

駅遞情報

第28号

時 評

会報「駅遞情報」が

ホーム・ページに登場

世は、正に情報化時代である。読者の中には、「駅遞情報」も二八号までも続いたのであるから、そろそろ一冊にまとめるか、ホームページに組み込んではどうかとの勧めがある。

しかし、この方面の知識が皆無に近い筆者にとって、取り付く暇もなく、返事のしようがないまま過ぎてきたのが実情である。

ところが、助ける神が現われた。先日、日丁社の編集課長をしている、かつての同僚であった一氏から声がかかった。

「駅遞情報」をインターネットのホーム・ページに入れるから発行願に全部預えてくれというのである。

いきさか慌てて準備をしようと思ったが、何を、どうしたらいいのか昔日見当がつかない。彼のゆうまみに、取りあえず創刊号から二七号までを揃えてみた。

そのような次第で、随て彼に任せて、あとは成り行きに委ねることとし、彼の作業の進行状況を見守ることとした次第である。

以上のような次第で、どうやら「駅遞情報」のインターネット化も実現の運びとなった。

しかし、インターネットとは何物なのかも知らぬ筆者にとって夢のような話で、今は、一氏が頼みの綱であり、作業の進行を見守っている昨今である。

目 次

一 時評 会報「駅遞情報」が ホームページに登場	1
二 明治初期における 駅遞諸経費の収支状況(一八)	
鐵路駅遞所(一)	1
ドラマ「駅馬車」に見る駅遞制度	4
四 資料寄贈お礼	6

明治初期における

駅遞諸経費の収支状況(一八)

当地方は、古来、和人の居住者が多く、その人達は、街道沿いに集落を連ね居住していて、新道筋に設けられる官駅も、しばしば設置場所を移動し、つど駅名も変わった。

本稿で取上げる駅名も、前出の島吉丹駅遞のよう

に時代とともに磯古丹・磯谷と改名してきた。

本稿では、一応、開始候事業報告に掲載されている駅名に従って記述しているが、年代によって駅名が変わるので、注意しなければならない。

なお、本項目の表題は「……駅通諸経費の収支状況」として、これまで奥地の駅通の収支状況を主に取上げてきたが、今後記載する側路(うしよろ)等、旧和入地寄りの数か所については、函館支庁に属していたため、事業報告の経費の項、又は布令録に記載されておらず、収支状況というのには馴染まないが、他の資料で補うこととして、このまま進めることにした。

一八 側路駅通所(一)

位置 歌東郡側路村

隣駅との距離



人馬建立 函館駅二町シ

賃日賃銭

沿 車

(1) 本駅ハ一ニ歌東駅ト言フ初メ歌東郡有戸村ニ在

リ幕府ノ時島崎受負人佐藤某駅務ヲ取扱フ

(2) 明治二年十一月受負人ヲ庵シ本陣ニ駅務ヲ取扱

ハシメ官費支弁ス

(3) 三年正月斗南藩管轄官費ヲ止メ又受負人ヲ置キ

駅費ヲ支弁セシム

(4) 五年八月本陣ヲ駅通所ト改ム

(5) 六年三月本使金三百円ヲ以テ日本陣ヲ買上駅所

トス

(6) 十二年十月本郡側路村二移ス十二月人馬建立所

ヲ置ク

「解説」

1 右場所の開設は明らかでないが、駅路沿革志によると、旧幕府の廳、場所請負人佐藤栄右衛門宅において、事務を取扱かう。とあって、右、「沿革(一)」と符合する。しかし、松浦武四郎著蝦夷日記には、「安政四(一八五七)年、歌東浦上屋(通行屋のみ)「馬は、当春初めて牽し由にて、新道を馬にて建立せる也」とある。

右、記載事項は、これまで、陸路については函館から樽屋経由北上していたものが、新道が出来てからは、長万部・里松内経由になった。それに、馬も導入されて新道を行行しているという。

2 元禄一三(一七〇〇)年時の、郷村一覽(松前藩版)によると、「西在村」として「をたすつ」とあって、既に、歌東の名が挙がっている。当時同所は、和入が住み、村方を形成していたのであろう。

3 また、寛政四(一七九二)年の場所請負人について、通運史に、「ワタスツ(松前藩島原全兵衛運上金砂金一二〇両……)とあって、福島屋全兵衛なる者が、砂金一二〇両をもって場所を請負っている。同所は、そのころ既に、場所として確立していたのであろう。

4 歌聖駅の開設は、駅路沿革志によると、嘉永六(一八五三)年正月「旧常府支配ノ時、津輕郡福山松ヶ崎町平民佐藤栄右エ門江本駅事務取扱申付場所受負ナルモノヲ以テ」とあり、これが、当時所駅制の最初の如く記載されているが、前出の、松浦武四郎著「蝦夷日誌」記載のように、寛政四年既に、黒松内回りの新道も開通していて交通の便が計られていることから考えて、これより相当以前の開駅は明らかである。このことは黒松内駅について記述のさい改めて触れることにならう。

5 また、同所より相当古く開けた請負場所が、奥地に多数あることからみて、当所の開起(開駅)年代の間違いか、あるいは、当所を飛び越えて奥地の開発が進み、当所が取り残されたものいずれかであろう。

6 明治に入つて、江戸時代以来奥地元の場所請負人、佐藤栄右エ門に引続き職務を命じていたが、一年十一月、改めて本陣と名称を代えると共に、官費支弁とした。さらに、翌三年四月、この地方を支配することになった牛南雄が支配したが、この際受負人の運上金支弁に更正した。

7 明治五年八月二三日には、駅費すべて官が支弁すると共に、その運営も地元の自治に任せ、その責任者を次のとおり任命した。

歌聖・磯谷両郡戸長兼駅運取扱申付
一ヶ年給料金百円ヲ給ス 有戸村 佐藤栄右エ門
歌聖郡戸長兼駅運取扱申付
同 給料八拾円ヲ給ス 同 最谷直次郎

封後岡山村郡本庄 阿部橋八

同 駅運取扱手代申付
一ヶ年金七拾円ヲ給ス

越後国高井郡宮川村 吉田作次

同 小使申付
一ヶ年給料金五拾円ヲ給ス

右のとおり発令されたが、その後、三か月たらずの一月一二日、佐藤栄右エ門は戸長兼駅運取扱を免じられ、同六年五月二十七日に至つて、地元佐藤伊三右エ門が就任した。

さらに、同月一六日、小使吉田作次がその職を免じられ、福山の須田彦右エ門が命じられた。以下、任免交代が激しく行われたが省略する。

8 右、事業報告の沿革の項に、「(5)六年三月本使金三百円をもつて旧本陣を買上げ」とあるのは、明治五年八月、駅制の大改革に当たり、駅務運営を地元

の戸長以下に任せる措置をとっていたが、これをすべて民営運営に改めたのを機会に、従来の駅舎を開拓使が買上げてこれを民営取扱人に交付したことを指している。

9 最初に掲記したように、(欄路(うしよろ)から内陸部へ三里三町三〇間、宋太川沿いの地点に、明治四年一〇月一五日、次のとおり、黒松内駅が開設された。開拓使から芳部・歌聖・山越内の三郡に達しられた。

「今度黒松内江駅新設来ル十五日与施行いたし候條兼て申達如く通相心得伊達薩五郎申合不都合無之様可取計事

辛亥十月九日

特に、この三郡に向けて示
達されたのには理由がある。

この三郡は、黒松内が属
する虻田郡の前後の駅運を
受持つ郡であつて、人口過
少の黒松内駅を支える助郡
郡としたい考えからの措置
であつた。

詳しくは、負つて、黒松
内駅の項で取り上げること
にしたい。(次号へ続く)

ドラマ「駅馬車」に見る

駅運制度(三)

前号までは、スベースの関係で余り円滑に進まな
かつたが、あと、二回の分載で終る予定である。以
後、道々核心に触れてくるはずである。

三 宿場(藤井駅)と駅舎(ホテル)

駅舎は、アメリカでは一般にホテルと称している。こ
れが公式の名称であるかどうかは分らぬが、甲なる通称
ではなく、一般に使用している公式用語であるようであ
る。このほか、レストラン、又はバーといった名称も使
われている。

駅舎内には、乗客の受付席、前泊部屋、レストラン



(バー)、延いて概舎がある。いわゆる藤井駅の組合施
設といつたところである。

駅舎は、その駅場によって利用客の数に違いがあるの
で、駅舎にも大小がある。また、立派さにも差があるが、
駅舎外の階層には馬繋ぎ用の木欄が多数設けられていて、
乗馬による通行人の便利が図られている。現在でいえば、
さしずめ駐車場である。

駅舎の外壁は板張りであり、舎内は板張り又は白壁で
二〇坪程度の部屋に三、四か所机椅子が置かれていて、
その部屋の一角に、駅馬車に搭乗する客の受付席がある。
この席は食事、酒等の注文を受け付けるカウンターとなっ
ている。いわゆる、レストラン兼用で、ここで一切がす
むようになっている。

この部屋に続いて廊下がある。廊下を挟んで両側に小
部屋が四、五か所ある。この部屋は乗客の前泊用である
が、アバチウオールズでは、この小部屋に前泊したのは
女性客のみで、男性客は、レストランに毛布を敷いた
床(ゆか)で寝た様子である。これが、当時の駅馬車利
用客の一般的態様であつたのかも知れない。

さらに、この大部屋に続いて概舎があり、馬が一、二
頭ごとに一枠に収容するように木欄で囲つてある。全部
で一〇頭ぐらいの舎飼いができ、駅馬車の乗付用、又は
急用の場合直ちに馬を用立てることができるようになっ
ている。

この映画の撮影は、モニュメントパレーで開始された
といわれているが、これは、フォード監督が、この地方
の地勢風土のほか、インデアンプ留地の台地群の景観が
気に入つたためであるといわれている。そのため、この

ドラマには台地がたびたび映し出される。

西部横断コースの一つであるバターフィールド大陸横断駅馬車使の場合には、週二回、東西から同時に定期的に出発するとしているが、このドラマに登場する路線は、比較的短距離であるから、恐らく、毎日か、隔日便を想定しているのであろう。

なお、北部地方では、牛を使用している軽馬車もあつたようである。

駅馬車による収入としては、乗車賃、荷貨物の運賃のほか、郵便搭載による運賃収入があるが、路線上の郵便駅の運営を請負う者には、乗客等の宿泊料、レストランの飲食費、駅馬車乗車賃及び手荷物の取扱手数料（歩合）がある。

なお、大陸横断定期便では、郵便搭載による運賃収入は見逃し得ないものであるが、ドラマ駅馬車の場合にも郵便搭載を受託していることが明らかであるので、相当額の運賃収入があつたものと認められる。

アメリカにおける駅馬車等への郵便搭載許可権限は、郵務長官に属し、入札により付与されるものとしている。しかしこれも、鉄道が敷設されるまでの一時的なもので、鉄道が開通するとそのほとんどが列車搭載に代つたものである。

ドラマの中には、乗車賃に関する場面は出てこないが、ボルチモア・ウィーリング間の例では、一人一二ドルであるとしている。ドラマに出てくる路線の距離が明らかでないので、正確にはわからないが、当時の一般労働者の賃金が一日一ドル程度であつたことから考えると、この乗車賃は相当高額であつたことは確かである。

ホテル（總督駅舎）では、必ず飲食物を用意して、乗客、及び周辺居住者の需要を断つている。これらレストラン経営による収入も駅長の収入を潤すものである。駅長としては、駅馬車の乗車賃の歩合収入よりむしろ、總督駅の経営を請負い、レストランを運営することによる収入が重視されたのではなからうか。

ここで注釈されるのは、レストラン、及び宿舎提供は、最初からこの収入をねらつての總督駅受託といえるのかも知れない。

さて、駅舎内のレストランの内壁には角の付いたパッコロの割製頭飾が飾られている。また、片隅には暖炉が設けられている。その暖炉の上には大きな絵画が二枚置かれていたのが、装飾品のすべてである。

当時（一八四〇年代）の年代から考えて、当然のことといえるが、至つて殺風景な風情である。

四 次の宿場はドライウオーク

駅馬車が、トントの次の宿場であるドライウオークに近づくと、これを見付けた宿場の手代と思われる男二人が門扉に駆け寄つてきて、出入口の扉を左右に開いた。宿場は、アバッチ侵入を防止するため、周囲に柵が設けられ、出入口の扉は、平常は閉じられているのである。

この木柵、及び扉は自然木をそのまま使用したもので、手代が近づいてきて扉の出入口を左右に開くと早駆けで走ってきた駅馬車は、門を潜り抜けて走り込み、ホテル前で停車するといつた仕組みである。

到着した乗客達の会話では、街道に併行して架設され

ている電信が唯一の情報源の由であるが、トントを八時ころ出発して三時間三〇分ほどで、ドライウオークに到着した模様である。この様子からみて一時間一〇キロ程度で走行するとして、トントとドライウオーク間は、三五キロ程度の距離があると認められる。

ドライウオークでは休憩をして、その間、昼食をとって午後一時ころ出発したのであるが、ドラマには出てこない。ここは劇替駅として、曳き馬を取り替えて出発したのである。

御者については、通し（劇替駅で馬を交代させないで通過するという、前巻用語である。）の勤務であるから、当然、終着駅ローツバードまで交代せずに走行したのである。

五 三つ目の劇場はアパッチウエールズ

さて、駅馬車は駆け足で走りに走って、三つ目のアパッチウエールズに到着した。

門扉を開いての駅馬車の出迎え方法は、ドライウオークの場合と同様である。

下車した乗客達がレストランに入ると、緊急情報としてアパッチ襲撃の報が入っていた。乗客達は動揺する。御者は、乗客に向かって「トントに引き返したい者は降りろ」と声をかけるが、乗客からは声がなく、一人として引き返すという者はいない。

乗客達の会話では、トントから当駅まで七時間走ったというから、前駅のドライウオークから三時間三〇分走ったことになり、当地には午後四時三〇分ころ到着した

のである。当駅で一泊するのである。従って、トントから約七〇キロの距離であると認められる。

御者は重ねて

「トントに引き返した方がいい」

と乗客を促すが、これに応ずる者はいない。

行く手は、ほとんど砂漠と灌木地帯が続いている。周辺は牧場地帯であると乗客の一人が説明しているが、画面には牛馬の飼料となるような牧草が生えている様子はなく、牧場特有の木柵とか牧草も見当たらない。

(以下次号)

資料寄贈お礼

- 一 本村謙次と國後・祝賀 札幌市 堀 比呂志 氏
- 二 アイヌのくにの物語 札幌市 岡村 正吉 氏
- 三 井上耕作関係資料等 厚岸町 坂井 四郎 氏
- 四 松田伝十郎とアイヌ(4) 札幌市 塚 比呂志 氏
- 五 標茶町史 川上郡 標茶町長

発行年月日	平成十四年七月五日
頒布	無料
発行者	札幌市南区川沿西条五丁目 三の一
史学研究会 主宰	宇川隆雄
MAIL ORDER 011-841-6000	