

駅通情報

第72号

時評

図書「ポルトワニの丘」にも

駅通制度が関係している

北海道新聞の新刊紹介の項でも出ていたので、記憶にある方もあろうと思うが、昨年十一月、標記の図書が発売された。著者佐藤隆子氏は、札幌市在住の方であるが、私はお会いしたことはない。

○著書と私との係わり

昨年暮のこと、突然知人を通じて、添書とともに標記の図書が送られてきた。添書には、私が数年前発刊した図書に関係があり、引用させてもらった部分があるのでお礼に一冊贈呈する旨の記載があった。

この図書によると、後述のとおり、去る大東亜戦争においてシベリヤに強制連行され死亡した、著者の父の足跡を追って埋葬地を探索し、尋ね当てるまでの状況と、父と行動を共にした後、生還帰国した戦友達からの「聞きとり」を中心に取りまとめたものである。

実は、私も戦時中南方に従軍し、佐藤氏記述ほど酷い状況には遭わなかったが類似の運命に遭遇した経験があったので、当時の悲惨な状況を想い出したくない気持もあって、帰国後も、戦争による悲劇を題材にした記事は、あえて読まぬことにしている、この種の図書からは遠ざかっていたのである。しかし、今回贈呈を受けた著書には、数年前、私が発刊し

た「最盛期の駅通制度を探る」の記事を引用した部分があるという添え書きがあったほか、著者の母方の実家は、私と同じ「宇川姓」であるところだったので、それに引かれて読んで見ることにした。

特に、著者の出身地は志文であり、著者が幼少のころ生活した地は幌向駅通所周辺であると書いてあるほか、著書の数ページにわたってこの点に触れている部分があり著者を身近に感じたのであった。

この私の著書を引用した部分の一部を抜粋すると「かつて北海道の開拓に入った人々は「人の通行、貨物の運送に陸路に代えて海上や河川を利用し、さらに運河を開削して舟による運行……」また「私たちのおばあさんの実家の姓も宇川で、富山県の砺波（となみ）であり、今も築一〇〇年以上の本家には宇川さん一家が住んでいます。志文町（岩見沢市）には幌向川が流れ、宇川氏の著書にはかつての「幌向駅通所から人々を乗せた舟を幌向運河へ漕ぎ出す風景」の写真も載っています（以下略）」とあって、この著書には私の発表した「最盛期の……」との関連について記述されている。

意外なところで私との結び付きがあり、私も驚いてしまった。しかし、地域の地理に疎い私に幌向駅通所が志文町を流域とする幌向川が流れていることすら知らなかったもので、明確な指摘すらできないが、とんだところで役立ったものである。

○著書の内容紹介

標記の「ポルトワニの丘」について少々紹介すると、この著書は、今回の大東亜戦争中の一九四五年四月、著者の父は「召集令状、いわゆる赤紙によって召集され、樺太（現在のサハリン）の憲兵隊に入隊したことから始まる。

以後、終戦によってシベリヤに強制連行され各地で労役に服した後、樺太の西海岸の日本海に面した対岸、ワニノ湾のポルトワニにおいて第二シベリヤ鉄道建設に従事中に死亡した。その地に埋葬されてから五十年ようやくこのことを知り当てた著者は、父など日本人が埋められたこの地、ポルトワニの山中の深くえぐられた長方形の穴に並んだのが、父達の

お蔭があつた場所であり、著者は、父がどんなにか二人の著者の弟連が大きなランドセルを背負つて駆け出して行く姿を見たかっただらうにと、そんな感慨にとらわれた。

そんな小さな家族を残して逝かざるを得なかつたのは、私の父だけではなかつたはずである」と著者は嘆くのである。

さらに著者は、私は、弟連より二十二年上であつたので、私の知り得た事ぐらひは書いておきたいと思ひ、筆をとつたものであるという。従つて著者は、現地の状況のほか、父の戦友連の体験をもとにして「聞き書き」したものであつた。そして、著者は一九九二年十月、ワニノ市に赴き、ワニノ市を過ぎて、入手した資料をもとにして、父の墓所を尋ね當てた。そこには父と合せて、日本人十八名の「名前、生年月日、死亡年月日」の記録と、墓所の見取圖の提供を受け埋葬地を探り當てたが、そこは長方形の穴地であつて遺骨は見えられなかつた。

ワニノ市長らの言によると、日本の厚生省から「遺族の埋葬地探しや、遺骨云々には権力取り合われよう」との申し入れがあるという。

以上のほか、生き残りの戦友連から得た陣留生活、酷寒の中における重労働、ロシア側から働きかけによる民主化運動状況等が戦友連によつて「聞き書き」として記述されている。

○むすび

結局、著者は、父の埋葬地であるワニノの丘にある墓所を探り當てることができたが、その場所にあるはずの遺骨はなく、死亡したことを示す墓所の見取圖と、同じ頃死亡したと認められる同僚の氏名等の記録が発見されたのみに終つた。

この人連と類似の死に方をした人連はシベリヤ各地にたくさんいるのであろう。

記録に残っているだけでも、日本人陣留者は、民間人五十万人を含めて百万人を超え、そのうち明らか死死者は九二一〇五三人にのぼる。

以上の事實は、日本の歴史上の一ページとして永久に残しておくべき現実であらう。

(完)

入植者激増を前に

一 明治九年、社会情勢に合わせて

宿駅(駅通)制度は、明治に入ると衆知のとおり武士階級独占の制度から北海道に限定して庶民に開放された。すなわち、幕藩体制下においては専ら、幕府役人や許された高官、関係幕吏等のための制度であつたものが、北海道に入植する百姓、町人等も利用対象になつた。そのころ、本州では既に宿駅制度は廃止されていたため、駅通制度の改正は、北海道に限つて残された制度となつた。従つて、開拓使は庶民を対象にした制度として改善を図る必要が生じたのである。

さて、前号においては第五項まで記述済みであつたので、本号では第六項以下について記述する。

一 第六

一、懸立方ノ義案内並ニ着ノ順序ヲ速ニ決テ公私ノ差別ヲ以テ前後探替候義ハ種相成事
但至急御用ハ格別ナルヲ以テ前後探替懸立候義可有之事

○解説

懸立の順序については、利用者の到着順又は駅通側の案内順による。また、公用、私用の別により優先順位を曲げることはない。

なお、至急扱いについては、他の便を優先し、前後を入れ替えることがある。

一 第七

一、早追或ハ昼夜兼行等急場ノ懸立其他入馬多分ノ懸立ハ前以案内状差出シ可申右案内状無之分ハ無余義理薄候

義モ可有之ニ付兼テ相心得可申事
但右案内状懸立ノ節ハ人足一人分ノ賃銭可仕私事

○解説

早速(はやおい・至急)又は昼夜兼行(昼夜の別なく通しで懸立てる)については、予(あらかじめ)め案内状(従前の先触れ)を差出しておくこと。

この案内状のきていない場合には、懸立てが遅れることがあるので心得ておくべきこと。

なお、案内状の懸立てには、人足一人分の人足賃を申し受けること。

一第八

一、案内状の義ハ其差出人ノ買籍若クハ官名並ニ姓名人馬ノ目数等詳細ニ記載無之不分明ノ分ハ懸立不致事

○解説

案内状(先触)には差出人の住所氏名、又は官職氏名、人足、馬匹の必要数等を記載する。もし、これらの記載のないものは懸立てに及びないこともあるので心得のこと。

一第九

一、案内状面ノ人馬不用ニ相成候節ハ其賃銭ノ半高可仕私方モ不致ニテ月ヲ過半音信無之時ハ其本籍ノ管庁若クハ在住ノ庁へ通知処分スルヲ得ハ申事

○解説

案内状(先触)をもって人馬の用意を申込んだもので、その後、不用になった旨の案内がないものについては申込人馬数に対応する賃銭の半額を要求する。

万一、案内状が来た後、二か月を経過するも本人が現われず、またなんらの連絡もないものについては、所國の役所、又は住所を受持つ市町村役場へ通知して処分を求めることができる。

一第十

一、早速ハ定賃銭ノ七割五分、但日没ヨリ日出迄ハ次割五分ノ増賃可仕私事

分ノ増賃可仕私事

○解説

早速(至急)は、定額の七割五分増、また、日没より日の出まで、すなわち、夜間については二割五分を定賃銭に加算する。

一第十一

一、通常人馬夜繼ノ分前同額ノ時限ハ五割ノ増賃可仕事但途中ニ於テ夜行ニ相成候時ハ右割合相当ノ増賃可申受事

○解説

通常運行(日中)の場合、途中で夜に入る(前項と同じく夜間の時間等)ときは、定額の五割に相当する増賃を申し受ける。

一第十二

一、備主ノ都合成ハ駅通側ノ便宜ニ依リ前後二、三駅ヲ懸結可申充賃銭ハ其駅々相当ノ割合可仕私事

○解説

利用者側の都合、又は駅通側の便宜により通し(隣駅で引渡さず、さらに遠方の駅へ通して懸立てる別項「専門用語の解説」参照)で懸立てることができる。この場合、賃銭はさらに隣駅からの定額距離により賃銭を申し受ける。

一第十三

一、人足ノ強壯ニ依リ或人或ハ三人私ノ荷物ヲ一人ニテ運送致シ候トモ賃銭ハ相当可仕私事

○解説

人足が強壯であるとして一人分(七貫目を上限とする)以上の荷物を運送しても、人足賃は一人分を申し受ける。

なお、一人分の定度を超える分は、定度を超える重量の賃銭を支払う。

一第十四

一、駅通ノ都合成ハ其時ノ機様ニ依リ駄荷ヲ車力ニ換統義モ可有之充賃銭ハ駄荷ノ定テ以テ可仕私事

但鐵路ハ定賃銀ニ或割ヲ増ス且車力難相用場所ニテ馬道私帳節ハ相当ノ人足賃ニテ可辦立事

○解説

駅通側の都合、又はその時の状況により駄荷（駄鞍に荷を積む場合）を馬車に代えて運送しても駄荷による運送とみなして定賃銀を支払うこと。
なお、鐵路（通行困難な道路）の指定を受けている区間に

ついては、定額の二割増とする。

「第十五

一、駅々ニ於テ人馬乗賃銀ノ内ヨリ口銭割銀等一切受取候義不相成候テ人馬賃銀ノ外其高ノ一割備主ヨリ手数料トシテ別設駅通へ可仕私事

○解説

地域において人馬を使って運送を業とする者から口銭（手数料）や割銀（はねせん）（雇賃の一部を上納させる）行為は、一切してはならぬ。
しかし、その備主から人馬乗の収入の一割を駅通側の手数料として徴収してもよい。

「第十六

一、雜立荷物駅通へ預ケ候節ハ一夜一駄毎ニ定賃宛庭敷料可仕私事
但預リ中万一盜火難其他天災等ニ罹リ破損紛失候トモ一切弁償不致事

記

- 一金式錢五厘 米五合壹石二付 金五円
- 一金五厘 味噌貳拾四匁買日二付 金貳拾五錢
- 一金式厘三毛 醬油貳勺 壹斗金壹拾六錢
- 一金壹厘三毛 塩貳勺 壹斗金六十錢
- 一金壹錢 炭五百目 四百目金八錢
- 一金七厘 炭 炭ノ三割下ケ
- 一金壹錢五厘 種油五勺五匁 壹升金六十錢

一金壹錢 魚並青物代 見込
一金式錢五厘 茶五匁 一斤金五十錢
金拾錢
金五錢
合金式拾五錢五毛

取扱手数料
敷物並器物等ノ損料

此三ツ割金八錢三厘五毛
右ヲ以自今改正ノ見込
一、登帳 金七錢
一、泊 夕ヨリ朝迄 金拾八錢

右ア定棟籠トス
但シ旅客ト旅籠屋トノ相對示銀ニ寄リ増減スルハ勝手タルヘシ
從前登帳一度ア拾錢トシ一日ヲ三拾錢トスレハ登帳壹度ノ代拾錢ハ油代夜具損料等ヲ減却シテ然ルヘシ

通 常	崎 路	通 常	早 速	同(日壹ヨリ日出サデ)
七圓目迄金四錢	金四錢八厘	金六錢	金七錢	金拾七錢五厘
七圓目以上	四錢四厘			
七圓七百目迄				
七圓七百目以上	四錢八厘			
八圓四百目迄				
拾四圓目迄				

大風雨	種雪中	同大風雨雪	同大風雨雪	崎路大風雨
金五錢一厘	金四錢四厘	金五錢六厘	金五錢六厘	金五錢七厘六毛
崎路種雪中	同大風雨雪	通常夜難大風雨	同種雪中	同種雪中
金五錢一厘五毛	金六錢七厘二毛	金七錢八厘	金六錢六厘	同種雪中
同大風雨雪	早速同風雨雪	同種雪中	同大風雨雪	同大風雨雪
金八錢四厘	日没ヨリ日出サデ 金九錢一厘	金七錢七厘	同大風雨雪	同大風雨雪
	二十一錢七厘五毛			

鐵路早追
金八錢四厘

同日改り日高子
金二十一錢

鐵路通電
金六錢八厘

夜車

○解説1 (第十六本文の解説)

離立利用者の荷物を駅通に預けるさいは、駄荷一箇に付一錢の庭敷料を申し受ける。

なお、この荷物が盗難、火災又は天災等により消失、破損、紛失した場合でも、一切弁償しない。

○解説2 (記の二)

宿泊者に提供する「①食事(米、味噌、醤油等)②燃料(木炭、薪等)③灯油④取扱手数料⑤部屋の器具、敷物等の損料の算出根拠と宿泊料を示した。また昼飯(又は弁当)。

右、根拠に基づき、昼飯一泊料金の算出方法を示したほか、旅籠屋(駅通)と旅客との間で相対(示談)で、料理内容、料金を決めてもよいとしている。

なお、これまでは昼飯一回分を十錢として一日三食の場合三十錢としてきたが、昼飯一回十錢については、灯油代、夜具の損料は消却していたものである。

○解説3 (離立料の算出根拠)

「通常、鐵路、夜車、早追、日没から日出まで」の各項目別離立料の算出根拠と算出額一覽表を示した。続いて、大風雨等の区分と、項目別の各費錢の算出額一覽表を示した。

三、結び

明治九(一八七六)年に開拓使から布達された布令の中から一人馬離立・買日買錢・宿泊料(食事を含む)一に関するものを取上げたものである。このときの改正は、開拓使の管轄に入つて社会情勢が変化したのに対応して全面的に見直しが図られたものである。要するに、駅通の運営も社会の実態に添つたものとしたものである。

前文に挙げたように、この布令には道内駅通所の手当金、給与金等も示達されているが、それは後日に譲つて今回は「二

大業務に限定して取上げたのである。

なお、不審なのは「第十六」に記述のように旅人の宿泊に関するものは、同条本文には記載がなく、「第十六の記」として宿泊料金の算出根拠が示されていることである。これは恐らく、あえて条文中に盛る必要がないと判断したものであろう。

(完)

明治政府へ引継がれた宿駅の沿革(十)

一 松前街道二十一か宿一

十三、福島 ； ふくしま

(開拓使事業報告による)

- 1 位置 松前郡福島村
- 2 隣家との距離 古國へ一里九町十二間
知内へ七里十五間

3 人馬離立・買日買錢

足	平路 五錢	馬	七錢	取扱	一人
人	七錢五厘	此他	旅籠二回シ		
鐵路	七錢五厘				

4 沿革

- 1) 設置年月不詳。松前藩以来村役人自宅ヲ駅場トス。
- 2) 明治十年八月白符駅ヲ廢シ直ニ古國駅ニ遷伝ス。因テ白符駅ト併セ取扱ヲ支弁ス。
- 3) 明治十二年十月人馬離立所ヲ置ク

5 解説

(1) 人馬買錢は、両館駅に比較して、平路においては人馬とも一里一錢づつ、安い設定である。鐵路であれば難易度によつて違ふのは当然であるが、平路において料金が違ふのはなぜであろう。納得のいかぬ設定である。

(2) 明治十年八月、隣駅の白符駅廃止に伴って吉岡駅に直行することになった。
それによつて、駅費はこれまで福島、白符の各自でそれぞれ負担していたものを福島村単独で支弁することになったという。両村で分割負担すべきものと思われるがそれには事情があるのかも知れない。

6 他の資料による

(1) 位置 松前郡福島村 函館ヨリ福山ニ至ル西海岸通りニアリ

(2) 沿革

ア 従来カラ村役人自宅ニ於テ駅務ヲ取扱フ
イ 明治四年七月以降、同村平民荒関孫三郎宅ヲ借り駅場ト為ス

ウ 明治十年八月中、白符駅ノ中継ヲ廢シ直チニ吉岡駅マデ通伝スル「トナシタルヲ以テ白符駅ト合併シ駅費ハ兩駅ノ支弁トス
エ 明治十二年十月駅法更正スルニ及テ人馬繼立所ヲ置ク

(3) 駅通取扱人と給料

ア 本駅設置年月不詳、松前氏封土ノ節ヨリ本使江転管後ト雖氏村書役ヲ兼務セシメシカ明治九年一月書役ヲ廢シ同村平民八木沢吉之丞ヲ駅場取扱人ニ雇入レ年給四十圓之二小使一人ヲ付シ年給金三十圓玄米二石、定人足三人へ一人二年給金十圓ツ、トシ都テ村費ヲ以テ支給ス

イ 明治十年三月八木沢吉之丞村用掛助役申付村費大ニ減消シタルヲ以テ同人ヲシテ駅場取扱兼務ヲ為セシメ駅場取扱ノ故ヲ以テ一ケ年手当トシテ村費ヲ以テ金二十圓ヲ支給ス

ウ 明治十二年十月駅法更正ノ「アルニ際シ右八木沢吉之丞人馬繼立所ヲ設立セシ」を請願シタルヲ以テ同月之ヲ許可ス

(4) 駅馬と人馬賃錢

ア 村民所有ノ馬ヲ交番ヲ立テ昼ハ三疋夜ハ二疋ヲ繋留

(5) 荷物賃目、その他

ア 従来人足一人ナリシヲ明治十二年十月以後ハ一駄ノ荷物二十五貫マテトシ二貫目毎二本賃錢ノ一割ヲ増シ其重力馬ニ堪ヘサルハ別二人足賃又ハ馬賃ヲ收入ス人足ハ七貫目ヲ以テ一人持トシ七百目毎二一割ヲ増加ス又毎年十一月十五日ヨリ翌年三月十五日マテハ雪中ナルヲ以テ本賃ノ五割ヨリ多カラス五分ヨリ少ナカラサル割賃ノ五割ヨリ多カラス、五分ヨリ少ナカラサル増賃ヲ收入ス

○ 資料寄贈お礼

一 ポートワニの丘 札幌市 佐藤 隆子 氏

発行年月日 平成二十二年二月五日
頒布 無料
発行者 札幌市南区川沿四条五丁目三一
史学研究会 主宰 宇川 隆雄
TEL ○一一一五七一―三六〇二番
ホームページ

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