

# 今、よみがえる『増毛山道』

ささやぶを刈り進み、かつての道をたどる試みが行われている。増毛町別荘から石狩市浜益区幌まで続く全長26・8キロの「増毛山道」。日常的に用いられていた海路が、厳しい気象状況下では使用できなくなるため、内陸を走る唯一の物流路として存在した。江戸時代末期に完成したこの道は、明治期に途中の武好駅通から増毛町岩尾へ通じる支線5キロが設けられ、昭和半ばすぎまでは非常用のルートとして使われた。しかし、その先の幌までは、それ以前の早い時期から使われなくなったという。今、この眠れる山道を、なぜ振り起こし、目覚めさせようとしているのか。過去を追い、未来を見詰めてみたい。

## 伊達林右衛門が私費を投じ完成

増毛山道は増毛、浜益の場所請負人だった伊達林右衛門が箱館奉行の命により、私費を投じて、増毛一浜益間9里22町(約37キロ、現国道231号区間を含む)を1857(安政4)年に完成させたという。

明治に入り、1877(明治10)年に別荘から約9・5キロの位置に武好駅通が設置された。同駅通は1902(同35)年に豪雪対策として他の駅通には例がない高床式に改築した。

1889(明治22)年9月、山道に電信線が開通。しかし、暴風雪などにより同年12月すぎさま不通に。以後、開通と不通を繰り返していたが、1901(同34)年ころ電信線は岩尾方面に移設された。

1894(明治27)年、岩尾と幌をほぼ海岸線に沿って雄冬と千代志別を結ぶ、雄冬山道が完成する。また同年、武好駅通から岩尾へ通じる支線も完成した。

1907(明治40)年、陸軍参謀本部陸地測量部が増毛山道沿いに17カ所の二等水準点を設置。このうち、浜益御殿頂上付近の「二等水準点8462」は、現在でも道内の水準点としては最高地点(1037・815メートル)となっている。

1941(昭和16)年、武好駅通が廃止になる。建物自体は1949(同24)年までは残っていたことが写真で確認されている。その後は緊急時の道として、選挙の不在者投票を運ぶ用途などに使われ、国道231号が全線開通する1981(昭和56)年まで、ごくまれに利用されたという。

## 復元実現に向け有志が力を結集

2008年12月17日、伊達東氏の呼び掛けにより増毛山道の会が発足するが、山道が持つ歴史的価値を後世に残そうという試みは、これ以前からあった。

後に会長となる伊達氏は、伊達林右衛門の直系の子孫でもあるが、きっかけは伊藤秀五郎が著した「北の山」(1935年)の「北海道の峠」と題した文章にある増毛山道に関する記述だった、と自身のホームページで述べている。文献史料収集の傍ら、93年4月以降、幾度となく山道調査を行い、武好駅通跡や武好橋跡などの位置を自ら確認。増毛山道についての講演会も開いている。

この伊達氏の活動を支援してきたのが、後の副会長の渡辺千秋氏(こがね山岳会所属)と増毛山岳会(沢輝男会長)のメンバー。伊達氏の調査行

## 埋もれた歴史を観光資源に活用

「増毛山道の復元は、埋もれた歴史に再び光を当てること」。増毛山道の会に集うメンバーの思いは、この言葉に集約されるという。この壮大なロマンに誘われ、ささやぶの中に、山道の痕跡という「宝物」を追いかける。

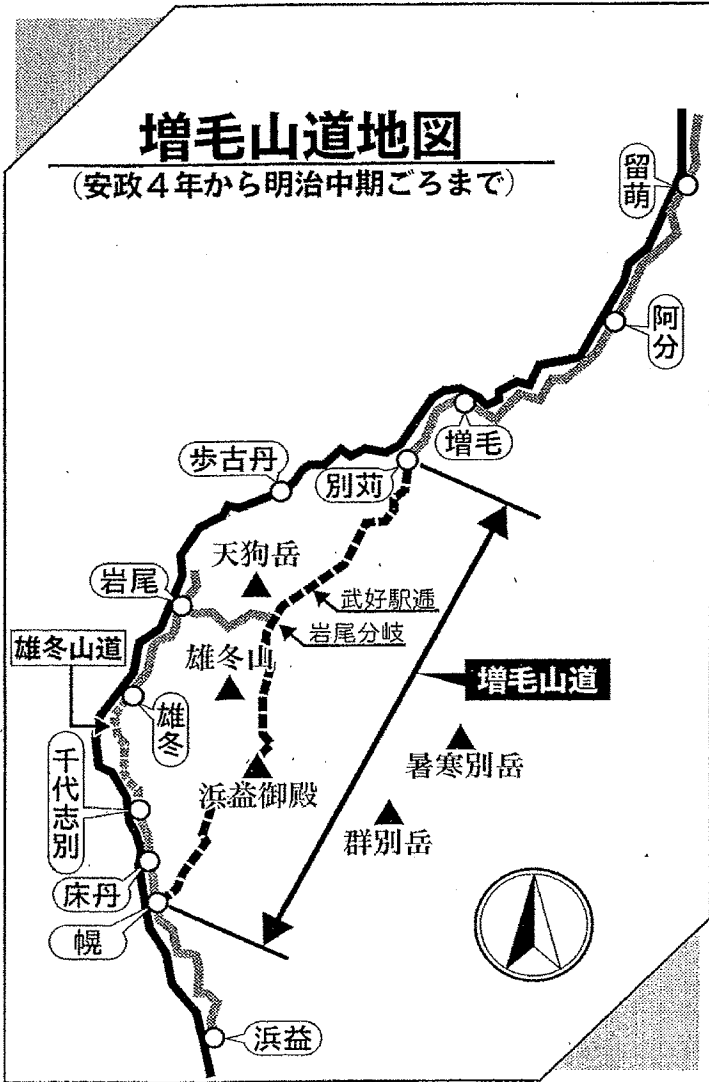
小杉氏は「山道の存在自体が、激動の幕末から明治、大正を経て、昭和へと続く歴史と人々の暮らしを伝える貴重な史料。子どもたちを含めた地元

「増毛山道を知り、実際に歩いて、こんなに誇れるものがあるんだ、と実感してほしい。また、山道の美しい自然景観と歴史を新たな観光資源として活用できるだろう」と夢を語らされる。

夢の実現のためには、まず、伐採を終えた山道の整備と維持管理の方法を検討する必要がある。ササ刈りを終えた区間に



最高で3メートルを超すクマイザサに覆い尽くされたやぶの中を、蛍光色テープの目印を頼りに一歩一歩切り開く



### 用語解説

場所請負人 水準点

松前藩では収入のほとんどをアイヌ民族との交易で得ていたが、その交易地(場所)における交易権などを委託された者。

高さの基準点。日本水準原点は国会議事堂前の公園(旧陸軍参謀本部陸地測量部)に置かれる。一等水準点は全国の主要道路沿いに約2キロ間隔で設置。戦後、国土地理院が管理しているが、浜益御殿の二等水準点は1995年に同職員によって再発見された。なお、三角点は位置を求める基準点。

北海道独特の制度で、郵便物の中継所や開拓者や旅人の宿泊所として交通の要所に設置されていた。

3層にもなるクマイザサのやぶに事前に分け入り、道筋10メートルごとに蛍光色テープを付けて進む。一面のささやぶの中で頼るのは地図とGPS、そして周囲の状況を見極める目だけ。幸い、別荘一岩尾間が本線より後の時期まで使われていたため、ルート上のささやぶが周囲より薄く、日当たりの良い場所に生える白樺が道案内役となり、ささやぶの中に立つ電柱にも助けられた。

この先遣隊の蛍光色テープを目印に、ほぼ2層幅で刈り進んだ。密集地では日進100メートル程度が限度だった。しかし、降雪前までの約1カ月で別荘口から3・9キロ、岩尾口から1・3キロ、それぞれ道有林の手前まで伐採を終えた。

10年は、1月の総会で、事業進展のためにNPO法人化を決め、5月に登記を完了。展示会、踏査と並行して、別荘一岩尾間の道有林区間10・7キロのササ刈りを実施した。9月末までに別荘一岩尾間15・8キロ全線の伐採が終わり、10月には関係者や地元住民らを集めて散策会と利用検討会も行った。

かつて道内に存在した山道は、北海道の歴史を知る上で貴重な手掛かりとなるが、その一部が国道や林道に利用され、寸断されるなど、すでに復元もままならない状態になっているケースも多い。しかし増毛山道は、厳しい自然環境と移りゆく道路事情により、約30キロもの延長がそのままささやぶの中で眠ってきた。多くの課題を抱えながらも、この山道が放つロマンをいかに多くの人に感じてもらうか。そこに増毛山道の未来があるだろう。(写真と地図は増毛山道の会提供)