

駅通情報

第23号

時評

地方史発掘に想う

私がいままで発表してきた近代交通史各誌の読者に、札幌市在住の佐野氏がいる。

氏は、電気工事の専門家であることは以前から知っていたが、面識はない。

同氏は、最近

上ノ国歴史探訪

オホーツク沿岸歴史探訪

クナシリ・メナシの戦い

千歳市國文遺跡探訪

富良野遺跡探訪

今回、この五冊を発刊し、ご寄贈いただいた。

主に、現地探訪結果を中心に取りまとめたもので、極く限られた人達に頒布した種子である。この圖書は、装丁が美事あり、また、写真を多数挿入して、一般に、市販されている圖書と比較しても遜色ないものである。しかも、記述内容も充実していて、専門的な用語には注釈を付け、また、文法にも細かい注意が払われている。

私は、古代史については批評する力はないが、前後の三冊については、私の研究分野であり、特に、上ノ国地方の歴史は、私も、交通史に関連していささか調べたことがあるので、興味をもって読ませてもらった。

上ノ国地方は、歴史が古いこと、松前藩の地方機関か

ら離れていて、勢力が及ばなかったこともあってまとまった史料が残されておらず、不分明の部分が多い。それだけに、地方史研究家にとって興味ある地域といわれている。

佐野氏は、調査のポイントを北海道に限定せず、津軽・秋田地方との交流等にまで掘り下げて追及し、解明に努めている。

問題が多い地方だけに、やや突っ込みが足らぬ点もあるが、これも、同地方の特殊事情のこともあるって止むを得ないのであろう。

さて、近年、同氏のように折角の研究結果を公表せず、狭い範囲に限定するに止めている向きが私の近辺にも二、三に留まらず見られる。恐らく、ワープロの普及で、手軽に活字化できることが大きく影響しているものと思われるが、折角の研究結果を広く周知せず埋れさせてしまうのは、まことに惜しい気がする。これも、時代の流れなのかも知れない。

目次

一、時評 地方史発掘に想う……………	1
二、明治初期における駅通 諸経費の収支状況 (一三)……………	2
三、北海道とアメリカ西部の 駅通制度を比較する (一六)……………	4
四、史料寄贈のお礼……………	6

明治初期における駅選
諸経費の収支状況(一三)

福丹半島北側の積丹・奥平各場所と同様、南側も、古来、野漁場であったが、さらに西側奥地終点の宗谷方面への交通路沿いに当たって、早くから和人の入り込みが多く、繁盛していた地域である。

しかし、半島奥端部は断崖が海に迫り、陸路通行は極めて困難であったので、海路に頼るほかなかった。奥地は、明治に入って開拓が進んだが、当地方は、開拓から取り残された。以下、古宇駅選について記述する。

一三 古宇駅選所

古宇場所は、前述のとおり、交通不便の地にあるため、願人は、幕末ころから古宇の二つ手前の岩内場所から山側を種々峠越えで余市に出るコースをとる者がふえた。

岩内・余市間は文化三(一八〇六)年、開拓の場所請負人によって開削が進められ、一二里二〇町に幅二間の道路が開通し、以後、数度にわたって改修が行われ、途中、通行屋・小休所もできて、旅人の通行は容易になった。

さて、開拓使事業報告によると、古宇駅選所について、

位置 古宇郡古宇村

泊へ三里二十七町 積丹へ(兼海)九里十八町
人馬並立ノ貫日貨線 岩内二間ジ

経費	六年	七年	八年	九年	十年
	三〇円	三〇	三〇	三〇	三〇

十一年	十二年	十三年	十四年	十五年	計
三〇	三〇	三〇	三〇	五	二七五

沿革

- (一) 設置年月不詳 漁場受負人田付某自宅ニテ駅舎ヲ取扱フ
- (二) 明治三年正月手当トシテ漁船収税金幾分ヲ給ス
- (三) 明治六年手当ヲ廢シ駅費トシテ年金三拾円ヲ給シ某余ハ總テ民費ニ課ス

とある。

以上の記述について、概略解説を加えると、
了、当場所の開削は不詳(従って、駅選の設置年月も不明)とあるが、これについて、確かな史料ではないが、

天明四(一七八四)年、江州・浜屋久七により開削とある。しかしこれは若干疑義がある。同人に關して、「天明二年ヨリ六年迄五ヶ年間、一ヶ年運上金二百兩」との史料があり、契約に二年のずれがある。

現地では、天明二年に種動を開始し、二年後に至って正式契約が行われたのかも知れない。

当場所は、以後、請負人及び契約内容が度々変わり、経営は安定しなかった。

イ、事業報告に場所請負人田付某設置とあるのは、文種二(一七九七)年、福島屋田付新助に契約替えが行われたときの記述であると思われるが、いづれにしても裏付け資料はない。

ウ、次に、明治四(一八七二)年に至って、駅費として

郵便敷税金のうちから、その一部を削いて充当するとあるのは、誤解を受けやすい記述であるが、これは、これまでの古字郡立であったものを明治四(一八七二)年六月、開拓使古字山張所が設けられたのを機会に民営に切り替え、従前から場所請負人であった田村新右エ門に経営を任せ、その運営費として郵便敷税金の一部を削いて給付することにしたのを指しているのである。

エ、経費の項で、明治一五年に至って突然五門に減額されている。これは、同年二月八日、開拓使は、三根(札幌・函館・根室)分治に移行了したため、年給三〇円を月割計算で二か月分を計上したためである。

なお、「駅事情報第二二号」積丹駅運所の項でも、同様の記載があるのを筆者は、五門の支給額を年間支給額と誤認して急に減額した理由はわからない、と記述したが古字駅運所と同様、月割計算したものであることがわかったので、訂正しておく。

○助郷制度について

実は、右、事業報告の明治六(一八七三)年の項には、他の駅運所の記述に出たことのない特異な制度が表面に出てきている。

その事項を要約すると、「従前の手当を廃止して、今後、駅費として年三〇円を支給する。経費に不足を生じた場合には、民費で賄うこと」と、いうのである。開拓使から支給する三〇円に不足を生じたら地元民が負担することというのである。当然のような書き方に見えるが、実はここに問題がある。この年(明治六年)免奉の開拓使布令録によると

(朱) 従前 駅運所御手当壹々年金三百拾円内金百八拾七円五十銭、古字郡ヨリ助郷ノ分

(朱) 同所取扱年給 五拾円
 合金 三百六拾円
 更正 金貳百拾貳圓五拾銭
 内金八拾七圓五拾銭古字郡ヨリ助郷ノ分八従前ノ通り
 是ハ壹々年駅運所諸経費御手当金如此
 古字駅

以上、布令録の内容を詳しく解説すると、明治六(一八七三)年の改正で、従来、開拓使から三〇〇円(このうち一八七四五〇銭は郡内各村からの助郷金)支給していたが、これを二二四五〇銭に減額する。

このうち、八七四五〇銭は従前同様、郡内からの助郷で賄うこと。従って、助郷の分は従前より一〇〇円減額され、駅運取扱人は、収入減ということになる。これを岡式にすると、

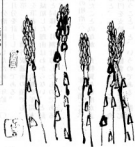
津波の河津橋	三三三三三三	三三三三三三	三三三三三三
舟岡の河津橋	三三三三三三	三三三三三三	三三三三三三
舟岡の河津橋	三三三三三三	三三三三三三	三三三三三三
舟岡の河津橋	三三三三三三	三三三三三三	三三三三三三

なお、郡内(当時、郡内・赤石・神直内・興志内・五泊の六か村があった)からの助郷金であるが、助郷制は、そもそも、前村(前駅が置かれている村を指し、直接前駅の運営を任されている村)を支援するよう指定を受けた前村周辺の村々で、これを助郷村というのが、法制上は、明治五(一八七二)年正月廃止された。しかし、実際には、急に廃止できない地方もあって、明治一〇年ころまで存続した向きがある。

この助郷制は本来、人馬供出が基本であるが、本駅基のように金銭、地方によっては米穀等の供出が行われていた向きもある。北海道では、古宇郡のほか、黒松内・鉄籠・波島中島・浜益等にも、明らかに助郷制度施行の実施されていた記録が残されている村がある。詳しくは、拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究、中巻」参照。

しかし、前記「事業報告」の経費の項を見ると、明治六年から一四年まで、連年同額の三〇円が支給されているように記載されているのはなぜか。前記図式によると、明治六(一八七三)年以降、開新使からは毎年一〇〇円支給されるはずである。この点について触れた史料は見当たらない。

北海道とアメリカ西部の 駅通制度を比較する (六)



アメリカにおける駅制の施行及び実施状況の史料が入手されず、北海道のそれと比較することは困難であるが、不十分ながら、具体的運行状況まで清きつけた。

以下、その状況を記述する。

2 駅馬車の運行

前述のキャンパード国道が開通するとともに西部への移住者、施行者等のほか、農産物の運搬に当たる農民、馬車のほか、市場へ出賃する牛の群などで賑わったという。そのためウイリシタは人口が増加し、ボルチモアは商業の中心地として発展した。また、ナショナルロードステーション会社は、右国道に定期馬車便を開設したが、この会社の馬車は、普通四馬車で、約一・二マイル毎に乗り換えられた。乗客の定員は九名と少なかったが、速度は、一時間一〇マイル程度であった。それが当時の道路状態からいっても、限界であり、それでも現地の人々にすると相当速いものと映った。

途中にはホテルが作られたが、このホテルは北海道の駅通に当たるものである。運賃はボルチモアからウイリシタまで一人一二ドル弱であったが、これは、当時の労働者の賃金が一ドルぐらいいであったのに比べると相当高いものであった。

普通四馬車だけ走る場合には、二日半を要し昼夜通して走る場合には約三〇時間を要した。

前述のキャンパード国道は、さらに西に延長され、三年にはオハイオ州のコロンバスに達した。

三七年には、これまでワシントンからコロンバスまで四日と一六時間(合計一一二時間)を要していたのが、四六時間で到達できるようになった。また、セントルイスまで一〇日以上かかっていたのが、九四時間で到着するようになった。

この国道は、その後次第に西進してインディアナポリスを経て、イリノイのパンダリアに達し、セントルイスと結ばれるに至った。

現在の国道四〇号線は、このキャンパード国道に沿

って走っているもので、その後にはさらに陸面改良され、今日に至っている。

大西洋中部各州からの西部への移住者の多くは、このカンバーランド国道を通過してオハイオ州に入り、ここから川を利用してインディアナ及びイリノイに向かったものである。

この地方には、ニューイングランド地方からイリノイ運河を利用して移住してきた者が多く、当時の北西部は、この兩地域から入植した人達が主流を占めていたのである。ニューイングランドと中部各州から西部への移動は、おおむね三〇年にはじまった。この移住で最も人口が増加したのはミシガンであった。三六年にはデトロイトの人口は一〇万人に達した。

そのためデトロイトでは、劇場・公園・学校・図書館等、都市としての施設が整ったのである。

また、新しく東住した者はデトロイトばかりでなく、ミシガン南部へも移住した。これは三二二年にシカゴへの道路ができたのと、三四年にはセントジョセフへの道路が開通したからである。三七年までには、シカゴ道路に沿って二万五〇〇〇人の人々が入居定着した。ことにカラマズーの流域は地味が肥えていたのと、開墾が比較的容易であったので、移住者が集中したものと認められる。こうしてミシガンは、三七年には州が成立したのであった。

インディアナは、東北部の地味がよくないことと、既に、多量の土地投機業者によって買ひ占められていたといつた噂が流れ、移住者の入植増加に結び付かなかつた。また、イリノイは、三〇年から五〇年にかけて人口の増加がみられた。シカゴは、交通の便がよく、三五年ころから地域の人口が急増し、そのためシカゴは、三七年には都市化し五〇年には人口が約三万人にふくれ上がった。

イリノイは、一八八一年に、既に州が成立していた。

この、西部への移住は、ドイツ・ベルギー・ノルウェー・スイス等、白人諸国からも移住が行われていたが、大陸の南部諸州からも西部へ向けて移住が行われていた。この南部からの移住は、主として綿を栽培するグラントーが目的であった。彼等は、直接の開墾農民として入植したのでなく、既墾の土地を買ひ取って移住したものである(アメリカ西部史)。

この方法は、明治初期における北海道への移民にも見られる現象である。北海道の一部地域の移民は、専ら、荒蕪地を開墾する者と、既墾地を買ひ上げて純農者として入植する者とがあつたが、荒蕪地を開墾するのはおおむね小農であつて、それらを一括買上げるのは、大地主・団体入植が多かつたようである。

さて、西部への移民の進出に促して、二〇年から四〇年にかけては、ルイジアナ・アラバマ・ミシシッピ等の人口が急増している折、都市の発展はニューオーリンズで、四〇年には人口が一〇万人にふくれ上がった。

3 駅馬車の運行に前後して鉄道建設進む

東部と西部を結ぶ交通路又は交通機関としては、前述のとおり、インディアナの踏み分け道路から出発し、それが必要により道々人工により整備されて道路に代つていった。しかしそれは、遅々として進まなかつた。

それが、ここにきて急速に進展したのは、鉄道の建設であつた。

一八二七年二月になつて、イギリスの鉄道が初めてアメリカに伝わつた。それまで、道路の建設・普及の促進が思うように進まないことに苦慮していたアメリカにとつて、干天の慈雨の如くこれを運入入れた。

これにより、東・西部を結ぶ鉄道が続々と開通し、五〇年には約九〇〇マイルに過ぎなかった鉄道路線は、その後一〇年にして三万マイルに達した。

地方別にこれを見ると、東部と中西部を結ぶ路線が早くから敷設が進み、六〇年には、シカゴに一五の鉄道路線が集中し、これによってシカゴは、西部への交通の拠点となった。

その反面、南部では一〇年間に八〇〇マイルの建設に留まった。

鉄道の増加は、産業の発展を促し、また、西部の発展に伴って東部の産業の市場拡大につながり、鉄道の普及はこれを助長したのである。

以上、鉄道の建設は、すべて民間資本によるものであったが、これを促進したのは、民間資本の不足を補った連邦政府による莫大な資本援助であった。

五〇年五月、連邦議会は、鉄道に対する国有地供与法を可決し、この法律によって連邦政府は、イリノイ・ミシシッピ・アラバマの各州に対し、シカゴ及びガレナからモビルに至る路線と、その線路沿いの左右、それぞれ六マイル幅の公有地を指定し、その中から軌道一マイルにつき六セクシヨンの土地を無償付与したのである。

西部の鉄道の普及につれて、東・西部間の生産物の流通が、鉄道を利用することとなり、それまで、生産物の運送がミシシッピ河を利用していたものが次第に減少し、鉄道がこれに代っていった。

これによって東部からの日用品・雑貨等が鉄道をもって西部に運送され、一方、西部の農畜産物等が東部へ流通した。そのため、相互に、物資が豊富になり両地の物価を引き下げることとなった。

当時、アメリカ人の農産物年間平均消費量は、一人当たり小麦四ブッシェル・トーマロコシ二五ブッシェルで

あったが、ニューヨークランドでは一人に付き小麦三、六ブッシェル・二一、三ブッシェルを要し、これを西部から買入れる必要があった。中部諸州では、小麦の生産は十分であったが、トーマロコシは一人に付き一五ブッシェルを移入する必要があった。

その他、中部南部でも西部から移入を要する農産物が多数あった。

しかも、四六・七年と続いてヨーロッパが不作であったので、アメリカにおける農産物の需要は大きかった（アメリカ西部史）。

○ 史料寄贈お礼

- 一 上ノ國歴史探訪 ほか四冊 札幌市 佐野 幸規 氏
- 二 れきげん 札幌市 伊藤 隆 氏
- 三 標茶町郷土館報告 標茶町立郷土館

発行年月日 平成十三年 六月二十日
頒布 無料
発行者 札幌市南区川沿四条五丁目 三の一

史学研究會 主宰 宇川 隆 謹

TEL 011-571-3803