

駅 通 情 報

第78号

時 評

日本人はどこから来たのか(二)

— 司馬遼太郎氏の講演から —

○ 付言

司馬氏は、高松塚古墳の主は高句麗人であり、装飾古墳の絵画も高句麗人によるものと見ているのであろう。高松塚古墳の発掘に当たった考古学者は飛鳥人、すなわち日本人であると言いつれしているのである。
また司馬氏は明言を避けてはいるが、北九州を日本人発祥の地と見ているようである。

○ 日本人の祖先

日本国家がいつ成立したか、私は大化の改新のとき初めて成立したと考えています。

それまでは日本国という言葉を使うべきでなく、日本地域という言葉を使うべきであります。日本という国家が確かに成立したのは大化の改新、つまり天智天皇が中大兄皇子と呼ばれていた頃であります(中略)。

日本の場合、大化の改新によって東アジアの絶海の孤島に国家を築いたのですが、それまでは、いわゆる弥生式農法を持ち込んだ連中が、最初は九州地方に住みつき、次に中国地方、近畿地方へと移住しながら、弥生式農法で田んぼを耕し、生活していたが、当時の彼らにとって

○ 付言

国家とか王様などというものは、全く無用であったので、卑弥呼がどうしたというものは、実は妄想の世界で、中国の魏書に卑弥呼の名前が出ていたというだけで、なぜあんなに騒がなければならぬのか不思議に思うのであります(中略)。

要するに、日本人の祖先が弥生式農法でもって、いまだ国家の成立を見ず、原住民のような生活を営んでいたころ、中国は幾つもの小さな王朝に分裂して乱れに乱れておったのです。

日本国家の成立時期はいつかということとは、従来から諸説があり、現在に至るも論争が続いていることは私も承知しているが、「大化の改新のとき初めて国家が成立した」と大胆に言いつつしている。
また、それ以前は国家という言葉を使うべきでなく、あるいは日本地域という言葉であろうというのである。随分と思いついた論説である。
これまでも「倭」の国の北九州説と近畿説があつて学者間で争っていることは、私もよく承知しているが、この問題は今後も当分結論が出そうになく、益々混々としてきた感がある。

○ 結び

司馬氏の講演は、以上のほか、続いて「藤原鎌足による大和地方の平定」、「白村江敗戦の実態」、「高松塚装飾古墳は百済人の古墳であることの実証」等と、記述は続くがこれらの事項は、これまでも歴史上論争されている問題であり、かつまたこれらについて記述しては余りにも長文になるので割愛した。

以上、司馬氏の講演の中で主なる事項を取りまとめて、その骨子を挙げると次のとおりである。

(一)九州の球摩川上流の霧の深い盆地、日本の古代はここから始まったのではないかと、言っていて、倭の国の発祥は、北九州から始まったと司馬氏は見ているようである。いわゆる倭の北九州説である。

(二)高松塚装飾古墳は朝鮮人(高句麗又は百濟)の古墳であると言いつつ切っている。

当時、飛鳥の里には日本人は住んでいなかった、司馬氏は断言しているのである。

(三)司馬氏はまた、日本国家の成立は大化の改新に始まる。それまでは日本国ではなく日本地域というべきであるというのである。

また、東アジアから弥生式農法を持った人達が、最初は九州へ、さらに中国、近畿地方へ移り住んだものであるという。

司馬氏の講演中、私が特に注目したのは以上三点であるが、これらの事項は私は、日頃から真偽の程の解明を待っていたものであり、今回の司馬氏の論説には一応納得し得たものである。

しかし、今後、他の学者等から新たな学説が出る事が考えられるが、一歩前進したことは確かであろう。(完)

人馬貨銭と賄料の変遷を探究する(二)

— 既応の資料は間違いや欠落が多い —

一、はじめに

江戸時代から明治初期にかけての人馬貨銭と賄料の歴史を探ろうとするものである。

この時代の人馬貨銭や賄料の設定は資料が少なく、かつ、間違いが多いため実態を把握するのに困難するのが実情である。これをなるべく正確に解明して、後世に残そうと思うのである。

ここでいう人馬貨銭とは、旅人が通行するに当たって利用する人足、又は馬匹提供者である宿駅側(東西蝦夷地では、後世では駅通)に支払う代價(料金)のことである。

賄料とは、東西蝦夷地において、旅行者が場所請負人の運営する旅宿施設に宿泊・休憩し、又は食事の提供を受け、その代償として支払う貨銭(料金の)ことである。

二、和内地に宿駅制が確立したのは十七世紀前半

北海道における往時の宿駅制度は、本誌にもたびたび登場させたが、そのうちでも人馬貨銭及び賄料について当初は、貨銭を徴収せず、無償の時代があったのか、あるいは最初から有償であったのか、また、最初から貨銭を徴収したとして、和内地、又は東西蝦夷地によって地域差があったのか、その貨銭も通貨で徴収したのか、物貨(米、砂金等)で支払った時代があったのか等、明らかでない点が多い。

なお、人馬貨銭が公式に設定された以後の問題であるが、村方、又は場所請負人において徴収した人馬貨銭から制銭(はねせん)を行っている時代があるが、これも時代により、地域により格差があるようであるが、それはどの程度であったのか明らかにする資料が見当たらない。

以上、これらの事項は一応、拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究・上、中巻」で追究しているが、それも日時が経過して、その後、新たな資料が発見されるなど変遷があるので再確認をする必要がある。

三、人馬貨銭の発祥とその後の改変

人馬貨銭の最初の設定はいつであったのか、それは、宿駅制度そのものの発祥と同様明らかでない。

大胆な推測をすると、最初は無償であったことも想像される。私が、これまでたびたび記述してきたように、宿駅制そのものは、元禄四(二六九)年三月、松前藩主から町奉行に達した法度(はつと)に、「私領分百姓伝馬宿次無遅々様急度可

申付候事」とあって、そのころ和入地では既に宿駅の制が存在したことは明らかである。それからみて、松前氏の政權が確立した直後の十七世紀中ころから宿駅の形成が図られ、整備されてきたことは確かである。

宿駅は、制度を設けようと思つても、その底辺に自治組織の確立した集落、及びそれを支える助郷村がなければ成立しない。そうした意味において、その法度が生れるに至つた二十二年以前の、寛文九(一六九九)年には、既に、和入地の村数は七十一か村、その三十一(一六九九年)後の(法度発出の九年後)元禄十三(一七〇〇)年代には八十一か村、人口も約二万人を数え、和入地に限つてみると、宿駅制を施行し得る、至つて貧弱であるにせよ、最低の条件は整いつつあつたものと認められる。

四、人馬賃金の公式設定とその時期

さて、松前藩から宿駅制の創立を求められた和入地の村役人側として、人馬供出の村人達に対し全く無償で出動を求めたとは思われない。恐らく村の管理運営費の中から若干の経費を支出し、これを原資として出動村人達に若干の手当てを支給したことが考えられる。

同じ街道筋の他の宿駅もまたこれに倣(ならう)つたものと推測される。

宿駅側が、人足や馬匹の利用者から人馬賃金を収納し、これを出動の人足及び馬匹供出者に支給することにしたのはいづ、どのようになされたのか。また、この人馬賃金は、利用者から収納した公定料金(御定賃金)をそのまま支給したのか、時代によって制錢(はねせん)を行い、残りを人足、又は馬匹提供者に支給したことが一部の資料に残されているが、それは、どの方法で、どの程度であつたのか。

また、これは十七、八世紀ころになると、ロシア勢力の南下が活発になるほか、外国船が本道沿岸にしばしば現われるなど世情が騒がしくなり、幕府や奥州諸藩の公用で奥地へ向かう武士、高官等が増加して、沿道はにわかに通行者が増加し、通行施設の増加と対策が求められた。

右状況から、寛政十一(一七九九年)一月に、幕府は、「東蝦夷地のうち日高浦河以東を假りに上地直轄し、七年限りで措置する」としたのを始め、八月には、「和入地の知内村より右、浦河に至る地を統合して管轄」することを決定した。また、「東蝦夷地のこれまでの場所請負制を廃止し直轄とした」のをはじめ、宿駅制に関することを挙げると

- (1) 道路を開削し
- (2) 会所を建て
- (3) 駅馬を導入し
- (4) 官船を造つて輸送に当てる等を行った。

また、翌寛政十二(一八〇〇)年夏には

- (1) 伊能忠敬をして、東蝦夷地を測量させる
- (2) 間宮林蔵は、西蝦夷地を測量して、東西蝦夷地を合わせた全島の地図を作る

等のことをして、宿駅制の確立を図る等、公用通行人が激増したこともあって、旅人通行のための制度確立を目指して人馬賃金の設定を図り、出動人馬側に立つて努力したのであつた。

五、宿駅制の構成は意外に複雑

歴史上明確になつていない人馬賃金の改定経過は至つて複雑であり、かつ、資料も欠落しているものが多い。

通行上必要な人馬賃金といつても無償の場合は別にして、公式に、御定賃金(公用通行料金)、相対賃金(人足、馬匹の利用者と、労役提供について、相互に納得すくて料金を決める)の二つがある。また、これらの賃金は、人足賃、伝馬賃、それに廂料として、宿泊賃(廂料、木賃、米代等)に分けられる。このほか、通行に必要なものとして渡船賃、渡橋賃、通行賃及び北海道に上陸のさいの沖ノ口の役賃が挙げられる。

今回は、そのうちから通行上の基幹である人馬賃金を取上げようとするのである。

前述のとおり、本道における人馬賃金の設定が、資料に明確になつていないのは、松前藩における伝馬、宿継の制が施

かれ交通路も整備されてきた十七世紀前半のことと思われる。しかし、それを裏付ける資料はまだ見つかっていない。宿駅制施行の追及が本稿目的ではなく、制度施行に付随して必要になる各種貨銭の収納である。

(次号に続く)

明治政府へ引継がれた宿駅の沿革(十四)

— 松前街道二十一か宿 —

二十、下及部 …… しもおよべ (開拓使事業報告による)

1 位置 松前郡下及部村

2 沿革 設置年月不詳 松前藩以来村役人二職務ヲ命ス

3 他の資料による記録

(1)位置 松前郡下及部村、函館ヨリ福山ニ至ル西海岸通り
(2)沿革 ア、本駅設置年月不詳、設置以来村役人ノ自宅ヲ以テ駅場ト為ス

イ、明治十二年九月廿五日駅法更正スルニ及テ之ヲ廃ス
解説 本駅場は、松前街道沿いの大沢村と同様、恐らく福山駅の付属助合村としての立場にあつたものと認められるが、一切、このことに触れた記録はない。

二十一、福山 …… ふくやま (開拓使事業報告による)

1 位置 松前郡福山川原町

2 隣駅トノ距離 吉岡 三里二十五町十八間

3 人馬継立・貨目貨銭 福鳥駅ニ同シ

4 沿革

(1)設置年月不詳、松前ノ時町役所ニ職務ヲ兼シメ馬指ヲ置、

玄米二石八斗金三兩ヲ給ス

(2)明治二年五月町役所ヲ民政局ト改、同局相談役ニ職務ヲ担当セシム

(3)同三年九月更ニ里正ニ兼撥ハシム

(4)同四年八月戸長ノ兼務トス

(5)同六年一月馬指ヲ廃ス

(6)同十二年十月人馬継立所ヲ置ク

(7)他の資料による記録

(1)位置 松前郡福山川原町ニ在リ

(2)沿革 ア、本駅設置年月未詳、松前氏封土ノ節町役所ニ於テ役務ヲ担当シ馬指ト唱フルモノヲ置キ、馬ヲ所背(有

か)スルモノヲ支配ヲナシ馬ヲ以テ運送スルモノノミツ掌ラシメ、人足ハ町役所小使ヲ以テ差配為サシム。

イ、其後、町役所ヲ改テ民政局ト稱スルニ及テ同所詰加談役ヲシテ役務ヲ担当セシメシカ、明治三年九月里正ヲ置クニ至リ加談役(相談役)カヲ置キ之ヲ里正ニ兼ネシメシカ、同四年八月又改テ戸長ノ担当ト為ス。

ウ、同年十二月三日青森県ニ転管シ、同縣福山出張所ヲ置テ戸長事務扱所ヲ其構内ニ設クルモ亦前ノ如シ。同六年一月本使ノ所轄ニ歸スルニ及テ馬指ヲ廃シ小使ヲ以テ人馬ノ手配ヲナサシム。費用都テ民費トス。

エ、明治十二年十月駅法更正ノ際人馬継立所ヲ置ク。
(3)隣駅ニ連スル距離 吉岡 三里二十五町十八間内一里
十四町三十間頗ル險阻ニシテ茂草
ニ三十一丁二十四間道路稍平夷
ナリ

(4)駅通取扱人並給料

ア、松前氏封土ノ節、町名主ヲシテ兼務セシムルヲ以テ
駅場事務ノ廉ニヨリ別ニ手当等ヲ支給セス

イ、馬指ニ八年給金三円玄米二石八斗ヲ官費ヲ以テ支給
ス、町小使ハ役務ノ為ニ手当ヲ給セス

ウ、明治六年一月本使ノ管轄トナルニ及テ馬指ヲ廃シ戸

長ヲシテ担当セシメ小使ヲ以テ人馬ノ差配ヲ為サシメタルヲ以テ駅場事務ノ廉ヲ以テ別ニ手当等ヲ給セス

エ、明治十二年七月当駅西館兵右衛門人馬継立所ヲ設立セシ「ヲ請フ同年十月三十一日之ヲ許可ス。

(5) 駅馬、人馬賃銭

ア、従前通送ノ「アレハ福山市街並根部田村ヨリ茂草村マテノ五ヶ村、東ハ上下及部ニヶ村ヲ合シ、其人民所有ノ馬ヲ順番ヲ以テ差出サシメ以テ遞伝ヲ為サシメ明治十二年十月人馬継立所ヲ設クルニ及テ此ノ制ヲ廃止ス。

イ、人馬賃銭ハ福鳥駅ニ同ジ

(6) 荷物賃目、橋梁

ア、三月ヨリ九月マデ人足一人七貫目十月より翌三月マテ五貫目、馬一疋二十貫目ナリシヲ明治十二年以後ハ福鳥駅ト異同ナシ

イ、本駅街衝中、江良町駅ノ道路ニ架スルモノ三橋アリ、一ハ大松前川ニ架ス幅三間長七間三尺ノ木橋ナリ、従来民費ヲ以テ支弁セシモ有志ノモノ鑄金ヲ為シ架橋ス橋名ヲ松栄橋ト云フ、一ハ幅二間長四間ノ木橋ナリ。明治二年三月官費ヲ以テ架橋ス橋名無シ、川名ヲ小松前川ト云フ、一ハ幅二間三尺長四間二尺ノ木橋ナリ、明治二年三月官費架橋ス、橋名ハナシ川名ヲ唐津内川ト云フ。

ウ、電信局、郵便局

電信局ハ本駅小松前町ニアリ、明治七年八月設置。郵便局ハ本駅ニアリ、明治五年十月創置ス、最初ハ五等郵便局ナリシヲ明治八年一月四等郵便局ニ改ム

6

解説

(1) 本駅(福山、後の松前)は、松前藩創設以来、松前街道の終点と西海岸道の出発地という位置にあるばかりでなく、松前藩城下の拠点としての宿駅の出発地でもあり、松前藩にとつても重要な位置にあった。

(2) 松前街道沿いの他の宿駅と同じく、町名主が駅務を取扱

つていて、独自の宿駅取扱責任者は置いていない。従つて、町名主には駅通取扱人としての手当は支給していない。ただ、駅馬の差配をする馬指(うまさし)には給料として年給三兩と玄米一石八斗を官費(松前藩時代であるので、藩を指している)をもって支給している。亦、小使には町の事務を兼ねているとして駅務担当としての手当は支給していない。

(3) 駅馬としての馬の供出は、地元福山、根田部村より茂草村までの間の五ヶ村、東は上下及部ニヶ村における住民所有の馬を順番に供出させて継立てさせている。また人足も同様助合村が宿村民政局と打合せのうえ順次出動している。以上のことも明治十二年十月人馬継立所が設置されるに及んで人馬継立所に移行した。

(4) 子細に検討してみると二間拓使事業報告「及び「駅路沿革志」に登載されている宿駅と助合村は、松前街道沿いにある、街道から外れた村々は登載されていない。しかし、街道を外れた村々であっても助合村としての指定を受けている様子である。

(5) 人馬賃銭

右両誌とも「福鳥駅ニ同ジ」とあつて、賃目・人馬賃銭の内容については省略しているが、その指定は次のとおりである。

夏季(三月より九月まで)

人足一人五貫目

○馬一疋二十貫目積(通年)

○人馬賃銭(雜立料金)

人足 普通一里 四錢五厘

至急 同 六錢

昼夜急行 八錢

馬 一疋一里 七錢(緩急に変わらず)

(6) 橋梁は省略

(7) 郵便局開設

明治五年十月開設し、以後、信書の送達は郵便局の専担となつたものである。

○ 宿駅の配置図

+	+	+	+	+	+	+	+
△△△△	△△	△					宿駅
福山 (上及部炭焼)	吉礼 宮ノ 岡ノ 歌	福白 島符	知内	木古内	駅名	支援 機関	区間 距離
3里25町18間 (内険道1里14町30間)	1里9町13間	7里15間 (内険道5里34町30間)	2里13町37間				

1. 解説
 ⊕ 基幹宿駅
 △ 付属宿駅、又は助郷
 上記の駅間里程は、基幹宿駅間の距離を示す。
 △の宿駅名は、基幹宿駅の付属宿駅、又は助郷村を示す。
 ⊕ 基幹宿駅と△ 付属宿駅は、筆者が仮りに付けた名称である。
2. 4.

○ 二十二あとがき

以上、和入地に属する松前街道沿い二十一か宿について
 (1) 松前街道沿い二十一か宿の配置状況
 (2) 宿駅成立以来の宿場役人、宿場負担金、及び人馬の継立状況
 (3) 助合村の配置と宿場支援の状況等を記述したが、現存する資料が至って少なく満足する取りまとめができなかった。
 ただ、宿駅と助合村の関係が若干でも解明できたのは救いであった。
 同じ状態にある西海岸道の調査によって北海道の宿駅状況が進むことを期待したい。

(完)

発行年月日 平成二十三年二月五日

頒布 無料
 発行者 札幌市南区川沿四条五丁目三十一
 史学研究会 主宰 宇川 隆雄

TEL 〇一一五七一一三六〇二番

ホームページ <http://fashi.hp.infoseek.co.jp/>