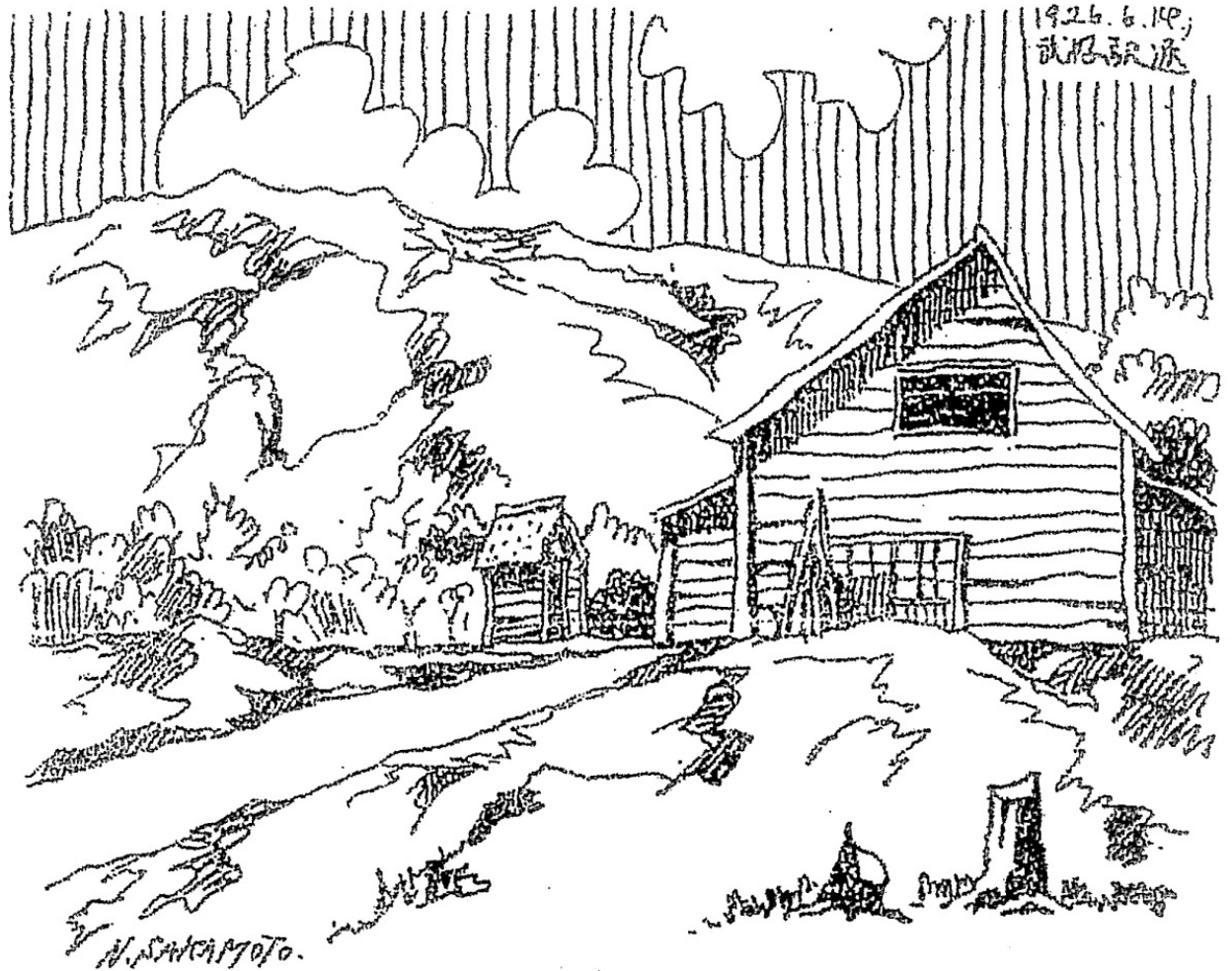


# 増毛山道ガイド教本



## 「武好駅通」

坂本直行氏スケッチ 大正15年 6月14日  
～「北大山岳部々報」1号 昭和3年6月 発行～

NPO法人「増毛山道の会」

# 『増毛山道ガイド教本』 目 次

1. 増毛山道・武好駅通等 略歴	1
2. 16kmガイドの実際	4
※Bは別荘B-1起点～終点岩尾B-100(番号標識)	
IIは岩尾I-1起点～終点別荘I-100(番号標識)	
3. 増毛山道トレッキング16kmコース(岩尾口～別荘口)	8
ガイドポイント表	
4. 増毛山道トレッキング5kmコース(循環林道南交点～ 武好駅通間の往復)ガイドポイント表	9
5. 増毛山道秘話(山道開削場所請負人伊達林右衛門より 第14代直系伊達東氏の話提供)	10
6. 松浦武四郎(幼名竹四郎)と増毛山道①	11
7. 松浦武四郎(幼名竹四郎)と増毛山道②	12
8. 「来曼氏北海道記事」～開拓使鉾山技師長ライマン(米国人) 調査報告書・明治7年～	13
9. 「島めぐり」～小金井喜美子 筆記・明治22年～	14
10. 「幌～増毛～旭川～札幌方面修学旅行」 札幌中学校(札幌南高校)明治41年3月	15
11. 「北海道の峠」～伊東秀五郎 画文集「北の山」 (昭和10年発行)より～	16
12. 「雄冬山附近の山道と漁村風景」～伊東秀五郎 画文集「北の山」(昭和10年発行)より～	17
13. 「武好の春」～坂本直行氏画文集「原野から見た山」より～	18
14. 増毛山道の電信線路保守	19

☆地図や歴史資料は、当会発行のガイドマップを参照下さい。

## 1. 増毛山道・武好駅通等 略暦

享保 4年(1717年)	蝦夷地支配として松前藩が正式に1万石の大名として認められる
安政 7年(1778年)	ロシア船が厚岸に来航し松前藩に通商を要求
寛政 4年(1792年)	ロシア軍人ラスクマンが根室に上陸し通商を松前藩に要求
 <p>ラスクマン</p>	
寛政 6年(1794年)	<b>通行屋(後の武好駅通)設けられる。</b> * 地元の古老が「つっこや」と呼んでいた旧武好駅通は <古通行屋=ふるつこや>とも呼ばれていた。
寛政11年(1799年)  <p>伊能忠敬</p>	<b>幕府、蝦夷地を直轄地とする。</b> 幕府は国際情勢の変化の対応を松前藩に任せておけなくなった。  * 伊能忠敬の東蝦夷地の海岸測量、間宮林蔵の樺太探検・間宮海峡の発見はこうした背景での出来事でした。
文政 4年(1821年)	<b>幕府、東西蝦夷地を松前氏に還付。</b>
安政 2年(1855年)	<b>幕府、全蝦夷地を再び公議御料とする。</b> * 南下政策を強力に進めるロシア帝国の脅威に備えた。
安政 4年(1857年)  <p>松浦武四郎</p>  <p>伊達林右衛門</p>	<b>増毛山道の開削工事竣工</b> 松浦武四郎が帰路完成間近の増毛山道を見分、 ハママシケに達す。 「蝦夷地第一の出来栄え」<丁巳東西蝦夷山川地理取調日誌> * 山道の開削期間については諸説あり。翌年の安政5年の7月に完成したという説や、安政3年から既に工事が始まっていたとする説もある。当「増毛山道の会」では「北海道道路史」の記述に従い、安政4年5月～7月迄を工事期間とする。 4月29日 新道切開二付、南部の花輪より三十五人相雇候・・ 7月 8日 南部より雇越人数内二十七人帰国に付・・・ 壺人前金五十疋ツツ銭別遣候。<伊達家「行司諸留」>

明治 3年(1870年)	人馬改所が置かれる。(山口藩)
明治 7年(1874年)  ライマン	開拓使お雇い米国人技師ライマンの増毛から浜益への報告書  「鹿などが造った道なら相応・・・」と手厳しい表現
明治10年(1877年)	分勇師休泊所先年焼失後、池田常吉なる者仮に草小屋を構え 行旅を接待 <開拓使布令録>
明治21年(1888年)  モールス信号機	札幌～石狩～厚田～浜益～雄冬へと至る電信線  敷設着工。完成は翌年の明治22年。
明治22年(1889年)  小金井喜美子	小金井喜美子(森鷗外の妹)が増毛山道を踏破した際の筆記 「島めぐり」には「いと恐ろしき道なりとて 通る者少なく・・・」
明治28年(1895年)	武好駅通設置。郵便送送・人馬継立業務開始。駅通取扱人は 中村亀太。<北海道庁事業行程報告>〔明治20年説もある〕
明治29年(1896年)	陸軍屯田騎兵行軍演習が10月空知太～雨龍～増毛～浜益間 踏破(将校5名・下士155名・馬150頭)  <北海道毎日新聞 明治29年10月28日>
明治35年(1902年)	武好駅通新築。敷地5600坪には畑も付き、積雪にも耐えられる 脚柱を備えた高床式、木造30坪ながら間口も広く土間には 「 <sup>カケイ</sup> 笥」も引かれた近代的な建物
明治39年(1906年)	陸軍参謀本部陸地測量部が一等水準点を選定・埋石。 山道沿いに17個、現在8個が発掘されている。
明治39年(1906年)  電話機	増毛～札幌・小樽間に電話開通 (明治37年には、鍊建網業者による私設の電話組合が発足していた)

明治40年(1907年)	札幌中学校(札幌南高校の前身)の生徒60名余が 増毛留萌旭川方面修学旅行(9日間)として、 6月7日(4日目)雪の残る浜益区幌～増毛町別荘～増毛町を踏破
昭和5年(1930年)	伊藤秀五郎氏「北の山(雄冬山附近の山道と漁村風景)」記述
昭和12年(1937年)	模様替え増築  (木造平屋建てを、階下1坪と中二階4坪5合の模様替え)
	
昭和15年(1940年)	坂本直行氏画文集「原野から見た山(武好の春)」
昭和16年(1941年)	駅通廃止  廃止事由 創設当時ハ石狩支庁管内ト留萌支庁管内沿岸漁村ヲ通スル唯一ノ路線ニシテ通行者多ク本駅通所モ盛ニ利用セラレタルモ 大正末期ヨリ沖合漁業及海運ノ発達ニ伴ヒ海上ヲ主トスルニ至リ 陸路ノ交通ヘ其ノ跡ヲ絶チ(大正15年宿泊人3人、継立ナシ) 冬期間ニ於テノミ隅ニ部落民ノ通行アルモ駅通所ヲ利用スルモノ 殆トナキ状態ニシテ其ノ利用状況ヲ鑑ミ存置ノ必要ナキニ至レリ  備品 寝具類 15人分 什器 30人分
昭和24年(1949年)	北大山岳部熊野純男氏 階下部分が雪に埋もれた駅通の最後の写真を撮影する。 「まだ2・3年は大丈夫だが窓ガラス等は何もなく、 縁の下に寝所が あり焚火はでき、雨は凌げる」 とも記録している。
	
昭和34年(1959年)	電信電話線海底ケーブルに切り替え
昭和56年(1981年)	国道231号線全線開通(同年12月19日雄冬岬トンネル崩落 ・再開通は昭和58年)
平成4年(1992年)	国道231号線通年通行
平成20年(2008年)	「増毛山道の会」発足(12月)
平成21年(2009年)	復元へ向け伐採作業開始(9月21日)
平成22年(2010年)	NPO法人化(5月)
平成28年(2016年)	「増毛山道」復元完了(10月16日)

## 2. 16km（岩尾～別荘）ガイドの実際

### 岩尾口（I-1）

出発セレモニー

気象情報（気温や日射（熱中症対策）・雨の強さ・風の強さ・天気の変化・日没など季節や状況に応じて選択して説明する）

参加人数（男女別参加人数など事務局の資料参照）

山道の会サポート人数

コースの概要（資料「増毛山道」の地形図を基に、現在地の確認・16kmコース（I-1～I-100）で所要時間は約8時間などの説明）

### 段々畑

山地を開墾して畑として活用した名残。掘り出した岩石を土の流失を防ぐ土留めとして積み上げて石垣に・・・昔の岩尾の人々の厳しい生活の一端がうかがえる。

### 道有林看板（I-10）

所有・管理者により、民有林・道有林・国有林の区別の説明

### 石積み橋遺構（I-14・B-85・I-17）

人馬も通れる橋を支える石積みの橋脚の遺構。雪崩で橋全体が流されないように、また水量を考慮して、沢の上部でもなく下部にでもなく絶妙のポイントに橋が架けられている。先人の経験を活かした知恵に感心……。江戸時代から明治にかけてこの橋を大量のニシン粕を馬が列をつくって運んだとのこと。

今、皆さんが歩いている道は、「増毛山道」の本線ではありません。雄冬山道（雄冬～千代志別を結ぶ海岸沿いの道で明治26～27年にかけて工事が行われた）は浜益区幌からの険しい山中に行く増毛山道よりも通行が楽だったので、ほとんどの人は雄冬山道を歩き、増毛山道は増毛と岩尾をつなぐ部分だけ利用されるようになった。言わば増毛山道の支線（枝道）となります。

### 石積み橋（I-17）

マルヒラ川の支流です。渡渉します。

昭和54年～56年にかけて、増毛町は「風波が強く激しい日本海の自然を逆手に利用する」との発想から、太陽熱・波力・風力・小水力発電・バイオマス利用などの研究を街づくりの基本に据えました。このマルヒラ川本流には小水力発電施設が

設けられ岩尾公衆浴場に供給されました。地球温暖化や環境問題が大きな課題として注目されている今日、結局は失敗に終わったけれど意義は大きかったと思います。

### 林道とクロス3回

#### 電柱遺構

#### 林道大曲地点（1-30）

#### ビューポイント（1-35）

天狗岳（973<sup>㍎</sup>）・雄冬山（1197<sup>㍎</sup>）の絶景を楽しんで・・・

#### 旧武好橋（1-39）

正に「桃源郷」・・・寛政6年（1994年）旅人の止宿所として通行屋が設けられました。地元の古老が「つっこや」と呼んでいた旧武好駅逓は、「古い通行屋＝フルツコヤ」とも呼んでおりました。フルーツ（果物）小屋ではありません。

### 8467一等水準点

地図を作成するためには、2つの種類の測量が必要だと言われています。1つは高さの測量。これを水準測量といいます。もう1つが位置の測量。これは三角測量という方法で行われています。

水準点とは、水準測量を行う際の基準点です。つまり高さの基準点です。各地点の標高（海拔高度）は、海水面を基準として求められます。東京湾の平均海面が基準で、そこを出発点として順々に高さの差を計測して累計していきます。

増毛山道には、明治40年頃に17点の1等水準点が設置されています。その中に北海道で一番高い位置にあるのが浜益御殿頂上付近（1038<sup>㍎</sup>）にあります。現在までに9点は、発見されています。因みに北海道で一番低い位置にあるのは別海町の一等水準点No7691で0.9944<sup>㍎</sup>だそうです。標石は、愛知県三河産花崗岩で重さは、139kgです。1辺が24cmの長さ90cmの直方体で特徴ある出ベソのよう丸みのある突起と周りにある4個の保護石が発見のポイントです。

#### 武好駅逓（1-52）

駅逓とは、郵便物を運ぶ逓送人が増毛や浜益方面からそれぞれやってきて、この駅逓で郵便物を交換してからまた戻っていくという使われ方をしていたのです。また山道の要所であったため旅人の宿泊等にと利用されました。

明治35年に建て替えられた際には積雪にも耐えられるよう脚柱を備えた高床式で、30坪程度ながら間口も広く土間には筧も引かれた当時としては近代的な建物だったようです。間取りを実際に確かめてみてください。昭和16年に武好駅逓は廃止になりました。駅逓の廃止後も増毛山道の岩尾分岐からいわおの集落に出る支線は、地元の人々の生活道路として利用されていました。海が荒れて定期船が欠航した時は。中

学生の受験や選挙の投票箱の運搬、増毛へ嫁ぐ花嫁さんがこの山道を通して漸く増毛についた思い出などまだ集落の人々の記憶の中に新しいものです。

北海道の山岳界のパイオニア的存在であった北大山岳部は、山岳部創設の昭和初期からこの武好駅通をベースにして増毛山群に数多くの足跡を残している。北大山岳部の部歌第1番の歌詞に「いざ行こう我が友よ 暑寒の尾根に芦別に 北の山の ザラメの尾根を飛ばそうよ」歌詞の1番に据えるほど武好駅通と増毛山群の山々が如何に彼らにとって価値のある山であったかと思われます。

安政4年、松浦武四郎が完成間近の増毛山道を見分し、「蝦夷地第一の出来栄え」と称賛したとか……。開拓使お雇い米国人技師ライマンの報告書、森鷗外の妹小金井喜美子の「島めぐり」に当時の山道越えの厳しい様子が伺える。明治40年の札幌中学校（現札幌南校）の増毛留萌旭川方面修学旅行記にみる当時の学生達の士気昂揚ぶりが……。また、目をつぶると、伊藤秀五郎氏が坂本直行氏が手帳に筆を走らせていたり、屋根に上って気持ちよくスケッチしている姿が見えてて来る……。本当に

＜ガイド資料を参照してください＞

## 大別苅トンネルと日本海遠望

### 北側巻き道と笹藪の伐採

増毛山道は登山道とは一味違って、尾根筋を歩くことなく山腹の森の中を歩き、ゆっくり高度を上げ、眺望よりは風や日差しから旅人を守るように作られています。

笹藪の伐採作業は容易なものではありません。GPSを頼りに山道の位置を確認しながら5mごとに目印をつける先発グループ。3人もある太い笹を真ん中あたりと根本の2段切りで刈払機で刈る。2番手のグループ。2番手の刈り取った笹を道の端っこに整理する3番手のグループ。正に笹藪の中でアップアップの状態です。1日100人でも進めればいいほうである。本当に厳しいゆるくない作業です。2~3日やれば、ダイエットの効果てきめんですぞ……

## 暑寒別連峰ビューポイント

暑寒別岳(1492m)・西暑寒別岳(1413m)・郡別岳(1376m)・浜益岳(1267m) 浜益御殿(1038m) 雄冬山(1197m)・増毛天狗岳(973m) (右手木の陰)

松浦武四郎の「丁巳天乃穂(テシホ)日誌」(安政4年)の中に、「シヨカンヘツ岳を見るに、掌を合て立たる如き奇岩挟刀の如く並び立たる処有。実に其景色筆紙につくしがたし……」を郡別岳の山容を称賛している。



## ダケカンバ並木

風雪に耐え山道を見守ってきたダケカンバのこの道は私の一番好きな所です。足を優しく受けて包み込んでくれます。舗装された道路のように跳ね返すようなことはしてくれません。

普段は口と舌に満足させることばかり考えている私ですが、ここを歩いている時は足も十分に満足しているなとわかります。この頃足に満足させることの大切さを感じてます。また、に満足しているなとわかります。この頃足に満足させることの大切さを感じてます。また、まるで私の心のように盆栽のように捻じ曲がったダケカンバの木を見て、もう元に戻すことはできないけれど、この山道を歩いて気持ちのいい汗をたっぷりかくことによって少なくとも、葉っぱについた汚れ位は流すことができたのかなとここを通る度に思っていますが・・・皆さん方はどんな感想を持たれたでしょうか。

## 循環林道南交点 (B-38)

夏道尾根と西暑寒別岳眺望

三角点ボン内631. 9<sup>ノル</sup>巻き道

## 循環林道北交点 (B-29)

道有林界 (B-23) カラマツ美林

民有林道終点 (B-16)

ニナイベツ川林道合流点 (I-90)

三角点「山道」

151. 0<sup>ノル</sup>。「位置についての測量」のための基準点で、位置とは緯度、経度の事。測量済みで位置の確定した三角点から次の三角点を見通すことで行われた。距離を精密に計測する高性能な器具が利用されるようになり、角度より3辺の長さ（距離）を計測する方法が用いられるようになった。

原点は、現在のロシア大使館の裏手にある東京天文台跡にある日本経緯度原点です。

## 庚申塚

中国の道教からくる信仰で、人間の体内にいるという三尸虫という虫が、庚申の日（1年間に6～7回）の夜寝ている間に、天に昇り天帝にその人間の悪事を報告すると、天帝は罪の軽重に応じてその人の寿命を決めていくといわれる。そこで、長生きを願う人々は人々は、庚申の日の夜は、眠らないで勤行をしたり宴会したりする風習である。奈良時代末頃から貴族を中心に定着し、夜を徹するするための趣向を凝らした様々な庚申御遊びは、源氏物語や枕草子等にも描かれている。

別荘口（I-100）

朝の集合地でアンケート記入後解散

3. 増毛山道トレッキング 16kmコース（岩尾口～別荘口）  
ガイドポイント

地 点	標 識	標 高	ガイ ド ポ イ ン ト
岩尾口	I-1	20m	出発セレモニー 参加人数・ 気象予報 ・ コース説明 山道の歴史 ・ 岩老の人々の暮らし 昔耕作した畑の遺構
道有林看板	I-10 I-14 B-85	180m	民有林・道有林・国有林の説明 小沢の石積み橋桁遺構3か所
石積み橋	I-17	320m	マルヒラ川支流渡渉 林道とクロス3回 電柱遺構多数 山道の会作成丸太橋
林道大曲地点	I-30 I-35	560m	暑寒沢林道分岐確認 岩尾天狗(973m)・雄冬山(1197m) ビューポイント
岩尾分岐		630m	
岩尾山道最高点		650m	マルヒラ川と留知暑寒沢川との分水嶺
旧武好橋	I-39	606m 672m	フルツコヤの由来 ・ 8467水準点確認 8468水準点確認
武好駅通	I-52 B-49	650m	駅通の由来と遺構 ・ 水場見学 ・ ビール瓶等 自然の造形“ウエルカム・ゲート”
1等水準点 8469		670m 669m	尾根の少し北側を巻く穏やかな山道 大別荘トンネル出口と日本海遠望 背丈を越す山道内最大の猛烈なヤブ 電信柱 ・ 暑寒別連峰ビューポイント ダケカンバ並木道・利尻ビューポイント
循環林道南交点	I-63	580m	緊急用車両配置
循環林道北交点	B-29	510m	
道有林界	B-23	400m	カラ松美林
民有林道終点	B-16	300m	
ニナイベツ川 林道合流点	I-90	200m	三角点「山道」<151.0標>  コウシ 庚申塚
別荘口	I-100		アンケートへの協力

#### 4. 増毛山道トレッキング

##### 5kmコース（循環林道南交点～武好駅通の往復）ガイドポイント

地 点	標 識	標 高	ガイドポイント
循環林道南交点	I-63	580m	バス乗降場所 季節によっては道路わきに野イチゴあり
ゆるい上り坂			熊の糞がよくあるところ
利尻 ビューポイント			右手に入るかすかな踏み跡あり
ダケカンバの 並木道		670m	風雪に耐え、山道を見守ってきた古木の 造形が見事 足を包みこんでくれる優しい土
1等水準点 No.8469		669m	水準点の説明
暑寒別連峰 ビューポイント			暑寒別岳・西暑寒別岳・群別岳・浜益岳 浜益御殿・雄冬山 増毛天狗岳（右手木の陰）
電信柱			この付近から次々と見ることができる。 冬の風雪（雪崩）との闘い
山道内最大の猛烈 な笹藪		670m	背丈を越す笹の伐採作業の苦勞 二段刈りの刈り方
大別荘トンネル 出口と日本海遠望			尾根の少し北側を巻く穏やかな山道
武好駅通	I-52	650m	駅通の由来と遺構・水場見学・ビール瓶等
1等水準点 8468		672m	水準点の説明
以下往復			
循環林道南交点	I-63	580m	バス乗降場所

## 5. 増毛山道秘話（伊達東氏話題提供）

1 今まで展示会などにおいて一番質問が多かった点は、一体この山道にどの位費用がかかったか、今の金額に換算するとどの位か？という質問でした。

伊達家文書では、この増毛山道（濃屋から別荘まで14里1丁）約1500両余りと記しています。

当時の1両を現在の価値での13万円と換算すると1億9500万円余となります。

また、濃屋から浜益番屋までの4里15丁を請け負った岩内の梁川善蔵組との請負契約には、「道幅貳間（4.5<sup>丁</sup>）と定、切開方引受候」また、「一人につき一日賃金1朱と量米1升宛定」とあり現在の換算では一日10495円程度になります。

2 松浦武四郎が安政4年に完成直前の増毛山道を訪れた時の一奇談として、大正14年6月北海道庁発行河野常吉編「北海道道路史」に次のような話が残っていると記されています。

「阿冬山道（増毛山道のこと）の開鑿に就き茲に一奇談あり。この山道浜益分は浜益場所の人民、増毛分は増毛場所の人民出役して切開きたるに、双方その持ち場の少からんことを望み、中間12町（約1.3km）余りの地につき境界の論争生じたり。このとき函館奉行所雇吏松浦武四郎見分に赴き謂いて曰く、山にて12町の持ち主なき所を生じたらんには濱においても同様持ち主なき所あらん、早速その12町の山と濱とを官へ上納すべし。官に於いてはさらにその濱を処分し、その漁業運上をもって山12町を開鑿せんと。これをもって両場所支配人大いに驚き12町を互いに折半し各々之を開きたり。」

これは増毛山道の増毛側を黒澤屋直右衛門組が雄冬山へ向かって切り進み、浜益側を松前町上及部村の作右衛門組が浜益御殿山を越えて切り進み、丁度雄冬山直下付近で出会うように予定されていたが思惑違いで作業が中断していたためと思われる。この思惑違いの根本は、増毛領と浜益領の境目が海岸線でははっきり決められていたが内陸でははっきりと決めておらず、地元アイヌの決め方に依存していたからだと思われる。

もしこの話が本当であったとしたら、今の雄冬山の頂上付近で起こった事件と思われる、松浦武四郎の大岡裁きとして記憶しておいてもよさそうに思います。

## 6. 松浦武四郎（幼名 竹四郎・本名 弘 {ひろむ}）と増毛山道 ①

弘化2年（1845年）第1回の蝦夷地探検から安政5年（1858年）までの14年間に6度にも及ぶ蝦夷地探検を行い、その都度詳細な日誌を残している。その中で道路開削の必要性和松前藩の無策ぶり、場所請負人のアイヌに対する横暴ぶりを述べている。新政府で開拓判官に任じられるが、新政府のアイヌ政策に同調できず辞職。北海道の名づけ親。

「蝦夷日誌」巻之八 弘化3年（1846年） 松浦 弘

武四郎の二度目の蝦夷地踏査記録の一部。マシケ地方の状況を詳細に記した資料としては、最初のものである。この探検の見聞から、蝦夷地道路開削の必要性、道路開発の具体的方法等を安政3年箱館奉行所に意見書として上申している

＜新增毛町史 P-942＞

「丁巳天之穂（テシホ）日誌」巻の一・十四 安政4年（1857年） 松浦 竹四郎

武四郎が石狩上流地帯（この時の紀行が「石狩日誌」として残っている）の調査を終え、石狩に帰着し、丁度西蝦夷地の調査にきていた箱館奉行一行（堀 利熙）に会い、道北の天塩川上流地帯の調査を願出、6月2日（陽暦7月22日）堀奉行一行とともに石狩を出発し、船でホロトマリ（現在の増毛）に4日に着く。堀奉行一行は、秋田佐竹藩の陣屋へ視察、武四郎は案内のアイヌ（土人惣小使トンケ）一人を連れて当時工事中の増毛山道の見分に出かけた。（巻の一）

＜和人がつけたアイヌの位 惣乙名(酋長)・脇乙名(副酋長)惣小使(幹部)・平土人(普通のアイヌ)＞

「新道、上がり懸るに巾二間より三間、広き処にては四間位にも切払有しが・・・其道の見立方の宜敷、且アフタ辺の道の出来方とは大なる相違の趣を、郷（堀奉行の用人）某を以て奏す。実に此山道たる、此度の御処置大一の大切なりしが、又御処置中第一の出来と存候ひける也。・・・」

この後武四郎は陸路天塩へ向かい、再び増毛に戻ったのが7月2日である。完成間近かの増毛山道を通してハマシケ（浜益）に達している。（巻の十四）

「シヨカンヘツ岳を見るに、掌を合て立たる如き奇岩挟刀の如く並び立たる処有。実に其景色筆紙につくしがたし。・・・」＜群別岳（1376尺）と思われる＞

「先夏分は一日にて随分宜敷。然し山中一ヶ所止宿所取建無之候はでは・・・金毘羅社にても建立いたさば額面にても寄附仕候申置も・・・」とヲファイ峠に金毘羅社を建立し、山道中に止宿所を設けることを命じている。その位置は、通行屋のあった「ブヨシ」である。この日誌は、「丁巳東西蝦夷山川地理取調日誌 上」による。

＜新增毛町史 P-955＞

「定本 松浦武四郎 下巻」 安政5年 250日をかけての6度目の最後の蝦夷地探検。この時増毛山道を通った記述は、「六月十一日。小使トンケ、番人召連れ山道通行。ハマシケヘ夕方着す。サニトキヘ酒遣す。樋野恵助同宿す。」とあるのみ。

## 7. 松浦武四郎（幼名 竹四郎・本名 弘 {ひろむ}）と増毛山道 ②

「西蝦夷日誌」五編（浜増毛）・六編（増毛）文久4年（1864年）松浦武四郎

武四郎の蝦夷地踏査の時の日誌等に基づき、後年一般向けに編集・出版（木版）した地誌。本内容は、吉田常吉編「蝦夷日誌（下）～西蝦夷日誌～」にも収録されている。

「（前略）・・・ヲファイ岬は蝦夷地第一の嶮岬にて、往昔より九里八十間の間波浪強敷故、九月中旬より通船難く、是が為に如何なる非常の事たりとも其注進を滞する事有て、只山獺の土人のみ山脈を知て通行するよし。依て浜増毛は南にアイカフ岬、コキヒル岬の難あり、北ヲファイ岬の中間故、暮秋より仲春迄は離島に在る如し。故早々此山道を開く可しとの事にて、増毛場所支配人黒澤や直右衛門思を起し、松前領及部村作右え門、幾次郎其筋見立、出稼孫三郎、興助、外土人乙名シカノスケ、脇乙名シヨウカタ、平土人アワサシ、増毛乙名トンケシロ等、堅雪中其筋に目印して、安政丁巳（4年）5月18日鉞（まさかり）を入、閏月より六月十三日迄、出稼人の帰るを残らず頼み入、切開き候事、一方ならざるの功業なり。余閏月九日此地見分として越、翌午七月十日出来の為に見分

＜新增毛町史 P-1085＞

「按西扈従 松浦竹四郎日誌」巻の十一 安政3年（1856年）松浦竹四郎

安政2年蝦夷御用雇に任命された武四郎が、翌年蝦夷地を踏査し、同4年その結果をまとめて上申した「蝦夷地廻浦（かいほ）日記」の一部。

5月13日雨竜川口を出発しイタイベツ川筋を遡ってルチシ峠を越え、ヌフシャ川筋を下って日本海岸のヌフシャに出、北に向かう。このルートは「ヌプシャ越」と呼ばれ、現在の道々増毛稲田線に近い。ヌプシャ越を詳細に記した記録として価値が高い。

「…桃花魚多きよしなるによって、五、七寸位のものを纔時に百尾斗も釣り来り…樺の皮にて曲桶を作り、是にて汁を煮、また湯をわかし等致し・・・惣て夷人は、火を燃し候事は種々工風有て至極上手なるもの・・・」

「十五日。・・・夜中熊多く此辺り来りし足跡多く有りしが、定て喰物の残りにても探し来りしならんと覚える。

＜新增毛町史 P-947＞

### 北海道の命名

明治2年に、「北加伊道」「海北道」「海島道」「東北道」「日高見道」「千島道」の候補から「加伊」を「海」と変更し「蝦夷地」の呼称から「北海道」となる。「カイ」とは「アイヌ民族は、自分達の土地をカイと呼ぶ」

「この国に生まれた者」の意がある。

「北海道」の「道」は奈良時代からの区分で、都に近い五国を畿内（山城・大和・河内等）それ以外を七道（東海道・東山道・北陸道・山陽道等）に分け、「道」には「国」があった。（東海道には、三河国、遠江国・駿河国等含まれる）「五畿七道」の「道」は、国を幾つも含む広い地域の事。

江戸時代の五街道の東海道の「道」とは異なる。

## 8. 「来曼氏北海道記事」

～開拓使鉾山技師長ライマン(米国人)調査報告書・明治7年～

増毛駅は一大村ノ如ク、札幌ヲ出発シテヨリ小学校ノ設アルハ、此地ヲ以テ初メトス。広尾駅ヨリ根室、宗谷、天塩、留萌ヲ経テ、増毛ニ至ル海岸ノ全部ニ、学校ノ絶テナキハ、実ニ施政ノ宣ヲ得ザルナリ。・・・・

十月十一日ハ、雨模様ナリシカトモ、山路雪ノ為メニ、障碍セラレザル前、彼有名ナル増毛山ヲ越エント、急ギ出発セリ。時ニ寒風膚ヲ裂クノミナラズ、風波モ甚ダ荒カリシナバ、海路ニ由リ、増毛山ノ裾ヲ続リ行クコト能ハズ。故ニ浜増迄、二十四英里(九里六分)間ヲ騎行セリ。・・・・

余輩、最高峯ヨリ降ル七百尺ニシテ、一ノ山背ノ端ニ至リ、夫ヨリ又海面上三千七百尺ノ処ニ登レリ。是路筋ト余輩ノ左側ニ、雪ヲ載キタル増毛山トノ間に方リタル、一峯ノ頂ナリ。其峯ニ対シ、大約七百尺許下ナル山間ハ、勾配較平準ナルガ故ニ。其処コソ、真ニ通路ヲ築クベキ所ナラン。・・・・

終ニ浜増毛ノ村駅ナル旅館ニ達セリ。余ハ是日午前七時頃ニ出発シ、途中ニ於テモ、食事且、休憩等ノ為メニ止マルコトヲナサズリシカバ、午後五時ヲ過ルヤ否、其駅ニ達シタリ。而ルニ、他ノ人殊ニ旅具ハ、深更迄着セザリキ。・・・・

今日経過シタル経路ハ、大抵鹿ノ作りシモノナラン。若シ、山羊或ハ鹿ノ集リテ作りタル路ナラバ、相応ノコトニテ、決シテ此獸類等ノ恥辱ニハアラザルベシ。仮令火薬ヲ以テ、岩石ヲ破裂スルヲ知ラズ。且鶴嘴或は鑿(ワヅキ)ヲモ用ヒズシテ、唯手ヲ以テ瓦礫ヲ取棄タリトスルモ、人間ノ建築トハ思ハレ難シ。・・・・斯ク築道ノ宜シキヲ得ズシテ、野蛮風ナル、実ニ百千ノ足ヲシテ、無益ニ嶮路ヲ攀シムルト云ベシ。且勾配ノ較平等ニシテ、開キ易キ山間アルニ、故ラニ遙カ高キ山嘴ニ沿ヒ、不絶登降スル様ニ路ヲ築キタルハ、解セザル所ナリ。・・・・

<「新增毛町史」P-994>

### ベンジャミン・S・ライマン

開拓使のお雇いアメリカ人で、地質測量鉾山技師長として北海道の地質・鉾床調査を実施し、鉾山開発の基礎を築いた。明治7年に増毛山道を増毛から浜益へ通った調査報告書。人間の造った道とは思われない、鹿などが造った道ならば相応、と手厳しい表現で記し、さらにはいたずらに浜益御殿などの高い所を通らずともよいものとしている。ライマンは朝7時に増毛の宿を立ち、浜益に到着したのが午後5時を過ぎていた。10時間近くを要し、しかも他の者達や旅具等は深夜になってやっと到着したという難路であった。

## 9. 「島めぐり」

～ <sup>コガネイ</sup> 小金井喜美子 筆記・明治22年 ～

八月十八日、立出て増毛につきぬ。十九日、ここに泊れり。二十日、今日越ゆべき増毛山道といふは、いと恐ろしき道なりとて、通ふもの少く、皆舟にて山のめぐりをまわり行と聞かば、我もその心なりしに、夜明方より風よろしからねば、舟出でずとことわりぬ。

我はさる事聞て、いたづらに日を過ごすべきならねば、継立所にて馬出すこといとふを、せちにせめて、八時頃出立ぬ。

麓より上ること三里半ばかり「フェウシ」といふ所に、公よりたてられたる小屋あるに入り、ひるげなどしたるが、思ひしより道よければ、いと嬉くて、字大山道といふ所にさしかかりぬ。

追々道幅せまくなり行て、人のかひなのふとさある笹の丈は、馬に乗りしかし埋むばかりなるが、道の左右にいや生茂りぬ。その道とても、雨ふる度に土を流したれば、深きみぞの様になり、所々に廉するとき石つきいで、あやまちて落ちなば、ただちに命亡ぶべし。

そが上道の所々に大なる石を掘起し、又草の根のほり返したるを、馬追は指さして、こは皆熊のわざにて、石の下なる蟻を食ひ、また草の根を食むなり。

さればこの山道は道けはしきのみならず、熊の常に出る為に、かよう人少きなり。

十日ばかりさきにも、一人命失ひたりと語りぬ。かくいふを聞ては、にわかこいと恐ろしくなり、笹の葉を風吹渡るにも、熊出て来しにはあらずやと、心をまどはしぬ。

されど、熊も人見る度に必ずそこなふものならず、常は人の姿を見れば逃去るものなり。逃る道なくまた子を伴ひなどしたるときのみ。向ひ来といへば、人あるをしらせんとて、馬追にすすめ、高声にてひな歌うたわせ、後につきてやうやう進み行ぬ。思へば虎のおそろしさに人もいわず、といへる少陵がからうたの心とは、うらうへなりけり。

やがて頂に上りぬ。このあたりは笹などは皆なくなりて、丈ひくをかき姿したる五葉の松所々立てり。この木かげに暫時憩ひて見渡せば、石狩と天塩の国のさかひのしるし立てり。

ここを下りて又少し上る。ここを小山道といふ。けはしさ大山道に劣らず。

下り終りて海辺にいつ。ここを「ゲンベツ」村といふ。しばし進みて、五時過る頃浜増毛につきぬ。道の辺に遊び居たりし幼子、馬來ぬと集りて珍しがりぬ。

そも理なり。この地は山にかこまれ、海に向ひ他の処と通ふは船にてのみなれば・・・

< 原典は、小金井良精著「人類学研究」(昭和3年発行)の巻末に同氏夫人の小金井喜美子の「島めぐり」を付録として収録したもの。「増毛町史」P-838より >

<sup>コガネイヨシキヨ</sup>  
小金井良精

東京大学医学部卒業。東大人類学教授。我が国の解剖学の先駆者。アイヌの骨格の研究に着手。

小金井喜美子

森鷗外の妹。翻訳家・小説家・随筆家・歌人として知られた才女。



## 10.「増毛留萌旭川方面修学旅行記」

～札幌中学校(札幌南高校の前身)「学友会雑誌」第18号・明治41年3月～

多年人跡たえ寂寞人の臚を寒からしむる北海道第一の峻俊、増毛山道の横たはるに非ずや。然れども搔くも苟くも心に蓋世の英雄を畫き、氣山海をも呑まんずる北海の健男子たる我等いかでかこれしきに屈せん。然らば北海男子衝天の意氣とはそもいかに。

6月7日(4日目) 幌一増毛

昨夜より怪しかりし空は愈々ふり出して、陰雲増毛山をとどし、肅々たる響きは一しほ今日の旅程の困難を思わしめぬ。六時半朝食を終え、七時整列・・・直に出発木切れを拾ひて杖となして進む。

丈に餘る熊笹は露こぼれて不快實にいふべからず。笹を排して進む中に、彼方此方積雪を見はじめぬ。手にとりて喫しつつ進めば南は既に疾く止みて、仰げば如何に多くの兔の棲めるかを思はしむ。九時頃には海拔二千尺位も登りぬ。新芽の漸く出たるが如き白樺の偃々として緋れる中に、緑深き五葉の偃松生ひ交りて、漸く高山植物帯に入れり。何れの木も上に伸びずして、地上を匍えるのは一の奇観なれども怪しむに足らず。未だ時刻早けれども辨当を下す。空腹をみたし勇を鼓して進めば、一面皚々たる白雪玻璃板を重ねたるが如く輝き、一同試に腰をおろせば、下り坂の事として足にて蹴らざるにも、忽ち一瀉千里の快速力にて下りゆく。其愉其快しかも三千尺の高峰にての事なれば、殊に其快到底筆紙の寫すべきにあらず。・・・

愈々進み又も熊笹をかきわけかきわけ、岩根に足をかけのぼり、雪をわたりて進めば辛うじて頂上に達す。海拔三千八百餘尺の山頂に於て、殊に四邊降り埋めたる皚々たる白雪其中に座して、四方を睥睨する。何等の壯ぞ、何等の烈ぞ、身は恰も連ねた鶴鷺に座せる仙界の人の如し。しかれども此の快此の樂は變じて不安の念となりぬ、疑惧念となりぬ、四方は濃霧とぢこめ道を失ひて、今や一步も進む能はず。しかりといひて退くことも能はず。・・・

折しも天の憐み給ひしが、漸く濃霧拭ふが如く散じ去りて、遥か右方に一縷の途を發見しぬ。・・・

進み行けば駅丁あり。尚四里なりといふ。空腹甚だしく憚ぶが如くにおり、粘土にて糊の如き道に屬々倒れんとせしが、辛うじて五時頃別荘に達しぬ。急ぎ店に入りて空腹を充たし、小学校にて一同整列、午後六時半頃増毛弁天町に着し、伏見旅館に宿す。

< 藤学園大学講師 矢部玲子先生提供 >

明治40年6月4日～12日(9日間)の日程。参加生徒60名あまり。

6月4日 札幌～厚田 5日 厚田～浜益 6日 浜益幌 7日 幌～増毛  
8日 増毛～留萌 9日 留萌～北竜 10日 北竜～旭川 11日 旭川滞在  
12日 旭川～札幌

日露戦争直後(明治38年終結)、当時の旧制中学校生達の士氣昂揚が伝わってくる。

## 11. 「北海道の峠」

～ 伊藤秀五郎氏 著「北の山」(昭和10年発行)より ～

ところが一寸意外なのは、北海道に千米を越える峠の一つも無いことである。

如何に山が低いとはいへ、僅か一千米である。一つや二つは有りさうな気がする。

それで地図を検べてみると、無い。いくら探しても一つもない。しかし昔は一つあった。

増毛から浜益にぬける増毛山道がそれである。雄冬山の中腹を巻く時も、

いよいよ幌の方へ下らうとする濱益御殿の頂でも、一千三十米程の高さがある。

蝦夷地時代には、この山道は、雷電峠・濃屋山道などにも増して、恐らくは本道随一の難所であった。

いったいに北海道の西海岸は断崖に富んでゐて、時には数里の間も続いてゐる。

雄冬から濱益・厚田・石狩に至る間の、雄冬山道・送毛山道・濃屋山道などは、何れもかう

した断崖を迂回して、村落と村落とを繋ぐための道であった。尤も、漁村の衰微とともに、

現在では、それらはすでに全く淋しい山みちと変わってしまつてはゐるが、漁村の繁栄した頃には、

おのづと活気を漂はしてゐたであらう。そしてそうした山道の中では、この増毛山道は最も高く、

距離も遙かに長い山道であった。今でこそ、僅か三千尺とはいふものの、とにかく石狩天塩の

国境をなす増毛山塊の一角を越して、八九里も続くこの山道が、そのむかしの旅人や村人達

にとって、如何に難所であったかは、想像に難しくない。しかし何時とはなしに人の往来が

と絶えて、今では深い根曲笹の茂るままに、全く跡方もなくなつてゐる。

この山道のことには別に書くとして、とにかく北海道ではいちばん高い千米以上の唯一

の峠をもつてゐたことが、今完全に廃道となつて了つたことに対する愛惜の念を、唯理由

もなく、私たち旅を好む者に起こさせるのである。或る年の五月に、山はまだ大方残雪に被

はれてゐたが、ただ一人で、武好の方から濱益御殿を越して幌村へと下りて行つた時にも、

やはり、そのむかしの旅人の姿や、未開の蝦夷地の有様などを、想い浮かべない訳にはい

なかつた。

(昭和 5年9月)

伊藤秀五郎

横浜生まれ。昭和4年北海道帝国大学農学部生物学科卒業。農学博士。詩人。

北海道学芸大学教授・北海道教育長・札幌医科大学教授・札幌静修短期大学学長等を

歴任。日本山岳会会員となり理事・評議員・北海道支部長等を歴任し名誉会員に推薦

される。主な著書に「風景を歩む」(詩集)・「北の山」「北の山 続編」

「山の風物誌」(詩集)等

## 12. 「雄冬山附近の山道と漁村風景」

～ 伊藤秀五郎氏 著 「北の山」より ～

その武好駅通といふのは、増毛から雄冬に通ずる山道のちょうど中ごろに、冬には深い雪に埋もれ、夏ならば輝く熊笹の波につつまれて、ぼつねんと一つ淋しく建ってゐる増毛の先の別荘といふ漁村から、なだらかな草地の丘の上に、うねうねとつけられた山道を二里ばかり登った山の中の一軒家だ。地形図に載ってゐる武好橋から先の増毛山道といふのは、いまは深い熊笹に蔽はれた跡方もない全くの廃道で、雄冬や岩尾の村人達が増毛に通ふのは、橋から直ぐ海岸の方に下りて行く道だ。

しかし、道はあっても人の往来は極めて少い。雄冬と増毛から毎日一回、通送人がこの駅通で落ち合って、郵便物を交換して帰るといふ昔ながらのしきたりを反復してゐるほかは、たまたま増毛の町に用足しに出た村人が立寄るくらゐのものである。泊りの客となれば尚更だ。山路の夜に迫られて、泊ることを余儀なくさせられた貧しい行商人か、落魄した旅芸人か、さもなくば私達のやうな気まぐれな旅行者が、時たま薄っぺらな手帖の旅客名簿に某年某月と鉛筆の跡を残して行くばかりである。そして、いまだに文明的な交通網から取残された、静かといふよりは寧ろ寂しいその山路と、じっくり調和した昔造りの駅通の建物は、

馬の背をかりて、駅通から駅通へと泊って行った北海道の昔の旅の風習などを、おのづから想い出させる。恰も僻陋な山奥の寒村に伝え遺された伝説や民話のやうに、そこに醸し出されたひとつの気分といふものは、時に旅行者のこころを懐古的にするのであった。それは、さなくとも旅に出て感じ易い旅人の単なる感傷のみではない。家運の衰微した大家の屋敷跡の草むした藪蔭などに、ふとそのむかしの遺影を感じるやうに、さびれ果てた漁村や、廃れゆく峠路の駅通などに、わづかに遺されてゐる北海道の昔の姿に、人間の本能的にもってゐる考古的な興味などを牽かれるからであらう。・・・・・・・・

冬、暑寒の方へ回るのは、困難の少い割には、面白い山歩きが出来ると思つてゐる。駅通に泊まってゐるだけでも。スキーイングの享樂なら十分だ。雄冬山にしる駅通の後の天狗山にしる、かなり立派なグレンデだし、それに駅通から別荘への道は、ちょうど手頃の傾斜をもつた草原の丘地が二里も続いてゐるんだから、一本まっすぐに滑って来ても飽きる程長い。海岸近くでありながら、非常に雪の多い地方だから、遊ぶにはこの上ないところだ。いまでは、まだ留萌や増毛の極く少数の人達が、日曜毎に行くくらゐのものだが、この辺はスキー地としても、かなり恵まれた地形にあることは確かだ。・・・・・・・・

しかし、スキーでの峠越や平地旅行がもっと試みられてもいいやうな気がする。少なくとも北海道のやうに、高山に恵まれず而も雪には極めて恵まれてゐるといふやうなところに於いては。・・・・・・・・

(昭和 5年 10月)

### 13. 「武好の春」

～ 坂本直行氏 著 画文集「原野から見た山」より ～

この漁村からだらだらの登り道を二里行くと、武好の駅逓につく。道内ではもう駅逓の数もわずかになって、ことに登山者にとって好ましい山歩きの足溜りになるような駅逓は、そう見当たらない。武好はそのような意味で、私達の愛着を持たれている遊び場である。・・・

この地方は倶知安方面に匹敵するほど降雪量が多く、冬になると運送人夫は、電線につかまって歩くそうで、私は電線にぶら下がっているツマゴの履きふるしを見て驚いた。電柱の頭に腰を下ろして一ぷくするというからこんなこともあるだろう。

駅逓には六十になる老人が一人暮らしをしていた。この老人の役目は、別荘と雄冬の両方から運送が持ってきた郵便物を、ここで交換して行くが、それを確認してハンコを押せばよいのである。泊り客は、鯨漁の景気のよい時に盛んに入りこんでくる行商人の足溜まりになる時に、少しあるぐらいたと話していた。六月のなかばに泊った私は、年明けてからの最初の泊り客だったのをみても、泊り客はまあほとんどないとみてよいだろう。

老人は珍客のために、何か御馳走を採りに出ていったが、間もなく、アザミや熊笹の子やウドやアイヌネギ（ギョウジャニンニク）を抱えて帰ってきた。ここの名物は山ワサビである。老人はあさから山ワサビを肴に焼酎を飲んでいる。駅逓の裏には焼酎ビンが山のように積まれてあった。私はアイヌネギを醤油でゴタゴタと煮たやつを皿に山盛りにされて閉口した。うまいがニンニクと同じような悪臭がたまらない。小便まで悪臭を放つ。老人は～若い衆はあまり食わん方がええ。娘どもに嫌われるから。俺あもう娘どもに用がないから食うんだ～とって盛んに食べていた。新鮮な山菜の味噌汁はうまかった。駅邸はガランとした大きな建物で、広い土間の片隅に、清澄な泉が音をたててコンコンと流れていた。家のすぐ側に炭釜があった。老人の退屈しのぎの仕事のようだが、できた炭は売るわけでは無論ない。土間あげて、スコップでしゃくって大きな炉にぶちこんでいた。老人は酔いがまわると豪勢な炭火に腹をあぶりながら横になっていた。・・・

(大正15年 6月)

#### 坂本直行

北海道大学農学部卒。在学中は山岳部で活躍。山岳画家。著書に「開墾の記」「山・原野・牧場」「私の草木漫筆」等。祖父の直寛は坂本竜馬の甥。後に坂本家の家督を継ぐ。直行氏の花や実等のデザインされた「六花亭」の包装紙がよく知られている。

#### 14. 増毛山道の電信線路保守

そこで窮余の一策として考えられたのは、線路を地上1m程度にまで引き下げて架線し、はじめから雪中に埋設させたならば、あるいは着氷と暴風雪などによる断線をまぬかれうるのではないかというもので、結局これは試験的に実施されることになった。この工事は23年9月に始められ、28日に終わったが、増毛山道中最も危険な個所1.6kmにわたって電柱を増やし、電柱(7m標準)下部1m前後に腕木を付け、線路を引き下げて架設し、なお電線には防湿剤を塗布したという。

結果的にはこの実験は失敗に終り、この年も12月から不通になってしまった。

＜道庁時代の電信線より＞

3月3日より工夫1名、定雇夫3名、人夫15名引き連れ・・・昨年線路引き下げ架線したる箇所故に、電柱1本毎に根際にて丈余の積雪を掘り除け、電柱1、2本目にて線路切断し置いて張線器にて引き抜き・・・8番鉄線250貫、2種碍子200個、其他諸物品等一切運搬し、其他積雪にて電柱埋没の分及び昨秋切断の電柱等は(昨秋線路引き下げの際、在来電柱を中途より切断して柱間に増植しある分なり)悉皆積雪の上に新たに仮電柱を建設し、或いは生木利用の箇所も少なからずして・・・降雪烈寒を犯しての事なれば実に言うに忍びざるの艱苦をなめたり・・・

＜担当者の千葉茂雄通信技手が電気学会雑誌・35号(明治24・7・16発行)に寄稿＞

融雪後行って見ると電柱其他全部影も形もなく消え失せて居たので、工夫共は之は天狗の仕業又は化け物のいたずらならんと大に恐れていたとのこと・・・山頂の電柱は全部氷が三角形の支那の旗の如く付着し、又恰も屏風を並べた如き有様なり。且つ柱は氷のためかえって鞏固となれるも、線路碍子などは何れへ飛散したか影も形もなし・・・線路は氷棒と成りて空間に懸って居るので、強風のため腕木を破壊してどこかへ吹飛ばしてしまう。

この工事は、頂上付近や峻険な箇所は電柱間を1.8～2.7mとし、特別製の腕木を取り付け、頂上部分は10番線～12番線と推定される鋼線を用い、その前後には6番鉄線を使用。後年、雄冬経由の海岸沿いに山腹の新道ができると明治34年ころに線路も移転され被害も少なくなったという。＜建築手 塩谷禎次郎氏手記「通信協会雑誌」昭和3年5月＞

増毛山道電話線修理に行く時は、熊の危険から奥様と水盃を交わして出発したと聞いております。＜第5代雄冬郵便局長館山正夫氏の「日刊留萌新聞」への寄稿文・昭和53年10月18日＞

坂本直行氏の「武好の春(原野から見た山)」には電線にツマゴの履き古しを見て驚く話。高室陽二郎氏(当時増毛高校教諭)の「山と人」には、昭和30年3月海の時化続きの為、岩尾雄冬の中学生の入試のため山道を往復し電線を潜ったり跨いだり・・・の話も。