

駅遞情報

第49号

時評 千島の駅遞の現状を探る (一)

— 以外に多かつた千島の駅遞 —

日本領土である千島列島(北方四島を含む)は、終戦とともにソ連に接収され、現在は、ロシアに不承認されている。戦後六十年、終戦とともに日本に引揚げた人達も、当時生まれればかりであつた人でも、今は老翁を迎へたはずである。北方領土返還を願う引揚者も、日々減つてきてその声は小さくなつてきている。

当時、引揚者の来住が一番多かつた根室市では、この四月一日付けで北方領土担当参事を廃止して、総務部に吸収するのだという。現在、離在の人達はどのような気持ちで、このニュースを聞いたであろう、声は小さくても望郷の悲痛の念は高まるばかりと想うのである。

さて、本稿で知つてもらおうと思ふのは、この引揚者の中にも相当数の駅遞関係者、判判者がいたことである。

終戦時の千島列島における駅遞所は、皆さんが予想しているより以外に多いはずである。その終戦時の支線はどうかであつたのか、その状況を知るのも、北方領土返還を願う人達への支援の一助になるものと思ふ念からである。

昭和二十年八月の終戦時、千島列島(北千島を含む)における駅遞は四十二か所残存していた。現在、これら駅遞所の現状はどうであるのか、本島に移住する私達には知る由もないが、せめて終戦時の状況を資料に残しておこうと思ふのである。

制度廃止時、北海道本島には八か所の駅遞所が残存していたのに対し、千島には四十二か所も所在していたのである。本島の五倍にのぼるこれら駅遞は、千島の交通上重要な施設として活躍していた。

このように半世紀もたった現在、過去の実態を調査して資料として残して再確認し、千島の交通史研究を志す人達の資料として残しておくことも無駄ではないと思ふのである。

北海道における駅遞制度は、終戦後も存続し、昭和二十二年三月廃止された。その状況は終戦時の混乱もあつて手続きを福らすなど、現在となつては正確な資料の入手ができない状況にある。私は、北海道官報(駅遞)制の研究(下巻)完結編の記述に当たつては、当時の資料を最大限収集して取りまとめたのであつたが、現在その極一部の資料を取り上げると、次のとおりである。

当時北海道庁は、当時の社会情勢から駅遞制度の必要性が薄れ廃止の時期が近づいたとしてその準備を要すると思つていた。一方、太平洋戦争に突入し、戦費増こうが制度存続を圧迫したこともあつて北海道庁は、近い将来廃止する方針を次のように立てた。

それは、昭和十七年度を初年度として五か年を廃止に至る準備期間として設定し、その期間終了とともに廃止する方針を打ち立てた。

そこでまず、各支庁に対し、通達を發した。

「駅遞所廃止方針二箇スル件(昭和十七年二月二十一日午道第一六一号各支庁長宛、土木部長) 駅遞所ハ拓殖ノ進展ニ併ヒ其ノ本来ノ使命ナル交通補助機關トシテノ機能ハ漸次減殺セラレ、アル現況ニ鑑ミ今後ノ新設ハ之ヲ為サズ現在ノモノニ対シテハ昭和十七年度以降五ヶ年間に於テ全廃ノ方針ニ有之候条左記ノ如相成候。

道ヲ千島各島所在ノモノニ在リテハ其ノ交通機關トシテノ其ノ重要性的ニ鑑ミ従来通方針ニ依ルベク候条申添候(道テハ根室支庁長ノミ)。

記

- 一、毎年度廃止スベキ箇所ニ就キテハ前年度中ニ於テ本庁ト打合セ決定ノコト
- 二、已ムヲ得サル経緯ノ外現在施設ノ拡充、改良ハ之ヲ為ササルコト

(北海道庁土木令規)

(次号へ続く)

郵便創業時における

本州側の郵便物運送状況 (七)

これまで六回に分けて、北海道に隣接する本州側の郵便物の運送状況と問題点を記述してきた。

本稿では、北海道側の函館郵便投所から津軽海峡を挟んで、対岸の本州側の大間郵便投所、及び福島以北の陸送についての陸運会社に対する苦情と問題点を取上げ、検討したものである。

(7) 郵便物航送が遅延甚しいとして問題になる

郵便運送を委託して一年が月経った明治七年一月十五日、北海道向け郵便物が甚若甚しいとして次のとおり、函館郵便投所から苦情がきた。この文書は、大間を經由して青森県の陸運会社へ寄せられたものである。

—大間郵便投所ヨリ郵便運送者ノ領申出候ニ付左ノ運送遅延へ及原議候事

郵便運送者ノ領ニ付函館郵便投所ヨリ大間郵便投所へ聯合有之陸同所ヨリ申出候処、兼テ大間ハ函館ノ港口ニテ清船十八艘程有之任來致候時大間ヨリハ東風ヲ順ニシ函館ヨリハ西風ヲ順トシ渡海候場所ニテ十月頃ヨリ翌一月二至月頃マテハ東風至テ稀ニシテ西風勝ニ候得ハ漕人集リ候テモ出帆不相成船路十余日モ絶候事モ有之候得ハ甲ノ郵便行李未タ送致不放ニ一ノ行李モ來致候處モ有之風便有之候テモ海潮加ニ怒吼危峻ノ變故尋常ノ港口尺違ヒ漕人三拾人ニ滿タサレハ出帆不放更ニ仕立備候ニハ費錢二十五円ナクテハ相續候儀不相成旨船手ノ規則ニ候ヘハ風便有之候テモ漕人無之候ヘハ新ニ仕立差立候儀ニモ相成運寄以テ遅延ニ相成候儀ニ候処出名部ヨリ線路ヲ立更ニ安渡ヘ廻シ開拓使郵船ニテ送致可致ヤ若亦野辺地ヨリ当青森へ相廻シ同線郵船

ニテ清致可致ヤ野辺地へモ郵船三三回相廻候へ共定日無之候ヘハ当所へ相廻候外有之回数候へ共野辺地以北ハ相峽ノ半島ニテ免角開化ニ候後レ候都合且ヤ大間迄ハ山道本道モモ候ヘハ可相成ハ右線路大間迄接続候様致度見込ニ候間當所甚安渡へ往來致候郵船大間へモ相廻シ候様御寄ヨリ開拓使へ御整合ニ相成候様致度此段相伺候也—

〔解説〕

いささか長文になったが、上申の全文を掲げた。郵便運送に関する青森県下の情報が少ないので些細なことでも紹介して、当時の郵便運送の実態を知ってもらおうと思つたからである。

また、東北地方における郵便陸送の特殊性、困難性を詳しく知るためにも削除しないで記述する必要があると思つたからである。

この文書は、郵便物の運送が遅延するため業務運営上支障が生ずるとして、函館郵便投所から大間郵便投所を經由して青森県の陸運会社へ移達してきたので、これに対して同社から駅運本家へ実情を訴え改善方上申に及んだものである。

さて、この上申書は、青森県下の郵便物の運送が遅延することについて、その理由を具体的に挙げて改善策を申し立てたものである。

まず、大間郵便投所から陸運会社への運搬によると、①津軽海峡の渡海は、風向きによつて帆船が動かず、特に、冬期間は風向きが悪いため出帆ができない日が多く、郵便運送が十日間も停滞することがある。出帆を遅延するには、人員も、費錢も増加する必要があること、②また、出帆停滞の改善には、出入港を安渡が青森に移すことも考えられるので、この点、駅運本家から開拓使に掛け合つてほしいというのである。

これに対し、同年五月十一日駅運本家から、次のとおり回答が寄せられた。

—内地一函館ノ開往運ノ郵便渡海ノ儀ニ付續々御申越ノ兼致承知候右ハ大間安渡等へ郵便物ヲ相廻ハシ候テモ同港ニテ乗客ノ多少風帆ノ順逆ニヨリ回港ニテ度々停滞シ其便宜ヲ

得カタキヤノ懸念不少勞脚地函館ノ間往復蒸氣弘明船等ヲ基トシ若岡所ヨリ右出帆無之節ハ各港ノ便船へ托シ適宜郵便物運送中付候外別ニ良考モ無之殊ニ当地ヨリ二百里外隔絶ノ地ニ付當寮ヨリ彼是見込相立御番指ニ及候テハ塵上ト實際トノ離離ヨリ不便相生シ候ヤモ雖計候固以來右船便ノ都合一切其御旗へ御依頼申度候間午御手數時々船便ノ都合次第適宜運送方其節へ御下命相成候様致度此御答勞及御依頼候也。

〔解説〕

濱海による郵便船の遅延事情は分つた。開拓使所属の弘明丸を状況によつて他の港へ回漕へ安渡、又は青森にして、正常運行を期したいという意見であるがしかし、郵便寮から二百里以上も離れた地方のことであり、都度、郵便寮から指示するわけにはいかないので青森県に一切を任せたい。このことは、関係の向きにも伝えてあるので、青森から配船等について直接指示を与えてほしい、というものである。以上をもつて、渡海配船等については、一応、決着が付いた。

(8) 郵便物陸送についての障害

前記「(7)」においては、津軽海峡の渡海のさいの郵便物運送遅延問題については一応、決着が付いたように認められたが、今度は、陸送についての障害である。

明治七年も明けたばかりの一月十八日、次の問題が提起された。

「福島ヨリ青森へ右郵便物運送ノ儀ニ付左ノ通郵便寮へ及置函館市福島県ヨリ青森迄ノ郵便物運送遅延ノ弊相成候ニ付御夫賃銭増加致候ハ、御明度必通ノ運送可相成取調ノ儀御達ノ趣致承知候。

「当管管下ノ内二戸三戸北三郡道路ノ儀ハ開路以來修理ア加候儀モ無之様子ニテ雨申ニハ假令強社ノ御夫ト虫モ二時間三里ノ歩行難相成況ヤ雪中ニ至リ候テハ從來相絶候事時々有之候間十一月ヨリ三月迄ハ二時間二里行昼夜兼行運送ニ

被成替座脚夫賃銭ノ儀ハ其宿駅申出ニ寄リ御取究ニ相成候得共是迄往來人少フシテ別ニ脚夫賃ヲ以テ渡世致候者モ無之故右ノ要路へ相届候テハ往モ是迄ノ通ニテハ雇ハル、者無之不得止取扱人ニテ多分ノ足銭致候候由ニテ難済ノ趣度々苦情申出候儀モ有之候間一里ニ付三割ツ、モ増銭御運送相成候外有之間敷左スレハ運送ノ期日モ相定取扱行届可申候間御詮議ノ上御沙汰有之候様仕度此段及報申候也。」

〔解説〕

右は、郵便運送に携わる脚夫の賃銭等について改善方の願いである。

願文によると、郵便運送の困難性について述べられている。青森県下二戸郡等三郡内の道路は、近年、改修が行われたことがなく、降雨のさいには悪路のため定められている「二時間三里行」の歩行が困難である。

特に、冬期間には、「二時間二里行の昼夜兼行」にしてほしい。また、脚夫賃は地元宿駅と相対で決めることになっているが、地域によっては通行人が少ないため、脚夫を職業としている者は、陸運会社の取扱人が自己の責任で不足を補っているのが現実である。

このような次第で、地域の陸運会社の取扱人から苦情が出ている。

前出のとおり、北海道における脚夫賃銭は、郵便寮から一里に付き五銭の割りで支給されているので、五割増とすると一銭五厘の増額となるものである。

また、脚夫の歩行については、「二時三里行」と定められているのを、「二時二里行」に縮短してほしいというのである。ここでいう二時とは新制度（改正）以後のものと思われ、恐らく文字どおり一時間に一里と見ていいであろう。

確かに、泥濘の悪路の中を一時間に一里半の歩行は大変であろうと思われる。これを、一時間に一里の昼夜兼行にしてほしいというのである。それにしても、昼夜兼行（二十四時間通し）で歩くのである。なお、これは一人の脚夫で歩くのであろうか。それとも、三人ぐらいで難替え歩行するのであ

るうか。当時の郵便運送の実態を知るためにも是否具体的に知りたいたいものである。

しかし、この奉行時間短縮相願いによって、創業時における駅運営が設定した郵便物のおよその運送計画が明らかになつたのは、大きな収穫である。

(9) 郵便物運送に対する住民への協力要請

右(8)に記述の運送については、降雨による悪路のため障害であるが、今因のは、積雪、又は泥濘による懸立障害である。前述と同じ明治七年も降雪に入つてから間のない十二月七日、次の布令が発せられた。

〔郵便物夫飛行ノ節人馬防害不相成様左ノ通布令候事〕

当県管下諸道郵便物夫往復ノ際積雪或ハ悪路ニ罹リ人馬道路ヲ主開テ夫カガ為メニ脚夫空ノ時間ヲ費シ不易不都合ヲ醸シ候ニ付爾後郵便物夫飛行ノ節ハ人馬共道路ニ片寄防害不相成様通行可為致方一心得通ノ者有之候ハ、蛇度可申付候事。

〔解説〕

冬期を控えて心配される積雪等による道路障害である。除雪の行われぬ路上において急行を要する郵便物夫が人馬と行き交ひ、通行が阻止される等の障害が生じ、郵便物の運送がむなしく時間を空費して遅延するなどの障害が出ている。郵便物夫と行き合った場合には道路の片側によって道を譲り脚夫を優先通行させる配慮をすることと云うのである。至極もつともなことである。

右は「(8)」の駅運営への待遇改善要望の被押し的措置であるろう。

現代においてもこのような現象は僻地においては間々あり得る問題である。

なお、ここでいう飛行とは、当時の速達便(飛行便)ではなく、定時運送が求められている急ぎの御用とでもいうべき意味であろう。

(10) 陸運会社の内国通運会社への移行

明治七年十二月二十三日、陸運会社開業に関する布令である。

〔陸運会社開業ノ儀ニ付左ノ通布令候事〕

陸運会社ノ儀ハ既ニ公私一般ノ便利ニ候地元会社ノ者共一層奮勵内国開業ノ者協議ノ上善ク西東ノ貨物ヲ運シ度ク往來ノ通運ヲ開キ尚人民ノ便利ヲ興シ度旨ヲ以テ其筋同済ノ上今般同社名代藤本次右衛門当票出雲探護ノ儀願出ルニ付關屬候管内各地本駅支店ニ至ルマテ開業ノ者共同人ハ應ク協議ノ上公平ノ会社ヲ結ビ一般ノ便宜ヲ圖候様可致。

〔解説〕

どうも分らない布令である。

そもそも、陸運会社が設けられたのは、前述各項のとおり、明治四年十月のことであり、青森県においても駅運営の布令に基づき開業され、明治七年十二月に至つて

「陸運会社開業ノ儀ニ付……」

とあるが、これは何を指しているであろう。

しかも、陸運会社は、「通運史第六巻」によると、

〔内務省達(八、五、三)〕

各般各駅陸運会社解散申付候ニ付テハ(以下略)により、

内国通運会社へ移行したものである。

これが「開業」又は解散というのであれば分るのであるが、この布令からは「内国通運会社」という文言は全く書かれていないのである。

しかし、当時の全国的情況からは内国通運会社へ移行したというほか考えられないものである。

単なる誤字に基づくものであろうか。

五、結 び

本稿では、北海道の函館に郵便役所が開設された明治五年七月から数年間における駅運営所在の東京(日本橋)から北

上して青森縣大間に至る陸送状況と大間から渡海して函館までの、主に航送状況の実態を解明しようとしたものである。津軽海峡の渡海状況については、おおむね解明できて、拙著の既刊「北海道郵便創業史」その他に発表済みであるが、東京大間間の陸送状況については未解明部分が多く、これまで気がかりであったものである。

今回、新たな資料が発掘され、史実の欠落部分を埋めることができたと思つてゐる。

しかし、それは完全解明とはいえず今後の研究に待つ部分もあるが、現段階においては、一応満足のいくものである。

今回解明できた史実は、次の通りである。

- (1) 郵便創業が宿駅制度止とから合つたため、郵便物の運送は伝馬所の扱いによることとし、郵便物の運送、及び駅場における授受と、その後において陸運会社に委託するに至つた経緯。

(2) 北海道における郵便運送は地元郵便取扱人に全面的に委託されたのに対し、本州では、主要道においては陸運会社に委託されたこと。

(3) 福島以北の郵便物の運送方法の解明と郵政百年史登載の図表に誤りがあり、指摘したこと。

(4) 青森県下の郵便物運送方法と陸運会社の措置。

(5) 渡海航送の運送状況と駅調査の措置。

(6) 脚夫便の運送障害と駅調査の改善措置。

(7) 冬期における脚夫便の運送と、駅調査の措置。

以上各項のとおり、これまで推測の域を出なかつた郵便物の運送

状況において、解明された部分が多数あつたのは収穫である。しか

し、今回の究明によつてまた新たに疑問が生じた向きがあり、今後

に持ち越したのも少なくない。

これから疑問の解明も研究者に与え

られた使命であらう。

(完)



未解明のまま現在に至つた 創業時の郵便運送の実態 (二)

北海道内における郵便物の運送は、当時の道路の実態からして、総ての道路が運行困難地といえる。前にも触れたように、本編で取り上げた運送困難地域というのは、その中でも特別の困難地域で、かつ、困難地域でありながら、其の原因実態等が資料として残つていない地域を挙げてゐる。

三、北海道における郵便物の運送困難地域の対策
郵便物の運送については、くどいようであるが重ねていうと、前述のとおり、郵便運送は郵便事業推進上の根幹をなす行程の一つである。それは、地域の独自性、特殊性に対応して対策するものである。

特に、北海道は、地域によつてそれぞれ特殊事情があつて、駅調査でも、都度、適切な対策を立てることができず、開拓使に委ねざるを得なかつたのである。これを受けて開拓使では、現地の事情に精通している地元の郵便取扱人（のちの郵便局長）と協議して対策を立てたのであつた。

さて、具体的に特に困難と認められる区間を挙げると、次のとおりである。

なお、ここで挙げた十か所は、困難区間の総てではなく、上位にあるものを、単に十か所挙げたものである。

記

一 森・重蘭間の海上運送の実態

二 余市・釜小屋越由岩内間の陸送状況

三 岩内・磯谷間雷電山道の陸送陸送

四 浪越・増毛間増毛山道の陸送

五 幌泉・広尾間山道の陸送

六 網走・厚岸間の運送実態

七 別海・国後（泊）間の海上運送

(八) 別海・標津間の海上運送から陸上運送への切り換え状況
 (九) 標津・斜里間の斜里山道の運送
 (十) 宗谷・紋別經由斜里間の運送距離陸送

さて、北海道に郵便制度を施行するに当たって、駅選定では、どのような方針で望んだのであろう。

まず、明治五年七月、函館に郵便役所を設けて、以後、函館を奥地への郵便運送線路延長のさいの基地とした。

これを基点として、以後、可及的速やかに道内奥地に郵便線路網を敷くとの方針で、おおまかな計画を立てたが、その内容を簡括使へも伝えてきた。

壬申三月十日、大蔵大輔井上馨から黒田開拓次官に当てた「口達書」によると

「基地之商業等根據ニ寄リ毎日或者隔日或ハ毎月六回若シテハ三夜郵便相達シ候差別可有密ニ付豫メ其目達御定有之度事

一、飛行脚夫賃銭者亦時五里行二而二里行二而何程且夜増等
 各其地ニ就テ前以精細之御取調有之度事(簡括使公文書)」

右は、全文十一項目の中の内郵便運送に関する二項目を抜すいたものである。

郵便運送便は、取扱いの多い商業地を中心に、毎日運送するのを最多として、隔日、あるいは毎月六回という具合に取扱いの多少によって設定する。

なお、運送速度は、一時五里行とあるが、これは「いつとき」であって、現在の二時間に相当するのではあるまいか。すなわち、現在の時間に直すと、一時間に二里半行と見るべきであらう。

しかしそれにしても、北海道においては、整備の行き届いた道南地方の道路においてさえ、とても守ることのできる速度ではないと認められるがどうであらう、あるいは、この速度は標準的な速度を示したものであるのかも知れない。

さて、本論に入って、運行困難地区の問題に入ることになろう。

(1) 森・室蘭間の海上運送の実態

右区間は、函館郵便役所開設後、最初に奥地へ向けて郵

便線路を延長したさいの、明治五年十月開設に伴うものである。すなわち、函館を起点に室蘭・札幌經由小樽間の線路上にある。

明文はないが、これまでの駅選定の方針としては、貴重な財物を扱うのであるから、可能な限り陸路運行を優先するものが、江戸時代からの基本的考え方であった。これからすると、この場合には遠距離であっても「札文華時、オファケシ山道、弁辺山道」を経由して室蘭にできるのが、従来からの考え方である。しかしそれでは難道運行による負担が大き過ぎるので、森からの海上運送を選んだものであるまいか。

また、室蘭からさきの郵便運送の確保と、旅人の利便のため、郵便創業の時期に合わせ、明治五年十一月には、函館より札幌迄の各地に「新道馬車ステーション」取設(簡括使公文書)」と、郵便運送を主体に馬車運行を駅選定に申請し、許可された。

それによって、まず、函館・峠下間を、続いて森まで延長して、同年十月には函館・森間十一里余の運行が開始された。

また、対岸の室蘭・札幌間は、明治六年七月の札幌本道の完成を持って、郵便馬車の運行が開始されたのである。

右、発着地に室蘭とあるのは、伊達市界に接する、現在の室蘭市崎守町所在であり、明治七年一月には現在の室蘭市海岸町に新室蘭を開設し、以後、郵便運送の起点を同所に移し、森・室蘭間の海上運送及び札幌方面への郵便運送の発着を同所で行うこととしたのであった。

発行年月日 平成十八年四月十日

発行 者 札幌市南区川沿四番五丁目三二一

関 布 無 料

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

T E L 〇一一一五七一三二六〇 番

ホームページ

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