

プロローグ

平成4年(1992)10月22日、北海道の西海岸に沿って最後の秘境と呼ばれ、険しい雄冬岬を通る国道231号線が、最後の難工事とされる歩古丹(アユミコタン)、大別川の工事が完成し、冬期間の交通が途絶されていた国道が完成した。

その昔、この国道231号線を通る浜益、増毛間は一本の細い山道(増毛山道)で結ばれており、この山道に纏わる事を色々調べてみたいと思った。

我家に残る古ぼけた『北海道伊達家履歴』(明治20年10月1日刊行)によると、安政2・3・4・年(西暦1855-57)の3年がかりで、先祖の伊達林右衛門が私費を投じ、険しい山道を切開き浜益、増毛間に交易路を作った、と言う記録がある。

私は少年のころ夏休みになるとよく親戚のある増毛に行き、海水浴をしながらまだ残雪の残る暑寒別岳や雄冬岳の山並を眺めて育ったこともあり、この記述についてもっと詳しく知りたい、と思うようになった。

出来得れば、今や廃道となってしまったであろうこの道を歩み、歴史の波に埋もれた道に光を当て、先祖の遺業を偲びたいと思う。

失われた道を求めて。

我家にのこる『北海道伊達家履歴』14頁の記述によると、

『天塩国増毛 浜益両郡八当家開始ノ営業地タルニヨリ、自費ヲ以テ道路、漁場、耕地ヲ拓キ、就仲増毛郡ヨリ浜益ニ至ル山道十一里余ノ険路及ビ、浜益増毛両郡境稲尾岬(注参照)ヨリ西方、厚田郡境字ゴキビル山道七里余ハ、安政二、三、四年ノ間ニ竣工シ休憩所ヲ設ケ行旅ノ便ニ充タリ』と記されている。

また、『北海道道路誌』 河野常吉編によると、<阿冬山道及濃昼山道の開索>と題し『濃昼(ゴキビル)は厚田場所の難所、阿冬(雄冬のこと、筆者注)は浜益 増毛間の難所たり、殊に阿冬は西蝦夷地三険岬(モッタ岬、神威岬、阿冬岬)の一つにして、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所なりしか、安政四年、浜益 増毛両場所請負人伊達林右衛門は自費をもって阿冬山道を開索、浜益より増毛に至る道程九里余なり、同年厚田請負人浜谷与三右衛門、又自費をもって濃昼山道を開索す。行程二里二十四町濃昼川の南に達す。その他尚開索するところあり。』と記されてある。

注 この稲尾岬とはどの古い地図を見ても出ていないが、松浦武四郎の「丁巳東西蝦夷山川地理取調」の第十卷天之穂日誌(一)に「イナオサキ」此処マシケ・ハママシケ境目岬也。とある。

伊達林右衛門の事。

そもそも、先祖の伊達林右衛門とは、蝦夷の累代にわたる場所請負人として蝦夷地の開拓（特に漁場）に功績のあった人で、天明8年（1788年）に渡道し、寛政5年（1793）8月道南の松前郡福山で「伊達屋」の屋号で手広く商を始め、当時西蝦夷地と呼ばれていた増毛、浜益の両郡に出張所を設け、ニシン、サケ、マス等の漁業を営み、船舶を持って江戸、大阪等に海産物を輸出し、米、塩、その他の日用品を輸入する商業活動に従事していた。

寛政11年（1799）4月7日、初代林右衛門、~~和~~原屋庄兵衛、阿部屋喜右衛門の3名が幕府の「蝦夷地御直配御用取扱方函館御会所在勤」方を命じられ、次いで文政2年（1819）元旦、林右衛門は江戸城帝鑑之間廊下に於いて第11代將軍徳川家齋公に拝謁の栄に浴した事もあった。

天保8年（1837）2月15日初代林右衛門が亡くなった後、2代目林右衛門もやはり幕府や松前藩と係わりを持ち、藩の「沖の口収税取扱方」（今の税関所長とも言うべきか）や函館奉行の御用達を勤めていた。また安政元年（1854）3代目林右衛門はその先祖以来の功績により、松前藩の永世士席に列し勘定奉行各となる一方ハママシケ（今の浜益）マシケ、カラフト、エトロフ等の場所請負人としての地位を確立していった。増毛山道の着工はこの3代目林右衛門の遺業である。

明治に入り場所請負制度の廃止、ロシアとの樺太、千島交換条約によって伊達家はその漁場の大半を失い、事業縮小のやむなきに至り、道内の漁場権益の全てを三井組（今の三井物産の全身）に委ねるのやむなきにいたった。

この時代の北海道。

安政時代に開索された一本の山道の事で、北海道の歴史をひもどくのは一寸大袈裟なことかもしれないが、山道開索という大事業を行なうためにはそれなりの時代背景があったと思われる。

初代林右衛門が天明8年(1788)に初めて蝦夷地に渡り、松前で「伊達屋」の屋号で商いを始め、寛政年間から明治にいたる約一世紀の間、蝦夷地一円にわたって「場所請負人」としての地位を確立していった時代背景について触れてみたい。

蝦夷地は豊臣の時代に既に松前氏の前身である蠣崎氏の支配するところ、として認められていたが徳川時代には松前藩の支配するところ、として認知されていた。

但し当時の幕府の蝦夷地に対する認識は誠にお粗末なもので「シヨッパイ川の向こう」の「米の取れない土地」程度の認識しか無かったが、領土としての認識はあったものの、しかしその範囲となると極めて漠然としており、蝦夷島(北海道)、北蝦夷(樺太)、千島、程度であり、実際には松前を中心とした道南のごく一部にかぎられていた。

だが、原住民であるアイヌに対しては配慮しており、幕府の蝦夷地統治3ヶ条は慶長9年(1604)松前藩に対し次の如く示している。(注参照)

- 1 内地から松前島(蝦夷地)への出入りの者は、松前家に断わり無しにアイヌと直接商売をしてはいけない。
- 2 松前家に無断で松前島に渡って商売することは出来ない。届け出るべし。但しアイヌの島内の往来は自由である。
- 3 アイヌに対して不法な行為は堅く禁じる。

一方、米の産出しない松前藩の経営は苦しく、その財政を維持する方策として配下の藩士に「場所持」という一種の直領生産地を与えアイヌと交易を行なわせ、その収益をもって藩士の給与を賄うこととしていた。それは主として海産物であったが、中には遠くカラフトアイヌが山丹人との交易でもってくる蝦夷錦と呼ばれる織物もあった。

このような「場所持」の仕組みは交易が活発になるに従い次第に藩の直営から商人の手に委ねられるようになり、ここに藩より認可された「場所請負人」としての松前商人の活躍が始まるのが大体寛文5年(1665)から享保5年(1720)の頃と言われ、この領地全てが「場所請負人」の手に委ねられたのは寛保3年(1743)から明和2年(1765)の頃である。つまり初代伊達林右衛門が始めて蝦夷地に来たときは、松前商人の活躍が漸く活発になりかけ始めた頃であった。

しかし、もともと物々交換より知らなかったアイヌ社会に商品経済の仕組みを持込んだ結果、苛酷な収奪と労働があり、寛政元年(1789)クナシリ場所で起きたアイヌの反乱はこの様な制度に対する蜂起であった。

注 平成5年4月3日付北海道新聞の朝刊に、「家康黒印の制書」公開、の記事があった。

この記事によると、江戸幕府がアイヌ民族との交易窓口を松前藩に限定した徳川家康自筆の書、「家康黒印の制書」を北海道開拓記念館が札幌の古書店より買取り、今月下旬に一般公開する、とのことである。この内容が幕府の蝦夷地統治3ヶ条である。

一方、蝦夷地を取巻く大国ロシアの南下情勢が俄に騒がしくなりつつあり、寛政4年（1792）井上靖氏の著作で知られている「オロシャ国酔夢譚」の大国屋光太夫がラックスマンと共に根室に帰国し、ロシアの実状がわかるにつれ蝦夷地の警備が重要になってきた。

近藤重蔵のエトロフ探検、伊能忠敬の蝦夷地測量が行われたのが寛政10-12年である。

幕府は今まで蝦夷地の統治を松前藩にまかせきりにしていたが、色々実態を調べてみると、この藩の統治能力に疑問が生じてきた。特に海岸警備と場所請負制度の下でのアイヌに対する取扱いに疑問あり、とみた幕府は寛政11年（1799）東蝦夷地（函館付近から太平洋沿岸沿いにエリモ岬を越え、根室、知床岬までの海岸一帯）を7年間に限って松前藩より召上げ（上地する）、幕府の直轄地として統治することとした。

高田屋嘉兵衛等が幕府御用商人として活躍し始めた時代である。

幕府は東蝦夷地の直轄運営に乗出すに際し、従来の松前藩の場所請負人とは別に、蝦夷地御用取扱商人を選定し、文化3年（1806）全国で27名が任命され、その中に初代伊達林右衛門、高田屋嘉兵衛も含まれていた。

『伊達家履歴』ではこのことを次の如く記している。

『寛政十一年未年四月七日初原屋庄兵衛（初原角兵衛店主）阿部屋喜右衛門、初代林右衛門ノ三名ハ蝦夷地御直配（幕府）御用取扱方函館御会所在勤命セラレ林右衛門ハ物品買入ノ御用ヲ帯ヒ屢々諸国ハ旅行セリ』

また、『文化三寅年三月二十七日江戸鉄砲洲本港町北村甚右衛門、同両替町田中金六、初代林右衛ノ三名ハ江戸霊岸島御会所（幕府）ニ於テ蝦夷地御用達命セラレ各扶持金七捨兩宛ヲ給ハリ玄関ニ高張提燈ヲ掲ケ継片衣ヲ着シー刀ヲ帯スル事ヲ免許セラレ函館町年寄上席御取納方兼勤被命』とある。

幕府の蝦夷地に対する統治は、その後文化4年（1807）には西蝦夷地（松前付近から江差付近までは当時最も和人が多く住着いたので²¹蝦夷地と呼ばれ、江差以北の日本海に沿って宗谷岬、さらにオホーツク沿岸に沿って知床岬まで）を松前藩より召上げ、ここに蝦夷地全島を完全直轄する事となった。

これが前期松前藩統治の終えんであり、前期幕府統治の始まりである。

この前期幕府統治の期間（寛政11年-文政²²4年、1799-1821）の統治の主たる目的は北辺の警備と、アイヌの和人同化策であり、商業的には場所請負制度を改め、官による直捌制度の導入であったが、後に文化9年（1812）誠実に事に当たる事を条件とし、再び場所請負制度を復活した。

ところが幕府は、全蝦夷地を統治した文化4年より14年後の文政4年（1821）に蝦夷地が外患の愁いも無くなり、アイヌの和人化も進み、産物の直捌きも順調に行われている事を理由に松前藩へ複領を申し渡したのである。複領は唐突の觀を与えたが、真相は幕府に対する松前藩の裏面工作が成功したものであると言われている。

この外患の愁いも無くなった、と言われる背景にはロシアとのゴロウニン事件の解決をみたことの判断があった。

この事件は文化元年（1801）、ロシアの遣日大使レザノフがナジェタ号と共に長崎へ当時のロシア皇帝アレクサンドル1世の親書を持ち通商を求めて来航したが、鎖国主義を唱える幕府は、約半年もの間レザノフを長崎の沖に停泊させたままの挙句、結局「通商まかりならぬ」として追返してしまうのである。

その腹癒せにレザノフの部下のフォストフが5年後の文化3年（1806）から4年にかけてカラフト、エトロフ島の幕府の出先機関である「場所」を襲撃し物資を略奪し、和人、アイヌを連れ去った。吉村 昭著「天北の星」の冒頭に、この事件の勃発の状況が興味深く描かれている。

フォストフがエトロフ島を襲撃した文化4年4月28日の1ヶ月後の5月28日、彼の率いるユノ号は宗谷岬を廻り利尻島に近付き、たまたま利尻沖で風待ちをしていた伊達林右衛門の持ち船「宣幸丸」（千六百石積）を発見、積荷の米五百俵、塩三十俵、その他酒、衣料等を強奪し、挙句の果てに「宣幸丸」に火を放ち沈没させるという暴挙をおこなった。

このフォストフの行為が幕府に与えた驚きは大きく、幕府は北辺の警備を一層固めた。文化7年（1811）たまたま世界一周の命を受け、カムチャッカへ向かっていたロシアの砲艦ジアナ号の船長ゴロウニンがクナシリ島ケムライ湾に入港し、水、薪等の補給のため交渉しようと不用意に上陸したとき、4年前の事件のことで敵対心に燃えていた幕府の役人に囚われてしまう。

ゴロウニンはその後松前に送られ2年3ヶ月の幽囚生活を送り「日本幽囚記」（岩波文庫、昭和18年第1刷発行）を書くこととなるが、このゴロウニン奪回作戦のため彼の部下のリコルドが文化9年（1812）クナシリ島に来た時、高田屋嘉兵衛の乗った「観世丸」と遭遇し高田屋嘉兵衛が逆にリコルドに囚われ、カムチャッカに連行されてしまうが、彼の卓越した外交交渉の努力の結果、ゴロウニンが解放され、ロシアとの関係が平穩になったことである。

文政4年(1821)12月幕府は蝦夷地全島を松前藩に還付し、ここに後期松前藩統治時代が始まる。

しかし安政2年(1855)2月に再び東西蝦夷地を上地するまでの34年間、松前藩の行なった蝦夷地統治には何等見るべきものはない。

むしろ、前期幕領時代の諸設備も廃れ、請負人はアイヌとの交易に不正を行ない、アイヌを酷使しその弊害は増加する一方であった。

しかし社会経済上では大きな変化が生じつつあった。それは人口の大幅増加である。文化4年(1821)頃に和人の数は三万一千七百人程度であったが、嘉永3年(1850)には五万九千五百人余に達し30年間に二万七千八百人、約90%も増加した。

しかしこれは天保4年(1833)から4年間東北地方を襲った大飢きんのため、流人が蝦夷地に大量に來たため社会経済上喜ばしい現象では無かった。

従来西蝦夷地の出稼ぎは厚田以南に限られていたが天保11年(1840)頃から浜益以北にも許されるようになり、西蝦夷地の漁場開拓に大きく貢献するようになり、ことにニシン漁は豊漁も続きニシン搾かすの製造まで行なうようになった。

この辺の状況を『伊達家履歴』では次の如く記している。

『従前天塩郡浜益郡以北ヲ奥蝦夷地ト唱ヒ請負人ノ外漁夫ノ出稼ヲ禁シタリ弘化二巳年三代林右衛門ヨリ願出浜益増毛兩郡ノ荒地ヲ開拓シ漁場二百余所ヲ設ケ資本金并物品ヲ貸与シタルニ漸次漁民ノ出稼スルもの或ハ移住スルモ~~逐~~接シ以テ産物モ増加セリ現今北海道全道ノ繁栄ノ基本ヲ樹シト言フモ不可ナキカ如シ』と、ある。

幕府は安政元年(1854)日米和親条約を締結するに際し、函館開港と言う事態を迎え、同年6月函館奉行所を開設することを口実に、翌年再び松前藩より蝦夷地を今度は永久に上地してしまい、明治をむかえるまでの13年間蝦夷地を再統治するのである。

この幕府の蝦夷地再統治の背景について丸山道子著の「安政4年の蝦夷地」を読むと、その23頁に『当時蝦夷地が全国の注目の的になったのは、一般に北方警備の問題と言う事になっているようであるが、むしろそれよりも幕府を始め全国各藩の財政の行詰まりの打開に蝦夷地には有望な土地があるとの認識であった、と思う。要するに「勿体ない土地」が蝦夷地に放置されたままに有った、と言うことである。

それには植民地政策とか経済進出に絶好の場所だった、とそんな風に言替えても良い。』とある。

確かにこの当時の蝦夷地に於いて活躍していた人物、堀織部、松浦武四郎、島義勇等の動きを見ると、また各自が自藩に送った書状等によると各藩が北海道の未開地に目を付けていたのが判る。

交通機関の発達。

松前氏の時代より、蝦夷地の交通は主として海岸線沿いに平坦な所以外は船で航行する他に手段は無かった。もともと原住民のアイヌには道路と言う概念は無く、海岸付近に住むか、内陸に住むアイヌは主として川を交通の手段に用いていた。

しかし和人が多く住むようになり、幕府が蝦夷地を上地して以来、南下するロシアの勢力増大を防備するためにも先ず道路の開索が急務とされた。

蝦夷地の道路開索の第一号は、実は蝦夷地が幕府の直轄になる直前の寛政10年(1798)近藤重蔵と言う一幕臣の独断による東蝦夷地の十勝場所、ルベシュベツ、ビタタヌンケ(今の国道336号線が通る、エリモ岬の東方で通称黄金道路とよばれる難所)間3里の山道である。近藤は幕命により寛政十年、東蝦夷地を回りエトロフ島に渡り、「大日本恵登呂府」の木標を建て、領土宣言をした帰り道に広尾、幌泉間の海岸で風雨に阻まれ数日の滞在を余儀なくされ、道路の必要を思い立ちアイヌを使役して開索した。

今も同地に「近藤重蔵道路開さくの地」の碑がある。

幕府は東蝦夷地を上地すると、東北南部地方より私人や人夫を雇いアイヌを使役し、先ず礼文華山道(長万部、虻田)様似山道(様似、幌泉、現在のエリモ町)猿留山道(幌泉、ビタタヌンケ)釧路、仙鳳社間の道路を開索した。

これ等の道路は完全とは言い難いが、寛政11年の秋には様似から釧路まで馬が通れる道が出来、その後次第に改良を加え、東海岸一体はどんな悪天候でも通行出来るようになった。

余談ではあるが、この様似山道開索の際、最上徳内と言う東蝦夷地開拓に貢献のあった人物の存在を忘れる事は出来ない。彼は寛政2年、3年(1790、91)と幕府の命により蝦夷地を調査し多大の功績をあげたが、寛政11年、幕命によるこの様似山道の開索の半ばで突然罷免(当時の言葉で「取放し」)にあうのである。理由は、この山道を作るのに「念を入れたるは、よろしからぬ」ということであった。誠に不思議な幕府の処置であるが、司馬遼太郎著「菜の花の沖」の第4巻に高田屋嘉兵衛との出会いと共に、このあたりの事情が描かれている。

一方、西蝦夷地においては文化4年(1807)幕府の前期統治が始まると、東西蝦夷地を結ぶ道路が開索された。現在の苫小牧市勇払から勇払川を遡り、美々に達し陸路を千歳に出、千歳川、石狩川を下だつて日本海の石狩に出る千歳越である。

又、西蝦夷地海岸の留萌へは、海岸沿いには雄冬の難所があるため石狩川の上流の雨竜川を遡り、留萌へ出る雨竜越が開かれ、オホーック沿岸の網走へは東蝦夷地の庶路川を遡りシタカラフト、阿寒を経て網走川に沿って下だり、ニクリバケに出る網走越や、斜里に出るためには、根室場所の標津川を遡って北に折れ、ルチシ嶺、ワッカオイを経て斜里に出る斜里越が開かれた。

この外岩内、余市間の山道も開かれ、神威岬の海路の難所を渡らずに往来出来るようになった。

先に述べたように、文政4年（1821）幕府は蝦夷地を松前藩に複領することにしたが、その際幕府の統治期間中に幕府の施設した諸事業は継続、かつ保持するように命じたにも拘らず『松前藩は因循姑息にして道路の如きも絶えて意を注かさりしかはこの時代三十四年間は遺憾ながら又観るに足るべきものなかりき』と、後世の史家に評せられ、又実際に、安政5年（1858）松浦武四郎が幕命による『蝦夷地山川取調』の際の東蝦夷日誌の「久摺」（久寿里、釧路）につぎの如く記した一文がある。

「チカヨフ（小川）本名ツカラフ。昔チカ多く産せしを以て言也。此処文化度開きしアバシリ（網走）越新道の入口跡あり。此事を乙名（アイヌノ長老の事、筆者注）ヨホンに聞に、文化五（辰）年東地より西地増毛え馬を六匹送る時に、詰合大塚惣太郎切初め、七年（午）の春落成なせしと。文政初の頃迄、土人和人共往来なせしを松前え複領に成しや新道通行法度に成、土人も通さざる様になし、入口の高札も捨たりしを、今度又公領に成しに付、引渡の時、改めて松前家にて高札を作り立たりと語りぬ。」

ひらきおく 道をさへぎる 人はみな みちなき国の 人にや有らむ

安政2年（1855）、再び幕府が東西蝦夷地を統治するようになると、再度道路開索に力を入れるようになった。特に西蝦夷地の海岸線は雄冬岬を越えるまでは難所が多く、ほとんど陸路を行く事が出来なかった。

ところが幕府は道路作りの為の資金が不足していた為、この開索の費用に官費を用いず場所請負人にこの費用を負担させる方法を取った。

当時この地方の請負人はニシンの豊漁続きで資力もあり、又出稼ぎ人が多く道路開索に必要な労働力があつた。

こうして東西海岸線を結ぶ長万部、磯谷間の黒松内山道を始め、磯谷、岩内間の雷電越え岩内、余市、小樽、銭箱を通る山道が開通し石狩へ出る道が開通した。さらに厚田の濃昼山道、増毛山道も完成し、この時代に蝦夷地を一周する道路がほぼ完成した。

増毛山道。

さて、そろそろ本題の「増毛山道」について述べたい。

現在の増毛郡と浜益郡は当時「ハママシケ」と呼ばれ、その中心は運上屋（元々は蝦夷地の請負場所に設置されたアイヌとの交易場所であったが、後にはその土地の中心的場所となる。因みに東蝦夷地では「会所」と呼ばれる。）のあった浜益であり、今の増毛は「ホロトマリ」と呼ばれていた。

初めハママシケ場所は村上传兵衛なる者が請負い、寛政8年（1796）から伊達林右衛門が請負い、明治2年まで及んだ。

「浜益村史」ハママシケ場所の項に（道路の開さく）と題し、次の如く述べられている。

『安政2年（1855）幕府が蝦夷地を再直轄してから、安政6年（1859）までの約5年間の期間であったが、この時代に蝦夷地の各所に道路開さくという一大事業が起きた。

当時国の内外情勢は混沌としており、幕府は蝦夷島警備には蝦夷地の道路開さくが急務であるとして安政元年（1854）函館奉行にその調査を行なわせた。

函館奉行堀 利然は調査の任に当り、蝦夷地各所を調査し、同年（1854）5月には浜益の山道調査を行なった。

堀 利然は調査に基づいて道路開さく計画を立て安政2年（1855）4月幕府に意見書を提出した。

この計画では先ず口蝦夷地から次第に奥蝦夷地に及ぼすように、長万部から黒松内を経て寿都、磯谷に新道を開き、磯谷から北はハママシケ、マシケと所々に山道を開さくし、宗谷、斜里に達するようにすることが急務とされ、やがては全島を一周する道路を設けようとするものであった。』とある。

この浜益村史に記されている堀 利然についてふれてみたい。

堀織部正利 然 文政元年（1818）6月15日生、幕臣、万延元年（1860）11月6日自邸に於いて自刃、年43才。

堀は村垣淡路守と共に幕府のエリート官吏で「函館奉行所諸術取調所」で、当時の蝦夷地の状況をつぶさに幕府へ報告する立場にあった。

前述丸山道子著「安政4年の蝦夷地」に「安政元年、堀と村垣が共に松前から蝦夷、北蝦夷を視察しその復命書を幕府当局に提出している」とあるが筆者は未だこの原典を見ないが、多分このときの視察か或いは松浦武四郎の提言を入れて、浜益村史の述べる増毛山道の開さくを立案したものと思われる。

この堀、村垣の蝦夷地視察書付「蝦夷地御開拓諸取扱向手続荒増申上候書付」（新選北海道史 第5巻—史料1、北海道庁刊）に、安政元寅年3月に江戸を出発し松前、西蝦

夷地、北蝦夷地（樺太）へ渡り色々見聞し云々とあり、その中に次の如く述べている。

「番人稼ぎ方は勿論土人に至るまで漁業の暇には開墾致すべしと申し論したところ主旨を良く理解し、これまでは船でなければ行き帰り出来なかった場所があり、請負人共冥加の為、自分入用を以て険しい山道を切開き、諸場所とも次第に開墾地も増え、土人共撫育方も行届候儀之有」

この視察は安政2年に向かって、幕府上地の下見であった。

余談ではあるがこの堀奉行の提案で、蝦夷地の地名はアイヌ語をそのまま仮名書き、又は適当な漢字を当ててはどうか、（現在多くの地名がその通りになっている）と言ったことを幕府首脳に進言した人でもあった。

再び浜益村史によると、

『しかし幕府は経費の関係からこの計画を一期に行なう事は困難とされ、安政3年(1856)5月に新道開さく入用金として5万両を計上し修繕費として一ケ年500両も蝦夷地経営予算の中に臨時費として見積もっていたが、箱館奉行には種々と急を要する事業も多く、道路開さく経費としてみてもどうみても不足を生じるので、この開さくは官費でせず、各場所請負人に開さく寄附させることとした。

当時のにしん場所は好漁に恵まれ、場所請負人はその資力が道路開さくの負担に耐えられる状態でもあり、また出稼ぎ漁民を多く使用していることから、工事に必要な労働力も豊富であつたからでもあつた。

こうして黒松内山道、雷電峯、岩内、余市間は安政3年(1856)に、また小樽、銭箱間アツタ、ハママシケ間の濃昼山道、ハママシケ、マシケ間の雄冬山道は安政5年、各々竣工を見る事ができた。

この道路開さくに場所請負人の出費及び工事の経過は、濃昼山道はアツタ場所請負人浜谷与三右衛門が339両余の出費をし、開さくの工程はアツタ安瀬より濃昼まで2里24町、また、マシケ雄冬山道はハママシケポロクンベツよりマシケポンナイ浜まで延長9里半をハママシケ、マシケ両場所請負人伊達林右衛門が1311両を出費し、工事人夫としては出稼ぎ漁民の帰国する者全員を雇入れ、各々安政5年(1858)7月工事の竣工を見ていた。

開通の翌年、(安政6年)松浦武四郎が実地検分のためこの道路を通り、その時の記録が、西蝦夷日記ハママシケ記に載っている。』とある。

ところで『北海道伊達家履歴』では、「増毛郡ヨリ浜益ニ至ル山道十一里余の険路」とあり、河野常吉編『北海道道路誌』によると「阿冬山道を開索、浜益ヨリ増毛に至る道程九里余なり、」また『浜益村史』も「マシケ雄冬山道はハママシケポロクンベツよりマシケポンナイ浜まで延長9里半を」と、ある。

実は雄冬山道と言う山道は別にあり、大正8年地理調査所の測図「雄冬」「浜益」五万分ノ一に、幌から床丹を経て千代志別・雄冬まで、ほぼ海岸線に添って約二里半の道路がある。従って浜益村史の言う雄冬山道とは増毛山道の事と思う。尚ハママシケポロクンベツとは現在の「幌」でありマシケポンナイとは「別荘」の事である。

更に距離のことであるが、伊達家履歴では十一里余とあり『北海道道路誌』では「道程九里余」浜益村史も9里半と記されている。実際にはどれ程の距離があつたのか地図の上で調べて見た。

この山道は前にも述べた如く、今や全くの廃道となつたため、今の地図の上では痕跡さえも無い。

そこで江別市野幌の北海道立古文書館で、明治30年製版陸地測量部の五万分ノ一「茂生」(モオイと呼ぶ)「浜益御殿」を見ると、ポロからポンナイまで小路として立派な山道

が記載されており、又大正8年測図昭和22年1月30日発行、地理調査所の五万分ノ一「浜益」「雄冬」にも「小径、道幅1米未満」として記載されているのが分った。

そこでそれ等の図面を基として、現在の二万五千分ノ一にトレースして計測しなおしてみた。

浜益側の起点である梶神社の裏手から浜益御殿(1038)山頂まで約8キロ、雄冬山の直下1060米まで約2.5キロ、天狗岳の直下938.5米まで約3キロ、大別荻まで約8キロとみて合計21.5キロ、約5.4里である。

この差に就いて私は今悩んでいる。しかし今年この道を実際歩む時に分ることと思う。

ここで「濃昼(ゴキビル)山道」についても触れておきたい。

「濃昼山道」は浜益村と厚田村の境、濃昼から厚田村安瀬(ヤソスケ)までの約9キロの山道である。伊達家履歴によるとこの山道も伊達林右衛門が私費を投じて安政2・3・4年に開索した、とあるが浜益村史ではアツタ場所請負人浜谷与三右衛門が2里24町を339両を費やし開索した、とある。伊達林右衛門が開索したか、浜谷与三右衛門が開索したのか、両者の関係に就いては今後調査してみようと思っているが、昨年秋、(平成4年11月14日)に増毛山道の調査に「梶」へ入った時、浜益山岳会の渡辺千秋氏と会う事が出来、同山岳会が1991年4月20日と23日の2回に渡りこの濃昼山道の踏査調査をした報告書を入手することができた。

この報告書には歴史的背景については触れられてはいないが、この山道が極最近まで生活道として使用されていた形跡があるらしく、道の確認も出来るようである。しかしだいぶヤブコギに苦勞した様子が伺える。

この両山道に費やした金子合計1650両(増毛山道1311両、濃昼山道339両)総延べキロ数約30.5キロ、(増毛山道21.5キロ、濃昼山道9キロ)について考えてみた。

先ず、この金額が現在の金額に換算するとどれ程の金額に成るのか推定してみた。

実は後で触れるが松浦武四郎の「丁巳東西蝦夷山川地理取調」の解説をされた秋葉 稔氏の解説者注解釈に、昭和56年の米価換算で一両は約5万円程度の価値があった、とされている。これによると、 $1650\text{両} \times 50000^{\text{円}} = 82500\text{千円}$ 、約一億程度の費用がかつたのであろうか。

この金額に就いての評価は、安いのか高いのか、別の角度から調べ直す必要がありそうな気がする。

松浦武四郎の事。

松浦武四郎 文政元年（1818）生れ、安政3年幕府御雇、安政6年辞職。明治2年北海道開拓判官、明治21年没、71歳。

彼の業績に就いて多言は要しないが、弘化2年（1845）第1回の蝦夷地探検から安政5年（1858）までの14年間に、実に6回にも及ぶ蝦夷地探検を行ない、多くの記録を残し、その中で道路開さくの必要性和（復領後の）松前藩の無策振り、場所請負人のアイヌに対する横暴振りを述べている。

彼は安政3年、上司の向山源太夫宛てに、蝦夷地道路開さくの必要性を述べた意見書を提出している。これは彼が弘化2年の第1回、同3年の第2回、嘉永2年の第3回探検の経験から道路開発について具体的な方法を述べている。

『此度蝦夷地請取渡として御手附仰附被候に付愚存之程大略申上奉候』の中の浜益 増毛間の道路見込みについて、

「益毛領ヲフイ等は其里程も遠く、沖合風候節に御座なく候ては送^送り出来難く其外所々難場も数ヶ所御座候。左候ては西場所奥筋に於て非常の儀之有候とも見積りの日数に参り兼候^候に存奉候。別て近来諸蛮の船舶処々に出没仕候に於ては刻附御用状等に遅滞仕候ては折角の御急使も画餅に相成候間、先以て是等の儀少斗り御取懸り成爲被、右岬にて上陸廻り仕候様に支度存奉候。左候様若御思召之程も御座候はば此度御廻島の折柄成可丈私共右之間道探索仕候。夷人又は其地案内の番人共に聞合せ踏試度存奉候。依ては右荒増取綴置候に」中略「アツタ場所運上屋当時の処は本名ヲショロコツと申、アツタは是より凡一里余先きに之有候。先年は右アツタと申候処に運上屋之有候。右運上屋よりアツタの少々先迄は浜道之有候。是より先きは山道凡二里半斗りにてコキビルと申候処へ出で申候。此処少々浜之有候。是より又山道ヲクリケと申候処等越アイカップ岬の上を越申候てハママシケ運上屋元より先ホロクンベツ迄は転太石浜等難所には御座候へども歩行路之有候。此処より先々ベツカリ迄の処は船路凡五里半大難所に御座候間、山道切開き度存奉候間是又案内の者等借用踏試度存奉候。」後略。

辰三月廿一日

御雇入の者 松浦武四郎

向 源太夫殿

松浦武四郎と増毛山道。

松浦武四郎が増毛山道に関わりを持ったのは、安政4年の2回と、同5年の1回の都合3回である。

第1回目は、安政4年彼が石狩川上流地帯の調査を終えて（この時の紀行が「石狩日誌」として残っている）石狩に帰着し、丁度西蝦夷地の調査にきていた函館、堀奉行一行に会い、道北の蝦夷地第2の大河、天塩川上流地帯の調査を願出、6月2日（陽歴7月22日）堀奉行一行と共に石狩を出発し、陸路海岸を北上し6月4日ホロトマリ（現在の増毛）へ着く。堀奉行一行は秋田佐竹藩の陣屋へ視察に向かい、武四郎は案内のアイヌ一人を連れて当時工事中の増毛山道の検分に出掛けた。

武四郎の「丁巳（ていし）東西蝦夷山川地理取調」（北海道出版センター発行、解説者秋葉 実氏）の上巻「天之穂（テシホ）日誌」449頁に、

「余は今日新道切開口迄見置度由願候処、早々仰付被候に付、土人惣小使（注一）トンケと同道にて見物に出立しけるなり。是より凡二里程計ホンナイ番屋前迄行。此川橋有。こへて右の山端、新道、上り懸るに巾凡二間より三間、広き処にては四間位にも切払有しが、始め五六町の間は九折り少し峻かりしが、凡七八丁目より山の峯まま上るに、樹木立原笹を切有て、その見立方至て宜敷が故に、さして難所とする処もなし。凡式里計り上りて、笹小屋え行くに、当時人数七十六人程懸居候て、その内式十三人程彼当春流行の風にて病める由にて、枕を並べて臥居たり。左も無く候節は、最早当時大抵イワフナイノホリの下辺迄も笹を切払候ものをやと、大に残念がり居りしが、此処にて少し休息、また十七八丁も行、ホロナイ岳の下まで行て、その人足共の働場所を見分致し、谷間の残雪を一塊持帰り、一同え土産に配分し、その道の見立の宜敷、且アフタ辺の道の出来形とは大なる相違の趣を、郷（堀 利惣の用人、郷 昇作、解説者注）某を以て奏す。実に此山道たる、此度の御所置第一の大切なりしが、又御所置中第一の出来と存候ひける也。夕方トンケえ煙草一把、針五本遺す。」と、ある。

この後武四郎は陸路天塩へ向かい、天塩川の上流調査を終え、再び増毛へ帰って来たのが7月2日、再び「丁巳東西蝦夷山川地理取調」によると、

「昼後マシケえ着し明日山道見置として通行致候様申付候処、最早此頃大抵出来候に附支配人直右衛門（黒沢屋直右衛門この山道開削に尽力したが三年後に死去した。解説者注）も境目まで参り、未だ境目も取極不之有候間、~~其~~をハママシケの支配人と立会取極めたきよし申、同道にて出立の積り申定め、夕方乙名（惣乙名の次の位の者、筆者注）ハルマ（七十四才）家え行候処、小使トンケ（三十三才）も来り候に附酒一升を遺す。然るに明日は此トンケを共に連行候ばやと存候処、此間山にて踏 躓（針やトゲを踏み傷付く事、解

読者注)をこしらへ未だ遠道は行がたき由申に附、余の者を見立候様申候に、当所にて此頃は鱒が多く取れ候よし申、その鱒を煮て振舞はんと鍋を仕懸煮るに壺より味噌を出し沢山に入れたり。さて此辺にては味噌も運上屋より渡し候尋候処、此村の土人等は、中々石カリヤテシホ等の様の食物は一日も用ひがたしと云たりけるが、是にても場所の繁昌たること知るべし。依てハルマ、トンケシ兩人へ煙草一把土産として遣すに、またトンケより女の子が椀といへる器を一ツと青花魚(サバ)の干たるを五十尾計我に既す。

三日 震起(朝速く起きること、解説者注)頂星行一里余、小沢(ホンナイ)番屋達、曉風颯々寒風颯々、暮秋如節、是より新道に入、上ること七八丁。此処九折少し峻敷。過て樺原に到る。此辺より少し平地。少し下り、また上りしてしばし行。此処ホンナイを左に見るにエンルイコマナイカツチ過てまた少し峻敷方を上るや、しばし行て、大ベツカリ左り沢のカツチ、過て後ろを振り顧り見れば、ルルモツハ(留萌)の方能く見ゆ。しばし行て凡式里半、笹小屋、此間(6月4日、解説者注)も此小屋にて休息。其節は昼過て此処え来りしが、今度は未だ五ツ半(9時)頃に着しぬ。其故は道が能く成しが故也。下に清水一ヶ所。水清冷にして此頃の草統にも渴不也。当時此小屋に凡三十人計居る也。出て少し坂を上りまた下るや、右の方大ハツカリイトコ(大別刈沢源、解説者注)此処より眺望ハツカリ沢ま、ハツカリの沢まで通して見ゆる也。向に大ハツカリ岳見ゆる。

少し又小坂を上り、又下りて追々大岩突出す。此処樹木風におされて皆臥たり。小し行てシュンケアイウシナイと云。此処フィウシナイと云処有しが此沢其フィウシナイに能く似たれども、嘘の処と云事也。シュンケは嘘と云儀。同じ様成処行やフィウシナイ、フィ(やちぶき、龍金花、解説者注)といへる草多きによって号る也。(注-2)此水皆ショカンハツえ落る也。こへて大岩巖々と有る平を過て行に、巾式尺位の沢三ヶ所計を過る。惣て是をフィウシヒラと云。皆ショカンハツの方え向ふ。過て少し坂を上る。此上ホロハサキ岳ともまた大ハツカリ岳とも云なり。しばしそのホロハサキノホリヒラを回りに行や、まだ此辺は笹を払し計りなるが故に道も余程暇取りぬ。此辺より人足等追々道に居たり。少し右の方の山の端を見れば五髭松一面に茂生りけり。平ま、しばし行、ヤムワツカナイ此小川もホンナイえ落つるよし。過てしばし行て、ホロアイウシナイ、此沢七八間の平川。小石の間にフィ多し。是もホンナイの沢え落る也。是より岸様成所十丁計行、此辺より浜の方ヲフィ岳有るよしなるが見不。しばし過て右の方イワヲナイイトコ(岩尾川源、解説者注)浜手の方に有。また大転^{3'09}太道しばし行て左りに笹小屋、此処まで下の小屋より凡一里と思わる。其処左りホンナイのイトコ、右は巖々たる岩壁の間、シユルクタウシナイイトコに当るよし。是よりまた九折少し上るや、山の片平也。イワヲナイノホリと云。是此辺第一番高し。九折少し上り行や五髭松と岩菅のみなり。凡十五六丁上り此岳の東の片平え切上たり。是よりショカンハツ岳を見るに、掌を合て立たる如き奇岩挟刀の如く並び立たる処有。実に其景色筆紙につくしがたし。是より下ること十丁計にして少し清水有様成処に出り。然れども清水無よしなり。少し沢目え下るや残雪未だ簇々としたり。

下りて此岳の南の平に到るや、石狩湾よりシリバツ岳（羊蹄山、筆者注）ヨイチ岳、シコツ岳（恵庭岳、筆者注）等を見る。始て此湾とユウフツの近きことを^爰にしてしる。下ることしばし岩菅にて^とり、踏留之無に甚難儀致す。三四丁にてガンビタイ、（がんび、白樺の事、白樺平とも言うべきか、筆者注）マシケにては此処を境目と云。ハマ、シケにては是より五七丁も南ホロクンハツ岳の下を境目と云て、互に相譲り合ふ故に、是より小笹原を其ま、切開かず有たり。（注-3）

此地右の方はハマ、シケ領のチセブンベにに当り、左はマシケホンナイのイトコに当る。考ふる処、両場所の云処共に至極尤の様に聞えしかば、何れにても切候ても金の出処は同じ事、其が故に、半分づ、切候はゞやと直右衛門え申論し其大笹原を分て五七丁の処来るや、浜マシケの切口に出たり。惣て此間平地笹原にカンヒと樺の木立まざり、下は白菅計生ぬ。然此処にて直右衛門に其見立候儀等聞に、元は松前及部村の百姓作右衛門と申候ものと、マシケ小使トンケ、平土人シロ、浜マシケ乙名シカノスケ、脇乙名ショウカタ、平土人アワサシ外四人、マシケも外四人同道にて此道筋を見立候ひ、右作右衛門儀一手にと申附候事ならば引受致し候様約束相定り、其より南部領分鹿角郡中行、人足五十人を雇募りて此事に懸候様申立候処、一手にも致させ兼候由申に附、右作右衛門と申候ものは此処を引取り其後マシケ番人幾次郎引受取懸り候に附、当笹小屋に幾次郎常に詰越居候。其外番人孫三郎与助兩人にて万事世話致し居。」

其人足使ひ方は、五月下旬より追々鮭場（ニシン場、筆者注）仕舞候者を一日金一朱（注-4）ツゝにて相雇ひ遣ひ居候。其余閑休等の節^狐皮を剥候はゞ壹貫目七十五文（注-5）ツゝに買上候様申聞し、其故鮭場仕舞勘定にて国元え路用も^新々残るや^{残不}或の人足、何れも当盆前までに四兩位、多きは五両も別段の金を取しとて、一同悦び居候。其上、右新道仕舞次第秋味（鮭、筆者注）手伝に雇、漁中壺両三步ツゝにて遣ひ候由の仕方に仕る由に承りけるが、実に其故人足共も一しほ出精、ハママシケに負不様に切候等と勤居候こと、実に北方の風習賞するに余り有る事なりけり。然平地是より三四丁行て笹小屋より一里、峠、此処右の方峰つゞき。カムエトツハサキの上えつゞきたり。此辺土は皆赤多く小石まじりにて、五髭松多く地に蔓延たり。此処より下を見るに重畳たる山の根にホロクンバツ、トコタンの浜等見え景色一方ならず。またアイカップ岬を隔て石狩、ヲタルナイ、高島、ヤマシ（ヤマシオン、高島岬、解説者注）シャコタンのホロハサキ等見え、一腫真実に千金とも云得べし。然下ることしばしにて、赤平、赤岩崩。此処片下りて峠より十七八丁にして少し平穩に成る三十丁計。少し過て雑木原え入る。又十五丁にて、笹小屋。是浜ましけ人足小屋也。其傍に小川一すじ有。何れも水清冷。此末流ラフルマナイへ落るよし也。此処よりマシケスルクタウシ笹小屋まで凡二里半計の処水なし。実に是は一ツ困りける也。依て此処より上を切る時は余り遠かりし由なるが、皆是より通ひしとかや。此^辺後木多し。又七八丁下り、少し平地有。稲荷社を建たり。是より片下りに十丁計にして平地え出たり。此処小川壺すじ有。水清冷。其下野原也。トコタン川すじ、然其より野道しばし行、下は転太浜なり、十丁計過てホロクンバツ」

以上が、彼の歩いた2回目の記録である。

この翌年、即ち安政5年1月24日、武四郎は函館奉行村垣範正の命により、彼にとっては6度目で最後の蝦夷地探検となった尻別、釧路方面の調査を命じられ、途についた。ところがこの旅は、函館へ帰ってきたのが8月21日と実に250日もかけての大旅行であった。

簡単にその足跡を示すと、函館、有珠、洞爺、喜茂別、札幌と歩き石狩川を遡り神居古丹より更に石狩川の上流から十勝に入り、十勝川を下だつて太平洋の大津に出、尺別、白~~毛~~を経て釧路に入ったのが3月21日、22日より阿寒、網走、斜里、摩周湖、屈斜呂弟子屈、標茶、糖呂を経て再び釧路に出、昆布森、根室、知床、網走からオホーツク沿岸を北上し、宗谷、天塩、留萌、増毛山道を通つて石狩に出、千歳、鶴川、エリモ岬を回り十勝会所のある大津に再び来、ここから太平洋岸に沿つて南下し函館へ戻つた。

この大旅行の記録は「後方羊蹄日誌」「十勝日誌」「久摺日誌」「納サツプ日誌」「知床日誌」等に有る。

この時彼が増毛山道を通つた時の記述は、「定本 松浦武四郎 (下巻) 吉田武三著」の103頁に、

「六月十一日。小使トンケ、番人召連れ山道通行。ハマ、シケヘ夕方着す。サニトキへ酒遣す。樋野恵助同宿す。」と素気なく記されている。

ところで、彼の「西蝦夷日誌 吉田常吉編」による「浜益毛」の記述によると、この増毛山道の記述は、浜益側から増毛側へ通つたことになっている。筆者の調べた範囲では、そのような記録は見当たらない。

参考の為に、その「浜益毛」を記載する。

注-1 土人惣小使、和人が付けたアイヌの位で、惣乙名、(酋長)脇乙名(副酋長)惣小使、(幹部)平土人(普通のアイヌ)等の区別をしていた。

注-2 北海道林務部部報「林」第209号別刷に、村上啓司著「暑寒別岳の名と増毛山道」と言う一文がある。村上啓司氏は長年営林署に勤務され、後でも触れるがアイヌの地名に造詣の深い方である。氏のこの文のなかで「現在、駅通の沢と呼ばれている沢は、イコスンケアイウシと呼ばれた。永田地名解にはイクシュンケ アイウシ 川向ナルアイ草多キ処 となっているが、松浦日誌ではシュンケアイウシ 其名義、嘘のアイウシと云儀となっていて、私はその意味から考えて松浦氏が記述した名義が正しいと思う。武好川を上れば、ちょうど天狗岳と雄冬山との鞍部に出て好むほうに行けるのだが、この川を上ると天狗岳の急斜面に出てしまうからである。松浦氏はシュンケ(嘘をつく)だけになっているが、イコスンケ(我々 に向って 嘘を云う)の形で言われているうちに、嘘の通路の意義が忘れられ、永田氏のイクシュンケ(向う側にある)という、より具体的な意味にとられることになったのであろう。」と述べている。

注-3 この2つの境目につき、この通りとすればここに空白地帯が生じる事となる。河野常吉編、北海道道路史(大正14年6月日道庁発行)に「阿冬山道及濃昼山道の開索」と題した一編の中に、「阿冬山道の開索に就き茲に一奇談あり此山道浜益分は浜益場所の人民増毛分は増毛場所の人民出役して切開きたるに双方其持場の少からん事を望み中間十二町許の地に就境界の論争を生したり此時函館奉行所雇吏松浦竹四郎見分に赴き請て曰く山にて十二町持主なき所を生したらんには浜にも同様十二町持主なき所あらん早速其十二町の浜と山とを官へ上納すへし官に於ては更に其浜を処分し其漁業運上を以て山十二町を開索せんと是に於て両場所の支配人大に驚き直に十二町の地を折半して各々之を開きたり。」とある。この境目論争は増毛町史の229頁に、明和三年(1766)頃よりあったらしく、明和七年(1781)には一応解決をみていた、とある。しかし明治に入ってから、今度は雄冬沖の海馬島の漁業権を巡って浜益側と増毛側の争いがあり、また極最近も雄冬町の行政上の区画の事で問題があった。

この北海道道路史で述べられている如き、武四郎の大岡裁きがあったのか、文献上の資料があったらお教え願いたい。

注-4 金一朱、解読者注によると、金一朱は一両の16分ノ1、昭和56年度米価換算で一両=五万円位、とある。従って金一朱は三千元位。

注-5 七十五匁、解読者注によると、七十五匁は約六百五十円程度。当時の漁場給代はアイヌが200日稼働で八升入米20俵、昭和56年米価換算で八万円、一日四百円位。和人はその三倍位、とある。

松浦武四郎の浜益毛（ハママシケ）記。

「オフイ岬は蝦夷地第一の険岬にして住昔より九里八十間、波浪激しき故九月中旬より船通難く、このためいかなる非常の事たりともその注進を滞する事有りて、只山嶽の土人のみ山脈を知りて通行する由、衣て浜益毛は南アイカップ岬、ゴキビル岬の難あり、北オフイ岬の中間故、幕秋より仲春までは離島にて在る由、故早々この山道を可開との事にて増毛場所支配人黒沢屋直右工門、思を起し松前領及部村作右工門、イク二郎その筋を見立て、出稼孫三郎、与助他土人乙名シカノスケ、脇乙名ショカタ、平土人アワサン、増毛乙名トンケシロ等堅雪中その筋に目印して、安政丁巳（4年）五月十八日なたを入れ閏月（閏五月）より六月十三日まで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。

余閏月九日この地見分として翌年七月十日出来のため見分し、（注参照）直右工門事この山道成て三年を過ぎずして死去、実にその功不小と言うべし。

さてこれに従いトコタンより野道に上がる。しばし過ぎて山にかかる。樹木原を行、稲荷社あり。是この度建立出し也。作右工門山道見立の時、三度靈異ありしが故祭ると。この辺より樞の木多し。（七八町過ぎて）笹小屋（人足小屋）そばに小川（この水フフマライにおつる也）あり、水清冷掬可なり。過ては増毛領なるシユルカタウシまでは二里半の処、一滴の水も求めがたき故、この人足小屋を直ちにこれより茶屋になすべしと直右工門に談じおきぬ。

きのふまで 雲か山かと みえつるは ころらあたりの 高ねなるらん
木立山を上る（十五六町）。凡山に出る。ここより未申（ひつじさる）の方を眺むれば、一面の大湾を越えて向こうに後方羊蹄山（シリベシノボリ）を望む。その風景筆の及ぶ所にあらず。山皆赤土にして砂混じり、五葉松の三尺五尺の物、風に馴れたるを見る。又夏坊主と云木あり。是は毒草のよし。夏は葉が落ちる故号るか。土人この木を煎てその汁をモリに塗り海馬（セイウチ）猟に用ゆるに、い何計大なる海馬も一本にて倒れざることなしと。この辺道甚穩かなり。然し小にても風は甚難渋なりと。別て冬分は雪吹きまきて度々人損も有と。（廿丁）過て赤平（十七八町）峠〔御殿峠〕に到る。是より左峯つづき、カムイトツハ岬の上に至る。右はポロクンベツ〔群別〕岳に続く。是從石狩湾一面に見ゆ。（浜益毛の方よりはここを境目と云よし）（三四丁）樺・白樺多く、大岩突出したり。そのへん一面白管（クスリムキ）生たり。ここに少しの湿地あり。然れども水無よし。少し掘立て、雨水を持たせばいかかと思わる。右にはショカンベツ〔暑寒別〕岳一目に見ゆ。（五六町）笹原を過ぎて、左りチセフンベツに当たり、右の下はショカンベツの源に当たる。両沢とも浜まで見通し、（三四丁過）ガンビタイ、名儀、樺多きより名付く。（増毛よりはこの所を境とす）。この辺四時とも谷間山々に雪あり。その氣候の異なる事しるべし。（三四町）岩菅原を過ぎて（六七町）山の半腹を回り行、是イワオナイ岳と

云か。名義、硫黄沢岳の儀なり。(十五六町)ここ山道中第一の高処なり。(三四町)過てシュルクタウシナイ源、訳て鳥頭を取に多き沢の儀。(五町)ポンナイ源(小川)、この川ショカンベツに落る。過て(三四町)笹小屋(人足小屋)是をまた後來茶家にすべしと談じ置。傍に於布居(オフイ)の社と云を建、金毘羅神を祭る様に致せんと、堀〔利根〕鎮台(奉行)に額面をしたため貰ひ、直右衛門へ遺し置。従是片下りイワオナイ源(左)、ポロフィウシナイ源(小川流)この所流泉草(エンコウサウ)フィ多き故号く。この川ポンナイと合てショカンベツに落る。崖道しばし過ヤムワツカナイ源、是もポンナイにおつる。名義、冷水沢の儀。ポロハサキ岳道の左の方に見ゆ。山半腹五葉松一面にもうせんを敷きたる如く生えたり。その間に残雪ありて風景実に妙なり。過ぎてフィウシヒラ、フィウシナイ、シュケフィウシ、共にポンベツに落ちる。その名義嘘のフィウシ(注-5)と言う儀、過ぎてホロベツカリ源ここより眺望せば、別刈浜まで見通し、上には大別刈岳山の半腹大岩突起として磯馴の五葉は一面に繁茂し、いかにも目覚しかりし事なり。笹小屋これも茶屋にすべしと談じ置きぬ。従是道穩に成、下りまた上りして左大別刈沢過てエンルコマナイ源等右の方に見ゆ。おおよそ二里半ポンナイ浜に出る。この山道凡九里半あり。実にこの大山道不日にして成功の事感ずるに余りあるなるべし。依て午年〔安政五年〕於布居社を建しかばその広前にて一柄の木幣を奉りて、

去年までは 雲井のものと 見し峯も 道ひらけゆく 御世となりけり

以上、松浦武四郎 吉田常吉編「蝦夷日誌」西蝦夷日誌より引用。

注 「余閏月九日この地見分として翌年七月十日出来のため見分し、」とあるが、先の「丁巳東西蝦夷山川地理取調」の日付からみると7月3日の間違いと思う。ちなみに太陽歴に直すと8月22日となる。

また、翌年7月10日とは安政5年であるが、彼がこの山道を通じたのは先に記した如く6月11日となっており、この(ハママシケ記)の日付についての信頼性はあまりおけない。

この他に、増毛町史にもこの山道を辿った人の記録が有る。

「増毛町史」交通運輸編838頁に、「明治22年の、小金井良精、小金井喜美子の筆記「島めぐり」及び森鷗外漁史著「かげ草」によると、」とあり、

『八月十八日、立出て増毛につきぬ。十九日、ここに泊れり。二十日、今日越ゆべき増毛山道といふは、いと恐しき道なりとて通ふもの小く、皆船にて山のめぐりをまわり行と聞かば、我もその心なりしに、夜明方より風よろしからねば、船出でずとことわりぬ。我はさる事聞て、いたづらに日を過すべきならねば、継立所にて馬出すこといとふを、せちにせめて、八時頃出立ぬ。

麓より上ること三里半ばかり、「フエウシ」といふ所に、公よりたてられたる小屋あるに入り、ひるげなどしたるが、思ひしより道よければ、いと嬉くて、字大山道といふ所にさしかかりぬ。

追々道幅せまくなり行て、人のかひなのふとさある笹の丈は、馬に乗りしかし埋むばかりなるが、道の左右にいや生茂りぬ。その道とても、雨ふる度に土を流したれば、深きみぞの様になり、所々に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。そが上道の所々に大なる石を堀越し、又草の根のほり返したるを、馬追は指さして、こは皆熊のわざにて、石の下なるありを食ひ、また草の根を食むなり。

さればこの山道は道けはしきのみならず、熊の常に出る為に、かよう人小きなり。

十日ばかりさきにも、一人命失ひたりと語りぬ。かくいふを聞ては、いと恐ろしくなり、笹の葉を風吹渡るにも、熊出で来しにはあらずやと、心をまどわしぬ。

されど、熊も人見る度に必ずそこなふものあらず、常は人の姿を見れば逃去るものなり。逃る道なく、また子を伴ひなどしたるときのみ、向ひ来といへば、人あるをしらせんとて、馬追にすすめ、高声にてひな歌うたはせ、後につきてやうやう進み行ぬ。思へば虎のおそろしさに人ものいはず、といへる小陵がからうたの心とは、うらうへなりけり。やがて頂に上りぬ。このあたりは笹などは皆なくなりて、丈ひくくおかしき姿したる五葉の松所々に立てり。この木かげに暫時憩ひて見渡せば、石狩と天塩の国のさかひのしるし立てり。

ここを下りて又少し上る。ここを小山道といふ。けはしさ大山道に劣らず。下り終りて海辺にいづ。ここを「グンベツ」村といふ。しばし進みて、五時過る頃浜増毛につきぬ。道の辺に遊び居たりし幼子、馬來ぬと集りて珍しがりぬ。そも理なり。この地は山にかこまれ、海に向ひ他の所と通ふは船にてのみなれば。』とある。

この「島めぐり」及び「かげ草」について調べて見た。

増毛町史の編纂に参画され、郷土史家として著名な留萌工業高校の高橋明雄教諭に教をいただいた所、原典は小金井良精著「人類学研究」昭和3年5月25日 大岡山書店発行

で、巻末に同氏夫人の小金井喜美子の「島めぐり」を付録として収録したものであることが分った。なおこの末文に、森欧外漁史著「かげ草」所収 明治三十年、とあるがこの「漁史」とは何か、どなたかお教えを願いたい。

この「島めぐり」は、「北の国のことにつき調ぶことあれば・・・」と書き始め、明治22年6月末日に横浜を船出し、7月3日さらに函館より船で根室へ向かい、色丹島、国後島を見たあと陸路根室、標津、斜里、網走、常呂、勇別、宗谷、天塩、増毛と歩き、8月20日に増毛山道を越えて8月27日札幌へ着き、30日に小樽より函館まで船で渡り、丁度2ヶ月を要して北海道の沿岸を一周した際の紀行であり、まさしく「島めぐり」である。

小金井喜美子(1870~1956)は明治の文豪森欧外の妹で本名きみ。東大人類学教授小金井良精と結婚、翻訳家、小説家、随筆家、歌人、として知られた才女である。小金井良精氏の「人類学研究」を見ると、アイヌの骨格に就いての記述があり彼女のこの北海道旅行も御主人の研究に関係が有ったのかも知れない。

民話と伝承。

先に松浦武四郎が記した、西蝦夷日記のハママシケ記の文中フイウシナイ、とあるは、現在ウブシの沢と呼ばれている所だそうで、(笹小屋これも茶屋にすべきと談じおきぬ云々)とあるこの茶屋は、後年ウブシの駅亭、又は武好駅通(大正8年測図地理調査所、五万分ノ一、雄冬)とされている所である。

このブヨシ駅亭に纏わる、現在増毛町別荘にある海音寺山門、延命地藏尊の由来に次のような伝承がある、と増毛町史は伝えている。

『秋田様御領の時(安政2年3月、幕府は西蝦夷地神威岬から知床岬樺太、並びに礼文利尻の警備を秋田藩に命じており、当時増毛は秋田藩領であった。)マシケ、ハママシケ山道御開きになり有事の御注進に備え給う。途中ウブシの沢に駅亭を置き旅人の宿所となす。何時の頃よりかこの駅亭に六部の行者住みつきぬ。

ある年、秋田様御役所よりの伝人浜益御陣所に遣りぬるに、いく日経ても着き給わず。また、更に人を遣り給へども着き給はず。又、浜マスケよりの御用金御本陣へお届けの者も着き給うことなし。両処にて思へらくは山中熊に食われしものならん。

然る処ある年の5月、富山の薬商余之助なる者元マシケを立ちて浜マスケへ向うにこの山道を越えぬ。途中ウブシの駅亭にたどり着く頃は、早々暮色に包まれぬ。六部出て来り余之助に申すよう。「この峠は十里あり險難の処多し、又熊出て人を襲い野狐出で人をたぶらかしぬ。因って今日はこの宿に泊まり明朝早々に出立すべし。」といと親切に言いつればかの余之助「さもありなん。急ぐ旅にてもあらねば」とて駅亭に泊まりぬ。

粟粥等の馳走を得諸国の話など語りけり。かくあるうち「夜も更けぬればいざ寝ねん」とて余之助を奥なる間に案内して、彼の六部は囲炉裏のはたにごろ寝せり。いく時か過ぎ余之助うなされけり。多くの亡者の幽霊次々と現われ、髪振乱し、鮮血ひたしてその形相物凄く余之助に向かいて白く「速く出よ、早く逃げるべし」と。余之助不思議に思い全身汗にまみれて目を覚ましければ、戸外よりゴシッゴシッと言う音不気味に聞こえけり何事ならんとて丸太作りの隙間より戸外を見れに、五月十三夜の月こうこうとして照らし深山寂として声なく、聞こゆるものはウブシの谷間を流るる水の音ばかりなり。

亭前のかげひの水に彼の六部の牛刀を研するを見る。余之助思うよう。「さては彼の人我が命を奪い金品を強奪せんものならん。かの幽霊我に難を告げるなりしか」と、全身冷水の如く、早々戸外に逃れんとすれども、丸太の藤つるにて縛しありて押せども開かず、引けども倒れず。詮方なしとて薬箱を踏台にし、屋根の熊笹を必死の思いにてこじあげ、ようやく戸外に逃れ出たり。

この状見付けし彼の六部「見しや逃しはせじ」とて彼の牛刀を振りかざし余之助を追う。余之助悲鳴をあげ死に者狂いにて山道を駆け下だりぬ。岩につまずき木の根に足をとられ全身血潮に染めつつ三里半の山道を馳せ下り本内番屋へと返り着きぬ。直ちに早馬にて運上屋へ、運上屋よりこの状を御本陣へ御注進となりぬ。御役人衆の申す様、先度々遣せし者共不到の由は彼奴の仕業なりしか、憎むべき奴とて十数人の御家来を率いて駅亭に向いぬ。六部この様を眺見して「旧悪露顯せしか」とて牛刀抜いて役人に立向かいぬ。この六部仲々の腕前にて、飛鳥の如く荒狂い捕縛の方々も数人手傷を負いたりしも半刻余りの斗いにて、さしもの六部も囚われぬ。御本陣御白洲にて罪状明白。ついに野塚の浜にて御仕置となりて晒首せらりたり。即ちこの駅亭を打払いたるに、彼の旅人より奪いたる金品山の如し。又前の沢底より白骨と化すもの或は半ば朽ちたる屍、十有六を認めたり。合せ同所に葬れり。

このとき栗本屋忠平、秋田様御用商を仰付けられ居れり。或年御用にて土産を積みて大阪に向かう。商事ことごとく終りしに只粕建三十三メ詰八俵のみ売れず。ほとんど困り居りけるに、船場に来る一人あり。「これ我に売れ。代価明晩支払うべし。我はかくかくなる者なり」と。忠平渡りに船と応諾す。夜中船頭急に「風よし、明朝夜明けと共に出帆す」と。突然の事にて忠平驚きて早速彼の家へまかりこし事のあらましを告げ代価を請求するに「あの品は私の従兄の所にやりたり。約定は明晩なり。これより彼の家に行きぬるも五里あり。我代替せんと思えども今夜鳥目の持合せなし」と。時に忠平庭を見回すに六尺余の地藏の像あり。「これにて代価とすべし」とて船子共へ酒手をはずむ旨を告げて船へ運びたり。忠平の思うらくに「この像松前江差にて高価に売るべし」と。然れども松前江差にても更に買手の無く空しく増毛へ積来るなり。忠平ここに「この地藏この地に縁あるべし。先に山道にて六部の為に殺害されし人十有六、又雪に倒れ熊に襲われて一命を投げしも数多し。我も又、秋田家の御用商を承り、この山道を通せし縁ならん。この地藏を駅亭に立て、一つには亡き人々の供養せん。又一つにはこの山道通行の人々の旅中安泰を祈願せんとてウブシの駅亭に立てつるなり。」(後略)

この地藏尊像は総御影石にて後明治十年頃、霊夢あって村人により別刈に下げられ、三転して現在別刈の海音寺山門横に有る。台座裏面には文久二年戊とのみ記されている。案ずるに安政五年より文久二年までは足掛け六年間であるが、この間の出来事か？。

(海音寺沿革誌村上翁編)

以上が増毛町史に記載されているウブシの駅亭に纏わる民話と伝承である。

この民話の出どころに就いて前述の高橋教諭に承ったところ、海音寺の元住職の谷 龍吟氏がアイヌの古老より聞いた話として残っているとのことである。

昨年秋に、筆者は別刈りでこの地藏を拝観してきた。

武好駅亭（駅通）の話。－ 1

この武好駅亭（駅通）について色々と調べてみた。

今までの記述のなかでこの名は伊達家履歴では「休憩所ヲ設ケ」と記され、浜益村史にある松浦武四郎のハママシケ記では「笹小屋これも茶屋にすべし」とあって「止宿所」を設ける事を命じた、とある。またその場所は「通行屋」のあった「ブヨシ」（現在ウブシと称する）とある。

一方増毛町史では、小金井良精、小金井喜美子の「島めぐり」及び森欧外漁史の「かげ草」では「フエウシといふ所に、公よりたてられたる小屋あるに、入り云々」とある。いずれにしろ、この険しい増毛山道に設けられた小屋は、この山道を通過する人々の唯一の休憩所であつた。又、この名称も、「フエウシ」「ウブシ」「ブヨシ」と様々であるが大正八年測図の地理調査所五万分之一尺「雄冬」には武好駅通と明記されている。

この地名に就いて前述村上氏に伺ったところ、アイヌ語でパイ ウシ、が正しいとの事。パイとはエゾノリュウキンカの根を意味し、ウシとは多い所、の意味だそうで武好駅通の有ったところはこのエゾノリュウキンカが密生しており、アイヌはこの花の根を食用としていたとの事であった。

有名な山岳画家でもあり随筆家でもある阪本直行氏の著書「原野から見た山」（昭和32年8月発行。朋文堂 山岳文庫第7巻）59頁に同氏の「武好の春」と題する名文がある。この文は多分私の想像するところ1926年（大正15年）6月14日に同氏が武好を訪れた時のものと思われる。この一文の中に、

「この漁村（別荘のこと。筆者注）からだらだらの登り道を約二里行くと、武好の駅通につく。道内ではもう駅通の数もわずかになって、ことに登山者にとって好ましい山歩きの足溜りになるような駅通は、そう見当らない。武好はそのような意味で、私達の仲間に愛着を持たれている遊び場である。」中略。「この地方は倶知安方面に匹敵するほど降雪量が多く、冬になると通送人夫は、電線につかまって歩くそうで、私は電線にぶら下がっているツマゴの履きふるしを見て驚いた。電柱の頭に腰を下ろして一ぷくするというからこんなこともあるだろう。

駅通には六十になる老人が一人暮しをしていた。この老人の役目は、別荘と雄冬の両方から通送が持ってきた郵便物を、ここで交換して行くが、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りになる時に少しあるぐらいだと話していた。」後略。

また、北海道大学山岳部の創立者の一人でもあり、北海道の山のパイオニアでもある伊藤秀五郎氏の名著「北の山」にも、同氏が昭和4年5月17日より19日のあいだ、同地を訪れた山行の一文が「雄冬山付近の山道と漁村風景」と題してある。

「その武好駅通といふのは、増毛から雄冬に通ずる山道のちょうど中ごろに、冬には深い雪に埋れ、夏ならば輝く熊笹の波につつまれて、ぼつねんと一つ淋しく建っている増毛の先の別刈といふ漁村から、なだらかな草地の丘の上に、うねうねとつけられた山道を二里ばかり登った山の中の一軒屋だ。地形図に載っている武好橋から先の増毛山道といふのは、いまは深い熊笹に覆われた跡方もない全くの廃道で、雄冬や岩尾の村人達が増毛に通ふのは橋から直ぐ海岸の方に下りて行く道だ。

しかし道はあつても人の往来は極めて少ない。雄冬と増毛から毎日一回通送人がこの駅通で落ち合つて、郵便物を交換して帰るといふ昔ながらのしきたりを反復しているほかは、たまたま増毛の町に用足しに出た村人が立寄るくらいのものである。」後略。この伊藤秀五郎氏が、大正12年5月20日にこの武好駅通をベースとしてサンマースキーを楽しんだ一文が北大山岳部部報第一号の「太陽、雪、スキー」の中の（冬雄半島の山）と題してあるが、この文の挿絵に阪本直行氏が武好駅通のスケッチを描いている。このスケッチ画に描かれている武好駅通は木造二階建てでかなり大きい小屋で、多分便所と思われる別棟が描かれている。このスケッチの右上に1926. 6. 14武好駅通とあり左下にN. SAKAMOTO、とサインがある。なお、この時に描かれたと思われる“武好駅通付近から見た群別岳と浜益岳”の水彩画が前述「原野から見た山」に載っている。

また伊藤氏が「北の山」に「北海道の峠」と題した一文に、
「ところが一寸意外なのは、北海道に千米を越える峠の一つも無いことである。如何に山が低いとはいへ、僅か一千米である。一つや二つは有りそうな気がする。それで地図を調べてみると、無い。いくら探しても一つも無い。しかし昔は一つあった。増毛から浜益にぬける増毛山道がそれである。雄冬山の中腹を巻く時も、いよいよ幌の方へ下らうとす浜益御殿の頂でも、一千三十米程の高さがある。蝦夷地時代には、この山道は雷電峠、濃昼山道などにも増して、恐らくは本道随一の難所であった。（中略）
今でこそ、僅か三千尺とはいふものの、とにかく石狩天塩の国境をなす増毛山塊の一角を越して、八九里も続くこの山道が、その昔の旅人や村人達にとって如何に難所であつたかは想像に難くない。しかし何時とはなしに人の往来がと絶えて、今では深い根曲笹の茂るままに、全く跡方もなくなっている。この山道のことに就ては別に書くとして、とにかく北海道ではいちばん高い千米以上の唯一の峠をもっていたことが、今完全に廃道となって了ったことに対する愛惜の念を、唯理由もなく、私たち旅を好む者に起させるのである。或る年の五月に、山はまだ大方残雪に被はれていたが、ただ一人で武好の方からこの旧道をそのままに、浜益御殿を越して幌村へと下りて行った時にも、やはり、そのむかしの旅人の姿や、未開の蝦夷地の有様などを想ひ浮べない訳にはいかなかった。」（後略）
と、記されている。

武好駅通の話 - 2

昭和49年1月10日発行の増毛山岳会発行「未踏」に同山岳会の川浪武男氏が「暑寒の山小屋」と題した一文があり、その中で武好駅通について次の如く述べている。

「この駅通はこの山道が開削された幕藩時代に建てられたもので、最初は旧増毛山道および雄冬山道を利用する通行人の「休み所」として建てられたということである。ところが明治12年頃には長い間の風雪で手入れも行き届かず、遂に無住となり倒壊したようである。しかし明治10年には旧場所から少し上の方、天狗岳の直下に新駅舎が再建され武好駅通と呼ばれるようになった。このときは多量の積雪に耐えられるように、床下に脚柱を取りつけられた高床式が採用され、30坪程の平屋建てながら間口も広く、土間には外から風がひかれていて、当時駅通としては珍しく特種な施工がなされた、近代的な建物だったらしい。

その後の改築でこの記念すべき建物はもとの姿を失ってしまったが、この武好駅通は旧山道の通行人はもちろん、登山者にも随分と利用され、初期の増毛山群の開拓に少なからぬ役割をはたしている。

もともと武好駅通は増毛と雄冬の郵便物の交換所としての目的から建てられたものであるが、何代かにわたって管理人もあり、石狩と天塩を結ぶ陸路の交通の要路にあっていた関係もあり、当時多くの人達の休み所、または宿泊所として利用されている。

また雄冬、増毛間の電信電話の線路がこの山道沿いに走っていた関係から、その障害修理や保守のためにこの山道を歩いた線路工事たちにも利用されている。」後略。

また同じ「未踏」に、「増毛三山道の史実とルート」と題し北川 保氏が、

「この駅通管理人は、初代が増毛郡総代となった浅利吉右衛門、明治28年9月には中村亀太がなっている。

なお武好駅通の宿泊料は、明治年代では一夜一人金350厘と低額であったが、隣町の留萌では950厘という高額が徴収されていた。これは駅通所在地の地域差によるものである。」後略。と記されている。