

「魔の山道」と呼ばれていたオホーツク海岸の難所

斜内山道

古来「巖山凌雲突出せり。浜を行んとすれども道なければ
岩をよぢては山に登り、草にすがりて浜に下る」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238号、浜頓別町と枝幸町界に「神威岬」が立ちだかっている。

この岬は、古い時代から険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れ、斜内山(438.9m)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里に至る「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、アイヌ語のショーナイに由来し、「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。

寛政4年(1792)に初めて山道が切り開かれたといい、同9年の松前藩士の記録には、「シホナエ、此所岩山崎峰火有り、当所岩崎ニテ海岸通行成ガタク、ヘラエウシヘノ山越道有り。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。



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

享和元年(1802)の幕吏の記録のなかにも、「巖山凌雲突出せり。浜を行んとすれども道なければ岩をよぢては山に登り、草にすがりて浜に下り云々」とある。

安政3年(1856)に再び此の地を訪れた松浦武四郎は、「荷物は船にて遣わし、我陸行。カムイトト此所出崎上は峨々たる岩壁也。馬足難通也」と記述し、また翌4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。土人カムイの居る所とす。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、「路益険なり。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4年(1871)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。カモエト岬にいたっては、肌粟を生ずる険路で、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発の意欲をはじめて知った」。そして「第一北見州ヲ官ニ而御手入ハ道路ニ在リ…開拓ノ妨ゲ、且下民ヲ唯悩マスノミ」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ったのが実情であった。

明治30年(1897)の『拓殖年報』には、「枝幸郡斜内山道の如きは断崖壁、僅かにその中腹に羊腸たる小径があるに過ぎず」とある。



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)

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実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43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8年（1919）に道路法が公布され、これによって翌9年から「地方費道稚内・網走線」となった。

大正8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1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2年、旭川師団工兵隊1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3年10月26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30m上段にあって、昭和35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11年7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険難危道を辿りて、

旧国道（左）と国鉄興浜北線（右）（写真提供：枝幸町）



冬の厳しい神威岬（写真提供：枝幸町）

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60年になりこの国鉄路線は廃止となって、バス路線に転換されてしまった。

昭和28年施行の新道路法によって、二級国道網走稚内線に指定となり、昭和33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、種々検討の結果、海岸ルートとなった。

着工以来3年の歳月と、工費約1億3千万円を投じて、昭和35年11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としようと、浜頓別町斜内と枝幸町目梨泊の区間2、645mの直線化事業が平成2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1、205mの「北オホーツクトンネル」と美雪橋（橋長65m）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70億円を投じて、平成11年11月9日に安全で快適な新ルートが完成を見た。