



日本山岳会では、2025年の創立120周年へ向け、全国の山岳古道120カ所を選定、探索、調査してホームページ及び書籍で公開し、後世に伝えるプロジェクトを進めている。北海道支部推薦の「増毛山道」「殿様街道」「猿留山道」「様似山道」「濃屋山道」「本願寺道路」はいずれも選定の見通しで、今後、調査が本格化する。そこで、北海道における山岳古道の歴史を振り返ってみたい。

江戸前期の蝦夷地の道路事情

徳川幕府成立の翌年、慶長9（1604）年に松前藩は、徳川家康より安堵状を与えられ、蝦夷地の領地権、徴役権、交易の独占権を持つ日本最北の藩が成立した。当時の蝦夷地は開鑿（かいさく）された道路も橋梁もなく、わずかに先住民のアイヌの人達の往来した道があるだけであった。旅する人が陸路に行く場合は平坦な海岸を歩き、難所は船で越えるのが通常であった。蝦夷地で最古と言われる松前（福山）から箱館に至る松前街道（福山街道）も、松前藩成立以前から、点在する集落を結び道として利用されていたが、開鑿された跡は全くなく、アイヌの人達が歩いた細い踏み分け道であった。

このような状況下では、松前から東西蝦夷地へ行くには海路が便利で

あったが、冬期間は危険を伴った。東蝦夷地へ陸路で行く場合は茅部峠から大沼と駒ヶ岳の西側を経て森に至り、海岸沿いに長万部を過ぎ、礼文華の嶮は船で渡り、これから東は海岸を歩行して虻田、幌別、白老、勇払、浦河を経て様似に至った。様似、幌泉と広尾の間は有名な難所で、岩礁を伝って通過。広尾から海岸線を歩き大津、白糠、釧路を経て仙鳳趾（尻羽岬）に至り、ここから船で厚岸に渡り、陸路で根室に達した。

西蝦夷地へは久遠（旧大成町）までは海岸を歩き、太田、狩場、雷電、神威、雄冬などの難所は船で越し、その間の太櫓、瀬棚、島古牧、尻別、岩内、古宇、美国、古平、余市、厚田は海岸を歩行した。増毛以北は平坦であったので、苫前、天塩、宗谷、紋別、網走を経て斜里に至るまで、海岸線を歩行することが出来た。

東西両海岸を横断して連絡する陸路の交通路は、長万部と歌棄間などにあったが、歩くことが困難な所は、石狩川、千歳川、天塩川、十勝川等の河川を利用し、その流域に住むアイヌの人達を案内役として丸木舟で往来していた。

松前藩領から幕府直轄地へ

こうした状況でありながら、松前藩には拓殖政策がなかった。これは

和人の居住地を、松前を中心に東側は亀田（函館市）、西側は関内（熊石町）までと限定したため、多くの移民を入植させる余地がなかったという面がある。この地域を和人地又は松前地、これ以外の広大な地域を蝦夷地と呼んで区別し、和人が蝦夷地に入ることを厳しく禁じたのである。松前の地は米を産しなかったため、糧食の欠乏を怖れて和人の増加を欲しなかったことも想像できる。

蝦夷地に住むアイヌの人達が松前城下へ来ることも禁じられ、アイヌの人達との交易場所も蝦夷地の中の商場へ移されたので、自由な交易が阻害されることに不満を抱いたことなどにも起因してアイヌの人達の蜂起も度々起こった。松前藩があえて道路開鑿を望まなかった本音は、このあたりにあるのかも知れない。

しかし、蝦夷地周辺にも頻繁に外国船が出没するに及んで徳川幕府は、松前藩の行政力に疑問を抱き、広大な蝦夷地を治めること、南下するロシアに対処することは出来ないとして、寛政11（1799）年に東蝦夷地、文化4（1807）年に蝦夷地全域を幕府の直轄地とした。その後の蝦夷地は、一時的な松前藩の復讐時代を除いて幕府による直轄地となった。

蝦夷地での山道開鑿の始まり

寛政10（1798）年、幕府より蝦夷地巡見を命じられた近藤重蔵、最上徳内らは、国後、択捉からの帰途、広尾で激しい風雨により足止めされた。広尾ノ幌泉間の海岸は断崖絶壁が多く、波の穏やかな日でさえ海岸の通行は非常に困難で、蝦夷地三大難所の中でも随一と云われていた。人々の難儀する有様を見て重蔵は、背後の山に道を開く決心をし、通辞を通してアイヌの人達の協力を得、自費でルベシベツ〜ビタヌンケ間10kmの「ルベシベツ山道」を開鑿した。蝦夷地で最初に開鑿された道と云われ「北海道道路開鑿の嚆矢」とされるが、この時既に松前藩成立から200年近くも経過していた。その後、東蝦夷地には、その殆どが官製道路として次々と山道が開鑿された。寛政11（1799）年には「猿留山道」「様似山道」「礼文華山道」。猿留山道はえりも町の歌別川の溪谷を遡り、標高400mの沼見峠から豊似湖の東側を下り、猿留川中流部に出て河口のえりも町目黒に至る28km。様似山道は幌満川河口右岸から、海中へ突き出した絶壁とそれに連なるルランベツの断崖を迂回する8km。礼文華山道は長万部町静狩から豊浦町礼文華に至る9・8kmだ

が、寛政11年と翌年の2度に渡って開鑿工事が行われたものの難工事で未完成に終わった。その後、享和3（1803）年に津軽藩が工事に当たり、文化3（1806）年に再び着工されて漸く完成に至った。

幕末期の西蝦夷地の山道開鑿

寛政から文化の年間は東蝦夷地の山道が主だったが、安政年間以降は西蝦夷地にも力が注がれた。箱館奉行は資金に余力のあった場所請負人に命じて道路の開鑿を積極的に行わせ、更には篤志家にも道路の開鑿を奨励したので、「太田山道」「狩場山道」「雷電山道」「余市山道」「濃屋山道」「送毛山道」「増毛山道」等が開鑿された。

磯谷（寿都町）から雷電峠を越えて岩内に至る雷電山道と、岩内より稲穂峠を越えて余市に至る余市山道は安政3（1856）年に開鑿された。雷電山道は岩内場所請負人・仙北屋仁左衛門と磯谷場所請負人・榎谷栄五郎の共同により、余市山道は仙北屋仁左衛門、古宇の福島屋新右衛門、余市の竹屋長左衛門、忍路の住吉屋徳兵衛と、4人の場所請負人が分担して開鑿。翌年の安政4（1857）年には、太田山道、狩場山道、濃屋山道、送毛山道、増毛山道等が開鑿された。熊石町関内か

ら瀬棚町太櫓に至る48kmの太田山道と、太櫓場所から島小牧場所に通じる42kmの狩場山道は、蝦夷地でも指折りの豪商になっていた鈴鹿甚右衛門（橋本屋甚右衛門）が、道路開鑿工事の経験のあった長坂庄兵衛の協力を得て開いた。石狩市厚田区安瀬から濃屋に至る10kmの濃屋山道は厚田場所請負人・濱屋与三右衛門が、浜益村送毛から毘砂別に至る6kmの送毛山道は岩内の出稼ぎ人・柳川善蔵が漁場の出稼ぎ人を雇入れて開鑿した。石狩市浜益区幌から浜益御殿雄冬山下を経て増毛町別荘に至る32kmの増毛山道はハママシケ場所請負人・伊達林右衛門により開鑿された。東西両海岸を横断して連絡する陸路としては、長万部より稲穂峠を越え黒松内から歌棄・寿都に至る40kmの「黒松内山道」が、安政3（1856）年に歌棄・磯谷両場所請負人・枅谷栄五郎と父親の枅谷定右衛門によつて開鑿されている。

和人地（松前地）内の山道としては、文化6（1809）年に木古内から北村（上ノ国）に至る32kmの木古内山道が改修され峠下に番所が置かれた。安政5（1858）年には、太田山道と狩場山道を開鑿した鈴鹿甚右衛門が木間内（厚沢部）の旅籠屋主人・麓長吉の協力を得て江差から箱館間44kmの「鶴山道（江差山道）」

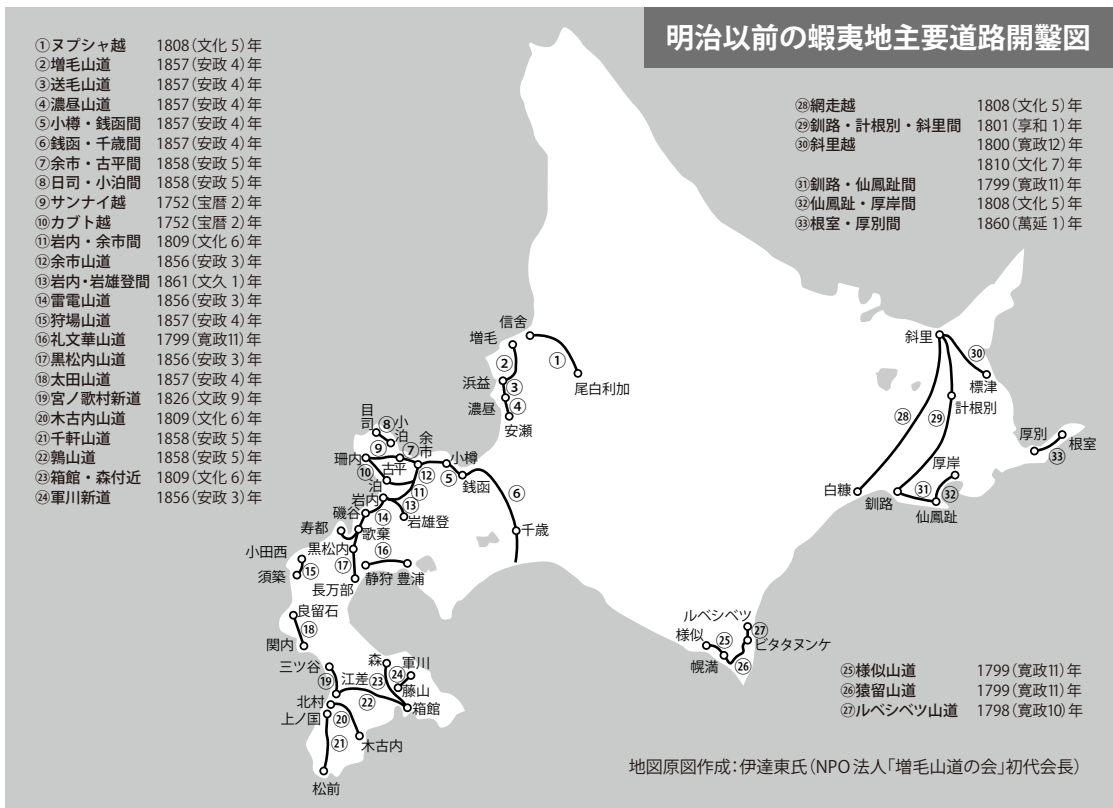
を開鑿。同じ年、前年に増毛山道を開鑿し松前藩の勘定奉行の任にあった伊達林右衛門が、松前及川上流より大千軒岳を経て上ノ国に至る44kmの「千軒山道」を開鑿した。藩の財政立て直しを図る林右衛門が、江差上ノ国、厚沢部の檜材切り出しへの利用を考えていたことが窺われる。

松前街道（福山街道）は歴史が古く、江戸時代後期に開鑿された山道ではないが、その途中にはいくつもの難所があり、福島から知内に至る「殿様街道」内の峠越えもそうした難所のひとつであった。その峠の呼称は「福島峠」「知内峠」など幾通りもあり、茶屋があったことから「茶屋峠」、殿様が通ったことから「殿峠」とも呼ばれている。

累代の松前藩主が東在の及部村や亀田村に鷹狩りに出かける際や、湯治のために知内温泉に出かける際等に、この街道を利用していった記録が残っており、「殿様街道」という現在の通称もそれにちなんで付けられたものである。

明治初期開鑿の本願寺道路

明治維新により徳川幕府に代わって誕生した新政府は、戊辰戦争の後、財政的なゆとりがなく、道路開鑿にまで手が回らなかった。そんな中、江戸幕府と密接な関係にあった東本



北海道開拓の先覚者たち

山道開鑿に功績のあった人物として近藤重蔵と最上徳内について前述したが、山道開鑿にとどまらない北海道開拓の先覚者として、他に松浦武四郎、伊能忠敬、間宮林蔵の名前も挙げておかねばなるまい。

北海道の名付け親として知られる松浦武四郎は、弘化2（1845）年から嘉永2（1849）年まで私人として3回、安政3（1856）年から安政5（1858）年まで幕吏として3回、蝦夷地に渡って調査を行っている。武四郎は早い段階から、蝦夷地経営を松前藩に任せておく訳にはいかないことに気づいてたが、幕府がそれに気づいて行動を起こすのには年月がかかったというこ

とのようだ。武四郎が書き残した日誌類は膨大で、その他に箱館奉行所への報告書の控えもこまめに残しており、これらの記録によつて、当時の時代の情勢を推察することが出来る。伊能忠敬は50歳を過ぎて天文学を志し、寛政12（1800）年、56歳の時に蝦夷地を測量したのを手始めに、17年かけて日本全土を測量し、精密な日本地図「大日本沿岸輿地全図」を作成した。この地図は江戸幕府の書庫に秘蔵され、公開されることはなかったが、明治以降は様々な用途に利用された。北海道開拓にも大きく寄与したことは言うまでもない。

間宮林蔵は樺太（北蝦夷地）探検により「間宮海峡」の名を遺したばかりでなく、12年間にわたつて蝦夷地を歩き続けた。伊能の「大日本沿岸輿地全図」は、間宮の詳細な蝦夷地測量によつて補正完成し、そこから北海道の正確な形が明らかになった。

*

支部の多くの会員・会友の皆さんの力を借りて今後、増毛山道、殿様街道、猿留山道、様似山道、濃屋山道、本願寺道路の実地調査、文献調査、聞き取り調査等を進めたいと考えている。どうか皆さまのご協力をお願いしたい。