

# 駅通情報

第24号

時評

丹後路を行く

― 古代は、昨日のように ―

通鞍、京都の北郊、丹波篠山から宮津、経ヶ峠を経て、さらに、美作路を一圓してきた。

私は、これまで「文学の旅」と称して仲間連と全国を旅しているが、この地方ほど古代の印象を強く残している地域も珍しい。紙面の都合もあってその二、三を拾うに止めるが、まず、伊根町を訪ねた。ここは、舟屋があることで知られている。家は、街道に背を向けて海側を正面にして建ち、本家に付随する舟屋から小舟で海路を行き来するのである。

この舟屋は、いつてみればガレージである。舟屋の発祥は明らかでないが数百年の歴史があり、必要から自然発生的に生まれ、現在、伊根町には三百軒ほどの舟屋があるという。

従って、古来、陸路よりも舟による往来が主なる通行手段であったのである。

ここから経ヶ峠を過ぎて、半島中央部を奥地に進むと、衆知の、三浦綾子著「細川ガラシヤ夫人」の世界である。行く手に、ガラシヤ夫人の幽閉された味土野（みどの）がある。地図によると、味土野へは車の通行困難である。と印されている。暗に導かず道路は狭い、かつ悪路であ

る。止む得ず引き返すことになった。  
現代社会において、なお、車の通行困難な街道あるとは驚きであり、平安朝時代にタイムスリップした想いである。

しかし、これがむしろ私にとっては、精神的安らぎを覚えるのである。

丹後町には現在、「古代の里資料館」があって、古代からの資料を発掘収集していて、この地方の古代からの在りようを調べている。

細川忠國が、秀吉の要請で朝鮮の役に出陣し、九州に向かったのも、この地の宮津からであり、兵士達は鞋の音も雨々々、この街道を通ったのであろう。また、ガラシヤ夫人の明智滅亡によって味土野に幽閉されたとき通行したのもこの街道であったのである。

いずれにしても、歴史の浅い北海道人の私達にとって、古代を覗くみ惑の世界である。

## 目次

- |                               |   |
|-------------------------------|---|
| 一、時評 「丹後路を行く」                 | 1 |
| 二、明治初期における駅通<br>諸経費の収支状況（一四）  | 2 |
| 三、北海道とアメリカ西部の<br>駅通制度を比較する（七） | 4 |
| 四、史料寄贈のお礼                     | 6 |

### 明治初期における駅通 諸経費の収支状況(一四)

まえがき

本稿では、泊駅通所に就いて、岩内駅通所について記述する。

泊は、左記のとおり明治一四年の開設で、開拓使時代の終末、それも三縣分治直前の設置であり、歴史も浅く記述する事項も少ない。

次の岩内は、日本海沿岸を北上し、終点の宗谷に向かう分岐点に当たっていて、交通の要衝である。また、好漁場をひかえたこの地方の中心地であるので、少しく紙数を削いで記述することにした。

#### 一四 泊駅通所

古字駅から岩内寄りに、三縣分治直前の明治一四(一八八一)年、本駅通所が設けられた。

泊といえば、後志国古字郡所在の本駅通所のほか、同国島牧郡及び渡島国松山郡にも同名の駅通があるので誤解を避けておく。

さて、「事業報告」によると

位置 後志国古字郡泊村

隣駅 岩内へ三里六町 古字へ三里二十七町

人馬立立百目賃銭 岩内二町〇

経費 十四年十六円 十五年三円  
沿革 明治十四年八月設置沢野某二取扱ヲ命シ年金  
三拾五円ヲ給ス

古字・岩内間はこれまで七里近くもあり、また悪路で通行不便であったため、旅行者が一気に購取するのは大変であった。また、明治一八(一八八五)ころまでは、岩内からの船便もなかったことから旅行者は至って難気した。従って、中間の泊に駅通所の設置が必要であると見て開設された。人足二人、駅馬も最初は置かれず小規模な施設であった。

泊村史によると、明治二五(一八九三)年ころになると、岩内・泊間に駅馬が往復するようになったという。なお、そのころの立賃は、左記のとおりである。

年次	駅夫一人	駅馬一頭	荷物
明治	岩内四七銭九厘	岩内	四七銭九厘
二〇年	神恵内三七、三	神恵内	三七銭三厘
	岩内二五、〇	岩内三二銭〇厘	—
二五年	神恵内三九、四	—	—

注一、神恵内とあるのは、従前の古字を移転改称したものである。

注二、この周辺には、のちに「神恵内山道・興志内」の二駅通が設置された。

#### 一五 岩内駅通所(一)

ロシアとの接触が繁くなり、北辺が騒がしくなってきた文化年間、幕府は、軍隊を送り込むさいの緊急時に備

えて、沿道の交通事情、労働力の供出限度、食糧産出状  
況等を調査のため、文化四(一八〇七)年、近藤重蔵ら  
を駅長地に派遣した。

近藤らの西蝦夷地探査に随行した田草川伝次郎が著述  
した西蝦夷地日誌によると、彼らは、函館を出発して、  
松前経由日本海沿岸を北上し、シリベツ川口からシャコ  
タンに船で通過したため岩内には上陸しなかったが、岩  
内については、「イワナイ夷酋人数六七百人運上金三四百  
兩之比較して、此辺之大場所であると報じていて、周辺場  
所に比較して、岩内は人口も多く、鹽業が盛んで場所運  
上金も高額であり、古来、日本海側の重要な地であると  
記述している。

さて、「開拓使事業報告(以下、事業報告という)に  
よると、

(一)、位置 後志国岩内郡御鉢内町  
(二)、隣駅距離 島古丹五里三十町

余市十二里二十四町

泊 三里六町

(三)、人馬總立貨銭

山路割増ヲ除ク外、礼文華駅ニ同シ

(四)、駅運取扱一人 權馬百七十四

(五)、經費

七年	八年	九年	十年	十一年
一七三兩一七三兩	一七三兩一七三兩	一七三兩一七三兩	一七三兩一七三兩	一七三兩一七三兩
十二兩	十三兩	十四兩	十五兩	合計
三十四兩	八十四兩	九六兩	一六四兩	九六六兩

(六)、沿革

1、設置年月不詳松前藩ノ時漁場請負人佐藤某二駅

務ヲ取扱ハシム

2、明治三年十月、本陣ト改稱シ手当トシテ鯧漁收  
税金幾分ヲ給ス

3、六年更ニ駅運所ト稱シ補助年金三百拾四圓取扱年  
給金五拾四圓計三百六拾四圓ヲ毎ノ内八拾七圓五拾  
銭ハ古字駅ヨリ助經費トス、七月民費ニテ駅運  
所ヲ新築ス

4、七年市會所ト併ス

5、九年十月金式百拾式圓五拾銭ト改メ古字駅ヨリ  
ノ助經費ニ依ル

6、十一年五月手当ヲ改正ス

と、ある。これに私見をまじえつつ解説すると、

(1) 位置に、御鉢内町とあるのは、同町が、当時から  
岩内地方の中心地であることを示して置いて、現在も、  
岩内町の小字として残っている。

なお、事業報告の御鉢内は御鉢内であらう。

(2) 隣駅への距離として、「余市へ十二里二十四町」  
とあるのは、種穂峠越えのコースを示している。

また、当駅には、駅馬は一七〇匹も配備されていて、  
いかに、旅行者の需要が多く、重要な宿場であつた  
かがわかる。

(3) 人馬總立貨日貨銭の項に、「山路割増ヲ除ク礼文  
華駅ニ同シ」とあるが、礼文華駅の同項には、

人馬總立人	七圓四	七圓五厘	至急	十二圓
馬	壹匹二十五圓四	九圓	速度	十五圓

とあつて、人馬が一里を阻んで運送する重量と、そ  
の運賃が決められている。

なお、「山路割増ヲ除ク外」とあるが、これは、

その駅通所受持ちの山路によって通行上の困難度が違ふので、地域によって割増金を他を決定することとしたものである。

いささか長文にわたるが、明治六年、開拓使からの通達を掲げる、

駅通非本陣人用よりとして御取扱分台下波来  
 所、殿前相陸シ就イテ人馬難立方其他諸雜  
 費等不残郡中持ニテ事實難行届殊増毛難越西  
 山道及岩内雷電余市山道之如キハ往返四日或  
 七日余モ相掛リ難儀御持を以別紙之通諸郡ヨ  
 リ伺出得各所格別相違無ク儀会計掛調之通帳  
 附し給料諸雜費にて下渡候方可然故依つて各  
 郡何齊並会計掛調書相並此段及御支續にて可  
 然御珍儀之上急に申越有之度候也

明治六年二月

これは、本庁の伺文書であるが、このとおり現地にも送しられたものと認められる。

これまで、駅通運営費は、漁場収税金の一部を削いで当ててきたが、明治六（一八七三）年一月、これを廃止し繼て地元が負担することとした。いわゆる、民費負担である。

しかし、厚田・浜益・増毛の各駅通所受持ちの濃尾・増毛の両山道、及び磯谷・岩内・余市各駅通所受持ちの雷電・余市の両山道については、往復四日から七日を要する長距離、かつ難道であり、これを地元負担するという訳にはいかないので別紙のとおり、関係駅の会計掛において、供出人馬の出動の

都度記録しておき、取りまとめのうえ、開拓使に上申して、かかった経費の支給を受けること、

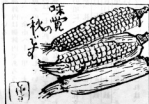
また、同年一月示達第二号（駅通情報第一二号に掲載）に示した各項のうち、輸路増賃、人馬の前泊、同米贈代等（既報済みなので詳細は省略）によることとして

いる。（以下次号）

北海道とアメリカ西部の  
 駅通制度を比較する（七）

アメリカ方も、一八五〇年代に入つて、車二トエキスブレス、駅馬車、電信、鉄道へと、近代交通から現代交通への途を確実に歩んできた。

追つて後日、「駅馬車」について記述する予定であるが、まずは、その法制面を重点に取り上げることになしたい。



## 4 ポニーエキスプレスと駅馬車

一八五〇年代に入ると、西部は、鉱山のフロリダが急速に進みこれは、東部にとっても西部にとっても、大きな関心事で注視された。それまでの西部進出では、開拓者達にとっても、一般社会から遠慮したものではなく、経済的にも密接な関係を保ってきたが、ここに来て、鉱山のフロリダは、入植地から遠く離れた山奥にあり、しかも、広大な西部の中において各地に点在していたから、文明社会から隔離した生活を強いられていた。

それで、鉱山フロリダ社会と、開拓地の入植者の地域とを結ぶ交通機関が必要であった。また、西部の入植者達としても東部との交通通信手段の必要性を痛感していた。

交通機関の発達によって、日用品等生活必需品の流通が円滑になり以前より安い値段で売買されるようになるし、通信機関の改善によって東部の情報がより早く正確に届くようになった。

従って、西部の人達も利益を享受することができるようであった。

五〇年代から七一年にかけて連邦議会は、それら住民の要望を受けて、ポニーエキスプレス（早馬）、駅馬車、電信、鉄道等へ補助金を支出して援助した。この援助によって、西部に必要な物資を供給することができるようになったほか、西部の開拓をより活発なものにして、フロリダの消滅を促進させることに役立たしめたのである。

西八年には、連邦政府はニューヨーク、サンフランシスコ間の半月ごとの船便による郵便運送に補助を与えた。それによって、これまでニューヨークからユナイテッド

ストーツ海運会社によりパナマに送られ、ここで馬車に積み替えて海峽を横断し、さらにパシフィックメイル海運会社の船でサンフランシスコに運ばれていた郵便運送が、これまで、運賃が一オンスに付き一二〇セントないし八〇セントという高値であったうえ、輸送に三〇日もかかったことから、カルフォルニアの人達は大陸横断のルートをとることを強く希望した。この方法は、まず郵便を少しでも早く、しかも休みなく運ぶために陸線の途中に駅運を多数つくり、途中で馬を継ぎ替えて走る、いわゆる、かつての日本における宿駅の人馬継立方式と類似の方法をとったのである。

五八年には、カルフォルニア居住の七万五〇〇〇人の人達が署名した請願書を議会に提出した。議会もついにこの困難な大陸横断の解決策としてポニーエキスプレスの成立を考慮するに至った。しかし、東部の起点がシカゴ又はセントルイスになるため、これでは北部に有利であるとし南部から反対が出た。その理由は、將來、大陸横断鉄道が建設されることになったとき、この路線も北方ルートになる可能性があるとして反対したのである。南部の反対が意外に強かったため、議会は南北二つのルートの測量と改良のための予算を支出し、南北の争いを回避した。

同じ年、郵便局予算法の制定によって、ミシシッピ河の地点からサンフランシスコに至る週二回ないし一回の郵便サービス（運送配達）の入札を行う権限を郵務長官に与えることにしたが、この法律によると、入札によって選ばれた会社は、二五日以内に郵便の運送・配達をしなければならぬが、その代り政府が年間六〇万ドルの補助金を出すことにした。

以上のとおり、駅馬車及びその運営は専ら民営とし

て政府は補助金で支援する方針をとったのである。

### 5 大陸横断急行便の運行と駅通の特殊性

バッテリーワイルド大陸横断急行便が最初の駅馬車を走らせるためには、約一年の準備期間が必要であった。

それは、セントルイス、サンフランシスコ二七九五マイル間の途中に、一〇マイルごとに木材や乾レンガで造った粗末な建物で駅通をつくり、そこに人馬を配備した。さらに乗客や駅馬のための食糧等を貯蔵した。そのうえ、平原の中で人家の少ない地域の駅通には駅馬の飼育や世話をする人を置かなければならなかった。

しかし、この世話人の中には自警委員会から逮捕状の出ている殺人容疑者なども含まれている状態で、西部劇のシーンそのものであった。それに対し、二〇〇マイルごとに地方代理人を配置して監督を強化する措置をとった。

この地方代理人の中には、早射ちの名人を選んで配置するなど対策を強化した。

会社側としては、会社経営上新たに駅馬車を買入れたが、それも五〇〇頭に及んだ。しかしまた、この馬の駅通には土地の暴れ者が多く、その監督に苦慮した。

以上のようにして開設準備も完了し、一八五八年九月十五日には大陸横断の、駅馬車による運行が開始されたのである。

このとき、一台の駅馬車は、ミズリー州のタイプトンを出発して西へ向かい、もう一台の駅馬車は、サンフランシスコを出発して東を目指したのである。

駅馬車は、三週間にわたって、平原や砂漠を抜けた。途中、開拓地の人達はこの駅馬車を一目見ようと、数マ

イルの遠方からやってきたし、道路工事に当たっていた人達からも歓声が挙がった。一〇月一〇日の朝、砂塵を浴びながら駅馬車は、ミズリーを出てから二四日目にしてサンフランシスコに入ってきた。

一方のサンフランシスコを出発した駅馬車は、二一日ならずでセントルイスに到着した。

アカナン大統領は、バッテリーワイルドにあて電報を打ち、文明の発原と成業を祝したという。

(以下次号)

### ○ 史料寄贈お礼

- 一 第三八一野戦郵便局 北見市 小山田 恭一氏
- 二 及川文庫棟太閣保書目 札幌市 高木 庄治 氏
- 三 丹後国「宇川ノ庄」資料 丹後古代の里資料館 東京都 大崎 博 氏
- 四 大崎情報

発行年月日	平成十三年 九月十五日
発行 者	札幌市南区川治四条五丁目 三の一
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. 011-571-7000	