

# 駅通情報

第31号

## 時 評

「日鑑記」に表われた一九世紀初期の

書状の発着と送達日数等 (二)

以上のとおり、現代のような新春の気分あらばこそ、年末の大繁忙時にあて先のみ自筆して早々に郵便局へ差出し、郵便局の差立て作業を経て発送される。さらに到着局においては、年内のうちには配達作業を終え、元日には受取人に届くといった方法は明治中期の「年賀特別扱い」制が出来てからのものである。

前出のとおり、当時の年賀状は、正月を迎えて、新春の気分を十分満喫してから、ようやく賀状を書くといった方法がとられている。

しかも、これらの賀状は、地元の場合(舊御用所)の役人が、たまたま等に来訪したさい差出しを依頼するのである。しかも、これを除留独立を担当する会所へ持参して発送手続きをするが、これで直ちに発送とはならない。賀状は、不急のものとして、隣の会所へ献立てる便があり次第いでをもって送達されるのである。

これら賀状は、送事が来るといったものではないので、どこへ、何日で着いたのかは明らかでないが、松前方面であれば一か月半は要したであろう。

三 書状は、何日で到着したか

それでは、厚岸と松前、又は輪船との間を何日で発着したのかを見ると、ある年の正月二日、松前藩の家老が、厚岸は國樂寺住職あてに差出した賀状が届いたのは、二月二十七日であった。この間、一か月と二五日である。

後述のとおり、早追いの便では松前・厚岸間は六日で届いているから、不急である賀状としてもかかり過ぎである。

また、天保四(一八三三)年四月二二日巳の下刻(午前一時ころ)に輪船の小間物商、中西字左エ間が住職あてに立てた早晩脚は、四月二八日に到着した。出発から六日目に届いたこととなる。以上のことから当時、船からの便は最速で六日程度の行程であったものと思われる。

次は、四月一四日のこと、松前の領主が馬上で中風にかかりロレツが回らなくなったので、一七日間の病氣回復折湯をするようにとの御用状(公書)が國樂寺に届いた。しかし、残念ながら到着月日の記載がないので何日間で届いたのか正確にはわからないが前例からすると、早追いであるから六日程度で到着したのであろう。

なお、一言付言すると、物資は海路を、または人は陸路を通行するというのが当時の一般であった。海路はまだ安全通行が十分とは認められていなかったためである。また、文久二(一八六二)年、箱館奉行と飛脚問屋島屋との間で結んだ「箱館・江戸間御用馬便」の送達日数は、片道二六日として契約している。

しかし、道中には、川留めとか津軽海峡の風待ち等があつて、実際には四〇日かかったとして、箱館奉行側から一方的に契約が解除されたという記録が残っている。現代の郵便制度による信書の送達は、諸氏がよく体験しているので本編では触れないが、公式発表と実際の送達日数とは大分違ふようである。一刻を争う現代日常生活の中において、一九世紀初期ののんびりした書状の搬送り状況を想像するのも意義があるのであるまいか。

## 目次

(完)

一、時評 日鑑記に表われた一九世紀初期の書状の発着と送達日数(一)	1
二、明治初期における現地駅通所の運営実態(三)	2
三、旅は道路状況を知ることからはじまる	4
四、お知らせ(事務局)	6
五、資料等寄贈お礼	6

## 二 明治初期における 現地駅通所の運営実態(三)

### 一九 中歌駅通所(2)

前号に記述したとおり、中歌駅通所の所在地は「寿都郡渡島町」とあつて、町名で記載されている。当時の最下位の自治体単位は、明治一二年七月施行の郡区町村編成法に基づき北海道においては、札幌全区に区制を、その他の郡には町村制を施行した。それにより、日本海側では北から「石狩・小樽・余市・古平・岩内・寿都・江差」の各郡では町名を付けたものである。

以下、前号に引続き中歌駅通所所在寿都郡の沿革から記載する。

(4) 明治二年一二月、開拓使支配となつたのを機会に場所請負人による職務運営を廃して、本陣取締用途を指名したが、給料は無給とした。

(5) 同三年八月、弘前藩が同地方を管轄すると共に、地域の行政は運上金の一部をもって自治運営することとしたが、駅費は總て田村新八の支出とした。

(6) 同四年一月、右「(4)」の取締用途を廃止し、本陣兼用途とした。

さらに、同五年八月、開拓使は本陣を廃止して、駅通所とし、中歌村西基地北側にあった官舎一棟を貸与して駅通所とした。

また、方郡郡中歌村の戸長に駅基取扱を兼務させ、戸長兼駅基取扱を命じ、年給金一〇〇円を付与して官費をもって支弁した。

さらに、同村平民岸田健太郎を副戸長兼駅基取扱とし、年給金八〇円を給した。

また、その下に駅基小使として佐藤政藏を申付け、年給金五〇円を給した。

(以下、役職者の入れ替え任免が激しいので、記載を省略する)。

(7) 同九年七月、魚獲代金の一部をト付して駅費に充用運営させることとした。

以後、駅費修繕費及び日用需要品は總て民費をもって賄ったが、同一二年一〇月、田島茂助なる者から人馬懸立所設立出願があり許可し、以後、同人の取扱いとされた。

(8) 同一二年八月、北海道駅制改革により、方郡郡中歌村に中歌駅通所が再設置されたが、同一九年四月、設置目的が達しられたとして廃止された。

なお、「小樽・黒松内新山内山域内」間郵便幹路開設に伴い、同七年一月、方郡郵便取扱所(同八年一月、郵便局と改称)が開設された。

### ○ 駅馬及び人馬賃銭

(1) 松浦武四郎著「西蝦夷日誌」によると、「安政三年ノ夏ヨリ馬ヲ飼ヒテ、此辺リ馬次ヲ開イタリ」とあって、武四郎が通過した安政四年の前の年より馬を使って謀立てを業とする者が現われた旨の記載がある。

(2) 明治元年七月、弘前藩支配のさい、前出の田村新八は釧田藩有珠牧場より牡一五頭牝一四頭合せて二九頭を官費をもって購入し、同五年一〇月、そのうちから近隣の黒松内駅に牡七頭牝三頭を駅馬として分与した。また残りの牡四頭牝五頭は地元村民に払下げた。なおその中の一〇頭は死亡したという。

(3) 同三年二月には、人馬賃銭を定めるに当たり、公私の区別に分け、さらに、人足賃は「平常一人一里金四銭、至急は一人一里六銭、早道同八銭」と、また、馬は「一疋六銭」山道難道は人馬とも本賃銭の五割増とした。

明治一二年に人馬懸立所を設けた以後は「人足一人一里六銭、馬一疋七銭、早道は日没より日の出までは二倍と五割増とし、日の出より日没までは定額の七割五分増とした。また、夜中は五割増とし途中夜に入る時は、これを零酌するとした。なお、江戸時代から明治初期にかけては一〇数回に亘って人馬賃銭の改定が行われているが余り

にも無難なので、拙著「北海道宿駅（駅跡）制の研究」に詳記しているので、それに寄りたい。

○ 荷物の重量

(1) 明治二年一〇月に定めた荷量制限は、馬一疋の荷は二〇貫目、人足の一人持ち夏季七貫目冬季

(一〇月より三月)は五貫目までと定めた。

また、同一二年一〇月には、馬一疋二五貫目、二貫目増す毎に一割を増す。人足一人七貫二〇〇

目毎に一割を増すとした。

○ 渡船場

明治四年七月、青森川設置の渡船場には渡舟一艘(長さ四間)、渡守給料、舟修購置等はすべて渡賃で負担するとした。なお渡賃は、次のとおりと定めた。

男女一人に付一銭六厘、七才未満一人八厘、火車

一両三銭八厘、小車一両三銭、(以下略)

但夜中二分五厘割増

右のほか、料金の設定は詳細に亙って設定されているが、余りにも複雑な料金体系なので省略する。

また、有戸村へ通ずる渡場があるが、その渡賃等は、これまた複雑になるので省略する。

旅は道路状況を  
知ることからはじまる

一 はじめに

表題の、道路状況とはもちろん、現代の鉄道や自動車  
が走る道路を対象にしたものではない。それはかつての  
宿駅と宿駅間とを結ぶ道路であり、その地形、距離等を  
指しているのである。

時代としては、  
江戸時代から明  
治時代にかけて  
に視点を当て、  
それも、交通機  
関としては馬と  
カゴ程度のも  
で、ほとんどは  
旅人の足による  
歩行を指してい  
る。

道内における  
当時の道路状況  
等に触れる前に、  
本州における駅  
制について簡甲



に記述しておきたい。

日本の駅制は、宿駅制度の前身である駅、その後、宿駅（駅伝）と続くのであるが、この宿駅制度は、徳川幕府によって整備確立したもので、徳川幕府の創始によるものではない。

七世紀において、大化の改新時中国から導入され、駅馬、伝馬の制として国内諸道に施行された。それが時代が下って公用旅行に限られていたものが、道々私人の旅行発展を促したものである。

前置きはこれまでにして、論議を進めることにしたい。

## 二 旅の事前準備 (一)

さて、江戸時代後半に入って、旅は公人ばかりでなく、浪花講、伊勢講等の普及もあって一般私人の旅行促進が図られた。またそれにつれて、旅の在り方も道々整ってきた。

公私人の別によって旅の必需品も若干の違いはあるが、一般的に充実してきた。

現在でもそうであるが、旅をしようとする場合事前に種々の準備が必要である。これを江戸時代を中心に取り上げると、通行手形（往来切手）の下付願いは別にして旅を円滑にするうえに必要な物品、及び準備が必要である。

まず、身の回り品から検討すると、「わらじ、手甲、

脚絆」のほか、「扇・矢立て・煙草道具・鑲石道具・付

け木・湯手拭・小手拭・はな紙・道中記・日記帳・心算帳・針と糸・短刀・耳かき・きり・日時計・磁石・小磁箱・小そろばん・ローソク・蓑袋・枕・温石・弁当箱・提灯・風呂敷（大小）・手行李・印判・綱三筋」といった次第である。随分とたくさんあるのには、われながら驚いている。しかし、一点、一点をよく吟味してみると一つとして不用と思われるものはなく、納得させられて

しまうのである。以上の品名は「宿場と街道」に記載されている旅人の持ち物として挙げてある物品である。

また、同誌にはさらに次の品が載っている。財布一つにしても「銀袋・布財布・小財布・扇巻・早道・裁刀」に分かれており、このほか、諸氏がよく承知している巾着まである。

これらについては、名前ぐらいは知っていたとしても、以上のように書き上げてみるとその多さと複雑多岐にわたる使い分けに驚いてしまう。現代人にとって、これら大部分の品は時代離れのしたもので、テレビや映画の時代劇を通じて知っている程度のものである。

次に、衣類についてみると、「扇着・絨子・革羽織・メリヤス縮子・首巻・胸掛（夏季）」に、さらに、前出の「手甲・脚絆」のほか、「腕貫・股引・腰巾・甲掛・たび・下帯」といった次第で、戎学の筆者にとってはなぜ、これが旅の必需品であるのか首を傾げざるを得ないものがある。

北海道のような雪国を旅するとなると、独特のものが登場する。まず、雪踏(かんじきか)、わら首、さらに雨具として「合羽・糊油・油傘・笠・頭巾」と続くのである。

身の回り品としては以上のとおりであるが、諸氏は、これを読んで、これらの品は何に使用するのか全部お分かりであろうか。理解し難い品の中にはあるのではなからうか。

例えば、道中記と心算帳とはそれぞれどのような違いがあり、どのような使い分けをするのであろうか。また、旅をするのに杖まで携行するのであろうか。確かに、現代においても杖が変わると履付けないということを知ることがあるの、人、さまざまである。

次に、日時計は、恐らく現代においても見て理解できるものと思われるが、一般に市販していたのであろうか。また、温石とは「おんじゃく」と読むものであろうか。また、何の目的でどのような場合に使用するのであろうか。語句から受ける感じでは懐かに代るもので、暖をとるもののように見られるが、間違いであろうか。

なお、衣類として挙げているものの中に「靴子・メリヤス靴子」とは、どのような製品で、何の目的に使用するものであろうか。

以上は、私の知識不足もあると思うが、現代においては死語となっているものが一つに止まらず認められる。

## ○ お知らせ

北海道文化財保護協会発行「文化情報」に別添のとおり「最盛期の駅通制度を探るを書き終えて」を発表したのでお知らせする。

## ○ 資料等の寄贈お礼

- 一 駅通運河講演会資料 南幌町 近藤長一郎氏
- 二 松田伝十郎とアイヌ(6) 札幌市 塚 比呂志氏
- 三 北海道れきけん 同 北海道 歴史研究会
- 四 黄昏のウトナイ湖で 白老町 山田幸一郎氏
- 五 私の書齋 同 同

発行年月日 平成十五年二月五日

価 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. 011-871-3602