

# 駅通情報

第54号

## 時評 北海道内旧街道を

### 現代の視点で見ると(一)

江戸時代から明治の開拓期にかけて開闢された道路であつて、後に、旧道に添つて新たに国道等が新設され、従前の道路は廢道になつて地域の人達にすら顧りみられなくなった道路が全道に少なからずある。

そのことは、駅通史の分野からみても重視される問題である。かつて、その道路沿いには駅通が設置され、旅人や貨物を担つた人足、駅馬が頻りに行き交つたのである。

しかしそれも、時代とともに交通機関が発達し、新道を通行する者が増加して、旧街道はその機能を失なつて沿道の駅通も廢道と運命を共にしたのであつた。

従来、私はこの現象を駅通史の推移の一つとして捕えてきた。話は転じて、旧来からの知人の一人である札幌市内のM氏から、過日、次のことを訪ねられた。

「明治末期、釧路から厚岸、霧多布を經由して奥地へ向けて、途中、駅通を辿つて、駅馬に荷物であるフィルム等機材を積んで通行したという一行があつた。このうちの一人がこれを旅行記にした人がいる。」M氏は、この経路に従つて厚岸から霧多布までを徒行してみたいと思ひ、計画を立ててみた。しかし、現在の道路は、当時の地域事情とは全く違い、経路すら分からなくなつてゐる。この間には、当時、駅通があつたはずであるから、その駅通跡を辿つて通行してみたいのである。私は、これは駅通史の分野であり、「お安い御用」とばかり引受けた。

私は、早速、その時代の駅通線路図と、私が数十年來かけて

作成した全道の「駅通台帳」をもとにして経路、駅通跡、駅間距離」等を探つてみた。

しかし、「百年前後も経つた現在、私にとつてそれは意外と嬉しいものであつた。

どうやら作成して一応お答えしたが、それを簡単にいうと、次の二コースが考えられた。

一、一つは、厚岸駅通を出発して海岸に出て瑛瑠瀨駅通跡に至り、以後、海岸に添つて霧多布に至る、全長七里(約二十八軒)の行程である。

二、もう一つのコースは、厚岸駅通を出発して、厚岸湖に添つて東岸に至り、風濤駅通跡に出て三里十八町(二十二里)から東進し、浜中道に出て霧多布に至る(三三二二十一町十六里)コースである。



瑛瑠瀨駅通跡經由のコースについては、現在でも一部份地元民に利用されているが、他地方からの旅行者にとつては、地図にも明示されておらず、未知の世界である。

私は、これまで本州の旧街道を踏破したことはあるが、それは左記の街道であり、しかもそれらも至つて短区間のものであつた。

- 1、山之辺古道
  - 2、鶴野古道の一区間
  - 3、羽州街道の三崎峠
  - 4、本曾路の一区間
- なお、古道と称するのは、全国の街道中の「葛城、山之辺、鶴野」の三道のみで、名前の通り日本の古道を示している。張り返つて、北海道の街道中、現在廢道となつてゐる向きは、私はこれまで一か所も歩いたことはなく、M氏から尋ねられて初めてそれに気付いたのである。厚岸から霧多布に至るコースについても、実際には通行したことはないため実態は皆目見当がつかなかつた。

さて、北海道には、江戸時代以来開闢した道路で現在廢道になっている向きはどのくらいあるのであろう。  
 駅通史の視点からこれを振り返って主なるその二、三を挙げると次のとおりである。  
 (次号へ続く)

### 一枚の資料から

#### 北海道の宿駅制を見る(二)

— 入手した札文華会所の平面図から —

二、通日、私の故郷の豊浦町教育委員会に勤めていたK氏から安政四年(一八五七)年次の「レファンケ会所(兼通行屋)の平面図」を頂戴した。それが、前号(五二号)に掲げた図表である。

レファンケといっても余り馴染みがない方が多いと認められるので、その位置等から解説を試みることにしたい。

位置 虻田郡札文華村

(現、虻田郡豊浦町字札文)

隣駅との距離

長万部へ六里二十町二十四間  
 有珠へ五里二十一町十二間



開拓使事業報告の沿革によると、「札文華駅通ノ開設年月不詳…土人口碑ニ依ルニ漁場受負人竹屋某虻田会所派出所ニ於テ業務ヲ取扱フ」とあって、有珠寄りの虻田会所の番屋(派出所)であるとしている。

しかし、番屋といっても文化元(一八〇四)年には他の会所に匹敵するほどの立派な建物が立てられている。

また、K氏から頂戴した会所建物の平面図は、それより五、十三年も後の安政四(一八五七)年のものである。  
 安政四年といえば、この年の十二月には、東蝦夷地一円は幕府直轄地から松前藩へ還渡された年であり、ロシアの南下等もあって物情騒然たる時期であった。  
 この平面図は恐らく、東蝦夷地を松前藩に返還するために作成した資料の一つであったのであろう。

### 二、会所の建物と付属施設の状況

会所の建物は至って広く、かつ複雑であるので、この会所建物の実態を書く前に、付属施設及び支配人等従業員配置状況について記述することにした。

(1) 会所付属の施設として、次の建物等がある

① トシアナイ小休所

一棟、茅葺 九尺×六間(七坪半)

② ライバ小休所

一棟 葺葺板羽目、梁間二間×桁行五間(十五坪)

③ シツカリ寝休所

一棟 葺葺板羽目、梁間二間×桁行五間(十五坪)

④ オアケシ小休所

一棟 茅葺其外共茅葺、梁間三間×桁行五間(十五坪)

⑤ その他の付属舎

一、制札場 一棟

一、板蔵 一棟、葺葺板羽目

一、廻工小屋 二間半×二間(五坪)

一、一、廻工小屋 一棟、茅葺其外共茅葺

梁間四間×桁行八間(三十三坪)

一、観音堂

一棟、葺葺板羽目  
 梁間二間×桁行一間半(三坪)

一、岩屋観音 一棟

以上の坪数は、筆者が追記したもの。

## 四、解 説

1、交通関係の施設としては、以上のとおり長万部寄りに小休所二か所、登休所一か所と阿武田寄りに小休所一か所ある。いずれも旅人が休息、休憩に不自由ない程度の備品が揃っている様子である。

また、会所の付属として漁具、馬具等を保管しておく板蔵一棟、会所、漁場等で使う器具等が破損した場合修理を行う細工小屋と、法令とか注意事項を住民、旅人に周知するための訓札場がある。

また、観音堂が二か所あるが、そのうちの岩屋観音は小帆船室内にあり、円空作と称する観音像が安置されていることでは有名である。

以上のとおり当初は賑夷地といつても玄圃口に当たり、準和内地といった民意も安定した地域である。また、付属施設である小休所等も完備して、旅行者も安心して旅行のできる数少ない地域である。

## 2、支配人等従業員配置

会所には、支配人を筆頭に通譯一人、帳場一人、番人二人が常駐している。通譯とは、アイヌ語の通役であり、番人は、漁夫、アイヌ人を使役管理する現場監督である。

会所には、馬が二十六匹飼育している。これは、駅馬として旅人及び貨物の運送に備えてのものであるほか、漁場における各種運送用に使用するためのものである。また、会所には、簡船一隻、持府船一隻、蝦夷船三十四隻、計三十六隻が用意されている。これらの船の中には、長万部会所との間の旅人及び貨物運送にも使われるとしている。なお、簡船、持府船とはどのような形態で、何に使用する船であろうか。

## 3、会所の建物（平面図）

単に、平面図というが、私は、これまで蝦夷地所在の各地の会所における絵図面、平面図等を二、三所持している

が、これほど具体的に詳細に図示した図面を見たのは初めてである。

この図面は、左記のとおり、安政四（一八五七）年次のもので幕末に近く、政情騒然としていた時代である。

幕府は、この二年前、木古内以東、乙部以北の地を松前藩から上地して、奥羽四藩に警備を命じた時期（後幕直轄時代）である。

長万部会所（安政四）平面図



会所は、商人が藩、又は幕府（函館奉行）から場所経営のため預かった漁場又はアイヌ人との交易等のための基地である。また、役人が夷地へ向かうさいの①宿泊、休憩②旅人の道案内、手荷物運送③公杖（物）及び公用貨物の運送等、場所運営を請負うに当たったの義務を負う運行上の基地でもある。

さて、建物の形態について検討してみよう。

第五十二号に「レファンケ会所（兼通行屋）」の平面図を掲げたが、皆さんは、これを見て直ちに理解できない点も認められると思われるので、少し解説を続けることにしたい。

本図では「レファンケ会所」とある。口述のとおり文化元年次には「礼文下」と、また、下って開拓使事業報告（明治二十七年四月刊）には「礼文屋」とある。

もともと、アイヌ語であるが、そのときによって漢字を当てていて、それほど大きな意味はない。

次に、会所の広さである。梁間六間半×桁間貳拾間とあり、総面積百三十坪という。至つて広い建物である。前述の文化元(一六〇四)年次調査による同じ街道筋の近隣会所に比較しても時代が違うというものの群を抜いて広い建物である。しかし「群を抜いて」といっても、他の会所は、旅宿所は別種になつてゐるので、これをそのまま比較するわけにいかぬが、他の会所に比較して遜色ない形態であるといえる。

詳しくは後述するが、文化元年次の近隣会所の旅宿所(宿所)を加えた面積を見ると、「山越内百三十四坪、おしやまんべ百六十二坪、阿武田八十八坪」とある。これに対しレファンケはまだ会所ではなく、番屋であることを考えると、外観、形態、広さとも他の会所に比較しても遜色ないといえる。

レファンケ会所における通行屋(旅宿所、下宿所)の占める面積を見ると、四部屋で「六坪(計十二畳)三部屋、四坪(八畳)一部屋(ただし、障、床の間付き)別に「風呂、トイレ」がある。

右、会所百三十坪のうち旅宿所の占める部分は二十四坪となつてゐる。

また、会所との共用部分は「土間、帳場、台所、流し等が見られる。なお、場所(漁場)専用部分としては「座敷五部屋風呂、便所」がある。これらの形態を見ると、前述の他の近隣会所と比較して大差ない面積であるように見られる。

しかし、平面図から見る限り、当時の建物としては豪華なものである。

この形態と広さを同じ街道筋の他の会所と具体的に對比してみると次のとおりである。

#### 4. 文化元年次の周辺の会所を見る

文化元(一八〇四)年といえば、以上記載したレファンケ

会所平面図が作成された安政四(一八五七)年より五十三年以前のものである。この間、約半世紀、変化の少ない蝦夷地とはいへ、この平面図で見える限り大きな変化が見られる。

この資料は、寛政十一(一七九九)年幕府は、東蝦夷地のうち浦川以東を飯りに直轄した時期であり、これを「前幕府直轄時代」と称する。これから数年後の調査であり、上地を機会に奥地へ通ずる地域の交通施設の実態を調査したものであろう。

さて、本論に入つて、レファンケ会所と同一街道筋の近隣数ヶ所の会所について取り上げることしよう。

#### (1) 山越内場所

寛政十二年より御当地

一会所 壹ヶ所 但梁間六間×桁行拾五間

一下宿所 貳ヶ所 但梁間四間×桁行五間 壹ヶ所

同 四間×六間 壹ヶ所

場所内御雇入支配人番人都合拾人

#### (2) おしやまんべ場所

一会所 壹ヶ所 但梁間五間×桁行拾貳間

一下宿所 貳ヶ所 但梁間五間×桁行拾貳間 壹ヶ所

同 四間×拾貳間 壹ヶ所

#### (3) 阿武田場所

一会所 梁間五間半×桁行拾六間

御雇支配人番人拾六人此内より礼文下之定式五人づ、引

分置有候

#### (4) 弁辺

レファンケの式里山道にて大廳所有(以下略)一番屋壹ヶ所 但通行御役人共御休所通行御役人其外共休所に付引越御方屋敷、休所守為相兼、風雨續り雪等の際は止宿等差支なし

(5) 札文下

一番屋 沓ヶ所 柗行松岡×梁間四間 萱屋

但通行止宿所兼人馬継立所

一下宿所 一ヶ所 柗行松岡×梁間四間

但通行止宿人馬継立場所に付、小荷駄馬飼立置、其外共

会所同様の番屋にて御座支配人帳付働方、番人等差置

札文下へ式里余ライバと言所に通行御役人小体所有之、

其時の札文下番所より番人沓人づつ差出し取扱致し候事

冬分十月より翌二月迄は山道積雪にて通路相成難く、通

行継送共多分小砂万部の方之渡海場成(以下略)

(6) シツカリ

一番屋 沓ヶ所 但置家

札文下より小砂万部之御座通行御役人其外共体所也、渡

海にて通路の節は舟着宜敷、和人夷人共乗荷物是不購買

入にて、和人之分は漁業稼高の内より或分之御役所の残

八分の内にて海上或分を引、其外御運賃を引、残高之分

買入に相成候事、但右代銭を以、稼方多しもの年中相求候、

漁具にて右継受物代産物代にて相納させ候事。

右は、阿武田場所様子大體書面の通り座候

文化三年正月

右之通に御座候 以上

文化六巳年

重松橋五郎

(東夷編々夜話巻之路七)

(次号へ続く)

明治初期における

駅通所の経歴と運営状況 (五)

○下海岸道

函館駅通所の項で記載したように、函館を起点とする

北海道内の街道は

①松前街道(松前を經由して、西海岸道に通ずる。)

②東海岸道(大野、森を經由し、太平洋岸を奥地に通ずる。)

③下海岸道(津軽海峡を東進、さらに噴火湾岸を進行し森で東海岸道に合流する。)

以下、書こうとする下海岸道には、下湯川を最初とし

て、十三か所に駅場があるが、その中には名ばかりの弱

小駅場も二、三か所見られる。

沿道は、函館に近く、また、豊富な漁場をひかえ早く

から和人が多く住み付いていた。

1、下湯川駅通所

函館を起点として、津軽海峡岸を東進、さらに噴火湾に

沿って北上し、森に至つて東海岸道に合流する。函館から

最初の駅場である。

函館からの距離二里八町五十九間

次の駅小安へ三里四町五十間

別の資料によると

函館への距離沓里二十八町五十九間にて道路最も長し但

し小安駅に至る三里四町五十間足尔平夷なり、

とあつて、小安駅までの距離は、事業報告と同様であるが、

函館への距離は十八町も近くなつてゐる。

いずれにしても、下湯川駅場で宿泊を要する遠距離ではな

い。

2、位置 亀田郡下湯川村

函館より森駅に至る東海岸沿いの通路なり、とある。

3、人馬継立の条件、費用賃銭の定額は、函館駅に同じとあ  
るので省略する。  
函館に近く、この地で宿泊を要しない、継立のみを業と  
する小駅である。

4. 「事業報告」には、「本駅の沿革についての記載は全くないが、別の資料によると、「今を去る三十二年前立起」とある。

この資料は、明治二十七年刊であるので、三十二年前といえは文久二(一八六二)年に当たり、小出秀実が箱館奉行に補された年である。従って、明治も間近い時間である。

#### 5. 駅通取扱人等の状況

江戸時代以来、下湯川村の名主、副戸長、村用係等が駅通業務を兼務していたが、その経歴、氏名等は明らかでない。明治九年四月より、本村の青山治郎左衛門が村用掛となつて駅通取扱いを兼務し、給料は無給であった。明治十二年十月以降は村民一同が協力して通伝業務を行った。

#### 6. 駅馬の取扱状況

駅通専用の備馬はなく、民有馬を必要の都度供出させ、駅馬に当てていた。

人馬賃銭については、明治三年二月

公用馬 一里一疋二百五十文 人足一人一疋二百三十文

私用馬 同 六百二十五文 人足 同 五百七十五文

その後改定して

人足一人一里四銭 馬一疋一里六銭

昼夜兼行は、右、金額の二倍、至急早遣は別に料金を設定しなかつた。

#### ○明治十二年十月、右料金を改定して

平道 人足一人一里六銭

馬 一疋一里八銭

早遣と日没より日の出までは本賃銭の二倍と五割増し、また、日の出より日没までは本賃銭の七割五分とし、途中日没に至る場合はこれを参酌するとした。

#### ○荷物賃目

明治三年、馬一疋の積荷重量は十八貫目までと定めた。

また、人足の持荷はその後、

三月から九月までの夏期間は七貫目

十月から二月までの冬期間は五貫目

とした。

また、馬は隔年二十貫目に引上げた。

明治十二年十月には、これをさらに馬の積荷二十五貫目とし、二貫目を増すことに一割を増す。また人足は一人持

七貫目とし、七貫目を増すことに一割を増す。

これは、毎年十一月十五日から翌年三月十五日までは五分より少なからず五割より多からざるを收入すると定めた。

右は、賃銭定額の設定量の重量を示したものと想われるが、その基本賃銭額が記述されていない。

恐らく、人馬積立賃銭(右(6)の設定額)を基準として設定したものであろう。

(次号へ続く)

#### ○資料寄贈お礼

一 上山寺の文化財 京丹後市 古代の里資料館

二 文化財を重要文化財へ(官製) 南幌町 近藤長一郎 氏

発行年月日 平成十九年二月五日

題 名 無 料

発 行 者 札幌市南区川沿西条五丁目三十一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

T E L 〇一一一五七一三三六〇二番

ホームページ

<http://rashl.hp.infoseek.co.jp/>