

## ROAD

ルベシベツ山道は、  
北海道において  
初めて開削された道である

この道は北海道において最初に開削された道であり「北海道道路開鑿の嚆矢」とされている道である。やがて昭和の時代に入り「黄金道路」と呼ばれる道となり、地域の生活に必要な幹線道路と位置付けられ、整備が進められてきた。しかし200年を経た現在でもなお、自然の猛威と道路との闘いが続けられている道である。この道を語らずには「北海道の道」の歴史を始めるわけには行かない。

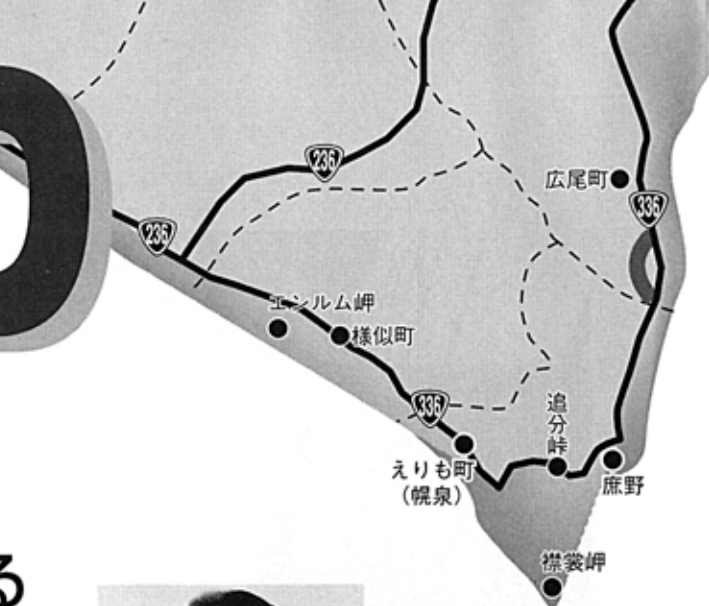
蝦夷地と呼ばれていた北海道には、道路らしき道路はまったくなく、僅かに鹿の群れなどによってつくられた「けみものみち」か、人々によって自然に踏み固められた「草刈りみち」しかなかった。

今から約200年ほど前の1798年（寛政10年）のこと、幕府目付の渡辺久蔵らと東蝦夷地を巡視した近藤重蔵は、国後・択捉島の帰途、広尾に立ち寄った。この時、日高との国境を前にして風雨にあい、数日間広尾に足止めされてしまった。

このころ蝦夷地三大難所の随一といわれていた広



ルベシベツに建つ「近藤重蔵道路開削記模碑」



道路雑学研究者

三浦 宏

1987年北海道開発局を退き  
現在、常盤工業(株)札幌営業所長  
著書:「北海道の幹線道」等 多数

尾・幌泉間の海岸には、海に迫る断崖絶壁が多く、波の静かな日できえ、海岸の通行は非常に困難であった。

人々の難儀する有様を見て重蔵は、背後の山に道を開く決心をした。そこで通辞を通してアイヌと相談し、自費でルベシベツ〜ピタタヌンケ間の約10kmの山道を開削した。

この「ルベシベツ山道」こそが「是れ実に蝦夷地道路開鑿の嚆矢にして、其功績甚だ偉大」（『北海道道路誌』）とされるものであった。

道路ができると道端に立札を建て、人々に道路の保全を訴えた。「おぼへ このみちは はまとほり…なんしょありて わうらいものなんぎすべきによりて…きりひらきのあいだ…ながくわうらいのためを ころろがくべきものなり 寛政10年午10月 近藤重蔵」と。

重蔵の従者・下野源助は、道路開削の由来を板に彫り十勝神社に奉納した。現在この「東蝦新道記」は、北海道有形文化財として保存されている。これは「蝦夷東北徼 自射麻兒至尾朗 涉海岸之險……蟹歩螺躑 蟻附猿攀 誤失一步則非壘粉必魚腹……伐木架流為橋 碎石投谷為梯……跋涉無危人夷頼之…」とある。

この原文を刻んだ「近藤重蔵道路開削記模碑」は、国道336号ルベシベツに建っていて、碑陰に「この碑文の道路はここより分岐したるものにして、本道道路開鑿の嚆矢とす 昭和九年九月 北海道廳」と刻まれて、近藤重蔵の功績を今に伝えている。

翌寛政11年に蝦夷地が幕府の直轄支配となると、幕府普請役・最上徳内等によって「猿留山道」が開削さ

# HISTORY

れる。幌泉から追分峠を越え庶野に至り、観音山下の段丘をさらに越えて、猿留川筋に至る約28kmのものである。「担当する工夫之を陸奥・南部に募り、また飛騨・信濃・山辺切開方を心得たるものを雇ひ、五月を以て東西より開削に着手」（『北海道道路誌』）した。徳内は「道路というものは蝦夷地開拓上最も必要なものであり、永く後世に残るものであるから、丁寧に開削すべしもの」としたが「年を入れたるは宜しからず」として、解任されてしまった。

蝦夷地探検家として有名な松浦武四郎は、弘化2年から安政5年（1845～1858）までの間に、何度もこの道を通った。「山道、余数度は是を越えんと雖も、敢えて心に関せざりしが、戊年（安政5年）の夏日、此の海岸を廻り、始めて近藤・最上等の苦心を知り、其功業の不凡を感ず。仰希願閣者此篇を見て当二士の苦心を賞し給はんことを」と『東蝦夷日誌六篇』に記している。

明治16年に十勝開拓の祖である依田勉三はこの道を通り「巖牆に梯子を架し、尚足ざる所つるをもって繋ぎたり。同行者は行李を負い乍ら……互いに手を取り登り了りたりと思へば、又つるを下りて、足の触れたる巖は礫々として崩れ落ち、其の危きこと肌を粟を生ぜり」と、明治16年の『当縁村牧場開発誌』に書き残している。

この付近の海岸は、昆布の産地として有名であり、これを採取する人が急激に増えだした。人々が熊に脅かされたり、また廻り道となる山道を通る不便を見かねて、北海道庁は明治24年に海岸沿いの難所を開削する。この時に掘られたトンネルは、現在も波が打ち寄せる突き出た断崖に残されている。

大正時代のこの道路は「行程五里所謂猿留山道にして急峻なる山嶺嶺溪谷を昇下し、其間厄介橋等の難所あり。且勾配頗る急にして、殊に七曲の如き一層急峻にして……人馬の歩行頗る困難なり。……一般旅行者は一に海岸道路に依る外なきも、之亦本道著名の難道にして婆殺、祭文殺等の難所あり」（大正13年浦河支庁施設概要）というものであった。

大正後期になって住民は海岸道路の建設を強く道庁に陳情する。道庁でもこれの必要を深く認め、昭和2年（1927）、「黄金道路」の建設に着手した。以来7年の歳月と945,503円の巨費を投じて、延長33,529m、橋



猿留川左岸の広場に建つ「道路全通記念碑」

梁22箇所573m、トンネル17箇所459mの道路が昭和9年10月に完成した。工事着手の当初、1尺当り10円もの費用がかかるということから「まるでお札を並べたような道路だ」として、この「黄金道路」の名が付けられたとされている。

以来、波浪、土砂崩れ、落石などで傷めつけられ、維持・補修に追われてきた道路であった。常に自然との闘いに明け暮れる道路であったのである。

昭和26年からこの道路の一次改築事業が始まった。帯広側は総工費約169億4,000万円を投じて昭和61年に完成し、室蘭側は昭和42年から始まり、総工費約133億3,000万円が投入され、昭和58年に完成した。

思えば、近藤重蔵が初めて開削した「ルベシベツ山道」以来、188年という歳月が流れ、ここに黄金道路の一次改築が完成を見たのであった。

完成を記念して「黄金道路」と刻まれた記念碑が帯広側と室蘭側に建てられた。波浪、地震、落石、津波、土砂崩れ、そして降雨等で傷めつけられたこの道路は、ここに一応の完成を見たのである。

この碑は苦難との闘いに勝利を取めた人々の遺産であり、また新しい時代への希望の碑でもある。

完成に当たり上野正人は「近藤重蔵が開削した山道に掲げた『おぼへ』の気持で、この貴重な国民の資産を大切にしていきたいものです」とする。

近藤重蔵が「みち」を開いてから199年が経ち、黄金道路が開通してからも63年の歳月が経つ。

しかしこれからも「道路の維持」については、なお多くの苦難の道をたどることだろう。

今日も「自然と道路の闘い」が果てしなく続いている「道」である。