

駅通情報

第12号

時 評

○ 昨秋「北海道郵便創業史話」を世に出した。いつもながら書き終ってから不満が出て、反省しきりである。

以後、自分は読書でもして通ごそうと思っていたところ、新聞記者から、「次は何を書きますかー」と聞かれ、返事に迷惑い、きっぱりと「これで終りです」とは言い切れなかった。心の中には潜在的に、次の執筆を模索していて、その際を突かれたからかも知れない。

○ 本号から「南樺太の駅通」を掲載する。これを執筆するに当たって、地域的に駅通の在り方にも特殊性に大きな差があることを改めて知った。この小論は、資料を豊富に所持して書いて書くのではなく、たまたま二三の資料を手手し、これを理もれさせてしまうのは勿体ないという、ただたんに、一人の史学研究者としての気持ちからである。

目 次

| | |
|----------------------|---|
| 一 時 評 | 1 |
| 二 明治初期における駅通諸経費の収支状況 | 1 |
| 三 南樺太の駅通 | 4 |
| 四 史料寄贈お礼 | 6 |

○ 明治初期における

駅通諸経費の収支状況 (二)

前号に続いて、開拓使が年々膨張する駅通諸経費をいかにして抑圧するかについての対策を進めたことについて記述する。

○ 第一号案

これまで開拓使から支給していた給付金は、明治八年度末の段階で五四五五円八四銭三厘に達していたが、次年度からこれを三二〇七円五〇銭に減額更正する。さら

に行く行くは、開拓使から資金援助をしなくても自立できるようにしたいというものである。

以下、各駅運所に対し、今後給付する経費を項目別に示すと次のとおりである。

○第二号案

右、第一号案を達成するため、人馬継立方法を改正する。

継立方法の改正によって、第一号案達成のため収入の増加と経費の節減を図ることとする、との考え方に立つたものである。

なお、第二号案の人馬継立方法は「継立規則」の改正案ともいうべきもので、以後、駅運業務推進上重要なものであるので、長文ではあるが、全文を掲げる。また、文書の構成上第二号案の継立方法の改正内容をまず記述する。

事業報告は、今回の改正について、「明治九年十月駅通規則ヲ更正シ札幌根室兩管下従前駅費補助金五千四百五十五円八十四匁三厘ヲ改テ三千百七円五十匁トス」と報じており、本規則は、部分的に改正はあるものの、以後、基本的継立規則として当分施行されるものである。

二 第二号案「継立規則」の改正要旨

第二号案として示されたものは、次のとおりである。

第貳号

第一

一人足巻人 繼目七貫目迄ヲ定度トス

黄委卷里金四匁

但七貫目以上七百目迄毎ニ黄委高ノ巻割宛ヲ増

一 馬巻定 繼目貳拾貫目迄ヲ定度トス

但貳拾貫目以上ハ貳貫目迄毎ニ黄委高ノ巻割宛ヲ増

第二

一 荷物の價目其定度ニ過ルト見認ル節ハ何地ニオキテモ價目掛改メ過量ノ分ハ前条ノ割合ニ從ヒ相当ノ増價可仕私事

但價目掛改メノ上過價目有之候節ハ相当ノ手数料可相

私事

第三

一 大風雨ノ時ハ黄委高ノ三割増價可仕私事

第四

一 積雪中ハ黄委高ノ巻割増價仕私尤馬定額相立節ハ人足

ニ換人足賃及割増ヲモ同様可仕事

但大雨風雪中節ハ本文ノ外ニ定黄委ノ三割増可仕私事

第五

一 人馬トモ繰渡船賃共其健主ヨリ仕私可申事

第六

一 継立方ノ義案内並ニ着ノ順序ヲ違ヒ決テ公私ノ差別ヲ以テ前後操替候義ハ難相成事

但至急御用ハ格別ナルヲ以テ前後操替継立候義可有之事

第七

一 早遣或ハ昼夜兼行等急場ノ継立其他人馬多分ノ継立ハ前以案内伏差出シ可申右案内伏無之分ハ無余義運船候

義モ可有之ニ付蓋テ相心得可申事

但右案内状離立ノ節ハ人足老人分ノ賃邊可仕私事

第八

一案内状ノ義ハ其差出人ノ實跡若クハ官名並姓名人馬ノ員數等詳細ニ記載無之不分明ノ分ハ離立不致事

第九

一案内状面ノ人馬不用ニ相成候節ハ其賃邊ノ平高可仕私万一案内状ノミ差出シ置本人通行無之相当ノ賃邊私方モ不致ニヶ月ヲ過キ音信無之時ハ其本籍ノ管庁若クワ在在ノ序ヘ通知絶分スルヲ得ヘキ事

第十

一早遣ハ定賃邊ノ七割五分但日没ヨリ日出迄ハ二割五分ノ地賃可仕私事

第十一

一通常人馬被繼ノ分前同斷ノ時限ハ五割ノ増賃可仕私事但途中ニ於テ夜行ニ相成候時ハ右割合相当ノ地賃可申事

第十二

一備上ノ都合成ハ駅運ノ便宜ニ依リ前後二三駅ヲ離越可申尤賃邊ハ駅々相当ノ割合可仕私事

第十三

一人足ノ強壯ニ依リ式人或ハ三人私ノ荷物ヲ老人ニテ運送致シ候トモ賃邊ハ相当可仕私事

第十四

一駅通ノ都合成ハ其時ノ模様ニ依リ駄荷ヲ車力ニ換候義モ可有之尤賃邊ハ駄荷ノ定ヲ以テ可仕私事

但輪路ハ定賃邊ニ式割ヲ増ス且車力難相用場所ニテ馬

遣私候節ハ相当ノ人足賃ニテ可離立事

第十五

一駅々ニ於テ人馬種賃邊ノ内ヨリ口夷割邊等一切受取候義不相成候テ人馬賃邊ノ外其高宅割備上ヨリ手数料トシテ別段駅運ヘ可仕私事

第十六

一離立荷物駅運ヘ期ケ候節ハ一夜一駄毎ニ老邊宛送敷料可仕私事

但願リ中方一盜火難其他天災等ニ罹リ破損時失候トモ一切弁償不致事

記

一金式壹五厘 米五合 老石ニ付金五円

一金五厘 味噌貳拾円 老買日に付金貳拾五毫

一金貳厘三毛 醬油貳夕 老斗金壹円貳六毫

一金壹厘三毛 塩貳夕 老斗金六拾毫

一金壹毫 炭五百目 四貫目金八毫

一金七厘 薪 炭ノ三割下ヶ

一金壹毫五厘 桐油五夕五才老升金六拾毫

一金壹毫 魚並賣物代 見込

一金貳毫五厘 茶五匁 老斤 金五拾毫

合金拾毫五毛

外

金拾毫 取扱手数料

金五毫 動物並器物等ノ租料

合金貳拾五毫五毛

此三ヶ割金八毫三厘五毛

右を以自今改正の見込

一厘貳

金七毫

一泊夕ヨリ朝迄

金八匁

右ヲ定座降トス

輪路早道 同日没ヨリ日出マテ輪路通常夜座

金八匁四厘 金貳拾壹匁 金六匁八厘

「解説」右制定方法は、明治六年十一月制定施行された、「人馬設立規則」(拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究(中巻、頁六九)」を基礎にして立案したもののようで、項目の構成に若干の違いはあれ、體格的には類似している。

なお、このときの設立規則は、明治十一年四月に至って全面改正され(拙著、右巻「頁七〇」)だが、このときの内容は、全文九条という短いものに整理統合されていて、その運行は現地の駅通取扱人に委されている。

詳しくは、前出、拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究・中巻」に寄りたい。

また、明治初期以後の駅通規則は、開拓行政の変化に対応してたびたび改正が行われたものである。

南 樺 太 の 駅 通

一 終戦時三十七ヶ所残置か

われわれ終戦前のことを知る者にとって、サハリンというより樺太といった方が直観的によくわかる。

この、樺太は、北海道を縮小と、これに対して樺太を北海道、又は唐土と稱してきた。以来、各種法政上の施設についても北海道のそれを参考にして、類似的の制度を

敷いて始めてきた。

最近、樺太の駅制に関する史料が二、三手に入ったのを機会に、私が、以前から所持していた史料と合わせて取りまとめ、将来に記録を残しておこうと思うのである。

しかし、これら資料は、まとまったものではなく、論文としてまとめて発表するほどのものではないので、単に、将来、駅制について研究を志す人々のため参考にしてもらおうと思うのである。

さて、樺太に日本の行政が及んでいた時代には、極めて原始的なものであったが宿駅制度が敷かれていた。これまで私は、北海道の交通通信史の取りまとめに専念していて、樺太の駅制にまでは手を届ばず暇はなかったため、資料収集の段階で、樺太に関するものがあってもこれを整理して保存しようとする気持ちにはならず、放置しているうちに散逸してしまい今日を葬りてしまった。

以上の次第で、現在に至って樺太の駅制について記述しようとしても十分資料は得られず、また、これから新たに収集を試みようと思うほどの意欲もなく、かといって貴重な資料を放置するのも、研究家の一人としてはばかられたので、発表しようと思ひ立つた次第である。

前述のように、樺太にも、明治以前から至って貧弱なものはあるが駅通制度があった。

しかしそれは、北海道のそれを参考にして、これに樺太の特殊性を付け加えて制度化したものであり、業務の管理運営についても北海道の制度と類似的のものであった。

以下、樺太の歴史の中における駅制の一端を記述しようと思ふのである。

一 南樺太の歴史の概略

1 樺太島(サハリン)の歴史は、民族の変遷といつてもいいほど民族の激しい歴史の繰り返しであった。それも、ロシア、中国、日本といった周辺大国の狭間にあって進げられたものであった。

樺太には、樺太アイヌのほか、ギリヤーク、オロツコ等、数種の少数民族が同居していて、それだけであればそれなりに民族間の平和が保たれてあつれきも少なく、安定した生活も送られていたのであるが、そこに、ロシアと日本、中国といった周辺大国が入り込んで、あたかも、樺太は自国が新たに発見した自己の領土であるかのように振る舞い、競って自國の利益を成げること努めた。

特に、十一世紀には、中國勢力の伸張が激しくなり、その主目的は貿易の場としてのものであったが、三國間に種々あつれきが生じていた。十七世紀に至って、日・露の主権争いが激しくなつてからも、日露兩國は、宗主権を主張せず、おおむね共存の形をとつてきた。

しかし、南北から道々領有権の主張が強まるに従つて、摩擦が生ずるようになってきた。

日本としても、たびたびの國會に幕府は、ロシアに対し境界の設定を提議したが、折り合ひが付かず、慶応二(一八六六)年に至つて幕府は、小出大和守、石川駿河守を露國に派遣して交渉したが、折り合ひを得るに至らず、これまでどおり樺太は日本と露國の共有とすることにした。以下、日本側の対応を挙げると、明治五(一八七二)年、ビオツオフ露國代

理公使が来日して樺太領有について協議したが、兩國の主張は折り合はず実現しなかつた。

2 それより前の明治元(一八六八)年六月、國本権利官は、農工民二百余人を率いて樺太に赴任し、さらに、明治二(一八六九)年八月、これまで北蝦夷と稱していたのを改めて樺太と呼称することにした。

3 明治三(一八七〇)年二月、樺太と北海道とを合併して統治することは困難であるとして分轄統治することとし、樺太開拓使を設置した。

最初の長官は、黒田清隆である。

4 明治四(一八七一)年八月、樺太開拓使を北海道開拓使に合併した。

翌五(一八七二)年九月、北海道開拓使のもとに、札幌本庁、及び函館・根室・宗谷・浦河・樺太の五支庁を置き統治した。

明治七(一八七四)年、樺太支庁の調査によると、支庁内人口は、和八六六〇人、現住者二三四七人とある。

5 明治八(一八七五)年三月、樺太武揚駐露公使により樺太久留留交換條約が締結され、千島を日本領とし、樺太をロシア領とした。

明治二十八(一九〇四)年九月、日露戦争終結、ポーツマス條約により樺太の北緯五十度以南を日本領とした。

以上の経過を辿つて昭和二十(一九四五)年八月、これまで日本領であつた南樺太、南北千島、南興諾島、国後、エトロフは軍事占領されたが、サンフランシスコ條約により日本政府は南樺太、北千島を放棄し、現在に至つたのである。

三 駅選制度の動勢

右施政下の樺太における駅選制度を中心に、明治以降の陸上

交通に関する動きについて調べてみると、明治初期までは、これまで北海道と同様、場所請負制による請負人（江戸期以来の請負人、伊達林右エ門、橋原小右エ門等六名による分割請負であった）の経営による運上屋のもとに旅人の懸立て、公利物の運送りを請負条件の一つとして課せられて運用され、明治を迎えた。

○明治以降の駅制

「樺太施政沿革」によると、駅運飛脚として、「島内各地ノ公文及び私信ノ伝達ハ、明治初年ニ於イテハ、運上屋及び番屋ノ請負事業トシテ、不規則ナル飛脚組織ヲ以テ充当シタルガ、後官営ノ事業トシテ、駅運ノ事ヲ行フニ到レリ。且ツ沿革ハ略ボ下ノ如シ」とある。さらに続

いて、
 「明治三年八月人馬懸立等ハ、總駅運会所ニ命ジ、海陸共人足一人一里ニ付金一朱ト定メ、人足ニハ土人経済ノ一端トシテ、努メテ彼等ヲ用ユコトトス。翌年此勞銀ヲ低下シテ、一人一里百四十八文、即チ約十五銭ニ改正す。

又宗谷港ヨリ本島精溪ニ及ブ公文書状懸立人足賃ハ、同年改正シ、自主及ビ宗谷ノ間ハ、一海里歩銀六厘トシ、越海三十八海里歩銀八錢余トス。島庁官吏地方出張ノ際ハ、二日前ニ先触レヲ発シ賃キ、庁印ヲ押シタル人足賃銀二、公所ノ印ヲ捺シテ、運送ト諸般ノ準備ヲナサシム。

五年支庁監務課ニ駅馬掛ヲ置キ、専ラ交通郵便ノコトニ当ラシム。」とある。

「解説」まず、樺太では、明治初期までは、駅運といわず、公式には駅運会所、又は公所と称していた。これ

は恐らく、明治八年三月の樺太久里留交換条約により樺太を手放したときまで続いたものであろう。

それまでの駅運会所の任務は、北海道とそれほどの違いはないが、その業務内容は、旅行者も少ないこともあって、人馬の懸立、旅人の荷扱よりもむしろ公利物の運送りが重視されたであろうが、そのほか、私状の運送、いわゆる飛脚業務も許されていた。しかし、公認されていたといってもこれが取扱賃は、定賃とせず、相対によるとされていた。

以下次号

○史料寄贈お礼

- 北海道れきけん第三八号 札幌市 森川 隆氏
- アイヌ語地名研究 八雲町 高木崇之丞氏
- 赤れんが第一七号 札幌市 飯田 末記氏
- 近況便り 富良野市 滝川 忠氏

| | |
|------------------|--------------|
| 発行年月日 | 平成十一年一月二十五日 |
| 頒布 | 無料 |
| 発行者 | 札幌市南区川沿四条五丁目 |
| | 三の一 |
| 史学研究会代表 | 宇川 隆雄 |
| TEL 011-571-3300 | |