

駅遞情報

第69号

「片倉家北海道移住顛末」から(二)

一 幌別郡の駅遞制をみる

○付記

片倉家移住時の一般社会の状況は、移住以後百三十年を経た今日、現代のわれわれにとつて余りにも環境が遠いすぎて理解し難い点が多いので、本論を取上げる前に當時を知る二、三例を挙げる。

〔一〕幌別郡が、片倉小十郎に下付された明治二年九月時の近隣支配者の名を挙げると、次のとおり。

室蘭郡	石川 源太
有珠郡	伊達藤五郎
虻田郡	大 泉 藩
白老郡	一 関 藩

〔二〕また、開拓使は、明治四(一八七二)年三月、住民の生活も一応安定したと見て、住民の守るべき事項の条目を発布したが、これは、全文四十二か条に及ぶ長文であるので全文を掲載するわけにいかぬので、駅遞に関係する事項のみを抜粋して挙げると、次のとおりである。

「7. 捨て馬についてはあつてはならぬことではあるが、もし放牛馬の事があれば、村役人立会いで飼育しておき申し出ることを

8. 御用状(物)は、遅滞なく離立てること。また

村廳、用状等も速やかに届けること。時刻を切つての御用状(物)の離立ては、特別念入りになり、昼夜、風雨の際といえど、人馬を使って運

れずに離立てること。

9. 官儀、その他通行人に対する人馬遣し方については、定期どおり賃銭を受取り、規定とおり厳しく取り計らうこと。

12. 旅人については、一夜を宿泊させるについても、名主又は五人組に届け出ること。怪しき者は、一夜でも止宿させぬこと。持ち物については、押入置いて訴え出ること。また、旅人の忘れ物については、追いかけて交付し、追いつけぬときは役所にその首届け出ることを。

22. 街道や橋は当然のこと、驛往還についても道路普通道に心かけ、人馬の通行に難儀しないよう努めること。

往還の道標、村境の標識などの文字が見えにくくなったものは、立て替えること。

以上の条目は現代人にとつても参考になる点が多いので各項の解説を行いたいが余りにも長文になるので省略する。

本論に入つて、「移住てん末」の解説を続けることにしたい。

「解説」

1. 明治二(一八六九)年五月、片倉家は胆振国幌別郡の支配を仰付けられた。

2. またさらに翌三年五月には、石川源太の支配地である室蘭郡の一部を引揚げてこれを片倉家に増支配を命じた。

3. また、駅遞制度施行上注視を要するのは、これまで室蘭会所(現、室蘭市崎守町所在)所属の備馬のうち三分の一(後述する)を幌別郡へ所属替えをして、幌別郡の駅遞備馬とする。

4. なお、文中「土人人別割をもつて会所元額立助勢を命ずる」とあるのは、今回配置替えとした地域の居住者(アイヌ人)を対象に、人別割をもつて、助郷

制を適用して通行人足として出勤させ、官員通行の助勢に当たらせること。

「筆者注」ここで、住民のうち、助勢制対象者をアイヌ人のみに適用して、これを駅通人足として出勤させることとしてゐるのは不合理であるが、止むを得ない措置であったのが懸念される。和人は入植したばかりで生活に余裕がなかったため、一時期免除されたのかも知れない。またナリベツ昼休所（東蘭會所所属）については、従来どおり旅人通行に対する休養、休息に使用し、官員通行に適用のないよう配慮すること、というのである。

○ 幌別郡移住後の推移

太政官から幌別郡支配を受命した一行は、明治二年十一月十九日、支配地である幌別郡に到着した。「移住てん末」によると一行は、斉藤屋左門以下二十余名であった。その後

明治三年七月二十一日（六十七人）

同 四年二月四十五日（百七人）

計 六十六戸（二百余名）

が移住したとある。

このときの状況は、「てん末」に次のように記載されている。

「古来通行屋ト唯アル木造柵柵ノ一家屋ト東海岸林榮藏ナルモ、當ム獨立小屋壹棟アルノミ、国道ト雖王海林榮藏ナルモ、別館セル一怪ナリ、片倉氏ノ一行ハ通行屋ノ一隅ニ飯寓シ更ニ榮藏カ小屋ニ草圍ヒノ建物増ヲナシ之ヲ二面ニ分チ一面ヲ飯圍柵所トナシ一面ヲ集議所トナス而シテテテテテ柵柵使ニ具申ス……」

「解説」

まず、一行の幌別郡への移住当時の状況である。一行が、幌別郡に到着した当時、幌別には通行屋（旅人を宿泊させた）り、休養させる等、駅通に準ずる施設）が一軒あり、東海岸林榮藏なる者が取扱人をしてゐた。通行屋の建物は、木造柵柵の獨立小屋である。また道路は、国道というものの海岸に沿

つて通ずる屈曲した小径であるという。

恐らく、東蘭會所（現・市蘭市崎守町所在）から幌別通行屋を移出して自宅會所へ通ずる道路沿いにあつたのであろう。その通行屋に接続して飯小屋二棟を建てたほか、通行屋の一部を圍借りして整備し受入れ体制を整え移住作業を開始したようである。これをもつて以後の入植作業に着手する体制も整つたのである。

○ 駅馬を含む備馬の飼育状況

馬匹は、入植者にとって最大の機動力であるが、また一方、官員等通行の場合、離立用の駅馬として供出するための、義務を負つてゐたものである。

「明治三年十月、幌別村字ベシボツケノ地ヲ以テ馬匹放牧場ヲ開キ駅通所掌備馬（馬匹總數四百余頭アリ）ヲ除クノ外人民ノ私有馬ヲ牧する処トス、南ハベシボツケ太谷地ト外浜トヲ絶切り堅平ナル馬欄ヲ建テ里道ニ欄門ヲ設ケ常ニ之ヲ閉鎖シ看守番屋ヲ建テ交番看守シ（日中夜人夜中無人）馬ノ逸脱ヲ防キ人ノ往來ニ依テ閉鎖シ北ハ幌別界東蘭郡界字ウカスハウスニ同様ノ馬欄ヲ建テ欄門ハ往來者之ヲ閉鎖ス、蓋シ放馬逸脱ノ恐ナキト其地方ニ開墾地ナキヲ以テナリ、此馬欄長延四百八拾八間（入費八四六拾圓）、看守番屋六坪一棟（入費九四）、看守者ニ弁当料ヲ給ス（一人一日十二圓）須田弥平左エ門ヲ取締トナシ柵柵藏松ヲ産馬保トナス、片倉氏支配所取纏ニ際シ開拓使ニ請フテ許可ヲ得其似五年五月迄保続ス。」

右に続いて「移住者請ニ依リ」として、次の記載がある。

「駅通所備馬八拾頭ヲ選抜スルノ外ハ移住者請ニヨリ貸与シ其社靴ヲ飼育シテ出産馬アルハ預リ人ニ交付シ之レニ役所ノ印ヲ烙シ公私ヲ區別シ警別牧場ニ放シム（以下略）」

（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（三）
—宿駅の発祥から駅通制の廃止されるまで—

前号までは、北海道に宿駅制が導入され、それが定着するまでの経緯を書いた。これは、和人地においては、本州諸藩の宿駅制と類似の制度であるのに対し、蝦夷地は場所請負人の請負条件の一つとして課された駅制という北海道独自の制度である。

また、前号では、紙面の関係で「蝦夷地における殖立業務の整備」の項が中断していたので、本号では以後続行することにした。

2. 蝦夷地における殖立業務の整備 の続き

幕府は、文化九（一八一三）年東蝦夷地の直轄制を廃止し、旧に反して請負制を復活させたが、そのさい人札によって場所の請負制を取り入れ、その年の九月七日、幕府はその人札方法と、条件を一般に公示して公募したが、東蝦夷地に属するここアヲタ場所でもこれを受けて、和田屋茂兵衛が場所を落札して、文化十一（一八一三）年から七年間、場所を経営することとなった。

このときの請負条件は、次のとおりである。

- 一、蝦夷土人撫育、即ち日用品の供給の事。
- 二、毎年二季（六月、十二月）運上金を納むる外、十二月月中、其運上金の二分にあたる殖立金を為す事。
- 三、運上屋及び運荷物庫修履又は再築の事。
- 四、官吏通行、又は警備兵卒等通行旅宿請負の事。
- 五、公文運送、人馬継立の事。
- 六、難破船救助の事。
- 七、外国船見受次第急報の事。

- 八、御備米年々仕入束を以て横替の事。
- 九、松明三百本、鞋三百足年々新規横替の事。
- 十、幕車百本（長九尺七寸）同上の事。
- 十一、脇納、騎補機次第上納又は軽物一頭虎、鷹羽、熊胆、熊皮、楢尾、水豹、鶴駝等は、買入直段を以て買上に応ずる事。

（松田町史）

右は、場所請負人が請負のさいの条件として負担するものであるが、左ノ条項が直接、間接に宿駅制にかかわりがある。直接の関わりのある項としては「四、五」に示されているように、当然のことながら「旅宿、御用状の継送り、人馬の継立」は、請負条件の一つとして義務付けられている。さらに、継立にて関連する事項として、外国船を見受けた場合には警報する旨の一条がある。

また、これら場所経営に要する経費については「経費ハ請負人ノ支弁トス」であり、人足の雇用、馬匹の調達等の費用は、すべて請負人の家領において賄うべきものであった。

3. 「駅」の運営と旅人から見た日高路の駅制

松浦武四郎著「東蝦夷日誌」によると、安政四（一八五七）年次における東蝦夷地の日高地方における請負場所内交通施設の状況は次のとおりとなっている。

同誌に記述されている全部を挙げるわけにいかぬので、そのうちから日高路の代表的四か所を抽出して挙げる。

通行施設の所在地	交通施設	戸口等	地域の状況
ニイカッブ (シビチ ヤリプト)	会所、通行屋、馬屋 小休所 ウチナイ小休所、番屋	土人九一軒 三八一△	勤番所 渡守一軒 シブナイへの 継立はここ でなす

アфта(鯉田)場所一日高路(4場所)略図



右は、東蝦夷日誌に記述されている日高地方の請負人が運営する請負場所に所在する通行施設を挙げたものである。各場所とも必要施設は完備されている様子であるが、地域性から若干の違いは認められる。

浦河	通行屋、馬屋、会所	主人八八軒 (四人一人)	
三石	会所、通行屋、馬屋	主人四九軒 (二二〇人)	勸書所
シツナイ	会所、馬屋 (通行屋の記録なし)	主人二七軒 (六四一人)	勸書所

次に、松浦武一郎が通行した年代より五十年代を通じて文化年代における右地域と同じ場所における交通施設の配置状況を挙げて対比してみることにしたい。

これは東蝦夷地を幕府が直轄経営するに当たって調査したさいの「村産帳並びに大帳簿」によったものである。

(1)新藤野場所

○寛政十一末半御用地に相成

一、会所 空ヶ所

一、上座敷空閑 次間共間 帳場、支配人

一、番人部屋 台所飯敷 其外土間也。

右寛政十二申年出来

一、会所より繰出し 空ヶ所 梁間四間棟行五間

上座敷空閑 次間共間土縁有。

一、支配人空人 番人六人

一、旅宿 空ヶ所 枡間に三間

一、同 空ヶ所 七間に三間半

一、同 空ヶ所 枡間に三間

一、会所附 渡船三艘 魚船四艘 雑馬敷四拾疋

一、休所 空ヶ所 同所に有。

一、右アフト浦出張漁業商人に番人空人差添。二月中旬より継続八月中旬引払。

一、蝦夷惣家敷七拾壹軒惣人数三三九人

寛年 ニイカップ会所

○解説

まず「ニイカップ場所」の交通施設である。日高地方は、箱館から東海岸道を東進し、北海道の東端に所在する樺太への途中、「日高路」の入口に当たる地域である。

この地方は、本道としては気候温暖でアイヌ人も比較的多く居住し、集落(コタン)を形成して生活している地域である。

「村産帳」によると、文化年間に入ると場所経営も順調で交通施設も整備が行き届き円滑に運営されている様子が

うかがある。
また、奥地への旅行者も多く、当会所では備馬を四十頭も飼育されていて、継立て用ばかりでなく、漁場の収穫物運送も不自由のない様子である。

(2) シツナイ場所

一寛政十一末年御用地に相成候

会所 沓ヶ所 機行拾貳間 望間四間

内上座壹間 次壹間 轆場 支配人番人部屋台所板敷

其外土間也。

右享和十二戌年御普請出来、支配人番人番人八人

会所附 漁船二艘 渡船参艘

出張番屋 三か所

内沓ヶ所 三間に式間

会所より十七町東アアトシマに有。

沓ヶ所 同前

同 三十三町西チノミに有。

右沓ヶ所毎年四月之頃より漁業夷人に差添番人番人

ツ、罷越、八月末引私。

沓ヶ所 七間に四間 会所より沓里三十三丁西ウセナイ

に有。

此廻通行人馬継立場故平生とも番人式人居有之候。

昼休所 式ヶ所 拾間に三間 七間に式間

馬屋 沓ヶ所 八間に四間

惣馬数 三十疋

蝦夷惣家数百式拾三軒、惣人数五百五拾四人

○解説

当会所は、享和十二戌年の建設となっているが、享和年

代は三年までよりないので記録の間違ひであろう。

「戌年」とあることからみて、享和二（一八〇二）年であるのかも知れない。それにしても当会所所属の旅館所が見当たらないのはなぜか。あるいは会所の一部を間仕切りして旅館用に当てているのかも知れない。それにしても、こ

の使用区分をみると、旅宿用部屋と認められるものは、「上座敷一間」と「次の間一間」と、それに台所程度があるのみで、旅宿に使用できる施設は見当たらない。隣場所の「新冠府」には、三棟の延八十四坪半もの独立した旅宿所があるのに比較して、その差が大き過ぎるのはなぜか。

考えられることは、出張番屋が三か所にあるが、このうち西ウセナイには、人馬継立所があつて、番人二人を常駐させている。またここには昼休所が二か所あり、しかも三十坪、十四坪の計延四十四坪にもなる施設があるので、単に昼休みのための施設とは思われず、恐らく宿泊施設もあるものと認められる。しかも、会所から一里三十町より離れていないことからみて、宿泊施設は会所元にはなく、西ウセナイに置いているのかも知れない。

しかしそれにしても、当時の施設状況が明確でないため、会所の所在地以外の場所に旅宿関係機関を設けた理由が明らかでない。全体的に見ても珍しい方法をとっている場所である。旅人通行上、西ウセナイが適地であるという以外、その理由は明らかでない。

(以下次号)

明治政府へ引継がれた宿駅の沿革(七)

一 松前街道二十一か宿一

○松前街道は、それほど長距離の街道ではないのに、街道筋二十一か宿中、これまで記述したのは、ようやく半数の十一か宿に過ぎない。それだけ取上げるだけの価値のある特殊事情が多数あるからであろう。

十一、本吉内

きこないの続き

五、他の資料による記録

4、駅運取扱人と給料

- (1) 安政元年以来、本宿名主金井清吉駅運取扱人を兼務し、一か年給米二石八斗民費を以て支給す。
- (2) 明治九年十月村附係平野源七をして兼務せしめ、月給金二円民費を以て支給す。
- (3) 明治十二年四月、山本門兵衛人馬継立所を設立せんことを請う。同年十月三十一日許可すると雖も、其後営業する能はず之を罷む。

5、駅馬と人馬賃銭

- (1) 従来より村民所有の馬を以てて順次運送す。
- (2) 人馬賃銭は函館駅と同じであるので省略する。但し、明治十二年十一月より陸道一人一里人足七錢八厘、馬一疋金十錢四厘とす。

六、解説

- 1、以上は、「駅路沿革志」から抜粋したものであるが、特に解説を要する事項はない。
なお、宿駅取扱人は、他の宿駅では、村役人が兼務している旨をもって宿駅の取扱人としての報酬は無給としている向きがほとんどであるが、本宿では、給金に替えて、年、米二石八斗を給している。なお、この給米は、民費(村の公費)をもって支出している。
- 2、人馬継立賃銭については、平路は、他の宿駅と同様に設定しているが、陸路は、平路の三割増の人足七錢八厘、馬は十錢四厘に設定している。

七、専門用語等の解説

- 1、人馬継立所：函館支庁では、明治十二年十月、旧来の駅運制度を改革するに当たって、従来の

宿駅(駅運)を廃止し、これに代って必要に及び、地元から個人(私人)の経営する人足・馬匹を提供する運送業を許可した。しかし、経営不振により、ほとんどは短期間で廃業した。

2、松前街道……箱館を始点として、上磯を経由津軽海峡(福山街道)沿いに松前(福山)までの街道をいう。ともいう)

さらに、小砂子山道を經由して江差方面の西海岸道へと続く。

3、人馬賃銭……宿駅に所属して旅人に人足・駅馬を提供するさいの料金

○ 資料寄贈お礼

- 一 大崎情報 東京都 大崎 博氏
- 一 道標 札幌市 亀岡 武氏
- 一 ダブルス人生 虹田郡 宇川 剛也氏

発行年月日 平成二十一年八月五日

額 布 無 料

発行者 札幌市南区川沿西条五丁目三十一

史学研究会 主事 宇川 隆 雄

TEL 011-571-3602番

ホームページ

<http://rahi.jp/infoseek.co.jp/>