

# 江戸期に開かれた れぶんげ 礼文華越えの道

胆振管内豊浦町と渡島管内長万部町の境界にある礼文華峠——。  
明治時代の旧国道開通以前は、北海道でも最難所の一つに数えられていた。  
伊能忠敬や松浦武四郎の記録にも残されている「いにしへの道」である。



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 札幌営業所所長  
著書：「北海道の峠物語」等 多数



いつの時代からか「猿留山道」、「雷電山道」とともに蝦夷地の三大難所の一つとして数えられていた「礼文華山道」は、寛政11年(1799)に幕吏・遠山金四郎景普が、蝦夷地往復の日記である『未曾有之記』に「源延尉の鶴越えも斯やあらん」と書き、驚嘆したという山道であった。

峠の標高は、現在のように改良される以前は290mあり、峠の延長も21.8であった。この峠は、豊浦町の礼文華と長万部町の静狩との境界に位置している。礼文華とは、アイヌ語で「レブンケップ」といい、語源は「沖へ流れ出るところ」の意である。

また、この山道にある「静狩峠」は、アイヌ語で「シツカリ」（山の彼方）の意であり、「僅かに禽鹿の径」であって、樹間から青空を見ると、まるで井戸の中から天を見ているようだとい『未曾有之記』に書き記されている。静狩峠は、黒松内町上大成と長万部町静狩の間に位置している。

この道路は当初、準地方費道長万部停車場室蘭線と呼ばれ、昭和7年に地方費道室蘭函館線となり、同27年の新道路法によって一級国道37号線となったものである。昭和41年に新道が開通すると、この礼文華峠も静狩峠もトンネルで簡単に通過してしまい、形の上では峠らしくなくなってしまっ

た。

幕府は、寛政11年(1799)に浦河以東を直轄支配とし、先ず取り上げたのが道路の開削であった。これは奉行所の置かれた箱館と道東の連絡に道路が必要であったからである。この年に「様似山道」や「猿留山道」と同じくしてこの山道も開削されている。幕府は松前藩に命じて礼文華山道の開削を行わせたものであった。

『北海道道路誌』には「長万部の東シツカリより蛇田に至る数里の間は、海岸嶮岨の処多く、殊に礼文華は絶壁相連なり全く陸行する能はず。因つて此間は舟にて搔送るを例とせしが、寛政十一年幕府は松前藩に命じて新道を開かしめたり」とある。しかし、工事は難航し、未完成に終わった。そこで翌12年、幕府は直接開削に乗り出し、幕吏・小林卯十郎に指揮を命じて工事にかかった。これもまた、あまりに困難であったため、未完成のまま中断されてしまった。

享和3年(1803)、この地域の警備を担当していた津軽藩は、礼文華山道の修築を願い出た。当時の状況からみて、果たして津軽藩が願い出たのか、または押しつけられたのかは定かではないが、「許可を得て其後礼文華、弁辺等の山道数箇所を改修



難所「礼文華峠」付近の道

した。改修したとはいっても、この工事は名ばかりのものであり、延長約4里(15.9)、道幅3尺(90)、道路の両側それぞれ3尺ずつの草や木を切り倒した程度のものであった。なにしろ「其道路は唯馬足を通ずるを得るを以つて足れり」という目的でもあったからである。

工事は文化元年(1804)に再び着工され、津軽藩の士卒を使って同3年に完成させた。道幅は当初幅9尺とされていたが、所によっては岩が重なり行く手を阻むため、「箱根峠ですら全て幅広になっていないではないか」という理屈をつけて幅3尺を標準とした。開削工事は、鬱蒼と茂る原始林の中を切り開き、笹の根を掘り起こし、巨石を動かして道端に寄せ、川や沢に板橋を架けた。しかし改修されたとはいっても、やっと馬や人が通れる程度のものであった。「山道両側雑樹陰森としてはなはだ物寂し」と記述されている。

安政年間に礼文華、小鉾岸(現・大岸)、山道を越えて弁辺(現・豊浦)、さらに山道を越えて虻田に入った松浦武四郎は、『東蝦夷日誌』にこの付近の様子を詳しく記述している。「此山には往古より土人の道形少有りしを、文化度、当所詰合の者切開、今は馬足も立様に成たり」としている。武四郎は何回もこの山道を通り、駒ヶ岳を振り返った。「頭を挙げれば駒ヶ岳、海を隔てて影を浸しあたかも菱花のごとし」と『東蝦夷日誌』にあり、駒ヶ岳の遠望の記述がいくつも見られる。また「予山水の癖有る故か、いつもここに来て旅腸を慰めざることなし」と記している。武四郎は弘化2年(1845)と翌3年、安政5年(1858)の都合3度、この山道を通っている。険しい峠道を越える度に、有珠湾の眺めに心を安めたことであろう。

明治に入ったころの山道について、『北海道道路誌』に「長万部村より札幌管下虻田郡礼文華村へ、七里弱(27.3)の内二里半(約9.8)、礼文華山道と称し最も嶮難往来甚だ稀なり。是れ室蘭港に至る海路を取る所以なり」とある。明治5年(1872)に、開拓使は函館～札幌間の本格的な長距離馬車道である「札幌本道」を建設する際、森～室蘭間を陸路によらず、海路で連絡することにした。これはあまりにも峻険なこの礼文華山道の改修をあきらめて見送ったからであった。それほどこの道路の開削は困難であった。

明治11年、伊達を除いて和人があまり定住していない蝦夷地を、英国人のイサベラ・エル・バード女史(当時47歳)が、従者兼通訳の伊藤という18歳の青年を連れて、騎馬でさっそうと旅した。その旅行記である『日本奥地紀行』に、礼文華山

道のことが記述されている。「しかし何という素晴らしい旅行だろう！何一つ欠ける所のない天国にも比すべき絶好の風景が此処にある」と、礼文華峠の景観に感激し、「景色は壮大そのもので、これこそほんとうの天国です」と記している。



峠へと向かう豊浦海岸の道

難所の故に礼文華山道は一時忘れられていたが、東海岸道路の重要な箇所であるということから、本格的な改修が始まったのは、明治23年(1860)のことであった。『北海道道路誌』には、礼文華山道改修の項に「森・長万部間の道路改修は既に成り、虻田札幌間の新道開鑿は着々と其歩を進むに当り、噴火湾頭山越以北虻田有珠各郡に通ずるの処、礼文華山道の嶮あり行旅難を極む。因りて明治二十三年先ず其最険悪の部に施工し漸次之を改良せんとして工事に着手し、二十四年に至りても之を継続せり」とある。しかし「前年の工事を継続して其工を進めたるも何れも竣功に至らず」であった。完成は明治27年のことである。これが現在の国道37号が別ルートで開通するまで利用されてきた道路である。

昭和30年代に入り、国道の改良工事は急ピッチで進められ、峠付近が全面的に切り替えられた。最大の難所であった礼文華峠を貫くトンネルが昭和41年に完成すると、峠の標高は238mとなり、峠の延長も6.7、最小半径60m、最急勾配5%と大幅に改良された。

その後も交通量の増加にともない道央と道南とを結ぶ大動脈である国道37号は、トンネルの老朽化、狭あい化が問題となってきた。これを解消するため、礼文華局改として平成3年から着手していた全長1,331m、幅員10.25mの新「礼文華トンネル」が平成8年12月3日完成した。さらに局改工事が進められ、幹線国道の機能の維持・強化が図られている。