

# 英国人技師メークによる「北海道周遊記」

佐藤 利男<sup>1</sup>

<sup>1</sup>(東亜天文学会)

## まえがき

明治21年(1888)の『日本アジア協会誌』(Transactions of the Asiatic Society of Japan)に、お雇い外国人として北海道開発に係わっていた英国人土木技師チャールズ・スコット・メーク(Charles Scott Meik)による「北海道周遊記」(Around the Hokkaido)という記事が掲載されている。(第1集第16巻)

これは、その年の3月14日に、東京の帝国大学工科大学で開かれた「日本アジア協会」総会で発表されたものである。なおこの「日本アジア協会」という組織は、明治初年に主として在日英米人研究者によって組織された学術研究団体であった。

メークは、1853年にスコットランドのエディンバラで生まれ、本国で主に港湾整備事業に従事した後、明治20年6月に来日している。当時の日本に出入りした船舶の船客名簿によれば、ホンコンから6月10日に横浜に着いた「チベット」号に彼の名が見られる。

メークの来朝は、北海道庁の招聘によるものであるが、人選や交渉などの経緯については明らかになっていない。道庁側の受け入れは、当時測量課の責任者であった「福土成豊」が担当したが、この福土は、北海道の開拓にあたって、土地測量や気象観測などの分野で、多くの功績を遺した人物として知られている。彼はまた、明治7年(1874)の金星の太陽面経過の際には、函館にあって接触時刻の観測を行なっている。

札幌に着いたメークは、早速7月10日に長期にわたる北海道沿岸地方の視察旅行に出発している。その主目的は、北海道の経済発展を図る見

地から港湾の建設適地を調査することで、一行はメークと前述の福土のほか助手1人が従い、計3名であった。

調査ルートは、札幌から南下して苫小牧に出て、あとは北海道南部の沿岸を東に向かい、さらに東部から北部、そして西部と、北海道(渡島半島を除く)の輪郭を反時計回りになぞるように巡って、9月15日に小樽に至る、という全行程68日、840マイルに及ぶ破天荒な調査旅行であった。当時は、ルートのほとんどは「道」というより「馬の踏み跡」程度の状態にあったと思われる、その中を宿駅で馬を乗り継ぎながらの移動であった。

調査に基づいて作られたくわしい港湾整備の報告書は、別途北海道庁に提出されたが、それとは別にここに紹介する「北海道周遊記」は、当時まだよく知られていなかった北方のフロンティアを巡るユニークな紀行として、多大の興味をもって受け止められたことであろう。

以下には、この「北海道周遊記」の中から、外国人にはとくに縁の薄かった北海道の北辺部、すなわち現在の宗谷総合振興局(以前の宗谷支庁)所管区域を中心に、その前後にわたるエリアについて、その翻訳を掲げる。これは旅行記全体の2割弱の分量である。

\* \* \*

ヌルベツ(訳注:筆記された Mombetsu(紋別)が、植字の過程で Nurubetsu に転化したのであろう。以下にも、これに類した例は多い。)に向かう途中のサルマ(佐呂間)にある馬の乗継所から、道は外海とラグーン(訳注:潟湖とも訳されるが、

<sup>1</sup> 〒179-0072 東京都練馬区光が丘 3-7-4-301

ここでは現在のサロマ湖を指す。)の間の砂丘を  
通って、このラグーンの西端から1里先にある  
ユーベツ(湧別)に達する。ここでは川と砂の絶  
え間ない葛藤があるが、砂は常に優勢で川の流  
れを変えてしまうので、住民にかかる負担は大  
きくなる。サルマからセーヤ(宗谷)に至るま  
でに渡る川は、いずれも規模が小さく、それ  
ぞれの流域は、海岸に沿って5里ほどの間隔  
を置いて平行してある。しかし、川は突然の  
洪水に見舞われると、そのたびに海への出口  
が新しく変わって、そのために馬の通るル  
ートもしばしば変更されることになる。

モンベツ(紋別)の近くには、見たところ海  
への出口のないラグーンがいくつかあった。  
しかし実際には、ガイドのアイヌ少年も幾度  
も道に迷ってしまい、これは紛れもなくラ  
グーンの大きさや形が変化していることを示  
している。

モンベツはかなり重要な町で、漁期にはお  
よそ400人が住み、その規模も大きくなり  
つつある。ここは東風が吹くとき以外は、小  
船舶の良い停泊地である。

モンベツからポロナイ(幌内)を経て、さ  
らにイサシ(枝幸)までは、海岸線の状況に  
ほとんど変化がなく、人口も希薄で単調な  
旅である。

この地域には、北海道各地で見られる  
笹が自由に繁茂して、馬や乗り手を隠すほ  
どの高さになる。ひとたび道を見失えば、  
笹から抜け出せなくなる。もしこの笹の  
草原を、暖かい気候が終わるころに、焼  
き払って開墾してしまえば、いい農地が  
できると思うのだが。

イサシはモンベツとほぼ同じような町  
で、この2つはアバシリ(網走)とソーヤ  
の間の主要な漁業基地である。出稼ぎの  
漁業者たちは、このような場所に船や網、  
漁具を保持して、漁期が始まるとともに、  
海岸沿いにさまざまな作業基地を設ける。  
このときに雇われる者は、ほとんど南部  
地方からやってきた者で、彼らは到着早  
々に自分たちの泊まる家屋や小屋を建て、  
漁期が終われば再びこれを撤去するので  
ある。

エサシ(枝幸)の北5里のところに、流  
域を限る山の連なりが海岸に突き出た場  
所(訳注:現在の神威岬)がある。ここでは  
道は山腹を登って、

海面からずっと高い絶壁に絡みつくと  
よに通じている。ひどい難路なので、岬  
の突端を回るときは、馬の背の荷物を  
落とさないよう、十分に注意しなければ  
ならない。

ここに至る少し前に、風が真北から吹  
くとき以外は、好適な停泊地となる小  
さな湾を通り過ぎる。住民はここをヒ  
ガシトマリ(訳注:現在の目梨泊)と呼  
んでいるが、その意味は文字どおり「東  
風の港」である。ここはその方角から  
の風を完全に防げるので、その地名は  
まことにふさわしい。

サルブツ(猿払)は、エサシとソーヤ  
の中間を少し進んだところで、旅人の  
ための休息所があるが、今はかなり荒  
れた状態である。人の往来がきわめて  
限られたこの地方では、進んで茶屋を  
開いて維持しようとする人はいない。  
この家は、旅人の便宜のために役所が  
設けたものである。

サルブツのすぐ近くに、大きなラ  
グーン(訳注:ポロ沼)への流路があ  
るが、海岸に沿ってやってきた鮭は、  
このラグーンには入ってこないよう  
だ。それは近くの流域に、石炭や、こ  
とによると石油も埋蔵されていて、水  
にいくらかの有害物質が混入している  
ためであろう。

チエトマイ(訳注:現在の東浦)とい  
う小さな漁村を過ぎて、台地の上にあ  
るソーヤ岬に着いた。ここには先年、  
ラペルーズ海峡(宗谷海峡)を航行す  
る船のために、灯台が設けられた。サ  
カリーン(樺太島)が遠くに望まれ、  
そこまで30マイルの距離である。

ソーヤは、以前は北海道のさいはて  
の重要な町として、主にサカリーンと  
の間を往来する旅人のために維持され  
てきたが、サカリーンが、ロシアと  
の間でクリールズ(千島)列島と交換  
されて以来(訳注:条約締結は明治8  
年)、ソーヤは衰微して、今や湾の反  
対側のあるワカナイ(稚内)のほうが  
活況を呈している。この事実は、ワ  
カナイ海岸の停泊地の方が、向かい  
のソーヤより多くの点ですぐれている  
ことを示している。ソーヤ沖には多  
くの暗礁があって、1868年(明治元  
年)には英国軍艦「ラットラー」が  
暗礁に乗り上げて、難破する事故があ  
った。

ソーヤ湾は冬期には流水ですっきり  
閉ざされるが、この事情は北海道北  
東部の海岸と同様である。

しかし北海道西部の海岸は、ノシャップ（野寒布）岬あたりを除けばこのような状況にはなく、流水はすべて北海道の東岸に沿って南下することは、よく知られた事実である。西海岸で流水が見られないのは、海岸沿いを北に向かう暖流「黒潮」に、ある程度起因しているのかもしれない。また卓越風が南西から吹き、潮流と同方向であることも関係しているであろう。このことは、このあたりの海岸では、川は海に注ぐ前には、北方に流れる傾向にあることを示している。

エサシとワカナイの間では、馬は多分ソーヤで1頭か2頭しか確保できないので、ソーヤへ発つにあたっては、元気な馬を必要な頭数だけ、いつでもどこでも使えるように、ワカナイに向けて送るように、エサシで手配しておく必要がある。

この地方の旅は、道がとても悪く、ほとんどゆるんだ砂地を行くので、どうしても時間がかかる。その上、馬は全くの駄馬で、騎乗3日目の終わりには、そのわずかな力も喪失してしまった。

ソーヤを発ち、馬に乗っての1日目の行程は、およそ10里先のバックイ（抜海）で終わった。ここは、岩の形が女性が背に子供を負った姿に似ていることから、アイヌ語でこのように呼ばれる。

バックイの茶屋を兼ねた宿には、かなり素朴な風呂があった。それは鯨から油を抽出するのに使われるような魚加工用の大釜で、雑なレンガと粘土で据えられていて、その下で直接薪を焚くのである。水が熱くなると、一辺18インチほどの四角い板を置いて、入浴するときには、自分の足を慎重にその真ん中に載せ、それを自分の体重をかけて湯の中を釜の底まで沈める。慣れない者は、十分な注意を怠れば、ひっくり返って、釜の底で足をやけどしてしまう。それで無事にこの素朴な風呂に入れたら、今度は体を洗いながら煙で燻されることになるのだ。

バックイからは、リシリ（利尻）とレブン（礼文）シリの島がよく見える。リシリは海拔6,000フィートの堂々たる円錐形の高峰が海上にそびえ立っているが、レブンシリの方は海拔わずか300フィートほどの台地状の島で、著しい対照をなしている。

バックイからテシオ（天塩）川河口への道は、

もの寂しい13里以上も続く砂浜や砂丘を行く単調な馬の旅となった。海岸にはおびただしい流水が散乱し、興味をひくものはほとんどない。流水は、種類、大きさ、形がさまざまで、これらはあきらかに川を流下して南方向に運ばれたものが、潮流や卓越風によって、この場所に流れ着いたものである。

テシオ川は、美しく、幅も広く、また流れが深く、イシカリ（石狩）川、トカチ（十勝）川とともに、北海道の3大河川とされている。

けれども、ここの河口に形成される砂州は、船の出入りを、ボートや小型のジャンク（平底の帆掛け舟）のほかは、すべて遮断してしまう。テシオ川の河口では、川は海に流入する間際には、海岸といくらかの幅を保ちつつ海岸に平行して「南に向かって」流れているのに、この地方のほかの川は、海岸付近ではすべて「北に向かって」流れているので、いささか戸惑わざるを得ない。しかし今では、テシオ川の河口は、この地域のルールに従って、再び北に進みつつあるように見える。私はこの地域では、砂は海岸に沿ってすべて北に移動することは、疑いの余地はない事実だと思っている。

テシオを発ってネンベツ（遠別）川を渡ると、海岸の地形はこれまでの砂丘と異なり、水際まで迫った高さ200フィートほどの黄色い粘土の崖に変わった。崖は波に洗われて、浜には岩が散乱しとても滑りやすく、不安定な状態である。とくに南西の風が強く吹くときには、崖に波浪が打ち寄せるので、海岸を通るのは難しく、ときには危険でもある。この海岸の道は、もとは崖の上を歩いていたのだが、今では崖がくずれ、橋もこわれて荒廃しているのだ。ふだんは問題があっても海岸沿いの道が選ばれるのである。

\* \* \*

## あとがき

ここに掲げたものは、全体の一小部分に過ぎないが、場面が次々に変わって事態が展開していく記述は、当時の「秘境」の旅を追体験できて、今読んででもはなはだ興味深い。

ただこの紀行は、記録性より読みやすさを優先させたためか、日記の形式をとっていない。そのために、接した光景や実地の体験が、実際にいつの日の出来事であったのかが明らかになっていないし、宿泊地についても、全体の行程からある程度は推測されるものの、多くの場合にその場所についての記述がない。

ところが幸いにも、同行した福土成豊による記録が別に残されていて、それから一行の具体的な行動日程が判明するのはありがたい。それによると、上の訳出の範囲では、8月26日に紋別、同28日に枝幸、同31日に宗谷、9月1日に抜海、同2日に天塩に、それぞれ宿泊していることが知れる。

メークは、このあとも日本各地の港湾調査に係わっているが、紀行として書かれたものは、この「北海道周遊記」以外にはない。

彼は、明治23年(1890)まで日本に滞在し、帰国後はヨーロッパ各地の港湾整備に係わったあと、1923年(大正12年)ロンドンで他界、享年70歳であった。