

駅 通 情 報

第45号

時 評 石狩低地帯の勇払越え

アイヌの人達は、古來、石狩低地帯を狩場としていたが、いつの頃からか低地帯を流れる河川を利用して、日本海側と太平洋側の交通として行き来するに至つた。

江戸時代中期、これを知つた和人の旅行者は、アイヌ人を案内にして西蝦夷地の石狩場所と、太平洋側の勇払場所とを結ぶ連絡路として利用する者があつてきた。

寛政年間には、この経路を「勇払越」と呼んで一般にもよく知られるに至つた。

ただ、冬季には河川が凍結するので行き来がむづかしくなるのが難であつた。

満目、この石狩低地帯の生成経過については、北海道新聞に記事が掲載されていたので、その主要部分を抜粋すると、「五千年前、ころから次第に寒冷化（地球が冷し）、海水面の低下が始まり、「古石狩湾」は河川の浸食、運搬作用による「上部砂礫層」で埋められる。海水面の低下で砂州が現れ（中略）、千歳川、夕張川と石狩川の合流部である江別付近では、それぞれが川が大きく蛇行し運ばれた土砂によつて広く大きな沼地に河跡湖ができた。沼地が湿地に発達して、概向湿原、薄津湖原等が形成されていく」とある。この低地帯の形成期を過ぎるといつの時代からか、この地帯を流れる数本の河川に小舟を使って通行することをアイヌの人達が知り、道路代りに利用するに至つた。

幕末も通つた寛政三（一八五五）年、幕府の役人、阿部

源任の著書「蝦夷行程記」によると、阿部は、西蝦夷地を北行しての帰り、石狩から勇払越えをして太平洋岸へ出ようと思ひ、アイヌの人を案内に立てて通行したが、まず、石狩川口からそ上し、対岸から夕張川、千歳川を伝わつて

勇払へ出たといふ。

阿部は、この著書の中の石狩の項で、

「石狩……この川より東部ユウアツ越エルニ、川筋十里サカノボリ、イシカリ「イサリ」ブトハ十一里」番屋ニテ止宿。シユマツニテ住休。ホロシリ番屋アリ。カマカ番屋ニテ越エテ、イサマト「川舟」ニテチトセハ六里」番屋ニテ止宿。ノサットウトイア泊アリ。千歳ニテ上陸シ会所ニ止宿ス。ココ、ユウアツノ支配場所ナリ。雇馬ニテヒビニ坐ル」

分りづらい文言もあるので、要約すると、石狩より勇払まで二十七里。この間ほとんど川を小舟で通過する。漁太（現、恵庭）で宿泊した。島松には小休所があり昼食をとる。さらに千歳会所に宿泊し、翌日馬を雇つてヒビ（現、美々）に至り、さらに勇払まで乗馬で通した。

この千歳、勇払間は、寛政年間には車馬の通行ができる街道が完成してゐたといふ。

東、西蝦夷地には数回も訪れてゐる松浦武四郎は「蝦夷地日誌」で、勇払と石狩場所について、次のとおり、記載してゐる。

「ユウアツ……会所、通行屋、馬屋有り、地元ニハ、相人十三軒、土人二百二十八軒（一七九人）住ム。但、コレニハ千歳、島松ヲ含、コノホカ勤番所有リ。」

とある。また一方、石狩場所については、

「イシカリ……元小屋（八間、廿七間）、勤番所、武器倉、板倉、漁倉等有。

イシカリ十三場所ノ文政ノ頃、松前藩ハ、十三場所ヲ立テ、元小屋ヲ建テ諸理上屋ヲ構築ス」

有、元小屋とは、単なる番屋ではない。周辺の十二か所ある番屋（ここでは運上屋）を統括する總支配人の住む運上屋であつた。

また、勇払は、東蝦夷地の、石狩は西蝦夷地最大の漁場であつた。

前述の、阿部が東蝦夷地を訪れた五十七年前の寛政十一（一七九九）年、幕府が東蝦夷地を直轄するに当たつて調査したときのソウアツについて、「村落帳並大綱書」は、場所

内の施設・漁場・旅館等の状況を次の様に記述している。

○勇武津場所
会所、下宿所二か所

会所付 川舟四拾艘
馬舟三艘

○千年川 売買会所 二か所
(干鮭、毛皮、熊胆等の交易所)

○シコツ川 (千歳川)
出稼番屋 四か所

文化二年二月よりシコツ川昭不直トシテ千歳川ト唱へ候様相成。

以上のとおり、石狩低地帯といつても、阿部が通行してから現在まで百五十年を経過し大都市として成長した札幌も、当時は、石狩十三場所内における鮭鱒漁場の一つに過ぎないものであった。

時代の変遷の激しさを感ずるものである。

郵便創業時における

本州側の郵便物運送状況 (三)

はじめに

前号まで、二回に亘つて北海道の創業時における郵便線路の伸張状況と津軽海峡渡海状況を記述してきた。本稿では前号で書き残した郵便航送及び、本州における郵便物の陸送方法の計画と実行について記述したい。

右について、前述の「内閣文庫」所蔵の資料によると

[明治六年一月十五日蒸気弘明丸郵便創業ノ儀ニ付左ノ通布令候事] 管下ヨリ函館ヘノ渡海運賃從來送回ノ風帆船ヲ持ミ當ニ時機ヲ失候ノミナラズ古來覆没危険ノ患モ不少候ニ付今般開拓使中ニ於テ試ミノ為ト蒸気船弘明丸郵便創業函館ヨリ青森安渡函港ヘ別紙取戻期日割ノ通往復致候蒸渡海及荷物運輸取戻者共ハ函港取扱人ヘ討詰可

故旧経験ノ上ハ規則確定更ニ可相達候事

函館青森安渡郵便船取戻期

- 二ノ日朝 函館出帆 夕青森入津
- 六ノ日朝 函館出帆 夕安渡入津
- 四ノ日朝 青森出帆 夕函館入津
- 九ノ日朝 安渡出帆 夕函館入津

運賃定

一乗船便一人二付上等金三円
中等金二円
下等金一円五十銭

但食料ハ除之乎荷物ハ中行李一二可限事

- 一穀物類四斗入一俵 金十二銭五厘
- 一柿物 二斗入一俵 金十二銭五厘
- 一明荷大行李一箇 金二十五銭

但其余ハ右ニ準シ相当相定候事

乗組心得

- 一士族商工婦女子タリ其次第乗組可致事
- 一御用旅行ノ向差御用荷物ノ運賃尺相封の者同様差出可申事

一暴風強由大雪ノ節ハ日送ノ事

○解 説

1. 長文であるが、航送に関する重要事項が多いので全文を掲げた。

(1) 本便は、郵便船と称しているが一般人、荷物を混載してゐる。むしろ郵便物の搭載は主として少ないので運賃収入の多い乗客・荷物が主たる運送対象であろう。

2. この文書で明らかになつたのは、当部の計画を変更して①洋船(蒸気船)を採用し、これを機会に郵便輸送のほかに一般乗客、荷物の運送にも利用し、健全経営を図つたのであろう。②当部計画では青森・大間と函館間の郵便輸送を目的に配船する予定としていたが、以後、上下六便に減便するとしていること。③この便の運行は附

拓使の試みの実施であること。④郵便航送便といふものの、実際には、一般乗客貨物の運送も行つたのであつた。

の、実際には、一般乗客貨物の運送も行つたのであつた。

(内閣文庫)

3 明治七年九月の改定

さて、規定上では以上一歩変更しつつ整々と運送されるはずであるが、実際にはどうであったのであろうか。駅通寮ではどの程度の日程をもつて基運を予定し、それは計画どおり実行されたのであろうか。

前述のとおり、「東京—函館郵便日割」によると、出発日時の指定と一日行程一時三里の運行速度だけは規定しているが、日程については、東京—福島間一日往復としているのみで、以後の日程には触れていない。恐らく日程を設定しても、設定どおり運行する確信が持てなかつたのであろう。

東京—大岡間の距離については、盛岡回り二〇八里九丁余、秋田回り二四〇里一〇丁余として、途中、立寄島の差立処理時分と悪天候による遅延は計算に入れておらず、飯りに、一日十里行として盛岡回り二十一日、秋田回り二十五日程度の所要日程となる。

この点について、郵便制度施行直前まで運行していた幕府箱館奉行指定の島原の定飛脚による「御用馬便」について検討してみると

文久二年十一月、東京—箱館間御用馬便は、月三回、積荷三十貫、所要日数二十六日を予定して運行を開始したが、途中、川止め、渡海のさいの風待ち等、悪天候の場合には、四十日前後を要したという。

また、明治二年開拓使と島屋との間で契約した公用飛脚便では、遅延甚しかったとして中止になり、以後、開拓使による直営で運行したというが、契約上の運行日数は明確でない。

また、明治五年に第二次と同様、開拓使と島屋との間で取り交した内容の契約に基づき内閣したが、「一日行日程は十二日限り」として契約したものの契約日数が守られぬまま郵便制度施行を迎え廃止されたものと認められるが、詳細は明らかでない。

要するに、詳細は明らかでない。

以上、三回とも島屋の馬匹による補送としての請負いで、三回ともおおむね額飯の条件下に運行された。ただ、問題

の運行日程は、第一次では二十六日を限度としてのにに対し、第二次は十二日を限度して開始した。第一次のさいの二十六日運行でさえ実行不可能であったのに、第三次ではその半數に満たない日程であり、たちまち行き詰って三か月にして破約となった。

島屋は、第三次において前例があるのになぜこの日程で契約を履行したのか理解に苦しむ。客観状況を見ると、同じ年の明治五年七月には函館郵便役所が開設される予定であったので、新郵便制度施行によって、定飛脚間隔は廃業に追い込まれることは明らかであったので、利権確保のためあえて無理を承知で島屋側からの強い要請で請負いを履行したものと推測される。

4 明治七年九月の配船状況

明治六年二月以降、前述のとおり弘明丸を配船して函館へ被験便を運行していたが、一般人、荷物の利用が増加したものとみえて、明治七年九月、安海を廃止して函館—青森間に稲川丸を配船して増強を図った。

「青森函館郵便信書運送之迅速」便乞人物品運郵便利ヲ要スルニ爲更ニ当使所派汽船稲川丸ヲ加ヘ、函館ニテ左之規則之通相定本月二十二日より航海施行安海港へ航海之儀ハ相免

弘明丸（午前七時）

稲川丸（同上）

二日函館出帆 二日青森出帆

四日青森出帆 四日函館出帆

六日函館出帆 六日青森出帆

八日青森出帆 八日函館出帆

以下隔日出帆順序倣之、但暴風之説ハ日送

運送賃備規則（中略）

郵便行李金三拾銭、穀物四千一俵十二銭五厘、穀物一斗

八一俵十二銭五厘、蘇軾並箱物十箇目金二十銭、長持兩

掛類由尺金十銭、九月十九日第百九号をもつて（以下略）

右のとおり、函館支庁から布達された。明治七年九月からは弘明丸のほかに、新たに稲川丸を増配船して交互運行に

増強された。反面安海便は廃止して青森のみとした。

しかし、これまでの月六便が十二便の定期往復になり、
 船川丸渡航を理由に郵便信書運送の迅速化を図つたとして
 いるほか、郵便行李の運賃も明定されている。

なお、郵便行李は、一般乗客、雜貨等と混載であつた。
 当時の郵便行李の搭載重量は、基本的には一箇三百日まで
 であり、敷面を保護して増量していたとしても、他の貨物
 に比較して相当の高貨である。内容の重要度も加味されて
 いるのかも知れない。小包郵便物の取扱ひ制度は、明治二
 十五年の制定であるから、このころの郵便物の運送は一般
 信書が主体であり、それほど多量の郵便行李の搭載はなか
 つたものと思われる。(以下次号)

佐藤日誌の中における
 駅通制度の現地状況を探る(四)

本稿は、最終回として、留萌、札幌本庁間を取り上
 げた。ここで注視してほしいのは、増毛山道九里の通
 行である。この山道は道内切つての峻険として天下に
 知れていた。これを恐れて身行をとるものが多く、余
 り旅行記等にも出てこないものである。

三、留萌・札幌本庁間往復

○ 駅通、その他の事項

七二二十七

四時半起乗馬ヲ命ズ、山行ヲ停メ且海岸亦寄セ
 ズ。然レドモ斷然決行ス諸官亦来リ別ル。六時十
 五分発馬ス。
 別員村ヲ過キホシナイ小墾小路ニ入ル泥路ヲ過キ
 路極テ悪シ
 (元通行番頭アリ今留村頓存セリ)ヲ疑、此沢ヲ
 右方ニ沿フ岩尾ニ出フト云。
 道極メテ悪シ。草甚深シ此石ノ沢ニ随フ亦岩尾
 ニ出フト。若シ左方ニ下ル行ク所ニ連ヒ往々行人
 ノ斃死ヲ致セリ、……三二、四ノ峻険ヲ昇降セリ。

七二二十七

七二二十八

此半路ヲ左折シ二時エオウシシ(天候石付困難)
 マ道キ少シク下リテ浜藪留ニ下ル。路特ニ甚タ悪
 シ。鞍馬馬上ノ我前山ヲ越シ、或ハ馬足ヲ馳ヒ或ハ
 大石嶺々タリ又深泥潭々タリ、増毛地方ノ此ニ非
 ス蓋シ増毛方面ハ(幸未山口暴ニテ)留テ修路シ
 浜藪地方又シク修路セザルニ依ル。又如ク大木倒
 レ道ヲ遮ル。実ニ西郡第一ノ峻険タリ、三時漸ク
 山ヲ下リテ海ア見ル。ホロクシベツ松上石松ニ小
 憩、火ヲ燒キ午餉ス。五時一十五分浜藪駅本間雙
 助ニ到着ス。
 ○増毛山道ヲ開ク伊達村石工門請員中ナリト云フ
 (以下略)

十二時半回都古遺駅ニ午餉シ、更ニ馬ア命ズ。
 ○開ク懸崖中軍官キゴビル山路、増毛山路ヲ実
 測ニ赴キシト、此海上五度、并射アリ行程八里余、
 内五里余峻険ニシテ常置(八里四里馬ニハ既但シ一
 里ノ分)ヨリ五里ヲ増ス。舟行ノ便七里余ニシテ
 二過キズ。午後一時半古遺駅ヲ發馬シ一本橋ヲ渡
 リ海浜ヲ經過シ二時半左折シテ山路ニ入ル爾後ノ
 泥路潭々、一河橋ヲ渡リ而シテ山上ヲ越シ又海浜
 ニ出テ二河橋ヲ渡リシ四時石狩大河ヲ渡リ直チ
 二馬ア命ズ。古澤ヨリ茲ニ連スル四里余……六
 時四十分及戸川ヲ渡馬ス。此河鉄山街道夏河ヨリ
 東流スト。七時露路河橋ヲ過キ同村野所早川清太
 郎ニ到リ馬ヲ命ズ。時既二連ク馬亦在ラズ。請フ
 一泊セント此二宿ス。此駅本午後二里カ、ト、
 新築ノ駅舎アリ之ニ酒食ス。
 石狩駅ヨリ二里半許。時々小樽港ヨリ汽船(弘
 明丸)ヲ以テ此河口ニ運輸シ而シテ此地ヨリ札幌
 ニ連スルト云フ。
 即チ本庁下副成頼下ノ水ナリ。同村ヲ過キ丘陵、
 札幌村等ヲ經札幌駅ニ連ス。行程三里余、駅通
 元ニ店ト称セシノ(朝成橋辺)本村方半(身代
 隔リニナリシニヨリ)ノ家ニ停頓セリ。蓋シ元駅
 隔(山崎十二)ノ家女學生徒ノ宿舎也。(東時五
 来ルモノ)ニナルベキヨシ。道甚整フ。八時五

七、三下

八、二

八、三

八、四

八、五

十分分出片ス

六時本庁へ出片増毛村小野寅吉白費葉橋ヲ上申シ、五時半旅舎ニ歸ル

本庁ニ出頭明免ヲ届ケタリ小野寅吉橋梁ハ東京へ上申ニ相成ル由

九時札幌駅ヲ発ス、馬二匹セテ行ク、十一時三十分陸路飯駅ニ達ス、三時右特駅ニ午餉シ四時免之石狩河ヲ渡舟ス、夫ヨリシツフ河橋ヲ過テ海浜ニ出テ、厚田郡古潭駅ニ投ス

午餉五時三十分古潭村ヲ発舟ス、六時厚田河口ニ舟ヲ寄セ使舟ヲ乞フモノアリ増毛ノ村民ナリ、之ヲ乗セ而舟子ヲ助ケシム、十一時十分飯橋駅ニ上陸ス行程八里許行舟甚ダ早シ蓋シ小編(薩摩ナルモノ)ヲ三ツノ舟子漕送スルノ努力ニ出ツ、本國要旨ニ午餉ス、要旨ナルモノ元莊内人ニテ莊内藩支配中伊達林石工門ノ請負ニ代ルモノ今此男副戸長ヲ勤メリ、要旨ノ人トナリ肥太白鬚願ル山ノモノニ類ス、蓋シ今老翁六十許ナリ歌謡ニ長ク、其取扱フモノアラズ、又請負請官モ在ラズ、唯唯行ヲ絶代者古ナルモノ之ヲ守リ馬或ハ舟ヲ命ズ、二ツトモ有セズ、為ニ右要旨ノ家ニ泊ス、……夜駅運取扱元古ナルモノ未テ苦情ヲ述ブ、明早舟片ニ夫ヲ命ズ

五時五十分浜益ヲ発舟ス、舟小ニシテ舟子三各之ヲ漕出ス、茂生、群別等ノ村ヲ看過シ(ホロクンベツヨリ山路ニ入ル)トコトナンヲ過テ此間海浜漸ク歩スベシ……八時半ワフイノ岬角ヲ過テワフイハ先ノ夜、浜益ヨリ増毛ノ間海浜散々ノ岬角アリ、ワフイヲ第一トス、……少許ニシテ浜益増毛郡境ノ標木アリ、渡アリ、二二三ノ漁家アリ地増毛ニ属ス、九時四十五分岩尾村ニ小憩ス、一時別所村ニ上陸シ舟三行季ヲ増毛駅ニ送ラシム、浜益ヨリ増毛ノ間九里余西部第一ノ嶮ニ属ス……
○夫ヨリシツコカンベツ橋ノ新架者トテ聞渡ヌ……凡ソ此橋並ニノブシヤ橋ノ落成ヲ百日間ニ期スト云フ

一時五十分増毛駅伊達林石工門ノ家ニ入ル、此道行家北海道第一ノ驛橋ニ属ス

四時十五分ノヲ發馬シ熟路

七時半登キトシテ宿願出雲所ニ馬ヲ下ル

○體ク三井組引換金檢査人中村徳太郎外一人又シク宗谷四郎ノ金檢未タラザルヲ以テ昨日帰札ヲ遣セリト、而シテ此間本村並治右金ヲ三日ニシテ持來ルト、八時之ヲ出ツ約月結々熟路ヲ独行シ家ニ歸ル

○一解説一

1 七月二七日四時半に起床して駅通に駅馬の供出を申し入れた。しかし、一編申し付けたものの増毛山道の険しさを考えて中止することにして舟で行くことを思い立つた。これもまた思い直して山道行きを決行することにした。

山道行きは相当困難が念想されたので迷ったのである。

2 留明を発し、札幌本庁を目指した。泥路で通行至って難行した。

プエウシには元の通行番屋(小休所か)があり、当ても往の跡が残っているという。いよいよ増毛山道を駅馬で踏破するのである。

途中、悪路で、また津草が生い茂っている。道に迷い、行き倒れになり死人も出たことがあるという。峻険な野り降りの際道は三、四ヶ所も続く。天塩と石狩の国境を過ぎると浜益峠がある。佐藤氏の乗っている馬の馬上を衝きが超えるほど茂っている。その状態は、増毛側の道路は比較的いいが、浜益側が特によくない。さすが、西部第一の峻路である。この夜は、浜益駅通(取扱人、本國要旨)に一泊する。

増毛山道は、現在、伊達林石工門が請負って改修中である。

3 七月二八日の食を古潭駅通でとり、ここで駅馬を取替え出発する。

途中コキビル山道を実測中の調査士一行に出会う。この山道は八里の行程であるが、そのうち五里余は難道である。そのため、人馬の難立賃金は平常人足一人一里四銭馬疋一里六銭と定められているが難道はこの定賃金の五割増と設定してある。また、浜益・古澤間の舟行は七里であるという。

四時には石狩川を渡舟し、新たな馬で陸路に達し、駅通（取換人、早川清太郎）で馬を取替えようとしたが、駅馬の用意ができないうので、ここで一泊することにした。

4 昨夜は陸路駅通に一泊して、七月二十九日早起きして駅馬を頼んだがなかなかこない。

陸路駅通は、本年假設のものであり、駅舎は新築したばかりである。石狩駅通から二里半の地点にある。陸路から創成川沿いにある互珠、札幌村を経て札幌駅通に到着。この駅通は、駅通元二店と稱するものの一つで、創成橋側にある。これも、木村万年宅に移転したという。すなわち、元駅通（管理人、山崎十三）として経営していたが、このたび、東京から来た女学生の寄宿舎として運営されることになった由である。

5 昨晚（七月二十九日）札幌駅通に到着したので、七月三十一日日本庁に出頭し、増毛村の小野寅吉が自費で架橋したいという件を本庁へ上申した。

6 八月三日札幌駅通を出発し、福路に付く。陸路駅通を通し、三時に石狩駅に到着。昼食をとる。石狩渡場を渡り、シッパ橋を過ぎ古澤駅で一泊する。

7 蟹川古澤駅を舟で発ち、厚田川口に舟を着ける。ここで同船に同乗を乞う者があり、これを乗せ、浜益駅通に上陸する。増毛行き馬、又は舟を用意するよう申し入れたが双方ともできないというので、浜益駅通に一泊することにした。

8 八月五日五時五分、舟で浜益を発つ。小舟のため舟子三人で漕ぐ。

茂生、群別、ホロタンベツより山路に入る。また舟行

し、別苗に上陸したが、行李は別速舟で増毛に送らせておいた。

この日、留萌に帰る。

四 あとがき

本稿は、佐藤日誌に記載されている中で、駅通・郵便に關係する事項のみを抽出抜粋したものである。対象期間は、明治八年六月から九月までの四か月である。

それから現在まで、既に一三〇年も経過して、遠か過去の時代である。この時代は、日本の歴史の中でも変化の多い明治時代であり、個人生活にも隆盛置屋に伴う武士階級の失職等、かつてない事態に遭遇し、我々現代人の想像に絶する激変の時代であった。

そのような時代の中にあつて、交通機関としての駅通制度は、既に消滅したものである。廃止になってからでも五〇数年を経過し、その制度の名称すら知る者は稀れになり過去のものとなった。従つて、この分野の研究者も極めて少数になった。

今回解説に当たった私にとって、佐藤氏の記述した事項が理解できず、真意が十分読み取れない事項もあつた。以上のとおり、解説は難行したもの、どうやら取りまとめることができた。今後、後に続く駅通史・郵便史研究を志す方々に役立つものと確信するものである。

○資料寄贈お礼

一 大崎情報

東京郡 大崎 博 氏

発行年月日 平成十七年五月五日

額 布 無 料

発行者 札幌市南区川沿四條五丁目三一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL. 011-571-3602

ホームページ <http://rashi.hp.infoseek.co.jp/>