

「ゴレス攷」補正

ゴレスについて

アラビア地理書の明代寫本の存在に就いて

アラビア醫學と中國醫學

テリアカ考

アラビア文苑中のインド

マルディヴ群島の産物

アラビア史と外來文化

アラビア人と咖啡

シリアと砂糖

サハラの鹽金貿易とアザライ(隊商)

アラビアとネジド馬

ヌーリー・シャアラーンと佐原大佐

オスマン・トルコとアラビア半島

Evaluation des sources Arabes concernant la révolte de

Huang Chao à la fin des T'ang

Mareo Polo's Forerunners to the Court of Qubilai Khan

美しき師弟

シルヴァン・レヴィと日本

空海入唐記

明清時代交通史の研究

星 斌 夫 著

昭和四十六年三月 東京 山川出版社
A 5 判 三八七頁

星教授はかつて「明代漕運制度の研究」(日本學術振興會、一九六三)という大著をものされ、そのときも筆者が本誌上に紹介した(二二卷四號)。今回の著書は、一方では漕運制度の清代への展開を明かにし、他方では前著と同じ明代において、官設交通機關という點で漕運制度と近い性格を持つ驛傳制度を考究するという形で、前著以後における研究をまとめられたものである。第二の問題が前篇「明代驛傳制度の機構と運営」五章となり、第一の問題が後篇「清代漕運制度の展開」四章となつて本書を構成している。ただし本書をまとめるにあたり、既發表の論文には増補・訂正などが行なわれているほか、前篇の第一章と第五章とは、全く新たに書き下されたものである。前著以後の論文はほぼ網羅されているが、ただ漕運關係では本書に収録されていないものとして、「清史稿漕運志小考」(岩井博士古稀記念典籍集所収)と「清史稿漕運志譯註」(山形大學紀要五一)の二篇がある。また卷末には、「清代の漕運圖」「明代驛傳路略圖」の二圖と索引・英文目次が附されている。研究以外の仕事に多くの時間を割かねばならない地位にあつた著者が、これだけの著書をまとめられたことに對して、まず敬意を表しておきたい。

(勝藤 猛)

さて本書の内容は右に述べたように大きく二つに分けられ、それぞれ明代の驛傳制度と清代の漕運制度自體の解明が第一のねらいであろうが、同時に著者は二つの主題に共通する問題と意圖をもつていた。それは「内外の商業の發達に影響されて、その性格を變えねばならぬ破目に落ち込んで行くことが著しい共通點として見出すことができるのではないかと考えられるに至ったので、その間の経緯を明かにし」（あとがき）ようということであつた。それらのことを念頭に置いて、以下本書の内容を簡単に紹介しながら、筆者の氣づいた點を書きそえてみよう。なお各章は必ず序と結のある整然たる體裁をとっているが、以下の紹介ではそれを省略することをおこわりしておく。

前篇第一章は「明代における驛傳制度の構成」で、「驛傳の創設と種類」「内地の驛傳と府州縣」「邊地の驛傳と衙所」「遞運所の構成と運営」「急遞鋪の特質」の五節から成る。この章は驛傳制度の全般的な解説であるが、その中心的機關である驛については、内地と邊境とはその運営も性格も異り、邊境のそれは軍事的性格の強かつたことが指摘されている。この章で疑問を感じたのは、一四頁以下にみえる驛傳道をめぐる記述である。特に一六頁に、「要するに各驛・遞は府州縣に屬して驛傳同知の管理を受けるが、さらに二三布政司ごとに設けられている驛傳道がこれを支配し、その上按察司副使や僉事が驛傳道副使とか驛傳道僉事とかよばれて巡視するという三段構えになつていたわけである。」と結論されているが、驛傳道と驛傳道副使又は僉事というのは同じものであろう。驛傳道の仕事は按察副使又は僉事の内の一員が擔當するわけで、それを單に驛傳道とだけ稱するか、あるいはその下に副使とか僉事とかをつけ

てよぶかという違いにすぎず、従つて三段構えではなくして、いうならば二段構えであろう。もう一つ、四四頁以下に見える急遞鋪の鋪長・鋪司について私見を述べておきたい。これについては引用された中心的な史料に文字の異同があり、著者は兩者を同じものとみるか、あるいは鋪長だけを認めようとするかの如くである。しかしむしる兩者は全く別物で、兩方とも存在すると考えるべきであらう。すなわち鋪長は縣全體の急遞鋪を總轄する書吏であり、鋪司は各個の急遞鋪の責任者であつて、鋪兵と同じくはじめは民間から徭役として服務したものだつたと考えられる。従つて諸司職掌に「每鋪設鋪長一名」とあるところだけを、鋪司と訂正すればよいであらう。

第二章「明代の驛傳制度における馬戸等について」は、驛傳施設の運営に當る徭役に關する考察で、「馬戸の驛馬供出」「馬頭の役割と市民馬戸」「馬戸の馬夫供出」「馬戸の負擔均衡へ」「水夫の供出」「館夫と會同館」「脚力の性格」の七節から成る。見られる通り、中心となるのは馬戸の問題で、その負擔と疲弊、銀納化の普及などについて論じられている。七六頁に水夫の負擔に關して大明令の「除稅糧外、其餘雜泛差役、並行優免」とあるのを引いて、「納糧の義務はもちろん、雜役も免除される定めであつた」とされているのは、著者の錯覺で、これは當然稅糧以外の雜泛差役を免除する意味であらう。なおこのあと、馬夫をひきあいに出して、馬夫が「常役を免ぜられないが、稅糧は減免される」とされているが、著者が第三節で引用している會典の規定からしても、馬夫一般について稅糧が減免されると解するのは無理なように思われるがいかかであらうか。

第三章は「明代の驛傳制度における船隻について」と題され、「馬快船と馬船・快船」「馬快船の驛傳施設の性格」「快船の性格とその運用法」「馬快船の官用物資輸送法」「馬快船と宦官と商人との關係」「馬快船と紅船・黃船」の六節から成る。ここでは驛傳に使用された船隻の検討がなされるわけであるが、官用物資の輸送に大きな役割を果たしたものと、必ずしも本来の驛傳施設ではない馬快船などが、中心的な考察の対象となっている。ここに本来の驛傳施設としての船隻とは、水驛や遞運所に設置されたものを考えるわけで、その意味では第六節にとりあげられた紅船だけが、遞運所所屬の船だったようである。しかし明代の制度では馬快船なども廣い意味の驛傳制度の一部とされていることは、會典の驛傳のところに記載されていることから判断されるし、また事實において官用物資の輸送に大きな役割を果たしていたことから、著者がこのように取り上げ方をしたのは妥當であろう。

第四章「明代の驛傳銀と協濟制度」は、「驛傳銀の成立」「協濟制の諸方式」「協濟にあらわれた矛盾と弊害」「驛傳運營の建直し」の四節から成る。驛傳施設の維持運營は、施設近在の糧戸に頼るのがたてまえであるが、實際には遠隔地の糧戸に頼らざるを得ない場合がある。それが協濟制度であるが、驛傳制度の矛盾はこの協濟をめぐって顯著に現れ、銀納化の途も協濟の面から進展する。その問題を解明したのがこの章である。この章一二六頁に明史劉實傳を引用してあるが、その中の義門鄭氏を安徽省渦陽縣の人としているのは、著者の思いがいでであろう。義門とは累世同居の家などを指すことばであり、金華府屬江浦縣の鄭氏は、元代から義門として有名であった。また一四三頁引用の天下郡國利病書の驛遞論の解釋には、

少し飛躍しているところがあるように思われる。原文の意味は、銀納になって驛遞の負擔が従來のように富戸だけでなく、貧戸にも割りあてられ、しかもそれを募夫すなわち雇傭された驛夫がみずから負擔者各戸から徴收する(自行打取)。そのため貧しい者がひどい目にあう結果となる意であつて、貧戸が驛夫に應募してひどい目にあうというのは、少し違ふようである。

第五章「明代の驛傳に見られる商業路的要素」は、さきにもふれたように、本書のため新たに書きおろされたもので、「驛傳の濫給と濫用」「驛傳の商業的役割の擴大」「驛傳運營の破綻」の三節から成る。ここでは驛傳の騷擾といわれる事實の實態とその背景を考察して、國家の制度として存在した驛傳が、商業目的に濫用されることが多くなり、そのために改革が試みられたけれども、結局は維持が困難になったことを指摘している。この章ははじめに紹介した著者の意圖からすれば、非常に重要な部分になるわけであるが、問題も少なくないように思われる。さしあたり史料の使い方、不審な點をいくつかあげておこう。一八一頁に明會要所引の明臣奏議を引いて、「驛傳は内官によつて使客の往來よりも物資の輸送を主とするように利用されていた實情が展開されていて」とされるが、引用文には物資輸送のことは見えず、内官の不法行爲(墩鎖驛夫、非刑拷打)が問題になっているだけである。一八二頁に引かれた實錄萬曆三五年四月乙未の條の楊提らの請は、祥刑の故道をひらきたいといふのであるが、それを驛路とする意味のことは見えず、従つてその道がひらかれて商賈が利用するとしても、それは必ずしも驛路が商業路として利用されるということにはならないであろう。一八八頁に引かれた實錄萬曆一六年九月戊寅の條に「要挾索路將之賄」と

あるのを、著者は「要路に賄賂を贈って工作しておく」と解しているが、それは逆に、路將に強要して賄賂をとるという意味であろう。二〇一頁に實錄などに「嚴禁私驛」とあることから、「私設の驛が少なからず存在していた」とされているが、この私驛が果して私設の驛という意味になるかどうか。著者も他に詳細な史料のないことを認めておられるが、むしろこれは驛を私すると解すべきではないかと思われる。これらの史料的な問題のほかに、商業との關係については、後にもう一度ふれることにして、以上で前篇の紹介を終る。

後篇の第一章は「清代漕運の機構」で、清代の漕運機構を明代のそれと比較しながら説明しているが、「明・清の漕運總督の職掌上の相違」「糧道の職掌と糧儲道との關係」「坐糧廳の創設とその職掌」「監兌官と官收官兌法」「巡漕御史の權限の變化」という各節の題目からも判る通り、もっぱら統率と監督の機構を問題としたものである。これに對して二章・三章は漕運の實務にたずさわる運軍や水手などを中心とした考察になっている。本章でやや不審に感じられたのは、二二三頁以下における明代の糧儲道・漕儲道・督糧道の關係の考察である。特に二二五頁に、明史職官各道に従えば、「漕儲道には按察司の副使または僉事が任せられ、督糧道には布政司の參政または參議が任せられた」としているが、職官志に見える漕儲道は、南直隸の道員で浙江・江西・湖廣に寄衛するものの一つとしてあげられるだけで、按察司官としてあげられているとは受けとれない。逆に著者のあげる天下郡國利病書(二二四頁)には、山東布政司參政としている。寄衛先が職官志の記載とは異なるが、これは時期による相違も考えられるから、ここでは措くとし

て、その布政司官たることは肯定してよいのではなからうか。南直隸に督糧道が置かれていないことからすると、漕儲道が各省の督糧道に當るものと考えられるからである。なお糧儲道は、督糧道の別稱と見てよいのではないかと思われる。

第二章は「運糧衛所の質的變化」と題され、「明・清兩代の衛所の相違」「明代運糧衛所の機構と運営」「清代運糧衛所の機構と運営」の三節から成る。明・清兩代の運糧衛所を比較検討して、明代のそれがなお軍隊としての統一性に拘束されていたのに對し、清代のそれは漕運の利便化のために、各地の實情によって好都合な形式で運営されたと結論している。この章の明代の屯田を扱った部分には、いささか整理不充分と思われる點がある。すなわち二八五頁に、「會典によると嘉靖の頃から、新增屯田については折銀ではなく、一律に、一畝について二分五釐の銀を納入するように」なるとされているが、既に二八三頁に引用された會典の弘治一五年と正徳二年の規定に、新增屯田あるいは新增屯田について、いずれも每畝一分五釐を徵すというのが見えている。従つてこの方式の發端は早く弘治年間であり、嘉靖になつてその金額が改定されたといふべきであらう。

第三章は「清代漕運の運営の實態」で、「漕軍の地位と水手の雇傭」「漕船の維持と屯田收入との關係」「剗船の運用と雇傭」「私貨搭載と商業」の四節から成る。この章における著者の主旨は、清代漕運の運営には、種種のかたちで民間の力が少なからぬ役割を果したということにある。すなわち、民船や水夫の雇傭などは明代には見られなかつた現象であり、それが「さらに進めば國家の一制度としての漕運制度はしだいにその實質を失うことになるであらう」

とされている。

續いて第四章「清末河運より海運への展開」は、「漕糧輸送作業の實情」「水手集團の反社會的行動」「清代の海上交通の發展と河運」の三節から成る。國家の制度としての漕運は遂に崩壊し、河運から海運への變化はすなわち國家がみずから輸送する體制を放棄したことを意味する。本章はそういう漕運制度の終末を扱った重要な部分であるから、やや詳しく紹介してみよう。まず第一節では雜夫水手ら漕運を支える底邊の人々の勞働の實情を述べるのであるが、國朝詩錄という特異な書物を史料として、運糧に使役される人民の勞苦が描き出されている。ただし詩錄だけを材料としているため、運糧作業の順序や組織については、いくらか混亂があるように思われる。最初に引かれた沈德潛の詩の題になっている挽船夫というの、運河沿道の州縣で徵發されて、一定區間において漕船を挽引するものであり、三四六頁以下に述べられる雜夫と同じ性格のものであろう。従つてかれらが糧船を漕いで長い道中をすむということはなかつたと考えられる。そのほか詩の解釋については、論旨にはさほど關係はないにしても、いくつか疑問の箇所がないではない。第二節では水手の非合法行爲が、宗教的紐帶によつて組織された反社會的活動となり、道光以降における運河の阻滯と海運の試行によつて多くの失業者が出ると、かれらに對する處置が當局の大きな惱みとなつたことが述べられる。そして河運の經費増大により海運費が相對的に低下したと相俟つて、政治的に危險視された水手集團を存続させることを避けるために、河運から海運への切り替えが行なわれたと論ずるのが第三節である。

以上きわめて簡単に本書の内容を紹介してきたが、はじめにあげ

た著者の意圖という點からふりかへつてみるとどうであらうか。第一に明代の驛傳と清代の漕運についての、制度的な解明という點では、相當の成功を収め、運営の實態についてもよく考察されていると見てよいであらう。些細な瑕瑾と覺しい點はないではなく、筆者の氣づいたところをかなり指摘はしたが、それも今後これらの主題については、本書が基本的な文獻になるであらうと考へたればこそ、これからの研究のために敢てしたことである。第二の、これらの制度が商業の發達に影響されてその性格を變えねばならなくなる經緯を明かにするという點では、卒直な感想としては、充分な成功を収めるところまで行つていないように思われる。同じく性格を變えるといつても、明代の驛傳と清代の漕運とは、その變え方が異なる面があつたと思われるし、また一口に商業の發達に影響されるといつても、その影響のされ方は多面的であつたと思われる。明代の驛傳について言えば、當初は自然經濟的なたてまえで出發したはずであるが、流通經濟の發展にもなつて、驛傳の運営を負擔する糧戶の生活自體が變つていく面があるやうし、それにつれて驛傳の運営も變えねばならぬことが出てくるであらう。また驛傳の運営それ自體が直接的に流通經濟の影響を受ける面もあるだらう。糧戶負擔の銀納化、驛傳銀の成立といふことは、まさにそういう商業の發達と對應する變化と考へるべきであらうが、著者はその點にはあまり注意を拂つていないように見える。

著者が商業との關係に力點を置いて述べた部分をみると、前篇第三章第五節で、馬快船にしばしば私貨が載せられ、時としては商人の乗船もみられることを述べ、この間に勢豪の人とりわけ宦官と關係官吏と商人との結託の存在したことを指摘している。それはその

通りであろうが、しかし私貨は必ずしも商人の貨物とは限らず、勢豪の人や關係官吏、さらに乗員自身が商業に手を出し、そのために私貨を運ぶということも多かつたはずで、商業は單に制度の外部にある商人だけのものではなく、制度を維持する人々自身も、それに手を出していたと考えることができるのではなからうか。また第五章ではつぎのような敘述がみられる。「發展する商品流通に最も利便視された驛傳路の縮小は、やはり不當な交通手段の發生をもたらしこととなり、ひいては社會不安の一因にもなることは確かである」(二〇四頁)。これは一例であるが、本書の敘述の中には、驛傳以外には交通施設がなく、民間交通施設の存在は許されないかのような印象を興えるところが多々見受けられる。しかし驛傳路は同時に一般の通行にも使用されていたはずであり、また驛傳施設のない道路もあったわけで、要するに道路は驛傳施設の有無にかかわらず、商業目的にも利用されていたと考えられるし、民間の旅館その他の施設もあったであろう。著者も官設の驛傳がなければ商業交通ができないとは考えておられないであろうが、にもかかわらず驛傳が商業目的に利用される場合には、それはいわば特權的なものであつて、さきの馬快船の場合と似た事態が考えられる。従つて驛傳制度に對する商業の影響を考える場合には、このように驛傳運營の内

部にくいこむ特權的商業の影響だけでなく、もっと一般的な流通經濟發展の影響をも併せ考えるべきであらう。似たような感想は後篇第三章第四節の「私貨搭載と商業」のところでも持つわけで、大運河には政府の漕運船だけではなく、民船も多く通行していたのであり、私貨搭載の承認によつて、漕運船もまた商業交通に一つの役割を果したことは認められるが、商業がそれにばかり頼つていたのでないことは明かであらう。となると商業と漕運制度との關係は、もう少し廣い局面において考えるべきであらう。ただそのためには當時の商業界の事情にかなり解明されねばならぬ點もあらうし、本書に對して敢て望蜀の言を呈するつもりはない。要は、商業の影響とすることが、今少し廣く配慮されておれば、著者の意圖を實現するのに一層有効だったのでないかと惜しまれる、ということである。

以上拙い讀後感を述べたが、著者の意を誤解したり、理解していないところがあつたりしはしないかと、ひそかに恐れている。それよりも、本書のすぐれた點を充分に發揚できず、いたずらに瑕瑾をあげつらうことばかり多いような印象を、もしや讀者に與へはしないかということも懸念される。至らぬ點はひとえに著者ならびに讀者の海容をお願いするはかない。

(岩見 宏)