

駅通情報

第41号

時評 中央道路沿い

中越駅通の収支状況資料入手

過日、丸瀬布町立図書館長秋葉実氏から標記の資料を頂いた。

同氏は、松浦武四郎研究の第一人者として、史学研究の間では知らぬ人のない方である。

中央道路といえば、北海道内陸部を横断する大動脈として、開拓使設置直後からその必要性について重視され、早急に開削するよう強く呼ばれながら実現せず、明治十年代に入つて、ようやく部分的ながら開削の手が入った。これは、札幌側から開削が始まったが、明治二十年代に入るも旭川までで、忠別（旭川）から奥の網走方面は手付かずの状態であった。明治二十二年六月、ようやく忠別側から空知集治監によって開削が始まった。

また一方、網走側からは忠別側に遅れて明治二十四年四月、まず、網走集治監開設の準備にとりかかり、引き続いて収監されている囚人によって開削が開始された。

その稼働状況は一九六七年、私は「假定県道中央道路の開削について」との表題により某新聞に分載発表した。しかしそれも、もう四十年も過去のことで、書いた私にしても忘却の彼方に忘れ去った。

この中央道路開通とともに、沿道には網走を起点として「越後・端野・相内・留辺蘂・佐呂間・野上・滝ノ

下・滝ノ上・中越・越路・伊香牛・忠別（旭川）」の十二か所に駅通所を設け、越後を一号として、忠別を十二号と連続番号を付し、地元名のほか番号をもって呼称することにした。

さて、頂戴した資料の九号駅通、すなわち中越駅通は網走側からみて上川管内に入つて最初の駅通である。同題の中越駅通の収支状況の資料は、明治二十三年から大正期にかけてのものであるが、資料によると、年代別、項目別に分類して計上されている。しかし残念ながら具体的に実際の収支項目、金額は明らかになつてない。従つて、今後の解析によつて、どの程度実態が明らかになるか分からないが、この資料について特に私が注目しているのは、郵便継立所の運営実態と運送料の収支状況である。

しかし断つておくが、郵便継立所の請負いは駅通に直接関係はなく、駅通取扱人個人が郵政管理部門と契約をしているものである。このことは、私はこれまでも機会あるごとに発表してきたとおりである。

実は、私は昨年「最盛期の駅通制度を探る」と題して、明治末期の釧路地方二十七か所の駅通と、空知郡幌向駅通における駅務運営と収支状況について発表した。その内容は、収入支出等経費の面からの駅通運営実態を解析発表したものである。私としては、経費の面から経営実態を分析発表した点で、二期的なものと思つてゐる。

しかし駅通取扱人の郵便運送収入にまでは解析が及ばなかつたので、今回入手の資料によつて核心に触れたいと思つたのである。この点、私自身大いに期待しているところである。

目 次

一 時評 中央道路沿い 中越駅通の収支状況資料入手……………	1
二 明治初期における 駅通所の運営実態(十二)……………	2
三 佐藤日誌の中における 駅通制度の現地状況を探る(一)……………	5
四 資料寄贈お礼……………	6

明治初期における

駅通所の運営実態(十二)

○ 落部駅通所(一)

落部駅通所は、以下「解説」に記述のとおり江戸時代の和入地における宿駅制から明治維新後の駅通制度へ移行した過渡期における制度の実態を比較的良好にしている駅通である。

その意味において、当時の現地における駅制の運営実態を知る貴重な資料なので、以下、将来の駅制研究資料として評述した。

- 1 (開拓使事業報告第四編「以下事業報告という」から抜粋)
所在地 滝島国茅郡落部村

2 隣駅への距離

森駅へ 三里二十九町
山越内へ 二里四里

3 人馬継立・賃日賃銭

函館駅二回シ 駅通取扱 一人

4 沿革

(1) 天保十年人馬継立場設置
相木某二取扱ヲ命シ年給金奉給函ヲ給ス

(2) 明治六年駅場ト改定取扱人二年貳拾円ヲ給ス
同十二年十一月更三人馬継立所ヲ置キ長沢某二取

扱ヲ命シ人馬継札料ヲ以テ給料二充ツ

○ 解説

(一) 駅制の変遷

1 解説に入る前に、明治十二(一八七九)年の函館支庁管内駅制大改革前後の動勢について検討したい。

右、改革に入るまでは、明治二(一八六九)年七月、開拓使設置、同四(一八七二)年五月、開拓使を札幌に設置する、同五(一八七二)年札幌に本庁を移す、という経過を辿っているが、長官は函館等に在勤し、指揮、監督を行った。本庁を札幌に移した後も、これまでの経過から函館支庁の発言が強くなり、主導権は函館側にあり、最初は、本庁は名のみといった状態が続いた。

これも、追々薄れて正常に向った。

明治十二年の駅制改革は宿駅時代(和入地)の影

警が薄れ、これも新時代に移った過渡期にあったといえる。

そのころになると、札幌本庁の組織も充実し、本庁本来の姿に移ったのであった。

右、國拓使事業報告は明治十八（一八八五）年十一月刊、駅路沿革志は明治二十七（一八九四）年調査であつて、両者とも随所に間違ひ、あるいは見解の相違が多く認められる。しかし、他に具体的資料がないところから、右資料を重視せざるを得ないものである。

2 まず、駅路沿革志等の資料によつて、落部村の歴史について触れておく。

新北海道史第二巻によると、寛政四（一七九二）年時の「場所請負人及び運上金一覽」には「オトシベ」とあるだけで、まだ独立した場所として認められておらず、ノダオイ場所の一部に過ぎなかつた。当時のノダオイ場所の請負人は「松前、河原崎新六で運上金は小判六拾兩」とある。

またその十五年後に箱館から松前經由宗谷に向つた幕吏、田草川伝次郎が書いた西蝦夷地目録の文化四（一八〇七）年時の記述に、

「野田追村オトシベ、租二十軒程、夷十軒程、馬一、三疋」とあつて、オトシベも、集落が整いつつある様子が見られる。

そのころの場所請負制内における駅制については、奥地の蝦夷地と落部村の属する和人地とは相当の遠いがあることはもちろんであるが、落部村の駅制についてはどのような状況にあつたのか検討して

みると。

3 明治十二（一八七九）年四月には、前述のとおり、函館支庁下に駅制の改革が行われたのであるが、従来の宿駅に代つて、請願による個人経営の人馬継立所が設けられた年である。これを受けて落部村にも長沢真吉による申請が許可され、この年十二月二十一日営業が開始された。

〔注〕、地元には営業希望者がいない場合には、地元住民による願書供出繼立てが義務づけられていた。

4 落部駅では、これを機会にこれまで支給されてきた取扱人手当（二十円）は廃止され、これにわつて人馬継立料収入をもつて充当した。

この継立料とは何を対象にしているのかよく分らないが、貨物の運送を業としてゐる者から徴収したのではあるまいか。であるとする、それほど多いとは思われないので、従前の取扱人手当として支給されていた二十円に充当するだけの金額が上納されると思われぬ。

しかし、継立所としては、人馬継立収入があり、しかも換送のとおりに、通行人が激増している時期であつたのでこれを合わせると収支は十分賄ひ得たものと思われる。

5 明治六年四月、取扱



人に就任した相木克太郎はこの年九月退任し、そのあとを佐渡国出身雅太郎と矢馳村(佐渡国か)の平民川上賢輔の兩人が取換人を命じられ、年五十円が支給された。

さらに同年十月、雅太郎が死亡したので、地元、星野幾一郎が後任に就任した。

(二) 駅馬と人馬賃銭

(馬)

1 明治六年の改定までは、地元住民の飼育する馬を順次供出し、公用私用を問わず運送した。

2 明治六年以後は、村内から毎日五頭あてを駆上げ、備え置き、継立ての申し出に応じた。この駅馬に対し、年六十円(一疋につき十一円)を支給した。この経費は継立収入から支出した。

3 明治六年十二月、公用及び相對(私用)賃銭の定額が定められたが、前記「事業報告の沿革」によると、「函館駅二回シ」とある。この函館駅の記載事項についてみると、

○人馬賃銭

一	人	足	一人七貫目	六	銭
馬	一疋二十五貫目	八	銭		

以下雪中割増、早通割増、夜中割増が設定されているが省略する。

とあつて、山越内駅等近隣各駅と同額になっている。

4 明治十二年、私設の人馬継立所に移行した後は「早通人足金六銭、馬八銭トシ、早通八日没ヨリ日出マテハ二倍五割トシ日出ヨリ日没マテハ七割五分トシ通常ト雖夜分運伝ハ五割(増)トシ中途夜ニ入ルハ之ヲ參酌ス」と改定した。

(荷物賃目)

5 明治二(一八六九)年十月、「馬八十八貫目ヲ限りシカ其後人足寄人持荷物毎年三月ヨリ九月マテ日方七貫目、十月ヨリ二月マテ五貫目馬寄定四季共式拾貫目トシ明治十二年十月人馬継立所設ケタル後チハ馬寄定式拾五貫目トシ三貫目毎ニ壹割ヲ増ス、人足寄人持七貫目トシ七百日毎ニ壹割ヲ増ス、又毎年十一月十五日ヨリ翌年三月十五日マテハ五分ヨリ少からず壹割ヨリ多カラサル増賃ヲ以テス」と改定した。右のとおり、函館支庁管内では、人馬賃銭、荷物制限ともに改定したが、これは近隣各駅ともに標準としてこれを見ならつた。

(以下次号)

年代別人馬賃銭等の推移 (五)			
年代	人定一人一里	馬一疋一里	山路割増
享和	買日賃銭	買日賃銭	買日賃銭
三年	〇 (買) (文)	〇 (買) (文)	四〇 (買) (文)
	〇 (買) (文)	〇 (買) (文)	〇 (買) (文)

○適用地域等
箱館付二十四か村、東蝦夷地一円

佐藤日誌の中における

駅通制度の現地状況を探る (一)

北海道の駅通史といえ、その対象地域は道央以南と道東地方が中心である。その主なる原因は、全道の開拓進行状況の観点からすると、道北地方の開拓がやや遅れをとったことのほか、それに関連して関係資料が不足していることにある。私は、これまで数多くの駅通・郵便史について書いてきたが、道北地方については、他の論文に付随して記述したことはあるものの、道北地方を単独に取りまとめたことはない。

このような時期、開拓使の留萌支庁（又は出張所）に勤務し、道北地方の行政に直接かかわってきて現地の状況に詳しい佐藤正克氏の日誌を入手した。

この日誌は、享和十二年二月、留萌市史編さん室発行、具体的にいうと、佐藤氏が、開拓使の留萌詰として勤務中、または区内巡視時において、見聞した出来事を日誌として記録したものである。私はこれを一見したとき、そ

の記述中に駅制、又は郵便に関するもの、特にこれを現地の行政官の立場から正確に観察していることに注目した。そこで、その中から駅通、または郵便に関する事項を抜すいて取纏めてみた。

当然のこと、その記述は私の目的とする駅制、又は郵便に關係することばかりではなく行政一般であつて、むしろそれは私の目的とするもの極く一部であつた。その中から私の目的とする駅制、又は郵便に關係する記事を抜すいするのである。

駅通、又は郵便に關する事項といつてもそうたやすく抽出できるものではない。時期は、明治八・九年頃といつた開拓使が近代的行政を取り入れたばかりの過渡期であるほか、駅通通信史といつた極めて専門的部門に属し、かつ、制度に精通していなければ理解できない内容のものばかりである。

以下、長文に渡るので、左記のとおり幾つかに分けて解析して解説を試みることにしたい。

記

一 留萌―宗谷經由―枝幸間往復 松本大判官に随行中の記録(明治八年六月二十一日から七月二十二日まで)

1 駅通・郵便に關する事項

○「解説」

2 駅馬・道路・橋梁に關する事項

○「解説」

二 留萌在庁時の記録

1 公金・公杖の發着状況

2 駅通・その他の状況
○「解説」

三 留萌・札幌本庁間旅行中の記録（七月二十七日から九月二十五日まで）

1 駅通・その他に関する状況
○「解説」

○右各項の記述に入る前に
「宗谷地方における第一次駅制改革」について、日誌との関連において記述する。

前書において私は、道北地方の駅制についてはこれまで記述したことはないと書いたが、前述のとおり全く書いたことはないのではなく、現地の資料に基づいて、まとまった論文は書いたことはないという意味である。

実は、明治八年末期、開拓使側から見た行政の一方的な計画に基づく制度の改革として「宗谷地方における駅制改革」との告示を発したことはある。その詳細は、拙著「北海道宿駅（駅通）制の研究・中巻（明治前期編）」として発表している。これは、佐藤日誌の記述と同時期の告示であり、佐藤日誌の内容と関係があるので、以下要約して記述すると、次のとおりである。

○宗谷地方における第一次駅制改革

開拓使本庁管下の留萌以前の駅制改革にやや遅れて、明治八年末に至って宗谷地方でも駅制改革に着手した。以上の佐藤日誌に記述されている松本大判官らによる現地視察と同時期であり、この視察は第一次駅制改革の施行を前提にしたものと認められるが、日誌にはこの点全

く触れていない。

それは明治八年末の宗谷ほか三郡における漁場持、伊達林右衛門による漁場持政上を契機に始まった。

宗谷地方の駅制については、明治以降当分の間は、「暫く其旧ニ依ラシム」であり、特に宗谷地方は開拓の手も伸びず沿岸の漁業も江戸時代の場所請負制による経営そのまま、漁場持と名称を変えたのちも旧態依然であった。当地方の明治八・九年の駅制改革は、今國の松本大判官の現地調査に基づいて行われたものと認められる。札幌本庁では、日高地方、西部八郡に続いて、漁場持制廃止を機会に、計画に踏み切った。

それは、「民事会計局協議取調」と題する五か条に及ぶものであった。これは、伊達の漁場持廃止に伴う後始末をいかにすべきかについて定めたものである。引き続き宗谷・利尻・礼文・枝幸の四郡に対する駅通経費の配分方法を定めたものであった。（以下次号）

○資料寄贈お礼

- 一 ニコライ堂の人びと 横浜市 長岡 光男氏
- 二 郷土館報告第十六号 樺 茶町 郷 土 館

発行年月日 平成十六年十一月十五日
 編 者 無 料
 発 行 者 札幌市南区川沿四条五丁目二一
 史学研究会 主宰 宇 川 隆 雄
 TEL. 011-571-3602

ホームページ
http://rashl.hp.hoseok.co.jp/