

◆連載

いま留萌むかし 第五話

●留萌の駅通

北海道の明治以前の交通は主に船による海上交通がその主役であったといつてよい。北海道がまだ蝦夷地と呼ばれていたころの話である。陸上の交通といえばアイヌの人たちに利用されていた踏み分け道が主要な交通路であった。

留萌では元町にあった栖原の運上屋がその役にあたっていた。文化文政以降には馬が移入され、役人等の交通に使われた。

屋がその任にあたっていたが、その後、戸長役場が任務を受け継いだ。個人では戸長を勤めた森野重次郎が最初の駅通取扱人となり、その駅通は旧留萌川河口の橋のたもとにあつたといわれる。次は明治二十七年頃太刀川兵助が駅通取扱人を命ぜられ、明治四十五年三月まで営業した。太刀川の駅通は現在の大町、大町ストアーあたりにあつた。

しかし、江戸時代の後期になると場所請負制度が全蝦夷地に広まり、多くの和人が入り込むとともに、蝦夷地の産物の出産量が増加していった。

明治に入ると、明治二年漁場請負制度の廃止がおこなわれたが、請負人が漁場持ちに名称変更されただけで、内容は従来どおりだったこともあつて、引き続き運上屋等がその業務にあたつた。明治五年これまでの名称を変更し、

内陸部の駅通としては明治三十四年五月開設といわれるポシルルモツペ駅通があげられる。これは明治二十九年の藤山農場の開設以来、留萌川筋の開拓が進められるようになり、本格的に内陸部との連絡が必要となつた。留萌から藤山までは留萌川による水運が発達していたが、それより奥地へは陸路を通らなければならなかつた。また、石狩川筋の開拓の進行とともに雨電

また、幕末に蝦夷地近辺へ多くの外国船が出没し、蝦夷地警護の必要性が増した。このため、海上交通とともに、陸上交通の重要性が認識され始めたのである。そこで、各地にあつた場所の会所、運上屋を結び陸上交通網が整備されていった。蝦夷地を旅する人たちの宿泊や休息をとる施設として、これらの運上屋や通行屋が必要になつたのである。

留萌では初め、栖原の運上

筋の開拓の進行とともに雨電

方面からの旅行者もこの道を選んだ。そこで、旅人の便をはかるためにちょうど分水嶺を越えた峠下に駅通が置かれたのである。この駅通は現在の旧峠下小学校の位置にあり、立花仁吉が取扱人をしていて、

明治四十五年三月に廃止となつている。二つの駅通の廃止が四十五年とあるのは、明治四十三年に深川から留萌まで鉄道が開通し、その役目を終えたからにはかならない。



ポシルルモツペ駅通所 (明治40年頃)