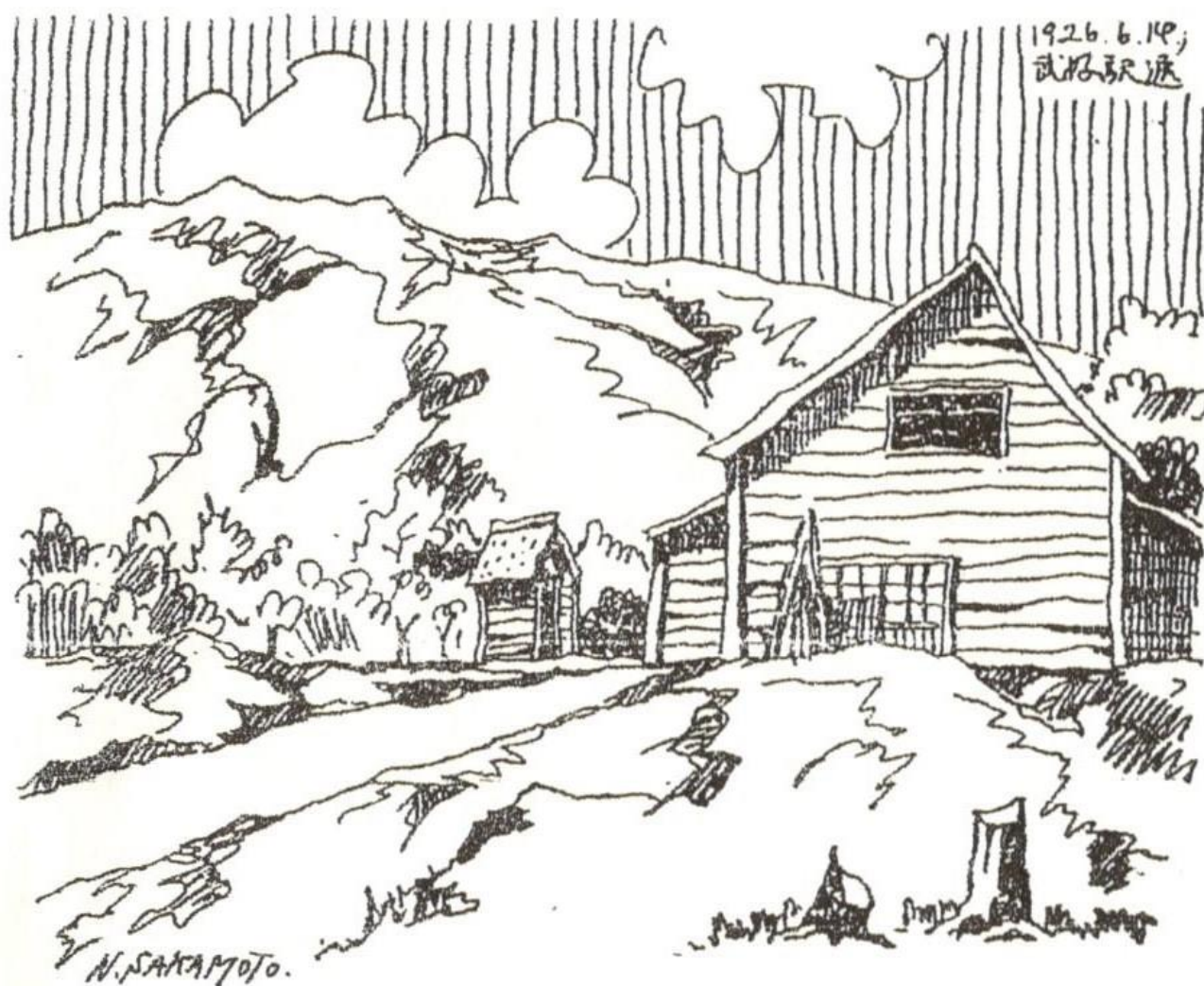


増毛山道ガイド資料

令和3年 織田達史 編集



「武好駅跡」

坂本直行氏スケッチ 大正15年6月14日

「北大山岳部々報」1号 昭和3年6月発行

NPO 法人「増毛山道の会」

目 次

1 増毛山道の概要

❶ 増毛山道概念図	1
❷ 増毛山道略本暦	2～3
❸ 増毛山道とは ❹雄冬山道と増毛山道	4
❺ 開削した人・費用・工事期間 ❻山道開削のきっかけ	4
❼ 増毛山道その後	5
❽ 増毛山道の魅力いろいろ.....	5～8
(1) 電信柱 (2) 一等水準点 (3) 武好駅通 (4) 増毛留萌旭川方面修学旅行記	
(5) 石積みの橋台 (6) ダケカンバ並木・巨樹	

2 増毛山道参考文献

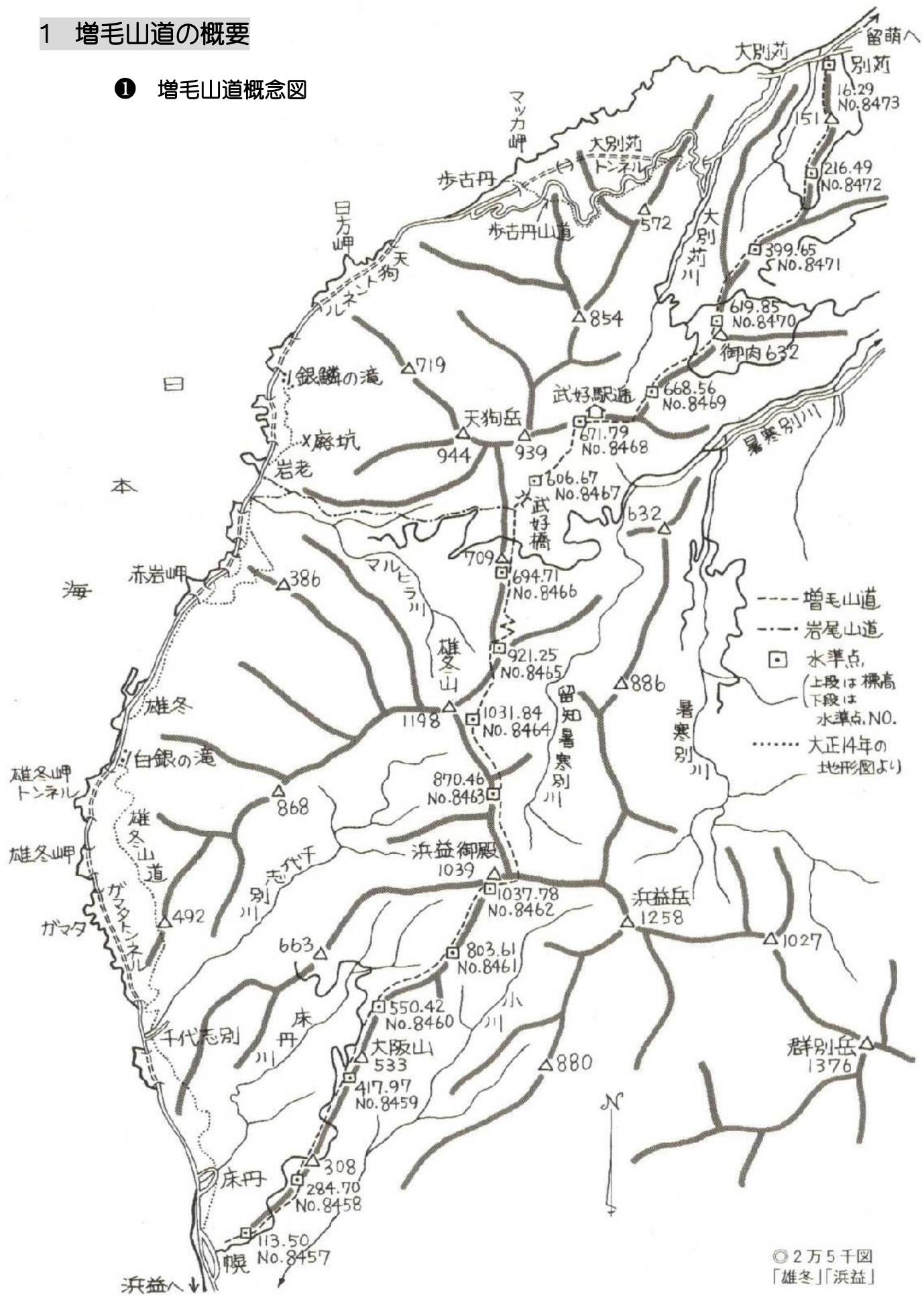
* 松浦武四郎と増毛山道 ①	9
* 松浦武四郎と増毛山道 ②	10
* 増毛山道秘話・「マシケ旅日記」	11
* 「来曼氏北海道記事」	12
* 「島めぐり」	13
* 「増毛留萌旭川方面修学旅行記」	14
* 「北海道の峠」	15
* 「雄冬山附近の山道と漁村風景」	16
* 「武好の春」	17
* 増毛山道の電信線路保守	18
* 「山と人」	19
* 民話「増毛山道物語」	20

3 増毛山道ガイドの実際

❶ 16kmコース(岩尾口～別荘口)ガイドポイント等	21
❷ 16km(岩尾口～別荘口)ガイドの実際	22～24

1 増毛山道の概要

① 增毛山道概念図



② 増毛山道略本暦

寛政 6年(1794年)	通行屋(後の武好駅遞)設けられる。取扱人は場所請負人の伊達林右衛門の自費経営とされている。 * 地元の古老が「つっこや」と呼んでいた旧武好駅遞は、古通行屋＝ふるいつっこうや ⇒ ふるつこや と呼ばれていた
安政 4年(1857年)	増毛山道の開削工事竣工。 松浦武四郎が天塩川上流の調査に向かう途中、工事中の増毛山道を見分「蝦夷地第一の出来栄え」と称賛する。 ＜丁巳東西蝦夷山川地理取調日誌・「天之穂(テシオ)日誌」＞ 天塩からの帰路、完成間もない増毛山道を歩き、ハママシケに達する「シヨカンヘツ岳を見るに、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…」＜群別岳(1376m)と思われる＞ ヲファイ峠に金毘羅社を建立し、山道中に止宿所を設けることを命じている。その位置は、通行屋のあったブヨシである。
4月 29日	新道切開二付、南部の花輪より三十五人相雇候…
7月 8日	南部より雇越人数内二十七人帰国に付…忝人前金五十疋ツツ餞別遣候。
	＜伊達家「行司諸留」＞
文久 2年(1862年)	秋田藩士水谷勝職「マシケ旅日記」を残す
明治 3年(1870年)	「人馬改所」が置かれ陸路を辿る人々に重用される。(山口藩)。
明治 5年(1872年)	増毛山道修理(土工夫約60人で2か月間)
明治 7年(1874年)	開拓使お雇い米国人技師ライマンの増毛から浜益への報告書を残す 「鹿などが造った道なら相応…」と手厳しい表現
明治10年(1877年)	^{ぶゆし}分勇師休泊所先年焼失後、池田常吉なる者仮に草小屋を構え旅人を接待するも、大雪で倒壊し「休息所」の機能を失う。
明治21年(1888年)	高崎竜太郎「北海戯作百人一首」を編集刊行
明治22年(1889年)	「忘れても行くな増毛の雪の路 けふをかぎりの命おしくば」 札幌～石狩～厚田～浜益～雄冬へと至る電信線敷設完成。 東大解剖学者^{こがねいよしきよ}小金井良精が増毛山道を越えた時の見聞を口述し、妻の喜美子(森 鷗外の妹)が筆記した紀行文「島めぐり」を残す。
明治28年(1895年)	武好駅遞設置。郵便遞送・人馬継立。駅遞取扱人は中村亀太。(明治20年説もある) ＜北海道庁事業行程報告＞
明治29年(1896年)	陸軍屯田騎軍演習が10月空知太～雨龍～増毛～浜益間踏破。 (将校5名・下士155名・馬150頭)＜北海道毎日新聞/明治29年10月28日＞
明治35年(1902年)	武好駅遞新築。敷地5600坪には畑も付き、積雪にも耐えられる床下に脚柱を付けた「高床式」で、平屋30坪ながら間口も広く、土間には「筧」も引かれ、亜鉛引鉄板葺きの近代的な建物であった。
明治39年(1906年)	増毛～札幌・小樽間に電話開通(明治37年には、練建網業者による私設の電話組合が発足していた。増毛町の電話の魁)

明治40年(1907年)	陸軍参謀本部陸地測量部(国土地理院の前身)が増毛山道沿いに17点の一等水準点を選点埋石。現在10点が発掘されている。 札幌中学校(札幌南高校の前身)の生徒60名余が増毛留萌旭川方面修学旅行(9日間)として、6月7日(4日目)雪の残る浜益区幌～増毛町別荘～増毛町を踏破。
昭和10年(1935年)	伊藤秀五郎氏「北の山(雄冬山附近の山道と漁村風景)」刊行
昭和12年(1937年)	武好駅通模様替え増築(木造平屋建てを、階下1坪と中二階4坪5合の模様替え)
昭和16年(1941年)	駅通廃止 廃止事由 創設当時八石狩支庁管内ト留萌支庁管内沿岸漁村ヲ通スル唯一ノ路線ニシテ通行者多ク本駅通所モ盛ニ利用セラレタルモ大正末期ヨリ沖合漁業及海運ノ発達ニ伴ヒ海上ヲ主トスルニ至リ陸路ノ交通ヘ其ノ跡ヲ絶チ(大正15年宿泊人3人、継立ナシ) 冬期間ニ於テノミ隅ニ部落民ノ通行アルモ駅通所ヲ利用スルモノ殆トナキ状態ニシテ其ノ利用状況ヲ鑑ミ存置ノ必要ナキニ至レリ 備 品 寝具類 15人分 什器 30人分
昭和23年(1948年)	北大山岳部部報第8号 菊池三郎他3名(4月28日～5月2日) 「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でき、雨は凌げる」
昭和24年(1949年)	北大山岳部熊野純男氏が、雪に埋もれた駅通の最後の写真を撮影する。 「もうすでに廃屋となってしまうので床下にテントをかぶって泊まった」
昭和32年(1957年)	坂本直行氏画文集「原野から見た山(武好の春)」刊行
昭和53年(1978年)	雄冬・岩尾地区電話自動化(道内最後)。自動化工事は、風雪が強く電話線の山越えが不可能のため海底線となる。この電信電話線路を守るための過酷な自然との凄まじいドラマも幕を下ろす..
昭和56年(1981年)	国道231号線全線開通(同年12月19日雄冬岬トンネル崩落・再開通は2年後)
平成 4年(1992年)	国道231号線通年通行
平成20年(2008年)	「増毛山道の会」発足(12月)
平成21年(2009年)	復元へ向け伐採作業開始(9月21日)
平成22年(2010年)	NPO法人化(5月)
平成28年(2016年)	「増毛山道」復元完了(10月16日)・国民の祝日「山の日」制定
平成30年(2018年)	「増毛山道と濃昼山道 ごきびる ～近代化に先駆した開拓遺産とその再生～」が北海道遺産に選定される。

③ 増毛山道とは …

増毛町別荘から石狩市浜益区幌に至る全長約28kmほどで、最高点も1038mの暑寒別連山の西側に開かれた馬も通れる山の中を通る道です。

登山道とは、一味違い山腹の森の中を歩き、ゆっくりと高度を上げ、眺望よりは風や日差しから旅人を守るように作られている江戸時代後期の山の道です。

この時期、蝦夷地各地で開かれた山道の中で、最もよく当時の姿を留めているばかりでなく、その後に設置された明治期の電信柱・1等水準点・駅迹(跡)・石積の橋台などの遺構が歴史的な景観を形づくり北海道らしい道路遺産です。

④ 雄冬山道 と増毛山道

雄冬山道とは、雄冬と千代志別を結ぶ海岸沿いの道です。海浜に散在する村落間の連絡と交流を主目的とした、自然発生的な踏み分け道程度のものでした。

明治26年から27年にかけて、雄冬・千代志別・床丹・幌間の延長約9.6kmの開削工事が実施され、道路として完成してます。

険しい山中を歩く増毛山道よりも通行が簡単だったので、雄冬～千代志別はほとんどの人が雄冬山道を歩き、増毛山道は増毛と岩尾をつなぐ部分だけが利用されるようになりました。

⑤ 開削した人・費用・工事期間

今から165年前の安政4年(1857年)に、マシケ場所を請け負っていた商人伊達林右衛門が江戸幕府の命により自費にて開削した。工事費(濃昼～増毛間)は、1,310両が投じられた。諸説あるが現在の金額に換算すると、1両＝13万円で計算すると1億7030万円余りに相当します。

山道開削の命が下るとすぐに、秋田県花輪から山道開削経験者35人、地元のアイヌ人とニシン漁が終わった出稼ぎ者を雇い入れ山道の開削に着手した。

増毛側、浜益側の両側から開削にあたり、浜益方面は5月16・17日頃から取り掛かり6月13日までの56日間ほどで工事を終えた。増毛方面は、5月下旬から7月中に終えたと記録に記されている。

※ 山道の開削期間については諸説あり、安政5年の7月に完成したとする説や、安政3年から既に工事が開始したとの説もある。「増毛山道の会」では「北海道道路史」の記述に従い、安政4年5月から7月までを工事期間としている。

⑥ 山道開削のきっかけ

増毛から浜益へと続く海岸線は、雄冬岬(当時の西蝦夷地三陟岬⇒モッタ岬・神威岬・雄冬岬)に代表されるように急峻な断崖が続く地形で、陸路の通行のすべはなく、専ら海路に頼る陸の孤島であった。

漁場(追いニシン)の北進に伴う移住者は、冬期は勿論お盆を過ぎれば雄冬岬を越えての船での輸送は、海難も多く、船や荷物喪失のリスクが高かった。

気象条件に左右される海上交通への信頼がおけなかった時代だけに陸路の開削に執着した。

それに加え、ロシアが南下政策を推し進めており、樺太を挟んで日本と緊張状態にあった。幕府にとって蝦夷地最北端の宗谷までの大量の物資や兵員輸送、情報伝達などの迅速化のための陸路の整備は重要な課題であった。

このような背景をもつ増毛山道は、漁場間の往来・輸送や連絡を容易にする目的と同時に、対ロシアを想定した北方警備という重要な役割を担っていたのです。

⑦ 増毛山道その後

和人の定着が進み、生活消費物資の需要も高まって商業活動も盛んになったが、増毛山道は峻嶒危岳で旅人の斃死も多く、冬は膨大な積雪に覆われて往来は途絶した。仮に増毛山道を抜けても、浜益の送毛山道、続いて濃昼山道が待っていて厚田まで陸行するのは至難の業であった。そのため、船の便に致し方なく頼るようになり、山道もニシン景気に沸く陸路として行商人や郵便通送人などの一部の者が利用するに過ぎなくなった。

明治時代には、鉄道の開通、近代的な船舶による大量輸送、内陸部の農地開拓の進展等により、増毛山道の通行量は一層激減する。

更に昭和16年に駅通は廃止されるが、増毛山道の岩尾分岐から海沿いの岩老の集落に出る支線は、増毛～岩老～雄冬間の定期船が時化で欠航した時は、中学3年生の高校受験や選挙の投票箱の運搬や、また急用で雪の山道を越えるなど、陸の孤島の集落の生命線を確保するための道として機能した。

昭和56年国道231号線の開通で、往来がほぼ途絶え笹藪に埋もれてしまう。が、増毛山道は復元されました。国民の祝日「山の日」の制定や、折からの健康志向ブームと相俟って歴史的文化的な価値を持つ山歩きやトレッキングなどを楽しむ人は増えてきている。

江戸時代の古道の歴史を感じつつ豊かな自然の中を歩く楽しさに加え、1等水準点や駅通痕跡、電信柱、石積みの橋台遺構など貴重な歴史遺産を、多くの人達に知ってもらい、増毛山道の魅力発信につなげたい。きっと、増毛山道を取り巻く自然や、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……何とロマンを掻き立てることだろうか！

⑧ 増毛山道の魅力いろいろ

(1) 電信柱(明治22年敷設・今から133年前)

- ⇒ 電信線の電柱<電信線は電報などをやり取りするもので、電話とは違います。因みに電話の開通は、明治39年です。が、明治37年には鯉建網業者による私設の電話組合が発足していた、増毛町の電話の魁である>
- ⇒ がいし 碍子 <電線を絶縁し、電柱の腕木^{わんぎ}などに固定するための陶磁器製の器。佐賀県の有田焼の香欄社^{こうらん}のマークがある>
- ⇒ 電信柱の姿 <「形あるものは、いつかは自然に還る」の言葉の通り、山道に今でも残っている電柱はいろいろな姿形を見せてくれる。苔むし朽ちた柱・熊にかじられたり爪をたてられたり、雪害対策のため2本の短い柱で挟んで補強された柱、切れて垂れ下がっている電線等々>

- ⇒ 過酷な試練 <山道別対口近くの熊野山神社(昭和50年頃倒壊)の境内には庚申塚と殉職の碑(通信工員 三上惣作氏 昭和14年1月8日)の台座のみがある。冬の日本海のすさまじい風と雪の中での出来事と思われます。電信電話線を守るため過酷な自然との凄絶な闘いも、昭和53年海底ケーブル敷設で幕を下ろしました>

(2) 一等水準点(明治40年・今から115年前)

- ⇒ 陸軍参謀本部陸地測量部(現在の国土地理院の前身)が増毛山道に17点の一等水準点を埋設する。現在10点発見されている。その頃の1級国道には約2kmおきに埋設されている。北海道には、2,400点埋設されている。
- ⇒ 地図を作成するためには、高さの測量(水準測量)と位置の測量(三角測量)の2種類の測量が当時必要でした。水準点は高さの基準点で海水面を基準に求められます。<現在は、GPS 対応の電子基準点に切り替えられている>
- ⇒ 北海道でその当時一番高い位置にあったのが浜益御殿頂上付近(1038m)です。因みに一番低い位置は、別海町(風連湖の畔)の0.6165m です。
- ⇒ 標石(目印になる四角柱の石)は、愛知県三河産の花崗岩で1辺が24cm・高さ90cm・重さ約139kgです。特徴ある出べそのような丸みのある突起と周りがある4個の保護石が発見のポイントです。この重い石の四角柱をどんな方法でこの高さまで運びこんだのでしょうか・・・正確な地図を作ろうとする人達の意気込みが伝わってきます。

(3) 武好駅遞

- ⇒ 駅遞とは、郵便物を運ぶ^{ていそうにん}遞送人が増毛方面と浜益方面の二方面からやってきて、この駅遞でそれぞれの郵便物を交換してからまた戻っていくという使われ方をしていました。交通の要所であったので、旅人の「休み処」や「宿泊処」などとして利用された。
- ⇒ 駅遞は、明治35年の新築時は、大雪に備えて脚柱を付けた高床式で、平屋30坪ながら間口も広く、土間には「^{かけい}簀」も引かれ、亜鉛引鉄板葺きの近代的な建物であった。<昭和12年に階下1坪と中2階4坪5合の模様替え増築する>
- ⇒ 昭和16年駅遞廃止。
- ⇒ 北海道の山岳会のパイオニア的存在であった北大山岳部は山岳部創設の昭和初期からこの武好駅遞をベースにして増毛山群に数多くの足跡を残している。北大山岳部の部歌の第1番の歌詞に「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」とある。
- ⇒ 北大山岳部熊野純男氏が、雪に埋もれた駅遞の最後の写真を撮影する。
「もうすでに廃屋となってしまうので床下に TENT をかぶって泊まった」
<昭和24年>
- ⇒ 武好駅遞の遺物探し
・ビール瓶・焼酎瓶・使用目的不明の瓶・破損した鉄鍋・茶碗のかげら模様替えの際に使用されたボルトとナット・碇子 等々
ビール瓶の凸文字 → 大日本麥酒・DAINIPPON BEER・NIPPON BEER
サクラビール・SAKURA BEER・KOTOBUKIYA BEER...
※ 水汲みに降りた場所の『駅遞の沢』の源流も面白い

⇒ 作品中描かれる武好駅通

*「北の山」 伊藤秀五郎 著 昭和10年出版 梓書房

「雄冬山附近の山道と漁村風景」＜日本山岳会発行「山岳」に掲載（昭和6年）＞

「北海道の峠」＜日本山岳会発行「山岳」に掲載（昭和6年）＞

- ・ 北大山岳部創設者の一人で、武好駅通に泊まりサマースキーに熱をあげていた青春の思い出が偲ばれる一方、寂れゆく増毛山道に思いをはせる。名文である。

* 画文集「原野から見た山（武好の春）」 坂本直行 著 昭和43年出版 朋文堂
昭和50年再版 若溪堂

「武好の春」＜札幌第二中学校山岳旅行部報「ヌタック」に掲載（昭和4年）＞

＜ヌタック→ヌタクカムウシュペ（大雪山）・札幌第二中学校→札幌西高校＞

- ・ 武好駅通取扱人中村亀太爺（当時61歳）がリアルに描かれていて面白い。アイヌネギの強烈な臭いにへきへきしている姿が微笑ましい。当時の駅通の建物や取扱人の仕事内容も描かれていて参考になる。

(4) 「増毛留萌旭川方面修学旅行記」（明治40年）札幌中学校（現在の札幌南高等学校）

⇒ 札幌中学校「学友会雑誌」第18号（明治41年3月）に生徒60名余りが、修学旅行として6月7日（4日目）残雪の浜益区幌～増毛町別荘を踏破する様子が記録として残されている。＜藤学園大学講師矢部玲子氏提供の資料による＞

⇒ 朝7時に幌を出発。残雪の残る増毛山道を濃霧に苦労しながらも夕方5時に別荘に着く。6時半過ぎ増毛町弁天町伏見旅館に宿す。

⇒ 修学旅行日程 明治40年6月4日～12日（9日間）

4日 札幌～厚田 5日 厚田～浜益 6日 浜益～幌 7日 幌～増毛
8日 増毛～留萌 9日 留萌～北竜 10日 北竜～旭川 11日 旭川滞在
12日 旭川～札幌

⇒ 日露戦争（明治37～38年）直後の旧制中学生達の士気昂揚が伝わる修学旅行記

(5) 石積みの橋台（橋の両側を支える仕組み）

⇒ 旧武好橋や岩尾側に橋を支える苔むした石積みの遺構がある。雪崩で木の橋が流されないように、また水量を考慮して、沢の上部でもなく下部でもなく絶妙のポイントに架けられています。先人の経験を活かした知恵に感心させられます。

⇒ 江戸時代から明治にかけてニシン製品の一部は、「ドサンコ」を連ねて、それぞれの背に荷を左右に振り分け、馬鈴を響かせながら、山道を運んだ。ニシン粕一俵は正味90kg詰めであったから、「ドサンコ」一頭で180kg運ぶことになる。

⇒ 今だと「たかがニシン」と思えなくもないニシンが、何故それほどの景気を蝦夷地の西海岸にもたらしたのだろうか・・・・・・

最初にニシンの価値を高めたのは、近畿から西日本の農村で勃興した「綿花の栽培」だった。当時の衣服は、上流階級が「絹」、庶民は麻やコウゾ、シナノキなどの植物繊維が使われ、保温性も低く風邪を引いての死亡率も高かった

当時の農村では、「干鰯」(イワシの乾燥肥料)が使用されていたが、ニシンの乾燥肥料である「ニシン粕」(鰯粕)が登場すると、イワシより効果が高く綿の収穫量も増加する。服装改革を蝦夷地のニシンが成し遂げたのである。

食糧資源としてのニシンは認識も実態も一変し、金肥(金で買う肥料)として北前船の流通ルートに乗って全国に広まり、価格も騰貴し大きな富をもたらした。明治時代にあつては、生糸生産に欠かせない「桑」の栽培にも多用され、生糸輸出から近代化への道を進めた日本の富国強兵策を下支えした。

また、戦中・戦後の食糧難の時代にあつては、貴重なタンパク源として重要な役割を果たした。

馬鈴を響かせ何頭もの「ドサンコ」の列が進んでいく・・・小さな小さなニシンの大きな大きな働き。増毛山道に架けられた木橋を眺めながら、「されどニシン」の大河ドラマを思い描いてみてはいかがでしょうか。

(6) ダケカンバ並木・巨樹

⇒ ”山の神さま“が盆栽づくりを楽しんだかのような捻じ曲がったダケカンバの並木。風雪に耐え、山道を見守ってきたかのようなようです。足を柔らかく包み込んでくれる山道の優しさを靴底に感じながらのこの光景は、正に至福の境地を味わえます。

⇒ 背丈を越す太い「根曲り竹(チシマザサの別称)」の藪の間の刈り分け道。山道復元に向けて、この猛烈な藪の中で悪戦苦闘しながらも道普請をやり遂げた精鋭達の姿を想像してみてください。

⇒ ウダイカンバ(樹高約22m・胸高周囲長339cm・直径約107cm)の推定樹齢は160年(針穿孔により年輪カウント)といわれ、増毛山道開削の頃芽吹いたと推察されます。増毛山道を優しく見守り続ける「マザーツリー」と呼んでいます。

⇒ ミズナラ(樹高約20m・胸高周囲長520cm・直径約159cm)の推定樹齢は、5~60年といわれ、増毛山道とアイヌの人達との結びつきを重視し、アイヌ語ではミズナラを「^{ペロ コムニ}pero-komuni<ペロ(果実)のなるナラ>」と解釈され、「ペロコムニのファザーツリー」と呼んでいます。どちらも岩尾分岐にあります。

2 増毛山道参考文献

松浦武四郎(本名 竹四郎)と増毛山道 ①

弘化2年(1845年)第1回の蝦夷地探検から安政5年(1858年)までの14年間に6度にも及ぶ蝦夷地探検を行い、その都度詳細な日誌を残している。その中で道路開削の必要性和松前藩の無策ぶり、場所請負人のアイヌに対する横暴ぶりを述べている。新政府で開拓判官に任じられるが、新政府のアイヌ政策に同調できず辞職。北海道の名づけ親。

「蝦夷日誌」巻之八 弘化3年(1846年) 松浦 弘

武四郎の二度目の蝦夷地踏査記録の一部。マシケ地方の状況を詳細に記した資料としては、最初のものである。この探検の見聞から、蝦夷地道路開削の必要性、道路開発の具体的方法等を安政3年箱館奉行所に意見書として上申している

＜新增毛町史 P-942＞

「丁巳天之穂(テシホ)日誌」巻の一・十四 安政4年(1857年) 松浦 竹四郎

武四郎が石狩上流地帯(この時の紀行が「石狩日誌」として残っている)の調査を終え、石狩に帰着し、丁度西蝦夷地の調査にきていた箱館奉行一行(堀^{ほり}利熙^{としひろ})に会い、道北の天塩川上流地帯の調査を願出、6月2日(陽暦7月22日)堀奉行一行とともに石狩を出発し、船でホロマリ(現在の増毛)に4日に着く。堀奉行一行は、秋田佐竹藩の陣屋へ視察、武四郎は案内のアイヌ(土人惣小使トンケ)一人を連れて当時工事中の増毛山道の見分に出かけた。(巻の一)
＜和人がつけたアイヌの位 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)＞

「新道、上がり懸るに巾二間より三間、広き処にては四間位にも切払有しが…其道の見立方の宜敷、且アフタ辺の道の出来方とは大なる相違の趣を、郷(堀奉行の用人)某を以て奏す。実に此山道たる、此度の御処置大一の大切なりしが、又御処置中第一の出来と存候ひける也。…」

この後武四郎は陸路天塩へ向かい、再び増毛に戻ったのが7月2日である。完成間近かの増毛山道を通してハママシケ(浜益)に達している。(巻の十四)

「ショカンヘツ岳を見るに、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。…」＜群別岳(1376[㍿])と思われる＞

「先夏分は一日にて随分宜敷。然し山中一ヶ所止宿所取建無之候はでは…金毘羅社にても建立いたさば額面にても寄附仕候申置も…」とヲファイ峠に金毘羅社を建立し、山道中に止宿所を設けることを命じている。その位置は、通行屋のあった「ブヨシ」である。

この日誌は、「^{ていし}丁巳東西蝦夷山川地理取調日誌 上」による。

＜新增毛町史 P-955＞

「定本 松浦武四郎 下巻」

安政5年 250日をかけての6度目の最後の蝦夷地探検。この時増毛山道を通った記述は、「六月十一日。小使トンケ、番人召連れ山道通行。ハママシケヘ夕方着す。サニトキヘ酒遣す。樋野恵助同宿す。」とあるのみ。

松浦武四郎（本名 竹四郎）と増毛山道 ②

「西蝦夷日誌」五編（浜増毛）・六編（増毛） 文久4年（1864年） 松浦武四郎

武四郎の蝦夷地踏査の時の日誌等に基づき、後年一般向けに編集・出版（木版）した地誌。本内容は、吉田常吉編「蝦夷日誌（下）～西蝦夷日誌～」にも収録されている。

「（前略）…ヲファイ岬は蝦夷地第一の嶮岬にて、往昔より九里八十間の間波浪強敷故、九月中旬より通船難く、是が為に如何なる非常の事たりとも其注進を滞する事有て、只山獺の土人のみ山脈を知て通行するよし。依て浜増毛は南にアイカフ岬、コキヒル岬の難あり、北ヲファイ岬の中間故、暮秋より仲春迄は離島に在る如し。故早々此山道を開く可しとの事にて、増毛場所支配人黒澤や直右衛門思を起し、松前領及部村作右え門、幾次郎其筋見立、出稼孫三郎、興助、外土人乙名シカノスケ、脇乙名シヨウカタ、平土人アワサシ、増毛乙名トンケシロ等、堅雪中其筋に目印して、安政丁巳（4年）5月18日鉞（まさかり）を入、閏月より六月十三日迄、出稼人の帰るを残らず頼み入、切開き候事、一方ならざるの功業なり。余閏月九日此地見分として越、翌午七月十日出来の為に見分

＜新增毛町史 P-1085＞

「按西雇従 松浦竹四郎日誌」巻の十一 安政3年（1856年） 松浦竹四郎

安政2年蝦夷御用雇に任命された武四郎が、翌年蝦夷地を踏査し、同4年その結果をまとめて上申した「蝦夷地廻浦（かいほ）日記」の一部。

5月13日雨竜川口を出発しイタイベツ川筋を遡ってルチシ峠を越え、ヌフシャ川筋を下って日本海岸のヌフシャに出、北に向かう。このルートは「ヌプシヤ越」と呼ばれ、現在の道々増毛稲田線に近い。ヌプシヤ越を詳細に記した記録として価値が高い。「…桃花魚多きよしなるによって、五、七寸位のものを纔時に百尾斗も釣り来り…樺の皮にて曲桶を作り、是にて汁を煮、また湯をわかし等致し…惣て夷人は、火を燃し候事は種々工風有て至極上手なるもの…」

「十五日。…夜中熊多く此辺り来りし足跡多く有りしが、定て喰物の残りにても探し来りしならんと覚える。」

＜新增毛町史 P-947＞

北海道の命名

明治2年に、「北加伊道」「海北道」「海島道」「東北道」「日高見道」「千島道」の候補から「加伊」を「海」と変更し「蝦夷地」の呼称から「北海道」となる。「カイ」とは、「アイヌ民族は、自分達の土地をカイと呼ぶ」「この国に生まれた者」の意がある。

「北海道」の「道」は奈良時代からの区分で、都に近い五国を畿内（山城・大和・河内等）それ以外を七道（東海道・東山道・北陸道・山陽道等）に分け、「道」には「国」があった。（東海道には、三河国、遠江国・駿河国等含まれる）「五畿七道」の「道」は、国を幾つも含む広い地域の事。江戸時代の五街道の東海道の「道」とは異なる。

増毛山道秘話 （前「増毛山道の会」会長 伊達 東氏 話題提供）

松浦武四郎が安政4年に完成直前の増毛山道を訪れた時の一奇談として、大正14年6月北海道庁発行河野常吉編「北海道道路史」に次ぎのような話が残っていると記されています。

「阿冬山道（増毛山道のこと）の開鑿に就き茲に一奇談あり。この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、双方その持ち場の少からんことを望み、中間12町（約1.3km）余りの地につき境界の論争生じたり。このとき函館奉行所雇吏松浦武四郎見分に赴き謂いて曰く、山にて12町の持ち主なき所を生じたらんには濱においても同様持ち主なき所あらん、早速その12町の山と濱とを官へ上納すべし。官に於いてはさらにその濱を処分し、その漁業運上をもって山12町を開鑿せんと。これをもって両場所支配人大いに驚き12町を互いに折半し各々之を開きたり。」

これは増毛山道の増毛側を黒澤屋直右衛門組が雄冬山へ向かって切り進み、浜益側を松前町上及部村の作右衛門組が浜益御殿山を越えて切り進み、丁度雄冬山直下付近で出会うように予定されていたが思惑違いで作業が中断していたためと思われます。この思惑違いの根本は、増毛領と浜益領の境目が海岸線でははっきり決められていたが内陸でははっきりと決めておらず、地元アイヌの決め方に依存していたからだと思われます。

もしこの話が本当であったとしたら、今の雄冬山の頂上付近で起こった事件と思われ、松浦武四郎の大岡裁きとして記憶しておいてもよさそうに思います。

「マシケ旅日記」 秋田藩士 水谷勝職 文久2年(1862年)

「此所より野はなし馬也。口輪なし。踏なし也。是より向々蝦夷地マテ野はなし馬と心得へし。馬の能事土馬同様也。言ト息三、四る位走る事、大丈夫也。此峠、下り半道位、静にのり、夫より海きわレ為走候所、忒り余り走通し、一向汗かか須。感心いたし候。」

※蹄鉄をつけない。轡もくわえない土馬が2里も疾走して汗をかかないのは不思議だ…と書いている。

「早朝より出足。荷物舟二而遣候事二上松家来言人、御小人、多七言人残置、出足。海岸三リ位二して山江登る。此道、蓬きに笹原細道なり。或ハさしとり、背丈余高し。」

※荷物は舟で送ることにし、身軽になったの旅装だが、この山中を踏破しなければならぬのか、と思うと気も重くなる。蓬（オオヨモギ）、さしとり（オオイタドリ）、笹竹（チシマザサ）が生い茂り、背の低い馬に乗っていると体に覆いかぶさってくる

「此辺、熊多しといふ。忒人や言人ハ、此道ニレ不行。今歩行候様な足跡たんと有レ之。三里四方の山辺、熊の言万も居と蝦夷より聞也」

※増毛山道は熊の生息地としても知られていた。往時の旅人を恐れさせた人食熊の出没もあった。三里四方に一万頭というのはオーバーな密度としても繁殖地としては有名である。

「来曼氏北海道記事」

～開拓使鉦山技師長ライマン(米国人)調査報告書・明治7年～

増毛駅は一大村ノ如ク、札幌ヲ出発シテヨリ小學校ノ設アルハ、此地ヲ以テ初メトス。広尾駅ヨリ根室、宗谷、天塩、留萌ヲ経テ、増毛ニ至ル海岸ノ全部ニ、學校ノ絶テナキハ、実ニ施政ノ宣ヲ得ザルナリ……

十月十一日ハ、雨模様ナリシカトモ、山路雪ノ為メニ、障碍セラレザル前、彼有名ナル増毛山ヲ越エント、急ギ出発セリ。時ニ寒風膚ヲ裂クノミナラズ、風波モ甚ダ荒カリシナバ、海路二由リ増毛山ノ裾ヲ続リ行クコト能ハズ。故ニ浜増迄、二十四英里(九里六分)間ヲ騎行セリ。……余輩、最高峯ヨリ降ル七百尺ニシテ、一ノ山背ノ端ニ至リ、夫ヨリ又海面上三千七百尺ノ処ニ登レリ。是路筋ト余輩ノ左側ニ、雪ヲ載キタル増毛山トノ間に方リタル、一峯ノ頂ナリ。其峯ニ対シ、大約七百尺許下ナル山間ハ、勾配較平準ナルガ故ニ。其処コソ、真に通路ヲ築クベキ所ナラン。終ニ浜増毛ノ村駅ナル旅館ニ達セリ。余ハ是日午前七時頃ニ出発シ、途中ニ於テモ、食事且、休憩等ノ為メニ止マルコトヲナサズリシカバ、午後五時ヲ過ルヤ否、其駅ニ達シタリ。而ルニ、他ノ人殊ニ旅具ハ、深更迄着セザリキ。……

今日経過シタル経路ハ、大抵鹿ノ作リシモノナラン。若シ、山羊或ハ鹿ノ集リテ作リタル路ナラバ、相応ノコトニテ、決シテ此獸類等ノ恥辱ニハアラザルベシ。仮令火薬ヲ以テ、岩石ヲ破裂スルヲ知ラズ。且鶴嘴或ハホソツキ鑿ヲモ用ヒズシテ、唯手ヲ以テ瓦礫ヲ取棄タリトスルモ、人間ノ建築トハ思ハレ難シ。……斯ク築道の宜シキヲ得ズシテ、野蠻風ナル、実ニ百千ノ足ヲシテ、無益ニ嶮路ヲ攀シムルト云ベシ。且勾配ノ較平等ニシテ、開キ易キ山間アルニ、故ラニ遙カ高キ山嘴ニ沿ヒ、不絶登降スル様ニ路ヲ築キタルハ、解セザル所ナリ。……

<「新增毛町史」P-994>

ベンジャミン・S・ライマン

開拓使の雇いアメリカ人で、地質測量鉦山技師長として北海道の地質・鉦床調査を実施し、鉦山開発の基礎を築いた。明治7年に増毛山道を増毛から浜益へ通った調査報告書。人間の造った道とは思われない、鹿などが造った道ならば相応、と手厳しい表現で記し、さらにはいたずらに浜益御殿などの高い所を通らずともよいものとしている。

ライマンは朝7時に増毛の宿を発ち、浜益に到着したのが午後5時を過ぎていた。10時間近くを要し、しかも他の者達や旅具等は深夜になってやっと到着したという難路であった。

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、いと恐ろしき道なりとて、通ふもの少く、皆舟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、舟出ですとことわりぬ。

我はさる事聞て、いたづらに日を過ごすべきならねば、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、馬に乗りしかしら埋むばかりなるが、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、所々に廉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掘起し、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、石の下なる蟻を食ひ、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、かよう人少きなり。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、にわかにいと恐ろしくなり、笹の葉を風吹渡るにも、熊出て来しにはあらずやと、心をまどはしぬ。

されど、熊も人見る度に必ずそこなふものならず、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わせ、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わず、といへる少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、丈ひくくをかしき姿したる五葉の松所々立てり。

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つ。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、海に向ひ他の処と通ふは船にてのみなれば…

< 原典は、小金井良精著「人類学研究」(昭和3年発行)の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 > 「増毛町史」P-838

こがねいよきよ
小金井良精

東京大学医学部卒業。東大人類学教授。我が国の解剖学の先駆者。アイヌの骨格の研究に着手。

小金井喜美子

森鷗外の妹。翻訳家・小説家・随筆家・歌人として知られた才女。

「増毛留萌旭川方面修学旅行記」

～札幌中学校(札幌南高校の前身)「学友会雑誌」第18号・明治41年3月～

多年人跡たえ寂寞人の臚を寒からしむる北海道第一の嶮俊、増毛山道の横たはるに非ずや。然れども搔くも苟くも心に蓋世の英雄を畫き、氣山海をも呑まんずる北海の健男子たる我等いかでかこれしきに屈せん。然らば北海男子衝天の意気とはそもいかに。

6月7日(4日目) 幌一増毛

昨夜より怪しかりし空は愈々ふり出して、陰雲増毛山をとざし、肅々たる響きは一しほ今日の旅程の困難を思わしめぬ。六時半朝食を終え、七時整列…直ちに出発木切れを拾ひて杖となして進む。丈に餘る熊笹は露こぼれて不快實にいふべからず。笹を排して進む中に、彼方此方積雪を見はじめぬ。手にとりて喫しつつ進めば南は既に疾く止みて、仰げばただ霧深く立ちこめたり。道は盆急となり、積雪次第に多くなりて、其上に兎糞の無数に散在せる。如何に多くの兎の棲めるかを思はしむ。九時頃には海拔二千尺位も登りぬ。新芽の漸く出たるが如き白樺の偃々として緋れる中に、緑深き五葉の偃松生ひ交りて、漸く高山植物帯に入れり。何れの木も上に伸びずして、地上を匍えるのは一の奇觀なれども怪しむに足らず。未だ時刻早けれども辨当を下す。空腹をみだし勇を鼓して進めば、一面皚々たる白雪玻璃板を重ねたるが如く輝き、一同試に腰をおろせば、下り坂の事とて足にて蹴らざるにも、忽ち一瀉千里の快速力にて下りゆく。其愉其快しかも三千尺の高峰にての事なれば、殊に其快到底筆紙の寫すべきにあらず。……

愈々進み又も熊笹をかきわけかきわけ、岩根に足をかけのぼり、雪をわたりて進めば辛うじて頂上に達す。海拔三千八百餘尺の山頂に於て、殊に四邊降り埋めたる皚々たる白雪其中に座して、四方を睥睨する。何等の壯ぞ、何等の烈ぞ、身は恰も連ねた鶴鰲に座せる仙界の人の如し。しかれども此の快此の樂は變じて不安の念となりぬ、疑惧念となりぬ、四方は濃霧とちこめ道を失ひて、今や一步も進む能はず。しかりといひて退くことも能はず。……

折しも天の憐み給ひしが、漸く濃霧拭ふが如く散じ去りて、遙か右方に一縷の途を発見しぬ。……進み行けば駅丁あり。尚四里なりといふ。空腹甚だしく慄ぶが如くにおり、粘土にて糊の如き道に屬々倒れんとせしが、辛うじて五時頃別荘に達しぬ。急ぎ店に入りて空腹を充たし、小学校にて一同整列、午後六時半頃増毛弁天町に着し、伏見旅館に宿す。

＜ 藤学園大学講師 矢部玲子先生提供 ＞

明治40年6月4日～12日(9日間)の日程。参加生徒60名あまり。

6月4日	札幌～厚田	5日	厚田～浜益	6日	浜益幌	7日	幌～増毛
8日	増毛～留萌	9日	留萌～北竜	10日	北竜～旭川	11日	旭川滞在
12日	旭川～札幌						

日露戦争直後(明治38年終結)、当時の旧制中学校生達の士氣昂揚が伝わってくる旅行記。

「北海道の峠」

～ 伊藤秀五郎 著「北の山」(昭和10年発行)より ～

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。一つや二つは有りさうな気がする。それで地図を調べてみると、無い。いくら探しても一つもない。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る濱益御殿の頂でも、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。いったいに北海道の西海岸は断崖に富んでみて、時には数里の間も続いてみる。雄冬から濱益・厚田・石狩に至る間の、雄冬山道・送毛山道・濃昼山道などは、何れもかうした断崖を迂回して、村落と村落とを繋ぐための道であった。尤も、漁村の衰微とともに、現在では、それらはすでに全く淋しい山みちと変わってしまつてはゐるが、漁村の繁栄した頃には、おのづと活気を漂はしてみたであらう。そしてそうした山道の中では、この増毛山道は最も高く、距離も遥かに長い山道であった。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、そのむかしの旅人や村人達にとって、如何に難所であったかは、想像に難しくない。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、全く跡方もなくなつてゐる。

この山道のことに就い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つてみたことが、今完全に廃道となつて了つ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こさせるのである。或る年の五月に、山はまだ大方残雪に被はれてみたが、ただ一人で、武好の方から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、想い浮かべない訳にはいかなかった。

(昭和5年9月)

伊藤秀五郎

横浜生まれ。昭和4年北海道帝国大学農学部生物学科卒業。農学博士。詩人。

北海道学芸大学教授・北海道教育長・札幌医科大学教授・札幌静修短期大学学長等を歴任。

日本山岳会会員となり理事・評議員・北海道支部長等を歴任し名誉会員に推薦される。

主な著書に「風景を歩む」(詩集)・「北の山」「北の山 続編」「山の風物誌」(詩集) 等

その武好^{ぶ よしえきてい}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、冬には深い雪に埋もれ、夏ならば輝く熊笹の波につつまれて、ぽつねんと一つ淋しく建ってゐる増毛の先の別荘^{べつそう}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家だ。地形図に載ってゐる武好橋から先の増毛山道といふのは、いまは深い熊笹に蔽は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、道はあっても人の往来は極めて少い。雄冬と増毛から毎日一回、通送人がこの駅通で落ち合って、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ゐるほかは、たまたま増毛の町に用足しに出た村人が立寄るくらゐのものである。泊りの客となれば尚更だ。山路の夜に迫られて、泊ることを余儀なくさせられた貧しい行商人が、落魄^{らくはく}した旅芸人か、さもなくば私達のやうな気まぐれな旅行者が、時たま薄っぺらな手帖の旅客名簿に某年某月と鉛筆の跡を残して行くばかりである。そして、いまだに文明的な交通網から取残された、静かといふよりは寧ろ寂しいその山路と、じっくり調和した昔造りの駅通の建物は、駄馬の背をかりて、駅通から駅通へと泊って行った北海道の昔の旅の風習などを、おのづから思い出させる。恰も僻陋^{へきすう}な山奥の寒村に伝え遺された伝説や民話のやうに、そこに醸し出されたひとつの気分といふものは、時に旅行者のこころを懐古的にするのであった。それは、さなくとも旅に出て感じ易い旅人の単なる感傷のみではない。家運の衰微した大家の屋敷跡の草むした藪蔭などに、ふとそのむかしの遺影を感じるやうに、さびれ果てた漁村や、廃れゆく峠路の駅通などに、わづかに遺されてゐる北海道の昔の姿に、人間の本能的にもってゐる考古的な興味などを牽かれるからであらう……

冬、暑寒の方へ回るのは、困難の少い割には、面白い山歩きが出来ると思つてゐる。駅通に泊まってゐるだけでも。スキーイングの享樂なら十分だ。雄冬山にしる駅通の後の天狗山にしる、かなり立派なゲレンデだし、それに駅通から別荘への道は、ちょうど手頃の傾斜をもった草原の丘地が二里も続いてゐるんだから、一本まっすぐに滑って来ても飽きる程長い。海岸近くでありながら、非常に雪の多い地方だから、遊ぶにはこの上ないところだ。いまでは、まだ留萌や増毛の極く少数の人達が、日曜毎に行くぐらゐのものだが、この辺はスキー地としても、かなり恵まれた地形にあることは確かだ。……

しかし、スキーでの峠越や平地旅行がもっと試みられてもいいやうな気がする。少なくとも北海道のやうに、高山に恵まれず而も雪には極めて恵まれてゐるといふやうなところに於いては……

(昭和 5 年 10 月)

「武好の春」

～ 坂本直行 著 画文集「原野から見た山」より ～

この漁村からだらだらの登り道を二里行くと、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、そう見当たらない。武好はそのような意味で、私達の愛着を持たれている遊び場である……

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らしをしていた。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、鯉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まりになる時に、少しあるぐらいだと話していた。六月のなかばに泊った私は、年明けてからの最初の泊り客だったのをみても、泊り客はまあほとんどないとみてよいだろう。

老人は珍客のために、何か御馳走を採りに出ていったが、間もなく、アザミや熊笹の子やウドやアイヌネギ(ギョウジャニンニク)を抱えて帰ってきた。ここの名物は山ワサビである。老人はあさから山ワサビを肴に焼酎を飲んでいる。駅通の裏には焼酎ビンが山のように積まれてあった。私はアイヌネギを醤油でゴタゴタと煮たやつを皿に山盛りにされて閉口した。うまいがニンニクと同じような悪臭がたまらない。小便まで悪臭を放つ。老人は～若い衆はあまり食わん方がええ。娘どもに嫌われるから。俺ももう娘どもに用がないから食うんだ～といって盛んに食べていた。新鮮な山菜の味噌汁はうまかった。駅邸はガラソとした大きな建物で、広い土間の片隅に、清澄な泉が音をたててコンコンと流れていた。家のすぐ側に炭釜があった。老人の退屈しのぎの仕事のようだが、できた炭は売るわけでは無論ない。土間に山ほど積みあげて、スコップでしゃくって大きな炉にぶちこんでいた。老人は酔いがまわると豪勢な炭火に腹をあぶりながら横になっていた……

(大正15年 6月)

坂本直行

北海道大学農学部卒。在学中は山岳部で活躍。山岳画家。著書に「開墾の記」「原野から見た山」「雪原の足あと」(春の暑寒別岳のスケッチ・エッセー掲載)「山・原野・牧場」「私の草木漫筆」等。祖父の直寛は坂本竜馬の甥。後に坂本家の家督を継ぐ。

直行氏の花や実等のデザインされた「六花亭」の包装紙がよく知られている。

増毛山道の電信線路保守

そこで窮余の一策として考えられたのは、線路を地上1m程度にまで引き下げて架線し、はじめから雪中に埋設させたならば、あるいは着氷と暴風雪などによる断線をまぬかれうるのではないかというもので、結局これは試験的に実施されることになった。この工事は23年9月に始められ、28日に終わったが、増毛山道中最も危険な箇所16kmにわたって電柱を増やし、電柱(7m 標準)下部1m 前後に腕木を付け、線路を引き下げて架設し、なお電線には防湿剤を塗布したという。結果的にはこの実験は失敗に終り、この年も12月から不通になってしまった。

＜道庁時代の電信線より＞

3月3日より工夫1名、定雇夫3名、人夫15名引き連れ…昨年線路引き下げ架線したる箇所故に、電柱1本毎に根際にて丈余の積雪を掘り除け、電柱1、2本目にて線路切断し置きて張線器にて引き抜き…8番鉄線250貫、2種碍子200個、其他諸物品等一切運搬し、其他積雪にて電柱埋没の分及び昨秋切断の電柱等は(昨秋線路引き下げの際、在来電柱を中途より切断して柱間に増植しある分なり)悉皆積雪の上に新たに仮電柱を建設し、或いは生木利用の箇所も少なからずして…降雪烈寒を犯しての事なれば実に言うに忍びざるの艱苦をなめたり…

＜担当者の千葉茂雄通信技手が電気学会雑誌・35号(明治24・7・16発行)に寄稿＞

融雪後行ってみると電柱其他全部影も形もなく消え失せて居たので、工夫共は之は天狗の仕業又は化け物のいたずらならんと大に恐れていたとのこと…山頂の電柱は全部氷が三角形の支那の旗の如く付着し、又恰も屏風を並べた如き有様なり。且つ柱は氷のためかえって鞏固となれるも、線路碍子などは何れへ悲惨したか影も形もなし…線路は氷棒と成りて空間に懸って居るので、強風のため腕木を破壊してどこかへ吹飛ばしてしまう。

この工事は、頂上付近や嶮峻な箇所は電柱間を18～27m とし、特別製の腕木を取り付け、頂上部分は10番線～12番線と推定される鋼線を用い、その前後には6番鉄線を使用。後年、雄冬経由の海岸沿いに山腹の新道ができると明治34年ころに線路も移転され被害も少なくなったという。

＜建築手 塩谷禎次郎氏手記「通信協会雑誌」昭和3年5月＞

「増毛山道電話線修理に行く時は、熊の危険から奥様と水盃を交わして出発したと聞いております」

＜第5代雄冬郵便局長舘山正夫氏の「日刊留萌新聞」への寄稿文・昭和53年10月18日＞

坂本直行氏の「武好の春(原野から見た山)」には、逋送人は冬の期間電線につかまって歩く話を聞いたり、電線にツマゴの履き古しがぶら下がっているのを見て、雪の多さに驚いた描写がある。

「山と人」

～高室陽二郎 著 山梨日々新聞社発行 平成22年～

「増毛山道」は、増毛町別荘の海辺から登り始め、天狗岳、雄冬山の頂上直下を巻き、浜益御殿を経由して浜益村幌に通ずる。なにしろ海拔ゼロからスタートして高度差1000mを登ってゼロへ下る。どうしてこんなにも思うほど、ちょっとやそっとの高巻きではない。気の遠くなるような大迂回である。それでも天気に関係なく確実に行き着くことができるから、一時代利用価値はかなり高かったらしい…

昭和30年の3月のことだったと思う。幾日も海はシケ続き、雄冬や岩老にいる数人の中学生在が、全道一斉テストの受験ができなくなった。そのころ高校の教師をしていた私は白羽の矢をたてられた。3人のパーティーを編成、封印された答案用紙をザックに入れて出張試験をすることになった。明け方、校長先生たちは、この”決死隊“を見送った。

1時間も登るとラッセルが始まった。日本海から横殴りの風。雪が舞う。いけないことに、履き慣れたものがないというので、内地で夏山用に使っていたショートスキーを履いてきてしまった。だから膝までもぐる、初めのうち、電線沿いだからルートははっきりわかったが、そのうち電線を潜ったり跨いだり、果ては電線も電柱も雪の下になってしまうほどの積雪である。下りに向き、暗くなるころやっと岩老集落の灯が下に見えてくると、岩壁にぶち当たる波の音が地を揺るがしていた。

翌日小中学校で試験、その翌日またもラッセル。もちろん、往きのシュプールは完全に消えている。3時間ほど登り、昔なら武好駅通で一休みしたであろうに、そのころは既に倒壊して材木の山になっていたし、よしんばあったとしても、この丈余の雪では小屋のありかもわからない…降る雪が目に入り一瞬前が見えなくなって転倒する。スピードが出すぎて転ぶ。膝に力が入らずまた転ぶ。くたくたになって暗くなり再び別荘の海岸線に下り立った。

高室陽二郎

山梨大学学芸学部国文科卒。山梨日々新聞記者を経て、北海道立増毛高校教諭となる。

増毛山岳会創設者の一人。また増毛高校の暑寒別岳全校登山を立案実施する。

日本山岳協会・日本山岳会・日本山岳文化協会・日本高山植物保護協会などに所属

秋田様御料の時マシケ、ハママシケ山道御開きになり有事之御注進に備え給う。途中のウブシの沢に駅逓を置き旅人の宿所となす。何時の頃よりかこの駅逓に六部の行者住みつきぬ。或る年秋田様御役所よりの伝人浜益御陣所に遺りぬるに幾日経ても着き給はず。又更に人を遺り給へども着き給わず。又浜マシ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喰われしものならん。然る処或年の五月富山の薬商余之助なる者元マシケを立ちて浜マシケへ向かうにこの山道を越えぬ。途中ウブシの駅逓にたどり着く頃は、早々暮色に包まぶぬ。六部出て来りて余之助に申すよう。「此の峠は十里あり嶮難の処多し又熊出て人を襲い野狐出でて人をたぶらかしぬ由って今日は此の処に宿り、明朝早々出立すべし。」といと親切に言いつれば彼の余之助「さもありけん。急ぐ旅にてもあらねば」とて駅逓に宿りぬ。粟粥等の馳走を得諸国の話など語りけり。斯くあるうち「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。幾時か過ぎ余之介うなされけり。多くの亡者の幽霊次々と現われ、髪振り乱し、鮮血ひたしてその形相物凄く余之介に向いて曰く「早く出でよ、早く逃るべし」と。余之助不思議に思い全身汗にまみれて目を覚しければ、戸外よりゴーシュゴーシュと言う音、不気味に聞えけり。何事ならんとて丸太作りのすき間より戸外を見るに、五月十三夜の月皓皓として照し、深山寂として声なく聞ゆるものはウブシの谷間を流るゝ水の音ばかりなり。亭前のかけひの水に彼の牛刀を磨するを見る。余之助思うよう。「さては彼の人我が命を奪ひ金品を強奪せんものならん。彼の幽霊我に難を告ぐ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なし、屋根の熊笹を必死の思ひにてこじあけ、ようやく戸外へ逃れ出たり。この状見付け彼の六部「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りぬ。岩につまづき木の根に足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此の状を御本陣へ御注進となりぬ。御役人衆申す様、先前度々遺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逓に向かいぬ。六部此の様を眺見して「旧悪露見せしか」とて山刀抜いて役人に立向いぬ。この六部仲々の腕前にて飛鳥の如く荒れ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、さしもの六部も捕われぬ。御本陣御白洲にて罪状明白、遂に野塚の浜にて御仕置となり梟首せられたり。即ちこの駅逓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いは半ば朽ちたる屍、十数穴を認めたり。合せ同所に葬れり。

秋田藩御用商人の栗本屋忠平が、山道で亡くなった人達の供養と旅人の旅中安泰を祈願し、六尺余りの地藏像をウブシの駅逓に祀る。この地藏像は、総御影石で、明治10年頃、霊夢あって村人により、別荘に下げられ、現在は「延命地藏」として海音寺山門に祀られている。台座裏面には文久2年戌とのみ記されている。

昔、増毛では子供が悪戯をすると「こら、きかなくすると坊主がくると！」と親が叱ったそうです。

3 増毛山道ガイドの実際

① 16kmコース(岩尾口～別剱口)ガイドポイント等

地 点	予定時刻	標 識	標 高	ガ イ ド ポ イ ント
岩尾口	8:00	I-1	20m	出発セレモニー 参加人数・ 気象予報 ・ コース説明 山道の歴史 ・ 岩老の人々の暮らし 昔耕作した畑の遺構
道有林看板	9:00	I-10 I-14 B-85	180m	民有林・道有林・国有林の説明 小沢の石積み橋桁遺構3か所
石積み橋 (小休止)	9:30	I-17	320m	マルヒラ川支流渡渉 林道とクロス3回 電柱遺構多数 山道の会作成丸太橋
林道大曲地点 (小休止)	10:30	I-30 I-35	560m	暑寒沢林道分岐確認 岩尾天狗(973m)・雄冬山(1198m)ビュー ポイント
岩尾分岐			630m	
岩尾山道最高点			650m	マルヒラ川と留知暑寒沢川との分水嶺
旧武好橋 (15分小休止)	11:00	I-39	606m 672m	フルツコヤの由来 ・ 8467水準点確認 8468水準点確認
武好駅逓 (30分昼食休息)	12:00	I-52 B-49	650m	駅逓の由来と遺構 ・ 水場見学 ・ ビール 瓶等の遺物 自然の造形“ウエルカム・ゲート”
1等水準点8469			670m 669m	尾根の少し北側を巻く穏やかな山道 大別剱トンネル出口と日本海遠望 背丈を越す山道内最大の猛烈なヤブ 電信柱 ・ 暑寒別連峰ビューポイント ダケカンバ並木道・利尻ビューポイント
循環林道南交点 (小休止)	13:30	I-63	580m	緊急用車両配置 雄冬山展望
循環林道北交点	14:00	B-29	510m	
道有林界	14:30	B-23	400m	カラ松美林
民有林道終点	15:00	B-16	300m	
二ナイベツ川 林道合流点	15:30	I-90	200m	三角点「山道」<151.0m> 庚申塚・殉職の碑
別剱口	16:00	I-100		到着セレモニー・人員・体調確認後解散

② 16km(岩尾～別荘)ガイドの実際

岩尾口(Ⅰ-1)

出発セレモニー

気象情報(気温や日射(熱中症対策)・雨の強さ・風の強さ・天気の変化・日没など季節や状況に応じて選択して説明する)

参加人数(男女別参加人数など事務局の資料参照)・山道の会サポート人数

コースの概要(資料「増毛山道」の地形図を基に、現在地の確認・16kmコース(Ⅰ-1～Ⅰ-100)で所要時間は約8時間などの説明)

段々畑

山地を開墾して畑として活用した名残。掘り出した岩石を土の流失を防ぐ土留めとして積み上げて石垣に・・・昔の岩尾の人々の厳しい生活の一端がうかがえる。

道有林看板(Ⅰ-10)

所有・管理者により、民有林・道有林・国有林の区別の説明

石積み橋遺構(Ⅰ-14・B-85・Ⅰ-17)

人馬も通れる橋を支える石積みの橋脚の遺構。雪崩で橋全体が流されないように、また水量を考慮して、沢の上部でもなく下部にでもなく絶妙のポイントに橋が架けられている

先人の経験を活かした知恵に感心……。江戸時代から明治にかけてこの橋を大量のニシン粕を馬が列をつくって運んだとのこと。

今、皆さんが歩いている道は、「増毛山道」の本線ではありません。雄冬山道(雄冬～千代志別を結ぶ海岸沿いの道で明治26～27年にかけて工事が行われた)は浜益区幌からの険しい山中に行く増毛山道よりも通行が楽だったので、ほとんどの人は雄冬山道を歩き増毛山道は増毛と岩尾をつなぐ部分だけ利用されるようになった。言わば増毛山道の支線(枝道)となります。

石積み橋(Ⅰ-17)

マルヒラ川の支流です。渡渉します。

昭和54年～56年にかけて、増毛町は「風波が強く激しい日本海の自然を逆手に利用する」との発想から、太陽熱・波力・風力・小水力発電・バイオマス利用などの研究を街づくりの基本に据えました。このマルヒラ川本流には小水力発電施設が設けられ岩尾公衆浴場に供給されました。地球温暖化や環境問題が大きな課題として注目されている今日、結局は失敗に終わったけれど意義は大きかったと思います。

林道とクロス3回

電柱遺構

林道大曲地点(Ⅰ-30)

ビューポイント(Ⅰ-35)

天狗岳(973m)・雄冬山(1198m)の絶景を楽しんで・・・

旧武好橋(Ⅰ-39)

正に「桃源郷」・・・今から228年前の寛政6年(1794年)旅人の止宿所として通行屋が設けられました。地元の古老が「つつこや」と呼んでいた旧武好駅通は、「古い通行屋＝フルツコヤ」とも呼んでおりました。フルーツ(果物)小屋ではありません。

8462 一等水準点

地図を作成するためには、2つの種類の測量が必要だと言われています。1つは高さの測量。これを水準測量といいます。もう1つが位置の測量。これは三角測量という方法で行われています。

水準点とは、水準測量を行う際の基準点です。つまり高さの基準点です。各地点の標高（海拔高度）は、海水面を基準として求められます。東京湾の平均海面が基準で、そこを出発点として順々に高さの差を計測して累計していきます。

増毛山道には、明治40年頃に17点の1等水準点が設置されています。その中には、北海道で一番高い位置にあるのが浜益御殿頂上付近（1038[㍎]）にあります。現在までに10点発見されています。因みに北海道で一番低い位置にあるのは別海町の一等水準点No7691で0.6165mだそうです。標石は、愛知県三河産花崗岩で重さは、139kgです。1辺が24cmの長さ90cmの直方体で特徴ある出ベソのよう丸みのある突起と周りにある4個の保護石が発見のポイントです。

武好駅遞（1-52）

駅遞とは、郵便物を運ぶ遞送人が増毛や浜益方面からそれぞれやってきて、この駅遞で郵便物を交換してからまた戻っていくという使われ方をしていたのです。また山道の要所であったため旅人の宿泊等にと利用されました。

明治35年に建て替えられた際には積雪にも耐えられるよう脚柱を備えた高床式で、30坪程度ながら間口も広く土間には筧も引かれた当時としては近代的な建物だったようです。間取りを実際に確かめてみてください。昭和16年に武好駅遞は廃止になりました。駅遞の廃止後も増毛山道の岩尾分岐から岩尾の集落に出る支線は、地元の人々の生活道路として利用されていました。海が荒れて定期船が欠航した時は、中学生の受験や選挙の投票箱の運搬、増毛へ嫁ぐ花嫁さんがこの山道を通って漸く増毛についた思い出などまだ集落の人々の記憶の中に新しいものです。

北海道の山岳界のパイオニア的存在であった北大山岳部は、山岳部創設の昭和初期からこの武好駅遞をベースにして増毛山群に数多くの足跡を残している。北大山岳部の部歌第1番の歌詞に「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」歌詞の1番に据えるほど武好駅遞と増毛山群の山々が如に彼らにとって価値のある山であったかと思われます。

安政4年、松浦武四郎が完成間近の増毛山道を見分し、「蝦夷地第一の出来栄え」と称賛したとか……。開拓使お雇い米国人技師ライマンの報告書、森鷗外の妹小金井喜美子の「島めぐり」に当時の山道越えの厳しい様子が伺える。明治40年の札幌中学校（現札幌南校）の増毛留萌旭川方面修学旅行記にみる当時の学生達の士気昂揚ぶりが……。また、目をつぶると、伊藤秀五郎氏が坂本直行氏が手帳に筆を走らせていたり、屋根に上って気持ちよくスケッチしている姿が見えて来る……

北側巻き道と笹藪の伐採

増毛山道は登山道とは一味違って、尾根筋を歩くことなく山腹の森の中を行き、ゆっくり高度を上げ、眺望よりは風や日差しから旅人を守るように作られています。

笹藪の伐採作業は容易なものではありません。GPSを頼りに山道の位置を確認しながら5[㍎]ごとに目印をつける先発グループ。3[㍎]もある太い笹を真ん中あたりと根本の2段切りで刈払機で刈る2番手のグループ。

2番手の刈り取った笹を道の端っこに整理する3番手のグループ。正に笹藪の中でアップアップの状態です。1日100歩も進めればいいほうである。本当に厳しいゆるくない作業です。2〜3日やれば、ダイエットの効果てきめんですぞ・・・

暑寒別連峰ビューポイント

暑寒別岳(1492m)・西暑寒別岳(1413m)・郡別岳(1376m)・浜益岳(1267m)・浜益御殿(1038m)・雄冬山(1197m)・増毛天狗岳(973m)(右手木の陰)

松浦武四郎の「丁巳天乃穂(テシホ)日誌」(安政4年)の中に、「ショカンヘツ岳を見るに、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・・・」を郡別岳の山容を称賛している。

ダケカンバ並木

風雪に耐え山道を見守ってきたダケカンバのこの道は私の一番好きな所です。足を優しく受けて包み込んでくれます。舗装された道路のように跳ね返すようなことはしてくれません。普段は口と舌に満足させることばかり考えている私ですが、ここを歩いている時は足も十分に満足しているなとわかります。この頃足に満足させることの大切さを感じてます。また、まるで私の心のように盆栽のように捻じ曲がったダケカンバの木を見て、もう元に戻すことはできないけれど、この山道を歩いて気持ちのいい汗をたっぷりかくことによって少なくとも、葉っぱについた汚れ位は流すことができたのかなとここを通る度に思っていますが・・・皆さん方はどんな感想を持たれたでしょうか。

循環林道南交点(B-38)

夏道尾根と西暑寒別岳眺望

三角点ポン内631・9巻き道

循環林道北交点(B-29)

道有林界(B-23) カラマツ美林

民有林道終点(B-16)

ニナイベツ川林道合流点(I-90)

三角点「山道」

151・0m「位置についての測量」のための基準点で、位置とは緯度、経度の事。

測量済みで位置の確定した三角点から次の三角点を見通すことで行われた。距離を精密に計測する高性能な器具が利用されるようになり、角度より3辺の長さ(距離)を計測する方法が用いられるようになった。

原点は、現在のロシア大使館の裏手にある東京天文台跡にある日本経緯度原点です。

庚申塚

中国の道教からくる信仰で、人間の体内にいるという三尸虫^{さんしちゅう}という虫が、庚申の日(1年間に6〜7回)の夜寝ている間に、天に昇り天帝にその人間の悪事を報告すると、天帝は罪の軽重に応じてその人の寿命を決めていくといわれる。そこで、長生きを願う人々は、庚申の日の夜は、眠らないで勤行をしたり宴会したりする風習である。

奈良時代末頃から貴族を中心に定着し、夜を徹するするための趣向を凝らした様々な庚申御遊びは、源氏物語や枕草子等にも描かれている。

別効口(I-100) アンケート記入後解散