

隔月連載

「イザベラ・バードの道」を現代に活かす

第1回

イザベラ・バードの歩いた道



『日本奥地紀行』ルート図
〔イザベラ・バード紀行〕伊藤孝博著、無朋舎出版、2010年

辻井 達一 (つじい たついち)

財団法人北海道環境財団理事長

窪田留利子 (くぼた るりこ)

イザベラ・バードの道を守る会事務局長

ここで私たちが書こうとしているのは、イザベラ・バードその人のことではなく、彼女の眼を通して見た明治初期の北海道の自然とアイヌ民族の自然との関わりの様子である。

その時期には、さまざまな外国人が、教師として、あるいは技術者として北海道を訪れているが、その自然を研究者としてではなく、旅行者として、しかも極めて高い観察眼をもって描いたのはこの女性旅行者ひとりだった。

それから百三十年余り、まだ彼女に匹敵する女性旅行家は現れないし、平取を訪れた外国人旅行者は多いが、彼らとその観たものを記したことも聞かない。それは外国人だけでなく日本人についても同様である。

これまでにかなりたくさんのイザベラ・バードについての研究があり、著作が刊行された。それは、ことに近年において著しい感がある。

そこに、何があったか、どんなものが彼女の興味を引いたか。それは、どういうものだったか。

もし、それを解析することができたら、それを今に活かして使えないだろうか。本州の“道”は、あまりにもその姿を変えてしまった。北海道の“道”では、かなりの“元々の自然の風景”が、まだ残されている。私たちはそれをイザベラの紀行から読み取ることができる。それなら、フットパスでも、そしてひょっとするとこの頃、いうところのシーニック・バイウエイの素材にもなるのではないか。松浦武四郎のルートを再現するというのは難しいかもしれないが、イザベラ・バードの道なら、なんとかかなりそうだ。そして、彼女のたどったルートは、なにしろ復元が可能なのである。

そこで、私たちは、その方向で、もう一度、彼女の『日本奥地紀行』を読み直した。それもルートと、そのルートに沿っての風景、そしてその風景を構成している自然の事物を見直してみたのである。

1 翼を持った女—イザベラ・バード

まず、イザベラ・バード (Isabella Lucy Bird) の人となりから始めよう。“翼を持った女”というのは、芥川賞作家で、イザベラ・バードにいたく惹かれた加藤幸子さんの表現であり、その名の一冊の本の題名となったものだ。バードはまさにBirdであるし、イザベラの生涯を通じての行動からしても、まことに見事な表現であると思われる。この人ほど“翼を持った”人は少ないだろう。少ないどころか、女性としては稀有な存在である。

イザベラ・バードは、1831年に英国ヨークシャーの牧師の長女として生まれた。彼女は、カナダ、アメリカ、オーストラリア、ニュージーランド、ハワイを旅行し、因習にとらわれない自由闊達な女性であった。

今から130年前の1878 (明治11) 年、47歳の時に日本を訪れ、彼女はこの国でまだ外国人に知られていない地方を探検しようと考え、通訳と身の回りの世話係をする日本の青年伊藤一人を連れ、日光、東北、北海道をさかのぼり平取アイヌ部落に向かった。

『日本奥地紀行』と訳されている“Unbeaten Tracks in Japan”において、イザベラ・バードは北海道のさまざまな自然を描写した。彼女は専門領域を持った自然科学分野の人ではなかったし、もちろん、まだ情報の十分でなかった19世紀中頃の日本ではあり、その記述は必ずしも正確ではない。イザベラ・バードは決して専門の民族学者ではなかった。しかし、そうかといって、唯の旅行者—ツーリストに過ぎなかったと片付けるべきではなかろう。批判は批判として、私たちはイザベラを見た北海道の記録からできるだけ見直してみることにした。



イザベラ・バード
(高梨健吉訳『日本奥地紀行』平凡社
2007年)

2 イザベラ・バードの歩いた道、東京から青森まで

1878年5月21日に横浜にイザベラは着いた。そして6月10日に東京を出発するまで、日本在住の知人や英国外交官、文官などからさまざまな情報を収集し、奥地旅行に関する綿密な計画を立て、東北、蝦夷 (北海道) への奥地旅行に出発した。ここでは、イザベラの旅の道筋を駆け足でたどってみたいと思う。

東京から日光、新潟へ

江戸 (東京) を出発し、粕壁 (春日部) から例幣使街道を歩いて日光へ向かった。粕壁の宿はイザベラにとって初めての日本式の宿だが、そこでは民衆のお構いなしの好奇心にイザベラはへきえきした。しかし、日光に通じる見事な杉並木の街道を通り、その美しさに感嘆し、宿泊先の金谷家では、心安らかな休息を得られることができ、日光東照宮の荘厳な建築様式に魅せられた。

日光を出発し、藤原、五十里、山王峠、大内へと向かった。途中、貧しい農民たちの暮らしぶりの惨めさに心が痛む思いを何度も味わった。その反面、美しい農村の風景や、自然の景色には心癒やされたようである。大内を後に、坂下、車峠、津川からは水路で新潟に向かった。



杉並木と人力車 (オリブ・チェックランド
著:『イザベラ・バード旅の生涯』日本経済
評論社、1995年引用)



福島県大内宿 (辻井達一)

新潟から米沢、山形へ

水路と人力車を使って木崎、築地、笠柳、真野、真理を通り黒川に向かった。黒川までは、豊かな農村風景が続いた。黒川から雨による悪路に苦勞し、川口からは険しい山道の峠越えの連続が待っていた。

難関十三峠の最後の宇津峠から眼下に広がる米沢平野の眺望を「日本の花園のひとつ」と例えている。また、「米沢平野は、南に繁栄する米



米沢平野 (NPO法人元氣・まちネット提供)

沢の町があり、北には湯治客の多い温泉場の赤湯があり、まったくエデンの園である。鉛筆で描いたように美しい」と賞賛し、「実り豊かに微笑する大地であり、アジアのアルカデア（桃源郷）である」とも表現している。さらに、「なまけ者の畑は日本には存在しない」とも断言している。山形では、道路について「よく手入れがしてあり、両側に堀が掘られており、道に沿って電柱が並んでいた。瞬く間に新しい世界が出てきたのである。素晴らしい馬車道路である」と文明開化が進んでいる様子がわかる。宿泊先の上山については、「もしここが外国人の容易に来られる場所であったなら、美しい景色を味わいながら各方面にここから遠足もできるから、かれらにとっては健康的な保養地となるであろう」と大変気に入って、しばらく滞在し、そこからさらに北を目指した。まるで、ツーリズムの将来性を見越しているかのような見解である。

山形から久保田へ

金山で、イザベラは雀蜂に襲われ、ひどい炎症と高熱に悩まされた。幸い日本人の医師の手当てを受け、旅を続けられるまで回復した。伊藤は、体力増強のためにと鶏を一羽入手してきた。

院内、湯沢、横手へは、険しい道路の連続ではあつ

たが、美しい景色と野性味に満ちた山道が、イザベラには疲れを忘れるスパイスになり生き生きとしていた。

横手では、毎週木曜に雄牛を殺すイベントを聞いて、イザベラは心ひそかにビフテキを食べようと思っていたが、夢はかなわなかった。久保田（現在の秋田）には「西洋料理が食べられる料理店」との情報を得て、イザベラは伊藤にこのことはくれぐれも忘れないように！と念を押している。神宮寺からは、舟旅は危険という忠告にもかかわらずイザベラは敢行した。

久保田では、念願の「西洋料理」を食することができた。つまり、ここまではどうやらイザベラにとって“好い食事”にはありつけなかったのだ。

久保田から青森へ

久保田から、港、八郎潟を通り虻川で宿泊した。翌日は暴風雨のため徒歩で豊岡に向った。天候が中々回復しない中、檜山、富根から馬で切石に着いた。そこから舟で小繫に向かった。この舟旅は今までのように優雅な川下りではなかった。大雨で増水した川は激流の形相、危険と背中合わせの緊迫した状態だった。「今にも彼ら（船頭）の血管か筋肉の腱を破裂させてしまうのではないかとハラハラと緊張の連続にも関わらず、スリル満点だったと述べている。

「私は前にハワイで火の力の恐ろしさを知ったが、日本で水の力の恐ろしさを知るようになった」。水の恐ろしさを体感した言葉である。

白沢を出て、秋田県と青森県の県境にある矢立峠に立った。この峠に続く道を「私は、日本で今まで見たどの峠よりもこの峠を褒め称えたい」と賞賛した。

ところが、連日の大雨で山の地盤が緩み、突然山津波が起こった。見事な森林、峠の道が、目前で一瞬にして土砂に流された。やっとの思いで碓ヶ関の宿に着いたところで、渡ってきた橋が激流にのまれ決壊し、粉々になった材木が海へと突進してゆくありさまを目の辺りにした。大惨事であった。

黒石から青森まで22マイル（約37km）、雨の影響による悪路を青森に向かった。



本州最後の峠、浪岡の鶴ヶ坂の峠からは灰色の海、青森（津軽）湾が見えた、その先が津軽海峡である。「私の長かった陸地旅行は終わった」。蝦夷へ向かう汽船が夜出発すると聞いて、イザベラは4人の男を雇い人力車で青森まで急いだ。

青森は「青森県の都ではあるが、惨めな外観の町である」寂しい印象の町だった。「三菱会社」で汽船の切符を入手し、「洋食」屋で腹ごしらえをし、波止場に向かい、平底船から汽船に乗船し青森を後にした。イザベラの心はすでに北海道に向かっていった。

青森から函館へ

14時間かけて函館港に到着した。初めての函館の景色は、「雨と雷雨、そして“北海の荒れすさぶ音”が、北の島に上陸しようとする私を猛烈に歓迎してくれたわけである。ジブラルタルのような岩だらけの岬、冷血のように見える灰色の町、険しい山腹に散在する松の木、実に多くの灰色の小舟、碇泊中のいくつかの汽船や外国船、たくさんの平底船が荒れる海上を軽く走る姿などが目に入った」「とにかく平穏な北国らしい光景が、私を嬉しくさせてくれた」。

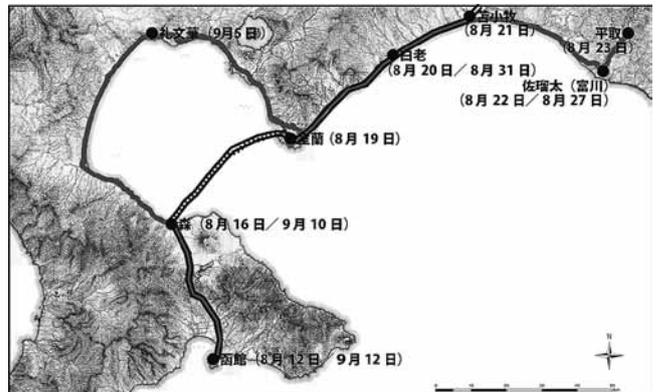
港には誰も迎えに来ていなかった、税関の手続きを済ませ、デニング夫妻が待つ教会伝道館に向かった。「英国人の家の屋根の下の暖かく静かなところ」久々の英国式住居で安息を得ることができた。本当は、領事館で歓迎されることになっていたようだった。

3 イザベラ・バードの歩いた道、函館から平取まで

函館から森、室蘭へ

函館で旅の支度を整えて、イザベラは出発した。北海道旅行が順調に運ぶようにと、領事のユースデンの働きかけで「証文」を手に入れた。これは、外国人が北海道の奥地を旅するにあたって、スムーズに旅ができるように配慮された画期的な証明書であった。また、フランス公使館のデースバッハ伯爵、オーストリア公使館のフォン・シーボルト氏、オーストリア陸軍のクライネル中尉にも会い、明日奥地探検旅行に出かける

ことを聞いた。イザベラは彼らの旅支度を見て、きっと失敗するだろうと予言し、自分は成功間違いなしと断言している。



■この地図は、明治29年頃の旧版地形図を使用したものである。
■図中の立ち寄ったと思われる日付は、『日本奥地紀行』他の記述を参考にした。
—— イザベラ・バードが通った道
==== 日本初の馬車用道路としてつくられた「札幌本道」
イザベラ・バードの歩いた北海道のルート（窪田留利子、酪農学園大学生命環境学科学環境GIS研究室）



旧函館英国領事館
(社)函館国際観光コンベンション協会提供)



函館・聖ヨハネ教会（窪田留利子）

函館を出てから最初の宿泊地であるじゅんさいぬま蓴菜沼まで、一人イザベラは馬を走らせ先に向かった。「好天気と、カラリとした空気、北海道ののびのびとした雰囲気のため元気が出てきた」とあり、快適に進んでいった。この頃、函館から札幌までは、1873（明治6）年完成の日本初の馬車用道路「札幌本道」があった。当時は画期的な洋式道路だったそうだが、イザベラは「ひどく嫌な道路であった」と酷評である。道路の両側は深く波形に凹凸で、真ん中は土を盛り上げた状態で、さらに高さを増し、馬が尻込みしたり、操車が下手な場合は、ひっくり返してしまいそうな道路とある。途中七飯という洋風な村を通過し、「政庁が新風土馴化その

他の農事試験をしているところの一つである」とあるが、昔ドイツ人ガルトネルが開いた農場を道庁が買い上げたところである。



現在の国道5号・七飯付近のアカマツ並木（辻井達一）

蕁菜沼から森町までは、「単調な森や沼沢地をとおり、一方は火山、他方は低く森の茂った丘の砂地の道路で、退屈であり疲れる旅であった」。東北地方で困難な旅をしてきたイザベラにとっては物足りなかったのかもしれない。森は、「噴火湾の南端に近い大きな村だが、今にも倒れそうな家ばかりである」とあるが、宿屋からの眺望を大変気に入ったそうである。

「札幌本道」は森から室蘭まで海路を含んでいる。「汽船だよ！」の声に、イザベラは室蘭行きの舟へと棧橋に急いだ。噴火湾は「美しく青い海には波頭が白く泡立ち、湾の南端を示す火山から上る赤い灰が日光に輝いていた」。25マイルを6時間もかけて、汽船は夜の室蘭港に着いた。「室蘭は絵のように美しい小さな町である」。しかし、宿舎の貧弱さにガッカリしたが、蚊はおらず、美味しい魚料理に有りつけたので、差し引きゼロである。

室蘭から白老、苫小牧、勇払、佐瑠太へ

「証文」の威力で旅の準備は既に整えられていた。室蘭を出発し、山越えすると眼下には太平洋が広がった。「太平洋の眺め、耕作地のない誰も人の住んでいない沼沢地、森林におおわれた遠くの山々、これらは私が幌別に着くまでの景色のすべてであった」とある。

幌別というアイヌと和人が混在する村を通過し、ここからは、3人のアイヌ青年に人力車を引いてもらった。白老までの道路は非常に寂しい道だったが、「型にはまった文明社会と日本旅行の束縛から離れて孤独な大自然と自由な空気の中へ入ることはとてもよいものである」とあり、イザベラののびのびとした様子を感じる。白老では、先に着いた伊藤が奇麗な宿屋を手

配していた。夕食には新鮮な鮭が用意され、大変楽しかったとある。早朝から百頭もの馬の群の駆け足で起こされた。山には数百頭の馬が野生のままにいらしい。白老を出て苫小牧に向かった。非常に単調な道だったが、さまざまな景色や植物の群生がイザベラの心を楽しませた。苫小牧は、「ここは広くて淋しいところで、家屋の屋根には、芝土が盛っており、雑草がぼうぼうと生えていた。この近くに樽前火山がある」。この山は数年前に広範囲に火山灰を降らせるほどの爆発を起こした山とある。実際に樽前山は1874（明治7）年に大噴火している。

苫小牧は、札幌へ向かう「札幌本道」と襟裳方面への分岐点の町。「この苫小牧で、道路と電線は内陸へ向かい札幌に至る。馬の通る道は北東に向かう道だけである」「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」。この地点は、現在でも苫小牧市内に存在している。



苫小牧市本幸町・国道36号。イザベラはこの鍵の手から札幌本道を外れて日高方面へ向かった（窪田留利子）

これから向かう道の先を見て、「どこまで続くか分からないような、うねうねとした砂地の草原が続く」「どこまでも好むままに道をつけて進めるような草原である」、開放感に満ちた言葉である。

苫小牧から8マイルで湧別（現：勇払）に到着した。「ここは、荒れ果てた淋しさがこれ以上先にはあるまいと思われるような、地の果といった感じがする」ところが、イザベラは意外にも「もう一度来たい」と思うほどこの寂しい地に魅せられた。

湧別を出てから、馬で快適な道を進み17マイルまで



順調にきた。幅が広く深い川を歩いて渡り、次の川は舟や歩いて渡った。やがて道は平地から高台に変わり、柏木の雑木林を通過し、「美しく静かな流れの前に出た」とある。この川はたぶん沙流川のことはないかと思われる。この頃、平取へは佐瑠太村（現：日高町富川）から河岸段丘を通過して上流に向かい、再び沙流川を渡らなければならなかった。沙流川下流域は、広大な湿地帯のため、平地通行は困難を要するものだったといわれている。イザベラも、アイヌの船頭に平底船に乗せてもらって川を渡るとある。だがここで川の名前を書き記していないのが不思議である。上陸して砂利道を進み佐瑠太村に到着した。

佐瑠太から目的地平取へ

佐瑠太村は、仙台地方の土族がつくった開拓地で、ここから12マイル山奥にイザベラが目指すアイヌ住民の部落がある。ここでシーボルトに再会、平取アイヌ部落の酋長ペンリウクを紹介され、彼からの滞在の許可の伝言を持って、イザベラは平取へ向かった。

平取まで、道は人のよく往来する道とあるが、「森林は、暗くて非常に静かである。この細い道が縫うように中を通っているが、他にも猟師が獲物を求めて通る小路もある」。けもの道のような道をたどってシリ川

（現：沙流川支流）河口から通りがかった小舟で沙流川の対岸に渡った。現在この渡船場跡に、2009（平成21）年「紫雲古津川向大橋」が架けられ、そこに「イザベラ・バードが歩いた道」の解説板が設置されている。

旅の途中、見かけたアイヌ村の手入れが行き届いている様子に驚いている。



明治後期、沙流川沿いに荷を運ぶ人たち（オーストリア国立ウイーン民族学博物館所蔵）



平取町紫雲古津川向大橋左岸の橋袂に立てたイザベラ・バードの道の解説板（窪田留利子）

そして旅の最大の目的地、アイヌの人々が多く暮らす平取アイヌ部落に到着し、義経神社近くのペンリウク宅に滞在し、アイヌの人々と数日間を過ごした。

「平取はこの地方のアイヌ部落の中で最大のものであり、非常に美しい場所にあつて、森や山に囲まれている。村は高い台地に立っており、非常に曲がりくねった川がその麓を流れ、上方には森の茂った山があり、これほど淋しいところはないであろう」。

短期間の滞在にもかかわらず、アイヌの生活、慣習、宗教など精力的に調査し、当時のアイヌの生活を知る貴重な調査結果を残している。また、病人の看護のお礼にと、アイヌ以外足を踏み入れたことのない義経神社に外国人で初めて案内された。



大正4年の平取村（『日高写真帖 開道五十年記念北海道博覧会記念』北海道立図書館所蔵、出版年不明）



平取村。義経神社下のペンリウク（平村駒吉）の小屋を借り受けた佐瑠太小学校平取分校。明治13年頃（『平取町史』1974年）



平取本町義経神社参道入り口に設置したイザベラ・バードの道解説板（柳 秀雄）