

# 駅 通 情 報

第50号

## 時 評 千島の駅通の現状を語る (二)

— 意外に数が多い千島の駅通 —

〔解説〕  
拓殖行政の進展により、駅通所本来の使命が薄れてきたので、今後は、新設を中止し、現存の駅通所についても昭和十七年度以降、五か年間(昭和二十一年度末まで)をもって全面廃止する方針である。

しかし、千島各島所在のものは、交通機関としての重要性があるので、従来どおりの方針で臨む、との通達が、管内支庁長に発せられた。

その通達に基づき、駅通所の新設は昭和十八年十月二十八日の「アナマ(色丹郡所在)」を最後に、以後暫無となり、また、既存の駅通所で廃止されたものは、十九年度末までの三か年については、各年度十六か所ずつ、二十年度は十七か所、二十一年度には十二か所にのぼり、漸次終結に近づいて行き、この五か年間に新設一か所、廃止七十八か所に達した。

右のとおり、五か年間の準備期間において、おおむね初期の方針どおりの成果を得て制度廃止の昭和二十二年三月を達した。

しかし、若干のそごは免がれず、完了予定の二十二年三月末において、本務処理の理由によって、本島内では八か所の告示未発出が生じ、年度内に完全廃止できずに終わった。この八か所は手続きが遅れたものとして、翌四月、過年度廃止の措置をしたのであった。

この本土内八か所については「上川支庁管内四か所、根室支庁管内四か所」であった。このほか、根室支庁管内については、千島列島部に四十二か所が残っていたが、これは終戦

により残置として措置された。

なお、廃止に至る経緯の詳細については、前出の「北海道宿駅(駅通)制の研究(完結編)」によらねばならない。

なお、千島所在の四十二か所の駅通所については、昭和二十二年三月の制度廃止を待たずに、同二十年八月のソ連との戦争終結を迎えた。従って、千島各島所在の四十二か所に限っては、制度廃止の告示が適用されず、今日を迎えてしまつたのである。

右の次第で、前出の「駅通制の研究(完結編)」の「年代別駅通所及び駅通取扱人一覧表」の廃止年月欄には「終戦により残置」として措置したのであった。

さて、この千島所在の四十二か所の駅通所については、終戦時現在の現状を調べて確認し、その状況を将来に残しておく必要があると認められるので、その概況を次に記しておく。

駅通所の任務は、個々に若干の違いはあるが、開拓使以来の駅通制度については、基幹業務として、人馬の離立と旅行者の宿泊がある。しかし、この業務は、すべての駅通所が行ふ必須の要件ではなく、地域環境、駅通所の置かれた位置等によつては、いずれか一方の業務を営業してもいいのである。しかし、本土においては、そのほとんどの駅通所では双方の業務を営業しているのである。

しかし、北千島各島のように、小島の多い地方の駅通については貨物の運送等、人馬の離立業務の利用がなく、宿泊のみの利用が求められる場合がほとんどであり、また、場所によつては、この逆の場合がある。

さらに付言すると、千島列島のうちでも北千島の特徴としては、産業が漁業主体であり、また冬期間は、船舶の航行が途絶える漁期終了とともに住民のほとんどは、道南、又は本州方面へ引き揚げるため、北千島の駅通は夏期間のみの営業となるのである。

なお、前出の完結編の一覧表に「終戦により残置」とした四十二か所、及び終戦以前に既に廃止した六か所、計四十八か所について営業状況を見ると、次のとおりである。

駅通所の地域別営業状況

| 地域別 | 人馬の確立<br>人馬の確立<br>両方のみ営業 | 自治のみ<br>営業 | 計   | 全体も一〇〇<br>とした場合 | 備考  |
|-----|--------------------------|------------|-----|-----------------|-----|
| 国後島 | 一一三                      | 二          | 一一五 | 三二              |     |
| 択捉島 | 一五                       | 一          | 一六  | 三一              |     |
| 島津島 | 二                        | 二          | 四   | 八               |     |
| 占守島 | 一四                       | 二          | 一六  | 二二              |     |
| 合計  | 二五                       | 二          | 二七  | 四八              | 一〇〇 |

## 一、解説

## 1、人馬確立と宿泊の双方を営業しているもの

駅通所として、この二大業務を営業することは、基本的には当然の任務であり、本土においては一〇〇%に近い営業率である。しかし、千島においては、二大業務の双方を営業しているのは七三%である。特に、北千島（占守島）においては、八か所中双方を営業しているのは一か所に過ぎない。南千島の国後、択捉両島については、島内の面積が広く駅通所の設置箇所も多いこともあって、本土と同様ほとんどの駅通所が二大業務の双方を行っている。

## 2、「人馬の確立」のみ営業している駅通所

国後島においては、二か所が確立業務のみ営業している駅通所がある。これは、上陸地の関係で貨物の運送のみの利用者が多いため、これらの駅通所では宿泊利用者はほとんどないのである。

## 3、宿泊業務のみ営業している駅通所

右表で分るように、国後、択捉以外の、いわゆる小島に属する駅通所に多い。特に、占守島に属する駅通所においては、全部の駅通所が宿泊のみの営業を行っている。付言すると、国後中の村上流の駅通所については、受託者が「日本漁業KK」となっていて、原則的に個人受託の中において一か所のみ法人経営となっている。

また、個人受託であっても、占守島所在の駅通取扱人のほとんどは前出のとおり函館、横浜等に居住し、夏期間のみ来住しての営業であり、漁期終了とともに引揚げるといった状況にある。

## 4、馬匹の飼育について

右表のとおり、「貨物の運送」「人馬の確立」を営業している向きについては馬匹を必要としているはずであるが、同地方における馬匹の飼育の正確な計数が明らかでなく、計上することができなかった。

## 一、結び

以上のとおり、千島列島所在の駅通所は本土の駅通所が廃止になる以前に、ソ連に占領されたため、北海道庁の発した廃止告示の施行が及ばず、法令上は、戦前の状態のまま現在に至っている。

千島の駅通は、終戦時四十二か所もあったが、そのうち北方四島に属する駅通は三十四か所である。これらの駅通所の駅舎、付設舎、馬匹等は現在どのような状態になっているのであろう。現在、日本の領土である北方四島だけでも一日も早く返還され、現状を確認したいと強く念願するものである。（完）

## 未解明のまま現在に至った

## 創業時の郵便運送の実態（三）

前号でも触れたように、創業時における郵便物の運送を目的とする郵便線路は、全行程、総てが江戸時代から名の知れた難道であって旅行者から恐れられていたものである。明治に入って新郵便線路として登場したといってもまだ明治に入って十年たらずの時期であり、それまでは人工による手の加えられたことのない道路であった。以下、記述を進めることにしたい。

## (2) 余市・笹小屋經由岩内間の陸送状況

明治五年十月の二回、札幌經由小樽一圓の太平洋側回り郵便線路開設に就いて、一年三か月の準備期間を経て、明治七年一月には、既存の運送便の終点である小樽から、日本海側回りで、舟越經由太平洋側へ通て、既設の山本内郵便取扱所に接続した。ここで、太平洋側回りと釧路線を形成するものであった。

この郵便線路の沿道は、蝦夷地内でも早くから和人が住み付き、比較的人口の多い地方であり、開拓使でも、速やかな郵便の開設を希望していたのであった。

しかし、この地域は山岳が海岸に迫り、特に、岩内・余市間の磯丹半島は、古来、難所として知られていた。従つて旅人は遠く沿海部へ、又は海上通行を避けて、岩内・余市間の山中十二里二十四町を踏破するコースをとる者が多かった。

郵便施行に当たつて最初の計画の段階では、山中の險峻中間地域の笹小屋に郵便取扱所を設けて、これに郵便継替えを兼ねた施設にしようと考えた。それまで、この地域には通行屋一軒と民家が二軒よりなく、郵便運送はともかく、郵便取扱所としての機能が果せないかと判断したとみえて、その後計画から消えてしまった。

ただ、この地域には、江戸時代から通行屋と称する施設が設けられ、人間の雇立、旅人の宿泊を業とする者が現われ、これが開拓使時代に入つても継続されていた。

いずれにしても、余市・岩内間山道は、前述のとおり、十二里余の距離があつて、郵便施行に当たつては郵便物の運送手段としての継替え（又は交換）施設が必要であつた。そこで、それまで続いていた通行屋をして余市と岩内の両取扱所から運送する郵便物の交換所としていたものと認められるが、これに関する資料が見えられていない。

## (3) 岩内・磯谷間雷電山道の郵便陸送

郵便物の、北海道における通信網の整備方針は、可及的速やかに全道一周郵便線路を構築することにあつた。

その方針の実行過程において、明治六、七年は、既定方針に基づいて明治八年からの奥地への路線延長に備える準備期間であつた。それに先き立つて、明治七年は、既設の郵便線路の充実と、道南地方における未設置地域の通信網の拡充であつた。以後、その方針に基づいて推進し、道々内陸部への拡大を図るといふ構想であつた。その一つが、既設の小樽からとき、余市から山道越えで岩内に出て、舟越、開拓内經由、山越内

で太平洋側回りに接続し、さらに南下して森において、函館から北上して、森經由室蘭に至る太平洋側回りと合流し、ここで釧路線を構築するといった構想であつた。その計画の線路上にあるのが、岩内・島古丹（磯谷郡）間の山道越えであつた。

なお、ここで郵便取扱所名を磯谷としてゐるのは、駅通室の方針として、「一郡一郵便取扱所（明治八年一月から郵便回と改称）」を日指して、同名には、郡名を付けるとするものであつたため、島古丹とせず磯谷郵便取扱所としたのであつた。また、小樽・森間の郵便運送便の運行回数は「毎月五日」、すなわち、月三回の差立てとしたのであつた。

さて、右、山道の運送実態を記述すると、この区間は、岩内郡御許内町所在の岩内駅通から磯谷郡島古丹村所在の磯谷駅通までとし、この間、五里二十町とする、としたものであつた。『東岩内志（明治二十七年四月刊）』によると、島古丹について「東岩内駅ニテ五里二十町内ノウチ四里十八町ハ山道ニシテ峻嶮ナリ」

南後志国歌要郡磯谷駅ニテ二里二十九町ニシテ平道ナリ」とあつて、この山道は、岩内側についてはそれほど峻嶮ではないが、通行困難な山道である、としている。

さらに同誌は「島古丹駅ヨリ岩内郡マテ陸路峻嶮ナルヲ以テ間々海路ヲトルアリ、海上十三里渡守ナク只人民ノ相対ヲ以テス」とある。

この山道は、他地方の山路に比較してそれほど長距離ではないが、全長五里三十町のうち、峻嶮な山路が四里十八町もあつて、旅人を悩ますに至つてゐる。従つて旅人は、海路をとる者もいるが、駅通は渡船を所有しておらず、地元漁民の

小船を相対で雇上げざるを得ない状況にある。特に郵便運送は危険を避けて山道を通行するよう指定されている。しかし、この山道を通行することについて、開拓使からは、既定方針通りとして特別の指定を受けていないものである。

#### (4) 浜益・増毛間増毛山道の郵便陸送

明治八年一月時の日本海側回りの郵便施行は、既設の鉄道を起点として苫前までの七か所に郵便局を設置し、これを郵便線路で結ぶものであった。その中間地点に「浜益・増毛」間の山道がある。これは同区間九里十三町中八里は山岳重畳、崎嶇な山道であり、西郡切つての難所中の難所として旅行者に恐れられていた。文化四年幕府は、当時、ロシアにより北辺が侵害され、船舶が焼き打ちされるといふ騒動があったため、内地争風の実情調査のため、近藤重蔵と二人の幕吏を宗谷方面へ派遣した。

一行は、調査を終えての帰路、この増毛山道を通したが、そのさい、道南の松前地方の宿場人足七人に荷物十一個を抱かせて、この山道を通らせたという記録が残っている。

また、明治に入つて、開拓使留用支庁誌、佐藤正克氏は、明治八年郵便線路開設前後の時期に、二回にわたつて札幌本庁へ出張したがそのさい三回はこの山道を徒歩、また一回は乗馬により往復したという記述がある。ときに、本誌にその要旨を掲載したので記憶に残っている方もあると思われるが、有名な難道だけに増毛山道については古来、書き残されている歴史書は多い。

さて、そのような中、既設の鉄道を起点として苫前まで二十七里強に郵便線路を延長したのであるが、これを太平洋側回りに比較すると、距離においても、局数においても、難道箇所においても小規模であるといえる。

しかしその中において増毛山道の運送は、西回り中最大の難道といえる。明文はないが、郵便運送はこの山道を通行したことは確かである。

明治八年時の郵便運送について、開拓使から管下各出張所へ次のとおり通達している。

- 一 鉄道ヨリ留用ア向 三ノ日日出発
- 一 留用ヨリ鉄道ア向 二七ノ日日出発
- 一 留用ヨリ苫前ア向 一六ノ日日出発
- 一 苫前ヨリ留用ア向 一六ノ日日出発

というものであり、いずれも月六便の設定であった。右によると、浜益・増毛間の山道については、郵便運送のための郵便脚夫は、上り下り毎月十二回走行したのであった。

この山道は、江戸時代から浜益、増毛両所の駅運人定が走行していたほか、浜益には海上運送のための駅運組合が設けられていたが、郵便運送については危険性を考慮して、山道通行を行つたのであった。しかし、その実態に触れた資料は見当たらない。

#### (5) 幌泉・広尾間山道の郵便運送の実態

この区間は、明治八年一月、苫前(苫小牧)を起点として、北海道一周郵便線路の太平洋側回りの終点根室まで二百六十六里強の中間部、日高路の幌泉から十勝側広尾間十二里二十三町といった長距離であり、また山岳が海に迫り危険が多いことから古来、東部旅行者に恐れられていた。

従つて、開拓使はこの経路に郵便線路を通すに当たつて運送困難を懸念して施行の延期を主張したが、全道一層路線を急ぐ駅運寮に押し切られて実行に移された。しかも駅運寮から開拓使に示した運送計画は、「幌泉・広尾」間十二里二十三町を三時間三十三分で運送するといった過酷なものであった。

現在、この計画を見ると、計画どおり実施されたものかどうか疑わしいものであった。

しかし、右のような現地の状況下に月何回程度郵便の運送が行われたものであろう。

明治九年四月になって、沿道各郵便局に対し、下記の通達が発せられている。

〔苦頼ヨリ浦川通り根室迄、各郵便局御達案〕

苦頼ヨリ根室迄之郵便線路之内苦頼浦川間往復回数來ル  
六月ヨリ三回相増一ヶ月九回苦頼ヨリハ三六九浦川ヨリハ  
一五八ノ日兩地トモ午前六時脚夫ヲ兼立上下順次兼立互地  
運送又浦川根室間ハ従前之通り一ヶ月六回浦川ヨリハ一六ノ  
日根室ヨリハ四九ノ日

午前六時脚夫ヲ仕立シ運送方手続等澤南是迄之如ク相心得  
諸事不都合無之様可取計(以下略)

追而苦頼浦川間脚夫賃銭之儀従前賃銭之通り運送度數ニ応  
シ可下渡此段モ相達候也

(關係公文)  
(次号へ続く)

## 明治初期における

### 駅通所の経歴と運営状況(一)

○はじめに

幕藩体制が崩壊して明治期に入ると、本州の江戸時代にお  
ける宿駅制、助郷制は解体され、代つて「伝馬所—陸運会社  
—内国通運会社」の順に移行し、民間化が図られた。

一方、そのころの北海道においては、和入地については、  
本州の宿駅制、助郷制と類似の村方役人による管理運営と村  
民の労務提供によつて宿駅の運営がなされ、その果した任務  
は次のようなものであった。

①公用通行人に対する人馬の継立

②公用状(物)の運送り  
また、和入地以遠の場所請負人による請負地については、  
請負条件として

③公用通行人の宿泊と食事の提供

④同人馬の継立

⑤公用状(物)の運送り  
⑥公用通行人のための「沐浴・休憩・休息の施設」の設備提供  
等が義務付けられていた。  
これが明治に入つて開拓使に引継がれると、これら權利と

義務が公用人に限られていたのが一転して人権者等一般人に  
も許されたため、利用者及び貨物の運送が激増した。

しかし、旧和入地については、旧來からの歴史と経過もあ  
つて、旧態勢から脱却するのに日時を要した。それに開拓使  
本庁と函館支庁との管理運営上に大きな違いもあり、本庁で  
は、利用者の対応に苦慮していた。そのため駅通の管理運営  
上、全道的に統一の運用がなされるようになったのは、三縣  
分治が終了して新しく北海道庁が置かれた明治十九年一月か  
らであった。

以上、江戸時代から明治初期へかけての宿駅(駅通)制の  
移り替りの概略を記載した。

さて、本稿は「第四十二号、落部駅通所」以降中断してい  
たが、その後、多くの読者から再刊を求めめる声が出てきたの  
で、稿を改めて再刊したものである。

前号の落部駅通所に続いて旧和入地を南下して、隣駅「森  
駅通所」から記述することにした。

○森駅通所

所在地、渡島国茅部郡森村字森川  
隣駅との距離

密陽港 海里二十五里半・落部三里二十九町

沿革(開拓使事業報告による)  
1 幕府ノ時、鷺木村ハ助郷ト唱ヘ人馬継立補助ヲ為ス

2 明治五年十一月改テ森駅ト称シ取扱ヲ村用係ニ兼シメ給  
料ナシ

3 同十二年十月更ニ人馬継立所ヲ置キ黒田某ニ取扱ヲ命ス  
給料ナシ

4 駅通人馬継立人ヨリ人馬繼札料ヲ取メ給料トス

一、「解説と補足」  
1 森駅通所の発起は明らかでないが、江戸時代とある。  
しかしこれは、森村が鷺木宿の助郷に指定されたとき  
のことを指している。森宿として独立したのは明

治五年十一月であり、鷺木宿を移設したのであるう。

2 「鷺木宿」の助郷というのは、鷺木宿で離立ての人足馬匹が不足した場合、森村から補充供出するものである。

助郷とは、宿村で人馬が不足した場合、隣村から支援を受けるもので、本州においては、幕府道中奉行支配下の五街道に使用されている文字であり騎注運においては助合の文字が当てられている。従って、松前藩下においても助合の文字が当てられるべきであろう。

3 明治五年十一月に至って初めて森前が独立したとあるのは、このとき鷺木宿を森村へ移設したのでを指しているであろう。

4 明治十二年十月、人馬離立所を設置とあるのは、これまでの駅通所を廃止して、新たに開田善市の申請を許可して人馬離立所の個人経営が認められたときのものであった。ただ、収入としては、官からの支給はなく、鶴札料と称して利用者から料金を徴収して給料に当て営業しているものであった。

## 二、沿革以外の注視事項

1 駅通所を森村へ移設した直後の目的は、明治五年十月に森郵便取扱所が開設され、しかも森村を分岐点として陸路は山越内に、また、一方は海を隔てて海路、室蘭を経由して太平洋岸を東進して札幌・小樽まで郵便線路を延長するという重要分岐点としてのものであった。

2 もう一つは、郵便施行に伴って、起点の函館から森まで、開拓使の経営にかかると郵便馬車の運行が開設されたためのものであった。しかもこの便は、対岸の航送により室蘭に至り、さらに札幌まで郵便馬車を開設するという方針に基づくものであった。それには道路の整備が先決であるとして、明治六年七月には札幌本道の開削完成が図られた。その状況は、さきに「駅通情報」に記述済みである。

3

なお、森村から先きの陸路については、長万部經由虹田へ出るコースがあり、江戸時代から旅人の通行が行われていたものであるが、行く手には札文華山道という峻険な峠があり、通行を阻んでいたため、森・室蘭間の海路を選んだのであった。

4

開拓使は森・室蘭間の郵便航送及び旅人のために付属弘明丸を配船したのであった。

しかし最初は、森から直接発着したのではなく、森から二里十八町三十二回離れた砂原を着岸地としたのであった。

## ○駅通取扱人の給料

江戸時代は村役人が兼務していたので、村役人としての報酬があり、宿役人としての給料は無給であった。また、明治に入って、村用係としての駅通取扱人出役小使等の給料は駅通の人馬離立の収入から支給し、いわゆる民費であった。

明治十二年十月駅通所が廃止され、開田善市による人馬離立所となったのちは、離立料収入によって営業された。(次号へ続く)

## ○資料寄贈お礼

一 標茶町史(通史編第三巻)

二 室蘭夷夜話(2)

標茶町長  
札幌市 塔 比呂志 氏

発行年月日 平成十八年六月五日

額 布 無 料

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目三一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL. 〇一一一五七一一三六〇二番

ホームページ

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