

駅遞情報

第55号

時評 北海道内の旧街道を

現代の視点で見る(二)

1、岩内—山道經由—余市間

詳しくは書かぬが、この区間の開削は古く、岩内・山道經由余市間十二里二十四町が公称されている距離である。明治時代以降、この区間には次のとおり駅通所が設置された。

- ①岩内から六里で山道入口に当たる地点に小沢駅通所
- ②小沢から余市側に山道駅通(川村へ五里十八町五十五間の地点)

③川村駅通(余市へ二十町の地点)

この街道は、岩内から半島の基部に当たる山岳を縦断して余市に出るものである。

この山中經由のコースが出来た発端は、これまで利用していた精丹半島沿岸は断崖絶壁であり、また、海路はカムイ岬沖の海難が多いことから設けられた街道であった。

開削後、山中經由のこの通行を遠ぶ旅人が年とともに増加した。

江戸時代末期、山中に通行屋を営業する者が現われたが明治以降も駅通に昇格するに至らなかつた。

明治初期、この山道を通行した某藩の武士による旅行記に「この山中には断崖絶壁には珍らしい立派な建物があり、また施設も完備した通行屋がある」と記載されている。

また、開拓使は、明治七年一月、この山中に郵便の總立てを兼ねて普小屋郵便取扱所の設置を計画したが、実現しなかつた。

2、増毛「増毛山道經由」浜益間

(区間距離九里二十三町)

明治二十八年九月、山道中に武好駅通所を設け、交通の難渋緩和を図つた。

終点浜益に続いて厚田寄りに横登山道七里十町があり、増毛から通すとこの間十七里が長丁場の険阻な難道である。しかもこの間の旧街道は現在通行者のほとんどない難道である。

明治八年、開拓使留明治役人佐藤某は、三回(二回は徒歩、一回は乗馬)にわたつて札幌本庁へ往復した記録があり、その状況は、「駅遞情報」に記載済みであるので記憶に残っている向きもある。また、後述の、幕吏田草川伝次郎は文化四年宗谷への帰路、十一個の荷物と七人の駅夫(松前から連れてきた宿駅人足)に担わせて山越えした記録がある。

3、標津「斜里山道經由」斜里間

江戸時代以来、一、二、三の通行記録はあるが山深く、長距離で、かつ沿道には住民がほとんど住んでいないことから旅行者は危険を避けてこのコースをとる者は稀れであると、記載している。

明治九年一月、全道一周郵便線開通の最後の区間として、標津と斜里に郵便取扱所が開設された。駅通所から開拓使を通じて現地の取扱いに示されたときの両所間の距離は九里一町である。開通とともに斜里・厚別間に毎月二回郵便脚夫が往復したのであった。

明治に入つてこの区間に次のとおり駅通が設けられた。

標津間に 前込斯(明治十九年九月開設、越川へ四里一町 二十五間)

斜里間に 余慶別(留込斯へ二里二十三町標津へ四里) 越川(斜里へ六町十四間、留込斯へ三里十町)

平取(留込斯へ一里十町、越川へ二里)

以上の駅通配置状況からみて、標津・斜里間の距離は、駅

調査から示された九里一町が正確な里程であらう。

4、増毛「舎熊、恵岱別駅通経由」

石狩川岸へ出るコース

このコースは現代人はもちろん当時でもあまり知られていなかった。文化四年、幕吏田草川伝文雄は近藤重蔵らと共に、宗谷への遠征の帰路、増毛から舎熊を經由、山越えして仁奈良（のちに駅通を設置）、恵岱別（前同）を経て石狩川岸に至るコースを通行したといとして、増毛運上屋の支配人に人足の手配方相談したところ、支配人は「近年このコースを通行した者はなく、宿場人足にも経験者はいないので通行は難しい」と回答し、田草川も断念して増毛山道通えを決断したとの記録がある（西蝦夷地日誌）。手元の記録によると、増毛から仁奈良へ八里八町一間、さらに恵岱別へ四里とある。

田草川がこのコースの探査を計画したのは、ロシアの南下を阻止するための兵備、物資を宗谷方面へ輸送するには適量、増毛の両山道が余りにも険しいと判断し、その対応策として石狩川を遡上し途中、恵岱別から留萌へ出るコースをとろうとしたのであるまいか。

○結 び

以上、交通上顧り見られなくなって廃道、または廃道同然となった旧街道四か所を挙げたが、もちろん、これと同様の旧街道は私の知る限り、このほかにも七、八か所は思い浮ぶのである。これら廃道は、かつて地域住民、又は旅人等の通行に活用され、設立していたものであり、史実として歴史上に残しておくべきものと認められる。

今回廃道にライトを当てる切っ掛けを作って下さったM氏に対し改めて謝意を表する次第である。

(完)

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―

五、解 説

以上、寛政十二（一八〇〇）年に調査したものを、なぜか文化六（一八一六）年になって箱館奉行に報告している。このときの調査は、山越内から浦河までの間を対象にしたものであるが、寛政十一（一七九九）年一月幕府は、東蝦夷地のうち浦河以東を直轄した（前幕直轄時代という）ときのものであるので、恐らく、このとき調査した資料の一部であろう。

以下、右資料に基づき、各地の状況について解説することにした。

(1) 山越内場所

この場所は、和入地と東蝦夷地との境界に当たっていて、場所（せきしよ）が置かれている。

場所内の建物としては、九十坪の会所のほか、二十坪と二十四坪の合わせて二種の旅宿所（ここでは下宿所という）が設けられている。また、場所運営のため支配人番人等和人従業員も十人配置されている。

まずは、蝦夷地の調査場所としては、中級の場所である。

(2) おしやまんべ（小砂万部）場所

本資料では平仮名で「おしやまんべ」としているが、「小砂万部」又は「長万部」と漢字で記載しているものもある。当地の会所は、六十坪の建物のほか、二十四坪と四十八坪の二種の旅宿所（下宿所）が設けられている。

当該場所は、前述のとおり、東西蝦夷地の分岐点に当たっていて、この地で宿泊する旅人が多い。

西蝦夷地の日本海岸道へ出る途中には、タロマツナイがあ

り、当地を經由して日本海沿岸ウタスツ運上屋（東蝦夷地の会所に当たる）に到着するが、おしやまんべ、ウタスツ間は十里二十五町の行程である。

さて、本項の但書（ただし書き）によると、旅人が駅馬を使用してウタスツ運上屋に到着すると、その馬を運上屋で放置し、またこれと逆の場合には、おしやまんべ会所に駅馬を置き、相互に乗り替る約定になっている、と記載されている。この方法は、従前から駅馬使用上の一般的約束事であり、ここで特に「但書」で指定しているのはなぜであろう。

恐らく、東、西海岸道では交通上の規則の違いが多いので「おしやまんべ」と「ウタスツ」は、東、西の境界に当たっているため特記したのであろう。

このほかの特記事項としては、西地への途中の基地「クロマツナイ」は、明治四年十月の駅通立起のさい、それまで阿武田場所（のちの虻田郡）管轄であったものを歌楽郡所屬に変更したものであった。

(3) 阿武田場所

八十八坪の大きな会所建物があり、また支配人番人等個人の従業員も合わせて十六人もいる大場所である。しかし、このうち支配地内礼文下番所に六人が派出されている。会所建物には旅宿所が併設されていると見えて、独立した旅宿所の建物が見当たらない。

(4) 弁辺登体所

礼文下から阿武田寄り二里の地点に弁辺登体所がある。この区間は福通続きであり、この登体所も山中にある。

途中、大川（マッペン川）があり、渡船が用意されている。当地には番屋があり、役人通行のための登体所を兼ねている。そのため番屋守を常駐させている。風雨のさいには役人ばかりでなく、一般行人の止宿も許されている。

(5) 礼文下番屋

礼文下は、宿駅制度上の多くの参考となる問題点が見られ

る。その状況は追々記述するとして、寛政十二（一八〇〇）年の大帳書から、以下解説する。

前出の安政四（一八五七）年「レフンケ会所」の項に記述してあるとおり、当時は、既に会所に昇格しているが、本項の記載事項は番屋時代の問題を挙げたものである。安政四（一八五七）年次は阿武田場所に所屬し、礼文下は出先きの派出所であった様子である。この間に独立して場所を形成したものであるが、いつ、どのようにして昇格したのか、正確には明らかでない。

寛政十二（一八〇〇）年次の番屋建物の広さは十四坪で、他の場所に比較して至って狭く、それも菅葺きの粗末なものである。それから五十四年余を経て、会所に昇格し、前述のとおり、葺葺きの大きな建物になっていることが分かる。

これまでの旅宿所は十四坪の別棟の建物であったが、安政四年次には会所建物に取り込まれ、会所内に併設したものであった。

また、旅宿所の付属施設として駅馬の離立場が設けられていて、他場所に比較しても遜色ないものになっている。

なお、強調しておきたいことは当所には「止宿所、駅馬離立場」等、交通施設が完備しているし、小高駄馬も飼育して、旅人通行に備えている。

また、おしやまんべから西海岸道への途中、クロマツナイ寄りにライバ小体所があり、役人通行のさいの休憩、休息に不便のないよう備えている。しかし、この小体所には番人が常駐していないため「先触」があったさいのみ礼文下番屋から応援のため番人を差し向けることにしている。さらに、冬期（十月から翌二月まで）は、積雪のため山道が交通止絶するので、旅人通行、公状離送り等は止絶えるため、小砂万部との間の通行は渡船を利用するとしている。

(6) シツカリ

当所には、茅葺きの番屋一棟が設けられている。

この番屋は、役人通行のさいの休憩・休息にも使用している。また、通行用として小船を用意していて、小砂万部、礼文下

間の渡海にも備えている。

六、結 び

以上、安政四（一八五五）年次のレファンタ会所（兼通行屋）の平面図を入手したのを機会に、その半世紀以前の寛政十二（一八〇〇）年次における交通施設とを対比検討してその間の通行状況を見たものである。この寛政十二年の資料とは、前述のとおり「村廻帳（大概書）」が中心である。このときの調査は、和入地と東蝦夷地の境界である山越内から東蝦夷地の日高、浦河までの区間を対象にしたものである。

これら資料によって、当時の礼文下会所の交通施設、及び旅人通行時の実態と場所滞負人側の対応等がよく分かるのである。

しかも、これは現在に至ってはその実態が明らかでなく、制度上推測していたものが、具体的に確認されたという大きな収穫が得られたのである。

(完)



明治初期における

駅通所の経歴と運営状況（六）

○下海岸道（東海岸道）

下湯川・小安間三里四町五十間の間に「志香・銭亀沢・石崎」の三駅がある。余りにも駅間距離のため利用者も少なく、宿駅の必要性に乏しく、名ばかりの宿駅であった。

しかし、江戸時代中期に設置され、以後、百五十年も存続していたが、明治十二年の開拓使函館支庁管内駅制大改革の対象となり三駅とも廃止された。以下、三駅の沿革等について記述する。

2 志香駅通

開拓使事業報告には、次のとおり、設置、廃止時期のみ記載されている。

位置 亀田郡志香村

安永三（一七七三）年設置、名主に駅務を命ず。

明治十二年十月廃止。

別の資料によると

亀田郡志香村 函館より森駅に至る東海岸の通路なり。

本駅設置年月不詳。松前藩以降下湯川村の支郷なり。

本年（明治十七年）までおよそ百五年、駅用費は民費とす。明治十二年十月二日廃止されるまで下湯川と小安間

間にあつて駅務を行う。

3 銭亀沢駅通

開拓使事業報告によると左のとおり設置場所、同時期及び廃止年月のみ記載されている。

位置 龜田郡鉄亀沢村字赤石。函館より森駅に至る東海岸の通路なり。

本駅設置年月不詳。松前藩以降本年まで、およそ百五十年費用は都て民費とす。明治十二年一月二日廃止せり。本駅、海船場は本路即ち下湯川駅より小安駅の間に係る。とある。また續いて「渡船場」として

鉄亀沢村液に在る川幅二十間（川名、沙泊川）に渡船場あり、費用はすべて民費とす。渡船賃は一人一錢、七歳未満四圓、荷物一人持以上一圓に付金一錢とす。また、夜間は二割を増す。とある。

4 石崎駅通

開拓使事業報告によると

位置 龜田郡石崎村
設置年月不詳。松前藩以来名主に駅務を命ず。駅費すべて民費とす。明治十二年十月廢す。

また、別の資料によると、
龜田郡石崎村、函館より森駅に至る東海岸道の通路なり。本駅設置年月不詳。松前藩以降費用都て民費とす。明治十二年十月二日廢す。

橋梁としては「石崎村より小安村に至る本駅より一里の地点に本橋により架橋とも總て民費を以て行行う。

○解説

以上三駅はともに約百年以上存続したものであるが、宿駅としては余り重視されずに経過した。従って、両端の宿場である下湯川と小安の補助的役割を果たしてきたのであった。本州の街道筋の宿場にもこのような宿場がよく見られるものである。

5 小安駅通

位置 龜田郡小安村

函館との距離 下湯川駅へ 三里四町五十間
戸井駅へ 二里二十四町

函館から本駅まで五里弱、強壯な者であれば次駅へ通して通過するのであるが、最初の宿泊であるから早目に一泊する者もけっこうある。

次に、「人馬懸立・買目賃錢」は函館駅と同じとあるので、省略する。

○沿革について

「設置年月不詳。松前藩以来、村役場を駅場に充つ、民費をもつて支弁す」とあり、地元村によって経営され、藩からの経営等の支援は受けず、村役人によって管理運営がなされている。

明治十二年十月、規則更正村民協力して運伝すとあつて、函館支庁下の駅制大改革のさい廢止された。

○その他の状況

別の資料によると、以上「事業報告」と別に、やや詳しい記述がある。

①小安駅は、龜田郡小安村に所在し、森駅に至る東海岸道の通路なり。

②本駅設置年月不詳。松前藩支配の節以来、駅場を兼ねて村役場において駅務を取換う。諸人費は民費とし、本使転換後もまた同じ。

とあつて、松前藩支配以来、村役人によって管理運営され駅通経費はすべて地元負担であった。開拓使支配以後も、松前藩支配時同様地元負担で運営されてきたという。

③隣駅との関係

下湯川に至るの道路稍平組にして二里四町五十間、同郡戸井駅へ是また稍平組にして二里一十三町明治七年実測に係るとある。

④ 駅運取扱人并給料

「従来より本村書記に業務せしむ。其沿革不詳。駅運取扱人の故をもって始せず」とあつて、開設時期は不詳であるが、旧来より村書記が駅務を兼務しているため、駅運取扱人としての給料は支給していない。

⑤ 駅馬について

「従前より人民飼育の馬をもつて運伝し、別に駅場に備える馬なし。その後、順香を以つて供出し駅場に備えることなし。明治十三年八月十日之れを廢す」とあつて、運伝は、地元住民所有の馬を順香に供出させて行ふこととし、駅場には繋ぎ置くことはしない。これも明治十二年の駅制大改革によつて全面的に廃止された。

⑥ 人馬賃銭

明治三年二月、人馬賃銭を公私に分かちたる後、人足一人平常一里金四銭、至急は金六銭、昼夜兼行は金八銭、馬は金六銭とし、明治十二年十一月以後は、下湯川駅と異なるなし。

○ 解説

東嶽夷地を指す旅人は、函館から大野・森を経由するものが常道であり、下海岸道から森に出て東海岸道に合流する旅人は少ない。しかし、下海岸道は一部険阻な山道はあるものの積雪は少なく、比較的温暖で通行しやすく、地形を知っている旅人は、このコースを採る者もけっこうあつた。

以上、小安駅の宿駅については、旅人が少ないこともあつて駅制も整備されず、地元自治体に任せ切りにしていたものである。従つて、街道全般に駅制が整備していたとはいえない。

6 戸井駅通

位置 亀田郡戸井村

隣駅への距離 小安へ 二里二十三町

尻岸内へ 二里十四町三十間
人馬建立、買日賃銭 函館駅に同じ

沿革

(1) 設置年月不詳。松前藩以来役場を駅場に充て民費支弁す。

(2) 明治十二年規則更正村民協力運伝す。

沿革は、右のとおり至つて簡單に書かれていて特別目新しい記載はない。

しかし、他の資料によると、次のとおりやや詳しい履歴が記載されている。

(次号へ続く)



○ 資料寄贈お礼

一 郵便部夫連藤原末

札幌市 堺 比呂志氏

発行年月日 平成十九年四月五日

額 布 無 料

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目三十一

史学研究会 主宰 宇川 隆雄

TEL 011-571-2601番

ホームページ

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