

はつまり舞台の背景の書き割りであり、大道具に当たるし、イザベラが会った人たち、見た動物、食べたものなどはいわば助演者や小道具であろう。芝居は主役だけでできるものではなくて、優れた脇役も要るし、通行人大勢も要るし、大道具から小道具までそろって初めて成立し、観客を満足させることになるのだ。シーニック・パイウエイも、もっときめ細かく、小道具まで、そしてそのところどころのストーリーまで提供することを考えたらいい。

そこで、ルート沿いに幾つかの例を挙げてみよう。便宜上、まずは道路（自動車道）から始めて、その後にはフットパスとしてのルートを取り上げることにする。

(1) 函館から森町まで

函館から森町まででは、景観としてはまず函館山から始まる。ここはよく知られた山で山頂からの眺望もいいが、遠くから見る山もなかなか優れている。イザベラもまさに「ジブラルタルのように見える」と述べている。ペリーもそう思って眺めたいらしい。その姿は函館から七飯、そして大沼への峠まで振り返って望むことができる。

もちろん、北から大沼を通して新しいトンネルを抜ければ圧倒的な景観として眼に映るのである。どこかに、それこそペリーの記録にあるように視点を設けるといいのではないかな。

そして大沼と小沼、そしてじゅんさいぬま葦菜沼だ。今の国道はもっぱら小沼の縁を通るから駒ヶ岳を見る角度としてはあまりよくない。駒ヶ岳を見るには大沼側へ回り込まなければならぬ。

イザベラは、この辺りを描写して「湖の向こうには、裸の火山（つまり駒ヶ岳）の壮大な全景がよく見える」と記した。この辺りにはツタウルシとヤマウルシが多く見



駒ヶ岳の山頂の様子（辻井達一）

られたらしい。「紅葉した樹木や真紅の蔓草が多く、谷間には燃えるような紅葉があり、色彩の音楽で私を楽しませてくれた」と表現している。今でもそのとおりに、まさに彼女が見た風景を私たちがまた味わうことができるのだ。火山性の山では比較的、明るいこともあってヤマウルシやツタウルシが多いのである。これらも景観要素として考えられるだろう。

これまでヤマウルシなどは道路の景観要素などにはならなかった。試しに使ってみたらどうだろう。結構、人気が出るのではないかな。

もう一つは、大沼、小沼周辺に見られる流山（溶岩流の末端にできる小山）だ。これだけたくさん流山が見られるのは珍しい。大沼で水面から頭を出して島になっているのは結構な景観として知られているが、これも流山だとは皆さん、気が付いていない。フットパスがいずれ設けられるようになったら、ルート沿いのまことに際立った景観要素になるだろう。



大沼の流山（金澤晋一氏）

これらの景観のベースになっているのが、ブナ植生である。ブナと、それに伴うサワグルミ、オニグルミ、コシアブラ、イタヤカエデ、ヤマモミジ、ハウノキ、キタコブシなどの要素を大切に扱って、しかも、それらを強調することが肝要だ。

大沼の先にはイザベラが往きに室蘭への船に乗った森町がある。そのさらに少し先が山越というところで、ここはかつての奥蝦夷への入り口だったのだが、イザベラの通った時にはどうやら関所も廃止されていたとみえて彼女は帰り道にも何の記載も残していない。



道南地区八雲町山越にある「蝦夷地・和人地の境跡」碑（新岡幸一）



函館～森町～室蘭～白老～苫小牧～平取までの鳥瞰図
(酪農学園大学生命環境学科環境GIS研究室)

(2) 森町から伊達まで

この部分は陸路として、イザベラは帰途に通っているのだが、ここでは順路として扱っておこう。まず、森町だが、ここには今でも大切に扱われている栗の林がある。ただし、これをイザベラは記録してはいない。でも現代のルートの上では欠かせない風景要素であろう。巨大な栗の木はそれぞれに立派だが、ゆったりとした公園に亭々^{※1}とそびえるさまはまことに雄大である。



森町青葉が丘公園内の樹齢200年を超える栗林
(柳 秀雄)

森町から直ぐに山越のJR駅が出てくる。ここは江戸時代には関所があったそうで、これから先は奥蝦夷と称された。つまり奥地である。松並木があり、駅舎もそれらしい趣の建物になっている。

山越から北はほとんど長万部まで景観としては変化に乏しい。国道も高速道路もほぼ海岸に沿って走る。途中にはやや原野らしい風情の部分があり、いくらかは海岸草原が広がる。イザベラもそこを歩いたわけだ。

長万部を過ぎると国道では直ぐ左手に静狩湿原があるのだが、これは鉄道防雪林に遮られて見えない。国道としてはこのカシワを主とする防雪林のほうが優れた景観となっている。意外に海岸防風林が道路景観に

なっているのは少ないものであるから、むしろ、ここではそれを楽しむことにしたほうがいい。

これに対し、高速道路は

長万部からずっと山側へ入り込んでしまう。そこで海岸とも離れるし、静狩湿原も目に入らないことになってしまうのだが、いわゆる礼文華峠の景観にやや近づくから、捨てたものではない。旧礼文華峠(旧国道)と言うのは、イザベラが通った道ほどではないが、なかなか険しくてひどい屈曲があり、運転者泣かせだった。今の高速道路はもちろんそんなことはないが、それでも多少は昔の趣きが残っている。そこで旧



長万部地区の静狩湿原 (辻井達一)



現在の礼文華峠古道 (窪田留利子)

道の森林景観を多少とも想像してみたい。

一方、これは鉄道のほうがいいのだが、礼文華海岸は見事な景観である。しかし、道路でもその風情が全く見えないわけではないので、それには途中から少し海岸に寄っていけばいい。何か所か、ごく近づけるところがあり、その一つはまさに礼文華というところで、この廃校になった中学校が、その礼文華を含めていろいろな資料やジオラマを展示しているし、そこから少し先の大岸には駐車公園もあって、まさに礼文華海岸の景観に接することができる。イザベラが見た景観だと考えてよい。



礼文華海岸 (柳 秀雄)

※1 亭々
樹木などの高くそびえているさま。



次は、山に
転じて豊浦か
ら伊達紋別ま
での一方は海
を、一方は火
山を背景とす
る景観である。



有珠湾 (窪田留利子)

この辺りは北海道の湘南などとも称されるところで、同じ噴火湾でも随分感じが違う。言ってみれば、さっきの礼文華を腰越(鎌倉市腰越)に見立てれば、差し詰め七里ヶ浜というところで、白砂青松と言いたくなるような感じがするのだ。そこに有珠の善光寺がある。

他方、山側にはそれこそ噴火湾の名の基になった有珠山、昭和新山がごく間近くそびえる。近過ぎてかえって小山に見えるが、これは多分海上から望見したほうが裾野を引いて立派に見えたのではないか。ここでは山がいいから近景としては下手な樹木や並木などさまになるまい。

伊達市内には目抜き通りに面白いことに柿並木がある。柿は本州ならどこでも見られるが、北海道ではごく少ない。函館や松前などに植えてあるくらいだろう。そこで暖かい伊達では、面白がって植えたのだろうが、考えてみると柿並木と言うのは本州でも見たことがない。ひょっとすると日本唯一の柿並木かもしれない。



有珠山と昭和新山 (辻井達一)



伊達市内の柿の街路樹「伊達市ホームページ」から)

(3) 伊達から室蘭經由苫小牧まで

伊達紋別から室蘭まではすぐだ。胆振国道はもっぱら海岸段丘の崖下を走る。イザベラもここを通ったのだろう。この部分、高速道路は室蘭市が望見できる高台の、つまり海岸段丘の上を通っている。

イザベラの道を忠実にとするならば、崎守から白鳥大橋を渡って市内に入らなければならない。旧室蘭駅舎の前を抜けて港の見えるところに室蘭文学館が



室蘭港開港の地(トキカラモイ棧橋跡) 解説板 (柳秀雄)

あり、その先を左に緩い坂を少し登ったところに港のことを書いた説明板が見えるだろう。岸壁に沿った辺りはもう少し並木でも植えて整えてはどうだろうか。それはやはりカシワか、ミズナラか。

さて、室蘭を過ぎてイタンキ浜から鷺別岬、幌別、そして登別だが、この間は景観的には特段、考えることはなさそうだ。

幌別から白老までの間で、イザベラは「道は背の高い野生の草花でおおわれた広い沼沢地を横切って行く」と書いている。今ではそこはほとんどが牧場になっているが、虎杖浜辺りでは道路はここまでと同じく海岸に沿う直線だが、右手には低い砂丘列を経てイザベラが見た風景そのままに海が見渡せる。砂丘列の海岸植生をもう少し大切にしたらいい。

白老ではシレットコという名の岬がいい。これは萩野公園のすぐ近くにあって、このシリーズの前の号にもその写真を載せたが、昔は本当に海に突き出した岬だったところだ。

白老を抜けると、山手の方にはそろそろ樽前山が見えてくる。これはなかなかの景観で、できるだけ道路から楽しめるように考えたい。つまり、こうした大き



現在の樽前山 (辻井達一)



な景観要素には、余計なことはかえって邪魔になるのだから差し控えたほうがいいのだ。駒ヶ岳についても同じようなことを述べたが、よく見えるポイントを創ってやったほうがいい。スイスなどのロードマップにビューポイントのサインがあるが、そうしたポイントを表示するべきだろう。

もう一つ、これは近い景観だが、白老の陣屋、ポロトーなどにイザベラの通った当時の趣を感じるものとして街中のフットパスを考えてはどうだろうか。



白老民族博物館のポロト湖（窪田留利子）

(4) 苫小牧から平取

さて、私たちの道は、ここからいよいよホームストレッチに入ることになる。

イザベラは、苫小牧から真っすぐに富川を指して日高への道を通った。まさに真っすぐでわき目も振らずとはこのことだろう。それどころか、苫小牧の分岐点で「私は札幌に至る『よく人の往来する道』から離れて嬉しかった」と言い、「私の眼前には、どこまで続くかわからないような、うねうねした砂地の草原が続く。そこはほとんど一面に矮小な野ばらや釣鐘草に覆われているどこでも好むままに道を付けて進めるような草原である」と述べる。

その風景は、今でも残っている。勇武津資料館辺りから厚真の火力発電所近くまではそういう感じが色濃く残されている。「イザベラの道」と言いたいくらいだ。このルートは高速道路ができ、加えて国道も勇払原野



勇払地区の海岸風景（窪田留利子）

のもっと山寄りに付け替えられてからはまったくローカルな道になってしまった。そのおかげで勇払原野の趣がかえって残った。イザベラの言う「うねうねした砂地の草原（rolling, sandy machirs）」がそれだ。

そして少し内陸に入ると、火山灰土壌の上にイソツツジや、それこそ苫小牧名物と言ってよいハスカップ（クロミノウグイスカグラ、ヨノミ）の群落が目立つ。これらは道路景観としても使えるだろう。それに同じく低木のカンボク、エゾニワトコ、マユミも加えておこう。草本では海岸草原ではエゾキスゲ、内陸寄りではクルマユリがよく出てくる。

もう一つ、苫小牧から分かれて美々川沿いに分水嶺の千歳までを含めてもよからう。ところ



植苗地区の美々川（車窓から）（柳 秀雄）

が、イザベラ・バードも、そして彼女に少し遅れて1890（明治23）年に北海道一周を試みた英国人A・S・ランドー^{※2}も、ウトナイ湖について何も書き残していないのは面白い。単なる湿地帯の中の沼くらいに見たのか、それともイザベラと同じように日高への道を辿って、この横道にはそれなかったためか。

この辺り、つまり美々川を中軸としての一帯は、まだ昔の面影をとどめている。景観要素としてはハンノキーヨシ群落が挙げられるだろう。

さて、横道から日高へのルートに戻る。鶴川河口は砂洲が変転を繰り返していて、イザベラの頃とはかなり景観が変わっているだろうが、植生になるとそう大きな変化はないだろう。もっとも新しく加わったムシトリナデシコ、オオハンゴンソウは別だし、第一、いまや鶴川の名物的存在になったセイヨウタンポポなどは、もちろんイザベラの時代にはなかった。セイヨウタンポポはちょうど、その頃、新しい野菜として札幌農学校の圃場^{※3}に植えられていた。

※2 A・S・ランドー Arnold Henry Savage Landor (1865-1924) フィレンツェ生まれの英国人冒険家。1890年来日、単身で北海道を一周、アイヌの人々と生活をともにし、1893年その旅行記『エゾ地一周ひとり旅』を出版。数々の冒険旅行の著作を刊行。

※3 圃場 水田、農地。



この辺り、イザベラは海岸段丘の上を歩いたらしい。「数マイルほど、丘を登ったり下ったりした」というように、この辺りはカシワ林、ミズナラ林が今でも多い。

そして、富川（当時の佐瑠太）である。これは沙流川の河口にある集落だが、イザベラが日本人村と記しているように和人の開拓村だったらしい。砂地の上に野菜も作っていた、とも書いている。河口にたまった砂や泥の堆積^{たいせき}をうまく利用したものだろう。そう考えるとアイヌ民族の川洲畑^{コボンチカル}※4に似ているとも思える。

沙流川に沿って、台地を上流へと向かうのだが、途中は全て、今や牧場景観である。段丘の斜面にはミズナラを主とする低い樹林が今でも残っている。



日高町富川福満地区の牧場景観（阿部哲史）

しかし、イザベラの記述によると、佐瑠太（富川）を3頭の馬で出発した、としてあり、その馬でかなりの湿地帯を突破したように書いている。すると、台地上ではなくて川沿いの低地を通ったことになりそうだ。それがどこの辺りかははっきりしないが、途中には今、サケのふ化場もあるから、そうした水の流れる沢などを歩いたのかもしれない。

そして、数年前に架けられた紫雲古津川向大橋。ここにはイザベラ・バードの解説板が掲げられているよう



平取町紫雲古津川向大橋左岸に設置したイザベラ・バードの道の解説板（窪田留利子）

に、ほぼ橋の辺りでイザベラは折から通りかかったアイヌの舟で対岸、すなわち右岸に渡してもらった。つまり、そこは現在では去場^{さるほ}（Sar-pa、すなわち湿地や茅場を指す）というところで、彼女はここから平取の集落へと向かった。

先に述べた沙流川沿いのルートで、「馬に乗ってはみたものの丈の高い草の露でずぶぬれになった」とか、馬が湿地に脚を取られてイザベラが辛うじて頭越しに乾いた台地の上に跳び上がった、などと書いているから、この辺りに例えばオオイタドリ、ヨブスマソウ、チシマアザミ、ハンゴンソウなど、いわゆる高茎草本の小群落を造っておいて、昔の風景を再現してはどうだろう。

そしていよいよ、平取町本町。国道にはカツラの並木があったり、特別養護老人ホームにかつら園の名があったりして、どうやらこの辺りはカツラが多かったことを暗示している。景観要素の選択としても、そして生育条件としても、優れた選択である。

イザベラの旅行の最終目的地だった平村ペンリウクの家があった場所は、今の義経神社参道の石段登り口よりも、少し川上に上ったところだったらしいが、そこも今では市街地化している。少し、この辺りも先に述べたようなカツラの並木で整えるといいのでは。



平取町本町義経神社参道入口の鳥居前（柳 秀雄）

2 新しいフットパスとその景観

フットパスとしては、先に大沼エリアについて、ブナ植生と流山をポイントとしてはどうかと述べた。

白老のウヨロ川沿いには既に立派なルートが設定されているが、イザベラのルートを含めて白老の市街地を巡るものが考えられてもいいだろう。

平取については既に富川からのイザベラのルートに沿ってのものが考えられており、看板や標識も立てられつつある。これは義経神社までだが、義経神社境内も含めて、義経公園内を通るコース、それから、少し奥になるが二風谷、さらには仁世宇あたりまでを想定

※4 川洲畑
アイヌ語で「コボンチカル」。川の氾濫によって形成された洲を利用した畑。



することとしたい。

平取町でも既にフットパスの活動が行なわれている。

その先駆けとして平取町上流域の岩知志に「けもの道フットパス」コースがある。先ごろ



岩知志地区のフットパス「けもの道」
(卒業論文『平取町における地域特性を活かしたフットパスづくり』引用)

北海道新聞社創立70周年記念「ほっかいどう100の道」にも選定され、これから全道的な展開が期待される。このけもの道フットパスは、獣道と林道を中心にしたコースで、エゾシカなどの野生生物を身近に感じることができる(コース内には、キャンプ場や釣り堀、パークゴルフ場もあり、レジャー環境も整っている)。また、コースにはクロム鉱山跡があり、華やかなりし日々の平取町産業遺産を体感できるきっかけになる。

さて、本町地区から岩知志地区までつなげるには、どのようなフットパスコースが考えられるだろうか。

ここで参考になるのが、平取町イオル構想水辺の空間で検討している「イオルフットパス(仮称)」である(「イオル」については、参考文献



アイヌの伝説地と開拓の史跡
(『平取町文化的景観保護推進事業第2年次報告書』引用)

[1] 参照)。本町～二風谷地区までのルートで、このコースでは、全国で3番目に選定された重要文化的景観の一部に触れられる沙流川流域に沿った水辺の空間コースとなる。アイヌの舟下ろし儀式「チプサンケ」や沙流頭首工、アイヌの伝説・伝承地・歴史的なスポットが楽しめるコースでもある。

そして、もう少し沙流川上流域に足を伸ばした振内では、1988年10月に廃線となった旧国鉄時代の富内線

跡地を活用したフットパスコースが考えられる。このフットパスコースは、佐々晴美さんが酪農学園大学の卒論として考案した富内廃線跡と林道を組み合わせたルートで、鉄道記念館を中心に振内の産業遺産と文化、自然に触れられるコースである。

平取町を西から東へ貫く沙流川の支流額平川沿いには、その地域



額平川の曲流の様子(『平取町文化的景観保護推進事業第2年次報告書』引用)

の特性を活かした豊かな自然や歴史・文化、特に極めて特徴的な曲流を見ることができるフットパスコースが考えられる。この曲流は文化庁の重要文化的景観にも指定されているし、流域には多くのアイヌの伝説に現われる山や崖が見られる。

3 まとめとして — イザベラ・バードからの提案

かつて宮崎県では、宮崎交通が県内のルート沿いの景観を強調し、アクセントを高めるために道路並木や、時には独立樹まで植えて景観を整えることを進めた。それは江戸時代に各地で各藩が、それぞれに街道並木を整備したのに似ている。東海道では松が多かったし、名古屋近辺では織田が榎をしきりに植え、日光街道では杉がメインであるなど、それぞれに道路景観としての整備が行われたのに似ている。

しかし、それらは言ってみれば道路のアクセントとしてであって、大景観を強調するものではなかった。江戸時代のそれは、やはり当時の“歩く速度、馬で移動する速度”に合っているものと言うべきだろう。宮崎県の例ではさすがにバスの速度に合わせていたかもしれないが、それでもアクセントの範囲を出てはいない。日光の杉並木はさすがにスケールが大きい、これは道路そのものがいまや自動車向きではない。



植えて創るなら相当のスケールに、そしてアクセントとするならばさらに強いものにしなければ、現代の速度には合わない。つまり点や線ではなくて、面的にもスケールの大きいものにしなければならない。

*

イザベラ・バードは、やはり稀有な旅行家だった。彼女ほど、自然や人をよく見た人は少ないだろう。そして、それを克明に記録して生き生きと私たちに伝えてくれた。

ここまで連載したのは、元々は「イザベラ・バードの見たアイヌの自然観」というタイトルでまとめたものだったが、今回はそれをベースとして、彼女が北海道で辿ったルートに沿って、その観た自然の記録から優れたものを取り出して、現在の道路に活かす材料としてまとめてみた。

何を、どこで使うべきかということは、それぞれのパートでもひと通り述べたが、ここではそのポイントを挙げてまとめとする。これからの道路景観に用いられれば幸いだ。

① 函館～森町

七飯までの道では、現存する松並木を最も重要なものとしてできよう。七飯から大沼・小沼を経て森町に至る間では、駒ヶ岳を背景としての火山植生、なかでもヤマウルシの低木群落がいい。地物としては数多くの流山が優れたアクセントになる。

② 森町～長万部

この間は、海岸草原のススキ、ヤマドリゼンマイ、時に湿ったところのホザキシモツケなどの群落がいい。

③ 長万部～伊達紋別

長万部から礼文華峠に掛かるまでは、カシワ、ミズナラの鉄道防風林がそのまま道路景観として使える。礼文華峠ではミズナラ、トドマツ林がいい。海岸ではカシワ、ミズナラの風衝林が優れている。

伊達市内では先にも挙げたが、柿の並木が極めて特徴的だ。

この間の地形的特徴は、やはり有珠山を始めとする

火山景観だ。高速道路にあっては、そうした景観を際立たせるような配慮が望ましい。

④ 伊達紋別～室蘭～苫小牧

これはもう樽前山が第一だろう。そのプリンを載せたような際立った特徴ある山容は、駒ヶ岳とはまた一風、違った趣だ。溶岩ドームは、1909（明治42）年に形成。残念ながらイザベラは見ることはできなかった。

植物では海岸砂丘と、それに続く草原にエゾカンゾウ、エゾキスゲ、カンボク、マユミ、オオツリバナなどが目立つ存在だ。そのまま道路景観に使える。

⑤ 苫小牧～富川～平取

ここでは勇払原野の面影が残るそれこそ原野植生が最も優れている。多分、ここ以外には北海道の原野植生はほとんど見られないだろう。海岸に向かってはハマナス、ツリガネニンジン、ハマボウフウ、そして山手に向かってはイソツツジ、ハスカップ、クルマユリなどが見られる。ウトナイ湖に面する古砂丘にはハナゴケもあつたりするのだ。

これらをうまく活かせば、特徴ある道路景観が形成されるだろう。

引用文献

- [1] 泉 靖一『沙流アイヌの地縁集団におけるIWOR：民族学研究16/3-4, p.213~229 (1952)
- [2] イザベラ・バード（高梨健吉訳）『日本奥地紀行』平凡社（東洋文庫240）（1976）
- [3] 森 邦彦『北日本産樹木図集』エビスヤ書店（1979）
- [4] ホーレス・ケブロン（西島照男訳）『ケブロン日誌「蝦夷と江戸」』北海道新聞社（1985）
- [5] 原 松次『北海道植物図鑑。上、中、下』噴火湾社（1985）
- [6] 苫小牧市編『ウトナイ湖ラムサール条約湿地登録記念誌』（1992）
- [7] 加藤幸子『翼を持った女』講談社（1996）
- [8] 豆州下田郷土資料館編『ペリー日本遠征記図譜』京都書院（1998）
- [9] トーマス・W・ブラキストン（彌永芳子訳）『蝦夷地の中の日本』八木書店（1999）
- [10] Izabella L.Bird『Unbeaten Tracks in Japan』CGミュージス出版（2000）
- [11] 菊池多賀夫『地形植生誌』東京大学出版会（2003）
- [12] 勝井義雄・岡田 弘・中川光弘『北海道の活火山』北海道新聞社（2007）
- [13] 宮本常一『イザベラ・バードの『日本奥地紀行』を読む』平凡社（2008）
- [14] イザベラ・バード（高梨健吉訳）『日本奥地紀行』平凡社ライブラリー（2008）
- [15] 釜澤克彦『イザベラ・バードを歩く『日本奥地紀行』130年後の記憶』彩流社（2009）
- [16] イザベラ・バード（時岡敬子訳）『日本紀行』講談社学術文庫（2009）
- [17] A・S・ランドー（戸田祐子訳）『エゾ地一周ひとり旅』未来社（1985）