

増毛山道

法、北海道道路令の制定にともない、大正9年(1920)4月1日の道庁告示で、札幌を起点に、留萌郡留萌町を終点とする準地方費道札幌留萌線に認定された。その後、新道路法の施行によって昭和28年(1953)5月18日二級国道231号線(札幌~留萌)となり、昭和39年(1964)の道路法の改正により、昭和40年4月1日から一般国道231号として今日に至っている。

石狩河口の渡船は、国道上の渡船として残ったが、その起源は江戸時代の場所請負人の駅通業務にさかのぼる。石狩場所は、安政5年(1858)から他にさきがけて場所の改革がおこなわれ、場所請負人を廃止し、海岸や石狩川筋の鮭引場は出稼人に分割された。しかし、従来の場所請負人であった阿部屋村山家(名義は阿部屋伝次郎)が本陣取扱人に就任して駅通業務を継承したので、渡船も、その駅通業務も同家で取り扱ったとおもわれる。明治2年(1869)6月阿部屋の失脚により石狩本陣の取り扱いは、山田文右衛門の手に移っている。

明治5年(1872)になると、開拓使石狩出張所が現在の若生町におかれ、厚田・浜益方面への官吏や貨物の往来がひんぱんになったために、石狩の住人小山屋某が開拓使取締りの下に私設渡船場を設けたという(札幌開発建設部、石狩町編『とせん』)。明治5年は、本陣の制度が廃止された年であり、同年1月に各郡本陣を旅籠屋並と名づけ、同年4月にはさらに改正されて東西郡会所あるいは旅籠屋並を旅籠屋と改める布達がだされ、旅人は「相対止宿」となった。明治4年に従来の場所請負制に対する全面的な見直しがなされたのにもない、かれらが担ってきた駅通業務も改正せざるをえなかった。明治5年に石狩河口の渡船が民間に委ねられたのも、その一環であろう。

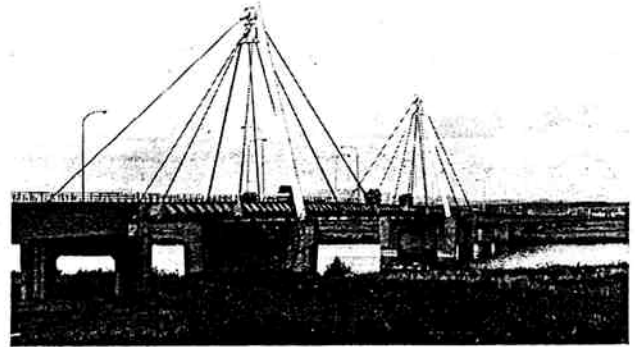
明治5年(1872)以降、渡船の経営者はめまぐるしくかわった。小山屋某のあとは、会津藩士の金沢又右衛門、その子の又太郎、さらに松木五三郎とかわり、大正10年(1921)には五三郎の子、清太郎がつぎ、平岩良二、山本林蔵をへ、昭和9年(1934)に田中周作がこれを請負った。その後、昭和16年に札幌北自トラック、昭和20年(1945)からは、再度山本林蔵が経営し、昭和27年8月にいった。

この間、明治37年(1904)から従来の個人経営を改め、町が特別会計で施設を整備し、経営を個人に請負わせてきたが、昭和27年8月1日個人請負経営をやめ、石狩町の直営有料渡船場となった。そして、昭和30年9月11日からは、札幌開発建設部が無料国営渡船場として維持管理にあたることになり、事業を石狩町に委託した。

当初は、客船2隻、馬船1隻、磯船1隻、職員7人で出発し、客船も改廃をくりかえし、のちには車運船(フェリー)も投入された。公共性の強い事業であるため、冬の結氷期や融氷雪期の運航条件の悪い時期にも、それほど欠航することなく続けられ、石狩川の風物詩として人びとに親しまれた。

石狩河口橋の建設がはじまったのは昭和42年(1967)、河口より上流約4kmの地点に設けられることになった。第1期工事は、6年の歳月を費し、昭和47年7月に完了し、一般の交通に開放されることになり、同年7月20日工事関係者が出席して開通式がおこなわれ、石狩町在住の4組の親子三代夫婦を先頭に渡り初めがおこなわれた。

石狩河口橋が開通した当時で使用していた石狩渡船は、客船2隻（25、57人乗）と車運船3隻（乗用車6～8台）であり、1日の最大交通量は、車2,000台、人1万1,000人を超えることも稀でないといわれていたから、この石狩河口橋の開通の果たした役割は非常に大きかった。中央バスでは、開通日の翌日、21日から札幌～浜益間に直通バスを走らせている。



一般国道231号石狩町石狩河口橋

一方、石狩渡船を利用する車は、河口橋の開通とともにがた減りになり、車運船（フェリー）は昭和47年（1972）7月31日までサービ

ス運航を続け、廃止になって国の手を離れ、客船は町営無料渡船として昭和53年3月31日まで続き、以後、代替バスにかわっている。

一方、昭和48年度からはじまった第2期工事も昭和51年にその全工事を完了した。石狩河口橋および取付道路事業費の総計は、第1期工事が23億3,500万円余、第2期工事は40億4,200万円余にのぼる。つり橋の一種の斜張橋で、橋長1,412.7m、最長スパン（橋脚間隔）160mで、石狩川をひとまたぎしている。

3. アツタ場所からハママシケ場所へ

ホリカムイより石狩川を渡るとすぐのシップ（聚富）は、すでに厚田場所である。シップから北上し、モウライ（望来）、コタンベツ（古潭川）をへ、厚田運上屋のあったヲシヨロコツ（押琴）をすぎ、厚田川を越え、ヤソスケ（安瀬）までは、比較的なだらかな丘陵地帯が続き、歩行に困難な場所は少なく、自然に径路ができあがっていったと思われる。

ヤソスケから北、ハママシケ場所（浜益）のビザンベツ（毘砂別）浜までは、増毛山地の東端をなす安瀬山、濃昼岳、カシガリ岳などの600m級の山々が急激に海に落ち込み、岩石むきだしの峻嶒な地形となって、行手をさえぎっていた。

安政3年（1856）5月21日に松浦武四郎がしたための箱館奉行支配組頭向山源太夫宛の「アツタよりハママシケ迄新道見込書」（『燼心餘赤』）には

当月八日石狩御出帆に相成候。船中より御覧も之れ有り候通「ヲシヨロコツ」運上屋迄の処は陸路もよく通じ、兼て稼人等往来致し来り候得共、同所より「ハママシケ」迄の処は「アイカッ」岬の大難所之れ有り候。又「ハママシケ」より「マシケ」迄の処、是又御覧の通り「ヲフイ」并に「カモイノミウジ」等申大難所之れ有り候。九月中旬より二月下旬迄は通船陸ヶ敷き場所に之れ有り候処、私共深く此処の儀は骨折り探索仕候に、其手懸りと仕候は運上屋より字「ヤソツケ」迄の処は浜通り宜敷候。其より先の通字「コキビル」迄の処、山越極難渋には御座候得共、此処越、右「コキビル」より「ヲクリケ」迄の処凡十七、八丁斗りの処、岩路之れ有り候て当時番屋も之れ有り候。左候処、此処沢目を

上り凡二里か二里半も上り山越仕候はゞ、浜マシケ川上に出申候由に御座候。此儀何分難
 渋には御座候へ共通路附置度存じ奉り候。

と記してある。アツタ場所とハママシケ場所の間には愛冠岬、ハママシケ場所とマシケ場所の間には雄冬岬などがあり、山道もなく、9月中旬より2月下旬までは、日本海の荒波のため海路もままならず、全く孤立していたのである。アツタ場所とハママシケ場所の間では、場所境のゴキビルからハママシケ場所のヲクリゲの間には「岩路」がすでにあつたので、ヤソツケ(ヤソスケ)からコキビルまでの間と、ヲクリゲからハママシケ運上屋方面への山道を新開する必要があつた。これらの2つの山道は、他の各地の山道と同じく、箱館奉行の命をうけた場所請負人、すなわちアツタ場所請負人浜屋与三右衛門、ハママシケ場所請負人伊達林右衛門の手によって安政3年(1856)から4年にかけて新開されている。

浜屋与三右衛門の手になったヤソスケ(安瀬)からイナウ峠(濃昼峠)をへてコキビル(濃昼)までの山道、いわゆる濃昼山道は、安政3年の冬にとりかかり、翌4年の6月ころには完成していた。この安政4年6月2日に箱館奉行堀利熙の巡見に付添って濃昼山道を通行した松浦武四郎は、

偕今般新道の命あり。去辰の冬より此頃(丁巳六月二日)迄に切開に成りし由にて、鎮将堀君通行し給ふに附従て出立しけるや掌を立つるが如き九折に道切附、いまだ土の辻り落るを(五、六町)山の腹通り行、澤に入、木立原しばしにて(七、八町)チカフチャラツナイ(谷川、此末流瀧に成おつる)、此まで澤に入る。両山奇岩怪石簇々として変るべき景地有るや。其川中まで渉り上る(七、八町)。二股(右本川、左ルベシへ)、是より左股に入、簪生繁りて雑樹陰森たり(五、六町)。ますます山峻しく成たり。又左りの空澤を上りて(四、五町)、

のぼり来て まつ風待と
 誰もみな 柏の下枝 ゑだ扇
 にして
 峠、此處眺望よろし。後ろは惣て山に隠るれども、向はゴガネ山よりシヨカンベツ岳まで一目に見え、風景よろしき事なり。是れより(五、六町)笹原を下り、楸、楓等の木立山の後の聳たる處、木の根に

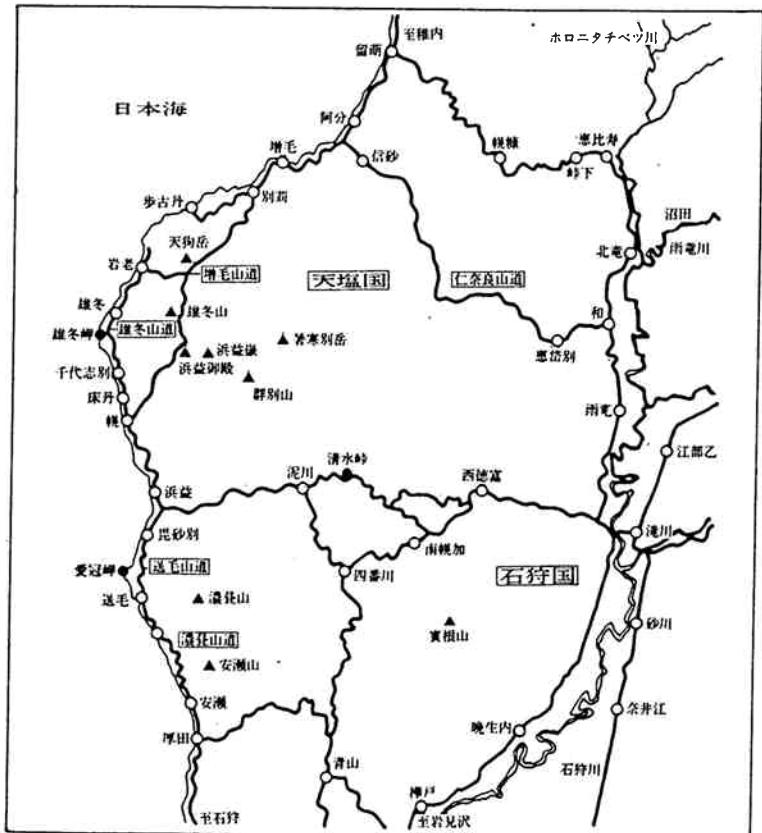


図2-4 昭和初期の主要な道路(厚田～留萌)

足踏かけ二十餘町、暫時にコキビル川の南に出たる。実に其嶮なかな筆の及ぶ處にあらず。此切方にては幾年を過るとも馬足覚束なく覚ゆ。

(中 略)

ゴキビル(出稼有、川有、幅五、六間、小舟渡し)、名義水渦巻といへる事なり(シリカト申口)。またホキンビリにて、即ち蔭のまた蔭といふ儀なりと。此辺岬の蔭なる故に號るか(地名解)。此所此岬とアツタ領の岬の間にて水の渦巻が故に號くとかや。此川を以て境目とす(石狩境目より六り十五町廿五間)、またヤソツケ切口より海上は一里一町、陸は二里廿四になると(シリカト申口)。昔は境目をビシャンベツにて取りしが、アツタは土人が少き故、コキビル迄の所を浜益へ具遣したりと云り。(時事通信社刊『蝦夷日誌』)と、山道の様子を記している。山道の延長は2里24町(10.5km)、安瀬を登り口とし、濃昼峠をこえ、濃昼川の南にて、川口の濃昼までである。「掌を立つるが如き九折に道切附、未だ土の迂り落る」とか、「此切方にては幾年を過るとも馬足覚束なく覚ゆ」とか述べているように、武四郎のこの新開の濃昼山道にたいする評価は冷たいものがある。それは単に路線の選定だけではなく、場所請負人の山道普請人夫の徴発の方法に批判的だったためでもある。

安政4年(1857)の武四郎の日誌(『丁巳東西蝦夷山川取調日誌』)に、「扱此処(ヤソスケ)より浜はコキビル迄の間岬有て歩行にて通り難き故に、此般此処を請負人え仰付けられ、御切開に相成候由。又請負人よりは其を浜中の出稼の者え、一軒に附何百間の何十軒のと割りて切開したりとかや。請負人は只其世話を致せし許の事也けるが、一割二分の割を運上屋え納め、其上、さまざまの役物をとられ、又人足に遣はれて、其上に此山道を切開まで致しても、追々と人数の増来ること、実に此処等は漁業の夥敷事分明なるべし」とあるように、アツタ場所に入漁してくる鯨取漁民を使役し、1軒毎に切開間数を割り当てて工事を進めたのであり、場所請負人が自費で新開したのではなかった。これらの鯨取漁民は一般に二八取漁民といわれ、漁獲高の2割を場所請負人に納めるのが普通であったが、アツタ場所の場合は1割2分であつたらしい。場所内のアイヌの人数が少なく、場所請負人の任務であった駆遣業務の人夫などに二八取漁民を使役しなければならなかったからであろう。

伊達林右衛門が担当したコキビルからハママシケ方向へは、松浦武四郎の提唱したコキビルからヲクリゲに至り、そこから沢伝いに山越えし、浜益川の上流に出るコースをとらず、ヲクリゲから愛冠岬の上部を迂回してビザンベツ(毘砂別)浜へでる山道が新開された。

すでに岩路のついていたコキビル~ヲクリゲ間にも、山道が新開されている。

赤岩岬(大岩)、本名フレシユマエンルンといふ。此岬コキビル岬と対して湾をなす。此處新道切口あり。上り口九折、陰森たる雑樹老しげり、上りて峠に至る。コキビルの山道は切方甚だ雑なれども、此方の山道は頗るよく切始めたり。余帰りの時に爰に至しかば、最早切仕舞たるに驚きぬ。峠より下を俯ば、白浪岩根を洗ひ、眺望云ん方なし。山の腹まで千四百間にてヲクリケ浜に出たり(此間一り十町と云)(時事通信社刊『蝦夷日誌』)

と武四郎が記しているように、濃昼山道に比較すると、道路のできが良かった。ヲクリケ~ビザ

ンベツ間送毛山道についても、

ヲクリケ（砂浜）、名義ヲクリキナといえる草有りより號ると。此処少し湿地あり。ヲクリキナは恐らくは谷地草かと思はる。紫萇の種にて、日光にてウルイと云、東地には多き物也。新道此所へ出る（鮫番ヤ、かやぐら二）。近年迄土人も住せしなり。當時出稼立続けり。また一町計砂道を過て山道入口あり。雜樹陰森たる處九折を上る（廿二町）。峠迄藁皮多し。下り（三十五丁）てビザンベツ浜に出る。此山道、厚田より此方三山道の内、切方第一にして、不日に馬足も立様になるべし。（時事通信社刊『蝦夷日誌』）

とあり、「三山道の内、切方第一」と述べているように武四郎の点数はきわめて高いのである。安政4年(1857)6月2日箱館奉行堀利熙に付添って濃昼山道を通った時には、コキビルから船でハママシケ運上屋にむかっており、その時には、コキビル～ビザンベツ間はいまだ工事中であった。天塩まで行き、そり帰りの7月4日ハママシ運上屋を出発し、1人で詳しくこの山道を検分した。その模様は『丁巳東西蝦夷山川取調日誌』に詳しい。

それによると、「此方の道もヲフイの方の如く巾三間半(6.4m)に切て、実に目を驚かす計の事」であったという。雄冬山道と同じく、道幅を三間半に切開したのである。このような立派な道ができたのは、開削方法がよかったからである。

コキビル～ビザンベツ間の山道の選定にあたったのは、岩内の出稼人柳川屋甚蔵である。この年(安政4年)の春、堅雪の節に、番人の茂吉、乙名シカノスケとともに踏査し、見積りをたて、閏5月8日頃から人足30人を入れて開削にとりかかったという。ビザンベツとヲクリケに人足の泊まる笹小屋をたて、雄冬山道の工事が終ると、その人夫も投入して工事を急いだ。

鮫取仕舞の者を遣ひ、一人手間何程と間数にて渡も有り、其休みには楳皮、樺皮を剥し、其をまた買上げ、よく働く者は二人前、三人前の稼を致し、稼次第賃金を得る様に致し、其仕法頗るよろし。依て其故に出来し道もまた宜しかりしなり。（時事通信社刊『蝦夷日誌』）

とあるように、鯨漁の終わったあとの出稼漁夫を人夫に使ったが、アツタ場所とちがって、切開間数に応じて賃金を支払い、また工事の休み間に人夫が採った楳皮、樺皮も買上げるなど、人夫の使役に意を用いたので、5月から7月までという短期間に立派な山道ができあがったのである。

4. 増毛山道の開削

ハママシケ場所とマシケ場所の間には、峻険な増毛山地がそびえ、海路も雄冬岬の難所がひかえていた。暑寒別岳1,491mから西走する脊梁山脈が、群別岳1,375m、浜益岳1,258m、雄冬岳1,198m、などの1,000m級の峰々を形づくり、急激に海に落ちこむところにある雄冬岬は、茂津多岬、神威岬とならんで西蝦夷地の三大嶮岬に数えられるばかりではなく、「ヲフイ岬は夷地第一の嶮岬にして、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、只山嶽の土人のみ山脈を知って通行するよし」とあるように蝦夷地第一の難所であった。九月中旬より翌春までは、海路も途絶した。

ここに山道が開削されるのは、安政4年(1857)のことである。箱館奉行の命をうけたハママシケ、マシケ両場所の請負人であった伊達林右衛門の手でなされた。松浦武四郎の『東西蝦夷山川地理取調紀行』(時事通信社刊『蝦夷日誌』)に「安政丁巳五月十八日鉞を入、閏月九日此地見分として越、翌午七月十日出來の為に見分し」とあるところから、安政丁巳年、すなわち安政4年5月18日にとりかかり、翌安政5年(1858)7月10日に竣工したといわれてきた。

しかし、この通説には異論がないわけではない。安政4年の調査行を記した武四郎の『丁巳東西蝦夷山川地理取調日誌』によると、すでに完成した増毛山道を詳しく見分しているからである。箱館奉行堀利熙に随行して、6月3日に海路をハママシケより、マシケ運上屋に到り、翌4日マシケ場所方面でおこなわれていた山道工事の様子を見分、その後、天塩まで到り、その帰りの7月2日マシケ運上屋に着き、翌7月3日マシケ場所の支配人黒沢屋直右衛門を同道し、ほぼ完成した増毛山道を見分している。『自筆松浦武四郎自伝』の安政4年7月1日の条をみると、「七月朔日、増毛出立。山道を踏試として陸行。支配人黒沢屋直右衛門を同道致し、ヲフイ峠に金毘羅の社を建、是に止宿所取立候様申附置。後、織部正殿に尾不居社と四字の額を乞ひて認め貰ひ送る」とあって、増毛山道の見分の日付には、食違いがみられるが、この時に金毘羅社を建て、後に堀奉行に「尾不居社」の四文字を書いてもらい、掲げたのである。

武四郎の『東西蝦夷山川地理取調紀行』も『自筆松浦武四郎自伝』も後年の編集にかかるものであって、個々の日誌類とは齟齬が多い。ただ安政4年(1857)閏5月9日に「此地見分として越」たとは到底考えられない。

一方、安政5年の武四郎の足跡をたどると、6月はじめにソウヤに入り、日本海岸を南下し、増毛山道を通行するのは、6月中旬である。安政5年のことを記した『戊午東西山川地理取調日誌』と『自筆松浦武四郎自伝』とも食違いが多く、正確な日程を明らかにすることはできない。たとえば、『自伝』で6月3日のこととされるコイトイ沼調査が、『戊午日誌』では6月5日、6日でラウトウにも足をのばしており(『戊午古以登以日誌』)、『自伝』で6月5日になっている野寒布岬調査が『日誌』で6月7日(『戊午西部北岬誌』)、『自伝』で6月8日、9日になっている古丹川調査が『日誌』では6月11日、12日(『戊午西部古多武別誌』)、増毛山道を越えた後、石狩から銭函にまわり、そこから千歳越新道の見分に出発するのが、『自伝』では6月20日、『日誌』では、6月18日(『戊午東西新道誌』)である。いずれにしる、安政5年(1858)の増毛山道の通行は、6月中旬でなければならない。

以上みたように、『東西蝦夷山川地理取調紀行』の増毛山道の完工の記述は信頼性に欠けるのである。安政5年の『戊午日誌』には、増毛山道の見分の記述がなく、『自伝』にも、安政5年6月11日の条に「小使トンケ、番人召連れ山道通行、ハママシケヘ夕方着す」とあるだけであること、ところが安政4年(1857)の『丁巳日誌』によれば、ほぼ完成した増毛山道をマシケ場所支配人をともなって、詳しく見分していること、さきにみた『自伝』の7月1日の記述もこれを裏付けていること、等々を考えれば、安政4年7月に増毛山道が竣工したとみたほうが妥当なのである。

『丁巳日誌』を中心に山道工事の様子をみると、マシケ側も、ハママシケ側も、山道の選定は、マシケ場所支配人の黒沢屋の発意により、松前及部村の百姓作右衛門が、マシケ小使トンケ、平アイヌのシロ、ハママシケ乙名シカノスケ、脇乙名ショウサカ、平アイヌのアワサシ、その外マシケ、ハママシケ双方から4人宛アイヌを出しておこなった。作右衛門は山道工事を一手に請負うつもりで南部領鹿角郡から人夫50人を募集したらしいが、一手に引請けることができずに、マシケを去った。そのため、工事の指揮にはマシケ側が番人幾次郎、孫三郎があたり、ハママシケ側は通辞の伊六があたった。ハママシケ方面は5月16日、17日ころにとりかかり、人夫46人を使役し、閏5月をへて、6月13日まで、わずか56日間で工事を終えている。人夫賃銭は、極上が12両、中男10両、並が8両とかなり高価であり、工事が終わると人夫は、送毛山道の工事にまわった。

マシケ場所方面は、5月下旬ころから、鯨場の仕事が終わった出稼人を雇って、はじまっている。『丁巳日誌』に「扱其人足使ひ方は、五月下旬より追々鯨場仕舞候者を、一日金一朱ヅゝにて相雇ひ遣ひ居候。其余閑休等の節楳皮を剥候はゞ、壹貫目七十五文ヅゝに買上候様申聞し、其故鯨場仕舞勘定にて国元え路用も漸々残るや残らず哉の人足、何れも当盆前まで四両位、多きは五両も別段の金を取しとて、一同悦び居候。其上、右新道仕舞次第秋味手伝に雇、漁中壹両三歩ヅゝに遣ひ候由の仕方に仕る由に承りけるが、実に其故人足共も一しほ出精、ハママシケに負けざる様に切候等と勤居候こと、実に北方の風習賞するに余り有る事なりけり」とあって、武四郎が賞讃するほど労働条件は良く、ハママシケ側に負けないように工事を急いだという。ハママシケ側は6月13日で工事が終わったが、マシケ側は、7月3日に武四郎が黒沢屋を同道して見分した時には、工事は終ってはいなかった。「ホロベサキノホリヒラを廻りて行や、まだ此辺は笹を払し事なるが故に道も余程取りぬ。此辺より人足等追々道に居たり」と、まだ人足が働いていたのである。また、ハママシケ場所とマシケ場所の境目であるガンビタイとホロクンベツの下の間では、両者の境目の主張が異り、切り開かないままになっていた。

しかし、山道はほぼ完成しており、マシケ運上屋につくと、同道してきたマシケ支配人の黒沢屋直右衛門に、山中に1箇所止宿所が必要であることを説き、金毘羅を建立すれば額面を寄付すると申し渡している。

山道の里程は、浜益側の幌より増毛のポンナイ浜まで、道程9里半(37.3km)ほどである。幌の北側の山腹をのぼり、浜益御殿の麓をめぐり、御殿峠をこえ、山陵部を雄冬山の麓に達し、ここから下って増毛別荘、モンナイ浜に達する難道であった。御殿峠付近は1,000mに達する高所である。

5. 増毛国道の開通

増毛山道は、安政4年(1857)に築造されて以来ほとんど手を加えられずにきたため、明治期になるとほとんど荒廃し、開拓使御雇外国人のライマンに「人間の建築とは思われ難し」と酷評された。

この増毛山道とは別に、増毛山道の登り口である幌から別れ、海岸沿いに床丹、千代志別を通り、タンパケ岬の上をまわって雄冬灯台のそばに抜け、ここから雄冬の浜に下る道があった。一般に雄冬山道と呼ばれてきた。もともとは、浜に点在する番屋を結び、番人やアイヌの人々が緊急の時に利用することによって自然に出来あがった踏み分道だったらしい。明治30年(1897)代前半になったとおもわれる『北海道殖民状況報文・石狩国』の浜益郡の項に、次のようにある。

運輸交通ノ不便ナルハ本道罕ニ見ル所ナリ。県道ハ厚田郡ヨリ通シ、当郡ノ海岸ヲ経テ天塩国増毛郡ニ至ルト雖モ、厚田郡ニ出ルニハ、濃昼、ウクリキ両山道ノ嶮所アリテ、夏期ハ漁夫、商人等ノ往来スルモノアリト雖モ、冬期ニ至レハ積雪深ク道路ヲ埋メ、僅ニ交通スルモノアルニ過キス。又増毛郡ニ至ル海岸道路ハ絶壁海岸ニ峙チ、諸所嶮峻ナル所アリ。従来頗ル交通ニ困難ナル所ナリシカ、明治二十六、七年ノ交、郡民醵金シテ群別ヨリ雄冬岬ニ至ル数里ノ間、絶嶮ヲ夷ケ、橋梁ヲ架シ、爾来、交通稍便利トナリ、旅客ハ総ヘテ此道ニ依テ往復ス。増毛山道ハ古来難所ヲ以テ其名著ハレ、且道程長キヲ以テ旅客ノ困難スル者多カリシカ、海岸道路成功以来、全ク交通スル者ナシ。

すなわち、雄冬山道は、明治26年(1893)から27年にかけて浜益郡民が賃金をだしあって工事がおこなわれ、旅客が比較的容易に交通ができるようになり、そのため増毛山道は、全く廃道になってしまったらしい。明治26年には、北海道庁内務部土木課の鹿島久太郎から時の増毛外5郡郡長林頭三に道路調査報告『増毛浜益間道路開鑿調査報告書』が提出されており、明治27年に浜益村を事業主体とし、国庫の補助金をえて、雄冬山道の工事がおこなわれたのである。支出された村費は、大部分が村民の寄付によったものであろう。

また、『殖民公報』第57号(明治43年11月刊)の「増毛厚田間各山道状況」は、

昔時、増毛山道又は雄冬山道と称せしは、増毛場所より浜益場所に通する山道にして、人により其呼称を異にしたれとも、其後、此山道は大部分荒廃して僅に其南北両端の小部分を利用するのみ。別に道路を開き、中間雄冬の海岸に出て、同所より北を増毛山道、南を雄冬山道といへり。

雄冬山道は増毛市街より西方三十町なる別刈の海岸より山道に入り、約三里にしてフユシに達す。同所には官設駅通所一戸あり。フユシより約二里、右折して急坂を下り海岸に在る岩雄に達する道と山間を直行する道とに岐ると雖も、山間道路は旧道にして通行者なく荒廃に属せり。岩雄は約百戸の漁業部落なり。夫より赤岩と称する断崖の海汀を過ぎ約一里にして雄冬に達す。此間、数箇の岬角あり。

極めて急峻なるを以て岩石に攀ち、辛ふして越ゆることを得。雄冬は百戸余の漁業部落なり。本山道は岩雄、雄冬間の外は皆山間を通し、概ね熊笹、其他の雑草道を狭み、樹木頂上に迫り、降雨、若くは融雪の際は、流水の為め道路恰も溪状を呈する所あり。

雄冬山道は雄冬より幌に至る四里余の間を称す。雄冬より急坂を上り、海岸線約一里にして山間線に合す。此山間線は増毛山道の連絡道路なり。即ち山間線に出て、より約一里にしてチシベツに達し、一里弱にしてトコタンに達し、約二里にして幌に達す。チシベツ、

◇雄冬岬まであとさきの月の潮 高田 高◇

作家の米村晃多郎は「山道を一人登りつめて雄冬岬の燈台に立ったとき、私はいくらか興奮していた。冬の日本海をしっかりと見据え、燈台は海拔二五〇メートルの断崖の頂にあった。人影はまったくない。眼下に広がる魔の荒海も、ここからは優しい海にさえ映る。荒海にぶつかる激しい浪の音は消え、潮騒もとどかない。…陸の孤島とも、最後の秘境ともいわれる雄冬の集落や岬に、この無人の燈台は似つかわしい姿で立っていた。…増毛から雄冬までは、一日一往復の船便が通うだけであった。二十数キロの海岸線は峻険な断崖がつらなり、陸路はまったく絶たれていると、旅に出る前に聞かされていた。シケの日には、その一便の船運も閉ざされ、陸の孤島と化してしまう雄冬だとも聞いていた」と、昭和54年に『旅』の中に記している。

木野 工はこの地の描写から大作『檻樓』を書き、詩人山本太郎は『日本海の怒涛よせる雄冬岬』を書いている。

◇住民百年来の悲願がここに達成◇

昭和56年(1981)11月10日、幻の国道といわれてきた国道231号は全線開通となった。この日、浜益村千代志別トンネル入り口と、増毛町大別山道入口でそれぞれ関係者によるテープカットが行われ、続いて参加者一同の渡りぞめを行った後、合同開通式場である雄冬に向かった。

雄冬会場の白銀橋において、午前11時半から国道231号札幌留萌線開発促進期成会主催による修ばつ式が行われ、道路の安全が祈願された。その後北海道開発局主催の開通式が行われ、関係者によるテープカットが行われた。浜益村と増毛町の両町村長がガッチリと握手、くす玉が割られて雄冬地区は喜びに沸き立ったのであった。

この日の雄冬は、朝方から雪がちらつくあいにくの天気であったが、沿道には雄冬小・中学校の全校児童23人を初め、出稼ぎ者を除く全住民約200人が手に手に日の丸の小旗を持って、開通を祝ったのである。永い間の念願であった道路の全面開通に、涙を浮かべ手を握りあうお年寄りの姿が印象的であった。

開通式の後「雄冬岬」と刻まれた開通記念碑が除幕され、工事の犠牲者に対する黙禱を行い、開通式を終了し祝賀会の会場である増毛文化センターに向かった。

秘境「雄冬」の地に、国道開通の喜びを永遠に刻み込んだ「雄冬岬」の碑が建てられた。碑文には「国道開通記念 日本海に迫る断崖絶壁の厳しい自然条件のもと陸の孤島といわれてきたこの地に、北海道開発局が二十余年の歳月をかけて難関に挑みここに開通した。住民百年来の悲願達成の喜びと、明るい未来への希望をこめて、この碑を建立する。昭和五十六年十一月十日」とある。札幌側の不通区間は床丹から雄冬間の8.2kmであり、床丹～千代志別間の2.7kmは昭和39年



札幌側開通記念碑

95.1.18
道庁古文書

り、その報告書の中にこの道についての記述がある。「今日経過したる径路は、大抵鹿のつくりしものならん。若し山羊或いは鹿の集りて作りたる路ならば相応のことにして、決して此獸類の恥辱にはあらざるべし…。人間の建築とは思われ難し。(略)。勾配の較平等にして、開き易き山間あるに、故らに遙か高き山嘴に沿い、不絶登降するように路を築きたるは、解せざる所」(『新撰北海道史』)と。

すなわち、人間の造った道とは思われ難たい。鹿などの造った道であれば相応、と手厳しい。またさらに、いたずらに浜益御殿(標高1,038m)などの高い所を通らずともよいものという。ライマンは朝の7時に増毛の宿を立ち、途中で食事や休憩のために休息をしたものの、浜益に到着したのは午後5時を過ぎていた。しかし他の者たちや旅具などは、深夜になってやっと着いたという難所であった。この山道は明治5年(1872)に60人の人夫が2箇月を費やして修理したというが、依然として難所であったことには変わりなかった。

明治22年(1889)ころのこの山道を記したものに、次のようなものがある。「増毛山道というは、いと恐ろしき道なりとて、通うもの少なく、皆舟にて山のめぐりをまわり行く」とある。さらに「人のかいなの太さある笹の丈は、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」とし「所々に廉するとき石つきいで、あやまちて落ちなばただちに命亡ぶべし」とし、道は険しくさらに熊が常に出るので、この道を通る人が少ないとある。

また明治27年(1894)浜益村が事業主体となり、村費1,798円、国費1,700円の合計3,498円の経費で雄冬から幌までの間、4里17町6間(17.6km)の工事を実施している。

この山道がいくらかその面影を留めていたのは、大正8年(1919)ころまでであって、同12年ころには全く埋もれてしまい、この道を辿る人はいなかったという。

✓ ◇ 駅通の利用者は貧しい行商人か旅芸人か ◇

増毛山道に駅通が設けられたのは、明治10年(1877)ころといわれ「武好」に建てられた。その後明治20年(1887)になり少し上の方に駅通の新駅舎が建てられた。この建物は積雪に耐えるように、床下に脚柱を取付けた高床式のもので、30坪程度の平屋建てであって、駅通の建物としては珍しい特殊な施工がされていた。この建物は昭和20年までどうやら残っていたが、長い間の風雪と人災によって倒壊してしまった。

昭和5年(1930)5月の『山岳』という雑誌に、伊藤秀五郎はこの駅通について書いている。すなわち、この駅通を利用する者は、雄冬と増毛から毎日1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か、たまたま増毛の町に用事を足しにでた村人が立ち寄るか、山路の夜に迫られて泊まることを余儀なくされた貧しい行商人か、落魄した旅芸人か、さもなくば気まぐれな旅行者であったという。

浜益村千代志別から雄冬間の山道5.5kmは、安政5年(1858)に開削されて以来、百年余にわたって全く手が着けられず「幻の国道」といわれてきた。このため雄冬地区は増毛から日に一往復の定期船が通うだけで、全くの「陸の孤島」であった。