

漢代の「程」による「行」の速度規定

—— 出土文字資料を中心に ——

中 園 尚 也

はじめに

- 一. 「郵亭」と「郵人」、「隧」と「卒」
- 二. 内地における「行書」基準
- 三. 辺境における文書送達の色度規定

おわりに

はじめに

漢代の「程」による「行」の基準とは距離に課せられたノルマのことである。史料中には「行」と「程」は関連して記載される。例えば「三騎行、晝夜千里為程」（『漢旧儀』）や「軍行三十里為程」（『後漢書』卷八十六南蛮伝）がそれにあたる。「行」とはすなわち『老子』に「千里の行」とあるように道のりを指し、「程」とは『説文通訓定声』に「程、十髮為程、十程為分、十分為寸」とあるように長さの単位や『漢書』東方朔伝の顔師古の注に「程、謂量計之也」とあるように「はかる」こと、『字彙』に「程、驛程、道里也」とあるように「道のり」を指す場合もあるが、ここでは『漢書』高帝紀の顔師古の注に「程、法式也」とあるようにある基準をさす。ここでは道のりの規則としての「程」、つまり「行程」について考えていきたい。

近年の出土文字資料の発見により部分的に「程」の具体的な内容が確認されるようになったとはいっても、「律令」に比べればまだまだ「程」の語を明記しているものは少ない。最も多く「程」の記載が見られるのは居延漢簡や敦煌漢簡における文書の送達記録の中である。居延漢簡や敦煌漢簡には辺境における長城防衛に従事した兵士たちの活動の記録が多く発見されているが、その中でもこれら送達記録は我々に様々な情報を与えてくれる。そこで本論文では史料やこれらの送達記録を用いて「程」における速度規定について考察する。

行程の計算基準については「行書」¹ 関連や「郵」制度の中で取り上げられている。すなわち、張家山漢簡「行書律」の中の「程」について、エノ・ギーレ氏は「所定時間に間に合わなかったときの罰則を含んだ、配達の色要時間の基準」² と定義している。辺境に於いては郵書の送達に

は毎回記録が取られていた。すなわち、郵書の件数、通伝の時間と着配を記録に留めた「郵書刺³」と所定の時間内に通伝がおこなわれたかどうかをチェックした「郵書課」である。富谷至氏はこれらの通送記録が「一定の日数がまとめられて上部機関に送られる」ことを指摘し、また文書行政の重層構造についても言及している⁴。

宋會群・李振宏の両氏はこれらの通送記録を材料として郵書の通送には十六時間制を採用していたことを示す。十六時間制において簡牘中の「一時」とは現在の一時間半にあたり、郵書通送の規定時間は「一時」＝「十分」、「一分」＝「一里」、「一時」＝「十里」という関係から算出されていることを見出している⁵。居延漢簡にみられる基準速度は「一日一夜百六十里（EPS4T2:8 A⁶）」であるが、一方で張家山漢簡「行書律（二年律令二七三）」には「一日一夜二百里」とあり、その差についてエノ・ギーレ氏は、居延漢簡と張家山漢簡との作成年代の差から生じる一里の長さの差によるものであるとしている。すなわち、居延漢簡に記録された前漢末から後漢にかけての一里は約三百三十四メートルであったのに対し、張家山漢簡が作られた前漢初期の一里は約四百十七・五メートルであり、これらを用いて、一日一夜で進むべき距離を計算すれば、双方とも六十六・八キロメートルとなり、平均時速は時速二・八キロメートルとなる。また、「訓練をつんだローマの走者の一日七十四キロメートル（時速三・一キロメートル）が大変速いスピードであったことをふまえれば、同じ時代の中國の走者の時速二・八キロメートルという一般的な速度基準は、現実的なものと思える」⁷として、東西走者の速度の比較をおこない、速度基準の妥当性を示している。

以上のように「行書」「郵」関連の研究から、行書についての「行程」の計算基準はその大部分が分ってきているが、一方でその他の「行程」の計算基準については十分には分っていない。例えば、出土文字資料中に「函行」（502.3）という文言が見られるが、これについての言及はない。つまり、これら数種類ある「行程」の計算基準をまとめ、整理する必要があるのではないだろうか。

一．「郵亭」と「郵人」、「隧」と「卒」

1．内地における「郵亭」と「郵人」

「行書」に関しては「郵」や「亭」などの施設が用いられた。史料中には「郵」・「郵亭」の語で記載されている。すなわち、『漢書』循吏伝には「郵亭の郷官をして皆雞豚を畜へしむ（使郵亭郷官皆畜雞豚）」とあり、その顔師古の注に「郵は行書の舎なりて、文書を傳送し止まる所の處を謂ひ、亦た今の驛館の如きなり（郵行書舎、謂傳送文書所止處、亦如今之驛館矣）」とあ

ることから「郵」という施設を通して文書を伝達していたことが分っている。そして、これらの施設はある一定の間隔で設置された。すなわち、『漢官儀』には「十里に一亭、亭長・亭候を設く。五里に一郵、郵間は相去ること二里半（設十里一亭、亭長・亭候。五里一郵、郵間相去二里半）」とある。これらは「郵人」の走行による手渡しの場合であるが、更に重要な文書や緊急の場合には駅伝が用いられた。『續漢書』には「驛馬三十里ごとに一置とす（驛馬三十里一置）」とあるように、この駅伝施設もまた一定の間隔で設置されていた。

このほか出土文字資料である張家山漢簡や睡虎地秦簡の「行書律」にはこれら郵書伝達施設に関する規定があり、上記史料の内容を補完し、さらに具体性をもったものがある。すなわち、張家山漢簡「行書律（264）」には

十里ごとに一郵を置く。南郡の江水以南より索(?)の南水に至るは廿里ごとに一郵とす。

(十里置一郵。南郡江水以南至索(?)南水廿里一郵。)

とあり、また張家山漢簡「行書律（266～267）」には

北地・上・隴西は卅里ごとに一郵とす。地險陝^陝にして郵とすべからざるは進退して便處に就くを得。

(北地・上・隴西卅里一郵。地險陝不可郵者得進退就便處。)

とある。この他にも張家山漢簡「行書律（266）」には

畏害及び近邊の郵を置くべからざるは門亭卒・捕盜をして之を行さしむ。

(畏害及近邊不可置郵者令門亭卒・捕盜行之。)

とある。このように「郵」設置距離に関しては地域によって十里、二十里、三十里など地域差を設けて、また地形に合わせて弾力的に郵書伝達施設を設置し、「郵」を設置できない場合でも、文書伝達を門亭卒や捕盜に代行させている。この二年律令「行書律」の「郵」の設置距離（十里一郵）の記載と上記『漢官儀』の「郵」の設置距離（五里一郵）の記載には齟齬ある。これについて富谷氏は「「郵」「郵亭」「亭」は、それぞれの史料に幅があり、必ずしも意味の上で厳格な区別を意識していない、狭義と広義の語義という観点からすれば、広義の使用ではないか」と解釈しており⁹、そこから「行書律」中の「十里一郵」を「十里一郵亭」と解釈している。そして、この郵書伝達施設を用いていたのが郵人と呼ばれるものであった。

郵人にどのような人物が選ばれていたのだろうか。睡虎地秦簡「行書律」には「隸臣妾・老弱

及び誠仁たるべからざる者は令すこと勿れ（隸臣妾・老弱及不可誠仁者勿令）。とある。つまり、郵人に選ばれるのは体力的に充分役割を果たせる者で、文書の機密性を護るために「誠仁」なる人物が選ばれていた。確かに睡虎地秦簡は秦代の法律であり、漢代の郵人と全く同じ規定が適用されていたのかは断定しかねるが、秦代の行書制度と漢代の遞送制度にも類似する点¹⁰が多く、参照する事はできるだろう。

このほか漢代の郵人には様々な規定が存在した。張家山漢簡「行書律（268）」には

郵人は繇戍せしむること勿れ。其の戸を事ふこと母れ。

（郵人勿令繇戍。毋事其戸。）

とあるように郵人に関しては徭役が免除されていた。また、郵人と戸を同じくする者もまた免除の対象であった。また張家山漢簡「行書律（268）」には

其の田一頃を租すること母れ。租・芻藁を出さしむること勿れ。

（毋租其田一頃。勿令出租・芻藁。）

とあり、税制上の優遇を示す一文がある。以上、「郵人」に関しては体力的に充分役割を果たせる者、機密を守れる者が選ばれ、徭役の免除と税制上の優遇が与えられていたが、これは換言すれば郵駅制度の重要性とそれに対応する「郵人」の置かれた環境の厳しさを物語っているのではないだろうか。

2. 辺境における「隧」と「卒」

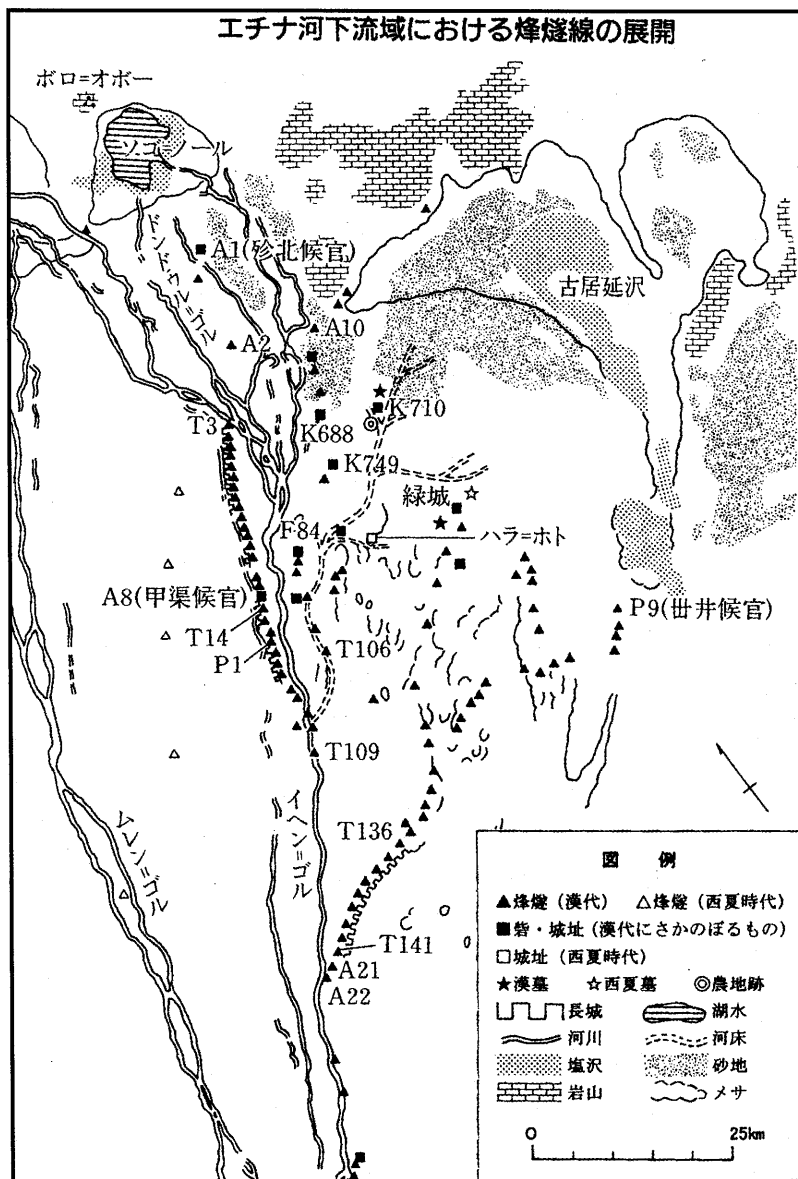
辺境ではこれら「郵」に代わって「隧」と呼ばれる烽火台が郵書伝達施設となった。これら隧もまた「亭」と呼ばれることがあった。すなわち『漢書』西域伝には

益、漑田を墾し、稍、列亭を築き、城を連ねて西し、西國を威し、烏孫を輔くるを以て、便と為す。

（益墾漑田、稍築列亭、連城而西、以威西國、輔烏孫、為便。）

とあるように、その配置形態から「列亭」とよばれていた。これらの隧は辺境に於いては末端の軍事施設として機能していた。すなわち、通信施設として情報伝達を中継する役割を担っていた。例に居延甲渠候官におけるエチナ河周辺の隧配置図を示す。

下図にあるように隧はエチナ河沿いに配置され居延城をぐるりと囲むようになっている。そして、辺境での文書通送において「郵人」の代わりに果たしたのがその隧に詰めていた戍卒である。『漢書』卷二十四食貨志上に「董仲舒上に説いて曰く「…又加ふるに月に更卒と為し、已にして復た正と為すこと一歳、屯戍すること一歳、力役は古に三十倍す。」とあるが如く、二十三歳になり傳籍に載せられた男子は一年間の屯戍する義務があった。この戍卒の外徭について渡辺信一郎氏は「二十三歳から五十六歳にいたる男子は、正としての三十三年の義務期間中、一年間は甲卒の地方軍役もしくは吏役を内徭として負担し、さらに一年間は辺境警備の兵士もしくは中央官府警護の衛卒を外徭の戍卒として、都合二年間の勤務を義務づけられていたのである」¹¹と指摘している。



初山明『漢帝国と辺境社会 長城の風景』p62

彼らは一般的に二三人単位で隧に詰めており（「●右、第一隧二人」E.P.F16-18）、普段は候望（「戍卒三人以候望為職」183.7）と巡察（「迹候備寇虜盜賊為職」E.P.T68-70）を職務としていた。そして何らかの危険が迫った場合には烽火や旗を挙げて、緊急の場合には走ってそれらを順次伝えていった。それらの対応マニュアルが「烽火品約」である。しかし、かれらの仕事はこればかりではなく、「省作」と称して外壁などに使う日乾し煉瓦造りや菱狩りなどに駆り出される場合もあった（「□其三人梁充・董安国・孫地余、省作、倭不迹□」E.P.T52-433）。そして、もう一つの役割が文書の通送であった。

以上のように通伝施設である郵や亭は原則として十里ごとに置かれていたが、地域や地形によってはその距離を変更し、その環境や実状に合わせ、弾力的に設置していた。また、その郵や亭を利用する郵人は通送に関する様々な規則に縛られる一方で、税制上の恩恵を受けていた。そして、辺境ではそれらの郵や亭などの通伝施設の代わりに隧が用いられ、郵人の代わりに卒が文書の通送を行っていた。

二．内地における「行書」基準

史料中には「郵」における郵書伝達の基準速度はみられない。しかし、『漢旧儀』には

…其の驛騎たるや、三たび騎り行くに、晝夜千里もて程と為す。

（其驛騎也、三騎行、晝夜千里為程。）

とあるように伝馬に関して一日に千里という規定がみられる。これは皇帝の璽によって封をされた文書の伝送であるので、駅伝における最高速度だったのではないだろうか。また、この他にも史料中からは郵書の伝達基準ではないものの、「行程」の基準について重要な示唆を与えてくれるものがある。『後漢書』卷八十六南蛮伝には

軍行三十里もて程と為す。而して日南を去ること九千餘里なれば、三百日にして乃ち到る。計るに人ごとに五升を稟け、米六十萬斛を用ふ。將吏驢馬の食を計らず、但だ甲を負い自ら致すのみ、費は便ち此の若し。

（軍行三十里為程、而去日南九千餘里、三百日乃到、計人稟五升、用米六十萬斛、不計將吏驢馬食、但負甲自致、費便若此）

とある。これは行軍に関するものであるが、所要日数の計算やそれに必要な食料の計算など、

「程」を基準として事前に計画を立てていたことが分る。この事から、「行程」基準の役割のひとつに行動計画の設定があったが、郵書伝達の場合に於いても、「程」を中心として計画的に所要日数・時間の計算やそれに必要な食料の支給などが行われていたのではないだろうか。

以上のように駅伝や行軍の基準速度に関しては史料より窺い知ることが可能であるが、「郵」を経由した「郵人」による郵書伝達における基準速度は張家山漢簡より知ることができる。張家山漢簡「行書律 (273)」には

郵人の書を行すは、一日一夜二百里とす。程に中らざること半日なれば、笞五十。半日を過ぎ盈一日に至るまでは、笞百。一日を過ぐれば、金二兩を罰す。

(郵人行書、一日一夜二百里。不中程半日、笞五十。過半日至盈一日、笞百。過一日、罰金二兩。)

と、一日に進むべき距離(二百里)とそれを超えた場合の罰則が段階的に設定されている。段階的に罰則を設定することには、たとえ「不中程」になったとしても、その超過分をできるだけ抑えようという意図がある。つまり、郵書伝達については規定時間より遅れれば遅れるほど罰則が重くなるという心理的圧迫を用いてその基準速度を守らせ、遅れた場合に於いても、できる限り早く到着させる意図があると考えられる。以下「行程」種類別に表にまとめる。またこれらの郵書伝達には文書の種類によって「郵」や「伝」などの施設の利用を区別していた。つまり、張家山漢簡「行書律 (274)」には

書の當に郵を以て行すべからざるは、送を為すに縣・道に告げ、次傳を以て之を行す。

(書不當以郵行者、為送告縣・道、以次傳行之。)

とある。「伝」とは『後漢書』范滂伝に「閉傳舍」とあり、その注に「傳、駅舎也」とあることから、車馬を用いた伝達施設であろう。

以上のように「行程」についてはその目的(行軍か文書移送か、など)と移動手段(徒歩か馬か、など)によって規定されていたが、その「行程」における基準の果たす役割には二通りあった。すなわち、行程を計画的に行動するための準備として必要なものを計算するためのものと罰則を設けて規定された時間内に行動を終了させるためのものである。また、文書の種類や内容によっては郵書伝達に用いる施設を区別していた。これらの区別は施設の管轄者の違いや文書の責任者の違いを表していたのではないだろうか。文書によっては縣・道官を通して送るものや通さずに送るものなど機密性の高低などの差によって使い分けていたのである。

表1 種類別行程表

種類	程	不中程の	罰則	出典
軍行	三十里			『後漢書』南蛮伝
三騎	晝夜千里			『漢旧儀』
郵人行書	一日一夜 二百里	半日	笞五十	張家山漢簡「行書律」
		過半日至盈一日	笞百	
		過一日	罰金二兩	
通送	一日一夜 百六十里			居延新簡 E.P.S.4T2:8A
	同上※1	百里	罰金半兩	居延新簡 E.P.S4.T2:8B
		過百里至二百里	(罰金) 一兩	
		過二百里	(罰金) 二兩	

※1 E.P.S.4T2:8A と E.P.S4.T2:8B は一枚の簡の表裏であり、その内容は対応していると考えられる。そのため、この簡の「程」を「一日一夜百六十里」とする。

三. 辺境における文書送達の世界規定

1. 「行書 (走行)」・「馳行」の世界規定

漢代辺境における情報伝達的手段としては卒らの手渡しによる「行書 (走行)」、馬を用いた「馳行」、旗を用いた「函行」の三種に大別される。そこで、まずは「行書」による基準速度について考えていく。

居延や敦煌で出土した文字資料には郵書の件数、通伝の時間と着配を記録に留めた「郵書刺」と、所定の時間内に通伝がおこなわれたかどうかをチェックした「郵書課」とがある。

まず、「郵書刺」の具体的な例としては居延新簡 (E.P.T51-273) に

<input checked="" type="checkbox"/> 詣張掖太守府。	正月甲申鶏後鳴、当曲隧卒猪受収降亭卒青。
<input type="checkbox"/> 候官。	乙酉平旦五分、付不侵卒放、食時五分付執胡卒捐。 ¹²

…張掖太守府に詣る。正月甲申の鶏後鳴に当曲隧の卒の猪は収降亭の卒の青より受く。

…□候官。 乙酉の平旦五分に不侵の卒の放に付す。食時五分に執胡の卒の捐に付す。

とあるように、簡の上部には「張掖太守府に詣る」とあるようにこの書の宛名を記し、一段下には何月何日の何時に何処隧の卒何某から何処隧の卒何某に受け渡した旨が記されている。次に

「郵書課」であるが、居延新簡 (E.P.W-1) には

三月癸卯鷄鳴時、当曲卒便受収降卒文。甲辰下舖
書一封居延都尉章。詣大守府。 時、臨木卒得付卅井城勢北卒参。界中九十八里、定行
十時、中程。

書一封。居延都尉の章。 大守府に詣る。三月癸卯の鷄鳴時に当曲の卒の便は収降の卒の文より受く。甲辰の下舖時に臨木の卒の得は卅井城勢北の卒の参に付す。界中は九十八里。定行は十時。程に中る。

とあり、また居延新簡 (E.P.T50-107) には

☒八分、臨木隧卒僕受誠勢北隧卒
☒隧卒世。去臨木隧十七里、當行一時七分
☒中程。

…八分に臨木隧の卒の僕は誠勢北隧の卒の…より受く。…隧の卒の世 [に付す]。臨木隧を去ること十七里、當行は一時七分。程に中る。

とあるように、書を受け渡した日時と人物がかかれ、そこまでの距離と「定行」(所要時間)、「当行」(規定時間)¹³ という時間が記載されている。ここで、その基準速度であるが、居延新簡 (E.P.T50-107) にあるように「界中」が「十七里」であり、「当行」が「一時七分」であることから、界中十里に対して行は一時であり、七里に対しては七分というように対応していることが分る。つまり、当時の「一時」が「十分」であり、「一分」=「一里」、「一時」=「十里」という関係が成り立つことは宋會群・李振宏の両氏により指摘されるところでもある¹⁴。この他にもこの関係性と合致する簡は多数存在する¹⁵。

また、居延新簡 (E.P.W-1) のように「界中」九十八里であるから、「当行」は九時八分であるはずだが、十時であっても中程としているのはおそらく四捨五入できる程度の分単位の遅れ、少なくとも二分の遅れは中程の許容範囲として考えられていたのであろう。つまり、居延新簡 (E.P.C-37) には

☒収降卒海、界中九十八里、定行十時、中程。

… 収降の卒の海。界中は九十八里。定行は十時。程に中る。

とあるように、ここでも二分の遅れ程度は「中程」の許容範囲としている。

以上のように「郵書課」には書を受け渡した日時と人物がかかれ、そこまでの距離（「界中」と所要時間（「定行」）、規定時間（「当行」）が書かれ、「定行」が「当行」の規定に当たっていれば「中程」（「程に中る」）と記していたが、もし「定行」が「当行」の規定に当たっていなければ、「不中程」（「程に中らず」）として、規定通りに書を送らなかった理由を尋ねられる。すなわち、居延漢簡（133.23）には

臨木卒戎付誠勢北隧卒則、界中八十里、書定行九時、留遲一時、解何。

臨木の卒の戎は誠勢北隧の卒の則に付す。界中は八十里。書の定行は九時。留め遅るること一時。解何せよ。

とあるように、界中が八十里であるため本来ならば「八時」内に付さなければならないが、この事例に於いては「九時」間かかっている為、「一時」間ほど所定の時間よりも遅れて受け渡しを行っている。此の簡ではその「一時」間ほど「留遅」したことに対する理由が求められている。また、規定を超えた場合の罰則も定められている。居延新簡（E.P.S4.T2-8B）には

不中程百里罰金半兩。過百里至二百里一兩。過二百里二兩。

不中程車一里奪吏・主者勞各一日。二里奪令□各一日。

程に中らざること百里なれば金半兩を罰す。百里を過ぎ二百里に至るまでは一兩とす。二百里を過ぎれば二兩とす。

程に中らざること車一里なれば吏・主者の勞各一日を奪ふ。二里は令□各一日を奪ふ。

と規定を超えた距離に応じて段階的に罰則を定めている。また、その後段では勤務評定の「勞」を剥奪している。下級官吏は辺境での勤務に於いて一日働く毎に「勞」を賜り、これを勤務評定としていた。これは文書を送った卒を管理する立場にあった下級官吏に対する罰則ではないだろうか。つまり、「卒」の失敗がそれらを管理する下級官吏の勤務評定にまで影響を及ぼしていたのではないだろうか。

これらの郵書伝達は日時を記録するにあたり、「章程（一般的な施行細則）」を基準にしていたことが分かる簡がある。居延漢簡（甲附33）には

詣作所如章程、日時在檢中、到□

作所に詣り、章程の如くし、日時は檢中に在り、…到る。

とあることから、「詣」の基準が「章程」であり、日時は「檢」¹⁶中に書かれていたことが分る。

宋會群・李振宏の両氏がこれらの通送記録を材料として行書の通送には十六時間制を採用していたことを示していたことは「一、はじめに」において触れた。つまり、十六時間制に於いて一日一夜は十六時ということになるが、居延漢簡にみられる基準速度は「一日一夜百六十里 (EPS 4T2:8A)」であることから、「一時」＝「十里」という対応関係と合致する。

以上のように、辺境地域での行書においては十六時間制を採用し、運ぶ距離に合わせて所定時間が設けられ、その基準速度は一日一夜百六十里、つまり一時＝十里、一分＝一里であり、その日時は「検」にかかれ、「郵書刺」として記録し、また「郵書課」によって記録をチェックされ、問題が無ければ「中程」、所定時間に遅れた場合などは「不中程」となり、その理由を求められ、遅れた距離に応じて段階的に罰則が適用されていた。

「行書」は居延新簡 (E.P.T59:17) に「甲渠候官行者走。日時在檢中」とあるように走行による情報伝達手段である。しかし、「一、はじめに」で挙げたように走行以外にも伝馬を用いた情報伝達手段も存在することが史料より分ったが、その他にも居延漢簡や敦煌漢簡には走行以外の情報伝達手段が存在し、また走行以外の伝達基準速度が存在していたことを示す資料がある。

居延漢簡中の出土文字資料には「馳行」と「函行」という伝達手段が存在していた。すなわち、居延新簡 (E.P.T56-1) には「甲渠候官馬の馳行」とあるように「馳行」という伝達手段が存在していたことを示す資料があるが、上記「行書」のようにこの「馳行」の具体的な基準速度を明示しているものは出土文字資料からは確認されていない。しかし、『漢旧儀』には璽を以て封をした書を持つ使者は「馳傳に乗る。其の驛騎たるや、三たび騎り行き、晝夜千里もて程と為す」ことから一日一夜で千百里進むことが示されていることから、居延新簡 (E.P.T56-1) となんらかの関係がある可能性があると思われる。また、『漢書』高帝紀六年の如淳の注には「律に、四馬の高足置傳と為し、四馬の中足は馳傳と為し、四馬の下足は乘傳と為し、一馬・二馬は輶傳と為す。急なるは一乘傳に乗る (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。急者乘一乘傳)」とあり、また顔師古の注に「傳は、今の驛の若く、古者車を以て、之を傳車と謂ひ、其の後又単に馬を置き、之を驛騎と謂ふ (傳者、若今之驛、古者以車、謂之傳車、其後又單置馬、謂之驛騎)」とあり、駅伝に於いても高中低の基準があり、速度や重要度に応じて使い分けられていたことから、「馳行」が駅伝と何らかの関係性を持っていた可能性があるが、少なくとも「馬」による情報伝達の基準速度があったことは確かだろう。

2. 「函行」の速度規定

居延漢簡や敦煌漢簡には「走行」・「馳行」以外の情報伝達手段が存在し、また「走行」・「馳行」以外の伝達基準速度が存在していたことを示す出土文字資料がある。居延漢簡 (181.1A) には

□過半通府去降虜隧百五十九里当行一時六分定行五時留遲三時四分解何

□過半通府、府は降虜隧を去ること百五十九里。当行は一時六分。定行は五時。留め遅ること三時四分。解何せよ。

とあるように、ここでは「百五十九里」を「一時六分」内で伝えることが要求されている。つまり、上記1. で示した一分＝一里、一時＝十里という基準速度の十倍に相当する基準速度が存在する。すなわち、一分＝十里、一時＝百里であり、走行の基準速度が「一日一夜は百六十里に当るので、この基準速度は一日一夜千六百里に相当するだろう。しかし、残念ながらこの簡は欠けている部分が多く、これがどのような種類の伝達手段の基準をもとにしたものであるのかは此の簡だけでは判断がつかないが、少なくとも走行以外の伝達手段の基準速度が存在していたことを示す確かな資料である。

この他にも「函行」というものが存在する。例えば居延漢簡 (502.3) には

出亡人赤表函一北

元康三年 □臨渠隧長□

昏時四分時乘胡隧長□付□山隧長普函行三時中程

亡人赤表函一を出し北す。元康三年に□臨渠隧長□昏時四分時に乘胡隧長の□は□山隧長の普に付す。函行くに三時。程に中る。

とある。「表」とは『國語』晉語に「車に表を退けること無し（車無退表）」とあり、その注に「表は旌旗なり（表、旌旗也）」とあるように一種の旗の事をさしている。この「表」は辺境地域では様々な機能を果たしている。長城防衛において敵を発見した場合や敵が侵入してきた場合には、烽火を用いてその情報を軍部の中枢に伝達して防衛にあたるが、表はその烽火と組み合わせることによって、敵の規模や侵入箇所などの詳細な情報を伝えることができる。つまり、烽火を挙げる数や表の大小、挙げる場所などを換えることによってより細やかな情報を伝達することを可能にしていた。これらの組み合わせは「烽火品約」という規則に則って行われた。この他にも北村氏に依れば上記居延漢簡 (502.3) 中のように逃亡者（＝亡人）の発生を知らせる「亡人赤表」や「蘭入表」などの様々な種類の特別な表もあったという¹⁸。また、計時器として役割を果たした「表」も存在する。すなわち、計時装置としての「表」は『呂氏春秋』慎小に「夜日、表を南門之外に置く（夜日置表于南門之外）」とあり、その高誘の注に「置は立なり。表は柱なり（置立也。表柱也。）」とあるように一種の棒であり、『後漢書』律曆志上に「以て日表を比ぶ（以比日表）」とあり、その注に「表、即ち晷影」とあるように、日陰のことも指している。時代は

下るが『隋書』天文志には「日中に其の晷影の長短を視る（日中視其晷影長短）」とあるように、その棒を立ててできる影から太陽の位置を探り、時間を計ったのである。このようにして時間を計っているのであるが、それが所定の時間に達した場合には「鼓」や「表」を用いて所定の時間に達したことを通伝していく。敦煌漢簡（敦2262）には

□□□□晨時鼓一通/日食時表一通/日中時表一通/□

とあるが、これは定時連絡の一種であり、現在の時報のような役割も果たしていると考えられる。つまり、この「表」による「函行」とは敵が侵入した場合に烽火と共に情報を伝達する場合や逃亡者を知らせる場合、時刻を知らせる場合に（またはそのいずれかの場合に）、前の隧や亭が掲げた「表」を目視し、次の隧や亭に伝えるために「表」を掲げるといった行為を繰り返して目的地にまでその情報を伝えるための基準速度を指している。敦煌漢簡（敦2146）には

●県承塞亭各謹候北塞隧即拳表皆和尽南端亭亭長以札署表到日時□

●県の承けたる塞・亭は各の謹しんで北の塞隧を候み、即ち表を拳げ皆和して南端の亭まで尽す。亭長は札を以て表の到る日時を署し…

とあるように、南端の亭長にいたるまで北から順次伝わってきた「表」の到達した日時を札に記録していた。

「函」の意味について『集韻』に「函、一に木名を曰ふ（函、一曰木名）」とあることから、旗や棹の材質を表しているのではないだろうか。また、『説文解字』木部には「桓、亭郵表」とあり、『漢書』酷吏伝尹賞の条において、如淳の注に「舊亭傳は四角面百歩に于いて土を四方に築き、上に屋有り、屋上に柱の出ること有り、高は丈余にして、大板の柱を貫き四出すること有り、名づけて桓表と曰ふ。（舊亭傳于四角面百歩築土四方、上有屋、屋上有柱出、高丈余、有大板貫柱四出、名曰桓表）」とあるように、「表」はその機能によって材質や配置形態、色などを分けていたのではないだろうか。つまり、「表」による「行」（以下「表行」）は材質や配置形態などによって「函行」などのように称していたのではないか。換言すれば「表行」の一類型として「函行」が存在していたのではないだろうか。

そして、居延漢簡（181.1A）は「函行」による「表行」の一類型ではないだろうか。居延漢簡（181.1A）から導かれる一時＝百里という速さは、伝達基準速度が十六時間制を用いていたのならば、一日一夜で千六百里となるので、『漢旧儀』にみえる駅伝の速度（晝夜千里）よりも速いことになる。『漢旧儀』にみえる駅伝の速度はエノ・ギーレ氏をして現実的ではないと言わしめたほどの速さであるので、それよりも速い速度である居延漢簡（181.1A）から導かれる基

準速度というのは物理的に直接受け渡しを行っているのではなく、前隧に拳がった旗（＝表）を目視し、次隧に伝えるために旗（＝表）を揚げて伝える、その速さを指しているのではないだろうか。そして、この基準は辺境における長城防衛の中心を担う烽火による情報伝達の基準速度とも一致するのではないだろうか。

この他、茭を運ぶ際に一日遅れたという記述がある。居延漢簡（285.10）には「…正月四日到部、私留一日、適遠茭五百束…」とあり、「走行」「馳行」「表行」以外にも物品や財物を運ぶ際の運搬基準速度などもあったと思われる²⁰。

以上のように辺境地域に於いては走行による情報伝達手段のほかにも馬馳行や表行などの伝達手段が存在していた。走行による伝達基準速度は一日一夜百六十里と上記1.により詳しく分っているが、「馳行」や「表行」の基準速度は簡の欠如やまとまった資料がないため、詳細には分っていないが、文献史料や他の簡により補うならば、その基準速度の復元は可能である。すなわち、「馳行」による伝達基準速度は『漢旧儀』から一日一夜千里、「表行」は居延漢簡（181.1A）から一日一夜千六百里であることがわかる。

表2 「行」別基準速度表

行の種類	目的	基準速度（一日一夜）	一時あたり	一分あたり
走行	詣・行書	百六十里	十里	一里
馳行	封・駅	千里	六十二、五里	六、二五里
表行	烽火・時器	千六百里	百里	十里

おわりに

以上のように通伝に関するこれまでの研究と通伝に用いられた施設と者、そしてその通伝の基準速度について見てきた。通伝施設については走行によるものか、馬などを用いる場合などによって設置された施設は異なっていたが、地域や地形、その実情に合わせた距離によって、一定の間隔で設けられ、郵人に関しては体力的に充分役割を果たせる者・機密を守れる者が選ばれ、徭役の免除と税制上の恩恵が与えられていた。そして、辺境に於いてはこれら内地における「郵亭」の代わりに「隧」と呼ばれる所謂烽火台が、「郵人」の代わりにはその烽火台に詰めている「卒」が用いられていた。これらの施設などを用いた情報の伝達には伝達する内容や情報の重要性によって「走行」「馳行」「表行」などの種別があり、そのそれぞれについて基準速度が規定されていたことがわかった。これらの事細かな基準設定には漢代の情報伝達に関する管理体制の厳格さをうかがわせる。

【参考文献】

〔日文〕

- 永田英正『居延漢簡の研究』同朋舎出版 1989
- 初山明『漢帝国と辺境社会 長城の風景』 中公新書 1999
- 渡辺信一郎「漢代国家の社会的労働編成」『中国史学の基本問題1 殷周秦漢時代史の基本問題』
汲古書院 2001
- 永田英正「文書行政」『中国史学の基本問題1 殷周秦漢時代史の基本問題』汲古書院 2001
- 北村多加史『万里の長城 攻防三千年史』 講談社現代新書 2003
- 富谷至『世界史歴史選書 木簡・竹簡の語る中国古代 書記の文化史』岩波書店2003
- エノ・ギーレ「[「郵」制攷—秦漢時代を中心に—」『東洋史研究』2004 63巻第2号

〔中文〕

- 甘肅省文物考古研究所・甘肅省博物館中國文物研究所・中國社會科學歷史研究所編
『居延新簡 上 甲渠候官』中華書局出版 1994
- 甘肅省文物考古研究所・甘肅省博物館中國文物研究所・中國社會科學歷史研究所編
『居延新簡 下 甲渠候官』中華書局出版 1994
- 謝桂華・李均明・朱国焯編『秦漢魏晉出土文獻 居延漢簡釋文合校』上・下 文物出版社 1987
- 睡虎地秦墓竹簡整理小組編『睡虎地秦墓竹簡』 文物出版社 1978
- 張家山二四七號墓漢墓竹簡整理小組編『張家山漢墓竹簡〔二四七號墓〕』 文物出版社 2001
- 李天虹『居延漢簡簿籍分類研究』科学出版社2003
- 宋會群・李振宏「秦漢時代時制研究」『歷史研究』1993第6期
- 馬怡「漢代的計時器及相關問題」『中国史研究』2006第3期

¹ 「行書」とは張家山漢簡の二年律令「行書律」の「行書」であるが、エノ・ギーレ氏はこの行書律の内容を公的文書伝達に関する規則・郵書伝達施設の設置に関する規定・郵人の三種類に分類しているように、ここでの「行書」とは郵書の伝達をさし、つまり（『素問』八政神明論に「行者、移也」とあることから）書を行^つすことである。これらの文書の伝達に於いては郵書伝達施設が用いられた。

² エノ・ギーレ [2004] 参照。

³ 『釋名』「釋書契」には「書、刺書と称す。筆を以て紙簡の上に刺^しす。（書、称刺書。以筆刺紙簡之上）」とある。

⁴ 富谷至 [2003] p 158参照。

⁵ 宋會群・李振宏 [1993] 参照。

⁶ 居延新簡簡番号中の「EPS4」等の文字は出土場所を示している。つまり、「EPS4」は甲渠塞第四燧遺址から出土したものであり、「EP」は甲渠候官遺址（今は破城子と称す）、「EPF」は破城子房屋、「EPW」は破城子塙壁内、「EPC」は破城子郭・塙以外の灰堆からである。

⁷ エノ・ギーレ [2004] 参照。

⁸ 『張家山漢簡』では注において「狹」の誤字だとしている。

⁹ 富谷至 [2003] p152~153参照。

¹⁰ 例えば睡虎地秦簡「行書律」には「行傳書、受書、必書其起及到日月夙莫（暮）」とある。漢代の通送に於いても文書の封をした表紙に当たる「檢」にもその出発の日時を記していたことが分かっている。

¹¹ 渡辺信一郎 [2001] p372参照。

¹² 簡牘において様態をそのまま写している場合には枠で囲った。

¹³ 初山明氏は「文書の通送にあたっては、その距離に応じて所要時間が決められていた。これを「当行」といい、徒歩の場合は原則として、一〇里すなわち約四キロメートルを一時間と定まっていた。これに対して、実際に要した時間は「定行」といい、定行が当行を超えなければ（これを「中程」すなわち「規定どおり」という）問題はない」と示している。「定行」の「定」とは、実際におこなった行動を記録する場合にどのように行ったのかを確定させる事を指し、「定行」ではある距離に対しどれだけの時間を要したのかを示していると考えられる。このような用例は「定作廿五人（30.19A）」とあるように日作簿と呼ばれる作業記録にもみられる。この場合では「作」という労役にその日従事した人数を記録する。李天虹氏もまた、この「定」は実際・事実の意味を含むと指摘している。「当行」の「当」は睡虎地秦簡「工人程」の用法と同じくある甲をある乙に換算する場合の「甲は乙に当たる」という意味で用いられるものであり、ここでは距離と時間を換算して規定時間を定めている。

¹⁴ 宋會群・李振宏 [1993] 参照。

¹⁵ 例えば

廿五里、檄当行二時五分、定行十一時□ (4.23)

毋傷隧長除霸、界中二十五里、人当行二時五分□□ (E.P.T57-30)

吞遠隧去居延百卅里、檄当行十三時 (E.P.F22-147)

など、「十里」＝「一時」、「一里」＝「一分」の対応関係に合致する。

¹⁶ 「檢」について『説文解字』には「檢，書署也」とあり、段玉裁の注に「書署，謂表署書函也」とある。また、永田英正氏は文書を「巻いたあと、封印をするために凹みをつけ、宛名を書くために幅のある一枚の板を上に加える。この板を檢といい」、「簿籍を郵送する際の宛名を記した」としている（永田英生 [1989] 参照）。

¹⁷『漢書』高帝紀6年に「初、田橫歸彭越。項羽已滅、橫懼誅、與賓客亡入海。上恐其久為亂、遣使者赦橫、曰「橫來、大者王、小者侯。不來、且發兵加誅。」橫懼、乘傳詣雒陽、未至三十里、自殺。」とある。

¹⁸北村 [2003] p 121参照。

¹⁹『漢書』酷吏伝の尹賞の条に「數日壹發視、皆相枕藉死、便輿出、瘞寺門桓東」とある。

²⁰『九章算術』卷第六均輸に「今有程傳委輸、空車日行七十里、重車日行五十里。」とあるように、「程伝」などの運搬に関する計算問題があり参考にできるが、ここでは辺境地域から出土文字資料により明確にその種の「行」や基準速度といったものがまだみられないため、運搬に関する基準があった可能性があることを示すに留める。