

駅 遞 情 報

第51号

時 評

郵便制度の普及

地方では混乱も

現代人に馴染の深い郵便切手、郵便はがきも、全国津々浦々にあまねく普及し、浸透するまでにはときを要した。

郵便料金も最初は「郵便賃錢切手」と称していたが、郵便制度の生みの親である前島密も、文言が堅すぎるし、どうもしっくりしないとして、明治六年三月には、太政官布告をもつて「明治六（一八七三）年四月一日ヨリ郵便賃錢ノ称呼ヲ廢シ郵便税ヲ興ス」と発し、以後、税金の一種とすることになったのである。

郵便はがきについては、郵便切手に遅れること二年八か月の明治六年十二月一日より「郵便ハガキ紙并封囊規則第三八九号」をもつて、郵便はがきが発行された。

なお、右にいう封囊とは、のちに封皮と改められたが、一般にいう封筒のことである。

右、発行元の駅遞寮でさえ、現物の名称を郵便はがきとしながら、規則では郵便ハガキ紙と、片仮名であるうえ、さらに紙という文言まで付け加えている。

この郵便はがきという名称は、大蔵省印刷局に勤務する青江秀が名付親であるが、同人によると「はがきという名は、言葉からいっても分かりが能く、義理に於ても穩当である」ことからの発想であると、前島密の「郵便創業談」に記載されている。

確かに、郵便はがきの名称は、百三十年以上も経過した現代においても同文のまま使われている。現在では、国民一般に血肉のように馴染んでいる。

しかし、創業直後の、しかも他人の目をはばかる文面を封

をしない紙片に書いて出すことに相当戸惑いを感じたようである。

秋田県では、この規則の布告を受け、県下の郵便役所、郵便取扱所を始め、一般住民に周知することになった。

その原文は残っていないが、控文によると「郵便ハガキ紙ハ他見ヲ不憚又上封ニモ及ハサル文通ヲ低税ニテ往復シ得ヘキ便利ノ為メ発行：葉書モ亦信書同様扱所ニ……………云々」と、早速郵便取扱所のほか、掲示場に大書して掲示し県民一般に広く周知する措置をとったというのである。

その文書は、長文でここに掲げる紙数はないので省略するが、この告知文作成を担当した職員も郵便はがきのなんたるかを十分把握しないままの作文であるので戸惑ったものとみえ、正規には「郵便はがき」との文言であるのに次のように誤った字句を使っている。

①郵便ハガキ

②郵便ハガキ紙

③ハガキ紙

④葉紙

⑤葉書

⑥ハカキ

以上、郵便の文字を付け忘れたり、片仮名、漢字の当て字を当てる等、多数の誤字を当てている。

何事も、最初に創案する人はそれなりに苦勞するものであるが、秋田県庁の職員もよくもここまで想像を巧ましくして、多くの文字を考え出したものと感心するのである。

目 次

- 一 時評 「郵便制度の普及、地方では混乱も」…………… 1
- 二 未解明のまま現在に至った
 - 創業時の郵便運送の実態…………… 2
- 三 明治初期における駅遞所の経歴と運営状況…………… 5
- 四 資料寄贈お礼…………… 6

未解明のまま現在に至った 創業時の郵便運送の実態 (四)

(5) 幌泉・広尾間山道の郵便運送の実態

「解説」

専用語が多く、分り難い箇所があるので少しく解説すると、次のとおりである。

前文のとおり、苫細・根室間に初めて郵便が施行されて一年四か月経過した明治九年四月に発しられた開拓使からの文書である。

右文書にある差立運送便の運行状況を図式にすると

一、苫細より浦川へ

明治九年六月より三六九の日

すなわち、毎月九便の差立てとする

二、浦川より苫細へ

右同 一五八の日

すなわち、毎月九便の差立てとする

右、「一、二」とも差立局を午前六時出発とする

三、浦川より根室へ

右同、一六の日の毎月六便 (従前通り)

四、根室より浦川へ

右同四九の日、毎月六便 (従前通り)

右、「三、四」とも差立局を午前六時の出発とする

なお、右「一、二」の運送便開設 (明治八年一月) 時の便数は月六便であったから、月三便の増加である。

さて、右山道の歴史を振り返ってみることにしよう。

蝦夷人は、元来、人工で道路を開削することはせず、海浜とか川辺を利用し、自然のままの地を通路としていたので、この山道もけもの道の踏み分け路を通行していた。

寛政十一年、幕府は東蝦夷地を引上げると共に整備を図ったが、まず最初に、交通施設の整備を図った。これを機会に現地調査に赴いた幕吏、近藤重蔵は、エトロフ島への帰り途、

この区間のうち一ルベシユベからピタタヌンケの間三里弱について、地元民を使って開削を行った」、人工による道路の改修は、これが始めてであるといわれている。それにしても、十二里強のうちの四分の一の区間である。当時の状況から考えて、七十五年後の明治八年に郵便運送に大きく影響したほどに改善されたとは認められない。

(6) 釧路・厚岸間の運送実態

開拓使事業報告によると、釧路・厚岸間の駅通線路上の距離は、十四里十七町であるとしている。この間に、後になって新しく昆布森 (明治十三年三月設置)、仙鳳趾 (明治十一年十二月設置) の二か所に駅通が設けられ、通行の安全と旅人の休泊等に資せられた。

しかし、明治八年一月の、この地方への郵便施行のさいには、まだこの二か所には郵便局が設置されておらず、釧路から厚岸への直行便であった。

実は、釧路・厚岸間の陸行に二コースがある。一つは、前出の通り昆布森へ出て仙鳳趾から陸行、尾幌經由・海辺寄りを通るコース、また一方は、釧路から塘路經由とがある。明文はないが最初は前者をとったと認められる。二コースとも、現在の本厚岸からノテト川渡河 (渡船) する方法である。

江戸時代の旅行者は、右、仙鳳趾から厚岸湾を縦断して、直接、厚岸へ渡海する方法をとる者がいた。しかし、郵便については、陸行の昆布森・仙鳳趾經由をとったことが、前述の釧路・厚岸間の距離を十四里十七町 (北海道郵便創業史) で、駅通線路の距離と同じであることから判断される。

なお、私は現地の事情に暗く明確な判断はできないが、郵便運送は海上航行の危険を避けて、山道を通行するのが原則であることが裏付けられたものである。

(7) 別海・国後 (泊) 間の海上運送

創業に当たって郵便施行を進めた前島密は、本州の施行が

一段階すると、北海道奥地への延長を目指した。しかも、北海道本島でさえ辺境として困難を極めたのに、本島一周郵便線路開通の最終段階における明治九年一月の施行のさいには、遙か渡海して千島への延長を図ったのである。しかし、千島の当時の現状は、人口稀薄、和人の居住者は皆無に等しく、郵便の利用者はほとんど見込めないと認めれる時期である。

このような現状を知りながら前島は、全国に宣言した「全国津々浦々にまで、普ねく郵便を施行して、全国民にその恩恵に浴せしむ」という理念に基づき、実行が期されたのであった。

まず以つて、国後郡泊村に郵便局を設置し、本島側の別海から通船しようというのである。この間およそ海里二十四里に配船しようというのである。

さて、この方針に基づき、明治八年十二月、開拓使は、次の通り計画し、布告を發した。

「別海と国後との間の郵便往復は、毎月一度とする。これは便船をもて差立てる。

帰船の際、別海あての郵便物を持帰ること。国後の出発日程をひとまず、毎月十日と心得うべし。」
また、別海からの出発日は毎月「二十八日」というのである。

国後は、千島国の南西端にあつて、エトロフ島に次ぐ面積で、一五〇〇平方料もあるが、終戦時の人口七三三〇人で、至つて僅少であつた。

郵便を施行するといつても、月一回の差立てであり、また帰り便は毎月十日と指定されているものの不定期なもので、恐らく、差立日は守れぬことが多かったものと思われる。

以上のほかは、郵便運送に関する実態を記した資料は発見されていない。

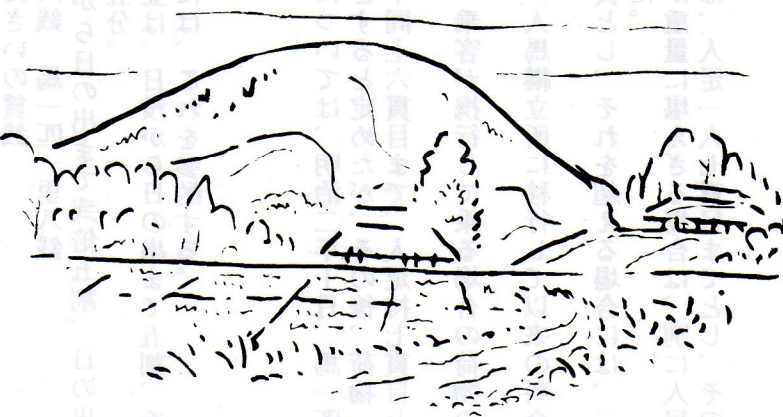
年代別人馬賃錢等の推移 (八)

年代	人足一人一里	馬一足一里	山道割増
安政三年	〇	〇	〇
	八三〇	〇	四〇
			〇
			〇

(適用地域)

右は、「和人地西部」。

これをもつて全道にわたつて、人馬賃錢が明定された。



明治初期における 駅通所の経歴と運営状況 (二)

○森駅通所

森村の位置は、函館を起点とする東海岸道を北上、陸路は、隣駅落部を経由して山越内、長万部方面へ、また、海路、対岸の室蘭を経て、日高路、札幌方面への分岐点として、特に、開拓使時代以降、交通の要衝として栄えた。

三、駅通業務の注視事項

(一) 駅馬及び荷物の継立

1 明治初期までは、村人飼育の馬を毎月交替で五匹あて駅馬として供出した。これを宿場に繋ぎ置き公私用の通行人に提供した。

従って、駅馬専用としては飼育していなかったのである。

2 駅馬を利用するもののうち、公用通行人からは定額賃銭の中から二割を、また、私用通行人からは相対賃銭の中から一割をはね銭として徴収し、駅費に当てた。その中から馬飼育係一名を置いてこれに年給二十五円を支給した。

3 右の方法は、明治十二年十月駅通所廃止時まで続き、以後は、黒田某による人馬継立所に移行した。

(二) 人馬賃銭 (継立の料金)

1 明治三年二月、人足駅馬による継立料金を次のように定めた。

・人足一人一里、平常四銭 至急一人六銭 割付 (時間を切つて運送) 八銭

・馬 一匹一里六銭 早追 同額

2 明治十二年十月、駅通を廃止して、黒田某によって人馬

継立所を設置したさいの賃銭

人足一人一里六銭 馬一匹一里八銭

早追は、日没から日の出まで弐倍五割、日の出から日没まで七割五分。

また、通常継立は、日没から日の出まで五割、途中、夜に入る場合には、これを参酌する。

と定めた。

(三) 荷物の重量

1 積載荷物の重量については、明治二年十月、馬一匹に付き十八貫目までとすると定めたが、その後、荷物一駄二十貫目まで、乗下同上六貫目まで、人足持七貫目と定めた。

なお、乗下とは、乗客が携行して乗る場合の荷物のことである。

2 明治十二年十月、人馬継立所に移行して以来の料金としては

馬一駄二十五貫とし、それを超える場合には、二貫目毎に一割増とした。

また、その馬が重量に堪えざる場合は、別に人足を立て、この場合には、人足一人七貫目までとし、その分の賃銭を徴収する。

(四) 渡船場 (森・室蘭港の間)

森港は、風波がまともに当たり、これを避けるため開拓使は、明治五年九月木造の埠頭を築造した。以来、汽船一隻を室蘭港との間に往復させたが、その乗船賃として次の料金を徴収した。

上等 大人一人 一円、十五歳未満 半額

中等 同 七十五銭 同

下等 同 五十銭 同

三歳未満は総て無料とす。

また、荷物一個三銭とする。

(五)公共施設

1 (電信局) 明治七年三月、森村柳原百七十番地に官費を以つて電信局が開設された。

2 明治五年十月、森村森川百七十番地に森郵便取扱所が開設され、地元の酒井与右エ門居室において事務が開始された。

なお、同所を分岐点として、陸路五里三十三町北上して山越内に、また、海路二十五里半航送により室蘭郵便取扱所を経由して、札幌・小樽方面へ郵便線路が伸長された。

○嶺下駅通所

1 嶺下駅通所、(以下、開拓使事業報告による)

設置場所、亀田郡嶺下村

(1) 明治五年十月設置、亀田郡亀尾村太田某二取扱ヲ命ス

(2) 明治七年二月更ニ村民ニ委ス

(3) 同十二年十月人馬継立所ヲ設ケル

(4) 同十四年十一月七飯村ニ移ス

2 事業報告によると同駅通所の沿革は以上のとおりであるが、他の資料によると、次のとおりである。

嶺下駅、渡島国亀田郡嶺下村、明治五年中新開札幌本道筋

とあつて、明治五年、札幌本道開設に伴つて、その本道筋に設置したことが分かる。

さらに、

「本駅ハ明治五年十月五日亀田郡亀ノ尾村太田甚右エ門ナルモノ、願ニ依テ駅場取扱役ヲ命ス、然ルニ駅費消却方ノ目途立タサルヲ以テ、同七年二月願ニヨリ取扱人ヲ差免以後ハ村民協力シテ通伝ヲ為ス、故ニ都テ村費ヲ以テ支弁セシカ明治十二年十月、人馬継立所ヲ置キ同十四年十一月十四日ニ至リテ全ク之ヲ廢シ同国同郡七飯村ヲ

以テ駅場トナス然レ任其橋梁等ハ本道ニ関スルヲ以テ左ニ揚ク。」

○橋梁

嶺下村ヨリ宿野辺村界マテノ間、字ムサヲ入口長四間幅式間尺板橋壹ヶ所、字竜ノ沢長四間幅式間尺板橋壹ヶ所、字ムサツ長四間幅式間板橋壹ヶ所、字小沼沢長四間幅式間板橋壹ヶ所架橋修覆共官費トス。

「解説」

本駅は、明治五年十月に完成した札幌本道沿い(函館―森經由札幌間)に設けられたものである。「旧和入地にしては珍らしく開拓使の手による新道の完成に伴うものである。しかも、同年月に設けられた札幌郵便取扱所等、東部二十二か所の郵便取扱所を繋ぐもので、北海道開拓の重要幹線を結ぶものである。そのため開拓使は急拠「札幌本道」を建設し、しかも函館から森經由室蘭、札幌への郵便と乗客を搭載する「郵便馬車」を設置しようとするものである。本駅(嶺下、峠下)には、このとき仮駅を設け奥地への郵便物と乗客の運送に当たつたものである。

右、橋梁も、開拓使直轄事業である札幌本道だけに、すべて板橋であり、当地方では珍らしく近代化された架橋であつた。

明治十四年十一月には隣村で函館寄りの七飯村に移し、七飯駅通所と称したが、本駅については以下に記述する。

○七飯駅通所

嶺下駅通所を移転した七飯駅通所については、開拓使事業報告には、位置と移転年月以外、なんらの記載もないが、他の資料によると次のとおりである。

1 位置

函館・森ノ中駅トス

位置は、嶺下駅通と同じ完成したばかりの札幌本道沿い、函館側から四里八町の地点にある。

2 沿革 事業報告によると、「明治十四年十一月、嶺下駅

ヲ廃シ本駅ヲ置キ菊地某外二名ニ取扱ヲ命シ給料ナシ、駅通人馬受負人ヨリ鑑札料ヲ収メ給料トス」とあるのみで、他に記載はない。

3 駅路沿革志(明治二十七年四月調査)によると、次のとおり記述されている。

「本駅ハ元駅場ヲ設置シタルヲナカリシモ七重勸業試験場ヲ置カレタル以來戸口繁殖年ヲ追テ繁盛ニ赴キ

物貨ノ聚散多キヲ致シ運輸ノ便大ニ開タルヲ以テ明治十四年十一月十四日当郡峠ノ下駅ヲ廃シ本駅ヲ置ク十五年二月該村菊地徳太郎馬場政昭高村忠吉ノ三名結合シ人馬継立所ヲ開設セン」ヲ出願セシヲ以テ同年三月之ヲ許可ス是ヨリ先明治十四年三月該村保坂源兵衛ナルモノ人馬継立所ヲ設立セシ」ヲ請セシヲ以テ同月之ヲ許可スト雖厩故アリテ之ニ従事セズ此ニ至リテ此ノ三名ニ許可シタルナリ」

「解説」

七飯村は、最近、七重勸業試験場が設けられたのが切っ掛けで人口も増加、貨物集散もふえたので、峠ノ下村にあった駅通を本村に移した。

明治十五年二月、菊地某ほか二名が合同で人馬継立所設立の申請があつたので許可したところ、保坂某からも人馬継立所の設立申請がでたが、これは、事情があつて開業しなかつたので、結局、前記三名合同の人馬継立所のみが開業した。というのである。

4 隣駅間の距離

「亀田郡函館駅へ達スルノ道路ハ四里八町、平坦ニシテ車馬ヲ通スベシ、又同国茅部郡森村ニ至スノ里程七里八町中央一ノ峠アリト雖厩甚タ峻シナラス車馬通スル」易シ本道ハ明治五年中ニ土木ヲ興シテ開削シ其後明治十三年中修補加フ全道無比ノ良道ナリ」

「解説」

明治五年開拓使によって完成したばかりの「札幌本道」である。本駅は、この道路沿えに嶺下村(峠下)から明治十四

年十一月移転してきたものである。

札幌本道には明治五年以来、函館・森間に郵便馬車が開業していたほか、地元にて七重勸業試験場ができるなど、地元民は文明開化を体感したのであろう。

5 駅通取扱人とその給料

人馬継立所の経営者三名については無給であるが、本駅所属である馬士及び人足については、鑑札を付与して鑑札一枚につき二銭(一日につき)を与へた。また、賃銭の一割を手数料として備主より徴収して駅費に当てたという。

6 駅馬と人馬賃銭

本駅に所属する人馬には鑑札を与へて通伝をさせたが、常備雇はしなかつた。

○人足一人一里金六銭、馬一匹一里金八銭早追は日の出から日没まで七割五分とし、日没より日の出までは二倍五割とした。しかし通常の継立といえど日没より日の出までは五割とし、中途夜に入る場合には、これを参酌するとした。

○ 資料寄贈お礼

- 一 秋田県史「郵便通信」 東京都 笠井 哲哉 氏
- 二 同 「交通通信土木」 札幌市 堺 比呂志 氏
- 三 東蝦夷夜話(二) 東京都 大崎 博 氏
- 四 大崎情報

発行年月日 平成十八年八月五日

頒布 無料

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 〇一一一五七一一二六〇二番
ホームページ
<http://rashu.hp.infoseek.co.jp/>