

駅 通 情 報

第30号

時 評

「日鑑記」に表れた一九世紀初期の

書状の発着と送達日数等

一 今から書こうとするのは、文化から安政年間にかけての、厚岸は国泰寺住職に発着した書状（信書・てがみ）についての差出しと送達日数を中心に調べた結果のものである。

蝦夷地の東端に近い厚岸と北海道の玄関口の箱館方面約一三〇里との間の書状のやりとりを取上げたもので、現代人のてがみとしての感覚とは随分と違うと思うのである。

江戸末期、箱館に島屋の経営する飛脚問屋が、箱館奉行の要請で開店したが、輿地については、まだ場所請負制の世界で、私人の書状については送達の方法はなく、幕府、藩の御用状と公人が差出す書状以外、送達の方法はなかった。

今回、本稿で取上げた厚岸の国泰寺は、文化元年、幕府三官寺の一つとして設けられたもので、その翌年には初代住職が就任来住した。

「日鑑記」には、就任以来の歴代住職が、日常の出来

事や日記風に書き留めたものであるが、これを網羅地方近世史研究会が解説編さんしたものである。本稿は、その中から書状に関するものを抽出して考察したものである。

二 年輪状等の差出状況

古来、人間が二人いると意志の伝達方法としての通信が始まったが、文字が生れると、次にその伝達方法の一つとして文字が加わったという。

それはとも角、国泰寺には、年間の書状の定例的差出しといえば、①正月の年賀状、②六月の夏中見舞、③一月には寒中見舞が挙げられる。それら書状の差出し通数はけっこう多く、現代人の年賀状ほどではないが、相当多数の通数が差出されている。これらのほとんどは時候見舞ともいふべきものである。これ以外の日常使用の物品注文や連絡事項等が、臨時的なものとして加わる。

日鑑記に、天保五年時の年賀状の差出し状況の記載がある。あて先は、松前方面への沿道にあたる、「等尉院、薄光寺、箱館」また、松前では「松前志摩寺をはじめとして家老等重役六人、寺社役三人、用人四人」、また、本州では「江戸、鎌倉五山」等、合わせて二〇通余差出している。

これら年賀状は、道内各地あてのものは、正月七日に書いて九日に発送している。また、江戸、鎌倉方面のものは正月十五日に書いたが発送便がなく、二九日になつてようやく発送している。

ドラマ「駅馬車」に見る

駅通制度(五)

本号をもって本稿は終るが、アメリカの駅通制度そのものについては、北海道のそれと基本的に余り違いはない。現地の駅馬車、郵便馬車、ホテル(旅宿所)等の実体は、北海道の駅制に比較して、規模も大きく、かつ、合理的である。また、利用者側でも一種の交通機関と見ているだけで、北海道の入植時のように悲愴感はない。民族性の違いもあるのかも知れない。

八 結び

以上、ドラマ「駅馬車」に見られるアメリカの駅通制度を検討してきた。しかしそれも、私の、過去の北海道に施行されていた駅通制度の研究結果を通してみたアメリカの駅通制度であるから、どうしても比較文化的立場から見たものとなった。

駅馬車をドラマとしてではなく、駅通史という側面から検討すること自体、いささか無理があるが、しかし、見方によっては極めてリアルに実体が浮び出ているといった面もあるので、無駄ではないと思われる。

少々くどくなるが、このドラマを駅通史の面から見た場合、駅通史の研究上どうしても知らなければならぬ基

本的な点がある。

このドラマの原作者は、駅馬車をドラマの題材に使っているが、駅通制度そのものを念頭に置いて製作したものではないはずなので、当然のことではあるが駅通史の面からみると、疑問又は欠落した部分が見られる。

それを二、三挙げてみると

(一) 年代はいつか

別の資料では、ドラマの日本における上映は、一九四〇年としているが、製作対象は、恐らくそれより半世紀程度以前を想定しているのであろう。

それにしても、アメリカ全体から見た場合アリゾナ地方は開拓が最も遅れた、当時としては、いわゆる辺境の地と見られる地域である。駅馬車を交通機関の一つとして見た場合、その運用時期は鉄道、自動車等と競合して発達してきたことと考え合わせると、駅馬車はどのような位置にあるのか。この点、複雑なものがある。

(二) 駅馬車の運行区間、乗車賃等

ドラマに登場する路線は、トント免ローズパーク間の四か駅であり、路線上、最初の出発駅はどこであるのか、全く明らかになっていない。他の資料からみて、モニュメントバレーであると思われるが、始発から終点までの距離、宿場の数、駅馬車の乗車賃等、駅通制度を知る上には是非知りたいことが多数ある。しかし、考えてみると、ドラマとしてはこれらは余り問題ではないことであり、

止むを得ないのである。

(三) トントからアパッチウオークまでの四七時間の
行程

乗客の会話から、トントからアパッチウオーク(宿泊地)までの間、七時間余りかかったといっているので、一区間は三時間半から四時間程度に、一か所の宿場を設けていることがわかる。要するに、半日に一度、昼食休憩をとるために宿場を設ける方針であろう。

この駅馬車というのは名称こそ違え、北海道の開拓使時代にもなかつたわけではない。

明治六(一八七三)年九月、開拓使は、郵便運送を兼ねた定期馬車便と称する運送便を計画し、まず、函館―森岡(最初は函館・峠下間の部分運行)、さらに同六(一八七三)年八月、新室蘭―札幌間の札幌本道開道により延長運行された(詳しくは、拙著「北海道宿場(駅通)制の研究・中巻参照」)。

官制と民営の違いこそあれ、駅馬車便と違いない馬車便が運行されていたのである。

恐らく、アメリカの駅馬車と類似の運行方法であったのであろう。

ただ、彼我の客観的な違いといえば、北海道の原住民であるアイヌ人は、至って性温順で和人の人種に対し、比較的協力的であり、かつ、その人口も少ないうえ、開拓使の原住民対策も一応配慮されていたので、馬車便運行に当たっては、アイヌ人対策をそれほど急務に置く必要はなかつた。それに比較してアメリカにおけるインデ

アン対策は、駅馬車運行に当たって、北海道の馬車便とは比較にならぬほど大きな規模であることのほか、インデアンは人口も多く、また、その一部は至って戦闘的であり、駅馬車の運行に当たって、関係者は常にその対策策に配慮する必要があった。従って、経営上大きな影響があったことは、このドラマに現われているとおりである。

特に、ドラマの舞台となったアリゾナ地方は、砂漠地帯という特殊な地域であり、開拓が本格的に始まったのは一九世紀に入ってからである。アメリカの開拓史にとっても、最も開発が遅れた地域である。

終りに、若干横道にそれるが、北海道における開拓は、何の障害もなく順調に推移し、成功裡に今日を迎えたのであろうか。

その実態を振り返ってみると、それは試行錯誤の連続であって、現代に生きる我れわれからみてもそれは苦難の連続であったことが容易に想像される。

実は、近年報じられた中国の報道によると、「西部大開発」という見出しの論文で、自国のプロジェクトの推進に当たって

「北海道の明治以後の開発対策を調べてみると、日本の最も遅れた地域であった北海道が、日本最大の食糧基地と称されるようになるまでの歴史を振り返ってみると、北海道人は堅忍不拔の精神で物資と文化財産を積み上げ、人類開拓史上の奇跡をつくった」と、

警め上げている。人類以来困難の途を辿って青木の陣で臨み、ようやく今日を迎えた北海道人にとって、買いがぶりもいところである。余所目にはそのように

奇麗事に見えるのであろうが、それはひがみも甚しいもので、明治以降軒余曲折を辿って気息奄々、ようやく辿りついた彼岸である。

開拓行政の一角を担ってきた駅通制度にとって、思いがけない遠方からの警め言葉にいささか、と迷いを覚えるのである。

(完)

駅通と民話

過日、南郷町で行われた「町興しのシンポジウム」にパネラーとして招かれた。

パネラーは、地域振興委員会の委員長と北星学園大学の教授に私の三人である。

お二人は、町村家について、バラ色の前途があると提言をなされていた。

私は、私の立場から二、三の提言を行ったのに引き続いて、村家についての提言とは逆に、今日の立派な集落を成し遂げた先人達の努力と駅通の存在について語り、人権時を思い興してもらうのも今後の町興しに役立つのではないかと思ひ、次の例を挙げて結んだ。

本州の某地から北海道への人権を目指した一家族があった。それは、祖父母に若夫婦と幼児二人の計六人であった。

一家六人、数個の家財道具と共に小樽港へ上陸した。一行は手宮から開通して一〇年ぐらい経った列車に乗り込み、まず、岩見沢に到着した。これからが大変である。ここで一泊し、翌朝、駅通の馬車に家財を積み、その

余座に祖父母が、下の幼児は妻が背負い、上の子は夫が手を引き北を目指して出発した。道路は、数年前開通したばかりの上川道路で肥後峠を没する悪路である。馬車は、行く先々でわだちにはまって横転する。途中、森井江駅通で家財を積み替え乗り継いで、また北へ向けて出発。空知太駅通（現・滝川）に到着、疲労困ぱいの身を駅通の一室に横たえた。

この駅通には、一家の疲れを解く食事と、心を癒す布団があり、この日、一日の疲労を解いてくれた。

翌日は、目的地の北空知の人権地へ向かう最終日である。これまでの行程と同様の旅行が続き、夕刻、指定された人権地に到着した。

そこは、行けども果てぬ大森林の真直中、右を向いても、左を向いても林の中である。人工のものといえば、道路と、自分達の入る小さな家屋だけである。しかし一応、狭いながらも雨露を流ぐ家があることにほっとした。

一家は、着いたばかりで、何から手を付けたらいいのか、呆然としているなか、夜を避



えた。

家屋周辺は、真の園であり、遠くからはなにやら野原の音が聞こえるのにおびえた。

夫が、我に返って表に出て見ると、森林の木の間から微かに灯が見えるではないか。これを見て、一家は「ホッ」と救われた思いになった。一家は、ここに住んでいるのは我々だけではなく仲間がいるという安心感であった。

のちに解ったことであるが、この灯は、数一〇〇メートル離れた路側に建つ駅連の木漏れ灯あることがわかった。一家は、ここには我々だけでなく先人がいることを知って、救われた思いであった。

私は、以上のことをかいつまんで話をして、当時は、入植者受入れに当たって、いかに駅連所の存在が地域住民にとって物的にも、精神的にも大きな影響を与えていたかについて語った。

さて、前出のパネラーの一人、北星学園大のA教授は初対面であったが、既に、私のことについて調べていて、これまで私が発表した「北海道前駅（駅連）制の研究」の主要部分をコピーして持参しておられた。

A教授は、以前から北海道の民話を収集研究していて、これまで二、三の発表もしている由である。シンボが終った数日後、民話に関する資料がほしいとのことと推定を話してこられた。

私の、これまで収集した近代交通史関係の資料の中にある北海道の民話に関するものを見たというのである。

私は、私の資料の中に、民話に関するものがあるとは、これまで思ってもみなかったのて驚いた。

北海道は、和人が住み付いて既に数百年経ち、道南を中心にある程度の歴史があり、最近、江差には民話研究会が出来て、北前船について発表したと聞いたばかりである。しかし、その大部分は明治年代以降に開民として入植した人達である。その人達に民話が醸成されるとは思ってもみなかった。もし、その芽があるとしても、例えば、遠野物語のように、文学的にも、物語としても市民権を得られるような筋書きが確立しているとは思ってもよらなかった。

教授は、もう出来上がった物語を求めているのではなく、その萌しを求めているのであるという。それを発芽させ生長させようという考えであるらしい。

そのお考えがわかったので私は、書店から駅連取扱人とか江戸時代以来の輸入の日記・手記・書き留め等を記述した圖書、資料等を持ち出しご覧に入れた。

その中には既に教授が収集済みの資料もあったが、中に駅連取扱人が在職時記録した手記等が数点あり、教授は、これを指して、これらは民話に類する内容を伏在していて、若干手を加えると民話として世に出せる物語になるという。

教授の言によると、形が出来上って、文学的にも、物語としても確立して既に世に出たものはそれだけのものである。北海道には、江戸時代から和入、又はアイヌ人達の間に日常増われ、自然発生的に生れた話題があるはずというのである。これらは年を経て歴史として過去のものとなったとき、その中から民話として発芽するものであるというのであろうと私は、推測した。

明治初期における 現地駅通所の運営実態 (二)

一九 中歌駅通所 (一)

高地方は、西海岸道の和入地に隣接している。気候温暖で、かつ、産も豊富であることから、古来、和人の居住者が多く入居していた。

ただ、和入地との間に浅津多摩という難所があって通行を阻み、近年まで通所として発展を阻害してきた。

以下、交通状況を中心に記述する。

一 位置 寿都郡渡島町

二 隣接との距離 産路 二里七町

黒松内 四里九町四八間

島敷 六里二八町四五間

三 人馬車立貫日貨線 函館駅に同じ

四 沿革

(一) 中歌駅通所は、江戸時代以来寿都領に属し、寿都駅通所と称していた。

松浦武四郎著「西蝦夷日誌」によると、武四郎が、安政四(一八五七)年西海岸道を旅したときの壽都領の項に、「十年前ニハマダ北辺方落々タル茅屋ノミナリシガ、今ハ漁シヨウ西戸橋次シ」とあって、この一〇年間に急激に人口が増加したと報告している。

(二) 寿都地方の開拓は明確でないが、寛政四(一七九

二)年代の場所請負人一覧によると

スワツ 松前 北屋書右エ門 小判一〇〇両

スワツ秋味 (直隸) 同 四五四

とあって、一七世紀には漁場経営の基礎ができていて、場所請負制が成立していたものと認められる。

(三) 文久二年二月、福山唐津内町平民田村新八が場所請負人となると、駅務を合わせ取扱い方を命じられた。

明治二年十一月開拓使が設置されると、駅務は開拓使直轄となり、本陣と改称された。

(以下次号)

○資料図書寄贈お礼

一 ムリイ駅通所全景写真 紋別郡 秋葉 実氏

二 松田伝十郎とアイヌ (6) 札幌市 櫻 比呂志氏

○お詫びと訂正

第二九号「駅通情報」ホームページアドレスは誤記があるものでお詫びして訂正します。

(<http://isehidai.infoseek.co.jp/news/realty/>)

発行年月日 平成十四年十一月二十五日

発行 者 札幌市南区川沿四条五丁目 三の

史学研究會 主宰 宇 川 隆 雄

TEL. 011-571-3603

011-571-3603