

駅通情報

第79号

時評

有人離島の駅通施設に視点を当てる

— 奥尻・利尻・礼文 —

一 前書き

北海道の周辺には、多数の離島と称する島々がある。

しかし、これらの島のうち、千島列島を除いてはそうたくさんはなく、特に、住民の住む島となると極く少数である。

本稿では、そのうちでも古来和人の居住していたことが歴史上明らかかな、日本海側の奥尻・利尻・礼文の三島に視点を当ててみることにしたい。それも、宿駅制という極めて狭い範囲から視(のぞ)き見たものであるが特に、これらの島々の駅制に限定した資料となると、さらに狭い範囲の調査となる。まず、対象の三島のうち、奥尻について見ることにしよう。

二 奥尻について

開拓使事業報告(以下、事業報告と称す)第四編(明治十八年十一月刊)の陸運の項に奥尻については「宿駅」に関する項は設けられておらず、宿駅としては存在していないことになっている。

しかし、その対岸の本島側「久遠駅」の項には、次の記載がある。

1、久遠駅

奥尻渡海 海里凡十五里

磯船一隻、雇賃金八拾四銭

舟子一人 同上金四拾弍銭
とあり、奥尻へは久遠からの渡海となっていて、その渡海方法について、一応、駅制上の配慮がなされている。これに対し、「駅路沿革志」には

2、釣掛駅

後志国奥尻郡釣掛村

本駅設置年月不詳、孤島ナルヲ以テ固ヨリ駅場ト為スヘカラス。故ニ往昔之ヲ廃ス。

とあり、昔は宿駅があったが、いつの時代かに駅場を設けるほどの利用がないとして廃止したとある。

さらに、「本駅ヨリ後志国奥尻郡ニ至ル、海里拾四里八分四厘五毛、旧松前氏封土以来官船ヲ以テ渡海ヲ為ス。

其後、民費ヲ以テニ半船壹隻ヲ備ヒ置キ渡航ノ便ニ供ス。

然レモ晩秋ヨリ初春ニ至ル怒濤激波ニシテ容易ニ渡航シ難シ。而シテ別ニ賃銭ノ制限ナシ。磯船壹艘ヲ雇ヒハ金八拾四銭ニシテ舟子壹人ヲ雇ヒハ金四拾弍銭トス。」

とあり、事業報告と類似の記載がある。

3 解説と分析

(1) 本来、宿駅制を論ずるほどの具体的施設はなかった。また、問題視するほどの事態も発生しなかったのである。

そのこともあって、前出のとおり事業報告には宿駅として、別に「項」を設けておらず宿駅としての存在を認めないなかつたのである。しかし、松前藩として、役人の島内巡視や検地等の場合にそれでは困るので、地元の場合所請負人にこれに代る施設を設けるよう命じた。一方、本島側の久遠宿の村役人の責任として、一定の条件を付け、それが、磯船と舟子雇上げ方法としたものであろう。

それにしても、現地の釣掛村には一宿を設けるほどの利用がないことから、一時正規の宿駅を設けたもののいつの時代かに廃止したとしている。

(2) さらにまた、釣掛村では、一時、官船を用意した時代もあったが、これまた利用が少なく、常備するほどの利用

がなかつたので廃止し、必要の都度、地元、場所請負人

の責任において対応することにしたようである。その後は、正規の宿駅を置かず、それに代えて場所請負人が用意した宿舎施設等を必要の都度提供してその後に対応したもののようである。

(3) 前出のとおり、一時、宿駅制に基づく宿泊施設は設けたものの、継立業務は、一切指定せずに終ったものである。要するに地元には場所請負人に対し、藩役人の島内見回りのさいの宿泊施設のみで継立業務は都度場所請負人の便宜提供であったものである。

三、利尻・礼文について

1、利尻について（資料にみる現状）

- (1) 位置 北見国利尻郡利尻村（字泊）
- (2) 近隣からの距離 跋海から 海里十四里余 礼文島から 海里六里三分

- (3) 航海取扱人 一人
- (4) 経費

| 経費 | |
|------|-----|
| 三〇〇円 | 九年 |
| 三〇〇円 | 十年 |
| 三〇〇円 | 十一年 |
| 三〇〇円 | 十二年 |
| 三〇〇円 | 十三年 |
| 三〇〇円 | 十四年 |
| 五円 | 十五年 |
| 一八五円 | 計 |

(5) 沿革

- ア 設置年月不詳、島岐ナルヲ以テ人馬継立ヲナサズ漁場受負人ニ逆旅ヲ取扱ハシム
- イ 明治二年八月函館物産係ニテ管掌ス
- ウ 同四年一月漁場持ニ取扱ヲ命ス
- エ 同九年三月漁場持ヲ廢セシヲ以テ航海船取扱人ヲ置キ月給十五円ヲ給ス
- オ 同九年十月年金三十円ヲ給ス

(6) 解説と分析

(1) 「事業報告」には、右のとおり本島の宿駅と同様の形態で記述されているが、本村は江戸時代以来、場所請負人（明治に入ってから開拓使管掌下においては漁場持と

名称を交える）の責任において、逆旅の手配をすることにしている。

(2) 島であるから「人馬の継立」は必要でなく、宿泊業務のみとしているが、実際には幕史、藩役人の見回り等のさいには人足の随行等が必要と思われるので、逆旅だけではすまず、人足の随行等、継立業務が必要であったものと認められる。もちろん、江戸時代には島内には継立に使用する馬匹の飼育はなかつたものと思われるので、継立てに使用する駅馬の配意は必要でなかつたものと思われる。

(3) 明治九年三月、漁場持の廃止に伴って航海取扱人の取扱いに移したが、この航海取扱人というのは、本島と利尻・礼文との間に航路を開いた船舶による運行を指しているであろうが、この業者（航海取扱人）に支給する手当として、明治九年三月月給（年給か）十五円、また同年十月には年給三十円を支給するとあるが、これでは前出の経費の欄記載の金額とは符合しないが、双方とも何んらかの間違いがあるのであろう。

(4) 事業報告の「沿革(1)」に「逆旅ヲ取扱ハシム」とあるのは「ぎやくりよ又はげきりよ」旅客をとるところ、すなわち「はたご」をいうのである。

(5) 別の資料によると、明治十八年五月十九日駕泊村より鬼脇村へ移転とあるがこれは何を指しているのであろう。右、「近隣からの距離」の項に、本島との連絡地として跋海よりとしているが、後述の礼文の頃には宗谷からとしているのはなぜであろう。当時は恐らく宗谷であったであろうと思うがどうであろう。

2、礼文について（資料にみる現状）

- (1) 位置 北見国礼文郡礼文村（字富内）
- (2) 近隣からの距離

- (3) 航海取扱人 一人

(4) 経費

| 経費 | |
|------|-----|
| 三〇円 | 九年 |
| 三〇円 | 十年 |
| 三〇円 | 十一年 |
| 一五円 | 十二年 |
| 一五円 | 十三年 |
| 一五円 | 十四年 |
| 三〇円 | 十五年 |
| 一三八円 | 計 |

(5) 沿革

ア 設置年月不詳。島岐ナルヲ以テ人馬繼立ヲナサズ、場所請負人ニ逆旅ノ事ヲ取扱ハシム。
 明治二年八月函館物産係ニテ管掌ス。
 イ 同四年一月漁場持二取扱ヲ命ス。
 エ 同九年三月漁場持廢セシヲ以テ航海取扱人ヲ置キ月給金五円ヲ給ス。十月年金二十円ニ改ム。
 オ 同十一年、年金十五円ニ改ム。
 また、「駅路沿革志」その他の資料によると

ア 明治十五年九月二十日、東藤五郎ヨリ札幌県ニ対シ礼文郡香深村へ駅通所新設願提出サレタ。
 イ 同十六年一月許可。
 ウ 同十六年五月一日、礼文郡駅通所取扱申付香深村三番地寄留東藤五郎代理東恒太郎。
 明治十七年十二月九日取扱人東藤太郎帰国中東芳太郎

(6) 解説と分析

(1) 礼文島の沿革については、利尻島とほとんど類似している点で重複している点は省略するが、特定のものについてのみ「項」を設けて論ずることにしたい。
 (2) 「沿革」に記載の航海取扱人へ支給する手当額と「経費」欄に記載金額とが符合しないが、不都合の原因はなん

四、終りに（解説と総合分析）

1、以上、三島の宿駅に関する歴史と経歴を見てきた。この三島の宿駅に共通していることは、いずれも場所請負人の請負条件の一つに旅宿施設の提供がある。しかしこれによると宿駅の二大任務（和人を除く）の一つである継立業

務が除外されていることである。要するに、ほとんどの和人の宿駅が、本州のそれと同様、継立業務の提供のみに限定されているのに対し、この三島については継立業務が除外されている。その主なる理由は、三島については当時、馬が飼育されておらず、駅馬の供出ができなかったのではなからうか。

しかし、推測してみると、場所請負人が雇用している漁場の使用人がいると認められ、これを宿場人足に転用可能であるはずである。

恐らく、実行面で、この漁場使用人を転用して必要の都度、場所請負人の責任において便宜供与されていたものと認められる。

2、前出のとおり、当時の蝦夷地の対外情勢は問題が続出して、特に対ロシア関係の紛争は黙視できない情勢となつていて、幕府もその対応に苦慮していた。

前期幕府直轄時代（一七九九—一八一七）頃には情勢の悪化が頂点に達していた。その主なる紛争を見ても、文化二年 露使、長崎に来て交易を請う。
 同 三年 ロシヤ商會員ホーストの樺太久春古丹を焚掠、日本人四人を捕う。

同 四年 口船二隻内保を焚掠。
 口船樺太で番屋を焼き、次いで礼文沖で商船を、利尻で官船を襲う。

同 五年 松田伝十郎、樺太を巡視す。
 同 九年 高田屋嘉兵衛、口船に捕えられる等ロシヤとの係争がたえず。

等がみられ、幕府もその対応に苦慮していた時代であった。そのため、幕府は、文化四年には近藤重蔵、田草川伝次郎等をして日本海沿岸を北上、宗谷までを巡視させて（利尻・礼文については、両島の場所請負人、役アイヌ等を宗谷に呼び寄せ実態の聞き取りを行った）、ロシヤの武力衝突を想定してこれに備えた。

3、南部の奥尻についてみると、同じ日本海沿岸に在りなが

ら別の対応が見られる。
江戸時代の奥尻は、松前城下に近く、利尻・礼文とは別の立場にあり、松前藩としては重要度が高かった。それは以上のとおり和入地に近く離島とはいえず注視される立場にあったからである。

また、一方、利尻・礼文については、特に「前期幕府直轄時代に入って幕吏等の道北地方への巡視、実情調査のための旅行者が増加する時代であった。

4、この二島については、開拓使管掌下に入ると、入植者の増加に伴う駅通制度の強化の波は、この二島にも及び次のとおり駅通の設置など影響が及んだ。

一、利尻 北見国利尻村 松村喜兵衛
記
(明治十五年四月十四日)

礼文 同 礼文郡香深村東藤五郎 (以上、郵便文移録)
二、利尻 (II) 利尻郡 明治二年八月 伊達林右エ門
礼文 (I) 礼文郡 右 同 東藤五郎
森芳太郎

同 (II) 同 明治二八年二月
同 昭和五年六月廃止

(以上、北海道宿駅(駅通)制の研究下巻)

5、以上、三島三宿についてその特異点を見てきた。しかし、各島とも資料に乏しく実態を十分把握するに至らなかったが、およその概況は明らかにすることができたものと思われる。

要するに、前述のとおり三島とも宿駅としての基本的な二大業務のうちの継立業務は実施されておらず、制度上、宿駅としてやや欠けてはいるが、実行面で人足の提供が便宜供与の形で行われていて不満足ながら宿駅としての形態を保っているものである。

人馬賃銭と賄料の変遷を探究する(二)
— 既応の資料は間違いや欠落が多い —

本稿で、「江戸時代から明治初期」にかけての主要街道における継立・賄料の改変について視点を当てたについては、寛政十一年、始めて公式料金を設定した以後、度々改定が行われたにもかかわらず明確になつていないので、この辺で資料として明らかにしておこうと思つたからである。

実は明治以後(開拓使管掌以後)についても問題がないわけではなく、この辺で糺しておく必要があると思われるが、それでは余りにも複雑になるので、次の機会に譲り、今回は、江戸時代に限定したものである。

五、宿駅制の構成は意外に複雑の続き

さて、現在人馬賃銭の設定、又は改正を明らかにする資料は至つて少なく、かつ、それも真の置けるものは皆無といつてよい。そこで、現存する資料を取捨選択するほかはないが、その中でも基本となる資料として「開拓使事業報告第四編、明治十八年十一月大蔵省刊」を挙げることにしたい。
しかし、これも子細に検討してみると、明らかに誤りであるもの、又は疑問のもたれる点が多く認められる。それは追々補正指摘するとして、右、開拓使事業報告(以下、事業報告という)の人馬賃銭の記載事項をそのまま挙げると、次のとおりである。

(第一表)

| 科目 | 一足一人一里 | | 馬一足一里 | | 賃銭費目増減事由 |
|------|--------|------|-------|------|---|
| | 費目 | 賃銭 | 費目 | 賃銭 | |
| 寛政年間 | 未定 | 米五合 | ○ | ○ | 五里以内米五合十里未満同七合五勺十里以上同升ヲ給ス 当时馬使用ナシ 幕吏ノ使用アル所表面ノ如シ警衛ノ諸家 八人足式拾文馬之三倍ス山路人足百五 拾文馬式百文休泊八賄玄米七合五勺 |
| 享和元年 | 全 | 式拾文 | ○ | ○ | |
| 安政三年 | 全 | 拾五文 | 未定 | 式拾文 | |
| 明治元年 | 全 | 百式拾文 | 全 | 百五拾文 | |

六、解説「一」

1、右、第一表は、寛政年間から明治元年までの約六十数年間において人馬賃銭が四回設定(又は改定)されたとしている。
2、最初の人足賃は、通貨に代えて米をもつて収納することにしてゐる。

それも、寛政年間の人足一人一里賃「米五合」とあるが、それは明らかに間違いで「賃銭費目増減事由」のとおり、一日(一回)の行程による支給量であろう。

3、さて、事業報告の最初に記載の、寛政年間設定の人馬賃銭について、「人足一人一里米五合(五里以内ハ米五合、十里未満ハ同七合五勺、十里以上ハ同米一升ヲ給ス)」とあるが、これが本道における人馬賃銭設定の最初である。

しかし、この資料は、対象地域に触れていないが、後述のとおり、全道一円に適用されたものではなく幕府直轄地、すなわち、東部和入地と東蝦夷地に限定して適用されたものである。

4、しかし、ここで一つの問題がある。寛政年間設定の人足賃は、通行人から米をもつて収納し、これをそのまま出役人足に支給するものなのか、それとも単に、出役人足に対し労役費として旅宿(又は会所)において、しかじかの量の米を支給するとしているのか、またもしそうだとすると、その米を負担するのは誰なのか等、多くの疑問点が挙げられる。本稿では一応、通行人から人足賃として収納するものと仮定しておく。

5、寛政年間といえば、幕府が、寛政十一年一月、東地のうち「浦河以東を仮りに直轄し、八月和入地の知内村与浦河に至る地を併せて管轄し、まずもつて①東地の道路を開削、②旅宿所を建て、③駅馬を配備し、④官船を造つて運輸の便を図るなど、交通施設の整備に努め、幕府及び警備のため諸藩士の奥地送り込みを図つた時期であつた。

それ以前については、松前藩の所轄に属するが、それまでは、いかなる方策がとられていたのか、資料が極めて少ないため推論するほかはないが、松前藩は宿駅制の施行に

つては、おおむね幕府道中奉行の方針を踏襲し、五街道と類似の方法をとるよう努めていたものである。

しかし、五街道における人馬賃銭については、最初から銭(ぜに)によつて収納したのに対し、松前領内においては、最初は米、又は砂金で収納していたが、漸次貨幣制が普及するにともない、通過による収納に移行したものと認められる。

なお、松前藩の「幕府巡見使応答書」によると、和入地においては、天明八(一七八八)年当時、すでに人馬賃目制限、人馬賃銭の記載があることから考えて、人馬賃銭の制度は、伝馬宿継の制が施行された直後に制定されたものであろう。

さきに触れたように、当時、本道としては、貨幣が十分行き渡つておらず、かつ、米は人馬賃銭に限らず、通貨同様、場合によつては通貨以上に安定して通用して、重要な流通価値をもつていたので、函館奉行としても、前述の、寛政年間において、初めて人馬賃銭の設定に当たつて、地域の特殊事情を考慮して通貨に換えて米をもつて収納することにしたものであろう。

七、解説「二」

1、次に、享和元(二八〇一)年、人足賃の改定である。新北海道史(第二巻)は、享和三(一八〇三)年の改定として、前記事業報告とは二年のずれがある。しかし、これは双方とも間違いではなく、新北海道史は享和元(一八〇一)年の人馬賃銭の設定をもちし、享和三(一八〇三)年の項には、単に、「馬一頭四十文ト定メ」と書き加えたものである。

一方、事業報告は、享和元年(人馬賃銭二十文、当時馬ノ使用ナシ)と記載したものの、享和三年の伝馬賃銭設定の記載をもちしたものであり、双方にそれぞれ誤解があつたものである。

2、なお、新北海道史は、享和三年の項において、「箱館付二十四ヶ村ノ人馬賃銭モ同様デアッタ」としており、箱館奉行管下の村々に対しても同額の賃銭を設定したとしている。ところが、新北海道史は、この点で重要な過失を犯している。というのは、この年、伝馬賃銭についてののみ設定

したとしながら、適用範囲を箱館付二十四ヶ村の「人馬賃
 銭モ同様デアッタ」としており、人足賃までも同時に設定
 されたが如く記載していることである。

3、資料にない人馬賃の改定

以上の各資料に記録のない文化五（一八〇八）年のこと、
 御定賃銭の設定があった。享和元年から七年後のことであ
 る。文書には、諸物価高騰による経営困難を理由に人馬賃
 銭増額の申請が出されたとしている。（次号へ続く）

明治政府へ引継がれた宿駅制(11)

— 西海岸道「福山・江差經由」島牧 —

一 はじめに

前号まで十四回にわたって松前街道沿い二十一家宿の、創
 立以来の変遷を記述してきた。

本稿では、松前街道沿いの宿駅の終点、福山(松前)を起点
 として西に向かい、日本海岸に出て北上し、西蝦夷地の玄関
 口、島牧までの二十一か宿を対象に、宿駅制の実態を究明す
 ることにしたものである。

詳しくは書かぬが、この西海岸道筋は、古来、和人地と称
 して、松前藩創立以前から、和人の入地が盛んで、住み付いた
 住民は、農漁業を主なる生業(なりわい)として生計を立て、
 藩成立のころにはおおむね生活も安定し、村方を形成するま
 でになっていた。和人地の発祥状況については他の機会に譲
 り、詳しくは触れぬが、寛文九(一六六九)年には、既に、村数
 七十一か村、それから三十一年後の元禄十三(一七〇〇)年代
 には八十一か村、人口も約二万人を数え、和人地に限って見
 ると、宿駅制を施行し得るに極めて貧弱ではあるにせよ、最
 低の条件が整いつつあったものである。

なお、断っておくが、右村数は、現在の自治体に比較する
 と少なくないように見られるが、当時の村方は現在の一集落
 と相当し、小区分されていたものである。

一方、松前藩については、藩創設直後のことで、施政確立
 を急いでいた時期であつて、本州諸藩領内の整備に比肩し得
 る領内の整備を図っていた時期であり、宿駅制導入に当たつ
 ても、本州諸藩に倣(なら)った方策を施行しようとしていた
 のであつた。その実施状況を見ても無理にも本州と類似の施
 策を取り入れたことが歴然としているものである。

従つて、和人地を対象に敷いた宿駅制に限ってみると、随
 所に本州のそれと極めて類似性が見られるものである。

さて、本論に入つて、西海岸道沿いの宿駅制の施行状況で
 あるが、前述のとおり、西蝦夷地方面へ向かう旅人は、福山(松
 前)を起点として、以下次の宿駅へと向かうのである。

○出発地(福山)

一、根部田 : ねぶた (開拓使事業報告による)

(1)位置 松前郡根部田村

(2)沿革 設置年月不詳、明治十三年五月廃ス

○他の資料による

(1)福山から江差に至る西日本海通りにある。

(2)本駅設置年月不詳

(3)明治十三年五月廿六日廃止

○解説

本宿は、右に記載のとおり津軽海峡沿いにあり、福山宿の
 助合的立場にあるが、場合によつては本宿場で人馬の継立て
 を行なうことが許されているのであろう。

しかし、正式には福山宿の助合村というのが公式の立場で
 ある。

発行年月日 平成二十三年四月五日

頒布 無料

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目三一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 〇一一一五七一一三六〇二番

ホームページ <http://rashihp.infoseek.co.jp/>

五ノ月