

トピックス

創業期の郵便資料について

—「郵便創業150年記念企画展 日本郵便の誕生」の展示資料を中心に—

田原 啓祐

① はじめに

明治4年3月1日(1871年4月20日)日本に「郵便」が誕生した。今や国民にとってなじみの深い「郵便」であるが、どのような経緯で誕生し、その実態はどのようなものだったのかについては、意外に知られていない。

2021(令和3)年は創業150年目にあたる。郵政博物館ではこれを記念して、幕末期の近世交通制度の整備開始から、郵便創業を経て、「近代郵便」が確立するまでの歴史を紹介する「郵便創業150年記念企画展 日本郵便の誕生」を開催した⁽¹⁾。

本稿では、同企画展で展示した資料を紹介しながら、日本の「郵便」誕生の歴史をたどってみたい。

② 主な展示品の紹介

日本は明治維新を迎えた直後に、「殖産興業政策」といわれる工業化政策を展開し、試行錯誤を重ねながら西洋の技術を積極的に導入した。実際に西洋技術の導入の役割を担ったのは、1870年に設置された工部省であり、特に重点が置かれたのが鉄道・鉄鋼・電信・造船等の交通及び通信事業の育成であった。

日本における郵便創業の歴史に注目すると、1870年に前島密が欧米に渡った際、各国の郵便院や郵便局に赴き、郵便事業の実態を見聞したことはよく知られている。しかし、日本の郵便制度は、欧米の郵便制度をそのまま移植したものではなく、宿駅・飛脚とよばれた江戸時代の交通制度を基盤として、欧米の郵便制度のメリット(料金均一制、料金の前納制、郵便切手の使用、ポストの設置、郵便局における為替業務・貯金業務の実施など)を調整しながら再構成したものであるといえる。また、日本の郵便事業は、制度面の再構成だけではなく、輸送技術の面においても、馬車・鉄道という欧米の新規輸送手段を(部分的にはあるが)いち早く導入した。

こうした見解は、すでに藪内吉彦氏や阿部昭夫氏による研究によって既に明らかにされているが⁽²⁾、飛脚・宿駅制度といった江戸時代の交通制度を郵便制度の前史とし、郵便創業までを日本の通信の一連の歴史として捉え、展覧会として紹介する機会は少なかった。そこで、同展では、展示を4つの章(I 江戸時代の交通・通信制度、II 「郵便」創業前夜 一近世交通・通

1 同企画展の当初の会期は、2021年4月20日(火)から6月6日(日)までであったが、新型コロナウイルス感染症予防のため、4月25日(日)から5月31日(月)まで臨時休館し、6月1日(火)の再開館から会期を7月18日(日)まで延長し開催した。

信制度の衰退一、Ⅲ「東海道新式郵便」の開始 一前島密の構想と杉浦譲の実践一、「近代郵便」の確立 一津々浦々、そして世界へつながる小さな「入口」として一)に分けて展示した。以下、当館収蔵の資料を各章の概要とともに紹介していきたい。

(1) 江戸時代の交通・通信制度

企画展の第Ⅰ章では、郵便制度の前史として江戸時代の交通・通信制度について、当館が収蔵する駅通資料とともに紹介した。

徳川家康は、慶長5（1600）年の関ヶ原の合戦の勝利により権力を掌握すると、ただちに全国への命令書の伝達、公用通行の確保のため、江戸を中心とした街道の整備に着手した。翌年には五街道の一つである江戸と京都を結ぶ東海道の宿駅が定められ、各宿駅には、馬・人足で旅客や書状、物資などを次の宿駅まで継立（リレー形式）で送る役割が命じられ（「伝馬役勤め」）、交通路が整備されていった。公用の書状や物資および商人の荷物全般を取り扱ったのが宿駅の間屋場であった（図1）。この宿駅伝馬制は、慶長7（1602）年に中山道にも設けられ、その後、奥州道中、日光道中、甲州道中にも整備されていった。宿駅には、幕府の役人や大名が宿泊する本陣をはじめ、商人や庶民のための宿泊施設である旅籠が設けられた（図2、図3）。また、次第に武家の特権的な人馬利用が増加したため、宿駅が常備する人馬では負担に耐えられなくなり、近隣の村々が人馬勤めを支える助郷村が定められた。

情報伝達の方法として、江戸時代に最も発達したのが飛脚制度であった。江戸幕府は、各地へ公用文書を伝達する上で、継飛脚を設け、江戸を中心として整備した五街道の宿駅ごとに脚夫を置き、情報ネットワークを張り巡らせていった（図4、

図5）。諸大名もこれにならい、江戸の藩邸や大坂蔵屋敷と国元との連絡を密にするため、大名飛脚を設けた。さらに飛脚制度は民間レベルにも広く普及した。江戸の定飛脚（図6）、大坂の三度飛脚、京都の順番飛脚といった



図1 「東海道五十三次」藤枝〔人馬継立〕 歌川広重（初代）宿場の間屋場で行われた荷駄の継立作業風景が描かれている。



図2 「東海道五十三次」関〔本陣早立〕 歌川広重（初代）参勤交代の際、大名たちの宿泊所となったところを本陣といった。本陣では、家紋を染め抜いた幕が張られ、宿泊している大名の名を示した関札が立てられている。



図3 関札（島津淡路守舟宿）本陣の門前や宿場の出入口には、当日宿泊予定の大名の名前が書かれた関札が立てられた。



図4 定飛脚問屋看板 江戸の定飛脚問屋であった江戸屋仁三郎の看板。



図5 富士百撰 暁ノ不二（模刻彩色）北斎 夜明け時、富士山を背に状箱をかたいて走る継飛脚（江戸時代の公用の飛脚）の様子が描かれている。継飛脚は道中を二人が連行してリレー式に公用文書や書状を送達した。

2 藪内吉彦『日本郵便創業史』（雄山閣出版、1975年）、同『日本郵便創業の歴史』（明石書店、2013年）、阿部昭夫『記番印の研究—近代郵便の形成過程—』（名著出版、1994年）、同「近代郵便形成過程の形成原理—運輸と通信の分離—」（『郵便史研究』第1号、1995年12月）など。

都市間や都市内の需要に応える飛脚問屋（町飛脚）が有名であるが、江戸をはじめ都市の狭い範囲内で営業する町飛脚も存在し、武家や庶民のための日常的な連絡役を担っていた（図7）。

江戸時代の通信は飛脚制度とその土台である宿駅によって運営され、政治経済を支える基盤として機能していた。

(2) 「郵便」創業前夜—近世交通・通信制度の衰退—

江戸幕府最後の将軍である徳川慶喜は、慶応3年10月に政権を朝廷に返上し、同年12月、朝廷は王政復古の大号令を発し、天皇を中心とする新政権の成立を宣言した。翌慶応4年閏4月に新政府により太政官を中心とする新しい官制が制定され、交通と通信行政を担当する駅通司が設置された。7月に江戸を「東京」と改め、9月には年号を「明治」と改元し、翌明治2年、明治天皇は京都から東京に移り、東京を首都とした（図8、図9、図10）。

交通・通信制度に注目すると、江戸時代半ばより伝馬利用が増大し、宿駅が常備する人馬のみでは負担に耐えられず、そのため助郷村の負担も増し、そこに暮らす人々の暮らしを圧迫していた。明治時代になっても、明治新政府には宿駅を根本的に改善する準備がなく、また幕末維新期の動乱のなかであって、宿駅制度は、まだ軍事的・政治的にも利用しうる側面をもっていたため、当初の交通・通信政策は、基本的に従来の制度を守るため、間に合わせの改善を加えるにとどまっていた。その結果、宿駅や助郷村をより一層疲弊させることになり、公用通信の送達システムの存続が危うくなった。



図6 大細見 文化2（1805）年
文化2年から幕末まで飛脚問屋京屋弥兵衛が使用していたもの。飛脚問屋の基本台帳で、各地あての書状の料金、宿屋の名前、受け持ちの町名などが記されている。頻繁に使うものなので革表紙になっている。



図7 江戸名所 寿留賀町 歌川広重(初代) 安政5年3月改
画面手前左側、飛脚箱を担いでいる2人が町飛脚で、棒の先には鈴が見える。寿留賀町（駿河町）は、現在の日本橋三越付近。



図8 明治天皇御東行御供奉御行列之図 新井春岱(写) (明治初期)

明治天皇は慶応4（1868）年8月27日、即位の礼を執り行ない、9月3日明治と改元し、同月20日に京都を出発して東京に行幸した。東幸の行列には岩倉具視、中山忠能、木戸孝允、伊達宗城ら新政府の閣僚をとめない、警護の長州藩、土佐藩、備前藩、大洲藩の四藩の兵隊を含め、その総数は3300人に及んだ。



図9 行在所看板 袋井本陣旧蔵 明治初年頃

明治新政府が成立し、明治元（1868）年に天皇は御東幸、御還幸、明治2年に御再幸になった。袋井本陣は明治元年の往路復路共に御小休、翌2年には御昼食に利用された。この立札は行在所（あんざいしょ、天皇行幸時の仮の御所）となった時に使用されたもの。



図10 御東幸に付昼仕度先触 (明治元年) 9月24日
先触とは、旅行者が旅に先立って、通行する街道の宿駅に対して、必要とする人足や馬の数、到着日や休泊の予定を書状で委託することである。この先触は明治天皇の東幸にあたって関宿に対し医師高階筑前介ら上下5人の昼食の仕度を命じたものである。

そのため、慶応4年6月、駅通司は公用通信の無賃継立を廃止する布告を出し、定飛脚問屋に公用通信の送達を委託したが（「御用状仕立便」）、その経費はかなりの高額に及んだため、明治元年10月に定飛脚への委託を廃止し、「宿継の法」、いわば継飛脚のシステムを復活させている。それは、毎月4と9の日（月6回）に東京一京都間6日限りで送る便で「四九御用便」と呼ばれたが、遅延が多く、急を要する公用通信は鳥屋や和泉屋などの定飛脚屋5軒に託されていた。しかし、定飛脚問屋へ支払う飛脚料金は、あまりに高額なものであり、駅通権正に就任して4日目にそれを知った前島密は、郵便創業を決意することになる。

(3) 「東海道新式郵便」の開始—前島密の構想と杉浦譲の実践—

日本郵便の父といわれる前島密（図11）は、越後国頸城郡津有村大字下池部村（現在の新潟県上越市）の豪農上野家に生まれ、8歳ごろより学問をはじめ、12歳で江戸に出て、31歳で幕臣前島家を継ぐまで、北は樺太南岸、南は薩摩まで徒歩あるいは汽船で、学問の師を求め、職を探し、文物の視察見学を行うなど、全国を遊歴した。そしてその旅先で通信に不便さを実感し、その改革を志すこととなる。



図11 前島密
（渡欧時代）

明治2年8月に、駅通司が所属する民部省が大蔵省と合併する。その首脳陣は、旧宇和島藩主の伊達宗城、大隈重信、伊藤博文、井上馨、郷純造という錚々たるメンバーであったが、実務担当の人材は少なく、11月に幕臣の渋沢栄一（図12）が租税正として、12月に前島密や杉浦譲（図13）らが参加した。



図12 渋沢栄一

前島密は、翌明治3年1月5日に改正掛勤務を命じられた。この改正掛は日本が近代国家へ脱皮するための政策を立案し検討するいわば新政府のシンクタンクであり、多くは兼任者で構成されていた。改正掛の仕事は、全国測量、度量衡改正、租税改正、駅通法の改正、貨幣制度の調査、禄制改革、鉄道敷設案、諸官庁の建築など非常に多岐に渡っており、それらの実務に12、3人で当たっていた。彼らの多くは元幕臣であり、明治新政府が成功した理由の一つに、実務に優れた幕臣を官僚に迎えたことがあげられる。



図13 杉浦譲

前島密は明治3年5月10日、（既に担っていた租税権正とともに）駅通権正の兼任を命じられ、駅通関係の最高責任者となった。駅通権正に就任して早々、公用通信のために政府が飛脚に支払う賃金に関する文書を見た前島は、その高額な費用を資金とすれば、官営郵便を創設することが可能と考えた。そして具体案を20日間でまとめ上げ、同年6月3日、「郵便創業建議書」を提出した。しかし、この立案直後に、前島密は鉄道建設起債問題解決のため、急遽イギリスに出張することとなり、郵便創業の準備は前島密の後任で駅通権正となった杉浦譲によって進められることになった。

杉浦譲は、前島密の構想に従いながらも、現実的な改善を加え、東海道の宿駅へ「東海道新式郵便」制度の説明、用品の準備、切手の製造など開業に向けての準備を着実に進めた。そして明治4年3月1日（新暦の1871年4月20日）に東京一京都一大阪を結ぶ東海道の各宿駅で郵便の取扱いが開始された。杉浦の活動日誌である「坐右日誌」（図14）の「三月小朔日」には、郵便が創業したこと、試しに静岡の日下楨二と大阪の真中に郵便を差し出したこと、そして夕方方に四日市郵便役所を巡回した際に150通の郵便が差し出されたことを記している。日本における最初の「郵便」は、前島密の構想に杉浦譲の推進力が加わって実現したといえよう。

本企画展では、第Ⅲ章を中心とし、郵便創業時に実際に使用されていた書状集箱、郵便旗、郵便行李、通信日付印、時計、日本最初の切手「竜文切手」(図15)などを展示した。企画展示場の最奥部に「明治初年の駅通司と四日市郵便局」の彩色写真を背景に創業期の書状集箱(都市用、街道用)と郵便箱場旗(郵便フラホ)、創業当時の制服姿の郵便配達人を展示し、郵便創業時の風景の再現を試みた(図16)。また、郵政博物館資料センターでは、貴重な映像・音声資料の修復・デジタル化を行っている。その成果の一つとして、江戸時代の交通制度から1950年代までの郵便まで、通信事業の発展の歴史を紹介する映画、「郵便のうつりかわり」(東映、1960年)を会期中に上映した。この映画では、配達員による書状集箱の取扱い方が詳細に再現されている。書状集箱を配達員が郵便局に持ち帰り、郵便物を取り出した後で箱を再び元の場所に設置するという集荷方法はこの映像から明らかになったことであり(図17)、同企画展の取材・調査を行ったNHKの大河ドラマ制作班は、2021年NHK大河ドラマ「青天を衝け」において、郵便創業時の様子を詳細に再現した³⁾。

(4) 「近代郵便」の確立—津々浦々、そして世界へつながる小さな「入口」として—

前島密は「東海道新式郵便」の創業をみることなくイギリスに渡ったが、この海外派遣は前島にとって、海外の進んだ郵便事情を直に視察できるまたとない機会となった。杉浦讓の薦めもあり、前島は英米の郵便事情を念入りに視察し、多くの知識を吸収した。そして帰国後に前島は、郵便を始めとする交通全般の近代化に向けて様々な取り組みを開始していく。

前島の欧米滞在中にもすでに「近代郵便」確立の試みは着々となされていた。明治4年3月



図14 坐右日誌 杉浦執事 明治3(1870)～明治4(1871)年

杉浦讓の明治3年11月から4年9月までの10か月にわたる活動日記。筆者は主に杉浦讓であるが、明治政府に登用された後は公務に忙殺され、出張や交際で留守にすることが多かったため、讓が主として記述したものに父七郎右衛門(讓水)が関係事項を補筆したものである。



図15 竜切手 明治4(1871)年

日本最初の切手で、当時は印刷の設備・技術も整っていないだったので、切手のデザイン・印刷は、政府から紙幣の印刷を委託されていた銅版彫刻師の松田敦朝に託された。松田は当時の太政官札に使用されている「双竜」のデザインを取り入れることを申し入れ、竜文切手4種の発行が決定された。



図16 郵便創業時の様子の再現



図17 映画「郵便のうつりかわり」(東映、1960年)より郵便物取集めの一場面

3 2021年NHK大河ドラマ「青天を衝け」第29話「栄一、改正する」(NHK総合、2021年10月3日放送)。

1日(1871年4月20日)「東海道新式郵便」開設の4ヶ月後、7月15日には東京横浜間、12月5日には東京長崎間の郵便線路が開設された。郵便料金は創業当初は宛地別に定められていたが、郵便線路が長崎まで拡張され、距離制に改正された。しかし、そのような料金体系は利用者にとっても取扱者にとっても煩雑なものであった。明治6(1873)年3月10日、郵便料金を全国均一制にすること、郵便事業を政府専掌(国営独占)とすることが定められ、4月1日から実施された。

お雇い外国人として招聘したアメリカ人・ブライアン(図18)の尽力により、明治6(1873)年8月に日米郵便交換条約が締結され(図19)、さらに明治10(1877)年6月に日本は万国郵便連合に加盟した。これにより、日本の切手が貼られた手紙が外国で、外国切手が貼られた手紙が日本で配達されることとなった。

また法制度については、郵便創業以来年ごとに郵便事業運営の基本となる郵便規則及罰則が公布されてきたが、明治15(1882)年12月16日、郵便の恒久的な基本法として郵便条例が制定されることとなった。

郵便ネットワークの全国展開、料金均一制、政府専掌、外国郵便の開始、郵便条例の制定をもって、ようやく日本の郵便は「近代郵便」としての条件を備えることになった。

「近代郵便」とは、いつでも、どこでも、誰もが同じ料金で公平にサービスを受けられること、いわゆるユニバーサル・サービスの実現であるといえよう。そして明治18(1885)年12月、内閣制度が創設され、通信と海運を統轄する逓信省が設立された。郵便制度は、新しい段階を迎えより質の高いサービス提供に向けて挑戦していくことになる。

③ むすびにかえて

ここまで本企画展にて展示した「郵便のはじまり」にまつわる資料の一部を改めて紹介してきた。幕末から明治へ移ろう時代の風、そして同時代に生きた人々の情熱と躍動を感じ取ってもらえれば幸いである。

最後になったが、本展の開催にあたり、多大なるご支援ご協力をいただいた皆様に、心より感謝の意を表したい。

(たはら けいすけ 郵政博物館首席学芸員)



図18 サミュエル・M・ブライアン (Samuel Magill Bryan) 1847年-1903年



図19 横浜郵便局開業之図(『郵便報知新聞第』557号) 歌川広重(三代) 明治8(1875)年

明治8年1月のアメリカとの郵便交換条約が締結されたことによって、日本は外国郵便を直接宛地へ送ることができるようになる。この錦絵は、明治8年1月5日に横浜郵便局が完成し、落成式を兼ねて行われた外交郵便開業式の図で建物中央が玄関、無帽の人物がこの式の主催者前島密と思われる。