

駅通情報

第11号

時 評

最近、長野県下を旅する機会があった。

冬季オリンピックが開催の興奮もようやく覚めて、今は、施設だけが残ったという感じである。

それともう一つ目に付いたことは、長野駅の建物が豪華な近代風に建て替えられたことである。旧駅舎は、地元善光寺の山門を似せて造ったとかであるが、それが、周辺地域に融け込んでいかにも、長野の玄関口といった情緒があって旅人に親しみを持たれたものであったが、今回、駅に下り立つと、それが近代的建物の造り変えられていた。

確かに、現在の建物は、出入口が東西二つあって立派な建物になり利用者にとって便利にはなった。しかし、新しく設けられた東口側の周辺町並は、昔のままのたたずまいで、古色蒼然の古い家並が続いていて、豪華な駅舎にそぐわないものであった。

国内には、まだ、古くからの地域に融け込んだ独特の色合いの駅舎もいくつかは残っているが、それも年代が下るに従って近代化と称して次々に取り壊されてしまい、特徴ある駅舎は、ほんの二、三か所になってしまった。懐古趣味といわれればそれまでであるがまことに残念である。

そのように嘆くのも、地元の発展に関係のない私達一般人の言うことで、地元民にとっては極めて利用しづらいものであったであらうから、これもやむを得ないものであるのかもしれない。

目 次

一 時 評 1

二 三輪山街道の一里塚と
札幌本道の里程標杭とを比較する 2

三 明治初期における駅通諸経費収支状況 5

四 史料密蔵お札 6

○三崎山街道の一里塚と

札幌本道の里程標机とを比較する(その四)

前号に引き続きいて、札幌本道側十八里の地点から記述する。

一里ごとに記述することは、至って単調で面白味は薄いが、一里ごとの当時の地名も見えてほしいのである。地名の記載のない場所はまだその地名する名付けられていない所である。貴重な紙面を削いで、あえて、一里ごとに記述する所以である。

十八里 字コイトイ 二千百二十九番杭

同 三十番杭ノ間

但同右傍

小糸井在来休息所裏迄 十八里四十五間

十九里 千九百九十七番杭所

但同左傍

二十里 千八百六十九番杭

同 五番杭ノ間

但同右傍

二十一里 千七百二十九番杭

同 三十番杭ノ間

但同右傍

二十二里 字白老 千五百九十九番杭

同 六百番杭ノ間

但同右傍

白老渡場迄二十二里九丁三十六間

二十三里 字ウヨロ 千四百六十七番杭

同 八番杭ノ間

但同右傍

二十四里 字シキウ 千三百三十六番杭

同 七番杭ノ間

シキウ川迄二十四里二十九丁

二十五里 千二百五番杭

同 六番杭ノ間

但同左傍

二十六里 字アイロ 千九十番杭

同 一番杭ノ間

但同左傍

二十七里 フンコベツ 九百四十五番杭

同 六番杭ノ間

但同右傍

二十八里 字ランボツケ 八百十二番杭

同 三番杭ノ間

但同左傍

二十九里 字ホロヘツ 六百八十二番杭

同 三番杭ノ間

但同左傍

横別川迄字トシケシ迄二十九里四丁

三十里 五百五十一番杭

同 二番杭ノ間

但同右傍

三十一里 字ワシヘツ

同 八番杭ノ間

但同右傍

三十二里 字ベシホリ

同 八番杭ノ間

但同右傍

三十三里 字イエシ

同 五番杭ノ間

但同右傍

三十四里 字モロラン

同 十九番杭ノ間

但同左傍

三十五里

但同左傍

札幌創成橋ヨリ室蘭港一番杭迄
統計三十四里五十五間

外二波止場迄八十四尺

○ 函館ヨリ森迄程

第一号 從函館高札場一里渡島国亀田郡亀田村

是ハ四十番十二間四尺三寸向

從函館高札場二里

第二号 渡島国亀田郡桔梗野村
森村波止場迄九里十七丁余

是ハ百七十四番六間三寸間

從函館高札場三里

第三号 渡島国亀田郡大田村
森村波止場迄八里十七丁余

是ハ三百四番三尺七寸手前

從函館高札場四里

第四号 渡島国亀田郡七重村
森村波止場迄七里十七丁余

是ハ四百三十三番九間二尺三寸向

從函館高札場五里

第五号 渡島国亀田郡富士山村
森村波止場迄六里十七丁余

是ハ五百六十三番九間二尺三寸向

從函館高札場六里

第六号 渡島国亀田郡峠下村大野村
森村波止場迄五里十七丁余三寸向

從函館高札場七里千代田村本郷

第七号 渡島国亀田郡峠下村
森村波止場迄四里十七丁余

是ハ八百八十二番六間三寸向

從函館高札場八里

第八号 渡島国茅郡鷺木村
森村波止場迄三里十七丁

從函館高札場迄九里

第九号 渡島国茅郡鷺木村
森村波止場迄二里十七丁

是ハ千八十一番九間二尺三寸向

從函館高札場十里

第十号 渡島国茅郡鷺木村

森村被止場迄一里十七丁

是八千二百十一番二間四尺三寸向

從函館高札場十一里

第十一号 渡島國茅部郡賢木村

森村被止場迄十七丁余

是八千三百四十番十二間四尺三寸向

計

從函館森村被止場迄十一里十七丁余

右通帳也

交西八月

建築費

○ 札幌・室蘭間三十五里余については、一里ごとに里程標が設けられている。道路の開削は室蘭側を基点として行われたはずなのに、里程は札幌側成橋を起点としている。成橋から一里目の標杭は、ツキサップとしていて、ツキサップが最初の一里塚に当たるが、二里目から五里目までは地名の記載がない。恐らく、そのころはまだ地名が付いていなかったためであろう。かつて、国道三十六号線並いに三里塚、四里塚というバスの停留場があったことから見て、それが地名になったのかも知れない。それが現在に至って、清田区里塚という地名になっている。

なお、「但書」の、右又は左傍とあるのは、標杭（里塚）の打ち込まれた箇所が札幌へ向かって右、又は左を示している。それにしても、一里の区間に百三十本もの杭が打ち込まれたことがわかる。また、文書のタイトルによると、室蘭・森間の渡海里程が記載されていることになっているが、文書内容にはこの記載がもれてい

る。

このことについては、別に発表した文書がある。

「当所ヨリ函館迄新道建築落成ニ付通行御改正ニ就テハ、室蘭港ヨリ森志里程実測未前ニ候間室蘭郡故老言ニ基キ当分ノ内別紙ノ通相定置可然哉此段相伺候也。明治六年八月二日、胆振國室蘭港ヨリ渡島國茅部郡森村ニ至ル海上十二里、此丁數三百九十六丁、海上里程一里十六丁九分七厘五毛ツア直シ二十三里三分二厘六毛四糸」というもので、道路開通のさいには室蘭・森間はまだ実測が終っておらず、故老の話により設定して発表したものであった。

次は、函館・森間十一里十七丁余の区間であるが、この区間は、札幌・室蘭間と違って里程に代えて号数によって揭示されている。号数の数字では、一里塚とは程遠い感じであり、情緒的感覚は認められないのは、時代の違いであり止むを得ないのかも知れない。

しかし、同じ札幌本道という路線でありながら、札幌・室蘭間と函館・森間とは、なぜ、このように違っているのでしょうか。あるいは、単に建設担当者の考え方の違いからのものであるのかも知れない。

以上、数回にわたって江戸時代に設けられた一里塚と、明治時代に入ってからこれに代わる施設としての標杭について記述した。

江戸時代の一里塚については、五街道を中心に幕府の道中奉行から度々布達が出ていると思われるが、今回は、文献を十分究明しないで、三崎山街道の一里塚に限定して記述した。明治以降については、北海道においても多くの道路が開削されたが、やはりその代表といえれば札幌本道であると思われるので、これを中心に究明を図ったものである。

明治初期における

駅通諸経費の収支状況(一)

一、はじめに

開拓使段階における経費の収支状況については、拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究・中巻明治前期編」に詳述しておいたが、その下部組織、すなわち、駅通所段階における諸経費の収支については、二、三の駅通所について簡単に触れたに過ぎず、それも、人馬駐立、止宿料等による収入について記述するに留めた。

従って、駅通所所要経費の示進項目と、その経費の支出状況等については、部分的により記述してこなかった。

実は、経費関係の史料については、現在、まとまった原書は見見されておらず、駅通所運営に関連して断片的に見見されるに過ぎないため、まとめて論文に取り上げるほどの史料は見当たらない。また、具体的に活字になったものといえば、「開拓使事業報告第四編・明治十八年十一月刊」(以下、事業報告という)があるが、これとて、経営面重視のものであって経費の収支の点になると系統的に記述されておらず、史料として活用し得るものは見当たらない。

明治初期といえ、制度的には漸しく揺れ動いた改廢の多い時期であった。それだけに、運用面を重視するあまり、所要経費の点になるとまとまったものは見当たらないのが実情である。

その様な経過で、努力を要するわりには実績が少なく、拙著「駅通史の研究」に論文として取り上げるに至らなかったものである。

しかも、他の時代の駅通制度はともかく、明治初期においてはその欠落部分を埋める意味からもこの時代を対象に、開拓使から管下駅通所に経費を示進し、一方、これを受ける駅通所においてはどのように使用したのか、また、駅通所では、その経費は駅通所経営上いかなる位置にあるのか等について記述する必要があると以前から考えていた。

かといって、これらに関する手持ち資料はそれ程、たくさん所蔵しているわけではないが、開拓使布告録と事業報告に取り上げられている経費の項を対比しつつこれを指摘して問題点を数回に分載することにしたものである。

さて、前書が長くなったが、本旨である個々の駅通所段階への開拓使からの示進経費の支給目的支出状況等について記述するが、その前に、明治初期における予算示進に当たっての開拓使側の考え方から入ることにしよう。

明治六、七、八年といえは拓殖がようやく緒に付き、入植者が増加して駅通施設も急激に必要なを増して来た時期であるが、明治五年から向こう十数年の拓殖費を一千万円の定額とする決められ、それに従って駅通諸費も削減を求められ、駅通制度についても従来からのあり方について変換を迫られている過渡期であった。

すなわち、本州においては、江戸時代から引き継がれてきた宿駅、勤務制度は明治五年一月には廃止されたが、北海道においてはこれが存続されることになり、「本陣一旅宿屋並一旅宿屋一駅通」と短期間に名称を変えつつもその機能は残されてきた。

その後数年を経過して拓殖行政に適應した制度に改良を求められたこと、年々、駅通所の増加と駅通所運営に要する経費の増こうが関係諸費を圧迫したため、駅通所費の減少を求められる時期であった。

関係使は、管下駅通所に支給する給付金の減額措置を図るため、人馬継立による収入の増加と使途の節減を図る必要から駅通所伝規則ともいうべき駅伝方法を改正することとしたのであった。

右總旨を促進するため、管下駅通所に対し次の布達を發した。

明治九年布令録 ○本庁達

丙第貳百參拾壹号

駅通所へ給与金及継立方更正案下問

○丙第貳百參拾壹号十月二十五日

各分署

従前全道一般駅通所へ給与手当金並取扱月給共今般別紙第壹号ノ通更正候次第式号規則ニ依リ官ノ救助ヲ不仰道々自立實踐為致候様リニ付其所轄各駅ニ於テ同一施行難成廉ハ精密取調ノ上至急可伺出此旨相達候事

(別紙)

駅通手当金

第壹号

従前

合金五千四百五拾五円八拾四錢三厘

更正

一金三千百七円五拾錢

是ハ当分存置候見込

右布達を要約すると、関係使が、これまで給付してきた各種経費を減額する。今後、この減額を示した予算をもって駅通業務をいかに運営するかであるが、具体的な方法として人馬継立規則を改正して諸費の節減を図り、これによって、道々は駅通所の経営が収支償い自立して行く方法を探ろうとするものである。

駅通所によってそれぞれ事情があつて一率に施行するわけにいかぬので、個々の駅通所について検討する。

◎ 史料寄贈お礼

左記の資料を頂戴しました、お礼申し上げます。

記

菅江真澄研究

札幌市

榎比呂志氏

樺太施政沿革

右岡

下富良野駅通所写真等

富良野市

滝川 忠氏

北海道れきけん第三六号

札幌市

森川 清氏

発行年月日 平成十年十月一日

頒布 無料

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目

三の

史学研究会代表 宇川 隆雄

TEL 011-571-3602