

# 駅 週 情 報

第44号

時 評

我が家の庭木は雪折れで無惨!

— 初春二一題 —

○春は晴表にやつて来たが:

この原稿が送字になるのは、五月中旬であるが、私は、四月中旬にこの原稿を書いている。

札幌の今冬は、十数年来の大雪である。

新聞、テレビ等の報道によると、札幌といつても地域によつて積雪量に大差があり、豊平区、白石区等は半年並で、例年同様、四月中旬には積雪ゼロであるという。

それに比較して、三月末には消えてしまふ雪が、今年は、四月中旬、ようやく庭の花畑の土が現れた次第である。

我が家では、私の加齢に伴つて除雪が大変であることから、道路に通ずる青森と玄関先きの階段は、ヒーティングを施してある。

従つて、除雪、掃雪は一応心配がない。

ところが、思わぬ障害が出てきた。それは、昔雨の道路の除雪は市役所で行つてくれるのであるが、除雪した雪をヒーティングで融けてアスファルトが出た。我が家の門内に寄せて行くのである。結局は、私の手によつて更に除雪するハメになるのである。痛に降るが、これは私の胸に収めて、春を持つのである。

さて、雪が融けてみると、また、新たな問題が出てきた。それは積つた雪に押し付けられていた庭の松、オソコ、ツツジ等が、春とともに十本近くも折れているのが表面に現れてきた。これをどうするか、また、頭痛の種である。

○我が家の小温室は花盛り

四月に入ると、我が家の小温室は寒流とした暖冬の四月を過ぎるとこれまでの緑一色からようやく脱して、華や

いだ色彩になつてくる。

まず、二月中旬、君子蘭、二鉢七本の蕾が顔を出し、三月上旬、これが一斉に開花した。

次に、二鉢三本のアマリスの蕾が出はじめ、例の太い葉が、日に日に伸びて、四月上旬には、次々と華やかな大輪が開花しはじめた。

ところがその頃、市内東区の一百合が原公園一で、たくさんのアマリリスが開花したと、地元紙に写真入りで、大きく報道された。

私は、これを見て、我が家のアマリスだつてこれに負けない豪華な花が咲いているぞ、と言いたところである。またその頃のこと、思いもかけず、鹿見路の花屋さんから、北見の別荘からの依頼であるとして、一前島首長記念の首をもつて、胡蝶蘭が宅配便で送られてきた。

それは、私の首丈もある大きなダンボールに入った高さメートルもある一本の胡蝶蘭で、既に八分咲きであった。ダンボールから取り出し、床の間に飾り、見とれていた。これは間違ひとも見えるほど、深緑の一隅に輝いて見えた。実は、我が家の花々は、それまですべて白紅のものばかりであり、華やかな中にも何か物足りなさを感じていたところへ、今度の胡蝶蘭の到来である。しかもそれは、暗やかな深紫色であり、我が家はそれまで赤一色であるところから一変して、色彩豊かな風情になつた。

我が家は春満開である。

## 目 次

- 一 時評 我が家の庭木は雪折れで無惨!..... 1
- 二 佐藤日誌の中における..... 2
- 三 年代別人馬賞銭等の推移(二)..... 4
- 四 郵便創業時における..... 4
- 五 本州備の郵便物運送状況(二)..... 4
- 資料寄贈お礼..... 6

## 佐藤日誌の中における

## 駅通制度の現地状況を探る (二)

まよがき

前号では「留前出張所在庁時に遭遇した公金公状の発着状況を記述したので、本号では、その「解説」からはじめることにしたので、

なお、佐藤日誌の記述事項の中には理解し難い点もあるが、それは、後々、解明して追って記述することにした。

## ○解説

1 「本稿では、公金・公状の発着状況」について解説を行う。

明治八(一八七五年)といえば、一月に、増毛、留前、鬼籠、高瀬の四か所に郵便局が開設されたばかりであった。さらに翌九年一月を期して、留前管内では既設の高瀬郵便局を起点として風連、天塩、宗谷、枝幸の四か所に郵便局を開設するべく前述の駅通区、古谷町助が現地調査に赴いていた時期であった。

従って、当時、高瀬以北には郵便局がなく、私状の送達は身元の知れた旅人に送達を頼む以外方法はなかった。また公状類については駅通の人馬の離立てか、又は信頼のおける旅人に送達を依頼する以外に方法はなかった。

以下、日誌によってその実態を見ることにしたい。

2 本稿は、佐藤氏が留前支庁在庁時において公金公状の発着状況について記述した事項を検討したものである。それ以前に、樺本大判官に随行して旅行したときに珍しい取扱いに接しているの、まずそれを取り上げることにしたい。

それは七月十四日の項に記述されているものであるが、佐藤氏は、利尻・礼文に立ち寄っての帰り、宗谷出張所に戻るさい、利尻・礼文出張所から宗谷出張所へ公金公状の送達を依頼されている。

そのような行為は、郵便局の設置される以前にはよくみられることである。このような便宜扱いは、身元確実な者であれば、亡失等の心配もなく、送達日数もおおむね正確であり、また、安心して依頼できるので、当時としてはよく行われた便法であった。

ただ、後段の「余明算ヲ期スベシ分ノ公金公状ヲ携ヘ他ハ取束ニ云々」とあるのは、何を意味するのであろうか。恐らくその公金公状の中には留前支庁あてのものがあるもので、それは佐藤氏自らが明朝携行して帰り、残りのものは宗谷出張所へ渡したので、これをもって終了にしたい、というのであろう。

3 七月二〇日に留前に帰着し、二二日に出行してみると宗谷から「一時付」をもって公状が届いていた。

この「一時付」とはどのような取扱いものであろうか。中味は「出納帳簿書」とあるから大切な書類であろうが、このような重要なものは取扱時間を指定して送達する方法があったのであろうか。「定時送達」とでもいってべきものであろう。

当時は、前述のとおり高瀬以北は、また郵便局が開設されていないので駅通による離立てであったはずであるが、それにしても「一時付」とは、郵便局、駅通所の取扱いははじめて出てくる取扱方法である。

4 七月二四日の項にある「引換金検査」とは、郵便局で現金送達制度ができる以前には、同括使の公金取扱いは三井組が請負っていたのである。

その公金の取扱状況を定期的に点検のため本店から巡回してくるものであったので、これを指しているのであろう。

5 七月三〇日、札幌本庁から公状が届いた。これは、会計局より元・留前支庁(現出張所)あて引継書類とあるので開封すると宗谷から宗谷に転動になった浅井某の辞令が入っていたので、宗谷へ駅通便で回送した。

6 八月六日、故郷への私信を認め明朝、郵便局へ差出す。これは、五月六日に差出した郵便の返信がこないの、再

信したものである。

7 札幌本庁差出しの公状が届いたがこれは八月三日出しとあるので六日間もかかっている。当時の郵便運送には日時がかかったといつても本庁から差立後三日目には届くはずである。

8 本庁より郵便が届いた。また当庁より増毛へ公状を送る。当然のことながら郵便で差立てたものであろう。

9 八月一八日「序使アリ増毛へ送ル」とある。序使とは何を指すのであろう。増毛へ行く人のついでがあつたので依頼したのであろうか。序での便のことか。

次に、九月四日の項にも「青木某に託シ増毛へ公状ヲ送ル」とあるのも、前段と同じく序使であらう。

10 九月一〇日の項、高前より証券印紙七八五枚到着したとあるが、証券印紙とはなんのであろう。郵便切手や収入印紙であるはずはないので、何を指すのかわからない。

11 九月一五日の項で、函館郵便局と各郡との間の回達であるが、その内容は記載されていない。回達とは、同一郵便線路上にある各郵便局（又は自治体）等へ回文の周知を要する事項がある場合、これを受取った郵便局等では、その内容を別の紙に写し控え、これを受取った郵便局へ順次送達するものをいうのである。

12 前出の証券印紙の売却所を主要地へ設けるよう通達（右、11の項に記載した回達のことか）があつたので、留萌郡内にも「か所設けるよう地元漁場持（元の場所請負人）に申し付けた」というものである。

## 2 留萌在庁時の状況

### (1) 解説（駅選・その他について）

八月八日出張所に出動してみると、小松藤吉の報告から失火し同人に預けておいた官馬一頭が焼死したという一報が入る。

この官馬は、戸長役場所有のものであるが、役場では、同人に官馬を預けておいたことを告げに知らせていなかったとして、小松と役場責任者が跳金を課すという処分を受けた。

「跳金」とは、とくきんのことであるのか、行政上の罰金のことであるのかよく分らない。

(2) 八月四日、鬼鹿に仮駅「駅選」を設けることと、駅馬の取扱いについて会議がもたれた。駅馬の取扱いについての会議内容は書かれていないが、あるいは焼死した駅馬は駅選所属のものであつたのかも知れない。

この日、天塩四郡でこれまで流通していた太政官札の新札との交換が、三井組の出張員によって行われたとのことであるが、詳しくは分かっていない。

(3) 通すための大雨のためオベラシバ渡場の橋脚が切れて馬舟を渡すことができなくなったといふ。

(4) 支庁員の区内巡視にも駅馬を使用すると見え、この日、佐藤氏は駅馬を使って増毛を巡視している。

また、地元の人に架橋する場合の経費は、官民折半で行う方法が一般にとられていると見え、岩瀬別、村砂両橋を仮設するに当たつてもこの方法がとられている。

(5) これまでも日誌上には、樺太アイヌの北海道への移住に関する記述が多数あるが、取上げずにきた。中央の方針により樺太アイヌを北海道の対極等へ移住させる計画が実行され、数次に渡つて移住民、荷物等は留萌管内を通過した。その状況は、都度、本日誌に記述されているが、膨大な資料であり一度に収録できないので、後日、取りまとめることとしたい。

(6) 九月一八日、風連別に駅選を設ける案が出ているが、まだ実現するに至っていない。

また、先きに工事中であつた岩瀬別橋が完成したので、次に信砂橋架設に取りかかることになったといふ。



年代別人馬賃等の推移 (一六)

年代	人定		馬定		山道	
	一	一	一	一	一	一
安政	〇	〇	〇	〇	〇	〇
三年	〇	〇	〇	〇	〇	〇
同	〇	〇	〇	〇	〇	〇

(適用地域等)

一 前一欄は、蝦夷地一円

二 後段の一欄は、適用地域「和人地の西部」以上をもつて全道にわたって人馬賃が明定された。

### 郵便創業時における本州側の郵便物運送状況 (二)

主元がき  
本稿では、表題に「本州側における郵便物の運送状況」とあるとおり、函館から海海、青森以前の運送状況の解明を図ろうとするものである。「前号(第四十三号)」では、その前段として、北海道の創業時における郵便制度の普及実態を記述した。続いて、本号では、本論に入つて「東京から北上して青森(又は、大瀧)までと、津軽海峡の船舶による運送状況を記述することにした」。

なお、前号(第四十三号)における記述のうち「(二)の解説中」(二)の報は、白河口から太平洋岸側を北上し」と、また「福島県の巻折から小坂を越えて最上を経て日本海沿岸を北上し」とあるのは、前段は「太平洋側」と、また後段は「日本海側」が正当であるので訂正する。

### 創業時における本州側の郵便運送便の設定状況

1 東北地方の運送便の開設  
前段では、北海道側の置局、運送便の設定に至る経緯を記述したが、それも極めて簡潔に明治九年一月の全道一周

郵便線路完成までを対象にした。

郵便線路完成までを対象にした。郵便便が、その頃、蝦夷地の北海道の開設をなぜ急いだのかについては理由がある。しかも、明治九年一月には北海道本島を速く離れた千島国の国後島、泊「にも開設したのである。それは、郵便創業に当たつて前島が国民に約束した、郵便制度を「全国津々浦々にまで善く普及させる」との宣言に基づくものである。

さて、その頃、北海道に隣接する東北地方の対応はどうであったのであろう。

内閣文庫所蔵「青森県歴史第十二」によると

### 「明治通」

○明治五年申、七月九日郵便御開ノ儀ニ付左ノ通奉令候事  
当七月朔日ヨリ郵便御取開ニ相成候ニ付テハ左ノ日朔ノ通松島函館間地ヨリ差越ニ相成候御開御開ハ勿論外国定書状等差出度者ハ左ノ割合ヲ以算銭差出其最寄郵便取扱所へ差出可申候

但郵便規則書ハ各所取扱人へ相渡置候間委細ノ義ハ其最寄取扱人へ可奉合事  
福島函所ヨリ盛岡通毎月二五八ノ日差越  
福島函所ヨリ秋田通毎月二六九ノ日差越

「解説」  
専門用語が多いので、少しく解説を試みることにしたい。

(1) 東京から北上して福島へ達した郵便線路は、ここで分岐し、もう一方は盛岡を経由して下北半島の突端大瀧に至る。太平洋回りと合流するといふものである。

(2) 東北地方を縦貫するこの二線は、福島と函館の両方から同日差立てするものであり、その日割は次のとおりである。

①盛岡回りについては、毎月二、十二、二十二日と一五、十五、二十五日、さらに一八、十八、二十八日で毎月九便

(日)の差立てである。さらに秋田回りについては毎月三、十三、二十三日と六、十六、二十六日、さらに九、十九、二十九日の九便で、合計十八便の差立てとなつて

この日割は、前項の「箱館郵便所開設前後」に記述した駅通車から開拓使へ通報してきた日割と符合する。ただ、開拓使へ通報してきたものに明確でなかつた部分である。継越の地点が、「東京から北上してきた差立使が福島郵便所に至つて継越され、ここで分岐することが明らかになつた。

(3) この函使は、七月一日の箱館郵便所開設と同日に開設され、七月二日盛岡回り福島行き、七月三日秋田回り福島行きから差立てて開始されたのであつた。

(4) 本稿文書中の「左ノ割合ヲ以貨銭差出」については、その貨銭額が表記されているが、本項ではその記述を省略し、追つて後述することにした。

## 2 沿道郵便取扱所の開設

前記、駅通車から開拓使へあつた文書の通り、箱館郵便所、及び道内各地への郵便取扱所開設のため、駅通車部、筑摩大國と望月小國の二人は、福島県から函道へ分かれて東北地方函道への取扱所開設準備を果しつつ北海道へ向つたのであつた。内閣文庫所蔵の資料によると、このとき開設された郵便取扱所は次のとおりである。

### 〔管内郵便取扱所〕

箱館路青森ヨリ  
 小湊 野辺地 横浜 田名部 大畑 大淵  
 若手路青森ヨリ  
 小湊 野辺地 七戸 五戸 三戸 一戸  
 五戸ヨリ脇道  
 八戸

### 〔秋田路青森ヨリ〕

青森 浪岡 弘前 盛ヶ岡  
 以上のとおり、青森県下と秋田県の一部で十五取扱所が開設されたのであつた。

しかし、その取扱所は、若手、青森の二県のみで、宮城、福島、山形、秋田県の一部については、このときの開設準備の対象には入つてはいなかつたのであろうか。

なお、昭和四十七年六月「通信文化新報」によると、本

省勤務高橋善七氏調査と思われる右四県の創業時期設の郵便取扱所として、次の各所が掲載されている。

### ○仙台郵政局管内、明治五年七月設置

〔縣城国〕白坂、白河、小田川、矢吹、櫻三春、仁井、中寺、湯本、平、四ツ倉、本高、二本松、小浜、餅、八丁目、堀崎、柳上、川俣、梁川、森新、藤田、長沼須賀川、板下、野坂、板谷米沢、赤海、上ノ山、山形、天童、横岡、尾花沢、長崎、船町、左沢、金山、身影、木合海町、新庄、吉口町、旗ヶ崎、三瀬、鶴ヶ岡、清川。

〔羽後国〕院内、湯沢、橋子、六郷、大曲、若柳野、鷹、戸島、久保田、土崎港、一日市、湯子、大館、森岡、松山、荷上場、酒田、吹浦、松原、塩崎、本庄。

〔陸前国〕大河原、岩沼、仙台、七北田、利府、吉岡、古川、宮野、金成、小野、柳田、石巻。

〔陸中国〕一岡、前沢、水沢、金ヶ崎、花巻、郡山、盛岡、泖民、沼宮内

### 〔解説〕

上記二二項のとおり函館郵便所等北海道へ郵便開設のため駅通車部筑摩大國らが来道することになったが、その途中、東北地方函道の沿道に郵便取扱所の開設調査をしつつ北上する手はずであることは既に述べた。

### 三 津輕海峡の郵便運送

1 箱館郵便所の開設直前には「東京—函館間の郵便運送方法も確定し、前述のとおり郵便運送順路日程が、次のとおり発表され、同設所開設と同時に明治五年七月一日を開始して運送が開始された。

### 〔函館郵便仕復日割〕

盛岡仙台北通東京

毎月二五八ノ日第七字函館発

仕復時間里数 一時三里行

但東京ヨリ陸利道中福島迄一日之仕復

夫ヨリ出文之日刻ヲ以函館江向発陸奥国大岡ヨリ東京

日本橋迄

陸路式百八里九丁余毎月三六九ノ日第七字函館出発青

森最上道東京往復時間同前

但前同前

陸奥国大間ヨリ東京日本橋迄陸路式自四拾里半拾丁余  
一 函館大間之間海上時間御定之事右之通有之候也

壬申六月廿三日 (明治五年郵便往來上)

○ 筆者注、一時とは現在の二時間に当たり、現在の時間に直すと一時間当たり一里半の行程である。解説はこのときの郵便線路設定は、単に「函館—東京」間に郵便運送の連絡便を設定するといった使命のほか、東北六州の通信網の開設といった重要な任務があったのである。函館路は、東京から福島に至り、ここで分岐して、一方は、太平洋側を北上、盛岡經由下北半島の太田(越)に至る線と、もう一方は、福島から最上、秋田、青森經由太田に至って太平洋側回りと合流する日本海側回りとし、函館—大間の渤海は北海道側の開拓使が郵送船舶を用意するといったものである。なお、この運送便は、前述の内閣文庫所蔵の資料にある「往復日割」とは同じ日割になっているが、函道の太田—東京間の里程、函館出発時刻、一時間速度のほか東京—福島間は一日往復であること等、郵便運送に因する必要事項は総て指定されている。

## 2 「本土(大間)—函館」間の郵便航送

さて、前述の駅通室からの郵便往復日割によると函館—大間の郵便航送は、開拓使側で用意をし海上輸送を確保することになっている。このことについて、開拓使側の対策についての史料は至って少なく、史実を正確に把握することは難しい。

秋田回月九便、盛岡經由月九便の毎月計十八便の往復であるから毎日のように配船が必要になる。開拓使は、この郵便航送についての対策はどのようなことを立てたのであろう。

一 道南青森舟大瀧舟之渡海ハ小蒸気船輕便御設之儀ハ既に御決定御買上方取酒中ニ有之候此段御含中ニ申入候猶本文之次第札幌へハ御地与御申越有之度候也(東京往復第二号)

青森と大瀧からの函館への郵便航送は、小型蒸気船一機買入れて郵便物輸送に当てることに決定して手配したというのである。その後、方針に変更なければその通り

実施されたのであろう。この文書では、青森と大瀧の双方から函館への渡海となっていて、当初の計画では秋田回りは青森から、また一方の盛岡回りは大瀧からの渡海として計画されたのであるまいか。実は、その後の文書はいずれも東京—函館間の郵便物の航送は大瀧における積込みとなっているので、いつの時期かに当初の計画に戻って、大瀧と青森の双方から函館への並立して変更になったものようである。

函館郵便投所開設七か月後の翌六年二月、開拓使函館支庁から、次の布達が発せられている。

「函館ヨリ青森安瀧(渤海運漕便利之為) 当使ニ於テ蒸汽弘明丸左之復明日割之通施行ス」

函館ヨリ青森へ向 一の日

函館ヨリ安瀧へ向 六の日

青森ヨリ函館へ向 四の日

安瀧ヨリ函館へ向 九の日

旧暴風ノ節ハ日送りノ事

○ 筆者注、安瀧は、のちの大瀧である。とあって、恐らく郵便物もこの定期便を利用したものとと思われる。

ただ、郵便物の航送もこの便を利用したものとすると、これまで上下各九便であったものが各六便に減便されたうえ、本州側の寄港地が大瀧のみであったものが、青森と安瀧の二か所に変更になったものである。(以下次号)

## ○ 資料寄贈お礼

一 北見地方の駅通と渡船 丸瀬布町 秋葉 実 氏

発行年月日 平成十七年五月五日

領 布 無 料

発 行 者 札幌市南区川沿四条五丁目三十一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 011-571-3602 番

ホームページ <http://fushi.hp.infoseek.co.jp/>