

駅遞情報

第37号

時 評

全道一周郵便線路開通ころの

現地資料入手!

私が既に書いた「北海道新駅（駅遞）制の研究（中巻）」は、変転激しい明治初期の駅遞制度の運行状況をも、また「北海道郵便創業史」は北海道庁開庁直前までの郵便事業の施行状況を対象にした。

付言すると、北海道の郵便事業施行は、時代の要請を受けて全国へ普ねく普及させる一環のものであり、また駅遞制度は、江戸時代の宿駅を原点として北海道独自に再生されたものである。これは北海道の開拓行政施行上極めて重要な任務を帯びて登場したものであった。

要するに、兩制度とも官製であるだけに、上からの押し付けの感が強く、受入側の現地の対応とか利用者側の立場に立った記述は至って少なく、開拓使の行政施行上の都合が先行したものであった。

さて今回、この欠落部分である現地受入れ側における資料が発見された。

それは、明治八・九年ころ、開拓使の宗谷・留萌詰として勤務していた佐藤正克氏記述にかかる日誌が同人の

子孫（横浜市在住）の方から寄贈を受けた。
内容は、同人が自管内を巡視した折り返見聞したこと、勤務中の出来事、又は立寄った旅行者からの伝聞等である。

これを概略目をおしてみると、

(一) オホーツク海沿岸（北海道）を巡視中、郵便局置局調査のため米道中の駅遞支配主辻吉谷兵助に出会ったこと。

(二) 金子人書状（現在の現金書留に相当）が、まだ施行以前ころ開拓使の公私金取扱いを委託していた三井組の取扱者に出会ったこと。

(三) 公私信（郵便）を郵便局と駅遞とで併送している実態。

(四) 支庁、郡役所で取扱う公資金の運用方法等、現地の、しかも当事者でなければ分らない事項が記録されている。

もちろん日誌であるから、他人に見せるものではなく偏見的に自己が分かる程度に簡潔に書かれている。

私が概略読んで見ると、なかなか興味深くこれを解析して語字にするとともに、研究家にも紹介したいと思うに至った。

しかし、日誌は当時の制度の在り方、業務内容等を熟知していなければ解析は難しく、かつ、私も高齢でいつまでこれに耐えられるかどうか自信がないが手をつけることに決したので、作業が終り次第紹介することにした。

明治初期における 駅通所の運営実態(九)

二、長万部駅通所(2)

前述のとおり、長万部駅は蝦夷地側にあつて、和人地側に山越内閣所が隣接している。和人地からみると蝦夷地の出入口に当たる。

従つて、地域的にも和人と蝦夷人との文化が混在して文化の交流地ともなつてゐる。

地域的には、日本海沿岸へ通り抜ける黒松内山道があり、一方、噴火湾側奥地への陸路は、山岳重疊の険難な山道七里を隔てて札文華駅に達するが、このコースは余りにも輸阻、かつ長距離な山道のため、旅人は、船便を利用する者が多い。

以上のとおり、交通上の要衝地であり、また、和人と蝦夷人との文化の交流上重要な地として重視されてゐた。

二 駅通所の運営と駅通取扱人

1 前に触れたように、元治元年(一八六四)年六月

十八日、長万部は村並となり会所も村方に下げ渡された。同時に、山越郡黒岩の平民喜作と福山小松前平民多七の兩名に郵便を申し付け、給料年二人扶持十五兩あてを、また小使一人一か年金五兩を、その

他一か月の需要費として官費を支給した。なお、会所の修繕費等は村民負担とした。

2 慶応元(一八六五)年正月十五日、前出の多七が退役し、これに代つて同郡山越内村平民伝助が就任した。給料は前と同額とした。

以下、郵便等の交替が激しく行われたので省略する。

3 明治五(一八七二)年五月一日、会所の名称を廃止し駅場に改めた。同時に工藤善兵衛と飯田善右衛門を駅場取扱人に任命し年七十兩を、また、田村兵助を小使に命じ年五十兩を支給し、いずれも官費をもつて支弁した。

また、需用費等は村民負担とした。

4 同六(一八七三)年三月十五日、右取扱人及び小使の給料の官支給を廃止し、すべて民費とした。

5 明治十二(一八七九)年、それまで村用掛であつた竹内善兵衛が人馬立所の設定を請願し、同年十月これが許可された。

三 駅馬と人馬賃

1 長万部が村並に指定された以降、村民の持馬を順番に供出して運送に當つていたので、別に駅馬として備へはない。

2 明治二(一八六九)年十月に定められた人馬賃は次のとおり

人足 平常 一人 一里 四銭
馬 一疋 一里 六銭

至急 人足 一人 一里 六銭
早道 八銭

普通 平常の五割増

馬 至急早道其割増なし

明治二(一八六九)年十月以降

平常 人足 一人 四銭六厘

馬 一疋 五銭一厘

早道 日没より日の出まで 二倍五割

日の出より日没まで 七割五分

通常といえども夜中通信は五割増

○ 荷物目目

① 明治二年十月

馬一疋 十八貫目

② 同十二年十月、人馬雜立所を設立するに及んで

馬一疋 二十五貫とし武目目を増すごとに一

割を増す

人足一人持 七貫目とし七百目を増すごとに

一割を増す

③ 毎年十一月十五日より翌年三月十五日までは五

分より少なからず五割より多からざるの割増を

收む。

とした。

四 渡船場

1 虹川郡礼文半駅に通ずる道路の長万部駅から二町
の地点に長万部川がある。渡口、通常二十間、出水
時五十間に及ぶ。

出来、アイヌ人による渡船場で、相對(通行人と
の交渉により渡船賃を決める)によりアイヌ人が渡
守を勤めてきた。しかし、渡船賃收入のほか、官か
ら一か年五円が補助されていた。

明治六年十一月十五日から、この補助金は一か年
十円に引上げられた。

2 石のほか、山越郡長万部村二俣に渡船場があった。

これは、長万部駅から黒松内駅に通ずる街道にあ
り、長万部駅から北へ二里半の地点で、二俣川に所
在する。

渡頭、平常五間、出水時には十五間に及ぶ。安政
三(一八五六)年四月、黒松内山道が開削されてか
ら明治九(一八七六)年九月までの間、同村の平民
新苗善四郎が自費をもって開場し、相對により渡守
を勤めてきた。

五 架橋による通行賃の徴収

1 長万部・黒松内間三十八橋の橋銭徴収

黒松内駅跡の項でも触れたので詳細は記述しない
が、ただ、この架橋による橋銭徴収が幕府新船奉行
によって許可されたのかどうか問題があるのでこの
点について触れておきたい。

「寛政二(一七九〇)年、幕府道中奉行よりの布
告によると、「飯橋ヲ架シ橋銭ヲ徴取スルヲ禁ス」
とあり、またその後、「又令ス先ニ諸道橋架ハ替其
宿村ニ於テ之ヲ修繕スルヲ例ト爲ス然ニ頃者沿道ノ
民政ニ路次ノ細善ニ飯橋ヲ架シ安ニ其橋銭ヲ徴取ス

ルモノアノルヲ固ク自今皆之ヲ禁スヘシ(道中方便書)」とあり、寛政二年以降は架橋による橋銭徴収は厳しく禁じられており、以後この禁止が解除されたという布達は見当たらない。

北海道における安政二(一八五六)年架橋の長万部・架橋内閣における橋銭徴収は、この布達に触れるものと思われるが、これを許可した箱館奉行はこの布達に気が付かなかったのであろうか。明治代以降においては、この法令は江戸幕府創始により、この禁止令も自然解消されたものと見られ、以後この点に触れたものは見当たらない。

明治九(一八七六)年十月二十五日の駅運規則改正に伴う諸料金の更改によると、「人馬共ニ橋銭其轄主ヨリ出ス可シ運送ハ掛馬課及七到着ノ順序ヲ以テシ公私ノ別ヲ以テ前後運移スルヲ禁ス」とあって、このころには浜益橋以外には橋銭徴収の記録は見当たらないから、この規定は浜益橋のみを対象として設定した条項であらう(以上、拙著「北海道宿駅(駅運)制の研究」(中巻)による)。

2 北海道最後の橋銭徴収

右「1」に記述の橋銭徴収禁止に関する布告に違反して、北海道においては次々と架橋による通行賃と称して橋銭徴収が行われた。

北海道最後の橋銭徴収と認められる記述が、この長万部村を舞台に次のとおりある。

明治十七(一八八四)年三月、函館県に対し一帯四件の架橋による橋銭徴収について申請が出された。そのうちの二件は長万部村に所在するものである。

(1) 山越郡長万部村枝別川
(2) 同 フラノベツ川

出願者 中島勝四郎はか一名となつてゐる。

申請事由として、右二橋は、いずれも以前に橋が架橋されていたが、洪水のため橋が破滅したもので、としている。

それに対し、私達が自費で架橋しその代替として通行賃を徴収したいとしている。

右について、函館県では承認しているが、申請のさいの計画書、通行料金等は落失されたものようである。

六 その他

明治七年一月、西回り郵便線路として、小樽・山越内経由・森岡が開設したが、地元長万部村にも郵便取扱所(翌八年一月郵便局と改称)が開設された。詳しくは、拙著「北海道郵便創業史」による。



(完)

年代別人馬貨銭等の推移(二)

年代	人足一人一里	馬一疋一里	山道割地
寛政	買目 貨銭	買目 貨銭	買目 貨銭
年間	米五合	〇 買	〇 買
未定	買	文	買
	米五合	〇 買	文
		〇 買	文
			〇 買
			文

○ 適用地域等

五里以内ハ米五合、十里未満ハ同七合五勺、十里以上ハ同一升ヲ給ス「東部和入地、東蝦夷地一円」

映画「北の零年」撮影のお手伝い

一 縁のなかつた映画の世界

一 はじめに

一月下旬、突然、東映の助監督宮田氏なる人物から電話が掛つてきた。

「今回、北海道・日高地方を中心に映画をとりたい。内容は、明治初期に静内に入植した武士団の動勢と、移民者によるドラマである」

という。それと共に、その映画の粗筋を書いたファックスが送られてきた。

さらに宮田氏はいふ

「私は、時代の在り方と、現地の状況を知るため、国立国会図書館に赴いて、あなたの書いた「北海道富駅(駅通)」制の研究(上巻・中巻)」を讀ませて頂いたの

で、あらまはは肥強した。」

といい、いかにも自信ありげにいう。私は宮田氏の話を聞いて、明治三(一八七〇)年、静内に入植した福田藩の移民福末が対象であると直感したので、

「ああ、明治三年、福田藩が静内へ移住したときの福末ですね」

という。宮田氏は驚いたように

「よくお分りですね、そのとおりですがご支援頂けますか」

と、いう。私の圖書を讀んだのであれば、もう私が出る番はないと思ひ

「私の圖書を讀んで当時の状況が分つたのでしよう」と皮肉まじりにいうと

「実は、それが難しくてよく分らないのです。何とか宜しくお願いします。」

という。

私が了解すると、宮田氏は

「まず最初に、明治四年ころの駅通の看板と驛駅との間の人馬立貨銭表を作つてみてほしい」という。

私にしてみると、それほど難しいものではないと思われたので、了解して電話を切つた。

二 駅通の看板と人馬立貨銭表の作成

まず最初に、建物に提出する看板と利用者が知りたいと思われる「人馬立貨銭表」の作成である。

東映では、この掲示板は和紙に墨で書くとういのだが、私は、当時はまだ和紙は貴重品であり、かつ、それほど

大きな和紙は現地では人手が乏しかったであろうと主張し、木製板を使用することで一致した。

私としては、開拓使時代の駅通制度は、さきに記述のとおり「北海道宿駅（駅通）制の研究（中巻）」に評述のとおりであって、よく知っていたはずであるが、さて、実際に当時の人馬脚立賃銭を揭示板に書こうとする明初期の駅通制度は朝令暮改、変転極まりなく、そう簡単なものではない。

明治四年といえは、まだ駅通という名称を使う以前（「駅通」という名称が実際に使われたのは、翌五年七月からである）のこと、正確には旅籠屋並と改称されたのが明治四年十二月であり、映画設定が明治四年初期であるとする明治二年十一月改正の「以来本陣ト可唱……開拓使」を適用したとすると本陣ということになるが、これは、当時の太平洋岸ではこの呼称を使用していなかったもので、そのころ太平洋側で使用していた会所（場所請負制）というのが相当であろう。東映では、駅通という呼称を強く主張したので妥協して江戸時代以来呼び慣れた会所という名称に落着いた。

続いて、脚立揭示板であるが、私は、この地方の地名が漢字に統一されたのは翌五年であり増田藩移住時には、正式には片假名を使用していたので、地元はシツナイと、また隣駅の名称は、ニイカップ・ミツイシとしたが東映では、写真映りがよくないので漢字にしたいといい、私も、年代的に大差がないので了解した。

また、駅通賃銭は内銭制施行直前であるが明治四年といえはまだまだ永文制であった。

右揭示板の脚立賃銭額を東映にフアマックスで送信すると、折り返し宮田氏から

「文のうえに永とあるのは何か」

と電話で問い合わせてきた。この説明は長くかかるが要するに明治五年以前の賃銭単価で、内銭制に移行する以前の一時的なものであるというとな納得してくれた。

なお、村言すると永百文は翌五年には十銭に改正されたものであり、これで十通法が適用されたのであった。

以下、まだまだ続くが、脚立賃銭表のみでもフアマックスと電話のみで二十四近くのやり取りが続いた。

以上をもって曲がりなりに一件落着と思ひ、また宮田氏も納得し

「看板と揭示板はこれでいいでしょう」という。

(以下次号)

○資料寄贈お礼

- 一 郷土誌 家達目誌 二冊 橋高市 佐藤 勝造氏
- 二 佐藤正吉氏「日誌」 同 同
- 三 大崎情報 東京都 大崎 博氏

発行年月日	平成十六年三月二十五日
頒布	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. 011-571-9802	

9-4入りの

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