

駅 通 情 報

第89号

本誌廃刊の辞

— 駅通通信史の資料は

北海道開拓記念館へ —

一 はじめに

私は、この十一月で九十歳になる。

それで、もう執筆活動も限界であろうと判断して、数年前から、それまで収集してきた駅通通信史の文献を処分せざるを得まいと考えていた。

以来、この処分先について、時折り知人等を介してそれとなく折衝し、資料の受入れ先を探っていた。

これまで六十年間にわたって収集してきた駅通史や、通信史に関する資料は、けっこうな量になっていて、老化した私の手に負えないものになっていった。我れながら驚いてしまい、文学書等、駅通通信史以外の図書は、希望者に贈り、書棚の冊子の数の減少に努めてきた。

しかし、数十年積った資料等は思うように減量にはならなかった。

そうこうしているうち数年が経ち、精神的にも重荷になってきた。

二 寄贈先決定までの経過

私としては、駅通通信史の研究に手を付けて以来、数十年かけて収集してきた貴重な文献ばかりであり、愛着もあって、このまま古書店へ払下げるわけにはいかず、ずるずると時(と

き)が経っていった。

それはさて置き、駅通通信史の文献とはいかなるものか、至って漠然としているが、私所有の資料といつても、他に見られない逸品から、世にあり振れた紙切れ同然のものまである。しかし、私にとつて、収集に当たってはそれぞれに苦勞があり、一品一品に想い出の逸話があるのである。しかも、収集には、北海道に限らず、本州はもちろん、中にはアメリカの駅馬車、郵便馬車、更にはホテル(駅通)に及ぶ、広範囲なものであった。

これまで、数か所の図書館等から資料、又は圖書の寄贈方希望者が現われたが、しかしその希望者のほとんどが、一般圖書の引き取りを拒つてのものであった。

図書館としては、圖書の保管、閲覧が本務であろうから、これらの圖書が経費を要しないで容易に手に入るのであるから当然のことであろう。

見分きたた係員は、書齋に入るなり「市町村史が沢山有りますねー」と言つて、他の圖書や資料には手を触れない向きも二、三に留まらずいたのである。

また、見分に来た係員の中には、明らかに「買ってやる」といった態度の者もいた。

考えてみると、これらの言動をとるのも分からぬでもない対応である。彼等にとると、これら圖書等を受入れた場合、その整理はすべて自分達の肩にかかっていて、日常の作業は増すばかりであり、当然の成り行きであろう。

私としては、少なくとも贈り主と受納先の両者が対等の立場で折衝し、すぐにでも交渉成立するものと判断していたのであるから、いささかあわて出した。

私の所有する資料等は、駅通通信史研究上貴重な文献であることは自他共に知るところであり、直ちに寄贈先が決定するものと理解していたのは私の思い上がりであることは、すぐ思い知らされた。

三 引渡先現われる

—北海道開拓記念館に決まる—

以上の状況下にあるとき現われたのが、札幌市総務局文化資料室勤務のE氏である。

私は、札幌市に文化資料室なる部局があり、それが何を担当するのかわからなかったが、ある日、市内のある図書館係員に随行して来訪した。E氏は、名刺を交換して駅通通信史の資料を見せて頂きたいと申し出たが来訪の詳しい事情はいわなかった。

私は、勝手に、市内にたくさんある図書館の図書等の配分、調整を図る部局の方であろうと理解した。

E氏は、私の説明する駅通通信史とはいかなるものであり、また、その存在はいかなるものかと私の説明を真摯に聞いてくれた。私は、これまでの図書館係員とは全く違った態度に満足して、知る限りの説明を行った。

E氏は、更に私の説明に対し耳を傾けながら、展示してある資料を手にとって見ながら、貴重な資料収集を評価してくれた。

最終的結論は、市内所在図書館等に適当な引取先が見当たらない場合には、厚別区所在、北海道開拓記念館と折衝して受入れて貰いましょう。同館も、恐らく倉庫は満杯でしようが、今後の駅通史研究上からも同館が最適と思うので、私からもお願いしておきましょう。後は、私に任せてくれと、約束してくれました。

その数日後、開拓記念館の学芸員M氏が訪ねてきた。

M氏は、市文化資料室のE氏から申入れがあり、資料の見分けたという。

M氏は、私の概略の説明を聞きつつ、更に資料の一部を見分したり、書斎内の図書資料等を数十枚にもわたってカメラに収め、その状況は引き取りが決定したが如き対応であった。

しかもM氏は、言葉少なに駅通史文獻の希少価値や、資料の在り方等を説明したので珍しい資料を見付けると質問して、収集の苦勞をねぎらってくれた。

更に、最終決定は追って連絡する旨を述べて帰られた。帰り際に私は、もし引き取ってくれるなら駅通通信史に限定せず、私の保存している図書、資料の総てを引き取ってくれるよう念を押しておいた。

M氏は、一応納得し、希望に添うよう検討する旨約束して帰られた。

その数日後、M氏は、今度は司書のS女史を同行して現われ、私の希望どおり全図書、資料を引き取りたい旨、申し入れがあり、私も了解した。

四 結び

私の所有する資料が駅通通信史研究上、貴重なものであることは「知る人ぞ、知る」であり、その事実は、私以外には所有していない文獻が多数あることを私は自負している。

しかし、これらの資料は駅通通信史の研究を長年手がけた者以外には認知し得ないであろう。他人が見ても、汚ない紙切れ一枚でも、私にとっては駅通通信史の歴史が滲んでいるのである。

さて、本誌「駅通情報」は、北海道宿駅（駅通）制の研究「全三巻」の補足研究資料として、平成八年六月創刊以来十七年を経て八十九号を発刊するに至った。奇しくも、私の年齢と同じである。

この間、温かい目で見てくれ、その経過を見届けてくれた多くの読者の皆様に深甚の敬意と謝意を表し、お礼とする次第である。

なお、図書、文獻の一切は、前出の北海道開拓記念館のお二人によって、十月十七日、同十八日の両日搬送が行われ、無事引渡しが完了した。

その状況は、十月十七日北海道新聞に掲載されたので、ご了知の方も多いものと認められる。

駅通業務の運行実態と

監査の実施状況(三)

六 現有設備に対する指摘事項の措置(続き)

(資三)

駅通所監督二関スル件(例規)

第六〇号 明治三十七年十月十九日

(各支庁長通牒)

駅通所官設物件ノ保管並ニ処分ニ関シテハ駅通所規定命令第四条及第六条ニ依リ私費ヲ以テ保管ノ責ニ任ジ異動ヲ生ジタルトキハ遅滞ナク事實ヲ具シ届出ツベキハ勿論亡失毀損ノ原因不可抗力ニ出テタル場合ノ外取扱人ニ於テ当然賠償ノ責務ヲ免レシテ随テ取扱人タル保管者自ラ不可抗力ナル事實ヲ立証スルニアラサル以上ハ善良且ツ周到ノ注意ヲ以テ保管ノ責ヲ尽シタルモノトシ官損処分ニ帰セシムルヘキ筋ニ無之其責任ノ重大ナルニ拘ハラス多クノ取扱人ハ之ヲ軽視シ又監督官庁ニ於テモ從來一片ノ届出ニ依リ事実ヲ調査セス往々官損トナシタルカ如キ形跡アルハ詢ニ遺憾ノ次第二ニシテ特ニ長官稟議ヲ要スル所以ノモノハ之ヲ矯正スル必要ヲ認メタルニ起因スル義ニ有之候ヘハ其辺属ト御諒知ノ上充分ノ御監督有之度且取扱人ニ対シテハ租漏ノ届出ヲ為サザル様(以下略)

〔解説〕

駅通所の建物等、官設物件の保管、処分に関しては、私費を以て保全の責任がある。もし、現状を変更改修しようとする場合には届出を要する。

また、亡失毀損等をした場合には、賠償の責を負う。多くの取扱人は、これを軽視し、また、監督の立場にある支庁において、事実を調査せず官損とする場合がある。この点、十分注意を要する。というのである。

七 大正期以降における監査の実態

大正期に入ると、駅通所の開設も一層増加し、明治三十三年九月現在一五八か所であったものが、大正十年には二七〇か所と駅通制度存置期間中の最高数を記録した。

それとともに、駅通所に対する監査、検査の体制も強化充実に至った。

しかし、その直前の明治末期においては、まだ監査の実態が伴わず、前出のとおり、その指摘は抽象的なものが多く、実効が著らなかつた。

それも大正期に入ると、ようやく日常業務の管理運営、接客対応等、具体的実務に及んだ指摘事項が多く占めるようになってきた。

この現象は、監査検査の体制がようやく確立し、直接の監督機関である支庁の機能が發揮され、いわゆる実効が著るようになってきた証左であろう。

さて、大正期に入ってから間のない大正二年に網走支庁から次のとおり通達が発出された。

これは、北海道庁から全道支庁長にむけて発出された通達を受けて更に網走支庁ではこれを管下駅通取扱人に発出したものである。いささか長文であるが、内容重視されるので全文を掲げると、次のとおりである。

(資四)

勅第一二七八号大正二年十月四日

網 走 支 庁

駅通取扱人あて

駅通業務二関スル件

駅通業務取扱二関シテ従来屢々注意スル処デアルニ不拘今尚批難ノ声ヲ断タサルノミナラス命令条項ヲ遵守セサルモノアリ殊ニ移住民ノ宿泊等ニ関シテハ相当割引ノ制アルニ不拘不当ノ貸金ヲ要求シ其待遇ノ如キ始ント厄介視スルカ如キモノアル哉二関クテハ駅通設置ノ趣旨ニ反シ甚ダ都合ノ次第二ツキ左記事項ニ付テハ一管ノ注意ヲ為シ充分改善ノ実行ヲ期セサルヘシ。

一、旅客取扱ハ町町親切ヲ旨トシ器具器物ハ最モ清潔ニスヘシ

二、人馬糞立賃金ハ道路難易天候好悪ニ関セス毎年五月ヨリ十月マテ一定シ居ルニ不拘種々ノ口実ヲ以テ不当ノ賃金ヲ要求シ又ハ正当ノ理由ナクシテ是カ糞立ニ応セサルモノアル哉ニ聞果シテ然リトセハ甚タ不都合ノ次第ニ付手金ノ停止又ハ取扱人ヲ免セラル、ヘシ心得違ナキ様注意スヘシ

三、人馬車糞立賃金ハ一里何程トシ認可ヲ受ケアルヲ以テ一里未満ノ端數ハ其割合ヲ以テ賃金ヲ計算セサルヘカラス然ルニ一里未満ノモノニ対シテモ尚一里ノ賃金ヲ要求スルモノアリ注意スヘシ

四、隣駅間ノ巨離及人馬糞立ノ賃金ハ必ス衆人ノ見易キ所ニ揭示スヘシ

〔解説〕

大正期に入るとともに、十勝、釧路、根室の太平洋岸と宗谷のオホーツク海沿岸の各支庁管内の地域に通ずる道路沿い駅通所には、奥地への入植者の利用者が急増した。それにつれて、これら同方面の駅通所に対する苦情が増した。

その内容は、以上のように①入植者には料金割引の制度があるのに、これを無視して一般利用者と同額の料金を要求するもの。また、これら入植者に対する待遇がよくないとの噂(うわさ)を聞く。これら利用者に対しては親切、ていねいを心掛けるとともに、寝具、食器等の用具は、清潔を旨とする。②糞立料、宿泊料等は決められた料金額を守る。③糞立料は、一里ごとに設定され、定額制になっているのに一里未満のものに対しては一里の賃金を要求しているものがある。④注意すべし。⑤駅舎には、隣駅間の距離、糞立料金を記載して掲示することに定められているのに、これを守っていない向きがある。等の遺漏が指摘されている。これらの事項は、支庁係員が直接現地に赴かなくても風評、

噂等でも分かる範囲のものであろう。

八 支庁係員による現地監査の実態

監査、検査の一番確実な方法は、関係者による現地監査である。しかしながら、それは言うべくしてむづかしく、実行困難である。

右「資四」の注意通達の発出された五年後になって、ようやく現地監査が実現されるに至った。それは、前出「資二」の明治三十三年六月施行「駅通所規程」によって支庁係員による現地監査を実施することに規定されているのに、この規程制定から遅れること十九年を経て、ようやく実現したのであった。一本の通達で解決される問題ではないが、右規程によって遅まきながら実施されることになった。

大正七年のこと、次の通達が発出された。

(資五)

勅第一七一〇号

大正七年九月十五日 網走支庁

越川駅通取扱人殿

駅通監査二関スル件

当庁吉井枝手其駅通監査ノ為メ出張致度候条左記事項監備シ監査上支障無之様取手相成度候也

記

- 一官馬ハ全部駅舎附近ノ既舎ニ收容シ監査当日検査アルマテハ使役スヘカラス疾病受驗出来サルモノハ獣医ノ診断書提出旨申出相成度
 - 一官設物件台帳ハ調整シ置ク
 - 一寝具浴衣其他旅客ニ提出スル物品ハ清潔ニ洗濯シ置ク
- 一 出張日割
- | | | |
|----------|-------|-------|
| 九月廿五日野付牛 | 九月廿八日 | フレナイ |
| 九月廿九日斜里 | 九月廿日 | 越川 平取 |
| 十月二日上斜里 | 十月三日 | 小清水 |

○解説

右は、現地調査の事前通告の日程である。越川駅通では開設後初めての受験である。ここに掲記されている他の駅通でも、もちろん初受験である。

越川駅通の来訪は、九月三十日と決定した。

この日一日で、同所と平取駅通所の二か所を監査するのであるから、わずか半日滞在の日程である。実施結果はどのような状況であったのか、このときの指摘事項が残されていないので明らかでない。現地監査の場合、当然指摘事項等の発表があり、後日、改善方通告があったものと認められるが、現在、筆者の手元にある越川駅通所の文書綴には見当たらない。あるいは、指摘事項等がなかったのかも知れない。なお、同所における現地監査は、このとき以後、次のとおり実施記録が残されているが、いずれのときも、実施結果の記録は残されていない。

二回目 大正十三年九月二十七日

三回目 昭和九年十一月二十八日

大正七年時を含めて、制度廃止まで僅かに三回の実施に留まっているが、しかし、いずれのときも指摘事項は残されていない。

なお、明治三十三年制定の「駅通所規程」によると、前出のとおり、毎年一回、支庁係員による監査を行うことになっているが、実行されていないのである。

九 まとめ

宿駅制が、明治政府へ引継がれると、しばらくは北海道を含め、旧来の制度を踏襲し、従来の方針のもとに推移した。

本稿では、制度の経過を探究するのが本旨ではなく、以上書いてきたように北海道に施行された現地駅通所に対する監査、検査の実態とその結果どうであったのかを見ようとしたのであるが、実施結果の記録が見当たらず、果して指摘事項があったのかどうかは判明しなかった。

北海道における駅通制は、北海道独自の制度として施行されたものであることは、これまで度々書いた。本稿では、北海道の駅通制度は、いかに運行され、これが、いかに正常運行を期されたのかを明らかにしようとしたものであるが、望む資料が保存されておらず、果せない部分が多かった。

駅通制度が、開拓使発足直後から明治末期にかけては、いわゆる受け身の体制で、駅通の施設、業務運行に対する社会一般の風評、噂(うわさ)等を収集して、随時注意通達を發出するなどに改善を促す方法をとっていたが、時代の推移とともに、利用者の増加、施設の拡大等とともに駅通施設の整備・充実に迫られ、それに追い付かず業務の遺漏、欠陥も多く見られるに至った。従って、管理部門でも、一片の通達を以て改善が十分図られる時代は過ぎたと見て、明治三十三年六月の駅通所規程制定のさい「毎年一回、支庁係員を現地に派遣して、実際に係員の目で実態を見分し、遺漏、欠陥を発見した場合には、その是正、改善を図ることとしたものである。

しかし、駅通所規程に定めた「年一回、係員を現地に派遣して監査を実施する」といった規定は十分実施されず、越川駅通の例を見ると規定制定後十九年も経過して、ようやく実施したものの、その後、制度終了後までに三回実施したに止まったのである。

明治政府へ引継がれた宿駅制(18)

— 西海岸道「福山・江差經由—島牧」— (11)

21、乙部 …… おとべ 開拓使事業報告による

(3) 隣駅二連する距離

松山郡江差駅江三九里九丁一間、海浜、砂地及郊野ニシテ尔志郡突符宿江一里十五丁五十四間山阪アリト

雄氏甚タ險ナラズ。

(4) 駅通取扱人ノ給料

① 旧幕府支配ノ節安政三年六月五日尔志郡乙部村平民

花谷三藏村書記兼取扱(駅通?)申付、年給白米五

石四斗金三円、外二手当トシテ生練二万四千四百尾

村費支給、館藩支配ノ節、明治四年六月十日同村平

民中島才助江取扱申付年給米三石三斗六升、外八円

外二手当トシテ生練五十束ヲ支給ス。

② 明治六年一月一日同村平民山口喜兵衛へ書記申付、

駅通取扱兼、年給白米三石三斗六升金十五円外二手

当トシテ生練五十束ヲ支給ス。

③ 其他駅費都テ村費トス。

④ 明治十二年十月以後ハ村民協力通伝ス。

(5) 駅馬

民有ヲ以テ通送シ別ニ駅馬ヲ備ヘス。

(6) 人馬賃

安政三年辰年七月旧幕府ノ節人足一人一里錢三十文、

馬一疋同錢四十文、万延元年庚申閏三月ヨリ、人足賃

一里錢二十文本馬一匹四十文輕尻馬一疋錢三十文ト改

メ慶応四年辰五月ヨリ人足一人山道一里錢百五十文、

平地ハ同百二十文、馬一疋山道錢二百文平地一里同百

五十文トス。

明治三年五月館藩支配ノ節人足一人一里錢二百三十

文馬同錢二百五十文。

明治四年正月十八日人足一人一里錢二百七十六文、

馬同錢三百文。

明治五年壬申三月十五日青森縣支配ノ節人足一人一

里二百文馬同四百文。

明治六年突西本使所轄ヨリ人足一里金四錢馬一疋同

金六錢、山道ハ人馬共五割増至急ハ平道ト雖氏五割ヲ

増シ、早追ハ人足二人分ヲ徴収ス。

(7) 荷物賃目

安政三年辰七月旧幕ノ節人足一人持五貫目ヨリ六貫目

マテ、馬一疋十六貫目ヨリ二十貫マテトス明治八年七

月十九日改正シテ人足一人持三月ヨリ九月マテ七貫目。

十月ヨリ翌二月マテ五貫目馬一疋二十貫目トシ明治十

二年後ハ前駅ト略同。

(8) 橋梁

尔志郡小茂内村江ノ道路ニ架ス。乙部村ヨリ一里許ニ

アリ安政三年六月十五日、架設ニ係ル長十三間幅五尺、

川名姫川ト云ヒ橋名ヲ姫川橋ト云フ。

2. 解説

(1) 隣駅の柳崎村までは松山郡、また当村以北は爾志郡に

属する。

(2) 隣駅の江差宿へは三里九町、行く手、突符駅へは一里

十五町と、駅間距離は至つて近く、この間、路面は海

辺の砂地で通行は容易であるという。

(3) 駅通取扱人は村役人が兼務しているが、宿場管理も適

正に行われている趣であり、給与も白米現金、練の現

物給与ながら相当額の給付が行われている。

この額が、現代の貨幣に換算して何程の額なのかは

明らかでないが、当時の額にしては、適正なものであ

ろう。

(4) 駅馬は、地元の農耕馬を順番に供出しているものと認

められるが、地元ではどの程度の頭数が飼育されてい

るのか、知りたいものである。

(5) 前記「江差周辺における助合制施行可能な村落を探る」

の文化四年時における飼育数によると、「五勝手六十

頭、泊五頭」との記録があるので本村も若干の飼育は

あるのであろう。

発行年月日 平成二十四年十二月一日

発行者 無料

札幌市南区川沿四条五丁目三十一

史学研究会 主宰 宇田 隆雄

TEL. 011-571-1160(番

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