

駅遞情報

第83号

時評

北海道における郵便運送

(陸路便)の実態を探る(二)

緒言

郵便の運送は、郵便制度の創始とともに実施され、以後、郵便業務の根幹として運行されてきたものである。前号にも記載したように、北海道の郵便制度創始時には、その必須の条件ということもあつて郵便取扱人(後の郵便取扱役、郵便局長)の任命に当たつて、人夫(脚夫)、馬足を直ちに用意することができた駅遞取扱人に注目、選定されたことは前号に書いたとおりである。

そのこともあつて、北海道の郵便業務の創業は順調に開始されたといえる。その状況は、前号の勇払郵便取扱人の駅遞取扱人との約条によつても明らかである。以下、引続き郵便取扱所創業時「勇払郵便取扱人を受理した条件」から記述する。

(3)勇払郵便取扱人の受理状況(3)の続き

順右によつて、勇払郵便取扱所から白老郵便取扱所へは、

一行程約十三時間、また、千歳郵便取扱所へは約十時間半で運行することを求めているのである。

それでもなお、一日の行程としては、随分旅行車のようにならぬが、当時としてはこの程度が通常の歩行であつたのかも知れない。

(4)以上の運行によつて、一か月六回、すなわち、一五と

十一)の日の運行割りである。上、下便合わせて月十二便の運行を求めているのである。

(六)運送する郵便行李の重量は、基本的には三貫目(三十二キログラム)、これを超える場合には、二百目毎に一季を増す、というのである。

○これに対し、補田甚蔵からは、

(一)飛行脚夫賃(運送便)

(二)冬期、又は夜間懸立ての割増賃

(三)郵便切手の手数料

(四)郵便配達賃等の諸条件を争つて確認のうえ、取扱人を引受ける旨の請書に印鑑票を添えて出張官尙都賀権少領に提出された。

3、脚夫の使役について

(右資料の解析(2))

右、約条のうち、脚夫の運行区間として示されたものは勇払を中心として、「勇払白老間、八里二十七町」については一里五銭の割で計算した四十二銭七厘五毛で、月六回の運行、合計二四六十二銭が、毎月の基本料として支給される。

また、もう一方の下り便である勇払から千歳までの七里については、脚夫賃一里五銭の割で計算した一四二五銭として一か月二四十銭となる。上下便合わせて補田甚蔵に支給される脚夫賃は一か月合計四四七二銭強となる。

なお、郵便取扱人は、本来、この脚夫賃の範囲内を以つて脚夫(人足)を雇用するものであるが、前出のとおり、補田はもともと駅遞取扱人であるから、駅遞所の運営作業の需要に応ずるための人足、馬匹を所有、使役しているので、郵便運送に必要な脚夫もこの人足を使役するのである。従つて、郵便運送に当たつて新たに脚夫を雇用する必要はなく、駅遞寮から支給される脚夫賃は全部補田の収入になるのである。

(2)資料解説(3)

以上、郵便制度が北海道でも施行され、最初に内地に向け郵便路が延長されたときの太平洋岸の勇払に郵便取扱所が開設されたのである。右、「資料(一)」は、こ

のとき駅運営と郵便取扱人との間で取り交された的
 委であるが、参考のため、郵便取扱所を換んだ「札
 幌・室蘭間、各郵便取扱人と交した約条を次に挙げる。

(3) 沿道五か所の郵便取扱所の運送条件

(資料二)

一、札幌より千歳運拾壹里迄丁 渡辺仙助

此貨錢五拾五錢一厘三毛

但壹里ニ付五錢一時三里行之期時間三時七ト

一、千歳郡より勇払運七里 石山仙藏

此貨錢三拾五錢

但壹里ニ付前同斷 一時三里行之期時間二里二ト
 三リ三毛

一、白老郡より幌別運六里三拾二丁 野口又藏

此貨錢三拾四錢五厘八毛

但壹里ニ付前同斷 一時三里行之期
 時間二時壹ト壹厘

一、幌別郡より室蘭運四里三拾丁 松崎金弁

此貨錢式拾四錢壹厘六毛

但壹里ニ付前同斷 一時三里行之期
 時間一時四ト三厘

一、室蘭郡より森村運拾里運海 高橋徳兵衛

此貨錢壹円

但壹里ニ付拾錢一時三里行之期
 時間三時二ト三厘三毛

(郵便上往來)

4、沿道五か所の運送条件とその検討

(1) 右、五か所の間隔距離としては「札幌・千歳」間が十
 一里余で、一番遠距離であり、約条で示されている公式
 の指定時間で計算しても十七時間近くを要することに
 なる。一日の行程としては遠距離に過ぎると思われる。
 両所(札幌・千歳)間には中継基地が必要と思われる

が、この場合いかなる措置を要するのであるう。

実は、両所の中間に千歳製造所に所属する「休所」が
 あつて「明治六年十二月製造所に昇格」札幌から五里二
 十七町の地点にあつて製造所を利用する通行人の休憩、又
 は場合によっては宿泊することが出来る施設があるので、
 郵便運送の場合、公式にはこの施設利用についての約条
 はなかつたのであろうか。

(2) 渡海の場合の措置

室蘭から対岸の森までの間は船舶による渡海であるが、
 資料上は十里の距離としている。この距離は正式に測定
 したものではなく、地元古老からの聞き取りにより決定
 したものである。

なお、室蘭とあるのは、伊達紋別寄りの現在の市内崎
 守町であり、市内中心部からは相当の距離がある。

新室蘭に郵便取扱所が開設されたのは、明治七年一月
 のことであつた。(現、室蘭郵便局の地蔵、それまでは、
 旧室蘭が所管していた)

以上、太平洋岸五か所の郵便取扱所所管の郵便運送に関す
 る駅運営との約条、及び問題点を挙げた。右によつて、一番
 問題距離の遠い「札幌・千歳」間の問題点を挙げると、この
 問題距離が前述のとおり十一里近くあつて、その脚夫の勞力
 負担は一日行程としては限界を越えているものと認められ、
 本来ならその中間に郵便継立所を必要とするものである。

明治八年六月に至つて、札幌郵便取扱所から五里の地点「島
 松」に郵便局が開設されて、その労役は救われているが、創
 業後しばらくは、すべて郵便取扱人の負担と権限に属し、措
 置されたものであつた。

後述の「函館・中山峠經由、江刺間交換便の開設」につい
 て記述のとおり、創業初期においては郵便継替又制について
 は考慮されておらず、郵便取扱人の責任において措置される
 べきものとしていたものであつた。

5、「函館・中山峠經由、江刺間」交換便の開設

前記のとおり、明治五年十月、函館を起点として松前街道

とその延長線上、日本海沿いに十一か所の郵便取扱所が開設されたが、明治九年二月に至って、函館から森に至る東部幹線沿いの七重から分岐して大野・中山峠を経て江差(江刺)に至る新線を開設して、新運便を完成しようとの案が持ち上った。

実はこの新線は、途中、中山峠という山嶽険難の区間があり、この地に新線を開こうとするに至った特別の効果は見込めない。この点、やや疑問があるが、あえていえば松前街道經由に比較してやや近距離であることである。しかし、江差から奥の沿道には「三ツ谷、備石、久遠」の三局しかなく、中山峠經由の新線を設けて各郵便制度施行上、それほど効用があるとは認められないものである。

しかし、具体的には、函館・江差間の距離は二十里余で、松前街道經由より相当近距離となつて新線開通によつて運送便の運行は距離的には近くなることは確かである。ところが、明治九年二月のこと、函館郵便役所から駅運賃に對し次のとおり「新郵便線路の設置と一郵便局の開設」について、次のとおり上申があつた。

(資料三)

(前略) 近頃鶴城ノ山路往復相聞、江差ノ通路弁刺ノ由ニ付、右山道ニ郵便局ヲ新ニ取設、別報相輪ノ運便便往復増加ノ見込ニ申上候様

一、新線道七重より大野通鶴村江刺経而久遠江内四九六ノ日午前六時出発
(以下略、文粹録)

この文書によると、①函館・江差間に鶴城の新線を設定し、この沿道一か所に郵便局を設けたい。②これによつて郵便の増加が見込まれる。③この新線は函館、七重、大野を通り鶴村を経て、江差(刺)に至るもので、毎月四、六、九ノ日出発の九便とする。④この新線は、函館・江差間の距離約二十里余りで空つて近距離になり、運送便の運行が容易になるといふのである。

右、経過を経て鶴と中山峠の二か所に郵便局が開設された。しかし、現地の状況としては、鶴については人口も多く、

郵便局の開設の必要性が認められるが、中山峠については、山嶽重費の奥深い谷合いで、住民もほとんどなく、郵便局の利用は皆無の状態であつた。

ただ、前述のとおり、函館と江差の間は、二十里余といつた近距離にあり、かつまた、鐵道線であることから、中山峠については、郵便物の確立してを目的とする施設を必要であることは確かであつた。

要するに、郵便局設置の必要性は乏しいが郵便物の運送上の基地としては有効性が認められるのである。

また、「北海道郵便電報局沿革」によると、明治十四年三月二十二日、中山郵便局を廃止するとある。

それに代つて、新たに「函館・江差間二交換便ヲ開始ス」とある。

北海道における、陸路便において「交換所」が設置されたのはこれが最初であり、その後においても鐵道郵便制以外の郵便運送に交換便が設定されたのは二、三か所に過ぎず、明治二十年四月に至つて郵便監督所に移行したのである。

江戸時代、北海道で実施された

一ときの施政者の方針により大きく変化

一、はじめに

江戸時代、北海道は道南、すなわち、渡島半島部の和人が多く住む「和入地」と称する地域と、奥地の野夷人「アイヌ人」が専ら居住する東西蝦夷地とは、それぞれ隔絶した生活圏を形成していた。

それぞれの地域における宿駅制についても、その地域の特性によつてその地域に適合した、次の方法がとられていた。

和入地においては、おおむね本州の宿駅制に類似の制度を導入し、地域に居住する和入によつて実施され、村方役人に

よつて管理運営されて来た。これに対し、郵便地においては松前藩（時代により、地域によつては幕府箱館奉行）と、場所経営を請負った商人が請負い条件の一つとして課された宿駅制を実施していたが、最先端の人馬継立ての労役はすべてアイヌ人の手に担われていた状態であった。

二、和入地における宿駅制の実態

1、宿駅制施行と運営の推移

以上、記述したとおり、江戸時代における北海道の宿駅制といつても、和入地と蝦夷地とは大きく異なり、実施責任者、運営管理方法、運行の権限等、その発達経過は全く相違するのである。

まず、和入地における実態を資料によつて見よう。

總体的には、江戸時代初期においては本州北部の津軽、南部地方とはそう遠くない程度の住民が住み付き、村を形成して、宿駅についても自治体としての村方の役人による管理、運営がなされてきた。

その状況は、現在、本誌に連載中の「松前街道沿いの各宿」の沿革に記載のとおりである。

〔資料一〕

松前藩以来、村役人ノ自宅ヲ駅場トシ、経費ハ都テ民費トス（茂草宿）
とあり、村役人管理運営の下、和入の一般村人による労役と馬継馬を駅馬として提供してきた。

また、宿駅運営に要する経費は、他の村運営に要する経費と同様、村が負担していて、藩からの下付は受けていない。

そのため、宿駅運営に関しては藩から特別の指示、監督は受けておらず、一切村方の自主運営に任されていた。

しかし、人馬の継立てについての労役、又は駅馬提供者に対しては、村費の中から若干の手当を支給しているのが実態であった。

なお、別の記録によると、山道、峠道等大きな出費を要する改修工事のさいには、藩、又は有力者から応分の負担がな

される場合があったものである。

従つて、宿駅に要する一般経常費は、専ら村方負担によるものであった。

ただ、藩から具体的な指導、監督を受けていないというものの、元禄四（一六九一）年三月、松前藩主から町奉行に発出された法度（はつと）の中に

〔資料二〕

私領分有性伝馬宿次無運々様急度可申付候事

とあつて、間接ながら、関係街道筋各宿の村方に対し、役人通行のさいの人馬の供出は遅れないようにとの厳しい申し渡しがあつたものと認められる。

しかし、具体的には、町奉行から街道筋村々に対しいかなる方法で、どのような指示がなされたのか明らかでない。しかし、この法度は、藩主から部下に下付されている領地について発出されたものと解されるので、藩主直領については直接指示がなされたのであろう。

以上のとおり、藩から町奉行を通じ、連しがあつたとしても、原則的には「全ちも出さぬが、口も出さない」という態度であり、幕府道中奉行下の五街道各宿に対するもののように強い指導、監督が行われた様子は認められない。

2、巡見使による指摘の有無

幕府の巡見使は、持軍交替の都度、幕府から各藩の情勢調査のため派遣されるのであるが、松前藩にも本州各藩と同様、派遣している（一回を除き、毎時派遣されている）。そのさい、和入地各街道筋の宿駅の整備状況について何らかの指摘がなされたことがあつたのであろうか。

享保三（一七一八）年刊「松前蝦夷図」によると、

〔資料三〕

おやす村是迄り東は末通り馬足相叶い不申候

とあつて、小安村以遠の地は道路が悪く馬の通行困難を理由に、石崎止りであるとして、至つて小筋圍の巡回である態であつたが、それも、右の場合ばかりでなく江戸時代を通じて、交通に関する指摘は見られなかつた様子である。

しかし、その理由は、和入地においては幕府から直接補助を受けるほどの大きな遺留、欠陥は認められなかつたのかも知れない。

しかしそれは利用者側から見ると余り現地の事情を知らぬ者の見方であつて、文化四二八〇七年八月、高館から松前街道經由西蝦夷地を北上して宗谷に向つた幕府の役人、田草川伝次郎は「西蝦夷地日誌」の中で、次のとおり記述している。

(以下次号)

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」) — (15)

緒言

西海岸道も、松前(福山)を出発して日本海岸に出て小砂子山道を通過し、石崎宿に到着した。

さらに、日本海岸を北上し、江差を經由して西蝦夷地に向うのである。

江差の沖合に離島「島尻」がある。久遠には、島尻へ渡るための公用船の備えがあるが、現在は、江差からの定期船が交つてゐる。

以下、石崎宿の状況から記述する。

七、石崎 ； いしざき (開拓使事業報告による)

(1)位置 松山郡石崎村

(2)隣駅への距離 小砂子へ一里八町十七間

塩吹へ 一里十八町三十二間

(3)沿革

小砂子宿に同じ

小砂子宿には、設置年月不詳。松前藩以来村役人自宅で「馬場トシ経費ハ都々民費、明治十二年規則更正村民協力運送ス」とある。

(4)他の資料による状況

ア位置 松山郡石崎村 福山ヨリ江差ニ至ル西海岸通りニ在リ

イ沿革

本駅設置年月不詳、従来ヨリ村役人ノ宅ヲ以テ駅場ニ充テ、

明治十二年十月駅法更正ニ及ブモ人馬乗立所ヲ設ケタルモノナシ

ウ隣駅江連スル距離

松山郡塩吹駅 二里八町一七間内三十三丁三十間山道ニシテ稍險阻ナリ。同郡小砂子駅 二里十四丁三十二間内一里三十三丁三十間山道最も險阻トス

明治八年十一月一里余ノ間ヲ官費ヲ以テ修繕スト雖モ高懸路ヲ免レズ。

エ駅運取扱人並給料

文久元年末年六月、島村藩役ヲシテ駅務ヲ兼シカル來皆書役ヲ以テ駅場事務ヲ取扱ハシムト雖モ駅務ノ故ヲ以テ別ニ給料ヲ与ヘズ。

オ駅馬ト荷物賃目

駅馬ハ人民所有ノ飼馬ヲ以テ運送シ別ニ駅場ヲ供ヘズ。人馬賃錢、荷物ノ賃目制限ハ前駅ニ同ジ。カ海濱場

本駅ヲ去ル一丁計リニ有。渡船幅十三間川名ヲ石崎川ト云。松前氏對土ノ節ハ舟舟製造費等ハ官費。渡守給料一ヶ年金三四五十錢玄米四斗四升ハ藩主ヨリ之ヲ支給ス。

明治二年以來給料金十五円ト改メ且民費トス。今賃錢表ヲ掲ケタル左ノ如シ。

男女共一人 金七厘 七歳未満無賃

馬車 金二錢 諸荷物 無賃トス

人力車及大小車共一錢

但シ夜中ハ五割ヲ増ス。

牛郵便局

本駅ニアリ。明治五年十月創設ス。但シ牛郵便局ナリ。

○ 宿駅の配置図

宿駅	支援	駅	名	区間距離
△	△	△	△	
函館	↘	↑		

△	福 山			
△	雨 垂 石	△	赤 神	△
△	札 前	△	根 部	△

△	茂 草
△	清 部

△	江 良 町
---	-------

△	原 口
---	-----

△	小 砂 子
---	-------

△	石 崎
---	-----

3里25町18間

1里25町44間

1里31町35間

(1里31町35間)

1里25町45間

(1里25町45間)

2里14町32間

(2里14町32間)

○解説
1、△は基幹宿駅を△は支援宿駅(又は助郷村)を示す。

2、図面下部の里程は宿駅間の距離を示す。

3、福山の項で支援宿駅が四か所記載されているが、福山は城下町として福山利用が多く福山だけでは開き切れないので、助合的機関として設けたのであろう。

4、また一方、江良町、石崎田四か宿は支援宿駅が1か所もないが、周辺に支援宿駅に指定すべき適当な村方が全くないのであろう。また助合に指定すべき適当な村方もないのであろう。

それだけ、この四か所を構成している宿駅の人馬の負担が過重になるものである。

(5) 解説

①前駅「小砂子」から二里十四町余、行く手塩吹へは二里八町余で、おおむね両駅の間点にあるが、前後とも山道の連続で、石崎駅はほぼその中間点にある。山道の少ない和入地としては、珍らしい地形である。

②明治八年、開拓使「函館支庁」管掌時、右「山道は、官費で改修されたが、山道が完全に改良されたとはいえない状況にある」という。

③幕末に至って、村役人(書役)が駅務を兼ねるに至ったが、駅務は村役人の職務の一つであるとして給料は支給していない。

④駅馬として馴れ置くことはしていない。

⑤駅場の近くに「石崎川」があり、この川に渡舟場があるが、これは松前藩封土以来設置されていて、渡舟の製造費は官が(松前藩の支出)が支出したものであるという。

また、渡舟の渡守(わたしもり)には給料と玄米が支給されているが、これは村費支出であるのか明確でない。いずれにしても、珍らしいケースである。

⑥以上のとおり、山道の改修費、渡舟場の舟の製造費等は藩、又は官(開拓使函館支庁か?)が支出しているという和入地では余り見受けられないものである。

これは、松前藩時代、及び開拓使時代における地域の重要性を示すものであろう。

⑦以上一解説②、⑤、⑥各所に記載のとおり、松前街道沿いの他の宿場に見られない官側における特別の資金投入による宿駅や、道路の改修等に配当が見られる。この状況は、本街道が「函館、松前経由「江差」という、当時の北海道を統治する上の重要幹線であることを示しているのである。

発行年月日 平成二十三年十二月五日

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(番)

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