

たんの小史

ふるさと端野

⑤

先達の方々 中央道路の開削に当たった方々

「中央道路」(注※1)とは、網走から旭川をつなぐ国道三九号線(網走から端野までは道道網走端野線)の前身の道路です。

この道路は、札幌から網走までの全路線の総称が「中央道路」であり、札幌から上川までの路線は「石狩新道」又は「上川道路」、上川から網走までを「北見新道」又は「網走道路」と呼称されていました。

この道路は、北海道庁が明治二〇(一八八七)年、北海道の開拓とロシアが不凍港を求めた南下政策に対する国防のため計画し、同二二(一八八九)年から工事が始まり、同二三(一八九〇)年に札幌から上川までが完成し、同二四(一八九一)年の春、上川から網走までの間、約一六一kmの開削工事に着手されました。この開削工事は、当時の釧路集治監網走分監(現在の網走刑務所の前身)に収容されていた囚人約一〇〇〇人の人たちが

によって開削されました。

工事は一年間で完成することが命じられ、そのため厳しい作業体制が組み込まれた。

作業は、全工程を一二区に分け、要所(一〇kmから一五km)に作業小屋(仮監)を建てて先に先発隊を出し、三〇人を一隊とした架橋班、主力の土木班は囚人の人たちを四組にし各組二〇〇人(二二〇名説もあります)に、看守長の外監督補助員二人、看守一二人の編成にし、四組が一斉に作業を開始、一区間を早く仕上げた組に次の工区の選択権を与えられた。

そのため、夜間かがり火を焚いての突貫工事を強行することになり、一区間わずか一ヶ月で完成するという驚くべき進捗状況でした。

しかし、このことが過重な労働となり、加えて食糧不足、保健衛生上の不備も重なり、北海道の囚人労働史上類を見ない残酷な犠牲を強いることにつながりました。

病人や逃亡者が続出し、上川から網走間だけで二六五人もの死亡者を出してしまいました。札幌から旭川までの犠牲者の五四人に比べ、実に五倍近くになっており、上川、網走間の労働の過酷さが浮き彫りにされています。

作業で亡くなった囚人の方々は、開削された道路の近くに土葬されました。(この土葬された近くに、囚人たちの逃亡を防ぐための手錠や足錠と共にこれを結ぶ鎖があったことから、土葬された土まじゅうは「鎖塚」と呼ばれ、詳細については次号で掲載します。)

この過酷な労働により数多くの犠牲者を出した囚徒の外役労働は、厳しい批判の矢面に立たされ、明治二七(一八九四)年に廃止されました。

この中央道路の開削は、囚人の方々の犠牲の上にできたものであり、また、この道路が北見地方の開拓の途を開いたものであります。

囚人の方々は北見地方の開拓の先達の方々であり、かつ、功労者であるといえます。

田中 誠

(裏面に続きます)



注※1

◇中央道路開削の背景と目的

明治一一（一八七八）年、帝政ロシアが大規模なシベリア・樺太開発に乗り出した。これによって同八（一八七五）年に調印した千島・樺太交換条約で一度は緩和された北辺の緊張が高まる結果となった。特に不凍港を求めてのシベリア鉄道の敷設、ウラジオストク軍港の拡充と沿海州への兵備強化は、日本軍の警戒心をあおり、北海道の防備が緊急の課題となった。同二一（一八八八）年、ロシアなどの海外視察から帰国した屯田兵本部長で時の北海道長官だった永山武四郎は、「ロシアの東進恐るべし」と政府に報告している。

中央道路の開削は、結果として開拓期の動脈となって開拓民の入植や物資の輸送を容易にし、北海道の産業、経済、文化の発展に貢献した。しかし、有事の際の軍隊の移動、軍需物資の輸送、農兵兼務の屯田兵の招集を第一義の目的としたまぎれもない「軍用道路」であった。これを裏書きするように、中央道路は屯田兵の訓練や大演習、その後の日露戦争への出征兵士のため、極めて大きな役割を果たしている。

（「新端野町史」より抜粋）



中央道路開削の様子



現在の中央道路