増毛山道とは

江戸時代に和人（日本人）が蝦夷地（北海道）に住むようになると、広い蝦夷地に散らばる漁場同士を行き来するため、道路が整備されていきます。

そうした中、増毛と浜益の間を通行するために開削されたのが増毛山道です。

増毛から浜益へ続く海岸は雄冬岬に代表される急な断崖が続く地形で、陸上の通行には困難を伴いました。そのため山道の整備は重要事項だったのです。安政４年（1857）、今から160余年ほど前、増毛の漁場を請け負っていた商人、伊達林右衛門が自費にて山道の開削をし、14里１丁の道を完成させました。このうち、増毛町の別苅と石狩市の幌を結ぶ９里22丁（37km）の区間を増毛山道と呼びます。

北海道の名付親として知られる松浦武四郎は調査で増毛を訪れ、完成してすぐの山道を通行して「蝦夷地第一の出来映え」と評し、道の途中に宿を置くと良い、と言っています。

■北海道開拓と山道

その後、増毛山道は整備もされずに廃れていきました。開拓使に雇われた外国人のライマンは、この山道のことを「人間の建築とは思われ難し」と酷評しています。明治22年に森鴎外の妹である小金井喜美子が北海道を訪れた際の道中の記録した「島めぐり」には増毛山道を通ったことが書かれており、増毛山道の評判を「いと恐ろしき道なりとて通る者少なく、皆船にて山のめぐりをまわり行くと聞かば…」と表現しています。また、「十日ばかり前にも、一人命失ひたりと語りぬ」とあり、道が険しく足を踏み外すと命を落としかねないという状況がわかります。

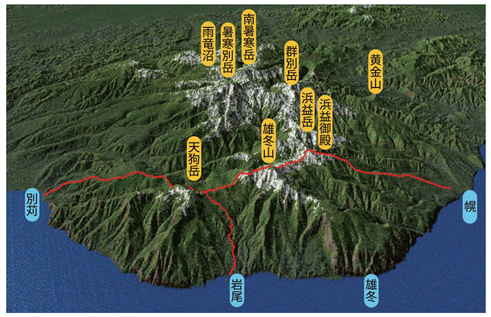
■雄冬山道と増毛山道

雄冬山道とは雄冬と千代志別を結ぶ海岸沿いの道で、もとは昔からある踏み分け程度のものでした。明治26年から27年にかけて工事が行われ、道路として完成しています。険しい山中を行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通行し、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。

■増毛山道の終り

昭和16年に道の途中にあった駅逓（郵便物の交換をする場所）が廃止され、山道を行く人はほとんどいなくなります。

ただし、雄冬と増毛を結ぶ道は昭和56年に国道231号線が開通されるまではまれに利用されました。海が荒れて定期船が来られない時の急な用事や、選挙の投票箱の運搬などです。



山道開削・・・・・・・・・・・伊達林右衛門

伊達林右衛門は蝦夷地を拠点に江戸時代に活躍した商人です。林右衛門は初代以降同じ名前を名乗っており、増毛山道を開削した伊達林右衛門は８代目にあたります。また、蝦夷地を拠点とした伊達林右衛門は７代目であり、これを蝦夷地における初代として、一般的には８代目のことを３代目伊達林右衛門と呼びます。

初代（７代）伊達林右衛門は、陸奥国伊達郡（現在の福島県）出身で、福山に伊達家の支店を設け営業し、寛政８年、マシケ場所の請負人となりました。当時蝦夷地の漁場は場所請負制度といって、松前藩の持つ漁場を商人が代わりに請け負って営業するという形態がとられていたのです。伊達林右衛門は北蝦夷地（樺太）や根室場所も請け負い、その規模を拡大していきました。

３代目伊達林右衛門は初名を源三郎といい、寛政11年（1799）に松前で生まれました。江戸幕府函館御会御用達見習いを経て天保８年（1837）、初代伊達林右衛門の死去にともない３代目林右衛門を名乗ります。

■山道開削のきっかけ

３代目伊達林右衛門は、安政４年（1857）に浜益ー増毛間に増毛山道を開通させました。これは漁場間の連絡を容易にするという目的もありましたが、当時のロシアによる北蝦夷地（樺太）への進出に脅威を感じた江戸幕府が、宗谷から松前・箱館へ至る情報伝達と兵員輸送の手段の必要性を感じ、この一帯の場所請負人たちに自費を持って道路を開削させるという思惑がありました。山道開削は北方警備という重要な国策の役割も担っていたのです。

■その後の伊達林右衛門

３代目伊達林右衛門は安政元年に伊達家の功績をもって松前藩の永世藩士に列せられ、藩主より翁記の名を命名されます。その後、松前藩勘定奉行を被命した林右衛門（翁記）は４代目へと家督を譲り、明治５年（1872）その生涯を閉じました。

増毛山道地図
（安政4年から明治中期頃まで）

※地名は明治期のものです。

北海道に遺された山道

北海道がまだ蝦夷地と呼ばれていた時代、先住民族であるアイヌの人々が通っていた道の他に和人の貿易路や、南下するロシアの脅威から蝦夷地を防衛するために、江戸幕府は増毛山道を始め海岸線の断崖絶壁各地に道路を作りました。これが今に遺され復元された希少な山道です。

発行
特定非営利活動法人　増毛山道の会

協力
北海道留萌振興局（保健環境部生活課）
北海道石狩振興局（保健環境部生活課）

支援
「ほっかいどう遺産ＷＡＯＮ」
（イオン北海道㈱発行）

北海道遺産
Hokkaido Heritage

お問い合わせは
増毛山道の会事務局
留萌市港町３丁目60−1　TEL.0164−56−0003
（午前１０時～午後３時）
http://www.kosugi-sp.jp/sando/top.html

2024.4.30
第三版を一部修正

甦る、歴史とロマンの道

ロシアと日本そして山道

増毛山道は安政４年に伊達林右衛門が私費を投じ自ら開削に当たった事業でしたが、その背景には幕府の意向がありました。蝦夷地、そして樺太に日本人の漁場が拡大していく一方で、北方からもロシアの勢力が拡大し、両国は樺太を挟んで向き合う状態にあったのです。

そんな時代にあって、蝦夷の各地を結ぶ道路整備は重要な課題と考えられました。

ロシアが樺太に哨所を置くという行動は松前藩に大きな動揺を与えました。松前藩では急遽一番隊、二番隊を差し向けますが、宗谷に到達する頃はすでに海峡が流氷で閉ざされており、彼らは宗谷と増毛でそれぞれ越年することになります。翌年の春になるとすぐに部隊は久春古丹へと向かいますが、すでにそこはロシア人が引き払った後でした。

1854年の日露和親条約でようやく日本とロシアの北方における国境の交渉は解決を得ますが、幕府はこれを機会に北方の防衛と開拓に力をそそぐべく再び蝦夷地を直轄下に置き、東北諸藩に命じて蝦夷地と樺太の警備を行わせます。こうした時代の流れを見ていくと、増毛山道は単なる交通網の整備にとどまらず、対ロシアを想定した軍事色の濃い道路であったことがわかります。

工事費と作業期間

■今のお金で１億７千万円？

道立文書館所蔵の伊達家資料によると、最終的に濃昼から増毛までの山道を開通させるために合計１310両が投じられたようです。また、この費用に関し「利害二預リ無據請込」とあり、幕府の御用達であり、また漁場を請け負っている立場上、私費で受けざるを得ない、といった伊達家の苦しい状況がわかります。

さて、この1310両、現代のお金に換算するといったいどれくらいの金額になるのでしょうか。諸説ありますが、ある計算では１両＝13万円と計算しています。つまり、1310両＝1億7030万円ということになります。これを全て自費で出費する、と考えるとずいぶんな金額だったのではないかと想像されます。

■何人が、何日間で？

伊達林右衛門が山道開削を命ぜられると、すぐにその準備にとりかかります。彼は秋田県花輪から山道開削経験者を呼び寄せ、また、地元のアイヌ人とニシン漁が終わった後の出稼ぎの若者を雇い入れ、14里１丁（約56km）の山道に着手しました。

工期は1857年（安政４年）５月に開始。増毛側、浜益側の両方から個別に開削にあたりました。浜益方面は５月16・17日頃から取り掛かり、人夫46人を使役し、６月13日までの56日間ほどで工事を終えました。増毛方面は５月下旬から鰊場の仕事が終わった出稼人を雇って始まり、７月中に終えたと考えられています。

※山道の開削期間については諸説があり、安政５年の７月に完成したとする説や、　安政３年から既に工事が始まっていたとする説もあります。
ここでは『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ました。

武好（ぶよし）駅逓

増毛山道の途中には、別苅から約8.5kmの地点に武好駅逓という建物がありました。もとは江戸時代に通行屋として建てられたものが明治９年に焼失したのを受け、別の場所に新しく建て直されたものです。

駅逓とは、郵便物を運ぶ逓送人が、増毛や浜益方面からやってきて、この駅逓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たのです。また、交通の要所であったために旅人の宿泊などにも利用されました。

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、当時としては近代的な建物だったようです。初代管理人は郡の総代だった浅利吉右衛門、明治28年からは中村亀太が担当しました。昭和12年には模様替増築が行われていますが、このときの管理人は中村一男です。

山道そのものが時代とともにあまり使用されなくなり道が荒廃した結果、昭和16年で武好駅逓は廃止されましたが、逓送そのものは戦後も続けられました。長い年月が過ぎ、現在ではその痕跡を探すことは困難になっています。

昭和24年には北大山岳部が駅逓を訪れていますが、「まだ２・３年は大丈夫だが窓ガラス等は何もなく、緑の下に寝所があり焚火はでき、雨は凌げる」と記録しています。

■作品中に現れる武好駅逓

元北海道学芸大学教授の伊藤秀五郎氏が昭和５年の山岳誌「北の山」に「雄冬山付近の山道と漁村風景」としてこう述べています。

～そして、いまだに文明的な交通網から取り残された、静かというよりは寧ろ寂しい其の山路と、しっくり調和した昔造りの駅逓の建物は、駄馬の背をかりて、駅逓から駅逓へと泊まって行った北海道の昔の風習などを、おのづから想い出させる。～

また、山岳画家の坂本直行氏は、昭和32年に発行した画文集「原野から見た山」、「武好の春」の項で武好駅逓を訪れた際のことを記述しています。

～駅逓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、別苅と雄冬の両方から逓送が持ってきた郵便物を、ここで交換していくが、それを確認してハンコを押せばよいのである。泊り客は、にしん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ときに少しあるくくらいだと話していた。～

この文章は大正15年に同氏が武好を訪れた際のものです。

増毛山道の花たち

たにうつぎ（６月）

えぞあじさい（７月）

きぬがさたけ（８月）

みぞほおずき（６月）

ぎんりょうそう（７月）

まむしそう（９月）

坂本直行氏が大正15年（1925年）6月12日撮影の武好駅逓。
提供：坂本ツル夫人

昭和24年の北大山岳部

昭和24年の駅逓

人物は中村亀太翁とおもわれる