

明治維新时期における宿駅制度の諸問題(二)

——静岡駅等駅費問題を中心に——

増田 廣實

はじめに

明治維新时期の宿駅制度は、慶応三年十月の大政奉還以後、明治五年の宿駅制度廃止にいたる期間明治政府により部分的改革は行われはしても、基本的には旧幕時代以来のものが継承されていた時期とみることができる。したがって、この時期での宿駅制度の諸問題は、すでに旧幕時代に端を発したものが、積年にわたり累積され、維新时期の社会的政治的混乱の中で一層深刻化してきたものであつて、新政府による制度的改革が、さらにそれを一層複雑化し、混乱させていったといえる。

このような視点から、先に山本弘文教授等先学の業績を手がかりに、宿駅制度の終末期に焦点をあて、宿駅制度の中でどのような問題が生じたか、具体的に考察するためこの時期を段階的に整理し、次の三期に区分した。

- 1 慶応三年十月大政奉還より、翌四年閏四月の駅通司設置を経て、同年五月の宿・助郷の組替えまでの期間。
- 2 慶応四年五月の宿・助郷の組替えより、明治三年三月定立人足・定助郷復活までの期間。
- 3 明治三年三月の定立人足・定助郷復活より、同五年八月の宿駅制度廃止までの期間。

これら三期について少しく詳述した上で、各期に生じた具体的問題について考察を進め、先に第一期を対象に、戊辰戦争による軍事輸送の増大を背景として起る宿・助郷間の紛争について、甲州道中

甲府柳町駅と大助郷間の問題を中心に述べた⁽¹⁾。それにひき続きここでは第二期を対象に、宿・助郷組替えをめぐる静岡等各地に起つた宿・旧助郷と新助郷との紛争をとりあげて考察し、明治政府によるこの宿駅制度上の改革の意義について考えたい。

註(1) 拙稿「明治維新时期における宿駅制度の諸問題(一)」——甲州道中甲府柳町駅大助郷一件を中心に——」文教大学女子短期大学部研究紀要第二十四集(一九八〇・一二)はじめに

一 新政府による宿駅制度の改廃 二 甲州道中甲府柳町駅大助郷一件 1 宿・助郷間の負担格差 2 幕末維新时期の政情と柳町駅 3 大助郷一件

一 宿・助郷の組替えの推移

ここで対象とする第二期は、慶応四年四月十一日江戸開城以後、戊辰戦争の中心が関東から東北に移ったことに対応して、翌閏四月二十一日太政官制改正を行い、駅通司が設置された時点にはじまつた。以後明治三年三月九日第百八十五号の太政官からの布告をもって駅通法改正が達せられるまでの時期が、第二期である。

この第二期を特徴付けているものは、駅通司によって実施された助郷の改正であつたが、これは、宿駅制度維持の方針をさらに進めるため、「海内一同助郷」を布告した上でさらにこれを一步進め、「宿・助郷の組替え」を行い、宿・助郷を一体化して、宿駅機能を一層強化しようとする政策に他ならなかつた。この宿・助郷への負担強化に対する有和策として、人馬定賃銭の改定・人馬遣高の制限

等の宿・助郷の保護も行われることとなるが、後にみるように、宿・助郷の負担は容易に軽減されなかった。

こうした宿・助郷の組替えは、どのようにして布告され、いかなる推移をたどって廃止にいたったか、時間をおつてみると次のようであった。

戊辰戦争遂行の必要から宿駅機能のたかめるため助郷を拡大する方向は、宿・助郷の組替えに先行して打出されていた。すなわち慶応四年三月四日には第百三十九号の布告からの布告をもつて、従来助郷を免じられていた宮・堂上家領村々に、親征中の助郷が命じられ、さらに同月二十九日には、第二百号の布告からの布告をもつて、親征中の期限を廃し、「海内一同」公平な助郷負担を命じた。

こうした助郷拡大の方向は、「特典を以て各駅助郷救恤の為に、定助郷及種々の助郷名目を廃し、更に各駅相應の附属助郷を定め」る方針を打出させることとなり、五月八日の第三百七十八号の駅通司による宿・助郷組替えの布告となった。

この布告の主旨徹底をはかるため、翌六月八日には、駅通司から第四百五十四号の布告として「改正仕法書」が出される。

改正仕法書

- 一 是迄宿々問屋役人助郷総代共風儀不宜互ニ相欺キ或ハ馴合其間ニ種々奸曲ヲ生シ並ニ會所寄場始メ諸入用二重ニ相成無用ノ雜費不少却テ混雜不并理ノ基ニ有之ニ付以来宿助郷共一体ニ組立掛り役人共一和ニ取締為致候事
- 一 宿助郷一体ニ組立候ニ付テハ是迄問屋役人並ニ助郷総代杯ト申ス称号ヲ廢シ新規伝馬所取締役ヲ置キ万事差配為致候事
- 一 伝馬所取締役其餘役人共ノ儀ハ宿方住居ノ者ニ不限宿助郷組合一統ノ内ヨリ人望有之其任ニ応シ候者人札ヲ以テ出役為致候事
- 一 宿助郷一体ニ付テハ宿方ニ於テ以来別段持立馬ニ不及宿高二隨ヒ助郷同様ニ割合可差出事
- 一 持立馬ノ儀格別ノ御趣意ヲ以御免被 仰付候ヘトモ之カ為ニ急繼立等差支候様ニテハ御趣意ニモ相背候ニ付通行何時ニテモ差支不申様宿助郷ノ心得ヲ以夫々相應ノ人馬平生用意可有之事
- 一 是迄旧幕府ノ暴政ニ由リ又ハ問屋共不取締ニ付多分ノ借財出来致候由相聞候ヘトモ右ハ 天朝ニ於テ御救助ノ筋ニモ難被及折角御一新ノ御仕法被為立候テモ右旧借等ニ混雜致シ実効不相願様ニテハ不相濟候間旧借ノ儀ハ別段府県並ニ領主等ニ於テ取調濟方仕法相立候上其旨御役所ヘ可届出事

一 駅々最寄次第御料宮堂上方領社領寺領共一般助郷ニ組込凡東海道二七万石中山道二二万五千石脇街道二二万石程ノ見込ヲ以テ附属為致候ニ付テハ諸候城下其餘在郷町々ニ至ル迄石高有之分ハ不殘助郷ニ組入候事

但石高四分動メ諸引除之並ニ手明村々ノ儀モ追テ難村取調ノ上組替申付候事

一人馬触当ノ儀ハ勤高二不拘村柄に應シ為差出右賃錢余荷ノ儀ハ總助郷高ヲ以テ割合可申候事

右ノ通今般御仕法替被 仰出候ニ付テハ宿助郷役人共ハ勿論府県並に領主に於テモ精々心付御趣意ノ程相貫キ候様施行可致者也

(下略)

これによつてわかるように、「宿助郷一体」となつて公用繼立を命じ、その必要経費は宿・助郷「同様ニ割合」ととし、各駅に附属する助郷は、「凡東海道二七万石、中山道二二万五千石、脇街道二二万石程の見込」をもつて全国一円に「石高有之分ハ、不殘助郷ニ組入」、助郷への人馬触当は「勤高二不拘、村柄ニ應シ為差出」、賃錢余荷については「總助郷高ヲ以割合」というものであった。そして、この改正仕法実施の責任については、「宿助郷役人ハ勿論、府県並ニ領主」に於いて趣意徹底するよう施行することが命じられた。

宿・助郷組替えによる宿駅機能の強化政策は、品川宿から藤沢宿まで六ヶ宿の嘆願の例にみるように、宿・定助郷からの強い要望によつて進められたことは容易に領ける。しかし、これによつて附属助郷に組入れられる諸村にとっては、新たな負担増となつたから、これら諸村の激しい抵抗が布告当初から予測できた。したがつて、駅通司は新助郷諸村が「必至難村」等を理由に、異議申立てることを予測し、早くも五月に第四百三十六号の布告をもつて「追テ組替落着之上右等之村柄御所置之次第モ有之候間此旨心得違無之様其宿附属之村々へ早々御印章御請為致可申事」と達している。

しかし、「私役等ヲ以種々申立候村邑」もあり、領主支配側もそうした諸村に対し、「添書相認メ為致歎願向モ」あるという状態であり、助郷人足として宿駅に來た者も混雜にまぎれ「窃ニ其身ヲ隠シ或ハ請負之者空名之顔付致シ置自然伝馬所之破レヲ相待居候テ格

別之賃錢ヲ貪^①」るといふような抵抗により、宿・助郷組替えの政府の意志は容易に貫徹しなかつた。

こうした状況の中で、東征後の大通行である東幸が行われたのであるが、翌二年二月八日再度の東幸が陸路東海道によつて行われることが発表されると、これに対応して宿・助郷組替えの徹底がはかられる。そのため、二月には前年六月に布告した「改正仕法書^②」を再度達し、東海道品川・静岡・丸子・岡部・藤枝・島田等の宿駅への附属助郷が命じられた。それによりこれら附属助郷諸村は、「去辰五月ヨリ勤埋ノ積ヲ以当巳年五月中迄一ヶ年ノ間」「諸引高除之残高ノ内四分通^③」をもつて、それぞれの駅に附属し助郷を勤めなくてはならなかつた。

しかし、他方前年五月以来「組替落着」次第実施することを約束していた異議申立について、三月二十日迄に申達するよう駅通司から第二百四十六号をもつて達し、不平の緩和を行つてゐる。

こうして早くも、宿・助郷の組替えの期限である一か年に達しようとする明治二年四月二十七日、民部省は第三百九十七号をもつて「永世ノ良法御確定可相成候条追テ及沙汰候迄」期間を延長することを達した。それと同時に、これまで村高から諸役を除いた残高の四分勤を助郷高としていたのを改め、過去十か年の平均実収高（十年平均正米取）を助郷賦課基準とした。そしてまた、「非常ノ通行差湊」を理由に多額の入費を割付ける宿側と、それに抵抗し、宿・助郷組替えに苦情を申立て、「不動^④」をもつて対抗する助郷側との紛争について、駅通司において割賦するから関係諸帳簿を提出するようにと達したのであつた。

この紛争解決のための諸帳簿類の提出について民部省は、同年七月七日第六百十八号をもつて「追テ相達候迄見合」さす旨達し、さらに十二月には第千二百十二号をもつてあらためて三年正月二十日まで不勤についての書類提出を達している。

しかし、どのような達を出し、部分的に改正を繰り返したにしても、宿・助郷の組替えという方法によつては、すでに宿駅機能の強

化は望み得ない状態に至つていた。しかも、宿・助郷組替えが戊辰戦争をはさむ幕末維新期の交通量の激増によつてもたらされた旧来の宿・助郷の負担を緩和し、宿駅の機能を強化するために、負担の多くを新たに附属助郷を命じられた諸村に転嫁するための方策であつてみれば、助郷——特に新助郷諸村の「不勤」は起るべくして起きた問題であつて、一片の達をもつて解決する性質の問題ではなかつた。

かくて、明治三年二月にはついに各宿駅への助郷附属村々は三月晦日限り免除されることとなり不勤等による駅費の清算は宿・助郷の管轄府藩県が示談を進め、七月限りをもつて清算するように第百六十一号のもつて民部省から布告された。そして、三月九日、太政官第百八十五号の布告をもつて駅法改正が行われ、各駅定立人足・給米の復活など、旧制復帰を思わせる改正が行われ、宿・助郷組替えは終止符がうたれることとなつた。

慶応四年五月にはじまる宿・助郷組替えは、このような推移をたどり二か年たらずで終りをつげた。しかし、この間すでに生じていた不勤と宿・旧助郷と新助郷間の宿駅経費分担をめぐる、いわゆる「駅費問題」は、大規模な紛争となつて残されることとなつた。これら紛争の解決については、政府は宿・助郷管轄の府藩県に押付けるのではあるが、布告それ自体の責任が政府にある以上、最終的責任を逃れることは困難であつた。しかも、その後政府の政治体制が次第に整備され、明治政権が確立していく過程で、宿駅制度も次々と変り、各駅陸運会社設立によつて宿駅制度それ自体消滅していく。しかし、この時期の宿・助郷組替えに端を発する「駅費問題」は、後述するようになお解決されずに残り、紛糾を続けることとなる。そのため、当事者はもとよりこの解決を委ねられた府県、政府はその解決のために苦慮することとなり、最終解決まで十か年もの時間を必要としたのであつた。

それならば、ここに端を発した「駅費問題」とはどのようなものであつたかみることにしたい。

註

- (1) 第百八十五号「駅通規則ヲ定ム」(「法令全書」明治二年)。
 (2) 第百三十九号「御親征中宮堂上領知村々ヲシテ沿道宿駅ノ助郷ヲ勤メシム」(右同 明治元年)。
 (3) 第百二号「海内一同助郷ヲ勤メシム」(右同)。
 (4) 「品川町史」下巻 二六二頁 明治元年四月六日。
 (5) 第百七十八号「助郷改正並無賃人馬木錢米代ノ休泊ヲ禁ス」(「法令全書」明治元年)。
 (6) 第四百五十四号「宿駅改正仕法書」(右同)。
 (7) 「品川町史」下巻 二六二頁、二六八頁。
 (8) 第四百三十六号「助郷組立ニ付宿駅附屬村々ヲシテ印章ヲ請ケシム」(「法令全書」明治元年)。
 (9) 第七百三十四号「助郷ハ協同尽力公課ニ服セシム」(右同)。
 (10) 第七百三十七号「御東幸ニ付宿駅助郷ノ不勤ヲ嚴督ス」(右同)。
 (11) 第百三十二号「御東幸御道筋陸路東海ト御治定」(右同 明治二年)。
 (12) 第百四十三号「宿々改正仕法書」(右同)。
 (13) 品川宿については、武相史料刊行会校刊「武相史料叢書五ノ八」(「武蔵野国荏原郡太子堂村 御用留 明治二年」22御触書之写 一一頁によつて知ることが出来る。また、府中(静岡)丸子・岡部・藤枝・島田宿については、山梨県立図書館所蔵「太田家文書」(「東海道五ヶ宿御印状写」)によつて知ることが出来るが、この印状の宛名はこの五宿に続いて江尻・奥津・蒲原・吉原・原・沼津・三島・小田原・大磯・平塚・藤沢・戸塚の十二宿が列記されている。また明治元年九月十六日行政官からの東幸についての達(第七百四十九号)の中に遠州以東組替えが行われていない旨の記事がある等のことからこれら十二宿もこの時に組替えが行われたのではないかと推定される。
 (14) 第百四十四号「宿助郷組替方ヲ命ス」(「法令全書」明治二年)。
 (15) 第百四十六号「各道助郷組替ニ付従来助郷ニ関スル事項ヲ録上セシム」(右同)。
 (16) 第百九十七号「宿駅助郷ヲ改正シ日メ帳諸入費書付等ヲ進致セシム」(右同)。
 (17) 第六百十八号「駅々日緒帳諸入費助郷勤不勤等ノ查点ヲ停止ス」(右同)。
 (18) 第千二百十二号「駅々附屬村々助郷勤不勤ヲ録上セシム」(右同)。
 (19) 第百六十一号「長年以來駅々附屬ノ各村ヲ免シ七月限不勤ノ村々処分ヲ了セシム」(「法令全書」明治三年)。
 (20) 第百八十五号「駅通規則ヲ定ム」(右同)。

二 駅費問題

1 不勤の広がり

宿・助郷組替えの行われる中で、各地に助郷の不勤が起り紛糾したことは、国立公文書館所蔵の「公文録」あるいは「太政類典」中の陸運関係記事によつて知ることができる。

それらについて概観すると、民部省等へ各府県から上申され、政治問題化していったのは、時期的には明治三年後半以降から十二年頃までであり、地域的には近畿以東関東にかけて発生している。そしてこれらを紛糾の程度によつてみると、数か村による助郷免除の願いから、一時的な不勤、さらに大規模な駅費問題にいたるまで、様々な程度の差をみることが出来る。

この時期についてみると、特定な駅への附屬助郷を命じられた当初、すでに請印を拒み助郷免除を出願する村もあったが、これが政治問題化するのには、数年の後であつた。すなわち、組替えの当初は、第三百七十八号の駅通司からの達にみられるよう「必至難村等ハ御吟味ニモ可相成筈候得共御繁務中御手順モ有之差当其儀難被為行届依之先々一同御組込相成候」と、後日の異議申立を約束しながらも、強引に附屬助郷を命じたため、一般の助郷からは免除願は出なかつたが、その後不勤の調査の達が出されるようになると、にわかに問題が表面化していった。

先述したように、明治二年十二月には翌三年一月二十日限りで、不勤につき調査報告の達が出され、三年二月には宿・助郷組替えにともない七月限りで駅費を清算するように達が出され、その都度不勤問題が表面化す契機となつた。特に、五年十一月太政官布告第三百六十五号³⁾をもつて、不勤による駅費滞りについて「于今等閑二打過候向モ有之趣甚以如何之事」として、翌六年五月底日を期して清算を命じられることによつて、二府県にまたがるような大規模な駅

費問題が一気に政治問題化した。

このようにして、政府もこの解決に次第に積極的になり明治八・九年以降その解決のため財政的措置による資金援助も行う。このため次々と解決をみることとなり、十二年には最後まで紛糾していた三島宿と千葉県下諸村との駅費問題が解決し、これをもって、長期にわたる各地の紛糾は終りをつげた。

地域的には、近畿以東関東にわたる。この範囲は当然のことながら宿・助郷組替えが、どの地域で実施されたかにかかっている。この点、明治二年二月第二百四十六号の駅通司からの達の最初に「東海道中山道奥州街道駅々助郷御組替ニ付先般御印状御下ケ相成候」とあることから、この三街道での組替えの実施を知ることができる。これに対し、五街道のうちでも甲州道中甲府県管下二十五駅では実施されなかったことは確実であり、他方五街道の外でも後に述べる北陸道椿坂・柳瀬・木ノ木等では実施されている。したがって、宿・助郷組替えは必ずしも全国一率にやられたものでないことがわかるが、ともあれ、「公文録」、「太政類典」にあげられたものによってみるならば次のようである。

西は京都府下丹波国何鹿郡綾部村等五十七か村と、滋賀県下北陸道椿坂外二駅に関するもの、または静岡県下等の東海道各駅と、三重・奈良・和歌山県下各村に関するものがあり、東では、埼玉県下中山道鴻巣駅と、古河藩佐倉藩管下各村に関するもの、静岡県下東海道各駅と千葉県下各村に関するものがあげられる。

これによつてもわかるように、静岡県下東海道各駅に関わるものが最も多く、また紛糾したものが多かった。その様子は明治四年一月八日に、静岡県から弁官宛に提出された伺が如実に物語っている。それによれば、東海道五十三次中半数近い二十三駅を管下に持つ同県は、その各駅附属助郷のうち新たに助郷になった村々は遠く安房・上総・甲斐・三河・大和・紀伊の村々があてられ、駅費問題は難航し、この伺を提出した段階では、わずかに隣接する三河田原藩管下村々について解決したのみであり、他は交渉が妥結せず苦悩して

いることがわかる。

この例によつてわかるように、特に東海道各駅への附属助郷の割付は、「凡七万石」の高をつけるため、非常な無理がなされていた。それは足柄県によつて「元来数拾里隔絶ノ国々エ助郷申付候義ハ不条理駅通司ノ調達」と極付けられたように、現実離れた非常識と言つても過言でないほどの政策であつた。

このようにして、無理をして遠隔な村々にまで、広範囲にわたって「駅通司ノ調達」もそのままに、先述したように強引な手段によつて各駅への附属助郷を命じた結果、当初より不勤・駅費問題が起ることとなる。特に人馬触当に際して「村柄に応シ」実人馬を差出すことのできる各駅近在の助郷ではなく、遠隔地にあつて正人馬を差出して助郷を勤めることができず、一方的に駅費負担を強いられる村々にとつては、附属助郷の割付けは如何にも納得のできないものであつたといえよう。

それならば、こうした状況の中にあつて不勤・駅費問題はどのようにして起り、解決されていったであろうか、各地に起つたそれについて具体的に考察する。そして、その後あらためて宿・助郷組替えと駅費問題について再度考えることとする。

2 各地の駅費問題

(1) 東海道静岡等五駅と甲州諸村

宿・助郷組替えのため、東海道府中(二年八月静岡と改称)・丸子・岡部・藤枝・島田五駅に、甲州の村々が附属助郷を命じられたのは明治二年二月であつた。

各駅の助郷村数・石高等は、表Ⅰにみる通りであるが、これで見ると、甲州の村々が大きい比重を占めていた。これら甲州の村々についてみると、甲州内四郡全域にわたり総村数の約四分の三の村々がこれら五駅の助郷を命じられており、特に甲府盆地周辺は八〇%以上にもなっている。

このことは、甲州を東西に貫く甲州道中とその脇住還について「一

万石」の附属助郷を考慮していない結果であった。例えば甲州道中甲府柳町駅についてみると、その大助郷村々は静岡等五駅附属助郷からは除かれていたが、他の甲州道中各駅について助郷村々を除くことは厳密には行われていなかった。それどころか、中には甲州道中白野宿を持つ白野村のように、五駅中岡部駅への附属を命じられている例もあって、これなどは明らかに二重勤であった。

こうした問題をふまえて甲斐府は、二年四月十四日駅通司に照会を出している。それによれば、①甲州は五街道の一つ甲州道中があり宿駅もあることであるので、一駅一万石の割合をもって引去り、もし残高があれば五駅の助郷を勤めることとなるが、②遠路正人馬を差出すことは不可能であるから「賃金余荷」しかない、そうすれば何村が何駅の助郷と特定することは困難であるから「国中平等」に差出す以外ない。③しかし、勝沼戦争等で人馬遣高がかさんでいるのに勤埋をさせたのでは「二重勤」になるので、甲州でも助郷を他国より取らなくてはならない。④よってこの「勤埋賃金余荷」は五街道外から差出させるわけにはいかないかというものであった。五駅への附属助郷を命じられた二か月後示したこの照会の諸点は、以後山梨県側のこの問題に対する基本的考えとして、終止貫徹されることとなる。

この「国中平等」に五駅の助郷を負担する分は、表Ⅱのように総高約三十一万二千石のうち総助郷高約二十七万石、これから表Ⅲのように国内四十五宿助郷高二十一万四千石を差引いた残高五万五千石余であつて、これが駅費問題での計算の基礎とされた。この残高については、明治三年四月民部・大蔵両省がすでに承認していたから、以後静岡県側との交渉においても問題にはならなかった。

これに対し五駅側は五駅高三十五万石のうち駿州分約十萬八千石甲州分約二十四万二千石として考えていた。

明治二年二月甲州諸村が五駅附属助郷になると早速宿役人総代が、静岡藩の添書をもって甲斐府に村々の請印を取集めることを申しでるのであるが村々は容易に請印はしなかった。その後不勤清算が問

題になる中で、静岡側の強力な働きかけにより、三年十月になり甲州側は総代を静岡に出張させ、諸帳簿を見届けた上で請印をすることし、駅費一部負担を決定したが、それはあくまでも諸帳簿調査の結果至当と認めての上のことであつた。こうして総代等は五駅へ出張して調査にあたつた。

この後駿州側も十一月には諸帳簿持参で甲府に来たが、十二月には一旦帰り再び翌四年二月諸帳面を持参する等して甲府に來ている。五駅の諸帳簿類の検閲には約六か月をかけて進められたが四年三月二十九日、総代五名からその結果が甲府県に上申された。それによれば、諸帳簿はいずれも「粗漏の乱冊」多数の疑問点があり、「都合三而更々信用難仕候」というものであつた。

以後、来甲した駿州側総代と甲州側総代との間で甲府県を間にし勤埋金支払をめぐる交渉が進められることとなる。そして、四月中旬には、甲府町内の名主三名を中に立て、示談による解決がはかれるが容易に進展を見ない。しかし、ついに九月に入り、岡部・藤枝・島田三駅の総代は、甲州側の主張する一駅五百円の示談金支払を受入れ解決にいたつたが、静岡・丸子二駅はこれを不満として帰国し、交渉は決裂したのであつた。

ここで静岡等五駅が明治三年三月甲州側に提出した当初の要求をまとめたものが表Ⅳである。これでわかるように、各駅高七万石計三十五万石のうち、駿州諸村分約十萬八千石甲州諸村分約二十四万二千石となり、これに対する諸入用約十萬九千七百両であつた。したがつて、この割合をもつてすれば、駿州諸村分担約三萬三千八百四十両、甲州諸村分担約七萬五千八百三十両となる。しかし、これに対し甲州側は先のように、県下諸駅助郷分等を差引いた五萬五千七百八十五石余をもつて、五駅に対する余荷勤高としていたから、この点が先ず争点になった。しかし、この点は結局甲斐県の主張が認められ、これに駿州側余荷勤高十萬八千百十九石を合計した一六萬三千九百四石が計算基準とされた。

これをもつてすれば、駿州、甲州の分担額はほぼ逆転し駿州側七

万二千三百九十四両、甲州側三万七千三百二十五両となる。そして、後には甲州側は三万五千両を基準として示談交渉に入ったが、この額から甲州側は負担を必要としないと考える諸入費を差引き、さらに二年三月から三年三月までの間拾倍増賃金が下附された期間は余荷勤が必要なかったとし、負担額は四千両に見積った上で、請求中には違算等もあることを考慮し、一駅五百両計二千五百両の示談金を考え交渉に臨んだ。

他方、駿州側は三万五千両から違算を考慮し、三万両と考えるが、諸般の事情を考慮して、一万七千両を提示して示談に臨んだが、その後甲府県の指導により八千五百両、五千両へと要求を下げざるを得なくなり、ついに甲州側に寄切られ四年九月十日、前記のように三駅一千五百両をもって示談が成立した。

しかし、静岡、丸子二駅との間の駅費問題は、解決されないままさらに紛糾する。翌五年一月十日を限り、東海道各駅陸運会社が発足することとなり、従来の伝馬・助郷が廃止され、同年十一月二十七日太政官布告第三百六十五号をもって翌六年五月末日限り、助郷不動清算が命じられると、事態は新しい段階を迎える。しかし、この段階では、まだ伝馬所が廃されたとはいえず、各駅陸運会社は、実質的には旧伝馬所の業務をそのまま継承していたから、それほどの変化はなかったと考えられるが、同年六月二十七日太政官布告第二百三十号³をもって、九月一日以降私的運送業が禁じられ、陸運元会社への入社あるいは合併が命じられ、各駅陸運会社の廃止の方向が打出されると、旧伝馬所の貸借等清算整理をどうしても行わなくてはならない状況となった。ここに七年二月頃から再び静岡側からの動埋金請求交渉は活発化していった。

六年二月に続いて七年二月再度静岡県を通して、山梨県に支払いを求めている。その基準となる賄金及び割付石高等は前述の通りであるが、各駅に千円と、両駅拝借金返済分五千六十円都合七千六十円の支払いを請求した。以後、静岡県は山梨県と連絡をとりながら、内務省にもその解決の指令を仰いだ。しかし、内務省からは「篤ト

両県商議ノ上壬申第三百六十五号公布ノ趣意ヲ相弁ヘ穩当ノ済方相成候様精々尽力説諭可致」との指令されたのみで解決にはいたらなかった。

この間、山梨県側は四年の三駅との示談と同様一駅五百両の線を崩さず、静岡、丸子駅側も静岡県からの拝借金を全額棄捐としてくれるか、山梨県側が拝借金返済を請負うことを条件に各駅千円の要求を崩さなかった。その上、八年に入ると次第に関係者間には裁判による決着を求める気運が生じてきた。

そして、八年六月二十二日、静岡、丸子両駅代表七名が八幡北村外二百四十六か村を相手取り山梨裁判所に出訴した。しかしこれは、翌二十三日書類の不備を理由に却下された。このためさらに九月二十九日、訴状却下理由の宣告を求めた結果「(前略)証拠物シテ差出ス書類相糺ス処費金ヲ求ムル確証トスヘキモノ無ニ付訴状受理及ハザル事」と宣告された。

この訴状却下により、丸子駅は勝訴の見込みがないとして訴権を抛棄したが、静岡駅は山梨裁判所の宣告に先立つ九月十九日東京上等候裁判所に控訴に及んだ。しかしここで注意すべきことは原告が静岡駅ではなく、静岡駅附属の静岡県側助郷八幡村等二十か村に変わっている点であり、被告も山梨県側静岡駅附属助郷八幡北村外九十六か村であった。このことは、駅・新助郷間の紛争から、新旧助郷間の紛争へと変質したことを意味するものであった。

ともあれこの上等候裁判所への控訴は、同裁判所が山梨県にこれら諸村がすでに宿・助郷組替えの際の責任を免除されていることを確認した上で十二月二十八日「原告ニ於テハ他ニ責任アルモノニ対シ義務ノ請求ヲナスヘキ筋ニシテ被告ニ於テ組合ノ義務ハ既ニ免レタルモノト可心得事」と判決を下した。

これを不服とする原告側は、九年二月十三日さらに大審院に上告した。その理由とするところは、上等候裁判所は静岡県側に照会せず、山梨県側に照会したのみで、山梨県の判断を政府公布に優先させ、被告の責任を他に転嫁するものであるというものであった。

これについて大審院は、翌十年一月三十一日、「(前略)東京上等裁判所ハ右熟議(原被間の分担に関する一筆者)ノ成ラサル上ハ被告村々ヲシテ駅通司ノ達書ニ対シ其担任ノ義務ヲ尽サシム可キニ翻テ被告ハ管庁ノ命ニ依リ義務ヲ免レタルニ付原告ハ他ノ責任アル者ニ対シ請求ス可シトノ裁判ハ法ニ適セサルモノナリトス」という理由によつて上等裁判所判決を無効とし、大阪上等裁判所に差戻す判決を下した。

この大審院判決を不服とする被告側を山梨県と連絡をとりながら激しい政治活動を展開することとなる。山梨県からは内務省に対し大審院判決は行政上問題があるとして指命を求める一方、被告側は、山梨県の添翰とともに大審院に対し明治八年第九十三号公布の「控訴上告手続 第三章」による原被告審願を提出し、司法省へも大審院の手続について嘆願書を提出している。しかし、大審院は原被告審をしないのは同院の習慣であるとし、司法省も「裁判上ノ事柄ハ渾テ与ル所ニ無之」といづれも願を却下した。そこでさらに却下されたこの二通の願書に、山梨県の添翰をそえ太政官に持参し岩倉右大臣に上申した。他方大阪上等裁判所へはこの裁判を受ける理由がないとして裁判所より送付された訴状を返却する挙に出ている。

こうした激しい反撃が効を奏してか同年七月六日太政官布告第四十九号が発せられた。それは「民事刑事ノ上告シテ已ニ裁判ヲ経タルモノ司法卿其裁判ヲ允当ナラスト思量スル者アル時ハ検事ヲシテ再審ヲ求メシムルコトヲ得ヘシ」というものであった。

この布告の出た翌七日、太政官は被告総代に司法省への出願を示唆し、七月十九日司法省に出願した結果、九月三日大審院は再審を決定するにいたった。この再審は十二月十日開始され、原被告審が数度にわたり開かれ双方の主張が行われた。他方この頃から原被告それぞれの総代の間によく示談の気運が盛りあがり、翌十一年三月二十日になり、静岡県豊田郡中泉村青山宙平を仲裁人として、示談が成立した。その条件は次のようである。

被告側から原告側に対しては、当日駅費として二千五百円訴訟和

解費用六百円、東京上等裁判所訴訟費として被告受取分返戻四十五円七十銭計三千四百五十五円七十銭を支払い、別に駅費として三千六百円を、十か年賦で明治十年より二十年まで毎年十二月に支払う。また原告側から被告側に対しては、明治二十一年十二月に千二百円を訴訟和解費用として支払うというものであった。すなわち、駅費として六千六百円が支払われることで決着することとなった。なおこれに際し、丸子駅にも五百円が支払われた。

このようにして十か年にわたる静岡等五駅と甲州諸村間の駅費問題はようやくして決着をみたのであるが、この支払資金は次のようにして調達した。明治四年の岡部等三駅千五百円については、甲州道中石和・栗原・勝沼・鶴瀬・駒飼助郷高中半高免除し、これをあて、静岡・丸子二駅分は、一時義倉金をもつてあて、六千円を無利息十五か年賦をもつて政府より借入をもつて調達する方法がとられた。

この六千円については、十一年四月総代より山梨県に無利息二十か年賦での融資が出願された結果、山梨県から内務省に伺が出された。内務省は「畢竟當時官ノ不調理ニテ命令二途に出」たことが原因であるとして十一年二月の金谷駅費問題処理のための出金を例に、同年九月期間を十五年に短縮して出金を認めることとし政府もこれを許可した。

これにより約十年間にわたる静岡等五駅と山梨県下諸村との駅費問題は決着をみたのであった。

(2) 東海道沼津等七駅及び小田原駅と房総諸村

先述した静岡等五駅の東側に隣接する沼津・原・吉原・蒲原・由比・興津・江尻の七駅には、宿・助郷組替えにより房総二国の村々が附属助郷を命じられ、ここにもまた駅費問題が起きたのであった。これら七駅と助郷との間で駅費問題が表面化してくるのは、内務省に対して駅・助郷双方の管轄県である千葉・静岡両県からそれぞれ同等が提出されるようになった明治六年以降であった。しかし、

表Ⅰ 各 駅 附 属 助 郷 村 数

国郡名		駅 名		静 岡	丸 子	岡 部	藤 枝	島 田	計
甲斐国	山梨	8ヶ村	8ヶ村	7ヶ村	2ヶ村	——ヶ村		106ヶ村	
	八代	8	139	——	——	——		147	
	巨摩	——	——	78	75	138		291	
	都留	——	——	39	——	——		39	
	(小計)	97	147	124	77	138		583	
駿河国	有渡	21	24	——	——	?		45	
	安部	——	37	——	——	?		37	
	志田	——	14	33	39	?		86	
	萱津	——	——	20	6	?		26	
	(小計)	21	75	53	45	?		194	
	計	118	222	177	122	138		777	

- 註 1. 「駅傳詞証紀」の村数を基本に太田家文書で補充した。
 2. 島田駅の駿河国村数不明のため記入せず。
 3. 多少の差異はそのままにした。

表Ⅱ 甲 斐 国 助 郷 高 内 訳

① 甲 斐 国 高 石	② 寺 社 領 高 石	③ 諸 役 引 高 石	④ ①-②-③ 助 郷 高 石	⑤ 甲 斐 国 助 郷 分 石	⑥ ④-⑤ 駿 河 国 助 郷 分 石
312,070	4,383	42,285	269,785	214,000	55,785

- 註 1. 「山梨県史」第3巻 P788 「助郷勤高仕訳」より作製。
 2. 明治3年甲斐府分と田安領分の合計数値である。
 3. 高のうち石以下は切捨。

表Ⅲ 甲斐国助郷分内訳

往 還 名	駅 数	助 郷 高 石	備 考
甲 州 道 中	25	195,000	{ 10,000石-14駅 5,000石-11駅 1,000石-4 駅 500石-2 駅
駿 州 往 還	6	5,000	
駿州中道往還	4	4,000	
駿 州 東 往 還	2	2,000	
駿州相州往還	5	5,000	
信州平沢往還	3	3,000	
計	45	214,000	

- 註 1. 「山梨県史」第3巻 P211「甲斐国助郷勤高ニ付申上書」より作製。

姿二相成居旦連年水
 早多少ノ患害ニ罹リ
 追々窮困ノ折柄彼是
 苦情申立候儀モ不得
 止事情」と認めざる
 を得ない状態であつ
 たから、内務省とし
 ても「結局濟方ノ目
 的無之」両県に再度
 話合いを進めて、解
 決するよう指令する
 以外ないというのが
 実状であつた。
 いま詳細について
 は知ることができな
 いが、七駅が助郷諸

山梨県の先述の例によつても知られるように、すでにそれ以前宿・助郷組替えの当初から、当時者間では度重なる交渉が繰返されてい
 ただろことは想像に難くない。
 そして、明治八年末には内務省としても、両県の間で話合いがつ
 かないことは不都合としながらもいかんともしがたい状態に立至つ
 ていた。すなわち、千葉県下房総村々については、「当時二重勤ノ

張したためであつた。
 円五十銭を即金で、残り一円五十銭は十年賦で出金することを主
 張したためであつた。
 これについて、千葉県からは内務省へ八年五月上申して指令を求
 めた。これに対し内務省は、房総諸村の主張するところを認め百石
 につき三円の割合の出金——総額八千三十五円八十四銭余をもつて
 各駅関係者を説得するように静岡県へも同年六月に指令を出した。

表Ⅳ 各駅諸入用及び割付高

	賄銭諸入用	割 付 高	
		駿 州 分	甲 州 分
	両分米	石	石
静岡	22,476.1	19,326	50,673
丸子	21,416.2.1	21,100	48,899
岡部	21,840	19,443	50,556
藤枝	23,082.2.3	21,580	48,419
島田	20,790.3	32,510	43,331
計	109,666.1	108,119	241,873

- 註 1. 山梨県立図書館所蔵太田家文書「静岡外四ヶ宿辰五月の午三月迄勤埋高金メ高」より作製。
 2. 諸入用のうち永は切捨。
 3. 石高のうち石以下切捨。
 4. 合計もそれぞれ下部切捨たので合計は差異がある。
 5. 島田駅駿州分助郷高には星久保村外14か村 5,842石を含む。

てはもとより、最終額である三万二千余円に対しても、各駅請求に
 ついての千葉県諸村からの支出額を少なく、説得が困難と考えた静
 岡県は、両者間の差額二万四千九十八円の償却方法を付して、同年
 八月内務省の指示を仰いだ。

その案は次のようであつた。まず明治天皇の東幸につき静岡藩が七
 駅に貸渡した一万二千五百九十円については棄捐とし、残額一万一千
 五百八円については、静岡県に対する政府貸下石高拝借金のうち八
 年以降毎年返却されることとなっている一万一千六十五円の返却を三
 か年据置き、この運用利息収入をもつて償却しようとする案であつた。

この静岡県の案に関し内務省は「畢竟官府ノ命令に出シ」貸借で
 もあり、「二重勤」もあるからとそれを認めることとした。そして
 棄捐については、明治六年の小田原駅の例により認めることとし、
 残額の処理については、他県への影響を考慮して「拝借貸廻シ利潤
 金」の内、静岡県への委任分三万五千余円の内から繰合わせ支出さ
 せることとして政府の決裁を得てその旨指令した。しかし静岡県は
 この委任分三万五千余円からの支出は困難として再び上申し、結局
 当初の静岡県の案通り返却金三か年据置が同年五月認められ、房総

この百石に付三
 円の出金も、千葉
 県諸村は当初二円
 五十銭を主張した
 のであるが、県の
 説得もあり、よう
 やく三円になった
 経緯もあり、静岡
 県としてもこの額
 で解決をはからざ
 るを得なかった。

しかし、総額十一
 万九千余円に対し

諸村と沼津等七駅の駅費問題は決着をみたのであつた。
 この際例とされた小田原駅の場合についてふれると次のようであつた。

明治六年十一月足柄県から、管下小田原駅人馬継立賄金として、
 旧小田原藩から貸渡した金六千三百八十三円の返納について、猶予
 願が大蔵省に出された。この猶予願の理由は、次のようであつた。
 宿・助郷組替えによつて、相模・安房国諸村に附属助郷を命じられ
 たが、容易に出金されないため継立賄方に差支え、助郷総代の願い
 によつて小田原藩より貸渡をうけた。これは、附属助郷である安房
 諸村からの出金によつて返納したいと考えるが、出金が得られない
 ので出金するまで返納を猶予してほしいということであつた。

この足柄県からの出願に対して大蔵省は、同六年三月太政官布告
 第八十一号の旧藩からの貸附金穀取立法則第十七条「宿場助成金ト
 シテ金穀貸附ノ分ハ取立ニ不及事」という条文を根拠に、小田原藩
 からの貸附金を棄捐とする決定をし、政府は同年十一月それを許可
 した。これにより、小田原駅に関する駅費問題は決着したのであつ
 た。したがって、先述した沼津等七駅に関する静岡藩による駅への
 貸渡金の棄捐も、同一の法的根拠によるものであることがわかる。

(3) 三島駅と上総諸村¹³⁾

沼津駅の東に隣接する三島駅は、宿・助郷組替えによつて上総国
 長柄郡六万二千九十七石百五十か村余が附属助郷を命じられた。こ
 の新助郷諸村と旧助郷諸村間に駅費問題が生じることとなる。

この上総諸村への駅費請求は、すでに葦山県當時（明治四年）出さ
 れ百石あたり七十円余であつたが、葦山県の調査により百石あたり
 二十八円余に減額されたものであつた。その結果三島駅からの請求
 額二万三千三百五十七円余は、確実な信頼のおけるものとして、当
 初からこれ以上の減額が出来ない額として提示されたため、両者の
 交渉は難航した。

その後、葦山県は明治四年十一月足柄県となり、九年四月静岡県

に合併されるにおよんで、三島駅費問題は静岡県の問題となった。

この後、静岡県は上総諸村を管轄下に持つ千葉県との間で交渉を重ねた。そして、ようやくにして請求額の二分五厘減額の説得に一度は成功する。しかし、この額では助郷諸村の説得は困難であるとする千葉県の要請により静岡県はこれからさらに三厘——二分八厘減額の説得を行い二万三千三百五十七円余の請求から六千五百三十九円余を減じ、一万六千八百七十七円余をもつての請求額とすることに成功した。

他方上総助郷諸村は、先に九年に決着した沼津等七駅と房総諸村の駅費問題に例をとつたのであろう、百石あたり三円五十銭で総額七百六十四円を出金することとし、うち一円五十銭は即金、二円は三か年賦で支払うことを提案した。

こうした中で、静岡県は十一年十一月請求総額二万三千三百五十七円余から二分八厘減額した六千五百三十九円余と上総諸村出金分七百六十四円を差引いた不足分一万六千五百三十三円余については、先例にならない政府への返済金の据置によって解決をはかろうとした。すなわち、明治八年から返済することとなつていた、政府貸下げ石高拝借金十か年賦割金一万六千五百円余の返済は、沼津等七駅々費不足額償却のため八年より三か年据置くことが政府から認められていたが、この年に据置期間が終るのを利用し、三島駅々費不足分償却のためあらためて十一年より五か年間据置期間を延長し、その利息収入を不足額の償却にあてようとしたのであった。

この静岡県の方法は、沼津等七駅の例もあることであるが、内務省は据置期間は三か年が妥当として上申し、政府もこれを認めることとなり静岡県原案の線にほぼそつてこの長年にわたる問題は決着したのであった。

(4) 東海道金谷駅と遠州諸村

浜松県より七年七月十日内務省に提出された伺書によれば、当時同県は駅費に関して二つの問題をかかえていたことがわかる。一つ

は、奈良県下諸村が宿・助郷組替えの折附属助郷を命じられながら、請書を拒みこれを理由に出金しないことであり、他は金谷駅附属助郷中星久保村外十四か村が、その後島田宿の附属助郷を命じられたため、金谷駅の駅費負担をせず、同駅の駅費不足を来した件とであつた。

この奈良県下諸村の件の詳細は不明であるが、内務省から奈良県に解決をはかるよう指令が出されたことだけがわかる。また、金谷駅々費の不足は同駅附属だった星久保村外十四か村以外の助郷諸村で分担して処理するよう七年八月内務省は指令している。

この金谷駅附属助郷村々の詳細は不明であるが、浜松県下遠州諸村と和歌山県下諸村であつたことがわかる。このうち、大井川下流西岸遠州榛原郡の一部五千八百四十二石余十五か村が、金谷駅の東に隣接する島田駅との両駅に附属助郷を命じられ、両駅に請印を出し、最終的に島田駅に附属したことに駅費問題の原因があつた。

しかし、これについて内務省が一般の助郷諸村に不足金を割付けるよう指令した七年八月の段階では、すでに星久保村等以外の遠州助郷諸村は駅費出金を終り、和歌山県下諸村も出金すべき総額のうち三分は即金で他の七分は二十か年賦支払いで一応決着していた。したがって、不足分の再度割付けを内務省が指示しても助郷諸村は強く拒否することとなつた。

浜松県が明治九年十一月静岡県に合併されると、金谷駅々費問題もまた同県の管轄に移される。静岡県もこの処理について九年九月内務省に指令を仰ぐが、内務省は、静岡県へは七年八月の浜松県への指令を踏襲した指令を与え、和歌山県にも九年十月助郷諸村への出金を説得するよう指令している。しかし、静岡・和歌山県の助郷への説得は成功せず静岡県からは、十年十二月再度内務省へその処理について指令を要請している。

こうした経緯の中で、内務省は十一年二月この責任は「究竟當時官ノ不調理ヨリ一時重復ノ賦役」になつたことが原因であるとして、明治八年十二月の滋賀県下北陸道椿坂等三駅々費問題処理のための

大蔵省出金を例として、不足金千五百六十四円余の十年度額外常費増費出金を大蔵省に要請した。これは、同月十八日政府が決裁し大蔵省に出金を達し金谷駅々費問題は決着をみたのであった。

(5) 北陸道椿坂等三駅と近江諸村²⁾

金谷駅々費問題処理の例としてあげられた北陸道椿坂・柳ヶ瀬・木ノ本三駅は、明治五年滋賀県管轄下におかれるが、それ以前は廃藩置県をはさみ彦根藩の管轄下にあった。これら三駅は、東海・中山道以外の宿駅であるから、宿・助郷組替えによる附属助郷は高一万石であつたと考えられるが、詳細は明らかでない。これら三駅の附属助郷として丹波国何鹿郡綾部村等五十七か村が指名されたのは、明治元年十月十五日であつた。

明治七年八月の京都府から内務省伺によれば、由良川とその支流の河谷に沿つたこの地域は、厳しい自然条件におかれながらも、慶応元年には長征のために大津・関・亀山三宿の当分助郷を命じられ、度重なる洪水と飢饉に見舞われ疲弊の甚しい地域であつた。その上この地域は山陰道筋にあたり、沿道宿場継立は助郷として領内一般平等に割付けていたが、そこに北陸三駅への附属助郷が命じられたのであつた。

こうした状況のため、三駅附属助郷の請印を拒むが、綾部藩は「強テ嚴命ヲ下シ」請印をさせる。しかし続いて翌二年四月さらに一年間の附属助郷の期間延長を命じられたものについては、ついに請印を拒否したまま三年四月からの駅法改正を迎えることとなつた。

廃藩置県により四年十一月綾部県は京都府に合併させられるため、この問題はやがて京都府と滋賀県の管轄に移される。特に五年十一月太政官布告第三百六十五号により、翌六年五月末を限り不勤清算が達せられると、両県は連絡をとりあいながらその解決に努めることとなる。

この駅費問題は、先のように請印の拒否があり、その問題処理にあたつて、請印した期間と請印をしなかつた期間について、当然な

から取扱いを異にせざるを得なかつた。このため先ず、七年四月になり、請印をした明治元年五月以降一か年については、話しあいがつき処理するのであるが、同二年以降請印しない期間の処理は容易にできなかった。

このため、京都府と滋賀県双方が管下駅・助郷村の説得を行った結果、椿坂等三駅は、請求額六千七百六十二円余について三分の一に減額し、二千二百五十四円余で示談に應ずることに同意するにいたつた。しかし、京都府側助郷諸村は請印しないものについて出金することはできないと拒否し、話しあいは中断せざるを得ない状態にいたつた。

そこで、八年八月二十九日京都府は内務省に対し、二年以降の助郷を全面的に免除した上で、三駅の提示した金額を政府から下渡することによつてこの問題に決着をつけてくれるよう伺を提出した。その上かさねて同月三十一日付をもつて京都府は滋賀県と連署して先日伺の指揮を求めた。

これをうけた内務省は、八年十二月になり、請印をしない以上今更おして出金させる理由もなく出金は困難であるということから、請求金額について「六年以前ノ経費」として、大蔵省から出金するという異例の要請をし、認可された。かくて、椿坂等三駅々費問題はここによりやく決着をみたのであつた。

註(1) 第三百七十八号「助郷改正並無實人馬木錢米代ノ休泊ヲ禁ス」(法令全書「明治元年」)。

(2) 太政官布告第三百六十五号「戊辰以来街道駅々当分附属村々人馬賃錢等滞金処分方」(法令全書「明治五年」)。

(3) 第二百四十六号「各道助郷組替ニ付従来助郷ニ関スル事項ヲ録上セシム」(右同明治二年)。

(4) 「山梨県史」第二卷 二二二頁 明治三年十月 民部省へ回申書二日「去々辰年以來甲州道中当県管轄駅々へ附属申付候村々へノ印状返上可致(中略)旨承知致シ取調候処当県管轄駅々へ附属申付印状御下ヶ渡相成候村々無之候(下略)」。

(5) 「太政類典」一〇一〇 運漕 陸運二「古河藩管内武州古名村外二ヶ村鴻巣宿へ附属助郷並ニ勤埋免除ヲ乞フ」(四年)、佐倉藩管下武州横見郡蚊斗村外十ヶ村鴻巣宿へ附属助郷免除ヲ乞フ」(四年六月九日)。

- (6) 『太政類典』一〇一〇 運漕 陸運(二) 『東海道筋御伝馬所附属不動ノ藩県へ速ニ皆済ノ御達アラシム事ノ乞フ』(四年一月八日)。
(7) 『明治初期静岡県史料』第二卷 一〇四頁 明治五年十月 足柄県参事堀取素彦、同県権令柏木忠俊より大蔵大輔井上馨宛伺書。
(8) 『山梨県史』各年度政治部駅通、久保田政弘「驛傳説紀」(明治二十三年六月) 山梨県立図書館所蔵史料による。以下特別のもの以外は註記しない。なお「驛傳説紀」は刊本の外「甲斐志料集成」第十二巻に収録されている。
(9) 『山梨県史』第一巻 六六二頁 明治二年四月十四日 駅通司宛照会。
(10) 『山梨県史』第二巻 二二頁、二二六頁 明治三年四月「甲斐国助郷高ノ儀ニ付申上書」大蔵・民部省への申上により残高承認。
(11) 四年二月以降九月迄にいたるこの間の経過は、山梨県立図書館所蔵太田家文書中「静岡外四ヶ宿助郷金一件諸帳面取調方願上書」(四年三月)「静岡外四ヶ宿助郷一件歎願書」(四年七月)「静岡外四ヶ宿余荷一件御下格願」(四年九月)等による。
(12) 太政官布告第二百三十号「飛脚ト称シ貨物運送ヲ業トスル者私ニ営業スルヲ禁ス」(法令全書)明治六年。
(13) 『山梨県史』第三巻 明治七年九月二十日「内務省ヨリ達書」。
(14) 『太政類典』二一七 訴訟 民事裁判所二「司法卿民刑事上告ノ裁判ヲ不当ナリトスルトキハ検事ヲシテ再審ヲ求メム」(司法省十年七月六日布告第四十九号)。
(15) 『太政類典』二一七 訴訟四 審理十一「山梨県下旧北八幡村外九十六ヶ村総代林間等大審院裁判不服ノ哀訴再審並解訟」(十年八月九日)によれば、司法省は大審院の裁判は当を得たものであり、判決も第四十九号公布以前であるとしながらも、特別に再審を認めようとしていることがわかる。
(16) 『太政類典』三一四二 運漕 陸運「山梨県下甲斐国旧八幡北村外九十六ヶ村へ貸下金処分」(十一年九月二十一日大蔵省へ達)。
(17) 『太政類典』二一〇 運漕 陸運「静岡県下沼津外五ヶ宿助郷滞金処分」(内務省稟候 九年二月十五日)ここで沼津外五ヶ宿としているのは、由比が蒲原に合併したためである。なお小田原駅費関係についてもここに入っている。
(18) 『太政類典』三一四二 運漕 陸運「静岡県下三島駅ヨリ千葉県下上総国二係ル助郷滞金処分」(十二年一月二十七日内務省稟候)。
(19) 『太政類典』三一四二 運漕 陸運「静岡県下助郷処分」(十一年二月十八日大蔵省へ達)。
(20) 山梨県立図書館所蔵 太田家文書「静岡外四ヶ宿助郷埋金ノ高」には島田宿駿州助郷不勤分として星久保村外十五ヶ村の高五千八百余石が記されている。不勤の理由は島田宿の定助郷であったが、金谷宿に附属を命じられたためというものである。
(21) 『太政類典』二一〇 運漕 陸運「丹波国村々助郷処分」(八年十二月二十三日大蔵省へ達)。

むすびにかえて

前節にあって、各地に起きた駅費問題について具体的に考察したが、その原因が宿・助郷組替えにある以上、この組替えについての評価が、一連の問題を考える上で極めて重要であるといえる。

山本弘文教授は、組替えについて大略次のように評価されている。すなわち新政府による助郷賦役を「海内一同」に拡大しようとする方針と、助郷賦役を全人民の公課として、今後平等に負担させようとする「一君万民」あるいは「王のもとにおける平等」として知られる成立期絶対主義固有理念とを、引継ぎ具体化したものが、この組替えであると述べられている。

この評価は山本教授の指摘通りであるが、しかし、この組替えが布告されながらその実施は遅々として進まず、翌三年二月再幸が発表され、ようやく各駅で実施されたことに注目しなくてはならない。

表V 各街道宿・助郷高

街道名	宿数	宿 高	助郷高	合計高	一宿平均高
東 海 道	53	石 65,772	石 712,560	石 778,332	石 14,685
中 山 道	63	石 64,961	石 590,143	石 655,104	石 10,398
甲州道中	39	石 26,860	石 128,674	石 155,534	石 3,988

- 註 1. 宿高は「宿村大概帳」により、加宿高等を加算した。
2. 助郷高は「大日本帝國駅通志稿考證」所収「道中方覚書」からの引用による。
3. 集計の際石以下切捨。

まずこの実施の遅れた理由としてあげられる第一は、駅通司がこの実施は非常に困難であるとして、実施を見合せていたと考えられることである。その理由は、組替えによって東海道七万石・中山道三万五千石・脇往還一万石の高を各駅に確保することは不可能であり、そして、この組替えは方法的にも旧幕以来の「当分助郷」と同じである上、その不勤がこの時点で各地で紛糾していたことであった。第二は、事務的遅滞によるものであったと考えられる。いま、組替えにおいてこれだけの高を確保することがいかに現実離れ

していたかは、次のことから知る事ができる。

表Vは各街道の助郷高を比較したものである。宿・助郷組替え後は、宿・助郷一体となるから、いま宿・助郷高を合計し、一宿あたりの平均高をみると表Vのようになる。すなわち組替えを行うには東海道四・八倍五万五千石増加、中山道三・四倍二万五千石増加、甲州道中二・五倍六千石増加を必要とすることがわかる。

このことから、組替え高が従来の宿・助郷高の合計に比較していかに大きいかがわかる。そして、次の例から組替えに必要な助郷を宿駅近在から得ることは不可能であることもわかる。駿河国を例にとると、東海道沼津・島田間十二か宿、各駅七万石とすれば組替えには八十四万石を必要とする。しかし、従来は宿・助郷高は加宿を加算しても約十五万一千石であったから組替えには約六十九万石を増加しなくてはならない。しかるに、駿河国総石高は無高地を含めても二十四万二千石（明治五年）^③にすぎないから、約五十九万八千石は、駿河国以外に助郷を求めなくてはならないこととなる。

このことは、当然各駅からの遠隔地に助郷を割付けることとなり、各地に不勤問題を発生させる原因となることは予測できたばかりでなく、すでに幕末期征長等の際行われた遠隔地助郷と宿駅間の不勤問題が未処理の状態であることをみて、宿・助郷組替え実施の困難を予測し駅通司にあつてもこれを躊躇したのは当然であつた。

さらにこの実施の遅れた理由としてあげられるのは、「兵馬倥傯ノ間」と表現される駅通事務の多忙と度重なる機構改革による事務遅延があげられる。

駅通事務が一応形を整え、「駅通規則」^④が布告されるのは、元年九月十二日であつて、東幸期日が同月二十日と決定発表された前日であつた。したがつて、東幸の時期にはまだ遠州以東は組替えが行われていない状態であつた。^⑤このため、行政官は各駅継立を大津・品川間は各宿平等割による「合併継立」と、宿駅支配府藩県による人馬買上げによつて賄い、組替え後各村に勤埋させる約束をして急場を凌いだのであつた。^⑥

戊辰戦争後の最大通行である東幸に際し、こうした状態であつたから、再幸にあたつては駅通司としては、組替えはいかにしても実施しなくてはならない状況に立たせられていた。その実施によつて生じるだろう不勤問題等の困難を予測しながらも、組替えを躊躇することは許されず、実施に踏み切らざるをえないといえる。

この実施は、当然ながら各地に駅費問題の発生をみたことはすでにみた通りであつた。

以上のように、宿・助郷組替えは、幕末維新期の激増する交通運輸需要により疲弊した宿駅の機能を強化することを目的に実施されたものではあるが、政治的理念や方針が前面に強く押出されたものであり、実施上の効果は最初から期待できないものであつた。それは、この時期は宿駅制度上も変革期ではありながらも、なお基本的には旧幕時代以来のものが踏襲されていた過渡期であつたためによると言えよう。

註(1) 山本弘文「戊辰期における軍事輸送」(一九七九・一二 吉川弘文館「日本近世交通史研究」所収)二五六頁―二五七頁。

(2) 「明治初期静岡県史料」

(3) 例えは慶応元年より二年にかけて、東海道小田原・沼津・原・吉原・蒲原・興津・江尻宿等には、甲州の諸村が当分助郷と命じられ、紛糾しているし、大津・関・亀山宿にも丹波・紀州の諸村が当分助郷を命じられている。そして明治政府は旧幕時代の不動清算を度々命じついに六年六月太政官布告第二〇〇号をもつて、旧幕時代の不動は棄捐とされている。

(4) 第七百三十五号「駅通規則」(「法令全書」明治元年)。

(5) 第七百四十九号「御東幸二付宿駅持通シ人足ヲ準備セシム」(右同)。

(6) 右同。