

駅運情報

第58号

時報

人馬賃銭が円銭勘定

— 最初の代金は米で —

一 人馬賃銭の初めは「米」で

最初に、人馬賃銭とは何かについて書くと、江戸時代において北海道を旅する場合、宿駅（場所請負制施行地は駅と称する）から人足、駅馬の供出を受け、その代価として利用料を支払うこととなる。

このように書くと、人馬の供出を受けるには、代金を支払ひさえすれば、身分の上下にかかわらず誰でも宿駅を利用し得るように思われるが、北海道に開拓使が設けられるまでは、基本的には指定された武士、高官等以外には利用する権限はなかった。

しかしそれには裏があつて、庶民でも相對（あいたい）で人足、馬匹の提供を受ける側と、供出をする側との交渉によつて利用できる方法があつた。

以上、武士階級が利用する人馬の確立について、御定賃銭（公用で利用する場合）の定額料金が設定されたのは寛政年間とあるだけで、明確な時期の記載は見当たらないが、恐らく、東蝦夷地が幕府に直轄化されたのを機会に施行されたものと推測されるので、それから判断して寛政十一（一七九

九）年前後であろう。

そのときの人馬賃銭の設定は「人足壹人五里以内八米五合十里未満八米七合五勺、十里以

上八米壹升ヲ給ス」とある。これが和入地を除く北海道における人馬賃銭設定の最初であるとしている。しかし、最初には馬による確立賃銭の設定はなかった。

しかも、料金は通貨に代えて米（こめ）で支払う設定であつた。当時としては本道内に貨幣がまだ十分行き渡つておらず、かつ、米は人馬確立賃銭に限らず通貨同様、ある場合には通貨以上に安定して通用し、重要な流通価値をもつていたのである。従つて、この宿駅制度を設けた幕府（箱館奉行）としても、当時、初めて人馬賃銭制を施行するに当たつて本道の特殊事情を考慮して、通貨に代えて米をもつて収納することにしたのであろう。

しかし、米で支払うといつても通行人が一々米を持ち運ぶことは余りにもはんざであり、また、受取る側にしても、当時はそれほど備米に困窮してはいなかつたので、恐らく米を通貨に換算して通貨で受取るか、あるいは砂金で受取る場合が多かつたものようである。

要するに、箱館奉行としては、下々の生活実態を心得たつもりで設定した人馬賃銭が、現地の実態に添はなかつた結果の錯誤であつたのであろう。

一 人馬賃銭「米」から「文」へ

以上は、和入地を除く、北海道一円に施行された人馬賃銭の定額制であつたが、実は、松前藩では、和入地に限定して設定したものであるが、天明八（一七八八）年以前に既に、次のとおり施行していた記録が残つている。

人足一人一里		馬一疋一里		山道測額	
項目	賃銭	項目	賃銭	種類	測額賃銭
五約	一八	本馬約	三五	人足約	一九
輕民約	二五	輕民約	二五	本馬約	三七
				和入地一円	

というものであり、これはもちろん額は違いますが、その設定方法は本州諸道と類似したものであった。

また、右、人馬賃銭の徴収に当たつての問題は、松前藩、又は箱館奉行が設定した米、又は賃銭が、出勤した人足にそつくり、そのまま全額が支給されるものではなく、設定された定額の米、又は賃銭は旅人(「通行人」)から宿駅に支払われ、宿駅側では、徴収した米、又は銭から口銭、又は制銭(「おねせん」と称して何%かを宿駅側の経費として引き去り、残りを出動人足に支払うものであった。

この人馬賃銭は、以後、時代及び地域によつて度々更改されつつ明治維新を迎え開拓使の支配となつたが、寛政年間に初めて人馬賃銭制が勵定されて以来、明治年代に入つて水銭勵定が導入されるまでの間に十五回も賃銭単価、徴収方法等が改定され、その都度、賃銭が増額されてきたのであった。

その状況は、松前藩が最初に和入地に設定した天明八(一七八八)年の「人足悉人悉里約給八文」と比較して、明治元(一八六八)年には人足一人一里百二十文であったから、この八十年間に七倍近くの値上がりがあつた。

しかしこの間、改定の都度の状況について解説を試みては余りにも複雑であり、また本編では人馬賃銭の改定事情を追



北海道全圖(文化年間時代)

及するのが本編ではなく、首題のとおり、通貨の改定の推移を探究するのが主目的であるので、以後、明治初期の水銭勵定、又は円銭勵定と人馬賃銭設定についてのかかわりについて究明するのが目的なので、先きを急ぎ筆を進めることにしたい。

前述のとおり、人馬賃銭が通貨で徴収することにしたのは、松前藩が和入地に勵定して施行した人馬賃銭の設定に始まるが、このときの人足賃銭は、前出のとおり一里約十八文で、以後、改定を重ねて明治元年時には百二十文であった。

三 賃銭「文」から「水銭」へ

通貨が、文(もん)から水銭勵定に更改される直前の人馬賃銭は、明治二(一八七〇)年三月十五日発出の布達で、このときには、

「人足一人一里、公用、銭二百二十文、私用、五百七十五文、馬一定一里、公用、銭二百五十文、私用、六百二十五文」というものであった。

このときの水銭改正と同時に、従来の「御定・相對」から「公用・私用」と、名称を変えて施行されたのであった。

またこのとき、松前藩最初の賃銭設定である天明時の約十八文に比較して約十三倍もの値上がりであった。

以上の状況下、七か月後の明治三(一八〇七)年九月のこと、次の布達が発しられた。

「北海道人馬賃銭自今水銭ヲ以テ計算セシム
十月開拓使建議シテ曰、北海道道路険悪里程長短等シカラ
ス之ヲ内地ニ準スルニ民履錢薄キニ因シム宜ク其他ニ隨ヒ
増加スル十分ノ二分半ヨリ五分ニ至ルヘシ旅舍宿泊亦其宜
ニ從ハント官之ヲ許ス」

この布達をもつて

(1)北海道内の人馬賃銭は、以後、水銭勵定を適用し、これによつて名称は従来同様文であるが、頭部に「水」を付けて従来の文と區別して、換算率を文の十分の一とした。これにより、これまでの百文は水十文と称するのである。

(2)北海道は道路事情がよくなく、また、里程も正確でなく長

短があり、かつ、本州に比較して人足賃が安いので人馬賃
 銭を定額の二割五分から五割の範囲内で増額してもよい。
 (3) また、宿泊料についても右に準じて増額してよい。
 というものであった。

また、同年十二月十三日開拓使はさらに、
 「人馬賃銭之儀令般御布告之趣モ有之候処北海道之儀當時御
 調中ニ付有之候へ共道面御規則御定マデ別格之通御布告……
 (諸布告)」と、明治二年二月十三日設定した従来の人馬賃
 銭を次のとおり改定した。

〔御定賃銭〕 人足一人一里二百二十文は永二十三文

馬一疋一里二百五十文は永二十五文

和雇賃銭 人足一人一里五百七十五文は永五十七文五文

馬一疋一里六百二十五文は永六十二文五文五文

と、それぞれ切り替え計算されることになった。

また、右布達によつて、永銭勘定に切り替えると同時に賃
 銭改定も行われたのであった。
 なお、右、和雇賃銭の額が人足永五十七文五文とあるのは
 五十七文五分、馬永六十二文五文とあるのは永六十二文五分
 の誤りであるとしている。

(以下次号)

和人地の発祥と宿駅制の成立 (三)

— 和人地が形成され、

宿駅制が施行されるまで —

(前書き)

以上、二回にわたつて十七世紀前半において、松前藩
 政施行上の必要の発祥しもある、和人地に限定しての
 ものであるが、本州諸藩に類似の宿駅制、助郷(合)制
 が導入された。

しかし、その施行には、基礎となる「村」の整備が伴
 わなければならず、自治体としての体制確立は遅々とし

て進まなかつた。時期を経るに従つて、それも徐々に自
 治体としての態勢が整つてきた。

和人地の宿駅制が五街道、及び本州諸藩の宿駅制、助
 郷(合)制に及ばないまでも最終的には一応順調に運営
 されるまでに至つた。幕末には外形上ではあるが、本州
 のそれと遜色ないものとなつた。

しかし、松前藩での本制度が、支障なく運営されるに
 至つて、時ならずして明治維新を遂え、動乱期を経て、
 北海道独自の駅通制度制定に移行するのである。
 以下、その経過を記述する。

3 資料により、宿駅制施行時期を究明する

「駅路沿革志(函館支庁編、明治二十七年四月刊)」によ
 ると、現地の宿駅で開設年代の明記されているのは、函志郡
 三ツ谷宿のみで、寛永二(一六二六)年七月五日となつてい
 る。これは、開拓使事業報告(明治十八年十一月刊)記載の
 設置年月と同じである。これは、両者の出典が同じであるか
 らであるが、この設定年代は、前出の、藩主から町奉行に
 達しられた法度の発出された六十五年も以前のことである。

しかし、両誌記載の年月が架空のものであるとは思われず、
 根拠があつてのものと思われるのである。次に早い開設は、
 三ツ谷宿に置れること百十九年も後の、松山郡泊宿であり延
 享元(一七四四)年四月二十四日である。

次は、同郡伏木戸宿の宝曆六(一七五六)年八月十五日、
 亀田郡白尻宿の天明三(一七六三)年五月と続いている。

右、四か宿のうち白尻宿を除く三か宿は同じ西海岸道沿い
 の、また、白尻宿は、別項で記載中の下海岸道の箱館・森岡
 に所在する。

また、年代についてみると、三ツ谷宿については、泊宿よ
 り百十九年も早い開設である。しかし考えてみると、三ツ谷
 宿だけが単独で早く開設されたというのは、宿駅の成立目的
 からいって、どおも解せないが、年代はともかく開設年月日
 まで明記されているのは当時、明らか根拠があつたこと
 と思われる。しかし、前出の町奉行への法度が発出されたの

は、和入地において「村」がようやく形成されつつあつた時期のことである。奥地の東西奥地はともかく、和入地においては施行の条件が十分とはいえないまでも、不十分ながら条件はそろつていて立起されていたことは確かである。しかも前出のとおり、この段階は、伝馬、宿継ぎが順調に運行されないことから発出されたものであり、それより相当以前から順調とはいえないまでも、宿駅制が制度化され運行されていたことは明らかである。したがつて、三ツ各宿の設置年代がながち間違ひであるとはいえないと思われ。

しかも前出のとおり、松前藩では、施政上にも本州諸藩に比肩する体制の整備を急いでいた時期でもあつたので、その正当制は十分考えられるものである。しかも、この段階は、伝馬、宿継ぎが順調に運行されないことから発出されたものであり、それより相当以前から順調とはいえないまでも、宿駅制度が施行されていたことは明らかである。

ただ、ここで問題がある。それは、三ツ各宿だけが突出して早く宿駅が立起されたとしてゐることである。

宿駅は、一定の交通路上に一定の間隔を置いて設置されて、初めて機能するものである。すなわち、旅人及び貨物の運送、並びに公状(物)の搬送りが可能になるものであるから、むしろ、「駅路沿革志」の中に見られる相当多数にのぼる「設置年代不詳」と記述されている宿駅に注目すべきであると思われ。

しかし、紙数の関係で「駅路沿革志」及び「開拓使事業報告」に記述されている詳細を挙げるわけにいかぬので、その街道名と宿駅箇所数のみを挙げると、次のとおりである。

記

(1) 東海岸道(箱館、大野、森經由磯谷間) 十か宿

注、長万部等から分岐、東海岸道沿いの地名、長万部、西海岸道沿いの中野、野原、磯谷が含まれている。

(2) 下海岸道(箱館、森間) 十五か宿

(3) 江差街道(江差、磯谷) 九か宿

(4) 西海岸道(江差、島牧間) 十六か宿

注、西蝦夷地の島牧を含む。

(5) 松前街道(箱館、上磯經由松前間) 二十一か宿

(6) 西海岸道(松館、根田郡經由江差間) 十五か宿

合計、和入地内宿駅八十か宿(別に、蝦夷地六か宿)

注、 枠内の宿駅は、他の街道沿いと重複に記載

四 おわりに

以上、渡島半島部に和入が住み付き、「村」を形成し、それが発展して和入地の創成に繋がった。

本稿では和入地が成立するまでの推移と、松前藩成立に伴なう領内支配上の必要と本州諸藩と比肩し得る施政上の観点から、宿駅制を導入したのであつた。

実は、その専門的視野からの状況は、拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究、上巻・江戸時代編」において取り上げ、検討してきたが、本稿では、右、著書の著述内容を基本にしながらも、視点を變えて専門的記述を避けて、一般の人達に容易に理解しやすい文体になるよう心掛けた。

本州における宿駅制は、勘定制と共に明治初期に姿を消したが、北海道においては、開拓事業を側面から支援するといつた大義名分からその後も存続し、駅通と名を變えて独自の発展を遂げ、昭和二十二年三月末、その壽命を終えたものである。廃止されて六十年余を経過し、その存在すら忘れ去らうとしている現在、改めて想起してもらおうと、編を起した次第である。

(完)

明治初期における

駅通所の経歴と運営状況(九)

下海岸道沿い(箱館、森間十九か宿中、箱館から八番目に当たるのが磯法華(とどほつけ)宿である。

尻岸内、蝦法華間には一里十八町の險阻な山道があり

通行困難のため、これを嫌(まら)つて海路をとる旅人がいるという。他の街道に比較して平坦な道路が多い中、数少ない險阻な難道である。

以下、般法華宿から記述する。

8 般法華駅通

……と云はつて

一 開拓使事業報告による記載事項

1 位置 茅部郡般法華村

2 隣駅との距離 尻岸内へ三里二十七町十六間

尾札部へ四里二十五町四十間

3 駅通取扱人 一人

4 人馬懸立賃銭 函館駅に同じ

5 沿革

(1) 設置年月不詳、松前藩以来村役人自宅を以つて駅場に充つ

(2) 明治十二年十月、駅法更正村民協力運伝す

(3) 明治十二年十月、駅法更正村民協力運伝す

二 解説

1 以上のとおり下海岸道沿い他の各駅と同様至つて簡単な記述で、取り立てて特別な記載は見当たらない。

この駅も村役人が自ら駅通取扱人を兼ね、自宅を駅所として執務している様子である。

2 前にも書いたが、函館支庁管内では、明治十二年江戸時代から続いた宿駅制度を廃止し、以後は必要の都度、村民が交代で人馬を供出して継立ててを行うこととした。

三 他の資料による駅通の概要

1 茅部郡般法華村ハ、函館ヨリ森駅ニ至ル東海岸ノ通路ナリ。

2 設置年月不詳、松前氏支配ノ節ヨリ村附掛自宅ニ於テ事務ヲ取扱カウ、諸人費ハ村費トス。

○とあつて、他の駅場と大差ない状況にある。他の宿場では村役人の自宅において取扱う、とあつたものが本駅で

は村附掛に限定している。

「隣駅に連する距離の項では、1 亀田郡尻岸内家江四里十三町、内一里十八町山道ニシテ稍峻嶮ナリ、茅部郡尾札部家江四里三十五町四十間

2 明治十三年官費ヲ以テ勉々ヲ開削ス、其以前ハ山路峻嶮僅ニ馬道ヲ通スルノミ故、多クハ海路ヲ取ル、其里程六英里トス。

3 明治八年三月中本駅ヨリ尻岸内江至ル線路山道二里二十三町三十間民費ヲ以テ新築セシ」アリ、

○本項には幾つかの問題がある。

隣駅の尻岸内家への距離は、「事業報告」では三里二十七町十六間とあるのに対し本項では四里十三町で、一里以上も遠くなつている。

また山道の距離は前段では一里十八町とあるのに対し、後段の山道二里二十三町三十間とある。恐らく後段は一里の誤りであろう。

なお、尻岸内村の郡名は、「事業報告」では茅部郡とあるのに対し本項では亀田郡とある。亀田郡が正しいのであろう。

なお、「尻岸内、般法華」間の峻嶮な山道をまらつて海路をとる旅人もいるという。この間、英六里である。

1 取扱人と給料

1 松前藩支配ノ節ヨリ村書記ヲ以テ兼務セシメ、別ニ駅通費ノ故ヲ以テ給料ヲ与ヘズ。

明治十二年十月後、村民協力運伝ヲ勤ム。

○右は、「事業報告」と異なる記述はない。

2 駅馬と人馬賃銭

○従来から村民所有の馬を以つて継立ててきたので、別に駅馬を備へなかつた。

また、懸立賃銭については、明治三年十二月、公私用の賃銭定額は前項尻岸内駅と同額である。

その後、人足は平常一人一里四銭、至急金六銭、昼夜兼行金八銭、馬は金六銭、山道は本賃銭の五割増とする。

明治十二年十一月以後は尻岸内駅に同じとする。

また荷物については、明治二十年十月本使当道（北海道産）の馬はぜい弱なるを以って十八貫までとしていたがその後、人足一人には荷物五貫目迄、馬は二十貫目迄とした。明治十二年十月以後は尻岸内駅に同じとした。

9 尾札沼駅通 …… おきつべ

一 位置 茅部郡尾札沼村
二 隣駅への距離 般法華四里三十五町四十間
白尻 二里一町十三間

三 人馬設立 函館駅に同じ

四 駅通取扱 一人

五 沿革

一 設置年月不詳、幕府の時、飯田某の自宅を駅場とし、取扱人手当十五円とす。
二 明治十二年十月規則、更正村民協力通伝す。

とある。

六 解説

設置年月不詳であるが、幕府直轄時飯田某の自宅をもつて駅場とし、年に十五円を支給したという。問題は①幕府の時とはいつのことか②飯田某とは村役人でもあるのか、それにしても手当を支給しているのはなぜか、他の宿駅では村役人が駅務を兼務するときは、手当を支給しないのが、通例である。



同地方を幕府が直轄したのは二回ある。寛政十一（一七九九）年八月からの二十二年間と安政二（一八五五）年から明治維新までである。恐らく後段であろうと思うが、他の資料で究明することにしよう。

七 他の資料による究明
一 駅路沿革志によると、尾札沼宿の沿革として次のように記述している。

「本駅設立年月不詳、幕府の頃人馬設立所を經營していた当村飯田与左衛門宅を一ヶ年金十五円を以て借り受け設立す、其他の經營は都て村費を以て支払ふ、其後、明治十年十一月に及んで駅場と改称す、明治十二年十一月以後は、村民協力通伝に努む」とある。

○一解説一書を出しは、開拓使事業報告と類似しているが、内容はやや具体的で、幕府（箱館奉行）支配のころ、当村、飯田与左衛門が經營する人馬設立所を借り上げて宿駅として設立した。

公營「村費」の宿駅を開設するまで飯田は、当地において人馬設立所を營業していたのを年十五円で借り上げたものであるという。

以後、宿駅運営に要する經營は村費で助なうとしている。また、明治十年十一月に、これまで何と称称していたのか分からぬが以後は駅場と呼ぶことにしたという。

なお、明治十二年十一月以降、本街道沿いの他の駅場と同様、これを廃止して、旅人からの申し出がある都度、村民が順番に人馬を提供するとしている。

資料寄贈お礼

標茶町郷土館報告 標茶町郷土館 様

発行年月日 平成十九年十月五日

題 名 無 料

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目二二一

史学研究会 主宰 宇 川 隆 雄

TEL 〇一一一五七一一二六〇二番

ホームページ

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

（次号に続く）