

駅通情報

第35号

時 評

晩秋の但馬・丹後を行く

札幌を出発したのは十一月中旬で、既に落葉の季節であったが、大阪空港に下り立つと周辺の樹木はまだ緑の葉を付け、紅葉には間があるように見受けられた。

今回の旅は、大阪空港から種田国道を日本海側の豊岡に出て、さらに東行、丹後の古代の里(宇川の庄)―宮津―近江の八日市への行程である。横濱在住の二男夫妻と大阪空港で落ち合せて、レンタカーを借上げて案内してもらおうのである。

この地方は、これまで「文学の旅」と称して、私は二回訪れたことがあるので、今回は、三回目の旅である。

両国と、北海道との交通の歴史を顧みると、北海道が開拓使の管掌を受けるに至って以来、本州から多くの移民が来住しているが、両国からの移民は至って少ないように見受けられる。

その原因について具体的に調べたことはないが、この地方は、江戸中期から明治時代にかけては、北海道とは海上交通による往来が頻繁に行われたはずである。隣接の北陸・東北地方とまではいかぬまでも、他の諸府県に比し、往来があってもいいと思われるのに、余り私通と接触がないのはなぜであろう。

地元の人々の言によると、但馬国に住む我が家の先祖も、かつては北前船を所有して、蝦夷地との交易を行っていたとの記録があるという。

さて、当地方の位置から言って、当然のことながら古代には朝鮮半島・中国大陸との交易の表舞台として活躍したことが、古代の遺跡からの発掘等によって証明されている。

今回、古代山陰道の築造跡を見る機会を得た。この築造跡は、但馬・丹後の国境に近い遊説の地にある。

最近の発掘により古代、鳥取へ抜ける山陰道の駅(うまや)のあった場所として、駅家等の施設八種のほか、多数の木簡が発見された。

その木簡によると、駅家や地方役所で使ったと認められる帳簿、文書、筒札等が発見されている。このほか駅子の作業小屋、物置等の遺品、遺跡が見られる。

詳しく書くスペースはないが、これらの遺跡を見ていると、当時の中央からの使者、国司一行等、古人(いにしえびと)の在様がほうふつとすることはないか。

目 次

- 一、時評 晩秋の但馬・丹後を行く…………… 1
- 二、明治初期における 駅通所の運賃実態(七)…………… 2
- 三、駅は道路状況からはじまる(五)…………… 4
- 四、資料寄贈お礼…………… 6

明治初期における

駅通所の運営実態 (七)

二二 黒松内駅通所 (3)

黒松内駅通所の創立運営についてはこれまで記述してきたとおり、他の駅通所に見られない独特の方法が取られた。

しかし、同駅通所は、明治四年十月立起で、周廻駅通所に比較しても遅く、明治時代に入ってからである。しかも同地方は明治年代に入ってから急激に通行人が増加し旅宿施設が必要となったものではなく、それ以前からのものである。すなわち、江戸中期以降、太平洋岸から、日本海岸に抜ける交通の要衝としてこの連絡路は一般によく知られていた。黒松内は、漁期になると東北地方等からの樺人相手の旅宿、人馬の離立が騒々ながら行われていたものである。

以下、駅通所立起後の駅馬配備状況等を前記に引続いて記述する。

○ 駅馬と人馬賃銭

1 前述のとおり、黒松内駅立起以前は、花岡利右エ門(駅立起前の宿、及び離立経営者)所有の馬を専ら駅馬に當っていたが、駅通創立後の明治四(一八七一)年十月、虻田郡より杜四頭牝六頭、また、有珠郡より

杜八頭牝十二頭合計三十頭を移し駅馬に充用した。

しかし、駅通創立以後も、利右エ門所有の馬を利用していたので、これらの馬を同人に交付した。

恐らくこれは、利右エ門による個人経営を断ち切り、公営を強く打ち出したかったのであろう。

さらに明治五年十月中、駅通を寿都郡に移請のさい、虻田郡より十頭、寿都郡より十頭、歌來郡より十頭、別に当歳馬二頭、合計三十二頭を受入れ駅馬とした。

2 明治七(一八七四)年十二月には、民費をもってさらに虻田郡より五十六頭を購入して駅馬に充用した。

同九(一八七六)年には、このうち従前より使役していた三十二頭を地元住民に農耕用として下渡した。

3 また、離立賃については明治三(一八七〇)年、利右エ門管理のさい離立賃銭を改定して、人足平當一人一里四錢山道險難及び至急は六錢、星夜急行及び早道は一里八錢、馬一疋一里六錢とした。

さらに、明治十二年十月、人馬離立所へ移行に伴って、平道人足五錢五厘、馬六錢、險道人足五錢七厘、馬六錢三厘、早道は日没より日の出まで二倍五割、日の出より日没まで七割五分とし、その通常運賃は、夜中五割増、途中夜に至る場合はこれを參酌するとした。

○ 渡船場と有料渡船

1 黒松内村朱太川に、従前から渡船場があった。川幅平當二十間、増水時二十五間に及び、寿都駅、歌來駅に向うさいは渡船を必要とした。

慶應二(一八六六)年三月に渡船場を開設し、以後

渡船一般をもって営業した。開場に要する経営維持費及び護守の給与等はすべて渡賃をもって支弁した。渡賃の一部(複雑な渡賃構成なので一部省略した)は次のとおり、

男女一人 一銭六厘 七歳未満 八厘
 牛馬一頭 三銭二厘 人力車一両 三銭
 小車一両 三銭 大車一両 三銭八厘

馬車 一疋立 三銭 諸荷物二人持以上 一銭

四疋立 八銭

ただし、夜中は三割増しの賃銭とする。

右は、渡船を利用して運搬するさいの渡船賃銭を示したものである。しかしこれは定額表に定められているように、当時、人力車、二両立、四両立のような大型車両が、まだ整備が十分でないはずの長万部・黒松内経由(歌麿(又は寿郎)街道)街道を通行し得たのである。

また、朱太田の渡船は、これら大型車両を運搬し得る能力があつたと置われず、どうも疑問が残るものである。あるいは将来街道を整備された場合を見越してのものであるのかも知れない。

2 有野渡船

黒松内村を貫流する朱太田川流の黒松内川に渡橋をかけ、明治十六年十二月から向こう五か年間、大人一銭、小人五厘の渡船賃を徴収したいという申請が同村高橋昌之助から函館支庁に提出され承認されている。しかし、開拓使保存文書中には計画内容等の記述がなく具体的状況は明らかでない。

また、黒松内宿には直接関係はないが、長万部・黒松内間道路開削に当たって三十八か所の橋梁を架設したが、建設に要した経費の支出方法がないため通行賃を徴収したとあるが、詳しくは別編に記述済みであるので省略する。

○ その後の駅通所の推移

明治十二年十月の函館支庁管内における駅通制の大改革のさい、黒松内駅通だけが独自の制度を維持するわけにはいかず、函館支庁管内の他の駅通所同様、民営に移行し人馬兼立所に制度替えされ、それまで駅通取扱いを担っていた松本幸左衛門が初代取扱人に任命された。その後、日理議以来行動を共にしてきた横山勝四郎があとを継いだ。明治三十六年十一月函館本線鉄道の開通に伴ってその任務が薄れ、明治三十九年四月区第一六三号を以って廃止された。

○ 郵便局の開設

明治七年一月を期して小樽・寿郎経由・森間に郵便線路が開設され、その線路上に当たる黒松内に郵便取扱所(翌八年一月郵便局と改称)が開設された。郵便取扱人には、従前の村右エ門の息、花岡治兵衛が就任した。

(完)



旅は道路状況を知る

ことからはじまる (五)

江戸時代中期以降になって、北海道周辺は外国船の來航等によって騒がしくなり、幕府は、松前藩のみに任せておけないとして奥州諸藩に警備させる一方、自らも次々に幕吏を派遣して対応策を検討した。それら幕吏等による旅行記等が次々に発表されたが、特に、文化四(一八〇七)年近藤重蔵らと行を共にし、西海岸沿岸を探索した田草川伝次郎は、箱館から日本海沿岸を北上、宗谷までの道路、地域の實態、留駅状況等を調査し、その結果を「西蝦夷地日誌」として残している。

以下、その概要を記述する。

六 文化四年時の西海岸道の道路状況

文化四(一八〇七)年八月、この地方を探索した幕吏、田草川伝次郎の「西蝦夷地日誌」から借りよう。

本誌によると、以下のように記述されている。

1 前出のとおり、道南地方でさえ、文化年代の道路状況は野道程度のもので、ほとんど整備されていない、としている。

2 田草川らが箱館を出発して二日目の八月七日、松前街道を有川(規上磯)に向けての途中「亀田川万年橋

渡夫より野道」とあって、当時の松前街道は箱館直近の道路でさえ野道であると記述している。

3 西海岸道を北上して和人地の北端、フトロからセクナイへの途中の道路状況について「是より海辺通り路面砂路也」とあって、海辺の波打際が道路代りであり、まだ人工による道路の整備は、手付かずの状況にあった。

4 田草川らの今回の探査旅行で、箱館を出発して三週間が経った八月二十八日、積丹半島のフルビラの岬を通過した。

この山越えは「浜辺山越兩道あり山越えの方近し、山越敷鞍橋上り老丁余輪船山中草茂り野なり下り易し」とある。この時、田草川らは山道側を通行したが、路面は輪船であるが、道の両側は雑草が繁茂していて、下り坂は通行しやすい、とある。

5 さらに北上してマシケからルモイに出る路面は「道筋石砂浜」とか「終日砂浜」等の記述が多い。砂地で歩き難いがそれでも山道よりはよかったですであろう。

6 宗谷に着いての船り道、増毛山道の手前に出る。田草川らはシヤグマから雨竜へ出るコースをとろうとしたが、留明運上屋の支配人達は、地図上には道路があることになっているが、ここ十年來和人が通行したことはない、といって反対した。支配人達は、道路事情はともかく運搬人足の調達が大変であることから反対したように見受けられる。

田草川らは止むを得ず増毛山道を通行しようと決意をして山道通行をとることとした。この山道は、道路と

いっても名ばかりの山岳重器長益まで九里の鐵道である。これを荷物十一個を宿駅人足七人で運ぶのである。

明治六年次の道路状況と駅運

開拓使所管時代に入ってから道路事情であるが、この年代に入ると、各地に人工による道路が整備されてきた。

前述したが、旅行者にとって目的地までの距離と路面状況は最大の関心事である。旅行者の希望に応えて道路及び駅運を管理する行政側も「駅名、駅間距離、駅間賃金」を公示発表した。これは何も明治時代に入って初めて行ったものではなく、松前藩、又は時代によつては箱館奉行所から、時折り具体的に計測して発表していた。

明治六年九月、開拓使は従前に確立している町人地は別にして奥地について次のとおり発表した。

煩瑣になるが全文を掲げることにはしたい。

「函館支庁会計課

会計局(甲)

第九十九十七号附ヲ以本庁与各地江之里程并人馬賃銭等之調査書寫之上可差越旨御依頼之趣致承知候別格略表一冊差遣し候矣委細右ニ御覽了知可成候此致御回答および候也

明治六年九月廿四日

札 札幌上り	人足七人馬五頭	一里四錢之割	馬寄北二錢之割
札 札幌下り	五里七丁	官銀 二錢一厘	
札 函館上り	五里七丁	官銀 二錢一厘	
札 石狩上り	四里三丁	同六錢二厘	
札 厚田上り	八里十七丁	同四錢六厘	内五錢半五割
札 厚田下り	八里十七丁	同四錢六厘	内五錢半五割
札 赤松上り	九里一拾三丁	同五錢六厘五厘	内七錢五割増
札 増毛上り	四里	同六錢	
札 留邊上り	四里八里拾六丁	同六錢九厘三厘	
札 留邊下り	四里八里拾六丁	八厘	
札 赤松下り	七里四毛	同六錢四厘五厘	
札 赤松下り	七里四毛	同六錢二厘八厘	
札 白土上り	(未定)	同六錢四厘	
札 白土下り	二拾五厘	同六錢四厘	
札 古宇上り	二里三十丁	同五錢七厘	
札 小樽上り	六里六丁	同六錢四厘七厘	
札 小樽下り	五里拾丁	同六錢六厘七厘	内二里半四割増
札 余市上り	拾六里廿丁	同六錢七厘二厘	内九里三割増
札 余市下り	六里三十二丁	同六錢九厘五厘	内六里半三割増
札 古宇上り			
札 札幌上り			
札 札幌下り			
札 千歳上り			
札 千歳下り			
札 勇払上り			
札 勇払下り			
札 砂川上り			
札 砂川下り			

