

◆連載

いま留萌むかし

第三十七話

●内陸への交通

「札幌本府に通ずるこの交通路を開きとすると、留萌は一大村落となるであろう。」これは明治六年（一八七三）留萌支庁在勤の佐藤正克より開拓使に出された建議書である。建議書には一枚の地図が添えられている。

この地図は留萌から札幌への内陸交通の道筋が示してある。留萌から留萌川を遡り、チバベリの沢に入り、山越えて信砂川筋へ出て、恵袋別川に沿って下り雨竜に抜ける。それから石狩川を下って札幌に出る道が提案されている。

今まで札幌本府へ行くのには留萌から船で石狩へ出て、石狩川を遡るより方法はなかった。しかし、冬の日本海は大時化が続き、通行が容易にできないことが多かった。そのため、内陸部を通じて札幌と結ぶ陸上交通路の整備の必要があったのである。

たちの内陸部との交通に利用されていた。松浦武四郎の「西蝦夷日誌」の中に

「ルモツペ川―中略―チバビル（右股）、是より山越え、堅雪の頃、ウリウ川筋トクドウへ越る。又少々廻りてホンチバビル、ルウクシチバビル等あり、越る時はウリウペンケチラツナイに越る也。其処にて道を右に違えればイタイベツに越る。」と記されている。

これとは別に信砂から雨竜へぬけるもの、オビラシベツ川を遡り雨竜にぬける道筋が利用されていたと記されている。特に信砂越えの道は文化三年（一八〇六）幕府目付遠山景晋金四郎・勘定吟味役村垣定行左太夫が西蝦夷地巡視の際、石狩との交通路としての重要性を指摘している。そして、文化四年（一八〇七）樺太及び蝦夷地への諸藩出兵衛他四人がこの山道を通じて

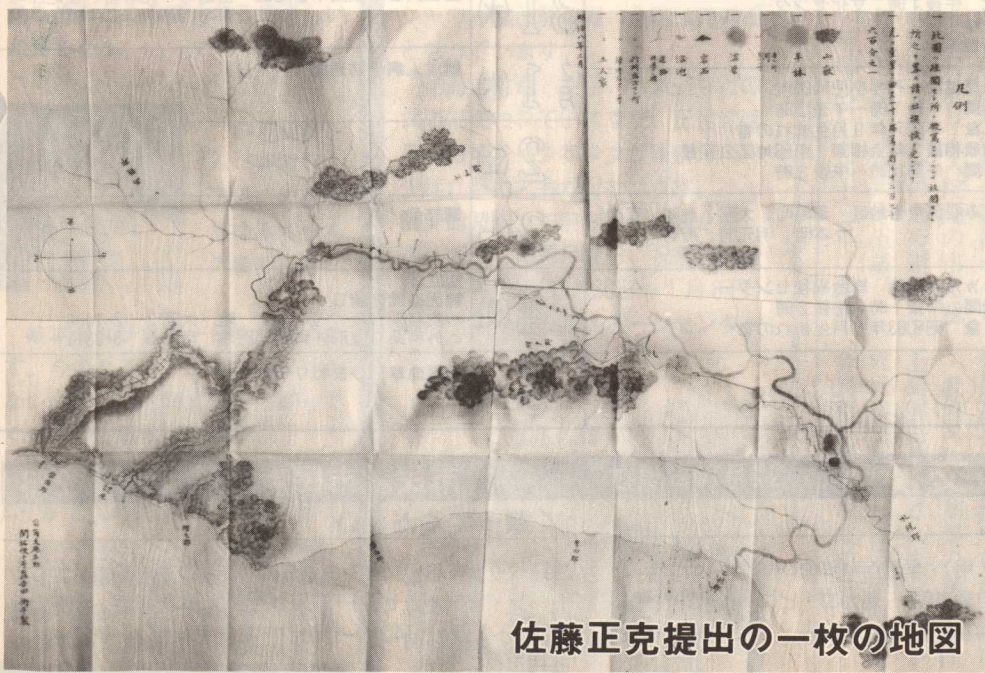
石狩川筋へ出ている。翌年（一八〇八）、留萌場所の支配人であった山田屋文右衛門がアイヌの人たちを使ってこの山道を整備したが、同年会津藩の一隊が樺太警備の帰路にこの道を通っただけで久しく利用されることはなかった。

安政三年（一八五六）松浦武四郎がこのルートを通ったとき、うっそうと草木が繁り往時の面影はなかった。明治になってから、この道が内陸部と西海岸を結ぶ主要なルートとして注目を浴びたが、明治三〇年（一八九七）に始まる留萌深川間の鉄道留萌線の路線決定と共に主役の座から遠ざかっていった。

佐藤正克のこの提案もなかなか日の目を見なかったが明治四三年（一九〇九）の留萌線の開通によりやっと実現したのである。ルートの変更はあったものの西海岸と内陸石狩川筋との連絡通路は確保さ

れたのである。そして、今も国道三三三号線として留萌管内と内陸部や札幌方面との幹線として行きつづけているのである。

留萌深川間の高規格道路の早期着工が叫ばれている。太古からのルートが又脚光を浴びようとしている。



佐藤正克提出の一枚の地図