

# 駅遞情報

第70号

時評

## 駅鈴について新たな見解

— 出土した木簡の解説文は やや明確を欠く —

### 一、駅鈴は兵士により警護

私は昨年、駅遞情報第61・62号で、駅鈴の真偽等について記述したので、記憶している方もあろうかと思う。

そのときには、現在本物の駅鈴であるとされている「隠岐国の信越家に保存されている駅鈴の真偽等」と、近年新たに本物が発見されたと主張している「東京都・五条天神社の神官、別家保存の駅鈴」のほか、他にも本物であるとして保存している向きが、なお数件あることを紹介した。

さて、今回、左記のとおり奈良文化財研究所において、駅鈴の管理について新たな事実が記された木簡が発見されたとして、平成21年8月24日の北海道新聞に発表された。その記事によると、駅鈴を兵士が警護していたことを示す証文の木簡が出土したというのである。

これが事実であるとする、これは正に新説である。同紙によると、

「奈良市の平城宮跡で、天皇の権力の象徴だった駅鈴（えきざね）を兵士が守っていたことを示す奈良時代後半の木簡が初めて見つかり、調査にあたった右研究所から、このほど明らかになった。駅鈴が厳重に管理されていた様子が伝わる貴重な資料といえそうだ。」

木簡の長さ35センチ、幅5、4センチ、厚さ0、6センチ。「鈴守」と書かれた下に「大伴総道」など兵士とみられる人名が記されている。さらに記事は続く、「戊（い）色、寅（し）、子（ね）」など、時刻を示す文字に続き、2人分の人名が示されており、同研究所の漢学博士・資料研究室長は、「おそらく2時間交代で監視していたのだろう。通常の施設警備は一日1半日交代だったことを考えると、かなり慎重に守られていたと考えたい」としている。駅鈴は、古代、朝廷から地方へ伝達する特別な手段であった馬の数を管理するために使われていた鈴で、天皇の印である「内印」とともに「鈴印」と称され、内裏で保管されていた。木簡の出土した場所は、同研究所のこれまでの調査で平城宮や天皇を警護する軍組織「衛府」があった可能性が高いとされている。

さらに紙面には二箇の木簡の写真が写されている。同研究所の説明として、「天皇の鈴（駅鈴）を兵士が守っていたことを示す奈良時代後半の木簡（右が表、左が裏）の赤外線写真」とあるだけで、木簡には何と書かれているのか写真を見る限りでは不鮮明で読めないし、詳しい説明もない。しかし、わずかな解説文では

「鈴守、大伴総道など兵士の名前」と「警護時刻」とだけであり、これだけでは、これが駅鈴を兵士が警護していた証文であると断定することは無理のように思われる。

恐らく、渡辺重長は、以上の記事のほかに、もっと詳しい説明をしたと思われるが、どうであろう。

### 二、使用目的の従来からの学説

私は前述のとおり、昨年駅鈴に関する学説を「駅遞情報」に記載したが、その中から今回発見された木簡に記述されていることの判断資料として、その一部を参考のため抜粋して記述することにした。

「駅鈴が使用されたのは今からおよそ千二百年前、すなわち、奈良時代のこと、現代において本物として保存されてい

るのは、前述のとおり隨岐の隨岐家に保存されている二個だけとされている。

駅鈴の使用目的は、当時、全国の駅に送付されているとともに、当時の役人が公用で出かけるさいに帶同したが、身分の証明でもあった。

役人は、駅から駅へ進行するさいに、馬上から鈴を振り鳴らして駅長等へ自己の身分を知らせ、駅場において人と馬を調達して旅を続けるのである。

当時の駅は、役人のために交通の便を図っていたが、なかでも駅鈴の使い方は非常に厳しく管理されていた。駅鈴を使用する一番の目的としては、

- (1) 国に大事が起きたとき、一刻も早く中央に知らせること。
  - (2) 公用状送達運送の駅使が身分を示すために携行すること。
  - (3) 中央から貴族が下向するさいに使用したものと考えられる。
- また、別の資料「ていば」(所蔵資料紹介)によると

(前段省略) 駅鈴は、公務執行者や公文書送達の駅使が、駅馬を利用することができる資格証明として携行したといわれている。

また、別の資料「日本の歴史」によると、わが国で通信に関する最も古い記録は、「大化二(六四六)年正月の改新の詔に始まる「駅馬伝馬を置き、鈴契を造る。」とあり、諸国に駅馬伝馬を置いてその施設を利用するための鈴契を造ると定めた。この駅馬駅鈴の制度を駅制という(中略)。

駅制は、中央と出先機関である国府とを結ぶ幹線道路に駅を置いた。駅路は大・中・小に分けた。(以下、長文になるので省略する)。

### 三、むすび

以上、駅鈴の權威といわれている学者がこれまで発表して

きた研究論文の一部も抜粋して掲載したがこのほか、今回出土した木簡の文字を解説した結果の波辺守長の説明を掲げて対比し検討すると、次のとおりである。

従来の考え方は「駅鈴は非常に厳しく管理されていた」と単に、厳しく管理されてきたというのみで、具体的に管理する方法が記述されていなかった。

これに対し、今回の解説では「天皇の権力の象徴としての駅鈴は兵士によって守られていた」としているほか、「鈴守」を兵士と、また兵士は「成・亥・子」と二時間交替の勤務で警護していた、と一歩踏み込んだ解釈をしている。

ただ懸念されるのは、この木簡に書かれている文字が不明であり、また、解説も発表されている文字だけで、これ以外に書かれている文字はなかつたのであるうか。少なくとも木簡に書かれている生の文章を知りたいと思うのである。

実は、ここまで書き終えたとき北海道新聞(九月十八日夕刊)に考古学者、坂田秀一氏がたまたま考古学の論文を発表していたのを発見した。これによると今回、奈良県で発見した木簡の記述内容に触れているが、前記、記者発表以外の新たな史実がなかつた模様で、前記史実が経てであるようである。

## 「片倉家北海道移住願末」から(三)

### 一 観別荘の駅通制をみる

付説「駅通制といえは「駅」という文字でも分かるように「馬籠」である。

吉野、交通上馬がいかに重視される存在であったかが、容易に理解できる。

一方、東北地等の開拓に当たっても、人力を助けて馬が活躍したことは歴史が証明している。

片倉家の旧臣達が横須賀の開拓に当たって、馬を頼り、かつ、大切にされたかは、本稿でこれまで書き続けてきたとおりである。

従って「駅通制と馬、又は、開拓と馬」は、切っても切れない関係にあり、以下さらに随所に明らかにされて

### ○ 解説

以上のとおり本稿では「牧畜」の項として注視を要する記述があるが、駅通制と関連する事項が多いので削除せず記載した。

本牧場は「繁別村ベシボツケ」にあり、広大な面積で、公私別々に飼育されていて、開拓使から任されているという責任もあって重視して大切に飼育している様子が窺われる。

この牧場には、駅運営備馬として八十頭、私馬については旧臣達の農耕用、又は農産物の運搬用等として四百頭余を放牧している。これを見守り二名で管理しているのである。

駅通川官馬には、臀部「でんぶ」に官の烙印を押して私馬と区別しているようである。

本牧場では、以上のとおり多数の官私馬を飼育しているが、この馬匹は、江戸末期、幕府の御用牧場であった「有珠畑田牧場」で飼育していたものを、幕府崩壊とともに各地へ移譲したとの記録が残っている。この馬も恐らくこのとき譲り受けたものであろう。

### ○ 室蘭港駅通所の開設

従来から、室蘭会所（崎守町所在）付属施設は、旅宿所を含めて総て旧会所元に施設されていた。

しかし、開拓使支配に至って、船舶の出入りが容易な岬の突端に近いエトモ（絵鞆）地区（現在の蘭西地区）に移設した。

明治六年七月、新室蘭を起点として札幌本道が開通するとそこに駅通施設も必要となり本駅通所が開設された。またこれを機会に、開拓使は、自ら経営する郵便運送を兼ねて乗客を搭乘させる「札幌・室蘭間」の馬車便を開設し、運行を開始した。これについて本「でんぶ」は、次のとおり記載している。

「明治五年十月、室蘭港駅通所ヲ置キ人馬雜立ヲナサシム、鈴木三次ヲ以テ駅通取扱人トナシ官馬五拾頭ヲ貸与シ今人ノ私宅ヲ以テ取扱所トナシ入費ノ内へ補助ヲ給ス」とある。

### 「解説」

前述のとおり、「森・新室蘭」間に鐵路が開かれ、開拓使の運営による鐵路が開設され、陸路交通の起点である駅通所が開設された。それは「室蘭港駅通所」と称し、駅通取扱人として、片倉家旧臣鈴木三次（治）が就任した。

その影響で、既存の寄寓会所（兼旅宿所）は、陸路、札文峠經由の旅人、及び明治二年以降有珠郡に移住した旧臣の旧臣達が利用するに止まるに至った。

「開拓使事業報告」によると

#### 一 室蘭駅通所

1. 位置 室蘭郡室蘭村
2. 隣駅への距離 有珠島へ 六里二町十三間 幌別へ 五里一町

3. 沿革 室蘭港へ 六里二十二町十二間

#### 二 沿革

- (1) 設置年月不詳。松前藩ノトキ絵鞆村ニテ漁場受負人ニ駅務ヲ取扱ハシム、後、室蘭村ニ移ス
- (2) 明治十一年十一月、駅通所羽取車等村民三下シ共有トス

#### 二 室蘭港駅通所

1. 位置 室蘭郡室蘭港

## 2. 隣駅への距離

森へ 二十五里半(海上)

室蘭へ 六里二十一町五十二間

幌別へ 四里三十間

## 3. 沿革

(1)明治六年六月設置、鈴木某二命シ白宅ニ於テ駅務ヲ取

扱ハシム

(2)明治十一年一月民家因シ仮取扱所トス

(3)駅務ハ郡テ廳立引受ノ馬持ニテ支弁シ駄賃取扱高十分

一ノヲ出スヲ例トス

(4)取扱人及小走役給料不足ノ時ハ更ニ廳立引受人ヨリ之

ヲ補フ駅費一ヶ月給金拾八圓トス

とある。

## ○ 片倉家による幌別郡経営以外の地の移住概況

本「てん末」には、片倉家旧臣の幌別郡移住状況が記載されてい

ているが、このほか

札幌郡白石村 同上白石村

同 手稲村

の移住運営状況も記載されているが、特別注視すべき事項はないので省略した。

## ○ まとめ

幌別郡居住の片倉家旧臣達が、「北海道移住願末」を編さんしようとした目的は前述のとおり同じ運命で北海道へ移住した同族の支藩「日理・岩手山」の兩伊達家は、爵位を賜わって華族に列せられた。これに対し我が片倉家は、これに漏れて何の青沙汰もない。

明治維新時、同じ運命に遭って新振国幌別郡に移住したわが片倉家の旧臣達は落胆甚しく、まことに遺憾であるというのである。改めて幌別郡への移住てん末を編さんして、その

苦勞と功績を挙げて上申しようとするものである。

さて、私達駅通通信史研究者は、ややもすると制度を法制の面からのみ見詰ちて、法令が公布されると、それが直ちに実行されるものと判断し勝ちである。しかし実際には法令が公布されたからといって現地では法令通り実行されるとは限らないので、現地の執行状況に目を向ける必要がある。その面で、この移住てん末は駅通制度が現地ではどのように実行されているかを判断する資料ともなるものである。この点貴重な資料といえるものと思われる。

なお、今回は交通、駅通制に重点を置いて論を進めたので「行政・農業経営・教育」等には余り触れず来た。今後、何らかの機会を得て紹介できることを願っている。

## 北海道における宿駅(駅通)の

## 開設と現地責任者の任務(四)

—宿駅の発祥から駅通制の廃止されるまで—

以上、三回にわたって日高地方における文化年間交通施設の実態を村産帳によって見てきたが、当時に各場所の充実した施設状況には驚かされる。これもアイヌ人の犠牲の上に立ってのものであり、それだけ、厳しい搾取が行われたといえよう。さて、続けて三ツ石場所の状況から記述したい。

## (3)三ツ石場所

寛政十一申午御用地に相成る

一、会所 沓ヶ所 横間松空間 梁間四間

是は御用地以前の運上家也。

座敷四間に五間二尺四方  
 是は享和三戌新規出来。

支配人寄人 馬廻番人寄人 番人五人  
 見附番人寄人

会所附漁船三艘 渡船二艘

一、旅宿所 寄ヶ所 八間に四間

一、厩 寄ヶ所 八間に四間 惣馬數貳拾參疋

一、出俵番屋 武ヶ所

一、内 寄ヶ所 五間に三間会所より東一里ウツリに有。

一、寄ヶ所 三間に二間会所より西十二丁テコシに有。

一、右武ヶ所漁業の夷人に差添番人寄人宛に夏四月頃より

一、廻越秋七月末引扱。

一、廻夷惣家數六拾軒惣人数 貳百七拾寄人 文化六巳年

### ○解説

会所の庫數部屋は、享和三三年に建て替えたものである。

旅宿所は三十二坪のものが一種、また備馬も二十三疋飼育され、厩舎も三十二坪のものが一種ある。場所経営は健全に行われている様子である。それに備馬専門の番人が配置されているなど、漁場運営に力が入っている。それだけに交通施設についても整備されている様子である。

### (4) 浦河場所

会所 寄ヶ所 總行拾七間 變間五間

是は文化元子年新規御普請出来。

支配人寄人 通許寄人番人九人 御廻人九人

会所附 渡船三艘 馬船貳艘 因合船貳艘

一、旅宿 武ヶ所 四間に八間寄軒 四間拾貳間寄軒

一、厩 寄ヶ所 三間に八間寄軒 惣馬數貳拾六疋

一、出俵番屋 三ヶ所

右三ヶ所 漁業の夷人に番人寄人宛差添

一、蝦夷惣家數 六拾五軒 惣人数參百七拾四人

一、マニヶシ 此処三ツ石境にて小川土橋あり。

トヤエ

エフエ

五町余海岸、夫より新道時に寄海岸を通行も相成候得共、多分人馬とも便來に御座候。此処芝里塚有。人馬共海岸通行也。此処土橋有。川中八間余、夫より新道時に寄、海岸も通行相成候得共多分馬とも新道往來に御座候。

文化七年春改

浦川会所

### ○解説

会所は、「直搦(じきさばき)」になつてから五年目の文化元(一八〇四)年に新しく普請された建物である。大川には、人馬とも河河でできる船が配備されている。またこの辺の道路は、寛政十一年、幕府の東蝦夷地直轄化のさい、海岸寄りに開削された。この新道の小川にはすべて板橋、土橋が架けられていて、馬はすべて新道を通行している。しかし、開削されてから十年余も経っているのに、路面は良好とはいえない様子である。

旅宿所は、十二坪と四十八坪で合計延六十坪もある。また、備馬は二十六疋飼育されていて、厩舎は二十四坪一種が建てられ、通行人対策も行き届いている。旅人対策として注視されるものは、寛政十一年の新道開削のさい一里塚を立てたとある。

本州では珍しいものではないが、北海道では開拓使時代に入ってから函館に近い七飯村周辺と札幌本道開削のさいの札幌、室蘭間に木標の一里塚を立てたとの記録がある。

### 三、江戸時代における宿駅制のまとめ

江戸時代における北海道の宿駅制は、和入地と、蝦夷地とは全く別質の方法がとられていた。

前述のとおり、和入地については、本州の五街道や、諸藩の脇往還に類似した方法がとられていたのに対し、東西蝦夷地(東は、山越内所、西蝦夷地は熊石所)のちに久遠に「移す」の以遠については、実施責任者は場所請負人であり、

施設の負担、駅馬の提供等は、すべて場所請負人の請負条件の一つとして義務化されていた。さらに現場の人足、馬引き等は、請負場所の労役には従ってアイヌ人が使役されていた。しかし、隨、又は箱館奉行との関係は、場所請負人が場所の極益取得の代償として、公用通行者のために便宜を図るものであった。

さて、文化年間の「村鑑帳及び大撰書」によると、寛政年間における交通施設、人馬の供給方法等は、当時既におおむね完備されているように認められる。

ただ問題は、人足、馬引き等に駆り出されるアイヌ人達の所遇である。それは、前述の「シヤタシヤインの乱」平定後アイヌ側から差出された「起請文」のとおり、和人側の一方的要求であり、苛れん請求が極めて厳しいものであった。考えてみると、封アイヌ政策は、通行労役ばかりでなく、本来の作業である漁場労役も大同小異で、労役の内容こそ違え、過重労働の厳しいものであった。(以下次号)

## 明治政府へ引継がれた宿駅の沿革(八)

### 一 松前街道二十一家宿一

以上、前報を始点として七回にわたって松前街道沿い十一か宿の実態を見てきた。

この間(函館・本古内間)の距離十里弱は路面状態もおおむね修復されていて歩行も容易である。

本古内以遠の路面もおおむね整備されているものの山路が多く、難道続きである。

## 十二、知内 ； しりうち

(函館使事兼報告による)

1 位置 上磯郡知内村

2 隣駅との距離 福島へ七里十五間  
本古内へ二里二十三町三十七間

3 人馬雜立・荷日買銭

馬	平路	八銭
陸路	拾銭	

此松前館二間シ

駅運取換人一人

4 沿革

(1) 設置年月不詳、松前藩以来村役人自宅ヲ以テ駅場ニ充ツ。  
(2) 明治十二年十月人馬雜立所ヲ置ク。

5 解説

(1) 雜立賃は同じ松前街道であるのに各宿まちまちである。難道であれば路面状況が違うというところで、それも分かるが平路であっても違うのはなぜであろう。  
宿駅ごとに勝手に設置するのであろうか。

(2) 明治十二年十月人馬雜立所を置くところのは、前にも書いたが、この年、函館支庁管内は一斉に駅制大改革を行い、従来の宿駅を廃止して、民営の雜立所を置いたのである。(以下次号)

## ○ 資料寄贈お礼

一 標茶町郷土館報告

標茶町

標茶町郷土館

発行年月日 平成二十一年十月五日

頒布料 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

T E L 〇一一一五七一一三六〇(番)

ホームページ

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