

北海道打診 (四)

瀧川勸則

(八)

明治十九年一月北海道廳が設置され、所謂道廳時代となるのであるが、道廳時代は開拓使時代の豪放的建設主義から緻密的計畫主義に移り、其の施行する所も大いに改善せられたのであつた。特に土木的施設に於ては顯著なる變更を來したのであるが、道廳時代を記述する前に三縣一局時代迄に行はれた土木的施設に付て、面白い話があるので代表的のもの二、三を紹介し、所謂時代の差を認識する便に供したいと思ふ。

(イ)明治二年十二月錢函札幌間の路線を決定しようとしたが、測量機械は不完全ではあるし、錢函から星置坂に

至る約三十町の區間は一面に亭々たる原始林で其の間縫に漁夫、獵人の蹊徑を通ずるに過ぎず且積雪の爲見通不可能であつた、依つて夜間札幌と錢函との兩所に烽火を擧げ其の火籠を目標として兩方から伐木に取掛つた、道路敷幅員を十間と定め、銳意工事の進捗に努めたのであつたが、火籠の目標は正確でなかつた、路線は兩地の間にてびつたり接續する直線道路と爲るべき筈だつたが大いに齟齬を來し竟に工事中止の止むなきに至つた、現今技術の進歩により隧道でさへ兩方から掘鑿して寸分のあやまりもなく合致せしめ得る時代から考へると隔世の感なきを得ないが同時に火籠を目標として工事に着手し得る勇氣には感服せざるを得ない、札幌錢函間は明治

四年五月に更めて米人雇土木教師の測量の下に錢函新道として開鑿され今日四號國道の一部となつて居るのである。

(ロ)開拓使時代に於ては年々百萬圓を政府から下付され之を以てあらゆる施設に充當したのであつたが、施設は思の半にも達せず、特に道路計畫に於ては到底需要を充し得る所でなかつたので、大いに私費事業を獎勵した爲に民間道路功勞者も多數に上つたことは前に述べたが之等私費工事に付き少しく參考的に記述して置きたいと思ふ。

(1) 漁場持紳富右衛門は明治二年九月厚岸濱中間九里二十三町の新道を開鑿したが此の工事に於て一日人夫六十名日數六十日經費一千八百兩を以つて竣功したとの記録になつてゐる。

又同人は明治三年五月千歳川に長三十間幅二間の板橋を經費一千九百兩を以つて架設してゐる。

(2) 明治三年十月東本願寺の開鑿した札幌有珠郡「オサ

リベツ」間の新道は延長二十七里であつたが、板橋土橋合計四十五箇所あり此の經費總額は一萬八千五百七十七兩六十二文五分であつた。

(3) 明治八年十月漁場持杉浦嘉七は天鹽國増毛郡増毛暑寒別川に長八十一間幅二間の板橋を架設した此の經費三千六百四十六圓九十四錢七厘だつたが内一部官費を給せられ私費は二千四百圓二十八錢四厘だつた。

右は模範的私費工事の一、二を擧げたに過ぎないが今日幅員二十數米歩車道の區間あり一籽當數萬圓の道路工事や一橋數十萬圓多きは百萬以上の橋梁を見聞してゐる我々に取つては一條の昔話と謂ひ得るに過ぎない。

(ハ)明治四年九月札幌本道開鑿の議決するや米人土木教師「アルヒールト」外官吏二十四名、職工人夫四百七十五名を乗船せしめ明治五年二月二十八日横濱港を出港した東京丸は三月三日尻屋岬附近に於て不幸にも難波してしまつた官吏以下僅に身を以つて免れ得たけれども米人教師の測量機械數品を陸揚し得たのみで凡てを流失し工

中進抄上多大の損失があつた様である。當時陸路によるを得なかつたので、今日の如く上野發後僅に十七時間で北海道の土を踏み得るのみならず、津輕海峡の如き貨車二十數輛を船腹に積込み得る三千五百噸の巨船で渡道し得る時代から比較すると機械や人夫の輸送にまで斯るなやみがあつたのである。

(ニ)札幌本道開鑿工事に従事した職工人夫等の賃金に付き調べてみたい、此の賃金は當時北海道に於ける賃金の標準であつたと思ふ。器械師、道具職及石工は六十六錢六厘、大工、木挽、船方、建具職及鍛冶職は四十九錢九厘、左官、疊職、棍棒職及屋根職は四十四錢六厘、塗物師及表具師は四十一錢七厘、土方は二十九錢、鹿兒島夫大主取五十錢、同小主取四十二錢八厘、同上夫三十七錢五厘で何れも當時としては法外な優待だつたようである。疾病風雨の際は休業するも尙賃金の三分の一を給し、公傷の場合は検査の上斟酌増減して居つた。

職工人夫等は其の出身地により秋田夫、鹿兒島夫など

と稱されて居たのであるが、出身地が異なる毎に一團となつて、他所出身の者にまけない爲大いに勵ましあつて努力したようである。鹿兒島夫が比較的賃金の高いのは良く結束し事業上に効果を擧げたことにも因るが、黒田次官等の意見による所ではなかつたらうかと思はれる。

(ホ)職工人夫の怠惰を戒むる爲左の如き規則を設けてあつた。

一、印鑑紛失ノ者ハ五日間賃銀三分ノ一ヲ減ズ

但其ノ届出一日延引セシ者ハ八日間賃銀三分ノ一ヲ減ズ

ズ

一、疾病事故ノ外受持場所ニ出頭セザル者ハ當日ハ無賃

其ノ他十日間賃銀十分ノ九ヲ減ズ

一、病氣申立病院ニ届出ザル者ハ當日ハ無賃其ノ他五日

間賃銀ノ半ヲ減ズ

一、休業時間ノ外休息スル者ハ當日賃銀ノ半ヲ減ズ

(ヘ)右の様な嚴重な規則を勵行されるので、一かせぎしようなと思つて渡道した人夫も中々勤まらず、歸國を

希望する者が多數あつた、特に冬季に於ては、烈寒の爲
歸國するものが多かつたようである。冬季北海道に留つ
て作業に従事する職工人夫は之を越年夫と稱し相當豪傑
扱をされたものである。而して歸國防止の爲「徴夫歸國
概則」なるものが制定されてゐた。

徴夫歸國概則

一、徴夫無餘儀事故アリテ歸國願出ル時ハ事情取糺シ處
分スベシ

一、身體不具ニ至リ到底勞役ニ堪ヘザル者ハ便船次第差
返シ其船賃ハ官費トス

一、歸國手當ハ身體不具者ノ外總テ陸行ト見做シ一日十
里詰ヲ以テ金二十五錢ヲ給ス

但函館ヨリ奥地冬季詰里數ハ本道一般ノ成規ニ從フ

一、手當渡方ハ歸國許可ヲ得ルノ地ヨリ其ノ郷里マデノ
分ヲ一時ニ給ス

一、自己ノ都合ニ依リ歸國スル者ハ假令許可ヲ得ル者ト

雖モ手當ヲ給セズ

(ト)米人土木教師「ホイーレル」の建言書の要項を紹介
しよう。

道路ヲ修築シ永久ヲ保ツノ方ハ最初ノ計畫ニ在リテ其
ノ要四アリ

第一 地勢ニ從ヒ里程ヲ短縮ス

第二 高低ヲ夷シ平坦ヲ要ス

第三 石礫土砂ノ如キ必要ノ物品ノ工處近傍ニテ得ラル

ベキヤ否ヤ

第四 河川ノ水勢ノ強弱ヲ考ヘ水防ヲ嚴ニス又他日馬車

道トナシ或ハ鐵道ヲ敷設スルモ現今ノ路線ヲ變セズ

シテ其用ニ適スベキ考ナカルベカラズ

右の要項は明治初年の北海道に於ける道路政策の一般を
知るに足る好資料であると思ふ第一乃至第三は現今に於て
も斯くあらざるべからずと思はれるのであるが、其の第四
に於て述ぶる所は、橋梁及道路の災害に對する考慮を拂ふ
と同時に「他日馬車道トナス」と謂つて居ることは後の改
良を考慮したばかりでなく當時の道路築造の標準を察知す

るに足るものと思はれる、即ち馬車交通以前の交通物體を標準として居つたのである、故に當時の道路は特別の市街道路等を除き人、馬、籠等の通行に適するように築造されたものと認められる。

「鐵道ヲ敷設スルモ現今ノ路線を變セス其用ニ適スベキ考ナカルベカラズ」と謂ふのは今日の路政から考へると頗る解釋に苦しまざるを得ない文句である。此の文意は鐵道と道路と交叉する場合を意味してゐるとは考へられない、さすれば、一端築造した道路を、當初の目的以外の鐵道敷設に使用する場合があるから此の點も考慮して道路を作らねばならぬといふことになるのだと思ふ。斯く解することが

正當であるとすれば又「ホイール」の眞意もそうだつたとすれば誠に奇怪な政策であつた。明治十三年十一月に札幌手宮間に幌内鐵道の一部が開通したが此の鐵道は錢函小樽間は道路の上に敷設され爲に折角の道路が全く形を失つて仕舞つた。此の外にも同様の例が多數あるとのことであるが是等は「ホイール」建言書の影響ではなからうか、

如斯き問題は道路と鐵道との本來の使命を充分理解せない時代にのみ起るべきことであつて、現今の如く發達せる交通政策の下に於ては起り得べからざることである。然るに北海道には國土計畫が實施され、其の地域は方三百間宛に區劃され、區劃の境界は一定幅員を道路豫定地として其の内基線は幅員十間位あるのである。此の道路豫定地は將來人口の増加發展に伴ひ、大いに役立つべき素質を持つて居て、所謂百年の後を考慮した計畫であるに拘らず現在の狀勢のみに支配され、鐵道敷設等の爲無條件に使用を許容して居るようである。百年の大計を自ら破壊しつゝあるものと言はねばならぬ。

(チ)黒松内山道は安政年間に開鑿された道路であるが、明治五年三月官費修理成り、從來山道橋梁其の他の修繕費として旅行者毎一人に對し一錢一厘四毛を徴するの例を廢すと記録されてゐる。一錢一厘四毛といふ金額は如何にして割出されたものか不明であるが、此の道路は我國に於ける賃取道路の歴史に記録されべき重要事項と思

ふ。

(リ)道路の河川を横断する所に橋梁なき場合は渡守を配置し官費の渡舟を下附する例となつて居た、明治四年篠路村渡船の例に依れば渡賃は一人に付永三百三十五文、荷物は五貫目以上永百六十七文五分、十貫以上は永三百三十五文となつて居た。然るに當時は官員と平民とは渡賃は同額であるのに拘らず、平民は官より下附した渡舟に乗船するを許されず、備船以外の船を求めて渡河せねばならなかつた。斯る制限の下に設置された渡船は一般の交通に供せられず獨り官員のみが利用する結果に陥らざるを得ない、封建の夢未だ覺めず、官尊民卑の弊北海道に及んだものと謂はねばならぬ。明治六年には同渡船の渡賃は一人五厘、馬一匹八厘となつたが、當時の渡錢の標準は平水に於て川幅三十間以内一人七厘馬一錢、川幅七十間以内一人一錢二厘馬二錢位だつたらしく、石狩川は川幅二百二十間に對し人三錢馬五錢を徴して居つた、私は曾つて徳川末期から明治初年に於ける幕吏及官員地

方出張心得書といふようなものを讀んだことがあるが、その一部に、「旅箱賃ハ必ず拂渡スベシ」といふ條項と「案内員及隨行ハ十人以上タルベカラズ」といふ條項がある、此の外一般民の迷惑にならぬように、あまり意張つてはいけないといふ趣旨の條項が多數含まれて居るが、これで見ると幕吏官員等の意張方には今日我々の想像も及ばぬものがあつたようである。斯る時代であるから、公衆の利便の爲に設置さるべき渡船が官員のみの利用を結果する如き訓令を出してしまふのである。

(ヌ)明治四年十月函館若松町に洋式板橋を架す是れ管内洋式架橋の嚆矢なりとの記録があるが洋式板橋とは如何なる構造型式のものか今私の手許にある文献では知るに由ない。

(ル)明治十四年函館某洋式の石橋を公園に架す管内洋式石橋の始なりとて最初の石橋を謳歌した記録も殘つて居る。

右は開拓使時代を中心とし、北海道廳開設以前の路政揮

話を極斷片的に書いたに過ぎないが當時の路政が如何なるものであつたか大體察知し得ると思ふ。

(ラ) ついでながら開拓使職制章程を紹介して置きたいと

思ふ、之に依れば、使務を大分して上下の二款とし

上款は長官の意見を具し上奏裁可を経て然る後施行し

下款は長官の意見を以て専行する

而して上下二款とも其の事務に付ては長官責に任ずるの

制であつて章程は左の通りである。

上 款

第一條 國郡ノ經界ヲ改定スル事

第二條 國郡ノ名稱ヲ定メ或ハ變更スル事

第三條 支廳ヲ廢置スル事

第四條 驛遞ヲ廢置シ郵便ヲ開設スル事

第五條 租稅ノ法ヲ定メ及改正スル事

第六條 社寺ヲ廢置スル事

第七條 汽車道ヲ開キ電線ヲ架スル事

第八條 燈臺及碓標ヲ設立スル事

第九條 官立學校ヲ廢置スル事

第十條 新發明ノ物品專賣ヲ許允スル事

第十一條 本使ノ官員ヲ海外へ派出スル事

以上

下 款

第十二條 村邑ヲ創置シ或ハ名稱ヲ變更スル事

第十三條 戶籍ヲ査定スル事

第十四條 道路橋梁ヲ築作修繕スル事

第十五條 民衆ヲ觀誘シ物産繁殖ノ方法ヲ設ル事

第十六條 士民ノ移住ヲ許可シ土地ヲ賣貸スル事

第十七條 外國人ヲ傭使シ及給料ヲ増減スル事

第十八條 鑛山ヲ開採スル事

第十九條 溝渠ヲ開鑿スル事

第二十條 河流ノ填淤ヲ疏浚スル事

第二十一條 人馬船梁ノ賃錢ヲ査定スル事

第二十二條 種樹園ヲ設立スル事

第二十三條 牧畜ノ方法ヲ設ル事

第二十四條 工作場ヲ設立スル事

第二十五條 公私學校廢置ノ事

第二十六條 廳廩ヲ營繕スル事

第二十七條 貸附ノ方法ヲ設ル事

第二十八條 物産販賣ノ法ヲ立ル事

第二十九條 定額金ノ豫算ヲ具狀スル事

第三十條 諸費ヲ計算シ之ヲ公報スル事

第三十一條 使務ノ功程及管内ノ景況諸政ノ統計ヲ公報スル事

スル事

第三十二條 各廳ニ交渉スル事件ハ照會施行スル事

第三十三條 定期ニ從ヒ移民ニ給與スル事

第三十四條 豫備倉ヲ設ケ凶荒ヲ救済スル事

第三十五條 定規ニ照シ窮民ヲ賑恤スル事

第三十六條 定規ニ照シ褒賞ヲ行フ事

第三十七條 巡查ヲ廢置スル事

第三十八條 需用ノ物品ヲ外國ヨリ購入スル事

第三十九條 一切ノ租稅例規ニ照シ處分スル事

第四十條 定額金ヲ以テ開拓ノ施設緩急ニ應シ處分スル事

ル事

第四十一條 判任以下ノ官員ヲ増減スル事

第四十二條 函館裁判所々管ヲ除クノ外懲役十年以下處刑ノ事

刑ノ事

函館裁判所々管ヲ除クノ外處刑終身懲役ハ

函館裁判所ニ擬律案ヲ差出シ其ノ死罪ハ大

審院へ差出シ許可ヲ得テ然後決行ス

右章程に依リ事務を處理する爲使中に記録局、民事局、

會計局、工業局、物産局、學校局及刑法局を置いた。

職務章程は明治十三年十二月二日「事務章程」として左

の通り改正され同時に開拓使布令により「開拓使は北海道

開拓の事務を管理する所とす」と公布されてゐる。

事務章程

主管ノ事務左ニ列記スルモノハ長官其ノ意見ヲ申奏

シ、裁可ヲ經テ然後施行ス其ノ他ハ長官之ヲ專行ス

ル事ヲ得但其施行ニ付テハ長官皆其責ニ任ス

- 第一條 國郡區ノ區域名稱ヲ變更スル事
 - 第二條 河港ヲ開鑿スル事
 - 第三條 驛遞ヲ廢置スル事
 - 第四條 鐵道電信ノ線路及燈臺礁標建設並ニ開鑿ノ場所ヲ定ムル事
 - 第五條 主管ノ事務ニ付布達スル事
 - 第六條 支廳ヲ廢置移轉スル事
 - 第七條 官立學校ヲ廢置移轉スル事
 - 第八條 部下ノ官吏並生徒ヲ外國ニ派遣スル事
 - 第九條 外國人ヲ傭入又ハ之ヲ解傭スル事
 - 第十條 新ニ事ヲ創メ舊規ヲ變更スル事
- 右章程に依り開拓使の一般を察知するを得ると思ふが、章程中に使用された文字の變遷を見るだけでも我々は多大の趣味を感じねばならない、而して開拓使の職制に依れば其の職員は長官一人、次官一人、大書記官、權大書記官、少書記官、權少書記官及一等より十等の屬あり長官の命を受け各主務を幹し、或は各席務に従ふの制であつた。

(ウ)北海道の交通補助機關として驛遞所なる設備がある現在に於ても存在するのであるが特に道廳時代以前に於ては北海道開發上重要な地位にあつたものであるから此に其の概要を述べて置きたいと思ふ、未開地にして人煙稀薄なる土地に於て、旅行、調査、研究等に從事する場合最も不便を感じることは適當の宿泊所なきこと、貨物材料等の遞送に甚だしき努力と莫大な經費とを要することである。之等の要求に應ずる爲驛遞の制度は我國にも古代からあつたのであるが、北海道に於ては此の制度が最も徹底的に行なはれてゐるのである。即ち驛遞所は人車繼立所又は宿屋の必要ある場所にして其の營業者なきとき若は其の營業者あるも公益上必要ありと認むるときは之を設置するのである。驛遞所の建物及敷地は官設するを原則とし、未開僻陋の地に一定の設備をなし活動に根據地を供し併せて便宜を計るのである。驛遞所には必要に應じ田畑牧場及馬匹を官設することを得るが、官設物件は敷地千坪以内、田畑は三萬坪以内、牧場は十五萬

坪以内、馬匹は十頭以内との制限があるが、その設備の大なるには一驚せざるを得ない、北海道の廣大なる斯の如しと言ひたい位である。此の設備は奥地に於て調査研究に従事し、或は開墾に従ふ者に取つては先有難い施設と言ふべきである。官馬に乗り「アイヌ」の隨行でもつれて熊の聲をきながら原始林の調査でもやつて見たら最も安價に英雄的氣分を味へそうな氣がする。

驛遞所は北海道廳官の囑託した驛遞取扱人が人馬車繼立營業及宿屋營業に従事する所である。驛遞取扱人は一定の資格ある者の中から囑託され月額三十圓以内の手當を支給される例である。彼等も北海道開拓に重要な一役割を受持つて居るのであるから、現在では北海道廳道路課の監督の下に犠牲的精神を以つて奉仕してゐるようである。北海道廳に於ても北海道開拓進展の爲旅行者より驛遞所に對する批難を受けざる様々驛遞取扱人會議を開催し訓辭及指示をなすと共に取扱人の意見を聽いてゐるようである。又驛遞取扱人の夫人、令嬢等は講師を招

聘して料理講習會などを開催して少しでも旅行者を優待しようとなつて努力しつゝある。

驛遞所は其の性質上僻陬の地にのみ設置され、取扱人は不斷に其の附近の地勢其の他の狀況を研究して置かねばならぬ關係上、内地では想像も出来ない北海道獨特の面白い出來事に出會し或は恐ろしい目にも會つたり中々面白い逸話の持主が多いようである。

例へば十二、三歳の少女が茶碗一つで三十貫の熊を退治とか、人間に氣狂があるように熊にも氣狂があるらしいなどといふのもある。現在北海道の驛遞所の數は二百三十一であるが其の使命の重大なるに鑑み長官を會長とする驛遞協會が設立され驛遞改善が研究されてゐる位である。

×

×

×

×