

山の道 五題

消えた峠路

「北に濃昼雨に雷電」これは北海道の志賀重昂といわれた大正、昭和一桁ころう新聞人（当時の言葉）河合裸石の残した有名な言葉であった。開拓の歴史の中に、陸の交通路の難所として後志の雷電峠と石狩の濃昼峠を代表させて書いた文章である。

私が、雷電峠を越えたのは昭和十四年の秋のこと、まだ朝日温泉に官設駅通所があったころである。山道は温泉から岩内寄りの熊野越の方がより険しかった。この峠の当別川の森林帯をぬけて見おろす刀掛岬から寿都海岸への雄大な風景、雷電峠からコックリ湖周辺の巨大なエゾマツの密林が強く印象に残っている。あれからしだいに消えていった峠路である。

石狩から、増毛への海岸には濃昼峠のほかに送

毛、雄冬、増毛とより困難とみられる山道があるのに、なぜこれを代表させたのかいま手許に文献がなくわからない。私は石狩の山道の一つ雄冬山道を昨年九月、今村朋信さんに誘われて通る幸運にめぐまれた。久しく陸の孤島といわれた雄冬では、民宿のおやじさんに、捜査隊を出したこともあると、山越えを強く阻止された。灯台を見て帰るといつて納得させて出かけたが、二キロほどの三〇〇メートル登りの歩道を辿ると、灯台へ下る小さな橋の近くで、草むらの中に「運輸省用地」の古い石標があり、そこからかすかながら道らしきものを見つけたことができた。雑草を分けジグザグで稜線に出て、東側の緩斜面を最高点近くまでなんとかゆけた。広葉樹の中にしだいにトドマツが多くなる。ここは開拓のそのむかし以前から原住民の重要交通路であったという。古い山



道を見つけた満足感、ツバメオモトの青い実からメノコの首飾り玉を連想させました。多くの人に踏みかためられた基盤はつづいていたが、熊笹の中についに見失ってしまった。だが幸いなことに三十分のブッシュ漕ぎでブル道に出て、あっけなく、僅か五時間で、千代志別の部落に越えられた。翌日、漁師の機船で雄冬岬を見ることもできたが、この岩壁は赤岩山以上の岩場でないかと思っただ。

そして、私は道をつける人の創意性の移りかわりに深く思いはせる。ノコとナタで樹を伐りツルハシとエンピ、モッコなどで土石を処理する人力と、その可能性の範囲でできた道から、チェーンソー、ブルドーザ、さらにトンネルをうがち橋を架け、曲線から直線へ高度差をなくし、利用者にしても、困難を伴った反面、風物の変化の中で自然と接触し情緒を生んだが、車の利用で実用的に非

情なまでの道に変わってゆく。登山者にしてもこのことは、探検的な登行から部分的バリエーションをめざし、よりスポーツの対象に変化する要因をつくっているのだと思う。

古く新しい道

開拓のむかしから、中山峠道ほど利用と路線の変ったところは他にないであろう。これに次いで北見峠があるくらいである。明治のはじめ本願寺の宗徒によって開かれ、人馬の往来が多く峠には駅通所があった、道づくりは密林の中の大変な作業であったといえる。損なつけ方とは地図上いえること。これも函館本線の開通でさびれ、私の通った昭和十三年の秋には、軍事上から薄別側に改修工事をはじめられたばかりで、道は低木や虎杖が茂り、沢筋は崩れていた。六キロにわたる台地にはトドマツが半ば伐採されていたが、峠西側は三〇メートルを越えるエゾマツの密林であった。

てらつつき母の墓が道へ伸び 九糸

峠付近だけは荒寥として、こんな句が残っている。

戦後、洞爺湖との交通に復活し、事故が多かったあの曲折の路線から、見事なまでのいまの合理的国道に変わった。こうして、沿道の自然がむかしの姿を残しているといえば、山々のスカイラインくらいである。いまの国道でよいといえば、曲った橋と覆道の人工美が原始を失ったとはいえず、

ツクの自然とよく調和することであろう。

日高横断道路

開発か保護かで目下、新聞紙上でとりざたされているこの道路計画に、私は開発側のこととはわからないが、自然保護側の発言には少なからず疑問をいだく。最近、北海道新聞誌上に、現地取材記事が連載された中で、「日高山脈は日本に残された唯一の原始自然」とある。この前提のうえにいっくつかの投書もあり、集約すると、これが一般世人ばかりから、保護主張の発言もこの程度の認識のうえになされているとしか受けとれない。

私は昭和十一年に芽室岳から、戦後は日勝峠から菜古岳までの主稜線と、主なる支脈上から、またそれにそれにとりつく川筋を溯行して、森林の変わりようを見て来た中で、現在ある程度の広い原生林が残っているのは沙流岳以南のウエンザル川流域くらいではないかと思う。これも見たのが二年前だから、もう消えているかもしれない。あとゴルジュなどで通過困難な源流地帯の小地域に残っているだけである。現地取材に、東は広葉樹、西は針葉樹が多いとあるのも、伐採の過去がつくった様相で原初の姿ではない。この道路の大部分は、記事の写真にもある永久橋ができて、ほとんどが森林伐採用の林道がつけられ、あと僅かでトンネルを貫くだけで、その部分にも保護の価値があるとすれば、資源としての価値もあるのだから、



昭和53年5月、ヌブチミツ岳よりベンケヌ岳遠望ウエンザル川流域の原生林いまは？

それに関係なく伐採の道はつけられることの間違いない。また海拔六〇〇メートルでも自然に影響とあるが、林道は他の地域では一〇〇〇メートルを越えるところはいくらもある。

さりとて、それがどうであろうと、林道を公式道路に変えることによって、破壊から守られることにどうつながるであろうか。十勝縦貫道路の反対はユートムラウシ源流の湿原と銀杏ヶ原の高地自然の破壊に対して大いに意義があったが、この道路に関しては、大事なところで保護の目標が狂っている。単純なこの事実の前に、なぜ大々的な運動が展開されているのであろうか、発言する人は対象の自然の研究もせずに机上の観念だけなのか、

それにしても論理さえなりたない。それとも、何かの陰謀におどらされているようにも疑念が湧いてくるのである。トンネルと、路面拡張があるだけだが、整備されてより堅固になり、舗装にもなれば美しく自然と調和し、私にはこのまじくさえある。こんなところに保護団体が精力を費していたら、卑肉にもその間に部分的にも残る本当の美しい原生林は次々と本道から姿を消してゆくことになる。

林道

私が、本格的に日高山脈にゆけるようになったのは戦後のことで、それは林道のアプローチからである。義経号のような機関車の曳く列車にゆられて八千代の終点まで、そこから重いザックを背負いピリカベタンの飯場まで、まる一日かかりの林道はいく度通ったことか。坂本直行さんの「北海道の飯場の話」は戦前のことで、文やスケッチでオビリネツプあたりはまだ深い針葉樹林帯であったが、私の通ったところは明るい道路で伐採の跡さえなかった。一八三九メートル峰など中部日高へは札内川の例の横断道路予定の路線で、南札内からトムラウシ川合流まで林道があった。まだかなりの針葉樹は山肌をおおい、上流はどこを歩いているのかわからぬほどの密林帯があった。

昨年の秋には、シュンベツ川の奥深くまで林道を車でゆき、長い登山路を経てイトンナップ岳に



チロロ岳稜線よりパンケヌシ岳、昭和28年5月
パンケヌシ川流域の原生林、いまはない

登った。今年はそのすごいゴルジュ通過の林道ができたおかげで最後に残ったソエマツ岳に、来年はまた、例の横断道予定のコイボク林道からシカシナイ岳に、仲間がプランを樹ててくれるはずである。

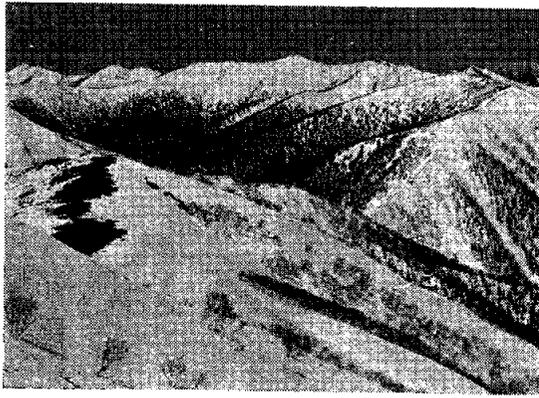
私が十一日間を要したベテガリ岳は一日半で登ってこれる昨今、登山者にとって林道は有難い存在である。なに自然保護の目標をこの方にむけるなどとはいえた義理ではないことである。そうはいえ、ながらく山に登って来た中で、原始の姿の失われてゆくかなしむ気持があったこともうそではない。

手術後の脚がまだ回復していないとき、苦小牧

の藤田 理さんの支援で、チロロ管林署の寺本茂さんの案内でパンケヌシ岳に登ったのは五十二年の六月のことで、登頂はおぼつかなかったが、パンケヌシ川林道は国境稜線が見える下までつづいて車をすすめられ、さらに荒れた林道を南峰直下一二〇メートルの高度まで楽に登られた。ここから沢沿いの踏あとを辿って思いのほか楽に登頂できた。芽室岳から、遠望してから四十一年目の感激。昭和二十八年、北部日高縦走のとき遠望したパンケヌシ川流域は、山肌が見えぬほど針葉樹林におおわれていたが、ばらばらと見られるだけであった。

頂上で寺本さんがいうには、日高で駒草があるのはここだけで、種をとってあの下の砂礫にも繁殖した。そのうちチロロ岳にも移植するつもり、とのことであった。またここで自然保護のことに思い到る。この行為は自然の節理に反するという論もあるとか。だが盗採もある中で筋が通らぬしここまで考えると、人間行為も自然の一分子と見るべく、さらに森林伐採と植林関係も当然是とせねばならない。そう思ったときに、ふと継ぎはぎの作家イタリーのブリーが頭に泛んだ。前号で植林の遠景は醜いといったが空からの一〇〇年後？の日高山脈をイメージしてみると、期せずして一大人工林の人工美が実現しそうにも思われる。水田地帯の俯瞰、ネパールの段々畑などに見る美しさに似たものとして。

これは未来への飛躍した考えともとられようが



昭和11年3月、芽室岳より幌内山とペンケヌシ
 岳への稜線ペンケヌシ川源流の原生林、昭和28
 年のときも存在していた

原始即よし人工即悪しという殺し文句的なとらえ方も見受けられる中では、考えねばならぬ問題であると思う。木材資源はすべて外国に依存し、林野官庁の一大行政改革人員配置転換をせぬ限り、森林対象の自然保護は至難だからである。

保護の対象を把握するのは、保護の心に反する行為がなければできない。この矛盾とアイロニーは自然保護運動自体の宿命ともいえよう。根本的には人間保護との矛盾である。はじめ、本当に自然を守るのには、心ならずも自然を害する登山者であり、樹の一本一本まで把握しているという林野官庁の職員でないかと思いましたが、登山者はゴミ集めをし、林業職員は種子の移植くらいであり

きぬような気がしてきた。

机上観上観念論も考えの基本として大切で討論すべきであろう。本誌にも心する多くの会員がいるのにとすると、一つは現地を知らぬこと、二つには自然保護を殺し文句にして消極的、さもなければよそう。せんじつめれば人間保護の中のエイズムをしりぞげ、残すべき貴重な自然、それは日高山脈などという大概念ではなく、おそらく標本的なものになろう、それを守りたいものである。

鹿道

昨年八月に若い仲間の支援でソエマツ岳に登ることができた。ソエマツ川出合のゴルジュを高巻きする林道ができたので、はじめこの奥に車を止め、神威岳↓中ノ川↓ソエマツ岳↓ヌビナイ川↓ピリカヌブリ、そしてこの山の西尾根にあるという鹿道を下る予定であったが、あいにくの雨でピリカヌブリにゆけず、ソエマツ岳の未知の西南稜を下ることになった。ここにも鹿の通り道があつて、予定の半ばの時間で楽に下山できた。這松から低木帯を経て森林帯へ、トド、エゾマツが多くなつてくる中に、ふと足もとに見たのは日高五葉松の若木であった。あたりを見上げると二〇メートル以上はある五葉松がたくさん目にとまった。また、四方正目とれるのはこんな樹であろうと思われる、アカエゾマツの巨樹もいく本か見た。

五葉松の樹間を通して雲霧に煙る山は、南画のよりに美しかった。

ソエマツ川のゴルジュ通過の難工事をしてまで車道ができたので奥の原生林の伐採がどんどん行われよう。やがてここも伐られる運命にあるかと思うと残念でならない。なんとか自然保護の対象を、このようなところにおけないものか、標本的地域として、私の具体例としたい。かつて本誌にも書いた、神威岳北西麓の広大な五葉松の純林が消えたいま、そう思うこと切なるものがある。

学術的にも価値があるらしいが、この樹のかわいさだす風景独特の自然美、トドマツ、エゾマツの冷たい黒緑色でなく、柔かい黄緑色、アカエゾマツに似た樹肌も美しい。風景美学というものがあるかどうかは知らないが、今後これを機に勉強してみたい。私の拙いままの美術の目からは充分価値があると思うのだが……。

日高五葉松の樹林は他の地域にないものか、ピリカヌブリの西尾根にも鹿道があるというが、その辺に、目下伐採の盛んに行われている神威岳南面に、あるいは、私の知らない薬古岳以南に……。担当の林野官庁にうかがいたいもの、そうして、材木にならぬ樹というのが、風景美のうえから一地域だけでも残すことをお願いしたい。

チエンソーが鳴り響かぬうちに、ピリカヌブリの鹿の通り道も歩いてみたい。そうして日高五葉松の風景を探りたいものと思う。(小樽山岳会顧問)