

駅 通 情 報

第48号

時 評

一三一年前の「歌会始」の
勅題は「都鄙迎年」

私は、駅通史の最終取りまとめのため、北海道立文書館収蔵の資料漁りに専念した時期があった。例のとおり、埃にまぎれた古書を探っていると、役所扱いの文書にしては見慣れぬ一遍の文書が目についた。

それは

「別番宮内省より御達之通御歌会始之御題二面詠草一册直二進呈仕被聞此段御詠……云々」

という。明治八年一月二十日付、開拓使担当者から開拓中判官杉浦誠あての文書であった。当時、杉浦は、東京在勤であるはずであるから、在函館の開拓使庁から東京の杉浦あてに移達してきたものであろう。

さらに文章は続く、

「今般都鄙迎年御題及御告之趣詳御拝承仕被二付箱館在留野田太吉始十五名詠判書法モ存解不仕午恭御省迄草稿進覽ニ供之候然ルニ御日限モ有之候処懸隔ノ地方自然進呈ニ及ビ特ニ鄙言雄麗御詠拾如何ト奉存候得共其略ニテ御達御上達尊尾へ御加へ被成下候ハ、平昔ノ志願ヲ達シ執シモ願有仕合ニ奉存……」
函館詰明治八年一月十七日
開拓中主典 野田太吉印
外十四名

宮内御省御中

「解説」

右によると、明治八年の「歌会始」の御題は「都鄙迎年」、すなわち、都も、いなかも等しく新年を迎えた、というものであり、この御題で歌会始の詠歌を詠ったものであった。

これに応募して、開拓使管下の函館在勤開拓使中主典野田某をはじめ函館住民十四名が応募してきた。しかし、応募者全員が函館居住という地域的には片寄ったものであった。

開拓使担当者の言によると、応募者のほとんどは和歌の心得もなく、作法も弁じない者達であり、「自然進呈ニ及ビ特ニ鄙言雄麗」の者達である。これが採用もいかなものかと思われるので、関係の向きで添削してほしい、というのである。勅題に対する詠歌を添削してくれというのもおこがましいと思われるのであるが、しかし、それにしては百数十年以前の、中央から遠く情報も十分伝わらない僻道の北海道において、十五名もの応募があったとは驚きである。

応募の和歌二、三題を挙げてみよう。

記

○都鄙迎年

陸奥のえそに遊へし年はまつ

大内山こえて来つらむ

むかへつる年やしるらむうち日さす

都もひなも今朝の長閑き

海島国龜田郡函館詰

開拓中主典 野田太吉

○都鄙迎年

新玉のとしをむかへていはふかな

ひなも都もおなじこゝろに

都にてもむかへし年を来たより

とへはみやこもおなじとそいふ

函館中教院在留

文明寺住職 服部慈雲

○都鄙迎年

としなみのたちかへりこし初風は

都もひなものどけかりけり

函館郵便局詰

駅通少輔 上村三省

(以下略)

○因みに、本年の御題は「笑」であり、天皇陛下の御歌は、ノルウェー御訪問のさいの作歌で、

トロンハイムの運河を行けば

家々の窓より人ら笑みて
手を振る

なお、来年のお題は「月」である。

郵便創業時における

本州側の郵便物運送状況 (六)

本州側における幹線の一つである「東京以北大同」間の郵便物の運送について、以上、五回にわたって資料を掲供してきた。

本号においては、右、幹線上の諸問題、特に、北海道に接する青森県下において郵便運送に当たる陸運会社の作業上の諸問題を取上げた。

これまで、北海道においても疑問のまま解明できずに過してきた問題も、本号において解明された貴重な資料もいくつかある。

(2) 北海道における郵便運送手段

北海道の運送は、いささか違っている。本州においては、右、郵政百年史に記述のとおり、明治四年十月、郵便運送を全面的に陸運会社に委託するに至ったとしている。この「全面的」といのは全国的にはいっておらず、これは何を意味するものであろう。北海道においては、陸運会社をして郵便物の運送をさせていなかっただことを意識して書いたものであろうか。

それはともかく、北海道においては、明治五年二月十日「伝馬所廃止二付北海道二陸運会社ヲ設ケ公私二荷物及ヒ人馬蘇立方ヲ処分セシム、大蔵省ヨリ開拓使ニ達」とあつて、北海道にも陸運会社が設けられた（又は、設ける予定として通達した）。

その目的は、郵便運送を念頭においてのものであつたものと認められる。

確かに、今も、当時この運によって函館に陸運会社が設立され、営業が開始されたとの記録が残っている。

しかし、運送会社が函館にのみ設立されても、函館市内及びその周辺を対象に営業しても経営が成り立つはずはないと思われるが、活動状況は全く分っていない。

特に、明治五年十月を期して、函館郵便役所を基点に、日本海側十一か所、太平洋側十一か所、計二十二か所に郵便取扱所が開設されて、奥地にも郵便線路が延長された。このときの郵便物の運送条件について、太平洋側回りに開設された勇払郵便取扱所の取扱人予定者植田萬藏に示されたものは次のとおりである。なお、植田の経歴を見ると、漁場持（前、場所請負人）山田支右衛門の勇払支配人兼家種手代となつて

勇払郡ヨリ白老通八里井七丁

旧此貨銭 四拾五銭七厘五毛

寄里二付五銭一時二里行之額

時間二時七分一ヶ月六回惣計二円六拾二銭五ト参厘八毛七

千歳江道法七里

旧前同額 此時間二時三ト三厘三毛三

此貨銭三拾五銭寄ヶ月惣計貳円拾銭

旧行李三頁日以上二百目につき本貨之寄分割被下度候事

(明治五年郵便上往來)

このときの北海道内郵便取扱所間の郵便物の運送は、すべて地元郵便取扱人の責任において措置することとして任命され、駅運賃と約定しているものである。その郵便物の運送は、場合によっては郵便取扱人の支配下にある駅運の備馬を便役することもあったが、駅運賃との約定上の郵便物の運送は驛夫によるものとし、それは、右、約定のとおり一里五銭の割りをもつて支給されたものである。

この一里五銭というのは、当時、駅運間の驛立貨銭の定額は、人足一里四銭であつて、これに比較すると高額（馬の驛立貨銭の定額は一里六銭）であつた。

しかし一時(とき)三里行といっているように運送時間が厳しく守るよう指示されているので、駅通の人足確立資料より高価であるのは当然であろう。

ただ、郵便脚夫は自己が管理運営する駅通の人足を使役するのであるから、これによる支出はない。反面、月六回定期的に一定額の取入が算込まれるといつた好条件の面もあった。なお、このとき郵便取扱人に任命された者のほとんどは、地元駅通取扱人か、又は、人足、馬匹を所有する運送業者であつて、郵便取扱人に就任すると、直ちに、郵便物の運送に対応できるものであつた。

従つて、本州のように郵便物の運送を陸運会社に委ねる必要はなかつたのである。

しかし、当時、北海道への郵便施行の計画に当たつて、当初は、郵便の運送は陸運会社に委ねる方針であつて、北海道内にも全面的に陸運会社設立を計画し、さきに挙げた大蔵省から開拓使への通達となつたものと思われる。これは、北海道内の駅通制度の実態から駅通取扱人を郵便取扱人に任命し兼務させることによつて、陸運会社に委託させる必要のないことを悟つたものと認められる。

(4) 「東京—函館」間の郵便線路図の誤りを指摘する

実は今回、「東京—函館」間の郵便物運送について、「郵政百年史」を検討中、次のような疑問の持たれる史実を発見した。

「郵便線路の沿革」の項

○東京から諸道への郵便差支日割、として、全国の図表が掲げられているが、その備考に総理府蔵「公文録による」として、「東京—函館間の郵便線路」が図示されている。それは、東京から北上して福島に至り、日本海側は「米沢・山形・秋田・青森・大間(奥海・箱館)」としているのに対し、太平洋側は福島から分れて「仙台・盛岡」までとして、盛岡で打ち切られ、盛岡からさき、大間までの間が記載されていないのである。

さきに私が挙げた「駅通情報第四十三号」には駅通寮からの運送には「白河口より仙台、盛岡ヲ越へ大間渡リ」とあつて、郵政百年史には「盛岡經由下北半島の盛岡まで」が記載されていないのである。

以上は、拙著「北海道郵便創業史」に取り上げた開拓使資料、及び前島駅通頭が在東京の開拓使に出頭して北海道への郵便施行の申し入れのさいの資料にも明らかに記述されているので、総理府所蔵の公文録が間違ひであると思われる。しかも、私は、諸般の状況からみても太平洋側開拓りが主線路と考へているのである。

この点について、私の所持する資料のうち主要部分を再掲すると

「函館開所ヨリ盛岡通
毎月二五八ノ日差起
函開所ヨリ秋田通
毎月三六九ノ日差起」

とあつて、函コースとも月九便の運行であるのに対し、公文録の図表中、太平洋側開拓りは「仙台・盛岡」間が、また、



日本海側回りは「福島・函館」間が「……丁日、半日」と点線で結ばれている。図表の凡例によると「……」は「丁半」運行、すなわち、隔日運行である。となつてゐる。この「丁半」とは偶数、奇数のことであろうから、一日置きの運送というのであろう。すると、便数も符合しないのである。

なお、図表では、東京・福島經由袖台間は毎日運行となつてゐるのである。

函館へそれが、元へ戻すとしよう。

(5) 青森県下の郵便運送

「奥州宿駅街道の時代的変遷」によると、陸運会社の経営範囲は「物資の輸送、即ち、郵便の仕事も所謂飛脚便として取扱つた。明治四年以来郵便国營が実現すると、当地方でも同年に白石及び越河に郵便取扱所が設置されて（以下略）」とあり、東北地方についても陸運会社が郵便運送を請負つてゐたとしてゐる。

その翌年七月には、前述のとおり、東北地方の主要地、及び北海道の函館まで郵便線路が伸張されてゐるので、陸運会社による郵便運送が開始されたのは間違いない。

前述のとおり、北海道内の郵便物の運送は、地元郵便取扱人自らの責任において行つてきたことは明らかであるが、本州側の青森県大間までの間における取扱いはどうであつたのであろう。

前述のとおり、函館の対岸である郵便航送基地、大間についてはその重要性から郵便検所を置いて対応したが、郵便運送も太平洋側回りは「二、五、八」の日の毎月九便、また、日本海側の運送は「三、六、九」の日の毎月九便が到着し、さらに同数便が船便をもつて函館から到着し、本州各地に差立てられるのである。

さて、郵政百年史記載のとおり、全国各地に陸運会社が開設され、明治四年十月以降、委託を受けた同社によつて郵便物の運送が行われたとあるが、北海道の隣接地青森県下ではどうであつたのであろう。

(6) 青森県下の陸運会社による郵便物の運送

内閣文庫「青森県歴史、明治六年二月の項」に次の記述がある。

「陸運会社取扱規則」

陸運会社ノ儀ハ各駅ニ建ルト虫モ管内一社ト相心得協力同心イタシ是ノ有餘ヲ以テ彼ノ不足ヲ補可中事

青森野辺地駅ニ陸運会社元ヲ建置陸運ノ事件絶結スヘキ事陸運ノ儀ハ郵便ト區別有之ト虫モ郵便取扱所無キ駅々ハ肝煎及運送取扱人ニテ取計人足願立等ノ儀モ不都合無キ様可取計事

以上は、青森県下に設立した陸運会社の取扱方針を示したものである。

陸運会社は、県下に一社を設置するとしてゐて、陸運会社（本社）は野辺地に置くとしてゐる。なぜ、県下の主要地である青森に本社を置かず、地域的に片寄つた野辺地に本社を置いたのであろう。

北海道への郵便運送を重視した結果、その道筋に当たる野辺地に社の中核を置くことにしたものとしか考えられない。

陸運会社は、従来の「宿駅—伝馬所」に代る組織として設立され、交通、貨物の運送に当たり住民に不便をかけぬよう配慮することとしたのであつた。

また、貨物の運送に当たつては郵便と區別することはもちろんのこと、郵便取扱所の設置



されていぬ地域については取扱人を置いて利用者に不都合をかけないよう配慮するとしている。

逆にみると、郵便物の運送をいかに重視していたかを物語っているものである。

以上は、青森県に設けられた陸運会社の取扱いについての問題点注意事項等を示したものである。

この取扱規則によつて、青森県下にも陸運会社が設立され、また、同社が郵便物の運送の委託を受けたことが分かる。しかし、具体的にどこからどこまでといつた取扱区域を明らかにした指定はない。後述のとおり、全青森県下の運送を支持していたものと思われる。

未解明のまま現在に至った 創業時の郵便運送

本誌第四十四号以降連載してきた「本州における郵便運送の実態」も、次号をもって完結する予定となった。

一方、北海道における郵便運送の状況は、さきにも「北海道郵便創業史」に記述済みであるものの、その中には、資料収集が十分でなく、明らかにならなかったため、触れずにきたものが、全道一周郵便線路上だけでも何箇所か認められる。

これら対象の箇所は、恐らく、駅通室で設定した一般的规定では措置できず、対策を委された開拓使が、現地の郵便取扱人（のちの郵便局長）と協議して対応したものとと思われる。

しかし、当時、その措置はいかにしたのか、現在に至つては明らかでなく、資料も見当たらない。

本号では、少なくともその場所と現状のみだけでも把握しておこうと思うのである。

一、はじめに

一口に郵便物の運送といっても、「本州側における東京以北、青森県大間」間のように、日本の大幹線であつて、しかも、陸上運送が中心である区間とは違つて、本号で取り上げようとするのは、北海道といった広大で人口稀薄、かつ、郵便局間も長距離の地域を結ぶ路線を運送するのであるから、想像を絶する困難があつたと思われるので、その実態を明らかにしようとするものである。

当時、北海道における郵便運送対策は、郵便事業の管理運営に当たる開拓使が、駅通室と協議して行つていたが、開拓使としても運行困難地域の実態把握が十分でない向きについては、新しく任命した現地の郵便取扱人（のちの郵便局長）と協議して対応に当たつた。

当時、対策に当たつては、幸い、従前から類似の運営形態を持つ駅通制度があつたので、その運営状況を参考にしたのであつた。

駅通が運行する人馬設立の駅通路線は、郵便線路と重なる区間が多かつたのである。

以上のことは、もちろん私は、「北海道郵便創業史」に記述したし、当時から十分承知していた。しかし、以下に記述する区間については、それぞれ特殊事情があつて、どのような対策で、どのようなに実施したのか、現在に至つては資料も保存されておらず、実態が明らかでない区間が多いのである。しかも、前出のような地域は、全道一周郵便線路沿いだけでも十か所以上も見受けられるのである。

さて、北海道の郵便創業に当たつて、大きな問題がある。それは、郵便運送をいかなる条件で行うのが、また、より安定して円滑に実施するにはいかなる方法があるかである。

本州では「本州側における郵便運送の実態」に記述したように、北海道に郵便を創業する際には、既に、陸運会社が設立されていて、幹線ではこれに委託する方法をとつていたのである。しかし、北海道においては、陸運会社が組織されていたのは函館のみで、しかも設立したばかりであつた。従つて、これから郵便を施行しようとする地域では全く設置され

ておらず、他にも運送を業とする者もまだ育つに至つていなかったのである。

しかし、幸い、北海道には、これに代る駅運制度が全道に普及し、運行されてきた。しかも、その駅運支配人等関係者を郵便取扱人（のちの郵便局長）に登用し、駅運取扱人を兼務させることによって、その目的が達せられると見られるのであった。

二、駅運室が設定した郵便運送方式

北海道における具体的運送実施に入る前に、本州における、それも北海道の郵便創業（明治五年七月の函館郵便役所の開設）以前の状況を探査して、比較検討することにした。

駅運室では、郵便制度を創設するに当たって「離立場駅々取扱規則」を制定した。

それによると、

「駅に出張していた各府藩県の駅運掛官が、運送の責任を負い、郵便脚夫が駅間の運搬に当たった。

郵便物は、離立場駅ごとに分類してそれぞれの駅名の書かれた行囊に入れられ運送用の革製黒塗りの行李に詰められて、駅間を離立て輸送された。離立場の地方官は、行李が到着すると、自駅あての行囊を取り出し、その駅で集った郵便物をあて地別に行囊に入れ、離送り帳に受領印と差立印を押して次の駅に離立てた（『郵政百年史』）」

と、ある。さらに、これを受領した郵便脚夫は、「飛行人夫・飛行脚夫などと呼ばれ、各駅に原則として八人準備されており、三貫目（一・五キログラム）の郵便行李をかついで、一時間に二里半（約一〇キロメートル）の速度で輸送した。郵便脚夫には一人一里六〇〇文基準で賃金が支払われ、三貫目以上の場合と夜行の場合は割増料金となった。

なお、夜間の場合には、脚夫が二人で当たり、途中の危険に備えた。（『郵政百年史』）」

〔解説〕

以上のように、創業時の郵便運送は、江戸時代からの制度である宿願ぎ（又は、飛脚問屋）の運賃方法を取り入れ、これに、洋式による官営といった和洋折衷のものであったが、宿駅制度が廃止された以後は、伝馬所を経て明治四年十月には、設立されたばかりの陸運会社に全面的に委託された。

また、地方にあつては、人力車、牛馬送、馬車送、鉄道、船舶等による運送が取り入れられたが、現在の郵便物の処理方法と比較しても、運送方法は近代化されて、専用自動車、航空機に代り、また、押印、区分方法が機械化され進化したというものの、郵便物を運送するという基本は、何も変わっていないのである。

なお、右「郵政百年史」によると、郵便行李を担つての走行が、一時二里半の速度とあるが、一時とは、現在の一時間ではなく、一時（とき）とも考えられるが、どうであろう。

○資料寄贈お礼

- | | | |
|--------------|---------|---|
| 一 開拓の村調査研究報告 | 北海道開拓の村 | 様 |
| 二 〇四・〇五年要覧 | 同 | 様 |
| 三 開拓の村記念誌 | 同 | 様 |
| 四 弘南堂古書目録 | 札幌市 弘南堂 | 様 |
| 五 人間像 | 同 堺 比呂志 | 様 |
| 六 松前方言考 | 同 | 様 |

発行年月日 平成十八年二月十五日

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

T E L 〇一一一五七一三二七〇 番

ホームページ

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