

駅 運 情 報

第60号

時 報

郵政民営化に想う

— 郵政事業の将来を占う —

○ はじめに

郵便事業は、前島密（まえじまひそか）による創始から百三十八年にして他の事業の郵便貯金、簡易保険とともに、官業に終止符を打ち、町飛脚時代に戻った。

さて、私事で恐縮であるが、私は、前島の創った郵政事業に職を帯じて飯を食ってきた。

それも、二十数年前に定年退職して以後は、利用する側に立って今度は、郵政事業の運営を側面から眺める立場になった。職を辞してからの私は、郵政三事業の利用も極めて少なく、従って最近の利用内容には坐って諷く、事業状況を論ずる資格はない。

しかし、私を育ててくれた郵政事業には、特別の愛着があり、その行く末には何かに付けて気掛りを感じている。

大分以前のことであるが、某新聞から「郵政民営化について」意見を書くようにいわれた際、公社までは止むを得ないが、完全民営化には反対である旨の小論文を書いておいた。

それも、「郵政事業は、かく在るべし」といった確たる意見があつてのものではなく、元、郵政職員としての私の感情のおもむくままに書いたのであった。

さて、民営化されて四か月、最近出合った郵便の取扱についてエピソードの二、三を書くことにしたい。

○ 郵便の取扱について

私は現在、私の関わっている駅通過信史の研究について、隔月、百八十通前後の会報「駅運情報」を図書館等へ発送している。

従つて、同年輩の方達よりは、郵便の利用は可成り多いはずである。右、会報は、料金別納で発送すると味気ないので記念切手を貼つて発送することにしてゐる。

この作業は意外に手数のかかるものである。窓口で記念切手を買つてホールで一週一週ペタペタと貼るのであるが、これが思ひのほか大変である。自分が大変であるばかりでなく、他の利用者にも迷惑をかける。

なお、最近では、記念切手のプルームも去つて売れ行きが良くないのか、窓口子にいやな顔をされることはない。

右、「駅運情報」に関連して、毎日のように質問とか、照会が来るので、私はこれらの人達に返事を書くのが日課となつてゐる。

話は戻つて、最近、拙宅の近所のコンビニ「ローソン」で、普通郵便の引受けを取扱つてくれることが分かった。

ここでは、多量の郵便を差出すときは、切手を貼るのを手伝つてくれるし、ポストが店内にある（もちろん店前にもある）ので便利である。

それに、コピー機が配備されているので、私のように資料をコピーして郵便で差出すことの多い者にとって至つて便利である。

さらに、土、日であるうと、早朝、深夜でも開店しているの、曜日や、時間に係わりなく差出し可能である。

ただ、多量に出すときや、記念切手を買うときは在庫が不足することがあり、絶てが満足というわけにはいかぬが、おむね私の要求を満たしてくれるのである。

○ 郵便の差出し

近年における郵便ポストの設置基準はどのように設定されているのか分からぬが、前出のとおり、毎日のように差出し郵便がある者にとって、郵便ポストの速いのは大変である。

私は、毎朝、散歩のさい前日に書いた郵便を持参して投箱
 することになっている。

しかし、毎日、郵便をポストに運ぶのは苦痛である。それ
 に、一刻も早く開会者に私の考えを伝えようと、ポストに通
 う毎日である。

このようなとき、思いもかけぬ事が起きた。

いささか前日に届するが、返り年賀を出そうと（出し忘れ
 た賀状に対し、相手から賀状が届き新年になって返事をだす
 こと）、片手に、賀状を持って家を出て路上を歩いていると、
 向こうから郵便配達員が、周辺の郵便を配達しつつ来るのに
 出会った。

その年配の配達員は、私が郵便数通を持っているのを見つ
 け、私と睨れ違ひざま、私が持っている年賀状を見て、「郵
 便を出すのでしたら、持っていけますよ」と、声をかけて
 きた。

私は思わず「それは有難い、有難う、有難う。」と繰り返
 しいいつつ、手先の賀状を手渡した。実は、路上で配達員に
 郵便物の差出しを依頼することは、規定上許されぬことと
 心得ていた私は、意外なことに行き当たったのにいささか戸
 惑い驚いた。しかも、現職時、法令の善人的立場にあった私
 にとつて強い衝撃を受け、これが民間化というべきものと
 納得した。

○ むすび

ローソンの取扱いは時代の要求に基づくすう勢であると片
 付けられるが、後段の、配達員による郵便の路上集荷は、制
 度上の問題ではなく、事業を支え運営する職員の問題であ
 る。

制度の問題は、改正することで改善されるが、業務に携わ
 る職員の行為については一鳥一石にやり直しができる問題で
 はない。

現在、郵政民営化の在り方が論じられていて、事業を
 運営する職員の育成について論じられることは余り聞かない
 のはなぜか。

私は、配達員の態度に接し、大げさにいえば将来の郵政事
 業を見る思いがした。これで、郵政事業の行く末は安泰であ
 ると実感したのである。

制度の創始者、前島密に対し、郵政事業は民営化してもこ
 のような後継者のいる限り立派に守ってこれるので安心して
 お任せして下さいといつてもいいのではないかと。

朝鮮通信使が通った道（二）

一 宿駅・庶民側から見た一行の姿

前号では、朝鮮通信使の発祥から通信使を迎える日本
 側の幕府、対馬藩の準備、対応状況を書いた。

本号では、朝鮮通信使の通った沿道の諸藩、及び宿駅側
 の受入態勢、庶民の対応、感想等を記述して終りとする。

三 沿道宿駅の対応

1. 馬匹の供出は村方の負担

陸路輸送の主力は馬である。車も鉄道もない時代である。
 従つて、物資の輸送や通信使の中の上り、高官の乗る乗馬等、
 馬に頼る部分が可能が多い。沿道における馬の調達は、一つ
 の基準がある。それは、一〇万石以上の大名に対しては、鞍
 置馬（ぐらおきうま）の調達が命じられた。要するに、鞍馬
 に鞍を置いて乗馬として使用する馬である。

しかしそれも藩内で助う馬には限度があるので、大部分は
 藩内の農耕馬を徴発するのである。

正徳元（一七一）年時の場合には、これら農家等から徴
 達した馬は三二〇疋に及んだという。

当時、街道筋の大名だけでは供出しきれず琉球使節の接待
 を担当した薩摩の島津氏や令嗣、他の四か所とともに供出を
 命じられた尾張徳川氏を除いて、西は肥後の細川氏、北は東

北の佐竹、南原、伊達氏にも譲せられていた。しかしこれも馬だけではない。この戦置馬には、馬一疋につき足輕一名、奇襲持一名、長柄傘持一名、馬合羽持一名、合羽籠持一名、提灯持一名、口付二名の計八名もの随伴者が付くのである。大體とはいえず、その人員確保には限度があり、その苦勞がしのばれるものがある。

その調達方法に対する考え方には、平時における一種の「軍役」という意味があったものと見られていた。この軍役は、既に平時に到来した慶安二（一六四九）年の「御軍役人数割」にも詳細に想定されているというのである。

このようにして調達された人馬の数は、同じく慶安時代の通信使の場合を詳細に見ると、次のような膨大なものであったという。

奉向（往路） 通行人定三百十八、寄人定一万六千六百六十一人、馬九千七百四十五疋

下向（復路） 通行人定奉向同様前寄人定一万二千七百七人、馬八千六百六十一疋

（通行一覽）

右は、往路復路とも、總人員（總馬數）を挙げたものと思われるが、大體な数字である。この人員は、関係藩の武士はもちろんであるが、百姓町人も多数含まれているものと思われる。また前出のとおり、馬に至っては藩で飼育しているものは限られていたので、この大部分は馬持百姓からの懸役であらう。

2 通信使一行の宿泊について

次に、通信使一行の宿泊の準備である。

宿舎は、いわゆる「宿館」と称する。大坂、江戸間の陸路では、宿場町の大寺には正使、副使、従軍官、上士官など高官の宿舎に当てられる。それ以外の中、下僚には、近辺の寺や民家が借り上げ、割り当てられる。宿舎は、一行のほかに對馬藩士がこれに加わる。

一方、海路の場合には、港では「茶屋」と呼ばれる臨時の施設が新たに建設される。この施設は、通信使がいつ来るの

か分からぬので分かり次第都度建てられるのだという。また、用がすめば取り壊されるのである。

このように膨大な人員の接待と施設の提供が求められるのである。

また、天保二（一六八一）年の福岡藩の「朝鮮通信使記録」によると、このときの通信使は往路一泊、復路二泊の日程であったが、藩外からの調達品として、次の品々が記録に残っている。

まず、京都からは金箔一万枚、紫紙紗（ふくと）二五〇枚、天目大皿一六枚、極上の茶、なつめなどがある。大坂からは銅製の鍋、煙草釜、煙管（きせる）二六〇本、葉たばこ、銃子楯（ちようしぎ）のほか各種の菓、貝杓（し）、「かいしやくし」、銅製風呂釜、腰鉈、銀箔一万枚、守口漬五〇桶、ロースク二三〇匁、火箸五〇副、古酒並びに新酒、しゆろ糖などが記録されている。

当時、どのような品々が上層階級の人々の日常生活に使用されていたのかが分かるので、あえて贅を厭はず記述したものである。

また、長崎からは、家豚一〇疋、水砂糖五〇斤、白砂糖一〇〇斤、唐紙一〇〇枚、各種の皿、茶碗、フカの切り身と続くのである。

これらは、それぞれの藩邸を通じて御用商人に調達させたものようである。

これらの購入費用は「新高町史」によると、銅二八四貫七六匁二分で、現代の価値に直すと四億六五九四万円になるというのである。

さらに、宝暦一四（一七六四）年度の記録によると、通信使一行の便宜のため、宿館に時計を備付け、また、時鐘を用意したとある。

これら多くの品々には、一行の接待や旅の疲れを癒してもらおうとする心配りもあつたのであろうが、そのほかに一行に對し、日本の文化の高さと国力を見せ付ける意図もあつたのではなからうか。

3 瀬戸内は海路が便利

徳州明石藩は六万石で、十万石に達しない藩であるので、供応は公儀の勅代官の扱いである。しかし、瀬の干満により船の運行に大きな影響が出る明石藩を通信使の船団が航行するのを助ける、という他の藩にない役割りを果たす必要があったという。一七二一年以前のことについては記録がないので分らないが、一七一九年時については松平家旧蔵の「朝鮮通信使後津明石藩記録」によると、「一行到着に先立って、通信使が將軍への献上品として馬と鷹の輸送がある。そのための番所の修復、水尾渡之、積煙合図の準備、三使臣への食物（？）の品物と数量の確定、馬と鷹の飼育の用意がある。また馬の飼料としての大豆、小麦、大豆葉、藜葉、草藎の用意、また鷹についての、餌としての藁、鳩の用意と提供があるという。現代人にとっては考えも及ばない対応が求められている。これらの仕事は、番所役人を中心とする多数の番（ひき）船を出して馬船と鷹船を西から東へ安全に送り届ける任務があるというのである。

4 大磯の宿駅の場合

大磯宿は、東海道沿いの一宿駅である。二之宮庄に属し、代々江川太郎左衛門の支配地であった。

本陣三軒、大旅籠四軒、中旅籠一二軒、下旅籠六九軒等が立ち並ぶ一本道の宿場町である。通信使の三使臣は、明石藩主の常宿、小島支、二浦方の本陣に宿泊した。通例では、藩主は通信使の宿泊地には出かけないものであるが、この場合には大磯まで出向いた。しかし、通信使への直接のあいさつはせず、家臣が、通信使を町はずれまで出迎え、また見送りをしたという。

このときの迎えの役人は氏名の分かっている者だけで二七〇名であったという。

5 民衆の見た通信使

大坂の土田秋成なる者が延享、宝暦と二度にわたって通信使を見物したときの傍句に「唐人を二度見た事とし忘れ」

が残っている。この人物は市井の学者であるが、一般庶民の感得のない、ありのままの感想を聞きたいものである。

通信使到来の少し前に、どの港、どの町にも藩や町奉行所から「お触」が出された。庶民の通信使を迎える心構えが達しられているのである。

宝暦一三（一七六三年）六月、大坂の惣堂所に達しられた法度の文面は、おおよそ次のようなものであった。

長文なので、要約して記載すると、

- 一、通信使が着き出発するまで火の元に十分注意すること。
- 一、もし逗留中に火の事があれば、牢舎に入れ屋敷を取り上げる。借家の者は立ち退くか、入牢を申し付ける。
- 一、逗留中、子供、召使いの下々の者は夜中には外出させぬこと。
- 一、道筋は、掃除を入念にすること。

年寄り、高番、家主は羽織、袴を着けてまかり出ること。見物人は不作法がないよう家主は家において見物人を戸外に出さぬこと。

一、路筋（二行の通る道筋）は道幅が狭いので下草を取り、溝にはふたをし大道に出ている看板、釣木等は取り払うこと。

現代文に直して、分かりやすく解説すると以上のとおりである。お上からの達しは、右のとおりであるが、では下々の見たものは、どうであろう。

通信使が、大坂の河口に人港したとの情報が入ると、右一法度に基づき迎えの準備が始まった。

「前日より掃除をして幕打直し、毛刺を敷き連らぬ、金屏風にてかこひ、通筋は派失、或は町家軒下にても青竹を以て人除けを拵るえ、其内には白粉をまき、神木目掃除、思ひ思ひに美を尽し、見物の大勢をして、其所にて見せしむなり。されば平生は先人、職人の見世（見世）なりしも、今は大名屋敷にことならず。斯の如き通り船にて見物せんとする者は、いらいらとすうき（敷き）を求め、或は切

手(整理券)をもらいなどしい或は一家、親戚、知育、明友など語らい行(く)も有]

沿道において通信使を持つ様子が彷彿とするではないか。しかし、前出の町奉行所からの「お触」の内容と実際の庶民らの行動とは、随分違つたものである。

通信使は、数日大坂に滞在して土佐坂川の瀬波橋あたりから再び川御座船に乗つて淀川を遡り、山城の淀に向つた。

沿道には、見物客が朝から後獲していたため、食べ物がなくなり、安い駄菓子や餅を買ひ求めるものが多く、またそれを当て込んで高値で売ろうとする者が現われる。見物人は、地面が冷えるので近所の農家から藁を買ひ求めて敷物とするが、それがまた藁一枚八文、一〇文という高値であつたという。

四 おわりに

私は、かねて朝鮮通信使が対馬の北端に上陸して以後の行動についての資料を収集してきた。それは、通信使が陸海路約二、〇〇〇キロを江戸に向けて五〇〇人前後で編成した一行を安全に往復させるには、対馬藩をはじめとして、沿道各藩の益々ならぬ苦勞があつたことはもちろん、沿道の宿村、助郷村々の百姓町人の多大の負担があつて初めて通じられたものであると推測したからである。

そこで私は、繰り返しになるが、私の専門である宿駅制度の立場から宿駅側が負担したであろう、対馬、豊岐を初めとして街道筋について、これまでも二、三短編ではあるが発表してきた。

しかし、資料を収集するについても、幕府及び沿道各藩からみた対策、見聞についての資料は比較的容易に収集できたものの宿駅、又は庶民から見た通信使に関する資料は極めて少なかつたのである。

今回入手した仲尾宏著「朝鮮通信使」については、あるいは新しい発見があるのではないかと入手して通読してみた。しかしその内容は私の期待する宿駅、又は庶民側から見た対応とか見聞状況はほとんど記述されておらず、大部分は、こ

れまでの著書と大同小異で、幕府、及び沿道諸藩の対応、物資の調達等が中心であつた。

しかし前出のとおり、幕府や沿道各藩の取組み状況等が詳細に記述されていて、それはそれなりに興味をもたれるものであつたので一応取りまとめてみたものである。

しかし考えてみると、庶民の見聞状況とか宿駅側の対策、負担状況といつても、元々社会の水面下にあつて歴史の表面に出ることのないことは、これまでの資料調査でも承知していたことであり、この辺でこの数少ない資料の中から紹介した次第である。

明治初期における

駅通所の経歴と運営状況(十一)

○下海岸道

下海岸道における箱館、森間の宿場も十か所を通過した。

本号では、白尻、備泊、鹿部、砂原、掛瀬、尾白内の七か所のみとなつた。森駅で東海岸道に合流し、東豊夷地へ向かうのである。

10 白尻駅通所

うすじり

七

3 駅馬と人馬賃銭

①公用の継立ては、村内の馬持ちが順番で馬を出し馬糞を務めている。また、私用は相対で対応するとある。

②明治三年二月からは、人足、馬匹とも公用、私用の區別をやめ、人足一人一里、金四銭、馬一匹金六銭、また一山道、雪中、夜継等は、すべて五割増とした。

(3)明治十三年十一月以降、前駅に同じと記述されていて、人馬の雜立てはすべて村民協力して運送することにしたものである。

4 荷物の運送等

「駅治沿革志」によると、明治二年十月、これまで馬一疋の積荷重量十八貫目までであったのを二十五貫目までとした。また人足一人持は従来どおり六貫目までとした。

5 その他

(1)橋泊寄りに大船川があるが、この川には大船橋と稱する本橋がある。

なお、民費とあるのは、村負担を指すのであろう。

(2)本宿場中に五等郵便局がある。明治八年一月の開設である。

II 橋泊駅場所

くまじまり

○函括使事業報告に、次のとおり記述されている。

一 所在地 茅部郡橋泊村

二 隣駅への距離 白尻部へ 一里十町十四間

三 沿革 鹿部 へ 三里三町十二間

三 沿革

1 設置年月不詳、松前藩以来村役場ヲ駅場ニ充テ民費支弁トス

2 明治十二年規則更正村民協力運送ス

四 解説

1 白尻部へ一里強という、至って近距離にあるが、行く手の鹿部駅には三里強の距離にあり、やはりこの地域に一駅を設ける必要があったのであろう。

2 駅の沿革としては、本街道の他の駅通と同様、開設年月は不詳である。しかし、以前から村営駅場として開設運営されてきた様子である。

3 明治十一年、二年の函館支庁管内の前駅制更正のさい廃止され、以後、村民協力して人馬を供給し、運送を行うこととした。

○他の資料による宿駅状況

一 所在地 茅部郡函館より森に至る東海岸通りにある。

二 沿革

1 本駅ハ設置年月不詳デアリ、村用横自宅ニ於テ取換来リ経費ハ澤テ村費トス。

2 隣駅への距離

鹿部駅へ三里三町十二間、内一里ハ海岸ニシテ小石道ヲ歩行困難ナ難道デアル。白尻部へ一里四十四間、一ノ坂路アルノミ。他ハ稍平夷トス。従来修治等ノ事詳カナラス。

一 右、解説

1 沿革については、事業報告の記載と大差ないが、村用横の自宅を駅場として駅務を行っている。また、駅費はすべて村が支出している。

2 鹿部への道路は、三里強のうち一里は、浜辺のじやり道で至って歩行困難である。また、白尻へは坂道がいか所あるのみであるという。

また、道路修繕が行われた記録はない。

(次号へ続く)

○資料寄贈お礼

一 駅舎(模造品)の写真

埼玉県 A 氏

発行年月日 平成二十年二月五日

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 〇一一一五七一一三六〇二番

ホームページ

<http://rash.jp/infoseek.co.jp/>