

駅 遞 情 報

第6号

時 評

○ 専門馬鹿に陥らぬ方法

私の、人生前段の職業は国家公務員である。それも、法令違反の追求・監査・検査等を主体とする、まことに融通のきかぬ職種であった。

定年後は、一転、駅遞史等の研究を専らにしてきた。

私は、このような専門的仕事をしていると、社会が狭くなり、友人も出来ないのを知って、これを補う方法として音楽、それも機会があって尺八の道志した。

過去を振り返ってみると、これが私の専門馬鹿に陥るのを救ってくれたように思う。

○ 先日、故田河水泡の妻、高見沢園子氏から「のらくろ一人ぼっち」という本を戴いた。それによると「冬をすぎてきた人」との副題で、私達は、春がくれば花が咲くのは自然で、当たり前のように思っている。しかし、春、きれいに花が咲くまでには、草木も随分苦しみに耐えてきたのである。沈丁花の蕾は、十二月ころから、葉の間に青白く小さく固くつついている。冬の間、寒風や霜の苦しみを木や葉と共に経験しているのである(中略)。簡単に、春がきたとはいわない、春のことを「冬が過ぎたとき」というのである。さらに、

「自然に栽培するには、秋に球根を植え込み凍るような冬の外の寒さの下で冬を過ごさせる。そうしなければ、春に芽を出し、花を開くことはできないのである。」という。いい言葉ではないか。

目 次

一 時 評	1
二 駅 遞 初 期 の 官 使 の 証	1
三 特 殊 な 形 態 の 駅 遞 を 探 る	3
四 事 務 局 使 り	4

駅 遞 は 駅 制 初 期 の 官 使 の 証 (上)

全国で本物はただ二つ

一、大化の改新時の駅制

過日、龜岡武氏が隠岐に旅行したさいのおみやげとして、玉若舟命神社空司権威家に似る駅鈴(國家保存の本物を模して作ったもの)を頂戴した。

氏は、道教室空知教育局長を最後に退官した方で、私の尊敬する前年の親友の一人である。さて、この駅鈴については思い由がある。

私が、鐵路に勤務した昭和五十三年ころのこと、鐵路新聞に、本物の駅舎を入手したという大きな見出しで、日本では、数少ない貴重な品であるという記事が出ていた。

私はそのころ、宿駅制度について既に研究を進めていて、日本の駅制の起源に関連して駅舎についても一応の知識をもっていた。

駅舎については、律令制度末期に、ほとんど回収されていて、その経緯からも隨處に現存する二つ以外にあるはずはないし、その隨處で見られた駅舎すら真偽の論争に結論が出ていないものであったので、同紙編集長に對し、この記事は誤解に基づくものであると話しをしておいた。その後、同氏から、駅舎といつてもほとんどの読者は知識がないので、少し詳しく原稿を書いてくれなにかとの申し入れがあり、長文の記事を書いたことがある。

二、律令制時代における駅制の概略

さて、駅舎について記述する前に、律令制時代の駅制について概略知る必要がある。

日本書紀によると、大化改新時（六四五）隋・唐の律令制度を取り入れて天皇制国家の基礎をより確立しようとしたが、これを交通史の面からみると、中央と地方の行政制度の整備に伴って、相互の官吏・官使の往來、中央政府からの政令伝達と地方国司等からの報告・連絡

など、要するに、律令政治施行上の必要からの公的交通の便が目的であった。

この、基本となつたのが、一般に知られている駅馬・伝馬の制度であるが、その基本となるものは、駅路であり、駅である。主要駅路は全国主要地を結ぶ七道（畿内・東海道等）があり、この駅路には、四〇二の駅に駅馬三四八七疋、舟一二隻を配備し、伝馬と舟合わせて七〇五を備えたという（延喜式による）。

駅路について、万葉集に、次の東歌がある。

鈴が音のはゆま駅（うまや）の堀井
（つつみい）の水を賜へな

妹がただ手よ

駅には、水を引いて灌えてある人馬の水飲場があり、また、駅の雑務にあたる駅戸（駅長）に娘がいたことがわかる。のどかな情景が彷彿とするではないか。

駅馬について記述すると、駅には、駅舎があつて駅戸・駅子・駅馬が備えられていたが、駅馬は、交通上最も重要な交通機関であり、大路二十疋・中路十疋・小路五疋が原則的に備えられていた。

この駅馬は、駅子が必要に応じて養飼し、その馬を引いて駅に出動するといった方法がとられた。駅には、おおむね五十戸をもつて構成していたという。

駅路を利用するの駅馬・伝馬の費用については、厳しい制約があり、人馬の乱用防止について特別の配慮が払われた。そのため、特別の手続きが決められていて乱乗には処罰をもつて臨まれた。駅路も、この乱乗防止の一

つの施設でもあった。

詳しくは避けるが、駅鈴（駅馬）・伝符（伝馬）は駅使・伝使の位階によって給されるもので、これについて公武令は、次のとおり規定している。

親王及一位 駅鈴十刻 伝符三十刻 三位以上 同八刻 同 二十刻（以下略）。

ところで、駅鈴十刻、伝符十刻とあるが、この刻数は何んのことであるか。駅鈴一刻（以下伝馬については省略）について、利用者に対し駅馬一疋を給するものと解される。従つて、刻数によって駅馬の疋数が定められていた。

また、駅馬一疋に対して駅子（人足）一人が駅鈴をとつて馬を引き、駅子のほか、さらに別に駅子一人を従わせる。この別の駅子を使役するのは、道しるべ、又は、駅馬具物守護のためであるとしている。

この、駅馬・伝馬乗用の唯一の証とする駅鈴であるが、天皇自ら賜わるのが建前になつていて、都に天皇が不在の場合には皇太子となつている。

駅馬乗用者は、天皇から給された駅鈴を駅戸に示してその資格に対応する駅馬の利用を要求する。この駅鈴には右、刻数によって使用駅馬の疋数が決められることは既に書いたが、この刻数であるが、学者の中には駅鈴には刻数は刻まれていなかったという説を考ふる人もいる。駅鈴に刻数が刻まれていないとすると、駅鈴は一個で足りるからである。この点、往古から議論の分かれるところであるが、現在に至るも結論は出ていない。

（以下次号）

特殊な形態の駅通を採る

法制上幻の施設「休泊所・出張所」(上)

本号で取り上げようとする休泊所・出張所は、規定上許される施設であるのか。また、この種の施設は、全道にどの程度設けられ、かつ、その立地条件はどおかについて探求・検討を加えようとするものである。

以上に基づいて、その調査の推移・疑問点等を取りまとめると、次のとおりである。

第一、まず基本的な規定を挙げると、

明治三十三年六月制定の駅通所規程をはじめ、同種則・明治期以降の例規通達を集録した昭和六年編さん「駅通関係例規」等、北海道庁公布の各種法令通達類を詳細調べたが、休泊所（通行屋へ移行したものを除く）・出張所について触れたものは全く見当たらない。従つて、法制的には幻の施設といえる。

第二、また、これらが仮に規定上許される施設であるとすると、休泊所・出張所を経営する駅通取扱人は、右、「第一」に挙げた駅通所規程第十二条にいう、「駅通取扱人ハ駅通所ニ居住シ命令ニ於テ承定スル所ノ営業ニ従事スヘシ」の条文は適用されず、休泊所・出張所に居住するを要しないものかどうか。

第三、休泊所と出張所とは、そもそも施設目的が違い、

また、免通経路も異なるので、それぞれ個別に検討を要するものであるが、まず、休泊所についてみると、江戸時代に宿駅間が遠距離で、かつ、道路事情がよくない等、周辺の環境事情等から通行人の便利のため設けられたもので、旧来の「休所・小休所・休泊所」と称していたものを明治時代に至って駅通所の付属施設として引き続き利用したものである。一時期に、通行屋として残存しているものもあるが、このことについては本誌スペースの関係で省略し、追って、時期を変えて記述することにしたい。

今回は、下記「(一)」のとおり、実際に休泊所と呼称している施設に限定して記述する。

なお、出張所については明治年代以降設けられた駅通所の付属施設であり、以下「(二)」に詳述する。

第四、駅通協会会報第一号(大正十三年刊)に、「駅通博士」と称する標題で、駅通所規程の逐条解説を行っているが、この解説でも休泊所・出張所に關する事項には触れておらず、この点、むしろ不自然なぐらいである。当時、この章に当たる道庁関係部署においては、触れてはならぬ聖域とでも心得ていたのではないかと、感ぐりたくなるほどである。

また、別な視点からすると、当時の開拓行政、又は予算面から製塩からの駅通所開設要求に及いつ

かず、出張所の開設で取合わせを行ったものかも知れない。拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究・完結編」にも触れておいたものであるが、釧路地方では、明治四十年に開設申請のあったものに対し、完全消化を終えたのは大正期に入ってからであった。

なお、右、「第三項」に記述したとおり、休泊所と出張所とは、その設置目的・開設時の経緯等にそれぞれ特徴があり、同一に論ずることはむしろ混乱を招く恐れがあるので、以下、別個に検討することにしたい。(以下次号)

◎ 事務局たより

一、史料寄贈お礼

北海道れきけん 札幌市 森川 隆氏
本づくり、ノウハウ 札幌市 高 達 出 版

発行年月日 平成九年八月十五日

領 布 無料

免 行 者 ○〇五札幌市南区川沿四條五丁目

史学研究会代表 宇川 隆 組