

# 徳川時代に於ける北海道の開拓と道路

京都帝國大學經濟學部 和田 篤 憲

○  
道路が經濟生活に密接なる關係あることは今更多言を要しない。然もこの道路が土地の開発といふ方面に於て如何に役立つたかはその一例を北海道に求める事が出來よう。

開拓使日誌明治四年十月五日の頃、東久世長官黒田次官上表中に、夫レ開拓ノ要ハ山川ノ形勢ヲ察シテ往來ヲ通シ土地ノ美惡ヲ檢シ、墾畜ヲ盛ニシ以テ養生ヲ厚クシ、風俗ヲ美ニスルニ在リ（下略）と述べられて居て、先づ開拓の第一歩を道路の經營に置かれてゐるが、誠に敬服に値する言葉といはねばならない。私は次にこの北海道の開拓に現はれたる道路政策なるものを古く松前氏時代以降幕末に至る間に尋ね、開拓の創始に處したる幾多先人の勞苦の跡をこの道路經營の苦闘にしのびたく思ふのである。

寛政年間徳川幕府が本道の開拓に着手せる以前に松前氏は漸次勢力を得て全道を管轄してゐたのであつたが其領地の統治は大概請負人と稱する商人に一任してゐた。かくて松前箱館江差に左の三章の法令を掲げた。

蝦夷と直接交易するを止む。

故なく蝦夷地に入るものは罪に抵る。

蝦夷を待遇する横逆非理ある事勿れ。

松前氏の治政は極めて消極的であつたから開拓計畫は勿論のことこの第一務たる道路の見るべきものは殆んどなかつた。此頃アイヌは未開の民ながら交通の理を知り同種間或は他人種との間に交通してゐた。然も其道路は修築したものとてはなく只足跡によりて自然と生じた小徑があつたに過ぎず往來の稀なる所は熊笹雜草等が繁茂してこれを辨じ兼ねたので山嶺を越ゆるには多く溪谷をつたつて登り下りしたといふ。尙松前藩の民政一般につき少しく述べんに同藩は和人住居地以外を蝦夷地となし西部を西蝦夷と稱し知床岬を以て東西の境となしこれを藩士に給與し或は藩主の直領となし各運上金を徴して場所を商賣の輩に托し其托されたる輩を場所請負人といひ請負人は自己の代理を務むべき支配人其他通詞番人を場所に遣はし場所に運上家番家を建て、アイヌと交通し後にはアイヌを使役して漁業を營み又場所によつては和人の入稼を許し以て收入の多きを計るに至つた。然し尙和人の土着を許さず只六箇場所と稱する今の渡島國東部に漸次土着するものについてはこれを咎めなかつた。

○ 其後幕府は露人の野心の恐るべきものあるを知り遂に寛政十一年正月東蝦夷地東地は南浦河より北は知床限其他島々に至る迄を七箇年松前氏より幕府に上地せしめ自ら直轄し其代償として武洲久喜町に五千石を與へ同時に石川將監目付羽太正養及び大河内三橋二人並に松平信濃守忠明に蝦夷地を司ることを命ず。

○ こゝに於て幕府が始めて蝦夷地を植民地として一種の特別の政治を施してゐたのをやめて幕府の直領地となした。これより開拓事業は進み道路經營の如きも見るべきものあるに至つた。

○ この前年即寛政十年幕府は目付渡邊胤等をして蝦夷地を巡檢せしめたが此時支配勘定近藤重藏が始めて蝦夷地のピタタヌンケルベシベツの山道を開鑿し翌十一年には最上徳内及び中村小一郎も様似の道路を開鑿し爾來處々の山道の開鑿をなしてゐる。これ幕府の政策の實現にして道路の開鑿は順次に行はれた。即享和三年以後に長萬部蛇田間道路を又文化五年には釧路厚岸間の道路の開鑿が成つた。以上は東蝦夷地に於ける著名な道路の開鑿であるがこの外開鑿修築は各所に行はれ風浪の日も尙人馬の通行に差支へなからしめたのであつた。

又室蘭幌別間は從來多くは室蘭灣を横ぎり約一里にして繪鞆に渡り之より陸行せしが之を廢し

て室蘭より陸路幌別に至ることゝなつた。唯厚岸以東は河湖の便あるを以て多く水路を通行したのである。こゝに於て東蝦夷地道路は以上の如き開鑿によつてより完全なものではなかつたが四時通行することを得るに至つた。こゝに特記すべきは從來の迂回せる所に近道を通じて里數を大いに減じたことである。されば享和三年頃の道路は大略次の如くになつた。

|           |         |          |
|-----------|---------|----------|
| 箱館より大野迄   | 五里      | 但休所有川村   |
| 大野より鷺の木迄  | 八里半     | 同 スクノツベ  |
| 鷺の木より山越内迄 | 五里四町    | 同 落部     |
| 山越内より長萬部迄 | 八里半     | 同 シラリカ   |
| 長萬部より禮文華迄 | 六里半     | 同 ライバ    |
| 禮文華より虻田迄  | 五里五町廿四間 | 同 辨邊     |
| 虻田より有珠迄   | 十二町     |          |
| 有珠より室蘭迄   | 六里半     | 但休所ヲサルベツ |
| 室蘭より幌別迄   | 五里      | 同 山中     |
| 幌別より白老迄   | 七里七町    | 同 アイロ    |
| 白老より勇拂迄   | 九里餘     | 同 コイトイ   |
| 勇拂より沙流迄   | 八里      | 同 鷓川     |
| 沙流より新冠迄   | 六里      | 同 厚別     |

|          |         |          |     |        |
|----------|---------|----------|-----|--------|
| 新冠より     | 静内迄     | 四里三十町    | 同   | ウセナイ   |
| 静内より     | 三石迄     | 二里       |     |        |
| 三石より     | ムクチ迄    | 五里       | 但休所 | ウラカハ   |
| ムクチより    | 様似迄     | 三里       | 同   | ホロベツ   |
| 様似より     | 幌泉迄     | 六里十七町    | 同   | ホロマンベツ |
| 幌泉より     | 猿留迄     | 六里廿四町五十間 | 同   | タモキサハ  |
| 猿留より     | 廣尾迄     | 六里       | 但休所 | ルベシベツ  |
| 廣尾より     | 當縁迄     | 七里八町     | 同   | アイボシマ  |
| 當縁より     | 大津内迄    | 六里十四町    | 同   | 勇洞     |
| 大津内より    | 尺別迄     | 八里四町     | 同   | チコツベ   |
| 尺別より     | 白糠迄     | 四里八町     | 同   | バシクル   |
| 白糠より     | 釧路迄     | 七里       | 同   | ヲタノシケ  |
| 釧路より     | 昆布森迄    | 四里       | 同   | 桂戀     |
| 昆布森より    | 仙鳳趾迄    | 五里八町     | 同   | ソンテキ   |
| 仙鳳趾より    | 厚岸迄     | 海上二里     |     |        |
| 厚岸より     | ノコベリベツ迄 | 六里十八町    | 但休所 | センベ    |
| ノコベリベツより | アンネベツ迄  | 五里六町     | 同   | ライナウシ  |

アンネベツより西別迄

川船六里餘

アンネベツより根室迄

海上九里餘

根室より國後迄

海上十六里餘

西別より野付迄

海上六里餘

野付より國後迄

海上四里程

國後入口泊より同所末アトイヤ迄四十里程

アトイヤより擇捉入口迄

海上七里程

都合箱館より擇捉島入口迄凡二百三十四里餘なり、擇捉入口タンネモクより同所末アトイヤ迄四十八里餘なり故に箱館より擇捉末迄二百八十二里に及ぶ。

又厚岸より根室へ陸路あり左の如し。

厚岸より琵琶瀨迄

七里十九町

琵琶瀨より初田牛迄

七里二十八町

初田牛より落合迄

三里二十六町

落合より根室迄

六里二町

右の内仙鳳趾厚岸間は前に記する如く文化五年陸路を開き又厚岸アンネベツ間は其後厚岸より厚岸湖を經ベカンベウシ川を溯り邊寒邊牛より上陸してアンネベツに至る事とした。然して松前氏時代に於ける西海岸の開鑿はなかつたがこの期に於て東西海岸の連絡道路が數箇所開かれてゐる

る。即ち木古内山道、千歳越、雨龍越、網走越及斜里越がこれである。其他西蝦夷地の交通は特筆すべきものもなく東蝦夷地に比すれば後れて幕府の直轄となつたので海岸道路も殆んど開鑿せられずたゞ文化六年岩内より余市に至る山道の開鑿があつたのである。これも刈分道路に過ぎなかつた。故に西蝦夷地は主に船によつて交通し或は陸行するも難所は搔送船に依つた。又旅客の一部は東西海岸連絡道路により東蝦夷地より往來した。但し増毛以北斜里に至る一帯の海岸は大なる難所がなかつたから多くは陸行してゐた。

○

寛政十一年に至り東蝦夷を一時幕府の直轄とすると同時に其經費一ヶ年五萬兩宛を寛政十一年より文化二年迄七年間幕府より支辨することに決し、かくて蝦夷の殖民地を直轄としたので此四年間の出費二十七萬兩餘に達した。こゝにかくも莫大なる出費よりまぬがれんが爲に自給の計畫をなしたのであるが蝦夷地産物の増加と共に文化二年より全々自給財政となることが出来た。即ち蝦夷地直轄以來年々の財政を示せば左の如くである。而して文化九年以後は剩餘金を生ずるにも至つた。

|         |       |            |
|---------|-------|------------|
| 寛政十一年支出 | 七萬七千兩 | 外ニ一萬兩掛役人手當 |
| 同 十二年支出 | 六萬六千兩 | 同 一萬兩      |
| 享和元年支出  | 四萬兩餘  | 同 一萬兩      |

|   |        |        |   |     |
|---|--------|--------|---|-----|
| 同 | 二年支出   | 五萬千兩餘  | 同 | 一萬兩 |
| 同 | 三年支出   | 一萬四千兩餘 |   |     |
|   | 文化元年支出 | ナシ     |   |     |
| 同 | 二年支出   | ナシ     |   |     |
| 同 | 三年支出   | ナシ     |   |     |
| 同 | 四年支出   | 五萬五千兩餘 |   |     |
| 同 | 五年支出   | 三萬兩餘   |   |     |
| 同 | 六年支出   | ナシ     |   |     |
| 同 | 七年支出   | ナシ     |   |     |
| 同 | 八年支出   | ナシ     |   |     |
| 同 | 九年收納   | 金三萬兩   |   |     |
| 同 | 十年收納   | 金二萬八千兩 |   |     |
| 同 | 十一年收納  | 金一萬七千兩 |   |     |
| 同 | 十二年收納  | 金四萬五千兩 |   |     |

○

かくて文政四年十二月に至り幕府は北海道の地を松前氏に還附し幕府の施設を守りて失ふこと

なからしめたが松前藩は以前に於けるが如く道路に對して殆んど留意しなかつたので爾後三十四年間は道路徒に荒廢するに任せねばならなかつた。

安政元年幕府は箱館奉行を設置し翌二年に至り蝦夷地全部並に東は知内以東西は乙部以北を幕府の直轄となし、本道の警衛及び開拓を圖つた。寛政文化の頃は主として東蝦夷地に力を盡し西蝦夷地には觀るべき施設なかりしが安政以降には主として西蝦夷地に力を注ぐこととなり各請負人に諭告して道路開鑿を行はしめ又篤志家の道路經營をも奨勵したので西蝦夷一帶陸路の全通を見るに至つたのである。

この間に於ける道路開鑿の主なるものは左の如くである。

安政三年

黒松内越道路の開鑿

同

雷電嶺の開鑿

安政三年起工同四年竣功

余市山道の開鑿

安政四年

小樽錢函間道路の開鑿

同

阿冬山道及濃晝山道の開鑿

同

千歳越新道の開鑿

同

太田山道及狩場山道の開鑿

安政五年

鶉山道の開鑿

○ 以上記する所は皆西蝦夷地海岸道路及東西海岸連絡道路の主要なるものであるが其他尙諸請負人の行つた小開鑿及小修築は至る所行はれてゐる。是に於て西海岸全部が人馬の通行をなし得るに至つたのみならず東西海岸の連絡道路も新に數條の道路を加へ交通上大なる便宜を加へたのである。

○ この他安政三年の軍川新道、萬延元年の根室厚別間道路等の開鑿があり、かくて北海道を馬脊によりて一周（恵山岬知床岬の難所は之を避け内部を通行す）するを得るに至りしが而かも此等の開鑿たるや尙馬足の通ずるを以て足れりとなし従つて海濱原野等苟も通行し得る限りは從來の儘となし唯險難の箇所へのみ力を注いだ有様であつたから此等の新道は幅員狭く粗惡にして且急勾配の所が少くなかつたので今日より之を見れば完全といふ事が出来なかつたのである。この道路が開拓使の手によつて如何に改修せられ補修せられたかは吾人の大に趣味を引く所であるが本稿に於てはこれを述べない。

○ 今参考のために西蝦夷地道路開鑿に私費を投じて成功せし功勞者にして箱館奉行の上申により幕府より褒賞を賜つた人々の名を列記すれば左の如くである。

褒 賞

|                                      |                             |         |
|--------------------------------------|-----------------------------|---------|
| 永代苗字差免                               | 江差                          | 鈴鹿 甚右衛門 |
| 孫代迄苗字差免                              | 津輕                          | 長坂庄兵衛   |
| <small>一代苗字差免一生<br/>涯二人扶持之賜ふ</small> | 福山                          | 佐藤 定右衛門 |
| 一代苗字差免                               | <small>歌葉磯谷<br/>請負人</small> | 佐藤 榮五郎  |
| 銀十枚下賜                                | <small>濱益增毛<br/>請負人</small> | 伊達 林右衛門 |
| 銀七枚下賜                                | 岩内請負人                       | 仙北屋仁左衛門 |
| 同                                    | 余市請負人                       | 竹屋 長左衛門 |
| 同                                    | <small>小樽古平<br/>請負人</small> | 惠比須屋半兵衛 |
| 銀五枚下賜                                | 厚田請負人                       | 濱屋與三右衛門 |
| 銀三枚下賜                                | 壽都請負人                       | 山崎屋新八   |
| 同                                    | 古字請負人                       | 福鳥屋新左衛門 |
| 同                                    | 石狩請負人                       | 阿部屋 傳次郎 |
| 同                                    | 勇拂請負人                       | 山田屋文右衛門 |
| 銀二枚下賜                                | <small>忍路高島<br/>請負人</small> | 住吉屋 徳兵衛 |
| 同                                    | <small>積丹美園<br/>請負人</small> | 岩田屋金藏   |

○

次にこの道路の補助たる橋梁及渡船を見るに舊幕時代北海道を和人地と蝦夷地とに分つたことは前述の如くであるが寛政の頃に於てさへ蝦夷地には橋らしき橋はなく稀に河川に粗末なる橋を架したるものもあるも多くは徒渉し大河には渡守を置きて渡船したに過ぎなかつた。

和人住居地の河川もこの例に漏れず徒渉し得る河川は徒渉し然らざるものは多く渡船した。又橋あるも人馬の通行に差支へざる程度のもので完備したる橋梁を架したるものは反つて少なかつたのである。即ち有名な橋梁として擧ぐべきは享和元年箱館に架した榮國橋と文化元年龜田村に架した萬年橋とであつた。

尙道路を補充するものとみるべきものに驛遞があるが初期松前氏時代に於ける和人地の驛遞は道路の粗惡を補ふの意味を以て人民は馬を飼養し之を使役せるによつて運搬に大なる不便なきを得た。然らば蝦夷地に於ては如何なりしやといふに前述六箇場所及び山越内場所の如きは和人地より陸路往來する事が出來たが其他の地方は步行極めて困難であつたから和人は春船に乗つて場所に行き秋又船に乗つて歸るを例としてゐた。松前藩士の公用を以て場所滞在中は運上家に止宿したもので偶々各場所を巡回せんと欲するものは特に船を仕立て航行し若くは步行し得る所は步行し險難の處に至れば其他の運上家より船を出して送らしめたのである。公用にかゝる通信は各場所運上屋遞次之を送達した又烽火臺を處々に設け事ある際には順次相警報することゝしてゐた。蝦夷地には從來馬がなかつたが天明五六年の交幕府の官吏來つて蝦夷地を探討し其後又長崎交通依物用及び蝦夷救濟交易其他のためこの地を往來するものあるに至り交通漸く頻繁となり遂に馬

を通行運搬に使役するに至つたものである。

寛政より文政に至る幕府直轄の頃の驛遞は如何なりしやといふに寛政十一年幕府は東蝦夷地の請負人を廢して各場所を直搦とし運上家を改めて會所と稱し各所に旅宿所(通行家と稱す)を設け會所をして之を取扱はしめた。即寛政十一年様似鹿野、白糠、釧路、昆布森、仙鳳趾、厚岸、ノコベリ、ベツ、アンネベツ、野付の十箇所に旅宿所を建て以後漸次各所に之を設け以て行旅に不便なきを得せしめたのであつた。文化九年幕府の直搦を廢し十年以後復た請負人を置いたが驛遞に關することは舊によつて總て請負人に之を負擔せしめたのである。然るに西蝦夷の地は場所請負の制を改めないで運上家の名も舊に依つて之を用ひ驛遞の事一切請負人の取扱ふ所であつたが官吏の往來等頻繁となつたから各運上家は從來粗造の建物を改築して面目を一新したのであつた。

宿料は蝦夷地に於ては勤番吏員は其持場所に限り木錢米代三賄にて錢五十五文其他の通行人は七十五文であつた。

次に驛馬は從來蝦夷地に於ける運搬は専ら「アイヌ」を使用したのであつたが交通の頻繁となるに従ひ勢之を虐使するを免れず且産業の妨をなすこと甚だしきものがあつたので寛政十一年幕府の東蝦夷地を直轄するや道路を開鑿すると共に馬六十頭、牛四頭を奥州南部より購入して之を各場所に配當し以て交通の便を計らしめた。又文化五年東蝦夷地より馬三十七頭を西蝦夷地に送り宗谷、

天鹽、苦前、留萌の四場所に備付けたが是亦漸次増殖を見たのである。文化二年に至つて虻田有珠に牧場を設け幕府の厩より胤馬三頭を下附し牝馬を南部仙臺に購ひ以て馬匹の繁殖を圖つた。蝦夷地に於ける人馬賃錢は享和三年一里に付人足一人錢二十文馬一頭錢四十文と定め山道は人夫賃二割を増し馬賃は割増せず但し其割増地は長万部、虻田間、室蘭、幌別間、様似、廣尾間、昆布森、仙鳳趾間であつて、箱館附二十四箇村の人馬賃錢も亦右に同じかつたが文化五年八月より九年七月迄四ヶ年間に付人足は錢六文馬は錢十文づゝ増錢を出願し許可せられ九年八月更に四箇年間増錢繼續を許可せられてゐる。

松前氏はその復領後、道路に對して餘り意を注がなかつたがこの頃千歳に産する鮭を荷馬車もて運搬するに至りしは特筆に値することであつた。弘化の頃は千歳に馬匹二十七八頭車二十挺許りあつたといふ。

安政以降幕府直轄の頃は驛遞の方法は大略舊時に異ならず蝦夷地は一般に各場所請負人に於て之を擔當し又石狩場所の如き直捌となりし地に於ては官に於て之を取扱つたのである。又安政六年南部、津輕、秋田、仙臺、庄内、會津の六藩に各々蝦夷地の一部を割き其領土として之を與へたが此等各藩の分も亦場所請負人をして之を取扱はしめた。安政以來幕府及び諸藩の官吏、諸藩警衛の士卒は勿論移住者も亦増加せるを以て驛遞の取扱は甚だ頻繁となつた。而して驛遞に使用する人夫は從

來「アイヌ」を使役するを普通としたが西蝦夷の南部に於ける各場所の如きは「アイヌ」の戸口著しく減少せるのみならず道路新に開け通行者頓に増加せるを以て勢ひ和人を使用せざるべからざるに至つた。

宿料は安政二年幕府直轄の時従前の通り蝦夷に於ては官吏は其持場内に限り三賄にて錢五十五文持場外通行の節は一賄二十五文、三賄七十五文、諸藩警衛等はは一賄五十文、三賄百五十文とし總て一汁一菜と定められて居たが此宿料は實際廉に過ぎたるのみならず安政六年以後諸藩の給地も相寄り宿料も區々に互るの憂あるを以て箱館奉行は萬延元年宿料を増して之を一定した。即諸藩の給地を通行する箱館奉行所役々並に在住及幕府直轄地を通行する警衛人數其他諸藩の者は一泊上二百文帶刀以上百五十文、下百二十五文、晝食は半旅籠となした。但し箱館奉行所役々が其直轄地内に於ける宿料は従前の通りとした。村方即ち和人住居地に於ける宿料は營業者に損失なき様支拂はなければならなかつたので蝦夷地よりも高價であつた。大野、鷲の木、落部は何れも一賄に付錢百文づゝなりしに米價高値の故を以て大野村は安政四年十二月百七十文、鷲の木は安政五年百十七文となし萬延元年には大野、鷲の木、落部とも一賄百二十五文、三賄三百七十五文とした。

次に驛馬は、和人居住地に於ては馬匹の飼養に關して人民の隨意であつたが蝦夷地に於ては皆官馬にして之を會所運上家（東蝦夷地は會所西蝦夷地は運上家）に預托し備馬となし運搬の用に供したもので東蝦夷地の各場所は大抵數十頭を有し多きは二百餘頭に至つた。安政元年の調査に據れば東蝦夷地各場所合計千六百四頭外に虻田有珠牧場五百八十頭あり、西蝦夷地は唯留萌、苫前、天鹽、宗谷の四場所にありて

安政三年合計二百八十七頭であつた。然も各場所共飼養管理多く行届かなかつたので箱館奉行は各請負人に注意して飼養すべきことを諭せるも然も充分の管理は尙行届かなかつた。安政三四年の交西蝦夷地の難所を開鑿し新道を通じたので箱館奉行は虻田有珠牧場の官馬を西蝦夷地各場所に廻はし場所請負人に托して交通の用に任せしめたが官吏及び警衛の士卒は勿論移住民並に入稼人も増加して交通頻繁となり官馬のみにては其用を辨するに足らず且過度の使役をなして繁殖にも障害を及すべきを以て箱館奉行は文化元年五月蝦夷地一般請負人より入稼人に至る迄自由に馬を飼育することを許し且運搬繼立を出願するものあれば之を許可し以て交通の便を計つたのであつた。然して人馬賃錢は從來普通一里に付一人錢二十文馬一匹錢四十文であつた。官吏及び在位の通行は其半額にして持場内は無賃なりしが人夫賃を五割増加し又安政五年荷物貫目を定めた。即人足一人一里錢三十文(但五貫目持馬一匹一里錢四十文(但二十貫目附)となしてゐる。

○

以上述ぶるが如く舊幕時代に於ける北海道の道路政策は未だ充分なるものといふ事は出来ないが尙開拓の創始時代に下積せられたる幾多の努力は實に多とすべきである。この基礎があつたればこそ維新以後に於て開拓使の活躍が僅々十三年の間に相等の効果を收め得たのであつた。