

駅遞情報

第61号

時報

郵政民営化は

創業の精神が生かされているか

— 明治の大変面を振り返る —

○ はじめに

前号では、今回の郵政三事業（以下、三事業という）の民営に伴う現場の実態について、見たまま・感じたままの感と書いた。

本号では、三事業の民営化が発足して六か月、業務運行がそろそろ平常になったと認められるこの時期、古代の通信の来し方と、明治時代に入ってから創業時の業務運行状況を振り返って見ることにしたい。

郵政三事業とは、「郵便、郵便貯金、簡易保険、及びそれぞれ附帯事業」を指すが、これらの事業はいずれも、前島密（ひそか）により創業、又はその精神に基づいて取り入れられたものであることは、万人の認めるところである。

しかしここで、三事業の総てを論ずることは、余りにも冗長に過ぎるので一部を省略して、本稿では、通信の歴史、すなわち、古代からの通信の来し方と、郵便創業時の実態を振り返り、それが、民営化に反映されているかを論ずる上すがとしたいと思うのである。

○ 日本の通信手段

日本において通信手段が制度として取り入れられたのは、

大化の改新時の駅制が最初であるが、通信の歴史については考ふるに当たって、まずこの点について考察してみたい。

「日本の制度としての通信手段が制度化されたのは、大化の改新及び律令制度に始まるが、以後、約千数百年の間は平温に過ぎ順次、制度として確立したのである。それも江戸時代に入るや、飛脚の制度が発達形成された。それがやがて明治時代を迎え、西歐化に前島の独創性を加えた近代郵便制度として、画期的大変面を経て確立した」ことは、前島密による創始、創業によるものとして譲りてでも承知している。

それは、明治四年三月（旧曆）創業の近代郵便制度であったが、日本における通信史上前例のない画期的制度の導入であったが、この郵便事業における制度の特徴的なものは、

「官費独占と均一料金制」という点である。この二法案の実現こそ、日本の新郵便制度の象徴といえる。

明治四年八月、正院に提出された「郵便新律之伺」（郵政百年史）によると、

「広ク天下の力ヲ一ニシテ至小ヲ積テ至大トシ其差アラザルベカラザルノ備ヲ均シ千里比隣東西其積ヲ通スルノ至ニテ固クニ於テト政府ノ力ニアラザレバ能クテ敷ス所ニアラ定各國ノ駅遞局ヲ設ケ之方法ヲ立テ律ヲ定メ独リ信書アルノ權ヲ專ニスル所以ナリ独リ其權ヲ專ニシ力ヲ一ニスルニ信書伝輸ノ備ヲ備ニシ国内辺境僻處ニ至ルモ之ヲ達セザルノ備無カラシメ遠近同備ノ便ヲ至シ合テ海外万里モ書信阻隔ノ憂無カラシム……」

といひ、郵便事業の「国家専業と遠近同一料金」を打ち出したのである。

また、事業が進展拡大するとともに、特徴的なものは郵便取扱人（のちの郵便局長）を地元有力者から採用し、これを官吏に準ずるものとして登用し、社会的地位を与えたことである。それとともに、取扱人の自宅を仮設所として郵便業務を運用したことである。

この方法は、前例のない前島の考えた独得の発想によるものであり、実は、これらのことは形を変えながら百数十年を経て今日に至ったのである。

なお、この郵便事業の官営による独占については、今回の民営化によって事実上くずれ去った。また、料金均一性についても、宅配運送業者の参入に伴い近隣地域あてに一時に多数の郵便物を差出し配達する向きは、低料金で取扱う等、すでにこの体系は崩壊したといつていいであらう。

このような現象は、時代とともに変転して行くもので必ずしも後退したものとはいへないものかも知れないが、前島が、この現状を見たとき何と評価するであろう。実は、創業から七十年を経過した昭和十一年、前島は、創業時を振り返って「郵便創業談」にその感懐を寄せている。前島が、郵便創業に当たって、将来の郵便の行く末を推測しているかが分かるので、ここに掲げる。

「他日、日本の郵便創始の簡末は燦滅して、知れなくなつてしまいまひよう。尤も、郵便事業は次第に発達して来て、今日は盛大なる有様になつて居るのですから、創業当時の有様などは、モウ、どうでも無いやうなものですけれども、又退いて考へて見れば、当時の始末を書き記して子孫に遺して置くのも一興で、強く無用の事でもあるまいかと思はれる……」

以上は、奇しくも創業から現在までの約百四十年の、ちょうど平ばの時期である。現在から七十年前の昭和十一年に今日の民営化を見送かしたかのような批評であり、しかも、創業時の方針を子孫に残して置きたいというのである。

○ むすび

以上、人類の精神的血管ともいえる通信について、古代の歌制から明治の西歐化による郵便の大変遷の時代を経て、現在の民営化を迎えるまでの間の経緯を書いた。

いささか冗長にわたつたきらいはあるが、日本における通信の歴史について分かつて頂けたと思う。

以上、あえて記述したのは、民営化の運営に苦慮している現職の方々のあと押しの意味もあるものでその真意を汲んで頂きたい。

本物の駅鈴は
 隠岐以外にも存在するのか(一)

一 はじめに

過日、埼玉県のM氏から「私の家には祖母が嫁入りの際に実家の父からお守りとしてもらい、受け持参した駅鈴があるが、最近、その駅鈴の真層について疑問が生じたので、真相を知りたい」との機会があった。早速、私の駅鈴についての考え方を回答するとともに、「駅通情報第五十九号」にも、その状況を掲載しておいた。

その後、それを讀んだ読者数名から、駅鈴について、もっと詳しく知りたいとの要望が寄せられたので、これに回答しようとして、私なりに資料を収集していった折、この「駅通情報」を讀んだ息子の塚から、インターネットを使って収集したという資料が送られてきたので、この分を加えて、以下、取りまとめ、要望に応じたものである。

なお、詳細記述するわけにいかぬので、左記二項目に絞つて取りまとめたものである。

(一) 駅鈴の歴史の概略と、隠岐の駅鈴が発見され、世に知られるに至つた経緯

(二) 埼玉県M家所在の駅鈴が保存されていたという五條天神社の経緯と、「一」との関連。

二 隠岐の駅鈴と律令制時代の歌制の概略

1 日本で唯一現存する駅鈴と歌制との関係

隠岐の駅鈴が発見されるまでと、律令制時代の歌制について、資料「隠岐家と駅鈴」に基づいて概略記述する。

駅鈴が使用されたのは、今からおよそ千三百年前、すなわち、奈良時代のことである。

現存する駅鈴は、この資料によると、隠岐、玉若神社に保存されている二個だけであるといわれている。

駅鈴の使用目的は、当時、全国の「駅」に送付されるとと

もに、当時の役人が公用で中央に出かけるさいに替回したが、身分の証明でもあった。役人は、駅から駅へ通行するさいに、馬上から駅鈴を振り鳴らして駅長等へ自己の身分を知らせ、駅場において人と馬を調達して旅を続けるのである。

日本は、古来、駅の制度が発達しており、五里(約二十キロ、四里と記載している資料もある)ごとに駅が設けられていた。当時の駅は、役人のために交通の便を図っていたが、なかでも駅鈴の使い方は非常に厳しく管理されていた。

駅鈴を使用する一番の目的としては、①国に一大事が起きたとき、一刻も早く中央に知らせること、②税を中央に運ぶさいに使用したこと、③中央から貴族が下向するさい、使用したものと考えられる。

また、別の資料(『ていば』く所属資料紹介部)によると

○駅鈴(複製)

わが国の通信、交通制度は七世紀後半の大化の改新後、律令が制定されてから整えられた。その制度を駅制といい、都から諸国へ至る七つの幹線道路に約十六キロ間隔で駅屋(うまや)を利用して公文書の送達や緊急連絡などが行われた。

駅鈴は、公務旅行者や公文書送達の駅使が、駅馬を利用することができ資格証明として携行したといわれている。後記写真の駅鈴は、島根県隠岐郡西郷町の玉若神(たまわかす)神社が所蔵している隠岐国造家伝来の八枚の複製で、鈴金家として著名な香取秀真(かとりはすま)が製したものである。

注(1) 右、記述からは、隠岐の駅鈴は、香取某が鋳造した

かの記述であるが、後述のとおり、同人は明治時代の人物で、隠岐の駅鈴を参考にして模造したという資料があるので、右、記述は間違ひであろう。

注(2) そのほか、前段の記述内容についても若干史実と相違する点があるが、そのまま記載した。

以上、前段の解説に対し、後段の『ていば』く所属資料

は詳細で、かつ、具体的である。しかし、その内容は私がいままで研究してきた駅制に関する知識とは若干相違する点もあるが、それは後述する。

いづれにしても、千数百年を経た今日に至っては真疑を確かめる方法はない。

2 他の資料による駅制と駅鈴

以上は、今回収集した資料のうちの一部を抜すいして掲載した。

しかし、概要を抜すいしたといつても十分言い尽くしたとはいえないので、以下、他の資料から抜すいして二、三補足することにした。

「日本郵便の歴史」によると

「わが国で通信に関する最も古い記録は、大化二(六四六)年正月の改新の詔に始まる。「駅馬伝馬を置き鈴契を造る」とあり、諸国に駅馬伝馬を置いてその施設を利用するための鈴契を造ると定めた。この駅馬伝馬の制度を駅制という。

駅制は律令によって整備された。中央と出先機関である国府とを結ぶ幹線道路に駅を置いた。駅路は大、中、小に分け、大路は山陽道、西海道、南海道とし、各駅路の沿道上に駅が置かれ、駅には駅長、駅子(いいて大路の駅には駅馬二十頭、中路の駅には十頭、小路の駅には五頭を備えた。実際には定数を前後している向きもある(以下略)。

実は、これだけで駅制を言い尽くしたとはいえないが、長文になるので省略したものである。しかし、概略は分かっています。

なお、写真の駅鈴は明治四十四(一九一一)年に香取秀真製作にかかると十六箇のうちの一つで、隠岐島の玉若神神社に保存されているそのものではなく、隠岐玉若神神社の駅鈴の模造品であるという。

なお、本項には、私の所持する駅鈴と類似のものが写っている。また、本誌のほか、駅通志編(大日本交通史)にも類似の論文が掲載されているが、右、「日本郵便の歴史」で言い尽くされているので省略した。

3 隠岐の駅鈴と倭岐家 駅鈴に関する資料「駅鈴倉印」とによる

(1) 倭岐家は、玉若酢神社に代々神官として勤めるほか、隠岐国造としての家柄であるが、それは遠か昔の応神天皇の御代に任命されたことに始まるという。

(2) 隠岐国の駅鈴は、古くから厳重に臺の中に入れて倭岐家において守り託されてきたものである。

現当主、倭岐長彦氏の言によると、この臺は「先祖から預かったものであるから絶対に開けてはならない」と言い伝えられてきた。

そのため、開けることはすべからず、中にある駅鈴の存在は、誰一人として知らなかった。

さらに、江戸時代に入って、四十代当主、倭岐幸生（おきゆきなり）は、国学者として勉学に励んでいたため駅鈴の存在は知ってはいたが、詳細については知らずにいたという。

(3) さらに

「一七八五年に至って幸生が前にのぼったとき、駅鈴を持参したところ、このことが御所（ときの光格天皇）の耳に入り、遂には、光格天皇の天監に供されるに至った。

一七九二年、御所の儀式の際に、隠岐国駅鈴を貸してほしいとの申し入れがあり、幸生は駅鈴を帯同して儀式に参列した」と伝えられている。以来、隠岐国駅鈴の存在が世に広まった。

(4) 隠岐国駅鈴の存在理由

「昔、中央の役人は政府から、隠岐の国司、郡司に任命さ

れても、隠岐国が流民の島であることや、隠岐に渡るまでの風波の荒い舟航に恐れをなし、拝命しても隠岐に赴任しないこともあったという。

そこで、隠岐国造は、総社、玉若酢神社祭官としてのみでなく、国司の職務をも執ったものと考えられる。そのため政務執行上により下附された駅鈴を国造家が国府の代官として保管していたのではないかと。

また、隠岐は中央から遠く離れていること、渡人の島であることなどから駅鈴が隠岐のみに残存した要因であると思われる。

(5) 將來に託す駅鈴

駅鈴は、昭和十年に国史、重要文化財に指定されたが「以上のとおり駅鈴は先相代々倭岐家に受け継がれてきた。駅鈴はこの先も守り続けられて行くこととなる」が、平成十七年七月時の倭岐家第四十七代当主、倭岐正彦氏の言である。

以上各項は、「隠岐国駅鈴倉印」の由来、「倭岐豊神書」による。

以上の記述には、若干辻褄の合わない点もあるが、原文のままを記載した。

○隠岐国駅鈴を詠んだ古歌

隠岐の国年経る家は伝え来し

むまやの鈴の音にても知る（前大納言 齊枝）

雲の上の上るむまやの鈴の箱

ふたたび聞く世々の古道（成 齊）

持ちかへるむまやの鈴のいさましく

故里人のあふやうれしき（西依剛行）

(6) 浜田藩主と本封宣長

寛政七（一七九五）年八月、石見国浜田（現、島根県浜

田市)の藩主、松平康定侯が参宮(伊勢神宮)の途中、松原の本陣、美濃屋に滞在したさい、本居宣長を招き、源氏物語の講釈を聞いた。

そのさい、松平侯は、松坂来訪に先立って、家臣、小僧敏を宣長宅に差し向け、主君の命を伝えるとともに駅鈴と○かみつ世をかけつつしぬふ鈴の屋の

いすずの敷にいらましばしも(康定)

と書いた色紙を持参させた。

松平侯は、宣長が、鈴が好きであることを知っていた康定からの心尽くしの贈物であるという。

同年五月三日付、栗田土藏宛大平書簡には

一右州小幡大記翁も此度主君周防守内々御用にて本居先生源氏物語之説とも委細精字仕可奉由被仰付八九日迄逗留之積りニ御座候。本居へも珍敷古鈴御贈り被成候而御誂に御添被成候事ニ御座候ノと御名あり目出度事ニ奉存候。大記翁も年輪相応より仕健にて日々出精有之候。(中村幸彦著より)

注 文中「古鈴」とあるは駅鈴のことであり、八、九日とあるは八、九月の誤りであろう。

付記 右駅鈴は、明治時代にも十六個作られたが、鹽崎園駅鈴の複製品であるという。



明治初期における 駅遞所の経歴と運営状況 (十二)

○下海岸道

函館・森岡、下海岸道沿いには十五駅が配置されている。この間の距離は約三十里であるが、その中には宿場としての利用価値のない駅場が五駅あるから実質的には十駅である。従って、平均駅間距離は約二里で、他の和入地内街道筋の駅場と同程度の配置である。

幕府が東蝦夷地の一部を直轄し、蝦夷奉行を置いて支配したのは享和二(一八〇二)年二月であるから、本道の整備が進んだのはそのころからであろう。

11 輪泊駅遞所

くまどまりの続き

二 解説

駅遞取扱人、駅馬の供出状況

1 前出のとおり、従前から村用掛が自宅で駅務を取扱っていて、給料は村用掛が兼務しているとの理由で支給していない。

2 駅馬については「事業報告」に記載と同様、明治十二年、駅遞が廃止された以降「従来ヨリ村民所有ノ馬ヲ以テ順次運伝ス」とある。

3 明治三年一月「公私トモ人馬賃錢ヲ定メタル八前ノ如シ」とあるが、これは隣駅「尾札部・白尻」と同様の設定であることを指している。その後「人足一人一里四錢、至急使六錢、昼夜兼行八錢」と、また「馬ハ六錢」と設定している。

明治十二年一月以降は、尾札部駅と同様であるとされた。

三 荷物の重量
明治二年十月、馬の積荷の重量を定めたが、尾札塚駅同様、十八貫目までとし、その後、積荷の重量を人足一人持六貫目まで、馬一頭二十貫目までと定めた。

12 鹿部駅通所 …… しかべ

一 位置 茅部郡鹿部村

二 隣駅への距離 鶴泊へ 三里三町十二間

砂原へ 四里二十一町五十一間

三 人馬離立 貫目貫銭は函館駅に同じ。

四 駅通取扱人 一人

五 沿革

1 設置年月不詳、幕府の時人馬離立所を置く。

2 安政五年九月、名主に駅務を取扱はしむ。

3 明治四年、更に取扱人を置き、年金十円を給す。

4 十二年十月規則更正村民協力運任す。

六 解説

1 以上は、開拓使事業報告の記載事項である。

ここで注目されるのは「幕府のとき、人馬離立所を設置」とあることである。

しかし離立所の存置期間が「いつからいつまでであるのか、経営母体はどこか、経営はいくらもか」等が記載されておらず、詳しいことが明らかになっていない。

当時の道内宿駅で離立所の名称で運営していたのは本駅と白尻駅通のみであり、この点、詳しい実態を知りたいものである。

2 しかしこれも安政五年九月には名主による宿駅運営に切り替えられたとしている。なお、それも明治四年には名主による運営から切り離して独立した駅通として取扱人を置き、年間十円を支給したのである。

七 他の資料による説明

1 沿革

(1) 旧幕府のとき人馬離立所を置く。

(2) 安政三(一八五六)年、駒ヶ岳破烈し悉く火災にあり政府米銭を賑恤するほどなり。以って、駅場を再立せず、安政五年九月に及んで再建す。

以後、駅務は村役場において、これを兼行す。(3) 砂原駅へ四里二十一町五十一間、内一里十八町余は山坂崎嶇の道路なり。隣駅鶴泊へは三里三町、うち一里海岸にして石礫散布して歩行困難なり。

2 右「沿革」の解説
右は「駅路沿革志」に記載されている事項であるが、安政三年に近くの駒ヶ岳が噴火して、村内はことごとく火災により焼失した。安政五年九月には、ようやく宿駅も再建され、村役場において駅務も再開されるに至った。

なお、この噴火による罹災者に対して、政府による救済が行われたとあるのは、恐らく、幕府精簡奉行所によるものを指しているであろう。

(以下次号)

資料寄贈お礼

一 踏路駅通所(踏路支庁管内) 駅舎

附随建物その他物件の写真 十八枚

踏路市 三橋 達夫 氏

発行年月日 平成二十年四月五日

額 布 無 料

発行 者 札幌市南区川治四条五丁目三二一

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://raishi.jp/infoseek.co.jp/>