

駅遞情報

第14号

時 評

私の手元に「アツタ運上家支配人手控」とてもいう古文書が保存されている。

これは、安政四年から明治二年にかけての十二年間、二代にわたる支配人が、回家に来書、又は發送った法度、寛等の控である。実は、この古文書は、先に発刊の拙著、「北海道宿駅（駅遞）制の研究・上巻（江戸時代編）」に取り入れるつもりであったが、所在の地方は、日本海沿い中ノ國駅であり駅遞史に取り上げるほどの史料はないのであろうとの先入感から解説しなかったものであった。最近、「北海道郵便創業史話」を世に出し、余裕ができたこともあって解説を試みた。

ところが、手を付けてみると、意外と駅遞に関する見逃さない史料があることに気付いた。

諸氏御承知のとおり、この種古文書は、筆者独特の筆法、筆跡があつて、正確な字体を使つておらず、解説に苦勞するものであるが、特に、この筆者は、個性が強く特徴のある書法である。

しかし考えてみると、難解な文字が解けたときの喜しさはまたひとしおで、古文書解説に当たる者でないといわからぬ面白さ、楽しさがある。

道って、本会報で紹介する予定にしている。

目 次

一 時 評	1
二 明治初期における駅遞諸経費の収支状況	1
三 函館太の駅遞 (三)	4
四 史料寄贈お礼	6

○明治初期における

駅遞諸経費の収支状況 (四)

前号では、札幌駅遞所（札幌本陣）創業直後の経営、特に、経営の収支が償わず赤字経営が続いた状況を中心に記述したが、本号では前号に引続いて札幌駅遞所のみならず、隣りたきらいはあるが同所駅舎焼分に至った経緯から探ってみることにしたい。

(札幌駅遞所)

(4) 日本陣駅舎の売却決定する

札幌本陣は、石黒林太郎の経営中駅舎を新築したので不要となった旧駅舎を売却することになった。

御 請 書

昨八日御呼出ノ上旧御本陣御払下ケノ件他方願人モ御座候得共私店之儀ハ兼テ御用相動案候摩ヲ以テ御懇之御職速ヲ蒙リ深幸感致候就テハ金七千両十ヶ年賦上納御払下ケ御沙汰之通奉儀候然ル上ハ速ニ両店相成志之御用途精々勉勵相勤度志願ニ御座候依之御請奉申上候
以上

萬田八良左エ門名代

明治六年

加藤 政吉郎

印

二月九日

駒木 根美佳

印

會計御役所

朱「願上通」以書付奉願上候

旧御本陣御払下ケ御布達奉拜承候ニ付キ私儀金七千両十ヶ年賦ヲ以御払下(被か)相成下置度此段奉懇願候以上

紀元二千五百三拾三年

二月

嶋田八郎左衛門名代

加藤 政吉郎

印

駒木 根美佳

印

開墾御役所

前段は、島田某は開拓使から呼び出しを受け出願した

ところ、札幌日本陣の取合を払下げるので買い受けるよう指名を受けた。島田側は、開拓使が示した払下げ価格七、〇〇〇円十ヶ年賦の条件を受けて一応検討した結果、示された「案」をのみ、これを買受けることとなり、その旨、請書を提出したのであった。

後段は、開拓使からの申し入れに対し、開拓使の条件どおり下げ渡しに応ずる旨、正式に回答した。

それにしても、本陣開設二年にして売却するに至った経緯はどうであったのであろう。

札幌本陣は、短期間に数回移転しているが、筆者は、これらの事情を詳しく調べたことがないので明かに承知してはいないが、一般の家屋と違って取合、履合止宿施設のほか、常備人足七人、駅馬も多数使役していたはずであるから、単に、移転といっても大変な手数と経費を要したはずである。特別な事情があったのであろう。

なお、島田八郎左衛門なる人物は、当時、開拓使用達として活躍していたが、明治八(一八七五)年一月、取扱いの向き宜しからずとして他の三名と共に、下渡金の取扱いを免じられている。

さて、明解な史料は見当たらないが、前記「事業報告」にも、「明治七年中同所本陣に移す」とあるから、このとき、本陣と脇本陣とを合併し、本陣を脇本陣に移したため、日本陣の施設は不要となり、売却することにしたものと思われる。

ここでいう本陣、脇本陣といつても、本州でいう本来のそれと違つて、北海道においては、駅通とその付属通行屋（拙著「駅通制の研究・上巻」）との使い分け程度のものであったと認められる。

(5) 明治七年時の示達経費

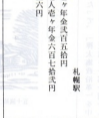
さて、前述の明治九年布令録によると、第一号案として、札幌駅通所の明治七年における経費として、次の記載がある。

(案)

従前

札幌駅

- 一、駅通所御手当壹ヶ年金貳百五拾円
- 一、同所定鋪人足七人壹ヶ年金六百七拾貳円
- 一、同所取扱月給金六円
- 合金九百九拾四円



右記載事項は、前記「事業報告」の沿革に掲げた給付金及び経費の項は、この布令録を資料として記載したものであることがわかる。

しかし、駅通所の経営は請負制であったことから開拓使からの給付を受けた事項のみ掲げられていて、支出関係については明かにされていない。要するに、取扱人の責任による渡切計理であった。

なお、この給付金の内訳は、駅通所が使用する日用品

駅舎の小破修繕、止宿者飲食費の補助等に要する経費として一か年二五〇円、定鋪人足七人分の給料等として六二七円が給与されている。ただ、單純に七人分の給料として付与されたものと考えると、一人当たり九七円（月一二円）の割となり、当時の労賃からみて過大であると認められ、別項に記載のとおり馬匹の飼料費、人馬兼立に要する経費も含まれていると思われる。

また、取扱人の手当として月六円が支給されているが、これは後述のとおり、他の駅通所の取扱人の月給の多くも六円であるから、経営規模の大小に関わりなく、一率に同額が付与されたものである。

ただこの金額は、人足の給与に比較して半額程度である。人足雇傭経費の方は、人足賃のほか駅馬飼育、飼料、馬具等に要する経費も含まれているであろうから全額人足の給与ではないことは、前述のとおりである。

以上、開拓使から支給されている経費は三項目に分けて付与されているが、これは名目であつて、もちろん相互に流用して使用し支出されることは当然のことである。

しかし、前述の石黒林太郎による請負期間中は、一年一か月間に二七〇〇円もの欠額を生じたとして、一年からみて、余剰に反する支出増があつたのであろう。

右のような経過で、努力を要するわりには功少なく、実益が伴わないものであつた。

さて、札幌駅通所の経営の収支は、以上のとおりであるが、他の開拓使管下駅通所へ経費を示達し、これを受

けた駅通所ではどのように支出したのか、また、駅通所の経営上、その経費はどのような位置にあったのかについて、次号以下においても究明を図って行くことにしたい。



橋本氏二種五十

南樺太の駅通 (三)

一 明治初期の駅通

これまで二回にわたって、「樺太施政沿革」を中心に、樺太における明治初期の駅通の一部を紹介してきた。特に、前号においては、明治五年十二月に施行された、樺太独自に公用状等の送達方法として制定された、「巡回飛脚賃銭定規」を取り上げた。この規定は、至って難解な点が多いので、本号では、この内容の解説から入ることにしたい。

「解説」以上、前号に記述した規則の条文を見ただけでは、駅通史に詳しい人達でも十分理解が得られないと認められるので、少しく解説を試みることにしたい。

この規則は、現地の駅通会所における業務運営上必要な事項を定めたものであるが、なぜか駅通業務全般について規定せず、駐立業務の、それも「巡回飛脚規則」とあるように、飛脚業務、すなわち、公用状、公金等の送達方法、及び支庁所在の輸送を起点として、島内各地への公用物件の搬送り定日、及び同送達賃銭額等を規定したものである。特に、樺太独自のものとしては、公金・公状等を定期的に搬送することを明定(北海道においても一部類似の方法をとった時期があった)したことでありである。

さて、この条文を逐条的に検討してみると、次のとおりである。

(一) 一願路一回の搬送り日数は三十二日を限度とする。

もし、無断で規定の日限を超えても帰着しない場合には、超えた日数に応じて処分があることと心得ること。

(二) 寄立日は一願路について、毎月、十日と二十日の二回の出発とする。

(三) 天候が悪い等のため、規定の日数に帰着することができない場合には、近くの出先き出張所へ届け出て添書をもらい受け、帰着後、支庁へ提出すること。

(四) 駅夫が発病等で歩行困難になったときは、近くの出張所へ届け出て、搬送中の公用状等を早急に代替え兼立することを頼むこと。

(五) 駅通会所に支給される駐立賃銭は、周年を通じ一回の積立てについて金十三円五十銭の定額とする。

(六) 公金、公用状は事故なく運送るよう配慮し、もし、事故が発生した際には公金については厳しい処分があるものと心得え、かつ欠損金については弁償を要する。

(七) 公用状等を入れた行儀は、一人持ち五貫目(約二十キロ)を上限とし、これを超える場合には補助として土人を働上げることが許す。この場合には、補助人足一人について一里四錢の割りで支給する。

なお、そのさい途中で荷物を交付して荷量が軽くなり、五貫目以下となった場合には、土人の雇上げを除く。

ただし、私用状の場合には、端人足に代えて相対で賃金を支払ってもよい。

条文を解析した結果は以上のとおりであるが、なお前述の「樺太施政改革」に記載されている項目の中に、「当時必シモ道路ヲ開キタルニ非ルモ交通可能トシテ認メラレタル地点ハ、樺太東富内ノ一線、得高栄浜間ノ一線、及び東白樺久春内ノ縦断等ニ過ギズ。静河樺

浜間ノ縦断線モ、地図ニ登録セラルルモ、地北方ニ偏シテ、余り距離遠シ、其事実ナカリシヤ、知ル可キノミ」とある。この樺太施政改革は、明治五年十二月の制定であるから、当時の道路事情は、右「施政改革」の施行から二年四か月より経っていない時期であるから、そう違わない道路状況にあったものと思われる。

さて、この「飛脚賃銭定規」に示されている区間の運賃は基本料一里四錢の五割増、すなわち、六錢であ

るが、当初、この算出根拠は一里路ごとに十三円五十銭が支給されるものと誤解していたが、よく検討してみると、全区間二百二十五里について十三円五十銭であることが明らかになった。

そのことからみて、樺太において仕立てた飛脚人足は、途中の駅通会所において交替することなく、通し(とおし)で通行し、最後まで、一人の飛脚人足が運送して樺太に帰るといった方法がとられていることがわかる。この通しとは本州、北海道にも差れには行われた方法であるが、經立ての基本的原則である駅通所ごとに駅夫が交替することなく、出発地から、起点の樺太まで一人の駅夫が一週して帰るといった方法をとっている。

次に、前述の「規則」に戻すと、明治六年以降は、これまで月二回の差立てであったものを一回増便して三便とする。しかし、この増便は往々にして遅延するので、願路上所在の駅通会所に立ち寄ったさい、携行の公状に日付印を押してもらい、いつ、この駅通会所を通過したのかを明らかにすることになっている。

以上の方法で運行してきたが、明治八年三月の樺太久留留交換条約の締結により、樺太は日本の手を放れたため、駅通制度も中断し明治三十八年九月、日露戦争終結に伴うポーツマス条約締結によって北緯五十度以南が日本への復領が決まり、駅通制度も復活したものであった。

条文を解析した結果は以上のとおりであるが、「運脚賃銭定規」の運送願路を図表になると、次のとおり

である。

○「逓回飛脚賃銭定規」逓回路一覽表

(明治五年十二月現在)



注1 この略図は、「逓回飛脚賃銭定規」に記載されている順路の発着地及び区間、距離を基にして筆者が作成したものである。

注2 右、順路の発着地名は、明治五年十二月時のものであるが、この地名は、江戸時代から原住民が使用していたものを日本名、すなわち、漢字に当てはめたものである。その後、日露戦争によって日本領に復

領後、大正十四年八月、及び昭和四年三月の町村制改正によって改名、又は命名されたものようである。従って、「逓回飛脚賃銭定規」制定時の地名がそのまま終戦時まで使われたものとは限らない。以上のような次第で、この論文執筆時、その地名を確定するため、仔細に調べたが不分明の箇所があった。

そのため、右、略図の地名にも一、二誤りが懸念されるので了承されたい。

注3 右、地名解明に当たっては、櫻比呂志氏から資料提供と助言を得たので、同氏に対し改めてお礼を申し上げる。

注4 断っておくが、この規定にいう「土人」とは、地元住民という意味であると理解されたい。

○史料寄贈お礼

「絵手紙。はがき通信」 札幌市 谷内 茂氏
での交流と意義 札幌市 豊浦町 小西 重勝氏

萬波を越えて 札幌市 森川 隆氏
れきけん三九号

発行年月日 平成十一年六月二十五日
 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 主宰 宇川 隆 雄
 TEL 011-571-3602