

道路・橋

- 1 札幌越新道
- 2 本願寺道路
- 3 札幌本道・室蘭街道・弾丸道路
- 4 アンパン道路
- 5 水源池通
- 6 平岸街道
- 7 豊平橋
- 8 幌平橋

1 札幌越新道ごえ

道路が造られる前は、鹿などの動物の通り道を歩いたり、川を使って人や物を運んだりしていました。このような方法は、大きな労力を必要とし、時間もかかるので効率の悪いものでした。そこで、当時の箱館奉行は銭箱はこだてぶぎょうぜいばこ（現在の小樽市銭函）に注目しました。銭函から札幌方面へ道路を造れば、楽に早く人や物資を運ぶことができるからです。

銭箱から豊平を通って千歳・勇払ゆうはらに至るこの道路は、安政4（1857）年には開削が行われ、「札幌越新道」と呼ばれました。この道路は途中豊平川を渡りますが、まだ川を渡る橋は無く、河畔に渡し守を置くことになりました。ここは宿泊所も兼ねていましたので、旅人が多く集まる場所となり、商店が並ぶようになっていきました。

2 本願寺道路

明治の時代に入るまでは、北海道は蝦夷地えぞちと呼ばれていました。明治政府は、国を守る上で蝦夷地を開拓することが必要と考え、明治2（1869）年7月、蝦夷地に開拓使を置き、地名を北海道と改めました。そして、開拓使の中心となる本府を札幌に設けることにしました。その工事は明治2年から始められました。

時を同じくして、東本願寺が道路の開削を政府に請願したのを受けて、明治3（1870）年9月、平岸から定山溪、中山峠を経由して有珠までの道路（国道230号の前身）の開削が認められました。東本願寺は百人余りの開拓隊を北海道に派遣し、道路を切り開きました。この道路は本願寺道路と呼ばれ、明治4（1871）年7月に完成したといわれています。

この工事は東本願寺が私的に行ったもので、かかった費用や工事の期間、道路の造り方などはっきりしていない部分があります。

3 札幌本道・室蘭街道・弾丸道路

開拓使は、北海道開拓のための顧問こもんとして雇ったアメリカ人・ケプロンやとから「札幌に本府を置くには、函館・室蘭との連絡道路が必要である」との報告を受けて、函館～室蘭～苫小牧～札幌（豊平橋）間の道路を造ることを決めました。

工事は明治5（1872）年3月、ケプロンらのお雇い外国人の指導によって始められ、完成したのは明治6（1873）年6月のことでした。この道路は「札幌本道」と呼ばれ、馬車が通ることを前提に造られたものとしては、日本で初めての長距離道路です。

このうち、札幌から室蘭までの間は「室蘭街道」とも呼ばれ、昭和28（1953）年に国道36号となりました。特に札幌から千歳の間の34.5kmは北海道で初めてのアスファルト舗装となって「弾丸道路」と呼ばれていました。弾丸道路の名は、「弾丸のようにスピードが出せるから」、「急ピッチで工事が進められたから」、「米軍が駐留ちゅうりゅうしていたころ、弾薬を積んで運

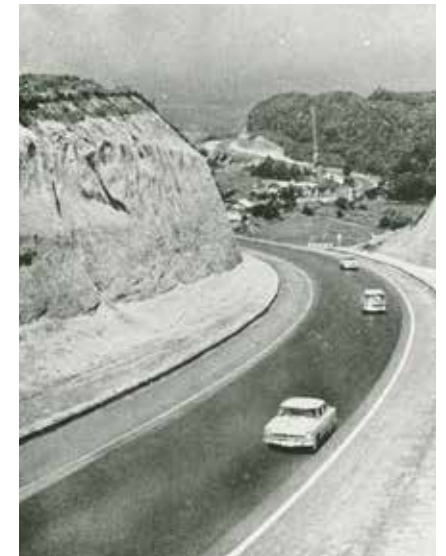


写真-1 昭和35年ころの国道36号



写真-2 推奨土木遺産の銘板

んでいたから」などのいろいろな説があります。令和3（2021）年には、積雪寒冷地や自動車高速走行のための先駆的な設計基準を導入し、北海道に限らず全国の道路改良の指標となったことにより、土木学会の選奨土木遺産に認定されました。

4 アンパン道路

明治43(1910)年4月、豊平町役場が^{おおあざ}大字豊平村から大字月寒村へ移転しました。このころは、平岸村から月寒に直接通じる道がなかったため、平岸村の人々が役場に行くには大変不便になりました。そこで、豊平町は平岸から月寒へ直接行くことができるよ



写真-3 アンパン道路の工事(明治44年)

う新しい道を作ることにしました。現在の道路でいうと、平岸小学校付近から白石藻岩通を東に向い、羊ヶ丘通との交差点付近で^{なな}左斜めに曲がり、月寒児童会館の横を通して国道36号までがこの道路です。

この道路は^{きふく}起伏が激しいことと^{はげ}水田を埋め立てなければならないことなどから、とても大変な工事だったので、当時月寒にあった軍隊の応援によって工事が進められました。工事の期間、兵士には毎日「アンパン」5個が間食として配給されました。このことから、この道路を「アンパン道路」と呼ぶようになりました。アンパン道路は明治44(1911)年10月に完成しました。

5 水源池通

水源池通は、西岡水源池から北方向に札幌大学、月寒体育館を經由して白石区の厚別通につながる道です。この道は、もともと月寒に設置された陸軍歩兵第25連隊に給水した月寒水道の^{いじ}維持管理のために造ったものですが、鹿の通り道を利用した道路であることから「シカ道」と呼ばれていました。そのため、ずいぶん曲がりくねった道になっています。

6 平岸街道

平岸街道は、開拓使が現在の平岸3条1丁目から18丁目にかけて原生林を一直線に切り倒して開いただけの道路でした。この道路に沿って62区画に土地を分け、ここに明治4(1871)年、開拓移民が移住しました。移住した人たちは、割り当てられた土地を開削しながら、木の根を抜くなどして、道らしい道を造ったそうです。

当初、飲み水は豊平川までくみに行っていました。明治6(1873)年に道路の中央に用水堀「平岸^{ほりわり}掘割」を造り精進川から水を流しました。この堀は昭和36(1961)年に埋め立てられるまで、使われていました。

現在、この道路は平岸通と呼ばれ、国道453号の一部として、重要な幹線道路となっています。

7 豊平橋

安政4(1857)年には札幌^{ごさ}越新道の開削が行われましたが、この道路は途中、豊平川を横切っていました。このころは、まだ橋は無く川の右岸と左岸に^{わた}渡し守を置いて、^{もり}対岸に向かう人や物を運ぶ役目をしていました。

この川に初めて橋が架けられたのは明治4(1871)年のことで、丸太で造られた橋が2本架けられたものでした。川の流れは速く、水かさが増せば簡単に流されるような構造でした。その後、「橋を架けては流される」の連続で、一年に何度も架け直した年もあったようです。

こんな簡単な構造の橋では、豊平川の急流には^た太刀打ちできないことから、アメリカの^{ちう}技術を取り入れることにしま



写真-4 豊平川に架かった初期の橋(明治4年)

した。アメリカ人のホルトが設計し、明治8（1875）年に完成した橋で、弓形の補強材が付けられた木造の本格的なものでした。それでも、豊平川の洪水には耐えられず、同10（1877）年4月に流されてしまいました。



写真-5 豊平橋の工事の様子
(大正12年、手前が豊平側)

明治11（1878）年には、同じくアメリカ人のホイラーが設計した橋が架けられました。ホルトが設計したものと同型のものでしたが、川岸を埋め立てることで橋を短くし、修理や補強を加えながら、構造上耐えられる程度の10年間にわたり使用することができました。



写真-6 豊平橋の完成を祝う人々
(大正13年8月26日)

その後、技術も進歩し、日本人の設計による橋も架けられるようになり、洪水で崩れ落ちる橋もありましたが、ほとんどの橋は寿命となるまで使われました。

そして、ついに大正13（1924）年、永久橋として登場したのが、3連のアーチ型をした橋です。藻岩山を背景にした美しい姿は、旭川の旭橋、釧路の旧幣舞橋とともに、北海道の三大名橋といわれたほどです。

ところで、この橋が完成した大正のころ、交通機関は馬車を中心でしたが、時代とともに自動車が主流となって、交通量も年々増えていきました。国道36号はもともと主要幹線として、特に交通量の増え方が大きかったです。そこで、国道の幅を広げることになり、それにあわせて豊平橋を架け替えることになりました。

架け替えのための仮橋が架けられ、昭和40（1965）年5月、名橋とたたわれた橋は市民の惜しむ声の中、解体工事が行われました。そして、翌年の昭和41（1966）年10月、名橋を引き継いだ最新の橋が完成しました。これが、現在架かっている豊平橋です。道路に合わせた幅27mの機能的なもので、平成13（2001）年の秋には交差点部分を広げるなどして現在に至っています。

8 幌平橋

幌平橋は昭和2（1927）年に河合才一郎かわい さいいちろう氏が私財をもって架けた橋で、札幌と平岸を結ぶことから札幌の「幌」と平岸の「平」をつなげ、幌平橋と名付けられました。

それまでは、中の島から川を渡るためには、渡し舟に乗るか、豊平橋まで遠回りをしな



写真-7 建設中の幌平橋（昭和28年）

ければならなかったため、幌平橋は大変重宝され、多くの人に利用されたようです。しかし、木製のこの橋は、洪水などの影響もあって、傷みが激しく、昭和6（1931）年ころから、住民から北海道庁などに橋を架け替えるようにと要望が出されるようになりました。

そして、昭和12（1937）年になってようやく、北海道庁がこの橋に通じる道路を新たに造るとともに、橋を架け替えました。その後、昭和29（1954）年に架け替えられ、平成7（1995）年には今の4代目幌平橋が完成しました。