

甦った増毛山道

10 年余りにわたる復元作業を振り返って

海老名 名保

二〇一九年の初秋、「増毛山道」を歩いてきた。循環林道南交点から、岩尾温泉までのおよそ一〇^キの道のりをゆつくりと、周囲の景色を味わいながら歩いてきた。二〇一六年には、増毛町別刈から石狩市幌までの全線約二八^キの復元が終了し、年に七〜八回の体験トレッキングが行われているので、この道も多くの人が歩いていける。落ち葉が積もった道は程よいクッションとなつて、まだ枝に残った葉の間から差し込む日の光は強すぎもせず、弱すぎもせず快適なトレッキングであった。

随分以前の『ヌプリ』で、復元作業を始めて間もない頃の様子を紹介させて頂いたが、二〇一六年一〇月、一〇年余りをかけた復元作業を多くの人の協力のお蔭で完了する事ができた。

増毛山道の成り立ちと 一六〇年の歴史・変遷

山道の成り立ちについては、前回紹介しているので多少重複する部分もある事をお許し頂いた上で簡単に紹介したい。

増毛山道は、北海道の日本海側にある暑寒別連峰の西側に開かれた、山の中を通る道である。増毛町別刈から、ポンナイ山、天狗岳

山腹、雄冬山肩、浜益御殿を経て、現在の石狩市浜益区幌に至る全長二八^キの山道である。江戸時代後期の一八五七年（安政四年）に、松前藩のもと場所請負人として二シン漁場を経営していた商人・伊達林右衛門が江戸幕府の命により巨費を投じて開削したものである。

当時、北海道は「蝦夷地」と呼ばれていたが、日本海の海岸線は二シン漁で賑わい、集落も沢山できつあつた。増毛から浜益へと続く海岸線は、雄冬岬に代表されるように急峻な崖が続く地形で、陸路の通行は困難を極めるものであつた。それに加え、ロシア（現在のロシア・サハリン）をはさんで日本と向き合う緊張状態にあつた。幕府にとつて、蝦夷地最北端の宗谷地方までの大量の物資や兵員の輸送、情報伝達のための道路整備は重要課題であつた。

このような背景をもつ増毛山道は、漁場間の連絡を容易にする目的と同時に、北方警備という重要な役割を担ったものであつた。幕府の命を受け、伊達林右衛門は秋田藩南部から開削経験人夫三五人、地元のアイヌの人と二シン漁が終わった後の出稼ぎの若者を雇

い入れ、山道の開削に着手した。増毛側、浜益側の両側から開削にあたり、諸説あるものの、わずか五五日間で工事を終えたと記録に記されている。

かかった費用はこれも諸説あるが、今のお金に換算すると、約一億七〇〇〇万円余りに相当すると思われる。伊達家の古文書によると、漁場を請け負っていた立場上、自費で開削しなければならぬという事情もあつた。標高一〇〇〇^ミを越える山あいに設けられた山道は、傾斜が急で厳しい箇所も多く、二シンの豊漁が続いて財力があり、出稼ぎ人などの労働力も確保しやすかつたとは言つても、大型の重機や車のない時代を考えると相当な難工事であつたことは想像に難くない。

北海道の名付け親として知られる探検家・松浦武四郎は、三回この道歩き、その出来栄を絶賛したと伝えられている。増毛が二シン景気に沸いた明治後期までは貴重な陸路として使われ、呉服商人や郵便配達人などが行き交つた。

増毛山道の中間点には「武好駅通」（ぶよしえきてい）があり、休憩や宿泊、荷物や郵便物の交換などが行われていた。駅通の歴史

増毛山道位置図



を長年研究している桜井勝治氏によると、大雪にそなえ高床式中二階建てで玄関には風除室もあり、一五人までは宿泊できる近代的な建物だったそうである。木造の建物は今は朽ちて、その姿は想像するしかないが、山道復元後に会員の手で立派な案内看板が立てられている。笹が刈られて日当たりの良いこの広場に立つと、ところど

ころに散らばる、ガラスビンや茶わんのかげらが、かろうじて当時の賑わいを想像させてくれる。武好駅通と増毛山道は、大正末期から昭和にかけては、北大山岳部員の活躍の足がかりとなった。登山家であり、詩人でもあり、北大山岳部の創設者でもある伊藤秀五郎氏は名著『北の山』を遺しているが、武好駅通に泊まり、雄冬

山、群別岳、暑寒別岳に登っている。北海道ゆかりの山岳画家として知られる坂本直行氏も武好駅通を訪れ、駅通を版画に遺している。大きな役目をはたした増毛山道も、一九四一年には駅通が廃止され、一九八一年に札幌市と留萌市を結ぶ国道二三一号線が開通したことで、利用者が激減した。戦後も部分的には使われていたが、やがて地図上からもその姿を消すことになった。

二〇一六年に完了した 増毛山道の復元活動

伊達東氏の呼びかけにより、山道に興味をもつ山の愛好家たちが集まって復元作業を進める事になり、伊達東氏を会長（現在は顧問）に「増毛山道の会」が設立されたのは、二〇〇八年のことである。二〇一一年にはNPO法人となった。

私は山が好きで登山の楽しみも多く味わってきたが、友人の誘いで熊野古道を歩いたのをきっかけに、生活の匂いが漂う古道に興味をもつようになった。そんな時に増毛山道を復元する話を知り、会の設立と同時に入会し、現在に至る。ビデオ撮影をして作品を作る趣味を始めておよそ三〇年余りに

なるが、山道復元の記録を映像に残したいという思いもあった。

増毛山道の会が設立されたのは二〇〇八年だが、個々の調査はそれ以前の一八九三年から始まり、一九九五年までに一回にわたって行われている。二〇〇五年には、「増毛山道の会」の現会長である渡辺千秋氏らのメンバーが、厚田区滝ノ沢から濃昼までの「濃昼（ごきびる）山道」を六年の歳月をかけて復元している。

初代会長の伊達東氏は、増毛山道を開削した伊達林右衛門の直系の子孫にあたるが、伊達家の古文書でこの山道の存在を知った。これらの経緯から、増毛山道を復元する機運は徐々に盛り上がっていったのである。

増毛山道の会設立の前年には、留萌市で測量会社を経営し現在事務局長を務める小杉忠利氏が、セスナ機をチャーターし上空四〇〇〇呎から航空写真を撮影した事で一気に復元の機運が高まった。現在も年に数回開催している山道展には、この航空写真が会場の一角に広げられる。幅八五センチ、長さ六呎のカラー写真が会場の床に広げられ、訪れた人はこの上を歩く事ができる。ドローンの映像を見るように、山道を上空から眺



めた気分を味わう事ができる。
実際の復元作業では、地形図と現在の地形を重ね合わせ、GPSを使い、僅かに人馬の歩いた痕跡を確認しながら、高さ三呎を越える笹藪やダケカンバの道を刈り進んでいった。刈り払い機をもつ人を先頭に、その後を歩く人達が笹の束を脇に寄せながら続く。直径二呎を越す太いネマガリダケが密集して生える中を、僅かな道の痕跡を探して歩くのは根気のいる作業であった。前日、笹を刈った道に真新しい熊の糞を見つけた事も何度かあった。

標高一〇〇〇呎を越す、藪の濃いとこでは、刈り払い機と燃料を背負つての往復が大変なので、テント泊をしながら進めていった。一日に一〇呎進むのがやっとのところもあった。一〇年余りの歳月をかけ、二〇一六年一〇月に全線二八呎の復元を完了した。一〇月一六日には、山道の会の関係者、留萌振興局、石狩振興局、石狩市、増毛町の職員ら二五人が増毛と石狩の双方から山道を登り、両市町の境界付近で残る笹刈りを行って喜びの対面を果たした(写真①)。

山道には、かつて一級国道だったことを証明する一等水準点の標石や電信事業に使われた電信柱や電線が残されている。今では余り目にする機会もなくなったが、碍子も沢山残されている。一九〇六年から一九〇七年にかけて、当時の陸軍参謀本部陸地測量部の手でこの増毛山道沿いに約二〇おきに一等水準点が一七基埋設された、と「点の記」には記されている。点の記とは、現在の国土地理院の前身である陸軍参謀本部陸地測量部が日本全国に設置した「水準点」と「三角点」の位置地形を記録したものである。山道復元をす

とができた。その中で、八四六二番と記された浜益御殿山頂直下の一等水準点(一〇三七・八八六〇呎)は、現存する北海道の水準点としては未だに最高地点である。一九九五年五月には、「札幌三角点の会」のメンバーとともに、遂にこの北海道最高地点の水準点を探し出す事ができた。これは、かつて伊藤秀五郎氏が「北海道で一番高いところを通る山道のひとつである」と記した事を裏付けるものである。「幻の水準点」と言われていた幌稻荷神社のすぐ上にある八四五七番(一一三・五四二九呎)を発見した時には、私も同行していたので、感激を分かち合う事ができた。

増毛山道の会の 取り組みと今後

増毛山道は、全域が暑寒別・天売・焼尻国定公園内にあり、その上、留萌振興局、石狩振興局と行政区をまたいで存在している。地主は、国、北海道、林野庁、増毛町、石狩市、個人と多数入り混じっている。それぞれの地権者と交渉、話し合いを重ねながら、地形図の作成や所有権移転の手続きを行うことを、過去も現在も、山道の会

復元作業を始めた頃から、山道の会が大切にしてきた事が二つある。ひとつは、先人が遺してくれた貴重な歴史遺産を、できるだけ多くの人に知ってもらい、北海道の魅力発信につなげたいという事。ふたつ目は、未来を背負う若者たち、特に地元増毛町の子供達に山道の魅力を知ってもらい、未長く守り続けて欲しいという事である。

山道の魅力を伝える広報活動は、二〇一一年から本格的に始まっている。留萌市、増毛町、石狩市、札幌市で機会あるごとにパネル展を開催している。特に札幌圏では、パネル展と講演会、チャリンの配布を行い、札幌駅前通地下歩行空間では五回を超える展示を行っている。

一般の人を対象にした「体験トレッキング」も、二〇一一年七月(九月に四回実施したのを皮切りに、復元区間が伸びるに伴い魅力的なルートを設定して、現在では年間最大八回実施している。体力に応じて選べるように、五呎、一〇呎、二一呎など様々あり、トレッキングの後に地元増毛町の果樹園や最北の酒蔵をめぐるコースもあり、山道だけでなく地元増毛町の魅力も伝わるように努力を続

けている。増毛町にある厳島神社には、伊達林右衛門が寄贈した鯛の扁額がかけられており、当時の伊達家の繁栄ぶりがうかがわれる。

増毛中学校との交流は二〇一二年から本格的に始まった。増毛中学校の一年生全員を対象に、トレッキングと、増毛山道の地理や歴史の出前授業を組み合わせ、国土地理院北海道地方測量部より講師を招いて最新の地形学や地理情報の講義も行っている。二年生のときに全校登山で暑寒別岳登山を行うのに先立ち、一年生のときに全員で増毛山道を歩くのである。

山道の会の会員がガイドしながら、歴史的価値や魅力を生徒達に伝えている。大きくなって、地元を離れる生徒も多いと聞いているが、故郷にある貴重な歴史遺産をいつまでも忘れずにいて欲しいと願っている。生徒達は事前に学んだ事をもとに、「自然観察」「歴史遺産」「美しい景色」などのテーマを設けてグループごとにまとめ、立派なパンフレットを製作している。

二〇一六年の全線開通を記念して、いくつかの記念事業を行った。山道の復元とともに力を出して協力し合った増毛町と石狩市をつな

②



ぐ友好の懸け橋となる事を願い、両地域の合流点に「カシワ」と「ナナカマド」を植樹した。雄冬山山頂には、増毛山道を開削した伊達林右衛門の偉業をたたえて「伊達林右衛門の座所」の標柱を建立した(写真②)。

二〇一八年は松浦武四郎が「北海道」と命名して一五〇年となる記念の年であったが、一〇年余りにわたる山道の会の活動が広く認められて数々の賞を頂き、会員一同にとって大変嬉しい年であった。二〇一七年には、北海道文化財保護功労賞を頂いた。二〇一八年には国土地理院から「測量の日」功労者表彰を受け、国土交通省の

主催する「手づくり郷土(ふるさと)賞」で国土交通大臣賞を受賞した。北海道遺産協議会から濃屋山道と増毛山道が「北海道遺産」に認定され、さらに北海道教育文化選奨特別賞を北海道知事から受賞した。

活動を始めた頃は若かった会員にも高齢化の波は押し寄せ、復元した山道をどのように維持、管理していくかが課題となっている。毎年、雪解けの後、トレッキングの始まる七月までに、笹刈り等の道路整備や、案内看板の点検を行っている。ルートには、増毛側、



幌側のどちらから歩いても見えるように、番号標識を合計三一六枚、一等水準点一七基のうち、発見済みの一〇基には案内看板を設置してある。武好駅通跡、幌、岩尾、別刈にはガイド付きの大きな看板を設置してある(写真③)武好駅通跡の看板設置作業)。山道を歩く人が安全に歩けるように、山道に散りばめられた歴史と魅力を感じとって欲しいという願いがこめられている。

歩古丹(アユミコタン)と別刈間のトンネルの開通により、国道二三一号線の整備が進み、冬季間の交通も便利になった。今では、幌、別刈間は車でわずか一時間足らずである。にしん漁で賑わった往時を思い浮かべ、松浦武四郎や伊能忠敬の足跡を辿りながら、北海道の歴史を感じとってもらえれば幸いである。

* * *

この原稿を書くにあたり、沢山の資料を提供して頂いた。現顧問で前会長の伊達東氏をはじめ、現会長の渡辺千秋氏、事務局長の小杉忠利氏、札幌三角点の会の桜井勝治氏、増毛山道の会の会員で日本山岳会北海道支部の会員でもある板垣望氏、荒田幸司氏ほか大勢の皆さんにお礼を申しあげる。