

駅 遞 情 報

第40号

時 評

郵政事業の民営化は
国民のためになるか

本誌は、今回で四十号を迎えた。

平成八年六月から八年間の所産である。

私は、これまで駅遞制度に直接関係のある問題のほかはなるべく触れないことにしてきた。しかし今、書こうとする郵便事業を含む郵政三事業の民営化については書かざるを得ない衝動にかられ筆をとった。

郵政三事業は昨年四月、郵政省から郵政公社へと移行し、今回さらに完全民営化に向けて審議が続き、通日、経済財政諮問会議の集中審議により、現在の郵政事業を「郵便・郵便貯蓄・簡保」に「窓口ネットワーク事業」を加えた四事業に分割して、独立した会社とすることに決定したという。

確かに、郵便事業を除く郵便・簡保の両事業については、従来からも類似した営業内容の企業が多数あって、両事業を民営化しても国民の日常生活にはそれほど大きな影響が生じないのではないだろうか。

しかし郵便事業については、両事業と違ってわれわれの日常生活に融け込んでいて、切り離すことのできない存在となっている。

また、その追ってきた歴史についても、我が国に駅遞の確立した大化の改新（六四六）にまで遡るまでもなく、新郵便制度の成立した明治維新後の推移をみると、明治四年三月（旧曆）前島密の創始になるものであるが、江戸時代、町飛脚（飛脚問屋）については、信書の迅速に目録を要し、また対象地域も都市及びその周辺に限定され、さらに料金に至っては極めて高額で、庶民の手の届くものではなかった。

前島の遺稿「郵便創業談」によると、新郵便制度の目指すものは、（一）低料金で、一般庶民でも利用できること、（二）全国均一料金であること、とあつて全国津々浦々にまで普ねく同一条件で利用できることを目指し、それには官業による独占事業でなければならぬとして、政府専掌を打ち出したのである。右の方針に基づき、明治五年五月には政府専掌が実現し、さらに明治六年四月には全国均一料金が制が実施されたのであつた。

以来百三十年余、われわれ庶民はその制度を享受してきたのである。

今回、国は前述のとおり郵便事業の完全民営化を行うとして、現在の事業に何の不足があつて、民営化を目指すとしているのか。またそれは、国民生活に何のメリットがあるのか、他にもそのエネルギーを使う途があるのではあるまいか。私にはよく分らない。前島密が生きていたなら何というであろうか。

文化財指定は慎重に 千歳市指定の「駅通看板」に思う (二)

石山は、明治八年四月にはさらに千歳駅通取扱人に就任し、ここに、駅通取扱人兼郵便取扱人として登場したのである。

従って、「文化情報」に記述されている駅通看板は、千歳駅通所の所在を示すものではないと認められる。

私見ではあるが、当時、千歳市内で営業していた旅人宿のものと思われる、しかも看板にある創業明治五年とあるのも駅通には直接関係はなく、個人経営の旅人宿（のちの旅館）ではないかと認められる。

四 文化情報のその他の掲載事項

以上のほか、文化情報の記述中には、疑念の持たれるものが多数見受けられる。以下、主なるものを挙げることにしたい。

- 1 文化情報によると「江戸時代の道内各地には、公文書の送致……通行人の便宜を図るため運上屋や本陣がある……云々」

とあるも、千歳を含む太平

洋岸の場所請負人の営業拠点

（駅務を含む）は会所と稱し、

勇払にも会所が置かれ、千歳

地方もその経営下にあった。



なお、本陣については、詳しく説明すると繁雑になるので本稿では省略する。詳細知りたい向きは、拙著「北海道宿駅（駅通）制の研究・中巻・明治前期編」に寄られたい。

また、運上屋（主に日本海沿岸）、会所（主に太平洋沿岸）が行う蝦夷地の駅制についても、右「上・中巻」に詳述しておいた。

- 2 「同年、開拓使によって函館と札幌間に郵便路線が開かれ……云々」について

当時、太平洋沿岸に開設された郵便路線は「函館—森—渡海—室蘭經由—札幌」からさらに小樽」までであり、この時の線路開設は「函館—札幌」間ではなく、「札幌—小樽」間であった。さらにこの時間設された郵便取扱所の名称について文化情報の記述中には「室蘭・勇払・銭箱・小樽」の四か所がもれているので付け加えておく。

- 3 次に、文化情報によると、開設当時の施設の名稱は郵便受取所であるとしているが、これは全くの誤りである。この時の開設は、すべて郵便取扱所として開設され、後述の取扱範囲の業務を取扱ったものである。

文化情報の記述中にある郵便受取所が制度化されたのは明治八年一月で、千歳郵便取扱所が開設された明治五年十月には、まだその制度はなかったのである。

なお、北海道に郵便受取所（後の無業配郵便局）が開設されたのは、明治十年で札幌市豊平郵便受取所が最初である。

- 4 郵便取扱所の取扱範囲

文化情報によると千歳郵便受取所の取扱いとして「封書や葉書の受取りができるだけである」としているが当時の郵便取扱所の取扱範囲は一郵便物の運送、回受付配達、郵便切手の売捌」であり、郵便業務全般といえる。

千歳郵便取扱所と同時開設の銭箱郵便取扱所文書綴によると、当時の郵便切手販売額は、明治五年十月十四日、同十一月二十一日と記録されている。また、右、文書諸摺の中に、左記のとおり、郵便差立業務を行なう旨の周知文の記録がある。なお、郵便葉書の取扱いは明治六年十二月開始であるので、この時点ではまだ制度はできていない。

(前段省略)

これは、函館東京その他本州各地へ、平民に至るまで公私書状の差出しができる。別紙規則のとおり賃銭として郵便切手を張って郵便取扱所へ差し出すこと

開拓使

4 文化情報の末尾に「資料提供、千歳教育委員会埋蔵文化財センター」とあるが、この資料提供を受けた先、及び著者は誰であるのか記載されていない。

一般に、文章を公表する場合には著者名を書くのが普通であるまいか。

なお、本稿に記載した事項の資料の出所は次によった。

- ①北海道宿駅(駅通)制の研究(上・中・下巻)
- ②北海道郵便事業史

- ③開拓使事業報告第四編
- ④通信六十年史

年代別人馬賃銭等の推移(四)			
年代	人足一人一里	馬一匹一里	
安政三年	未定	一五文	未定
		買目	買目
		賃銭	賃銭
		未定	二〇文

○適用地域等
 藩史ノ支給スル所表向ノ如、警固ノ諸家ハ人足二〇文馬ハ之ニ倍ス

明治初期における
 駅通所の運営実態(十二)

○山越内駅通所(二)

第三十九号において、前文が長くなったので本稿では、冗文を省いて本論に入ることとする。

(一) 歴代の駅通取扱人及び経費の収支状況

1 前号の、「沿革」と重複する内容も一部あるが、元治元年六月、会所の建物を駅舎として村民に下付するに当たって、帳役として山越内平民谷五郎、同庄助の兩名を当て、兩名にそれぞれ一か年二人扶持金一五兩を支給した。また宿駅の運営費はそのころ当地方を支配していた幕府箱館奉行から支給され

た。このほか駅舎の破損修繕費等は村費負担とした。右、予算をもって、兩名の帳役によって役務、及び人馬雜立業務全般を運営したのであった。

2 慶応二(一八六六)年七月帳役の一人である庄助が病氣により退役したので後任として割後田平民良太を当てた。

以下、帳役の交替が激しく行われ、繁雑になるので記載を省略する。

3 明治五(一八七二)年五月、宿駅(會所)の名稱を駅場と改めると同時に、村上清藏、山田嘉八を当分「駅場取扱」に任命し、年給金各七〇円を支給した。また、工藤清藏を小使に中付け、年給金一五円を、いずれも官費から支給した。

なお、駅場の運営費は民費とし、村が支弁した。

4 同六年二月、駅場取扱、小使、常備人足等の給料をすべて廃止し、代わって團拓使から駅場費として年八〇円を支給し、この経費をもって駅場費の全てを賄うことになった。

5 以上のとおり、駅場取扱等雇傭者の給料をすべて廃止したので常備人足の雇上げが出来なくなったので、村中住民が順番に出役して役務を助けることにした。

6 明治二二(一八七九)年一〇月、駅制改革により、従来の駅制は廃止されこれに代わって浅山進方が人馬雜立所を出願許可された。

(三) 駅馬と雜立資金の設定

1 元治元年役務を村並に委譲されるに及んで、村民

所有の馬を順番に出役して懸立てを行うこととしたので、駅に駅馬を備えることはしなかった。

2 明治三(一八七〇)年には、人馬の雜立資金を改定して、部落との間の雜立資金を次の通り設定した。

人足一人平道一里四銭
馬一疋 同 六銭

至急一人 六銭

早道 馬 同 八銭

馬早道ト雖氏別ニ増賃ノ定期ナシ

其時ノ景況ニヨリ相對ニテ増賃ス

3 さらに、明治一一(一八七九)年一〇月以後は、平道人足金五銭

馬 金六銭

早道ハ日没ヨリ日出マテハ二倍五割トシ日出ヨリ日没マテハ七割五分増トス

通常ト雖氏夜間運伝五割増トシ中途日没ニ至ルハ状況ヲ參酌ス」と改定した。

この賃銭額は、他の各駅に比較しても大差なく妥当な料金設定といえる。

(四) 荷物運送の買日制限

1 明治二(一八六九)年一〇月の改定

「馬一疋 拾八買日トシ其後ハ概テ部落駅ト同シ」とあって、明治二年一〇月以前の買日制限の記載はない。またこの時の改定は馬の重量制限の改定のみ

で、人足持の荷物制限改定はない。従って、人足持上限は従来どおりというのであろう。

なお、従来の人足持の制限は次の通り。

「人足一人持の荷物は、毎年三月ヨリ九月マテ七員日一〇月ヨリ二月マテ五員日以内」としている。

2 明治一二(一六七九)年一〇月の荷量制限の改定は次のとおりである。

これは、人馬懸立所に移行したさいの改定であるが「馬定正式拾員日トシ武員日毎ニ壹割ヲ増シ、人足一人持ハ七員日トシ七員日毎ニ壹割ヲ増ス」とあって、人足については、それまで期間を設けて制限を設定していたのを撤廃した。しかし、馬については上限を引き上げられ従来どおり運営された。

当所に限らず、近隣の駅所の人馬の荷量上限を一斉に引き上げたものであるが、これは当地方の道路状況が改善された結果であろう。

(五) 渡船場の状況

1 山越内駅通の所管する渡船場に遊楽部川がある。この渡船場について駅路沿革志は、次のとおり記載している。

「遊楽部(ゆうらつぶ)川渡頭平常四拾間出水ニ際スレハ八拾間余、胆振国山越郡八雲村支郷黒岩駅江ノ道路ヲ半流シ山越内駅ヨリ壹里式拾丁ノ処ニ在リ旧来、旧土人相對テ以テ賃銭ヲ收入シテ渡舟ヲ爲ス」とある。元治元年以前まではアイヌ人による渡船場が設けられ、相対料金による渡船が行われていた様子である。

さらに「元治元年七月ヨリ山越内村人民壹々年成ハ兩三年ツ、各番ニ交代シテ舟渡ヲ爲シ賃銭ヲ收入シ之ヲ其給料ニ宛テ渡舟ハ郡人民費ニテ購求セリ

渡舟人志人武銭、馬定正式五厘トス」とあって、村並になった以後は地域住民による三年交替の順番による渡舟が置かれていて、渡船収入をもって給料としていたのである。

(六) 郵便局の開設

駅路沿革志によると、明治五年七月二五日郵便取扱所開設とある。しかしこれは誤りで、明治五年一〇月開設が正当である。恐らく、開設準備期間を含めたものである。

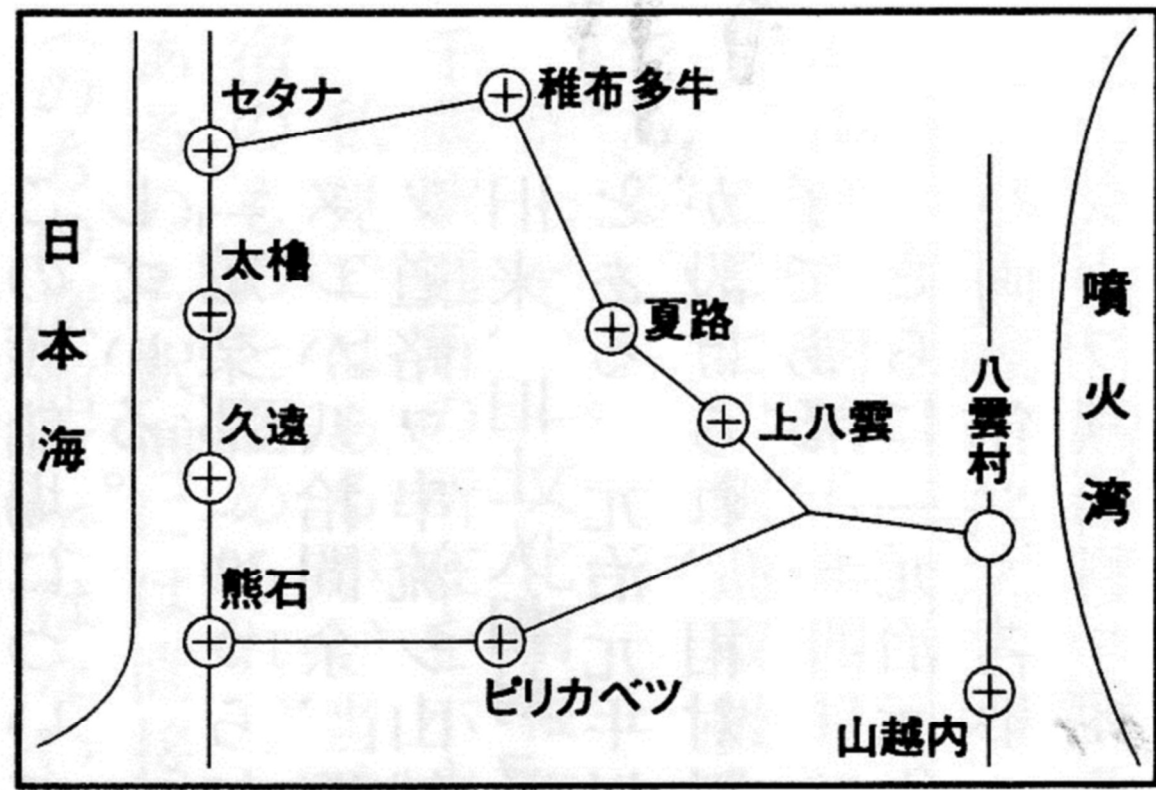
このときの開設は、函館郵便役所を起点として、森から渡海、対岸の室蘭に至り札幌經由小樽まで開通したのもであるが、この際、森から分岐して山越内に開設したのであった。

なお、明治七年一月には、小樽から舟部、黒松内經由、山越内において既設の郵便線路に接続、山越内で合流したものであった。

(七) 山越内から日本海岸への通路

山越内駅通所所在の噴火湾岸から山越えして日本海岸岸の磯石、太櫓、潮種方面への連絡道が、明治末期に改修開通した、それと共に沿道に駅通所が配置された。

本紙に若干のスペースが生じたのでその状況を記述しておくことにしたい。



1 夏路駅通所

明治末期に山越郡八雲村を起点に日本海岸に山越えで通過する道路が開通した。

その通行を助けるため明治三五年一月二九日本駅通所が設けられた。(告系第三〇号による)

山越郡八雲村字サクルベシベ無番地所在、八雲村市街へ四里八町、利別市街へ四里一八町の地点である。

昭和二年、上八雲へ移転した。

2 上八雲駅通所

昭和二年、山越郡八雲村字遊楽部へ移転し、上八雲駅通所と改稱した。

同所より分岐して日本海側のセーヨベツ駅通所に至る道路がある。

昭和二〇年七月二一日告示第七一八号により廃止した。

3 ピリカベツ駅通所

大正一〇年十一月二三日告示第八四九号により

八雲市街から本街道を四里三一町、熊石市街へ五里二六町五二間の地点で、八雲村字ピリカベツに開設した。噴火湾岸から日本海沿岸熊石への最短距離の街道筋に当たる。

昭和一六年一月廃止した。

4 セーヨベツ駅通所

大正三年二月七日、八雲村は市街から四里二三町、

太櫓村若松へ七里六町四七間の地点、八雲町字セー

ヨベツに設置。周辺の地域開拓に伴って開設されたもので、昭和三年六月二九日廃止された。

○ 本街道の利用状況

日本海岸を北上する明治初期までの奥地への旅行者は、おおむね江差からは日本海岸を北上するコースをとったが、本街道が開通してからは、太平洋岸を東進して山越内から熊石へ出て西進する者も現れた。

しかし、その数は限られていた。むしろ、熊石・太櫓・瀬棚地域の開発による入植者受入れのための基地としての役割りが主なるものであった。

○ 資料寄贈お礼

- 一 柏林 (石狩郷土研究所) 石狩市 山口 福司氏
- 二 中越駅通収支調書 丸瀬布町 秋葉 実氏
- 三 野上駅通記念誌資料 同 同
- 四 標茶町郷土館報告 標茶町 標茶町郷土館

発行年月日 平成十六年九月一日

領 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 011-571-3602

ホームページ

<http://rashi.hp.ifoseek.co.jp/>