

第十一編

交通・運輸・治水

第一章 交通・運輸

第一節 石狩川交通

開村前の交通 未開発地の開発に当たっては交通網を整備することは欠かせないことであり、このために探検調査が行われた。

蝦夷地内陸部の調査には河川が唯一の交通路であったから、石狩川上流地区内陸部にはアイヌの丸木舟が利用されたのである。

石狩川の沿岸にはアイヌ住家が点在しており、滝川近隣地区のアイヌは中川人（中流地区のアイヌ）とよばれていたが、上流と下流との交流も行われていたので、和人の探検には水先案内や舟漕ぎに役立つ。幕末から明治初期の探検調査はすべてアイヌの協力によった。

文化四年（一八〇七）に近藤重蔵が石狩川を遡り、調査結果を発表した「惣蝦夷地御要害之儀ニ付心得候趣申上候書付」には石狩の開発と内陸部への交通、内陸部から四方への道路開削を提言している（第三編第二章第二節を参照のこと）。

翌文化五年には樺太警備に当たっていた会津藩士が帰国のため留萌につき、海路の危険を避け陸路を通ってはどうかと留萌支配人山田屋文右衛門の建議により、留萌からニセバルマ、恵岱別川を経て

雨竜のオシラリカ川を下り石狩川に出ることになった。

この山道は「雨竜越」といわれるが、この道には「ヌプシャ越」ともいわれる。

文化三年に目付遠山景晋（金四郎）と勘定吟味村垣定行（左太夫）が西蝦夷地を巡視した時に、道路を開削すべき箇所数を調査して、遠山、村垣西蝦夷地日記に「追々御手入有之可レ然」と記される。同五年山田屋文右衛門が蝦夷に使役して開削したものである。

この雨竜越は刈分け道で二五里（約百キロメートル）の非常な難路であることはいまでもない。会津藩兵の通行後は通るものもまれで、まもなく廃道となってしまった。西海岸留萌から内陸部を通り千歳、石狩に出る短絡路であり、山を越えたあとは舟で川を下るという交通方法を今から約百七十年前に行っていたのである。

安政三年（一八五六）五月この逆に石狩川を上り留萌に到る松浦武四郎の記録がある。

石狩運上屋より川筋通りマシケ領へ山越の事
安政三年五月六日

兼て伺置候石狩川筋より西海岸「マシケ」「ル、モッペ」辺への見込山道の儀支配人島吉へ尋ね候処同人も一向不存申候得共夷人の内堅雪の上若し越候者も御座候哉穿削仕度候処「シノロ」乙名当時六十余歳の由に御座候処其者幼年之節一度越候事も有之候 其越候所は文化年会津家人数も「カラフト」御固めより引取り被哉候節御通行に相成候由に相覚居候由申出候其他上川辺土人に若心得候者無之候哉相尋ね候処「チイベツフト」と申候処の「イワンハカル」儀幼年の時一度罷越候 又一度は「ウリウ」より「ル、モッペ」川上へも出候事有之候由申出候 左候得共兩人共堅雪の上を越候斗りにて夏道は越ゆべき心当り無之候由申出候 若し其筋御開方にも相成候はば余程簡便にも候間何卒案

内仕度由には候得共如何にも夏道に候間心元なき由答候間左候へば先づ以て行るべき丈の処は行試み若し目的附申さず候はば其処より戻り候様取極め申候左候処右「イハンバカル」の申候には「ル、モツベ」越の儀は右分水の峠を越「ル、モツベ」の方え下り候様になりてより川深く難儀に御座候又同領分「ヲヒランベツ」の儀は山中長く相懸り申候間「マシケ」領「ヌブシヤ」え下り候方可然奉存候由申候間其儀如何様にも宣敷新道開方都合宜敷方へ罷越候様可仕段申附候処同所詰合下役立石允三郎殿同行仕度候由依ては番人甚左衛門も一度罷越度由申出候に付右用意仕候。

当月八日石狩場所御出船に相成候哉早々支度「シノロ」乙名「エンクシウ」「トック」乙名「セツカウシ」同小使「トミハセ」同「イタハウシ」上川「アイランケ」同「ニホウンテ」同「イワンバカル」中川「リウチウシ」丸木船二艘にて米味噌塩酒鍋鉞細引、キナ、毒箭等用意私儀一刀にて上船其夜「ツイシカリ」番屋迄撥上り同所にて一宿仕候此処は「エベツ」越通行も御座候間夜具家具等も有之候

九日同所出船仕候針位を取り候に其川筋屈曲蜿蜒仕候彈指の間に艦首東西南北に変革仕樹木の間より目的に仕候「サツポロノボリ」「ハッシュヤノフノボリ」等艦艙首の方舫め差別なく相見え実に其形象筆紙の及ぶ処に御座なく候葡萄紐を以て深淺を試み候にツイシカリより大抵六尋四尋位に相成候川瀬余程さかしき処は川幅凡百間位の事に御座候兩岸の樹木は多分奏及赤奏青柳いたや赤揚等多く草は虎技七ツ葉、鳥頭疑冬山芹菜「ニラ」「シヤク」等にて又は一面熊笹生繁り候処も御座候谷地様の処には芦又は班杖根、撫舌草、等多く鳥は鶯鳥に雁鳩鶯鷹を聞候斗りにて其他小鳥は見馴れざる鳥多く有之候、獣は鹿多く川原等にも三五十も一群に成居候、熊は船申より七八度も見受け申候狸多く兎も時々見申候、度々熊の川を涉り候を見候哉大に悦び艇を早め悦び追ひ候へ共水中を遊ぶは遅く候へ共一足にても陸へかけ候へば早く御座候、鹿は船中より矢にて二度程も獲取申候三日斗汁に仕り用ひ候、又狼と申すもの近年迄は無之候へ共此頃出来り候由土人はを「ヲラセカモイ」と申候此獸「ソラチ」より「ユウバリ」の山えかけて居候由申候、猪「ツイシカリ」出立十七八丁過ぎて「ホロカモイ」右の方に小川一筋御座候鮭魚場有之候（以下略）

△松浦武四郎「燼心余赤」▽

武四郎の一行は十三日雨竜から山を越えて十五日に留萌運上屋に

到着した。武四郎は雨竜越で地形をよく見て切開けば、九里位の道になり、一日路になるだろうと述べている。また西蝦夷日誌には

ヌブシヤ越え

ヌブシヤ川、幅十四五間、石川に乙船わたし、此処より東蝦夷地千歳川に掛り候道これある旨に付、相糺候処ヌブシヤ川え附東の方山路え五六里入り、ルベシベより四里程下り候得ば、イタイベ（恵倍別）と申す川に出で候由。此川筋石狩川の枝川にて小舟の通路もこれあり候。七八里下りて石狩川に出で候得ば夫より二日路にて千歳川に罷り越候由に付前書山河追々御手入これあり然るべく。

とある（第三編第二章第三節を参照のこと）。

通路が整備されていないため、河川の利用は最大の交通手段であるが、内陸探險に向かった人々は時々舟の転覆で途中で中止したり、川底に流した刀剣、銃や荷を夷人に拾わせたり、水流の強い時は岸を歩き舟を引くという苦勞を重ねた探検調査が行われたのである。

石狩川の運輸

石狩川は北海道開拓以前から内陸奥地への唯一の交通路として利用されていた。石狩川はその源を石狩、十勝の国境にある石狩岳（、九六二メートル）に発しており、大小無数の支流を合流させながら上川盆地を過ぎ、石狩大平原を貫流して日本海に注いでいる。

流路延長二六八・二キロメートル、流域面積一万四、三九一・八平方キロメートルの本道第一の大河である。河口の幅は四〇〇メートルに達し、水深十四、五メートルであるが、融雪時や水を伴う豪雨時の流れでは著しい水位の上昇をみせる。滝川近辺においては川幅一〇〇メートルから一五〇メートル、水深二〜三メートルただ

し湯水時には一メートル以下というのが現在の状況であるが、往時は深川から河口まで航行が多く、川の流下が遅いこともあって水深五〜六メートルもあった。

したがって大型の船も航行できるため、開拓使ではその重要性を認め明治五年二月早くも帆船安渡丸、汽船石明丸を購入して石狩川航運の用に供した。これが石狩川の汽船航行のはじめである。

明治八年五月に開拓使は弘明丸、豊平丸、空知丸などの小汽船をもって小樽〜石狩、石狩〜茨戸間を官民を無賃で航行していた。

そのころの石狩川はまったくの天然のまま、川床が変わったり、流木が堆積して通航を妨げていたので、水深のある茨戸あるいは対雁までを航行していた。同年六月黒田長官が弘明丸に乗って初めて月形に達したが、帰りには美唄達布付近で流木を避け浅瀬に乗り上げ、船を降りて徒歩で幌向まで行ったことさえある。

明治十四年月形に樺戸集治監が設置され、函館の楽産商会は支店を月形に設け汽船第一樺戸丸、第二樺戸丸の二艘を使って石狩〜月形間を運航して、もっぱら集治監の用達をしていた。

明治二十年、大倉組手代土田政次郎は楽産商会の汽船を譲り受け、殖民会社と協同して運漕業を営んだ。

このころの新造船価格については次のようである。

造船及船舶売賃（明治二十年事業功程報告）

石狩国上川開拓ノ議已ニ決シ後年將ニ屯田兵ヲ置カントス 故ニ先ツ汽船及附属船各一隻ヲ造リ石狩川ノ水利ニ資リ運輸ノ路ヲ開カントシ其新造ヲ東京石川島造船所ニ囑セリ 本船ハ価金一三、三四〇円、附属船ハ価金一、二〇〇円
その回船費ハ九〇〇円ナリ

第一章 交通・運輸

開拓使では北海道の開発のため附属船艦を数多く持っていた。この船名をあげれば蒸気船として

玄武丸（長一九四尺三二、幅二六尺七、馬力七八、噸数六四四・七トン、米國製）
嬌龍丸（長一二七尺九六、幅二二尺二、馬力一〇〇、噸数三七四トン、米國製）

庚午丸（長一九八尺、幅二七尺六八、馬力一九六、噸数六四一トン、英國製）

雷電丸（長一四九尺、幅二二尺、馬力八〇、噸数二四〇トン、英國製）

辛未丸（長六六尺幅一〇尺五、馬力三〇、噸数九七トン、英國製）

稲川丸（長七八尺、幅一二尺、馬力二五、噸数一五トン、清國製）

石明丸（長六三尺、幅一〇尺、馬力一〇、噸数六トン、日本伊豆國製）

弘明丸（長一五五尺、幅二〇尺、馬力四〇、噸数二〇九トン、横須賀造船）

函館丸（長六一尺、幅二三尺、馬力六五、噸数三三六トン、同 右）

岩内丸（長七六尺八、幅一五尺六、馬力二二、噸数四九九トン、同 右）

沖鷹丸（長九四尺、幅一三尺四、馬力二二、噸数一七七トン、東京石川島）

北海丸（長二二六尺、幅三三三、馬力二五三、噸数一、一〇〇トン、仏國製）

豊平丸（不詳） 馬力八、 石川島製

小蝶丸（長三五尺、幅七尺、馬力六、噸数一トン） 不詳

空知丸（不詳） 馬力二 石川島製

〈北海道誌〉

があり、このほか風帆船としては、咸臨丸、昇平丸、乗風丸、清風丸、西別丸、千島丸、第一石狩丸、第二石狩丸、第三石狩丸、第四石狩丸、单冠丸、択捉丸、自峯丸、迅回丸、安渡丸、などである。これに石狩川の運航のため明治二十二年には上川丸が新造されている。

石狩川航運ノ為メ新造シタル汽船上川丸（長サ七五尺、幅一三尺六寸、四六トン六分）、曳船春風丸（長サ五一尺、幅一〇尺、一八トン）エヲ竣リ試航ス

〔明治二十二年八月殖民公報・北大北方文化研究室蔵〕

| | | | | | | | | |
|---------|-------|------|------|------|--------|-------|-----|------|
| 塩鮭バラ積 | 同々尾取 | 百石ニ付 | 四五〇〇 | 六〇〇〇 | 呉服書籍之類 | 老才ニ付 | 〇七〇 | 一〇〇 |
| 樽 | 三升入以下 | 老個ニ付 | 〇〇三〇 | 〇〇四〇 | 大才 | 三拾才以上 | 五割増 | 五割増 |
| 同 | 五升入以下 | 同 | 〇〇五〇 | 〇〇七〇 | 同 | 五拾才以上 | 倍額 | 倍額 |
| 同 | 一斗入以下 | 同 | 〇〇八〇 | 〇〇一〇 | 同 | 七十才以上 | 三割増 | 三割増 |
| 同 | 二斗入以下 | 同 | 〇〇一五 | 〇〇二七 | 同 | 九十才以上 | 五割増 | 五割増 |
| 同 | 三斗入以下 | 同 | 〇〇二〇 | 〇〇四〇 | 同 | 三十メ以上 | 倍額 | 倍額 |
| 同 | 四斗入以下 | 同 | 〇〇二五 | 〇〇五〇 | 同 | 五十メ以上 | 倍額 | 倍額 |
| 同 | 七島表 | 老才ニ付 | 〇〇三〇 | 〇〇四七 | 同 | 七十メ以上 | 三割増 | 三割増 |
| 同 | 七島表 | 老才ニ付 | 〇〇三〇 | 〇〇四七 | 同 | 九十メ以上 | 倍額 | 倍額 |
| 器械硝子器之類 | 同 | 同 | 〇〇七〇 | 〇〇八〇 | 豚 | 老才頭 | 七五〇 | 一〇〇〇 |

但シ 若クハ五十石以上(該当スルオ量物)ニ一回ニ纏メテ申込アルノ乗客ヘハ空知太運賃並ヨリ五歩(百石ニ付五円ノ割)ヲ割引スベシ

右之通り相定候也
明治二十三年五月

石狩国樺戸郡月形村本町通 番地
有限責任 石狩川汽船会社

定めた。

従来から開拓使では地域開発のため河川運航を行っていたが、鉄道が敷設されてきたので収支償なわなない状況となり、明治二十四年六月附属船上川丸、神威丸、空知丸の三船を鹿児島県人西田守信に払い下げ、西田は江別を根拠地として西田汽船組の営業を開始した。

このころは空知、上川に移民が殺到して陸路の不便を補い、貨物、乗客は航路を利用しその営業はすこぶる繁昌したのである。

明治二十六年九月、西田汽船組はわけがあつて廃業し、石狩川汽船会社に引き継がれた。しかし、明治二十五年八月空知線鉄道が開通して以来、乗客、貨物の激減の傾向をみせ、明治三十年に至つて大損を被つてついに解散のやむなきにいたつた。

しかし、石狩川の運行の途絶は沿岸住民の不便この上ないので

あるため、江別村大河原文蔵ほか四名が百方尽力した結果、三十年八月資本金五万円をもつて株式会社を組織し、さきの有限責任石狩川汽船会社所有の汽船苦前丸、空知丸、上川丸、神威丸の四艘を譲り受けてその業を継続した。これらの汽船はおおむね老朽しておりこの修繕に意外な出費があつたばかりでなく、その後起こつた江別の大火災の際、事務所及び倉庫を焼失させ、さらに翌三十一年九月の大洪水のため莫大な損害を受け、ついに三十二年三月解散した。

明治三十二年九月、大河原文蔵ほか二名の出資によつて、資本金一万五、〇〇〇円の運送合資会社をつくり、汽船は上川丸、空知丸の二艘を使って運漕をはじめた。しかし、毎年損失を重ね明治三十四年十月には回復の望みがないほどの窮状に陥つた。

道庁では石狩川航運の今までの不成績に鑑み、国庫補助を仰がなければと

ていこれを継続することができないと看取り、明治三十三年帝國議事に補助費予算を提出し、その協賛を得て三十四年度から補助金一、二〇〇円を交付することになった。
 〈明治三十六年殖民公報〉

石狩川線の航路はその後石狩・月形間を主体に続けられ通信省より委任を受け毎年国庫より補助金を支出する「命令航路」として大正時代から昭和の初期まで続いたが、新波止場へは河床の上昇、荷の減少から大正に入ってから使われなくなった。

命令航路石狩川線（注 大正十年から十二年までの記録である。）

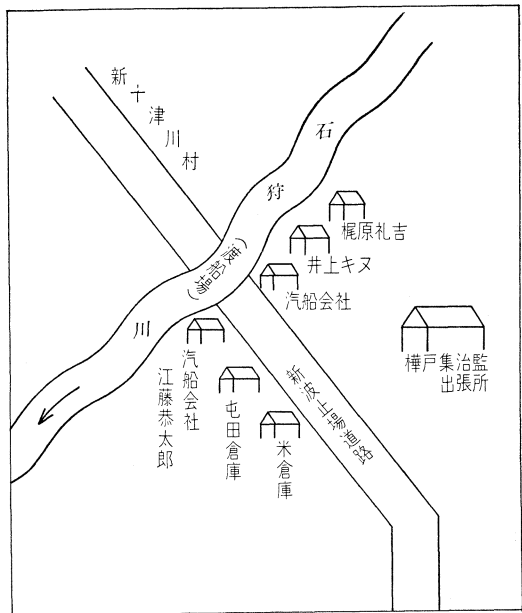
| 航路区間 | 使用船名 | 総トン数 | 最強速力 | 航海回数 | 寄港地名 | 受命者 |
|---------------|------|----------------|--------------|------------------------------|---|----------|
| 江別 石狩 間 | 上川丸 | 六〇・四一 四三・九五 | 七・〇〇 七・〇〇 | 四月二回 自五月 至十一月 | 茨戸、ビトイ、 当別太 | 藤原 由蔵 |
| 江別 月形 間 | 千代丸 | 四三・六三 二五・〇九 | 八・〇〇 | 四月八回 自五月 至十一月 毎月十三回 | 砂浜・幌向、下 達布、上達布、 美唄達布、美唄、 新篠津、狐森、 上北村、枯木 | 藤原 由蔵 |

石狩川線運輸成績

| 運輸区分 | 大正十年度 | 大正十一年度 | 大正十二年度 | 大正十四年度 | 大正十五年度 | 昭和元年度 | 昭和二年度 |
|------|--------------|------------|------------|---------|---------|---------|---------|
| 貨物 | 九、〇四〇トン | 八、四二七トン | 七、六三八トン | 三、四二六トン | 一、七〇一トン | 一、五二六トン | 二、六三三トン |
| 旅客 | 二、一三二・二、三七〇人 | 三、七〇二、六四一人 | 六、一五二、四〇三人 | 一、三七七 | 一、三七七 | 一、三七七 | 一、三七七 |
| 郵便物 | 一九九個 | 二二五個 | 一四六個 | 一五八個 | 三〇個 | 三〇個 | 一〇個 |

注 郵便物は無賃

新波止場略図（上田文助御用荷物運搬帳より）



命令航路石狩川線（昭和四年四月一日以降）

| 区間 | 船名 | 総トン数 | 航海回数 | 総航海哩数 | 寄港地名 | 受命者 |
|---------------|-----|-------|------------------------------|-------|--|----------|
| 江別 石狩 間 | 上川丸 | 六〇・四一 | 四月二回 自五月 至十一月 計 四四回 | 二、三七六 | 茨戸、ビトイ、当 別太 | 藤原 由蔵 |
| 江別 月形 間 | | | 四月八回 自五月 至十一月 計 九九回 | 七、二二七 | 砂浜、幌向、下達 布、上達布、美唄、 新篠津、狐森、上 北村、枯木 | 藤原 由蔵 |

〈道庁土木部道路課刊「北海道交通要覧」、「道路概要」〉

明治四十三年以降は大体三カ年ずつの命令航路契約により運輸を続け、最終まで就航していた上川丸（注、収容人員六〇名・外車式・鉄船）



月形スベツ川に入った上川丸



上りには帆をあげる川舟交通

は昭和十年一月に廃船になったといわれる。

幻の石狩川運輸株式会社

昭和二十三年に石狩川を大運河にして

滝川、札幌石狩間の水上運送を行うという話があった。

終戦後の世相は敗戦の爪跡が諸所で見られ、列車の切符でさえ一日前から行列して手に入れる時代で、交通運輸に不便なことからの計画をたてたのは、引揚者の前川健太郎である。

滝川には明治二十一年から上川丸という蒸気船が石狩川交通に運行していたこともあり、この再現を考え名士との交友もできたので、まず手がけたのは発起人を作ることであった。

前川の夢物語もその努力と弁舌の前にはひとつひとつ現実化されていった。いかなる事業でも名士の名を出すことが成功の原則であると、彼は会長に神部俊郎を担ぎ出し、関係市町村で名士を集め

「石狩川運河論」をぶって滝川、新十津川・石狩など彼の行くところすべて名士が共鳴し協力を約し、その出資額も実に五〇〇万円を越す盛況であった。

このように出資額は決定したものの現金が手にないので、彼は出資予定額をもって拓銀副頭取中山豊の門を叩きどのように話を進めたものか、ついに五〇〇万円の引き出しに成功した。

五〇〇万円という二十三年当時の物価指数からみて今日の二億円以上のものとなる。

彼はその金を鞆にギッシリと詰めて上京し、国会にまた民主党に働きかけ、個人では参議院議員の浅岡某、華僑の呉修所、あるいは田中稔男に渡りをつけた。滝川からは葛西清吉（滝川清掃）と同行して、国会を通じてガソリンの配給を確保し、田浦の海軍水雷学校から上陸用舟艇五隻を八万円で手に入れた。

葛西は滝川に帰り前川は東京に残り五〇〇万円の金は飛ぶように消えていった。昭和二十四年五隻の船は滝川終点に向かって出発した。

石狩川関係市町村は祝賀の用意までして到着を待ち続けたが、一週間も過ぎやがて二週間目になってやっと一隻だけ滝川にたどりついた。この一隻さえ運行不能な状態で他は大破してしまふというようなことで、大掛りなこの石狩川運河論はその終末を告げる夢物語りとなったのである。

明治二十一年ごろの石狩川は現在のように水田もなく、水量も何倍も多く、大きな船も上ることができたが、昭和年代ではこの計画

はじめから無謀なものであったので関係者はあいた口が塞がらなかつたという。

第二節 道路

1 明治以前の道路

道路の発達には文明の進歩に伴うといわれている。松前藩が蝦夷地を管領していた時代は藩の方針として、蝦夷地に対し厳しい鎖国主義を探り、交通を厳しくして和人の土着を許さず、したがって道路は不必要としていたのである。

その後幕府が蝦夷地の重要性に着目し幕吏を送って蝦夷地の探検調査や蝦夷の救済交易などで来住者も多くなり、寛政十年（二七九八）渡辺胤・近藤重蔵・最上徳内などが東蝦夷地を探検に来て、択捉からの帰路につき十勝広尾で山がけわしく通過できないため、アイヌと協議し、山間部を二里余り（約八キロメートル）開削したのが道路開設の始めといわれる。

明治以前は特に道路といっても人が通れる程度の開削であるが北海道道路概要（道庁土木部・昭和十年四月刊）には

明治維新前の道路

本道に於ける道路の開鑿は寛政十年、近藤重蔵が徳川幕府の命を受けて本道東南部地方視察の帰途十勝・日高の国境に至るや山脚海岸に削立し通過すること能はざりしに依り山間部二里余の径路を開設したるを以て嚆矢とす。続いて十一年日高様似新道を開鑿し享和三年（注 一八〇三）までには函館より長万

部、室蘭、猿留、広尾大津、釧路、厚岸を経て根室に至る間三十二箇所の險難箇所を開鑿、修築するに至れり。

又文化年間（注 一八〇四～一八一七）には本古内山道・千歳越、雨竜越、網走越、斜里越等百二十里余、安政年間（注 一八五四～一八五九）には黒松内越、雷電嶺、余市岩内間、小樽銭函間、阿冬山道、濃書山道、関内太櫓間、瀬棚島牧間、鶉山道、積舟美国間、余市古手間等七十四里余又万延多間（注 一八六〇）には根室厚別間、軍川新道、福山上ノ国間等二十里余を開鑿せり。

とある。明治に入ってから、本道の開発はまず交通を図ることからと次々に道路の開削に着手したのである。

安政四年、五年と蝦夷地調査を終わった松浦武四郎は安政五年九月に蝦夷地新道開削の意見を復命しているが、その中に札幌から上川へ通ずる大動脈道路新設について述べている。

札幌越大新道申上書

（前略）未だ当地第一極要の石狩場所上川（陸路これなく、並に口蝦夷地より奥地、南海岸より北海岸へ差し通しの大新道これなく万事不便にて、屈曲たる沿海を廻り候はでは往来仕り難き儀、かねがね如何と把憂恐歎仕り居（中略）

又是より川の北岸まま上り申し候に凡そ十五、六丁にて、「キナウスナイ」又二十里斗り上り候て「ナエ」と申し候沼にこれあり、其近くは湿地に御座候由、本川岸儼道路切開候はば宜敷御座候。又十七、八丁にて本川端にてヒラスと申し候に出で候。是より又一里斗にてカバト川端を出で申し候、此処又笹小屋一棟補理仕り候畑作川漁十分見込これあり候。

尤も土人はカバト土人差遣度候、其名前別紙申し上げ奉り候、是にて雪解深水、水立節はカバト川を越え又十七、八丁も上り候てチカケセトシ、又一里斗り上り候てトウシナイ、又一里斗りも上り候て「トック」此処相応の川にて御座候（後略）

これらの探検は道路開削のための調査が第一の目的であったといえ、未開の地を丸木船で上り距離を計りながらの調査探検の報告にはただ敬服のほかはない。

2 明治・大正の道路計画と工事

幌内道路 明治二年七月開拓使が置かれ、函館・森間、室蘭・

札幌間、森・札幌間など主要地点からの道路工事を各地で行われるようになった。明治六年開拓使雇アメリカ人ライマンの幌内の煤炭(石炭)調査により、石炭採掘のもっとも有利なことが報告されると、明治八年この石炭運搬のための幌内・幌内太間の道路開削を建築し、同年六月黒田長官みずからが幌内を巡視してこれを開削させた。これが空知管内の道路開削の初めといわれる。

金子堅太郎の三県巡視 明治十八年七月参議伊藤博文の命により

秘書官金子堅太郎が北海道の実情を調査して十月までの七〇日間にわたり、道内くまなく歩き「北海道三県巡視復命書」を提出したが、この意見は本道の開発政策にとり入れられた面が多い。特に道路交通に関するものは

道路開鑿の議

謹で按ずるに、肥沃の地ありと雖も開拓せずんば荒蕪たるに過ぎず。物産ありと雖も運輸の便あるにあらずんば其盛大を期すること能はず。今や北海道の地勢を見るに、到る処山沢丘陵多く氣候亦寒冷なりと雖も地味の肥沃なる米穀、綿類を除くの外、麻、麦、桑、大豆、其他蔬菜の類に至るまで概ね成熟せざるものなく加ふるに木材、鉱物に富み海産は本邦無比の無尽蔵を云ふも敢て過言にあらざるなり。

然り而して其全面積を問へば五千八百六十方里即ち無慮二十五万六千町歩余にして、其人口は僅に二十三万余人即ち山梨県人口の半数なり。実に北海道は将来本邦の財源にして今日之れを放棄するは痛歎の至りならずや。(中略)

北海道開拓事業の今日に其成功を見る能はず、内部の尚ほ荒蕪無人に属する

第一章 交通・運輸

所以のもの職として皆物産消流の路閉塞するが故にあらざるはなし。而して物産消流の路閉塞するものは海陸運輸の便未だ全く開けざるに基すと云はざるべからず。(中略)

北海道に於て其能道路の名義を附して可なるものは纔かに函館札幌間四十六里の道路あるのみ。是れ即ち開拓使第一の遺物たり其他は道路なしと云ふも決して過言にあらざるを信ず。(中略)

海、陸運輸の実況既に斯の如し。何を以て物産興隆の道を講ずるを得んや。是に由て之を觀れば海陸運輸の便を通じ物産消流の路を開くこと実に今日の急務にして、一日も忽がせにすべからざるものなり。(中略)

而して其最も急にして一日も速かに着手せざるべからざるものは札幌・根室間の道路を開鑿するに在りとする。今や札幌・根室間の交通は専ら海路に據り函館・小樽の両港を経るものなれば其里程の延長なること海陸合計四百八十七里に及び、順風平穩の日尚ほ四昼夜を費やすにあらざれば根室より札幌に達することを得ず。況んや前陳の如く夏秋は海霧深く春冬は氷結の憂ありて到底四昼夜にして能く達したるものあるを聞かず。(中略)

然らば即ち海路の不便を厭ふて陸路に據らんか、其里程は僅かに百四十一里なるも中央に道路なきが故に通行の線路を東海岸に取らざるべからず。(中略)今札幌、根室間の道路を開鑿して後も漸次南北に支線の道路を開かば、北海道内部の開拓其効を告ぐることを期して待つべきなり。此一線路にして能く通ずることを得ば車馬の通行自由なるのみならず、其他の利便蓋し一、二に止まらざるなり。今其重要なるものを左に略記せんすとす。

第一 札幌・根室間の交通を速かにし運搬の路自由なる事

第二 北海道内部の道路を開通する便利を得る事

第三 北海道の内部を開拓する基を興す事

第四 根室県下の各地を振起せしむる事

以上列記するものは札幌・根室間は道路の開鑿成ると共に得る所の便益にして、北海道開拓の事業を完成せんと欲せば予め先づ之に着手せざるべからざるものなり。(中略)

此通路を開鑿するに方り予め先づ其順序方法を按ずることは目下の急務なれば其要領左に摘録せんとす。

第一 委員を命じて道路線を画定する事

札幌・根室間の道路を開鑿するに方り先づ着手すべきは其道路線を画定するに在り。故に札幌県方は既に茲に見る所ありて曩きに県官兩三名をして内部の山川曠野を跋涉せしめて其の地理を測量して此の道路を定めんとす。其線路は札幌より直ちに石狩原野を経て空知に至り、其広野を通過して十勝川に下りそれより東に転じて根室に至るを以て最も便利なりと云ふ。然れども未だ精密の調査に據るものにあざれば只其概略を示すに止まるものとす。抑も此道路開鑿の事業たるや其關係する所業より三県に渉るを以て、三県庁に於て各若干の委員を命じ先づ内部の各地を測量して其費用の予算を編成せしむるを要す。

(中略)

今札幌県の概算に據れば此道路の里程概ね百四十里内外にして開鑿費用百万円余を要すべしと云ふ。(中略)而して此金額は到底国庫に仰がざるべからざるが故に、政府収入の都合を計り一時之れに着手せず、予め工事の年限を定め其予算額を年度に割賦し漸次其成效を期するを緊要とす。

第二 集治監の囚徒を通路開鑿の事業に使役する事(略)

(注、第二編第二章第六節を参照のこと。)

第三 道路を開鑿すると同時に排水路を開通する事(略)

第四 新開の道路に沿ひ屯田兵を置く事

道路の開鑿成り排水の路開くると難も沿道寂寞無人なれば新道忽ち廢毀して其效を見ず。徒らに巨額の金員を消費するに異ならざるなり。故に道路の開鑿成るに従ひ其線路に沿ふて適宜の土地を選び適宜の里程を定め、屯田兵を置くを必要とす。

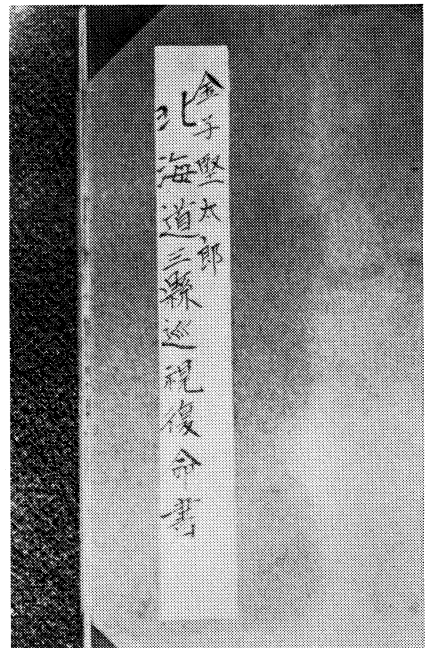
其方法の概略を挙げば左の如し。

第一、沿道に於て五里乃至十里程を計り平坦肥沃の土地を画し屯田兵若干戸を配布し開墾又は牧畜の業に従事すると同時に、沿道及び内部の警察を司らしめ、且つ駅通の業を営ましむるの制を設くべし。然らば則ち警察署の建築營繕及び警部・巡查の俸給其他の費用を減じ、且つ現今下附する所の各駅通の補助金を廃すことを得ん。

第二 (略)

第三 (略)

右に陳述したる方法に依り沿道に屯田兵を置き、以て村落を起さしめば人馬の往来自から忙しく道路の修理自ら整ひて廢毀に帰するの患なるべし。又此



金子堅太郎北海道三縣巡視復命書

線路を中央とし、根室県下に於ては網走より釧路に道路を開き、以て北海岸と東海岸との連絡を通じ、又札幌県下には十勝国と石狩国との交通を開くが如き便利を生ずることを得ん。故に此道路にして能く開通することを得ば、北海道開拓の事業は大に其局面を改めて将来の進歩、蓋し是れより其基を開かんこと堅太郎信じて疑はざる所なり。依て謹んで此儀を進む。頓首。再拜。

△北海道大学北方資料室蔵▽

と書かれている。

上川仮道路 この道路は札幌より上川に通ずる石狩新道と称した道路であるが、上川へ通ずるため上川道路ともよばれたもので、明治十九年空知郡市来知(三笠)から上川郡忠別太(旭川市神居)まで仮道路の開さくを行った。この道路の開削は滝川に黎明を告げることになったのである。

明治十九年二月、時の司法大輔岩村通俊が初代北海道庁長官として札幌に赴任した。彼はさきに開拓使から佐賀県令、山口裁判長、鹿児島県令を歴任し、十三年には元老院議員、十四年会計検査院長になったが、十五年五月会計検査院長の職にあって旧任地の本道三

県を視察し、ますます本道拓殖の急務なることを痛感し、帰京してから上川の事情に詳しい高畑利宜を上京させた。

高畑はこのころ開拓使官史を辞して札幌で京華楼という旅館を営んだり、東京湯という風呂屋を開いたりしていたが、ただちに上京し上川開発の計画経費などを見積った。

岩村は上川開発の急務なること、また上川に北京を置いて陛下の行幸を仰ぐこと、殖民局を置いて全道一丸とした行政を行うべきことを建議し、さらに高畑を会計検査院御用係に任命した。

岩村は長官として札幌に赴任後ただちに、第一に宿願である上川開発に着手しようとし、赴任の夜豊平館でその開拓方針に同意していた伊藤博文や、庁内の下僚に一詩を示してその決意のほどを明らかにした。

涓埃未酬国 歲月杳々流 五十載半白 何苦為此遊

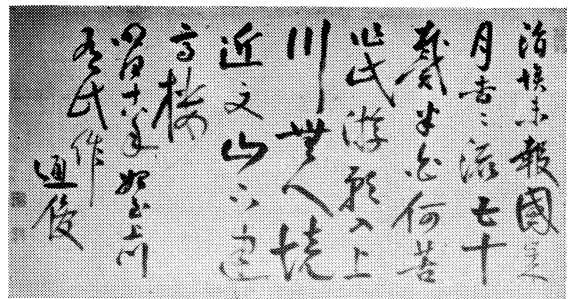
願入上川無入境 近文山下建高樓

(埃涓(注 微少の義、しづくと、ちりと。)も未だ国に酬いず 歲月杳々(注 暗くしてはるかなるさま。)として流る 五十半白を戴き 何を苦んでか此の遊をなす 願くは上川無人境に入り 近文山下高樓を築かん)

当時道庁内でも、空知、樺戸、雨竜の諸郡の開拓にさきだち、奥地上川の開拓に着手することに尚早であると説く者もあったが、岩村は断固として所信を貫いた。

すなわち、まず中枢の地を拓き、この地を機軸として全道に大動脈となる道路を開けば、沿道はおのずと開けてくると信じたのである。さきの金子堅太郎の意見書を参考にしていると思われる。

彼はもつとも信頼する高畑を再び東京から呼び寄せ、同年四月二



岩村通俊の詩（滝川市三浦光正蔵）

日付で道庁属に任命し、土木課勸業課を兼ねて勤務させた。

高畑が着任するとただちに「北海道開発の治績を挙げるには、まず未開地を拓くことである。未開地を拓くにはまず交通の便をはからねばならぬ。上川原野はさきに君が百余日露宿して探検した地である。この原野を開き天与の宝庫とするにはまず新道を開かねばならぬが、ここに予算はなはだ少なくわずかに四、〇〇〇円に過ぎないため、そのつもり

で実地踏査をしてほしい。新道は岩見沢から上川に至る仮道路であるが乗馬で通行できるようにせねばならぬ」と長官にいわれ、日頃から上川開発の意気に燃えていたのでただちに快諾した。五月初旬に札幌を出発し石狩で土人を雇い丸木舟で石狩川を遡った。途中樺戸集治監に立ち寄り、安村典獄を訪問し、出張の件を話すと、旧知の間であった安村は手を拍ってその壮拳を喜び「国家のため我輩もその労をとみにしよう。この難事業も我輩が請負って囚徒を使うときには、二万円が二、〇〇〇円である。ともかく実地踏査に同行しよう」といって、その晩一泊、高畑は心から感謝した。翌日丸木舟で神居古潭着、同所と上川で数日間露宿仮調査を終わって帰り、その設計方針を報告した。長官も非常に満足して工事は安村典獄

に、実測は高畑が分担することになり空知太を根拠地としてただちに着手することになった。

安村は囚人を動員し、これを二隊に分けて五月十六日に着工した。工事を早く進めるために空知川をはさみ、二方面同時に工事にかかり、超突貫工事が進められた。高畑の実測も間に合わぬくらいにあとから、あとから工事が進められて、カンテラという古い測量器を使って雨が降っても工事に追われて休むことができないほどである。しかし、この開削工事は筆舌に尽しがたい苦労困難なことはいうまでもないことで、人跡未踏で狐狸熊狼のぼっこにまかせた密林地帯や川沢・泥炭地を直線的に道を作るといふ大変なものである。

ハルシナイ以东の川岸はことのほか難所で、別に谷を伝わり山を越えて忠別太に出て見たがここも難所でその決定に悩まされた。

ところが安村典獄は「河岸の工事が如何に困難であろうとも囚徒の力でやればむずかしいことではない」と川岸を開削することに決定した。安村典獄は小柄だが西南の役には官軍に属し、敵将西郷南州隆盛を打ったことで有名な武人である。しかし、学識に乏しかったといわれる(注 第二編第二章第六節を参照のこと)。

囚人に対する強制苦役の督励の結果、空知太から忠別太までは六月二十四日に竣功した。着手の日から三九日目である。

空知太から市来知までは八月二十日に竣功、着手の日から九五日目である。工事延長は岩見沢の東タツプ山の北麓からはじまって忠別太まで九十キロ(二里二四町)余、原始の密林を幅一間半(約二・

七メートル)に伐り開き、その中に道幅一間(一・八メートル)に作り、川や沢には幅一間の土橋をかけた。湿地には排水を適宜に設けて人馬の往来ができるように作ったもので、工費わずかに二、〇八一円四九銭五厘、一里平均九〇円五〇銭、その他同時に設けられた農作試験所(忠別大仁)の建物から設備品、筆墨代まで入れて一、六八九円五二銭(うち九三三円五〇銭が建物費) 予算四、〇〇〇円のうち二八円九一銭を残している。

上川仮新道竣功二付上申

石狩国上川郡者土地肥沃ニシテ位置ヲ本道ノ中央ニ占メ殆ド十里四方曠漠ノ原野ヲ有シ将来拓地殖民ノ業ヲ盛ンシテ周ク全道各地ニ運輸ノ便ヲ与フルニ要極ノ地勢タリシモ之ニ往来スルニハ札幌ヲ距ル六十里間石狩ノ河流ニ抛リ土人丸木舟ヲ以テ通ズルノ外無之不便実ニ云フベカラザルヲ以テ仮新道開鑿ノ事ヲ企タリ。

抑此仮新道タルヤ空知郡岩見沢停車場ヲ起測トナシ石狩川ノ南方山河ノ中間ニ路線ヲ取り岩見沢以东字タツプ山ノ北麓ヨリ道鑿ニ着手シ上川郡忠別太ニ達ス此里程二十四里間、該道築造ノ方法ハ草木笹等ヲ九尺幅ニ伐除シ而シテ道幅則チ馬踏ヲ六尺ニ作り各川沢ハ六尺幅ノ土橋ヲ架設シ湿地ノケ所ハ適宜ノ排水ヲ設ケ漸ク人馬ノ往来ニ堪ユルノ道形ヲ築造シタルモノナリ。右鑿道事業ハ柯戸集治監ニ委託シ本年五月十六日起工八月二十日竣工ス。該工費総額金二千八十一円四十九銭五厘平均一里ニ対スル工費金九十四円四十九銭九厘五毛ナリ。

明治十九年九月一日

北海道庁土木課工事係二等属

高畑利宜

北海道庁長官岩村通俊殿

空知太忠別太間道路開鑿人員調

一 合人員十九万三千八百六十人

内訳

四万三千二百人

是ハ山道開鑿上川郡字カモイコタンヨリ同郡イノ一ツ迄里程ニ里間數四千三百二十間ノヶ所山堀リ崩シ道巾二間半盛土ヲ為シ其上道路中心ヨリ左右ヘ排水溝ヲ掘リ伐木致シ取除キ出来之事。但シ一間ニ付十人掛リ

十四万二千五百六十人

是ハ平地開鑿仕様、空知郡字空知太ヨリ上川郡字カモイコタン迄同郡イノウヨリ忠別太迄里程十一里此間數二万三千七百六十間ノヶ所前同斷ニテ出来ノ事但シ一間ニ付六人掛リ

六百人

是ハ空知太因徒憩所仮小屋二棟建築用人夫一棟六十坪ニシテ一坪五人掛リ

四千二百人

是ハ役囚ニ対スル炊夫二充ツ

千六百人

是ハ味噌及器械等需要品物置小屋ニ建築用人夫一棟四十坪ニシテ一坪二十人掛リ

千五百人

是ハ官吏休憩小屋一棟建築用人夫五十坪ニシテ一坪三十人掛リ

六十人

是ハ同斷渡船操繩架用人夫 一ヶ所ニ付三十人掛リ

上川郡事業着手其他同共急務之件上申

第一条 空知郡岩見沢ヨリ上川郡ニ至ル仮新道落成ニ付長官殿屯田兵本部長土木勸業兩課長御巡視アリテ親シク实地御点檢ノ上道路敷地官用地及市在地等境界ノ概略ヲ定メラレ直チニ測量技手数名派遣セシメラレ度候事。

但シ土木課長ハ技手一名、勸業課長ハ牧畜者一名、植物ニ熟練者一名隨行ヲ冀望ス。

第二条 空知郡岩見沢同郡空知太上川郡忠別太右三ヶ所ヘ荷馬備付ノ事。

第三条 上川郡ハ高燥平坦ニシテ且ツ土壤肥沃ナリ就中広野多キ地勢ニシテ殖民ハ勿論牧畜等ニモ至極適當ノ地ト認ム然リト雖モ殖民ハ向フ三ヶ年ヲ經過セズンバ順序ヲ誤ル当然ニ付差向真駒内ノ支牧場ヲ設ケラレ専ラ牛馬豚ヲ蕃殖セシメラレ度候事。

但シ本年ヨリ牧場建設方着手シ明年秋ニ至リ牛馬豚ヲ移サレ度候事。

第四条 上川郡忠別近山ニ於テ樵材三千石目雜木良材千石日本年冬山ヲ以テ伐採之事。

第五条 上川郡ノ如キ未開地ニ道ヲ築キ其他開拓ニ関スル事業ハ差向囚人ヲ以テナスハ至極適応ノ工事ニシテ国益ハ勿論且ツ費用ヲ省クコト不尠依テ着手ノ順序ヲ定メラレ其最寄集治監ヘ長官殿ヨリ親シク着手方法御命令相成様仕度候事。

第六条 上川郡に仮測候所ヲ設ケラルノ御趣意ニ就テハ技手一名課雇ニテ可然出張申付ラレ度候事。

第七条 上川郡土人家ヘ徘徊スル姦商ヲ差留メ戸長役場ヲ設置セラレ執務ノ傍当分ノ内該処ノ産物ト彼等必需ノ物品ト至当ノ交換法ヲ設ケ該役場ニ於テ実意ニ世話致サセ度候事。

但シ勸業課ノ官吏ニ於テ時ニ之レヲ監査スヘシ。

第八条 上川郡土人ノ現數ハ二百名計リ有之其他官設人夫等も漸次立入候ニ付

医師一名派出セシメラレ当分之内土人ニ限り御施業相成度候事。

第九条 上川郡神威古潭ハ從來土人ノ漁場アルモ近来ハ諸人多ク入り来リ自然土人ノ獵獲薄少ニテ相成リ迷惑不尠ルヲ以テ妄リニ他郡人立入ラザル様致度候事。

第十条 上川郡試験所ニ於テ收穫セシ耕作物ハ明年播種ニ要スル分ヲ残シ余ハ開墾勸奨ノ為メ土人ドモヘ無代価ニテ被下度候事。

第十一条 空知郡岩見沢以東仮新道筋休泊所ハ諸民便利ノ為メ設置セラレタル厚キ御趣意ヲ弁知セザル愚民共羽目廻リ床板等ヲ焚シ終ニ休泊所ノ象形ヲ失ヒ其用ヲ弁ゼザル姿ニ相至ル必然ニ付自然休泊所守志願ノ者有之節ハ当分拝借ノ名義ヲ立テ適宜貸渡シ度候事。

第十二条 上川郡忠別太ニ於テ墾成シタル畑ノ義ハ最早勸業課所管ト成ス当然ニ存候間此際同課ヘ御引渡シ相成可然存候事。

右庸愚ノ見兩課長階下ノ御参考迄御一覽ニ供シ候間御評議之上猶長官公ヘ可然御陳辭相成度此段奉伏願候也。

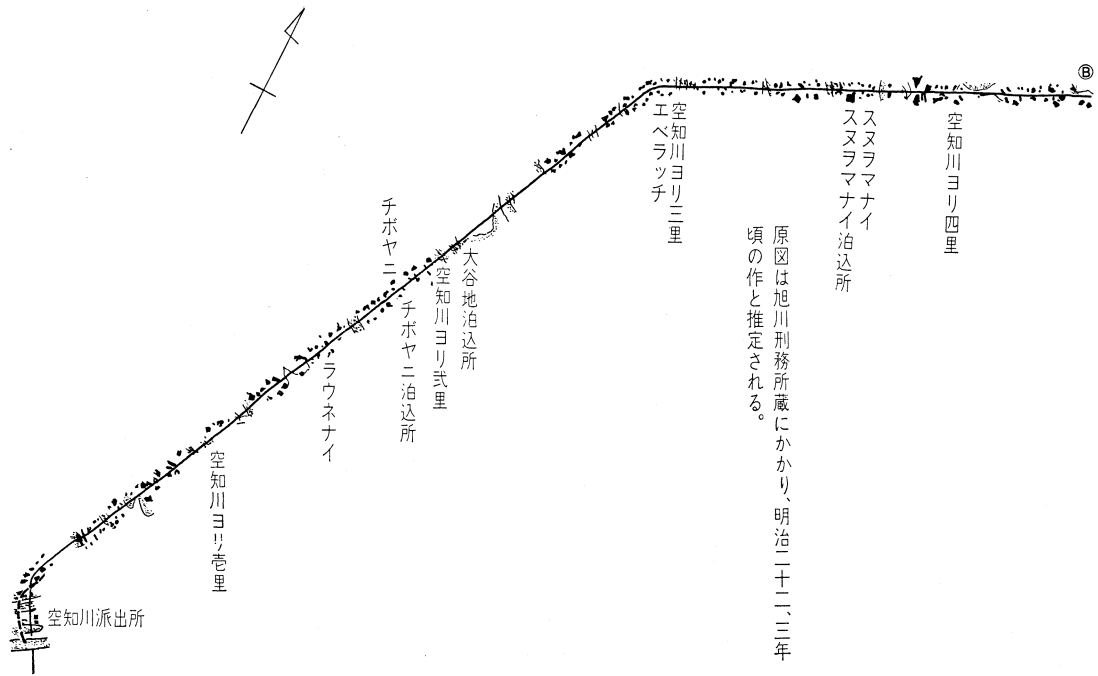
明治十九年八月 日

勸業課土木係

属 高 畑 利 宜

理事官 湯地 定基殿

理事官 堀 基殿



原図は旭川刑務所蔵にかかり、明治二十二年、三年頃の作と推定される。

上川仮道路積書
 合 金 千八百七十七円七角銭
 仮道二十二里道幅六尺築造費
 〔旭川刑務所蔵樺戸集治監文書〕

内 訳
 品 目 数 量 摘 要 金 員

囚 徒 七二二人八分
長延四万七千五百二十間巾
 八尺ニ草木伐片付共一間
 口ニ付一分五 金十五銭 金一〇六円九二銭

囚 徒 一、八〇〇
長延前同断面及橋ハ六尺巾
 ニ築キ湿地ハ適宜排水ヲ設
 ク一間口ニ付キ平均二人四
 ト三二九 金十五銭 金一、七七〇円九銭

右ハ空知郡岩見沢以東上川郡忠別太ニ至ル仮新道開鑿ニ付出役囚徒工積積リ如斯候也。

明治十九年十一月 樺戸集治監典獄 安村 治 孝

(別紙) 証 書

合 金 千八百七拾七円〇角銭

是ハ空知郡岩見沢以東上川郡忠別太ニ至仮道二十二里此延長四万七千五百式拾間巾八尺ニ草木伐払道路及橋ハ六尺ニ築キ湿地ハ適宜排水ヲ設ケ開鑿費用見積金

| 種 類 | 摘 要 | 金 員 |
|------------------------|----------------------|-------------|
| 役囚 三百八十七人八分 | 老人ノ雇工銭五銭ツ、 | 五拾八円拾七銭 |
| 同 四千四百四十二人 三分四リ五 | 老人ノ雇工銭拾三銭ツ、 | 五百七拾七円五拾銭五厘 |
| 運 搬 費 | 食料並ニ器具器械素品等 ノ運搬費用 | 六百九拾四円拾五銭九厘 |
| 素 品 代 費 | 繩鉄釘其他素品代 | 五百式拾三円六銭八厘 |
| 雑 費 | 人夫雇上賃其他雜費 | 式拾四円拾銭八厘 |

右正ニ領収候也

本庁會計主務宛

樺戸監獄署 會計主務

上川道路の改修

明治十九年に開削した上川道路はいわゆる仮道路なので、これを改修して本道路にしなければならぬことになり、翌二十年樺戸監獄署の囚徒を役使して空知太より忠別太までの道路改修に入った。空知太より南は札幌監獄署が担当した。空知太から忠別太までの開削予算は二万四、四四四円六九銭で明治二十二年九月まで行っている。二十年の工事は空知太から音江法華に至る間を修築し、二十一年は札幌監獄署の囚徒を使って市来知村字タツプコ山麓から空知太の約十里（四〇キロメートル）の改修、二十二年には音江法華・国見峠から忠別太間を主体に工事を行い全通竣工したのである。

明治二十年工事についての内容については明らかでないが、二十一年の改修工事を高畑記録で見ると次のとおりである。なお高畑は二十年四月根室支庁管内土木營繕工事御用として出張したために、二十一年から上川道路改修工事監督についている。

上川郡ニ通ズル仮道路險悪箇所改修工事監督被仰付復命書

明治二十一年五月二十八日札幌ヲ發シ上川道路開築ノ為メ市来知ニ至リ石黒勘助方ニ泊ス

同二十九日雨天同所ヲ發シ路線撲定ノ為メ空知郡宇達布山麓ヨリ字美唄川ニ至ル二里半山路或ハ登リ或ハ降り崎嶇嶮岫甚ダ危険且偶々平坦地アリト雖卑湿地ニシテ泥濘馬腹ニ達シ其困難実ニ言フベカラズ 美唄川以東空知川間ハ悉ク平坦タリシモ元来排水ノ設ケナキ仮道ナレバ是亦停滞水ノ為メ泥炭地多ク且ツ橋梁数多ニシテ半バ落橋シ加ウルニ樹林地ノ多キ故ヲ以テ風雨ノ際ノ如キハ倒木続出人馬為メニ通行ヲ絶ツノ有様ナリキ 夫レ是ニ依リ路線交換見込云々 空知監獄渡辺殿実檢致度儀協議及タレバ大越看守長外屯名案内トシテ差出サレ 翌三十日同行 字柏木台ヨリ山嶺ニ上リ方位ヲ寅卯ノ間ニ取り美唄川ヘ向ケ跋渉セシニ工事容易ナラザルノミナラズ山路危険ノ個所モアリ好路線ト認メ難ク

依テ之レヲ止メ更ニ方向ヲ転ジ字幌チップラシユ川ヨリ字カワナ井沢ヲ経テ達布山ノ麓ヘ向ケ概測セシニ里数少縮スル耳ナラズ第一險悪ノ個処ヲ省キ至極好路線ト認ムルヲ以テ渡辺典獄ヘ協議ノ上交換之レニ相決シ一ツ先ツ帰庁逐一其点末ヲ具申ス

三十一日 午前ノ汽車ニテ帰札前件云々復命ス

六月三日 再び出張抑該事ハ予メ札幌監獄署ニ委託セシヲ以テ下平看守長ハ苗穂囚徒六十三名ヲ率ヒ同日市来知村ヘ着

四日小雨 大越看守長高橋吉明等ト共ニ路線撲定ノ為メ達布山跋渉実測ニ着手ス 囚人ハ五日雨天 字カワナ井沢ヘ小屋掛ケヲ為ス

六日雨天 通鑿ニ従事セリ折柄入梅ノ期節ニ当リ霖雨連日且ツ蚊虻毒虫甚シキモ看守長以下ノ吏員ハ依然駭々トシテ少シモ怠情ノ心ナク能ク囚徒ヲ使役セシ

為メ意外工事ノ精進シタルヲ見タリ 之レ全ク看守長以下一同ノ誠意勉勵ニ拠リシモノナリ 宇達布山麓ヨリ本美唄迄凡三里半ノ間ハ三間或ハ六間巾位現場ノ模様ニ拠リ樹木ヲ伐採シ入念ニ道鑿ヲ為ス 右ノ内凡ソ二里半ノ間笹刈伐木

共雇入人夫ヲ以テ致サセ余ハ囚徒ノ手ニ依ル 六月十五日 市来知村ニテ通弁職清水義房氏 英人エルネスト・フワクア・サメエルトック氏ニ面会ス

六月十七日 午前九時二十分汽車ニテ上川工事場ヘ出張 同十八日強雨 病氣ニ付市来知村病院院長醫師曾我氏ニ診断ヲ受ク

十九日モ強雨 石黒勘助方ニ滞在 二十四日迄降雨 同日御用打合且ツ長官閣下御出立ニ付出張 二十五日慰勞ニ付不勤

二十六日出勤 本日午後五時ヨリ東京庵ニ於テ旧長官殿留送別会ニ付出席 惣人員百七十四名ナリ

六月二十七日雨天 午後二時五十分發汽車ニテ市来知村ニ出張 石黒方ニ止宿 同二十八日雨天 工事現場ニ行キ泊ス

同二十九日曇天 美唄ニ行泊ス 三十日晴天 夜降雨 美唄ヨリポン沼貝迄測量大沢ニ帰り泊ス

七月一日晴天 工事現場巡回 二日曇天 測量ノ為メ美唄ニ行 三日雨天 工事現場巡回 四日曇天 祭日ニ付午後ヨリ市来知村ニ行ク 五日

滞在 六日晴天 工事現場巡回 七日晴天 工事現場巡回 達布山傍ニ行ク

八日晴天 河内沢ヲ發シ ポンビバイへ往返ス 九日晴天 美唄へ往返 十日晴天同断 十三日迄同所往返 金拾六円八拾錢笹刈人夫六月二十四日ヨリ七月十日迄日数十六日間一日三人ヅト合計四十八人分一円三十五錢ノ事

七月十四日晴 上川道路工事上何ノ件ニ付札 十五日 十六日滞在 十七日雨天滞在 長官ヨリ中島公園ニテ酒肴ヲ賜フ人員參百余名ナリ

同十八日晴天 御用済ニ付 上川道路工事現場へ出張 石黒勘助方止宿 同十九日晴天 市来知村出發 美唄渡舟ニ至ル

七月二十日晴天 字美唄出發 字ナキ川へ移転 里程五里 此川水患水 前日夕四時渡辺典獄ヨリ態夫来リ 桂陸軍次官上川巡視ニ付通行差支ナキ様亦騎馬ニテ通行スル由 道路修繕行届クヤ否ヤ電話ニテ佐藤第三部長ヨリ照会アリ

同二十一日晴天 同所大野地ノ道作ニ尽力ス 同二十二日晴天同断ヨリ空知川迄里程三里ノ処笹刈及道作ノ為メ往復六里其間ハ雇入レタル人夫ヲ以テ改修セリ

同二十三日晴天 午前十時ヨリ市来知村へ出向 石黒方ニ止宿 二十四日晴天 桂陸軍次官一行午前六時市来知出發 小官御案内役トシテ隨行 字達布コッ山ニ登リ四方ノ地景一覽アリ 八時同所ヲ發シ字ナキ川西岸 小官出張ノ天幕中ニテ御昼食午後一時同所ヲ發シ三時空知川東岸樺戸監獄署 出張 此里程三里 処々御見聞御一泊

同二十五日晴天 同所ヨリ七里過ギテ字国見峠頂上ニテ御中食夫ヨリ三里過ギ 神居古潭ニテ御休憩 夕立アリ為メニ 二時間見合セ夫ヨリ凡三里半過ギ七時 忠別太ニ至リ上川測候所ニ至 御一泊 翌二十六日晴天 午前八時土人丸木舟ニテ字近文山麓ニ至 夫ヨリ御步行同山ニ登リ暫時四方ヲ御検分直チニ御下山 猶亦土人舟ニテ忠別太へ御帰泊 同夕土人男女数名ヲ招集シテ酒煙草ヲ賜リ 夜ニ入りテ土人踊リヲ御一覽

二十七日晴天 午前六時忠別太ヲ發シ神居古潭字春志内迄激流ノ処土人船ニテ 御降り春志内ヨリ騎馬ニテ国見峠ニ至御中食直チニ御出發 空知太ニ午後二時 着此処ニ御一泊

翌二十八日桂陸軍次官一行ハ樺戸集治監ニ於テ囚徒ノ手ヲ以テ新造セル河船ニ テ石狩川波止場ヨリ字ヲソキ内ニ至 同所ヨリ馬車或ハ騎馬ニテ月形村へ御降 向 小官ハ同所ニ於テ御暇申上担当中ノ仮道工事現場字奈井川ニ至 露營ス

八月十五日 工事竣功御用済ニ付翌十六日帰庁ス

上川道路ハ将来根室國ニ通ズル中央道トモ世ニ評稱サル、重要線路ニ付本道ヲ築カル、ニハ他日不充分ノナキ様可成直線路ニ為ヌヲ主トシテ実測ニ尺セリ 岩見沢以東空知川間ハ明年度ニ至堅牢ナル新道ヲ築カズンバ不便言フベカラザルモノ有之 之レヲ實施セザルニハ一昨年実測済ナル鉄道線ニ副ヒ本年中ニ路線ノ実測ヲ為シ明春融雪ヲ待チ道鑿ニ着手シ 同年八月上旬ニハ車馬ノ通行ニ差支ヘザル様ノ御計画アランコトヲ切望ス

右概ネ十一里間実測費概算金五百円余ヲ要スル見込ナリ 右庸劣ノ見併セ此段復命仕候也

明治二十一年八月二十五日 第三部土木課 属 高畑 利 宜

北海道庁長官 永山武四郎殿

この工事に関する樺戸監獄署文書に次のような記録がある。

発第五三〇号明治廿二年十二月十六日扱済 会第四六三号 件名 空知太忠別間道路開鑿費本庁第二部付左案ヲ以テ請求相成可然哉此段相伺候也

案 空知太忠別間道路開鑿費之儀別紙調書之通区分夫々仕払致候間右金額至急御交付相成度此段及御照会候也

年 月 日 典 獄

第二部長宛 空知太忠別間道路開鑿費

高金貳万四千四百四拾四円六拾九錢 請求額

一金六千七百七拾九錢貳厘 内 訳

金五千円 廿二年度中道路開鑿出来高五里ニ対スル費用

但シ本年道路開鑿実費金六千四百五円四拾七錢八厘 金千四百五円四拾七

錢八厘ハ農産物補償代トシテ交付ノ内ヨリ支弁スルヲ以テ差引如斯

金千七百七拾九錢貳厘 同年度中建物ニ係ル費用

外

金壹万四千六百貳拾五円六拾壹銭七厘

二十年度、二十一年度中道路開鑿及ヒ建物費仕払高

差引残

金參千七百七拾八錢壹厘

内

金貳千九百壹円拾四錢五厘 廿三年・本年ニ於テ建築スヘキ忠別大建物諸費残額

差引金額

金貳百拾六円貳拾三錢六厘

明治二十三年 〔「空知監獄記録」〕

市来知村樺戸街道追分ヨリ滝川村字空知太ニ至ル道路開さく報告「昨二十二年中、当監獄署ニ於テ着手シタルモノハ、道庁ノ委命ニ依リ、石狩国空知郡岩見沢ヨリ同国上川郡忠別ニ達スル中、空知郡空知太ニ至ル線路延長十萬九千五百五十三尺ニシテ、其ノ仕様ニ於ケル大略ハ、道巾十八尺、下水左右、坂路勾配ハ最高三十分ノ一、橋梁ノ渡リ三間以下二十ヶ所、湿地ノ箇所ハ上口五尺乃至八尺ノ排水ヲ穿チ、或ハ其ノ線路ニ粗梁ヲ布キ、又溜水ノ箇所ハ暗渠ヲ設ケ、渋滞ヲ通ジ、且ツ高低凹凸ハ切割盛土等ノ方法ニ基キ、該工線路ヲ分チテ峰延、美唄、茶志内、奈井、歌白内ノ五区六箇所トナシ（各処ノ距離近キハ一里余、遠キハ二里半バカリ）各所共ニ囚徒出役所ヲ置クノ設計準備ニ從ヒ、二十一年十一月中旬ヨリ均シク土工ニ從事セシメタルモ、時季スデニ降雪ニ際シタルヲ以テ、其ノ冬季中ニアツテハ伐木、砂利、米、味噌等ニ至ル運搬準備ヲ整へ、昨年五月積雪解融ノ期ヲ待ツテ更ニ着業セシメタル折柄、幌内炭山外役所等、各所事業ノ緩急ニ隨ヒ、囚徒増減配置ノ都合ニヨリ、峰延出役、即チ岩見沢村ヨリ樺戸街道分レロニ至ル延長一万二千四百七十七尺間ノ開サクニ充テタ囚徒ノ負數ヲ減縮シ、之ヲ本年ノ落成二回シタルヲ以テ、第二美唄受持ニ係ル從來市来知村字達布山麓ヨリ上川郡ニ通ズル旧道左側ニ線定更鑿スベキ樺戸道路分レロヨリ空知太ニ至ル開サクノ業ヲシテ、昨年二十二年九月中旬ヲ以テ漸ク落成セシメタルニ付、奈井近傍ハ排水ヤヤ其ノ功ヲ奏シタルモ、奈何セン湿地ノ多キニ加ヘ、時季消雪ノ為カ粗悪ノ土質泥濘最モ甚ダシク、且ツ該線路ハ概ネ林地ニ涉リ、殊ニ草木繁茂、榛蕪ノ中、労働容易ナラザルモノアリ、極メテ困難ヲ感シタリト云フ。而シテ今其ノ成績ニ係ル要項ヲ略記スレバ、其ノ月ヲ

開スルコト十一月、日ヲ弥ル三百四日、囚徒ヲ役スル十七万七千六百六十人
○一ニシテ、經費ヲ要シタル金一万二千七百十四円三十一錢六厘、之ヲ前記延長間數ニ比例スルトキハ、道路一間ニ付六十四錢六厘八毛ニ当ルモノトス」

以上の記録によつて想像できるように、上川仮道路及びその改修には適切な企画を得て工事を行ったといえるが、囚徒の犠牲がいかに大きかつたかという事にも思いを至さねばならない。

予期以上の短期間に低經費を以つて本道の大動脈ともいえる上川道路の開削が完成した。改修に要した費用は空知太から北と南の各々を加えると約三万七千円となる。さきの仮道路工事費とともに約四万円たらずで完成したわけである（注 従来記録では改修費二万二千八百円余とある）。

明治二十一年四月黒田内閣が成立すると、岩村長官は内閣とその意見を異にするところから六月十五日退官して元老院議員官になつた。

岩村長官に迎えられ道庁入りした高畑利宜も十月二十四日に退官したが、在任期間の二年半は文学どおり東奔西走して席のあたたまる暇もなく、その功績は偉大であり本道開発史上特筆すべき業績を残したのである。

上川道路の改修は二十二年九月全路線を完成させたが、幅員三間（約五・四メートル）、中央九尺（約二・九メートル）に砂利厚三寸を敷き橋も二間幅で丈夫なものとした。空知川にも仮橋として幅一〇尺（三メートル）、長さ三五八尺（約百八・五メートル）を架けたが、この年の十二月の大水で流失している。

ともあれ、この道路開削は本道の発展に大きな力となり、現在も

国道十二号として重要幹線の一つとなっている。

樺戸・空知間道路

この道路は月形・峰延間道路開削工事として有名な道路である。月形と市来知の監獄は中央原野を挟んで相對しており、その距離はわずかに五里(約二十キロ)に満たない所にあるが、地質が泥炭地のため道路がなく、ここに道路があれば兩村の連絡に便利であり、兩監獄の非常に備えることもでき、さらに空知、上川の原野開拓にも有利に展開できるといふものである。

このことから明治二十年五月に月形と市来知の兩監獄囚人を使役して兩方から道路開削を始めた。この延長九、九八七間(約十八キロ)、道幅三間、達布山麓の坂道一、〇五〇間(約一・九キロ)は勾配を三〇分の一とし、泥炭湿地の通路は八、四八七間(約十五・三キロ)余、左右に側溝を掘り、土留柵を設けた。

達布山麓の溪間には長さ三〇間、幅三間と長さ一六間、幅三間、及び美唄川に長さ八間、幅三間の高欄付きの板橋をかけ、石狩川には渡舟を置くようにした。なにしろ泥炭湿地であるため道路の地固めが容易でなく、付近原野の立木を伐り割木して路床一面にこれを敷き込み、その盛土をして、ようやく九月四日に開通し、工事は十一月に竣功した。

工費はわずかに三、二六八円で完成したとある(注 樺戸監獄署文書では一、八一四円とある)。これが現在の道々厚田、峰延街道の一部である(注 関連第三編第二章第六節を参照のこと)。

明治廿年九月七日

起案者 雇 今中 専太郎

件名 旅費支給之件

第一章 交通・運輸

空知監獄署へ出張順路左之通相定可然哉

兼テ開鑿中ナリシ樺戸空知間道路九月四日ニ落成シ示後通行無差支ニ付是迄御用ヲ帶ヒ空知監獄署へ出張セシ者ハ特ニ幌向ヘ迂回シ往復セシヲ以テ時日モ遷延シ從テ日当車馬賃モ多額ヲ要シ諸車不便不勤故ニ九月四日ヨリ空知監獄署へ出張ヲ命セラル、者ハ新道ヲ順路トシ里程ハ実測ニ基ツキ五里拾町トス是ニ拠テ日当車馬賃ヲ算出シ支給相成候様致度此段相伺候也

△「樺戸監獄署文書」▽

増毛道路

この道路は明治以前の「ヌブシヤ越」「雨竜越」にあたるもので、さきの留萌へ抜ける道を増毛へ向けたものである。

石狩川の右岸開発に明治二十年樺戸・当別間の道路開削に続いて、明治二十一年度新規事業として樺戸川から増毛に道路を開くことになった。これに先だち二十年三月道庁属高畑利宜に調査を命じたような復命がなされた。

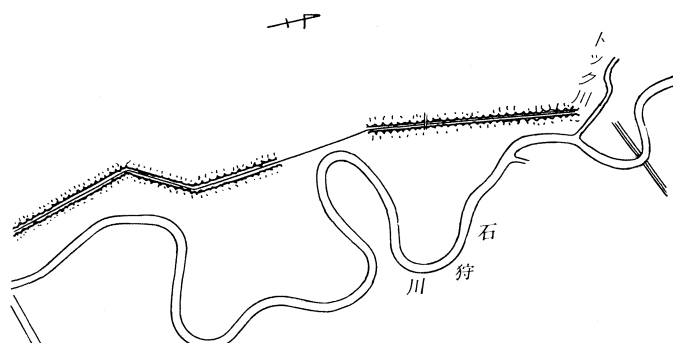
樺戸雨竜郡ヲ経テ留萌郡増毛郡ニ通ズル新道開鑿復命書

石狩国樺戸雨竜郡ヲ経テ天塩国留萌郡増毛郡等へ通スル新道開鑿ノ拳アルニ方リ該道路線予定ノ為メ雪中ヲ侵シ山野跋涉ノ命ヲ奉ジ即チ三月五日札幌ヲ発シ六日樺戸監ニ至リタリ直チニ典獄代理桜木書記ニ面会セシニ地景一見ノ為メ同監官吏二名同行ノ委託ヲ受タリ翌七日境谷看守長永井看守等ト俱ニ同所ヲ発シ左ニ暑寒嶽右ニ石狩川方位ヲ其中央ニ取り凡ソ三里過テ「字オソキナイ」外役所ニ至ル本監ヨリ当所迄ハ同監ニ於テ不日新道開鑿着手ノ計画既ニ実測モ稍ヤ終了ト認ム、該工費者十九年度経費中ヨリ支弁スト云々、時ニ当外役所ハ石狩川ヲ距ル凡ソ里程二拾丁西山ニ入り仮監ノ設ケアリ其構造方ノ粗ナル事通常農家ニ等シ役囚ハ僅カ七拾四名ニシテ専ラ炭ヲ焼キ冬間ニハ用材伐出屋根桁等ヲ製出セシムト、其使役法ニ於ケル誠ニ簡易ニシテ囚徒ハ能ク之レニ服シ随而就業モ抄取り至極良法ナラント信ス、偕テ「字ヲソキナイ」川ハ流レ清ク砂利川ナルヲ以テ飲料ニ適セリ川中凡 是ヨリ方位ヲ丑ノ廿五度ニ取り里程凡ソ一里過テ「字ヲホエイチャン」沼ニ至ル是ヨリ方位ヲ丑ノ正中ニ転シ里程凡ソ半里進メハ「字ウラシナイ」沼ニ至ル夫ヨリ方位ヲ子ノ十度ニ転シ里程凡ソ一里過クレバ

「字カバト」沼ニ方ルナリ、是ヨリ方位ヲ子ノ廿五度ニ転シ里程凡ソ半里此間
タニ巾三間計ノ小流三川アルハ皆樺戸沼ニ連絡ノ支川ト認ム孰レモ水清ク砂礫
川ナリ此所眞西ニ方リ凡ソ一里半隔是ヨリ里程凡ソ半里進メハ「字ボロテレンツシナ
イ」川ニ出ツ川巾凡ソ四間水此辺山麓ハ谷地氣アリ成ヘク石狩河畔ニ抛リ路線ヲ
設クヘシ、是ヨリ方位ヲ丑ノ十度ニ転シ里程凡ソ一里進メハ「字ウライウシヘ
ツ」沼ニ方ルナリ此沼ト空知アト稍ヤ相對シタル地景ナリ「字ラソキナナイ」ヨリ当是ヨリ方位
ヲ寅ノ正中ニ向ヒ里程凡ソ半里進メハ「字トツ」川ニ至ルナリ川巾凡ソ三拾間流
且ツ土人ノ説ニ極寒ト雖トモ凍水
スルナント云尤飲料ニ適スト認ム同川ヲ渡リ茅野形凡ソ拾丁余過クレバ土人居屋三戸
アリ此所ヨリ方位ヲ子ノ十度ニ転シ里程凡ソ一里半過クレバ「字ラシラリカ」
川ニ至ル（川巾凡ソ十五間流レ清ク砂礫川ナリ同川口ヨリ凡ソ一里半上流ニ至
レバ「字タツフコツフ」ト云小山アリ此山形タルヤ奈良ノ三笠山ニ似タリ）
同所ヨリ方向ヲ丑ノ正中ニ取り里程凡ソ二里「字ボロビリ」ト云広莫タル原野
ヲ通過スレバ「字ラシラリカ」川ノ上流ニ方リ「字岩ノボリ」ト云山ノ東麓ニ
出ツ是ヨリ方位ヲ丑ノ十度ニ転シ里程凡ソ半里進メハ「字ラモシロナキ」川口
ニ至ルナリ（川巾凡ソ四間流レ清ク砂利川ナリ）是ヨリ方向ヲ子ノ正中ニ取り
里程凡ソ半里進メハ「字ブイタウシナイ」川ニ方ル（川巾凡ソ三間砂利川ナレ
ドモ此川ハ迂回甚シク且ツ谷地氣アルヲ以テ飲料ニ適セント認ム）是ヨリ方位
ヲ亥ノ十度ニ転シ里程凡ソ半里過クレバ「字エタイヘツ」川ニ至ルナリ（川巾
凡ソ拾五間流清ク砂利川ナリ字ラモシロナイ川以北ハ悉ク雨竜川支流ナリ）是
ヨリ方向ヲ戌ノ正中ニ取り里程凡ソ半里同川ノ上流ニ進メハ「字チラヲツナ
イ」ト称スルエタイベツ川ノ派流ニ方ルナリ（川巾凡ソ三間砂利川ニシテ流レ
清シ飲料ニ適ス）是ヨリ方位ヲ酉戌ノ間タニ屢々転シ里程凡ソ二里半字エタイ
ベツ川ノ上流ニ向ヒタルニ右ノ方ニ聊カ山脈ノ絶ヘタル処アリ之レハ臨メハ天
塩国留萌川ノ支流「字チバビリ」川ノ水源タリ其下流ニ沿ヒ里程凡ソ二里半過
クレバ留萌川ノ本流ニ合ス其途中僅カニ二里半距タリシモ或ハ登リ或ハ降り崎
嶇嶮岫山路甚タ危険ニシテ困難ニ言フ可カラス依而道路ヲ築クニ容易ナラン
ト認ム 夫ヨリ方位ヲ亥子ノ間ニ取り五六丁毎ニ度ヲ転ス里程凡ソ二里過クレ
ハ杣小屋ニ至ルナリ 是ヨリ方位ヲ酉戌ト折々転シ里程凡ソ二里過クレハ同川
口則チ留萌村ナリ右四里間ハ山沢広フシテ開墾ニ適スル地味ナリシモ留萌川ノ
迂回甚シク且ツ其流レ泥水ノ如キナルヲ以テ飲水ニ乏シキ地ト認ム（樺戸監ヨ

リ当村迄跋涉セシ日數ハ八日間ナリ此合里程凡ソ）三月十四日当村ニ達スルヤ
直チニ戸長小川謙輔ヲ招喚シ土地ノ狀況其他道路橋梁等ノ事ヲ推問スルニ甚タ
答弁ニ苦ム有様同人ハ老豚ニシテ当今ノ事情ニ疎キ人ト認ム 夫ヨリ留萌橋ノ
検分スルニ（巾二間ニシテ渡リ四十二間）到底本年中保事覚束ナシト認メタリ
時ニ同村総代五十嵐綱治ナルモノハ村中屈指ノ財産家ニシテ留萌信砂等ノ架橋
方請負志願ノ趣尤工費者落成迄請求セズト戸長其場ニ於テ申立アリ依テ信砂川
架橋入札ノ節同人加名ノ事ヲ郡役所ヘ打合置タリ偕テ留萌郡ヘ向ケ道路ヲ開ク
ハ山路ノ險惡ノミナラス且下不利益ト想フ何トナレハ同郡以北ハ人家少ナク当
時輻輳ノ地ハ増毛郡ナルヲ以テ成ヘク該郡ヘ通セシメン事ヲ慮リ山獵師古館歳
吉旧土人富田富右衛門等ヲ教導トシ信砂川ノ上流ニ臨ミタリ里程凡ソ五里過ク
レハ突然四百尺計ノ壁立地アリ此所ヨリ里程凡ソ一里半「字エタイヘツ」川ノ下
流ニ沿ヒ過クレハ最前留萌郡ヘ越ヘタル跋涉線ニ合ス爰ニ至リ初メテ我望ミヲ
達シ突ニ心中ノ愉快言可カラス、再ヒ又雪風ヲ侵シ帰庁ノ途ニ就ク帰路ヲ試ミ
ニ往路ト線ヲ異ニシ跋涉セシモ方位ハ大同小異ニ付爰ニ之レヲ略ス 三月廿一
日増毛ヲ発シ同月廿六日樺戸監ニ至タリ信砂川口ヨリ樺戸監ニ至ル此里程凡ソ
合二拾里ナリ其間ニ於テ只四百尺計リノ壁立地アルノミ余ハ総テ平地ナリ誠ニ
意想外ノ好線路ヲ得タリ將又二拾里間其途中著シキ高山ヲ除ノ外ハ悉ク概ノ密
林タリ或ハ谷地氣ナキ広野アリ或ハ雜木立ノ密林アリ地脈ハ総テ高燥平坦ニシ
テ土壤肥沃ナリ真ニ開墾ニ適スル良地多ク或ハ又上川郡道路「字イチヤン」辺ヘ
連絡ヲナスニ僅カ四五里ニ過キス如斯便利ナル地勢ニ付本道ノ殖民地ハ当分此
筋ト上川郡トニ定メ置カン事ヲ冀望ス前述ノ如キ好線路ヲ得タル上者速ニ本年
囚人手ヲ以テ仮新道開墾ニ着手アラン事ヲ編ヘニ切望ス該道ハ二間幅ニ築キ渺
クモ五ヶ年間保持スルノ堅路トナスニ工費五千五百円ヲ要ス 実ニ此道ハ上川
郡ノ道鑿ヨリモ急務ナランカ、一般人民ニ便利ヲ与フルノミナラス適々道庁ヲ
置レタル御起素モ相立可申ト存候 依而別紙路線概測図相添此段復命仕候也
明治二十年四月五日 第三部土木課 属 高 畑 利 宜

北海道庁長官岩村通俊殿代理
月形からオソキナイ（浦臼町内）までの一二キロメートルは二十年
十一月に囚徒の使役で完成され、翌二十一年五月晚生内以北を開削



増毛新道（月形町より新十津川町地内分）〈旭川刑務署蔵〉

した。

この工事は二十四年まで続けられ、舎熊村沿岸道路に通じたが、途中、新十津川村のトック川（徳富川）北側から滝川に向かう道路が開かれ、石狩川の渡舟で滝川の新波止場通りに通じている。十津川の移民は明治二十三年六月波止場から新十津川に渡り、増毛新道を基線とした殖民地地区画割に各々が入植したのである。

この道路は現在の国道二百七十五号となった札幌、沼田線に変わっている。

空知川沿岸道路（十勝道路） 明治二十年に石狩、上川地方をくまなく跋涉した道庁技師内田澯を主任とする植民地撰定調査班は空知川右岸に道路を作る見込みをもって石狩原野植民地撰定報文を書いている。明治二十二年には全道原野の調査を完了させて、この報告を行ったが、上川街道空知太から空知太右岸を経て下フラヌ（富良野）に達し、そこから北上して美咲川を経て上川（旭川）に通ずる道路見込みを計画したのである。

この道路が空知川北沿岸道路であり、後に十勝街道とよばれ、旧十勝道路となり現在の滝川赤平線といわれる道路である。

明治二十三年の滝川屯田兵配置図には赤平方面から東滝川畜産試験場の地点を経て左折して東町までのものと、東町中央部に達したものとあり、屯田兵村に向かっている。空知太市街に向かっている。

大正時代に作られた査定図では赤平から下幌倉（東滝川）までの用地幅員は一二間、左折地点の三六二七番地からは六間幅で南直進して石狩原野植民地撰定概図に見られるように空知大橋の右岸近くに直進しているが、途中東町四丁目八番地先から西方に転じて現在の国道三十八号線（当時の片畑通り）に接している。

しかし、この道路は用地測量後においても途中湿地帯が広く分布している平野を通るために滝川市内においては本開削が進まず、本格的な幹線道路とならずに路線変更をしたために旧十勝道路とよばれることになり、路線の一部を使って空知川沿いを走る新道の開削の方を十勝道路とよばれることになったのである。

明治二十年代においては片畑通りまでの道路（仮道）はまだできていないため、現在の赤平通り線を通じて十勝街道に出る路線をとったのであった。

明治二十年代も終わりのころともなれば空知川中流沿岸に相当の入植者があり、道庁においては道路開削に迫られていた。

明治二十三年に歌志内では石炭を掘り始め、翌二十四年七月には鉄道歌志内線が敷設された。来住者も多くなり開拓者は歌志内から山越えて現在の赤平地区である上幌倉（豊里）に入り、二十六年には下赤平（富平）、二十七年には中幌倉（共和）、ピラクシ（平岸）、中赤平（住吉）などに次々と入植している。富平の場合は空知太駅前から

上川道路を通過して山間に入り駄馬の沢から空知川沿えに行く方法を取っている。

明治二十八年二月一日道庁では空知川沿岸原野の開拓を進めるため、貸下げ区画地六〇〇区画について道庁告示第七号で公示している。これに伴い道庁では沿岸道路の開削に着手している。明治二十八年六月八、一一九間に着手八月竣工に続いて二十九年、三十年と仮・本道開削と併行して原野排水工事を行っている。

空知川沿岸道路仮開削工事（明治二十九年 道庁事務報告）

北岸仮道延長九、四九一間三分（注 一七・二六キロメートル）、幅一間、

土橋渡三間乃至一五間、幅一間半ノモノ二三基、

南岸本開削延長三、四二五間（注 六・二三キロメートル）、幅二間、板橋

渡二間乃至六間、幅一間半ノモノ六基、此合工費金一万二百七十四円二十六銭四厘、七月二十二日起工、十月三十日竣工。

これは空知川中流地区の開削で富良野・旭川方面へ延ばそうとするものである。

歌志内「フラス」間道路開削工事（明治三十年道庁事務報告）

歌志内「フラス」間ハ空知郡ニ在ツテ空知川ニ沿ヒタル原野ニシテ此間数十里、土地最モ肥沃ナルヲ以テ逐年移民増殖シ漸次発達セントシツ、アルモ如何セン道路ノ開削ナキニヨリ僅カニ荊棘ノ裏ヲ通シ辛フシテ徒歩スルヲ得ルノミ交通運輸ノ不便実ニ尠シトセス、前年度米僅ニ字「ピラケシ」ヨリ空知太市街地ニ至ル仮道ヲ開削シ幾分ノ便ニ供シタルモ今ヤ上流「フラス」原野ノ貸下開始ニヨリ道路ヲ延長セサル可ラサル必要ニ迫レリ、依リテ本年度ニ於テ歌志内炭山停車場前ヨリ「ピラケシ」既成通路ニ連絡シテ本川上流「フラス」原野殖民区画地入口迄新道ヲ開削セリ。

而シテ漸次同原野ヲ貫通シテ十勝原野字「メムロ」区画地既成道路ニ連絡ヲ通シ大ニ交通運輸ノ便ヲ開カントス

本工事ノ延長ハ十一里三十三町十五間幅二間ニシテ渡六尺乃至九十尺幅九尺ノ板橋四十二個ヲ架設ス 本年五月十三日着手同十二月十八日竣工工費金貳万

五千貳百九拾六円九拾參銭七厘トス

空知川の中流地域の発展に伴い道路の開削は旭川から富良野にも向かっており明治三十一年には通じることができた。当初の植民地撰定報文では富良野より空知太に道を開くことは空知川の懸涯で困難であるため、上川忠別に道を作って空知太を経て樺戸・市来知に出た方が運輸に安全であると述べている。

したがって、旭川・富良野間道路の開削も急がれたものである。

富良野原野には、歌志内ないし滝川からのびた路線が明治三十年富良野原野殖民区画地入口まで通じ、三十一年には旭川からのびてきた道路が、富良野に達した。

△新北海道史第四卷通説三▽

沿岸道路の当初の計画は北岸を予定したものの前述のとおり中流地域の開発と歌志内からの南岸道路の開削の延長として当然空知太に連絡する道路がつけられた。明治二十五年二月一日空知太駅が開駅されたが、駅前の上川街道地点から平岸に至る道路が明治二十九年五月に着工され、十一月竣工による新道が設置されたのである。

北沿岸滝川地区内の湿地帯と異なり、一度開削されると人馬の通行に支障のない山間地道のため、この南沿岸道路が明治三十三年仮定県道に昇格したのである。

この道路は明治三十三年北海道拓殖十年計画に基づく空知太・浜益間の道路が明治三十七年に完成してからは上川道路を一部經由して「仮定県道下富良野・浜益線」と称した。

しかし、南空知太から平岸間は急坂高低がはなはだしく、明治三十九年に滝川市内右岸線の路線変更開削が進み、大正九年からは中

赤平より渡舟を渡り下幌倉を経て滝川市街地に出て直接浜益線に継続する仮定県道下富良野、浜益線と路線変更したのである。

なお南空知太からの南沿岸道路は大正十五年五月に砂川町では空知川沿いの平坦地に道路を新設して、路線変更を道庁に申請したため、従来の空知太小学校から滝川公園の山側を通り駄馬の沢入口に至る道路は不要となり、滝川公園沿いを富平道路と称し、現在の道々赤平・滝川線となって富平・住吉地域の重要路線に生まれ変わっている。このように明治から大正九年までは南沿岸道路が主要道路となっていたのである。

一方、北沿岸道路は明治三十四、五年に至っても充分に使える道路とはなっていないかった。

北海道庁告示第四九四号（明治三十四年十一月刊「殖民公報」）

明治三十二年（三月）北海道庁令第一九号北海道国有未開地処分法施行細則

第一条第一項ニ依リ明治三十五年以降貸付スヘキ区画地左ノ如シ 但シ出願期

日及心得方ハ追テ告示ス

明治三十四年十一月二十二日

北海道庁長官

男爵 岡田安賢

石狩国空知郡幌倉原野 小画概数 一〇〇

新区画地概況

石狩国空知郡幌倉原野

▼地理 歌志内村ニ属シ空知川ノ右岸ニ在リ地勢凹凸アリ各川清飲料ニ適ス

地積百五十万坪

▼氣候及土性 氣候ハ前原野（注 音江原野のこと）ニ大差ナシ土性三線以北

ハ石礫多キモ八・九寸ノ壤土ニシテ他ハ五・六寸ノ埴質壤土ナリ 下層

ハ硬質埴土又ハ礫質壤土トス

▼交通 滝川市街へ二里、歌志内市街へ二里半ナレトモ中途ニ湿地又ハ山道アリ半ハ空知川ヲ利用シ半ハ陸地ニ依ルヲ便トス

第一章 交通・運輸

とある。二十九年の仮道路開削は充分なものではなく、実質的に使われないままに過ぎたわけである。しかし、主要道路には変わりがなく、明治三十九年滝川村二級町村制施行図には朱書きで、片畑通りを越えて火防線通に至っており、現在の滝川赤平線（旧十勝道路）と同じように、中島町鉄道曲線地点に達するまで延びた線となっている。道庁では道路整備に当たって湿地帯を通るこの線を避け、同三十九年に併行した新道路の開削を行うことになった。

本年度の新開道路（明治三十九年）

本道に於ける道路の開鑿事業は戦後（注 日露戦役）の爲め一時中止となりたりしが本年度よりは更に起工することに決定せり而して新に開鑿すべき道路の種類、箇所及び延長左の如し

種 類 施行箇所 里 程
原 野 幌倉・滝川間 二里〇八町三四〇分

△明治三十九年五月殖民公報三〇号▽

これは新十勝道路にあたり、旧十勝道路から東滝川の畜産試験場（当時は幌倉種牛牧場）の地点で分岐して空知川沿いを通り、滝川高校前通り（現 赤平通り線）に入り、旧十勝道路に至って旧十勝道路を南進し、現在の明神町三丁目七番に達して文化通りを経たのち拓殖銀行角地（当時は本町五丁目十字路と称した）に至るもので、現在の国道三十八号線の前身である。

大正九年四月一日南沿岸道路を經ていた仮定県道下富良野・浜益線は中赤平（現 住吉）から下幌倉（東滝川）に渡船で渡り十勝道路を通過して滝川までとなる。地方費道札幌・根室線となって新しい十勝道路が一層幹線の度を増したのである。また浜益には滝川停車場前から停車場通り、浜益道路を經て行く準地方費道路が認可された。

これにより旧十勝道路は完全に幹線としての性格を失ったのである。さらにこの年に道路認定があり赤平通り以南片畑通りまでの旧十勝道路は正式に十勝道路とよばれることになった。

さらに大正十二年に至り従来幌倉渡船から南沿岸を通っていた路線の変更について道議会で下・中幌倉を経て赤平駅前に出るように議決された。

六、地方費道路線変更ノ件(大正十二年通常道会決議書)

空知郡滝川町ヨリ赤平村中赤平ヲ経テ上赤平駅ニ至ル札幌根室間地方費道ヲ滝川町ヨリ下中幌倉ヲ経テ上赤平駅ニ至ル路線ニ変更セラレンコトヲ望ム

理由

現在ノ地方費道ハ鉄道線路ヲ三回横断シテ交通ニ不便ナルノミナラス沿道ノ農産物ハ幌倉一帯ニ比シテ寡少稀薄ニシテ其ノ変更ノ地方産業上ニ及ホスノ利害ハ何人モ認ムル処ナルヲ以テ之カ路線ノ変更ヲ要望スル所以ナリ

大正年代に入ってからには明神町三丁目の遊郭地帯を回らないで、拓銀角から片畑通りを経て川沿いを通るようになった。昭和三十七年に至って拓銀角から空知川までの新道造成があり砂利道完成により切替り、旧十勝・赤平通りを通らずに赤平に向かうことになった。翌三十八年舗装道新設があつて十月十日滝川市内の国道三十八号線は全部舗装竣工となつたのである。

メム・江部乙間道路 石狩川の左岸道路として上川道路があり、

右岸道路としては明治二十四年完成した増毛道路があつた。

明治二十三年二月公爵三条実美が北海道の開拓を志して新十津川から雨竜・深川・納内にわたる国有地五万ヘクタールの貸し下げを受け華族農場を開設した。アメリカ式の大農法を採用し、ドイツから農用機械を購入して牛馬の優良品種を入れ経営していたが、三条

公の死亡により明治二十六年三月土地を道庁に返還された。

その後開拓の出資額に応じ蜂須賀・戸田・町村が雨竜に、菊亭修季が妹背牛に土地が配分されてそれぞれ農場を開設した。

したがって、滝川・江部乙の対岸一帯も開拓が進み、右岸線から札幌・旭川への往来も多く、道庁では雨竜・妹背牛から上川道路に出る道路の開削を行うことにした。

明治二十九年九月に稲田からメム(妹背牛)に一直線の道路を開削して十月に竣功している。なお石狩川には私設須馬内渡船が明治二十六年から小畑与三郎によって運営されており、道路開削により一層往来も繁しく、昭和三十三年に妹背牛橋の完成まで続けられた地域の主要道路で昭和三十五年四月一日道々妹背牛・稲田線と認定された道路である。

メム江部乙間道路開鑿工事

メムは雨竜郡に属し江部乙ハ空知郡ニ属シ年々往來頻繁ニ赴クト雖ドモ未ダ道路開設着ネカラズ 加之此間石狩川ノ奔流スルアリ彼岸ノ地ニ至ラントスレバ迂回来往ノ不便ヲ免レサルモノアリ 因テ上川街道中滝川村字江部乙近傍ヨリ石狩川ヲ渡リ直路雨竜郡メム原野ヲ経テ雨竜道路ニ連絡スヘキ道路ヲ開通セリ

本工事ハ延長二、八〇七間七分 幅二間ニシテ本年九月着手同十月竣功此工費一、五六七円トス

△「明治二十九年道庁事務報告」・道行政資料室蔵▽

3 大正九年の道路認定

大正八年十一月勅令第四七二号第一条により町村道及びその附属

物の管理者を定めることになり、当然道路の確認と認定を行うことになった。道庁においても同様に地方費道と準地方費道の認定をすることになった。各支庁では大正九年一月中に主任者及び町村長会議を開催し、協議のうえ各町村においては町村会に諮問したのち、道路認可の申請書を支庁に提出した。

道においても臨時道会の諮問を経て地方費道・準地方費道の決定がなされたが、その調書案として空知支庁管内滝川関係分の道路は次のとおりである。

地方費道路線認定調書案（関係分のみ）

| 番号 | 路線名 | 起 点 | 終 点 | 総延長 | 重用区間 | | 総延長 | 経 過 地 |
|----|-------|-----|-----|--------------------------|------------|-------------------|-------------------|--|
| | | | | | 起終点 | 延長 | | |
| 五 | 札幌旭川線 | 札幌区 | 旭川区 | 三三里 三三町 | | | 三三里 三三町 | 白石村、岩見沢町 滝川町、音江村 |
| 六 | 札幌根室線 | 札幌区 | 花咲港 | 三七里 三三町 三三町 三三町 | 札幌区 滝川町 | 三三里 三三町 三三町 | 三七里 三三町 三三町 | 札幌旭川線（滝川町ニ於テ分岐）富良野・帯広町、大津村、釧路町、厚岸村大字直竜、浜中村大字姉別、根室町 |

路線認定調書（旧滝川市関係分）

| 番号 | 路線名 | 認定路線 | 終 起 点 点 | 認 定 | | 他ノ道路ニ属スル区間 | 地点延長 | 総延長 |
|----|------|------------|------------|------------------|-----------------|------------|------|------------------|
| | | | | 道路延長 | 橋梁延長 | | | |
| 一 | 上川道路 | 砂川村界空知大橋中央 | 江部乙村界 | 一里 二七町 二六間 | 一里 一町 一二間 | | | 一里 二八町 三八間 |

準地方費道路線認定調書案

| | | | | | | |
|----|-----------|-----|-----|------------|------------|--------------------------------|
| 九 | 浜益滝川街 | 浜益村 | 滝川 | 三六里 三三町 | 三六里 三三町 | 新十津川村 |
| 一〇 | 岩見沢 街道 | 岩見沢 | 秩父別 | 三三里 三三町 | 三三里 三三町 | 地方費道札幌旭川線 （音江村ニ於テ分岐） 深川町 |

町村道における滝川町では大正九年三月十五日認定申請を行い、同年三月二十九日に認可があり、江部乙村では同年三月十八日付申請、同月二十四日付をもって認可があった。

これらにより、道内各道路線は大正九年四月一日付をもって路線名、延長、区間等を正式に施行されたのである。

土第一六一号

大正九年二月十四日

各町村戸長殿

町村道路線認定ニ関スル件

道路法第五十二条ニヨリ町村道ノ路線ノ認定並ニ其廃止更正等ノ認可ヲ受クル場合ノ手續ニ就テハ曩ニ主任会議ノ際詳細指示置候モ尚左記了知ノ上図面及調書調整ノ上申請相成ヘク此段及通候候也（以下略）

なお、地方費道札幌旭川線は国道二十七号と認定され、大正九年四月一日から施行されている。

空知支庁長

| | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--|---|--|--|----------------|--------------------------|---|------------------------------|
| 二 | 一〇 | 九 | 八 | 七 | 六 | 五 | 四 | 三 | 二 |
| 明神通 | 明神通 材木通 境界道路 | 材木通 | 楓通 材木通 境界道路 | 楓通 | 楓通 空知通 境界道路 | 空知通 | 旧十勝道路 | 十勝道路 | 浜益道路 |
| 空知川堤防 片畑通 | 空知川堤防 北三丁目道路 | 空知川堤防 停車場通 | 空知川堤防 片畑通 | 空知川堤防 片畑通 | 空知川堤防 片畑通 | 北二丁目道路 鐵道用地 | 赤平道路 歌志内村界ボック ラ橋中央 | 本町五丁目十字路 歌志内(注 赤平) 村界空知川渡船場 中央 | 本町五丁目十字路 新十津川村界石狩 川橋中央 |
| 七 | 四九 | 一四八 | 五四九 | 二一〇 | 一八九 | 四二二 | 三二〇 | 五八五 | 二二三 |
| 三 | 三 | 三 | 三 | 三 | 三 | 四 | 六 | 一〇 | 四八 |
| 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北三丁目同 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北三丁目同 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北三丁目同、上川同 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北三丁目同、上川同、停車場通 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北三丁目同、上川同、北五丁目同 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北三丁目同、上川同、北五丁目同、北五丁目同 | | | 渡船場延長三〇間 | |
| 一町一七間 | 一町一八間 | 一町四三間 | 一町四三間 | 二町五間 | 四町五間 | | | | 一〇二四 |
| 二〇八 | 一〇九 | 一〇 | 四〇一 | 三〇二 | 二六三 | 四六一 | 四〇一 | 三八六 | 一〇二四 |

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|---------------------|---------------------------|---------------------------------|--|---|
| 二二 | 二〇 | 一九 | 一八 | 一七 | 一六 | 一五 | 一四 | 一三 | 一二 |
| 蔵前通 | 片通 蔵前通 境界道路 | 片通 | 菜花通 | 空知通 菜花通 境界道路 | 裡二号通 | 裡一号通 | 裡通 裡一号 境界道路 | 裡通 | 明神通 裡通 境界道路 |
| 空知川堤防 鐵道用地 | 空知川堤防 鐵道用地 | 空知川堤防 鐵道用地 | 空知川堤防 鐵道用地 | 空知川堤防 鐵道用地 | 空知川堤防 片畑通 | 空知川堤防 片畑通 | 空知川堤防 片畑通 | 空知川堤防 片畑通 | 空知川堤防 片畑通 |
| 五一八 | 五一八 | 二一九 | 四七九 | 三七八 | 四八八 | 七六 | 六五 | 四二五 | 二一六 |
| | | 一〇 | 三 | 三 | | | | 三 | 三 |
| 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北二丁目同、北三丁目同、停車場通 一町三九間 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北二丁目同、北三丁目同、停車場通 一町三九間 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北二丁目同、北三丁目同、停車場通 一町三九間 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北二丁目同、北三丁目同、停車場通、北五丁目同 一町五〇間 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北二丁目同、北三丁目同、空知通、停車場通、北五丁目同 三町五〇間 | 南六丁目道路、南五丁目同 二二間 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同 三三間 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同 四四間 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北二丁目同、北三丁目同、火防線同 五五間 | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、南二丁目同、北二丁目同、北三丁目同、火防線同、南一丁目同 一町六間 |
| 三〇一〇 | 三〇一〇 | 一〇一一 | 四〇一一 | 三〇一二 | 一〇九 | 四〇六 | 五〇五 | 四〇六 | 三〇七 |

| | | | | | | |
|----|---------------------|-----------------|-----|--|---|-----|
| 三二 | 第七耕作通 | 空知川堤防 鐵道用地 | 一四七 | | 南八丁目道路、南七丁目同、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、 一町六間 | 二〇八 |
| 三〇 | 第六耕作通 | 空知川堤防 鐵道用地 | 四八 | | 南八丁目道路、南七丁目同、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、 一町六間 | 一〇九 |
| 二九 | 第五耕作通 | 空知川堤防 鐵道用地 | 二五七 | | 南五丁目道路、南四丁目同、南三丁目同、 五五間 | 二〇八 |
| 二八 | 第四耕作通 | 空知川堤防 北二丁目道路 | 四四七 | | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、 一町六間 | 五〇八 |
| 二七 | 第三耕作通 | 空知川堤防 北二丁目道路 | 四八 | | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、 一町六間 | 一〇九 |
| 二六 | 第二耕作通 | 空知川堤防 鐵道用地 | 五三七 | | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、 一町一七間 | 一〇九 |
| 二五 | 第一耕作通 | 空知川堤防 北三丁目道路 | 二三八 | | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、 一町一七間 | 四〇九 |
| 二四 | 荷揚通 第一耕作 境界道路 | 空知川堤防 北三丁目道路 | 二三八 | | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、 一町一七間 | 四〇九 |
| 二三 | 荷揚通 | 空知川堤防 鐵道用地 | 二二八 | | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、 一町二八間 | 四〇九 |
| 二二 | 藏前通 境界道路 | 空知川堤防 鐵道用地 | 三二八 | | 南六丁目道路、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同、 一町二八間 | 一〇 |

| | | | | | | | | | |
|----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|--------------------------------|
| 四一 | 四〇 | 三九 | 三八 | 三七 | 三六 | 三五 | 三四 | 三三 | 三二 |
| 南八丁目道路 | 南七丁目道路 | 南六丁目道路 | 南五丁目道路 | 南四丁目道路 | 南三丁目道路 | 火防線道路 | 南一丁目道路 | 第九耕作通 | 第八耕作通 |
| 第九耕作通 空知川堤防 | 第九耕作通 第五耕作通 | 第五耕作通 片畑通 | 第九耕作通 片畑通 | 第九耕作通 片畑通 | 第九耕作通 片畑通 | 鐵道用地 片畑通 | 鐵道用地 片畑通 | 中島川 空知川堤防 | 中島川 空知川堤防 |
| 二〇五 | 二〇五 | 四八 一五 | 二五 二二 | 五 二〇 | 四五 一九 | 四八 一八 | 二三 二二 | 二〇 九 | 五 九 |
| | | 三 | | | | 一七 | 二 | | |
| | | 上川道路 | 上川道路 | 上川道路 | 上川道路 | 上川道路 | 上川道路 | | 南八丁目道路、南七丁目同、南五丁目同、南四丁目同、南三丁目同 |
| | | 一五間 | 一五間 | 一五間 | 一五間 | 一五間 | 一五間 | | 五五間 |
| 二〇五 | 二〇五 | 六 一六 | 四〇 二一 | 二〇 二〇 | 二〇 | 二〇 一九 | | 二〇 九 | 一〇 |

| | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 五一 | 五〇 | 四九 | 四八 | 四七 | 四六 | 四五 | 四四 | 四三 | 四二 |
| 本町三丁目 境界道路 | 本町二丁目 境界道路 | 赤平道路 | 東裡通 | 東通 | 片畑通 | 北五丁目道路 | 停車場通 | 北三丁目道路 | 北二丁目道路 |
| 石狩川堤防 本町三丁目、三丁目十字路 | 東通 広小路十丁目通 | 本町二丁目、三丁目十字路 砂川村界空知川渡 船場中央 | 本町一丁目十字路 十勝道路 | 片畑通 鉄道用地 | 空知川堤防 石狩川堤防 | 片畑通 鉄道用地 | 片畑通 鉄道用地 | 片畑通 鉄道用地 | 片畑通 鉄道用地 |
| 一四 一四 | 四三 | 四八 八 | 四三 二一 | 二三 六 | 二一 一九 一 | 二〇 三 | 三〇 五 | 五〇 八 | 五〇 八 |
| | | | | | | | | | |
| 浜益道路、準地方費道浜益滝川停車場線 | 上川道路、西通、仲通、茅通、広小路八丁目同、広小路十丁目同 | 東通、東第一授業同、十勝道路 二一町一五間 | 東通、東第一授業同、旧十勝道路、東第二授業通 三〇間 | | 十勝道路、浜益道路、地方道札幌根室線、準地方費道浜益滝川停車場線 一七町三五間 | | | 上川道路 二〇間 | 上川道路 二〇間 |
| 二六 一四 | 五三 三 | 八 二〇 | 一三 二二 | 二三 六 | 五六 〇 一 | 二〇 三 | 三〇 五 | 一〇 九 | 一〇 九 |
| 一二間 | 四九間 | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|------------------------|-------------------|---------------|---------------|---------------|------------|----------------------|----------------------|---|---|
| 六一 | 六〇 | 五九 | 五八 | 五七 | 五六 | 五五 | 五四 | 五三 | 五二 |
| 西裡仲通 | 西裡通 | 広小路十丁目通 | 広小路九丁目通 | 広小路八丁目通 | 広小路七丁目通 | 広小路五丁目通 | 広小路通 | 本町四丁目 本町五丁目 境界道路 | 本町三丁目 本町四丁目 境界道路 |
| 本町二丁目、三丁目境界道路 石狩川堤防 | 本町一丁目十字路 石狩川堤防 | 鉄道用地 片畑通 | 西裡通 片畑通 | 西裡通 片畑通 | 西裡通 片畑通 | 本町二丁目、三丁目境界道路 片畑通 | 本町二丁目、三丁目境界道路 片畑通 | 東通 本町二丁目、三丁目境界道路 | 東通 広小路十丁目通 |
| 六七 六 | 二三 四 | 九四 | 二五 二 | 二五 二 | 〇三 二 | 〇三 二 | 〇三 二 | 四七 四 | 三一 三 |
| | | | | | | | | | |
| 西第一授業通、西第二授業同、西第三授業同 | 西第一授業通、西第三授業同 | 本町二丁目、三丁目境界道路 | 本町二丁目、三丁目境界道路 | 本町二丁目、三丁目境界道路 | | | | 上川道路、広小路通、広小路五丁目同、広小路七丁目同、広小路八丁目同、広小路九丁目同 | 上川道路、広小路通、広小路五丁目同、広小路七丁目同、広小路八丁目同、広小路九丁目同 |
| 二四間 | 一六間 | 一一間 | 一一間 | 一一間 | | | | 一町三間 | 五五間 |
| 三〇 一七 | 二〇 二三 | 二〇 四 | 三三 五 | 三三 五 | 二〇 三 | 二〇 三 | 二〇 三 | | 二六 四 |

| | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|----------------------------|------------------------|----|----|----|----------------------|----------------------|----------------------|
| 七一 | 七〇 | 六九 | 六八 | 六七 | 六六 | 六五 | 六四 | 六三 | 六二 |
| 東四丁目 | 東三丁目 | 東二丁目 | 東一丁目線 | | | | 茅通 | 仲通 | 西通 |
| 札幌根室線 国道二七号線通四丁目十字路 | 空知川堤防 国道二七号線通三丁目十字路 | 札幌根室線 国道二七号線通二丁目十字路 | 札幌根室線 国道二七号線通一丁目十字路 | | | | 西裡通 本町二丁目、三丁目境界道路 | 西裡通 本町二丁目、三丁目境界道路 | 西裡通 本町二丁目、三丁目境界道路 |
| 三一 | 二六一 | 二四二六 | 二三 | | | | 〇二 | 〇二 | 〇二 |
| 三 | 八 | 三 | 七 | | | | | | |
| 東第一授業通、東第二授業同、旧十勝道路、東第三授業通 | 東第一授業通、東第二授業同、旧十勝道路、東第三授業通、札幌根室線、東第五授業通 | 東第一授業通、東第二授業同、旧十勝道路、東第三授業通 | 東第一授業通、旧十勝道路、東第二授業通 | | | | | | |
| 三三間 | 四六間 | 三三間 | 二四間 | | | | | | |
| 三八 | 二〇二 | 四九二六 | 三三 | | | | 〇二 | 〇二 | 〇二 |

| | | | | | | | | | |
|------------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 八一 | 八〇 | 七九 | 七八 | 七七 | 七六 | 七五 | 七四 | 七三 | 七二 |
| 西一丁目 | 東第五授業通 | 東第四授業通 | 東第三授業通 | 東第二授業通 | 東第一授業通 | 東八丁目 | 東七丁目 | 東六丁目 | 東五丁目 |
| 石狩川堤防 国道二七号線通一丁目十字路 | 空知川堤防 札幌根室線 | 東三四丁目 東四丁目 | 札幌根室線 左十三号線 | 札幌根室線 左十三号線 | 片畑通 八丁目風防林 | 牧場用地 国道二七号線通八丁目十字路 | 国道二七号線通七丁目十字路 左十号線 | 国道二七号線通六丁目十字路 左六号線 | 国道二七号線通五丁目十字路 左六号線 |
| 四八一九 | 四〇八 | 四〇六 | 二五 | 四六一一 | 四一五 | 八四 | 二一五 | 四六二六 | 四三二六 |
| 一〇 | | | | | 三 | 二 | | 二 | 五 |
| 西第一授業通、西第三授業同 | | | | | 札幌根室線 | 東第一授業通 | 東第一授業通 | 東第一授業通、東第二授業同 | 東第一授業通、東第二授業同 |
| 一六間 | | | | | 六間 | 八間 | 八間 | 一六間 | 一六間 |
| 一四二〇 | 四〇八 | 四〇六 | 二五 | 四六一一 | 五〇一五 | 一八四 | 二〇一五 | 四二七 | 二七 |

| | | | | | | | | | |
|--------------|-----------------|--------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|
| 九一 | 九〇 | 八九 | 八八 | 八七 | 八六 | 八五 | 八四 | 八三 | 八二 |
| 西第三授業通 | 西第二授業通 | 西第一授業通 | 西八丁目 | 西七丁目 | 西六丁目 | 西五丁目 | 西四丁目 | 西三丁目 | 西二丁目 |
| 片畑通 石狩川堤防 | 西裡通 浜益滝川停車場線 | 八丁目風防林 浜益滝川停車場線 | 石狩川堤防 国道二七号線通八丁目十字路 | 石狩川堤防 国道二七号線通七丁目十字路 | 石狩川堤防 国道二七号線通六丁目十字路 | 石狩川堤防 国道二七号線通五丁目十字路 | 石狩川堤防 国道二七号線通四丁目十字路 | 石狩川堤防 国道二七号線通三丁目十字路 | 石狩川渡船場中央 国道二七号線通二丁目十字路 |
| 五二 一六 | 四〇 五 | 四五 一五 | 三六 一一 | 五九 一四 | 二二 三一 | 一九 一四 | 三六 一五 | 一七 一六 | 二三 一九 |
| | | 五 | | 六 | 一〇 | 三 | 一〇 | | 五 |
| | 西裡通、西裡仲通 | | 西第一授業通 | 西第一授業通 | 西第一授業通 | 西第一授業通 | 西第一授業通 | 西第一授業通 | 渡船場延長 三〇間 西第一授業通 |
| | | | 八間 | 八間 | 八間 | 八間 | 八間 | 八間 | 八間 |
| 五二 一六 | 四〇 五 | 五〇 一五 | 四四 一一 | 一三 一五 | 二〇 三一 | 二〇 一四 | 五四 一五 | 二五 一六 | 二〇 一六 |

| | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|---|--|---|---|---|---|---|---|
| 一〇一 | 一〇〇 | 九九 | 九八 | 九七 | 九六 | 九五 | 九四 | 九三 | 九二 |
| 左 一 号 | 四 号 | 三 号 | 二 号 | 一 号 | 牧 場 道 路 | 仲 道 路 | 六 丁 目 道 路 | 農 場 道 路 | 幌 倉 停 車 場 通 |
| 四 号 線 旧 十 勝 道 路 | 左 十 号 線 ポ ン ク ラ 川 | 左 四 号 線 ポ ン ク ラ 川 | 左 四 号 線 ポ ン ク ラ 川 | 東 第 三 授 業 通 ポ ン ク ラ 川 | 江 部 乙 村 十 二 丁 目 札 幌 根 室 線 | 農 場 道 路 六 丁 目 道 路 | 農 場 道 路 旧 十 勝 道 路 | 牧 場 道 路 旧 十 勝 道 路 | 牧 場 道 路 幌 倉 停 車 場 |
| 二〇一八 | 二二九 | 一九一六 | 二一三六 | 二九三三 | 五六一三 | 一五 | 一〇九 | 四八一九 | 五二一 |
| | | | 二 | 一 | 四 | | | 四 | |
| | 牧 場 道 路 | 左 二 号 線、 左 一 号 線、 牧 場 道 路、 右 一 号 線、 右 二 号 線、 右 三 号 線、 右 四 号 線、 右 五 号 線 | 左 二 号 線、 左 一 号 線、 牧 場 道 路、 右 一 号 線、 右 二 号 線、 右 三 号 線、 右 四 号 線 | 左 五 号 線、 左 四 号 線、 左 三 号 線、 左 二 号 線、 左 一 号 線、 牧 場 道 路、 右 二 号 線、 右 三 号 線 | | | | 幌 倉 停 車 場 通 | |
| | 五 間 | 四 〇 間 | 三 五 間 | 四 〇 間 | | | | 八 間 | |
| 二〇一八 | 二二九 | 一七 | 一七 | 五〇二三 | 一四一 | 一五 | 一〇九 | 二〇 | 五二一 |

| | | | | | | | | | |
|------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 一一一 | 一一〇 | 一〇九 | 一〇八 | 一〇七 | 一〇六 | 一〇五 | 一〇四 | 一〇三 | 一〇二 |
| 右 一 号 | 左 十 号 | 左 九 号 | 左 八 号 | 左 七 号 | 左 六 号 | 左 五 号 | 左 四 号 | 左 三 号 | 左 二 号 |
| 四一 号 号 線 線 | 四左 号十 号三 号 線 線 | 四左 号十 号三 号 線 線 | 四左 号十 号三 号 線 線 | 四左 号十 号三 号 線 線 | 四左 号十 号三 号 線 線 | 四旧 号十 号勝 号道 線路 | 四旧 号十 号勝 号道 線路 | 二旧 号十 号勝 号道 線路 | 四旧 号十 号勝 号道 線路 |
| 一八三 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 四二〇 | 二四一九 | 二〇九 | 一九八 |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 二〇三 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 一五 | 五二〇 | 二六一九 | 二〇九 | 一九八 |

| | | | | | | | |
|-------|--------------|--------------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 合計 | 一一八 | 一二七 | 一二六 | 一二五 | 一二四 | 一二三 | 一二二 |
| | 左十三号 | 左十二号 | 左十一号 | 右五号 | 右四号 | 右三号 | 右二号 |
| | 左十号線 左四号線 | 左十号線 左四号線 | 左十号線 左六号線 | 四号線 ポンクラ川 | 四号線 ポンクラ川 | 四号線 旧十勝道路 | 四号線 旧十勝道路 |
| 二六〇四九 | 五五 一五 | 三五 一五 | 四五 九 | 二〇 三 | 二〇 八 | 二〇 八 | 一八 一八 |
| 五五 | | | | | | | |
| | 左五号線 | 左五号線、左六号線、左七号線、左八号線、左九号線 | 左七号線、左八号線、左九号線 | | | | |
| | 五間 | 二五間 | 一五間 | | | | |
| 四九二四九 | 一六 | 一六 | 一〇 | 二〇 三 | 二〇 八 | 二〇 八 | 二〇 八 |

路線認定調査 (旧江部乙町関係分)

| 番号 | 路線名 | 認定 | 路線 | 認定 | | | 路線延長 | 総延長 |
|----|--------------|--------------------|----------------------------------|---------------|------------|---|--------------|-----|
| | | | | 道路延長 | 橋梁延長 | 他ノ道路ニ属スル区間地点延長(重用分) | | |
| 一 | 本通り線 | 滝川町 音江村 境界 | 滝川・岩見沢町札幌区 音江村旭川区 | 三〇・一 三〇・町里 | 四三・五 町里 | | 三一・一 町里 | |
| 二 | 東裏通り線 | 江部乙村 一、三、五、九 | 自東九丁目 至東十五丁目 | 〇九・五 〇一・一 | 五・五 | 東九、十、十一、十二、十三、十四、十五丁目重用七ヶ所 二二間 | 一四・〇 間 | |
| 三 | 種羊場通線 | 三、八、九、四 | 滝川種羊場ヲ経テ幌倉滝川町ニ 至ル | 四六・五 一五・一 | | 十丁目線重用一ヶ所 三間 | 四三・五 一五・一 | |
| 四 | 熊ノ沢横線 | 三、八、九、六 | 分教場予定地ニ至ル | 〇五・六 | | 九丁目線本通線重用二ヶ所 七間 | 〇五・六 | |
| 五 | 十丁目線 | 三、九、二、六 | 熊ノ沢分教場予定地 石丸農場 | 二八・五 一六・一 | 五・一 | 自十二丁目至十八丁目各線重用七ヶ所 二二間 | 二六・五 一六・一 | |
| 六 | 西裏通り線 | 二、七 一、八、〇、五 | 自西十一丁目 至西十八丁目 | 二八・七 一八・一 | 一八・八 | 九丁目線一ヶ所 三間 | 二六・五 一八・一 | |
| 七 | 九丁目 鉄道西側線 | 九、九、二 二、六 | 自西九丁目 至西十丁目 | 三・八 | 三・一 | 十三、十四、十五丁目線三ヶ所 九間 | 三・八 | |
| 八 | 鉄道西側線 | 一、五、〇、七 一、六、〇、九 | 自西十二丁目 至西十五丁目 | 一七・九 一七・一 | 四・五 | | 一一・九 二・五 | |
| 九 | 西一線 | 一、四、一、四 一、六、八、七 | 自西八丁目 第二給与地ノ中間ヲ横断シテ 至西十七丁目 | 二四・二 四六・五 | 三三・五 | 九、十、十一、十二、十三、十四、十五丁目線踏切十二間 〇一、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五丁目線 線一五〇間 元風防林線二五間 十五丁目線二八間 十六丁目線二八間 | 三〇・九 三三 | |

| | | | | | | | | | |
|---------------------------|--|---|---|---|--|---|------------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 一九 | 一八 | 一七 | 一六 | 一五 | 一四 | 一三 | 一二 | 一一 | 一〇 |
| 元風防林線 | 十五丁目線 | 十四丁目線 | 十三丁目線 | 十二丁目線 | 十二丁目線 | 九丁目線 | 第二線 西十五丁目 | 第二線 西十四丁目 | 沼廻線 西十丁目 |
| 〃 一、一七〇 番地 一、一八〇 | 〃 三、九二六 番地 一、一三八 (分岐芳賀、下坂、田中農場ニ 通ス) | 〃 一、八四六 番地 六七七 自東十四丁目 至石狩川 | 〃 一、八四六 番地 二八 自東十三丁目 至西十三丁目沼 | 〃 三、九六二 番地 一、七四〇 雨竜村字伏古渡船場ニ至ル | 江部乙村 六二九 番地 六〇八 自東十二丁目 至石狩川 | 東九丁目九五〇番地先ヨリ西九丁目四七七番地ニ至リ堤防敷 地ヲ迂回シ九丁目四六〇番地ニテ本線ニ合ス | 〃 一、一五〇 番地 一、一九一 足島ニ至ル | 〃 六七九 番地 一、一三九 | 江部乙村 五〇五 番地 四六七 |
| 三三 二二 | 一〇 〇二 一〇・五 | 三八 三一 | 二一 一六 二一・五 | 四九 二七 四九・七 | 〇九 〇九 〇九・七 | 二六 〇七 二六・五 | 〇六 一三 〇六・五 | 二五 五 | 〇三 二四 〇三・五 |
| | 一二 | 七 | 一 | 一一 一 一一・三 | 八 三 | 二三 | | | 一 一・五 |
| | 本通り線 | 本通り線 | 本通り線 | 渡船場延長三五間 本通り線 | 本通り線 | 本通り線 | 元風防林線 | | |
| | 四間 | 四間 | 四間 | 四間 | 四間 | 四間 | 二町 | | |
| 三三 二二 | 一八 〇二 一八・五 | 四一 三一 | 一八 一六 一八・五 | 三二 二八 三二・一 | 一四 〇九 一四・一 | 四四 〇七 四四・五 | 〇六 一 〇六・五 | 二五 五 | 〇五 二四 〇五・四 |

| | | | | | | |
|----|--------------|--|---------------|----------|----|-----------|
| 二九 | 川端線 西十八丁目 | 〃 一、七九九番地 一、八〇一 | 三〇五 | | | 三〇五 |
| 二八 | 川端線 十七丁目 | 江部乙村 一、八三〇番地 一、七一二 | 〇八・五 一七 | 十七、十八丁目線 | 六間 | 〇二・五 一七 |
| 二七 | 大原野線 | 音江村一、八六五番地 江部乙村一、八三二番地 音江村ニ通ス | 二二〇 一〇 二二 | | | 二四〇 一〇 |
| 二六 | 石川団体線 | 〃 一、八三二番地 九四四 | 三三二〇 | | | 三三二〇 |
| 二五 | 十九丁目線 | 〃 一、八二一番地 一、四四五 (分岐シテ石川団体、大原野ニ至ル) | 一四・五 二六 | | | 一四・五 二六 |
| 二四 | 十八丁目線 | 〃 一、四五一番地 一、八〇二 | 五〇四 一五 | 本通り線 | 四間 | 五〇四 一五 |
| 二三 | 仲通線 十七丁目 | 〃 三、八六一番地 一、八二七 | 五〇二〇 | | | 五〇二〇 |
| 二二 | 十六丁目線 | 〃 一、八二六番地 一、六五八 | 二五一一 二四 二 | 本通り線 | 四間 | 二八・三 一一 |
| 二〇 | 淀島線 十六丁目 | 江部乙村 一、二二七番地 一、一九八 | 二九・五 二一 一 | 本通り線 | 四間 | 三二 二一 |

| | | | | | | | | | |
|----------------------|----------------------------------|-------------|----------------------|--------------------|----------|----------------------|----------------------|----------|----------------------|
| 三九 | 三八 | 三七 | 三六 | 三五 | 三四 | 三三 | 三二 | 三一 | 三〇 |
| 芳賀農場線 | 田中農場線 | 沼仲線 十一丁目 | 沼廻線 西十一丁目 | 線 西十三丁目 | 足島線 | 西仲線 十六丁目 | 手嶋線 | 手嶋横線 | 手嶋本線 |
| 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 江部乙村 |
| 一、一八八 番地 一、六二七 | 一、七七二 番地 三八四 十五丁目線ヨリ分岐ス | 五八五番地内 | 一、一八六 番地 一、一一三 | 一、七三八 番地 六七五 | 一、一二三番地内 | 一、二五四 番地 一、六六三 | 一、六七四 番地 一、六四一 | 一、一八九番地内 | 一、七九二 番地 一、一八九 |
| 一五六 一五・五 | 〇一九 〇六・五 | 一〇二 | 三〇一 三三・五 | 四〇一 四〇 | 二〇八 | 一四一 一二・五 | 五六八 五六・五 | 一六 | 〇一三 〇五 |
| 二 二・五 | 六 | | | | | | | | |
| | | | | 西一線 | | | | 手嶋本線 | 十七丁目線 |
| | | | | 三間 | | | | 二間 | 三間 |
| 一八六 | 一一九 一二・五 | 一〇二 | 三〇一 三三・五 | 三七〇 三七 | 二〇八 | 一四一 一二・五 | 五六八 五六・五 | 五八五 | 〇一三 〇二 |

| | | | | | | | | |
|----|------|---|----------------------|------------------|----------------|---------------------|------------------|------|
| 四〇 | 手嶋外線 | 〃 | 一、六九三 番地 一、六九五 | 九 | 一三・五 | 渡船場延長 三五間 十九丁四一間 | 九 | 一三・五 |
| 合計 | | | | 三〇 二一 一六・六 | 一 三 二六・七 | | 三〇 〇五 三七・三 | |

4 主要道路の整備

大正九年の道路認定では滝川町・江部乙村内総延長七九里一六町三間(約三二・〇キロメートル)、路線数(地方費道等も含め)一五八路線であったが、昭和五十三年三月三十一日現在には国道二路線二一・九キロメートル、道々六路線一九・二キロメートル・市道五八六路線四二七・六キロメートル、計五九四路線四六八・七キロメートルとなっている。一・五倍の路線延長をみている。

開拓当初は人馬が通れる程度の狭い一間道路であったものが、自動車走りだすと砂塵が上がり、砂利を飛ばし、路面をいため、狭いために道路の整備改良・舗装工事が必要とすようになった。

さらに歩道と車道の分離帯を設けることや自動車から人家を守る防護柵の設置、車道拡幅と工事額の増大となり、市街地域では土地面積に占める道路用地面積の割合が高くなった。交通量がさらに増加すると立体交差にするなど交通問題は自治体にとって主要事業になっている。

(一) 一般国道十二号(札幌〜旭川間)

上川道路の開削は内陸部の開発を促したが、移住者が増加するにしたがいこの道路はますます重要となった。大正九年四月一日国道二十七号となり、昭和二十七年十二月四日一級国道十二号に、また昭和四十年四月一日、一般国道十二号に指定施行されている。

道路の舗装整備が行われたのは戦後のことであるが、本道路の整備は市内道路で最も早いもので、昭和二十四年九月に拓銀角から空知通りを経て望月川までの三五〇メートルの側溝工事を行い、十二月に施工しており、舗装の準備に入った。

滝川町としても都市計画のうえからも関係当局と折衝を続けていたが、北海道総合開発の一環として主要道路を舗装することがまるとり、昭和二十八年九月二十日から舗装工事に着工された。

| 昭和 年度 | 工事区分 | 工事距離 m | 工事区間 | 工事費 千円 | 備 考 |
|----------|------|-----------|---------------------|-----------|----------|
| 二八 | 一次舗装 | 六一〇 | 税務署〜本町 | 三一・一五八 | 幅車道一四・〇〇 |
| 二九 | 同 右 | 四一九 | 同 右 | 六〇・六九 | 〃〃〃九・〇〇 |
| 三〇 | 同 右 | 五五一 | 空知町〜明神町三 | 七・六七八 | 〃〃〃一三・二五 |
| 三三 | 同 右 | 八一〇 | 一丁目〜二丁目 | 三三、七八八 | 〃〃〃一三・〇〇 |
| 三三 | 同 右 | 九八五 | 三丁目〜五丁目 | 三五、〇七九 | 〃〃〃一三・〇〇 |
| 三四 | 同 右 | 四四四五 | 二丁目〜十一丁目 (除く十丁目) | 四〇、二〇〇 | 〃〃〃一三・七五 |

| | | | | | | |
|----|------|------|--------------------|--------|----|--------|
| 五〇 | 修繕 | 二二〇〇 | 土丁目〜五丁目 | | 車道 | 一三・二五〇 |
| 五〇 | 二次改築 | 歩車 | 北滝の川四丁目 | (拡幅) | 歩道 | 一六・五〇〇 |
| 四九 | 修繕 | 二九五〇 | 滝の川五丁目 〜十丁目 | | 東道 | 一一・〇〇〇 |
| 四九 | 同右 | 二五〇 | 滝の川三丁目 〜四丁目 | | 両側 | 四・五〇 |
| 四八 | 歩道舗装 | 一〇三六 | 東八丁目 | | 東側 | 一・五〇 |
| 四八 | 修繕 | 歩車 | 滝の川 | (拡幅) | 歩道 | 一六・五〇〇 |
| 四七 | 歩道舗装 | 五六三 | 西五丁目〜西六丁目 | | 西側 | 一・五〇 |
| 四七 | 二次改築 | 八四〇 | 九丁目〜十丁目 | | 東側 | 一・五〇 |
| 四七 | 修繕 | 歩車 | 黄金町二丁目 〜三丁目 | (拡幅) | 歩道 | 一六・五〇〇 |
| 同 | 同右 | 六〇〇 | | | 車道 | 一六・五〇〇 |
| 同 | 同右 | 三三七 | 七丁目 | | 東側 | 一・五〇 |
| 同 | 同右 | 三〇七 | 六丁目〜七丁目 | | 西側 | 一・五〇 |
| 同 | 同右 | 六七〇 | 一丁目〜二丁目 | | 同 | 一・五〇 |
| 同 | 同右 | 一〇〇一 | 三丁目〜五丁目 | | 同 | 一・五〇 |
| 四五 | 歩道舗装 | 一二三六 | 西三丁目〜西五丁目 | | 西側 | 一・五〇 |
| 四五 | 二次改築 | 三七一 | 滝川市地内 | | 南側 | 一・五〇 |
| 四四 | 同右 | 一四七〇 | 七丁目〜九丁目 | 一一、六二六 | 南側 | 一・五〇 |
| 四三 | 同右 | 一三七八 | 土丁目〜三丁目 | 一四、七七四 | 両側 | 一・五〇 |
| 四三 | 歩道舗装 | 二二六三 | 東三丁目〜東六丁目 | 五八、四九一 | 東側 | 一・五〇 |
| 四三 | 改築 | 歩車 | 一の坂二丁目 | | 車道 | 一六・五〇〇 |
| 四二 | 修繕 | 七四〇 | 十丁目〜十一丁目 | 三五、七三四 | 車道 | 九・八〇 |
| 三九 | 二次改築 | 歩車 | 柴町 | | 同右 | |
| 三八 | 歩道舗装 | 五〇〇 | 明神町〜大町 (38号交差点) | 四一、三七〇 | 歩道 | 一六・五〇〇 |
| 三六 | 同右 | 五八〇 | 十丁目〜十一丁目 | 特殊工法 | 歩道 | 一〇・〇〇 |
| 三五 | 同右 | 四七六一 | 十三丁目〜音江境 | 三八、〇九〇 | 歩道 | 一・五〇〇 |

| | | | | | | |
|----|------|------|-------------------|------|----|--------|
| 五一 | 二次改築 | 歩車 | 北滝の川四丁目 | (拡幅) | 車道 | 一六・五〇〇 |
| 五一 | 修繕 | 二〇〇〇 | 十五丁目 〜十七丁目 | | 歩道 | 四・五〇〇 |
| 五二 | 同右 | 一五七九 | 七丁目〜九丁目 | | 車道 | 一八・五〇〇 |
| 五二 | 歩道舗装 | 四六四 | 六丁目〜七丁目 | | 車道 | 六・五〇 |
| 五三 | 修繕 | 八〇 | 本町局前〜跨線橋 | | 南側 | 二・五〇 |
| 五三 | 二次改築 | 七〇四 | 朝日町一丁目 〜黄金町一丁目 | (拡幅) | 車道 | 一六・〇〇 |
| 五四 | 同右 | 七四〇 | 同右継続延長増 | | 歩道 | 一六・五〇〇 |
| | | | | | 同 | (両) |

昭和二十八年以降三十五年までに旭川までの舗装の一部を除き完了したが、一〇年を経た昭和三十八年度に至り、交通量の増大と破損修復のため拡幅舗装と歩道側溝の整備が始められた。

さらに昭和五十年第三次拡幅工事が施行され、現在は中央バスターミナル角から五丁目までは車道一六メートル、片側二車線となっており、江部乙町十一丁目から十三丁目区間も同様車線となっている。

一の坂跨線橋 一の坂下の根室本線が国道十二号を横ぎり、一の坂踏切は交通停滞と危険であるところから、滝川市では長年の懸案の一つに、この踏切の交差を立体化させたいと考えていた。一の坂は比較的急な坂であったため、自転車で上がる場合は途中で降りて登る事になり、下がる場合は勢いがついて危険である。

自動車普及してくると何十台も並ぶという具合で早く立体交差を願っていた。この方法としてはトンネルを掘って汽車を通すか、高架として国道の上を走らすかということである。

結局は半トンネル式がよいということで国鉄と開発局との間で具

体的な青写真ができ、昭和四十一年五月に工事に着手した。

計画では従来線を約四十メートルほど北側に走らせ、坂の中腹を掘り割って鉄道を通し、そこへ高さ四メートル、長さ一一メートル、幅二七メートル（車道幅一六メートル、歩道五・五メートルを両側に付ける）の跨線橋を架け、坂の頂上部分から削り取った土を南側に盛り上げて、国道の勾配をゆるやかにする半トンネル式の立体交差にすることにした。

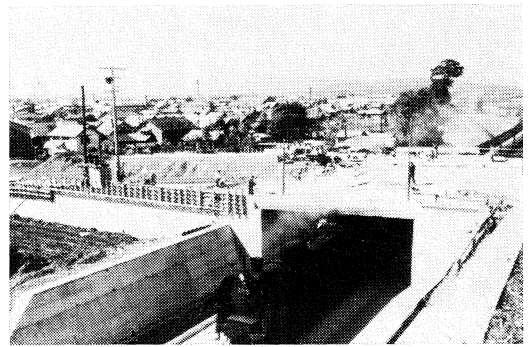
昭和四十一年中は坂の勾配をゆるめる切り土と、鉄道に添って流れる金色川の木橋を永久橋とする工事が行われた。

昭和四十二年に入って鉄道線路の切替を行い、同年九月三日列車の開通をみたが、国道工事については主要道路として交通しや断を長期間できないことから片側通行に配慮しながら工事が進められ、完成が鉄道開通より遅れ、十月一日に完成を見て一般自動車の通行を開始した。

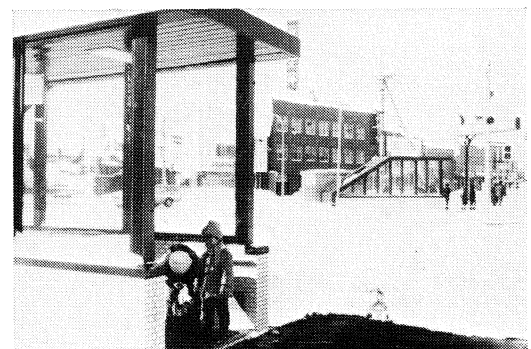
総工費は五億二〇〇万円である。この工事の完成により市内国道十二号は全舗装が完了するとともに交通の円滑化がはかられ、坂上地域の急速な発展をみたのである。

地下歩道 明神町二丁目、花月町一丁目、栄町一丁目の接点部分は国道十二号が折れて走っており、これに市道が三本も交わる五差路となっている。この交通量の多い地点に中央バスターミナルが設置されたことにより、バスの発着と利用客が集中して市内で一番交通量の多い所となった。

また近くに市立第三小学校・明苑中学校があり、国道を横断する



一の坂立体交差



地下歩道

ことから歩行者の安全をはかるうえから、横断歩道橋又は地下歩道の設置の要望が強くなった。

近くに横断歩道橋はあるが迂回する者も多くなるところから、五差路地点では地下歩道の設置が計画され、開発局では昭和四十九年二月十三日地元住民への説明会を市役所で開催し、意見も聴集して同年六月に工を起こした。

ターミナル前から明神町一丁目・栄町方面へ抜ける全長三八メートルが同年十二月に完成し、翌五十年事業はターミナル前から花月町へ抜ける全長一八・三メートルが十月に完成して、歩行者の国道横断に安全と便宜がはかられた。

地下歩道は幅・高さとも二・五メートル、階段部分は幅一・五メートルに作られており、総工費は約八千万円であった。

(一) 一般国道三十八号(滝川・根室間)

空知川沿岸道路として開削されて十勝街道といわれ、十勝道路と称され、大正九年四月一日地方費道札幌・根室線、昭和二十七年十一月四日一級国道三十八号に認定施行され、昭和四十年四月一日一般国道三十八号施行となった。拓銀角を起点として、国道十二号から分岐の道路である。

本道路の整備については昭和二十五年九月起点(拓銀角)から光暁寺前三五〇メートルの側溝工事が始められ、二十七年までの三カ年継続事業としてコンクリート側溝整備を行い、半額が国補助で、半額を町費と一部受益者負担によるものであった。

本格的な改良舗装工事に入ったのは昭和三十一年度からで、拓銀角から三六八メートルを工費七一八万七、一一八円で行った。

この延長部分の工事については従来路線の見直しが行われ、直線で空知川沿いに達し、川沿いの従来道路に継いで行き、東滝川地区では根室本線の跨線橋を新設して赤平に達する計画とした。

昭和三十三年から三十五年まで路線測量、設計及び用地買収と準備に費して、昭和三十六年度は東滝川立体交差及び取付道路を施工した。翌三十七年度は路盤改良が修了して、三十八年十月十日に市内全線の舗装竣工の運びとなった。

三十九年五月起点から歩道側溝の改修に入った。本道路は現在本道の内陸部から富良野・十勝平野を経て釧路・根室へ通ずる重要路線となっている。一日昼間時車両交通量は約五千台である。

昭和五十三年東町の流通団地に沿う路線の一部変更造成を継続中

であり、五十四年度には東滝川地内の歩道造成一、〇〇〇メートルと路面舗装修繕一、九〇〇メートルが実施された。

国道交通量調査表

| 路線名 | 台/一二時間 | | | 年対比率 % | | | |
|-----|-----------------|-------|-------|--------|-------|-------|------|
| | 昭和 | 昭和 | 五年 | 49/46 | 52/49 | | |
| 38 | 東滝川(巡查派出所前) | 六〇五 | 四、六四 | 五、〇三 | 六・六 | 一〇八・四 | 八・〇 |
| 12 | 観測地点 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 |
| 〃 | 明神町(中央バスターミナル前) | 一五八四 | 一五、三九 | 一六、二二 | 六・八 | 一〇四・八 | 一〇・四 |
| 〃 | 一の坂町(一小前) | 一五、一五 | 一四、六四 | 一六、二二 | 六・八 | 三四・五 | 三〇・五 |
| 〃 | 江部乙町十丁目 | 七、八七 | 八、六六 | 九、四四 | 一〇・六 | 二五・五 | 三〇・八 |
| 〃 | 新町(開発事務所前) | 七、六二 | 六、三〇 | 一 | 六・四 | 一 | 一 |

△北海道開発局札幌開発建設部調査「管内概要」▽

(二) 道々の整備

1 滝川・浜益線

明治三十七年滝川から浜益へ通じる道路が完成して、下富良野から浜益までを仮定県道下富良野・浜益線と称し、内陸部から西海岸へ出る主要路線であったが、大正九年四月一日の道路認定に際して浜益・滝川線となった。

本市内は本町五丁目十字路(中川金物店角)から石狩川橋中央までの道路である。本道路は滝川から石狩川対岸へ通じる道路として重



国道12号線(空知大橋から)

要なもので、橋を渡り南は新十津川・浦臼へ、また北の方には雨竜・北竜・沼田・留萌方面に連絡するため、交通量が多く、土木現業所では昭和二十八年年度から舗装に着手した。

これに先立ち、本路線を函館本線が交差しており、駅構内に近い踏切であるところから、列車の入替時の踏切しゃ断時間が長く、交通を妨げるといふ深刻な悩みがあった。

滝川町並びに対岸関係町村は一体となって道及び国鉄に踏切解消、立体交差施工の陳情を続けてきたが、ついに滝川・新十津川・雨竜・浦臼の四カ町村で「道々滝川浜益線滝川地内道路改良工事期成会」を組織して強力な陳情を展開したのであった。

立体交差の工事設計は北海道札幌鉄道局が当たり工事規模は

- ア 架道橋区間延長三五メートル 車道有効幅員九メートル 車道建築限界四五メートル 歩道幅両側二・五メートル
- イ 取付地下道車道延長 二七〇メートル
 - 本町側 一三九メートル 西町側 一三一メートル
 - 歩道斜路延長 九七メートル
 - 本町側 四九メートル 西町側 四八メートル
 - 車道幅 九メートル 歩道幅 二・五メートル
- ウ 町道延長 一六〇メートル
 - 本町側 一〇五メートル 西町側 五五メートル
 - 車道幅 九メートル 歩道幅 三メートル
- エ 道路舗装 四三一メートル
 - 栄町側 二五一メートル 西町側 一八〇メートル
- オ 道路側溝 西町側 二二〇メートル

である。昭和二十八年年度は工事費七〇〇万円をもって中山組が請負って工事の一部に着手、翌二十九年年度は道費一千七百九十九万八

千円余、町費六百四十二万七千円余をもって関係住民の住宅補償その他の補償問題も解決し、昭和三十年三月三十一日道々としての認定があつて、昭和三十年年度から本格的な工事が進められた。

架道橋は三十一年九月二十一日に着工、翌三十二年十二月十一日札幌工業株式会社の施工で開通した。

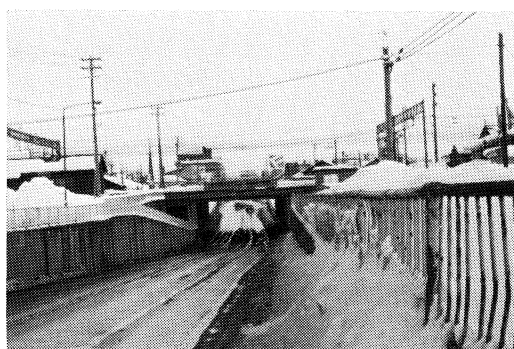
全工事の竣工は昭和三十三年三月となつたが、これによって鉄道踏切の交通不便が解消されたのである。総工費は二億三、三〇六万円であつた。

道路舗装工事については架道橋建設と併行して昭和三十年九月に起点から七二メートル、幅一二・六メートルを実施し、三十二年では西町の土木現業所前まで完了、順次舗装を完了した。

昭和四十年からは起点から歩道側溝の整備を行い、従来のU字溝を埋設円管とした。なお、西町地区には車道と歩道間に自転車道を設ける試みがなされたが、昭和四十七年度の改良舗装で除去された。

近年滝浜線の交通量が多くなり、立体交差地下道の車道が狭く時代に対応されないとの地元からの要望が強いため、昭和四十八年十二月二十五日土木現業所では道路整備拡張計画を策定して地元住民への説明会を開催した。

車道幅一五メートルと歩道三・四メートル両側を延長六〇メートルとし、車道中央に一メートルの分離帯を敷く。本町側道幅一五メートル、西町側二一・八メートルとして立体交差は車道一五メートルの真中に橋脚を立て左右分離、歩道二・五メートル両側とす



滝川地下道（道々滝川・浜益線の函館本線との交差）

の認定では五町三〇間で、この道路は鈴蘭通り線といわれ、商店街として中心市街通りである。

舗装整備されたのも早く、昭和二十八年駅前一〇〇メートルの完成と通り一三〇メートルを中山組が九月一日に着工し十月三十日に竣工、翌二十九年に二二四メートル、道幅一・五メートルを不二建設が、また三十年には二四五メートルを行方など三カ年で全線舗装を完了し、商都滝川の玄関前通りとして印象づけたものである。

商店街の整備も進み、昭和四十六年の夏季から歩行者天国を開催することになり、毎年実施されて全市を挙げての行事に発展したことに、昭和五十年三月三十一日市道へ移管することになった。

これにより道々として新しく滝川駅前から蔵前通り約二百八十メートルを進み左に入る北二丁目通り約三百三十メートルの中央バ

る。この計画の実施については敷地の拡幅を伴うことから地域住民から反対意見が出た。このため話し合いを進めることにしているが、地下道の拡幅を迫られてはいるものの未着手となっている。

2 滝川停車場線（滝川駅前～蔵前通り～北二丁目～中央バス前）

従来の滝川停車場線は停車場通りと称された滝川駅前から名店ビル角までをいった。大正九年四月

ス前に至る六一メートルが同日付をもって道々に昇格認定された。なお、蔵前通り線分は完全補装済となっているが、北二丁目通り線分は未舗装となっている。

3 江部乙・雨竜線

西十二丁目の石狩川沿い少し北側から雨竜の伏古に渡り、雨竜市街に通じる道路として、明治三十年代から利用されていた。

大正九年三月二十四日準地方費道路に認定され、江部乙地区と雨竜地区を結ぶ道路として、雨竜村管理の渡船を利用して往来も繁しく、橋梁の設置は両住民の切望するところであった。

昭和十四年の道会記録に「橋梁を架設せられんことを望む」とあるが実現に至らず、昭和三十二年七月二十五日に道々の認定があつて架橋要望が高まってきた。

昭和三十四年度に市街地区西十二丁目の舗装工事に着手して四七〇メートルを完成、翌三十五年には江竜橋を西十四丁目地先に着工する運びに至り、同四十年九月十八日に竣工した（橋梁延長八〇メートル）。

これにより、従来西十二丁目地先から渡船経由であったものが、西十四丁目を通り江竜橋を経て雨竜市街に至る路線に変更した。

昭和四十三年度は鉄道地点から一、二〇〇メートルの舗装を行い、翌四十四年度はこの延長二、〇〇〇メートルを舗装して、市内全路線の舗装整備が完了した。

4 江部乙駅前停車場線

江部乙駅から江部乙・雨竜線に通じる道路延長一七六メートルの

道々に昇格を要望し、昭和三十六年四月一日に認定され、翌三十六年度中において全線の舗装工事が行われ秋期に完了をみている。

この路線は江部乙停車場線と称したものであるが、駅前商店街から国道十二号までの駅前通り線の道々移管運動が起きた。

昭和三十六年度以降では機会あるごとに陳情要望をしていたが昭和三十八年春に「駅前通り整備促進期成会」が組織され、会長に水林春実、副会長松浦暉明・坪田末吉とほか役員一四名が運動を展開して昭和三十九年十一月六日に道々昇格が決定した。

この道路は「はんがい通り」ともよばれていたもので、駅前から延長四八〇・三一メートル、幅員一〇・九メートルであったが、先に道々昇格した江部乙停車場線を降格町道として延長四三七メートルとなった。

翌四十年春に舗装を開始して九月竣工の単年度完成をみている。

5 江部乙・赤平線

東十二丁目道路は屯田開拓以来、墓地が丘の頂上部分にあるためこの道路の急坂を通ることで多くの人々になじみのある道路であった。さらにその先は旭沢地区として種牛牧場の小作が入って開拓に従事しており、沢を下りると赤平に通じるところから、早くから道路の開削が望まれていた。

特に戦後の開拓者入植もあり、同路線の沿線に四八戸が入り三カ所の集団開拓地約四百六十町歩の開発に伴う交通の確保は死活問題であるとして、昭和二十四年以来運動を進めており、昭和二十八年には江部乙町及び赤平町の町長・町議会議長・農協組合長が連名で

国費をもって開拓農道として道路の新設を陳情している。

その後においても機会あるたびに要望を繰り返してきたが、昭和三十五年からは再び運動を展開し、四十年には江竜橋に関連する町村との連携をはかって期成会活動に入った。

昭和四十二年三月三十一日ついに昇格が決定して道々江部乙、赤平線の認定となった。

道では翌四十三年度から道路改良を進め、旭沢小学校前延長八五〇メートルを特殊改良第一種工事、永久橋一基を建設、四十四年度には東十二丁目十字路の起点から墓地に至る一、四〇〇メートルの改良・舗装を歩道も含め七月に着手、次々と舗装工事を行い、昭和四十九年旭沢地先一、一八〇メートルの舗装を完了して本道路全線舗装となった。

6 北滝の川・東滝川停車場線

本道路は東五丁目道路の延長である東滝川に入り駅前通りと結んで東滝川駅前までの五、一五二メートル路線である。

国道十二号から国道三十八号の短絡道路及び本道路沿線の開発を目的としたものであるが、本道路の延長で空知川に達し対岸の道路に結び歌志内市街地に連絡する産業道路開削整備及び空知川架橋新設の要望はかねてから陳情を行っていたものである。

昭和四十年代に入り滝川市では市域内東五丁目の道々昇格を強く要望し、市においても道路改良を行うなどの努力を重ね、昭和四十七年三月三十一日遂に昇格して、道々北滝の川・東滝川停車場線の認定となった。

滝川市では西五丁目同六丁目間の団地造成を進め、また東四・五丁目間にも住宅団地を造成したために、本路線はますます重要度を

道々一覽表

| 路線番号 | 路 線 名 | 起 点 | 終 点 | 総 延 長 (市内延長) | 幅 員 歩 車 道 道 員 | 市内分 歩 道 延 長 | 認 定 年 月 日 | そ の 他 |
|--------|-----------------|-----------------------|---------------|--------------------------------|--|-------------------------------|-----------|-------|
| 1,024号 | 滝川・浜益線 | 国道十二号分岐点(大町一丁目一番角) | 浜益村柏木国道二三一号交点 | 五四・九一一 _m (二、一九六) | 一三三・〇五〇 _m 二〇二・五五〇 _m | 右一、五五六 _m 左二、一九六 | S 30・3・31 | 全舗装 |
| 3,052号 | 滝川停車場線 | 滝川 駅前 | 滝川市栄町国道十二号交点 | 六一一 (六一一) | 一五五・〇〇〇 二〇四・五〇〇 | 右 五九七 左 五九七 | S 50・3・31 | 未舗装あり |
| 3,326号 | 江部乙・雨竜線 | 江部乙国道十二号交点(西十二丁目一番角) | 雨竜町 国道二七五号交点 | 六、三〇四 (四、〇六〇) | 二〇一・五八・五五 二〇一・五五・五五 | 右 四五〇 左一、五九三 | S 32・7・25 | 全舗装 |
| 3,306号 | 江部乙駅前停車場線 | 江部乙駅前 | 国道二二号交点 | 四三七 (四三七) | 二〇一・六九・二〇 二〇一・六〇・二〇 | 右 四三七 左 四三七 | S 36・4・1 | 全舗装 |
| 3,364号 | 江部乙・赤平線 | 江部乙国道二二号交点(東十二丁目一番角) | 赤平市共和国道三八号交点 | 九、二二一 (六、三〇一) | 二〇二・五九・五五 二〇二・〇五・五五 | 右 六五六 左一、二八八 | S 42・3・31 | 全舗装 |
| 3,776 | 北滝の川 東滝川停車場線 | 北滝の川国道二二号交点(滝の川町四丁目角) | 東滝川駅前 | 五、一五二 (五、一五二) | 二〇一・六九・五〇 二〇一・七〇・七五 | 右四、九四四 左 三七七 | S 47・3・31 | 未舗装あり |

(四) 市道の整備

市道のうち主要幹線となるものは都市計画街路として整備が行われている(注 第五編第二章第四節都市計画区域と整備を参照のこと)。

市道で初の本格舗装造成を行ったのは空知通りである。昭和三十年二月から翌三十一年十一月まで町単独直営により一部造成を行ったが、本格的な改良、舗装は昭和三十三年度と三十四年度の二カ年事業で完成した。

高めつつあり、改良舗装整備を進めるよう要望している。

昭和三十三年には道路延長五二二メートル、幅員二七メートルの改良を行い三十四年七月に舗装に入り十月十日に竣工したものである。

総事業費二、〇九八万円(不二建設が請負い、旧税務署角(現在の栄町菱雄石油スタンド前)から鉄道の地下道までを舗装した。その後は次々と幹線道路の改良舗装を進め、近年は本格舗装のほか簡易舗装の技術を取り入れて、居住地域の舗装も進んでいる。

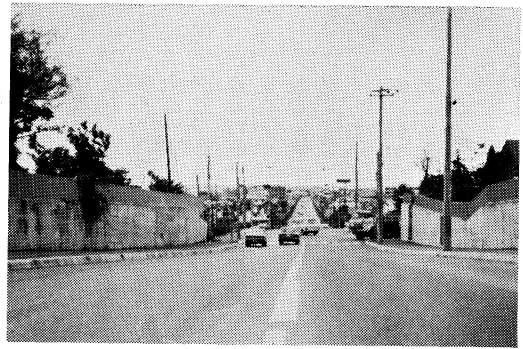
昭和四十一年の旧滝川市舗装率をみると実延長二四六・八キロメートルに対し、舗装済一・二キロメートルの〇・四八六パーセントであり、合併時の四十六年では三九三・四キロメートル実延長に対して一三・八キロメートル舗装で三・五パーセントであったが、五十三年四月一日現在では四二七・六キロメートルに対し、三八・八三キロメートルの舗装で本舗装率は九・一パーセントになっている。さらに簡易舗装を含めると舗装延長は一六〇キロメートルを越えるので舗装率三七・四パーセントに達することになる。

旧滝川市・江部乙町の合併以後の主な市道新設改良事業をあげれば次のとおりである。

主な市道新設改良事業

| 年度 | 事業名 | 工事延長 m | 幅員 m | 事業費 千円 | その他 |
|----|-----------------------|---------------|--------------|-----------|-----|
| 46 | 東町池の前線舗装新設 | 七五・八 | 二一・〇 | 四七、三九六 | |
| | 平和通り線舗装新設 | 三三・〇 | 六・五 | 八、〇六六 | |
| | 東一線道路新設 | 一〇・〇 | 六・〇 | 二〇、三三九 | |
| | 東滝川・江部乙線道路改良 | 六三・〇 | 六・〇 | 一七、四八八 | |
| | 滝の川公園連絡道路新設 (簡易舗装) | 三九・五 〇九四・〇 | 一八・四 二一・〇 | 二〇、五五六 | |
| | 東裡通り線歩道新設 | 一、七・〇 | 一・五 | 一四、七五五 | |
| | 東町池の前線舗装新設 | 一、一七・五 | 六・〇 | 五、六四〇 | |
| | 北大通り、停車場線改良 | 四〇〇・〇 | 六・〇 | 二〇、二七二 | |
| | 平和通り線舗装新設 | 三三三・〇 | 六・〇 | 一九、七七七 | |
| | 東一線道路新設 | 一、二五・五 | 六・〇 | 二九、五五〇 | |
| 47 | 樹園地道路整備 | 六〇〇・〇 | 一 | 三、九六九 | |
| | 西一号通り線歩道新設 | 七〇〇・〇 | 一・五 | 一〇、四七七 | |
| | 東二丁目通り線舗装新設 | 七三三・〇 | 六・〇 | 五、八三三 | |
| | 東滝川・江部乙線舗装新設 | 八六六・〇 | 五・五 | 一六、三三五 | |

| 年度 | 事業名 | 工事延長 m | 幅員 m | 事業費 千円 | その他 |
|----|----------------------|-----------|---------|-----------|--------------|
| 48 | 北大通り停車場線特二 同 右 特四 | 四九・五 | 六・〇 | 三〇、九〇三 | |
| | 西一四丁目線凍雪害防止 | 八六〇・〇 | 六・〇 | 一三、四二五 | |
| | 樹園地農道網整備 | 四六〇・〇 | 五・五 | 一三、五七〇 | |
| | 生活道路舗装新設 | 二、七七〇 | 六・〇 | 五、四九二 | |
| | 見晴通り線舗装新設 | 六〇〇・〇 | 七・〇 | 三、二八八 | 大町地区 |
| | 西一号通り線歩道新設 | 一、二九三・〇 | 六・〇 | 三、一九〇 | |
| | 東一三丁目線改良 | 四六四・〇 | 一・五 | 二、一三六 | |
| | 東一三丁目線改良 | 三三七・八 | 六・七八 | 三、六三二 | |
| | 西一四丁目線凍雪害防止 | 一、〇五四・五 | 五・五 | 三、二〇九 | |
| | 東二丁目通り線舗装新設 | 六四〇・〇 | 六・〇 | 二七、四四九 | |
| 49 | 西第二授業場通り歩道新設 | 六五三・〇 | 一・五 | 三三、〇六六 | |
| | 樹園地農道網整備 | 二、五四一・〇 | 五・五七〇 | 七、七三四 | |
| | 北一条通り線舗装新設改良 | 二五九・四 | 六・〇 | 一五、〇二九 | |
| | 泉町仲通り線舗装新設 | 二〇一・四 | 六・〇 | 一五、〇二九 | |
| | 石狩川沿岸通り道路新設 | 二五三・三 | 七・三五 | 一〇、五五〇 | 生活道路 繰越明許 |
| | 石狩川沿岸通り線新設 | 八五〇・〇 | 五・五 | 五〇、二七七 | |
| | 東一線改良 | 一八六・五 | 五・七〇 | 五四、七五四 | |
| | 広域農道整備 | 三三三・〇 | 五・五 | 一一、一〇〇 | |
| | 西一四丁目線舗装新設 | 一、〇五五 | 八・〇 | 一七、二九三 | |
| | 西一四丁目線舗装新設 | 六八二・〇 | 五・五 | 一五、三三九 | |
| 50 | 西三丁目通り線改良 | 二二八・〇 | 六・〇 | 二二、二三五 | |
| | 東一七丁目線凍雪害防止 | 三二二・〇 | 五・五 | 一一、〇九三 | |
| | 東二丁目通り線舗装新設 | 六九・六 | 六・八〇 | 一一、〇五四 | |
| | 東二丁目通り線外改良 | 三〇三・五 | 八・〇 | 一一、七〇三 | |
| | 江部乙東地区樹園地農道 | 九六四・〇 | 五・五 | 三、九五五 | |
| | 江部乙南地区 同 右 | 六九三・〇 | 五・五 | 四、六六六 | |
| | 仲一七丁目地区農道整備 | 三三七・〇 | 五・五 | 一八、二四六 | |
| | 東一三丁目線舗装新設 | 九〇〇・〇 | 八・〇 | 九、五五〇 | |
| | 広域農道整備(負担金) | 九六六・〇 | 六・八〇 | 一四、〇〇〇 | |
| | 西第二授業場通り線歩道新設 | 三六二・〇 | 一・五 | 一四、七四一 | |
| 49 | 東四丁目通り線舗装新設 | 一、〇〇〇・〇 | 五・五 | 二七、七六三 | |
| | 一四丁目線舗装新設 | 九三九・〇 | 五・五 | 二、七七三 | |
| | 一九丁目北二線改良 | 三九九・〇 | 五・五 | 三、二六九 | |



東二号線

空知川の氾濫を防ぐため、大正十二年十一月から一カ年を要して築堤した旧空知川堤防は町民の安全を守ってきたが、昭和四十九年には新しく東滝川から空知川沿いを空知町まで堤防ができることになり、不要となってきた。

これ以前に市街化が拡大して東町地区に相当の住宅が建ち並び新町地区にも早くから居住者があるところから、新堤防の完成が待た

しが悪く、市街地発展の邪魔になるところから、石狩川開発建設部では昭和四十九年五月から撤去することになり、市ではこの堤防廃土を埋立地や道路新設地に利用して、堤防跡地は市内の主要道路である東二号通り街路の整備をする計画がもたれた。

この道路は国道十二号と国道三十八号を結ぶ短絡道路となるので中心市街地区の交通緩和にもなり、ただちに昭和四十九年から工事に着手され、翌五十年には四車線の舗装新設を完了している。

また本道路と文化通りの交差点には地下歩道を設置して歩行者の安全をはかった。

さらに五十一年度から五十三年度には国道三十八号線から根室本線までの堤防撤去跡の舗装新設を継続して、東二丁目までの完全舗装道路に生まれ変わった。

この事業内容は次のとおりである。

れていたものであった。

新堤防の築堤が完成すると旧堤防は市街を分断する形となり見透

| 年度 | 区分 | 延長 | 幅員 | 事業費 | 請負人 | 工事期間 |
|----|------------|---|----------------------------|---------------------------|---------------|--|
| 49 | 舗装 地下歩道 | 二〇四・九一 三九・五 m | 車道一五・〇 歩道二×三・五 二・〇 m | 三一、六九三 八、八五七 千円 | 不二建設 | 49・8・19 49・11・15 49・5・5 49・12・7 |
| 50 | 地下歩道 舗装 | (上屋二棟・照明一三基、ポンプ室) 六・二五㎡ 水中ポンプ 五八九・六 一五〇・二二・〇 | 一八〇・二二・〇 | 七、八六八 七八、七四四 | 不二建設 | 50・7・1 50・8・8 50・5・14 50・10・20 |
| 51 | 改良・舗装 | 八八二・〇 | 一八〇・二二・〇 | 一九三、一三七 | 不二建・居林・中山・斉藤組 | 51・5・28 52・3・30 |
| 52 | 舗装 | 九八九・〇 | 車道一〇・七・五 歩道七・五 | 八八、〇五二 | 不二建・居林組 | 52・6・2 53・2・10 |
| 53 | 舗装・用地 | 七三二・七六 六二七・〇 | 同 右 | 七一、五三四 四五、〇〇〇 三、四八二 | 不二建設 “(用地) | 53・5・4 53・10・14 53・4・1 53・6・30 |

道路の除排雪

経済社会の発展により、日常生活は全国津々浦々で平準化され、集落を形成しているところでは雪国で豪雪地帯であつても、社会活動が止まることなく営まれるようになった。

昔は冬の訪れとともに交通は途絶え、自給自足の生活を余儀なくされて、生活範囲も狭いものであつたが、道路整備が進み、自動車の発達普及は生活の向上をもたらし、交通の確保は日常生活に不可欠となつたのである。

したがつて雪国であるからといって冬期間の交通確保を怠る事ができないものとなり、毎年降雪排雪の拡張が行われている。

国においても雪寒地域の措置として昭和三十一年の国会で「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」が成立し、新しい除雪機械の開発研究、整備、そして膨大な除雪に要する経費の助成など、国が率先して道路の除雪事業に関して力を入れることになつたのである。

積雪地域とは二月の積雪の深さが最大値の累年平均が五〇センチメートル以上の地域であり、寒冷地域とは一月の平均気温の累年平均が摂氏零度以下の地域である。累年平均とは最近五カ年以上の平均である。

日本国土でこの地域は中国地方の日本海側と山岳地以北の中部・近畿と東北地方・北海道の国土の六一パーセント、人口では全人口の四分の一が雪寒地帯となつている。

昭和三十二年度以降に除雪整備が進み、三十五年度以降は急速な除雪延長をみている。

昭和三十七年一月二十四日滝川市では道路管理者・商店街の関係者が集まり「除雪対策連絡協議会」が開かれた。会則の認定、役員が選出されて除排雪について協議があつて動き出したのである。

会長に市長、副会長に中央バス・日通・商工会議所から選出され商店街単位に支部長や副支部長を置いた組織とし、明るく歩きやすい商店街をつくる事が決められたのである。

昭和四十年代に入ると市道の五〇パーセントを超える除雪延長となり、同四十五年度からは中空知広域市町村圏組合が発足して、ロータリー式スノーローダーが稼働することになって市街中心地の排雪も行ふようになった。

市道の除雪延長状況は次のとおりである。

| 年度 | 市道延長 (km) | | | 除雪率 % | 機械保有状況 | | | | 備考 | |
|----|-----------|----|-----|-------|--------|-------|------|-------|----|---------------|
| | 一種 | 二種 | 三種 | | 計 | ロータリー | トラック | グレーダー | | ドローダー |
| 48 | 四七九 | 〇七 | 一五九 | 二〇五 | 二五三 | 一 | 四 | 六 | 五 | |
| 47 | 四七九 | 五六 | 四八五 | 一〇八 | 二〇八 | 一 | 四 | 六 | 三 | |
| 46 | 三三三 | 五五 | 四〇四 | 一〇五 | 一五二 | 一 | 四 | 六 | 三 | |
| 45 | 四六五 | 五六 | 四〇四 | 一三六 | 二〇六 | 一 | 三 | 五 | 六 | |
| 44 | 三五四 | 四七 | 三三三 | 一〇六 | 一五二 | | | | | 旧滝川市 旧江部乙町 |
| 43 | 一四七 | 一 | 七二 | 六九 | 一〇四 | | | | | 旧滝川市 旧江部乙町 |
| 42 | 一四六 | 一 | 五〇 | 一三三 | 一八八 | | | | | 旧滝川市 旧江部乙町 |

| | | | | | | | | | |
|----|-------|------|-------|------|-------|---|---|---|---|
| 49 | 四〇五・四 | 八七・八 | 五四・八 | 二〇・五 | 二六三・〇 | 一 | 四 | 六 | 五 |
| 50 | 四〇〇・八 | 八六・三 | 六四・三 | 二〇・五 | 二七三・〇 | 一 | 四 | 六 | 五 |
| 51 | 四八七 | 九三・八 | 一六七・七 | 二〇・五 | 二六二・〇 | 一 | 四 | 六 | 四 |
| 52 | 四七六 | 九三・一 | 一七六・八 | 二〇・五 | 二七三・六 | 一 | 三 | 六 | 七 |

除排雪センターと江部乙モータープール

除雪用車両を格納する

車庫は昭和三十六年に新町三丁目一二三・五番地に建設され、保有車両の増加に応じて小規模のものが数カ所に設置されて格納されていた。

この建設当初は市街地のはずれに当たるところから車庫附近は住宅も少なく、深夜から早朝にかけての除雪のために除雪機械が動き出す騒音も施設としての役目上、話題とならなかったが、住宅が密集してくると騒音と排気ガスの公害問題として取り上げられ、近くに明苑中学校の建設決定に及んで車庫移転の要望が強くなった。

さらに除排雪路線の拡大延長は時代の趨勢でもあるところから車両の質向上のために大型化をはかり、車両増加の必要性もあり、車庫の分散は管理上においても好ましくないことから新車庫を建設することになった。

新車庫は除排雪車両等三〇台を格納する「除排雪センター」として流通団地内に用地を求め、昭和五十三年八月十日に着工した。

- 設置位置 東町十八番地 中空知交通運輸関連団地
- 敷地面積 六、二一四・八平方メートル(取得額四、三〇六万八、〇〇〇円)
- 建物 鉄骨造平家建一部二階建 延面積一、三二〇平方メートル
- 車両格納 三〇台

建築費総額 八、八七七万一、〇〇〇円

内訳

建築工事 八、一七八万二、〇〇〇円 請負 香西建設

電気設備 四〇八万円 坂本電気商会

給排水設備 二九一万円 北星観光KK

同年十一月六日に竣工する運びとなり、この冬からの稼働に効果的な運営が行われている。

また江部乙地区については別個に土木機械の格納施設が確保されているもので、昭和四十六年の両市町合併の年に江部乙町八五六番地に八、一二九平方メートル敷地に「江部乙モータープール」として鉄骨造平家建延面積二一八・五平方メートルの建設を行い、同年十月二十五日起工、翌四十七年三月三十一日に完成している。

工事請負は平野建設で工事額四六八万円であった。その後江部乙統合小学校の新築に伴う通学児童の遠隔地通学のため、スクールバ



江部乙モータープール



除排雪センター

ス通行に対処して、「スクールバス車庫」を増設することになり、昭和五十年五月十五日着工、同年七月三十日竣工の八三・五二平方メートルが併設されている。

5 高速自動車国道

昭和三十年代の国民経済の急速な成長・発展に伴い、自動車交通量の増加に対処するため緊急に道路整備が必要となってきた。

この道路整備の一環として有料道路の建設管理を総合的かつ効果的に運営するための全国的公企業体として、日本道路公団が昭和三十一年四月十六日に設立された。

道路建設に要する資金の大部分は民間資金（道路債券）を導入しており、その他に政府出資金（資本金）、業務収入（通行料金）により構成されている。

国においては高速道路は不可欠なものとして、産業立地及び国民生活領域の拡大を増すとともに産業発展の基盤であり、全国的な高速自動車交通網を形成させるため、国土を縦貫させ又は横断する高速自動車道を開設し、また、これに関連して新都市及び新農村の建設促進をはかるとの目的をもって、昭和三十二年四月十六日法律第六十八号「国土開発幹線自動車道建設法」を制定させた。

これにより昭和三十二年から高速道路の建設に着手、建設計画では七、六〇〇キロメートル、うち四、八〇〇キロメートルが建設中であるが、既に名神・東名高速道路を始め、中央、北陸、東北、中

国、九州などの自動車道が供用され総延長は二、二〇〇キロメートルに達している。

また、一般有料道路は五三年度までに五二道約七百十キロメートル、フェリー三航路約五十五キロメートルを供用している状況である。

高速道路とは 高速道路とは「出入はインターチェンジに限られた往復が分離された自動車専用道路」のことである。

自動車以外の車両の通行及び人の立入りはできないようになっており、交差する道路・鉄道・川などはすべて立体交差として、往復分離はそれぞれの車道を切り離して造るか、中央分離体で仕切って車道とするものである。

道路での横断やUターンを禁じてあるので対向車相互の衝突・眩光障害はもちろん並列走行車との接触もほとんどなく、一般道路に比べ安全で決断な走行ができるのである。

高速道路がもたらす直接的な効果としては、走行費の節約・輸送時間の短縮、疲労度の軽減、荷傷みの減少、梱包費の節約、交通事故の減少などがあり、間接的なものとしては生産輸送の合理化、工業開発、市場圏の拡大、未利用資源の開発、現存道路の交通混雑の緩和など数多くあげることができる。

道路構造については高速で安全に自動車を走らせるため、一般道路とは違った機能構造をもち幅や曲がり具合、勾配などに配慮された設計となっている。

道路の姿かたちを幾何構造とよんでいるが、高速道路はす

べてこの基準によるもので、幾何構造は横断構造と線形とに分ける。

横断構造とは道路をま横に切った断面で車道・路肩・分離帯の幅や形がどうなっているかということであり、線形とは道路の曲り具合のことで、平面的にみたものと、縦の方向にみたものである。

この幾何構造を決定するうえで基本となるのは、設計速度(制限速度)である。これに交通量や地形も加味して決められるが、設計速度が時速一〇〇キロメートルの場合は標準横断面のとおり、平面線形の基準は半径七〇〇メートル以上、縦断線形の基準は勾配三パーセント以下となる。

路面は往復四車線土工区間の道路では路面の幅は約二十四メートルである。

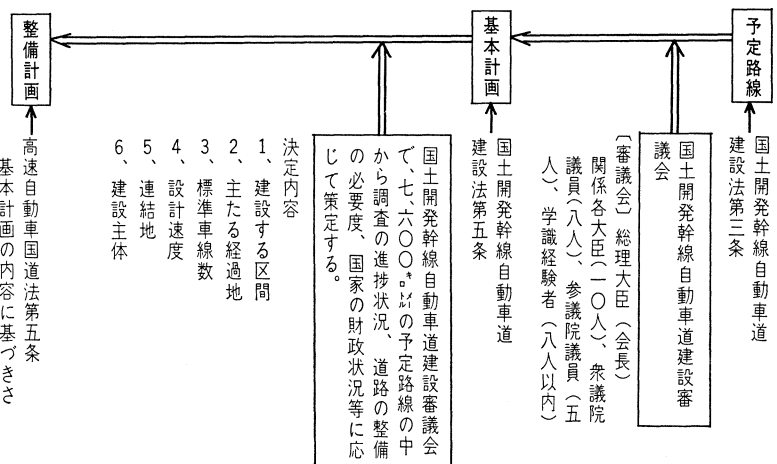
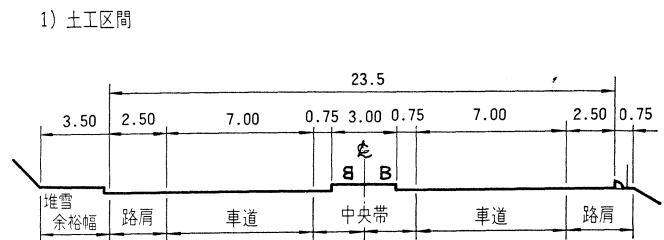
計画の決定手順 高速道路が計画決定されるまでの手順として、北海道においては北海道開発局が基本的な調査を行う。次いで道及び市町村と協議調整のうえ、基本計画及び整備計画が策定される。

その後、建設大臣から日本道路公団に施行命令が出され、公団の調査及び建設が始められることになる。

北海道縦貫自動車道 国土開発幹線自動車道の一環として建設されるもので、広大な土地を有する北海道の潜在的発展力を有効に發揮させ、都市と農村を通じ均衡ある発展と道民の生活安定と向上に寄与することを目的としている。

北海道を南から北に貫く高速道路として、函館から稚内までの総延長六二〇キロメートルが計画され、このうち千歳市から広島町間

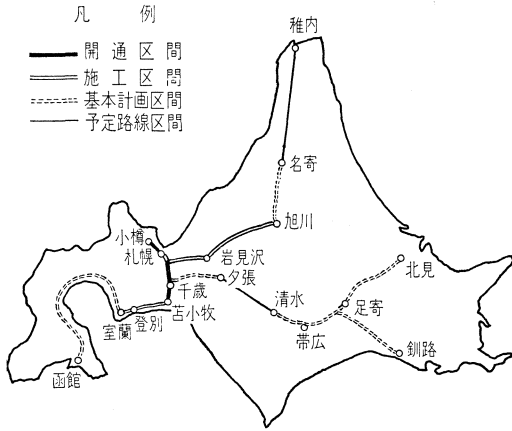
標準横断面図



高速自動車国道法第五条
基本計画の内容に基づきざ
らに調査を進め、建設路線
の概要がある程度はつきり
した形で定められる。

二二三・三キロメートルは昭和四十三年四月、苫小牧市から千歳市間
二六キロメートルは昭和四十五年六月、広島町から岩見沢市間四四
キロメートルは昭和四十六年六月、登別市から苫小牧市間四九キロ
メートルは昭和四十七年六月、岩見沢市から鷹栖町間九二キロメー
トルは昭和四十八年十月、虻田町から登別市間三四キロメートルが

国土開発幹線自動車道図



昭和五十三年十一月にそれぞれ施行命令を受け建設に着手した。このうち千歳 I・C (インターチェンジを「I・C」と略した) から北広島 I・C 間は昭和四十六年十二月に、千歳 I・C から苫小牧 I・C 間は昭和五十三年十月に開通している。

岩見沢市から滝川市までの建設計画 昭和四十六年八月に基本計画が決定され、昭和四十八年十月十九日、一六区間に整備計画が決定されると同時に、日本道路公団が施行命令を受けた。岩見沢から鷹栖町間九二キロメートルが決定されたのである。道路公団は直ちに地質、文化財などの事前調査に入ろうとしたが、石油ショック問題が起きて総需要抑制、経済減速などにより、調査は一時中断されていた。

昭和五十年に入つてようやく調査を再開、五十二年九月に路線決定をするところもあつたが、岩見沢から旭川間など一〇区間は決定されなかつた。

同年十月自動車道建設審議が行われ、翌五十三年三月二十四日岩見沢から滝川市間の実施計画認可があり、続いて同年四月二十八日路線発表があつた。

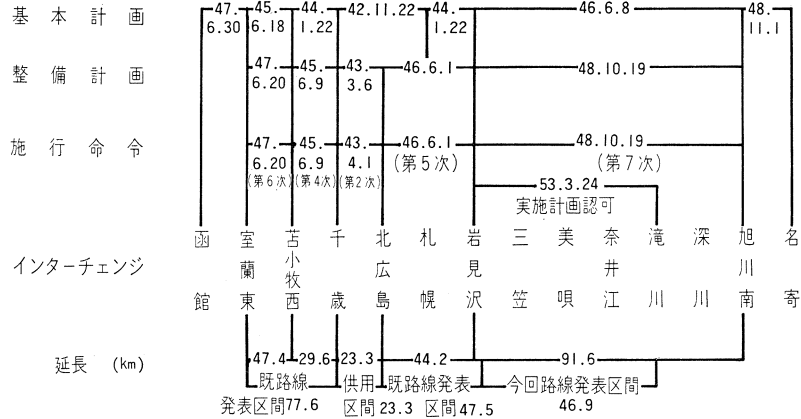
これにより本格的な着手

となり、同年七月一日日本道路公団札幌建設局滝川工事仮事務所を栄町一丁目安田生命ビル内に開設して業務を開始した。五十四年八月七日新町に竣工の事務所開きを行い、昭和六十一年開通の目標に向かつて事業推進に努めることになった。

◎事業決定事項

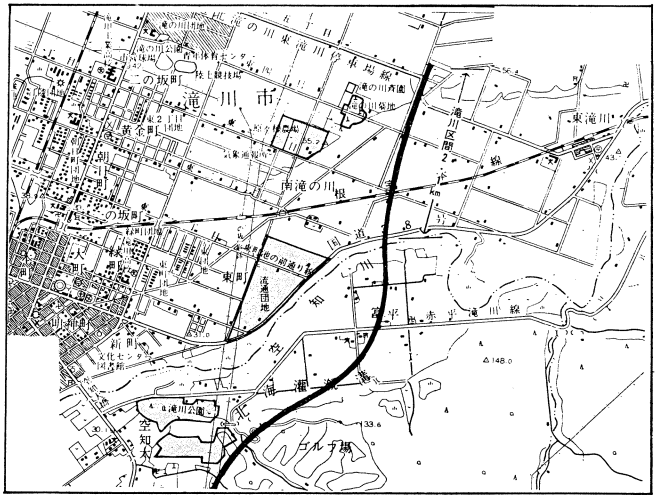
- 1 経過する市町村名
岩見沢市、三笠市、美瑛市、奈井江町、砂川市、滝川市、深川市、旭川市、鷹栖町
 - 2 車線数 四車線
 - 3 設計速度 岩見沢～深川 時速一〇〇キロメートル
深川～鷹栖 時速 八〇キロメートル
 - 4 連結位置及び予定施設
三笠市 道々三笠停車場岩見沢線
美瑛市 道々美瑛炭山線
奈井江町 道々奈井江上砂川線
滝川市 一般国道三八号
深川市 道々豊里深川線
旭川市 道々近文停車場嵐山公園線
おおむね五カ所設置
 - 5 乗合旅客自動車停留施設 おおむね五カ所設置
 - 6 着工年度 昭和四十八年度
 - 7 工事に要する費用の概算額 約一、五六〇億円 (昭和五十三年十一月変更)
 - 8 施行主体 日本道路公団
- ◎着手から完成まで
- 施行命令 岩見沢市～鷹栖町間(第七次)昭和四十八年十月十九日
実施計画認可 岩見沢市～滝川市間 昭和五十三年三月二十四日
北海道開発局から施行命令区間の基本計画及び整備計画の調査・内容を引き継ぎ、再度日本道路公団で経済・地形地質、関連公共事業、用地及び物件、文化財などを再調査すると共に、地元市町村等との設計打合せや意見調整を行

事業経緯と区間距離



<日本道路公団事業説明資料>

滝川区間予定路線図



路線発表
事業概要説明
土地立入説明
路線図を地元市町村に発表 昭和五十三年四月二十八日
地元関係者に対し、事業の概要を説明し、事業に対し理解を得るとともに、測量、地質調査等のため土地立入りの了解を得ます。

い、路線を決定し工事実施計画書を作成して建設大臣の認可を受ける。

道路の建設により周辺地区の環境も変化してくることもあるので日本道路公団では環境基準を保全目標として良い環境の保全に努めることになっている。

合理的な施策を進める必要がある。

高速道路路側の対策としては、計画に当たって自然環境、生活環境をできる限り保全するよう配慮し、設計施工に当たっては遮音築堤

環境対策

騒音や排気ガスの発生源である自動車の改良をはじめ、交通規則、交通取締りの強化、沿道の土地利用の合理化など多面的かつ総合的な施策を進める必要がある。

完成 工事着工

用地交渉 用地面積、補償物件等が確定した後、土地及び補償価格について交渉し、成立すると契約、調印を行う。

幅杭設置

協議、設計が終わると道路敷となる幅が決定するので、幅杭を打ちその後、用地測量を行う。

設計協議

実測図に基づいて道路本体の設計のほか、付替え道路、測道などについても地元関係者と協議しながら設計する。

路線測量

現地地質調査 地元関係者の了解を得て現地で地質調査(ボーリング)や路線測量等を行い、各種必要な図面を作成する。