

いづれにしても、本道には各種各様の地下資源が豊富に埋存していると言われるが、未開発・未調査の地域が多い。

ちなみに北海道の地質区は次の三つに大別されている。即ち西南部（石狩低地帯以南の道南部）、中央部、東部（北部と南部に分れ、前者は北見地域後者は十勝・釧路地域）である。日高は中央部に所属する。その地質と鉱床の関係については既に述べた通りであって、日高は未知の地下資源の埋存の可能性の大きい地域とされているだけにその開発が望まれる。

九 海沿い河沿いの道

砂浜づたいと山道開削

それは今から何年前でどんな人種か明らかでないが、大昔の人々は脆弱な小舟や筏をあやつりながら命がけで日高の海辺にたどりついた。途中にして難波、貴い人命がいくらそこなわれたかわからないことであろう。

たどりついたその人達は思い思いに砂浜づたいに海に注ぐ大小の河川を探し求めて附近の台地に竪穴という住居を案出した。

彼等は獲物によって終始移動を繰り返したであろうが、甲地から乙地に、乙地から丙地への移動にあたり、時には海に迫る岩山に通路をまたげられ干潮を待って露出した砂浜を走りながら、或は浅瀬をこいで往来したに違いない。また誰かが鬱蒼とした原始の林をくぐりぬけるとその踏草をたどった人々によって、自然に通路ができたであろうが、それは海岸に近い極めてせまい範囲内にとどまったものであろう。未開の無気味な天地に漂う恐怖に道を開くことは命がけのものであったに違いない。

アイヌ達の部落の生活が始まると河沿いに道が次第に上流へとさかのぼり奥深くひらかれてゆき、海沿いにも道が開かれていたが、砂浜は自然のままの荒漠とした交通路であった。

古い文献に「砂浜づたいに往く」と伝えているがまざまざと昔が偲ばれる。

砂浜がついて巨岩が海中に突出して山が迫り通路がはまされる、いわゆる難所は迂回の山道を考えなければならなかった。しかし開削は思いもよらぬことであつた。

河川を渡るにも大川は渡し舟を用い、小川は浅瀬を選んで渡つたろうし狭い川幅には丸太木を渡したであろう。大雨の日には思いもよらず、水がれの日を選んだらう。

明治二十二年の北海道殖民状況報文に、日高の海岸について次のように誌されている。

「海岸線ハ四十四里十五丁ニシテ其大部ハ狭キ砂浜連続シ其上三海成段階ヲ負フ段階ノ崖端ハ傾斜概ネ急ニシテ雜草ヲ以テ掩ハレ又屢々絶壁ノ峭立スルニ達フ様似郡冬島ト幌満トノ間及ビ幌泉郡庶野ト猿留トノ間ハ巖石礫磊最モ危険ニシテ古来著名ノ難所タリ河川ノ近傍ハ大抵砂丘ヲ生ジ殊ニ浦河郡エブイ川口ニ於テハ其高三十尺ニ達スト雖モ亦甚タ長ク連続セズ、右ノ如ク当国海岸ノ大部ハ狭キ砂浜ヲ通スト雖モ海中ニハ処々岩礫散在シ殊ニ東部ハ之レニ富ミ能ク昆布ヲ饒産ス……」

これによって往昔の地理を知りその状況を推測しうるのである。

日高に和人が次第に入り込むようになったのは三百五十年前の昔のことで、採金の業が開かれるようになってからである。

こうなると自然の交通路は次第に利用されてこれが道路化されていったし、またこれらの人によって通路は次第にできていった。

寛政元年（一七八九）すでに馬は舟でムロランに送られそこから様似までの運搬に使われている。見なれぬ動物にアイヌは恐れて逃げ廻ったといわれる。

歴史をたどると道路の開削は寛政十年にはじまっている。即ちロシアの蝦夷地入り調査の為幕吏大河内善兵衛政寿が東蝦夷地巡回の際、様似に足跡をとどめこの年様似山道を開いた。

寛政十一年正月、東蝦夷地が幕府の直轄となった際大河内善兵衛外四名が統治の任に当たっている。そして幕府は施政方針として六項を指示しているがその中に「蝦夷地は来往不便であるから道路を開き旅行の便を図る事」と見えているが、彼はその前年すでに道路の開削に当たったわけである。

なお十年に大河内に随行した近藤重蔵が様似に來り進んで国後、択捉を探索した後江戸への帰途、従者下野源助（水戸の漢学者）に指揮させアイヌを督励使役して様似に通ずる約二里の山道とピタタヌンケブより広尾に至る山道を開削している。これが北海道最初の道路づくりだとされている。

そして碑を建てそれに左の如き覚を刻してこの道の保全を通行者に望んだ。

おぼへ

このみちは、はまとほり、トモチクシならびにピンナイとうのなんしよありて、わうらいのものなんぎすすべきによりて、このたび、あらたに、きりひらきたるあいだ、このちわうらいのもの、ひとえだのき、いっぽんのよしなりとも、きりすがして、ながく、わうらいのためをこころがくべきものなり。

寛政十年十月

近藤重蔵

なお従者下野源助は重蔵が道を開いた功績を讀み開鑿記碑文を木板に刻んで広尾町十勝神社に奉納した（現存）
但し前記の板碑は現在残っていないが東大史料編纂所に拓本がある。

碑は漢文であるが送り仮名附し左記する。

蝦夷東北ノ嶺、射麻兒ヨリ尾朗ニ至ル、海岸ノ嶮ヲ渉ル、輒筑子胆内ノ若キハ、煙巖絶壁登降趨趨、蟹歩螺躍蟻附猿攀、誤テ一步失スレバ則チ齏粉スルニ非ザレバ、必ズ魚腹族ノ此ノ嶮間ニ死スルモノ亦有之、江戸ノ轡軒使近藤君、一タビ此ノ嶮ヲ徑新二道ヲ山ニ開カムトスルノ意有リ、後惠登呂府ヨリ安婦ノ日、風雨阻ミ、道路塞ガリ、濡滞數日、是ニ於テ慨然發憤シ、通詞某及ヒ夷族ト商議シ、出資散財留迎志別ヨリ水ヲ瀾リ神芝留ニ至リ、針ヲ按シ南ノ流ニ没ヒテ下リ、鏹田奴月ニ出ズ、登降凡ソ三里、而シテ近ク木ヲ伐リ流ニ架シテ橋トナシ、石ヲ碎キ谷ニ投ジテ梯ト為セバ行路初メテ兇險涉危キコト無シ、人夷之ニ頼ル是江戸ノ余澤夷族ニ波及シ、而シテ近藤君人ヲ思ヒ夷ヲ思フノ陰德ノ為ス所以ナリ、余其ノ事ニ與リシ姓名ヲ記シ刀勝神祠ニ掲グ。

大日本寛政十年戊午十一月朔庚申

江戸轡軒使近藤重蔵 従者下野源助録

金平通詞 豊吉

孫七

夷族六十八人

近藤守重東蝦新道ノ記旧板既ニ久シク字面漫漶トシテ読可ラザルヲ恐レ成士三十四員橋正豊西正友等戮力再繕ヲ余ニ請フヲ以テ即之ヲ書シテ與フ

万延紀元庚申八月

茶溪

鈴木 重尚

翌十一月には、大河内は道路開削を司どり属吏中村意積（小市郎）、最上徳内をして重蔵の開いた所の道路に接続して様似幌泉間の道路を開いて人馬の往來の便を図った。そのほか海岸風濤のおそれある地は丘上に道を設け小流に橋を架し、大河は旧に依つて舟をもつて渡らせた。

寛政十一年には最上徳内が様似広尾の開削係としてその拓植に努力した。その配下斉藤和助が幌満村に移住して徳内の計画に基づいて冬島幌満間の山道を三ヶ年で開いた。この年様似・庶野には旅宿所は通行屋（館）と称するものを設置し乗馬の備付けもあったし、南部馬六十頭・牛四頭が東蝦夷地に送られ荷物の運搬に用いられた記録も見える。

（註）駅通が通行屋又は人馬継立所といった。これが設置は年月不詳であるが、藩政時代に場所請負人によって場所が経営されるようになってからあったもののように往時の唯一の交通機関であった、場所請負人において通行の官吏等を取扱ったのに始まり、行旅人の宿泊や人馬の継立の業務を行った。急行又は、文書は早船・早馬・早走を以て順次通達し足弱には山駕籠の用意もあった。寛政の頃の通馬の料金は一里について馬一頭四十文で山道の場合は二割増というきまりがあったと言われる。

享和二年（一八〇二）斉藤和助開削の山道は南部藩士により工事を進め三里の区間百日で完成した。

幕府は和助の功を賞して冬島・誓内の土地を四十五町歩与えた。さらに安政三年（一八五六）には函館奉行は彼に扶持米を賜った。文化八年に幕府が静内村に道路を設けて産業を奨めた。安政二年には松浦武四郎が日高山中をつぶさに踏査しているが、道なき山中での難渋が思いやられる。こうして江戸時代には曲りなりにも日高沿岸の交通路は形は整えられたようである。

一〇 海への関心

1 航 運

さて日高の海は江戸時代、寛永二十年（一六四三）オランダ人ドフリースの率いた探検船がえりも岬を発見しているが、安永七年（一七七八）にはロシア船が根室に來航して貿易を申込んでいる。

また寛政八年および九年にはイギリス人プロートンがえりも岬を見て後ムロランに進み港を測量、上陸して土地の様子を調査した。こうして蝦夷地の海の静穏が破れ日高の海への波紋がひろがって來た。寛政十一年前述した幕吏大河内の日高入りもこれに起因する。

この年蝦夷地が幕府の直轄地となり、海上運輸に重点をおくと船舶の製造をして航運の自由に努力し、様似（幌満）に臨時造船所を設置してアポイ五葉松で官船数隻他十余隻の大船を建造進水させた記録がある。当時建造のものは既に述べた通り飛竜丸・翔鳳丸・濟運丸・鳴鶴丸であったが、享和元年にはさらに天福丸（七〇〇石積）の建造を見ている。こうして見ると蝦夷地の海上運送を繰

り展げる上に日高の地も一役買ったことが明らかである。

この頃の東蝦夷地の航運はすべて官営であつて、これは場所請負人が廃され直捌の制が行われたからであつた。しかも直捌官営も文化十年（一八一三）頃になると東蝦夷地の各場所ではこれをやめて、請負人を附し（民営）で依然航運が継続されていた。なお場所請負人は明治二年開拓使時代に至つて廃止した。

幕府の海への関心が一段と深まつて来た文化年間はいりも岬の海でも遭難が多い。秋田藩の御用船のえりも沖合の遭難、えりも神社にまつる物語等、そして文政六年（一八二二）の八月には幌泉沖合に外国船が見えて、その出沒する数も増してきた。多くはラッコ密猟船である。天保二年（一八三一）には高田屋嘉兵衛の舎弟金兵衛が、様似沖合で露船と熾合せをしたため密貿易の嫌疑を受けたが、こうした日高東部の沖合は、まさに不穏な状況にあつた。

2 縄 綴 船

当時（前松前藩政時代）蝦夷地で縄綴船という大体二百石から五百石積を限度としたこの地特有の船が用いられていた。

これは文字通り一切鉄釘を使用せず、木皮縄で板を綴つたものであるためこの名が生じたわけである。脆弱であることは免れないが、軽いので頗る使用には便利であつたという。

これは蝦夷地には良港が少ない関係から、冬は船を陸揚げして囲わねばならなかつたし、鉄釘の不自由な時代でもあつたのでこうしたものが工夫されたわけである。（なお釘合船というのがあるが、これは縄綴船に対して釘使用のものである。）

大和船の使用は明和・安永以後のこと、蝦夷地の航運が開けてからである。従つて蝦夷で使用する船はすべて小船で丸木船と、丸木船を土台にしてこれに（胴）板を綴りつけたものであつた。前者は海洋に使つた。後者は河や湖に用いたものであり、櫂は車櫂で帆は肩帆といつて蓆を利用したものである。

これによく長途の航海に堪えたものである。

当時の航行は陸影を見ながらの岸に沿う航行であつた関係上、夜間になると船は陸揚げされ、船人は丸太木を組んでこも等でこれを被うてつくつた小屋に仮泊した。和人の小船による航海もこれと同じで、縄綴船は実にこの蝦夷船を模したものである。

蝦夷地は漁場本位に船が動かねばならなかつた関係で良い港がなかつたわけである。

漁場ははじめ商場といい、次いで場所と言われるようになった。この通称は今日におよんでいる。

3 オムシヤなる儀礼

場所は知行場所のこと、内地で米をもつたと同じ意味である。そこで知行主と知行場所に住む蝦夷との結び付きは、オムシヤなる儀礼を以つてした。オムシヤとは蝦夷語のウムシヤの転訛であつて、蝦夷が久しぶりであつた時互に身体を撫であつて久闊を叙べる礼式のことである。

場所が知行されることになつて蝦夷の酋長と交友関係に入り、知行主は年一度介抱と称して蝦夷の希望するものを積んで知行場所に行き、ウムシヤを行い交友の印として持参の土産を贈つた。これに対し蝦夷もまた交友の印として土地の産物を返したが、この土産が知行主の収入となるのである。

しかし交友的な儀礼から出発して両者の勢力に懸隔が生ずるようになって、オムシヤは知行主が蝦夷に恩恵を施し、また制令を伝える支配的な儀礼となつて残り、交換は経済的となつて蝦夷の産物獲得のため交易船が派遣されるようになった。だから始めはそこになら支配的な関係がなく、知行主自から赴くこともあつたが、次第に代理者を派遣するようになり、その時使われた船が縄綴船であつた。

一一 安住と信仰

神 社

未開の天地に住みつき、自然の恵みに浴した遥かな昔の先住の民は、自然と神の恩寵にとりわけ旺盛な信仰を捧げたに違いない。歴史をたどると日高の神社の創建は十九世紀の前半から行われている。

このことは、漁業の開発に伴ない航海の安全・漁場の繁栄を祈願するため、その守護神への信仰が必然的にめばえた現われで祭神によつてもうなづける。

次に江戸時代創建のものを左記する