

# 駅通情報

第20号

時評

人間、一人ひとりにドラマがあり

歴史がある

私のかつての上司であり、私が発刊した圖書の読者の一人でもある人に、東京在住の大崎氏がいる。

その、大崎氏から通日、「大崎氏の先祖に、中世、奥州探題として東北地方中部に勢力を張っていた大崎義隆がいるが、この義隆が、豊臣秀吉の小田原攻めのさい参陣しなかったとして、所謂没収、一萬石没の要日に通った。子孫はその没四散して「謎の大崎氏」といわれ、歴史学から消え去った。子孫の一人として、また、自分史の一環として大崎氏は、かねて一族の行方を探求しているが行き詰まっているので手を貸してくれ」、というのである。

大崎一族四散時の北海道は、時期正に動乱の本州各地の敗北武士達の逃げ場となっていたと歴史は語っており、行跡が合うこと、また、調べてみると、確かに大崎氏は東北の豪族として、歴史上に名をなしていたとする史料が、二、三に留まらず発見された。私は、いたく興味をそそられて、その橋手をつけていた駅通史をさて置いて調べてみることにした。

さて、世間には、大崎氏のように豪族を先祖に持ち歴史

史上に名を留めた人達ばかりではない。大部分の人達は庶民であるが、庶民であっても先祖があり、吾は何者であるか、また、どのような経緯でこの世にあるのかを知りたく思うのが人情である。

調べた結果、ある程度の結論が得られればそれでよし、また、調査が行き詰まって先祖との糸が切れたとしても、先祖との結び付きを探求して己の何たるかを考えただけでも意義があるのではなからうか。

## 目次

一 時評 「人間、一人ひとりにドラマがあり、歴史がある」	1
二 明治初期における駅通 諸経費の収支状況(一〇)	2
三 北海道とアメリカ西部の 駅通制度を比較する(三)	5
四 資料寄贈お礼	6

### 明治初期における駅通 諸経費の収支状況(一〇)

本稿は、今回で十回を数えるが、登場した駅通は  
ようやく十か所に過ぎない。運々として進まない理  
由は、記述をしているうちに、どうしても記録に残  
しておきたい史料が次々に出てくるためである。  
今後は、各駅通に共通する事項が多く出て来るの  
で進々進行が早まるであらう。

#### 10 古平駅通所

前掲の余市から積丹半島部へ五里十町の地点に古平駅  
通所がある。余市駅通所の項でも触れたように、和人と  
西アイヌとの接触する先端基地として、後述するように  
開基は古い。

積丹半島には、古平から先端部へ向けて、奥國、積丹  
の二か所に駅通が置かれている。

松浦武四郎著「西蝦夷日誌」によると、松浦が、安政  
五(一八五八)年五月、当地通行のさいの記録として  
「フルピラ通上や一棟、アイヌ人(七三軒)多し、鮭、  
鱈、鮪多し、実に繁昌の地也」とあって、地元産物  
も多くはんじょうしている様子がうかがえる。

さて、明治時代に入って、開拓使事務報告に、次の記  
述がある。

#### (一) 位置 古平郡港町 経費

六年	七年	八年	九年	十年	十一年
三〇内	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇
十二年	十三年	十四年	十六年	十五年	合計
三〇	三〇	三〇	三〇	五	二七五

#### ○沿革

- (1) 安政五年中設置岡田某漁場受負金百七十兩ヨリ千  
二百兩迄ヲ上納シ慶応二年種田某岡田某二代リ三  
千九百五十兩ヲ上納シ駅務ヲ兼務ア
- (2) 明治二年十二月本使ニ直轄シ本陣ト称ス
- (3) 四年三月受負人種田某二取廢ヲ命ス、財源収税金  
幾分ヲ給ス
- (4) 七年駅通所ト改称ス、補助金四十兩ヲ給ス、九年  
三月三十四ト改ム
- (5) 十四年十一月駅通所ヲ浜町石井某宅ニ移ス

#### 「解説」

(ア) まず沿革であるが、運上屋開設の年代の確認から  
記述すると、前記「(1)」によると、安政五(一  
八五八)年中、請負人岡田某により設置とあるが、  
この年代は、松浦武四郎(西蝦夷日誌)の遼回年次  
と同じである。武四郎は、フルピラには運上屋があ  
る旨の記載よりしておらず、また別の記録によると、  
「寛政四(一七九二)年、東比須治助に三百兩で請  
負わす(拙著「駅通史上巻)」、さらに北海道志には、  
安永五(一七七六)年「運上屋ヲ置ク」とあって、  
一七八年も差がある。この点、全道の漁場開設年次  
には明確でないものが多く、これ以上の追及は困難  
であるが、フルピラの開設年次は、恐らくもっと以  
前であらう。

(イ) さらに、事務報告の前記「(2)」によると、慶  
応二年、種田某に駅務を取扱わせることにしたが、  
この代償として三九五〇兩を上納したという。この

上納は駅逓の取扱いを命じられたことに對するものではなく、場所請負に對するものである。当時、場所を請負うに当たって請負条件の一つに、駅逓の取扱いを負担していたものである。

また、明治十二年十二月には、西部十二郡の開拓使への直轄に伴って、駅務を古平郡の運営とし、これを機会に名称を本陣と改めた。

この点について開拓使は、布令録によると、明治三年八月第二十九号により「官の取扱トス」とあって、このとき開拓使直轄としたことを指している。年月は少々違うが、これが、そのときの改正を指しているものと思われる。

(ウ) さらに、明治四年三月には、以前取扱人であった種田某を復職させ、このときには封漁の収税金の一部を削いて、駅逓の運営費として与えた。

(エ) 明治七年には、本陣を駅逓所と改称し、さらに同十四年十一月、取扱人を石井某に命ずると共に、駅逓所を市内浜町の石井宅に移転させた。

(オ) なお、古平駅逓は、いつ廃止されたのか、北海道庁告示にも見当たらないが、開拓使布令全書には、明治二十一年四月十一日告示第三三三号により人馬離立所設置(改称)するとあるので、このとき駅逓所は人馬離立所に移行したのであろう。

また、明治十八年七月九日、札幌県では告示丁第九十七号をもって駅伝營業取締規則の規定に基づき駅伝取締所を主要駅逓所に併設したが、このときの駅逓の中に古平が指定されている。参考のため、このときの所轄組合町村名を挙げると「古平郡浜町、

港町、入船町、丸山町、新地町、群來町、沖村、沢江町、美園郡、歌東村、輪調村、小泊村、厚苫村、樺式重村、福美村」となっている。

このときの駅伝取締所の制度は、明治二十年四月、北海道庁令第二六号により消滅しているが、このとき古平が駅伝取締所として指定を受けていて、現存されていることが明らかになっている。

しかし、北海誌料によると、明治三十三年九月十一日現在の北海道駅逓一覧表には記載がないところからみて、この間に廃止されたものと認められる。恐らく、前出の人馬離立所に移行したことをもって廃止としたのであろう。

### ○ 経費の推移

(ア) 明治以前については、場所請負人の請負条件として駅逓業務の運営を負わされていて、経費については特別に支給されておらず不分明であるので、本項では開拓使設置以後について記述する。

(イ) 前出の「事業報告」によると、前記「(4)」の明治四年三月、漁場持(場所請負人の後身)種田某に命じ、この運営費は、封漁の収税金の一部を当てた。

明治七年には、本陣を駅逓所と改め、補助金年額四十円を支給することとした。

事業報告の経費の項には明治十四年まで毎年三十円とあって符号しないが、このことについて、開拓使の布令録には、明治九年丙第二三一号によると、駅逓所への給与金及び離立方更正として

一金五拾円

古平駅

(案) 従前

一 駅通所御手当者々年金四拾円  
更正

右によると、これまで年額五十円であったのを、

明治九年に四十円に減額更正する、というのである。しかし、事業報告の経費の項では、明治六年以降同十四年まで年金三十円としていて、増減はなかったとしている。

さらに明治十五年(開拓使は札幌縣に移行の年)に至って五円に減額された。これでは駅通の運営は極めて困難になったと認められるが、いかがであるう。

(ウ) 実は、事業報告に記載されていない事項で、経費の示達に関係のあると認められる文書が、次のとおり発見されている。

明治六年開拓使布令録第六二号(巻ノ六号) 各郡  
駅通諸費下付ノ義

○第六拾式号(巻ノ六号) 四月十三日

西部各出張所

西部各郡駅通及本陣入費ニ充サセ候為メ御収税高ノ歩合被下米候馬壬申年被廢候得共格段御詮議ヲ以テ当年ヨリ更ニ当分ノ内右入費補シテ書面ノ目的ヲ以可被下候丈右ヲ不超過様請々注意可致ハ勿論白カラ事簡ノ土地柄ハ入費相減候様御調査ノ

上可被例出候此段相達候也

〔解説〕

西部十二郡内所在の駅通の運営費は、地元漁場の収税金の歩合の一部を削いでこれに充当してきたが、壬申年(明治五年)これを廃止した。しかし、特別の計らいをもって、明治六年より当分の間、これまでの収税金より控除してきた金額を超えざるよう注意することはもちろんのこと、さらに従来の使用額を下回るよう配慮して上申すること。

というのである。これまで漁場収税金から充当してきたものを開拓使から現金支給に切り替えた経緯が不明確であったが、この文書によって若干ではあるが明らかにした。

さらに、この文書には、次の別紙が添付されている。

〔別紙〕

西地各郡駅通諸費可下渡調

一、金貳千百八拾式円五拾銭

是ハ西地石狩外拾巻郡明治六年駅通諸費可下  
渡如此

この別紙によると、明治六年の西部各郡に下付する駅通経費は総額二一八二円五〇銭とあらかじめ開拓使側で見積って示し、各郡から上申される駅通経費の配分総額を示したようである。

右、通達によって、古平郡では、古平郡詰の開拓使八

本下大正典から本庁大判官に対し、次の伺いを立てた。  
すなわち

当郡駅通規則相改候補書連二付日用不可欠入費別紙  
調之通書下渡相成其余二郡テ郡中コリ相動居候差支  
難立ニ相成見届二付戸長技村々役人江相達候儀取斗  
可申此段相伺候也

明治六年一月十七日

古平郡の駅通に関する規定を改めて、日常必要不可欠の物品を別紙のとおり書き出した。そのほか積立数等を勘案して古平郡において調達しそれは郡内村々で負担するよう関係者に申し渡すよう取計らった。というものである。

実は、これまで西部各郡の開拓使への経費要求は、どのような方法で上申していたのか不分明であったが、以上各文書の往復でわかったことは、開拓使は、前述のとおりあらかじめ本省から駅通費として一括示達された経費から出先出張所（西部各郡）ごとに配分し、その枠内で、各部の経費要求額を査定配分したものであることがわかった。

古平郡では、この文書に基づき、左記のとおり使途内訳をつけて要求した。

以下次号



### 北海道とアメリカ西部の

#### 駅通制度を比較する (三)

本編から、具体的に西部の駅通制度の記述に入る。最初に書いたように、資料が少なく残念ながら、制度の核心に触れた内容からは運かに違いものとなつた。

なお「西部への道」に入る前に、前号掲載感しがあるので、その分から記述する。

さて、北海道の和入による入植の歴史は、江戸時代（一六〇三—一八六八年）二六五年間に、明治以降の一三〇年を加えた約四〇〇年である。

これを大雑把にいうと、アメリカの白人入植の歴史とおおむね合致する。

しかし、江戸時代の北海道については、渡島半島部に属する和入地（公式に和人の居住が許された地域）と、奥地の海岸部に限定して和人が居住していたが、このほかの地域についてはアイヌ人が居住するか、もしくは無人の山野であった。

従って、本格的に和人の入植が行われ開拓が計画的に進められたのは、明治時代以降のことで、それはせいぜい近年一三〇年のことである。

これに対しアメリカは、白人が大陸に足を踏み入れて五〇〇年、アメリカ合衆国の成立を宣言して二二四年、それも、大西洋岸の東部にはじまり、迚々南部、中央部

に浸透し、最後に残った西部太平洋岸に及んだものである。従って、西部の開拓についてはたかだか二〇〇年程度のものである。

以上の経過を基本的な相違点を比較して、その概要を挙げると、①アメリカは面積広大で、西部に限定しても北海道の数十倍もあること（現在のアメリカは、日本全土の約二五倍）、②入植者については、北海道は白人（日本人）に限定されているのに対し、アメリカは、当初はおおむねヨーロッパ諸国からの白人が占めていること、③原住民は、北海道においてはアイヌ人であるのに対し、アメリカはインデア人で、それも、明治植民時の人口、アイヌ人はおよそ二五、〇〇〇人であるのに対し、インデアンは一九八〇年代には一八〇万人であって、その差は至って大きい。という次第で基本的に大きな差がある。

以上、彼我の基礎の相違を前提にして、両国の駅通制度の推移を検討し、今後の研究に役立たせようと思うのである。

#### 四 西部開拓への進出

##### 1 西部への道

以上のとおり西部の歴史は、せいぜい二〇〇年である。

この西部に、最初に足を踏み入れたのは、毛皮を手に入れるための猟師や、インデアンとの地場産品の交易を目的の商人達である。これに続いて、牧畜経営を旨とする人達であった。植民地時代には、東部ボストンの郊外やバージニア地方にも見受けられた現象である。

これに続いたのは、農場の開拓を目指す農民達であった。これは、次第に西方に延びていった。途中、アラバマ山脈を越えてオハイオ川を渡り、イリノイに向かったのである。

次に乗り込んできたのは、鉱脈を求めて山野を跋渉する山廻り達であった。特に典型的な変化進展を見たのは、一八四八年のカルフォルニアにおける金鉱の発見であった。これは、以後二十年間、西部の開拓に大きな役割を果たした。

さらにこれを促進されたのは東西連絡道路の開削である。以下次号

#### ○資料寄贈お礼

- 一 北海道開拓における郵政事業の展開 札幌市 野村 崇氏
- 二 北海道文化成立にかかわる母親文化の継承と変容 同 北海道開拓の村 穂茶町郷土館
- 三 穂茶町郷土館報告 同 穂茶町郷土館
- 四 千島国郵便局七〇年の軌跡 北見市 小山田恭一氏
- 五 課(第四号) 札幌市 堺 比呂志氏
- 六 馬道丘陵 長沼町 戸田 源二氏

発行年月日 平成十二年十一月二十五日  
 編者 無料  
 発行者 札幌市南区川沿四條五丁目 三の一

史学研究会 主宰 宇川 隆雄

TEL 011-571-3602