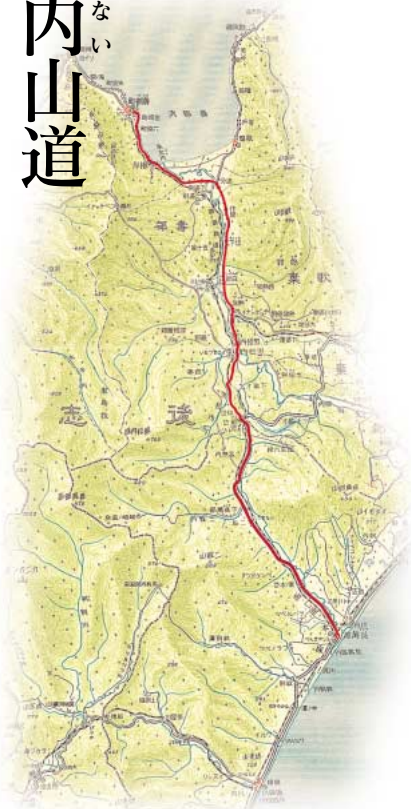


くろまつない 黒松内山道

— 国道五号・道道寿都黒松内線・ 国道二二九号 —



「道路の開鑿は蝦夷地経営上の急務なり。

而して東蝦夷地は前幕領時代に於て處々開鑿して、

海岸一帯の地は、人馬を通ずるに至りしども、

其の他の地は僅に小部分の開鑿に止り、

堀利熙は道路開鑿の計劃をなし、蝦夷地國號選定の件と共に、之を大目付、

勘定奉行・目付・勘定吟味役に謀り、其同意を得て、

安政二年四月十一日意見書を幕府に提出」（『北海道史』）した。

これによつて開鑿された山道の中に

「黒松内山道」がある。

安政三年（一八五六）から同五年にかけて、西海岸沿いには多くの山道が開削された。「堀奉行の道路開さくの方針を受けて山道、新道、難所越え、場所内道路など三線を開いたが、黒松内山道はその嚆矢をなすもの」（『黒松内町史上』）であった。

堀奉行の意見書は、箱館から長万部、虻田の山の中間を過ぎ、勇払から千歳川、石狩川へそして、天塩川の水源を通って枝幸、網走に至る大道を開き、これを本街道とする。そして従来の東西海岸道路は脇街道とし、本街道と支道を開いて連絡させるものであった。

しかし「開鑿は急速に成功し難きを以て、漸を以て口蝦夷より奥蝦夷地及ばさざるべからず。而して差向の急務は長萬部より黒松内を経て壽都、磯谷に新道を開き、磯谷以北増毛迄、處々山路を開鑿し、以て宗谷、斜里に達するにあり」とした。

そして「其の業實に容易ならざるを以て、先ず黒松内道並に西蝦夷地海岸の難所を開鑿し、東海岸の道路と相俟ちて全道を一周し」としている。

これは箱館から長万部・黒松内を経て西海岸の所々に新道を開き、山道を開削して宗谷・斜里に達するようにするのが必要であったのである。「其道路は、官費を以てせず、各場所請負人をして之を開鑿寄附せしめ、其小部分のみ橋錢を以て經費を償ふの法により、出願者に許可したり。顧ふに、前幕領時代に在りては、官費を以て開鑿せしに、今之を請負人に負擔せしめしは、此地方は何れも好場所にして、請負人の資力能く之に堪へしを以てなり。又鱒出稼漁民が請負人を助け、開鑿に従事せし功勞の亦少なしとせず。斯くて黒松内山道・雷電嶺・余市岩内間は、安政三年竣工し、小樽・錢函間、濃書山道、阿冬山道は同五年竣工し、尚石狩對雁間、錢函千歳間も同年開鑿せり」（『北海道史』）というように「黒松内山道を経由、西海岸を北上して宗谷に至

る線の難所、驚くような早さで開さくをみている」(『黒松内町史上』)のであった。

「この長万部から黒松内を経る道を黒松内越と称した。第一次幕領期の頃(寛政一一年〜文政四年Ⅱ一七九九〜一八二二)には、黒松内に礼文華アイヌのラベフキが一人住んでいて、往来する者を木賃に泊めていたというが、その後、天保二年(一八三一)には、松前城下の利右衛門がアイヌのエヒソ、ラムカクシ、シネハンコといっしょに、谷地に木を並べ、川に橋を架けるなどして道路の手入れをおこなった。そして、幕府が再び蝦夷地を直轄すると、安政三年(一八五六)には黒松内越に馬車の通じる新道が築造された。長万部〜黒松内間は、中の郷の源兵衛、千代田の才太郎、一本木の新兵衛、庚申堂の儀兵衛という箱館在の四人が箱館奉行に依頼して築造した」(『北海道道路史』)。

黒松内山道は「長万部から長万部川に沿って北上し、いなま稲穂峠を越え、黒松内から朱太川しゆたがわに沿って下り、河口で分かれて歌棄と寿都とに至る道路で、東西海岸を連絡する要路として古くから知られていた。寛政・文化の頃までは山嶺やまかみをなす者の外はこれを越す者はなかったが、西蝦夷地の漁業の發達によつて漁夫達が、春積雪を踏んで通行するようになってから、利右衛門という者が黒松内に土着し、木賃宿を營み渡船を兼ねて一人から渡賃十三文つつを徴収したということである」(『北海道交通史』)。

工事は長万部から朱太川渡船場までを箱館の福次郎と千代田村の才太郎が担当、渡船場から追分までは榊屋栄五郎が費用を出資し、父の定右衛門が受け持つて開削したものである。

『北海道史』には「長萬部・磯谷間約十里にして、東西海岸を連絡すべき要所たりと雖も、從來道路なく、唯春季漁夫等積雪を踏みて通行するに過ぎざりしが、安政三年

箱館の福次郎、千代田村の才太郎の二人共同して、長萬部黒松内間六里餘を開鑿せんことを出願し、資を勇拂場所請負人山田文右衛門に仰ぎて成功せり、架橋三十八、旅客一人より一橋に付錢三文、総計百十四文を徴し、以て其費を補したり。黒松内より歌棄に至る四里は、歌棄場所請負人桝屋榮五郎（姓は佐藤）の父定右衛門出願し、私費を損て開鑿せり。定右衛門率先開鑿の功を以て一代苗字を稱するを免され、一生の内二人扶持を給せられたり。以上の工事は五月に始まりて十二月に終れり」とする。

箱館奉行は幕府に上申して「蝦夷地開拓の趣旨を奉じ、巨額の私費を投じて道路を開鑿したれば」として、幕府から「一代苗字差免生涯二人扶持を賜ふ 福山佐藤定右衛門、一代苗字差免 歌棄磯谷請負人 佐藤榮五郎」という褒賞を賜った。

しかし才太郎と福次郎の両人は「自費開鑿と雖も、橋錢を徴収するを以て幕府より賞賜なく唯箱館奉行より賞詞を賜りしのみ」であった。

なお箱館奉行堀織部正利熙は、佐藤父子の功を賞した制札を山筋に立て、通行人に周知した。それには

覚 黒松内よりヲタスツ迄 此山道は松前枝ヶ崎町佐藤榮五郎其父定右衛門等御國報恩の爲とて一家の力を以て安政三年秋開きし也。其前は草木生い志けり流れ道を遮きりたまた



佐藤父子の功を賞した制札「覚」

ま通路をなすものいたく難儀せしに、今斯も牛馬まで心安く往來する事永久の功德
少なからず其の功を賞し賜へるを父子共苗字御免を蒙り定右衛門には御扶持さへ下
し賜りぬ 其の由を以てし往來の諸人に示す 巳六月

とあった。この制札は現在の白炭しろすすみに立てられたものであって、今この地に「制札一番
地」の地名が残され、後世にそれを伝えていっているものである。この制札は昭和六二年一
月に復元建立され、道路開削の栄誉が案内板に記されている。

武四郎は「此新道の入用莫大の事なりと聞て『千萬のこがねはものか かしこく
も 國の寶は 道にしかめや』と」詠んで残している。

姫路の儒者・菅野潔は安政四年山道を通過して、道路開削の顛末、道筋の地名や地
理を案じた撰文「黒松内新關山路碑」が残されている。それには「安政丙辰六歳、織
部正堀公爲箱館奉行、到任月餘北地諸路肇關、其功最鉅而役最速者、莫黒松内一路若
也：：箱館賈人定右衛門者、年老而有氣：：敢不謹奉命公曰善、乃退而書之」とある。
この撰文が残されているということは、碑を建立する意図があったと思われるが、碑
は建立されていないとされている。

この撰文を読むと当時の苦勞がひしひしと感じさせられるものがあり、当時をしの
ぶ道路開削の記念として、意義深いものがある。なおこの碑文の作者菅野潔は白華と
号し、姫路藩の儒者となり安政三年本道に遊歴、翌四年に還る。この「黒松内新關山
路碑記」というものは一二八六字に及ぶものである。

安政四年二月には、長万部から西蝦夷地への新道、いわゆる黒松内越が竣功したこ
とにより「新道近在での田畑開発、旅籠渡世はたごとせ、木賃宿経営を許可し、文久元年（一八

六一)には東蝦夷地ヤムクシナイでの旅人改めを廃止し、蝦夷地往来を自由にした」(『北海道道路史』)ものであった。

武四郎の『再航蝦夷日誌』には、クロマツナイの休所は大変大きな建物であつて、春の出稼ぎ、その出戻りの時期には一日二〇〇人から三〇〇人を下らない漁民が宿泊し、板の間に薄縁うすべりを敷き、二間四方の囲炉裏に枯木を焚いて暖をとつたという賑いを見せていた。武四郎はまた、山越内は大変な人で正月から二月までは一日人別改めが一万人に及び、長万部までの海浜は一条の蟻道のように黒くなって絶え間なく人が行き目を見張る思いと記述している。

黒松内山道は、はじめ「黒松内越え」と公称された。道路開通後は「黒松内越え山道」とか「黒松内山道」と併称された。この「越え」とは「稲穂峠越えを、山道は内陸路を意味している」(『黒松内町史』)。

この時の橋は長万部から黒松内に至る六里の間に三八箇所、熱郭渡口から追分に至る二里の間に八箇所となつている。道路を横断している川が多かつたため「大雨や雪解け水による道床の決壊が多く、幕末に一度修復されたが：：明治二年ころは相当の難路になつていたので、開拓使は明治四年以降次のように改修され」(『黒松内町史』)た。すなわち、明治四年山道の「艱難場所の修補」、同年「道路修繕と橋梁一五か所の架設を、金一一六七兩一分永二四五文で」、また、「長坂から稲穂峠までの改修を金九八二兩永五四文をもつて」などである。これによつて「山道官費修理により、従來からの通行料、一人一錢一厘四毛の徴収を廢した」とする。

明治二年（一八六九）一〇月、札幌開府を命じられた開拓判官・島義勇は函館から札幌へと向かった。そしてこの黒松内山道を通る。黒松内山道はすでに風雪の季節であったから通行は困難であった。そして次のように難儀の様子を詠じている。初冬の黒松内山道は、想像以上に難路であった。

みちはずいでのこくくんとぶくし

みちはずいでのこくくんとぶくし

徑若水田易顛覆 風雪難禁憩無家

おでいとうおう ばふくにおよぶ

そうしはおらび じよしはなく

淤泥凸凹及馬腹 壯士呼兮女子哭

この詩の大意は「黒松内へ向かう道はまるで水田のようにぬかり、足もとをとられて転びやすいことおびただし。しかも泥道は凸凹があつて、馬の腹にも及ぶありさま、北風に雪がまじり、寒さが骨身に沁みいるばかりで如何ともしがたく、休息しようとしても近くに人家がない。元気の旺んな男達さえ遂に音をあげ、ましてや婦女子は辛さに泣きだすようなさまである」（『黒松内町史下』）。すなわち「明治二年ごろは相当な難路になっていた」のであつた。この漢詩はその時に詠じたものの一首である。

そして明治四年四月には、歌棄に来往した斗

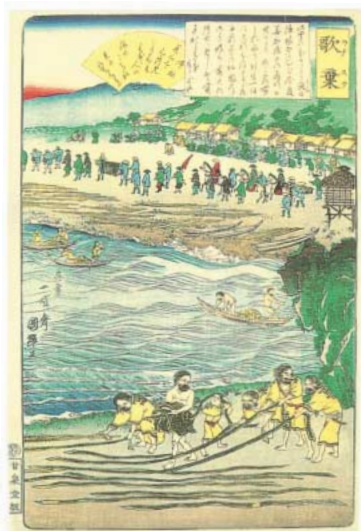


当時開削された山道の一例

南藩士がこの山道の難所を修補している。

明治四年一〇月に、開拓使のお雇い外国人技師・ライマンがこの黒松内山道を通過している。その報文には、「新開ノ小村ヲ過ルニ及ンデ、殆ド失望極マレリ。此村ヲ外出シタル後ハ、道路凹凸ニシテ、凹部ニハ泥濘ぬね満チテ甚タ惡路ナリ。是蓋シ、土ノ軟カキ所ヲ馬ノ互ニ蹄跡ヲ追ヒ行クヨリ、生ゼルナラン。此道路ハ、少距離ノ外修理を加ヘズ、路傍樹間ノ小徑モ、一樣に惡ク、行歩非常ニ遅クシテ、夕四時半ニ至ルモ、目指ス所迄ハ、尚、凡二里半アリキ。此時、人目ヲ迷ハセル、茶店ニ軒ヲ過ギタリ。而シテ、大流ヲ渡レル頃ハ、既ニ六時過ニシテ、日暮レタリ。夫ヨリ半時間ニシテ、クロマツナイノ客舎ニ近キ、大流ニ達セリ。而シテ、余ガ一行ノ二人ハ、十時頃迄着セズ、從僕荷物モ同様ナリキ」であつた。翌日「五時半頃、起出デシニ、從僕及ビ荷物ノ半バ、徹夜惡路ヲ越テ、今少シ前ニ着シタルヲ聞キ、實ニ驚愕きょうかくセリ、次ノ夜モ、誠實ナル從僕ノ同様ノ事ヲ爲セリ」という惡路であつた。

明治八年にもライマンはこの山道を通っている。それには、長万部から黒松内までは「道路ハ險惡ナレドモ、早魃はやばノ時ナルヲ以テ修



現如上人北海道巡教錦絵「歌棄の絵図」
—北海道開拓記念館

理ヲ加ヘザルモ大イニ良好ナリ。故ニ行客ヲシテ昨年ノ如キ驚クベキ景況ヲ憶ヒ起スコト無カラシメタリ（到底充分ノ修繕ヲ加ヘザリシハ、毎秋昨年ノ景況ニ至ルベキト雖モ）、斯ノ道路ハ險惡ナリト雖モ、我等ガ本日及翌日、途上ニ於テ人馬ニ遇タルノ多キヲ見レバ、此半島ヲ横斷セル通路ハ人馬ノ往來函館、森間ノ比ニハアラザルカ如シ。此一事ヲ見テモ、此道路ハ従前ノ如ク放棄スベキモノニ非ザルナリ」とする。そうして、修理すると航路によつて半島を廻るよりも距離を減ずることになると記している。

明治一〇年六月、開拓使のお雇外国人・ホイーレルが山道を踏査して、七里一町八間（二・八・七km）の間の險坂を平坦路にすべく計画して、二六の橋を架け、翌一年に工費三万四、六九四円で竣功する。この山道改修にともない、里程を短縮しかつ平坦になつたものであつた。

「壽都黒松内山道、長萬部村より黒松内村に至る五里餘、黒松内村より歌棄郡潮村へ三里餘、従前甚だ嶮岨なりしも明治十年修築後甚だ便利なり」（『北海道道路誌』）となつた。この改修では八九箇所の橋が架けられ、山の手を廻つていた山道が朱太川沿いに改修となつた。この工事のため「長万部にも多くの労働者が入りこみ大変にぎやかになつたが、喧嘩、賭博が絶えないので寿都分署から巡查が派出された」（『長万部町史年表』）という。

ブラキストーンは明治の初めこの山道を通り『蝦夷地の中の日本』に「この数年前まで、蝦夷でも最悪の部類に属するその道路は、その年の季節によつては旅行者が丸一

日、時には二日かかると覚悟を決めなくてはならなかったのである。そんなに時日がかかるのも、黒松内までは約六里にすぎないのだから距離のためではなかった。それに潮路しほぢあるいは寿都湾まででも、三里余計なだけである。また、どこも海拔四百フィート以上はないこの狭い地峡部を横切るまったくの凹地になっているのだから、土地の高さのせいでもなかったたのであって、それは恐ろしく道のひどい状態が原因であった。晩秋のころと、それに春でさえ道は全体にわたって深いぬかるみと化けてしまうのだった」とある。

—そして「馱馬わだまの轍わだの間の土の山をやつこのこ
とで越せるだけ足を上げ、腹は土の山をこする
くらいのことはできるのだが、それとともに土
が滑りやすい性質なので、粘土やほかの黒土の
泥の場所にくると立っていることができず、そ
のために何度も転倒した。実際、あんまりひど
い道だから、乗馬の旅行で泥水を一度ならずか
ぶらずに通れる者はまずいと言つてもよか
ったし、乗馬ないしは馱馬の小馬は、この道路
の尽きる所では文字通り泥まみれになった姿で
やつて来たが、その恰好はご想像におまかせす
る」とする。

「実際、歩くにはもつともいまましい道だ
が、それでも何百、何千人という人びとが四季



制札寺番地の案内板

を通じて利用せざるを得ない道であったということは、それが蝦夷島内のこの所で東部海岸から西部海岸へ直接横断の唯一のルートだったからである。私はそのルートを通らなくなって以来数年前まで、何事でも保護政策をとる政府のもとで、こうした状態がそのまま続いた。しかし真中の一部分が徒歩の通行人や駄馬しか利用できない細い丸太道のまま残っているのをのぞいては、今では馬車の通れるような道が建設されたと聞いているが、その道路の良い部分は、所期の利用に供するためよりも、むしろ見せ掛けのために造られているとしたら、疑いもなく、賢明な心の準備をしてかかる必要がある」と手厳しく指摘している。さらに「私はこのルートで、本当の意味での山を越すことはないと言ったように、のぼりは緩やかなだけである。長万部を出発した後もずっと平たい土地が続き、噴火湾に注ぐ川の谷が、そこを数マイルにわたって延びている。家がすこしばかり並んでいる所を通り過ぎたのち、分水嶺（ブリッジフォード）によれば海拔三百六十フィート、ライマンによれば約四百フィート）を越え、その次はジブト（朱太）川の支流に向かうが、この川は寿都湾に注ぎ、岸には黒松内という名で知られる宿場が、小じんまりと位置している。この川の樹木の茂った谷は、クウノンタイ〔観音岱〕まで続いている。ここには、山から道路の東のほうへ突き出ている丘の上に、いささか見栄張った外観をした宿が二軒あり、また石の記念碑が一基建っているが、それにまつわる話については私は知らない」とする。

明治一八年に道路改修工事が起工され、翌一九年六月に竣工し、長万部と寿都間に馬車が通れるようになったのであった。しかしこの山道には熊が出没して危険なので、郵便脚夫もこの間は二人一組となってラッパを携行した。初めは熊がラッパの音に驚

いて逃げたが音が音に馴れると逃げなくなつて、郵便物の配達が遅れることがあつたという。かつて寿都と黒松内間に鉄道が走つていた。大正九年（一九二〇）一〇月に開通した、寿都と黒松内間一六・五kmであつて、当初は鯁じしんの輸送が大半を占め、貨車からしたたり落ちる鯁油で列車がスリップしたとされる。その後大金鉱山が開かれ、これらの原鉱石の輸送が仕事となつた。しかし自由化のあおりで昭和三七年に閉山となつてしまふ。かろうじて運営が続けられたものの、昭和四三年八月に運転が休止となり、同四七年に地方鉄道として五二年の事業が幕を閉じた。

この黒松内山道は、明治三六年一月に「縣道長萬部街道」と称したが、同四五年五月には「假定縣道壽都蕨岱街道」となり、現在では、蕨岱・長万部間が国道五号、他の部分が道道寿都黒松内線と国道二二九号になっている。

引用および参考文献

- 「北海道史」北海道廳、昭和二二年
- 「黒松内町史上」黒松内町、昭和六二年
- 「黒松内町史下」黒松内町、平成五年
- 梅木通徳著「北海道交通史」北方書院、昭和二五年
- 松浦武四郎著・吉田常吉編「新版蝦夷日誌下 西蝦夷日誌」時事通信社、昭和五九年
- 「長万部町史年表」長万部町、昭和四〇年
- T・W・ブラキストン著「蝦夷地の中の日本」訳者近藤唯一、八木書店、昭和五四年
- 河野常吉著「北海道道路誌」北海道廳、大正一四年
- 「島義勇漢詩集・北海道紀行」北海道神宮奉賛会、昭和四九年