

# 探訪 北の風景 38

## 北見神威岬 宗谷管内枝幸町

青木和弘

北見神威岬公園は、オホーツク海から吹き付ける風は強いが、打ち寄せる波は意外なほど静かだった。遠望する神威岬は、まるで天に向かって槍先を突き立てたような岩山だ。近づくとも見る者を圧するような迫力がある。新緑の春、花の咲き誇る夏、紅葉の秋、流水が海原を埋め尽くす冬、岬は四季折々、美しい姿に彩られる。

幕末、この地を旅した探検家の松浦武四郎は、アイヌ民族が「神霊の宿る地」として岬を厚く敬っていたと記録している。この岬が古くから神聖な場所として大切にされてきたことが分かる。ここは江戸時代から難所とされ、岬の神である大亀が



棲んでいるという「カムイ岬の大亀伝説」が残っている。土地の者は海路で岬の沖を通行するとき、必ず海に酒を注いで感謝の意を表したという。確かにこの海域に大亀はいたようで、1975年10月、漁網に掛かって死んだ大亀は甲羅の長さが135センチもあった。

地質学的にいうと神威岬は、日高山脈をつくった造山運動の北端なのだという。オホーツクプレートの千島列島の大きな島が、西側のユーラシアプレート上の東北日本と衝突して地層がせり上がって日高山脈ができ、北海道が形づくられた。その衝突の北の端が神威岬にあたるのだという。北オホーツクの地層は強い圧力をうけて変成し、隆起した金鉱脈が浸食され、砂金となって川に流れ出た。

1898年（明治31年）に枝幸町のウソタンナイ川で砂金が発見されると、周辺の川からも次々と見つかり、砂金堀たちが殺到して「枝幸のゴールドラッシュ」となった。

砂金の実際の採取高を他人に漏らすことはないので実数を把握するのは難しいが、道庁殖民部拓殖課が編集発行した「殖民広報」によると、枝幸の砂金採取量は1899年がピークで176貫（660kg）、1900年が120貫（450kg）などであり、『浜頓別町史』によれば1918年までの産出高累計は550貫（2650kg）だっ



1985年7月に興浜北線は廃線になり、神威岬を巡る赤いディーゼル車の姿も見ることがなくなった。起点の浜頓別駅も、JR北海道誕生の2年後の89年5月、天北線の廃止で使命を終えた。灯台だけは変わることなくオホーツクの海を見据えている

たという。ちなみに、本年5月19日現在の金の税込み買い取り価格1g4788円で、産出高累計を金額に換算すると、126億8820万円となる。

32年前のことだが、1985年夏、国鉄興浜北線（浜頓別・北見枝幸間、30・4キロメートル）が廃線になった。それまで、神威岬に設置された灯台の下を朱色のディーゼル車両が走っていた。私は、この鉄道の写真を撮りに札幌から何度も訪れた思い出がある。国道238号も、北オホーツクトンネルが岬の横つ腹を貫通して完成する99年まで、鉄路と同様、岬の先端を巡っていた。現在、旧道は展望周遊路になっているから、冬季の閉鎖期間以外は岬の突端まで車で行くことができる。

枝幸町は2006年、隣の歌登町と合併した。合併前の人口（05年国勢調査）は、枝幸町が75

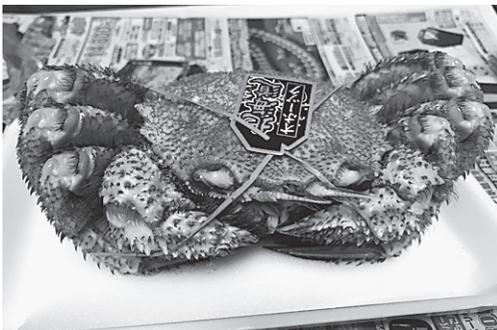


斜内山（438.8m）が、単調な海岸線を突き破るように海に落ち込む所が神威岬である＝北見神威岬公園より遠望

34人、歌登町が2281人で合計9815人。本年3月末の両地区合計が8386人（住民基本台帳）だから、この間に1429人（▲14.6%）も減少している。

国鉄興浜北線に続いて天北線（音威子府・南稚内間）が廃止され、枝幸町から国の出先機関が次々撤退・縮小した。公共職業安定所枝幸分室や、開発建設部道路維持事業所、同農業開発事務所、同港湾開発事務所、気象台北見枝幸測候所、枝幸営林署、法務局枝幸出張所などだ。こうした影響が、後の地域の人口減少に関係していることは明らかだ。

枝幸は毛ガニ漁獲量日本一である。オホーツクの宗谷エリアの漁期は1月～7月だが、一番おいしいのは、流氷が去った3月～4月だという。



朝ゆでの毛ガニの味は絶品だった

枝幸町内のスーパーで、朝ゆでの毛ガニを割安な地元価格で販売しているので、機会があればぜひ味わってほしい。絶品である。今年の「枝幸かにまつり」は、7月1日（前夜祭）、2日（本祭）、ウスタイベ千畳岩を会場に開かれる。