

沖縄における郵便線路の展開と変遷

—近代日本のネットワーク形成—

天野 宏 司

【要旨】 沖縄県内における郵便線路の展開と変遷を明らかにするために、「郵便線路図」と「沖縄県統計書」を用いて、近代的交通体系の整備と各郵便線路内の通送量の把握をおこなった。結果、以下の4点が明らかになった。①沖縄の場合、郵便事業は清国との間に存在した「琉球の両属性」を解消するための方便として通送実態を等閑視して導入され、解消後は郵便線路網の整備が放置された。その後、通送実態が伴う程度にまで通送量が増加して以降は、②鉄道通送導入までは、頻繁に郵便線路の変更が行われ、鉄道通送の導入後はほぼ固定化された。③郵便線路の変更は、1便当たり400通程度の通送限界を越えたと行われると試算される。④頻繁に行われた郵便線路の変更は、地域からのボトムアップで行われていると想定され、公権力における国土の把握において効果的であった。

【キーワード】 郵便線路図, 沖縄, 近代化, 公権力, 通信省

1. 研究の目的と課題

郵便線路は、郵便物を通送するためのネットワークであり、各地における郵便局の整備・通送手段の変化などによりネットワークが変化する。通信省(現 日本郵政公社)は、各郵便局間の輸送密度・輸送手段などを図化した「郵便線路図」を随時作成してきた。郵便線路図は、現在でも作成されている¹⁾ばかりでなく、過去には郵便事業者以外によって作成された郵便線路図も存在する。

郵便事業の民営化に伴い、郵便線路が有してきた公的な情報通信ネットワークという性格は、やや薄まったものの、依然として公共性は高い。このような公的なネットワークが、日本における郵便制度の導入期において、地方の篤志家が私財を投入し、整備された点において特異性があり²⁾、前近代を大きく引きずりつつ「在来交通諸制度の再編成された³⁾」ネットワークが形成された。これが、鉄道・道路などの整備事業、都市化に伴う都市間通信量の増大、経済活動の増大に伴う

通信量の増大などにより、ネットワークは大きくその様態を変化させる。このネットワークの復原・変遷を解明することにより、地域間結合の粗密を含め、公権力の志向した国家像が抽出可能であると思われる。

しかしながら、郵便史に関する研究蓄積は極めて薄く、通信省や郵政省による事業史や資料集はあるものの、石井が『情報・通信の社会史⁴⁾』を刊行する1994年「ころまでは、歴史研究全体の中では比較的空白の多い、未開拓な分野⁵⁾」であった。明治期の郵便局の消長に関しては、残存する消印や公報を用いて精力的な資料収集の結果、田辺卓躬⁶⁾や成田真之⁷⁾らによって全容が明らかにされてきた。このような郵趣人達の活躍が、「マニアの世界」に留められ、正当な評価を受けてこなかった点は、研究の深化を阻んできた要因のひとつであろう。また、専門誌として郵便史研究会編『郵便史研究』(1995年～、年2回刊)が存在するものの、交通史研究の蓄積の厚さに比すると「独自の範疇としての郵便史を形成し」てきたため、「むしろ今後は、郵便史を交通史へ埋め戻していく作業が必要⁸⁾」との認識の

もと、研究蓄積が進められている。例えば、通信を担う郵便事業と交通を担う鉄道との関係については田原啓祐⁹⁾による分析に詳しいが、全国的な郵便線路の復原・変遷に関しては、郵便史研究会が郵便線路図の復刻を一部行っただけで未着手である。僅かに、藪内吉彦(1971)が滋賀県のごく一部について¹⁰⁾、また藪内吉彦(1967a・b)が朝鮮半島における植民地支配と郵便機関の関係を論ずる¹¹⁾に過ぎず、あとは各都道府県史、または市町村史レベルでの記述があるに過ぎない¹²⁾。従って、郵便線路に関する研究には未着手な部分が多く、分析手法も確立していない。このような状況の中で、田原(2001)は、滋賀県を事例とし、遞送量の大きい幹線郵便ネットワークが脚夫から馬車へ遞送手段を転換し、大幅なコスト削減を果たすのに対し、「地方郵便ネットワークの場合は」、「地方郵便局長の各地域の景況を考慮した「経営効率上昇の努力」が、明治初頭に行われ、地方郵便局長からの提言を反映させつつ郵便線路が付け替えられていく実態を示した。天野(2000)は、東京都多摩地域における明治期～昭和期にかけての郵便線路の変遷を明らかにし、前近代の街道交通に規定された南北方向の動線が、時代を追って鉄道交通の整備の結果、東西方向の動線へと変化し、さらにクラスター化していく実態を明らかにした¹³⁾。また、天野(2006)は、埼玉県を事例として、明治初頭に一旦構築された郵便線路が、鉄道遞送により再編成されると同時に、県域を範囲としたものへと再構築される過程を明らかにした¹⁴⁾。

以上の研究蓄積を踏まえ、本稿においては以下の2点について言及する。まず第一点は、基礎資料たる「郵便線路図」に関する整理・分析である。二点目は、比較的近代的交通手段の整備が早く、かつ十分に進む東京近傍において、郵便線路が、前近代的交通体系から鉄道を中心とした近代的交通体系へと変遷していく一方で、鉄道交通の導入が遅れる地域において、郵便線路がどのように変遷するかを明らかにする必要があると考える。この観点から、沖縄県における郵便線路の展開と変遷について検討する。

2. 「郵便線路図」と所蔵・閲覧体制

2.1 所蔵者と閲覧体制

通信省は戦後、郵政省(のちに総務省)と電気通信省(のちに日本電信電話公社を経てNTT)に分割されたため、「郵便線路図」を一括して収蔵し、閲覧できる体制が整えられているのは、逓信総合博物館および、国立国会図書館である。逓信総合博物館は、1902(明治35)年に開館した郵便博物館を前身とする来歴から、「郵便線路図」は質・量共に充実し、郵便制度創設期である1872(明治5)年のものから戦後のものまで収蔵されている。これに対し、国立国会図書館の収蔵分は、民間作成の「郵便線路図」と地方毎の「郵便線路図」を除き、逓信総合博物館の蔵書と重複している。国立国会図書館蔵書には、「内交印」が押印されていることから、旧帝国図書館時代に「旧内務省納本部から一部ずつ交付された¹⁵⁾」資料群であろう。この他に、一部大学図書館などで、若干の「郵便線路図」を所蔵しているが、この収蔵経緯は不明である。

逓信総合博物館、国立国会図書館の両館における閲覧体制は、逓信総合博物館では、2006(平成18)年10月現在、「郵便線路図」の閲覧には館長宛の申請を必要とする。電子式複写は禁止され、写真撮影にも別途許可を要する。閲覧は、1冊ずつに制限されるため、郵便線路の変遷を明らかにしようとする目的のため、時系列に沿って前後の「郵便線路図」を並べて比較することが難しい。これに対し、国立国会図書館の蔵書は2006年10月現在、大正期のものでマイクロフィッシュに撮影され、ここから紙焼した資料を用いて、年次間の差違を見比べることが可能である。しかしながら、大判の資料を撮影しているため、図中に記載された文字の判読が容易でない点、同様に、搬送手段を表す線種の識別が困難である点、そして、モノクロ撮影であるため朱筆された文字・線を抽出できない点が分析を阻む要因となっている。結局は、双方の資料を必要に応じて使い分けながら調査を進めざるを得ないのが現状であり、大判写真機を用いたカラー撮影による記録・保存、およびデジタルライブラリーの構築等を検討する必要がある。

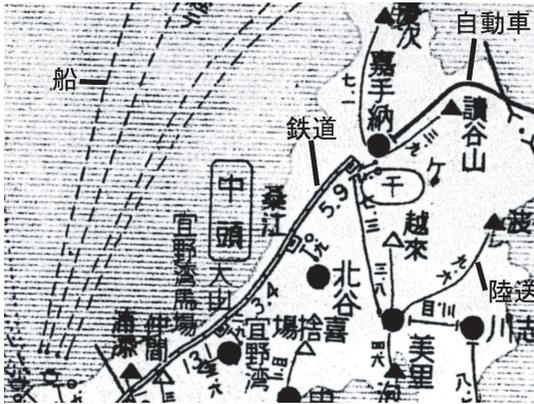


図1 「郵便線路図」と記載内容

2.2 「郵便線路図」の記載内容

郵便線路図¹⁶⁾は、省庁の改編による名称の変更はあるにせよ、郵便事業を運営する主体者自身によって編集・発行されてきた。このため、「郵便線路図」には、時として「現地の実情にそぐわぬ勇み足¹⁷⁾」を含みつつも、国家の理想とする、郵便局の設置・改廃とネットワーク構築が反映され、郵便線路の変遷を時系列に沿って分析することは、「現地の実情」による修正・変更を明らかにすることにつながる。

「郵便線路図」の発行月をみる限り、年度末ないし年度当初に集中する傾向は確認されず、郵便線路改正の度に発行がされていた。現存する「郵便線路図」のほとんどは、葉書・手紙を運送するための郵便線路であるが、これとは別に小包用の「郵便線路図」のほか、海外との航路や航空路を示す図も若干ながら残されている。郵便線路の記載内容は、基本的には各道府県を単位¹⁸⁾とし、見開き2頁内に収まるように図が調製されている。図中には、各郵便局の配置が示され、記号によりその等級や種別、集配業務を行うか否か、電信や電話の取扱の有無の別が表現されるとともに、各局間の運送距離・運送手段(陸送・幹線鉄道・鉄道・水路汽船・水路和船・鉄索など)、運送頻度や方向(往復・片便)などの情報が記載されている(図1)。

2.3 「郵便線路図」における地域単位

郵便線路図は、原則的に道府県を単位として収録されるが、これが確定するまでにはいくつかの変遷あっ

た。広義の「郵便線路図」ではあるが、「日本帝国郵便線路国郡全図¹⁹⁾」は、旧国を単位に、かつ五畿七道を再現しつつ収録されている。旧国名の使用は、戦前期作成の郵便線路中、現在確認できる最後の「改正郵便線路図. 昭和16年10月調²⁰⁾」まで一貫して確認される。

「郵便線路図」の形態としては、基本的に冊子体であることが通常であるが、中には大判1枚の「日本帝国郵便線路図(明治16年3月)」、²¹⁾「帝国日本郵便線路図. 第2,3号²²⁾」なども存在する。冊子体の場合、当初は旧国界で明瞭に区分され、旧国ごとを地域区分としていたが、「明治十八年郵便線路図²³⁾」は、通信区ごとの記載が確認される初見である。通信区は「郵便線路図(明治21年)²⁴⁾」から、県域により分割されるようになり、以後踏襲される。廃藩置県による3府302県から、3府43県の府県域が確定するのが1889(明治22)年であり、以後は府県界が安定した境界線として位置づけられる。「郵便線路図」中における各地域の配列順も、この時期からは、北海道→沖縄へ北から南の配列で各道府県を収録するようにほぼ固定化されたが、それ以前の収録順はしばしば変更され、通信省における国土観が固定化していなかった可能性を伺わせる。

1895年に台湾が清国より割譲されてからは、「郵便線路図」内にも台湾が収録されるようになる。以後、日本の領域拡大とともに、収録される範囲も拡大し、最終的に1920(大正9年)の南洋諸島の委任統治以降、南洋諸島との郵便線路が確立して、戦前の日本における郵便線路が最も広範にわたり完成した。

2.4 郵便線路の復原方法

以上の特徴を有する「郵便線路図」をもとに、時系列に沿った郵便線路の復原及びその変遷を明らかにするために、以下の作業を行った。

まず、内務省作成「1/20万 府県別図・沖縄県」図幅から当時の市郡界を抽出した。本図群は、大正～昭和初頭に作成されていた帝国図を府県別に集成し、陸地測量部の手によって発行されたもので、描写内容は帝国図に①国道、②指定府県道を追記してある。おそらくは、1926(大正15)年に内務省から各道府県を通じて行われた「指定府県道調査」の結果を反映させているものと思

われ,昭和初頭の道路状況を強く反映している点,個別に帝国図を集成して府県図を作成しなくてすむ点から本図群は,郵便線路の復原に当たり活用可能である²⁵⁾。同時に図中に郵便局の記載がある場合はその地点を,図示されていない場合は,より大縮尺の地形図を用い,郵便局の設置点を把握した。

以上の手続きで作成した基図上に,各年次「郵便線路図」の記載内容を反映させた。この際に,各郵便局間の運送密度・方向・経路は捨象し,郵便線路によって結節する郵便局間を直線で結ぶことを原則に図の調整を行った。また,本稿においては,沖縄本島内の郵便線路の復原を目的とし,離島部における郵便局とそこに到る郵便線路は考察の対象外とする。なお,各年次における郵便局の存在は,田辺(1983),成田(2006)を参照しつつ,各年次「沖縄県統計書」の記載内容と,「郵便線路図」との照合を行い確認をした²⁶⁾。

3. 沖縄における郵便事業と郵便線路

3.1 郵便事業の創設と郵便線路の設置

沖縄における郵便事業は,琉球藩時代の1874(明治7)年7月に12局の設置により整備された。官選知事の派遣により,沖縄が明治政府による中央集権体制に完全に包摂されるのが1879年の沖縄県設置であるとするならば,郵便事業に関しては,それ以前に全国的な郵便ネットワークに組み込まれたことを意味する。日本の郵便制度は,前島密により1872年に全国的な整備が行われる。しかしながらこの段階では,沖縄は全国的な郵便ネットワークに組み込まれていない(表1)。このことは,1872年に琉球王国を廃止して琉球藩を設置した琉球処分は,郵便ネットワーク内への包摂を当面企図していなかったことを意味する。これが,急遽1874年に至り沖縄を郵便線路網へ包摂する動きを見せる。琉球藩との間で郵便事業開設交渉に当たったのは駅運大属眞中忠直である。彼が品川港を出発する際に,前島密による祝辞が次のように述べられた。

前島駅運頭祝辞の畧

郵便の線路布いて内地に普く,今又延て琉球に及し,国脈愈々通暢遐邇益々饗応の便を開く是れ

表1 明治初頭における郵便局数の道府県別推移

	1872年	1874年	1877年	1882年	1874~'82年 増加率(%)
北海道	24	36	82	113	213.9
青森県	16	22	56	93	332.7
岩手県	19	53	58	69	30.2
宮城県	21	72	74	141	95.8
秋田県	21	43	51	92	114.0
山形県	39	60	139	163	171.7
福島県	50	122	137	247	102.5
茨城県	40	93	100	123	32.3
栃木県	42	72	104	146	102.8
群馬県	29	61	71	91	49.2
埼玉県	39	51	55	72	41.2
千葉県	57	95	115	200	110.5
東京都	38	38	49	59	55.3
神奈川県	20	57	53	48	▲15.8
新潟県	55	54	221	259	379.6
富山県	13	37	34	37	0.0
石川県	23	48	50	64	33.3
福井県	15	41	47	52	26.8
山梨県	9	53	57	64	20.8
長野県	48	161	160	197	22.4
岐阜県	23	74	91	144	94.6
静岡県	29	109	111	134	22.9
愛知県	28	49	90	147	200.0
三重県	20	84	81	110	31.0
滋賀県	28	84	83	77	▲8.3
京都府	18	57	67	117	105.3
大阪府	17	45	61	68	51.1
兵庫県	62	151	193	238	57.6
奈良県	21	56	60	78	39.3
和歌山県	23	31	56	84	171.0
鳥取県	26	37	40	45	21.6
島根県	47	85	92	128	50.6
岡山県	25	135	135	163	20.7
広島県	22	114	116	229	100.9
山口県	24	72	76	115	59.7
徳島県	12	44	91	104	136.4
香川県	13	43	57	58	34.9
愛媛県	18	55	55	91	65.5
高知県	18	85	82	108	27.1
福岡県	17	32	91	126	293.8
佐賀県	10	16	38	53	231.3
長崎県	10	41	57	76	85.4
熊本県	27	69	74	201	191.3
大分県	20	25	58	129	416.0
宮崎県	9	36	40	60	66.7
鹿児島県	7	79	97	118	49.4
沖縄県	0	12	12	20	66.7
全国	1,192	2,989	3,817	5,351	79.0

田辺卓躬(1983):『明治郵便局名録』,二重丸の会,463p.より天野作成

天皇陛下の明政至大の力に非れば孰れかか得て斯の如くならんや。而して子等の忠實、會社の勉勵余果して此行の業を實し必ず明政に酬るを信す故に杯を擧げ子等の行を送り且此船の發輪を祝す²⁷⁾

眞中忠直は、琉球藩王 尚泰との交渉で、駅遞寮直轄事業として沖縄の郵便事業を実施することを決め、同年4月6日に帰京した²⁸⁾。

沖縄における郵便事業が、駅遞寮直轄事業であったことは、次の資料からも確認できる。

明治六年(原文ママ)、駅遞寮吏を派遣して琉球藩内に郵便を通せしむ、其制一も内地に異なるなく、官民公私の通信之に因る、而も其局務は特に本寮の直轄に属し、郵便の廢置、吏員の任免、經費税銀の収支、皆本寮に歸し、藩王在りと雖も皆之に關せず、既にして琉球兩属の疑問漸く大なり、大久保手を拍ちて曰く政府が島藩の封内に於て直接施行の新政は、先前島君の郵便を推さざるべからず、余は殊に其の開設の頗る其体と得しと喜ぶと

蓋し其事支那交渉の所争を決するにあたり、我權利を確むべき一材料となりたれば也

因に記す、初め駅遞官吏眞中忠直、小尾輔明の琉球に赴き郵便を開くや、前島氏之に論して曰ふ、此行政府に稟請する所の大旨單に郵路を藩庁に通ずるに在り、然りと雖も余の最も欲する所は、藩内諸島地に普く線路を通ずるに在る也。兩氏宜しく之を目的として施す所あれ、之を以て余は成へく多く局駅を置き、多く線路を通せんことを望む、必しも往復の回数多きを望まず、而して其事務所は直に本寮に属し、税名を以て之れか徴収を為せ、又思ふに、藩主は或は之を拒みて云はん、其施行の方案を藩人に教授せらるれば其事足れり、請う藩更に之が実施に当たらんと、藩論若し茲に出ては、宜く政府通信開創の恩誼と、本邦郵便独占(帝國內の通信事業は駅遞頭の獨占と云うこと)の法令とを展示し、恩威並ひに説きて其目的を達すへし」と

氏当日の論す所は深意の自らに在るあり、單に郵務の擴張普及に止らずして、他日兩属を争ひ(干戈を起こ

すに至らずして、樽俎の間に相見ゆるあらは)事證を以て列國の仲裁に委ぬるにあたり、是等目前の施行は益々其本邦の版図領域たるを明にす可ければ也。是即ち氏駅遞頭たるの職分上の微衷に出でし者とす眞中等藩に至る、藩人果して藩務に歸せしめんと請ふ、眞中の機敏なる、好意説得して圓滑事を濟し、遂に藩廳陳謝の辭を載せて復命せりと²⁹⁾。(傍点は原文ママ、下線は筆者による)

以上の資料から、次のことが確認できる。まず前述のように、①沖縄における郵便事業が駅遞寮直轄事業として創設されたこと。②琉球藩王の行政権は及ばず、「本邦独占郵便」に組み入れられていたこと。そして、その設置目的は、「なるべく多く局駅を置き、多く線路を通」じることを望む一方で、「必ずしも往復の回数多きを望まず」に在ることから③「他日兩属を争ひ事証を以て列國の仲裁に委ぬるにあたり、是等目前の施行は益々其本邦の版図領域たるを明にす」するための手段として、沖縄に郵便線路網が構築されたことが明らかとなる。即ち、1871年10月の宮古島漁民の台湾漂着と、同年12月の漁民殺害に端を発した台湾出兵との関連の中で、沖縄における郵便線路網の構築を考察せねばなるまい。1874年5月に出兵、同年10月の賠償交渉の決着までの過程において、1874年1月～7月にかけて沖縄における郵便事業が、駅遞寮直轄で開設されたことは、明治政府が沖縄を全国的な郵便線路網に取り込むことにより、沖縄の帰属を既成事実化することを意識していたといえる。従って、沖縄の日本への帰属が確定して以降、郵便事業整備を拡充する意義・意欲は駅遞寮(通信省)から薄れ、1874～1882年にかけての郵便局数の増加率で検討した場合、沖縄県は66.7%と全国平均の79.0%と比べて低い(表1)。

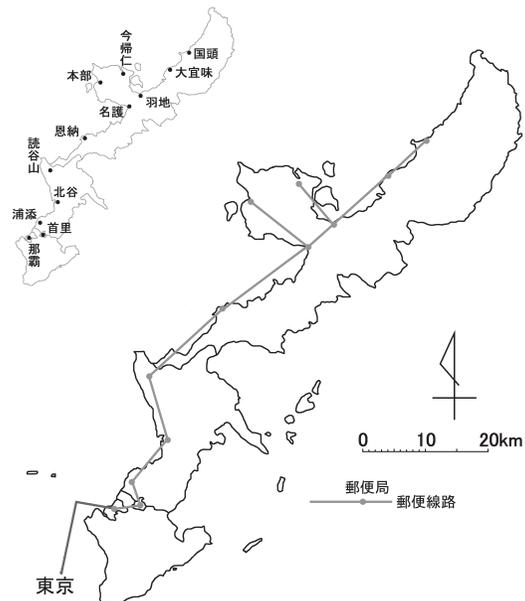


図2 1875年における沖縄の郵便線路

駅通寮「郵便線路縮図(明治9年)」駅通寮, 1876. 通信総合博物館蔵書(請求記号:BC-A-003)より天野作図

このような、明治政府の内意を含みつつ、1874年段階の郵便線路は、那覇、首里、浦添、北谷、読谷山、恩納、名護、羽地、大宜味、本部、今帰仁(今帰仁即運天港)、国頭の計12局を結び構築され(図2)、東京とは船便で年6回、東京～横浜～大阪～神戸～日向～鹿児島～名瀬(与論島)を経由して直接結節していた。那覇～首里間は月15回、大宜味～国頭間は月3回の運送頻度が設定され、それ以外は月6回の運送が行われた。

3.2 沖縄における交通体系の整備と郵便線路

3.2.1 道路交通体系の整備と郵便線路

第二次世界大戦末期の沖縄戦の影響により、戦前期の公文書類の残存状況が極めて悪く、統計書類から交通体系の整備を推測するほかはない。「沖縄県統計書」によると、1920年代前半までの国道・県道・里道の総延長は2,000km程度のまま、目立った変化を示さないまま推移し(図3)、沖縄における近代的交通体系の整備は、遅々として進まなかった。1915(大正4)年を例にした場合、総延長の内93.4%は幅1間程度の里道で占められ、幅2間程度の県道は約6.0%、3間程度の国道に

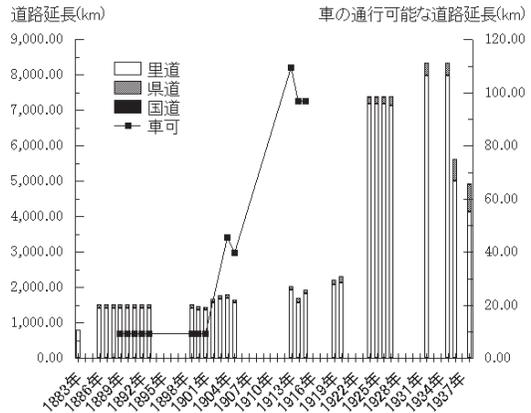


図3 沖縄県における道路延長の推移
各年次「沖縄県統計書」より天野作図

表2 沖縄における県道と車両通行

名称	経由地	延長(km)	車の通行可能距離
首里街道	那覇, 首里, 真和志	5.29	4.61
与那原街道	首里, 大里, 南風原	4.2	3.52
国頭街道	那覇, 真和志, 浦添, 宜野湾, 北谷, 読谷山, 恩納, 名護, 羽地, 今帰仁	90.23	56.1
佐敷街道	那覇, 真和志, 南風原, 大里	5.5	4.82
名護街道	名護	0.24	0.2
宮古街道	砂川間切	0.42	0.3
八重山街道	石垣間切	0.28	0.2

1915(大正4年)『沖縄県統計書』より天野作成
至っては0.04%しか存在せず、前近代からの既存の交通体系が残存している様子が見えてくる。これらの道路の内、車の通行が可能な距離は、1890(明治23)年にはわずか9.46kmであり、1905年に40.0kmに、1914年に97.1kmにまで増加し、ほとんどの県道で通行が可能となった(図3・表2)。

沖縄県内における車両登録台数の推移を「沖縄県統計書」で把握すると(図4)、1920年代までは5,000台に満たない水準で推移した。これは、荷車のような小車両輸送にすら対応できない道路事情であったことを反映している。したがって、道路総延長が飛躍的に増加する1920年代後半以降、荷車、自転車などの小車両と荷馬車が増加をした。このような道路状況の改善、および車両

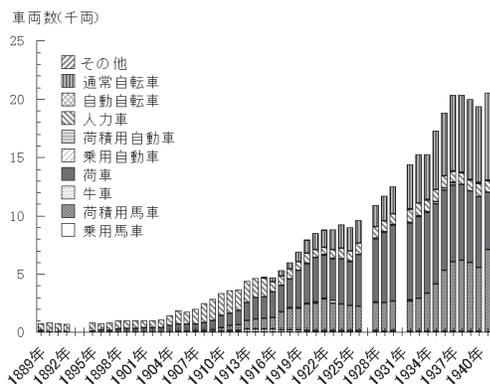


図4 沖縄県における車両登録数の推移
各年次「沖縄県統計書」より天野作図



図5 沖縄における自動車郵便通送線路の拡大
各年次「郵便線路図」より天野作図

登録数の増加は、郵便通送にも反映され、1923年「郵便線路図(大正12年1月)³⁰⁾」中では、嘉手納局～名護局において自動車通送が行われていることが確認される(図5)。その後も、「郵便線路図(昭和8年1月)³¹⁾」では、嘉手納局～沖縄塩屋局間に自動車通送区間が延長され、「改正郵便線路図. 昭和13年10月調³²⁾」では、嘉手納局～国頭局、那覇局～首里局、与那原局～中城局、那覇局～具志川局、名護局～本部局、名護局～今帰仁局間の6路線において自動車通送が行われ、この時の自動車による通送距離は、実長で190.8km、延べ763.2kmにまで増大した(図5)³³⁾。

しかしながら、この6路線のうち、「改正郵便線路図. 昭和16年10月調³⁴⁾」では、那覇局～具志川局間の自動車通送が、県営鉄道嘉手納線で嘉手納駅まで通送してから美里局を介し通送されるように変更になり、一般論として、1930年代以降、鉄道交通から自動車交通へとシフトしていく傾向があるなかで、沖縄県内の郵便通送に限定すると、自動車輸送から鉄道通送へと逆の現象が確認された。



図6 沖縄県における鉄道網の整備(1923年頃)

3.2.2 鉄道交通体系の整備と郵便線路

沖縄における鉄道網の整備は4事業者7路線により1910年代に相次いで行われた(表3・図6)。4事業者の内、沖縄県営鉄道は鉄道と称するものの実質的には軌道法により、与那原線・嘉手納線・糸満線・海陸連絡線³⁵⁾を敷設した。同様に、沖縄電気軌道、沖縄人車軌道、糸満馬車軌道の3事業者³⁶⁾も軌道であり、鉄道の輸送能力と大きく関わる軌間(ゲージ)は、沖縄電気軌道が1,067mmを採用するほかは、県営鉄道を含め762mmの狭軌であった。

このうち、郵便物の通送に利用されるのは沖縄県営鉄道と沖縄電気軌道である。沖縄県営鉄道与那原線の開業は1914(大正3)年12月であるが、「郵便線路図. 大正5年4月調³⁷⁾」で、那覇局～与那原局間の通送に利用されていたことが確認される。以後、1930(昭和5)年までに、県営鉄道嘉手納線(那覇局～嘉手納局、途中大山停車場で宜野湾局と、桑江停車場で北谷局と結ばれる)、糸満線(那覇局～糸満局、途中東風原停車場で東風平局と結ばれる)間の通送が行われるよう郵便線路が改正される。鉄道の普及は、停車場と既存市街地とを結ぶ道路建設をすすめるが、「沖縄県統計書」で確認しうる限りにおいて、(嘉手納線)大山停車場大山線が260mとや

表3 沖縄における鉄道の開・廃業

年・月	事 項
1910.03	沖縄電気軌道(後の沖縄電気)が路線免許獲得(通堂～大門前～首里間)
1914.05	沖縄電気軌道,大門前～首里間開業
1914.11	沖縄人道軌道(後の沖縄馬車軌道),与那原～小那覇間開業
1914.12	沖縄県営鉄道与那原線,那覇～与那原間開業
1915.01	沖縄人道軌道→沖縄馬車軌道へ改称
1915.12	沖縄電気軌道→沖縄電気に買収
1916.12	沖縄馬車軌道～泡瀬まで開業
1917.07	沖縄県営鉄道海陸連絡船,那覇～棧橋荷扱所間開業(貨物線)
1917.09	沖縄電気,大門前～通堂間開業
1917.10	糸満馬車軌道,路線免許獲得(那覇～糸満間)
1919.06	糸満馬車軌道,垣花～地覇間開業
1920.05	糸満馬車軌道,垣花～糸満間全通
1922.03	沖縄県営鉄道嘉手納線,古波蔵～嘉手納間開業
1923.07	沖縄県営鉄道糸満線,国場～糸満間開業
1929.10	沖縄馬車軌道→沖縄軌道へ改称
1933.03	沖縄電気,全線休止
1935.10	糸満馬車軌道,運行休止
1944.	沖縄軌道,運行休止
1945.03	沖縄県営鉄道運行停止

や長いほかは,60m程度の距離の県道が敷設されている。

さらに,「郵便線路図.大正12年改正³⁸⁾」では,沖縄電気軌道により那覇局～首里局間の運送が行われるようになるが,沖縄電気軌道自体が,経営難により全線運休となることから,この運送ルートは自動車運送へと切り替えられた。

ここで注目すべきは,那覇局～糸満局間の運送である。表3・図6に示すように,島尻郡内を迂回しながら那覇～糸満を結ぶ県営鉄道と,直線的に結ぶ糸満馬車軌道が競合をしていた。県営鉄道が蒸気機関車,気動車による牽引であったのに対し,糸満馬車軌道は馬に客車・貨車をひかせていた。両者の所要時間と運転密度から輸送能力を検討すると,県営鉄道は,約2時間おきに運行され,ほぼ1時間20分をかけて那覇停車場～糸満停車場を結ぶのに対し,糸満馬車軌道は,約30分おきに運行され,所要時間は40～60分であった³⁹⁾。双方ともにゲージは762mmであったが,県営鉄道の糸満停車場が糸満郊外に設置されていたため,牽引力こそ県営鉄道が勝るものの,輸送密度,利便性の点で糸満馬車軌道が勝っていた。しかしながら,那覇局～糸満局間の運送に

は,開業年次の遅い県営鉄道が利用されることとなった。両者の差異は,計画年次,開業年次,経営体にあるが,計画において先行し,経営において県の後ろ盾を有する県営鉄道が意図的に選択されたと想定される。県営鉄道の建設に当たり,所得税が投入されていることから,公共性の高い郵便運送に県営鉄道を利用していただこう。さらに言えば,糸満馬車軌道の那覇市内における起点駅である垣花停車場が,那覇市中心部から見て,那覇港の対岸となり,那覇局からの運送が必要であったことも,運送手段として,馬車軌道を選択しなかった理由であろう。

4. 沖縄における郵便線路の拡充と変遷

4.1 鉄道敷設以前における郵便線路の拡充と変遷

前章では,沖縄における郵便線路の開設と,県内交通体系の整備を概観した。本章では,「必ずしも往復の回数多きを望まず」に設置された沖縄県内における郵便線路のその後の拡充と変遷を把握する。

前述のように,沖縄の帰属を既成事実化するための

手段として郵便線路の設置が進められたため、台湾出兵によりその帰属が確定して以降は新規局の開設も行われず、従って新たな線路の設置も行われなかった。しかし一方で、1879(明治12)年の沖縄県設置までには、通信密度の向上が図られる。図2に示した原初形態に、国頭局と与論島(鹿児島県)との間に郵便航路が1878年に開設され、那覇局を県外との唯一の結節点とした郵便線路に、もう一つの結節点が設けられた。さらに、大宜味局～国頭局間の遞送頻度が1879年に月6回に拡充した。

1882年は、全国的に郵便局の増設が行われた年である。沖縄本島においては既設の12局に加え美里局、宜野湾局、東風平局、玉城局の設置が確認され、計16局となり、これに伴い郵便線路の再編成が行われた結果を示したのが図7である。島尻郡内への分岐点として首里局の機能強化が図られ、同時に浦添局～恩納局間が2系統に複線化する。

1890～91年にかけて、さらに金武局、与那城局⁴⁰⁾、与那原局、糸満局が設置され、19局⁴¹⁾となり、再度郵便線路が編成された⁴²⁾。この時の大きな変更点は、①島尻郡内における周回線路の構築、②浦添局の機能低下、③遞送密度の向上、の3点である。①島尻郡内における周回線路の構築は、玉城局の廃止と与那原局、糸満局の開設により図8に示すように、那覇局～首里局～与那原局～東風平局～糸満局～那覇局の周回線路が形成された。②浦添局の機能低下は、那覇局～国頭局間の基幹ルートからの分離を指す。図8において浦添局から分岐して複線化した郵便線路が形成されているが、図8では浦添局は、この基幹ルートから分離して、首里局～与那城局ルート内のみ位置づけられることになる。沖縄の郵便線路内における浦添局の機能低下を受け、浦添局は翌1896年には廃止される⁴³⁾。③遞送密度の向上は、1892年「郵便線路図(明治25年)⁴⁴⁾」内の遞送密度を示す文字註記が朱書により、全線路において「丁日」または「半日」に遞送が行われる隔日便から「毎日便」へと訂正・追記されている。この朱書による訂正が、計画を示すのか、変更された結果を表すのかは、なお関連資料の精査を行う必要があるものの、「必ずしも往復の回数多きを望まず」に設置をされた沖縄の郵便線路は、この段階で

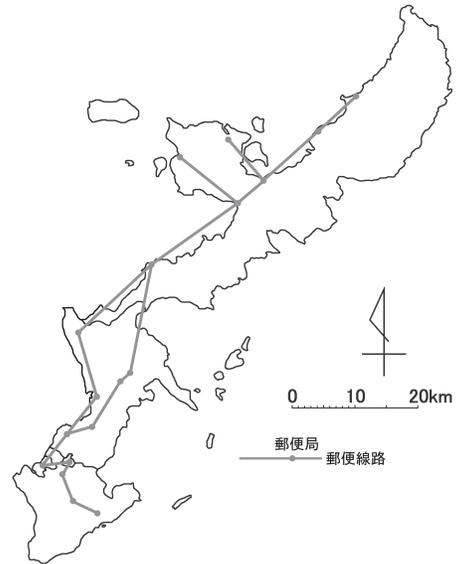


図7 1885年における沖縄の郵便線路
 駅通局「大日本帝国駅通区画郵便線路図(明治18年)」駅通局、1885.通信総合博物館蔵書(請求記号:BC-A-030)より天野作図

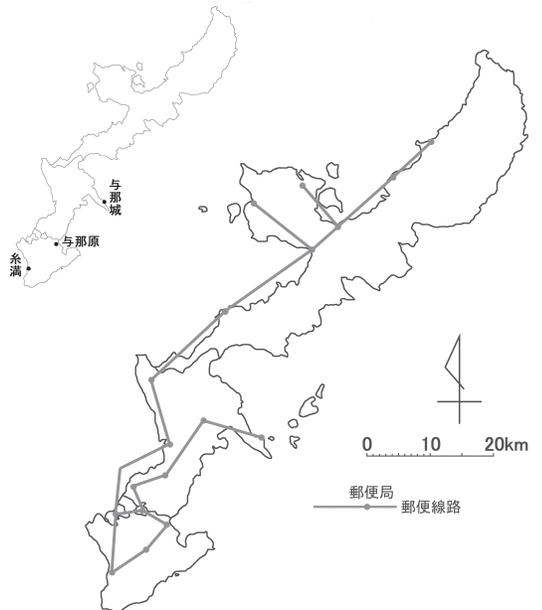


図8 1892年における沖縄の郵便線路
 通信省「郵便線路図(明治25年)」通信省、1892.通信総合博物館蔵書(請求記号:BC-A-040)より天野作図

ようやく即時配達という十全の機能を獲得するに到った。

1895年「郵便線路図(明治28年)⁴⁵⁾」では、首里局～与那城局間の支線路が幹線路中の読谷山局からの分岐に付け替えられ、読谷山局～美里局～与那城局の枝線運送路が新たに設置された。また、これとは別に那覇局～名護局間を海上輸送で結節する運送航路が設置される。これに伴い、名護局の機能強化が図られ、羽地局～今帰仁局の郵便線路が、名護局～今帰仁局に付け替えられた(図9)。

1903年には、図10に示すように与那城局への郵便線路の分岐が、読谷山局から北谷局に変更になり、北谷局～美里局～与那城局へと付け替えられる。また、名護局～本部局間の運送航路と名護局～久志局間の郵便線路が設置され、名護局の機能強化が再度図られた。島尻郡内では、与那原局～東風平局間の接続が切れ、それぞれ端末化し⁴⁶⁾、さらに1904年には東風平局は那覇局と直接郵便線路によって結ばれるよう変更となる。

1911年の「郵便線路図. 明治44年⁴⁷⁾」では、島尻郡4局、中頭郡6局、国頭郡に1局の計11局が新設され、特に島尻郡内における郵便局の設置密度が高まり、経済活動の高まりを伺わせる。1913(大正2)年には北谷局～伊舎堂局の結合関係から、嘉手納局～伊舎堂局へと郵便線路が付け替えられ、沖縄における鉄道敷設以前の形態が完成した(図11)。

4.2 鉄道導入以降における郵便線路の拡充と変遷

沖縄における鉄道運送は、3.2.2で述べたように、県営鉄道の嘉手納・与那原・糸満の各路線と、沖縄電気軌道を利用して行われた。

図12は、1914(大正3)年12月の県営鉄道与那原線開業により那覇局～与那原局間の運送手段が鉄道へ、同じく同年5月の沖縄電気軌道開業により那覇局～首里局間の運送手段が鉄道へと変化した様子が示される。図12は、1919年の「郵便線路図. 大正8年⁴⁸⁾」に反映された変更であり、1916年作成の「郵便線路図. 大正5年⁴⁹⁾」には、沖縄電気軌道の利用は表現されていない。1916年には、既に沖縄電気軌道は開業し、これより7ヶ月遅く開業した県営鉄道与那原線を介した鉄道運送への切り替

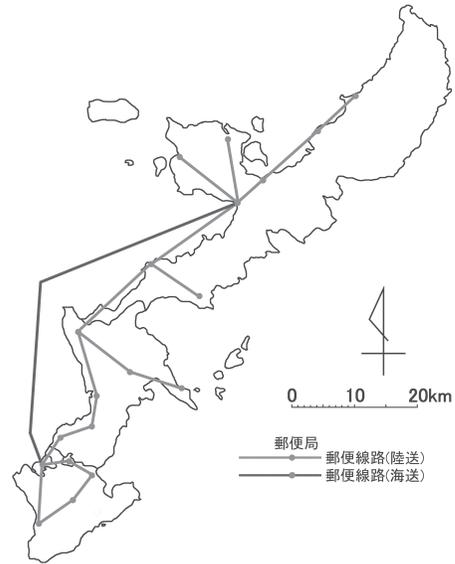


図9 1895年における沖縄の郵便線路
通信省「郵便線路図(明治28年)」通信省, 1895. 通信総合博物館蔵書(請求記号:BC-A-045)より天野作図

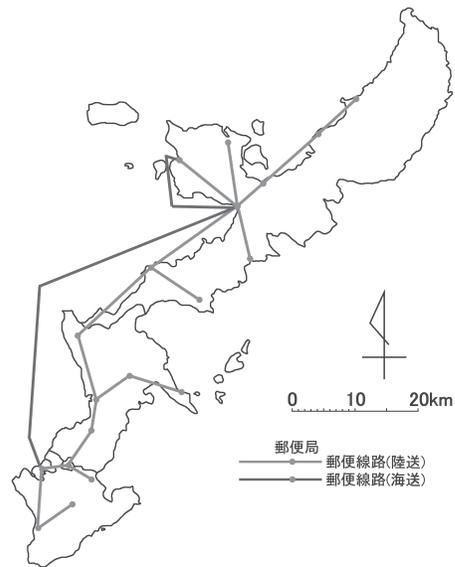


図10 1903年における沖縄の郵便線路
通信省通信局「郵便線路図(明治36年10月)」通信省通信局, 1903. 通信総合博物館蔵書(請求記号:BC-A-056)より天野作図

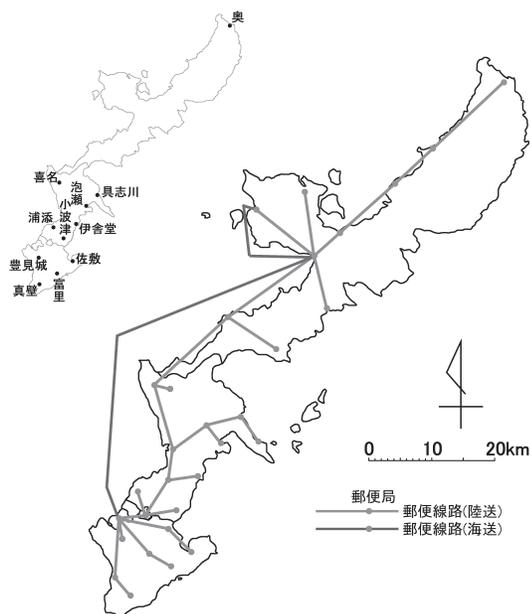


図11 1913年における沖縄の郵便線路
逓信省「郵便線路図. 大正2年」逓信省, 1913. 国立国会
図書館蔵書(請求記号: YD5H402-78)より天野作図

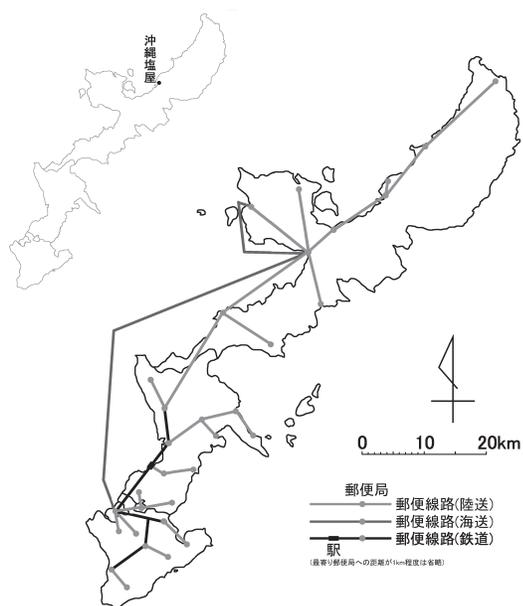


図13 1926年における沖縄の郵便線路
逓信省「郵便線路図. 大正15年」逓信省, 1926. 国立国会
図書館蔵書(請求記号: YD5H402-78)より天野作図

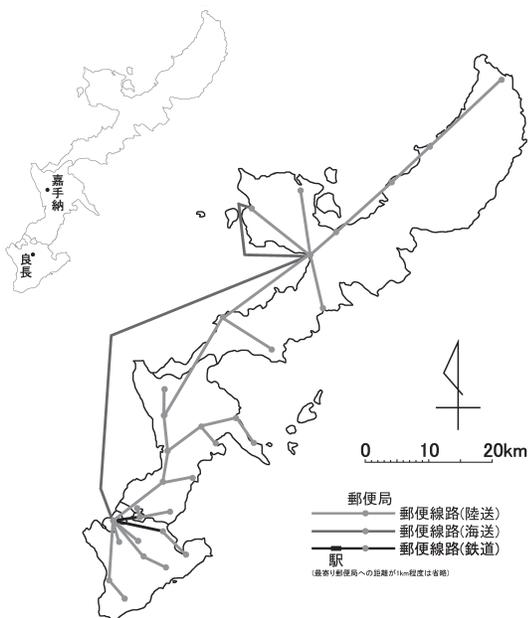


図12 1919年における沖縄の郵便線路
逓信省「郵便線路図. 大正8年」逓信省, 1919. 国立国会
図書館蔵書(請求記号: YD5H402-78)より天野作図

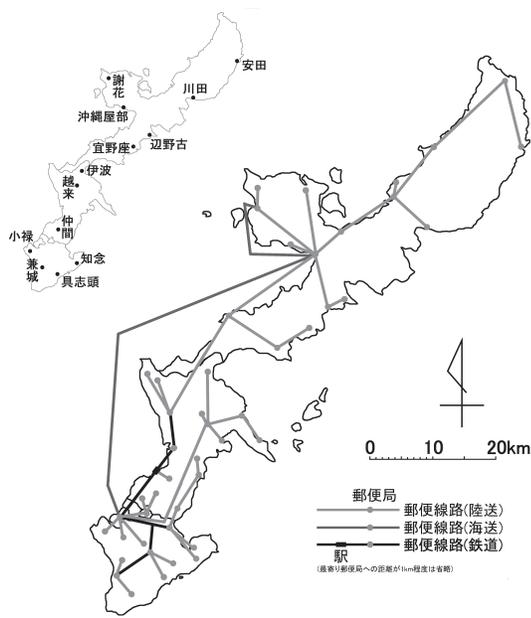


図14 1938年における沖縄の郵便線路
逓信省「郵便線路図. 昭和13年」逓信省, 1938. 国立国会
図書館蔵書(請求記号: 402-78)より天野作図

えは反映されている。このことは、沖縄電気軌道を利用した鉄道運送は、開業と共に始められたわけではなく、最長5年程度のズレがあり、県営鉄道が開業とほぼ同時に利用されたのとは異なることがわかる。

更に詳細な分析を進めると、県営鉄道を利用したの運送は、開業以前から準備が進められていたことが「郵便線路図. 大正8年⁵⁰⁾」上に表現がされている。1919年段階では、県営鉄道嘉手納線は未開業である。しかしながら、那覇局～北谷局への運送は、従来までと異なり、大山交換所を介しての運送へと変更されている。この運送ルートは、1922年の県営鉄道嘉手納線開業後に改正された「郵便線路図. 大正12年改正⁵¹⁾」と同じ運送ルート(大山停車場～北谷局)が構築されていることから、県営鉄道の敷設計画が決定⁵²⁾して以降、比較的早い段階で、鉄道運送へ対応した現実的変更が郵便線路に対して行われていたことがわかる。

鉄道の利用へ向け、開業以前に現実的変更が加えられた郵便線路であるが、島尻郡内においてはより県営鉄道利用に偏重した対応が示される。1926年の「郵便線路図. 大正15年⁵³⁾」では、島尻郡内において、従来の那覇局と郡内各局を直結する郵便線路が、県営鉄道糸満線を介して大きく迂回しながら運送を行い、あたかも図8に示すように、1895年段階の郡内を周回する郵便線路が再度構築されたようにみえる(図13)。表3では、那覇～糸満間は1920年に糸満馬車軌道が全通しているにも拘わらず、1923年の県営鉄道の開業まで鉄道運送への切り替えが行われず、県営鉄道を重視した郵便線路の再構築が為された。この段階に到り、琉球王朝時代の首府であった首里が、幹線郵便線路から完全に切り離された。鉄道に関する部分以外では、国頭郡内に沖縄塩屋局が設置され、それまでの大宜味局の機能が代替されることとなった。

1933年「改正郵便線路図. 昭和8年1月調⁵⁴⁾」では、新たに川田局、沖縄屋部局、仲泊局、知念局が開設され、それぞれに枝線運送が設定されるものの、1938年の「改正郵便線路図. 昭和13年10月調⁵⁵⁾」では、恩納局～仲泊局間の郵便線路は廃止となる一方で、安田局、謝花局、辺野古局、宜野座局、伊波局、越越局、仲間局、小禄局、兼城局、具志頭局の各局が開設され、図14で確認すると、枝

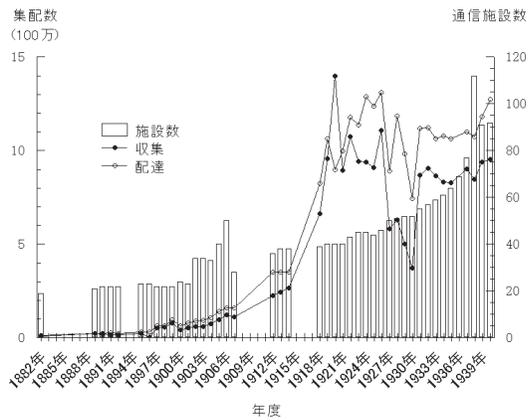


図15 沖縄県における郵便局数と通信量の推移
各年次「沖縄県統計書」より天野作図

- 注 1) 通信施設数には郵便取扱所を含む
2) 1927～30年度の通信量は昭和恐慌の影響がある
とはいえ、那覇局における集配数が1/50程度に
まで少なく記載されており、数値の異常が包含され
ると想定されるが補正を行わずそのままの値で
掲載した。

線運送をさらに延長・分岐させるように郵便線路が延伸されるとともに、図5に示すように6路線において自動車運送が採用された。図15は沖縄県統計書により、県内郵便関連施設数と、収集・配達量の推移を示したものである。これによると1938年は、沖縄県内に郵便関連施設が112ヶ所⁵⁶⁾設置され、戦前期における郵便関連施設の数が高かった年である。

現在までに確認される戦前期作成の郵便線路図の最後のものが「改正郵便線路図. 昭和16年10月調⁵⁷⁾」である。これにより復原された図16によると、沖縄県内の郵便線路は、喜屋武局、兼次局の新設により枝線運送がさらに延伸していることに加え、1938年と比べると美里局・具志川局への運送が、那覇局から自動車を用いて直送していたものが、県営鉄道嘉手納線嘉手納停車場を経て美里局へというルートに戻された(図5)。沖縄県統計書の郵便線路に関する記載によると、1936年末の自動車運送の実長が171.9kmであるのに対し、1937年末は190.8kmに増加し、1938年末以降には177.5kmに減少していることから、那覇局～具志川局への自動車による直送は、わずか1年余のみ試みられただけであった。これは県営鉄道嘉手納線を利用し、嘉手納停車場からの6.87kmを旧来の運送手段で美里局まで運ぶのか、

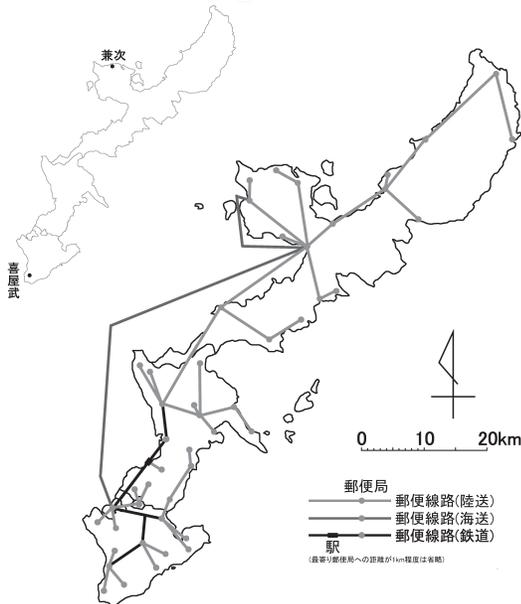


図16 1941年における沖縄の郵便線路
 通信省通信局「郵便線路図(昭和16年10月)」通信協会, 1941.
 通信総合博物館蔵書(請求記号:BC-A-085)より天野作図

那覇局からの約25kmを自動車で具志川局まで運ぶのかを検討した場合に、旧来の手法が勝るとの判断が働き旧態に復したものと思われる。1938年に自動車運送の距離が減少していることから、この年から始まったガソリン統制により、燃料が入手困難となったことが、1年限りで那覇局～具志川局への自動車運送が廃止された理由であると判断される。

5. 沖縄における逓送量と郵便線路の変遷

前章までの分析により、沖縄における郵便線路の変遷は、鉄道敷設以前には頻繁に線路の変更が行われ、鉄道敷設後は幹線部は鉄道を利用したものに固定化されるものの、より逓送距離の競合鉄道事業者が存在していても、県営鉄道に偏重した郵便線路の構築が行われていたことが判明した。また、一般論として、陸上輸送が鉄道から自動車へと1930年代にシフトしていくのに対し、沖縄の場合は鉄道事業の成立、道路整備ともに立ち遅れていたことから、郵便運送における鉄道の優位

性は揺るがなかった。

鉄道導入による固定化は、田原が明らかにしたように「幹線運送における効率化の効用」から首肯し得るが、それ以前において頻繁に郵便線路が付け替えられるのはいかなる理由であろうか。効率化の観点からいえば、運送経路の変更は、地形的要因による搬送困難、逓送量の増加による可搬限界の超過、またはその逆に逓送量の減少による整理統合、そして地域結合関係の変化が考えられる。田原(2001)は、明治初頭に地方郵便局長からの提言を反映させつつ郵便線路が付け替えられていく実態を郵便局に残された史料から明らかにしたが、残念ながらこの手法は資料的制約によりどの地域でも敷衍できるわけではなく、「郵便線路図」上で確認される、変更された結果から推測せざるを得ない。本章では、島尻郡内の郵便線路の変遷を、逓送量の変化、地域間結合関係の変化、地形的要因から考察する。

前章で概観したように、島尻郡内における郵便線路は次の4段階の変遷をみせる。

第1期:首里直送期 1882年～

第2期:島尻周回期

a)1890～1895年

b)1898～1903年

第3期:那覇直送期

a)1904～1913年

b)1916～1923年

第4期:鉄道逓送期 1926年～

島尻郡内の郵便線路の変遷は、集配局への直接逓送から周回逓送へと変化し、これが那覇局を起点とする直接逓送へ切り替えられた後、鉄道を利用した周回逓送へと復した経緯を有する。逓送経路における、地形的要因は、島尻郡内の各郵便線路においては比高50m程度の丘陵を越えるのみで、大きな差はない。従って、上記4期の変遷は、地域間結合関係の変化と逓送量の変化から解明すべきである。沖縄県内の郵便物の集配量を把握できる資料として「沖縄県統計書」が存在する。このうち、各個別局ごとの数値が判明するのは1882(明治15)年、1913(大正2)年度～1930(昭和5)年度⁵⁸⁾までで、これに加え1883～1906年の期間は区郡別の総量が把握可能である。

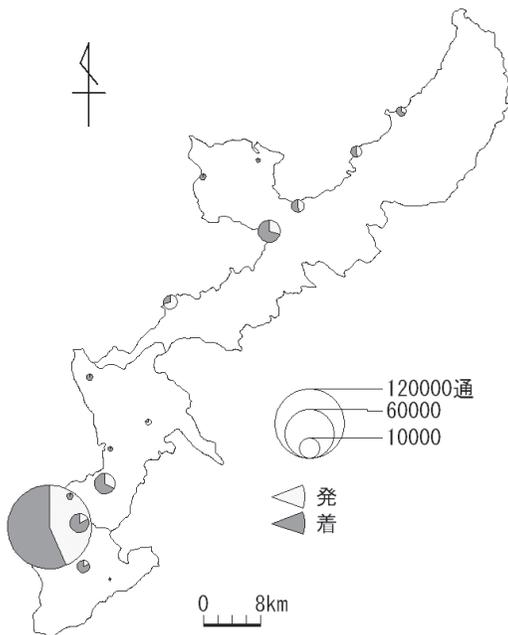


図17 1882年の沖縄における郵便物の発着状況(各局別)
1883(明治16)年「沖縄県統計書」より天野作図

地域間の結合関係から言えば、琉球王朝時代の首府であった首里は、1879(明治12)年の沖縄県設置以降、政治中枢としての機能は、那覇へ移動した。第1期に相当する1883年において、首里局の1年間の収集・配達量は1,665通・7,879通と那覇局の74,433通・97,194通と比べて格段に少なく、名護局、宜野湾局などとほぼ同程度であることから、既に、相対的地位の低下が発生していた(図17)。首里局、東風平局、玉城局の3局を合計した運送量は、収集2,461通、配達11,217通である。これが総て那覇局との往復便に回されたと想定すると⁵⁹⁾、月6回の運送密度⁶⁰⁾で換算した1便あたりの運送量は、那覇局への上り便で34.2通、下り便で155.8通と多くない。これが、残存していた琉球王朝時代からの首里を中心とした交通体系を利用しつつ、那覇局から首里局～東風平局～玉城局への運送を行っていたものと考えられる。

第2期に相当する期間は、「沖縄県統計書」から個別局の集配量は把握できないものの、島尻郡内の総量⁶¹⁾が把握可能である。1890(明治23)年は、与那原局・糸満

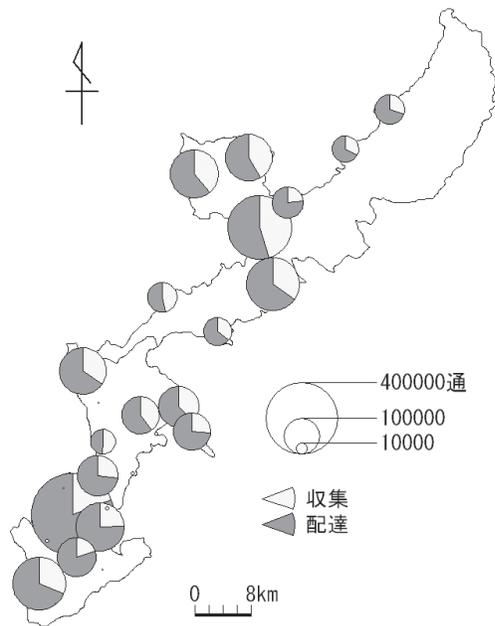


図18 1913年度の沖縄における郵便物の発着状況(各局別)
1913(大正2)年「沖縄県統計書」より天野作図

注 この他に那覇局の収集1,155,641通／配達1,144,098通が存在する。

局が開設され、島尻郡内を周回する郵便線路が設置された年である(図8)。この年の首里局、および島尻郡内の東風平局、糸満局、与那原局の運送量の合計から、那覇との1便あたりの運送量を、隔日便が施行されていた場合と試算すると、上り便85.1通・下り便177.3通と試算される(第2期 a))。前述のように、1892年に毎日便が施行されこの運送密度から、1900年段階における運送量を把握する⁶²⁾と、上り便145.3通、下り便468.8通にまで増加をした。結果として、与那原局～東風平局間の接続を切り、2路線にすることで運送量の分散が図られた(第2期 b))。

第3期に相当する期間は、島尻郡内の各局が、完全に首里局との結節から切り離され、那覇局を起点とする

- ①那覇局～糸満局～真壁局、
- ②那覇局～東風平局～富里局
- ③那覇～与那原局～場天局
- ④那覇局～豊見城局

の4路線に再編成された(図11)。このうち豊見城局は、配達業務を行わず、収集量も極めて小さいことから運

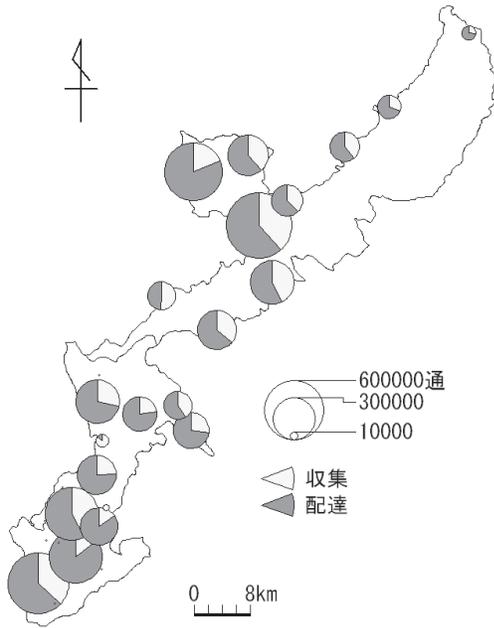


図19 1919年度の沖縄における郵便物の発着状況(各局別)
1920(大正9)年「沖縄県統計書」より天野作図

注 この他に那覇局の収集6,779,457通／配達5,455,862通が存在する。

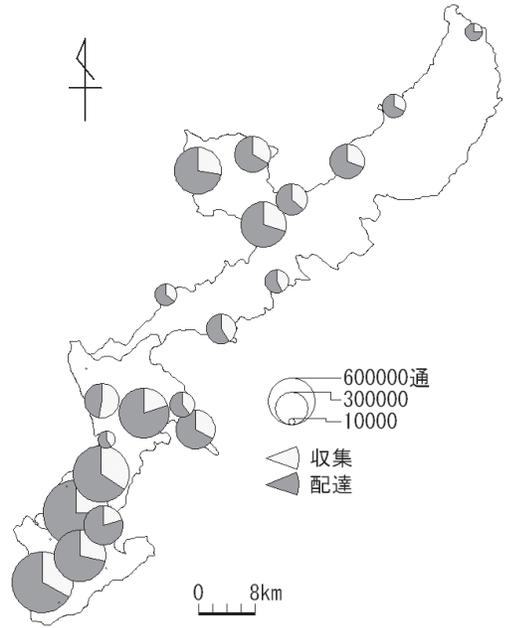


図20 1929年度の沖縄における郵便物の発着状況(各局別)
1930(昭和5)年「沖縄県統計書」より天野作図

注 この他に那覇局の収集69,268通／配達85,219通が存在するが、他年度に比べ極端に数値が少なく、誤記の可能性を指摘する。

送量の把握対象から外し①～③の各郵便線路における1日あたりの送送量を試算する。

第3期a))に相当する1913(大正2)年度⁶³⁾の各路線における、1便あたりの送送量は順に、①上り便188.1通、下り便409.0通、②上り便64.6通、下り便261.2通、③上り便123.6通、下り便380.2通、となった(図18)。第2期^{b)}において、約460通の送送量が2系統に分散されていることと併せて考えると、この段階までは、島尻郡内における1便あたりの送送限界は400通前後であったことが確認される。

第3期b))は、1914年に県営鉄道与那原線が開業し③のルートが鉄道による送送に切り替えられた時期である。上記①～④の各路線について、1919年度⁶⁴⁾における1便あたりの送送量を同様に把握すると、①上り便633.3通、下り便1,080.5通、②上り便198.9通、下り便1,167.1通、③上り便103.3通、下り便560.0通であり、最も送送量の少ない線路が鉄道送送へ切り替えられた。しかも、①・②の路線において送送限界を超えており、特に②の東風平局を介した送送量は突出していた(図

19)。しかしながら、翌年全通する糸満馬車軌道を用いた送送は選択されず、1923年の県営鉄道糸満線開業まで、意図的に鉄道送送が導入されなかった。既に1913年に県営鉄道糸満線の建設計画は県議会において可決されており(表3)、那覇局～東風平局との間の送送限界を超えた送送量⁶⁵⁾は、糸満馬車軌道を利用しても、結局は糸満局～東風平局間が旧来の送送手段のままでは、何等解決されない。このため、迂回をしながらも、県営鉄道を介して東風平局・糸満局へ、積み換えなしで送送するルートを選択させ、第4期のルートが確定した。(図13・図20)。

逆の事象として、沖縄人車軌道が敷設されたルート上には、小波津局、伊舎堂局、泡瀬局が設置されていたが、この3局における郵便取扱量を合計しても、上り便で1日5通程度のみを送送量であった。このため、県営鉄道と同程度の輸送能力を有するにもかかわらず、鉄道送送へ切り替える必然性そのものが存在していなかったため、沖縄人車軌道は送送手段として採用されなかった。このような、各郵便局における送送量の把握

と、これを反映させた郵便線路の変更や、県営鉄道への強いこだわりは、通信省で個別に行われるはずが無く、田原が指摘したような「地方郵便局長からの提言」が、草創期のみならず戦前期全般において行われている可能性が高い。明治国家における中央集権体制は、中央省庁の意向が下達され、地方は末端における処理機関に過ぎないかの如き構造が示されることが多い中、郵便事業においては、地方の実情を反映させるシステムが構築されながら、公権力における郵便線路網の再構築作業が頻繁に行われていたことが明らかとなった。

6. おわりに

以上、沖縄県内における郵便線路の展開と変遷を、近代的交通体系の整備と各郵便線路内の運送量の把握の二つの側面から行った結果、以下の4点が明らかになった。①沖縄の場合、郵便事業は清国との間に存在した「琉球の両属性」を解消するための方便として運送実態を等閑視して導入され、解消後は郵便線路網の整備が放置された。その後、運送実態が伴う程度にまで運送量が増加して以降は、②鉄道運送導入までは、頻繁に郵便線路の変更が行われ、鉄道運送の導入後はほぼ固定化された。③郵便線路の変更は、1便当たり400通程度の運送限界を越えたと行われると試算される。④頻繁に行われた郵便線路の変更は、地域からのボトムアップで行われていると想定され、公権力における国土の把握において効果的であった。本稿においては、運送量そのものが増加する要因分析は捨象した。今後の課題として、沖縄における地域開発と経済活動の活発化を把握しつつ、運送量との相関関係を調べる必要がある。また、一部「郵便線路図」の記載において、郵便局の設置・改廃と齟齬が生じている事例が確認された。地域からのボトムアップで、郵便局の改廃を含む郵便線路の変更が為されているとすると、その郵便線路図に反映されるまでの情報伝達ルートについて解明する必要がある。

さらに視野を広げた場合、沖縄の場合は、近代的交通体系の整備が遅れるが故に、旧城下町である首里を介した郵便線路網が比較的遅くまで残存した。既に東京

近傍における郵便線路網の変遷が、近代交通に強く影響を受けることは指摘をしたが、関西圏における事例と、旧来の交通体系そのものが確立していなかった北海道を事例とした比較が必要であろう。

謝辞

本稿の執筆にあたり、国立国会図書館、通信総合博物館の両機関には、資料閲覧・複写に際して便宜を図っていただいた。取りわけ、通信総合博物館 学芸員の原田典子氏には、論者の無理なお願いをしばしばお聞き入れ頂き、資料閲覧の機会を設けて頂いたことを感謝致します。本稿は、2006年度 日本地理教育学会 第56回大会(於 沖縄国際大学・沖縄地理学会と共催)にて報告した内容に、その後の調査・分析を加筆したものであり、その調査・研究費用に、科学研究費「公権力の空間認識に係る近代歴史地理学的研究」((基盤研究(B))(一般)課題番号17320130)の一部を充てた。

参考文献

- 黒崎千晴「運輸革命の一側面－小運送車輛の導入・普及過程を中心として－」『社会経済史学』,33(2),1967, pp.25～48.
- 山根 拓「広島県における郵便局の立地展開」『人文地理』39(1), 1987, pp.1-24.
- 郵政省『郵政百年史』通信協会,1971,971+36p.

注

- 1)「郵便線路図」は、現在でも多くの自治体で旅費支出規定において、距離を算出するための指標に用いられるなど、目的外的使用形態も確認される。
- 2)もしかしたら、“私”的なネットワークの総和であったのかもしれない。
- 3)阿部昭夫「近代郵便形成過程の編成原理－運輸と通信の分離－」『郵便史研究』1,1995,pp.15-24.
- 4)石井寛治『情報・通信の社会史』有斐閣, 221p.
- 5)石井寛治「近代郵便史研究の課題」『郵便史研究』

- 9,2000,pp.1-2.
- 6) 田辺卓躬『明治郵便局名録』二重丸印の会,1983, 463p.
- 7) 成田真之『明治の全郵便局所沿革』私家版,2006, CD-ROM.
- 8) 山根伸洋「郵便史の社会的位置とその射程—先達の業績を振り返りながら—」『郵便史研究』18, 2004, p.12.
- 9) 田原啓祐「明治前期における郵便事業の展開とコスト削減—滋賀県の事例を中心に—」『社会経済史学』67(1),2001,pp.69-86., 田原啓祐「明治後期における郵便事業の成長と鉄道運送」『日本史研究』490,2003,pp.34-65., 田原啓祐「日本における鉄道郵便の創始と発達」『郵便史研究』21,2006,pp.1-15.
- 10) 藪内吉彦「明治前期郵便線路の拡張と地方開発—滋賀県,石部信楽間の場合」『ヒストリア』57, 1971, pp.73-94.
- 11) 藪内吉彦「朝鮮植民地支配と日本郵便機関の役割について—上—」『日本史研究』92, 1967a, pp.52-65.および, 藪内吉彦「朝鮮植民地支配と日本郵便機関の役割について—下—」『日本史研究』93, 1967b, pp.50-59.
- 12) 例えば, 室清「埼玉県下における郵便制度のはじまり」『埼玉県史研究』31, 1996,pp.29-47.など.
- 13) 天野宏司「通信と放送」『多摩のあゆみ』100, 2000, pp.140-153.
- 14) 天野宏司「近代日本のネットワーク形成と変遷—郵便線路図に見る国土空間—」『科研基盤(B)「公権力の空間認識に係る近代歴史地理学的研究」』中間報告, 2006年3月9日(於 日本地理学会 春季大会)
- 15) 国立国会図書館参考書誌部人文課地図室「国会図書館の新設地図室と資料の概要」『学術月報』16-9, 1963, p69.
- 16) 広義には, 民間作成の「郵便線路図」も存在するが, 本稿における分析対象は, 原則として官製「郵便線路図」である。
- 17) 前掲 注10)
- 18) 基本的には各道府県を見開き2頁内に収まるように図が調製されているが, 東京・埼玉・千葉・神奈川は1葉にまとめられ, 東京市部, 横浜市部はそれぞれ別図が用意されている。なお, 旧植民地については, 各植民地毎に図が作成されていた。
- 19) 太田金右衛門「日本帝国郵便線路国郡全図」太田金武右衛門, 1878.国立国会図書館蔵書(請求記号: YDM27228)
- 20) 逓信省郵務局「改正郵便線路図. 昭和16年10月調」逓信協会, 1942.国立国会図書館蔵書(請求記号: 402-78)
- 21) 駅通局「日本帝国郵便線路図(明治16年3月),一」駅通局,1883.逓信総合博物館蔵書(請求記号:BC-A-023)
- 22) 駅通局「帝国日本郵便線路図. 第2,3号」駅通寮,1883. 国立国会図書館蔵書(請求記号:YDM45104)
- 23) 郵便史研究会「明治十八年郵便線路図」,2000.国立国会図書館蔵書(請求記号:YQ2-2042[駅通局「大日本帝国駅通区画郵便線路図(明治18年)」駅通局,1885. 逓信総合博物館蔵書(請求記号:BC-A-030)の復刻本])
- 24) 逓信省「郵便線路図(明治21年)」逓信省, 1888.逓信総合博物館蔵書(請求記号:BC-A-034)
- 25) この図群は, 国立国会図書館には44府県分のみ収蔵される。このため, 未収蔵の北海道・東京・静岡は, 帝国図で補完する必要がある。
- 26) したがって, 消印などの分析により明らかにされた設置年と, 「郵便線路図」上の初見年には若干のずれが生じている事例が存在する。また, 「郵便線路図」上への反映が遅れているのみとは解釈しがたい事例も存在する。例えば成田(2006)では, 喜名局は移転・改称して嘉手納局へと変更されたことになっているが, 「郵便線路図」上では, 両局が併記されている事例がある。
- 27) 報知社「郵便報知新聞」報知社,1874年1月20日号, p.1.
- 28) 金城康全「琉球の郵便物語」ボーダーインク, 1998,pp.31~32.
- 29) 前島密談・落後生筆「夢平閑話(27)」読売新聞,1893年7月31日号,p.1.
- 30) 逓信省通信局「郵便線路図(大正12年1月)」逓信省通信局, 1923.逓信総合博物館蔵書(請求記号: BC-A-077)

- 31) 逓信省郵務局「改正郵便線路図. 昭和8年1月調」逓信協会, 1933. 国立国会図書館蔵書(請求記号: 402-78)
- 32) 逓信省郵務局「改正郵便線路図. 昭和13年10月調」逓信協会, 1939. 国立国会図書館蔵書(請求記号: 402-78)
- 33) 1937(昭和12)年「沖縄県統計書」による。
- 34) 前掲 注20)
- 35) 海陸連絡船は, 貨物路線であった。
- 36) 鉄道事業者名は何れも開業時の呼称。
- 37) 逓信省「郵便線路図. 大正5年4月調」, 逓信省, 1916. 国立国会図書館蔵書(請求記号: YD5H402-78)
- 38) 前掲 注30)
- 39) 加田芳英『図説・沖縄の鉄道(改訂版)』ポーターインク, 2003, 121p.
- 40) 開局時は屋慶名局, 1894(明治27)年11月に与那城局と改称した。
- 41) 1887(明治20)年に玉城局が閉局している。
- 42) 逓信省「郵便線路図(明治25年)」逓信省, 1892. 逓信総合博物館蔵書(請求記号: BC-A-040)
- 43) 前掲 注28) 書, pp. 122~123. による。
- 44) 前掲 注42)
- 45) 逓信省「郵便線路図(明治28年)」逓信省, 1895. 逓信総合博物館蔵書(請求記号: BC-A-045)
- 46) この変更は, 逓信省「改正郵便線路図. 明治31年」猪俣吉平, 1899. 国立国会図書館蔵書(請求記号: YDM45326)から確認される。
- 47) 逓信省「郵便線路図. 明治44年」逓信省, 1911. 国立国会図書館蔵書(請求記号: YD5H402-78)
- 48) 逓信省「郵便線路図. 大正8年」逓信省, 1919. 国立国会図書館蔵書(請求記号: YD5H402-78)
- 49) 前掲 注37)
- 50) 前掲 注48)
- 51) 逓信省通信局「郵便線路図. 大正12年改正」逓信協会, 1923. 国立国会図書館蔵書(請求記号: YD5H402-78)
- 52) 資金調達難から, 嘉手納線の建設は遅れ, 着工が決定したのは1917年12月の県議会である。
- 53) 逓信省「郵便線路図. 大正15年」逓信省, 1926. 国立国会図書館蔵書(請求記号: YD5H402-78)
- 54) 前掲 注31)
- 55) 前掲 注32)
- 56) 「沖縄県統計書」によれば, うち22ヶ所は郵便取扱所であった。なお, 翌年以降の施設数は91と激減しているが, 新規局の設置により, 運送量が増えたと考ええると, 局数の減少はなく誤記の可能性を指摘する。
- 57) 前掲 注20)
- 58) ただし, 1928(昭和3)年『沖縄県統計書』に記載の1927(昭和2)年度分以降, 那覇局における集配数が著しく少なく記載され, 取扱いに慎重さを求められる。
- 59) 那覇との運送量を把握するには, 各局で収集された郵便物が, 総て管内で配達されず, 往復便で運送されたと想定すると, 理論上, 運送量の最大値が把握できる。実際には, 集配区域内で収集され, 配達に回される分があり, より少ない数値になるはずであるが, 本稿では, 最大値を用いて論考を進める。
- 60) ただし, 実際には那覇局~首里局間は隔日便が出ている。東風平局以遠と関連づけるため, 単純化した。
- 61) この中には1882(明治15)年11月設置の久米島郵便局含まれるが, これを除外することができないため, 便宜上合算した数値で試算を進める。
- 62) 前掲 注60) 同様に, 那覇局~首里局間は毎日便が出ているが, 単純化した。
- 63) 1913(大正2)年「沖縄県統計書」による。
- 64) 1920(大正9)年「沖縄県統計書」による。
- 65) 既に鉄道運送への切替が予定されているとはいえ, 現実問題として, 開業までの期間は, 従来の運送限界を超えた郵便物を捌く必要に迫られるはずである。恐らくは, この段階で従来の1便当たり400通程度という運送限界を打破する革新が執られたと推測される。

Development and transition of mail routes in Okinawa;Formation of network in modern Japan

AMANO Kouji

[Abstract] To consider development and transition of mail routes in Okinawa prefecture, I analyzed "Mail route maps" and "Statistics of Okinawa prefecture". Consequentially, the following four points were clarified. 1)To make the accomplished fact of owning Okinawa,in the belonging problem between Japan and China, the mail routes were set up. Therefore, after deciding belonging, a new post office was not made for a while. 2)Before transportation with the railway is introduced, mail routes was often changed,but,it was made after that to fixation. 3)According to the estimate,the mail routes were changed ,when postal traffic exceed 400 per day in Shimajiri county. 4)Frequent change of mail routes was performed by the proposal from the region. This was effective though understood of the country by the citizenship power (Teishin-syo;Japan communications ministry).

[Key words] Mail route maps, Okinawa, modernization, citizenship power, Teishin-syo;Japan communications ministry