

中越駅通所支出状況 (第2表)

六 支出状況 第二表 中越駅通所の支出状況

中央道路沿い「中越駅通」の  
経営実態を探る(二)

時評

## 駅通情報

第81号

年度	期	雇人料	米増料	馬飼料	薪炭費	雑費	計	損益
34年	上下計	48.00 67.20 115.20	32.00 450.00 482.00	19.20 242.50 261.70	15.00 50.00 65.00	38.00 345.00 383.00	152.70 1759.50 1912.20	33.38 △ 515.10 △ 481.62
	100分比計	16.6	40.0	7.3	2.9	31.1	97.3	
	34年度を100	110.4	24.2	28.6	63.0	9.4	7.7	
39年	上下計	55.00 72.50 127.50	16.30 61.75 68.05	137.50 49.75 187.25	16.20 8.20 24.40	15.00 4.95 19.95	240.00 197.15 437.20	△ 162.68 △ 36.38 △ 199.06
	34年度を100	110.4	24.2	28.6	63.0	9.4	7.7	
	45年	上下計	54.00 45.00 99.00	94.67 113.60 208.27	67.50 57.00 124.50	17.55 11.30 28.85	12.25 7.30 19.55	245.97 234.00 479.97
34年度を100	71.9	56.8	52.2	55.3	9.4	74.8		
大正5年	上下計	30.00 30.00 60.00	32.00 115.65 147.65	34.00 41.60 75.60	6.20 7.50 16.70	3.50 9.00 12.50	105.70 203.75 309.65	△ 20.00 △ 8.24 △ 28.24
	34年度を100	47.8	69.2	70.9	73.8	96.6	83.7	

## 七 解説 (第二表、支出状況)

## 1. 従業員の利用

雇用以外の支出は、明治三四年以降、年々減少しているのに対し、雇用による支出はそれほど減少しておらず、大正五年に至って急に半減しているのはなぜか。

恐らく、継立業務の需要が減少したための雇用減少によるものと認められるが、しかし事実、そうであったのか明らかでない。

従業員の雇用による賃金の支出額より、むしろ雇用人員を明らかにしてくれると、どれだけの労働人員を必要としたのか明らかになるのであるが、賃金額だけでは実態が明確にならない。

資料の雇用賃金の額はともかく、晩秋になって、越冬のための飼料乾草の採集に要する臨時的アルパイトの雇用等が明らかになるのであるが、支庁への報告書の収支の操作に力点が移ったのであろう。

## 2. 米増購入代

米増とは、一口に言って「食料費」のことである。さて、明治三四年についてみると、総支出費に占める米増代が年間総支出の四〇%にもなる四八二円を支出している。四八二円といえば、現代の四八二万円にも相当する高額である。その支出目的を知りたいものである。

推測するに、米の収穫期に一時的に年間必要量を買い込むのであろうか。しかし、それにしても過大に見られるが。

また、明治三四年ころには、まだ上川地方では稲作がそれほど進んでおらず、米は本州から購入したものとと思われるが、納得のいかぬ現象である。

それにしても、明治三九年において、極端に米増購入代が減少しているのはなぜか。収入が減少しても、自家使用の分もあり米増の使用が極端に減少すると

は考えられないものであるがどうであらう。

### 3、馬飼の購入

馬飼とは「馬糞」のことである。

それほど多額の購入費の支出ではないが、明治三九年から四五年には、それぞれ年額一〇〇円以上の馬糞を購入している。夏季には、馬を牧場に放し飼いをするはずであるので冬季の舎飼いのさいの飼料準備のためと思うが、それにしても飼料を自賄いできなかつたのであろうか。推測するに、自賄いした分を支庁への報告のさい、購入したものとして金額に換算し記入したのかも知れない。

### 4、薪炭費

毎年、多い年で六五円、少ない年で一〇数円の薪炭費を支出している。

燃料は、例年それほどの違いはなく使用されるはずなのに、その年によって大きく差があるのはなぜであらう。この点、不審が持たれる。

また、薪材は、駅通付属の山林から切り出されるものと認められるのに、薪炭費として多額の支出がある。これも自家産の樹木を時価に換算しているものであろうか。

### 5、雑費

明治三四年の支出が、その後の毎年の支出に比較して過大(三五〇円)と認められる。何の支出なのか。遥か一〇〇年前のことであり現代に至ると、判断しかねる問題である。

飼料の「付記」によると、明治三四年の頃に「七月移転一か月休業」とあるので、臨時的に特別の支出があつたのかも知れない。

### 八、その他(参考事項)

以上、収支状況のほか、参考事項として、宿泊人員と駅馬の利用状況が挙げられている。駅通運営に直接関係があるの

第三表(宿泊と馬匹の利用状況)

年別 明の五年 五六月 四〇四年 大正一四 大正一五	宿泊中食数			馬匹利用状況				
	宿泊	中食	平均	乗馬	駄馬	馬車	馬そり	計
大正一五	三八五	一八四	一一四	五三	四一	四九	一三九	二八二
大正一四	九三九	六一八	三二一	一〇六	九五	一四	一三二	二二八
大正一三	九五一	一	三二七	五	一	一	六	一二
明治	八七一	一	一七四	一	一	一	一	一
明治五年	一六〇	一	六〇	一	一	一	一	一

### 1、解説(第三表)

#### (1)宿泊、中食状況

宿泊数が、漏れなく全泊数が計上されていると認められるのは、明治三四年から大正一〇年までの一六年間だけで、他の年は、余り正確な計数が掲げられているとは認められない。

また、中食については、大正五年から一五年までの一〇年間の計数だけで、他の年月は信びよう性が認められないので削除した。

なお、中食とあるのは、単独に駅舎で昼食をとつたものではなく、そのほとんどは弁当を提供したものであろう。以上のとおり、計数は余り正確ではないが、この種資料は現存しているものがほとんどないため、貴重なものとして取り上げたものである。

#### (2)馬匹の継立利用状況

第三表の「馬匹による継立利用状況」の四種目は、馬匹による継立の総てを言い尽していると思われる。

右、第三表で見られるように、馬匹による継立作業の各種目を具体的に挙げていられるのは珍らしい。この表では大正五年から同一五年までの一〇年間における継立種目

で、参考のため記録しておく、次のとおりである。

を挙げているが、他の年代は残念ながら欠落している。しかし、一〇年間だけでも、馬匹利用状況に関する資料は他に見られないので、あえて全部を掲げておいた。ただ、駄馬によるものとは、馬の背に鞍(だぐら)を置いて荷物を付け、運搬する場合を差しているものと思われるが、正確には分からない。

## 九、収支状況(運営)の実態

### 第四表「中越駅通の運営状況」

年度	収 入	支 出	損 益
明治三四	一、四三〇、五八 <sup>円</sup>	一、九二二、二〇 <sup>円</sup>	△四八一、六一 <sup>円</sup>
三九	一、三三八、〇九	四三七、二〇	△一九九、〇六
四五	三二八、五六	四七九、九七	△一五七、四二
大正五	一、二八一、二二	三〇七、九五	△二八、二四

### 1、解説(第四表)

(1) 第四表では、中越駅通の経営の締めくりとして、収支のバランスがとれ円滑に運営されていたかどうかについてである。

(2) 明治三四年の収支状況はともに合計額が一〇〇〇円を超えており、当時の駅通という小企業としては至って高額である。

この収支は、三四年以降の各年より突出して高額である。しかし、資料の面のみで過大であるといつても、これをそのまま信じてよいものかどうか疑問である。

というのは、実態をそのまま作爲を加えずに記載しているかどうかである。

(3) 私は、平成一五年七月「最盛期の駅通制度を探る」という著書を発刊しているが、そのさい、大正一五年の釧路国支庁管内二七か所の駅通の収支状況を詳細解析したことがある。そのさい、全駅通の収入は、最高でも一、三二四円で、以下、一、〇〇〇円以上の収入のある駅通は

二か所のみであった。また、支出についても、最高の支出は一、六二九円で、以下、一、〇〇〇円以上の支出がある駅通は七か所よりなかった。

前述のとおり、収支とも中越駅通には遠く及ばないものであった。

(4) しかも、釧路国支庁管内二七か所の駅通中、収支運用益のあるものは僅か三か所のみで他の二四か所は損失を計上しているものであった。

## 十、総括

1、中越駅通の活躍していた時期から、既に一〇年前後を超え、しかも、地域の特長事情や地方の実態にも暗い私にとつて、中越駅通の総てを解析するのは難しいが、以上感想を混えて記述した。

2、中越駅通は、前述のとおり北海道内の開拓がようやく緒についた時期の、明治二五年三月の創業で、以後、一〇年近く経った明治三四年からの運営状況(収支状況)を記録したものである。

創業六年後の明治三一年八月からは、郵便線路が中越駅通の所在する中央道路経由となり、同駅通取扱人はこの郵便運送の難立を請負い、難立業務は、駅通の所管する難立業務と共に繁忙となった。

以後、駅通収入は増加して運営は至って安定したものとなった。

3、しかし、この郵便運送請負いも長続きせず、明治三七年には、郵便線路が旭川から北上し、名寄、紋別、湧別経由に変更になり、中央道路経由は廃止されるに至った。

そのため、駅通の難立業務は元の一般通行人や奥地への入植者の移住民が利用する本来の難立業務のみに戻ったため難立収入が激減するに至った。

4、右、今回提供を受けた資料の収支状況を見ての感想は、本来の駅通業務から逸脱した郵便運送請負いに頼った経営は、結局、駅通本来の業務運営を混乱させたといえる。

5、この郵便運送請負いから抜け出た大正期に入つての駅通業務の運営が、正常な駅通制の使命に基づくものとなつたといえる。

中越駅通は、北海道全体からみると、やや地域の開発から遅れた時期にあつたせいもあるが、むしろそれが他の駅通より長期間継続することとなり、昭和九年五月廃止されるまで、取扱人四代に亘つて駅通制度の使命を担つて継続し、三五年間という比較的長い期間経営がなされたのであつた。

(完)

人馬賃錢と賄料の変遷を探究する(四)

— 既応の資料は間違ひや欠落が多い —

(第七表)

差上申一札之事

一、蝦夷地場所内人馬賃錢之儀、人足志人志里錢參拾文、馬志志里錢四拾文之種(以下略)前御達シ御座候処、右者前々之通人足志人志里錢二拾文旨相心得、尤是迄割増御座候場所者、如以前割増被下置候旨被仰渡一同互不漏様可申此旨此仰渡承知奉畏候、依之御請証文差上申候、如件

東西請負人 惣代橋原六右衛門 半 六(印)

(箱館奉行所安政三年請留)

御奉行所

この請証文は、箱館町名主の奥書印影捺印のうえ差出された。すなわち、蝦夷地通行者の人馬賃錢については、人足賃三十文、馬賃四十文に改定する旨の通示であるが、人足賃については、以前二十文と設定されていた地域はそのまま、以前から割増しがついていた地域は割増賃を別にし、基本的に御定賃は三十文、諸家中は二十文、幕吏は十五文といふことである。

なお、諸家中とは、前にも書いたように、奥地警備のため駐屯している諸藩の士卒を指したものである。またこの一札には提出年月がもれているが、前述の改定通達の翌年、すなわち、安政三年であろう。

この一札は、右、文別御用所付「覚」に対応して提出されたもので、東西地一円を適用範囲とするものであつた。

このことについて開拓使事業報告は、翌安政三(一八五六)年の改定として、

(第八表)

人足志人志里 拾五文

馬 志志里 貳拾文

幕吏ノ支給スル所表面ノ如シ、警備ノ諸家ハ人足貳拾文、馬之ニ倍ス

とある。当然この記録は、前述の箱館付和人地村々を対象に発出された安政二年八月の通示に関連して出されたもので、蝦夷地内通行者の人馬賃錢を指しているものである。また、「覚」の文面から御定賃錢の額に若干の疑義がもたれるが、同じ文別御用所の保存文書中に次の記録がある。

(第九表)

書面北蝦夷地差配人舟之助同書御差因抜取調相伺申候

(前段略)

一、四ヶ条国元り道中筋旅籠代人馬共宿駅相当之直段相払通行差支無之様触添シ可申候、印鑑ハ其方ニ而相仕立一人前二可為致右離形道中筋互触出シ可申間早。可差出候

一、五ヶ条当地り蝦夷地往返之節ハ

一人足志人 志里錢貳拾文

一馬 志志里 錢四拾文

一賄代志泊り 錢貳百文

但登飯は 半錢

一松前地其所定直段(安政三年御用留モンベツ御用所)

(續次)

とあつてこれは、安政三年時の蝦夷地における御定賃錢を  
確認のため記録したものである。  
したがつて、前述の安政二年八月の申達は、文面の通り箱  
館付和入地村々の人馬賃錢を、また安政二年十二月の文別御  
用所の「覚」は、蝦夷地一般に適用されるものと断定された。  
これを要約、整理してみると、次のとおりとなる。

## (一) 和入地

区 別	人足賃	馬匹賃	備 考
幕 吏	一五文	二〇文	
その他	三〇文	四〇文	

## (二) 蝦夷地

幕 吏	一五文	二〇文	馬道人足は
諸家中	二〇文	四〇文	一人一里一〇文
その他	三〇文	四〇文	持場内は無賃

和入地の御定賃錢は二本建て、蝦夷地については三本建て  
となる。和入地において「その他」を適用されるのは、「諸  
家中、寺社関係者」のほか「箱館奉行の証文所持者」に限ら  
れ、蝦夷地における「その他」の適用者は「寺社関係者と証  
文所持者」ということになる。蝦夷地における御定賃錢適用  
者を三段階に分けたのは、恐らく寺社関係者を想定してのも  
のであろう。というの、前述の「人馬の使用制限」の項に  
おいて触れたように、安政二年の善光寺先触事件によって、  
適用賃錢が問題になった経緯から、付加設定されたものであ  
ろう。

また、前述の場所請負人から提出された一札で明らかにな  
ったことは、文化五(一八〇八)年以後の継続付加額は、文  
政八(一八二五)年までの十六年間で解消になったものでは  
なく、場所によつてはその後も継続、安政二(一八五五)年  
八月の改定までつながつたものである。

さて、通行者は、幕吏や諸藩士に限つたものではなく、商  
人、漁場出稼人等多数の一般和入者がいたはずである。純然た  
る和入地には、当然相対賃錢が適用されたことは明らかである  
が、問題は、蝦夷地の場所支配人番人等、場所勤務者の交通  
施設の利用、及び人馬賃錢の適用については、どのようにな  
つていたのであろう。蝦夷地持場内(自場所内)通行につい  
ては、自場所の人馬を使い、旅宿所に宿泊するのであるから  
当然無賃であらうが、同じ蝦夷地であっても、持場外(他人  
の請負場所)については、全くの無賃であったとは思われな  
い。各場所請負人相互に協定、又は了解事項でもあつたのか  
も知れない。

(次号へ続く)

## 明治政府へ引継がれた宿駅制(11)

— 西海岸道「福山・江差經由」島牧 — (三)

前号で書いた福山(松前)宿は、北海道唯一の松前藩  
所在地として、幕府所在の江戸との間に往来が多く見ら  
れ、従つて、その通行中に見聞きした宿場の記録が資料  
に残っている。

その中には、北海道の和入地における宿駅制研究上参  
考になる点が多数ある。

追つて、稿を改めて検討する必要があると認められ  
る。さて、本稿に記述中の西海岸道沿い茂草宿の解説の  
項から引續いて稿を進めることにしたい。

## ○解説(茂草宿について)

1、街道が西海岸道に入ると運営する村役人も代り宿駅の運  
用もまた若干変わるものである。以下、茂草駅について記述  
する。

2、茂草宿は、福山宿から西海岸道を西蝦夷地へ向かう最初  
の正式の宿場である。行く手の江良町宿へは一里二十五町

- 余という近距離にある。
- 3、人馬継立・賃目賃金は福島宿に同じとあるが、福島宿の項には次のとおり記載されている。
- (1)人馬賃金

人足	平路	五 銭	馬	七 銭
	険路	七 銭五 厘		十 銭五 厘

とある。

(2)また福島宿の人馬継立の賃目の上限について函館宿の項には、次のとおり記載されている。

人足一人七賃目、馬二十五賃目

- 4、宿駅の備馬については、駅馬として宿場に備え置くことはなく、村民所有の農耕用等の馬を交替で供出させることにしている。

- 5、同地方の和人地における宿駅の管理運営は村役人の任務として、村書記がこれに当たっているが、明治十二年十月の駅法改正により廃止し、人馬継立所へ移行した。

#### 五、清 部

きよべ

- (1)位置 松前郡清部村

- (2)沿革 設置年月不詳。松前藩以来村役人自宅ヲ駅場トシ 駅費都テ民費。 明治十三年三月廃止。

- (3)他の資料による 右、開拓使事業報告の記載事項に同じ。とある。

#### ○解説

開拓使事業報告、及びその他の資料は共にこの欄に記載すべき史実は見当たらない。しかし、全くないはずはないので、歴代の責任者が記録を怠ってきたのではないかと思われる。

#### 六、江良町

えらまち

- (1)位置 松前郡江良町村

- (2)隣駅へノ距離

茂草へ 一里二十五町四十四間  
原口へ 一里三十一町三十五間

- (3)人馬賃金・賃目賃金 福島駅二同ジ

- (4)沿革 茂草駅二同ジ

#### ○他の資料による

- (1)位置 松前郡江良町村、福山ヨリ江差ニ至ル西海岸道ニ在リ

- (2)沿革

ア本駅設置年月不詳

イ松前氏封土ノ節、以来、村役人自宅ニテ役務ヲ処弁シ、 駅場諸入費ハ都テ民費トス

ウ明治十三年中人馬継立所ヲ置ク

- (3)他の資料による

本駅ヨリ松前郡原口駅へ一里三十一町三十五間道路稍易ク

同郡茂草駅江一里二十五町四十四間道路平坦ナリ。

#### ○お知らせ

本誌に掲載されている記事は、これまでインターネットのホームページに転載してきたが、都合により中断していたところ、今回、室蘭市在住の秋山幸彦氏のご好意により転載を再開することとなり、過日、創刊号から八十号までをホームページに再掲載することができた。

ホームページのアドレスは本号末尾に記載してあるので利用して下さい。

発行年月日 平成二十三年八月五日

頒 布 無 料

発 行 者 札幌市南区川沿四条五丁目三一

史学研究會 主宰 宇 川 隆 雄

TEL. 〇一一五七一一三六〇二番

ホームページ <http://ekiteijyoho.web.fc2.com/>