

えぞ れいめいき 蝦夷から北海道への黎明期に かいさく 開鑿された蝦夷地山道物語(中)

「道路の開鑿は蝦夷地経営上の急務なり。而して東蝦夷地は前幕領時代に於て處々開鑿して、海岸一帯の地は、人馬を通ずるに至りしども、其の他の地は僅に小部分の開鑿に止り、堀利熙は道路開鑿の計画をなし、蝦夷地國號選定の件と共に、之を大目付、勘定奉行・目付・勘定吟味役に謀り、其同意を得て、安政二年四月十一日意見書を幕府に提出」(『北海道史』)した。本編はこれによって開鑿された山道の中の「黒松内山道」についてのものである。



道路雑学研究家
三浦 宏

1987年北海道開発局を退き、現在(社)北海道開発技術センター 常任参与
著書:「北海道の峠物語」等 多数

安政3年(1856)から同5年にかけて、西海岸沿いには多くの山道が開削された。「堀奉行の道路開さくの方針を受けて山道、新道、難所越え、場所内道路など十三線を開いたが、黒松内山道はその嚆矢をなすもの」(『黒松内町史上』)であった。

堀奉行の意見書は、箱館から長万部、虻田の山の間を過ぎ、勇払から千歳川、石狩川へそして、天塩川の水源を通過して枝幸、網走に至る大道を開き、これを本街道とする。そして従来の東西海岸道路は脇街道とし、本街道と支道を開いて連絡させるものであった。

しかし「開鑿は急速に成功し難きを以て、漸を以て口蝦夷より奥蝦夷地及ばさるべからず。而して差向の急務は長萬部より黒松内を経て壽都、磯谷に新道を開き、磯谷以北増毛迄、處々山路を開鑿し、以て宗谷、斜里に達するにあり」とした。

そして「其の業實に容易ならざるを以て、先ず黒松内道並に西蝦夷地海岸の難所を開鑿し、東海岸の道路と相俟ちて全道を一周し」としている。

これは箱館から長万部・黒松内を経て西海岸の所々に新道を開き、山道を開削して宗谷・斜里に達するようにするのが必要であったのである。「其道路は、官費を以てせず、各場所請負人をして之を開鑿寄附せしめ、其小部分のみ橋銭を以て経費を償ふの法により、出願者に許可したり。願ふに、前幕領時代に在りては、官費を以て開鑿せしに、今之を請負人に負擔せしめしは、此地方は何れも好場所にして、請負人の資力能く之に堪へしを以てなり。又鯨出稼漁民が請負人を助け、開鑿に従事せし功勞の亦少しとせず。斯くて黒松内山道・雷電嶺・余市岩内間は、安政三年竣功し、小樽錢函間、濃晝山道、阿冬山道は同五年竣功し、尚石狩對雁間、錢函千歳間も同年開鑿せり」(『北海道史』)というように「黒松内山道を経由、西海岸を北上して宗谷に至る線の難所、驚くような早さで開さくをみている」(『黒松内町史上』)のであった。

「この長万部から黒松内を経る道を黒松内越と称した。第一次幕領期の頃(寛政11年～文政4年=1799～1821)には、黒松内に礼文華アイヌのヲバフキが一人住んでいて、往来する者を木賃に泊めていたというが、その後、天保2年(1831)には、松前城下の利右衛門がアイヌのエヒソ、ラムカクシ、シネハンコといっしょに、谷地に木を並べ、川に橋を架けるなどして道路の手入れをおこなった。そして、幕府が再び蝦夷地を直轄すると、安政3年(1856)には黒松内越に馬車の通じる新道が築造された。長万部～黒松内間は、中の郷の源兵衛、千代田の才兵衛、一本木の新兵衛、庚申堂の儀兵衛という箱館在の4人が箱館奉行に出願して築造した」(『北海道道路史』)。

黒松内山道は「長万部から長万部川に沿つて北上し、稻穂峠を越え、黒松内から朱太川に沿つて下り、河口で分かれて歌棄と寿都とに至る道路で、東西海岸を連絡する要路として古くから知られていた。寛政・文化の頃までは山獵をなす者の外はこれを越



松浦武二郎「東西蝦夷山川地理取調図」

す者はなかったが、西蝦夷地の漁業の発達によつて漁夫達が、春積雪を踏んで通行するようになってから、利右衛門という者が黒松内に土着し、木賃宿を営み渡船を兼ねて一人から渡賃十三文づつを徴収したということである」(『北海道交通史』)。

工事は長万部から朱太川渡船場までを箱館の福次郎と千代田村の才太郎が担当、渡船場から追分までは榊屋榮太郎が費用を出資し、父の定右衛門が受け持って開削したものである。

『北海道史』には「長萬部・磯谷間約十里にして、東西海岸を連絡すべき要所たりと雖も、従来道路なく、唯春季漁夫等積雪を踏みて通行するに過ぎざりしが、安政三年箱館の福次郎、千代田村の才太郎の二人共同して、長萬部黒松内間六里餘を開鑿せんことを出願し、資を勇拂場所請負人山田文右衛門に仰ぎて成功せり、架橋三十八、旅客一人より一橋に付錢三文、総計百十四文を徴し、以て其費を補したり。黒松内より歌棄に至る四里は、歌棄場所請負人榊屋榮五郎(姓は佐藤)の父定右衛門出願し、私費を損て開鑿せり。定右衛門率先開鑿の功を以て一代苗字を稱するを免され、一生の内二人扶持を給せられたり。以上の工事は五月に始まり十二月に終れり」とする。

箱館奉行は幕府に上申して「蝦夷地開拓の趣旨を奉じ、巨額の私費を投じて道路を開鑿したれば」として、幕府から「一代苗字差免一生涯二人扶持を賜ふ 福山佐藤定右衛門、一代苗字差免 歌棄磯谷請負人 佐藤榮五郎」という褒賞を賜った。

しかし才太郎と福次郎の両人は「自費開鑿と雖も、橋錢を徴収するを以て幕府より賞賜なく唯箱館奉行より賞詞を賜りしのみ」であった。

なお箱館奉行堀織部正利熙は、佐藤父子の功を賞した制札を山筋に立て、通行人に周知した。それには

覺 黒松内よりヲタスツ迄 此山道は松前枝ヶ崎町佐藤榮五郎其父定右衛門等御國報恩の爲とて一家の力を以て安政三年秋開きし也。其前は草木生い志けり流れ道を遮きりたまたま通路をなすも



佐藤父子の功を賞した制札「覚」

のいたく難儀せしに、今斯も牛馬まで心安く往來する事永久の功德少なからず其の功を賞し賜へるを父子共苗字御免を蒙り定右衛門には御扶持さへ下し賜りぬ 其の由を以てし往來の諸人に示す 巳六月

とあった。この制札は現在の白炭しらすみに立てられたものであって、今この地に「制札一番地」の地名が残され、後世にそれを伝えているものである。この制札は昭和62年11月に復元建立され、道路開削の栄誉が案内板に記されている。

武四郎は「此新道の入用莫大の事なりと聞て『千萬のこがねはものか かしこくも 國の寶は 道にしかめや』と」詠んで残している。

姫路の儒者・菅野潔は安政4年山道を通り、道路開削の顛末、道筋の地名や地理を案じた撰文「黒松内新關山路碑」が残されている。それには「安政丙辰六歳、織部正堀公爲箱館奉行、到任月餘北地諸路肇關、其功最鉅而役最速者、莫黒松内一路若也……箱館賈人定右衛門者、年老而有氣……敢不謹奉命公曰善、乃退而書之」とある。この撰文が残されているということは、碑を建立する意図があったと思われるが、碑は建立されていない。

この撰文を読むと当時の苦勞がひしひしと感じさせられるものがあり、当時をしのぶ道路開削の記念として、意義深いものがある。なおこの碑文の作者菅野潔は白華と号し、姫路藩の儒者となり安政3年本道に遊歴、翌4年に還る。この「黒松内新關山路碑記」というものは1286字に及ぶものである。

安政4年2月には、長万部から西蝦夷地への新道、いわゆる黒松内越が竣功したことにより「新道近在での田畑開発、旅籠渡世、木賃宿経営を許可し、文久元年(1861)には東蝦夷地ヤムクシナイでの旅人改めを廃止し、蝦夷地往來を自由にした」(『北海道道路史』)ものであった。

武四郎の『再航蝦夷日誌』には、クロマツナイの休所は大変大きな建物であって、春の出稼ぎ、その出戻りの時期には1日200人から300人を下らない漁民が宿泊し、板の間に薄縁を敷き、2間四方の囲炉裏に枯木を焚いて暖をとったという賑いを見せていた。武四郎はまた、山越内は大変な人で正月から2月までは1日人別改めが1万人に及び、長万部までの海浜は一条の蟻道のように黒くなって絶え間なく人が行き目を見張る思いと記述している。

黒松内山道は、はじめ「黒松内越え」と公称された。道路開通後は「黒松内越え山道」とか「黒松内山道」と併称された。この「越え」とは「稲穂峠越えを、山道は内陸路を意味している」(『黒松内町史』)。

この時の橋は長万部から黒松内に至る6里の間に

38箇所、熱郭渡口から追分に至る2里の間に8箇所となっている。道路を横断している川が多かったため「大雨や雪解け水による道床の決壊が多く、幕末に一度修復されたが……明治2年ころは相当の難路になっていたので、開拓使は明治4年以降次のように改修され」（『黒松内町史』）た。すなわち、明治4年山道の「艱難場所の修補」、同年「道路修繕と橋梁一五か所の架設を、金一一六七兩一分永二四五文で」、また、「長坂から稲穂峠までの改修を金九八二兩永五四文をもって」などである。これによって「山道官費修理により、従来からの通行料、一人一錢一厘四毛の徴収を廢した」とする。

1869年（明治2）10月、札幌開府を命じられた開拓判官・鳥義勇は函館から札幌へと向かった。そしてこの黒松内山道を通る。黒松内山道はすでに風雪の季節であったから通行は困難であった。そして次のように難儀の様子を詠じている。初冬の黒松内山道は、想像以上に難路であった。

みちはすいでんのごとくてんぶくしやすし

徑若水田易顛覆

ふつせつきんじがたくいこうにいえなし

風雪難禁憩無家

おでい とつおう ぼふくにおよぶ

淤泥凸凹及馬腹

そうしはおらび じよしはなく

壯士呼兮女子哭

この詩の大意は「黒松内へ向かう道はまるで水田のようにぬかり、足もとをとられて転びやすいことおびただしい。しかも泥道は凸凹があって、馬の腹にも及ぶありさま、北風に雪がまじり、寒さが骨身に沁みいるばかりで如何ともしがたく、休息しようとしても近くに人家がない。元気の旺んな男達さえ遂に音をあげ、ましてや婦女子は辛さに泣きだすようなさまである」（『黒松内町史下』）。すなわち「明治二年ごろは相当な難路になっていた」のであった。この漢詩はその時に詠じたものの一首である。

そして明治4年4月には、歌棄に来往した斗南藩



当時開削された山道の一例

士がこの山道の難所を修補している。

明治4年10月に、開拓使のお雇い外国人技師・ライマンがこの黒松内山道を通っている。その報文には、「新開ノ小村ヲ過ルニ及ンデ、殆ド失望極マレリ。此村ヲ外出シタル後ハ、道路凹凸ニシテ、凹部ニハ泥濘滿チテ甚タ悪路ナリ。是蓋シ、土ノ軟カキ所ヲ馬ノ互ニ蹄跡ヲ追ヒ行クヨリ、生ゼルナラン。此道路ハ、少距離ノ外修理を加ヘズ、路傍樹間ノ小徑モ、一様に悪ク、行歩非常ニ遅クシテ、夕四時半ニ至ルモ、目指ス所迄ハ、尚、凡二里半アリキ。此時、人目ヲ迷ハセル、茶店ニ軒ヲ過ギタリ。而シテ、大流ヲ渡レル頃ハ、既ニ六時過ニシテ、日暮レタリ。夫ヨリ半時間ニシテ、クロマツナイノ客舎ニ近キ、大流ニ達セリ。而シテ、余ガ一行ノ二人ハ、十時頃迄着セズ、從僕荷物モ同様ナリキ」であった。翌日「五時半頃、起出デシニ、從僕及ビ荷物ノ半バ、徹夜悪路ヲ越テ、今少シ前ニ着シタルヲ聞キ、實ニ驚愕セリ、次ノ夜モ、誠實ナル從僕ノ同様ノ事ヲ爲セリ」という悪路であった。

明治8年にもライマンはこの山道を通っている。それには、長万部から黒松内までは「道路ハ險悪ナレドモ、旱魃ノ時ナルヲ以テ修理ヲ加ヘザルモ大ニ良好ナリ。故ニ行客ヲシテ昨年ノ如キ驚クベキ景況ヲ憶ヒ起スコト無カラシメタリ（到底充分ノ修繕ヲ加ヘザリシハ、毎秋昨年ノ景況ニ至ルベキト雖モ）、斯ノ道路ハ險悪ナリト雖モ、我等ガ本日及翌日、途上ニ於テ人馬ニ遇タルノ多キヲ見レバ、此半島ヲ横斷セル通路ハ人馬ノ往來函館、森間ノ比ニハアラザルカ如シ。此一事ヲ見テモ、此道路ハ從前ノ如ク放棄スベキモノニ非ザルナリ」とする。そうして、修理すると航路によって半島を廻るよりも距離を減ずることになると記している。

明治10年6月、開拓使のお雇外国人・ホイーレルが山道を踏査して、7里11町8間（28.7km）の間の峻坂を平坦路にすべく計画して、26の橋を架け、翌11年に工費3萬4,694円で竣功する。この山道改修にともない、里程を短縮しかつ平坦になったものであった。



現如上人北海道巡教錦絵『歌棄の絵図』
—北海道開拓記念館

「壽都黒松内山道、長萬部村より黒松内村に至る五里餘、黒松内村より歌棄郡潮村へ三里餘、従前甚だ嶮岨なりしも明治十年修築後甚だ便利なり」(『北海道道路誌』)となった。この改修では89箇所の橋が架けられ、山の手を廻っていた山道が朱太川沿いに改修となった。この工事のため「長万部にも多くの労働者が入りこみ大変にぎやかになったが、喧嘩、賭博が絶えないので寿都分署から巡査が派出された」(『長万部町史年表』)という。

ブラキストンは明治の初めこの山道を通り『蝦夷地の中の日本』に「この数年前まで、蝦夷でも最悪の部類に属するその道路は、その年の季節によっては旅行者が丸一日、時には二日かかると覚悟を決めなくてはならなかったのである。そんなに時日がかかるのも、黒松内までは約六里にすぎないのだから距離のためではなかった。それに潮路あるいは寿都湾まででも、三里余計なだけである。また、どこも海拔四百フィート以上はないこの狭い地峡部を横切るまったくの凹地になっているのだから、土地の高さのせいでもなかったのであって、それは恐ろしく道のひどい状態が原因であった。晩秋のころと、それに春でさえ道は全体にわたって深いぬかるみと化けてしまうのだった」とある。

そして「馱馬の轍の間の土の山をやっとのことで越せるだけ足を上げ、腹は土の山をこするくらいのことはできるのだが、それとともに土が滑りやすい性質なので、粘土やほかの黒土の泥の場所にくると立っていることができず、そのために何度も転倒した。実際、あんまりひどい道だから、乗馬の旅行で泥水を一度ならずかぶらずに通れる者はまずいないと言ってもよかつたし、乗馬ないしは馱馬の小馬は、この道路の尽きる所では文字通り泥まみれになった姿でやって来たが、その恰好はご想像におまかせする」とする。

「実際、歩くにはもっともいまましい道だが、それでも何百、何千人という人びとが四季を通じて利用



制札 壱番地案内板

せざるを得ない道であったということは、それが蝦夷島内のこの所で東部海岸から西部海岸へ直接横断の唯一のルートだったからである。私がこのルートを通らなくなって以来数年前まで、何事でも保護政策をとる政府のもとで、こうした状態がそのまま続いた。しかし真中の一部分が徒歩の通行人や馱馬しか利用できない細い丸太道のまま残っているのをのぞいては、今では馬車の通れるような道が建設されたと聞いているが、その道路の良い部分は、所期の利用に供するためよりも、むしろ見せ掛けのために造られているとしたら、疑いもなく、賢明な心の準備をしてかかる必要がある」と手厳しく指摘している。さらに「私はこのルートで、本当の意味での山を越すことはないと言ったように、のぼりは緩やかなだけである。長万部を出発した後もずっと平たい土地が続き、噴火湾に注ぐ川の谷が、そこを数マイルにわたって延びている。家がすこしばかり並んでいる所を通り過ぎたのち、分水嶺(ブリッジフォードによれば海拔三百六十フィート、ライマンによれば約四百フィート)を越え、その次はジプト〔朱太〕川の支流に向かうが、この川は寿都湾に注ぎ、岸には黒松内という名で知られる宿場が、小じんまりと位置している。この川の樹木の茂った谷は、クノノタイ〔観音岱〕まで続いている。ここには、山から道路の東のほうへ突き出ている丘の上に、いささか見栄張った外観をした宿が二軒あり、また石の記念碑が一基建っているが、それにまつわる話については私は知らない」とする。

明治18年に道路改修工事が起工され、翌19年6月に竣工し、長万部と寿都間に馬車が通れるようになったのであった。しかしこの山道には熊が出没して危険なので、郵便脚夫もこの間は2人1組となってラッパを携行した。初めは熊がラッパの音に驚いて逃げたが音に馴れると逃げなくなって、郵便物の配達が遅れることがあったという。

かつて寿都和黒松内間に鉄道が走っていた。1920年(大正9)10月に開通した。寿都～黒松間16.5kmであって、当初は鯨の輸送が大半を占め、貨車からしたり落ちる鯨油で列車がスリップしたとされる。その後大金鉾山が開かれ、これらの原鉾石の輸送が仕事となった。しかし自由化のあおりで昭和37年に閉山となってしまふ。かろうじて運営が続けられたものの、昭和43年8月に運転が休止となり、同47年に地方鉄道として52年の事業が幕を閉じた。

この黒松内山道は、明治36年1月に「縣道長萬部街道」と称したが、同45年5月には「假定縣道壽都蕨岱街道」となり、現在では、蕨岱・長万部間が国道5号、他の部分が道道寿都黒松内線となっている。