

明治開拓期における札幌の交通 (その2)

北海学園大学 堂柿栄輔
北海道大学 千葉博正
北海道大学 五十嵐日出夫

Traffic In Sapporo In The Meiji Era Of Exploitation (Part 2)

by Eisuke Dogaki
Hiromasa Thiba
Hideo Igarashi

概 要

海峡を隔てた全く新しい地域に於ける開発計画は物資及び人の輸送機能を確保する所から始まる。当時の北海道の開発を支えた交通は、第一は对本州との連絡に関する交通であり他の一つは道内各地を結ぶ交通である。この道内各地を結ぶ交通機能は道内拠点間交通と拠点内交通に分けて考えることが出来る。本研究もこのような点からその実態を明らかにした。陸上交通は鉄道と道路によりなされるが、鉄道については前回の発表結果をそのまま引用した。従って明治開拓期に於ける本道交通の分析の視点は以下の点にまとめることができる。

(1) 对本州間の海上交通について

海上航路及び陸上交通との結節点である港湾施設の機能

(2) 道内拠点間交通について

当時の道路施設としての輸送力

(3) 北海道の開発拠点となった札幌の拠点内交通について

今日の発展を見るに至った新開拓拠点札幌に於ける交通の量と質

今回は主に札幌を中心とした陸上交通について考察したものである。(明治, 北海道, 道路)

1 はじめに

交通の発達と地域の変容は過去の歴史の中で、その一体性がよく語られるところである。日本の各地においても様々の分野から地域の歴史についての研究がなされている。また土木工学の分野においても数理的な推定手法同様、史学的立場での土木構造物と地域との係わりが言及され始めた。比較的近い過去の現象が未来に対して適用できる場合には所謂数理的な現象の解明で、計画のために必要な予測情報を妥当な値として得ることができる。しかし、過去と未来との社会的文化的様子が大きく変化することが予想されるような場合には様々な歴史的事実の中から、未来に対する判断をしていくことも必要となる。更に過去に大きな人為的インパクトがあり、そのため地域が短期間に変容した歴史を持つ北海道の開拓初期についてその様子を知らすることは今後の当地域の開発について必要不可欠なことである。

2 北海道開発の経緯と交通路の確保

明治の北海道開発は、明治2年の開拓使の設置によって始まる。新政府に於ける北海道の開発の必要性に関して、明治政府は開拓建議(明治元年)のなかで次の3点を示している。

(1) 海外に対する皇威の宣揚

(2) 将来の産業の開発と経済的発展に対する期待

(3) これらの目的遂行のための支配組織の確立

この開拓建議は北海道開発の必要性を述べると共に、その開発の方法及び機構について、国家的見地から捉えたものといえる。従って開拓使の設置はこのような観点から、北海道の総合的開発を目的として組織されたものである。開拓使は太政官の下で行政を担当する6省と同等の機関であり、官制上に於いても対等に位置付けられていた。この広大な北海道の開発は拠点の設置から始まる。当時の外国人技術者は、札幌を北海道開発の拠点と考えるか否かという問題も含め、交通路の確保という点から本府の候補地について幾つかの案を報告している。

- (1) アンチセルによる案――札幌の気象条件、日本海側の良港の不足、対ロシアとの関係等を考慮の上、本府候補地を室蘭―根室間の太平洋岸とすることを主張。しかし適当な候補地がないため札幌を本府としたうえ、室蘭と連絡することとした。
- (2) ケプロン、ワーフィールドによる案――札幌本府の位置は妥当としたが、小樽港、石狩川の冬期利用が困難であることにより、日本海側の港に対し室蘭港の優秀性を主張した。
- (3) クラークによる案――小樽港と室蘭港の経済的発展の可能性を考慮し、室蘭を札幌の連絡港とすることに疑問を述べている。その理由は札幌―室蘭間の土壌の悪さによる沿線開発の可能性の低いこと、室蘭港自体の後背地の限界を挙げている。従って相対的には小樽港の開発を力説した。

このような幾つかの案は、後に札幌―小樽間に鉄道が敷設されることにより、統一されていくことになる。

開拓使の設置と、開発10年計画を通じたこの時代に於いては北海道の陸上交通は未だ内陸に向かっては発達することが出来なかった。その理由は

- (1) 踏み分け路程度の道路痕跡に従って道路を開墾することは物理的に非常に困難を伴ったこと
- (2) 当時の北海道の産業の主なものは、漁業でありそのための交通路の確保としては海上交通で対応することが出来た。
- (3) 石炭搬出のための鉄道路線が確保されたため輸送能力の点で鉄道が優位となった。

ことなどが挙げられる。また開発計画自体が面的な交通を行なう道路網までを要求し得なかったともいえる。

3 札幌を中心とした道路交通

明治初期の計画的な規模の大きな道路事業に「本願寺道路」の開さくがある。これは数本の区間に分割されるが中でも札幌から定山渓を経て有珠に達する「有珠新道」といわれる部分が最大の工事区間であった。この間は開拓使が設置された当初以来、函館と札幌を結ぶ陸上交通の要路とされており、既に文化年間に近藤重蔵、安政5年には松浦武四郎らによって踏査されている。松浦武四郎は札幌の本府を想定したうえで虻田、有珠方面に最短で通じるこの道路を確保することの重要性を述べている。この本願寺道路の開さくは、本府札幌と函館を連絡する要路として勲業の不在をうめる役割を果たした。しかし幹線道路としては施設として粗末なものであり、その後間もなく開通した札幌本道にその役割が移ったためあまり利用されてはいない。また伐木により踏み分け道を拡張した程度のものであったため、その後の維持も困難であった。従って開拓使により開発され利用された2大交通幹線路といわれる交通路は太平洋に面した先の札幌本道と、日本海に面した小樽回りの交通路であった。開拓の当初より天然の良港として、小樽港は陸上交通と海上交通の結接点として利用されていた。しかし札幌―小樽間はその後明治13年鉄道が敷設されたことにより道路交通の機能は低下した。

開拓使に於ける当時代の最大の道路事業は「札幌本道」の開さくである。これは、函館―森間、森―室蘭間、室蘭―(苫小牧)―札幌を結ぶ全長45里の交通路である。当時代の他の道路開さくは、伐木による交通路の確保が主目的であり、路面または路盤の改良までを含めた道路計画はこれが最初である。この道路事業は明治5年の開拓使10年計画の主をなす道路事業である。この札幌本道の開さくに傾けた力はその事業費によっても知ることができる。開拓使が本道全体の基礎的事業に費やすことの出来た事業費は132万円であり、このうち札幌本道の事業費は84万円であった。外国人技術者によって指導されたこの道路は、簡易ながらも砂石を敷きつめるマカダム舗装として計画されており長距離道路としては日本で一番古い車馬道である。従来の駄馬輸送に代わって、馬車輸送が可能になったことは北海道の交通史上画期的な事業の一つである。しかしこのような新しい技術を導入した道路ではあったが、これに連絡する他の道路が未整備であ

4 道路を利用した交通機関について

(1) 駄馬による交通

明治初年、会所、運上屋、通行屋等と称され宿泊、人馬の継立及び通信文の遞送業務を行なったものが駅通制度である。これは旧幕時代より村方役人、場所請け負い人が任務として施設の管理及び業務の運営にあたったものであり、主に幕吏、落吏らの利用に供するために発達したものである。明治5年札幌本道が開さくされるまでは、本道に於ける道路は伐木により切り開かれた道路のみであり、また十分な渡河施設が確保されていないこともあり、駅通を利用した駄馬による交通が徒歩交通と共に最も身近な交通であった。表-1にこの輸送費用等を示す。

表-1 人と馬による交通費用

種 類	費 用	貨 物 量	速 度
人 足	4 銭 / 里	7 貫 (26 kg)	4 km / h
馬	6 銭 / 里	20 貫 (75 kg)	

(2) 馬車による交通

本道に於ける馬車の起源は明治4年頃とされている。太い丸太を輪切にしたようなものに木の心棒を通すというような構造であり当時の道路事情を考えると実用的とはいえない。また冬期間は馬そりを用い、明治12年札幌に置かれた陸運改良係りは、小樽-銭函に派出所を持ち札幌-小樽間の貨物輸送を行なった。その料金は表-2の通りである。幌内鉄道の開通後は車両は札幌-室蘭間に転用された。

表-2 馬車交通の交通費用

種別	区 分	札幌-銭函 21 km	札幌-小樽 36 km	速 度
乗客	大 人	20 銭	39 銭	5 km / h
貨物	25 貫	15 銭	29 銭	

(3) 人力車による交通

人力車は明治9年、小樽に2台あったという記録がある。札幌に於いても明治18年に

表-3 人力車の台数調査 (明治40年)

	人力車 (1人乗り)	同 2人乗	人力そり (1人乗り)	同 2人乗
台 数	268 台	90 台	215 台	80 台

は札幌人力車組合ができ、同じく22年には人力車取り締り規則が定められている。当時の道路の整備状態を考えると人力車は駄馬あるいは馬車に比べて上質な乗り物であり、普及はこれらに遅れた。明治40年に於けるその台数は表-3の通りである。当時の札幌区の人口は約66000人であり、夏冬平均すると客車は200人/台くらいの数量を有していたことがわかる。

(4) 馬車鉄道による交通

札幌の馬車鉄道は、明治42年に初めて石材運搬用に敷設したものが、大正元年に市内に路線を増し客の輸送を初めている。この馬車鉄道は札幌石材馬車鉄道合資会社の設立によるものである。現在の市電はこの馬車鉄道を受け継いだものであり、明治42年札幌水力電気株式会社により送電が開始されたことにより、電気軌道となり、その後大正13年市営に移管されて現在に至る。

5 おわりに

明治初期に於ける道路交通は建設史として各機関、または分野でそのまとめが行なわれている。しかし使用された側面からの記録については、北海道に於いては十分な分析がなされているとは言えない。この点については本研究も問題点の認識として保留せざるを得なかった。今後は、港湾施設の規模及び取り扱い貨物量、農業漁業生産量等から物資輸送の状況を把握したい。また人の交通については電信電話事業等の面から量的な把握の可能性があらう。

参考文献

1. 大蔵省 開拓使事業報告第4, 5編 明治18年11月 (復刻版)
2. 北海道 新北海道史 第2巻通説1, 第3巻通説2, 第8巻, 第9巻, 昭和45年11月
3. 北海道 北海道史 概説, 第7巻, 付録地図 大正7年
4. 札幌区役所 札幌区史 明治44年

北海道の開発と土木事業に関する主な経緯

年 号	政治 ** 経済	交通 ** その他土木事業
1868 明治元年	明治天皇蝦夷地の開拓について諮問	松浦武四郎蝦夷山川取調書
1869 明治 2	松浦武四郎他開拓得用掛に任命 鍋島直正開拓使長官 蝦夷地を北海道と改称 島義勇札幌本府の地割をし官邸、仮官の 建築にとりかかる。	駅通規則の制定 関所の廃止 本願寺が新道切開、移民奨励、教化普及の3件を具申 銭函、札幌間の道路を開くため雪中伐木作業が行なわれた
1870 明治 3	札幌本府建設の費用を雪中設営のため費 いつくし島義勇召還となる 札幌本府建設の中止 黒田清隆石狩を全道の中央とし、北門の 守りとするのを建議 札幌の急進経営の建議が容れられ札幌の 再経営を決定	東本願寺街道開さく事業（有珠－札幌間の道路）翌年10 月竣工 大友堀を延長して吉田堀が造られた
1871 明治 4	開拓使の明治5年以後10カ年定額が1 千万円と定められた	豊平橋の架設 札幌市街地を方1里と定め測量を行なう ＊札幌に土木事業を盛んに起こし市街の設営にあたる
1872 明治 5	札幌開拓使庁を札幌本庁と改める 北海道土地売買規則が定められた	札幌本道（札幌－函館間）の開さく着手 創成川の開さくが完成 札幌本道中新室蘭にふ頭を築いた 森－室蘭間に定期航路 円山－銭函間の道路完成
1873 明治 6	屯田兵制度の制定 ライマンが「北海道道路開通論」を提出 した ＊札幌の諸工事が終わる	札幌本道の竣工 豊平橋の架設 函館－森間の馬車通行が開始 札幌本道の宿駅及び里程が定められた
1874 明治 7	札幌本庁管内を大小区画に分け、札幌市 街は3小区とした ケブロン屯田兵の設置場所を選定 函館－札幌－小樽間に公事の電信通信が 始められた	札幌－銭函間新道が完成 創成川治水、鴉路水門工事が着手された 三委会社が東京－函館間の定期航路を開く 札幌の経度測定がなされた
1875 明治 8	札幌－根室－留萌間に郵便線路が開かれ た 札幌郡の地価等位を定め雁木村を上等、 山鼻村を中等、豊平村を下等とし本庁中 心方1里内及び千歳本道筋を上等とした	豊平川堤防の築造 全道の地理測定を開始 豊平橋の起工
1876 明治 9	北海道大小区画が定められ30大区、1 16小区とした	新創事業が次々に起こり市況が活気づく 北海道3角測量を中止
1877 明治10	クラーク帰国	
1878 明治11	札幌本庁が開墾規則を定める	＊市街宅地1戸分（135）坪の地価は西創成町（西1） 58円33、東創成町（東1）40.00、渡島通（南1） 29.30 石狩河口改良係りを置く 豊平橋改築
1879 明治12	陸運改良係りを札幌に設置（荷馬車を製 造） 市街掃除規則が定められ衛生に留意	幌内鉄道の敷設 当別村－篠路村間の新道が開かれた 銭函－札幌間の馬車輸送を小樽に延長した
1880 明治13	＊札幌新聞の発行 ＊茶店の開業 「開拓使北海道宿駅里程一覧概書」刊行	手宮－幌内間の鉄道工事が着手
1881 明治14	札幌市街の名称を条丁目に改めた 明治天皇北海道行幸 当時の札幌市街－大通（東3－西8）、 南1、2条（東4－西11）、南3条（ 東4－西9）、南4、5、6条（東3－ 西9）、南7条（東1－西7）、北1条 （東2－西7）、北2、3、4、5条（ 東2－西4）	手宮の棧橋が完成 札幌－野幌間鉄道開通 豊平川に大水門及び堤防を築いた

1882 明治15	開拓使を廃して函館、札幌、根室の3県が置かれた 会計検査院長本道を巡視、上川に北京を置くことを建議する	札幌市街街路規則が定められた 豊平川が氾濫し水門、堤防が破壊
1883 明治16	駅逓編制法を定める 手宮一幌内間に電話線敷設	豊平川堤防、水門工事が開始
1884 明治17	郡区町村編成法が実施され、札幌市街のみを札幌区と改定、札幌区役所を置く 中島の地域が公園予定地と決定	
1885 明治18	3県が道路改修の計画を立て、政府に申請したが許可されず 札幌県が駅伝営業取締規則を定め、駅伝営業組合、旅人宿営業組合を組織させた 札幌県が水松樹の乱伐を禁じた 〔開拓使事業報告〕が刊行された	農商務省江別一室蘭間の鉄道敷設を建議 東京から函館一札幌一室蘭3県に達する路線を国道と定めた 札幌一当別一月形間の道路が開さくに着手された 中島公園地が遊園予定地に変更された
1886 明治19	北海道庁が置かれ、開墾授産の事務等を道庁が統理する 道庁が全道未測の地の測量を開始、山川脈を調査した 海軍水路部が本道沿岸水路を測量し沿岸経緯度を概測した 〔札幌簡易図録〕の編纂	新屯田道路を開さく 札幌近傍の原野の排水及び道路開さくが開始された
1887 明治20		札幌市街の道路開さく、下水開さくが行なわれた 鶯鶯里道を開さく、対雁橋が架設された ※主要土木工事は、上川道路の改築、幌向一岩見沢間道路市来知一樺戸間道路、岩内街道、室蘭一有珠道路等が主なものであった 札幌及び近傍の排水溝、道路竣工 豊平橋の改築が竣工した 真駒内道路の改築 豊平川堤防工事が竣工した 札幌市街の下水道を開さく（東1ー5南5線） 豊平川下流沈床堤防工事に着手 茨戸道路の開さくに着手 札幌一江別間道路開さく 東橋架設 岩見沢一歌志内間の鉄道開通 小樽港の埋め立て工事竣工 札幌近郊原野の排水及び道路開さく工事竣工 豊平川堤防欠壊 石狩川汽船運航を江別一樺戸間から空知太に延長された
1888 明治21	道庁が人馬車継立営業規則を定めて駅伝営業取締規則を廃した 道庁土地測量を行ない実測明細図を作成	
1889 明治22	北海道電灯舎設立（本道電灯事業の初め24年開業） 函館に水道が落成 全道の大原野の植民地選定が完了	
1890 明治23	札幌市街の町名増設	
1891 明治24		
1892 明治25		
1893 明治26	室蘭が第5海軍区軍港と定められた	函館一室蘭間航路を延長し青森一室蘭間航路が開始した
1894 明治27	小樽港が特別輸出港となる 道庁が小原野に植民地の選定を開始した	幌向及び馬追原野の排水運河が起工された 札幌一定山溪一虻田間の道路完成 札幌一茨戸間排水運河、茨戸一銭函間排水運河が起工された（30年竣工） 空知太一旭川間鉄道の起工
1895 明治28		
1896 明治29	第7師団札幌に設置 道庁〔統計総覧〕を出版	
1897 明治30	北海道区制、同1級町村制が定められた	小樽築港第1期工事が起工された（41年竣工） 札幌一銭函間運河開通を試みたが成績不良のため運航せず 亀田馬車鉄道会社運行
1898 明治31		
1899 明治32	道庁補助航海線、小樽一天塩線、小樽一網走線開始 旭川に師団建築工事始まる 片山潜来道（北海道の土地制度の弊害を痛感） 陸軍の陸地測量部が1等3角測量、1等水準測量に着手 北海道拓殖10年計画開始	十勝線鉄道旭川一美瑛一上富良野間開通
1900 明治33		網走港修築及び北見幹線鉄道完成 北海道各港湾修築に関する決議案提出 大通しょう遙地に公園設備を設けた
1901 明治34		