

# 北海道の風土と文学試論ノート (一)

## 北海道の交通発達史と文学との関係

木村 真 佐 幸

### 一 序 論

開道以来、百余年を経た北海道は、近年とみにその開発がめざましく、その発展ぶりは目をみはるものがある。ところで、伊藤整がその詩集「雪明りの路」の序で、「この詩集の大部分を色づけているのは北海道の雪と緑である……だから私の詩をよく解ってもらえるのは北国の人だ……」と記した意図、また、小林多喜二の「東俱知安行」にも、折から白雪皚々たる羊蹄を不安げにみつめて、「どうだろう、今日は……」と仲間に関いかける場面であるが、これらの背景に潜在する真意を実感をもって認識できる「若者たち」はどのくらいあるのであろうか。開拓農民の貧苦と北海道の厳しい自然との闘い——そこから形成されていく皆さんだ人間性を描いた有島の「カインの末裔」さらに北中（北海道高校の前身）出身の島木健作が、「北方人の血と運命といったものを、私は早くから子供心にぼんやり感じていた……それは、かつて勝利したことのない、朝にあって栄えたことのない、いつも野にあって踏んづけられ通して来たもののそれであった……」という、この余りにも悲痛な慟哭をわたくしどもは忘れてはならないと思う。

中野重治氏は、北海道文学の概念をいみじくも次のようなことばで

規定した。すなわち、北海道の文学が「人生に正面から相渉ろう」とするものをその「根底」におき、しかも「あらあらしい自然を前にして、最初の交渉にはいつて行つた人間の姿がそこに保有されている」「北海道の作家たち」・「文学」昭和42・2と……。日々発展し変貌をつづける北海道、しかし反面には過疎と過密のアンバランスにさいなまれる北海道——各種統計はその平均値を表面に押し出し、特殊の・個性的な「素顔」は発展という美名のもとに埋没し、その片鱗すら影をとどめない。しかし、日陰の谷間にも真実を希求し、主体的に生きようとするものの真摯な姿は存在するし、またあつたはずである。では、それらを如実に物語るものは一体何か——。それは「人生の真実」を志向し、これを赤裸々に描いてきた「文学」以外にはない——と断定するのはあまりにも牽強附会というべきであらうか。

たしかに北海道の人口密度は、一平方キロメートル当り六十六・九人（「北海道年鑑」昭和四十八年度版）で、全国平均二八〇人にはるかに及ばないし、また「緑」の発生源である、未利用の山林も五三％（「北海道新聞」昭和四十八、三、二三）であることも事実である。しかし、過疎地帯の若者たちは都会生活を憧憬し、その希望も観念的領域を出ない。前述の伊藤整のことばは、詩的にかつ抒情的に「雪」をそして「緑」を把握せよといっているのではむろんない。「自然との

闘い”を通じてそこに樹立した精神風土をいつているのだ。自然への回帰を求めようとせず、むしろ自然との対決を回避しようとする者にとつて、そこに自然がいかに生々しく生命を蘇みがえらせようとしても受容性を喪失した人間にとってはすでに無価値に等しいのである。ましてや過密地帯の“昆虫はデパート”的感覚の都会っ子においては何をかいわんや……であろう。

論ずるまでもなく、北海道開拓の歴史は、決して一朝一夕になされたものではない。現今の青少年たちが、北海道という地域にその生活の場を持ちながら、意外に郷土北海道を、そして祖父母の、さらに曾祖父母たちの血と汗の結晶としての北海道を知悉しようとしなない。わたくしは道内の文学碑や開拓の顕彰碑、またその事跡を調べ歩いて、その余りの無関心さになかばあきれ、かつ慨嘆せざるを得なかった。さて、ここで考えねばならぬのは、そのような無関心、無感動を醸成した責任の一端は、わたくしどもにも大いにあるという認識である。わたくしは先に北海道開拓百年の足跡は、めざましいと表現した。これはむしろ正しい。しかしそれは、この北海道の荒野に開拓の鍬が打ち込まれてから今日までの歴史の変遷過程を、一応再現してみた時はじめてその原点との比較において現実認識がなされるのであって、一般的に一〇〇年という歳月は、時空を超えた観念の世界であつて、およそ生活感情としてのカテゴリーの中には包含し得ぬ世界にほかならない。ましてや、現時の世情の変遷はあまりにもめざましく、若者たちは過去へさかのぼり、その流れの過程までも凝視し、さらにこれを立体的に構造的に把握する余裕は持ち合わせない。“向うの芝生”よろしく、“時流”というバスに乗り遅れないことにのみ汲汲としている。だが果してこれでよいのであろうか。

「大都会は墓地です。人間はそこには生活していません。彼等は健康な生活力を失っています。消耗してしまつたのです。しかし現

に都会に居住しつつあるものにとつては、ただそれだけでは済まされない。何とかしてこの都会の澁み易い空気の中に、若葉青葉のような生気をそそぎ入れなければならぬ。その更新を持ち来たすものは、何時の場合にも地方人の気魄と野性ではないだらうか」。これは島崎藤村の感想集「春を待ちつゝ」（大正十四年四月）の一部である。わたくしは北海道の風土を思うとき、いつもこの藤村のことばが力強くよみがえってくる。視点を日本の自然主義作家たちに移してみると、偶然にも（否、必然というのが正しいかも知れぬ）、みな地方出身であり、しかも自然主義的な“大作”をものする前に、必ずといってよいくらい生々しい「自然描写」の作品がその前蹤となつてゐる。例えば藤村には「千曲川のスケッチ」が、田山衣袋には「信濃紀行」が、独歩には「武蔵野」等々がすなわちそれである。

それでは、以上の共通的現象は何を物語るか。これは、自然を傍観者の旅人的発想や感覚でとらえるのではなく、生きた人間生活との関連において把握する―換言すると、物がある一側面や平面にのみ把握するのではなく、生きる生活の知恵として自ずと体得したもの―と言えるのではなからうか。たしかに自然は微笑と愛撫の手をさしのべてくれる。しかし一朝事あるとこれがたちまち凶暴性を発揮し、完膚なきまで人間を打ちのめす――。こういう二元的要素を共有しているのが、自然の“摂理”といい得るのではなからうか。もしそうだとするならば、そのような対極的要素の最も顕著なものはどこか。それは日本最北端に位置し、広大な自然を有する“北海道”ということになるであらう。

ところで、既に触れたように、この多面的意味を持つ“風土”は、われわれ人間生活の諸様式なり、社会構造なり、精神構造に様々な影響を及ぼしていることも論を俟つまでもない。しかし、「人間は単に風土に規制されるのではない。逆に人間が風土に働きかけそれを変化

させる」(和辻哲郎「風土―人間的考察」)し、さらに「人間、すなわち個人的・社会的な二重性格を持つ人間の自己了解の運動は、同時に歴史的でもある。従って歴史を離れた風土もなければ、風土を離れた歴史もない。が、これらのことは人間存在の根本構造からしてのみ明らかにされるのである……」(同上)とするならば、これを「北海道の風土と文学」の上に照射して考えてみると、先の中野重治氏の「北海道の文学は、人生に正面から相渉ろう」とし、しかも「人間と自然との交渉の最初の姿というものを、たえず顧みさせるものがその中心、その根底にある」という規定とみごと符合する。また氏は、「あらあらしい自然に対して人間が最初の交渉にはいったときの積極的な姿、人間と人間との交渉において、法律があろうがなからうが、憲法に何が規定されているようが、人の人たる道を実行上つらぬくという根本的な態度があった。」と述べ、さらに、「それは真の人間にふさわしく、いわば真の北海道にふさわしい……」と結ぶことによっても、なお一そう鮮明になるのではなからうか。

## 二、本 論

### (一)

北海道文学とは何か、あるいは北海道の文化とは何か——この問題を国文学の視点から考える場合に、まず一つの論拠としなければならぬのは、風巻景次郎氏、野田寿雄氏、和田謹吾氏、佐藤喜一氏、小笠原克氏等の卓絶した学識をあげねばならない。個々の研究内容については、拙稿「北海道文学研究瞥見」(「日本文学」昭和四七・一一)で触れたのでここでは重複を避けるが、いま本稿をすすめるに当ってその抛るべき生蹟の論点として、野田寿雄氏が「北海道の文学」(北大季刊・第八号・昭和三十年六月)において、その「北海道的特殊性」

を論じ、もろもろの論議を呼んだ文字通り北海道文学論の嚆矢ともいふべきものと、さらに氏が「北海タイムス」の「四季の声」で、北海道には特異な文化が三つある点を指摘、まずその第一として「アイヌ文化」を、第二に「松前文化」を、そして第三に「北海道開拓に伴う文化」と三分類した点である。さらにいま一人は、和田謹吾氏である。氏は逸早く「ふじ」第三号(昭和二十五・三)において、「近代日本文学における地方性の問題——北海道文学の位置——」と先鞭をつけ、「北海道を舞台」にした作品を拾いあげ、次の四分類を試み、これが諸論考を経て昭和四十年九月刊「風土のなかの文学」となつて集大成をみるのである。論を氏の四分類に移そう。すなわち第一に「単に北海道を舞台にした作品群」、第二に、「北海道の植民地的な異国情緒を主とする作品群」、第三に、「北海道の地理的自然環境に育まれた作品群」、第四に、「北海道の歴史的社会的環境に育まれた作品群」がすなわちそれである。

ところで、私は本稿序論において、北海道文学の概念規定の一つとして、中野重治氏のことばを引用した。その中で、北海道の文学は「人生に正面から相渉ろう」とし、そこには「人間があらあらしい自然に向つて最初の交渉にはいつて行つた姿」を見出し得る点に私は首肯する。なぜならば、既に触れた野田氏の三分類も、和田氏の四分類も、各論において視点は異なれ、その向うところはその根幹において符合するからである。もし、そうであるとするならば、私は両氏の示唆の延長線上において、北海道文学成立の先蹤ともいふべきより原点にさかのぼって、次の問題点について考えてみたいと思う。それは極めて素朴であり、かつ単純なものに他ならないが、しかし余りにも当然の帰結として死角に入りがちなものとして、いわゆる本州と北海道を結ぶ交通機関の発達であり、さらに北海道の文学地図を形成する道内交通の発達とその変遷過程との関係である。つまりこの両者は極め

て相関関係をもち、かつ根源的なものであることを、いま一度、再確認してその変遷過程を詳らかにしたいと思う。

## (二)

日本文学の中に北海道が登場するのは、決して新しいことではない。(むろん、「北海道」という名称ではないが) 日本文学大系六十八巻の「日本書紀」、斎明天皇の項に、「阿倍臣、名を闕せり。を遣して、船師ふねし一百八十艘を率て、蝦夷国えみしくにを討つ。阿倍臣、飽田あきた、淳代ぬしろ、二郡の蝦夷二百四十一人、其の虜三十一人、津軽郡の蝦夷一百二人、其の虜四人、胆振鉏いぶりさへの蝦夷二十人を一所に簡えらび集めて、大おほきに饗あへたまひ禄賜たまふ。胆振鉏。此をば伊浮梨婆いふりさへと云ふ。即ち船一隻と、五色の綵帛さいもくとを以て、彼の地の神を祭る。肉入籠ししりこに至る。時に、問菟とひうの蝦夷胆鹿島えみしいかしま。菟穂名うほな、二人進みて曰はく、『後方羊蹄しりへしを以て、政所とすべし』といふ。』とある。阿倍比羅夫(阿倍臣)の蝦夷征伐は、六五八年、斎明天皇の四年(後方羊蹄に政所を置いたのは翌年と推定される)であるから、かなり古いわけであるが、これらが果たして「北海道」を意味するかどうかには問題がないわけではない。<sup>(注1)</sup>しかし、何らの意味で「北海道」の存在が認識されていたとみえることはできるのではなからうか。「北海道」すなわち蝦夷島は、その昔津軽と共に出羽国の所屬で、その国司の統治にあったが、鎌倉時代の初期に津軽地方を陸奥国に編入されてからは陸奥国の所屬となり、これがやがて津軽地方を統轄していた安東氏の支配の下に移っていった。ところで、交通上の問題として注目しなければならないのは、十三湊に新城を築き、<sup>(注2)</sup>そのため津軽地方の産物の集積はもちろん、諸国が船が集って来て交易したことである。つまり、視点を「北海道」に移つて考えると、津軽地方と蝦夷地方両地の交通の要所としての機能をもつことになったのである。その後、安東氏は南部氏と戦って破れ、一族共々蝦夷地にの

れることになった。これがいわゆる松山安東氏の祖であり、時に永享四年(一四三二年)であろうと推定される。それよりやや遅く、蠣崎氏も南部氏と戦って敗れ、やはり蝦夷地にのがれた。これが一四五五年から一四五七年(康正年間)と推定される。このように「北海道」を見てくると、北海道の歴史の一側面として、さましく「帰るべき郷里を持たぬ人間の歴史」が、この時点においてすでに形成されつつあったといつてよからう。梅本通徳氏の「北海道交通史」に記される和人移住の動機を、(一)「奥羽地方における戦乱に際し、敗れて逃れ移ったもの」、(二)「奥羽地方における飢饉に際して仕事を求めて移ったもの」、(三)「出稼のために渡つて土着したもの」、(四)「漂流して到着したもの」、(五)「罪人として流されたもの」等々と分類して悲劇性を特筆しているが、反面からいうならば、それらは逆に過去の因習や伝統に拘泥しない一側面を形成することになるし、さらに何んとしてもこの地で生きつづけなければならぬという極限的気概が、その心底に秘められていたといひ得るであらう。以上のことは、北海道の精神風土を考える場合、やはり軽視できない要因の一つであるはずである。

## (三)

天正十八年(一五九〇年)、蠣崎氏が蝦夷地を統轄した折、本州との往来が開始され、その頻度もかなり高かったようである。試みに一例を示すと、(一)、天正十八年(一五九〇年)九月十六日、蠣崎慶広は津軽に渡り、十二月十六日京都着、そして秀吉に面会し、翌年三月二十八日に帰着しているし、(二)、同じく蠣崎慶広は天正十九年五月、津軽に渡り九戸氏の叛乱討伐に参加、九月帰着。さらに(三)、文禄元年(一五九二年)十一月、蠣崎慶広は松前を出発し大阪に赴き、次いで翌年正月二日、名護屋において秀吉に面会し三月二十八日帰着。(四)、

慶長元年（一五九六年）、蠣崎慶広は松前を出発して京都に赴き、さらに大阪城で家康に面会。(四)、慶長四年十一月、同氏は松前を出発し、大阪に赴き再度家康に面会し、この時「氏」を「松前」と改め、翌年四月に帰着。また、(六)、慶長六年春、松前盛広は、松前を出立して江戸を経て京都へ赴いているし、さらに(七)、慶長八年の冬、松前慶広も江戸に参観し、翌年正月家康から制書（松前藩に断わりなく諸国からの蝦夷島出入と通商を禁止するといったもの——）を受け、八月帰着している。

ところで、以上の例でも明らかのように、「北海道」と本州の政治的中心地とを結ぶ交通の実態を、江戸と京都ならびに大阪とを対比した時、「北海道」との交通は、何んとしても関西方面が利便であったことを認めざるを得ない。このことは、福山（後の松前）から江戸へ行く時は、津軽の三厩まで海上十里余、三厩から江戸までは陸路二四〇里、しかも福山と三厩の間は潮流が激しく、当時の帆船による航海は極めて危険であつて、そのため風待ちに多くの日時を費し、特に冬期間に至っては幾月も交通途絶ということが多かったし、また、東まわりの海運による江戸行きも、寛永二年（一六二五年）、津軽藩が米を江戸に運んだことにその嚆矢を見るが、やはり危険率が高く、結局、松前・江戸の航路は不振にならざるを得なかった。ところが、これに反して松前・京都は比較的順調であつたわけである。いま「北海随筆」から例証すると、「松前から京都への航路は、越前の敦賀より廻船つねに往来して、順風の節は六、七月にて着岸する故に、思の外風俗もまじる事あり。江戸へは航路なき故に、京都よりは遙に遠きやうに思わるゝなり。」と記されている。このことは、北海道の文化、文学を考える上において極めて重要であるはずである。松前文化が、京のみや直輸入の原因も、その主たる要因の一つに、以上のような「交通」が重要な媒体となつてゐることを改めて認識することが

必要であらう。昭和四十八年三月二十日付の「北海道新聞」に、江戸末期の「浄瑠璃の正本」十一冊が江差町で発見された記事があつた。この本は、嘉永年間に大阪や京都で木版印刷されたり、手写されたものらしいが、この一事をみても「上方文化」と「松前・江差文化」の關係がいかに關係深かつたかを伺い知ることができるし、今日、札幌・東京を空路で直結し、まさしく「東京都札幌区」的現象とある意味においては類似しているといひ得るであらう。しかし、ここで注意しなければならぬのは、当時にしても現在でもある程度の共通現象である本州の中心都市対北海道……ではなく、例えば「京都」対「松前」あるいは「江差」といった關係に過ぎないという現実の認識である。換言すると、「松前文化」即「北海道文化」ではないということであり、逆にこの認識を誤まると、ある「部分」を把えて北海道全体と錯覚する——いつてみれば従来もこれらの「微視的感覚」が狭い「北海道観」を形成した一要因にもなつていたのではないかと思うのである。

#### (四)

北海道の文化・文学の背景として、いま一つの重要な側面として考へねばならぬことに、嘉永七年（一八五四年）四月、米国軍艦五隻の「箱館」入港の事実である。彼の米国水師提督ペリが、神奈川沖へ来てわが国に開港を要求した。同年三月、幕府は条約を締結し、伊豆下田港と松前地の「箱館」の両港を米国船の薪炭、食糧の供給港と約束した。ペリは四月十五日に、軍艦三隻を入港させ、二十一日には二隻を加え、計五隻の黒船来港となつたのである。

以上の現象は、海外交通の突破口となり、やがてロシアがその希望を示し、ついでのあとイギリス、オランダとも条約が結ばれ、安政五年（一八五八年）には通商条約にこれが発展する運びとなつたので

ある。日本最北端の「蝦夷島」、未開の国「北蝦夷」は一転して先進文明を受容する「窓口」的存在と変身していったのも皮肉な現象といわねばなるまい。函館出身の亀井勝一郎氏が、昭和四十一年四月三十日から三日間、「北海道新聞」に「あのとき」と題しての談話を掲載した。それによると、氏は、函館には三つの特異な文化が存在すると、まずその一つに開港場としてのロマンチズムをあげている。

第二に、キリスト教の影響、第三に、ハイカラ性：がすなわちそれである。考えてみると、亀井勝一郎氏の指摘した三項目は、何れも外来文化の直輸入港としての「函館」の立地条件に起因すると同時に、この函館文化の形成は、函館がいわゆる北海道の入口であり、また表玄関でもあったという性格につながり、したがって当時のすべての交通が「函館」を起点として北海道の各地へと展開していった事実に思いを及ぼすと、「函館文化」をはなれて北海道文化を論じ得ないということになるであろう。記録によると「箱館」は、安政六年六月、正式に貿易港になり、以後文久三年（一八六三年）に至る五年間に、商船一四八、軍艦九九、猟船六〇隻が入港しているし、さらにこれを国別にみると、英米がそれぞれ六六、ロシア六、オランダ五、プロシア四、フランス一という具合（以上商船）であり、軍艦はロシア八三、イギリス一三、アメリカ、フランス各一、オランダ二。猟船はアメリカ五六、ロシア四の数字である。

以上のように、外国との交易に伴い、各国貿易参事官、領事の着任、ニコライ堂をはじめとするキリスト教関係教会、防衛のための諸術調所の創設等々、開港場「箱館」は外来文化の輸入地として多くの功績を残し、北海道文化の形成発展に重要な役割を果たすことになったのである。

## (五)

次に視線を道内の交通の発達変遷に移そう。北海道が文学の中に描かれる経緯を考えると、そこには必ず交通機関（もっとも根幹的なものとしては道路の開鑿）の整備発達と密接不離の関係にあることに気づく。したがって以上の視点から、北海道文学の成立ならびに変遷の背景を、道内交通との関連から検討してみたいと思う。

ところで、「松前」と「本州」との交通関係については既にふれた。では、松前と蝦夷地との交通はどのようなようになっていたのだろうか。当初は何んとしても海路による往来が便利であったことはたしかである。正徳五年（一七一五年）、「松前志摩守差出候書付」の一節に「蝦夷地広狭の義いか程と申儀極て申がたく候、大抵西の方ソウヤ迄、順風すぐれ候へば、船路五日余も御座候、東の方ノッサフと申所迄も航路五日余も御座候、ノッサフより北の方ソウヤ迄の航路も、五六日の積にて御座候。是は船頭水主等の走り口にて申ならはし候積りにて御座候。蝦夷の国の中には山多く有之候故、所により蝦夷人の通ひ申候山道、所々に有之候。此の方の人は破船などの節、稀に罷通り候故、行程の積り嘗て相知不申候。蝦夷地難所多く、人居無之に付、所々廻り申候て、見届候儀仕がたく候。」とある。これをみても、陸路開鑿がいかに困難であったかが想像される。しかも海岸線とはいえ、やはり「港」としての条件に満足できる所が必ずしも多くないところから、かろうじてその条件に近い所は、逸早く開拓され、漸次文化の隆盛を誘う形となっていたわけで、結果的には当然とはいえ、北海道文学地図の形成においても、内陸の紹介よりも港を素材としたものからそのきざしを見せているのは、以上のような立地条件によるものとして肯定することができよう。

それでは「松前」から蝦夷地へ行く陸路はどうなっていたのであろう

うか——。そしてそれがどのように変遷していったのであろうか。まず、東蝦夷へは茅部峠から大沼と駒が岳の西側から森に出て海岸を歩き、長万部、そして礼文華（現在の静狩峠）の峰は結局船でつなぎ、虻田、幌別、白老、勇払、浦河を経て様似というコース。さらに様似、幌泉、広尾間は道内指折の難所（現在でも日高、十勝を結ぶ、いわゆる「黄金道路」は奇岸、景岩でものしいが、その昔、岩野泡鳴が、明治四十二年十月三日から十六日までの二週間の旅を、延二十六回にわたって「北海タイムス」に「旅中印象雑記」と題して連載、その時点においても難所中の難所であったことが生々しく記されている）であった。広尾からは海岸を涉しながら大津、白糠、釧路を経て仙鳳趾（現在の浜中町にも同様な地名があるが、ここでのいうのは足羽岬の側のところである）に到着、ここから厚岸まで船を利用して、そこから再び徒歩で根室……というコースである。（松前からキイタップまで四〇〇里とのこと。天文四年、一七三九年、北海随筆による）一方、西蝦夷は久遠まで海岸を、そして太田、狩場、雷電、神威、雄冬までの断崖絶壁という難所は船に頼らざるを得ず、その中間の海岸は徒歩、さらに増毛以北は宗谷、紋別、網走、斜里までは徒歩が可能であった。北海道方言の分布を考える時、以上のような立地条件が、極めて重要な意味をもつのである。因みに「北海随筆」によると、松前から宗谷までの行程は、三六〇里とのことである。

次に、北海道文学地図の上からどうしても無視できないのは、陸路の交通問題である。では、陸路を横断して東西の海岸への交通路には、どこがどのようになっていたかという点、まず遊楽と瀬田内間、それから長万部と歌棄間、さらに勇払と石狩間がろうじて存在していた。これは東西の海岸を結ぶのに最短距離であること、いま一つは比較的平坦な自然的地勢の条件であることの謂である。そのほかには石狩から石狩川をさかのぼって上川のタナシ、そしてさらに天塩川を

利用して天塩へ、十勝から富良野を経て上川へ、釧路から標津を経て斜里へ——といったものが考えられるが、中でも重要な意味をもつものはなんとしても勇払——石狩間の通交であったはずである。しかし実態はどうかというと、「道路」などというようなものではむしろなく、未開の山野、原野をほとんどアイヌの案内を乞うより方途がなかったようである。考えてみると、今日、おしなべてこれらの「道路」は、北海道の幹線道路となって産業の発達に、地域文化の向上に（果ては公害という副産物まで添加して）重要な役割を果たしていることに思いを及ぼすと、人間が生きたために自ずと身につけた（風土の中で培われた）生活意識や思想は極めて貴重であり、かつ意義深く、やはり再認識の意義を充分にもち得るものと考えるのである。

#### (六)

ところで、北海道（この名称自体正しくないが）の道路開鑿の嚆矢は、ルベシベツからビタタヌケ間の山道三里足らずの開鑿であるとされている。時に寛政十年（一七九八年）十一月、幕府の命をうけた近藤重蔵であった。現在でも日高から十勝へ抜ける海岸線は、先に岩野泡鳴の「旅中印象雑記」の例でも触れたように、奇岩、景岩の岩肌がおおいかぶさるように聳立して、名状しがたい圧迫感をうける所である。まして往時においては、おそらく想像を絶するものであったはずである。この辺の事情については近藤重蔵の記録、あるいは翌寛政十一年の「遠山金四郎」の「未曾有記」に詳しいが、ここでは省略する。その後幕府は、長万部山道（砂原—長万部間）の開鑿、礼文華山道（長万部—虻田間、ただしこの山道は文化元年—一八〇四年）から同三年によりやく道幅三尺、行程四里の「道」を開いた。所要人夫延九、六三〇人とのこと）の開鑿を、ついで先の近藤重蔵の開いた様

似から十勝へ、いわゆる様似・猿留両山道の開鑿を——。しかし、ここは何んといっても“道内”の最大の難所であったことには変わりがなかった。さらに、釧路・厚岸山道——これは寛政十一年から十二年の二年間で、ともかく馬が通ることだけが可能となった。以上が東蝦夷の各山道の開鑿の概観である。

さて、一方、西蝦夷の開鑿であるが、東に比べて人口が少なく、しかも沿岸部落も大難所によつてさえぎられていたため、どうしても船を利用する傾向があつて、陸路の開鑿が必然的に遅くれ、そのため北海道文学地図の上からも、自ずとこのことが反映せざるを得なかった。石狩河口に待望の橋がかかったのも最近であり、(石狩町を二分する石狩川——渡船は現在でも人間を乗せて運行している)また浜益から増毛に抜ける雄冬の山越へは、今日なお道路としては未開通の状態である。なお記録によると、西蝦夷の道路は文化三年(一八〇六年)例のチカムイ岬を避けて、岩内・余市間の山道を調査し、かろうじて部分的な開鑿を試みたに過ぎない。原田康子氏の「北の砦」(北海道新聞日曜版連載)によると、安政三年(一八五六年)幕吏下役元締梨本弥五郎が宗谷に赴任する時、妻子をつれてこの神威岬を船で通過しようとしたところ、果たして波が荒れて舟子たちは恐れおののいたが、弥五郎は敢然としてこれを持ち切った。(当時、女性が船でここを通ると神の怒りに合うと信じられていた。)そのため、永年の“神秘”は破られて、以後、漁民たちは家族を伴つて北上し、それが周辺の漁場が栄える一因にもなった旨のことが書かれている。(調べてみると、たしかにこの岬を“女人”が通ると神々の怒りにあう……という伝説があつたことは、土地の故老が話してくれた。)

以上、時代の盛運と共に西蝦夷の開拓もやがて陽の目を見、安政三年黒松内・雷電峠・岩内・余市間が竣工し、小樽—銭函間、濃昼山道・雄冬山道も同五年に開通、また石狩—対雁間、銭函—千歳間も一応

の開鑿を見、ここに曲りなりにも西蝦夷一帯の陸路がかろうじて形作られたことになるのである。

ところで慶応三年十月、徳川幕府は大政を奉還し、翌明治元年五月一日、函館裁判所が設置され、ついで七月十七日、これが函館府と改称、さらに翌二年七月八日、これが開拓使となつて同年七月十六日、文字通り“北海道”が生まれることとなった。このようにして開拓使が、北海道拓殖計画を立てるに当り、やはりその焦点としたのは幹線交通の設定で、現在の北海道開発庁が道路網の整備にかなり力を入れて来ていることと、はからずもその軌を一にしていって興味深い。まず明治二年六月、現如上人のいわゆる“東本願寺道路の開鑿申請”をあげ得よう。かくして「東本願寺」は、北海道の道路開鑿工事に着手した。その主なるものをあげると、(一)、軍川—佐原新道(約四里半)。(二)、江差旧街道—(江差方面鶉口から大野村毛無峠に至る十一里半)。(三)、蛾虫—鶉間(七里半)等々がそれである。しかし、中でも特筆すべきはなんといっても、長流、有珠、中山峠を経て定山溪から札幌へぬける、いわゆる“東本願寺街道”(二十六里十五間)であろう。この工事は多くの困難につき当り、費用も一万八千両(榎本守氏「北海道の歴史」、しかし、梅本通徳氏の「北海道交通史」によれば四千両とあるが、信者の篤志による奉仕故の数字差と思う。)とのことである。やがて明治四年五月、開拓使は札幌に移り、小樽・札幌間の道路を改修、さらに六年六月、札幌—銭函間に車馬が通り、一方、同年、札幌—室蘭間の連絡道路(東本願寺道路は、そのため幾分影が薄れてしまったという)ができたが、結果的には物資の輸送はやはり小樽を経由することが多かった。

かくして各道路はこのようにして開鑿され、さらに明治十三年十一月、札幌—手宮間に鉄道が開通する運びとなつて、北海道の交通図も漸次その色彩を修正することとなった。なお、この鉄道は明治十五年



になると幌内に達し、本道の「拓殖鉄道」として重要な担い手となつて新たな脚光をあびることになるのである。一方、本道の道路で馬車の通行可能のところは、明治十五年代においても、数えるほどしかなかった。つまり先に触れた銭函―札幌間、札幌―室蘭間の札幌本道、函館―森間の函館本道のみで、その他は何んとしても粗末極まるものであったこともたしかである。ここにも「北海道的素顔」が存在するわけで、片や「鉄道」があるかと思うと、一方では「刈分け道」といったアンバランス―ここにも北海道を総合的に認識することの困難さが、その開発の歴史を通じてその片鱗をかい間みることができる。

明治十六年一月、開拓使は中央道路（幌内から石狩川に沿うて十勝に入り、釧路・根室に達する行程およそ一三〇里）をはじめ、釧路―網走間道路（四十六里）、鶴山道（十里）、余市―積丹間道路（十一里）、礼文華山道（虻田から山越間）、福島山道（七里）、厚田―増毛道路（約十八里）、山越―瀬棚間道路（約二十二里）等の開鑿を説き、費用も合計二五八万円を考案した。しかしこれは結果的にはこの計画も順調にすすまず、一部の竣工を見たのみであった。その後、遂に北海道三県分立制度も廃止となり、明治十九年一月、北海道庁が設置され、本道の幹線道路整備は再びクローズアップされた。一例をあげると、石狩新道（札幌から上川まで）が二十二年十一月に竣工、天塩新道（札幌から月形・増毛・天塩）が二十四年に、北見新道（上川から網走まで）が二十二年十一月に、釧路―網走間新道が二十三年十一月、そして札幌―虻田間道路を再度、十九年から二十七年までの長期間の経過を経て、いわゆる「虻田街道」の一応の改修を見るのである。（しかし、これとて真の完成はここ数年前にほかならぬ）一方、鶴山道改修も、十九年十一月に竣工、また礼文華山道改修も二十四年十二月竣工、かくして明治二十五年末における北海道の全道路延長は七三六里となり、その中、馬車道路は一六五里……となったものの、

やはり前途程遠しの感は否めない。したがって、明治三十三年に北海道拓殖十年計画がなされ、意欲的に開発に乗り出したものの、途中、日露戦争という国家的大事件のため、これが一部変更の余儀なくされ明治四十二年にこれを十九年計画に延長せざるを得なかった。

再び視点を「鉄道」関係に移そう。明治二十年十一月、釧路鉄道が（釧路川上郡の跡佐登硫黄山から標茶まで）、また、石狩資源開発のため明治二十二年十一月に、有限責任北海道炭礦鉄道会社が設立され、同二十五年八月一日には室蘭・岩見沢間（八十三哩四十三鎖）が開通した。さらにさかのぼること二十四年七月五日には岩見沢・砂川間及び歌志内間（三十哩七十一鎖）、同二十五年二月一日には砂川・空知太間（二哩六十八鎖）が開通されている。ここで独歩の来道に思いを及ぼすと、彼は明治二十八年九月十六日、青森から船で函館へ、そしてやはり船で室蘭へ、ついで汽車で岩見沢を経て札幌へ、九月二十五日、汽車で空知太へ、そして歌志内で宿泊―というこうコースは、実は鉄道を中心とする交通上の諸機関の完成とその軌を一にする。いま、ほんの一例に過ぎないが、北海道文学と交通との関係はここにもやはり符合することが確認されるのである。

さらに、明治二十九年五月、法律第九十三号を以って、「北海道鉄道敷設法」が公布された。その結果、明治三十一年七月、上川線空知太と旭川間の三十六哩十七鎖が開通、八月には天塩線山・蘭留間が開通、三十二年九月、十勝線旭川―辺別・美瑛間の十四哩六十鎖が開通、十一月には美瑛―上富良野間と蘭留と和寒間の開通をみた。その後、明治四十年三月、「帝国鉄道庁官制」が公布され、七月一日には「鉄道国有法」の制定により、全線を買収し、ここに鉄道の国営化が実現した。四十一年三月、函館―青森間を汽船比羅夫（一、五一九トン）の就航があり、四月には田村丸が就航、四十五年六月には、函館―釧路間の直通旅客列車に一等寝台車を連結、全哩数も八五三哩、停

車場数も一八一を数えるに至ったのである。

## (七)

以上、北海道の交通史の変遷を瞥見したに過ぎないが、はじめに問題提起したように、北海道文学の生成、変遷史は、とりもなおさず交通の変遷史とその軌を同じくすることが確認された。明治十八年、本州から函館を経て小樽に入港した船の中に、十九歳の電信技手、幸田露伴の姿があった。やがて明治二十年八月、彼はその職をすてて余市をあとにした。明治二十八年九月十六日——独歩来道で触れたように海路といい、鉄路といい、空知太の目的地、はたまた宿泊地の歌志内も、いつてみればすべて鉄道を主とした交通路の発達にその背景をみる。したがって独歩が空知太へ行ったというより、交通事情がそのように彼をし向けた……といっても過言ではあるまい。独歩には佐々城信子との新天地を夢みるという抒情的発想がその根底にあったわけで、北海道開拓はその美夢の手段に過ぎない。換言すると北海道開拓という主体的な理念は見当らないし、関連して触れると、空知太関係の開拓地の提供は、独歩来道の数か月前にすでに終了し、結果的には彼の「空知川の岸辺」に描かれるような開拓が特に困難とされる奥地の大森林しか残っていなかったということになり、これが奇しくも独歩が北海道の大自然を、ワーズワース的発想によって表現する結果を生んだことも皮肉といえ皮肉である。

葛西善蔵——はじめの来道は明治二十二年の春、二度目は明治三十六年の早春である。「姉を訪ねて」(大正十年)の中に、「冬の海の荒い時節だったので、室蘭までだったが、かなり苦しんだものである……船室の丸窓から山のやうに大きくうねってゐる蒼い波の上に雪片の散るのを、恐怖と驚異の眼でながめてゐた。」と冬の海を描き、しかも友人が鉄道員であった関係もあるうが、彼も岩見沢駅の車掌となつて

一時を送る。彼の作品には炭礦の町などを通して北海道が描かれているが、ここにも鉄道との関係がやはり存在する。その他、徳富蘆花の「みみずのたわごと」の中に十勝が出てくる。彼もまた、関農場をたずねたのは、網走線が池田から陸別へ通じた開通式の翌々日であつたし、啄木もまたそうであつた。彼の最初の来道は、明治三十七年十月、小樽——函館間の全線が開通したのは、同年十月十五日、啄木の姉の夫、山本千三郎は当時、余市駅長から小樽に転勤、そんな関係もあつてこの鉄道が開通した三日目、二等車に乗って小樽をあとにした。

以上、一例を示したに過ぎないが、北海道文学の嚆矢は、何んとしてもこの交通と密接不離である。そしてこれがやがて、北海道の開拓農民の苦悩を描く、いわゆるリアリティを伴った作品と変遷し、さらに広い視野に立ったもの——(中野重治氏の「人生に正面から相渉ろうとするもの」)、換言すると近代日本文学の中における北海道文学の位置を明確にする時期がやがて到来する。これらの作品との関係については、逐次、稿を改めて論じていきたいと思う。ともあれ、北海道の風土と文学の関係を、一応その根源的な時点にさかのぼって概観してきたが、序論でも触れたように、北海道を理解し育くんではいくにはやはり何んとしてもその自然的、社会的、歴史的な、いわゆる総体的、巨視的な視野に立つて、その足跡をたしかめ、知悉せねばならぬと思う。この小論はその第一歩である。

(一九七三・一一・三〇)

注(1) 榎本守恵・君伊彦著「北海道の歴史」では、北海道まで遠征におよんだとするには問題があるとしている。

注(2) 十三湊の新城建築は正和年間……かとされている。

注(3) 梅木通徳氏の「北海道交通史」、「北海道交通史論」、榎本守恵氏・君伊彦氏の「北海道の歴史」、高倉新一郎氏の「北海道拓殖史」、札幌中央放送局編「辺境北海道」その他先学から多くの示唆を得た。

(付記この小論は、昭和四十七年度北海道科学研究助成費によるものの一部である。既に発表した小論ならびに、今後の続稿とあわせ御叱正を賜われれば幸である。)