

駅通情報

第74号

時評

朝鮮通信使の通った道(二)

— 庶民との交流資料は余り現存していない —

外国から使節を迎えるといつても、交流の少なかつた明治時代以前のことであり、極めて限定されたものであった。

その数少ない外国人との交流の一つである朝鮮通信使を迎えるのであるから、日本の住民にとつて珍しさも手伝つて好感をもつて見守られた様子である。

当時、日本側としては、公式的には対馬藩が先端的に交渉に当たり、また一行を迎え入るの使節、案内役を沿道各藩が受持つた。

通信使は、前述のとおり二百数十年間に十二回にも度々来訪であつたが、各藩ではその状況を詳細に録述して、その資料は豊蔵に現存している。しかし、私の求めている宿駅制や、庶民との交流状況となるとほとんど無いに等しいものであり、期待するものとは程遠いものであつた。

ただ、今回の調査では、新たに朝鮮側の通信使派遣に至つた事情、及びその実態を、また一行の中に学術、音楽等の専門家が多数加わつていて、それらの人が沿道住民宅に宿泊し、かつ、交流を図つた様子であり、この点、一般庶民に好意的に迎えられたという資料は少なからず現存している。

通信使に関する紹介は、本号をもって一応終え、今後、新たに注目すべき資料が発見された場合には発表することにしたい。

以下、後編を記述する。

三、沿道筋の地域住民との交流

前述のとおり、私が、本編をまとめようとしてゐる意思は、(一)街道筋の宿場役人、(二)宿場を管理、運営する村役人が、通信使一行を迎え入るに当たつての対応状況、(三)街道筋の一般住民との接触、交流状況である。

しかし、前回の「駅通情報第五九号、六〇号」で紹介した内容でもそうであつたように、直接接待に当たる関係各藩の資料は比較的多く現存しているが、前出の「一」、「二」に関する資料はほとんど保存されておらず、住民が通信使一行と接触し得たのは、特別の場合で、住民が日常生活の中で、一行と交流し得たのは極めて稀であつた。従つて、私の目的とするものとは遠かに遠く、至つて物足りない結果となつてゐるのである。

しかし、全くないわけではなく、一行の宿舎となつた寺院等を中心にした少ない機会ではあるが、次のように今回の「D V D」でもその接触が若干は見受けられるので、本編で取上げたものである。

確かに、現代人にとつて知りたい具体的な状況は、極く希れではあるが、口伝として語り継がれたものを中心に、次にその二、三を紹介する。

(1) 船の浦にて

通信使一行が対馬から海上、山口県(とち)の浦に上陸したが、そのさい船着場から宿舎である福善寺に向かう街道筋には、一行の正・副使、随員のほか、これに同行した朝鮮でも有名な芸術家、音楽奏者、文学者等、その船の専門家が随行してゐたという。

これら一行は、行く先々の宿場、街道筋を音楽を奏でつ

つ行進したという。

また、これを迎える地元藩役人、商場役人等が接待に当たり、かつ、交流を圖つたが、これら交流により、地元住民は、異国の知識を遡んで吸収したと認められるが、具体的資料は余り現存していない。

(2) 近江八幡にて

一行の宿舎として自宅を提供するものが現われた。その子孫の一人として、現在も地元で、呉服商を営む者がいるが、同じ町家の中で同様の格調な商人達は、進んで一行を迎え、宿舎提供を通じて一行との交流を圖つた。しかし、これらの行為は、先祖から申し伝えはあるものの記録として残っているものは見られない。

(3) 彦根にて

当地でも、格調な町民は進んで自宅を一行の宿舎に提供方申し出る者が二、三に止まらず現われ、これを機会に通信使に同行している各界の専門家と進んで交流を圖る町民が見られたとの文献が現存している。

当地の民家では、一行を迎えるに当たって、町内に水道を新設したという記録がある。また、町内の呉服商宅には一行数人が宿泊したとの記録があることからみて、一行のうちには、民泊した者も相当数あったと認められる。

(4) 静岡にて

一行の上層部役員は、地元清見寺に宿泊したが、残りは町民宅に宿泊したものと認められる。

清見寺は、通信使一行の来訪の都度、数回にわたって宿舎を提供した。

当地では、地元住民との交流が行われたというが、具体的状況を記録した資料は見えていない。

日本では、各種大名の行列を迎えた場合、街道筋通行の町民は「下(した)」に、「下(した)」に」との声に、土下座して迎えるのが常態であるが、通信使一行は、音楽を奏で、

賑やかに通行したという。

正に、一行の来訪は、現代の特流ブームに等しいと「DV D」は報じている。

(5)

地元各藩は、一行が自藩領内の無事通行を願ひ、供応に気遣か、落ち度のないよう配慮した。特に、当時の一般の日本人は獣(けもの)の肉を食べない風習があったが、朝鮮人は獣肉を好んだので、関係各藩は、供応に使用する獣肉入手に苦慮した。

そこで、長崎では、朝鮮人が信任していることに目を付け、各藩は競って長崎から獣肉の入手を圖つたという。

四、結び

以上、今回入手した「DV D」によって日本側が通信使を迎えるに当たつての各地の街道筋の実態を検討した。

しかし、通信使一行が、最終通行となった文化八(一八一一年)からでも二百年を経過した現代において、当時の資料は散逸して現存せず、極めて狭い範囲の取材となった。

しかも今回入手した「DV D」は、見る人の目を意識して筆録したもので、文章として書き残したものではないので狭い範囲の取材となつた。

しかし、全く無駄ではなく、目的の一端は把握できたものと認められる。

恐らく今後、通信使を対象にした著書、又は放送があると思われるので、次の機会を持つことにしたい。(未完)

現代の目で明治時代の

駅通制度の実態を見る(二)

前号でも触れたように、江戸時代には武士階級等一部の者の旅行機関として設けられた宿駅制度も、明治時代

に入るとともに、一般平民の利用が許されるに至った。その駅通制度の改正と時期を同じくして、北海道の開拓が進められ、駅通施設も入植者受入れの一端を担うことになった。

開拓使は、この現状に対応して制度の充実、強化を図った。

しかし、時代が下るに従って入植地は奥地に移り、駅通の利用もそれに連れて変化してきた。その状況は本稿の支庁別統計に顕著に現われている。その状況は本稿以下、その状況の推移を記述する。

(二) 宿泊者増減の推移

右「一」に記載のとおり、駅通の設置数の多い支庁では、宿泊数も多いのは当然であるが、ここで取上げたいのは、駅通一か所当たりの宿泊者がどの程度あったのかである。

昭和時代に入ってから統計であるが、昭和六年度一か年ほどの程度の宿泊者があったのかをみると、まず、宿泊者の多い駅通を挙げると、「上川、空知、桧山」の順で、この支庁管下の駅通では、およそ月三百人前後の宿泊者があり、毎日のように宿泊者がある。これら支庁所在の駅通は道央、道南地方にあるので、宿泊者はさらに奥地の開拓地へ赴く人達が宿泊するのである。

また一方、宿泊者の少ない駅通の支庁を見ると釧路国、石狩支庁管内では、毎月四〜五人の宿泊よりないのが実態である。ほとんどの日は宿泊者皆無の状態が続くのである。これでは駅通の存在価値がないと思われるが、この現象は、恐らく、昭和に入ってから駅通の任務が薄れ、遠からず廃止に至る運命にある駅通が多いからであろう。

(三) 継立利用者の取扱状況

次は、継立業務の利用状況である。

支庁別	駅通一か所 当たり継立数	同上(か所当た) り継立数(月)	支庁別	駅通一か所 当たり継立数	同上(か所当た) り継立数(月)
根室	一六七回	一九・九回	河西	五五回	四・六回
宗谷	八八回	七・四回	桧山	五一回	四・四回
空知	五八回	四・八回			

一か所当たりの一か月の取扱数を取扱いの多い順に挙げたが、それにしても一番取扱いの多い根室にしても駅通一か所当たり月に二〇回程度の取扱いだである。次に宗谷が一か所当たり七回と続き、以下、空知、河西、桧山が順に一か所あたり月五回程度の取扱いだである。

次は、取扱いの少ない支庁を挙げると、次のとおりである。

支庁別	一か月の 継立数	駅通(か所当た) り継立数(月)	支庁別	一か月の 継立数	駅通(か所当た) り継立数(月)
釧路国	七回	〇・六回	胆振	一六回	一・三回
後志	一一回	〇・九回	石狩	一八回	一・五回
上川	一一回	〇・九回			

この表は、継立数の少ない方から順に挙げた。釧路国後志、上川の各支庁管内では毎月一回を下回る取扱いだであり、ほとんど開店休業の状態が続いている。

(四) 駅通業務運営の経営面からの検討

1、事業運営の収支状況

以上のとおり、駅通二大業務の収入は極めて僅少で、営業収入のみによって駅通の経営を運営、維持することは、甚だ困難であることは明らかである。

結局、業務による収入不足の穴埋めは、取扱人手当の受給によって補われることになる。そこで取扱人手当の支給が重視されるが、その取扱人手当の支給はどのような状況にあつ

たのかを見ると、以上記述した統計は、昭和六年度を対象にしたものであることは、既に記述したが、この年（昭和六年）三月、たまたま駅通規則が改正され、取扱人手当も次のとおり、手当額の上限が引上げられた。

すなわち、

「第九条、駅通取扱人ニハ月額三〇〇円以内ノ手当ヲ給スルコトヲ得、手当金ハ北海道庁長官之ヲ定メ……」

とあって、これまでの取扱人手当の上限二〇〇円であったものを一〇円引上げて三〇〇円に改定するというのである。支給額は、右のとおり上限を示したもので依然として、最低額は無給であり、上限の三〇〇円が受給されるのは極めて稀れで、一番支給額の多い駅通でも一〇〇円台であって、営業費不足を補うものではなかった。

本稿では、以上の状態から、具体的に支給状況を詳細検討するスペースもないので、詳しく知りたい方は「北海道宿駅（駅通）制の研究 下巻」（完結編）によらねたい。

2、さらに経営面の改善を追求する

以上のとおり、業務収入の不足を補うべきはずの取扱人手当の増額も経営を潤すほどのものではなかった。

右の現状は、開拓使（のちには北海道庁）の担当部門でもよく承知しており、その経営上の窮状を救う方法を模索している、経営不振の軽減を図る一端として、次の方法をとっていた。

ア、馬匹の官給貸与の増加

イ、駅舎及び付属舎の官設貸与

ウ、牧場、田畑、敷地の貸与、又は増加付与

さらに、これら貸与物件の最終処分については、これまで明文がなかったが、「駅通取扱人会議等において、取扱人退職時等における、施設物件の無償払下げについて」強い要望があつて「駅通所廃止のさい、功労顕著な駅通取扱人に対して官設建物及び附属物件の無償付与に関する旨が明示された（駅通例規、明治三十六年三月一四日勅令第二二二号、文書省略）。

以上のような実態で、駅通の経営は経済的に旨味のある事

業ではなかったが、地元には、駅通所が新設されるとの情報が入ると、取扱人への志願者が何人も現われた。確かに、駅通経営は旨味のあるものではなかったが、入植して間のない開拓地のこと、他に目立った名譽職のない時代であり、駅通取扱人は地域の名士として、又は有名人として認められるものであったので、進んで志願するものが現われたという。

しかも、駅通取扱人として勤めを終えたときには、付属物件の無償付与の優遇措置も設けられたことから魅力があつたものである。

（完）

明治政府へ引継がれた宿駅の沿革（十一）

— 松前街道二十一か宿 —

十三、福島

ふくしま

（駅通情報第七二号の続き）

7 解説

(1) 本駅は、出発した福山（松前）から約五里、函館方面の知内（しりうち）まで七里強の地点にある。しかも知内への七里のうち約五里は険道で、松前からは福島辺で一泊を要する地形にある。

また、知内への険道五里をひかえ、山道越えの準備が必要である。

(2) 「開拓使事業報告」の「沿革の項」によると、本駅は、

白符駅の廃止に伴い福山方面へは、吉岡まで通して直行することになった。白符駅廃止による駅費の負担は、福島村が負うこととあるが、駅路沿革志は「駅費は両村で支弁する」とあって、全く反する記載をしている。これは、常識的に考えて、駅路沿革志の記述が本当で、両村が分担するものと考えられる。

(3) 本駅は、古来松前街道沿いの中核的市場であり、松前藩成立直後から、松前街道沿いの主要な駅場として知られていた。

明けて明治に入ると、同九年一月には、従来からの駅務担当者であった駅頭取次人（八木沢吉之丞）を引続き雇用した。これを補佐する小使一人、定額人足三人を雇入れ、人馬の纏立ての運営に当たった。この給金等を村費で賄ったため、自治体として運営に行き詰った。そこで八木沢を村役人である村用扶助役に雇用するなど、村費の縮小を図った。

(4) 明治十二年十月の駅法大改革で従前の駅制が廃止されると、八木沢は、人馬纏立所を譲渡し、以後、運送業を經營した。

(5) 以上のとおり、明治九年十二月、駅務担当者を独立した役職に改正したさい、人足については専ら者三名を配置して、需要に対応したが、馬については記載されていない。これは従来どおり村内馬持ちが交替で供出することとし、昼三疋、夜二疋を駅場に繋留して、纏立ての要求に対応したというのである。

明治に入っても、右同様の状態が続いたが、纏立賃、荷物の賃日等は前記のとおりであるので省略する。

十四、白符

- 1 位置 福島郡（後の松前郡）白符村
沿革 設置年月不詳

松前藩以来村役人駅務ヲ兼ス
明治十二年九月廢ス

- 3 他の資料による

(1) 位置 松前郡白符村

函館ヨリ福山ニ至ル西海岸通りニアリ

(2) 沿革 従来ヨリ村役人ヲシテ駅務ヲ執リシガ、明治十二年九月二十五日駅法改正ニ及テ廢絶ス

4 解説

(1) 白符駅の位置については、前項の「知内駅」には福島郡と、また本項では松前郡とあって符合しないが、現在は松前郡に属している。

(2) 本駅は、もともと本州五街道のように途中奉行が正規に指定した宿駅ではないが、松前藩独自に、本州各街道にならって沿道全村の村役人をして人馬の供出管理を行わせ、旅人の通行に支障のないよう計らってきたものである。

(3) 明治十二年の函館支庁管内の駅制大改革のさい廃止したものである。

十五、宮ノ歌

（開拓使事業報告による）

- 1 位置 福島郡宮ノ歌村（後に松前郡に改正）
沿革 設置年月不詳

松前藩以来村役人ニ駅務ヲ命ス
明治十二年九月廢ス

- 3 他の資料による

(1) 設置年月不詳

従前ヨリ村役人ヲシテ駅務ヲ執ラシム
(2) 明治十二年九月駅法改正ニ及テ廢絶ス

4 解説

(1) 本駅の位置は、前述の「開拓使事業報告」と同様、開設年月は不詳とある。

(2) 宿駅の成立は、白符駅と同じく、前駅の福島駅、後駅の吉岡駅の補助的駅場であり、助合的支援の立場にある。

しかし若干違うのは、本村の村役人が自ら自村内の人馬供出管理を行っていることである。

従って、本村は福島駅の場合ではなく、自村限り独立した宿駅制をとっている。

十六、吉 岡

よしおか

(開拓使事業報告による)

1 位置 松前藩吉岡村
隣駅への距離

2 福島へ一里九町十二間

3 福山へ三里二十五町十八間

4 人馬継立・百日貫銭

5 福島駅二町シ

沿 草

1) 設置年月不詳、松前藩以来村役人ニ職務ヲ命ス

2) 明治十年従前西札籠駅マテ東宮ノ歌歌マテノ運送ヲ改メ西大沢駅へ東福島駅へ運送セシメ駅費ハ宮ノ歌、札籠

両駅ト合併支弁ス

3) 十二年十月人馬継立所ヲ置ク

解 説

1) 松前街道沿いのほとんどの駅場は、村役人が駅務を兼ねており、本駅も同様である。

2) 従前は、西は札籠、東は宮ノ歌間の継立てであったが、これを改めて、西は大沢、東は福島までの間を吉岡駅の責任区間とした。従って、宮ノ歌、札籠、荒谷の各駅は継立業務を行わないこととした、というのである。

沿 草

1) 沿革

ア、松前氏封土ノ節ヨリ本使ニ転管後ト雖モ皆村役人自

宅ニ於テ職務ヲ取扱フ

イ、明治八年九月中人民所有ノ宅ヲ借り駅場ノ用ニ供ス

6 その他の資料による

沿 草

ウ、従前、西ハ札籠駅ヨリ東ハ宮歌駅マテ運送シタルヲ

明治十年八月都合ニヨリ西ハ大沢駅正東ハ福島駅正

運送スル「ト為シ其ノ費用ハ都テ村費トス

エ、明治十二年十月駅法更正スルニ際シ人馬継立所ヲ置

キ其継立所ノ距離モ亦大二変ス

(2) 駅間距離

福島駅一里九丁十二間海浜ニシテ最モ平島、同郡福山

駅五ハ三里二十五丁十八間内一里十四丁三十間ハ崖宛ト

シテ峻絶ナリ

(3) 駅務取扱人乗給料

ア、松前氏封土ノ節ヨリ本使ニ転管後ト雖モ皆村費投ニテ

駅務ヲ取扱ヒシヲ明治九年一月中村藩投ヲ廃シ更

ニ駅場取扱ヲ鎌谷治兵衛ニ中付年給金三十円、同

小使一人三十四、定人足三人一人毎二年給金四十

五円ツ、吉岡、宮ノ歌、札籠ノ三駅ノ協議ヲ以テ

支給ス

イ、明治十二年十月駅法更正ノ際、吉岡保三郎ナルモノ

人馬継立所ヲ設置セシ「ヲ請フ、即チ之ヲ許可ス

資料寄贈お礼

一 趣向道路資料

札幌市 中川 収 氏

一 遺跡海使資料

同 渡部 暢夫 氏

発行年月日 平成二十二年六月五日

額 布 無 料

発 行 者 札幌市南区川沿四条五丁目三一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 〇一一一五七一三六〇二番

ホームページ

<http://rashi.hp.infoseek.co.jp/>