

駅 通 情 報

第42号

時 評 年始状の交換は

江戸時代からの風習

郵便業務を支えて現在に至つた年賀状の処理

一 江戸時代の年始状交換

近年、郵便業務は公社化からさらに民間化へと、その是非について声高に論議されている。

郵便制度が創設されて一三四年、この間、郵便業務の経営を支えてきた年賀状について、日本に根付くに至つた歴史を振り返つてみるのも意義があるものと思ひ筆をとつた。

日本において、年始状の交換はいつ頃から始まつたのであろう。

私の手元には、その明らかなき記録は見当たらないが、江戸時代中期には、知識層の一部に既に行われていたようである。

さて、歴史の浅い北海道にも年始状の交換に関する資料が、次のとおり残されている。

寛政一(一七九九)年のこと、幕府は、東蝦夷地(渡島半島部を除いた太平洋岸の地域)を土地して直轄地としたが、その時の施策として文化元(一八〇四)年、東蝦夷地の有珠に善光寺、樺紋に等徳院、厚岸に國泰寺を建て、アイヌ人等住民の教化と人心安定を図つた。

これを蝦夷三官寺と称した。

この三官寺の一番東寄りの奥に所在する厚岸の國泰寺に、年始状差出しに関する記録が残つている。

それは、同寺に赴任した僧の書き残した日誌(日蓮記といふ)の天保五年正月の記に「年始状定式通七日附二兩差出帳事」とある。天保五年といふは、西暦一八三四年に当たり、今より一七一年以前のことである。この年一月七日に年始状を書

いたのであるが、あて先は、同じ三官寺であるお隣りの樺紋の等徳院と有珠の善光寺、それに松前藩主、箱館の商人等、日頃お世話になつてゐる〇〇数人に送つてゐる。

これは、年中行事の一つとして、毎年その頭差出すのが通例となつてゐる。またこの後、正月五日付けで、本州旧知の寺院等へ差出したが、これは正月二九日になつて、地元の会所を通じて発送している。

また、相手側からは、正月二日付けで、松前藩中が差出した(又は書いた)年始状が、二月二七日に國泰寺の僧の手元に届いてゐる。差出し(又は、年始状を書いてから)二カ月近くもかかつて届いたものである。(以上、洞路書書日記記)これら飛脚を担当するのは地元場所請負人が経営する会所所属人足の職立てによるが、年始状等は不急便として一般の人足による願立作業の合い間に、ついでももつて運送するので、一般の願立運送よりさらに遅れるのが通例であつた。

二 郵便制度創設後の年始状の送達

郵便制度が創設された前後の年始状の運送状況についての記録は私の手元にはないが、当然、一般の郵便物に混入して利用されてゐたものと認められる。

明治六(一八七二)年には「郵便はがき」が発売されたが、その簡便さと、料金が手頃であつたことから、書状による年始のあいさつに代つてはがきを利用しての年始状が増加したものと想われ、この風習が年を過つて盛んになつたようである。

明治一四(一八八一)年の正月二日付「中外郵便週報」という新聞に、次の記事がのつていて、当時の年始状の処理に終われる郵便局の忙しうの様子が見られる。

「端書を以て親戚故知への年始の祝詞を贈る風習年々々増して盛んなるため郵便局員は徹夜してその事務を勤勞す」とある。

その頃になると年始状の多くは郵便はがきを利用する方法が普及して、郵便の取扱いが年始の風物詩となつたようである。年始状の取扱ひ増加に伴つて、明治二二(一八九九)年からは、通函省でもこれに対応して「年賀郵便特別取扱」制を

設けて、前年一月二〇日から三〇日まで引受けた年賀はがきには翌年一月一日の日付印を捺すこと、また、元日に配達することとして処理した。

私は、明治二〇年代の年賀はがきを数枚所持しているが、そのいずれもが新年に入ってからの日付けで差出したものであり、この特別扱いの制度ができるまでの年始状は、文字通り新年に入ってから書くのが通例であったものと認められる。舊れのうちには年始状を書いて郵便局へ差出し、一月一日の日付印を押してもらったこととなったのは、この「年賀郵便特別取扱」の開始によつたものと思われる。

三 戦後の年賀郵便の取扱

終戦後、数年経って、ようやく復興に向かい、社会情勢も安定の兆しがみえてきた昭和二三年、二月「年賀郵便特別取扱」が復活した。

その翌二四年には、年賀はがきにくじ番号を付け、抽せんによつてお年玉賞品を交付するという制度ができた。そのこともあつてこの年の年賀郵便の取扱いは二億四七〇〇万通に増加した。

この年のお年玉賞品は、ミシン、洋服地、グローブ、コモリ傘、小型シート等であった。これらの品は当時の社会情勢を反映したもので、一般の庶民にとつて至つて入手困難な貴重品ばかりであった。

また、この年、初めて寄附金（一枚、円）が付加された「寄附金付年賀はがき」が発行されその数は一億五〇〇〇万枚にのぼつた。

この寄附金は、「災害による被災者の援助、がん等、特殊な疾病の研究治療、原爆被害者に対する治療等を行う団体等」社会事業の増進に当たる向きへ配分されたのであつた。この金額は、昭和四九年度までに約一三〇億円に上つている。

四 あとがき

日本で最初の信書の運送は、公式には中央政府と地方国司等との間を結ぶ駅に始まる。以後、混乱期を経て江戸時代に

入つて宿駅制として定着したが、一般人の地域間交流に伴う通信の増大により町飛脚の登場となった。

しかし、町飛脚といつても純然たる民間業者による経営とはいえず、基本的には、幕府の道中奉行の統制下であり官主碑の色彩が濃いものであつた。

明治時代に入つて、前島密の炯眼によつて明治四年三月（旧暦）郵便制度が創設された。

以来、郵便事業は、時代の要請に対応して適時適切な施策を講じて機関を切り抜け、事業の発展と充実を図つてきた。

さて、ここに来て民営化が叫ばれるに至つたが、調査者のいすれの論議も、私運を納得させるだけの論旨は見当たらない。むしろ、逆に国の機関として残すべき要素が浮き彫りになつてきた感さえするものである。

民営化論が強く唱えられるほど、何がそこに不純なものを感じるのには私だけであらうか。

明治初期における

駅通所の運営実態（十四）

○ 落部駅通所（一）

本稿では、これまで明治初期前後における東関東地に通ずる噴火湾岸の駅通の実態を記述してきた。落部駅もその一つである。

特に落部駅通は、比較的良好過去の宿駅制の記録を残している。それも、駅通所本体の歴史ばかりでなく、駅通所に付属する「人馬宿賃、荷量制限の実態、荷場の運営」等、他の駅通では既に散逸してしまつた資料も残っている。前号に引き続いてその実態を記述する。

なお、「明治初期における駅通所の経営実態」については、平成十年十月第十一号以来現在まで、長明に亘つて連載してきたので、この辺で一断中絶して他の論文を掲載することにしたい。

□

橋梁、渡船場。当駅が管理する渡船場に落部村古川がある。この川には幅三尺、長さ十間の板橋をかけ、渡橋賃をとったこともあったがすぐ出水で流され、常態として渡舟に頼っている。

2 この渡舟場は、旧幕以来民費をもって運営されていて、渡賃をもって渡守の給料とし、そのうちから年六十円を支給した。また、出水時には手伝人足、名を雇上げこの者に年十五円を支給した。

この川の明治二年時における渡舟賃は、男女共一人壹錢六厘で、年間収入はおよそ一八八円を見込んだ。

その収支状況を見ると、次のとおりである。

一 金七拾五円 渡守給料二ヶ年自交換

一 金拾四円 渡船板橋修繕費

一 金參拾四円 明治二年人民村借米代金ノ分年賦

支弁分

一 金拾三円 駅費ノ内江原シムルべき分

とある。右、記述内容を分析すると

右は、明治二年時の収支状況のようである。通行利用人馬数の記載はないが、行く手には、黒根内山道越えて日本海岸へ向かう出稼ぎ漁民や札文峠越えて道東方面に向かう旅行者が増加しつつあった時期であるとはいえず、これだけの負担ができるとは、さすが東蝦夷地へ向つての本街道といえる。しかも、村民へ貸身した米代金や輸民救済金の支出、落部駅通からの押借金の返済にも応じられるほどの収入があつたのは驚きである。

(野田追川の渡場)

3 茅渚郡野田追村寄りに野田追川の渡場がある。この川は、頭渾水時五十一間出水時百間余のやや大きい川である。

この川の渡場に使用の渡舟を買求めるといふ経費、そ

の他修繕費等は従て民費として開場したものである。また、渡守の給料年六十円と出水時には手伝人足を雇上げるための手当として年十五円を見積もっている。これらを明細経費として年間百一十八円を計上している。

その経費内訳は、左のとおりとなっている。

一、金七十五円 渡守壹ヶ年給料二ヶ年同上

一、金貳拾四円 渡守(船)并修繕費同上

一、金十円 明治二年人民米代金窮民ノ分年賦支弁

一、金二十三円 駅費ノ内へ支弁ス

以上の経費は、明治二年を対象にしたものと思われるが、渡場の収支状況の記録としては、数少ない貴重な資料であるので以下少しく詳しく分析してみることにしたい。

ア まず、渡守の一年給料として六十円を計上している。このほか、出水時の手伝人足の雇上げ経費として十五円を見積っている。これは両所とも同額を見込んでおり、同じ落部村での渡場であるから、調整をとつたものであろう。

イ 次に、「渡守并修繕費」とあるのは、渡舟並び……の間違いであろう。要するに渡舟の購入費と修繕費のことであろう。これらは何故か古川渡場の倍額を計上している。

ウ 次に、村民が押借した米代と輸民に支給した金の年賦返済金である。

この救済米(金)はどこから借用したものか明らかでないが、明治二年といえば團形使が設置された年(七月)である。

また、幕府税吏軍が降服したばかりの時であり、住民救済にまでは手が回り兼ねる時期である。あるいは、それ以前の幕府輸米率行支配時の救済米(金)であるのかも知れない。

なお、明治二年は道南地方は餓死者が出るほどの大凶作の年であるので、この対策米(金)であろうか。また前述の古川酒場と同じ落部村内であるのに、村民米代金と窮民対策費が、古川は三十円であるのに対し、野田酒場は十円である。借入額が違うのであるうか。

エ 次は、渡舟賃収入から各種経費を支出した残金として、古川酒場では十三円、野田酒場では二十三円を落部駅場に納めている。要するに、収支決算の結果余剰が生じたので、これを管理する駅場に納入したことを指しているのである。

また前述のとおり、両酒場収入の内から必要経費を差し引いた残金を駅場へ戻入れたというのである。

4 その他以上のとおり、支出項目は四項目で至って大まかな分類である。当時の現状を知らない我れわれ現代人にとって現在になっては分析のしようがない。

また、前記、古川の明治二年時の海積として「男女共一人壹銭六厘」を徴収し、これが年間収入一、二八円(実績も同額)であるとしている。

さてこの一人当たりの徴収額が割るとおよそ八〇〇〇人の通行人があったことが分かる。

明治二年といえば、幕府脱走軍が函館を占領し、投降したばかりの時期である。また前述のとおり七月には開拓使が設置されるとい



った北海道においては凄嵐の最中であつた。従つて、通行人は平常より可成り少ないと認められる時期であるのに年間八〇〇〇人の通行人があるとは驚きである。

佐藤日誌の中における 駅通制度の現地状況を探る (二)

前号に引き続き、今、少しく北部四郡の駅通経費に関連する事項について触れておく。

この条文は五か条からなるものであるが長文にわたるので、船身に関する事項のみ抽出すると、宗谷・枝幸・利尻・札文の四郡は、伊達林右工門に駅通の取扱いを命じていたときには無給であつたが明治九年一月を以て免じたので改めて手当を給するとして

(一)宗谷郡については、駅通取扱費として月給八円

(二)枝幸郡については右同、月給三円

(三)利尻、札文両郡については、渡海及び船の用意、止宿の取扱いがあるので

利尻郡は年一五円、札文郡は年五円を支給する

と、いうのである。またこのとき、留南分管内(増毛、天塩郡)についても公示されたが、その条文は複雑、かつ長文にわたるので各駅の取扱人手当のみ挙げると、次のとおりである。

- 明治九年一月漁場特規止セシマ以テ
- 手当一ヶ月 増毛駅通 金六円
 - 留南駅通 金四円
 - 鬼鹿駅通 金四円
 - 苫前駅通 金六円
 - 天塩駅通 金七円

というものであつた。

さて、以下、日誌の抜粋とその解説を試みることにしたい。

まず最初は、佐藤氏が、松本大判官に随行して「留萌—宗谷經由、枝幸」の間を巡視したさいの日誌の記載事項である。



1. 駅通・郵便について

明治八年

六・二十一

留萌出発

六・二十二

網原小左エ門持の駅所ニ泊ス。夜酒食ニ侍ス。風連別二年廳ス。一戸ノ家アリ伊藤文吉(元南部藩士)之ヲ守ル。

六・二十三

十一時離脱(ワックシシ)ヲ過ギ浜砂ニ生シテ更午ヲ取ル。

六・二十四

(宗谷赴) 駅通寮十五等出仕古谷兵助此地滞留ス彼ガ樺太ニ行カントシテ大判官ニ停セラレ枝幸方面ニ赴クニ決ス。

六・二十五

(枝幸) 夜三十分兵助枝幸ニ到着スト東談ス。枝幸郡ニ幾ス古谷兵助来ル送ル。

六・二十六

四時ハツカイニ歸ス

六・二十七

七時四十分泊内ニ至ル、止宿所アリ土人之ヲ守ルチエトヤチニ連ス土人アリ止宿所ヲ守ル

六・二十八

餘松ニ連ス土人アリ止宿所ヲ守ル

六・二十九

六・三十

七・一

七・二

七・三

七・四

七・五

七・六

七・七

七・八

七・九

七・十

六・二十六

シヨナイ宿所ニ午飯又土人之ヲ司ル

六・二十七

辰ニホロベツノ小畑所ヲ見ル

六・二十八

ヲレタロ止宿所アリ出張所アリ(今回廃止セラル) (六月二十九日から七月二日まで利尻札文の利尻札文付復のため省略)

六・二十九

松本大判官一行は枝幸より北見紋別へ向け出発し、分れ道路につく)

六・三十

夜古谷兵助枝幸ニ到着スト東談ス。

七・一

枝幸郡ヲ覺シ場路ニツク。

七・二

馬鞍レトレントス宗谷ヨリ乗り来ルモノ。朝別泊シテナイ止宿所ニ午飯ス。

七・三

宗谷出張ニ入ル。

七・四

舟ヲ覺シ、ヤムワツカナイ者 伊達林林工門の出漁屋アリ。

七・五

ノシヤツブニ小畑、ヤムワツカナイニ留萌。

七・六

川尻派出所ニ出ル。宗谷海上陸。駅亭へ投シ午飯シ入浴ス。此駅ヨリ北馬式區ヲ分配シアランコトヲ寛井氏ニ談ス蓋シ留萌駅ノ官馬馬舎焼毀セル、故ナリ。

七・七

宗谷出張ヲ覺ス、コイトイニテ小畑、枝(甚)海ニ止宿ス。

七・八

駅駒内(北見天塩国境ナリ)ヲ過ギ稚岐ニ留萌。

七・九

(云々) 川ヲ渡リ、天塩駅ニ投宿。駅駒未ダ来ウス

七・十

七時漸ク覺ス。

七・十一

高田駅ニ投シ午飯シ派出所ニ出ツ。寛井村投宿ス。留萌留宿

○「解説」

1. 以上は、明治八年六月に留萌を出発して宗谷經由紋別郡界までの間の駅通・郵便に関して見聞した事項を抜粋すい記述したものである。

2 明治八年といえば、道央以南は入植者の受入れも活発化してきた時期である。停留の名前は駅通、又は駅場と名称も改まり活気も出てきた時期であった。

しかし西部のうちでも西北部に属する当地方は、まだ江戸時代からようやく脱却しようとする時期であり、駅通も止宿所と称してほそぼそと運営されていて、漁場持(元・場所請負人)の管理下に置かれていた。従って、止宿所の管理も、番人、又は留守と称するアイヌ人により行われていた。

なお、止宿所の任務の一つである人馬の継立作業は、漁場持の業務一般を取り仕切る支配人の指揮下にあつて、漁場持所有の人足、馬匹を使用するのが常態であつた。

3 日誌に記載されている駅・駅所・止宿所・宿所とあるのは道央以南でいう駅通、又は駅場のことであり、また、憩所・休所・小休所とあるのは休養のみを行い、階段は管理人を置かず、先接れ等で事前に連絡がある場合に随つて、漁場持の運上屋から接待係が派遣される仕組みである。

4 日誌に記載されているとおり、明治八年ころの宗谷・枝幸間には「泊内・チエトマキ・徳弘・シヨナイ・オレタロ」の五か所に止宿所が設けられているとして、明治八年第一次駅制改革時の公表によると、宗谷・枝幸間の手当支給対象の止宿所として「根海・チエントマリ・チカフト虫・シヨナイ・枝幸」の五か所が挙げられている。

この五か所の止宿所は、明治三四年に廃止され、この年一月徳弘の開設を始めとして泊道一四か所に駅通所が設置された。

しかしこれも入植者の増加した大正・昭和初期に集中して開設されたものであつた。

5 松本大判官一行は、専ら、駅馬(漁場持所有)を使用しての通行であつた。

七月一六日の項にある、天塩駅には、何頭の官馬が配備されているのか明かでないが、配備頭数に余裕があると見えて、そのうちから二頭を留置駅へ配備替えをするよう佐藤氏から出所係員へ申し入れている。

なお、当時、日本海沿岸の駅通には官馬が配備されていて、その官馬が増殖され、駅馬に余裕が生じた場合、不足している他の駅通へ配置替えされることは、当時よく行われていた方法である。

6 以上、日誌に記載されている止宿所について検討したが、日誌には駅舎の構造、宿泊可能の部屋数、備馬数等が記載されておらず、駅場としてその規模がどの程度のものであつたのか、明らかにならない。(以下次号)

○ 資料寄贈お礼

- | | | | |
|---|------------|------|---------|
| 一 | 佐藤正克日誌寄引集 | 横浜市 | 佐藤 勝造 氏 |
| 二 | 開成、朝日新聞検索表 | 旭川市 | 淺川 忠 氏 |
| 三 | 普江真澄の第三函まで | 札幌市 | 塚 比呂志 氏 |
| 四 | 釧路駅通所駅舎平面図 | えりも町 | 中岡 利幸 氏 |

発行年月日 平成十七年一月二十五日

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 011-571-3002番

ホームページ

<http://rashu.hp.infoseek.co.jp/>