増毛山道が全面復元

新たな地域資源に期待

幻の1級国道

歴史の中に埋もれていた、かつての1級国道が70年余りの時を経て昨年ついによみがえった。小杉測量設計（本社・留萌）の小杉忠利会長らが中心となり結成した増毛山道の会の執念と粘りで昨年10月16日、増毛町別苅から石狩市浜益区幌まで雄冬山の難所を越える27㌔が全線開通した。復元された山道は本年度中に国土地理院の電子地図に掲載される予定だ。

開削も復元も私費投入

増毛山道は、160年前の江戸末期、場所請負人として松前藩に代わって増毛の漁場を経営していた伊達林右衛門が開削。増毛町別苅と石狩市浜益区幌を行き来するための交易路としてだけでなく、樺太まで迫ってきたロシアに対する北方警備のための道路という軍事色も帯びていた。

事業費は、現在の価値に換算して約1億700万円。事業期間は古文書によると3カ月余りとなっており、費用は林右衛門の私費で賄われた。

その後、陸軍測量部が山道の通る浜益御殿（標高1038㍍）の頂上付近に道内一高い一等水準点を設けるなど交通だけでなく本道の地図づくりにも貢献してきた。

しかし、1941年に郵便物を交換する駅逓が廃止されると次第に使われなくなり、ささやぶに埋もれていった。転機が訪れたのは平成に入った2005年のこと。伊能忠敬の大図展が留萌で開かれ、蝦夷地の地図と共に増毛山道開削に関わる資料が展示されていた。これを見た小杉忠利会長（当時・社長）は測量技術者として「山道を復元したいというロマンに駆られた」。

一方、林右衛門の子孫で増毛山道の会の会長を務める伊達東さんも独自に山道の復元を模索。浜益区幌でスーパーを営み道内で一番高い一等水準点の発見に尽力した渡辺千秋副会長と共に活動していたが支援の輪は広まっていなかった。

この両者の思いが重なり一気に復元に向けた機運が高まる。まず07年、小杉さんは私費で飛行機を飛ばし復元に必要な航測図の作製に動く。同年8月、札幌のコンサルに航測を依頼してから雲量ゼロの日を待つが、なかなか訪れず1月9日ようやく航測に成功。初雪が近づく時期だったが雪があると撮影に支障を来す上、雲量ゼロの日はこの日以外になかった。「本当に奇跡的な1日だった」と振り返る。

暑寒の魅力を国内外に

そして08年、増毛山道の会が発足する。地域の歴史、文化を掘り起こし教育や地域振興、環境保護、山道トレッキングのスポーツ振興につなげようと活動を始めた。

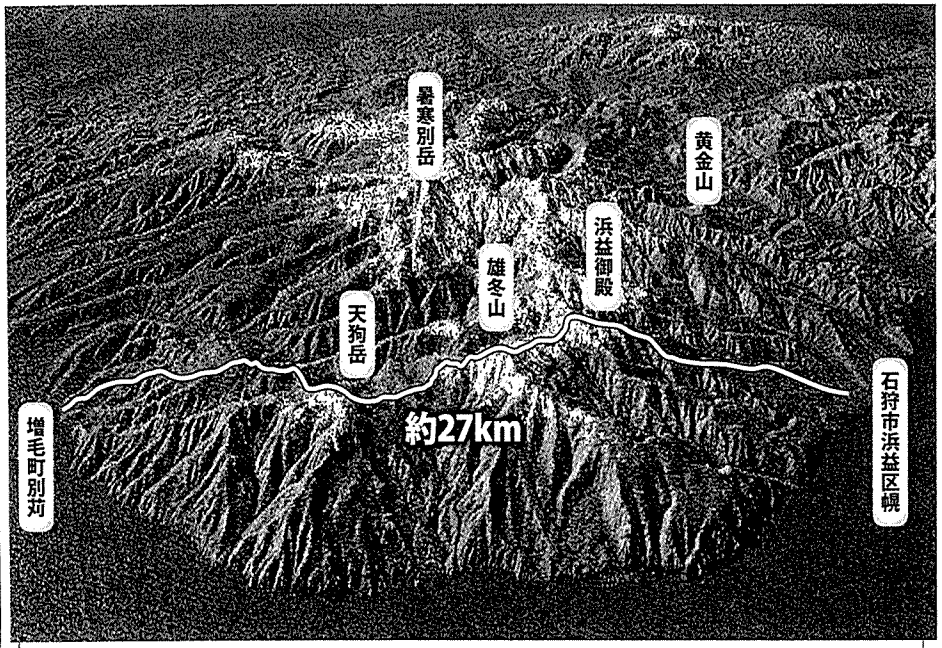
ところが山道跡地は国有財産になっていたため、「国の財産に勝手に手を加えてはいけない」と待ったがかかる。そこで小杉さんが役所と折衝をし、ようやく道有財産に変わり09年から復元が緒に就いた。

しかし、硬く、太いクマザサをかき分けながら伐開に当たることから、山道を特定する作業は困難を極めた。会員が手弁当で5月から10月までの半年余り休日を利用して進めても1日200―300㍍程度、厳しい所では100㍍がやっとという状況だった。

それでも留萌管内の建設業者や留萌振興局などの支援を受け、なんとか作業を続けてきたが、16年に入り石狩市、石狩振興局などが支援の輪に加わったことで一気に加速。

昨年10月16日、雄冬山頂上付近の増毛町、石狩市境界で最後に残った延長10㍍のささやぶを伐開。構想から足かけ10年でついに全線開通に至った。最後の伐開を終えた参加者は「まさか10年で完成するとは」など喜びをあらわにし、小杉さんは「感無量。それ以外の言葉が思い浮かばない」と達成感に浸っていた。

一方、この日の伐開に参加した石狩市の上窪健一企画課主幹は「浜益区には黄金山、巨木イチイ、千本ナラという観光資源があるが、さらに増毛山道という歴史的に見ても貴重な資源が加わった。18年には厚田に道の駅ができるが、そこを拠点にこれら資源を生かしていきたい」とし、「今後は増毛町と連携を深め、暑寒別岳エリアとして国内外に魅力を発信していきたい」と期待を寄せている。



増毛山道位置図。この山間部を人力で切り開き復元した

最後に残った10㍍区間で大人の背丈を超える硬いクマザサを伐開した

増毛町別苅―石狩市浜益区幌 難所・雄冬山越える延長27㎞

10年越しの夢を実現させた山道の会関係者。平均年齢72歳の理事、監事が中心となって険しい山を登り道を切り開いていった

西暦　謹賀新年　2017.1.1