

駅 遞 情 報

第 36 号

時 評

災難は、向こうからやってくる

年末も押し迫って、そろそろ今年の雑務整理も終ろうとするころ、一本のデンワが掛ってきた。

「あなたが書いた、駅通制の意思」を読ませていただいた、秀作に感心した。」

と、いう。私は、とっさにそのような願望をいつ、どこへ出したのか思い由せないまま、書められて悪い気はせず、快く応待した。

相手は、長々としゃべったのち、

「実は、日本の有名な人の書いた、二十世紀三三々、という圖書を発売したので買ってくれ。」

というのである。何のことはない、本旨は圖書の売り込みである。

私はこれに対し、

「私は、加齢と共に、目が昏み読書に不自由しているので失礼する。」

というと相手は、私の断る意志が堅いと見たのか、

「無理にはいわぬ。」

と、いつてデンワを切った。

このような売り込みはよくある手口なので、これで相手は諦めたものと思ひ、私は、忘れることもなく忘れて

ところがその翌日、大きな包みが送られてきた。発送先を確かめるまでもなく、これは昨日のデンワの主からであると直感した。相当分厚い数万円はするであろうと思われる代物である。

しかし、これを受取拒絶する暇もなく宅配の配達員は帰ってしまった。

私は、発送先に「約束が違うのではないか」と、断りのデンワを掛けようとしたが、デンワは応答がなかった。

後々、問題に尾を引くと面倒と判断し、消費者センターに相談しようとしてデンワを掛けたがこれまた年末で留守番デンワになっていて通じないのである。

家人は、この種のものには配達後八日を過ぎると、受取りを了解したものと解されるのですぐ返品した方がいいという。

その後、相手から何の苦情もないのであきらめたものか反応がなかった。

発端となった私が書いたという論文は、皮内にも書籍を返品した当日、原稿の依頼先である広島の新園社から編纂紙が送られてきて頭を悩ました書籍の強制売り込みもこれをもって一件落着いたのである。

目 次

一、時評 災難は向こうからやってくる…………… 1

二、旅は道路状況を知ることからはじまる(一)・(二)…………… 2

三、明治初期における

駅通所の運賃実態(八)…………… 5

四、資料寄贈お礼…………… 6

旅は道路状況を知る ことからはじまる (五)

以上、四回に亘って江戸時代から明治初期にかけての旅事情を書いてきた。

最初は、なるべく庶民の旅を中心に書こうと思っただが、書くほどに難しい内容になってしまった。

前回では、開拓使が定めた北海道内主要道路の駅間距離とその貨銭が中心になったが、以下、解説をもって完結する。

○ 解説

この文書は、開拓使本庁管内のうちのオホーツク海岸の北海岸道を除いた各街道について、駅間距離等を実測し結果に基づいて釐立貨銭を算定して公示したものである。

右一覽表は、各街道の駅通、駅間距離、人馬釐立貨銭、山路釐立状況とその距離、並びにその割増貨銭等を算定記述したものである。

以下、街道の特徴等を記述すると、次のとおりである。

- 1 札幌から樺太袖漢まで(西海岸道経由)
- 2 まず、その釐立貨銭であるが、人定貨は一里四銭、馬一疋一里六銭の定額である。

またこの表では、厚田・浜益間の道標(道五里半は釐道として人馬とも定額の五割五分増と、また、浜益・増毛間九里のうち増毛山道七里は五割増の釐道割増を加えるとしている。

3 樺太への渡海は、海路一里三銭八厘で算定した貨銭を加すとしている。また、渡海後の白毛から袖漢

までの陸路は北海道の釐立貨銭と同額としている。

4 本表では留萌・宗谷間四八里余の間の駅通が記載されていないが、実際には当時、「苫前、天塩、妹海」に駅通所が設けられていたのである。恐らく省略したのであろう。

二 札幌から古宇まで

1 前記「一」の西海岸道を北上するコースとは逆に南下するものである。この区間の駅間は五か所まで、至って少ないが人口は他の街道筋に比較して多く開拓使本庁管内でも大きい集落が多い。

2 この区間は短距離のわりに釐道が多い。余市・古平間の山道三里半は四割増、余市・岩内間の山道九里は三割増、岩内・古宇間の釐道一里半は三割増となっている。

年代		人定一人一里		馬一匹一里	
年	代	貨目	貨銭(文)	貨目	貨銭(文)
天明八	山道割増	約一八		本馬	約三五
年以前	貨目	貨銭(文)		輕民	約二三
人定	約一九			○適用地域等 和人地一円	
本馬	約三七				
輕民	約二五				

余市・岩内間は内陸部の種樺峠回りとしている。これは海岸沿いを通行すると、西部最大の難所といわれている釧丹平島の神威峠があり、これを回避するために種樺峠を開削したものである。

三 札幌から蝦夷まで

1 この区間は一四〇余里もあって、開拓使本庁管理の街道のうちでも一番長距離の区間である。理由は明らかでないが、この区間のうち「広尾・根室」間七三里余は途中の駅場を省略して一括して記載している。しかもこの区間は後記「五」項に再掲している。

2 釧路里程及び増増は、模倣・根室間一里二五丁が定額五割増、また、根室・広尾間七里六丁が定額の五割増となっている。この区間はよく知られた釧道中の釧道で、現在に至るもなお絶対安全とはいえない道路である。

3 広尾・根室間の下欄備考に「此分明細浦川根室へ開合申中」とある。この記載理由がよくわからぬが、この区間を支測した浦川と根室両支庁に対し釧道区間及び増増割合の指定区間を照会中ということである。

四 札幌から室蘭まで

1 この区間は、この年七月完成するはずの札幌本道を通行するものである。この先は新室蘭渡海、森に上陸、函館へ向かうものである。

この区間は、特別の難道もなく、かつ完成したばかりの新道であるから快適な通行が出来るはずであり、前年一〇月開設した室蘭・札幌（經由小樽）間郵便線路もこの本道を利用するものである。

2 新室蘭は現在の給養寄りの室蘭港であり、旧室蘭とは伊達の方角、現在の市内崎守町である。

3 本表末尾の「千歳ヨリ勇猛迄」とあるのは、この先、根室街道に分岐するものである。

五 広尾から根室まで

1 この項は、前記「二」のコースのうち広尾・根室

間の駅間八か駅の記載を省略しているので、本表ではこれを補足したものである。

なお、本表「二」の最初に「広尾・大津迄」とあるのは「広尾・根室迄」の誤りである。

2 この区間八か駅間のうち、八里以上もある区間が五区間もある。しかも本表に記載されていないが途中に湖沼又は大川が数か所あって釧道割増の指定はないものの通行極めて難渋のコースである。

注 旧室蘭（崎守町）

から函館までの間及び新室蘭からの海陸路の里程等は後述する。

六 同年六年十一月に

なつて、以上「一五」に公示しなかつた函館支庁管轄街道については次のおり函館支庁から改めて告示された。

「第二十号」

自函館寿都迄人馬賃銭於村々受取方区々付此後別紙割合之通可請取此旨更ニ相違（ママ）候也

明治六年十一月

函館支庁

自函館寿都迄村々正副戸長へ

自函館

三里八丁三拾間

自中島村迄

金拾九錢四厘二毛

此 人足賃

金拾二錢九厘四毛

馬賃

金拾九錢四厘二毛

自中島村

一里九丁三間



de

山下村迄

人足賃 金九銭六毛
馬賃 金拾三銭五厘八毛

此

六里

山下村迄

人足賃 金二十四銭
馬賃 金三十六銭

此

二拾丁

白旗村迄

人足賃 金二銭二厘二毛
馬賃 金三銭三厘三毛

此

三里九丁

白旗木村迄

人足賃 金拾三銭
馬賃 金拾九銭五厘

此

二里四丁

白旗部村迄

人足賃 金八銭四厘四毛
馬賃 金拾二銭六厘七毛

此

四里拾八丁

白旗内村迄

人足賃 金拾八銭
馬賃 金二十七銭

此

五里

長万部村迄

人足賃 金二拾銭
馬賃 金三拾銭

此

六里

自長万部村迄

人足賃 金三拾銭 (人足一里五銭)
馬賃 金四拾五銭 (馬七銭五厘の割)

此

六里拾八丁二拾五間

自黒松内

人足賃 金二拾九銭五毛
馬賃 金四拾三銭五厘七毛

合 人足賃 金壹円六拾六銭七厘壹毛
馬賃 金貳円五拾銭七厘

別紙之運御承知有之度候也

六年第十二月二日

有竹大主典 (印)

○ 解説

1 「六」項は、函館支庁管内(主に胆和人地)の噴火商船を北上し、黒松内縣由日本海に出て寿都に至る街道である。従つて、同支庁管内に属する函館から松前經由江差、島牧の日本海沿岸を北上する内海岸道、函館から大野縣由中山峠を経て江差に至る江差街道、さらに、函館から津軽海峡沿いに東海岸の噴火商船を陸法華に至り處で東海岸道に合流する線は入っていない。

2 本街道は、路面も比較的平坦で度々改修も行われかつ、駅間距離も適當で、黒松内山道以外比較的通行しやすい道路状況にある。

3 そのころの函館支庁は、開拓使札幌本庁と対立していて、独立した権限を行使し、支庁管内には独自の政策を施行していた。

3 開拓使本庁管内は、長距離でしかも路面不良であるのに懸立賃金は人足四銭、馬六銭に統一されているのに対し、函館支庁管内の長万部・黒松内間は人足賃一里五銭五厘、馬賃七銭五厘と他駅間懸立賃に比較して高額である。本庁管内については、難道は一般道の定額とは別にその難易度によつて三割から五割五分の割増が認められている。

また、函館支庁管内では、函館・西海岸道回り寿都間の人馬賃金は駅場を所持つ村々の正副戸長に任されているため定額の設定は区々に異なっていると付記されている。

(完)

明治初期における

駅運所の運営実態 (八)

二二、長万部駅運所 (一)

長万部は、和入地と蝦夷地の境として設けられた山越内関所の蝦夷地側に所在する。しかし、この地は日本海岸への分岐点に当っていて、本来、和入地に属するのが適当であった地域である。

後述のとおり、旧来、松前藩の蝦夷地経営の政策として設けられていた場所請負人制を元治元年に至って引上げて和入地に準ずる村並として自治制を敷いた。

明治年代に入って、北海道は開拓使下に属し、旧来の和入地の宿駅制は江戸時代のそれを踏襲して運営されたが、函館支庁管内に属する宿駅は明治十一年、十二年抜本的に改正され、おおむね全道統一的な駅運制度が取り入れられた。長万部駅運についても以下記述のとおりその制度を取入れたものが各所に見られる。

一 位置 函館国山越郡長万部村
 隣駅への距離

1 札文庫へ 六里三十四町二十四間

2 黒松内へ 五里七町

3 黒岩へ 五里

三 歳立賃銀

人足 一人一里四錢六厘 馬 一疋一里五錢一厘

四 荷量 (貫目)

人足 一人七貫目 馬 一疋二十五貫目

五 駅運取扱人 一人

六 経費

明治五年(年額)	同六年	備考
八〇円	三〇円	

七 沿革

1 安永二年十二月会所設置受負人ニ職務ヲ命ス

2 元治元年六月受負人ヲ廢シ会所ヲ村民ニ下付シ取扱一名ヲ置キ年給十五兩ヲ給ス

3 明治五年駅場ト稱シ取扱人ヲ設ケ年金七十円ヲ給ス

4 同六年三月官給ヲ廢シ都テ民営トス

5 同十二年十月人馬歳立所ヲ設ク

八 事業報告以外の資料に基づく記述と解説
 ○ 沿革

1 駅路沿革誌等によると、事業報告に記述されているものと同様、「安永二(一七七三)年十二月、会所ヲ設置受負人支配ト唱フ」とある。

松前藩下、場所請負制が敷かれ東部地域のうちで

も、落部、下湯川と共に公式には最も早く請負制が敷かれた地域である。これは、歴史上公式に明らかになっていないもののみであって、実態には、もっと早く請負制が敷かれた地域があったのではないかと認められる。

なお、「旅人の難立、宿泊」の業務はおおむね場所請負人に指定されると同時に請負条件の一つに加えられるのが定例であるから、同時に駅務も指定されたものと解していいであろう。

2 長万部では、前述の場所請負制施行後九十一年経過した元治元（一八六四）年六月、請負人であった伊達林右エ門と酒屋六右エ門の両名が解任され、長万部は和入地の村に準ずる村並となったが、それまで、場所の中心であった会所は遂に高納された。

3 同年月二十八日、不要となった会所の建物を魚代金で支払うことと条件で村民に下渡された。この建物は、村役人又は郵便の勤務場所として使用された。それと共に、駅運取扱経費は官費を以て支弁したが、この方法は明治六（一八七三）年三月十五日まで続いた。この経費は、開拓使支配に及んで移民費をもって支弁した。

4 前述の事業報告の「沿革」の項末尾に「明治十二年十一月人馬廳立所ヲ設ク」とあるのは、これまでの官による経営をやめて、地元民の中から廳立所経営を希望する者を募って下渡し、民営に移したことを示しており、長万部についてはこれを以て駅制は消滅した。

なお、民営希望のない地域については、金道統一

的駅運制度が存続した。

（以下次号）

注 文章の内容中の数字について、「旅は道路状況を知らることからはじまる」以下は「一〇、一〇〇」を、また「明治初期における…」については「十、百」を使用した。

○資料寄贈お礼

- 一 信じて生きる 札幌市 山下 依構氏
（日本基督教団元浦河教会）
- 二 北海道文獻目錄 同 サッポロ堂
- 三 岡村正吉自伝史 同 書店様
- 四 二〇〇三要覧 同 岡村 正吉氏
- 五 北海道れきせん（第54） 同 北海道歴史 研究会

発行年月日 平成十六年一月二十五日
 編 者 無 料
 発 行 者 札幌市南区川沿西条五丁目

史学研究会 主宰 宇 川 隆 雄
 TEL 011-571-3602

ホームページ

<http://rahi.jp/infoseek.co.jp/>