

# 駅 通 情 報

第84号

時 評

北海道における郵便運送

(陸路便)の実態を探る(三)

緒言

前号でも書いたように「陸路便」による郵便運送は、郵便制度創業と同時に開始されたもので、郵便業務運行と、切つても切れない縁(えにし)がある。

郵便創業と同時にいうより、それ以前の飛騨開闢時代にあつても信書を差出してから受取人に届くまでの間は、専ら、脚夫による運送が必要であつた。

しかも、さらに遇れば、人間二人いるところ、そこに意志のそ通があり、通信が始まつたといわれている。

さて、北海道における郵便創業時の郵便運送を振り返つてみると、郵便取換人採用に当たつては、従前より郵便運送に関連する宿駅(駅通)の支配人等を当てたことは本稿でも既に触れておいた。

以後、郵便制度が各地に及ぶに当たつて、僻地は、民間運送業者等によつて運送されたものであるが、現在、その実態を把握しようとしてもその資料が現存せず、根幹すら明らかでないのである。

しかし、現在把握している極めて少ない資料のみでもまとめておこうと、本稿記述に至つた次第である。

## 6. 交換便開設の状況

(1) 郵便交換所制の施行

以上のとおり、北海道の郵便制度施行上、鉄道郵便は別にして、陸路便における交換便の設定について検討してみると、一両脚を拠点として、七重から分岐し、大野を経由して中山峠を経て、江差に至る一間は、延長二十里余りもあつて、至つて長距離であるところから、この間の郵便運送は至つて困難であることは、現地を檢分するまでもなく、以上の資料によつても明らかである。これを救済するため、その中間の中山峠と鶴との二か所に郵便局を開設し、兼ねて郵便運送の基地にしようとする構想である。

しかし、前出のとおり、中山峠郵便局の寄便区域は、山嶽重疊の山中であるためその周辺には住民がほとんどなく、郵便局としての機能を發揮するに至らず、明治十四年三月二十二日に至つて廃止されるに至つた。そのため中山峠郵便局は郵便運送としての任務が果せずじつたが、これに代つて中山峠に交換所を設け、これを救済することとした。

すなわち、  
 (一) 函館局からの脚夫は、江差局あての郵便行李を携行し  
 (二) 一方、江差局の脚夫は、函館局あての郵便行李を携行し  
 両者は、中山峠交換所において落ち合い、それぞれ携行した相手局あて郵便行李を交換して帰るというものであつた。

この制度としては、前出のとおり、明治二十年三月に至つて廃止され、翌月から新たに郵便継替所(のちの郵便継立所)の制度を設け、これに吸収したのであつた。

## 7. 全道一圓郵便線路網完成までの空白の十年間

(一) 全道一圓郵便線路網完成時の局間距離

郵便運送という業務から、全道一圓郵便制度の来し方を展覽すると、それは苦難の歴史であつた。現在に至ると、それは「よくぞ、ここまで」という感があるが、忘却のかたである。

先人の苦難を忍ぶため、創業から北海道一圓郵便線路

完成までに置局された、局間十里以上の郵便取扱所（郵便局）を挙げると、

- 一、札幌・千歳間 十里余
  - 二、幌京・広尾間 十二里二十三町
  - 三、広尾・大津間 十三里三十町
  - 四、網走・厚岸間 十四里十七町
  - 五、大野・釧路 十里八町
  - 六、天塩・宗谷間 二十一里四厘
  - 七、宗谷・枝幸間 二十五里四町
  - 八、枝幸・紋別間 二十三里十五町五十間
  - 九、紋別・網走間 二十二里五町五十七間
- 以上のとおり、オホーツク海沿岸の局間距離が二十里以上あることはともかく、十里以上の局間距離の区間が五か所もあり、ここに書き上げていないが、八里、九里といった局間距離の区間も十か所近くもあるのが実態であった。これらの区間は結局、従来から駅通を本務とする駅運取扱人、又は極く一部の民間運送業者に頼らざるを得ないのであった。

8、空白の十年間（郵便運送の資料青藍）

北海道の行政は、明治十五年八月、開拓使の統治から「函館・札幌・根室」に県が置かれ、三県分治の時代に入り、明治十九年一月まで続いた。以後、北海道全島が一括統治されるに至った。この四年六か月の間を中にしてその前後十年間は、全道統一の行政は、やや停滯したように認められた。これは、郵政業務にも影響して、駅通の資負うべき郵便運送にも及んだ。

しかし、それは、郵便運送という業種のせいでもあり、それは至つて滋味で余り社会の表面に出ることがなかったからでもあろう。近年に至つてからは同じ郵便運送でありながらその主役は、鉄道、航空機、車両運送へと移行し、さらに馬による陸路便のシェアは狭められてきた。実は、郵便運送に限らず、本来の郵便業務全般についても、標題の約十年間は一般行政ばかりでなく、郵便業務に

ついても動きが停滯し資料も注視されるものは見当たらないのである。これは、三県分治の影響だけが原因であらうか。

五 郵便継替所の開設と郵便運送請負人の選定

1、郵便継替所制度制定の取決め文書  
明治二十年前後に至つて、局間距離が遠く、郵便局付属の脚夫が担うべき郵便運送が困難である場合、郵便運送の軽減を図るため郵便局間に郵便継替所を設ける制度が考えられた。以上記述したように、創業当初は郵便取扱人（郵便局長）の権限として、実行面で地元の駅運取扱人や民間運送業者等に郵便運送を請負わせ、運行してきた。  
以上、軒余曲折があつた後、明治二十年四月郵便継替所設置規定が施行された。（実際には、明治十八年に郵便継替所の名のもとに実施していた記録がある）。さて、現在に至ると、現地に於ける実態は明らかでないが、数少ない資料から推測し、検討してみると以下のとおりである。  
明治二十年代に入つての資料であるが、人馬継立所（駅通所）に郵便運送を請負わせるに当たつて、継立所請負人の資格等について札幌郵便局長と北海道庁との間に、取り交した文書がある。

（資料四）

郵便物運送ヲ人馬継立所ニ受負ハシムルノ件

札幌郵便局長照會 明治二十一年十月七日  
監印第二〇六七號

郵便物運送ヲ人馬継立所ニ受負ハシムル件ニ付テハ貴局ト郵局トノ間ニ意見ノ行違アリ爲ニ往復ヲ重キ候處尙意志ノ離脱セサルヤニ被存候處要スル二三等局ニ於テハ規則上局長自身ニ運送ノ受負ヲナスモノニ付二三等局長ト人馬継立所ト協議ノ上之方下受ヲナスハ格別ニ被得共當局ニ於テ此ノ分ヲモ人馬継立所ニ受負ハシムルコト制度上承認致願タ唯郵便局ノアラサレ地ニ於テ早ニ郵便運送受

負ノミテ専務ト爲ス郵便物運送維持所ノ分ヲ人馬總立所ノ受負ト爲スニ付テハ左ノ條件ヲ附シ十分ノ責任ヲ負ハシムルコトニ御承認相成候ハバ意義無之義ニ有之候

一、郵便運送ヲ取扱ハシムヘキ人馬總立所取扱人ハ左ノ資格ヲ有スルモノニ就テ半選定シ又之ト同一ノ資格ヲ有スル身元引受人ヲ立テ得ヘキモノニ限ル

(1) 年齢二十歳以上ノ男子ニシテ土地又ハ家屋ヲ有スルモノ

(2) 諸規則法令等ノ大體ヲ解得シ得ヘキ能力ヲ有スルモノ

(3) 郵便電信ニ關スル刑ヲ受ケ又ハ禁錮以上ノ刑ニ處セテ若ハ家資分散ノ宣告ヲ受ケ未タ債務ノ清償ヲ終ヘサル等不正ノ所爲ナキモノ

二、郵便物運送上又ハ人馬總立取扱上阿レカ一方ニ於テ不都合アルトキハ兩職ヲ併セテ解免スルモノトシ其ノ事故ヲ發見セル一方ヨリ其ノ旨通知協商所ノ上ハ道廳ハ速ニ第一項ノ資格ヲ有スル後任者ヲ選定スヘキモノトス

但シ犯罪其ノ他ノ事故ニ依リ緊急ニシテ協商ヲ俟ツ能ハサル場合本文ニ拘ラス各主管廳ニ於テ直ニ其ノ主管ノ職務ヲ解免シ後選任スヘキモノトス

此ノ場合ニ於テモ後任者選定方ハ本文ニ依ラズ

三、現在ノ人馬總立所取扱人ニシテ第一項ノ資格ヲ有スルモノハ來ル三十二年度ヨリ郵便物運送ヲ受負ハシムルコトニ本省ハ提議實行スルモノトス

四、郵便物馬運送規定地ニ在リテハ少クモ貳拾頭ノ馬匹供給ニ差支ナキモノヲ要ス

五、郵便物運送ヲ受負ハシメタル總立所位置ニシテ將來置局トセラルル場合ハ其ノ周圍ト共ニ郵便物運送ヲ解免スルモノトス

右更ニ及御協議候條御差支ノ有無御同答相成度

(以下次号)

江戸時代、北海道で実施された  
 旅宿、継立制の特異性を見る(二)  
 一とぎの施政者の方針により大きく変化—

二、和入地における宿駅制の実態  
 2、遠見使による指撥の有無(第83号からの続き)  
 (資料四)

例一、尻内よりハギチリへ通行したが、少しの雨でハギチリ川増水で、膝の上迄入候は幾つも有之、四十八瀬杯も本多し、然れども此間出水の時水押し候……流木等道中に有之所幾所も有り……

通行中、右のような状態で、一行はたびたび通行が阻害されたという。和入地のうちでも松前街道といえは特に整備が行き届いていた街道といわれているのに、以上のような状態であった。また、尻内村では、

「例二、村役人が来りて、当所は当節御役人通行多、人馬差支候に付、逗留いたし候様様」  
 とあつて、最近では、役人の通行が多く継立てに支障が出ていたので、一行は、今晚は当地で宿泊してくれというのである。

この地の宿場(勘定村を含む)では「何人何匹」の負担が指定されているのか明らかでないが、人馬の出動が限界を越えた様子である。

三、蝦夷地における宿駅の状況

1、場所請負制の中における宿駅の実態  
 蝦夷地の宿駅制については、その形成、運営状況等の概てが、本州や和入地の宿駅と全く相違している。

すなわち、利用者は、松前藩、幕府の役人、高官等であることには変わりがないが、受入れ側の直接の責任者は場所請負人であり、また、現地で、人定として労役に当たるのは場所内のコタンに居住するアイヌ人が専ら負担するのである。

それも時代が下つて、北方警備のため諸藩の武士達が俄地に駐屯するに当たつて、その途中の沿道には通行者が激増した。そのため廢立てもまた増加し、その廢立人足にかり出されるアイヌ人達の勞役も過酷を極め、彼らの生活も極限に達したのであつた。

以下、蝦夷地の宿駅制の実態を見よう。  
文久九(一七一一)年、東蝦夷地の「アヲタ場所」の請負いを希望した和田屋茂兵衛に対し、幕府(幕館奉行)側が示した入札条件が残されている。

その入札条件十一項目中、宿駅に關係のある条項を挙げる  
と、次のとおりである。

〔資料五〕

(前略)

- 1、公文通過の人馬廢立の事
- 2、官吏通行、又は警備兵卒等通行旅宿請負の事
- 3、難破船救助の事
- 4、外国船見積次第急報の事
- 5、松明三百本、薪三百足年々新規備替の事
- 6、草串百本(長九尺七寸)同上の事

〔紀田町史〕

というものであつた。

このうち、宿駅に直接關係のある項目は「1、2」であるが、この入札条件には当然のことながら旅人の宿泊、御用状の運送りと人馬の雜立てに當たるのは、前述のとおりアイヌ人であつた。

これも、寛政年代以降、太平洋沿岸においては、外国船の徘徊(はいかい)、ロシア勢力の南下等に対応しての蝦夷地の警備強化に伴う本州諸藩士の奥地駐屯等による奥地に通ずる連絡道路沿いは、関係諸藩士等を主とする旅人の往來、及び公用信書、物品の雜立て等によって否応なく宿駅制の強化が迫られるに至り、以後、幕府直轄、松前藩支配等を繰り返しながら明治維新を迎えるのである。それまでの間、これに対応する宿駅制は、場所請負制の負担において施行されたのであつた。しかし、場所請負人の負担において運営するといふものの、

最先端の勞役を提供するのは前述のとおりアイヌ人であつた。また後述のとおり、蝦夷地における場所請負人經營による会所付属休所の運営について御用所から次の新編がある。旅宿運賃上の数少ない新編事項として取り上げておいた。  
(以下次号)

明治政府へ引継がれた宿駅制(13)  
— 西海岸道「福山・江差經由」島牧」— (六)

11、電 吹

しおふき

(開拓使事業報告による)

- 一、位置 松山郡塩吹村
- 二、隣駅との距離 石崎へ 一里十四町三十二間  
本ノ子へ 二十五町三十二間
- 三、廢立・開行費概 福島駅二回シ
- 四、沿革 小砂子駅二回シ
- 五、他の資料による状況

- 1、位置 設置年月不詳。従来ヨリ村役人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雜立所ヲ設ケルモノナシ。
- 2、隣駅へ連スル距離等 本ノ子駅江二十五丁三十二間  
道路稍平夷
- 3、石崎駅江一里十四丁五十三間  
内三十三間山道ニシテ稍險阻トス。
- 4、駅通取扱人並給料 幕末元戊申年ヨリ村番役アシテ駅務ヲ兼ネシム。以來、管書役ニ駅場ノ事ヲ執ラシム駅費部ヲ民費トス。
- 5、駅馬と人馬賃額 従来カラ村民所有ノ馬ヲ順次運送シ、別ニ備馬ヲ設ケス。

人馬賃錢ハ前駅ト同ジヲ以テ省略ス

## 5. 解説

特に記載すべきものはないが、本駅周辺の宿場は隣駅との距離が近いことに気付く。

考察するに、当地方は、和入地といつても平地が少なく、扇地も限られていて居住する農民も、自治体を形成するのがやつとの状態であり、従つて宿駅を構成するにも容易ではないのが実態である。

また、助郷村を構成するのも村を構成するに十分ではなく、苦肉の策として、近距離、小宿場を形成するに至つたのではなからうか。

## 12. 本ノ子

（開拓使事業報告による）

一、位置 松山郡本ノ子村

二、隣駅への距離 塩吹へ 十五町三十二間

上ノ国へ 二里二町二十二間

三、人馬賃立

福島駅二同ジ

四、沿革

小砂子駅二同ジ

五、他の資料による状況

## 1. 位置

松山郡本ノ子村

2. 沿革

福山ヨリ江差ニ至ル西海岸通りニ在ル

3. 隣駅二連スル距離

上ノ国ヨリ二里三町二十三間、処ニヨリ小浜アリト雖モ甚タ離ナラス。

塩吹駅江二十五丁二十二間海岸ニシテ平夷ナリ。

4. 駅通取扱人並給料

万延元成申年八月村書記役芳田長左衛門駅通取扱ヲ以

テ以来村書記ヲ以テ勤務セシメタルト雖モ駅通ノ故ヲ以テ給料ヲ与ヘス。

## 5. 駅馬と人馬賃錢

従来カラ村民所有ノ馬ヲ以テ運伝ス

人馬賃錢ハ前駅二同ジ

## 六、解説

1. 塩吹駅への距離が開拓使事業報告では十五町余、他の資料では二十五丁余とあつて違いがあるが、いずれにしても至つて近距離にある。これでは、中間の一駅を廢駅にしてもいいと思われれるが塩吹宿の解説に記載のような事情があるのであらう。

2. 明治十二年の高館支庁管内の駅制大改正のさい和入地の宿駅は人馬賃立所（私營）に移した向きが多かつたが、同所は小駅であつて運営が難しく設置を申請する者がなく、従来どおり村民が交替で運伝しているという。

## 13. 北

きた

（開拓使事業報告による）

一、位置 松山郡北村

二、沿革 設置年月不詳。明治七年中廢止。

三、他の資料による状況

特記事項なし

四、その他の資料による状況

地形辭スルヲ以テ駅場ト爲スニ足ラズ。

明治七年ニ至つて之ヲ廢ス。

## 五、解説

開拓使事業報告では駅名記載の順序が本ノ子駅の次に、また、駅沿革史では、上ノ国駅の次に記述しているが、本誌では駅沿革史を優先した。

## 14. 上ノ国

かみのくに

（開拓使事業報告による）

一、位置 松山郡上ノ国村

二、隣駅への距離 本ノ子 二里三町二十三間

五勝手 一里十八町四十六間

三、人馬雜立  
福島駅二回ジ

四、買目買銭

小砂子駅二回ジ

五、他の資料による状況

1、位置

松山郡上ノ国村福山ヨリ函館ニ至ル西海岸通りニ在リ

2、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

明治十二年十月駅場更正ヲ為スト雖死人馬雜立所ヲ設

クルモノナシ

3、臨駅江流又ル距離

松山郡五勝手駅ニ至ル一里十八町四十六間道路橋平田、

同郡本ノ子駅ニ至ル二里二町二二二間、又橋平田トス。

4、駅通取扱

(1)天保七丙申年渡馬国松山郡本駅平民森村共衛江駅場取

扱ヲ申付、一ヶ年給料金五円、米七石、餅二万二千疋

ヲ村費ヲ以テ支給ス。

(2)安政二年同平民秋田孫古同上勤務給料元ノ如シ。

(3)安政六年七月申、同平民大村孔左衛門江駅通取扱ヲ申

付一ヶ年給料金八円米七石、餅二万二千疋村費ヲ以テ

支給スル前ノ如シ。

(4)明治元戊辰年十月同平民能谷与三治同上、取扱ヲ申

付テ給料前ノ如シ。其他駅費ハ村費トス。

5、駅馬

従来村民所有ノ馬ヲ以テ通信ス

6、人馬買銭

前駅二回ジ

7、荷物買目

前駅二回ジ

8、渡身場

松山郡上ノ国村ニアリ。渡頭六十五間、田名ヲ天ノ川

ト云フ。松前氏封土ノ節渡舟ハ官費ヲ以テ築造シ渡守

給料ハ一ヶ年金八円民費ヲ以テ支給ス。渡賃一人七厘  
馬一疋八厘七歳未満ハ無賃夜中ハ人馬共金一銭人力車  
及大小車共一銭五厘馬車金二銭諸荷物無賃トス。渡守  
ハ本駅平民能谷又四郎ナリ。

六、解説

1、右「1、位置の項」で、松山ヨリ函館ニ至ル西海岸通  
りに在るとあるのは、「福山ヨリ江差ニ至ル」の間違ひ  
である。

2、「人馬雜立及び買目買銭」は福島駅二回ジとあるが、  
福島駅の項には

|    |        |   |      |          |
|----|--------|---|------|----------|
| 人足 | 平路 五 銭 | 馬 | 七 銭  | その他函館と同じ |
| 陸路 | 七銭五厘   |   | 十銭五厘 |          |

と、ある。

右、人馬雜立、買目買銭は、松前街道及び西海岸沿ひ  
宿駅は、同一買銭に統一されてきたのかも知れない。

3、本街道筋では、明治十二年の函館支庁管内の駅法大改  
正のさいに民間化されたが、人馬雜立所の経営を引受け  
る者がなく、従前と同じく、村民協力して通信した宿場  
がほとんどである様子である。

4、本駅の駅通取扱いは、天保以來森村某に専任させてい  
て、その手当は給料として年金五円のほか米と手廻を支  
給している。この給与は本街道筋の駅通取扱者には類似  
の給与を支給している。各宿(村)は協議して同一歩調  
をとったのであろう。

5、本村を流れる天ノ川は、比較的大川であり河川に使う  
渡し舟は官(松前藩又は函館支庁)「開拓使」で築造し、  
交付したものであるという。

発行年月日 平成二十四年二月五日

発行 者

札幌市南区川沿四条五丁目三一

史学研究会 主宰 宇川 隆 雄

TEL 〇一一五七一一二六〇(番)

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