

# 駅 通 情 報

第 26 号

時 評

駅通制度に対する

誤解を払す

昨年暮、駅通の取扱いに關して、次の誤った放送、又は報道があった。私は、これまで、駅通制度等について誤った記述を常見しても、概論を示して指摘するのが面倒なので見逃してきた。

しかし、最近、地方史等に次々と日に余る誤った記述が続くので、この辺で一度糺しておかぬと、誤りが正當なものとして一人歩きをする恐れが心配されたので、本稿を起した次第である。

紙数の關係もあり、詳しくは記述できないが、最近あった次の問題を取り上げたい。

一、昨年晩秋のある日、北海道新聞に、地域紹介として白老町が取り上げられた。その中に、ホロケナシ駅通が出てくる。そのさい記者は、駅通の設置目的として、「郵便の取扱いと旅人の宿泊」を挙げていた。

同地方に郵便制度が施行され、沿道の自老に郵便局が開設されたのは、明治五年一〇月のことである。白老郵便局が設置されたのに伴い、同地方は、同郵便局の集配区域となり、信書等、郵便はすべて同局の取扱いとなったのである。

また、記事の中に、駅通の任務としての人馬の設立、貨物の運送が欠落している。余りにも荒唐な記事に、このときは苦笑いで済ませてしまった。

なお、ホロケナシ（のちの森野）駅通は大正一三年四月の開設である。

二、次は、昨年暮のNHK午前一時三〇分からの、確か、「あの町この人」という番組であったかと思うが、中山久蔵の著作について取り上げたものであった。アナウンサーとG氏の対談であるが、私の、聞き違いでなければそのさい、昔、駅通制度があって、郵便を取り扱ったこと、また、クラーク博士が婦道のさい、駅通取締りをしていた中山久蔵の島松駅通に立寄ったとのくだりがある。G氏は、博学で、このような基本的間違いを起すはずはないのにと、私は、耳を疑った。

同地方の郵便の取扱いは、自老と同様、明治五年一〇月、「函館—札幌—小樽」の郵便線路開通に伴って千歳郵便局が開設され、同地方は同郵便局の受持区域となったもので、島松駅通が郵便を取扱ったことはない。

また、中山が、島松駅通取扱人に採用されたのは明治一七年八月であり、クラークが婦道のさい島松駅通に立寄ったのは、明治一〇年四月一六日のことで、この駅通で昼食をとり、学生達と別れを惜しんだというのが定説である。中山が駅通取扱人になる七年以上も以前のことである。当時の、同駅通取扱人は、三代鶴谷新次郎であった。

以上、二点について指摘したが、開拓使統治以降の郵便について少しく付け加えると、明治五年一〇月、函館

を起点として郵便便制度が奥地へ及び、郵便の取扱いが開始されたが、開拓使は、さらにその奥地の郵便局未設置の地域には、開拓使の公用物に限って、郵便局設置までの暫定措置として、沿道の駅逓に対し送送りをさせたが、これも、明治九年一月、全道一周郵便線路が完通すると共に廃止され、郵便局の専断事項になった。

なお、郵政事業と駅逓との関係は、「飛脚問屋・郵便継替(継立)所・同業配所」等、誤解を受けやすい問題が多数あるが、この点、拙著「北海道宿駅(駅逓)制の研究全三巻」、「北海道郵便創業史」に詳述してあるので、これに寄りたい。

### ドラマ「駅馬車」に見る

#### 駅逓制度(一)

「駅馬車」というドラマがある。日本では一九四〇年初公開であるから、今から六一年前のアメリカ映画である。私も、若いころ一度見たことがあり、テーマ音楽が素晴らしいのが今でも耳に残っている。

ジョン・ウェイン監督作成による、当時としては知られた映画である。

座知のとおり私は、前号まで「北海道とアメリカ西部の駅逓制度を比較する」という論文を書いてきたが、これは、比較文化論的にその特徴を対比しつつ記述し、これを八回に分載してきたものである。記述内容は法制、行政面を重点に取り上げてきたものであり、利用者側、又は企業面からは全くといっていいほど補えてこなかった。今回は、視点を改めて実社会においてどのように利

用され、又は企業としてどのように運用されていたのかについて取り上げてみようと思うのである。

しかし、さて、これが資料の収集を始めてみると、比較文化論の記述のさい以上に難しく、日本においては資料が皆無に等しかった。止むを得ず、視点を改めて実社会における駅馬車、郵便馬車の運行面から資料の探索を図った。数百年以前といった古い話してはないので、資料を大切にすアメリカのことであるからアメリカでは既に研究し尽くされたもので史料も豊富にあると考えていた。ところが、少なくとも日本においては、相当日数をかけて探したがさっぱり見当たらないのである。

迂余曲折の結果辿りついたのが、ドラマ「駅馬車」の解析であった。これなら日本でも多くの人が知っているし、恐らく、発表すみの論文もあるであろうと思つたのである。

しかし、二、三書店に当たってみたが、以前に「駅馬車」という題名の図書が発刊されたことがあったが、それも絶版になって久しいとのことで、私の研究の途は断たれてしまった。

本来、駅逓は一般庶民の生活、又は旅行の必要性から自然発生的に生まれ、実社会に直結しているものであり、利用者を無視しては成立しないものである。そこで、私が追いついたのが、ドラマ「駅馬車」の解析である。いい代えると、駅逓制度は人類にとって社会生活の必要性から世界中、いずれの民族にとっても形の相異はあれ自然発生的に生まれたものである。

さて、私が「駅馬車」に視点を当てるに至った発想の発端は、数年前、ニューヨーク在住の娘一家を一か月は

ど訪ねたときのこと、娘の主人の案内でアメリカ東部と西南部を旅をした。そのさい「北海道とアメリカ西部の駅運制度を比較する」の序文にも触れたようにアリゾナ地方を訪ねたが、モニユメントバレー近くの丘にホテルの跡と称する、かつての駅運の遺跡があるのを見つけた。さらに、近くの粗末なレストランの壁に、日本にも馴染みの深い「駅馬車」の日本版のポスターが張られていた。私はそのころ、「北海道宿駅(駅運)制の研究」(全三巻)を完結し、一息ついた時期であったので、次の構想を練っていて、アメリカの駅制についても検討する必要があるとの意識が強まってきたころであった。そのような次第で、そのポスターに特別な強い印象を受けた。日本へ帰ってきて早速、丸善等主なる書店等を当たってみたが、アメリカの駅制に関する資料は全くといっていいほど、入手できなかった。

そのような時期、かつて職場を同じくし、私が駅運史を研究していて、駅馬車に関する資料を探していることを知っていたB氏が、文学の仲間であつて「一服の会」なる会合の席上、昔の「駅馬車」がテレビで再上映される予告があつたが、ビデオに収録する必要があるのではないかと声をかけてくれた。私はそのころ、旅行日程が重なつていてビデオ取りの余裕がなかつたことから私に代つて是非放映のさいには、これをテープに収めておいてくれるように頼んでおいた。

それがこのビデオである。私は、早速、これを再録してみたが、これは、一時間三五分もかかる長いものであつた。

ご承知のとおりこの映画は、駅運を主題にしたもので

はなく、駅馬車の乗客間のかつとうと乗客と停車場の人達との間に折りなす人間模様をドラマ化したものであり、今回は、このドラマの中に伏在する駅運制度のみを抽出して顕在化しようとするものである。見方によってはこのドラマの中には至るところ駅運制度が潜在しているのである。具体的にこのドラマの筋筋を見ると、「アメリカ西南部はアリゾナ州モニユメントバレー始発(ドラマには始発駅は明らかにされていなかった)ので、私が調べた結果の推測である)、トント經由ロップバーグ行きオーバークランドステーション、すなわち、長距離駅馬車便であるが、ドラマ上の駅馬車の始発はトントであり、終着のロップバーグまでの間に二か所の途中駅がある。

なお、このドラマには明確な取扱い状況が出てこないが、馬車の車体に「ニコヨロー」と表示されているので、郵便運送の受託を受けた駅馬車であることがわかる。さて、このドラマは定められた路線上を定期的に乗客、荷物、郵便物を搭載して走る「定期長距離馬車便」であるが、前出のとおり途中、二か所の郵便駅(馬を継ぎ替えるために設けた駅場)を経て、終点ロップバーグに至るものである。

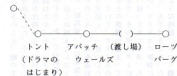
その間に、アパッチの襲撃を受けつつ乗客と途中駅で折りなす、道徳、富、犯罪等の社会的善悪模様を描いたドラマである。

このドラマ「駅馬車」を駅運史面から捕えようとする、北海道に施かれた駅制とは随分違った独特の運用方法がとられている。この点、結構興味がある。

以下、このドラマの筋書きに従つて、駅運に関係するものに絞つて取り上げてみよう。

## ドラマ駅馬車に見られる運行路線

モニュメントパレー



- (1) 舞台はアリゾナ
- (2) 主演ジョン・ウェーン
- (3) 始発及び終点駅は上図の通り
- (4) 年代不明 (1940年作成、時代は18世紀と設定)
- (5) 区間距離及び所要時間 不明

## 一 ドラマの構成

ドラマの中に現在する駅制を抽出する前に、ドラマの筋筋を見ておくことにしよう。

年輩者の多くは、かつてこのドラマを見たことがあると思うが、その内容を浮き彫りにするため一応、ドラマの構成を知っておきたいと思う。

このドラマは、駅馬車の走行路線上にある停車駅と乗客間、及び御者との会話等、ドラマを構成するさまざまな状況を描いている。

舞台は、アメリカ西南部はアリゾナ州の砂漠地帯である。始発駅は明らかにされてはいないが前述のとおり恐らくモニュメントパレーであろう。

しかし、終点ローツバード四つ手前のトント出発からドラマは始まり、早朝、トントホテル前をローツバードに向け出発する。行く手は、終始砂漠と灌木の散在する地帯で、ときどき地域特有の突出した台地、台塔群が映し出される。これがこのドラマのメインで、ウェーン監督がこのドラマを撮影するに当たってアリゾナ州を選んだ理由であるという。

この台地周辺はアパッチの拠点であり、その中を走る駅馬車を対象にするといった想定である。

駅馬車の御者、及び乗客の会話等から想像して、トントから三つ目の駅アパッチウェールズまで七時間の行程で、さらに終点ローツバードに到着するが、アパッチウェールズでは一泊を要するとしている。

アメリカ西部史によると、東・西部間の幹線は平常、一コース一五〇〇マイルから一〇〇〇マイルで、路線には途中、一ニマイル毎に馬の鞍替場所として宿場(ホテール)を設置するのが駅馬車の定期路線であるとしている。しかしこれは一般的路線であって、アリゾナ州のごとく周辺は砂漠地帯で開発が遅れ悪路の多い地域では条件は特に良くないと思われる。

従って、ドラマに出てくる路線は、トントを出発して途中二か所の駅で停車し、四つ目のローツバードで終る、といった短距離のコースであるが、これを略図にすると上図のとおりである。

(以下次号へ)

### 明治初期における 駅通諸経費の収支状況(一六)

#### 一五 岩内駅通所(三)

以上のことについて、布合録ではどうなっているか、

駅通所へ給与金及建立方更正案下開

従前全通一般駅通所へ給与候手当金並取扱月給今般別紙第老号ノ通更正候条第式号規則ニ依リ官ノ数助ヲ不拜通々自立実践ノ為政候積リニ付其所轄各駅ニ於テ同一施行建或廉ハ精密取調ノ上至急可伺出此旨相達候事

と、前文で臆願するに至った趣旨を挙げ、各駅ごとの手当金額を示した。

第一号では、岩内駅に対し、次のとおり示達した。

(朱) 従前

一 駅通所御手当老々年三百拾円

一 内金百八拾七円五十銭 古字郡ヨリ助郷分

一 同所取扱年給五拾円

一 合金三百六拾円

更正

一 金貳百拾貳円五拾銭

一 内金百八拾七円五十銭 古字郡ヨリ助郷分ハ

従前通 当金如此

#### 「解説」

明治六年に引続いての大幅減額であるがその理由として冒頭に挙げたのは、「今後、駅通は道々官か

らの支給を得ないで自立して行くことを目標に経営して行くこと」を目標とすこと、しかし、完全自立できないと思われる向きは、実態を調べて上申することとしている。

まず、その内容を検討すると、

従前支給の三六〇円(助郷金を含む)を二一二円五〇銭に減額する。これによって、一四七円五〇銭も一機に減額されてしまった。しかも示達額二一二円五〇銭には、従前と同額の一八七円五〇銭の助郷金が含まれているので、開拓使からの支給はたったの二五円となった。

#### ○助郷金について一言付言すると

古字駅通の項でも触れたように、助郷制度の趣旨からすると、本来、助郷は人馬の実稼動をもって供出するもので、金錢をもって助郷するのは特殊な場合に限られている。

現在に至ってこれを推測するのは困難であるが、当時を振り返って検討してみると、古字郡から岩内駅まで陸路七里近くもあるうえ、路面事情もよくなく人馬を供出するのは極めて困難であったこと、また一方、岩

内郡は、住民及び稼人馬に余裕があ



り、現金供与を受けてこの金で雇上げた方が得策であること等、双方の事情からとられた方策であると認められる。

なお、この助郷(倉)制はいつまで行われたものか記録は見当たらない。

次に、沿革の項、一一年五月に、単に手当を改正した、とある。また、同年の「経費」の項には四九円とあるが、この金額は月割りの五か月分であろうから、これを年に直すと一一〇円(月割一〇円)となり、年額七〇円余減額されたことになる。

ただ、この時の改正では、これまで古宇郡から助成されていた助郷金はどうなったのか、事業報告ではこの点については触れていない。

あるいは、この改正で解消されたのかも知れない。岩内駅運の助郷制度は、本州の制度とは違うので、比較検討することはできないが、本州の助郷制度は明治五年一月の布令により廃止され、以後、各地においても廃止に向っていた時期である。地方によっては明治一〇年ころまで行われていたものである。

一六 島古丹駅運所(一)

北海道の駅制が、本陣から駅運に(法令上ではこの間に、除糞屋並と除糞屋がある)改称された明治五年高時の開拓使本庁の管轄区域は、西は、岩内以北までで、磯谷以南は函館支庁が所管していた。

これまで本稿で取上げてきた駅運は、本庁所管区域のみであったので、行政上の管理監督、及び経費の示達等は本庁が所管していた。

これから記述しようとする磯谷以南については、

布令録等経費関係の資料は手元に持ち合わせていないうえ、開拓使事業報告の中にも「経費」の項が設定されていない。それで、これに代わる資料で補いつつ進めたい。

今回、特に注目してほしいのは、後述のとおり、西部八郡に属する駅運を対象に実施されようとした、駅制改革計画である。

◎ 資料寄贈お礼

(以下次号へ)

- 一 いつか来た道 旭川市 滝川 史 氏
- 二 尼布希駅運資料 浦幌町 九谷 菊 氏
- 三 大崎情報(編2) 東京都 大崎 博 氏
- 四 松田伝十郎と アイヌ人 札幌市 塚 比呂志 氏
- 五 風雪と栄光の 百二十年 札幌市 山下 敬輔 氏

発行年月日 平成十四年二月一日

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目 三の一

発行布 無料

史学研究會 主宰 宇川 隆 雄

〒067-0011のほののの