

駅 運 情 報

第71号

時 評

日本人の古里を想う

— 興味の持たれる

— 群馬台国の位置 —

私は、日本人の一人として、日本人の来し方とか、日本の古代史に惹かれ、遺跡、古蹟等に魅せられるのである。

我が民族は、どこから来てどこへ行こうとしているのか、妙に気掛りになり、興味を持つのである。

要するに、日本の何処にでもいる物好きであり、私もそのうちの一人である。

私のような物好きは、日本中にたくさんいて魏志倭人伝に出てくる群馬台国の北九州説、又は畿内説を主張する、それぞれの専門家の調査結果に一喜一憂し、北九州説の論文を讀むと、北九州説に傾き、また、畿内説の論文を讀むとそうありなんと想ひ迷い、態度、右往左往するのである。

現在までのところ、どうも北九州説がやや優勢のようである。

少々田間になるが、去る日、北海道新聞の「歴史・考古学の窓」の項に、考古学者、坂詰秀一氏が三世紀の建物群「畿内説」で注目、と題して遼向（まきむく）遺跡について、次のように記述している。

「これまでも各種遺跡が発見されてそれが、群馬台国の畿内説の有力な証拠として挙げられていた。

従来から、その拠点として奈良県遼向（まきむく）遺跡（奈良県桜井市在）であった。

○遼向遺跡は今回初めて三世紀時代の遺跡として発見され

たものではない。」

従前から初期の大和王権の中心地として知られていたもので、私も、遼向（まきむく）という珍しい地名であることから以前から名前だけは知っていた。

さて、今回の坂詰氏の記事によると

「今回新たに発見された遺跡は一九七八年に建物二棟が発掘されていたが、この建物は南北六メートル以上、東西は不明であるという。従前確認されていた西側の一棟の東側に凸字形の礎に囲まれた神饌様の建物群（約五メートル四方）が以前に発掘されていたが、この遺跡の東方に今回東西棟の存在が明らかになった」という。ちよつと分かりずらい文面であるが、この三棟は東西方向の一直線上に配置されていた。神饌様建物と今回発見された建物は礎で囲まれており、より東方の発掘が期待されるものである。

以上の建物群は、三世紀の前半のころのものと考えられ、遺跡群中において重要施設が存在していた地点の手掛かりとなり、群馬台国の畿内説を主張する人達の注視的であり、主張の有力手掛かりとなるであろう。」

と坂詰氏は解説している。

○荅解黄金塚古蹟

さらに同氏の論文は続く。

「今回さらに奈良県の荅解黄金塚（おびとけこがねづか）古蹟の周囲に寺院の基壇に類似する石敷きが発見されたが、これは以前に南側に発見された石敷きとともに七世紀ころにおける一方墳の裾野であることが明らかになったもの」だという。

○百濟寺跡

長くなって恐縮であるが、もう一か所について書かせてもらおうと、

「同寺跡からは「修理院」工房跡が発掘された。寺院跡の北東部、同寺の墓地の内側から二・四メートル四方の穴が検出され、付近から鑄造施設の溶解が粘土（ねんど）塊、土

製造風管の断片、青銅・鉄の滓（かす）などが出土した。古代寺院の修理所の実態を示す希有の資料である。

これまでの遺跡は、前述の纏向遺跡のように建物跡地とか古壇や、山口県小郡等に見られるように河川改修跡等であるが、百濟寺跡地では珍らしく工房跡が発掘された。

この工房では、青銅製や鉄製の物を製造するとか、修理したと見られる跡地である。

私が、前号に書いた駅跡は、私の想像では青銅であるように思うので、この百濟寺の工房で造られたことも考えられる。夢はふくらむばかりである。興味津々である。

○群馬台国の北九州説と畿内説

群馬台国は北九州にあつたのか、又は奈良を中心とした畿内にあつたのか、これまでも両者それぞれ言い分があつて現在なお決定的資料、又は遺跡は見見されておらず、その筋の専門家の間でも意見が分かれている。

そもそも、群馬台国の女王とされる卑弥呼は謎が多く、「鬼道」を使うとされている。まさか呪術で住民を惑わせて国を治めていたわけではあるまいが、分らない存在ではある。

私は、吉野ヶ里とその周辺に二回、藤野古道、山之辺古道等、奈良を中心に向後二回訪れたことがそれぞれ二千年を経た今日、本州のいずれの地域にもある静かな農村ではある。それにしても、日本人のルーツを探るのは興味の持たれることではある。

「付記」

以上の原稿は、十一月五日に書き上げたものであるが、十一月十二日北海道新聞によると「纏向遺跡に更に巨大建物跡が発見」されたとして、「群馬台国、畿内説に動い」として「群馬台国の候補地としての畿内説と北九州説論争が再燃を報じている。しかし、北九州説論者は「纏向遺跡は、出土器の年代が合ぬと反論、畿内説が優勢になったものの、決定的なものではない」としている。

入植者激増を前に

駅通制度の全面改正

— 明治九年、社会情勢に合わせて —

一、はじめに

駅通には二大任務がある。一つは、人馬の離立（郵便制度確立までは公状の離送りを含む）であり、もう一つは、旅人の宿泊（本州及び道内入地を除く）である。

特に、離立業務については、宿駅制と稱していた本州、及び和人地についても施行されていたものである。

後者の旅人の宿泊については、本来、宿駅の直接の業務ではないが、東西蝦夷地では、場所請負人の請負条件の一つとして公用旅行者の宿泊を義務付けされていた。

私が本稿で書こうとしているのは、開拓使管掌下において、一般旅民も利用できるようになってからの駅通（又は駅場）と名称を変えてからのことである。

さて、明治九（一八七六）年十月のこと、開拓使から次の布令が発布された。

これは、従前の駅通制度を当時の社会情勢に対応して改善し、駅通の運行をより容易にしようとするものであつた。

この布令を見ると、随分大きな改善を図ろうとし、この事に当たる担当者の意気込みが見られる。一方、現場の駅通員についても、駅務運営が大いに改善されたものと推察される。

まずこの布令を来日ごとに挙げ、解説を加えつつ列記することにしたい。その前に、明治十八年十一月刊「開拓使事業報告四編」に掲げられている函館駅通所の「人馬離立・賃日賃賃」の項を参照しつつこのとき発布された布令の条項とを比較して、いかに改正しようとするのか解説することにしたい。

函館駅通所		人馬離立・買日賃銭	
人足	一人七貫目	六銭	
馬	一疋二十五貫目	八銭	
増額	早	増額	中
夜	七期五分	五期	
増額	中	夜	
夜	二倍半	夜	中
増額	中	夜	
夜	二倍半	夜	中
増額	中	夜	
夜	二倍半	夜	中

二 布令の内容と解説

明治九年の布令録によると、十月二十五日付で「本庁管内内第二三十一号」を持って「駅通所へ給与金及離立方更正」として、道内各分署に次のとおり布達されている。

「従前全道一般駅通所へ給与金並取扱月給令較各紙第一号ノ通更正候条第二号規則ニ依リ官ノ救助ヲ不得道々自立實踐至極積リニ付其所轄各駅ニ於テ同一施行難成廉ハ精密取調ノ上至急可伺出此旨相達候事」

○解説

この布令の内容は二つに分かれていて、第一号は道内各駅通所の給与金(手当金、取扱人の給与等)を示達したものであり、いま一つの第二号は、駅通の二大業務、すなわち、人馬の離立と旅人の宿泊に関する取扱規則とでもいべきものを主体に制定したものである。

これまでも、各駅通ごとに紹介したことはあるが、この第二号は開拓使の布令として公にしたことではないので、改めて第二号に限定して紹介する次第である。

前出の「函館駅通所の上層機関である当時の函館支庁は、開拓使本庁(札幌在)管内とは、社会情勢が大きく違っていて駅通制度も別項で度々記載しているように本州の宿駅制に近い方策をとっていたのである。

従って、宿駅制についても函館支庁限りで独自の運用を図っていたものであったので、右に記載した函館駅通の一人馬

離立・買日賃銭」についても必ずしも本庁管下で実施していたと同様の取扱いをするとは限らず、若干の違いがある。前書きが長くなったが、本論の布令の条目に入ることにしたい。

〔第一〕

- 一、人足一人 買日七貫目迄ヲ定度トス賃銭一里金四銭
- 一、馬 一疋 買日七貫目以上ハ七百目迄毎二貫銭高ノ一割別ヲ増
- 一、馬 一疋 買日七貫目以下ニ定度トス賃銭金六銭

○解説

人足の相う荷物七貫目(約二十八キログラム)は、現代人にとって相当の重量で、しかも踏み分け道路を背負って歩行するのであるから、これを担当する者(多くはアイヌ人)の負担は大変大きかったものと思われる。

また一方、馬は、二十貫目(函館駅通では二十五貫目、約百キログラム)は馬にとってはやや軽く思われるが、荷役馬のほとんどは道産子であり、現代のように大型の洋種に比べて、これが限度であったであらう。

開拓まで五里(約二十キロメートル)の行程として、平常料金二十銭、馬は上限定度まで積んだとして三十銭の収入である。

なお、この改定料金は、前述のとおり、開拓使時代に入っていない時期のものであって、出勤人足、駅馬にとって相当改善されてからのものである。

〔第二〕

荷物ノ買日其定度ニ過ルト見認ル節ハ何地ニオケテモ買日掛改メ過重ノ分ハ前条ノ割合ニ従ヒ相当ノ増賃可仕私事」

○解説

右、買日改所(独立した買日改所、又は駅通所に併設する買日改所がある)において、右「第一」に掲げる荷重が、荷主が申告した荷重より重い場合、過重量の分について不足分を追加する。

この荷重量は、最初から重量を誤魔化して申告する場合と

はかぎらず、運行途中において何らかの理由で人手した物件があり、これを差し込み運送依頼をすることもあり、そのため最初の申告重量を超える場合がある。

〔第二〕 大風雨ノ時ハ賃銭高ノ三割増賃可仕私事

○解説

暴風雨の時には「第一」の定賃の三割増、すなわち、一里に付き、人足一銭五厘、馬一銭八厘の増額を申し付ける。函館の場合、雪中割増が設定されていたが暴風雨については設定されていなかった。

〔第四〕

一、積雪中ハ賃銭高ノ一割増賃可仕、尤馬足額相立節ハ人足ニ換人足賃及割増ヲ同様に可仕私事
但大風雨雪ノ節ハ本文ノ外ニ定賃銭ノ三割増可仕私事

○解説

積雪期間は明定されていないが、この場合は実況によるのであり、要するに、積雪時には期間にかかわらず一割増とするのである。

また、馬足の立たない積雪のあった場合には、別に人足を出さず、人足を出したこととして人足賃を申し受ける。

なお、大風雨雪の場合には、右条件のほか定賃銭の三割増を申し受ける。

〔第五〕

一、人馬トモ補銭渡船賃共其輔主ヨリ仕私可申事

○解説

当時道内には有料渡船の船が数か所のほか多数の渡船場があったが、この渡船、又は渡船を利用する駅運所属の人足、馬匹の料金は輔主である駅運取扱人が負担する。しかし、渡船場は地元自治体、又は駅運に所属するものがほとんどであったので、無料渡船であったものと認められる。

(以下次号)

「公状定目差出し」のこと

一 郵便制度施行前の御用郵便の発着

1 奥地はまだ公用郵便のみ

本稿で検討しようとするのは、北海道に開拓使が置かれた直後のころ、東西蝦夷地は、ようやく和人の人植が許されたばかりの明治六年前後のことである。

函館には、江戸末期に定飛郵便屋ができていて、和人に限っては一般和人の郵便物や現金の送達もできるようになっていたが、奥地の東西蝦夷地では信書等の送達方法がなく、幸便といって、旅行中の道行人に委託するが、場所請負関係者に便宜依頼するほか方法がなかったのである。

別項に書いたように、「公状(物)」「御用郵便」に限っては、場所請負人の請負条件の一つとして運賃する職立人足馬匹によって送りが行われていた。

この方法は、開拓使時代に入っても受け継がれ、この方法は、郵便制度施行まで続いた。

2 明治六(一八七三)年前後の状況

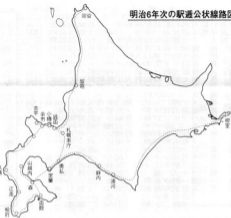
現在、郵便ポストに投箱された郵便は、郵便局員(又は、鑑定業者)によって少なくとも毎日一回は回収されて、あて先に送達されるが、郵便制度施行前はどうかしたのである。

江戸時代の私的郵便の取扱いについては、

○拙著「北海道前史(駅運) 制の研究、上巻、江戸時代編」北海道の定飛脚の項

に詳述してあるので省略するが、北海道が開拓使管掌下になると、奥地(東西蝦夷地)も沿岸部を中心に漸次人植者が増加して、それとともに、開拓使の出先機関、支庁、出張所等が増加設置され、それらと札幌本庁との間に、公用状(物)、公

明治6年次の駅通公状線路図



金等の発受が増加し、これら搬送り機関の強化が求められる状況にあった。
 しかし、公状(物)の搬送りは、以前として江戸時代の場所請負人による搬送り方法そのままの状態が続き、これが「満場持、府藩寺院」支配に分治された以後も、余り改善されずに続いていた。

3 開拓使による出先機関との連絡網の強化

開拓使は、出先機関との連絡強化を図るためには、駅通線路網の整備強化が必要であるとの観点からと、公状等の取扱物数の増加に対応するため「駅通線路網」の整備充実を図ることとし、各出先機関に対し、次の通達(布令)を发出した。

〔第五百(無号)公状差出日〕

〔第五百(無号)民事格差ノ三号〕

留萌宗谷管内、松皮ノ四号岩内格差ノ五号浦河(十月〇日)

民事局

各出張所

○公状差出日割

本庁出

一、東部 函館根室ヲ向出発五、十ノ日

(朱) 十五日金子入差出日

一、西部 宗谷管内古平ヲ向出発三、八ノ日

(朱) 十三日 前全上

○函館出

一、東部 本庁ヲ向出発 四、九ノ日

(朱) 四日金子入公書

(*) 二十九日 差出日

但東京出張所ヨリ本庁へ当タル公書官物到達シ或ハ函館港ヨリ小樽へノ便船有之節又者至急到着ヲ要スル公書等ハ駅郵便ノ内適宜臨時通送ノ手続ヲナスヘシ

且定日ト雖モ至急到着ヲ要セサルモノニシテ其数尤寡少ナル時ハ次ノ定日ニ至リ通送スヘキ事

一、各支庁へ者至急到達ヲ要スルハ臨時通送ノ手続ヲ要セ

サル分ハ本庁ノ便ニ差込通送スヘキ事

(以下次号)

明治政府へ引継がれた宿駅の沿革(九)

— 松前街道二十一か宿 —

十二 知内 ！ しりうち

6 他の資料による記録

(1) 福島郡知内村 商部ヨリ福山ニ至ル西海岸邊ヨリ

(2) 福島郡福島駅江七里二十五間内五里三十四丁三十間道路
 横断シシテ或ハ馬背ノ如キ処ヲ歩シ或ハ虎背ノ如キ處ヲ
 跋ス行旅頗ル困難ス、又瀨島国上磯郡木古内村江八二里
 二十三丁二十七間稍平夷ナリ。

本道ハ明治八年中、本駅宇湯ノ尻ヨリ萩沙里ニ至ル一
 里ハ平地三十三丁二十三間幅五間湯ノ尻坂長二里三十間
 幅二間ヲ修繕シ大ニ行旅ノ便ヲ得タリ。

(3) 駅運取扱人並給料

駅場設置以來書記ヲ以テ駅務ヲ取扱ハシメ、明治十年二
 月、中村書記ヲ麻シタルヲ以テ村用掛ヲ工藤祐雄ヲシテ
 駅場取扱ヲ兼務セシム。其ノ手数料トシテ一ケ年金二十
 円民費ヲ以テ支給ス。明治十二年五月本駅大野武太郎人
 馬總立所ヲ設置セン「ヲ請フ。同年十月三十一日之ヲ許
 可スト雖モ其後實業スル能ハサルヲ以テ之ヲ罷ム。

(4) 駅馬

村中人民所有ノ馬ヲ順番連任シ別ニ駅馬ヲ備ヘズ。

(5) 舟渡場

本駅ノ傍ニ知内川アリ、渡船二十五間ナルモ出水ノ節ハ
 百五十間余ニ至ル、造船其他ノ費用ハ渡守ノ自費ニシテ
 渡銭一人金一錢六厘、其他ハ前駅ト同シ、又本駅ヲ距ル
 二里許ニ萩沙里川アリ、渡頭十五間ナリト雖モ洪水ノ節
 ハ凡百間ニ至ル、造船其他ノ費用ハ渡守ノ自費ニシテ渡
 賃一人二付一錢六厘其他ハ知内川ニ同シ。

7 解説

(1) 知内・福島間は、七里以上もある長距離であるうえ、そのうち六里近くは雑道である。駅路沿革志の筆者は、これを「虎渡」という表現を使っている。珍らしい文言である。

雑道ではあるが、普請がよく行われていて通行の便を計っている様子である。

(2) 駅務処理には、以前は専招の書記を置いていたが、明治十年二月からは工藤祐雄を村用掛兼駅務掛を命じ、年二十円を支給したという。

(3) 駅馬は、専招の備馬を置かず、村中の馬持が順番で供出し、連任した。

(4) 村内二か所に渡船場がある。これには自費経営の渡守を置き、渡賃一人、一錢六厘を徴収して渡守の収入とした。本駅の位置を開拓使事業報告では「上磯郡」と、また、駅路沿革志は「福島郡」とある。

これは双方とも間違いで、その後、福島郡も「松前郡」に変更になっている。

資料寄贈お礼

発行 白駅簿小史 別海町 戸田 博史 氏
 同駅舎全景写真

発行年月日 平成二十一年十二月五日

額 布 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 〇一一一五七一一二六〇二番

ホームページ

<https://rashi.hp.infoseek.co.jp/>