

駅 通 情 報

第75号

時 評

渤海国との使節交換(一)

一、はじめて

最近、「駅通情報」に三回にわたって朝鮮通信使の日本への来訪について書いた。

先日横浜在の二男から、今度は、旧満州を中心に西暦六九八年から九二六年にかけて立国していた渤海(「ぼつつかい」)国と日本との間に行われた、使節の交換について放送されたとして、DVDに再録して送ってくれた。

私はこれまで、渤海という国があったことは、アイヌ民族の交易相手として旧満州地域に存在していたことは、アイヌ史研究課程で承知していたが、正式に日本との間に国家として使節を交換していたこと、しかも二〇〇年という期間中に三二回(三四回とも二六回ともいう説もある)も日本と往來があったというところを知り、大いに興味を持った。

しかも、これら使節は、日本から「遣渤海使」として派遣され渤海からも「答礼使」として来訪していたことを知り、朝鮮通信使来訪時の調査と同様、日本の港へ上陸以後、首都に至るまでの街道を進行のさい、沿道住民との間にいかなる交流が行われ、またその影響はどおであったのかについて、いたく興味をそそられた。

以上のことを「一服の会」の同僚、渡部輔夫氏に話をしたところ、同氏は、早速インターネットを使って渤海国に關す

る資料三〇枚近くを収集して送ってくれた。それに前述の二男が送ってくれたDVDと合わせて解析して検討した結果は、以下記述のとおりである。

しかし、渤海国は建国から一〇〇年も経過し、日本との交流に關する資料も散逸してしまったこと、また、幻の国、未知の国として現代人にとってはほとんど知られていないことから渤海国の当時の国情だけでも知ってもらおうと思い、次に取りまとめたものである。

二、渤海国の建国と終えん

渤海国は、別記略國のとおり六九八年に「旧満州から朝鮮半島北部、ロシアの沿海地方にかけての地域」に建国した。高句麗滅亡後に、その遺民である大神宗なる人物により建国され、以後、兩辺との交易によって栄えた。

渤海という名は本来、中国の遼東半島と山東半島の内側にあり、黄河の流れる注ぎ込み汽沓の海城のことであるという。隋代の国王は、前朝のとおり大神宗であり、渤海沿岸で現在の河北省南部にあたる渤海郡である。その名は名目上の王(渤海郡王)に封ぜられたことから、本来の渤海からやや離れた地域のこの国の国号になったといわれている。

その後、国勢が衰微したが、この渤海を日本では朝鮮の高句麗系の支配層と満州系民族との混成国家であるとみなしているのが定説になっている。

資料によると

「渤海は独立した政體を確立すると同時に、冊封体制下での唐と外交關係を滅亡するまで継続していた」とあって、滅亡の年次は九二六年と明示しているものの清城(遼陽)等を記載した資料は見当たらない。また別の資料でも「渤海末年、渤海の勢力は衰微し、九二六年には契丹人による国家の産により滅びされ、その政權には東丹国が建国された。」とあって、詳しい記述はなく、遂によって攻め滅びられたとの記述があるのみである。

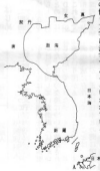
前述のとおり、朝鮮半島の北部(現在の北朝鮮から中国東

北地方) (かつての涿州) と、現在のロシア領沿海部にかけて成立した国 (渤海) であるが、建国から滅亡までの間、二二八年間といった比較的短期間に消滅したので、余り国情は明らかでない。しかし近年になってようやく少しずつ分かってきた。

しかも、この短期間に三十二回 (三十四回又は三十六回という資料もある) も日本へ使節が来訪しており、またこれに答えて日本からも、かの国へ使節が訪れている。

現在の中国東北地方の黑龍江省寧安 (？) には渤海の首都があったという。国民の使う文字は漢字であるといわれている。

渤海国周辺略図



三、渤海国と周辺国との交流状況

1. 唐との関係

大祚榮 (初代の国主) が粟 (渤海の別名) を建国した当初は、唐と対立していたため、南の新羅 (朝鮮半島南部) と接触していた。

その後、唐に臣属する政治的地位を確立し、八一三年には唐は大祚榮を「渤海郡王」に封じたという。その後は「渤海国王」又は「渤海郡王」とした。

2. 新羅との関係

六九八年唐が建国されると新羅は、かつての百済全土及び

高句麗の一部を領有すると共に北進政策をとり、渤海の安定を脅かすようになった。

新羅との対立という状況に際し、渤海は日本との通好を求め、それによって新羅を背後から牽制した。

3. 契丹との関係

渤海建国に当たっては百済の反乱と契丹の反唐活動により、大祚榮が独立する契機が生じたことから、両者には、特別な関係が生じたものと思われるが、七二〇年に唐が渤海に対し、契丹及び奚への攻撃を打診した際に渤海に出兵を拒否したこともあって友好は保てなくなつた。

四、日本との関係

1. 日本へのルート「日本道」

渤海と日本とは、日本海を挟んで対岸という至つて近距離にあるのに渤海国の存在が建国して二二八年間で消滅するといった短期間で消滅したこともあって日本国内にもその存在が余り詳しくは知られておらず、今回、私の調査でも断片的な情報より入手されず、満足できるものではなかつた。

渤海から日本への海上交通は「日本道」と呼ばれ、起立は、上京府を基点として陸路、福州 (現在のクラスキノ) に至り、そこから海上を進行したというものである。

海路は、大きく三つのルートがある。一つは「筑紫路」である。

これは、福州を出発して、船で朝鮮半島の東海岸を南下し、対馬海峡を経て筑紫の大津浦 (現在の福岡) に至るコースである。

当時の日本朝廷は外交を管轄する太宰府を筑前に設置していたため渤海使の来行に際してはこのルートの使用を指定していた。しかし、このコースは距離が長く、また難破の危険が大きかつたため、第二のルートとして「南路」と称されるルートをとつた。これは南海府の吐咭浦を起点として、朝鮮半島東海岸を南下し、対馬海峡を渡り筑紫に至るルートである。

るが、七七年日本国へ東訪のさい暴風雨により使節一行の乗った船団が遭難し、一、二〇〇余名の死者を出してからは、このルートは止めたとする。

第二のルートは「北路」である。これは塩州を出発した後、日本海を一气に南下し、能登、加賀、越前、佐渡に至るコースである。当初は航海知識が欠けていたことから海難事故が発生したが、その後は晩秋から初冬にかけて大陸から流れる西北風を利用し、翌年の夏の東南風を利用して帰国するといったコースであり、このコースを通る航海術が確立したことから海難事故も大幅に減少し、また航海日数も短縮された。

2. 日本との関係改善と渤海使派遣

渤海の建国当初は前述のとおり、新羅を牽制するため軍事的性格が強く最初は、唐から独立した政權を確立した渤海であったが、大武芸の時代になると唐と対立するに至った。この状況下、大武芸は新羅と対立していた日本の存在に注目した。七二七年渤海は高仁義らを日本へ派遣し、日本との通好を企画した。

この初めての渤海使は、日本へ到着したとき当時の日本で蝦夷と呼ばれていた人達によって殺害され、生き残った高弁徳他八名が翌年聖武天皇に拝謁した。この年、引田虫麻呂を渤海客使として派遣するなど、軍事同盟的な交流が形成された。

しかし、渤海と唐との関係改善が実現すると、日本との関係は軍事的な性格から文化交流的、商業的な性格を得るようになり、その交流は九二六年渤海滅亡までの二二八年間継続したのである。

近年、日本海側の金沢、敦賀、秋田城などからは渤海との交流を示す遺物が発掘されている。

(以下次号)

明治初期、北海道の駅通制大きく変化

— 武士階級の時代から一般庶民の時代へ —

一、はじめに

明治初期における北海道の施政上の沿革を見ると、明治二(一八六九)年七月、北海道は、開拓使の管掌下に入ったが、全国的には廢藩置縣に伴い、武士階級が崩壊して職を失った武士達の吸収先として北海道が注視されるに至った。

そのころの本州における宿駅制度は、助郷(合)制とともに廃止されたが、北海道についてはむしろその必要性が増し、開拓使の強い働きかけもあって北海道独自に存続されることになった。

さらに、明治五(一八七二)年七月には駅通と名を変えて再登場したのであった。

特に、その際大きく脚光を浴びたのは、それまでの宿駅制度は武士階級、高官等の交通機関の一つとしていたものが、以後「庶民一般にも開放され、上下の差別なく利用」できることとなった。

これは駅通制度とともに運用されていた助合制についても、自分の関存続されたのであった。

以上、当時の行政と、駅通制度との関連について簡単に触れた。

特に開拓使管掌に至るまでの北海道の駅通制度について特徴的なものといえば、渡島半島の旧和入地を除いて、他の蝦夷地と稱する地域については、場所請負制によって、請負人の請負条件の一つとして負わされていた宿駅関連事項としては、

① 武士又は高官等の交通機関としての設立に要する人足馬匹の提供、

② 通行者の宿泊、食事の提供、

③ 御用状(物)の搬送り、

④ 外国船発見のさいの松前藩への通報、及びたい松等、旅行者の必要物件の準備、

特に、前記「①」「②」については、明治時代になって開拓使管掌下に入るとともに一般庶民に開放され、利用が許された。また「③」の御用状(物)の搬送りについては、新幕使

制度の施行とともに、郵便局の専任事項となり、追々郵便制度に吸収されるものであった。

二、北海道、三県（札幌・函館・根室）

分治の中における駅通制度

開拓使管掌の時代に入つて十数年を経過し、北海道の開拓もようやく緒につき、入植者も増加するとともに入植者の生活も安定してきた。

そのような時期、北海道の行政も本州にならつて三分割し県を設定することとなり、札幌・函館・根室にはそれぞれ県庁を置いた。

この時期、明治十五（一八八二）年三月、以上のとおり県政が施行されたが、三県分治といつても、その分治期間は約四年間という至つて短期間に終り、明治十九（一八八六）年一月にはまた元に戻つて、全道を一括統治することとし北海道庁が置かれた。

では、この三県分治時代の駅通制度の管理運営はいかなる様子をたどつたのであろう。

なお、江戸時代以来、場所請負地（蝦夷地）を除く旧和内地については、本州各地で行われていると類似の方式による宿駅制を取り入れ本州並みの制度を実施してきた。

この制度は明治時代に入つて開拓使の施政方針に基づき、全道統一した管理運営を実施するということであった。

特に、旧和内地から移行した函館支庁管内では、三県分治を前にした明治十一、十二年にかけて、いわゆる駅制の大改革を行い、旧来の宿駅制を全面的に改正することとし、従来の宿駅を一旦廃止し、極く一部の宿駅を残して民間の運送業者、いわゆる獨立所に移行することとした。

なお、廳立所の経営を希望する者のない地域については、地域村方により従来どおり運営させる方法をとつた。

なお、明治十年五月現在、旧和内地内における駅通及び駅通取扱人は「別表二」のとおりである。

さて、三県分治を前にして開拓使は札幌・函館管内の駅通施設

の実態を管内出張所に調査した。これに対し、石狩出張所では左記のとおり回答した。参考のため、その回答書を表記するが、管内各出張所から同様の措置がなされたものと認められる。

第二百二十六号

旧本庁

石狩

旧駅通係 旧郡役所

管内各駅通取扱人并川邊守族籍者氏名調書至急入用ニ付何可書出官駅第八様式ニテ御中越之趣了奉別紙寄達及御同付候条御落手相成度此段及御回答候也

明治十五年三月四日

記

省略（別紙一覽表の通り。）

注 右管内出張所から報告を受けた駅通所を一覽表に集録し、「別紙（一）」として掲げる。

なお、報告書中川邊守關係については省略する。

三、むすび

以上、北海道における開拓使管掌時代が終つて、三県分治時代に移した段階における行政及び駅通制の変化を簡単に記述した。

この時期は、行政ばかりでなく駅通制についても至つて微妙に変化する時代であり、現代に残る資料に現われた文面のみでは実態把握が難しい時代である。

特に、旧和内地（のちの函館支庁管内）については従来の宿駅制・助合制についても当分の間尾を引き、新・旧折り返した進行を見せていたものである。

この点、将来詳しく探究する必要がある。

「別紙一」札幌県へ引継時の駅通及び駅通取扱人一覧(明治十五年一月現在)

同	同	同	同	同	同	同	同	後志国	同	同	同	同	同	石狩	国名
同	古宇郡	岩内郡	稚丹郡	古平郡	余市郡	忍路郡	同	小樽郡	浜益郡	厚田郡	石狩郡	同	札幌郡	札幌区	郡名
古宇村	泊村	岩内	稚丹	古平	余市	塩谷村	小樽	浅函村	浜益村	古潭村	弁天橋町	藤路村	封座村	札幌	駅通名(村名)
須田善兵衛	野沢平馬	水谷行忠	岩田金蔵	石井常助	青木善松	渡辺吉太郎	杉本勝造	白浜内松	中島元吉	佐藤善作	須合米松	早山清太郎	大谷長七	佐藤安貴	取扱人氏名
同	同	同	同	日高	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	国名
浦河郡	三石郡	静内郡	同	沙流郡	同	千歳郡	同	勇払郡	白老郡	幌别郡	同	室蘭郡	有珠郡	虻田郡	郡名
浦河村	三石村	下下方村	賀張村	佐増太村	島松村	千歳村	苫小牧村	勇払村	白老村	幌别村	室蘭港	室蘭村	有珠村	礼文華村	駅通名(村名)
西田佐一郎	小林重吉	及川甚兵衛	中村與吉	石川仁兵衛	鶴谷新二郎	石山専蔵	課訪数馬	上田礼吉	大沢周次郎	西東勇吉	遠山甚之丞	高橋徳兵衛	白鳥宇兵衛	齊藤義道	取扱人氏名

国 名	郡 名	駅通名(村名)	取扱人氏名	国 名	郡 名	駅通名(村名)	取扱人氏名
日 高	様似郡	様似村	三上幸助	北 見	札文郡	香深村	東藤五郎
同	豊泉郡	豊泉村	蟹子葎次郎	同	宗谷郡	摩谷村	小田幸太郎
同	同	猿留村	日黒源吉	天 塩	天塩郡	天塩村	菊池和三郎
十 勝	広尾郡	茂寄村	高橋仁太郎	同	苫前郡	苫前村	戸沢儀八
同	当縁郡	歴丹村	藤井弁次郎	同	留萌郡	鬼鹿村	黒沢千作
同	十勝郡	大津村	近江善吉	同	同	留萌村	田母上良吉
北 見	枝幸郡	枝幸村	土佐甚三郎	同	増毛郡	稲葉町	八川喜七
同	利尻郡	利尻村	松村喜兵衛				

「別紙二」明治十年五月現在函館支庁管内駅通及び

駅通取扱人一覧

駅名	取扱人	備考	駅名	取扱人	備考
茂辺地村上	与右工門		古 岡吉	保三郎	
大野中村	長兵衛		福 山 河次	利左衛門	
寿都田代	新八		川 渡 岩花	与兵衛	
七重吉田	宇右衛門		本古内山本	門兵衛	
泉沢藤田	文藏		鶴 三浦	安太郎	
白 尻赤石	敏三郎		以上十二ヶ所		
山越内松田	武左工門				

注 函館支庁管内宿駅制大改革のさい、廃止されずに残置された駅通。

○お詫びと訂正

第七四号「朝野通信使の通った道(二)」において、通信使の寄港地として鶴の浦の所在地を山口県と書きましたが、山口市國體政人氏から広島県が正しいである旨指摘を受けました。お詫びして訂正いたします。

発行年月日 平成二十二年八月五日

領 奉 無 料

発行 者 札幌市南区川沿四番五丁目三十一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 〇一一一五七二一三六〇(番

ホームページ

<http://east.jp/infoseek.co.jp/>