

であったが不成功に終わっている。

そこで開拓使は明治四年米人地質鉦山師の「アンチセル」をして各地の鉦山及び鉦床を調査させているし、明治五五年には開拓使四等出仕榎本武揚も全道の地質を点検している。

しかし遺憾なことに「アンチセル」はまもなく開拓使顧問ケブロンと対立したためついに帰米したが、開拓使初期の鉦山開発の啓蒙にそのつとめを果している。その後任に米人地質学者ベンジャミン・スミス・ライマンが招かれた。彼は開拓使と評議の上明治六年より八年にわたる三年間、同じく米人の地質学者マンローを助手とし、佐藤秀頼以下数名の補助員を従いあまねく道内を踏査した。

日高の鉦山踏査は明治六年四月に石橋大主典外三名の者に行わしめた。そして八月の彼の復命は「開拓使事業報告」の中に誌されている。

即ち「日高国静内郡染退川上に石炭二脈あり。一は西北の鉦層厚六尺、幅三尺二寸、一は正北より正南に亘る鉦層厚五尺幅五尺二寸其分折左の如し

鉦脈	異重	水分	揮発物	固形炭素	灰
西 北	一、二八〇	六、六六〇	三〇、六六	七、三五	七、三三
自正北至正南	一、三五〇	五、一三〇	三六、八七	四七、〇〇	一一、〇〇

此他日高諸郡砂金、辰砂、大理石、泥炭……多くは質不良或は量少く開採に足らず。」

さてライマンは踏査の結果を調査報告十八冊と、二十六枚の地形図及び地質図にまとめられているが、地質図はわが国最初のものであった。「日本蝦夷地質要略之図」およびそれを体系的に叙述した「北海道地質総論」がそれである。これは当時の技術から考えて相当精密なものであり、従来全く未知であった北海道の地質、鉦床の状態がこれによって明らかにされ、これが以後の鉦山開発の有力な資料となったことを思えばその功績は実に大きい。

なお明治四年七月、蝦夷の五金山と称する鉦坑の調査も行われており、さらに明治六年七月から鉦山税を徴収するようになったことも附記しておく。また「開拓使事業報告」第三編の中には既述の外、日高の鉦業に関する当時の記録が見えているので、原文のままここに引用して参考に供する。

「明治七年五月沙流郡幌去村西北郁春別に於て石炭を発見す、因てその近傍に放火するを禁す、明治九年九月、日高国幌泉郡笛舞村漁民石川甚吉、十勝国当縁郡歴丹川砂金試掘を許可す。明治十四年一月、岩手県平民石狩国札幌区寄留穂高良造外一名へ、日高国浦河郡杵臼村字「フシウス」及「ホロマン」石炭試掘を許可す。

砂金……十勝金田は日高国浦河近傍様似より大高山の西南に亘る。該山は熱変石より成り、其脈東南隅えりも岬に至って尽く、海岸は概ね砂礫にして、其厚さ四丈乃至五丈にして砂礫層の下は藍青色「スレート」状岩石あり、破碎し易く全く砂礫と成るものありてすこしばかりの砂金を錯雑するものの如し。

試に様似とその砂礫の始て露出せし地との間なる熱変石を通して流るる「シミチカヨブ」と称する一小流の水底より他の砂礫の混せざる「スレート」石の片塊を採て之を洗ひしに、其片塊石半立方メートル中より四ミリグラム十分の一の砂金を得たり。即ち一立方メートルに八ミリグラム十分の二の割合にして、洗淘の労を償うに足るべき量にあらず。仮令其量多きも其破碎せし「スレート」石頗る少きが故に、決して鉦業を興するに足らず。但堅硬にして破碎せざる「スレート」石は到る所に多く、其砂金を爽雜する事却て砂礫より少からん。」

一〇 交通路の改良

1 陸路と海路

明治二年開拓史時代に入るとすでに江戸時代において各所に設けられた旅宿所（通行屋）は拡充されて、旅籠屋の経営するものも現われその上日高各地に移民が入り開墾の業が活発になると海岸線に沿って東西に走る国道から奥地に入る道路は開かれていったし、狩猟漁撈の生活に伴って山道もつぎつぎにひらかれて、奥地との開墾地相互間の連絡も保たれていったようである。

明治六年には浦河支庁管内に渡守の給料が改定されている。渡船は橋とてない遠い昔はもちろんのこと道路ができて架橋になる

までは河川を渡るにはこれにたよらねばならなかった。昭和に入っても八年現在において官設のものが三ヶ所、町村経営のものが四ヶ所を数えた。

明治六年の改定では渡舟はその郡民に限って無償とし、また三石・鳥舞・元浦川・幌別・幌満諸川の渡舟漁場持負担を定めて、渡船修繕は官費新造は両者負担として官民共同費としているが、明治九年にいたって三石他五川の渡舟を民営とした。参考までに明治六年十二月二十六日制定の浦河・留萌両支庁管内川渡守給料規則の中の浦河郡のものについては次のようになっている。

浦河郡 元浦川

平水 一、川幅拾九間式尺

出水 五拾間余

老ケ年渡守料 金拾四円五十式錢

但其郡都合ニ寄渡守幾人差置莫トモ本文金員ノ外不給事

旅人老人ニ付 金七厘

但駕ニテ通行ノ者ハ乗人渡賃ハ無之駕人足賃ノミ可請取事

馬老正ニ付 金壹錢

但乗人並口取ノ者賃錢ハ無之馬渡賃ノミ可請取事

同 郡 幌別川

平水 一、川幅四拾六間余

出水 八拾間余 (料金各河川同額)

その後の道路改修については昭和九年、小林重吉は自費を投じて三石郡知恵戸岬の難所の開きと姨布橋を架設して日高沿岸交通の利便を図り、また浦河郡の田中岩松が荻伏村字惣山道の補修を行い、さらに明治十一年には庶野の海岸道路が開かれてこれが国道に編入されている。

× × ×

明治二年会所の名称廃止して本陣に、旅宿所を脇本陣と改め人馬継立規則ならびに人馬賃を定めて運営に当らせた。やがて明治五年旅籠屋と改称さらに駅通所となつて開拓史の所管に属し取扱人をおき、官馬をおいて、旅宿、通信の業務を行ったが当時駅通は日高に七ヶ所設けられていた。

なお人馬継立規則によると、当時の運賃は大体一里に付人一人四錢、馬一匹六錢の割合であり、駅通の旅籠賃は宿料(二食付)十錢五厘、労賃十錢、敷物器具費五錢、計二十五錢五厘で(中食は七錢、泊りのみは十八錢)と定められている。

× × ×

明治八年苦小牧・根室間の郵便線が開通し、これに伴い同年一月二日より浦河・苦小牧線が開設され、同年月六回、九年九回往復で駅通の業務として行われた。同年一月下ヶ方(現静内)・幌泉・浦河・三石(姨布)・様似の五ヶ所、六月門別に郵便取扱所が創設された。

また同年六月札幌本庁と根室支庁間を結ぶ郵便線路が開設され、十勝・釧路・根室方面宛の郵便物はすべて日高路を経由した。

明治九年四月一日、郵便取扱所を郵便局と改称し、浦河郵便局は五等局とされた。十年佐瑠太郵便局、十一年十一月、幌泉町字目黒(猿留)郵便局が開設され、十六年六月幌泉町字庶野郵便局が設置された。

× × ×

明治十七年五月、札幌から日高路を通過して根室にいたる電信線が架設された。電信事務取扱は同年十月にはじまり浦河・幌泉に電信取扱所を開設した。

× × ×

明治における日高の海には移住者の帆船が姿を見せた。東静内の海には徳島藩士稲田邦植一行が、浦河の海には西舎・杵臼の移民がそして門別には彦根藩・仙台・淡路の士民が、海から来たが、幌泉には南部・津軽・秋田の漁民が、さらに明治十四年には赤心社第一の移民を乗せた日高に始めての汽船弘明丸が浦河に來り、明治十五年にはさらに第二回の移民を乗せた船が來た。こうして年をおって海に生氣がみなぎった。そして明治六年北垣国道(長官)が浦河港築設を熱心に主張して測量をなさしめ、築港の計画を樹ててその実現に努力した。明治九年には小林重吉が優秀な船員養成の必要を痛感して三石に海員学校を開いた。我が国最初のものである。函館と幌泉間の海上交通も明治十八年頃からいよいよ繁くなった。

浦河港の修築の声もさきの計画によって次第に高まり、具体的な調査が進められるようになった。

2 海運

開拓使時代に幌泉に海官所(沖之口番所を廃止してこれに変わったもの)を設けて収税事務を管掌させた。これは明治三年海關所と改め、八年には船改所と称した。

なお幌泉の海關所は常に風浪のため船舶の滞錨不可能の故をもって、明治五年六月これを廃止し、同年開拓使浦河支庁の設置によって、幌泉出張所が設置された。

さらに開拓使の海運の方針は自ら船舶を常置するにあるとし、開拓使は汽船或臨丸、風帆船昌平丸をその所属として大蔵省より受取り、太政官布告をもって風帆船および蒸汽船の購入手続について府、県に通達している。

曰く『西洋型風帆船蒸汽船は、自分百姓町人に至る迄所持するを許されたるに付右製造買入れを為さんとするものは管轄府県藩の添書を以て外務省へ出願すべし、但身元不随の外国人と馴合本邦人所持の名を貸与するの悪弊なき様府県藩に於て篇と取調の上添書を為すべし』と。こうした船製改良の布令を発して、西洋型船の所有が許されると世間も漸くその製造に着眼し、船工もまた互に競争してその業を張り民間の造船は次第に隆盛を極めるに至った。

日高三石の先覚小林重吉が明治三年西洋型帆走船(二三五トン、スクーナー)を買入れ、万通丸と命名したが、商人としてのスクーナー所持は彼をもって始めとする。これについて殖民状況報文には

『海運ハ昔時春ヨリ秋ニ至ルノ間、函館ヨリ和船来リテ貨物ヲ出入セシガ開拓使ノ時、三石郡漁場持小林重吉卒先シテ西洋型風帆船ヲ用ヒ、貨物ヲ輸送ス、ソノ後汽船ノ交通アレドモ西洋地方ノ如キ水産物少ナキ地ニハ来ルコト稀ニシテ、運輸甚ダ不便ナリ……』と見えてゐる。明治五年官は五百石以上の和船禁止令を公布する一方スクーナーの建造をすすめている。

明治六年彼は開拓使に請願し政府より燈明船の信敬丸七十四トンの船の払下を願ひ、函館の船工辻松之丞に託してスクーナーに仕上げて虎久丸と改名し、自己経営の場所三石と函館間を運航させた。

明治八年八月には辻松之丞を指図して、造船費千八百円で日高丸(三十八トン)を建造し翌九年七月にはまた三石丸(六十二トン)を完成している。このことは開拓使の方針が海運を基根として有無相通ずるという点にあったことを物語るものであって、開拓使編纂の北海道誌の中に誌されている当時の黒田清隆長官の序文にも明らかである。

「蝦夷地開拓の要は有無を交通するにあり。

有無を交通するは運輸の便にするに在り。運輸の便は多く之を海航に取る。故其初め手を開拓に下すや夙に船舶を造り港灣をとおし次に道路を開通せり。爾来殆ど百年道路益し開けて駅通伝送し海運益々盛にして大転輸し百貨出入して有無交通す。開拓の業稍其成功を奏するを得たり。故に先づ海運を志して陸之に次ぐ。

明治十七年二月 内閣顧問陸軍中將從三位勲一等 黒田清隆 序

なお明治十五年現在、民有西洋型風帆船の道内三県下に船籍を有するものうち、船主の浦河に本籍をもっているものについて摘録する。

船名	登簿 屯数	船主 本籍	製造 費	製造 年 (明治)	製造人
鶴賀丸	二九	木村義孝 浦河	一、二〇〇	一〇、六	函館島野市郎次
観陽丸	六四	全人 (以上道製で函館定繫船)	四、五〇〇	一二、六	函館辻松之丞
神徳丸	一二	奥村兵衛 浦河	九三	九、一〇	川内山田忠作
観降丸	六〇	木村義孝 (以上府県製で函館定繫船)	二、二五〇	一〇、七	全人

一 治安の維持

明治二年七月蝦夷地開拓のため開拓使が置かれ蝦夷は北海道と改められ、初めて日高は日高国と称して開拓使の所轄となり明治四年開拓使庁に所属し、明治五年に浦河支庁が置かれた。

同年札幌に聴訟・断刑・囚獄・警邏の分課が設置された。開拓使創設以来、日高方面における警察制度としては開拓使出張所もしくは派出所員の兼摂に委ねていたがこの時になって浦河に刑法局出張所を置き邏卒一名を派遣した。

明治七年五月浦河支庁は廢止されて札幌本庁の直轄となると同年六月に浦河・幌泉・静内・沙流の四出張所が設けられたが、同年九月静内出張所は沙流出張所が派出所と改称されるようになるとこれに併合されて廢止となった。さらに明治八年