

駅通情報

第27号

時 評

次号から登場する 「駅路沿革志」について

時は正に、日清戦争開戦前夜の明治二七（一八九四）年四月、本志は、開拓使の手によって、編さんされた。従つて、題名に見られるほど古いものではない。本編に連載中の、「明治初期における駅通諸経費の収支状況」の解説に利用しようと思つたのである。

この「駅路沿革志」は、この籍の研究家には、江戸時代以来の宿駅事情を取りまとめた編書として、知る人ぞ知るであり、読了した人も多いと思つた。私は、角度を変えた編らえ方で採用しようと思つたのである。

内容は、宿駅が本道に芽生えてから開拓使廃止までの間、すなわち、旧和入地と、これに隣接する西部八郡に属する地域の、それも、本書発刊時に現存する宿駅の歴史を収録したものである。

編書が完了したのは、既に明治に入つて二十七年を経過して、資料も散逸し、推測で記載した事項も多い。疑問のある部分も多数あるが、当時を知る数少ない資料なので、補正を加えつつ取り上げようと思つたのである。もちろん、駅路沿革志の内容はぼう大で、すべてを採

用するわけにはいかぬが、本編の趣旨である駅通諸経費に因縁する、それも、その極く一部について、取捨選択して取り上げようと思つたのである。

目 次

一	時評「次号から登場する 駅路沿革志」について	1
二	明治初期における 駅通諸経費の収支状況 島古丹駅通所（二）	1
三	ドラマ「駅馬車」に見る駅通制度	5
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（一七）

一七 島古丹駅通所（二）

島古丹（磯谷）地方は、蝦夷地とはいへ、旧和入地に隣接した地域で、以前から和入人が比較的多く居住し、集落には、和入達の生活に必要な用品を売りさばく職業も早くから芽生えていた。新道は、北部の宗谷地方への廻所へ向う旅人も多く宿宿や旅行用品を整えるに不自由しない程度の商店が整っていた。

また、公けの宿駅に類張の機関も整備されていた。
 以下、「西部八郡の駅制改革」を参考に、島古丹
 駅通について記述する。

○ 開拓使事業報告第四編に、次の記載がある。

位置 後志国磯谷郡島古丹村

隣接距離 湖路(ウシヨロ)へ二里二九町

岩内へ 五里三〇町

人馬驛立 函館駅二回ジ

賃日賃銭

沿 革

(1) 本駅ハ一ニ驛古丹駅ト言フ

(2) 嘉永六年正月、幕府受給人佐藤某ニ駅務ヲ取扱ハシム

(3) 明治二年十一月、米沢藩支配に転ス

(4) 三年正月、受給人藤シ本陣ト改メ通上金ヲ以テ運営セシム

(5) 五年八月、本陣ヲ廃シ更ニ駅通所ヲ置ク、

(6) 六年三月、本使金貳百五拾円ヲ以テ旧本陣建家ヲ買上ゲ人民ニ下付シ駅場トス

(7) 十三年二月、更ニ人馬驛立所ヲ置ク

「解説」

一 駅通名が、島古丹とあるが、当然のことながら所在地の地名をとって名付けたものである。実は、以前にも記述したことがあるが、明治初期には、一郡一駅通

制を原則としていたため郡名をとって磯谷郡では、磯谷驛通所としていた。ただ、これは原則であって、郡内に驛通所が二か所ある場合、例えば、小樽郡については、小樽と銭箱に驛通所が設置されていたので、それぞれ所在地の地名をとって驛通所名とした。

二 事業報告の人馬驛立、及び賃日賃銭の項に、「函館二回ジ」とあるが、函館のこの項には、次のとおり記載されている。

人馬驛立		賃日賃銭	
馬	人足	馬	人足
七割五分	七割五分	壹匹	壹人
夜中夜中に入る は右を參酌す	夜中五割	貳拾五	七賃日
		八銭	六銭
		割増	雪中
		自至	15日
		11月	15日
		自至	5分
		自至	5分

とあって、驛立でのさいの荷籠制限、賃銭体系のほか、雪害、早退、夜中割増等の賃銭が設定されている。

三 イソヤ場所の開設については明らかでないが、幕府から場所請負人に駅務を命じられたとしている嘉永六年正月(一八五三)よりさらに六一年通る寛政四(一七九二)年代の場所請負人一覧に、「イソヤ、松前志

此須屋佐助小判千両ヲ以テ請負フ」とあって、当時、西地四一か場所の中にイソヤ場所が見える。

当時の状況からみて、開起の時期は、これよりさらに遡るものと認められる。

四 右、沿革の項によると、「明治五年八月、本陣ヲ廢シ駅運所ヲ置ク」とあるが、このときの改正は、単に、名称を改めたというだけのものではなく、「西部八郡」の全地域にわたって、大改革が行われたのであった。いささか、長文にわたるが、核心に触れる極めて大改革であったので、なるべく全文を掲げることにする。

◎西部八郡の駅制大改革

(1) 開拓使の開拓推進方針

明治五年、開拓使は札幌に本庁を移し、本格的に各地の地域性に応じた改善を図ろうとしていた。駅運制度についてもその対象とした。

西部八郡とは、島牧、久遠、奥尻、瀬棚、太樺の日本海側南部の旧和人地に隣接した地域と、寿都、歌束、磯谷の三郡を合せた地域である。

この地域は、旧和人地に隣接するだけに住民の生活は比較的安定していた。前述のとおり、この地域は当時、兩館支庁管下にあつて、駅運制度についても、和人地と類似した運営がなされてきた。

明治五年の改革に当たつて、開拓使兩館支庁はその趣旨につき、まず、次のとおり述べている。

この具体的内容は、「御川留壬申五」に記述され

ているが、相当長文なので紙数を省くため、解説してその要旨を挙げる。

一 この行政改革は、明治四年一二月、兩館出張開拓使庁が、後志国磯谷・歌束の二郡のほか、同国久遠・奥尻・太樺・瀬棚・島牧・寿都・胆振国山越郡の合わせて九郡を管轄することにしたが、このうちから、山越郡を除いて西地に属する八郡を対象にしたものである。このとき、本陣の経費支出状況を調べた結果によると、大幅の支出超過であつたため、郡自体では措置できない状況にあることが判明したので、兩館支庁では、左記のとおり、改善計画を立て実施したいと、本庁に伺いをたてた。

記

一 寿都等三郡は、人家等もかなりあるので、人馬驛立の運営については、兩館近在と同様、通行人は町旅賃すなわち、個人経営のはたこ屋に宿泊させることが可能と認められた。ついては、これまでの本陣を廃止し、別紙案のとおり申し渡してよろしいか。

二 本陣を廃止すると、相当額の節約になるので、浮いた経費をもって宿屋営業者を一郡につき三軒ないし五軒を指定したい。その建築費として、一軒につき百兩程度の貸付けを行い、これが返済については、無利子で三か年賦としたい。

三 戸長・副戸長各一名を本務とし、それに、駅運取扱を兼務させるが、これには、他に収入の途がないので、

左記のとおり任命し、年金を支給することにした。本陣廃止後は赤字の大きかった旅館業務を分離し、貸付金を与えて民営とした。

人馬鐵立業務は、従前どおり郡中住民の負担によるものとし、これを戸長・副戸長による郡中行政事務との兼務とした。さらに、右によって、その詳合を左記のとおり発令したい。

というものである。磯谷等、駅運取扱人の任命については後述する。

さらに「御用留王申五」の文書は続くが、貴重な資料なので記録に留めておきたい。しかし、余りにも長文なので一部を省略し、重要事項のみ、要約して、記述することにした。

「一郡中適當の場所には町会所兼駅運として、一一〇坪の建物を建てこれに当てる。

戸長は、已の下制、すなわち、現在の午前一〇時ころ出勤し、戸長としての行政事務を取扱い、かたわら、駅運に関する事務を執行する。また、本項には副戸長の勤務指定はないが、おそらく、戸長と同様の取扱いで、戸長不在のさいには、代理者として事務を取扱うのであろう。

一 鐵立用備馬については、郡内の希望者に貸付け、必要のつど出役させて鐵立にて支障のないよう取計らう。

なお、磯谷郡については、村内に馬持ちがないので、家賃運支配時代（明治二年五月—同四年八月）の用途に申付けてあった鐵立用備馬をそのまま使役させ、その飼料等の経費は、村方が供出すること。

一 駅運の所要経費は、兩館近在三部（龜田・茅部・上磯の三部であろう）の例により、人馬鐵立賃収入の二割方を口銭として引き去ってこれに当て、それでもなお不足の場合には、村方の負担とする。

また、前述の施設費として、次の文書がある。

1 金三百兩 駅運並町会所式拾坪

2 金三百兩 宿屋賃借の者、一様に三軒一家に付

き百兩ずつ

右は、壽部・歌聖・磯谷の三部別改革に要する見込というものである。

以上、八郡駅運改革の概要を記述したが、これによって、これまでの本陣は廃止され、以後、各郡戸長・副戸長は「本官ヲ以駅運取扱業務」を申付けられ、また、「駅運取扱所ト町會ト併出候」と、管内に衆知された。

また、所在郡の駅運取扱人については、それぞれ自動的に、戸長副戸長が任命されたがさらに、駅運取扱事務の手代、小使等も次のとおり任命された。磯谷郡についてはのみ記述すると。

磯谷郡 駅運掛手代 申付候事 金子善作

同 駅運掛小使 申付候事 中野松太郎

とあって、駅運関係四役が揃った。

五 以上の新しい制度で転調に推進したかに見えた「内郡八郡駅制改革」も内郡に終る時期が来た。そもそも、この駅制は、旧和州時代に江戸時代から敷かれていた村方による宿駅とはほとんど同一の制度を取入れたもので

あったが、それも東の關、新角の改革も七か月後の明治六年三月には瓦解してしまつた。

この時の改正では、旧來の駅會を二五〇円で買上げ、これを新しく運営しようとする個人に下下げ、本庁管内で経営すると同一の駅通制度を取入れようとするものであった。

この改革で、恐らく、西部八郡の駅制改革として打ち出した「三百円(兩)の手舞で建てようとした駅通並町會所」はどうなつたのであろう。また、一部に三軒ないし五軒の支庁指定宿屋は、実現したのであろうか。恐らく、この計画は、上司の承認を得たものの実現せず、終つたものであろう。

六 次に、「明治一三年二月、人馬獨立所を置く」については、これ以上解説を続けると相当長文になるので、拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究・中巻明治前期編」に詳述してあるので、これに譲ることとして本稿では省略することとした。

七 島古丹駅通は、その後には通行人の多い東海岸道とは違い、開拓の中核からはずれて駅通としての機能を発揮する場を失つた。

明治三九年四月三日、告示第一六五号により、同年三月三十一日限り廃止されたのである。



かゝるしやを

はいて

雪の世界へ

ドラマ「駅馬車」 に見る駅通制度(二)

ドラマの中から駅制に関係する部分を抜き出して、アメリカの駅制を論ずるということを思い付き、実行に移すということは、おれながら、余りにも無謀な行爲ではないかと、のちになって思い至つた。

しかし、作業を進めてみると、ドラマは意外に駅制に触れた部分が多く、かつ、面白いのである。

この点、ジョン・フォード監督は、どの程度駅制を意圖して映画化を進めたものか解らぬが、のちのち、日本において、このドラマを題材にして駅制の解説を図る者が現われたということは、思いもかけなかつたことであらう。

(お詫びして訂正)

前号の「ドラマ駅馬車に見る駅通制度」中、右、ドラマの作成監督をジョン・ウェインと書きましたが、ジョン・フォードの間違ひでした。お詫びして訂正します。

当時のこの路線を走行する駅馬車の編成としては、六頭立て六人乗り馬車に御者一人という構成である。

ドラマでは、乗客は男性客四人、女性客一人の計六人、それに、護衛の保安官一人が御者の隣席に座る。というのが一応の人間構成である。

保安官が添乗するのは、毎日ではなく、アバッチ襲撃が予想される場合に護衛として乗車している。乗客は、男性は銀行頭取、博徒、牧師、酒の行商人の四人、それに途中から刑務所からの逃亡者一人が加わる。女性客は、伯爵夫人、騎兵大尉の妻と自称する女の二人である。

それにしても、職業はすべて白粉であり、得体の知れない者が多い。この駅馬車には出発直前になって、アバッチ襲撃の情報が入り騎兵隊一五人が馬車を先導することになった。

なお、前々号まで記述した「駅通制度を比較する」でも触れたように、大陸橋新路線の一つであるカンパーランド国道の長距離定期馬車使は、普通には四頭立てが使われており、速度は一時間一〇マイル程度の走行で、約一二マイル毎に繋ぎ馬を取り替えるとしている。乗客の定員は九名としていて、ドラマの駅馬車の乗客六人、引き馬六頭とは大分違うようである。路線の整備状況が大きく影響しているのであろう。

また乗客の乗降は必ずしも停車場所が決まっているわけではなく、路線上の途中で手を挙げると停車して乗せてくれるものようである。

二 馬車の構造

ドラマの映像を見る限りでは、客席は箱型で地面から天井までの高さ約二メートル、板張り化粧金具付き、前輪は径約一メートル、後輪約一メートル三〇センチの四

輪車である。客席は六座席、客は三人ずつ向かい合って座る。別項でも記載のとおり、車輪は小さすぎまで、路線によって各種あるようである。

御者席は、客席の囲い外側に設けられ、屋根はなく前部に保安官と並んで座る。馬車は化粧金具が付いていてなかなか立派な造りである。

馬は、前出のとおり六頭立てで、縦に二匹づつ三列に並び、御者の鞭が最後列の馬の尻にようやく届く程度である。

この馬車の側面には、「オーバーランドステイジライオン」と、さらにこのヨウニーと記載されている。

(以下次号)

◎ 資料寄贈お礼

一 幌向駅通所関係資料 南幌町 近藤長一郎 氏

二 北海道の文化 札幌市 北海道文化財 保護協会 様

発行年月日 平成十四年四月五日

頒布 無料

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目

三の一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 011-571-3602