

駅 遞 情 報

第47号

時 評 一枚の郵便はがきから

私の手元一枚の郵便はがきがある。

私が、三十数年前、道南に勤務していたとき遠くの郵便局長さんから貰ったものである。

この郵便はがきは、郵便創業時からそれほど遠くない明治八（一八七五）年一月（日付不鮮明）の消印になつてゐる。

日本で、郵便はがきが最初に発行されたのは、明治六（一八七三）年十二月一日であるから、それより一年数か月後に差出されたものである。

この郵便はがきは二つ折りで、手彫りの線取りがあり、裏面右側に「差出す人の心得」とあつて、差出人が、この郵便はがきを使うときの注意書が印刷されている。

この形態から、明らかに日本で最初に発行された郵便はがきであると認められた。

郵便創始者、前島密（まえじまひそか）は、その著書「郵便創業談」で、郵便はがき発行に至つた経緯について、次のとおり記述している。

「郵便はがきという名は（中略）、当時大藏省五等出仕で紙幣印刷部の監督をしていた青江秀が名付けたものであるが、私は、最初この用紙を何と名付けようかと思つて人々に相談したところ、青江は「はがき」と名付けるのが言葉から言つても分かりがたく、これに賛成する人が多く「郵便はがき」に決つたのである」と書かれてゐる。

また、当時「まだ厚い紙に適當なものがないので、止むを得ず薄手の紙で二つ折りにしたものである。」
以上のとおり、もつともな理由があつて郵便はがきが出来上がったものである。

なお、料金は市内用と市外用とがあつて、前者は半銭、後

者は一銭であり、二つ折の内面右半分には、前出のとおり「差出す人の心得」として次の注意事項が書かれてゐる。
なかなか含蓄のある文章なので、やや長文ではあるが、全文を掲げると、次のとおりである。

「一、他児を憚らず又上包を要せざる短文通を紙根にて往復の便宜を聞くべき為之を各地郵便投所及取扱所にて可売下事。

一、市内の往復に用ゐる分は半銭のはがき印紙国内を通じて用ゐる分は一銭のはがき印紙を可申事。

一、郵便投所及取扱所無之在村へ差出すときは之に一銭の増郵便切手を張付け可申然らざれば信書等の如く届け先より一倍の増税可私事。

一、此はがき印紙は三府五縣郵便投所に於て百枚以上を一匁に買ふ者は五分限二百枚以上は一割減にて買ひ得べき事。

一、此はがき印紙の面に郵便切手等の種様有之部へ先方留所氏名を限り認むべし且郵便切手の模様へ少しも墨の附かざる様に心を用ふべし聊かにも墨の跡など有之時は離立不致陶紙と可致事。

一、此面へは決して文字等と不可認事。

以上のとおりであるが、現代になると「他児を憚かる」とか「短文通を紙根で扱ふこと」等は、全く蛇足というか、敢えて利用者に注意を促す必要もないことのように認められるが、この点、時代の経過を感じさせると。

なお、三府とは、京都・大阪・東京を指し、五邊とは、安政六（一八五九）年の神奈川条約により開港した北海道の箱館をはじめとして釧路・新潟・神戸・長崎を指しているものである。

また、原文にある変態假名の部分は、現代の平仮名に直して記載した。

コロンブスの卵で、分かつてしまへば当然なことであるが、そこに至るまではそれなりの経緯があり、一枚のはがきが創造されるまでには試行錯誤があることを痛感する。

「北の零年」の舞台
シツナイ場所の探求 (二)

○シツナイ(静内)の位置

右については本文中に載れていないので、左に、簡単に記述しておく。

静内は、太平洋岸東部を縦断する途中、日高路と十勝との間に、雄偉な山岳が迫っていて進行が至つて困難であるが、寛政十年、近藤重蔵によって十勝側二里の山道が改修され通行が容易になった。

明治七年七月、開拓使によって実測が行われた結果、

- 苫小牧・下下方 (静内) 四十九里七町
- 下下方・幌泉間 二〇里三二町
- 一六里強

苫小牧・根室間とあり、当地方に郵便局が開設する直前になって前出のとおり郵便局間の距離として決定したのであった。

なお、古来、静内はしぶちやりアイヌの文化の象徴的場所であった。

○シツナイ場所

寛政十一末年御用地二相成候

会所 沓ヶ所 棟行拾貳間、梁間四間

内上座敷 沓間次空間

朝陽井支配人番人部屋台所板敷、其他土間也

右享和十二戌御普請出来

支配人番人番人八人、会所付漁民艘渡船三艘

一 出張番屋 三ヶ所

内一ヶ所 三間二式間

会所より十七町東ヲアトシマに有

沓ヶ所 同所

同 三拾三町西チノミに有

右二ヶ所 毎年四月頃ヨリ漁業夷人二差添番人番人ツ、雇

感八月末引払

沓ヶ所七間二四間 会所ヨリ沓里三拾丁西ウセナイニ有

此処通行人馬馳立場故、平生とも番人式人固有之候

昼休所 武ヶ所拾間ニ参間

七間二式間

馬屋沓ヶ所 八間二四間

惣備馬敷 三十疋

一綱夷惣家敷 百貳拾五軒

惣人数 三百五拾四人

(東夷宛々夜話拾五)

「解説」

(一) 前出の「開拓使事業報告」では、静内の開拓を「不評」としているが、元禄十三(一七〇〇)年調製の松前島郷帳「東在郷」として、「しぶちやり(シツナイ)」の地名が出てくる。

少し下つて、寛政四(一七九二)年の「場所請負人及び運上金一覽」には、場所請負人名、運上金の一覽表が記述されていて、既に、場所として登場している。

そのころ漁場として、また地元民との交易が行われていたことが明らかである。

(二)

また、それから数年後の享和三(一八〇三)年に調査取りまとめられた「村郷帳並びに大領書」によると、シツナイ場所は会所、昼休所等、場所としての施設も完備し、備馬も三十四匹配備されるに至っている。

また、場所運営についても支配人の下、租人の番人も八人を常駐するという大場所に成長している。

なお、右のとおり、シツナイ場所は享和十二戌年の開設となつていますが、享和年代は三(一八〇三)年で終つていること、またこの年が戌年であることから考えて、享和二(一八〇二)年の間違ひであろう、それにしても旅館所、又は通行屋が見当たらない。これは他の会所の例から考えると、会所の中に旅館用の部屋が設けられている向きもあるから、会所内にあると見るのが一般的である。

しかし、シツナイ会所の場合、建物内にそのスペースが見られないのである。

(三) しかし、目を転じて、この大蔵書を子嗣に検討してみると、吉張善屋が三か所あり、このうちの西ウセナイには人馬蔵立所がある。ここには番人が二人も常駐している。また、この施設には休所が二棟あって、しかも三十坪と十坪計四十四坪もあり、これに番人を二人も配置し、かつ、会所元から一里三十町より離れていないことを考え合わせると、旅宿機能は西ウセナイに設けたとも考えられる。

(四) 大蔵書には徳馬三十疋とあるが、これは旅人の蔵立用、及び漁場作業用として飼育しているものであろう。「事業報告」によると、明治十八年時の駅通用備馬は五十一疋と記述されていて、この八十数年間に二十疋程しか増加していない。しかし、事業報告の備馬は駅通辦立専用であることから考えるとこの八十年間にほとんど増加していないことになる。

(五) 明治代以降のシツナイの現状、明治二年七月、蝦夷島は開拓使所管となった。それによって、翌八月には全道を事実上支配運営していた場所請負人から場所を返還させ、さらに各地を各道府藩等に分割支配させた。

それにより、シツナイ場所は明治二年九月、増上寺支配となり、さらに同三年十月にはこれを上地して稲田邦輔に与へた。

同四年八月には、これを開拓使に返還させた。

以上、短期間に支配者が代つたためその支権はほとんど見るべきものではなく、年月のみ過ぎるに至っている。

なお、右、支配期間中の明治四年三月には、それまで稲田藩の親藩である陸奥藩の支配地であったが、このとき隣地の新庄藩を合わせて稲田藩が支配したのであった。

また、明治三年十月からは千島志国古丹島を稲田邦輔が併せて所領したが、同四年八月、開拓使に返還した。右、支配地の任免状況は、分り難い点もあるもので、これを一表にすると次のとおりである。

支配主	支 配 地	寿命年月	継 免 年 月
増上寺	日高国静内郡	明治二年九月	明治三年十月
稲田邦輔	日高国静内郡 (元増上寺支配)	同三年十月	同四年八月
同	千島国北蝦夷郡古丹島 (元増上寺支配)	同	同
同	日高国新庄郡 (元徳島藩支配)	同四年三月	同

(六) これ以後は、地元漁場持が駅制を管理運営したが、明治十四年には西田元治郎が駅通取換人に就任した。翌十五年五月には駅舎を静内郡下下方村に移し、下下方(しもけほう)駅通所と稱し、取換人は及川其兵衛を当てた。

五 開拓使事業報告に見る駅制

右、事業報告は、明治十八年十一月ではあるが、同誌は、明治十五年の開拓使終了時までの北海道の駅制に関する沿革が記載されている。

同書によると、静内駅通所について、次のとおり記述されている。

一位置 静内郡静内村

二開駅距離 へ道通程三町

三人員

雪中制増 額十二人 人馬共五割増

山路制増 同 四割増

経費 八年 九千 九年 十千 十年 十一千 十二年 十二千 十三年 十三千 十四年 十四千 十五年 十五千

備馬 五十一匹

主なる沿革

(1) 設置年月 不詳

(2) 明治三年九月稲田邦輔駅務ヲ管ス

(3) 同五年三月水使二塚シ漁場持二駅務ヲ取換ハシメ鮎漁取税金ヲ分テ以テ費用ニ弁セシム

とある。さらに、開拓使布令録第二三二一号を以て次の布達がある。

静内駅

従前 駅場所手当金ケ年金壹百円
是正 金五拾円

とあつて、これまで年百円であつた取換人の給金を年五拾円に減額支給する。これは、開拓使の財源が年々厳しくなつたのに対応してのもので、静内駅通に限らず、管下一般に及ぼしたものであつた。
(以下略)

○下下方郵便局の開設

明治五年七月の函館郵便支所開設に続いて、道南の通信網完成後の定着を待つて、以後、奥地への延長が圖られた。

奥地への通信網の整備は、より早期に全道一周通信網の完成という方針に基づくものであつた。

明治八年一月、東部(太平洋回り)の、既設の勇払を苫細(苫小牧)に林設して、苫細を起点として根室までの開設を旨とした。

その沿道に当たる日高路を經由して根室までの間一二六里に十五局の開設を計画した。

まず、苫細の次に勇払を再設置し、以下「沙留・下下方・三石・浦川」の順に開設することとして

勇払 西川 龍助

沙留 細野 加一

下下方(静内) 及川甚兵衛

三石(橋布) 山村宗次郎

(以下略)

の郵便取扱役を任命した。

右、郵便線路開通に伴つて、「郵便差出日割」を次のとおり発表して、郵便の運送確保を図つた。

①苫細から浦川へ向け三・八の日の差立てとして毎月六便

②浦川から苫細へ向け二・七の日の差立てとして毎月六便の運行で、郵便物の運送が開始された。

下下方郵便局においても、右、郵便線路の沿道に所在する郵便局として、この計画に組み込まれて前記のとおり、明治八年一月を用いて実務運行が開始されたのであつた。

年代別人馬賃該等の推移(八)

年 代	人 足		馬 一 足		山 道 割 増
	買日賃	賃該定	買日賃	賃該定	
安政	○	三〇	○	四〇	○
三年	○	三〇	○	四〇	○

適用地域(一人地西部) これをもつて全道にわたつて人馬賃該が明定された。

郵便創業時における

本州側の郵便物運送状況(五)

前号では、箱館奉行(又は、開拓使)と島屋との間で契約した御用馬使についての「解説」を行つたが、本号では、引き続き「解説」の「(四)」から入ることにしたい。それに続いて、陸運会社が駅通寮から委託を受けて運行した郵便物の運送について記述する。

これまで、地方の郵便物の運送実態は、明確でなかつたので、本稿では、地方における運送の実態を具体的に取り上げた。この点本項において郵便の運送状況がある程度明らかになり、大きな意義があるものと認められる。

(4) 次に、第二次については、開拓使支配に移行後の明治二十年十月、第一次の例に倣つて、島屋に請負させたが、このときは、運行日割を「十二日限り」として契約したのでこれが守られず、開始後、三か月足らずで開拓使側から一方的に破約となつた。

第一次のさいの二十六日でさえ守られなかつたのに、十二日の日割が守られるはずはなく、たちまち破綻に追い込まれるに至つた。

以上のような過去の事例を觀察せよでは、何と見たのかこれに対する資料は見当たらないが、郵便陸送については明定しているのは前述のとおり「東京（日本橋）から福島まで一日の行程とする」としているだけで、以北については何の指定もしていない。しかし、明定はしていないものは何の指定もしていない。しかし、明定はしていないものは何の指定もしていない。しかし、明定はしていないものは何の指定もしていない。

では、郵便物の運送は、馬匹によつたのか、あるいは脚夫によつたのかについてであるが、この点、青森県下の状況を後述するとして、以上、三回にわたる「御用馬使」の場合には、専ら駄馬に馬引き二名と寄附一名付きの運送で、それも各宿場での積み替えではなく、通しの運送であつた。さらに、第一次では積荷三十貫としていたが、第二次のときには二十貫に減量して実施したものであつた。

なお、郵便陸送の場合には、詳しくは後述するとして、陸運会社の請負による脚夫便としたものであり、しかも昼夜兼行であつた。

ア 途中、立寄（継越）地の有無と郵便継替えについて
前記三回にわたる「御用馬使」については、江戸（東京）と箱館（函館）間（第三次については札幌まで）の公用状（船）の運送が主体であつた。途中、立寄る必要がなく直行便であつたが、これに対し、郵便運送については、東京以北の各郵便役所（又は、郵便取扱所）が県内から取集めて北海道へ向けて差立てる郵便物があり、沿道に立寄局（継越局又は開閉局）を設ける必要があつたはずである。

前述のとおり、「東京—函館間」については、駅藩寮から指定されているのは、「郵便往復日程」の中において、太平洋側回りと日本海側回りの分岐点に当たる福島については、東京から一日行程であるとの明文がある。従つて福島は継越局として指定（周辺局から北海道にあてた郵便物は、ここで仕分けされて函館まで行囊に納入され

て差立てたものと認められる。以北については立寄局（継越）の指定がない。しかし、前出の往復日程には、太平洋側回りには「仙台・青森」が、また、日本海側回りには「最上（山形）・秋田・青森」の三局が特記されているので、恐らく、以上五局は立寄局（継越局）と見ていいのではないかと。以上の五局は、偶然かも知れないが、現在の各藩一局あてであり、しかも現在でも各県を統括する郵便局とみられるので間違ひはないであらう。

イ 第一次御用馬使のさいにおけるその他の運送条件
郵便運送に直接の関係はないが、駅藩寮が陸運会社へ郵便運送を請負わせるに当たつての契約を設定するについて参考になると思われる事項に次の約定がある。
「御用往復馬使は、毎月二ノ日、すなわち、月三回差立てることと原則とし、一か月馬二匹（二回）までは無賃であるが、三匹（三回）になつた場合には、以後、一匹に付き一兩二分（米を「奉行所側」に）支払うこと。馬一匹の積荷は三十貫目までとするが、もし、これに達しないときは、三十貫目に達するまで、島屋側の相對荷物を差し込みすることができること（第一回日約定）」

このときの箱館奉行と島屋との間の約定としては十数項目にわたるが、これら荷役上の約定で、駅藩寮と陸運会社との郵便運送に関する契約上の参考となる点は以上のとおりである。

ただ、右約定についての疑問は、月二回までは無賃で、三回目になると一兩二分（米）の賃金を要求していることである。これでは、島屋側の一方的犠牲の上に成立しているもののように認められる。また三回目からは有料になる点についても、その額は余りにも安価に過ぎるように認められる。この郵便運送について、島屋側では実際にはどの程度の経費を要するものか明らかでないが、島屋の支商が大きく過ぎるように思われるものである。

また、積荷が三十貫に達する量がない場合には、島屋側

の相対荷物(町飛脚としての商用物品)を差し込んでもいいとしていたが、それも不確実なもので、経営を左右するほどの影響があったものかどうか疑わしい。しかしこれは現代人の常識程度のものであって、当時の商取引の裏には現代人の想像を超えたものがあるのかも知れない。

1 四 陸運会社、郵便運送の委託を受ける

創業時における郵便運送の実態と陸運会社へ委託させるに至った経緯

(1) 「郵政百年史」によると、郵便創業時の郵便物運送は、「創立場駅々取扱規則」に定められた方法で行われ、駅に出張していた各府県運の駅通掛官が運送の責任を負い、郵便夫が駅間の運搬に当たった。郵便物は、創立場駅ごとに分類してそれぞれの駅名が書かれた行簡に入れられ、運送用の皮製用箱の行李に納められて、駅間を継立て輸送された(以下略)。

このように、創業時は、宿願の伝統を取り入れたいわば官営のかたちで運送を行っていたのである。

以上、具体的かつ、詳細に記述されていて、郵便物の運送方法駅間の授受方法がよく分る。この方法は、前駅制時代の問屋場で行われていた貨物の取扱方法を踏襲したものであった。

(2) 更に郵便運送は陸運会社へ委託させるに至ったのである。「郵政百年史」は続く。

「明治四年七月からの駅通制が改められて相対運送法、つまり公定料金によるのではなく、相対賃金による輸送への全面的切り替えが行われ、飛脚屋など輸送業者は、陸運会社規則に従って陸運会社が組織されることとなった。

そして、宿駅制もやがて廃止される見通しとなったので明治四年十月には、郵便運送を陸運会社に全国的に委託することに決定し、各地に陸運会社が設けられていったのである。

その後、郵便線路の延長と郵便物数の増加にともなって運送手段の改良が必要とされ、運送手段の進歩発展とともに人力車送・牛馬送・鉄道輸送・船舶輸送などが採用された。

「解説」

以上、長文になったが、創業時において陸運会社が郵便物の運送の委託を受けるに至った経緯がよく理解できる。

要するに、創業後、数か月にして陸運会社に郵便物の運送を全面的に委託するに至ったことが明らかになった。

当時郵便事業についても郵便役所、郵便取扱所の開設が増し、これにつれて郵便線路も延長され、従って郵便物の取扱も増加したのである。

そのような時期、各地に陸運会社の設立がみられたので、明治四(一八七一)年十月には、郵便物の運送手段もこれに対応して改善が図られ、全面的に陸運会社に委託するに至ったのであった。

(次号へ続く)



発行年月日 平成十七年十一月五日

領 布 無 料

発 行 者 札幌市南区川沿四条五丁目三一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 011-571-3502番