

斜内山道

しやない

— 国道三三八号 —

古来「がんざんりょうん嚴山凌雲突出せり。

濱を行んとすれども道なければ岩をよちては山に登り、草にすがりて濱に下る」といわれた往来の難所。

いつのころからか「斜内山道」と呼ばれるようになったが、今回防災事業の完成により、安全で快適な幹線道路として生まれ変わった。



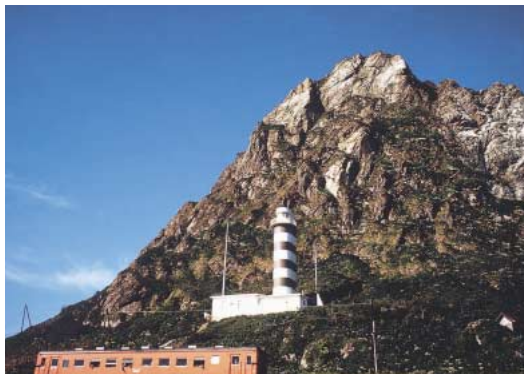
網走と稚内とを結ぶ国道二三八号、浜頓別町と枝幸町界に「神威岬」が立ちほだかっている。

この岬は、古い時代から險阻な岬として人々に恐れられていて、アイヌの人たちは「カムイ・エト」と呼んでいた。カムイとは「神」、エトとは「鼻」の意で「神様の鼻」という意味である。

オホーツクの海岸線を走る道路は、この神威岬によって断ち切られ、斜内山（四三八・九〇）を中心に、海岸には奇岩怪石が連なり、難所の山道として往来する人々と物資の交流に大きな障害となってきた。

開拓使時代には、札幌・石狩・厚田・留萌・稚内・網走を主たる経過地として斜内に至る「北海岸線」と呼ばれていた。この岬を人々は、海路かまたは難所の踏み分け道を往来していた。いつのころから「斜内山道」と呼ばれるようになったかは定かではないが、宗谷の杖苦内、網走の能取と共に、北海岸線の三険といわれていた難所であった。

この地名の斜内とは、アイヌ語のシヨーンナイに由来し、「滝の沢」を意味するとされるが、しかしここには滝はなく、「岩礁の川」の意ともされる。



岬を巡って走っていた国鉄興浜北線と灯台（写真提供：枝幸町）

寛政四年（一七九二）に初めて山道が切り開かれたといい、同九年の松前藩士の記録には、「シホナエ、此所岩山崎^{ほしか}烽火有リ、當所岩崎ニテ海岸通行成ガタク、ヘラエウシヘノ山越道有リ。ヘラエウシト云岳ノ腰ヲ通ル。此山岩山ニシテ木ナシ」とある。享和元年（一八〇二）の幕吏の記録のなかにも、「巖山凌雲突出せり。濱を行んとすれども道なければ岩をよちては山に登り、草にすがりて濱に下り云々」とある。

安政三年（一八五〇）に再び此の地を訪れた松浦武四郎は、「荷物船にて遣わし、我陸行。カムイトド此所出崎上は岨々たる岩壁也。馬足難通也」と記述し、また翌四年の成石修の『東徼私筆』には、「岩石道狭し。少し上る所に大なる巖道に突出す。土人カムの居る所とす。馬上にて通る事を禁ず」とあり、須藤秀之助の『協和使役』には、「路益險なり。後馬の首前馬の尻に接す。行くべからず。馬を下り歩いて行く」とある。

明治四年（一八七二）に北見の国を巡視した松本判官は、「北海道の道も悪路の連続。カモエト岬にいたつては、肌粟を生ずる險路で、漢の蜀道の難もこれほどではあるまい。この地を踏んでロシア人の道路開發の意欲をはじめて知った」。そして「第一北見州ヲ官ニ御手入ハ道路ニ在リ；開拓ノ妨ケ、且下民ヲ唯惱マスノミ」として、この海岸道路の整備を提起したが、枝幸以北について、なかなか手が届かなかつたのが実情であった。

明治三〇年（一八九七）の『拓殖年報』には、「枝幸郡斜内山道の如きは斷崖壁、僅かにその中腹に羊腸たる小徑があるに過ぎず」とある。

当時、仮定県道とされていた「北海岸線」は、「中途頓別村界ニ跨リテ斜内山道アリ。人馬ノ行通ニハ不便ナラザルモ馬車ノ通行不可能ナルハ實ニ遺憾トスル所ナリ」と『枝幸村沿革概要』では記している。

北海道の開拓には、「移民が入ってから道路を開削するのか、また開削してから移民を入れるのか」という議論が道議会（明治四三年）でされたことがあったが、「いずれが先ともいえないが、多くの移民のいる所が先になる」としていた。したがってこの付近の道路開削は、長い間見放されていた。

やがて、大正八年（一九一九）に道路法が公布され、これによって翌九年から「地方費道権内・網走線」となった。

大正八年「旭川師団の工兵隊が斜内山道の爆破作業と道路工事を施行し、どうやら馬車の通行が可能になった。しかし、道幅は狭く、金輪馬車一台がやっと通過できる程度の道で、馬車が途中で交差できない危険なものであった。昭和二年、旭川師団工兵隊一箇中隊が派遣され、旧国鉄興浜北線斜内山道踏切から素雪澤川付近までの拡張工事が再度施行された」（『浜頓別町史』）。昭和三年一〇月二六日、浜頓別・枝幸間自動車道路の開通を祝して盛大に祝賀会が開催された。この時の拡張工事によって、自動車の運行が可能となった。この道路の完成を祝って、「工兵第七大隊第二中隊工事記念」と彫った記念碑が立てられたが、「その後の国道拡張工事



旧国道（左）と国鉄興浜北線（右）（写真提供：枝幸町）

で破壊されてしまった」とされている。

この道路は旧国鉄線の約三〇m上段にあつて、昭和三五年に海岸ルートが完成するまで、国道として使用されていた。

昭和十一年七月、浜頓別〜枝幸間を結ぶ国鉄興浜北線が開通した。開通祝賀会の式辞の中で枝幸村長は、この区間には「人工を加へたる道路と称すべきもなく、一条の獣跡に異ならざる險難危道を辿りて、物資の供給を得、甚だしきは、小包を以て米麦の郵送を求め、或は馬背により、或は川崎船によりて物資の需要を求めたりき。若し夫れ、冬期間に至りては交通全く杜絶、主食料欠乏せし事例少なからざりしをや」と斜内山道の現状を説明し、この鉄道の開通によって「来るべき冬期間の交通も、初めて全きを得るに至れるは、正に盲亀の浮木を得たるの心境を深からしむるの感あり」と述べている。

しかし、昭和六〇年になりこの国鉄路線は廃止となつて、バス路線に転換されてしまった。

昭和二八年、二級国道網走稚内線（現二三八号）に指定となり、昭和三三年に斜内山道付近の道路改良工事が着手された。計画段階では、山道を改修する案と海岸を通る案とが出され、



冬の厳しい神威岬（写真提供：枝幸町）

種々検討の結果、海岸ルートとなった。

着工以来三年の歳月と、工費約一億三千万円を投じて、昭和三五年一月に完成を見た。しかし、完成後もこの道路は、神威岬に沿って走る区間が急崖斜面に面しているため、夏は落石、冬は雪崩などがしばしば発生し、特に冬季になると越波による路面の凍結、地吹雪による吹きだまりや視程障害が起きやすく、通行不能となる要因を多く抱えていた。

そこで、内陸部に切り替えて直線化することにより危険を解消しようと、浜頓別町斜内と枝幸町目梨泊の区間二・六四五kmの直線化事業が平成二年度から着手された。計画の当初段階では、現道に覆道を設け防災対策とする案もあったが、施工場所が北オホーツク道立自然公園内にあり、景観が損なわれるばかりでなく、そもそも線形も悪いことからトンネル化となったものである。

斜内山の裾野を貫く一、二〇五mの「北オホーツクトンネル」と美雪橋（橋長六五m）の新設を主な工事とする斜内防災事業は順調に進み、総事業費約七〇億円を投じて、平成一一年一月九日に安全で快適な新ルートが完成を見た。

引用および参考文献

- 「枝幸町史・上」枝幸町、昭和四二年
- 「〃・下」〃、昭和四七年
- 窪田子蔵著、高倉新一郎編「協和私役・安政四年」日本庶民生活史料集成四、昭和四四年
- 「浜頓別町史」北海道出版企画センター、平成七年
- 「広報えさし」枝幸町、第一〇四・一〇七号