

駅 遞 情 報

第62号

時 報

公状(物)の継送りが

有料化に移行する過渡期の実態(二)

— 新郵便制度施行後も駅遞に依存 —

○ はじめに

明治初期、新郵便制度が施行された北海道も、公用といえど、一般の私用郵便物同様、取扱料金を徴収することになった。

しかし、それは法令上のごとで、実際にはすんなりと実施されなかった。

この公状(物)の継送りが、宿駅の任務として取扱われていた時代から国家独占の郵便制度へ移行後も、私用郵便同様有料化されたものの、公私郵便物は同類とした。

本稿では、その経緯を追及しようとするものである。

○ 無料化時代の公状(物)継送り

公状(物)とは、現代的にいえば、各種役所に発着する文書、いわゆる公用状(物)のことであり、江戸時代から明治維新直前までは、一般に御用状、又は御用物と称し、幕府、又は藩、下つては、開拓使下において、新郵便制度施行までの間は、公状(物)に限っては、宿駅の責任において、人馬の継送りが行われた。重ねていうと、それは北海道に郵便制度が施行され、信書等が公私に限りなく公平に送達する方法として、法令上は国の専任事業として独占取扱われることになった。

しかも、それは、旧知人地(渡島半島部、和人の居住が許

されている地域)と、蝦夷地(奥地の、おおむねアイヌ人の居住している地域)とでは実態が異なっている。スペースの関係で詳しくは記述できないので、なお詳しく知りたい方は、拙著「北海道宿駅(駅遞)制の研究、上巻・江戸時代編」によられたい。

本稿では、開拓使支配時の、郵便制度施行前後の公状(物)の継送り、それも継送りが有料化されるまでの経緯を中心に取り上げることにした。

特に、蝦夷地については、駅四十数里という長距離区間は常態であり、公状(物)を単独で継送れることは、労役の面ばかりでなく効率にも問題であった。しかも、公状(物)単独の継送りは旧来から無賃であった。しかし、開拓使支配になって、開発が奥地に及ぶにつれて、開拓使の出張所(局)等も増加し、継送りの相度も増してきたので、駅遞人足の出稼の割合も高くなってきた。現地の駅遞においては、この政策策として、緊急を要する公用の場合を除いて、月何回という具合に、差立定日を決めて発送することとし、負担軽減を図った。しかし、この継送りは無賃であったから結局、所属駅遞の全額負担となっていたので、現地から有料にしてほしいとの声が挙っていた。

明治維新以後も、おおむね幕末期と大差ない方法で運行されたが、明治元(一八六八)年七月、中央においては、「此月令シテ更ニ公状ノ無賃継送ヲ禁ス(憲法類編)」と、公状の無賃継送りを禁じている。文中に「更ニ」とあって、この布告は、以前に既に有料継送立になつていったものようであるが、これについて明文は見当たらない。

北海道において、この点の真相については、「前同、中巻 明治前期編」に記述しておいたが、簡単にいうと「公状、及び官金等は無賃」となっていたのである。

本州では、そのころ既に有料継送立になつていたのはなぜであろう。北海道では開拓使時代の特殊事情を考慮したのかも知れない。

ところが、明治四(一八七一)年に至つて「従来公状継送ハ無賃ナルヲ当正月ヨリ御定賃課トス(北海道史)」となった。

この御定賃錢とは、従前、松前藩、又は幕府箱館奉行が設定した公用雜立のさいの雜立賃錢と同様、開拓使が設定した公用雜立賃錢のことである。くどいようであるが、重ねていふと、開拓使の役人等官員が公用で通行するさいの公用雜立料金を指しているものであり、私人通行のさいの相対料金に比較して、可成り低料金に設定されている。

このときの布告によると、
 「御用狀雜立方無賃錢雜立東條所当末正月より御定賃錢ヲ以御私下ケ可相成旨爲心得」(中略)「御用狀之儀モ人足賃錢受取帳江里敷見積御定賃錢相添可差出帳様……(各処往復)」
 正月二十五日

すなわち、公状の雜立ては、明治四(一八七一)年正月から、すべて御定賃錢の支払いを要することになった。しかしこれは、開拓使と駅運側の問題であつて、直接雜立てに当たる人足等にはかかわりのないことであつた。というのは、従来無賃であつたといつても、労役に出席する人足に対しては、駅運側の負担において何がしかの労賃が支払われていたからである。

○ 公状の雜立遅延に苦情出る

前述のとおり、これまで無賃であつた公状の雜立てが、四年正月からは、御用雜立なみに定賃錢を徴収することになった。以後、雜立ても順調に運行されるはずであるが、実は、むしろ公状雜立てが遅延するとして、布告発出直後に早くも苦情が出た。

それは、これまで無賃であつた公状の雜立てが、明治四年正月から定賃錢を徴収することになった。以後公状の雜立てが順調に運行される筈であるが、逆に苦情が出てきたのである。同年五月のこと、函館支庁から札幌本庁に対し、「御用狀御用物駅、雜立方虎角等間ニ而遅延イタシ不都合ニ付向後右様之義無之様東西端所ニテ其地与御布告有之……(札幌往復)」との申入れがあつた。有料化してかなり経過してからのことであれば、慣れによることも考えられるが、有料化直後のことである。しかし、この遅延が、東西場所というた

けで、具体的に駅名を挙げておらず、また、これだけでは何の理由で遅延したのか明らかでなく、改善のしようもない。しかし、この指摘があつたためか、それから暫く経つての辛未八月十日、開拓使は、東西各郡の請合に対し、「御用狀御用物等雜立方之儀ニ付兼、概數相違置候近來雜立方等間之処り時、及遅延御用差支不少候条各管内其駅場役人共向後心得違不致様嚴重可被申付候(開拓使布告)」との旨を達した。この申達は支配解除される直前の建議へも併せて達された。

公状雜立遅延については、極端に「一か所に長く達延したり、郵便制度施行後の書留扱いのように、記録処理されるのであれば、遅延箇所やその理由が明らかになるが、一般郵便物と同様、記録がないため、事故発生箇所が明らかにならない場合が多い。従つて、責任の所在も不明でないことになる。この布告の場合も後者に属し、終着の函館支庁で初めて遅延が確認されたもので、そうした事情が、抽象的表現での注意通達になつたものと思われる。

(以下次号)

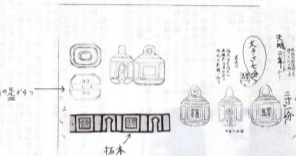
本物の駅鈴は
 隠岐以外にも存在するのか(二)

本編では、前号に引き続き隠岐の駅鈴についての歴史の詳細、及び呂氏所蔵の駅鈴と祖母の実家である五条天神社の由緒等の概要について記述する。

以上のとおり、隠岐と呂氏所有の駅鈴に重点を置いたため、大化の改新時の駅制については、駅鈴に関係する事項のみ記述し、駅路の構成、駅鈴の利用者の資格等については省略したものである。

以下引き続き、隠岐の駅鈴について記述する。

聆涛閣集古帖(れいとうかくしゅうこちょう)



聆涛閣(れいとくかく)に収蔵された揚子国歌鐘(おきなごのかね)の複製(複製)の図
 古代の駅伝制で駅使に与えられた形で、表裏に「歌」「鐘」の裏記があります。基
 本が前後左右天地からの詳細な裏取り図が記載されています。複製は揚子国
 運賃(おきこくぎ)に由来し、全文に規定された裏記の駅輪動を示す画(あみ
 み)がないため、駅伝制が変質した平安朝以降のものとする見解もあります。

- この図は、揚子国免原郡(現 神戸市)の豪農であった吉田家の当主が、ノ代に渡り収集したコレクションの一部の拓本。
- 鳥翠トリ ノ分 字の大きさがノ分である。→ 森居 代の字体
 森居代 ノ分 字体
 森居代 ノ分 字体
- 底の足(ノ)が女がある。→ 森居代のは足がノ本

大正三年(1924)の歌鐘の複製

右は、「鈴鹿傳(れいたくま)」に収蔵された隠岐国駅鈴の図である。古代の駅伝制で駅使に与えられた鈴である。表裏に「駅」「鈴」の表記がある。拓本や前後左右天地からの詳細な見取図が記載されている。現品は、隠岐国造家(おきこぞうけ)に伝来し、令文に規定された支給の駅場数を示す題(まじま)がないため、駅伝制が変質した平安朝以降のものとする見解もある。

右図は、津国免原藩(現、神戸市)の藩儀、吉田家の当主が、三代に渡って収集したコレクションの一部の拓本である。右図によると、

駅 字の大きさが七分である。後述の埼玉原M家の駅鈴の字体には中央に点がある。また、鈴の足が四ツあるが、M家のは足が三本である。

三 M家所在の駅鈴

- 1 M家祖母の生家等
M家祖母の生家(妻家)は、五条天神社の神官(?)であるという。同神社は、由緒のある寺院で、東京都台東区上野公園、JR東京メトロ、高成電鉄上野駅から徒歩約八分の地点にある。五条天神社という。
- 2 病氣平癒、学業成就、医学に奮闘あらたかな神社として知られている。

3 祭神及び由緒

この神社の祭神は
大己貴命(おおひなごのみこと)
少彦名命(すくなひこなのみこと)
菅原道真命(すがわらのみちまねのみこと)

また、十二代豊行天皇の御代に日本武尊が東夷征伐の折り、上野忍ヶ丘を通ったとき、崇祖神二柱にご加護を頂



いたことを感謝し、崇祖神二柱を祀ったことに創始するとされている。

以来、今日まで一八九〇余年の間、東の大洗磯崎神社、西の少彦名とともに三福神の一つとして敬われていた。

- 4 江戸時代初期、当時の神職であった瀬川屋敷内に祀られていた菅原道真を合祀し、下谷天満宮といわれた。社殿は、大正十三年に現在地に移設した。

5 M氏所有の駅鈴

少なくとも、江戸時代後期に作られたものと思われる(一七〇〇年以前)。誰かの元に所蔵されていたのがボイントである。

四 まとめ

- 1 本物の駅鈴は隠岐の物だけが今回、駅鈴中の駅鈴に絞って考察したが、調査が進むにつれて、次々と新たな疑問が生じ、それが益々深まってきた。しかも、駅鈴通行以来千数百年の今日まで、隠岐の駅鈴のみが本物であるとの学説が一般的であり、他の物は、後世に作成された模造品であるといわれてきた。

私も、その学説を読んでその通りであるかと確信みにして、これを信じてきた。その後、種々の文献を読むうち、どの学説も隠岐の駅鈴を本物(一部、これを模造品という学者もいる)とし、それを参考として後世において模造したものであるとしている。しかし、その学説も断定できる決定的なものではないことに気付いた。

要するに、その後、次々に発見される駅鈴(模造の)が、類(偽)物と断定する学説はないのである。従って、隠岐の駅鈴以外にも本物がある可能性がなしとせず、本物の駅鈴が他にも埋れていることが否定されないと思うのである。

- 2 隠岐の駅鈴以外はすべて模造品であると仮定して、近世において、古代の駅制時使用の駅鈴として発見されたもの自体世に知られず、一部の識者以外その存在すら知られ

ていなかったのである。

しかも、後世においてなぜ模造品が作られたのであろう。それも長年の間にいくつかの模造品と疑する駅舎が発見され、現在、そのうちのいくつかの駅舎があり、これを所有する人が疑念を持ちつつ保存しているのである。

後世において発見（又は確認）された駅舎であろうと、模造品であろうと、これを製作するに当たっては参考にした本物（又は模造）の駅舎があったはずである。そのうちには随岐の駅舎を参考にしたのであろうが随岐以外の駅舎を参考にし模造したものは皆無なのであろうか。疑問は深まるばかりである。

3 随岐と旧家保存駅舎の相違点

前出のとおり、随岐と旧家の駅舎を比較してみると、①随岐のは、足が四本であるのに対し、旧家のは三本である。また、②旧家の駅舎の「脚」という文字に、明らかに中央に「一」があるのに対し、随岐の駅舎には「脚」と、点がない。など明らかでないがある。また、随岐と旧家に共通しているのは、歴史上に論争の一つになっている烈数の刻みが双方ともにないことである。

学説によると、当時の駅舎には烈数が刻まれていたという学者もいる。これらは現在に至るも解決されていない。もともと、当時の駅舎には烈数がなかったことも考えられるが、だとすると、当時の朝廷は駅使の身分の証明は何によって行われたのであろう。ある学者は、この点を重視している人もいる。

細かく分析していくと、まだまだ多くの疑問が生じてくるが、それは本誌の読者に任せることとして、一応締めくくることとした。

明治初期における

駅舎所の経歴と運営状況（十二）

○下海岸道

本稿をもって、下海岸道（函館・森岡）の宿駅についての記述は終了し、森岡において、「函館から大野駅經由」で東進してきた東海岸道に合流する。下海岸道は、これまで記述してきたとおり、東海岸道に対して隣接道とでもいふべき街道である。以下、下海岸道の終点、森岡までを記述する。

13 砂原 i さわら

○開拓使事業報告による

一 所在地 茅部郡砂原村
二 隣駅への距離 鹿部へ 四里二十一町五十一間

三 人馬懸立費日貫銭 函館駅に同じ
四 駅運取扱人 一人

沿草

1 明治十年五月駅場を置き、都て民費とす。
2 同十二年規則更正村民協力運伝す。

○解説

1 明治十年の開拓で、開拓使支配に入ってから設けられた珍しく遅い開場である。この街道は近年に入ってから行人が増加したのであろうか。確かに、距離的には一駅を必要とするものである。

2 しかし、廃止は、他の本街道筋の駅場と同じく明治十二年で、在駅僅かに二年という短さである。これでは宿駅としての施設も十分整わずに終わったであろう。

○他の資料に見る状況

1 沿革

1 本駅設置年代不明、明治十年五月中に始めて駅名を付す。

2 駅運営費は、都て民費とす。

3 隣駅の鹿部へは四里二十一町五十一間であるが、そのうち二里十八町は峻しい難道であるという。

○解説

開拓使事業報告と類似の記載であるが、しかし実際には違っていて、駅通としての名前は明治十年になってから付けたが駅務はそれ以前から執行していたようである。

1 駅通取扱人并給料・駅馬
従来より村の書役等によって兼務していて、別に給料を
与へず。

また、駅馬については、別に配備しておらず人民所有の馬を以って、必要の都度供出し公私共運伝していた。

2 人馬賃銭と荷物の賃金
明治三年二月人馬公私の区分を定めたるは前駅に見準。其後人足一人一里金四銭、馬一匹一里金六銭、至急早遣は人足のみ本賃銭の五割増、昼夜兼行は二倍の増費を收入し馬の割増は別に之を受けず、明治十二年十一月以後は前駅に述る如し。

○明治二年十月馬の種荷は十八貫目までとし、其後は改所なきを以て確定なし。明治十二年以後は前駅に見ゆ。

3 解説
日常の駅通業務は、村の書役が兼務しているという。他の宿場では村用掛等村のトップの担当であるが、砂原駅では書記の兼務としている。

○駅馬として特別に備えておらず、必要が生じた都度、村下の農耕用馬等を供出して雇立てに当てている。

○人馬賃銭は、他の駅場同様四銭制を適用し統一をとっている。

14 掛 漕 …… かかりま …… 所在地 茅部郡掛漕村

1 右駅通は設置年月不詳で、廃止は明治十二年とある。森駅にも近く名ばかりの駅場であった。人馬雇立ての利用もほとんどなく、必要性に欠ける駅場である。

15 尾白内 …… おしろない

掛漕駅通所同様設置年月不詳とのみ記載されている。詳しい状況は分からない。

○森町史によると

〔甲第九拾六号〕

森分署

民事課駅通係

駅通取扱人名其他調方云々兼テ御中越ニヨリ取調候処 別紙文書候衆今同及御調候御理享有之度此段及回答候也
九年九月三十日 記

一、尾白内駅取扱人 渡島国茅部郡尾白内村平民菅原源蔵
但尾白内村々用係業務九年五月(年齢六十四年七月)

一、月給三内三十三銭三厘 但村費

一、駅場 但駅場取扱人菅原源蔵自宅ニテキテ村役場ヲモ
兼事務取扱フ

○解説

1 右によると、明治九年次、既に駅通が設置されていて、菅原某が駅通取扱人を勤め、同人自宅をもって営業していた。

2 この者には、村費から月給三四三三三銭強を支給していた。

3 菅原某は尾白内村の村用係を兼務していたという。

4 同駅通は、他の下海岸道沿いの駅通と同様、明治十二(一八七九)年十月の高館支庁管内駅法改正のさい廃止されたようである。

○資料寄贈お礼

一 近代国家形成における郵便制度の官督民占について (李麗雲)

東京都 芝罘 哲哉 氏

一 台湾新式郵便制度の設定をめぐる一考察 外二件
東京都 右岡 氏

発行年月日 平成二十年六月五日

額 布 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

T E L 〇一一一五七一三六〇二番
ホームページ

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