

研究ノート

明治前期における郵便局配置に関する分析*

—千葉県郵便局ネットワークに着目して—

小原 宏

1 はじめに

明治元年（1868）の明治維新に際し、中央政府の行政担当である太政官の組織の中で運輸・通信の行政を担当したのは会計官の中に存在していた駅通司であるが、その実態は、維新直後は諸藩が領内で独自の施政を行っており、また、発足間もない新政府には新しい通信の制度を作り出す余裕もなかったことから、旧来の宿駅や飛脚の制度は従前の仕組みがそのまま引き継がれていた⁽¹⁾。この間、新政府が東京・京都間の通信及び運輸面を重視した動きに応じて、民間の定飛脚問屋仲間は同年8月から東海道の増便を行い、新政府も東海道の宿駅における定飛脚荷物の継立料を旧幕府時代の規定の11倍⁽²⁾と定めたが、宿駅にとっては高騰しつつある物価の前には安すぎた。そのため、明治2年（1869）品川と川崎の宿役人総代から駅通司に継立料金の公定をやめて相対にまかせてほしい旨の願書が出され、これが承認されて飛脚問屋の費用が急増することとなった。しかし、その抜本的な改革は、明治3年6月2日（1870年6月30日）の前島密による民部大蔵両省会議への「新式郵便」制度の建議の提出、その結果を受けた太政官の決裁、前島による施行上の細目立案、同月中に開始された前島の後任である杉浦譲による前島構想の修正・具体化による新式郵便制度の実施準備⁽³⁾、明治4年正月24日（1871年3月14日）の太政官布告を経て実施される「新式郵便」の開業まで待たなければならなかった。

このような流れを受けて、我が国の近代郵便は明治4年3月1日（1871年4月20日）の東京－京都－大阪間の開業によって開始⁽⁴⁾された。その際、東京・京都・大阪の3箇所には郵便役

* 本稿は2008年度及び2009年度に郵政資料館において実施された「郵政資料館の所蔵資料を活用した郵政の歴史・文化に関する研究会」の第一分科会において報告した内容を基に加筆・修正したものです。発表の際主査である石井寛治東京大学名誉教授から、また、査読時に匿名のレフェリーの先生から、貴重なコメントを頂きました。関係者の先生方に深く感謝いたします。なお、本文中の誤りはすべて筆者の責に帰すべきものです。また、本文はすべて筆者個人の見解であり、所属組織の見解を示すものではありません。

1 郵政省（1971）pp.45-46参照。

2 これにより「定飛脚の問屋仲間は、旧賃銭（正徳元年〈1711〉における公定料金）の11倍に当たる馬1匹1里（約4キロメートル）につき440文の料金を支払って、書状類の継立てを各宿駅に依頼することとなった。」（郵政省（1971）p.46参照）。

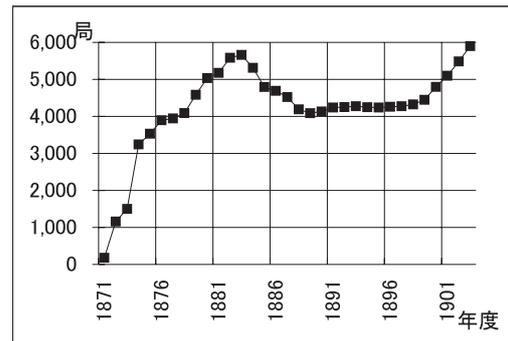
3 この準備の一環として「杉浦は、東京の飛脚問屋に対して信書の取扱手続に関する報告を提出させ実務的知識を得、東海道路筋・京都・大阪に駅通司官吏を派遣して諸府藩との折衝を開始した。」（郵政省（1971）p.62参照）。

4 明治4年正月24日（1871年3月14日）、「郵便創業の布告」が当時の中央政府である太政官から発せられた。その内容は「来月三月朔日ヨリ京都迄三十六時大阪迄三十九時限ノ飛脚毎日御差立兩地ハ勿論東海道路筋々四五里四方ノ村々並勢州美濃路等モ右幸便ヲ以相達シ候様」とのことであった（郵政省（1971）p.64参照）。すなわちこの布告は、東京・大阪の間を78時間でつなぐとともに、東海道の宿駅周辺の村々等もその対象範囲に取り込んだものであることを示していた。なお、この布告時の郵便路線は旧来の東海道路に基づいて設置されたため、そこから外れていた横浜や名古屋には、横浜は神奈川から、名古屋は熱田から別仕立の路線が設けられた。

所が、また、東海道の各宿駅には郵便取扱所が設置された。なお、大阪以西も下関・山口までの間を飛脚問屋の請負制によって接続されたが、大阪以西への郵便役所などの新設は行われなかった。同年12月5日（1872年1月14日）には早くも東京－長崎間が官営として開始され、また、横浜－横須賀間が船で接続されるなど、郵便ネットワークは急速に伸展されていった⁽⁵⁾。その後、明治5年7月1日（1872年8月4日）には創業から僅か1年数ヶ月で、北海道後志胆振両国以北を除く全国規模での郵便が開設された^{(6)、(7)}。

この間、明治5年3月1日（1872年4月8日）には、東京府の郵便物の増加により開業時の郵便役所1箇所のみでは郵便物をさばききれなくなったこともあり、築地、神田、赤坂など18箇所に郵便取扱所を設け、府外への発信・府内への配達を行うこととなるなど、利用に応じた地域での面としてのネットワークも進展していった⁽⁸⁾。

このように、郵便の引き受けや配達などを行う現業機関は、初年度の178箇所から翌年度には1,159箇所となり、開業から5年で全国3,500超、同10年で5,000超とネットワークが拡大し、1883年度には5,663箇所となり、初期のピークを迎えた。その後、89年度の4,088箇所まで減少し、その数が83年度の水準に回復するのは1903年度まで約20年を要している（図1参照）。



出所：郵政百年史資料第30巻「郵第1表」より筆者作成。

図1 郵便創業期からの郵便局数の推移

郵便開業から僅かの期間で急速なネットワークの展開が実現した背景には、需要と供給両サイドの事情があったものと考えられる。まず需要の側についてであるが、例えば石井（1994）が指摘するように、その背景として、公用郵便や民間の商取引のための飛脚制度など、郵便類似の業態が成立するだけの需要が存在していたことが挙げられよう。また、供給の側については、郵便の創業に当たって、できるだけ少ない政府の初期投資によって郵便（局）ネットワークの構築を実行するため、地方の名望家に官の職を与え、自宅の一部を郵便取扱所として提供させることによって推進する仕組みを採ったことが効果を挙げたといえる。郵政省（1971）によれば、「郵便取扱所は、郵便創業時には各駅に設置され、独立した建物はなく、伝馬所の一隅を区切って使用していた。取扱所では、府県藩の官吏が駅通掛として、郵便物の運送と配達

- 5 郵政省（1971）p.77には、明治4年11月（1871年12月）に「福井県当局から福井－熱田間四四里（一七三キロメートル）、福井～大津間四二里の間に官設郵便実施までの間、仮規則をもって郵便を開始したい旨の申請があり、許可されている。」との記述があり、中央政府による郵便の実施までの間、個別県による郵便制度の実施も認められたことが分かる。
- 6 これに先立ち、明治5年6月（1872年7月）に駅通頭の前島密から開拓使及び3府72県に「信書不達地のないよう」協力を依頼する通達が発せられ、次いで太政官布告が発せられた。その内容は「来ル七月朔日ヨリ北海道後志胆振両国以北ヲ除クノ外国内一般（略）総テ其ノ地ノ模様ニ寄毎日或ハ隔日或ハ毎月五六度宛往復ノ郵便相開右往還筋近傍ノ市村ヘモ夫々往復相成候」というものであった（郵政省（1971）p.78参照）。
- 7 沖縄県においては1874年5月7日の太政官布告第50号により明治政府による新式郵便制度が実施された。内務卿から太政大臣への布告の伺文書には、事前に琉球藩に駅通寮の官員を派遣して同藩と協議の上、首里・那覇・今帰仁の3箇所に郵便仮役所を、浦添等9箇所に郵便取扱所を設ける旨が記されていた（金城（1998）pp.43-46）。
- 8 そのほか、郵便切手の販売のために明治3年11月（1871年1月）には駅通司から「東京府に対し、町の模様に応じて一町もしくは三、四町ごとに切手売りさばき所を設けるつもりであるから、その目的をもって人員・町名を調査するよう通達し、4年正月216か所の氏名の回答を受けている。また、同年正月、民部省は各府県に対し各管内の便宜の地において身元正しい者に切手の売りさばきを命じるよう通達した」。また、同年末には「書状集箱」あるいは「集信函」と称される郵便ポストが東京で11か所、京都で4か所、大阪で7か所、東海道の各駅で上り・下り各1個ずつ設置された（郵政省（1971）pp.64-66参照）。

の任に当たったが、実際には郵便取扱人に指名された飛脚業者などが実務を請負制で処理していた」が、「五年七月伝馬・助郷廃止という駅通制の大改革が行なわれた結果……これまでの宿駅が公的機関ではなくなったため、郵便現業機関としての郵便取扱所は、新たに各地に駅通寮官吏が所轄する郵便機関を設置しなければならなくなったのである。それにはばく大な費用が必要であり、創業まもない郵便事業の耐えうるところではなかった。」とし、また、「郵便取扱人の仕事は……世間から全く重要視されてはいず、その所得も郵便物が少ないためにわずかであり、進んでこれに任じる者はいなかった。」と述べている。そこで、「配達・運送・切手売りさばきを請け負っていた各宿駅の郵便取扱人を役人として郵便機関の構成員に組み入れる方法」を考え、その結果「明治四年十二月十七日、大蔵省議は郵便取扱人を各地方から採用し、準官吏として高い社会的地位を名目的に与えることとし、五年三月、取扱人の自宅を仮役所とし、さらに七年一月から全国の取扱所を郵便役所と改称した。」とある。この点についても「前島は「郵便創業談」で、「役人と言はれて役所の事務を執ることは、地方の人々などは別して名誉としてゐたからです。是も矢張実費を掛けずに虚栄を利用して、斯業を発達させる私の一つの方略でした。」と苦心のほどを語っている。」と記述している（郵政省（1971）pp.80-81参照）。

このような背景のある郵便局ネットワークの伸展・局数の増減について、近年の研究では、当時の個別郵便局の資料を基に、変動の激しい経済情勢による郵便取扱役（郵便局長）の負担増による組織維持の困難性に言及するものが見受けられる。それらの根拠となっているものは、個々の郵便局長（郵便取扱役）の事情や府県・地域の社会情勢などを積み上げた分析であり、個別地域において当時の郵便局ネットワークが置かれた状況をよく表している反面、国全体として郵便局ネットワークの伸展を対象としたときにはその全体像を必ずしも的確に捉え切れているとは言い難い面もあると考えられる。そこで本稿では、巨視的な視点から、当時の経済変動が局数増減の主因であったのかについて検討を加え、関連情報を踏まえて、その妥当性を検討することとする。

2 先行研究

黎明期の郵便局ネットワークの状況をわが国経済の観点から検討したものとして、最近では藪内（2006）及び山崎（2006）が挙げられる。

前者では、1883年（明治16）の「郵便条例制定前後における郵便取扱役の処遇を中心に検討する」として、82年7月24日に農商務省から太政大臣あてに提出された「郵便規則同罰則ノ名称ヲ止メ更郵便条例御発行之儀伺」に掲載された課題としての郵便取扱役の手当ての額を検討し、同伺の中に示された郵便取扱役の1月の平均俸給87銭が当時の大工の日当の約50銭、役人のなかでの薄給代表のように言われる巡査の月給の6円と比較して、いかに低いものであったかを示し、「どうみても正当に支給されるべき月給の1割以下であることは間違いない」としている。また、82年の手当ての増額要求は、歳入超過が前年までの大幅なものからデフレの影響で僅かな超過に留まったため大幅な増額は認められず、代わりに従来10銭程度だった筆紙墨料に代わるわずか1円50銭程度の職務取扱費のみが認められたことに言及し、『郵政百年史』においてデフレ経済下での手当て増額の否決をやむを得ないとしたことに対して、「駅通総官前島密の意見でもあるこの値上げ案を可決し、郵便取扱役の給料の増額と局舎の改善を図るべきであったのではなからうか」としている。さらに『郵政百年史』の記述を引いて「『郵便取扱役の給与（手当）は低く、多分に取扱役の個人資産・個人所得に依存していたため、インフ

レーション、デフレーションが激しく起こった時期には廃局する局の続出する」と当時の状況を説明している」とした上、83年からの郵便局数の減少に触れた後その減少について、「もちろん効率化による僻地の郵便局の整理などにもよるが、多くの場合、郵便取扱役のデフレによる退職の影響と考えられる」とし、「特に取扱の少ない僻地の郵便局・兼業不可能の郵便局の経営は困難だったようである」と述べて、84年に退職した北海道の四等郵便取扱役の退職届を紹介している。

また、後者では、明治期の四国地方の郵便局所（郵便局・郵便取扱所）675ヶ所の36%に当たる243ヶ所のほとんどが開設から10年以内に廃止されている事実を指摘した上、その理由について「当時の社会情勢とのかかわりなどを調べて解明を試みる」とした上、「その原因を探求してみると、一は郵便取扱役の処遇であり、その二は不況等に伴う取扱役の資産消滅であろうと推測される」という仮説を立て、その検証を行っている⁹⁾。当時、郵便取扱役は「実価二百円以上ノ土地又ハ家屋ヲ有スル者」であって「郵便局ハ自宅ノ一部ヲ以テ之ニ充ツヘシ」とされていたがその手当ては一般の給与に遠く及ばず、山崎は郵便取扱役の手当てを「提供した資本に対する利益でもなく、労働に対する賃金でもなく、いわば取扱役としての責任に対する手当てといったものであった」と述べている。このような郵便取扱役の状況と、廃局所数の推移から、山崎は当時の社会情勢に着目する。そこでは当時の物価の基準として松山の米相場を示し、1877年の西南戦争に伴う物価上昇に触れた上、81年以降の松方デフレ等に言及し「それまでの地主等有産階級の中にも没落する者が続出した。その中には、当然郵便取扱役も含まれた」と述べている。さらに、山崎は84年、85年当時の四国各県の災害・不況の記録を列挙した上「このような明治17、18年の暴風雨、不況により廃止された局所は次のとおりであった」として、兩年の廃止局（30局、69局）の廃止の原因を示した。特に徳島県の状況に言及し「特に悲惨であったのは徳島県下で、56か所も廃止になった。そのうち40か所は、あまり経費のかからない郵便受取所（現在の無集配局）として再設置し、16か所は完全廃止されていた。これをもみても、いかに徳島県下の災害・不況の状況が大きかったかが想像される」とした上、「明治時代の多数の廃局数をみると、収支相償わない経営に困難を感じ、名誉よりも実利を選んで辞任したことが推察される」とし、「近代郵便事業は、その発達過程においてあまりにも国家投資を節約して、資産家の名誉心を利用して出発したため、短期間に国内全域に広めることができた反面、一時多数の廃止局を生ずる挫折を味わったといわざるを得ない」と結んでいる。

一方、田原（2001）、磯部（2006）、繪鳩（2006）では、地域における実際の郵便ネットワークの伸展の際には、地域の情勢に詳しい者の情報や意向が反映していたことが明示されている。田原（2001）では、郵便事業の創設期からの全国の収支状況、滋賀県内各郵便局の取扱物数と収支の状況を分析した上で、東海道上の石部郵便局に関する史料を基に、同局及びその周辺地域の郵便局に着目した事業の効率化に関する検討・分析を行っている。それによれば、石部郵便局長が周辺地域の社会・経済情勢を勘案して、それに応じた上申を行うことにより、周辺の郵便局が設置されたり、郵便物の輸送経路としてのそれらの郵便局間の郵便物の継ぎ越し経路が整備されていく様子が描かれている。このように、明治前半期において既設局の周辺事情を良く知る者としての取扱役（郵便局長）が各府県に上申して郵便局の設置がなされていく様子等がうかがえる。

9 なお、山崎（2006）の表2「明治期四国地方郵便局開廃数」によれば、82年末までの廃止率は10.3%、87年末までの累積廃止率は41.6%、97年末では45.8%、1912年末で36.0%となっており、四国においても82年からの数年間で廃止となった局が多数であったことが分かる。また表3の「明治期年別県別廃止郵便局所数」からは1884、85、87及び89年の4年で74年～1903年までの30年間の全廃止局所数の69.1%が廃止されており、この期間に集中していることが明示されている。

また、磯部（2006）では、1881年に設置された埼玉県の下奈良郵便局の設置の動きから設置の決定、同局の運営、85年の郵便局廃止及びその後の郵便受取所への転換、88年の郵便受取所の廃止までを史料に基づき詳述している。このなかで、埼玉県令あての郵便局設置の請願書などからこの動きが本人ほか7名の出願であること、また、近隣の郵便取扱役2名も了解し応接していること、設置後の郵便局収支を示し、これが黒字化したものの「郵便局の配達区線が短すぎるため、かえって業務が煩雑になり経費もかかるため郵便局そのものが廃止されてしまったと考えられる」こと、さらには、地域に必要とされた郵便局が郵便局資金残高の黒字維持に成功したにもかかわらず、郵便局が廃止されたのは駅通局の都合であり、郵便業務の効率化が図られたためであるとして、「そこには地域の需要・必要性といったものは考慮されていない」としている。

さらに繪鳩（2006）では、中央政府と郵便取扱所との中間の管理機関として府県の機能を指摘し、それらの点について厚い情報の整理・検討を行って、その役割を明示している。その内容をみると、「駅通司は明治4年に東京－京都－大阪間に郵便を開始し早くも全国展開の準備に入りました。明治5年2月各府県に郵便掛また郵便御用掛が設置され取扱所や取扱人の選定、郵便線路の指定など準備に入りました。」といった指摘や、新治県及び印旛県の職制情報の明示を行っている。前者の内容をみると、「新治県職制の中で庶務課に郵便掛を置く、その事務は、「郵便局ノ位置、線路ノ便否ヲ考定シ為換局、牒簿ヲ檢シ其ノ取扱人ヲ黜摺ス、並駅通ノ事ヲ掌リ水陸運輸營業願ヲ処分シ渡船場賃銭等ヲ査定ス」とあります。」とあり、「郵便局の設置、郵便線路の指定、往復の回数、そして事務の監督まで県庁の仕事の一環として行われていました。」と述べた上、「東京から大阪まで施行を開始したわずか一年余で全国展開を果たした影に各府県の行政が大きな力があつたことを知るべきでしょう。」と指摘し、郵便に関する中央政府の地方機関としての都道府県の役割を明らかにしている（繪鳩（2006）pp.17-21）。また、1874年の具体的な郵便局の設置について、県から村に選任するよう通達が出された旨も紹介している⁽¹⁰⁾。

3 ネットワーク形成過程における全国の均衡

明治3年（1870）の前島密の建議後、実際に駅通司を率いて新式郵便制度を実施したのは杉浦譲であるが、構想から創業にかけてのこの時期には、郵政省時代における地方郵政局のような、地方ごとに郵便事業の推進を管理・統括する直接の地方機関を政府が持っていなかった。このため駅通司は、中央からの情報を書面等により伝達していたものの、具体的な郵便取扱所設置の推進を各府県に負わせていたことから、この点については中央の意思を直接反映できる仕組みとは言い難い面が存在していた可能性がある。実際に、繪鳩（2006）や磯部（2006）が指摘するように、当時は取扱役が近隣の状況を確認の上、戸長・取扱役等といった地域の主だった者の連携のもと、県に上申の上、最終的には中央政府の許諾を得て開局する仕組みであったこと、田原（2001）が指摘するように地域の実情を知る者からの上申がネットワークに反映さ

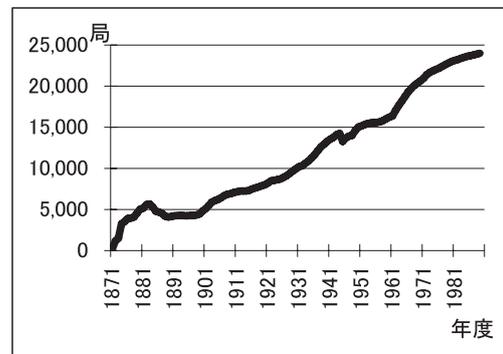
10 繪鳩（2006）pp.24-25には「各地方管内官民往復シ公書類郵便ニ可託議ニ付昨六年第159号付令大蔵省第97号布達之趣モ有之候処現場之便宜未タ充実セザルニ付便宜要衝之地ト新ニ線路ヲ開キ既開之線路ト往復ヲ増加候筈ニテ今般駅通官員派出協議ノ上其区内鐺木村へ郵便取扱所ヲ可設置候ニ付別紙書式之通里程取調取扱人壱名精撰本月七日迄無相違可差出此旨相候事 明治七年六月二日 新治県権令 中山信安代理 新治県參事 大木良房 当鐺木村ヨリ府馬村へ何里何町何間 但何村へ何里何町何間 八日市場村へ何里何町何間 但書 同上 小見川村へ何里何町何間 但書 同上 右之通相違無御座候 以上 明治 年 月 日 正副戸長名 印（出典 古城村誌復刻版）」と記載されている。

れること、また、郵便局（取扱所）の設置に関する政府の初期投資は少なくてすむことを勘案すれば、近隣ネットワーク形成には地域の状況に明るい者による積極的な働きかけや判断が実際に反映される仕組みであったといえる。このように、それぞれの地域における郵便局の必要性に関する個々の状況判断が府県に上申され、設置が認められる可能性のある仕組みであることから、全国ネットワークの伸展の推進に当っては、府県間の濃淡のバランスを取って直接的に調整するということは十分にはできなかった可能性がある。

4 経済情勢と郵便局数の関係

先に見たように、郵便局数は、黎明期から1883年度にかけての急増期から、ピークを超えて89年度までの減少期、それ以降の横ばい期を経て1900年度頃から再び増加傾向となり、第2次世界大戦の一時期を除いて、その傾向が近年まで続いた。創業期からの120年間を通して、初期のピーク前後から回復期の変動が大きいことが明らかである（図2参照）。

以下では、この創業期から初期のピークを経てピークの水準に回復した1871年度から1903年度までの間における郵便局数とマクロ経済データの時系列比較から、当該期間の郵便局数の増減とマクロの社会経済情勢との相関がそれほど高くはないことを示した上で、郵便物数や郵便ネットワークデータとの比較から、郵便局数の増減は郵便局ネットワークにおける重複店舗の是正あるいは再配置であった可能性を示す。



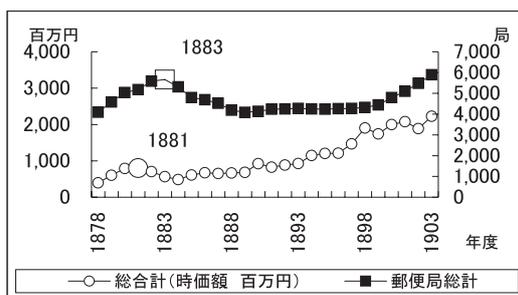
出所：郵政百年史資料第30巻「郵第1表」より筆者作成。

図2 創業から120年間の郵便局数の推移

(1) マクロ経済と郵便局数の関係

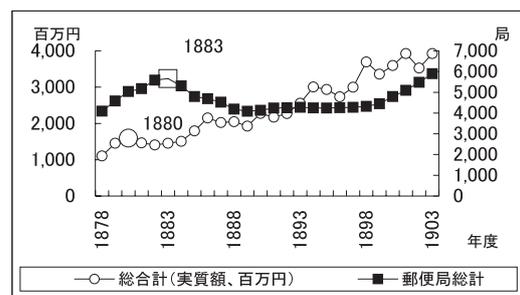
明治期のマクロ経済データを体系的に示したものは少ない。その中で、ここでは経済企画庁「平成12年度 年次経済報告」において原資料として提示された大川一司編（1956）『日本経済の成長率』から、当時の状況を概観する。同文献の附表には大川等によって算出された1878年以降の生産国民所得が掲載されている。その状況をみると、名目値（＝時価額）は図3のとおりであり、デフレーターにより物価の水準を調整した実質値（＝実質額）は図4のとおりとなっている。郵便局数（1883年）と比べて、名目値では2年、実質値では3年前にピークがある。

これらの郵便局数と生産国民所得の値の相関をみると、前者の決定係数（ R^2 ）は0.04、後者



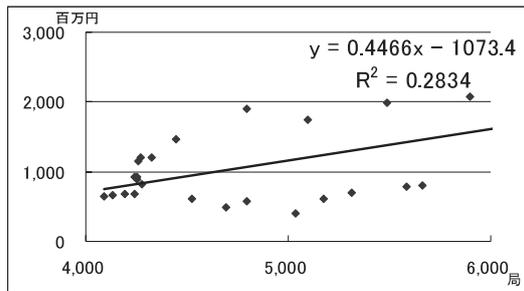
出所：大川編「日本経済の成長率」附表及び郵政百年史資料第30巻「郵第1表」より筆者作成。

図3 郵便局数と生産国民所得（時価額）



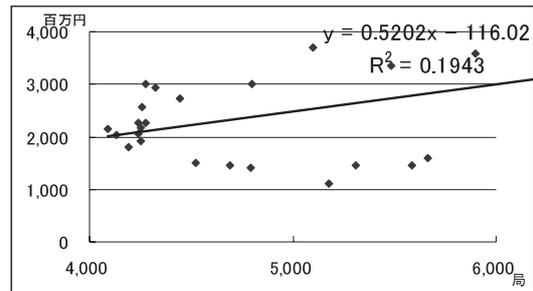
出所：大川編「日本経済の成長率」附表及び郵政百年史資料第30巻「郵第1表」より筆者作成。

図4 郵便局と生産国民所得（実質額）



出所：大川編「日本経済の成長率」附表及び郵政百年史資料第30巻「郵第1表」より筆者作成。

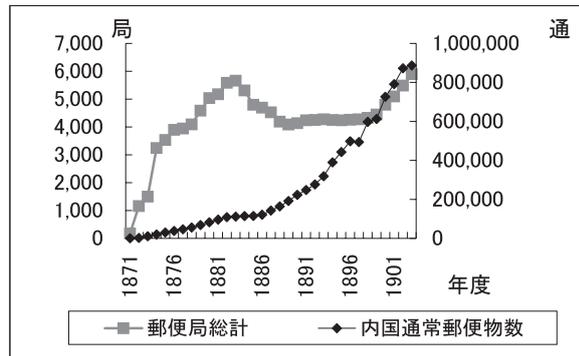
図5 郵便局数と生産国民所得(時価額)の相関



出所：大川編「日本経済の成長率」附表及び郵政百年史資料第30巻「郵第1表」より筆者作成。

図6 郵便局数と生産国民所得(実質額)の相関

のそれは0.00となっている⁽¹¹⁾。これは、対象期間が26年次と少ないものの、マクロ経済データと郵便局数はほとんど相関がない、という結果である。そこで、ピークを合わせるため、名目値の生産国民所得に対して2年後の郵便局数との関係を、また、実質値の生産国民所得に対して3年後の郵便局数との関係をみしてみる。結果は、図5及び図6のとおりであり、それぞれR²が0.28及び0.19と上昇しているが、双方のR²は2割～3割程度に留まっており、関係性が十分に説明できるとは言えないことが分かった。



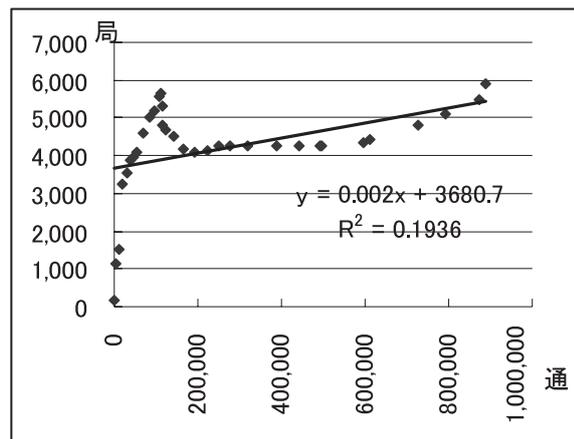
出所：郵政百年史資料第30巻「郵第1表」及び郵便創業120年の歴史資料編より筆者作成。

図7 郵便物数と郵便局数の推移

(2) 郵便物数と郵便局数の関係

マクロ経済の情勢で十分な説明ができないことは明らかになったので、そもそも直接の需要である郵便物数との関係で郵便局数が変動しているかどうかを確認する。1871年度の創業から郵便局数の初期のピークの水準に回復した1903年度までの郵便物数と郵便局数の推移をみると、結果は図7のとおりである。郵便局数が当時のピークとなった83年度から郵便物数も上昇が頭打ちとなり4年ほど横ばいを続けたが、極端な落込みは無く、郵便局数が減少から横ばいを続ける中で、郵便物数はその後着実に上昇を続けた。

両者の関係をみしてみると、図8のとおりであり、郵便創業から郵便局が急速に増加した時期に郵便物数が徐々に増加し、郵便局数が減少に転じた際に若干の調整期間を経て郵便局が徐々に増加する中、従前と比



出所：郵政百年史資料第30巻「郵第1表」及び郵便創業120年の歴史資料編より筆者作成。

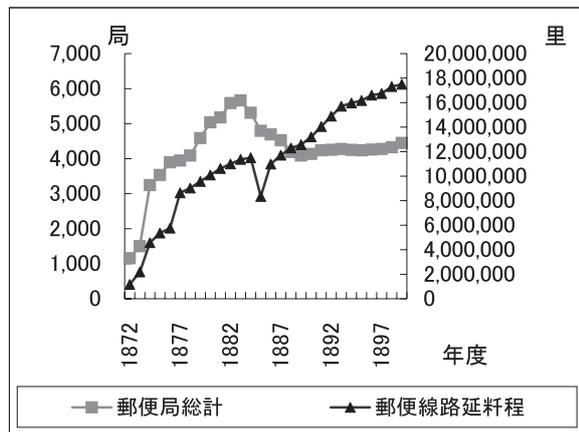
図8 郵便局数と郵便物数の関係

11 x と y の散布図において直線 $y = a + \beta x + \varepsilon$ (ただし、y は被説明変数、a は定数項、x は説明変数、 β は回帰係数、 ε は誤差項とする。) の回帰式 (最小二乗法一次式) でそれぞれのグラフに現れた点の散らばりをどの程度説明できるかを表す仕組みであり、R² が1に近いほど散布図の各点が回帰式の表す線上に近寄っていく、つまり、点の散らばりをこの式で表現できているということである。

べると郵便物数の急速な伸びが認められる時期に入ったことが明らかである。この期間全体を通した郵便局数と郵便物数の関係は、マクロ経済データとの比較時と同様、2割程度の説明力しか持っていなかったが、これは両者の関係が弱いというよりも、郵便局数と郵便物数の間には、2つの異なる構造の期間とその間の調整期があったため、それらのすべてを一本の回帰直線で説明してみると、全体がうまく説明できないという結果になったものとする。

(3) 郵便局数と郵便線路延程の関係

郵便ネットワークの規模は、そのネットワークの各拠点である郵便局間の送達経路に郵便線路という概念を用いて、全国に張りめぐらされたネットワークの大きさをその総合計の長さである「郵便線路延程(のベキロ)程」⁽¹²⁾として表される。郵便局がランダムに減少したとすれば、当然そのネットワークの総体もそれに伴って縮小し続ける期間があることが考えられる。そこで、以下では、郵便局数と郵便線路延程との関係を確認する。結果は、図9のとおりであり、1883年のピークから郵便局数の減少が続く中で延程が85年度に大きな減少を示すものの、その後の郵便局数の減少過程で郵便局数が3割程度減少したにもかかわらず、郵便線路延程は85年度の谷を境に順次増加を続けており、郵便局数の減少局面での郵便線路延程の連動は認められない。そこで、両者の関係をみてみると、マクロ経済データや郵便物数よりは強い関係性が認められるものの、その回帰直線の説明力は3割程度のものであった。しかしこれも、散布図をみれば、郵便局数と郵便線路延程の間には、局数増の局面で郵便線路延程も順調に増加するという正の相関と、局数減にもかかわらず郵便線路延程が増加するという負の相関、さらには局数が横ばいあるいは微増の中で郵便線路延程が順調に増加するという3つの関係をまとめて説明しようとするために、全体がうまく説明できないという、前述の郵便局数と郵便物数との関係と類似の傾向が明らかとなった。

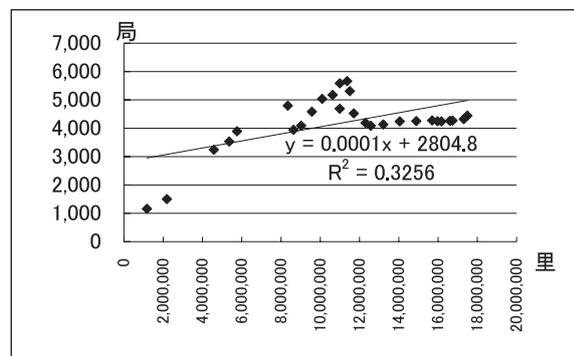


出所：郵政百年史資料第30巻「郵第1表」及び「郵第7表」より筆者作成。

図9 郵便局数と郵便線路延程の推移

(4) 郵便物数と郵便線路延程の関係

前述のとおり、郵便の創業期からの郵便物数及び郵便線路延程は、一時期の調整期間を経てはほぼ順調に増加した。そこで、両者の関係をみてみると、図11のとおりとなっている。郵便物数と郵便線路延程の関係は85年度を除いてほぼ指数関数の近似線上に並んでおり、両者の関係は、郵便線



出所：郵政百年史資料第30巻「郵第1表」及び「郵第7表」より筆者作成。

図10 郵便局数と郵便線路延程の関係

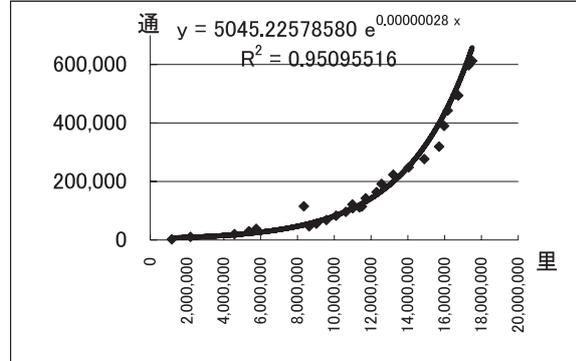
12 この名称は明治以降のデータ集において使用されており、そのままの表現をとったが、本論で扱うデータは当時の単位である「里」のままとした。

路延程の伸びと郵便物数の爆発的な増加として表わすことができるものであることが確認された。ちなみに、この期間の郵便物数の推移を指数関数で近似した場合の R^2 は0.88であり、単純な郵便物数の増加よりも、郵便線路延程と郵便物数の関係のほうが指数関数的な関係性が高いことも分かった。

(5) マクロ経済と郵便物数の関係

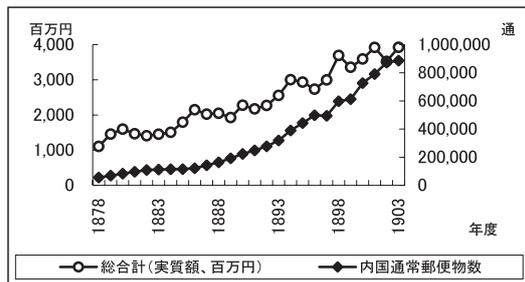
ここで、マクロ経済と郵便物数の関係を確認しておく。一般に、経済の規模が拡大すれば種々の経済活動の活発化に伴って郵便物数も増加していくことが考えられるが、郵便局数のピーク前後からその水準回復までの間の両者の関係はどのようなものであったのか。結果は図12のとおりであり、マクロ経済が長期的には上昇傾向を示す中で郵便物数が順調に増加していたことが分かる。両者の関係をみると、図13のとおりであり、 R^2 が0.91と高く、両者の正の相関が確認できた。

以上から、郵便事業の創業期から初期のピーク時を経てその水準の回復期における郵便局数



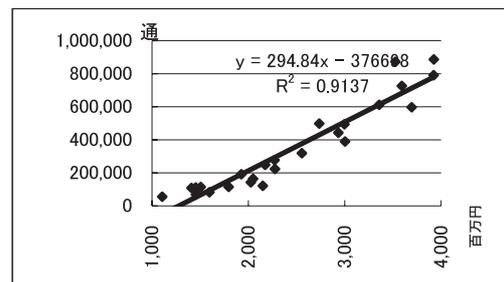
出所：郵政百年史資料第30巻「郵第7表」及び郵便事業120年史資料編より筆者作成。

図11 郵便物数と郵便線路延程の関係



出所：大川編「日本経済の成長率」附表及び郵便創業120年の歴史資料編より筆者作成。

図12 生産国民所得（実質額）と郵便物数



出所：大川編「日本経済の成長率」附表及び郵便創業120年の歴史資料編より筆者作成。

図13 生産国民所得と郵便物数の関係

と全国規模で見た場合のマクロ経済情勢の関係は明確な関係性が示されないこと、郵便局数と郵便物数の関係及び郵便局数と郵便線路延程との関係も、同期間を通じてみた場合は明確な関係性が示されないこと、ただし、郵便局数と郵便物数及び郵便局数と郵便線路延程の間には、郵便創業期から初期のピークである1883年までの間とその後の調整期間及びピークの水準に回復するまでの間の3期間でそれぞれ別の関係構造があることがうかがわれた。さらに、これらの期間を通してみた場合、郵便物数と郵便線路延程との間にはほぼ指数関数的な関係があることが、またマクロ経済と郵便物数との間にも正の相関があることが分かった。これらから、経済発展に伴って郵便物数が順調に増加するとともに、郵便線路も伸長していったが、郵便局数はそれとは別の動きをしており、これらとの関係性が認められないことが明らかとなった。

5 郵便局数調整期前後の調整事例

以下では、当該期間中で大きな局数変動のあった千葉県のエリアを対象として、GIS (Geographic Information System、地理情報システム) を用いた複数年次の郵便局の配置を



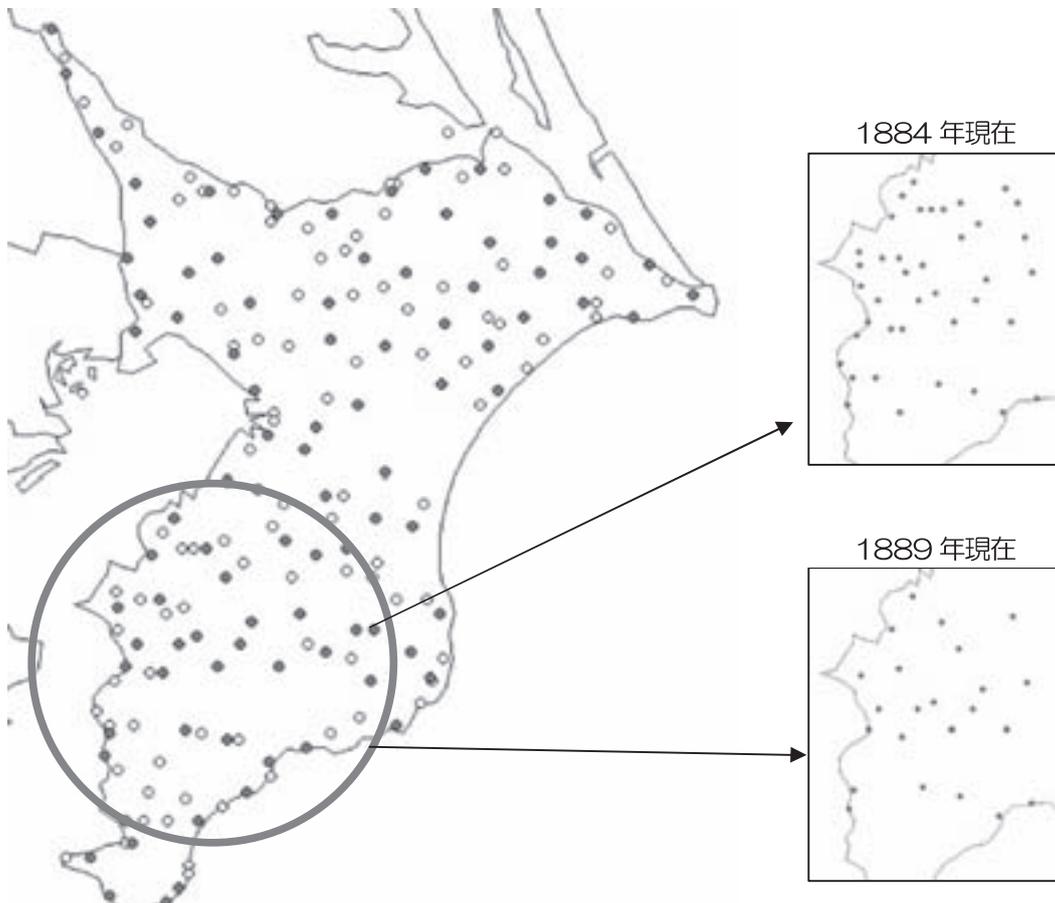
出所：郵便線路図及び郵便局名録（84年）より筆者作成。

図14 千葉県における郵便局の配置（84年）



出所：郵便線路図及び郵便局名録（89年）より筆者作成。

図15 千葉県における郵便局の配置（89年）



出所：郵便線路図及び郵便局名録（84年及び89年）より筆者作成。

図16 千葉県における郵便局の配置（84年及び89年の比較）

比較することにより、郵便局数の減少がどのような形であったのかを確認する。

まず、初期の郵便局数のピークである1883年度以降の郵便局情報として、郵政資料館蔵の84年及び89年の郵便線路図及び郵便局名録から、下総・上総・安房の3国の情報をみる。郵便局名録からこれら3国の郵便局数を確認すると、84年現在は185局、89年は94局となっており、5年間で半減している。そこで、これらがどのような減少であったのかを、千葉県地図の中にそれぞれの年次の各郵便局を表示することにより確認してみる。結果は、**図14**から**図16**のとおりであり、隣接している郵便局が間引かれていることが明らかとなった。ここから、当時の郵便局の配置は、かなり計画的に実施されたことが推測される。

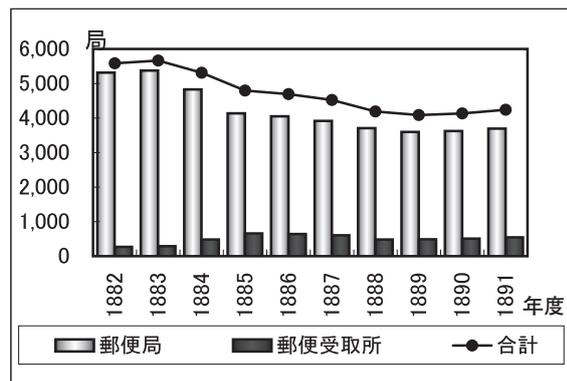
6 明治期前半における郵便制度の検討

マクロ経済の発展に伴い郵便物数が増加し、郵便線路も拡張する中で、郵便局数は一時期調整期に入った。そして、その時期の郵便局の減少は、近隣郵便局の整理による計画的なものであることが推測された。そこで、以下では、その理由を検討してみることとする。

まず、本稿冒頭で述べたとおり、創業期の郵便事業は、中央政府と現業機関である郵便取扱所との間に地方管理局が存在せず、その意味で直轄運営はできない状態であった。1872年（明治5）の郵便制度の全国展開に先立ち、中央政府は各府県に郵便掛を設置するよう令達を発し、その事務推進を負わせた。その後、全国の宿駅・助郷の制度を廃止したり、飛脚業の廃止をしたりして、全国均一料金による郵便事業の独占運営の仕組みを確立し、75年には郵便役所・郵便取扱所を郵便局に変更し、事業経営の拡大に伴って77年には中央の仕組みが駅通寮から駅通局に昇格したりしたが、中間管理機関の機能は引き続き府県が維持していた¹³⁾。この頃の状況について、逓信省（1940）では、「(明治)十五年末には遂に五千五百十八局の多数に上つた。けれども元来十四、十五両年度に於ける増加の如きは約束郵便施行の際地方廳からの請求に駆られて、濫りに置局したことに依るものであつて、其の後の経験によれば、郵便局の数が多きに失すると、却って郵便の通送を遅延せしめるの弊害があるのみならず、従来の設置は専ら地方廳の調査に基づいてなされたので、自然、地方に依つて粗密の差を生じ、各地均衡を欠くの嫌あることが発見せられ、山間僻地の如く置局の価値尠いものに就いては、漸次之を廃止する方針に改められた結果、十六年以降は情勢全く逆転し却つて年々多少の減少を見ない年は無いといふ状態を示すに至った」と述べている（p.4 参照）。1882年（明治15）の「郵便条例」の制定に伴い創業期以降の抜本的な法令整備が行われたが、この中で地方管内の官民往復郵便料金を半額とする「地方郵便」制度が廃止された。その理由として郵政省（1971）には「制度設置のころとは習慣も変わって郵便利用が一般化してきたから、もう不必要である」とあり（p.185 参照）、それまで郵便ネットワークの維持・活用のためには半額であってもそのようなものを取り扱う必要があったことを示唆している。翌83年（明治16）には「駅通区編制法」により郵

13 この頃、府県は郵便の普及に積極的であった。例えば、千葉県では、当時の県令から次のような郵便利用に関する論達が出されたりしていた。「甲第六拾四号 管内郵便之儀漸次其筋へ協議ヲ遂ケ、既ニ郵便局ヲ新置シ線路ヲ増開候ニ付、官民往復ノ文書ハ勿論一般信書ノ通セサルノ地ナク、頗ル便益ヲ得ル少トセス、然リト雖トモ管下人民ノ多クハ郵線ノ通スルト、彼ノ往復方法トヲ熟知セサルカ故ニ、信書ノ投函（郵便函設置アルノ地ハ開函時間ハ函場ニ付テテ知スヘシ）又ハ郵便局ヘノ差出方ニ於ルモ、出発時間ヲ過ルヲ以テ空シク時日ヲ費シ、終ニ意ノ如クニ達セサルノミナラス、其間公私ノ不便ヲ来ス尠ナカラス、故ニ這般現時局置ノ地位及ヒ線路並往復方法等各符号ヲ分チ、別紙図面更ニ製調候条、得其意篤ト熟読了解シテ、兼々相達置候通官民往復ノ文書を初メ、一般交通ノ私信ヲモ郵便ニ託シ候様可致、此段論達候事 明治十年五月十日 千葉県令 柴原 和」（君津市市史編さん委員会（1994）p.495参照）。

便事業の運営機関が整備された。その内容は全国を52の「駅逓区」に分けて、それぞれの駅逓区をさらに「郵便区」に分けて郵便区ごとに郵便局を置き、郵便区ごとに集配受持町村を明確化したもので、全国の駅逓区を1つの駅逓本局と35の駅逓出張局とが管理することとなった。これにより、それまでの府県による中間管理が廃止され、中央政府の出先機関が直接管理運営を行う方式が実現した。郵政省（1971）によれば、「この郵便区の設置とともに同一区内の局



出所：郵政百年史資料第30巻「郵第1表」より筆者作成。

図17 郵便局と郵便受取所の推移

の統廃合行われ、明治十七年の局数は……減少した」とのことである（p.192参照）。その上で、1885年には通信省が創設され、郵便事業を管轄する単独の役所が成立し、翌86年、地方通信管理局が設置されて、名実ともに全国直轄運営の体制が確立した。なお、図17にあるとおり、83年の駅逓区編制法実施後の郵便局数の内訳をみると、それ以降の数年の間、郵便受取所が増加しているのが分かる。駅逓区編制法以降、一時期、郵便局の統廃合が急速に進んだが、その内実は需要を見込んだ合理的な措置が採られた可能性が高く、郵便局としての需要が少ないところについても、その利用実態に応じた地域の利便性が勘案された可能性があると考えられる。

7 おわりに

以上見てきたように、近年の郵便研究の中には、創業期から明治中期における経済動向や社会環境と郵便局ネットワークの関係を推測して、郵便局数の減少要因あるいは一つの原因をそれらに求めるものが見受けられるものの、それらは、個々の郵便局長（取扱役）の辞退の要因として働いている可能性があるとはいえ、当時の郵便局数の増減を十分に説明できるものではないことが明らかとなった。当時の郵便局の増減は、事業史などが述べているように、創業期から府県やそれぞれの地域の状況を各府県ごとに勘案・反映してきた郵便局設置の実質的な権限や仕組みが中央政府の機構の整備に伴って中央政府に移ったことにより、全国的な視点から需要に応じて均衡が図られ、順次調整されていった結果であるとするのが妥当であると考えられる。

なお、本稿の検討では、駅逓区編制法以降数年間の郵便局数調整の詳細については明らかにできなかった。本稿に挙げた大きな制度変革のタイミングと郵便局数増減のタイミングに多少のタイムラグがあるようにも見える部分があるため、今後は、それらの時期にどのようなタイミングで個別の調整が行われたのか、詳細に確認することにより、その実態を明らかにしていく必要がある。これらの点については、今後の課題とし、別稿に譲ることとしたい。

【参考文献】

- 天野宏司 [2006] 「沖縄における郵便路線の展開と変遷 近代日本のネットワーク形成」『文化情報学』駿河台大学文化情報学部、第13巻第2号、pp.37-55.
- 石井寛治 [1994] 『情報・通信の社会史』有斐閣
- 磯部孝明 [2006] 「五等郵便局の経営実態—埼玉県下、下奈良郵便局の事例—」『郵便史研究』郵便史研究会、第21号、pp.16-28.
- 繪鳩昌之 [2006] 『明治郵便事始 千葉県における発達史』新風社

- 大川一司編 [1956] 『日本経済の成長率』 岩波書店
- 君津市市史編纂委員会 [1994] 『君津市史 史料集Ⅳ 近代Ⅱ』 千葉県君津市、第四節 郵便・通信、pp.495-522.
- 金城康全 [1998] 『琉球の郵便物語』 ボーダーインク
- 経済企画庁 [2000] 「平成12年 年次経済報告—新しい時代が始まる」 第2章
- 杉山伸也 [2001] 「通信ネットワークと地方経済—明治期長野県の郵便と電信を中心に—」 『郵便史研究』 郵便史研究会、第12号、pp.1-13.
- 田原啓祐 [1999] 「明治前期における郵便事業の展開と公用郵便—滋賀県の事例を中心として—」 『経済学雑誌』 大阪市立大学経済学会、第100巻第2号、pp.91-113.
- [2001] 「明治前期における郵便事業の展開とコスト削減」 『社会経済史学』、第67巻第1号、pp.69-86.
- 通信省 [1940] 『通信事業史』 財団法人通信協会
- 藪内吉彦 [2006] 「郵便取扱役制度の一考察—郵便条例制定当時の処遇を中心に—」 『郵便史研究』 郵便史研究会、第22号、pp.1-7.
- 山崎善啓 [2006] 「明治期における郵便局所開廃の実態—四国4県の事例から—」 『郵便史研究』 郵便史研究会、第22号、pp.8-14.
- 郵政省 [1971] 『郵政百年史』 吉川弘文館
- 郵政省編 [1968] 『郵政百年史資料 第九巻 駅通志稿・駅通局年報』 吉川弘文館
- [1971] 『郵政百年史資料 第三十巻 郵政統計資料・駅通局統計書・郵政百年史資料総目次』 吉川弘文館
- 郵政省郵務局郵便事業史編纂室編 [1991] 『郵便創業120年の歴史』 ぎょうせい

(おばら こう 日本郵政株式会社 コーポレート・コミュニケーション部 グループリーダー)