

明治期初頭における郵便事業の基盤 —馬車輸送の導入をめぐる—

山 根 伸 洋

はじめに—在来輸送網の再編成

明治維新以降の陸上輸送における技術革新は鉄道と馬車を導入することからはじまる。この点については、これまで多くの論者が指摘してきたことであり、日本列島における鉄道整備と道路整備との関連で明治期以降「長距離鉄道輸送と補助的道路輸送（鉄道と小運送）という体系」（山本 1983: iv）が戦前期までで構築されてきた中で、本格的なモータリゼーションの時代は戦後の高度成長期を待たなければならなかった。本稿では、従来から言われている移植事業としての鉄道・汽船を中心とした輸送体系の構築を下部からささえたであろう在来輸送網の歴史的意味を問い直すことを課題とする。あわせて明治期初頭に導入された郵便事業が通信制度としての側面から書状逓送経路の構築という創業当初の困難に向き合ってきたことを、在来輸送網の再編成との関連で考察する。この点については、郵便事業の創業を担った駅逓司・駅逓寮（後に駅逓局）が、幕藩期に構築された在来輸送基盤である宿駅・諸街道筋の管理・運営を継承し、その近代化に明治維新の当初から取り組んできたからである。

したがって本稿では、第一に幕藩期に形成された在来輸送網を紹介することからはじめ、明治維新以降の駅逓改革の基軸として、明治政府が在来輸送網を郵便事業・郵便御用を中軸に据えて再編成していく姿を俯瞰し、道路輸送における馬車の導入を輸送の近代化政策の軸としていた点を指摘する。その上で、第二に明治五年（1872）に創業する東京・高崎間の郵便馬車会社（通称高崎郵便馬車会社・駅逓寮郵便馬車会社）の変遷をたどる中で、全国の継立網（旧街道筋宿駅網）を組織化することで自らの存続をかけた三都飛脚業者達（明治五年六月に陸運元会社として発足し明治七年（1874）五月に内国通運会社となる）に対して、幕藩期

以来宿駅制度とは異なる輸送網を構築してきた中馬稼ぎ人達がたどる姿の一断面を浮き彫りにしていく。そして最後にあらためて駅逓寮が郵便事業全国実施を梃子として実施してきた駅逓政策（在来輸送網の近代化政策）が余すところなく郵便事業へ従来の輸送業に携る諸主体を競合的に動員していく点を指摘する。

以上は、全国の継ぎ立て組織（宿駅ないし伝馬所）の全国的組織化を明治初年代後半から十年代初頭にかけて、駅逓局の保護行政（継ぎ立て組織の民間運営の確立）のもとで旧飛脚事業者が全国的通運組織として内国通運会社を設立していった経緯に対して、明治初年代における駅逓寮の「郵便馬車会社設立政策」を紹介することから、明治初年代以降駅逓寮が他の選択肢として、中馬稼ぎ人たちに対してとった政策、そしてその後の中馬稼ぎ人たちの近代輸送業における展開を示す。このことにより、通説の中で語られることの少ない中馬稼ぎ人が陸上輸送の近代化の重要な担い手であったことを示し、と同時に近代郵便制度の成立過程が近世期において登場する広域的展開力をもった輸送事業者を余すことなく郵便事業へ動員していくことが、輸送事業従事者たちにとっても自らのあり方を刷新する契機となったことを紹介する。

1. 幕藩期における交通基盤

周知のごとく江戸に幕府が設置されて以来、地方統制のために「参勤交代」を藩主へ課した（丸山 2007）。この参勤交代を支えることを主要な目的として、即ち政治的要請のもとで主要街道筋の輸送制度が整備されていった（土田 2001）。それは街道筋に宿駅が設置され宿駅間を人馬継ぎ立てで貨客を輸送するものであった。そもそも公用交通の手段として整備されたこの輸送制度が、後に商品流通などに転用されることになる。近世期の歴史的な社会過程のなかで、当初は公用の書状・貨客運送を専門に担っていた飛脚業者たちは、民間の書状運送や貨客輸送にまで生業を拡大していく。彼らは民間の書状・貨客運送を生業とすることを幕府から認可され、宿駅の使用の特権を獲得することによって広域的な営業を可能とした。それは他方では、全国的な情報・商品流通の基盤として宿駅制度の持つ意味が一層重なることをも意味していた（日本通運株式会社 1962: 41-95）。

一方で、中馬稼ぎ人たちは上記とは異なる形態で自らの輸送網を構築していった。中馬の歴史的特長は何よりも幕藩体制下で政治的要請にしたがって整備された輸送形態（宿駅・助郷・飛脚）とは異なる道筋をたどりながら、独特の山間部地域における形態をもって登場する。幕藩期、とりわけ18世紀において信州伊那・木曾などの琵琶湖以东の本州内陸部・とりわけ山間部ではじまった輸送業が中馬慣行である。中馬稼ぎの運輸形態は馬背運送で、農耕用の牛馬を用いた農民たちの佐間稼ぎによる駄賃運送であった。

その特徴を古島敏雄(1944=1975: 191-235)は簡潔に以下のようにまとめている。第一に「付通し」運送である。これは宿駅を「横通り通行」するものであり宿駅に対する口銭賦課無く、低廉かつ迅速な長距離商品輸送を行うことができた。第二に「送状付運送」である。この送状をもって中馬荷物を他の商品荷物から区別することで宿場継送りから自由な輸送経路を確保するのである。第三に「相対駄賃」である。これは中馬の運賃が送主と中馬の相対で定められて荷届け先で支払いを受けるのである。第四に「敷金」である。これは中馬が荷問屋（荷主からの輸送の依頼を受けた問屋）に対して一定額の金銭を渡し、商品代金の内金の前払いを行うものである。一種の金融といえる。第五に「通路選択の自由」があげられる。中馬の交通路は時々の事情に応じて自由に往来することができた。第六に「一網馬数」である。およそ一人の馬方が三疋ないし四疋の馬を追うことで、輸送の規模を大きくした付通しを可能とした。またこうした中馬慣行に対する許可は明和元年（1764）の裁許書による。この裁許書は、宝暦九年（1759）の上伊那郡北端における宿場と荷替え問屋をもつ村方との間で生じた紛争の帰結である。この明和の裁許は、その後の中馬稼ぎ人の展開に弾みをつけ、明治維新以降に、例えば、「中牛馬并郵便之儀建言」において自らの来歴を主張する根拠となる。

平原（1953: 23-33）は「中馬輸送は、自然に地から生えた大木のように、その土地と結びつき、庶民や商人と結びついて、広大な地域にわたり、抜くべからざる根強い輸送網をつくり上げた」としている。その上で、明治政府は「日本陸運再編の骨格を、徳川遺制である宿駅伝馬制度と飛脚制度に求め、両者の合体による通運事業を創設」する意思をもっていたところ、明治期初頭における中牛馬の存在は、時の明治政府にとって無視できぬ存在となったため、その存続が認めら

れたという説明を与えている。前半の評価については首肯できる。けれども明治新政府の政策において「中馬稼ぎ人」は郵便創業の構想も含めて、つねに重要な位置を占めてきたと言えるのではないか。

2. 郵便創業までの駅逓改革

明治維新政府は明治初年以來の全国の平定を通じて、幕藩体制期において形成された諸制度を継承しつつも抜本的な刷新をしなくてはならなかった。全国の街道筋と宿駅における輸送業務の秩序の再編成もその一環としてあった。山本(1983: 233-263)も指摘しているように、幕末・維新时期における宿駅制度の制度疲労(物貨の滞留や助郷役不勤問題などなど)は明治初年代においても決して収まらず、むしろ拡大傾向にあった。あわせて丹羽(1995: 153-159)が指摘しているように明治新政府にとって近代的な租税体系の確立を通じた国家財政の確立は緊急の要務であった。そのためには幕藩体制をよく知る渋沢栄一・前島密・杉浦讓などの旧幕臣の登用は不可欠のことであった。彼らはそれぞれ明治二年(1869)末から明治三年(1870)初頭にかけて渋沢が大蔵省租税正に前島が民部省九等出仕、杉浦は民部省十一等出仕で登用された。旧幕臣の渋沢栄一の登用を契機として「民事」の改革に向けた「民部省改正掛」が明治二年末に組織化された。この改正掛では明治三年には伝馬助郷制の抜本的な改正のために東海道筋に新式郵便を通すこととあわせて各駅へ「相对継立会社」を設置することについての議論がされている。駅逓改革の目的の一つは、労働賦役としての「伝馬役負担」の撤廃を通じて、輸送労働力を市場から確保することにあった。そのため旧来の宿駅・伝馬所による地域からの人馬徴発を廃するために、その権限の根拠となる伝馬所の「半官半民」的経営を抜本的に民間化することが課題となった。

改正掛での議論をも反映して明治三年には「宿駅人馬相对継立会社取建之趣意説論振」が決定され、本格的に諸道の宿駅の輸送機能を民間の専門輸送組織へ再編成することが試みられる。東京・京都・大阪間で最初に新式郵便が実施されるのも、郵便線路の整備を通じて、宿駅・伝馬所の風紀を一新し、全国に先駆けて専門輸送組織を組織化することが目的としてあった。明治四年三月一日(1871

年4月20日)に東京・京都・大阪間での東海道筋試験郵便は、駅逡察官員や地方官の役人が運送される書状を継ぎ立てる伝馬所に張り付いて、業務を管理する中でようやく実現する。

この東海道筋試験郵便の運行が始まったことを契機として、特に東海道筋の宿駅で重点的に「陸運会社」の設立が試みられていく。そして明治四年末には、ついに東海道筋の伝馬所・助郷の廃止を大蔵省が太政官へ具申し、翌明治五年早々には東海道筋各伝馬所・助郷が廃止され、あわせて各駅へ詰めていた地方官駅逡掛官員の駅詰めを解除する「達」が出された。明治四年に始まる東海道筋試験郵便は郵便線路を維持するために駅逡察官員の巡回や地方官駅逡掛官員の駅詰めによって、安定的な書状運送を可能とした。一方で、そのような高コストの路線維持にかえて、明治五年には各駅において陸運会社を設置することを通じて、地方官が直接管理する輸送業務の形態から、郵便運送を含む輸送業務の現業管理を行う陸運会社を各駅に組織化していく方針が具体化された。そしてこの各駅陸運会社の元締めとして選抜されるのが、官営郵便事業の創業に対して、当初対抗的な態度をとっていた旧飛脚事業者である。当初は、値引き競争で東京横浜間での郵便と張り合っていた飛脚業者も明治四年九月には「江戸定飛脚問屋仲間一同」が駅逡頭の前島密により召喚され、郵便事業への協力要請が行われる。その後、飛脚業者の仲間総代に選出された左内町和泉屋佐々木荘介を介して、前島らの郵便事業への協力の説得がおこなわれ、ついに翌明治五年陸運元会社設立の願いが佐々木荘介から出され明治五年六月には旧江戸定飛脚問屋一同が参加して陸運元会社が東京にて設立される。この陸運元会社が、街道筋に組織化される各駅陸運会社を管理するというものが、当時の明治政府の方針であった⁽¹⁾。

3. 全国的な馬車会社の設立構想とその展開

明治維新以降の在来の陸上輸送において画期的な技術革新は「馬車」の導入にあった。幕藩期においては使用を制限されていた「馬車」営業の解禁の動きに従って、全国でいくつかの長距離馬車運送会社設立の動きがあった。『駅逡明鑑』「卷の十 目次 第九篇 運輸会社ノ部ノ三」では第六章から馬車会社関連の文

書が編纂されている。「第六章 中山道郵便馬車會社ノ事」「第七章 甲州街道馬車會社ノ事」「第八章 東京宇都宮間馬車會社ノ事」「第九章 陸羽街道馬車會社」「第十章 北海道函館札幌間新道馬車會社ノ事」「第十一章 京都大阪間馬車會社ノ事」というように、第六章から第十一章までの間に明治五年までの馬車會社の創設に関連する文書が編纂されている。これらの馬車は開業までに出願・營業人達が路線の実地調査を行い、橋梁や道路、河川の状況を調査し、また馬車通行が可能であるような道路整備を馬車會社と関連地方官との協議で執り行うことになっていた。この当時の道路整備は近傍地方官と道路使用者たる馬車會社との協議で、主として馬車會社の負担で行われていた。

山本（1983: 145-147）は『駅通明鑑』「卷の十 目次 第九篇 運輸會社ノ部ノ三」をもとに、明治五年馬車會社一覽を作成し①中山道郵便馬車會社②甲州街道馬車會社③東京宇都宮間馬車會社④陸羽街道馬車會社⑤京都大阪間馬車會社⑥函館札幌間新道馬車の存在を整理している。その上で①の中山道郵便馬車會社と④の陸羽街道馬車會社の社長が同一人物であることを書きとめている。陸羽街道筋の馬車營業については、「東京宇都宮間馬車會社」が東京と宇都宮の間で馬車營業を開始している。これは東京千住から宇都宮までの路線であり、会社名は「運輸馬車會社」という名前で開業人は小川三郎であった。他方、「陸羽街道馬車會社」については、社長が「中山道郵便馬車會社」の社長河津稜威と同一人物であった。なお『明治十八年四月上梓 駅通局類聚摘要録 駅通局編纂』の三百六十七丁では、「陸羽道中運輸馬車會社本寮所轄差免ノ事」という項目が掲載されており、明治六年六月二十二日の省議にて「屢不都合」があり「會社永續ノ目的モ無之」、「所轄差止」を申し付けることが決定されている。

上記陸羽道中運輸馬車會社の創業に関する記録は、金子（1963a）が詳しく解析しているが、明治五年四月に開業してなぜ翌年「所轄差止」となったのか詳らかになっていない。また金子（1963b）は同じ路線において、河津稜威が路線の調査と開業に向けた準備をしている点も指摘し、河津が社長をつとめる會社とは異なる運輸馬車會社が東京と大宮間の開業をしている点を強調している。

また⑥の函館札幌間新道馬車會社の創業関連の文書の中には、河津が社長を務める駅通寮郵便馬車會社の定款などの書類が北海道開拓使へ渡されている。福井

卓治が編集した『北海道郵政百年史資料』でも開拓使と駅逓寮との所管をめぐる交渉と同時に駅逓寮郵便馬車會社（河津稜威社長）の「規則書」や「郵便馬車會社條約書」などが掲載されている。

山本（1983: 191-210）が紹介・分析している陸羽街道筋の馬車営業発足をめぐるとの史料からは、陸羽街道における東京から福島までの路線を担う組織は「駅逓寮郵便馬車出張會社」であり役員は「陸羽筋総務掛 国府義胤」「差添 本間忠兵衛」「差添 芳賀源左衛門」「差添 塩川弥兵衛」「差添 安島重造」であった。この路線は、駅逓寮郵便馬車會社が自社の路線を陸羽筋へとり開いたものと考えられる。

こうして見ると、明治五年以降の関西以東から北海道までの馬車営業についての多くに「駅逓寮郵便馬車會社」が関与しており、駅逓寮の強力な指導のもとで駅逓寮郵便馬車會社が積極的に路線を開拓する方向性を持っていたように思われる。前述の「陸羽道中運輸馬車會社」の「所轄差止」（「郵便御用」の解除であり営業差止めではない）もまた駅逓寮郵便馬車會社の陸羽筋での路線取開きが影響していた可能性が高いといえる。

ではなぜ明治五年前後において駅逓寮は馬車営業開設に対して積極的であったのであろうか。考えられる点は、旧宿駅以来の街道筋人馬継ぎ立て網の再編成の困難の中で、人馬継ぎ立てによらぬ陸上輸送経路の構築を迫及していたように思える点である。何故ならば、駅逓寮郵便馬車會社がとり開いた路線、東京と高崎間、及び東京と福島間のいずれも、その路線が旧来の中馬稼ぎ人たちの輸送網と接続されている（東京・高崎間）か、もしくは東京と福島の間路線は、「郵便運輸馬車」「通牛馬」「郵便船」をもって構成する「つぎはぎ的な輸送便」（山本1983: 188）であったことからだ。駅逓寮が明治四年に旧来の伝馬所を直轄することで東海道路筋新式郵便を開業して以降の数ヶ月から一年にわたって、継ぎ立て組織の近代的輸送組織への再編成の困難や飛脚業者達の必死の抵抗の中で、旧来の継ぎ立て組織とは異なる輸送基盤として「中馬稼ぎ人」達の輸送網に着目し、継ぎ立て網とは異なる長距離輸送を実現するために、道路輸送における馬車の積極導入策を打ち出したとしても不思議なことではない。

4. 駅逋寮郵便馬車會社と中牛馬會社の展開

駅逋寮郵便馬車會社の由来は、明治三年九月、高崎藩を通じて「上州高崎田町三丁目商社 青木屋逸作」他四名の連名で民部省に対して、東京・高崎間の馬車營業に関する伺が提出されることにはじまる。即座の認可とはならず明治四年までに沿道宿村などと協議の上「馬車運輸会社規則」「運輸会社賃金定額」などが定められた。このときの「馬車発起人」は以下の五名であった。「高崎元會社元 〆 東京瀬戸物町十四番借地 河村栄蔵」「同差添 上州高崎宿新町年寄 矢島八郎」⁽²⁾「武州熊谷駅分社元 〆 林弥平次」「東京元會社元 〆 東京品川町四番借地 大浦昇輔」「同差添 東京小田原町魚問屋 河村伊兵衛」。明治五年正月には、郵便物無賃遞送をもって「郵便御用」を引き受けることで、東京と高崎間の「高崎運輸馬車」は「郵便馬車會社」を名乗ることとなり、駅逋寮より開業資金 5000 円を無利子十ヵ年返済（年 500 円）、東京府所管空閑地 1600 坪の貸し渡しが明治五年一月二十五日に決まる（山本 1983: 148-166）。

この動きとほぼ同時の「明治五年正月」には「中牛馬并郵便之儀建言」が駅逋寮に対して提出される⁽³⁾。この書類には、「信濃國中牛馬總代五名」の連名で「駅逋御役所」宛て 4-①⁽⁴⁾と「駅逋寮御管轄馬車會社」宛て「中牛馬并郵便之儀ニ付御依頼申入候書面」4-②⁽⁵⁾、そして「御管轄馬車會社 總代 市川守身 同社長 河津稜威」から「駅逋御役所」宛ての「馬車會社より依頼書」4-③⁽⁶⁾が含まれている。

明治四年末までに馬車會社と信州中牛馬總代との間で、相当の業務提携の話合いがあったことがうかがわれる史料であろう。4-①の下線部からは幕藩期以来の宿駅制度の解体の方針をもつ明治新政府の政策の流れを中牛馬總代達が自分たちの營業を拡張する契機として捉えていることは重要なことである。また「明和裁許」における營業の権利を押し出しているところも注目に値する。そして 4-②では中牛馬總代達は、積極的に郵便馬車會社に対して駅逋寮への働きかけを要請している。馬車營業の開始に対して積極的にその營業への接続をもって自らの業務を拡大する意思が強くにじみ出ている。その上で、4-③では、馬車會社から駅逋寮に対して、中馬稼ご人達を推薦する理由の説明が展開されている。

そこでは、幕藩期においても各宿で荷物を付け替える輸送形態に対して、中馬では荷物を付け通して輸送する便利があり、近年の開国以降は明和裁許で許可された輸送品目外の品々の輸送が増えている中で、馬車会社が、中馬稼ぎ人達や荷物の管理、会所を設置し鑑札を発行し、厳密に送り状を管理するなど責任をもって取り締まるので、きっと輸送の便利を享受できるとする旨が謳われている。そして、昨今の宿駅の廃止に伴い、従来の宿駅との紛争も生じない旨が主張されている。中牛馬の輸送慣行が継ぎ送り輸送と比べて優れている点、およびその管理に馬車会社が責任をもつことを強調することで、中牛馬稼ぎ人達を「郵便御用」へ推薦する意見を述べている。馬車会社も中牛馬も「郵便御用」を請けることで、自ら生業としての「輸送業」を発展させていく構えを見せている点が注目に値する。一方で、この時期における馬車会社と中馬稼ぎ人達との関係については、本稿を踏まえて踏み込んで検討しなくてはならない⁽⁷⁾。

明治五年の馬車會社社長河津稜威とは、金子(1963b)の分析によれば、旧幕臣「河津伊豆守」という名前であって前島密が巻退蔵と称していたころ、函館で知り合っただけの旧知であったということである。したがって、河津は、この時の前島との縁で「郵便馬車會社社長」を引き受けたものと考えられるのである。となれば河津が社長に就任するにあたって、馬車會社の営業形態については前島との相談は相当になされていたと考えられるのである。明治四年前島が洋行から帰ってきたとき、官設郵便事業は従来の飛脚業者と熾烈な営業競争を繰り広げていたころであり、前島は一方で宿駅という旧来の継ぎ立て組織の再編成を目論みながら、他方では、旧来の宿駅に依存しない陸送路線として馬車営業を位置づけていたのではないかと考えられる。

したがって宿駅の継ぎ立て輸送に依存しない中牛馬、中馬稼ぎ人たちの「通し馬」という輸送形態は、この時の前島にとっては継ぎ立て輸送に代わるものとして考えられており、むしろ前島・河津の側が積極的に中牛馬に対して馬車路線の開業への勧誘を展開したのではないかと考えられる。したがって中牛馬の建言の時期と東京高崎間馬車會社への積極的な駅通察の援助、駅通察管轄への組み込み、そして名称を「駅通察郵便馬車會社」とする時期が重なるのは、明治四年いっばいの郵便事業の帰趨をふまえての結果であったとみることができると考えられる。この点に

については、陸羽街道筋に馬車路線の開業を計画していた河津が駅逋寮に対して路線設置の計画書を明治五年十月に提出した時の文章4-④⁽⁸⁾でも「牛馬士」による「付け通し」輸送をもって馬車輸送困難な区間を輸送する計画が描かれていることから明らかであろう。

5. 駅逋寮郵便馬車會社の再編成と拝借地の返地をめぐる

矢鳥家文書「明治七年一月より明治八年（1875）三月マデ 郵便馬車 中牛馬會社 必要書綴込 高崎」の冒頭に中牛馬會社と郵便馬車會社との間のやり取りが掲載されている（5-①）⁽⁹⁾。ここでは中牛馬會社社長は江夏干城であり、副社長は板橋盛興となっている。また馬車會社社長として陸羽筋の差添であった本間忠兵衛が仮社長として就任している。以下の文書では、馬車會社が中牛馬會社に対して営業「引受」を依頼していることがわかる。それは駅逋寮からの貸付金5000円に対する引当（担保）が「河津祐賢田中畑三所有田地」からの名義が「御貸下金四千五百円引当記 一 金千円 第二大区六小区飯倉町六丁目廿三番地江夏干城所持地別紙沽券 一 金千円 同人邸内ニ所持惣瓦二階屋二棟間口四十六間四尺間口十間奥行四間但百四坪 一 金千円 東京會社其他建物 一 金千六百拾円 馬四十六匹壹疋二付三十五円宛 一 金千四百円 馬車十二輛 壹輛二付貳百円宛 〆金六千拾円」（下線は引用者）へ差し替えられていることからわかる。ちなみに駅逋寮から馬車會社への貸付金5000円の返済のうち明治六年中に500円が返却されていることもわかる。また当時の郵便馬車會社の営業範囲が埼玉 熊谷 栃木 長野 筑摩 新潟 若松 福島 の八県に渡っていることも判明する。

「郵便馬車高崎分社預置約定証」（5-②）⁽¹⁰⁾は、高崎分社頭取の矢鳥八郎に対して馬車會社からの明治七年八月一日の約定であるが、ここでは、本間忠兵衛が馬車會社の會計長に就任しており、名簿から河津稜威の氏名が脱落したことがわかる⁽¹¹⁾。これ以降、郵便馬車會社の経営は中牛馬會社へ移行することになる。

次に、「明治初年東京市郷土資料 内務省東京府往復土木事業関係文書 明治7」収録の「八十二 郵便馬車會社拝借地の義云々」に収録された都合13件の文

書の紹介を通じて、駅逓寮郵便馬車会社の経営実態の一部をみってみる。残念ながら本資料の保存状況は悪く全ての頁を閲覧できていないが、結論部分と大体のやり取りを紹介する。

明治七年内務省設置以降（内務卿 大久保利通、ただし台湾出兵関連での清国との交渉のため上海へ渡航している間／明治七年八月二日から明治七年十一月二十八日まで／は工部卿 伊藤博文が兼担する）東京府所管の駅逓寮用地の返付の方針が正院で裁可される。「郵便馬車会社拝借地一件」についての経緯は、凡そ次のとおりである。明治七年七月四日駅逓頭前島密が東京府知事 大久保一翁に対して駅逓寮用地の馬車会社への払下げを依頼している。七月十五日には内務卿 大久保利通から東京府に対して、郵便馬車会社建物が建てられている敷地（384坪）について郵便馬車会社への貸付けを達す、七月十八日には駅逓寮から東京府に対して郵便馬車会社敷地 1607 坪の引渡し通知される、翌七月十九日には東京府地券掛から駅逓寮へ地所請け取りの伺が出される、また七月中には第四大区一小区戸長から郵便馬車会社拝借地に関する地代調書が東京府へ提出されている。おそらく馬車会社への貸付金と払下げ金の算段の基礎資料であろう。七月二十五日には郵便馬車会社社長江夏干城より東京府知事大久保一翁に対して従前どおりの地所拝借願いが出されているが、同日付で指し返されている事が、郵便馬車会社社員高木清兵衛が東京府知事大久保一翁へ出した「願書差し返しにつき請書」で判明する。また同日、東京府地券掛が郵便馬車会社への達案を出している。さて、それを踏まえて従前どおりの 1607 坪より相当縮小した（と思われる、文書が開けず不明）「地所拝借の再願」を郵便馬車会社社長江夏干城が東京府知事大久保一翁へ提出する。以降、八月中に東京府地券掛と内務卿との協議、東京府知事と内務卿との協議を経て、明治七年十月二日には東京府知事から内務卿伊藤博文宛で郵便馬車会社へ 624 坪の土地を貸し渡し、残地は家禄奉還士族への払下げを伺い、十月九日に内務卿伊藤博文が了承するという事である。以下明治七年十月二日から九日にかけての東京府知事と内務卿との郵便馬車会社への借地をめぐる交渉について検討してみよう。

地第三百三拾七号

郵便馬車会社借地地之義ニ付伺

先般駅逋寮より返地相成来神田淡路町貳丁目壹番地郵便馬車会社敷地之儀は於同寮会社え貸渡有之趣ニ付同社より借地願出候は、建物敷地之区界を相当之地税取調更ニ付敷地三百八拾四坪為致借地候様取調中尚又手狭ニテ諸事差支候ニ付外ニ貳百四拾坪借地致度社長江夏干城より及出願候付地第八拾号を以相伺候処申立之趣無余儀次第ニ付貸渡其七月十五日御達通可取計本月廿四日御指令相成就ては敷地三百

(一行判読不能)

借地代取調候処一ヶ月一坪ニ付金貳錢四厘壹毛四五余総坪拾五門六錢七厘ニテ相当可致由其区長より申出不相当之儀も無之ニ付右代価ニテ貸渡可然哉残地九百八拾三坪は家禄奉還之向へ払下申度此段相伺候也

明治七年十月二日 東京府知事 大久保一翁印

内務卿伊藤博文殿

追て借地稅取立之儀ハ拝借候会社え相達候日より納稅可為致哉又ハ駅逋寮御用地中より引続營業致し居候ニ付同寮より右地所当府え受取候日より相極可申哉此段申添相伺候也

書面郵便馬車会社へ貸渡地々

料□□之通り聞届候条本年当省

(二行判読不可能)

省地理寮へ可相納且残地九百八拾三坪ノ儀ハ本年七月十五日付を以テ相達候通家禄奉還之士族之卒へ払下之積取調尚可伺出事

但官地拝借料取□方ノ儀ハ地所駅逋寮より請取濟ノ日ヨリ収入可致事

明治七年十月九日 内務卿伊藤博文印

(下線は引用者)

上記から神田昌平橋が神田淡路町二丁目一番地の地番であることがわかり、また江夏干城の再願によって1607坪から384坪への縮小する案に対し、624坪へ

の縮小に留まったことがわかる。しかしながら山本（1983: 162-170）によれば、明治五年二月に認可を受けた際の駅逓寮と郵便馬車会社との契約では、貸付金は明治六年以降毎年 500 円の返済を貸されたが、拝借地 1607 坪については「契約期間中」は「無償」で使用できるという条件であった。したがって明らかに明治五年設立当初の駅逓寮と馬車会社の約定の一部が反故とされることになったことが明らかとなる。この拝借地の縮小及び地代の徴収という新たな条件は、郵便馬車会社の駅逓寮直轄から、より民間色の強い民間馬車会社への移行を意識したものと言える⁽¹²⁾。小風（1984）が内務省の設置時以降の海運政策の分析で指摘する民間会社への助成を通じて航路を維持拡大していく政策の貫徹は、陸運政策においては、内務省設置当初にはじまる駅逓寮郵便馬車会社の経営の再編成と官地の無償貸与の否定および地代の徴収、陸運元会社の内国通運会社への移行と明治八年五月末限りでの各駅陸運会社の撤廃の方針と全く矛盾することがない。この点を踏まえれば、本稿が内務省設置以降の勸業政策との関連において、駅逓寮郵便馬車会社をはじめとする明治初年代の馬車会社開設の動きを分析していく一つの契機となると思われる。

その後の郵便馬車会社の展開については「日本交通史」（交通学館『交通』「第四九号」から「第六四号」、1892-1893）によれば以下の通りである。郵便馬車会社の名称変更については次の通り。明治九年（1876）六月一日に「広運社」へそして明治十五年（1882）四月一日「西北社」となる。また、明治五年駅逓寮貸付金五千円の返済についてはどうであろうか。『駅逓局年報』（郵政省 1968a）から明治八年より明治十五年まで名称を変更しながら年賦金が取められており、明治十年代半ばには完済されていたと思われる。なお郵便馬車会社の後継会社である西北社と駅逓総官野村靖との運送契約及び西北社への命令書等が『法規分類大全 61 運輸門（3）』に収録されている。日本鉄道会社線が高崎まで延伸し高崎駅にて開通式が行われるのが明治十七年（1884）六月二十五日であった（高崎市史編纂委員会 2004b: 551-556）。そして東京高崎間の馬車による郵便物の運送が廃止されるのは明治十八年六月三十日のことであった（内閣記録局 1890=1980: 821-822）。

6. 小括 人馬継立輸送と鉄道輸送を架橋するもの

近世期における陸上輸送の事業展開において、その広域性を確保していたのは、飛脚事業者と中馬稼ぎ達であった。この両者と地域的輸送現業機関である宿駅の業務を継承し近代化していく上で、郵便事業の導入は次のような意味をもった。

第一に、幕藩期において生成する事業主体を、その性格に沿って「郵便御用」のもとに明治政府の管轄へ再組織化していくことを可能とした。第二に、郵便線路の取り開きを、積極的な技術移転の契機としたこと。大きくは、道路輸送における馬車の導入や、汽船航路開設を郵便請負を名目として国家的に助成する政策が該当する。そして第三に、複数の担い手に対して助成政策を遂行することで郵便線路網の形成において事業者同士の競合的關係を作ったこと、などである。

その上で、幕藩期に生成した専門化された「中馬稼ぎ」をはじめとする輸送事業者達は、一方では鉄道時代に向けて積極的に輸送網の技術革新の担い手として自己を飛躍させていく部分が生じた反面、他方では零細な「駄賃稼ぎ」のまま「小運送」へ組織化されていくものもあった。幕藩期以来の「駄賃稼ぎ」層が流動化する中で、その専門化された輸送労働力を効果的に郵便御用へ組織化していった経緯として東京と高崎間の郵便馬車の時代があると考えられることができるだろう。この点については、当初の駅通寮の馬車会社の展開も含めた駅通政策そして内務省・農商務省の勸業政策の再検証を要請している。本稿は、その検証に十分に答えきれず「史料」紹介にとどまっているともいえるが、それでも明治期初頭における駅通政策の試行錯誤の一断面を明らかにできたのではないだろうか。

注

- (1) 『社史』（日本通運 1962）や前島密の『郵便創業談』（『鴻爪痕』所収）などでは、官業の優位性が強調されるが、明治の初年代における飛脚業者と駅通寮との力関係に関する研究は進んでいない。諸説があるが、前島の説論に飛脚業者の惣代である佐々木莊介が屈服するという『郵便創業談』的な見方が固まるのは、日露戦後以降のことである点に注意が払われなくてはならない。内国通運の形成過程を考察するうえでも駅通寮の初期の馬車会社政策の検討は重要と言えよう。
- (2) この中で上州高崎宿新町年寄であった矢島八郎は、後に明治十七年には群馬県会議員となり明治二十二年（1889）には初代高崎市長となる。その後明治二十五年（1892）

には衆議院議員となる。矢鳥八郎は、高崎郵便馬車會社創業当初から経営に携っており、明治十九年（1886）には碓井峠馬車鉄道會社を設立し、信越線沿線の中牛馬會社を統合した共同中牛馬會社の発起人に名を連ねるなど、また日本鐵道會社線高崎駅用地の無償提供など地域交通の近代化に大きく貢献した人物である（小林 1958a,b）。

(3) この「中牛馬并郵便之儀建言」は『駅通明鑑』「卷ノ十」へ抄録されている。原本は「矢鳥家文書」に収録されている。

(4) 4-①「信濃國中牛馬總代五名」から「郵便御役所」宛て

謹テ奉建言候ハ御一新以來海陸運輸之便追々御世話被為在僻在荒陬之地迄モ瞬息確信ヲ得続時ニ荷物送達相成御國內物價平準ヲ得候達罷成候段上下之幸福無此上儀ト難有奉存候就而者私共社中往古ヨリ中牛馬ト相唱組合之内ニ而荷物運輸罷在既ニ明和度舊幕府ニ於テ裁許書下ケ有之無滯渡世罷在候處近來規則等不被相行儀モ有之又者宿驛ニ於テ無謂諸雜費相懸リ難澁仕候儀不少候故御趣意ニ相悖リ御維新以來却而運輸不便ニイタリ候段歎ケハ敷奉存候間社中一同申合更ニ別紙規則書之通取極牛馬總數ニ應ジ鑑札相渡荷物送状等會社々々ヨリ相渡萬一間違等有之節ハ會所ニ於テ引請遂穿鑿紛失品等御座候ハ、是又會社ヨリ相償候様仕候ハ荷主共安心仕荷物モ出進ミ随テ物價モ下落可仕右ニ付牛馬稼之者ヨリ連月壹匹ニ付銀貳匁五分宛取立前書諸入費ニ遣拂右之内ヲ以乍少分壹ケ年牛馬壹匹ニ付銀貳匁ツ、上納仕度奉存候然ル處今般其御寮ニ於テ郵便馬車御發行罷成候趣ニ付可相成ハ右社中ニ合併被仰付高崎ヨリ先々郵便御用向私共社中エ為御任被下置候得者信州一ヶ國宿驛往還筋ハ勿論在々迄モ組合御座候間右世話方之者ヲ以御規定通り時間無相違差送り猶加能越上甲迄モ私共社中ニ組合罷在候モ御座候間右國々迄モ郵便御用御差支無御座様罷成御趣意貫徹可仕哉ト奉存候右者愚昧ノ見込ニ御座候得共從來ノ職業ニモ御座候間御用便ノ一助ニモ罷成候ハ、組合一同難有仕合ニ奉存候依之規則書並明和度書下ケ寫相添此段奉申上候以上（下線は引用者）

(5) 4-②「信濃國中牛馬總代五名」から「駅通寮御管轄馬車會社」宛て「中牛馬并郵便之儀ニ付御依頼申入候書面」

今般驛遞御寮ニオイテ中山道筋郵便馬車御取建各方へ御委任會社御取開相成候趣承知仕候就テハ信州表之儀ハ山國ニテ水路不便之地ニ付従前陸船ト相唱へ中牛馬之組合村々明和元申年御裁許之節六百七拾八ヶ村有之候處追々相増候故至當今候而者凡二千ヶ村ト見積牛馬數殆ト三萬匹御座候間自國往還筋ハ勿論在々僻地ニ至ル迄モ無差支運送仕其他尾州名古屋三州岡崎越後高田甲州府中上州高崎迄モ運送致來候間可相成ハ其御會社へ組合高崎御會社エ合併仕馬車ニテ東京ヨリ高崎迄御下シ之荷物者中牛馬ニテ信州其外へ駄送仕信州路ヨリ中牛馬ヲ以高崎迄差送候荷物ハ馬車ニ而東京エ御運輸ニ相成候ハ、御互ニ荷物之便利ニモ相成殊ニ郵便御用之儀モ高崎ヨリ先々ハ中牛馬組合ニ而相勤候得者一層御便利ニモ可相成ハ勿論御規則筋堅ク相守在々辺鄙之場所迄モ無相違相達候様罷成候ハ、公私之便利無此上儀ト奉存候間従前中牛馬組合之モノへ更ニ郵便御用被仰付被下置候ハ、別紙規則書之通便利之地へ會所取建御用向ハ勿論賣荷並書状等ニ至迄不都合無之様取締仕且牛馬等モ不取締無之様最寄會社ヨリ鑑札相渡年々増減取調御冥加等モ牛馬壹匹ニ付壹ケ年ニ銀貳匁ツ 御差円ニ從ヒ上納仕度奉存候依

テ別紙私トモ申合規則書並明和度舊幕府ヨリ書下ニ相成候書面之寫共相添別紙驛遞御寮エ奉獻言候間兼テ其會社エ郵便馬車御委任被為在候廉ヲ以右建言書御執達ハ勿論何卒前段之事情其御會社ヨリモ御建白被成下置御會社エ合併之儀御許容比年類廢之中牛馬再興連綿永統仕信州一ヶ國運輸便利ニ相成諸物産出進御一新之際御國益之一端トモ相成候様諸事御周旋被下度組合總代一同連印ヲ以為後日確證此段御依頼申入候以上

(下線は引用者)

- (6) 4-③「御管轄馬車會社 總代 市川守身 同社長 河津稜威」から「駅逋御役所」宛ての「馬車會社より依頼書」

信州筑摩郡伊深村大久保政吉同州佐久郡面替村茂木半五郎外三人中牛馬組合總代トシテ今般其御寮エ中牛馬規則相改冥加上納仕高崎ヨリ先々郵便御用被仰付候ハ、開化進歩之御一助ニモ可相成段建言仕度候處不案内之儀ニモ有之且者私共社中郵便馬車共御用被仰付候旨及承可相成者當社中へ組合高崎ヨリ先々信州路郵便御用向中牛馬ニ而相勤且馬車荷物信州其外エ運輸之分高崎ヨリ中牛馬ニ而繼立中牛馬ニ而高崎迄駄送仕候分ハ馬車ニ而東京エ運輸相成候ハ、相互ニ便利ニ可相成間諸事取扱相願度旨別紙之通依頼申出候ニ付篤ト談判仕候處信陽之儀ハ餘國無比之山巒嶮岨之地ニテ更ニ水路之便無之牛馬之運輸而已ニ候之處驛馬ヲ以宿々繼替候へハ延着仕候而已ナラス屢附替候ニ付産物ニヨリ損品多分出來盡ク難澁仕候間從來中牛馬之規則相立既ニ明和度舊幕府ニ於テ書下ケ有之候規則並驛馬不相用附通候廉ヲ以産物品柄ニヨリ宿方エ口錢差出候定モ有之積年中牛馬組合ニ而街道筋者勿論在々僻遠之地迄運送差支無之寒村貧民之助成共罷成候處近來外國交易御取開己來新産物モ相殖候處今者明和度書下ケニ掲載無之品之趣ヲ以中牛馬ニテ駄送仕候儀故障致多分之諸雜費相懸候向モ有之又ハ中牛馬稼仕候モノモ心得違ニテ規則不相用者モ御座候ニ付不得止荷主共驛々相封ヲ以繼立候へハ賃錢多分相懸リ其上人馬差支候節ハ一日ニ三四里ナラテハ駄送不相成加之山中野原等ニテ附替致候ヨリ破損又ハ間違等出來仕商人荷物ニ至候而者猶更自儘ニ取扱荷主共難澁仕候ニ付運輸便利ヲ失御趣意ニ相悖候儀不少就而者為取締概要之地へ會所取立鑑札等渡置荷物エ者盡ク送状相添候へハ途中附替之弊無之萬一紛失品等有之候へハ會所ニオイテ篤ト穿鑿仕自然相兼分候節ハ辨金仕候事ニ罷成候へハ荷主共安心仕荷物モ出進隨テ中牛馬相稼候者トモ活計モ相立貧富農商共辨利ハ勿論國產潤澤之基トモ罷成候由殊更近來驛馬御廃止ニ付宿々差障モ無御座口錢等ハ從前之通差出候ハ、却テ宿為ニモ罷成候儀故是迄之規則ニ基キ一層嚴重ニ取締相立テ一己之利ヲ離レ國中之便宜ニ罷成候様仕度就而者郵便御用向高崎ヨリ先々ハ中牛馬組合之モノへ合併被仰付候得者御規則ニ隨ヒ如何様トモ無差支日限御定之通り無相違御用相勤右御餘光ヲ以中牛馬規則モ行ハレ盛業可仕趣逐一尤之筋ニモ相聞へ其上信州一円郵便御用右組合之モノ被仰付候得者加能越上甲迄モ牛馬稼之モノ御座候間右ヲ以御用向御便利ニ可相成見込モ御座候由私共開業相願候馬車荷物モ相殖諸事都合モ宜敷儀ト奉存候間中牛馬組合建白書之趣御採用相成神速御布令被為在候方可然哉ニ奉存候依之私共迄差出候依頼書相添此段奉申上候以上

- (7) 明治五年前後における陸運元会社と各駅陸運会社との関係、および本稿でも紹介し

ている馬車会社と中馬稼ぎ人達との関係など、輸送線路の維持という観点から、今後解明されなくてはならない。

(8) 4-④『駅通明鑑』巻ノ十：七一～七三頁

陸羽街道現今荷物運送便利未完、其一ヲ挙候ニ、磐城国福島駅ヨリ東京迄、早着之分十日余、遅着之分二十日前後相懸リ候向モ有之、相場之高下等ニヨリ荷主之難渋不少由ニ付、今般右早速便利之為メ、別紙絵図之通り、福島駅ヨリ下野国氏家駅マテ馬車開行仕度、尤道路嶮隘即今馬車難相立場所所有之候ニ付、右両駅並二本松、郡山、白河等ハ分社相設、平坦之地ハ道路修繕致シ馬車相用、嶮隘ノ地ハ分社ヨリ分社迄牛馬士雇附、取締規則相立、当分附通シニテ、相補候得者、急便ハ氏家迄三日間ニ相達シ、同所一泊、翌朝船積致シ久保田河岸迄鬼怒川ヲ下リ、同所ヨリ境河岸マテ馬車相用、同夕利根川早船ニテ払曉東京ニ相達シ候積リ。若鬼怒川水勢之緩急ニヨリ自然通船不便之儀モ可有之故、境ヨリ結城通り雀宮ニ出テ、夫レヨリ氏家分社ニ相達候様、是亦前段之通馬車開行仕、上下共水陸両便ノ方法相立、賃錢精誠減少、荷物早着專一、諸民利益ニ相成候様執計申度候。右ハ米沢、二本松、白河等ノ社中申合、協力勉強、速ニ取開候儀ニ御座候。且又福島ヨリ米沢迄ノ間ハ、急速馬車難相立候間、会社引キ受ケノ荷物、往返共、当分附通牛馬ヲ以テ運送仕り度候ニ付、前文一同御許可被成下度、奉願候。右開行仕候上ハ、氏家ヨリ米沢迄郵便通送御用ノ儀、御都合次第、被仰付被下度奉存候。依之、別紙絵図面並ニ賃錢表相添、此段奉願候。以上。

(9) 5-①

本間忠兵衛ヨリ入社依頼書ニ付左

今般入社之義ニ付兼テ組立申置候社中同意之趣を以依頼申度社中及合議候処一同会存ニ候間此段承届候也

明治七年第四月 中牛馬会社

江夏干城印

本間忠兵衛殿

証

其御社当社へ引受方御依頼被成候ニ付都て是迄有形之俣当社へ引受押す勞事

中牛馬会社印

明治七年四月廿七日 社長 江夏干城

副長 板橋盛興

馬車会社仮社長

本間忠兵衛

□務田中畑三殿

取締御中

証

当会社今般社中合議之上貴社へ御引渡当社社長副御依頼申入候処御承知相成候上ハ於社中從來不都合之議決て無之候万一故障筋有之候ハ、於旧社中取扱御迷惑不相成様取計可申候尤会社馬并車其他在来之品々取揃御引渡申候然上ハ、駅通寮ヨリ当社へ御下

ケ渡之金五千円之引当河津祐賢田中畑三所持之田地ハ於貴社御書替御差戻可被下候且借財之義ハ別紙員数之内至急之分ハ御察へ御届済之上直様御渡可被下候其外悉皆貴社ニテ御引受返弁御取計証書ハ書替旧証御返戻可被下候尤当社中株金之義ハ証券御書替旧借御返弁之上銘々へ御受渡可被下候右ハ後証為取替証書仍如件

郵便馬車会社

仮社長

明治七年五月 本間忠兵衛

社中取締

河津祐賢印

大久保忠明印

田中畑三印

市川石音印

社中忽代

小林勝清印

中牛馬会社

社長

江夏干城殿

副長

板橋盛興殿

今般御示談之上御社事務取扱方更ニ当社へ御依頼被成候ニ付承知致候今後駅通寮へ御届済之上ハ同寮へ金五千円之引当ニ御差出ニ相成居候河津祐賢田中畑三所持ノ地券と其外諸借財之内至急品ハ直様相渡し其外ハ財主々懸合済之上証券書替旧証書取戻し御返し可申尤御社中株金之義ハ会社益金揚り高を以諸借金皆済之上金高二応し無利息分賦可致候為後証仍て如件

中牛馬会社 社印

明治七年五月 社長江夏干城印

副長板橋盛興印

郵便馬車会社

仮社長

本間忠兵衛殿

社中取締

河津祐賢殿

大久保保忠殿

田中畑三殿

市川石音殿

社中忽代

小林勝清殿

御貸下金四千五百円引当記

一 金千円 第二大区六小区飯倉町
六丁目廿三番地江夏干城所持地別紙沽券

一 金千円 同人邸内ニ所持惣瓦二階
屋二棟間口四十六間四尺

間口十間奥行四間但百四坪

一 金千円 東京会社其他建物

一 金千六百拾円 馬四十六匹
壹疋ニ付三十五円宛

一 金千四百円 馬車十二輛
壹輛ニ付貳百円宛

〆金六千拾円

右引当奉書上候也

社長江夏干城

副長板橋盛興

社中忽代

本間忠兵衛

沢田孝雄

右之通確定仕度奉存候間此段奉伺候也

郵便馬車会社

仮社長

明治七年五月七日 本間忠兵衛

現今開業ニ相成居候場所

埼玉 熊谷 栃木 長野 筑摩 新潟 若松 福島

右八縣下

開業依頼ニ相成居候場所

神奈川 足柄 静岡 愛知 岐阜 千葉 新治 祈川

奥羽一般八縣下

右拾六縣下

合廿四縣下 但一縣下毎八会社設立

百九拾貳会社

金壹万九千貳百円 一人百円宛 頭取百九十二人

金一万五千三百六十円 同八十円ツ、 頭取百九十二人

〆金三万四千五百六拾円

一縣下平均三十ヶ所

金貳万千六百円 荷物取扱所七百廿ヶ所

但平均三十円ツ、

合金五万六千百六拾円

(10) 5-②「郵便馬車高崎分社預置約定証」

郵便馬車高崎分社預置約定証

- 一 高崎分社取揚高ノ内式割ヲ為諸入費世話料ト遣シ候事
- 一 客乗車周旋料
- 一 家賃、筆、墨、紙、油、蠟燭、炭、薪
- 一 町入用
- 一 月給
- 一 分社旗章、提灯類
- 一 分社ニ付諸入費一切
- 一 本社入費、分社立替分ニ相成候分、左ニ記置候事
- 一 七時便蠟燭馬車付必需品ノ類
- 一 器械破損ノ節は職人方エ引合ノ上、調書本社遣シ取合ノ上、多少共ニ修復致可申事
- 一 馭者分社ニ一泊致候節ハ一昼夜当時壺人前、金壺朱ト貳百文宛ノ事
- 一 東京高崎ノ間、三会社区別致し本社ハ桶川厩迄、熊谷分社ハ桶川厩ヨリ普濟寺厩迄、高崎分社ハ普濟寺厩迄高崎、破車並ニ其他百事請持世話可致候事
- 一 馬車発車時間決て相違無之様、若延着ニ相成候節は決以何等ノ指支ニて遅着ノ由、本社へ書送候事
- 一 本社より社用申来候節出張候ハ、旅費一昼夜当時金三十壺錢二厘五毛宛本社より請取可申事
- 一 社用たりと雖、仮令馬車ニ明有之候共、乗用無之、極急用事ニ無抛時は乗用切手代料社より当人工遣シ切手買入乗用致候事
- 一 馭者、別当不束ノ儀有之候節は、早速其旨本社エ申達嚴重可致候事
- 一 三会社共ニ送状書指荷間違等有之候節、嚴ニ其社エ申送為事多ク捨置不可申事
- 一 毎月十日、二十日、三十日分社取揚精算表、殘金相添本社へ指出可申事
- 一 馬預りは規則照準取計可致事

右は今般改正規則相建定約致候也、然ル上は前件吃度相守リ永統致候様勉勵可被成候事

郵便馬車

中牛馬会社

明治七年八月一日

社長 江夏干城

副長 板橋盛興

會計長 本間忠兵衛

矢島八郎殿

- (11) 金子 (1963b) は、河津が郵便馬車會社社長を引き受けた後の経緯について、河津稜威子息で元通信次官の河津祐之の伝記において「明治六年一月フランスに留学を命

ぜられ、養父の喪に遭って六年五月に帰朝」という部分を紹介している。その分析に沿えば、明治六年の前半には、前島密と旧知であり長距離馬車輸送網の構築に意欲的であり、積極的に中牛馬を路線構築に登用してきた河津稜威が死亡していたことになり、駅通政策の転換にも影響を及ぼした可能性が指摘できるが、この点については、別稿にて検討するものとする。

- (12) この翌年には「陸運元会社」は「内国通運会社」となり民間会社の色彩を強めていくが、これに先行して、河津稜威亡き後、経営が中牛馬会社へ移行することを契機として駅通寮郵便馬車会社は、中牛馬を母体とする馬車・通し馬の路線を維持する民間輸送会社へその性格を切り替えていくと考えることは可能であろう。

<主要参考文献・史料>

- 阿部昭夫，1994，『記番印の研究 - 近代郵便の形成過程』名著出版。
- 裏田稔，1960，「中仙道郵便馬車会社の研究」切手研究会『切手研究会創立10周年記念論文集』，19-36。
- 裏田稔，1961，「信州における中牛馬会社及び陸運会社と郵便との関連性」『信濃』，信濃史学会，13巻7号：2-18。
- 金子一郎，1963a，「陸羽道中筋の郵便馬車」『下野史学』下野史学会，第十五号：8-19。
- 金子一郎，1963b，「統陸羽道中筋郵便馬車会社の資料（1）」『郵和』郵和会，68-69号。
- 小林計一郎，1958a，「長野県における明治初年駅通制と中牛馬会社（一）」『信濃』，信濃史学会，10巻10号：1-15。
- 小林計一郎，1958b，「長野県における明治初年駅通制と中牛馬会社（二）」『信濃』，信濃史学会，10巻11号：21-37。
- 小風秀雅，1984，「明治初期海運政策と大蔵省」『御茶の水史学』第28号：61-72。
- 佐々木源蔵，1958，「東京における馬車通送の実態」『郵政研究』郵研社：42-48。
- 武知京三，1978，『明治前期輸送史の基礎的研究』，雄山閣出版。
- 田辺卓躬，1974～1975「中牛馬と郵便（1）～（6）」『切手趣味』切手文化会，VOL.79 No2～6・VOL.80No2。
- 土田良一，2001，『近世日本の国家支配と街道』文献出版。
- 丹羽邦男，1995，『地租改正法の起源 - 開明官僚の形成』ミネルヴァ書房。
- 平沢清人，1959a，「明治元～六年南信地方における伝馬所・陸運会社・中牛馬会社と中馬稼ぎ（一）」『信濃』，信濃史学会，11巻4号：189-204。
- 平沢清人，1959b，「明治元～六年南信地方における伝馬所・陸運会社・中牛馬会社と中馬稼ぎ（二）」『信濃』，信濃史学会，11巻5号：272-283。
- 平原直，1953，『通運史稿』（通運業務研究会の依頼により『通運読本 歴史篇』前篇として執筆。一部「昭和二十八年度科学研究助成補助金」をうけた「鉄道発達前に於ける我国の陸運組織及び形態の研究」の成果）。
- 広岡治哉，1953a，『内国通運と郵便馬車』一隅社。
- 広岡治哉，1953b，『調査資料第131号（通7）内国通運会社と郵便馬車－東海道郵便馬

- 車について』財団法人運輸調査局。
- 古島敏雄, 1944, 『信州中馬の研究—日本近世陸上運輸史の一齣—』伊藤書店 (1975, 『古島敏雄著作集第4巻』東京大学出版会 所収)。
- 増田廣實, 1974 「甲斐国中馬会社の創業について」『立正女子大学短期大学部研究紀要』立正女子大学短期大学部, 第18集:62-84。
- 増田廣實, 1975 「甲斐国中馬会社の発展について」『立正女子大学短期大学部研究紀要』立正女子大学短期大学部, 第19集:1-15。
- 丸山雍成, 2007, 『参勤交代』吉川弘文館。
- 藪内吉彦, 1975, 『日本郵便創業史』雄山閣出版。
- 山本弘文, 1983, 『維新期の街道と輸送 (増補版)』法政大学出版局。
- 山本弘文編, 1986, 『交通・運輸の発達と技術革新』東京大学出版会。
- 山本弘文編, 1994, 『近代交通成立史の研究』, 法政大学出版局。
- 市野彌三郎編, 1920, 『鴻爪痕』(前島密『郵便創業談』所収)。
- 三趣会, 1958, 『資料 中牛馬會社 三趣會報第一集』。
- 高崎市史編さん委員会, 2004, 『新編 高崎市史 通史編 4 近代現代』, 高崎市。
- 高崎市史編さん委員会, 2004, 『新編 高崎市史 資料編 9 近代現代』, 高崎市。
- 通運業務研究会, 1959, 『通運読本・通運史料・中馬編』。
- 内閣記録局編, 1890=1980, 『法規分類大全 61 運輸門 (3)』, 原書房。
- 二重丸印の会 (田辺卓躬), 1977, 『覆刻版 駅逓局類聚摘要録 (上・中・下)』むさしスタンプ。
- 日本通運株式会社, 1962, 『社史』。
- 日通総合研究所, 1971, 『日本輸送史』日本評論社。
- 福井卓治編, 1971, 『北海道郵政百年史資料』山音文学会。
- 郵政省, 1968a, 『郵政百年史資料第九巻』吉川弘文館。
- 郵政省, 1968b, 『郵政百年史資料第十三巻』吉川弘文館。
- 山崎好是編, 駅逓郵趣会監修, 1974, 『駅逓史料 (四) 群馬県』。
- 「明治五年中牛馬井郵便之儀建言」(矢島家文書・谷喬氏所蔵・写しは通信総合博物館所蔵「整理番号 BA-A370」)。
- 「明治七年一月ヨリ明治八年三月マデ 郵便馬車中牛馬會社必要書綴込 高崎」(矢島家文書・谷喬氏所蔵・写しは通信総合博物館所蔵「整理番号 BA-A371」)。
- 『明治初年東京市郷土資料 内務省東京府往復土木事業関係文書明治7』(一橋図書館 土屋文庫「tsuchiya 111 1530」)。

付記

本稿は2005年度開催社会経済史学会大会自由報告をもとに著された。その際に矢島家文書をお借りした谷喬さん、『明治初年東京市郷土資料』所収文書の翻刻で助言を頂いた近辻喜一さんには記して感謝します。