

橋を數へ、之を構造別にすると、石造橋十六橋、鋼鐵構造のもの十八橋、鐵筋コンクリート造二百二十六橋、在來木造橋四百四十三橋其他二十四橋であつて、比較的耐震耐火橋に乏しく、甚しきは頽齡甚しく近時の重量交通に適せざるものも尠しとしない。之を以て本市は昭和十一年就中交通上特に緊要なる橋梁三十橋を選擇し、之を耐震耐火の

現代式橋梁に改築すべく、昭和十五年度に至る五箇年の繼續事業として事業費百三十六萬餘圓を計上し、橋梁改築の事業を起し目下工事の進行中であるが、中途今次事變の爲資材入手難に陥り豫期の工程に達せず、全部の完成迄には相當繼續年期の延長も亦止むを得ざるの情勢にある次第である。

# 北海道道路發達概要

北海道廳 鈴木喜久治

## 北海道道路發達概要

### 目次

- 第一節 明治維新前の道路
  - 第二節 明治維新後の道路
    - 一 開拓使時代
    - 二 三縣時代
    - 三 道廳時代
- 北海道道路發達概要

- (一) 初期時代
- (二) 十年計畫時代
  - (イ) 計畫概要
  - (ロ) 實施經過概要
- (三) 十五年計畫時代
  - (イ) 計畫概要

(四) 實施經過概要

(四) 二十年計畫時代

(イ) 計畫概要

(ロ) 實施經過概要

第三節 北海道道路概説

附 北海道道路現況

第一節 明治維新前の道路

北海道に於ける陸上交通の起源は先住土人「アイヌ」の交通に初まる。彼等の交通路は唯足跡によつて自然に生じた徑路によつたものであつて、特に修築したものではなく、所謂道路の概念に入るべき程度のものではない。彼等が山嶺を越ゆる時は大抵谿谷を傳つて登り谿谷に沿ふて下り又時としては熊徑鹿路を歩行した。現在北海道の地名に彼等の交通路を表はしたアイヌ語を地名としたものが少くない。「アイヌ」語にて路を「ルー」と言ひ、越路を「ルベシユベ」と云ひ、夏越す路を「サクルベシユベ」又は「サクル」、冬越す路を「マタルベシユベ」又は「マタル」と

云ひ、又上下を分ち上の路を「ベンケルベシユベ」又は「ベナクルベシユベ」、下の路を「パンケルベシユベ」又は「バナクルベシユベ」と云ふ、「ルーチン」は峠、「クンルー」は危路を云ふ。又「アイヌ」は山嶺懸崖等を神の神靈の地とし、柳の木を削つて「イナホ」即ち木幣を造り之を建てて神を祭り往來の安全を祈るを例とした、稻穂峠、稻穂崎等の地名は皆これに起因せるものである。

文治五年和入地し以來漸く福山、江差其の他に小部落を成し、漁業に従ひ生計を營み相互に交通してゐたが、之等の通路は自然の徑路を辿り何等修築したものではなかつた。又後に至り松前氏が蝦夷地を領有するに至つても糧米を島外に仰いた關係上來住者の多きを好まず、藩の方針として蝦夷地に對し鎖國主義をとり、寛保元年<sup>二四〇</sup>には箱館に番所を設け、和人の蝦夷地に來往する者を檢して濫りに出入することを許さなかつた。又蝦夷地を數十の番所に分けて藩士に給與し、各所に支配人及通辭を置き交通を嚴に控へ、且和人の土着を許さなかつた。隨つて此の時代には交通す

る者も稀で道路は徑路の状態を一步も出なかつた。

徳川幕府は其の末葉に及び漸く蝦夷地に留意するに至り  
二、四四五—二、四四六  
天明五—六年の交には幕吏を派して蝦夷地を檢討せしめ  
た。爾來蝦夷地救済交易等の爲來往する者も漸く多くな

り、松前氏も交通の制限を緩和し馬をも通行せしめて運搬  
の便を圖るに至つた。而し時勢は既に松前氏の鎖國的消極  
政策を許さなかつた。即ち蝦夷地は世界探検家の注目する  
ところとなり、又露國の東方侵略の目標となつて露人は千

島を蠶食し得撫に至り、寛政の頃には頗る警戒を要する状  
態となつた。依つて幕府は寛政十年渡邊胤<sup>二、四五八</sup>、近藤重藏<sup>二、四五九</sup>、最

上徳内等をして東蝦夷地を巡檢せしめた。翌寛政十一年幕  
府は蝦夷地を直轄とし北邊防備の強化を圖り、次で西蝦夷  
も幕領とし松前藩は奥州梁川に移領された。以後所謂幕府

直轄時代である。

寛政十年近藤重藏等擇捉探檢の歸途十勝の廣尾に至つた  
二、四五八  
が、風雨の爲十勝、日高の國境「ピタタヌンケ」ルベシベ  
ツ」間を通過することが出來ず、空しく數日を過した。重

藏慨然として道を開かんとし十勝場所の通辭及アイヌと商  
議し、險峻なる海岸を避け、山背に二里餘の道路を開鑿し  
た。是れ實に蝦夷地道路開鑿の嚆矢であり、北海道道路開  
鑿史の第一頁を飾るものである。

幕府直轄時代は北海道道路史上松前藩の退嬰策を一擲し  
躍進を遂げた時代である。即ち寛政十一年には様似山道、  
二、四五六—二、四六一  
猿留山道の新道を開鑿し、享和元年には箱館に榮國橋を架  
設し、同三年迄には箱館より長萬部、空蘭、猿留、廣尾、

大津、釧路、厚岸を経て根室に至る百八十三里間に於ける  
二、四六四—二、四七七  
險難箇所三十二箇所餘を、又文化年間には木古内山道、千  
歲越、雨龍越、斜里越等延長百二十里餘を開鑿又は修築し

た。而し當時の開鑿道の程度及方針は寛政十一年様似山道  
二、四五九  
開鑿の普請役最上徳内の役罷免の事情によつても推測し得  
らるゝのである。即ち普請役を命ぜられた徳内は、道路は

蝦夷地開拓の礎石であるとの信念から、叮嚀に注意し開鑿  
したのであるが、この完成主義が批難を受け遂にその擔任  
を免ぜられた。吾々は北海道道路開鑿史の第一頁に於て殖

民地道路政策上に於ける簡易主義と完成主義との相剋を見、興味を覺ゆるのである。

開鑿新道は急造にして粗悪なものではあつたが、此の時代に於て全島に亙る道路網は一應系統づけられたのである。而し幕府直轄時代も二十三年にして文政四年蝦夷地の全土は又松前氏の復領となつた。

文政四年から安政元年に至る三十四年間の松前家復領時代は、松前藩の因循姑息な消極政策の復活と幕吏其の他の來往の減少に加へ、藩吏の中には故意に道路を廢滅せしめんとする者すらあつて、北海道道路史上に於ける暗黒時代を現出し、此の時代には觀るべき何物もない。

安政元年幕府は箱館に奉行を置き、翌二年僅かに福山附近を松前藩に殊して再び蝦夷地の殆ど全地域を幕府の直轄とし、箱館奉行の管轄に移した。これより明治維新に至る迄は所謂安政以降幕府直轄時代である。曩の寛政文化の幕府直轄時代には主に東蝦夷地に力を盡したが、再直轄時代以後は西蝦夷地に力を注ぎ、此の時代に西蝦夷地一帯陸路

の全通を見るに至つた。即ち安政年間には黒松内越、雷電嶺、餘市岩内間、小樽錢函間、阿冬山道、濃晝山道、關内太櫓間、瀬棚島牧間、鶉山道、積丹美國間、餘市古平間、等延長七十四里、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里餘の開鑿を見た。而し開鑿道路の築造程度は單に伐開と、險峻なる箇所に対して、幾分の緩和をなし本島を一周し、又東西南海岸を連絡せしめ辛じて通行の便を圖つた程度であつて海濱、原野の如く通行し得らるる區間は修築しなかつたのである。

北海道に於ける維新前の道路は大略上述の如き經過を以て發達し來つたのであるが、人煙稀で重修も容易でなく、雜草生ひ茂り原狀に還元し熊徑となる狀況であつて、原始的狀態を脱し得なかつた。

## 第二節 明治維新後の道路

明治維新萬機革新の匆忙裡に在つて蝦夷地經綸の問題は逸早く廟堂の議に上程され、明治二年には開拓使が設置された。鍋島直正、開拓督務(後開拓使長官)に任ぜらるるに當つて

「蝦夷ハ皇威隆替ノ關スル所一日モ忽ニス可ラス」他日皇威ヲ北疆ニ宣ル汝方寸ノ間ニアルノミ」と激勵の詔書を下し給はれた。北海道の開拓は實に明治天皇の聖慮によつてその宏謀が豁然として指示せられたのである。雄大な北海道拓殖の理想はここに發足する。

明治十五年には開拓使廢止せられ、函館、札幌、根室三縣の置廳を見るに至つたが、明治十九年には之を廢し、北海道廳が設置せられた。北海道の拓殖過程も道廳初期時代を経て漸く草創時代を脱し計畫遂行時代となり、明治三十四年よりの十年計畫、明治四十三年よりの十五年計畫、昭和二年よりの二十年計畫時代となり、之が成果は産業に文化に今日の躍進時代を現出するに至つたのである。

北海道に於ける道路發展史も亦この拓殖の規模、盛衰と共に浮沈を續け、今日の道路網を整備するに至つたのであるが、近時急激に發達し來つた自動車交通に對應するには未だ努力を要するものが多い。

#### 一 開拓使時代（自明治二年—至明治十五年）

##### 北海道道路發達概要

明治二年七月開拓使設置せられ、九月には長官東久世通禧函館に、十月には判官島義勇札幌に來り本府の建設に着手したが職工の蒐集、工事の施行に極めて困難を來した。而して之が原因は交通運輸の不便に在ることを察知し、北海道の開發は先、交通の利便を圖るに在りとして、全道各所に大規模の道路工事を起すに至つた。ここに北海道道路史は舊幕時代の退嬰の殻を破つて、豪放雄大な開拓使時代を現出するのである。

札幌本府建設の地と、函館との連絡は最も緊急を要するものとし、明治四年九月雇米人「アンチセル」及「アルヒルト」をして此の間の地形、港灣等を踏檢せしめた。翌五年一月權判官榎本道章上京して、之が工事の着手順序及經費豫算を稟議し、茲に政府は兌換券二百五十一萬圓を發行して之が費用に充つることとした。同年二月「アルヒルト」を陸地測量兼道路築造長として工事に着手せしめた。七月には既に函館、森間十里二十九丁餘の開鑿を了し、次で九月に室蘭を起點として工事を進め、翌六年七月

には室蘭、札幌間三十四里四丁餘の開鑿を完了、茲に函館、札幌間の新道所謂札幌本道の完成を見たのである。この總延長四十四里三十三丁餘（森、室蘭間海路二十五哩を除く）工費八十四萬三千餘圓（同時に着手した錢函新道の工事費を含む）である。この札幌本道の開通は交通運輸上偉大なる効果を齎せるのみならず、僅々一箇年半の短時日を以てかかる長距離に互る大工事を完成せしめたことは、北海道道路築造史上に異彩を放つものであり、開拓史上に於ても亦燦として輝く大事蹟である。

札幌本道開鑿の外開拓使時代に道路橋梁の新設、修理に投じた費額は極めて多い。即ち道路開鑿費二十三萬四千六百八十八圓、延長百三十五里餘、道路修理費十五萬一千六百七十六圓、橋梁新設三百七十三橋、十二萬四百八十一圓、同修理費四萬三千二百六十六圓、合計五十五萬百十一圓を算する。右の内主なる工事は、明治九年九月米人機關師「エムダブリウホルト」豊平橋を工費二萬五千五百九十六圓を以て架設し、十二年三月には錢函、小樽間馬車道を

土木顧問米人「ジョセフ・ユ・クロイフアルド」に計畫せしめ四月起工、十一月五萬圓を以て開鑿した。又十四年五月小樽市街の出火による焼失區域の道路を二萬九千七百一圓を以て、十五年一月完成せしめたる等はその重なるものである。

札幌本府の建設に伴ふ道路費、函館市街道路の改良費は前記經費には包含してゐない。函館市街道路は明治十一年の出火後六萬六千九百七十七圓、同十二年の出火後二十三萬三千六百七十四圓を投じ大改良をした。その工法は路面の泥濘を防ぐ爲割栗石を入れ「ローラ」を以て輾壓したものであつて、當時としては最も進歩せる工法を採用してゐる。後年函館市に於ける道路鋪裝が本道に於ける鋪裝道路の濫觴をなせると對照し興味深きものがある。

開拓使時代に於ける道路施設の概要は以上の如くであるが、當時は明治維新怒々の時代であり、且北海道は全くの處女地で第一より諸種の建設を要した爲政府の豫算を以ては、新天地開拓の意氣に燃えて渡道した地方民の要望を

満たし得なかつた。此等開拓の先驅者は自主獨往自己の手によつて道路の開設をなすと共に、官に申出で官民協力、開拓の動脈たるべき道路の開鑿をなした。殊に開拓使の初めに東本願寺はその門徒を動員して道路の開設に協力した。即ち軍川砂原間三里、有珠郡「オサリベツ」より札幌に至る二十七里を開鑿し、又函館江差間山道開鑿費として三千八百兩を献納する等特筆すべきものがある。又厚岸濱中間九里二十三丁を開鑿した漁場持榊富右衛門、小糸井、別海間九里を開き又斜里山道より釧路國境迄修理せる漁場持藤野喜兵衛、千島國振別より老門へ二里、恩根別へ五里、留別年蒔間三里を開鑿した漁場持榊原小右衛門等はその主なるものである。

開拓使時代は以上の如き絢爛たる事績を残して明治十五年廢使となつたのであるが、當時の北海道道路延長は二百六十四里を示してゐる。

## 二、三縣時代（自明治十五年—至明治十八年）

政府は明治十五年二月廢使置廳を實施し、北海道を函

北海道道路發達概要

館、札幌、根室の三縣に分割した。從來各省と相並んで統一的な開拓政策を遂行しつゝあつた開拓使の事業は四分五裂し、事務は各省間に配分せられ、三縣は單に小規模の地方行政機關となり、諸事業の遂行は不活潑となり萎縮した。道路事業も亦例外ではなく、開拓使の雄大なる積極的經營は一朝にして消極的となつて、僅かに開拓使時代築設した道路の小破修繕に止まつた程度である。即ち三縣時代の終期十八年に於ける道路延長三百四里であつて、開拓使廢使の十五年より四十里の増加に過ぎない。此の時代に於ける營繕土木費六十萬五千七十圓の支出を見てゐるが、此の内道路費の經費幾許を支出したかは記録の明らかなるものがない。只鶉山道行程十六里、豫算十萬圓を以て十八年起工し、廢縣置廳後の十九年一月開通、黒松内山道の改鑿を同八年起工、十九年六月竣功せしめ、長萬部より壽都地方へ馬車を通ずる迄に至つた等が記録される程度であつて、この時代は北海道道路史上に於ける萎微不振の時代である。

三、道廳時代（自明治十九年—至現在）

政府は縣治を検討した結果、明治十九年一月御裁可を仰いで急轉直下三縣制を廢し、北海道廳を設置した。初代長官は開拓使の判官として舊功のあつた岩村通俊である。長官の權限は開拓使に比すべくもないが、内閣總理大臣に直屬して拓地殖民に關する一切の事務を統理する點等府縣の長官よりもその權限は著しく廣大だつた。その後二十三年に至り内務大臣に直屬することとなり、翌二十四年官制に於ても府縣と同列となつたのであるが、拓地殖民事務を擔當することに於て一般府縣とはその體を異にしてゐる。

従つて道路施設事業に於ても府縣とは自ら異り特異の形態を以て發展し來つたのである。

(一) 初期時代（自明治十九年—至明治三十三年）

明治十九年置廳以來北海道拓殖の事業は再び活潑となり道路事業も亦活力を得た。以後十年計畫開始に至る明治三十三年迄の十五箇年が道廳初期時代である。この時代に於ける道路施設の特色は開拓使時代の海岸連絡道の形態から

中央部の貫通道路竝に之が支線として原野道路施設の形態に變化したことである。このことは北海道に於ける拓殖の進展を示すものであつて、單なる要地間の連絡道路時代から殖民道路時代に移行しつゝあつた證左である。尙この時代の道路築造史に記録さるべきことは囚人を多數使役し、その結果の比較的良好であつたことである。

同時代に於て開鑿した中央幹線道路としては、札幌上川間、上川網走間、網走釧路間、札幌より月形、信砂を経て増毛に至る間、札幌より定山溪を経て虻田に至る間等であり、これ等幹線道路を中心として原野道路及地方連絡道路が拓殖の進展と共に全道に延びて行つたのである。斯くて明治三十三年の同時代の末期には國、縣、里道の總延長千三百九十里に達した。内國費を以て開鑿せる延長開拓使時代より累計し千九十里である。又この時代の明治三十年には、北海道廳技師岡崎文吉の設計により、札幌豊平川に全徑間百十尺の豊平橋を其の七分の四を鐵橋「プラット」式に、七分の三を木橋「ハウ」式として架設した。これ北海



道に於ける鐵橋架設の嚆矢である。斯くて、十九年より三十三年に至る道路開鑿及橋梁架設費は二百五十八萬六千七百餘圓に達し、道路及び橋梁の修繕費百五十一萬一千百餘圓、合計四百九萬七千八百餘圓を支出したのである。

(二) 十年計畫時代(自明治三十四年  
至明治四十三年)

維新以來北海道の開拓は銳意企劃せられ、これが經營に要する諸經費は擧げて國費を以て支辨し來つたのである。が、廣漠たる北海道の開拓は難事であつて、豫定の半にも達せざる状態であつた。依つて園田長官は北海道十箇年計畫を立案、從來の制度を改め、經費を行政費、拓殖費、地方費の三に區分し、一定方針を以て十箇年の經營を爲さんとしたのである。ここに北海道經營は計畫的遂行時代となり、道路橋梁事業も一定計畫のもとに遂行せらるることとなつた。

(イ) 計畫概要

計畫樹立に際し當時に於ける北海道の状態より之が開發計畫には道路網の整備が急務であることが痛感され、計畫

總豫算二千六百一十一萬一千四百十二圓の實に四割九分六厘に及ぶ一千七十三萬五千四百七十七圓を之が經費に充當し内道路橋梁排水費は特に繼續費として計上、計畫實施の確實性を附與した。尙右の外本費の補助的經費とも見るべき渡船及驛遞費として三十六萬四千八百十三圓の計上を見てゐる。本計畫に於ては國道三十五里、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、合計二千二百六十一里を開鑿、橋梁四十八箇所を架設し、此等の道路及橋梁は竣功の翌年度より五箇年間は國費を以て維持し、五箇年經過後は國道、縣道及び之に對する橋梁は地方費に、其の他は區町村費に移して維持修理をなさしむる計畫であつた。

(ロ) 實施經過概要

計畫は豫定の如く、留萌北龍間、濱益新十津川間、名寄興部間、浦河三石間、其の他着々實現せられ之が成功を思はしむるものがあつたが、明治三十七年日露戰爭勃發の爲同年度の既定豫算の一部は後年に繰延べられ、翌三十八年

には極度に削減せられて一時殆んど事業廢止の状態となつた。その後事業の復活を見たが當初豫定の計畫は改訂に改訂を加へられ、事業は豫定の進度を示すに至らず頓挫を來した。加ふるに戦後經濟界の發展は計畫の更新を感ぜしむるに至り、四十二年度を以て本計畫を打切つたのである。

この三十四年より四十二年に至る九箇年間に於て縣道九十六里、里道三百十九里、市街道路十六里、原野道路六百六十八里、排水道路八十四里、合計一千八百八十三里、新設橋梁十四箇所、支出額五百四十二萬一千二百十九圓で、當初の計畫に對し年數に於て十分の九を経過したるに不拘、事業に於ては道路は五二%、橋梁は二九%を行つたに過ぎない。

十年計畫に於ける三十四年度より四十二年度に至る總支出額一千一百七十九萬八千四百四十四圓に對し、前記の道路橋梁排水道路費の外修繕費の支出額を併せて五百九十九萬六千一百六十四圓であつて、此の割合五割零分八厘である。

以上は國費支辨事業であるが、同時代に於て地方費に於ける道路橋梁に關する支出額二百三十六萬五千二百二十五圓餘であつて、地方費豫算總支出額の一割四分五厘に當る。尙本計畫の明治四十二年末期の本道道路總延長は漸く三千二百二十里に達した。

(三) 十五年計畫時代(自明治四十三年至昭和元年)

十年計畫によつて、北海道の拓殖事業は一定の計畫を以て進捗したが、計畫實施の結果は豫定の半に過ぎず概して不首尾に終つた。斯くて明治四十三年よりは所謂第一期拓殖計畫の實施を見四十三年度以降十五箇年間に總經費七千萬圓を以て北海道資源の開發を圖らんとしたのである。

(イ) 計畫概要

十五年計畫に於ては十年計畫の實績に鑑み、道路橋梁工事はその選定方針を確立すると共に、築造方法を改め既設道路中樞要區間の不良道路を改良し、且修繕の普及を圖り北海道道路の面目を一新せんとの大抱負のもとに、拓殖費總額七千萬圓の内道路橋梁費豫算はその三六%、二千五百

四十五萬五千九百三圓を計上した。

本計畫に於ては道路新設千七百四十里、橋梁新設三十五箇所、改良工事四百五十里、修繕延長累計二萬八千五百八里であつて、その他本事業の補助的事業たる渡船費及驛遞費等をも包含せしめた。

(ロ) 實施經過概要

此の計畫も財源を自然増収に求めた關係上、年度割豫定は不確定であつて、實施の翌年度には早くも財源に缺陷を生じ道路事業に於ても事業計畫に變更を加へざるを得なかつた。即ち一工事を一期、二期の二回に區分し、一期工事は粗造とし、二期工事の施行を待つて豫期の築造工法に完成せしむることとし、延長里數の増加を圖つたが、豫期の實績を擧ぐるに至らず、大正六年には全面的に計畫は改訂せられ、施行年限は二箇年延長せられた。又第一次世界大戰による物價騰貴により數回に互り改訂せらるる等計畫は變改せられたが、昭和元年十七箇年を以て本計畫を終了した。本計畫に於ける總支出額一億五千八百七十一萬一千六

百九十七圓に對し、道路橋梁費支出額はその二割四分四厘に當る三千八百八十萬六千六圓である。

本計畫に於て新設工事縣道八里七丁三間九、地方費道十六丁三十七間四、準地方費道四里三十一丁六間八、町村道七百九十九里十八丁二十間四二、里道七百三十七里二十九丁二十三間、合計一千四百七十里三十三丁三十一間五二、橋梁六十六箇所。改良工事國道六里二十九間八五、縣道六十里六丁二十八間六、地方費道四十五里四丁四間五五、準地方費道百八十八里十四丁五間九九、町村道十九里三十三丁零間三、里道四十四里三十六丁四十間三四、合計二百九十四里二十二丁四十九間六三、橋梁架換二千四百九十箇所。修繕延長累計二萬六千七百九十九里。その他驛遞及渡船費等であつて、計畫改訂擴張の際計上せられた道路調査並市町村道改良補助費事業も包含せられてゐる。

この時代に於ける地方費支辨道路橋梁に關する支出額五百一萬九百三十四圓餘であつて、地方費豫算總支出額の零割六分三厘に當る。

尙大正八年道路法發布同九年四月より同法施行せられ、北海道も亦之が適用を受けるに至つたが、北海道の特殊事情に鑑み北海道道路令の發布を見、道路種別も國道、地方費道、準地方費道、市道、町村道に區分せられ、その費用負擔に就ても一部拓殖費を以て支辨し得るの特別の定をなし、開拓使以來國費を以て支辨し來つた特殊事情を認めたのである。

第一期拓殖計畫最終年度たる昭和元年度末に於ける北海道道路延長は國道百五十一里、地方費道六百三十三里、準地方費道八百六十八里、市道百六十四里、町村道八千二百四里、合計一萬二十里である。而も猶一方里當僅かに一里二十六丁餘に過ぎず、道路の状態も尙幾多改善を要するものあり、道路政策は最も緊要な問題として殘されたのである。

(四) 二十年計畫時代(自昭和二年至昭和二十一年)  
(イ) 計畫概要

十五年計畫終了と共に第二次拓殖計畫の樹立を見たので

あるが、本計畫の要旨は昭和二年より二十箇年間に涉り毎年度北海道に於ける政府の歳入歳出の剩餘金を以て之が財源に充當し、總經費九億六千三百三十七萬八千八百二十八圓を以て拓殖事業の完成を期せんとしたのである。

本計畫に於て道路橋梁費は其の二三%、二億二千七百七十九萬千七百七十九圓を支出することとなつた。而して本計畫に於ては移民招徠の施設に伴つて殖民原野と重要地區を連絡せしむべき拓殖道路の新設、既設道路の改良及市町村費負擔の市町村道改良に對する補助金の計上等施設の擴充を要するもの不尠此等の施設の爲本費を七費目に項目を分つた、即ち道路新設費に於ては町村道三千五百里を新設する經費として、九千百十四萬六千九百十六圓を、道路改良費に於ては國道以下七百二十七里餘、橋梁一萬八千七百六十三間を改良に要する經費として、七千二十九萬七千二百六十九圓を、修繕累計四萬三千七百五十一里之が修繕費五千四百七十八萬九千五百九圓、その他道路調査費十九萬四千六百五十七圓、道路改良補助費三百四十九萬八千九百三

十八圓、驛遞費百三十八萬四千三百九十圓、渡船費四十八萬圓を計上した。

(ロ) 實施經過概要

第二次計畫第一年目たる昭和二年度は計畫豫算額の計上を見たが、第二年目たる昭和三年度豫算は議會解散となり、前年度豫算を施行のこととなつて計畫遂行の前途に不安を思はしむるものがあつた。次で昭和四年度には政府の財政緊縮の方針により年度半に於て實行豫算を編成せられ豫算の減額を見るに至つた。一般財界の不況は歳入減となり、第二次拓殖計畫の財源にも缺陷を生じ來り、他面政府の財政緊縮方針は強化せられて到底當初の計畫豫算を實現せしむることは困難の状態となり、昭和五、六年度に於ても實行豫算を編成減額せられた。

他方失業問題が全國的に重要な社會問題となりつつあり、政府は昭和六年度豫算に失業救済土木費を計上し、北海道に對しても拓殖費の外に約百萬圓を國道改良費として支出のこととなつた。偶々昭和六年は低溫の爲北海道全道

北海道道路發達概要

は大凶作に見舞はれ、之が罹災民の救済が焦眉の急を要する状態となつた爲、十月に至り地方費に於て二百二十萬圓餘に上る救済土木事業を計畫、三分の二の國庫補助を受け直に救済事業を實施した。内道路橋梁事業は町村補助を除き地方費支辨事業百二十五萬餘圓である。

當時は全國的に失業問題と共に、農村救済問題が緊迫せる問題であり、政府は之が對策として昭和七年度以降三年に互り農漁山村の救済振興費を計上した。北海道に於ては昭和七年度分は拓殖費追加豫算として之が經費の計上を見た。

救済事業は土木事業を主とし、地理的に普遍性を帯びた道路橋梁事業は之が主體を成すに至つた。即ち三箇年間に於ける振興費總豫算額千六百二十八萬五千八百四十四圓の五割一分三厘に當る八百三十六萬二千七百四十四圓が道路費である。昭和六年の凶作に加へ、昭和七年には更に一層甚しき凶作と、北海道未曾有の大水害に農村は全く疲弊困憊の極に達した。従つて之が救済事業の主體をなすに至つた道

路橋梁事業は農漁山村の更正に重要な役割を持つに至り、事業の配分、實施に困難を極めた。事業は起興の趣旨より直營によつたのであるが、工事の内容は一般農漁村民を就働せしむる關係上、高度の技術を要するものを避け、主として砂利敷及簡易なる土工工事を主としたものであつて、施行の結果より見るに、小額の工事が普遍的に分布し、全道的に路面の改善とはなつたが、根本的な道路改良の効果を擧ぐるには至らなかつた。

昭和六年に引續き同七年に拓殖費の外に國道改良費として國費百萬圓の配付があり、多年の懸案であつた國道四號線中小樽札幌間をも改良し、札幌、小樽間は初めて自動車による連絡可能となり、昭和九年六月北海道に於て初めて此の區間に鐵道省營自動車の運行を見るに至つた。昭和九年も亦北海道は氣候不順の爲農村救済の要起り、拓殖費の外に農村其の他應急土木事業費として追加豫算百萬圓を配付せられた。内道路橋梁に關する經費は豫算七十三萬圓である。斯く昭和六年より四箇年に互り救済土木事業は主と

して道路橋梁事業が採り上げられた關係から北海道道路事業は極めて活潑なる進展を示した。

第二期拓殖計畫實施以來、我國一般經濟界の事情竝に北海道の拓殖狀勢に著しき變化があり、計畫は全面的に改訂の要があつたが爲に、第六十七議會の協賛を経て北海道拓殖計畫調査會を設置し、之が改訂に關し調査研究を終へ、各省間に審議を重ねたが、其の間種々の事情によつて解決を見るに至らなかつた。而し既定計畫は既に時代の要求に適せざるものがあり、實質的に改訂を加へ豫算の編成をなし來つた。偶々昭和十二年日支事變勃發し同年度豫算は節減を見、次で事變の擴大に伴つて、道路橋梁事業は縮減を餘儀なくせられたが、本事變遂行の過程は、建設を併行せる特殊性によつて、日露戰爭時に於ける北海道土木事業の停止狀態とその相貌を異にする。事變の進展は大東亞共榮圈確立に進み、内に於ては國土計畫の樹立を見んとするのとき、資源豊富にして未だ開發の餘地多き北海道は、従前の如き國內殖民地としての地位から國土計畫の一環としての

重要な役割を持つて登場するに至つた。而して未だ廣大な未開發資源地域を包含する北海道に於て、道路交通の占むる役割から、道路事業は新たな使命を持つて積極的に検討せらるるであらふ。

以上昭和二年度以降第二期計畫の實施經過の概要を略述したのであるが、昭和二年度より昭和十三年度に至る道路橋梁に關する經費の支出状況は拓殖費五千八百八十一萬六千六百九十九圓、拓殖費以外の國費（災害費を除く）二百八十八萬八千九百九十四圓、地方費一千二十七萬六百八十六圓である。

### 第三節 北海道道路概説

北海道に於ける道路發達の概要は既述の如くであるが、「アイヌ」の交通路時代は暫く措き、之が發展史のうちに、その發達經過が自然發生的でなく、意志的であり、計畫的であるのを感じるのである。即ち北海道の道路開發史は百四十餘年前寛政十年に、徳川幕府が露國の侵略に對する國防的見地より近藤重藏等をして蝦夷地を巡檢せしめたの

に端を發するのであり、明治維新に際しても北邊の地北海道が、國防上極めて重要な地位を占めてゐたこと、吾が國內に残された唯一の殖民地であつたことは、必然的に廟議による計畫的北海道經營となり、開拓使による屯田兵制となつて開發を進むるに至つたのである。斯くの如く北海道開拓は國策的要請から經營せらるることになつたが、徳川幕府三百年の鎖國策政の結果殖民地經營の擔當者がなく、北海道經營はその當初より、外國人たるアメリカ人の企圖に依據せざるを得なかつたのである。このアメリカ的經營が、松前附近を除いて當時殆んど未踏の地であつた廣大なる處女地北海道開拓に極めて適切な示唆を興へ、その後の北海道經營が舊習に泥まず、大陸的性格を以て發展する端緒となつたのである。北海道道路の觀察もこの史的考察より出發しなければ正鵠を得た見方が出來ない。

開拓使最初の經營地であつた札幌に於て、吾々は足の廣濶にして計畫された街路に數十年を經過したアカシヤ並木を見、吾が國の舊都と異なる風景に接するのである。この開

拓使時代に續いて三縣分割時代となり、經營は逆轉し消極的となり、再轉して道廳時代となり、七十餘年を経て現在に至るのであるが、この間道路事業の事績より回顧し、その計畫的事業施設のよきは隨處に見られるのであるが、而しその進度が極めて遅々たる狀況に在ることは吾が國の殖民政策が比較的低調であつたことを物語るものである。然

し乍らこの殖民地經營の經驗が、滿洲事變に次ぐ新東亞建設事業に極めて指導的示唆を與へる役割を演じつつあることは極めて注目すべき事柄である。ともあれ現在北海道道路總延長四三、五五〇軒餘に及ぶのを見るとき、開拓先驅者の努力と苦難を想起せずには居られない。

附 北海道道路現況 (昭和十五年三月三十一日現在)

支廳又ハ市名	面積 方軒	人口	道路總延長 米	一方軒當 米	人口一人當 米
石狩	三、五二二	一四六、三二	二、三三四、二八二	六六七	一六〇四
渡島	三、四七五	一八三、二五三	二、五九四、〇四二	七四六	一四、一六
檜山	二、八四九	七四、六六九	一、二八三、三〇一	四五〇	一七、一九
後志	四、一〇六	一六九、五二六	三、三二四、〇五三	七六八	一九、五五
空知	六、五六九	四三三、九三六	五、一七九、九五七	七八八	二一、二七
上川	九、八五八	二七五、七九四	六、〇〇九、六七八	六三三	二一、七九
留萌	四、五六〇	八二、二七二	一、五四二、〇〇五	三三八	一八、七四
宗谷	三、四九六	七三、八七六	一、三三八、七三三	三五一	一六、八六
網走	一〇、九七七	二七四、八七四	四、九〇一、七七八	四五八	一七、八三
膽振	三、六九七	一〇八、七九八	二、九五二、三四〇	七七七	二六、二二
日高	四、八三三	七三、六五四	二、三三〇、二八二	四四〇	二八、八〇





後志	一四六、三五五、二六	一三七、七六八、七四	三二五、四四四、三二	六、六九五、八八	二、六五二、三六、二六	二、七七一、三三、二二
室知	三四、八三三、四三	一九八、八八八、八〇	二九七、七三三、七三	二七、〇一九、〇〇	四、五五二、九九、四四	四、五九〇、〇三六、四四
上川	一九、七五五、〇三	四七、七四四、〇四	三三三、三三六、八六	二〇、〇九〇、〇〇	五、〇二八、〇〇〇、〇〇	五、二九九、九四二、一〇
留萌	—	二〇、二二五、五〇	七五、二八五、〇〇	—	一、二四三、六〇〇、二九	一、二六三、六〇四、六七
宗谷	—	二四二、〇五八、〇六	一一〇、九〇〇、九二	—	一四六、八九〇、四四	七、八九七、五二二、〇〇
網走	—	六四二、八三三、三三	三六五、三三三、九二	—	四四〇、九二七、一一	三、五三七、五二二、〇〇
膽振	一〇三、五〇八、二八	—	一六、二二六、二五	—	八七、三七七、八三	二、三三三、七六六、〇〇
日高	—	—	—	—	—	—
十勝	—	—	—	—	—	—
釧路國	—	—	—	—	—	—
根室	—	—	—	—	—	—
計	五、五二二、三三、五一	三、八二八、四八七、八四	三、二二八、六九九、八八	—	三、六四三、三三、六八	三、一四四、八二、四三
札幌市	五、七六九、七七	八、四四四、六一	五、二二二、九九	—	—	—
函館市	五、三五四、八九	八、八二七、八一	二七、二九九、七九	—	—	—
小樽市	一〇、〇二六、六六	六、五五、二二	一、九三三、一四	—	—	—
旭川市	一、六三三、八五	八、八八九、一一	五、七〇〇、〇九	—	—	—
室蘭市	一〇、〇七、八四	三、五七九、一七	—	—	—	—
釧路市	—	九、〇〇〇、〇九	三、〇七〇、五九	—	—	—
帯廣市	—	一六、八九〇、五九	—	—	—	—
計	三三、〇三三、一〇	七四、五四〇、九三	五二、二二五、四九	—	—	—
合計	五、九五、三六、五一	三、八九五、〇八、七七	三、一九〇、九四三、三八	—	—	—