

駅通情報

第21号

時 評

ドラマ「駅馬車」に見る駅通制度

いささか古い話であるが、一九三七年製作のアメリカ映画に「駅馬車」というのがある。既に、六十四年前のことである。

トント免ロープバーケ行きの駅馬車が、砂漠と、台塔群地帯をアパッチの襲撃に怯えつつ通行中に発生する乗客間の思慮と、各停車場に住む人達との間に、次々に発生する事件を中心に折りなす、人間ドラマを語るとするものである。

題名が「駅馬車」というだけに、ドラマ進行中にアメリカの駅通制度が描み込まれ、随所にその制度の特徴が見られる。私が、アメリカの駅通を研究するに当たって駅馬車に目を付けたのは、恐らく、ドラマの中に駅通制度が多数覆在するであろうと推測したからである。

詳しくは、道って解析結果を取りまとめて発表する予定であるが、この「駅馬車」を研究対象にするヒントを得たのは、実は、数年前に通る。アメリカ各地を旅したさい、ダランドキヤニオンの丘にあるレストトランの壁に、日本製のドラマ「駅馬車」のポスターが掲げられていた。これを見た私は、ふと、このドラマにはアメリカの駅通制度が盛り込まれているのではないかと思ったのである。

帰国後、八方手を尽くしたが、これに関する図書も、ビデオテープも探し得なかった。

たまたまこれを友人に話したところ、ある日、テレビで複製放映されたとして、これをビデオに再生し録画したテープを貸供してくれた。私は、これを数回にわたって再生を解析し、この中から駅通に関する部分を抽出して収録した。

道って、機会を見て「駅通情報」に発表することとしているが、以上の作業は意外に難しく労多くして功少ないの結果に終わった感があるので、各位の期待に充えられぬかどうか確信はない。

目 次

一	時 評 「駅馬車」に見る駅通制度	1
二	明治初期における駅通 道經費の収支状況(十一)	2
三	北海道とアメリカ西部の 駅通制度を比較する (四)	4
四	資料寄贈お礼	6

明治初期における駅通
 諸経費の収支状況(十一)

古来、横丹半島周辺部の海城は海難事故が多いことと知られていた。そのため、旅行者も陸路を選擇うとするが、半島突端部は断崖絶壁、かつ、長距離となるため、岩内・余市間の箱船峠を経由する者が多かつた。

そのため、半島部に所在する古平、美園、横丹、古宇の四駅通を利用する者は少なく、藤立、宍泊による収入も駅通の経営を左右するほどのものではなかつたものと認められる。

本号では、前号に書き残した古平駅通の分から記述することにした。

10 古平駅通所の概き

一 駅通諸人費調

一金 四十円 古平郡駅通人費

内

金十二円 駅場取扱之者壹ヶ年御手当

金貳拾八円 筆墨紙索炭油其外共壹ヶ年諸人費

前号に記載した余市駅通所の「駅通諸人費調」の内訳と比べると、至って簡単な記述で、明治五年に示達された総額である四十円は、取扱人の一か年の手当とその残りを消耗品に費消したという、二大別しただけのものである。

これでは、示達経費に自前収入を加えた額で、余つたのか不足であったのか、もし、不足であったとして何に

よってこれを埋め合わせたのか等、収支状況は明らかでない。

この状況は、他の半島部三か所の駅通も同様と認められるが、利用者が少ないといっても、昔無でない限り、藤立、宍泊による料金収入があつたはずであるが、この点、明らかになっていない。

さて、開拓使からの示達経費は、渡切りのものであるからこれも何に使おうと現地駅通所の自由であるが、前述のとおり藤立人足の賃銭等は郡内村々の責任において負担するとの条件が付いているので、このたびの開拓使への要求からは除外されていて報告すべき事項ではないのである。

右、古平郡への経費の示達は、既定の事実として、この示達範圍内で無い、駅通自体の責任において措置すべきものといえよう。

古平郡からの上申に基づき、開拓使からは、その翌月、次の示達があつた。

金四拾円

古平郡

但し山道輪船二付別段手当者

右者西地石狩外給差郡明治六年駅通諸経費並手当者御下被分調書面之通候也

明治六年二月十日

金計掛

「注、右、ただし書きの末尾が「手当者」で終っているが、この下部には恐らく「支給セズ」と記載すべきであったのであろうが書き忘れたものであろう。」

以上のようにこれは明治六年以降十五年の三県分治まで続いたのであるが、明治九年には、この年決定した年金額は三十円に減額されている。これは事業報告の沿革の項に記載のとおりである。

日 美国駅通所

美国は、樺丹半島北側の中央部に位置し、好漁場の日本海をひかえ、早くから人口も比較的多く住民も定着繁栄した地域である。

明治に入つて、開拓使の支配下に置かれると入植者は当地方を飛び越えて奥地に入植して行つたため、当地方は開墾から取り残される形となつた。

松浦武四郎著「西樺夷日誌」のピタニの項によると、弘化三丙午、武四郎が通行のさいの当地方は「樺丹ノ東、近藤吉左衛門の支配地、通上やアリ、魚類多ク此辺出産多ク、美々敷家作多ク苔屋等立體クテ」とあり、出稼漁民も多く入り込み、家屋も立派であると報じている。

さて、開拓使事業報告には、
位置 後志国美国郡小泊村

沿革 天保八年設置、明治十一年一月廢又とあるのみで、設置の経緯、その後の経過及び經費については全く記載されていない。

明治六年の布令録には、駅通手当金筆巻号として

(朱) 従前
一 駅通御手当卷々年 四拾円
(朱) 更正

金三拾円

同上

美国駅

注、右、布令録の美国駅の右上部に「同上」とあるのは、前出の小樽駅に同じという意味であるが、その記載事項には「是ハ卷々年駅通所諸經費御手当金如此」とあつて、この改定額は駅通所に支給される一か年の御手当であることを示している。

要するに、美国駅で使用し得る經費として示達され、以後同駅で使用できる

予算である。

この經費は、明治九年十月の改定のさい、

「是ハ従前通報据置可然事(布令録)」と、

明治六年に決定した駅通所經費三十円は、据置の上、引き続き支給

するとしてゐる。この金額は、駅通所が廢止

された明治十一年一月二十二日(開拓使布達

甲一号)まで続いたものと認められる。

(次号へ続く)



十勝半島に開墾を成げる十勝樺夷品(通所御手当) 谷内 漢 編

北海道とアメリカ西部の

駅通制度を比較する(四)

アメリカの駅制が萌芽するのは、西部開拓開始と期を一にする。それが、本格的に制度として定着するには、なお、半世紀ほどの年月を要する。本稿では、一八五〇年代の駅制に関連する交通事情とインデアアン対策から筆を進めることにしたい。

2 五〇年代を中心とする交通事情と

対インデアアン問題

南北戦争後、アメリカ農業は著しい発展がみられた。一八七〇年には、農地面積四億一千万エーカー、一九〇〇年には、八億四千万エーカーに拡張され、この三〇年間に倍増したのである。

一七七六年七月四日には合衆国として独立が宣言され、總てのインデアアンに市民権の付与を認めるスナイダー法が成立した。ただし、これをもって彼らが一般アメリカ人と平等に取扱われたと見るのは早計である。

○対インデアアン問題

アメリカのフロンティアの歴史を通じて、常に大きな問題となつて立ちあがったのは、インデアアン対策である。北海道におけるアイヌ人と同様、アメリカも、元來がインデアアンの先住する土地であり、広大な西部は、このときからインデアアンから白人へと交代し土地の支配も白

人に移つていった。

従つて、アメリカにおける植民地政策は、最初からインデアアン問題が最大の障害として対策が必要であつた。その一つの方法としてインデアアン部族を一つの国家として扱い、これを条約として締結し、これによつてインデアアンとの紛争を回避し、封じ込める方策をとつたのである。

しかしこれら、西部への白人の進出に大きな障害となつたインデアアンとの摩擦は、最終避けておれない大きな問題であつた。

そこで、連邦政府は一八三四年、インデアアン関係法を制定して、インデアアンとの接触と摩擦による問題発生のさいの解決策を立てた。この法律によつてインデアアンとの通商について厳しい許可制とする一方、インデアアン政策を内容とする制度を定めて、共存を図つたのである。

北海道においても、アイヌ人との対応は、白人のインデアアンとの接触と類似の関係にあつた。北海道では、アメリカの対インデアアン関係ほどの障害とはならず、アイヌ人対策に軍隊を使うといつた方法は全く考えなかつた。その最大の原因は、アイヌ人は柔和な性格で争いを好まない民族であつたことが挙げられる。

しかし開拓使は、アイヌ人を全く無視したのではなく、例えば、明治三(一八七〇)年には、因襲するアイヌの出生児に五か年開養育料を支給するとか、孕婦の使役を禁じた。

また、同四(一八七一)年には、開墾に従事するアイヌ人には家屋、農具を与えるとか、さらに明治三二(一八九九)年三月には、北海道旧土人保護法を制定して、

アイヌ人に對して一定の土地を与えるなど、保護政策をとつたのである。

一方、アメリカにおいては、前出のとおり西部劇にも見られるように軍隊を使用するなど、厳しい対策をとつた。そのほか、一八八〇年にはインデアン指示保留地を定め一四七か所二五万五千九〇〇名にのぼるインデアンをこの指定地内に住まわせる等の隔離政策をとつた。また、七八年には、インデアン委員会において、家長には一六〇エーカーを、その他の者の二一歳以上の独身者には八〇エーカーの土地を付与するなどの勸告を行つて、かいま策をとつたのである。

○西部の人口

当時のアメリカ西部の人口記録は見当たらないが、一七〇〇年のインデアン人口は約一四二万人で、過去八〇年間に六倍近い増加がみられた。さらに「五〇年代一八万人、六〇年代二七万人、七〇年代六三三万人」の増加で、南部と西部が集中して増加している。

当時の白人の入植者人口は、どの程度増加したのか「アメリカ地域発展史」によると、植民地時代の一五〇年間、すなわち、一六三〇年には四六〇〇〇人であつたのが一〇年後には二万五〇〇〇人に、さらにその一〇年後には五万人と倍増している。人口の増加を一表にしてみると

一六八〇年	一六五〇年	一七〇〇年	一七五〇年
四六〇〇人	五万人	二五万人	一一七万人
一八〇〇年	一八五〇年	一九〇〇年	
五三一万八	二二一九万人	七六〇〇万人	

(アメリカ地域発展史による)

さて、北海道における開拓時代の入植者人口はどうであらう。

◎開拓使設置から昭和二二年までの間の増加状況

(札幌市史資料による)

年 度 別	人 口 現 在 数	明治二年を 一〇〇とした 場合の増加率 (を含む)	備考
明治二年 (一八六九)	五八四六七		
同一年 (一八七七)	一九一七二	三二七四	
同二年 (一八八七)	三二一一一八	五四九二	
同三年 (一八九七)	七八六二一一	一三四四七	
同四年 (一九〇七)	一三九〇七九	二三七七五	
大正六年 (一九一七)	二〇八八四五五	三五七二〇	
昭和二年 (一九二七)	二四七一一三二	四二二六八	
同一年 (一九三七)	三〇九六五七一	五二九六三	
同二年 (一九四七)	三八五二八二一	六五九〇〇	

翌二二(一九四八)年には、四百万人を超えている。この九〇年間に六五倍の増加である。この入植者のほとんどは国の方針に基づき、計画的な入植による農業従業者であり、当時の日本における北海道の人口吸収について、いかに力点が置かれていたかがわかる。

3 西部へのトレードとそのコース

一八五〇年代には、住民の強い要望によって政府は、ポニーエクスプレス(早馬)、駅馬車、電信、鉄道の敷設等に対し補助金を付与して援助したが、このような政府の支援は、西部への必要物資の供給の円滑化を促進し、その結果は、西部開拓の歩を進めるのに大いに役立った。また、政府の支援もあって、郵便運送の円滑化と速達化に役立ち、さらに促進に資するため駅運設置の増加を図ることにした。

そのころ、北西部の交通は河川を利用してしたが、ケンタッキー・テナシー等においては馬、又は平底輪を使用していた。

さらに時代は下って、道路の開削の進行に伴って駅馬車の運行を促進し、さらには鉄道を敷設するなどを行った結果交通事情は大いに改善された。

しかし、他の産業が活況を呈したわりには農業の進歩定着には年数がかった。それは、農業そのものが経営上土地味であって費用がかかるわりに成果を挙げるのに手数と日時を要することにあつたのであろう。すなわち、一九世紀半ば、土地の値段は一エーカー(英國の土地の面積の単位。約四平方キロメートル)一ドル一五セント

になる。またこの土地を開墾するために、一エーカー五ドルから一〇ドルを要したのである。

この東・西部を結ぶ最初の国道はポルチ・セントルイス間のカンパウンド国道であったが、東部最初の国道は、ニューヨーク・ボストン間の国道一号線で、これがよく知られているポストロードである。

(次号へ続く)

◎ 資料寄贈お礼

- | | | | |
|---|------------|-----|--------|
| 一 | 大輪姓所帯の分布状況 | 東京府 | 大輪 博 氏 |
| 二 | 課 (第五号) | 札幌市 | 堺 比呂志氏 |
| 三 | 北海道れきけん | 同 | 森川 隆 氏 |
| 四 | ドナウの旅人と駅馬車 | 同 | 五十嵐祐二氏 |

発行年月日 □ 平成十三年 二月 一日

領 布 無料

発行者 札幌市南区川治四条五丁目 三の一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 011-571-3803