

# 駅遞情報

第63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 —

前号においては、これまで無料継立てであった公状(御用状)が、明治四年正月からは料金(定賃錢)を徴収することになった。しかしそのことによって、別の障害が出てきた。

本号においては、そのことによつて、徴収方法が複雑化したうえ、新郵便制度の施行とも整合し、その取扱いをむづかしいものとした実態を書いた。

しかも、公状の取扱いは新郵便制度へ移行したが、広大な北海道の特殊事情もあって、すんなりと移行できない状況にあり、その後も既存の駅遞制度に依存する実態が各地に見られた。

○ 公状継立賃、矢継ぎ早やに改正

公状継立てにも料金がかかることになったことはさきに記述したが、しかし、明治四年正月、「従来公状過送ハ無賃ナルヲ當正月ヨリ御定賃錢ヲ給ス」とあるのみで詳しい内容の記述はない。この布告に関連して、その翌月、「昼夜不限刻付御用状之分人足式人至急己而己有之御用状ハ寄人半之賃錢ト下城方可然哉、道内御用相成候上ハ各郡ニモ相成候様、

…末二月(岩内往復)と、岩内結から本庁へ願金があった。要するに、刻付(特急とでも訳すべきか)、は人足二人、至急は人足一人半分の継立賃を支給してよいか、という申し入れであるが、これは承認された。その後、明治六(一八七二)年十月に至つて、開拓使からも管下に対し、その旨、布告された。

さて、右改正の七か月後の翌七(一八七四)年六月十五日、「北海道駅遞人馬賃錢一里水二十七文六分を改テ水二十五文六分ト為シ馬匹八回ニ仍ル」

と、さらに同十二月、「北海道人足賃錢先キ二里往還二里シ一里水二十五文六分ト為ヌモ道路難險ナルヲ以テ東海道一里水三十四文七分ニ準セシ…ヲ請フ官之ヲ允ス(五年三月告示)」と、値下げした途端、今度は大幅に値上げし、当然また公状継送りにこの新料金を適用したのである。

実は、この公状継立賃の支払方法は、差出時、到着地までの必要賃錢を計算して必要額を添えて駅場掛に差出すものであるが、この公状継立賃は、計算間違いによる過不足が多く、開拓使内部でも種々検討していたが、次のとおり簡略化されることになった。

「当表より函館其外江往復御用状等継立賃錢其時。御用状ニ相添私運候二面ハ駅。ニ於而却而手數回數も可有之ニ付御用状差立候様ハ郡。之駅役人ニ別紙簡形之通人足受取之証書相添差送シ候間無失念受取之年二月六月与十二月ニ右受取之証書ヲ一冊之總領領ニ仕立通私高之人足賃錢合金決算之上札幌庶務掛ニ申出候ハ、右總領之請取証書引替ニシテ賃錢可下渡候ニ付其旨相心得無違將継立可致候也」

但本文人足受取之証書六月十二月ニ駅役人共持出候様二面ハ道路難險之儀も可有之ニ付空箇之御用封状ニシテ駅。継送ヲ以差出候様可致候也

辛未正月

(札幌往復)

右の通達は、札幌より大野迄の村々駅役人中へ達しられたものである。

要約すると、「札幌・函館間往復の公状継送賃は、本来、

公状差出しの郵便賃金を添えて、最初の駅場役人に差出すものであるが、それでは取扱いが煩わしいので、今後は、差出公状に維持帳（つぎのべちよう）を添えて継立てること。この維持帳によつて、六月と十二月の年二回積立賃を開拓使において支払うことにする。この賃金は本来、札幌本庁へ出願してきて賃金を受取るものであるが、遠距離の向きは、この維持帳を封状に入れて開拓使へ継送ると、これによつて賃金を支払つてもよい、というのである。

○ 郵便業務の創業ととともに消える公状運送

以上記述したとおり、公状の運送りは有料となり、開拓駅の運営もやや潤つてきて、安定したかに見られたが、明治五（一八七二）年七月に至つて別の問題が生じた。それは、北海道へも郵便制度が施行されたことによる。最初は、函館郵便役所の開設であるが、次に、三か月遅れの十月には、左記のとおり札幌以南と日本海側の二十二か所に郵便取扱所が開設され、業務を開始するに至つた。当然、公状については郵便取扱所の業務範囲であり、また左記郵便取扱所を結ぶ郵便線路に沿つて運送されるものであつた。しかし、公状に限つては開拓使と、その出先機関相互については、駅運の継立てが許されることになつた。

○ 道内郵便役所及び郵便取扱所の開設状況

- (2)(1) 函館郵便役所 明治五年七月一日開設
  - 西部地方 明治五年十月一日開設 十一か所
  - 函館・福山経由 久遠岡
  - (2) 東部地方 明治五年十月一日開設 十一か所
  - 函館・森（渡海）室蘭経由 小樽岡
- 具体的所名は、後述の「札幌周辺における交通網の整備方針とその実態（一）」に記載した。

（以下次号）

札幌周辺における開拓使の交通網の整備方針とその実態（一）

一 はじめに

最近、札幌市在住のM氏から、北海道の駅運制度の概況、特に札幌周辺を中心に解説してほしいとの依頼があつた。私はそのとき、札幌が歴史上に現われるのは開拓使の本府が札幌に置かれた明治年代に入つてからで、それ以前に札幌の名が出てくるのは、幕末において、石狩十三か場所の一つとして「上サッポロ、下サッポロ、ハツシャム」等が、釧路場所の一つとして名が出てくる程度である。要するに明治以前は、石狩、小樽、厚田等、沿岸部が中心で、駅運史に限らず、地域の存在が和人の間に知られるのは極めて稀れであると返事しておいた。

しかし考えてみると、開拓使の行政下に入つてからは、交通環境等に特殊事情が生じて、駅運の活躍分野がけっこうあつたことに気付く。講演を引受けることにした。ところがその後、私に事情が生じ、講演を辞退することとなり、折角講演要旨を取りまとめた原稿が無駄になるので、本誌に登載して志のある方の参考にしよらうと思ひ付き、以下、補足して記述したものである。

一 一 開拓使、本府を札幌に置く

慶応三（一八六七）年十月、十五代将軍徳川慶喜が大政を奉還したことにより、明治の御代となつた。この年十一月六日には、王政復古の大令が発せられ新政権が誕生した。

その結果、次に挙げるように北海道に関する法令が発せられた。直接北海道に関係のある事項のみを挙げると、  
 一 翌年三月二十五日には、地方行政機関として、北海道に、箱館裁判所（行政府）が設置され、四月に入ると箱館裁判所を改めて、箱館府とし、知事が置かれた。

(二)明治二(一八六九)年五月、中央においては、あらためて蝦夷地開拓について協議し、佐賀藩主、鍋島直正を蝦夷地拓務に任命し、新しい方針のもとに、開拓の準備を急いだのであった。

(三)また、この年八月十五日には、次の布告が発出された。

「明治二年開拓使布達」書全

此度蝦夷地一円北海道十州二分子開拓使被相建統而御政令御施行相成度候各相建統事

九月二十六日

開拓使

蝦夷をあらためて北海道と称し、地域を十一か国八十六郡とし、本府を札幌に置いたのであった。

### 三 札幌本府の建設と札幌駅通所の開設

札幌に本府を置くことに決して、当時の開拓判官島義典以下の新しい開拓使役人らは、開拓三神を率じて札幌に赴いた。島の開拓判官としての大きな任務の一つは、本府の建設であつた。

当時、蝦夷地に対する日本の朝野の考え方としては、政治力が弱く、かつ、中央より遠い蝦夷地は、ロシアが既に樺太を侵食してさらに南下し、日本の国内動乱に乗じて、蝦夷地を腹うのを恐れたことと、幕府崩壊により職を失った武士達と、全国的にも、狭い国土に飽和状態にある農民の二、三男の吸収策としての蝦夷地開発に目を向けたのであった。

以上、業務推進上の要点を札幌へ移し運行を開始したのであつた。

まず現地において本府建設の役割りを担うべき札幌駅通所が設けられたのは明治四(一八七一)年二月であつた。

右、名称を駅通所と記載したが、開設時は本陣と称していたものであり、正式に駅通(又は駅場)と称するに至つたのは明治五年七月のことであつた。

しかも、駅通と称するまでには、明治五年正月、旅館屋並と、さらに同五年五月、旅館屋と名称を変え、その二か月後には駅通と称するといった短期間に交通を重ねたのであつた。しかし、その任務は変わらず、官員の宿泊、貨物の運送が主

なる任務であつた。

## 四 札幌を中心とする道路の開削

### 1 札幌・小樽間の道路整備

開拓使が札幌へ本府を置くに当たって最初に着手したのは、当時、北海道の玄関口である函館と、貨物等の陸揚地として重用していた小樽であり、そこから開拓使の本拠である札幌への連絡道路の整備であつた。

開拓使の置かれた明治二(一八六九)年七月から開のない九月には、島判官が北海道に派遣されたが、島は早速、当時開拓使の仮役所がおかれた日本海沿岸の銭函に着任した。まず最初に手を付けたのは、札幌本府の建設であつた。

当時の銭函仮役所の管轄は、実質的には日本海沿岸の、それも一部の地域にしか過ぎなかつた。

具体的にいうと、南は「豊原、歌峯」、北は「札幌・石狩・浜益」までの十三か郡に過ぎなかつた。

この地方は、北海道でも主要な漁業の盛んな地方であつて、旧和入地に匹敵する税収のある地方であつた。

直ちに、開拓使の収入増に繋がるし、将来性があると見たのである。

しかも、関門である小樽港に近く、また、駅通網の一角に当たり、かつ、馬車道開削を日新す玄関口と見られたのである。

「小樽・札幌間」の一部区間は、安政年間に一応道路が開削されたが、その後、改修しておらず荒れるに任せる状態にあつたのである。

仮役所では、島判官が赴任した直後の明治二年十二月、まず銭函・札幌間の道路工事に着手したが、銭函・星置間の三十町(約三千口)が、うつそうたる大森林で漁夫がたまに通る程度のみ、小径であつたので、測量も十分にできず困つていた。それで、夜間に至つて銭函と星置の双方から烽火(のろし)を挙げ、その火煙を頼りに測量したという記録が残つている。

また、途中は大湿地帯で、止むを得ず工事を中断したとい

われている。

2 開拓使の本拠を札幌に移す  
開拓使の本拠を函館から札幌へ移したのは明治四(一八七一年)五月であるが、これには、多くの官員や、本府建設の資材等は、まず小樽へ陸揚げして、駅通が敷設した人足、馬匹によつて搬送したのである。この区間は、前述のとおり、道路開削は中断したままであったので、四年九月に至つて再開したものの、一応整備が完了したのは、その後、二年ほどを要したのであった。

そのような状態から、鉄道、札幌間は、ようやく馬車の通行が可能になつた。

明治六年(一八七三)年七月、開拓使発表の周辺の区間距離は、次のとおりであつた。

- 一、鉄道・小樽駅間 二里二十二町
- 一、創成橋・磯路間 三里十二町
- 一、磯路・石狩浦船場間 七里十町

引き続き、七年八月には

「一、円山・鉄道間の道路改修を行い、九年に完成した。」  
以上の開削は、民間の業者による請負契約であつたが、これによつて札幌・小樽間は、駅通の人馬ばかりでなく一般民間の人馬も円滑に通行可能になつた。

また、札幌を中心とする石狩原野の開発に必要な資材や、移民の日用品の入荷も自由になり、生活にこと欠かない状況になつたのである。

### 3 「札幌本道」の開削と郵便制度の導入

「札幌本道」とは、現在の「国道36号」を主体とする。当時の公式名称である。いわゆる、「新室蘭・札幌」間に、明治六年八月完成した北海道の「国道一号线」とでもいう幹線道路である。

江戸時代から、樺人地と東蝦夷地との経路を陸路で結ぶものとしては、山越内閣所を通過し、まず最初の難所は札文華山道である。この峠を超えての延長線上に「麓田」さらに室蘭へと続き、日高路を経て奥地へ向う」といった経路を進るのが当時のコースである。

しかし、この経路は、難所続きのため、奥地へ向かう旅人は、函館から途中「森(砂原)」に出て、海路室蘭に出るコースをとるのが江戸時代以来の旅人の通る方法であつた。

開拓使時代に入つて、札幌本府の建設が始まるとともに、全道的にも、この経路が奥地開発の幹線としての役割りを担うに至つた。

開拓使は、まず本道の玄関口、「函館から森」に出て、海路対岸の新室蘭に至る」ことを目指し、森と新室蘭の間を整備し、この経路の開削は、開拓使にとっては喫緊の課題であつて、何をさて置いても整備を急ぐ必要があつた。

その理由は、北海道は中央政府から余りにも遠く、中央の情報入手に日時を要すること、また、正確な情報を得るにも、少なくとも、北海道内の幹線の整備が必要であることを痛感し、一刻も早く函館・札幌間の交通路を開削して、馬車便を運行したいとの願望であつた。

また、もう一つの課題は、そのころ、日本にも新式の郵便制度が導入され、一日も早く北海道一円にも施行されるのが待たれる情勢にあつた。それは、創業者前島密が、制度施行に当たつて、「全国津々浦々限なく制度を施行する」といつた方針を宣言したことにより、これを裏付ける全国に一刻も早い普及が望まれる情勢にあつたのである。

北海道としては、差し当たつて函館と札幌間に、車馬の通行可能な道路が必要であつた。当面の方針として、郵便制度施行の明治五年十月までに札幌本道を完成するという構想であつた。

この馬車便は、乗客を運送するとともに、沿道設置の郵便取扱所を結ぶというものであつた。

この郵便取扱所(のちの郵便局)は、函館郵便投所(明治五年七月設置)を起点として、

一 東部(太平洋岸回り)では、明治五年十月を用して、「大野・森・山越内」と森から分かれて新室蘭まで搬送し、さらに「鶴別・白老・勇払(のちに苫小牧に移す)・千歳・札幌・鉄道・小樽」の十一か所。

注、馬車便は札幌までとする。

二 西部は、有川・久遠間十一か所〔所名省略〕。以上の計画のもとに、前述のとおり、郵便物の運送りと乗客の運送を兼ねて馬車便を運行するというものであった。

さて、右の方針に基づき、まず、函館・森間に馬車会社が創られ、予定の一月遅れの明治五年十一月、それも途中の峠下まで開通し、続いて森までが完成した。

さらに、森から渡海して新室蘭から札幌本道を進出し、これも計画を大幅に遅れて、前述のとおり、翌六年八月、ようやく待望の札幌までの全線が開通するに至った。

しかしそれまでも、運行開始に向つての準備は遅れながらも続いている。中間地点の苫小牧には五年十二月には陸運改良係が置かれるほか、島松・美々・白老・幌別の四か所には郵便所が開設されるなど、運行開始を前にして試運転が開始される運びとなった。

なお、馬車便の正式運行開始までの郵便物の運送は地元駅場所の脚夫による運送りであった。

明治六年七月には、待望の新道が完成し、「札幌本道」と命名され、同七月八日には「今般新室蘭ヨリ札幌迄新道落成……」と達しられ、八月一日を期して施行されたのである。

以上によつて、これまで函館・森間であった馬車便は札幌まで延長され、乗客の運送に当たるとともに、沿道各郵便取扱所間の郵便物搭載に当たつたのである。

右、函館を起点として、森から渡海、新室蘭經由札幌間の馬車便が運行されたのであるが、その後、いつの時期かに廃止された様子であるが、明治十三年には、函館・森間が再開され、さらに明治十八年一月には、札幌・室蘭間に一馬車送二等速度（北海道通信事業沿革史）とする記録があり、郵便運送に關して、たびたび変更を重ねながらも運行されているが、その廃止についての記録は残されていない。

（以下次号）

## 明治政府へ引き継がれた宿駅の沿革

### — 松前街道二十一家宿 —

本誌「第六十三号」まで、下海岸道の各宿について記載してきたが、一応終つたので、本号からは、表記のとおり改題して、「函館・松前一問を結ぶ「松前街道二十一家宿」について、宿の発祥・経歴・歴代管理人・運営状況等を取上げることにした。

この街道は、津軽海峡に沿つて西に至り、松前（江戸時代には福山という）から西海岸道に続くもので、藩制始依頼、政治・経済・交通上の要路であった。

下記に、「松前街道」の位置を示す。



一、上磯宿！ かみいそ

○以下、開拓使事業報告による。

1 位置 上磯郡上磯村

2 隣駅への距離 函館へ 三里四町二十四間  
茂辺地へ 二里二十五町

3 人馬継立・買目賃銭

人足	平路 五銭	馬	七銭	此他函館駅二間シ
險路 六銭		八銭		

4 駅通取扱 一人

5 沿革

安政元（一八五四）年十二月、有川駅ヲ置キ、名主村役人

駅場ヲ兼扱フ。諸費郡ヲ民費。

明治十二(一八七九)年十月、人馬驛立所ヲ置ク。同十四(一八八一)年七月、戸切地ヲ併セ上磯駅ニ改ム。

〔解説〕

この地域は吉業、和人が集中的に居住する地方である。

前文にも触れたように、「松前―江差―鶴石」の地域とともに松前藩にとって最重要街道であり、宿駅創設計画の第一に挙げられるはずの地域である。

従って、藩創設とともに設けられて然るべきであるのに、右、沿革に安政元年十一月とあるのは疑念がある。

別項でも触れたものであるが、元禄四(二六九一)年三月、松前藩主から町奉行へ達しられた法度(はつと)の中にも「私領分……百姓區馬宿次は遅れぬように……」との述しがあり、それ以前から宿駅が存在していたことは明らかである。それからみて、松前氏の政權が確立した直後の十七世紀中ごろから、既に宿駅の形成が図られ、整備されてきたことは十分推測される。

以下、省略するが、詳しくは、拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究(上巻・江戸時代編)」に上られたい。

○他の資料に見られる記録

1 位置 上磯郡有川村、函館ヨリ福山ニ至ル西海岸通り

2 沿革 本駅ハ元有川駅ト云フ、安政元々寅年十二年中、旧幕府ノ節設置、其後沿革アリ、明治二(一八六九)年己巳七月中、本使管轄以降マテ村役名主等ニテ駅務ヲ取扱ハシム。

諸費ハ総テ民費トス、明治十二年十月人馬驛立所ヲ置キ、同十四年七月八日、戸切地駅ト合シテ初メテ上磯駅トナル。

3 隣駅ハ達スル距離

上磯郡茂辺地駅ハ二里十五丁、道路平坦ナリ、龜田郡函館駅ハ三里四丁二十四間、是又平坦トス。

○「解説」

1 本街道名を事業報告では、「西海岸」としているが、私

は「松前街道」を採用している。諸々の呼方があるが、具体的で、分かりやすいのは「松前街道」であり、今後の名称は「松前街道」としたい。

2 宿駅開設は、両者とも「安政元年」をとっているが、事業報告の「解説」にも記述したように、元禄年代以前に既に設置されていたことは明らかである。文化四(二八〇七)年、この地を通過した幕吏、田草川伝次郎も「西蝦夷地日誌」の中で、宿駅を利用した旨の状況を述べている。

3 明治十二年十月、人馬驛立所に移行した旨の記載があるが、これは、当時の開拓使函館支庁管内の駅制改革によって、旧来の宿駅を廃止して民営の人馬驛立所を設けたことを指しているのである。

二 駅通取扱人と船料

安政元年々寅十二月、旧幕府支配ノ節上磯郡有川村平民小杉六兵衛名主兼駅取扱トナリ其後変遷不詳、明治二己巳年七月本使管轄以降小杉六兵衛村田係兼駅取扱ヲ為シ、年船料金二十五円民費ヲ以テ支給ス、明治十二年四月当村荻野栄吉ナルモノ人馬驛立所ヲ設置セン「ヲ請フ、同年十月三十一日之ヲ許可ス、明治十四年栄吉其経業ヲ止ム。

(以下次号)

発行年月日 平成二十年八月十日

頒布 無料

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目三一

史学研究会 会長 宇川 隆 副

TEL 〇一一一五七一三六〇二番

ホームページ

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