

駅 通 情 報

第 85 号

時 評

北海道における郵便運送 (陸路便)の支態を採る(四)

〔前書より〕
 次号まで三回にわたって、北海道における郵便運送の支態、それも陸路便に限定して書いてきた。特に前回は、郵便運送の当事者として、そのころの管理部門である札幌郵便局(長)と、現地で、実際に郵便運送を請負う駅通所を管轄する北海道庁(種民部長)との間において、駅通取換人を採用するに当たつての条件について折衝した時の文書である。その請負条件は簡單ではなく、數回にわたつて文書の交換が行われた。それも前後七回に渡つて行われ、本号では「資料五」に續くのである。以下、前号に續いて記述する。

(資料五)

回 件
 北海道種民部長回答 (明治三十一年十一月十四日)
 種 第三五三〇號

右御申越ノ事項ハ大體異議無之候得共第一項第一號申土地又ハ家庭ヲ有スルモノト云フ點ハ施行上實際困難ト存候所同ノ道路ニアリテハ人馬雜立營業ヲナスモノ殆ト無之若シ適當ノモノ有之トスルモ頗ル不完全ニシテ交通機

關トシテ悉ルニ是ラサルヲ以テ本廳ハ建物及馬匹等ヲ備付ケ其取扱人ヲ命スルモノニシテ土地又ハ家庭ヲ有スルモノニ付相當ノ人物ヲ舉ケムトスルモ實際困難出儀ト存候間地方ノ狀況ニ依リ必スシモ右ノ制限ニ限ラサルノ除外法ヲ被許度尤モ官設郵便所取扱人ヲ命スルトキハ相當賣處アル保証人二名ヲ選ビ置クノ例規ニ有之候

(資料六)

回 件
 札幌郵便局長明會 (明治三十一年十二月十六日)
 監 第三五六二號

客月十四日付願書第二五三〇號ヲ以テ郵便物運送ヲ人馬雜立所ニ受負スシムル件ニ付御明會ノ次第有之候右郵便所取扱人御選定ノ模様及保証人ノ資格等詳細承知致度候條其ノ財產額等ニ付一定ノ標準有之候ハハ此ノ際併テ御回報相成度

(資料七)

回 件
 北海道種民部長回答 (明治三十一年十一月七日)
 種 第三五三〇號

本月十六日監甲第三五六三號ヲ以テ御明會ノ聽了承取取人ハ左記ノ各項ニ適當スルモノ保証人ハ其ノ地方在住者ニシテ相當ノ資産ヲ有スル者ニ就キ選定スルノ例ニ有之候
 一、北海道在籍ニシテ郵便所ニ居住シ得ル者
 一、丁年以上ニシテ業務ニ從事スル家族若ハ他人アルモノ

注 以上四件の札幌郵便局長と北海道庁種民部長との間に取換人採用に関する文書を取り交している。この他三件の文書があるが、余り重複される文書でないので掲載を省略した。

六 解 説

1. 右資料「四から七まで」の解説を一括収上げる。

まず、文中人馬雜立所とあるのは、従来の駅通所を指しているのであるが、この文書では、駅通（人馬雜立所）の取扱人を新たに郵便物の運送を請負わせるに当たつての取扱人の資格条件について、郵政側の当時の管理部門である札幌郵便局と、駅通所の管理庁である北海道庁との間で、郵便運送請負人を採用するに当たつての資格条件の取り決めに關して意見交換を行つたものである。

以上、全文を取り上げると余りにも長文になるので「資料七」までに留めたものである。

2. さて、「資料四」によると、郵便運送請負人としての資格条件は、至つて厳しいものであるが、極端にいうと、これは、役所としての建前で、条件が揃えば、それほど厳しいものではないのかも知れない。

右文書によると、採用条件のほかに人馬雜立所所在地に郵便局が開設された場合には、直ちに郵便運送請負人を解免するとしている。

また、駅通所在地以外において、民間運送業者に郵便運送を請負わせる場合には、北海道庁を通さず郵政側が直接措置するとしている。

七 現地、運送請負人側の対応

（越川駅通取扱人の場合）

以上の経過で選定された現地の郵便運送請負人（駅通取扱人）は、どのようにして正規に採用されたのであろう。

明治九年一月オホーツク海沿岸の「標津・斜里」間にも郵便線路が開通した。この区間は、山嶽重畳の斜里山道があつて、吉東通行人から恐れられていたが、この斜里側に越川駅通所があり、同所の取扱人が郵便運送を請負うに至つた。

この駅通取扱人は、明治二十八年十月越川駅通取扱人として郵便運送を請負い、明治三十二年五月、郵便運送を請負う

さいの命令書を出している。

「注」駅通取扱人に就任してから郵便運送を請負うまでの間に五年間のずれがあるが、その事情は明らかでない。このことについては後述する。

命 令 書

斜里郡斜里村越川駅通取扱人
中 山 道

越川駅郵便運送受負ヲ兼タルニ就テハ左記之各項ヲ遵守スベシ
明治三十二年五月廿日
網走支庁長 三ヶ尻忠吾

- 一、取扱人ハ二十歳以上ノ男子ニシテ土地又ハ家屋ヲ有スル者トス
- 二、法律規則ノ大体ヲ解得スベキ能力アルモノトス
- 三、故意ヲ以テ郵便電信ニ關スル罪ヲ犯シ又ハ禁錮以上ノ刑ニ処セラル若クハ家資分散ノ宣告ヲ受ケ未ダ債務ノ弁償ヲ終ヘサル等不正ノ行為ナキ者
- 四、郵便物騎馬運送規定地ニ在ツテハ前各項ノ外少クモ二十頭ノ馬匹供給ニ差支ナキ者
- 五、郵便運送受負後前記各項ノ資格ヲ欠ク時ハ駅通取扱人ヲ罷免ス

八 越川駅通取扱人の経歴等の解説

1. 右命令書の提出者、中山道は、明治二十八年十月越川駅通所初代駅通取扱人に就任したものであるが、本郵便運送請負命令書は、その四年も後の明治三十二年五月となつてゐるのはなぜであらう。

あるいは、斜里郵便局長の下請（「したうけ」）的な立場で、郵便局長の名の下に郵便運送を行つていたのかも知れない。

2、この「下受(下請け)」との文言は、実は、「資料四一」の郵便局長から北海道庁への文書にも使われていて、現地郵便局長の責任において行われているはずの郵便運送を地元駅通取扱人、又は民間運送業者等へ下受させるものであるが、当時この業界では一般的に行われていたもののようにである。

3、なお、明治二十八年十月、中山道が越川駅通取扱人に採用される以前、すなわち、斜里郵便局設置の明治九年一月から中山道が越川駅通取扱人に採用されるまでの間の郵便運送はどのように行われていたのであろう。

推測の域を出ないが、前述の勇払郵便取扱人任用に当たつての条件として「千歳・勇払間」及び「勇払・白老間」の郵便運送が挙げられている。従つて、斜里郵便局長の場合も任用条件の一つとして挙げられ、さらに地元運送業者(駅通取扱人)に下請けさせたものと認められる。

4、さて、元に戻つて、右、命令書に記載の資格条件は、先きの明治二十二年十一月、北海道庁あて札幌郵便局長の文書にも使われていて、文言はとも角、現地ではよく使われていた行為であろう。

「注」下請とは、他人の請負つた仕事を更に請負うこと。

5、しかし、郵便運送請負いの命令権者は札幌郵便局長であるはずであるのに、右、命令書の発出先は、網走支庁長になつてゐるのはなぜであろう。

あるいは、命令系統上、駅通は北海道庁補民部に属してゐるので、このような形をとつたのかも知れない。

6、二代目、越川駅通取扱人業務を引継ぐ

(資料九)

越川駅通取扱人

赤 平 庄 助

明治三十八年四月十八日付郵便物継立業ノ件許可又

明治三十八年四月二十四日

北海道庁網走支庁長

北海道網走支庁長吉田直太郎

九 解 説

1、中山は郵便運送を請負つた後、五年にして駅通取扱人を退職し、明治三十八年四月赤平庄助が駅通取扱人に就任し、それと共に郵便運送も請負うに至つた。

右「資料九」は赤平が二代目越川駅通取扱人として郵便運送請負いを引受けたときの許可状である。

初代駅通取扱人が郵便運送業務を引受けたときの文書とは随分違つてゐる。すなわち、①命令書の文字が消えてなくなつてゐる。代つて「許可ス」との記載に代つてゐる。

②郵便運送請負いの文言は、郵便物継立業と名称を代へてゐる。これは表現を変えただけで、実態は同じである。③命令から許可に変わったことについては、命令権者が、北海道庁補民部長から札幌郵便局長に、すなわち、北海道庁から通信省側に移つたことを示してゐるのである。④郵便運送請負人としての資格条件は記載されていない。

注、この点、本果の巻になつたものであろう。

2、以上は、初代が郵便運送を請負つたときとは、この六年間に大きく変わったものであり、それは、基本的には任免権者が代つたことである。

3、業種が「郵便運送請負」から「郵便物継立」に代つたことは、簡単にいうと駅通と民間業者が、合同で組合を組織してゐたものをこれを機会に駅通は人馬継立人と名称が代つたが、これは一時的なもので、また元の駅通所に戻つたものである。

(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(三)

― ときの施政者の方針により大きく変化 ―

四 文別御用所における旅宿の実態と改善申入れ

1、文別御用所は、オホーツク海沿岸の、現在の「紋別」に

当たると、同御用所の役人が持場内見回り、又は、幕府、松前藩役人等が同地方を通行のさい利用する小休所、登所等の改善について、地元文別御用所の意見を聴いて持場内小休所の経営改善について、場所請負人の代表から東西蝦夷地の場所請負人に対し、進したものである。

(資料六)

東西場所々々、請負人場所登所小休所平日ノ切置き役人通行之節のミ差懸掃除等致し、園に合候所も有之其時ノ混雑も不尠且は道具之持運其外人夫之通方も不尠故ニ相聞候処、此段再迄申渡通り道々番人共妻子をも引移し、又出稼之もの未仕をも差許す上は右等之中、人物見立常住之番為設置は無益之雜費も不尠時行懸旅行諸人之存利にも可相成候間精々心掛相心得之者相談ひ尤本貫候職小西ひ。

(安政五年御用留モシベマ御用所)

旅宿所付候の登所、小休所は、普段は細切っており、役人通行のさいにのみ会所から雇人を差し向けて掃除をさせる等を行つて受人態勢を整えている。しかしこれでは請道具の持ち運びが煩雑であり、また、その部度人足差し違わさなければならぬ。

それで、この度、さきに申し渡しておいたとおり、これからは番人を常駐させ、さらに番人の妻子をも同居させることを許す、というのである。

これは、御用所の役人が、現地の登所、小休所の実態に基づいた結果の場所請負人への勧告とでもいへべきものであろう。

2、アイヌ人による労役の実態

前述のとおり、人馬の雇立ててに対する労役は専らアイヌ人の負担であるほか、さらに会所付候休所等出先きの旅人に対する世話はすべてアイヌ人の労役の負担であった。いずれにしても、蝦夷地における松前藩(時代によっては幕府前藩奉行)と場所請負人との現地経営の契約に基づくものとはいえず、

それは、ただ同然の苦役であり生活を圧迫し、アイヌ人への苛政請求(かれんちゆうきう)は極限に達していた。それは寛文九(一六六九)年発生(シヤクシヤインの乱)平定時、アイヌ側からの誓詞にも現れている。アイヌ人に対して、いかに厳しい労役提供の差し出しを要求したものであったかが分かる。

(資料七)

一、起請文の事

一、殿様より如何なる儀仰せかけ候とも、私儀は勿論、孫子一門若ウタレ男女に限らず逆心仕りまじく候事。

(中略)

一、殿様御用にてシヤモ清々御通候は少も如在仕間敷候、たとえシヤモ自分の用にて通り候とも、随分馳走致べく候事。

一、御慶持並に金庫に少しも如任仕まじく候事。

(中略)

一、殿様御用にて状使並に慶送申す儀、其外伝馬、宿返、晝夜に限らず少しも如在仕まじく、若し相背き候、御慶の嗣夫あたひ申し申さす候、遅々なく申候事。

右の旨、私儀は勿論孫子一門ウタリ男女に限らず、少しも相背き申すまじく候、若し相背き候者これあるにおいては神々の御罰蒙り子孫長く絶えはて申すべく候、依て起請文如件。

この起請文には、年代、差出人等の記載はないが、おそらく「シヤクシヤインの乱」鎮定からそう遠くない時期に、ウタリの代表である乙名等役姫島が提出したものであろう。右は、起請文中宿駅に直接間接に関係のある文面を抽出したものであるが、アイヌ人に対していかに厳しい態度で望んだかが分かる。

しかも、旅行者とアイヌ人による宿題等はアイヌ人の生活をいかに圧迫したかが想像されるのである。

四 終りに

いつの時代においても下層への観念はあつたもので、北海道の宿駅制においても、和入地においては、宿願者の労役負担は専ら村方百姓であり、また、蝦夷地においてはゴタンで細々と生活しているアイヌ人であつた。

前記のとおり、アイヌを束ねるしゅう長から松前藩側に提出された「記譜文」の文面は、現代人から見ても、宿者いじめのなにもでもないもので、読むに堪えないものがある。「シヤクシヤインの乱」では、当時、和人の余りにも酷いアイヌ人いじめに耐えかねてのアイヌ人蜂起であつたのに、更に追い打ちをかけるが如きものであつた。

乱の発端は「東蝦夷地のシブチヤリ（日高・静内）のしゅう長が和人の追及に耐えかねて起こしたもので、これに呼応して平素和人いじめに耐えかねていた各地のアイヌ人が参加したものであり、北海道沿岸で商船一九隻を襲ひ、和入二七〇人を殺したというものであつたがこれに対し、松前藩は、幕府の支援を受け、蝦夷各地において応戦し、鎮圧したというものであり、その後、前記、記譜文を提出してことを収めたというものであつた。

右のとおり、北海道も、東西蝦夷地については前例のない旅宿、人馬の懸立で制の経過を辿つて独自の方法で運行したのであつた。

以上、江戸時代に施行されていた宿駅制運行上の問題を追及したが、明治時代以降実施された駅通制についてはこの点改善されたのであろうか。疑念が持たれるので、追つて管理部門が行つた駅通制運行上の検査、監査の実態を追及し解明しようと思ふのである。

(完)

明治政府へ引継がれた宿駅制(14)

— 西海岸道(福山・江差經由・島牧) — (七)

15、五勝手

こかつて

(開拓使事業報告による)

一、位置 松山郡五勝手村

二、隣駅への距離 上ノ国へ 一里十八町四十六間

三、人馬懸立、賃日賃銭 江差へ 二十二町三十一間

四、宿駅二同ジ

五、解説 小砂子駅二同ジ

「人馬懸立・賃日賃銭」は福島駅に、また「沿革」は「小砂子駅」に同じとあるが、特記すべき事項がないので再掲は省略する。

六、他の資料による事項

1、本駅設置年月不詳。従来ヨリ村役人ノ宅ヲ以テ駅場ニ充ツ。

2、明治十二年十月駅法改正ヲ為スト雖尺人馬懸立所ヲ設クルモノナシ。

3、隣駅ニ連スル距離 松山郡江差駅至二十二町三十一間

4、同郡上ノ国駅至一里十八町四十六間

5、道路積平夷ナリ。

6、駅通取扱人並給料

7、支取四年巳年。当駅書役ニ駅場取扱ヲ申付、以来悉ク皆然リト雖尺駅場取扱ノ故ヲ以テ給料ヲ与ヘス。

8、人民所有ノ馬ヲ以テ順次通伝ス

9、人馬賃銭

10、前項二同ジ

11、荷物賃日

12、前項二同ジ

13、橋梁

14、本駅ヨリ四町ノ処ニアリ江差駅至ノ道路ニ架ス。幅二間長五間木橋ナリ。川名ヲ筒子川ト云ヒ橋名ナシ。

15、架橋共ニ官費トス。又、本駅ヲ去ル一町。上ノ国駅至

ノ道路一橋アリ。幅九尺長四間ノ木橋ナリ。橋名、川名共ニナシ。製煉共、民費トス。

五、沿革
1、設置年月不詳、町役所ヲ駅場トス。元治元年駅場取扱人ヲ置、支米九俵金四兩ヲ給ス。
2、明治元年三月取扱人給料及経費ヲ民費トス。
3、四年四月吏部ヲ置月給六円ヲ与フ。
4、十年十月人馬總立所ヲ置ク。

七、解説

1、本駅より江差駅へは二十二町余、また上ノ国駅へは一里十八町余と、駅間距離は至つて近距離である。

これは、本駅は江差駅の郊外に位置し、江差駅の補助宿駅の立場にあるからであらう。であるとすると、むしろ、江差駅の助合村とするのが宿駅制の立場からすると至当と思われるが、その理由は全く分らない。

2、江差駅は、五勝手駅から近距離にあるというばかりでなく、資料によると五勝手と江差間には人家が連たんして、同一町内の如き状況にあるという。すなわち、江差の郊外のような町並が続いているのであらう。また、街道は路面平坦で通行は至つて容易であるという。

3、宿駅責任者は、当村の書役である村役人の職務の一端として行っているため、別に手当は支給していない。
4、駅馬は必要の程度、地瓦民の農務等を供出させていて、単独に留置くようなことはしていない。
5、主要な機材は二か所あるが、一か所は、架設、修理共官費(備負担か?)もう一か所は民費(村費か?)であるという。

16、江 差

えとし

(開拓使事業報告による)

一、位置 松山郡中歌町

二、隣駅への距離 鶴 五里二十九町

乙 部 五勝手 二十一町三十一間
三里九町一間

三、人馬總立、費目表

人足	平路	五	銭	馬	八	銭	其他函館二同シ
陸路	七	銭	十	銭			

四、経費

四年	五年	六年	七年	八年	九年	十年	十一年	十二年	十三年
五四	七二	七二	七二	七二	七二	七二	七二	七二	六〇
七	七	七	七	七	七	七	七	七	六
八	八	八	八	八	八	八	八	八	八

六、解説

1、江差は、蝦夷地切つての大都市であり、函館と並ぶ貿易港として繁盛していた。
また、西海岸通りの中心地ばかりでなく、江差街道の起点(中山峠越山街道)でもある。

2、人馬總立費銭が、同じ街道筋の宿場に比較して、人足の陸路において一里五里、馬四平路において一里一銭高く、また陸路五里安く設定されている。
人馬總立費銭が、同じ街道の他の宿場と違うの理由は分らない。利用と供給の関係でもあるのか。

3、沿革の項によると、明治四年に至つて吏部を置き、月給六円を給すとあるのは、このとき、駅制が開拓使に移管されたのを機会に駅制取換専門の職員(吏部)が配置されたものである。このことは、同地方の重要性が開拓使によつて認められたものであるが、いつはやく明治十年以降の駅法大改革によつて逸早く(いつはやく)当所は民間に移管されたものであるが、そのとき開設された人馬總立所の運営についても知りたいと思うが、この点に触れた資料は見当たらない。

(以下次号)

発行年月日 平成二十四年四月五日
 額 布 無 料
 発 行 者 札幌市南区南沼四条五丁目三十一
 史学研究会 主宰 宇 川 隆 雄
 TEL 〇一一五七二一三六〇番
 ホームページ <http://keiseijyoho.web.fc2.com/>