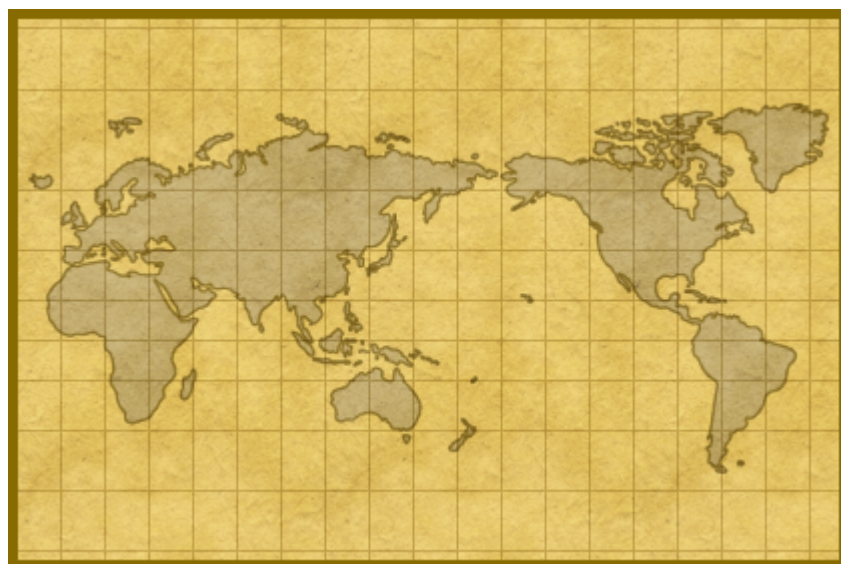




Xチガイボウ印伊達屋のホームページ

Xチガイボウ(違棒)印伊達屋とは、天明8年(1788年)に江戸より蝦夷地へ渡来した7代目伊達林右衛門(寿助)が松前において場所請負人として明治初期頃まで活躍した商家である。



ようこそ「Xチガイボウ印伊達屋のホームページ」へ。
最終更新日 2004年2月8日

What's New

2003年08月18日	更新の内容を書きます。
2003年08月22日	増毛山道ホームページ作成
2003年08月26日	ホームページ開設
2003年09月03日	註書変更
2004年02月08日	増毛山道Part2の作成



プロフィール


名 前	伊達 東
性 別	男
住 所	札幌市中央区
年 齢	1933年生
趣 味	登山・テニス・スキー
特 技	古文書解読

[BACK](#)

戻る

Y7 GeoCities ▶ お知らせ ▶ ページディレクトリ ▶ 助け合い広場 ▶ ヘルプ

はたらくを楽しもう。
Intelligence インテリジェンスの**非公開求人**でした







増毛山道を歩むPart1



雄冬岳

安政4年(1857年)に開削され、今や廃道となってしまった増毛山道の現状を捜し求める一文である。

	増毛山道を歩む		増毛山道調査行1(1/4)
	幌より雄冬岳まで		増毛山道関係参考資料

BACK

[戻る](#)



増毛山道を歩む

(失われた道を求めて)

増毛山道のプロフィール(1)

増毛山道とは、北海道の日本海に沿って西海岸の浜益郡幌村と増毛郡別荘村を結ぶ、全長約27.8キロのすでに廃道となってしまった幻の山道である。しかし

当初この山道の全長は現在の浜益郡と厚田郡の境である濃屋(ゴキビル)から増毛郡増毛町までの14里

1丁(約54.7キロ)で、我が家の先祖8代目伊達林右衛門(註1)が安政4年(註2)(1857年)私費1500両余(註3)を投じ開削した。

北海道(当時は蝦夷地と呼ばれていた)第1号の山道は寛政10年(1798年)に近藤重蔵が開削した襟裳岬の東方ルベシベツ・ビタヌンケ間3里が最初とされている。(註4)

この蝦夷地第1号の山道が開削されて以来、安政4年までの約59年間に蝦夷地の内陸と太平洋沿岸、および日本海、オホーツク海に沿っての一周道路がほぼ完成されている。



増毛山道は正面の雄冬岳(1197.6米)の頂上の右肩を越えて別荘へ続いている。(浜益御殿山より望む)

蝦夷地道路開削の歴史は当時わが国の置かれていた国際環境と無縁ではない。寛政4年(1792年)9月、長年ロシアに囚われていた伊勢白子の漂流民大黒屋光太夫がロシアの遣日使節アダム・ラックスマンによって根室に帰国しロシアの南下政策がしだいに明らかになるにつれ、幕府は蝦夷地に重大な関心を持ち始め、その一環が近藤重蔵のエトロフ探検と伊能忠敬の蝦夷地測量につながる。

つまり蝦夷地道路開削の発端は商業上の必要性よりも、ロシアに対する蝦夷地防衛がその目的であった、と言える。とはいえ、この時代の「道路」とは名ばかりで、獣道に毛の生えた程度の道で、沿岸の海が荒れたときに役立つ程度の道であった。

しかしその中でもこの増毛山道は当時の蝦夷地探検家の第一人者であった松浦武四郎をして『蝦夷地第一の出来映え』と評されたほどの山道であった。松浦武四郎はこの増毛山道の必要性を度々幕府に上申し、開削途中の現場を訪れ人夫を励ましていたりもしている。

戻る

戻る



増毛山道を歩む2



増毛山道のプロフィール(2)

寛政8年(1796年)7代目伊達林右衛門(寿助)(註5)が現在の増毛、浜益一帯の場所請負人(当時蝦夷地支配者であった松前藩の下で、主として漁業を中心としたアイヌとの交易を行なう権利を持つ商人)となり、以後ニシンの豊漁も続き資力もあり、また出稼ぎ人も多く、道路開削に必要な労働力もあったからでもあろうが、この山道の工事は相当の難工事であった事は想像に難くない。

この山道が作られた当時には途中に数ヶ所に休憩所があったが、最後まで記録に残っていたのは、この山道の間より別荘寄りの武好[ブヨシ、アイヌ呼び名でパイ・ウシ、流泉花(エンゴソウ)の多き処]にあった武好駅通である。

この山道の枝道として武好から岩尾と呼ばれる小漁村へ下る道があり、別荘と岩尾の間の交通が昭和の初期ころまで生活道として用いられており、また電話線が岩尾へ敷設されていたため、この武好駅通はしばしば旅行者に利用されていた。



浜益側の大阪山付近から浜益御殿山を望む。増毛山道はスカイラインの尾根伝いに付いている。

しかしこの武好駅通を最も多く利用したのは北海道山岳会界のパイオニアであった北大山岳部であろう。同大山岳部の部報第1号(昭和2年)から8号(昭和33年)までには、ほとんど毎年この武好駅通をベースとして雄冬岳・浜益岳・暑寒別岳の春山登山を楽しんだ記録が残っている。

私がこの山道に興味を持ったのは、ご先祖様が作った道であることもさることながら、この北大山岳部の創立者の一人で、名著「北の山」の著者である伊藤秀五郎氏が同書に「北海道の峠」と題した次の一文にひかれたからである。

「ところが一寸と意外なのは、北海道に千米を越える峠の一つもないことである。如何に山が低いとはいへ、僅か千米である。一つや二つは有りそうな気がする。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。しかし昔は一つ有った。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ろ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、この山道は雷電峠、濃昼(ゴキビル)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、

とにかく石狩手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、全く跡方もなくなっている。この山道のことには別に書くとして、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持っていたことが、今完全に廃道となって了っ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」(後略)と、記されている。

BACK

[戻る](#)



註1～7

註1	8代目伊達林右衛門	蝦夷地の履歴では3代目と称するが、我が家の家歴では8代目に当たる。	BACK
註2	安政4年	増毛山道の開削は安政4年5月より閏5月を挟んで6月には完成した、とされている。	BACK
註3	私費1500両余	8代目伊達林右衛門の記した日記には、「 <small>メ</small> 金千三百拾壹両壹分、銭貳百九拾六文、右高二書上候得共大凡二有之、委敷取調候得者、喰料ノ手当等にて惣入用金千五百両余ニ相成候」とある。	BACK
註4	ルベシベツ・ビタタヌケ間3里が最初とされている	新北海道史の副本である新北海道史年表によると、これより46年も以前の宝歴2年(1752年)に「古宇郡の場所請負人田付新助、カブト越、サンナイ越などの開削が計られた、」とある。	BACK
註5	7代目伊達林右衛門	蝦夷地の履歴では初代と称するが我が家の家歴では7代目に当たる。	BACK
註6	三代目伊達林右衛門	我が家の家歴では8代目林右衛門の事。	BACK
註7	増毛場所を請負った年	新北海道史年表によると、寛政8年7月伊達浅之助(伊達屋の江戸本店当主)・戸木三郎兵衛が阿部屋伝兵衛の没落に乘じ、請負金を増額して増毛場所を松前藩家老下国豊前より請負った、とある。	BACK

[BACK](#)

増毛山道を歩むPart

Yahoo! BB会員なら

Yahoo!ジオシティーズがとってもおトクに!

増毛山道調査行(1)

増毛山道調査行。(別荘から雄冬岳まで)

平成5年4月から今日まで、十数回にわたりこの「失われた山道」の道跡を探す旅に出かけた。幸いこの調査山行には地元浜益のこがね山岳会、増毛山岳会の有志の方々のご協力を得ることが出来、中でもこがね山岳会の渡辺千秋氏は事前調査をも含めてすべての調査山行に参加していただいた。



増毛山道の別荘側入り口。この入り口左角に白い棒杭が立っている。

この山道の増毛側の現在の入り口は増毛郡別荘村であり、浜益側は浜益郡幌村である。その間約27.8キロ、約7.2里である。実は前掲の伊藤氏の文では、この山道の全長を8乃至9里(約30乃至36キロ)とされているが、最近の5万分の1の地図に置き換えても(と言うのは、最近の5万分の1にはこの増毛山道の記載がないので、昭和2年発行の5万分の1に記載されているのを基にして)8乃至9里も、は無い。そこでこの山道を開削した当時の古文書を読むと、その基点区間は当時ハママシケと呼ばれていた今の浜益にあった運上家(地元アイヌとの交易場)からマシケ運上家(現在の増毛町にあった)までの距離で、「ハママシケよりマシケ九里廿式丁」と記されている。

平成4年10月に開通した国道231号の大別荘トンネルを抜けて海辺の別荘村へ入り、エンルコマナイ川を渡ると約50米先の右の道端に棒杭が立っており、表面に「旧増毛山道入り口」、裏面に「寛政八年浜益増毛両場所請負人三代目伊達林右衛門(註6)の手によって自費をもって開かれた道である」と記され、「平成四年増毛町教育委員会」とある。

「寛政八年云々」とあるが、この増毛山道が完成したのはその61年後の安政4年であり、寛政8年は7代伊達林右衛門が増毛場所を請け負った年である(註7)。その棒杭から約50米程民家の立ち並ぶ道をあがると、一面の雑木林と熊笹に覆われた低い丘陵が続くが、山道の入り口らしき道跡はない。しかし密生した熊笹の中に山道の入り口であったであろうと思われる石の庚申塚があり、裏面に「明治三十二年十一月十二日(文字不明)詰方創立、とあり、そばに朽ち果てて崩れてしまった社らしい木片が散乱しており、熊笹に覆われている。

BACK

[戻る](#)[増毛山道調査行2へ](#)

GeoCities

お知らせ ▶ ページディレクトリ ▶ 助け合い広場 ▶ ヘルプ

時給1200円、週3日、5時間働くと...

増毛山道調査行(2)

この付近から所々に微かに道跡らしき踏み跡があるがほとんどないといって過言ではない。しかし幸いなことに道跡に沿って雑木林を切り開いた跡があり、さらにこの道がかって登山道として使われていた当時の名残の赤地に白抜きでナンバーの記入されたホウロウ製の円形の板が所々の白樺の幹に打ち付けられている。身の丈を越す熊笹をこぐこと約1時間ほどの所で151.2米の三角点があり、赤白の斑の測量用の棒が立っている。この辺の地形はエンルコマナイ川とポンナイ川に挟まれた緩やかなナマコ状の尾根が武好まで続き、増毛山道はその尾根伝いに天狗岳(973米)へ向かっている。この尾根に絡まるように、多分最近木材切り出しのために切り開いたと思われる立派な林道が途中まで続いている。



石の庚申塚

後で分かったことであるが、この山道の別荘側もかなり奥地まで林道が切り開かれており、増毛山道を横断しているところもある。武好橋の付近は植林のためにブルドーザーによる地掻きが行われ、道跡が破壊されているケ所も見受けられる。お陰で山道調査に便利なこともあるが、反面ブルドーザーでむき出しになった赤土を見ると、この一帯の山肌の荒れようには考えさせられるものがある。

先にも述べた如く、別荘から武好駅通を経て岩尾までこの山道沿いに電話線が敷設されていたための名残の電信柱が長い風雪に耐え、その残骸が所々に立っている。朽折れた電信柱の切り株から松の新芽が生えていたり、垂れ下がった電線が古い白樺に食い込んで、それでも白樺は太く成長をしているのを見ると、時の経過の長さを感じさせる風景である。この付近の電話線敷設工事は明治29年9月に札幌・増毛間がこの山道沿いに一応完成したのだが、名だたる豪雪地帯のため幾度となく断線し、その保守管理に大変な苦労があったとされている。

631.9米の三角点記号のあるところからの眺望はすばらしい。振り返ると眼下の日本海に利尻富士が見え、この付近の最高峰である暑寒別岳(1491.4米)、群別岳(1376.3米)が一望できる。683米のピークと天狗岳の鞍部が武好駅通のあった場所である。この駅通の歴史は、最初地図上の「武好橋」の記号があるところに「古っ舎」と地元の人たちに呼ばれていた小屋があったが、明治12年ごろ、長年の風雪に耐え兼ねて倒壊したらしい。

BACK

戻る



増毛山道調査行(3)



山道沿いに今でも古い電柱が立っている。

その後その場所から少し下の別荘寄りに新しい小屋が建てられ、明治28年9月30日に駅逓取扱人中村亀太として武好駅逓が設置され、昭和12年10月14日に模様替え増築がなされその機能は昭和16年6月まで続いた。

明治33年ころ北海道には158ヶ所の駅逓があったが、中でもこの武好駅逓の構造は特殊で、豪雪地帯のため高床方式が採用されていた。

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有名になった坂本直行氏の筆になるスケッチ画のみでしか知られていなかったが、最近偶然な事からその写真を3枚も、それも改築前の大正15年6月12日に坂本氏が写された一枚と、改築後すでに廃屋寸前の昭和24年4月30日、北大山岳部一行中の熊野純男氏が撮られた2枚がみつかった。



天狗岳

この写真発見のいきさつは、たまたま日本山書の会北海道地区報編集の高澤光雄氏から送られてきた「ヌタック」1号(札幌第二中学校山岳旅行部部報昭和4年1月20日発行)のコピーに、故坂本直行氏の「武好の春」と題する一文が載っていた事からあきらかになった。

その文によると、大正15年6月10日に坂本氏はプリムラ(サクラソウの総称)採取の目的で1人で武好に旅立ち、早朝増毛駅で腹ごしらえをしていると、脇にいた人夫に「お前のような青二才は熊に食われるさ」などと脅かされながら、ニシン漁が終わり節句の鯉幟がたなびく別荘の浜辺から武好駅逓への道を登り始め、白樺に囲まれた山奥の武好駅逓に2晩泊る。この時の小屋番の爺さんは多分中村亀太老ではないかと思われる。のんびりとスケッチをしたりプリムラの採取をしたりして過ごし、「もっと長くいたいけど次の旅行があるので今日はここを去らねばならない。爺さんはいくら言うても五十銭の宿賃しかとってくれないのには弱った。爺さんとこのうちを写した写真を送るといふ約束で懐かしいこの地に別れを告げる」と記されている。

そこで私の親戚に当たる和田直之氏が生前の坂本氏と親交があったことを思い出し、坂本氏未亡人つる様をお願いして、遺品の中からやっと天狗岳を背にして中村亀太老と武好駅逓が写っている写真を探していただいた。さらに思いがけなく、坂本氏の友人で度々道内の山行を供にされた熊野純男氏が昭和24年4月30日に「もうすでに廃屋となっていたので床下に TENT 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。



左 南暑寒別岳 中央 群別岳 右 浜益岳



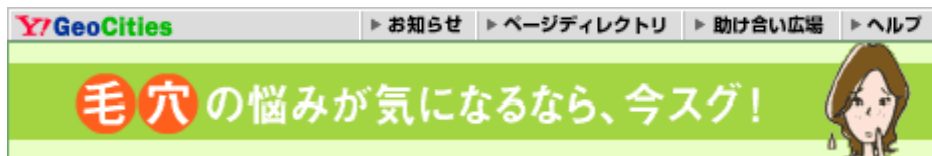
大正15年の武好駅通と中村亀太老。
(提供坂本つる様)

BACK

戻る



[増毛山道調査行4へ](#)



増毛山道調査行(4)



昭和24年の廃屋寸前の武好駅通。
(熊野純男氏提供)

北大山岳部部報8号の、この前年の23年4月29日に武好駅通に泊まった部員の記録によると、「小屋自体はまだ二三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き火は出来、雨は凌げる」の記述がある。私たちにとって増毛山道も幻の山道であったが、この武好駅通も幻の駅通であったので、その感慨はひとしお深いものがあった。

「武好の春」と題する同名の随筆が「原野から見た山」と題する朋文堂刊の坂本直行画文集にあるが、この文章のオリジナルがヌタック1号の文章のようである。

大正15年は北大山岳部が創設され、坂本氏は精力的に北海道の山々を登り始めた年である。私たちは平成7年11月以後、この武好駅通と、武好橋のあった場所の確認のための山行を数回行った。地元の古老達の話や文献を調べてもからず、古い地図と道跡と電信柱だけが頼りの心細い調査であったが、どうやら2箇所とも正確な場所の確認が出来た。と言うのは、武好駅通のあった場所の一带から古いビール瓶が数本と、陶器、ガラスの破片が多数土の中に埋まっているのを見つけたからである。それらはなによりも人間の住居にかかわる証拠と思われるので、その場所を武好駅通と武好橋のあった場所と確定した。

この武好橋についても多くの方々にどんな橋であったかを問い合わせを試みたがなかなか分からずにいたところ、留萌在住の郷土史研究家高橋明雄氏から「北のハンター」誌(平成9年8月31日刊)に、奥 繁氏の文で「中川賢一さん」と題する随筆があり、その文中にかつてのこの付近の情景が記されているのが分かった。

その一部を引用すると、「水面からねー、三十センチほどしかない低い橋でねー、深さかい？ そうだなー、三十センチあるかないかくらいなもんだ。長さはねー、三メートルくらいだよ！ 丸太を二本渡してさ。それに、小さな丸太を横に並べて、釘やカスガイなんかで止めてあるだけのもんだ。」と記されている。



武好駅通跡にて。足元に掘り出したビール瓶などがある。

私たちがこの武好橋を探しに行ったときには晩秋のころであったので水量が少なく、天狗岳の伏流水が幅約一メートルほどの緩やかな流れになっている場所に枯れたエゾノリュウキンカが群生していた。もちろん橋の面影はどこにも残っていない。

この付近の増毛山道の道跡は、部分的にかすかに残っている場所もあるが、ほとんどが太い根曲笹に覆われて見通しが利かず歩行に苦勞する場所である。ここから708・9メートルのピークを越えると、留知暑寒川側から岩尾側へ、ちょうど増毛山道を横断するようにつけられた立派な林道に出会う。この付近から雄冬岳へはまだはっきりとした道跡が残っているところもあるが、雄冬岳の山腹を巡るまでが一番急な登りである。

雄冬岳の頂上に立つと、この増毛山道のほぼ全容が見渡せられる。眼下に見える日本海が

荒天で何日も船での交通が途絶えたとき、どれほどの困難を覚悟してもこの長くて険しい山道を通った人々の勇気にただただ驚くばかりである。

[TOP](#) [BACK](#)

[Part1](#) [戻る](#)



幌より雄冬岳まで

増毛山道の浜益側の入り口は幌村の幌稲荷神社のすぐ右脇から登り始めている。この付近にはまだ微かに道跡らしき踏み跡が残っているが、1キロほども登るともう身の丈を越す熊笹に覆われていて道は消えている。幌からの道は緩やかな広い尾根を、通称大阪山とよばれている533・3メートルのピークを越えて浜益御殿(1038・6メートル)に至り、一度898メートルのだだっ広い鞍部へ下り、雄冬岳の南東斜面を巻き、武好橋へと続いている。大阪山付近一帯は開墾地化されており、またこの辺は山菜のとれる地帯でもあるので、増毛山道がそのまま林道として利用されている部分もある。



雄冬岳から増毛方面を望む。中央の山腹に、微かに増毛山道の道跡が見える。



幌側の入り口。幌稲荷神社。
道は鳥居の右側からついている。

しかし大阪山から上は部分的に道はかすかに残っていてもほとんどが消えている。浜益御殿山頂付近に僅かに道形が残っているが、ここから雄冬岳までの道は又深い熊笹に覆われている。

明治39年6月から同40年6月にかけて、この増毛山道沿いに17箇所、当時の陸軍参謀本部陸地測量部の手で一等水準点の選定が行われ埋石された記録がある。その「点の記」によると、No8462と記された浜益御殿山頂直下の一等水準点1037・8150メートルは、通称牛石(ベコイシ)と呼ばれた大きな石の脇に埋石され、この水準点は現存する北海道の水準点としてはいまだに最高地点としての水準点として記録されている。(因みに一番低い水準点は野付郡別海村走古丹伏古遠太に明治36年に埋石された一等水準点No7619で、高さは0.9944米である。)

この記録の情報を得て私たちは国土地理院、札幌三角点の会の皆さんの協力で平成7年5月14日、遂にこの北海道最高地点の一等水準点を約80年ぶりに探し当てた。

これは、かつて伊藤秀五郎氏が記した「北海道で一番高いところを通っていた山道の一つである増毛山道」を最も象徴する一等水準点の発見であった。

平成4年10月22日、岩尾の増毛寄りにある歩古丹(アユミコタン)と別苺間のトンネル工事が完成し、長年冬季間不通であった国道231号が貫通した。

今では幌、別苺間は車で約20分の距離である。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」がいまや荒れるに任されている姿を見たとき、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。

(完)



幌稲荷神社付近の山道跡



水準点として北海道最高地点を探し当てた

BACK

[戻る](#)



増毛山道関係参考資料

- 地図 1 明治38年版陸軍省陸地測量部5万分の1尺「浜益御殿」「茂生」
2 大正8年測図地理調査所5万分の1尺「雄冬」「浜益」
3 昭和42年測図、平成4年修正測図、国土地理院2万五千分の1「別荘」「雄冬」
「浜益」「幌」「群別岳」

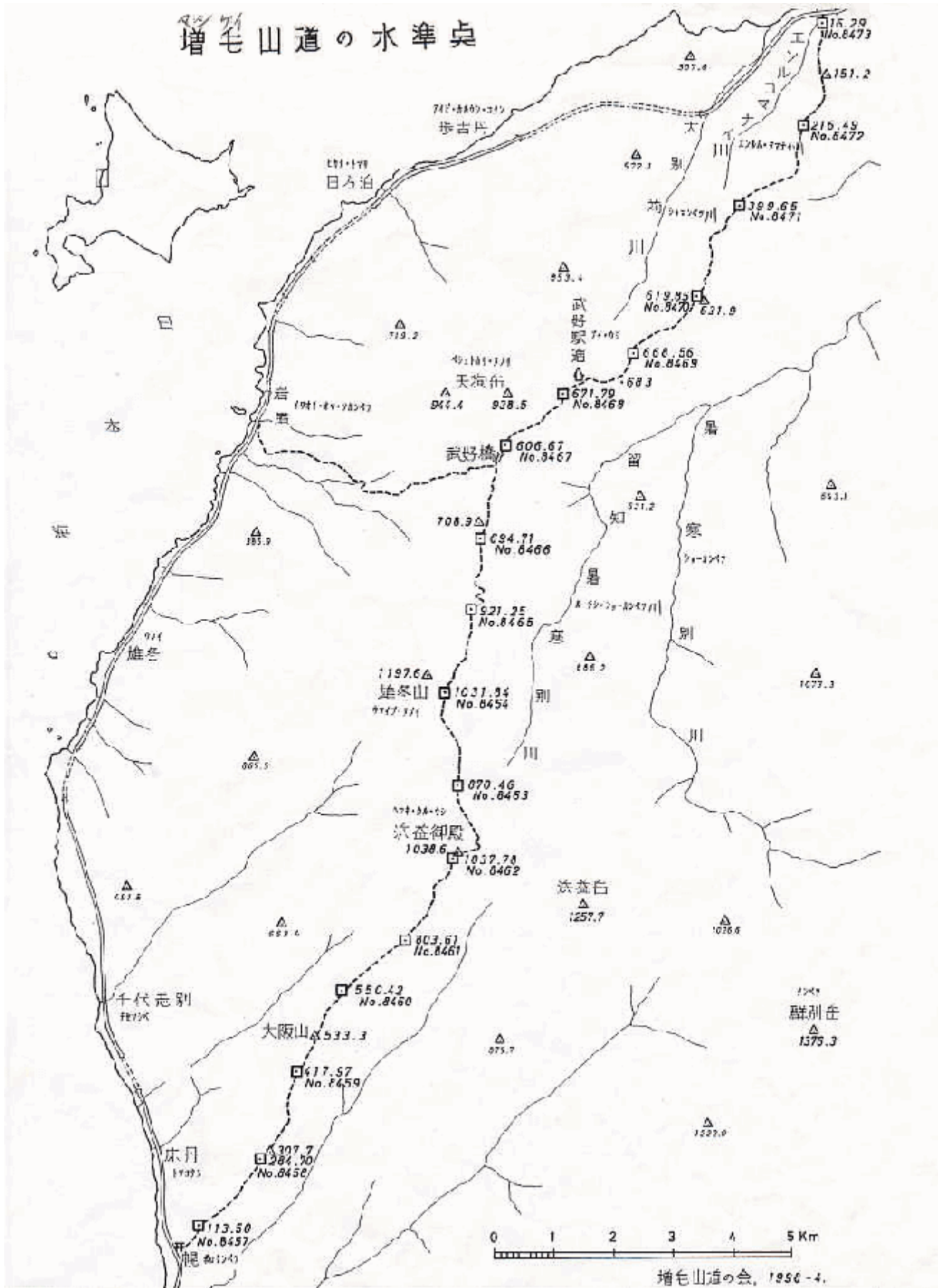
- 文献 1 「北海道伊達家履歴」明治44年刊（私蔵本）
2 「北海道道路誌」河野常吉 大正14年北海道庁刊
3 「丁巳東西蝦夷山川地理取調」松浦武四郎
4 北大山岳部部報1号～11号
5 「増毛町史」
6 「浜益村史」
7 「林」北海道林務部々報209号別冊
8 「未踏」増毛山岳会会報2号・5号
9 「原野から見た山」坂本直行
10 「北の山」伊藤秀五郎
11 伊達家古文書(北大付属図書館蔵No29、178、179、180、)
12 同 No26「辰ノ年御公儀御役人様御賄賃銭帳」
13 同 No27「諸用留」
14 同 No28「安政4年行司諸用留」
15 北防備の秋田藩士紀行「マシケ旅日記」水谷勝職
16 「北海道宿駅(駅遞)制の研究」上中下宇川隆雄
17 「北海道電気通信路線史」北海道電気通信局
18 「北のハンター」留萌猟友会(会員の記録)
19 「スタック」一号札幌第二中学校山岳旅行部
20 北海道新聞夕刊、平成7年5月13日、15日、9月10日朝刊記事。

[BACK](#)

[戻る](#)



[増毛山道の水準点へ](#)



BACK





戻る

増毛山道を歩むPart2



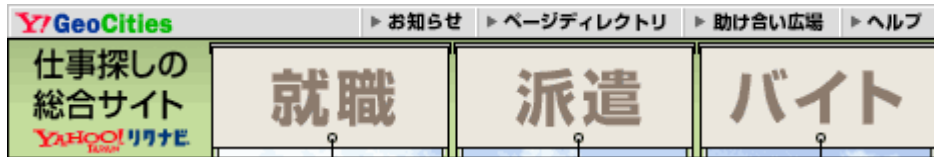
濃屋山道より送毛方面を望む

先に「失われた道を求めて」、と題して増毛山道の概要に触れたが、今回はこの山道の歴史的な生い立ち、区間、費用などについて最近明らかになった部分に触れたいと思う。

	増毛山道の歴史的な生い立ち		増毛山道の区間及び費用
	安政年間蝦夷地各藩分治地図		安政四年増毛山道全図

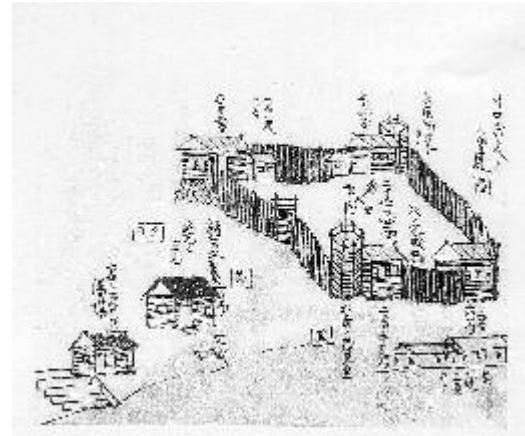
BACK

[戻る](#)



増毛山道の歴史的な生い立ち

嘉永6年(1853年)アメリカのペリーが神奈川県浦賀に来航したのが6月3日(以下日付は全て旧暦)、翌7月18日にはロシアのプチャーチンが長崎に来航し、鎖国中の日本に開港を迫り翌年の安政1年(1854年)について函館開港を迎えるが、江戸幕府はロシアとの間には樺太島の国境策定という厄介な問題を抱えていた。ロシアは国境問題を有利に運ぶ為、嘉永6年8月29日に突如樺太島(日本側では北蝦夷地と呼んでいた、現在のサハリン島)のクシュンコタン(日本領の頃は大泊、現在のコルサコフ)へロシア海軍大佐ネヴェリスコイ率いる陸戦隊73人が9月1日に上陸し砦を作った。いわゆるムラビヨフ哨所と呼ばれる砦である。



クシュンコタンのムラビヨフ哨所
(依田治郎祐『唐太嶋日記』1854年)

この知らせが松前に届いたのが9月16日、急を知った松前藩の一番隊の出発が17日、二番隊が18日に船でそれぞれ松前を出帆、一番隊のソウヤ到着が10月9日、二番隊は10月10日にマシケへ到着した。しかし既に北の海には嵐が吹き荒れ樺太島へ渡海する事が出来ず宗谷と増毛で越冬し、樺太島へ渡ることが出来たのは一番隊が翌年の3月26日、二番隊は4月9日であった。幸いこの時は争い事もなく、5月17日にロシア兵は島より退去するが、その主な理由は松前藩の出兵に屈したのではなく、1853年に始まったロシアとトルコとのクリミア戦争勃発に遠因があり、イギリス・フランスとの断交があった場合の樺太島の防衛にロシアはは困難を生じる為退去したと言うのが主な理由であった。

実はこの樺太島、日本では北蝦夷地と呼んでいたが、文化6年(1809年)より北蝦夷地場所として松前藩から伊達と栖原の御預り場所となっていた。伊達と栖原は当時現在の浜益より以北の日本海岸の各場所の場所請負人であり、この松前藩の出兵には大きな負担を強いられていたものと思われる。即ち浜益以北の兵員海上輸送には伊達か栖原の傭船が頼りで、現に宗谷より樺太島への渡船には伊達屋の正徳丸と天神丸が用いられた。この海上輸送に携わる場所請負人としては、春のニシン漁期、秋の秋味漁期にはそれぞれ猫の手も借りたい程の忙しさであったろうし、とても藩兵の輸送まではなかなか手が回らなかったのが実情と思われる。であれば多少の費用を掛けても山道を作った方が江戸幕府の御覚えも良からうし、その請負場所の期限後の継続にも有利に運べる、と思ったに違いはない。

この時の北蝦夷地問題で新たに判明した事があった。というのは、北海道史では北蝦夷地場所は文化6年(1809年)より文化12年(1815年)までの7年間冥加金1か年1000両宛上納の約定をもって伊達と栖原の御預場所とし、その後も請負場所として明治にいたるまで経営を継続、両家では北帳場と称して出資・損益などを等分に負担事業を行ったとあるが、実はこの嘉永6年に北蝦夷地をロシアに占領されそうになった時、松前藩は幕府に対しこの地の警備が商人である場所請負人達に任せっ放しになっている実態が明らかになる事がまことに具合の悪い事であったに違いなく、そのため松前藩は嘉永7年1月11日に伊達と栖原の両家へ北蝦夷地の場所請負人としての引上げを命じたのである。そして北蝦夷地を御直差配地、つまり松前藩の直差配地とし、伊達林右衛門を差配役々役とし、さらに一代士席御先手組、つまり松前藩の武士の資格を与えて登用したのである。松前藩は幕府への体面上北蝦夷地を直轄地としたが、実態は何等変わらないものであった。

嘉永7年(1854年)3月江戸幕府は村垣範正、堀利・等一行を蝦夷地調査のために派遣、6月に一行は北蝦夷地に入るが、この一行の役割に大きく影響を与えたのが蝦夷地の探検家として有名な松浦武四郎であり、蝦夷地の道路の必要性を彼はしばしば上申ししていた。安政年間に開削された蝦夷地の山道は、この村垣、堀等幕臣の建議によるところが大であるが、当時江戸幕府は財政難でもあり、その資金負担をすべて場所請負人たちの負担とした。

かくして北蝦夷地のムラビヨフ哨所事件に端を発したロシアの脅威が、その後の蝦夷地の統治を松前藩から幕府直轄(とはいえ、東北6藩への分割統治)と変えてゆくのであるが、増毛山道の舞台となる増毛領は秋田藩に、濱マシケ領(註8)は庄内藩に統治される事となった。



秋田藩元陣屋(増毛町)



庄内藩ハママシケ陣屋跡(浜益村)

安政1年6月に幕府が箱館奉行所を設置し、以後場所請負人達にどのような指示があったかは不明であるが、要するに場所請負人達の権益を保証する代わりとして、道路開削の費用負担を迫ったに違いない。この増毛山道の開削時期については、伊達屋の記録では安政3年(1856年)12月頃から準備が始まり翌年の6月には完成した、とされている。次に安政3・4年増毛山道開削の準備から完成までの主な記述について北海道大学付属図書館北方資料室蔵伊達家文書(安政三・四年行司諸用留)より抜粋し、現代語に意識した表現で述べてみよう。

- | | | |
|---|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 安政3年12月14日 | 増毛山道開削について、引受人松前蔵町の吹田屋久衛門を通じてイワナイ在住の善蔵へ五十両渡した。 |
| 2 | 安政4年 2月24日 | 松前の上及部町作兵衛に、今年増毛山道切り開きに行ってもらつつもりで前金として五両渡してあったが、山働きをしていて怪我をしたので行けなくなった、と伝えてきた。 |
| 3 | " 4月 1日 | 増毛山道切り開きのため上及部人を今月4日より10人を雇い、そのうち3人は徒歩で行く為早立し、7人は場所表へ出達するまで松前の伊達屋の店で働いて貰う事とした。 |
| 4 | " 4月 29日 | 増毛山道切開のため南部の花輪(註9)から35人雇ったところ、三厩(註10)の倉吉の船で夕方七時に無事着いた。 |
| 5 | " 5月 1日 | 昨年増毛山道を切り開くよう箱館御役所より仰せ付けられたので、店勤務の弥兵衛の兄作右衛門に相談したところ、昨年の冬同人が南部の花輪・鹿角付近で40人ほどを雇う事として頭役の者に頼んでおいたところ、病人やら死亡した者もいて結局35人になったが、ゆうべ七時に無事着いたので14人は西浜蔵にひとまず収容し、今日町御役所と沖口御役所に入国の手続きを店の五三郎に頼み無事済ませた。 |
| 6 | " 5月 2日 | 昨日入国手続きを終えた者達の入国税、入国許可証の件について沖口御役所へ次のように願書を提出した。 |

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を切開くよう箱館御役所より沙汰があり御請しました。このため切り開きの働き方として本州から雇った者の入国税、入国許可証の件はどのように取り計らったら良いか、又これに用いる道具などにたいする物品税など、何卒免税の処置を取り計らうようお願いしたい。

安政巳年五月 伊達林右衛門
沖口御役所

- | | | | | |
|----|---|-----|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7 | " | 5月 | 4日 | 昨日書面をもってお願いした件は、全て願いの通りに許可された。 |
| 8 | " | 5月 | 13日 | マシケ行き为天社丸・久徳丸・幸長丸・八幡丸、ハママシケ行きの恵吉丸・廣栄丸の6艘で、増毛山道切り開きの者達、上及部の7人と南部花輪より雇った35人、合計42人を通行許可証に送り状を添え送り出した。 |
| 9 | " | 6月 | 28日 | マシケ新道切開方の内、及部村の作右衛門と南部から雇った者が自分の受け持ち区間の分の開削を終えて帰ってきた。 |
| 10 | " | 7月 | 1日 | 28日に帰着した南部の35人が及部の作右衛門方に止宿していたが、便船あり次第帰国するまで当方で引取り西濱蔵へ留め、火の元が不用心なので若者三助を夜番に申し付けた。 |
| 11 | " | 7月 | 2日 | 南部の帰国者達の出国手続きを書面で沖口御役所へ届け出るように当店の小治郎に申し付けておいた。 |
| 12 | " | 7月 | 6日 | 帰国者の内8人が当地に残って働きたいと申し出たので、身元引き受け書を沖口御役所へ提出した。 |
| 13 | " | 7月 | 8日 | 残り27人が船宿一力の脇元村専太郎船で帰国した。同人達へ五十疋ずつ餞別を渡した。 |
| 14 | " | 10月 | 14日 | 妙運丸の善太郎が帰ってきたので場所の様子を聞きただしたところ次のように申した。「10月1日にルモへを出帆し同日マシケに着いた。8日まで同所に滞船、ヤンケシリに向かい、11日に出帆した。その時安間純之進様(註11)が9月18日にマシケへ御着になり、10月4日まで日和なく海が時化たのでマシケに逗留していたがようやく同日に出帆したそうである。マシケ場所の支配人直右衛門(註12)も御見送りのため後から出帆したそうである。その船が6日にマシケへ戻り、その後8日迄風続きであったから安間様は多分濱マシケを御出帆になられた事であろう。尚その後10月6日に上下5人でマシケに到着した御役人がいて、御名前は不確かではあるが多分ソウヤ詰の梨本様(註13)と思われるが、マシケの運上屋の者が船で濱マシケへ御渡り下さいと申し上げたが聞き入れてくれず、多分マシケ山道を越えて向かわれたらしく、人足150・60人も手配したらしい」と申ししていた。 |

BACK

戻る

Yahoo!ジオシティーズがとってもおトクに!
例えば・・・

註8～14

註8	濱マシケ領	現在の石狩郡浜益村。	
註9	南部の花輪	秋田県鹿角市花輪。	
註10	三厩	青森県東津軽郡三厩村、蝦夷地と本州の玄関口に当たる。	
註11	安間純之進様	幕府支配勘定役、安政元年5月ペリーの箱館来航時に米国旗艦ポーハタン号で会見した人物。北蝦夷地まで調査に向かった。のち箱館奉行組頭。	
註12	マシケ支配人 直右衛門	黒澤屋直右衛門、伊達屋のマシケ場所支配人。松浦武四郎の日記に、この山道開削についての叙述にしばしば登場する。	
註13	梨本様	梨本弥五郎。箱館奉行支配役、安政3年調役下役の役として宗谷へ赴任の際初めて妻子を伴って赴任し、当時の神威岬以北は 女人禁制の迷信を打破した。又初めてストーブを考案して寒地対策に備えた事有名な人物。彼が宗谷へ赴任の際5月7日の濱マシケ運上屋の記録には 「五月五日御通しニ相成候 ソウヤ 梨本弥五郎様 御上下四人 一 函合船壹艘 此人足拾四人 賃米壹斗」 とあり、往路は浜益から船でマシケ方面へ渡ったと思われるが、帰りは開発されたばかりのマシケ山道を通り、恐らく幕府お役人としては初めてこの山道を通じたお役人になったのではなかろうか。	BACK
註14	約1500両	この金額については伊達家文書「諸用留」に、「金千三百拾壹両壹分、錢貳百九拾六文、右高二書上候得共大凡二有之。委敷取調候得共、喰料、手当にて惣入用金千五百両余ニ相成申候」と記されている。	BACK

[BACK](#)

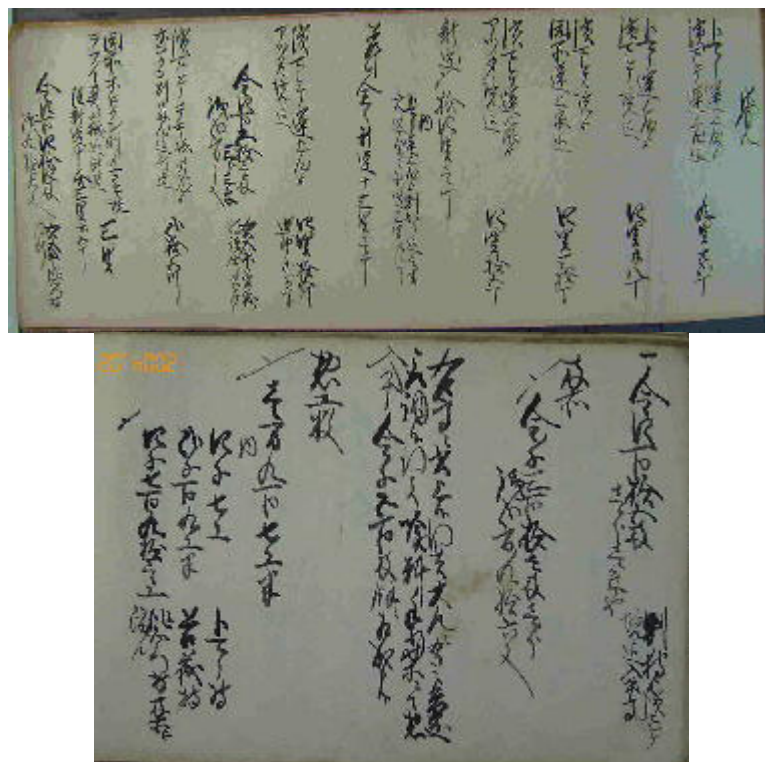
増毛山道を歩むPart
2



増毛山道の区間及び費用

現在私たちが呼んでいる増毛山道とは、浜益郡別村字幌から浜益御殿・雄冬岳を越えて増毛郡別荘村に至る約27.8キロを指しているが、安政4年に伊達屋が開削したのは「西蝦夷地アツタ境より濱マシケ、同所よりマシケ迄」と記されており、それは現在の厚田郡濃屋村から浜益村までの4里15丁、浜益村から増毛町までの9里22丁、合計14里1丁の長大な道路開削であった。伊達屋はこの区間を大体3つの区間にわけ、下表の通り開削費用、担当者を決め人工数を記している。

区間	距離	費用	担当者	人口数	備考
濃屋～浜益	4里15丁	451両3分3朱 錢200文	善蔵	2109.5工	道幅2間半
浜益～雄冬岳	4里30丁	444両錢96文	作右衛門	4791.0工	
雄冬岳～増毛	4里28丁	415両1分1朱		4007.0工	
合計	14里1丁	約1500両(註14)		10907.5工	



伊達家文書諸用留「マシケ山道距離、費用明細」

ところで伊達屋の記録では5月中頃から開削が始まったと想像され、6月28日には自分の持ち場が完成したので南部から雇った者35人が松前へ帰着した、と記されている。この安政4年という年は5月が閏月であったため現代の太陽暦に直してみると6月28日は8月17日に当たる。後述の松浦武四郎の西蝦夷日誌によると、「安政丁巳五月十八日マサカリを入れ、閏月よ

り六月十三日迄出稼ぎ人の帰るを残らず頼み入れ切り開き候事」とあるから実開削期間を現在の日時に当てはめてみると、5月18日から閏5月分の日数29日を加えて6月13日頃までとしても、55日程で開削した事となる。もちろんこの道の開削に当たったのは南部の35人だけでは無い。開削当時この山道を通った蝦夷地探検家の松浦武四郎は「増毛場所支配人黒沢や直右衛門思いを起し、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マサカリを入れ、閏月より六月十三日迄出稼ぎ人の帰るを残らず頼み入れ切り開き候事、一方ならずの功績なり。余閏月九日此地見分として越、翌午(安政5年)七月十日出来の為に見分し、……」(西蝦夷日誌)とある。

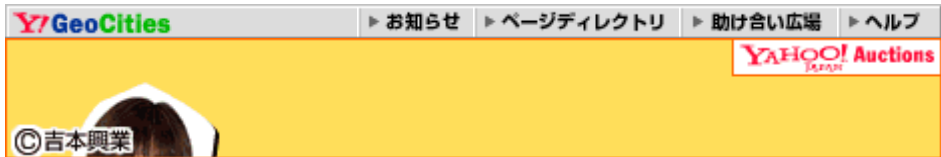
ところでもう一つの伊達家文書「辰ノ年(安政3年)御公儀御役人様御賄賃銭帳」なるものがあり、これは冒頭に述べた幕府の直轄(蝦夷地を東北6藩に分割統治する)の方針により、北蝦夷地詰・テシオ詰・エサシ詰・アハシリ詰・モンヘツ詰・マシケ詰・シャリ詰・トマイ詰・ルルモツヘ詰・ソウヤ詰など、西蝦夷地の各所に箱館奉行所の役人が派遣される事となり、彼等が濱マシケの運上屋に泊り増毛山道を越え、又は海路でマシケ運上屋へ向かった人名・人足数・御賄料・馬匹数などが記録された帳面である。例えば、

- 一 御賄数六賄 北蝦夷地 茂庭修七様 但三月廿七日夕より同廿八日迄御家内共貳人
- 一 人足貳人 此賃銭貳百五拾五文 濱マシケ運上屋前より本マシケ運上屋迄
但人足壹人二付壹里拾五文宛 道法八里半
- 一 本馬壹匹 此賃銭百七拾文 濱マシケ運上屋前より本マシケ運上屋迄
但壹疋二付壹里貳拾文宛

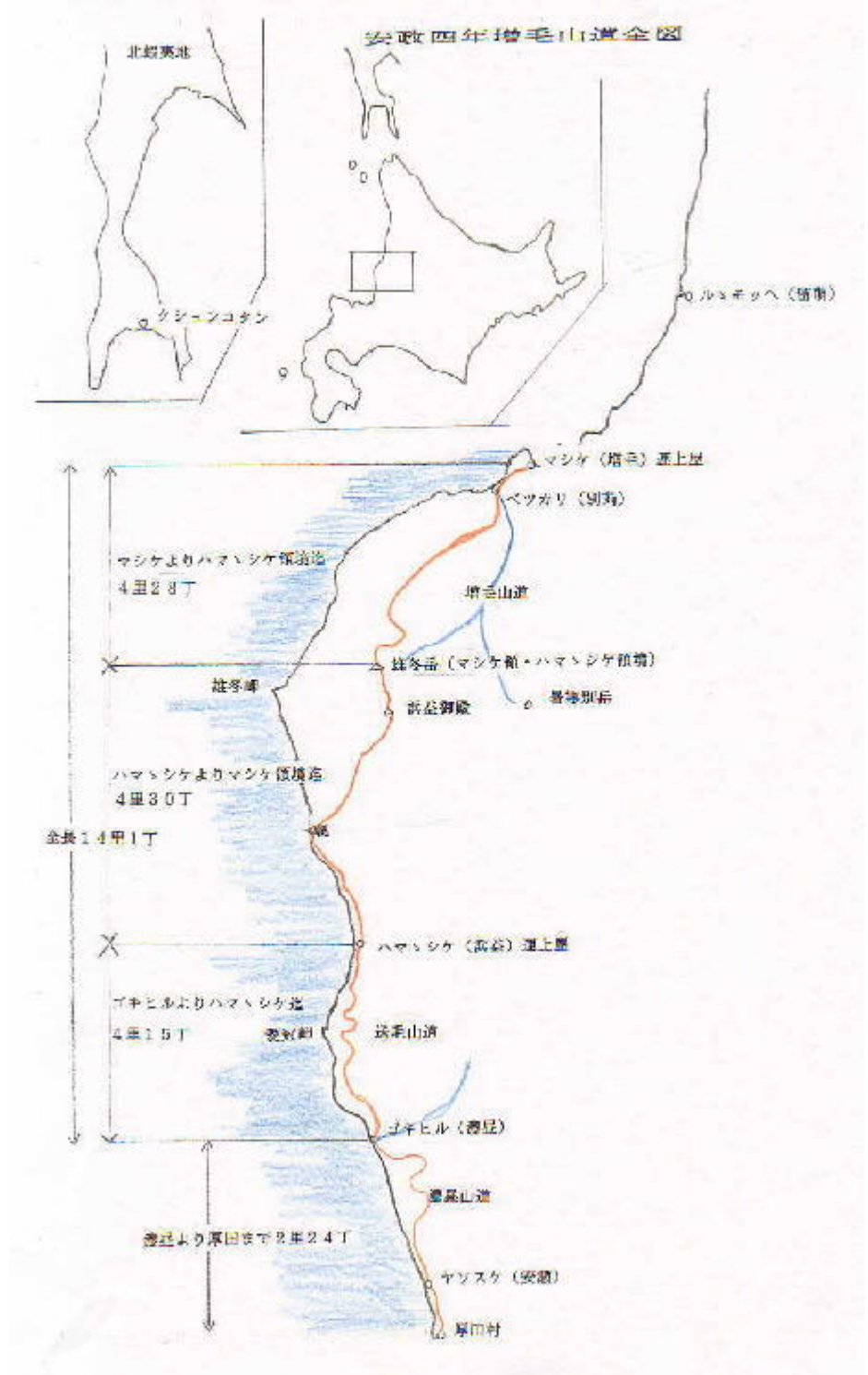
つまり、前年の安政3年3月下旬にはすでに馬で通れる程度の道がすでに存在していたことを示している。これはいったいどういう事であろうか？。想像するところ、増毛と浜益の間ではかなり頻りに地元アイヌの交流があり、すでにある程度の道が存在していたのではなかろうか、という事である。つまり伊達屋が開削したのは、その道幅を広げたり橋を掛けたり、地ならしをしたり、ある程度の補修を行った程度の事であったのかもしれない。いずれにしろ出来上がった道は松浦武四郎をして「蝦夷地第一の出来栄え」と言わしめた程の道であった。

BACK

戻る



安政四年増毛山道全図



[BACK](#)

[戻る](#)