道道路の面目を一新すべし」との大抱負の下に、道路の新設千七百四十里、改良四百五十里、修繕累計二萬五百十八里、橋梁の新設三十五箇所、驛遞の新設百三

十四箇所、渡船場新設二千五百七十九箇所の豫定事業を實施することになつてゐる。道路の種類は國道、縣道、里道の三種とし、築造の規格は國道三間、縣道二間半、里道二間最急勾配十五分の一とし、市街地を通過する部分は特に市街道路と稱し五間乃至三間の造成幅員としたのであつた。而して里道と雖も開鑿後十箇年間國費を以つて維持修繕費を負擔するの制であつた。十箇年計畫に於ては之に充當すべき財源が明示されてゐなかつたので計畫實施に當り度々繰延或は削減の憂目に逢ひ大いに苦しい經驗を経たので、十五箇年計畫に於ては此點に研究を重ね、計畫初年度の豫算額を二百五十萬圓とし次年度以後は北海道に於ける拓殖計畫實施の效果に伴ふ自然増収を加算することゝした。尤も北海道に於ける自然増収は總て拓殖費の財源としたのであるから果して計畫實施の效果に依るもののみならず否やは明瞭ではないが、當時に於ては少くとも斯く考へられ宛も繼續費でも取つた如き効果を期待され財源を確立し得たりとして喜ばれたものである。然しながら前にも述

べたように一定地域に於ける國庫收入は永年に互れば相當正確に計算し得るのであるが短年に於ては確實を期し難きは宛も米價の變動と類似の法則に支配されつゝあるのである。十五箇年計畫に於ては實施間も無く此の缺點を暴露した即ち計畫實施の翌年度に於て早くも財源に缺陷を生じ、計畫遂行上幾多の蹉跌を來すに至つたのである。茲に於て工事を二期に分ち、第一期工事は粗造とし、第二期工事の施行を俟つて始めて所定の規格に合致せしむるの策を講じ、以つて其の實施里數の増加を圖つた。然るに大正六年に至り既定計畫を改訂せざるを得ず施行年度を二箇年延長し、毎年度支出額を減少して財政的困窮を救はむことを策した。此の改訂により道路の新設に就ては既定計畫延長千七百四十里を千九百九十八里に増加したけれども之に伴ひ其の工法は低下せざるを得ない、即ち先の一里當工費六千三百五十二圓は五千二百八十九圓に減少し、又改良及修繕に就ては一里當の工費を幾分増加したとは言へ之に伴ひ實施範圍は縮少せざるを得ない。改良既定延長四百五十里

は二百三十六里に短縮されたのである。然るに前にも概説した通り、歐洲大戰の影響は我財界に空前の好況を齎し、従つて北海道拓殖事業にも好影響を與へ、拓殖財源たる國庫の自然増収は大いに膨脹を來した。茲に於て道路に關する事業も漸く逆境を脱し得るに至つた。即ち大正八年には物價騰貴竝に増俸等に關する經費七十六萬餘圓、同九年には擴張事業に要する經費及既定事業に對する物價騰貴竝増俸等に關する經費千二百四十九萬餘圓を、同十年度には更に道路の新設、改良及修繕に要する經費竝橋梁の新設架換道路調査及補助に關する經費六百四十四萬餘圓を増加計上するを得るに至り、爾來毎年計畫改訂を行ひ昭和六年度末迄に經費四千四百八十七萬九百七十二圓を支出する計畫となつた。而して大正十五年度（昭和元年）迄に三千九百十萬六百六十三圓を支出し本計畫は大體當初豫定したる事業を遂行し得たると一方新計畫策定の爲めにせる拓殖調査完了の爲打切らるゝことゝなつた、（第三表参照）

此の計畫に於て新設せられたる道路は一千四百七十里三

十町四十一間、改良せられたるは二百五十九里二十一町十一間、道路敷地調査千五百七十九里、驛遞新設百二十五箇所、渡船場新設百六十八箇所、其の他既成道路の修繕にも相當力を用ゆる等當初の計畫に比し、道路改良に於て稍遺憾の點はあるが、先顯著なる成績を收め得たりと謂ふべきである。曩に十箇年計畫は日露戰爭の爲大失敗に終りたるに拘らず、十五箇年計畫は計畫期間の前半に於ては財政上多大なる創痕を蒙り十箇年計畫の轍を踏まんとしつゝも其の後半に至り歐洲大戰の好影響に因り十七箇年間の業を終へ成功裏に終極を告げたのである。同じく戰爭でありながら一は大失敗の因となり他は大成功の鍵となる。戰爭も亦其の勃發せる時と所との異なるにより齎すものを異にする。國家非常の時に際し歴史を顧みて偉大なる教訓を得るのである。

本計畫實施中大正九年道路法が施行され又北海道道路令が發布され國道、地方費道、準地方費道、市道、町村道の種類及等級確立し費用の負擔に付ては國道の全部及地方費

昭和元	二	三	四	五	六	計	前年度	支出	合 計
一	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
一四	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
一三	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
一二	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
一一	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
一〇	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
九	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
八	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
六	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
五	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
四	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
三	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
二	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五
一	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、三九二、五五七	二、五〇四、九〇五	二、四六六、二〇四	二、五〇四、九〇五

(十一)

十五箇年計畫打切らるゝや、昭和二年度から第二期拓殖

二十箇年間に經費九億六千三百三十七萬八千八百二十八圓

計畫が實施さるゝこととなつた。此の計畫の大意は前に述べた通りであるが、昭和二年度から昭和二十一年度に至る

を計上支出せむとする前古未會有の大計畫であつて今尙實施過程中にあるのである。此の計畫の特徴は産業立道の理想に立脚し七箇條の大目標（三）（参照）を掲げ、之に向つて着々進軍せむとするものである、從來の計畫に於ては調査も未だ行届かず、研究も不充分だつたので斯の如く明瞭なる目標は到底掲記し得なかつたのであるが、第二期拓殖計畫に於ては、調査もほぼ完了し將來の發展性も大體見透し得るに至つたので、此の計畫實施に依つて、北海道を一大理想的産業地域たらしめむとするもので、曾つて見ざる進歩的計畫であると謂ひ得る、而して總經費中道路橋梁費は二億二千百七十九萬千七百七十九圓であつて、此の莫大なる經費を以つて産業に基礎的條件を附與せむとするものであるから「道路を中心としての拓殖」と謂ひ得ると思ふ以下計畫、實施、実績と順を追つて述べることにする。

◎計 畫

一、道路の新設

殖民原野の幹線たるべき道路及鐵道港灣其の他樞要な

る地區を連絡する道路の開鑿を行はんとす。

此の經費 九千百十四萬六千九百十六圓

豫定延長 三千五百里

右經費中測量費及工事費は八千二百八萬二千五百三十八圓であつて測量費は一里當四百五十圓、工事費は一里當二萬三千圓となつて居る。俸給及事務費は九百六萬四千三百七十八圓、而して設計の標準は有效幅員一間半乃至二間路面砂利敷三寸、最急勾配十五分の一、最小半徑十間、切取法一割、盛土法一割五分である。

二、道路の改良

國道其の他拓殖上重要なる既成道路中泥炭地若は路幅狹隘等の爲車馬の通行不便なる箇所を改良せんとす。

此の經費 七千二十九萬七千二百六十九圓

豫定延長 道路 七百二十八里

橋梁 一萬八千七百六十三間

右經費中測量費及工事費は六千七百七十二萬九千六百八十二圓であつて測量費は一里當三百五十圓、工事費は一里

當最高十萬八千三百十八圓、最低二萬圓となつてゐる。俸給及事務費は二百五十六萬七千五百八十七圓、而して設計の標準は有效幅員三間乃至三間半、最急勾配三十分の一乃至十五分の一、最小半徑三十間乃至十間、其の他は新設の場合と同様、橋梁は延長二十間以上のもの間口當最高一千五百五十八圓、最低六百十圓である。

三、道路の修繕

國道地方費道の全線及町村道中國費開鑿後十箇年を経過せざるもの竝國費改良後特に必要あるものと認めらるゝ町村道に付ては改良後十箇年間維持修繕を爲さむとす。又是等の道路に附屬する橋梁の架換を行ふものとす。

此の經費 五千四百七十八萬九千五百九圓

累計延長 四萬三千七百五十一里

右經費中工事費は四千五百三十三萬二千三百五圓であるから二十年間一里當一千三十六圓となるのである。俸給及事務費は九百四十五萬七千二百四圓となつてゐる。

四、道路の調査

國道地方費道の敷地調査を行ふと共に道路境界標を建設して道路敷地を整理し權利關係を明かならしめんとす

此の經費 十九萬四千六百五十七圓

敷地調査 三十六里

境界標建設 三百七里

五、道路改良補助

市町村費支辨に屬する市道町村道の改築又は路面改良工事に對し工事費の三割に該當する額を補助せんとする方針なり。

此の經費 三百四十九萬八千九百三十八圓

補助延長 市道二十里、町村道四百里

右補助は市道にありては標準工費一里當十五萬三千三百六十圓、町村道は標準工費一里當二萬圓に對し各其の三割を補助せむとする計畫である。

六、驛 遞

交通補助機關たる驛遞所を計畫前半の十年間に於ては

毎年度十箇所、後半の十年間に於ては毎年度五箇所宛を必要の場所に増設せんとす。又開發に伴ひ民間の設備充實せる場所に於ける驛遞は所謂無用の長物であるから毎年度十箇所を廢止せんとする計畫を含む。

此の經費 百三十八萬四千三百九十圓

七、渡 船

拓殖費支費支辨道路に於ける渡船場を新設すると共に既設の渡船場を完全に維持し尙町村費支辨の道路に於ける渡船場の維持に對し補助せむとす。昭和二年度現在の拓殖費支辨渡船場數は二十四箇所であつたから之を基礎とし、交通の變遷につれ毎年五箇所を新設し五箇所を廢止せんとす、又町村費支辨にして維持困難なる渡船に對し昭和二年度以降五箇年間を限り毎年九十箇所一箇所の標準設備費五百九十三圓の半額を補助せむとす。

此の經費 四十八萬圓

右の計畫に依れば道路の新設は三千五百里であるが第二期拓殖計畫に於ては實施より完成迄に約三百六十萬の人口

増加を見込んでゐる、既成道路は人口一人當約八間であるが、増加人口一人に對しては二間強を新設するに過ぎず、果して權衡を得たる計畫なりや否や遽に肯定し得ない。又道路新設費一里當と改良費一里當とを町村道に於て比較するに其の構造規格差異なきに拘らず殆ど同額の經費を計上せることは、新設も改良も同額の犠牲を要することを意味し従つて現道が如何に粗惡なるや想像に餘りありと思ふ、其の一里當經費の少額なると併せ考ふるときは新設改良せられたる道路が大部分近代的交通の要求に應じ得ざる程度なるを知り得るのである。

更に道路修繕は累計四萬三千里の計畫であるが本計畫實施當時の道路總延長は一萬七十里であるから二十年間の修繕累計は二十萬一千四百里に及ばねば充分とは言へない、此の内四萬餘里を不良なる自然と戦ひながら一年一里當約五十一圓強を以つて維持修繕しようといふのであるから其の不足と困難とは名狀すべからず、北海道道路難解消の日遠きにあるを嘆ぜざるを得ない (十一) 未完