

駅通情報

第86号

時評

北海道における郵便運送

(陸路便)の実態を探る(一)

本稿では、北海道における郵便制度の創始に当たって、郵便事業を組織から見た郵便の運送について書いてきた。郵便事業は、未知のとおり、創始者、前島密が心血を注いで創設したもので、前出のとおり、郵便運送便は制度の根幹をなすものである。その郵便事業を軌道に乗せるまでの苦労は、消息帳、郵便創業談に多くのページをさいて明らかにしてきたものである。

要するに、郵便運送は郵便事業そのものといえるもので前島も事業創始に当たって、幾合する幾脚両足を喚取して官業としての郵便事業を確立するまでには幾多の経験があったことは衆知のとおりである。

本来なら、本稿も、多くのページを削いて郵便運送の核心に迫るべきであったが、それもかなわずに終わった。以下、初期の郵便運送のほんの人口に絞つたものである。

十 結 び

北海道は、地域拡大、人口希薄であるうえ、周囲陸路も遠く、郵便運送を円滑に運行するのは至つて困難であった。それを軌道にのせるのは、郵便創業以来の課題であった。以上、記述してきたように、創業当初は、現地の郵便局長にとつても、郵便局運営上最大の課題であった。

1. 以上記述したとおり、創業時以後しばらくは、郵便運送は郵便局長の専断事項として、郵便局長の責任において管理運営がなされ、これに対し、脚夫賃が支給されるといった、一つの収入源ともなつてきたのであった。

2. その後、郵便業務の運営上に民間の運送が導入されるといった経過を経て、明治二〇年四月、現地では、明治一八年七月、既に、郵便運送所の名称が使われているには陸路便においては郵便事務所に移行し、以後、郵便運送については、比較的安定した運行がなされてきた。

しかし、郵便運送といっても、現代までの百数十年間には幾多の変遷があつたものであり、創業直後の実態を見ても文化の流が押し寄せていた時期である。北海道のみの当時のその二、三を挙げると

①明治五年一〇月、創業直後において早くも函館・森間に、開拓使による乗客と郵便運送共用の馬車便が運行された。
②さらに、森から船期による市岡への渡海、続いて、室蘭・札幌間の郵便馬車便の運行(右、運行状況については、拙著「北海道宿駅(駅通)制の研究・中巻」)に詳述してある。

③明治一三年一月、小樽・札幌間に鉄道が開通したことにより、翌一四年一月、郵便運送のための鉄道便が開設され、郵便運送人による郵便運送が開始された。

すなわち、列車による鉄道郵便の前身である。右のとおり、文化の発達による社会の変化に伴つて、郵便運送も変化しつつ運行されるなど、社会の進歩に対応してきた。しかしなお、従前からの脚夫、馬匹による運送が、当時の間接的である。

また、人馬による陸路便について付言すると、

④先きに、郵便事務所開始は、明治二〇年四月と記述したが、北海道郵便官治草志稿によると、明治一八年七月二二日(東京・横濱)の中国の視野に、郵便事務所を設置とあるが、その後、鹿野に郵便局が開設されたことにより、郵便事務所は廃止されたのである。

③また、明治一八年一月、「岩内・余市」間の福徳峠に交換所を設け、交換便を開始したとある。
 創業当時だけでも、以上のとおり激しい動きがあったものである。

④郵便運送を郵便取扱人等、運送業者に請負せた時期の確証は、本号まで五回にわたって記述してきたが、民間業者に請負させた開始時期については明らかでなかった。しかし、本号において記述した堀川郵便取扱人中山道が明治三二年五月、郵便運送を正式に請負うに至った時期について重大な確証があることに気付いた。

それは、前号から記述しているように、札幌郵便局長と北海道殖民部長との間の郵便運送を郵便取扱人に請負わせるについての数回にわたっての文書の交換がある。その時期が、明治三二年一〇月七日を最初としていることである。

推測するに、このとき初めて郵便運送を郵便等業者に請負わせることを正式に決定し、請負人採用条件を郵政側と北海道庁側とで折衝したものであり、請負人の採用条件が決定したものであった。

それが、右、文書のとおり明治三二年四月七日であり、以後、各地に郵便運送を郵便取扱人等、運送業者に請負わせるに至ったものであった。
 (一完)

千島列島に見る
 駅通制度の特殊性(1)

一 はじめに

かつて日本が領有し、北海道根室支庁が管轄していた南北千島列島、及び歯舞、色丹諸島(以下、千島という)には、昭和二〇年八月一日現在、四二か所の駅通所が所在していた。それに加えて、それ以前に廃止された一六か所、計五八か所に駅通所が設置されていた。

千島列島・歯舞・色丹諸島略図



本稿では、以上五八か所の駅通を対象に、法令に違反して開設されたもの、又は北海道本島側に見られない特殊な業態、又は運用されている駅通が左記の通り多数見られるので、これらの実態を探究して、将来の史学研究上の参考に資したいと思うのである。

記

- 1、郵便取扱人が職場(任地)を離れた場所に居住しているもの
- 2、千島の駅通所開設は、明治中期と昭和前期に集中している。

(1) 北海道料に見る明治時代の駅通開設状況
 (2) 昭和年代における駅通の開設状況

3. 駅通制の二大任務のいずれか一方の業務を営業しているもの

(1) 留泊業務のみ営業している駅通の状況
 (2) 郵便業務のみ営業している駅通の状況

二 駅通取扱人が職場(任地)を離れた場所に居住しているもの

明治三三(一九〇〇)年六月制定の「駅通所規程」によると

「取扱人職務」

第十二条 駅通取扱人の職場所二箇住シ命令ニ於テ示定スル所ノ營業ニ従事スヘシ

とあつて、駅通取扱人は、自己の管理運営する駅通所内に居住しなければならぬと規定している。

さらにこの規定は、昭和六年制定の「駅通所規則」及び「取扱手続」により、次のおり改定されている。

「一、駅通取扱人は郵便物の職務に従事したことがあること。

二、駅通設置場所と同一町村に居住すること。」

右「一」に挙げられている「郵便、牧、漁」の職務に従事したことがあるとの条項については、本稿の論考とは直接関係がないように認められるが、本稿で取上げた駅通取扱人の任用に当たつての居住地の問題と関連性があると認められるので取上げたものである。

この点、農業と牧畜業については、就任しようとする駅通業務とは関連する部分があり、この規定の趣旨は分からぬでもないが、漁業との関連性については、どのような接点があるのであろうか。

確かに、江戸時代以降において、場所請負人の現地請負場所において漁獲物の運送等に入足、馬匹を使役している状況が現在に伝えられているが、その漁獲物の運送と、駅通取扱人の任用条件とは直接結び付くとは考えられず、関連性があるとは認められないがどうであらう。

さて後段の、駅通取扱人は駅通所に居住(又は設置場所と同一町村に居住)することについては、もちろん、その条件は千島列島に限定されたものではなく、北海道全般に適用されたものであるが、この規定に違反して二か所以上の駅通所の取扱人を兼務している向き、又は出張所を設けて一方の駅通取扱人を兼務しているものが道内に数件認められる。しかし、千島の特殊例として、駅通設置場所、又は同一町村を置く離れた本州方面に居住しているものが、下記のとおり認められる。このようなものは、どのような経緯で任用されたのであろう。明らかに規定に違反していると認められるのであるがどうであらう。

記

○任地を遠く離れた地方に居住するもの

駅通名	駅通設置場所	駅通取扱人	取扱人の居所
古釜布	国枝泊村	海原 利平	大阪市
大滝	留夜別村	飯田石太郎	根室町
沼尻	古守島	西出 某	函館市
村上湾	幌籠島	日本漁業	東京都
片岡	古守島	長門鞆次郎	亀田郡七飯村
柏原	幌籠島	郡司 千早	函館市柏木町
千歳	同	古沢 源造	函館市真砂町
(群内酒)	同	大岡庄太郎	函館市真砂町
豊山	同	二上佐太郎	函館市寺町
樺鉢	同	内海吉之助	函館市鎮治町
			以上九か所

○解説

右、駅通取扱人は、任地を遠く離れて函館、東京等に居住し、その多くは古守、幌籠等北部千島地方に勤務しているものである。仔細に見ると、右、九か所のうち「古釜布、大滝」を除く七か所は北部千島地方に所在しているものである。それを知りつつ駅通取扱人に任命したのには理由があるは

ずである。

確認すると、当地方は、昭和以前から好漁場にあるが、しかし、千島列島を遠く離れての、かつ漁期は夏期に限られ、漁期終了とともに遼南、本州方面に引揚げられるのを例としている。従つて、これにならつて、この地方に所在する駅通についても夏季間のみの開所であつたと認められるものである。従つて、この特殊事情をくんでの承認、任命であつたのではなからうか。

であるとして、若干本論からはずれるが、冬期間の休所中における取扱いの月手当、駅舎の保全等の措置はいかなる方法がとられたのであろう。解明を要する問題が多数あると認められる。(以下次号)

明治政府へ引継がれた宿駅制(15)

— 西海岸道「福山・江差經由」島牧 — (一八)

16. 江差 — えさし —

(第八五号から続く)

七、他の資料による事項

1、江差(松山郡中歌町)
本駅設置年月不詳。従来、江差中歌町ニ於テ駅場ヲ取扱フ。明治十二年十月人馬廳立所ヲ設ケ。

2、隣駅ニ達スル距離

松山郡鶴岡駅 五里二十九丁道路險難ト云フニ非ルモ山陵四凸ノ地アリ、固然五勝手駅 五里二十二丁三十一間、家原按比ノ衝衝ナリ。同乙部駅 五里九丁。海浜ノ砂地及郊野等ヲ參ス。

3、駅通取扱人及給料

ア、松前藩ノ節、天保十亥巳年松山郡特院堂町、平民音山幸次郎町小使ニテ駅通取扱ヲ兼、安政元申寅年一ヶ年給料玄米九俵、金四円備費ヲ以テ支給ス。元治元申子年、同郡豊部内町取本謙三ニ取扱ヲ申付。

明治元成元年マテ事務取扱ヒシカ同三年中退職シタルヲ以テ同所酒田町平民南谷松兵衛兼務取扱一ヶ年給料米十五俵金三十円民費ヲ以テ支給ス。

同年七月松兵衛退職シ、同郡小沢次町平民本間利兵衛江同上取扱ヲ申付、一ヶ年給料額ノ如シ。

明治四年未年四月、町小使ヲ廢シ吏部ヲ置キ月給金六円ヲ給シ兵二駅場ニ従事セシム。

明治十二年十月之ヲ許可ス。

4、駅馬と人馬賃

(1) 従来、人民ノ所有馬ヲ以テ順次遞任シ来ルニヨリ別ニ駅馬ヲ備ヘズ。

(2) 松前藩々田通行ノ件ハ馬主及人足一俵玄米五合ヲ、ノ割合ニテ官費ヲ以テ支給シ、万延元庚申年間三月ヨリ一人一里賃銀二十文馬一疋同四十文山道二百文トス。

明治四年正月人足一人一里二百六十七文、馬一匹一里三百文トシ明治五年四月ヨリ人足一人一里米四十文馬一疋一里米六十文山道ハ人馬共五割ヲ増ス。

明治六年二月本使所轄ヨリ人足一里金四錢馬一疋金六錢山道ハ人馬共平常賃銀ノ五割増トシ至急ハ賃銀一人半分ヲ取メ早道ハ二人分トス。

同十二年十月人馬廳立所ヲ許可セラルニヨリ賃銀ハ平路一里馬一疋金七錢人足一人金五錢取道及惡路一里ハ人足一人金六錢馬一疋金八錢トシ其後馬金十錢三厘トナリシラ同十三年一月改テ金十錢ト更正シ人足六錢ヲ七錢トス。又早道ハ日出ヨリ日没マテハ七割五分ヲ増シ日没ヨリ日出マテハ二倍五割トシ通常ノモノト雖中夜夜二人レハ之ヲ參酌ス。

5、荷物賃

万延元庚申年二月ヨリ人足一人五貫日本馬三十六貫日輕尻二十五貫目。明治八年七月改定シテ人足一人持三月ヨリ九月マテ七貫目、十月ヨリ翌一月マテ五貫目馬一疋二十貫目トシ明治十二年十月ヨリ人足一人一里七貫目マテト定メ七貫目以上ハ七百貫ヲ増スル毎二一割ヲ加ヒ馬

を兼務させ、一ヶ年給料として米十五俵、金二十円を支給(民営)。

⑤ 同年七月
右の者退職により新任者に同様の取扱いを命じ、給料前任者同じ。

⑥ 明治四年四月
町小使を廃止し、吏部を置き、駅場取扱専務とする(開拓使勤務か?)。月給六円を給料す。

⑦ 明治一二年一〇月人馬總立所に移行(民営)。
ウ、右のとおり、安政元年以降、雑費、民費、開拓使時代と時代が代つても所屬は同じく運用されてきた。他の街道筋の宿駅とは大きく相違し、しかもその規模、取扱いは大いに違つている。以上は、取扱責任者の家運のみで、業務の実態は全く別然としないのは残念である。

4. 人馬賃賦の変遷
松前藩の御用による通行のさいには、馬主と馬引きの双方に飯用と稱して玄米五合を官費から支出して支給した。

以下、万延元年以降激しく改定されているので一覧表として掲げる。

① 万延元年

人足一人一里	馬一匹一里	同上	
二〇〇文	平路 輕 坂 平地 山道		備考
	四〇〇文	三〇〇文	一五〇文
			二〇〇文

② 明治四年正月

一六七文	二〇〇文	
------	------	--

③ 明治五年四月

本四〇文	本六〇文	人馬共中道五割増
------	------	----------

④ 明治六年二月(開拓使所轄)

平路 四銭	平路 六銭	
山道 六銭	山道五割増	
家急一人半	(即ち九銭)	
即ち六銭		
學道二人分		
即ち八銭		

⑤ 明治一二年一〇月(人馬總立所に移行)

平路 五銭	平路 七銭	
坂道及び懸路 六銭	坂道及び懸路 八銭	
	その後上坪坪	

⑥ 明治一二年二月

坂道及び懸路 七銭	坂道及び懸路 十銭	
		學道は日没ヨリ日没マデハ七割五分増シ、日没ヨリ日出マデハ二割五割トス。通常ノモノト雖モ申込宿ニ人レバ之ヲ參酌ス。

資料寄贈お礼

一 北海道の文化

北海道文化財保護協会

発行年月日 平成二十四年六月五日

発行所 札幌市南区川治四条五丁目三十一 史学研究會 主宰 宇川 隆 謹

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