

駅 通 情 報

第38号

時 評

海外演奏で知る

音楽への感性

—音楽は國境を越えて—

本稿は、駅通とは次元の違う音楽の世界のことに触れることにしたい。私事で恐縮であるが、今回私は、三曲（箏・三絃・尺八）の普及向上に貢献し、日本の伝統文化の伝承と発展に寄与したとして、北海道三曲連盟から表彰を受けた。

私は、新都市圏に所属し、昭和三十六年に尺八教授の免許を受けてから四十数年になる。従って、長年邦楽に関係してきたことは確かであるが、受賞対象のもう一つの理由である三曲の普及向上に貢献し、伝統文化伝承、及び発展に寄与したということについては、いささか遠く、思い当たるものはない。この点、内心憤慨（じくじ）たるものがある。

ただ、長年邦楽に携わってきたので、行きさきの短い私にこの辺で一花咲かせてやろうとの心配りであろうかと思ひ、断ることもなかなかうと受取ることにしたもので

ある。

長い間邦楽を真正面から眺めていると、想い出は尽きぬほどである。いつものことではあるが、全部を書くスベイスはないので今も心にあり強く印象に残った一つだけを書けることにしたい。

私は、海外演奏も人並みに数か国は行ったが、特に、アメリカは縁があって西部に二回、東部には一回演奏旅行をした。

東部のボストンでの演奏会も終って、その頃、ニューヨークに居住していた娘一家と、南西部に十日間の旅行をした。

旅行中は尺八のことは忘れて見字に専念しようと思ひ、尺八を鹿皮に包んで、湿度の多い浴室に置いて行くことにした。

まず、ラスベガスまで飛行機で飛び、以後、レンタカーを借りて娘の夫の運転で、グラウンドキャニオン經由インディアン居住地等に向った。居住地の丘の上には天望台があり、折りしも満月が出ていた、それが遥か砂漠を越えて台地に映えていた。私は、我を忘れて見入っていたが、私はとっさに一曲を奏でようと思つた。しかし、尺八を娘の家に置いてきたのを思い出し悔やんだ。

放心したように満月をみているとき、いずれともなく尺八に似た音色が流れてきた。

私は、その音色に誘われるままに音楽の伝わってくる方向に足を運んだ。すると、インディアン少年と思われる者が吹く、妙（たえ）なる音色に行き当たった。それは、

一種物悲しい感傷的とも思われる音色で、私の心を揺った。

音楽が一曲終わったので私は「どれ・どれ」といって借り受け吹いてみた。音は出るものの少年のような美しい音色は出なかった。

それが経で、ついに一管を買わされるハメになった。それは意外に高価で五万円であるという。それを半額にさせて手に入れて帰った。

この笛は、本製で長さ五十センチ、突端に馬頭の彫物があり、表に六穴、裏に一穴の竅笛である。

我れに返って私共一行はホテルに戻ろうと帰り路をたどった。

月は、瀟か野住地を越えて台地の真上であり、正に沈もうとする寸前であった。

このときの、あの物悲しい音色は、今も私の耳朧（じだ）に残っている。

明治初期における

駅通所の運営実態（十）

黒岩駅通所（一）

本駅は、街道沿いの前後に宿場山越内―長万部の中間にあって、両場所の間より相当遅い開設である。それだけに、道内の他場所の閑寂がいつ頃であ

るのか明らかでない場所が多い中において、弘化四（一八四七）年五月と、立証年月が明らかになっている。

一つ手前の宿場の山越内には、江戸時代関所が設けられていて、奥地への関門となっていた。同地よりいよいよ奥地へ踏み込んでいくとの感じがひしひしと迫ってくるのであるが、関所を越えて直ぐの本駅は、場所柄、宿泊者は少なく休憩を主にした宿場である。

函館を出発地として、本駅まで「中島、嶺下、森、落部、山越内」と、五か所（明治二十七年四月現在）に駅通があつて、奥地へ向う旅人にとってようやく旅慣れてきた頃である。函館を出発以来、当地までは道路も比較的平坦で通行も容易であるが、長万部で分岐した以後については、東蝦夷地へは札文庫峠、西蝦夷地へは黒松内山道と、峻険な難道続きで、東の間の容易な通行路であつた。

以下、本駅について具体的に記述することにした。

○ 開拓使事業報告に記載されている沿革等

位 置 山越部八雲村

隣駅との距離

山越内 四里十八町
長万部 五里

人馬設立・資目賃銭 山越内駅二同ジ
 駅運取換人 一人

沿革

- 1 弘化四年五月設置
- 2 受給人伊達林右エ門ニ駅務ヲ命ジ人馬設立賃ノ内口銭五分ヲ以テ手当トス
- 3 明治十二年十月更三人馬設立所ヲ置ケ

○解説

一 沿革等

1 駅路沿革志によると、本駅の位置については、「山越郡八雲村字黒石、函館から寿郎二至ル山道ニアリ」とある。この字名に黒石とあるが、前述の事業報告の駅名と相違する。これは事業報告が正当で、駅路沿革志の単なる誤記であると認められる。

また、経路として、駅路沿革志は、函館から黒松内駅經由日本海岸方面に通ずる街道筋にあるとしている。

2 本駅は、弘化四(一八四七)年五月伊達林右エ門、新原六右エ門の二名による場所請負いに基づくもので伊達の請負条件の一つとして伊達の責任下に置かれた。人馬設立については地元の名古殿吉兩名に再請負いされた。

3 右兩名は、自宅に人馬設立所を設け一年交待で職立てを行い、受領する賃銭のうち五分に当たる賃銭

を口銭として収入した。

残りは場所請負人の収入とし旅人の宿泊及び会所の運営費に当てたものであろう。

この方法は長期間続き、明治十二年十月の函館支庁管内における駅制大改革まで続き、以後は個人経営に移行したのであった。

4 本駅は、山越内と長万部間約十里の中間地点にあって、両駅間の距離からみて旅人の宿泊地というより中間休憩地、又は設立中継基地といった位置にあったものである。

5 前後の道路は砂地ではあるが平坦で、旅人の通行は比較的容易であるが、長万部より奥地は、奥地は名の知られた難道の札文壱峠が、また西地(日本海岸)は里根内山道といった難道を控えていて、平坦な街道は東の間のもので容易な通行は長くは続かないのである。

二 駅運取換人と駅運の運営

1 江戸時代は前述のとおり、駅務は伊達・新原兩名による場所請負いのうち、伊達家の契約条件の一つとして負担していたものである。また、伊達の請負い駅務の一つである人馬の設立業務は専ら名古殿吉相互負担であった。

その勤務方法は、兩人の一年交待で、設立業務を担当する者の自宅を設立所とするものであった。要するに、一年ごとの隔年勤務というのである。

賃銭の収入方法は、公厩私用を問わず、受領賃銭

の正字を口銭とて改訂し、残項は会所(宿駅)の収入に計上せらる。

2 以後明治四(一八七一)年二月設立担当の一人、宿が退任し、住和亭前があとを継いだ。明治八(一八七五)年三月に至って、この方法は全面的に廃止され口銭収入も止絶えた。

以後は、設立てを担当する者を小使と称して採用し、この者に對し一月二十五円を給した。以後、駅費はすべて駅運収入をこれに當て經營した。

3 明治十二年十月に至って、商館支庁管内における駅制大改革によつて従来の駅制は廢止され、民間經營に移した。この改正を受けて、同村森田和相が人馬懸立所の設立を申請し、同年十月三十一日許可された。

三 駅馬の運賃と人馬賃

1 開駅以來前述のとおり懸立業務は吾吉廣吉両名による運賃がなされたが、懸立てに必要な駅馬については村民所有の馬を順番に供出してこれに當てた。

2 江戸時代の「年代別人馬賃表等の推移」は、駅運賃第三六号同三七号に掲載し、以後も続けて記述することにしてはいるが、本駅の人馬懸立てもこれが適用される。明治時代に入つてからの運賃は、明治三(一八七〇)年十月、翌年と同じ新道筋所在の高澤駅に記載されている事項に同じとしてゐる。

高澤駅のその項によると、
明治三年二月公議及相對賃決定ヲラレタルハ森駅

ト買ナルナジ其後人馬賃表人馬賃金四銭至五割増は夜兼行式價トシ馬八割定當里金六錢トシ割二割増ヲ収メズ。明治十二年人馬懸立所ヲ設ケタル以來平道人馬金六錢馬金八錢トシ平道ハ日役コリ日出マテハ実給五割トシ日出ヨリ日役マテハ七割五分トシ通常ト雖日夜分運賃ハ五割トシ中途夜二人ルハ之ヲ參酌ス」とある。

以上のとおりで、この項にはあえて解説を要しないであらう。

四 荷物賃目

右、懸立賃表決定と同じ明治二年十月、馬一疋の積荷重量は十八貫目としその後は人馬一人持荷物毎年三月より九月までの重積七貫目十月より二月まで五貫目馬一疋四季を通じ二十貫目とす、とある。

明治十二年十月、人馬懸立所設立後は、馬一疋二十五貫目とし、二貫目を増すごとに一割を増す。

また人馬一人持は七貫目とし、七百匁毎に一割を増す。

また、毎年十月十五日より翌年三月十五日までは五分より少ないからず五割より多からざる増賃とする、とある。



年代別人馬借款等の推移(三)

年代	人足一人一里	馬一匹一里	山道別増
年和	買目	買目	買目
元年	〇 買	二〇 文	〇 買
	〇 買	〇 文	〇 買
	〇 買	〇 文	〇 買
	〇 買	〇 文	〇 買

○適用地域等

馬ノ使用ナシ。適用地域「東亞和入地、東亞馬地
一円」

映画「北の零年」撮影のお手伝い(二)

一録のなかつた映画の世界！

三、資料の調査

ところがその電話の途中私は「ハッ！」と気付いたことがある。それは、駅通の二大業務の一つである宿泊について検討してこなかったことである。

そこで私は宮田氏に

「創立業務はこれでいいとして宿泊はどうしますか」というと、しばし無言のち

「別に簿式帳を作るとが、創立表の中に組み込むとか、いずれにしても無視できませんね、あなたにお任せします」といふのである。

とこゝが、明治四十年次の資料(まかないりょう)とい

えば、これまた時代の過渡期で、なかなか難しい時期である。

この時代は、人馬の創立については一応確立していたものの、宿泊についてはまだ本質の時代の流れて、債権収別家になつておらず、倉庫についても支米を以て現物支払いが原則であった。しかし、実際には支米代価として現金払いが一般に行われていた。そのようなことで、一応の定めはあり、江戸時代末期には、現物を持つ者にはほとんどなく、当時の相場に換算して現金をもって支払う方法をとっていたのである。一泊三食の定額としたのは明治十年代になってからで、明治四年次は「定額一騎水百文」というのが開拓使で設定した標準額であった。そこで、私は

○資料

一騎水百文(又ハ、支米七合五勺)』

と設定して、これを創立債権表揭示帳の末尾に一目目を設けて揭示することとした。

すると、宮田氏から一騎(まかない)とは何のことかとファックスが入った。

私は、現在の一度のことであると回答して、了解を得た。以上をもつて一応落着いたが現代人と意志の疎通をとる難しさを痛感した。

四、宿泊利用者への注意事項

そうこうするうち、二月下旬、朝日新聞に「北の零年」の紹介記事が出た。一方映画館の映写終了時の次回予告として、同映画の映写があったという。

私は、私の支援もこれで終りであろうと思っていたと

ころ、宮田氏はセットの考証はこれからが本番であるという。

特に、監督からの注文として、客室に掲示する利用者への注意事項を作ってくれというのである。

実は、私は当時この種の利用者への注意事項の定めがあったかどうかさえ考えずともみたことはなかった。ただ、明治三十年に創立支庁が現地の取扱人に対し、駅通従業員がお客様に授けるさいの留意事項として、掲示用式紙が送付されたことがあり、この掲示用式紙は、客室に掲示するものであった。私は「北海道宿駅（駅通）制の研究・下巻の評論」に掲出しておいたことを思い出し、これを参考に留意を絞ることにした。

しかし、明治初期に利用者向けとして客室に注意事項が掲出されているはずもなく、想像の域を出ないが、掲示したとすれば、次のようなことであつたであろうと想像をたくましくして次のとおり作つた。

1、出発時、人馬の顧立てを希望する向きは、前日中に人員、定数を申し出られたい

2、弁当を必要とする向きは、あらかじめ帳場に申し出られたい

3、室内の備品寝具等で、汚損損を認められた場合には申し出られたい

4、火災、盗難に十分注意のこと

5、隣駅への途中に所在する休憩所の利用を希望する向きは申し出られたい

なお、右、項目の「こと」については、私は最初、当時の例から「一」を使用した方が、東映側ではこれでは何のことか分からず現代文字に近い方をとりたいたいということとで「事」を使用することで妥協した。

五 終りに

以上は、東映とのやりとりの注目されたもののみを挙げたもので、もちろんこれだけではない。しかも、東映では、引き続きセットが作られ、また明治十年代へと続き口ケが行われるのであるとのことである。

しかも、明治三〇、四十年ころと、同十年代とでは同じ開拓支配といっても随分と相違があり、文化の灯は急速に浸透し、変転極まりない時代である。

今後、東映からどのような難題が飛び込んでくるのか楽しみをもって身構えている。

○ 資料寄贈お礼

インテルノス

札幌市 三原 あい氏

松田伝十郎とアイヌ

同 郷 比呂志氏

発行年月日 平成十六年五月二十五日
 領 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 011-571-3602

ホームページ

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