

巻頭エッセイ

# 欧米人のみた幕末・明治初期の日本の郵便

杉山 伸也

## はじめに—飛脚便から郵便へ—

近代日本における郵便制度の創設は、徳川期に通信手段として公的にも私的にもひろく利用されていた飛脚便との相剋の歴史であった。福澤諭吉は『民情一新』(1879年)で、19世紀の文明の「利器」として「蒸気船車」、「電信」、「郵便」、「印刷」の4つをあげ、「凡そ其实用の最も広くして社会の全面に直接の影響を及ぼし、人類肉体の禍福のみならず、其内部の精神を動かして智徳の有様をも一変したるもの」と、近代の「交通・通信革命」の重要性を指摘している<sup>(1)</sup>。「コピライト」を「版權」と翻訳するなど多くの新造語を訳出した福澤は、のちに「郵便」の翻訳にふれて「余がポストヲフヒスを飛脚場、ポステーヂを飛脚印と訳して郵便の郵の字に心付かず……、余り俗に過ぎたる故か今日世に行わるゝを見ず」<sup>(2)</sup>と回顧しているが、福澤をもってしても、飛脚の存在は生活に密着しており、発想の転換がむずかしかったことを物語っている。

1871(明治4)年3月(新暦4月)の東京・大阪間の郵便開通につづいて、同年中には長崎までの郵便が開設され、翌72年には、県庁所在地および港市など主要地を網羅する全国的な郵便ネットワークが完成した。官営郵便の開始にともない明治政府は、東海道の公用便の取扱いは飛脚業者に委託しない方針をとったものの、輸送手段のみならず、知識や経験にとほしい政府にとって全国的規模での「新式郵便」の実施はむずかしく、東海道以外の街道については飛脚問屋による路線の開設を認可せざるをえなかった。東京・大阪間の官営郵便に対して三都の定飛脚問屋は料金引下げにより対抗した。なかでもこうした官営郵便と飛脚便の競争がはげしかったのが、開港場横浜と八王子、桐生、高崎、上田など生糸産地との通信であった。官営横浜郵便は、金子入書状を新設し、横浜から東京以外の地域への別仕立便を開始したものの、飛脚業者は経験も豊富でまた顧客も多く、とくに近距離便においては民間の飛脚問屋は官営郵便の強力なライバルとして存在し、郵便事業の「政府管掌」化はむずかしかった。

のちに前島密は、当時を回顧して、イギリスのように政府による通信事業専有権の買上げはむずかしいので、「暫く忍耐と勉強とで以て、急に斯事業を発達させ、時機の熟した上では、法律の力を藉りて断然之を官の独占にして、彼等を圧倒する外はないと覚悟した」と述べている<sup>(3)</sup>が、事実、郵便事業の官営化は政府による強権発動によりおこなわれざるをえなかった。前島は、欧米諸国と同様に信書の取扱いは政府の特権に帰すべきことを強調し、飛脚問屋に対して政府の保護下に官営郵便物の輸送を独占的にになう運送会社設立案を提示した。こうして

※ 本稿の作成にあたり、郵政資料館の上田涼さんの協力をえた。記して感謝したい。

1 『民情一新』『福澤諭吉全集』第5巻、岩波書店、1959年、24頁。  
2 『福澤全集緒言』(時事新報社、1897年)、24頁(『福澤諭吉全集』第1巻、岩波書店、1958年、10頁)。  
3 前島密『郵便創業談』(通信協会、1936年)、118頁。

1872年4月に陸運元会社が創立され、同年8月に各駅の伝馬所と助郷制は全廃され、宿駅の間屋は陸運会社として陸運元会社のもとに組織化され、官営郵便事業の輸送業務は陸運元会社へ一本化された。1873年3月に陸運元会社は金子入書状の取扱いも委任され、6月には再度組織改編をおこなってあらたに同業者と同盟をむすび、全国各地に3480余の出張所や取次所を設けて公用私用の貨物輸送業務をおこなうようになった。前島の関心はもっぱら郵便事業にむけられ、1873年5月には飛脚問屋による信書の通送が禁止されて信書通送は政府事業となった。通送業務は郵便取扱人をふくむ駅通察職員に限定され、違反者には郵便犯罪罰則により200円以内の罰金が課された。したがって、この71年4月の郵便の開始から73年5月の民間業者による信書通送の禁止までの2年余の期間は飛脚便と郵便との競争・併存の時代であったといえる<sup>(4)</sup>。

本稿では、こうした「飛脚便」から「新式郵便」への移行期の通信状況が、欧米諸国の外国人の眼にどのように映っていたかについて、同時代の書籍や資料の記述から垣間みてみたい。

## 1 オールコック『大君の都』にみる幕末の郵便

幕末期の日本の郵便について言及しているものとして、初代駐日英国公使ラザフォード・オールコックの『大君の都』がある<sup>(5)</sup>。この『大君の都』は、1859年6月（安政6年5月）から62年3月（文久2年2月）までの3年間にわたるオールコックの滞日記録で、政治外交関係だけではなく、日本人の生活、風俗、習慣にまで子細に観察した日本文明論あるいは比較文明論ともいえるものである。

オールコックは幕末期の郵便について、つぎのように書いている<sup>(6)</sup>。

郵便はすべて飛脚によるもので、飛脚は「腰に布をまとっただけ」で、「竹を裂いてそのあいだに封をした手紙をいれ」、「自分が近づいたことを知らせる」「小さな鈴をつけている」。「この音を聞くとだれも道をよけなければならない。かれの方では走るのに邪魔にならないようにできるだけ衣服をつけず、右も左も見ないでとっとと駆けてゆく」。幕府の公文書輸送の飛脚（早便）は宿駅のあいだを定期的に走っており、万が一事故がおきたことを想定してつねに二人一組になっている。「そのうちひとり、肩に注意ぶかく包んだ



JAPANESE POST — AN EXPRESS

図1

- 4 以上の記述は、内国通運株式会社『内国通運株式会社発達史』（1918年）、11～29頁、および杉山伸也「情報ネットワークの形成と地方経済」近代日本研究会『年報近代日本研究』第14号（山川出版社、1992年）、231～236頁。なお、近代日本の郵便史の研究動向と課題については、石井寛治「日本郵政史研究の現状と課題」『郵政資料館研究紀要』創刊号（2010年3月）に簡潔にまとめられている。郵便創設期の最近の研究としては、藪内吉彦・田原啓祐『近代日本郵便史』（明石書店、2010年）がある。
- 5 Rutherford Alcock, *The capital of the Tycoon: A narrative of a three years' residence in Japan*, 2 vols, London: Longman, Green, Longman, Roberts, & Green, 1863. 山口光朔訳『大君の都』全3巻（岩波文庫、1962年）。
- 6 以下の記述は、Alcock, *The capital of the Tycoon*, vol. 2, pp. 140～142, 278～79, 317（邦訳中巻、422～23頁、下巻、174～175頁、219～220頁）によっている。



図2



図3

小包をかつぎ、そしてだれもみなかれのためにすぐ道をあけていた」。江戸から箱館および長崎までは通常25日、早便では9～10日かかり、長崎までの早便の料金は一分銀80分（英貨6ポンド）<sup>(7)</sup>で、通常は遅れることもなく、信頼できる、と高い評価があたえられている。

さらに、「日本の道は幅が広く平坦で、よく整備され、十分に碎石を敷きかため、両側の堂々たる樹木は焼つくような日射しから日陰を与えており、その価値をどんなに評価しても評価しすぎることはほとんどない」のに対して、「郵便局・郵便・電信・敏速な運送を含む広い意味での人為的な通信手段ということになると、ヨーロッパのもっともおくれた国よりもはるかにおくれている」。日本は「世界でも最良の道路をもっておりながら、通信の速度と手段にかんする点では、かれらは他の文明世界に3世紀もおくれている」。その理由は、文脈からすると、おそらく日本ではイギリスと異なり、馬車による郵便輸送がおこなわれていないことにあるとおもわれる。



図4

『大君の都』には、「日本の郵便（早便）」（図1）の挿画が掲載されている。挿画はオールコック自身とイギリス人の画家チャールズ・ワグマンによるものであるが、生活にかんする挿画も多く、視覚的に幕末期の日本をうつしだしている。浮世絵をはじめ日本の書誌から模写したとおもわれるものも多い。浮世絵に登場する飛脚の姿は、北斎の「富士百撰下37 暁ノ不二」（図2）や、広重の「東海道五拾三次」の「保永堂版」（平塚）（図3）、「行書東海道」（赤坂）のように着物を腰に端折ったり、着物を着ている飛脚もいるし、反対に広重の「狂歌入東海道」の戸塚や庄野のように褌ひとつでなにも身にまとわない姿の飛脚もいる。ほぼ裸身の「早飛脚」は、外国人の関心をひいたらしく、スイスの時計生産者組合会長として日瑞修好通商条約締結のために来日したエメ・アンベールの『幕末日本図絵』の挿絵<sup>(8)</sup>（図4）にもみられる。イギ

7 ここで80分は小判5両に相当するが、別の個所では「小判20枚、すなわち6ポンド」と述べられている（*ibid.*, 142頁、邦訳中巻、422頁）。



SIR HARRY'S MESSENGER.

図5

リス人の写真家フェリックス・ベアトは幕末期の人物や風俗の写真を数多く撮影しているが、ベアトの「飛脚」の写真には、裸身のものもあれば、上半身は裸であるがパッチに地下足袋をはいているものもある<sup>(9)</sup>。



図6

## 2 イザベラ・バードの『日本奥地紀行』

明治初期の日本についてひろく読まれた旅行記に、イギリスの女性旅行家イザベラ・バード (Isabella L. Bird) の『日本奥地紀行』がある<sup>(10)</sup>。イザベラ・バードが日本を訪れたのは1878年、47歳のときで、同年6月10日に東京を出発し、日光、会津、米沢、山形、新庄、横手、秋田、青森を経て津軽海峡から北海道へわたり、函館、室蘭、白老から平取ではアイヌ部落を訪れ、さらに噴火湾からふたたび函館にもどり、9月17日に船で東京に帰着した。

『日本奥地紀行』は、各章が妹のヘニーに宛てた書信の体裁で構成されているが、不思議なことに郵便にかんする記述はほとんどなく、バードが日本の国内からどのようにしてこれらの手紙を送ったのか皆目検討がつかない。「はしがき」から推測するかぎり、実際には手紙ではなく、おそらく出版に際して、臨場感をもたせるために日記をもとに書信形式に章構成をあらためたものとおもわれる<sup>(11)</sup>。

郵便にかんする唯一といってもよい記述は、6月10日付の「粕壁」[春日部] 発の第9信に

- 
- 8 茂森唯士訳『絵で見る幕末日本』講談社学術文庫、2004年、198頁。邦訳には、そのほか高橋邦太郎訳『幕末日本図絵』全2巻(雄松堂、1970年)、および高橋邦太郎訳『続・絵で見る幕末日本』(講談社学術文庫、2006年)がある。原著は1870年刊行。
- 9 後藤和雄・山本逸也編『写真集甦る幕末』朝日新聞社、1987年、257頁、および放送大学附属図書館所蔵古写真 (<http://lib.ouj.ac.jp/koshashin/hikyaku.html>)。
- 10 *Unbeaten tracks in Japan: An account of travels in the interior, including visits to the aborigines of Yezo and the shrine of Nikko and Ise*, 2 vols, London: John Murray, 1880. 一般に利用されているイザベラ・バード『日本奥地紀行』(高梨健吉訳、平凡社東洋文庫、1973年)は、1885年出版の普及版の翻訳で、全訳ではない。削除された部分は、楠家重敏・橋本かほる・宮崎路子訳『バード 日本紀行』(雄松堂出版、2002年)、およびイザベラ・バード(高畑美代子訳・解説)『日本の未踏路』完全補遺(中央公論事業出版、2008年)に訳出されている。イザベラ・バード(時岡敬子訳)『イザベラ・バードの日本紀行』全2巻(講談社学術文庫、2008年)は初版本の全訳である。

ある。「英国公使館からの使いの者」がきて、レモンの砂糖漬の缶、英国駐日公使ハリー・パークスからの手紙、それに妹からの手紙の束がはいった小包をとどけてくれた。バードは、この「公使館からの使い」の挿画をいれ、「Sir Harry's Messenger」のキャプションをつけている<sup>(12)</sup> (図5)が、この挿画をさきのオールコックの『大君の都』の飛脚の挿画(図1)と比較すると、傘をかぶり、手紙が包みにかわっているほかは、模写したのではないかとおもわれるほど類似している。バードは挿画について、日本人画家の手になる3点をのぞいては、バード自身のスケッチか、日本の写真から版にしたと記している<sup>(13)</sup>。また「まえがき」では、「正確さこそが私の第一の目的」と強調しているが、小包は従者の伊藤から手渡されたもので、バード自身が直接「Sir Harry's Messenger」をみたわけではない。バードが旅行したのは6月から9月初旬にかけての暑い時期で、旅行中にこの種の「飛脚」をみかけたと考えられないわけではないし、「夏の服装」の挿画(第14信、p.149)もほぼおなじ姿なので、バードが実際にみたものといえないこともないが、この江戸時代的な飛脚が、幕末・明治初期ならばいざ知らず、1878年の段階で一般的にみられたのか疑問がのこらざるをえない。この時期にはすでに飛脚業者による信書通送は禁止されていたので、「Sir Harry's Messenger」はおそらく英国公使館が手配した宅配業者であったとおもわれるが、信書の通送は禁止されていても、荷物と一緒に手紙をおくことは頻繁におこなわれていたのかもしれない。

アメリカ人宣教師で、御雇外国人教師として1871～74年に福井と東京で教鞭をとったウィリアム・グリフィス(William Elliot Griffis)は、1872年1月29日の東海道浜松付近のこととして、「快速の飛脚もふんどししかつけていない丸裸である。その肩から手紙の束を棒につけてつるしてある」と書いている<sup>(14)</sup>。この時期は、まだ東海道においても定飛脚問屋が官営郵便に対抗していた時期で、明治初期にこうした飛脚の姿がよくみかけられたとしても不思議ではない。ちなみに、1872年以降は郵便配達夫の制服は洋装で<sup>(15)</sup>、郵便脚夫の制服姿は、梅堂国政の「開花幼早学問」<sup>(16)</sup>(1876年)やビゴアの「郵便配達夫」<sup>(17)</sup>(図6)に描かれている。

「陸運会社」は、1875年2月にすでに内国通運会社に改称されていたが、バードは「陸運会社」につきのような高い評価をあたえている。

「日本には、東京に本店をおく陸運会社とよばれる陸上運送会社があり、各地の町村に支店がある。この会社は、旅行者や貨物を一定料金で駄馬や人夫による輸送を請け負い、正式な領収証をくれる。農家から馬を借りて、これらの業務で適度の利益をあげているが、旅行者は難事や遅延やゆすりにあわなくてすむ。料金は地域によってかなりの差があり、秣<sup>まぐさ</sup>の値段や道路事情や借りられる馬の数に規定される。1里あたり馬1頭と馬子1人で6銭から10銭、車夫1人の人力車1台で4銭から9銭である。おなじ距離、荷物輸送の人夫の場合でもほぼ同額である。(この陸運会社はよく組織されており、賞賛に値する。私は1200マイルをこえる旅行でここを利用したが、いつも能率的で信頼できるものであった。) 今後もここを利用するつもりで

- 
- 11 伊藤孝博『イザベラ・バード紀行—『日本奥地紀行』の謎を読む—(無明舎出版、2010年)は、バードの足跡をたんねんに追跡したもので興味深い。
  - 12 『日本奥地紀行』(平凡社東洋文庫)では、この挿画は該当箇所にはなく、巻末374頁にある。
  - 13 *Unbeaten tracks*, Preface, pp. ix-x.
  - 14 *The Mikado's empire*, New York: Harper & Brothers, 1876, p. 546. ウィリアム・グリフィス(山下英一訳)『明治日本体験記』平凡社東洋文庫、1984年、257頁。
  - 15 郵政資料館のサイトに制服についての解説がある([http://www.japanpost.jp/teipark/display/museum\\_shozou/museum\\_shozou\\_09.html](http://www.japanpost.jp/teipark/display/museum_shozou/museum_shozou_09.html))。
  - 16 郵政資料館サイト([http://www.japanpost.jp/teipark/display/museum\\_shozou/museum\\_shozou\\_59.html](http://www.japanpost.jp/teipark/display/museum_shozou/museum_shozou_59.html))を参照。
  - 17 『おはよ』1883年。清水勲『ビゴアが見た明治職業事情』講談社学術文庫、2009年、202頁。

ある。」<sup>(18)</sup>

### 3 旅行ガイドブック『日本旅行案内』

旅行ガイドブックとして日本を訪れる多くの旅行者や居留外国人が利用し、版をかさねたのは、アーネスト・サトウ (Ernest Mason Satow) とアルバート・ホーズ (Albert George Sidney Hawes) の編集による『中央部・北部日本旅行案内』で<sup>(19)</sup>、これをひきついだのが、バジル・ホール・チェンバレン (Basil Hall Chamberlain) とウィリアム・メイソン (William Benjamin Mason) の『日本旅行案内』である<sup>(20)</sup>。

サトウ＝ホーズの『中央部・北部日本旅行案内』には、1883年9月現在で開設されている全国の電信局182局の一覧が掲載されているが、リストだけで電信についての解説はない。紹介されている全国各地の旅行ルートでは、各都市の電信局の所在は記されているものの、郵便局の所在については、京都の「三条通り」、長崎の「海岸通り」などきわめてかぎられている。ただ、興味をひくのは、本栖村 (山梨県) や堀之内、六日町、湯沢 (新潟県)、中山道岩村田から八ヶ岳経由で甲府へむかう長沢 (ルート28) など「通運会社」が旅宿として紹介されており、本栖村では、通運会社の宿泊設備は劣っているという但書きがつけられていることである。

内国通運会社の「宅配便」は外国人旅行者にとって便利であったようで、サトウ＝ホーズ版の序論には、「内陸部では洗濯もままならないのでルート上の2、3の経由地に「通運会社」に依頼して替わりの下着やシーツを急送してもらわなければならない。汚れた衣服は、同じ業者が自宅まで返送してくれる」と書かれている<sup>(21)</sup>。

チェンバレン＝メイソン編集の序文では、サトウ＝ホーズ編集にあった内国通運による宅配便の記述は削除されているが、あらたに「郵便・電信・銀行」の項目がつけくわえられ、つぎのように書かれている。

「日本帝国の郵便電信事業はすぐれている。手紙や新聞はまったく安全にさまざまな旅先に送ることができる。郵便為替制度は完全なまでに効率的で、多額の金をもち歩きたくない旅行者には便利である。どのような規模の都市にも、郵便局と電信局がある。主要な欧語による電報は、1語につき5セント、最低料金は25セントで、宛名にも料金がかかる。邦文電報は、仮名10字につき15セントで、宛名には料金がかからないので、外国人居住者はこれを通信手段としてよく使っている。電話交換所はいくつかの大都市に開設されている。」<sup>(22)</sup>

グリフィスの『皇国』の「注釈と付録」には、1874/75年度の郵便局数、切手売捌所数、郵便物数、郵便為替などの郵便統計が掲載されている。このうち、1875年1月～6月の半年間について興味深い統計がある。住所不完全あるいは配達手段がないなどの理由で留め置かれた郵便物は3万9185通、郵便物数の0.3%に相当する。また同期間の盗難にあった郵便数は6305通で、このうち5633件は破損なく回収され、380通は破損されたかまたは判読不明、292通は紛失であっ

18 Bird, *Unbeaten tracks*, pp. 145-146. 邦訳は、『日本奥地紀行』、90頁、および『イザベラ・バードの日本紀行』上巻、190頁にもある。

19 *A handbook for travellers in central and northern Japan*, London: John Murray, 1881. この第2版 (1884年刊) は、『明治日本旅行案内』(庄田元男訳、全3巻、平凡社、1996年)として訳出されている。

20 *A handbook for travellers in Japan*, London: John Murray, 1891. 抄訳は、楠家重敏訳『チェンバレンの明治旅行案内』(新人物往来社、1988年)。

21 『明治日本旅行案内』上巻、27頁。

22 *A handbook for travellers in Japan*, p. 5.

た。紛失郵便物のうち9通は金子入り(金額39円37銭)であったが、窃盗犯の自白により返還された。配達あるいは輸送中の紛失件数は82通で、そのうち71通は発見後配達され、のこりの11通は紛失として処理された。郵便脚夫の不注意で留め置かれた郵便物は169通であったが、遅配ながら配達されたという。

アメリカ人グリフィスにとって誇らしかったのは、郵便局にはニューイングランド製の時計、1830年にバーモント州に設立されたフェアバンク・スケール社製の計量器、アメリカ製の皮靴が備えつけられていたことで、御雇外国人として外国郵便課長に就任したサミュエル・ブライアンについても特記している<sup>(23)</sup>。

#### 4 「英国領事報告」にみる日本の通信状況

横浜、神戸、長崎、函館、新潟に駐在していたイギリス領事は、開港場における通信状況について、どのようにみていたのだろうか。

政府の電信事業は、1869年12月に東京・横浜間の公衆通信に開始された。しかし、1871年6月にデンマークの大北電信会社(Great Northern Telegraph Co.)が上海・長崎間の海底電信線を敷設し、さらに長崎・横浜間の電信建設を計画したので、政府は通信主権の観点から東京・長崎間の電信敷設をいそぎ、東京・神戸間の電信は開通したものの、神戸・長崎間の開通は遅れた。「領事報告」での記述は多くはないが、年代順にたどってみると、以下のようになる。

1872年の状況について兵庫・大阪の「領事報告」は、つぎのように述べている。「神戸、大阪、京都、横浜、東京間の電信は頻繁に中断するが、それでも非常に便利である」。長崎・神戸間の電信は、この数ヵ月間利用できる状況になっているにもかかわらず、なんらかの理由で利用できず、神戸・長崎間は蒸気船で郵送することになり、2～3日が無駄になっているので、世界の各地域との直接の電信利用の利便性がさまたげられている<sup>(24)</sup>。横浜の「領事報告」も、おなじ状況をつぎのように報告している。電信は長崎まで延長されたものの、利用できるのは神戸・横浜間だけである。年末までに電信でロンドンへの直接のアクセスが期待されたが、なんらかの理由で実現していない。ロンドンからの電信は4日で到着するが、長崎に到着してから船で神戸まで2日かかり、神戸から横浜に打電される。東京・横浜間の電信は順調で、日本人も外国人もひろく利用している<sup>(25)</sup>。こうした神戸・長崎間の電信も1873年2月ようやく開通し、東京・長崎間の電信が可能になった。

1874年には津軽海峡海底ケーブルの敷設により函館までの電信が開通したが、76年初めに函館・青森間のケーブルが切断し、その後もケーブルの接合がうまくいかず、電報は青森から隔日運航の蒸気船ではこぼれた<sup>(26)</sup>。電信はひろく利用されているが、邦文電報と欧文電報で料金が大きく相違することがしばしば指摘されている<sup>(27)</sup>。また新潟への電信は、1876年夏に高崎経由で高田局まで開通し、海岸道路沿いに陸送されるようになったが、1878年9月には新潟までの電信が開通した。通信は正確かつ迅速であるものの、電報料金は非常識なくらい高額であったという<sup>(28)</sup>。こうした高額な電報料金は、さきのチェンバレン＝メイソンの『日本旅行

23 Griffis, *The Mikado's empire*, pp. 590-591. この「注釈と附録」の部分は『明治日本体験記』では、訳出されていない。

24 *Commercial reports*, Hiogo & Osaka for 1872.

25 *Commercial reports*, Kanagawa for 1872.

26 *Commercial reports*, Hakodate for 1876.

27 *Commercial reports*, Hiogo & Osaka for 1874.

案内』の、欧文電報は料金が高いので、外国人は邦文電報を利用しているという記述と符合している。

1873年3月には郵便規則が改正され、距離別料金制度が廃止されて全国均一料金制度が導入されることになった。郵便は郵便蒸気船会社の船舶で輸送され、神戸から横浜までは4日、長崎までは5日を要した<sup>(29)</sup>。横浜・東京から新潟への郵便も、郵便制度の発足で通信状況は大幅に改善された<sup>(30)</sup>。1872年半ばの郵便業務の開始以前には横浜・新潟間は民間の馬車輸送でおこなわれ、料金も恣意的で一定していなかったが、三国峠の悪い道路事情を考慮しても、通信は規則的かつ迅速になった。横浜・新潟間の郵便に要する時間は、以前の平均12～14日に対して、78年には夏期が3日半、冬期が6日になった。全国均一料金制度になって、新潟郵便局の郵便取扱量は急増したが、陸運は依然として内国通運会社が独占しており、東京・新潟間の輸送料は夏期には13.65円、冬期には1駄（積荷約336ポンド）あたり3割増と高いので、商人は1駄あたり8.50円、冬期2割増の輸送料で民間業者と頻繁に契約することもあると指摘されている<sup>(31)</sup>。

内国通運による荷物輸送の独占により輸送料金が割高な設定であったかどうかの判断はしかねるが、陸運にかんする比較的まとまった報告書である「日本の内陸輸送の特徴とコストにかんする報告」には、1875年4月現在の改定料金表がつけられている<sup>(32)</sup>。

幕末期の居留地における郵便事情は、ワーゲマンの風刺画にも描かれている<sup>(33)</sup>が、1873年8月の日米郵便交換条約にもとづいて、1874年12月末をもって横浜、神戸、長崎のアメリカ郵便支局は閉鎖され、1875年1月から横浜、神戸、長崎郵便局で外国郵便の取扱いが開始された。1874年度の神戸からの領事報告には「書簡、新聞など郵便制度のある世界のいかなる地域向けにも投函できる」<sup>(34)</sup>と記されているので、実際には1874年には国際郵便の取扱いが可能になっていたとおもわれる。函館郵便局では国内郵便と外国郵便の区別はなく、集配ともにおなじ部署でおこなわれたという<sup>(35)</sup>。イギリスおよびフランスとの郵便交換条約締結交渉はその後も継続されたが、アメリカ経由で投函することが可能になったことにより、在日外国郵便局は実質的な意味を失っていたのかもしれない。在日イギリス郵便局は、1879年11月末に神戸が、12月末に横浜が閉鎖され、すべての郵便業務は日本の郵便局でおこなわれるようになったが、運営はきわめて順調で、手紙の配達や他の郵便業務も非常に満足できるものであると指摘されている<sup>(36)</sup>。

## おわりに

欧米諸国の外国人の眼には、幕末から明治初期に棒や竹竿に手紙を差して疾走する早飛脚の姿がかなり印象的であったようである。明治期になると、鉄道にかんする記述が多くなり、そ

28 *Commercial reports*, Niigata for 1876; Niigata for 1878.

29 *Commercial reports*, Hiogo & Osaka for 1873.

30 *Commercial reports*, Niigata for 1876.

31 *Commercial reports*, Niigata for 1878.

32 'Reports respecting the character and cost of internal transport of Japan', H. S. Parkes to the Earl of Derby, Yedo, 5 October 1877.

33 後藤・山本編『甦る幕末』、189頁。

34 *Commercial reports*, Hiogo & Osaka for 1874.

35 *Commercial reports*, Hakodate for 1876.

36 *Commercial reports*, Hiogo & Osaka for 1879.



れに比較すると電信や郵便についての記述はすくなかった。「領事報告」では、新潟や函館のように遠隔地で必要性の高い地域での記述は相対的に多いが、なにか問題があれば、神戸・長崎間の電信不通の状況や青森・函館間の海底ケーブル切断のように「領事報告」にも特記されたとおもわれるので、記述がすくないということ自体、郵便をふくめた通信制度が比較的順調に運営されており、不便を感じさせなかったことを物語っている。電報料金が高額であったことはしばしば指摘されているものの、郵便にしても宅配便にしても、外国人にはほぼ満足できる状況であったといえる。なお、日本は1877年2月に一般郵便連合（1878年に万国郵便連合に改称）に加盟している。

(すぎやま しんや 社会経済史学会代表理事、慶應義塾大学経済学部)