

古代の書信（第二部）

——駅制の成立とその発達——

第一章 ペルシヤの駅制

- 一、キロスの駅制創設
- 二、ダリウスの王道
- 三、クセルクセスの駅逓

第二章 โรมの駅制

- クルズス・プブリクス——
- 一、駅制の成立と変遷
 - 二、官制と路程
 - 三、道路の構造

井口大介

- 四、駅の性格と組織
- 五、水上の駅
- 六、駅の利用と駅通免状

第三章 中国の駅制

- 一、漢代以前の駅制
- 二、漢代の郵驛
- 三、唐代の郵驛
- 四、宋・遼・金の駅制
- 五、元代の駅制

追記

第一章 ペルシヤの駅制

一、キロスの駅制創設

駅通^{II} 駅伝通信（交通）の制度を意味するギリシヤ語は、アンガレイオン（*angareion*）であるが、これは元来ペルシヤ語アンガーラ（*angara*）よりの転訛であった。文献に徴する限り、最古の国家的駅伝制度は、ペルシヤ人の手により組織されたのである。

中国における駅通制の起源もまた、これを春秋時代にまで溯ることが出来る。しかし確実なものとしては秦・漢以後にならうから、すくなくともペルシヤに先行するとは言い難い（本稿・第三章 中国の駅制 参照）。

アテナイの史家クセノフォン（*Xenophon*, 430—357? B.C.）の記事に従えば、その建設者はペルシヤ王キロス（*Cyrus*, ?—529 B.C.）に帰せられる。王は、徒歩の飛脚に加えて新たに騎馬の急使を置き、通信の速度と到達距離を著しく増大させたのであ

た。クセノフォンはその著キロペディア (Cyropaedia) 第八巻において、次のように述べている。

……キロス王は、広大なその帝国に、もう一つの甚だ有能なる施設を置いた。それによって王は、最も遠隔な諸地方の事情をも、すべて得知することが出来たのである。すなわち王は、馬が休息を必要とするまでに一日どれだけの距離を走り得るかを調べた後に、それだけの距離を問して既と宿泊所を設け、其処に馬と馬丁とを置いた。また王は、その場所に管理者を任じて、書状の受領と発送に従い、駅務を監督して、疲れた人馬に睡眠・休養を与えるようにさせた。そして書状の送達は夜間も中止されることなく、昼の使者より夜の使者へと引き継がれた。その敏速なることは、「くろづる」にも勝ったといわれる。それはともかく、この送達が徒歩によるよりは速いことは明らかである。そして必要なことを最も速やかに処理するためには、諸事を最も早く知ることが最大の要事である。……

キロスは先ず駅馬一日の行程を計り、それによって各駅亭間の距離を定めたのであったが、王の冬宮の所在地スサ (Susa) より発して、新たに征服したりディア帝国 (Lydia) の首都サルデス (Sardes) に至る、全長二千五百料の「王道」にこの駅亭を配置したのである。この道はスサより出で、メディア山脈 (Media) に沿い北行し、チグリス河 (Tigris) およびその支流により中断され——これは舟運により連結される——アルメニア (Armenia) に向かい、ユーフラテス河 (Euphrates) の上流を越えて走る。この深淵渦巻く急湍のかなた、左岸の岩壁上高く、この王道のみより眺め得る楔形文字の里程標が建てられてあった。これは今日のクムルカン (Kümürkhan) 附近にあたる。道はさらに、カパドキア山嶽地方 (Kappadokia) に向かい、黒海沿岸のシノペ (Sinope) に終わったのである。

個人的な、もしくは必要の都度発せられる不規則な通信でなく、一定の組織を常設する定期的な通信機関としては、これはたしかに最古のものである。そしてこの制度を必要としたのはなによりもペルシャ国家の政治的事情であったと思われる。帝国版図の急速な拡大に伴う被征服民族の統治という問題が、従来の徒歩単行飛脚による通信の遅滞と不確実性を痛感させたのであった。そして、通信の速達と、情報の確実な入手とを目的として、騎馬の利用とその乗継交換による通信の制

度を創設するに至った。

この時代にあつて、その広大な領域を通じ、特に人口希薄な地方に至るまで、普く駅路を通じ駅亭を配置するということは、一見至難の事業のように考えられる。しかし、ペルシャ帝国の強大な国家権力の下に、これは案外容易に実施されたものようである。すなわち駅の設置に伴い、その周囲には自ら植民が行われ、その地に一つの新しい町の建設される例が多かったからである。

ペルシャの駅亭は、その本来の任務を遂行するために、一定数の駅馬・馬丁を備えるとともに、使者の休養・宿泊にあてる屋舎を持ち、時にはこれに附属する娯楽設備・遊戯場に至るまでが設けられてあつたという。また公用の使者以外の一般旅行者も、許可を得てこれを利用することが認められていた。こうした性格は、支配者のための緊急通信、ないし情報の入手を本来の目的とする国家駅伝制度の本質と矛盾するように見えるが、かえつて、創設当初における駅制の多目的性を示すものとして興味がある。

駅長は駅務を監督するとともに、武器を持っていたことから推して、地方警察の権能をも兼ねていたらしい。

中国の駅制にあつても、亭長には警察権があつて治安の維持にあたるとともに旅行者を監視し時には規定により過客を斬殺した例が見えている(本稿・第三章 中国の駅制 参照)。

プルタコス (Plutarch)——いわゆるプルターク英雄伝——の記すところに拠れば、キロス王の女婿たるダリウス王 (Darius) も、この駅長の出身であつたというから、当時における駅長の地位の高さを知るべきであろう。

二、ダリウスの王道

キロス王の後を承け、国家的駅伝制度の完成に努めたのは、ダリウス一世 (Darius I, 548—485 B.C.) であつた。王自身が、

かつて駅長の職を経験しているという事実から、その深い関心と識見の高さとは容易に想像されるのである。

王の治世、新たにサルデスに至る南西支道が作られた。スサよりサルデスにおよぶ全路程には、合計百十一ヶ所の駅亭が置かれ、おおむね七、八時間行程の間隔を保っていた。普通の徒歩旅行者にとり三ヶ月を要するこの長距離を、騎馬の急使はよく五、六日で到着することが出来たという。

駅亭の分布は次のようであった。リディア・フリジア(Phrygia)・カパドキアよりハリス河(Halys)に至る二十駅。これよりキルキス峠(Kilikisch)までの二十八駅。さらにユーフラテス河に至る十三駅。ユーフラテス・チグリス両河の間十五駅。此処よりスシアナ国境(Susiana)に至る二十四駅。さらにスサとの間十一駅。合計百十一駅である。

この駅路は、キロスの創設したものと同じく、王道と呼ばれていたが、これに関してはヘロドトスに詳細の記事が見えてゐる。すなわち、その第五章五十二節に、

.....Now the true account of the road in question is the following:—Royal stations exist along its whole length, and excellent caravanserais; and throughout, it traverses an inhabited tract, and is free from danger. In Lydia and Phrygia there are twenty stations within a distance of 94½ parasangs. On leaving Phrygia the Halys has to be crossed: and here are gates through which you must needs pass ere you can traverse the stream. A strong force guards this post. When you have made the passage, and are come into Cappadocia, 28 stations and 104 parasangs bring you to the stations and 104 parasangs bring you to the border of Cilicia, where the road passes through two sets of gates, at each of which there is a guard posted. Leaving these behind, you go on through Cilicia where you find three stations in a distance of 15½ parasangs. The boundary between Cilicia and Armenia is the river Euphrates, which it is necessary to cross in boats. In Armenia the resting-places are 15 in number, and the distance is 56½ parasangs. There is one place where a guard is posted. Four large streams intersect this district, all of which have to be crossed by means of boats. The first of these is the Tigris; the second and the third have both of them the same name though they are not only different rivers, but do not even run from

the same place. For the one which I have called the first of the two has its source in Armenia, while the other flows afterwards out of the country of the Matienians. The fourth of the streams is called Gynees, and this is the river which Cyrus dispersed by digging for it three hundred and sixty channels. Leaving Armenia and entering the Matienian country, you have four stations; these passed you find yourself in Cissia, where eleven stations and 42½ parasangs bring you to another navigable stream, the Choaspes, on the banks of which the city of Susa is built. Thus the entire number of the stations is raised to one hundred and eleven; and so many are in fact the resting-places that one finds between Sardis and Susa

Herodotus, V, 52 (Translated into English by George Rawlinson)

一パラサングは約三哩半、すなわち約五籽半に相当する距離である。

この王道より、さらに二千籽におよぶ大道が中央アジアに向かって分出していた。また、スサとバビロンの間にも約三百籽の駅路のあったことが知られている。

こうした駅伝制度が実際に使用された事実としては、旧約聖書中の記事が挙げられる。

エステル書第三章一―一五によれば、緊急の王命が全国の各州と属領の各地とに「はゆまつかい 駅卒をもて」出されている。また、エステル書第八章七―一四には、第二の王命が発せられる有様を「はゆまつかい 駅卒をして御厩みうまやにそだてたる逸足はやあしの御用馬ごようむまにのりてその書をおくりつたへしむ」「はゆまつかい、はやあし」「ごようむま 駅卒逸足の御用馬ごようむまにのり王の命によりて急がせられせきたてられて出ゆけり」と述べているのである（古代の書信第一部、第一章二 旧約聖書の書簡の項 参照）。

ダリウスは、こうした駅馬による駅伝制度と別に、一種の聴覚テレグラフともいうべき独特の通信方法を創めている。ディオドルス (Diodoros) の記述に従えば、王は、特に強大な音声を発する者を集めてこれを高樓に乗せ、命令報知を叫ばせたのであるが、これは口から口へと伝えられ、二十四時間中によく三十日行程の地に及んだという。もとより軍用を主とした

警報伝達のための手段であろうが、果たしてどの程度の組織をもっていたかは明らかでない。

ローマには、こうした呼声駅逓の制度は存在しなかったようである。ガリヤ戦記(Bellum Gallicum)の第七章三の二に、ガリヤの呼声駅逓のことを特記しているのは、その事情を物語っているのである(拙稿・原始テレグラフの形態、第二章 古代の聴覚テレグラフの項 参照)。

三、クセルクセスの駅逓

騎馬による駅伝路線は、すでにペルシヤの国内に広く布置されていたが、戦時、外征に際しては、その占領・進軍地にも駅路は延長していったのである。B・C・四九二年以来の数次にわたるギリシヤ遠征にあたって、その長大な兵站線には、この駅逓がくまなく配置されて、前線と故国とを緊密に連絡したことが知られている。

ヘロドトスには、クセルクセス王(Xerxes, 519?-465 B.C.)による第三回遠征の際の、軍用駅逓制度の記事が見えている。すなわち、サラミス(Salamis)海戦の大敗後、退却を決意したクセルクセス王は、その企図を秘匿して戦闘準備を継続する如く装い、サラミスに向かう突堤を築き上げようとしたのであるが、その一方、ペルシヤに急使を派して自己の窮状を告げたのである。

ヘロドトス第八章九十八節には、この使者差し立ての模様を次の如く述べている。

Nothing mortal travels so fast as these Persian messengers The entire plan is a Persian invention; and this is the method of it Along the whole line of road there are men (they say) stationed with horses, in number equal to the number of days which the journey takes, allowing a man and horse to each day; and these men will not be hindered from accomplishing at their best speed the distance which they have to go, either by snow, or rain, or heat, or by the darkness of night. The first rider delivers his despatch to the second, and the second passes it to the third; and so it is borne from

hand to hand along the whole line, like the light in the torch-race, which the Greeks celebrate to Vulcan. The Persians give the riding post in this manner, the name of "Angarum."

Herodotus, VIII, 96 (Translated into English by George Rawlinson)

この記事に見える騎馬駅逓は、戦時における軍用通信線であるが、その組織は、キロスにより創められダリウスの時に完成した王道駅伝の制を、そのまま転用したものに相違ないのである。

こうして「アンガラ」の語は、その意味を保持したままギリシヤに伝えられたが騎馬駅伝の制度および施設は、全く実現を見るに至らなかった。これはギリシヤの国土とその政治的事情に起因するものと思われる。比較的狭小な都市国家に分かれたまま、遂にペルシヤのような広大な統一国家を形成するに至らなかった環境が第一であり、第二には、山地の多いギリシヤの地形は徒歩の使者ヘメドロローメン (Hemerodromen) 活躍の舞台とはなっても、騎馬の急使にはむしろ不適當であったこと、そして第三には、屈曲の豊富な海岸を往来する頻繁な商業船の通航があつて、各都市間を緊密に連絡していた事実である。こうした理由から、史上最初のしかも空前の発達を遂げたペルシヤの駅制は、これをギリシヤに受け継がせる余地を見出さなかつたのである。

そして、そのより完全な展開は、ローマ帝国の時代を待たねばならなかつた。

第二章 ローマの駅制 — クルズス・プブリクス —

一、駅制の成立と変遷

ローマがその基礎をかため、次第に周辺の諸国を併呑してその版図を拡大していった時に、広大な領土に散在して地方統

治の任に当る諸將と中央との連絡・通信が大きな問題となってきたのは当然であった。すでにケーザルは、市民戦争の間、軍事緊急通信のために騎馬の駆通伝令を置いたことが知られている。

しかし、こうした臨時の施設に止らず、恒久的な通信機関の必要が痛感されるに及んで、東方の国ペルシャの模範がギリシャを通じてローマに伝えられた。ペルシャの、駅制を意味する言葉アンガリアは、そのままギリシャ語に入り、ラテン語へと移されたのである。けれども、ラテン語の動詞アンガリエ (*angariae*) は、その元来の意味より遙かに広く用いられたようである。

ラテン語訳の聖書として旧教に公認されているヴァルガタ (*Vulgata*) のマタイ伝福音書の中には、ピラト総督の兵卒がイエスをかけるための十字架を、途中で遭ったレモンというクレネ人に無理に負わせて運ばせる行為をあらわすのに、この言葉を使っている。一般には、市民に対し普通の負担以上の行為が強いられる時に用いられた。そして、こうした規定以外の強制のうちで最も主なもの、駆通のための馬匹と馬車の提供および馭者の労役であったので、後には駆通の機関自身を示すようになったと言われている。

この特別な強制徴発ないし労働が、定期的かつ永続的になった時には、さらにその上に課せられる不定期な労役を呼ぶのに、接頭語パラ (*para*) Ⅱその上にを冠して、パラングリエ (*parangriae*) という言葉が生まれている。通常の駅馬はヴェレディ (*veredi*) と呼ばれたが、予備馬として臨時に徴発された馬を、パラヴェレディ (*paraveredi*) と称したのも同様である。

こうした語源的な詮索はさておき、ローマの駅制を建設したのは、ローマ帝国初代の皇帝として位に登り、ローマ帝国を一身に代表し画期的な統一と中央集権を行なった、オクタビウス・アウグスタス (*Octavianus Augustus*, 63 B. C. - 14 A. D.) その人であったと言われる。

二世紀のローマの史家スエトニウス (*Suetonius*) の記事には、次のように見えている。

……帝はあらゆる州内の出来事の報道と知識とをより早くかつ秘密に入手するために、適当な距離を問して、初めは青年を後には馬車を置き、これにより直ちに通報せしめた。……

これによって見るのに、アウグスタス帝は諸国の交通用具を統一し、軍用道路上の要所に駅を設置して、その整備を図つたものであろう。この馬車を利用して最初に旅行したものは、帝の継子ティベリウス (Tiberius) およびドウルズス (Drusus) であったというが、その各州への使命を、この新機関の利用により、迅速かつ確実に果たし得たことが伝えられている。

こうして組織化されたローマの駅伝機関には、クルズス・プブリクス (Cursus Publicus) という名称が与えられたが、プブリクスは公衆の字を用いながらも、その本質と目的は国家統治に直接関係ある通信の速達にあつて、私人の音信に利用するようなことは極めて稀であつたのである。

アウグスタス帝は、この機関を利用するものに対して一定の許可証を授け、これによりその特権を表示した。これは後に、ディプロマタ (diplomata) 〓 駅通免状として各種の様式のものであらわれて来るのであるが、最初の証状には帝の私印が捺されている。印章は先ずスフィンクスを、次いでアレクサンドル大王を、最後に帝自身の首像を表わしていた。

後になると、こうした特権所有者の旅行が著しく増加したために、駅に伴う人民の負担および労役は過重となった。その主因としては駅馬車の頻繁な利用があげられている。世に言う五賢帝の初代ネルヴァ帝 (Nerva. 32 ? - 98) の時、諸州と同じくその桎梏に悩んだイタリヤの市長団に対し、特に金品の強制徴集の免除を許可したのであるが、これを喜んだ彼等は、記念貨幣を発行して帝を祝福している。この事実は、強制労役に伴う負担と費用がいかに大きく、この改革がどれほど市民を悦ばせたかをはっきりと示しているが、貨幣の表面には帝の首像と名前を打ち出し、裏面には解放された馬を配しているのである (図版1)。

図版 (1) ネルヴァ帝の記念貨幣



(Reichspostmuseum Berlin)

ところが、ネルヴァに次いで立ったトラヤヌス (Trajanus, 52/53—117) は、その特令を廃して再び旧に帰した。帝は駅逓免状の発行を制限し、利用者の審査を厳重にするこ
とによって駅の濫用を取り締ろうとした。帝の友人としてその決定に参画した小プリ
ニウス (Plinius, 62—123) の伝える所によれば、高位の人の重要な用件に限り、帝の承
認を経た後に、はじめて証状は交付されたという。

次に、ハドリアヌス帝 (Hadrianus, 76—130) による改革の行われたことが伝えられて
いる。三世紀末の史家スパルティアヌス (Spartianus) の記事に従えば、帝は親しく各地
を旅行して駅による人民の苦難を視察した結果、漸次駅逓の費用を国庫の支出に改め
てその弊を掃おうとしたのである。しかしながら、駅逓が支配者と国家統治のために
のみ利用されるという、その本質には変化がなかったため、国庫負担による経営に
も自ら限度があつて、この改革も永続することは出来なかった。

その後も時により、こうした改革が図られているが、それは負担の重さに喘ぐ人民
の嘆願が烈しい時か、または新帝登位の際における人気取り政策から出たものよう
である。そして、この不安定な状態は、駅制の衰退と廃滅に至るまで続けられたのであつた。

二、官制と路程

ローマの支配者に対する軍人の勢力が常に圧倒的であつたように、その駅制もまた軍人の手中に掌握されることが多かつた。特に駅逓と不可分の関係にある道路の建設と管理は、軍用に負うところが大きであつたし、駅制それ自身もまた、その起

源を戦時通信の組織から発している以上、軍人の管轄に属したことに格別の不思議はないのである。

中国の国家駅制においても、隋・唐の郵駅はいずれも兵部に属し、設駅の要義についても「郵驛本備軍速」とされていた。宋代には駅伝の任に軍卒を充てているほどである。

帝政の初期より三世紀の終り頃までの駅は、各道 \parallel プレフェクトゥラ (Praefectura) の兵馬の権を執る奉行 \parallel プレフェクトス・プレトリオ (Praefectus praetorio) の支配に属し、各道はそれぞれ独立にその職務を遂行していたのである。

しかしディオクレチヤヌス帝 (Diocletianus, 245—313) が出て行政組織を改め、天下を四道に分ち、その下に十七の地方・百一の州を置いて、それぞれに奉行・代官 (Vicarius) ・知事 (Rectores provinciarum) をその長官としたのであるが、その際知事は兵権を与えず、別に州の軍司令官を設けて軍隊の指揮権を独立させた時に、駅逓は初めて兵制より分かれて、知事に従属することになっている。

程なく、駅逓の組織は地方の代官の直轄するところとされたようであるが、再び兵制に帰ることはなかったのである。

中央にあって専ら駅逓のことに当ったと思われるものにプレフェクチ・ヴェヒクルム (Praefecti vehiculorum) という官名がある。その地位と職務は余り明確でないが、道路の改修と管理、駅の運営と監督を任としていたものようである。その下に、プリンチペス・アゲンチウム・イン・レブス (Principes agentium in rebus) ・プレポシチ (Praepositi) およびクリオシ (curiosi) またはクラゲンダリ (curagendali) 等の諸官があった。この最後のものは、調査と報告の仕事に従っていたことが知られているから、一種の監察機関であったと思われる。

三、道路の構造

「すべての道はローマに通ず」——この言葉は最もよくローマ帝国の偉大な統一精神を象徴していると言えよう。ローマ

人の果たした数々の功業の中にあっても、その広汎な地域を蔽う整備された道路網の建設は、極めて高く評価されなければならぬ。

最初の道路、アピアン路 (Appian) は早くも B・C・三一二年に着工されたという。一地より一地へ至るには、出来る限り最短距離である直線コースを取り、そのためにはいかなる犠牲をも惜しまなかった。嶮山をきりひらき、幽谷に大橋を架し、坦々たるローマの国道は進んでいる。そしてその多くは、今日もなお、往時の面影を留め、後世の道路にこよなき基盤を与えているが、中には当時の道路表面がそのまま現在も使用されている場所も少なくないのであって、古代の卓越した造路技術を雄弁に物語っているのである (図版②)。

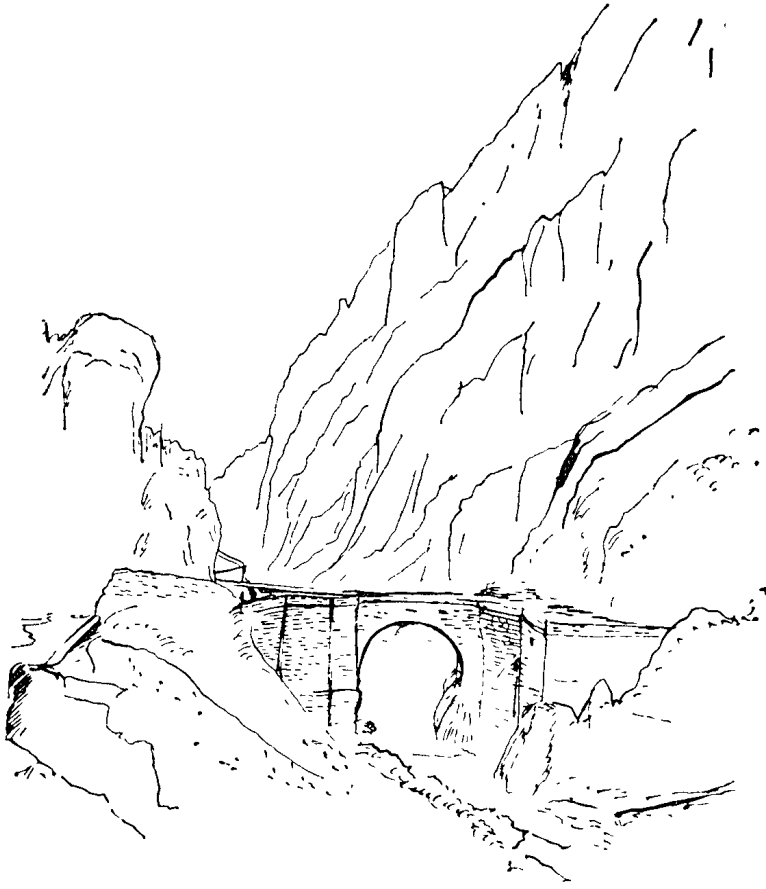
ローマ人の道路建設の方法は、各種の記録および実在する遺跡・遺構の双方から、復原することが出来る。先ず道路の幅員に応じて平行な溝が掘られ、道路予定地域の表土は、その下の堅い地盤に達するまで取り除かれる。その後基礎工事が行われるのであるが、それは多く四層より成っている。最下層は二、三段の偏平な大石を積み、漆喰で固める。第二層は中位の石を積み上げ、第三層はさらに小型の礫で作られ、その上を多角形の堅い石で整然と舗装して路面を構成する。四層を通じて厚さはほぼ一米に近いが、岩山の多い地方等では下層の一部が省略されることがある。

石材は通常その地方のものが用いられるが、時として、相当な長距離を運ばれている。舗装路面の幅員は通常四米以上であり、その両側にはさらに約二米ずつの道路が平行し、一段高められた舗石により区画されている。舗装されていない所は、漆喰で固めた砂利道であり、時としては粘土・泥灰岩等が漆喰の代用とされた。

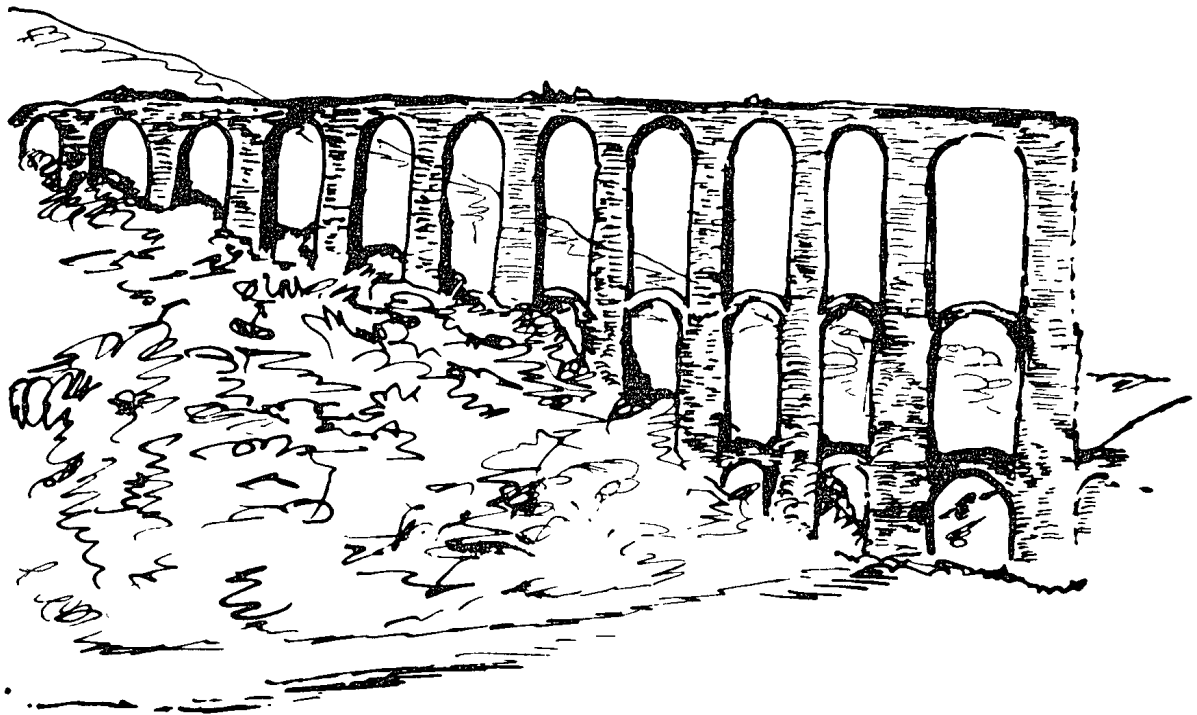
ローマを中心として、放射状に伸張する道路網の分布は時代とともに整備されたが、アピアン路に始まるいわゆるローマの十二路は次の通りである。

(1) ヴィア・アピア (Via Appia)

図版 (2) ローマの山道



(Wonders of the World)



(Wonders of the World)

- (2) ヴィア・ラティナ (Via Latina)
- (3) ヴィア・ラビカナ (Via Labicana)
- (4) ヴィア・ティブルティナ (Via Tiburtina)
- (5) ヴィア・プレニステイナ (Via Praenestina)
- (6) ヴィア・ノメンタナ (Via Nomentana)
- (7) ヴィア・サラリア (Via Salaria)
- (8) ヴィア・フラミナ (Via Flaminia)
- (9) ヴィア・オーレリア (Via Aurelia)
- (10) ヴィア・ポルトウエンシス (Via Portuensis)
- (11) ヴィア・オステイエンシス (Via Ostiensis)
- (12) ヴィア・アルデアティナ (Via Ardeatina)

四、駅の性格と組織

主要な駅路には、約十ないし五哩（十六ないし八籽）を間して駅亭 \parallel マンシオ (Mansio) が設けられていた。また逆にマンシオの数によって距離を表わした例もあり、上部イタリア発見の古文書には、ある寡婦がその亡夫の墓をたずねて、ガリヤから五十マンシオを歩いた由が記載してある。

もとより、道路の嶮易、往來の繁閑に従い、駅間の距離には異動があり、稀には二十二哩ないし二十四哩を隔てたものも見られる。これを行く飛脚は、一日に五十哩を過ぎる規定であったが、特別の急報はさらにそれより速く、アキイレイア

(Aquila)よりローマまでを三日で走ったと伝えられている。これは約百五十哩の距離を一日で走ったことになり、驚くべき速度と言わねばならぬ。

マンシオの建物は、駅逓の運用に必要な既とその附属家屋のみでなく、高官の使者・旅行者・飛脚等の休息と宿営のために十分な設備を持たねばならなかった。これは、夜間の逓送が普通行われていなかったことによる。

帝政ローマ時代における貴人・顯官の豪華と贅沢は、各種の文献・遺物により普く知られている通りであるが、彼等が時にその旅先で利用する駅亭においても、出来る限り平素の習慣を維持しようとしたであろうことを思えば、自らマンシオの規模とその状大さを推察させるのである。クルズス・プブリクスを利用する各階級の官吏の需めに応じるための多くの客室、これに附属する娯楽施設、さらには随員・従者の宿舎、厩等が設けられた。火急の行軍に際しては、一兵団全部がマンシオに宿営した程であるという。

さらに、皇帝自らもマンシオに宿泊し、其処で様々の事件の処理がなされるに至って、それはまた重要な政治的舞台ともなった。コンスタンチヌス帝 (Constantinus, 272—273 在位) の母ヘレナ (Helena) は、ニコメディア (Nicomedia) 附近のマンシオの長の娘であり、結婚前は自ら駅の事務を執ったことがあると伝えられているが、これはよく当時におけるマンシオの地位の高さを物語っている。

マンシオとマンシオの間には、ムタチオ (Mutatio) と称する小駅舎があつて、馬または馬車の交換に當つた。その相互間隔は、時間にして二時間半から三時間半の道程であり、通常次のマンシオに至るまで六ないし八のムタチオを数えたようである。その建物は、ただ馬または馬車を換え、短時間の休息にあてるためであつたから、マンシオに比し遙かに規模の小さいものであつた。但し駅馬等を収容する厩舎を備えていたことはもちろんである。駅馬車を曳くものは、初期には牛が用いられたが、やがて馬・驢馬がこれに代わり、六世紀のはじめには一マンシオに四十頭の駅馬を置いたことが見えているか

ら、ムタチオのそれは多くても二十頭位であったと思われる。

ムタチオの附近には通常、馭者・荷夫・飛脚といった低い階級の人たちのための居酒屋があり、これはスタブラ(stabra)と呼ばれていたが、その言葉の原意は既のことである。

後になると、マンシオとムタチオを総称して、スタチオネス(stationes)という名称が生じて来たが、これは元来、一種の公会堂を意味し、人々が会議や娯楽のために集まる場所を指すものであった。当時における地方のマンシオやムタチオが、その目的に適合していたところから次第に人々の集会場としても利用され、遂にスタチオネスの名を冠するようになったのである。

駅には駅長Ⅱマンチペス(mantipes)があり、駅務全般を統轄した。その任期は五年であつて、其の間は任地を離れることが出来なかつた。特別の場合には許可を得て、三十日を限り他所に赴くことが認められることになっていた。マンチペスは馭馬・馭馬車の発着、信書・荷物の授受、馭者・飛脚の監督に當つたが、時としては必要な馬匹の補充を自弁しなければならなかつたらしく、この点においては、後世のドイツ馭馬車の経営者と同じような立場にあつたようである。

駅長の下には、駅内の事務を扱い雑件を処理する吏員Ⅱアパルトレス(apparitores)がいて、かねて秣と馬糧の保管にも當つていた。駅にはまた、駅卒Ⅱスタチオナリイ(stationarii)およびストラトレス(stratores)、獣医Ⅱムロメデイシ(mulomedici)、大工Ⅱカルペンタリイ(carpentarii)があつて、いずれも国家に属していた。カルペンタリイは主として馬車の整備・修繕に従事したものと思われるが、同時に駅舎の建築・補修にも當つたであろう。駅長Ⅱマンチペスの起源に関しても、建築家なし建築請負人から発生したとする説があるように、カルペンタリイは幹部職員に近いもののである。

さらに下級の職員としては、馬丁Ⅱヒポコミイ(hippocomi)および騾丁Ⅱムリオネス(muliones)があつて、これには奴隷階級の者があてられたが、後にはヒポコミイの名は、クルズス・プブリクスに従う奴隷全般を指すようになって来た。馬丁・

驟丁は一人で三頭を世話することが定められ、その食糧と被服は馭長から支給されることになっていた。しかし当時における奴隷全般の待遇から考えても、その地位は極めて低いものであり、彼等はほとんど馬や驟馬と同等あるいはそれ以下に取り扱われていたようである。このことは、二、三の皇帝がその身分を保護するような法律を出した事実をもつても知ることが出来る。

最後に、これは直接に馭長の支配下にあったものかどうかは疑わしいのであるが、馭馬・馭馬車に随行してその保護・警衛を任としたプロセキュトレス (prosecutores) という職名があった。これは重要な国家の信書・財貨等の通走に際し、その護衛者として設けられたものであった。

以上は、主としてテオドシウス法典 (Code Theodosius) に見える馭の組織と官名であるが、クルズス・プブリクスの主眼とする処はどこまでも公用通信の速達にあったのであって、その旨はこの法典中にも、明文として記されているのである。

五、水上の馭

当時知られ得る限りの全世界を支配したローマ帝国の交通路のうち、例えばアフリカ地方との連絡を考える時に、水上においても当然何らかの通信機関が存在していたであろうことが推察される。また、イタリア半島の地理的な状態を見ても、ローマはほぼその中央に位置していて、各地の知事・司令官との間に緊密な連絡を保とうとするならば、海路による交通の捷徑であることに着眼せざるを得ない。ことにアフリカへは海路によってのみ通じることが出来るのであるし、また当時にあつては、その他の遠隔の地方に対しても、海路による方が遙かに安全かつ迅速である場合が多かつたと思われる。従つて、クルズス・プブリクスの海上への進出は、当然の趨勢であつたと言つてよい。

ローマではその馭制の整備に先立ち、早くから組織的な海上運送が発達していた。これは帝国内における主要都市の刻々

増加して行く人口を養うために、当時の穀倉であるアフリカおよび小アジアのポンツス・ユウクシヌス(Pontus Euxinus)の海岸地方から、多量の穀物を輸入する必要があつて、強固な組合を作つた商人の手により運営されていた。これは世にナヴィクラリイ(navicularii)と称されたが、その掌る貨物の運送は帝国の経営に大きな意義を持ち、その故に、慣習および法律による種々の特権、なかならず免税の恩典を得ていたのである。

ローマの陸駅が強制徴発により、必要とする馬・牛・車を集めたように、海上にあつても、船と水夫を徴収してその水駅を創めたであろうことは想像に難くない。また、クルズス・プブリクスの設立以前にあつても、ナヴィクラリイの組合に属する船舶は必要に応じ政府に徴備され、その用務に服したこともあつたであろう。

クルズス・プブリクスの創設に伴い、海上交通はナヴィクラリイ組合の手を離れて、国家管理の下に入ったと思われるが、その後の両者の関係については文献上余り分明でなかつた。

近年、イタリア、チベル河口のオスチア(Ostia)附近から発掘された石碑は、ローマ時代の水駅に関する記事を示して甚だ興味がある。オスチアは数多くのイタリア海港の中でも、その位置ならびに施設の点から最大の港のひとつであり、ナヴィクラリイの本拠もこの地に置かれていたから、クルズス・プブリクスの水駅設置地として最も適当していただと思われ。碑文によれば、他の頭職高官とともに、甚だ名望ある職として、プロクラトール・プギラチオニス・エト・アド・ナヴェス・ヴァガス(procurator pugillationis et ad naves vagas)を挙げている。

プロクラトールは監督官を意味し、プギラトール(pugillator)は石板||書翰を持参する人、すなわち使者の意に外ならぬ。アド・ナヴェス・ヴァガスという附加語は、往還する船舶を意味するのである。すなわち、この碑文に見える官名は、水駅の長官を指したものであると思われ。その統轄する船舶は国家の急信を、海を越えたあらゆる方向に伝えたことであろう。こうした船の存在は後になって、ナヴェス・クルソリエ(naves cursoriae)||軽快な船およびナヴェス・フガケス(naves fugaces)

|| 快速船という名称から推定されるのであるが、近世における通報船・通報艦のように、特に軽快迅速な船舶が用いられたものと思われる。

オスチア港は主として、アフリカ・イスパニア・ガリアへの航路の基点となったが、この他にギリシヤ・イタリヤを含む帝国の東半部領域に対する海上交通には、東海岸の要港ブルンヅシウム (Brundisium) || 現在のブリンディシイ (Brindisi) がその根拠地となっていた。

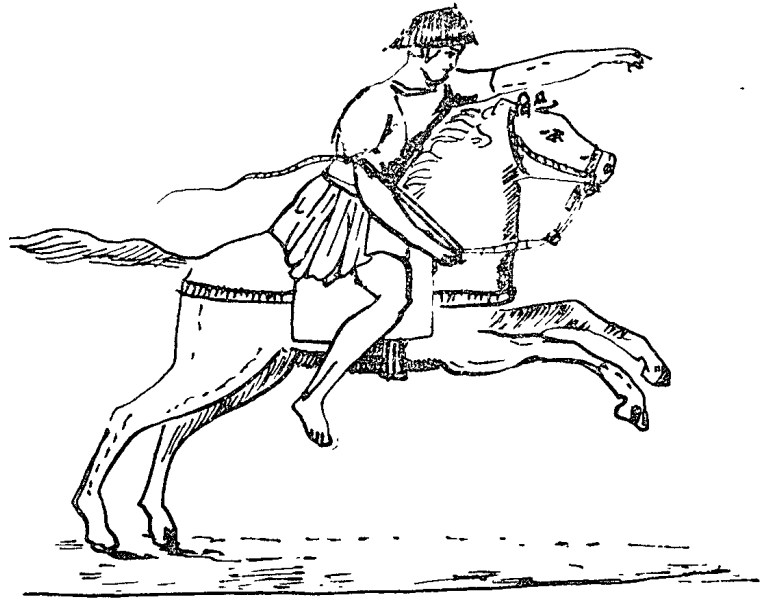
さらにシシリア (Sicilia) およびメリテ (Melite) || 現在のマルタ (Malta) との航路には、レジウム港 (Rhegium) || 現在のレヂオ・デイ・カラブリア (Reggio di Calabria) があてられ、後にコンスタンチノーブル (Constantinople) が帝国の主要港として登場するに及んでは、航路はボスポラス海峡 (Bosporus) よりドナウ河口 (Danau) へ、さらには遠くアジアの諸港へと通じ、ロードス (Rhodos) ・アレクサンドリア (Alexandria) より来たる航路と会したのである。

もっとも、この碑文に見える官名の解釈については異説があり、これを単なる貿易監督官とする学者も見られるのであって、例えばモムゼン (Mommsen, Theodor) の如きは後者に与しているが、これは既述したように、海上の国家駅制に關係する職名と考えるのが順当であろう。

オスチアの碑文の全文は、次の通りである。

P. Aelio Aug. lib. / Liberali /
procuratori annonae / Ostiensis, procuratori /
pugillationis et ad naves / vagas tribunicis
collegi / mangi, decuriali decuriae /
viatoriae consul(ari), decuriali /
gerulorum, praeposito mensae /

図版 ③: ダイアナ神殿のモザイクに見えるローマ騎馬の使者



(Ginzort)

斜線は文意上の段落を、括弧内は判読した欠文を示している。

(Bulletino dell' istituto di corrispondenza archeologica, 1895, p.5)

六、 駅の利用と駅逋免状

クルズス・プブリクスには、二種類の組織が存在していた。その一は、クルズス・ケラー(cursus celer)またはクルズス・ヴェロックス(cursus velox)と称され、専ら通信の速達に任ずる急使の制度を言うのであるが、この他に、貨物の運搬を主とするクルズス・クラブラリス(cursus clabularis)

という制度が併置されていた。

そのいづれにもせよ、駅逋を利用しようとする人は、特別の身分証明書であるディプロマタ(diplomata)を携帯しなければならなかった。公用の使者、騎馬の飛脚、随行する駅馬車の同乗者、あるいは駅亭を利用する旅行者等、等しくこのディプロマタの交付を受けた後、その途に就いたのである(図版③)。

ディプロマタは、その名の示すように二重に折り畳まれた書類であり、通常羊皮紙に認められ、使用者の身分と旅行の目的を表示した皇帝の許可状である。さきに述べたように、これには皇帝の印章が捺されてその権威を保証するとともに、そ

の発行には諸種の制限を加えて慎重を期したのである。ダイプロマタの発行権は、原則として皇帝自身またはその委託を受けた元老院にあった。ネロ皇帝 (Nero, 37—68) 没後の空位時代にはコンスル (consul) Ⅱ執政官がこれを行なったことが、プルタコスのガルバ伝 (Galba, 5 B.C.?—69 A.D.) の八に見えている。しかし緊急の必要がある時には、各道の奉行あるいは各州の知事がその責任において発行にあたった。

ダイプロマタを売却したり、または他人に譲渡した者は厳罰に処せられた。コンスタンチヌス大帝の三二六年の法典によれば、その罪は追放の刑に該当している。

ダイプロマタとならんで、簡単な用途には鉛製蠟引きの書板が通駈の証として用いられたようであるが、これは主として身分の低い飛脚に与えられ、その使命の度ごとに調製されたものと思われる。

しかし、中国における牌符のように、佩用者の身分と権威を保証し、駈遁の利用を許可する特定のメダルやタブレットの類は、ローマにおいてはその例がないようである。

公用の使者・飛脚の他、高位・高職の官吏・軍人には、その目的を問わず、旅行の途次駈遁を利用することの許される場合もあった。往々にして、正規のダイプロマタを持たず、その権勢を借り、これを利用する者も多かったことであろう。しかし厳正な地方官の中には、毅然としてその不正を匡した良吏も見えている。四世紀の史家カピトリヌスの記述に従えば、ペルティナクス皇帝 (Pertinax, 126—193) が若年の頃シリヤへ使した際に、ダイプロマタを持つことなしに駈遁を利用した結果、時のシリヤの知事により、アンチオキア (Antiochia) から先の路程を徒歩で行くように命じられたという逸話が伝えられている。

一方、クルズス・クラブラリスの利用については比較的緩やかであり、後には兵士およびその家族に対してもその権利が与えられているが、駈舎への宿泊はもちろんで、食事も給される規定であったという。

また当時におけるクルズス・クラブリスの運搬物として、獅子・虎・熊等の猛獣があり、しかもこれが頗る重要な地位を占めていたことは興味がある。その理由は、都市のコロシウム(Colosium)＝円形劇場で市民の娯楽に供されるべきこれらの動物は、絶えず辺境の地から補充されなければならず、もしこれが不足を告げるか、または到着の遅延するようなことがあれば、時の皇帝の人気と地位に多大の影響を及ぼしたからである。

こうした元来公用通信の速達を目的とするはずの駅逓施設に対する頻繁にすぎる利用さらには濫用は、当然これを負担する人民にとって過重の徴備となり、遂には駅制自身の衰退を見るに至ったのであるが、さきに述べたように(本章一 駅制の成立と変遷の項 参照)、ネルヴァ帝以来、累次の改革が行われている。コンスタンチヌス大帝もまた、ディプロマタの発行とその使用に制限を加え、駅制による人民の負担を軽減しようとしたのであるが、四世紀の八十年代および九十年代には、引き続き五つの法令が制定され、クルズス・プブリクスの利用範囲を真に必要なものだけに限り、努めてその濫用を戒めている。遂には、すべての文官に対して駅の使用を禁止し、本来の軍用ないし公用通信機関に復すべきことを規定するに至った。さらに東ローマ皇帝アルカジウス(Arcadius, 377—408)の四〇一年の法律には、二、三の例外を除き、道の奉行さえもその権利を認めない旨を記しているほどである。

こうした努力にも拘らず、否、こうした数々の対策を講じなければならなかったように、国家機関としてのクルズス・プブリクスは、いよいよ衰退の一途をたどっていった。それはまた、ローマ帝国自体の命運とその歩を同じくしたとも言えるであろう。テオドシウス二世(Theodosius II, 408—450)は、その挽回に最後の努力を傾け、駅の整理・統合を断行することによって、その実質的な機能の復活を図ったのであるが、時流はいかんともし難く、所期の効果を収めることは出来なかったようである。

それ以後の、東ローマ帝国における駅制の状態は分明でないが、レオ一世(Leo I, 457—474)の時、国内のクルズス・クラ

ブラリスの廃止を定めた法令が見え、またアナスタシウス一世(Anastasius I, 430—518)の法令には、駅の設定を騎馬飛脚のみに限る旨を記している。これはいずれも、かつて全帝国を蔽い、その規模と豪華を誇ったクルズス・プブリクスが、その当時なお命脈をながらえて帝国の管理下にあったことを示すに止まるのである。やがてそれは帝国のすべての遺産とともに、民族大移動の嵐の中へその姿を没し去ったのであった。

第三章 中国の駅制

一、漢代以前の駅制

中国における駅制通信の起源は、ペルシャとならんで頗る古く、これを春秋・戦国時代にまで溯ることが出来るのである。

この時代の駅伝制度には、その施設として相当の距離ごとに「郵」を設け、あるいは「傳舎」を置いたものと思われる。この郵あるいは傳舎には、「遽」と「驛」と「徒」を準備した。交通用具として、遽は車を、驛は騎馬を、徒は徒歩を用いたと推定される。

左傳、僖公三十三年の条に、鄭の商人弦高のことを記しているが、その中に

……且使遽告于鄭……

とあり、この杜注に、

遽傳車 || 遽とは傳車なり

としてある。

また呉語にも、呉王の言として、

……徒遽来告孤、日夜相繼、匍匐就君、……

と見え、その韋注に、

徒歩也、遽傳車也。徒とは歩行、遽とは傳車（による使者）をいう

とあるのが、その根拠である。

しかし古文獻には、遽・驛・徒と區別せず、単に傳と言ってあるものも多い。すこしく時代は下るが、漢書、卷一下、高祖紀には、

……乘傳詣雒陽、……

とあり、顔師古はこれに注して、

傳若今之驛、古者以来、謂之傳車、其後又置馬、謂之驛騎。傳とは今の驛のことであり、車を置いたので古はこれを傳車といつたが、その後、騎馬も置かれたので、驛騎ともいうのである。

と述べており、傳には、車・馬の両者があつたことを示している。

史記、卷七十九、范睡傳に、

……於是秦昭王大説、及謝王稽、使以傳車召范睡、……

とあつて、「大いに喜んだ秦の昭王が、傳車で范睡をむかえにやった」というのであるから、これは傳を車に用いた例である。

騎馬の意に用いたものとしては、韓非子の外儲説に、

……齊景公游少海、傳騎從中來謁、景公遽起傳騎又至、……

とあるのが、その例である。

ともあれ、この時代に郵・傳舎を置く所以は、全く軍事・政治上の要求に発し、支配者である王侯の用に供されてその耳目となったものである。郵あるいは傳舎の準備する遽・驛・徒は、すべて消息を速やかに伝達することを目的としており、孟子、公孫丑の上にある著名な一節、

……徳之流行、速於置郵而傳命、……

にも、郵駅の最大利益とするところが、消息の速達にあつたことを物語っている。

また周禮の地官遂人篇に、

凡治野、夫間有遂、遂上有徑、十夫有溝、溝上有畛、百夫有洫、洫上有塗、千夫有澮、澮上有道、萬夫有川、川上有路、以達千畿。と見えており、周代の水路と陸路とが相互に依存していることを示している。

同じく周禮の司徒教官之職、遺人篇に、

凡田野之道、十里有廬、廬有飲食、三十里有宿、宿有路室、路室有委、五十里有市、市有侯館、侯館有積。

とあり、また司馬政官之職、大僕篇に、「遽令」の名があり、鄭玄の注に

遽令、郵驛上下程品、

としている。

しかし周禮の内容については多くの疑義もあつて、その制度が果たして実在したものであるか、それとも、後世の周代への尊敬が理想としてあらわれたものであるかは、にわかには決定することが出来ないのである。

春秋・戦国時代の郵駅は、たとえ組織的なものが存在していたとしても、その規模は比較的小範囲のものに過ぎなかったであろう。また果たして、これが定期的な通信・交通機関としての性格を備えていたかどうかは、甚だ疑問であつて、現存

の資料からはその復原を期待することは困難である。

始皇帝の二十六年(209 A.D.)、秦は中国を統一した。史記はこの統一後の大政として、車軌・度量衡・文字の統一の三者を挙げ、これを同列に置いている。

漢代儒者の編纂と考えられる、中庸の右第二十七章には、

今天下、車同軌、書同文、行同倫

と言っているが、車同軌の一語は、よく当時の統一的精神を表現していると言えよう。

秦はその国家の性格から考えて、その版図に入った各方面の要地と国都との間に、緊密な通信連絡の手段を必要としたから、駅伝の制度についても大いに為すところがあつたはずである。また後の漢代において駅制を論ずる際には、必ずと言ってよいほど、「漢は秦の制に倣い」とか「秦の制を承け」という記述から始めていることも、その事実を裏書きしている。

しかし文献に明らかかなものとしては、史記、卷六、秦始皇本紀に、

……二十七年治馳道……

とあり、同じく卷八十七、李斯列傳にも、

……治直馳道……

と見え、卷八十八、蒙恬列傳には、やや詳細に、

……始皇欲游天下、道九原、直抵甘泉、及使蒙恬通道、自九原抵甘泉、湮山堙谷、千八百里。

と述べている程度であつて、いずれも、秦が「馳道」を治めたことを記しているに過ぎず、駅制通信の組織等については触れるところがない。この他、前漢書、卷五十一、賈山列傳にも、前代の制を述べて、

……秦為馳道於天下、東窮燕齊、南極吳楚、江湖之上、濱海之觀、畢至。

と言って、馳道の建設が全領域にわたって行われたことを示しているのである。

近年、衛聚賢が江蘇金山で康王の故城を発掘した際に、城の西にあたって、秦皇の馳道の遺構と思われるものがあると言っているが、その詳細は不明である（金山衛訪古記綱要、三十五頁、秦皇馳道）。

いずれにせよ、秦はその統治期間の短かかったことから、全国的駅伝制度の創設に着手したとしても、その実際の展開は次の漢代に待たねばならなかったにちがいないのである。

二、漢代の郵驛

1 種類と名称

駅伝による通信・交通制度の謂である郵驛の名称は、時代によって不同である。漢代における駅制の施設には、「亭」・「郵」・「驛」・「傳」の四者および辺境の地における「燧」があった。このうち、書信の送達を主要な任務とするものは、郵・驛・燧の三者である。

漢代における亭は、旅客に宿泊の便を与える館舎であり、傳は、車を備えて公用者の旅行に便益を与える組織であって、いずれも通信と言うよりはむしろ交通の機関であった。しかしながら、通信と交通とは不可分の関係にあり、広義には通信にも関係することもちろんである。以下、燧をふくむ五者の制度につき、考察を試みて見よう。

2 亭

亭とは旅客に宿を供する館舎を言い、もとより官營であったが、漢代にあっては貴人・官吏の専用に供されていたわけではなく、平民にも開放されていたようである。

風俗通（後漢書、卷三十八、百官志所引）に、

漢家因秦、大率十里一亭、亭留也、今語有亭留、亭待、蓋行旅宿食之所館也。

とあって、その性格が明らかにされている。

また釋名にも、

亭停也、人所停集也。

とあって、風俗通の記事と一致している。

また、後漢書、卷三十八、百官志には、

亭有亭長、以禁盜賊。

と見え、風俗通にはこれを、

亭亦平也、民有訟諍、史留辨虎、勿失其正也。

として、亭長には、地方の警察権・裁判権が与えられていたことを示しているが、これは漢代の亭には政治的な性質のあったことを物語っている。亭長は通行の旅行者に対して、一種の監視を加えていたことも推察され、不審者を訊問し、あるいは旅券の調査等を行なったものであろう。この間の事情を窺わせるのは、漢書、卷九十九、王莽傳の記事である。すなわち、

大司空士夜過奉常亭、亭長苛之、告以官名、亭長醉曰、寧有符傳耶、士以馬箠擊亭長、亭長斬士亡、群縣逐之、家上書、莽曰、亭長奉公、勿逐。

この亭長は、通行証を持たずに乱暴を働いた官吏を斬り殺しているのであるが、かえってその行為を是認されているのである。

亭の配置については、漢書、卷十九、百官公卿表に記して、

大率十里一亭、亭有長、縣大率方百里、其民稠則減、稀則曠、鄉亭亦如之、皆秦制也。

右によれば、人口の稠密な地方では亭間の距離を減じ、居民の少ない所ではその間隔を大にしたことが知られるのであって、十里一亭というのは、一応の標準に過ぎなかったようである。

3 郵

郵は全く伝書の機関である。後漢書、卷九十八、郭太傳に、

芻牧之中、知苑特祖郵置之役、……

とあって、その注に、

説文曰、郵境上傳舍也。

としており、同じく卷八十四、揚震傳には、

……謫震諸子、代郵行書、……

また、前漢書、卷七十五、京房傳にも

……去至新豐、因郵上封事、

さらに、後漢書、卷一、光武紀には、

……無遣及因郵奏……

と見えているように、漢代の郵は、書信の伝達については完全に責任を持つ、いわゆる責任伝書の制であったことを知るのであるが、同時にまた郵は、郡・県等の行政組織相互の文書に限らず、上封事・奏疏等にも利用されたことを示している。

郵の配置は、亭に比し一層密であった。

史記、卷五十五、留侯世家索隱所引の、漢官舊儀によれば、

……五里一郵、郵人居間、相去二里半、……

とあるが、この五里一郵というのは、さきの十里一亭と同じく、原則的な数字を示したものに過ぎず、環境と需要の程度に従い、増減のあったことは想像に難くない。また次の、郵人居間相去二里半とは、郵人がその郵区の間において、隣接の郵区と各々二里半の間隔を保っていたことを言うものと思われる。

漢代に郵の重んじられたことは、前漢書、卷八十三、薛宣傳に、

……始惠為彭城令、宣從臨淮、遷至陳留、過其縣、橋梁郵亭不修、宣知其不能。

とあることを以ても窺われる。すなわち一県の郵亭の修まれるか否かを見て、その県の政治の善悪を判定する根拠としているのである。

4 驛

驛もまた、消息を伝達する設備であること、郵と相似ている。

後漢書、卷七十五、袁安傳に、

……初為縣功曹、奉檄詣從事、從事因安致書於令、安曰、公事自有郵驛、私請則非功曹所受、……

と見え、文書を伝達するという点については郵と驛は同じく、故に袁安も両者を並称しているのである。

後漢書、卷三十四、百官志には、太尉の下に法曹があつて、

……法曹主郵驛科程事……

とあつて、郵と驛とは、行政系統上も同一の部門に属していたことを示している。

郵と驛との差異は、その伝書の方法によるのである。すなわち、郵には郵人があつて完全に文書伝達の責任を負ったが、驛はただ伝書の使者に交通の工具を供給するのみであつて、伝書人は発信者の派遣した専使であつた。

驛の用いた交通工具は、馬を以て原則とする。説文にも、

驛、置騎也。

と述べてあり、驛騎の走る有様は前漢書、卷七十四、丙吉傳に、

……適見驛騎持赤白囊、邊郡發奔明書、馳來至、……

と見えている。

稀には、車を用いて驛と称することがあったようで、前漢書、卷九十九、王莽傳に、

……廼流桑于幽州、放尋于三危、殛隆于羽山、皆驛車載其屍傳致、……

とあるのはその例である。

驛の配置は、三十里ごとに一処を設ける規定であったから、亭・郵に比してその分布は粗であった。後漢書、卷三十九、輿服志に、

驛馬三十里一置、……

とあり、史記、卷九十四、田儋列傳に、

田横乃與其客二人乘傳詣雒陽、未至、三十里至戶郷厩置、

と見え、集解に、

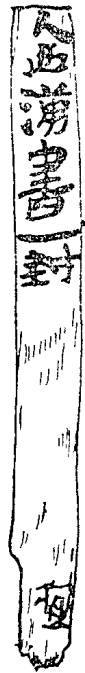
瓚曰、厩置、置馬以傳騎也、

としているが、いずれも三十里ごとに驛を置いたことを記しているのである。

5 燧

燧とは元来塞上の亭であり、烽火を守り、侯望の事に従うところを謂うのであるが、漢代は主として西北の辺境に置かれて外寇に備えた。これはまた、治安の維持と盜賊の捕禁にも従ったが、その任務の中に、郵と同じく書信を遁送することが

図版 4 漢代の木簡
（流沙墜簡）



加えられていた。もちろん漢代の燧にあって、その第一の任務とするところは、烽火の通伝による軍事警報の速達にあつたのである。

燧には燧長があり、その下に数名の燧卒が従っていた。近年、敦煌で発見された漢代の木簡には、この燧に関するものが頗る多く、当時の燧の任務と性格とを髣髴させるのであるが、この中、漢代郵書制度の精密を如実に表示する四簡が存しているのである。

流沙墜簡の屯戍叢残、簿書類五十九―六十二に見えるものがそれである（図版4）。

五十九 木簡出、敦煌北、長二百二十
五米里邁當、廣十米里邁當。

入西書二封 一封中部司馬口平墜侯口
一封中部司馬口陽闕都尉府

十二月丙辰日下鋪時、受於故卒張永、日下鋪時、□□隊長張□

六十一 木簡出敦煌北、長二百三十
米里邁當、廣十米里邁當

入西蒲書二封 其一封文德大尹章詣大使五威將莫府 始建國元年十月辛未、日食時、翼奮夫受、□戌卒趙彭
一封文德、長史印詣大使五威將莫府

六十一 木簡出敦煌北、長二百三十
米里邁當、廣十米邁當

入西蒲書一吏馬行 魚澤尉印、十三日起詣府 中時、楊威卒□□受、□□卒趙仲
永平十八年正月十四日

六十二 木簡出敦煌北、長九十三
米里邁當、廣十米里邁當

入西蒲書封封、宣□

王国維に従えば、右の四簡はいずれも郵書の帳簿であって、諸簡に見える、某官より某官に詣るといふのは、封泥および
検上に署された文字を取って記録したものであった。

また六十一簡に見える

十三日起詣府

とあるのは、発書の日の記録であろう。

これらの郵書は、いずれも東から西に向かって送達されたもので、故にその方向を示して、

入西蒲書、

としたのである。蒲は簿と同義である。

また諸簡に見える受書の時刻は、

古代の書信（第二部）

日下鋪時、日食時、日中時

としてあるが、これは燧卒から燧長に渡した時刻か、あるいはその検閲を経て次燧に伝送するために、燧を発する際の時刻を記録したものと思われる。

以上によって見るならば、燧における伝書の方法は頗る周到であり、備付の帳簿に、書状到着の日時と担当吏卒の姓名を記録して、その速達に資するとともに、責任の所在を明らかにして後日の照合に備えたことを知るのである。

これはさながら、現代の郵便制度を想起させるほどであり、一斑全豹と言うならば、この一例をもって漢代における郵書組織全般の精密さを見るべきであろう。

要するに、燧は辺境における郵をかね、燧長・燧卒はその職務の中に、内地の郵人と同じく、伝書に対する責任を有していたのである。

6 傳

漢代の傳とは、街道の要所に車を備え、政府の官吏、あるいは特に許された人々の公乗に供したものであり、その作用は自ずから驛と異なっている。しかし、一定の距離を置き、交通工具を改換して旅行の速度を早めるという点においては、その目的は共通している。

前漢書、卷一下、高祖紀の五年に

……田横乗傳、詣雒陽、……

とあり、如淳はその注に漢律を引いて、

始淳曰、律、四馬高足為置傳、四馬中足為馳傳、四馬下足為乘傳、一馬二馬為輶傳、

と述べており、傳には置傳・馳傳・乘傳・輶傳の四種のあったことを知るが、この中では乘傳が最も広く用いられたらし

く、文献に見えるのも多くこの傳である。

すなわち、史記、卷百六、王濞傳に、

……條侯將、乘六乘傳、會兵滎陽、……

また、前漢書、卷四、文帝紀に、

……張武等六人、乘六乘傳、詣長安、……

同じく卷八十九、循吏傳の龔遂傳にも、

……上許焉、加賜黃金、贈遣乘傳、……

等と見え、頗るその記事が多い。これに反して、他の三種については、前漢書、卷四十、陳平傳に、

……平乘馳傳、載周勃、代樊噲將、……

と見える程度で、その例は少ない。

傳の配置については、前漢書、卷四、文帝紀に、

……太僕見馬遺財足、餘皆以給傳置、……

と見え、顏師古はこれに注して、

師古曰、置者置傳驛之所、因名置也。

としており、傳を置いた地方には驛も併設され、兩者を総称して置と呼んだことを示している。しかれば、傳の配置は驛と同じく、三十里ごとに一傳を設けたものであろう。

傳は驛に比し、その経費を多く要したことから、漢の東遷後その制度は頗る省略され、魏晉以降は非常に減少したと思われる。

三、唐代の郵驛

1 唐驛の性格

唐代の驛は、漢代における驛と郵との双方の性質を備えていたようである。

唐律疏義、卷二十五、許乘驛馬の条に、

……郵驛本備軍速……

とあり、また唐會要、卷六十一、館驛の条に、

……郵驛條式應給紙券……

とあって、いずれも郵と驛とを混用している。

唐驛はまた館舎の用をも兼ね、故に館驛の称がある。唐會要、卷六十二、御史出使の条に、

麟德⁽¹⁾二年十月、徵劉仁軌次於萊舎於驛西廳、夜已久有御史至、驛人白曰、西廳稍佳有吏止矣、曰誰、曰帶方州刺史、御史令移却仁

軌遽就東廳、

と見え、同じく卷六十一、館驛使の条にも、

其年四月御史臺奏、御史出史及却回所在館驛逢中使、舊例御史到館、已於上廳下了、有中使後到、即就別廳如有中使、先到上廳御

史亦就別廳

とあって、驛は単に人を止宿させるだけでなく、多くの庁室を備え、同時に多数の人を止宿させることの出来た模様が知られる。但しこの館舎は貴人・官僚の専用であり、漢代のように平民にも開放されていたものではなかった。そして同時に止宿する官僚のある時には、その職の貴賤高下による庁室の配分の問題があつたのである。

(1) 麟徳二年(西暦六六年)

2 唐驛の官制

隋および唐の郵驛はいずれも兵部に属し、その駕部郎中員外郎の管轄する処であった。唐六典、卷五、兵部には、

駕部郎中員外郎、掌邦國之輿輦車乘、乃天下之傳驛、

とあり、唐會要、卷五十九、駕部郎中の条に、

隋為駕部郎、武徳三年加中字、龍朔中改司輿大夫、咸亨元年復為駕部郎中、

と見えている。武徳は唐の高祖の年号(武徳三年は 曆六二〇年)、龍朔(西暦六六一―六六三年)・咸亨(咸亨元年は西暦六七〇年)はともに高宗の年号であつて、隋の時創設された駕部郎という官職が、後に駕部郎中となり、一時司輿大夫と改められたが再びもとに帰つたことを述べている。このように、その官名に変遷があつたが、兵部に属していたことに異動はない。これは唐代における設驛の要義が、軍事通信の速達にあることを示しているもので、この点についてはさきに引いた唐律疏義、卷二十五にも、

郵驛本備軍速

と明記されているのである。

唐は天下を十道に分ち、道はその下に、州・府・県を統轄した。諸道の節度使は、それぞれ四人の館驛巡官を設けている。所屬の各州にあつては、兵曹・司兵・參軍を置き、郵驛を分掌したが、諸県では県令が兼ねて驛のことを管理した。

唐書、卷四十九下、百官志、節度使の条に、

節度使副大使知節度行軍司馬、……館驛巡官四人、……

と見えるほか、唐六典にもその記事がある。

考績、視察制度もまた嚴重であった。

唐會要、卷六十一には、

元和五年正月、考功奏、⁽¹⁾諸道節度使觀察等使各選清強判官一人、專知郵驛、如一周年無違犯。

とあり同じく

開元十六年七月十九日、⁽²⁾勅巡傳驛宣因御史出使便令校察、至二十五年五月、⁽³⁾監察御史鄭審檢校兩京館驛、猶未稱使、今驛門前十二

辰堆即審創焉、乾元元年五月、⁽⁴⁾度支部中第五琦充諸道驛官使、大歷五年九月、⁽⁵⁾杜濟除京兆尹充本府館驛使、自後京兆尹常帶使、至

建中元年停、⁽⁶⁾大歷十四年五月、⁽⁷⁾門下省奏、兩京請委御史台各定知驛使御史一人、往來勾當遂稱館驛史。

とあって、專任の監察官である館驛使の置かれた事情を述べている。

(1) 元和五年（西曆八一〇年）

(2) 開元十六年（"七二八年）

(3) 開元二十五年（"七三七年）

(4) 乾元元年（"七五八年）

(5) 大歷五年（"七七〇年）

(6) 建中元年（"七八〇年）

(7) 大歷十四年（"七七九年）

3 唐驛の組織と配置

唐代の驛は、三十里に一驛を置き、驛には驛長一人、驛夫数人ないし数十人があり、驛の等級と事の繁簡によって、それぞれ定めるところがあった。

唐の驛は、県令がこれを管理し、一州の驛は州の兵曹、一道の驛は節度使のもとに館驛巡官四人判官一人を置き、全国の驛は兵部の駕部郎中員外郎に属していたこと、前に述べた通りである。

唐代における驛の総数は、陸驛一千二百九十七所、水驛二百六十所、水陸相兼の驛八十六所、合計一千六百三十九所の多きに達している。

陸驛には原則として驛馬があり、その数は驛の等級により多寡があるが、八頭より七十五頭、諸道の驛は六等に分かれていた。驛馬の他に傳馬もあつたが、その速度は前者に劣り、また急務でないもののためには、驛驢がおかれて、同じく乗用に供される。水驛には驛船が備えられ、水陸相兼の驛には、驛船、驛馬の兩者を有していたことが知られる。

唐六典、卷五、兵部、駕部郎中員外郎の条にはこれを次のように記してある。

……凡三十里一驛、天下凡一千六百三十有九所、

二百六十所水驛、一千二百九十七所陸驛、八十六所水陸相兼、若地勢險阻及須依水草不必三十里、每驛皆置驛長一人、量驛之閑要以定其馬数、都亭七十五疋、詣道之第一等減都亭之十五、第二第三皆以十五為差、第四減十二、第五減六、第六減四、其馬官給有、山阪險峻之處及江南嶺南暑湿不宜大馬、兼置蜀馬、凡水驛亦量事閑要、以置船、事繁者每驛四隻、閑者三隻、更閑者二隻、凡馬三各絡丁一人、船一給丁三人、凡驛皆給錢以資之、什物並皆為市、凡乘驛者在京於門下給券、在外於留守及諸軍州給券、若乘驛經留守及五軍都督府過者、長官押署、若不應給者隨即停之。

これを整理すれば次の通りである。

陸 驛		水 驛			
(等 級)	(馬 数)	(驛夫数)	(等 級)	(船 数)	(水夫数)
都 亭 驛	七十五	二十五	事繁なる驛	四	十二
諸道第一等驛	六十	二十	事閑なる驛	三	九
諸道第二等驛	四十五	十五	更に閑なる驛	二	六
諸道第三等驛	三十	十			
諸道第四等驛	十八	六			

諸道第五等駅	十二	四
諸道第六等駅	八	二

唐六典に見える唐驛の総数は一千六百三十九所であり、その制の如く三十里を乗じると大約四万九千里の路線を作ることになる。しからば、その路線はどのように配置されたであろうか。

陳沆遠は、李吉甫の元和郡縣圖志より、その諸州貢道をもって当時の駅程にあてている。その説に従えば、上都を中心に次の各路が考えられるという。

- ① 上都より隴右道に至る鄯州駅路
- ② 上都より劍南道に至る益州駅路
- ③ 上都より山南西道に至る興元府駅路
- ④ 上都より山南東道に至る襄州駅路
- ⑤ 上都より河東道に至る河中府駅路
- ⑥ 上都より河北道に至る魏州駅路
- ⑦ 上都より河南道に至る汴州駅路
- ⑧ 上都より淮南州に至る揚州駅路
- ⑨ 上都より江南東道に至る蘇州駅路
- ⑩ 上都より江南西道に至る洪州駅路
- ⑪ 上都より黔中道に至る黔州駅路
- ⑫ 上都より嶺南道に至る広州駅路その一
- ⑬ 上都より嶺南道に至る広州駅路その二
- ⑭ 上都より東都に至る駅路
- ⑮ 上都より金州に至る庫谷駅路

⑩ 上都より東北行し天徳軍に至る駅路

⑪ 上都より西行し松州に至る駅路

この他、柳宗元の館驛使壁記には、唐代の東京より広州に至る駅路が見え、新唐書地理志、劍南道雋州の注には、雋州より南詔に至る駅程を記している。

四、宋・遼・金の駅制

1 宋の駅制

宋駅の特質として先ず挙げられることは、駅伝の任に充てるに軍卒を以てしたことである。唐代においては、官制上駅制は兵部に属していた。しかし実際に伝書の任にあたって軍卒を使ったことは稀で、専ら民役によっていたのである。宋代の駅制は、平時にあつても大いに軍事通信の色彩を帯びていたと言えよう。

宋會要に、

太祖建隆二年五月十七日詔、諸道州府以軍卒代百姓為遞夫、先是天下郵傳率役平民、至是帝知其弊、始盡易之、……三年正月二十三日詔、郡縣起今得差道路居人充遞軍脚力、

とあり、また燕翼貽謀録は、

前代郵置皆役民為之、自兵農既分、軍制大異於古、而郵亭役民如故、太祖即位之始、即革此弊、建隆二年五月詔、諸道州府以軍卒代百姓為遞夫、其後置驛卒、優其廩給遂為定制、

と記しているが、駅制に軍卒を充てたのは、それによって、民力の疲弊を防ごうとしたと言っているが、逆に言えば、はじめから軍隊組織によらなければ、その維持と運営が困難であつた事情をも示しているようである。

しかも宋代には、こうした平時の駅制とは別に、軍興の時には、急遞鋪という組織を作っている。これはあたかも、現代の郵政において平時に郵便局のある外、戦時には別個に軍事通信系の構成されるようなものである。この急遞鋪については、永樂大典、卷一萬四千五百七十五に、職掌を引用して、

宋朝急遞鋪、凡十里設一鋪、每鋪設鋪長一名、鋪兵要路十名、鋪路或五名或四名、

とあり、沈括の夢溪筆談にも、

駅傳舊有步馬急遞三等、急遞最遽、日行四百里、唯軍興用之、熙寧中又有金字牌、急脚遞如古羽檄也、以朱漆木牌金字日行五百里、軍機速處分、則速御前發下三省樞密莫得與也、

と見えている。

官制上、郵駅の事が兵部に属したのは当然であるが、唐制と同じくその駕部郎中員外郎の管轄するところとなっていた。

宋史、卷百六十三、職官志、兵部駕部郎中の条に、

員外郎掌輿輦車馬驛置厩牧之事、大禮戒有司具五輅、凡奉使之官、赴闕視其職治、給馬如格、官文書、則量其遲速、以附步馬急遞、……とあり、續通志にも、

唐置駕部郎中、宋因之、

と、その唐制にならったことを示している。

(1) 建隆二年（西曆九六一年）

2 遼・金の駅制

遼の駅制に関しては、詳細の史料に乏しいが、遼史、卷十二、聖宗本紀、統和六年七月の条に、

……七月癸丑排並請增置涿州驛傳、

とあるほか、同じく卷二十四、道宗本紀、太康八年⁽²⁾二月の条にも、

……辛酉詔北南院官、凡給驛者、必先奏聞貢新及奏獄訟、方許馳驛、餘並禁之、

とあって、驛の濫用を戒めている。これによって察するに、その規模は別として組織的な国家駅制が存在していたことは確かである。

その官制については、遼史、卷四十七、百官志南面上に、

既得燕代十有六州、乃用唐制、復設南面三省六部臺院寺監諸衛東宮之官、……門下省符寶司、符寶郎、耶律瑛重熙初為符寶郎、……とあって、宋と同じくおおむね唐制にならったことが推定される。符寶司とは、駅伝通行の証である符節・牌符の管理に当る職名である。

續通典、卷二十七にも、

遼北面官有北樞密院、掌兵機武鈴羣牧之政、視兵部、南面官有兵部尚書侍郎郎中員外郎

とあって、同じく唐制によったことを示しているのである。

金の駅制も、宋と齊しく、兵部の管轄に属していた。すなわち、金史、卷五十五、百官志兵部の条に、

兵部尚書一員正三品、侍郎一員正四品、郎中一員從五品、員外郎二員從六品、掌兵籍軍器械城隍鎮戍廐牧鋪驛車輅儀仗郡邑圖志險阻障塞遠方歸化之事、凡給馬者、從一品以上從八人馬十疋食錢三貫十四文、從二品以上從五人馬七疋食錢二貫九十八文、從三品以上從三人馬五疋食錢一貫五百一十一文、從五品以上從二人馬四疋食錢九百六十八文、從七品以上從一人馬三疋食錢六百一十七文、從九品以上從一人馬二疋食錢四百六十四文、無從人減七十八文、御前差無官者、視從五品省差、若有官者人支錢四百五十一文、有從人加六十八文、走馬人支錢百五十七文、赦書日行五百里、此天興近鑑所載之制也、泰和六年⁽³⁾置通鋪、其制該軍馬路十里一鋪、鋪設四人、内鋪頭一人、鋪兵三人、以所轄軍射糧内差充腰鈴、日行三百里、凡元帥府六部文移以勅通省通牌子入鋪轉送

とあって、その詳細の規定を知るのである。

また、その後半に、泰和六年に設けられた通鋪のことを述べてあるが、これは当然宋の急通鋪を模したものであろう。しかし、北方には早くから、こうした軍事通信の母体となるものが存在していたか、あるいは少なくとも、その速かな発達を可能とした環境のあったことが考えられる。

通鋪の目的は、もとより軍用緊急文書の速達にあった。しかるに程なく、これを濫用する者が続出し、本来の趣旨を傷つける結果となったので、早くも通鋪の創設された泰和六年の十二月には、当時陝西の宣撫使であった徒單鑑の献議により、新しく、提控急通鋪官を置き、全国を六区に分かつて、これを監督させている。その間の事情は、金史、卷九十九徒單鑑傳に見えている。

（泰和六年）鑑言、初置急通鋪、本為轉送文牒、今一切乘驛非便上、深然之、始置提控急通鋪官、自中都至真定平陽置者達于京兆、京兆至鳳翔置者達于臨洮、自真定至彰德置者達于南京、自南京分至歸德置者達于泗州、壽州分至許州置者達于鄧州、自中都至滄州置者達于益都府、自此郵達無復滯焉、

官制については、續通典にも、

金兵部尚書一人、掌兵籍軍器城隍鎮戍厩牧鋪驛車輅儀仗郡邑國志險阻障塞遠方歸仕之事、

とあって、鋪と驛を併称しているのである。

- (1) 統和六年（西曆 九八八年）
- (2) 太康八年（" 一〇八一年）
- (3) 泰和六年（" 一二〇六年）

五、元代の駅制

1 元駅の起源

元代における郵駅制度は空前の発達を遂げ、これが元の国家統治に偉大な貢献を果たしたことは、あまねく史家の認めるところである。そして、その起源は遠く蒙古勃興の頃に溯ることが出来る。

漠北地方には早くから駅伝の制があつた。元朝秘史、卷十二には、

又我等之走使、使依國民而走、走使行程遲國民亦苦、今我等全定則由處、處之千戸出札木臣、兀刺阿臣、坐坐置站使者、無要事不倚國、民依站而走可也、

と言っている。羽田亨氏は、その著「元朝驛傳雜考」中に、

札木臣は *gancin*、兀刺阿臣は *ularacin*, *ulacin* の対音であり兀刺赤 *ularaci*, *ulaci* と同じく、その語義は *ulara* が駅馬を、*aci* は執事の人を指す。

と論じていられる。

元史、卷二、太宗紀、元年の条に、

始置倉廩、立驛傳、

と言ひ、同じく卷百四十六、耶律楚材傳にも、

布通傳、明驛券

と述べてあるが、もとより元朝の駅制はこの時を以て始められたわけではないのである。

宋孟珙の蒙鞞備録に、

彼奉使、曰宣差、自皇帝或國王處來者、所過州縣及管兵頭目處、悉來尊敬、不問官之高卑、……凡見馬則換易、並一行從悉可換馬、謂之乘鋪馬、亦古乘傳之意、……其性淳樸有太古風、可恨、金虜叛亡之臣、教之、今乃鑿混沌、破彼天真、教以奸計、為可惡也、……

とあるのを見ても、元の駅制の起源の古かったことは明らかである。

2 元駅の官制

元朝は、その異民族王朝という性格から、国家興隆の当初、二重の政治機構を持っていた。駅制においてもその例にもれず、一方には漢地の駅を留め、他方には蒙古の站赤を置いている。従ってその官制も、各代に比し複雑であることを免れない。

元史、卷百一、兵志站赤の条には、

其官有驛令、有提領、又置脫脫禾孫、於閑會之地、以司辨詰、皆總之於通政院及中書兵部。

と見え、同じく、卷八十八、百官志通政院の条に、

通政院、秩從二品、國初置驛以給使傳、設脫脫禾孫以辨奸偽、至元七年⁽¹⁾、初立諸站都統領使司以總之、設官六員、十三年⁽²⁾改通政院、十四年⁽³⁾分置大都上都兩院、二十九年⁽⁴⁾又置江南分院、大德七年⁽⁵⁾罷、至大元年⁽⁶⁾陞正二品、四年⁽⁷⁾罷、以其事歸兵部、是年兩都仍置止管達達站赤、延祐七年⁽⁷⁾復從二品、仍兼領漢人站赤、

とあって、沿革の大要を窺い得るのであるが、経世大典にはさらに詳細の記事があり、その経移を明らかにしている。これ等を摘録するならば次の通りである。

経世大典站赤二（永樂大典卷一九四一七）

至元五年⁽⁸⁾三月四日、中書右丞安童奏、霍木海呈、中統四年⁽⁹⁾奉命總管諸路站赤、至元元年⁽¹⁰⁾改革漢站令各路管民官掌管、霍木海提領使臣起數鋪馬強弱、勾當事理似不帰一、誠恐兩就臣等議得止合、依至元元年定制、上從之、

大典站赤二（至元七年十一月）

是月九日、始立諸站都統領使司兀良哈解幹脫哥、欽奉聖旨、專一管領站赤公事來往使臣、令脫脫禾孫盤問無聖旨牌面起馬者裁減之、非急務則應付牛驢、事速則馳驛、一切整治委命、兀良哈解幹脫哥霍木海三人主之、有不聽其號令致鋪馬、倒死首思失誤者罪之、

大典站赤二（至元十三年）

正月十五日、諸站都統領使司言、伏自大元立國以來、軍站為重、至元七上年上命設立本司、掌管漢站、兀良哈解幹脫哥霍木海三人同事、照依樞密院例、委各處達魯花管民正官、兼管、遇有裁決不定事務、止申本司、乞更官署之名、省部行移翰林院擬、改為通政院、奏奉聖旨、何用此名、回奏為行移公文之用、上曰、既爾與之可也、十八日都省命降鑄印信、改立通政院訖、

大典站赤四（至元二十九年）

三月二日、中書平章政事不忽木參議暗都刺等奏、通政院言整理江南站赤、合立行院、臣等議謂、不須別立官署、從通政院分官四員於四省整理、各絡給印一顆於事為宜、上從之、

通政院設立に至る事情は右のようであるが、これもまた永久の機関ではなく、年とともに改廃があった。

經世大典、站赤五、至大四年の条を見ると、

三月二十三日中書省奏、前者站赤隸兵部、後屬通政院、今通政院怠於整治、站赤消乏、擬合依舊令兵部管領、奉旨准、……四月二十四日、中書省奏、作奉旨以站赤事屬於兵部、今右丞相鐵木迭兒等議漢地之驛、令兵部管領、其鐵烈于納鄰末隣等蒙古站赤仍付通政院管、上曰、何必如此、但令罷去通政院、悉隸兵部管領、……五月十二日中書省奏、右前管首思官與通政院官同事、今請依舊隸於兵部、上從之、

同じく經世大典、站赤六、延祐七年の条には、

（四月）二十九日、參議速速奏、昨奏旨令寫進通政院兵部所管站赤緣由沿革來上、今謹進呈、上覽畢、曰、世祖皇帝時、達達漢人站、係通政院管領、今可依舊制、悉歸之通政院、……五月十一日中書右丞相鐵木迭兒、平章政事拜住等覆奏、上曰、可依前旨、令通政院領之、

と見えている。

すなわち、世祖の至元十三年に創設された通政院は、ようやくその統制力を失ない、武宗の至大四年には一旦廃止されたが、同年中に復活して、専ら蒙古の站赤を管理することになり、漢地の駅は兵部の所管となったのである。しかし、蒙古出身の大臣にはその完全な復立を希うものが多く、やがて延祐七年、再び漢駅をもあわせて管領することとなり、旧制に返ったのである。

こうした再三にわたる中央官制の変遷に従い、地方における駅制の管理についても異動のあったのは当然である。同じく経世大典の記事によれば、その推移は次のようであった。

先ず経世大典、站赤一、中統五年⁽¹²⁾の条に

隨處漢地站驛、照依已前体制、止令各處管民官親行管領、

とあり、次いで、その站赤六、延祐七年の条には、

(延祐)七年十一月、通政院官孛斡等奏、奉聖旨、節該世祖皇帝時、腹裏江南漢地站赤、例從各路達魯花赤總管提調、近年令州

縣管領、似此站赤受害、今可依前例、皆令各路達魯花赤總管提調、州縣官勿得預、省部依通行照、

と見え、続いて同じ站赤六、泰定元年⁽¹³⁾の条に、

泰定元年三月三日、通政院使察乃脫兒赤顏等奏、世祖皇帝時、漢地站赤、從各路達魯花赤總管提調、在後又令州縣官領之、既而站

戸受害、依舊從各路正官提調、州縣不預、至治三年⁽¹⁴⁾、英宗皇帝行幸五臺之時、左丞速速、同知不顏復奏、令州縣提調站赤、今站戸

告言、既隸通政院又屬州縣官、於已誠有不便、臣與右丞相旭邁傑等共議、但凡政事並依世祖皇帝定制、已嘗詔告天下、今次站赤、

止各從各路達魯花赤總管提調、毋令州縣官領之、奉旨準、

となつてゐる。

すなわち、国初には各路に達魯花赤 *darughachin* を置き、これにより提調を総管したが、後には各州県の管民官の管領するところとなり、やがて再び、達魯花赤の復活を見て旧觀に返つたのであつて、おおむね中央の官制と同様の経過をたど

っている。

元代には、站赤のほか、公用文書の速達を目的とするもう一つの通信制度があった。世祖の中統元年⁽¹⁵⁾の初設にかかる急遞鋪がそれである。

元史、卷四、世祖本紀に、

(中統四年四月丙辰) 置急遞鋪

と見えているが、もちろんこの制度は元代の創設によるものではなく、直接には、前朝である金の遞鋪の制を模したものであるが、これはさらに、宋の制に基づいている。前代と同じく站赤に比し、一層軍事的色彩が濃厚であり、純然たる軍制の一部として扱われたことは、次の急遞鋪兵の字を以ても明らかである。

元史、卷百一、兵志、急遞鋪兵の条に、

古者置郵而傳命示速也、元制設急遞鋪以達四方文書之往来、……

(至元) 九年⁽¹⁶⁾左補闕祖立福合言、諸路急遞鋪名不合人情、急者急速也、國家設官署名字必須吉祥者為美宜、更定之、遂更為通遠鋪、……三十一年大都設置總急遞鋪提領、所降九品銅印、設提領三員、英宗至治三年、各處急遞鋪、每十鋪設一郵長、……

と、その変遷を記している。すなわち、至元九年には、左補闕祖立福合の議を入れて、その名称を通遠鋪と改めた。同じく三十一年⁽¹⁷⁾、大都に総急遞鋪提領三名を置き、至治三年には、十急遞鋪毎に一郵長を設け、遞鋪の組織をさらに緊密ならしめたのである。

以上のように、元代駅站の制度は、中央と地方を通じ、しばしば改組されたのであるが、その視察・考績制度としては、一貫して脱脱禾孫 *Todokhaktchi* なるものが置かれ、当代の末に至るまでさして変動を見せていない。この官職の名称については、白鳥庫吉氏、シャバンヌ氏 (*Charvannes, Emanuel Edouard, 1865—1918*) 等の考証がある。羽田亨氏によれば、*deutlich*

machen aufklaren の意であるという。

その任務・職責に関しては、さきに引いた元史、卷百一、兵志、站赤の条に、

其官有驛令、有提領、又置脱脱禾孫、於関會之地、以司辨詰、皆總之於通政院及中書兵部、

同じく卷八十八、百官志、通政院の条に、

通政院、秩從二品、國初置驛以給使傳、設脱脱禾孫以辨奸偽、……

とあるほか、経世大典、站赤総序にも、

其官為驛令、小者皆設提領、又置脱脱禾孫於都會関要之地、以詰其姦偽、

と見えて、その大要を推察出来る。

元代の站駅は、その高度の発達に伴い、これを往復する使臣も多く、駅路を騒がす者も少なくなかったであろう。そのために、特に交通量の多い地点には専任の監察官を置く必要があったのである。

脱脱禾孫に対する罰則と制限が、元史、卷百三、刑法志、職制下に見えている。すなわち、

脱脱禾孫如與使臣交贈為好、不以法稱盤、致行橐過重圧損驛馬、答二十七、記過、……

脱脱禾孫隨擅給驛馬者、答五十七、並解職別叙、記過、……

脱脱禾孫禁搜檢使臣行李、……

脱脱禾孫毆傷使臣、答四十、解職、記過、……

これによって見るに、元代の駅令・提領には、漢代の亭長とはちがって、警察権を与えられていなかったようである。また脱脱禾孫の中には、職権をかさに、不正を働く輩もあったのであろう。

(1) 至元七年(西曆一二七〇年)

(2) 至元十三年(一二七六年)

- (3) 至元十四年（#一二七七年）
- (4) 至元二十九年（#一二九二年）
- (5) 大徳七年（#一三〇三年）
- (6) 至大元年（#一三〇八年）
- (7) 延祐七年（#一三二〇年）
- (8) 至元五年（#一二六八年）
- (9) 中統四年（#一二六三年）
- (10) 至元元年（#一二六四年）
- (11) 至大四年（#一三一一年）
- (12) 中統五年（#一二六四年）
- (13) 泰定元年（#一三二四年）
- (14) 至治三年（#一三三三年）
- (15) 中統元年（#一二六〇年）
- (16) 至元九年（#一二七二年）
- (17) 至元三十一年（#一二九四年）

3 元駅の組織

元代の駅制は、站赤と急遞鋪の両者に分かれる。前代の例について言うならば、站赤は唐の驛に、急遞鋪は漢の郵に相当するであろう。

後者はその成立を、世祖の中統元年に発し、前者の蒙古時代より発展した伝統的の制度であることと、その性格を異にしている。両者は文書の送達という共通した目的を持っていたが、急遞鋪は一層軍事的色彩の強いことにより、站赤と區別することが出来る。

站赤と急遞鋪については、元史に相当の記事があるほか、経世大典站字門には、站赤九卷、驛站二卷、鋪字門に急遞鋪三

卷、合計十四卷、字数二十六万四千余にわたる詳密の記述があつて、よく元史の及ばない点を補っているのである。

(1) 站 赤

先ず、站赤について考察を進めて見よう。

元史、卷百一、兵志、站赤の条に、

元制站赤者驛傳之譯名也、蓋以通達邊情、布宣號令、古人所謂置郵而傳命未有重於此者焉、凡站陸則以馬以牛或以驢或以車、而水則以舟、其給驛傳鹽書謂之鋪馬聖旨、遇軍務之急則又以金字圓符為信、銀字者次之、内則掌之天府、外則國人之為長官者主之、其官有驛令、有提領、又置脫脫禾孫於閑會之地、以司辨詰、皆總之於通政院及中書兵部、而站戸闕乏逃亡則又以時僉補且加賑恤焉、於是四方往來之使、止則有館舍、頓則有帳、饑渴則有飲食、而梯航畢達海宇會同、元之天下視前代所以為極盛也、今故著其驛政之大者、然後紀各省水陸凡若干站、而遼東狗站亦因以附見云、

とあり、経世大典、站赤総序にも、

……其應給驛者、皆以鹽書、而軍務大事之急者、又以金字圓符為信、銀字者次之、其符信皆天府掌之、其出給在外者皆國人之為長官者主之、他官不得與也、長数多寡視官品高下公事大小、止則有館舍、頓則有供張、饑渴則有飲食、事畢則以符信歸諸所受之府、不敢三日稽也、祖宗之法至如今守之、其官為驛令小者皆設提領、又置脫脫禾孫於都會閑要之地、以詰其姦偽、總之以通政院中書兵部、站戸有闕乏逃亡者、則以時而僉完周卹之、我國家疆理之大東漸西被暨於湖南、凡在屬國皆置驛傳、星羅棋布脉絡通通、朝分夕至聲聞畢遠、此又總綱契維之大機也、

とあつて、さらに詳細である。

これによつて、站赤には陸站と水站があり、陸站にはその交通用具として、馬・牛・驢・車・轎あるいは徒歩を用いたことが知られるが、遼東地方では犬による狗站も行われていた。站赤はまた、その本来の目的である文書の通送のほか、公用の旅行者に宿泊・飲食を供したことを示しているが、元典章、卷三十六、駅站の項には、妓女を携えて驛に往宿することを

禁止する条令が見えており、当時の高官・貴人にはその特権を濫用する者があつたことを告げているのである。

次に、站赤の配置と路程について考えると、元史、卷百一、兵志、站赤の条には次のように見えている。

中書省所轄腹裏各路站赤總計一百九十八處、

陸站一百七十五處、馬一萬二千二百九十八疋、車一千六十九輛、牛一千九百八十二隻、驢四千九百八頭、水站二十一處、船九百五十隻、馬二百六十六匹、牛二百隻、驢三百九十四頭、羊五百口、牛站二處、牛三百六隻、車六十輛、

河南江北等處行中書省所轄總計一百七十九處、該一百九十六站、

陸站一百六處、馬三千九百二十八匹、車二百一十七輛、牛一百九十二隻、驢五百三十四頭、水站九十處、船一千五百一十二隻、遼陽等處行中書省所轄總計一百二十處、

馬六千五百一十五匹、車二千六百二十一輛、牛五千二百五十九隻、

狗站一十五處、元設站戶三百、狗三千隻、後除絶亡倒死外、實在站戶二百八十九、狗二百一十八隻、

江浙等處行中書省所轄總計二百六十二處、

馬站一百三十四處、馬五千一百二十三匹、驛站三十五處、驛一百四十八乘、步站二十一處、通運夫三千三十二戶、水站八十二處、船一千六百二十七隻、

江西等處行中書省所轄總計一百五十四處、

馬站八十五處、馬二千一百六十五匹、驛二十五乘、水站六十九處、船五百六十八隻、

湖廣等處行中書省所轄總計一百七十三處、

陸站一百處、馬二千五百五十五匹、車七十輛、牛五百四十五隻、坐驛一百七十五乘、臥驛三十乘、水站七十三處、船五百八十八隻、

陝西行中書省所轄八十一處、

陸站八十處、馬七千六百二十九匹、水站一處、船六隻、

四川行中書省所轄（一百三十二處）、

陸站四十八處、馬九百八十六匹、牛一百五十頭、水站八十四處、船六百五十四隻、牛七十六頭、

古代の書信（第二部）

雲南諸路行中書省所轄站赤七十八處、

馬站七十四處、馬二千三百四十五匹、牛三十隻、水站四處、船二十四隻、

甘肅行中書省所轄三路（六處）、

脫脫禾孫馬站六處、馬四百九十一匹、牛一百四十九頭、驢一百七十一頭、羊六百五十口、

さらに、辺境地方における配置については、元史、卷六十三、地理志、高麗國の条に注して、

高麗國、事蹟見高麗傳、至元十八年王暉言、本國置站凡四十、民畜凋弊、勅併為二十站、三十年沿海立水驛、自耽羅至鴨綠江拌楊村海口凡三十所、

とあるほか、同じく地理志、西北地附録中の、畏兀兒地・別失八里・彭八里の条の注に、

畏兀兒、至元二十年立畏兀兒四處站、及交鈔庫、

別失八里、至元十五年、授八撤察里虎符掌別失八里畏兀城子里軍站事、十七年以萬戸蔡公直戍別失八里、十八年從諸王阿只吉請、

自大和嶺至別失八里置新站三十、二十年立別失八里和州等處宣慰司、……

彭八里、至元十五年、授朶魯知金符掌彭八里軍站事、

とあって、高麗地方には、鴨綠江拌楊村の海口に至る水駅が設けられていたこと、西北地域にも駅站の路線が伸びていたことを知るのである。畏兀兒・別失八里・彭八里は、いずれも現在の新疆省内にあり、大和嶺はほぼシベリア南境に位置する。すなわち元代の駅站は、新疆省よりシベリアの南境にまで及んでいたことを示しているのである。

南方地域については、同じく地理志、安南郡縣附録に、

自安南大羅城至燕京約一百一十五驛、計七千七百余里、

と見えているが、站数の考察には不充分である。但し、大羅城より燕京に至る七千七百余里の間、僅かに百十五駅というのはいかにも少ないようであるが、これは安南境内における站の間隔が大いに隔っていたためであろう。

中央アジア方面の驛站については、これを示す文献が得られないけれども、元はその盛時において、大いにこの方面の經營に力を注いだことから推して、当然この地域にも站赤の備があつたものと考えられる。

以上は元史に拠つたのであるが、その記事を整理すれば、站赤の種類および區別は次表のようになる。その総数は、辺境の地方を除いても一千五百十九所、馬匹の合計は四万四千三百四匹に達するのであつて、空前の盛觀を示しているのである。

(区 域)	(陸站)	(水站)	(牛站狗站)	(總計)
中書省所轄腹裏各路	一七五	二一	(牛) 二	一九八
江南江北等處行中書省	一〇六	九〇		一九六
嶺北等處行中書省	一一九			一一九
遼陽等處行中書省	一〇五		(狗) 一五	一二〇
江浙等處行中書省	一三四 一三五 一一	八二		二六二
江西等處行中書省	八五	六九		一五四
湖廣等處行中書省	一〇〇	七三		一七三
陝西行中書省	八〇	一		八一
四川行中書省	四八	八四		一三二
雲南諸路行中書省	七四	四		七八
甘肅行中書省	六			六
(累計)	(馬) 六			一五一九

これを見ると、站赤の配置は、各地の情勢、地形、交通量に応じて、精疏多寡のあることが分かる。すなわち、甘肅省においては僅かに馬站六処を数えるに過ぎないが、江浙省には各種の站赤二百六十二処の設けられているのはその例である。船馬の数も、実際の需要に従い、各站その数を異にしている。陝西省の陸站は一站あたり約馬九十五匹を有しているのに

対し、河南江北区のそれは約三十三匹に過ぎないのであり、雲南省の水站は、平均船六隻であるのに対して、江浙省では一站に十九ないし二十隻を備える割合になっているのである。こうした現象は、もとより地形の制約と、それに伴う交通量の大小によるものであろうが、またいわゆる南船北馬といった風も窺われて興味深い。

各省の面積とその有する站数、船・馬・車数より、通信網の密度を考察すれば、江浙省を首位としなければならぬ。中書省は、その面積も大であり、かつは大都の所在するところでありながら、かえって站の数は少ないのであるが、その有する馬・牛・驢・車の数は断然他省をしのぎ、交通ないし通信量の最大であったことを物語っているのである。

マルコ・ポーロは、その有名な「東方見聞録」の旅行記第九〇章において、駅遞のために使用される馬匹二十万頭、相当の施設ある駅館一万余と述べている。たとえ辺境の地方のものを含んだとしても、その数にはいささか誇張があるようであるが、この数字については、後に述べることにする。

2 急 遞 鋪

急遞鋪は漢代の郵にあたる。站赤は元の太祖の時、既にその制があったのに比し、急遞鋪の設置はこれにおくれ、世祖の中統元年四月の初設にかかっている。

急遞鋪の組織については、さきに官制の項で引いた元史、卷百一、兵志、急遞鋪兵の条に詳細の規定が載っている。

古者置郵而傳命示速也、元制設急遞鋪以達四方文書之往來、其所繫重至、其立法蓋可考焉、世祖時自燕京至開平府、復自開平府至京兆、始驗地里遠近人数寡立急遞站鋪、每十里或十五里二十五里則設一鋪、於各州縣所管民戶及漏籍戶内僉起鋪兵、中統元年詔、隨處官司設傳遞鋪、驛每鋪置鋪丁五人、各處縣官置文簿一道付鋪、遇有轉遞文字當傳鋪所（理）郎注名件到鋪時刻、及所轄轉遞人姓名、置簿令轉送人取下鋪、押字交收時刻還鋪、本縣官司時復點刷稽點者、治罪、其文字本縣官司絹袋封記以牌書號、其牌長五寸、闊一寸五分、以綠油黃字書號、若係邊關急速公事、用匣子封於上、重別題號及某處文字發遣時刻、以憑照勘遠近、其匣子長一尺、闊四寸高三寸、用黑油紅字、書號已上牌匣、俱係營小尺上、以于字文為號、仍將本管地境、置立鋪驛卓望、地名、遞相傳報、鋪兵一晝

夜行四百里、… 鋪司鋪兵凡有通轉文字到、鋪司隨即分明附籍、速令當該鋪兵、裏以軟絹包袱、更用油絹捲縛、夾版束繫齊小回麻一本、作急走通到下鋪、交割附麻訖、於回麻上令鋪司驗到鋪時刻、并文字總計角數、及有無開折磨擦損壞、或亂行批寫字樣、如此附寫一行、鋪司劃字回還、若有違犯、易為挨問、隨路鋪兵不許顧人領替、須要木戶少壯人力正身應役、每鋪安置十二時、綸子一枚、紅綽屑一座并牌額、及上司行下諸路申上鋪麻二本、每遇夜常明燈燭、其鋪兵每名備夾版鈴攀各一付、纓槍一、軟絹包袱一、油絹三尺、簑衣一領、回麻一本、各處往來文字、先用淨檢紙封裏、於上更用厚夾紙、印信封皮各路承發文字、人吏每日逐旋發放、及將承發到文字、驗視有無開折磨擦損壞批寫字樣分朗附簿、… 凡鋪卒皆腰革帶懸鈴、持槍挾雨衣齊文書以行、夜則持炬火、道狹則車馬者負荷者聞鈴避諸旁、夜亦以驚虎狼也、響及所之鋪則鋪人出以俟其至、囊板以護文書不破碎不礙積摺、小漆絹以禦雨雪、不使濡濕之、及各鋪得之、則又展轉遞去、

これによって見れば、急通鋪の配置は人口と交通量の多寡により、十里・十五里あるいは二十五里ごとに一鋪を設けてあったが、鋪兵は一昼夜に四百里を行く規定であった。

一鋪には鋪丁五人を置いたが、皆壯健で善く走る者を選び、腰に革帶をしめ鈴を懸け、鎗を持ち雨衣を携え、夜間は炬火を持ち、文書を責って走った。この鈴の音の響くところ、道幅の狭い場所では、坐車乗馬の人はもちろん、器物を負載する人も、均しく路傍に身を避けねばならなかった。鈴声により、到着地の鋪丁は直ちに門口に待機し、文書を継走して次鋪へ伝送するのである。

転遞される文書は、寄発する官司がこれを絹袋に納めて封印し、牌書に番号を附する。普通の文書には緑油黄字の書号を、緊急の文書には黒油紅字の書号を記したが、後者には別に発信時刻を表示して速達を図り、その遅速を照勘している。鋪兵が伝遞する時は、さらにその上を軟かい絹布で包み、油絹を用いて捲縛し、版にはさみ、文書が破れず、襞にならず、また湿ることのないように注意した。

急通鋪には簿書を備えて、通送する文書があるときは、その鋪名到着時刻、担当する転遞人の姓名を記入する。文書を次

の鋪に送達した時には、簿書にその受取時刻と受領印を得て、もとの鋪に還るのである。この簿書は時に上司の検査を受けて、緩怠のないよう戒められた。責任伝書の制としてその事務組織はまことに整ったものであると言えよう。こうした簿書の実物は、もとより現存する由もないが、さきに述べた敦煌附近出土の木簡に見える漢代の燧の簿書と照合する時、頗る興味深いのである。

4 元駅の運用——欧人の文献に見える元の駅制——

以上述べて来たように元代の駅制は、その規模においてまことに雄大であったばかりでなく、その組織もまた驚くほど周密なものであったが、これは単に制度として整備されたに止らず、実際の運用についても、大いに見るべきものがあつたのである。

西暦一二三六年春に発する蒙古軍の西方遠征は、ロシア・ポーランド・ハンガリーを蹂躪し、転じてオーストリアを衝き、まさに欧州の天地を席卷したのであるが、こうした大規模な軍事行動は、完備した通信組織を伴ってはじめて可能なことであつた。事実、一二四〇年、太宗窩濶台が崩じた際にも、その訃報は僅か数ヶ月を出でない間に、遠く中欧にあつた抜都の陣營に到達した如きは、その証左となるであろう。

しかしながら、元駅の運用についての具体的な記事は、なによりも、旅行者として蒙古帝国に至つた欧人の文献中に、これを見ることが出来るのである。

(1) マルコ・ポーロ

後世、欧人の目を東方にむける契機となつた著名なマルコ・ポーロ (Marco Polo, 1254—1324) の東方見聞録には、元代の駅制に関する所伝が頗る多い。

先ず、その序篇の第一三章には、ローマ法皇に使用して元に還るポーロ兄弟が未だ首都より四十日の旅程にあつた時、早くも

元の朝廷に聞え、皇帝はその労を多として、彼等の旅行を安楽にさせるようにとの勅命を發するとともに、出迎への家臣を派遣したことが見えている。その地点は現在の甘州の附近であったと考えられるのであるが、もとよりこれは、元の神速な情報伝達を物語るものに外ならない。

これは、いわば間接の証拠にすぎないが、マルコ・ポーロ自身も東方見聞録中に、特に一章を設けて、元の駅制の驚嘆すべき組織を述べ、その運用の素晴らしい効果を語っているのである。すなわち、その旅行記第九〇章には、次のように見えている。

カムバルク市 (Cambaluc 即ち大都) からたくさんの道路が砂漠の諸地方に通じている。たくさんの道路といったのは、一つの道路が一地方に、また別の道路が別の地方に通じているということである。道路にはそれぞれ、その道が達する地方の名がついている。大汗はこの道を騎行する使者たちに、必要なものは一切間に合うようにさせてある。大汗の駅伝の制度はまったくすばらしいものである。なるほど最良の方法で整備されている。

大汗の使者がカムバルクを發つてこの道を進むと、二十五マイルごとに一旅程の駅に着く。これを彼らの言葉でヤンプ (Yamb) というが、我々の言葉でいう宿駅のことである。この駅には非常に大きくてりっぱな館がある。ここは大汗の使者の泊る宿で、絹の敷布をのべた豪華な寝台や、その他大切な使者に必要なものはことごとく備っている。たとえ王侯がそこへ行ったとしても、申し分なく宿をとるだろう。駅には、また、大汗の命令で常時四百頭余の馬が飼つてあつて、大汗の派遣する使者のために用意されている。

前述の諸地方へ通じている幹線道路には、今話した宿駅が二十五ないし三十マイルごとにみな設けられている。そして、どの駅にも三百頭から四百頭の馬が、使者たちの自由になるように用意してある。また、やはり前述のような美しい館もあつて、豪華な宿泊ができる。しかも、この施設は、大汗の領内のいずれの地方、いずれの王国へ行つても設けられている。

さらに、使者たちが道もなく、人家も宿屋もないような山岳地帯を横断するようなときでも、そこには大汗によって宿駅が建てられていて、館もあれば、馬も、馬具も、他の宿駅にあるようなものはことごとくとのえられている。ただ、駅から駅までの距離が長いだけであつて、三十五マイル、時には四十マイル以上も離れている。また、大汗はそこに人を住まわせて、土地を耕作さ

せたりしながら、宿駅の仕事に従事させている。こうして大きな村落が形成されている。

このような制度によって、大汗の使者たちはどこへでも行くことができるし、どの行程を行ってもかならず宿舎と馬が用意されている。これこそまったく、いかなる時代にも、皇帝であろうが国王であろうが、どんな人間にも達成されなかった、壮観さと偉大さの、限りなく輝しい証である。この宿駅には、ただ使者のためだけでなくも二十万頭余の馬が飼育され、同時にりっぱな調度品のととのった館が一万以上もある。実に、驚嘆に値することであり、表現することもかなわぬ富を示している。

以上は、站赤についての所伝であるが、おおむね、元史・経世大典の記事と合致する。但し、駅館や馬匹の員の数については、いささか誇張のあるように見えることは、さきに触れた通りである。一駅に四百頭の馬をおくような駅は、その最も大なるものの例であろうし、ポーロ自身も、実際に勤務するのは、その半数であると言っている。

しかし、各都市は常時それぞれの駅に四百頭の馬を飼育しているわけではなくて、一月に二百頭だけ活潑に働かせて、その間残りの二百頭は肥らせておく。月の終りがくると、肥った馬が駅に配置され、前月働いた馬をこんどは肥らせにやる。これは繰返して行われる。

元史、卷百一、兵志、站赤の条によれば、例えば中書省所轄の陸站は一百七十五処であり、これに対する馬匹は一万二千二百九十八疋としてある。しかし、他に牛一千九百八十二隻、驢四千九百八頭と見えていることから、陸站の数には、いわゆる牛站・驢站にあたるものも含まれていることが分かる。従ってこれを除いた一stationあたりの馬数を概算すれば、すくなくとも百疋を越えるであろう。駅には当然大小があつたから、その大なるものには、二百疋を常備するものは存在してたと考えてよい。予備として、放牧中の同数を加えれば、「一駅に四百頭の駿馬を置く」という彼の記事は、充分信じるに足るであろうし、彼自身による実際の見聞と考えることが出来る。

しからば、「駅制全体に使用される馬匹二十万頭」（すなわち常備されたのはその半数、十万頭）という数字はいかがであろうか。元史による馬匹の合計は四万四千三百四疋であつて、これは辺境の地を含んでいないとしても、十万頭にはかなりの隔たり

がある。

おそらく、ポロの挙げた数字は間接の伝聞によるものであろうし、いささか多きに失すると思われる。

同様にその「駅館二万余」についても、元史の一千五百十九所と大差があるが、この数字は駅站のみならず、急通鋪の施設をも含めたものとすれば、理解出来ぬことはないのである。

急通鋪の活動に関する記事も、同じ章に次の如く述べてある。

宿駅と宿駅の間には三マイルごとに四十戸ほどの部落があつて、そこには大汗の飛脚をつとめる人が住んでいる。いったいどんなものか説明しよう。この飛脚はいずれも広い帯をしめて、腰のまわりに鈴を下げているので、道を走っていると遠くの方から聞える。いつも全速力で、三マイルだけ走る。三マイル目には、はるか遠くから聞きつけて、別の飛脚が到着を待っている。前の飛脚が着くと、待っていた方は持ってきたものを書記からの紙票とともに受けとり、すぐさま走り出す。新しい飛脚も三マイル走りつづけると、次の駅で同じような受け渡しが行われる。飛脚を使ったこの方法で、大汗は十日行程も離れた土地から一昼夜で報告を受取る。飛脚たちは十日行程もあるところを、一昼夜で走り通してしまふのである。こうして、二昼夜もあれば二十日行程のところから報告を持ってくるし、同じように十昼夜あれば百日行程のところから報告がとどく。しかも、しばしば、飛脚が十日行程も離れたところから一日で、大汗のもとへ果物をとどけることがある。たとえば、ある季節の間カムバルクで果物がとれると、次の日の夕方には、十日行程離れたシャンドウ (Shangdu 即ち上都) の大汗のもとに運ばれるというようなこともたびたびある。三マイル駅には、いずれも一人の書記が任命されていて、そこに到着した飛脚の日付と時間、そこを出発した飛脚の日付と時間を記録している。この記録はどの駅でもなされている。そうして毎日この駅を検閲して、勤を怠った飛脚がいたかどうかを見て廻り、それを罰する役目の役人もいる。

大汗は飛脚や駅に住む人たちには税金を課さないで、俸給を支払っている。

この記事は、さきに引いた元史、卷百一、兵志、急通鋪兵の条とまことによく符合している。

さらに、水站のこと、辺境の駅站のこと、騎馬の急使のことなどを示す記述が続いている。

また、どこかに飛脚や騎馬の使者が渡らなければならぬような湖や河があると、その隣接の都市は常に三、四隻の舟を用意しておく。それが横断するのに数日を要するような砂漠で、しかも、人家もないようなところであると、砂漠に近い都会は大汗の使者のために、馬や食糧や護衛兵を砂漠の対岸まで提供しなければならない。しかし都市のこうした出費は大汗から補助される。さて、こうやって全部の駅が整備されるのだが、以上のようなわけで馬をおくための大汗の出費はない。ただ人も住まない地方にだけ、大汗の持馬を配置する。

また、ある地方で反乱が起った報らせ、ある貴族が反逆を謀った報らせ、あるいは、大汗が大至急要求している報告を持って行く必要があつて、騎馬の使者が急行しなければならないような場合には、騎馬使者は一日に二百マイル、場合によっては二百五十マイルも走ることが出来る。どうやってそれをとどけるか説明しよう。使者が今話したような、一日に何マイルも走ろうとするときには、できるだけ早く行かねばならぬということを示す、大鷹の牌子（註、「白隼牌」）を携えて行く。もしも使者が二人いれば、丈夫で駿足な二頭の馬でそこを出発する。腹巻、鉢巻姿で、全速力で出発する。次の駅に近づくと、角笛を吹いて、馬を用意するようにという合図を、遠くの方から伝える。そして、最初の二十五マイルを走りつづける。次の駅には、元気のよい二頭の新しい駿馬が用意してある。使者はただちに鞍に跳び乗る。少しも休息をとらずに馬上の人となり、ふたたび全速力で走り出すのである。次の駅に着くまでは走りつづけである。ここにも新しい馬が用意してある。前と同じように飛鳥のように馬を乗りかえる。ふたたび出発する。そして暗くなるまで走る。大汗のもとへ報らせをもたらすために、この方法で二百五十マイルの距離を踏破してしまう。必要とあれば三百マイルでも走ってしまう。また事件がはなはだ急を要するとなると、夜でも走る。月の出ていない夜などは、駅につめている人々が炬火を持って次の駅まで使者の前を走る。しかし、夜になると、この使者も昼のように早くは走れない。炬火を持って前駆する人々がそれほど早く走ることができないからである。この使者たちはたいそうあつい恩賞にあずかっている。

ここに見える白隼牌のように、東方見聞録には元代の牌符に関する記事が散見するが、その考証については稿を改めて論じたいと思う。また、この記事の初めに見える馬匹調達の費用については、次のような説明がしてある。

使者の用に供するために各駅に飼われているたくさんの馬について、大汗はどんなふうになそれを配置するのかを話そう。大汗は、「これこれの駅に近いのは何という都会だったかな」と自問する。「そうだ、これこれの都会だ。」そうして、大汗の命令でそ

の都会の長官のもとへ経験者を送って、その都会では何頭くらいの馬を使用者用に提供できるかを尋ねさせる。それが百頭ということであると、その都会に対して、最寄りの駅に百頭の馬をおくようにと命令が出される。次いで、隣接のすべての町村に対して、何頭の馬を維持できるか問合わせ、それぞれ可能なだけの馬を駅に用意するように命令を出す。次の駅に着くまでの間に、しばしばその分担を負っている都会があるので、都市相互の間でも契約を結んでいる。これらの諸都市は大汗から課せられている税で馬を養っている。このために、たとえば一頭半の馬を養い得る税額を課されている人には、最寄りの駅の飼育費として寄付するように命ぜられる。

以上はすべて、旅行記第九〇章に収められている記事であるが、さらに第二二三章の「北方に住むカンチ王の話」にも、犬を使用する駅制についての記事があり、この項はおそらく他人よりの伝聞であろうが、さきに引いた元史、卷百一、兵志、站赤の条にある遼東の狗站の記事と合致するのみならず、かえってその詳細を示しているのである。

この王は一つの国を持っている。その国へはどんな馬でも行くことのできない土地である。そこは湖と泉に満ちた国である。それ故また氷と泥とぬかるみの国で、ために馬は歩けないのである。この厄介な土地は、十三日行程の地域に渡って拡がっている。一日の旅程の終りのあたりに駅舎があり、この地方を旅行する使者は、ここに宿泊する。これらの駅舎の一つ一つには、およそ四十匹ほどの大きな犬がいる。その大きさは、身の丈にしてロバに優るとも劣らないほどのものであり、これらの犬は使いのものを一つの駅舎から次の駅舎へ、つまり一日の行程を運んでくれるのである。その方法をお話しよう。いま述べたように、ここには氷と泥濘のため、馬の歩けぬ十三日に及ぶ旅程がある。これは大きな谷の中に拡がり、道は始終、二つの山の間を通過して進む。それ故、この道が氷と泥にまみれるのである。こうした理由から、すでにお話したように、馬はこの地方に進めないし、また車のある乗物も動けない。車は泥の中に沈み、氷の上ですべるからである。それ故彼らは、橇を用いている。この橇は車もなく、氷と泥の上を沈まないで進めるよう工夫されている。われわれの国にも、多くのこの種の橇がある。それは冬場に雨や泥がいつぱいになった時、乾草やわらを運ぶために用いるのである。橇の上には彼らは熊の毛皮を敷き、その上に客が坐るのである。先ほど述べた大きな犬が五匹かかって一台の橇を運ぶのである。これらの犬はまったく誰にも導びかれないが、驚くほど巧みに氷と泥の上を、橇を引いて次の駅舎までまっすぐ運んで行く。こうして彼らは、ひとつの駅舎から次の駅舎へ進むのである。駅舎の主人も橇に乗

り、犬に引かせて、もっとも近い、良い道を通って行くのである。彼らは次の駅舎へ着くと、そこに他の犬と橇とが用意されていて、それが彼らを運んでくれるのである。橇と犬は、このようにして彼らを遠くへ運ぶと、引き返してくる。こうして、その十三日間を進む。毎日々々、彼らは犬に引かれて進むのである。

以上、「東方見聞録」よりの引用は、ユール版を参照しながら、専ら青木一夫氏の訳によった。このすぐれた邦訳はリツチ版（*The Book of Marco Polo, translated into English from the text of L.F. Benedetto by Prof. Aldo Ricci, with an introduction and index by Sir E. Denison Ross, 1931*）が底本となっている。

(2) オドリコの旅行記

オドリコ・ダ・ポルデノーネ（*Odorico da Pordenone, ?—1331*）はイタリア、ポルデノーネの人、フランシスコ派の修道僧である。一三二四年より東方布教の大旅行に上り、インド・スマトラ・ジャワ・ボルネオを経て、元代の中国に至り、福州・杭州を過ぎ、大運河によって大都に入った。その後アジア内陸を横断、ペルシヤを経由して故郷に帰ったのであるが、前後十六年におよぶ旅上見聞したところを、人によって書き遺させたものが世に伝わっているのである。

その原本は

Itinerarium Fratris Odorici de

Foro Julii, Ordinis Fratrum

Minorum, de Mirabilibus

Orientalium Tartarum

として知られるが、その英訳がユールとコルデイエの「キャセイ・アンド・ザ・ウェイ・ジイザー」第二卷（*Yule & Cordier: Cathay and the Way Thither, Volume II.*）に、収められている。

その記事中、元の駅制に関する部分は次の通りである。

And that travellers may have their needs provided for, throughout his whole empire he hath caused houses and courts to be established as hostleries, and these houses are called *yam*. In these houses is found everything necessary for subsistence, (and for every person who travels throughout those territories, whatever be his condition, it is ordained that he shall have two meals without payment). And when any matter of news arises in the empire messengers start incontinently at a great pace on horseback for the court; but if the matter be very serious and urgent they set off upon dromedaries. And when they come near those *yam*, hostels or stations, they blow a horn, whereupon mine host of the hostel straightway maketh another messenger get ready; and to him the rider who hath come posting up delivereth the letter, whilst he himself tarryeth for refreshment. And the other taking the letter, maketh haste to the next *yam*, and there doth as did the first. And in this manner the emperor receiveth in the course of one natural day the news of matters from a distance of thirty days' journey.

But the despatch of foot runners is otherwise ordered. For certain appointed runners abide continually in certain station-houses called *chidebo*, and these have a girdle with a number of bells attached to it. Now those stations are distant the one from the other perhaps three miles; and when a runner approaches one of those houses he causes those bells of his to jingle very loudly; on which the other runner in waiting at the station getteth ready in haste and taking the letter hastens on to another station as fast as he can. And so it goes from runner to runner until it reaches the Great Khan himself. And so nothing can happen, in short, throughout the whole empire, but he hath instantly, or at least very speedily, full tidings thereof.

The Travel of Friar Odoric of Pordenone,

Quoted in *Cathay and the Way Thither*, Vol. II, pp. 231-233.

これまた、ほとんど元史の記事と合致しているが、元代に二重の通信組織——站赤と急遞鋪——のあったことを指摘している点、および交通用具として駱駝を挙げていることは注目に値する。後者は中国の文献にその記事がないが、辺境漠北の

地にあつては、馬に代えて駱駝を用いた例があつたにちがいない。

《追記》

ペルシヤの軍用通信に始まつた国家駅制は、ローマに受け継がれ、やがてクルズス・プブリクスとして大きく発達した。駅は、公用の使者・旅行者に交通用具と宿営休養の便を供するのみでなく、専従の飛脚を備えて書状を送送する、責任伝書の制度を持つようになった。路線の伸張に伴う膨大な施設の維持は、国家・人民にとり重い負担となる一方、権力者による濫用の弊もあつて、数次の改革が行われたが、ローマ帝国自身の衰運もあつて、その規模は縮小された。

中国の駅制は、春秋・戦国時代に源があり、漢代に至つて確立した。その「郵」・「驛」・「燧」は専ら書信の送達を任としたが、郵・燧はさらに専従者を置く責任伝書の制として整備された。別に交通のための「亭」・「傳」の組織があつた。

唐代の駅は、漢の郵と駅の性格を兼ね、官制は兵部に属した。その盛時、駅数一千六百余所、路線四万九千里に及び、陸駅のほか水駅もあつた。

宋代には駅伝に軍卒をあてるほか、別に急遞鋪という独立の軍事通信系を持ち、遼・金の制度もこれに近かつた。

元代、駅制は空前の発達をとげ、その国家統治に大きく寄与した。站赤（唐の駅にあたる）と急遞鋪（漢の郵にあたる）の二系統の組織をもち、別に独立の監察機関をおいた。

辺境の地を除く站赤の総数は、水陸あわせて一千五百余所、馬四万四千余頭に上るが、急遞鋪の分を加えると、マルコ・ポーロのいう「駅館一万余、馬匹二十万頭」に近かつたのである。元駅はその制度のみならず、実際の運用についても見るべきものがあつた。

このほか、古代のインドにも一種の駅制があつたらしく、また白人渡来以前のアメリカ大陸にも、徒歩飛脚による整った駅制の存在していたことが報告されている。(インドとアメリカの駅制については、次の機会に論じたい。)

古代の駅制は、その端緒を軍用通信に発したように、いずれも権力者による情報獲得の手段として始まり、専ら公用書状の速達を目的とする独占的通信制度として発達した。交通機関としての駅には、時に私人の利用の許されたことはあるが、私信の託送を行うことはなかった。広大な領土に及ぶ通信網が整備されると、やがてその維持に苦しむようになる。

ヨーロッパにおいては、ローマ帝国の崩壊後、僧院・大学・騎士団が専属の飛脚を持ったが、やがて新興の都市・商業組合を母体とする私的な飛脚組合の発生を見るようになる。

十六世紀初頭、神聖ローマ帝国の領内に発足した「タキシス郵便」は、民間経営による最初の公衆国際通信組織であり、その公共性と収益性は、その急速な発展を可能とした(拙稿・ヨーロッパ中世の通信制度 参照)。

しかしながら、近代公衆郵便に至る道程には、絶対君主による国家統制という新しい障礙が待っていたのである。

引用・参考文献

Bellum Gallicum, 7—3—2.

Bulletino dell'Istituto di corrispondenza archeologica, 1895, p. 5.

陳阮遠

唐代驛制考

沈括

夢溪筆談

中庸 右第二十七章

Codex. Theod. VIII, 5, 19, 36, 37, 42, 50, 59, 63.

永樂大典 卷一萬四千五百七十五

衛聚賢

金山衛訪古記綱要 三十五頁

燕翼貽謀錄

元朝秘史 卷十二

元史 卷二 太宗本紀

卷四 世祖本紀

卷六十三 地理志
} 安南郡縣附録
} 高麗國
} 西北地附録

卷八十八 百官志 通政院

卷百一 兵志 站赤

急通鋪兵

卷百四十六 耶律楚材傳

吳語

後漢書 卷一 光武本紀

卷三十八 百官志

卷三十九 輿服志

卷七十五 袁安傳

卷八十四 楊震傳

卷九十八 郭太傳

風俗通(後漢書卷三十八百官志所引)

中國交通史

元朝驛傳雜考

Hartmann, Entwicklungsgeschichte der Posten, SS. 46—47.

Herodotus V, 52; VIII, 93.

Illustrirte Geschichte der Reiterei, S. 42.

Heydebrand, Untersuchungen auf dem Gebiete der römischen Verwaltungsgeschichte I, SS. 98—108.

Hirschfeld, Geschichte der römischen Postwesens während der Kaiserzeit

Hudemann, 原始テレグラフの形態 第二章

井口大介, 中國驛制小史—古代中世篇—

井口大介
石田幹之助

ヨーロッパ中世の通信制度（川村短期大学紀要「興文」第四輯所載）
欧人の支那研究

漢官舊儀（史記卷五十五留侯世家索隱所引）

韓非子 外儲說

經世大典 站字門 站赤總序、一、二、四、六

鋪字門

金史 卷五十五 百官志 兵部

卷九十九 徒單鑑傳

舊唐書 卷四十九下 百官志 節度使

舊約聖書 エステル書 三、一二—一五

八、七一—四

マルコ・ポーロ

東方見聞録（青木一夫訳）

孟子 公孫丑 上

王國維

觀堂集林 卷十四 敦煌漢簡跋

Pauly-Wissowa,

Real-Encyclopädie der classischen Altertumswissenschaft, „Post (wesen)“, „Cursus Publicus“, „Station“
„Diploma“

Plutacos, Galba 8.

羅振玉

流沙墜簡 屯戍叢殘 簿書類 五十九—六十二

李吉甫

元和郡縣圖志

樓祖詒

中國郵驛發達史

Rothschild,

Historie de la post aux lettres, pp. 12—17.

遼史 卷十二 聖宗本紀

卷二十四 道宗本紀

卷四十七 百官志 南面上

左傳 僖公 三十三年

Schweiger-Lerchenfeld, *Das neue Buch von der Weltpost*, S. 13.

釋名

史記 卷六 秦始皇本紀

卷七十九 范曄傳

卷八十七 李斯列傳

卷八十八 蒙恬列傳

卷九十四 田儋列傳

卷百六 王莽列傳

新唐書 地理志 劍南道 雋州

周禮 地官 遂人篇

司徒教官職 遺人篇

司馬政官之職 大僕篇

Stephan, *Verkehrsleben im Altertum*, S. 118.

宋會要

宋孟琪

蒙鞞備錄

宋史 卷百六十三 職官志兵部 駕部郎中

唐會要 卷五十九 駕部郎中

卷六十一 館驛使

卷六十二 御史出使

唐六典 卷五 兵部

唐律疏義 卷二十五 許乘驛馬

Cyropaedia VIII.

Xenophon, *The Book of Marco Polo*, I, 3 ; II, 26.

Yule, *Cathay and the Way Thither*, Vol. II, pp. 231—233.

Yule-Cordier, *前漢書* 卷一下 高祖本紀

卷四	文帝本紀
卷十九	百官公卿表
卷四十	陳平列傳
卷五十一	賈山列傳
卷七十四	丙吉列傳
卷七十五	京房列傳
卷八十三	薛宣列傳
卷八十九	循吏傳 龔遂傳
卷九十九	王莽傳
續通典	
卷二十七	

圖 版 一 覽

- (1) ネルヴァ帝の記念貨幣 (Reichspostmuseum Berlin)
- (2) ローマの山道 (Wonders of the World)
- (3) ダイアナ神殿のモザイクに見えるローマ騎馬の使者 (Ginzort)
- (4) 漢代の木簡 (流沙墜簡)