

北海道の道路事業：昨日



石田 悦一 (いしだ よしかず)

株式会社道銀地域総合研究所執行役員 主席研究員

1959年大阪府生まれ。1984年3月大阪大学大学院工学研究科土木工学専攻修了。同年4月北海道開発庁採用。2013年7月国土交通省北海道開発局釧路開発建設部長、2014年7月札幌開発建設部長、2016年6月北海道開発局建設部長。2017年7月国土交通省退職。2017年11月から現職。

まえがき

蝦夷地と呼ばれた本道が北海道と命名されてから150年。名付け親の探検家松浦武四郎は江戸時代から明治にかけてアイヌの人々の協力を得て6度に渡って蝦夷地を探索し、その調査記録を出版しています。それらを見ると、獣道のような道をアイヌの人々の案内で歩く姿が多く描かれており、当時の北海道の道路事情が垣間見えます。本稿は、明治以降の道路の歴史において、筆者が特に節目になった、または、なると思う出来事を昨日、今日、明日に分けて紹介いたします。

1 昨日

①「北海道開拓の礎、囚人道路」

明治時代、原野が広がり未開の地であった北海道の開拓を進めるためには、道路の建設が急務でした。当初、屯田兵や入植者がそれに携わりましたが、大変な労働力と多額の費用を要したことから明治政府が考え出したのが、囚人を労働力として道路を建設することでした。当時は明治政府に反対する政治犯など囚人が急増したことから、北海道開拓のために道内に集治監(明治12～36年の間、徒刑・流刑・終身懲役の囚人を収容した監獄の一つ)が次々に置かれ、囚人たちによって道路が開削され、それらがのちに囚人道路と呼ばれるようになりました。

明治20～24年にかけて囚人たちによって開削された道路の延長は札幌—旭川—網走間など約660kmに及び、同じ期間中に開削された道路延長の約55%にのびります。

囚人たちは、足に鎖をつけた状態で、昼夜を問わず、狼やヒグマの恐怖と闘いながら十分な食料も与えられず劣悪な環境下で酷使され、多くの犠牲者をだしました。囚人の屍は現地の道路わきに土をかぶせるだけで、墓標の目印として鎖がおかれ、のちに鎖塚と呼ばれるようになり、現在、北見市のJR緋牛内駅周辺に3基残されています。

また、その惨状は月形樺戸博物館(月形町)や博物館網走監獄(網走市)、吉村昭の小説「赤い人」で知ることができます。



北見市端野町緋牛内の鎖塚供養碑 (出典：北見市HP)

月形町など集治監が置かれていた3つの自治体では自治体主催の慰霊祭が毎年開催されています。その中で囚人たちは北海道開拓の礎を築いた方々、「開拓従事者」として紹介されています。

②「北海道土木史の金字塔、弾丸道路」

終戦直後の昭和20年代の頃の道路は未だ舗装されておらず、春先には凍結・融解により泥濘化し、夏季は砂塵が舞う状況でした。一方、千歳飛行場と真駒内(札幌市)にあった占領軍のキャンプ司令部*との連絡などで札幌千歳間の交通量が増大し、道路建設は喫緊の課題でした。

一般国道36号札幌千歳間は、通称「弾丸道路」と呼ばれ、戦後、初めて北海道に建設された自動車を主体とする道路です。道路が凍結しないように凍上対策の実施、アスファルト舗装の本格採用、機械化施工による短期間施工など、積雪寒冷地における近代的な道路建設の先駆的な役割を果たしました。

当時の全国の舗装タイプはコンクリート舗装一辺倒でしたが、札幌千歳間については短期間で施工する必要があったことから、コンクリート舗装より廉価で、施工速度が2倍のアスファルト舗装を採用しました。このことは、わが国の舗装タイプをコンクリート舗装からアスファルト舗装に転換するのに画期的な役割を果たしました。

昭和28年11月、工事に着手してから1年余りで約35kmを開通させました。



出典：恵庭市

開通時の新聞は、「北海道土木史に金字塔」、「わが国土木会の最高の技術、機械を大量に投入して正味1ヵ年で完成」と高らかに報じました。

開通後、交通量の増大、車両の大型化等に対応するため、道路の拡幅やバイパス等の整備が順次進められました。現在、当時の弾丸道路を彷彿させるのは北広島市の旧島松駅通所近辺のみです。



北広島市の旧島松駅通所前の旧国道（筆者撮影）

③「道路特定財源制度と有料道路制度」

「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にしてこれ程完全にその道路網を無視してきた国は日本のほかにない。」

昭和31年、日本政府が名神高速道路等の建設のための調査に招いた世界銀行のワトキンス調査団の報告書の一節です。

劣悪な状況にあった道路を迅速に整備する必要があり、その財源の確保のために作られたのが道路特定財源制度と有料道路制度です。

道路特定財源制度は、受益者負担、原因者負担の原則に基づいた制度で、道路の利用者、つまり燃料を使用した人が燃料を使用した分のガソリン税を、また、車の重量が重いほど道路に損傷を与えることから車を所有する人が重量に応じて自動車重量税を負担し、それらの税収で道路の建設・維持費用を賄うもので、昭和28年に制定されました。

* 第二次対戦後の昭和21年、アメリカ軍が真駒内に進駐。その後10年間、千歳基地とともに北海道の占領業務の拠点となった。

一方、有料道路制度は、高速道路等建設のための財源不足を補うために借入金によって道路を建設し、利用者の料金をもってその返済にあてるもので、昭和31年に制定されました。

道路特定財源制度と有料道路制度が車の両輪となり、戦後の道路整備を支え、経済発展の礎となりました。

④札幌オリンピック冬季大会

昭和47年2月に開催された札幌オリンピックによるレガシー(遺産)としては、札幌市営地下鉄の開通や、さっぽろ地下街の建設などが挙げられます。これらは、世界的に豪雪地帯都市として有名な札幌の交通環境向上に多大な貢献をしました。

オリンピック関連の道路整備としては、真駒内会場へのアクセス道路である豊平川通や五輪大橋をはじめとする豊平川をまたぐ長大橋の整備など、札幌市の骨格となる街路整備が進みました。また、札幌都心へのアクセス道路として、慶応2～3(1866～7)年に開削された札幌市の中心部を流れる創成川の両岸に、片側4車線の創成川通が整備されました。

さらに、札幌オリンピックの開幕(昭和47年)に合わせ、北海道で初めての高速道路である北海道縦貫自動車道北広島IC-千歳IC間と国道5号札幌小樽道路(札幌バイパス)として小樽IC-札幌西IC間が、昭和

46年に開通しました。

両区間とも札幌オリンピックの開催前に開通させるために当初は暫定2車線での開通でしたが、オリンピック開催後に4車線化されました。

⑤豊浜トンネル岩盤崩落事故

平成8年2月10日午前8時10分頃、一般国道229号豊浜トンネルの古平町側の坑口付近において大規模な岩盤(体積約11,000m³)が崩落し、トンネル内を走行中だった路線バス(乗客18名、運転手1名)と、後続の乗用車(1名乗車)の2台が直撃を受けました。

救出活動は困難を極め、岩盤を除去するためのダイナマイトによる発破や多くの重機を投入して昼夜を通して救出活動を行いました。残念ながら20名の尊い命が失われました。

崩落事故を受け、平成12年12月、崩落現場を回避するルートにトンネルを切り替え、現在の豊浜トンネルとして開通しました。豊浜トンネルの古平側坑口脇にはセタカムイ道路防災祈念広場として駐車場とトイレを新設し、その敷地内に慰霊碑が設置されています。また、トイレ隣には事故を風化させないように事故概要とトンネル防災に関する展示コーナーも併設されています。慰霊碑の揮毫は事故当時内閣総理大臣であった故橋本龍太郎氏によるものです。



五輪大橋 (筆者撮影)



セタカムイ道路祈念広場にある慰霊碑 (筆者撮影)

※道路篇第2部は11月号の予定です。