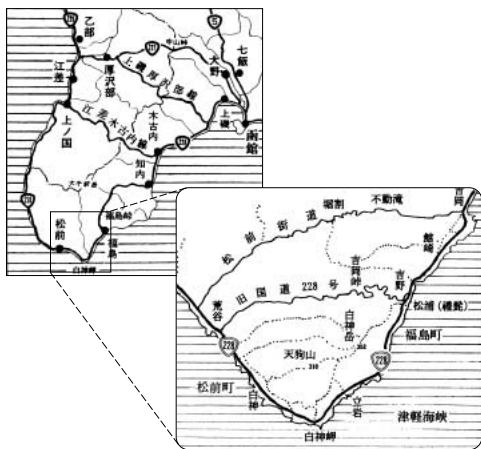


まつまえ
松前街道
— 国道三三八号 —

北海道でも最古といわれる道南の歴史的文化遗产「松前街道」——。

箱館から松前に至る約二七里（一〇・五・五km）の道は「福山街道」とも呼ばれ、松前藩が成立した一六世紀末以前から、点在していた集落を結ぶ道として利用されてきた。ロマンを秘めた歴史を語る道である。



幕末まで蝦夷地と呼ばれていた北海道を支配していたのが松前藩である。しかし漁業によってその経済を支えていたこともあり、道路についてはあまり意を注いでいなかった。この「松前街道」といっても、刈り分け道程度のものであった。

最上徳内の『蝦夷草紙』には「蝦夷に道路なき事也、得手勝手に通りて自然に出来たる道也、蝦夷人の風俗にて皆跣歩すれば、其路の廣さわずかに六寸斗なり」と記していることから、踏み分け路がほとんどであったろう。

北海道の玄関口の函館から、古くから栄えた江差へと向かう道路は、北から国道二二七号、道道上磯厚沢部線、江差木古内線、そしてこの国道二二八号の四本がある。

その中でも「松前街道」と呼ばれている函館・木古内・吉岡・荒谷・福山・江差間を結ぶ国道二二八号は、海岸線を走るために距離が一番長いが、知内や福島、松前、上ノ国など、古くから本州各地との関わりあいのある地域を通る道路であったことから、このルートの歴史は古い。

この道は、松前藩の成立以前から、細い踏み分け道があったとされる。また、千軒岳の周辺では、慶長年間（一六一〇年ころ）に砂金が発見されて以来、空前のゴールドラッシュが起きた。本州各地から江差、松前などに渡ってきた



白神岬から見た国道228号

大勢の砂金掘りの人々は、この街道を通って砂金山へと向かった。この中には、幕府の禁制を逃れて蝦夷地へ渡ったキリシタンの信者が多かったとされている。

島原の乱があつてから弾圧が特に強まり、寛永一六年（一六三九）千軒岳で一〇六人のキリシタンが首をはねられている。処刑場となつた千軒金山番所跡には、十字架を立てた受難碑があり、毎年ミサが行われている。

長い間、岬の付近を通る道路がなく、背後の難所であつた「吉岡峠」を越える道しかなかった。わずかに漁の時期には、漁師が松前から白神岬を通って岩場伝いに、どうにか往来した当時の名残を見ることが出来る。

なにしろ「吉岡村より禮髭れいひげ（現在の松浦）、荒谷、大澤諸村を経て福山市街に至る三里二十五町余（約一四km）の内、禮髭より荒谷の間吉岡嶺一里半は頗る嶮難けんなんにして」（『北海道道路誌』）という道路であつた。

福山地方の住民は、古くから日用雜貨などを函館に求めていた。その多くは海路によつていたが、海が荒れたりすると海路は危険となり、航路が止まるため陸路に頼らざるを得なかつた。

しかしこの道には「吉岡嶺の嶮岬けんそあり、積雪の候馬足通せずこうりよ行旅の難名状すべからざるを以て十五年（一八八二）初めて實測を了し、土工費の豫算を定め他日の改築に備ふ」（『北海道道路誌』）という計画がなされた。これで白神岬を通る海岸道路の開削が現実味をみた。しかし経費が一万円と高額であり、その半分が地元負担ということであつたから、岬を回る道路開削の実現が不可能となつた。それで予算は鶺山道うすやま（国道二二七号）の改修に回されてしまい、その後は開削の計画が途絶えてしまつた。

明治二八年（一八九五）になつて、知内から福島間の道路工事が行われた。すなわ

ち「該道路は假定縣道に属するも天然道路にして、岬嶺羊腸の嶮多し。就中數多くの河川には橋梁の設なく、不便少なからざるにより、明治二十二年以來暫次開鑿に従事し、今又本工事を施工して最も危険な場所は稍緩和するに至れり」(『北海道道路誌』)となる。工事の延長は約八・八kmであつた。

北海道の最南端である白神岬は、白神岳と天狗山が津軽海峡に急傾斜で大きく落ち込んで断崖を形成している。このため道路の開削に大きな障害となつていた。したがつて、長いあいだ海岸道路の建設がされなかつたのであつた。

やがて政治・経済・軍事上で海岸道路の開削に対する要望が強くなつてきた。そこで昭和一六年大沢村、吉岡村の両村長は陳情書を道議会に提出している。

それには「現在大澤村ヨリ吉岡村ヲ貫通スル地方費道ハ吉岡岬ヲ中心トシテ峻絶極マル山嶺溪谷ノ間幾多屈曲急坂蜿蜒トシテ延長實ニ三里ノ長キニ及ビ交通運輸ノ不便言語ニ絶スルモノアリ」とし、積雪のある冬期間は、郵便物の停滞など住民の「不便筆舌ニ盡シ難キ」であつて「白神岬ヲ經テ吉岡村ニ至ル海岸延長約二里ノ區間ニ對シ開鑿工事ヲ施工スルトキハ營ニ里程ヲ短縮シテ捷徑ヲ得ルノミナラズ」、さらに「現下逼迫セル國際情勢ニ鑑ミ之ヲ軍事的方面ニ稽フルモ將又地方産業振興ニ資スル點ヨリスルモ……緊急事ト信ゼラルルヲ以テ……陳情候也」というものであつた。

すなわち「住民の不利不便を訴えるとともに、時勢下海岸道路の建設は、軍事的にも、国策の上からその必要性を訴えることになつた」(『松前町史』)ものである。

しかし第二次大戦の終了まで待たなければならなかつた。工事は産業開發道路として採択され、峠越えの難所を解消すべく昭和二五年になり松前側から始められた。

昭和二七年になると吉岡側からも工事に着工され、同三二年には白神トンネルの掘

削に着手された。翌昭和三三年にトンネルが完成し、前後の改良も同四三年までに福島町松浦から松前町荒谷間の七・三kmが完成を見た。ここに初めて岬を回る海岸道路が開通したのである。

この白神岬付近の道路は、高低差が一〇〇mにも達する急崖地形が連続し、その脚部を通過していることから、落石、土砂崩れが常に生じる区間である。そこで通行の安全性、確実性から防災事業が行われている。

この街道のほぼ中間に「福島峠」がある。現在ではトンネルによつて簡単に通過出来るようになったが、かつてはこの街道の難所の一つでもあった。昔から現在でもなおこの区間は、街道でも珍しく内陸部を通っている。その昔は砂金掘りの男たちが、一年間に数万人もこの街道を通り、大千軒の金山に向かった。

函館〜江差間の国道二二八号は、開拓使時代が「西海岸線」と呼ばれ、第一期拓殖計画時代に「函館・江差線」となり、第二期拓殖計画時代に入ると「福山・函館線、江差・福山線」となる。昭和二八年に二級国道函館松前江差線（現二二八号）となったものである。

白神岬の断崖上には、明治二一年に建設された高さ一七mのコンクリート製の灯台がある。津軽海峡を通る船舶の玄関番ともいえる重要な



難所の一つであった福島峠

灯台である。

白神岬の近くには福島町吉岡と青森県三厩みんまやとを結ぶ全長五三・九kmの世界でも有名な海底トンネルがある。難工事に難工事を重ねて昭和六〇年に本坑が貫通し、ここに本州と北海道は陸続きとなった記念すべき地区である。

現在北海道で最古といわれる「松前街道」を軸に、松前・福島・知内・木古内の四町では、歴史と結び付いた「歴史街道」づくりに取り組んでいる。この「松前街道づくり」は、北海道の地域活性化推進事業に基づくものである。これら四町では「松前街道・歴史と未来が輝く道へ」というロマンチックなテーマのもとで経済と観光への効果を期待しているものである。

古くから交易の場として栄えた松前町など、海を背景にした「歴史とロマンの道」がここにある。

引用および参考文献

- 河野常吉著「北海道道路誌」北海道廳、大正一四年
「松前町史通説編・第一巻」松前町、一九九三年
最上徳内著、吉田常吉編「蝦夷草紙―北門叢書」時事通信社、昭和四〇年
「福島町史第三巻通説編下巻」福島町、平成九年