

清代山東省の官制陸上交通路

河 野 通 博

五二

梗概 官制陸上交通路は馬驛路と鋪路に大別される。馬驛路は更に官路、大路、省内主要連絡路、地方交通路に分たれるが、夫々の階級に對應して馬驛の規模も異つてゐる。官路、大路は會典事例に記されてゐるので容易に復原出来るが、地方交通路は鋪路の復原をまつてはじめてその状況を理解し得る。また省内主要連絡路はこれも全然記載されていないが、官路、大路沿線以外の規模の大きい馬驛をつなぎ合せることによつて、一應その路線を復原することが可能となる。又鋪路は省外に對してはもちろん省内でも各府治毎に排他的封鎖的傾向が認められ、全國的規模をもつて國都中心に體系づけられる官路と著しいコントラストを示している。以上の状態を嘉慶年間の山東省と云う特定の地域に於て把握すると共に、更に元代以來の主要馬驛路の變化を追求し、古い廢驛路が後の時代の鋪路の中にかにとり入れられているかを述べたものである。

一、まえがき

中國に於ては古來公文書の遞送及び官吏の交通、宿泊の爲の施設が官制によつて定められていた。いわゆる郵驛の制がそれであるが、これは更に郵鋪と驛傳とに大別され、

前者の爲に鋪、後者の爲に驛がおかれた。鋪が公文書の遞送を専門の任務とし、陸上交通路だけに頼つてゐたのに對し、驛には馬驛と水驛とがあつて水陸兩路を用い、又緊急な文書の遞送も行うが、むしろ車、馬、驢、船等の交通機關（乗用及び貨物運搬用）や官吏宿泊施設の提供の方がよ

り主要な任務となつていた。中國全土の驛の數は一七八〇(うち馬驛一六三四、水驛九二、水馬驛(水驛、馬驛兩者の機能を兼ねるもの)五四)、鋪の數は約一萬五千程度に達するが、これらの驛と驛、鋪と鋪を連ねて廣大な交通路網が中國全土をおおつていたわけである。主要な驛を結ぶ交通幹線がいわゆる官馬大路(通稱官路)及び大路であるが、そのほかにもこれらの幹線に沿わない驛があるので、驛をつらねる交通路を驛路、鋪をつらねる交通路を鋪路と呼ぶことにしたい。驛路ことに陸上交通路たる馬驛路(馬驛及び水馬驛相互間の驛路)と鋪路とが相互に密接な關係を持つのは當然であるが、特に馬驛路の變遷に關しては鋪路と比較することによつて示唆される所が多い。今ここに官制陸上交通路として取り上げるのはこの馬驛路と鋪路とであつて、中でも前者の變遷を中心としつつ兩者の比較検討を行つてみたい。山東省という特定の地域をとり上げたのは、一つには豊富な資料が手近に得られたためでもあるが、又單なる概觀を行うよりもある特定地域を掘り下げた方が却つて一層一般的な特色をも理解しやすいであろう

清代山東省の官制陸上交通路(河野)

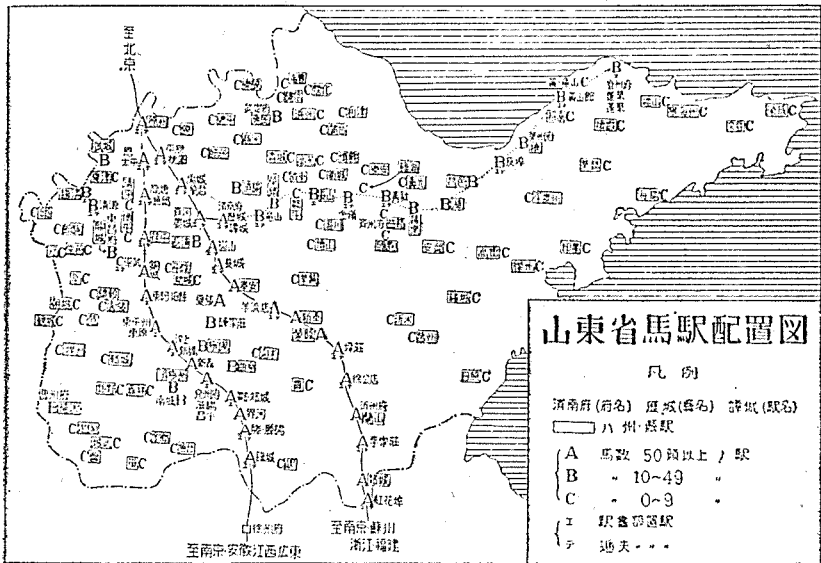
と豫想したからである。なお清代馬驛路の配置と規模に關する一般的概觀については先に發表した拙稿を参照されたい。

二、山東省の馬驛路——靜態的考察——

(一) 馬驛の配置 山東省の馬驛の配置狀況及び各馬驛の規模は明末から清初にかけて相當大きな變動を見せているが、乾隆末年以降一應安定期に入つたものの如く、その後光緒年間に至るまで、少くとも官制の上では殆ど變動を示さない。従つて一應乾隆末年以降の記載に従つて、變動後の大勢を把握し、その後でそれ以前の變動狀況を検討する方が理解しやすいように思われる。その意味で歴代の大清會典の中で最初に最も整備された事例を併載している嘉慶版の會典を基礎としてまず馬驛及び鋪の狀況を眺めてみたい。

中國本部の驛の配置狀況は各省毎に異つていて、驛の數も甘肅省(後の新疆省の地域を含む)の三三一驛から廣東省の一〇驛に至るまでさまざまであるが、山東省の驛數は

一三九で甘肅、直隸に次いで第三位を占め、面積に比べて驛数の多い點では直隸と共に最上位に位する。一三九驛中馬驛は一五、水驛二二、水馬驛二で、全省一〇八縣中馬驛のない縣は一つもない。このように省内全縣に驛のあるのは直隸、山東、山西、河南、陝西の五省にのみ見られる現象で、江南、湖北に於てはもはや全縣に及ばず、更に南及び西の諸省では重要路線沿いに驛が設けられるにすぎない。もつともこの特殊な現象は乾隆會典以前には見られず、山東省等でも重要路線沿いの驛名しか記載されていないのであつて、その他の州縣では里甲夫馬の形で馬や人員を備え、所要の差役に應じていたのである。この差役は馬驛の任務とする差役と殆んど異なる所はないが、ただそれが一省内の更に一府縣内の地方的需要を満たすに止まる所に、構成人馬数の大きな開きを生じている。これらの里甲夫馬は嘉慶事例に於てはすべて各州縣驛（馬驛）の驛馬、驛夫として記載され、その名目が變化したことが知られるが、いつ變つたのかは明らかでない。ともかくこのために馬驛数は急増したのであつて、嘉慶事例にもとずくその配



(第一圖)

置状況は第一圖に示す通りである。それではこれらの驛の構成はどうなつていたのであろうか。

(口) 馬驛の構成 第一表は嘉慶會典事例にのせられた各驛額設人馬數である。中に半名、二分五厘、七分五厘等不合理な記載を見るが、各縣の豫算の關係からこのように割當てられたらしい。これらの人馬の經費はすべて各州縣の地丁銀中より支出される。明代に於ては馬は民間に養わしめたが、清代には官に於て飼養することとなつた。

山東省の馬驛は馬及び驢と馬夫、驛書、差夫及び獸醫とから構成されている。馬は各馬驛に必ず置かれるが、驢は一部の驛にしか置かれない。驢は馬の代用として置かれてゐるのであるが、何故一部の驛にのみ置かれるかは明らかでない。馬數の多少とも比例しないし、又後に述べる交通路ともそれほど關係があるとは思われないからである。馬及び驢の飼養及び使役に従事するのが馬夫である。日本の馬子であつて、馬又は驢二頭につき一名と定められてゐるが、必ずしも原則通りには行われてゐない。殊に山東省の場合それは甚だしいけれども、大體二頭一名の比率

を中心として多少のズレを示す程度に止まつてゐる。驛書は鈔牌^③(抄牌^④)抄馬牌子とも呼ばれ、公文書を携行する傳書使その他公用の官吏が示す勘合火牌(驛符)にその驛で供給した夫馬車船數及び口糧數を記入する書記のことである。清初にはこの外に馬の差立てを行うと見られる撥馬牌子^⑤があつたが順治——雍正の間に逐次廢止された。差夫は更に白夫と遞夫とに分けられる。遞夫は馬上飛遞公文馬夫、遞送公文馬夫とも呼ばれ、その名の如く緊急の公文書を騎馬によつて遞送することを任務としたものであるが、ごく一部の主要驛におかれたにすぎない。白夫は他省では積夫、所夫、排夫等^⑥の名で呼ばれるもので、轎をかつき、荷物を運搬する人夫のことである。清初には白夫以外に青夫という名も見られ、給料は青夫の方が安い^⑦が、その後裁去せられた。獸醫に關しては説明する必要があるが、その俸給は馬夫、白夫と同額にすぎない^⑧。

清初には各驛の長として驛丞が置かれ、その下に館庫、館夫^⑨がいて驛の内部の仕事をしていたようであるが、後すべて廢せられ、驛丞も山東省ではすべて裁去されて、一切

縣の管理下におかれることとなつた。

(ハ) 馬驛の規模 第一表に示す如く、各馬驛の夫馬數にはかなりはげしい差が見られるが、大體馬數(驢を含む)の多少に比例して驛夫數も増減している。差夫の場合若干の例外があるが、いずれも縣内に馬數が多い驛がある時に縣治に多くの差夫が見られるのみである。従つて馬驢の數に基いて馬驛の規模を論じても差支えないと云えよう。各驛の馬數は德州州驛(舊名安德馬驛)の一二〇匹を最大とし、淄川他三縣驛の二匹を最少とするが、大體これを次の三つの等級に區分しよう。馬數五〇以上のA級、五〇——一〇のB級、一〇未満のC級の三級である。第一圖を再び参照されたい。C級が點狀に散在するのに對し、A級は線狀にならび、B級は線狀、散在兩者を含む中間型式を示している。このA級こそ馬驛路の骨幹を形成する官路に沿う驛なのであつて、B級の一部の線狀をなすものが官路に次ぐ重要交通路沿いの驛、殘餘のB級は大體各府治又は直隸州治の驛となつてゐる。C級はすべて邊僻な散縣の縣治に設けられた小驛である。勿論これは一般論にすぎず、例外

的存在も見受けられる、A級では夏張腰站、B級では濟陽、長清、武城、寧陽、曲阜各縣驛及び臨清直隸州の清源驛、濟寧直隸州の南城驛、寧陽縣の陳家莊腰站がそれであるが、曲阜縣が孔子廟との關聯に於て考えられる以外はすべて交通路と關係せしめて考察すべきであるので次の馬驛路の項で改めて論じたい。

なお前に述べた遞夫、驛書を設置する驛も、A B兩クラスに屬し、東昌府聊城縣の崇武驛のみを例外とする。

(二) 馬驛路 上に述べた馬驛の等級區分に應じて、馬驛路も亦三階級に分たれる。第一がA級馬驛のならば官路、第二がB級馬驛の一部によつて構成される二次的交通路、第三がB級の殘餘及びC級によつて構成される地方的交通路である。次にこの三種の交通路及び先に例外として列擧した各驛の構成する交通路をとり上げてみたい。

a 官路。官路は國都北京と各省會を結ぶ交通路であつて、文書の遞送量に於ても、又官吏の交通量に於ても最も頻繁な交通路であり、全官制交通路の根幹をなすものである。¹⁰⁾北京にある兵部會同館皇華驛より南に向つて走る官

路は涿州に至つて二つに分れる。一つは南西に向ひ、更に分れて西は西安、蘭州を経て新疆の喀什噶爾、迪化及び青海の西寧に達し、西南方に向つては成都を経て西藏に赴き、更に南方に於ては開封、武昌、長沙、桂林、貴陽、昆明に通じる。他の一本は涿州より南東に進み、河間府及び景州を経て山東省に入る。山東省内の官路はこれを一應三つに分けることが出来る。第一は北京と省會濟南府を結ぶもので、德州より平原、禹城、齊河各縣城經由濟南に達する。第二は北京と蘇州、浙江省杭州府、福建省福州府を結ぶもので、齊河縣で前者より分岐し、泰安府、沂州府を経て郟城縣紅花埠驛に至り、省境を越えて淮安府宿遷縣同驛驛に接続する。これを山東東路と稱する。第三は北京と南京（江寧府上元縣）、安慶府、江西省南昌府、廣東省廣州府を結ぶもので、德州より分離し、南下して、高唐州、東平州、兗州府を経て、濰縣臨城驛を過ぎて省境に至り、徐州府銅山縣國驛に接続する。これを山東中路と呼ぶ。以上のように山東省を通過する官路は中國本部東半諸省と國都を結ぶものであつて、涿州で分れるも一つの系統に屬す

るものに比べると距離はいずれも短いが、中國の經濟的の中樞たる廣東デルタ、江南デルタ、華北大平原を連ねるものであり、更に海港を通じて諸外國との關係を有するだけに重要性は決して劣らない筈である。ところが事實は西の交通系に屬する河南省以北の諸驛に比べると山東省の各驛はいずれもやや規模が小さい。これは一つには終點まで距離であることにもよるのであるが、更に大運河を併行路線としてもつことによる負擔の輕減をも考慮に入れるべきであらう。

次に山東中路と東路との道路狀況はどうであらうか。中路は平原の中を行くだけに、坦々たる道であり、東平州と東阿縣の間で少し丘陵を越えるにすぎないが、その反面一度雨にあえば泥濘膝を溲することとなる。ことに滋陽、汶上兩縣間は水が出やすく、夏秋の交には氾濫して跋涉しなければならなくなる。又南の省境附近は曠野で迂路が多く、人情不安である。それに對して東路は泰安府——沂州府の間に於て泰山山系の一部をなす丘陵性山地を横斷するため、稜線上を行くところが多く、中路に比べると道路も

悪く、交通不便であつて、清末になると路上に綠草が生えていたほど事實上の交通量は少なくなつたようである。後に述べる如く明末清初にはじめて定められたこの東路は一時相當の賑わいを見せながら、次第に利用度を減じたものであろう。

b 二次的交通路（大路） 官路に次ぐ幹線は普通大路と呼ばれるが、會典にはこの名稱は見當らない。ただ會典事例驛程の項には官路より小さな活字で印刷してある路線があり、それを便宜上大路と呼ぶことにする。山東省に於ては濟南——登州府間に一本あり、先のB級馬驛の一部によつて構成されている。濟南府より東に進み、青州府、萊州府を経て山東半島の北端にある登州府に達するもので海防上の要點である山東半島からの連絡路としての意味はもつが、他省との關係は全然無く、山東省ではむしろ次項の驛路と同じ役割を果すにすぎないと云えよう。

c 省内主要連絡路。先に述べた官路は中國本部全體を國都中心に系統づける交通路であるため、それは省會たる濟南府と省内要地との關係を度外視して設定され、又中

路、東路相互間も分岐したままで連絡路をもたなかつた。しかし官制交通路の任務としては省内の意志の傳達を無視する譯には行かないし、又大運河という水上交通幹線と官路との連絡をも考えねばならない。先ず省城と省内の各府治、直隸州治との連絡路を見ると東、北、南東の各府治とは官路、大路によつて連絡されているが、北東、南、南西、西の各府治との間にはそれが欠けている。ここで先に、A、B級の例外的存在だつた各馬驛を考慮に入れると、どうか説明がつくように思われる。濟陽縣驛はC級上位の商河縣と共に武定府へのルートに沿ひ、夏張、陳家莊兩驛站及び寧陽縣驛は兗州府へのルートであると共に又中路と東路との連絡路でもある。そして嘉祥、鉅野兩縣もC級上位の馬驛であつて濟寧直隸州驛^②と共に曹州府へのルートを形成する。ただ東昌府、臨清直隸州への沿線には特に大きな驛は長清縣驛のみで、他はいずれも小さいが、これは清初大名府との連絡の必要上相當大きな驛をもつていたものが、その必要がなくなつて急激に規模の縮小を見た結果なのであつて、清初における驛の規模の變化の最も著しい例であ

又武城、臨清州、東昌府、濟寧州の各B級馬驛は府治としての意味以外に大運河の水上交通との接續地點としての意味をも併せ持つものである。

d 地方交通路。C級各馬驛を結ぶものであるが、その路線は全然文献上に現われて來ない。しかし直接馬驛路として現われずとも、我々は別の方法、即ち鋪路を眺めることによつて、違つた側面から、その路線の解明をなしうるのである。

三、鋪 と 鋪 路

鋪は先にも觸れた如く公文書のリレー式遞送にあたる機關であるが、その遞送には馬を使用することなく、専ら鋪兵の脚力に依存している。②もし緊急の公文書であれば各驛の遞夫が乗馬遞送したわけである。③従つて驛のように七十里もの間隔をおくことが出來ず、相互間の距離を短くせねばならぬので極めて多數の鋪を設けねばならなかつた。山東省に於ては總鋪數一〇五四に達する。原則として十里

に一鋪を設けることとなつてゐるが、沿道の比較的大きな村落を利用するので正確に十里にはなりえない。しかも會典事例と府、縣志、古今圖書集成職方典方輿彙編の記載は區々で一定せず正確な距離は把握しがたいが、大體五里、十里乃至その倍數が設鋪の規準となり、多少のズレを見せてゐる程度と判斷される。

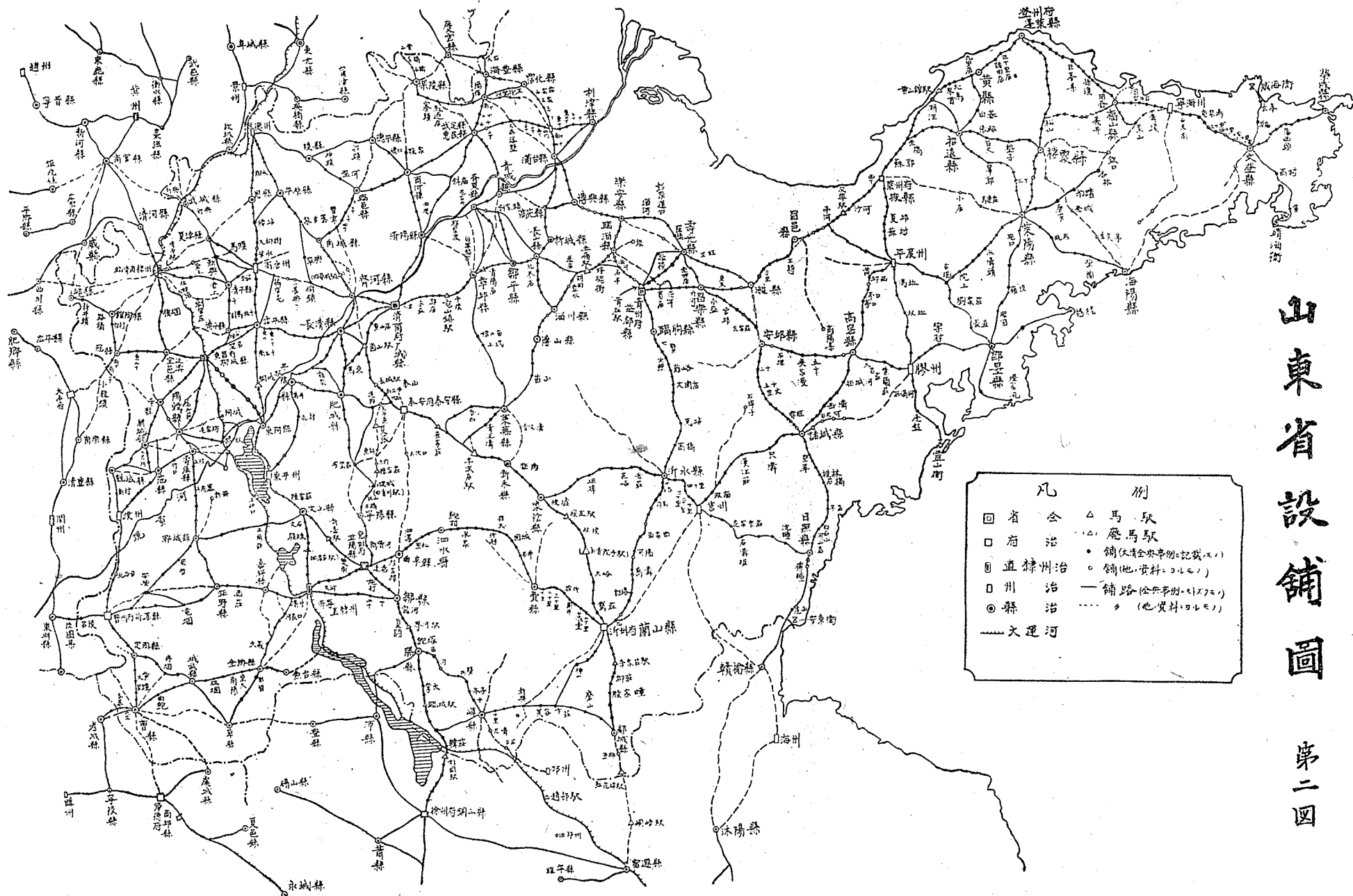
鋪には鋪司、鋪兵がおかれる。鋪司は各鋪一名、鋪兵は最大六名程度で、一名もいないところもある。四名以上の鋪兵がおかれるのは大體各縣治の在城鋪で、重要路沿いで二、三名、邊僻な路線で一名以下となつてゐる。但し會典事例には各縣の鋪司鋪兵數の總計しかあげてなく、府縣志にも細密な記載のあるのは極く一部に止まるので、全體の狀況は完全にはつかめない。したがつて鋪の規模の大小は論じられないが、鋪をつらぬる路線については會典事例の記事によつて一應の復原が可能である。第二圖は嘉慶事例を基礎とし方志と山東輿地圖を参照して作つた設鋪圖である。出來る限り會典事例の記事に忠實を旨とし、多少不合理でも實線を以て示し、他の資料によつたものは點線とし

たが、長清縣の鋪名のみは順序を誤つていたので、これを正した。従つて齊河より倫鎮鋪を経て黎吉寨鋪に至る鋪路の如く一見しただけで不合理が指摘出来るものも生じて來る。これは明らかに高唐州と連絡する鋪路で點線の方が正しい。又泰安縣の新莊鋪より夏張腰站を経て寧陽に至る點線路の如きは山東輿地圖に基づいたものであるが、重要な省内連絡路であるにも拘らず、會典事例に缺如している。以上の如き欠陥はなお幾つも指摘しうるのであるが、ここでは一切省略し、會典事例を一應信用して設鋪圖に見られる鋪路の性質を考えて見よう。

鋪路も馬驛路と共通な性格を持たねばならないはずである。これを大別すれば一つは全國的交通組織の一環としてにならべき性格であり、他は省内の統一化に對應する性格である。前者のためには先ず官路、大路に重なる路線が考えられる。例えば景州より德州、兗州府を経て徐州府に至る鋪路は山東中路と完全に一致し、濟南より東にのびる鋪路は正しく大路の細部を示してくれるものである。但し山東東路は郟城以南の連絡路がなく、不可解な様相を呈して

いる。しかし鋪路の場合には他にも他省との連絡路が見出される。①武定府の海豊、樂陵兩縣から直隸省の慶雲縣に達するもの、②臨清直隸州と直隸省の清河縣を結ぶもの、③武城縣——南宮縣間、④威縣——邱縣間、⑤冠縣——大名府間、⑥曹州府——東明縣間、⑦曹州——河南省考城縣間がそれであるが、兩省からの鋪路が完全に一致するのは②、③、④、⑦の三本にすぎず、③、④は單に連絡のあることを暗示しているにすぎない。ともあれ省外との交渉が多く直隸省との間に持たれ、河南及び江南との關係が比較的薄いことは注目すべき事實である。と共に馬驛の規模に於て武城縣がB級であり、又曹縣及びそれを曹州府とむすぶ荷澤縣がC級上位であつたこともこの省外連絡鋪路と考えあわせねばならないであろう。しかし總體的に云つて省外連絡路が官路以外にわずか七本しか存在しないと云うことは、省と云う政治單位がいかに他省との交渉の少い封鎖的存在であつたかを示すのだと云つてもよいのではなからうか。

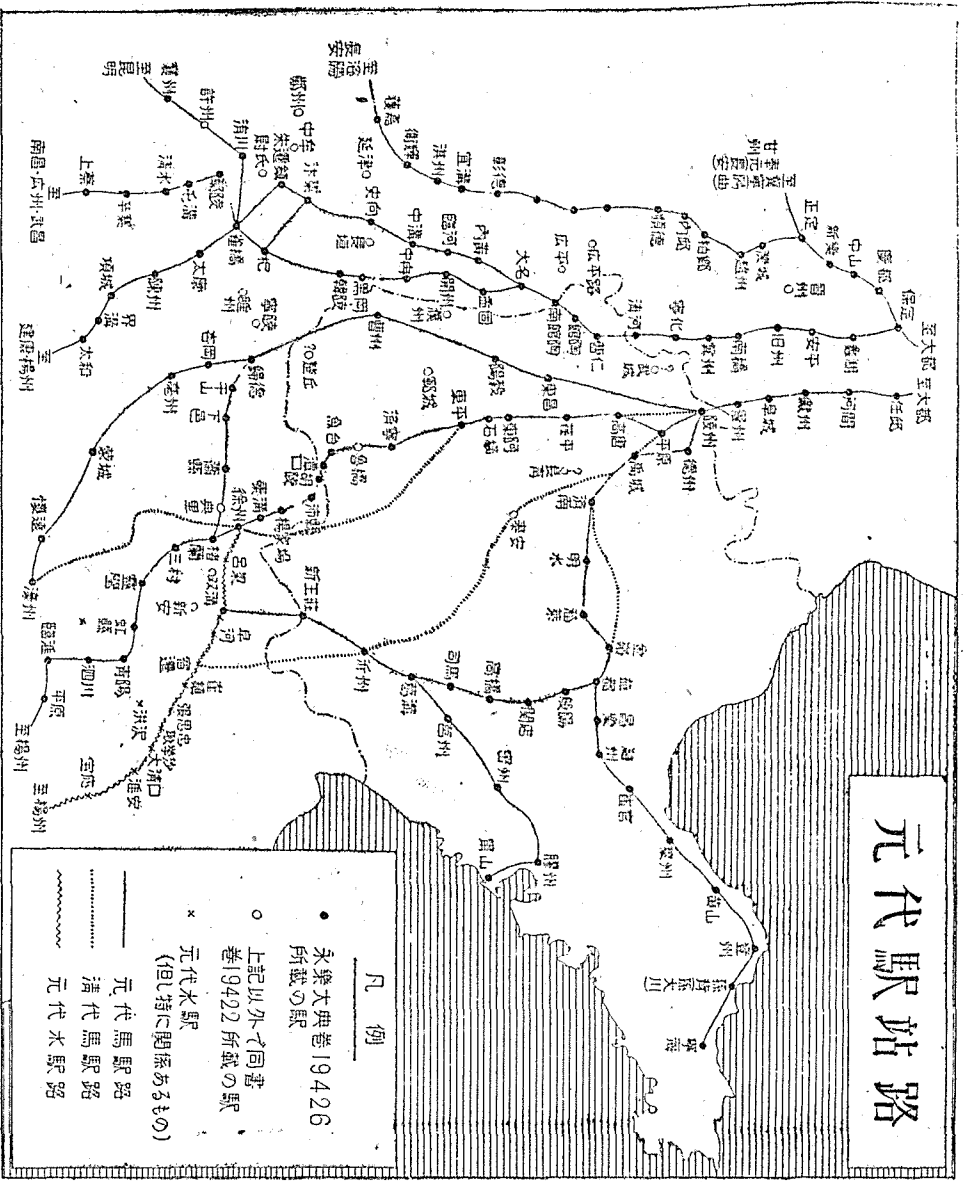
さてそれでは省内各縣の連絡はいかに行われているであ



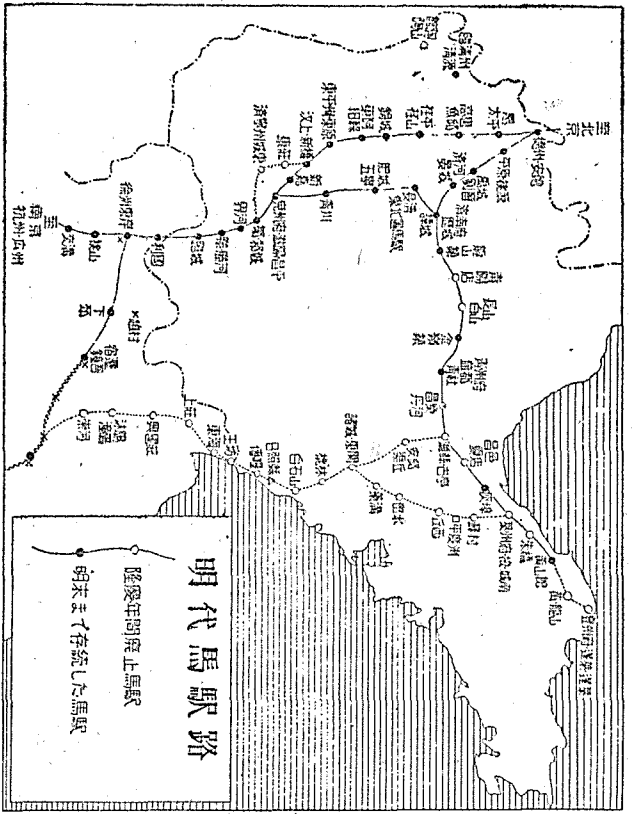
凡		例	
回	省	△	馬 馱
□	府 治	△	廳 馬 馱
⊙	直隸州治	●	舖 (僅濟全魯等別, 記載以)
□	州 治	○	舖 (他, 資料, 0.4.2.1)
●	縣 治	—	舖 路 (僅濟全魯等別, 0.4.2.1)
—	大運河	...	舖 (他, 資料, 0.4.2.1)

山東省設舖圖

第三圖 (1)



第三圖 (口)



ろうか。ここに第二の性格が問題となつて来る。實はこの點では山東省はむしろ型破りなほど、鋪路が縦横に走つてゐるため、中國全般を通じての特色がさほど鮮明に現われてゐないうらみがある。最も典型的な例は湖南省等に見出されるが、省會——府、直隸州、直隸廳治——州、縣治と云う命令系統をそのまま地上に投影した形式をとり、相異なる府に屬する縣相互間の連絡路は府治——府治或いは省會——府治の連絡路に使用されるもの以外には殆んど見られない。即ちこの場合にも府と云う政治單位の封鎖的排外的傾向によつて一貫されているわけである。山東省に於ても沂州府、曹州府などに比較的これに近い状態が見受けられる。このように一方に於て官路によつて國都中心の交通體系を成立せしめながらも、他面その下部構造に極めて排他的な傾向が見られるのが中國官制交通路の一特色なのであつて、中國特有の官僚的中央集權制の地表への投影と解釋して差支えなさそうである。

鋪路の個々については省略し一切を圖にゆずすが、大體この鋪路とC級散驛の連絡路は一致してゐるはずであつ

て、馬驛路の復原も鋪路の復原に依存する度の高いことは了解していただけると信じる。

更に鋪路の復原によつて我々は清代以前の主要交通路の路線についても復原が可能となるのである。いよいよ我々は官制交通路の變遷の問題にふれなくてはならない。

四、官制交通路の變遷

1. 元・明代の馬驛路 以上主として嘉慶年間以降の

官制交通路について靜態的な考察を行つて來たが、これらの官制交通路は必ずしも前代のそれを忠實に踏襲してゐるわけではない。勿論國都が長安、洛陽、開封、杭州に置かれた宋代以前とは大いに異なることは明らかであるが、更に同じ北京に國都の置かれた元代以降については、相當激しい變化を認めざるを得ないのである。ただ明代以前の急遽鋪に關しては青山氏の紹介された北平圖書館藏明代驛鋪道里圖を一見する機會を得ていないので、十分な比較を行ひ得ない。従つてここでは文献の入手可能であつた馬驛路のみについて比較検討するに止めたい。

元代の站赤については永樂大典に記載があり、明代の置驛狀況については大明會典によつてほぼ知ることが出来る。更に古今圖書集成方輿彙編所載の各府、縣志及び清代刊行の各府、縣志からも若干の資料を拾ひ集めることが出来る。いずれも嘉慶以降の大清會典事例の置驛、驛程の記事に比べると十分な資料とは言い得ないが、なお當時の主要馬驛路（清代の大略以上にあたるもの）についてはその大要をうかがい知ることが出来るのである。第三圖はこれらの資料に基いて一應元、明代のそれを復原してみたものである。なお元代のそれは井ノ崎隆興氏の復原に従つたものであることを御断りしておく。

元代の馬驛路は清代の官路に比べると非常に複雑であり幾本もの南北に走る平行路線が認められる。清代のそれとほぼ合致するものは陵州（清代の德州）から南下する所謂山東中路であるが、平原縣を經由する點と東平以南に於て濟寧、沛縣を經つて徐州に達する點と異なり、更にその行先は淮安府を通つて建康及び蘇、杭に赴くのであつて、後代のそれと全く異なる。平原より南東に進んで濟南に達し、更に

東して登州に至るものは濟南——金嶺鎮間がやや南によつてゐるほかはほぼ清代に等しいが、登州より更に寧海州にまで延びてゐる。又青州より南下して沂州を經、邳州に至る一線は徐州——淮安——楊州間の水陸兩路と結びれると共に、葛溝驛より膠州に達する支線を分岐してゐる。他に陵州——東昌——曹州——歸德——鳳陽の一線と保定府——臨清——館陶——大名の一線があり、後者は開封との連絡路となつてゐる。このように一應四本の南北交通路と二本の東西交通路が山東省の地域内に認められるが、永樂大典の記事は大清會典事例の置驛に當る項と驛程に當る項とで齟齬しており、殊に陵州——曹州——歸德間の如きは最も明確を欠いてゐる。従つて永樂大典所載の馬數による馬驛規模の比較は今なお確定したことが言えず、路線そのものも一應の推定に止めて、更に後日の考究にまらしたい。

明代に入ると元代よりも復原も容易であり、又交通系統が整理されて、次第に一元化して行く傾向が認められる。先づ山東中路は明代に入ると清代のルートと全く同一となつて来る。德州——濟南間も同様である。ただ山東東路は

また現われず、中路が兩者の機能を兼ねていて、蘇州及び浙江、福建地方への連絡も行つてゐる。但し隆慶二年から四年までの間に多數の驛が整理されており、それ以前には元代の青州——郵州路とも異なる南北交通路が海岸沿いに認められる。それは濰縣より安邱、諸城、日照各縣を経て南直隸の淮安府に達するものであるが、萊州——平度州——高密縣——諸城縣をつらねる副線を有することから考え、と、むしろ海防の目的で置かれたものと解釋すべきである。隆慶年間には濟南——登州府間の九驛も裁革せられてゐるが、前記のルートの廢止に伴ひこのルートの重要性も亦減じたことを示すものであらう。

先に山東中路が清代と全然同一と述べたが、これも實は隆慶以後のようで、明初には鄒縣より濟寧を経て汶上に達してゐた。古今圖書集成によるとルート變更後も南から濟寧に行くものは鄒より西したようで、濟寧州城東、康莊二驛の廢止は明會典にも年代が記されてないが、恐らく他驛と同じく隆慶年間ではないかと推定される。では隆慶以降唯一の南北交通路となつた山東中路と濟南とはいかに結

ばれてゐるであらうか。濟南より西して長清縣東北置馬驛に至る道はこれより南下して肥城縣、青川驛を経て兗州府昌平馬驛に於て中路と接續する。清代の夏張、陳家莊兩驛經由のものとはやや異なるが、目的は同一であり、ことに東路のないため、その機能は一層重要であつたと考えられる。従つて青川驛は山東中路沿線諸驛に次ぐ「陸路中衝一驛」であつた。

ところが明末になつて山東中路は突發的變事により、一時全くその機能を失うに至つたのである。天啓年間連年暴發して徐州府下を漫々たる大水の下におおい去つた黄河の大洪水がこれである。然し乍ら北方に清の興起を迎え、國內また流賊の叛亂になやむ明の餘力を以てしては官制交通路の再建すら力及ばず、そのまま清初を迎えねばならなかつたようである。

口、山東東路の出現

沂州府は元代一時馬驛路の通過を見てゐるが、本來山東省東南の僻地であり、天下の孔道ではなかつた。従つて府治蘭山縣はわずかに白夫四十名、青夫二十名が置かれるだけの寒驛にすぎなかつたのであ

る。ところが清の國礎が定まり、南北交通路の設定が必要となるに及んで、順治十年東南諸者の進京路程は沂州經由の山東東路が近道であると定められ、江南の淮、揚、京口、蘇、松、常、鎮諸府をはじめ兩浙、豫章、八閩、三楚一切の官吏、使者の往來が輻輳するに至つて、沂州府は一躍交通の要衝に成り上つた。困つたのは住民であり、馬であつた。郟城縣の如き北は蘭山縣まで一二〇里、南は江南宿遷縣崑崙驛まで一〇〇里餘、西は嶧縣まで一八〇餘里。この長途をわずかに二十頭の馬で往復する上に、差役は極めて多く、酷使された馬は次々と斃死して行つた。康熙二年よりやく青旆寺、紅花埠兩驛の設置を見たが、なお沂州蒙陰縣間及び沂州郟城縣間が長途に過ぎ、康熙十二年青旆寺驛を徐公店にうつし、^①莊、李家莊兩驛を新設するに及んで各驛の距離が七十里程度となり、やつと一息ついたのである。^②なお清初には郟城——嶧縣——臨城驛間に交通が行われていたようであるが、いつまで行われたか山東中路復活の年代と共に明らかではない。又北方に於ては長清縣東北置馬驛が尚山驛に移され、長城驛が他より移され、新泰縣

に羊流店驛、次いで同縣驛、泰安縣に泰安驛が設けられ、下つて雍正六年崔家莊驛站が泰安縣東四十五里に置かれたがこれは乾隆末年以降に縣驛に合併吸収されたようである。更に半島部に延びている大路については雍正會典には驛程の記載を缺き、驛名も金嶺、青社、灰埠、黃山館の四驛があげられているにすぎないが、乾隆則例以後登州府までの路程が明記されるに至つた。又山東中路と東路とをむすぶものとして乾隆十七年には夏張驛站が新設され、^③乾隆末年以降陳家莊驛站も設けられて、ここに清代主要馬路の完成を見るのである。

ハ、清代鋪路と前代驛路 清代以前の鋪路については殆んど資料を得ることが出来ない。ただ武定府樂陵縣の北に今は廢せられたがもと二つの鋪があり、北直の滄州に公文を遞送していた事が記され、^④その他萊州府はじめ諸所の方志に断片的に嘉慶會典事例に記載のない鋪名がのせられてあるのを認めるにすぎない。これらの鋪はその位置の確かめられる限り設鋪圖に○印で記載しておいた。

このように前代の鋪路との比較が不可能にあるのに對し

て、前代の驛路を清代の鋪路の中に求めることは意外なほど容易である。例えば元代の青州より鄆州に至る道中や、明代の海岸沿いの驛路の如きは直ちに鋪路中にそのコシスを追跡出来、白石山、桃林、藥溝（岳溝）、雀疇等の諸驛名は鋪名となつてそのまま残つてゐるのである。平度州の蘇村、邱西、昌邑縣の夏店、掖縣の朱橋、昌樂縣の丹河、鄆平縣の青陽店等の諸鋪はいずれも明代馬驛のあとであり、福山縣の孫溪鋪は元代の孫大川站。沂水縣大關鋪は關店站と推定され、高橋、葛溝、司馬等の諸站は今もその名を鋪名に残してゐる。又明代の濟南——長濟——肥城——青川驛——寧陽——兗州路の如きも設鋪圖中で容易に發見出来る。然し古い驛路がすべて鋪路中に含まれると斷定することも無謀である。元代の東平州——沛縣路或いは館陶を経て大名に至る一路の如きは明清いづれかの時代の鋪路の再編成に當つて、取捨選擇の結果鋪路中からも抹殺し去られてゐるからである。従つて先に不可解な路線として指摘した元代の陵州——東昌——曹州——歸德路を鋪路によつて修正して復原することも不可能ではないかも知れないが、永樂大典と清代設鋪圖という餘りにもかけはなれた二つの資料のみに依存する現状に於ては、飛躍しすぎるうら

清代山東省の官制陸上交通路（河野）

みなしとしない。ともあれ清代鋪路中に前代驛站路が斷片的にでも保存されていることは事實であつて、宋代以前の交通路の復原にも或る程度役立ちうるであろうと推定される。その反面清代になつてはじめて開かれた郟城——宿遷間の官路がそれにかさなる鋪路をもたないことは、鋪路の封鎖的性格の現われとはいへ、極めて奇妙な跋行的現象であつて、或いはこのような所にも山東東路の繁榮が一時のあだ花に終つた理由が暗示されてゐるのかも知れない。

四、むすび

以上いさゝか山東省の清代官制陸上交通路について考察してみたが、具體的な説明に乏しいうらみのあつたことは否みがたい事實であり、更に文献の蒐集も十分とは言ひ難く、歴史地理學的研究にまで立至らずして、單なる歴史地理學的資料の提出に終つてしまつた。ことに清代民間交通との關係に觸れ得なかつたことは社會經濟史的背景に關する叙述の缺如と相まつてこの研究の視野を著しく狭からしめた。他日、馬驛の規模の變遷と共に稿を改めて検討してみたい。先學諸士の御教示を切に冀ふ次第である。

（一九五〇、三、二七）

第一表 山東省額數馬騾驢夫數一覽（嘉慶年間）

縣名	驛名	馬	馬夫	騾驢	驛夫	獸醫	水驛夫
濟南府	22 驛城	70.5	28	2	52	0.5	
歷城	驛龍山鎮	19	10.5	2	2		
遼寧	驛	15	8.5		26.5		
鄒平	驛	0	0		10		
濰川	驛	2	2.75	1	6.5		
長山	驛	15	9.5	2	35	0.5	
新城	驛	3	2.5		5		
齊河	驛晏城	70	35	1	102	0.5	
齊東	驛	3	2.5		3.5		
濟陽	驛	11	6.5	2	20		
禹城	驛劉晉	69	30.5	1	102	0.5	
德州	驛州驛	120	55	7	302	1	
"	驛安德						161
"	驛良店						161

"	梁家莊						161
德州	驛平原	3	2.5		6		
平陽	驛桃園	60	30.5	1	102	0.5	
隨州	驛	3	3	2	15		
長清	驛	15	7.5		100		
"	驛	50	26	2	2	0.5	
"	驛	50	25	2	2	1	
陵縣	驛	3	3	2	15		
泰安府	驛						
泰安	驛	105	52.5		100		
"	驛	80	9				
東平州	驛	70	39	6	4	162	1
"	驛						161
東阿	驛	70	39	6	2	106	
"	驛	50	21				
平陰	驛	4	3	1	8		
新泰	驛	50	25		80		

萊蕪	燕城	羊流店	2	2.5	2	15				
肥城	"	"	5	4.25	2	75				
"	"	50	25			2	1			
武定府	10	驛								
惠民	縣	驛	10	6.75	2	15				
陽信	"	"	3	2.5	1	6				
濱州	州	驛	3	2.5	1	8				
海豐	縣	驛	3	2.5		6				
樂陵	"	"	3	2.5		6				
利津	"	"	3	2.5		6				
聽化	"	"	3	2.5		6				
蒲臺	"	"	3	2.5		6				
青城	"	"	3	2.5		6				
商河	"	"	8	5	1	2.5				
兗州府	17	驛								
滋陽	昌平		72	37	6	2	169			
"	新縣		60	24.5						

曲阜	縣	驛	15	9	2	23				
寧陽	"	"	16	9	2	34				
"	陳家莊	驛	14	7						
鄒一縣	鄭城	驛	70	36	6	169				
"	果河	驛	50	12.5						
泗水	縣	驛	4	3	1	8				
滕縣	縣	驛	75	41.5	4	232	1			
"	臨城	驛	60	30	2	9	1			
嶧縣	縣	驛	6	4.5	2	12.5				
次上	新橋	驛	70	37	6	169	1			
濰縣	張縣	驛	3	2.5	1	6				
陽穀	"	"	3	2.5	1	6				
	荊門	驛								161
濟寧直隸州	6	驛								
濟寧直隸州	州	驛	32	18.5	2	89				

"	南城	18	4						161
金	鄉縣驛	3	2.5	1		5			
嘉	祥" "	7	4.5	1		5.5			
魚	整" "	5	4	2		15			
"	河橋								161
沂州府	11驛								
國	山縣驛	55	97.5			100			
	徐公店	50	25	2	2	1			
	李家莊	50	25	2	2	2	1		
鄭	城縣驛	50	25			100			
"	紅花埠	60	25	2	2	2	1		
費	縣縣驛	3	2.5	1		6			
莒	州州驛	3	2.5	1		5.5			
沂	水縣驛	3	2.5			5.5			
"	梁莊	50	25	2	2	2	1		
濰	陰縣驛	50	25			80			
日	照" "	3	2.5			6			

曹州府	11驛								
荷	澤縣驛	10	6.5	2		13.5			
曹	縣" "	6	2	1		6			
濮	州州驛	3	2.5	1		4.5			
范	縣縣驛	3.3	2.25	1		3.8			
觀	城" "	3	2.5	1		4.5			
朝	城" "	3	2.5	1		4.5			
鄆	城" "	3	2.5	1		6			
單	縣" "	4	3	1		8			
城	武" "	3	2.5	1		6			
定	陶" "	8	5	1		7			
巨	野" "	8	5	1		6			
東	昌府12驛								
聊	城縣驛	19	3	5		67			
"	崇武	6	3	0.5		2	0.5	161	
堂	呂縣驛	3	1.5	1					
博	平" "	3	2.5	1		8			

在	平	"	89	44	6	4	162	1	
清	平	"	3	2.5	1		5		
"	清	陽							161
莘	縣	驛	3	2.5	1		5		
冠	縣	"	3	2.5	1		10.5		
館	陶	"	3	1.5	1		12.5		
高	唐	魚	70	39	6	4	162	1	
恩	縣	太	70	39	6	4	162	1	
臨	清	直	7						
臨	清	直	8	8	5	2	40		
"	"	清	12	6	1	1	2	0.5	161
"	"	渡							161
武	城	縣	8	5.5	2		12.5		
"	"	甲							161
夏	津	縣	3	2.75	1		7		
邱	縣	"	3	2.5	1		8		
青	州	府	13						

益	都	縣	驛	8	5.5			35	
		青	社	20	11	2	1	2	0.5
		金	嶺	20	11	2	1	2	0.5
臨	淄	縣	驛	5	4.5	2		12.5	
博	興	"		3	2.5			8	
高	苑	"		2	2			8	
樂	安	"		3	2.5	1		6	
壽	光	"		3	2.5			5.5	
昌	樂	"		14	8.5			20	
臨	胸	"		2	2			6.5	
安	邱	"		3	2.5	1		6	
諸	城	"		2	2	1		6	
博	山	"		2	1			6	
登	州	府	11						
莒	萊	縣	萊	15	10.5	2	1	2.25	
莒	龍	縣	山	5	5	2		12.75	0.5
		莒	山	9	6	2	1	1	0.5

福	山	縣	驛	3	1.5			4	
樓	遷	"		3	1.5			1.5	
招	遠	"		3	1.5			3	
萊	陽	"		3	2.5			3	
寧	海	州	驛	3	1.5			3	
文	登	縣	驛	3	1.5			3	
樂	成	"		3	1.5			3	
海	陽	"		3	1.5			3	
萊	州	府	8						
掖	縣	驛		20	12.25	2		32	
平	度	州	驛	5	2.75			15	
"	"	灰	驛	9	6.25	2	1	2	0.5
昌	邑	縣	驛	10	6.75	2		20	
濰	縣	"		10	6.75	2		20	
膠	州	州	驛	3	2.5	2		8	
高	密	縣	驛	3	2.75	1		6.5	
卽	墨	"		3	2.75	1		5.5	

註

- ① 欽定大清會典事例卷五二八——五三一（嘉慶二十三年敕撰）（以下嘉慶事例と畧稱）所載の驛數の總計。
- ② 嘉慶事例卷五三二——五五五所載鋪數の總計。但しここにあげた數字は全くの概數である。
- ③ 清代の馬驛路。（人文地理第二卷第一號）
- ④ ⑤ 嘉慶事例卷五二八（置驛）のうち山東省の部。
- ⑥ 各府縣志の田賦、地丁存留の項参照。
- ⑦ 「明之種馬育於民。（中畧）本朝變爲折色。育於官」禹城縣志卷五。
- ⑧ 「原定直省驛夫。每馬二匹。設立夫一名。以爲飼秣。並傳遞本章之用。」乾隆二十九年刊欽定大清會典則例（以下乾隆則例と畧稱）卷一一一。
- ⑨ 欽定大清會典事例（光緒二十五年敕撰）（以下光緒事例と畧稱）卷六九十二（驛夫三）。
- ⑩ 山東道志驛遞。
- ⑪ 古今圖書集成職方典輿彙編（以下集成と畧稱）卷一八七（山東總督彙考五、山東驛遞考）

⑫「勘合火牌内填註奉差官役姓名並所給夫馬車船廩給口糧數目」
又「經過司驛官。即於河貼紙内。填註應付數目」(嘉慶事例卷五
五七郵符)。

⑬⑭⑮に同じ。

⑯損夫——(湖南省)。所夫——(山西省)。排夫——(湖北省)。

⑰⑱に同じ。

⑲白夫は十二・四兩、青夫は八・二六六兩。(但し五年二閏の割の
閏月手當をも含めての一年の工食銀)

⑳すべて一二・四兩である。なお馬の草料銀は年一四三七・二兩、
驢は一四・八八兩。

㉑⑳に同じ。

㉒嘉慶事例卷五五九及五六〇(驛程)による。

㉓康熙六年題准。差往江寧・安寧・江西・廣東者。由山東中路。

淮安・揚州・京口・蘇州・松江・福建・浙江者、由山東東路(乾
隆則例卷二二)

㉔集成卷二三四(兗州府部彙考二十六兗州府驛遞考一)

㉕支那省別全誌第四卷。山東省。

㉖河東河道總督の駐在地としても重要な地點である。

清代山東省の官制陸上交通路(河野)

㉗このルート附近の各驛の康熙、乾隆、嘉慶各年間の馬数を夫々
集成、山東通志、嘉慶事例によつて示せば次の如くなる。

年 代	康 熙	乾 隆	嘉 慶
平 陰 縣	8(4)	8	4(1)
東 昌 府 城 縣	27(16)	27	19(5)
崇 武	24	18	6
堂 邑 縣	30(4)	4	3(1)
冠 縣	30(4)	4	3(1)
館 陶 縣	18(4)	4	3(1)
臨 濟 州	30(16)	13	8(5)
博 平 縣	8(4)	8	3(1)

㉘「康熙四十七年議准内外緊要公文。皆馬上飛遞。」(乾隆則例卷一)

二一

㉙嘉慶事例卷五三四、五三三所載鋪數の總計

㉚古地誌地圖等の調査、青山定雄、東方學報(東京) 第五册續編。

㉛永樂大典卷一九四二二及び卷一九四二六。

㉜大明會典卷一四五 ㉝永樂大典卷一九四二二

㉞同書卷一九四二六 ㉟集成卷二三四(前出)

㊱同前 ㊲沂州府志卷二十一 ㊳同前

㊴新泰縣志卷六 ㊵泰安府志卷八 ㊶同前 ㊷樂陵縣志