

# 駅遞情報

第52号

## 時評 官尊民卑から

### 脱し切れない郵便創業

#### —郵便局長の給料は玄米五合—

封建時代から一挙、文明開化の明治に入つて、武士はすべて職業の憂き目に遭い、また庶民も日まぐるしい変化に戸惑いの毎日であつた。

そのような時代において、新しい制度も次々と導入され、その恩恵に浴したのも事実であつた。

その一つに郵便制度がある。しかし、制度施行に当たつて、余りにも急激な変化に十分理解できず、早合点して種々の問題を起こすこともあつた。また、現代になつてみると理解し難い施策もあつた。そのエピソードの二、三を紹介してみよう。

#### 一 郵便料金は税金である

郵便創業は、明治四年二月(旧曆)であるが、郵便事業の創始、推進に当たつては現代人には想像もつかない、旧来の弊習からの脱却があつた。

郵便料金といへば、現代人であれば誰でもが知っていることであるが、創業時には、郵便賃と稱してゐた。創業者、前島密は、自伝「創業談」の中で、次のように言つてゐる。

「郵便料金は、国がこれを徴占して法を制して其金額を課すのであるから矢張り一種の税であると思つたので料金とか賃とすると威嚇を損するとの論者もあり、地方で取扱役(注、郵便局長)となる人も門地のある紳士などは官格を執るのは、荣誉であるが賃金を取るというのは卑賤の者のする事だといふのである」。

郵便料金という語句に馴染んだ現代人になると「賃金から税金」に変わつても、税金という表現に、むしろ違和感を感じるが、これも時代感覚の所為か。

#### 二 郵便取扱役の給与は米で

前島は、郵便創業に当たつて郵便取扱人を地元の有力者とか資産家から選んだが、その任命に当たつて、次のような考へ方で行つたという。

「初め、取扱役と稱した地方の局長は、相当の資産のある紳士……、というわけで地元の資産家で、人品卑しからざる人物でない」と郵便局長に選任されなかつたのである。よつて「封建時代では藩使から一人扶持、すなわち、玄米五合の日給を買つても荣誉であつたのが、まして、朝廷から給与されるのであるから無比の大荣誉である」といひ、かつ、給与は「何等給何口米」という命令で、一番少ない取扱役で一口米であつた。それでも當時は余り卑しくない品位であつた。

なお、一口米は、現金に換算して五十銭、玄米五合に当たるが給与に当たつては、玄米で支給せず、現金に替えて支給したのであつた。

#### 三 そのこけ、そのこけ郵便脚夫が通る

明治七年十二月、足利から鳥上へ運んだ布令が出てゐる。この布令の内容は、次のようなものである。

「郵便脚夫飛行ノ際、人馬皆不相成程左ノ通り布令候事

当禁書下諸道郵便脚夫往復ノ際、積雪或ハ悪路ニ罹リ人馬道路ヲ主閉テ夫カ為メニ脚夫空ノ時間ヲ費シ不寄馬不都合ノ釁シ候付尔後郵便脚夫飛行ノ際ハ人馬共道路ニ片寄妨害不相成程至行為致方万一心得通ノ者有之候ハ、蛇度可申付候事」。

郵便脚夫にとつて積雪の路を通行するのはその地に住む者でないとはならない苦痛である。

特に、積雪路は、人、一人通行がやっとという道路上において人馬と行き交う場合には、どちらが優先通行するかは大

きな問題である。

この場合、時間を切つて運送が義務付けられている郵便脚夫にとつて都度、時間を空費し遅延が心配されるのである。そこで、右、布令になつたものであるが、この布令によつて住民が通行中、郵便脚夫と行き合つたさいには、住民側が道路の片側に避け、脚夫を優先通行させること、というのである。現代においては官業横暴と問題になることは明らかである。

### 未解明のまま現在に至つた

#### 創業時の郵便運送の実態 (五)

以下三件の運送困難区間は、最初に記述したとおり、運送困難であるとはいへ、具体的に実態を明らかにした資料が見当たらないまま現在に至つてゐるものである。文明開化の明治年代に入つたというものの、江戸時代から僅か十年足らずの時期に郵便制度が施行されたことであつて、現代人には想像もつかない、正に人跡未踏の地方である。その実情は、本州の場合とは比較できないものである。当時の状況は、新しい資料が発見される可能性は今後とも期待できない現在、私の手持ち資料のみでも明らかにして記録に止めておこうと思つたのである。

### (8) 別海・標津間の海上運送から 陸行への切替え布告

右、区間は、江戸時代以来、別海から野付半島部までは駅通で用意した小舟で航行し、以後、半島部から標津方面へ陸行する方法をとる旅人が多かつたようである。これでは、船送り上不便であるとして、開拓使は、明治五年、この不便を解消するため沿岸航行部に道路を開削しようとしたものであ

る。それも、同年十月には完成して、次のとおり通行路の変更について布告を發した。

白 野付郡別海駅村標津迄左ノ邊ニ候処	
白 別海	海里六里
至 野付崎	
白 野付崎	陸運七里廿六丁
至 標津	
	合十二里廿丁

(注、右によると合計は十三里廿六丁になる)。

今度別海駅ヨリ陸運標津駅マデ新道切開八里四十七間ニ出来上り候間已後野付崎ノ渡海一切相殘陸運八里四十七間ノ所地立相定候事

明治五年十月

(海類抄通録)

と、一般へも発表された。

これによつて今後は「別海・標津間」は陸路直行八里四十七間に設定されたのである。

それによつて、明治九年一月の全道一周郵便線路開通時、別海・標津の両郵便局長に示達された郵便脚夫の運送距離は、明治八年十二月三日付「明治九年一月発令分」として一局間距離八里一丁と示達された。

しかし、この距離は開拓使が開削したものとは若干の差違があるが、丁以下を切り上げたものであろう。

なお、郵便局長に示達した距離は、脚夫計算定上の基礎となる重要な資料であり取扱上重視されるものである。

### (9) 斜里・標津間、斜里山道越の郵便運送

斜里山道越えの通行者は至つて少ないが、古来、長距離で、かつ峻険な深山として、旅人には恐れられていた。

開拓使事業報告によると、「斜里・標津間」の距離は、二十六里十八町とあるのに対し、私の手元資料によると

駅通名	開設年月	駅間距離	備考
標津	嘉永四年	西里	
余福別	明治二十五年十二月		
ルベス	同十八年九月	三里十町	
(平取)	明治二十五年十月		
藤川	同十八年九月	西里六町十四間	
斜里	開設年月不詳		
計		十四里二十六町十四間	

とあって、計十四里二十六町余である。事業報告にある里程より十二里も其距離である。

しかも、右、両者に対し、明治九年一月の全道一割郵便施行のさいに、斜里と標津両郵便局長に対し、開拓使から郵便脚夫賃支給資料として示した文書には、局間距離は九里十三町とある。以上、三者三様の里程である。

さて、いずれの里程が実際の距離であろうか。もし、一番距離離の郵便脚夫の運行里程が間違いであるとすると、斜里と標津のいずれかの郵便局長がこれに気付き苦情が出ることは必定である。一里程度の誤差であっても問題であるのに五里ないし十七里余も違うのである。

私は、私の調べた駅通間の実測結果として挙げた十四里余が実際の里程であると思うのであるが、いかがであろう。しかし、今となっては論じようのない問題である。

(10) 宗谷・斜里間の遠距離運送の実態

右、宗谷・斜里郵便局間は計八十一里余もあるのに、途中には、枝幸・紋別・網走の三局より設置されていない。いかに無人の荒野で人跡未踏の地であったかが分かる。

この間の郵便局配置状況をみると、次のとおりである。

郵便局間	脚夫賃支給資料	事業報告による	備考
宗谷枝幸間	二十五里四町	二十五里七町	
枝幸・紋別間	二十二里四町	二十二里十五町五七間	
紋別・網走間	二十一里七町	二十一里十町三九間	
網走・斜里間	九里十三町	九里十三町十四間	
計	七十九里三十三町	八十里三十三町十四間	

脚夫賃支給資料と開拓使事業報告の間に若干の距離の違いはあるが、おおむね符合する。それにしても、前年の明治八年開拓使判官松本十郎に随行した留萌訪談録某の日記によると、同人は枝幸とその他において郵便局設置調査のため同地方を出張中の駅通室吉谷某に会って面談した旨の記載があり、駅通室としても真正に実査したはずであるのに、若干の違いとはいえ誤差があるのはなぜであろう。解せないものである。

当時、この地方の和人の居住者は、今国、置局された宗谷と枝幸には漁場持、伊達村右工門(江戸時代の場所請負人)の基地があつて、支配人以下の和人が、また、紋別・網走、斜里の三か所には「平藤野」一の漁場持による基地があつて、いずれも地元の切代郵便局長が常勤して、地元支配人は、それぞれ地元の初代郵便局長に就任したのであつた。

創業時の郵便運送便への結束は次のとおりであつた。

- 一、宗谷カラ紋別へ向ケ 七日ト二十七日ノ差立(月二回)
  - 二、紋別カラ宗谷へ向ケ 十二日ト二十二日ノ差立(月二回)
  - 三、紋別カラ厚別へ向ケ 毎月六ノ日差立(月三回)
  - 四、厚別カラ紋別へ向ケ 毎月六ノ日差立(月三回)
- 一、というもので沿線各局から毎月二ないし三回の上り便が運行されていた。創業時とはいへ、至つて少ない差立便の設定であつた。

しかも、漁場関係者以外、郵便の利用者がなく、至つて簡便とした取扱いで、取扱ひ皆無の運送便もあつたとの記録が残されてゐる。

なお、郵便線路沿い道路は、幸いにも険険な難道は少なく、海浜の砂地を歩行する区間が多い。歩き難さはあるものの、

山岳難道ほどではなかつた。ただ、積雪量は道央部よりは少ないとはいへ、寒さが厳しく、しかも冬期間が長く困難性は厳しかつたのである。

しかし、当時の実態を具体的に記録した資料は残つておらず、疑問が残るのである。その二、三を挙げると、①この長距離間をどの程度の時間で運行したのであろう。②途中の休息、休憩は、駅通所の小休所等を利用したものと思われるが、その実態はどうか。③脚夫の背負つた郵便物の重量ほどの程度であつたのか。なお、当時の駅通人足の荷量制限は七貫目であつた。

なお、サロマ湖岸の通行は、明治期においては湖岸と海岸との間の中洲を通行していたのであるが、昭和初期、この中洲を人口により開削して海と湖とが水流続きになつたため通行できない状態になつてゐるのである。

### III 結 び

以上、全道一層郵便線路沿いで、特に通行困難で、かつ、その実態が明らかでない区間を十か所選んで取り上げてみたのである。もちろん、全道にはこの十か所だけではない。あえていえば、全道すべての郵便線路が難道であるといえる。それに全道一層郵便線路完成までには、創業以来三年三月という極めて短期間に達成したのである。

以上の郵便運送については触れなかつたが、駅通人が携行する郵便物の荷量制限については資料はないが、駅通人足の荷量制限は前述のとおり、七百目となつてゐる。

なお、郵便脚夫賃（実際一腳夫に支給される賃錢ではなく、郵便局長に支払われる賃錢である）は

郵便脚夫賃 一里に付き五錢

とあつて、難道区間についての増賃はない。しかし、郵便線立賃の設定は

駅通人足賃 一人一里に付き六錢

難道については別に考慮する（札文庫山道については四割増であつた）とある。

## 明治初期における 駅通所の経歴と運営状況 (三)

### ○七飯駅通所の続き

7 荷物の重量  
馬一駄は二十五貫目までとし、それ以上は二貫目を増すと共に賃錢の一割を増すとした。また、その重量馬力に堪へざるときは、別に人足賃を徴収する。人足は七貫目を以つて一人持とし、七百目毎に一割を増すとした。

8 橋 梁  
本駅の境域に係る道路には多数の橋がある。しかしいずれも小橋であり、ここで取り上げるほどの橋はない。

9 その他  
村内の七重動業試験場に隣接して、明治十二年電信局が設けられたが、官製の取扱いのみの送受である。  
また、明治八年一月、郵便局が開設されたが、五等郵便局である。

### ○中島駅通所

短期間に廃止になつたため、地元住民にさえ馴染みの薄い駅通である。

「開拓使事業報告」には、名前を出しているがその運営状況等の記載がなく、位置、開設、廃止以外には明らかにされていない。

「事業報告」によると

位置 亀田郡中島村

沿革 明治六年九月設置

同十二年九月廃止

とあるのみで、業務の運営状況については全く記載がない。

しかし、他の資料によると、存置中には種々問題があったようで、駅路沿革志その他の資料によると次の記載がある。

〔中島駅通所〕

位置亀田郡中島村ヨリ江差街道二俣ル

本駅ハ明治六年九月一日、初メテ駅名ヲ付シ爾來運伝シ來ルト雖モ駅場諸費消却シ通立ズ廢駅ヲ懸出タルヲ以テ同年九月二日ニ至リテ閉駅ス

とあり、駅路の運賃としては、たった二日間の運命であった。

しかし、実は駅路沿革志その他によると同駅通所開設については、次の経緯があったのである。

「去ル五月一日当馬場取圍之儀願之通譯園届ヒ成下雖有仕合  
……(以下略)……」

右文書は、助郷付願申請とあつて、駅通設置の申請に関するものではないが、この願書で分かることは、公式の願書は九月一日となつてゐるが、実際には、同年五月中に既に業務が開始されてゐたことである。「駅路沿革志」の「初メテ駅名ヲ付シ爾來運伝シ來ル」という、いかにも持つて回つた言ひ方をした理由は、開設は同年五月であるが、名前を付けずに運営してゐて、九月一日に至つて初めて「中島」という名称を付けたことが明らかになつた。

その理由は、街道筋の函館駅が、大野駅の助郷を長く勤めていて、明治六年五月に至つて中島駅通所の前村として立起したことにあつたのであるが、正確にはよく分らない。

この経緯等については、前出の拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究・中巻」に詳述してあるので、本書によられたい。

なお、前書「嶺下(又は峠下)駅」についても、中島駅通と同様、助郷制に関する問題があり、右、拙著に記述してあるので、合せて同書によられたい。

○函館駅通所

函館は、松前とともに蝦夷地の玄関口として重視されてきた。松前は公用の上陸地であるのに対し、函館は、日本海側の江差とともに貿易、商用の出入口として重視されてきた。

また、函館は、本州と蝦夷地東部への出発地として、交通の要衝であつた。

以下、「開拓使事業報告」に記載されている駅通に関する事項を記述する。

位置一 渡島国亀田郡函館大町

函館 青森海里五十六里半

下郷川一里二十八町五十九間

七飯四里八町

上磯三里四町二十四間

大野四里二十八町

○人馬雜立・賃日賃銭

一里人定	一正	二正	三正	四正	五正	六正	七正	八正	九正	十正	十一正	十二正	合計
一七	二五	三三	四一	四九	五七	六五	七三	八一	八九	九七	一〇五	一一三	一三〇
一	二	三	四	五	六	七	八	九	一〇	一一	一二	一三	一五

○青森汽船汽船(乗客賃銭)

上等	中等	下等
一三	一〇	七
以上八町三十銭	以上二町十五銭	以上二町五十銭
以下四十五銭	以下七十二銭	以下五十二銭

○経費

明治五年	六年	七年	八年	九年	十年	十一年	十二年	合計
一八〇	一八〇	一八〇	一八〇	一八〇	一八〇	一八〇	一八〇	一四四〇
八七	二五	二五	二六	〇	〇	〇	〇	一七二

○沿革

1. 設置年月未詳、享和三年箱館奉行戸川筑前守安論里程ヲ定ム、蓋此時ヲ以テ始メトス、爾來名主又ハ町年寄ニ取扱ヲ命ス、別ニ給料ナシ。
2. 明治五年鶴岡町へ駅場ヲ設ケ副戸長ニ職務ヲ命シ手代其餘二日俸五円ヲ給ス。
3. 同九月、舊日改所ヲ設ケ等外吏ヲ主務トシ秤取及小使ヲ置キ各年給七拾円ヲ給ス。
4. 十年二月函館支庁構内へ移ス

- 5、十二年十一月惠比須町二人馬糞立所ヲ設ク
- 6、十三年十一月大明ニ移ス
- 7、内国通運会社函館出張所取扱ヲナス別ニ船料ナシ
- 8、運送人馬糞立請負人ヨリ人馬糞札手数料ヲ改メ以テ船料ニ充ツ

## 解説(1)

- 1、函館は、蝦夷地の玄関口であるだけに駅運関係施設として「駅通」と「買日改所」に分置されている。買日改所は本州でいう四屋場に相当し、旅人の携行する荷物の受付、重量の確認、等を任務とする。
- 2、交通の要衝として各地への街道の起点となっている。①本州への出入口として、青森との間に定期的に船舶の運行がある。②東蝦夷地への東海岸道の起点である。③①②と同じ東海岸道の森駅に通ずる下海岸道がある。④西蝦夷地へ通ずる松前經由日本海岸への松前街道がある。⑤大野を經由する江差街道等の諸道がある。
- 3、函館は、東西蝦夷地の各駅通所における人馬糞立ての荷重制限、荷物の料金定額の標準額設定上の参考駅になっていて、具体的に、制度的に設定されている。
- 4、商館は、本州側の青森との間に定期航路が開かれていて、開拓使による履船が運行され、公私人の利用が許されている。しかし、当時の物価から比較して相当高値にみられる。
- 5、経費の開拓使からの示達については、駅通と買日改所に分けて記載しているが、買日改所は明治九年廃止になっているので以後、駅通所の経費に包含されている。
- 6、沿革については、歴史が古いだけに、他にも資料が多数あるので、合わせて整理し、記述することにした。

## 解説(2)

右、「事業報告」の記載事項と一部重複する事項もあるが、駅路沿革志その他の中から駅通制度及び施設に関する事項を取上げ、解説を試みることにしたい。

1、函館にいつ前駅が開設されたかについては、事業報告の

ほか駅路沿革志に「本駅設置ノ初メハ未タ詳ナラス享和三年旧幕府箱館奉行戸川筑前守安論ヲシテ大野村ヘノ里程ヲ定メシム、蓋シ駅場ヲ設クル此時ヲ以テ始メトス」とある。しかしこの記述は前記「事業報告」の沿革と同文であり、出典は同じと認められるが、これは事実であろうか。

元禄四(一六九二)年三月、松前藩主から町奉行に送じた法度(はつと)の中に「私領分百姓伝馬宿次無遅々様急度可申付候事」とあり、そのころ既に松前を中心に開道街道には宿駅の制が存在したことが明らかである。私が「いまこ」での法度をもとに、函館にも宿駅制があったと主張するのは根拠がある。すなわち、宿次というものは、一か所に単独で設けたからといって機能するものではなく、都市間街道に連続して設けられて始めて意味があるのである。詳しくは「北海道宿駅(駅通)制の研究・上巻」に譲るとして、松前を中心に開道街道にはもともと早くから宿駅が設けられていたと認められる記録がある。箱館奉行による宿駅開設は、恐らく駅間里程を測定したさい、これを機会に前駅の整備を図ったのを指しているのであるまいか。

## ○ 資料寄贈お礼

- 一 アイヌと虫の生活誌 帯広市 井上 寿氏
- 二 島松小休所周辺絵図ほか三点 恵庭市 林 廣男氏
- 三 標茶町郷土館資料18号 標茶町郷土館長 様

発行年月日 平成十八年十月五日

発行 者 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. 〇一一一五七一一三六〇三番

ホームページ

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