

# 駅 運 情 報

第 22 号

## 時 評

沈黙するキリシタンの里を訪ねて

今回、島原・天草のキリシタン史跡を訪ねる機会を得た。この地方を訪ねるのは三回目であるが、予備知識のない、行き当たりばったりの旅であったので、これまでもまとまった論文を得ないままに終っている。

最初に断つておくが、私は、キリスト教信者ではないし、キリスト教に関する基礎知識はほとんど持ち合わせていない。従つて、キリスト教を信仰の対象としてではなく、歴史上の問題として捕えて取り上げることとなる。もう十年以上も前になるが、私の本業の研究対象である「近代交通史」に関する資料収集中、たまたま江戸時代の北海道における隠れキリシタンの実態を調べた松前藩の文書が混入しているのを発見。以後、この種の文書を注視して見ていると、興味の持たれる資料が散見された。

数年前、この資料がかなりの量になったので、甚だしく「北海道における隠れキリシタンの終焉」と題する隨筆を発表した。

その後、二、三回翻まれるままに講演をしたこともある。

資料収集中に気付いたことは、キリスト教といつても、長い歴史、又は地方によってその名称等に各種の文言が当てられていて、その変異が随分と違いのあることがわかった。

以下、これを手元の資料により列記すると、

一、キリシタンという文言について

1、切支丹、「この文字は、衆知のとおりキリスト教、又はその信者を指し、広く全国的に使用されている。某博物館所蔵の当時の文書の題字に使われていたものである。(文書の内容は閲覧できなかった)

2、吉利支丹、「島原及び天草の教会を訪ねたさい、某博物館を訪ねたさい、島原・天草の乱終結後、幕府側の要人の書いた文書の題字である。内容は閲覧できなかった。」

3、鬼理死端、「キリシタンと読むのであろう。天草の博物館を訪ねたさい、島原・天草の乱終結後、幕府側の要人の書いた文書の題字である。内容は閲覧できなかった。」

この筆者は、惜らしさが嵩じて、殉教者を「鬼・死」の文字を当てたのであろう。

二、隠れキリシタンについて

1、「隠れ」の文言は、乱終結後、各地に潜伏した信者を指し、一般に使用されている。

2、潜切支丹、「巻帳を訪ねたとき、某所で入手した資料に使われていた。「潜」とは、なんとなく意味はわかるが、何と読むのであろう。

ある人は、そのまま「かくれ」と読むのではないかとしたが、どうであらう。

3、吉切支丹、「松前藩から幕府への報告書に、元信者であった者という意味で記述されている。私は、これを古(こ)と読むのであろうとおもっていたところ、数年前、天草五嶽を訪ねたさい、地元キリシタン研究者は「ふる」と表現していたので、私の間違ひであることに気付いた。

4、被吉利支丹、「乱終結時の天草代官鈴木重成の兄(常信)が著わした記述書の題字である。島内の各寺に配布した文書である。

被れ(やまれ)と読むのであろうか。仏教では、戒や徳という表現があり、戒律を破つて良心に恥じない徳を指すのであるが、この方は何と読み、何と解釈すべきか。

明治初期における駅通  
諸経費の収支状況 (一一)

以上は単に、キリシタンについてこれまで歴史上使われてきた表現や、文字の違いを列記したものであるが、江戸時代において、北海道のこの種の史料で未発見のものは可成りあるはずである。私は、これらを探索してまとめる意欲はもうないので、後に続く研究者に編纂を提供する次第である。



本号で、積丹半島北部は終わるので、この地方の駅通配置を明らかにしておこうと略図を書いた。ついでに、次号から書く半島南部の配置図も合せて記載する。

12 積丹駅通所

半島突端部に近い日町村にあり、南出の松浦武二郎が宗谷地方へ進出の途路、安政三(一八五六)年四月、半島南側の古字場所から積丹駅へ陸行しようとして、運上家支配人に相談したところ、支配人は「中々承引せざれども、我が見を以て、只、人足を備員候様様で」と、陸行に賛色を示し、船で行くことを勧めた。

当時、このコースの通行は、船により突端を迂回するのが通例であった。

また、記録によると、安政三(一八五六)年春迄は、これより奥は一女を禁じ置しを今期より入る様になり」とあって、この年からは、女性も半島以遠への入居が許されたとしている。以後、奥地にも和人の人口が増加した。

さて、開拓使事業報告によると、積丹駅通について

位置 後志国積丹郡日町村  
積丹駅へ 古字(渡海) 九里十八町

古平 五里十四町八間

○経費

六年	七年	八年	九年	十年	十一年
三〇円	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇
十二年	十三年	十四年	十五年	計	
三〇	三〇	三〇	五	二七五	

○沿革

- (ア) 安政五年七月福山平民若田基受負金三百六拾五兩ヲ上納シ駅務ヲ取扱フ
- (イ) 文久三年同人駅場ヲ改築ス
- (ウ) 明治四年三月更に運上家ト称シ若田基二取扱ヲ命シ手当トシテ漁取船金幾分ヲ給ス
- (エ) 六年手当金三拾円ヲ給ス

○解説

1 右、沿革によると、安政五(一八五八)年場所が開設されたように記載されているが、前出の松浦が箱川を通過(安政三年)したさいには、既に運上家が設置されていたと記載されているから、それより相当以前に拙著「駅通史の研究」に開設されていたものと認められる。

2 駅通所在の目司は「ひすか又はひつか」といい、この村に運上家、駅場もあって場所の中心となっていたものである。

3 半島裏側の古字場所へは海路による里程となっていて、前出の松浦と支配人との交渉でも、支配人は、陸行に難色を示していて、海上通行が公式道路として設定されていたものである。

なお、沿革「(ア)」によると、「岩田某は三六五兩を上納して役務を取扱」としていて、いかにもこの受負金を以て駅通を請負ったように記述されている。これは誤りで、駅通は、場所請負いのさいの条件の一つとして負課されたものである。

4 明治四年時には、勲教検金の一部を削いで、駅通運営に当てるとしているが、そのころ、駅通の運営費がどの程度必要としたものか明らかでないが、左記のとおり明治六年までの駅通諸費として四十門が支給されているので、恐らく、その程度の経費は要したのであろう。

5 明治六年布令録によると、これまで駅通経費として四十門支給されていたものを三十門に減額され、さらに、同九年には

「従前

一 駅通所御手当卷々年金三拾円

是ハ従前ノ通被財置可然事

とあって、引き続き三十門に設置費支給されることと

している。  
明治十五年の札幌紙に移行した年には一萬五門に減額されている。過度期とはいえ五門とは、それまでの取換人の年手当にもみたない金額であり運営もおぼつかなくなつたものと認められる。

なお、明治六年附信布令録によると、四月十三日西部各出張所への運に

「古字船丹岡御用状並官員船乗り立戻ス」とあり、これまで半島を船で往回通船していた奥地からの公用状の運送り及び官員の通行を廃止したとしているが、前出の松浦が古字場所から船丹へ陸行したときは、相当難行したとのことであつたので、このときの通船廃止によって恐らく、岩内、余市、留根、峠山を公道としたのであろうが、このときの記録には残されていない。この通船廃止に伴つて、この海路は相對によるものとなつたが、いずれにしてもこの改正によつてこのコースをとる通行人はさらに減少したであらう。

○積丹郡年中人馬道私見込調

敷人が利用する人足、馬の年間取り換費を見積り計上したものが「積丹町史資料一」に記述されていたので参考のため転載する。

一 人足 百三十拾人

右は長官判官御遊見並諸役人諸藩士通行ノ節 派方ヨリ夫役為差出御見込如此

一 馬 六疋

右ハ元運上家ニテ所持ノ馬 九疋有之候へ共 鞍置馬六疋ならで無之候間幾度トモ不定 前々ノ節船用候見込如此

尤右馬ノ義ハ元請負人所持ノ分ニ有之候共賦納仕度併兼テ申居候ニ付見込如此

右取調候所年分道私見込如此二候也

年三月、午は、明治三年に当たる。

〔解説〕

(一) 長官以下多数の役職名が列記されているのは、要するに、官員級てを断している。

(二) 「兵方大役」とあるのは、本州においては百姓を指し、賦役対象者はすべて兵方（農民用者）であり、由澄子定者を指す。

(三) 駅馬は、元場所請負人所有馬である。元請負人は、駅馬として無償提供してもよいとしている。

この九頭のうち、鞍を付けることができるのは六頭である。従って、継立需要が多い場合には同じ馬を降り返し使役することになる。

(四) 人足駅馬の需要が意外に少ないが、よく検討してみると、そのころ結丹・古宇間には兼用馬がほとんどで、陸路継立では陸駅の美園間のみである。

しかも、旅人（官員）は、管内、余市間種徳峠經由をとるであらうから、種丹回りのコースをとる者は希れである。従って、この程度の需要であつたのであろう。

北海道とアメリカ西部の

駅通制度を比較する (五)

本稿も、ようやく五回目を迎えた。この面の専門的研究をしている方であれば、余り興味をも



谷

って読んでいただけないと思ふが、終りまで続けたいと思ふので、あと二、三回は付き合つていただきます。

○北海道における道路整備状況

前述のとおり、北海道における道路の整備は、アメリカンデアンと同様、アイヌ人は人工により道路を開削するという考えはなかった。なかつたというより踏み分け道路でこと足りたので、必要としなかつたのである。それは、自然と共に生活しているアイヌ人にとつて当然のことであつた。和人の入地後、和人により道路の開削が幾度か行われたが、それには相当の経費と労力がかさみ、部分的に開削を試みた地域はあるものの大規模、長距離には行われず、明治維新を遂げた。

開拓使設置後、乏しい国費を削いで、道路開削費を出してこれに当てるとか、集治監の囚人を使役する等、殿意道路整備に努めた。前述の「札幌本道（南館・札幌間）」、「四六里をはじめとして、東地への交通路の改善に努める一方、各地に駅通を設けて、入植者の通行を容易にする等、整備を圖つた。

開拓使・三縣（札幌・南館・根室）・北海道庁等、代々の行政機関は一貫して道路整備に取り組み、一応の成果を挙げた。その結果、昭和一〇（一九三五）年度末には、「国道・地方費道・準地方費道・市町村道」を合わせて、約四一、七九四軒に及んだ。この数字だけではその実績が明らかでないもので、本州の他県と比較してみると、青森縣三四、一一〇軒、岩手縣五五、九一一軒となつていて、大雑把にいつて、北海道の開削実績は、隣県に近づいている。しかし、北海道の一方里当たり延長里程二里三町三五間に対し、先進の青森県五里一六町二八間、岩手縣五里二三町四五間となつていて、この二県に

比較して未だ半分にも達しないが、その努力の成果はうかがえるものである。

#### 4 セントルイスからインデペンデンスへ

一八二二年、バックネルという人物がいた。彼は、思いついて荷馬車三台をもってサンタフェに向かった。途中、オサーワ族に行く手を阻まれながら、苦勞してサンタフェに到達した。これには四八日間を費したが、到着すると、地元のメキシコ人にその成果を称えられて大歓迎を受けたという。

彼は途中、道々目印を付けて途なき道を通行し、ようやく達成したのであるが、その後、その目印を辿って、以後三〇年間はこの道路を利用して往復した。この道路をサンタフェトレールと呼称した。

このようにして大陸横断道路は出来上がり、ルートが生じ、これをトレールとして利用した。以後開削されたトレールを挙げると次のとおりである。

#### ◎大陸横断道路とそのルート（アメリカ西部史による）

- (1) オレゴントレール
- (2) サンタフェトレール
- (3) カリフォルニアトレール
- (4) ボニーエクスプレス
- (5) 大陸横断急行便

西部への進出について、常に前述を拒み問題となつたのは前述のとおり、インデアンのとの接触であった。西部は、元来インデアンの土地であったから問題が起るのは当然である。

これを北海道のそれと比較すると、大小の差はあれ、入植者とアイヌとの間の同種と類似するものであった。

白人達がカリフォルニアに入植し定着しはじめたのは一八三〇年代で、そのころはまだ極く少数の白人が入り込んだに過ぎなかった。しかもその多くは、メキシコ女

性を妻とした者達であった。それも、ほとんどは商人であった。

その後、一〇年近くたって四〇年代に入ると、カリフォルニアに金鉱が発見され、それが知れ渡ると金を目指して大勢のアメリカ人が押しよせた。その結果、ゴールドラッシュが起こり、それにより人口は急増した。

#### ○加州の成立と西部の現状

さらに、その一〇年後の一八五〇年九月、カリフォルニアは正式に自由州として合衆国の一員に加わった。その時の人口は、インデアンを除いてようやく一〇万人を越えていた。

しかもそのうち、サンフランシスコの人口は半数の約五万人であったが、一八五三年の州都はサクラメントに決められた。

一八〇六年九月二三日、クラーター一行が太平洋を初めて見ながら、アメリカ人による大陸横断が始まったが、最初は、アメリカの北西部では、交通の便は専ら河川によって行われていた。ケンタッキー・テネシー等へは、馬、又は平底船に頼っていた。

その後、道路建設が進められ、それによって、荷馬車が西進の主要な運輸手段となった。

一八三〇年ころから後述のとおり横断鉄道が敷設され、それによって交通手段は、次第に鉄道による運送に代って行った。

#### ○フロンティアとは

フロンティアとは、もともと二つの國の國境という意味に使われていたが、アメリカでは全く別の意味を持っていて、辺境における開拓地ということに使われるに至った。

以上、西進する白人の在りようを概括的に検討してきたが、以上の記述した事項を基にして、以下初期の交通

状況、道路の開削、及び駅舎の設置運賃の展開等について、具体的に取り上げることにした。

### 五 西道はすべて踏み分け道路から始まった

#### 1 トレードからの出発

西道への交通ルートは、まず、イリイ運河を利用し、それが重要な役割を果たした。さらに西道への大動脈としてはカンペーランド国道がまず挙げられる。

初期の西道への道路は、もともとインディアンの狩猟や近隣との交流のため往來した通路で、長年踏み分けた道路であった。すなわち、トレードから発達したもので、それが次第に踏み跡から道路を形成したものである。

その道路を荷物を積んだ馬がおり、トレードから道路らしい道路になったものであった。

馬車のおとることのできる道路は、一八〇〇年には、まだほとんど見当たらなかった。初期には、このトレードに付近の樹を切って敷き、幅を広げて肥え化した道路を固めるといった方法で、道を造ったのである。

この方法は、北海道開拓期における奥地の道路事情によく似た状態であった。

明治初期までの北海道における道路らしい道路といえ、渡島半島部の和人地における道路が、ようやく踏み分け道路から脱した程度のものであり、それより奥地は、日本海沿岸は宗谷まで、太平洋沿岸は根室まで、また、両街道間の連絡道路として、①長万部、黒松内經由日本海岸に出るコース。②太平洋岸勇払から石狩低地帯を通過して日本海岸石狩へ出るコースがあったが、これらの街道すら、道路とは名ばかりのものであった。明治初期までの道路は、アメリカ西部の道路状態と極めて類似しているものであった。

明治に入って開拓使が置かれ、入植者が急増するに呼

応して、政府もようやく道路整備の急務であることを痛感して維新時の政変後の乏しい予算を削いて鋭意支援した。

特に、設置したばかりの開拓使にとって中央政府との連絡、情報の収集は極めて重要視されるものであったので、それには中央政府に直結する北海道の特線（函館・札幌間）を結ぶ「札幌本道」の開削を最重要施策として進めたほか、各地の主要地と入植基地の道路開削に精力を傾注した。

さて、アメリカ西部開拓に問題を戻すことにしよう。連邦政府は、軍用道路や郵便運送用道路のほかは、成り行きに任せ、民間の物資輸送や旅人の通行等は自然の発達のままとした。従って、西部の道路の路面のよくなることは、西部からの原料供給を受ける東部の市場にも影響したので、連邦政府による西部への道路建設の早期着工を望む声が次第に強まってきた。

それに対応して一八一八年、ようやくボルチモアからオハイオ川を臨むウィーリングに達する道路が完成した。

発行年月日 平成十三年 四月二十日

頒布 無料

発行者 札幌市南区川治四葉五丁目 三の一

史学研究会 主宰 宇川隆雄

TEL 011-571-3603