



# 土木紀行

## にしゅうどうろ にしゅうとうげ 日勝道路（日勝峠）

道央と道東を最短距離で結ぶ大動脈の開通  
ほっかいどうさるぐんひだかちょう かみかわぐんしみずちょう  
北海道沙流郡日高町，上川郡清水町

### はじめに

北海道は、日高山脈から大雪連峰にいたる標高1,500m以上の険しい山地によって東西に分かれており、これを道路によって結ぼうとすると、必ず峠を越えなければなりません。日勝峠（1,023m）は、日高山脈を貫き沙流郡日高町と上川郡清水町との間に位置し、日高と十勝の間にあることから命名された、道内3番目に高い自然環境が厳しい峠です。地元住民の「日高町と清水町を結ぶ道路が欲しい」という明治時代からの悲願は、断崖を縫う難工事をも克服して、長年の夢だった日高と十勝を結ぶ大動脈が実現しました。

### 歓喜のスカイラインの誕生

昭和40年10月15日、「日勝道路」の開通式の朝は、前夜以来の大雨がウソのようにおさまりました。室蘭開発建設部日高出張所（当時）の前で、北海道開発局長が道路一杯にはられた紅白のテープにハサミを入れると、道路に並ぶ町民から一斉

に拍手がおこり、瞬間雨雲の中から朝の太陽が差し込む中で、午前10時、開通式の大パレードがスタートしました。日勝峠に掘られた「日勝トンネル」（延長580m）入り口で、日高町、清水町の両町長ががっちりと握手をした後、バス23台に分乗した町民たちの眼下には、十勝平野の雄大な展望が広がり、まるで飛行機の窓から眺めているようなすばらしいスカイラインが誕生しました。

### 開削の歴史は寛政年間から

道央圏と帯広・釧路地方を結ぶ日勝峠開削の歴史は遠く江戸時代までさかのぼります。寛政12年、蝦夷地取締御用掛筆頭松平忠明の命を受けた皆川周太夫が実踏査し、道路開削の見積書を出したことが史実で明らかにされており、その時考えたルートが、偶然にも新しく開通した日勝道路ルートとほとんど一致していると言われています。3県1局時代の明治14年には札幌県吏内田澁，田口捨六（ともに札幌農学校一期生）が右左府（現日高町）から根釧北への路線選定のための踏査を



上空から見た日勝ルート



写真左：  
日勝トンネルの開通式  
写真右：  
工事中の日勝トンネル

しています。また、大正9年に日高官民合同の公式踏査が約20人参加して行われ、その後一段と日勝道路開削の運動が強まり、昭和22年清水・日高両町民合同の踏査が行われています。こうした運動が実り、昭和27年に北海道開発局が全線にわたって測量を完了しました。

## 爪跡を残した台風が開削を促進

これらの実地調査の結果を踏まえて中央への陳情が重ねられるものの、あまり進展しない中、幸か不幸か昭和29年9月に襲った台風15号（洞爺丸台風）が日高の森林約100万本を一夜にしてなぎ倒し、この風倒木を運び出す必要もあったことから、待ち望んでいた開削が実現することになります。

昭和30年4月に開発道路に指定された日高町～

清水町間（53.2km）の工事は、日高側が昭和30年、清水側が昭和34年から着手し、難工事を克服して昭和40年10月に全線が開通（要した総工費は19億6,000万円、労務者は延べ49万人）しました。

この開通によって、それまで札幌と十勝地方を結ぶ主なルートだった狩勝峠越えよりも約43km、黄金道路経由（襟裳岬回り）よりも130km短縮され、道央圏と道東圏の距離は大きく縮まることとなり、特に大型車の通行が多い物流の大動脈となり、昭和45年4月に一般国道274号に指定されました。

その後、日勝道路は日勝大橋の架設をはじめ、トンネルの建設、線形改良、防雪雪崩対策工のほか、登坂車線も整備され、重要な幹線道路として北海道の発展に大きく寄与しています。

なお、平成3年9月に、最後の不通区間であった穂別国道（穂別町～日高町の19.8km）が開通したことにより、札幌市を起点とし、終点帯広市に至る総延長210kmが全線開通しました。この開通に伴い、北海道開発局が路線のニックネームを募集したところ、4,500点もの応募があり、その中から「石勝樹海ロード」が選ばれ、日勝峠を含めて「石勝樹海ロード」という愛称で呼ばれています。

### 【参考文献】

ほっかいどうかいほつグラフ Vol.46 北海道開発局



展望台から望む十勝平野