

駅通情報

第88号

駅通業務の運行実態と

監査の実施状況(二)

三 明治中期における官設施設、物件の下付状況(の続き)

◎解説

1、駅通施設が、三県分治から北海道庁へと移管されて、まだ十四年を経過したに過ぎない明治三十三年のこと、右統計に見られるように、全般的に施設、物件の半数前後が官給となつておらず、手当すら完全に支給されない、いわゆる無給といった向きが多数あった。その理由を見ると、無給であっても駅通取扱人という役職に魅力があつて、駅通所の開設希望者が後を断たないのである。その実態は後述することとして、統計に基づいて種類別に解説することしよう。

前出の「北海誌料」によると、駅通総数一五八か所中、建物(駅舎)を官側で建設して付与したものは四八%で、総箇所数の半数にも未たない数であつた。過半数はなお、取扱人提供の借上げ駅舎に頼るといった状況にあつた。

2、次は官馬である。これは、官設建物よりは若干多いが、総数の三四%は取扱人の所有馬であり取扱人提供のものである。当時の駅通所開設にあつて、駅通取扱人希望者の多くは元々運送業者や牧畜業経営者がほとんどであつて、駅通取扱人就任前から馬匹を所有して官馬の下付がなくとも継立業務に支障が生じなかつたと見られるのである。3、次は、官で交付した牧場は皆無となつて、これは、後には追々「国有未開地処分法」制定に関連して、官所有の土地を駅通の牧場として転用が容易になつたこともあつ

て駅通付属牧場として下付されるものが増加するのであるが、北海誌料調査時には皆無の状況にあつたものである。なお、右「2」の事情と類似の状況から駅通開設の申請者のほとんどは、元來、牧場の所有者が駅通取扱人に就任したものであり、従つて、自己所有の牧場を転用することによつて駅通二大任務の一つである継立業務が容易になるものであつた。

4、取扱人に対する手当の支給については、統計上では、駅通所数の八一%に支給されている。それでも二八か所、一〇%の取扱人が無給である。これら無給の駅通取扱人は純粋に継立料と宿泊料(食事を含む)の収入のみで経営することになるが、この両者の収入(宿泊と継立)のみで経営が成り立つのであればよいが、自己が管理する駅通所の利用者が多く、手当がなくても収入が潤沢であればよいが、駅通周辺が新開地であつて利用者も限定され、取扱人手当に頼らざるを得ない向きが多いのが実態であろう。なお、右、北海誌料が発刊された明治三十三年時の取扱人手当の支給額の上限は、同三十三年六月制定の駅通所規程では、これまで二〇円であつたものを三〇円に引上げるによつて増額された七年後の明治四十年二月現在、一二か所の駅通所取扱人手当は、一か所平均六円七九銭であるとして、上層はあつてなきに等しいものであつた。

四 官設駅通所とは何か

元來、北海道に施行された駅通は官設による施設であるから、駅通取扱人所有の建物をはじめ、すべての物件、馬匹等を借上げて駅通を開設したとしても、駅通制度上は官設駅通所であり、あえて、官設と稱する必要はないものである。さうして、時代によつては、官設との文字の上部に官設と冠稱している時代もあつたが、これに気付いたのか、道内向けの通達等については数年ならずして、官設の冠稱は削除されてい

る。しかし、削除されたといつても官設には変りなく以後も、駅通制度終了まで続くのである。また、その後においても「敷地、付属舎、田畑、牧場のほか、馬匹」に至るまで一切のものが駅通取扱人からの借上げであつても官設駅通所には変りはないものである。

一例を挙げると、

斜里郡所在の越川駅通について、明治二十八年七月、中山道が越川駅通所取扱人に任命されたさいの請書の書式にも

(資一)
御 請 書

中山 道

斜里郡 越川 官設駅通取扱人ヲ命ジタルニ付テハ

別紙各条ヲ遵守スヘシ

年 月 日

網走外三郡長 三 沢 秀 二

とあつて、明治二十八年代には「官設」と表記しているが、以後の文書も時によつて官設の文字が使用されたり、されなかつたり、混在している。

なお同所は、明治三十六年三月、勅令第二十二号官設駅通所土地建物及附属物件無償付与ノ件を以て廃止されたが、このさいの文書には官設の文書が冠稱されている。これは当然で、駅通所は、官設物件と取扱人所有物件を借上げて駅通所が成立しているからである。

なお、右のほか、大正十三年にかけて七件の例規通達に官設の文書を冠して発出されているが、これらはすべて本省に向けての報告文書であつて、道内向けに発出の文書には全く使われていない。

五 明治三十年代の監査・検査の状況

一 駅通所規程で現地監査を規定しながら実施せず

さて、元に戻つて監査、検査の状況を見よう。

私の手元に「駅通関係例規」集なる北海道庁発刊の冊子がある。例規とは、役所勤めをした方はよく承知していると思うが、役所から発出する通達等のうち、定められた保存期限を過ぎても、内容が以後も効果がある文書をいうが、その例規通達の件名の中に「官設」と表記したものが八件ある。しかし、その内容は、すべて「土地建物馬匹」、又は附属物件、畑地懇成に関する指示書等であつて、駅通業務の運営に対する指示、又は指導等を内容とする通達については皆無である。しかも、駅通業務の監督、監査に関する通達に至つては明治三十三年六月駅通所規程制定後発出されていない。従つて、駅通業務そのものに関して、上部機関からの発出通達の件名には官設なる表記は見当たらないのである。この規定以前には明文化されていながらたものと認められる。なお、規定上、初めて駅通所に対する現地監査が明示されたさいの次の条文を掲げる。

(資二)

明治三十三年六月制定「駅通所規程」一「台帳及監督」の項抜すい

第三条、支庁長ハ毎年一回以上駅通所ニ就キ左ノ事項ヲ検査シ其ノ状況ヲ北海道庁長官ニ報告スヘシ

一、官馬ノ状況(第五号書ニ依ルヘシ)

二、官馬以外ノ雜立用匹数

三、土地建物並附属物件ノ状況

四、営業用品設備ノ状況

五、人馬車雜立賃金及宿泊料収入簿整告及取支損益ノ状況

六、現在設備ニ対スル需要供給ノ状況

警察官署ニ於テ駅通取扱人タル人馬車雜立営業業者又ハ宿屋営業業者ヲ検査スルトキハ前項ノ各号ヲ視察シ

異状ヲ認メタルトキハ所轄支庁長ニ報告スヘシ

支庁長及警察官ニ於テ官ノ種馬ヲ借用セル駅通取扱人二人馬車雜立営業取締規則宿屋取締規則及駅通所設置規定違背ノ行為アルヲ認メタルトキハ事

情ヲ具シ北海道庁長官ニ報告スヘシ(以下略)

「解説」

1、駅通所に対する監査、検査を行う立場にあるものは二通りある。

一次的には、支庁である。駅通所規程に初めて支庁係員による現地調査が明定されたことである。支庁では、毎年一回係員を現地に派遣して駅通所について見聞し検査を行う。その検査対象は、①駅馬(官私馬とも)、②駅舎等建物のほか、付随用地等一切、③宿泊人を供給するために必要な寝具、料理用具等設備品及び継立用駅馬の車籠、乗馬用具等設備品、④麻立、宿泊料徴収のための簿冊、及び収支状況、⑤駅通所運営に要する需要供給の状況(駅通所の設置要旨)等、警察署によるものである。

二次的には、警察署によるものである。この方は、駅通施設に関するもののほかに、運送業者及び宿屋を営業とするものを対象とするもので、これら全般に亘るものを対象に、随時点検を行うとしている。この場合、指摘事項を発見したときは、地元を所轄する支庁の支庁長に通報して措置を求めるとなる。

また、駅通取扱人が官用種馬を借用している者及びこれに関連して馬車継立取締規則、宿屋営業取締規則のほか、駅通所規則等に違反する行為を発見した場合には、直接道庁長官に報告することとしている。

しかし、この規定が制定された以後も、当分の間は、係員による現地調査は実現せず、旧来のまま推移するものである。なお、各項について詳細解説すべきであるが、余りにも冗長に過ぎるので省略する。

六 現有設備に対する指摘事項の措置

前記「資二」によって駅通所の監査、点検を行った結果判明した遺漏、欠陥事項はどのようなものであり、それは、どのように措置するのであろう。

具体的に、その指摘事項はどのようなものであり、それはどのように措置、改善されたのかは、明らかにされていない。

しかし、子細に探究すると、二、三それと認められる事案があり、次のとおり例規「通牒」として示達されている。(以下次号)

江差周辺における

助合制施行可能な村落を探る

一 助合制施行可能な村落の有無

以前にも書いたように、助合(郷)制とは、簡単にいうと、宿駅において、公用通行人の求めに応じ、乗馬、荷物の運送等継続に必要とする人足、馬匹を提供する場合、宿駅の負担を軽減するため、宿村周辺の村方から人足、馬匹を提供し、宿村の負担を軽減する制度をいうのであるが、北海道においても和入地においては、その制度を導入せず、助合村の指定に代えて、本来の宿駅と同様、宿駅に指定するものである。

なお、明治年代以降において北海道の一部において、助合制度を導入した地域があり、その状況は、拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究、中巻(明治前期編)」に記載しておいた。

以上のとおり、江戸時代和入地においては以下記載のとおり、助合制を取り入れなかったのは、松前藩下の地域性、特殊性から助合制導入が適当でないかと判断した結果の苦肉の策として、これら村方を前述のとおり、宿駅に指定し、宿駅の運行を図ったのかもしれない。

しかしこれは、私の推測であって至当であるのかどうか明らかでないが、以下究明のとおり、私の判断が正当であるかどうかを確認しようと思うのである。

二 江差周辺の村方の配置状況

江差宿周辺には、助合村指定の可能な村方が別記配置図のとおり、相当数認められるが、これら村々は、江差宿同様、公式に宿駅(宿村)に指定されて、明治時代を迎えた。

これらの村々は、何故、助合村に指定されず、他の村々同様、宿駅に指定したのであろう。

この点について、一応、その実態を調べておく必要がある。しかし、断つておくが、これら村々が宿駅に指定されようが、助合村に指定されようが、実質的には利害が認められず、むしろ、出役者にとっては出動距離が短縮されるので有利であるとの見方も出来るかも知れない。

(1) 対象村方の実態

村方側々における、助合村に指定された場合の利害状況

① 西海岸道沿い上ノ国宿の隣りに五勝手宿があるが、記録によると江差宿から六、七町より離れておらず、戸口、馬匹数から見ても助合村に指定することが可能と見られる。

② 行く手、西海岸道沿い乙部宿方面には、「泊、田沢、柳崎」の三か村があるが、このうち泊（江差から二七町）、田沢（江差から一里強）の二か村は距離からみて出動可能と認められる。また、柳崎村は、さらに二九町余の遠方であり、出動困難であろう。あえて指定するとすれば加助合とすべきであろう。

③ 次は、江差街道沿いの伏木戸、賊川、小黒部の三か村である。伏木戸村は、江差宿より一里半以内であつて助合村指定は可能であるが、伏木戸村以遠の二か村は加助合に指定しても、いささか無理のようである。

三 異状、検討の結果

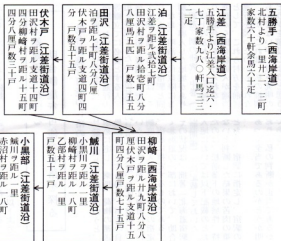
以上、これら対象の村々が、松前藩指定のように宿駅とすべきか、本州五街道にならつて助合村に指定すべきか、現代に至つては判断に苦しむが、一応検討に値すべきものとして取り上げたものである。

あえていえば、視点を村人側に当て、いずれが村人側に有利であるか、それにはいかなる方法があるかについて検討したものである。

以上、少ない資料で、対象の村々が助合村に指定可能であるか、またその場合、住民に出動面及び収入面で有利である

か、検討資料としたものである。すれにしても、これが直ちに結論の出る問題ではないが、当時の関係村人にとっては日々の生活に直接影響する問題なので提起したものである。

○文化四年丁卯十一月松浦武四郎著内江差周辺図



明治政府へ引継がれた宿駅制(17)
—「西海岸道」福山・江差經由—島牧—(10)

以下記載の「泊、田沢、伏木戸、柳崎」の四か宿は、「宿駅の配置図」にも記載したように、正規に指定した宿駅に対する支援宿駅とでも稱すべき立場の村々である。以後の「開拓使事業報告」に宿駅として指定されているので、それに添って一応宿駅として取上げることにならう。

17、泊 …… とまり 開拓使事業報告による

位置 松山郡泊村
沿革 延享元年四月設置、村役人ニ役務ヲ命ス。明治十三年五月廃ス。

1、他の資料による経歴

- (1) 松山郡泊村函館ヨリ江差街道ニアリ
(2) 本駅ハ延享元年四月廿四日松前氏支配ノ節設置シ村役人ヲ以テ駅役場ヲ兼ネ、明治十三年五月二十日之ヲ廃ス。

2、解説

本駅の開設は、延享元年で、西暦に直すと一七四四年に当たる。現代より約二七〇年以前の開駅で松前氏十二代寛政の時代の開駅となる。隣駅の伏木戸宿(一七五六年)、小茂内宿(一七八六年)、泊川宿(一七八六年)と同年代であり、その中でも三ツ谷宿(一六三二年)は突出して早い開駅であるが、いずれにしても、和人地でも他の街道に比較しても以上の各宿は、早い開駅となっている。しかし、明治初期の当駅の立場は、江差宿の支援機関としての村方となっている。

18、田沢 …… たざわ 開拓使事業報告による

位置 松山郡田沢村
沿革 設置年月不詳、村役人ニテ駅場ヲ兼ネ扱フ。廃止年月不詳。

1、他の資料による経歴

- 位置 松山郡田沢村 函館ヨリ江差街道ニアリ。
沿革 設置年月不詳、従来ヨリ村役人ヲ以テ駅場取扱ヲ兼ネ、明治十三年五月二十日廃ス。然レ共橋梁ハ本道ニ開スルヲ以テ左ニ之ヲ掲ク。
橋梁 田沢村ニ有テ泊村ノ道路ニ架ル。明治十年十一月十日架替。架修共民費、橋ハ七尺八寸長六間(以下略)。

2、解説

右のとおり、本宿は設置年月不詳とあるも前出の泊宿同様、西海岸道沿にあり、しかも宿駅としての条件も類似であるところから見て、開設時期もほとんど同じであろう。
なお、前述の「江差周辺における助合制施行可能な村落を探る」に記載のとおり、江差街道の柳崎宿への分岐点でもある。

19、伏木戸 …… ふしきど 開拓使事業報告による

位置 松山郡伏木戸村
沿革 宝暦六年八月設置、村役人役務ヲ兼扱フ、廃止年月不詳。

1、他の資料による経歴

- 宝暦六年八月十五日松前藩支配ノ節設置シ村役人ヲ以テ駅場ヲ取扱ハシムルト雖モ、地勢一隅ニ僻スルヲ以テ駅場ニ足ラス。後之ヲ廃ス。

2、解説

本宿は、宝暦六年の立起であるから西暦一七五六年に当たり、本街道沿いの泊宿等と共に、松前藩支配前期の開設である。

ここに宿駅制施行上注目すべき記述がある。当村は、「地勢一隅ニ僻スルヲ以テ駅場ニ足ラズ」というのである。要するに、「当村は、僻地にあるため宿駅としての立起に適していない」というのである。しかし、事実上、宿駅として立起し、その任務を負っており、宿駅として立起しているのである。

僻地のため、村民の負担は重い、命令であるから実行しているというのであろう。であるならば、江差宿か乙部宿の助合を負担することが適当と思うが、当時の実情が分からないので断定はできない。

20、柳崎

やなぎさき

開拓使事業報告による

位置 松山郡柳崎村

沿革 万延元年四月設置、村役人駅場ノ取扱ヲ兼。明治十三年五月廃ス。

1、他の資料による経歴

(1)位置 松山郡柳崎村、江差ヨリ西海岸通りニアリ。

(2)沿革 本宿ハ万延元年四月廿五日松前藩支配ノ節設置シ村役人ヲ以テ駅場ヲ兼ネ、明治十三年五月二日之ヲ廃ス。

○舟渡場
舟渡場ハ本道ニ関スルヲ以テ之ヲ左ニ掲ク。

川幅五十二間渡口七間川名大川ト云フ。本村ノ西北端ニアリ、松前氏ノ節ハ渡舟官費、明治三十年十月製造シタルトキハ村費ヲ以テス。渡守ハ本村平民越田村藏ナルモノトス。

渡賃一人十二文、馬同上。

明治十年十二月ヨリ一人七厘七歳未満魚貨。馬一頭一

銭荷物二人持一箇四厘、人力車并小車一両四厘大車一銭、夜中五割増トス。

2、解説

①万延元年といえ、西暦一八六〇年に当たり、明治維新の八年前といった時期であり、社会は万事騒々しい時期である。通行者は、管内見回りの松前藩士ぐらゐと思われれる時期に、新しい宿駅を開設したのはなぜであらう。

②宿場には可成り大きな川があり渡舟場が設けられ最初には官(松前藩)負担で運営していた様子であるが、明治に入って村負担となった。渡舟賃等詳細決められているので全文を掲げておいた。

21、乙部

おとべ

開拓使事業報告による

位置 雨志郡乙部村

隣駅への距離 江差へ三里九町一間

人馬継立・費目賃銭 突符へ一里十五町五十四間

人足五銭 馬八銭、以上ノ外函館ニ同シ。

沿革 設置年月不詳。松前藩以来村役人駅場ヲ兼ネ。明治十二年更ニ人馬継立所ヲ置ク。

1、他の資料による経歴

(1)位置 雨志郡乙部村、江差ヨリ西海岸通りニ在リ。

(2)沿革 本駅設置年月不詳。松前藩以来村役人駅場ノ事務ヲ兼ネ、明治十二年十月人馬継立所ヲ置ク。

発行年月日 平成二十四年十月五日

頒布 無料

発行者 札幌市南区川泊四条五丁目三一

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/>