



木材流送の技術は九州からの移住者
によって伝えられた。
(上) 潟口の流送風景(1922年頃)



【開拓と開発の道】

- 昔むかし アイヌが使っていた踏み跡路（アイヌ語で「ル」）が現在の主要道路の基礎となる。
- 1807（文化4）幕府が多くのアイヌを使い、釧路から網走までの道路開削（網走山道）に着手。
- 1810（文化7）網走山道開く。
- 1858（安政5）武四郎、自身6回目の蝦夷地探訪で網走山道に沿って阿寒を踏査。
- 1884（明治15）武富善吉が硫黄採掘に着手。釧路に至る約80kmの搬出道路着工。
今日の幹線道路の基礎。
- 1892（明治25）幌呂～ピリカネップ～雌阿寒岳道路建設。
- 1895（明治28）北海道庁は阿寒郡に区画道路
(現在の「×線×号」という名称)を設ける。
- 1897（明治30）富山団体が入植。開拓の口火。アイヌが使った道を馬で移動。
舟運も丸木舟でおこなう。
- 1901（明治34）城川竹次郎、舌辛から徹別間の道路改修、橋梁修築。
- 1905（明治38）釧路第一第二小、6泊7日の雌阿寒岳登山修学旅行を実施。
- 1906（明治39）前田正名が阿寒湖畔に来る。山林5千haの払下げを受け、
開発に着手。舌辛から湖畔に達する道路を開削。城川竹次郎は、
阿寒川の木材流送や馬車道路を釧路・阿寒湖畔の約80kmで敷設。
明治末の道路建設に貢献。
- 1912（明治45）山浦政吉が阿寒湖畔に温泉宿を開く。
- 1917（大正6）阿寒湖畔に山浦政吉が駅逓所設置。
- 1922（大正11）雄別鉄道完成。
- 1923（大正12）現国道240号徹別原野とルベシベ～阿寒湖畔間道路大改修。
- 1924（大正13）釧路湖畔間に初めて車の通れる道路が出来る。
- 1925（大正14）伊藤自動車部（後の阿寒バス）が設立。旅客・貨物輸送を始める。
岩渕作兵衛は阿寒湖で遊覧船事業を開始。
- 1927（昭和2）永山在兼、道路建設プラン発表。翌年に横断道路整備着手。
- 1930（昭和5）阿寒横断道路完成。
- 1949（昭和24）釧路・阿寒湖畔間に定期バスの運行開始。
- 1955（昭和30）「まりも国道」を二級国道に指定。昭和32年より改良工事着手。
- 1967（昭和42）「まりも国道」が全線舗装完了。
- 1995（平成7）シュンクシタカラ・ウルトラウォークが開催。
- 1996（平成8）「道の駅 阿寒丹頂の里」開設。
- 2015（平成27）予定
阿寒インターチェンジ、北海道横断自動車道道東道完成予定。



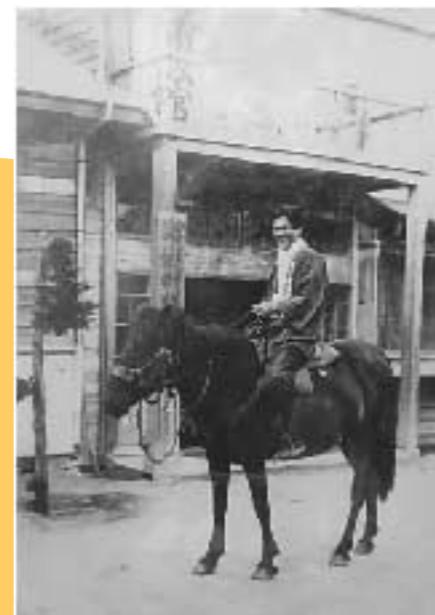
伊藤自動車はその後、東邦交通を経て、現在の阿寒バスに継承されている。



布伏内の三沢悟が企画したウルトラウォーク
の愛好者にこの地の魅力を伝えた。



前田一步園の木材業は阿寒湖の北(イニシベツ)と西(シリコマベツ)から湖上をつかい搬送し、阿寒川から流送した。



(上)1912年(明治45)阿寒湖畔に温泉宿を開いた山浦政吉は、当時の主要な交通手段であった馬の駅逓所(馬と人が泊まれる公営の宿泊所)も拓く。

(左)馬上は政吉の駅逓を継いだ弟の山浦久三郎。



SL(蒸気機関車)からスタートした雄別鉄道は昭和45年、雄別鉄道の廃坑とともに廃線となった。当時の資料は保存機関車とともに赤いベレー資料館に保存されている。

