

駅通情報

第33号

時 評

「I-Tは人類に幸福と便利を与えてくれるか」

二千年代はI-Tの時代であるという。確かに現代を生きているにはI-Tがなくては一日も過ごせないのは事実である。

「駅通情報」第二九号の時評においても触れたものがあるが、本誌も、その故に乗ってI-T氏の特例の御努力によってホームページを開設した。現在は、それが随って百ページを超えるに至った。

その世話になったI-T氏に思いが、私はこれまで電子化した本誌を会員に送ることによって、これを受取ったほとんどの皆さんは読み、かつ、理解してくれているものと思っていた。パソコンは、新しい物好きの単なる手慰み程度のものと思っていた。

ところが最近、若い人ばかりでなく、私と同年代の人達からまで、「駅通情報」をパソコンに入れてくれると助かるのだが、という声が二、三に止まらずある。

この申し入れに私の心が大分ぐらついている矢先、近所に会社を停年退職した御仁がいて、パソコンを勉強しているとき、私は早速アドレスを持参して駅通情報をホームページに組み入れたので利用してくれるよう申し

入れた。

ところがその後、音沙汰がないので聞いてみると、いくら手を尽くしても目的の画面が出てこないという。私とその方の二人で八方手を尽くしたが解決しないので、I-T氏のEメールを送ってもらい直接指導してもらうことで一応決着した。

さてさて、文明の進歩というものは随分と不自由、不便なものであると、つくづく思い知らされた。

今日も私は、原稿用紙にボールペンという姿勢で原稿用紙の枠を埋める作業を続けている。

目 次

- 一、時評 「I-Tは人類に幸福と便利を与えてくれるか」…………… 1
- 二、 旅は道路状況を知ることからはじまる (三)…………… 1
- 三、 明治初期における…………… 1
- 現地駅通所の運営実態 (五)…………… 4
- 五、 資料寄贈お礼…………… 6

旅は道路状況を知る

ことからはじまる (三)

北海道における駅通と道路は表裏一体の関係にある。

しかし、それは明治時代に入ってからのもので、それ以前は、道路とは名ばかりで、人間は自然の空

間を歩かせてもらっていたというのが実態であった。和人の旅人達は、アイヌの人達の通行を真似て、海辺の波打際や川筋を通行する常態であった。

以下、当時の通行路の状態について、引続き記述することにした。

四 道路と宿駅の実態

以上、蝦夷地の特殊事情、及び旅の出発前に心得ておくべきことを中心に記述した。

残るは、道路状況、宿駅の実態を知ることである。しかし、単に道路状況と宿駅の実態といっても具体的かつ、し細にこれを検討すると容易ではない。本州であれば、例えば、五街道の一つである東海道五三か宿の実態を知ることが、情報の極めて少ない当時にあっても、庶民に至るまでよく知られていて、旅をするにあっても不安なく準備が可能であった。しかし、蝦夷地においては、通行人や住民の比較的多い西海岸道、東海岸道ですら、新道路には宿場が何か所あって、その宿場の旅前施設の実態はどうか、また、宿駅間の距離はいか程か、という程度のことすら、正確に知ることは難しいのである。

従って、旅行者にとって関心の強いのは、旅行用品の入手の可否よりむしろ街道の環境や路面状況等を知ることである。

ここに、船旅を出発地とする和内地内の宿駅の配置と宿駅間の距離を記述した松前藩指定にかかる略図があるので、次に掲げる。

なお、配置の関係上横書きとした。

右に東海岸道の上のり

種別	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.	種別	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.	種別	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.
東海岸道(箱館)	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.	東海岸道(箱館)	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.	東海岸道(箱館)	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.

備考 上段の数字は箱館(箱、町、町)を示す。宿駅間の上段〔〕内数字は右の資料による宿駅間

解説

右の図表は、松前藩前期における租人地及び隣接する地域の宿駅名と宿駅間の距離を示したものであり、宿駅を街道筋の順路に従って掲げたものである。

宿駅は、出発地から目的地までの間の街道沿いに一定の間隔を置いて設けて、はじめて宿駅として生かされるものである。

もつとも、この図表に記載のとおり中には駅間距離が、例えは、

乙部—実符間 一里一五町五四間

福島—吉岡間 一里九町一二間

と、いった二里(約八キロメートル)にも満たない区間がある。特に五勝手—江差間の如きは二二町三二間といった短距離の区間もある。この現象は、宿駅に指定される以前に既に集落が形成されていて、その集落を中心に宿駅が配置されたためで、これを利用する旅人にとって極めて利用しづらい宿場となっている。

このような場合旅人は、この宿場を素通りして通過し、次の宿場で宿泊する方法をとるか、単に、休息休憩に利用することになるのであろう。

また、近過ぎると自然に人馬の駐立ての利用が少なくなるので、これに対応して旅宿のみ取置かう宿場にするとか、又は片道(一方駐立)にするとかの方法がとられるので、別段不都合は生じない。藩で定めた宿駅であるから原則的には、宿場ごとに駐立てることになっているが、旅行者の都合によって通し駐立てが常に行われているのである。

もつとも、五勝手についても近在村方によって助解(合)が行われていたものと思われるが、この地方の助解制の実態が明らかでないので、これ以上突っ込んだ通行の実態把握は困難である。

さて、北海道の宿駅は本州の街道と違って、宿場には必ず集落があるとは限らず、中には旅宿(運上屋又は会所)一種のみといった向きがある。特に、明治時代以降、政府の開拓方針に基づいて奥地の開拓が進み、人権者の入り込みが急増すると駅達の設置が追いつかず後道の形で駅運所を開設したが、地域によっては駅運所一種のみで、隣接する民家は皆無といった地域が随所に見られた。

そのころ、旅行者にとって最大の関心事は道路状況である。山路、難道のほか、路面状況のよくないことが懸念される街道においては、事前にその状況をよく調査しておいて対応措置をとっておく必要がある。蝦夷地の道路といえは、路分け道に人工の手を加えた程度のもものがほとんどである。

従って、海岸の波打際の砂地を道路に見立てて歩くのであるが、むしろ、海辺の方が行き先が明らかであるので分かりやすいし、見通しもいいので、足元がよくない反面、安心して歩行ができるのである。

山路や急坂は地形上、途中、人家がなく、心細いし、また、飲料水を得るのに不便なため、駅運運営に支障があり駅舎建設の場所としては適当でない。従って、このような場合、駅間距離も遠くなる。

右図表を見ても、東海岸道では、

長万部—黒松内間 五里七町
長万部—礼文半間 六里二四町二四間

江差街道については

大野—鶴岡 一里一八町

西海岸道では

黒松—島牧間 一六里一〇町一五間

右のとおりで、距離が遠いうえ、急坂、彎道が続き歩行困難で、とても一日で通過することはできない。特に、一畑—島牧一間の如きは一六里(約六五キロメートル)以上もあるうえ、途中にモッタ峠という断崖絶壁が続き、歩行極めて困難で命にもかかわることから恐れられていた。松前道では、通行者の難儀を少しでも緩和しようと、その中間の道築(スツキ)に小休所を設けて島牧運上屋をして管理運営させた。

また、江差街道(箱館—中山峠經由—江差)間は、途中の大野—鶴岡—一里余のうち約八里は山岳重畳の峻険で、途中、人家もほとんどなく、人馬の難立ても難渋することから、途中に前駅を設けることを考えたが、敷地、飲料水を得る適当な土地がなく駅舎建設を断念した。その後、この区間の重要性から整備が求められ、数次にわたって道路の大改修が行われた。明治に入る数年前の文久元年に至って、箱館奉行の指示によってようやく浦前が開設されたのである。

この区間は、以上のとおり余りにも峻険かつ、長距離であったため開削が遅れたのであった。

江戸中期において、以上、街道のほか、松前を中心として、松前道が正式に駅路として測定したと認められる区間は、

○ 東部においては

(一) 松前—箱館間
(二) 箱館—下海岸經由—蟹本間

○ 西部においては

(一) 松前—江差經由—備石間
が挙げられる。
(以下続く)



明治初期における
現地駅運所の運営実態 (五)

(二) 黒松内駅運所

○ 所在 後志国寿都郡黒松内村

○ 隣駅への距離 長万部 五里七町



○ 人馬難立・賃口賃銭

人足	平路 五錢五厘	馬	平路 六錢	駟運 一人
險路	五錢七厘	險路	六錢三厘	取扱

○ 沿革

1 明治四年十月設西虹田郡二属ス

2 同 五年十月寿都郡二合併、同郡及歌斐虹田三郡助

郡金ヲ以テ開駅

以後、五ヶ年間經費ニ充ツ

3 同 九年約定滿期当村民費トナル

4 同十二年十月人馬難立所ヲ松本屋二命ス

5 同十四年十一月収支償ハス取扱人ヲ罷メ村民二委ス

以上は、開新使事業報告第四編から転載したものであ

以下、これを解説するとともに、「沿革」に記載されていない事項について補足する。

○解説と駅通創設までの経過

一 開設に至るまでの状況

1 黒松内の歴史

黒松内が歴史に現われたのは、安政二(一八五五)年四月、当時の箱館奉行堀川利興から幕府に報告した蝦夷地における道路開削についての意見書によるものである。

それには、「箱館から長万部―虻田―千歳川―天塩川の水運に出て、北海岸の網走に至る大道を本街道とすること。差当たって、漸次口蝦夷地に及ぶべく、まず長万部から黒松内を経て寿都への新道を開き磯谷から北は増毛まで、所々に小道を開削し、以後、京谷、網走に達する……」との計画であった。

右にいう黒松内の山道は、長万部川に沿って北上し、日本海岸に達するものであった。

この道路は、安政三(一八五六)年、箱館の堀次郎、千代田村の名工才太郎が共同で開削したものである。

2 開削以前の明治四年三月には、虻田・有珠郡支配

の伊達藤五郎(旧屋理邊志)の支配下に置かれていた。

この黒松内を中心とする山道は、「当郡本陣より黒松内まで四里、山間の險道にて小坂は何れとも峻坂なり、併十五年前新に開シ山道にて要路極れり、……十里の山道は寿都歌堂四里二回平月ツ、難番持にて、……」とあって、寿都歌堂四里住民で人馬の難立てを受持ってきた。その難立てを緩和するため、黒松内に駅通を

設けることとした。

3 開拓使は、この駅通創設構想を虻田郡支配伊達藤五郎に示したが、これは、伊達家支配の故郷に居住の住民を黒松内に移住させ、この移住者を中心に難立業務を行うというのが主目的であった。

その具体的状況は後述の「駅戸制度の導入」に備記するが、詳しくは、前者「駅通史の研究・中巻第九章」に譲るとして、

開拓使は、伊達の了承も得て黒松内駅立起を決定し、平末(明治四年)十月九日、西郡各郡に対し、「今度黒松内江駅通新設來ル十五日号施行イタシ候條旨可相心得事」との布告を發した。しかしこの駅通は、このとき駅通施設の全くない場所に新たに開設したものでなく、旧來の民間宿所前の経営者利右エ門が、姓を花岡と名乗り、官設の「駅通取扱方」を命じられ再登場したものであった。最初は建物・人足・備馬等のすべてが利右エ門のものであった。また経営方針も利右エ門を踏襲したものに過ぎなかった。さらに開拓使は同日付けをもって、寿都・歌堂・山越内の訪合に対して、「今度黒松内江駅通新設來ル十五日号施行イタシ……」とそれぞれ關係方面へ示達した。

4 新設前年の一か年の寿都と歌

堂両郡における訪合(總)は、

人足一六七〇人、馬八四〇疋であったが、この年より以後この分の人馬難立てはすべて歌堂郡のみで負担することになった。

これによって歌堂郡では従來に倍する負担がかかること



になった。それでなくとも年二五〇兩(円)の助合金を課徴されている現状では、生活を圧迫されることは必定であるとして、住民から苦情が出ている。さらに通行人についても先触どおりに到着しない場合があるため、黒松内駅に出て待つていてもむだになり、宿泊して待つことがしばしばあった。一回の離立てに三日も要することがあるし、また上り助合の折りには長万部への往復には三日はかかることになる。「このことは、黒松内助合にも話してあるが、十七人以上人足払いの節に毎度人足を出すというのは御免してほしい。従って、従来どおり寿都郡と半月交替にしてほしい」との願書が提出された。なぜこのとき、寿都郡が助合課役を免じられて歌志那のみに負役されることになったのかは明らかにはされていない。

しかし、考えられることは黒松内が虻田郡から寿都郡に移属することによって、寿都郡は黒松内宿を管轄するいわゆる宿村に移行する(宿駅を受持つ村(北海道においては郡)ため、本州の例では、これまでの黒松内宿の助合村としての課役を解かれ、新たに宿村(郡)としての任務を課せられるものである。

この各郡にまたがる助合課役問題は、以後も続くのであるが、余りにも長文にわたるので、駅通史の研究・中絶によらぬ。

○ 駅戸制度による黒松内宿立起計画

以上、黒松内宿立起に至る経緯を記述したが、それも断片的で判読し難い点が多かったと思われる。実は、この計画内容はぼう大で全文を記述するわけにはいかぬので、本稿では省略したものである。

本項では、駅戸創設状況の概く一部を取上げて紹介す

ると、次のとおりである。
しかし断っておくが、この計画は開拓使の段階であって、まだ伊達の意見は入っていない。

(以下次号)

○ 資料寄贈お礼

- | | | | |
|---|----------------|-----------|--------|
| 一 | 北の陣屋、歴史探訪 | 札幌市 | 佐野 康規氏 |
| 二 | 松田伝十郎とアイヌ | 同 | 堺 比呂志氏 |
| 三 | ふるさと北海道の歴史 | 同 | 岡村 正吉氏 |
| 四 | 旧島牧郵便局と畑野家の人びと | 同 | 野村 崇氏 |
| 五 | 北海道れきけん | 北海道歴史研究会 | |
| 六 | 昭和歴動の時代 | 留萌市郷土史研究会 | |

発行年月日 平成十五年七月十日

頒布 無料

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目

三〇一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 011-571-3802 願

キートンズ

<http://rashl.kp.infoseek.co.jp/index.html>