

# 駅逓情報

第53号

時評 旧幌向駅逓所の建物が

国の有形文化財に

しかし、その報道には間違いが――

少々旧聞に属するが、今年九月、空知郡南幌町所在旧幌向駅逓所の建物が、札幌市の「沼田家住宅旧りんご倉庫」とともに国の有形文化財に登録されるよう、文科相に答申したというのである。

この十年間、旧駅逓所の歴史発掘に関係して、その状況を「最盛期の駅逓制度を探る」にも記述して刊行した私にとつて、喜ばしいことである。

ただ、この報道をした日紙を見る限り、次の間違いがあることを発見した。

実は、本年に入つて、同紙に報道された駅逓制に関する記事が、私の目に止つたものだけで三件あるが、この制度に関する目的、又は任務だけでも、すれの記事にも間違いがあり、つど指摘しておいたが、依然として今回も間違いが繰り返されているのである。

本件以前の紙別市所在、上モベツ駅逓所に関する記事においても、旧駅逓所では郵便を取り扱っていたとの間違いのほか、二、三の誤報があり、放置もできずデンプで指摘したところ、書面で提出してくれとのことであつたので、面懐をも返り見ず書面で差し出しておいた。

そこへ、またまた今回の旧幌向駅逓所の報道で間違いが繰り返されたので、同じ指摘を繰り返しても改善される見通しがないので、放置しておこうと思つたが、しかし、制度の基本的事項に関する間違いを放置しておく、間違いが一人歩きをして、駅逓制度の設置目的が歪められる恐れがあり、後

世においてそのように理解されては歴史上に問題が残ると反省して、ここに改めて指摘しておこうと思うのである。

そこで、九月十六日付、日紙の報道について、デンプで「読者センター」へ、その旨、指摘しておいた。しかし、過去の例では、間違いが正されるとは思われないので、将来に記録を残しておく意味において、本欄登載の次第となつたものである。

1. 名称に「旧幌向村駅逓所」とあるが、従来から駅逓所の名称に市町村名を付したことはなく、「穂著（最盛期の駅逓制度を探る）」でも記述のように「幌向駅逓所」と記述しておいたのである。本件は、既に登録申請済みのものであり、将来とも補正される機会はないと思うが、一応記述しておきたい。

2. 「旅人に宿や、馬を提供したほか郵便物も取り扱い、文通の要として大きな役割を果たした。」

この記事には、大きな間違いが二つある。

(1) 一つは、駅逓の任務（設置目的）とし、旅人に馬を提供する、とあることである。駅逓所本来の使命は、二大業務の一つとして「人馬の継立」と称し、人足による①旅人の過客内、旅人の手荷物運送（高車に限定がある）、

二つとして②旅人に乗馬用の馬を提供し、この馬の手綱を引く、いわゆる馬夫である。また明治時代に入つて奥地への人種者が増加するに従い貨物の運送が増加した。

以上のとおり、日紙には人足の提供がもれてゐる。

(2) もう一つは、駅逓が郵便を取り扱つたことである。

江戸時代以来、公用状（物）以外の郵便を取り扱つたこととはない。郵便（私状）の取り扱いには、定飛脚（町飛脚）の専任事項であつて駅逓（宿駅、駅）は、明治に入つて郵便制度施行以来（明治五年七月南前郵便役所の開設）一時的に開拓使の公状（物）を便宜扱つたこととはあるが、明治九年一月全道一州施行後は、郵便局の専任事項として確立し、公状の取扱いも一切行つたことはない。

もし、駅逓が郵便物の取り扱いを行つたと誤認する者がいたとすれば、駅逓取扱人個人が郵政省（又は郵便局長）の依頼を受け「郵便物の運送、郵便集配所、郵便

体息所」のいづれかを受託して場所、又は人馬を提供したのを見誤つたのであろう。

しかし、いづれにしても、それは駅運取扱人個人と郵政省との契約に基づくものであつて、駅運所とは直接の関わりはない。

なお、もう一件は必ずしも間違ひではないが、いさゝか舌足らずの点があるので付言しておきたい。それは、記事中に「旧朝前駅運所は、一九二六（大正十五）年に建築され」あるが、本駅運所の建物の記述は確かに、大正十五年に建築したものであるが駅運所としては明治四十三年一月十日（明治四十二年十二月一日第二十四号告示）による開設である。

以上「一―二」の問題については、誤解を完全解消したとは思われないので、拙著「北海道宿駅（駅運）制の研究全三巻、北海道郵便創業史」によるか、直接著者宇田隆雄に質問されたい。

明治初期における

駅運所の経歴と運営状況（四）

○函館駅運所（二）

前号に記述したとおり、函館は江戸時代以来、松前・江差とともに、蝦夷地奥地への交通上の拠点として重視されてきた。明治時代に入って奥地の開拓が進むにつれて、江差、松前はそのコースからはずれて地位を失なつたが、函館については、むしろ重視され、さらに新郵便制度施行による道内の拠点として函館郵便役所が設けられ、以後当分の間は、交通通信の奥地への玄関口として活況を呈した。

そのため、地元駅運施設の活躍は明治十年代後半まで続いた。

なお付言すると、函館に限らず和人地（和人の居住が

許された地域、渡島半島部）については、本州の宿駅制と極めて類似の制度を取り入れ施行してきた。例えば、「人馬の継立」は、地元村は宿村として、地元宿駅を村役人に管理運営させ、村から人足及び農耕用馬を供出させて宿駅を運営した。また、人足馬正に不足するときは、宿村周辺村々を助郷（各村に指定して、支援させた）。

また、公用状物物の継送りは、宿駅の責任において、右方と同様によつて行つた。

従つて、本州の人馬の継立と同様の方法を取り入れられていたが、居住人口及び馬足の少ない村々にとつてこれが生活を圧迫した。

なぜ松前藩は右政策をとつたかについては理由がある。松前藩は北辺の小藩として、本州各藩と別を並べて行くには、本州各藩並の藩政を施す必要があつた。また、幕府宿願奉行支配下にあつては、幕府の出先機関として本州街道の道中奉行施行地に倣（なま）つて本州の五街道の宿駅制を導入したのであつた。

以下、函館の駅運施設の沿革、運営状況を、前号に続いて記述する。

○前号「沿革」の解説の続き

1 明治に入って「函館町会所内ニ於テ人馬運伝ノ事務ヲ取扱ヒ、降ツテ同五年頃ヨリ副戸長、町役人、取締手代、取締助等ヲシテ其ノ事務ヲ取扱ハシム。是ヨリ先旧幕府政の時、賈日改スヘキ連アリ、爾來運送物アル毎ニ取締手代ヲ置キ所在ノ処ニ號テ檢衡ノ事ヲ執ル」とある。

明治年代に入ると、宿駅は町会所で再出発したのである。それも開拓使支配下になつて以来、明治五年には、宿駅業務体制の強化のため、賈日改所を駅運から分離した、というのである。

なお、文中「檢衡」とは、現代でいう計量器（秤、はかり）のことである。

2 明治十年二月には、これまで鶴岡町所在の駅場を函館支

庁内に移し、同十二年十月駅法改正で、人馬継立所に移行した。しかし、人馬の継立の業務内容には変りはなかつた。

### ○駅運取扱人とその給料

1 松前藩と箱館奉行分治の時代には名主、町年寄が駅務を取扱っていたので、給料は支給していなかつたが、明治五年、鶴岡町へ駅場を設けてからは、手代一人(二人、一か月五円)、小使一人、一か月五円を官から支給した。明治十年二月、駅場を函館支庁内に移してからは小使を廃し、手代二人に、従来どおり各五円を支給した。

2 明治十二年十月、人馬継立所に移行し、函館東比羅町内山金平が人馬継立所の開設を申請して許可され開業した。

しかし、同十四年四月に廃業した。その後任として、大阪府下、大森齊三郎取扱心得となつたが、翌五月、大森も辞任したので、その後を内國通運会社が函館出張所を開設した。これに対し、官からは一切給料等を支給せず、同社の馬士及び人足には厩札を付与して厩札一枚につき金二圓を支給した。また、補伝に従事した者に対しては、その賃銭高一割に相當する金額を手数料として、健士より徴収した。

### ○駅馬と助郷

江戸時代以来、駅馬としての用意はなく、必要の都度、市内の厩耕馬等、馬持より順番に借出させた。一時に多数の馬を必要とするときは、周辺の助郷村から借出させた。

なお、助郷村としては、「龜田・鶴岡・神山・赤川」の各村が指定されていて、これらの村々から交番をもって借出させていた。また、人足の供出についても馬と同様の助郷が行われていた。

明治十二年十一月以降は、本駅に所属する人馬に対し、厩札を付与し通伝をさせていた。

### ○人馬賃銭の徴収と支給

江戸時代から明治初期にかけての人馬賃銭については、改定が甚しいため具体的な詳細に記述してある「北海道官報(前略)」の研究・上巻)に譲り、明治三年二月の改正時の人足、馬正の賃銭改正から記述すると、「人足一人一里、公用二百三十文、私用二百七十五文、馬一疋一里、公用金二百五十文、私用六百二十五文と定めた。また、明治五年四月、水銭勘定に改定とともに、「人足一人一里、水四十文、馬一疋一里水四十文」とし、従来、公私用に差を付けていたのを同一賃銭とした。

さらに、明治七年八月、人足平常一人一里四錢、至急金六錢、昼夜兼行は八錢、馬一疋金六錢とし、通常と至急を問わないこととした。

また、同十二年十一月以降は、人足一人一里金六錢、馬一疋一里八錢、早遣は、日の出より日没までは七期五分とし、日没より日の出までは二倍と五割とした。

なお、通常運送に保るものは日没より日の出までは五割とし、途中、夜に入るときは、これを参酌するとした。

### ○買日改所について

1 明治五年九月、北海道ではじめての買日改所を駅運所とは分離して、鶴岡町に開設され、開拓使の等外出仕を担当させた。これに、押取一名年給七十圓、小使二人年給七十圓、小使一人年給七十圓の二人を付属させた。給料はすべて官から支給した。この買日改所は短命で、同八年七月に廃止された。

2 北海道では、江戸時代以来、買日(荷物の重量)制限に変動が多かつたが、明治二年十月中、体力の弱い馬もあるため、これを勘案して片側九買日と定めた。

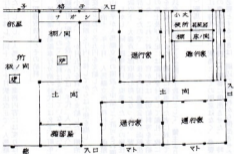
同四年四月、これを改めて一馬一疋の荷物上限を二十買日とし、人足は、一人持五買日までとした。

3 さらに同十二年十月以後、馬一疋の荷物上限を二十買日

○左記レフンケ會所の平面図は、「一枚の資料から北海道の宿駅制を見る」の資料である。

## レフンケ會所を模

新函館港開港  
大町手



までとし、二頁目毎に本貨錢の割を増し、その重量が馬力に堪えざるときは、別に人足賃を徴収する。人足は七頁目を以つて一人持ちとし、これを超える場合には、七百日毎に一割を増すとした。また、毎年十一月十五日から翌年三月十五日までは、雪中悪路となるので本貨錢の五割より多くなく五歩より少くない範囲で増加することとした。

### ○橋梁と渡船場

1 橋梁。函館駅通所を中心にして、札幌本道、及びその他の諸道に係る水国橋という本橋がある。享和年中、箱館奉行が架橋したものであり、以後、官費で架替えてまた(以下省略)

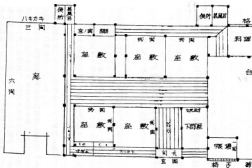
2 渡船場。開港場として、全国に航路があるほか、諸外国に通じている。航路は、東京・横浜・釜室・小樽の諸港に通じている。

### ○諸官庁

- 1 明治五年六月、札幌・函館間に電信を架した。七年十月、青森県今別港とを繋いで福富湾を渡る海底線が落成した。同八年二月、福山より札幌まで開通し、通信が完成した。同十二年函館より支線を七重町築試験場に架す、とある。
- 2 郵便局の設置。明治五年七月創置した。ただし、一等郵便局である。駅通局より直接、官吏が派遣されている(以下省略)詳しくは、拙著「北海道郵便創業史」一参照。

### ○馬車、人力車の状況

1 明治五年、開拓使は函館・森間に、さらに森の対岸室蘭札幌間に、郵便運送と乗客の利用を目的に「郵便馬車便」を運行することとした。まず函拓使は「運送馬車取締凡見込」を策定して駅通局に申請し許可を得て運行計画を立てた。まず、「函館・峠下・森」の二か所にステーションを設



けること。このステーションに馬十六匹と駝者（きよしや）等、従業員三十一名を配置した。

しかし、運行開始予定の同年十月には間に合わず、一月遅れの翌十一月にようやく途中の峠下まで開通した。続いて森まで開通して営業を開始した。

詳しくは、著書「北海道宿駅（駅通）制の研究（中巻）」及び北海道郵便創業史によられたい。

2 駅沿志によると、「函館市内において馬車の営業をなす者數名あり、また人力車の車夫を為す者百數十名なり」とある。（以下次号）

### 一枚の資料から北海道の宿駅制を見る

— 入手した札文華会所の平面図から —

本論に入る前に松前藩の宿駅制の成生について、概略触れておく。

松前藩は、文禄二（一五九三）年正月、五代、松前慶弘のとき、勇吉から、蝦夷島の封土が許された。以来、松前藩は、親藩体制の整備を図ってきた。当時の松前藩領は渡島半島部（のちの和入地、和人の居住が許された地域）と、それ以外の蝦夷人居住地とに分かれていた。

従って、和入居住地以外、和人の永住は許されなかったの、広大な藩領を有しながら和人の居住地は極めて少なく、領有百年後の元禄十三（一七〇〇）年時の島越帳郷村一覽によると、和入地における入居村數八十一か村、人口二万六、七千人とある。

松前藩では、北辺の弱小藩から脱し、本州諸藩と比肩できる藩内体制を目指して整備に努めた。藩内を走る街道と宿駅制の整備もその一つであった。しかし、その基盤となる人口も少なく、村方制も、簡弱で宿駅制を支えるには、ほど遠い状況にあった。

藩成立百年後の元禄四（一六九二）年三月、藩主から町奉行に達せられた法度の中に「私領分百姓法馬宿次無遅々様急

度可申付候事」とある。その頃になっても、なお、和入地ですら前次の別は十分整っていないことが分かる。では、和入地以遠の奥地における旅人の通行施設はどうかあったのであろう。

奥地における旅行は、全島一周の海岸線沿いと、東西地を結ぶ連絡道が主であった。その幹線の主要地に松前藩、又は重役達と商人との場所運営についての請負いによる場所請負制がとられ、宿駅制についてもその契約の1か条として義務化されていた。その主たるものを挙げると、①役人通行のさいの宿泊、休養施設、食事等の提供、②人足、伝馬の提供、③公扶(物)の搬送り、等であった。

以上熊夷地における駅制を中心に極めて簡単に記述した。

## 一、礼文華会所(兼通行屋)の状況

さて、前書きが長くなったが、今回入手した安政四(一八五七)年次における礼文華(れぶんげ)会所の平面図を入手した。礼文華(れぶんげ)といっても一般には馴染みが薄いと認められるので、その概観等から記述したい。

## 二、レフンケ会所の沿革と

### 安政四年次の平面図から

レフンケとはアイヌ語であるが、和名を当てて「レフンケ・礼文下・礼文華」と、最初は片假名を、下って漢字を当てている。

函館から東海岸道を東進、和入地と蝦夷地の境界で、開所のある山越内をさらに進み、長万部会所から、一方は、黒松内を経由して西海岸道に合流する。また、もう一方は、長万部から噴火湾に沿って東海岸道を直進し、レフンケ山道を越えて、本項で書こうとするレフンケ会所に至る。行く手は広大な奥蝦夷地東部である。

右のとおり、礼文華は、北海道南部の温暖で、かつ風光明媚

嶺の地として知られているが、礼文華が和人の間、特に旅行者間に有名にしたのは「礼文華山道(又は峠)」という、奥地に向かう旅行者にとって、まず最初に行き当たる難路に出会うからである。

### ○礼文華山道

長万部、礼文華間に、右、記述の礼文華山道と称する。全長四里に及ぶ、山岳垂壁の難道がある。

奥地に向かう旅人は、この難所を越けて途中、森駅から対岸の室蘭に船による渡海を選ぶ者も多い。渡海もまた危険を伴うので旅行困難であっても礼文華山道経由を選ぶ者もけっこういるのである。

人、それぞれの好みである。

津軽藩では、享和三(一八〇三)年、幕府から奥地警備を命じられて、兵士、物資を運ぶのに難儀であるとして、この山道開削を幕府に願い出て許され、文化元(一八〇四)年から三か年をかけて一応、完成させた。それによって、旅行者はおおむね容易に通行可能になった。(以下次号)

### ○資料寄贈お礼

#### 一 北 夷 談

札幌市 堀 比呂志 氏

発行年月日 平成十八年十二月五日

頒 布 無 料

発 行 者 札幌市南区川沿西条五丁目二一

史学研究会 主宰 宇 川 隆 雄

TEL 〇一一一五七一一三二六〇二番

ホームページ

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