

第六節 交通運輸機関の発達

駅 通 所 駅通所は、交通の未発達な時代には旅行者にとって、重要な施設であった。蝦夷地の旧幕時代から、未開地を旅する者の宿泊や、荷物運送に利便を与え、御用状の継立も行い、人馬継立所としても、交通の要衝の地には、欠くことのできない重要な施設であった。

行旅に対する宿泊人馬継立は、明治以前の制大体和人は村役人に、蝦夷地は運上所又は会所にて請負人に之を行はしめることとしたのであったが、開拓使以来明治二年に至り、運上所を本陣とし、官員人馬使用制限仮規則及び人馬賃金を規定し、三年十一月には全道駅通人馬供給仮制度、五年正月府県と同じく本陣を旅籠屋並と改称し、人馬賃金支給規則を定め、又旅籠屋並を旅籠屋と改称し、八年二月に至って官金通送仮規則の制定となった。而して亦、九年十月には駅通規則を更定した。但し一般的規則は上述の如くであるが、斯る半官半私の請負制度の性質を帯びた機関として、一々の駅通は皆その沿革によって、多少の組織及び取扱上に差異を示しているものがある（『新撰北海道史』第三巻）。

前述のように、駅通は幾多の変遷を経て、半官半私の請負制度をとった。

明治二年（一八八八）四月には、人馬継立営業規則を定め、全道の取扱いを統一して、人馬継立所と呼称した。この改正は、車

馬通伝の營業を一人の專業とせず、各駅に組合をつくり、組合公選の取扱人を置くことであった。しかし、内陸部の開拓地に新設される駅舎は官費で建てられ、維持のための補助金も支給され、なかには従来の官設建物を引き継ぎ、実質上、旧駅通取扱人の独占營業に帰していた。

明治二八年（一八九五）六月、官設駅通所取扱規則を制定、人馬車繼立營業に一括されていた官設駅通を分離し、取扱いが明示された。三三年（一九〇〇）にはこれが更に明確化され、次いで三六年（一九〇三）七月、駅通所規程の全文が改正をみた。この改正で、駅通所が廃止されたとき、五年以上勤務した取扱人は、建物、付属地、牧場、馬匹のいっさいを、無償で付与されることとなった。

『北海誌料』（林顯三）によれば、本村における明治三三年（一九〇〇）九月一日現在の駅通について「空知郡金山 官設建物 官馬備付及手当金給与 同ルーオマンソラチ右同」と記されており、明治三四年『殖民公報』第一号には、次の記載がある。

駅通 本道は新開の土地に多くして人煙少なく旅人宿或は人馬繼立業者なき処少なからず因て官庁に於て其簡処に限り駅通所を設置し公衆の利便に供せり左に国別駅名を掲ぐ

石狩国（前略）金山、鹿越、落合、クス内（後略）

駅通所の業務内容は、大別して旅籠（旅館）、運送、郵便取扱い

であり、駅通所を閉鎖する場合、この業務を踏襲する者が多かった。例えば、旅館兼運送業などである。この要因は、五年間以上駅通取扱人であった者は、前述のとおり建物や付属地、牧場などを無償で給与されるという特典があったからである。本村における駅通所の沿革については、「駅通調査台帳」（北海道開拓記念館蔵）によれば、次のとおりである。

金山駅通所

創設年月日 明治三二年八月一九日、北海道庁告示第二〇六号（告示年月日、

明治三二年八月一九日）

廃止年月日 昭和三年一〇月三十一日、北海道庁告示第一一一号（告示年月

日、昭和三年一〇月二十七日）

所在地 石狩国空知郡下富良野村字金山

隣接里程 山部 三里二八町 鹿越 三里

取扱人 松野 寿 明治三二年一〇月一九日～同三年一月二六日

武田孝一 明治三三年一月二七日～同四年六月二五日

大野 広 明治四三年六月二五日～大正三年一月二四日

館内由蔵 大正三年一月二四日～大正六年一月二〇日

館内 猛 大正六年一月二〇日～昭和三年一〇月三十一日（母親

が助力）

手 当 金 五円（明治四四・四・一） 四円（大正五・五・一） 五円（大正

七・五・一〇） 三元九〇銭（大正一〇・四・一） 五円（大正一

四・四・一）

敷 地 一、〇〇〇坪 昭和五年二月一二日無償付与二反九畝一〇歩

畑 地 一、四九五坪 “ 六町一反五畝二一歩

牧場	九二、七八七坪	〃	三九町八反一畝一四步
馬舎	二六・五坪	〃	四〇坪五
井戸	一坪	〃	一ヶ
		〃	厩舎六坪
落合駅通所			
創設年月日	明治三二年八月一九日、北海道庁告示第二〇六号（告示年月日、明治三二年八月一九日）		
廃止年月日	昭和二年六月三〇日、北海道庁告示第六六三号（告示年月日、昭和二年六月三〇日）		
所在地	石狩国空知郡下富良野村字落合 明治三四年九月一日、停車場付近市街地落合に移転		
隣接里程	鹿越 四里一八町、串内一里二〇町		
取扱人	茂木虎徹 明治三二年七月一日〜同三三年一月一日 秋田甚平 明治三三年一月一日〜大正三年七月六日 秋田清一 大正三年七月六日〜昭和二年六月三〇日		
手当金	六円（明治三二・七・五）三円（明治三三・一二・一一）明治三八年四月一日から無給		
敷地	九〇〇坪（明治三四・一二・四）昭和五年二月二〇日告示第二六八号により無償付与九〇〇坪		
牧場	五三、〇三〇坪（明治三四・四・一二）〃 四六、九六二坪		
畑地	甲五、五一〇坪（明治三四・一一・一四、乙二、〇八七坪 無償付与 八、一六二坪		
厩舎	三六・五坪（明治三二・一〇・一九、大正四年払い下げ済み）〃 二二・六〇坪		

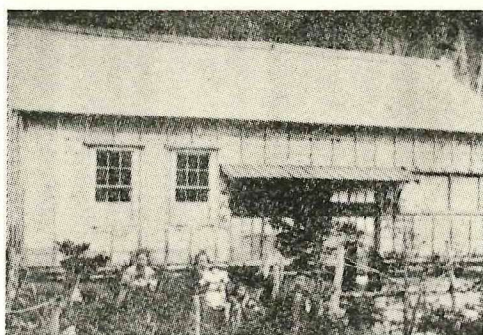
井戸一ヶ所（明治三二・一〇・一九） 〃 一ヶ
その他 明治四五年七月一日、指令第六〇八〇号をもって私費増築建物
取除を認下す
大正四年一月二三日、指令第七八一四号をもって駅舎払下処分
の件認可す

鹿越駅通所
創設年月日 明治三十一年一月
廃止年月日 明治四二年三月三日、北海道庁告示第二一〇号（告示年月日、
所在地 石狩国空知郡富良野村
取扱人 浅野信太郎
串内駅通所
創設年月日 明治三十一年一二月
廃止年月日 明治四二年三月三日、北海道庁告示第二一〇号（告示年月日、
所在地 石狩国空知郡富良野村
取扱人 八谷清吉（八谷は「殖民公報」には、蜂谷とある）

大正五年九月『殖民公報』第九二号には、次のような記事が掲
載されている。

上川支庁管内に於ける官設駅通所 上川支庁管内に於ける官設駅通は、
（略）金山、落合、占冠、トマム（略）の二十箇所にして大正二年より四年
に亘る三年間の宿泊人員は総計三万二千二百六十八人なるか此内宿泊人の最
も多きは常盤の六千五百五十九人にて最下位はトマムの四六人なりと云ふ

駅通所が郵便物を輸送する場合は郵便物のマーク入りの旗を立



鹿越駅通所（明治33年創設）

て、駄馬や馬車、冬季は馬橇を仕たてた。これを通送と呼んだ。金山駅通所の場合は、占冠、右左府（日高）への道があり、落合駅通所は、串内、トムムへの道があった。また、十勝国へ入地のため、人や荷物を、落合く狩勝峠く新内と串内く日高山系く広内へのコースであった。

駅通所は拓殖の完成に伴って廃止されたが、単に交通上のみならず、開拓路線の展開の上からも重要な拠点となったのである。しかし、昭和二年まったく廃止されるに至った。

明治四一年（一九〇八）末現在における道内官設駅通数は、合計二一カ所で、うち石狩国は三四カ所であり、本村内関係は、次のとおりであった（『殖民公報』明治四二年七月第四九号）。

字クスナイ	串内	一夜一人宿泊料	八〇〇	五〇〇	四〇〇厘
字落合	落合	同	八五〇	七〇〇	五〇〇厘
字鹿越	鹿越	同	六〇〇		厘
字金山	金山	同	七〇〇	五〇〇	厘

渡船場 開拓時代には道路が不完全な上、橋梁を架設する

までには至らなかったため、渡船による場合があった。これも、当初は民間人が許可を受けて、通行の便に供したが、その経費を個人で負担することの至難な者には、道庁から補助金を支給することとし、漸次、渡守給料人馬渡賃制を定めることとしたのである。

渡船場について『村史』には、次のような記述がある。

開拓時代以下金山に初めて出来た道らしい道は、先ず富良野町東山の西達布から金山に通ずるものであった。この時代の道は最も通行しやすい条件のところ、自然と道になってくるのであるが、下金山と金山は空知川の本流に添わず高台を通ったのである。

この交通の上においても空知川を越えなければならなかったのが、今の下金山橋の上流にある渡船場であった。

明治四十三年下金山市街と下模範林を結ぶこの渡船守をしたのは北条芳蔵で、つづいて斉藤林右エ門という人だった。ワイヤーを渡して普通の川船で渡していたが、官設渡船場でもちろん料金をとられたのである。（略）大正四年に初めて橋となったのが下金山橋の前身である。

渡船場設置について『殖民公報』（明治三六年十一月第一七号）に、次の告示が掲載されている。

北海道庁告示第六百六十号

石狩国空知郡下富良野村字西タツプ空知川ニ官設渡船場ヲ設置ス

明治三十六年十月十七日

北海道庁長官 男爵 園田安賢

この告示には、空知川とあり前述の渡船場と推測される。