

増毛山道

4. 増毛山道の今昔

伊達 東

国土交通省国土地理院
北海道地方測量部
茂木技術専門官様

2005年5月17日
増毛山道の会会長
伊達 東

謹啓

盛春の候、ますますご清栄の事とお慶び申し上げます。

過日、三角点の会桜井勝治様より依頼のありました「増毛山道」に関する資料を御送付申し上げます。

- 1 「増毛山道の今昔」は私の所属しております北海道史研究協議会の会報 第71号に寄稿した文です。
- 2 写真4枚の内3枚は、恐らくかつて増毛山道にあった武好驛遞の写真としてはめずらしいものと思います。
- 3 道新の記事は一等水準点8462の発見の記事です。

なお小生増毛山道のURLを開いており、同封致しました名刺のHPをご覧いただければ幸いです。

増毛山道の今昔

札幌 伊 達 東

平成4年10月22日、断崖絶壁の続く日本海沿岸の浜益、増毛間の一般国道231号線、歩古丹～大別荘間のトンネル工事が完成し、通年をとおしてのこの区間の交通がようやく可能となった。

この浜益・増毛一帯は寛政8年以後、伊達浅之助・戸木三郎兵衛が、松前藩家老下国豊前給所を請負った場所であった（註1）。記録によると（註2）八代目伊達林右衛門は安政4年に私費1,500両と、総工数10,907工半で増毛・浜益間の13里1丁の山道を開削した、とある。

蝦夷地に於ける道路開削の歴史は寛政10年の近藤重蔵のルベツベツ・ピタタヌンケ間3里がその嚆矢とされているが、実はそれより46年も前の宝暦2年に古宇郡の場所請負人田付新助が、カブト（泊村兜）越、サンナイ（神恵内村珊瑚内）越などの道路開削がすでに行われていたのである。（註3）この寛政10年の近藤重蔵のルベツベツ・ピタタヌンケ間の開削の背景にあったのは、すでに18世紀後半から始まっていたロシアの南下政策と無縁では無い。寛政11年に幕府は東蝦夷地の一部を松前藩より上知し、文化5年頃までに様似山道、猿留山道、礼文華山道など、今で言う幕府の公共事業として開削し、その結果文政3年頃にはなんとか太平洋沿岸沿いに馬で根室付近までの陸路が可能となった。

一方、日本海岸の西蝦夷地の方はあまりロシアの影響も無く、むしろ北上するニシンを追って漁場が北上し、商業発達に伴う「道」の開削が進んだ。積丹半島一帯の道路開削はその典型であるが、東蝦夷地と違いこれらの道路は裕福な場所請負人達の自費による開削であった。文化10年ゴロウニン事件の解決を見た幕府はロシアとの平穏状態を見て文政4年に蝦夷地を松前藩に復領を申し渡すが、その後の蝦夷地開発は一向に進展せず、むしろ折角開通した道路も荒れるがままの状態が続いた。しかし、弘化2年から安政5年にかけ、松浦武四郎の6回に及ぶ蝦夷地全域に渡る探検により蝦夷地の「道」の必要性が説かれるようになった。

嘉永6年になると再びロシアとの緊張関係が勃発し、それは同年7月に長崎に来航したプチャーチンによる国交及びカラフト・千島の境界策定問題と、8月29日に起こったロシア軍によるカラフトクシュンコタンへの上陸事件であった。ここで一挙に対ロシア関係が緊張し、特に西海岸の宗谷から松前に至る陸路の整備が必要となった。つまり東西蝦夷地とも、ロシアとの緊張関係が原因で道路の開削が進められた、と言っても過言ではない。

幕府は安政2年に西蝦夷地を松前藩より上知し箱館奉行所の管轄下に置くが、道路開削の資金はすべて西蝦夷地場所請負人にゆだねる政策を取った。場所請負人達にとっては大変な負担であったと思われるが、一方ではその地の利権を確保する為には必要な費用であったと思われる。この時期に開削されたのが厚田から浜益・増毛までの増毛山道と石狩から千歳・苦小牧へ抜ける道路の開削であった。

安政3年5月、箱館奉行所よりイシカリ詰所に出された一文が道立文書館に『北蝦夷地御用留』として残っている。「新道切開之儀ハ勿論、以前道路有候得共、後中絶之道ニ而も、持場内調役

双方打合之上可然儀ニ候ハバ箱館表江相伺取斗申、尤新道并中絶之道筋とも当人踏試し之儀ハ勝手次第、甚上ニ而調役江可申之事」とある。この申達の意とするところは道路開削の可能性のあるところの現地調査を促す文であろう。ともあれ各所に道路が造られ、前掲御用留には万延元年1月20日付で「蝦夷地新道切開御用相勤候もの御手当金被下候ニ付、御伺済貳通評議済、貳通并御金とも差進申候」とあり、「伊達林右衛門江銀十枚御褒美被下候」とある。

安政元年5月幕府目付堀利熙、村垣範正一行の東西蝦夷地検分のあと、箱館奉行となった堀利熙は翌年4月に道路開削の意見書を幕府に提出し採択されるが、その命を何時どのように請負人達に伝え、又請負人達がどのような命に従ったのかは、現在のところ史料不足のため不明である。

こんにちまで増毛山道の開削は安政4年5月に始まり、閏5月を挟んで6月に完成したとされるのが通説とされている。その根拠は蝦夷地探検家の松浦武四郎の蝦夷日誌に、「増毛場所支配人黒沢や直右衛門思いを起こし、松前領及部村作右衛門・幾次郎其筋を見立、出稼孫三郎・與助・外土人乙名シカノスケ・脇乙名ショウタカ・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、安政丁巳五月十八日まさかりを入、閏月より六月十三日迄、出稼人の帰るを不残頼み入れ切り開き候事。」(註4)と記されているからである。しかしこう考えてもあの増毛山道をわずか3ヶ月で切り開いたとはどうしても考えられない。この山道の完成が安政4年6月頃は間違いではなく、北大付属図書館蔵伊達家文書No.178、179、180には安政四年巳九月付で、ハママシケ運上家から松前の伊達屋へ総費用千三百拾壹両壹分・錢貳百九拾六文と、ハママシケ(現在の浜益)より増毛までの道法九里二十二丁也、の報告書が残っている。

ところが同No.26「辰ノ年 御公儀御役人様御賄賃錢帳」(安政3年3月から始まった幕府の松前藩から東西蝦夷地の図籍受け取りのため公儀御役人が各地へ派遣され、西地受け取りのためハママシケ運上家に立ち寄った際の費用帳で、ハママシケ運上家からの報告書)には安政3年辰6月28日付であり、北蝦夷地詰、テシオ詰、エサシ詰、アハシリ詰、モンヘツ詰、マシケ詰、シャリ詰、トママイ詰、ルルモッヘ詰、ソウヤ詰等の西蝦夷地派遣の御役人がハママシケ運上家に泊まり、増毛山道を越えてマシケ運上家へ向かった人数、人足数、御賄料、馬匹数などが記されている。即ち安政3年には既に増毛山道が馬でも通れる状態であったと思われる所以である。

想像する所、増毛山道は多分安政2年頃から増毛側と浜益側から切り始め、翌年の安政3年には馬で通過出来るほどの道が既に出来上がっていたのではなかろうか。あるいは地元アイヌの人達の交通路として出来上がっていたのでは無からうか。

ところで、同No.25・28、安政3・4年の「行司諸用留」(松前の伊達屋の手代が毎日の出来事を記したいわば業務日誌)に、この増毛山道開削に関わる記述がある。

- 1 安政三年十二月十四日。 「濱マシケ山道切開、當時イワナ井住居善蔵、金子五十両相添、尤引請人蔵町吹田屋久治左衛門。」
- 2 同四年二月廿四日。 「上及部之作兵衛与申者、当年マシケ山道切開ニ被雇參り積、前金五両借用、此度山働ニ而怪我い多し參り兼候趣約違願出候事。」
- 3 同年四月朔日。 「マシケ新道切開ニ付、昨冬上及部人當四日より十人相雇候内三人早春陸立、七人者今日より場所表下り迄者店江働ニ參り候。」
- 4 同年四月廿九日。 「新道切開ニ付、南部の花輪より三十五人相雇候處、三厩之倉吉船ニ便貰、夕セツ時頃當着致候。」
- 5 同年五月朔日。 「昨年マシケ山道切開方被仰付候ニ付、店勤弥兵衛兄作右衛門江相談、切開方人数同人江相尋候處、旧冬同人南部表江罷越、鹿角・花輪邊而四拾人相雇、頭役之者江頼置參候處、病人并病死

之者有之候由ニ而此度三十五人昨日三厩倉吉船便船ニ而夕七ツ時当着、十四人程西濱蔵差掛江差置候。今日兩御役所御改、五三郎附添無滯相済。」

6 同年五月二日。

「昨日御改相済候効方之者、水上り御役錢、御判願等之儀如何可仕哉之段、沖口御役所江書付ヲ以左之通願上候。」

乍恐以書付奉願上候

西蝦夷地アツタ境より濱マシケ、同所よりマシケ迄山道切開候様箱館御役所より御沙汰有之御請仕候。依之右効方之者追々向地より雇越候間、水上り御役錢、蝦夷地行御判願等之儀、如何可仕御儀ニ御座候哉、且又左ニ相用候品々御口錢上納方等、何卒御憐憫之御沙汰被仰付被下置候様奉願上候以上。

安政四巳年五月 伊達林右衛門

沖口御役所」

7 同年五月四日。

「一昨日御書附沖口御役所江願上候効方者、水上御役錢并マシケ山道切開ニ相用候品々御口錢之義願上通御免被仰付候。」

8 同五月十三日。

「マシケ行天社丸、久徳丸、幸長丸、八幡丸、ハママシケ行恵吉丸、廣栄丸、右船昼頃迄ニ出帆。右船々江マシケ、濱マシケ山道切開効方之者、当所上及部村之百姓七人、南部花輪より雇越之者三拾五人、都合四十貳人六艘割合、御判并送書相渡し乗せ遣候。」

9 同六月廿八日。

「マシケ新道切開方及部村作右衛門自分承分出来ニ付、南部より雇越之共着。」

10 同七月朔日。

「マシケ、濱マシケ場所新道切開ニ付、南部より人夫三十五人雇越場所表へ差下候所此度新道出来ニ相成、右人夫不残帰登去廿八日迄致皆着、昨日迄及部作右衛門方へ止宿致居候所、此度便船次第為致帰國渡海候ニ付當方へ引取、西濱蔵差掛へ留宿有之候。且火之元不用意ニ付若者三助夜番申付置候。」

11 同七月二日。

「新道切開方雇入帰國為致候ニ付、沖口沖出御判書面ヲ以願上候。小治郎申付置候。」

12 同七月六日。

「山道切開方雇越之者帰登ニ付帰國御判願以多し候。当所居残効渡願出候者八人有之。身元内請御届書面ヲ以沖口へ申上候。委細聞書帳有之候。」

13 同七月八日。

「南部より雇越人数内廿七人帰國ニ付、宿一力脇元村專太郎船便出帆い多し候。且又同人共壱人前金五十疋ツツ錢別遣候。」

14 同十月十四日。

「妙運丸善太郎殿參り場所表様子承り候処、同船ル、モヘ朔日出帆、即日マシケ江落船、八日迄滯船漸々同日出帆、ヤンケシリ江掛り同所十一日出帆之由。安間純之進様先月十八日マシケ江御着、夫より当月四日迄日和無之候ニ付御逗留、漸々同日御出帆之由。直右衛門も御見立ながら後より出帆之由。右搔送船六日ニトマリ江戻り、夫より八日泙合ニ付多分同日安間様ハ濱マシケ御出帆可被遊与申事ニ候。尚又六日ニ上下五人ニ而トマリ

江御着之便方有之由。御名前不相訛候得共、多分ソウヤ詰梨本様ニも可有之与申事ニ候。御同人搔送願上候得共御聞入無之、多分山道御通行之由ニ而、右人足百五六拾人も手配致居候由。」

以上が安政3・4年の行司諸用留に書かれている増毛山道に関する記述である。この14ヶ所の記述の内特に注目すべきは4番、5番の、新道切開きに際しわざわざ南部の花輪より35人もの専門家達？を雇っているくだりである。松浦武四郎をしてこの山道を「蝦夷地第一の出来栄え」と言わしめたのもうなづける次第である。

又13番の記述に、「御名前不相訛候得共、多分ソウヤ詰梨本様ニも可有之与申事ニ候。」とあるが、梨本様とは箱館奉行下役元締梨本弥五郎の事で、安政2年12月22日に妻子を伴って宗谷に赴任し、この事が初めて積丹半島の神威岬以北への婦女子通行の禁を解かしめる先鞭をつけた人物と思われる。恐らく箱館奉行所へ戻るに際し、幕府の役人として初めて完成した増毛山道を通った人物ではなかろうか。

現在発行のいかなる地図上にも増毛山道の記載は無い。しかし戦前の陸軍省陸地測量部、昭和42年測図、国土地理院の5万分の1には増毛郡増毛町字別荘から浜益郡浜益村字幌まで増毛山道の記載がある。即ち今日まで私の認識ではこの別荘と幌の区間約27.8キロ（約7.2里）が増毛山道の区間と認識していた。しかし最近の史料調査によりその区間は、当時トマリ運上家と呼ばれていた現在の増毛町にあった場所から、浜益村の中心にあった濱マシケ運上家までの区間（9里22丁）であり、さらに伊達屋が安政4年に開削した道は、当時の濱マシケとアツタ境の濃昼（ゴキビル）から別荘までの13里1丁であり、総工数は10,907工半、総費用は1,500両餘、である事も判明した。（註5）

増毛山道の距離については、北大山岳部OBの伊藤秀五郎氏がその著「北の山」の一文「北海道の峠」と題した中で8～9里（約30～36キロ）と書かれており、長い間その距離について疑問に思っていたところであり、上記のトマリ運上家と濱マシケ運上家の区間を指した距離であるらしい事がわかり疑問も氷解した次第である。

又、この文中に次のような一文がある。

「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事である。如何に山が低いとはいへ、僅か千米である。一つや二つは有そうな気がする。それで地図を調べてみると、無い。いくら探しても一つも無い。しかし昔は有った。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だらうとする浜益御殿山の頂でも一千三十米程の高さがある。蝦夷地時代には、この山道は雷電岬、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。（中略）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、その昔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、全く跡方も無くなっている。この山道のことに就て別に書くとして、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っていたことが、今完全に廃道となつて了つたことに対する哀惜の念を、唯理由もなく、私たち旅を好む者に起こさせるのである。」（後略）と、記されている。

この文は伊藤氏が昭和4年5月17日早朝汽車で札幌を発ち、増毛から乗り合い自動車で別荘に着き、増毛山道を辿り武好駅通に泊まり、翌18日快晴に恵まれた雄冬岳－浜益御殿山－幌－群別－茂生－川下－御料地小学校－泥川駅通と歩き、翌日滝川へ向かった時の印象が基になっている。つまり今から73年以前からこの道は全くの廃道になつており、以後この道を完全に辿つた人

の記録は見当たらない。

明治39年6月から同40年6月にかけてこの増毛山道沿に、当時の陸軍参謀本部陸地測量部の手で17ヶ所に一等水準点の選定が行われ埋石された記録がある。その中の浜益御殿山（1038.6米）に埋められた一等水準点No8462は現在でも北海道の道路の水準点として最高点を示す点として残っている。私たちは平成7年5月14日に、89年振にこの一等水準点を探し出し、かつて伊藤氏が記した「北海道で一番高い所を通っていた山道の一つである増毛山道」を最も象徴する点として確認した。

この増毛山道の途中から岩尾と呼ばれる小漁村へ枝道が有り、この道が昭和の初期ころまで別荘・岩尾・雄冬への生活道路として用いられており、その中継点として武好駅逓があった。明治33年頃北海道には158ヶ所の駅逓がありこの武好駅逓は明治28年9月30日駅逓取扱人中村亀太として設置され、昭和16年6月まで続いた。この武好駅逓の面影は北大山岳部部報第1号に後の山岳画家として著名な坂本直行氏のスケッチ画のみでしか知られていなかったが、偶然のことから坂本氏が大正15年6月10日にこの武好駅逓を訪れ中村老と背後に駅逓を写した写真と、昭和24年4月30日に坂本氏としばしば山行と共にされた熊野純男氏が「もうすでに廃屋となってしまったので床下にテントをかぶって泊まった」と記憶がある当時の武好駅逓の写真も見ることが出来た。

平成7年11月以後数回に亘って武好駅逓の跡地の調査を行い、どうやら正確な跡地の確認を得ることができた。即ち跡地と思われる場所の窪みから大量の古いビール瓶や陶器、グラスの破片が数多く土中にうずもれているのを発見した。それは何よりもこの山中で人間の住居にかかる証拠とおもわれる所以その場所を武好駅逓の跡地と確定した。

平成5年4月から現在まで十数回に亘ってこのすでに廃道となってしまった増毛山道の道跡調査を行っている。明治39年頃にこの山道の拡張整備が行われ、いわば西海岸の一級国道として認知されて以来多くの旅行者に利用され、又沿岸一帯の漁業の盛衰をつぶさに見守ってきたこの山道は今や身の丈を越す熊笹と灌木に覆われている。しかし微かな道跡は今でも判然と残されている所が多い。別荘から武好駅逓跡まではかつて登山道として、又雄冬村まで電話線が付設されていたこともあり、古い電信柱が今でも所々に朽ち果てたまま立っている。現在までこの山道の約80%の道跡調査を終え、あとは最大の難所である雄冬岳と浜益御殿山の中間の広大な熊笹の密生する約3キロ程の調査を残すのみとなった。

今では幌・別荘間は車で約20分の近さである。しかし伊藤秀五郎氏の文にあった「北海道では一番高い千米以上の唯一の峠」が今や荒れるに任されている姿を見た時、もう一度この増毛山道に光を当ててみたい、と思う日々である。

註1 新北海道史年表89頁。

註2 伊達家文書「諸用留」No.27北大図書館蔵。

註3 新北海道史年表62頁。

註4 「丁巳東西蝦夷山川地理取調」上巻「天之穗日誌」449頁。解説秋葉實氏。

註5 伊達家文書「諸用留」No.27北大図書館蔵。

なおこの文は「北の青嵐」第113・115・116号に「増毛山道考」として発表した文に加筆したものであります。

会員の調査研究活動等に関する近況調査について

事務局

このたび、会（会報）の充実をはかることの一つの方法として、また、会員相互の情報網を拡充させることを目的に、会員の皆様から調査研究の現況や必要とされる情報等をお寄せいただきました。

ここに、回答いただいた方々のアンケート項目を紹介いたします。原則として、回答いただいたままを掲載しましたが、発行年等の記述は統一いたしました。（名前のあいうえお順）

調査項目

1. 調査研究等のテーマ
 2. 平成13・14年に発表した論文・報告書等
 3. 現在必要としている調査研究上の情報（史料の所在、その他）
-

秋田俊一

1 ①栖原家家譜について

多羅尾忠郎『千島探検実記 全』明治21年7月識、同26年6月発行。『栖原家譜』明治27年松永謹識、同28年発行。『栖原家家譜』大正7年 栖原栄助識
今回は、この三者を検討比較の作業をしたい。

荒木恵吾

- 1 ①箱館附在々六箇場所発達史の研究
②函館地方「空襲と戦災」の調査記録
③南茅部町史（昭和60年上・下巻、平成元年歴史写真集発刊）の続編（昭和60年以降）の資料整理
- 2 ①砂原町史（1通説 2資料 3年表 4写真集）4巻
②南茅部町史話（町広報連載200回—平成14.9 No.165）
③道立文書館・南茅部町教委共催古文書教室 平成14.9.7～8 小川家文書（漁業史料）解説担当

栗井義雄

- 1 ①東西蝦夷地の区分設立の過程（時期、誰が…）
- 2 ①なし
- 3 ①1の①について、資料名、その他について

伊藤保蔵

- 1 ①十勝地方、開拓期医療史の発展過程
②医師交流の変遷
③道東に於ける女医の活躍
- 2 ①藤野玄洋=南（中津）と北（函館）同名医師の活躍 緒方洪庵適塾記念会報『適塾』、北海道医史学研究会会報『北辰』
②小池求真=会津から歌棄、典医から開業医、北海道歴史研究会報『歴研』

道内最高ついに発掘

國土地理院
職員ら

酒をかけお祝い

ん。道内の三角点や水準点
をめぐるグループ「札幌三
角点の会」の会員でもある
桜井さんも喜んでいた。

【浜益】石狩管内浜益村
の旧増毛山道沿いに眠る道
内で最も高い標高にある水
準点が十四日、国土地理院
の職員らの手によって、地
中から探し出された。

「一等水準点84622」
一九〇七年(明治四十年)
に、浜益と留萌管内増毛町
を結ぶ増毛山道沿いの標高
一〇三七・八尺の地点に設
置された。山道は険しきさ
るため、大正末期ごろから

通行されなくなり、水準点
もいつしか忘れられてい
た。残念に思った国土地理
院北海道測量部(札幌)の
小玉良雄さん(玉さと)と前島
幸夫さん(幸夫)、国土地理院
モニター桜井勝治さん(桜井
雄会社員)らが踏査を計
画。

この日は計八人が参加し
残雪を歩いて現場に到着し
た。水準点の戸籍簿などを
夫さん提供

