

# 駅通情報

第76号

時評

## 渤海国との使節交換(二)

——一〇〇〇年以前に三二回も——

我れわれは、近隣のことであつても利害関係がないと案外無関心に過し勝ちである。

一つの例が、かつて栄えた渤海国との交流がある。渤海は、かつてわれら同胞数十万が、王道楽土建設を目指して開拓に当たった旧満州の一部に所在する国であつたが、一般に余り知られていない。

前号にも書いたように渤海は一一〇〇年前、約三〇〇年間にわたつて栄え、その間に三〇数回も使節の交換が行われたというのに、彼の国情は余り知られていない。これを機会に同国の外貌だけでも知っておきたいと思ふのである。

## 五、渤海国の経済、文化

### 1、農業、牧畜

農業では、考古学の成果よりむしろ渤海全域での鉄器の使用、牛耕の利用が確認されている。これら農機具を利用し、穀物が広く栽培されまた、牧畜では馬の飼育が重視されている。これは軍事的な需要があるほか、陸上交通の需要であるからである。

そのほか、豚、牛、羊などの飼育が盛んである。

### 2、商業

発掘例は確認されていないが、商品経済が発表されている中で、渤海では貨幣が使用されていたと考えられている。それは大武芸が日本へ送った国書の中で「皮幣」の文字を使用していること。八七二年に日本で貿易を行った際に、賜錢を得て日本の物産を購入していること。滅亡に際して耶律阿保機が「獲る所の器幣」を將士に分け与えたことあることから物と物との交換の段階を超えた貨幣が流通していたことを示すものと考えられる。

### 3、文化

渤海は、唐に対して何度となく使者を送り、それに付随して留学生を唐へ送るなど、文化を吸収させ、持ち帰らせた。この事により渤海の上層部は儒教的な教養を得、これを元に国政に当たつたという。

前述のように、日本との通使が行われており、初期は新羅、唐に対する軍事的な牽制の意味合いが強かつたが後半になると儀礼的、商業的な意味合いが強くなつていった。

実態は別にして渤海からの使節を日本は朝貢であると認識していたふしがある。

## 六、遣渤海使の記録としての遺物

1、七五八(天平宝字二年)に派遣された遣渤海使が日本へ帰国後に受けた叙位に關して記載された木簡が発見されている。

それには、

「依遣高麗使廻来天平宝字二年十月廿八日進二階級」と書かれていて「高麗(こま)に遣物す使廻り来たるにより、二階級を進めて叙す」と読める。

2、使節団は、渤海の地で唐の「安史の乱」についての情報収集を行い、帰国して淳仁天皇に報告するといったものである。右、木簡には相手国を「遣高麗使」とあり、相手国は渤海となつていないが、これは、渤海国は高麗人による建国である

ることから混同した結果とも考えられるが、どうであろう。

### 3、対岸諸国との交流

日本海沿岸諸国は弥生時代の水稻技術伝来をはじめ、古代から盛んに交流が行われていたという。

また、渤海からの使節来訪の記録が、次のとおりある。

#### (1) 靺(とも)の浦

靺の浦(現、広島県福山市)は、古代から栄えた潮待ちの港として知られていた。

潮待ちとは、潮流を利用して航行する船が、潮流の向きが変るのを待ち、潮流にのつて目的地へ向うことをいうのである。

瀬戸内には当時、このような港がたくさんあったといわれている。その中でも靺の浦は古来の港湾施設が残っている唯一の港であり「遣隋使・遣唐使・遣渤海使・朝鮮通信使・北前船」等の上陸地として知られている。もちろん、遣渤海使の答礼使も立寄ったという。

(2) 神亀四(七二七)年には、満州東部の渤海から高齊徳が来日し、以降約二〇〇年間に三六回(又は三二回来訪したという資料もある)もの渤海使節が渡来、北陸の福良津(現、石川県福浦港)、大野湊(現、福井県敦賀港)などが基地港として挙げられている。

また、使節迎賓館として能登客院、敦賀には松原客員(院か)が設けられていた。

最初に、渤海からの使節が日本の日本海沿岸のいずれかの港へ上陸して朝鮮通信使来訪時と同様、街道沿いの住民と交流したであろう、また異国の文化、芸術、音楽等に関する知識、情報に触れたはずである。

しかし、前述のとおり今より一〇〇年も以前のこと、しかも渤海国は三〇〇年にも満たない立国である。期間は短い、この間に少なくとも三二回もの往来があったのであるから、日本人の心に残る意志の疎通があったであろうと思われるのである。

さて、日本には渤海国伝来の遺品、又は文芸、音楽等にその影響が残っていると思われるのに、それと思われるものは

見当たらない。しかも、日本側は使節を迎えるに当たり、大いに歓待している風が見られるが、当時、逐次財政的負担が重くなつたため、後期には使節来訪を十二年に一回と回数制限が行なわれたという。またそのさいに日本との文化交流が至つて積極的に行われた様子である。一例として、菅原道真と渤海の使者との間で、漢詩の応酬が行われたという記録が残っている。

渤海国は宗教的には仏教の信奉が篤く、首都の遺跡からは多くの寺仏教関係の建物が発見されているという。

## 七、むすび

以上渤海国の成立とその経過及び産業、文化等について、極めて狭い範囲ではあるが書いた。渤海建国は至つて古く、かつ、短期間の立国であり、周辺国との接触も少なく、その存在は余り知られていない。日本との交流については立国が短期間のわりには使節の交換を通じて頻りに交流が行われていたという歴史があり、しかしそれも一〇〇年以上も経過した今日、具体的にはその資料は我れわれの目に触れる状況にはない。

冒頭にも書いたように、私が、渤海について資料をまとめてみようと思つたのは、朝鮮通信使の調査時と同様、一行が沿道筋の住民に与へた影響についての資料を収集しようと思つたからであるが、今回は、その目的がほとんど果されなかつた。

考えてみると、そのころの日本は、まだ街道も満足に整備されておらず、駅制も緒についたばかりの時期にあつたのである。それに渤海の国情が安定していたとはいへない、かつ日本海の航行が極めて危険で度々遭難による多数の死者が出るといった悪条件が重なつたことなどもあつたことによるものと認められる。

ともあれ、少なくとも三二回にも及ぶ使節交換が行われたのであるから、それなりの意義があつたものと認められるし、今後、木簡の発掘等、資料収集が期待できるので、次の機会を待つことにしよう。

## 主要街道の里程の測定と継立賃金の設定

—旅行者にとって注視される交通費—

### 一、はじめに

江戸時代以来、宿駅間の距離によって人足馬匹による継立賃目賃金(料金)が設定されてきた。これらは、いつ誰によって、どのようにして決められたのか、明確な資料は残っていない。

恐らく最初は、近在の古老達の証言によって距離が決められ、その距離によって継立賃金が設定されたものと推測されるが、幕末期の、それも、和人に限ってみると「駅通情報」の松前街道の項にも記述したように、「里」以下、「町・間・尺」に至るまで細かく設定されている。そのことから見て、いつの時代からか専門家によって正確に実測のうえ設定されたものと認められる。

その経緯は、恐らく当初の推測による距離の測定が実態に合わなかったため、利用者と宿駅側との間に紛争が起き、専門的知識のある者による実測が行われて、正確が期されたものと思われる。

現代人にとって、駅通間の距離など、余り重視される問題ではないが、当時の旅人達にとっては、こと金銭に関わることであり、紛争の種になることもしばしばあったのであろう。それだけに当事者間にとって距離の測定は重視される問題であった。

古来、里程の測定が行われた記録を辿ってみると、古くは、(一)寛文元(一六六一)年、松前藩は、吉田作兵衛なる者に命じて蝦夷全島を計測して地図を作成させたという記録がある。また、天明八(一七八八)年には、古川古杉軒が蝦夷島に来て、地図を作製したという資料が残っている。

(二)寛政一二(一八〇〇)年夏、現代でもよく知られている人物、伊能忠敬が正確な地図を作ろうと、東蝦夷地(太平

洋岸)を実測した。

またその後、間宮林蔵が西蝦夷地(日本海沿岸)を実測し、伊能の地図と合わせて蝦夷全島の地図を作成したという記録が残されている。この史実は余りにも有名であるが、いずれも地図であって道路ではない。

### (三)

明治に入ってから、新式の郵便制度を施行するに当たって、明治五(一八七二)年七月、まず、函館郵便役所を、続いて、同年十月には、西は函館を起点として、日本海沿岸を北上し久遠まで、東は太平洋沿岸を東進し、勇払から分岐して札幌・小樽までの間の計二二か所に郵便取扱所を開設した。この取扱所間の郵便取扱人(郵便局長の前身)には隣接の取扱所との間の距離によって、郵便物の運送賃金が支給された。

この運賃算出の計算は、当初は、従来の駅通線路の継立距離を基準にして算出したものであった。

### (四)

次に「駅通情報第四一〜四五号、佐藤日誌の中で駅通制度の現地状況を探る」に掲載の明治八(一八七五)年秋、同氏は、開拓使の松本判官に随行してオホーツク海沿岸を紋別に向け通行中、郵便線路を測量に当たっていた古谷兵助なる人物に出会い、宿泊を共にして懇談した旨の日記が残っている。古谷なる人物は、駅通寮に籍を置く役人で、明治九(一八七六)年一月を期して、苫前から宗谷經由オホーツク海沿岸を南下して、紋別に至る間(さらに南下して根室国厚別において「苫小牧・根室間」の郵便線路に合流する計画)のものであった。古谷氏はその実測に当たっていたものと認められる。

### (五)

さらにそのころの行政機関は、「開拓使—三県(札幌・函館・根室)—続いて明治一九年には北海道庁」が置かれ、年を経るに従って入植者も増加し、入植者に対する土地付与のため、全道的に測量の実施が進められたのであった。以上、目立ったものを挙げたが、明治初期には特に主要

道路の測定が重視されたのであった。それも既存の道路の整備のほか、新たに開拓使本庁所在地の札幌を中心に①小樽—札幌間、②長流（現、伊達市所在）—札幌山鼻間の本願寺道路、③札幌—室蘭間の札幌本道の開削が積極的に進められたのであった。

二、道内主要道路の測定と駅間距離の公示

さて、開拓使は開発計画が決定し、大蔵省（当時、駅逓寮は大蔵省に所属していた）と折衝して、北海道については客観情勢から駅逓制度を必要としているので制度を残し、むしろ強化すべきであると進言しこの意見が入れられて存置が決定した。そのうえに立って、明治五年五月には駅逓（又は駅場）と名稱を替えて運行することになったのである。

その直前の明治五（一八七二）年二月、既存の主要街道の駅逓間の距離、継立賃錢（料金）等を再確認して次のとおり発表した。

まず最初に、継立賃錢の改定にさき立って、根室支庁において測定した里程と、札幌本庁発出の定則との比較を取上げてみると、

（第一表）

松本正五位殿

折田大主典

第五号

里程ノ儀ニ付奉伺候

下ケ札ノ外ハ書面ノ通

根室支庁ニテ調

札幌ニテ御定則

一 東京ヨリ四百十九里七分八厘

四百二十六里

一 札幌百四十一里一分七厘

百三十九里七丁十八間

一 函館百八十九里七分八厘

百八十九里七丁

一 釧路三十九里八分六厘

三十八里十七丁

一 厚岸二十六里四分七厘

二十三里十丁

一 浜中十六里八分三厘

十里十丁

一 別海十里一分一厘

一 標津十八里三分四厘 十八里  
 一 斜里四十五里九分一厘 四十五里八丁二十八間  
 一 網走五十五里二分八厘 五十四里二十丁五十二間  
 一 紋別六十九里五分八厘 七十六里三十二丁二十六間  
 一 宗也百十九里二分四厘 百三十里十六丁十九間  
 一 国後二十二里一分  
 一 振別百五里九分九厘  
 一 紗那百二十里三分五厘  
 一 幌丹二十三里

当支庁里数御定表右ノ通ニ候処札幌ヨリ御達ノ御定表トハ相違致居御用状賃錢巨官員往復旅費渡ニ至リ札幌当支庁外書載ノケ所ニテ里程区々ニ候テハ不都合ニ候間何レノ表ニテ御金払出取斗可申哉  
 猶々朱書ハ札幌御定表  
 此段奉伺候也  
 壬申二月十九日

○解説

1、本調書の差出元は根室支庁（折田大主典）で、札幌本庁（松本判官）あての里程確認の照会の形をとつていて、上段は、根室支庁調べ、下段は、札幌本庁告示の定則である。

右は、札幌以北の主要街道を網羅して、私の望む里程が対象になっている。

なお、本庁発出の定則の里程については

一里 一三六町

一町（丁）一六〇間

一間 一六尺

一尺 一〇寸

をもつて計算したものと認められるが、東京から北海道（札幌・根室）への距離は、日本橋元標を起点としたものである。2、一里を三六町とする計算方法は、明治五年正月「一里ヲ三十六町ト定メ人馬賃錢ヲ給ス」とあつて、本庁発出の定則はこの規定を適用したものと認められる。

3、右に記載されている駅通名のうち、千島国内(国後・振別・紗那)については、別海からの渡海、また、虻丹とあるのは、後の斜古丹(明確でないが)であるとすれば根室からの渡海であろう。

4、この照会の趣旨は、根室支庁と本庁告示の定則とでは里程が若干相違するが、この点について、根室支庁担当者は「御用状の継送り賃銭や、官員の旅費の計算上に相違が生ずる。どちらの距離で計算するべきか伺う」というのである。それにしても、里以下の算定が根室支庁では「分・厘」を、また、定則では「町(丁)・間」を適用しているが、定則が告示されている以上、定則に合わせるべきものと思われるが、根室支庁担当者は、自分の調査を正当付けようと、いささか意地になつていようである。

(以下次号)

## 明治政府へ引継がれた宿駅の沿革(十二)

— 松前街道二十一家宿 —

今回まで松前街道二十一家宿のうち十六か宿を本誌に登場させた。

松前街道は西海岸道とともにメインの街道であり、松前藩としても重視して改善を図ってきたものであるはずであるのに、余り整備が行き届いておらず明治を迎えたものである。

しかし、和土地の宿駅は形だけは本州の諸街道と類似の方式がとられてきた。

江戸初期以来この街道を利用するのは松前藩と幕府関係者がほとんどであり、宿駅利用者が少ないこともその理由であるのかも知れない。

十六、吉岡

： よしおか

(第七四号の続き)

(4) 駅馬、その他

ア、駅馬ハ従来ヨリ備置ク「ナシ  
イ、人馬賃銭ハ福島駅二同ジ  
ウ、郵便局ハ明治五年十月創置ス

7 解説

(1) 江戸時代以来村役人の自宅において駅務を取扱つてきたが、明治八(一八七五)年九月民間の家屋を借上げ駅務を取扱かうこととした。

(2) 明治十年八月「開拓使事業報告」に記載のように、西は大沢、東は福島間に所在する宿駅を廃止し、両駅間の継立てを吉岡駅が担当することにしたとある。

しかし、そのさい廃止した両駅(礼髭と宮ノ歌)の負担していた経費は、以後、吉岡村が支弁したように記載しているが、松前街道沿いの他の宿駅の例からみても、駅通の廃止対象となつた両村も負担したものと認められるがどうであろう。

(3) 明治九(一八七六)年一月、これまで村役人、中村書役が駅務を取扱っていたが、これを廃して、新たに曠谷治兵衛に駅通取扱を命じたとある。このとき定人足三人を雇上げ、それぞれ一人年に四十五円を給したとある。

しかし、それは一人分の給料としては余りにも高額であるので、三人分合計の給料ではなかるうか。

(4) 明治十二(一八七九)年十月の駅法改正のさい吉能保三郎なる者が人馬継立所の開設を請願し、許可されている。

(5) 明治五(一八七二)年十月、当地にも郵便局が開設されたとあるが、北海道には明治五年七月函館に郵便役所が設置されたのを始め、同年十月には松前街道筋の有川(上磯)、知内、福島、吉岡、福山の各地にも開設されたのであった。

◎専門用語等の解説

1、通し(とおし)

駅通利用者が、次の駅通で継ぎ替えるのが原則であるが、その駅通を素通りして更に遠方の駅通へ通しで継ぎ送る。

2、貫目賃銭

①貫目とは人足、馬匹が担う荷物の重量のことである。また、その重量の制限規定をいう。

②人足が旅客に随行、又は馬匹を利用して通行する場合の料金。また、単に人足、馬馬が荷物を運送する場合の料金。

3、早追い(はやおい)

通常の運送に対し、急ぎの場合の人足馬匹の継立てをいう。また、至急継立て。

4、險道・難道

通行に際し、険しい道路、又は指定された山道

十七、礼髭

れいひげ

(開拓使事業報告による)

1 位置 福島郡礼髭村

沿革

(1)設置年月不詳 松前藩以来村役人ニ駅務ヲ命ス

(2)明治十二年九月廃ス

3 他の資料による記録

(1)位置 松前郡礼髭村

函館ヨリ福山ニ至ル西海岸通りニアリ

(2)沿革 設置年月不詳、従来ヨリ村役人ノ自宅ヲ以テ駅場事務ヲ取扱フ

明治十二年九月廿五日駅法更正ニ及テ之ヲ廃ス

4 解説

(1)開拓使事業報告には福島郡とあるもその後松前郡に合併。

(2)従前には独立した宿駅として人馬の継立てを行っていたが明治十(一八七七)年からは吉岡駅に併合して吉岡

駅から直接、福島駅へ継立てることとした。従って、当

村は吉岡駅の助合村として人足馬匹の供出に協力するこ

ととしたようである。

十八、荒谷

あらや

(開拓使事業報告による)

1 位置 松前郡荒谷村

2 沿革

(1)設置年月不詳 松前藩以来村役人ニ駅務ヲ命ス

(2)明治十二年九月廃ス

3 他の資料による記録

(1)位置 松前郡荒谷村

函館ヨリ福山ニ至ル西海岸通りにある

(2)沿革 設置年月不詳、従来ヨリ村役人ノ自宅ヲ以テ駅場

トス

〔明治十二年九月駅法更正ニ及テ之ヲ廃ス〕とある。

4 解説

礼髭村の場合と同様、以前には独立した宿駅として自村限り人馬を供出して継立ての需要に応じていたが、明治十年からは吉岡駅の助合的立場に立ち、吉岡駅の要請に応じて人足馬匹を供出することにしたものと思われる。

十九、大沢

おおさわ

(開拓使事業報告による)

1 位置 松前郡大沢村

2 沿革

(1)設置年月不詳 松前藩以来村役人ニ駅務ヲ命ス

(2)明治十二年九月廿五日駅法更正ニ及テ之ヲ廃ス

(以下次号)

発行年月日 平成二十二年十月五日

頒布 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/

- 1、通し（どおし）  
 駅通利用者が、次の駅通で継ぎ替えるのが原則であるが、その駅通を素通りして更に遠方の駅通へ併して継ぎ送る、

## 2、貫目算

①貫目とは人足、馬匹が担う荷物の重量のことである。また、その重量の制限規定をいう。

②人足が旅客に随行、又は馬匹を利用して通行する場合の料金。また、単に人足、馬匹が荷物を運送する場合の料金。

## 3、早追い（はやおい）

通常の運送に対し、急ぎの場合の人足馬匹の継立てをいう。また、早急継立て。

4、除道・難道  
 通行に際し、険しい道路、又は指定された山道十七、札 駈  
 ねいひげ（開拓使事業報告による）

## 1 位置 福島郡札駈村

## 2 沿革

(1)設置年月不詳 松前藩以来村役人ニ職務ヲ命ス  
 (2)明治十二年九月廢ス

## 3 他の資料による記録

(1)位置 松前郡札駈村  
 函館ヨリ福山ニ至ル西海岸通りニアリ  
 (2)沿革 設置年月不詳、従来ヨリ村役人ノ自宅ヲ以テ駅場事務ヲ取扱フ

明治十二年九月廿五日駅法改正ニ及テ之ヲ廢ス

## 4 解説

上開拓使事業報告には福島郡とあるもその後松前部に合併、(2)従前には独立した宿駅として人馬の継立てを行っていたが明治十一年（一八七七）年からは吉岡駅に併合して吉岡駅から直接、福島駅へ継立てることとした。従って、当村は吉岡駅の助合村として人足馬匹の供出に協力することとしたようである。

十八、荒 谷  
 あらや（開拓使事業報告による）

## 1 位置 松前郡荒谷村

## 2 沿革

(1)設置年月不詳 松前藩以来村役人ニ職務ヲ命ス  
 (2)明治十二年九月廢ス

## 3 他の資料による記録

(1)位置 松前郡荒谷村  
 函館ヨリ福山ニ至ル西海岸通りにある  
 (2)沿革 設置年月不詳、従来ヨリ村役人ノ自宅ヲ以テ駅場事務ヲ扱フ

明治十二年九月日駅法改正ニ及テ之ヲ廢スとある。

## 4 解説

札駈村の場合と同様、以前には独立した宿駅として自村限り人馬を供出して継立ての需要に応じていたが、明治十年からは吉岡駅の助合的立場に立ち、吉岡駅の要請に応じて人足馬匹を供出することにしたものと思われる。

十九、大 浜  
 おおさわ（開拓使事業報告による）

## 1 位置 松前郡大浜村

## 2 沿革

(1)設置年月不詳 松前藩以来村役人ニ職務ヲ命ス  
 (2)明治十二年九月廿五日駅法改正ニ及テ之ヲ廢ス

（以下次号）

発行年月日 平成二十一年十月五日

発行 者 札幌市南区川沿四条五丁目

史学研究会 主宰 宇 川 隆 雄

TEL 〇〇 五七一一六〇番  
 ホームページ

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

3、右に記載されている駅地名のうち、千島国内(国後・根別・紗那)については、別海からの渡海、また、虻川とあるのは、後の斜古丹(明確でない)であるとすれば根室からの渡海であろう。

4、この照会の趣旨は、根室支庁と本庁告示の定則とでは里程が若干相違するが、この点について、根室支庁担当者は、御用状の送送り賃や、官民の旅費の計算上に相違が生ずる。どちらの距離で計算すべきか伺う、といふのである。それにしても、里以下の算定が根室支庁では「一分一厘を、また、定則では「町(丁)・間」を用いているが、定則が告示されている以上、定則に合わせるべきものと思われるが、根室支庁担当者は、自分の調査を正当付けようといささか意地になつてゐるようである。

(以下次号)

### 明治政府へ引継がれた宿駅の沿革(十二)

— 松前街道二十一家宿 —

今回まで松前街道二十一家宿のうち十六か宿を本誌に登場させた。

松前街道は西海岸道とともにメインの街道であり、松前藩としても重視して改善を図つてきたものであるはずであるのに、余り整備が行き届いておらず明治を迎えたものである。

しかし、和土地の宿駅は形だけは本州の諸街道と類似の方式がとられてきた。

江戸初期以来この街道を利用するのは松前藩と幕府関係者がほとんどであり、宿駅利用者が少ないこともその理由であるのかも知れない。

十六、青岡 …… ましおか

(第七四号の続き)

(4) 駅馬、その他

ア、駅馬の従来より備置ク一ナシ

イ、人馬賃賃の御高取二同シ

ウ、郵便局の明治五年十月創置ス

7 解説

(1) 江戸時代以来村役人の自宅において駅務を取扱つてきたが、明治五(一八七五)年九月民間の家屋を借上げ駅務を取扱かうこととした。

(2) 明治十年八月「開拓地事業報告」に記載のように、西は大沢、東は福島間に所在する宿駅を廃止し、而駅間の継立てを吉岡駅が担当することにしたとある。

しかし、そのさい廃止した而沢(礼延と宮ノ坂)の負担していた経費は、以後、吉岡村が支弁したように記載しているが、松前街道沿いの他の宿駅の例から見ても、駅運の廃止対象となつた両村も負担したものと認められるがどうであらう。

(3) 明治九(一八七六)年一月、これまで村役人、中村書役が駅務を取扱つていたが、これを廃して、新たに粟谷治兵衛に駅運取扱を命じたとある。このとき定人足三人を雇上げ、それぞれ、八年に五十五円を給したとある。

しかし、それは一人分の給料としては余りにも高額であるので、一人分合計の給料ははなかるうか。

(4) 明治十(一八七九)年十月の駅法改正のさい古能保二郎なる者が人馬兼立所の開設を申請し、許可されている。

(5) 明治五(一八七二)年七月、当地にも郵便局が開設されたとあるが、北海道には明治五年七月函館に郵便役所が設置されたのを始め、同年十月には松前街道筋の有川(下磯)、知内、福島、青岡、福山の各地にも開設されたのであつた。



道路の測定が重視されたのであった。それも既存の道路の整備のほか、新たに開拓使本庁所在地の札幌を中心に①小樽―札幌間、②長流（現、伊達市所在）―札幌山鼻間の本郷―道路、③札幌―室蘭間の札幌本道の開削が積極的に進められたのであった。

道内主要道路の測定と駅通間距離の公示

さて、開拓使は開発計画が決定し、大森省（当時、駅通寮は大蔵省に所屬していた）と折衝して、北海道については客観情勢から駅通制度を必要としているので制度を残し、むしろ強化すべきであると進言しこの意見が入れられて存置が決定した。そのうえに立って、明治五年五月には駅通（又は駅場）と名稱を替えて運行することになったのである。

その直前の明治五（一八七二）年二月、既存の主要街道の駅通間の距離、濶立貨銭（料金）等を再確認して次のとおり発表した。

まず最初に、濶立貨銭の改定にきき立って、根室支庁において測定した甲冑と、札幌本庁発出の定則との比較を取上げてみると、

（第一表）

松本正五位殿

折田大主典

第七号

里程ノ儀ニ付奉伺候	札幌ニテ御定則
下ケ札ノ外ハ書由ノ通	
根室支庁ニテ測	
東京ヨリ四百十九里七分八厘	四百二十六里
札幌白四十四里一分七厘	百一十九里丁十八間
函館白八十九里七分八厘	百八十九里七丁
釧路二十九里八分六厘	二百八里十七丁
厚岸二十九里四分七厘	二百三里十丁
浜中十六里八分三厘	
一別海上里一分一厘	
	十里十丁

一 標津十八里三分四厘	十八里
一 斜里四十五里五分一厘	四十五里八丁二丁八間
一 網走五十五里二分八厘	五十四里二十丁五十二間
一 紋別六十九里五分八厘	七十六里二十二丁二十六間
一 宗也百十九里二分四厘	百一十里十六丁十九間
一 回後、十二里一分	
一 振別百五里九分九厘	
一 紗羽百一十里一分五厘	
一 樺井、十三里	

当支庁里數御定表右ノ通ニ候處札幌ヨリ御遠ノ御定表トハ相違致馬御出扶貨銭日官員往復旅費渡ニ至リ札幌当支庁外書載ノケ所ニテ里程区々ニ候テハ不都合ニ候朝何レノ表ニテ御金払出取斗可申哉  
猶々奉書ハ札幌御定表  
此段奉伺候也  
壬申二月十九日

○解説

1、本測書の差出元は根室支庁（折田大主典）で、札幌本庁（松本則官）あでの里程確認の照会の形をとって、上段は、根室より測へ、下段は、札幌本庁告示の定則である。右は、札幌以北の主要街道を網羅して、私の望む里程が対象になっている。  
なお、本庁発出の定則の里程については  
一里 一三六町  
一町二十一六町  
一町 六尺  
一尺 一〇寸

をもつて計算したものと認められるが、東京から北海道（札幌・根室）への距離は、日本橋元標を起点としたものである。  
2、一里を「六町とする計算方法は、明治五年正月「一里ヲ三十六町ト定メ人馬貨銭ヲ給ス」とあって、本庁発出の定則はこの規定を適用したものと認められる。

## 主要街道の里程の測定と継立貨銭の設定

— 旅行者にとって注視される交通費 —

一、はじめに

江戸時代以来、宿願の距離によって人足馬匹による継立貨銭(料金)が設定されてきた。これらは、いつ誰によつて、どのようにして決められたのか、明確な資料は残っていない。

恐らく最初は、所在の古老達の証言によつて距離が決められ、その距離によつて継立貨銭が設定されたものと推測されるが、幕末期の、それも、和人に限つてみると「駅通情報」の松前街道の項にも記述したように、「里」以下、「町・間・尺」に至るまで細かく設定されている。そのことから見て、いつの時代からか専門家に委ねられて正確に実測のうえ設定されたものと認められる。

その経緯は、恐らく当初の推測による距離の測定が実態に合わなかったため、利用者と宿願側との間に紛争が起き、専門的知識のある者による実測が行われて、正確が期されたものと思われる。

現代人にとつて、駅通間の距離など、余り重視される問題ではないが、当時の旅人達にとつては、こと余銭に関わることであり、紛争の種になることもしばしばあったのであろう。それだけに当事者間にとつて距離の測定は重視される問題であつた。

古来、里程の測定が行われた記録を辿つてみると、古くは、一、寛文元(一六六一)年、松前藩は、古川作兵衛なる者に命じて蝦夷全島を計測して地図を作成させたという記録がある。また、天明八(一七八八)年には、古川古杉村が蝦夷島に来て、地図を作製したという資料が残っている。

寛政一二(一八〇一)年夏、現代でもよく知られている人物、伊能忠敬が正確な地図を作ろうと、東蝦夷地(太平

洋岸)を実測した。

またその後、副官林蔵が内蝦夷地(日本海沿岸)を実測し、伊能の地図と合わせて蝦夷全島の地図を作成したという記録が残されている。この史実は今にも有名であるが、いずれも地図であつて道路ではない。

(一) 明治に入つて、新式の郵便制度を施行するに当たつて、明治五(一八七二)年七月、まず、函館郵便所を、続いて、同年十月には、西は函館を起点として、日本海沿岸を北上し久遠まで、東は太平洋沿岸を東進し、勇払から分岐して札幌・小樽までの間の計、一か所に郵便取扱所を開設した。この取扱所間の郵便取扱人(郵便局長の前身)には、隣接の取扱所との間の距離によつて、郵便物の運送賃銭が支給された。

この運賃算出の計算は、当初は、従来の駅通線路の継立距離を基準にして算出したものであつた。

(二) 次に、「駅通情報」第四、四五号、佐藤日誌の中で駅通制度の現地状況を採る一に記載の明治八(一八七五)年秋、同氏は、開拓使の松本判官に随行してオホーツク海沿岸を縦断に明け道行中、郵便線路を測量に当たつていた古谷兵助なる人物に出会い、宿泊を共にして懇話した旨の日記が残つている。古谷なる人物は、駅通間に籍を置く役人で、明治九(一八七六)年一月を期して、昔前から宗谷経山オホーツク海沿岸を南下して、紋別に至る間(さらに南下して根室国厚別)において一昔小致、根室間の郵便線路に合流する計画)のものであつた。古谷氏はその実測に当たつていたものと認められる。

(三) さらにそのころの行政機度には、一、樺太使、二、厚別、三、根室、四、紋別、五、小樽、六、札幌、七、小樽、八、札幌、九、小樽、十、札幌、十一、小樽、十二、札幌、十三、小樽、十四、札幌、十五、小樽、十六、札幌、十七、小樽、十八、札幌、十九、小樽、二十、札幌、二十一、小樽、二十二、札幌、二十三、小樽、二十四、札幌、二十五、小樽、二十六、札幌、二十七、小樽、二十八、札幌、二十九、小樽、三十、札幌、三十一、小樽、三十二、札幌、三十三、小樽、三十四、札幌、三十五、小樽、三十六、札幌、三十七、小樽、三十八、札幌、三十九、小樽、四十、札幌、四十一、小樽、四十二、札幌、四十三、小樽、四十四、札幌、四十五、小樽、四十六、札幌、四十七、小樽、四十八、札幌、四十九、小樽、五十、札幌、五十一、小樽、五十二、札幌、五十三、小樽、五十四、札幌、五十五、小樽、五十六、札幌、五十七、小樽、五十八、札幌、五十九、小樽、六十、札幌、六十一、小樽、六十二、札幌、六十三、小樽、六十四、札幌、六十五、小樽、六十六、札幌、六十七、小樽、六十八、札幌、六十九、小樽、七十、札幌、七十一、小樽、七十二、札幌、七十三、小樽、七十四、札幌、七十五、小樽、七十六、札幌、七十七、小樽、七十八、札幌、七十九、小樽、八十、札幌、八十一、小樽、八十二、札幌、八十三、小樽、八十四、札幌、八十五、小樽、八十六、札幌、八十七、小樽、八十八、札幌、八十九、小樽、九十、札幌、九十一、小樽、九十二、札幌、九十三、小樽、九十四、札幌、九十五、小樽、九十六、札幌、九十七、小樽、九十八、札幌、九十九、小樽、一百、札幌、

ることから推測した結果とも考えられるが、さうであらう。

3、対岸諸国との交流

日本海沿岸諸国は多牛時代の水産技術伝来をはじめ、古代から盛んに交流が行われていたといふ。

また、渤海からの使節来訪の記録が、次のとおりある。

(1) 納(とも)の浦

納の浦(現、広尾県蝦山町)は、古代から築きた湖待ちの港として知られていた。

湖待ちとは、潮流を利用して航行する船が、潮流の向きが変るのを待ち、潮流にのつて目的地へ向うことをいうのである。

納戸内には當時、このふうな港がたゞまんあつたといわれている。その中でも納の浦は古来の港施設が残つてゐる唯一の港であり、遣隋使・遣唐使・渤海使・朝鮮通信使・北前船一等の上陸地として知られている。もちろん、遣隋使の答礼使も立寄つたといふ。

2) 神亀四(七二二七)年には、渤海東部の渤海から高齊節が来日し、以降約一〇〇年間に、八回(又は九回)来訪したといふ資料もある。その渤海使節が渤海、北季の福良津(現、石川県福浦港)、大野津(現、福井県敦賀港)などが基地港として挙げられている。

また、使節迎賓館として能登客院、敦賀には松原客院(説か)が設けられていた。

最初に、渤海からの使節が日本の日本海沿岸のいずれかの沿へ上陸して朝鮮通信使来訪時と同様、佳道沿いの住民と交流したであろう。また異国の文化、芸術、音楽等に関する知識、情報に触れたはずである。

しかし、前節のとおり今より一〇〇〇年以前のこと、しかも渤海国は三、四百年にも満たない立国である。期間はずいぶん短い。この間に少なくとも三、四回の往来があつたのであるから、日本人の心に残る意志の疎通があつたであらうと思われ

るのである。

さて、日本には渤海国伝来の漢品、又は文芸、音楽等による影響が残つてゐると思われるのに、それと懸われるものは

見当たらない。しかも、日本側は使節を迎えるに当たり、大いに歓待してゐる風が見られるが、当時、逐次財政的負担が重くなつたため、後期には使節来訪を二年に一回と回数の制限が行なわれたといふ。またそのさいに日本との文化交流が全つて積極的に行なわれた様子である。例として、菅原道真と渤海の使者との間で、漢語の応酬が行われたといふ記録が残つてゐる。

渤海国は宗教的には仏教の信奉が篤く、首領の遺跡からは多くの寺仏教関係の建物が見えられているといふ。

七、むすび

以上渤海国の成立と冬の稲作及び音楽、文化等について、極めて狭い範囲ではあるが概した。渤海国はやつて古く、かつ、初期の立国であり、周辺国との接触も少なく、その存在は余り知られていない。日本との交流についても立国が短期間のわりには使節の往來を通じて頻りに交流が行われていたといふ歴史があり、しかしそれを、二、三年以上も経過した今日、具体的にはその資料は我われわれの目に触れる状況にはない。

冒頭にも書いたように、私が、渤海について資料をまとめてみようと思つたのは、朝鮮通信使の調査時と同様、行が沿海沿の住民に与へた影響について資料を収集しようと思つたからであるが、今回は、その目的がほとんど果されなかつた。考えてみると、そのころの日本は、まだ佳道も河堤に整備されておらず、規制も弱つたばかりの時期にあつたのである。それに渤海の国情が安定してゐたとは、いへない。かつ、日本海の航行が極めて危険で、難航による多数の死者が出るといつた悪条件が重なつたことをなごもあつたことによるものと認められる。

ともあれ、少なくとも一回にも及ぶ使節交換が行われたのであるから、それなりの意義があつたものと認められるし、今後、木簡の発掘等、資料収集が期待できるので、次の機会を得つことにしよう。

以上渤海国の成立と冬の稲作及び音楽、文化等について、極めて狭い範囲ではあるが概した。渤海国はやつて古く、かつ、初期の立国であり、周辺国との接触も少なく、その存在は余り知られていない。日本との交流についても立国が短期間のわりには使節の往來を通じて頻りに交流が行われていたといふ歴史があり、しかしそれを、二、三年以上も経過した今日、具体的にはその資料は我われわれの目に触れる状況にはない。

冒頭にも書いたように、私が、渤海について資料をまとめてみようと思つたのは、朝鮮通信使の調査時と同様、行が沿海沿の住民に与へた影響について資料を収集しようと思つたからであるが、今回は、その目的がほとんど果されなかつた。考えてみると、そのころの日本は、まだ佳道も河堤に整備されておらず、規制も弱つたばかりの時期にあつたのである。それに渤海の国情が安定してゐたとは、いへない。かつ、日本海の航行が極めて危険で、難航による多数の死者が出るといつた悪条件が重なつたことをなごもあつたことによるものと認められる。

ともあれ、少なくとも一回にも及ぶ使節交換が行われたのであるから、それなりの意義があつたものと認められるし、今後、木簡の発掘等、資料収集が期待できるので、次の機会を得つことにしよう。

以上渤海国の成立と冬の稲作及び音楽、文化等について、極めて狭い範囲ではあるが概した。渤海国はやつて古く、かつ、初期の立国であり、周辺国との接触も少なく、その存在は余り知られていない。日本との交流についても立国が短期間のわりには使節の往來を通じて頻りに交流が行われていたといふ歴史があり、しかしそれを、二、三年以上も経過した今日、具体的にはその資料は我われわれの目に触れる状況にはない。

冒頭にも書いたように、私が、渤海について資料をまとめてみようと思つたのは、朝鮮通信使の調査時と同様、行が沿海沿の住民に与へた影響について資料を収集しようと思つたからであるが、今回は、その目的がほとんど果されなかつた。考えてみると、そのころの日本は、まだ佳道も河堤に整備されておらず、規制も弱つたばかりの時期にあつたのである。それに渤海の国情が安定してゐたとは、いへない。かつ、日本海の航行が極めて危険で、難航による多数の死者が出るといつた悪条件が重なつたことをなごもあつたことによるものと認められる。

ともあれ、少なくとも一回にも及ぶ使節交換が行われたのであるから、それなりの意義があつたものと認められるし、今後、木簡の発掘等、資料収集が期待できるので、次の機会を得つことにしよう。

以上渤海国の成立と冬の稲作及び音楽、文化等について、極めて狭い範囲ではあるが概した。渤海国はやつて古く、かつ、初期の立国であり、周辺国との接触も少なく、その存在は余り知られていない。日本との交流についても立国が短期間のわりには使節の往來を通じて頻りに交流が行われていたといふ歴史があり、しかしそれを、二、三年以上も経過した今日、具体的にはその資料は我われわれの目に触れる状況にはない。

冒頭にも書いたように、私が、渤海について資料をまとめてみようと思つたのは、朝鮮通信使の調査時と同様、行が沿海沿の住民に与へた影響について資料を収集しようと思つたからであるが、今回は、その目的がほとんど果されなかつた。考えてみると、そのころの日本は、まだ佳道も河堤に整備されておらず、規制も弱つたばかりの時期にあつたのである。それに渤海の国情が安定してゐたとは、いへない。かつ、日本海の航行が極めて危険で、難航による多数の死者が出るといつた悪条件が重なつたことをなごもあつたことによるものと認められる。

ともあれ、少なくとも一回にも及ぶ使節交換が行われたのであるから、それなりの意義があつたものと認められるし、今後、木簡の発掘等、資料収集が期待できるので、次の機会を得つことにしよう。

以上渤海国の成立と冬の稲作及び音楽、文化等について、極めて狭い範囲ではあるが概した。渤海国はやつて古く、かつ、初期の立国であり、周辺国との接触も少なく、その存在は余り知られていない。日本との交流についても立国が短期間のわりには使節の往來を通じて頻りに交流が行われていたといふ歴史があり、しかしそれを、二、三年以上も経過した今日、具体的にはその資料は我われわれの目に触れる状況にはない。

冒頭にも書いたように、私が、渤海について資料をまとめてみようと思つたのは、朝鮮通信使の調査時と同様、行が沿海沿の住民に与へた影響について資料を収集しようと思つたからであるが、今回は、その目的がほとんど果されなかつた。考えてみると、そのころの日本は、まだ佳道も河堤に整備されておらず、規制も弱つたばかりの時期にあつたのである。それに渤海の国情が安定してゐたとは、いへない。かつ、日本海の航行が極めて危険で、難航による多数の死者が出るといつた悪条件が重なつたことをなごもあつたことによるものと認められる。

# 駅遞情報

第76号

時評

## 渤海国との使節交換(二)

一〇〇〇年以前に三二回も一

我れわれは、近隣のことであつても利害関係がないと  
案外無関心に直し勝ちである。

一つの例が、かつて栄えた渤海国との交流がある。  
渤海は、かつてわれら同胞数十万が、王道楽土建設を  
目指して同所に当たった旧満州の部に所在する国であ  
つたが、一般に余り知られていない。

前号にも書いたように渤海は、一〇〇〇年前、約三〇〇  
年間にわたつて突え、その間に三〇〇回も使節の交換が  
行われたというのに、彼の国情は余り知られていない。  
これを機会に同国の件宛だけでも知っておきたいと思  
うのである。

## 五、渤海国の経済、文化

### 1、農業、牧畜

農業では、考古学の成果よりむしろ渤海全域での鉄器の使  
用、牛耕の利用が確認されている。これら農機具を利用し、  
穀物が広く栽培された。牧畜では馬の飼育が重視されてい  
る。これは軍事的な需要があるほか、陸上交通の需要である  
からである。

そのほか、豚、牛、羊などの飼育が盛んである。

### 2、商業

発掘物は確認されていないが、商品経済が発達している  
中で、渤海では貨幣が使用されていたと考えられている。そ  
れは大貳銭が日本へ送った国書の中で「皮幣」の文字を使用  
していること。八七〇年に日本で貿易を行った際に、賜銭を  
得て日本の物産を購入していること。滅亡に際して耶律阿保  
機が「獲る所の器幣」を僧に分け与えたことあることから  
物と物との交換の媒介を請えた貨幣が流通していたことを示  
すものと考えられる。

### 3、文化

渤海は、唐に対して何處もなく使者を送り、それに付随し  
て留学生を唐へ送るなど、文化を吸収させ、持ち帰らせた。  
この事により渤海の上層部は儒教的な教養を得、これを互  
に国政に当たったという。

前述の通りに、日本との通使が行われており、初期は新羅、  
唐に対する軍事的な牽制の意味合いが強かつたが後半になる  
と儀礼的、商業的な意味合いが強くなつていった。

実態は別にして渤海からの使節を日本は朝貢であると認識  
していたふしがある。

## 六、遼渤海使の記録としての遺物

1、七五八(天平二)年、三平に派遣された遼渤海使が日本へ帰  
国後に受けた叙位に關して記載された木簡が発見されている。

それには、

「依遣高麗使遼東天平二(年)十月廿八日進一階級」  
と書かれていて「高麗(高麗)に遺物す使廻り来たるにより、  
二階級を進めて叙す」と記述される。

2、使節州は、渤海の地で唐の「安史の乱」についての情報収  
集を行い、帰国して澄仁天皇に報告するといったものである。  
右、本前には相手国を「遼高麗使」とあり、相手国は渤海  
となっていないが、これは、渤海国は高麗人による建國であ