

駅遞情報

第64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(三)

— 新郵便制度施行後も駅遞に依存 —

「時評」は短文で、かつ、一回で終るのがよいと理解し、そのように心掛けてきたが、本誌は、三回にわたって連載するに至った。

また、一般的に、専門用語が多く、理解し難い点があると認められることから、今後は極力文章の末尾に「専門用語等の解説」の項を設けて、難解な用語の解説をすることにしたい。

○「創業時の郵便取扱所の開設状況」の項の続き

創業時の郵便線路、及び郵便取扱所の配置は、全道の視野にたつてみると、その営業範囲はまだ極く一部の地域に限られていた。また制度上からみても、また諸についたばかりで、安定した運営がなされていたとはいえない状況にあった。しかし、以上の郵便線路を軸にして、以後、次第に奥地へと拡大擴張され、明治九(一八七六)年一月には、全道一周郵便線路が完成し、曲がりなりにも郵便の迅速上支障はなくなり、公状私信を問わず、郵便法に基づく国家による独占事業として運用されるようになった。

しかし、それまでは郵便取扱所設置場所以外の地域におい

て、公状等官用信書については、駅遞に頼らざるを得ない状態が、なお若干の期間続いていた。

以上のごとく、明治五年十月札幌以南に郵便制度が施行されたが、それにもかかわらず、翌六年六月二十四日、「公状遞送脚夫従来一人之賃ヲ給ス來ル七月一日ヨリ通常公状ハ一人至急ヲ給スル者ハ一人半時刻ヲ記シテ遞送スル者ハ二人ノ賃ヲ給ス」とされている。これは、本庁管下の郵便制度の施行が及ばない地域に適用されるものとみられるが、実は、函館管下の公状遞送については、「十月二日函館管下公文ヲ遞送スル賃銀ハ本庁管下ニ徴ヒ時刻ヲ記シ遞送スル者ハ二人至急ハ一人半半使ハ一人ト定ム(部類持懸)」とあり、郵便制度が施行された地域においてすら、本庁布告にならつて、適用するとしていた。しかし、根室管下においては、若の明治六年六月施行の公用脚夫賃が適用されたものかどうかは、明確な布達が見当たらない。しかし、同七年五月二日付布告で、「根室支庁ヨリ函館郡二覽スル公書遞送人足七里外ノ渡海ニシテ風順ニ由リ半速速スル使ハサルアリ因テ自今二人賃ヲ給スヘシ(部類持懸)」とあつて、千島国函館郡あて公状の遞送は、七里を越え、かつ天候の安定しない渡隔地にあるので、今後二人分の總立賃を支給する、という趣旨である。このような布達が出されていることから考えて、根室支庁管下においては、前述の本庁速達の「平便・至急・刻付扱」の支給区分は適用されなかったのかも知れない。

なお、不審なのは、次の内務省速達である。この速達は、余りにも長文なので、要約して私見をまじえて挙げると、次のとおりである。

「北海道における公状の總立賃銀は、これまですべて官費支出であるとしていたが、本州においては民費支出であったのだからか、今後は、管外にまたがるもの、又は御用物に限つて、その總立賃金は、官費にするというのである。だとするならば、管内に発着する公状は民費ということになる。民費といつても、それは村方給ということである。それにしても、新たな事実であつて、この点は郵便制度普及に關して解決されるべき問題ではある。」

なお、ここで断つておくが、郵便取扱所において取扱う旨書は、すべて有料であるとは限らない点である。

郵便規則(「壬申六月改正」の「無其之書状差支方」の項に、次の条項がみられる。これまた長文なので、原文の記述は省略して要約して挙げる。「国の大事、国民の利害等で官庁間に往復する公状速白書評証嘆願書等在中の開封書状で重量三十匁以内、誤配達になった郵便を郵便役所に戻す場合、駅通官筒及び地方掛(開拓使郵便等)、相互に往復する郵便は、無料である」というのである。

○ 公状の適用範囲

その後、野余曲折はあるが、若干省略して公状として適用される範囲をまとめると、公状確立には、一般庶人の確立と異つた問題がある。一般に公状というとき、単純に公文書入り封書であると思われがちであるが、必ずしも今日でいうてがみのみとは限らない。明治七年六月、函館から小樽へ航送し、以後、札幌本庁へ陸送を要する公状が届いた。これは、琉球包に細包(「こんぼう」)したもので、「本庁御用状琉球包空箱返回文武丸ニテ差立候条宇御手敷其地り陸送御取計有之度則人足否人賃銭二十七銭壹厘相添……云々」。この公状包一箇について、人足一人分の賃銭を支払っている。人足一人を支けて運んだのではなく、包一箇に対し人足一人分の料金を支払つたというのである。

公状の確立は、前述のとおり、平使一人分、至急一人半、朝付二人分となつてゐるが、その他については明確な規定はない。要するに、二グラムの信書も、二キログラムの梱包も同じ一箇の公状として、定期は一箇当たりの重量の定めはない。おそらく、開拓使内部における内規的取り決めはなかつたのであろう。

○ おわりに

江戸時代から続いてきた宿駅による公状(物)の無料運送りが、明治四年正月を期して有料化された。しかし、この労役を担う者は、従前どおり、旧和入地は地

元村方、また東西蝦夷地は、場所請負人から業務を引継いだ駅通であつた。

この運送り業務も、明治五年七月以降、北海道にも施行された新郵便制度に引継がれるはずのものであつたが、地域広大、駅間長距離、悪路等、運送上の悪条件と、創設後間のない制度上の不備等も加わつて、郵便制度の施行は円滑に行かなかつた。従つて、公状(物)の運送りは、従前どおり駅通に頼らざるを得なかつたのである。反面、開拓使支配が奥地に及ぶに従つて、入植者の漸増と、それとともに開拓使の出先機関も増置され、公状(物)の発着も急増し、駅通の負担が増加した。従つて、対応する運送り労役は限界を越える状態になつてきた。

一般的にみると、運送り業務が有料化されたことによつて、駅通の経営も円滑に運営されたかにもみられるが、内実、その実態はそう単純なものではなく、長距離区間の悪路、運送り人馬の不足による他の業務への影響等、またそのうえ、新郵便制度が施行されたといつても、広大な北海道にとつて、全道一周郵便線路が完成した明治九年一月以降も、内陸部は極く一部に置局されたものの、他は手付かずの状態であつて、新制度の恩恵に浴するに至らなかつた。

新郵便制度施行後の実態については、各項に記述したが、これをもつて書き尽したとはいえず、その業務が、公状(物)の運送りが完全に業務を果たし得るには、今しばらくとを要するのである。

○ 専門用語の解説

①御用状と公状(物)
江戸時代には、幕府又は各藩内に宛着する公文書又は公用物件は一般に御用状又は御用物という。また、明治に入つて諸官庁、又はその出先機関との間に宛着する公文書及び公用物件は、公状(物)と称する。

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 (二)

五 札幌駅通所の運行と作業状況

1 札幌駅通所開設の経緯

開拓使としては、札幌駅通所設置計画に基づき開設の前年、これまで幕府が経営していた「札幌有珠牧場」から駅馬として牧馬を移すことがあった(「函館不詳」)。

この牧場には、弘化元(一八四四)年には一七五三頭をピークに、慶応元年には六二七頭に減っていたが、札幌駅通所には、このうちから駅馬として移入し、継立てにも不自由しないだけの馬が飼育されていたのである。

一方、札幌駅通所の取扱人は、開設時には、木村某が任命されたが、駅舎は、その焼たびたび移転し、郡度、駅舎も改築され、取扱人も長続きせず交替したのである。

当時の状況から推測して、過大な取扱いがあつたことは推測されるが、そのほか、本府の賤元だけに口うるさい官員の目が届き過ぎ、指導過多のせいもあつたことが考えられる。

なお、同駅通所は、「開拓使」札幌東「北海道庁」の時代を経て、明治二十二年四月二十五日をもって廃止されたのであるが、「開拓使事業報告」によると、開設時には「市内、渡島通り」に官舎一棟を建て、運営を開始したが、明治七年には、これまでの駒本陣に移し年金二五〇円、定備人足賃六七二円(一人月給六円)を給した。九年十月取扱金年六〇〇円、その後、しばしば移転し、十四年五月、南「西」に移転した」とある。これを最後として、前出のとおり、明治二十二年廃止されたのである。

しかし、明治十三年十一月には、手宮、札幌間に鉄道が開通して、旅人、貨物の運送の多くは鉄道に移り、運送形態も変化して駅通の任務も薄れたのであった。

前出の事情から、駅運取扱人はたびたび交替したが、①初代取扱人、木村某は在任七か月にして、②二代、石黒林太郎

に、続いて③山崎貞興、④石川正義と、いずれも短期間に交替するに至つた。特に、二代目取扱人、石黒林太郎は、請負期間一年一か月にして、二七〇〇円の欠損を生じさせたとなり、その経営の困難性がうかがえる。

2 札幌駅通所の具体的作業実態

前述のとおり、札幌駅通所(本陣)は、開拓使が本府を札幌へ移す直前の明治四年三月に開設された。

この駅通所の開設を持っていたかのように、本府建設に必要な資材の搬入や、官路、労働者の受入れが始まつた。

また、翌五年春には、札幌本道の開削が進められた。これら工事のための石貯、小樽港への資材陸揚げ後の札幌への陸送等、繁忙期は、目を覚めるものがあつた。

引き続いて、明治八、九年になると、琴似、発寒、山鼻への田畑兵の地による兵村の造成、食糧等の搬送等が始まり、駅通の作業の増加は、開界を超え、周辺村々の助郷によらざるを得なかつた。

明治七年時の駅運付属常備人足を七人にするなど対応したが、需要に追いつかなかつた。

この需要増に対する札幌駅通所の致命的欠陥は駒馬が極端に足りなく、常備の駒馬は数頭より配備されていなかつたようである。

問題は、周辺の村方の馬持ち頼りで、農閑期はよいが、農繁期には駒馬や若馬より供出されず、使用に耐えない馬が多かつたという。

この点、江戸時代であれば、幕府道中奉行下の瓦街道のように、宿村はもちろん助郷制が確立徹底したものと宿駅制であれば円滑に運行されたものと認められるが、開拓使下の駅制では強制もできず徹底を欠いたものであろう。

このような状態が長く続き、明治十二年八月、開拓使に次の願書が提出された。

「四代目取扱人石川正義は、山崎某の後を受けて取扱人になつたが、駅通所には常備馬がなく、市中馬持の出動を受けようやく任務を果たしてきた。別途願ひのとおり、馬持

の協力が得られず、①予定どおり必要数の馬がそろわな
 ②馬を差出すものなど、官員からお叱りを受けている。
 動まらないので今月一杯で駅運取換人を辞めたい」と
 との願書である。しかし、開拓使でも後任のなり手がなくこ
 れを受入れることもできず、願いを却下したというのである。

3 周辺の助郷村の支働と運用

開拓使は、当初の方針に基づき、明治四年五月、使庁を札
 幌に移して本府とした。

本府には、多数の官員のほか、建設に必要な木材等、資材
 のほとんどを本州から搬入したのであった。また、勞務者も
 多数入り込んだが、これらのものの主力は駅運の手を煩わす
 こととなる。これまでは前述のとおり、本陣と稱する官員の
 宿泊施設程度のものでは四年三月、駅吉が完成した
 のを機会に充実させたのである。

しかし、公式に駅運という名称を使うに至つたのは、前述
 のとおり、同五年七月のことである。あつたならばならない。
 それに、開拓使はまだ官員とか、指定された者以外には
 利用できなかったのである。

駅運の名称について誤解を受ける恐れがあるので確認して
 おくと、標題に「札幌駅運所」と記述したが、これは資料に
 基づいて記述したもので、後世において誤つて記述したもの
 である。札幌駅運所の開所時にはまだ「本陣」と稱していた
 ものと認められる。

前述のとおり、開拓以後、本陣・旅籠屋並(明治五年正月)
 旅籠屋(明治五年五月)を経て、明治五年七月駅運(又は駅場)
 と名称を変えたものである。

さて、札幌駅運所開設後の作業状況はどうであつたのかを
 見ることにしよう。

○駅運の作業対象業務

開拓使の本庁勤務、及び地方諸官員が本庁へ出向のさい
 の前泊。

右、官員への人足、駅馬の提供と官用貨物の運送。
 八年五月及び九年五月入植の琴似・発寒・山鼻の各屯田

兵村への資材、食糧、日用品の運送。
 等が、当面の主要な作業であつた。

作業だけでも札幌駅運所の作業量の限界を超えるもので
 あつたのに、そのほか一般の駅運業務が加わるので、駅運取
 換人はその処理に追われ、ついには短期間で辞任し交替する
 に至つた。

また、地元のほか、入植したばかりの周辺集落の住民は、
 自己の農作業で手一杯であるのに、助郷(駅運への人馬の供
 出支換詳細は後述)としての札幌駅運所への持ち出しに追わ
 れたのである。

しかしこの駅運への支援は、周辺農民にとつて必ずしも生
 活を任通するものではなく、人馬提供による金銭収入はむしろ
 生活を潤し農家の生計を助けるものとなつたのである。

4 駅運による石炭の運送

駅運所運営上の問題として、当時の特殊事情の二、三を記
 述する。

今日、我れわれは石炭というと、屯(とん)単位で計量し、
 一時に多量に輸送することを連想するが、当時の石炭といえ
 ば、まだ貴重品であり、現代人には想像のつかないかなり異
 つた見方をしていたのである。

明治六年六月、留萌支庁から管内産出の石炭二箱(リンゴ
 箱程度の大きさ)に書状一通が添付されて、函館支庁あて
 に送付したいとして、留萌駅運所へ差出された。

そのさいの函館支庁へあてた書状によると、
 「石炭を送付するので受領されたい。」

代金(駅運の取扱料金)十一円九十銭四厘は、留萌支庁に
 おいて立替払いしておいた」といふのである。

この重量は、十一貫目(約四十四Kg)であるとなり、現在の
 石炭送付量にするときさやかなものである。しかも、この送
 料は、前出のとおり額文書は約十二圓という高額なものである。

また、この移送りコースは「留萌から函館まで」で、途中、留
 萌・室蘭間は陸路、室蘭・函館間は軌道、以下函館までは陸路で

あり、すべて駅道の離立便であるとしている。それは分かるが、万一の事故発生を考慮して、常備・森園の渡海は実際には軌道であるのに離立便の計算は札文華山路經由の陸路で計算している。

それに離立便の計算は、馬一匹半、人足四人二分で搬送するとした料金で、留明駅道所で算出したものであるとしている。いかに石炭が貴重品であったかが分かる。

明治年代に入つて奥地が開発され、地下資源の探掘が進んだが、まだ、石炭は専門家の研究資料としての扱いであったのである。

5 米の輸送も駅道の任務

人口が増加すると飯米、日用品も多量に必要になる。札幌、及びその周辺も人口が増加するとともに日用品、食料のほとんどは本州からの移入に頼っていたことはもちろんである。

明治十年代に入つても、北海道においては米作はまだ試行錯誤の状態で食糧のほとんどは、東北・北陸地方からの移入に依存していた。

明治十二年十二月、幕も迫つたころ、開拓使から札幌駅道所へ次の指令文書が入つた。「米運送文書二付、銭函ヨリ等留・山鼻村へ米二百石ノ運送方手配……」というものである。これに対し駅道側では、年末まで待つてほしい、しかも何分陸路であるから二十五日まで待つてほしい、と回答した。

この文書は、当時の札幌駅道所の取扱人石川正義から開拓使を経て屯田兵村に対し回答したものであるが、一銭函から等留と山鼻の両兵村に米二百石を運送するようとの指令である。

この米は、明治八年五月、等留に百四十戸、発巻に三十二戸、また翌九年五月に山鼻へ百四十戸が入植して、それぞれ屯田兵村を形成したものであるが、全戸家族持であるから合計約千二百人分の飯米（給与米）である。

駅道側としては、周辺の助郷村々の馬持ちと相談したが、年末も押し迫つて積雪も心配される時期であり、また、収穫繁忙期でもあり、前出のとおり、十二月二十五日まで待つて

ほしいと申し入れたものである。

それにしても、米二百石といえは、四斗俵で五百俵である。馬一頭に二俵ずつ積んだとしても二百五十頭を要するのである。しかも、駅道の作業はこれだけではない。万事状況を呈している札幌のこと、次々に運送貨物、旅人の離立では増加する一方である。

○ 専門用語の解説

①「屯田有珠牧場」

文化元（一八〇四）年、幕府は蝦夷地の屯田有珠を中心に牧場を開墾することとし、以後、盛衰があるものの弘化元年には一七五三頭を飼育し、その後明治を遡え、開拓使に引継ぎ、牧馬は駅道等に供給した。

②助郷制度

「街道沿いの集落を宿駅とし、その場所に人馬を常備した上、主として官用の交通上の需要に充てる」もので、宿駅において人足馬匹に不足を生じた場合、その周辺の集落において、その不足分を補充するものであり、これを制度化し、義務付けたものである。

③札幌縣

明治十五年二月、本州にならつて北海道も札幌・函館・根室に縣を置き、同十九年一月これを廃止し、北海道庁を置いた。この期間を三縣一局（北海道事業局）制という。

明治政府へ引継がれた宿駅の沿革（二）

— 松前街道二十一か宿 —

本街道は、和入地の中でも最も和人の居住が多く、従つて、村方による自治制が確立していた。また、藩主の居住する松前（福山）城の城下でもある。従つて、藩士、幕吏の通行も多く、早くから宿駅制が整備されている街道である。

○上磯前の続き

三 駅馬と人馬賃銭

1、安政元年ヨリ明治十年マテ有川村居住小杉嘉藏ナルモノ、持馬五頭ヲ以テ駅馬ノ用ニ供ス。其後、村民ノ申合ヲ以テ連任シ別ニ駅馬ヲ備エス。

2、人馬賃銭ハ高船駅ニ同シ。明治十二年以後ハ平地一里人足一人分五銭、馬一疋七銭、嶺岨ハ一里人足一人六銭、馬一疋八銭トシ、早道其他ハ高船駅ト同シ。

四 橋梁、その他

1、本駅宇有川ニ、二カ所（文化二年八月、と翌二年八月架設）ニ架シタ。

〔解説〕

本街道筋には、大川が三カ所あるが、この川にはそれぞれ橋が架設されており、徒歩に支障がない。

また、明治五年十月、本街道及び以遠の久遠までの間に郵便取扱所が十一カ所開設され、当有川にも置局されたが、初代取扱人に前記村名主、小杉六兵衛が就任した。

二 戸切地 …… へきりち

1 位置 上磯郡戸切地

2 沿革 安政元（一八五四）年六月設置。名主、村役人等ニ駅務ヲ命ジ、諸費郡ヲ民費（明治十二年九月廢ス）。

○〔解説〕

開拓使事業報告には、右の事項以外に記載がないので他の資料によることにしたい。

3 他の資料に見られる記録

(1)位置 上磯郡戸切地村。函館ヨリ福山街道ニアリ

(2)沿革

安政元申寅年六月、旧幕府支配ノ節設置ス。以来、同村名主、櫻庭長五郎自宅ニ於テ駅務ヲ取扱ヒ其後沿革アリ評カナラス。明治二己巳年七月ヨリ同十年十一月マテ、マタ

村田係櫻庭長五郎自宅ニ於テ取扱ヒ、同年十二月ニ至リテ、船谷字兵衛ナルモノノ自宅ニ移シ事務ヲ取扱フ。諸費郡ヲ民費トス。

明治十二年十月有川村萩野栄吉人馬傭立所ヲ設ケルニ及テ廢シ後、当村は有川村ト合シテ上磯駅トナル。

福室ハ、本道二國スルヲ以テ左ニ掲ク。本村ニハ、三ツ谷村江ノ道路ニ本橋ニカ所、明治七年十一月ニ架ス。マタ同村ニ一橋アリ、同八年十一月架ス。（以下略）。

○〔解説〕

本駅は、上磯駅と同時に開設であるが、上磯、茂辺地（二里二十五町）の中間にあり、余りにも近距離にあるため、宿駅としての必要性に乏しい。ほとんども荷物の積み替えをせず通しの積立てと認められ、また、宿泊者も少ないであろう。従って、休憩程度の宿場であろう。

本街道には、このように近距離設置の宿場が多い。勘定村の指定を受けている村方が多数であると認められるが、詳しい資料は見当たらない。

○ 資料寄贈お礼

一 願る非常

一 サミットの尾根へ続くものづくり

西小牧市 西川 辰美 氏



発行年月日 平成二十年十月五日

題 名 無 料

発行者 札幌市南区川沿西条五丁目二一

史学研究會 主宰 宇田 隆雄

TEL 〇一一一五七一一三六〇二番

ホームページ

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