

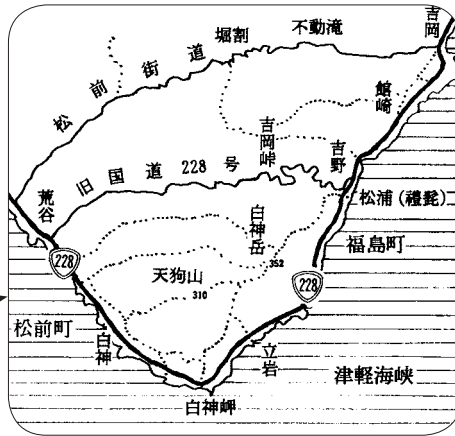
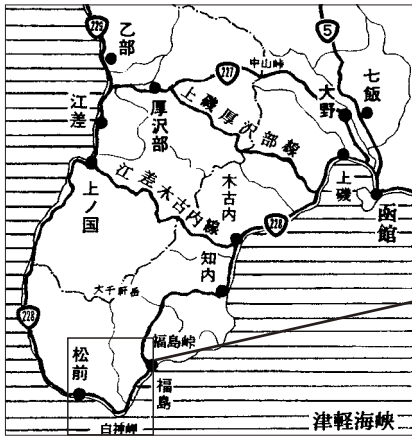
道南のロマンを秘めた 松前半島連絡路—松前街道



道路雑学研究者
三浦 宏

1987年北海道開発局を退き、現在
常盤工業 札幌営業所所長
著書:「北海道の峠物語」等 多数

北海道でも最古といわれる道南の歴史的文化遺産「松前街道」――。箱館から松前に至る約27里(105.5km)の道は「福山街道」とも呼ばれ、松前藩が成立した16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。



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。

島原の乱があってから弾圧が特に強まり、寛永16年(1639)千軒岳で106人のキリシタンが首をはねられている。処刑場となっ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。

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、其路の広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227号、道道上磯厚沢部線、江差木古内線、そしてこの国道228号の4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228号は、海岸線を走るために距離が一番長い、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(1610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大勢の砂金掘りの人々は、この街道を通

長い間、岬の付近を通る道路がなく、背後の難所であった「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、どうか往来した当時の名残を見ることができる。

なにしろ「吉岡村より礼髭(現在の松浦)、荒谷、大沢諸村を経て福山市街に至る三里二十五町余(約14km)の内、礼髭より荒谷の間吉岡嶺一里半は頗る峻難にして」(『北海道道路誌』)という道路であった。

福山地方の住民は、古くから日用雑貨などを函館に求めていた。その多くは海路によっていたが、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った。



白神岬から見た国道228号

しかしこの道には「吉岡嶺の嶮岨あり、積雪の候馬足通せず行旅の難名状すべからざるを以て十五年（1882）初めて実測を了し、土工費の予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1万円と高額であり、その半分が地元負担ということであったから、岬を回る道路開削の実現が不可能となった。それで予算は鶉山道（国道227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った。

明治28年（1895）になって、知内から福島間の道路工事が行われた。すなわち「該道路は仮定県道に属するも天然道路にして、岬嶮羊腸の嶮多し。就中数多くの河川には橋梁の設なく、不便少なからざるにより、明治二十二年以来暫次開鑿に従事し、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8.8kmであった。

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っていた。したがって、長いあいだ海岸道路の建設がされなかったのであった。

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ってきた。そこで昭和16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「不利不便筆舌ニ盡シ難キ」であって「白神岬ヲ経テ吉岡村ニ至ル海岸延長約二里ノ區間ニ對シ開鑿工事を施工スルトキハ僅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」というものであった。

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った」（『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った。工事は産業開発道路として採択され、峠越えの難所を解消すべく昭和25年になり松前側から始められた。

昭和27年になると吉岡側からも工事に着工され、同32年には白神トンネルの掘削に着手された。翌昭和33年にトンネルが完成し、前後の改良も同43年までに福島町松浦から松前町荒谷間の7.3km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100m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って簡単に通過出来るようになったが、



難所の一つであった福島峠

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、1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228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28年の新道路法によって二級国道228号となったものである。

白神岬の断崖上には、明治21年に建設された高さ17m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灯台である。

白神岬の近くの福島町吉野と青森県三厩とを結ぶ全長53.9km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60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4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4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。