

清代・滿洲の交通路について

園田一龜

I 考 え が ち

清朝の統治時代、滿洲の交通路は、聖祖治世の康熙年間、東北邊境におけるロシアの東漸政策に對抗して、創設されたことに始る。これ所謂當年の官道である。しかも此の官道たるや範を元代の站赤制度に則り、沿線の驛站には驛吏を任命し、壯丁を配し、一定の牛、馬、車が配備されていた。その路線の一部は、明朝の時代夙に廢絶していた金・元時代の交通路を復活したところあるも、大體において清朝獨自の新らしき路線が大半を占めていた。

思うに明朝の時代、遼東邊牆と萬里長城の構築は、南北の障壁となつて長城と邊牆迤北の地域とは、東に女直人、西に蒙古人の異民族が居住するに至り互に割據し、容易に明朝の正朔を奉ずることなく、全然別個の世界を形成していた。一方中國人は亦東北一帯を目して所謂、塞外不毛の地と稱し、金・元時代の交通路は完全に閉塞し、久しく暗黒の滿洲・蒙古と稱されていた。しかるに女直民族の後裔である清朝が長白山麓に興起し、滿洲、蒙古を平定し、更に中原を統一するにおいて、滿洲の交通路は明代の障壁を排除し、半ば金・元時代の舊路を恢復するに至つた。しかも清朝は滿洲の山川を以て祖先發祥の根本重地となし、これを神聖視し大いに尊崇した。殊に順治初年以降ロシアの東漸に従い、國防上の見地から、東北邊境の交通路を整備する必要に迫られ、驛站制度を實施して、交通路の完璧を期することゝなつた。

元來、清代の滿洲交通路は、すべてが政治上、軍事上の目的を持つものであり、北京を起點として山海關、奉天、吉林、黑龍江の三省を急速に連絡するための官道であつた。それに奉天、吉林、齊々哈爾の主要地から國境の第一線に向つて支線があつた。是等の交通路は公式の規定こそなければ、交通の繁閑、路線の位置、國防の重要價値に照し、自然に幹線と支線との二種に區別されるゝことになつた。従つて今日の吾等がいうところの交通路とは、いさゝか性質を異にしてゐた。これは現代交通の常識から見れば著しく狹義の交通路であつた。均しく交通路には相違なかつたが、事實は單なる軍用路に過ぎなかつた。即ち北京の中央政府と滿洲の地方官憲との連絡路であつた。されば中央政府は當時地方長官として軍司令官を兼ねた盛京將軍等に向つて、政治上、或は軍事上の命令を通達し、或は又地方長官から中央政府に對する上奏其他の報告書を急送する官道としての目的を持つてゐた。現代の交通路が、大體經濟上の意義を有することに比較し、根本的に差異があつたことを認めたい。

しかも此の交通路は大別して幹線と支線とに區別すべく、沿道の驛站には驛吏を任じ、驛馬、車輛等を備え、官吏の往來にあらゆる便宜を供與するものであつた。この官道によつて北京政府の命令は先づ盛京、吉林、黑龍江の三省將軍に通達され、次に第一線の副都統等に傳達された。なお官道の外に捷徑としての間道があつた。間道は字義の通り間道であつた。間道には驛站の設備なく、半ば經濟上の目的を持つもので、一般商賈の間において頻繁に利用されてゐた。そこで清代、滿洲の交通路は幹線として北京から山海關・奉天・吉林・齊々哈爾を経て、黑龍江畔の愛琿城に至るまで一貫した官道が存在した。これを俗に大站といい、或は御路と稱してゐた。その官道に沿うた都邑と都邑との連絡は論外として、沿道以外の都邑と都邑とを結ぶ交通路は特に官道としての設備は全くなかつた。縦に貫通する官道はあつたが、地方の各都邑を横に連繫する交通路は、官道として發達してゐなかつた。そこで清朝時代、滿洲の交通路と申せば驛站の設備された官道を意味する。

山海關から愛琿に至る幹線と、その沿線から分岐した支線を分明ならしむることに於いて、清代・滿洲の交通路を説明することになる。なお西方から蒙古地帯を通過して滿洲に通じた道路があつた。

由來蒙古地帯（熱河省）と河北省とは萬里長城を境とした關係上、その交通は古北口・喜峰口・冷口・界嶺口等、其の各關口によつて出入往來していた。しかし蒙古内地においては古北口を除き、特に驛站の設備はなかつた。古北口道は歷代皇帝が熱河の避暑山莊に赴く行幸路として驛站を設備されていた結果である。

II 交通路の概観

さて清朝時代における滿洲の交通路を概観するに、その沿線には大小百餘の驛站が設置され、その各驛には驛吏を任命し、牛馬及び車輛が設備されていた。その驛站事務は奉天・吉林・黑龍江三省の行政地域を限界として、三省將軍がそれ々々分擔管轄するものであつた。その幹線たる支線たるをとわず、省界を以て境となし、その驛站事務は三省將軍の任命した驛吏がこれを處理し、交通の敏速圓滑を謀つた。そこで滿洲交通路の幹線及び支線並に驛站數、各驛間の道里を示せば大要次の如くであつた。但しその道里は盛京通志・柳邊紀略・吉林通志・吉林外記・黑龍江外記・黑龍江志稿等の各文獻によつて記述に異同がある。本文は一應盛京通志の記載を採る。

一、奉天將軍の管轄

A 幹線

- 1 山海關・奉天の線
- 2 奉天・開原の線

驛站數

一三

三

道里

七九〇里

一一一五〃

B 支線

1 奉天・鳳凰城の線

八

四四〇〃

2 奉天・興京の線

三

二六〇〃

3 奉天・法庫門の線

二

一三〇〃

合 計

二九

一・八三五里

二、吉林將軍の管轄

A 幹線

1 開原・吉林の線

九

五五〇〃

2 吉林・伯都訥の線

一〇

五四〇〃

B 支線

1 吉林・寧古塔の線

七

2 吉林・依蘭の線

一〇

合 計

三六

一一・三六〇〃

三、黑龍江將軍の管轄

A 幹線

清代・滿洲の交通路について

園田

1 伯都訥・齊々哈爾の線

八

四八七里

2 齊々哈爾・愛琿の線

一一二

八一〇〃

B 支線

1 新站・呼蘭の線

六

五五〇〃

2 齊々哈爾・海拉爾の線

一〇

七六〇〃

合計

三六

一一・六〇八〃

總計

一〇一站

六・八〇三里

右のごとく奉天・吉林・黑龍江の三省に亘る官道の總延長は、實に六千八百〇三里、驛站の總數は一百〇二站であつた。この中、山海關から奉天・吉林・伯都訥・齊々哈爾を経て黑龍江城（愛琿）に至る幹線の距離は三千三百九十三里、驛站は四十七所であり、幹線と支線との道里と驛站の數はほとんど相半ばする状態であつた。沿道の各驛站には驛吏を駐在せしめ、その下に一定の壯丁を配し、所定の牛・馬・車輛を置き、交通の圓滑を期した。尤も驛馬の配置は交通量の繁閑に應じ、その數を異にした。幹線に多人數を配し、支線には小人數を置いた。その中でも三省の省城には最も多數が配置され、奉天（第一站）は七十匹、吉林（尼什哈站）は五十匹、齊々哈爾（布克依站）は四十匹と規定されていた。また幹線においては奉天將軍管下の山海關・奉天及び奉天・開原間の十六站には各五十四匹、吉林將軍管下の開原・吉林間の九站は各四十四匹、吉林・伯都訥間の十站は各三十四匹、黑龍江將軍管下の伯都訥・齊々哈爾間の八站及び齊々哈爾・黑龍江城間の十二站は各二十四匹であり、北に進むに従い、その人數を減少していた。但し吉林・黑龍江二省の管内においては馬の外に略ぼ同數の牛が配置さ

れていた。壯丁及び牛馬の員數は時によつて多少の増減を示した。しかし大體上は大差なく、この配置をもつて清朝時代、滿洲の交通は運用されていた。

III 交通路の幹線

さて清朝の時代、滿洲交通路の幹線は山海關と黒龍江城とを繋ぐ一線であつた。これを交通路の大動脈として、政治的・軍事的に最も重要な使命を持つていた。しかもこの幹線は奉天地方は別として吉林・黒龍江方面は聖祖の康熙二十年代に至り、開設されたものであつた。山海關と奉天間、奉天と吉林間のごときは、舊來の大道によつて交通していた。しかし、吉林・伯都訥・齊々哈爾・黒龍江城に至る交通路に至りては、聖祖が東北邊防の見地から、ロシアの東漸政策に對抗して創設したものであり、ただ漫然と開設したものではなかつた。康熙二十三年、寧古塔將軍の薩布素を新に黒龍江將軍に任命し、黒龍江城（愛琿）に駐防せしむるにおいて、この新交通路を開き、官道としての設備が實施されたものであつた。

(1) 山海關・奉天の線

山海關から奉天に達する官道は、清代・滿洲交通路の重要幹線であつた。北京を起點とした幹線は山海關を経て、先づ奉天に至り、此處にて北滿地方及び朝鮮方面との連絡路に分れた。されば山海關・奉天を結ぶ官道は滿洲交通路の第一段と申すべきものであつた。

さて山海關から奉天に達する官道は全行程七百九十里、この間に驛站の設置さるゝもの十二個所、行政的には、すべて奉天將軍の管轄に屬し、全滿交通路の中において最も完備した官道であつた。盛京通志（驛站）に、

○山海關 七十五里 凉水河站 六十三里 東關站 六十二里 寧遠站 六十二里 高橋站 五十四里 小凌河站 五十四里 十三山站 八十里 廣寧站 七十里 小黑山站 五十里 二道井站 五十里 白旗堡 七十里 巨流河站 四十里 老邊站 六十里 奉天。

とあり、各驛站の名稱と此間の距離は分明する。元來山海關・奉天間の官道は清代においては、普通の交通路と異り、清朝の歴代皇帝が、その在位中、必ず奉天・興京の祖陵に參拜するための行幸路であり、當時滿洲のいずれの官道よりも最も完備していた。その道筋を見るに一部分を除き、大體において現今の瀋遼鐵道と平行し、全行程はすべて平坦の地方を通過して居る。殊にこの官道は往年の行幸路であつた關係上、行路の險と申すべき場所は絶無であつた。先づ山海關を發して東進すれば凉水河站（いま前衛屯の東方）、東關站（いま綏中縣東方の東關店）を経て寧遠站（興城）に達し、寧遠站から高橋站（いまの高橋）を経て小凌河站（錦州の東方）に至り、次の十三山站（いま石山站北方の十三山）を経て東北に進み、閭陽驛を経て北鎮縣南方十里の廣寧站に達する。小黑山站（いまの黒山）、二道井站（いまの二道境子）を経て白旗堡に至り、新民北方を通過し、巨流河站に達し、東進して遼河を渡り老邊站（いまの老邊）を経て永安橋を渡り、奉天城に到達するの順路であつた。奉天城の驛站は第一站と稱し、城内に置かれていた。盛京通志に「第一站、在城内、凡奉天各路站道、皆由此起、額設驛馬七十四」^四とあるにてその内容が分明する。

しかも此の官道は奉天から廣寧に至るの間は、清初の開設に係り、廣寧迤西は明代の交通路を踏襲したものであつた。一例をあぐれば從來朝鮮國の使節にして北京に朝貢するものは、明代の進貢路により鳳凰城から遼陽に至り、此地から南下し、鞍山・海城・牛莊を経て三叉河（遼河）を渡り、廣寧に赴き南に向つて進んでいた。それが康熙十八年以後、奉天經由の北道をとることに變更された事實がある。この官道は清代において奉天・吉林・黑龍江方面は勿論のこと、朝鮮方面から北京に往復する交通の孔道として殷賑をきわめ、人馬の往來が最も頻繁であつた。

(2) 奉天・吉林の線

奉天から吉林に至るの官道は、山海關・奉天を結ぶ幹線の延長であつた。しかもこの官道は吉林を以て終點となすものでなく、更に吉林から東北方の寧古塔（寧安）に向つて支線を出した。また吉林から西北に伯都訥（扶餘縣）を経て黑龍江方面に向つて延長された。この官道たるや行政的には殆ど吉林將軍の管轄に屬し、僅かに奉天・開原間の三驛を奉天將軍の手に管轄するに過ぎなかつた。されば官道としては奉天・吉林を結ぶ幹線として一貫していた。

さて奉天から吉林に達する官道の全行程は七百六十五里（奉天・開原間は二百十五里、開原・吉林間は五百五十里）この間に驛站の設置さるゝもの十一個所、山海關・奉天間の官道に次いで最も完備していた。盛京通志（驛站）に、

○奉天 七十里 懿路站 七十里 高麗屯站 七十五里 開原站 五十五里 棉花街站 四十里 葉赫站 七十五里 克爾素站 六十里 阿爾灘額墨勒
六十里 伊巴丹 六十里 蘇幹延 五十五里 伊勒們 七十里 蒐登站 七十里 尼什哈站。

とあり、この官道は清代・奉天・吉林の兩地を結ぶ重要線であり、また當年吉林に行幸した聖祖が奉天への還幸路であつた。従つてこの官道は今もなお奉天・吉林街道として存在し重要な交通路である。尼什哈站は清代には吉林を代表する驛站であつた。吉林城の西方十里、松花江の右岸、龍潭山の南麓に在つた。盛京通志に「尼什哈站。即烏拉城站、城西十里、凡吉林各路站道。皆由此起。額設壯丁五十名。馬五十匹。牛五十頭」と記すごとく、奉天・寧古塔・伯都訥等の各地に赴く官道の起點であり、尼什哈站、即ち吉林站であつた。この官道の道筋は開原遼南は大體鐵道線と平行していたが、開原遼北において鐵道と分れ、東北に向つて開かれていた。これを金・元時代の交通路が開原遼北においては鐵道の西方を進み、今の昌圖・梨樹・懷德・農安を経て松花江に達したことに比較し、清代においては開原から東北に進み、威遠堡邊門を出で、葉赫、

伊通・雙陽を経て吉林に至るものであり、交通路は著しく變動していたことを知る。しかしこれは吉林・寧古塔を目標とする捷徑として選擇したものととして當然のことであつた。そこでこの道筋は奉天を發して北進すれば、懿路から鐵嶺を経て北方十里にある高麗屯站（いまの高力店）を経て開原站到達し、此處から東北に進み威遠堡邊門を出で棉花街站（いまの蓮花街）葉赫站・克爾蘇站（いまの赫爾蘇站）・阿彌灘額墨勒站（いまの大孤山站）・伊巴丹・蘇幹延站（いま雙陽）・伊勒們（いまの衣兒們）・蒐登站を経て大水河（いま漢河）に至り、東行して吉林城の西方に達し、松花江を渡つて尼什哈站到達するの順路であつた。山海關・奉天間の官道を幹線の第一段とすれば、奉天・吉林間の官道は幹線の第二段に當るものであつた。

(3) 吉林・伯都訥の線

吉林から伯都訥（いまの扶餘）に至るの官道は、奉天・吉林間を結ぶ幹線の延長であつた。この官道の目的は黒龍江城（愛琿）に到達することであり、その中間の道であつた。この道は吉林將軍の管轄に屬し、伯都訥の西北、いまの三叉河を境となし、對岸は黒龍江將軍の管轄に屬していた。さて吉林・尼什哈站から伯都訥站到達する官道の全行程は五百四十里、この間に驛站十個所あり、伯都訥站はいまの扶餘縣城の西方に在り、いまなお伯都訥の名をとどめてゐる。盛京通志（驛站）に、

○尼什哈站 五十里 全州鄂佛羅站 六十里 舒蘭站 四十五里 法特哈站 四十五里 騰額爾哲庫站 四十里 蒙古站 四十五里 圖賴昭站 四十里
 五里 遜札布站 三十五里 蒿子站 六十里 舍利站 七十里 伯都訥站 四十里 三叉河。

とあり、右の如くこの官道は尼什哈站を出發して西進し、全州鄂佛羅站（いま烏拉街東方の金珠店）・舒蘭河站（いまの溪浪河）を経て法特哈站（いまの法德）に至る。この法特哈站は清朝時代、山海關に起つた柳條邊牆の最北端であつた。法特哈站の次

は騰額爾哲庫站(いまの秀水甸子)であり、此處は三姓(いまの依蘭)に至る支線の分岐點であつた。次は蒙古站(いまの五棵樹)、次は圖賴昭站(いまの濱長線陶賴照驛)に達し、更に西北に進み、遜札布站(いまの五家站)、蒿子站(いまの新站)、舍利站(いまの社里站)を経て、伯都訥に到達する順路であつた。この官道は終始松花江の平地を、流れに沿うて西北に進み、今の扶餘縣城南邊を、松花江と嫩江との合流地點に至るものであつた。

(4) 伯都訥・齊々哈爾の線

伯都訥から齊々哈爾に至るの官道は、吉林・伯都訥線の延長であつた。伯都訥の西北、三叉河にて嫩江と松花江との合流地點を渡り、嫩江の左岸に接近して蒙古地帯(鄂爾羅斯後旗・杜爾伯特旗)を北進する道であつた。そこで沿道は廣漠なる平原地帯であり、人烟稀少、その驛站は行政上、黑龍江將軍の管轄するところであつた。三叉河の渡河點から齊々哈爾に達する全行程は四百八十里、この間に驛站の設置さるるもの八個所であつた。盛京通志(驛站)に、

○三叉河 四十里 墨馨站 四十五里 烏蘭諾爾站 五十五里 古魯站 六十七里 塔爾哈站 七十五里 多霜站 七十五里 溫托琿站 七十五里 德穆特赫站 五十五里 齊々哈爾站。

とあり、最後の齊々哈爾站は布克依站と稱し、齊々哈爾の城内にあつた。盛京通志に「布克依站。城内。凡齊々哈爾。各路站道。由此起。額設壯丁二十九名。馬四十四匹。牛三十頭」とあるにて明白である。

この官道は伯都訥站の西北にて松花江を渡り、先づ墨馨站(いまの茂興鎮)に至る。茂興鎮は南に蒙古地帯を経て鄭家屯、法庫門に通ずる間道の起點であつた。墨馨站の次は烏蘭諾爾站(いまの新站)である。此處から又松花江の左岸に沿うて哈爾濱の西北、呼蘭に通ずる支線が分岐してゐた。烏蘭諾爾站から古魯站、塔爾哈站(いま他爾哈站)、多霜站(いまの多耐站)、溫托

瑋站（いま溫特河）を経て德穆特赫站（いま頭站或は總站と稱し、洮齊線交叉點の南方に在り）に至り、此處から北進して齊々哈爾城に到達した。さればこの官道の沿線は蒙古王公の所領地として廣漠なる草原地帯であつた。

(5) 齊々哈爾・黑龍江城の線

齊々哈爾から黑龍江城（いまの愛琿）に至るの官道は、北京に發端した滿洲交通路の最終幹線であつた。この官道は清朝が東北邊防の對策として早急に創設した交通の大動脈であつた。

元來黑龍江將軍は康熙二十二年、始めて黑龍江城に設置され、同二十九年、墨爾根（いまの嫩江）に移され、同三十八年更に齊々哈爾に後退した。そこで齊々哈爾・黑龍江城間の官道は康熙二十五年を以て開通し、清露國境の第一線が黑龍江岸に開設されたものである。されば齊々哈爾・黑龍江城に至る官道の全行程は八百十一里、この間に驛站の設置さるゝもの十二個所、黑龍江城を最終站となし、その北方三十里の地點に、黑龍江城（愛琿）があつた。盛京通志（驛站）に、

○布克依站 六十里 塔拉爾站 七十五里 寧年站 八十里 拉哈站 六十里 博爾多站 四十三里 喀穆尼站 七十里 墨爾根站 七十五里 科濟爾站 七十六里 哈爾喀圖站 八十五里 庫穆楞站 三十五里 額葉爾站 七十八里 黑龍江站 三十五里 黑龍江城。

とあり、この官道は布克依站を出て愛琿街道に沿うて北進し、沿道は山岳地帯多く、墨爾根を経て、小興安嶺山脈を越えて愛琿に達する交通路であつた。各驛站の名稱は比較的變化少く、清代の名稱と大差はない。即ち布克依站から塔拉爾站（いま他哈站）、寧年站・拉哈站・博彌多爾（いまの訥河）・喀穆尼站（いまの喀迷哈）・伊拉喀站（いまの伊拉哈）の各驛を経て墨爾根（いまの嫩江）に達する。墨爾根は康熙二十九年から同三十八年まで十年間、黑龍江將軍の駐防した要地である。此處から官道は東北に走り、科濟爾站（いまの科洛站）・喀拉喀圖站・（いまの四站）・庫穆楞站（いまの三站）額葉爾站（いまの二

站)等を経て、黒龍江城(いま愛琿南方にある老站)に達する。この老站が黒龍江最北端の驛站であり、老站の北方三十二里に黒龍江城(愛琿)があつた。北京に端を發した滿洲交通路の幹線は、山海關から黒龍江城まで全延長三千四百里、當事においては最長距離の交通路であつた。清朝の英主・聖祖が東北邊境におけるロシアの東漸に備ふるために設置したものである。政治上、軍事上、重大なる目的を含有するものであつた。近代の交通路が主として經濟的な重要な意味を持つていることに比し、全然正反對の意味を有していたことが分明する。

IV 交通路の支線

山海關から遠く國境の最北端、黒龍江城を結ぶ交通路の幹線に對し、沿道の各都市から分岐した支線は、奉天・吉林・黒龍江の三省を通じて、すべて七線を數うる。ここに幹線といい、支線というも特別の理由が存するものではない。山海關・黒龍江城の線を幹線と見て、その他の路線を支線に假定するに過ぎない。官道としての設備は大體幹線と同様であつた。しかも支線の終點、たとえば寧古塔・三姓・呼蘭・呼倫貝爾等は對露國防の第一線として副都統が駐防していた。そこで支線と申すも、これは説明上の區別であり、實際においては政治上、軍事上、最も重要な地點であり、この重要地に向つて官道が開設されていたものである。公式に幹線と支線の區別が存在したのではない。

(1) 奉天・興京の線

奉天から興京に至るの官道は、普通の交通路と性質を異にし、實は純然たる清朝皇室の行幸路としての存在であつた。他の交通路がすべて政治的、または軍事的に特別な目的を具備していたに反し、奉天・興京間の官道のみは興京にあつた清朝

の祖陵（永陵）に對し、歴代の皇帝が親拜及び祭祀を行うために行幸する皇室専用の官道であつた。この點が普通の交通路と異なる所以である。さてこの奉天・興京間の官道は全行程二百六十里、この間に驛站の設備さるゝもの四個所であつた。盛京通志（驛站）に、

○奉天 七十里 葛布拉村站 七十里 薩爾潛站 八十里 穆奇站 四十里 興京。

とあり、この官道は今の奉天城から撫順街道によつて東進し、葛布拉村站（いまの葛布街）を経て、撫順城外を通過し、營盤の南方にて渾河を渡り、道を薩爾潛山麓の古戰場にとり、此處から東進し、蘇子河（渾河上流）を北に渡り穆奇站（いまの木奇）に至り、興京街道によつて老城に到達するものであつた。

しかもこの行幸路は高宗（乾隆帝）の第三次東巡以後、永陵・東陵・北陵の順に親拜さるゝことに決定し、最初は奉天城に入らず、奉天の西方、轉灣橋から直線に、文官屯、大窪に赴き、北陵の背後を通過し、葛布街附近にて官道に出で、興京に赴いた。後に永陵の西方に夏園行宮を造營し駐蹕所と定めたることあり、その還幸にあたり、葛布街から奉天を経て轉灣橋に至る間は還幸路としてのみ使用された。いま轉灣橋、文官屯、葛布街の道は完全に消滅し去つた。

（2）奉天・鳳凰城の線

奉天から鳳凰城に至るの官道は朝鮮との連絡路として存在した。朝鮮側から申せば中原進貢路の一部であつた。驛站の終點を鳳凰城に設置した理由は、清初以來、鳳凰城から鴨綠江に至る地域を所謂隙地と稱し、人民の居住、農耕を禁止し、鳳凰城を以て國境としての驛站を設置した結果である。この官道は攻事撮要、通文館志に見ゆる朝鮮の「中原進貢路」の一部であり、清朝の勅使にして朝鮮に使用するもの、或は朝鮮の使節にして北京に往復するもの、必らずこの道を往復した。朝鮮

政府は鳳凰城に朝鮮館を置いて朝鮮の官吏を常駐せしめ、清國官吏との折衝にあたらしめた。

さて、奉天から鳳凰城に達する官道の全行程は四百四十里、この間に驛站の設置さるゝもの八個所であつた。盛京通志（驛站）に、

○奉天 六十里 十里河站 七十里 迎水寺站 七十里 浪子山站 五十里 甜水河站 四十里 連山關站 五十里 通遠堡 六十里 雪裏站 四十里 鳳凰城站。

とあり、この朝鮮街道は元・明の時代、遼陽を起點とした道路と共通し、古くから、何等の變化もなかつたことを知る。奉天を發して十里河（明代の虎皮驛）を経て迎水寺站到達する。迎水寺站は太子河の右岸に在り、新城（清初の東京城）の西方に位置し、此處から太子河を渡り、遼陽城から東南に朝鮮街道に出で浪子山站、甜水河站（いま甜水店）を経て、小摩天嶺を越えて連山關站に下り、更に通遠堡站・雪裏站（いま雪裡店）を経て、鳳凰城に到達するものである。此處から高麗門・湯站等を経て、鴨綠江岸の九連城（鎮江城）に至り、鴨綠江を渡り義州に赴き、更に平壤・京城に達する。したがつて奉天・鳳凰城間の官道は、遼金時代以降、清朝の朝鮮に對する交通路として開通していたものである。

(3) 奉天・法庫門の線

奉天から法庫門に至るの官道は、僅々百三十里、官道として最短距離であつた。この間に驛站の設置さるゝもの二個所である。大體この官道は法庫門から蒙古地帯を通過して伯都訥・茂興鎮に達する間道の接續地であつた。法庫門の地位を特別に重視された結果ではなかつた。盛京通志（驛站）に、

○奉天 七十里 嚴千戶屯站 六十里 法庫門站。

とあり、この道は當年奉天から黒龍江方面に達する捷徑として存在した。法庫門から北に蒙古地帯（康平・鄭家屯・長嶺等）を通過し、伯都訥・茂興鎮に至るの間道であつた。殊にこの線は明治四十一年、米國人ハリマンの計畫した錦環鐵道（錦州を起點として愛琿に至る線）の豫定線として有名であつた。茂興鎮・法庫門間の距離は約八百九里、これに法庫門・奉天間の百三十里を加えて九百三十九里であつた。一方これを茂興鎮から伯都訥・吉林・開原を経て奉天に至る距離の一千三百四十五里と比較すれば、距離において四百六里を短縮し、日數として約一週間の捷徑であつた。

しかもこの間道は官道と異り甚しく行路の不安があつた。所謂匪賊の出沒盛んにして、その警備も甚しく不完全であつた。そこで旅客の安全を保護するために鑣局の活動があつた。この間道を利用する旅客は殆ど商賈の徒であり、豫め鑣局に店頭し保證金を投じ、鑣手の保護を受けて旅行するものであつた。鑣局の創始年代は審かでないが、黒龍江述略（卷六）に、

東三省馬賊充斥。商賈往來。輒以鑣手護行。齊々哈爾。呼蘭。黒龍江三城。皆有行局。大率直隸滄州人原多。官家亦每倚以爲用。不供練軍之力。由奉天出法庫門。經蒙古草地。往往竟日。不逢一人。鑣手執快鎗。騎而從。沿途頓宿。皆熟諳。

可少戒心。其價每人十金。凡百在內。若有損失。行局認賠。自法庫門。至鄭家屯而北。食物皆須自帶。旅寓僅供水薪而已。とあり、旅客は鑣局に保證金を積み、その保護の下に旅行する實況であつた。従つてこの間道の旅行は専ら鑣手の保護に頼り、官道と異り道路と稱すべき道路なく、所謂蒙古の草原地帯であり、黒龍江外記（卷一）に、

按黒龍江省南境。寬坦無山。自奉天出法庫門後。日行平阜。漸起漸高。無俯瞰低下之勢。風沙間起。亦不至如西域大漠。推三四月間。積雪春融。水潦縱橫。處處有哈湯間之。六七月。江漲時亦然。商民於此。兩時輒止不行。其諸城往來道路。一依台站。而取徑便捷。亦多有之。

とあり、その行路の難を察すべきである。法庫門から北行する間道の状態は、これに依つて窺うことができる。

(4) 奉天・金州の線

奉天から遼陽を経て金州・旅順方面に至るの交通路は、清代においては官道としての施設を見なかつた。しかしこの道は滿洲の交通路として最も古くから知られていた。遠く三國時代、吳の孫權は、遼東太守の公孫康との交渉にあたり、その使者は海路旅順附近に上陸し、襄平（いまの遼陽）に赴いた事實がある。されば明代には宿驛の名をあげるも、清代には全然その名を記していない。これ官道としての設備を缺いた證據であらう。この道が清代に閉却された原因は清廷の憂惧するところが、主として東北邊境の防備にあつた關係上、奉天迤北の交通に全力を傾注し、奉天迤南の交通を無視した結果と見たい。但しこの交通は官道としての設備を缺いていた結果とするも、交通路として存在していたことは申すまでもない。その驛站も奉天・鳳凰城線と同様に明代の舊に依りて持續されたものに相違ない。魏煥の「皇明九邊考」に、

○奉天 百二十里 遼陽 六十里 鞍山驛 九十里 海州衛 六十里 耀州驛 六十里 盖州衛 九十里 熊岳驛 六十里 五十寨驛 九十里 復州衛 九十里 字蘭驛 九十里 金州衛 六十里 水陽驛 六十里 旅順所。

とあり、この道はいまもなお存在し、鐵道以外の交通路として生命を保つて居る。これ奉天から旅順に至る順路であり、この中、字蘭驛はいまの普蘭店であり、水陽驛は木場驛（實は牧場驛）の誤記である。

(5) 吉林・寧古塔の線

吉林から寧古塔に至るの官道は、清初寧古塔將軍の駐防地であり、また政治犯人の配流地であつた關係から、夙に奉天・寧古塔を繋ぐ交通路であつた。今の吉林は船廠の名をもつて知られ、中間の一驛站到過ぎなかつた。順治初年、寧古塔に設

置された寧古塔將軍は康熙十五年、船廠に移駐後、寧古塔には副都統を置き東北の邊防にあたらしめた。殊に吉林から直接に黒龍江方面に向つて幹線が開かれた後、この官道は事實上支線としての存在となつた。さて吉林（尼什哈站）から寧古塔に通ずる官道は尼什哈站を第一站として全行程六百四十五里、すべて山間の險道であつた。この間に驛站の設置さるゝもの七個所であつた。盛京通志（驛站）に、

○尼什哈站 九十里 額赫茂站 九十里 額音楚站 六十五里 圖依屯站 百十里 鄂摩和索羅站 百四十里 畢爾罕畢喇站 七十里 沙蘭站 八十里 寧古塔。

とあり、この交通路は、寧古塔街道として今日も、依然存在している。先づ尼什哈站を發して、いまの圖們線に沿うて進み、額赫茂站（いまの額赫木站）を経て、老爺嶺を越え、額音楚站（いまの拉哈站）に至る。此處から東北に進み、圖依屯站（いまの窩爪站・または退擲站）に至り、張廣才嶺を越えて鄂摩和索羅站（いまの額穆）畢爾罕畢喇（いまの爾站）を経て、むかし渤海國の首都として上京龍泉府が置かれていた東京城の西方にある沙蘭站（いまの沙拉站）に至り、此處から寧古塔に達するものであつた。吉林・寧古塔の間は全線を通じて殆ど山道であり、老樹鬱蒼たる森林地帯であり、勿論處々に平坦の地もあつた。此の沿道風景は清初吳兆騫の「寧古塔紀略」楊賓の「柳邊紀略」によつて明かである。

(6) 吉林・三姓の線

吉林から三姓（依蘭）に至る交通路は、吉林から直接三姓に向つて開通するものではなかつた。尼什哈站から伯都訥站に至る中間に騰額爾哲庫站（いまの秀水甸子）あり、此處から北方に分岐し、拉林鎮・阿城等を経て蜚克圖に達し、此處から北行し、松花江を渡り江に沿うて東北に進行する官道であつた。秀水甸子から三姓までの全行程六百二十五里、この間に驛站

の設置さるゝもの十一個所であつた。盛京通志(驛站)に、

○騰額爾哲庫站 三十里 蒙古喀倫站 三十里 拉林多歡站 三十里 薩庫哩站 八十里 費克圖站 百里 塞勒佛特庫站 四十里 佛斯亨站 五十里 富爾琿站 五十五里 崇古爾庫站 八十里 鄂爾多穆遜站 百十里 廟屯里 二十里 三姓城。

とあり、この官道は、元代、黑龍江の下流に通じた交通路の一部を利用したものである。その行程を見るに、秀水甸子から分岐北進し、蒙古喀倫站、拉林多歡站(拉林鎮の西南)、薩庫哩站(いまの二道河子站)を経て、むかし金の國都上京會寧府址(今の白城)に至り、阿城を経て費克圖站(いまの費克圖)に達し、此處から東北に進み、塞勒佛特庫站(いまの伽板店)に至り、此處にて松花江を渡り、左岸の流れに沿うて下れば、佛斯亨站(いまの五站)、富爾琿站(いまの四站)、崇古爾庫站(いまの三站)、鄂爾多穆遜站(いまの二站)、廟屯站(いまの頭站)を経て、再び松花江を南に渡り三姓に到達するものであつた。この支線は、秀水甸子・拉林間は乾隆九年、拉林・三姓間は乾隆二十四年にそれ〴〵開設された。三姓に副都統を駐防せしめた結果、この官道が増設されたこと確實である。

(7) 烏蘭諾爾・呼蘭の線

烏蘭諾爾から呼蘭に至るの官道は伯都訥と齊々哈爾とを結ぶ中間の一驛である烏蘭諾爾(いまの新站)を起點として松花江左岸に沿うて東北に開かれた交通路である。烏蘭諾爾站は雍正五年の新設にかゝり、俗に新站と稱し、盛京通志に「雍正五年、以古魯至墨馨一站、相距遙遠、添設烏蘭諾爾一站」とあり、全く新設の驛站であつた。

さて烏蘭諾爾から呼蘭に達する全行程は五百二十里、この間に驛站的設置さるゝもの六個所であつた。盛京通志(驛站)に、

○烏蘭諾爾站百里—博爾濟哈站一百里—察布齊勒站一百里—鄂多爾圖站七十五里—布拉克站八十里—札喀和碩站三十五里—呼蘭站二十里—呼蘭城。

とあり、この官道たるや、烏蘭諾爾（新站）から東北に分岐した交通路であり、博爾濟哈站（いまの頭合站）、察布齊勒站（いまの二站）、鄂多爾圖站（いまの三站）、布拉克站（いまの四站）の四處を経てハルピン對岸、對青山の南方にある札喀和碩站（いまの五站）に達し、五站から北進して呼蘭站に至り、呼蘭城に至るの道であり、松花江左岸の平原地帯を北進する交通路であつた。

(8) 齊々哈爾・呼倫貝爾の線

齊々哈爾から呼倫貝爾に至る官道は、黑龍江省の西北國境に對する防備對策として開かれた交通路であつた。康熙二十五年に新設された官道である。齊々哈爾から興安嶺を越えて呼倫貝爾に達する全行程は七百六十里（黑龍江通志は八百四十里、黑龍江外記は八百七十里）この間に驛站の設置さるゝものは十一個所であつた。盛京通志（驛站）に、

○齊々哈爾百里—錫爾特台八十五里—噶齊克台七十里—蒙古烏爾楚克台七十里—額赫昂阿台六十五里—巴林台七十五里—雅爾博克托台八十里—和羅奇台七十里—烏蘇哩台六十五里—札敦昂阿台八十里—濟爾瑪沁台—呼倫布爾台。

とあり、黑龍江外記は「省城西至呼倫貝爾城。八百四十里。凡十七臺」に記して居る。しかも齊々哈爾・呼倫貝爾間の距離は盛京通志、黑龍江外記、黑龍江志稿等の記載が著しく異なる。されど官道の徑路はいまの鐵道線に沿うて興安嶺を越えたことは申すまでもない。

齊々哈爾から西に進み、錫爾特台（いまの甘南）、噶齊克台（いまの那木希臺）、蒙古烏爾楚克台（いまの木原滾楚）、額赫昂

阿台（和尼畢喇）を経て、巴林台（いまの巴林木）、雅爾博爾托台（いまの博克圖）に至り、興安嶺を越えて呼倫貝爾（いまの海拉爾）に到達するものであつた。呼倫貝爾には呼倫貝爾副都統が駐防し、滿洲西北國境第一線を守備していた。

V 寧古塔中心の間道

寧古塔は清初東北地方の中樞地であつた。此處を中心として東南に琿春へ、南は朝鮮會寧に、北は三姓に赴く三つの道があつた。是等の間道は驛站の設備なく、道路險難、交通頗る不便であつた。されど當時寧古塔を中心として交通路が展開していた。

(1) 寧古塔・琿春の道

寧古塔から琿春に至るの道は山また山、千古の密林地帯を縫うて小徑が通ずるものであつた。その途中に驛站なく旅店なく卞倫六處があつて、公文を傳遞し行旅の往來は自ら食糧を携え、卞倫に供宿するのみ。吉林外記三卷に、

寧古塔至琿春無站。亦無旅店。有卞倫六處。傳遞公文。……往來行旅。自裹餼糧。僅宿卞倫。輜重車輛。有露宿者。俗謂之打野盤。

とあるにて明白である。寧古塔・琿春間の道里と卞倫の地名は吉林通志(卷五)に、

○寧古塔 三十里 新官地站 南六十里 瑪勒瑚哩站 南六十里 老松嶺站 南六十里 薩奇庫站 南六十里 瑚珠嶺站 六十里 哈順站 南三十八里 大坎子站 四十五里 穆克德和 南六十里 密占 六十里 琿春站。

とあり、總計五百三里、交通路として何等の施設はなく、公文の傳遞が主であつた。

(2) 會寧・依蘭の道

朝鮮北端の會寧から圖們江を渡り寧古塔に至り、更に牡丹江に沿うて依蘭（三姓）に至るの道があつた。この道もまた途中に驛站なく、山道を進行する間道であつた。この道は清初已に存在し、會寧・寧古塔間に八日を費して居る。これに關する記録として李朝實錄（孝宗實錄）順治十二年四月丁丑（陽曆五月三日）の條に、北虜侯邊及の遠征報告の一節に、

臣於去年夏、奉命出征寧古塔、自會寧北行八日。至寧古塔。又行百里。至忽可江。乘舡（名船）又行百里。而忽可江。與寧古江合流。自此東北。舡行百里。地勢漸下。五日而達。會通江水甚駛。運糧甚急。

とあり、順治十一年夏、北京政府は京城政府に對し、ロシア征伐の援軍として射撃に熟練した朝鮮兵の出動を要求した結果、北虜侯邊及は京城政府の命を奉じ、銃兵百名を率い、會寧から寧古塔まで八日、牡丹江を下つて依蘭に至り、更に舡に乗つて松花江を下り黒龍江の會流地點に達し、清兵に協力してロシアの侵略を防ぎ、黒龍江艦隊を撃退したものである。従つて寧安依蘭の道路として寧安縣志三卷に、

由寧安至依蘭。計程六百里。沿牡丹江右岸。有一小羊腸小道。……可通沿途舊設八站。屬寧安者四。屬依蘭者四。……とあり、全行程六百里。山を越え溪を涉り、徑路偏仄し、寧安・依蘭間の交通は頗る不便であつた。

VI 内蒙古の交通路

清代の内蒙古は前に滿洲國の時代、その版圖に屬し、熱河省及び興安省南部地帯がこれに當つていた。その内蒙古における交通路は元・明の滅亡以後は、官道と稱すべきものなく、明・清時代、一切の交通路は蒙古人の私的交通路としてのみ存

在していた。殊に萬里長城の障壁は各關口の閉鎖によつて中國本部との交通を隔絶するに至り、蒙古内地の交通は蒙古人相互の交通路と變化した。清代に入りて古北口の關門は皇帝の熱河行幸路となり、喜峰口は各旗王公の朝貢路となつた。蒙古内地の交通路は大體元代の交通路を利用したと推定さるゝも詳細は分明しない。驛站の設備を缺ぐために交通路として完全ではなかつた。

(1) 古北口の行幸路

古北口は古來中國本部と蒙古方面とを通ずる交通の要衝であつた。しかも遼の時代、遼室と宋朝とを結ぶ交通の要衝にあたり、遼の國都（上京臨潢府）に使した宋朝の使臣等に數種の使遼行程録があり、古北口の天險と沿道の情景を記して居る。清代、承德に避暑山莊が創設さるゝにおいて、北京から古北口を経て承德に至るの道は、全く皇室専用の行幸路となつた。即ち聖祖が熱河に避暑山莊を造營するや、毎年一回乃至二回、熱河に行幸し、長期間にわたつて駐蹕した。高宗も同様であつた。古北口・承德間一百九十里の御路は、當時最も完備していた。この事は英國大使マカトニイ卿隨員の記録によつて分明する。また承德から北に木蘭圍場、西北に多倫諾爾、東北に平泉、凌源、朝陽への交通路があつた。皇帝の熱河駐蹕にあたり、蒙古各旗の王公等は承德の離宮に向つて參觀する必要から、この交通路の存在していたことは申すまでもない。

(2) 喜峰口の貢道

清代、喜峰口は、蒙古各旗王公等の朝貢道であつた。内蒙古の交通路は承德の避暑山莊と北京への貢道として喜峰口の二路であつた。本來、蒙古王公等の北京貢道は、舊熱河省管内においては喜峰口の一關に限定されていた。天下第一關の山海

關は、滿洲方面に對する交通路の發端であり、哲里木盟に屬する科爾沁部、札賚特部、杜爾伯特部、郭爾羅斯部の朝貢道と定められ、喜峰口は卓索圖盟の喀喇沁部、土默特部及び昭烏達盟の敖漢部、奈曼部、札魯特部、阿魯科爾沁部、翁牛特部、喀爾喀左翼部の朝貢道となつていた。但し昭烏達盟の中、巴林部、克什克騰部の二部は錫林郭勒盟と同様に獨石口及び張家口が朝貢道であつた。

顧みるに元代、喜峰口は、大都いま北平 大寧いま大明城 を結ぶ幹線の關門であつた。いまの寬城・平泉を経て大明城に到達する交通路の要衝であつた。従つて清代、蒙古内地の交通路は喜峰口から北上し、元代に站赤が設備された道順と略ぼ同様であつた。また喜峰口は黑龍江省の齊々哈爾から北京への郵便遞送路として知られていた。齊々哈爾から南下し、蒙古の漠地を通過し、喜峰口に達し、北京に赴く捷徑であつた。黑龍江述略(卷一)に、

至赴京師一路。有由蒙古草地。轉至喜峰口入關者。視由奉天徑三分之一。材官遞急奏。去來不及一月。往往以此邀賞。

とあり、且つ黑龍江外記(卷三)は此間の驛站をあげ、ト奎(齊々哈爾)から喜峰口に至るまで十三站の站名を記載している。その驛站は今名と異り、一々これを比定し難い。しかも齊々哈爾から西南に下る一線であり、いまの開魯西方にてシラムレン水を渡り、敖漢旗から凌源、平泉地方を経て喜峰口に入るの道であつた。滿洲通志(第二十六)「齊々哈爾ヨリ直チニ北京ニ通ズルノ郵道」に

齊々哈爾カラ直チニ嫩河ヲ渡ルヲ以テ全ク滿洲外ノ地方ヲ貫通セリ。此ノ道路通行ノ大ナル困難ハ八十露里乃至九十露里ノ間ニ全ク水ヲ絶テルコト是ナリ。蒙古人ハ駱駝ニ依リテ之ヲ通行シ得ルト云ヘリ。要スルニ此道ハ専ラ政府ノ郵便物ヲ驛送スルニ止マレリ。

とあり、當時喜峰口から直接に黑龍江省に連絡する郵便路が存在していたことを知る。

VII むすび

清代、滿洲の交通路はこれを以て略ぼその大要を説明し盡した。北京を起點として東に進み、山海關に至り、滿洲に入り、西から東に、或は南から北に伸展した官道の徑路は明瞭となつた。由來清朝の滿洲統治は既述したように、一種の軍政であつた。その交通路のごときも、また用兵作戰と密切の關係があり、東北邊境の防備を主眼として開設されたものである。山海關・奉天・吉林・伯都訥・齊々哈爾・黑龍江城を貫く幹線道路は勿論のこと、吉林遼北の支線即ち吉林から寧古塔・秀水甸子から依蘭、新站から呼蘭、齊々哈爾から呼倫貝爾等の如き、いずれの方面を見るも、ロシアの東漸に備うる作戰、用兵を主眼としないものはなかつた。たゞ奉天から東方に分岐した奉天・興京間の參陵道と奉天から鳳凰城方面に至る朝鮮道の二線のみが、比較的軍事關係の意味を含まない交通路であつた。本文は滿洲の交通路を説明するにあたり、便宜上、幹線と支線とに區別したが、實際には幹線、支線の區別は最初から存在した譯ではない。國防の見地から軍事上、最も重要な地點に着目し、この方面に向つて官道を伸展したものである。

思うに古來人類の棲息するところ、必ず交通路あり、その交通路は所定の目的地に對し、最も短時日の間に到達する捷徑を選ぶことであつた。遠きを避け、近きを選び、難を捨て、易きに就くことが、古今交通上不動の法則である。そこで一度開通した交通路は政治的・軍事的に特別の事情が発生しない限り、容易に變動するものではなかつた。滿洲の交通路もまた同様に、元・明時代の交通路をそのままに踏襲したところ少くない。清朝獨創の交通路としては、恐らく吉林・伯都訥・齊々哈爾・黑龍江城を貫通した一線に限られていた。これとて全部が清朝の獨創ではない。この道は、ロシア軍の侵略に對する防衛の戰略上、最捷徑として選定されたものである。従つて極端に申せば、清代、滿洲の交通路は、その一切が軍用道路

であり、軍用道路以外に交通路なるものは事實上認められなかつた。當時人文未だ開けず、邊境に伸展した官道として特殊の使命をもつたことも諒解されよう。翻つて清代、滿洲の官道と現代の鐵道線とを比較すれば如何、清代の官道と現代の鐵道線とは時に平行し、或は隔離し、また時に多少の迂回を免れない。これまで官道の開通していた地方は太半平坦の地、岡陵波濤のごとく連るも、行路また安易であるも、行路また安易であつた。現代の鐵道線は太半この交通路に沿うて敷設されたものであり、官道と鐵道とは殆ど平行状態を呈することも當然である。しかし、すべての鐵道が官道と平行しているとは限らぬ。舊來の官道にして鐵道の敷設を見ない個所も少くない。たとへば吉林から寧古塔、秀水甸子から依蘭、新站から呼蘭、嫩江から愛琿に至るの間のごとき、これに該當する。鐵道の建設に際し、必ずしも舊官道の線のみを固執しなかつたことを知る。官道と平行しなくても、その要地に向つて貫通し、或は官道以外の捷徑が開通している。これに依つて清代、滿洲の交通路を約言すれば、滿洲における軍政の實施に伴う軍用道路としての存在であつた。文化的・經濟的の意味を含むことと少く、恐らく範を元代の站赤制度にとつて、この官道は開設されたものであらう。しかし現代においては是等の官道に沿うて鐵道の開通を見るに至り、清代の滿洲交通路は、現代の交通に對し、先蹤をなすものとしてその功績は多大である。

(昭和二十年五月稿)

(東洋文庫員)