

# えぞ 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(下)

「西蝦夷地は太田・雷電・積丹半島・阿冬等の險ありて久遠より増毛に至る間全く陸行を絶所數箇所あり。而して東蝦夷地に比すれば後れて幕府の直轄となりたれば海岸道路も殆ど之を開鑿せず。文化六年岩内より餘市に至る山道を開鑿せるも僅かに刈分道路に過ぎざるものゝ如し。故に西蝦夷地は主に船によりて交通し或は陸行するも難所は搔送船に依れり。又旅客の一部は東西海岸連絡道路によりて東蝦夷地より往來せり(『北海道道路誌』)であった。



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

この増毛山道(阿冬)は場所請負人の手により開削された山道の一つである。

寛政・文化年代の道路開削は、主として東蝦夷地にその主力が注がれていたが、安政以降は西蝦夷地にもその力を注ぐようになった。箱館奉行は当時資力・労力ともに豊富であった場所請負人に命じて道路の開削を積極的に行わせ、さらには篤志家にも道路の開削を奨励したので、この時代西蝦夷地地方にも多くの道路が開削されたのであった。これはロシアの南下に対する蝦夷地の警護と、商業上の必要性もあったからである。

この時代に開削された山道は、場所請負人に対して、いずれも箱館奉行による半ば強制的奉仕作業で開削されたものである。表面上はあくまでも「是に於て各請負人に諭して處々に道路を開鑿せしめ」とか、また、「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」となっているが、奉行が強制したことは間違いない。

山道開削に功績のあった者たちには金一封と賞状を渡すだけで済ませた時代であった。

すなわち「場所請負人其他篤志家は何れも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、箱館奉行は之を幕府に上申し、幕府より左の通り褒賞を賜りたり(『北海道道路誌』)であった。

そして篤志家が開削した「太田・狩場・鶉山道」が「永代苗字差免 江差 鈴鹿甚右衛門。孫代迄苗字差免 津輕 長坂庄兵衛」とあり「増毛濱益山道」を開削した場所請負人が「銀十枚下賜 濱益 増毛場所請負人 伊達林右衛門」などがその褒賞を賜ったものであった。

「阿冬(増毛)山道」の開削は伊達林右衛門智信が行った。この山道は「阿冬は濱益増毛間の難所たり。殊に、阿冬は西蝦夷地三險岬(モツタ岬・神威岬・阿冬岬)の一にして従来搔送船の覆没すること

少なからず、人々驚怖を抱きたる處なりしが、安政四年濱益、増毛兩場所請負人伊達林右衛門は自費を以て阿冬山道を開鑿す。濱益より増毛に至る道程九里餘なり(『北海道道路誌』)であった。

伊達林右衛門の直系である伊達 東の『増毛山道を歩む』資料には「この山道を開鑿するに当って資金を出したのは八代目林右衛門智信である」とし、そして「安政2年(1855)から同4年にかけて1,311両5朱銭311文の私費を投じて開鑿した道」であるとす。すなわち安政4年の完成とするものである。『浜益村史』には「道路の開さく調査に当たった箱館奉行堀利熙は、浜益、増毛間を山道とする計画を樹て幕府に意見書を提出した。そこで幕府は山道開さくを、ハママシケ場所、マシケ場所と兩場所を請負している伊達林右衛門に命じた」とし「調査の結果、濱益幌より切り始め、増毛ポンナイ浜まで、その里程は約九里として計画し、安政四年五月十八日、堅雪のうちから工事を始めることとなった。作



東西蝦夷山川地理取調圖 - 松浦竹四郎・安政6年刊

右衛門、幾次郎は、工事にあたり出稼ぎ漁夫の孫三郎、与助、またハママシケ蝦夷総乙名ショウカタ、脇乙名シカノスケ、平蝦夷カワサシさらにマシケ蝦夷総乙名トンケシロ等の役蝦夷人を人夫指揮監督に使用し、人夫も蝦夷人初め漁期を終えて帰国する出稼者全員を雇入れ、着々と工事が進められ、翌安政五年七月竣工開通をみたもの」としている。

『日本地名大辞典』には「留萌地方増毛町大字別苅村と石狩地方浜益村幌を結んだ道路」とし「延長九里二十三町（約37.9km）」とある。そして山道は「終始尾根伝いに走ることが特色で、別苅から南南西に進み、天狗山東方の武好駅通を経て標高六〇六・六七メートルの武好橋に至る。この付近から真南に方向を転じ、雄冬山の東方をたどり、増毛町・浜益村境界の浜益御殿（標高 1,038.6m）に達する。浜益村に入り再び南南西に向かって下降し、浜益村幌に至る」とする。しかし、完成の年月についてはふれていない。

この竣工年月については種々の議論がなされているが、松浦武四郎の書いた『東西蝦夷山川地理取調紀行』の「安政丁巳〔四年〕五月十八日鉞を入、閏月〔閏五月〕九日此地見分として越、翌〔同五年〕午七月十日出來の爲に見分」とあるところから「安政四年五月着工、翌五年七月竣工」したというものであろう。

小林真人は『北海道道路史』の中で「東西蝦夷山川地理取調紀行の増毛山道の完工の記述は信頼性に欠ける」とし、他の『自筆松浦武四郎自伝』や『戊午日誌』などから判断すると「安政四年七月に増毛山道が竣工したとみたほうが妥当なのである」とする。

武四郎の『丁巳日誌』によれば、ハママシケ場所方面は5月16日、17日ころに取りかかり、人夫40人



増毛山道付近の地形図 - 昭和4年時点

を使って僅か56日間で工事を終えている。一方マシケ場所方面は5月下旬から始まり、ハママシケ側に負けないようにと工事を急いだ。山道開削は7月時点でほぼ完成しているとしている。

この山道開削について『北海道道路誌』には「阿冬山道の開鑿に就き茲に一奇談あり」として「此の山道濱益分は濱益場所の人民、増毛分は増毛場所の人民出役して切り開きたるに、双方其持場の少からん事を望み、中間十二町（約 1.3km）許の地に就き境界の争論を生じたり。此時箱館奉行所雇吏松浦竹四郎見分に赴き謂て曰く、山にて十二町の持主なき所生じたらんには濱にも同様十二町の持主なき所あらん、早速其十二町の濱と山とを官へ上納すべし、官に於ては更に其濱を處分し其漁業運上を以て山十二町を開鑿せんと。是に於て兩場所の支配人大に驚き直ちに十二町の地を折半して各々之を開きたり」とある。

そもそもは寛政8年（1796）に9里余の山道が、伊達林右衛門の手によって開削されたものであるとする。現在別苅村の山道入口に棒杭が建っていて「旧増毛山道入り口」とあり「寛政八年浜益増毛両場所請負人三代目伊達林右衛門の手によって自費をもって開かれた道である。平成四年増毛教育委員会」と記されているからである。

その後今回この山道が八代目林右衛門が支配下の浜益場所支配人久兵衛、増毛場所支配人黒澤屋直右衛門に命じて開削させたものであった。

当時の場所請負人は各地とも鯨の好漁に恵まれ、その資力や工事に必要な労働力も豊富であったが、しかしこの出費は大変な金額であった。この開削には増毛や浜益の住民も出役している。

この開削によって、西蝦夷地も石狩、厚田、浜益を通して増毛まで陸行が可能となった。

松浦武四郎の『西蝦夷日誌』には「ヲファイ岬は蝦夷地第一の嶮岬にして、往昔より九里八十間（約35km）の間波浪強敷故、九月中旬より通船難く、是が爲如何なる非常の事たりともその注進を滞する事有て、只、山獵の土人のみ山脈を知りて通行する由」と記している。そして雄冬山峠に金比羅神社と、山中に止宿所を設けるようにと命じている。「此山道凡九里半あり、實に此大山道不日にして成功の事感ずるに餘りあるなるべし」とする。

そして雄冬山の頂上に小祠をまつて、箱館奉行堀利熙自筆の扁額を納めている。これは「笹小屋（人夫小屋）是をまた後來茶屋にすべしと談じ置。傍に於布居の社と云を建、金比羅神を祭る様に致さ

せんと堀〔利熙〕鎮臺に額面をしたゞめ貰ひ、直右衛門へ遣し置」とある。

明治初期のこの山道を「濱益より群別、雄冬、岩尾、別効を経て増毛に至る九里二十三町、其間四里許北海道第一の峻嶮にして雄冬山道と稱す。十一月より翌年五月迄人馬を通せず」（『北海道道路誌』）とする。その後、明治7年（1874）開拓使のお雇い外国人技師ライマンがこの山道を増毛から浜益へ通り、その報告書に次のように記している。

それには「今日經過シタル経路ハ、大抵鹿ノ作りシモノナラン。若シ山羊或ハ鹿ノ集リテ作りタル路ナラバ、相應ノ事ニテ、決シテ此獸類等ノ恥辱ニハアラザルベシ。假令火薬ヲ以テ、岩石ヲ破裂スルヲ知ラズ。且鶴菊或ハ鶴ヲモ用ヒズシテ、唯手ヲ以テ瓦礫ヲ取棄タリトスルモ 人間ノ建築トハ思ハレ難シ。斯ク築造ノ宜シヲ得ズシテ野蠻風ナル、實ニ二百千ノ足ヲシテ、無益ニ峻路ヲ攀シムルト云ベシ。且勾配ノ較平等ニシテ、開キ易キ山間アルニ、故ラニ遙カ高キ山嘴ニ沿ヒ、不絶登降スル様ニ路ヲ築キタルハ、解セザル所ナリ」とする。

すなわち、人間の造った道とは思われない。鹿などが造った道ならば相応、と手厳しい表現で記し、さらにはいたずらに浜益御殿などの高い所を通らずともよいものとしている。

ライマンは朝の7時に増毛の宿を発ち、途中で食事や休憩のため休息をしたものの、浜益に到着したのが午後5時を過ぎていた。わずかのこの区間に10時間近くを要し、しかも他の者たちや旅具などは、深夜になってやっと到着したという難路であった。

明治22年（1889）この山道を記した森 鷗外は「増毛山道といふは、いと恐ろしき道なりとて、通ふもの少なく、皆舟にて山のめぐりをまわり行く」とし、さらに「人のかひなの太さのある笹の丈は、馬に乗りしかしら埋むばかりなるが、道の左右にいや



雄冬岬上空から見た海岸線の険しい地形

生茂りぬ。その道とて雨ふる度に土を流したれば深き溝の様になり、所々に廉するどき石つきいで、あやまちて落ちなばただちに命亡ぶべし」とし「この山道は道けわしきのみならず、熊の常に出る爲に、通う人少なきなり」とある。

この山道がいくらかその面影を留めていたのは、昭和の8年ころまでであって、同12年ころには全く埋もれてしまい、この道を辿る人はいなかったともされている。これには諸説があり疑問である。

当時この山道は「北海道第一の峻嶮にして増毛山道と稱す」といい、また「往古夷地第一の要害と稱す」という山道であった。

明治35年の『増訂北海紀行試料』には、この増毛山道を名文で記述している。その中に「道路峻嶮ニシテ荆棘道ヲ遮リ蛛絲人ノ面ヲ蔽い雲靄足下ヨリ起リテ忽チ前後ノ山容ヲ失フハ甚タ厭苦ス可シ」とある。

しかしながら「衆鳥囁り奇草薫り花實奇ヲ呈スルハ亦佳観ト云ベシ」とか「山路人跡ヲ斷チ幽雅最モ愛スベシ」とする。

さらには「白雲八山又山ヲ覆ヒ濱益『ヲファイ』岬ノ海峽ハ朦朧トシテ雲中ニアリ眼下滿面渺々トシテ物色ヲ分タス孤身雲外ニ在テ恰モ一箇ノ別世界ヲ望ムニ似タリ」と。峠では「奇峯怪巒ノ間白雲班々然タルハ恰モ虎豹ノ谷中ニ眠ルカ如シ」と記述、しかし「蚊ノ衆多ナル嗽々ト群集シ刺螫ニ困疲セリ」でもあった。

この山道の増毛寄り中腹に位置する「武好」に駅遞が設けられたのは、明治10年（1877）のことであった。多くの駅遞建物の中でも特殊なものであって、豪雪地帯のため高床方式が採用されていた。その都度修理がなされ、昭和12年10月に模様替え・増築されて同16年6月まで続いたとされる。

この駅遞について伊藤秀五郎は『北の山』という山岳雑誌に「この驛遞を利用する者は、雄冬と増毛



雄冬港上空から増毛方面を望む海岸線

から毎日一回、遞送人がこの驛遞で落ち合って、郵便物を交換して歸るとい昔ながらのしきたりを反復してあるほかは、たまたま増毛の町に用事を足しにでた村人が立ち寄るくらゐのものである。泊まりの客となれば尚更だ。山路の夜に迫られて、泊まることを余儀なくされた貧しい行商人が、落魄した旅藝人が、さもなくば私達のような氣まぐれな旅行者が、時たま薄っぺらな手帖の旅客名簿に某年某月と鉛筆の跡を残して行くばかりである。この驛遞の主人といふのが、山ずきな中老の漁師で、たった一人でくらしめてゐるのが尚更よかつた」と書いている。

この雄冬地区に電話交換業務が開始されたのは昭和13年(1938)のことである。しかし、電信の業務は明治23年(1890)に、すでに開始されていた。これは当時、鯨漁がさかんであったからである。

この通信ルートは、険しい山道沿いに敷設されていたもので、夏は熊に脅かされ、冬はシベリア風の風雪と雪崩と闘いながらの保守であった。昭和34年9月、このルートは海底ケーブルに切り替えられ、同53年にダイヤル化されている。

伊達らのグループでは、かつて米、塩、日用品などの運搬路であった要路「増毛山道」を「いずれ散策路として復活を」と願い調査をはじめた。そして道の痕跡の残る箇所をたどり十数回、藪の茂る夏期を除いて、比較的視界のきく春と秋にこの山道を歩いている。

増毛山道沿いには、明治39年(1906)6月から陸軍参謀本部陸地測量部によって一等水準点が選定され埋石されている。『増毛山道をあゆむ』に「8462と記された浜益御殿頂上直下の一等水準点1037.815mとは、通称牛石(ベコイシ)と呼ばれた石の脇に埋石され、この水準点は現存する北海道の水準点として未だに最高地点として記録」されているものである。伊達ら国土地理院の職員らの手によって、平成7年5月に約80年ぶりで探し当てられている。この日8人が残雪を踏み分けながら、笹藪をかき分け土を掘り起こし、腐葉土の下約30cmから保護石に囲まれた20cm四方の花こう岩の水準点を見つけた。酒をかけてお祝いしたという。



「雄冬岬」と刻まれた道路開通記念碑

海岸線を通る新道が開通したのは、昭和56年11月

のことである。実に23年の歳月と約323億円の巨費をかけて全面開通にこぎつけた。複雑な地層の構造もさることながら、海路しか建設資材を運べないという困難もあって、工事は難航したのであった。

平成4年「陸の孤島」と呼ばれていた増毛町岩尾村の雄冬と、岩尾地区住民の足を守ってきた「雄冬～増毛間一般旅客定期航路」が新ルートの開通を前にして廃止となり、4月30日に閉航式が行われた。

同航路は昭和24年に開設されたものであって、新おふゆ丸(78t、定員45人)が毎日一往復していたものであった。

平成4年10月22日、最後の難所であった増毛町歩古丹と大別苅間の新ルートが開通した。ここに念願であった国道231号の通年通行が実現したのである。昭和56年に全線が開通したもののこの「別苅山道」の12.1km区間は108個所のカーブがある交通の難所であり、毎年積雪の12月から翌年4月半ばまで通行止めとなっていた。昭和58年から約180億円をかけて新ルートの建設に取りかかったものであった。

昭和28年に二級国道231号線と指定されて以来、増毛町と浜益村との間約30kmが不通となっていた。昭和33年から始まった工事は、同56年に今回の開通区間を残して開通であったが、今回の開通によって全線の開通となったものである。

昔から「蝦夷地屈指の険難路」とされてきた「増毛山道」は、この新ルートの開設によってやがて人々の脳裏から消え去ってゆくであろう。通年開通によって医師の居ない雄冬から増毛、留萌への距離が短縮された。増毛漁協の魚介類の運搬も円滑となった。その反面「便利になったことで漁業に見切りをつけ、働き場を求めて札幌や旭川に出向く若者が後を絶たない。雄冬の人口は最盛期の30年代半ばには1,000人を超えたが、今では150人まで落ち込んでいる」と開通時の新聞は報じていた。

#### 引用および参考文献

- 河野常吉著「北海道道路誌」北海道廳、大正14年  
 伊達 東試料「増毛山道を歩む」平成12年  
 「日本地名大辞典 - 北海道」角川書店、昭和62年  
 松浦武四郎著・吉田常吉編「新版蝦夷日誌下・西蝦夷日誌」時事通信社、昭和59年  
 「北海道道路史」北海道道路史調査会、平成2年  
 「新撰北海道史 - 六巻史料二」北海道廳、昭和11年  
 伊藤秀五郎著「北の峠」山岳、第26年第3号、昭和6年  
 「増訂北海紀行 - 北海試料」富山房、明治35年  
 「浜益村史」浜益村、昭和55年

〔 完 〕

「道の歴史を訪ねて」の連載をこれで終わります。