

第一節 陸上の交通

浜益村村史

一 陸続きの離島

浜益の地形は第一章第二節に述べたように、概略三角形の地形を示し、西面は日本海で、東北には雄冬山、浜益御殿、浜益岳、群別岳、知来岳と暑寒連峰をなし、南東には濃昼岳、円錐峰、幌内山等の山々が連なっており、山々の標高も、北方の雄冬山で一、一九三メートル、浜益御殿は一、〇三九メートル、また南方濃昼岳は六〇八メートルの高さを示しており、ともに「熊の巣」といわれている山岳地帯である。

また海岸線を見ると、南、厚田安瀬より、濃昼間は海岸いたるところ断崖がそびえ、崖は直ちに海に入り、さらに北方の増毛境においてもタンバツケ岬の峭壁にさえぎられ、海岸の通行もまた不可能という有様であった。

村内の交通路においても、濃昼、送毛、毘砂別と各々山道を開き、千代志別、床丹、幌間も同じように山道を連絡し、荷物の持ち運びは船にのみたよっていた。

この海上航行も西海岸特有の俗にいう「時化早く」、凧日和を見て船を運航しなければならず、交通は全く離れ島のような状態下にあったため、むかしから浜益は「陸続きの孤島」、「陸の孤島」と称されていた。

交通状態がこのように不便であったため、松前藩もむかしは厚田から北の地を奥蝦夷地と称して、一般和人の往来も、漁場所への出稼ぎも禁じていたものであろう。

寛政四年（一七九二）の秋九月、蝦夷草紙を執筆した最上徳内が串原右仲正峰とともに宗谷よりの帰りに、蝦夷地西海岸を通行した時の記録に、

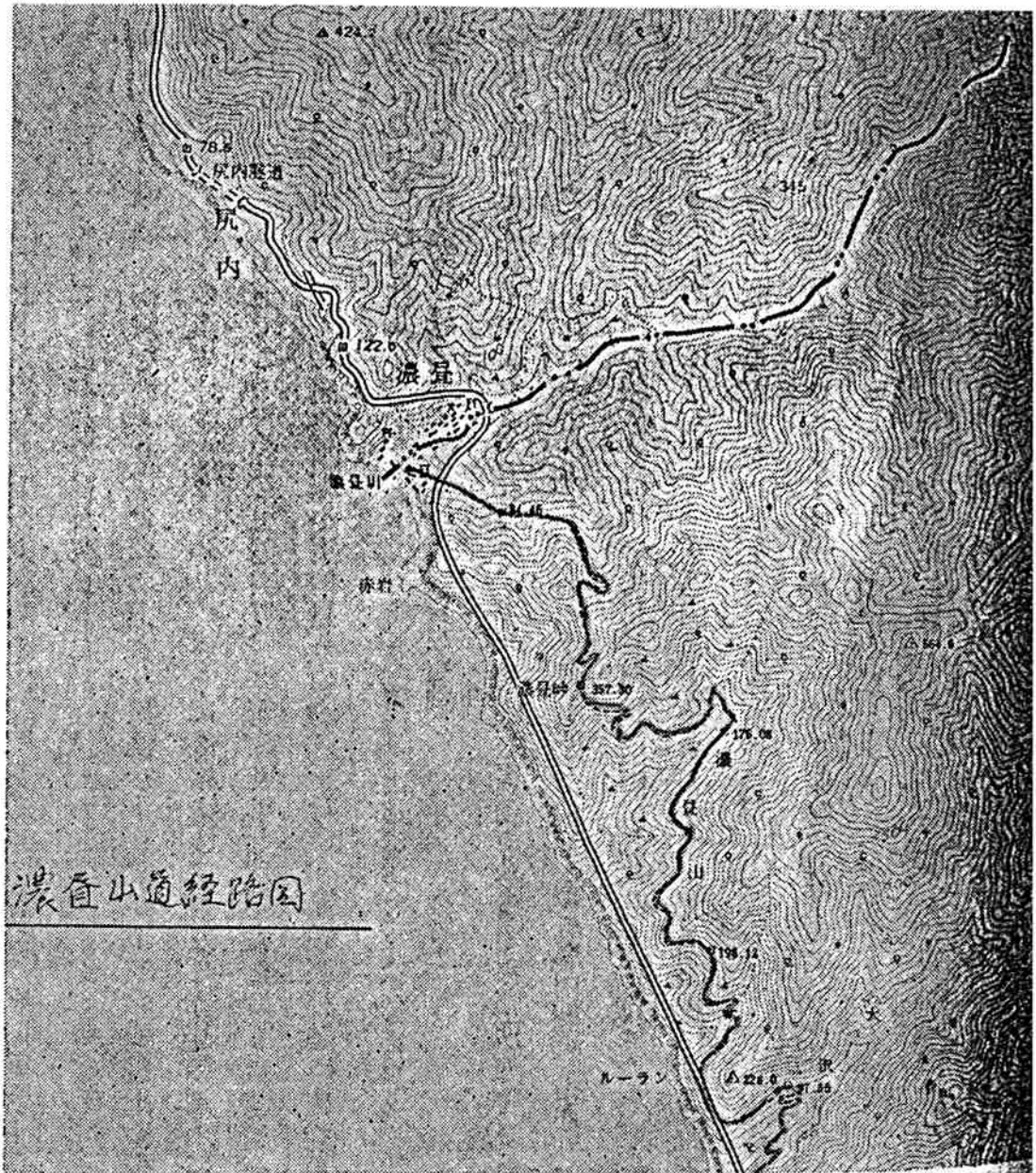
「九月九日はルルモツベといふ所に泊り、翌日マシケ場所のホロトマリといふ所に着す。海荒吹にて此の処に一日滞留、翌日ベツカリといふ所に着す。又々海上荒れ、ヲファイ崎通路り難く、滞留致し、此の所は陸路なく、乗船ならでは通路なり難く、ヲファイ崎は西蝦夷地第一の海上難場にて十月より末船も通路留り、甚だ六カ敷海面なり、」
と述べていた。

一方厚田、濃昼、浜益の海上交通路については、厚田を出帆濃昼までは順調な航行ができて濃昼よりアイカッブ岬を越えて茂生までの航海は風の状況を確めて航海しなければ、再び濃昼に引返さなければならぬこともあり、隣接場所との海上交通にしてもこのような状態にあった。

一一 道路の開さく

弘化年代において幕府は蝦夷地警衛の急なるに備え、蝦夷地の道路開さくを計画し、その調査を箱館奉行堀利熙に命じた。このことは第四章第二節（道路開さく）においても述べておいたが、同年五月堀利熙はマシケよりハママシケ、厚田、石狩と調査を行い、幕府に意見書を提出した。幕府はこの計画を場所請負人に開さく寄付を行わしめることとなった。

当時の場所請負人は各地とも練好漁に恵まれ、請負人はその資力もその負担に耐えることができると、さらには工事に必要な労力も豊富であったからでもあった。



濃昼山道経路図

濃昼山道

このようなことから濃昼と厚田安瀬間の山道は安政四年五月、厚田場所請負人浜屋与三右衛門によって着手されたが、この工事に浜屋が支払った賃金は三百三十九両余におよんだということで、その工事は、厚田側安瀬より切り始め、山腹をめぐり、大沢の上より狭溪を下り、ルーランの崖上を越え、さらに山腹を軍腸路に切り、標高三五七メートルの濃昼峠を曲りくねり、さらに高峯によじ登り、赤岩の頂上に達し、つづら折の雑林路を越え、ゴキビルに達する山道でこの行程二里二四町、翌安政五年七月完成をしていた。

この山道の完成後において松浦武四郎が実地見分の踏査を行い、西蝦夷日誌に次のように記載されていた。

「ゴキビルの山道は切方甚だ粗なれとも此方（ゴキビル側）の山道は頗るよく切始めたり。余婦りの時にここに至りしかば最早や切仕舞たるに驚きぬ。峠より下を俯ば、白波岩根を洗ひ、眺望云ん方なし。」

この濃昼山道は安政五年開通を見たものの、その路は蝦夷地でも有名な難所と称され、松浦武四郎も同年「蝦夷地探検鳥瞰図」を記されていたがその中にも、「厚田まで海上七里、濃昼厚田間新道あり、難所なり」と記されていた。

送毛山道

前記のように道路の開さくについて幕府は場所請負人に達しを行ったが、場所請負人も場所内道路、山道等の開さくも同時に行うべく、送毛山道の開さくについて送毛番屋番人茂吉に呼びかけたところ、茂吉は岩内の出稼人柳川善蔵に開さく工事を行わせることとなった。

安政四年柳川善蔵は茂吉、ハママシケ蝦夷脇乙名のシカノスケとともに山道の踏検調査を行い、柳川善蔵は漁場出稼人を雇い入れ、同年九月に完成していた。その工程一里一九町、送毛北側の沢より山道を切り始め、九折に登り、標高三五三メートルの頂上に達し、徐々に毘砂別に下る工事であった。

同安政四年には松浦武四郎もこの山道を通り、その日誌（尻苗より送毛、毘砂別まで）に、

「岬を廻る（十二町廿二間）シリナイ（小川）転太浜、名儀は如何なる日も波無と云儀のよし。此処去年より出稼人家多く出

第一節 陸上の交通



送毛山道経路図

来たり。(九町卅間)シルトエ(訛つてシルトルと云)名儀、山遠きと云儀。過て大岩磯あり、(十町卅四間)ウヲヌカルシ(大岩浜)名儀しれず。(五町十間) ヲクリケ(砂浜)名儀ヲクリキナといへる草有るより号ると。此所少しの湿地あり、ヲクリキナは恐らくは谷地草かと思はる。紫ガクの種にて日光にてウルイと云。東地には多き物也。

新道此所へ出る(鯨番屋、かやぐら二)近年まで土人も住せしなり、当時出稼立続けり。また一町ばかり砂道を過て山道入口あり。雑樹陰森たる処九折を上る(廿二町)峠迄トネリコ多し、下り(卅五町)にてピサンベツ浜に出る。此山道厚田より此方三山道の内、切方第一にして、不日に馬足も立様になるべし。是は岩内出稼人柳川善蔵、番人茂吉、乙名シカノスケと三人に踏み試みしと。其の功実にならなからず、

余七月にここに帰り来りしや、鯨取仕舞の者を遣ひ、一人手間何程と間数にて渡も有、其の休みには楳皮、樺皮を剝し、其れをまた買上げ、よく働く者は二人前、三人前の稼を致し、稼次第賃銭を得る様に致しありし、其の仕法頗るよろし、依つて其故に出来し道もまた宜しかりしなり」とある。

このように安政五年には厚田より濃昼山道を通り、濃昼より尻苗浜に下り、送毛に出て送毛より送毛山道を越え、毘砂別、そして運上家のある茂生まで通行も可能になった。

この道路のできたことよって以降は松前城下からハママシケに下るには船便によらずこの山道を通るようになり、また増毛山道(後記)も開さくされたことよって松前から増毛に通るにもこの山道を越え、増毛山道を通り増毛に到達できるようになった。

当時の松前からハママシケに通るコースとしては、福山から知内、有川の海岸を通り、大野村から山道を茅部に出で、茅部より海岸道をオトシベ、ヲシヤマンベ、レブンゲに出て、これからベンベまで船で渡り、ここより陸行、モロラン、シラオイ、ユウフツの海岸を辿り、ユウフツよりは低地帯のチトセ、ツイシカリ、イシカリを通り、厚田に出、そして濃昼山道を越え、送毛山道を過ぎハママシケに到達するコースで、これを東回りの道と称して、このコースは松前より一七日間を要したものであったが、さらにもう一つの別コースもあった。それはヲシヤマンベから山道

に入り、黒松内を経てオタスツ、イソヤから雷電峠の險難路を越え岩内に出で、岩内から稲穂峠を通過し上余市、忍路、高島、オタルナイ、銭函、石狩、厚田を経て濃昼山道、送毛山道を過ぎてハママシケに到達するコースがあった。これを西回りと呼んでいたが、このコースは旅行日程も大分短縮されるということであった。

安政六年浜益は荘内藩の相領地となり、藩兵、郷夫、移住農民の到来には前記の西回りコースをとっていた。奉行酒井玄蕃もこの西回りコースで浜益に赴任している。

酒井玄蕃は万延元年四月荘内鶴岡城を駕籠によって出発し、青森から箱館間は時化に遭遇し、途中イソヤまでは馬に乗り、その後徒歩で雷電峠、岩内、小樽、石狩、厚田を経て濃昼山道を通っていた。

また明治開拓使時代に開拓大判官の職にあった松本十郎は藩兵として浜益の陣屋詰になっていたが、当時の言葉に、

「余年廿四才、自分の力にまかせ長剣を帯び銃を肩に浜益陣営衛士の員に加り、熊狼を懼れながらも濃昼の險路をよしのぼり」云々（浜益沿革史序文より）とあったが、当時は荘内藩国元と藩兵の交替また移住農民の往来で濃昼山道の交通もにぎわっていたことであろう。

しかしこの山道は蝦夷地でも難所として知られているだけに通行人の遭難が多くあったようで、荘内藩陣屋記録にも、

「藩士柴田市郎、文久三年三月藩士交代帰国のためハママシケ陣屋を甥英三郎と共に出発、濃昼山道において二名は吹雪に遭遇、凍死す」

とあったが、その後においても吹雪のため路を失い、峡谷に落ち、凍死する等、この山道の犠牲となったものが多かったという。

増毛山道

浜益と増毛間の海岸線は前記のように浜益幌以北、増毛別刈間は断崖絶壁続きで、厚田、浜益間のように海岸路などは思いにもよらない場所で、しかも雄冬岬はモツタ岬、神威岬と並んで西蝦夷地の三嶮岬と呼ばれ、岬を通航する船の遭難も少くないという大難所であった。

道路の開さく調査に当たった箱館奉行堀利照は浜益、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。

そこで幕府はこの山道開さくを、ハママシケ場所、マシケ場所と両場所を請負している伊達林右衛門に命じた。

伊達林右衛門は、ハママシケ場所支配人久兵衛とマシケ場所支配人の黒沢屋直右衛門に命じて山道開さくについての細部計画を作らせたが兩人ともこのような計画は素人であるため、松前乙部村より、作右衛門、幾次郎の兩人を雇い、まづ山道の踏検調査を行わせた。

調査の結果、浜益幌より切り始め、増毛ポソナイ浜まで、その里程は約九里として計画し、安政四年五月一八日、堅雪のうちから工事を初めることとなった。

作右衛門、幾次郎は、工事にあたり、出稼漁夫の孫三郎、与助、またハママシケ蝦夷総乙名シヨウカタ、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の全員を雇入れ、着々と工事が進められ、翌安政五年七月竣工開通を見たものであった。

山道開さく経路は幌神社前より、幌北側山腹を浜益御殿に向かって開き、浜益御殿麓を回り増毛領に入り、峯地帯を雄冬山の麓に達し、増毛別刈、ポソナイ浜に達する工程で全長九里余り、道幅二間から三間、非常な難工事で場所請負人伊達がこの工事に支払った労働人夫の賃金だけでも一、三一一兩余であったという。

開道して雄冬山の頂上に小祠をまつたが、箱館奉行堀利照は自筆の扁額を納めていた。

増毛山道の開通した翌安政六年松浦武四郎は実地検分のためこの山道を踏破されたが、その記録である西蝦夷日記ハママシケ記に次のように記されていた。

「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波浪激しき故九月中旬より、船通難く、このため如何なる非常の事たりともその注進を滞する事有て、只山狐の土人のみ山脈を知りて通行する由、依て浜益毛は南アイカッブ岬、ゴキビル岬の難あり、北ヲファイ岬の中間故幕秋より仲春までは離島にて在る由、故早々此の山道を可開との事にて増毛場所支配人黒沢屋直右衛門、思を起し、松前領及部村作右エ門、幾次郎其筋を見立て、出稼孫三郎、与助、外土人乙名シカノスケ、脇乙名シヨカタ、平土人アワサシ、増毛乙名トンケシロ等堅雪中其筋に目印して、安政丁巳（四年）五月一八日鉞を入れ閏月（五月）より六月一三日迄出稼人の帰るを残らず頼み入れ切開候事一方ならずの功績なり、余閏月九日此地見分として翌年七月一〇日出来のため見分し、直右エ門事此山道成て三年を過ぎずして死去、実に其功不少と云うべし。

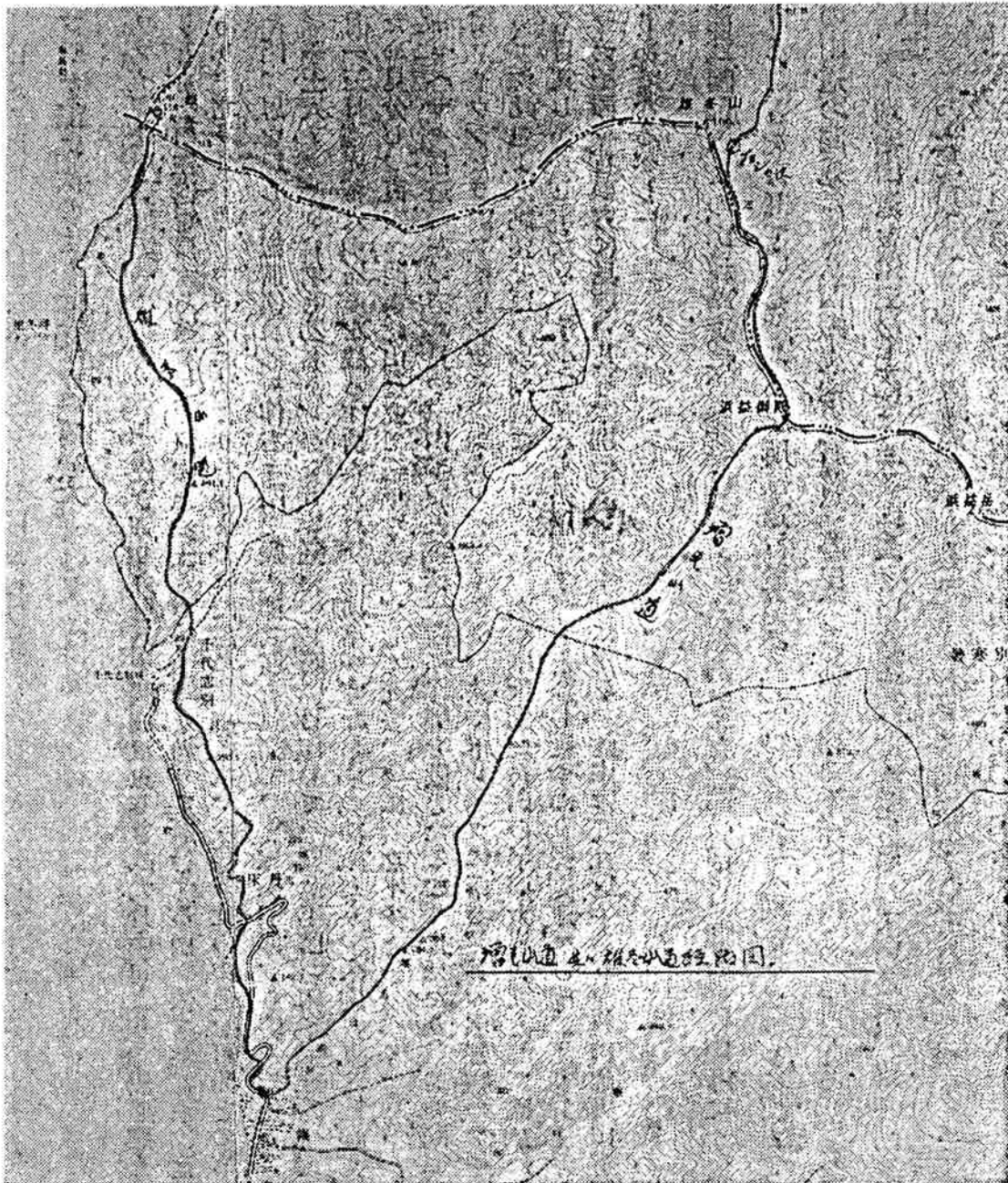
ポロヘサキ岳道の左の方に見ゆ、山半腹五葉松一面に青氈を敷きたる如く生えたり、其の間に残雪ありて風景実に妙なり、過てファイウシヒラ、ファイウシナイ、シュンケファイウシ、共にボンベツに落ちる。其の名儀嘘のファイウシと云う義、過ぎてホロベツカリ源此処より眺望せば、別刈浜まで見通し、上には大別刈岳山の半腹大岩突兀として磯馴れの五葉は一面に繁茂し、如何にも目覚しかりし事なり、笹小屋是れも茶屋にすべしと談じ置きぬ。従是道穩に成、下り又上りして左大別刈沢過ぎてエンルコマナイ源等右の方に見ゆ、凡そ二里半ボンナイ浜に出る、此山道凡九里半あり、実に此大山道不日にして成功の事感ずるに余りあるなるべし」

松浦武四郎はこの山道踏査に、増毛場所支配人黒沢直右衛門を同伴し、雄冬山峠に金毘羅社、また山道中に止宿所を設けることを命じている。その場所は通行屋のあった「ブヨシ」（現在ウブシと称する。）である。

この山道の開通により西蝦夷地も石狩、厚田、浜益を通して増毛までの陸行が可能となっていた。

雄冬山道 増毛山道を道史の上には雄冬山道という名称によって著れているが、雄冬山道という名称の山道は別にあつた。

増毛山道を雄冬山道という名称を察するに、増毛山道は雄冬山々麓をめぐる増毛領に入り、しかも行程の中心も雄



増毛山道並びに雄冬山道経路図

冬山であるところからこの名称があったことと思われる。

浜益より増毛に通ずる道路は、増毛山道越えのほか、床丹、千代志別よりタンバツケ岬の上を回り、現在の雄冬灯台の傍に抜け、滝の沢の上から下り、中の滝の沢を下り、下の滝をくぐって雄冬浜に出て雄冬村落に通ずる。これを雄冬山道と称しているが、雄冬から増毛領ヤムワツカ、岩尾、クズレから天狗の鼻を回って日方泊、別刈と増毛に通じ、クズレから日方泊間には道はなく船で回ったものだろうが、この通路も増毛に通ずる一つの路として古くから利用されていた。

この床丹、千代志別、雄冬間の雄冬山道はいつ頃開さくされたかは、記録を見ることができなかった。

むかしの雄冬村落は浜益領であり場所請負時代にはハママシケ運上家の通行屋が置かれ、出稼漁夫も漁猟のため床丹、千代志別、雄冬と山越の道を経絡に通った自然道であったことと推察される。

明治二六年北海道庁内務部土木課の鹿島久太郎は、増毛浜益間道路開さくのため山道踏査を行ったが、当時の踏査記録「増毛浜益間道路開整調査報告書」から雄冬山道に關係の部分抜いてみると、

「……雄冬村字ケマフレ、ノ焼山ニ達ス、夫レヨリ海面上五百六十呎ニシテ鳥子岩ノ最モ奥ナル高キ所ニ上登ス、夫ヨリ右ニ曲リテ、石狩国浜益部雄冬村字タンバツケ、山ノ平坦ナル所ニ出ズ、此所ヨリ漸次タンバツケ、ヲ望テ山腹ヲ迂廻下降ス所向ハ「乙」字又ハ「S」字形ノ如クニシテ逐ニ幌村部内ナルチューズベツ（千代志別）ト称マル溪谷ヘ下降シ同溪谷ハ海面上四百呎ニ於テ横所ス

然モ南側ノ山腹ハ登リ易ク、息角ハ甚ダ急ナラズ殊ニ流水ハ巾四、五間ヨリナシ、チヨシベツ、ノ沢ヲ横切り山腹ヲ迂廻上登ン山上ノ平坦地ヲ通過シテ幌村字トコタン、ノ沢ニ下ル、同小流ヲ渡リテ山上ノ平坦地ヲ通過シテ逐ニ幌村ナル郷社ノ前面ヲ通過シテ昨年当事業手命令アリタル厚田村ヨリ茂生群別ヲ經由スル開整線ノ終リニ接続スルモノナリ、」

報告補遺、

「一、増毛郡雄冬村字ケマフライ、ヨリ左折セズ海面上二、三百呎ノ所ヨリ浜益郡雄冬村ト増毛郡雄冬村ノ両郡郡界地字相泊、ヲ

経テ中ノ滝ト称スル所、即雄冬岬ハ断崖絶壁ノミナラズ一方ハ怒濤常ニ岩ヲ嚙デ一步ヲ誤レバ乃チ生命ヲ擲タザル可カラザル
危険ノ場所ハ当時「相泊」ヨリ浜益ニ通ズル一条ノ小径ナリ、
此小径ハ能ク注意シテ踏査セシト雖モ人馬ヲシテ安全ニ通行セシムル位置ニアラザルノミナラズ、断ジテ開鑿ノ見込ナキ所ト
ス。

一、増毛ヨリ浜益郡幌村ニ至ル所道ヲ経トシテ山腹ヲ開鑿シ大土工ヲ避クル事ニ注意セリ、故ニ現在山道ニ比スレバ殆ド二里余
ノ延長ナルベシ、

以下略、

以上ノ事由ニ依増毛浜益間ハ既山道ト海岸トノ間ニ於テ開鑿ノ見込アルモノト確信ス。

以上のような報告を作っていたが、その翌明治二十七年、この雄冬山道、雄冬、千代志別、床丹、幌間の延長、九、
六六六間の改さく工事が実施されていた。

この工事は浜益村が事業主体となり、村費一、七九八円、国庫補助金一、七〇〇円と合計三、四九八円の経費をも
って同年一〇月まで完成を見ていたが、それでも改さく前の自然山道を明治八年以降明治二十二年までは浜益郵便局担
当送送は隔日通行していたものであった。

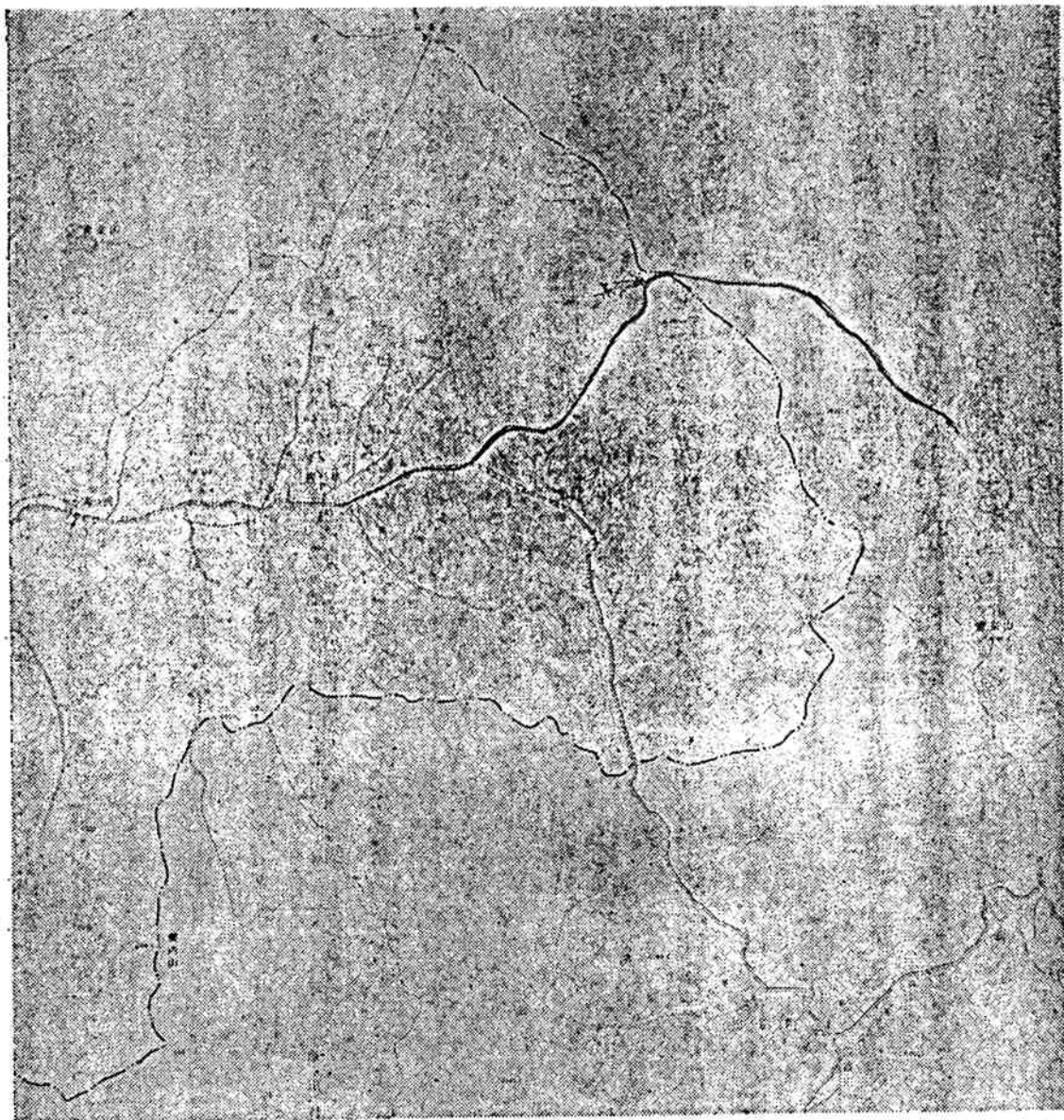
滝川浜益間道路

浜益の陸上交通も前記のように厚田浜益間、また増毛間と管外への交通路は安政末年までには開通
を見、人々の往来も激しく、村も次第に発展を見るようになった。

しかし東方の山々を越えて当別郡、樺戸郡に通ずる路は明治初期に至っても開さくされていなかった。

農家の浜益奥地の開拓、また林業の発展に伴って浜益川沿線は御料地方面にも開拓の伸びを見るようになった。

そこで道庁は明治三十七年滝川、浜益間の道路開発を計画したが、当時この沿線は開拓が進行し、明治三十三年には徳
富川右岸に西村農場、また明治三五年には北幌加にも農場が開拓され、西徳富、留久、幌加と新十津川原野は西へ西
へと開拓が進み、明治三十七年には道路も北幌加までは人馬の通れる道路があった。



旧浜益滝川間道路図

このような関係で道庁の道路計画も積極的に進められ、計画は滝川市（当時町）を基点として（拓銀滝川支店前）浜益は柏木を終点とするその間一五里でその行程は浜益側は実田御料地を經由し、御料地泥川より清水峠を越え、樺戸郡に抜け、徳富川上流を渡り、徳富川左岸沿いに北幌加百万坪に出て、留久を過ぎ西徳富、滝川へと通ずる行程であった。

当時の浜益側道路は泥川に開拓者も入り杣夫も入っていたことで、泥川までは通路もあったが、それから東の清水峠までは密林地帯であり、浜