

駅 運 情 報

第66号

時 報

— 人生の指標 —

恩 師、小 川 常 人 氏 逝 く

昨年の暮も迫ったある日、私は、例のとおり散歩に出て帰宅すると、娘が

「さき程、龜岡の小川さんの奥さまから、ご主人、小川常人氏が亡くなられた」、旨の電話があったという。

私は、突然の訃報（ふほう）に、一時、ぼう然とした。

小川氏は、お歳は九十歳前後で、体調が宜しくないとはいっていたが、電話での応対はかくしゃくとしていて、心配される状況にはなかつたのである。

小川氏は、退官後、故郷の京都府亀岡市に帰られて、執筆活動に専念されていたのである。

私は、去る平成二年二月、新藤山流尺八の竹塙軒冠橋伝授式に出席のため京都所在、宗家に出席したとき、小川氏に一堂招待された旧交を暖め、駅運史の研究の進展状況について意見交換した以後、もう十数年、直接けい嘘に接してはいない。しかしそれは直接面談してはいないというだけで、これまで、駅運通信史に関する論文を発表の態度、資料を送付して、書簡、又は電話で音信を重ねていた。

またこれは、私の方からの一方的なものではなく、小川氏からも過去に発表した論文、又は新しく発表した論文は都度送られてきて相互に意志の疎通が図られていたのであった。

○ 小川氏との出会い

私が、まだ二十歳前年のころ、北海道郵政監察局に勤務してまだ数年より経っていない若年のころ、小川氏は、私運の上司として本省から赴任してこられた。

氏は、東京帝大文学部国史学科出身という、役人としては異色の存在であつたばかりでなく、我々部下に接するにも対等の立場で議論をたかはず方であつた。

かねて、南駅制に関しても造詣が深く、そのころ私の趣味として勉強していた「駅運通信史」の研究にも、役職を離れて懇切に教示と助言を惜しまれなかつた。私は、氏の推せんを得て、昭和三十五年、交通史学会に入会したが、これを機会に「北海道北見地方における新郵便制度の発達と駅運制度」という論文を同学会に発表し、以後、南駅（駅運）及び郵便制度に関する教訓の論考を書き進めるなど、駅運史に関する研究を進めてきた。

○ 交通史学会に発表した右論文の概況

この論文は、郵便制度創始から五年目の明治九年一月、当時、辺境の地と見られていた北海道のオホーツク海沿岸、すなわち、当時、北海道といわれていた地にも早くも郵便制度施行の波が押し寄せてきた。それは、北海道一周郵便線路の施行であつた。

この郵便制度施行の究極の目的は、創始者、前局長が、郵便創業に当たって「早急に、全国津々浦々にまで皆（あま）ねく郵便制度の普及を図り、広く国民の付託に応える」といふた宣言に基づくものであつたのである。その方針に基づき、前年（明治八年一月）道南から西回りでは北端宗谷まで延長してきた郵便線路をさらに延長して北海道沿いに南下し、枝幸を経て紋別に至る。また一方、前年（明治八年）一月、苫小牧から太平洋沿岸を東進し、根室に達していた既設の郵便線路の途中、厚別郵便局において分岐して北上し、「別海、樺津、斜里、網走」を経て、紋別において南進してきた西回り線と合流して、ここに全道一周郵便線路の完成を期するという構想のものであつた。

なお、別海から千島国・國後へ向けては毎月一回、郵便により郵便船路を開設し、全国各々郵便制度施行を図るといふ。前出の前島の宣言を実行しようといふものであった。

さて、私がこのとき取上げた論文「北海道北見地方における郵便制度の発達と郵便制度」においては、右、明治九年一月開設の北海道沿いの郵便局のうちから一級別、網走、斜里」の三郵便局の開設を対象に取上げたものであった。

特に、この三郵便局は、二か所とも江戸時代には場所頭預人、明治年代に入つては漁場持と稱し、漁場等を経営していた平野野の郵便局開設に当たつては、平野野の支配人がそれぞれ郵便局長に就任し、兼務したのであつた。この三郵便局長就任によつて郵便物の運送は、この漁場持の漁場に付属する人足及び馬によることにより、郵便局の運営が円滑に行われるのであつた。

○ おわりに

「箱、押り合ふも多少の嫌」といふ。私と小川氏との縁(えにし)は、五十年以上続いてきた。職場における出会いに始まり、後半は、お互いに住む地を遠く離れても始終書簡等により補足し合つて今日まで続いてきた。

一生のうち、職場を同じくしたり、生活を同じくして、心の通じ合う友を得る仲間はあるとしても、人生の方向付け、又は在り方になで影響を受ける師を得ることはそう多くはあらずまいと思ふ。私は、改めて小川氏に感謝申し上げる次第である。

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 (四)

本編第六十五号において「小樽駅通(本陣)の確立、及び通行状況」の項で、異議(かこ)の使用状況について記述した。

この統計は、明治三年一か年のもので、開拓使所管下にあつて、道路はまだ全く整備されていない時期であるのに、これだけ多数のかごが使用されているのである。しかし、文化四年、幕吏田草川伝二郎著「西蝦夷地日誌」でも、同行の近藤重誠が大野宿から上磯方面へ進行するのに、かごを使用したと宿駅に申し出たところ、かごは宿館宿に保管中であつて利用できなかつた旨の記述があるので、当時、かごの使用は珍しいことではない様なので、当時のかごの利用がどの程度あつたのか後日調査してみたい。

さて以下、札幌周辺の交通網の整備状況について記述する。

八 対雁(ついでしかり) 駅通と石狩川水運

1 対雁駅通の役割

開拓使事業報告によると、対雁の項として、

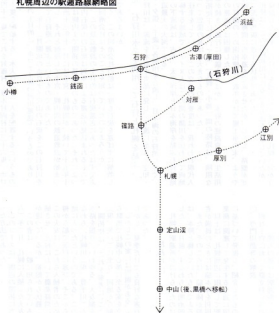
札幌へ五里十八町、石狩へ六里十四町二十四間一駅運取扱人一人、常備人足十人とある。

開設は、比較的遅く、明治十二年三月十一日、伏木某に取巻を命じ、月給六円、常備人合足の給料一ヶ月八十四」とある。事業報告には、右以外の記載はないが、本駅通の特徴として水路便を持つることと人足の常備が十人、「実際には十二人」も常駐していることが挙げられる。恐らく、十八分の給料(八十円)で十二人を雇用しているのであろう。開拓使の支書によると、

「対雁は、豊平川と石狩川の合流の河口にあり、舟便を持つ駅通であるが、僅かに、移民四戸のみで備船もなく、官田出張旅行にも困るので、早出船一隻、早田船一隻を備えたい」と上申して許されている。

右支書からみて、駅通設置(明治十二年十二月)以前から石狩川と豊平川の合流点にあるという地形上の条件から荷物の運送の多いところであるが、移民四戸のみであるうえ、船

札幌周辺の駅運路線網略図



の備えがなく、官民出張にも支障があるとして小船を備えたいというのであろう。

「北海道拓殖史」によると、この二年前の明治四年には「対羅村へ二十一戸、陸前遠田郡より入植」とあるから、この移民の一部が駅運の舟運に従事したようである。それにしても移民は、この二年間に四散したものと認められる。

2 石狩川の水運

前記「1」の状況から地元では、明治十二年三月、「対羅運漕会社」なるものを作った。その状況は、次のとおりである。

○当村では、丸木船をもって相対で運送を行ってきたが、ホロナイ石炭山のお開きになり、川の運送も多くなってきたので、官民便利のため同業会社を建てたいとして、六名連名で開拓使へ願書を提出した。

その規模等の詳細は省略するが、船分と大風呂敷で、丸本船計四十六隻でこれら対羅村、羅木村両村に三十六隻、ホロナイ十隻を配船する。水夫は八十二人を配置するというものである。

營業の主目的は、ホロナイ炭の河川運送というものであり、明治十二年十二月開坑のホロナイ炭山の石炭をこの石狩川を利用して石狩港へ運ぶというものであった。

しかし、それと前後して手宮、札幌間の鉄道敷設が始まって、明治十三年十一月には手宮、札幌間が、続いて十五年十一月には幌内まで開通の見込みのものであった。それによつて、幌内石炭山の石炭は列車による運送が見込まれるものであった。この鉄道敷設の主目的は石炭運送にあつたはずであるが、同濟会社はそのことを知つていたのであろうか。

恐らく、この同濟会社の船は一度も石炭を運ばずに解散したのであるまいか。

九 石狩川水系を利用して石狩と札幌を結ぶ

石狩川は、源流を本道中央部に發し、下流に至ると空知、豊平、夕張、千歳の各河川を合流し、日本海の石狩灣に注ぐ、北海道最大の大川である。

この下流域は、古來、太平洋岸と日本海岸を結ぶ石狩低地帯と稱する地域で、アイヌ人はこの間の雄川を伝つて内地間の往來をしていた。この交通の重要度は、我われ現代人にとつて想像の及ばぬ大きなものであった。

開拓使下においては、「札幌・小樽」間の陸路は、険阻な開道が続き、通行に難儀するほか、本府の建設資材、生活用品等の運送には困難した。

その打開のため開拓使は、数年かけて開工の末、ようやく札幌・小樽間に馬車道を完成させたが、しかし、路盤がぜい弱で泥濘馬車に連する状態であつた。

開拓使は、この道路利用に代るべき方法を搜索していたが、種々検討した結果、石狩川を遡上して途中から札幌へ向かう途を選んだ。

それは、「小樽から石狩へ航送し、石狩川を遡上して対羅

から安戸川に入り、ここで小船に積み替へ札幌に至る」といふ方法であつた。

このコースは、周辺の開拓に当たつた人に慶応二(一八六六)年二月、札幌に入植した大友龜太郎がいる。

この者は、一般に知られている経歴とは、実際にはいささか違つているが、箱館から伏籠(ふしこ)河畔に二十四戸を人植させ、元村において農業經營に当たつたといわれている。

この大友は、これら入植者のための日用品や米、味噌等を小樽から船で安戸に運び、そこから丸木船で伏籠川を遡上し現地に入つたといふのである。このふしこ川に連絡する道、すなわち、札幌川(現、豊平川)から鴨々川に出て下流に至る水路を廻り、いわゆる、大友道を掘削したといわれている。

開拓使は、これを參考にして、石狩川を遡上して陸路太(現、安戸)に至り、同地から創成川を遡り、又は羅路太から駄馬で札幌中心部に至る案を立てた。

しかしこの案には問題がある。冬には結氷することである。しかし、夏季だけでも良好な運行ができるとして実行したのであつた。

一〇 おわりに

札幌に駅通所が設けられたのは、開拓使が本府を札幌に移した二か月前、すなわち、明治四年三月のことで、まだ当時は、本陣と稱していたものである。

また、そのころは、輸本陣が設けられていて、本陣の前泊者が満員のときには輸本陣を利用していたものである。

以上は、札幌周辺に限定して駅通所の運営状況、及び駅通業務に関連して発生する交通に関連する問題を、当時の資料に基づいて究明し、紹介したものである。

○ 専門用語等の解説

相對：官において總立料金等の設定をしていないため、民間人の通行は駅通所と利用者との間で交渉して料金を定めること。

明治政府へ引継がれた宿駅の沿革(四)

— 松前街道二十一か宿 —

六、三ツ石 ; みついでし

○「開拓使事業報告」によると、次の記載がある。

1 位置 上磯郡三ツ石村

沿革

1 安政元年六月設置

(2) 村役人ニ職務ヲ命ジ、人夫十六人以上ハ泉沢駅ニ接ハシ

メ、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、本街道沿いの他の宿駅と同時期の、安政元年である。

(2) 右「事業報告」の沿革の項に、注視すべき記載がある。

それは一人夫十六人以上ハ泉沢駅ニ接ハシム」の記載である。

すなわち、三ツ石駅の人足は十六人を限度とし、これを超える必要があるときは隣駅「泉沢駅」の負担とするというのである。

(3) これを文章のまま素直に見ると、三ツ石村が宿村で、泉沢村が助郷村であると見られる。しかし、本街道沿い

全般的状況から見ると、逆のようにも見受けられるが、いづれにしても藩と沿道各村との取り決めの資料が見当たらない現在、推測の域を出ない。今後、さらに調査の

必要がある。また、後述の「九、泉沢」の項によると、「笠谷・三ツ石」連帯し来りしを、明治九年五月本駅独立した

ものなり、とあり、これは何を指すのか明らかでない

ので、直ちに、いづれか宿村か助郷村かの判断も出来かねる。今後さらに検討の要がある。

(4) なお、以上は人足についての取り決めであつて、馬匹につ

いての指定が明らかでない。同地方では、継立てに供出できるほどの馬が地元で飼育されていなかったであろうか。それとも、駅馬は、隣村の笠谷、泉沢兩村の供出となつていたのであるうか。

(5) 以上からみて、三ツ石と泉沢宿とは、同一立場に立つ宿村でありながら、人足を供出し合ふ助郷村ともなつていて、いわば変則的助郷制ともみられる制度を取り入れている。本州の五街道、又は驛件運には見られない方法である。松前藩の特殊事情かも知れない。

4 他の資料に見る宿駅の状況

(1) 特に新しい内容の記述は見られないが、人足の供出について、次のように記述している。

「安政元年甲寅年六月、旧幕府支配ノ節設置シ、以來、小頭自宅ニ於テ職務ヲ取扱ヒ継立人足拾六人マテハ当駅持トシ其余ニ至レハ泉沢村持トス(「駅路沿革志」)とあつて、前出の事業報告と同様の記載がある。

(2) 沿革については、「明治二年以來組頭、又ハ村用係等ノ自宅ニ於テ前条ノ方法ニ據リ人馬継立ヲナシ駅費郡テ民費トス」とある。

七、笠谷 ; かまや

1 位置 上磯郡笠谷村

沿革

1 安政元年六月設置

(2) 村小頭役務ヲ取扱ヒ泉沢駅ノ助郷ヲナス

(3) 明治九年五月、泉沢駅ヲ割キ独立シ村用係自宅ヲ駅場トス

(4) 明治十二年九月廃ス

○ 解説

1 本村にも助郷制に関する問題が提起されている。

時期は明らかでないが、笠谷宿は以前から泉沢宿の助郷を勤めてきたが、明治九年五月に泉沢宿から分離独立して笠谷宿を設けたというのである。

この筆法からすると、明治九年五月になって、初めて宿駅を成立させたようにとれる。だとすると、安政元年六月の成立はなにを意味するのであるうか。

なお、「開拓使事業報告」の沿革の項で釜谷村が泉沢宿の助郷村であったことの明文がある。

すなわち「2、村小頭、役務ヲ取扱ヒ、泉沢駅ノ助郷ヲナス」とあつて、安政元年以来、泉沢宿の助郷を任つてきたことが明らかである。

2 当村では、村役人として小頭を置いていたが、江戸時代における和入地各村での村役人は「庄屋・名主・小頭」等の名称を使つてゐる。これも明治に入ると、一般的に村用係に統一したようである。

○ 他の資料による記録

1 本駅は、安政元年甲寅年六月設置し、小頭役自宅に於て駅務を取扱い其後沿革ありまた評がならず。明治二己巳年七月本使管轄以降同九年五月二十五日まで同駅にて駅送す。外別に通伝すべきものあれば都て其取扱を致し来りしを同年五月二十六日泉沢宿より別立したるを以て村用掛自宅にて駅務を取扱い、其費用は総て民費とある。

八、茂辺地

……もへじ

1 位置 上磯郡茂辺地村

2 隣駅への距離 上磯へ二里十五町

3 人馬離立費 泉沢へ三里一町四十九間

4 四日貫銭 人足六銭 馬八銭

5 泊車 函館駅二回シ

(1) 安政元年六月設置

(2) 村役人ニ駅務ヲ命ジ諸費都テ民費

(3) 明治十二年十月規則更正人馬離立所ヲ置ク

○ 解説

1 上磯と当宿との間は、二里十五町で、至つて近距離であるのに、この間にさらに茂辺地宿がある。

事業報告では、街道沿いの村々はすべて宿駅に指定してゐるよう記載されている。沿道各村はすべて宿駅に指定したのかも知れない。

○ 他の資料による記録

1 位置 上磯郡茂辺地村 函館より福山街道にある

2 本駅は、安政元年甲寅年六月旧幕府支配の節設置し、名主役自宅に於て駅務を取扱い、其後村用係を置くに及んで其の自宅に於て事務を取扱い、駅費都て民費とす。明治十二年十月、駅送更正するに及んで、人馬離立所を置く。その後、之れを止め人民協力通伝を為す。

3 隣駅江達する距離

上磯駅へ二里十五丁僅に山道ありと雖とも稍平夷なり。同郡泉沢駅江三里一町十九間山道なりと雖も甚だ険ならず。

4 駅送取扱人と給料

(1) 安政元年甲寅年六月、旧幕府支配の節本駅山本長兵衛に名主役兼駅取扱いを申付、文久元年辛酉年之を繼ぐ文久二年より加藤伝六に名主役兼駅取扱いを申付け、名主の給料は村費を以て支給すと雖も駅務の故を以て給料を与へず。

発行年月日 平成二十二年二月三日

頒布 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

T E L 〇一一一五七一三三六〇二番

ホームページ

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