

# 駅通情報

第25号

## 時評

己れはどこからきて

何処へ行くのか！

他人の先祖のことは、当事者以外あまり興味が無いことは、重々承知している。

しかし、話のついでなので、若干触れさせてもらおう。実は、前号の時評で記述した「丹後路を行く」で触れなかったが、私の先祖は四百年前、京都に在住し、丹後半島部に「宇川荘十八か村」を領有していたことは、丹後国史にものっている。それが、秀吉のキリシタン追放令に違つて香川県三豊郡に左遷させられた。以後、同地の大庄屋として明治を迎えた。直後に同姓性はないと思うが、当時、丹後地方を領有していた細川忠興の妻、ガラシヤ夫人が味土野に幽閉されたころと、軌を一にする。さて、私は今回、レンタカーで四国を一周する機会を得た。ついでをもち、前記追放先を訪ねた。山の多い四国の中で、唯一、平地の豊饒の地で、見るからに格別そうな屋敷みが続いていた。

話は変わるが、帰宅後すぐに平山邸大屋を見た。展示画の中で特に印象が強かったのは「日本の風景」十三点であるが、その中でも四点は、偶然にも、直前に訪ねたばかりの讃岐路の風景であった。平山画伯の目にも、讃岐地方の風景が他に際立って素晴らしく映つたのであろうか。

さて、本題のルーフ探索についてであるが、結局、具体的な收穫もなく結論は持ち越しとなった次第である。

## 北海道とアメリカ西部の 駅通制度を比較する(八)

「まえがき」 本稿は、七回にわたつて分載してきたが、本号をもって終りとした。資料不足のこともあつて、内容的には、満足にはほど遠いものとなった。次号からは、本稿と同じアメリカの駅通制度、それも、ドラマ「駅馬車」を題材としたものである。乞御期待。

## 七 大陸横断駅馬車その後の運行状況

それから三年間、パターフィールド大陸横断の駅馬車は、週二回、東・西から相互に定期的に運行されるようになった。

駅馬車は、砂漠、荒野の多い道中にもかかわらず、めつたに運休することなく、軌真に運行されたが、時として、駅馬車がインデアンに襲われることはあった。しかし、乗客数も余り多くないこともあつて意外と事故なく推移した。

駅馬車の運行目的は、乗客、手荷物の運送のほか、郵便の輸送という重要な使命があつた。会社は、余り利益を挙げずに至らなかつたが、政府の補助金により大きな赤字を出さずにすんだ。また、政府の恩のかつた公共事業であるといつたこともあり、比較的安定した運営が

なされた。

右、一応の成功によって、政府はさらに、カンサステーとカルフォルニアのスタットンとを結ぶ路線、及びテクサスとサンディエゴを結ぶ路線の設定を計画した。

一方、政府の援助を受けずに、純然たる民営で運行しようとする企業が現われた。それは、一八五九年ごろから計画していたもので、北方ルートをとる路線であった。これは、当初は、ロッキー山脈の中に孤立していたモルモン教徒達や金山採掘の山僻地に生活必需品を供給しようとする目的ではじまった。ブラット川岸に沿って貨物輸送は既に行われていたが、ミズリーの人達三人で組織した馬車会社であった。この会社は、約三〇〇台の馬車を用意して運行を開始したが、これが当たって三年後には三五〇〇台の馬車で、従業員四〇〇〇人を使役する会社にまで生長した。

業務内容は、陸軍の前進基地や鉱山部落に食料品、日用雑貨等を輸送供給するほか、東部には皮革や金銀を輸送するといふもので、短期間に大企業として急成長した。ミズリーを出発したこの会社の鞍馬車隊は一グループ約二五台からなり、一台の鞍馬車は三トン程度の貨物を積載し、これを二頭の牛に引かせるといふもので、速度は、一日約一五マイルを走る、夜は野営するといふものであった。

この会社は、相当の利益を挙げたため、会社は、さらに業績を挙げようと、次の二つの企業進出計画を立てた。一つは、ポニーエクスプレスであり、もう一つは、大陸横断鞍馬車の運行であった。

これは、バッテリードの鞍馬車よりも北方のサウス峠を通るものであり、至って野心的なものであった。

会社は、一八五九年冬、連邦政府からサンフランシスコ

コ、ミズリー間の郵便速達便の許可をとり、運行に当たっては、一〇マイルごとに一九〇か所の中継所を作って、また、速度と耐久力を考慮した馬五〇〇頭を右の中継所に配備した。駟者は、勇敢で耐久力のある青年を選んで採用した。また、鞍は、薄く軽い物を使用するなどのほか、乗り手の衣服や郵便物を入れる郵袋も風の抵抗を少なくし、長距離に耐えるものにするなど、細部に引き届いた配慮をしたものであった。

さて、以上のようにして万全とも見られる事前準備のもとに運行を開始したが、一八六〇年四月三日のこと、最初のポニーエクスプレスが、多くの群衆の歡呼に送られてセントジョセフを、また一方、サンフランシスコを出発した。鞍馬車は、全速力で一〇マイルを疾走し、中継所において郵袋を他の馬に積み替えて走り続けた。一人の駟者が約七五マイル走って、他の駟者と交替するといった方法をとったのである。

このようにして、ポニーエクスプレスは大平原を疾走し、ミズリー州のセントジョセフと、もう一方は、サンフランシスコ間約一六〇〇マイルを僅か一〇日半で郵便等を運送することに成功した。

この方法では、八〇人の駟者がいつも鞍の上にいることになり、その中の四〇人が西へ、また、西からの四〇人が東へ向って走っていることになるという。

当時は、ポニーエクスプレスは、利益よりもロマンスで有名であった。郵便料金は非常に高く、一オンスについて二ドルないし一〇ドルであった（郵便一オンスに付き、二ドル一〇セントである）。それでも手紙の差出数は、最初、僅か四一通に過ぎなかったものが、一年後には三五〇通になった。しかし、政府の補助金が全くな

つたので利益を挙げるには至らなかった。さらに六一年一〇月、東西を結ぶ電信が開通するに及んで、ポニーエクスプレスのロマンスは短期間に終りを告げることになつた。

一方、電信については、連邦政府が最初に大陸横断の電信線を作つた会社には、年額四万ドルの補助金を与えることを発表したため、この補助金を目当てにした会社がこれに呼応して、まずパシフィック電信会社は、急ピッチで工事を進め、一八六〇年の春、カンサツシティーから西方に向けて電柱を建てはじめた。また、これと軌を一にして西から東へ向けてカルフォルニアステート電信会社の路線とパシフィック社の路線とが、ソートレークシティーに到着しないうちに大平原を横断してしまおうと工事を急ぎ、一八六一年一〇月二二日両会社の電信線が連絡した。これによつて、太平洋と大西洋が、これまで意志の疎通をとるのに、「日」で計算していたのを、「分」に代り、ここにポニーエクスプレスの時代は全く終るに至つたのである（アメリカ西部史）。

#### 八 中部を通過する駅馬車

ラッセル・メイジャー・スワグダル会社の目指す第二の計画は、中部を通る大陸横断の駅馬車であつた。これを計画したラッセルら三人はこの会社も政府の援助を受けないで、ミズーリとデンバーを結ぶ路線を作ろうといふのであつた。このコースを通る途中のコロラドはゴールドラッシュ期であり、彼らは、デンバーと東部を結ぶ駅馬車便は相当の利用者があると見たのである。

ラッセルらは、五九年、政府の許可を取り付け、カンザス東部とデンバー間に、毎日駅馬車を走らせることに

した。

この路線に沿つて、途中、各地に駅通が設けられ、駅馬車も五〇台配備した。また、これに対応する数の駅者や代理人を雇ひ上げた。しかし、この計画は、予想に反して利益が挙がらなかった。それは、当初、コロラドの鉱山が不振で、利用が意外に少なかったからである。五年末、彼らはセントジョセフとソートレークシティーの間を不定期に駅馬車を走らせていた小会社を買収し、これをカルフォルニアステーション社に連結して、ソートレークシティー経由でサンフランシスコに至る駅馬車便を開始した。このルートはブラット川とスモークヒル川を経て毎日運行の定期便であつた。しかしこれも財政的に失敗して中断した。

#### 九 大陸横断鉄道の建設

一八二七年二月のこと、イギリスで発明された鉄道が初めてアメリカに伝わり、メリーランド州議会がボルチモア・オハイオ鉄道の許可を与えたときから始まつた。右によつて、工事は、その翌年から始められ一八三一年にはフレデリックに到達した。

フレデリックに達した鉄道はさらに、アバランチヤ山脈を越えて東、西部が結ばれるに至つた。

南部は、北回りより大分遅れて一八六二年七月、ようやく完成した。

一八六八年現在の横断鉄道のセントラルパシフィック鉄道による東、西部間の路線が完成したのに続いて、八三年には、ポートランド、サンフランシスコの二路線の

ほか、他にも二路線が完成した。

ノーザンパシフィック鉄道の完通は、次のとおりである。

○ノーザンパシフィック鉄道（八三年）

○セントルイス

○ポートルランド

サンフランシスコ

一方、大陸橋断鉄道の建設は、一八五一年以後、セントルイスとカンサツシテール間が開通したのを始めとして、幹線間、及び幹線と支線を結ぶ路線が各地に延び、これが、のちに交通の主流となった。

さらに八三年以降、西本の橋断鉄道が完成されたが、これらは、太平洋岸の人々の援助あるいは積極的な協力を得て、敷設が促進されたのである。

西部で、駅馬車が最盛期を向えたころ、鉄道はミシシッピ以南に、それも少しづつ延びていった。一八五一年から六五年にかけてセントルイスとカンサツシテールを結ぶミズーオ・パシフィック鉄道が完成し、一八五一年から五九年にかけてハンニバルとセントジョセフを結ぶ



鉄道が建設された。また、一八五〇年代の終りにはシカゴからさらに西部に延びてアイオワに達した。

そのころ、各地に鉄道建設の機運が高まり次々に延長されたが、さらに勢いにのって、大陸橋断の鉄道を建設しようとの声は、すでに、一八五〇年代半ばから出ていたが実現に至らず、ようやく一八六二年七月、「大陸橋断鉄道建設に関する法律」が可決された。

さて、そのころ北海道ではどうであったであろうか。明治六（一八七三）年三月、お雇外国人ホーレスケブロンは、黒田開拓次官に石狩炭田の石炭運送用として鉄道を敷くことを進言した。これによって、明治一（一八七八）年一〇月、煤炭開採事務係を開拓使内に置き、明治一二年一二月には、開拓使はまず、小樽札幌間に鉄道を敷設することを決し、直ちに鉄道敷設の実測を開始した。翌一三（一八八〇）年一月には札幌内鉄道を起工し、同年一一月、手宮（小樽）札幌間二哩六八釐の竣工をみた。明治一五年一二月には、さらに札幌内炭山まで延長され、営業が開始された。

これ以前の慶応三（一八六七）年、茅沼炭山において、鉄道が敷かれたが、これは短距離、短期間のものであり、かつ、設備規模も小さく、一般的鉄道といえるほどのものではなかった。

以上のとおり、手宮、札幌間の鉄道完通は一八八〇年であるが、前述のとおり、この年、アメリカ西部への大陸橋断鉄道建設に関する法律が可決され、実現に向ったのである。

これに対し、手宮、札幌間の鉄道は、これに遅れること二〇年で完通したものであり、歴史的にはおおむね同時期の敷設といえる。

## 一〇 終りに

以上、アメリカ西部の駅通制度というよりも、道路、交通状況等、駅通に係わりのある問題を極く大體にまとめてみた。

それも、現在の手持資料ではこれが精一杯のものである。資料が足りないこともさることながら、私が、アメリカに因する知識に乏しいことによる誤りや、誤解に基づく間違いが多数あるのではないかと、恐れるものである。これに対する批判は覚悟のうえ、大膽に記述したものである。

今後、具体的詳細な資料が入手され次第、今回の記述内容を糺したり、追補したりしていくことにしたい。

なお、今回の調査では、アメリカ東・西部間の駅通施設の状態、道路開削状況、駅馬車の冬期間における運行状況、郵便馬車、エキスプレスの運行状況等については、ほとんど手付かずであるほか、数字上の統計は若無に等しいものである。従って、今後究明を要する事項は多いのである。

今後、調査を要する事項が多いということは、なお私を必要とする分野があることを意味するものであり、私にとって嬉しいことである。

(完)

## 明治初期における

## 駅通諸経費の収支状況(一四)

## ○岩内駅通所(二)

「まえがき」紙数の関係で、岩内駅通所を三回に分載することにした。

従って、今回は、前回に続いて二回目を登載する。

◎次に、事業報告の「沿革」について解説する。

(1) 寛政四(一七九二)年代の「場所請負人等一覧」によると、

「イワナイ(直領)大畑・熊野屋忠右エ門、運上金二五〇兩」とある。岩内場所は当時、既に西地四一か場所中五位の高麗な運上金を納める収入の多い場所、日本海側切っの主要地であった。このように、好条件の地域であったから、相当早くから開設され、場所として確立していたものである。しかし、開政年代等は定かでない。

下って、明治政府に施設が引継がれたさいの、西郷夷地三八か駅の中に、「幕府、受負人佐藤某二駅務ヲ取扱ハシム」と、事業報告と同じ記載がなされている。

(2) 明治三(一八七〇)年一〇月には、これまで運上屋(請負場所を経営するための拠点)、又は通行屋等と称していた宿駅拠点を正式に本陣と称することとし、釧路の収税金の一部を当て、運営することにしたのである。

(3) 事業報告の「沿革」には、明治六年、駅通所と改称し、これを機会に、年額三一〇兩の補助金と取扱費五〇兩を支給することとした、とある。

このことについて開拓使布告録には、  
明治六年二月

西地各部駅通諸経費御下度調

金四百貳拾圓

岩内郡

内

金百八拾七円五拾銭（古字ヨリ助郷之分）

差引 内

金六拾円

帳附巻入

金八拾円

諸雜費

金貳百八拾円

別段手当者

金貳百三拾貳円五拾銭 御下渡分

内

金六拾円

帳附巻入前同設

金百七拾九円五十銭 諸雜費

但シ余市磯谷通山道通路雜償付別段手当者

（以下欠）

とある。

すなわち、管内駅通所に対する駅通費の総額は四二〇円とし、この中には古字郡からの助合（郷）金一八七円五〇銭が含まれている。従って、開拓使からの直接支給額は二二二円五〇銭である。というのである。

また、開拓使からの示連額の項目別内訳は、帳場一人分の給料 六〇円

諸雜費（取扱人の手当等、所要の渡切経費で

あろう。）八〇円

その他の経費（運賃費） 二八〇円

計 四二〇円である。

この金額は、事業報告よりは六〇円多いが、これは、布令録という帳場の給料と同額であるが、事業報告では、なぜ帳場の給料を統計から除外したのであろう。

なお、ただし書きで、山路割増しについては、別途措置するとしている。

また、右、布令録では、古字郡からの支援を助合としていたが、一説によると、本州の五街道では「郷」の字を、他の街道、又は脇往還では、合の字を当てている。いずれにしても、意味は同じと理解していいであろう。

(4) 次に、明治九（一八七六）年一〇月の支給額改定である。

明治六年の改定で、三六〇円とした駅通経費を今回（明治九年）、古字郡からの助合金（従前通り一八七円五〇銭）を含めて、二二二円五〇銭にするというのである。

これでいくと、開拓使からの直接の支給額は二五円となる。

（以下次号）

### ◎ 資料図書寄贈お礼

- 一 人間像 札幌市 塚 比呂志 氏
- 二 大崎情報 東京都 大崎 博 氏
- 三 幌向駅通資料 南幌町 近藤長一郎 氏

発行年月日 平成十三年十二月一日

発行者 札幌市南区川沿西条五丁目 三の一

発行布 無料

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 011-571-1300

TEL 011-571-1300

TEL 011-571-1300