



mashike sando

増毛山道とは

江戸時代に和人（日本人）が蝦夷地（北海道）に住むようになると、広い蝦夷地に散らばる漁場同士を行き来するため、道路が整備されていきます。

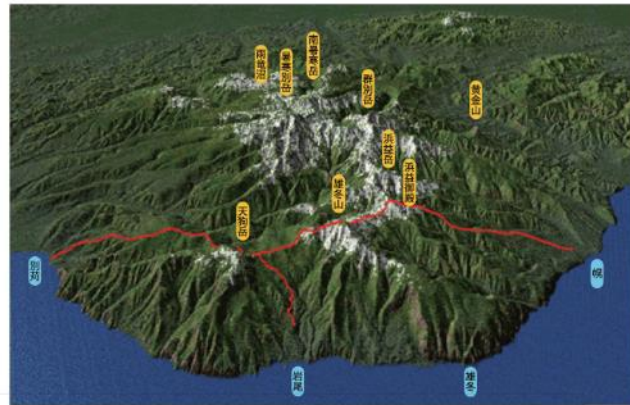
そうした中、増毛と浜益の間を通行するために開削されたのが増毛山道です。

増毛から浜益へ続く海岸は雄冬岬に代表される急な断崖が続く地形で、陸上の通行には困難を伴いました。そのため山道の整備は重要事項だったのです。安政4年（1857）、今から160年ほど前、増毛の漁場を請け負っていた商人、伊達林右衛門が自費にて山道の開削をし、14里1丁の道を完成させました。このうち、増毛町の別荘と石狩市の幌を結ぶ9里22丁（約37km）の区間を増毛山道と呼びます。

北海道の名付親として知られる松浦武四郎は調査で増毛を訪れ、完成してすぐの山道を通して「蝦夷地第一の出来映え」と評し、道の途中に宿を置くと良い、と言っています。

■北海道開拓と山道

その後、増毛山道は整備もされずに廃れていきました。開拓使に雇われた外国人のライマンは、この山道のことを「人間の建築とは思われ難し」と酷評しています。明治22年に森鷗外の妹である小金井喜美子が北海道を訪れた際の道中を記録した「島めぐり」には



増毛山道を通ったことが書かれており、増毛山道の評判を「いと恐ろしき道なりとて通る者少なく、皆船にて山のめぐりをまわり行くに聞かば…」と表現しています。また、「十日ばかり前にも、一人命失ひたりと語りぬ」とあり、道が険しく足を踏み外すと命を落としかねないという状況がわかります。

■雄冬山道と増毛山道

雄冬山道とは雄冬と千代志別を結ぶ海岸沿いの道で、もとは昔からある踏み分け程度のものでした。明治26年から27年にかけて工事が行われ、道路として完成しています。険しい山中を行く増毛山道よりも通行が簡単だったので、雄冬～千代志別はほとんどの人が雄冬山道を通り、増毛山道は増毛と岩尾をつなぐ部分だけが利用されるようになりました。

■増毛山道の終り

昭和16年に道の途中にあった駅通（郵便物の交換をする場所）が廃止され、山道を行く人はほとんどいなくなります。

ただし、雄冬と増毛を結ぶ道は昭和56年に国道231号線が開通されるまではまれに利用されました。海が荒れて定期船が来られない時の急な用事や、選挙の投票箱の運搬などです。

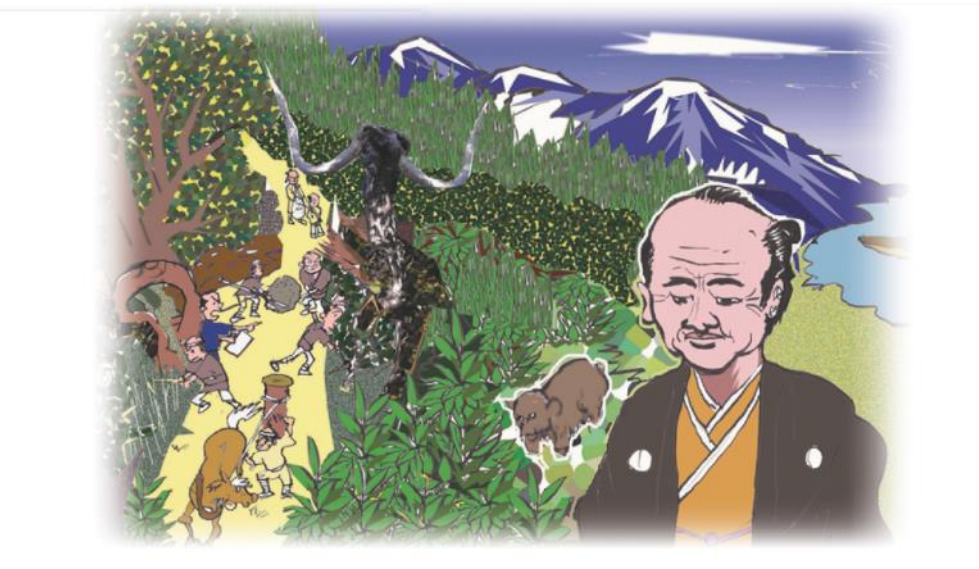


山道開削………伊達林右衛門

伊達林右衛門は蝦夷地を拠点に江戸時代に活躍した商人です。林右衛門は初代以降同じ名前を名乗っており、増毛山道を開削した伊達林右衛門は8代目にあたり、増毛山道を開削した伊達林右衛門は7代目であり、これを蝦夷地における初代として、一般的には8代目のことを2代目伊達林右衛門と呼びます。

初代（7代）伊達林右衛門は、陸奥国伊達郡（現在の福島県）出身で、福山に伊達家の支店を設け営業し、寛政8年、マシケ場所の請負人となりました。当時蝦夷地の漁場は場所請負制度といって、松前藩の持つ漁場を商人が代わりに請け負って営業するという形態がとられていたのです。伊達林右衛門は北蝦夷地（樺太）や根室場所も請け負い、その規模を拡大していきました。

2代目伊達林右衛門は初名を源三郎といい、寛政11年（1799）に松前で生まれました。江戸幕府函館御会御用見習いを経て天保8年（1837）、初代伊達林右衛門の死去にともない2代目林右衛門を名乗ります。



北海道に遺された山道

北海道がまだ蝦夷地と呼ばれていた時代、先住民であるアイヌの人々通っていた道の他に和人の交易路や、南下するロシアの脅威から蝦夷地を防御するために、江戸幕府は増毛山道を始め海岸線の断崖絶壁各地に道路を作りました。これが今に遺され復元された希少な山道です。

発行
特定非営利活動法人 増毛山道の会

支 援
留萌信用金庫

協力
留萌振興局保健環境部環境生活課
石狩振興局保健環境部環境生活課

お問い合わせは
増毛山道の会事務局
留萌市港町3丁目60-1 TEL.0164-56-0003
(午前10時～午後3時)
<http://www.kosugi-sp.jp/sando/top.html>

ロシアと日本そして山道

増毛山道は安政4年に伊達林右衛門が私費を投じ自ら開削に当たった事業でしたが、その背景には幕府の意向がありました。蝦夷地、そして樺太に日本人の漁場が拡大していく一方で、北方からもロシアの勢力が拡大し、両国は樺太を挟んで向き合う状態にあったのです。

そんな時代において、蝦夷の各地を結ぶ道路整備は重要な課題と考えられました。

ロシアが樺太に哨所を置くという行動は松前藩に大きな動揺を与えました。松前藩では急遽一番隊、二番隊を差し向けますが、宗谷に到達する頃はすでに海峡が流水で閉ざされており、彼らは宗谷と増毛でそれぞれ越冬することになります。翌年の春になるとすぐに部隊は久春古丹へと向かいますが、すでにそこはロシア人が引き払った後でした。

1854年の日露和親条約でようやく日本とロシアの北方における国境の交渉は解決を得ますが、幕府はこれを機会に北辺の防衛と開拓に力をそそぐべく再び蝦夷地を直轄下に置き、東北諸藩に命じて蝦夷地と樺太の警備を行わせます。こうした時代の流れを見ていくと、増毛山道は単なる交通網の整備にとどまらず、対ロシアを想定した軍事色の濃い道路であったことがわかります。

工事費と作業期間

■今のお金で1億7千万円？

道立文書館所蔵の伊達家資料によると、最終的に濃屋から増毛までの山道を開通させるために合計1310両が投じられたようです。また、この費用に関し「利害二預り無據請込」とあり、幕府の御用金であり、また漁場を請け負っている立場上、私費で受けざるを得ない、といった伊達家の苦しい状況がわかります。

さて、この1310両、現代のお金に換算するとはいくらでしょうか。諸説ありますが、ある試算では1両=13万円と計算しています。つまり、1310両=1億7030万円ということになります。これを全て自費で出費する、と考えるとすばいぶんな金額だったのではないかと想像されます。

■何人が、何日間？

伊達林右衛門が山道開削を命ぜられると、すぐにその準備にとりかかります。彼は秋田県花輪から山道開削経験者と呼び寄せ、また、地元アイヌ人とニシン漁が終わった後の出稼ぎの若者を雇い入れ、14里1丁（約54km）の山道に着手しました。

工期は1857年（安政4年）5月に開始。増毛側、浜益側の両方から個別に開削にあたりました。浜益方面は5月16・17日頃から取り掛かり、入夫46人を使役し、6月13日までの56日間ほどで工事を終えました。増毛方面は5月下旬から釧路の仕事を終わった出稼人を雇って始まり、7月中に終えたと考えられています。

※山道の開削期間については諸説があり、安政5年の7月に完成したとする説や、安政3年から既に工事が始まっていたとする説もあります。ここでは『北海道通史』の記述に従い、安政4年5月から7月までを工事期間としました。

甦る、歴史とロマンの道

武好駅通

増毛山道の途中には、別荘から約9.5kmの地点に武好駅通という建物がありました。もとは江戸時代に通行屋として建てられたものが明治9年に焼失したのを受け、別の場所に新しく建て直されたものです。

駅通とは、郵便物を運ぶ送込人が、増毛や浜益方面からやってきて、この駅通でそれぞれの郵便物を交換してからまた戻っていくという使い方をしていたのです。また、交通の要所であったために旅人の宿泊などにも利用されました。

明治35年に建て替えられた際には積雪にも耐えられるよう、脚柱を備えた高床式で、30坪程度ながら間口も広く、当時としては近代的な建物だったようです。初代の管理人は郡の総代だった浅利吉右衛門、明治28年からは中村亀太が担当しました。昭和12年には模様替増築が行われていますが、このときの管理人は中村一男です。

山道そのものが時代とともにあまり使用されなくなり道が荒廃した結果、昭和16年で武好駅通は廃止されましたが、運送そのものは戦後も続けられました。長い年月が過ぎ、現在ではその痕跡を探すことは困難になっています。

昭和24年には北大山岳部が駅通を訪れていますが、「まだ2・3年は大丈夫だが窓ガラス等は何もなくて、縁の下に覆所があり焚火はでき、雨は凄れる」と記録しています。

■作品中に現れる武好駅通

元北海道学芸大学教授の伊藤秀五郎氏が昭和5年の山岳誌「北の山」に「雄冬山村近の山道と漁村風景」としてこう述べています。

～そして、いまだに文明的な交通網から取残された、静かというよりは寧ろ寂しい其の山路と、しっくり調和した昔造りの駅通の建物は、駄馬の背をかりて、駅通から駅通へと泊まって行った北海道の昔の風習などを、おのづから想い出させる。～

また、山岳画家の坂本直行氏は、昭和32年に発行した画文集「原野から見た山」、「武好の春」の項で武好駅通を訪れた際のことを記述しています。

～駅通には六十になる老人が一人暮らしをしていた。この老人の役目は、別荘と雄冬の両方から運送が持ってきた郵便物を、ここで交換していくが、それを確認してハンコを押せばよいのである。泊り客は、にしん漁の景気のよい時に盛んに入りこんでくる行商人の足溜まりになるときに少しあるくらいだと話していた。～

この文章は大正15年に同氏が武好を訪れた際のものでした。

番寒別岳

群別岳

浜益御殿

増毛山道の花



雄冬山方向