

駅 遞 情 報

第73号

時 評

朝鮮通信使の辿った道(一)

— 庶民との交流資料は少ない —

一、はじめに

朝鮮通信使(以下通信使という)が、朝鮮の首都(漢陽、漢城)を出発して日本領の対馬に上陸し、さらに江戸に到着するまでの間に、途中通過した街道路において地元各藩役人の接待を受け、また地元庶民とどのように交流しつつ江戸(第一回目は京都まで)に到着したのか、その経過を留察制、又は住民の日を通して追ってみようとするものである。

通信使は前後十二回來訪したが、その経路は、毎回同じとは限らないが、私が今回通信使を取上げたのは、日本側が通信使一行を迎え、これを何事もなく江戸へ送り届ける任務を負った沿道各藩の対応状況はともかく、街道路の宿場役人(宿駅を管理運営する村役人)が、どのように一行を迎え、次の宿場へ送り込むか、またその間、一行と、住民との交流がいかに行われたかを知りたかつたからである。重ねていうと、一行が街道を進行したとき、地域住民と、どのように接触し、交流が行われたのか。それも宿駅制、又は地域住民側はこれをどのように捉え対応したのかである。また逆に、通信使一行には、日本住民の日常生活、又は考え方がどのように写り、伝わったのかを調べたい。やや野次馬的発想であるが、そこから汲み取れるものがあるように思うのである。

さて今回、本稿で通信使を取上げたのは、昨年暮、横浜在

住の私の二男からNHKで放送されたとして

「朝鮮半島二〇〇〇年」

江戸時代二百年以上にわたって

朝鮮と日本を結ぶ

と、題して放送されたものを「D V D」に集録したとして、送ってくれたものである。

「D V D」承知のように、通信使を取上げたのは、今回が初めてではなく「駅遞情報」第五九、六〇号」でも、仲尾宏著「朝鮮通信使」をもとに集録し記述したものを皆さんの手元に送り届けておいたのが記憶にある方もあろう。

しかしこれが、私の求める通信使の実態を充分把握したものと程遠く、満足し得なかつたので、今回「D V D」入手を機会に、再挑戦したものである。

二、朝鮮通信使派遣に至る朝鮮側の事情

通信使派遣に踏みきった朝鮮側の意向は野余曲折がある。前回の「駅遞情報」では全くといっていいほどこの点に触れなかつたのである。

今回入手した「D V D」によれば、具体的に資料が現存しているのは、一六三六年、通信使が来訪した第三回通信使派遣からのものであるが、これは日本側としては、徳川三代将軍家光の代であった。以後、将軍の代替りの郡侯來訪した。幕府側、又は沿道各藩の対応記録は比較的多く保存されている。当時の通信使進行の実態は明らかになっている。

しかし、私の調査しようとする対象は通信使と日本上層部との折衝状況ではなく、庶民との交流状況であるから、私の調査対象外のことである。

さて、朝鮮側が日本へ使節を派遣しようとするについては、そもそも秀吉による朝鮮出兵の七年間に及ぶ戦乱に際し、拉致された五万とも十万ともいわれる民間人をいかにして朝鮮に連れ戻すかが最大の課題であるという。

朝鮮側では、これら人達を帰還と称して、これらの人達を連れ帰る手段としては、交渉使節を日本へ送り込み、折

備するほかはないとの意見は一致するが、それには多くの問題がある。

朝鮮側としては、一にも二にも専ら使節を連れ戻すことを第一とし、この使節を最初「探険使」と称していたのである。気持は分かる。正式には、三回までは通信使と呼称せず「回答使副還使」と称していたのであった。

朝鮮側としては、日本側に対し誠意ある対応を求めていたのであるが、直接折衝に当たり、中立ちをするのは対馬藩であった。対馬藩では、幕府の回答書を白濱の都合のいいように二回にわたって作偽を加えた偽書であることを見破っていたが、交渉使節派遣に応ずることとしたという。

しかしこの時期、日本側では、すでに主権が秀吉から家康に移っていて、情勢が変っていたので、交渉は進展しなかった。一五九九年、秀吉の時代に、第一回通信使派遣に当たって朝鮮側は、日本側の真意を訝りかねて「探険使」と称して、専ら使節を連れ帰るとの大義名分で望んだのであった。

「朝鮮王朝実録」によると、一六〇二年、第一回の使節派遣は正式には、前述のとおり、「回答使副還使」としてスタートしたのであった。

秀吉出兵時に拉致された使節の子孫と称する人達は現存していて、今回収録した「DVD」でも取材に応じている。これら子孫の人達の聞き取り調査でも、使節の子孫の証しとして、経歴を示す「経歴（先祖から伝わった記録）」を保存している家族が二、三に留まらずあった。

当時の朝鮮側としては、前述のとおり疑心暗鬼で、日本への交渉使節も「探険使」と称するなど、初めて正式に朝鮮通信使として派遣するに至ったのは一六三六年からであった。それも、使節を連れ戻すといった点では変わりなかったのである。

これら拉致された先祖の人達は、学者、芸術家等知識人であったため、地域に与えた影響は大きかったものと認められる。

(以下次号)

「公状定目差出し」のこと(二)

一郵便制度施行前の御用郵便の発着—

詳しくは書かぬが、開拓使時代に入って、入植者が増加するに伴い、開拓使本庁と道内出先機関との間の御用郵便(公状)の取扱の充実が急がれた。しかしそのころは新郵便制度は施行直後で、十分その機能を発揮するに至らず、旧来の駅通所の設立にて頼っていた。そこで、これらの駅通所の機能の活性化を図るため本布令の発布となつたものである。

なお、本稿は、第七二号に狂載予定であったが、スベースの関係で本号に延伸されたものである。

3 開拓使による出先機関との連絡網の強化

○「解説1」

(1) 最初は「公状差立日割」の設定である。

前述の、当時の道内事情から開拓使は、明治六年十月、次のとおり実施することとした。

札幌本庁、又は函館支庁から道内出先機関に公状(他)の發送専用便を設定し、次の日割で運行する、というものである。

(2) まず、本庁から函館へ向けて發送する公状は「五ノ日」と十ノ日」の月六便とする。東部とは、太平洋沿岸の道路を指している。まず一つは、札幌本庁を發つて勇払において分かれ、日高路を南下し、静内、油河を経て根室に至るコースである。

もう一つは、札幌本庁から勇払で分岐し、室蘭から対岸の森に至り、森から終点函館に至るコースである。なお「金子人」とは、現在の「現金書留」に相当し、

(3) 公状継送り六便のうち十五日は金子入書状専用便とする。

次は、西部、いわゆる日本海沿岸巡路である。

この便は、札幌本庁から「宗谷、古平、岩内」に継送る公状は「三ノ日と八ノ日」の月六便とする。

沿岸を北上して宗谷に至るものは、銭函で分岐して北上し、留萌に立ち寄り宗谷に至るコースである。

また一方、銭函で分かれて小樽・余市を経て稲穂峠を越え岩内に至るコースである。

また途中、余市で分岐し古平に至るものである。

なお、継立六便のうち十三日は金子入書状の専用便である。

ここで断つておくが、あて先として挙げている「根室に向けて」とあるのは根室が終点地であつて、巡路途中にある出張所に立ち寄つて立ち寄り先あての公状を差し込むのである。

また、終点、函館については、中央政府あて公状の継送りといった、重要路線である。

○「解説2」

次は前記布達の函館を出発地として、東部、すなわち、太平洋岸回り札幌本庁に向けて継送る便である。

日程は、「四ノ日と九ノ日」の月六便の設定であるが、そのうち、毎月四日と二十九日の二便は金子入書状の差立て日である。

また、このうち四日は金子入書状のほか一般公状との混載便とする。としている。

また、右差立便の日程のほか、函館差立て本庁あての便には、次の「但書」が付いている。私の私見を混えて解説すると、まず最初は、東京出張所の置かれている位置（立場）である。

この便が重視されているのは、東京在、政府機関から開拓使に送られてくる公状は、東京出張所から函館支庁（船舶又は、陸路郵便線路で継送られる）あてに差立てられ、函館からさらに差立便日割によつて札幌本庁へ継送るもの

であり、開拓使としては、中央の情報入手、又は政府からの指示通達の入手は、専らこの便に依存しているのである。さて、「但書」では、この差立便の指定に当たつてどのような指示しているのであろうか。

東京出張所から札幌本庁へ差立てられる公状（物）は、一旦、函館支庁で、本庁あてと支庁あてに分けられ、小樽港へ行く開拓使所属の便船があるときは、この船舶を利用して差立てる。便船がないときは陸路、郵便線路（明治五年十月、室蘭經由の郵便が開通している）を利用して、前述の「公状差立定日」便をもつて差立てる。

そのうち、至急の取扱いを要するものは、駅通便、又は右郵便をもつて臨時便を仕立てて継送ること。

ただし、至急便を仕立てる必要がないと認められる場合には、「定日差立便」によること。

右、至急を要するものうち、各支庁に直接差立てられるものは、本庁あてと同様臨時便を仕立てること。

また、至急便の取扱いを要しないと認められるものは、一旦、本庁の差立便に差し込み通送すること。

というのである。

4 地方出張所から本庁へあてる公状の取扱い

本布達によると、次のように「差立定日」が指定されている。

○根室出

一、東部「本庁及各庁」ヲ向出発

四、九ノ日（朱）九日前全上

○宗谷出

一、西部「本庁及各庁」ヲ向出発

一、六ノ日（朱）六日前全上

○岩内・古平出

一、西部「本庁及各庁」ヲ向出発

二、七ノ日（朱）七日前全上

○余市出
一、西部「本庁及各庁」ヲ向出見
五、十ノ日（朱）十日前全上

○「解説 3」

①前段では、札幌本庁から道内各出張所あての「差立便日割」の定日を記述したが、本項では、その逆で道内各出張所から札幌本庁あてに差立てる日割の定日を定めたものである。詳しく解説する必要はないと認められるので、簡単に記述する。

②最初は根室始発である。根室から東部「太平洋岸回り」は日高路線由勇弘に至り、そこから内陸部を北上して札幌本庁に達する便である。

この運送便が、立ち寄る沿道の各出張所から本庁あての公状は、この便に差し込み差立てるものである。根室始発「四ノ日、九ノ日」出発の月六便である。このうち九日は金子入書状の差立てである。

③西部、すなわち、宗谷を始発として日本海沿岸を南下し、鉄道から分岐して札幌本庁に至る運送便である。差立定日は「一ノ日と六ノ日」の月六便である。このうち「六ノ日」は、金子入書状の差立日である。

④次は、岩内と古平を起点とし、両地を「二ノ日と七ノ日」の差立てとし七日は金子入書状の差立日である。両便は、一旦余市で合流する。両便はあらためて余市始発の仕立便として余市からは「五ノ日と十ノ日」の月六便を仕立てる。このうち十日は金子入書状の差立便とし、以上のとおり、前記「④」の岩内からと古平からの便とは別仕立便とする。また、十日は、前同様金子入書状の差立便である。

なお、この布達は、次のとおり付記がある。

右之通公輸差立日割相定候条差懸元ニテ貫鉄帳へ各所行公書記帳額余白寄枚存シ賃金ハ運戻ノ庁マテ成規ノ通全夕相附シ可申其道筋經過ノ各庁マテハ此餘白ハ影ノ如ク

公状書載シ差立方可取誤仍テ該庁ニテハ更ニ貫鉄帳額ニ不及尤所轄駅前ヘモ兼テ公書到達ノ節へ届出候様相違置可申此旨相達候事
但願持合至急ノ儀ハ此限りニアラスト雖トモ本文ノ体裁ニ準據質ヲ省キ候様注意可致事

○「解説 4」

右のとおり「公状差立日割」を設定したので宜しく措置された。

本駅運便を利用する場合、沿道各駅通所では貫鉄帳に公状名とあて先を書いて、次の一葉は余白（貫鉄支払いのさい、本庁担当官が使用するであろう）のまま残し、次の駅通所へ繰返り貫鉄支払いは要しない。

この貫鉄帳によって、後日、札幌本庁において繰立金を支払う。ただし、急を要する場合には、その限りではない、というのである。

5 むすび

この「公書差立日割」の施行された時期は、前書きのとおり、当時陸上交通施設としての唯一の機関である駅通所の充実と、郵便制度の全道一層郵便制度の一日も早い完全施行が持たれるといった過渡期にあったものである。

その快問を埋める一時的措置であったのである。さて、この「公書差立日割」の施行前の公状（物）の發送りの状況はどうであったのであろう。

地域の出張所等から本庁へ送られる公状（物）は、差立日割の発出される以前の場所請負制時代にも一時的にはあるが類似の定則があったが、この定則が施行される以前には、公状が会所（又は運上屋）へ持込まれる都度、随時繰送られていて、会所においては、急を要しないものについては、序（つい）でももって繰送るなど、苦慮していた。現地の実態を知った開拓使ではその窮情を救う意味からも

今回の命令発布となったものである。
この「日割」施行によって、公状の繰送りが円滑に運行されたかどうか記録がなく、実態はさだかでないが、全道一周の郵便輸送施行までの短期間の急場を凌ぐ措置であったから効果の有無判断もなく終ったのであろう。しかも、郵便物の取扱いは本来、郵便局の専ら事項であったから、全道一周郵便制度施行までの一時的措置であったのである。

(完)

現代の目で

駅通制度の実態を見る(二)

近年、北海道の歴史に関心のある人から、明治時代以降の駅通業務について、その規模、運営状況等を知りたい。現代のわれわれにとつて、駅通制度の実態を知る機会が少なくなってきたので、少し解説してほしいというのである。

私は、そのようなこともあろうかと思ひ、先きに「最盛期の駅通制度を探る」を発行して、右、質問について、詳細に実態を挙げて解説を行つておいた。

すなわち

一、概要・鐵路地方における駅舎の規模

二、明治末期以降における付属用地付与の実態

三、取扱人手当の付与状況

四、鐵路地方所在二七駅通所の収入支出状況

等、その実態を具体的に、数値を挙げて解説しておいた。
ただ、現代人にとって、特に、興味の持たれる「長期間にわたつて国は、駅通経営の力点をどこに置いて運営を図つてきたのか、」北海道の拓殖事業に対して、どのような影響を与へ(寄与)してきたのか等が見えてこないという点が挙げられるであらう。

以上のとおり、駅通の経営、管理、運営等、詳細にわたる検討が、本稿に与へられた課題といえる。

なお、駅通の利用状況については、前記「鐵路国所在二七駅通所の収入支出状況」に評述してあり、これが鐵路地方に限らず他支庁管内にも同様の状態が見られるので、北海道全体の傾向と見てよいであらう。

○ 宿泊及び継立数の検討

現代において、当時の北海道における開拓について注視されるもの一つに、入植者を開拓の現地に送り込む輸送手段の問題がある。

右については、鉄道も自動車もない時代であるから、駅通が唯一の手段であったことはよく知られているところである。

しかし、その具体的方法、及びその利用状況の記録は現存しておらず、具体的には明らかになっていない。

しかも、駅通の存在は知られていても、実際の活動状況を知る資料は見当たらないのである。

前述のとおり、私は「最盛期の駅通制度を探る」を発行して、その概況をおおむね明らかにしておいたが、対象が概要、鐵路地方等道東地方を舞台にしたもので、地域的にやや偏在しており、かつ、期間も明治末期に限定したものであった。

そこで、今回、最盛期の末期に当たる昭和六年の、それも全道を対象にした次の資料を入手したので取上げて参考に供したい。

この資料の出所は「駅通協会会報第二号」である。

昭和六年度一か年の宿泊継立数調査

支庁	駅通		宿 泊		継 立	
	所数	一か年取扱数	一か年取扱数	一か年の駅通の一分所当りの取扱数(月)	一か年の継立回数	一か年の駅通の一分所当りの取扱数(月)
石狩	八	四九六	A	六二〇〇	四	一七、六三
道南	四	五八七	A	二四六、七五	四	一七、〇〇

計	上川	留前	宗谷	網走	旭川	津川	河西	根室	空知	松山	後志
二五九	三〇〇	一三三	一四	三四	一七	一四	三八	三七	七	一一	一一
四七	一〇、二九二	一、〇五二	二、四二九	二、三〇七	一、八一九	一、九六九	八九六	一〇、八二二	二、二四一	三、二五一	一、五九二
一九六	三、九三三、一〇〇	八、〇〇〇	一、四四〇、九三	六七、八五	六七、八五	一四〇、六四	二、八、八四	二、九、一四二	三、二〇、一四	二、九五、六四	一、三三、一六七
二六三、三二	三〇六	五四三	一、二二五	七〇四	二六六	四八五	九〇二	五、一九四	四〇四	五六五	一一六
一一、三三二	一〇、二〇〇	四一、七七	八七、五〇	一五、七一	一五、六五	五〇、六四	二二、七四	六、九六	五七、七一	五一、二六	一〇、五〇
四一、六三											

○解説

明治末期の駅通所設置計画としては、「明治二十三年カラ一〇年間ニ一〇箇所新設シニ六箇所ヲ廃止スル」といった「北海道一〇年計画」の方針を基に推進したのであるが、その結果は、新設一〇箇所(達成率八五%)、廃止四七箇所(達成率一八一%)という実績であった。

年度別にみると、大正一〇年の現在数(二七〇か所を最高に昭和六年度には二一五か所(右資料の計数と若干相違する))に減少し、全道的に鉄道の敷設と道路整備の促進、さらには自動車普及もあって駅通の利用は漸減に向っていた。

また、入植者の定住増加にともなう、地域の集落化が進むと共に旅館、本質宿の普及及び運送業者の増加により、二大業務である宿泊と貨物の運送が激減するに至った。昭和六年には、右統計に見られるようにその影響は設置箇所状況にも如実に現われた。

これらの推移については、拙著「明治末期の駅通制度を探る」に詳述してあるので、参照されたい。
さて、右「昭和六年度の統計」によると、宿泊者の少ない

支庁別	平均取込(月)	平均取込(月)	
石狩	六二	五、一七	
網走	六七	五、六二	
宗谷	六七	五、六二	
旭川	五二	四、三三	

右のとおり、いずれも月四―五人の宿泊者であり、宿泊者皆無の日が続いたものと認められる。これでは、宿泊料収入ゼロの日が続き経営に影響したものと認められる。
次は、宿泊利用者の多い地方である。

支庁別	支庁別	支庁別
当たりの取込数(月)	当たりの取込数(月)	当たりの取込数(月)
松山	津川	河西
二九、五六四	二四七	二四六、七五
根室	上川	三九、三二〇
二、四四二	二四四	二二、三八
宗谷	旭川	二〇、四
二、四四二	二〇、四	二四、六四
空知	空知	二六、七
三、〇、一四	二六、七	一一、一七

右表によると、宿泊者の多い駅通であっても一か月の宿泊利用者が上川、空知、松山、根室の各支庁管下の駅通においては三〇人前後あり、一か月平均でも、おおむね毎日のように利用者がいる。なお、上川、空知支庁管下の駅通に宿泊者が比較的多いのは、一泊してさらに奥地へ入植する者が多かったからであろう。

発行年月日 平成二十二年四月五日

発行布 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 〇一一一五七七一三六〇(番)

ホームページ
<http://rashu.hp.infoseek.co.jp/>