

駅通情報

第34号

時 評

奈良時代の
駅家跡発見される

いささか旧聞になるが、七月十七日の北海道新聞に、次の記事が掲載されている。

私通、交通史を研究している者にとって一言感想を送るべくするのである。

さて、同紙によると、兵庫県上郡町の高地飯坂（おろちいざか）遺跡を調査している上郡町教育委員会は奈良時代後半（八世紀）から平安時代後半（十一世紀）に國が設置した駅家（うまや）で、杜草子や今首物遺集にも登場する播磨國の野磨駅家（やまのうまや）とみられる建物の遺構が見つかったと発表した。

この遺構は新羅などの外国使節が東訪のさいの宿泊に使用した正殿や門の跡とみられる。

駅家については、当時、都と地方を往来する役人らが馬の乗り継ぎや宿泊するために作られた施設である。

文献によると、当時、全国に四百か所以上設置されていたが、今度発見された正殿と門の遺跡の発見は、全国初であるという。

この駅家は、都と九州の太宰府を結ぶ古代山陽道沿い

にあったものときれ、杜草子に「山は駅（野磨駅家）は、あわれなりしことを聞ききたりしに」と記されている。秋の山陽道を駅家を遠く望みながら、國の役人が馬に乗って馳ける姿や、外国使節の一行が通行している風情が彷彿（ほうふつ）とするではないか。

目 次

- 一、時評 奈良時代の駅家発見される…………… 1
- 二、明治初期における
現地駅通所の運営実態（六）…………… 1
- 三、旅は道路状況を知ることからはじまる（四）…………… 4
- 四、資料寄贈お礼…………… 6

明治初期における
現地駅通所の運営実態（六）

二一 黒松内駅通所（二）

黒松内駅通所は、他の駅通所に見られない独自の
方法で創設された。運営に当たっても、独立従業員及
びその家族には食糧、農器具、種子等を支給して経

営の健全化と駅戸の生計を図った。その具体的な状況を前号に続いて、以下に記述する。

5 「黒松内駅通創立諸人費申込書」によると、初年度（明治四年）には

二十軒小屋立、一家四人見込、飯味噌味噌手当金沢庵代、農具かま道具、種物草鞋代共

寄金、開拓使六百両、寿都・歌麿二百五十両、

虻田郡五十両

外馬二十疋（虻田郡開拓使より相渡）

右、初年度は住民入居のため

とあって、初年度分の駅戸として入居した移民（二十軒）の生計に要する経費物品等を計上した。

さらに、二年目以後の経費として、次のとおりに見積もられている。

「金千三百八拾八兩三分永百三拾二文五分但廿軒飯家味噌味噌手当金草鞋共二以下略」

となっていて、移民入居者の日常生活を支える経費が漏上され、細かい点まで配慮されている。

○ 黒松内宿駅戸の創設構想と実行

1 黒松内の位置 黒松内駅は山越郡長万部駅から五里

七町、歌麿郡南路駅へ三里三町三十間、寿都郡中歌駅

へ四里九町四十間に位置し、虻田郡の西端にあたるが、

それが礼文華峰、尾布連峰にさえ切られ孤立している

ので、これが虻田郡に属すること自体地形上からして極めて不自然であった。そこで開拓使は、黒松内を虻田郡から切り離して寿都郡に合併させることを考えた。しかし、いずれにしてもこの地区は居住者がほとんどいないのに交通上極めて重要な位置にあるため、何らかの手を講じざるを得ない状況に立ち至っていた。

2 移住計画 しかしながら実際の離立業務は、三、四里もの遠方から出役を要するもの、甚だしいものは七、八里もの遠距離各郡からの助合課役によってその任務が遂行されてきた。そこで、開拓使は、新駅の設置を計画した。

しかし前述のとおり、助合課役が住民の生活を圧迫するために、これ以上の負担は無理であることは明らかであった。また新たに「加助合」を課しても負担可能な町村が見当たらないことから、種々検討した結果、他地方から人家の移住を募り、農耕の傍ら人馬の離立に従事させる、すなわち駅戸制度の導入による宿駅の設置を考えた。この案を虻田郡の支配者である伊達藤五郎に内々提示して相談したところ、伊達も賛成してその腹案を持参し、開拓使の土肥権監事を訪ねてきた。

両者打合せの結果、大筋で意見が一致したと見え、早速伊達から次のとおり「黒松内新駅創設移民之義二付」との例書が提出された。これは長文であるので、要点のみをあげると、

「前文略」

一金五百七拾八兩一分永九十文之廻 六百兩開拓使ヨリ相渡有之候分

右ハ取掛候節小屋等ヲ始諸人費多ニ付前以一同罷下ヶ渡被成下度候事

同 同 同 同 同
一金四百兩 毒部郡ヨリト有之候分 此ハ年殿中年々
二月六月十月ト三季ニ被相廻候様被下度候事

同 同
一金二百五拾兩 歌東郡ヨリト有之候分 此ハ前同斷
ニ被相廻候様御使ヨリ御沙汰被成下度候事

同 同
一馬拾疋 於浦川被相渡ト有之候分 此ハ小屋懸出来
上被相渡候様被成下度候事

右之条ニ奉付候以上
辛酉八月 伊達藤五郎

開拓使御使所 (黒松内駅通と駅戸の創設)

とあつて、移民については、伊達が百理藩から連れてきた者の中に、黒松内に転住して駅役を勤めたいと希望する者がいるし、また従来から地元に来住している者の中にも希望者がいるので、較難へ帰ってからそれぞれ確

かめて姓名等を報告すると書いています。

土肥から、さきに示された人地に当たつての住居小屋

掛け費用、生活維持費、聳立てに必要な馬匹賃与等、あ

とあとのために確認をとつておく意味で、約定を取り付けている。

○ 黒松内宿創立に駅戸制度を導入したのには前例がある

黒松内宿創立に当たつて駅戸制度を導入したについては、突然、前例もなく開拓使の独創によるものであろうか。私は、この点について疑問を持って各地の宿駅立起の状況を調べていたところ、極めて類似の方法で創立した宿があることを発見した。

詳述は避けるが、「近世交通経済史論(大山敬太郎著)」によると、「東海道の箱根は山中のこととて全く人家もなく、元和二(一六一六)年における箱根宿の創立に当たつては、隣接の小田原・三島の両宿の人家百戸を奪り、公の費用を以て移住料として米三千俵を給し、以て後のいわゆる東海道五十三次の一に列せしめた」とある。

私は、箱根の地形等の詳細についてはの知識をもたないので正確には判断できないが、黒松内宿は悉く地形等において箱根駅と類似の点が多くあるのでこれに氣

付いた開拓使役人が黒松内宿立起上の参考に取り入れたものではあるまいか。

(以下次号)



旅は道路状況を知る
ことからはじまる (四)

江戸時代から明治初期にかけての、北海道(オホーツク海岸)を除く、東・西海岸道における、主に、宿駅、道路状況及び地域の特産事情を記述の対象にしてきた。

その内容は、現代の人達に興味のもたれる程のものではないが、歴史上の社会状況の一つとして残しておかねばならぬ事柄である。

現代の人達にかつての北海道の旅事情はこのような状況にあったことを知ってもらいたい、かつは後世に伝えて行ってほしいと思うのである。

以下、前号に引き続き記述する。

五 安政時の宿駅と道路事情

安政元(一八五四)年三月、アメリカと結んだ神奈川

条約によって、本国船に畜水食料等を供給するため下田

とともに輪船開港が決した。その翌年三月の開港をひか

え、幕府は準備のため松前藩から箱館とその周辺五、六

里の間の地域を土地させ、この年六月には箱館に箱館奉

行所を置いて幕府の直轄支配としたのであった。またそ

のころ、ロシアの東方進出の活発化に対応して、蝦夷地

全島を箱館奉行の管轄に置いた。それらのこともあって「仙台、秋田、南部、津軽」の四藩を蝦夷地の主要地に配置し整備にあたらせた。

これら奥地の多数の各藩藩士及び陣屋構築のための労働者、資材搬入(大部分は船舶によって直接現地に航送したのであるが)これら奥地への交通路、及び通行開始施設の整備が求められるといった時期であった。

そのため、前表の各宿場所在和入地においても、各街道とも通行人の増増があったことは容易に察しられるのである。当然のことながら、松前藩所在地と箱館間連絡路にあたっている西海岸道、特に上磯街道の交通施設の整備が最優先に図られたのである。

このような時期の和入地における交通状況は次のとおりであった(安政三(一八五八)年蝦夷行程記による)。

○ 西在

箱 館 人家千八百軒、諸回船船渡の地なり。

有 川 有川へ三里

有 川 旅籠屋、宿役人あり、当別へ三里

当 別 会所、旅籠屋あり、五、六百石の船渡りによし、キコナイへ四里

本 吉内 人家百軒余、旅籠屋あり、シリナイへ三里

知 内 人家五十軒ばかり、旅籠屋あり、福島へ七里

(海路は横送り船にて、矢張り時を回り凡そ七里)

福 島 人家三百軒ばかり、旅籠屋あり、

ヨシオカへ二里

吉 岡 人家三百軒ばかり、船宿、旅籠屋、船政役所あり、マツマへへ三里

松 前 人家凡三千軒、沖の口役所、松前城あり、諸

江良町村 人家百軒ばかり、小さき船調あり、
イシサキへ一里

石 崎 人家二百軒ばかり、カミノクニへ三里

上の園 人家三百軒ばかり、旅籠屋あり、五、六百石
の船掛る調あり、エサシへ三里

江 差 人家三千軒ばかり、此国往來の船は皆ここ
にて荷役す、オトへ六里

乙 瀬 村 人家三百軒ばかり、并財船のかかり調あり、
クマイシへ六里

熊 石 三百五、六十軒、五、六百石の船かかり調あ
り、村中に役所ありて太田山參詣の人の切手
を改む。クトウへ五里(攝送り船にて行く、
大體所なれど歩行路もあるよし)

クトウ 運上屋一軒、人家六軒九一進小屋多し。船掛
り五、六百石までなり、太樺へ五里三十町
(船にて太田岬と繋しり島の間を通船すべし)

○ 東 在

箱 館 例形を出て龜田、七重浜、一本木村、千代田
村、カチ村、上山、藤山、大川、七重、大野

へ五里(海岸の通りは例形より大森、湯の川、
川尻、志のり、銭風呂、汐泊、石崎、八木巻、
小安、汐首、瀬田内、蓬田、戸井、釜ウタ、
原木、知岸内、コンブイ、棚田内、湯本、ト
ト法華、シマトマリ)

大 野 人家百軒余、会所あり、商人多し。

ワシノ木へ八里七丁

蟹り木 森村、人家商人多し、人家二百軒ばかり、漁
船は村の下にかかる、山越内へ五里半

山越内 昔この地を蝦夷の境とす。運上屋一軒、人家
八十五、六軒、漁小屋三十四軒、馬八十余疋
ありといへり、船は沖にかかり荷役す、
オシャマンベへ九里三丁

解 説

1 右の記述は日記であるから必ずしも正確ではない。

宿駅名の記載もれ、又は宿間距離も間違が多い。

例えば、

松前—江良町間は六里とあるも実際には五里

江良町—石崎間一里とあるも、この間には原口、小砂

子の二か宿あり、かつ、小砂子山道という難所があっ

て六里弱の距離がある。さらに上の園に三里とあるも、

この間にも塩吹、木ノ子の宿場があり、およそ五里の

行程にある。また、江差、乙部間は六里とあるも、こ

の間は逆に遠過ぎで実際には三里九町である。本書に

おいてこれら誤りが多いことの原因は、著者が数日分

をまとめて書いたことと記憶違いによるものと思われ

る。

2 このほかにも二、三間違が見られる。

この表によると、和内地内には旅籠屋、商家もかな

りあり、宿泊、旅行用品の調達にはさほど不便がな

ったように見受けられる。また、江差街道以外はおおむね海岸に添って作られているため、船の出入り、漁場の状況等の記述が多い。

3 有川（現上磯）には「首次役人あり」とあって旅行手続きのための役所があるとしている。しかしこれは、宿村側の宿場役人ではなく、旅人改（不法入国者取締りのための番所）を任務とする箱館奉行所兼道の番所であることを指しているのである。

また、熊石にも切手（通行手形）を改める役所があるとしているが、それも「太田山参詣の一」と限定している。これは筆者の誤読であり、一般の通行改めであったはずである。当時、和入地と蝦夷地との境界の西海岸道は熊石（のちに久遠に移す）、東海岸道は山越内に旅人改を任務とする関所が設けられていたのである。

4 この「蝦夷行程記」が世に出た安政三年といえ、後期幕府直轄時代に入って二年目にあたる。また、天候不順等によって船が着岸できず、松前沖ノ口番所において入国旅人改等ができない場合を考慮して、吉岡に沖ノ口に代る船番所が設けられていたのであった。

5 この表の最初に「西在」とあるのは、当時東西在の某点は松前を中心とするものであるのに、「箱館」を中心にして述べているという間違いを犯している。これは、幕府の出生機関である箱館奉行所の所在地を中心に記述したためであろう。

この表の間違いが多いことはともかく、進行上欠か

すことができない道跡状況が記載されておらず、旅行者にとって余り役に立たない資料である。

（以下次号）

○資料寄贈お礼

- | | |
|--------------------------|------------|
| 一 豊平峠やまびこの里 | 札幌市 小坂 晋吾氏 |
| 二 開拓使作成明治九年十月
現在舞後路蔵園 | 同 高木崇世芝氏 |
| 三 但馬キリシタン史と
京極マリヤ | 豊岡市 渋谷美枝子氏 |
| 四 赤れんが | 札幌市 堀田 末記氏 |
| 五 地域の文化 | 同 倉谷 一男氏 |

発行年月日	平成十五年九月五日
編 者	無 料
発 行 者	札幌市南区川治四条五丁目 三の一
史学研究会	主宰 宇川 隆 雄
TEL 011-571-3602	

ホームページ

<http://rushi.jp/infoseek.co.jp/>