一般国道229号

Yoichi
▼
Furubira
▼
Syakotan
▼
Kamoenai
▼
Tomari
▼
Kyouwa
▼
Iwanai
▼
Rankoshi
▼
Sutthu
▼
Shimamaki

しりべし ロードマップ 229

神威岬

陸の孤島からの脱却

国道229号の歩み

どこまでも青く澄んだ紺碧の輝きを放つ、日本海。断崖絶壁が続く海岸線に沿って走る一般国道229号は小樽から江差を結ぶ、通称「追分ソーランライン」と呼ばれる幹線路線です。かつて世界の金融中心地「北のウォール街」といわしめた小樽を起点に、難所で名高い陸の孤島・積丹半島を経て、北前船で知られる江差に至る、自然の恩恵を受けた景勝地として知られています。そして、通称名のとおり、追分節、そして荒廃した袋澗やニシン番屋が点在するニシン漁でにぎわった往時の名残を伝える「ニシンの道」でもありました。

なかでも、積丹半島の道路の歴史は数多の義経・弁慶の逸話やアイヌ伝説に彩られるように古くから困難を極めるものとして語り継がれています。

神威岬を境に岩内・神恵内側を「西積丹」、余市・古平側を「東積丹」に分けられる積丹半島は、海岸近くまで斜面がせり出し、奇岩怪岩が連なる勇壮な景観をつくだしています。天候も春から夏にかけて温暖な晴れ間が続き、冬には北西の強い季節風を受ける地域です。岬が凪でも大きく海がうねり荒れだすと昔の船ではひとたまりもない海上の難所とされていました。それだけに幾多の岬が連なる峻険な海岸線は、まさしく道路開削の困難さを物語るものでした。

旧余市福原漁場

旧下ヨイチ運上家

大群来を求めた、ニシン千石場所の道。

～「踏み分け道」から「苅り分け道」へ～

和人が住み着くようになった15、16 世紀の積丹半島では、それまでアイヌ民族が先住しており、狩猟や漁労を糧に暮らす彼らの生活によって生まれた、大木や滝など自然そのものを目印とされた径路の「踏み分け道」があるだけのものでした。やがて、江戸時代に入って、人の手による開削らしき「苅り分け道」が生まれました。

当時、蝦夷地を治めていた松前藩は家臣に俸禄のかわりにアイヌの人々と交易する場所「商場」を与えていました。それまで庶民の蝦夷地（現在の熊石町以北）への出入りを固く禁じていた松前藩でしたが、財政難の折り、交易の直営より一定の運上金を取り、商人に交易を委ねることを考えたのでした。その後、商場の経営や鮭や鱒などの漁業を商人が請け負う「場所請負制」が発達していくなか、天明・寛政年間（1790 年前後）になって「江差の五月は江戸にもない」と呼ばれたニシン漁で栄えた江差地方が凶漁に見舞われ、和人地の漁民はニシンを追って蝦夷地に入漁するようになっていくのでした。

岩内郷社祭典の景（明治末期） 写真提供：岩内町

この時、入漁者は漁獲したニシンの2 割を場所請負人に納めたので、これを「二八取漁業」と呼んでいました。その多くの二八取漁民はニシンを追って茂津多岬を越えて、島牧から歌棄、磯谷辺、そして神威岬を越えて忍路、高島、小樽まで続々入漁。江差追分に「忍路、高島及びもないが、せめて歌棄、磯谷まで」と歌われたように、この辺一帯のニシン漁獲量は著しく上昇し、いわゆる歴史に残る「ニシン千石場所」が形成されていくのでした。そして、天候に左右されない陸路の必要性から、場所請負人の経営の拠点である運上屋と各番屋を結ぶ「苅り分け道」が次第に生まれてきました。

沖村道路（現古平町）に初めて自動車が走る（昭和2年） 写真提供：古平町

積丹町市街地（昭和中期） 写真提供：積丹町

本格的な道路開削の時代。
～馬車道・鉄道・バス沿線～

日本の歴史が揺れ動いた幕末の1850～60 年を迎えると、積丹半島各地でも大網の使用が広く許され、大量にニシンが漁獲され始めました。

ちょうどその頃、全道を行脚し北海道の名付け親となった松浦武四郎も、2 度に渡りここ積丹半島を訪れ、海路、陸路の両方を視察しています。このように安政以降、江戸幕府及び諸藩の士が巡視や警備のために蝦夷地に往来する人々が著しく増加し、岩内から余市間の山道の開削が始められたのもこの頃でした。現在の国道５号にあたる路線です。各場所請負人である資産家たちが私財や労力を出し合って造ったことがうかがえる高札が、両区間の境にある稲穂峠に立てられていました。安政4 年(1857)にはヨイチ運上屋から稲穂峠までの全工程が完了し、その道筋には小休所や昼所、登り口には通行屋(通称、笹小屋)と呼ばれる宿泊所も設けられていました。

一方、これら山道の開削により各場所にも渡船や駅馬が配置され、余市には馬100 頭が備えられました。日米和親条約により締結された函館港の開港に伴い江戸幕府は、人馬が通る道路の開削と駅逓の整備に本腰を入れたのでした。そして、蝦夷地から北海道となった明治2 年(1869)には「馬車道」を標準に本格的な道路開削が開始されました。

アメリカより技師を招いて地質調査等を重ねた開拓使は、産業経済発展のために必要な道路開発の重要性を掲げたのでした。明治13 年(1880)に手宮―札幌間の鉄道が開通。その四半世紀後には函館―小樽間(函館本線)が全通。全国的に鉄道網が発展を遂げるなか、岩内―小沢間の馬車鉄道が開通し、函館―小樽間の鉄道との接続便を設置。時代は陸上交通の時代へと向かっていました。

しかし、百万石のニシン漁に沸いていた積丹半島では、小樽―古平間に定期船航路が就航するなど、依然として陸路ではなく、帆船から汽船時代となった海上交通を輸送航路としていました。それでも大正期に入り、カブト岩付近では道路開削が始まり、大小10 余のトンネルが完成、馬車交通路の開通を迎えました。

大正11 年(1922)には茂岩―神恵内間道路開通により「陸の孤島」から解消されたのでした。それまでは波が荒いと「新道」と呼ばれる山道を熊の恐怖におののきながら4 時間かけて神恵内から茂岩へ向かい、逆に波が静かなときは海岸の岩伝いに腰まで濡らしてゆくより道がなかったと、神恵内町史で綴られている。ちょうどこの頃、北海道では乗合自動車が登場し、昭和3 年(1928)になると余市駅前～古平間にバス路線が開業しました。

このように時代は、自動車が走る道路への改築へと進むなか、同時に、ニシン豊漁も幻となる日々が近づいていました。大正2 年(1913)の大群来を境に、昭和初期から終戦間近にかけて点々と日本海から姿を消えていくニシン。追い打ちをかけるように、世界中に暗い影をおとす第二次世界大戦が勃発。財政難に伴い、戦前、戦中の道路行政は混乱期ともいえる時代に置かれていました。

海岸を走るボンネット型路線バス(昭和36年)
写真提供:北海道中央バス(株)

道によって導かれた確かな生命線。
～これからの道に向かって～

やがて終戦を迎え、急速な発展がここ国道229 号でもみられるようになりました。終戦直後には道路整備が国内復興の第一と考えられ、難関であった海岸線の余市―古平間が、その利用度の高さと住民の熱い嘆願により、昭和23年(1948)に着工されました。その間、昭和26年(1951)に北海道開発局の開局と小樽開発建設部の発足により、全道的に本格的な道路復旧工事、建設に向かうなか、昭和33年(1958)完成に至りました。そのトンネル・海岸擁壁の連続工事は物資不足や悪天候、波浪下の難工事のうえ、GHQ連合軍政策下の予算難と重なって、現場の苦労は大変なものと伝えられる一方、「トンネル工事は小樽に勉強に行け」と全国に言わしめたほど、施工技術の高さを物語るエピソードが残されています。また、交通の不便の解消ばかりでなく生活の不安も解消され、水産・林産・鉱山資源の開発が進められていきました。

また、昭和7 年(1932)より調査されていたものの戦争で中断されていた神恵内―川白間の開削工事が着手されたのも昭和24年(1949)の頃でした。やがて、川白―沼前間の未開通区間があったものの、27年の歳月を経た昭和51年(1976)に完成に至りました。着工から四半世紀という時間経過により工事形式に変更はありましたが、この地域に与えた有形・無形の影響は計り知れないものでしょう。

そして、昭和35年(1960)には、積丹町美国―古平間の改良工事が着手され、丸山トンネルや余別橋が架設されました。その3 年後にニセコ・積丹・小樽海岸国定公園の指定を受け、一躍観光地として脚光を浴びた積丹半島の海岸道路は、同年に積丹大橋が完成し、バス交通のアクセスも充実するものとなりました。また、昭和43年(1965)には美国―古平間の草内トンネルの開通をみました。
このように、さまざまな路線において改良工事やトンネルの開通がみられていく積丹国道は、ゆるやかに「大いなる道」へ歩み続けていきました。

昭和57年(1982)当時、229号だった当丸峠を越える古平―神恵内線も一般道道となっていますが、積丹半島にある各路線はどれも、戦後から幾度も所轄と路線の変遷を経ており、時代時代に求められる道路の改築と維持事業を継続しながら、60余年の昭和期の歴史を刻んでいます。

やがて、平成になって悲願であった一本の道が完成を迎えました。平成8 年(1996)、229 号最後の不通区間となっていた積丹町沼前―神恵内村川白間の区間が開通し、全線供用が開始されたのです。工事当時のキャッチフレーズは「ヒトが、モノが、情報が、加速する道」。道央圏内のネットワーク、さらに道南への主要アクセスというポジションにおかれていたこの区間の完成により、より快適な流通による産業の発展と観光資源の開発に期待が寄せられ、今も神秘的な景観が広がる景勝地として、また道央と道南を結ぶ「道」として多くの人々の柱になっていることでしょう。

かつてニシン漁によって栄えた積丹半島の東西の付け根にあたる余市、岩内の2大漁港基地をはじめとする、古平、美国、余別、神恵内などの漁港が点在する積丹半島は、今も海の恵みを受ける漁業地域として発展し続けています。そして、そこには道路によって導かれた確かな生命線としての使命を果たし、輝かしい未来へとつなぐ架け橋として、住民と共にあることを物語っています。

積丹トンネル～大天狗トンネル

■参考文献
「後志の国道」(監修・北海道開発局小樽開発建設部／発行・財団法人北海道開発協会)
「北海道道路史・路線史編」(発行・北海道道路史調査会)
「北海道の峠物語」(編著・三浦宏／発行・社団法人北海道開発技術センター)

本地域の地形地質

全体の地形

国道229号がある積丹・雷電海岸は、日本海の荒波の作用により、そのほとんどが高さ100～200mに及ぶ断崖（海食崖）となっており、海水面すれすれには浅い棚地形（波食棚）が形づくられています。

国道229号の大部分は、この海食崖直下を通っているため、落石や崩壊の危険度が非常に高く、区間的には道内の国道で最もトンネルが多い道路となっています。

また、波の作用によってできた洞窟（海食洞）や奇岩（岩塔）など、様々な海岸地形がつくられており、変化に富んだ壮大で威容な佇まいは地域固有の貴重な景観資源でもあります。

積丹半島の地形、地質

積丹半島は長さ約30 km、幅約25 kmの長方形をなす半島で、半島の中央部は標高500m以上の山地となっており、稜線には最高峰の余別岳（1,298m）をはじめとして、標高800～1,200mの峰々が連なる稲穂嶺を形成しています。

平地は半島の北西端の段丘平坦面及び河川の河口沿いにわずかに認められるだけで、全般には産地が直接海に没したかたちとなっています。

表面の地質は主に今から約2千4百万年～1千6百万年前の新第三紀中新世から鮮新世の溶岩や火成岩で構成されており、基盤の古第三紀層がそれらを支えています。

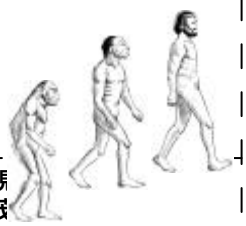
雷電海岸の地形、地質

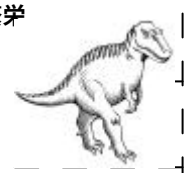
岩内町敷島内から蘭越町港町にかけての雷電海岸は、海岸接する溶岩台地が浸食されて、約11ｋｍの区間にわたり急峻な崖が続いている。急崖部の標高は海抜100～200ｍに達し、傘岩付近では300～400m、刀掛からイセバチ付近にかけては200～300mの急崖が形成されています。

雷電海岸周辺は今から約5百万年～1万年前の新第三紀鮮新世から第四紀更新世に属する火山角礫岩、溶岩類で構成されています。

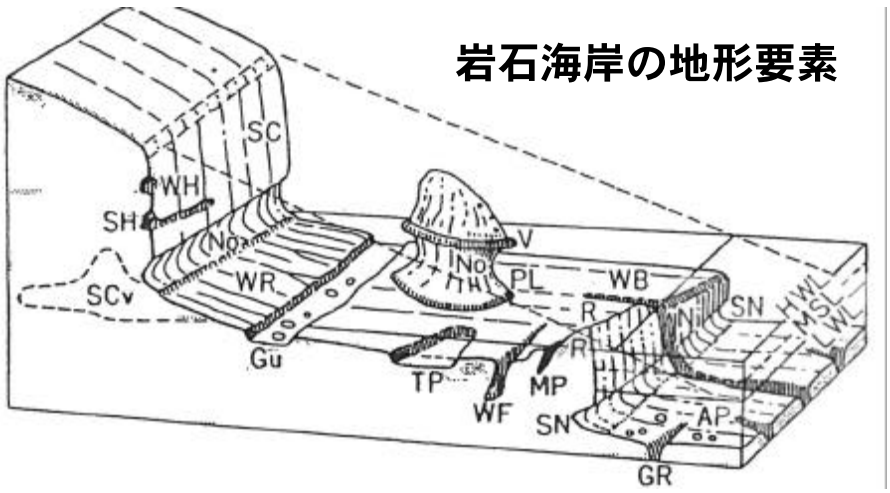
地質年代表

	代	紀	世	年代（単位：億年）	地球上の主な生物
顕生累代	新生代	第四紀	完新世		現代人：ホモ・サピエンス・サピエンス 新　人：クロマニヨン人 旧　人：ネアンデルタール人 原　人：ジャワ原人、北京原人 猿　人：オローリン、アウストラロピテクスほか
			更新世	1（万年）	
		第三紀 新第三紀	鮮新世	1.6（百万年）	哺乳類が繁栄 人間が出現
			中新世	5.3（百万年）	
		第三紀 古第三紀	漸新世	0.2	馬や象の祖先が出現 熱帯性の植物が繁茂
			始新世	0.4	顕花植物が繁茂
			暁新世	0.6	
	中生代	白亜紀		0.7	恐竜とアンモナイトが絶滅 顕花植物が出現
		ジュラ紀		1.4	恐竜とアンモナイトが繁栄 鳥類や哺乳類が出現
		三畳紀		2.1	恐竜が出現
	古生代	ペルム紀（二畳紀）		2.5	爬虫類や両生類が繁栄 三葉虫が絶滅
		石炭紀		2.9	爬虫類が出現
		デボン紀		3.6	魚類が繁栄 両生類とアンモナイトが出現
		シルル紀		4.1	陸上に植物が出現
		オルドビス紀		4.4	最初の脊椎動物が誕生 三葉虫が繁栄
		カンブリア紀		5.1	三葉虫、腕足類等の生物が出現
先カンブリア時代	厚生代			5.7	バクレリア、単細胞藻類、環形類、 腕足類、腹足類、ヒトデの先祖、 オウムガイ（直角石型）
	始生代			25	
				38	
		地球誕生		46	
		銀河形成開始		85(?)	
		宇宙誕生		150(?)	





岩石海岸



AP：海食台SN：海底波食窪GR：海食溝
N i：小崖R：波食残丘WB：波食棚WF：波食溝MP：海食甌穴
TP：波間帯凹地（溶食凹地） PL：ノッチ脚部N α波食窪V：岩庇
G u ベンチ内縁凹地WR：波食斜面SC v 海食洞SH：溶食穴
WH：風食穴SC：海食崖

急な崖が出来るまで

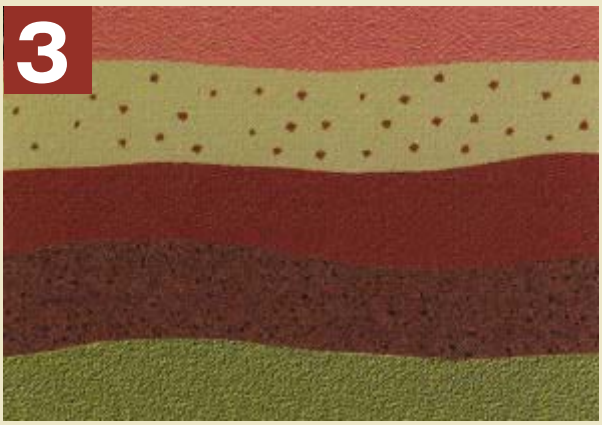
1

今から1000万年くらい前に私たちの地域では、海底の火山が活発に噴火していました。

2

海の中に噴き出た溶岩は急激に冷やされたり、爆発したりして、大小さまざまな破片になります。

3



このような噴火により、破片が海底に積もることを繰り返して、遠くから見るとしま模様のように見える地層ができます。

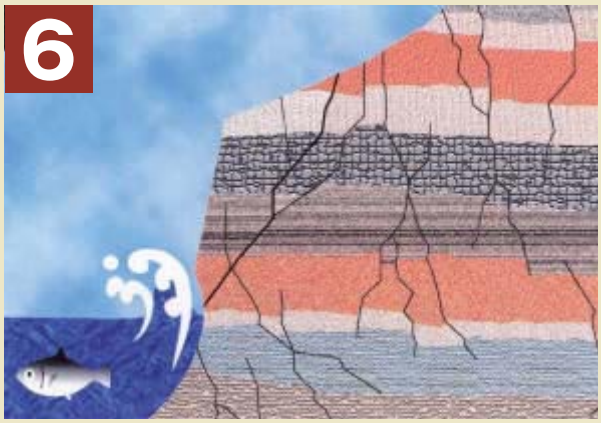
4

海の底でできた地層は、地球内部の大きな力で持ち上げられ、陸地になりました。

5

地下では長い年月の間に大きな力が加わり、地層は盛り上がって陸地になりました。その途中でひび割れが出来ています。

6



海の底でできた地層は、地球内部の大きな力で持ち上げられ、陸地になりました。