

大會抄錄

唐朝初期の歴史編纂事業

淺見直一郎

中國の正史編纂の歴史において、唐朝初期は重要な劃期をなしている。特に注目すべき變化は、唐以前は個人の著述であつたものが、唐以後は政府において官僚たちが分纂するものになつた、という點である。本發表の目的は、唐初における正史編纂事業の過程に検討を加え、このような變化が生じた政治的背景を解明することである。

唐の高祖の武德五年（六二二）、梁・陳・北魏・北齊・北周・隋の六朝の正史の編纂が開始されたが、これは未完のまま廢絶された。次いで太宗の貞觀三年（六二九）に北魏以外の五朝史について事業が再開され、十年（六三六）に完成した。これが現在二十四史に收められている諸史である。貞觀年間には、さらに『晉書』の改修と『五代志』（現行『隋書』の志。完成は顯慶年間）の編纂が行われている。以上が唐初の正史編纂の概要である。

武德の修史事業は、未完に終わったため見逃されやすいが、一つの史書を複数の官僚が擔當する分纂の形態を取っている點で注目すべきである。當時の唐朝官僚は、それぞれ出仕してきた王朝の系統に違いがあり、各王朝の正史を編纂するに當たって、系統ごとに均衡を取る必要があつたのである。

貞觀の修史事業でも分纂の形態を取つてはいるが、しかし構成上は太宗と密接な關係を持つ者が大部分を占め、かつ宰相の房玄齡が監修國史の任に當たつてゐる。

ここに宰相を頂點とする分纂の形態が成立するのであるが、それは、武德と貞觀という、性格の異なる二つの段階を経て實現したのである。

清代乾隆年間における科舉受験資格・戶籍・同族

——廣東省の事例を中心に——

片山 剛

本發表は、乾隆期以降、顯著に現象化してくる、客民が科舉（とくに童試）を受験する場合に必要となる、寄籍地（現居住地の郷貫獲得の問題、とりわけ郷貫の移轉たる轉籍の問題を検討し、これを通じて、戶籍制度上の里甲制的原籍主義（即ち、移住禁止）から保甲制的現居住地主義への移行過程における、乾隆期の位置を考察せんとするものである。なお、客民については、現居住地の籍貫、とくに郷貫を有していない者、と考えておく。

清朝中央の政策を検討すると、(一) 乾隆期には、事實上原籍主義を放棄していた。(二) しかし、明確に轉籍を許可し、郷貫制度上、原籍主義を放棄したのは、乾隆五九年であつた。(三) (二)は個別人民ないし個別家族が、原籍地の血縁・地縁の社會的諸關係から離脱することを、中央が制度上承認したものの、と考えられる。(四) しかし

し、(三)は中央が、個別人民ないし個別家族を血縁・地縁の諸關係から全く自由にしたことを必ずしも意味せず、制度上、別の新しい血縁・地縁の諸關係に編入することを意味したもの、と考えられる。以上の點を指摘できる。

また、乾隆期、廣東省の轉籍政策を検討すると(一)省の各級官僚が、中央禮部の例を故意に曲解・無視する事實がある。(二)したがって、人民大衆と中央との間に位置する省レベルの政治を、中央とは別箇の要素を具有する、ひとつの政治主體と考える必要がある。以上の點を指摘できる。

一九二四年の製糸女工の爭議と糸繭女工會の成立

曾田 三郎

上海において、多數の製糸工場が同時に操業を停止するような爭議が発生するのは、一九二二年からである。女青年會のようなキリスト教系團體の影響を受け、この年の爭議から始まった「女工組合」の結成や、女工の啓蒙と労働條件の改善を目的とする運動を、まず指導していったのは穆志英らの一部の女管車たちであった。

一九二四年六月の爭議は、前年度からの不況によって生じた賃金問題を主な原因にして起きたが、この一般女工の自然發生的な爭議を解決に導くうえで重要な役割をはたしたのも、この年の一月から糸紗女工協會の結成を準備していた穆志英らの女管車グループであった。穆志英らは賃金問題では譲歩しつつ、二二年の爭議のときか

ら掲げていた課題のなかの、「女工組合」の結成の經營者側や官廳からの認可の獲得に重點を置いて、爭議の解決を指導した。その結果が、糸繭女工會の成立であった。女管車を主要な構成員として成立した糸繭女工會は、勞資協調を原則に女工の生活の擁護と爭議の再發の防止を表明して活動していたが、一九二六年の新繭年度をむかえる頃には、労働條件は現状のままで女工の労働を督勵する傾向が強くなっていた。

唐代官運の脚直について

清木場 東

唐王朝の朝廷・州縣・邊軍の物質的基盤は穀物・布絹におかれ、天寶中には五千數百萬端疋屯石に達した。それらの輸送には民間の車舟・馬驢・百姓を動員し、運賃を支拂った。運輸經費は厪大となり、財政の大きな支出科目の一つとなっていたと思われる。その把握には運賃法である脚直法の理解が基礎の一つとなる。『大唐六典』三・度支にみえる脚直法は、陸運の駄脚・車脚、水運の船脚を定めている。駄脚は輸送料・車脚は車使用料と言い換えてよく、負般・駄運では駄脚を、車運では駄脚に加えて車脚を拂う。水運では船使用料を認めず、輸送料である船脚のみとされた。水陸の輸送料金は、基本的には貨物の輸送努力の多少に對應して支拂う勞賃であり、重量・距離・輸送の難易で高下された。これに地方の料金格差(駄脚のみ)及び貴貨・賤貨の相違等により若干の差をつけた。車