

# 駅通情報

第29号

時 評

## 情報二題

一、駅通情報のホームページ化について

前号でもお知らせしたが、その続報である。

これまで発行してきた「駅通情報」も本号で二九号になり、多数の方々から一冊にまとめるか、インターネットに組み込まれてはどうかとの勧めが、二、三にとどまらずあった。

その要望に応えるため八月初旬から具体的作業に取り組み、八月末一応終了した。

これには、I氏の全面的な尽力があったればこそで、私は、構内で眺めているだけである。

最終的には五〇枚に及ぶ紙幅で、スポンサーも二企業から申し入れがあり、経費のあと押しもあって、カラー付きの素晴らしいものが出来上がった。

原文が、私の発行してきた駅通情報であったかと思回らばかりである。左記に、アドレスを付記したので、一度ご覧ありたい。

ホームページアドレス

<http://iweb44.infosask.co.jp/novel/frank/>

二 「最盛期の駅通制度を探る」発刊準備中

明治末期から大正期にかけてが、制度制定中最も存在が大きかった期間である。この最盛期にライトを当てて、誰でも解りやすく読みやすいように統計をたくさん入れ、二百ページの小冊子にまとめたものである。

十一月末発売を目指して目下、最終仕上げにかかり、定価は決っていないが、千円台にすむよう取計らい中である。

資料は、網走・根室（千島列島を含む）・釧路国支庁管内に輻向駅通（空知支庁管内）に及ぶ広範囲な、また現地駅通所の具体的な資料を取り上げている。

## 目 次

一 時評「情報二題」	1
二 明治初期における 現地駅通所の運営実態	2
三 ドラマ「駅馬車」に見る駅通制度	4
四 資料図書寄贈お礼	6

## 明治初期における 現地駅選所の運営実態

○題名変更について

本稿の題名は、これまで「駅選所経費の收支状況」として、事業報告と布令録を中心に現地駅選所における経費の使途等を重点に記述してきたが、これでは経費の面に片寄り、業務運営を軽視することとなりかねないので、このさい、角度を変えらるるともに視野を闊げて、現地駅選所の沿革、特徴、運営実態等を重点に取り上げることとし、題名も表記のとおりとして続けることとした。

なお、取り上げる方法としては、従来どおり、開拓事業報告第四編の沿革を中心に、さらにこれまでに余り取り上げてこなかった未発表の多数の資料を使って紹介することにした。

### 一八 蕨路（うしよろ）駅選所（2）

「解説」の続き

10 「沿革（3）」の、明治三年正月斗南藩支配について解説すると、開拓使支配以来北海道の開拓事業は、推進方策として、廢藩置縣により領有地を失った諸藩並びに華士族・寺院に対して北海道内に支配地を与へた。斗南藩へも歌峯等三郡の支配を命じた。これは開

拓使は、これまで官費をもって運営していた駅務を同藩の取扱いに任じたことを指している。

なお、斗南藩（となみはん）といっても一般に聞き慣れない藩名と思うので簡単にその経緯を付記すると、明治維新時、幕府側についた会津藩は戊辰の役に破れ解体され、その一部は現、下北半島の斗南の地に移封され、斗南藩を起こした。

明治二年八月、開拓使は、蝦夷地を諸藩士族寺院等に割譲する令を下したが、その令を受けて明治三年正月、斗南藩は「援志国太極・瀬戸と元兵部省支配の歌峯・磯谷・寿都の三郡、並びに胆振国山越郡の支配を命じられた。しかし、同四年八月にはその支配を解かれ同地方の斗南藩による支配は僅かに一年七ヶ月に終わったのである。

斗南（となみ）藩の支配が解かれると地元の駅選業務の運営は民営としたが、これまでの駅舎は開拓使が買上げて、請負人に与え、引続き運営させたのであった。

11 明治一三年一〇月には、新たに蕨路村に駅舎を設けると共に、有戸村から移転し、引続き運営したものである。

12 明治七年一月には、小樽を起点として日本海回り黒松内経由で噴火湾に出て、山越内郵便取扱所で既設の太平洋回り郵便線路に連結した。

なお、この出発地である小樽と山越内の両郵便取扱所は、明治五年一〇月、太平洋回りとして開設されていたものである。

右、郵便線路の開通にともない、歌重郵便取扱所が開設され、佐藤松右エ門が郵便取扱人に任命された。

若手通つて駅務の取扱いと人事について記述すると、明治七年一月駅通関係者の人事給料の改正として、駅運取扱手代の給料を月六円に、駅運小使の給料を月四円二十五銭に上げた。

さらに明治八年四月には、これまでの副戸長兼駅運取扱を免じて新たに歌重郡作岡村平民戸長小川弾治を副戸長兼駅運取扱に命じ、給料は従来どおりとした。

明治八年八月には、これまでの駅運小使村上源次郎を免じて磯後岡平民長谷崎五郎をして駅運小使を命じ、給料は従前どおりとした。

また、これまでの戸長兼駅運取扱の給料は、開拓使負担としていたが、以後駅費需要物品等の経費は地元の負担（民費）とした。

以上のとおり、短期間に変化が生じ、変遷を経て明治一二年には潮路村植村儀兵衛に人馬懸立所の経営を許可した。

以上の経過をたどつて明治二四年六月、北海道庁治下に官設駅運所として開設され、これも大正一五年一〇月廃止された。

### ○駅馬と人馬賃銭

1 安政三、四兩年、場所請負人佐藤松右エ門が駅務を取扱っていたさい、有威郡の幕府牧場より牡六頭、乾九頭、合計一五頭を買入れたが、明治六年五月、このうち六頭を新設の黒松内駅運に備馬として引渡した。

残る三頭は斃死し、以後、潮路村の馬所有者が毎日順番で懸立てを行つた。

2 明治三年二月、公私用人馬の懸立賃銭を定め、その後、人足平當一人一里四銭、至急六銭、早追八銭、馬一疋六銭、山道輸送路は人馬其本賃銭の五割増と定められた。

3 明治一二年一〇月、人馬懸立所を設けた以後は、平道人足六銭、馬八銭とし、早追は日没より日の出までは二倍と五割（二五割）とし、日の出より日没までは七割五分とした。

また、通常でも夜中運伝は五割増とした。

4 潮路駅運所は、大正一五年一〇月廃止された。

### ○渡舟場について

郡内有戸村を流れる安太川は、平常は二〇間、出水時には二五間の流域を持つが、その沿岸を通つて黒松内に至る道路があり、この間の里程は二里一〇町余である。この渡舟場は安政二年に開設されたものであるが、以来、渡守の給料は渡賃をもって支給することとある。

渡賃は、細かい区分まで設定されている。明治初期の渡賃の一覧表を挙げると次のとおりである。

### 渡舟賃表

男女共一人二付 金一銭六厘

同七才未満 金 八厘

人力車一輛 金二銭四厘

小車一輛 金二銭四厘

牛馬一疋二付	金三銭二厘
大車一輛二付	金三銭二厘
馬車一疋立	金三銭二厘
馬車二疋立	金四銭八厘
馬車四疋立	金八銭
荷物二人持二付一箇	金一銭
但夜中賃銭三分割	



ドラマ「駅馬車」に見る  
駅運制度(四)

時評の「情報二題」にも記述したように、今回、駅運情報のホームページ化が終了した。

本稿の、「ドラマ駅馬車」は、特に希望もあってホームページに入れ全文を一〇ページ(一〇枚)にわたって組み替え登場させた。

これを機会に全文を見直し、編成替えを行ったのできつと読みやすく、理解しやすいものとなったと思う。

本稿は、最初の計画では今回で終了予定であったが、スペースの関係で、完結は次回に持越しとなった。

五 「三つ目の宿場はアパッチウエールズ」の続き

西部史によると、一九世紀、西部へのシカゴ道路周辺の状況として、カラマズー川流域は至って地味肥沃でありまた、開墾も容易であったため、ミシガンは早くに(一八三七年)州になったとしてるので、ドラマに映し出される風景は、アメリカ開拓史上においても開拓が特別遅れた特殊地帯であると見るべきであろう。

なお、宿場では、馬が豊富に飼育されていて、駅馬車の駆替用の馬には不自由しない様子である。

北海道の開拓当時の入植者は、農耕馬に不自由し専ら人力に頼ったのとは大きな違いである。当地方は駅馬に隔らず一般馬匹も豊富なようである。

アメリカでも、特にアリゾナ地方における馬の飼育状況はよくわからぬが、白人の入植が始まる以前から野生の馬、又はインディアンによる飼育が盛んであったのであろうか。

ドラマ「駅馬車」の舞台となったアリゾナ地方は、馬を多数飼育し、従って、牧場も多数あるのであろうから、他の農耕地域への馬の供給地であったのかも知れない。

以上のとおり、ドラマを見る限りにおいては、樹木といるのは、人の背丈にも達しない灌木と、ようやく生きているといった雑草が点在しているに過ぎない砂漠で、乾燥地帯である。さらに道路といえれば一九世紀後半には、まだ満足なものがなかったという時代である。

しかしそれは、アメリカといっても西南部の砂漠地帯のことであって、私の、これまで旅をした経験のある北西部のポートランド奥地や東部のボストン奥地は、現在

でも大森林地帯であつたのを記憶している。

さて、三つ目の駅場、アバッチウエールズの駅舎状況に戻そう。

この宿場は、二つ目のドライウオータ駅と同様、駅馬車が砂煙りを挙げて宿場に近づくと、待ち受けていた駅の手代が入り口に駆け寄ってきて、門扉を左右に開く。

駅馬車は速度を緩めつつ駆け抜けて、駅舎前で停車した。レストランでは、駅長の妻らしい見るからにインディアンの女性が、休憩する乗客にコーヒーを出す準備としてコーヒー豆を挽いている。誰いうとなく、この女性はインディアンで駅長の妻であると噂している。

三つ目の、この駅に到着すると夕刻になった。乗客達は、ここで宿泊することになった。ドラマでは、このホテル(駅舎)で、女性客の一人が突然産気づき、駅員ばかりでなく男性客もお湯を沸かす手伝いをする事になった。長い宿場生活のうちには、このようなハプニングもあつたのであろう。

女児が生れて、乗客達がはっと息入れて寛いでいるところへ、駅馬車の御者が入ってきて、電信による情報として明朝、アバッチの襲撃があるらしいとの知らせを告げる。そのとき御者は

「女房の替りはあるが、馬の代りはないから、ここから元来た道を引き返そう」と、乗客に問いかける。馬産地の当地方としても馬は貴重な財産なのであろう。

しかし、乗客中にはそれに賛成する者はなく、「シンナー」としてしまふ。むしろ、アバッチの襲撃前に出発しよう

という意見を出す者が現われる。

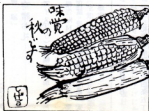
これまでも、アバッチの襲撃情報を受けて引き返すこともあつた様子であり、この路線では、正常運行が阻害されることたびたびあるようである。

これらの情報は、前出のように電信により入手するのがほとんどであり、この電線はときどきアバッチにより切断され不通になることがあるようである。この時代は、電信が唯一の情報入手手段であつたのである。

#### 六 ロープバークへ向け出発

翌早朝、駅馬車は終点ロープバークへ向けて出発した。乗客は、前日と同じメンバーに加え、昨夜生れたばかりの女の赤児である。

騎兵隊は、前日のうちに任務は終えたとして、御者が行く手が心配であるから同行してくれるよう懇願するも受け入れてくれず、立ち去ってしまった。護衛は保安官一人になつてしまつた。



噂では、出発前夜のこと、駅長の妻のインデアン女性  
は、若い駅員(牧童)と連れ立って、銃と替え馬を盗み  
逃げるというハブニングがあったという。

このようなことはよくあることで、宿場の話題として、  
一時の噂として記されるが、すぐ消えるものである。しか  
しこのときは、このインデアン女性によって宿場の様子は、  
アパッチにつつまけけになったもののものである。  
筆者の

「馬は逃げ替えた、さあ出発だ」

との声に動まされて櫓の扉が開かれ、駅馬車は不安のう  
ちに出発した。

行く手は、橋の無い川を渡渉し、次には渡し場である  
という。しばらく行くと、遠方の丘からアパッチの騎馬  
姿が見え隠れる。駅馬車の行く手の集落は、アパッチ  
の襲撃を受けて民家と渡し場は焼け落ちていた。それも  
また襲撃がないと認められてくすぶっている。駅馬車  
は、それを橋目にアパッチを上げ、次の大河に差しかかる。  
アパッチとの間に銃撃戦になるが、早うじて逃げ切り  
対岸に達することができた。

そのころ、通報を受けた騎兵隊がようやく駆け付け、  
応戦して駅馬車は無事ローズパークに駆け込む。

### 七 ローズパークの宿場状況

終点のローズパークは、当時としては地方の大都市で  
ある。宿場周辺は二、三階建ての木造、又はレンガ造り  
の街並が続いている。

広い街路にはガス灯があり、乗客二、三人は乗ること

ができると思われる二頭立ての馬車とか、荷物運搬用と  
思われる荷馬車が行き交い、道路の両側には至る所に馬  
を繋ぐ櫓が設けられている。駅舎は、他の宿場のものと  
それ程の違いはなく、やや大きいだけであるが、ピアノ  
が置かれ、それがいかにも近代的なものと映っている。  
それがホテルの設備とは違い、違和感がある。全般的に、  
地方都市としての風格を備えている。

これらの光景は、開拓期の北海道の地方都市も恐らく  
このような風情であったのであろう。

(以下次号)

### 資料図書寄贈お礼

- 一 松田信十郎とアイヌ(5) 札幌市 栗 比呂志 氏
- 二 大崎情報誌3 東京都 大崎 博 氏
- 三 標茶町郷土館報告紙14 標茶町郷土館
- 四 馬車鉄道資料16巻 札幌市 中島 富一 氏

発行年月日 平成十四年九月十日

発行所 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