

駅 通 情 報

第82号

時 評

北海道における郵便運送

(陸路便)の実態を探る

一 はじめに

北海道における郵便制度の施行は、明治五年七月の函館郵便役所の開設にはじまる。

次いで、同年十月には「来ル七月朔日ヨリ北海道後志胆振函国以北ヲ除クノ外国内一般(略)總テ其地ノ模様ニ寄毎日或ハ隔日或ハ毎月五六度宛往復ノ郵便相開右往還筋近傍ノ市村ヘモ夫々往復相成候。太政官布告」

この達しにより、日本海側では、有川(のちの上磯)、知内、福島、吉岡、福山のちの松園、江良町(のちの江良)、石崎(のちの松山石崎)、江差、ニツ谷、熊石、久遠の十一か所、さらに、太平洋側では「大野、森、山越内(のちの八雲)、途中森から渡海して室蘭、幌別、白老、勇払、千歳(のちの胆振千歳)、札幌、銭箱、小樽の十一か所に郵便取扱所(郵便局)が設置された。

函館を基点として郵便線路はさらに奥地へ延び、明治九年一月には全道一週郵便線路が完成した。

これら郵便線路は、単なる地図上の線引きではなく、郵便の運送という行為が伴うものである。

この運送業務は、官営としての専業というものの、そのコトは既存の駅通線路と全く同一路線に乗っかり運行されたものであった。しかもその担い手の郵便取扱人(郵便局長)

のほとんどは従来の駅通取扱人が駅通業務に直接、間接に関係のある人物が任命された。

さて、この郵便取扱人に専任された者と、駅通寮出先きの出張官員との間に郵便取扱所開設に当たって取り交された郵便運送に関する条件はどのようなものであったのかを見ると、以下記述のとおりであった。

二 郵便取扱人の採用条件

1. 勇払郵便取扱所の場合

郵便運送業務は、郵便事業という官業の名のもとに運行されるというものの、既存の駅通線路の上に乗って運行されるものであり、前述のとおり、北海道においては、創業以後、当分の間は一〇〇%駅通の人員、馬匹に依存したといっても過言ではない。この郵便物の運送は、地元郵便取扱人の郵便業務運行上の一端として責任を負わされ、その労役として脚夫賃といった名目で、取扱人の他の給与とともに毎月定期的に支給を確保されていたものである。

さて、その郵便物の運送(通送)はどのような行われたのかである。明確な運行の実態を示す資料は断片的により見当たらず、これまで具体的、総合的にその運行状況を明らかにされていない。しかも、本州のそれとは大いに違っているのである。

それは後述するとして、北海道における創業時の郵便取扱人の採用条件を見ることにしよう。

前述の東部地方に開設された前記十一か所の郵便取扱所の一つ、勇払郵便取扱所の場合を取上げてみよう。

現地郵便取扱人に対し駅通寮の出張官員から示された郵便運送に関する条件は次のとおりであった。

なお、勇払郵便取扱所では、同地方を統括する漁場持(以前の場所請負人)山田文右衛門の筆頭代理人で、勇払郡支配人兼駅通手代、桶田基蔵に対し開拓使は、勇払郡出張所を通じて「今般郵便御取設ニ付勇払郵便取扱人申付候事。但取扱方之儀ハ右掛トシテ出張之駅通寮官員江承合セ可相勤之事(郵

便上往来」と。開設前月(明治五年九月)に申し渡しがあつた。同時に、郵便取扱所の郵便線路沿い郵便行李継立区間及びその継立条件として、次のとおり示された。

(資料一)

勇払郡ヨリ白老通 八里廿七丁
但此貨錢四拾三錢七厘五毛
志里二付五錢 一時三里行之割時間二時七分一ヶ月六回
惣計二円六拾二錢五十三厘八毛七 千歳江道法七里
但前同断 此時間二時三十三厘三毛三
此貨錢三拾五錢壹ヶ月惣計貳円拾錢
但行李三貫目以上三百目ニ付本貨錢之志歩増被下度候事
(明治五年郵便上往来)

2、右、資料「一」の解説

(1)郵便取扱人の選定

郵便取扱人(のちの郵便取扱役、郵便局長)の候補選定に当たつて、最初から駅通取扱人が第一の候補に登つたものではなく、駅通寮で開拓使に意見を聞いたところ、郵便取扱所として必須要件である郵便物の運送を直ちにこなせる職權にたずさわる者といへば、人口が少なく、地域拡大でかつ道路状態の極悪の北海道においては、まず、筆頭に挙げられ、かつ、開拓使の推せんもあつて、各地とも地域の駅通取扱人が候補に挙げられた。

しかも、これ以外には運送にたずさわる人物は見られなかつたことから、結局、唯一の候補は地元駅通取扱人か、又はその関係者が選ばれたのであり、勇払郵便取扱所も例外ではなかつた。

まず駅通寮出張官員都筑権大郎から示された条件は右、「資料一」であり、これを受けた補田は、当時、地域において官員に準ずる郵便取扱人を頂戴したのであるから、有難くお受けしたのであつた。

(2)そのころ本州では(本州の郵便運送)

①本州における郵便運送については、北海道における方法とは全く客観情勢が違つていた。後述の陸運会社

も函館に設けられたものの郵便運送としての機能は果されずに終つた。

また、本項では本州における制度を紹介するのが目的ではなく、北海道の制度の施行との関連を明らかにするのが目的であるので、極く簡単に記述するに留めることにしたい。

さて、北海道に郵便制度が施行された明治五年ころ、本州における郵便運送の実態はどうであつたのであろう。

北海道における宿駅制の実態を中心に見ると、長年続いてきた宿駅制及び助宿制に関する問屋場については慶応四(一八七二)年六月、伝馬所と改称された。

②明治五(一八七二)年一月十日伝馬所の廃止により、まず北海道の継立業務については陸運元会社に委しよくされた。それによつて公私共に相対(あいたい)設立となつた。

明治三(一八七〇)年三月以来出張していた府県駅通掛を引上げて陸運元会社が設けられ、追々郵便の運送は、同社に引継がれた。

右によつて、本州では順次郵便運送は同社の取扱ひによることとなつた。

しかし、それも全国的に末端まで普及するに至らず、全面的に同社に依存するまでには、以後数年を要するものであつた。

(3)勇払郵便取扱人の受理条件

さて、元に戻つて、北海道における郵便運送について記述することにしたい。

先きに記述の「資料一」の勇払郵便取扱人に示された郵便運送に関する受託条件について記述する。

内容が至つて専門的なので分りづらい点が多いので、少しく解析すると

(一)「上り」は、勇払より白老までの八里二十七町

(二)「下り」は、勇払より千歳までの七里

(三)右は、一里に付五錢の割りで一時間に三里を通行すること。

なお、一時間に三里(約十二キロメートル)を通行するといふのは随分強行軍を要求しているように認められるが、当時の一時間は現在の二時間に相当するので、現在の時間に直すと一時間に一里半の行程ということになる。(以下次号へ)

人馬賃錢と賄料の変遷を探究する(五)

— 既応の資料は間違いや欠落が多い —

江戸時代末期の約百年間における人馬賃錢と賄料の変遷について五回に分載してきた。

人馬賃錢とか賄料といつても現代人にとつては馴染のないものであるが、要するに現代の通行料金と宿泊料のことである。

現代の汽車賃、バス賃、船賃といった交通料とホテル代、宿料、飲食代等と思つて頂ければよい。

江戸時代、人馬雜立賃錢の改定が激しかったのは、寛政時代から明治初期までの、僅か七、八十年のことであり、この間、十回近くも改定が行われたのであるから、確かに、朝令暮改めであつたのである。それはとも角、最終稿を以下に記述する。

○ 安政三年次の文別御用所の状況

さらにまた、これら蝦夷地場所勤務者が和入地通行のさいに、人馬賃錢及び賄料等を全くの相対賃錢で賄つていたかどうかが問題である。上部機関からの法度、又は実際に通行するに当たつて、この点についての資料は全く見当たらない。要するに、当然相対であるから、触れる必要がなかつたというのであろうか。確かに、理論的には相対相当であるから論を持たないところであるが、その点どうも釈然としないものがある。以前にも書いたことがあるので記憶にある方もあ

ろうかと思うが、場所請負人(又は勤務者)間に発着する書状の送達も同様であるが、田草川伝次郎著「西蝦夷地日記」十月二十二日の項によると、鷺木宿の名主の話として、「当時は山越内迄蝦夷地取扱野田追より村と唱え在方取扱なり鷺木泊より木錢米代相払、但南部津軽人数并支配人番人通行之節は番人貳百文ツ、旅籠払、公儀役人ハ木錢米代之由」とあり、場所支配人、番人等の賄料は、南部津軽兩藩士と同様、御定賃錢であり、一賄百文、一泊二賄式百文であるとしている。これからみて、人馬賃錢についても、御定賃錢に関する諸家中の料金を適用し、人足一人一里二十文、馬一匹一里四十文としていたものと認められる。

以上によつて、場所勤務者の雜立賃錢、宿泊料等に関する問題がすべて解明されたのではなく、まだ多くの疑問が残るので、今後の研究によつて、解明を図るより仕方がない。

九、「文久二年」時の改定

安政三(一八五六)年に改定してから六年四か月続いた人馬賃錢の定額は、幕末も押し迫つて北辺の地も風雲急を告げる文久二(一八六二)年を迎え、奥地への通行人が益々増え、沿道宿駅は負担が増大してきたのに対応して増改定を求められた。

左記「触書」は「寺社奉行」発出となつてゐるが、箱館奉行管下でも類似の申達が発出されており、北海道内一般に触れたものであつた。

この触書の発出元である寺社奉行とは、前述のとおり松前藩では町奉行を兼ねていたものである。

(第一〇表)

触書

近來諸通行多分相成村々及疲弊候二付、御家中寺社人并願濟之上自分私印鑑二而、人馬雜立通行之分己來左之通本馬一疋賃錢一里二付 八拾文
但山道割増有之場所ハ一里 百文
輕尻馬壹疋一里二付賃錢 六拾文

前同断之場所ハ一里
人足寄人賃錢壹里二付
七拾文
五拾文

但前同段之場所ハ一里
尤家内又八家来共之分ハ本馬、輕尻之無差別、馬一疋
一里錢百文、人足寄人賃錢八拾文相私可申候
右之通被仰出候間、此段相触候 以上
戊 八月卅日
寺社奉行所(文別御用書留)

右「通達」は、もともと箱館奉行から發出されたもので、松前藩では、これを追認して領内一般に触れたものであった。当時、道内各地の高札場に書き出されたものであろう。

この触書で「自分私」とあるのは「相对賃錢」と誤解されようであるが、これは御定賃錢を指しているものである。要するに、賃錢を白費支弁するということであって、賃錢区分の対象を指しているものではない。

当時は、北辺のあわただしい情勢に備えて、蝦夷各地を通行する諸藩士が増加していた時代であったので、これら諸家中、及び寺社人を対象として出されたものである。幕吏及び松前藩士対象の賃錢は、前出のとおり、この半額であると推察されるが、それらに関する正確な資料が見当たらない。それにしても、以前の改定から六年にして約二倍もの増額であり、また山道(難道)割増をも明定している。しかし、この山道割増は、このとき初めて改定されたものではなく、前述のとおり、文政五(一八二二)年、東地一円を対象に施行されたものである。

一〇、あと書き

1、人馬雜立てとは、もちろん一般道の馬匹による乗用、人足による馬引き、荷物の運搬等が主なる作業である。人馬賃錢はそれらに要する労賃のことである。

本稿では、江戸時代以来の人馬賃錢の公用定額設定状況を中心に書いた。しかし、以上の記述は、前出のとおり一般道についての雜立賃錢であって、以上のほか次のものが

ある。

(1)山道、又は難道の雜立

(2)渡松による渡渉

(3)渡橋による通行

等、料金を必要とするものがある。

しかし、これらについて記述すると相当数の紙数を要するし、拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究」にも詳述しておいたので、今回は同誌に譲ることとして、本稿では省略することにしたい。

2、一般道の人馬賃錢について、以上各項に記述のとおり、「開拓使事業報告第四編(人馬賃錢古今比較表)」には、「寛政年代から明治二年まで(一七九九—一八六八)年にかけての約七十年間に四回の賃錢設(改)定が行われたとしているが、実際には以上のとおり九回の改定が明らかになっているので、本稿で補正、増補したものである。

○専門用語の解説

本誌(七十八号)の松前街道沿二千一か宿「福山宿の項」で、駅制に関する専門用語が使用されているが、解説をもらしてあるので、左記のとおり追記する。

一、馬指(馬さし)。一般に馬引き、馬による運送、雜立て等を行う者を東ね、差配する者をいう。

二、里正(りせい)と読み、郷里制のときの「里」の長という。「郷里制」とは、律令制下の村落制度。大化の改新で国・郡・里制の地方行政組織を採用し、五〇戸を一里とし里長一人を置いた。

三、街衝(がいく)四方に通ずる広い道。また、ちまた。衝：四通の道。ちまた。

以上については、前七十八号において記述する予定であったのを失念したものであるが、「右二二三」については、文友、札幌市西区在、小原吉博氏から指摘を受け同氏が解説を行ったものを掲載したものである。

(完)

明治政府へ引継がれた宿駅制(12)

—西海岸道「福山・江差經由—島牧」—(四)

(八十一号から続く)

六、江良町 …… えらまち

(4) 駅通取扱人並給料

松前藩以降村書役ヲ以テ駅場取扱ヲ兼務セシニヨリ別ニ手当テ給セス。

明治十一年十二月十八日佐々木喜右衛門ナル者人馬継立所設立ノ義ヲ出願シ同十三年一月廿八日ニ至テ之ヲ許可ス

(5) 駅馬

松前氏封土以降村中馬持ヨリ日々交番ヲ立テ昼夜四頭ヲ、繋置通伝ノ便ヲ供スト雖氏村民営業ニ差支ヲ生スルヲ以テ明治六年ヨリ之ヲ廃ス。

(6) 人馬賃銭・荷物賃目

前駅ト同ジ故ニ省略ス

(7) 郵便局

本駅ニアリ、明治五年十月創置ス但五等郵便局ナリ。

○解説

1、本駅所在の村名は「江良町」と稱し、町名を付けているが、「公(おおやけ)」には「村」である。なぜ、町としているのかは、審(つまびらか)でない。古来から集落を構成している周辺では町(まち)と稱していたのが慣しとなったのかもしれない。

2、隣駅への距離は、前後とも二里弱であつて、本来なら宿駅設置を要しない距離であるのに、従来から昼夜四頭の駅馬を留置き、比較的大きな宿駅を構成していた。

3、大きな宿駅のわりには「開拓使事業報告」には「沿革」が記されていないのはなぜか。以下、記載のとおり他の資料には、史実として記載されている事実がある。

4、しかしそれも他の宿駅と類似の経過を辿つて明治の駅制改革を迎えたことが分かる。

5、本街道は歴史が古いこともあつてよく整備され、通行人には安定して通行できる街道といえる。

6、本駅は、和人地内の他の宿駅と同様、明治十二年における函館支庁管内駅制大改革のさい廃止され、私設の人馬継立所に移行したものである。

7、駅馬は、江戸時代から村内馬持により、毎日交替で供出することとし、その方法は、昼夜四頭ずつ負担し、駅馬として通伝に当るとしていたが、負担が重いととして明治六年に廃止したとある。しかし、廃止以後、人馬継立所へ移行するまでの間はどうかしたのであろう。

七、原 口 …… はらぐち

(開拓使事業報告による)

(1) 位置 松前郡原口村

(2) 隣駅への距離 江良町 一里三十一町三十五間
小砂子 一里二十五町四十九間

(3) 人馬継立・賃目賃銭 福島駅ニ同ジ

(4) 沿革

ア設置年月不詳、松前藩以来村役人自宅ヲ駅場トシ駅費都テ民費トス。

イ明治十二年十月規則更正ニ至ルモ人馬継立所営業者ナシ、村役人等役務ヲ取扱フ。

2 他の資料による経歴

(1) 位置 松前郡原口村、福山ヨリ江差ニ至ル西海岸通りニ在リ

(2) 沿革

ア設置年月不詳、松前氏封土ノ節以来村役人自宅ニ於テ駅務ヲ処弁シ駅場諸人費ハ都テ民費トス。

イ明治十二年十月駅法更正スルニ至ルモ人馬継立所ヲ設スルモノナシ、故ニ村役人等駅通ノ事務ヲ執ル。

ウ江良町駅一里三十一町三十五間

松山郡小砂子駅 一里二五町四十九間

道路険峻近傍□比ノ險阻トス

エ明治八年十一月中官ヲ以テ修繕ヲ為シ道稍修マント雖
 兵末タ充分ナラス。

(3) 駅通取扱人並給料

本駅設置以來村中書役ノモノヲ以テ駅務ヲ執ラシムルモ
 駅場ノ故ヲ以テ別ニ給料ヲ与エス。

(4) 駅馬と人馬賃錢

村民所有ノ馬ヲ以テ通伝シ別ニ駅馬ヲ備エス。
 人馬賃錢ハ前駅ト異ナルナシ故ニ此二省略ス。

(5) 解説

ア前後の駅(江良町・小砂子)への距離は、いずれも二
 里弱と至つて近距離であり、また、難道でもなく平坦
 である。

イ宿駅は、村役人が管理運営し、かつ、経費はすべて村
 費でまかなつてゐる。

ウ明治に入つて官費で道路を改修したが完全ではないと
 いう。

エ駅馬は、村民所有の馬を必要の都度交替で供出し、駅
 場へ備え置くことはしていない。

五、小砂子

ちいさこ

(開拓使事業報告による)

(1) 位置 松山郡小砂子村

(2) 隣駅への距離 原口へ一里二十五町四十九間

(3) 人馬継立・貫目賃錢 福島駅二回シ

(4) 沿革

ア設置年月不詳。松前藩以来村役人自宅ヲ以テ駅場トシ
 経費都テ民費。

イ明治十二年規則更正村民協力通伝ス。

(5) 他の資料による経歴

ア松山郡小砂子村、福山カラ江差ニ至ル西海岸通りニ在
 ル。
 イ設置年月不詳。従来ヨリ村役人ノ宅ヲ以テ駅場ニ充ツ。

ウ明治十二年十月、駅法更正ニ及フモ、人馬継立所ヲ設
 ケルモノナシ。

エ松山郡石崎駅へ一里十四町三十間。山道ニシテ險阻ナ
 リ。原口駅へ一里二十五町四十九間。内一里二十一町
 三十間險阻最モ甚シ。

オ明治八年十一月官費ヲ以テ道路ノ修繕ヲ為スモ精末タ
 此險ヲ夷ク能ハス。

(6) 駅通取扱人並給料

ア文久三年癸亥九月中、村書役羽後国秋田郡能代平民樋
 □定吉ハ駅通取扱兼務ヲ申付給料ハ駅場ノ故ヲ以テ給
 セス。

イ明治六年七月士族當村書役高井麒士ニ兼務ヲ申付ク。

同八年八月右ノ者辞シ、其弟高井俊治ヲシテ役ヲ襲ハ
 シム、駅費都テ村費トス。

ウ従来カラ村民所有ノ馬ヲ以テ通伝シ別ニ駅馬ヲ備ヘス。

(7) 解説

ア小砂子と石崎間の一里二十一町は古来から知られてい
 る險阻な山道である。

明治八年に至つて改修されたが、全面的に改善された
 とはいえない。

イ本駅から以北は松山郡に属し、以後、海岸沿いに北上
 し、西蝦夷地へと通するのである。

ウ宿駅の責任者は、文久三年以来、秋田から来住した樋
 □某が村役人を兼ねて差配した。なぜ余所(よそ)者が
 が突然重職についたのであろう。単に、戸籍が秋田県
 にあるというだけのものであるのかも知れない。

発行年月日 平成二十三年十月五日

発行布 無料

札幌市南区川泊四條五丁目三一

史学研究会 主宰 宇川 隆雄

TEL 〇一五一七一一三六〇二番

ホームページ <http://ekitichyo.web.fc2.com/>