

森 山 軍 治 郎

# 北海道の道路私史

## ▼炭鉱町の道

生まれてはじめてぼくが知った道、それは炭鉱長屋の間にある道だった。八軒一棟の長屋が何百棟と山の斜面に並び、道はその中を縦横に走っていた。

道は、人が歩くところ、ソリやスキーで滑るところ、馬車や馬ソリが通るところだった。終戦前後だから、まだ自動車は炭鉱町にはなかった。

戸口から出たところにある長屋の前の道はたいらで、向い合わせ十六軒が使う道だった。学校や現場（坑内などの仕事場）や配給所（日常生活物資を売る炭鉱会社直営の百貨店のようなどころ）や店屋などへは、必ずここを通らねばならなかった。が、もつと身近な生活の道でもあった。便所へいくにも、水道から水を汲んでくるにも、そこを通らずにはいられなかった。便所も水道も八軒か十六軒の共同使用だったからだ。そし



てまた、幅五、六メートルほどのこの道は子供たちの遊び場でもあった。ゴロ野球、鬼ゴッコ、かくれんぼ、カン蹴り、チャンバラ、陣取り、パッチ、釘さし、石蹴り縄とび、花いちもんめ、ママごと買いもの遊び、思いつくかぎりの遊びの場だった。

長屋の裏には、軒下一メートルほどの道があった。長屋の裏側には小さな畑があって、どの家もキヌウリやナスビや菜っぱなどを植え、ごくわずかに花なども植えていた。そこへ行くには、どうしてもこの裏道を通らなければならなかった。窓のすぐそばの道だから道行く人はだれも、どの家の中も

のぞくことができた。できた、というよりも、自然と目に入らざるをえず、ときには窓越しに話をすることもあった。隣家とへだてている壁といっても、ベニヤ板一枚ぐらいのものだったから、しょせん、プライバシーなど問題にはいられなかった。この裏道も、ごく身近な生活の道だった。

長屋の脇には必ず小道があった。それは長屋同士をつなぐ道であり、そこを通らなければ、現場へも学校へも買物にも遊びにも行けなかった。これは坂道だったので、冬だと尻滑りやソリ遊びのちょつとした場所になった。ある冬の日、目がさめると、母の姿が見えなくて、きつと山の上にある配給所へ行ったにちがいないと思い、この坂道を這うようにして登ったことがある。淋しさと寒さに泣きながら配給所の中を走りまわったが母はみつからず、所員のストープにあたっているときに、母があらわれたのだった。そのとき、冷えきって真っ赤になった手が、急に暖められて、痛くなったのを憶えてい

る。

炭鉱鉄道の終着駅から山頂の配給所までのおよそ一キロの「幹線道路」は、「本通り」とか「馬車道路」と呼ばれていた。道幅三、四メートルで、急斜面を蛇行しながら登っていた。幹線道路とはいっても、ガタガタのドロコン道で、重い荷物を運ぶ馬はよくぬかって転んだ。冬には蹄鉄が滑って転んだり、転んでも起き上がれないことがあった。

「馬車道路」と呼ぶからには、駅と山頂までを結ぶ人間だけが歩く別の道があった。

それはできるだけ直線にしたもので、近道だった。ところどころ、急な部分には、石の階段と簡単な手すりがつけられていた。

冬、「馬車道路」は恰好のソリ遊びのスロープとなった。どの家も貧乏で、スキーはまだ普及していなかった。子供たちはめいめいが自分でソリを作って滑った。配給所あたりからはじまる坂道を一気に滑り降りる。カーブのところは踵でカシをとりながら滑る。イッターを叫びながら、それでもよけないものは大人でもかまわずに、はねとばしていく。往きは壮快だけど、帰りがつらい。ソリを引くか抱えるかして、一キロの坂道を登らなくてはならないからだ。そこで馬ソリを見つけると、すかさず荷台のうしろへ飛びつく、何人もの子供らが飛びつく、というか、ぶらさがるようにして乗る。ただでさえ重そうに馬があえいでいるところに、子供たちが引っぱるようになって乗るのだから、馬車追いのオヤジが怒る。怒っても子供らは降りない。するとこんどは、オヤジの手綱がうしろへ飛んできて、子供らはパッと散る。雪や氷の塊が飛んでくることもあった。それで子供がケガをしても、親もだれも文句はいえなかった。

この「馬車道路」を駅まで降りると、炭鉱鉄道の線路沿いに道路が走っていた。狭い谷間を下たる道路だった。この道路の所要所には、終戦まで「見張り」と呼ばれる建物があつた。苛酷な労働や、虐待から逃がれようとするものを監視しているところだった。あるいは逆に、外部から労働組合でも組織しようとして入ってくるものをチェックするところだった。いわば昔の関所のようなところだった。そればかりか、長屋に住むものたちの日常生活や動向まで監視していたのだ。

ここ三菱美頭鉱の「幹線道路」は、こうして国道十二号線まで十二、三キロほど続いていた。

炭鉱にはもうひとつの道があった。

母につれられて山の共同畑へいったのは戦争中だった。戦争が終わって、その共同畑は個人に割当てられ、それでも足りなくて、新しい山林や藪を開墾して、イモ、カボチャ、大根、人参、大葉、白菜、豆、と、実りそうなのはなんでも植えた。長屋から離れた山の畑へは、長屋脇の小道を下ったり、沢を渡って、山道をずっと上まで登らなくてはならなかった。母はその山道を、天びん棒でコヤシを運びながら登ることもあった。

いま思えば、この山道は、もともと坑木や材木を伐り出すためにつくられた道だったようだ。こういう山道のいくつかは、峠まで登りつめると、ほかの会社の炭鉱につながつていることがあつた。脱走した朝鮮人が途中で捕えられて、山中でリンチをうけた、という話を聞いたことがある。たぶん、こういう山道を逃げたのだろう。

だが、子供のぼくらは、そんなことを気にもとめず、畑へとつながる山道を、朝鮮人の子供らと一緒に歩いて、ブドウやコクワやクルミやドングリを採りに行ったのだ。

#### ▼平野農村の道

はじめて平野部の道を歩いたのは四、五才ころのことだった。配給になる食料や山の畑で作ったものだけでは足りなくて、どの家も農家へと買出しに出かけた。配給になった軍手や外套や地下足袋をもって、米と交換に行くのだった。七、八キロの道のりを、往きはたいがい母の背で行ったようだったが、帰りは母の背に荷物があつたので、自分の足で歩かねばならなかった。

道はどこまでも真っ直ぐで、長かった。炭山の道は曲りくわたり坂が多かったので道もまわりの景色も変化に富んでいた。そこには登るときのあえぐような疲れはあつたにしても、退屈したり足に疲労を感じたりすることはなかった。行けども行けども、街は近くなるなかった。畑や田んぼばかりで、ごくまれに農家があり、ごくまれに往き交う人に出合っていた。冬だと、あたりはただ真っ白な世界で、風がモロに頬にあつた。

やがて、姉が買出しで知りあつた農家へと奉公に出ることになった。中学も満身に終えずに、一俵（六〇キロ）の米と引き替えだった。盆、正月、祭りにわずかの小遣い銭をもらい、年に一枚の着物をつくってもらう。それが給料といえは給料だった。ただ、

弟のぼくらが遊びに行くと、帰りに米を一升(一・五キロ)ほどもたせてくれることがあったから、これも給料にはちがいがなかった。はじめの約束では、子守りだけということだったが、結局、農繁期になるとなんでもやらされた。一升の米をぶらさげて帰るぼくらには、子供心にも姉を思うと、ことさらに真つすぐな道は長く感じられた。

炭鉱町を出て、美唄の市街地に住むようになったのはぼくが十才のときだった。家の事情で兄弟四人だけで暮すようになり、長兄は毎日、小樽へ魚を仕入れに行つては、気ごころの知れた炭鉱長屋を行商して歩いてた。小学生と中学生のぼくら弟は農村地帯をまわつた。やはり平坦で真つ直ぐな道が長かった。

平野の真ん中を防風林が南北に走っていた。道路はそこを東西にぬけていた。一本の古い道標が建てられていた。「東へ美唄市街ニ至、一里(四キロ)」、「西へ元村ヲ経テ晩生内ニ至、二里半」、「西へ大宮ヲ経テ月形ニ至、四里」などと書かれていた。だだっ広い平野では、目印になるものはいえ、防風林ぐらゐのものだった。たしかに、西へ西へ行けば石狩川にぶつかった。東へへ行けば市街地に通じ、そこからさらに東の谷あいを進めば、三菱美唄の炭鉱があった。

それにしても、時代劇の映画を思わせるような道しるべが北海道にもあった。それはあきらかに、歩いて旅するものたちのためのものだった。

北海道の平野部では、何線、何号と数字で呼ばれる道路が等間隔で碁盤の目をなしている。たしか一線と二線の間は三百間(約五四〇メートル)のはずだ。これは明治二十六年に道庁が植民者を入れるために、地図の上に引いた線と重なる。三百間四方の空間は三〇町(ヘクタール)となり、ふつう開拓者一戸につき五町の未開地が貸付けられることになっていたので、ちょうど六戸ずつで空間を埋めていけばいいことになる。いかにも役人的発想だったといえる。

しかし、道しるべがあった道路は美唄川の蛇行のぐあいもあって、直線には作られていなかった。いまは道道美唄・月形線などと呼ばれて味気ないが、ぼくの小さい頃は、「晩生内通り」と呼ばれていた。道標に書かれていたように、西へ行つて石狩川に出ると、そこから渡船に乗って、着いたところが晩生内だった。いまの浦臼町の南東部にあたる。とにかく、「晩生内通り」は官の区画に対抗するかのようになり、市街地を出るとすぐに曲がりはじめ、岐路になると道しるべが立てられていたのだった。

都市の道路が○条通りとか、×丁目通りと呼ばれて、味気ないように、平野農村でも○線通りとか、×号通りというのは味気ない。それに対して、「〇〇通り」と具体的に先行きの地名が具体的に示されているのは、はるかかなたの見たこともない土地への夢を抱かせる。しかし、残念ながら北海道では、官の定めたとおり、都市でも農村でも碁盤の目に区切られた数字で呼ぶ方が支配的なのだ。

ぼくも農家の子供と友だちになって、よく遊びにでかけるようになると、農家の同士の交流がかならずしも碁盤の目をたどるものではないことがわかった。そのことは、いまから八年前に美唄の農村部落に住むようになって、よくよくわかった。

農家の人たちは何か連絡や相談ごとがあると、農道や畑の中や田の畔道を通つた。隣り合わせの畑だと、仕事のあい間に話し合うこともあった。そして有線放送が十数軒の農村部落を結んでいた。最近のことだが、電話がきて、「裏の山本だけど……」というのには驚いた。ぼくの家の裏は田んぼだったからだ。山本さんの家は直線距離にしても一五〇メートルは離れていた。正式の道路を行けば三、四百メートルもある。それを「裏の山本」というところに、官の区画とは、別の独自の人間的なつながりを感じたのだ。

部落あげての家族海水浴のときだった。ひとりの子供が腹痛を起こした。すると、ある人がその子の手を握り、この手が熱くなりだしたら医者へつれていかななくてはならないが、そうでなければ安全だ、と自信ありげにいう。もちろん彼は医者の資格をもっているわけではない。どうしてわかるのかと聞いてみると、さりげなく、長年のカンだといふ。

かつて、車などなかった頃、少しでも吹雪くと道は閉ざされた。馬ソリもかなわなかった。そんなとき、急病人がでて市街の病院へつれていくことはできず、自分たちで判断するか、部落内の経験者に頼るしかなかった。夏の道は何の役にも立たず、ただ足を踏み入れたところが道ならぬ道にはかならなかった。

二月も半ばを過ぎると、五四〇メートル四方の区画の中に斜めの道ができる。降り積つた雪が固くしまつて、どこを歩いても足が埋まらなくなるからだ。斜め道は市街地に向けて対角線状につくられる。だれが踏みはじめるともなく、この道はつくられる。もちろん、雪の下は田んぼだから、この道を馬ソリで通るわけにはいかない。歩くのは人

間の足にかぎられる。

冬のこの斜め道を歩いているときに思索の時間だった、と、農家出身のある教師が青年の日々を語ってくれたことがあった。

### ▼自動車道への変身

斜め道といえ、わが美唄には碁盤の目にさからうように、真一文字に斜めに走る道路がある。峰延駅の南側から月形へとぬけるこの道は、「樺戸街道」といった。月形側では「峰延街道」と呼んでいたらしい。

明治十九年、樺戸集治監の囚人たちが三笠に置かれた分監（空知集治監）との連絡路をつくるために使役された。この連絡路となるべき地の両端は山裾ゆえに地盤はしっかりとしていたが、それに狭まれる大部分は人間を寄せつけぬ泥炭の原野だった。底なしの沼がそここにあり、道路をつくるための土や石などどこにも見あたらなかった。作業はまず排水溝を掘ることからはじめられた。幅四尺（約一・二メートル）の側溝を道路予定地の両脇に掘りすすめ、そこに小舟を浮かべて資材を運ぶ。

囚人十一人に一人の割合いで看守がつく。看守はピストルもサーベルももっている。なまけるものがいれば、撃ち殺しても斬り殺してもいい。当時、政府高官の金子堅太郎は「復讐書」を発している。囚人はふつうの人間と異り、死んだとて嘆き悲しむ家族もない、だから徹底的に酷使して、使えるだけ使え、殺してもかまわないといわんばかりなのだ。いま、月形町の行刊資料館に保存されている「囚人過去帳」によると、明治十九年に死亡したものの多いことがわかる。しかも、そのほとんどの死因が「心臓麻痺」と記録されているのだ。サーベルで斬りつけられたものも、重労働のために病気になるものも、ケガをしたものも、医者の手当ても受けずに、死んでいったにちがいないのだ。それらがすべて、「心臓麻痺」でかたづけられたに相違ない。でなければ、こんなに多くの「心臓麻痺」死亡者がいるわけがないのだ。

同じ囚人たちは、岩見沢―旭川間の国道十二号線も、さらにそこから北見へ通じる道路も、石狩川右岸の道路も、そこから増毛へぬける山道もつくることになる。

いまは道道月形・峰延線と呼ばれる「樺戸街道」が、囚人の手でつくられたということを知ったのは、実は十年ほど前のことにすぎなかった。それまでは、釣りなどで、自

転車で気軽に通る道でしかなかった。

炭鉱の道といい、平野農村部の道といい、それらは確実に生活の道だった。人間と人間とを固く結びつけるための道にほかならなかった。官が線を引いた道であっても、その付近に生きる人たちは、見えない道をつくっては、心を結び合っていた。道は人びとの生活ゆえに存在し、人間そのもののためにある、ということを知らされてくれた。

わが美唄の市街地をつぎぬける国道十二号線が最初に舗装されたのは、昭和二十九年のことだった。第九回の国民体育大会が北海道各地で催され、美唄はボクシングの会場となった。それにちなんで、市街地部分の数メートルだけがアスファルトになったのだ。それまで、国道といえども、人びとは国道十二号線などと呼ばず、「大通り」と呼びならわしていた。そこを通るのは人間と自転車とが主体で、ガソリンで動く車は小商店のオート三輪がわずかにあるていどだった。

以後、昭和三十四、五年頃までに国道の舗装工事は急ピッチですすみ、隣り町の岩見沢や奈井江ともアスファルトでつながるようになった。それは日本の高度経済成長の本格的開始の時期にあたり、道路でいえば、人間に代って車が主人公になりはじめる時期にあたった。

人間の生活のためにあり、人間同士を固く結びつけていたはずの道は、車のための道路となることによって人間の真の生活を奪い、人間をバラバラな存在に変えていったようだった。

やがて、アスファルトの道は国道から垂直に農村部にも炭鉱地帯にも、延びていく。舗装が延びるにしたがって、農家をやめて都会へ出ていく人が多くなっていった。ぼくが生まれ育った三菱美唄炭鉱の奥まで舗装道路が完成すると、その年にこの炭鉱は全面閉山となった。三万余りの人たちがどこへともなく流れ出ていき、長屋も道もブルドーザーで壊された。ただ、「馬車道路」だけが残されたが、雨が降ると、行き場を失った水がそこに集まってきて、川のように流れ下る道筋と変わってしまった。