朝日新聞
2012年(平成24年)11月13日 火曜日 道内

北の文化

北海道の山道 (上)

田端 宏
北海道史研究協議会会長

増毛山道、様似山道、猿留山道、礼文華山道……。北海道が蝦夷地と呼ばれていた時代に、険しい山を開削して作られた山道が道内各地に残り、その保存や復元に取り組む動きもある。山道は、どのような理由で作られ利用されてきたのだろうか。

18世紀末の蝦夷地は、1792年のロシア使節ラクスマンの根室来航、96~97年のイギリス船の近海調査など外国船の接近で緊張の時期を迎えていた。幕府は98年、蝦夷地の実情を知るため調査隊を派遣した。近藤重蔵らがエトロフに渡り、日本領を示す標柱を建てたのはこの時のことである。この調査で痛感されたのが道路の整備だった。重蔵は日高・様似の海岸では「夷人ノ背」に負われて難所を越え、帰路に広尾で荒天のため幾日も滞留した時にはルベシベツ―ピタタヌンケ間(約12キロ)の山道を私財で開いたという。

18世紀末、北方警備のため着手

幕府は、東蝦夷地を開発し警備体制を整えるための具体的施策の中に浦河、広尾辺りの「山越新道」の開削を挙げ、99年10月には「人馬通路」が出来たとされる。様似山道、猿留山道の開通である。エトロフ警備の強化には途中の十勝辺りの難路整備が必要と考えられたのだ。

◇◆◇

最上徳内は山道を、人足も嫌がり通る人もおらず巨費の無駄遣いだと批判したが、緊急事態の連絡に機能していた。1807年、ロシア艦のエトロフ襲撃事件の時、「急御用」注進のため久保田見達は昼夜を問わず山道伝いを駆け、箱館に注進を届けた。少し遅れて出た船による「注進」は届かなかったという。

秋田藩「増毛海岸山道之図」の一部=道立文学館所蔵

その後、対ロシアの緊張が緩和すると蝦夷地は松前藩に戻され、山道への関心は薄くなるが、幕末に欧米諸国との国交が始まると再び情勢は緊張した。特にロシアは条約交渉の中でカラフト・千島の国境画定を求め、南カラフトに陣営を構築した。

幕府はカラフト、宗谷警備のために西蝦夷地の交通路整備をすすめようと場所請負の商人たちに命じて彼らの負担で山道を開かせた。すぐに西蝦夷地一帯の陸路が全通したとされるが、それらの整備は不十分なものだった。57年に新開の山道を歩いた玉蟲左太夫の「入北記」には10のうち7までは「速功」(急造)をもとめた粗末な道だとされている。

◇◆◇

その頃に新開した増毛山道について次のような見方がある。開削以前から荷を運ぶ馬、家族と共にこの経路を北へ向かう役人の記録があり、アイヌの人々の交通路が既に利用されていて、開削とはその道の拡幅や補修だったのではというのだ。「速功」が目立つ説明にもなる。蝦夷地開発、警備がアイヌ社会のあり方に依存してきたことの表れでもある。

明治時代になり通信・連絡網の整備が必要になると、山道は改めて重要な存在になる。駅逓所開設や電信線架設の拡張時に「駅逓線路図」に山道の道筋が載せられ、1874(明治7)年に函館―札幌―小樽間の電信線が架設されると、現在の長万部町と豊浦町間の礼文華峠は保守の重要地点となった。山道は電信線保守に欠かせぬ施設となったのだ。

林顕三「北海紀行」によると、73年、舟行出来ずに山道で増毛に向かった彼らは鳥の声、草花の香りを楽しみ、人跡絶えた「幽雅」を味わいながら道を歩んだという。険しい山道に「幽雅」を感じるのは現代人が山道トレッキングを楽しむ気分に通じる。山道をとりまく自然や歴史への思いは歩く人のその地域へのつながりを深めるだろう。例えばえりも町が歴史的風情の残る山道の一部を整備し町指定文化財としている意味はそのあたりにあると思うのである。

◇

1933年、東京都生まれ。北海道教育大学名誉教授。共著に『北海道の歴史』(山川出版社)など。