

消えた旧街道

―旧長都街道を中心とした風景―

小 田 賢 一

千歳市総務部主幹付主査

(市史編さん担当)

はじめに

大正期に作られた一枚の地図(五万分の一地形図「漁」(図―1)に、千歳の市街地から長都沼付近へ一風変わった線形の道路を見いだすことができる。多少蛇行しているが、直角に交わっている区画号線(註―1)を斜めに原野を貫いている。それが旧「長都街道」であった。

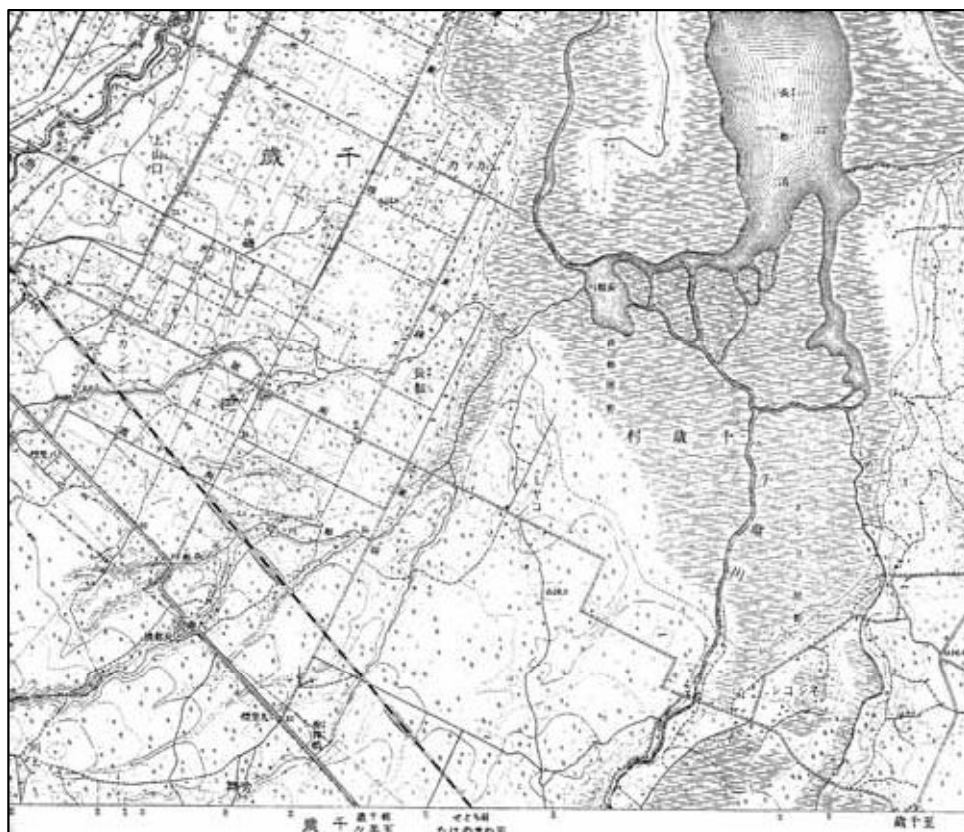
「千歳市外から長都川下流の部落への旧街道があった。・・・旧長都街道は千歳駅の北の踏切から坂を上がり、南三十東十一の合点から斜めに富丘中のあたりを通り、・・・」

『増補千歳市史』の編者である長見義二はその著書『千歳地名散歩』でこう書き著している。

人は「街道」ということばに何かしらの郷愁を感じる。そこには古の人びとが馬や籠とともに行き交い、さまざまな交流をはぐくんできたという想いがあるからであろう。時代に取り残され廃れた街道もあるが、町中のちよつとした空間に面影が残るところもある。しかし、多くの場合それは昔の地図に痕跡を残すのみとなった。

これらの街道がいつ頃できて、どのような道筋を、どのような人が使っ

たのか。そしてその目的は何だったのか。街道は物と文化・情報を伝えるという媒体の役割だけだったのだろうか。ここでは旧「長都街道」を中心にして、江戸・明治・大正・昭和にかけての道筋とそれに関わる地域の暮らしについて述べてみたい。



図―1 5万分1地形図「漁」部分(大正5年測図昭和3年鉄道補入)

一、旧長都街道の誕生

古来、蝦夷地には開削した道路は少なく、交通は極めて不便であった。そうしたなかにあつて、千歳は内陸交通の要衝として多くの人が往来した。「シコツ（千歳）越」「ユウフツ越」と言われ、蝦夷地の西（太平洋側）と東（日本海側）とを結ぶ重要な道として古くから知られていた。石狩川や千歳川とその周辺のサケやシカといった豊富な天然資源のおかげで、アイヌ部落もその流域に広範囲に散在し、その資源による利益を求めて和人の出入りも多かった。

「シコツ越」のルートはユウフツからビビまでを水路、ビビからシコツ川まで陸路で二里、シコツ川からイシカリまでを水路とするものである。この道程三十二里、この内、ビビ、千歳間は文化年間（一八〇四―一八一七）に山田文右衛門によって改修され車馬を通すようにし、千歳、イザリブト間の陸路もまた文化年間に開削されたという。

文化二（一八〇五）年には、時の箱館奉行羽太正義が、シコツ受持ちの幕吏である山田鯉兵衛のシコツ川改名の求めに応じ、この地に鶴が多く生息していたことから千歳川に改名している。

そもそもこの千歳、イザリブト間の陸路は、寛政十一（一七九九）年の東蝦夷地上知以降の幕府直捌じかへりによって、千歳川沿岸でとれたサケを従前のように西蝦夷地のイシカリに運ぶことがかなわず、東蝦夷地ユウフツ場所へ出さなければならなくなったことから、その運搬のために開削したものであった。

オサツはもとより、イザリブトもその語源「サケの産卵場所の川の合流点」からわかるようにサケが多く捕れた場所であり、ユウフツに運び出すためには千歳川の急流を遡る必要があった。急流の航行には小船でなければならず、また冬期は沼・河川の凍結により航行不能となることから陸

路が必要とされたのであった。いわば時の幕府の都合により開削されたこの陸路六里が「長都街道」の原型となったと思われる。その開削時期は、千歳、ビビ間の改修より後のことであろう。蝦夷地で初めてサケの運搬に馬車が使用されたこの道は産業上の重要道路となっていた。

二、記録に残る旧長都街道

文化四（一八〇七）年、イシカリから千歳越えてユウフツに来た田草川伝次郎の『西蝦夷日記』に、次のように記している。

一、シコツ迄陸路有之旨イシカリ支配人申聞候二付、泊家番人二承候処、野地水深ク蝦夷往来モ無之由

田草は、シコツから千歳への改名を知らなかったのか、また、改名は川の名だったことから、この頃はまだ地名はシコツだったのか。

意味は、イザリブトから千歳までは陸路が有ると石狩支配人から聞いてきたが、泊家の番人の話では、谷地で水が深く、アイヌも往来しないとのことであった、というものである。

道路というものは自然発生的に最も条件の良い場所を選んで踏み分け路が形づくられる。そして、その踏み分け路の跡をなぞるように近世において道路が造られる例が多い。もともとビビ、千歳間には古くからアイヌの踏み分け路があつたように、千歳、イザリブト間も悪路ではあつたがこの時に踏み分け路程度のものはあつたことは前述の日記で窺い知ることができる。当時のイザリブトから千歳方面のオサツ沼周辺は広大な湿地帯であり、「野地水深く」のとおりであろう。アイヌでさえ歩行に難儀したその湿地帯の路を利用して開削されたのか。

同年は幕府が西蝦夷地にも上知し蝦夷地を全て直轄とした年であった。しかし、文化九（一八二二）年には東蝦夷地直掬を廃止して各場所を請負に委ねている。文政四（一八二二）年には、幕府は蝦夷地全地を松前氏に還付する。公領から私領へ戻ったことにより、請負人はオサツ・イザリブトで捕れたサケを苦勞して千歳川を遡ることなく、そのまま流下しイシカリに出すこととした。その結果イザリブトから千歳への陸路は廃れてしまった。

松浦武四郎は『再航蝦夷日誌』（弘化三年（一八四六）年）のイザリブトの説明の中で、このあたりの経過を

扱此處ヨリ公料ノセツハ、チトセ迄陸道有シ由ナレドモ今ハ其道絶タリ。実ニオシキモノゾト思フナリ。凡陸ニテ五里半ト聞リ

と書き残している。「公料」とは幕府直掬のことを指している。

当の松浦武四郎はこの時、カラフトに渡り、その帰路イシカリより川筋を遡ってイザリブトから千歳川を千歳川会所まで行っており、陸路の状況は伝聞であったと思われる。

安政四（一八五七）年、当時の箱館奉行堀織部正は一行三十余名で箱館を出発して蝦夷地巡検に向かった。目的は蝦夷地の道路開削や土地利用及び民生状況の調査であったと言われる。その随行の中に仙台藩士玉虫左太夫がいた。彼が蝦夷地で見聞きしたものを日記に書き記したものが『入北記』である。ユウフツから千歳を通ったときの記録の中で、当時のオサツの情景を表わしている部分がある。

八日 快晴・朝白霜

一今日ハ滞留寂寥ノ折カラ外ニ楽ナク徒然ニノミ暮シケルガ、不図者ヘシニ陪從セズシテ空シク日ヲ送ルモ残念ナリ、然ラバ是ヨリ此タリトモ探索スル方然ルベシト、一人ヲ誘ヒ忽チ旅装ヲナシテ瘦馬ニ跨リ已後発シケル。先ヅ千歳川ヲ涉リ、川筋通り一丁斗リ行キテ平林トナリ、又行ク十丁斗ニシテ追分ケノ杭アリ。

左ハイシカリ境シママツフ道新道ナリ右ハヲサツ道ト記シ置リ。新道ハ明日イシカリハツサフヘ行クノ道ナレバ別ニ見ルニ及バズ、然ラバ右ニ向ヒヲサツヘ行カント馬ヲ廻ラシ行ケルガ、一里半余杭或ハハンノ木ノ類繁茂シタリ。漸クヲサツニ至リケレバ同處ニ土人家八九戸アリテ至極幽栖ノ処ナリ。此處ニ川アリ、ヲサツ川ト云フ。

「右ハヲサツ道」といわれたものが、千歳からオサツを通ってイザリブトに通ずる六里の道で旧「長都街道」として昭和末年頃まで人々の記憶にあった旧道である。「追分ノ杭アリ」標識があったということは、人の往来も少なくなかったに違いない。

さて、この旧「長都街道」は先の『再航蝦夷日誌』では「其道絶タリ」と記されていた道に違いないが、その十年後、玉虫左太夫は長都までこの道を馬で駆けている。また同日誌のチトセの説明文では

イサリブト従リ六里。此間寛政度ニは陸道有し由。今は纔ニ存せる斗也。夷人共は是を往來す。願ハクば此道筋を開き置度事ぞ

とある。これによると道は小径として残っていたことになる。この食い違いは松浦武四郎の書き間違いではないだろう。おそらくイザリブトからオサツまでの間は、直掬廃止による本来の利用目的の喪失や湿地帯という

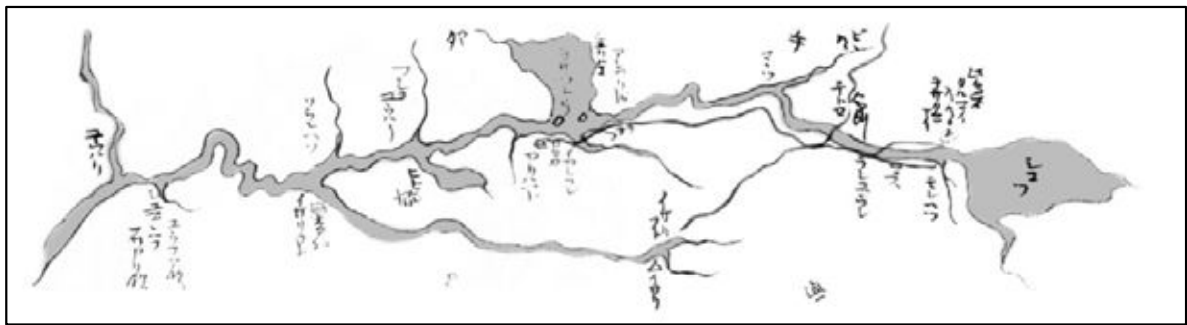
地形上の利便の悪さから自然に廃道になった。しかし、オサツから千歳までの道はアイヌの生活路として存続していたということではないだろうか。

また、彼はこの古くからアイヌが行っていた道を補修し利用できるようにも記す。道路開削の重要性を知っている武四郎ゆえの言葉だろう。

安政三年（一八五六）年、松浦武四郎は西蝦夷地新道見立てを命じられ、箱館を出発して蝦夷地西岸から蝦夷地及び樺太南部を一巡し、シヤリ（斜里）・クスリ（釧路）から現在の太平洋岸を廻り戻った。この時の記録『竹四郎廻浦日記』にある千歳川筋の地図には千歳からオサツ・カマカに至る道が示されている（図一）。

安政四年、箱館奉行堀織部正は道路の整備を命じ、翌年にゼニハコ（銭箱）からハツササム（発寒）、サツホロ（札幌）を経て千歳に至る道幅二間の道路（札幌新道）が完成する。

このゼニハコ（銭函）―千歳間の陸路は太平洋岸と日本海側を連絡する重要な交通路となった。



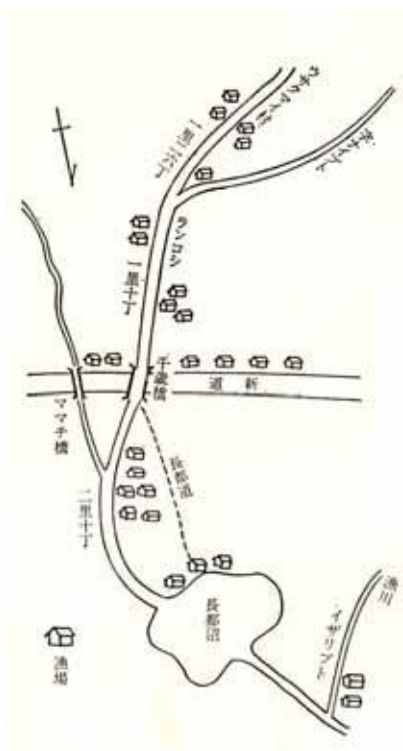
図一2 チトセ川筋の地図（竹四郎廻浦日記中の二葉を合成し修正した）

松浦武四郎が「開き置度事ぞ」と言った旧「長都街道」は、この時にあって完全に街道の役割を失なったといえる。

三、明治・大正期の千歳と旧長都街道

千歳に開拓の鋤が入った最初は明治三年の高知藩によるものであった。高知藩は北海道開拓とロシア南下政策に対する国防を理由として、開拓使より千歳郡を支配地として与えられた。開拓者一行は現在のママチに役宅や農夫小屋を造り開墾に従事したが、四年八月に廃藩置県により引き上げた。千歳は開拓使札幌本庁勇払出張所が引き継ぐことになった。千歳越えで知られていた内陸ルートは、六年に開通した札幌本道の一部となり、千歳は街道の宿場町としての役割を担うこととなる。

明治十二年、開拓使は郡区町村編成法により、千歳を千歳郡千歳村、漁村、島松村、長都村、蘭越村、烏柵舞村とした。そして翌年千歳村外五ヶ村戸長役場を千歳に置いた。



図一3 千歳川漁場図（明治14年）
文字は補正してある。

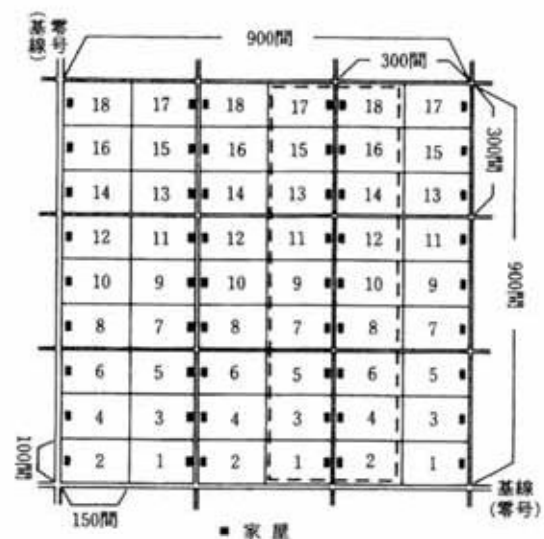
かつて仙台藩士玉虫義太夫が馬で駆け、松浦武四郎が整備の必要性を語った旧「長都街道」ではあるが、幕末以降の存在が明かになっていない。開拓によって築造された道ではなかったためか公文書への記載も見いだせない。

明治十四年の千歳川漁場図という簡単な図に長都街道が記載されている(図一三)。新道に比べればいかにも小さな道であることを連想させる。他に道の表示のないところを見れば、開拓者移住以前のカバノキやハンノキが生い茂る原野にあって、当時の人々の生活にとって重要な道であったのだろう。

明治十七年、山口県から長岡源治兵衛に率いられた二行三十三戸が、千歳村の千歳川沿いに入植したが、火山灰地に阻まれ、漁、鵜川など近隣に移る者が多かった。中には山口に戻る者さえいたと思われる。しかし、長都村へ移った者がいたという記録はない。

明治二十年代に入って殖民地、つまり開拓適地の選定調査が行われた。二十四年からは殖民地地区画測量が始められ、長都原野、千歳原野が調査された。その方法は、まず東西は恵庭にある基線を軸に、南北は長沼にある基号線を軸にし基線と直交させた。これに平行して三〇〇間毎に基盤目状に区画道路を引いた。その区画を細分化した一戸あたり五町歩(約五^{ハシ}と)とする小区画(間口一〇〇間×奥行一五〇間＝一万五千坪)が当時の北海道における営農上の標準的経営面積とされた(図一四)。

しかし大正五年の地図(図一)を見ると、長都は南二十一号、南二十六号を中心に東三線と東五線、かろうじて六線が主要道路として整備されていたにすぎず、三〇〇間区画が完成されていたとはいえなかった。また、地図に線が引いてあっても現地に道はないといった、いわば机上の線が大部分であったのが実際であった。



図一四 殖民地地区画の標準型

図中の数字は地番を示し、破線で囲まれた数字が連続地番となる。出典：平井松牛・1983年(『近代北海道の開発と移民の送出構造』より)。1間は約1.8m、1坪は約3.3m²である。

この区画号線の未整備のおかげで、旧「長都街道」は依然として長都・釜加地区と千歳市街を連絡する最短経路として利用され続けていた。

・新長都街道と旧長都街道

大正九年一月、千歳村は当時の近郊の道路を村道に認定した。前年の八年に道路法が施行され、道路の改良は国家的政策となったからである。認定路線は二十二路線に及んだ。この中に長都街道の名称を見つけることができる。しかし、村の道路台帳に登録されていた長都街道は、これまで述べてきた長都・釜加地区からの斜めの道とはまったく異なる道筋のものであった。

道路台帳ではこの長都街道は起点を長都一七三(現上長都南三十三号付近)、終点が長都四三六(現釜加南二十一号付近)となっていた。延長六、

六三一・三八段、幅員七段（図面上で）の堂々たる直線道路であった。

当時は既存の旧道を認定するより、開拓を進めるために必要な号線道路を村道に認定し、整備を優先させたいという事情があったのだろう。

それにしても、江戸時代から続く「ヲサツ道」の由来とまったく関係ない号線（東六号）に、長都街道と命名する理由が当時あったのだろうか。

四、昭和期の旧長都街道

昭和十年、日本各地に青年学校という勤労青年を対象として心身鍛練と職業知識の習得を目的とする教育機関制度が作られた。時局により軍事教練を主とするようになったが、千歳にも市街地に本校を設置し郡部に分校を配していた。開拓農家の三代目である藤本敬一が十七・八歳の頃、長都青年学校に在籍し、千歳まで教練に通ったのもこの道であった。当時の様相を「長都から千歳へは風防林と民有林の中を斜めにずーっと、今の都から高台の農協支所のところまで道路が走っていました。馬車が通れる程度の幅で、直線でもないし極端な曲線でもないような道でした。千歳での教練が終わり鉄砲を担いで帰る頃にはもう真つ暗闇でね、対向する人とぶつかってお互い相手が熊だと大騒ぎするという時代でしたよ」と話す。

このような道の状態は戦後もしばらく続いた。昭和二十年代初めの思い出として同じ長都の山本芳郎は「子どもの頃、両脇が鬱蒼たる緑のトンネルのような森だった長都街道を自転車で千歳の街に來たものでした」と語る。

昭和二十二年建設省地理調査所が撮影した空中写真には旧「長都街道」が部分的に斜めの白い線としてはっきり写っている（写真一）。

南二十七号と南二十八号間で東九線を斜めに横切る線、南三十号（末広小学校付近）から東十線南二十九号（武道館付近）へ斜めに走る線が判る。



写真一 昭和 22 年空中写真

撮影時期は九月であることから、線が見えていない部分はおそらく道路が高木の枝葉で覆われていたからだろう。まさしく緑のトンネルであった。また、昭和四十年頃まで都に住んでいた岩本政士は「実家は東九線沿いで小学校は北栄小学校に通いました。家から武道館付近までは斜めの道を通っていました。それを昔は長都街道と言ったとは知りませんでした。この道は車一台が通れるほどの幅で砂利を敷いてあった記憶があります。けもの道のようなものではなかったはずですよ」とも言う。

昭和三十四年三月、千歳市は市制施行後の第一回定例議会において市道認定道路の大幅な整理案を提案した。提案理由は「道路網の発達から従来の紛らわしい路線名を現地号線名に即した道路名にする」というものだった。この時に千歳の道路台帳に残っていた街道名の多くは消えることとなる。この時に消えてしまった街道には、恵庭街道（現島松千歳線）、漁街道（現南二十六号の一部）、風防街道（現南三十号の一部）。そして、長都

街道（現東六線道路）があった。

これまでの現地調査では長都街道という名称そのものを知る人が少ないことに驚かされた。確かに明治以降の地図上にその名称を見いだすことはできない。今や長都街道は、その名称を知らなくとも、千歳と長都、釜加の間の旧道といえば「ああ、あの斜めの道ね」と懐かしげに口を開く記憶の中の道である。

・長都沼と灌漑事業

長都沼を中心とした地域は広大な未利用地の湿地として残されていた。この地帯の開発にはまず干拓であることは早くから言われていたことであつた。中央地域・泉郷地域も含め水害との闘いが続いていた。

一方で昭和三十年代の旧「長都街道」筋の地域は戦後農政により急激な変化の渦に巻き込まれていた。敗戦後の食糧不足や復員者、海外引揚者、戦災者等の救済政策として、政府は二十年「緊急開拓事業」にのりだし、北海道において約七十万畝の開墾と二十万戸の入植を計画した。この施策により二十三年「国営開墾建設事業千歳長都地区」が事業着工となり、開畑、反転客土、農道等の整備が行われた。

この時期の農業基盤整備の大きな課題はなんと言っても灌漑と排水にあつた。昭和二十六年から四十四年にかけて国営灌漑排水事業が実施され、千歳川は三十六年には切り替えられ新水路が完成した。長都地区には新たな耕地が造成され、千歳川流域の本来氾濫常習地帯にも多くの人が居住するようになった。大学排水路とつなぐ十四号排水路が新設され長都沼とその周辺は乾燥していき、かつての湿地帯と沼は姿を消した。

昭和三十年代半ばには戦後復興も終え高度成長期に入り、他産業の拡大により雇用の場としての帰農、入植の必要性は薄れてきた。また、米の需

給均衡が図られるなど、食糧増産と開拓入植を目的とした戦後農政の大きな変換期を迎えた。農業経営の近代化はまず農作業の人力から機械力への移行から始まる。肥料や作物の運搬手段の機械化に従来の農道では対応できなかつた。このため農村地域の道路整備は急務となり、完全舗装の農道が縦横に走ることとなった。

沼が乾き新しい土地が生まれ、原野の一本線だった旧「長都街道」はそのほとんどを耕地に飲み込まれた。区画された土地の片隅に、かすかな痕跡を残すのみとなった。

・地図で見る旧「長都街道」の痕跡

ここでこの年代以降の旧長都街道の移り変りを地図で見していきたい。

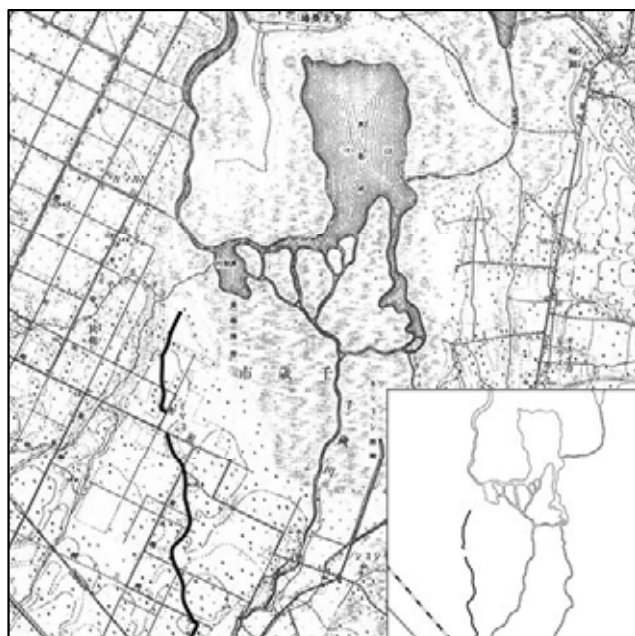


図-5 昭和35年

沼は明治期より面積が縮小している。旧「長都街道」は長都川の河口近くまで続いている。



図-7 昭和55年

沼は消え新しい耕地となった。号線道路も完備され、市街地化に伴い道筋は完全に消えた。

※図-5、6においては旧「長都街道」の道筋を略図で示し、本図で太く修正している。



図-6 昭和40年

灌漑が進み沼は消える直前である。号線道路により区画され耕地となった部分の道筋は失われている。

五、現在の旧長都街道跡をたどる

前々の地図では旧「長都街道」は昭和五十五年の段階で消滅しているが、その痕跡をわずかにみることが出来る場所がある。そこは老人福祉施設「暢寿園」裏の雑木林内をふれあいセンターのゲートボール場に出るわずか十数ほどと、その延長上の富丘中学校敷地までの間である。

踏み固められた道筋跡には草木が生育することなく往時の道幅を実感することが出来る（写真―二）。道はそのままゲートボール場を越え中学校敷地のフェンスにぶつかる。ここは道跡の両側の木が覆いかぶさるようになっていて、ポツカリと小空間が存在しているかのような（写真―三）。

ここからの道筋は地図上をたどる。道は中学校グラウンドを横切り武道館正面入口付近を通過して南二十九号にぶつかる。

そこから東十線をまたぎ南二十八号までの間に一旦大きく東九線寄りに膨らむが、また湧水を求めるかのように東八線寄りに戻る。この湧水は街道を通る人の喉を潤す小憩所ともなったことだろう。

南二十八号から二十七号まで畑地を



写真-3 富丘中学校隣接地の道筋跡



写真-2 暢寿園裏の道筋跡

横切り、二十七号から現在砂利置場となっている敷地を抜け東九線を越えた後南二十六号までは、号線に対し四十五度くらいの角度で直進する。

南二十六号を越え東八線上の南二十六号と南二十五号の中間から五十坪ほど東七線側に入る。ここでは一軒の農家の住宅の庭先を抜け倉庫の間の隙間を通ることとなる（写真―四）。戸外で作業をしていた宮沢フミに話を聞いた。

「私が昭和二十三年に日高門別の豊郷からここに嫁に来た時、この家に来るために通った道です。結婚後はその道を千歳までよく歩いていったものです。五・六年経って畑を大きくした際に道もつぶれてしまいました。今でも道のあったところは野菜のできが悪いんですよ」

宮沢宅の前を通った道は畑の中を

南二十五号まで進み、二十五号沿いの農家の倉庫横をかすってそのままほぼ東六線と平行に走る（写真―五）。やがてその道は長都川とユカンボシ川との合流点付近に至る。おそらくこの地点付近に船着き場があり長都沼、千歳川へ出ていったのだろう。明治時代以降の地図の道跡はここまでであるが、江戸時代にはここからさらに北上し東五線南二十号あたりの釜加ま



写真―5 南 25 号から長都川河口方向
右側の木の横を街道が通っていた。



写真―4 宮沢宅前の街道筋跡
道は南 25 号にぶつかる。

で道があったかもしれない。

一方、南三十号の農協支所付近から市街地への旧「長都街道」は、昭和十二年発行の『本邦民間飛行場図』の「千歳飛行場位置図」に道筋が記載されていた。それによると現在の末広高台通りにほぼ沿って鉄道を越えて市民文化センター前を南西に向かい、北進小学校の下あたりから斜めに国道三十六号錦町十字街交差点付近に合流していた。

六、千歳と恵庭の繋がり

千歳と恵庭は行政区の成立過程や開拓移民の出身地など共通項が多い。ことに長都・釜加地区は行政区が接していることもありその度合いは深かった。そもそも明治三十一年に長都村と漁村の境界を東三線と定めるまで、両村の境はカリンバ川としていたことから、釜加地区の一部が漁村に編入されていたなど両地域住民の生活は一体となっていた。

また、東三線の境界確定後も同地区の水田用水は漁川水系を利用しなければならなかったため用水組合が一緒だったり、小学校の高等科が長都になかったため恵庭の小学校へ通ったり、冠婚葬祭を含め一つの生活共同体という意識だった。当時千歳は恵庭と比べて人口も少なく、千歳への帰属意識は薄かったようだ。

明治三十年、漁村では戸長役場を村の中央地区（漁川沿い南二十一号）に置き道路沿いの島松にかけて市街が発達した。ここは釜加から僅か二キロの距離である。三十九年には漁・島松両村を合併して恵庭村とし、二級町村制を施行した。その後も室蘭街道筋の漁地区は新市街地として経済圏を形成し発達することとなった。千歳を含め三つの経済圏の中で長都、釜加の人々はごく自然に恵庭の経済圏を選択した。

長都の山本芳郎は「千歳までは七キロ、恵庭までは四キロだったので、長都、



図一8 明治27年胆振国千歳郡千歳原野区画図（恵庭市所蔵）

釜加の人々にとつての生活圏は恵庭でした。千歳の町に生活が向くのは戦後の車社会になってからです」と語る。長都・釜加には、恵庭の商店が食料品を売りに、逆に長都、釜加の農家は長都沼で捕れたエビ・カニ・フナなどの魚介類を恵庭に売りに行くという時代があった。そして、味噌・醤油などの生活必需品の買出しは恵庭の商店の通い帳で行い、学校や寺で行われる季節の行事や秋の祭りに徒歩又は自転車で駆けつけたのだった。

・釜加街道と長都街道踏切

長都、釜加の人々が恵庭に行くために通った道は二つほどあった。一つは主に長都の人々が使った南二十六号を通る「恵庭街道」と言われたものである。もう一つは釜加の人々が通った斜めの道である。

この地図では南二十号東五線の釜加集落を起点とし基線南二十四号あたりまでを斜めに向かう道筋が示されている。もともとこの道はアイヌの人々が通っていた道であろう。この道の周囲に入植農家の名前が点在しているが、区画号線がまだ整備されていない時にこの道を通って割当てされた土地に入ったのではないか。この旧道は区画号線の整備や開拓の進捗により大正から昭和にかけて地図から消えている。ただし、昭和三十年頃までは釜加地区では馬車やオート三輪が通れる程度の幅で部分的に残っていたという。子供も大人も恵庭へ行く近道として利用したが、耕地整備に伴い消えていった。

また、昭和四十年代までは恵庭駅北の斜めの道は残っていたが、これも宅地化の波に消されてしまった。現在、その地を訪れても痕跡を探すことはできない。

恵庭の郷土史家塩原勇は「漁から鉄道を越えて当時あった漁墓地の間を抜け釜加に向かう斜めの道がありました。この道を釜加街道と呼んでいた」と証言する。

恵庭市史においても『昭和十七年度恵庭村事務概況』の工事一覧に「釜加街道用水橋」の文字をみることができる。恵庭市郷土資料館を通じて恵庭土地改良区参事であった山本敏夫の談話を入手することができた。山本によるとこの橋は土地改良区以前の漁共同用水組合（明治二十八年～昭和二十年）時代のもので、場所は基線南二十三号と二十四号の中間点に位置していた。構造は総鉄筋コンクリート造りの頑丈なものであったという。

この釜加街道が鉄道を越える踏切の名称を「長都街道踏切」という（写真一七）。JR北海道では正式名称として使用しているが、その由来や命名年をJR北海道に照会したところ資料がなく不明とのことであった。大正十五年の北海道鉄道開通時に旧道を分断し設置されたことは確かであろう。

当時の恵庭では釜加街道といっていたのがなぜ「長都街道踏切」と名付けられたのか。付近の聞き込み調査では、この踏切名称を知る人すら確認することはできなかった。踏切に名称がついていること自体あまり知られていないことだが、恵庭駅構内にあるこの踏切は今も昔も重要な生活道路の一部であることは変わらない。昭和初期には盤尻からの森林軌道の終着地でもあった。



写真-6 長都街道踏切（恵庭市黄金）
線路延長上に橋上の恵庭駅が見える。

・^{ふかば}孵化場道路

昭和二十四年、千歳町は開町七十周年を記念して『躍進千歳の姿』を発行した。これは、後年に町史を編さんすることを前提にした小誌ではあったが、行政としてはじめて千歳の歴史の叙述に取り組んだものであった。その中に当時の鮭鱒孵化場の思い出を収録した部分がある。

千歳孵化場からの交通としては千歳市街地迄二里は荷馬車が辛うじて通る程度で夏季にでもなれば路傍の雑草が人の背丈けにも伸びて、雨の時などは身体がグズ濡れという仕末、それでもタマに買物に出たり、或は山越して二里半の恵庭村に散髪に出るのは楽しみの一つであった（当時千歳村には理髪店がなかった）役所を退けてから散髪に行つて髪を刈つて帰れば馬で行つても帰りは夜の十時頃にもなった、冬の日はかなり悩んだものである。

この「山越して二里半」の道が孵化場道路である。もちろん孵化場の役人ばかりでなく、札幌から支笏湖へいくルートとしても利用された。恵庭（漁）から孵化場までの道筋は、現在の恵庭駅前通りと江別恵庭線（旧国道三六号）との交差点から千歳寄りにある漁川第二用水橋横を道なりに南下し、途中から恵庭公園内を陸上自衛隊南恵庭駐屯地の正門まで縦断する。正門からは駐屯地の中心道路を南下し、道央自動車道を跨ぎ演習場内を千歳の境界まで抜け、急な沢を渡り孵化場に至る経路である。漁村の部分は牧場街道と言われた。



図-9 孵化場道路略図
平成2年広報ちとせ10月号「シリーズ道」より

しかし、昭和二十九年前後にその道筋のほとんどが自衛隊（北千歳駐屯地及び南恵庭駐屯地）管理地に包含された。道路としての役目を失うこととなったが、結果的には土地開発から逃れその痕跡を近時まで地図上に残すこととなった。

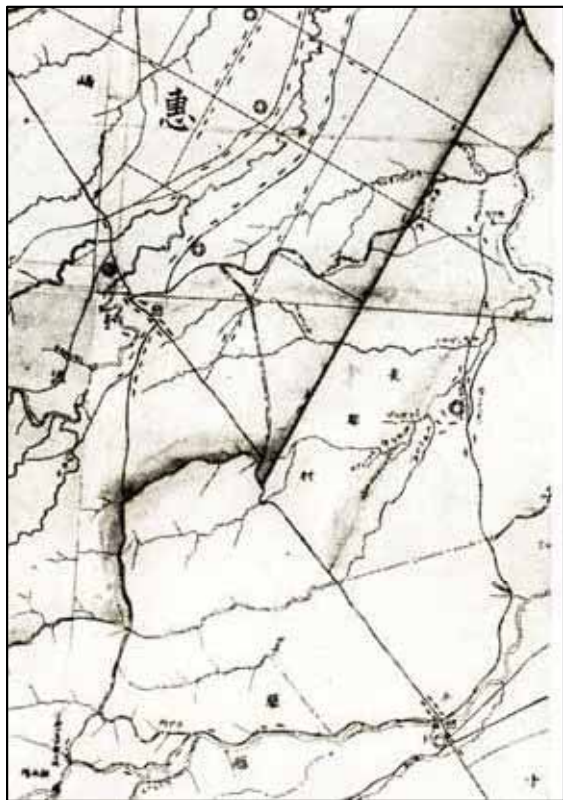
この道は孵化場設置の明治二十一年以降に地図に現れる。実際にこの道路をいつ頃まで利用していたかは定かではない。大正時代にはこの道路沿いに付近の炭焼きを営む者の子弟のために蘭越教授所があったと言われる（註一一）。

昭和五十年、千歳市と恵庭市は大正十四年から五十年間も続けた千歳市上長都と恵庭市恵南にまたがる一五〇畝の土地境界を確定した。この時に境界の一部に孵化場道路を使用している。

この道は孵化場での人々の生活を語るとき、必ず話題にのぼる道なのだという。

・大環状線の出現

ここに明治三十一年の漁村・長都村境界変更図がある(図一十)。前述した境界紛争の経過を知る上での一資料であるが、それだけではなく明治開拓時の千歳と恵庭に渡る街道筋を俯瞰できる地図である。これによると千歳、長都・釜加、漁、孵化場が長都街道、釜加街道、孵化場道路及び支笏湖街道の道筋が、長都村区域を中心に四辺形状に結ばれているのである。



図一十 漁村・長都村境界変更図(恵庭市所蔵)

これは明治時代のほんの一時、地図上でのみ現れた大環状線といえよう。おそらく、人々がこの大環状線を一回りするようにはなかったであろう。そもそも明治期には千歳、長都・釜加、漁、孵化場という拠点を結ぶ利用目的などは考えられなかったはずである。当時の交通網や移動手段をもって、現代の総合交通体系になぞらえることなど意味を持たないのだが、人の生活空間と街道の関係を考えるうえで面白い。

七、まとめ

昔の人々は川沿の段丘上、山の勾配や稜線を選んで道をつけた。道は地形条件や用途など様々な要素に規定されて造られていたのだろう。

街道の誕生は、商業、政治、宗教、あるいは時代の変遷など様々な理由による。北海道においては、多くはアイヌの人々の踏み分け道から開拓者の買物や冠婚葬祭といった日常の生活路として形成されたといえる。

交通手段は徒歩、舟から馬車、オート三輪、車などへ多様化し、道路形状も発達した。道路の主たる目的は物流へと重点が移り、生活空間としての役割は忘れさられた。時代によつては都市化やモータリゼーションによる機能追求により、斜めの道は整然とした直角の道に取って代わられた。

近年、「街道」を通じて地域を活性化するという試みが各地で発信されている。地域の個性を「街道」の歴史や出会いに見いだそうとする。このような「街道」の再生は、単に往時の姿を復元するだけに留まらずに、地域の歴史、文化や生活を土台にして取り組まなければならないだろう。

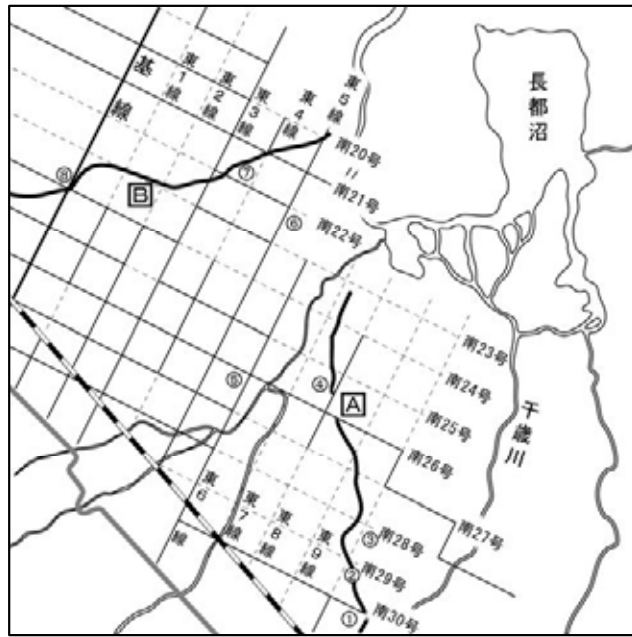
地域の人々の生きた証をたどり、失った空間を取り戻すのには長い時間がかかる。「街道」は文化や情報を伝えただけではなく、生活空間としてそこに生きた人々の人生を伝えてきた。

(文中敬称略)

本稿の作成にあたり、長都の藤本敬一、千歳市議会議長の山本芳郎、千歳市役所の岩本政士、都の宮沢フミ、千歳市体育協会の森満、恵庭市の塩原勇の各氏から貴重なお話を伺った。また、恵庭市広報広聴課、恵庭市郷土資料館に「高配をいただいた。改めてこれらの方々に厚くお礼申し上げます」。

註

註一 千歳・長都原野区画号線略図（大正五年測図五万分一地形図を基に作成）



- | | |
|-------|----------|
| ①農協支所 | ⑥長都小学校 |
| ②武道館 | ⑦トマトハウス |
| ③湧水 | ⑧釜加街道用水橋 |
| ④宮沢宅 | A 長都街道 |
| ⑤集乳所 | B 釜加街道 |

註二 千歳を知る会 昭和六十三（一九八八）年 「千歳を知る会」十周年記念誌『千歳を知る』学習資料「三、第一特科団見学」より

引用・参考文献

- 千歳市 昭和四十四（一九六九）年 『千歳市史』
- 千歳市 昭和五十八（一九八三）年 『増補千歳市史』
- 北海道 昭和四十五（一九七〇）年 『新北海道史』第二巻通説一
- 北海道 昭和四十六（一九七二）年 『新北海道史』第三巻通説二
- 苫小牧市 昭和五十三（一九七八）年 『苫小牧市史』
- 恵庭市 昭和五十四（一九七九）年 『恵庭市史』
- 長都酪農組合 昭和五十（一九七五）年 『長都酪農組合五十年史』
- 長都校開校百周年記念事業協賛会 平成十二（二〇〇〇）年 『長都校百年史』
- 千歳市農業協同組合 昭和五十二（一九七七）年 『千歳市農業協同組合史』
- 平成八（一九九六）年 『新生千歳市農業協同組合 五十年の歩み』
- 恵庭土地改良区 平成十二（二〇〇〇）年 『共同水利開始一一〇年 設立五〇周年記念誌 土緑水』
- 北海道開発局札幌開発建設部札幌農業事務所 平成七（一九九五）年 『大学排水と長都沼』事業誌・写真集
- 千歳を知る会 昭和六十三（一九八八）年 『千歳を知る会』十周年記念誌
- 長見義三 昭和五十一（一九七六）年 『ちとせ地名散歩』北海道新聞社
- 丸山道子 昭和五十二（一九七七）年 『安政四年蝦夷地』
- 吉田武三校注 昭和四十六（一九七一）年 『三航蝦夷地誌』（下巻）
- 玉虫左太夫 平成四（一九九二）年 『入北記』（復刻版 北海道出版企画センター）
- ロバートG・フラッシュェム、ヨシコN・フラッシュェム 平成六（一九九四）年 『蝦夷地場所請負人 山田文右衛門家の活躍とその歴史的背景』
- 平井松牛 平成十八（二〇〇六）年 『近代北海道の開発と移民の送出構造』（札幌大学経済学部附属地域経済研究所）
- 帝國飛行協会 昭和十二（一九三七）年 『本邦民間飛行場図』
- 千歳市要覧・千歳市広報