

朝里叢書 第三卷

札幌交通史

小林 廣 編

札幌交通の今昔を語る

# 札幌交通史

発行 小樽・朝里まちづくりの会 朝里遺産部会

朝里叢書第三卷の発刊にあたって

北海道小樽市朝里地区は昭和十五年に小樽市に合併されるまで、旧朝里村として独立した行政区域であった。この郷土・朝里への深き思いにかられて、昭和初期に、記録伝承の湮滅を憂い、古老、先達に故事来歴の聞き取りを行い、膨大な資料を残した先人がおられた。楽堂、小林 廣翁、その人である。

平成十二年、小樽・朝里のまちづくりの会は、かの資料を朝里郷土遺産に指定した。同会の朝里遺産部会はこの資料を朝里叢書として逐次刊行することを企画した。

編纂にあたって、心掛けたことは、著者の記述の忠実な再現であった。原文は、国語表記に関する、昭和四十八年の「送り仮名」、昭和五十六年の「常用漢字」、昭和六十二年の「現代仮名遣い」に関する文部大臣への答申が出そろった時代より前の記載であるため、原文を尊重した。

朝里叢書第三卷は二部構成である。

「札樽交通發達史」は「札樽交通の今昔を語る」と題して、昭和九年五月三十一日より八回に渉り小樽新聞に掲載されたものである。この記事を底本としたが、自筆の「札樽交通發達史」の写しが子息小林定典氏宅に残されており、これを参考とした。

また、氏の著作では無いが、道庁札幌土木工事事務所から「札樽國道小樽錢函間改良工事寫真帖」が発行されている。資料として関係が深いので之を復刻した。これには「札樽國道工事概要」が付記されている。

平成十七年 二月

NPO法人 小樽・朝里のまちづくりの会

朝里遺産部会を代表して

末永 通

# 目次

一	札樽交通發達史	4	朝里隧道（其一）	42
二	札樽國道小樽錢函間改良工事寫真帖	30	朝里隧道（其二）	43
	緒言	31	朝里橋（其一）	44
	札樽國道改良工事平面圖	折込上	朝里橋（其二）	45
	札樽國道改良工事縱斷面圖	折込下	盛土土羽打仕上（其一）	46
	聖蹟御膳水	32	土工仕上	47
	神居古潭	33	碎石作業	48
	朝里村山ノ上	34	碎石砂利敷	49
	小樽市遠望	35	防險柵	50
	錢函市街	36	土砂運搬	51
	張碓瀧	37	岩石堀鑿	52
	就勞	38	法留石垣工根堀	53
	寄宿舎	39	盛土個所素地段切	54
	朝里隧道西口切割工事（其一）	40	完成道路	55
	朝里隧道西口切割工事（其二）	41	張碓隧道（其一）	56
			張碓隧道（其二）	57
			張碓隧道（其三）	58

張碓隧道（其四）	5	9	工費	7
張碓隧道（其五）	6	0	道路敷地	7
岩石爆破（其一）	6	1	土工	8
岩石爆破（其二）	6	2	橋梁	8
盛土土羽打仕上（其二）	6	3	隧道	8
路面輾壓	6	4	勞力	8
張碓橋（其一）	6	5	工事材料	8
張碓橋（其二）	6	6		9
張碓橋	6	7		
錢函拱橋（其一）	6	8		
錢函拱橋（其二）	6	9		
錢函拱橋（其三）	7	0		
終點附近	7	1		
三 札樽國道工事概要	7	3		
道路沿革	7	3		
改良線ノ位置	7	4		
工事施行ノ方法	7	5		

## 札幌交通發達史

「札幌交通の今昔を語る」

小林 廣

北海道の京濱と云はれ阪神と稱される札幌小樽間の交通が、京濱、阪神に比し、半世紀ほど遅れたのは、誰しもが不思議に思ふ所であり慨嘆する所でもある。皇紀二千五百九十四年、即ち本年は光輝ある日本の飛躍であり友邦満州の跳躍である。我が北海道の文化も確かに一大躍進の年であらねばならぬ。わけて札幌間の交通史に特筆大書すべき記録を提示したことは両市並中間町村の悦喜するばかりでなく、少くとも北海道人舉（こぞ）って祝福すべき價值十分であると思ふ。

「札幌國道完成」この文字も言葉も我等の耳

目に何と心よい衝動を與へることか。近くこれが開通式を舉行され、省營バスの運轉となり、三四年型の素晴らしいパッカードが風の如くに飛ぶ事であらうがこの際この場合如何に「札幌國道」が生れ出づる悩みを續けて今日この祝ふべき誕生となったか、その過去を顧み、其の發達沿革を明らかにするも敢て徒爾ならずと信ずるものである。

パッカード II 【商標】米國 Packard 社製の乗用車、一九五六年型を最後に生産停止され一九五八年同社は倒産した

史を按ずるに・・・と如何にも鹿爪らしく出るが、抑（そもそも）北海道の文化發祥は何であるかと云へば漁業の勃興に起因するのは否定する事が出来ない。従つて海はその波のうねりと共に、和人を奥地へ奥地へと運び行き小樽内

沿岸には慶長年間今を距る三百三十年前早くも八木勘右衛門と云ふ男が福山から来て漁業に従事したと云ふのを以ってしてその古きが察せられる。

その時分は勿論札幌などは野獣怪禽の巢窟であつたらう。松前藩が無禄であつたが故に政治無方針主義を執つた譯でもなからうが、先づ人間の棲まざる所施政の要なきは理の當然、只、漁業の利益の頭を刎ねる一方法として藩臣に西海岸一帯を分與し、その藩臣領地に漁場請負人あり、漁場請負人はまた運上屋を建設して支配人を置き、利益の中間搾取機関を多くした。いはゆる二八取りで、二割の税金は當節ならば筵旗ものであらう。この故に文禄二年からは小樽内領は藩臣氏家新兵衛の領地であり漁場請負人は初代恵比須屋彌三右衛門の二代目からであつた。この恵比須屋は岡田姓を名乗り、後代々繼

承して十代岡田八十六時代の慶應元年請負人制度廢止まで二百數十年間小樽内領の開發に努力した功績顯著な家柄で何かの機會には小樽市及朝里村では旌表する必要があらうと云ふものだ。

旌表しせいひよう、人の善行をほめて、広く世間に示すこと。旌頭。

小樽内開發の恩人として尚また一人の偉大な人格者がある。それは誰か？。幕吏近藤重蔵守重その人で、これは小樽内のみならず大きく云へば北方開發―北海道、樺太、千島―の大恩人なのだ。

文化四年幕命により西蝦夷地一帯巡視した守重は、小樽内開發について重要建議を奉り左の如く述べてゐる。

高嶋並小樽内は其間一里計りにてテミヤと

申西蝦夷地第一の上湊之れあり、西海往來の船々は毎度此處に日和待仕り四季とも荒なく廻船冬分浮圍相成其上高嶋へは鯨取りの者極月末より正月へ掛け五六月迄は圖合船一艘へ凡十人程宛乗組三百艘も入込み候儀にて小樽内より石狩迄の間レブンノツカと申處迄に鯨取小屋二三百箇所は立續き之れ有り、此人數凡二千有余人は亦非常の節遣ひ方可有之候云々

と、百三十年前の小樽内沿岸の景況眼の前に髣髴たりではないか。然しこの時分は何千人の和人がゐやうとも、それは荒くれ立った髯男ばかりで、女と云へばメノコ以外金の鞋を履いて探しても一人としてゐなかったと云ふのはあまりに有名な話では有るが、元禄四年から松前藩は神威岬以北への婦女通行を禁止してゐたからで戀人の後を追ふ乙女の戀情も「忍路高嶋及びも

ない」ものであつたのだ。

日和待日航海に際し、よい風や天候を待つ事

極月日十二月

圖合船日ずあいぶね、松前藩の場諸制度に使われた船で、最初は縄綴船で後、弁財船となったが、七十五石積までに限られていた。さらに天保十二年（一八四一年）以降は冥加金を納めると二百石積み迄の船が許された。（小樽文化史、第三節銀鱗文化三、本文五四頁）

船幅六尺六寸より七尺五寸まで、二、三人づつ乗り組む船

（函館市史、通説編第一卷四〇二頁）

髣髴日ほうふつ、ありありと思ひ浮ぶさま

鞋日わらじ、草鞋

忍路高嶋及びもない日民謡「江差追分」の一節

そこで愈々本題に入つて道路の事となるが守重の文中「小樽内ヨリ石狩迄ノ間レブンノツカ

ト申ス處マデ鯁取小屋二三百箇所ハ立續有之」  
と云ふ當時のこと、勿論往來する小徑くらいは  
あつたに違ひないことは、これより約二十五年  
前の天明年間の概況を見ると、今は小樽市内の  
若竹町、當時のフレシマあたり町並通りとあり、  
朝里川には橋を架し、カムイコタンには大岩の  
内を通る事となつてゐる。蓋しこれが札樽間交  
通の濫觴なんである。

濫觴Ⅱらんしょう、物事のはじまり

安政元年幕吏堀織部正利熙、村垣淡路守範正  
等が小樽内を巡視し、翌二年二月西蝦夷地一帯  
の道路開鑿方を幕府に建議した所、幕府も蝦夷  
開發は松前家に委ねたばかりではその發達を期  
し難きを知り、松前藩を他に封じ幕府の直轄と  
して、箱館奉行をして全島を総轄せしめた。こ

の年箱館奉行の勘定格元締役梨本彌五郎と云ふ  
豪氣な男が、女人禁制の神威岬を妻女を伴ふて  
通過しカムイの心膽を寒からしめたのが動機と  
なり、翌三年にはこの神威岬婦女通過を解禁し  
た。そこで待つてたばかりに異性の洪水とな  
り、奥地の文化が年一年と進展して來たと云  
ふ譯だが、その年箱館奉行は全道の各漁場請負  
人に諭告を發してその領分内の道路開鑿を強要  
した所、ここで初めて札樽間の道路らしい道路  
が開鑿されることになつたもので、小樽内の請  
負人は恵比須屋半兵衛で、翌安政四年四月熊確  
から起工し、六月錢函までの道程二里半、勿論  
山谷を迂曲した道路ではあるが幅員二間の道路  
が竣工した。現在の平坦たる國道四號線の前身  
が即ちこの七十七年前の恵比須屋道路なのであ  
る。この工事には人夫五千六百余人を要し、内  
カムイコタンの險難地四十間だけで五百余人の



人夫を要したと云ふ事である。

国道四號線Ⅱ一九二〇年 国道4号に編入、一九五二年 国道五号線に改称

翌五年には朝里川、張碓川、錢函川に橋を架け、翌年には勝納川に架橋した。慶應二年には熊碓村ハシリの隧道を村民が開鑿し、箱館从小樽錢函を経て札幌に出で、更に千歳から東海岸に達する道路が完全ならずとも一周することが出来るまでに至ったのである。これが小樽間道路史の序編とでも云ふべき草創時代である。

明治元年は新日本誕生の所謂御維新である。

三月には明治大帝、岩倉具視等をして蝦夷開拓を議し、四月には箱館裁判所を設立して全嶋を総轄せしめ五月にはこれを箱館府と改めた。有名な小樽内騒動があったのは丁度この頃の事、

それが平定したかと思ふと秋には彼の箱館戦争が勃發した。この箱館戦争に敗北した賊軍の一隊は遠く小樽内までも落延びたが、翌二年の春、何れも掃討せられた。而して二年七月開拓使を民部省内に設けられ、鍋島直正を長官に補し、八月には蝦夷を北海道と改め、十一ヶ國八十六郡の區劃に分け、この月東久世通禧が二代目の開拓使長官となつたのである。

函館、箱館は、明治二年、箱館府成立函館と改称後も混用して使われていたようで、著者も統一して使っていない。ここでは明治二年以前なので箱館と統一した。

明治元年の小樽内騒動の時、巨魁花屋忠兵衛、下國雷蔵、疵金權平等は錢函、張碓、朝里、熊碓の漁民を狩り立て、延嘉（今の信香）の勤番所を襲つた頃は安政四年恵比須屋半兵衛の山道

百姓代 五三郎  
小前總代 忠兵衛  
アツトマリ 小頭 久右衛門

百姓代 傳次郎

クマウス 頭取 儀兵衛

百姓代 小太郎

アサリ 頭取 清蔵

小頭 三太郎

百姓代 利兵衛

マサリ 小頭 治五右衛門

カムイコタン 小頭 孫吉

ハリウス 頭取 元吉

小頭  
與八

百姓代 金次郎

ゼニバコ 頭取 友三郎

小頭 藤蔵

と云ふ顔觸であつた。

七百八十九人Ⅱ「明治元年二月「小樽高島明細書」には、永住家数百五十六軒、人別五百六十四人、出稼家数八十軒、人別二百十五人とあつて、殆ど市内の戸口はここに集まっている。」 両方をあわせると七百七十九人になる

小樽市史第一卷三二八頁

明治二年十一月には主席判官嶋義勇が錢函に來て白濱園松家をして假役所と為し島牧から濱益までの十二郡を管轄し、札幌本府の開設に着手した。この錢函役所の管掌は翌三年二月長官の直轄となつてやめ、六月には開拓使が札幌に移廳し、東久世長官は判官得能恭之助を隨從し萬里小路通房を同伴して六月二十二日忍路を経て小樽に着し二十八日には更に錢函を経て石狩に赴き、而して本廳に入った。嶋判官が錢函役所を開いた二年十一月には開拓使で旅費定額を定めてゐる。即ち「人馬使役定數」で「若シ額

外、人馬ヲ使役スル者ハ和雇スヘシ」とて自分のポケットマネーで雇へと云ふのだ。曰く長官は馬八匹人足十四人、判官、權判官は馬六匹人足十一人、大主典は馬三匹人足四人、權大主典、小主典は馬二匹人足二人、權小主典、史生は馬一匹人足二人、使掌、附屬等外共馬一匹人足一人と云ふ割合、更にその人馬の賃錢額をみると「明治元年五月御定賃錢、人足一人山路ハ一里百五十文、平地ハ一里百二十文、馬一匹山路ハ一里二百文、平地ハ一里百五十文、休泊ハ一賄玄米七合五勺、和雇賃錢ハ右ニ準シテ處置スヘシ」とあり、翌二年二月十三日の駅遞賃錢御定には「人足一人一里二百三十文馬一匹一里二百五十文」とし和雇は倍額以上の「人足一人一里五百七十五文、馬一匹一里六百二十五文」の高原率となつてゐるが、これは當時の諸物價騰貴を裏書するものである。

和雇に互いに合意の上での雇用関係、律令時代の「雇役」の「強制的な雇傭」に対する語

而して「北海道ハ元來馬弱小、一頭四十貫目ヲ駄スルヲ得ズ、分テ二三頭ニ駄ス故ニ官吏出張ノ際ハ其荷物一箇装擔九貫目ヲ超過ス可ラズ」と十月に布告した。當時の土産馬殆ど現在の仔馬に匹敵し、ペルシュロンだのアングロノルマンだのの夢想も及ばなかった時代、さもありなんである。

ペルシュロンはフランス北部 Paris 盆地西部のペルシュ地方 (Percy) 原産の強大な重挽馬(じゅうばんば)

アングロノルマンはフランス原産の馬の一品種。サラブレッド・アラブ・ノーフォーク・トロッター・ペルシュロンなどを交配し改良したもの。頑丈で耐久力があり、車を挽

ひかせ、また乗馬用とする。

翌三年十二月駅馬賃錢を改め人足一人一里永二十七文六分馬一匹一里永三十文とし、翌年四月「馬一匹二十貫目人足一人五貫目ヲ以テ定度ト為ス」と定めた。當時小樽港町には小樽貫目改所(驛通前身)があり錢函には三年九月從來の錢函通行屋を改めて本陣と稱し驛通業務を執つてゐたが、五年九月に駅通貫目改所と改稱され、札幌には明治四年に南二條西一丁目に駅通が設けられた。

永日永樂通宝、永樂錢の略。また、永樂錢を基準にして金貨などの価値を表す場合の計算単位

この頃迄は蝦夷にも倶利伽羅紋々の駕籠屋渡世の者もゐたもので「四年春以來輜輿ヲ廢ス」

となつてゐる。北海道も追々と舊套を脱し、駅通規則が設けられ人馬賃錢が定められたけれども當時なほ「御用人足」と云ふものが村々からしばしば徴發せられた。それは開拓使公用の遞送で「御用」の聲がかけると村の頭取が次々と人足當番を指名して奉仕せしめたものである。

倶利伽羅紋々背中に施した倶利伽羅竜王の模様のいれずみ。転じて、いれずみをした人

輦輿こし人こしを乗せて舁かく、小さい輿こし。あげごし。かご

既に開拓使本廳が札幌に移され、札幌をして本道の中心都市と定め日新の勢ひを以って開發進展した。茲に於て明治五年大々の土木工事を起し、小樽から札幌まで、更に札幌から室蘭までの一大改修工事に着手した。此工程、小樽錢

函間海岸線六千六百九間、工費二萬八百十七圓、これは五年五月から翌六年十二月までの日子を要して竣工した。この時の名残は今でも張碓夷島附近、張碓川畔鐵道舊隧道の横に埋沒されてゐる小さな隧道がそれである。一方錢函札幌間五里七町四十二間の道路は五年九月錢函から着工しその年十月には吉太郎小屋まで竣工した。

この工事の内錢函星置間の工區を請負った大村藤作は當時年齒僅かに十九歳、今なほ八十一歳の高齡ながら元氣豐鑠として張碓村に現住し當時を追懷しながら語る

元氣豐鑠げんきかくしゃく、年老いても、丈夫で元氣なさま

年齒ねんし年令

道路は五間幅であつたが別に難工事ではなか

った。工事監督には本府の役人が来て八釜敷いもんだったが誰一人小言をつく者はなかった。人夫に村内からお雇上げを願ったが地方人を使役するには賃金を高價に支拂ねばならぬとあつて一切使用してくれず総てお上から配當してくれた、人夫は全部薩摩の者であつた。

八釜敷い日々かましい

この全線完通によって札幌交通路が一段と進歩した。が熊碓平磯岬だけは山越えせねばならなかった。當時の通路を古老に訊くと、忍路から手宮に出て堺町港町海岸は一帯の砂濱で渚の砂を踏み締め踏み締め入舟川に辿りつき山ノ上町の坂道へとさしかゝる。

今の海陽亭あたりの山側に二抱もある赤タモの大樹が三本亭々として天を摩し、その下に秋

田屋と云ふ茶店があつて直径五寸大の羽二重餅を賣つてゐた。「三本木の餅」と云へば仲々有名であつた。

亭々樹木などの高くまっすぐにそびえたつさま

それから信香、勝納、アツトマリを經、今の築港駅附近のフレッシュマから更に坂を登つて丘上の秋葉大權現の碑前を通り熊碓長昌寺坂を降つたものである。勝納からフレッシュマまでの間には大きな渾舎が點々として立ち、中でも今（福永）、企、夸（渡邊）、安渡屋（布施）等が代表的なものであつた。秋葉大權現の碑は文久三年九月の建立で小樽では最古の碑と稱されてゐるが當時延嘉に雜貨商を營んでゐた佐渡出身の松本甚助と云ふ男が幾度も火難を免れた謝恩の意味に建立したものである。

今はそのあたり、何処が道路であつたかと思はれる位であるが景色は港内を一眸の裡におさめ頗る雄大で曾つては本紙（小樽新聞）の北海道三景投票に相当の氣焰を吐いた事もあつた位だ。明治九年八月三條太政大臣は參議寺島宗則、山県有朋、伊藤博文、元老院幹事睦奥宗光、權大史巖谷修、土木權正石井省一郎等一行四十名を引具し大名行列宜敷く小樽へ乗込み、八月二十一日小樽から札幌へ向つた時、平磯岬は既に隧道が完成してゐたにも拘らず、特にこの坂道を選び大臣は山駕籠に乗って丘上に至り眼下の小樽港を展望し將來發展すべき良港たるを目撃、その大觀に酔ふたものだった。時の開拓使長官黒田清隆が全道に告諭を發し、今般大臣の巡回は天皇の特旨に出でたるを述べ思ふに天皇の臨幸遠からず人民一般その業をはげみ獨立不羈の民となり國家富強を期すべしとの旨を以つてし

たのはこの時の事である。

獨立不羈ニ妨げられないこと、東縛ニされないこと

平磯岬の隧道開鑿は前にも書いた通り慶應二年第一隧道を開鑿したが波浪の為め通行不可能となり、明治七年十月更に第二の隧道を開鑿した。この時の長さ十六間でこれに附随した工事は道路幅三間長さ百七十三間、石垣築造九十七間総工費二千五百九十七圓であつた。村社熊確神社に奉納されてゐる幅九尺縦三尺の大きな「熊確村鯨場の圖」は明治八年の作で同村吹田家（現主藤藏氏）に滞在してゐた画家（ニ中村宗誠）の描いたものだが、それで見ると當時熊確には七十六軒の家が並び、朝里川附近に七軒立ち、前年工事した隧道も石垣も見え、往來には人力車、馬車が通ひ、沖合には賑やかな鯨大漁の景況を

如實に現はしたものである。明治八年既に小樽に人力車が輸入されてゐた事が證明される。

明治九年十月二十五日驛通規則が更定されたがこれで見ると通路も余程楽になったとみえ「人足一人量目七貫目迄ヲ定度トス賃錢一里四錢、馬一匹量目二十貫迄ヲ定度トス賃錢一里金六錢」となつてゐる。驛通旅籠料は「定旅籠金十錢五厘、労擾費金十錢、敷物器具費金五錢合二十五錢五厘、晝飯金七錢、泊金十八錢但示談増減ハ妨ケナシ」となつてゐる。

労擾費＝労務費のこと、「労擾」は律令に由来する語

この年札幌に馬車會社が創立され札幌錢函間の貨物旅客の運送を開始した。社長は後の札幌新聞社長石川正蔵で、この男は明治五年開拓使

御用達札幌商店支配人となつて東京から來道したもので明治二十一年六月に六十三で歿したが却々（なかなか）本道拓殖事業に功勞のあつた人である。

十年五月二十四日には錢函の貫目改所を廢し翌十一年四月二十日の驛通規則更正で人馬繼立所となつた。ここで方面を變へて札幌小樽間の水運を一顧する必要がある。

開拓使が驛通規則を設けて札幌間の物資輸送を圓滑ならしめたと云ふものの、馬背人肩の輸送は大量物には適せず、割合に運賃が高くつくといふので考へついたのが水運の事、札幌市巾を流るる茨戸川から石狩川に出て日本海に漕ぎつけ、小樽港に入るといふ寸法、これは茨戸から石狩へ出たの大迂回ではあるが品物によつては大變都合よく運ばれるので、明治六年八月木村萬平にこの間の官物輸送を取扱はしめ、これ



がうまく當ったので開拓使は明治八年五月から弘明丸を就航させ更に翌九年七月から豊平丸を加へて輸送力を増大させた。當時の運賃は米百石六十圓、雜穀百石五十四圓であつた。十年十月には錢函の白濱園松が錢函から小樽石狩間の海上小廻船二隻の下附を開拓使から請けて回漕業を開始し、更にまた開拓使は十二年二月から沖鷹丸を石狩に繋いで小樽茨戸間の運送に船を充てた。錢函と云ひ石狩と云ひ、當時の殷賑は今日の想像外であつた。安政年間松浦武四郎が「他日札幌に府を置かば石狩は日ならずして大阪の繁昌を得べく手宮高嶋は兵庫神戸の兩港に比すべし」と豫言したのが丁度この頃適中した事であつた。然しながら榮華の夢は醒め易しでこの繁華な石狩町も札幌間鐵道開通に依て完全にノックアウトされて了つたのである。

鐵道開通を説く前になほ一つ陸運と道路開鑿

の事を述べてみたい。明治十一年八月黒田長官は露領浦鹽斯德（ウラジオストック）に行き、運輸の景況を視察し、馬車二臺橇車一臺及馬數頭を購入して歸つて來た。其年の十二月更に長官は樺太に渡りコルサコフー今の大泊で嚴冬橇で氷雪の上を自由に馳せ、物資の運搬作業頗る容易であるを見、木工三名を雇ひ入れて歸着し直に橇車數輛を製造せしめてこれを札幌錢函間に試験し効果百パーセントを確めた。そこで黒田長官は未だ車馬の通行不可能な錢函小樽間の車馬道開鑿を企畫し、翌十二年四月から工事に着手、總工費四萬四千四十八圓を要し開拓使御雇技師米國人クローフオルドが監督指揮し、その年十一月に竣工、これで札幌小樽間は完全に馬車道が竣成した譯で札幌には陸運改良係を、小樽錢函にはその出張所を置いた。而して前記石川正藏の馬車會社をして運輸區間を更に錢函から小

樽まで延長せしめ春から秋までは馬車、冬期は櫓を使用した。この時の乗客賃金は左の通りである。

札幌錢函間	大人	二十錢	小人	十錢
錢函小樽間	同	十九錢	同	九錢
札幌小樽間	同	三十九錢	同	十九錢
錢函手宮間	同	二十三錢	同	十一錢
札幌手宮間	同	四十三錢	同	廿一錢

この陸運事業開始で従來の駄馬輸送がその影を失ひ、公衆は非常に悦んだが、それも丸一年で科學文明の利器鐵道布設に遭遇し、更に交通上の一大革新となり文化の恩澤に浴すること、なったのである。

クローフォード Joseph H. Crawford 一八四二年(天保十三年)〜一九二四年(大正十三年)アメリカ合衆国ペンシルベニア州に生まれる。ペンシルベニア州の大学卒業後、

アメリカ南北戦争に北軍大尉として従軍。終戦後、パシフィック鉄道、ペンシルベニア鉄道に就職。一八七八年(明治十一年)開拓使に雇われる。技師長として幌内鐵道建設全般にわたって指揮をする。功績をたたえ、中野五一作の銅像が一九五六年(昭和三十一年)製作され、現在小樽交通記念館敷地内にある。

元來鐵道を敷設するの動機は、明治八年幌内炭鑛の採掘で石炭を小樽に運送するには幌内太から石狩川を利用して船腹としたがこれがどうもうまくゆかないといふのは積降ろしに不便で粉炭となる不利を免れない事が判明し明治十二年八月前記の米國人クローフォードが幌内から札幌錢函を経て小樽港に達する鐵道敷設を建議した。曰く

小樽手宮は風浪を避くべき地形にして石狩川の本流に随て運輸せんとするの策は鐵道より直

ちに手宮港に輸するの便利に如かず試みに其一  
二を擧ぐれば、第一、水路に要する汽船修繕費  
を省くべし。第二、再三車船積替の為に石炭破  
碎減耗の虞（おそれ）なし。第三、春秋出水の為  
運搬時日短縮の不便及屈曲甚しき航路に避け難  
き不慮の災害なし。第四、一カ年間採掘の石炭  
を夏期中に輸出し盡し得ずして多量の石炭貯蔵  
の不利なかるべし。第五、軌道を手宮棧橋上に  
接續せしめ石炭は勿論其他百貨皆車より直に大  
船艙中に納るの便を得かつ鐵路用器械其他重量  
の物品は皆鐵道敷設進度に依り築堤に随て運ぶ  
を以て大いに運輸の責を減すべし。第六、札幌  
小樽間毎年十一月末より四月迄積雪中は殆ど往  
來を絶つの道路をして定期の運便を得せしめ、  
且その官民輸出入及乗客運賃は悉く石炭運送費  
減少の助となるべし。昨年調査統計表に依る札  
幌小樽間運送荷物の總高は八万五千八百十石即

ち一万二千八百七十噸にして概ね皆馬を以て惡  
路を駄送するが故にその運賃六万六千四百十二圓  
の巨額に上れり。即ち同港より幌内に達する鐵  
路經費を償ふに足るものにして間接に地方公益  
の利、亦僅少ならざるべし云々

この建議に基き長官は工部省の許可を稟請し  
十二月二十五日附を以て幌内手宮間鐵道敷設  
の許可指令に接し、直にクローフォルドを米國  
に派遣して鐵道用品を購入せしめ熟練職工を雇  
ひ入れて翌十三年九月二十八日これらを満載し  
た米國汽船が小樽に入港した。一方札幌間の線  
路地均し工事は十三年一月八日小樽側の第四隧  
道（熊碓トンネル）から最初の鶴嘴を打ち込ん  
だ。この地均し工事には取り分けてこれと云ふ  
難所がなかったといふのは前年車馬道を開鑿し  
たその道路上をそのまま線路に應用したからで、  
なほ道路幅の狭い箇所はどしどし民有地を強制

寄附をさせたものだ。これについて當時随分な非難も惹起した。石炭輸送上必要な鐵道を敷くに道路を廢滅さすは何事ぞ、と熊碓から錢函までの漁民が憤慨したのも無理がない。中には絶對土地は寄附せぬと頑張る者もあったが、當時の北川小樽郡長は警察權を併有してゐたもので、それら頑強の者をば「一寸來い」と引致し二三日も役所に留め置き、無理承諾をさせたものもあるさうだ。特に北川郡長は夜中堤灯わらじで民家を叩き起こし承諾調印をとったのもあると熊碓の古老が語っている。

事實鐵道の開通は折角車馬の通ずるやうになつた道路を廢滅に歸せしめ札樽間の道路交通を半世紀遅延せしめたものであった。

さて、札樽間の鐵道工事はクロード・フォルド監督の下に順調に進捗し十月には軌條を敷くやうになり十一月十八日には手宮から輕川迄開通、

二十四日には札幌に達し、二十八日手宮札幌間運轉開始となつた。この區間二十一哩六十八鎖二十六輪、中間に隧道五箇所（色内水天宮裏長五五六尺、住吉前長三五二尺、若竹長一〇二尺、熊碓長二四八尺、張碓長四七尺）、陸橋・釣橋・飛橋六箇所（色内飛橋長三四尺、陸橋オコバチ川長六八尺高一三尺、入船町長三〇〇尺高二八尺、勝納川長二四〇尺高九尺三寸、同釣橋中間七五尺、釣橋朝里川長五二尺、發寒川長五〇尺）で、停車場は手宮、住吉、朝里、錢函、輕川、琴似、札幌の七箇所であつた。機関車は明治十三年に1號義經、2號辨慶の二輛、十四年に3號比羅夫、4號光圀の二輛、十七年に5號信廣、6號しづか（靜）の二輛が運轉し、最初は一日二往復、冬期は一往復、午前九時手宮を發すると二時間を要して十一時に札幌へ着くと云ふ遅々たるものだった。

輕川||ガルガワ、今の手稲

哩||英国の距離単位、マイル、一、六キロメートル

鎖||英国の距離単位、チェーン、約二〇、一メートル

輪||英国の距離単位、リング、チェーンの百分の一

鐵道開業以來小黒廣彌、高橋三郎の後を承けて三代目の朝里驛長として明治十七年から翌十八年にかけて勤務した木村三郎氏は今尚朝里村に現存してゐるが、當時の中間驛はフラッグステーションとて今の電車停留所式で紅白の旗で停車させたりし驛員はたゞ一人、四尺平方位なポイント小屋式建物がたゞ一つであつたさうだ。

なほついでに参考として書き加へる事は、北海道鐵道最初の機關車義經號は現在東北本線黒磯機關庫に保存されており、明治十四年明治大帝本道行幸の際御召車であつた開拓使號は今東京大井工場に保存されてゐるとのこと。その東

京回送があたかも関東震災當時の事とて災難にあつたのではないかと心痛した處、幸ひなことに震災四日後に東京へ着き全うすることが出来たさうだ。

木村三郎||朝里驛年譜（小林 廣）には明治十八年から十九年、とある 朝里叢書第四卷「朝里驛物語」参照

とにかく札幌間鐵道敷設は新橋―横浜間、神戸―大津間に次いで古く、これについては建議者クローフォードの機能を認めねばならぬ。明治十四年二月八日朝廷はクローフォードの功績を嘉せられ、勲四等に叙し旭日小授章を賜つたのも宜なりと謂ふべしだ。

宜||むべ。当然である。「不亦宜乎||マタ宜ナラズヤ」「宜乎||宜ナルカナ」〔孟子〕

今開業當時の乗客賃錢表を見ると左の通りである（貨物小荷物運賃は省略する）

	手宮	住吉	朝里	錢函	輕川	琴似
札幌	上	八〇錢七〇	六〇	四〇	二五	一〇
	並	六〇	五三	四五	三〇	一八
琴似	上	七〇	六三	五〇	三〇	一五
	並	五三	四八	三八	二五	一〇
輕川	上	六〇	五〇	四〇	二〇	
	並	四五	三八	三〇	一五	
錢函	上	四〇	三〇	二五		
	並	三〇	二五	一八		
朝里	上	二〇	一五			
	並	一五	一〇			
住吉	上	一〇				
	並	七				

（これは明治十六年二月二日改定のものであり、開設時の乗客賃錢表を以下に記す）

乗客運賃表（明治十四年八月三日制定）

地名	等級	上等	中等	下等
札幌手宮間		一円	六十錢	四十錢
札幌住吉間		九十錢	五十三錢	三十五錢
札幌錢函間		五十錢	三十錢	二十錢
錢函住吉間		四十錢	二十三錢	十五錢
錢函手宮間		五十錢	三十錢	二十錢
住吉手宮間		十錢	七錢	五錢

この鐵道工事はその後引き続き札幌から先を進められ明治十五年十一月十二日をもって最端幌内炭山に達し全線落成、翌十六年九月十七日札幌で盛大な開通式を挙げ、小松宮彰仁親王御

台臨外陸軍卿大山巖、參謀本部次長曾我祐準、工部大輔井上毅等の名士が参列し、當日全線一般公衆に無料で乗車させた。

其の後札幌間の交通は唯一の鐵道萬能時代が永續され明治大正昭和に及んだものであるが、尚鐵道について二三附加するならば明治十九年一月、三縣を廢して北海道廳を置かれ、道廳内鐵道部の管掌であつた時、村田堤等が明治二十一年六月資本金三十萬圓を以て手宮に北有社を設立してこの官設鐵道の運送業務を請負つたが、これは長く續かず、翌二十二年に徳川義禮、奈良原繁、渋澤榮一、森岡昌純、(原 六郎)、高島嘉右衛門、小野義眞、吉川泰二郎、田中平八、園田實徳、下村廣畝、北村英一(郎)、堀基の十三名が發起して資本金六十五萬圓で北海道炭鉱鐵道會社を組織し、鐵道拂い下げを出願したところ、何しろ政界實業界のお歴々の集まりとて

苦もなく同年十二月十日許可となり、爾來同會社が經營すること、なつたが、その際道廳は左の三條件を附した。

一、朝里錢函間は人民の線路通行を認むること  
二、十ヶ年間農産物輸送は運賃半額とすること  
三、住民は無賃とすること

第一の線路通行は突拍子もない條件だが、これは鐵道敷設の時道路を廢滅させた補償の意味に外ならないのである。

發起人に原 六郎が抜けており、これで十三名となる、また、北村英一は北村「英一郎」が正しい。「北海道鐵道百年史(上)」(一九七六年三月刊、日本国有鐵道北海道總局編)

斯くして同會社は業務發展伸張を重ねたが明治三十九年十月一日政府これを買収し、國有と

なり、明治四十三年には復線工事も竣成し札樽間の輸送力昔日の倍（おもかげ）なきまでに増大するに至った。

鐵道交通はこれ位にして更に遡って道路交通に移さう。

叙説の通り鐵道敷設は錢函小樽間の道路を有名無實の状態に置き、線路通行差支えなしの條件はいつしか時効にかゝって、うっかり線路を歩かうものなら保線員にお目玉頂戴となり、それでも道路不完全がよんどころなく、隠れても線路を通行するので、この區間は魔の線路と稱されるほど毎年轢死人がおびただしい數に上った。朝里村管内に墓地が四ヶ所にあり、これら無縁の轢死人埋葬が今日迄どの位の數に上つてゐるか數へきれず、今度の國道工事が朝里の墓地を横斷した時二三ならすの無縁佛を掘り出したとの事、これが為沿線の住民はともすれば五

十年前の經緯を今日迄も云為（いゝ）する所以また已（やむ）を得ずである。

その内明治三十七年、日露の干戈相交ゆる事となつた。その劈頭の二月十一日、小樽へ向ふ我商船奈古浦丸が福山沖で露艦に撃沈された悲報を初めとし、出沒自在な浦鹽艦隊がいつ小樽港を襲撃せぬとも限らぬと石狩湾に敷設水雷なぞ配備して萬一を警戒した。この時、札樽間の交通が唯一本の鐵路以外車馬道のなきは非常時の今日不便にしてかつ危険、これは急速に新道開鑿の必要があると時の長官園田安賢、大いに力み返つた結果が早くもその年から翌三十八年にかけて錢函から小樽に向ひ、山間溪谷を縫ふて車馬道を急造したのが所謂軍用道路で、即ち國道四號線と後に命名された山道なんである。この山道は何しろ急場の間に合わせに出來たもので迂回曲折も甚だしく、勾配も急で到底實用的



には向かず、張碓朝里間の張碓峠、朝里小樽間の毛無山峠など殆ど通行人の影を見ず、夏草茂り蛇か野兎の往來に過ぎぬ事がかなり續いた。

たまたま機動演習の軍卒が疲れた足を重たげに通ったり、ある時は旭川小樽間のオートバイ旅行團の一人が遂に張碓峠で落伍し部落民に援けられて一命を全ふした事もあった。昭和四年頃から小樽の運送業者は鐵道輸送に嫌（あきた）らずトラック輸送を開始し、この軍用道路を經由する事となったが、難行苦行、ともすれば「汽車の綱引き」と云ふ比喩のある如く、この峠は「自動車の後押」するのが珍しくなく、ナンセンスもまた笑ひ事ではない惨めな体たらくであった。

札幌交通依而如件（よってくだんのごとし）。この間の國道改修促進運動の起きた誘因又當然と謂ふべしだ。かつて大正年間、あるやんごとなき

高貴の御方が小樽に成らせられ、豫定のプログラムに差違を生じたので札幌行き時間に遅れ「それでは自動車で」と仰せられたに對し御案内役の長官赤面是恐縮、兩市合わせて三十五萬人の北海代表都市を繋ぐ一本の自動車道のなき非文明を曝露した事さへあると傳へられてゐる。

大正十年の十一月、小樽區では勝納川の上水道のみでは十五萬市民とみなど小樽の船舶に對する將來の供給不足を補ふため、朝里川引用を計劃し内務省に向つてこれが認可申請を為したと聞いた隣接朝里村では「それは甚だ以つて怪しからん。抑も本村にとつて天惠の河川であるに無斷引水するとは何事ぞ、容捨（容赦、用捨は同義）罷りならぬ」と公益上支障ありとの理由の下に主務省に向つて許可せざるやう電請、續いて陳情書を提出した。これを知つた小樽區は、こいつは大ぬかりだつたと額をポンと叩いたが後

の祭り、早速朝里村へ駆けつけ擦手をしながら  
小腰をかゝめ何とか御承諾をと出たが、世帯は  
小さいが本村としてもいささか思ふ仔細もご座  
ればと横すっぽうを向く始末、それから殆ど二  
ヶ年、折衝に折衝を重ねた結果遂に大正十二年  
八月三日左の二條件を附して圓満手打となった。

一 渇水期と雖も一個の水は放流する事

二 小樽市より熊碓本村を経て朝里村山ノ上へ

通ずる道路修築費に充つるため地元補償金

として金參萬圓を提供する事

小樽區ニ大正十一年八月一日、小樽區は市制施行、小樽市  
となった

一個の水ニ秒時一斗容器二個分。小樽市史には三個と有る。

一、小樽區は朝里村に対し同本村に通ずる道路開鑿費の保  
証として三万円を提供すること

二、渇水期にあたつても朝里川に三個は常時放流すること

この問題の為當時の小樽市助役飯田誠一、水  
道課長二日市貞市はしばしば朝里村に赴いたが  
當時の大瀨朝里村長、小林庶務主任は會わぬわ  
けにゆかず、會へば不利といふ苦しい羽目が幾  
度もあった。この喧嘩、軍扇は朝里村に擧がっ  
て金三萬圓が懷に入ったが、数年後この金が今  
度の國道改修に多大な「おあし」の役目を果た  
したのみならず、この金があったばかりに大正  
十五年熊碓から朝里駅迄の海岸自動車道を開鑿  
し、鐵道局から三萬圓、北海道廳から三萬圓を  
出して工事費とし、朝里村は七千五百圓を出し  
て家屋移轉費、敷地費用に充て翌昭和二年八月  
竣工、更にその年危険な平磯岬に幅員四間延長  
六十四間のコンクリート鋪装道路が竣工した。  
これには朝里村から三千圓、道廳から一萬三千

圓を支出した。而してその年の十二月十日熊確小學校で開通式を舉行し、その日初めて小樽から朝里驛迄自動車が運轉され、自動車のぐるりに漁師の鼻垂れワラシ達が砂糖に蟻のやうにたかったものであった。

道廳といへども札幌間の道路改修についてあながち等閑に附してゐた譯ではなかった。大正六年、同九年、同十五年の三回にわたつてこの區間の路線実測をし、比較線もこしらへ、豫算も立てたりした。が如何せんその何れもが百萬圓以上の巨費を要する事として北海道拓殖事業上これより他に、より以上緊要項目があるので仲々に業を煮やした小樽の民間有志は大正十年、中間町村有志とはかり期成會を組織し、奥村數次郎氏を會長にかなりの氣勢を擧げたが、これはその後永續性がなかったけれど、更に昭和五年

七月十日には札幌公會堂で札幌兩市並に中間町村一致した札幌國道改修促進同盟會が設立され、當局に向つて熱烈な運動を開始した。當時の發起人は

朝里村長	池田 薫
札幌市長	橋本 正治
小樽商工會議所會頭	河原 直孝
手稲村長	川合新三郎
札幌商工會議所會頭	久保兵太郎
藻岩村長	古瀬 徳二
小樽市長	木田川奎彦
琴似村長	清水 涼

の代表者揃ひで會長には橋本札幌市長がなり、副會長には兩商工會議所會頭になった。これは相當根強い運動をおこしたが、依然先立つものは金であり、二十ヶ年の拓殖計劃の中に入れら

れてゐるが成るべく速やかに實施して貰ふ程度に過ぎず、それでもその年改めて道廳が實地測量をしたもので、着工なんぞはいつの時代か豫想も何もついたものはなかった。

所がそれから半年と経たぬ内に飛んでもない幸運が降って湧いたもので。明けて昭和六年初春早々多年の懸案も何の雜作もなく玉を轉がすが如く轉げ込んで來たのであった。

といふのは當時世をあげて不景氣の失業者洪水時代、時の濱口首相は失業救済土木費を全國府縣に割當て、本道には百万圓の配當があつた。

その内二十五萬圓を以つて多年懸案の札樽國道改修費に振當て、茲に三ヶ年繼續事業として着手する事となつたもので、これについては佐上長官初め、當時の西山土木部長の功績を感謝せずにはゐられない。特に西山土木部長は主管事務であり力の入れ方も大きかったと聞く。この

西山部長について一つの挿話を御披露に及ぶはあながち交通史上縁なき事ではあるまい。

任北海道廳土木部長

関東廳事務官 西山 茂

昭和五年八月二十七日の内閣辭令には何の不可思議もないが、内情を尋ねると太田関東廳長官は財務部長西山左内氏を推薦したのにどうした間違ひか、旅順民政署長の西山茂氏任命の件として閣議決定御裁可を経て發表したのださうだ。「西山」違ひも札樽兩市及び中間町村にとつては有難い間違ひであつたのだ。




斯くして昭和六年度では工費二十五萬圓で小樽市若竹町から朝里村柙里まで四軒五米二十糎、七年度には工費七十五萬圓で同所から張碓村小黑岬迄七軒三三米六九糎、八年度では工費二十

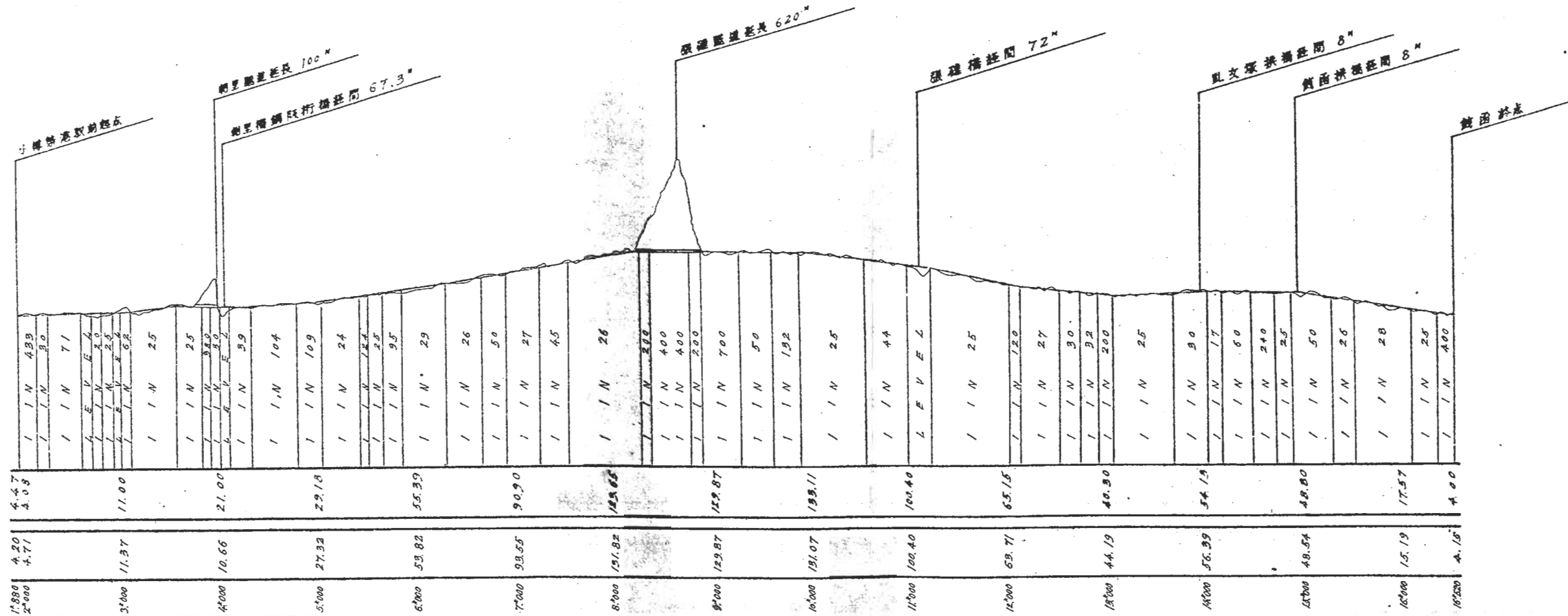
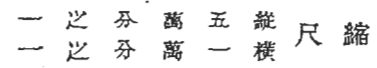
萬圓で同所から錢函村星置迄三籽六三三米、合計百二十萬圓十四籽六七一米八九糶、幅員八米五、有効幅員七米五の模範國道が完成したのであるがそれらは詳述する必要もあるまい。唯、此改修工事の敷地に就いては關係地主百七十名が何れもよく理解して寄附承諾に應じ、工事を速やかならしめた事は嬉しい事であり、その承諾を需めに努力したのは朝里村の道路委員諸彦の功績を認めねばならぬ。しかしてこの改修工事に關係せる官公署吏員並に工事施工員各位の勞を多とし、この筆を置く。

（樂堂 生）

「札樽交通發達史」は「札樽交通の今昔を語る」と題して、昭和九年五月三十一日より八回に涉り小樽新聞に掲載されたものである。

一 之 分 萬 五 尺 縮

			
改良道路	將來施工線	在米道路	鐵道

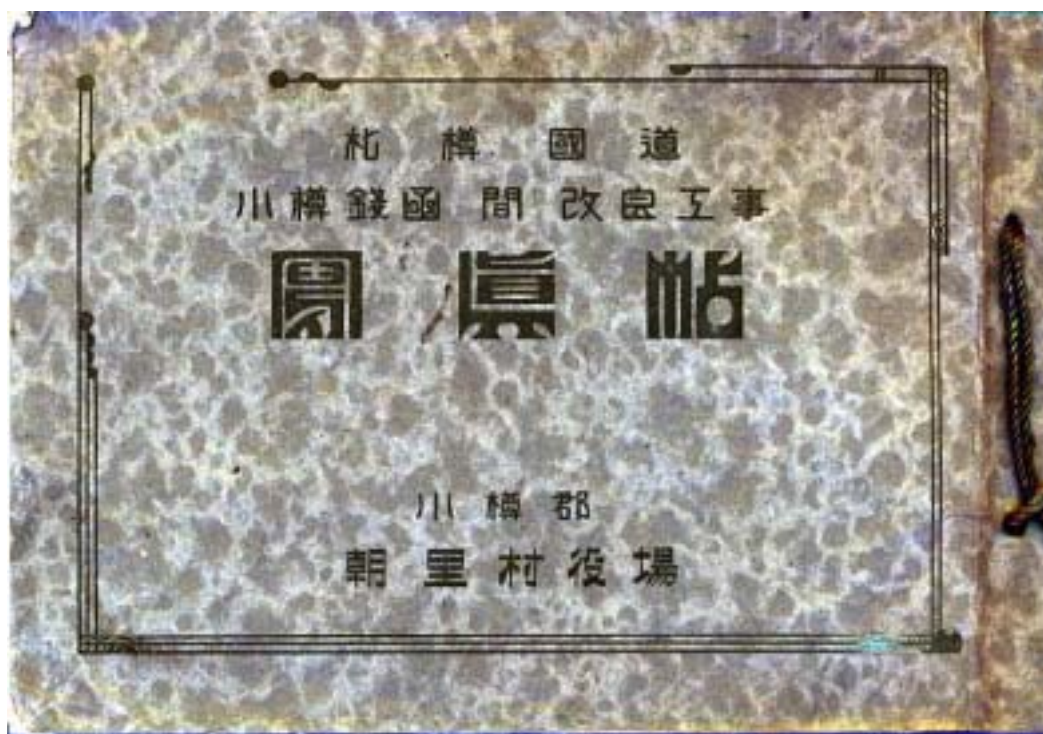


札樽國道

小樽錢函間改良工事

寫眞帖

小樽郡・朝里村役場



## 緒言

本書は多年の懸案たりし札幌國道改良工事の竣工に當り、工事の概要と併わせて本道路の沿革を敘述し、参考に資せむ為編纂したり。然れども明治三十七年以前は其の史實の徵すべき材料に乏しく、從て記事の粗漏に亘る點少なからざるべく、尚昭和八年度工事關係の數字は目下整理中に属し、後日精算の結果多少の差異あるを免れざるべし。



聖蹟御膳水（所在大字錢函村字錢函）

明治十四年、明治大帝北海道御巡幸の砌、供御し奉りたる湧泉にして、清澄玉の如く滾々として、盛夏の候尚其量を減ぜず、朝里村随一の聖地なり。

滾々として〓こんこんとして



（函錢字村函錢字大 在所）水膳御蹟聖

## 神居古潭

斷崖千仞古來の一大難所にして、路線撰定に苦めり。

本道路張碓隧道は後方三百米の位置にあり。

神居古潭Ⅱ神威古潭と混用されている



朝里村山ノ上

小樽市に隣接し、本道路開通により面目を一變せむとす。風景絶佳氣候溫暖にして、健康に適するを以て下方の平原には最近土地整理組合を設け、理想的住宅を建設せむとしつ、あり。



朝里村の上

小樽市遠望

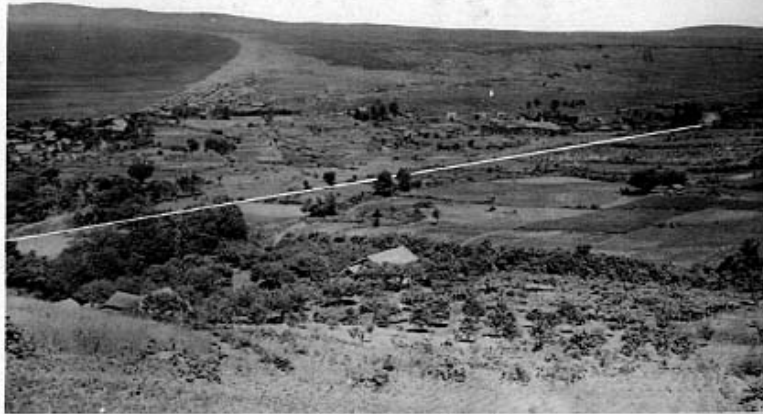
張碓隧道の山頂より俯瞰せる小樽市。  
平磯岬防波堤を初め、高嶋、余市の山容、水波  
に照映して旅人の足を止めしむ。



小樽市遠望

## 錢函市街

石狩灣の盡くるところ、白砂長汀水清らかにして、人情淳厚、海水浴場及「ゴルフ場」と相俟て人口に膾炙せらるゝ所なり。  
白線は本道路豫定線を示す。



街市函錢

## 張碓瀧

張碓停車場構内にあり

絶壁より落つる瀧の白糸くりかへし眺めも倦かぬ風情は乗客嘆賞せざるはなし。  
本道路は瀧口より四百米の上流に位す。



# 就 勞

曉天星を戴き寄宿より出働せむとする就勞者。

（以下昭和六年度工事）



就 勞

## 寄宿舎

一日の勞務を終へ寄宿舎に歸りたる就勞者の娯  
樂談笑。



舍 宿 寄



朝里隧道西口切割工事（其一）

主として小樽日拂通勤就労者により施行せられ、  
其堀鑿量九千立方米なり。



（一ノ共）朝里隧道西口切割工事

朝里隧道西口切割工事（其二）

堀鑿土は二十五分の一上り勾配の個所を逆送す。  
失業救済の趣旨により人力を以て牽上げ捨土せ  
り。



（二ノ其） 事工制切口西 道隧里朝

朝里隧道（其一）

朝里村朝里川左岸

混凝土卷立

延長一〇〇米

幅員七米五

瀝青乳濟鋪装

混凝土コンクリート

瀝青乳濟ニタール乾留後のピッチ乳剤



（一ノ其）道 隧 里 朝

朝里隧道（其二）

本隧道の地質は集塊岩及び凝灰岩の混層にして罅裂多く落磐の虞ありたるを以て支保工を施して掘進し、西口は堀鑿土多量にして導坑を設けること能はざりしを以て、東口より片押に掘進せり。

罅裂ハカレツ、すきまのこと



（二ノ其）道 隧 里 朝

朝里橋（其一）

橋臺及び橋脚は直營により施行したるも、橋体は函館船渠株式會社の請負へるものにして架橋作業中の狀況。

船渠IIドック



（一ノ其） 橋 里 朝

朝里橋（其二）

朝里村字朝里

形式「プレートガーター」

径間六七米三

幅員七米五

橋体鋼材一二二厘六七

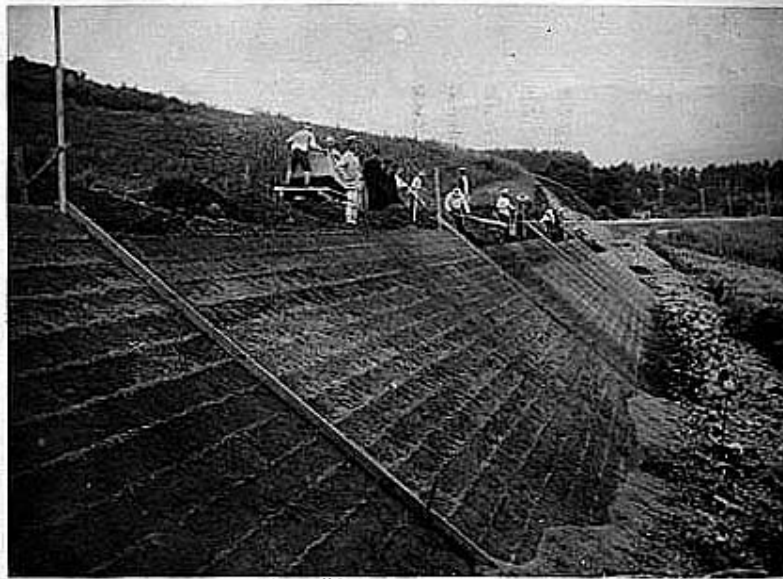
橋床瀝青乳濟鋪装



盛土土羽打仕上（其一）

朝里村字枉里

盛土土羽打に使用せる芝塊は錢函海岸産にして、  
長六尺のものを一丸に結束し現場に運搬せり。  
搗固は「ジョンソランマー」若しくは手蛸を  
以て堅固に仕上げせり。



盛土土羽打仕上（其一）

土工仕上

朝里村字山の上  
平坦地の土工着々完成に近づく。



上 仕 工 土



## 碎石作業

朝里村字山の上

失業救済の目的を以て着手せる爲め、可成機械  
力によらず人力により之を製作せり。

可成りなるべく



碎石作業

## 碎石砂利敷

朝里村字熊碓

碎石砂利撒布の上衣土を置き、「ローラ」を以て充分に輾壓の上交通を開始す。



碎石砂利敷

## 防險柵

朝里村字山の上  
自働車通行に危険なる個所は、川崎式鐵網防險柵を施し交通の安全を期せり。

(以上昭和六年度施行)



柵 險 防

土砂運搬

朝里村字ケンカドマリ  
盛土用土砂運搬作業



土 砂 運 搬

## 岩石堀鑿

朝里村張碓隧道附近  
岩石個所の表面を堀起したる後、硬度に應じ「カ  
ーリット」又は「ダイナマイト」等を使用して  
破碎す。



岩石堀鑿

法留石垣工根堀

朝里村張碓隧道附近  
傾斜地盛土個所法尻保護石垣工根堀作業中。



法留石垣工根堀

盛土個所素地段切

朝里村張碓隧道附近  
傾斜地盛土の個所は素地に階段を切り且所々に  
盲下水を設け盛土の滑出を豫防せり。



切段地素所個土盛

## 完成道路

朝里村字ケンカドマリ  
完成せる道路にして附近住民の一部は之を利用  
交通の状況。



路 道 成 完



張碓隧道（其一）

朝里村神威古潭

張碓隧道は札幌地崎組の請負にかゝり工事着手に際し山神祭を舉行して工事の安全を祈願す。



（一ノ其）道 隧 碓 張

## 張碓隧道（其二）

地質は安山岩にして新奥太利式により導坑幅四  
米高二米に堀進し其の功程一晝夜に平均二米を  
進行せり。

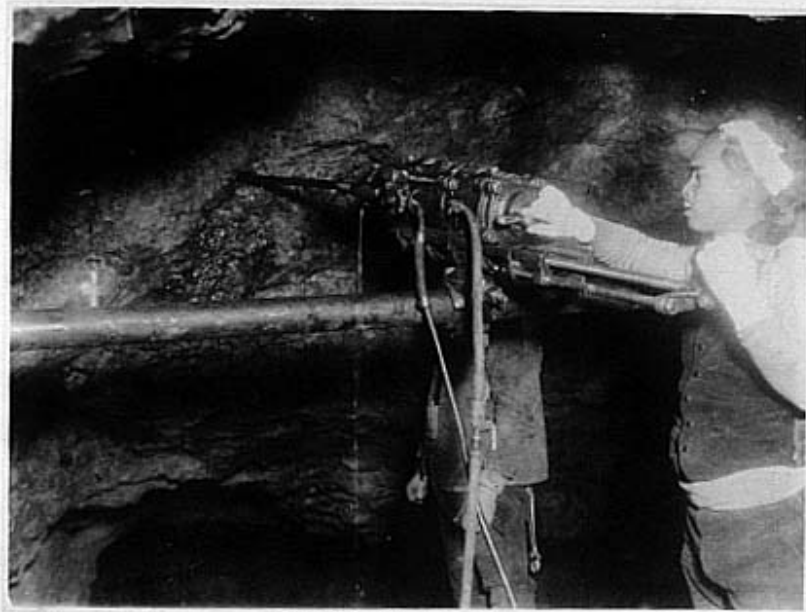
奥太利＝オーストリア  
功程＝行程の誤り



張碓隧道（其二）

張碓隧道（其三）

隧道内岩石堀鑿に使用せる中山式電氣鑿岩機にして、電力三馬力、打撃數一分時千七百回、穿孔能率機械据付共一分時平均二十糎を示せり。



張碓隧道（其三）

張碓隧道（其四）

東口洞門工事

鐵筋混凝土擁壁にして樞石及び拱石は十勝産花崗石を使用し袖石垣は練積間知石垣とせり。



張碓隧道（其四）

張碓隧道（其五）

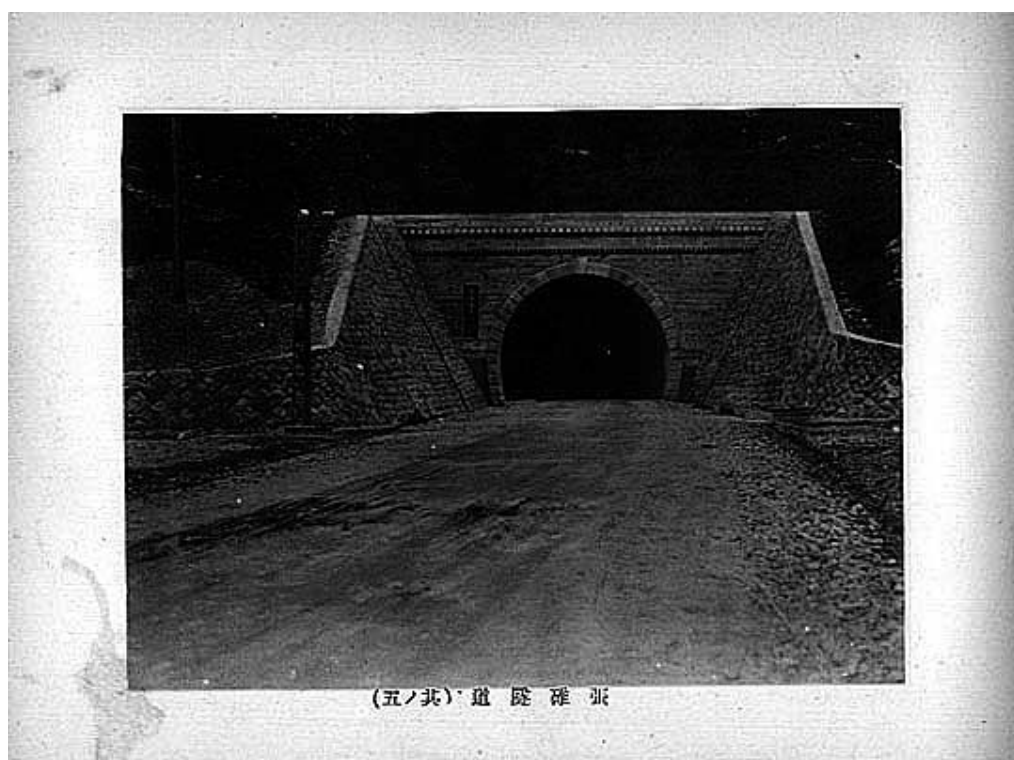
鐵筋混凝土卷立

延長六百二十米 幅員七米五

内 人道一米五

混凝土鋪裝工

内部照明燈五十燭光電燈十九個、洞門反射燈二個、入口に神明泉湧出す。



岩石爆破（其一）

張碓村瀧の澤附近  
岩石破碎には主として「カーリット」及び「ダイナマイト」を使用せり。寫眞は直營工事に施行の爆發藥挿填穴操作業



（一ノ其） 破 爆 石 岩

岩石爆破（其二）

前景岩石爆發の刹那



（其二）岩石爆發

盛土土羽打仕上（其二）

張碓村字山の上  
土羽打仕上に「ジョンソンランマー」を使用し  
搗固めの状況。



盛土土羽打仕上（其二）



## 路面輾壓

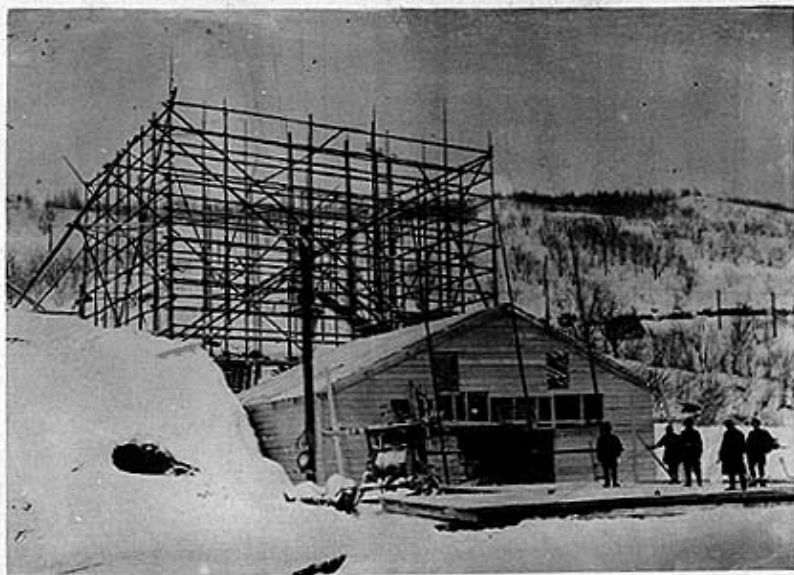
張碓村字山の上  
碎石砂利敷込み衣土を置き、五噸及び八噸「マ  
カダム」輾壓機を使用して輾壓中の状況。



路面輾壓

張碓橋（其一）

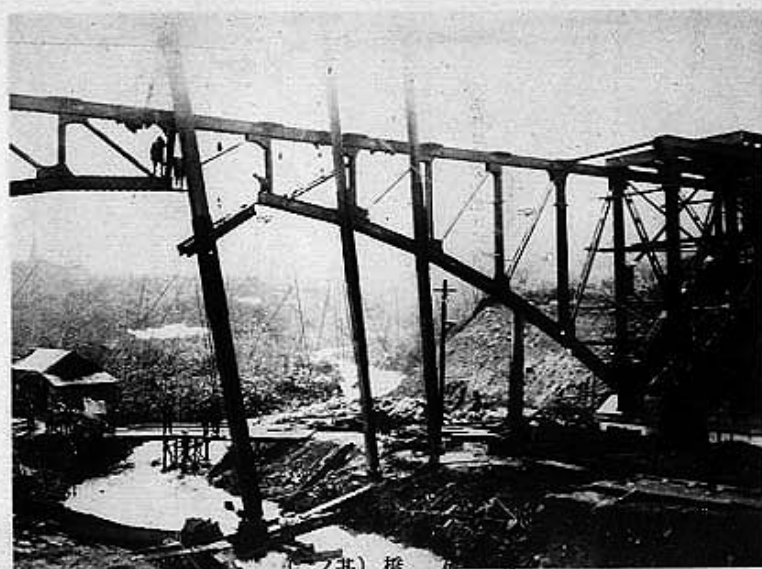
橋脚及び橋臺は冬期間に施行せるものにして、  
全部防寒小屋を設置し「ボイラー」「ストーブ」  
及び炭火を以て溫度を保たしめ鐵筋混凝土工事  
を施せり。



張 碓 橋 （其一ノ一）

張碓橋（其二）

橋体は函館船渠株式會社の請負にかゝる。



（二ノ其）橋 碓張

# 張碓橋

形式「バランスドアーチ」

徑間 七二米

幅員 七米五

橋体鋼材 二〇六觔七一

勾欄金物 三五觔二五

(以上昭和七年度施行)



張 碓 橋

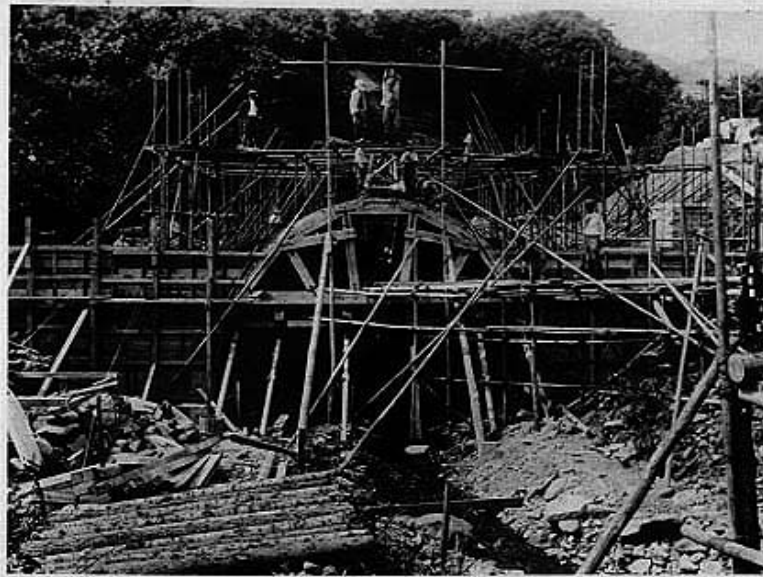
## 錢函拱橋（其一）

### 錢函村字錢函

禮文塚拱橋と共に二大拱橋にして寫眞は拱架材据付の狀況。

### 拱橋IIアーチ橋

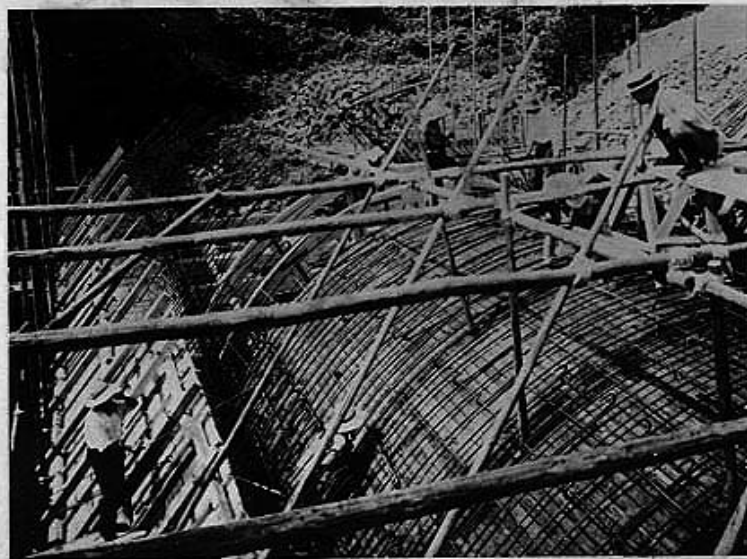
拱橋と拱橋II大修館新漢和辞典によれば「拱」はかかえる。両手でだき持つ（動詞）。拱はくい、大きくない、ますがた、とがた（名詞）の意。どちらも発音が *gong* の四声で同じ。中国の「新華字典」によれば、拱は、建築物上呈弧形的結構（建築物の上の弓型の構造物）、拱も、建築上弧形的承重結構（建築の上の弓形の重さを支える構造物）とあり、同字。異字体と解釈したい。後出の表も混用が見られるが、記載のママとした。



（一ノ其）橋 拱 函 錢

錢函拱橋（其二）

鐵筋組立中の狀況。



（二ノ共）橋 拱 函 錢

錢函拱橋（其三）

形式 鐵筋混凝土拱橋  
徑間 八米  
延長 三五米  
盛土高平水面上一二米



（三ノ其）橋 拱 函 錢

# 終點附近

錢函村字錢函

終點は現在國道に接續するを以て、一般交通をなしつ、工事を施行せり。寫眞は路面輾壓前交通の狀態。



終 點 附 近





# 札樽國道工事概要

## 道路沿革

札樽間連絡道路は安政四年、小樽内請負人恵比須屋半兵衛、私費を以て「カムイコタン」其他の難所に道を開き、同年箱館奉行は錢函千歳間を同人等に諭し開鑿せるを初とし、越えて明治五年、幅員三間の車道として改修の工を起し、同十二年に至る六ヶ年の日子を費し、小樽若竹町附近を起點とし、平磯岬を巡り熊碓に出て尚海岸に沿ひ、朝里、張碓、錢館の漁村部落を連絡し、以下現在路線に依り札幌に達するの工を終る。

翌十三年幌内鐵道の敷設せらるゝに當り、熊碓、錢函間は地勢の關係上本道路を占用するに至りたる結果、兩市の連絡を失ふに依り、之が對策として鐵道線路外狹少の餘地を辿り多數の踏切を設け單身辛ふじて交通し得る道路施設を

爲したりと雖も、交通運輸の不便は勿論、危險甚しく毎歲人命の犠牲を拂ふこと少からず。爾來年歲之が修築を加へたりと雖も、未だ前述の不便と危險を低減する程度に達せず。偶明治三十七年日露戰役起るや小樽市は海上より露艦の脅威を受くるも避難道路なき爲、後方連絡の必要を痛感し、翌三十八年、急遽敵の視界を避くるを旨とし、同市量徳寺前より深く山脊を迂廻し、毛無山の鞍部を越え、朝里平野の奥地に出て、更に石倉山三六〇米の峠を越え張碓平野に出て、錢函にて舊道に連絡し、通稱軍用道路又は軍事道路と稱する道路を開鑿せり。爾來札樽間連絡は本道に依ること、し、大正九年四月國道に編入せられ現在に及ぶも、元來前述の目的に依り開鑿せられたるを以て、迂餘曲折甚しく勾配八分の一の線半徑六間等最小限度を採用し、全く普通車馬の運行不可能の狀態なりしを以て之を利用するもの極めて稀に殆ど廢道に歸する狀態に在り、然も時勢の進展は現狀に委するを容さす。

昭和三年に至り之が調査測量を終へ、暫定的改修を加ふべく小樽・錢函間を二工區に、錢函・札幌間を一工區に分ち、直に全面的に起工、同年度竣工を見るに至れりと雖も、沿道村邑及び札幌兩市の状態は文化の進展に伴ひ、益々密接不離の關係を深からしめ到底此等姑息の改良に満足し得べくもあらず。自動車の發達と相俟て根本的改良を要望すること切なるものあり。是より先當局亦其の必要を認め、大正十年來測量を重ねる事三回、昭和五年之が成案を得、即ち壹百五十萬圓を以て、現在改良路線に據る設計を樹立決定せり。

會、昭和六年に至り政府に於て失業救済工事として國道改良の計劃せらるゝに當り、本工事其の選に入ることを得、爾來三ヶ年の日子を費し、昭和九年一月を以て小樽錢函間改良工事の竣功を告ぐるに至れり。今後餘す所は小樽付平磯岬隧道及び小樽市内の國道改良工事と次で施行すべき舗装工事にして、尚錢函札幌間道路の幅員擴築並に舗装工事と共に其の完成を見るも亦遠

きにあらざるべし。

錢館||錢函の誤植

量徳寺前||龍徳寺の誤り、添付図版からも確認できる  
會||カイ、たまたま、ちょうど、とき

#### 改良線的位置

本改良線は起點を小樽市汐見臺町量徳寺前に置き、爰に舊道と分岐、海岸に向ひ斜に小樽築港驛前に出て、平磯岬は隧道に依り熊碓に出で、此より海岸寄りの高丘地を過ぎ、朝里川左岸の凸起部は隧道を穿ち、「プレートガーター」に依り直に同川を渡り、朝里平野を横斷し、平坦部の將に終らんとする處より海岸寄り山腹の緩斜面部を辿り、石倉山脈中の神威岬は延長六百二十米の隧道を以て貫き、尚ほ山腹を迂廻し、張碓川の上流、即ち舊道の同川横斷部より稍下流に於て「バランスドアーチ」型橋梁に依り横斷、直に舊道と交叉し、張碓平野の東端を

北進し和宇尻附近にて再び舊道と合し、更に右折し禮文澤及び錢函川は溪谷の狹隘ヶ所を選び、和宇尻錢函平野の南部を通過し御膳水附近に於て舊道と合す。

潮見台量徳寺前＝龍徳寺の誤り  
稍＝やや

## 工事施行の方法

工事施行の方法は請負及び直營の二方法に依る事とし、朝里、張碓の兩橋及び張碓隧道は前者に、他は後者に依り施行す。

但し請負工事材料セメントは官給とす。

本改良工事費は凡て國費負擔とし、其總額壹百六萬壹千百九拾六圓餘にして年度別内譯及工事内容は左表の通り。

工事年度別表

年度	費目	工事名	區間	延長	幅員	着手年月日	竣功年月日	施行區別
昭和六年度	失業救済費	小樽錢函間 第一工區ノ乙	自小樽築港 停車場前 至朝里村字 枉里	四、〇〇五・米 二〇	五・五 七・五	昭和六年 五月十二日	昭和七年 三月七日	直營 (内朝里橋橋 体ハ請負)
同 七年度	同	朝里錢函間 第一工區	自同所 至同字神威 古潭	二、三〇〇・ 〇〇	七・五	同 七年 七月十三日	同 八年 十月三十一日	直營
同	産業振興費	同	自同所 至同大字張碓 村山ノ上	四、七三三・ 六九	七・五	同 九年 一月三十日	同 九年 一月三十日	直營(内張碓 隧道及張碓橋 々体高欄橋床 ハ請負)
同 八年度	農山漁村振興費	自朝里村大字 張碓村字山ノ上 至同大字錢函 村字錢函	自同所 至同大字錢函 村字錢函	三、七九三・ 〇〇	七・五	同 八年 六月廿一日	同 九年 一月三十一日	直營
計				一四、八三一・米 八九				

## 工費

本道路改良の爲失業救済費、産業振興費、農  
山漁村振興費を合し、昭和六年度より昭和八  
年度に至る三カ年度間に支出したる工費は金  
百六萬壹千百九拾六圓餘にして其區別次表  
の如し。

# 工費内譯表

種別	昭和六年度	昭和七年度	昭和七年度	昭和八年度	合計
	失業救済費	失業救済費	産業振興費	産業振興費	
土 工 費	五二、七二七・六〇	八九、八二六・八九	九九、二五一・七〇	四一、二七〇・〇一	二八三、〇七六・二〇
擁 壁 費	一九、九八一・三三	—	一〇、六〇八・二九	四、八〇五・一七	三五、三九四・七九
路 面 費	一一、一七五・六四	八、九七七・九七	六、九四二・九五	一〇、九一三・六四	三八、〇一〇・二〇
溝 渠 費	三、七〇七・九九	四、〇一〇・七八	三、五三六・五九	五、六七七・四〇	一六、九三二・七六
側 溝 費	二、一七九・七八	一、二八四・二四	三、〇〇一・九三	二、〇〇五・七〇	八、四七一・六五
雑工事 費	四、六三八・九〇	二六・〇七	二六七・八九	八八・四四	五、〇二一・三〇
橋 梁 費	五四、一七九・九七	—	九九、六九四・九一	四三、四〇四・七二	一九七、二七九・六〇
隧 道 費	五一、三七九・七七	—	三〇一、三一四・九四	—	三五二、六九四・七一
物件移轉費	六、五六一・六八	一、〇五〇・二五	二、〇九八・三六	一、九五四・七六	一一、六六五・〇五
器具機械費	一、一五八・三七	六、五八七・三八	五四、〇一七・四〇	一、三九八・七〇	六三、一六一・八五
雑 費	一四、九一七・三一五	五、三一九・七六	一一、二七七・一六	一七、九七四・二六	四九、四八八・四九五
計	二二二、六〇八・三四五	一一七、〇八三・三四	五九二、〇一二・一二	一二九、四九二・八〇	一、〇六一、一九六・六〇五

## 道路敷地

道路敷地に該當する民有地は總て寄附に係りたるものにして、土地所有者は能く事業の趣旨を理解し、此を承諾したるを以て、順調に工事を進捗せしむることを得たり。



種目／年度別		昭和六年度	昭和七年度	昭和七年度	昭和八年度	計
		失業救済費	失業救済費	産業振興費	農漁山村振興費	
宅地及畑地	一〇、七五二・五六五 <sup>坪</sup>	六、八〇三・五九五 <sup>坪</sup>	四四六・九四〇 <sup>坪</sup>	一五、八九九・六六五 <sup>坪</sup>	三三、九〇二・七六五 <sup>坪</sup>	
鐵道用地	二九七・五七五				二九七・五七五	
國有林及國末	四、〇六五・一〇〇	一〇、九三八・三七五	四、四三八・四〇五	四、〇六四・四〇〇	二三、五〇六・二八〇	
堤防敷地及川敷	一、一九九・四八〇	五一七・七〇〇	一、〇七一・七六〇	一、七五七・〇二五	四、五四五・九六五	
學校敷地	七一・六二五			二四・七五〇	九六・三七五	
道路豫定地	一、七五三・五二五	三〇六・五〇〇	七四三・九七五	一、〇三六・九一〇	三、八四〇・九一〇	
山林		二、五二八・六五〇	一一、七四二・三二〇	二、七三七・九九〇	一七、〇〇八・九六〇	
既成道路	一、四九七・八七五		二四七・二二〇	三、九八四・〇二〇	五、七二九・一一五	
海産干場	一二四・七六〇				一二四・七六〇	
雜種地	八八九・六〇五	五〇・五〇〇			九四〇・一〇五	
海濱地	一三五・七四〇				一三五・七四〇	
原野	一六八・六〇〇	一、二四四・〇二五	三、七七七・二〇〇	三、一六三・四八五	八、三五三・三一〇	
墓地	一二九・八二五				一二九・八二五	
合計	二一、〇八六・二七五	二二、三八九・三四五	二二、四六七・八二〇	三二、六六八・二四五	九八、六一一・六八五	

## 土工

土工は盛土二十七万九千八百九十二立方米堀鑿二十二万九千五百十二立方米にして、昭和七年度施工の分は岩石多く、且冬期間を通して土工を施したるを以て除雪等に相當困難を感じたり。

土工費内譯		費目／種別		伐開	堀鑿	盛土	張碓橋	張碓隧道	同	同上	同上
昭和六年度	數量	二、八七立米	四八、八六立米	五八、七七立米							
	金額	三六〇・六四	三三、八七〇・	一八、四九六・							
失業救済費		〇〇									
昭和七年度	數量	五一、六八〇	五〇、八一五	八六、五五八							
	金額	七六六・三六	六〇、〇〇三・	二九、〇五六・							
失業救済費		八〇									
昭和七年度	數量	六八、一四五	七八、〇〇七	五六、三七二	四、六一立米	七、四二立米	六、六一立米	二一、九七立米			
	金額	二七八・五八	七八、四三七・	二〇、五三五・	一、八九六・五三	五〇・〇七	二一、二二九・	五、九三七・四六			
産業振興費		八七									
昭和八年度	數量	二四、七四〇	四五、二〇九	五一、五九三							
	金額	二四一・七八	二六、二〇五・	一四、八二二・							
農山漁村振興費		三一									
合計	數量	一四七、四四二	二二二、八九九	二五三、三〇二	四、六一立米	七、四二立米	六、六一立米	二一、九七立米			
	金額	六四七・三六	一九八、五一六・	八二、九一一	一、八九六・五三	五〇・〇七	二一、二二九・	五九三七・四六			
平均單價		・円〇一一	・円八九一	・円三二七	・円四一一	・円〇〇七	三・円二一〇	・円二七〇			

但張碓隧道ノ土工費ハ、隧道費ノ内ヨリ再録セルモノトス

## 橋梁

橋梁は總て内務省道路構造に關する細則を基準として應力を計算したるものにして、其數鐵筋混凝土桁橋一箇所、鋼橋二箇所、鐵筋混凝土函橋及拱橋各二ヶ所なり。

拱橋 II アーチ橋

# 橋梁表

名稱	所在地	徑間	有効幅員	形式	上部構造	下部構造	着手年月	竣工年月	工費	施行區別
熊碓橋	朝里村大字	六米	七米五	鐵筋混凝土	鐵筋混凝土	鐵筋	昭和六年	昭和六年	二、七八五 <sup>円</sup>	直營
	熊碓村			桁橋	瀝青乳劑鋪裝	混凝土	八月	十月		
朝里橋	同 大字朝里村	六七米三	同	プレート	同	同	同年八月	同年	四二、三九四	直營内（橋
				ガーター				十一月		体ハ請負）
張碓橋	同 大字張碓村	七二米	同	バランス	同	同	昭和七年	昭和八年	九九、六九四	直營内（橋
				ドアーチ			十一月	七月		体高欄橋床ハ請負）
和宇尻橋	同 字和宇尻	徑間二米	長	鐵筋混凝土	覆土	鐵筋	昭和八年	同年九月	一、八六九	直營
		高 一米五	二一米八	函橋	混凝土	混凝土	八月			
禮文塚	同 字禮文塚	三一米	三五米	鐵筋混凝土	同	同	同年七月	昭和八年	二〇、三七九	同
拱橋				拱橋				十月		
錢函拱橋	同 大字錢函村	八米	三五米	同	同	同	同年六月	同年九月	一九、九〇六	同
三吉橋	同	徑間二米	一六米	鐵筋混凝土	同	同	同年八月	同年九月	一、二四八	同
		高 一米五		函橋						

（文字の配列は一部改編した）

# 隧道

隧道は朝里隧道及張碓隧道の二個所にして、朝里隧道は直營を以て之を施行し、張碓隧道は札幌地崎組の請負に係るものにして、工事着手以來十ヶ月を要し之を竣功せしめたり。

## 隧道表

名稱	所在地	延長	幅員	形狀	構造	地質	工費	一米當 工費	着手 年月	竣功 年月	施行 區別
朝里隧道	朝里村大	一〇〇米	七・五	馬蹄形	混凝土	集塊岩及	五一、三七九円	五一三円	昭和六年	昭和六年	直營
	字熊碓村				凝灰岩				七月	十二月	
張碓隧道	同村大字	六二〇	同	同	同	安山岩	三〇一、三一四	四八六	昭和七年	昭和八年	請負
	朝里村								九月	七月	
	張碓村										

## 勞力

本工事は主として失業者を救済する目的の下に起工せられたるを以て、豫め關係職業紹介所又は町村役場に就働登録をなさしめ使役する方針を採り、就中就労登録者多數ある市町村に於ては順次之を交替せしめ、又直役の者は概ね熟練したるもの、みを使役し當初の目的に添はしめたり。

直營工事使役人夫數

年度別 費目／	職業紹介所紹介ニヨル者		直役傭ノ者		計	
	熟練工	不熟練工	熟練工	不熟練工	熟練工	不熟練工
昭和六年度	人	人	人	人	人	人
失業救済費	—	六六、六四八	二二、〇二五	—	二二、〇二五	六六、六四八
						八八、六七三
昭和七年度						
失業救済費	八、五三七	五〇、六五〇	九、〇六〇	一一、三二二	一七、五九七	六一、九七二
						七九、五
六九						
同						
産業振興費	—	七四、〇四六	一二、五五五	五八六	一二、五五五	七四、六三二
						八七、一八七
昭和八年度						
農山漁村	三一四	三九、三九九	一〇、八六四	二六、八一五	一一、一七八	六六、二一四
						七七、三九二
振興費						
計	八、八五一	二三〇、七四三	五四、五〇四	三八、七二三	六三、三五五	二六九、四六六
						三三二、八二一



使役職工人夫一日賃金

年度	熟練工				不熟練工			
	馬車夫	大工	鍛冶工	鳶夫	石工	鐵筋工	坑夫	普通人夫 女人夫
昭和六年度	三・八〇 円	二・〇〇 円	二・八〇 円	一・八〇 円	二・八〇 円	一・七〇 円	一・七〇 円	一・二〇 円 七〇
同 七年度	三・八〇	二・〇〇	二・八〇	一・八〇	二・八〇	一・七〇	一・五〇	一・〇五 六〇
同 八年度	二・二〇	一・五〇	一・四〇	一・三〇	二・二〇	一・四〇	一・四〇	・九〇 ・五〇

## 工事材料

本工事に使用せる材料中「セメント」は全部淺野セメント上磯工場製のものを使用し、綱橋は朝里橋、張碓橋共製作及架設を函館船渠株式會社の請負にして鐵筋材、土管木材等主なる材料は、各年度毎に入札購入し、石材は主として神威古潭附近より採取し、碎石は失業救済の主旨を体し概ね手割とし、混凝土用及敷砂利用の一部を碎石機により製作せり。

昭和九年三月三十日印刷  
昭和九年三月三十日發行

北海道廳札幌土木事務所

札幌市北二條西三丁目一番地

印刷者 本間清造

札幌市北二條西三丁目一番地

印刷所 合資會社北海石版活版所

表紙には發行主体が「小樽郡・朝里村役場」とあるが、奥付には「北海道廳札幌土木事務所」となっている。

同様写真集が他の地域でも同様装丁でつくられており、実体は北海道廳札幌土木事務所が主導して作られたものと考えられる。

朝里叢書第三卷

札樽交通史 第一版第一刷

編者 小林 廣

復刻 小樽・朝里まちづくりの会 朝里遺産部会

小元理男 末永 通 瀧内淳子 守谷明宏

監修 朝里郷土史資料調査研究所

主宰 小林定典

発行日（第一版） 平成十七年年二月一日

発行 NPO法人 小樽・朝里まちづくりの会

事務局 小樽市新光四丁目一番十六号

北海道新聞中販売所内

朝里遺産部会連絡先 [suenaga@asari.cc](mailto:suenaga@asari.cc)