

駅 運 情 報

第67号

東京中央郵便局の建物は
文化財に値するの
か

—文化財とはなにか—

三月三日の北海道新聞の朝刊に、鳩山邦夫総務相の意見として「歴史的建築、東京中央郵便局、総務相、取り壊し批判」と題して、日本郵政が東京中央郵便局（東京都千代田区）を高さ約二百メートルの高層ビルに建て替えるため取り壊しに着手することについて言及し、

「利益追求主義で文化を壊していいのか、世論に問いたい、国の恥で国辱ものだ」と述べ、日本郵政を厳しく批判した旨の記事がのつていた。

また、その翌日には、その総務相の論及に対し、日本郵政の西川善文社長は、

「今、工事を延ばすとか、申し上げる段階にない。取り壊しの延期や、中止を考えず、計画どおり工事を進める」との考えを示した。

さらにまた、現局舎の重要文化財指定については「耐震性の問題や、使い勝手の問題がある（登録有形文化財を）望んでいない」という（以下、詳細は省略）、東京中央郵便局の取り壊しを続行する意志であると発表した。

同社長はさらに言及して「公共性と収益性の両立が日本郵政の課題。使命を果たすより取り組みを加速したい」とした上で、「東京中央郵便局の再開発。資産の有効活用で経営を支えることが大切なこと」という。

私はこの記事を見て、鳩山総務相の意見はもっともである。文化財の重要性を尊重し一般にそれを周知するのは賛成であ

る。と、一応は納得した。しかし、それには全面的にしつくりしない何かが残った。

○文化財とは何か

私はさらに考える。文化財とは何かである。東京中央郵便局の建物は文化財に値するという論拠はどこにあるのであるか。

文化財といえは、文部科学省の所管に属するものと思うが、紙上には鳩山総務相の意見のみで、文部科学省の見解は全く発表されていない。

そこで、これは文化財であると認定されるまでの手続きがあるはずであると考えた。その関係機関、申請手続、文化財とは何か等について調べてみた。その結果は次のとおりであった。

1. 文化財保護法

(1) 文化財とは

文化価値を有するもの

文化活動の客観的所産としての諸事業、諸事物

有形文化財（建造物・絵画・彫刻・文芸作品・書跡・典籍・古文書）などで歴史上……）

(3) 文化財保護法で保護の対象にして取り上げた文化財

(4) 文化財保護法は、文化財を保存し、その活用を図って国民の文化財向上に資する。

2. 調査機関

文部科学省（文化庁とは書いていないが文化庁である）

○文化財保護委員会（文部科学省の外局）

文化財の保存及び活用、その調査研究を行う委員会。委員五人で有識者のうちから両院の同意を得て文部科学大臣が任命する。

○ 文化財保護委員会の所管事項等を分析してみると

一 文化財とは何か

法律的に文化財とは何を指し、また文化財を所管する役所はどこかを明らかにすると

(1) 文化財とは、文化価値を有するもの「文化活動の客観的所産」として、その諸事業、諸事物」とある。

(2) さらに、文化財保護法で保護の対象にして取り上げた文化財をいう。

(3) 有形文化財として前述のとおり「建造物」一等等とあるから、東京中央郵便局の建物も文化財指定の対象になるものと認められる。

(4) 文化財申請を受理し、可否を決定するのは文化財保護委員会であり、同委員会の任務として「文化財の保存及び活用、その調査研究」が挙げられる。

○ 筆者と文化財との関わり

私は、駅通史の研究上、文化財の登録申請について関わったことがある。

昨年のこと、空知郡南幌町所在の元・幌向駅通所の建物が文化財に値するとして、同町から北海道教育庁を經由して、文化財保護委員会に文化財登録申請が出されたことである。北海道教育庁では申請内容を北海道新聞に発表したことがある。

その記事中に駅通所の任務として明らかに誤った記述があったので同教育庁に指摘したところ、担当者はずちに申請内容を訂正する旨回答があったので私は了解した。

しかしこの誤認は、私の指摘によって教育庁では実際に申請内容を訂正したのかどうか明らかでないが、その結果についての回答はなかった。

なお、元幌向駅通所については、数年前、私は「最盛期の駅通制度を探る」と題する著書を発行、世に出したものであった。

○ 結び

鳩山総務相と日本郵政との東京中央郵便局を巡っての文化財論争は、いつ、どのように決着するのか判断できぬが、要するに「文化性と収益性」の狭間にあって、どこに折り合いを付けるかにかかっているのかも知れない。

ただ、私にとっては実際に東京中央郵便局は一度より見えないので、それが文化性が十分あるのかどうか認識できずにある。全国には、経年百年程度の建造物はどこにあると思いうちにあつて、東京中央郵便局の建物も文化財に値するといふのは、私にとって、まだ十分納得し得ないのである。ここが論争を見守るほかはあるまい。

北海道における宿駅（駅通）の

一 開設と現地責任者の任務（二）

一 宿駅の発祥から駅通制の廃止まで

一 はじめに

本稿は、主に開拓使時代以降、駅通制度廃止までの駅通の開設に至る経過をそれぞれの時代の特徴を重点に追及しようとするものである。

駅通開設時の状況といつても、それぞれ時代によって特殊事情があつて、実態を明らかにするのは容易ではないが、それだけに貴重なものといえる。

以上のとおり、駅通制度が開拓使所管となつて以降に重点を置くといつても、江戸時代の宿駅制に触れざるを得ないので開拓使所管以前について出来得る限り簡単に骨子のみ挙げることにした。

まず最初は、松平氏支配時代の宿駅制の発祥についてである。文禄二（一五九三）年正月、松平五代藩主、慶広は、その

ころ朝鮮の投出役のため肥前の名護屋に駐留していた秀吉に謁見して、五、七年ごとに遷都することをお願い出て許された。

またそのさい、これを機会に秀吉は、慶広を志摩守に任じて蝦夷島の取締り支配することを認め、朱印の割書を下賜した。

慶広はさらに、この月の七月には、徳川家康にも會つて黒印の割書を受けた。

この割書の中に「諸国から松前へ出入りする者は、志摩守の許可なく直接蝦夷と交易することを禁ずる。また、志摩守に無断で松前へ来て商賈することを禁ずる。なお、蝦夷については、どこへ行き来することも勝手であること」等々を天下に示したものであった。

右は、直接宿駅に關係はないと認められるが、この割書は追つて宿駅の発祥へと發展するのであると記述した。

なお、秀吉からの朱印状、及び家康からの黒印状の内容については、具体的には宿駅割の施行について触れていないので省略した。詳しくは、拙著「北海道宿駅(駅通)割の研究」(上巻・江戸時代編二)によらねばならない。

以上をもつて松前氏は蝦夷島の島主として秀吉、家康から認められたのである。

さらに、慶長元(一六〇四)年正月十四日「佐渡守正信國政之黒印並伝馬之割判也」とあり、このとき初めて伝馬の使用が許されている。これは恐らく、江戸から松前までの往還について道中奉行に属する日光道中の「江戸千住宿に始まり、奥州道中の末宿である白川宿へ、さらに延長橋上にある奥州地方の各宿を通過して、蓬田宿に至るものであり、また蓬田宿から松前対岸の三原(みうまや)までは弘前(ひろさき)領ではあるが、松前藩の利用を専らにするものである。要するに、その間の街道各宿における伝馬の使用が許されたものであった。

その後、元和元(一六一七)年十二月十六日にも「黒御黒印並伝馬之割判也」とあり、この年公家は参勤して、第二代將軍秀忠より改めて、新しい黒印割書を受けたのであった。

さらに寛永十一年五月一日にも同様の黒書を賜つており、これは三代家光からのものであった。

二 江戸時代における北海道の宿駅制

1 和入地の宿駅割の発祥

現地に宿駅が設けられるについては、その必要性、立地条件等それなりに理由がある。また、その運営、又は利用状況等については、現在に至ると当時の現状について知る資料は極めて少なく、断片的に発掘されるものを繋ぎ合わせて推測するほかないのが現状である。

特に、遠く昔の江戸時代初期のこととなると当然である。また、北海道内の宿駅割についても、和入地と蝦夷地とでは、その発祥、組織は極めて異質であるので、同一に論ずるわけにいかぬが、まず、和入地から探求することにしたい。前述のとおり、本稿では明治期の開拓使支配以後に重点を置き、江戸期においては極く簡単に宿駅の概況のみ触れようとするものである。

2 和入地における宿駅割の立起

北海道における宿駅割の立起時期については、それを示す明らか資料は見当たらず、前述に挙げたとおり、それと認められる断片的に記述した資料を繋ぎ合わせて推測するほかはないが、松前藩割設にそれほど遅れずに立起したものと認められる。それも和入地の「松前街道、西海岸道、下海岸道」等がまず整備の対象となつたのである。

しかし宿駅割といつても、最初は、至つて稚拙なものであり、宿駅の任務といつてもその主要なものは公状の搬送りと人足、伝馬の供給であつた。それも最初は、公用旅人に対して平素百姓等が農耕等に使用している馬を供出し、これを伝馬として使用するのが専らであつた。

和入地では、元禄四(一六九一)年六月に松前藩主から町奉行に発布した法度の中に「百姓伝馬宿次無違々様……云々」とあり、その頃既に村民達による伝馬供出が行われていてそれが選れて藩政に支障があるので遅れぬようにとの達しである。従つて、宿駅割はそれ以前、すなわち、藩制が確立する直後から、本州諸藩で実施している宿駅割に類似のものが施行さ

れていたものである。

しかも本州と違つて、地域広大、駅間距離の遠い北海道の奥地にあつては、伝馬制は通行上不可欠の機関であつた。本道において、宿駅における伝馬提供数を義務付けた藩、または町奉行等上部機関からの具体的な「定」又は「帳書」は見当たらないが、本州、特に幕府道中奉行下の東海道における例を見ると、前述の松前藩主から町奉行に出された法度の発出時期より九十年前の慶長六（一六〇一）年、日坂宿に下した「定」は次のとおりである。

一 傳馬馬之定

- 一 三拾六疋二相定ム
 - 一 上段ハ掛川迄、下ハ金屋迄之事
 - 一 右之馬數定分四拾坪宿被下候事
 - 一 坪合千四百四拾坪、厩屋數ヲ以テ引取可、事
 - 一 宿宿者壹駄二冊目日之外付被、中間數候、其積ハ坪次第たるべき事
- 右条、相定候上者、相違有間敷者也

慶長六年

丑正月

日取

年寄中

伊奈備前（忠次）
産坂小刑部（元正）
大久保十兵衛（長安）
（見玉幸多著 宿駅）

右の定について少しく解説すると、伝馬については、本来、無賃で供給すべきものであり、その馬匹を一日について三十六匹まで提供することを要求した、いわゆる伝馬の上限を示したものである。

この「定」では、伝馬供出に関する規定のみであつて、當時まだ、人足に関する定めはなく、各宿に提供すべき人足數、及びその賃金は定められていない。しかし実際には、伝馬同様、無賃人足の供出は行われていたのであつた。降つて慶長十一（一六〇六）年、中山道の榎木手宿が新たに設けられたとき、大久保長安が同村に出した「定」によると、「伝馬」

十五疋、人足十人」とあり、これ以上は駄賃をとるよう命じており（見玉幸多著、宿駅）、道々人足、伝馬とも提供数が規定されることが固まつてきたのである。

3 和入地の宿駅制の確立

では、和入地における宿駅制はいつころ整備され、確立したのであろう。

右、東海道における供給人馬数が「定」をもつて規定していたかどうかは明らかでないが、北海道内でも和入地ではどうであつたのであろう。和入地では、あらかじめ頭数を決めて宿場に製留しておき、需要のある都度対応していたとの記録が次のとおり残存している宿駅がある。

すなわち、次の五か宿がそれであり、これらの宿では毎日、昼夜ごとに頭数を定めておき、需要に備えていた。この五か宿のうちの落部宿については、明治六（一八七二）になつてから、また他の四か宿は相違以前から附馬（かこい馬、常備馬）の方法がとられていたようである。

小安（下海岸道）一頭番ヲ以テ駅場へ備エタリシカ。

福島（松前街道）一村民所有ノ馬ヲ交番ヲ立テ往ハ三疋、

夜ハ貳疋ツ、ヲ製留シ置キ駅通ノ要ニ

供ス。

森（東海岸道）一人民所有ノ馬五疋ツ、製置公私共通伝

スルヲ以テ駅馬ヲ備フルナシ。

落部（右 道）一人民所有ノ馬ヲ以テ頭番ヲ立テ公私共

通伝ス、明治六年ヨリ日々五疋ツ、備

馬ヲ雇置。

（以上駅路沿革志）

この五か村に限つての状況から判断すると、前述の五街道における人馬の提供上限である「何疋何人」の制に一見類似しているかみえるが、相当の違いがあるようである。

（未完）

明治政府へ引継がれた宿駅の沿革(五)

— 松前街道二十一か宿 —

この稿も、前号(六十六号)をもって終るべく目指していたが、これまで四回の連載で八か宿を記述するに過ぎず、松前街道沿い二十一か宿を書き終えるにはなお数字の記述を要する状況にある。

その主なる原因は、北海道の、しかも和人地という、全国的に見ても特殊事情にあり、かつ藩成立と遠くない時期に宿駅が創立された経緯があり、それだけに歴史上に残さなければならぬ貴重な史実が豊富にあるためである。茂辺地宿について記述したい。

松前街道の位置



八、茂辺地 …… もへじ の続き

(2) 明治二年八月、伝六辞職しその職務を小野寺修左衛門に申付け、明治六年三月まで名主の給料を与へ、駅通の故を以て給せざるは前の如し。明治六年四月佐藤宗徳右衛門副戸長兼駅場取扱を申付、同七年五月職を確む。同七年六月藤本小右衛門に副戸長兼駅場取扱を申付、同八年八月二日に至り病死す。其後、村田係村上与右衛門、同小野寺房松兩人にて駅場取扱を為し、同九年五月五人組被服組合頭佐長編成するに及んで小野寺房松を免じ、更に村上与右衛門へ村田係兼駅場取扱を申付、同年十月二十三日与右衛門依頼村田係免じられ、池田長右衛門村田係となり、且駅場取扱を為す。設置以来都て民費なりしを明治十二年四月酒井宮五郎なる者、人馬糺立所を設置せし」を請う、同年十月三十一日之を許可せしに其後、右宮五郎營業を繼ぐ村民協力通伝を為す。

○ 解説

本宿における開設以来の歴代駅場取扱人(村役人兼務)の氏名をもちさず記載している珍しいケースである。他の駅場の運営上にも参考になるので残らず記載した。明治十二年の函館支庁管内駅通制度大改革によって、駅通が廃止されたのに伴って、民間経営の人馬糺立所が申請設置され、さらにこれも廃止され、以後、村民が必要の都度交替で出動して通伝したという。

(3) 駅馬と人馬賃銭

従来より村民所有の馬を供出して駅伝に当てていた。人馬賃銭、荷物の賃金は函館駅と同じであるので省略する。

九、泉 沢 ； いずみさわ

1 位置 上磯郡泉沢村

2 隣駅への距離 茂辺地へ三里一町四十九間
本古内へ一里三十四町九間

3 人馬總立費・賃日費銭

足 人 陸路	平路 十一銭七厘	馬	八 銭	その他 函館駅 に同じ	駅運 取扱	一 人
			十五銭六厘			

4 沿革

(1) 安政元年六月設置、名主白宅ヲ駅場ニ充テ釜谷、三ツ石ト連帶駅務ヲ取扱フ

(2) 明治九年五月釜谷・三ツ石ヲ分離ス

(3) 十二年十月人馬總立所ヲ廢ス

○ 解説

駅場開設以來隣接する釜谷、三ツ石との三か村合同で駅場を運営していた。明治九年五月に至ってこれを分離し、泉沢村単独で駅場を運営することにしたという。

5 他の資料による記録

(2X1) 位置 上磯郡泉沢村 函館ヨリ福山ニ至ル

(2X2) 沿革 (前掲省略) 本駅ノ人馬總送ハ隣村釜谷、三ツ石ノ兩村ト連帶シテ取扱来リシヲ明治九年五月、本駅獨立シタルナリ、明治十二年十月駅法更正ニ當タリ、人馬總立所設立スルト雖モ其後故アリ營業スル能ハザルヲ以テ之ヲ閉ジ人民協力運伝ス。

(3) 駅運取扱人と給料

安政元年六月以來、上磯郡泉沢村平民佐五兵衛相勤年給金十円安政五年ヨリ万延元年マテ笠島庄吉勤務年金前ノ如シ、文久元年五月ヨリ同三年十一月マテ三上吉五郎相勤年給亦元ノ如シ、元治元年正月ヨリ慶応二年二月

マテ小林庄兵衛相勤年給前二同シ、同三年三月ヨリ明治四年十二月マテ笠島庄吉再勤年給金二十円ヲ増シ合金三十四円民費ヲ以テ支給ス、同五年一月ヨリ八年六月マテ小林松次郎副戸長兼駅務相勤年給前ノ如シ、同八年七月ヨリ九年九月二十六日マテ藤田文藏村用係ヲ以テ駅務兼務シ年給同上、九年九月二十七日ヨリ三上吉五郎再村用係トナリ駅務ヲ兼務、同年十月申金二円ヅ、民費ヲ以テ駅費ニ充ツルコトト定ム。

明治十二年四月本駅、吉村六右衛門人馬總立所設立ノ儀ヲ請願シ同年十月三十一日許可シタルヲ以テ營業ヲ為スト雖モ故アリ之ヲ罷ム。

(続く)

発行年月日 平成二十一年四月五日

頒布 無料

発行者 札幌市南区川沿四条五丁目三十一

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://rashi.hp.infoseek.co.jp/