

# 駅 通 情 報

第57号

## 時 報 郵便配達の限界

—郵便規則の「あて所配達」は

適用されるか—

### 一 はじめに

私はこの十年、余暇を利用して一族の来し方を探究してきた。今回、その第一輯を取りまとめ発刊した。

最初は、順調に資料が収集されるかどうか懸念されたが、意外に豊富に見えられ、我れながらうまくまとまり満足している。

引き続き第二輯の資料収集に取りかかった。

それは、滋賀県在任時、豊臣秀吉の追放にあい、香川県高松に転任してから現在までの約四百年間が対象である。

### 二 第二輯の資料収集に取りかかる

香川県高松は生駒藩の時代である。調査に取りかかってみると、目を追うに従ってそれが意外に困難であることが分かってきた。

追放になった理由は、当時、一族がキリスト教を信仰して

いて「邪宗門禁令」に触れたことにあり、以後、隠れキリシタンとして社会の表舞台から遠ざかったことにあるらしい。

高松来住の数十年後、今度は京極家が丸龜藩に移封されてきたが、京極家の配属があつたものとみえ一族は丸龜近くの「旧豊田郡豊田村原」に移り、ここを安住の地とするに至つた。

私の調査は進展しないまま数年が過ぎたので、現状を打開する方法はないかと模索し、考え他（あくど）ていたとき、ふと、思いついたことがある。

それは、一族の転住先である豊田郡を中心舞台に西讃岐地

方に発生した二つの事件である。

①寛延三（一七五〇）年西讃における百姓一揆

②明治六（一八七二）年、赤心報国党（西讃竹植騒動）事件

右、事件は、共に西讃岐地方、しかも父の本籍地を本拠として発生したものであることを注眼にも見落としていた。実は、この二つの事件の記録の中に一族の動向と見られる記録がなからうかと思いついたのである。

早速本籍を支持つ観音寺市の教育委員会に事情を書いて、二事件の順末に関する資料を探してほしいと書簡を送つた。

数日して市教委から「寛延三年発生 of 百姓一揆の詳細を記述した文化財協会報『四書』と、明治六年六月発生 of 西讃州竹植騒動事件登載の観音寺市誌抜粋が送られてきた。

右資料について詳細検討したが、一族の動向に直接結びつく記載は見えられなかったが、後者の「西讃州竹植騒動」についての首謀者、赤心報国党党首、片山晋之進なる者の経歴について注目される一項が認められた。すなわち、左記の記述である。

①片山晋之進は、近江国佐々木源氏の流れて、京極家の一族である。

②生駒（高松藩主）の時代に、原村野田に來たり團壘して代々庄屋をつとめ、広い山林を有し広大な邸宅を構えていたが、晋之進は因事に出走して、いて多額の費用を費し、

補給後没落してしまつた。

とあって、種族「——」の項以外は、私の一族が追つたと同じ経歴なのである。

### 三 経歴の更なる追索

市誌に記載の片山の経歴が、我が一族のそれと酷似しているといつてもそれだけのことであるので、さらに詳細で、かつ、一族との結び付きを確り下げて真相を追及する必要が認められた。

その方法はインターネットによる探案が早速であると思われたので、いつも操作を頼んでいる一男の様に電話をかけた。ところが、その返事は「寛延三年の百姓一揆は、筆者が明

らから検索のしようがあるが、是非知りたい方の赤心報国党党主については筆者も明らかでなく、関係者も、生存の有無も分からず検索のしようがない」と、とあっさり断られてしまった。

しかし私は諦め切れず、市誌の片山の経歴の末尾にある「彼の二男は九州にあり、女子は上高野村の藤川弥平、横田助七及び市内本大町の岩本磯治氏に嫁し、菅之進姉嬢のさいの一族の短冊が岩本家に残っている」との一項である。右三人の子女の係累を追跡し、子孫について詳細聞き出すほかはないとの結論に達した。

#### 四 地域の配達を受持つ郵便局長に依頼

しかしどう考えても百年以上も前の係累を探すのであるから、子孫が現存しているかどうかとも覚束ないのである。

最後の手段として上高野村在住者の二名の、片山の子女の嫁ぎ先の子孫あてに書簡を出すことにした。

現在の上高野村は現三豊市で豊中郵便局区内である。しかし、田舎の郵便局であれば老齢の配達員が一人や二人いて、住民の二、三代先きまでの係累を知っている者がいるのであるが、現地事情に暗い私にとって推測もできない。しかし考えて解決できる問題ではないので、当たって砕けろとばかり豊中郵便局長に手紙で依頼する決断をした。

要するに「郵便は、故人の子孫あてに配達できないか」というのである。

しかし、どう考えてもそこには規定上次の問題があった。

郵便規則第七十三条によると

「郵便は、そのあて所に配達する」とあつて、配達員は、そのあて人に配達すれば足りるのである。

しかし、配達を受けた者は、その者が死亡しているのであれば、差出人に還付することにならう。またそれは郵便物を受取った者の判断であり、あて先に「誰々の子孫」とあるように複数である場合同七十六条によれば、「二人以上をあて名とした郵便物はそのうちの一人に配達する」とあるので子孫のうちの一人が受取ることは可

能である。しかし、この場合あて人が明示されていないので果して配達可能かどうか問題である。

以上をもつて藤川弥平、横田助七の子孫あてに郵便物を作成し、郵便局長あて文書に同封して発送した。しかし配達される可能性は十中八九あるまいと判断された。

#### 五 結び

以上をもつて片山菅之進の子孫あての信書の配達に関する打つ手は打った。

恐らく信書は還付されてくるであろうが、何もせずに手をこまねいているより出来る限りの手を打ったということで一応私の気持ちは収まったのである。

#### 和入地の発祥と宿駅制の成立(二)

和入地が形成され、宿駅制が施行されるまで――

前号では、北海道南部の現、松前町を拠点として城を構えた松前氏は、藩政の円滑な施行上の施策の一つとして和夷分離(和人と蝦夷人の相互入居を禁ずる)の政策をとった。

すなわち、渡島半島部を和人居住地「和入地」とし、以て連を蝦夷人の居住地とした。和入地では進々居住者が増加し連年とともに集落をなし、自治制が敷かれ「村」を形成するに至った。

本稿では、以上、和入地内が整備されるとともに藩役人の見回りも繁くなつてきて人馬継立での必要性も増大してきたのに対応して、その供給源としての「村」における「宿駅」と、それを支える「助郷村」による宿駅体制が確立されてきた状況を見てきた。

以下、その後の経過を記述する。

## 4 和入地発見の推移

以上、元禄十四年以降における人口の増減状況を見たが、その増加の原因を見るに、自然増も若干はあるが、漁業移民の流入によるもので、これはおおむね和入地の海岸線に沿った地域に見られる現象である。特異なものとしては、江差奥地の厚沢部、大野等半野部に入地しているものとして、これらの方の多くは、東北地方の南部や後援等から移住したもので、千代田村、春ヨリ東ハ海ニ降りて漁獲シ、ソノ間ニ村ニ帰リ農稼スルナリ(蝦夷日記、松浦武四郎著)という状況にあった。十七世紀後半になると、和入地村数七十か所を数え、村方としての経済基礎も安定してきた。また、自治的組織も定着してきて、郷村として形成しつつあった。

寛文九(一六六九)年の「津軽一統志」には七十一か村、また元禄十三(一七〇〇)年の「元禄郷村帳」には、和入の村数八十一か村、蝦夷の部落百四十か所が挙げられている。そのほか七か所の「入居無届」の村があると記されている。しかしそれは、完全に安定したとはいえず、それより八十六年後の天明六(一七八六)の「蝦夷拾遺(幕吏山口高直著)」によると、東西在の村数は七十六か所とあってそれより五か所少なくなっている。和入地とはいってもそのころは、まだ住民の生活基礎が弱く、いたって流動的であつたものと認められる。村数安定した十八世紀初頭にあつた村方は、おおむね定着した単なる居所集落ではなく、藩体制に組み込まれた「一村」としての自治的組織と財政的にも安定した村としての形態を備えるに至つたものと認められる。

また「松前蝦夷記」によると、享保二(一七一七)年の幕府遣見使による遠視のさいに編さんした「松前蝦夷地覽書」によると、

西在村	七十九ヶ所	東在郷数	四十二ヶ所
右東郷	二百四十六軒	家	千二百廿五軒
○室番十一(一七六二)年(中略)		人	七千二百八人
西在郷村数	四十九ヶ村	東在郷郷馬屋所	
此東郷	二百八十八軒	家	十五軒
人	八百八十八人	人	四十七人

西在郷蝦夷居所 四ヶ所  
家 数 十七軒  
夷人 数 五拾余人

以上のとおり記載されていて、享保二年と宝暦十一年とは四十四年間の間があるが、その間に村数において三か村、戸数は一二九七戸増加し、人口においては逆に約四千人減少している。それは人口が減少したというより、享保二年時の統計のずさんさによるものと認められる。

## 三 宿駅の導入と人馬の継立

1 和入地における宿駅制の芽生えから定着への経過  
以上、和入地の発祥から「一村」の定着までを取り上げた。長々と解説を試みたのは、本項において、「一村」の生成とともに宿駅制が導入され、それが定着するまでを記述し、村が存在しての宿駅制であることを知ってもらおうという、意図から出たものである。

さて、宿駅制の施行であるが、本州において、徳川氏が伝馬の制を設けたのは三河時代であるが、徳川氏が、岡ヶ原の役によって覇権を掌握すると、江戸を中心にその制度を次第に全国的なものとして整備を図つてきた。

本道内においても宿駅制が導入された当時の状況について記述する前に宿駅制を通じて本州と松前藩とのかかわりについて触れておく必要がある。

それは、本道における宿駅制の発祥が、全く独自の発想によつて生まれたものではなく、前出のとおり、本州の宿駅と根を同じくし、その方法も宿駅を真似て類似の方策をとっているからである。

初期の松前家の事績を記録したものに「新羅之記録」があることはよく知られている。この記録の中で、文禄二(一五九三)年正月、五代慶広が肥前の名護屋において秀吉に謁見し、蝦夷島の支配者としての朱印の制書を得たが、この制書を受けたさい、宿駅に関する事項にも触れている。この制書の中の宿駅に関する部分のみを上げると



月、松前藩から町奉行に達しられた「福山諸藩」の各々々の一つとして、元禄四年に出された法度と全く同文の条項が見える。當時、松前藩としては、藩が創生されて間がない時期であつただけに、特別に中央情勢に強い関心を抱き、幕府の動向ばかりでなく、本州諸藩の動向を見守つて、その在り方を取り入れようと心掛けていた。これは宿駅制についても例外ではなかつた。内容の充実はともかく、外形上だけでも諸藩に比較しても遜色なく、少なくとも類似した制度を創設しようとしていたものである。しかし、蝦夷地の特殊事情から金道にわたつて充実にしたものはいかないまでも、和人居住地の渡島半島部、すなわち、「和入地」については、権力本州諸藩と類似の宿駅制度を施行しようとして心掛けたものであつた。なお、右法度には「私領分」すなわち、藩士の知行地における郷村に対して特に達したものであり、藩主直領に対しては触れていない。当時の和入地は藩主直領と藩士知行地とが相互に入り組んでいて、宿駅が、私領の分のみに円滑に運行されなかつたとは思ふれないので、直接威令の浸透しない私領分について、特に達したものであらう。

しかし、宿駅を負担する住民にとつて、伝馬、宿継ぎの運行は、日々の生活に直接かかわることでもあり、一片の法度をもつて直ちに改善されなかつたのは当然で、前述のとおり、度々の町奉行への達しとなつたものと認められる。藩としても事情を熟知して、これをもつて直ちに改善されるとは思つてはおらず、機会あることの法度となつたものであらう。

右、法度に関連して考えられることは、元禄四年に私領分の伝馬、宿継ぎが円滑に運行される、滞りがちであるから、遅れぬよう配慮するようにとの達しが出されたことは、それより相当以前から和入地においては、「伝馬、宿継ぎの制がとられていたこと」を示しており、藩主直領はもろゝのこと、和入地全般について、制度として既に施行されていたものと考えられるものである。

そこで、それに資料を探索して、宿駅制はいつころ施行されたのかについて追求し、創生時期を明確にしようとするものである。(次号へ続く)

## 明治初期における

### 駅運所の経歴と運営状況 (八)

前号までは、函館・森間の海岸線回り「下海岸道」沿い七か宿の状況を記述してきた。  
本稿では七か宿日に当たる尻岸内駅の「(1)解説」の項から記述する。

#### 7 尻岸内駅運

##### (1) 解説

この街道の特徴として、設置年月はおおむね不詳であることと、明治十二年の函館支庁管下の駅法改正で、これまでの宿駅は廃止になったことが挙げられる。しかし、この年、駅運制度が完全に廃止になつたものではなく、これまで本庁管内で実施されていた駅運制度を函館支庁管内にも拡大適用されたのである。

本駅に限らず、開拓使事業報告の沿革等の記載事項は、明治に入つて開設された駅運については、具体的正確に記載しているが、和入地のように歴史が古く掘り下げて深く調査を要するものは触れるのを避けている嫌いがある。

##### (2) 駅路沿革志、その他の資料による沿革等

ア松前藩支配ノ節ヨリ村役人自宅ニ於テ取扱諸人費村費トス。

##### イ開闢ニ連スル距離

本駅ヨリ茅渚郡鷹巣法華(とどほつけ)駅江三里二十七町十六間山道ニシテ峠ナリ、同郡戸井村駅江二里十四町三十間内二里八山道ニシテ其外ハ海岸又ハ平野トス本駅設置以降道路修繕等不詳。只、明治七年中道路ヲ実測シ明治八年二月蝦夷法華村ヘノ山道ヲ修繕ス、但シ尻岸内概法

華南村ノ民費ヲ以テ支弁ス。  
ウ 駅運取扱人并給料

松前家支配ノ節ヨリ本村書記役ヲ兼務取扱ヲ以テ別段手  
当給料等ヲ給スルナシ。其沿革ハ詳ナラザルヲ以テ記載  
スル能ハス。

従来ヨリ村民所有馬ヲ以テ編立、別ニ駅馬ヲ備ナシ。  
工 (人馬賃銭、荷物賃日)

明治三年二月、公取用人馬賃銭ヲ區別テ立テ、公用ハ人  
足一人一里二三〇文、馬一匹一里二五〇文、其後相対人  
足一人一里五七五文、馬一匹一里五七五文、馬一匹一里  
六二三文トシ、其後人足半額一里金四銭、至急ハ金六銭、  
昼夜兼行ハ金八銭、馬ハ一疋金六銭、山道険難ノ場所ハ  
定賃銭ノ五割ヲ増ス。明治十二年十月ヨリ前駅二回シ。

明治二十年十月、馬一疋荷物十八貫目ヲ限リ、其後人足  
一人七貫目、馬一疋ハ二十貫目トス。明治十二年十月以  
後ハ前駅二回ナルナシ。

オ 舟渡場

本駅ヨリ里程凡十五町ニアリ、女ノ子内川ト云ウ渡場ア  
リ。渡貫ハ男女共一人二付金八厘トス。

カ 郵便局

五等郵便局アリ、明治十年二月中間設ス、マタ本駅所管  
ノ中、支村根田内村ニ有リ、明治八年開局ス但五等郵便  
局ナリ。

### (3) 解説

ア 本街道は驛辻遺であることもあって通行人も少なく、宿  
駅は村方経営で独立した駅舎を持たず、村役人の自宅を  
もって駅務を運営している。

イ 駅場には駅馬を繋留しておくことをせず、旅人からの申  
し出があった都度、村民馬持ちが順番で供出している。  
ウ 賃日制限(人馬の荷重の上限)は、人足七貫目までとし、  
この街道筋は商船駅と同じであるが、馬の積荷上限は、  
高前等、本街道筋の他の宿駅は二十五貫目であるのに対  
し、本駅は、明治二十年十月、十八貫目、その後二十貫目

としている。これでは、本駅に到着すると、積み替えを  
要することになり、不都合が生じ旅人はほんきな行為が  
求められることになる。般法驛駅との間に峠を山道が  
あり、止むを得ないのかも知れない。  
エ いつの時期かに相對賃銭が設定され一般人の荷物運送が  
公けに許されているが、料金は公用のおよそ倍額に設定  
されている。

なお、相對賃銭とは、公用については定額が設定され  
ているのに対し、一般人の利用する賃銭は、利用者と宿  
駅側とで交渉するのが原則である。しかし、それでは  
煩瑣なので一応目安となる額を決めておくものである。  
一般的には、公用の倍額と設定するのが普通である。

### ○ 資料寄贈お礼

- 一 吉良平治邸物語 鋼路市 津田 正氏
- 二 鋼路市内特定局一覽 同 同
- 三 北海道の歴史を考ふる 札幌市 岡村 正吉氏
- 四 観音寺市誌(通史編) 観音寺市 教育委員会 様
- 五 同 文化財協会会報 同 同

発行年月日 平成十九年八月五日

題 名 無 料

発 行 者 札幌市南区川沿西条五丁目三十一

史学研究会 主宰 宇川 隆雄

TEL 〇一一一五七一三六〇二番

ホームページ

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