

# 駅 通 情 報

第65号

時 報

レストランの名称は「駅通」

— 現代に残る音江法華駅通 —

少々旧聞になるが、今夏、横浜在住の二男夫妻が来道して、高良野のラベンダーと美瑛のパッチワークを見に行くというので同道した。

二男の運転する車に同乗しての帰り道、旭川経由で、深川市音江に差しかけた。

ここには「道の駅」がある。一行は、友人にメロン等を送るといって車を止め、道の駅内にある果物の即売場に出かけた。私は、今更メロンには興味がななし、そろそろ疲れが出てきたので、一人車に残っていた。

車窓から外の風景を見るときもなく見ていると、「道の駅」の宣伝用の、のぼりが数本路傍に立っていて、風にはためいていた。見ることもなく見ていると、そののぼりは私の方からは真顔が見えていたが、その下の方に筆書きで、駅通という文字が書かれているのが見えた。

それは真顔ではあるが、長年、駅通史を研究している私にとって、瞬間的に駅通と書かれているのが見取られた。

今時、現実には駅通という文字が書かれているのぼりがあるとは思われず、不審を感じつつ、私は下車して、のぼりに近づき正面から確かめた。

## 食事処 味くらべ駅通

と、書かれており、確かに、駅通と書かれているのであった。

私はこのレストランの経営者の先祖は恐らく駅通に関わりのある方であろうと推測して、何か駅通に関する話でも聞けるのではないかと思い、「道の駅」内にあるレストランに赴いた。受付にいた中年の女性に、事情を話して、社長に会いたいと申し入れたところ、彼女は

「このレストランの名称は確かに駅通というが、社長は、どのような経緯でレストランの名称を駅通と名付けたのかは聞いていない。社長は、現在京都に出張中であり、明晩帰宅するので、帰りを見送らうとして電話をかけてみてはどうか」という。

後日、社長に電話をかけた確かめたところ、

「昔、この近くに音江法華という駅通があったと聞いていた。道の駅と関係がありそうなので、レストランを開店するに当たって名前を借りたものであり、私個人とは直接かかわりはない」という。

泰山鳴動して、得るところはななく、一件落着いたのである。さて、因みに、音江法華駅通と、その周辺の駅通の歴史について、私が、かつて出版した「北海道宿駅(駅通)の研究・中巻 明治前期編」に、概略次のとおり記載されている。

記

〔一〕音江法華駅通の経歴

明治十九年五月、市来知(現・三笠市)を起点として、忠別太(現・旭川市)までの道路(上川仮道と称す)を開削するとして着工した。

開削責任者として、北海道庁職員、高畑利宜が当たり、樺戸集治監の因徒を使って開削に当たった。

明治十九年八月、人馬の通行可能な程度の粗雑な路面ながら一応完工した。

○音江法華駅通は、

空知太(現・滝川市)へ六里

旭川方面の神居古潭へ三里七町

の地点に、明治二十二年四月二十五日に開設され、前記、高畑利宜が過官して初代、音江法華駅通取扱人として就任した。

大正十一年七月廃止されたが、この間、同人を含め五人の駅通取扱人が歴任した。とある。その歴代駅通取扱人は、次のとおり。

初代 高畑 利宣 二代 沼田寛兵衛 三代 山本登太郎  
四代 正田与惣治 五代 高橋 惣吉

### 上川飯道沿道の駅通の配置状況

明治十九年八月、一處完成した上川飯道はその後も整備が図られ、三年後には、南から順次

岩見沢 明治二十二年四月開設

奈井江 同 同 同

空知太(滝川)同 三月開設

音江法華(音江)同 四月開設

忠別太(旭川)同 同

五か所に駅通が開設されたが、駅通取扱人には、すべて前述の高畑利宣が就任した。

また、この五か所の駅通には忠別太を第一号として順次、南へ向けて岩見沢を第五号として「美英舎」と命名した。その趣旨は明らかでないが、高畑を頭点として各駅通の連携を図ろうとしたものであろう。

本来、駅通には駅通取扱人が住み込み管理運営を図るよう規定されているが、高畑は各駅通には管理人を置き、現地駅通の業務運営を任せ、白らは、空知太に居を構えていたのであった。

## 札幌周辺における開拓使の

### 交通網の整備方針とその実態 (三)

明治二年七月、蝦夷地は、松浦武因郎の建言を入れて北海道と名付けられるとともに開発が進められた。

しかし、渡島半島部の旧和人知を除いては、まだ未開の荒野で、開拓はほとんど手付かずの状態であった。

その中にも、開拓使の本府の置かれた札幌とその周辺は、余りにも急激な開発に混乱が生じていた。駅通制についても例外ではなく、その変改に機能を十分發揮できない状態が随所に見られた。

### 六 小樽駅通(本陣)の離立及び杖支状況

この資料は、開拓使が小樽へ假設所を設けた当時の人馬離立て、及び杖支(御用杖)の離送り状況を調査したものである。この種の資料は至って少なく、かつ、当時の駅通の運営状況を知るうえに貴重なものである。

資料中「午(うま)」とは、明治二年次に当たり明治二年一

年八月調 小樽郡御本陣 ⑤

御用杖離文人足調査書  
御通行人馬離立調査書

#### 覽

一、御用杖持人足

空ヶ年 百四十三人 杖箱行

同 一百四十九人 手宮行

同 一百十三人 石狩行

但人足一人二付、ノ七合五勺、一ヶ年御用杖人足合七百五人

一、御通行人馬離立馬

一ヶ年馬二百疋此實錢五百四十四文 石狩行

同 馬四百三十疋此實錢七十五ノ二百五十文 手宮行

同 馬百二十九疋此實錢四百二十九ノ七百文 札幌行

一馬合七百五十九匹但石狩行札幌行共馬通人足

百五十文一人二付七合五勺ノ一石一斗二升五合

一、御通行人足

一ヶ年五百四十九人此實錢四百十八ノ九百六十八文此人足飯案ノ一石二升五合 石狩行

○解説

## ○解説

人足には、一人に付き七合五勺の飯米が支給される。御用扶持人足に対して離立賃が支給されることになったのは、明治四年一月からであるので、右、御用扶持人足については無賃であるから、この飯米支給は駅場の負担である。

(二)次は、馬匹による離立てである。

| 人馬の区分 | 石狩行  | 手宮行  | 札幌行   | 計    | 備考 |
|-------|------|------|-------|------|----|
| 駅馬    | 二〇〇疋 | 四三〇匹 | 一一二九匹 | 七五九匹 |    |

駅運にとって最大の使命は、離立業務である。なお、前述の離立賃として五百四十九文とあるが、これは賃を示したものである。また、右表の「行先に隨駅の銭函がなく、代つて札幌行」とあるのは、銭函を過して通過し、札幌へ直行離立てたという意味である。というのは、銭函止まりの離立ては全くなく、目的地はすべて札幌行きなので、基本的には隨駅では積替えずに直行したというものである。

なお、札幌行きと手宮行きとの離立馬には、必ず馬道い（馬引き）が付いているが、これには馬道い一人に付き一五〇文と七合五勺の飯米が支給されている。この離立馬には規定の賃銭が支給されるが、馬道いには人足賃が支給されない。特別に一人一五〇文と飯米を支給することになっているようである。石狩行きについても石狩着のものは少なく、そのほとんどは厚田以遠の旅人の離立てであろう。

(三)次は、人足による離立てである。

| 人馬の区分 | 手宮行  | 石狩行  | 計    | 備考 |
|-------|------|------|------|----|
| 人足    | 五四九人 | 六八八人 | 六一七人 |    |

手宮行きは道南・本州への旅人、あるいは船舶利用者をいふのであろう。近距離区間であるため、人足を雇用する場合が多いと見える。また、札幌への人足雇用が全くないというのは理解に苦しむが、あるいは、室蘭経由の東海岸道を通行

してきたのではあるまいか。

## 四 賃額（かご）による通行

| 区分・離立数 | 石狩行 | 札幌行 | 手宮行 | 計    | 備考 |
|--------|-----|-----|-----|------|----|
| 賃額     | 一四圓 | 五圓  | 二五圓 | 五四圓  |    |
| 馬車かき人足 | 七二人 | 五〇人 | 七五人 | 一九七人 |    |

札幌行きは離立のためか、代替人足を省みて、一挺に付き一〇人の人足を付けている。石狩行きと手宮行きは規定どおり一挺に付き三人の人足を付けている。また、長丁場の石狩行きと札幌行きには人足賃のほか、一人に付き飯米七合五勺を支給している。しかし、手宮行きには、近距離であることから飯米を附加していない。札幌行きは、離立とはいえず、他所の人足三人に対して一〇人とは多過ぎると思われるが、あるいは早戻離立（はやかご）であったのか、もしくは高官使用のものであろうか。

以上、これだけの人足数を供出するのは、駅運として大変な業務である。これは小樽だけで充てられるはずはなく、周辺の村々の助郷によるものと思われるが、これに関する資料は見当たらない。隨駅の銭函については、北海道宿駅（駅運）の研究（中巻）に付属助郷村について詳細記述しているが、おそらく小樽駅運についても付属助郷村があったのであろう。

なお、カゴかき人足の使用数不合理について、その実態を承知した開拓使は、翌四年二月、原則的にカゴの使用を禁止し、やむを得ず使用せざるを得ない場合は、別に諮議して承認するとしたのであった。

## 七 札幌本府周辺の駅運配置状況

## 1 徳路駅運所

本駅は、海上運送の基地石狩と開拓使本府所在地の札幌とを結ぶ石狩街道沿いの中間駅場として、明治八年五月開設された。

しかも、単に、札幌・石狩間の連絡路というばかりでなく、

石狩において、西海岸道に合流し、宗谷・樺太方面へ通ずる。同方面は当時ロシアの南下に対応する国防上の重要性をもつものである。

開設に当たっては、まず仮駅通所を設けることとし、駅通取扱人には、地元で運送業を営む早山清太郎を当て、同人居宅をもつて運賃を開始したものである。

当時、たまたま石狩街道を通行し、同駅通所に宿泊した人物がいる。

この者は、留萌支庁誌の佐藤正克氏であるが、現在残されている同人の日記によると、本府へ出張のさい、明治八・九年、一回は乗馬で、あとの一回は徒歩で通行し、往復二回同駅通所へ宿泊したという。

一回目は、まだ、仮駅舎であったが、二回目は立派な駅舎が建築されていたと記述されている。

さて、開設に当たって本府民車局から、明治八年五月付けで「当分之内、月六円支給スル」とある。これは毎月の手当であつて、このほか、運賃費として、年一〇〇円が支給されている。また、定期(命令書)として示されたものは

一 当分ノ内早山清太郎居宅ヲ以テ仮駅通所トス

二 薪薪七、雜糶十通、馬道込所を官費で作る

三 駅通所の新設経費(現通私)で、毎月支払う

四 物件は通帳持参の節支払う

五 運立賃は、人足一人一里六銭、馬一疋九銭で、追込駅通課の通帳でもよい

六 行先(使庁)札帳

当所より石狩迄、当分之間(駅通線路)  
四分一厘 五分八厘 五分二厘  
札幌・釧路 三里十五町  
釧路・石狩 三里十五町  
釧路・藤路太 十九町  
合里敷 七里

七 駅馬は昼夜共 三匹備置く  
人足不足の時は馬でもよい

駕籠(かご)車で運送の物品は人足で運ぶ。右は、明治八年五月開設に当たつて許令が交付された際の定期である。

## 「解 説」

これまで、札幌から石狩への道路は直通のものがなかった。夏季間は、一旦釧路に出て沿岸を迂回していたが、今回、十分ではないものの、石狩・札幌間の道路が開削されたので直行が出来るようになった。そして、中間の釧路に駅通所が設けられたのである。

以上の定期で、特徴的な点を挙げると、駄鞍(だくら)が七組、俵糶(とら)ともづなが十本も配備された。また、雜立賃等は、賃銭帳(駅通課で出張官員等へ交付するもの)を所持するか、所持しない者は相対とみなし、現金で受領(人足一人一里六銭、馬一匹一里九銭)とする。

駅通所には、駅馬を毎日三匹ずつ常備すること等が定められている。

札幌周辺では、本駅のほか、別紙配置図のとおり、この後「対稱(ついでしかり)で、厚別・定山溪・中山峠(のち思橋に「移転)等が設けられたが、各所とも短期間で廃止された。

## 2 島松駅通所

島松駅通所は、札幌農学校のタラシタ博士がアメリカへ帰るさい、島松駅通所原野で見送りの学生達と別れたというエピソードが余りにも有名で、新聞にもたびたび取り上げられているので、駅通の代名詞のごとく有名になった。

しかし、駅通は、全道で、多い時代には五百か所(延べで七百か所近く)もあったので、特に、島松だけを取上げるのは不自然である。それはともかく、島松駅通所は、札幌本道が

完成した明治六年十二月、千歳郡の漁場持(以前の場所請負人)山田文右衛門によつて開設された。

しかし現地の、実際の管理営業は漁場の支配人、山口安五郎が当たつたのである。

その場所は、一先般開通した札幌新道(公式名称、札幌本道)

筋の千歳郡松川向いの橋の傍らに、旅人止宿所を建てたい」との願書が出てゐる。

当時、湧私、千歳両郡は、前出のとおり、漁場持、山田文右衛門（当時、大坂在住）の名義で許可されてあり、「湧私、萬小牧・千歳・島松」の四か所は、すべて初代は山田文右衛門名義で許可されたのであった。

この山田文右衛門は、漁場持として経営に失敗し、ばく大な借金を作つて、明治八年四月、四か所の漁場すべてを現地主配人に譲渡し、同時に、駅運取扱人の名義、施設も現地主配人に譲渡したのであった。

同駅運所は、明治二十一年四月廃止された。

### 3 石狩駅運所

歴史は古く、嘉永六（一八五三）七月には村山伝兵衛が場所を請負うに当たつて本陣と称し、駅務を取扱つたところ。備馬も八丁用意していた西海岸切つての大きな運上屋を設けていたという。

なお、文化四（一八〇七）年、この地を通過して北上し宗谷に向かつた幕吏、田草川伝次郎は「西蝦夷地日記」に「イシカリは十三場所をしようする大場所で、「鱒・鮭・鱈」等寄有之」の好場所であると記述して、文化年代以前より場所を形成していたことが分かる。

詳しい経歴は省略して、明治九（一八七六）年の奉令録によると

「石狩駅―旧来開拓使から百五十円を給されていたのを減額して百二十円とする。」とある。

元々当駅は、官から船身を受けず自助であつたが、江戸時代には藩へ上納する鮭漁収金の一部をもつて醸立及び旅人の宿泊を運営していたものである。

開拓使下に入ると、明治六年五月、駅運費として官から年四十円支給されたのが始まりである。

## 明治政府へ引継がれた宿駅の沿革（三） ―松前街道二十一か宿―

前号にも記述したように、和入地は早くから和人が住み付き、それに、松前城下にあるといった事情から、本街道は江戸初期から宿駅制が本州の輪住道並に整備されていた。以下、各宿の沿革等にも記述するように勘定制も施行されていたことは明らかであるが、それを裏付ける資料は至つて少ない。

なお、本稿で取上げた問題は、江戸時代に施行されていた宿駅制が主眼であり、当時使われていた用語をそのまま使用したものが多く、従つて、現代の一般の人々には理解し難い点があると認められるので、そのような場合には項を設けてまとめて「専門用語等の解説」として解説することにした。

以下、「開拓使事業報告」の記載事項に従つて記述する。また、同報告の宿駅の順序が、実際の地名と前後しているものがあるが、補正せず、そのまま記載したものがあつる。

### 二、三ツ谷 …… みつたに

#### 1 位置 上磯郡三ツ谷村

#### 2 沿革

(1) 安政元年六月設置

(2) 名主等村役人二駅務ヲ取扱ハシメ駅費都テ民費

(3) 明治十二年九月廃ス

#### 3 他の資料による等駅の記録

上磯郡三ツ谷村、函館ヨリ樺山ニ至ル西海岸通りニアリ

#### 4 解説

本宿と、次に記載する「富川宿」とは函館・上磯宿間に所

在するが、「開拓使事業報告」の記載順序に従って、上磯宿を先に記載した。

四、富川：とみかわ

- 1 位置 上磯郡富川村
- 2 沿革

- (1) 安政元年六月設置
  - (2) 役人等二職務ヲ命ジ、諸費郡テ民費
  - (3) 明治十二年九月廃ス
- 3 他の資料による当該の記録  
明治十二年九月二十五日駅法更正ニヨリ廃ス

○ 解説

本宿独自の特殊な編行のものは見当たらないが、本街道筋のほとんどの宿駅が、安政元年の開設になっているという問題がある。

安政元年といえは、西暦一八五四年に当たり、この後、十数年で明治を迎える、いわゆる幕末期である。前にも述べたように、本街道筋は和入地として、江戸時代の初期、既に多数の和入が居住していた地域で、宿駅制も完全とはいえないまでも運行されていたのである。

では、なぜ一斉に安政元年の開設になっているのであろう。それには、いくつかの理由が考えられる。

安政元年三月、幕府は米國と神奈川条約を締結し、箱館・下田の二港を開いた。それらによって幕府は、箱館地方五、六里を上知し、箱館奉行を置いて管理した。

また、翌二年二月には、本古内以東、乙部以北を松前藩より上知して、箱館奉行を合わせて管理させた。

箱館奉行は、以上によって本街道沿いの宿駅の利用が増大したことにより、松前藩に命じて宿駅の整備を図ったといわれており、これが本街道筋の宿駅の一斉整備となり、改めてこの年を宿駅開設年としたものと認められる。

五、当別：とらふとひ

○開拓使事業報告によると

- 1 位置 上磯郡当別村
- 2 沿革
- (1) 安政元年六月設置
- (2) 名主村役人等二職務ヲ命ジ、諸費郡テ民費トス
- (3) 明治十二年九月廃ス

六、三ツ石：みついし

- 前項事業報告によると
- 1 位置 上磯郡三ツ石村
- 2 沿革

- (1) 安政元年六月設置
- (2) 役人等二職務ヲ命ジ、人夫十六人以上ハ泉沢駅二扱ハシテ、駅費ハ郡テ民費
- (3) 明治十二年九月廃ス

3 解説

(1) 当駅の開設は、右、当別駅と同様、安政元年である。しかも、後述するように、本街道沿いの他の宿駅と同時期に一斉に開設したものである。(次号へ続く)

○資料寄贈お礼

一 標茶町郷土館報告(二十号)

標茶町郷土館

発行年月日 平成二十年十二月五日  
 領 布 無 料  
 発 行 者 札幌市南区川沿西条五丁目二一  
 史学研究会 主宰 宇川 隆 雄  
 TEL 〇一一一五七一三六〇二番  
 ホームページ

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