

【佐倉図書館市史編さん担当編】

# 佐倉とその周辺地域の

## 鉄道文学と明治郵便史



【講演録】

佐倉周辺の鉄道文学とその背景

白土 貞夫 . . . . . 1

佐倉とその周辺地域の郵便創業事情

— 佐倉郵便局開局一五〇年に因んで —  
白土 貞夫 . . . . . 45

日本での鉄道の開通と佐倉での郵便局開局がそれぞれ五十年をむかえたことを記念して、佐倉における鉄道と郵便の歴史にふれた講演録と論文を冊子にまとめました。

「佐倉周辺の鉄道文学とその背景」では、千葉県立東部図書館に「鉄道開業百五十周年 鉄道が登場する千葉の文学」一〜三の転載を快く承諾していただきました。また、千葉県立中央図書館には『日本博覧図』の「成田町 大塚栄次郎」の写真撮影とその掲載を承諾していただきました。両館のご配慮に感謝いたします。

## 【講演録】

# 佐倉周辺の鉄道文学とその背景

しらと  
白土 貞夫 さだお

ご紹介をいただきました白土と申します。

私は鉄道をいろいろ調べておりましたけれども、この夢咲くら館がオープンするということで、お話しをする機会を与えていただきました。せっかく図書館でお話しをさせていただくのですから、佐倉周辺の鉄道文学とその背景という題にてお話しさせていただきます。ただ、佐倉を直接描いた鉄道に関連した文学というものが非常に少のうございますので、佐倉周辺というよりは北総一帯の鉄道ということで、お聞き願えればと思います。

この講演に先立ちまして、準備をすすめまして、どういふ本があるかなと調べてまいりましたところ、県立図書館のホームページの東部図書館に同じような「鉄道開業百五十周年 鉄道が登場する千葉の文学」というリストが発表されていきました。このガイドは拝見しますと千葉県全体を

カバーしていますけれども、まだまだ抜け落ちた本があるというところで、私が東部図書館で作成した以外のもの、独自に表を作りました。ただ、『最長片道切符の旅』だけは、重複しております。ですから、これらのリストを見ていただければ、千葉県の鉄道についてこんな小説があるのだなということがおわかりになっていただけるかなと思ひまして、ご紹介をさせていただいたわけでございます。

この表によって、今日はいろいろとお話しをさせていただきます。小説というのは、皆さま方も十分ご承知だと思いますけれども、あくまでもフィクションでございます。したがって、登場する人物であるとか、風景であるとかというのは、作者の主観が非常に入っております。これはもう小説ですから、当然やむを得ないことであります。ただその添景とけいとして鉄道が登場する場合は非常に多くございます。そのことについて、今日はお話しをさせていただきますと思います。

また、ノンフィクションと申しましても、やっぱり作家の主観が入る場合もございます。ちよつと一例を挙げますと、松本清張の『零の焦点』という名作がございます。これは能登半島の奥の能登金剛のとこんどうという崖の上がクライマックスシーンとなりますけれども、ただ清張もそこへ行く

鉄道について、北陸鉄道能登線という電車と書いておきます。実際にはディーゼルカーでありまして、能登線というのは電化しておりませんでした。見ていただいている写真は



図 1 北陸鉄道能登線キハ 5212 1971.10.16 羽咋駅

(図 1) は、北陸鉄道能登線の起点羽咋はくわいと言う駅で私が昭和四十六年に撮影した写真ですが、ご覧のとおり上に架線がありません。パンタグラフがついておりません。デーセ



図 2 C 51247 の引く特急燕 鶴見付近

ルカーということがはつきりお分かりかと思えますけれども、清張は仮に能登金剛の現場まで行ったとしても、おそらく車で行って、このディーゼルカーには乗らなかつたと思えます。思い違いかわかりませんが、事実ではないことが書かれています。

それから太宰治の初期の作品に『列車』があります。これは、太宰のふるさとである津軽へ、知人の女性が帰るのを上野駅に見送りに行った時のことが書いてあるわけですが、その中に女性の乗った青森行急行列車について非常に細かい描写があるのですが、それには一九二五年に作られたC五一という機関車が、今の普通車である三等車が三両、それから食堂車一両、二等寝台車一両、二等車一両、それに荷物車三両の計九両を引っ張って毎日青森へむかつて多くの人を運んでいるという記述があります。また、C五一形機関車は、一九二五年に梅鉢工場というところで作られたという表現があるのですが、実は一九二五年にはC五一形機関車は十両しか作られていません。しかもすべて汽車製造会社という会社で作られています。一九二五年に作られた十両の機関車、C五一形機関車には太宰が表現したような機関車はないのです。しかも、太宰が言った梅鉢工場というのは、客車や貨車はたくさん作りましたけれども、機

関車はもっと小型の小さな機関車を全部で六両しか作っていません。(図2)は、戦前東海道線で一番早かつた特急燕を引いているC五一です。この機関車は二百八十九両生産されましたが、残念ながら梅鉢工場のはまったくございません。こういうふうには、フィクションが多いわけです。

まして最近西村京太郎が汽車、電車、時刻表についてのミステリーを書いています。これはテレビ化されて十津川警部が活躍していますので、皆さんもあるいはご覧になっていらつしやるかもしれませんが、フィクションですから、非常に無理があるのです。例えば乗り換え時間が時刻表上三分しかないところ、乗り換えたと書いてありますが、たとえば、東京駅で皆さんが総武線の電車を降りまして、新幹線のホームへ行くのに最低十分はかかります。私のように腰を痛めまして杖を突くような人物だと十五分はかかります。そのような場面であっても、東京駅で三分で乗り換えたというようになちよつとあり得ないことが、西村京太郎のトラベルミステリーには書いてあることが多いんですね。ですからそれを検証して、誤りを指摘している本まで出ているんです。『拝啓十津川迷警部殿』という本が出ています。この本は十何版まで本が出ています。ですから、西村京太郎の作品にかなり疑問をもっていらつしやる方も

多いんじゃないかと思えます。フィクションですから、いろいろと都合良く作るんでしょうけれども、鉄道ファンからしてみますと、本当に乗れるのかなあ、おかしいなあ、その列車はそういう形式や種類の車両を使ってないんだけどなあと私自身思うことも結構ございます。

そういうふうな小説というのは今まで申しましたとおり、真実とは違うことが多々あるということをご認識いただいて、これからの話をきいていただければと思います。

鉄道が開通して昨年は百五十年経過いたしました。従いまして、もう一世紀半の間、鉄道が走っているわけでございますが、千葉県は百二十八年目でした。二十二年差があるのですが、もちろん鉄道が開通したのが遅かったわけですが、これは千葉県が四方を水に囲まれていまして、鉄道を敷設しても他の地域のようにそこから先に延ばして違う県に行く、もつと大都市に行くというようなことが、出来なかつたことが大きな原因です。ですから幹線が引けなかつた、布設する必要がなかつた、もうひとつは大きな資本家がいなかつたんですね。最初はほとんどすべて私鉄ですから、大きな資本家がいないとなかなか鉄道が引けなかつた。ところが、鉄道を引くからには儲からないとこまるのであつて、そうするとやっぱり当時の貨物輸送はすべて鉄

道ですから、大きな産業がないと大きな資本家は敬遠したということになります。したがつて千葉県は、あまり大きな産業がなく、大きな資本家がいなかつたということから、鉄道の開業が非常に遅れたわけです。しかも千葉県の一番最初の計画は、総州鉄道と武総鉄道です。このふたつの鉄道の計画が明治二十年に政府に提出された時、千葉県知事は先ほど私が申し上げたとおり、千葉県は四方を水に囲まれている。確かにそうですね、江戸川、利根川、それから東京湾、四方をすべて水に囲まれているので、水運が非常に発達している、舟の交通が非常に発達しているので、鉄道は不要である。鉄道を建設をしても採算に合わないだろうという副申書を政府に提出をしています。したがつて、地元の千葉県知事がそういうのならばということ、政府もその認可は却下してしまう、受け付けなかつたんです。そのため、千葉県は関東七都道府県のうち鉄道が開通したのは一番最後です。鉄道が開通してから二十二年後にならないと、千葉県の鉄道は開通しなかつたことになります。

明治二十七年七月二十日に千葉県最初の鉄道が開通いたします。総武鉄道ですね。現在の総武本線です。市川から佐倉までが最初に開業した区間です。市川、船橋、千葉、佐倉、駅はこの四つしかありませんでした。所要時間が一

時間三十分です。したがって今申しました四つの駅が千葉県では一番古い、最古の駅ということになります。

今話しました総武鉄道が開業すると早速佐倉へやって来たのが正岡子規です。これは明治二十七年十二月九日

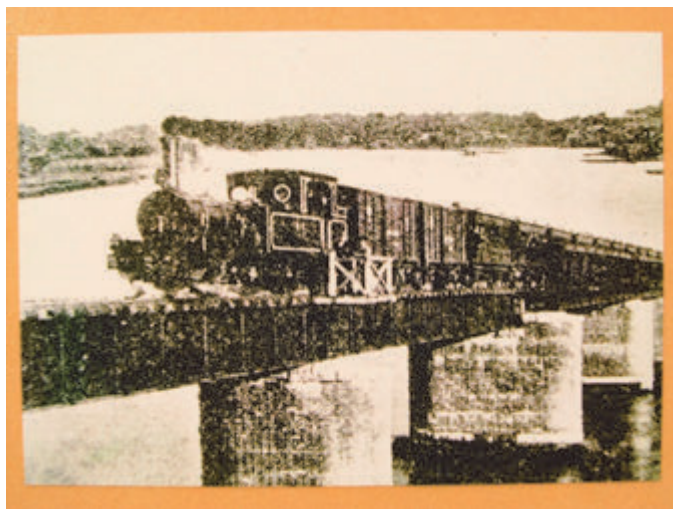


図 3 江戸川橋梁を渡る総武鉄道1形機関車

に市川から本所、現在の錦糸町まで鉄道が開通しました。これが遅れたのは江戸川の鉄橋を架けることが遅れたためです。佐倉と東京が結ばれたわけですが、開業してすぐやって来たのが、正岡子規で、この紀行にはいろいろ書かれています。船橋の駅と幕張の駅の位置関係が逆とかですね、そういう間違いがございます。佐倉では「やがて佐倉なり、汽車ここにて盡く」終点ですから「線路がここにて盡く」んですね。それから停車場より佐倉の町までは二、三町なり、新道の泥深き両側に茶店などすべて「あたらし」とあります。現在の表町のことでですね。駅の前の表町のこと、茶店などがすべて新しい。田んぼの中に駅が出来たわけでありますから、その周辺に家がぼつぼつと建ち始めたことを描いているわけです。『佐倉市史』巻三には鉄道の開設のこととこの子規が書いた文章がそのまま引用されています。ただ最後に今申し上げましたとおり、家屋がすべて「あたらし」と原文には書かれています。なぜか「佐倉市史」の場合は、「総てなし」と書かれています。ということは家屋がすべてなしということですから、駅は出来たけれども、まだ人家がまったくなくないという意味に変わってしまうのですね、その辺は十分ご注意ください。いいなと思います。『佐倉市史』巻四のほうでは、これを訂正

してございますが、巻三を読んでそのまま引用しますと間違いがございますので、どうぞお気をつけただきたいと思えます。

「鉄道は風雅の敵」と子規は書いております。鉄道は俳句を作るのに、邪魔な存在であるけれども、ということを書っているのですけれども、早速総武鉄道に乗って、「一より他へ思ふまゝに移るべくしたる」と書いてある。これは、当時の客車のほとんどが官設鉄道、私鉄もそうなんですけれども、側面には、いくつも扉が並び、その一つを開けると五人ずつ座れるベンチのような座席が車中一杯に向い合っている、さらに寄り掛りの板が横に渡してあったので、客室の前後へは移動できなかったのです。これはイギリスから技術を学び、同国の列車がそういうコンパースメント方式の客車でしたから、それを輸入したり、真似て製造したので、国鉄や日本鉄道の客車は同じような構造になっているわけですけれども、総武鉄道の場合は今のボックスシートと同じで窓際に座席がありまして、中央が通路になっておりまして、前後への移動が自由に出来るわけですね、いま皆さまもボックスシートの列車にお乗りになると、前後に当然移動できますけれども、そういうふうな非常に新しい様式の客車を総武鉄道は作っていたわけですね。(図3)この

列車は総武鉄道の列車で後の方に客車が連なっていますが、客車の車内が今申し上げたような現在とほとんど変わらない同じ様式の客車であった。機関車のほうは、イギリス製のナスミスウィルソンという会社が造りました機関車で、子規は佐倉に来た当時は一号から五号まであったのですが、四号だけはアメリカ製で組み立て中でした。十二月まで組み立て中ですから、したがって皆さんがご覧になっていただいている機関車とまったく同じ機関車を、子規も見たということが言えると思えます。

子規は佐倉の町まで歩いていきまして、いろいろな句を作っておりますが、その中にひとつに「常盤木や冬されまざる城の址」、それから「霜枯れの佐倉見上げる野道かな」という佐倉とはつきりわかる句がふたつありますけれども、佐倉駅から駅前通りを北へ歩きまして城南橋を渡りまして、すぐ左側の小沼児童公園にこの「常盤木や」の句碑(図4)がございます。それから「佐倉見上げる」という句碑は佐倉城址公園にあります。それと四街道駅前広場にも「棒杭や四街道の冬木立」の句碑が建っています。

子規が来たのは、明治二十七年十二月ですが、その三年後明治三十年五月一日には総武鉄道が成東駅まで、六月一日には銚子まで延長して、総武鉄道は全通をしました。





図 4 正岡子規の句碑（小沼児童公園）「霜枯れの佐倉見上げる野道かな」

次に、坪谷水哉『下総紀行』、高浜虚子『成田詣』というのがあります。これは、ふたりのそれぞれ作品であります。明治二十七年七月に総武鉄道が開業したということとは先ほど申し上げましたけれども、大変工事を急いでい

るのですね。ですから、総武鉄道開業初期の各駅は、本所、市川を除き仮設駅舎でした。というのは、日清戦争が始まる直前ですから、佐倉には第二連隊が駐屯していましたし、習志野の練兵場、市川の国府台の軍事施設、陸軍の施設が沿線にはたくさんありました。したがって、戦争が始まれば、武器であるとか、兵士を急遽輸送しなければならぬ。大変日清の間の状況が緊迫していた。したがって、なんとも戦争が始まる前に鉄道を開通させなければならぬということ、工事を非常に急いだようです。したがって鉄道は線路を敷いて、信号機を付けて、いろいろな諸施設を要するわけですが、とりあえず総武鉄道は走れる状態にして開業したと考えられます。したがって、駅は最初にした市川だけは本建築の駅ですが、あとの駅はすべて仮設です。当時の写真に、佐倉駅から日清戦争で第二連隊が出発するシーンの写真があります。その写真を見ますと佐倉の駅というのは、見送りの人がたくさんいるのですけれども、駅の建物はぜんぜん写真にないんです。屋根がひとつだけバラックみたいなものがありますけれども、そういうことで確かに工事を急いでいたものですから、駅の建物なんかは後回しになってしまったのではないかと思いましたが、『下総紀行』には「去年見し頃は其の建築皆尚

ほ粗造にして物置小屋の如くなりしも、今は新たに建築せられ、船橋の如きは官設線に比するも恥ずかしからぬ構造と変じている」と書いてあります。ですから最初の仮設駅舎は物置小屋のような駅であったわけですね。それが立派な官設鉄道駅のようになっていたと書かれた船橋駅の写真が、(図5)です。この建物は実は戦後まで船橋駅は使っておりました。今の船橋駅のことを考えると隔世の感がありますが、戦後までこの駅で事足りていたのですが、船橋が急激に発展したものですから、乗降客も非常に増えた。したがって、現在の駅舎は四代目になります。ですから、戦後三回も船橋駅は建て替えているのですね。

同じころに、やはり本建築となった佐倉駅がこの写真(図6)になります。初代の佐倉駅ですね。営業報告書を見ますと、船橋駅とほぼ同じころに本建築に変わっています。これが昭和十三年まで総武線の佐倉駅だったわけですね。

明治三十年一月十九日に成田鉄道が開通いたしました。佐倉から成田までです。成田からお参りに行くのに、佐倉で乗り換えたということが、坪谷水哉『下総紀行』と高浜虚子『成田詣』に書かれてあります。これはなぜか申しますと、会社がうものですから、総武鉄道は銚子行で、成田鉄道のほうは佐倉から成田・佐原までの路線でしたか

ら、どうしても佐倉で乗り換えをしていたわけですね。そのことが書いてあります。(図7)が成田鉄道の成田駅です。現在の成田線の成田駅の零番線のホーム、一番手前のところですね、上りの快速が出るホームの場所にあったわけ



図 5 船橋駅初代駅舎



図 6 佐倉駅初代駅舎 大正初期の風景

す。あとからお話ししますが、駅前広場というの、右手に木のようなものが見えますけれども、ここから階段を上がって何段か高くなったところに駅前広場がありました。これは昔も今も変わりません。したがって成田駅とい



図 7 成田駅初代駅舎 明治期は千葉駅よりも乗降客が多く賑わった。

うのは、低地にあつたわけです。実は当時の成田山というのは、たいへん参詣客が集まりまして、今と同じで実は元且には明治神宮の次が成田山であるということ、二〇一七年一月二日NHK総合テレビ放映のプラタモリでも紹介

されました。実は私、そのプラタモリでガイド役をやった  
ものですかとお話しさせていただいたのですが、当時の成  
田山は、他に交通機関がなかったものですから、昔は東京  
から行徳まで船で行って、行徳から船橋まで歩いて、そこ  
で一泊、成田まで歩いてそこで一泊、それから帰りに船橋  
で一泊、それで船で帰るといふ三泊四日の旅行であつたの  
ですけれど、それが汽車ができて、日帰りも出来るようにな  
つてたいへん便利になつたといふことで、成田山自体や  
門前町が一層繁栄するようになったわけで、当然成田鉄道・  
総武鉄道を利用して、参詣者が来るようになったわけですが、  
明治三十七年の統計ですが、今とちがつて調査人員は  
非常に少ないんですけれども、当時明治三十七年に成田に  
一日七百六人の乗客がございました。降りる方のお客さん  
が勘定されていけませんから、だいたいこの二倍の千四百五  
百人の人が乗り降りしたといふことになりました。これが実を  
いふと千葉県で一番大きい数値なんです。千葉より多い  
んです。千葉は六百五十六人、だいたい乗り降り千三百人  
が乗降客となるので、千葉よりも成田山のほうがお客を集  
めていたといふことになりませぬ。佐倉は四百二十八人で  
すから、だいたい一日に八百五十人の人が乗り降りをした  
といふことにならうかと思ひます。

芥川龍之介も実は成田山に行つております。「佐原行」が、  
成田山に行つた時の芥川龍之介の紀行文です。成田山の悪  
口をいろいろ芥川龍之介が書いています。何百円を寄付し  
たといふ石碑が建つてゐるとか、かなり悪口が書いてあり  
ますけれども、それはそれとしまして、汽車のことについ  
てはですね、境内を出て停車場へ引き返して栗羊羹を十銭  
で一本ずつ買つて汽車の中で食ひながら、佐原へ着いた。  
佐原はこの線の終点だ。機関車が二台煙を吹いてゐる」と  
書いてあります。(図8)が佐原駅です、そのホームです。  
機関車が二台ではなく一台しかおりませんけれども、この  
ような状態のことを芥川龍之介も見たのではないか。後ろ  
はすべて田んぼです。利根川までずうと田んぼのはずです  
ね。佐原の駅も今とちがつてかなりこじんまりとした駅で  
はないかと思ひます。

銚子出身の国木<sup>くにきだ</sup>独歩<sup>どっぽ</sup>といふ作家がおりますが、明治三  
十六年に銚子へ行く時の情景が、旅先から夫人に宛てた手  
紙の中に書いてございます。佐倉の駅弁立ち売りのことが  
書いてあります。

(図9)が、佐倉駅の構内です。五五〇〇型といふ機関車、  
銚子まで延長した時に長距離運転になるので、石炭や水を  
多く積めるように後ろに炭水車をつけた大型の機関車を



図 8 佐原駅構内 芥川龍之介が「機関車が二台煙を吐いている」と書いた構内

東武鉄道から六両購入した機関車です。これは、現在の二番線ですね。ホームの位置としては変わっておりません。佐倉で駅弁の業者が、二軒ありました。伊勢屋さん和田屋さん。終戦後電化するまでは客車の窓が開きましたか



図 9 佐倉駅構内 機関車は、銚子延長時に増備した5500形

ら、佐倉ではアイスクリームが駅の名物になっておりまして、私は当時銚子に住んでおりましたから、両国まで列車に乗ってきましてちょうど一時間半で佐倉に着きます。すると駅弁売りが「えーアイス、弁当弁当」というような掛



け声で売っております。二軒の業者さんが、多い時にはホームに十人ぐらいの売り子さんがいと思います。佐倉のアイスクリームというのは有名でして、真冬でも結構売れていた記憶がございます。



図 10 右：佐倉駅構内販売許可書「石田屋 1897. 12.25 付」 左：価格表

(図10)は、石田屋さんが明治三十年に駅売りの許可を総武鉄道からもらった時の書類と明治四十四年の価格表。独歩も「おすしにお茶と気のない声で売る立ち売りがいる」と書いていますけれど、価格表はこの価格で販売をいたしますからということでは会社の方へ届けた書類だと思えますが、当時を物語る大変貴重な資料をちよつと拝見させていただきますましたので、ご紹介をさせていただきます。

一九〇四年(明治三十七年)四月五日に総武鉄道は、さきほどから申し上げています錦糸町(本所)から两国(當時は两国橋)へ延長いたしました。たった一・五キロですけれども、これは横沢町、通りのガード、两国駅を出てすぐのところにも現在もありますけれども、鉄道の橋がかかっております。現在では架け替えられましたけれども、同じ位置にあります。江戸東京博物館のちよつど裏手にあたるあたりになります。(図11)

志賀直哉が自分の家の家庭の事情を書いた「稲村雑談」のなかに「僕の父がその頃東京―銚子間の総武鉄道会社といふのの専務取締役をやつて居て、これが錦糸堀が終点だったのを两国駅まで引込むことになり、これを高架にか、地上線にするかといふので区民とゴタゴタしたことがある。結局は高架線になったけれども、何年かして政府に

買上げられる時に清算のことで問題が起こった。」という文  
言があります。志賀直哉の父は志賀直温と言いまして、総  
武鉄道の専務取締役であつたばかりではなく、他の多くの  
会社の重役をやっております。ここに書いてあるのは、



図 11 両国高架線 1907 両国橋一本所間は 1904.5 開  
業、わが国最初の高架鉄道

今説明しましたとおり、危険だから住民は鉄道を両国まで  
延長するときに高架線にしてくれと、でも会社側は、地上  
に引いたほうが安上りですから、地上にすると言うことで  
ごたすたしたんです。社員の代表が志賀直哉の家に来て志  
賀直哉の父といろいろ話し合いをしたことが書いてあるわ  
けですけれども、結果的には今申し上げましたように、会  
社の方針とちがつて高架線になりました。錦糸町から両国  
までの高架線というのは日本最初の高架線で一・五キロし  
かございませんけれども、今日では高架線というのは日本  
全国至るところにあります、これが日本最初の高架線と  
いうことになります。

その後ごたごたしたというのは、一九〇七年（明治四十  
年）の国有化に総武鉄道は国に買収されて、総武本線  
になったわけですけれど、その時に政府が総武鉄道に支払  
った金が千二百八十七万五千五百四十四円八十三銭五厘、これ  
が総武鉄道に政府から支払われた金額です。ですから株主  
は株数に応じていくらよこせ、社員は支度金です、首に  
なるわけではなく引き継がれるのですから、支度金をいく  
らよこせという。いわゆる今申しました千二百万円のうち  
の取り分をどうしろということで社員が志賀直温（直温はる）の家に押  
しかけて来て、その時にごたごたしたということを志賀直

哉が書いてあるわけでありませぬ。

総武線から今度は成田線のほうへ行きますと、青木健作という作家も、やはり有名な鈴木三重吉という作家とともに、今の成田高校、当時の成田中学校の教師でありました。



図 12 下総松崎駅 2023.2.1

昔と変わらぬただずまいである。

青木健作の著作の中に『若き教師の悩み』という本がありますが、そのなかで教員生活のことをいろいろ書いているわけですが、そのなかにも「M停車場に出たのは日が全く暮れてからであった。其所は彼の町（成田のことです）の停車場から上野駅へ向ふ第一の停車場で印旛沼の縁にあつた。」というようなことが書いてありますが、M停車場というのは、下総松崎駅のことです。（図12）が、現在の下総松崎駅の駅舎ですけれど、おそらく明治に使われた駅舎がそのまま残っていると思われませぬ。建築年代がちょっとわかりませんが、建て替えたにしてもですね、明治のかがおりが濃くそのまま残っているような駅舎でございます。

次に水上勉が『冬の光景』という作品を書いておりますが、これは水上勉の青年期の暗く貧しい自伝小説ですが、両国駅のことを書いております。「二本の列車がドックへ入った船みみたいに構内に後尾を突込み、先の方の機関車が煤けた天井へ煙を吐いていた。」（図13）が両国駅です。

現在は左側の駅舎は、駅舎としては使われておりませぬ。国技館へいらっしやったお帰りにはお寄りになった方もいらっしやるかもしれませぬけれども、全体が今は居酒屋ビルになっております。右側に今電車の顔がみえております。





図 13 両国駅舎 1965. 7.19

が、あのホームの下が現在の両国駅の改札口ということになります。これは両国駅の列車ホーム、現在は左側にホームは見えますが、その見えない片側に一本だけが残ってまして、ここは保線の車両が、置いてあるそういうような場



図 14 両国駅列車ホーム C57129 1968. 6.23

所になってしまいました。昔は、ここから房総へ行く列車が全部発着をいたしまして、(図14)のような銚子や鴨川へ向けての列車の始発、終着駅でありました。実は両国駅にいらっしゃって下車をされる時に階段を下

りまして改札口に向かいますと改札口と反対側に両国ステーションギャラリーが設けられています。これは普段は使われていない三番線ホームへの地下道を利用したギャラリーなんです。時々記念のいろいろな展示物がございます



図 15 泰緬鉄道（タイ国とミャンマー間鉄道のカンナチャナブリ・クワイ川橋梁。映画「戦場に架ける橋」で有名）

が、そういうものが無い時は、常時両国駅に関連する写真や資料が展示してございます。もしもご興味があれば、改札口を出なくてすみますから、時間があればちよっと立ち寄りいただいで中を覗いていただくと両国駅の歴史がずらりと飾ってある。実は手前味噌でございますが、そのうちの三分の一の写真とか資料は、私の提供でございます。

その次に申し上げますのは、『小説泰緬鉄道』という作品です。これは清水寥人<sup>りょうじん</sup>の小説ですが、作者自身も泰緬鉄道の建設にあたられたようです。泰緬というのは、タイ国とビルマ、現在のミャンマーの間を結ぶ鉄道を太平洋戦争の末期に建設をした。しかもたいへんアメリカ兵の捕虜を使った難工事であったために、それが問題になったのでしょうか。アメリカの映画で「戦場に架ける橋」が作られて、日本でも上映がされました。それで有名になったわけです。その中の一番の難工事であったのが、タイ国のカンナチャナブリというところにあるクワイ川の橋梁です。その工事は、日本の兵士もアメリカ軍の捕虜も大変苦勞した難工事でした。（図15）は現在の橋梁です。今でも使われています。

『小説泰緬鉄道』の冒頭部分に「昭和十六年十月十二日午後三時過ぎ、国鉄総武本線の小駅四街道によろい戸を降ろしたままの、行先表示のない十両編成の旅客列車が到着



図 16 四街道駅舎 昭和13年に建替えた戦前の姿である。

した。上り列車を待っていた反対ホーム乗客の視線が一斉にこの列車に集中した。しかしだれも降りてくる気配はなく、ホームの乗客の一人が隣の男にささやいた『軍臨？』『でしようね。』と書いてあります。その列車に乗ってい

た人はどういう人であったかというところ、全部黒ずくめの服を着ていたという。これは鉄道の職員なんですよ。軍属として召集されたんですね。軍属というのは軍人とは違います。軍の命令で軍に所属して軍の仕事をする人たちを軍属と言いまして、昔は軍隊にとられることは召集と言っていましたけれども、軍属になれと命令されたことを徴用と言っていました。そういう鉄道関係の人が全国で集められて四街道に到着したシーンなんです。

(図16)が当時の四街道駅舎です。これは昭和十三年頃に新しく作られて木造からこういう駅舎になったわけですが、これが今の橋上駅舎になるまでこの駅舎でした。(図17)には、ディーゼルカーが止まっていますけれども、この四街道の左側のホームに鎧戸をしめた客車が停車していて、手前のホームにいた人がこの列車は軍隊輸送の臨時列車である軍臨だろうかと聞いて、「でしようね」という会話がされたと書いてあります。ご年配の方はわかりかと思いませんけれども、当時軍の情報や動静について、少しでも話をしていることが聞こえれば、スパイ扱いされてアメリカ軍に通報するんじゃないかと疑われる。当時は、軍の情報や動静だけではなく、政府の悪口を言ったり、皇室の悪口を言ったりしましたら、たちまち警察に御用ということにな



図 17 四街道駅ホーム 1965. 9.30 ホームは往時の俣である。

りましたので、小さい声でこそ話がおこなわれた暗い時代でありました。  
 高橋治の『花と心に囲まれて』という作品には、「鉄道官舎というものはまだ存在するのであるか。父が佐倉機関

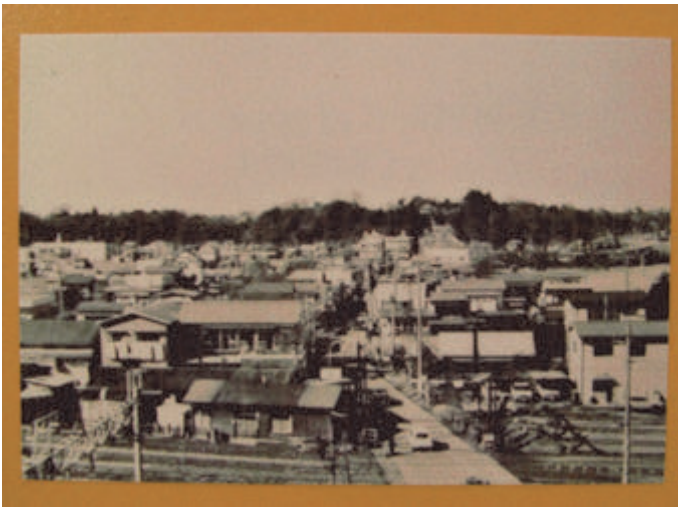


図 18 佐倉大踏切 1970年頃の情景

区助役に任命され私にとって最も古い記憶は総武線の佐倉駅前には在った鉄道官舎から始まっている。佐倉の鉄道官舎は間取りはもちろん宿舎が並ぶ一画の中央にあった共同浴場まではつきり覚えている。私は人間としてのスタートを

国鉄官舎で切った男なのだ。」と記されています。わたくしも実は平成元年に佐倉へ移住したものですから、佐倉の官舎がどこにあったのかよくわかりませんが、佐倉に長く住んでいらつしやる地元の方におうかがいしますと、佐倉駅の東側の踏線橋の西側下にソーラーパネルがずらりと並んでいるところがあります。その後ろに保線区の建物があります。実はあそこに鉄道官舎があったそうで、高橋治は、そこで生まれ育ったということが書かれているわけです。その後のことを読むと、坂の上、現在の石川あたりに移転したらしいんですけれども、そのなかで大踏切というものが佐倉駅の傍にあったということが書かれています。(図18)で見えていただきますと、大きな踏切が写っておりますけれども、現在は建物の左手ぐらいがすべてソーラーパネルになって、右側が跨線橋を超えた通りになっております。農協の前の道がその名残ということになります。

終戦後になりますと、終戦直前に永井荷風かふうが市川に転居してきました。疎開先の熱海からまだ戦争がはげしいうちにどうも転居してきたようですが、現在の京成の菅野駅の近所に居住したようで、「昭和二十一年八月十六日残暑甚し晴、夜初更屋内のラデオに追出されしが行くべき処もなければ市川駅省線停車場の待合室に入りて腰掛に時間を空費

す」ちようど終戦から一年目ですね、『断腸亭日乗』だんちやうていじにちようというのは日記文学の傑作といわれていますけれども、大変長い間毎日のことが日記にて残っておりまして、荷風は市川に来てから毎夜市川駅とか本八幡駅とかそれから京成の菅野



図 19 市川駅1番線ホーム 1954年



駅に行っておりません。なぜ毎夜行ったかと言いますと、当時は電力が非常にひっ迫しておりまして、夜間でも停電があるのですね。工場も普通の平日に休電日があつて、職員さんは必ずしも日曜日が休みとは限らなかつたようですし、家庭も時間を区切つてよく停電になり、私も旧制中学の一年や二年の頃でしたけれども、夜蠟燭で勉強したなんていうことも覚えております。ただ、交通機関は電気が配電になつていて消えない。荷風は非常に読書を好んでおりましたから、毎晩、毎晩読書のために電気が消えない駅に行つていたのであります。そのなかのひとつが、昭和二十一年八月十六日に市川駅の待合室で見聞きしたことを、この日の日記に書いております。(図19)では、今電車が止まつておりますが、これが高架にならない前の地上部分の市川駅一番線のホームです。右側のほうに柱が一本立っています。その奥が改札口になっております。さらに奥に待合室があつて、荷風が見聞きしたことを日記に書いてそれが後の『或夜』という作品のモチーフになつたわけです。

次に柏原兵三ひょうげんが書いた『短い夏』という作品があります。二両国一時十八分発の汽車に乗り込んだ、どの車室も申し合わせたように薄穢かつた。広い一枚ガラスを使わないで縦に棧が入つた二枚ガラスが詰められたり、旧式の窓も

板が打ち付けてあつたりで酷く無残な状であつた。座席は背の部分が板でシートも垢で黒光りしており、なかにはバネが飛び出しているものもあつた。」とあります。

これは終戦直後の状況です。当時のことをご存知の方はそうだったなあというふうに思い出していただけのかなと思ひます。

千葉県の客車というのは全国でも一番ひどかつたんですね。もうとにかく座席が板張り、それから座席を撤去してしまひまして、全部立ちんぼというような客車もたくさん走つていました。もちろんガラスが非常に貴重でしたから窓は全部板張りで、昼間でも薄暗い車内、そういう客車が千葉県が一番多かつたんです。

国鉄でもこれはマズイと思つたんでしようか、改善しようということで計画を立てました。当時はアメリカ進駐軍がすべてトップにおりまして、すべて進駐軍の許可を得ないと何事も進まなかつたそういう時代でした。国鉄も改善を図つてこういう客車を作りたいんだと進駐軍のところへ持つていくと、なかなかOKしてくれなかつたそうです。

それで仕方がなく、進駐軍の係官を錦糸町の客車区に連れて行つたそうです。現在の錦糸町駅は高架となつて、電車の側線がいっぱいあつて電車の六編成が置いてあります

けれども、これが地上にあった時代には客車区といつて、当時の総武線や房総線客車の検査場だったわけです。そこに進駐軍の係官を案内してどうですか、これほどひどいんですよと言ってみせたところ、これはひどいということので即予算がOKになったそうです。それほど総武線・成田線・房総線の列車はひどく荒廃していたんですね。

この話は実を言うと案内をいたしました星晃さんという国鉄の副技師長で新幹線の設計をした責任者ですから、直も、その方が私が親しくしていただいたものですから、直接うかがった話です。それほど千葉県の列車客車というものがひどい状態であったことがおわかり頂けると思います。

そのような状態が俳句の雑誌のホトトギスという古い歴史の雑誌、昭和二十六年十月号にこういう句が載りました。「千葉県の汽車がたがたや鰯雲」それくらい、ひどい状態であったということが言えると思います。

今申し上げた予算がOKになりました、現われたのが昭和二十六年オハ60という形式の客車です。その第一号が錦糸町検査区に配車となりました。やっぱり進駐軍を説得をした場所へ新しい車を配備したということですね。一両だけでなく、何両も配備したわけでありますけれども、その頃の国鉄は、良い電車、新しい客車を作りますと、東海

道線とか東北本線とか幹線に配置するんですね。東海道線や東北本線で使ったのを、玉突きでローカル線へ配車するわけです。ですから総武線は、いつも幹線で使ったぼろい古い客車が、入ってきてたわけです。それがなんとですね、



図 20 オハ 60 系客車 9 両編成を引く C 58 形機関車  
1968.5.5

新車のオハ六〇が入ってきた。私も見た時はビックリいたしました。

(図 20) は総武線の列車ですが、後へずうと繋がつている全部がオハ六〇系の客車です。この客車は総武線や成田線が列車であった時代には皆さんもこの客車にお乗りになったことが確かにあったはずです。というのは千葉県のとんどがこの客車に変わったものですから、背ずりは木造で最初は痛いなあと思っていたのですけれども、それがだんだんだん物資が豊かになってきますと背ずりもモケット張りに代わったということになります。

林芙美子が『房州白浜海岸』という作品が書いています。総武線も含まれるわけですけれども「房総線の汽車は「汚い」と聞いていたが、思いの外清潔で、クッションはピロイド張り、天井は白く一等車はないけれど、これは一等車もおなじこと、乗っている人も素朴である」と車両改善が非常に進んだということを、ここでも林芙美子が書いております。したがって昭和二十六、七年頃になりますとこういう客車ばかりになりましたけれども、千葉県にも新車が入った最初の頃であったわけですね。

鉄道ファンというのは、最近では他人のお宅の庭へ無断で入り込んだり、線路の上で写真を撮ったり、いろいろ悪評

高い「撮り鉄」写真を撮る人、私も撮り鉄の一派ではありませんけれども、そういう人がたくさん増えて、私なんかはたいへん迷惑している。写真を撮りに来ましたといつて、このところから電車を撮らしてくださいとお願いしても「駄目だよ」と言われることもある時代になってしまいました。

昔私が鉄道の写真を撮り始めた頃は昭和二十年代後半ぐらいだったですから、車庫へ行つて鉄道の写真を撮らせてくださいというね、「ああいいですよ、でも気を付けてね、どこから来たの」「どこそこ」「ずいぶん遠いところから来たね。それならうちには珍しい車があるから出してあげますよ」とこちらがお願いしなくても、車庫の中から電車を外に引っ張り出してくれて、写真を撮らせてくれた、そういうたいへん良い時代だったんですけれども、撮影人口が非常に増えたために最近はどうもあんまり評判がよくなくて、私も最近は写真を撮りつくしてしまつたから、あまり撮っていませんけれども、そのかわり女性の方が進出し、鉄女という言葉もできました。それから電車に乗って旅行を楽しむ、汽車の旅を楽しむと言う方は乗り鉄という言葉も出来ました。

その乗り鉄ブームを生んだというのは宮脇俊三という中



央公論の重役であり、編集長でもあった人が『時刻表二万キロ』という本を昭和五十三年に退職後に書きました。続いて宮脇が書いたのが『最長片道切符の旅』というのを書いています。これは一番長い距離を一筆書きと言いま



図 21 成田線 103 系電車 2002.7

して、同じ駅を通らないで、そのままくねくねくねと線をたどって一番長い距離、当時国鉄は2万キロございしました。その二万キロのうち、宮脇俊三は、一万三千三百十九、四キロの鉄道を全部乗り継いで三十四日間で通過しております。北海道の広尾駅をスタートしまして、最後は九州まで行くわけですけれども、もちろん成田線も総武線も通っております。最短距離で行けば二千七百六十四キロなんです。それを広尾から鹿児島県の枕崎まで一万三千三百十九、四キロの切符をわざわざ作ってそれを全部乗り回した。運賃が六万五千円だったそうです。

その一筆書きのところでの付近を通ったのは、我孫子から成田・松岸・成東・大網・鴨川・西船橋。この日は左倉を通っていませんが、千葉県をほぼ一周をしたわけです。我孫子から乗って、留守番がいなかったもので、小学校二年生の女の子さんを一諸に連れて歩いたようですが、我孫子から乗った電車が一〇三系（図21）という電車で、その女の子さんの様子がおかしい、聞くと「おしっこ」という。

この成田線（我孫子線）の電車には、ご存知の通りおトイレが現在ありません。困ったなということがここに書いてあります。「この電車は国電型だからトイレが付いていない。成田までは電車が頻繁に走っているが、ここで一台

遅らせると成田で一時間半待たねばならない。」当日の予定が、まったく狂ってしまふんで困ったと言うんです。どういう風に解決したでしょうか。

(図 22) は木下駅です。写真の電車は、今の電車で一〇



図 22 成田線木下駅ホーム 2003. 5.22

三系じゃありませんが、実はここで単線のため三分間停車をする。仕方がないんで車と車の間、車両の間で女の子におしっこをさせて解決したということが書いてありました。そういうような苦勞をしながら、一万三千キロを乗ったわけです。

わたくしも平成一七年(二〇〇五)ですが、北海道の一番の北端の稚内わかかないから列車に乗りまして、一番最南端の鹿児島県枕崎線の西大山という駅まで通して乗ったことがあります。稚内は朝特急で発ちまして、札幌からは、トワイライトエクスプレスという当時間もデラックスな寝台列車に乗りまして、車中一泊しながら、日本海側を通りまして、新大阪まで、新大阪からのぞみに乗り、当時まだ九州新幹線が一部しか開通していない時代でしたが、博多まで行って、博多から八代間やっしほは、特急「かもめ」、さらに鹿児島中央まで新幹線に乗り継ぎ、最後は枕崎線に乗って西大山まで行ったという経験がございます。その時は二千八百四十四キロ、ジパング倶楽部を利用しましたので、運賃は一万八千八百十円でありました。もちろん特急寝台料金は別ですけれどもね、運賃としてはそうでした。結果的に新幹線は一部で利用しましたけれども稚内を朝出て一晩電車の中で泊まって、翌日の夜には西大山まで行ってたわけで

すね、今新幹線利用で行けば、もっと早く日本縦断が可能だということになります。ただ一番南の駅は現在はいゆいルールという沖繩にモノルールが出来まして、赤嶺<sup>あかみね</sup>駅が一番南の駅になってしまいました。ですけれども、レールの上を走る鉄道ということならば、西大山が相変わらず一番最南端ですが、最近JRさんは赤字線を廃止するという動きが出てきました。従いまして、昨日の新聞に久留<sup>くるとり</sup>線の間も廃止するように地元の方と協議するようになったと新聞に出ておりました。実を言うところの枕崎線も枕崎から山川間が廃止対象になり、その区間にある西大山駅もなくなるのではないかと動く可能性があります。そうすると、一番南の駅は山川ということになるのですが、廃止しないうちに行つてこようというつもりではなかったのですが、そういうことをわたくしも老後の楽しみに行ってまいりました。

次に『仮釈放』という有名な作家である吉村昭の書いた本があります。これには佐倉が出てきます。「列車が佐倉の一つ手前の駅で停まり彼はホームに降りた。駅の外へ出ると線路沿いの道を歩いた。佐倉の町に続く道だと思つと足の裏にふれる土の感触が強く意識された。右前方に瀟洒な白い建物がみえたが、それは木造の駅舎を建て替えた故郷

の町の駅に違いなく、その前に街灯の光に浮き出た広場があるのも眼にした。」これ佐倉なんです。はっきり書いてないんですが、この人物の故郷が佐倉という設定です。ただし、この小説は大変陰鬱な小説でありまして、自分の奥さ



図 23 佐倉駅舎 1938年改築 「点と線」映画化の際には香椎駅となる。



図 24 佐倉駅舎（現在） 2014. 7.20 1985.12 橋上駅  
化された

んを刺し殺して、しかもその愛人の家に火をつけて放火している。それで終身刑の刑を受けている。刑務所に入ったのですが、十二年間刑が終わったところで模範囚ということで釈放される。ですから、仮釈放なんです。ところが、

また誤って再婚した奥さんを刺し殺してしまいます。そういう非常に暗い陰鬱な小説なんですけれども、この人の故郷が佐倉ということで、佐倉の駅のことを書いているのでご紹介したのです。

けれども、これもひとつあれっと思うことがありまして、実は東京駅が地下駅になったのでびっくりしたと書いてある。ということは昭和四十七年以後に釈放になったこととなります。東京駅に地下駅が出来たのは昭和四十七年七月ですから、それでびっくりしたというのですから、それ以降に仮釈放されたということになるわけですけれども、実は佐倉駅が今申しあげたように、木造の駅が変わっているということが書いてあるんですけれども、それは佐倉駅が十二年以前に改築されたわけではなくて、改築された後、昭和四十七年の間には十三年半の期間があるんですね。したがって、十二年の刑期で出てきたのならば、佐倉駅はまだ木造の駅舎のままだったわけですが、この辺の日時の違いがございませう。仮釈放で出てきた時の佐倉駅というのは、今の駅（図24）になる前の（図23）の写真の木造の駅舎となります。

もうひとつご紹介しておきたいのは、夏目漱石の弟子の内田百閒ひゃくかんという作家がいます。内田百閒は用もないのに汽



図 25 銚子駅 3 代目駅舎 戦後 1948 新築されたが、現在は 4 代目駅舎に代わっている。

車に乗る。鉄道の旅をするということが最大の楽しみでございまして、用事もないのに方々へ出かけたという本が、『阿房列車』という本になって何冊も出ていますが、そのなかに房総半島を一周した「房総鼻眼鏡」という本が出て

おります。ただ、佐倉は、「夕方窓から眺めると車窓の外は夕暮れになってきただけだった」とこれだけしか書いてありません。残念ながら佐倉のことについてはまったく書いてありませんが、銚子駅のことだけはたいへん詳しく書いてあります。(図 25) の写真が当時の銚子駅ですが、「たいへん大きな駅だが薄暗いまるで倉庫か格納庫のようだ」と内田百閒は書いております。今は新しい違う駅舎になっておりますが、当時の内田百閒が見た駅舎が、実は格納庫のようだというのは当たっています。というのは、銚子駅の駅舎は昭和二十年七月の空襲で焼失しております。(図 25) は戦後建てられたのですが、特攻隊が出撃した香取航空基地という海軍航空基地が、今の干潟駅のすぐそばにありました。現在は工業団地になっているところが香取海軍航空基地で、その格納庫を移設したのがこの駅舎です。したがって、内田百閒が格納庫のようだというのは当たっているのです。

次は私鉄の話致します。『台上の月』という中山義秀が成田中学の教師時代のことを書いた本があります。

そのなかに電車が日暮里の始発駅になったので、座れるように引越したということが書いてあります。当時の中山の住居すまいは、谷中に転居しまして、すぐに成田中は





図 26 京成電車 白井—京成佐倉間 1939

やめていきますので、日暮里から座って成田に通ったのはあまり長くはなかったんじゃないかなと思っております。中山義秀が通動した頃の京成電車というのは、(図26)の写真のようなものでした。たった一両で走っていました。

この写真は白井と佐倉の間で、後は印旛沼です。たった一台の電車で彼も通動していたのかもしれない。

次に『死の棘』という小説が島尾敏雄によって書かれておりますが、彼は三年間ほど今の佐倉市役所の前のヤマニ味噌のあたりに住まいがありました。従いまして、佐倉のことは、はつきり書いてごさいませんが、描写がかなりあります。

(図27)の写真は京成佐倉駅です。今の橋上駅になる前はこんな感じの小駅だったわけです。『死の棘』に書かれてあります私鉄の駅云々は、この京成佐倉駅を指しているわけですね。「町と同じ名を付けられた小さな駅」というのは、この京成佐倉駅のことです。

佐倉で実は忘れられないのは、国鉄職員の上田廣ひろしが表した「指導物語」です。昭和十六年に発行されましたが、陸軍鉄道連隊兵が実際に機関車に乗務し、国鉄機関士がそれを指導する話です。ただし小説のなかには佐倉のことは一切触れられません。この原作が映画化されて、そのロケが、この佐倉駅でおこなわれました。昔の映画の全盛時代には、映画館に入りますと来週上映予定のチラシをくれたんです。その『指導物語』のちらしが(図28)です。右側が主演の原節子ですね、機関車はC58の二百二番。もうひとつC



図 27 京成佐倉駅 1962.10 頃 大正 15 年開業以来の  
駅舎

58 の二百十七番。もうひとつ C 58 の二百十八番。この三両が、『指導物語』には多くのシーンに出てまいります。実は『指導物語』の冒頭、中頃、最終のところには実はこの C 58 二百十七番と二百十八番が平行して走るシーンが



図 28 『指導物語』案内チラシ C 58202・217・218 が  
出演

あります。佐倉駅から総武線と成田線の分岐点まで、ずうと今は成田線が複線になっていますが、以前は両方とも単線であって平行しているそこを機関車が客車を引いて一緒にスピードを上げながら、迫力あるシーンで走りました。

この映画にエキストラで出ましたよと言う市民の方も結構いらつしやいます。というのも、この列車が発車するシーンは、出征兵士が発車するシーンで、当時はみんな武運長久を祈って沢山の人が、見送りに行ったので、その



図 29 『指導物語』に出演した C 58217 旭市西宮公園  
2017.11.20

シーンを撮るために佐倉の市民の皆さんがエキストラで使われたということの方がつております。

映画に出た機関車は、この C 58 二百十七番しか現在に残っておりません。(図 29)は旭市の西宮公園という公園にあります。佐倉にも金網に覆われて五八六八三号(ハチロク)機関車が、関係者のみなさんのご努力で大変良い状態で保存されていますが、これも非常に良い状態ですが、やはり金網があります。しかしこの機関車は千葉県では佐倉機関区にも配属されておりましたし、こういう良い状態で保存されているということをご紹介しますとおきたいと思えます。

『農に生きる』という木村<sup>そうた</sup>荘太という人が書いた本の中から「私は成田から多古行の軽便鉄道。停車場のプラットホームに着いても眼に入らなかつたような小さな汽車」というのは、(図 30)の写真の汽車です。千葉県県営鉄道といって千葉県が経営した鉄道が、成田から多古まで走っております。あとは三里塚から八街まで走っていた支線も、県営鉄道時代にはこういう線路の幅がわずか六十センチというたいへん小さい狭い<sup>けいべん</sup>軽便鉄道だったので。昭和四年に京成が買収いたしました、今の千葉交通の前身になります。その時に傍系の成田鉄道に変わったわけですが、その時に





図 30 県営鉄道八街線の軽便列車  
1940頃 三里塚駅構内



図 31 成田鉄道多古線 ガ105 1940頃 三里塚駅構内

線路の幅を国鉄と同じ幅一〇六七ミリに広げました。「成田駅からは、この頃一時間毎にガソリンカーが八日市場へ連絡している」と書いてあるそのガソリンカーが(図31)です。雨宮製作所というところで作りました。ガソリンカー

が成田鉄道にこれが五台ありましたから、これを走っているのを木村荘太は見て書いたということですね。この鉄道が走っていた線路の跡を、今は成田空港のA滑走路が横断しております。

成田鉄道が同じく買収をして成田山の門前から成田駅前を通って宗吾まで通った千葉県で一番最古の電車、これが成宗電気軌道と言う電車ですが、これを京成が線路の幅が同じで、しかも複線ですから成田山の門前まで京成を乗り



図 32 成田鉄道宗吾電車 1940頃  
右後方が不動尊停留場

入れて直通運転をしようとして買収をしました。ところがそうなると、現在の国鉄成田駅からの門前町をお客様が素通りしてしまうので、成田の町の住民が絶対反対し、成田山新勝寺も反対したという話があります。

(図 32) の写真の右側にコンクリートの二階建てのたてものがみえます。これが成宗電車の門前の駅ですね。今の総門の前に在り、正式には「不動尊」停留場と称しました。ですから京成がここまで来てしまうと、直通で東京から成田の門前まで入ってしまいますから、成田山の門前町にはお客さんが通らなくなってしまうわけです。ですから、反対をしたということですね。この電車は戦時中に廃止になりました。さきほどの成田鉄道多古線も戦時中になくなっていきます。

松本清張が『九十九里浜』という作品を書いています。 「東金で降りると九十九里鉄道の貧弱な駅が目前にあった。汚い廃車が捨てられるように据えられている。」と書いてあります。ただし、(図 33) の写真は、わたくしが昭和三十三年十一月、ほぼ清張が書いた同時期に写した東金駅の写真ですけれども、ご覧の通り廃車体はどこにもありません。廃車がもう使っていませんよという形で、側線か何かに置いてあることを書いてあるのですが、もしも松本清



図 33 九十九里鉄道東金駅 1958.11

張が、実際にこれを見たのだとすれば、現実にはまだ動いている車両を廃車で棄てられたようなと書いていますので、ね。したがって、当時の九十九里鉄道というのは、非常にお粗末で痛んだ車を使っていたということになるのかと思

います。

『灯台へ行く道』と言う作品を田山花袋かたいが書いております。田山花袋は、たいへん観光案内的な文章をいろいろな本に書いております。銚子はいへん気に入ったらしく一ヶ月も夏滞在したという事を書いております。大正二年に開業したのは、銚子遊覧鉄道です。田山花袋は火の粉をちらした機関車を書いておりますが、その機関車が(図34)の写真の機関車です。わずか四年で廃業しています。その時銚子の沿線の住民が鉄道廃止反対運動をおこしまして、警察が騒ぎを鎮めるために出動した記録もございしますが、その頃の鉄道は開業するものであって、廃業するものではなく、どこかの鉄道も収益を挙げていました。ところが銚子遊覧鉄道は終始赤字なので、全国でも始めてというぐらいに止めてしまったのですね。ところが同じ資本家がどういうわけか始めたのが、現在の銚子電鉄です。

銚子遊覧鉄道は廃止になりましたが、線路と駅の建物は残したんです。それは国鉄に嘆願して、総武線の延長をしてもらおう。現在の終点である犬吠いぬぼうや外川とがわまで延長してくれという運動があったものですから、線路の敷地だけは残しておかないと延長してくれないだろうということで残したようですね。けれども、残念ながら国鉄はうんと言わなくて、



図 34 銚子遊覧鉄道 1911 本銚子付近

またまたどういわけか同じ地元のメンバーたちがつくったのが銚子電鉄。ただ、『灯台へ行く道』に書かれている犬吠という終点は、現在みなさんが利用されている銚子電鉄の犬吠駅とは位置が違います。もう少し外川、終点より



図 35 銚子電鉄「銚子行」方向板付のデハ 301+ハフ 1  
海鹿島付近 1963. 7.28

四百メートルいったところに今は草原になっています。ここが小説に書かれた犬吠駅の跡になります。銚子電鉄になって書かれたのが、舟橋聖一の『寝顔』という小説ですけれども、「本銚子駅からキャベツ畑やダイコ

ン畑に囲まれたコースになる。銚子電鉄の小さな電車は、ゴトゴトと暗い音を立てながら笠上黒生、海鹿島と迂回する。細い軌道の上を電車が走って来た銚子行と方向札がでている。舟橋聖一は戦後の有名な作家でありますけれども、実は白い建物（図 35）の写真に見えますが、これは海鹿島駅なのです。この沿線に船橋聖一の父親が別荘を持っていました。毎年夏になりますと舟橋聖一はこの別荘に来ていたものですから、銚子の地理に非常に詳しくかったです。ですから、この最後のシーンのようなことをいろいろ書いたという事です。

大変雑駁ざつぱくなお話を、最後は大変急行列車になりました申し訳ございません。私ももう少ししますと九十才になります。そのため、すべてがスローモーになりました、記憶力も減退しております、皆さんにおはなしするのもあつちにスイッチバックし、こっちで脱線してようやく終点に着きました。ひとつ年齢に免じて、また名前が白土でありますから、素人がお話ししたということで御容赦いただきました。今日は長い時間お付き合いいただきましてありがとうございます。



書名	著者	出版情報	登場する駅・路線・時期	備考
短い夏	柏原兵三	1971年 文芸春秋社	総武本線 両国駅 1947年頃	戦後直後の国鉄客車は荒唐を極めたが、特に千葉市内各線は劣悪であった
最長片道切符の旅	宮脇俊三	1979年 新潮社	成田・総武・東金・外房・内房線列車 1978年	当日のコースは我孫子-成田-松岸-成東-大野-鴨川-西船橋(佐倉を通らず)
仮釈放	吉村 昭	1991年 新潮社	佐倉駅 物井駅 東京地下駅 1985年頃	一つ手前は物井駅 故郷の町の駅とは佐倉駅を指す。
台上の月	中山義秀	1963年 新潮社	京成電気軌道 1932年頃	成田までの通勤事情の思い出。日暮里-青砥間は1931年12月26日開業
ちぎれ雲	幸田 文	『日本の文学50』中央公論社、1966年	京成電鉄野野沢付近 1947年	父、幸田露伴死去前後の情景を描く「すがの」の一節
死の緯	鳥尾敏雄	1977年 新潮社	京成佐倉駅 1955年頃	京成佐倉駅の竣工は旧駅時代、1962年12月20日現在地へ移転した
農に生きる	木村花太	1933年 叢書院	千葉系宮鉄道 成田鉄道(II)多古線 1930年頃	千葉系宮鉄道時代の600mm軌間を1930年1067mm軌間に改軌した。
灯台へ行く道	田山花袋	『早稲田文学』1914年7月号	銚子遊覧鉄道 犬伏駅 1914年頃	銚子遊覧鉄道は銚子-犬伏間を1913~17年営業して廃止その廃跡跡を利用して1923年銚子鉄道(現銚子電鉄)が開業した
寝顔(下)	舟橋聖一	1965年 新潮社	銚子電気鉄道 海産局駅 観音駅 1960年頃	本銚子駅からはキャベツ畑や大根畑に囲まれたコースになる。銚子電鉄の小さな電車はゴトゴトと鈍い音を立てながら笠上黒土、海産局と迂回する(中略)細い軌道の上を電車が走って来た。銚子行と方向札がでている。

1) 引用文には編集上、ごく一部分を省略、補正した箇所がある。

2) 千葉県立東部図書館作成「鉄道開業150周年、鉄道が登場する千葉の文学」と重複しないように作成した。

3) 本資料作成に際し、内田儀久氏から多くのご教示を頂いた。

(2023.2.1 白土 貞夫 作成)

## 佐倉周辺の鉄道文学とその背景

書名	著者	出版情報	登場する路線・駅・時期	備考
下総紀行	坪谷水哉	『太陽』1898年4巻12号	総武鉄道 成田鉄道 1898年頃	総武鉄道開業初期の各駅は本所、市川を除き仮設駅舎であった。
成田詣	高浜虚子	『高浜虚子全集』1935年改造社	本所駅 佐倉駅 1900年	本所(張錦糸町)駅は両国駅開業まで房総の鉄道各線の起点であった
独歩書簡	国木田独歩	1910年 新報社	総武鉄道 佐倉駅 1903年	佐倉駅の駅舎販売は1895年1月1日石田屋が開地後に伊勢屋も加わる
稲村雑談	志賀直哉	『志賀直哉全集』1974年 岩波書店	総武鉄道 1903年頃	父は明治期実業家の志賀直温、総武鉄道は1907年10月国有化された。
若き教師の悩み	青木健作	1919年 天祐社	成田鉄道下総松崎駅 1909年	M 停車場は下総松崎駅N行は成田行である。「成田から下総松崎周辺へ」の一節
花と心に囲まれて	高橋 治	1992年 講談社	佐倉駅鉄道官舎 1933~6年	佐倉の「大層切と呼ばれた編の長い編切の左側が駅であった」との描写もある
冬の光景	水上 勉	1980年 毎日新聞社	総武本線列車 両国駅 成東駅 1941年	両国発着列車の大半は太平洋戦争以降は石炭不足で千葉折返しとなった
小説茶屋鉄道	清水寥人	1968年 毎日新聞社	四街道駅 1941年	よろい戸とは旧形客車の窓に取付けた日除け用の木製二重窓
断腸号日乗	永井荷風	『荷風全集』24 1964年岩波書店	市川駅 1946年	この時の情景が後の作品「或夜」のモチーフとなる

書名	著者	出版情報	登場する路線・駅	請求記号
買出し	水井 尚風	岩波書店 1994	総武鉄道、船橋	91868/73 1/20 「東 風全集第20巻」収録
戦後の食糧難の時代、船橋近くを背景に買出しの様子を描かれた短編。船橋と野田の間を往復している総武鉄道の支線電車を買出電車と表現し、乗客間では、船橋の駅には刑事が張り込んでいて、持ち物を調べているという話が交わされる。「中央公論」昭和25年1月号初出。				
房州白浜海岸	林 芙美子	ぎょうせい 1994	房総線、館山	C966/1/ 「ふるさと 文学館第13巻」収録
両国から房総線にて、館山から白浜あたりを巡る随筆。房総線は「汚いと聞いていたが、クッションはビロード張り、天井は白く思いの外清潔」で、館山駅は「古びた、かなり大きい駅」と描写あり。「文藝春秋」昭和26年3月号掲初出。				
房総鼻眼鏡	内田 百閒	筑摩書房 1995	田千葉駅、房総西線	908/2/10 「新・ち くま文学の森10」収録
千葉～成東～鏡子～成田～千葉廻りと、千葉～木更津～館山～安房鴨川～大原大綱～千葉廻り。千葉を鼻柱とした鼻眼鏡になっている。鉄道紀行文。「文藝春秋」昭和29年4月初出。				
砂漠の花	平林 たい子	潮出版社 1977	成田鉄道多古線	91868/cf1/7 (西) 「平林たい子全集 7」収録
学校を卒業して上京してからの波乱に満ちた半生が書かれた自伝小説。文学者仲間と共に、鏡子大塚海岸を訪れた際、多古と八日市場をつなぐ軽便鉄道について「汽車がカーブするとき用を足して、また走って来る」「そんな遅い汽車なら、歩いたほうがはやくありませんか」との会話が交わされている。「主婦の友」昭和30年1月初出。				
九十九里浜	松本 清張	文藝春秋 1973	九十九里町、九十九里線、東金駅	91368/vt 1/36 「松本清張全集36」収録
突然舞い込んだ手紙から、異母姉の存在がわかり主人公は九十九里まで遠いに行く。千葉から鴨川行に乗り換え、大綱を通り東金で下車するまでの描写あり。「新潮」昭和31年9月号初出。				
笑	李 敏成	河出書房新社 1980	総武流山電鉄	9136/T11/ 「流山 伝」収録
主人公と在日朝鮮人の妻は、義両親が暮らすN市（流山市）へ、総武線（総武流山電鉄）で訪れる。1961年頃と、8年後1969年の流山電鉄の風景が描写されている。「二台連結のチンチン電車は終着駅のNまでわずか6キロ足らず」だったが、三台連結に変わり、無人駅も減ってベッドタウン化してきた様子がわかる。				
迷雲	松本 清張	文藝春秋 1972	館山、浜金谷駅	91368/vt 1/12 「松 本清張全集12」収録
完全犯罪をもくろむ男が、追跡者により自滅していく姿を描くサスペンス。物語の舞台となる館山へ電車で向かう。「日本」昭和36年1月初出。				
大河の九姉妹	笛 のり子	みやび出版 2008	鏡子電鉄、鏡子外川	9136/7/ 25/
鏡子に生まれ育った九人の姉妹が、戦前から戦中、そして戦後の60年、各々がたどった教育な足跡を克明に描いたノンフィクション。冒頭、昭和63年頃と思われる鏡子電鉄終点、外川駅が登場。				
ラブ・レター	浅田 次郎	集英社 1997	千倉、内房線、千倉駅	9136/7/ 4/ (中) 「鉄道員(ぼっば や)」収録
偽装結婚をした会ったこともない妻との心の交流を描く。妻の遺体を受け取るため、男が千倉を訪れる。内房線の車内の様子や千倉駅の描写がある。				
我もまた落を枕 東京近郊ひとり旅	川本 三郎	晶文社 2004	京成線、鏡子駅、船橋、我孫子駅など	9156/3/ 2/
向かうは、千葉、埼玉、神奈川など東京近郊16の町。気ままにぶらぶら街歩きエッセイ。船橋、我孫子、市川、鏡子、千葉などが、電車の歴史と文学と町並みを絡めて盛りだくさんに語られる。				

※請求記号欄内に(中)、(西)表記がある資料は、中央、西図書館所蔵です。取り寄せができます。



## 鉄道開業150周年 鉄道が登場する千葉の文学

書名	著者	出版情報	登場する路線・駅	請求記号
総武鉄道	正岡 子規	増進会出版社 2002	総武鉄道	91808/ワ 3/8 「子規選集3」収録
総武鉄道(現総武本線)市川-佐倉間が明治27年(1894)開業。当時新聞記者だった正岡子規は、総武鉄道を利用し四街道、佐倉を訪れた。				
分家	伊藤 左千夫	岩波書店 1977	千葉駅、成東駅、稲毛駅	91868/伊 1/4 「左千夫全集第4巻」収録
明治時代の農村での人々の暮らしや結びつきについて書かれた小説。中流農家の実態や、上総の農村風景、農民の暮らしが詳しく描かれている。成東が舞台の農民文学。東京から実家へ帰る際、稲毛、八街の停車場の様子、成東停車場で下車のシーンがある。「東京日日新聞」明治44年掲載。				
東京近郊一日の行楽	田山 花袋	博文館 1923	内房線、総武線、若杉線、成田線、房総線	KY915/TA98/(中) (個人貸出不可) ※国会図書館デジタルコレクションにて閲覧可能です。
東京近郊を汽船、汽車、乗合自動車、馬車を使った日帰りもしくは一泊二日の小旅行を描く。千葉の沿線は、内房線、総武線、常磐線、成田線、房総線などが登場する。当時は、「両国から汽車で鏡子まで5時間」だった。ちなみに、花袋は鏡子好きで「海岸はどこがいいか?と聞かれれば、迷わず鏡子と答える。」と書かれている。大正5年(1916年)発表。				
清澄寺	荻原 井泉水	ぎょうせい 1994	勝浦、房総線、勝浦	C986/1/「ふるさと文学館第13巻」収録
大正9年(1920年)、井泉水は母が病気で寝込んだため代参を乞われ、病氣回復を祈願するため清澄寺を訪れた。賢頭、房総線の終点勝浦駅で下車。「担ぎ商人、保線工夫、漁師達と前後して改札口を出て、待合室の売店で埃だらけの絵巻書を買う」				
驛	柏原 兵三	なのはな出版 1995	成東駅	9136/KA77/「短い夏」収録
大正13年当時、房総の成東駅(作中は鴨戸駅)の駅長をしていた父親の姿を、父親の部下からの書簡や、回想によって浮かび上がらせ、成東の町の様子も描かれる。				
指導物語 ある国鉄機関士の追憶	上田 広	なのはな出版 1995	総武本線、成田線	C936/2/1「房総の近代文学1」収録
房総半島の鉄道を舞台に、ベテラン機関士と機関士見習いの交流と成長の物語。「中央公論」昭和15年掲載。昭和16年映画化され大ヒットした。映画の高気機関車CS8 217は、本作ゆかりの路線の一つである総武本線沿線の旭市にある「中央児童公園(西の宮公園)」に保存されている。				
十五号車の男	黒羽 英二	河出書房新社 2009	成田駅、成田山門前駅	9136/エ 3/
鉄道廃線跡に転入された作家の怪奇と幻想の短編集。その中に収録されている「成田」は、著者の幼少期(昭和14~19年頃)、成田を舞台に成田駅とその周辺について詳しく語られ、巻末の創作ノートには、成田電気軌道、成田鉄道などの概要が、沿線図や時刻表とともに載っている。				
成夜	永井 荷風	岩波書店 1994	市川駅	91808/ワ 1/19 「荷風全集 第19巻」収録
市川駅の待合所からはじまる短篇。改札口付近の様々な人の様子や、構内の模様の描写あり。「勲章」1947(昭和22)初出。				
都の長路	上林 曉	筑摩書房 1978	房総線、小湊鉄道、親生原駅	C986/1/「ふるさと文学館第13巻」収録
昭和24年頃五井から小湊線に乗り、上総中野の温泉場(養老館)に、男が一人出かけていく私小説。「気動車は、煙を吐いてやってきた。機関車の後に貨車がつづき、最後部に、二編の客車がつながっていた。」				

書名	著者	出版情報	登場する路線・駅	冊数/号
わたしが・煮てた・女	遠藤 周作	新潮社 1999	市川駅	
一人の青年への一途な愛と過酷な運命を生きた女性の物語。冒頭、主人公の青年がピラ配りのアルバイトをするため、御茶ノ水から国電に乗り、市川駅で下車。「主婦の友」昭和35年1月初出。				
鏡子にて	野田 宇太郎	宝文館 1969	鏡子駅	
昭和27年、国木田独歩生誕の地、鏡子に記念の「独歩時鐘」が建つことになり、除幕式に参列するため、鏡子を訪れた。両国から汽車に乗り鏡子まで3時間の旅だった。講演を終え宿でうとうとしていたら、どこかで汽笛の音が鳴り出した。翌朝女中に聞いてみると、灯台で鳴らした鐘音だった。				
房総の旅	田宮 虎彦	宝文館 1969	小湊磯道、船生原駅、上船守野、下舟駅	
昭和28年、友人と二人で冬返ちがある日、三泊四日の旅に出かけた。「安房は、遠い土地」と思っていたのに、「両国から安房鴨川まで4時間にしかかからない。」そうだ。「五井駅でガンリンカーの小湊鉄道に乗り船生原（現在の養老浜谷駅）まで1時間10分。」とある。房総東部の車窓から見た太平洋の雄大さや、和田町辺りの花園の美しさが語られている。				
Dの複合	松木 清張	文藝春秋 1971	成田駅、船山駅、八重駅	
日本各地に残る民俗風刺の世界と現代の懸念にまつわる殺人事件との複合を描くミステリ。千葉の鉄道では、成田駅や船山駅、九重駅の名前が登場。「宝石」1965年10月号初出。				
正義と微笑	太宰 治	筑摩書房 1998	千葉駅、片貝	
16歳から18歳までの青年の日記体小説。昭和10年頃の様子。九十九里の別荘に向かうため、午後1時すぎに両国を立ち、千葉で勝船行きに乗換え、夕方片貝についた。車内から見た風景は「ごみっばい郊外」だそうだ。				
喜張少年マサイ族	椎名 誠	東京新聞 2021	喜英駅	
椎名誠が千葉に越してきた5歳ごろから少年時代までの印象的な出来事を記した自伝エッセイ。1950年代喜英。蒸気機関車が長い貨物をひっぱって走っていた時代。国鉄と私鉄が混ざり、貨車の入れ替えをしょっちゅうして踏切は「あかずのバカ踏切」と呼ばれていたなどのエピソードが語られる。				
小暮写真館	宮部 みゆき	講談社 2010	小湊鉄道	
小暮写真館に住むことになった男子高校生が写真に秘められた物語を解き明かす心強まる現代ミステリー。小湊鉄道版給（いたぶ）駅が表紙。				
トセビ 鏡子電鉄の小さな奇蹟	吉野 翠	IOブックス 2015	鏡子電鉄、徳武橋、内房線	
関東の最東端のローカル線「鏡子電鉄」には、乗客の数だけ人生のドラマがあった…。心がほっこりと温まる。電車と人びとの優しい物語。「終点の外川からなら自転車でも磨てる」。トウモロコシ畑からキャベツ畑のなかをのんびり走る鏡子電鉄が全編にわたり登場。各駅の歴史や情景が細かく描写されている。				
電車を止めるな！ 現いの6.4cm	寺井 広樹	PHP研究所 2019	鏡子電鉄、外川	
鏡子電鉄が廃線危機を救うべく企画した心霊電車イベント。だがそこに、本物の幽霊が!? 宿屋の車内で巻き起こる、ホラー・コメディ小説。2019年8月公開映画の原作。				
きみとホームで待ち合わせ	神戸 直真	講談社 2021	喜子駅前、五井駅、北水駅、船山橋	
一最寄り駅が徳武橋・西千葉駅の高校生たちの青春連作短編集。千葉県内の各所から通う学生達とともにたくさんの駅名が登場。電車通学の気分が味わえるかも。				

※請求記号欄内に（中）、（西）表記がある資料は、中央、西部図書館所蔵です。

## 鉄道開業150周年 鉄道が登場する千葉の文学2

書名	著者	出版情報	登場する路線・駅	図表記号
春の潮	伊藤 左千夫	岩波書店 1976	成東駅、佐倉駅	91368/件 1/3 「左千夫全集 第3巻」収録
農村を背景にした恋愛小説。「陽のぼり」の後日譚。九十九里線の情景とともに、農村での暮らしぶりが描かれる。ラストシーンは鉄道が舞台。成東から汽車に乗り、日向、八街を通り佐倉で一度下車。旅宿の一室を借りて、次の発車まで休息後、再び汽車に乗り千葉へ向う。「ホトトギス」明治41年4月号初出。				
胡蝶子。(くみ)	伊藤 左千夫	岩波書店 1976	松尾駅、八街駅、佐倉駅、成田駅	91368/件 1/3 「左千夫全集 第3巻」収録
日の出と共に松尾駅を出発。成東、八街を通り、佐倉で成田線に乗り換えて成田駅で向かう夫婦。道すがら描かれる。乗客の換子が詳しく描かれている。成田線ですらっと様子が変わり、「段の逢う人達」で混み合う中、夫婦は蜜柑を半分こして食べる場面がある。「ホトトギス」明治42年1月初出。				
佐原行	芥川 龍之介	岩波書店 1968	千葉駅、成田駅、佐原駅、綾子駅	9186/238/ (中) 「芥川龍之介全集 第3巻」収録
明治43年3月、芥川18歳の時水郷を訪れた。その他に、この「芥川龍之介未定稿集」には「藤浦雄策 水郷遊 (東京、大塚間)」明治39年夏芥川14歳、姉と藤浦・小波へ、「綾子行」、「水郷記」の紀行文があり、いずれも汽車で向っている。				
和解	志賀 直哉	文芸春秋 1970	森野子駅、常磐線	9186/79/13 「現代日本文学15」収録
16年同僚歌を続けてきた父親と和解していく過程を描いた中編の私小説。著者は大正4年から約7年半綾子に住んでいて、作中にはたびたび綾子駅が登場する。美しい綾子駅での見送りシーンが印象深い。「新潮」大正6年10月初出。				
氷姫めぐり	若山 牧水	宝文館 1959	成田駅、佐原駅	20736/3051/ (中) 「水郷・恋結 日本風の土風」収録
大正8年、友人と香取鹿島から霞ヶ浦あたりを訪れた紀行文。上野から汽車に乗り、途中成田で不動橋を歩脚。当時の終点佐原駅で下車しそこから舟、汽船で水郷を廻った。				
小浜鉄道のあけぼの 続続	遠山 あき	千葉日報社 2013	小浜鉄道、五井駅、川崎駅	C306/17 1/
明治時代、市原の養老川沿い、川と寄り添い生きてきた人々の人間模様。そして、大正14年小浜鉄道敷設に伴う苦悩と喜びの物語。山は険しく谷は深く、難工事の様子を描かれる。				
帆	宮本 百合子	新日本出版社 1970	稲毛駅	91368/14 1/3 「宮本百合子全集 第3巻」収録
ドイツ語講師にして、女にちやほやされ、ずばだだが憎めない男と、その弟子の主人公の女性が登場する短編小説。二人でふらっと稲毛に遊びに行くことになり、両国から稲毛へ汽車で向かう。五月の曇気と車窓からの景色が描かれて道程は楽しい様子。「文芸春秋」昭和2年10月初出。				
放浪記	林 芙美子	岩波書店 2013	三門駅	9136/07 11/ 「林芙美子全集 第3巻」収録
貧困にあえぎ、職を転々としながらも、たくましく生きる。日記をもとに構成した、著者の若き日の自伝。第一部、当てのない旅で興津行きの汽車に乗り、三門駅で下車する場面がある。「女人畫報」昭和3年6月初出。				
花束の虫	大坂 圭吉	東京創元社 2001	錦7駅	E9/A 3776/ 「朝日新聞」収録
屏風ヶ浦で起きた奇怪な殺人事件の謎を解く短編小説。探偵が東京から綾子へ汽車で向かう。「冬とはいじらしい小春日和で、列車内はスチームの熱気でムッとするほどの暖かさだった。」昭和初期の主演、轟気味房の様子。「おろよいる」昭和9年4月初出。				

真珠のブローチ	木山 健平	講談社 1979	羽後線、雄山駅	9186/X134/X7 (中) 「木山健平全集 第7巻」収録
知人宅を訪問するため両国駅から房総線で箱山へ。短編小説。「酔びた感じ」だという内房3号列車内では、花札をする男女の様子が。ラストシーンは、人気のない千葉駅の最終電車ホーム。「小説新報」昭和41年10月。				
原子炉の壁	長井 彬	講談社 1981	千葉駅、八日市場駅、鍋子駅	9126/914/
匝瑳郡光町の原子力発電所で発生した連続殺人事件をめぐる社会派ミステリ。第27回江戸川乱歩賞。作中ではたびたび千葉駅と八日市場の駅を行き来する場面がある。特急列車しおさい、鍋子駅も登場。				
最長片道切符の旅	宮脇 俊三	角川書店 1998	成田線、東金線、外房線、内房線	2009/21/1 「宮脇俊三鉄道 紀行全集1」収録
鉄道ファンの著者が、タイトル通り、北海道から九州まで片道切符の最も遠回りルートを生み出し、実際に乗車する。千葉では、成田線～総武本線～東金線～外房線～内房線。駅員や構内、車外の景色の様子が随分。お供は小学生の娘さん。				
曲明偶輪歌	天沢 退二郎	思潮社 2001	小湊鉄道	91156/79 12/
「現代詩手帖」に1999年3月号から2000年4月号まで連載した詩集。その中の「半島にて」では、小湊鉄道と思われるローカル電車が登場。あれよあれよというまに、内陸へ入り込んでしまう様子がユーモアたっぷりに描かれている。				
永遠の出口	森 絵都	集英社 2003	千葉駅、八幡駅	7912/tx/ (中)
一人の女の子が挫折しながら成長していく。小学生から高校卒業までを描いた連作短編集。はるばる千葉まで卒業旅行に来た女の子トリオは、雫りととさに違う色の電車に乗ってしまう。それが、まさかの快速列車だった。行き着いた先は・・・				
お弁当ふたつ	高田 郁	双葉社 2013	安房鴨川駅、保田駅、千葉駅	9136/79 63/ 「ふるさと狭野 線」収録
夫の行動を探るべく、こっそりあとをつける妻の話。外房線内房線の景色、乗客の様子かからさまで思いがよぎる。				
出発進行!里山トロッコ列車 小湊線沿線の旅	かこ さとし	偕成社 2016	小湊鉄道	7686/79/ (中)
絵本作家、児童文学者である著者が描く、「里山トロッコ列車」の絵本。里見～養老溪谷間約10kmを時速20kmで走るトロッコ列車の歴史、各駅の紹介や郷土の魅力をたっぷり紹介していく。				
マイブラザー	草野 たき	ポプラ社 2021		7913/79/ (中)
屈辱した気持ちを抱えながら、ひたすら5歳の弟の面影をみる中学生男子の成長物語。地名は不明だが、千葉の山奥のとある場所へ電車に向う。				
大馬と鎌ヶ谷大仏	乗代 隼介	交通新聞社 2022	鎌ヶ谷大仏駅	91368/246/ 「鉄道小説」収 録
「鉄道開業150年交通新聞社鉄道文芸プロジェクト」の一環として制作された短編集に収録。「大馬と鎌ヶ谷大仏」には、千葉県の新京成電鉄が登場する。小学生時代に発表に使った鎌ヶ谷市の歴史が書かれた横断紙が見つかったのをきっかけに、当時の大の散歩コースで町歩きをする物語。				

※種別記号欄内に(中)、(西)表記がある資料は、中央、西部図書館所蔵です。



## 鉄道開業150周年 鉄道が登場する千葉の文学3

書名	著者	出版情報	登場する路線・駅・地名	請求記号
成田詣	雪中庵 省志	教育評論社 2014	常磐線成田線-我孫子、成田線我孫子~成田	91568/13/ 「汽車に乗った明治の文人たち 明治の鉄道紀行集」収録
明治34年、開通したばかりの現・成田線(我孫子-成田)経由で、成田山新勝寺に出かけたときの様子。成田鉄道車内では方言で会話する老婆たち。ホームでは駅夫と客の会話などの描写あり。「文芸倶楽部」明治34年9月初出。				
落穂	伊藤 左千夫	岩波書店 1977	東金、求名駅	91965/付 1/3 「左千夫全集 第3巻」収録
10年ぶりに訪ねた故郷の風景と、人々の変わりように哀愁を感じ、初恋相手を偲ぶ短篇小説。明治44年に開通した東金線。成東の隣の求名駅(ぐみょう)へ降り立つ。「文壇世界」大正2年5月号初出。				
青い風	徳田 秋聲	八木書店 1999	鎌倉海岸	91965/付 1/16 「徳田秋聲全集 第16巻」収録
父子で那古海岸へ旅行した夏のひととき。4時間の汽車旅の中で親子の会話が描かれる。「新潮」昭和4年10月初出。				
波	山本 有三	新潮社 1980	市川駅、銚子駅	9196/14/11 「新潮日本文学 11 山本有三集」収録
運命に翻弄される男女と、子供への懐疑を伴う愛情など、家族のあり方を考察した長篇小説。尋常夜学校の教師である主人公は、両国から汽車に乗り、市川へ遠足に行く。また、飯岡では女性と霞ヶ浦の汽船に乗るため、汽車で銚子へ向う場面がある。「東京朝日新聞」「大阪朝日新聞」昭和3年7月20日初出。				
大吠庵紀行	吉田 経二郎	修進社 1959	稲毛駅、銚子駅	91568/1/2 (中) 「現代紀行文学全集 第2巻 東日本篇」収録
両国から銚子へ。稲毛駅では、かつて千葉の歩兵学校で自殺した友人のことが思い出され、銚子では、同じクラスだった詩人の三宮朽葉の碑を訪れ追想した。昭和15年3月新潮社「青鳩・生命の微光」収録。				
来訪者	永井 荷風	岩波書店 2019	八幡駅、千葉駅	9136/付 38/ 「花火・来訪者 他十一篇」収録
自身の眞作騒動に端を発する物語。安房郡××村に住む若き作家は、東京行の汽車内で隣家の未亡人と乗り合わせ会話する。乗車場での乗客たちの様子も描かれる。千葉、稲毛、船橋、八幡の駅名が出てくる。昭和19年4月稿。				
花見川の妻室	福見 一良	新潮社 1993	軽便鉄道、軍用列車	9136/153/ 「セント・メラーのリボン」収録
花見川沿いを取材していたカメラマンは、鉄道兵を名乗る不思議な少年と老婆に出会う。鉄道連隊とトーチカ(鉄筋コンクリート製の築島障地)をめぐる幻想的な物語。千葉鉄道第一連隊とC56機関車が活躍。				
砂埃りの道	佐々木 基一	河出書房新社 2013	新千葉駅、五成	91968/付 2/8 「佐々木基一全集 8」収録
昭和10年大学受験で千葉の原民富宅へ滞在した思い出、その後10年間の千葉での生活。そして昭和56年再び訪れた千葉市の街並みの移り変わり、著者の思い出と深いつながりのある京成電車の描写が多々登場。「群像」昭和57年2月初出。				
終りの旅	瀬戸内 晴美	平凡社 1974	館山駅	9136/5893/ 「
国内外、様々な土地を訪れた紀行文。館山をはじめて訪れた様子あり。国鉄時代。館山駅が終着駅になっている。車窓からの景色と、おかしな「車内アナウンス」、城山の孔雀について語られる。				

※この講演録は、令和五年三月二十三日に夢咲く  
ら館でおこなわれた講演をまとめたものです。掲  
載図版は、ことわりがない場合、講演者提供のも  
のです。

※※「鉄道開業150周年 鉄道が登場する千葉  
の文学1〜3」は、千葉県立図書館のホームペー  
ジから転載しました。請求番号は千葉県立図書館  
のものです。

(1) 太宰治「列車」は、千葉県鉄道文学一覧表には掲載  
されていないので、参考に原文を掲げておきます。

「一九二五年に梅鉢工場といふ所でこしらへられたC  
五一型のその機関車は、同じ工場で同じころ製作され  
た三等客車三輛と、食堂車、二等客車、二等寝臺車、  
各々一輛づつと、ほかに郵便やら荷物やらの貨車三輛  
と、都合九つの箱に、ざつと二百名からの旅客と十萬  
を越える通信とそれにまつはる幾多の胸痛む物語と  
を載せ、雨の日も風の日も午後の二時半になれば、ピ  
ストンをためかかせて上野から青森へ向けて走つた。」

『太宰治全集第一巻筑摩全集類聚』

(2) 参考写真



総武鉄道開通時佐倉駅の写真 佐藤道夫家文書

佐倉市教育委員会所蔵 国立歴史民俗博物館寄託



## 佐倉とその周辺地域の郵便創業事情

— 佐倉郵便局開局一五〇年に因んで —

しらと  
白土 貞夫  
さだお

### 郵便創業と印旛郡地域に開設された最初の郵便取扱所

江戸時代の通信手段であった飛脚制度は送達範囲も限られており、一般には利用困難なほど、料金も高額であったが、あまねく広く全国各地に廉価で、信書を配達する近代郵便制度がスタートしたのは明治四年（一八七二）三月一日（旧暦、以下明治五年十二月二日まで同じ）である。当初は東京と大阪間の東海道筋のみであり、同年八月サービス網は山陽道に沿って長崎までと大阪以南、田辺へと延長されるが、全国にその取扱範囲が拡大するのは翌五年（一八七二）七月一日であり、北海道の一部を除く各地に現在の郵便局の前身にあたる郵便取扱所が一斉に開設された。

現在は千葉県となっている地域（当時は印旛県、新治県、

木更津県に分かれ、新治県は現在の茨城県の一部地域も含んでいた）では千葉、船橋、銚子などに七十一カ所が開局し、うち印旛、埴生（現印旛）郡下では第1表に掲げる佐倉、白井、酒々井、白井、大森、木下、成田、安食の八郵便取扱所が開設され、これが今日の印旛郡地域での最古の郵便局ということになり、以後一世紀半の歳月が経過した。

もちろん何事も事前の準備は必要であり、先ず明治五年二月明治政府は各府県に命じて郵便関係事務を専門に扱う担当掛を設けさせた。これに対応して印旛県では県庁（所在地は加村＝流山）に郵便掛を設けて、次のように職掌を定めた。その事務心得方は「管内遍く郵便相通スルノ方法ヲ按シ令ノ許可ヲ得郵便察ノ協議ヲ以テ便宜實際ニ施行シ且郵便規則ニ照準シ郵便察ノ示諭ニ因テ管内各地ノ郵便取扱所ヲ監督シテ能ク其所務ヲ勤メシムル事ヲ掌ル 明治五年三月」<sup>①</sup>とあって、郵便取扱所の設置、郵便取扱人の選定、郵便線路の指定と便数の決定や事務の監督まで県庁業務の一環として実施することになった。これに基いて郵便掛が先ず県下全体に郵便取扱所の設置地や取扱人の選定を行ったのである。

当時の政府は財政難から郵便創業に際して郵便局舎などの施設をすべて新しく造るには多額の費用を要するため、

第1表

## 明治5年7月1日開局印旛郡下、郵便取扱所および取扱役一覧

郡名	郵便取扱所所在地	郵便取扱人氏名	任命時の年齢	家業
印旛	佐倉町新町 42 番地	平井儀兵衛	43	名主、酒造業
	白井町	飯田利兵衛		
	酒々井町	大谷忠左衛門		名主、地主
	白井村 431 番地	秋本太郎兵衛	29	名主 問屋
	大森村 2246 番地	鈴木 用作	43	
	竹袋村 156 番地	吉岡 七郎	35	廻漕業 蒸気船鏡港丸船主
壇生	成田村 362 番地屋敷	大塚源右衛門	30	鍋、釜、農具製造業、酒造業
	安食村 3724 番地	藤田 弥平	33	

出典: 田辺卓躬『下総郵便事始』審書房(昭和55年)

地方有力者を準官吏待遇として郵便取扱役に任命、局舎用家屋を提供させて、業務を請負わせ、若干の手当を支払う形で任命したのだが、このことに関して創業以前から準備に携わった二代駅通頭、前島密は『鴻爪痕、郵便創業談』<sup>②</sup>のなかで「役人と云われて役場で事務を執ることは、地方の人々などは名譽としていたからです。是も矢張り実費を掛けずに虚栄を利用して斯業を發達させる私の一つの方略でした」と語っており、この方針がその後の三等局、特定局制度として定着し、所有者が局長か、その関係者のいわゆる私有局舎が今日でも多数存在し、局長世襲の事由にもなっている。

前島の前任者である初代駅通頭、浜口成則(七代・儀兵衛、号は梧陵)はヤマサのブランド名で知られる銚子の醤油醸造業者であり、和歌山県広村の庄屋を務めていた際に、地震から津波を予見して収穫したばかりの稲束に火を付け、「庄屋の家が火事だ」と高台の同家に村人が集まってきた際に津波が襲い、多くの村人の生命を救った逸話は明治三十年にラフカディオ・ハーン(小泉八雲)によって外国に紹介され、国定教科書にも「稲むらの火」として昭和十二(二十二年)の間、小学五年用国語読本に採用されていた。浜口の郵便関係の事績はほとんど記録されていないが、就任

時期が郵便創業直後の明治四年七月であり、極めて短い任期中に大阪以西、以南の郵便線路を飛脚業者の請負によって実現させたことは、民営論者の浜口の主張が実行に移されたというべきであろう。しかし郵便官業化を意図した前島との意見対立に破れ、再び前島が駅通頭に任命されると中央官僚には復帰せず、和歌山県会初代議長などを務めている。

それはさておき、郵便取扱役予定者が内定すると当時の主務官庁であった駅通寮は全国各地に巡回係官を派遣して正式な任命を行い、郵便切手類や鑑札類などを交付している。提供義務のあった局舎建物についての検分も兼ねていたであろう。

印旛県下には駅通寮職員、小田直方が出張してこの任に当たり、明治五年三月に東京・千住を出発して陸前浜街道（水戸街道）沿いに各地を回り、陸前国岩沼から引き返して、五く六月は房総一円を巡っている。この間の手続きの経緯を木下の場合には、左記の記録が明らかにしている。

壬申五月四日 亥 曇時々小雨降る

一 吉岡七郎殿義、今般印旛県庁、真野権大属御廻村之上、郵便御用仰付、差添名主僖造殿罷候事

壬申五月廿五日 申 雨降る

一 駅通寮郵便掛り小田直方様、印旛県御出役直野権大属様、右七郎殿御宿ニ罷成、七郎殿義、今般郵便御用取扱被 仰付候ニ付、御請書等認メ呉様申来り候間、出張致し候事

この大意は「五月四日 このたび印旛県庁の真野権大属（真野順美、印旛県拾式等出仕駅通掛）が村々を巡回し、その折に吉岡七郎殿が、郵便御用を仰せ付けられた。その際の付き添いとして名主の僖造殿が同席した」とあり、この日に郵便取扱役への内命があり、「五月二十五日は駅通寮郵便掛の小田直方様と同行の印旛県からご出役の直野（真野か？）権大属様の宿として（吉岡）七郎家が充てられた。

七郎はこのたび郵便御用取扱を仰せ付けられたので、その役目に対する請書を記載してほしいとの連絡があり、出張した」というもので、この記事により五月四日吉岡七郎へ取扱役内命があり、五月二十五日正式に取扱役発令と請書提出という流れであったことが分る。吉岡は所有する銚港丸により回漕業を営み、戸長も務める木下河岸の有力者であった。

木下郵便取扱所はこのような経緯で竹袋村一五六番地



図1 「印西郵便発祥之地」記念碑

(現印西市木下一四八四番地)の吉岡家住宅に開設され、さらに明治二十六年(一八九三)二月電信業務開始に伴う業務増大に伴い、吉岡家敷地の一角に別に局舎を新築移転している。現在、吉岡家敷地内に残る土蔵を利用した「木下まちかど博物館」傍らの道路脇には「印西郵便発祥之地」記念碑(図1)が建立され、裏面に「明治五年七月一日この地に木下郵便取扱所が開設された 初代郵便取扱役は吉岡吉太郎である 明治二十六年三月一日電信事業の取り扱いは開始した 平成元年通信記念日建之」の文字が刻まれ、この地が現在の印西郵便局に至る郵便の歴史発祥の場所である。

あることを示しているが、初代郵便取扱役は吉岡七郎が正しく、吉岡吉太郎は七郎長男で明治十八年(一八八五)四月に二代目郵便取扱役に任命された人物である。せっかく有志が建立した記念碑の碑文に誤りがあつて、史実を正しく伝えていないのは残念である。

### 佐倉郵便取扱所の開設と初代取扱役平井儀兵衛

佐倉での動きをみると木下と同様な手続きが踏まれ、初代取扱役に新町(横町)在住の平井儀兵衛が任命された。同家は薪炭商や酒造業などを営み、藩主堀田家の御用商人を務める名家であり、文政十二年(一八二九)生まれの四代目を継ぐ儀兵衛は「貫道」という号を堀田家から賜っていた人物である。平井儀兵衛の履歴書によれば「明治五壬申年五月晦日郵便御用取扱役被申付」と記載され、取扱所開設の一カ月前の五月末日に正式に取扱役に任ぜられている。取扱役に任命された平井儀兵衛は以下に掲げる請書を直ちに提出した。

郵便御用取扱御請書<sup>5)</sup>

印旛県管轄

下総国印旛郡

成田道佐倉町

郵便御用取扱人

平井 儀兵衛

郵便御取開相成候ニ付東京方成田道八日市場村迄

右御用取扱所之儀者当町平井儀兵衛江当県庁方御申付

相成候ニ付脚夫賃錢其外左之通奉願上候

当町方上り臼井宿除

老里ニ付賃錢三錢五厘

一 大和田駅江 三里八丁 但三貫目持老時三里行之割

時間老時七厘四毛

此賃錢拾壹錢貳厘八毛

老ヶ月六回総斗六拾七錢六厘八毛

当町方下り酒々井宿除

老里ニ付賃錢三錢五厘

一 成田駅江 三里八丁 但三貫目持老時三里行之割時

間老時七厘四毛

此賃錢拾壹錢貳厘八毛

老ヶ月六回総斗六拾七錢六厘八毛

但行囊三貫目以上三百目ニ付本賃錢之壹分

増賃錢被下度候事

一 東京より八日市場村迄毎月六回三八ノ日晝六ツ

時当地方郵便御差立相成候ニ付右之日割時間等

兼而相量上下往復之書状取纏飛行脚夫用意致シ

御規則之通御継立可仕事

一 飛行脚夫之もの万一不都合之儀有之候節ハ私共

落度ニ付正直達者之もの相撰疎漏之取扱無之様

取締方可仕事

一 飛行脚夫途中発病等之節ハ相当之賃錢を以代夫

差出方之手筭兼而間之村々江申談置御差支不相

成様可仕事

一 雪風雨其外天災ニ而道路往來難相成節ハ其段巨

細東京郵便御役所江御届可申上事

一 切手壳捌手数料之儀老錢ニ付四毛ツ、被下候事

一 切手并脚夫賃錢者凡積を以御渡相成候ニ付月々

残高并壳捌代錢其外差引御勘定仕上表江記メ老

ヶ月限翌月四日迄ニ取調直ニ東京郵便御役所江

向ケ差上候様可仕候尤御預り相成候壳捌代錢其

外共御差図次第上納可仕候事

一 非常之節切手者勿論都而御渡之品々專一二持退

候様可仕候事

一 町内江配達之書状ハ老封ニ付老厘五毛ツ、被下

候事

右町

一 当町近傍村々三四里四方迄配達之書状等ハ目方二

組頭今井 又兵衛

不拘老封ニ付老厘錢七枚ツ、被下候筈ニ付可相

駅通寮

成丈ケ急幸便を以相届可申候事

巡廻掛 御中

但日誌新聞紙類共町内ハ老箇ニ付老厘五毛

ツ、近傍村々ハ半錢ツ、被下候事

一 標札并御用提灯御製造御入用之儀者御下渡ニ可

相成候ニ付証書相添東京郵便御役所江向差上可申

事

但御用提灯ノ儀ハ弓張小田原提灯老張ツ、御

渡之積

右之通郵便御用取扱所并脚夫賃錢其外共願之通御開

届相成候ニ付而ハ何時御取開相成候共諸事御差支無

之様御継立可仕候勿論都而御達之通御規則相心得

精々御用并相成候様可仕依之御請印形奉差上候己上

明治五壬申年五月

印旛県管轄

下総国印旛郡

成田道佐倉町

郵便御用取扱人

平井 儀兵衛

この請書は各郵便取扱所間の郵便物輸送(通送)と配達料、切手売捌手数料に関する取り決めで、佐倉から大和田、成田までは三里八丁、脚夫は重量三貫目の行李(後に行囊、郵袋に代わる)を持ち、毎月三日の日と八の日の明ケ六ツの時刻(日の出から約三十分前、夏と冬では約一時間半の差がある)に出発し、この賃錢は一往復十一錢八毛、月六回で計六十七錢六厘八毛を支給する。ただし三貫目以上の場合は三〇〇匁毎に賃錢の一分を増加する。また町内(市内)配達料は書状、日誌新聞紙類ともに一通につき一厘五毛、市外地三里四方の地への書状は重さに拘わらず一通七厘にて、なるべく早く幸便にて配達し、日誌新聞紙類は五厘とする。郵便切手売捌手数料は一錢につき四毛を支給するという内容である。

また、翌月の郵便取扱開始に先立ち印旛県からも次のような郵便取扱役宛に執務上の心得が発出された。



郵便御用取扱人示書<sup>(6)</sup>

今般郵便てふものを被開

御國內は四方の極まで所として書翰の往復せざるなきやう廣く御世話之ある

御趣意は郵便規則の巻について拝誦して又解得あれば敢而筆せぬと斯者上下の便利を置るるの幸は聞もの雀躍せざるはなし隨て其方共に右の御用取扱を命し下これ未曾有の役に付大切に心得て發起をあやまり指笑をのこさざる様配意いたし信書を差出す人に善悪の扱振なく不深切の粗漏は更になきを旨とし可申一人の落度の一人而已と見效されば全国一般江差響き便途の障碍となるものなれば已に郵便の二字に拘はり其害は大なるべし故に能く其職を盡して不倦不怠を要す犬は夜を護り鶏は曉を告く鳥獸てすら職を盡す況や萬物の靈なる人におゐて其職を盡さずんばあるべからず事務の擧ると擧らざるとは少しの配意によれば御發行の其日より一期を待はず管下の人民便利を唱をふる聲の囂しきをきかまほしく精々可有勉勵もの也

壬申六月

印旛県

また、一般の人々、つまり利用者に対しても郵便とはどのようなものか、知らせる必要があった。封筒に郵便切手を貼ることも、書状をポストへ入れることも全く未知の時代のため、印旛県では実施に先立ち明治五年六月に次のような布告を發して、郡民への啓蒙を図っている。

その内容は、郵便はいかに遠方に離れていても手紙の届かぬ地域はなく、万国郵便連合へは未加入で外国郵便物の取り扱いも定かではない時期にヨーロッパやアフリカの果てまでも手紙を届けることが出来るとのいささかオーバーな表現も見受けられるが、遠方に住む親族友人とも近隣に居ると同様に音信を交わすことが出来るとして、とくに家族間での相互の消息交換の必要性や飛脚と比較しての料金の低廉性を強調して郵便の利用を奨めている。また急用に備え、常に郵便切手を用意しておくことがよいとの利便性にも言及している。

この案内は全ての人々に周知徹底を図るため、半紙に印刷して配布したと思われ、原文には漢字にフリガナが振られて読みやすくなっているが、明治六年のわが国の小学校就学率は二十八・一％程度、識字率が極めて低く読み書きのできない人も多数存在した時代なので、すべての人々に、新しい制度の内容徹底を図るため、取扱人はどのような手

段を講じたのであろうか。

#### 郵便道案内<sup>①</sup>

今度御國內一般に郵便を開かれ近る國々わいふへくもなくとうき國の村さとや御國を離れる土地にても亜細亜わおるか歐羅巴亜非利加洲のはてまでも文の通わぬ地とてはなく廣く御世話あるといふわほかならず御國の人民御布令ことをよくよく守り互に信書を往復し四方に起るよろつの情實かたちのかけよりも早くしき互に便利を達し互に其幸を折り士農工商各其分を盡し銘々の業につゐて骨を折り天理人道に従てたかひの交を結ひ憂樂を同して千里の遠きに離れ住むも一區の近きに住むかく自由自在をなさしめん手引は郵便なるべし是迄親子十里或は二十里とはなれて稼き暮す時親子兄弟姉妹たち年始の祝祠や夏冬の暑さ寒さを尋ねたく思ひたちでも脚夫賃高みか身には及ばねばおもひをはたす時やなくつゝに無音となれるものなればより親子の情薄く他人によつて事をとりこれ人情か違ふゆへ親子喧嘩や口争次第に兄弟不和となりしたしき友を笑ひたり夫婦別れするやうになるもならぬも便にあると深く

御憐察のある事にて書翰の目方四匁なれば二十五里まで一錢なり二十五里より五里までは是又わつか二錢かかる低價に便を得るはさて有かたき御鴻意にてたとへ如何なる貧客も年に二三度急の事報合ぬといふことなくことの欠たる憾みなからしめむとの御趣意なればおのおの能々この理を解して郵便切手といふものは人々常に懐中して急の便を欠かぬやう心懸たきものに候

壬申六月

#### 各地取扱所の開設状況とその後の改廃

佐倉郵便取扱所は、前項のような経緯で明治五年（一八七二）七月一日佐倉町新町四二番地に開設された。（図2）局舎は「瓦葺平屋建で御飯屋道路と菊水堂理容舗の間に挟まれた狭い敷地一杯に細長い局舎が建っていた」（中略）狭い局舎のなかで一切の郵便事業をやっていた<sup>②</sup>との古老の話が伝わっている。

初期に開局した郵便取扱所の多くが局長自宅の一部を改造して局舎としているのに対し、佐倉では平井儀兵衛自宅から三〇〇mほど離れた住居とは別の場所に開



図2 「佐倉名所 佐倉市中の繁栄」 右側建物が佐倉町新町通りにあった佐倉郵便局舎 奥に見える森は麻賀多神社 大正初期の風景  
(『日本博覧図』国書刊行会 1986年)

設している。理由はよくわからないが、嘉永六年(一八五三)作成とされる「一分一間 佐倉絵図」(成田山仏教図書館所蔵)の新町通り部分によれば、四三番地付近に「太右衛門」の住居があつて「飛脚渡世」を営んでいたという。あるいは平井家が飛脚業を兼業し、使用人の太右衛門が実務を扱ったのか、郵便の政府专业化によつて失業する恐れのある太右衛門家とその近隣を取得して新規開業の郵便取扱所に当面転用した可能性もある。いずれにしても当時の平井家住居は明治十九年に近隣からの出火で類焼しており、明治初期の建物の大きさや間取りなどが不明で、局舎として適、不適の判断をする手掛かりを失っている。

明治五年七月一日に現佐倉市内に開設されたもう一つの臼井郵便取扱所は、初代取扱役が飯田利兵衛であること以外は詳しい所在地すら分かつておらず、しかも明治十九年頃には一旦廃止している。続いて馬渡郵便役所が明治七年十一月一日開局するが、これは後述する同年五月開設の千葉―佐倉間郵便線路増設と関りがあると思われる。さらに同二十年五月十六日には下志津村局も開局した。「村」は正式局名であるが、位置や初代取扱役もやはり不明である。

また、成田郵便取扱所は大塚源右衛門が初代取扱役に就任し、局舎は成田町仲町に開設された。当初「成田駅通局」

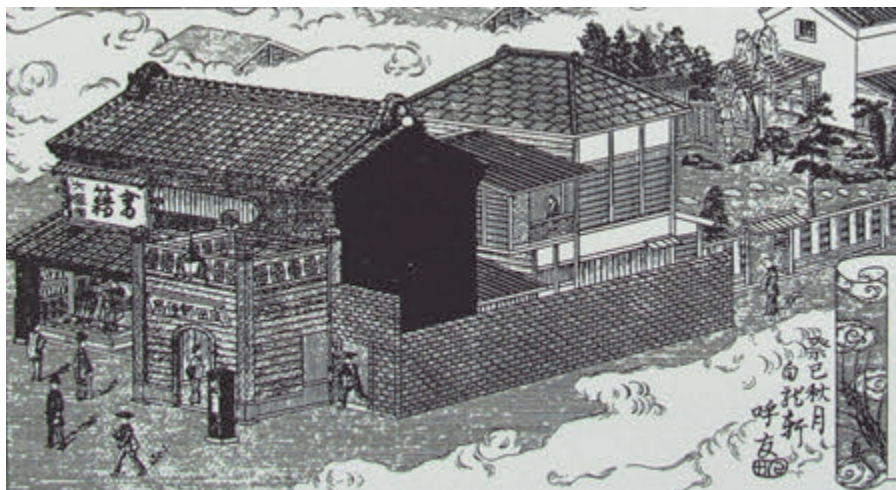


図3 「成田町 大塚栄次郎」(『日本博覧図 千葉県之部初編』1894年 千葉県立中央図書館蔵)の成田郵便局の洋風建物部分を拡大

と称し明治十年成田郵便局と改称<sup>(10)</sup>との記録があつて、これを引用した史書もいくつかあるが「駅通局」と通称されたことはあつたとしても、公的な正式名称として使われたことはない。郵便局と改めたのも他の局所と同じ明治八年一月一日が正しい。同局はその後本町に移転するが、大塚家は本業の酒造販売業のほか、書籍販売なども経営しており、明治二十七年刊行『日本博覧図』にはその店先を改造増築して局舎に充てている状況が描かれている。同図(図3)には局舎部分は洋風で入口に「成田郵便局」の看板が掛かり、黒塗ポストの左側を一人の女性が局舎へ入ろうとしている姿や通用門から外へ出ようとしている郵便集配人の姿も描かれている。しかし大正四年十二月に三代目局長に平山清助が就任すると再び仲町に移転している。これは局長に局舎提供義務があるため、親族以外の者が新たに局長を引き継ぐと局舎は新任局長の住宅などに移転せざるを得ず、局長交代毎に局舎移転した例もしばしば生じている。

また、全国的にも当時の局舎は「商店の一部分に置いたものですから、稀に門構へ玄関付の堂々たる所もあつたが、勿論多くは不体裁であつたので、属僚などは地方の郵便局をせめて理髪店位の独立した構造にしたいと嘆いたこともあつたのです。追々地方で上流の紳士が任に当たるように

様になって大いに体裁を得るようになりました」と前島密が回顧するような状況であった。創業当初に取扱役に任命された人物は印旛郡では第1表のような土地の名士が揃い、全国的にも同様であったと思われるから、財力豊かで住居も広く、その一部を局舎スペースとしても、さほど見劣りしないばかりか、門構えのある立派な局舎が存在したことも、現存する遺構からも十分見てとれる。しかし、局数が増加すると中流階級の人々も多く局長に登用されて、住宅の一部を局舎スペースに充てた場合の狭隘さは領ける。郵便取扱所は明治七年一月(日不詳)郵便役所に改称、さらに翌年一月一日郵便局と名称を変更した。

これも前記の『郵便創業談』によれば「郵便取扱所を郵便役所と改称した理由は飛脚屋の営業所ではない。政府の通信事務を取扱ふ役所である事を示す為」と語られ、權威付けのための改称であったことが分る。

郵便局設置が地域の人達の利便を大きく向上させたことは疑いが無いが、現富里市内の十倉ノ内両国局、現成田市内の駒井野ノ内三里塚局は、ほかとは違う開局事情があったように思われる。のちに宮内省下総御料牧場となる両牧場がそれぞれ明治八年開設直後に、まだ人口も疎らな原野のなかの両牧場用地内に郵便局を開局したのは、住民

のためというよりは官営牧場のため、所管の内務省、さらには千葉県庁との官用文書往復の便を図るため迅速な対応を求められていたことが、郵便局設置の大きな理由である。これには所管官庁の内務省の意向が大きく働いたと推定され、しかも当時の官営牧場は内務省が所管し、郵便を受け持つ駅巡察も明治七年一月以降同一の内務省に所属しており、同一省内であれば意思疎通は容易であったように思われる。ところが両牧場統合後の事務所が三里塚に置かれたことで、存在価値のなくなった両国局は僅か十年で廃止している。

両国局に関しては『富里村史通史編』が「明治八年両国地区に下総牧羊場本庁が置かれ、同時に両国に郵便局を設置した。したがって当村は明治初期から郵便業務が開始されていたが、牧羊場本庁が三里塚に移転すると同時に両国郵便局は廃止され、三里塚に局が新設された」と記述するが、第2表および資料により両国郵便局の明治十二年九月十六日開局は明らかであり、三里塚局も両国局開局以前から設置されていて、決して両国局廃止と引き替えに新設されたのではないことを申し添えておこう。



このような市町村史の誤りは、かなり見受けられるから注意が必要で、極端な例が明治五年七月一日開局の千葉郵便局を「明治十九年十二月一日」開局と『千葉郡誌』が記載している。印旛郡地域では『酒々井町史通史編』が酒々井郵便局の開局を「明治五年九月」としているうえに郵便局自体の以後の歴史には触れず、一旦は廃局となり、さらに復活開局したことにも全く言及せず、わずかに歴代局長氏名と就任年月日を列挙しているだけである。出典は『下総郵便事始』としているが、同書には「明治五年七月一日」と開局をハッキリと記載してあるのになぜか誤記してある。さらに八街局も『八街市史』の記述に従えば明治十三年四月二十日開局、同年八月六日実任局に改称、さらに同十九年五月二十五日八街局と改称し、僅か一週間後の同十九年六月一日八街村実任局となり、同二十六年六月一日に八街局と目まぐるしく局名改称したと記録しているが、全国の明治期郵便局の変遷を詳しく記録した『全国郵便局沿革録明治篇』（昭和五十五年 日本郵趣出版）、によれば八街局は明治十三年五月二十日開局、以後の動向は同書に拠れば第2表記載のとおりであって、ここに列挙した各局の歴史も同じく依拠している。

明治六年六月十五日に印旛県は木更津県と合併して千

表2 明治13年印旛郡内郵便局規程一覧表

局名(開局時) (印旛県内)	開局 年月日 (明治)	局 等	差出 郵便物 単位・通	到着 郵便物 単位・通	郵便 注1)	職員給与	切手売上 代金	廃止、局名改称、内閣年月日(明治期)	
								単位・通	単位・通
○印 倉	5.7.1	5	90,309	55,027	267,209	55,500	1,500,540	→郵便電信局(23.7.1)→郵便局(25.10.1)→	佐 倉
成 田	4	4	11,297	15,197	74,463	26,400	152,000	→郵便電信局(32.12.1)→郵便局(36.4.1)→	成 田
安 食	4	4	3,317	10,161	50,737	26,400	94,441		安 食
木 下	4	4	4,474	11,282	229,457	56,400	194,900	→郵便電信局(26.2.1)→郵便局(26.4.1)→	木 下
白 井	5	5	2,320	5,346	30,447	3,500	58,700		白 井
大 森	5	5	1,421	5,956	25,042	4,000	60,000	→廃止(18.6.20)	
酒々井	5	5	2,023	5,563	29,641	4,500	51,000	→廃止(21.4.30) 【内閣】受(25.4.30)→	酒々井
○日 井	5	5	3,181	5,661	22,370	7,200	75,600	→廃止(18.11.2以後) 【内閣】受(28.11.16)→	日 井
○馬 渡	7.11.1	5	856	4,553	63,046	3,700	20,320		馬 渡
荒 瀬	8.11.10	5	2,466	6,929	21,120	3,500	67,300	→廃止(21.4.30)	
七 栄	5	5	901	2,045	10,831	3,600	27,900	→廃止(18.6.30)	
駒形野ノ内三里塚	11.5.16	5	4,494	5,061	25,232	3,500	103,000	→駒形野ノ内三里塚(19.6.1)→三里塚(21.12.12)→	三 里 塚
十倉ノ内西国	12.9.16	5	4,963	5,923	71,047	3,500	96,900	→十倉村西国(19.6.1)→廃止(21.4.30) →野田ノ内ノ内西国(14.7.25)→廃止(18.6.30) 【内閣】受・内ノ内西国(30.2.1)→	西 国 邊
野 田	13.5.20	5	222	517	17,647	2,100	6,360	→八街村実任(18.6.1)→実任(21.12.12)→八街(26.7.1)→	八 街
八街ノ内実任	5	5	1,051	1,679	7,655	2,100	20,940	→廃止(21.4.30) 【内閣】受(28.12.16)→	
荒 戸	5	5	466	1,510	11,448	2,100	10,670	→廃止(18.6.20)	
川 草	5	5	165	593	6,442	2,100	4,530	→廃止(18.6.20)	
笠 神	5	5	315	1,221	16,395	2,100	11,390	→廃止(18.6.30)	
大 打	5	5	397	1,905	17,597	2,100	15,790	→廃止(21.4.30)	
北 濱 賀	5	5	不詳	不詳	不詳	不詳	不詳	→廃止(18.6.30)	

注1) 郵便・実任、郵便ノ用者・空押・大引各局の取扱は6月20日～12月31日開局である。また再開時の「受」は郵便受取済(後の無集配3等局)を示す

注2) 経費には乗配人、各種郵便輸送の送込人の雇用費を含め、局長を含む内務職員の給与は職員給与に含まれる。

出典 千葉県 明治13年千葉郡統計表(明治15年)刊載、国立国会図書館デジタルより作成。ただし廃止年月日は『全国郵便局沿革録明治篇』(昭和55年)日本郵趣出版より加算



第3表 明治前期郵便局数

(明治)年	郵便局							郵便局													
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21			
局の名称	郵便取扱所							郵便役所							郵便取扱所(後の無集配3等郵便局)						
印旛郡	0	8	8	9	11	11	11	11	12	13	20	20	20	20	20	13	14	9			
千葉県	0	71	70	97	103	114	115	120	121	200	199	199	199	191	127	127	98				
全国	179	1237	1374	3191	3493	3721	3709	3762	3934	4626	4814	5187	5298	4813	4083	4016	3683				

出典 小原宏「明治前期における郵便ネットワークの伸展」『郵政博物館研究紀要』13号(令和4年)、ただし印旛郡数値は筆者の調査加筆である。

葉県が発足するが、その年末には全県下には郵便取扱所七〇局があり、明治十三年末まではそれが二〇〇局に増大した。ところが明治二十二年には九十四局となり、九年間で半減してしまった。印旛郡地域では、第2表に掲げた局所以外に下志津村局を加えた計二十一局が存在したが、このうち計十三局、すなわち、臼井(現佐倉市)、下志津村(現佐倉市)、畔田(現四街道市)、酒々井(現酒々井町)、荒海(現成田市)、北須賀(現成田市)、大竹(現成田市)、瀬戸(現印

西市)、笠神(現印西市)、七栄(現富里市)、用草(現八街市)、大森(現印西市)、両国(現富里市)がこの時期に廃止されて、やはりこの地域でも半数以上が廃局になっている。とくに用草、笠神、北須賀局は僅か五年余の短命であった。これから郵便局の増減数を第3表に掲げた。  
廃止された郵便局のいくつかは、その後、集配事務を取扱わない郵便取扱所(後の無集配郵便局)として復活するが、これら明治中期の郵便局の大幅な廃止は、創業当初は当局

側が近代化推進と郵便局ネットワーク形成を図って郵便局増設を重視して規模拡大に努めていたが、全国の局所網が一応完成すると、経営基盤確立のために、郵便物の発信数や配達数、配達区域に応じて見直し、局所の統合や廃止など再編する方向に転換したと局長給与や事務経費の支給額が余りにも低額のため、局務維持が困難となって辞退（退職）者が続出したことも大きく起因している。取扱業務種目が拡大と、それに伴う業務量の増加で名誉職的な待遇では局長を処遇できなくなったのである。因みに佐倉取扱所の例では開局時は八等郵便取扱役であった平井儀兵衛の手当は一カ月一口米、すなわち五十銭、筆紙墨料二十五銭、計七十五銭であった。<sup>(15)</sup> 明治八年（一八七五）十一月十日開局した荒海郵便取扱役山岡兵右エ門の初任辞令が残るが七等級、一カ月三十銭に過ぎず、当時は局長が他に職業を持つ兼業、兼職が認められていたとはいえ、余りにも低額な報酬であったといえよう。

なお、創業時の給与に関しては前島が「封建時代は藩侯（領主、殿様）から一人扶持、即ち玄米五合の日給を貰い荣誉であったのが朝廷からの給与であれば、皆な大荣誉と思つたのです。士族の禄は皆米で貰つたので（中略）口米を給与することにし任何等級何口米という辞令でしたが実際は

一口米を月額五十銭として支払いました」との話を残している。<sup>(16)</sup>

### 各取扱所における郵便差出数、配達数と郵便線路通送ル―ト）

郵便創業時の佐倉局における郵便差出数は記録がないが、平井家に残された多くの佐倉郵便取扱所開局当時の資料のひとつである『郵便切手売下帳』<sup>(17)</sup>から推定すると開局前に駅通局から半銭切手一六〇枚、老銭切手一六〇〇枚、式銭切手一六〇枚を交付されていた。これらは和紙に印刷され、中央に額面金額を表示し、それを両側から包むように龍の文様を描いた通称「龍銭切手」と呼ばれる三種類である。ほかに同じ図柄の五銭切手も存在するのだが、なぜか下総国一帯の大半の郵便取扱所には交付されていない（図4）。おそらく前記の駅通寮役人が開局準備のため、開設予定地を巡回中に、五銭切手の需要予測を誤り他所へ過大に交付したため、巡回コースの最後となった下総国では不足を生じて交付できなかった結果と思われる。

ではどれくらいの切手の需要があったかといえ、スタート時の明治五年（一八七二）七月には老銭切手九二枚、式

銭切手一三枚、八月は壹銭切手一九三枚、貳銭切手二七枚、九月は壹銭切手二〇三枚が売り捌かれ、貳銭切手は全く売れていない。当時の郵便料金は距離別制で、まだ葉書はなく書状のみだが、料金は二匁以下の書状が同一配達区域であれば半銭、二十五里以内は一銭、五十里以内二銭、百里以内三銭、二百里以内四銭、二百里以遠五銭であった。試みに地図上で測ると佐倉中心に半径二十五里(約一〇〇km)以内には現在の千葉県全域はもちろん、東京や横浜、水戸、宇都宮も含まれ、さらに常陸大宮、太田、熊谷、秦野、平塚までその円内に入るから、佐倉取扱所差立ての郵便物の大半が二十五里以内であてであり、事実一銭切手の売り上げが断然多いことを考えれば、単純に一通の書状に一枚の切手を貼り、買い置きもなかったとすれば一日平均二十五里



図 4 龍銭切手4種の内、左側の半銭、壹銭、貳銭の3種類のみが佐倉で発売され、右端の五銭は発売されなかった。

以内あては約六通、二十五里以上あてが約一通程度の差出があったと考えられよう。佐倉町内への配達は半銭だが、三カ月間に切手が一枚も売れていないのは利用が皆無であったことを示している。

郵便料金は明治六年四月一日から全国均一制に変更されて、料金も書状は書状二匁毎に市内は一銭、市外は二銭、不便地へは目方に拘わらず、三銭に改めた。同年六月一日からは初めて郵便葉書も発行されて、料金は一銭、市内は半銭に定められて、さらに簡便に便りの交換ができるようになった。

点に相当する郵便局が設置されても、それを結ぶ線である郵便送達ルートがなければ郵便は機能しない。そのルートを郵便線路というが、鉄道線路とは違い既存の道路を使い単に郵便局相互間の道順を指定するだけだが、<sup>18)</sup> 通送人は差立日の差立時刻に出発し、決められた道路を決められた時間内に到着するように定められていた。差立とは郵便局で郵便物を発送することを意味するが、佐倉取扱所開設当時の郵便線路と差立日は次のようなものであった。

東京―行徳―船橋間に連絡して起点船橋から大和田―白井―佐倉―酒々井―成田―多古―八日市場―銚子―荒野ま

◎馬 渡	旭 村	鹿渡、吉岡、成山、中台、馬渡、和良比、小名木、南波左間、上野、和田、中野、山梨、	
	弥富村	坂戸、岩富、七曲、西御門、宮内、飯塚、内田、	
	千代田村	物井、長岡、栗山、	
	根郷村	神門、木野子、小篠塚、太田、大篠塚、(ほかに千葉郡更科村の一部を受持ち)	
◎佐 倉	佐倉町	新町、宮小路、並木、裏新、中尾余、最上、海隣寺、田町、弥勒、本町、樹木、藤沢、鎌木、野狐台、将門、大蛇、 鍋山新田、	
	白井町	江原、角来、江原新田、白井、白井台、白井田、	
	内郷村	山崎、下根、大佐倉、飯野、土浮、萩山新田、岩名、飯田、	
	根郷村	城、石川、六崎、寺崎、	
八 街	千代田村	生ヶ谷、飯重、吉見、群田、内黒田、亀崎、羽島、六方新田、	
	酒々井町	今倉新田、篠山新田、本佐倉、下台、酒々井、墨村、尾上、飯俣、馬橋、中川、上岩橋、柏木、下岩橋、伊藤、 伊藤新田、	
	和田村	直奈、天邊、寒風、高崎、八木、上代、坪山新田、長熊、高岡、米戸、上別所、上勝田、下勝田、瓜坪新田、宮本、	
	八街村	実住、小間子、東実住、櫻戸新田、雁丸新田、文通、八街、大関新田、富山、	
	川上村	勢田入、用草、大谷流、勢田、吉倉、東吉田、岡田、根古谷、小谷流、	
	志津村	小竹、青首、上座、上志津、先崎、井野、下志津、内黒田、井野、	
	阿蘇村	神野、保品、上高野、米本、村上、下市場、下高野、	
	中 野	山田台、沖小間子、	
	(千葉郡)	川上村	上砂、砂村、
	千 葉	白井村	中野、佐和、多部田、高根、北谷津、五十土、川井、野呂、和泉、
千代田村		六方新田、津之守	
旭 村		熊谷台	
滑 川		水掛、荒海、大生、成毛、小泉、大室、土室、幡谷、飯岡、磯部、	

注1) ◎印は現在倉市内所在の郵便局

注2) 当時の滑川局(香取郡)は現局名の「滑河」とは異なる文字を使用していた。駅名も同じである、  
 出典 明治28年6月1日改正『郵便区画町村便宜巻之二』(通省発行)により作成

明治28年6月1日現在 印旛郡内各郵便局受持配達地域一覽

局名	町村名	大字名(一部は字名)
木下	木下町	竹袋、平岡、宗甫新田、別所、小林、台方、
	楚原村	行徳新田、中根新田、佐野屋新田、押付新田、和泉屋新田、甚兵衛新田、小林新田、松虫新田、萩原新田、下曾根新田
		酒直上杭新田、長門屋新田、下井新田、中田切新田、松木新田、持監新田、安食ト新田、
	布鎌村	太郎右衛門新田、三和、北布鎌、押付新田、上曾根新田、南新田、西新田、大森新田、長門屋新田、諸方新田、
	大杜村	大森、六軒、堯作、亀成、鹿黒、
	本郷村	龍福寺、笠神、物木、角田、瀧村、中根、荒野、
	永治村	浦刃、白橋、和泉、白幡、小倉、浦幡新田、平塚、高西新田、
	宗像村	大廻、造谷、鎌狩、師戸、岩戸、吉田、
	船穂村	和泉新田、多々羅田、結縁寺、船尾、松崎、惣深新田、竹西、戸神、中谷新田、
	六合村	松虫、山田、平賀、吉高、萩原、瀬戸(ほかに東葛飾郡布佐町の一部を受持)
白井	白井村	白井橋本、復村、神々廻、名内、今井新田、富塚、木村、折立、根村、名内、
	谷清村	清戸、谷田、十余一、(ほかに東葛飾郡手賀村、風早村の一部を受持)
成田	成田町	成田、郷部、土屋、寺台、
	速山村	東和田、山ノ作、久米、吉倉、
	八生村	山口、押畑、大竹、上福田、宝田、松崎、公津新田、
	中郷村	赤萩、野毛平、東金山、関戸、和田、下金山、蘆田、東和泉、西和泉、
	公津村	北須賀、船形、八台、江井須、大袋、下方、台方、飯田新田、成木新田、飯仲、
安食	安食町	安食、酒直、龍角寺、麻生、矢口、北邊田、須賀、
	豊住村	佐野、興津、龍台、田川、長沼、南羽島、北羽島、安西新田、
	布鎌村	南四ヶ村新田、脇川新田、下和田新田、四ッ谷新田、酒直新田、
三里塚	速山村	三里塚、駒井野、堀ノ内、歌香、畑ヶ田、川栗、大山、馬場、小菅、十余三、長田、
	富里村	根木名、大和、十倉、高松、高野、立沢新田、中澤、立澤、新中澤、久能、日吉倉、七栄、新橋、



で二十四里三十三町四間三尺、しかも現在ののように毎日何便もあるわけではなく、船橋発が二・六の日、荒野発は三・七の日差立、つまり一カ月間に二日、六日、十二日、十六日、二十二日、二十六日の六回差立が下り便で、上り便は三日、七日、十三日、十七日、二十三日、二十七日に差立てるそれぞれ六便である。ほかに千葉―佐倉―木下間九里二十八町四間五尺があり、印旛郡地域では別に八幡―鎌ヶ谷―白井―大森―木下―安食―滑河―佐原―小見川―野尻―銚子荒野間二十八里十九町十一間を八幡発二・六の日、銚子荒野発三・七の日差立、木下―布川―取手間三里五町四間は三・八の日差立の四線路が設定されていた。人口の多い地域や街道筋では丁の日、半の日と定められたところもあるが、偶数日が丁、奇数日が半を表わし、今日では賭博の符丁のように考えられる丁半の文言も当時の政府の文書通達にもキチンと記載されている。次の二通は佐倉関連の郵便線路に関するものである。

房総支道千葉町方馬渡ヲ経テ佐倉ニ至ル一線、今般郵便取開相成條候、別紙千葉町方差出候受書差廻シ條、此請書ニ倣ヒ大至急当掛へ可差出候也

七年五月十四日 駅通掛 印

佐倉

郵便役所中

但式冊可差出候也<sup>(1)</sup>

これは千葉―馬渡―佐倉間郵便線路増設に関わる文書であり、従来の佐倉―船橋―千葉ルートに比べ、大幅な距離、時間の短縮を狙った改正であり、これに伴い馬渡取扱所を増置したと思われる。次の文書も明治七年七月二十一日から東京―千葉間郵便物は行徳―船橋間を八幡(市川)經由に改め、船橋―佐倉―八日市場間の差立は毎日上下二便に増加することを通達したものである。開設時の五日に一回の通送がこの時点から、毎日それも二回に増加したのは郵便の利便性が認識されるようになって、郵便物数が激増、さらには送達速度の向上が求められた結果といえよう。また、千葉県発足により県庁所在地が加村から千葉へ変わり、郵便物の流れに大きな変化をもたらしたことも見逃せない事実である。

来月廿一日を始とし東京より千葉江通過之郵便、行徳船橋間之駅を廢し、行徳より八幡通船橋へ結び通送相達候に就両者、船橋・八日市場間之郵便を一線とし、且

毎日の往復に改、正午、五時双方より発し継駅等総而従前  
之通相心得一日中に互へ地着候様通送可致、此旨相達候也

明治七年六月十八日 駅通頭 前原 密

船橋より八日市場に至る駅々

郵便役所

同取扱所

右十九日午後

即刻酒々井町継送

図5に掲げた明治十八年駅通局発行「郵便線路図」は、  
印旛郡付近を示したのだが、明治五年当時と比較すると、  
前記の千葉―馬渡―佐倉間は、毎日千葉を午前七時発、午  
後六時発の二便に増強され、佐倉―瀬戸―木下間、成田―  
両国―実住―芝山―多古間、成田―三里塚―多古間に毎日  
一便が新設されている。さらに、東京―千葉間は毎日二便、  
これは馬車便に代わっている。明治十九年十二月に千葉郵  
便局集配人に採用された北川甚松は、その頃の模様を「県  
下のどこにも汽車便はなく、通送は北は成田、西は船橋、  
南は檜葉（現袖ヶ浦市）、東は東金迄昼夜二回約二貫目の行  
囊を担いで二等速度（二分間に三町位）で届けたものです。  
千葉船橋間は道路がよかったので一等速度（二分間に六町）  
でした。千葉郵便局全体で扱った配達数は多い時でも九〇

〇通、大抵は七〇〇通でした」（大正十一年四月廿一日付『東  
京日日新聞』）と回顧している。

明治十三年『千葉県統計書』は千葉関係のこの種統計  
類としては現存最古の統計表である。同年の郵便関係諸統  
計も記載されており、これによれば印旛郡各取扱所の状況  
は第2表のとおりだが、これを千葉県全体でみれば、やは  
り千葉局差立（発送）数二五二、〇九三通、到着（配達）数一  
五六、五二一通が抜群のトップであり、それに次ぐのが、  
佐倉局の郵便差出数八〇、三八九通、到着（配達）数五五、  
〇二七通、三位は荒野（銚子）が差出数五〇、七五八通、到  
着（配達）数六一、八七五通がベストスリー、以下、佐原・  
木更津・東金・松戸・八日市場・大多喜・船橋・野田・茂  
原・北条（館山）・行徳・流山の各局が順に四〜十五位で続  
き、成田局の差出数一一、二九七通と一五、一九七通の配  
達数は十六位である。鉄道未開通のこの時期は馬車すらま  
だ走らない交通事情では、物流も江戸時代とは殆んど変わ  
らず、幕末から続く産業、商業の盛んな都邑地の取扱数が  
目立っている。郵便取扱数県下二位の佐倉局は一日平均で  
は差出は約二二〇通、配達は一五一通となつて明治五年の  
数値と比較すれば約三十倍の増加である。これには十一万  
石城下町以来の活発な商業取引、経済活動が引き継がれて



図 5 明治 1 8 年 駅通局 発行「郵便線路線図」

いた以外に、ほかの都邑とは相違する大きな要因があった。それは明治六年徴兵令が実施され、わが国最初の陸軍部隊である歩兵第二聯隊が明治七年から佐倉城跡の兵営地に駐屯し、この時期には一個大隊約八百人が駐屯していたが、大半は関東地方一円から召集された兵士であった。当時は郵便が唯一の通信手段ともいえる状態であったから、留守家族との間に安否を問う書信の往復が相当数にのぼったことが、郵便取扱数増大を招いたのである。

あて先地の郵便局に運ばれた郵便物は、それぞれの宛先へ配達しなければならぬ。今日では郵便配達区域は地方自治体の境界にほぼ一致するが、明治期の郵便物数は僅少であっても悪路が多く、広大な地域を少数で各戸へ配達しなければならず、現在の以上の苦勞があったように思われる。明治二十八年六月現在の各郵便局の配達区域を第 4 表にまとめてみた。

そのほかに、創業から様々な郵便関係の

局名	戸数	人口	職員数		切手 売下所	郵便(ポスト)		引受発送					到着配達	
			内	外		柱函	掛函	書状	葉書	その他	計	小包	書状葉書等計	小包
◎佐倉	4,552	24,812	5	12	40	9	21	147,332	279,928	23,792	446,057	2,756	429,742	4,552
◎馬渡	1,661	9,932	2	6	12		8	8,300	16,417	2,133	26,850		48,975	
八街	1,671	8,132	2	3	17		16	8,722	22,431	2,774	33,927		50,523	
木下	4,673	27,184	5	11	27	3	24	28,493	65,137	5,968	99,598	356	152,025	637
白井	1,682	11,171	2	3	9		9	4,906	10,808	1,048	17,810		35,580	
成田	2,642	14,908	4	6	16		16	40,961	85,607	15,492	142,060	1,568	125,842	1,973
安食	1,692	8,941	3	3	14		14	12,438	25,492	2,098	40,028		73,755	
三星塚	1,148	5,565	2	3	8		8	8,033	11,463	845	20,863		36,364	
(参考)千葉	6,148	37,970	28	20	41	23	18	208,958	319,195	376,838	905,016	3,134	620,802	5,754

- 注1) 原表記載の郵便電信局分(郵便局の名称の尽で電信事務を取扱った局を含む)のみで、電信事務を取扱わない局所の記載はない。  
 注2) 戸数人口は当該郵便局の配達区域内の数値を示し、所在地町村のものと相違する。  
 注3) 引受発送個各項合計と計欄の数値が符合しないものがあるが、原表のままとした。  
 注4) 職員数内訳の内務職員には局長1名と電信事務職員(千葉のみ2名)が含まれている。  
 注5) 小包郵便物取扱は明治25年10月1日開始、ただし全局一斉ではなく、この時期は指定された郵便局(県内では佐倉・木下・成田・千葉・市川・船橋・鏡子・木更津・東金・茂原・大多喜・勝浦・館山)のみで取扱った。  
 注6) ◎印は現佐倉市内所在の郵便局である。  
 出典 出典：『東京郵便電信局統計年報』明治28年版(国会図書館デジタルコレクション)

指示、指導、調査を行っていた県庁から明治十七年(一八八四)七月十二日に、郵便業務上の疑義は直接駅通局に差出すよう県知事から郵便取扱役あてに文書が発出されている。

すなわち、県庁は「郵便事務上疑義等ニ涉ル條件何出ノ義ハ本県又ハ直チニ駅通局ヘ伺出区々ニ有之候処右ハ処務ノ都合有之候條自今右伺書ノ義ハ直チニ駅通局ヘ差出スヘシ但本県約束郵便ニ係ル件ハ此限ニアラス」と通達して郵便の取り扱いに関する指導等は中央の駅通局直接管理、指導となった。

ただし、郵便事業にかかる身元確認等の一部業務は引き続き県に残り、郵便事業との関係はその後もしばらくの間は存続した。<sup>(注2)</sup>

**創業期に各取扱所が調製した不統一な消印のことなど**

創業期の消印は統一的なものではなく、各取扱所がそれぞれ印刷屋に依頼して任意に作成し使用した。そのため非常にバラエティに富み、形や大きさ、表示する図案などもまちまちで「不統一印」と呼ばれている。印旛郡地域の各取扱所での「不統一印」の使用は佐倉・成田・木下・安食・



図 6 明治7年11月佐倉郵便取扱所消印の郵便物 廣島宏治氏提供（左右の印影イラストは参考図）



図 7 「佐倉街検査」の消印

白井の五取扱所八タイプが確認されている。佐倉取扱所ではテン書体の「佐倉街検査」と彫られた角形に周囲を単枠で囲んだ寸法タテ三四mm、ヨコ一七mmの切手抹消印と同じく角形で二重枠の行書体「北総佐倉郵便役所」の寸法タテ二九mm、ヨコ一七mmの取扱所表示印の二種類である。現在発見されている「佐倉街検査」を押印した切手または実通便（つうべん）はすべて明治五年七月二十日発行の桜切手と

呼ばれる中央に菊紋章と郵便切手の文字を描き、四隅に桜花模様を配した意匠の切手である。佐倉で売り捌いた前記の龍銭切手に押印されたものが未発見のため、「佐倉街検査」が佐倉取扱所最古の消印かは断定が出来ないでいる。証示印の「北総佐倉郵便役所」も明治七年七月以降の局名であり、それ以前の「北総佐倉郵便取扱所」印や「佐倉街検査」以外の印が使用された可能性も否定できないからで





図 8 各局使用の記番印。上左から白井（ハ一三）、大森（ハ一四）、木下（ハ一五）、安食（ハ一七）、下左から白井（ハ二三）、佐倉（ハ二四）、酒々井（ハ二五）、成田（ハ二六）（第 58 回 ナルミ・フィラティック・オークションカタログ（鳴美 2008 年）

ある。龍銭切手上に押された佐倉取扱所使用の消印が今後発見されれば問題は解決するのだが、佐倉で発売した一、九二〇枚の龍銭切手は、もうこの世には存在しないのであるうか。「不統一印」では白井取扱所が使用していた「白井驛口便取扱」と二行の印影が桜二銭切手上に残るものが発表されている。成田取扱所では取扱役の「大塚」の私印が用いられたほか、木下取扱所では「東木下」、安食取扱所は「東安食」と取扱所名を誤刻したと考えられる消印が使われ、しかも両印ともに「帝国」の文字が彫り込まれている。当時既に大日本帝国を意識したのかは分からないが、他に例はなく珍しいというに尽きる。両取扱所は隣接地に在り、あるいは同じ業者に発注したことで同じ誤りが二例生じたのかも知れないが、誤記された自取扱所名表示の日付印を問題なしとして使用した関係者の鷹揚さにも驚かされるばかりである。

これらの「不統一印」は明治七年十月に新たに「日付印押捺形心得」が制定されて、初めて全国的に統一された官製の通称「二重丸印」と呼ばれる消印に代わった。これは直径約二二mmの円形で内側の丸の中央に局名、外側の円のなかには旧国名、郡名、年号、年月日、時刻組み合わせ

て配した日付印で、旧国名や郡名、年号や年の有無は郵便局によつて違いがある。しかも明治六年四月使用開始は全国一斉ではなくその時期には違いがあり、佐倉局の最古使用例は明治八年八月二十日である。同時期の明治七年十二月からは直径約二五mmの「記番印」と称される大形の抹消用消印も登場する。記号はイを武蔵国、ロは上総国、ハは下総国、ニは常陸国、ホは安房国のように各国をイロハ順に分け、これに各局の指定番号を組み合わせた円形の印



図 9 千葉郵便局の二重丸印と拇太印。  
拇太印は県内では千葉局のみで使用され、傍らに月日を示す二重丸印を押捺された。掲載のものは、明治 19 年 12 月 7 日ハ便を示している。

で白井が「ハ 13」、大森は「ハ 14」、以下、木下「ハ 15」、安食「ハ 17」、白井「ハ 23」、佐倉「ハ 24」、酒々井「ハ 25」、成田「ハ 26」と表示された(図 8)。馬渡は開局直後であったためか使用されなかったが、全国では約二、〇〇〇局が使用した。別に明治十四年九月より同二十一年八月まで駅通局から局長が派遣された二等局では拇太(ボタ)印と称する大形の消印が使用されたが、県内では千葉局のみ明治十九年七月からの使用であった。(図 9)「記番印」「拇太



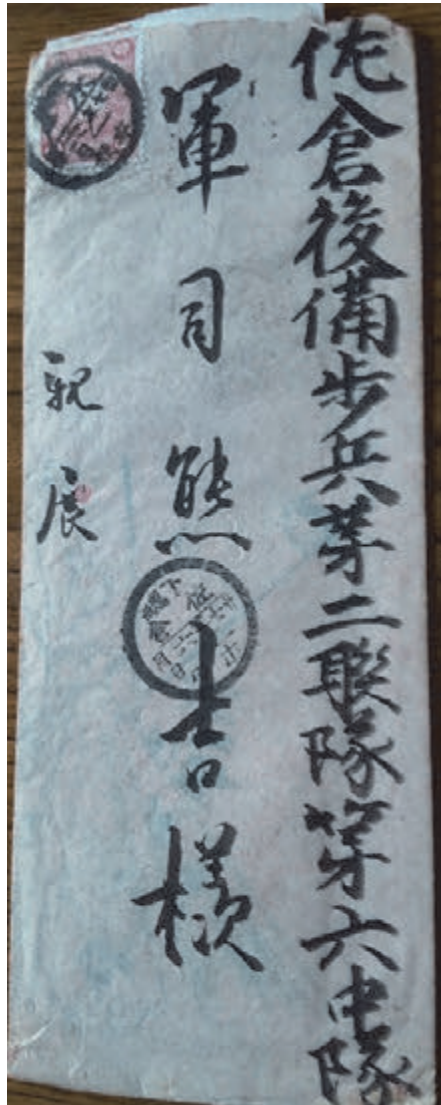
図 10 佐倉・千葉郵便局の明治時代の消印

図 11 佐倉第二聯隊の兵士あて  
実通便。  
封筒中央に下総佐倉、明  
治 27 年 6 月 2 日ホ便の丸  
一印の押印がある。



図 12 櫛型印

で「丸一印」と呼ばれ、明治四十二年十二月末まで使用された。(図 11) 続いての消印は中段に年月日、上段と下段に櫛の歯状の模様を配し、上段は局名、下段には取扱時間帯を示すいわゆる「櫛型印」(図 12) と称される消印に切り替わった。これは一、二等局は明治三十九年から、三等局は明治四十三年から使用開始し、昭和六十一年(一九三六)三月まで実に八十年近く使用した。  
街頭など街の添景としても親しまれている「郵便差出箱」



印」とともに切手印面抹消用で年月日表示がないため、いずれも「二重丸印」と併用された。(図 10) その後、明治二十一年九月新しい様式の消印が全国郵便局で一斉に使用開始した。直径約二五 mm の円形内を横線一本で分け、上部は国名と局名、下部に年月日と便名を表示する日付印

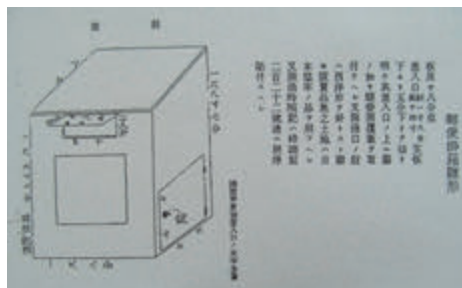
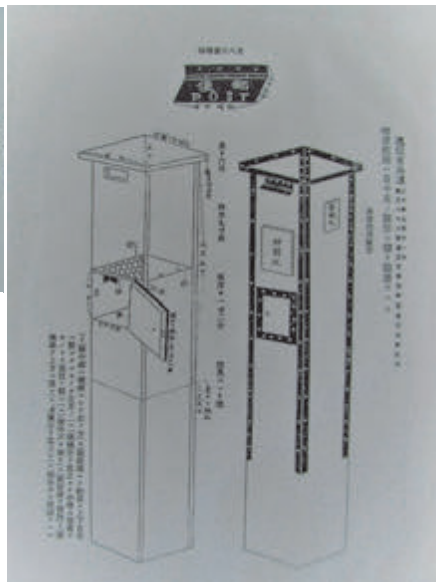


図 13 右上：明治 20 年から使用の柱  
函形郵便差出箱  
絵鳩昌之氏所蔵

図 14 上：明治 20 年から使用の掛  
箱形郵便差出箱  
絵鳩昌之氏所蔵

図 15 右下：元馬渡郵便局長の内田家  
に保管されていた明治期  
の黒塗り柱函ポスト



は一般には「ポスト」の愛称で呼ばれているが、外来語が日本語化した一例であろう。郵便ポストには規格が定められており、令和三年度には全国に一八一、五二三本が設置されているが、明治四年三月一日の郵便創業時には江戸時代の目安箱を模した屋根と脚付き木箱で「書状集箱」と称し、東京に十二カ所、大坂に八カ所、両地を結ぶ東海道筋には六十七カ所に設置した。ポストの設置場所を年配の郵便局員は「箱（函）場」と呼ぶ人もいるが、これは明治の名残である。明治五年の明治創業期に印旛郡下の箱場が何カ





所あったかは分からないが、明治二十八年現在の統計が残されており、第5表には各局別の設置数のほか諸データを記載してある。

この時期のポストは柱函が明治二十年七月十一日公達第八六号により長さ六尺、四方九寸角、板厚さ一寸二分の寸法により惣(総)黒ペンキ塗りにて図13のような「雛形ニヨリ製造スベシ」と定められた。掛箱の規格は長さ一尺八寸七分、幅一尺八分、奥行七寸、板厚さ八分位と定められ、製作は各郵便局に任されていたようである。<sup>(10)</sup>

また、差出数の少ない箱場は図14のような壁掛け用のポストを設置することになっていった。明治四十一年(一九〇八)三月に塗色を従来黒色から目立つように赤(朱)色に変更し、同時に鉄製となって、名称も「郵便差出箱」と変更された。鉄製では各郵便局が地元製造は困難なため、この時点で官給品扱いになったと思われる。

以上、佐倉周辺の印旛郡地域に近代郵便サービスが始まって百五十年になるのに因み、創業期の郵便局を中心にくつこの事柄を振り返ってみた。

なお、文書解読の一部は土佐博文氏を煩わした。また、一部の資料閲覧は成田山霊光館、矢島毅之氏にお世話になった。最後に記して厚く御礼を申上げる。また、写真等で

所蔵者名、文献名の記載のないものは、すべて筆者の撮影または所蔵である。

筆者は既に「佐倉郵便御用取扱所最初期の消印考」(『佐倉市史研究』二二 九三―九七頁 二〇〇九年)および「平井家文書に見る佐倉の郵便創業事情」(『佐倉市史研究』二六 六四―七七頁 二〇一三年)を発表したことがあり、本稿はそれらの内容と若干の重複を生じた部分があることをご了承ください。(元佐倉市史編さん委員、元四街道郵便局長)

注

- (1) 「印旛県歴史」(『千葉県史料近代編 明治初期二』千葉県 一九六九年) 一六五頁
- (2) 市島謙吉編『鴻爪痕、郵便創業談』七十七頁(一九二二年)
- (3) 一八七二(明治五)年「宝田吉郎日誌」(宝田家文書)「木下郵便局と吉岡家三代、企画展図録」三頁所収(木下まち育て塾 二〇二二年)
- (4) 「平井儀兵衛履歴書」佐倉市教育委員会所蔵(平井家文書二〇〇八―二〇一三―一六)
- (5) 「御用取扱人御請書」佐倉市教育委員会所蔵(平井家文書二〇〇八―七―二―三―四)
- (6) 印旛郡役所『千葉県印旛郡誌』三〇五―六頁(印旛



郡役所 一九一三年)。なお「印旛郡役所、郵便御用取扱人へ示達」の原文書は吉岡家所蔵の「郵便道案内」、日付印願(記番印ハ15号)とともに一九〇九(明治四十二)年八月六日通信省郵便博物館(現郵政博物館)へ寄贈された。吉岡家には三点の領収書が所蔵され、現品も同館資料センターに保存が確認されている。

(7) 前掲注(6)の「郵便道案内」三〇六〜七頁(吉岡家蔵)も参照のこと。

(8) 『佐倉お茶の間風土記』五四〜五五・五九・六四・六七頁(新佐倉真佐子を作る会 一九七九年)。これに記載の状況は昭和戦前期頃の回顧話と思われる。明治中期には郵便局舎北側に佐倉税務署(新町四二三番地)、新町通を隔てた局舎前には戸長役場(後の佐倉町役場、新町二〇二番地)が所在したが、いずれも一八八五(明治十八)年五月の大火で全焼しているから、初代郵便局舎も焼失した可能性が高い。そうであれば掲載写真の郵便局建物は二代目局舎にあたる。現在のコンビニ、ローソン佐倉新町店駐車場の一面にあたる。

(9) 現存する国の登録文化財指定の平井家住宅は明治中

期(二八九二年頃か?)の再建である。

(10) 前掲注(6)九三八頁

(11) 前掲注(2)七八頁

(12) 前掲注(2)七七頁

(13) 御料牧場関係資料には、この時期は三里塚、両国にもに牧場ではなく、「牧羊場」と称していたため、二個の牧羊場を併せて呼称する時は、「両場」と記載されていた。当時の用語によれば、「両牧場」ではなく「両場」であるが、今回は一般にわかり難いため、「両牧場」と表記を訂正統一している。

(14) 鎌木行廣「下総牧羊場用地内字両国の様相」四一〜五四頁。『成田史談』五九・六〇合併号(二〇一四年)に両国郵便局開局の経緯と初代局長秋葉五左衛門について詳述されている。

(15) 『佐倉市史』巻三 一一七五頁(一九七九年)

(16) 前掲注(2)一一二頁

(17) 佐倉市教育委員会所蔵(平井家文書二〇〇八―七―一三―一二)

(18) 郵便物の郵便局相互間の運送を運送と称し、初期にはその郵便物を運ぶ人を運送人、または脚夫と称し、郵便局では手紙類の宛先への配達人とは区別して

雇用していた。

- (19) 佐倉市教育委員会所蔵(平井家文書二〇〇八―七―一三―一五)
- (20) 佐倉市教育委員会所蔵(平井家文書二〇〇八―七―一三―一〇)
- (21) 駅通局「郵便線路図」(明治十八年)コピー、郵便史研究会関東部会配布資料(二〇〇九年五月)
- (22) 成田山靈光館所蔵、桑原家文書『郵便区画町名便覧』巻之二 四八―五八頁(逋信省 一八二八年六月現在)、また前掲注(6)『千葉県印旛郡誌』には、印旛郡内各町村「運輸交通土木誌」の項に「雨季等には泥濘恰モ水田に均しく脚を没する」等の記述が随所にみられる。
- (23) 小原宏「明治前期における集配郵便局の配置」(『郵政資料館研究紀要』三号 三六頁 二〇一二年)
- (24) 実通便とは、切手を貼った封筒または葉書で、消印され実際に郵便で送られ、配達された郵便物をいう。
- (25) 元馬渡郵便局長の内田家にはこの黒塗柱函ポストが長く玄関脇に保管されていたが、二〇一三(平成二十五)年に郵政博物館資料センターへ移管され、現在保管されてる。(図15)



図 16 佐倉郵便局旧局舎 (佐倉市立図書館として令和5年1月末まで使用した。)

佐倉とその周辺地域の鉄道文学と明治郵便史

令和六年三月三十一日 発行

編集 佐倉市立佐倉図書館市史編さん担当

千葉県佐倉市新町四十番地一

TEL ○四三―四八六―三四七八

発行 佐倉市教育委員会

印刷 株式会社 正文社



