

駅通情報

第19号

時 評

オゴタイ・ハーンの駅亭

私が、二十年来講読している圖書に「日本講演」というのがある。月刊の三十ページ足らずの小冊子である。その文中に、河馬達太郎著「草原の記」からの抜粋がのっていた。

それを要約して記述すると、「チンギス・ハーンの後三王子オゴタイ・ハーンは、モンゴルは移動こそ生産であるというのが政治上の持論でありながら、自分自身は農耕帝國を目指し、勤かめ楷種所としての帝都を開こうとすることに努めた。これにより出現した帝國がカラコルムである。中国人は、これを行國、すなわち、移動國家と称していた。

しかし、このカラコルムは固定的な建造物で首都を作ることを目指すものであった。

特に特徴付けたのは、あたかもローマの道のように、そこから世界に向けて出発している公道であった。その公道には、各地にモンゴル語でジャムナと呼ばれる駅亭が設けられていた。

その駅亭には多くの騎馬が配備されていて、この公道を伝って間断なく世界各地から駅伝の騎走者が飛駈してくるのである。

むろん、その騎走者達により物資が入ってくる。オゴタイ・ハーンはそれらを國內の酋長や豪族たちに借しけもなく分け与えたという。

以上の記述で窺い知れることは、オゴタイ・ハーンは、地方の情報収集、中央の意志伝達、物資の相互流通等、国主として、この駅通を利用していかにも施政に役立たせたかということである。

以上は、ただ、単にそれだけのことであるが、駅通研究者としての私がいいたいことは、モンゴルにも古來駅通があって、人類の生活のために利用されていたことを紹介したかったことと、人類二人集まると、そこに、相互に意志の伝達、すなわち、交通通信が行われ、人類のあるところ駅通制度が成立する、ということをお願いしたかったのである。

なお、駅亭という言葉であるが、河馬達太郎は、どこから駅亭という言葉を持ってきたのであろう。

実は、高山樗牛著「北行日記」にも、「山の目宿（一箇在）」にこの目宿客ありて駅亭に宿せんとす。」とあって、当時、日本でも宿場のことを駅亭という言葉が一般にも使われていたようである。

目 次

一 時 評 オゴタイ・ハーンの駅亭	1
二 明治初期における駅通 諸経費の収支状況(九)	2
三 北海道とアメリカ西部の 駅通制度を比較する	4
四 資料書誌志札	6

明治初期における駅通
諸経費の収支状況 (九)

中山道分筋には、四百年間にわたる詳細な史料が保存されていて、研究に役立つと聞いたことがある。

北海道においては、この種史料が断片的に発見されることはあっても、長期にわたって多量な史料が発見されることは、まず皆無である。

しかし、われわれは嘆いていても仕様がないので、現存する数少ない貴重な史料を丹念に集めて研究に役立たせるほかはない。

本稿も、その一つである。

9 余市駅通所

余市は、西部アイヌの先達基地として、また、南方からの和人の進出による接地点として、古来知られた地域である。また、西海岸道の中間にあり、かつ、積丹半島の出入口に所在して交通の要衝としても主要な位置を占めていた。さらに周辺は漁業豊富で、和入、アイヌ人の居住する者も多く、街道の通行も繁多であった。

驛駅への距離は、南へ、種穂峠を越えて岩内駅へ十三里二十四町、西へ、積丹半島の古平駅へ五里十町、北へ、西海岸道雄塩谷駅へ三里三十町二十八間の分岐点にあたる。

さて、開拓使事業報告によると、

- 場所 余市郡沢町
- 人馬 創立員日貨族

寄里	人足		寄人	七員日	七員五厘
	馬	寄匹			
			五員速度	拾貳員	山道割増
			二拾五員日	九員	は省略
			五員速度	拾五員	

○経費

九年	十年	十一年	十二年
五〇円	一〇〇円	一〇〇円	一〇〇円
十三年	十四年	十五年	合計
一〇〇円	一〇〇円	一六円	五六六円

○沿革

(ア) 設置年月不詳 旧幕府ノ時漁場請負人運上家ニ於テ駅務ヲ取扱フ

(イ) 明治二年十月運上家ヲ改テ本陣ト称シ通行家ヲ驗本陣ト称ス

(ウ) 三年五月官立本陣トシ取替役ヲ置キ経費ヲ給ス 九月村持本陣トス

(エ) 六年三月山本某本陣ヲ願受駅通所ト改称ス 補助金八拾円ヲ給ス

(オ) 九年十月金五拾円ト改ム

〔解説〕

(一) 「(イ)」に「運上家ヲ以テ本陣ト称ス」とあって、運上家そのものが駅務を取扱ったかのように解されるが、これは、駅務の指揮をとる場所請負人(実際には支配人等)の所在を示したものである。場所請負人は運上家において、漁場経営の指揮をとり、上郡から指定された行政の一部を負担し、かつ、駅通を運営する拠点としていて、運上家は直接駅通業務の現場作業を行う場ではない(運上家と止宿場が同種にある場合もある)

また、余市に限らぬが、当時、北海道で使われていた「本陣」という名称は、本州において江戸時代に大名諸侯や高官の宿泊に使用するために指定された本陣とは全く別のものである。北海道における本陣は、あくまでも宿駅又は駅として場所請負人が請負条件の一つとして負わされた一般公用通行人の宿泊、人馬の飼養及び公扶の總立等を行う拠点である。

なお、本州における本陣については、明治三十年十月「本陣跡本陣ヲ廢ス」との布告に基づき、廢止される運命にあつたのに、北海道においては明治二十一年十一月、開拓使鐵道役所から西部十三郡に対し、「元運上家等舊屋、以來本陣ト相稱、運上家同所ニ番屋相立候節ハ本陣ト可稱」とあつて、この趣意を受けて余市では本屋を本陣と、また、運行屋を脇本陣と稱することにしたものである。以上、かいつまんで書いたので資格に示すことはできなかつた、詳しくは、拙著「前掲國書中巻」によらねばならない。

(一) 「(ウ)」の官立本陣とは、それまで兼場持(場所請負人)に任されていた本陣の運営を開拓使の直轄下に置いたのを指しているであろう。さらに村持本陣とは、宿駅の運営を余市郡に委ねたのを指しているものと思われる。正確にいうと郡立本陣というべきであらう。

(二) 「(エ)」の「山本某本陣ヲ廢受 駅跡所ト改稱ス」とあるのは、誤解を受けやすい記載であるが、これまで「郡立」であつたものを駅跡と名称を改めたのを機会に、運営を個人に委ね、取扱人を山本某(山本某改修)に任命し年金八十円を給した。さらに九年十月、後記「布令録」にみられるように、近隣の駅跡と同様五十円に減額されたのである。

布令録によると

「朱書」 同上 余市駅
 従前 一 駅跡所御手当々々々年金八拾円
 是正 一 金五拾円

とあつて、事業報告「(エ)・(オ)」の記載事項と同じ内容である。布令録に同上とあるのは小樽駅跡所の記載事項に同じということであり、小樽駅跡のこの項には「是ハ々々々年駅跡所諸經費御手当金如此」とあるので、布令録にいう年金額は取扱人の手当ばかりでなく、運営諸經費を含むものであることを示している。

なお、明治六年開拓使保存文書「駅跡往復、余市郡駅諸請入費表」によると、

- 一 金六拾円 取扱之者老人老々年給料
- 一 金拾貳円八拾老銭 回廊扶持
- 一 此家三百六十六坪
- 一 但老石二付金三円五拾銭續
- 一 金三拾円
- 一 十月申ヨリ十二月中迄管内差贈人足六拾人見込老人費
- 一 銭五拾銭ツツ
- 一 金四円貳拾銭
- 一 前同願害人二付米式升ツツ此米老石二斗
- 一 金四円五拾銭 手紙式ノ
- 一 金壹円五拾銭 半切千枚
- 一 金五拾銭 藤口紙五帖
- 一 金壹円 筆三拾本
- 一 金三拾七銭五厘 墨三種

- 一金五門四拾銭
 - 一金拾式門
 - 一金百式拾五門
 - 一金拾八門七拾五銭
 - 一金壹門五拾銭
 - 一金七拾五銭
 - 一金天拾五銭
 - 一金天拾五銭
 - 合金天百七拾八門七拾八銭五厘
 - 右若余市郡駅端諸人費取調帳書函之通帳也
- 明治六年一月

大主典 永山盛弘 印
 兼大主典 吉田 弘 印
 少主典 鶴見 温 印

「解説」

右調帳は、明治六年一月現在のものであるから、明治五年、一年間の実績により算出したものである。

(一) この一年間の取換人の手当は、月に直して五門であり、このほか、扶持として、年一二門八一銭支給されている。扶持とは、一般的には給料(手当)のことであるが、ここでは運営費とでも理解すべきでもあろうか。

(二) 駅通制度を研究している私にとって、支出の方がむしろ興味深いものである。しかし、ここで一端目ごとに分析検討する余裕はないので、差し控えるが、そのころの駅通が日常例を必要とし、当時その価格はどれ程のものであったのかを知り得るだけでも貴重な資料である。

(三) この調査は、開拓使の出先各段人により調査されたものであるが、当時、同様の調べが、厚田・浜益等にも行われた記録があるので、因襲使として、各郡立駅通の經費示達に対する資料として、年間実績の報告を求めたときのものであろう。

北海道とアメリカ西部の
 駅通制度を比較する (一)

前号の目次項目の順に記述する予定であるが、与えられたスペースが少ないため今後、数回に分載することになろう。

なお、参考資料に次の圖書を加える。

アメリカ地域発達史 岡田泰男編

二 アメリカ大陸の発見

アメリカ大陸の発見に伴って、大西洋を挟んで、ヨーロッパに近い東部から開拓が進められ、漸次、西部に及んだが、東・西部間に白人の往来が繁しくなるに従い、必然的に交通路が開かれ、そこには駅通施設が設けられた。

今回、その発達経過を研究するに当たって、まず、その発祥である白人によるアメリカ大陸発見時の状況から論じる必要がある。

アメリカ大陸の発見は、世に知られているサンタマリヤ号のコロンパスによるものであるが、それは一四九二年のこと、西インド諸島サンサルバドル島発見にはじまる。

アメリカ合衆国では、コロンパスと東大陸の発見を記念して「一〇月二日」を大陸発見記念日としている(サンサルバドル島発見を八月三日としている史料もある)。現在では、アメリカ大陸発見を連年の祝祭日に指定し、



多くの州で一〇月第三日曜日を祝日としている。この記念日を最初に祝ったのは、発見の三〇〇年後、すなわち、一七九二年で、この日を祝日に指定したのであった。

なお、一四九二年といえは、北海道においては松前藩の祖、武田信広が没する二年前のことで、明治元年に当たる。

さて、アメリカはコロンブスの新大陸発見二七年後の一五一九年、スペインの支配下におかれ、その後メキシコ領となった。以下迂余曲折の後、独立戦争によりイギリス植民地から離れて、一七七六年独立を宣言し、八三年には、イギリスをはじめ各国からこれを承認されるに至った。

右によつて、七月四日をアメリカ独立記念日として祝っている。

発見以後三〇〇年間は、東部、南部の海岸部の開拓に専念していたが、おおむね開拓し尽くされて、白人のエトルギーは以後、西部に向けられた。

白人が、西部に視点を向け入植しはじめたのは一八世紀後半のことであるが、北海道においては、松前章広施政の時代であり、北海道の周辺に外國船の到来が目立ってきて、ようやく内外から北海道の存在が注視されるに至つてきたところである。明治元年は、一八六八年であるから、それより一世紀ほど以前のことである。

三 西部史の中における駅通制度の嚮要と北海道

一九世紀において西部に施行された駅通制度と、北海道のそれとを比較してみると、それぞれ大きな特徴がある。

まず、北海道の駅通制度、それも特に開拓使設置以後の、制度の成立及び運営状況に視点を当ててみると、おおむね開拓使の立てた方針、すなわち、國是に基づいて開拓使が策定した諸規定により進められている。例えば、

一定の基準により選定した駅通取扱人を起用し、その者に対しては一定の手当と補助金を支給して経営を支援するほか、利用者からは最低限の宿泊料や購立料を徴収して経営の安定化を計るなど、いわゆる官主導下に手厚い保護のもとに運営されている。反面、その運営状況の可否について、厳しい監査を行つて正常化が図られたのである。

一方、アメリカについては、企業側からの申請に対して許可制であるものの、経営困難な向きに対してはせいで補助金を付与する程度で、總立（運送）料、ホテル（駅通）の宿泊料の設定等は特別の規制を設けず、企業の運用に任せる等、州、又は連邦政府は、機動的に実態を把握する程度で、おおむね、企業に委ね、自主運営されている。

比較分化的視點からみて、彼等の基本的違いは以上のとおりであるが、前記「一、はじめに」の項に触れたように、駅通制度推進上の違いとしては、基本的に、アメリカでは一つの企業として起こされ発展してきたのに對し、北海道では、國の方針に基づく開拓政策の手段として推進されてきたのである。

續通にせれるが、要するに、アメリカの駅通の記録は、住民及び旅行者の必要から自然發生的に生れたものであるから、連邦政府又は州と企業との間には直接接渉が行われず、文書の往復も少なかった。そのため現在に記録が残されておらず、従つてわれわれ研究者の立場からみて資料の探索と当時の実態調査が困難な現状に立ち至つたものと思われる。

この考え方は、私の独善的なもので私が、アメリカの駅通制度の実態把握が十分でないため、実態には詳しいデータがあるにもかかわらずこれに気付いていないのかも知れないので、今後、引續いて記録の探索に持つよりほかはないものと認められる。

本論に戻して特徴的な相違点を挙げると、具体的には後述するとして、アメリカの駅制は、主に、東・西部間の都市間の幹線道路には、一定の間隔を置いて駅が配置され、発着地間には定期的に駅馬車が運行され、旅客及び郵便・貨物の運送、さらには、その途中に駅を設けて旅客の宿泊等に当てたものである。

また、幹線外であっても、主要開拓地又は鉱山等と都市間において、経営的に成立すると認められる路線については、同様の方法がとられた。すなわち、一定の路線上に駅通という拠点を配置した形態がアメリカの駅制であり、いわゆる「線と点」により構成されているといってもいいであろう。

一方、北海道の駅通制度について見ると、①行政側による入植地の決定、②入植地の入植者受入れに先立つ測量、③入植地へ通ずる道路の開削、④入植者募集と入植者受入れのための駅通の設置等が、行政の手によって行われる。従うるに、受入れ体制の整ったところで入植者の受入れとなる。従って、駅通の配置は、国の拓殖計画に基づいて、すべてその計画の中に組み込まれているのである。

以上のとおり、駅通の設置計画、及び運行方法については、行政側の手によって行われるが、時代が進んで明治末期に至ると、駅通の設置計画の策定、取扱人の公募方法等は主要場所への提示のほか、新聞等による衆知が図られるようになった(詳しくは、拙著「北海道官駅(駅通)制の研究(第三巻、完結編)」によらるたい。)

従って、駅通の設置に当たっては、行政の配意が末端にまで行き届き、入植者の立場に立って実行に移されるのである。しかしこれは、時として行政担当者の理想に走ることもあるが、行政は、自己の立てた方針に向かって実現を目指すのである。

北海道の駅通制度は、どこまでも開拓者保護を最優先

して設けられるもので、アメリカのように企業成立の可否については問題外のことであった。このように、彼等の間には出発点からして差があるのである。

前出のとおり、アメリカの駅制が「線と点」によって構成されているのに対し、北海道のそれは、まず道路網を構成し、その上に駅通施設が配置されるといった、いわば、ネットワークにより構成されるといった図式である。

北海道においては、開拓地周辺の開発が進むにつれて市街化し、それに伴って旅館、運送業等、旅人や住民に必要な職業が成立する状態になったとみられると、駅通の任務は終わったとして廃止されるものである。

○資料寄贈お礼

- | | | | |
|---|----------------------------|------|---------|
| 一 | アメリカ地域発展史 | 江別市 | 五十嵐祐二氏 |
| 二 | 人間象 (一五九号) | 札幌市 | 塚比呂志氏 |
| 三 | 要覧 (二〇〇〇年) | 同 | 北海道開拓の村 |
| 四 | 同行事あんない | 同 | 同 |
| 五 | 大崎一振四散てんまつ | 世田谷区 | 大崎 博氏 |
| 六 | 官駅制度の解体と運輸網の整備
郵便の創設と発展 | 奈良県 | 藪内 吉彦氏 |

発行年月日 平成十二年八月三十日

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目

中学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 011-571-3602