

駅 通 情 報

第56号

時 報

松前・江戸間の道中日記発見

—藩主に随行時の見聞記事か—

私は、駅通史を研究している立場から、街道筋の街並み、宿場の様子等に興味を持ち、これらに関する資料の収集・発掘に努めている。

しかしそうはいっても、「明治は遠くなりにけり」で、現代においては収集し尽くされていて、新しい発見はそうザラにはないのが現状である。

それでもときには、埋れている資料とか、真実発見の新聞報道があつて、胸をわくわくさせることがある。

北海道は本州に比較して、地域広大、人口稀薄であるのに、比較的古来の旅行記や道中日記などが多数発表されていて、駅通史研究に引用させてもらつている。

これに反して資料が少ないのは、津軽海峡より南の本州側で、江戸（東京）以北の道中日記等は以外と少ないのである。

しかし考えてみると、東京以西ほどではないにしても、歴史のある街道もたくさんあるから、私の求める宿駅に関する資料が多数残っているはずであるのに、関東以北となると意外と見当たらないのである。

これは、恐らく現地で多数発表されているのであろうが、遠隔地に住む私の日に触れる機会が少ないか、私の資料発掘に對する努力が足りないせいであろう。

さて、前置きが長くなつたが、四月末、北海道新聞に、私を喜ばす記事が掲載されていた。

それは、天保三（一八三二）年と文久二（一八六二）年の参勤交代時における道中の見聞状況と、元治元（一八六四）年、長州征伐のため京都へ向かう藩主に随行しての道中模様を記

録した日記三冊が発見されたという。

この資料は、当時、松前藩に仕え参勤交代、又は京都に向かう藩主に同行した方の祖先が書いた日記である。

新聞記事によると、随行時の宿泊場所、行列の構成や同行者の心得などが主であるが、これを和紙につづられているという。

私としては、行列の構成や参勤の様子などには余り興味はなく、随行中、目に止った街道筋の状況、一般市民の生活実態大雨のため川止めになったときの宿場の対応等を望んだのであるが、新聞記事から窺い知れる範囲では余り期待が持てないらしい。資料は松前城資料館に展示される予定とのことであるが、いずれにしても一度拝見したいものである。

さて、右、道中日記は前出のとおり幕末のもので、数年後には明治維新を迎えるものである。拙著「北海道宿駅（駅通）制の研究（江戸時代編・明治前期編）」及び「北海道郵便創業史」と同時代を背景としたものであるが、拙著の図書は北海道を中心に記述したもので、当時、下北半島以南本州側の資料が不足で苦慮したのであつた。

特に、郵便創業史において、我が国の郵便事業は、明治四（一八七一）年三月（旧曆）の創業であるが、翌五年七月、早くも函館に郵便役所が開設され、東京との間に定期的に二路線が敷かれた。このとき駅通客から郵便物の運送について突出された指示書には、

(1)陸奥国大間より仙台經由東京、日本橋迄

(2)右同、秋田經由東京、日本橋迄

(3)陸路二四〇里半拾一余

とあつて、函館線とも、途中、福島から東京までの間は一日の行程とあるのみで福島以北の日程は示されていない。

別の資料によると、函館線とも函館・東京間二十日間程度で結ぶとしているのみである。

右、福島以北、大間等をどのようにして郵便物を運送したのであろう。私のこれまでの調査では、

(1)運送は陸運会社委託したもので、郵便脚夫が背負つて郵

便物が運送された。そのころ陸運会社は全国各県所在地に本社が置かれていた。

(2) 立寄局は太平洋側回りは福島・仙台・盛岡、(イ)日本海側回りは福島から分かれ最上・秋田・青森が指定されたのであった。

(3) 青森県史によると、郵便脚夫は昼夜兼行(二十四時間通しで走行する)とし、積雪等の場合には、郵便脚夫の走行を妨げぬよう一般市民は道を譲ることとの通達が出ている。

(4) 郵便脚夫は、假りに一日十五里行として、太平洋側回りで約十四日、また日本海側回りで約十六日を要することとなり、さらにこれに津軽海峡渡海を加えると二十日間で運行可能と認められる。駅運営でも二十日間あれば、運行可能と見て設定したものである。

う。しかしそれは机上の計画であつて津軽海峡における風待ち、天候悪化による川留め、積雪等は見ていながらと認められるふしがある。

○ おわりに
道中日記の発見報道から派生して横道へそれが、現在でも、津軽海峡以南、本州側の宿駅制と郵便運送について、現地の実態を明らかにする資料が不足していて、その発掘に苦慮している。

その苦勞は現在でも続いていて、つい以上のとおりグチを申し上げた次第である。



和土地の発祥と宿駅制の成立
—和土地が形成され、宿駅制が施行されるまで—

一 はじめに

北海道における江戸時代の宿駅制は、渡島半島部に成立した和土地と稱する地域と、場所自治が敷かれた蝦夷地とに施行されていた。

しかし双方とも同時代の松前藩(時代によっては、幕府の出先、箱館奉行)が支配していたが、両者の宿駅制施行上の違いは、和土地は、村役人により、また、蝦夷地は、場所自治人により管理運営されていたものであった。

本稿では、和土地に施行された宿駅制に限定して、和土地の人口増加に伴つて、「村」が形成されるに至る経過と、松前藩が成立して以後、時代の進展に伴い、藩としての体制が充実するに従つて、藩役人による支配地内の交通が頻繁になり、人馬の継立ての需用が増大して、駅制の整備が強く求められるに至つた。

その人馬の継立ての供給源である「村」の負担状況等と宿駅制の進展状況を追求しようとするものである。

一一 村方の成立

一「村」の発祥

現地(村方)において、宿駅制を施行するについては、次のような客観的必要性が求められたもので、藩役人、幕吏等公的通行人、又は公状(物)の運送の多少等にかかつているが、そのために必要な人足、馬匹の供給はすべて村方に頼つていた。その村方はいつころ発生し、その権移はどうであつたのか、また、原住する蝦夷人との関係はどうであり、どのような権移を通つたのであろうか、まず、北海道への和土地の移住はいつごろ始まつたのであろうか、これを立証する資料は至つて少なく、種々の説はある。推

湖の域を出ない点が多いが、十二世紀代、奥州の藤原氏が没落し、鎌倉幕府が全国を統一すると、その勢力は奥州ばかりでなく、北海道の南部、渡島半島部にも及んだものと思われる。

記録によると、東北地方の漁民が漁業資源を求め、又は砂金、砂鉄、炭の羽等々を求めて本道に渡来した。

なお、漁民が、北海道周辺の豊富な漁業資源を求めて渡来したばかりでなく、日本書記によると蝦夷人が漁労中遭難して、本州北部に流れ着いたという記録が、二、三にとどまらず見られる。

道々蝦夷人との交易に注目した商人が現われる等、漁民以外の職種の者の渡来もみられるに至り、十五世紀になると、急激に移住者が増加した。それも最初は主に夏季間に限定していたが、のちには次第に定住する者も出るに至り、それも時代が下るに従って、最初は、本州に近い地域であったものが、次第に奥地に浸透するに至ったものである。

また、それも、最初はおおむね渡島半島部の海岸線にそって各地に蝦夷人との混住が見られるようになり、交通路もようやく整備され、西は後志地方の余市、東は胆振地方と日高地方の境辺りにまで浸透し、徒歩による旅行はおおむね容易になった。

2 和入地の集落形成

松前藩が独立した当時の和入の居住地域は、東は龜田、西は鶴石に至る渡島半島の南部沿岸数十里の間で、最初は、



時代によって違うが、最終的和入地の地域
渡島半島部

前出のとおり、蝦夷人も混住していたがそれ以後はおおむね蝦夷人の専住地であった。

しかし、松前藩では取り締まりを容易にするための理由に、和夷分離を考え、和入地には、従前から居住している者のほか、蝦夷人の東住することを禁じ和入の専住地とした。

また一方、蝦夷地には、和入の居住は原則的に許さないこととした。その取り締まりのため龜田と鶴石には、のちには番所を設けて、相互出入りを検分した。

天正二十(一五五二)年に発した次の法度(はつと)によ

ると、「夷狄之商船往還之法度」により、西は上ノ国(天ノ川)、東は知内(知内川)を境として和入地が形成されたのであった。和入地の範囲は、松前藩の安定的発展に伴って次第に拡大され、西は乙部まで、東は下海岸の石崎まで延長拡大されるに至った。途中の改革を省略して、最終的には寛政十一(一七九九)年東蝦夷地の幕府直轄化を契機に「箱館最寄八蝦夷地之内ノタイイ定日本人多ク滞在候休明光記」の実態からして、箱館六ヶ場所を「村並」として、事實上、東は山越内まで、西は久遠までが和入地とみなされるに至った。

3 村方の形成(和入の増加と蝦夷人の減少)

和入地と蝦夷人を分離した表面的理由は以上のとおり「取り締まりを容易にするため」としてているが、そのほか蝦夷人と和入との無益のあつれきを避け「夷の儀、夷次第」として、蝦夷人自治を保証するとの意志から出たものであった。その発端は、松前藩成立直後の康正二(一四五六)年、蝦夷人と和入との抗争によるコシヤマインの間の小競り合いに悩まされた松前藩は、和入と蝦夷人との接触を避ける苦肉の策ともいえるものであった。

藩のこれら政策上の配慮もあって、中世期末ころには表面上、和入地拡大を巡っての抗争はおおむね終息した。

要するに、和入地と蝦夷地を分けたからといって、和入地には蝦夷人の入地を認め出したものではなく、これまで居住していた蝦夷人はそのまま居住を許され、新たに入居するも

ののみを禁じたもので、結果的に和人体内における蝦夷人の居住地域は寛文九(一六六九)年には十六か所を数えていたが、半世紀後の享保元(一七一六)年には九か所に減少し、さらに天明七(一七八七)年には僅か三か所にすぎなくなっている。

反面、この一七一六―一八七七年間に、和人の人口は二、九七二戸、一五、五三〇人であつたものが六、七〇五戸、二二、六五六四人に急増している。この現象は、結果的には和人の進出が蝦夷人の減少を招く原因であることを示している。しかしまた反面、蝦夷人が減少したので、その地域への和人の流入を招いたとも受けとられ、その因果関係は明らかでない。しかし一方、蝦夷人側からみると、異民族との混住を好まないというより、和人の圧迫がそれだけ厳しかったと見ることもできよう。

○住民の増加と宿駅制の成立

集落の形成、及び村の自治組織は、宿駅の管理運営、助郷の在り方等に直接大きな影響を持つものである。これは、具体的宿駅の生成、推移の事項を記述するときに触れることとして、まず和内地における人口の増減についての推移を述べてみることにする。

松前藩の住民には、大別して、一、土着の和人、二、旅人(商人、僧侶徳民等)、三、蝦夷人の三つに区別されるが、明治時以来約百年にわたる蝦夷人の形成不慮は、藩政と藩下の開発に極めて大きな障害と一人恵に懐き、遠方より来住するもの多し(「新羅之記録」)と、人口も追々増加して来た。

しかし、松前藩は和夷間のあつれきを懸念して、また蝦夷地の交易より弊が利益を確保するため、和人の居住地を渡島半島部に限定した。それに領内の特殊事情として、和人の常食である米の収獲が皆無に等しい状況から、食料確保の点からも余り急激に和人の流入は、必ずしも好ましいことではないこと、また領内産業の発達、宿駅の運営等、「一村」の自治確立の点からも痛し、かゆしの状態であつた。松前における和人の戸数は年を経るにしたがつて、僅かす

つではあるが、次第に増加していった。

津軽一統志の寛文九年の項によると、一、二二〇戸、一、三〇〇戸、人口は一四、〇〇〇―一五、〇〇〇人となつてゐるが、正確には元禄十四年九月の調査が最初である。このときの人口調査は、切支丹宗門改めと関連して行われたもので、松前藩では、春には各地の漁場への入り込みが多く、把握しにくいこともあり、秋漁の終えて集まるのを待つて調査した。このときの調査によると、和人の現住戸数二、〇〇三戸、人口三〇、〇八六(二二〇、〇〇〇の間違ひである)で、うち旅人、船夫(そま志)一、八二八人を除くと、土着者一八、二四八人であつた。

また、その後の百五十年間の増減をみると、

調査年月	戸数(戸)	人負(人)	うち旅人 船夫(人)	土着 人負(人)	備考
元禄十四年九月	二、〇〇三	二二、〇八六	一、八二八	一八、二四八	
宝永四年十一月	二、七五八			一五、八四八	
享保六年		二、二〇七		二二、〇〇七	
宝暦六年		二、七五五		二二、〇三二	
天明七年四月		二、七五〇		二六、六四四	
安永二年		二、七五五		二六、〇三二	
天明七年		二、七五五		二六、五三四	
文化元年		二、八〇〇		二七、一四〇	
天保六年		二、八五〇		二七、八〇四	

注一 宝永四年の調査は、元禄十四年から六年間より経過していないのに激減しているが、その理由は明らかでない。元禄十五、十六年は、大飢饉であつたので、

注一
それが影響したか、あるいは、どちらかの調査不備の結果であるのかも知れない。
その後の人口は増加の一途をたどり、特に、文化時から幕末代の五十年間に倍増している。なお寛保元(一七四一)年代には、大島の噴火及びそのための津波により、土着者千二百余人が死亡したといわれているのに、それでも順調に増加している。なお、ここでいう大島は、松前、江良沖の大島をいう。

(以下次号)

明治初期における
駅通所の経歴と運営状況(七)

6 戸井駅通所の2

下海岸道も六つ日の宿場、戸井に到着した。
しかし、東海岸道との合流点「森」までは九か所の宿場がある。

この間、路面もよく、一部山道もあるが比較的平坦である。大野經由の東海岸道が本街道であり、下海岸道は脇往還である。



一一 「駅路沿革志」による沿革
位置 渡島国茅部郡戸井村ナリ、函館ヨリ森ニ至ル東海岸道ナリ
沿革 本駅設置年号不詳、松前藩支配ノ節ヨリ村役場ニ於テ事務ヲ取扱ヒ本使転管後ト雖モ亦同シ駅費ハ都テ民費トス。

2 解説

北海道に国郡制が施されたのは、開拓使所管となった同時の明治二年七月のことであるが、本駅より遙は制定の茅部郡に属することになったのである。また、「本駅設置不詳、松前藩支配ノ節……」とあるが、具体的文村の時期、及び宿駅の立起がいつであるか明らかでないものの、天明六(一七八六)年代における和人地の戸口調査(幕吏、佐藤玄六郎著、蝦夷拾遺)によると、
小安 戸数四〇割 一六〇人余
世田良 同 一〇割 二〇人弱

とあって、同地方はそのころ既に集落を形成していたことが分かる。

3 戸井駅通の施設と取扱人等

(1) 隣駅との距離

茅部郡小安駅へ二里十一町二十二間
右ハ、二十三町ノ山道アリト雖モ平担トス
同郡尻岸内駅へ二里十四町三十間
右ハ、山道ナリト雖モ甚シキ險難ト云ウヘカラス、明治七年中ノ実測ニ係ル

(2) 駅通取扱人并給料

松前藩支配ノ節ヨリ当村書役ノ兼務ニシテ別ニ駅役人ニ給料トシテ之ヲ与ヘス。

(3) 駅馬ト人馬賃銭

従来ヨリ村民所有ノ馬ヲ以テ通伝ス故ニ駅馬ヲ索キ備エ置クニアラス

明治二年人馬賃錢公私ノ区別ヲ立テタル後、人足一人平常一里金四錢、至急ハ金六錢、昼夜兼行ハ金八錢、馬一疋金六錢、山道嶮難ノ場所五割ヲ増ス收入セシカ、明治十二年十月以後ハ前駅ニ述ル如シ。

(4) 荷物貫目

明治二年十月馬一疋ノ貫目ヲ改メタル後、人足一人荷物七貫目マデ、馬一疋二十貫目迄トシ、明治十二年十月以後ニ述ブル如シ。

(5) 解説

本街道は脇往還であり、通行の旅人も少なく、宿場も簡散としている。独立した駅役人を置かず、村役人が兼務している。そのため駅役人としての給料は支給していない。

右のとおり、駅馬も村人の所有馬も旅人の要求があり次第、つど供給している。

しかし、一応、人馬の持荷制限、人馬賃錢(料金)は設定している。

7 尻岸内駅通

位置 茅部郡尻岸内村

隣駅への距離 戸井へ 二里十四町三十間

榎法華へ 三里二十七町十六間

人馬賃錢等は函館駅に同じ

沿革 設置年月不詳。松前藩以来村役人自宅ヲ駅場ニ充ツ。

明治十二年十月規則更正村民協力通伝ス。

(以下次号)

○ 御連絡とお知らせ

1 北海道の地名は難しいので解説してほしい
過日、山口市の〇氏から、次の要望があった。

「私は、「駅通情報」を読んでいるが、折角の貴重な記事も、地名の呼び名が分らず十分理解できずに過す場合があるので、解説するか略図を付けてほしい」

◎右、希望が寄せられたので今後は申し出に添うよう心掛けます(筆者)。

2 筆者は「白内障」のため本誌の発行が遅れていましたが、手術後の経過も良好なので、今後は遅れぬよう発刊の予定です。

○ 資料寄贈お礼

- 一 インテルノス 四月号 札幌市 三原 あい 氏
- 二 北海道の文化 九十九号 同 北海道文化財保護協会様
- 三 蝦夷紀行 豊浦町 小西 重勝 氏
- 四 松前方言考 札幌市 堺 比呂志 氏
- 五 自分史 同 岡村 正吉 氏

発行年月日 平成十九年六月十日

頒布 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 〇一一一五七一一三六〇二番
ホームページ

http://rashihp.infoseek.co.jp/