

北大山岳部の記録から。

北海道山岳界のパイオニアである北大山岳部は、その部創設の昭和初期頃からこの雄冬山塊、増毛山群等に数多くの足跡を残している。ここに、この武好駅通をベースとして活躍した彼等の足跡を辿ってみたい。なおこの記録は、同部の部報第一号から第十一号までの内から抽出したものである。また出発、到着の場所のみとし、時刻等は省略した。

部報第一号 昭和2年4月13日～15日 雄冬行 野崎健之助、他2名。

4月13日 増毛－別刈－武好駅通。

14日 快晴 武好駅通－武好橋－708米－雄冬岳頂上－駅通。駅通には爺さんはどこかへ出掛けて居なかった。

15日 武好駅通－別刈－増毛。

部報第二号 昭和3年5月12日－17日 暑寒別岳方面 渡辺千尚他5名。

12日 晴後曇 札幌－増毛－別刈。500米付近より雪があり、スキーを用いる。－武好駅通 宿泊一円。

13日 晴後曇 駅通発 堅く締まっている雪の上を滑る。武好橋を渡って少し行くと熊に出会う。921・5米、ここにも大熊の遊ぶを見る。雄冬岳頂上－浜益岳あん部－浜益岳頂上 焚火して昼食－浜益岳あん部 この頃より天候悪くなりガスがかかる。浜益岳頂上－降りかけると猛烈な濃霧のため進行不能となり浜益岳の尾根の中腹の這松の中に野営に決す。－野営 天幕に入る頃より小雨となる。

14日 雨 滞在、風雨激しく遂に天幕支柱一本折る。夜十時ころ風漸く静まったが猛烈寒い。天幕はバリバリに凍った。

15日 快晴 起床 モルゲンロートが素晴らしい。濡れた物を乾かす。天幕出発－1026・6米－群別岳の麓－群別北尾根－スキーデポ－群別岳頂上－発－1230・7米－暑寒別岳あん部 向側に少し降り東斜面の下に野営。

16日 曇吹雪 野营地発－アイゼンを付け容易に登れた。途中から天気悪くなる。－暑寒別岳頂上 頂上を下り始めると突然猛烈なみぞれ交りの突風に襲われ皆倒された。這って風の無い所に避ける。みぞれが溶けて身体はずぶ濡れで寒い。暫く待ったが鎮まりさうも無いので、とにかく沢へ降りる事にする。－沢 やや降ると下の方は晴れているが頂上の方は未だ猛威を奮っている。尾根を誤っていることに気付いたが仕様が無いのでそのまま降る事に決める。雪も無くなり少し降ると立派な造材小屋があったので泊まる。食糧残り少なく心細い。

17日 曇 出発－刈分に出る。途中二回徒渉して箸別川を下だると立派な道に出た。－山ノ神－増毛－札幌。この度の旅で五月の山でも防寒具の欠かされない事を知った。これを怠るとひどい目に会ふ。

昭和4年5月17日-19日 雄冬山 伊藤秀五郎。

17日 快晴 札幌駅発-増毛着-別刈、別刈まで乗合自動車、山道をぶらぶらゆく。約一里程して残雪となる。武好駅通、スキーは持って行かない。

18日 快晴 駅通発-武好橋-708米地点-雄冬山頂上-浜益御殿、増毛山道のあった尾根を下だる。400米位で雪消え、根曲笹を暫く漕ぐ。道は消えて無い。-幌-群別-茂生-川下-御料小学校-泥川駅通。

19日 快晴 駅通発、清水峠の道は廃道となり四番川に通ずる道に行く。-峠雪解にて道悪く、この峠の当別村側には眺望が無い。群別の連峰見える。-四番川小学校-青山峠-南幌加橋-西徳富吉野町、ここより滝川まで乗合自動車があり、幌加橋たもとに駅通がある。また吉野町郵便局にて自家の牛乳を分けて貰ふ。

このときの紀行文が『北の山』の32頁~33頁に記述されている。(筆者注)

部報第3号 昭和6年5月21日-26日 雄冬山付近。相川 修他5名。

21日 晴 後曇風 札幌-増毛-別刈-増毛山道-399・65米ゾンメルシーをはく-武好駅通、雪は非常に多く399米附近からスキーをはいた。

22日 曇 後暴風雨 駅通-武好橋-694・7米-921・25米-雄冬山の頂上の下-870・46米-浜益御殿-浜益岳下の鞍部にキャンプ。

朝から強い風であったが921米附近からは濃霧と吹雪で雄冬山の下では殆んど吹き倒さる、ばかりの荒れ方だった。それで雄冬頂上には登らなかった。浜益御殿附近では一時稍静穏になったが天候は依然不安なので、早かったがキャンプを張ってしまった。暫くすると狂暴な暴風雨が襲来して、二張のサック天幕の一つは無残に切裂かれ、止むなく一方の天幕に六人入った。暴風雨は夜に入って益々甚だしく不安な一夜を過ごした。

23日 暴風雨 滞在。

24日 風雨 滞在

25日 吹雪 滞在

26日 吹雪 後雨 キャンプ-雄冬山頂上-921米-武好橋-武好駅通-399米附近にてスキーを脱ぐ-別刈-自動車にて増毛駅-帰札。

今日も朝から濃霧吹雪だったが、食糧不足のため、意を決して退却することにした。濃霧のため時々方向に迷った。山を降るに従って吹雪は雨となり、全身ビショ濡れで駅通についた。駅通の焚火を囲んだ時は生き返った気持だった。海岸の山は風が強いから、天候だけは注意した方がよい。

部報第5号 昭和10年4月26日-29日 朝比奈英三他2名。

26日 雨 札幌-深川 深川の駅では駅員に交渉し翌朝一番留萌行きの汽車の中にシュラフを広げて寝る。

27日 快々晴 増毛-別刈 増毛、別刈間には小さなバスが一台通っている。216・94米で昼食。未だ雪を踏まず、ここから少し登ると時々雪が残っていた。駅通着。天気も良くゲレンデをしつ、登ったので時間は割合に費やして居る。

28日 朝雨晴後ガス 駅通-武好橋。登山口より此処迄は殆ど電柱に沿って来られる。雄冬山頂上、階段降り进行一次のみ後は直滑降、ロングスキーに限る。浜益御殿の下で昼食-浜益岳頂上-群別への鞍部目指して下るも濃霧の為、段々右に行くらしいので引き返し浜益岳頂上着。天幕を持って来なかったので頂上近くで雪穴を掘る。一坪位で深さ三尺乃至五尺、丁度靴の形に掘り、上はスキーと油紙と頂上の這松で覆ふ。下は這松と各自の防水衣を敷いた。雨を心配したが到々降らず紅茶を沸しつ、みんな寝てしまふ程暖かった。駅通で貰った兎の肉に朝比奈は胃を満す。これぞ真の浜益御殿！

29日 快晴時々ガス。出発-頂上から鞍部迄はアイゼンをはいた。スキーをはく-群別シーデポ、西方尾根より登る。陽が照り雪は柔くなり時々は埋まった-群別岳頂上-デポ-発群別の腹を巻き-△1230・7米-暑寒別岳頂上、この間時々ガス襲来す。また大雪庇の落るを見る。頂上でクリスターを塗り痛快な直滑降を飛す。尾根に出る頃から滑らなくなったで落す。山の神、此処迄スキーをはけた。増毛着 辛うじて汽車に間に合ふ。

部報第6号 昭和12年3月17日-22日 瀬戸三郎他3名。

3月17日 札幌-増毛 雄冬から暑寒別へ抜けるとて、其の後の日々の吹雪を想像だにせず雪の多い、日頃見馴染んだ此の山へ出掛けた。汽車の接続も都合よく増毛の旅館に一泊し別刈迄の馬そりを依頼して雪と陽光を期待しつ、寝に付いた。

18日 曇、吹雪 朝8時、さほど悪いとは想へぬ空模様の下を馬そりは走った。そうして街の中の下り坂で、四人の歎びの歌声を乗せたまま、もろくも馬そりは転覆し、悉く不利に帰した我々の運命の掌中に入って行く。絶えず電話線の唸声につきまとはれ乍ら、雪の吹き付ける中を、薄月さえ映していた、練漁前の浜辺を離れて、棟まで埋もれた駅通の、やっと見出した入口の戸を叩いた。

19日 曇 吹雪 出発 薄赤い光を僅かに残して、不気味な迄静かな中を進んだ。然しやがて一時間半程も進んだ頃雄冬の肩を目の前にして、止みそうもなく吹き募った吹雪の中を引き返した。

駅通へ帰着すると、それ程悪くない気がして、すぐ上の天狗岳へ上った。上はクラストしていたが、頂上附近は緩傾斜の事とてアイゼンも不要だった。△938・5より帰ると、其の下では、豊富な粉雪が我々の体中刺す処なく抱擁してくれんと、待構へているのである。

20日 曇 吹雪 昨朝より少しく遅く出発した我々は、さほど遠く迄出る必要もなく、吹雪に送られて、ポツン、ポツンと断続して半ば埋まつた、通送人の足跡を伝って真暗な雪洞の奥の小屋へ物も言はず入って行った。そして一網打尽に降る雪を恨めしげに眺め乍ら豪快なゲレンデに全く申し分なく適切に雪煙を上げるのみを専ら事とした。

21日 薄晴-吹雪-晴 非常な寒冷に起こされた此の日は行けると思った。それは全く運なのだ。図上の増毛山道に沿って、921の肩へ付くと、もう吹雪に視界を奪はれた。1031米の手前あたりにデポして、行けども、行けども頂上らしい高みには出合はない。然し決して下ってはいない。ガッカリして大体上りの終りを頂上と見 して、小时スキーをトラゲンして雪庇の下をトラバースし、浜益御殿の手前で、止みそうにも思われぬ天候を前にし、烈風の中を引き上げた。921米の肩へ来ると何とした事だ カラッと晴れて了つた。陽光を浴びて、三月の粉雪を楽しむ事だけが僅に許されたのだった。津軽の海に連る、寒々とした海を木の間隠れに見やる眼の先に早春の陽光が黄金なして照り映え、キラメいた。これが縦走への最後の奮闘に対しての粉飾となった。

22日 晴 モルゲンロートに明けた朝を四人は町へと下だりにかゝった。大雪山の背から赤い陽が昇り、増毛山塊は荘厳に色付き始めた。八時頃には別刈の漁場へ着き、九時過ぎには鳥の群居する増毛へ帰った。浜は以前より活気付いていた。我々は、乗り度くない様なノロい汽車に帰郷の身を託したのだった。我々の去った後の山々は白く輝いた。

昭和13年4月5日-9日 岩間喜吉他2名

6日 晴後吹雪 昨夜深川の待合室で寝る。別刈村-武好駅通。

7日 晴後曇猛風 駅通-雄冬頂上下肩キャンプ。

8日 吹雪 頂上らしき地点に至り武好駅通に帰る。

9日 吹雪 駅通-札幌

駅通は二階の在るヒュッテ造りになって木の香のぷんぷんとして居る。

部報第7号 昭和13年5月13-17日 西晴雄他3名

14日 快晴 深川-増毛-定期バスにて別刈に至る。500米附近より雪あり、ゾンメルシーをはく。新しくなった武好駅通に着く。

15日 快晴 駅通発-武好橋-雄冬山頂-凄いゲレンデをビュンビュン飛ばす。浜益の尾根にて昼食-浜益御殿-浜益岳、快適なスロープを楽しむ。群別岳下にてキャンプ。

16日 快晴後小雨 群別岳頂上、又も素晴らしいゲレンデ-昼食-暑寒別岳、この頃より春雨に濡れつゝ、一気に下る。桜草、かたくりの花を取りながら春の山を唯々感激しつつ、歩く。台地で右手の沢寄りにキャンプ。

17日 快晴 十分も歩かぬ中に道に出る。-増毛-札幌。

部報第8号 昭和23年4月28-5月2日 菊池三郎他3名。

4月28日 札幌-深川

29日 曇後雨 深川-増毛-別刈-駅通

30日 晴 小屋-武好橋-雄冬岳-浜益御殿-浜益岳-キャンプ。

5月1日 キャンプ(群別の肩から沢へ下りた所)空身で-群別岳-キャンプ-暑寒別岳

－山の神－増毛。

2日 増毛－札幌

武好駅通 小屋自体はまだ2、3年は大丈夫だがガラス等は何もなく、縁の下に寝所があり焚火は出来、雨は凌げる。群別の肩を沢へ下りた所のキャンプから暑寒へは、雪庇の下などトラヴァースして時間を食い消費してひどい目にあった。

以上が大正の末から昭和23年頃までの、北大山岳部の部報から抜粋した、彼等がこの雄冬山塊の武好駅通をベースとして歩き回った記録である。

吹雪の尾根も風止みて

春の陽射しの訪れに

沢の雪崩も静まって

雪融の沢のうた楽し

いざ行こう我が友よ 暑寒の尾根に芦別に

北の山の ザラメの尾根を飛ばそうよ

これは、北大山岳部の部歌第一番の歌詞である。北大の連中にとってはこの暑寒の尾根のスキーは、歌詞の第一番に据えるほどの価値のある山であったと思われる。これらの記録から、武好駅通とこの周辺の山々が、何如に心の故郷として彼等を迎え入れていたかが伺える。

昭和13年の記録によると、この武好駅通が新築され「木の香のぷんぷんとしている」小屋になつていた、とあり、そして昭和23年の記録には「まだ2、3年は大丈夫だがガラス等は何もなく、縁の下に寝所があり焚火は出来、雨は凌げる。」とある。

この10年のあいだの部報を見ると、武好駅通と増毛山道の辿った歴史は、戦時色が次第に濃くなり、どこの大学山岳部も同じく次第に山から遠ざかり、そして戦争に狩に出されて行った背景がうかがえる。

また丁度この頃より、昭和20年の後半になると、増毛の浜にも鯨が来なくなり、雄冬への定期船が通うようになって、この武好駅通の存在価値も次第に薄れて行く姿が歴史の流れの結末として在るのではないだろうか。

最近の増毛山道

最近の増毛山道の状況について、前述村上啓司氏が北海道林務部部報「林」第209号別刷に次の様に書かれているので、一部引用させていただく。

「この山道は現在の国地の五万分の一図にも明らかに記載されているが、昭和二十年頃を境に廃道となってしまっている。この間、九十年近くの年月の間に世の中は大きく変わり、この山道の一木一石にも深い愛歎があることであらう。

この山道を歩くことについては、地元の増毛山岳会の阿部、五日市の両氏に相談したところ、「近頃は誰も行ったことがなく、山岳会も雪の時しか歩いていないので、ぜひ行きたい」とのことから同行ねがえることとなった。

天候を見ながら八時半出発、留萌林務署のご好意で暑寒別沢林道の終点までジープで送っていただく。九時半から武好川右岸の試験林の横の歩道にはいる。歩きはじめから少々キツイ上りだが、あたり一面に紫のカタクリの花がしきつめ汗はでるが気分は爽快だ。カタクリが尽きるころはアイヌネギの畑となり、シラネアオイの紅も見える。五日市氏はアイヌネギルートだと喜んでいる。坂を上りきると、広い尾根に出て高低差のあまりない楽な道となり、前面に山道のついている雄冬山の主尾根が見えてくる。この主尾根にとりついて少し行くうちに道は急に細くなり、まばらなネマガリの中に消えてしまった。歩き出してからおよそ一時間である。

腰を落として休むこととする。道を間違えたたのだった。予定としては武好川のところで川の手前を上る道にはいって山道まで行くつもりであった。帰るときにわかったのだが、その道の入口のところが崩れていて、道が見つかり難かったので間違ったのである。結果論だが、間違ったおかげで山道を歩けたのであり、予定どおりの道を行っていたら、そのへんをやたらとヤブコギしたあげくに帰ってきたと思われる。

一服の後、尾根筋に上ることにして、ネマガリやオガラバナの粗生するところを選んで、一気に十五分ほど上がると尾根に出た。早速、地面を探すと、紛れもない道形を発見した。両氏もコレダコレダと勇んで歩き出す。道はすぐネマガリや灌木に覆われて見えなくなる。尾根に上ったところがもう五十mもずれていたら、なかなか見からなかったであろう。同行同氏の人柄といい、道を間違ったことといい、今回はじつにツイているとしみじみ思ったものである。

道はかすかにそれらしい形がある程度にどこまでもつづいていて、われわれはただガサガサと身の丈よりも高いネマガリをかき分けるだけである。僅かに高低のある道をコグごと一時間あまりで道を見失い、倒木更新らしい五、六mのトドマツが十本ほど一列に立っている高みへ出た。ここは、地図に921・25とある水準点の横の高み（道有林留萌経

宮区15・32・34の林班界)である。すでに喬木はなくなっており、このトドマツは限界にある貴重なものと感じたので、帰りの良い目標となった。

これから先は、残雪上を楽に歩くことができたが、先刻から心配した雨が降っていて、暑寒別岳や雄冬山の頂上附近の雲をのぞき見しながら進む。砥組沢の水源の水を飲むと、あとは急な登りである。雄冬の主尾根を覆っている厚いネマガリを右に見ながら、まばらに生えている風衝のダケカンバの雪上に行く。さすがに旧道跡らしく伐開されている感じである。ますます急になった斜面にかかると、雨が激しく横なぐりとなる。ハイマツとクマイザサが密生している尾根にとりついたところで、あきらめて下だることとする。十二時半であった。この尾根は地図の1031・84の水準点の手前の岩記号のある、道の曲がるところである。

帰りはビショ濡れで寒い。ふるえながらメシを食うとあとは先刻のヤブコギである。黙々とネマガリを分ける他の二人は、何を考えているのだろうか。私は、昔から好きな佐藤春夫の「望郷五月歌」の一節をくり返し心にうたっていた。

古の帝王たちも通はせし
尾の上の道は果てを無み
ただつれづれに
通ふべきにはあらねば
目を上げてただに望みて
いそのかみふるき昔をしのびつつ
そぞろにも山を下りぬ

くるときにとりついた地点から先も山道跡に行くこととするが、じきに道形を失ってしまふ。ヤブはますます繁く、そのうえブドウなどのツタ類がはびこっているのでひどい難儀であるが、阿部氏は「おもしろい」を連発して進んでいる。無我夢中で歩いているうちに、尾根をはずして左に下り過ぎてしまった。

ところがツイているときはひどいもので、これもいまは廃道になっている岩老へ通じる山道跡にぶつかった。道の状態は増毛山道と大差はないが、ここまできると地理に明るい地元の阿部氏が強みを発揮して、古い電柱を見つけ出し、目的であった旧駅通のあった武好橋まであまり苦勞をせずにとどり着くことができた。ここから先は、道有林の歩道がある。難渋した古道に比べると、アスファルト道よりも歩きやすく感じる。飛ぶように下だって留知暑寒沢に着いたのは、三時半であった。」後略

さて、長々と増毛山道について述べてきた。

プロローグで記したように、国道231の開通した折に車で走りながら、ふと伊達家履歴の記事を思出し、この国道の上を通る増毛山道の事を調べようと思立ち、古いワープロを引張り出し、様々な資料をしらべて書き始めたら次から次と欲が出てこんなボリュームに成ってしまった。

今年の五月に浜益山岳会の人達とこの山道の調査に入り歩いてみるが、村上氏の文にあるごとく、すでに廃道となつて40～50年の歳月が経ている山道の状態は想像に難くない。五月の上旬であれば未だ残雪もあり、ヤブもあまり濃くないだろうと思われるので、2～3回の調査の上、出来得るかぎり忠実に完歩したいと考えている。

今年2月21日の朝日新聞の朝刊に『「歩け歩け」と長距離自然歩道利用いま一步』の記事を見て、本州における自然歩道の利用が見直しの時期にきているとの記事があった。残念ながら北海道にはこのような長距離自然歩道が無いことに思い合せ、考えさせられたのは松浦武四郎の足跡である。

彼の時代背景に戻ることは無理としても、今の車社会の目より、歩く視点から北海道の自然を見直すことが必要なのではなかろうか。

「失われた道」は北海道の歴史の中で既にその役目を終えたのかもしれないが、今一度光を当て、別の角度からの必要性が求められているのではないだろうか。

今年は丁度国際先住民族の年でもあり、北海道の先住民族であるアイヌが用いた地名の由来を思いながら「失われた道」を歩いてみたい。

1993年4月4日

伊達 東