

駅 通 情 報

第68号

「片倉家北海道移住顛末」から
— 幌別郡の駅通制を中心にして —

○ はじめに

私の手元に明治二（一八六九）年八月、片倉家の旧臣達が
胆振国幌別郡（現・登別市）に移住した当時の立付状況を記
録した資料がある。

標題にある片倉家は、奥州仙台藩の一支藩であるが、一般
によく知られているように明治維新時、奥州諸藩連盟に加盟
して官軍と戦い敗れた。行き場を失った片倉家の旧臣達は、
蝦夷地開拓に活路を求めて幌別郡へ移住したのであった。本
書は、移住時の状況を記録したものであり、移住後、約



幌別郡の位置

十五五年間にわたる一族の
動勢を「北海道移住顛末
（てんまつ）」として約
百三十ページに編さん収
録したものである。

本書は、片倉家の旧臣
日野愛蔵の子孫、日野
（名前失念）氏から寄贈
を受けたものであるが、
文中の随所に当時の現地
の交通事情、駅通施設等
が記述されていて、私の
ような駅通制度の研究に
当るものには、当時の現
地事情を知るうえに貴重

なものといえる。
そこで、駅通史に関する部分のみでも、記録を残しておこ
うと思ひ立つたのである。

○ 移住時の概況

本書の書き出しに「緒言」として、次の記述がある。本書
編さんに至った経緯が書かれているのである。

「此時ニヨタリ奮然起テ朝意ヲ奉シ天下ニ率先シテ拓地殖民
北門鎮鎮ノ住ヲ負ヒ団体ヲ組織シテ遠ク西寒窮地北荒漠無
人ノ地ニ入り克ク当初ノ任務ヲ果タシタル者ハ唯日野岩手
山ノ両伊達氏及白石片倉ノ三家トス誰カ此功勞ヲ少ナシト
センヤ然リ此功勞ニ依リ此偉業ニ因テ伊達兩家ハ華族ニ列
セラレタリ而シテ特ニ我カ片倉家ハ此榮典ニ浴スルコトヲ
得ス旧臣ノ遺憾何ヲ以テ之ニ醫ルニ足ランヤ唯我カ片倉家ノ
功勞ハ夫レ兩家ニ及ハサリシカ……」（以下略）」

○ 「解説」

要約すると、

我が片倉家一門は、明治維新とともに天朝の意を体して他
に率先して北海道開拓に赴いてきた。

船客無人の地に入植し、初期の任務を果たしてきた。この
功績は、他の地に入植した日野、岩手山、白石の三家に比較
しても劣るものではないと自負している。

然るに、日野、岩手山の両伊達家は、今回、爵位を賜わり
華族に列せられた。

しかるに両家と同じ立場にある我が片倉家は、この榮誉に
浴することができなかつた。まことに残念であり、旧臣一同
遺憾に耐えないものである。

以上は、上中資料の冒頭に記載されている。

前述のとおり、明治維新時、同じ運命に遭遇して北海道に
移住して開拓に当たった日野、岩手山の伊達兩家は華族に列
せられたのに、我が片倉家はその榮誉に浴することができな
かつた。まことに遺憾である、というのである。

そこで、片倉家一族の「移住開拓の概況、及び移住の実況等、そのてん末」を記載して、我が片倉家も華族の一員に浴しられるよう上申する、というのである。

○ 片倉一族の支配地付与状況

右、「關東」の中から、一行が渡道に至つた経緯を挙げる
と、次のとおりである。

片倉小十郎

關東之内親別郎
右一郡其方支配被 仰付候事

太 政 官

九月

注一……九月とは、明治二（一八六九）年九月である。

注二……右、親別郎とあるは、現在の登別郡一円の地境である。

注三……安命者は、片倉小十郎とあるが、片倉家は代々小十郎を尊と
してきたが、明治元（一九六七）年に旧名、小十郎を尊と
改めている。

さらに、明治三年五月には、

「先般石川源太へ北海道親族國ノ内省蘭郡支配被 仰付候地
今般被免候付同郡ノ内別紙ノ通り其方へ増支配被仰付候条
納勘速ニ実効相立候様可致事
但石川源太陪謀移住ノ者其方へ管轄被 仰付候事
庚午年五月

太 政 官

片倉小十郎

關東内省蘭郡

ヘケレウタ村ノ東字ホロシヨ □ □
右以東増支配被 仰付候事

但チリヘツ登休所建物並ニエトモ岬遠見番所地台処々建
物等並チ被下候尤モ登休所ノ義在来ノ通相貼ヒ可申備馬三
分一被下候間諸官員通行ノ節ハ士人々別割ヲ以テ会所元權
立助勢可致事
庚午年五月

太 政 官

注一右「庚午」とは、明治三（一八六九）年に施たる。

（以下次号）

北海道における宿駅（駅通）の
開設と現地責任者の任務（二）
—宿駅の発祥から駅通制の廃止されるまで—

前号（六十七号）において、右、標榜の原稿を書き終
えてから気付いたことは、その内容が、時代的に江戸時
代の宿駅制で「松前街道の二十一宿」に近く、内容も競
合することに気付いた。
しかもその内容が難解で、専門的過ぎて一般の人達に
は興味が殺がれるものと思われた。
しかし本号からは、東西蝦夷地の場所請負人が請負業
件の一つとして負担する駅制に引続いて、時代は下つて
明治に入り開拓使支配時代に入り、皆さんの馴染みの深い
駅通制時代が登場するので身近に感ずる問題になり、い
ささか理解しやすい内容になると思われるので読んでほ
しいと思うのである。

三 蝦夷地の宿駅制

1、蝦夷地（和人地以遠の地）の駅の発祥

江戸時代が終つて明治維新となり、幕府から明治政府へ引
継がれた北海道内の宿駅は、一二六か所とされている。
そのうち、東、西蝦夷地に所在する宿駅は

- 東蝦夷地 二十七駅
- 西蝦夷地 二十八駅
- 計 五十五駅

となつている。（開拓使事業報告による）

このうち、いつころ、誰によつて開設されたのかは明確で
ないが、現存する資料によると、東蝦夷地の山越内、長方部
の二駅は一七七〇年代の開設で、西蝦夷地内宿駅のうち最も

早い立起とされてゐる。

これに対し西蝦夷地については、右、「一駅に若干遅れて一七八〇年代に留置、苫前、天塩などが続いで開闢となつてゐる。しかしこれは、開闢年代がおおむね明らかなもののみで、他のほとんどの駅は「設置年代不詳」と記述されてゐて、開闢年代が明らかでない。

なお、東西蝦夷地所在の宿駅の名称は、開闢当時から「駅」と呼称してゐて、本州又は和人地内の宿駅又は宿とは違つた名称を使つてゐた。しかしこれは宿駅の公称であつて一般には請負人の経営拠点の会所（西蝦夷地では運上家）を呼称してゐる。

これは本来、蝦夷地の宿駅の発祥は、後述のとおり、場所請負人の請負条件の一つとして、請負人の負担において開闢されたものである。この点、場所請負制とのかかりにおいて研究を要するものであるが、本稿ではそのいとまがないので省略することにした。

さて、重ねていうと、蝦夷地の「駅」は、和人地の「宿」と違つて、場所請負人が藩から場所内の経営権を得る代償としての条件の一つとして負担したものである。

請負地内における「駅」の負担とは、後述のとおり、公務旅行者の宿泊、食事の提供、休息、休養場立てに必要な人足、馬匹の提供等、旅人の通行に必要な行為を支援することを条件の一つとして課せられたものである。

その場所請負人の負担する行為の前段に、人馬の維持等に要するアイヌ人による場所請負といつても可い。

和人の商人による場所請負といつても、現場における最先端で労役に服するのはアイヌ人である。

アイヌ人は、現地にあつて場所請負制の中に組み込まれ、若干の食料等の支給はあるもの人足として、又は馬引き等の労役に服するのである。

シヤタシヤインの乱終結後アイヌ人から提出された「起請文」に次の一文がある。

なお、右「一亂」は、寛文九（一六六九）年に発生し、松前藩は津輕藩等の支援を受けて平定したのであるが、そのさい、

次の誓詞をとつており、それが「起請文」として提出されたものである。

その中から通行に関する事項のみを抜粋すると次のとおりである。

一 起請文の事

殿様御用にてシヤモ浦々御通候は、少も如在仕候間敷候、たとえシヤモ自分の用にて通り候とも、随分馳走致べく候事。

御慶持並に金匱に少しも如在仕まじく候事。船様より向後仰出され候通り商船へわがまま申しかけず、互に首尾よく商い仕べく候、余所の国の荷物買取申しまじく候、我國にて調申す荷物も驛の国へ持参仕商賣致しまじく候、人の国にて取り申候、皮、干鮭、我が国へ持参仕り候賣買取すもの時により仕つけ通り致すべく候事。

向後米一箇（八升）につき皮五枚、干鮭五束、商売仕べく候、新物、煙草、金具に至るまで、米に応じ跡々より高値に商売に仕べく候、荷物次山に有之年は、米一依に皮類も干鮭も下値に商売致すべく候。

殿様御用にて状使並に慶送申す儀、其外伝馬、宿送、任夜に限らず少しも如在仕まじく、若し相背き候、御慶の觸大あたし申さす候、遅々なく申候事。右之旨、私儀は勿論孫子一門ウタリ男女のに限らず、少しも相背き申すまじく候、若し相背き候者これあるに於いては、神々の御罰蒙り子孫長く絶えはて申べく候、依て起請文如何

この起請文には、年代、差出人等の記載はないが、おそらく「シヤタシヤインの乱」の鎮定よりそう遠くない時期にウタリ（代表である乙名等校尉が提出したものと思われ、）といふのは、この文章中に「私儀は勿論、孫子一門並にウタリ（同族）男女に限らず」とあり、同族を代表する者ごとに一札に及んだものと解される記載がある。

この起請文には和人とアイヌ人との間における関係と時代

背景が明らかになつてゐる。兩者間の悲しい現実が痛切に感じられるではないか。そのほか、実は、この起請文をここに紹介したのは、この文中最後の一か条に特に注視される文、すなわち「藩御用の調状、運送りのほか、雜者人馬の雜立てに對する人足の供出は、申し付けどおり行ふ」というくだりがあるからである。

蝦夷地においても、そのころ(寛文九「二六六九」二年、既に、旅宿制が定められており、蝦夷人連もまたその制度の中に組み込まれ、その制度を推進するのである)に一段落を打つて、昼夜を分かたず待り出されてゐたのである。

しかし、もちろんアイヌ人連は現場業務の最尖端にあつて、労作業を担う立場にあつたものである。しかし、その他の施設食料等一切は前述のとおり場所請負人の請負条件の中であり、アイヌ人連は、その圍車の一つであつたのである。

この起請文が提出された寛文九(一六六九)年といへば、右、留南ほか二か所の駅開設より百十七年も前に當たり、しかも恐らく、東西蝦夷地の駅制は、起請文が提出された時期より相当以前、すなわち、場所請負制創始からそう遠くない時期に施行されてゐたものと判断される。それも最初は松前周辺から道々各地へと進み、場所請負制が確立すると共に制度化されたものと思われ。

2、蝦夷地における職立業務の整備

前述のシヤクシヤインの乱終結時のアイヌ人側による「起請文」の提出は、職立業務を負う現地コタンのアイヌ人連による負担であることを示している。このコタンを支配するのは場所請負人であり、またこの現地指揮者はアイヌ人連を使役する支配人、番人等である。これら現地指揮者はもちろん極めて多数の和人連で構成され、これらの者は場所を支配し、アイヌ人連の生殺与奪の剣を持つてゐるのである。

駅制に較べてこれをみると、まず、場所請負人は藩(時代)によって箱館奉行が、場所の経営を請負うに当たつての条件としての一つに職立業務の提供がある。それを具体的に

挙げると、いずれも全請負場所に共通してゐるものである。

一、官用書状物品の搬送り

二、官吏警固士卒が通行する際の雜立てに要する人足、馬匹の提供

三、異国船、又は怪しい船を発見した際の箱館奉行(松前藩支配のときは松前)への通報

四、右の者が通行の際の宿泊、休息、休憩と食事の提供

五、通行を容易にするための道路の整備

等が挙げられる。

東西蝦夷地を問わず、場所請負人は、場所経営の請負条件の一つとして、運上家(東西蝦夷地では会所)の一部を問仕切りして使用するが、別に旅宿所(又は通行屋、止宿所ともいう)を建て、旅人の宿泊、食事の提供、さらには人馬の職立等に使用してゐたのである。

(以下次号)

明治政府へ引継がれた宿駅の沿革(八)

松前街道二十一か宿

○はじめに

和入地は、北海道における和入居住の原点である。

その一つが、本編に掲載中の松前街道周辺である。しかも本街道の「函館・松前(龜山)二間は、和入が最初に住み付いた地域であるといわれている。

それだけに、和入が居住して道路が開削され、交通が始まり、集落が形成されて駅制が必要になつた。

これを視座に置いて、本編を讀んでほしい。

◎松前街道沿いの基幹宿駅と付属宿駅の配置状況

(函館・木古内間)

① 函館

○上記宿駅配置図の解説

1、①は基幹宿駅を示す。

2、△は、付属宿駅を示す。

3、下部の里程は基幹宿駅間の距離である。

4、△の宿駅名は基幹宿駅に対する付属宿駅を示す。

①上磯(基幹宿駅)を中心とする付属宿駅(三ツ谷・富川・戸切地)の配置状況

②茂辺地(基幹宿駅)に対する付属宿駅(当別)の配置状況

③泉沢(基幹宿駅)に対する付属宿駅(三ツ石・釜谷)の配置状況(明治九年五月、基幹・付属を分離各所独立した)。

④木古内(基幹宿駅)に対する付属宿駅(札苧)の配置状況

5、基幹宿駅と付属宿駅の名称、及びその分類は、筆者が仮りに付けたものである。

九、泉沢

いずみさわ

の続き

5 他の資料による記録

(4) 駅馬と人馬賃銭

従来、駅馬ノ備ナキヲ以テ時々差支ヲ生セシカ明治五年小林伝太郎副戸長勤務ノ節当別村吉田金次郎ヨリ牝一頭同郡釜谷村三田基右衛門ヨリ牡一頭各民費ヲ以テ買入レ合二頭ヲ以テ運送ニ備置キ其取扱人ハ当駅大谷嘉吉第大谷吉次郎ノ兩名トシ年給金三両五十銭ツ、民費ヲ以テ支給セリ。其運送三頭以上ノ時ハ村民所有ノ馬ヲ順次差出サシム。

(5) 人馬賃銭ハ函館駅ニ同ジデアルガ、明治十二年十月ヨリ陸奥ノ道路ハ一里人足金十一銭七厘、馬一疋金十五銭六厘トス。

(6) 明治六年四月郵便局ガ開局シタ。但五等郵便局ナリ。

○ 解説

駅馬の配備については、本駅独得の方法をとっている。すなわち、明治五年に隣村二名から牝牡二頭を買入れ、駅馬として配備し取者二名を年各三両五十銭で雇上げて雇立てに当たった。

また、三疋以上を必要とするときは、村内馬持から順次供出させて、雇立てに臨むたという。

右、当村馬持の飼育馬だけでは賅い切れない需要があった場合には、他の村の助郷費納は必要なかったのであろうか。

また、山路等険難の道路については、明治十二年十月から人足一人一里十一銭七厘、また馬一疋十五銭六厘と設定した

という。しかし不審なのは、改定年月は、函館支庁管内駅制大改革の年に当たっている。またこの年四月には、吉村六右衛門が人馬庫立所を開設していて競合する。何らかの関連い

であるのかもしれない。

十、札苜 …… さつかり

一、位置 上磯郡札苜村
二、沿革

- 1、寛政十一年設置
- 2、名主小頭投二駅務ヲ命ス。駅費郡ヲ民費。
- 3、明治十二年九月廃ス
- 三、他の資料による記録

1、本駅設置不詳、寛政十一巳末年ニアリトモ云フ。尔来本村名主小頭白宅ニ於テ駅務ヲ取扱ヒ、其後村用係ヲ置クニ及ンテ其白宅ニ於テ取扱フ。駅費郡ヲ民費トス。

2、明治十二年九月二十五日廃ス

四、解説

札苜宿の開設が寛政十一年（一七九九）年とあり、本街道筋の他の各宿の開設年月と違うのはなぜであろう。他の宿駅のほとんどが文政元年とあって、札苜宿より五十五年も以前の開設である。そもそも宿駅というものは一か所だけで運営できるものではなく、街道筋に連携して設置されていて宿駅が成立するものである。一か所だけが早く出来ても宿駅としての任務は果たせないものである。

考察するに、これは、幕府の蝦夷地経営と、松前藩成立の關係について見なければならぬであろう。

当時の時代背景は省略するが、寛政十一年一月、幕府は東蝦夷地の一部を松前藩から上知して直轄化し、道路を開き、会所を建て、駅馬を配置し官船を造って運輸を図ったとあるが、札苜宿の開設は、正にこの年に当たっている。本街道沿いの本宿以外の各宿のほとんどは安政元（一八五四）年の開設である。これは何を意味するのか。

前述の「開き記事」に詳記したので省略するが、本宿の開設が寛政十一年とあるのは、本東の最初の開設時の年代を示している。他の各宿の開設が安政元年とあるのは幕府が函館一本古内開を上知し、箱館奉行が統治したさいに本街道筋に

一斉に宿駅の整備を図ったさいの年代であるとみられるのである。

十、本古内 …… きこない

一、位置 上磯郡本古内村
二、隣駅への距離 泉沢へ一里三十四町九間
知内へ二里二十三町三十七間

三、人馬雜立・貨目賃銭

人足	平路 六銭	馬	八銭	此他ハ函館	駅廻
險路	七銭八厘		十銭四厘	駅二間シ	取扱人 一人

四、沿革

- 1、安政元年六月設置、名主二駅務ヲ命ス、駅費郡ヲ民費
- 2、明治十二年十月人馬雜立所ヲ置ク
- 五、他の資料による記録

1、本宿は、安政元年六月旧幕府支配の節設置し、以来、名主の自宅に於て駅場の事務を取扱う。其後沿革あり之を詳にする能はず。

2、明治二己巳年七月本使管轄以降も村役人の自宅を以て駅場に充て村用係を置くに及んで其自宅に於て取扱いを為さしむ。

3、明治十二年十月人馬雜立所を置く、尔後故ありて開闢す。（以下次号）

発行年月日 平成二十一年六月五日

頒布 無料

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目三二一

史学研究会 主事 宇川 隆 編

TEL 〇一一一五七一一三六〇二番

ホームページ

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