駅逓情報

第18号

時評　全国いたるところ文学あり

私は、全国の文学歴史に縁りのある地方を訪ね歩いて十数年になる。年二、三回、それも一回四、五日程度の日程という短い旅である。しかし十数年も続けていると、行き尽くした感がある。ついには、本土を離れて壱岐対馬、沖縄奄美等、離島にまで及んでいる。

一行は、三、四十人でほとんどは常連であるが、事前に、行き先の作家史家の過去の活躍状況、記念館、歌碑の所在等まで調べていて、説明員以上に詳しい人が何人かいる。私は不勉強で、説明員任せである。自分の興味のある街道、宿場等については資料を調べてアウトラインを把握してから出かけるが、そのほかは成り行き任せで、行き先も忘れていて現地に近づいてからあわてて、同行者に聞く仕末である。

以上の状況で、もう全国の目的地は行き尽したと思われるが、それでも子細に調べてみると、訪ね漏らしの地域もあり、今後も、まだ当分「文学の旅」を続けることになるのであろう。

目次

一　時　評「全国いたるところ文学あり」……1
二　明治初期における駅逓諸経費の収支状況（八）……1
三　北海道とアメリカ西部の駅逓制度を比較する……4
四　資料寄贈お礼……6

明治初期における駅逓諸経費の収支状況（八）

右、標題で書き始めてから今回で八回目になる。当時設置されていた全道の駅逓を対象に書いているので、今後、まだ続く予定である。なるべく簡明に書こうと思っても限度がある。

このさい先を急ごうと思っても、是非記録を残しておこうと思うことがあって、ついつい、記述してしまうのである。それに、個々の駅逓によって特殊事情

があり、それが制度上注目される事項ともなると、貴重な紙数を埋めてしまう。
次の、忍路駅逓もその一つである。

8　忍路(おしょろ)駅逓所
(塩谷駅逓所)

忍路場所の開起は不詳であるが、寛政四(一七九二)年の場所請負一覧によると、西地四十一か場所の一つとして
「オショロ・タカシマ、松前ノ住吉屋甚助ニ一七〇両デ請負ハシム」
とあるので、寛政以前の場所創置であることは確かである。

忍路は、入江が深く入り込み風浪が避けられたので、船入澗として適当であった。また、周辺は鮭鰊等、魚類が豊富であったので、請負場所として商人達から注視されていた。

明治十四年秋、開拓使らの手によって、「小樽・余市」間の山道が開通するのを前にして、明治十一年一月二十九日、新道沿いの塩谷に移転し、塩谷駅逓所と改称した。さて、「開拓使事業報告」の駅逓一覧表によると、忍路の名は出ておらず、代って、塩谷(忍路郡塩谷村)が掲記されている。

右、事業報告の作成は、駅逓所が塩谷に移転後の明治十五年現在で収録されたものであるからである。

開拓使事業報告の塩谷駅逓所の項によると

○　沿革

(ア)　設置年月不詳、忍路郡忍路ニアリ忍路駅ト称ス。旧幕府ノ時　場所請負人ニ命シ運上屋ニ於テ駅務ヲ取扱ハシム

(イ)　明治二年十二月本陣ト改称シ経費ヲ給ス

(ウ)　九月本陣ヲ取扱人ニ委シ鮭漁収税金幾分ヲ以テ経費ヲ充ツ

(エ)　六年十一月　本陣ヲ駅逓所ト改称シ駅費補助金百円ヲ給ス

○　備馬　百三十二疋

○　経費

十一年	十二年	十三年	十四年
一三〇円	一三〇円	一三〇円	一三〇円
十五年	合計		
二〇円	五四〇円		

「解説」

(一)　開拓使設置後、それまで一般に宿駅、又は駅と称していたのを本陣と改称し、これを機会に鮭漁の上納金の一部を削いて支給し、本陣の運営費に当てた。

さらに、明治六年十一月、駅逓所と改称すると

ともに補助金として一か年一〇〇円を支給した。

（二）　前出の小樽では、慶応元年に本陣と称されたとあり、改称年月が四年も違うが、これは、小樽は慶応元年時から通称で本陣と称していたからである。正規には忍路の明治二年十二月が正当である。詳しくは、拙著「北海道宿駅（駅逓）制の研究・中巻」によられたい。また、右、沿革によると、忍路駅逓の運営費として鮭漁収税金の一部を当てるとしているが、「忍路郡郷土誌」には、鰊の収税金を当てるとしていて符号しない。

そのころの周辺駅逓の運営費として、石狩は、忍路と同じく鮭の収税金を、岩内、古宇、古平、小樽では鰊の収税金を、また、積丹では、単に、漁収税金の一部を当てるとしていて、各地まちまちであるが、漁収税金の一部を削いて支給していたのには変りはない。

（三）　右、沿革の項に記載の事項は、すべて忍路駅逓時代のもので、塩谷へ移転後のものは、経費の欄のみである。

（四）　「開拓使事業報告」には記載されてはいないが、「忍路郡郷土誌」によると、明治三年時の忍路駅逓の継立ての取扱いは、人足四一六〇人、駅馬七〇〇頭であり、また、人馬継立てに付随する経費物品の支出は、次のとおりとなっている。現地の史料として貴重なものであるので掲げておく。

一金四両一歩草鞋五百足位　　一金六両一歩弓張提灯十張
一金四両二歩　米　四斗　　一金十五両　薪　三十敷
一金四両一歩ローソク三貫目
〆代金三十四両一朱也

このほかに役人の先触れの通知によって人足を用意しておいたが、役人が到着しなかったため出役した人足が無駄足となったものがおよそ一年で一二〇〇人であるとしている。意外に多い数である。

以上のように、忍路駅の所属する街道は近年、役人の通行が急増していた時期である。

なお、明治三年三月末、次のとおり駅場賃銭が改定された。

項目		御用状（公用物）	相対（私用）
一里	人足一人	二三〇文	二五〇文
	駄馬一頭	五七五	六二五
備考	相対とは、私人通行のさいの料金は、つど、両者で接渉して決めるべきものであるが、事前に一定の評準額を決めておくもの。		

明治六年八月、一部新道が落成したさい開拓使が設定した里程は

小樽・忍路間　四里四丁　（人足一人
　　　　　　　　　　　　人足賃十六銭四厘）
忍路・余市間　二里二丁　（同八銭二厘）

とある、では、布令録にはどうなっているのであろう。

同上　忍路駅
一駅逓所御手当　（朱書）従前　壱ヶ年金百円
更正　一金　五拾円

右、布令録によると、従前、取扱手当一〇〇円であったのを今回（明治九年十月）五〇円に減額したとある。これは、開拓使事業報告沿革の「明治五年十一月、駅逓所と改称し補助金一〇〇円を支給した」、とあるのに該当する。この補助金を布令録で五〇円に減額したものである。

明治初期の数年間は、通行人が激増した時期で、駅逓経費の支出も増加したのである。

しかし、開拓時からの予算示達は、逆に減額され営業は難渋したものと思われる。

開拓使事業報告の経費欄によると駅逓所を塩谷へ移してからは、手当は一三〇円に増額されているので、運営も少しは余裕が出たものと認められる。

五十嵐裕二氏提供

北海道とアメリカ西部の駅逓制度を比較する

一　はじめに
二　アメリカ大陸の発見
三　西部史の中における駅逓の概要と北海道
四　西部開拓への進出
　1　西部への道
　2　五〇年代を中心とする交通事情と対インデアン問題
　3　西部へのトレードとそのコース
　4　セントルイスからインデペンデンスへ
五　西進はすべて踏み分け道路から始まった
　1　トレードからの出発
　2　駅馬車の運行
　3　駅馬車の運行に前後して鉄道建設進む
　4　ポニーエキスプレスと駅馬車
六　大陸横断急行便の運行と駅逓の特殊性
七　大陸横断駅馬車のその後の運行
八　中部を通過する駅馬車
九　大陸横断鉄道の建設
十　終りに
○参考資料
一　アメリカの西部史

中屋　健一著

二　アメリカの郵便制度　アメリカ郵便史編
三　コロンブス米大陸発見資料　原書資料
四　駅馬車　NHKテレビビデオ
五　アメリカ西部　実業之日本社編

北海道とアメリカ西部の駅逓制度を比較する

一　はじめに

北海道の明治時代以降における駅逓制度とアメリカ西部の開拓時の駅逓制度とは、至って類似点が多いことは、従前から気付いていた。

これは恐らく、アメリカの西部の開発時期が北海道の開拓期と、そう違わない時期にあること。また、北海道の行政機関として設置された開拓使が、クラーク博士等、多数のアメリカ出身者を雇用したことが、大きく影響したものであることは、容易に推測された。

実は私は、以前から、私の記述した、「北海道宿駅(駅逓)制の研究」が、アメリカからも購入申込みが二、三あって、これが読まれていることを知ったがそれが、どのような人達に読まれ何に利用されているのかかねてその理由を知りたいと思っていた。

私は、数年前、アメリカ西南部を一か月にわたって旅行する機会があった。そのさい、グランドキャニオンの近くで、開拓時代のホテル跡という遺跡に行き当たった。このホテル跡というのは、北海道でいう駅逓跡であることはすぐ気付いた。また、インデアン居住地のレストランで、日本でもよく知られている日本語版の、それも日本で印刷したと認められる「駅馬車」という映画のポスターが張られているのを発見した。そこで、「ハター」と、これまで疑問を持ちながら見逃してきたことがあることに気付いた。

それは、北海道の駅逓制度とアメリカのそれとを比較して、駅逓制度の相違点、類似点を抽出し、その在り方を検討してみる必要があるのではなかったかと思ったのである。

それには少し説明がいる。

私は、これまで漠然と抱いていたことであるが、北海道の駅逓制度を研究するに当たって、本州の宿駅制はもちろん、若干ではあるが中国の駅逓についても検討してきた。

そのさい、アメリカ西部についても、開拓期が北海道とそう違わないこともあって、北海道の駅逓制度と類似の制度が導入されていたのではないかと思った。しかし、これは余り追及せずに、前出の図書発刊となってしまった。また、数年前、ニューヨーク居住の娘の居宅近くに、ニューヨーク・ボストン間の国道一号線があって、これを通称、ポストロードといっていて、アメリカ開拓時の名残りであることを知った。

帰国して、早速、富貴堂その他二、三の洋書を扱う書店に、アメリカの駅制について記述した図書はないかと、問い合わせてみたところ、かつて、「駅馬車」という邦訳書が出たことはあるが、絶版になって以後、再版されていないという。次に、アメリカ領事館、同文化センター等に尋ねてみたが、望む返事は得られなかった。

その後、気に止めつつも半ば諦めて数年が過ぎた。近年、思い付いて札幌中央図書館にもう一度確かめようと伺ったところ、担当の司書は、ずばり、駅逓制度、又は駅馬車に関する図書は見当たらないが、「アメリカ西部史」の中に交通政策の項があり、これではどうかという返事である。あるいは、直接駅制について記述していなくても参考になる記述があるのではないかと思い、一応、確かめてみることにした。その図書を出してみたところ、それは、中屋健一著「アメリカ西部史」であった。

一読してみたところ、内容は至って不十分なものであったが、白人が、西部へ進出するさいに施行された駅逓制度の概要は記述されていることがわかった。

また、過日「一服の会」で、知人から「駅馬車」というドラマがテレビ放映されたので、ビデオに収めておいた。参考にしてはどうかということで提供してくれた。このほか、二、三の資料が手に入ったので、これらを合わせて、どうやら北海道における一九世紀の駅制と比較することができることとなった。

むろん、これだけでは十分ではないが、概略は把握でき、今後、これを基礎にしてさらに具体的に究明することによって、およその目的は達せられる見通しとなったので、一応、取りまとめた次第である。

○資料寄贈お礼

一　ホームページ「米大陸発見記念」　江別市　五十嵐祐二氏
二　北海道れきけん　札幌市　森川　隆氏
三　人間像　一五八号　同　堺　比呂志氏
四　譚　第三号　同　同
五　古道紀行　同　同
六　道と駅　木下良著　同　谷内　茂氏
七　宮田益子先生のこと　同　堺　房子氏

発行年月日　平成十二年五月三十日
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番