

近代の景勝地・十和田湖の交通整備

佐藤良宣*

Development of Traffic to Lake Towada from the Late 19th Century to the Early 20th Century

SATO Yoshinobu

キーワード: 青森県, 鉄道

はじめに

十和田湖は、青森県・秋田県にまたがる景勝地であり、ことに本県の観光地としては随一のものとされているといえるだろう。現在では、青森駅・八戸駅からのバスが運行され、数多くの観光客がこの地を訪れている。

だが、明治期まで交通は不便な場所にあり、訪れる者はわずかであった。

本稿では、景勝地十和田湖の名が全国に広められるなかで、明治期における周辺地域から十和田湖までの交通の整備を概観し、桂月の十和田湖観光に対してなされた功績を確認した上で、交通整備にもたらした影響についても展望することとしたい。

1 明治前半までの十和田湖への道について

十和田湖畔には現在十和田神社がある。かつて、ここは^{とうわんじ}十湾寺という神仏習合の寺であり、現在、十和田神社拝殿の場所に仏堂である「十和田御堂」があったという。毎年5月15日に祭礼が行われ、各地から巡礼者が数多く訪れた。周辺地域からの参詣路については、次のとおりである。

- ① 五戸口道 七崎神社（現八戸市豊崎町）～五戸～月日山～惣辺～（銚子大滝）～宇樽部～十和田御堂
- ② 七戸口道 奥瀬～惣部～（五戸道に合流）
- ③ 三戸口道 貝守（現 三戸町）～十和田御堂
- ④ 白沢道 毛馬内～大湯～白沢（以上、現秋田県鹿角市）～発荷峠（現秋田県鹿角郡小坂町）～十和田御堂
- ⑤ 藤原道 毛馬内～七滝（現小坂町）～鉛山峠（現同町）～（現 生出キャンプ場付近）～（以下白沢道に合流）

このうち、五戸口道はもっとも主要な道路であり、十和田湖東岸の子ノ口には、元禄6年（1693）年7月に新道を開削したことを示す石碑がある。⁽¹⁾

明治期になると、いくつかの道が新たに開通している。

1884年（明治17年）に三浦泉八の手により、五戸から戸来岳の北側を通り、十和田湖岸の宇樽部までの道路が開通している。⁽²⁾ また、1903年（明治36年）には、凶作救済の公共事業として、青森大林区署（のちの青森営林局）に、奥入瀬川沿いの林道建設を提案。明治36（1903）年に完成当時法奥沢村長を勤めていた小笠原耕一の呼びかけにより、凶作救済の公共事業により、幅4尺の林道が建設された。この道路はその後十和田湖への訪問者には大いに役立った。⁽³⁾

但し、明治後期まで十和田湖は周辺地域を除き、それほど知られた景勝地ではなかった。

景勝地十和田湖の宣伝に生涯力を尽くした七戸町出身の画家鳥谷幡山は、明治中頃、十和田湖が無名であることに直面した経験を持つ。

幡山は1895年（明治28年）に、日本画を学ぶために上京し、寺崎広業の門下に入るが、それから間もなく、三本木で徴兵検査を受けるために一旦帰省する。そして、6月1日、七戸を出発し、沢田を通り、途中道に迷って奥瀬の山後に入り込んだので、現地の農夫の助けを借りて、奥瀬村に住む中村という親戚を訪ねた。そこで、「道程険悪」のため一人で行くことは容易でないで、同道の者を待つため5日間滞在したあと、6日に奥瀬を出発。馬上という山の山頂から山を下って一里行き惣辺川に沿って奥入瀬河畔に到達したころには正午となり、昼食をとったあと、また歩き始めるのだが、その行程は「深溪を渉り懸崖を攀ち復林間に入れば、雨後の山径泥濘足を没し、矮竹地を掩ふ

* 青森県立郷土館 学芸主幹（〒030-0802 青森市本町二丁目8-14）

て歩々頗る困却す」とあり、非常に困難な道のりであることが伺われる。(以上、文中ルビは筆者) この先で十和田湖が見える丘があるが、そこから五十曲坂と呼ばれる急坂を下り、銚子大滝に達する。ここから十数丁進み、湖の「北岸」(実際は南東岸)に達することを幡山は記している。(4)

以上、幡山が通ったこの道筋は、前に掲げた江戸時代以来の十和田巡礼の道筋のうち、「七戸道口」にあたると考えられる。

幡山は、このときの紀行文を雑誌に掲載を持ちかけたが、果たせなかった。(5) また、当時、幡山は師である寺崎広業に十和田湖探勝のことを話したところ、次のような答えが返ってきたという。

「…当時私は帰京匆々広業師宗(筆者註：幡山の師匠である寺崎のこと)に口を極めて之が景勝を説き話すと、唯笑つて黙して居り二三の同僚も亦嘲笑ひ、後にはソナナ十和田など何処に在るのだ、そして其れは国自慢と許り貶され通しであった。」(6) つまり、幡山は、奥入瀬と十和田湖の絶景を寺崎とその弟子たちに説いたが、かえってお国自慢だとあざ笑われることになったのである。また、「中禅寺湖なら名が知れてるが、十和田など何処にある。国自慢は止せ」と言われて受け入れられなかったという。(7)

これに奮起した幡山は自らの画業を世間に示しつつ、自ら全国と周辺の国々の湖沼を訪ね歩き、その見聞をもとにして十和田湖の景勝を生涯世に説いていった。

また、その後、幡山は、その後、東京在住の青森県南部地方出身者の集まりである、奥南郷友会に出席し、ジャーナリストの鳥屋部春汀と出会う。

「…之が縁となり、屢々春汀氏を訪ねて種々懇談を遂ぐる内に、国の十和田は如何にしても顕彰せねばならぬと、共に固く誓った」(8)

この出会いをきっかけにして、幡山と春汀の交友が始まり、そのなかで、二人は十和田湖の顕彰を固く誓ったのだという。当時、鳥屋部春汀は、雑誌『太陽』の編集に関わっていた。

2 明治末から大正期の十和田湖顕彰と交通

明治末頃になると、雑誌『太陽』には、十和田湖を紹介する紀行文が何度か掲載されるようになる。

1906(明治39)年10月1日号には浦野館村(のちに上北町、現 東北町)出身の大塚甲山が紀行文「十和田紀行」を掲載している。これは、奥入瀬を通過して十和田湖を訪れるものである。次いで、1908(明治41)年9月号には新聞記者・小説家として知られる遅塚麗水の紀行文「十和田紀遊」を掲載した。これは、小坂から鉛山峠を越える道筋で十和田湖に入る道筋であった。(9) ちょうど、その翌年には、大館—小坂間の開業をひかえており、小坂駅は、その当時、十和田湖の最寄り駅となる場所であった。

ここで、当時の十和田湖に向かう道筋について述べる。時期は若干遅くなるが、1913(大正2)年に発行された観光案内『十和田の錦』をもとに考察する。これによると、十和田湖への観光ルートを示す「各駅通路案内」によると、当時は次のようなルートがあったことがわかる。

- 古間木より三本木、法奥沢過ぎて子ノ口まで十三里。車馬の便あり。…①
- 尻内より五戸、戸来を過ぎて宇樽部まで十二里 …②
- 三戸より平内を過ぎて、太鼓森七里の山道を越えて休屋まで十二里…③
- 大湯より白沢過ぎて発荷まで八里半…④
- 大鱒より長峰、駒木、織戸を過ぎて七里半…⑤
- 碓ヶ関より汽車より降りて山に入り四郎治岳を越えて四里半…⑥⁽¹⁰⁾

①は、「古間木口」「三本木口」とも呼ばれる。「古間木駅」というのは三沢駅(当時は国鉄線、現在は青い森鉄道)のことである。三本木は現十和田市、法奥沢は村の名で、十和田村、十和田町、十和田湖町を経て、現在は十和田市域である。前項で述べた、小笠原耕一の提案により建設された林道と考えられる。もともと、この道筋の途中の焼山から分かれて蔦温泉に向かう道のりは、藩政時代から比較的楽に通行できた様子であるが、『十和田の錦』に「車馬の便あり」とあるところからみて、すでに車両の通行が可能であったことがうかがわれる。その後も多くの案内書で取り上げられている。この道筋は奥入瀬溪流を含み、銚子大滝などの景勝地が数多く存在するので現在多くの観光客が集まるコースである。

②は、前項で取り上げた、三浦泉八により建設された戸来一字樽部間の道路を含むと考えられる。藩政時代以来の「五戸口道」（前項では①）とは違い、銚子大滝、子ノ口を通らず、宇樽部付近で湖岸に出るルートである。

③については三戸町貝守に太鼓森という地名があることから、前項の「三戸口道」と類似した道筋と考えられる。但し、「平内」という地名がどこを意味するのかわからない。山道であるためか、その後の旅行案内でもそれほど大きくは取り上げられない。

④は、前項の「白沢道」にあたる。毛馬内とは、毛馬内駅のこと、現在はJR花輪線十和田南駅である。発荷峠を通るこの道は、大正期には①の古間木・三本木を経由する道と並んで旅行案内でも数多く紹介されている。

⑤・⑥は、それぞれ大鱒口・碓ヶ関口とも呼ばれたが、それほど多くは紹介されていない様子である。

大町桂月と画家の平福百穂は、鳥谷部春汀の案内で十和田湖を訪れる旅行をしたことはあまりに有名である。その模様は、桂月の「奥羽一周記」に記されている。この紀行文は、前述した雑誌『太陽』1908（明治41）年10月1日号に掲載された。のちに、この文は「十和田湖」と改題されている。

桂月ら一行は1908年8月26日に東京を出発し、五戸、奥入瀬のほか、三本木、八戸をめぐるあと、一人で鉾山経由で十和田湖に入り、復路は毛馬内経由で大館駅に向かい、奥羽本線経由で帰京する。この旅に関する記述が終わったところで、桂月は次のように書いている。

「余は、十和田湖に遊びて、四通りの路を經過したり。」

ここで言う四通りの道とは次の4つである。

- ・ 五戸口 … 最初の往路。前述の②にあたりと考えられる。
- ・ 三本木口 … 最初の復路。前述の①にあたりと考えられる。
- ・ 小坂口 … 二回目の往路。前項で示した⑤「藤原道」にあたりと考えられる。
- ・ 毛馬内口 … 二回目の復路。前述の④にあたる。

そして、それぞれの道について、次のように評価している。

「同じ路を往復するを好まずは、小坂か、毛馬内か、いづれを撰ぶとも、さしたる差別はなし。大館より小坂銅山まで軽便電車のひらくること、近日のうちにあり。小坂より湖畔までは、凡そ四里の程也。後の遊者は、この利器によりて小坂より鉛山に來り、たゞ休屋付近を見て、奥入瀬の勝を閑却するもの多かるべし。惜むべき也。」⁽¹¹⁾

ここで、桂月は、小坂口の交通の便について触れ、「小坂より湖畔までは、凡そ四里の程也」と、小坂駅が当時の十和田湖最寄りの駅であることも示している。しかし、桂月は、4つのルートのうち、奥入瀬を通る三本木口を推奨している。ただ、「後の遊者は、この利器によりて小坂より鉛山に來り、たゞ休屋付近を見て、奥入瀬の勝を閑却するもの多かるべし。惜むべき也。」と、交通の便が良い小坂口よりも、十和田湖の勝景の大要の一として「『山湖』として最も偉大なること」、二に「奥入瀬溪流の幽静」など、奥入瀬溪流の景色を挙げている。⁽¹²⁾

このように、桂月は、景勝地十和田湖それ自体の魅力だけではなく、奥入瀬溪流も注目に値する景勝地たりうることを世に示したのだと言える。

おわりに

1912年、青森県知事武田千代三郎は、青森県会で、三本木口と黒石口の十和田道建設に3万円を配分する内容を含む予算案を成立させた。⁽¹³⁾以後、十和田湖に向かう道路の整備は進む。武田が青森県をあげて十和田湖の観光開発に乗り出すきっかけになったのは、当時皇太子（のちの大正天皇）が、東京での会議の席で、武田に十和田湖のことについて尋ねたのがきっかけであるという。また、皇太子は桂月の「奥羽一周記」を読んでいたことも指摘されている。このことから、桂月の「奥羽一周記」が、青森県の十和田湖観光振興に大きな影響を与えたことは言を俟たないが、奥入瀬を通る三本木口の十和田道の整備につながったとも言えるのではなかろうか。十和田湖自体は青森、秋田両県にまたがるものであるが、奥入瀬溪流の景観が周知されることにより、十和田湖は青森県の景勝地として、より強力に宣伝することが可能になったとも言えると考えられる。

以上、藩政時代から明治末頃までの時期における十和田湖に向かう道筋について考察をしたが、時間の制約によりはなはだ不十分な内容になったことは否めない。今後、これ以後の時代についての考察を進めつつ、研究の深化もは

かりたい。

註

- (1) 以上、齊藤利男『壺山十和田湖－忘れられたもうひとつの十和田湖』、2018年、文化出版 12～13頁
- (2) 『五戸町誌 下巻』、1969年、五戸町誌刊行委員会、507～508頁
- (3) 十和田町史編纂委員会『十和田町史 下巻』、2004年、十和田湖町、228～230頁
- (4) 鳥谷幡山『回顧六十年』、1958年、鳥谷画房、266頁
- (5) 鳥谷部陽之助『十和田湖物語』、1983年、津軽書房、16頁
- (6) 『回顧六十年』272頁
- (7) 前掲299頁
- (8) 前掲272～273頁
- (9) 『十和田湖町史 下巻』4～8頁
- (10) 駒ヶ峯定正『最新案内 十和田の錦』1913年、29頁
- (11) 大町桂月「十和田湖」のうち、「一五 十和田湖の特色」〔『桂月全集』1926年、興文社、桂月全集刊行会、1980年、日本図書センターにより復刻、773～775頁
- (12) 前掲774頁
- (13) 青森県議会史編纂委員会 編『青森県議会史 明治24年～45年』、1965年、青森県議会、1251～1252、1274～1275頁