

<b>Title</b>	清代の奏摺政治と駅遞制：福建の「千里馬」を中心として
<b>Author</b>	森田, 明
<b>Citation</b>	人文研究. 36 卷 9 号, p.537-556.
<b>Issue Date</b>	1984
<b>ISSN</b>	0491-3329
<b>Type</b>	Departmental Bulletin Paper
<b>Textversion</b>	Publisher
<b>Publisher</b>	大阪市立大学文学部
<b>Description</b>	佐藤武敏教授退任記念号

Placed on: Osaka City University Repository

# 清代の奏摺政治と駅遞制

——福建の「千里馬」を中心として——

森 田 明

## 目 次

- 一 はじめに
- 二 清代の奏摺政治
- 三 清代の駅遞制度
- 四 福建の千里馬制
- 五 おわりに

## 一 はじめに

中国における駅遞制はやうまの歴史は古く、既に春秋戦国の頃から見られ、以後清末に至り近代的な運輸・交通・郵便等の諸制度が整備されるまで、その形態や組織は違っても一貫して継続されてきた。<sup>(1)</sup>特に明清時代の社会経済的發展にともなう駅遞制の機能的拡大強化については多くの研究成果があげられている。<sup>(2)</sup>

清代の奏摺政治と駅遞制

ところで「国家設立駅通、原以伝朝廷之命令、通天下之脈絡<sup>(3)</sup>」とある如く、朝廷の命令を伝達するという政治的機能こそ、最も原初的な駅通制の起源であった。即ち駅通の交通体系は専制国家における統一的行政支配の基礎的組織として整備されたものである。そうした駅通制は、政治的支配体制の血管<sup>パイプ</sup>であり、政治的支配のための中枢神経或いは指揮系統にはかならなかった<sup>(4)</sup>。しかし、従来、奏摺制度と駅通制は、それぞれ個別的に研究されることが多く、両者を不可分なものとして、駅通制の根源的な政治的情報（命令）伝達機構としての機能や、実態についての考察は非常に乏しく、その必要性が指摘されているところである<sup>(5)</sup>。

そこで本稿では、中国における君主独裁専制の最も発達したといわれる清朝のなかでも、その支配機構をして実態的構造化たらしめていた典型と考えられる、奏摺政治<sup>(6)</sup>下の駅通制を取り上げ、両者の制度、機能とその実態を、関連的に考察することにした。更に駅通制の機能的消長を通じて、清朝専制支配体制のあり方、ならびに両者の相互規定性の解明の前提とすることができればと思う次第である。ただし、本稿では当面資料上の制約から、全国的考察の前提として福建省を対象を限定することをことわっておきたい。

## 二 清代の奏摺政治

中国史上清朝は最も官僚制度が発達整備され、壮大な専制的支配機構が確立された時代であった。中央政府は皇帝のもとに、各大臣が地域的勢力を背景として内閣を組織し、全国のエネルギーをここに吸収する中心とし、その手足として官僚網を全国に布置していた。専制君主は政治的支配を恣意的に左右するものであったが、政務をどこまで官

僚に委ねるかによって独裁度に強弱があり、勤勉である程すべての決裁をその手に掌握せざるを得なかつた。<sup>(7)</sup>かかる典型が雍正帝に見られた奏摺政治であったことは言う迄もない。

これを地方政治についていえば、上に総督、巡撫があり、次に布政司、按察司があり、次に道員、更に知府があり、末端に知州、知県があった。中央の命令はこの順序で下達される一方、地方末端の行政事務はこの逆の順序で上達し、総督、巡撫の手で中央へ転達されたのである。

総督、巡撫は管内地方政治を統轄する最高責任者であったから、彼等は地方政務に関して皇帝に報告を行うと同時に、指示を求めることが認められていたが、それに二つの形式があった。一つは「題本」とよばれる、官僚機構を通じて皇帝に届けられる公的（公開）な奏文であり、一つは「奏摺」と称される皇帝に対して個人的に提出される私的（非公開）な奏文である。前者には官印を押捺して公人としての資格を明らかにしており、中央への送達は駅遞によって地方から中央へ運ばれた上、通政使司を経て内閣に送られ、更に皇帝の手許に届けられたのである。皇帝は大学士をはじめ各関係衙門の意見を徴しながら文書の処理を決定し、それぞれの問題に裁決を与えた。決定後は担当各部から地方の総督、巡撫の下に通達され、更に末端官衙へと報知されたのである。

後者には任地へ到着した官僚の報告や、年賀や時候見舞いや、挨拶などの請安摺と、極秘の事件や問題についての内報である奏事摺とがあったが、いずれも中央政府の官僚に対する開知の必要はなく、また知らせてはならない事柄で、皇帝にのみの披見に供する文書であった。つまり奏摺は総督、巡撫から皇帝への親展状であり、官印の押捺は不必要であった。

雍正帝が周知の如く君主独裁支配を確立し、地方官僚の朋党の風を禁じるとともに、個々の官僚を皇帝に直屬せし

めるために利用したのが奏摺制度であった。奏摺制度の開始は康熙年間(一六九三年)の蘇州織造李煦による奏摺<sup>(8)</sup>がその最初とされている。先に述べたように、地方官僚として皇帝に奏摺を奉呈する権利を認められていたのは、本来総督、巡撫に限られていたが、非常特別の場合にはその他の諸臣も秘密に上奏を行うことが可能であったとはいえ、それは極めて特殊な場合であった。しかし、雍正帝は専制支配の貫徹のため、総督、巡撫に限らず、布政司、按察司から道員や知府にまで進んで奏摺を呈上することを要求し、積極的に地方の情報を入手すると同時に、その報告を通じて地方官僚の人物や動向を観察しようとしたのである。<sup>(9)</sup>

ところで清朝の規定によれば、官文書の通送方法には三種類の形式があった。第一は右に述べた総督、巡撫をはじめとする地方駐在の文武官僚が、直接皇帝に奏上したり、中央から彼等に機密書類を送付する場合に、特定の文書箱を用いるもので報匣と称した。地方官として赴任する知府以上の官吏は、参内し皇帝に謁見した際、地方政治に臨む諸注意とともに奏摺を届けるための摺匣という文箱四個が与えられた。この箱は長さ八寸八分、幅四寸四分、高さ一寸五分、外面に黄漆を塗り、内面は黄綾が張ってあり鍵がかかるようになっていた。鍵は一個を皇帝が持ち他の一個は当人に与えられた。

地方に赴任した彼等は早速着任の挨拶状を送呈するのに、その奏摺をさきの摺匣に納めて施錠し、外部を嚴重に包装して北京へと発送した。この時総督、巡撫ならば駅通を利用するか、或いは武官を派遣して上京せしめ、宮中の乾清門入口の奏事処に摺匣を提出したのである。しかし、本来奏摺を奉呈する権利のなかった布政使、按察使以下の諸官は、私的な下僕たる家人をして上京せしめ、皇帝が指定した大臣の家に至り、摺匣を提出して皇帝に取次いで貰ったのである。奏摺を披閲した皇帝はこれに硃批を加えて返送したが、こうした上下の文通は絶対秘密裡に行われなけ

ればならなかった。摺匣が四個与えられていたのは、それが任地と北京間を常時往復することが予想されたからである。このように奏摺を通じて、各地方における官吏はその管内の民政或いは軍事等の万般について、細大もらさず実情を報告し、皇帝はそれを確実に掌握することによって、はじめて名実共に専制的支配が可能になったのである。

第二は第一の地方文官がまだ報匣を下賜されていない場合の方式で、夾板と称される一定の大きさの板二枚の間に奏文を挟み、紙で封じた上に官印を押し、更に外から黄綾で包んだのである。中央から緊急文書を彼等に送交するにもこの方式が用いられた。第三は緊急文書を地方官衙から中央へ提出したり、地方官衙間で相互に往復させる時に、印封という棉紙の裏うちをした封筒を用いる方式である。これも大きさや様式が決められており、書類を封入した上に官印を押ししたのである。<sup>(10)</sup>

ところで、以上の公文書の通送を確実に実施し、その遅延等を防止するために、火票又は排單を添付することが規定されていた。火票とは中央から地方へ文書を送達する場合に限り、郵駅を管轄する兵部から発交されるもので、途中の各駅では文書とともにこれを受取り、そこに到着時刻等の必要事項を記入し順次送駅したのである。他方排單とは地方から中央へ、或いは地方相互間に文書を交換する場合に、当初からその文書に貼付しておき、途中の各駅でそれに必要事項を記入させたものである。火票は文書を受領した官衙から、直ちに兵部に返送しなければならなかったが、排單は最終官衙で保存しておき、後日問題が生じた時の証拠とした。文書を通送する際の程限は、通常一日三百里となっていたが、緊急の場合は四百里から六百里まで認められていた。いずれにしてもその日々の程限は火票又は排單に明記すべきであった。<sup>(11)</sup>

## 三 清代の駅通制度

清代の駅制の概要については「……郵駅ノ任務ハ、専ラ官府ノ文書物件ヲ通傳シ、又公差官役ヲ護送スルニ在リ、分チテ二種トス、舖通及駅通是レナリ、舖通ハ夫役ニ依リテ文書物件ヲ通送スルモノニシテ、駅通ハ馬匹ニ依リテ其通送ヲ行ヒ、且車馬夫役ヲ出シテ公差ノ官役ヲ護送スルモノナリ、舖通ノ宿次ハ舖ト云ヒ、駅通ノ宿次ニハ駅、站、塘等ノ名アリ、俱ニ各地ニ散在ス」<sup>(12)</sup>とある。これによってわかるように、駅通の機能には既述の如き題本や奏摺等の公文書の通送のほか、公差官役の護送も含まれていた。官命によって派遣される官吏等に対しては駅制を利用して旅行することが認められており、給駅即ち官吏の品秩に応じた一定の人夫、馬匹、旅費が支給されたのである。またいわゆる駅伝といわれるものは、舖通と駅通の二種類に分かれていたが、その区別は前者が歩役、後者が馬匹と「唯通送ノ方法及其範圍ノ差異ニ在リテ、其根本ノ目的ニ至リテハ敢テ異ナルコトナシ、共ニ交通ノ便利ヲ図リ以テ政令ノ普及ヲ幫助スルニ在」<sup>(13)</sup>ったことが明らかである。

舖通には舖、駅通には駅がそれぞれ各地に設置されていたが、中国全土の駅数は一七八〇、舖数は約一万五千に達しており、全国に広大な交通体系が形成されていたのである。主要な駅を結ぶ交通幹線のいわゆる官馬大路及び大路に対し、その他の支線の各駅、各舖を通結する駅路網、舖路網があつた。<sup>(14)</sup>各駅・舖の施設や運営の詳細については先学の諸成果に譲りたいが、駅・舖に額設されている一定の駅夫、駅馬に対する工食銀や飼養費は、正賦<sup>(15)</sup>地稅に附加的に徴収された駅錢糧が充当されるという、いわゆる「雇募官養体制」が運営上の特色であつた。<sup>(16)</sup>かかる体制は清初康熙初年において完成したといわれている。

的に集められた駅站設備が充満されるといふ、いわゆる「馬車道の特色であった」が、かかる特色は清  
初康熙初年において完成したといわれている。

以上のような清代駅通制の一般的な特徴を前提として、福建地方の制度を見ることにしよう。清朝の全国的な駅路網は、北京の皇華駅を起点としていたのであるが、福建への分路は、いわゆる東路とよばれ、皇華駅から山東を経て分岐し、一路は安徽、江西、広東へと向ったのに対し、一路は江蘇、浙江、福建へと通じていた。北京より福建間の距離は約四千八百六十里であった。<sup>(17)</sup>『大清會典事例』、兵部、郵政、置駅の規定によれば、全国の各省別駅数が記載されている。それによれば福建省内の駅数は六十八駅とあり、うち馬駅が六十七駅、水馬駅が一駅である。馬駅とは馬及び驢と馬夫、駅書、差夫、そして獣医から構成されているのが原則であった。

ところで福建省は、

閩省陸路、山高嶺峻、水路浪險灘危、一切公文、俱藉人夫跑遞、較之他省車站情形、更不相同<sup>(18)</sup>とあり、

查得、閩省駅遞、本章並無馬匹、俱係人力奔馳<sup>(19)</sup>、

とあるように、陸路は山岳高峻であり、水路も急流浪險という自然条件の特質上、他省のように馬匹の利用が困難であった。そのため専ら人力（人夫）に頼らざるを得なかった。福建は類似の条件にある広東、広西とともに馬匹の額設がなかったのである。<sup>(20)</sup>

閩省駅站、並無馬匹、僅設夫役、以供走遞文報、及勘合火票、緊急差使之需<sup>(21)</sup>

とある如く、馬匹の額設がなかったとはいえ、その機能は文報の遞送のみならず、差使の需用にも応じなければならなかった。馬匹の代りに設けられていた各駅の夫役について、

按駅設立遞夫、捐給工食、嵩司馳送京報、自浙省武林駅起、至閩省芋原駅止、共二十五駅、並於江山県之広濟

駅、添設腰站一處、統計二十六站、每站設夫二名、每名月給工食銀六錢<sup>(22)</sup>とあるように、各駅には二名の通夫が置かれており、各人月毎に銀六錢の工食銀が支給された。また

京報通夫、只須由杭城、通至閩省、並無回文、是以設立芋原駅而止<sup>(23)</sup>

とあるように、これら通夫によって上諭や奏文等を録載したいわゆる「京報」とよばれる一種の官報の送達が、浙江の杭州武林駅から福建の芋原駅へと行われたのである。勿論これら京報のほかにも、「原爲馳通軍機奏摺、及地方緊要文報<sup>(24)</sup>」という如く、本来の軍機に関する奏摺や地方の緊要な文件の通送も行われたことは言う迄もなかった。

各府州県公文、除無閑緊要報明存案事件、仍交塘鋪郵遞、其緊要機密、通詳通稟、雨水糧價、及急應趕辦各要務……<sup>(25)</sup>

地方からの奏摺の内容は、軍機等の重要機密は勿論であるが、各地の米の作柄や米価、それらを左右する雨水や旱魃等の天候状況等のほか、結社の活動や世情人心についての情報などもその緊要な事項であった<sup>(26)</sup>。

#### 四 福建の千里馬制

前節においてふれた如く、雇募官養体制としての清代駅制は、清初順治の中期から末期にかけて、駅夫、駅馬の額設が行われたが、臨時に多量の人夫が必要となった場合の雇募規定が公式化され康熙初年に完成したのであった<sup>(27)</sup>。ところでかかる清代駅通制の運営は円滑に行われたであろうか。その実態を以下に検討することにした。

康熙六十年六月甲寅、……都察院左都御史朱軾條奏、……一各省駅站之夫役、大半虛名侵冒、請確查實數、召募壯丁按補、一人受募、即可全活一家<sup>(28)</sup>、……

とある如く、意外にも制度的破綻は早くも康熙末年に表れていることがわかる。即ちそれは額設駅夫の不足〓有名無実化であり、それにともなう雇募への依存に外ならなかった。<sup>(29)</sup>雇募に際してピンハネ等の不正を防止するため、民間の夫頭の介入と同時に信頼のおける保甲の協力に俟たねばならなかった。<sup>(30)</sup>この点は福建でも例外ではなく、閩省県駅、向。来。擔。夫。不。足。每。遇。差。務。率。皆。臨。期。雇。募。郷。夫。充。數。應。付。既。非。夫。頭。所。能。保。認。又。無。兵。役。沿。途。護。送。而此等郷夫、鹵莽無知、或積擡不慎、或隨路弄棄、甚或竊逃。<sup>(31)</sup>とあるように、人夫の充足が容易でなく、またそのため人夫の質的劣悪さも避けられなかったようである。こうした駅制の弛緩状況下においては、その奏摺をはじめとする政治的文書の通送機能への影響〓低下は不可避であったと考えられる。

因みにその一例を求めれば、すでに乾隆二十三年十月初九日に、「議設捷足、以速郵遞事」という案件が詳請されている。詳請の理由として、

本司察看、閩省鋪遞公文、任意延擱、並不隨到隨、遞甚有遲、至數月之久、始行遞到者……遂致若輩勾通書役、公然包攬文移、私行拆閱、抽匿耽延、無弊不作、貽害政事、莫此為甚。<sup>(32)</sup>

と述べられている。福建地方でも乾隆二十年代において、すでに公文書の通送の遅延や開封が顕著になっており、甚しい場合数ヶ月もかかってやっと到達するという有様であった。しかも原因は、単に駅夫の不足による機動性の低減というよりも、それを間接的な背景の一つとする駅夫の質的低下が、文移（公牘）の包攬や私的な拆閱、抽匿による遅延等の弊害をもたらしたことにあると考えられ、これら公文の敏速かつ正確な通送や秘密の厳守という本来の駅通機能の阻害が、その政治的營爲に對しいかに重大な支障を与えたかは言う迄もなからう。そこで「惟是置郵傳命、

利。在。神。速。去。其。弊。必。思。謀。其。便<sup>(33)</sup>』という如く、それらの諸弊を排除し「置郵傳命」の目的の実現が緊急な課題として提起されている。

そこでこの課題に応えるべく詳請にもとづいて設けられたのが、福建省特有の千里馬制であった。ただし千里馬制は福建にのみ見られたのではなく、

今閩省、鋪遞公文、均屬怠緩、自宜酌籌迅速、……惟有仿照粵省公設千里馬費遞之例、庶可杜積弊而速郵通<sup>(34)</sup>とあるように、すでに広東省に施行されていたものであり<sup>(35)</sup>その模倣に外ならなかったのである。広東省における創始の事情については

至鬱林一州、僻處東隅、離省千有餘里、自省至州、路皆崎嶇僻徑、沿途所設塘汛鋪司、或二三十里、或三四十里、相隔窈遠、是以歷來遞送公文、每每遲至月餘或四五十日、始能遞到<sup>(36)</sup>……

とあり、駅路の「崎嶇僻徑」といった自然条件から、遞送の遅延が著しかったことがあげられている。福建もその点では基本的条件の類似が指摘できる。広東省における千里馬制の採用は、

……公設千里馬五名、按日輪流往返齎送、定限十日遞到、並無逾期、行三五年、著有成效、其法洵屬美善<sup>(37)</sup>とある如く、その弊害の改善に大きな成果があったことが、福建への導入が提案されるに至った最大の背景である。そこで、

業行各府州查議去後、茲據福州等府州陸續議覆、或請沿途設立千里馬、按站交替接遞、或請按縣各設千里馬、分別坐省坐府、限程輪流通送、或請各屬公設千里馬、就道路之順捷、具送府州彙齎、以府交府、層接飛遞到省、遇有上行公文、即交回差接收分遞各等由前來、本司道覆查、設立千里馬遞送上下公文、原期緊要事件、往來迅速、

得以及時辦理、俾免遲誤、而議立章程、尤在簡便易行、庶可垂諸永久、……莫如令各縣公設千里馬於本管府州、

由府州彙送贖省、由省領文贖回之爲便捷也、<sup>(38)</sup>

とあるように、各府州県において千里馬の運営形態についての検討が行われると同時に、その章程も議立され、公文通送機能の強化促進がはかれることになったのである。したがって、

閩省、山河險阻、馭不馳馬、以人代之、曰千里馬、其人背包裏、外繫響鈴、視限期緩急、晝夜行數百里、或百餘里、<sup>(39)</sup>

とあり、あたかも千里馬制が当初より福建の馭制であつたかの如く記述されているのは正確とはいえない。千里馬はあくまで広東と同じく本来的な馭制の弛緩にともない、緊急公文の通送確保のために設置された特別制度であつた。即ち

除福州一府所屬俱附近省城、遇有緊要事件照旧專差贖送、毋庸議設外、其餘各府州縣公文、除無閑緊要報明存案事件、仍交塘鋪郵遞、其緊要機密、通詳通稟雨水糧餉、及急應趕辦各要務、……<sup>(40)</sup>

とあるように、省城周辺の福州府内の各県及び、その他の各府州県でも、特に緊急性や機密性のない文書については、旧来の馭遞に委ねることにしている。

ところで千里馬は「按各府州抵省程途遠近、酌設千里馬名數」<sup>(42)</sup>とある如く、省内各府州県の省城への距離に応じて、設置の名数が異つていた。左に福建省における千里馬の設置府名と所在地、省城への距離とその名数を次頁に表し示しよう。<sup>(43)</sup>

府州名	設置個所	省城への距離	名数
興化府	府城	240里	3名
泉州府	惠安縣城	340里	5名
漳州府	府城	680里	7名
延平府	府城	360里	4名
建寧府	府城	480里	6名
邵武府	府城	740里	7名
汀州府	府城	730里	3名
"	歸化縣城	730里	7名
福寧府	寧德縣城	285里	3名
永春州	州城	520里	4名
龍巖州	州城	910里	6名

千里馬は各府州毎に額数が規定されていたが、その設置場所は必ずしも府城内とは限らず、泉州府や寧徳府のように府城よりもより省城に近い県城に設けられる場合もあった。また汀州府の如く府内が広大であり、「各属離省較遠」いたため、二ヶ所に分置されているところもあった。千里馬による通送方式は、

令各県將緊要公文、毎日專差賚至本管府州城内、委經歷吏目專司登簿收發、其賚省公文、即於各設千里馬内、每

日派出一名、彙交送省、輾轡往返、至賚回省發公文到府、即交各該県原差領回、……<sup>(44)</sup>

とある如く、各千里馬設置の府州管内の各属県では、毎日專差をして府州城へと緊要公文を送交せしめ、各県から通送を受けた府州城ではそれらの公文を一括して、毎日一名の千里馬によって省城へと彙交したのである。府州城における登簿や查收發送等の通送事務には、経歴、吏目が専司した。逆に省発の公文は府州を経て各県へと回送されたのである。なお

至於分巡各道、及分防各廳並移駐之県丞、凡有緊要公文、交駐劄及本管之県一体發交千里馬附送至省、仍領文回繳<sup>(45)</sup>

とあるので、千里馬の利用は末端の地方行政単位としての各県のみならず、省内特定の地方にあって二、三府州の行政事務を管轄する道員や移駐の県丞等も亦本管もしくは最寄りの県より千里馬を通じて公文の送省が可能であった。

其公文賈府賈県、總無分晴雨、毎日夜限行一百六十里、郵筒封面、俱蓋用「差千里馬飛通」、及「差某県千里馬附通」紅戳、仍限定日期賈到字樣、以便稽考、<sup>(47)</sup>

とあるように、これら緊要文書は特に封面に「差千里馬飛通」或いは「差某県千里馬附通」と朱印が押捺され、晴雨にかかわらず日夜百六十里の通送が行われた。また予め送到予定日が定められており、期限に遅延した場合は「立即拿究」と、直ちに逮捕究問されることになっていた。緊要公文の通送の確保がいかに重要視されていたかを示すものであるが、同時に「飭將募設千里馬姓名、年籍造具清冊、詳送備查」<sup>(48)</sup>と、千里馬の選雇者についてその身元を明らかにし、それを登録詳送することを命じており、「年力精壯、勤慎之人」<sup>(49)</sup>でなければならぬとされているのもその証左であろう。なおこれら千里馬の経費は、「將該千里馬僱餼飯食、由該府州県捐給」<sup>(50)</sup>、或いは「應分別派捐」とあるように、額設数に応じて各府州県が分担したのであった。

以上の如き千里馬の設置によって、福建省の公文通送は、

嗣後各衙門發行、一切公文、如係尋常以及挿翼次緊者、或應舖通、或發塘通、並應馱夫傳通者、仍行照常辦理外、惟事関軍機重務緊要事件刻不可緩、或限行三百里、六百里、於郵封填註馬上飛通、其餘概不許濫發馬通、<sup>(51)</sup>

というように、通常公文と緊要公文とに区別され、前者は従来のいわゆる馱通により、後者は千里馬によって行われることになった。つまり千里馬の使用は、特に緊要事項についてのみ認められ、濫発は禁じられていたのである。かかる千里馬の実際的効果がどの程度であったについては十分明らかにし得ないが、創設後二十年近く経過した乾隆四十年には、

照得事関軍機、及緊要文報刻難遲緩者、方准馬上飛通、……………前部院因各属遺漏未報、甚有遲至数月不報、是以

定有日行三百里、及四百里飛遞章程、亦未嘗行令六百里馳報也、現據各屬具報尋常晴雨旬摺封面粘貼六百里排單、殊屬違例、合行札飭、札到立即查明、通飭各屬、嗣後雨水稟摺、俱交千里馬限以日行里數、星飛馳送、……とあり、雨水情況の摺報を千里馬によって、日行・里数を限定して馳走せしめ、「任意玩延」することのないように指示している。こうして千里馬の機能強化があらためて札呈されていること自体、千里馬そのものの一定度の弛緩ないし実効の否定を意味するものといわざるを得ない。因みに、

乾隆五十三年、……九月初六日、軍機大臣和坤等寄信巴延三、應用三百里或馬上飛遞、各省督撫奏報尋常事件、動輒擅用五六百里馳走、至於由三百里及馬上飛遞者、俱視爲泛常、相沿成習、<sup>(53)</sup>

とあるように、乾隆末期には千里馬の機能もすでに慢性的弛緩状況に陥っていたものと思われる。更に道光年間に入ると、その傾向は一段と助長され、建陽県の千里馬について

臨時役使不敷、私僱無賴、貽悞公文者、更有歷前擱後、遲悞時刻者、又有給錢數文、托人便帶、致有稽延、或遂遺失者、復有嗜賭成慣、終夜不寢、行使中途、以公文作枕、熟睡悞事者、……<sup>(54)</sup>

とある。即ち就役者の不足から無賴を雇用せざるを得なくなり、刻限の遅誤は勿論、公文の第三者への便帯の依頼、それにとまなう遅延や遺失、行途における嗜博による怠業等、千里馬本来の緊要公文の遞送機能を全く喪失していたといわねばならない。

遞送機能の弛緩にはこのほか駅路の整備不能<sup>(55)</sup>、通行上の安全保障の欠如<sup>(56)</sup>、重要公文の機密保持の不能<sup>(57)</sup>、不要不急の私書（年節、称賀、浮文等）<sup>(58)</sup> 遞送による遞送量の増大<sup>(58)</sup> 等多くの問題があったが、何よりも駅夫の雇募に端的に示されておき、ここに夫頭、あるいは夫行等<sup>(59)</sup>の民間組織を通じて、駅通機能の維持をはからざるを得なくなっていたの

である。その結果、政治的官用機構としての駅遞制は、ほぼ乾隆中期から末期を転機として、実質的には民間的商業運輸機構に依存し、寄生的に運営をはからざるを得ない状況にあったと考えられるが、この変質過程についてはあらためて検討したい。

## 五 おわりに

清代の駅遞制は専制的国家支配のための政治的情報伝達、ならびに情報収集網としての機能をもつものであった。康熙から雍正年間奏摺政治はそうした駅遞制を基盤として維持された典型的な支配形式にほかならなかった。したがって封建支配の安定とともに駅遞制の整備、充実していた当時は、「清初拡大採行奏摺制度以後、政治益臻清明、行政効率提高、奏摺制度実已充分發揮了政治功能」と、その実効が挙げだったのであった。特に雍正帝は、奏摺を専制支配の機密手段としながらも、奏摺と題本両者を「公題私奏、相輔而行」というように相補的關係において運用し、清初の専制国家としての基礎を確立したといわれている。

ところがかかる奏摺制度は、莊吉發氏が「到乾隆年間、奏摺的形式、漸趨画一、章程益密、奏摺範圍、多属例行公事、奏摺制度漸趨定型、由於化私爲公的結果、奏摺遂成爲政府通用的一種簡便文書、不再是臣工爲内朝皇室効力的文書」と述べている如く、乾隆年間に入ると奏摺は一般的な政府公文として公開化されるに至り大きく変質するに至っている。ここではそれが文書形式の問題とされているが、この背景には奏摺制度に対する乾隆帝の政策や、軍機処の設置にともなう内閣の地位低下といった政治制度上の変化と同時に、鞠德源氏が「清朝最高統治者之所以如此三令五申地強調奏摺的保密制度、主要目的是為了加強皇帝的專制獨裁、有効地掌握各方面的情況、以防因泄漏機密而損害自

己的統治利益<sup>(66)</sup>といわれているように、専制支配にとって不可欠な手段たる奏摺の機密性、あるいは可急性が、上述した如き乾隆期の駅通制においては確保し得なかったからであると考えられる。即ち、乾隆期を画期とする奏摺制度の変化は、駅通制の弛緩と密接不可分なものとして理解すべきであろう<sup>(67)</sup>。

ともあれ、こうした駅通制の弛緩—民用的性格への変質・強化は、それ自体清朝封建支配体制の解体化の一環にはかならず、清末における駅通制は郷紳や商人等の地方実力者の協力や補綴によって、かろうじて形式上の存続を可能にしたのに過ぎなかったのである<sup>(68)</sup>。それはもはや駅通制の政治的機能を喪失していたのであった。ただ、本稿はあくまで福建地方を通じての考察であるが、以上の所見は全国的普遍化の可能性を示唆するものといえるであろう。(一九八四、十、十八)

## 註

- (1) 白寿彝著『中国交通史』(台湾商務印書館、民国五十八年)。樓祖詒・朱傳譽著『中国郵駅發達史』(天一出版社、民国六十四年再版)。樓祖詒編著『中国郵駅史料』(人民郵電出版社、一九五八)。
- (2) 清水泰次「明代の駅通」(『東京教育大学東洋史学論集』第三冊)、同「明代の駅夫」(『史観』四十三)、同「明代駅伝の基本的研究」(『滝川博士還暦記念論文集』所収)。星斌夫著「明清時代交通史の研究」(山川出版社、昭和四十六年)、前篇。渡辺和男「十六・十七世紀を中心とする中国の駅夫・駅馬について」(『社会文化史学』一)、同「清代の駅通制度における駅夫・駅馬について」(『社会文化史学』九)、日比野丈夫「清末駅伝の一資料」(同著『中国歴史地理研究』所収、同朋舎出版部、昭和五十二年)その他。
- (3) 『大清世宗実録』、卷五十四、順治八年閏二月丙寅の条。
- (4) 影山剛「中国古代における都市と商工業」(『歴史学研究』四七一)。
- (5) 『史学雑誌』九二の五、一九八二年度歴史学界の回顧と展望、「明清」(上田信)の項。

- (6) 莊吉發著「清代奏摺制度」(国立故宫博物院、民国六十八年)。楊啓樵著「雍正帝及其密摺制度研究」(三聯書店香港分店、一九八一)。宮崎市定著「雍正帝—中国の独裁君主—」(岩波新書)。鞠徳源「清代題奏文書制度」(『清史論叢』三)。
- (7) 増井経夫「清帝国」(講談社「中国の歴史」、第七卷所収)。
- (8) 故宮博物院明清檔案部編「李煦奏摺」(中華書局、一九七八)。
- (9) 宮崎市定「雍正硃批諭旨解題—その史料的价值—」(『東洋史研究』、第十五卷四号)。
- (10) 光緒「大清会典」、卷五十一、兵部。
- (11) 日比野丈夫「清末駅伝の一資料」(同著「中国歴史地理研究」、同朋舎出版部、昭和五十二年)所収。
- (12) 「清国行政法」第一卷上、一三〇頁。
- (13) 同右、第三卷、三三〇頁。
- (14) 河野通博「清代山東省の官制陸上交通路」(『史林』三十三の三)、同「清代の馬駅路」(『人文地理』二の二)。
- (15) 渡辺和男「清代の駅通制度における駅夫・駅馬について」(『社會文化史学』九)。
- (16) 同右。
- (17) 樓祖貽編著「中国郵駅史料」、九八頁—九九頁。
- (18) 「福建省例」(台湾文献叢刊第一九九種)、卷二十六、郵政例、「閩省發駅限行公文別緊要尋常遞送」。
- (19) 同右、「駅通本章俱撥駅夫兩人同送外另撥夫頭一名逐駅押送按站交替出境」。
- (20) 註(15)に同じ。
- (21) 「福建省例」、卷二十六、郵政例「緊要差役必須撥用駅夫者各衙門一体給發照票立限逐站傳知応付」。
- (22) 同右、「増設細村腰站遞送文報」。
- (23) 同右。
- (24) 同右、「閩省發駅限行公文分別緊要尋常遞送」。
- (25) 同右、「會議派設千里馬名數安置各郡城並近省県分輪流齊送緊要公文」。
- (26) 中山美緒「清代前期江南の米価動向」(『史学雑誌』八七の九)によれば、米価報告が奏摺内で報告されるべき重要事項の一つであったことが指摘されている。

- (27) 註(15)に同じ。
- (28) 『大清聖祖實錄』、卷二百九十三。
- (29) その理由としては、駅夫の労働過重や給与の低廉等があげられる(註15)。
- (30) 官からの夫働によって民夫の雇募を行うので、その必要があった(同右)。
- (31) 『福建省例』、卷二十六、郵政例「各県駅嗣後凡遇貢品每十積一起行走派撥兵役各二名按站護送」。
- (32) 同右、「會議派設千里馬名數安置各郡城並近省縣分輪流齊送緊要公文」。
- (33) 同右。
- (34) 同右。
- (35) 「該省(広東省―筆者註)各府州縣、尋常鋪通外、均設有專差千里馬與沿途千里馬二項、其專差千里馬、則自該州縣直通至省、日行一二百里不等、沿途千里馬、則自該州縣短雇一人、給以印照同公文費、至前途地方官衙門、將公文交明、給以蓋印回照繳銷、沿途地方官、文到即時雇人照例給照轉通、按站交替、有無逾違、均於照上註明、分別勸懲、此通省設立千里馬之大概情形也(同右)。
- (36) 同右。
- (37) 同右。
- (38) 同右。
- (39) 陳盛韶『問俗錄』、卷一、駅通。
- (40) 註(32)に同じ。
- (41) 福州府内の各県には、「因離省較近、未經議設千里馬」(『福建省例』、卷二十六、郵政例「議設千里馬四名交福經歷約束供遣」とあり、千里馬は設けられていない)。
- (42) 註(32)に同じ。
- (43) 同右。
- (44) 同右。
- (45) 同右。

- (46) 『清国行政法』、第一卷下、四五—五〇頁参照。
- (47) 註(32)に同じ。
- (48) 『福建省例』、卷二十六、郵政例「議設千里馬四名交福經歷約束供遣」。
- (49) 同右。
- (50) 同右。
- (51) 『福建省例』、卷二十六、郵政例「事關軍機重務緊要事件均於郵封填註馬上飛遞其餘不許濫發馬遞」。
- (52) 同右、「摺報雨水情形、按旬發交千里馬限以目行里數星飛馳送」。
- (53) 莊吉發著『清代奏摺制度』、七五頁。
- (54) 陳盛韶『問俗錄』、卷一、駢遞。
- (55) 『大清世宗實錄』、卷百三十二。
- (56) 註(54)、卷一、駢路。
- (57) 『福建省例』、卷二十六、郵政例「各縣駢接遞夾板釘封公文嚴定上下站查驗章程」。
- (58) 同右、「往來柬帖年節稱賀繁文停止發郵馳遞」。
- (59) 同右、卷十三、戶口例「立法稽查脚夫事宜」。
- (60) 橫山英著『中国近代化の經濟構造』(重訂書房、一九七二)第三部第二節参照。
- (61) 註(2) 渡辺論文。
- (62) 莊吉發『清代奏摺制度』、第一章、第二節。
- (63) 同右、第六章、結論「世宗亟於鞏固君權、積極整飭吏治、綜覆名實、懲治貧墨、於是擴大採行奏摺制度、放寬臣工專摺具奏的專權、藩臬以下微員、亦准用摺奏事、使督撫與藩臬上下之間以及地方与中央之間、維持一種制衡作用、世宗以内外諸臣爲其股肱耳目、君臣一体、事無鉅細、不論公私、凡有聞見、臣工必須據實奏聞、奏摺遂成爲世宗訪查内外事務的工具、透過奏摺往來通訊、内外之事、遂無從欺隱……」。
- (64) 同右、第六章、結節。
- (65) 同右、第五章、第三節。

(66) 鞠徳源「清代題奏文書制度」、『清史論叢』、第三輯、二二九頁。

(67) この点の詳細な実証は別稿によって行う予定である。

(68) 註(2) 渡辺論文参照。

〔付記〕

本稿は昭和五七・八・九年度科学研究費補助金(総合A)「アジア史における地域と国家的統一の研究」による成果の一部である。

- (1) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (2) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (3) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (4) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (5) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (6) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (7) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (8) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (9) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (10) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (11) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (12) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (13) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (14) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (15) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (16) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (17) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (18) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (19) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (20) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (21) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (22) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (23) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (24) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (25) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (26) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (27) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (28) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (29) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (30) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (31) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (32) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (33) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (34) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (35) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (36) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (37) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (38) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (39) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (40) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (41) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (42) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (43) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (44) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (45) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (46) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (47) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (48) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (49) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (50) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (51) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (52) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (53) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (54) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (55) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (56) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (57) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (58) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (59) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (60) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (61) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (62) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (63) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (64) 清史稿(21、卷1、22頁)
- (65) 清史稿(21、卷1、22頁)