



[令和 2 年 1 月 8 日 定例会発表要旨]

道路にまつわる話

手稲郷土史研究会 会員（副会長） 立花 邦雄

私は札幌の道路に関わるようになってから 30 有余年の間、“みちづくり”とその維持管理に携わってきたが、歴史をたどると 1869 年、開拓使の島義勇判官が札幌市街の区画割を決めたということが、実に意義深い。札幌市が碁盤の目状の道路区画になっている そもそもの出発点である。

私はこの道路形態が好きである。交差点が多すぎると批判する人もいるが、札幌市内を車で走っているとき、条丁目表示で住所がすぐわかるため

目的地の予想が大体頭に浮かぶではないか。これは、東京などで目的地を探すときの苦勞の何分の一かである。札幌のまちのこの形態を大事にしたい。

もちろん 幹線道路網といわれる 拠点から拠点を結ぶ広域道路網は 碁盤の目という訳にはいかないが、これまで何次かにわたって計画され、また整備されてきており、郊外へもほとんど支障なく行き来できるようになった。これは、1972 年に開催された『札幌冬季オリンピック大会』以来、札幌が道路投資を積極的に行ってきた結果である。

手稲に目を移すと、開拓当時は小樽港を基点に軽川や サンタロペツ（現在の富丘）が札幌への陸上輸送の中継点になっていたようで、当時の賑わいが目に浮かぶようである。この手稲にも 4,000 年の歴史があり、近年、土器や遺跡が発掘されていることから まだまだ研究する価値があると思う。

歴史にまつわるエピソードとして忘れてならないのは、「東宮駐輦記」碑の件であろう。2013 年 2 月、手稲郷土史研究会の H 会員が、再開発のため廃棄土砂と共に処分されようとする 破損した石碑を偶然発見。会では 茂内前会長を中心にすぐプロジェクトチームを立ち上げ、保存のため奔走した。その結果、各方面の協力を得て『前田公園』に復元設置され、現在に至っている。興味のない人にとって古い遺物は、ともすれば廃棄される運命にある。大切なのは「これは残すべきで放っておけない」と考える 発見者の意識と、保存しようとする関係者の熱意である。公園に鎮座する石碑を見るとき、我々はこの気持ちを大切にすべきだと考えるものである。

さて、私が手稲で興味ある道路の一つは、その『前田公園』が接する「道道 石狩手稲線」である。



二代目 手稲駅（旧軽川駅）
— 1934 年に建てられた山小屋風の駅舎 —

この道路は「石狩街道」ともいわれており、石狩市と手稲を結ぶ幹線道路であるが、その昔、除雪で苦勞した思い出がある。現在は建物がたち 地域の状況も変わっているが、以前は何もない雑草地で吹きだまりが出来やすく、一晩に何回も除雪車が走らなければ交通止めになってしまう状況であった。

しかし、この道路に昔、軽川駅（現在の手稲駅）から石狩の花畔まで「馬車鉄道」（軽石軌道）が走っていたという話は驚きに値する。それも、札幌市内を走っていた馬鉄の払い下げ車両であったというから、なんとなくユーモラスである。

