

「驛」——「站」——「駅」

高 明潔

さて天津へ来てから二週間ほどしてから、仕事の関係上、帰国の日まで携帯電話を持つことになった。その携帯電話には「摩托罗拉」と表示されており、いつかのタクシーの運転手の顔を思い浮かべた。また画面上に中国語の文字も表示されることから、説明書にはこの携帯電話の名称を「中文电话」と書かれていた。この「手机」を使い始めると、最初は四六時中響く音声を多少煩わしく感じたが、ある日、道端で携帯電話を持って中国語で大声で通話をしている自分自身の姿に気づいた。

帰国後、家内から携帯電話を購入入したいとの提案があった。しかし、天津のテレビドラマで見た「妻は携帯電話でお喋りをして、夫はエプロンをして食事の準備をする」シーンが頭から離れず、未だ購入するかどうかの決断をしかねている。

(愛知大学現代中国学部講師)

日本語の「駅」は中国語の「车站」の意味であり、古代中国では「驛」を用いて「站」を表した。また「驛」の読み方は「えき」であり、各種の字典の中においても繁体字（旧字体）の「驛」と書かれる。中国語の「驛」は、一般に古代における専ら公文書を送り届ける人員および行き来する官吏ために設けられた臨時の滞在場所であり、また乗用の馬匹や車両を交替する場所を備えていた。現代中国の政府職員のために設けられる「招待所」や「办事处」（事務所）などと類似している。

「驛」は一般に「驛道」を繋ぐ道中各所に設けられていた。「驛道」は古代の「驛馬」（駅馬、宿場馬）や「驛车」（車両）が通行するため

に開かれた古代交通における幹線道路である。道中に設けられた「驛」（駅、宿駅）ごとに「驛長」（宿駅の長）が置かれ、主に各駅間の期限を切って任務を遂行させる伝達事項を主管し、馬匹の交替つまり車両の供給の責任を負っていた。こうした駅伝制度の確立に伴い、「驛長」も中国古代における官職の一つとなった。古代における「驛長」の名称は時として「侯史」と呼ばれ、唐代（六一八—九〇七）には、「驛長」を「驛官」、「驛吏」と称し、並びに「水驛」、「陆驛」が設けられていた。「水驛」は現在の「港口」（港）・「码头」（埠頭）に相当し、「陆驛」は現在の汽車の駅やバスターミナルなどを含む「车站」（駅）に相当する。明清時

代に到ると、駅は郵便業務の色彩が強くなり、大部分の州や県において官職の“驿丞”が設けられ、専ら郵便伝達業務の責任を負っており、“驿丞”の下には“驿长”が置かれていた。“驿长”は一般に下級の武官が担当したために、“驿将”とも称せられた。

“驿”と最も関連が深い語彙は“驿站”である。中国の各種字典・辞典において、“驿站”の解釈は一般に“驿”と同じである。しかし、“驿站”が独立した語彙として使用されたのは“驿”に比べ、後になってからである。それでは“驿站”が新しい語彙として最初に使用されたのは何時のことであろうか。言語学者や歴史学者の説明では、元代とされる。

“驿”と同様な意味の語彙で、元代にモンゴル族の統治者によってモンゴル語で“*janči*、*jan*”と読まれ、漢語訳では“站赤”(*zhàn-chì*)である。初期には漢字では

“蘸”(*zhān*)と記述され、後になって漢字の“站”を用いて徐々に記述されるようになり、また“驿路”も指していた。“站”は後漢の頃、本来の意味が“人站立”(人が立つ、直立する)であった。言語学者の研究によると、“*janči*”の由来は突厥語の“*yančin*”であり、“驿站”の管理者を指す。元代になると“*janči*”という語に含まれる意味にはいくつかの変化が表れ、即ち本来の“驿站”の管理者という意味から“驿传”(宿場、宿駅)という意味が派生した。そして“驿传”とモンゴル語の漢語読み“站赤”(*zhànchì*)の文字の意味と読み方が結合して新たな漢語の語彙“驿站”(*yìzhàn*)を生んだ(史有為「蒙古文化的来潮与退潮」『語言文化学叢書…異文化的使者』吉林教育出版社、一九九一年、一三九—一四九頁を参照のこと)。

“驿站”という語の出現は元代の社会制度と密接な関連がある。元

朝(一二七—一三六八)が中国を統一後、世祖フビライ「ハン(在位一二七一—一二九四)は一連の政治・経済措置を採りその統治を確立した。“行省制度”(行政区)の創設もその一つである。いわゆる“行省制度”の、“行省”とは、魏・晋以来の“行中书省”の略称である。当時、領域は広く、またモンゴル族が異民族として中原に入ったことで、内陸特有の矛盾の上に新たな激しい民族的矛盾が加わる情勢の下に、元朝はまず各地に“行中书省”を設け、臨時的な中央の出先機関として、専ら討伐の任を負った。

南宋(一一二七—一二七九)が滅亡後、全国的な範囲で次第に十行省(遼陽、陝西、甘肅、四川、河南、雲南、江浙、江西、湖広、嶺北)が固定化され、中央の朝廷から地方を直接コントロールする最高の統治機構となった。元朝は地方政権の統制と管理を、主に“行

“書省”に依拠して実施した。元朝は地方政權に対する統制と管理を強化することで、全国に及ぶ有効な統治を確保することができたのである。行省制度はその時代の権力機構の交替とともに絶え間なく変化したのが、“制度”そのものとしては現在に到るまで変わりがなく、その基本的な区画は元代から確立されたものである。また元朝と各行省の間の連絡は正に“站赤—驛站”を通して実現したものであり、“站赤—驛站”制度は元朝による地方の直接統治を維持するのに有効な手だてとなった。それゆえ様々な研究の中において、モンゴル民族あるいは、元代の中国史に対する貢献について言及する時、一つとして例外なく、元朝の“行省制度”の確立と“驛站”制度の極めて有効な役割について提起されることになる。

元代の“站赤—驛站”制度は実際にオゴタイ・ハン（一二二七

年七月、チンギス・ハン死後二年を経過して、モンゴル帝国のハンを継承した）時代の“站赤”制度を継承したものであり、即ち六十里ごとに一つの“站赤”を設け、一つの“站赤”の中には千戸から“站戸”、“驛馬”、“驛夫”が抽出され、“站戸”はまた同時に十戸、百戸の組織に編成され、十戸毎に一つの車両と一石の米を出した。官吏や外交使節が“驛”の滞在中に必要な酒・肉・米・小麦粉、即ち“首思”（漢語の音訳、モンゴル語の *Susai* あるいは *Susai*）も“站戸”より供出された。元代の“站赤—驛站”の任務は「情勢を傳達することを以つて号令を発する」ことにあり、官吏・外交使節の飲食や日常生活および車馬用具の責任を負っていた（『元史・兵志』卷一〇一参照）。

同時に金代の制度を踏襲し、“急遞補兵”を設け、軍事上の重要書類を伝達し、各方面の文書の迅速



な行き来を保証することで、朝廷が各省に発生した緊急事態を素早く知ることができ、また朝廷の命令がすぐに下達された。急遣輔兵は郵政の点からみると、現在の中国の「快速专递」(速達配達)や日本の「速達」にたいへん似ている。

『蒙古族通史上』(蒙古族通史編写組、民族出版社、一九九一年、八二頁)及び『元代史』(周良霄、顧菊英著、上海人民出版社、一九九三年、三三三頁)の記載によると、「驿站」は中国全土に千五百余ヶ所以上設けられ、大都(現在の北京)を中心とした交通ネットワークをつくった。元代の「站赤」驿站制度は中央政府の統治機能の強化——全国を一つの有機的な総体に繋ぐ——元朝による中国の版図の確定——に有効であったばかりでなく、同時に、この時から漢語の中には欠くことのできない外来語の語素をも得ることと

なった——「站(Janti)」の読みが転じて現在の「站(zhan)」、モンゴル語の「站赤(Janti)」の意味であり、「Jagaci」漢語の読み方は「兀刺赤」(「驿站」の管理者)から取って代わった(史有為、前掲書参照)。

現在の中国語の中で「车站」という語の「站」が元代から伝わったものであるかどうかは、はっきりとした結論が出されていない。しかし少なくとも本来「驿」だけを用いて「駅伝制度」を表現したものを、「驿」と「站」を合わせて使い始めたのは元代からである。また「站」という語素の出現とともに、「驿」と「站」の区別も明らかにされていた。清代に到った時には、すでに各省内で郵政事務を所管する事務機構は専ら「驿」と称しており、また専ら朝廷の軍事情報を伝達した機構は「站」と称していた(『清会典・兵部』を参照)。現代の中国はすでに郵政事

務、通信事務、交通機関が明確に区別されている下で、交通機関における発着の場所には依然として外来語の語素「站」が用いられているが、古代のように「驿」を用いて伝達・運輸事務を表すことはない。しかしながら、現在の中国西北辺境地区のいくつかの地名において、古代の「驿」の設置および軍隊の駐屯の様子が反映されている。

中国の古代においては、おおよそ「驿」という処が設けられており、どこも軍隊の駐屯・防衛の拠点であった。言語学者の研究によると、中国西北の地名を調査した時に、「八百里秦川」(陝西・甘肅省)から「河西走廊」(河西回廊・黄河の西、祁連山脈の北側に広がる帯状の地帯)を経て「天山南北」(天山山脈の南北・新疆)に到る地区を注意すると、「驿」と「堡」(とりで、出城)を通称とする地名が線状に密集する分布を呈

していた。例えば、「通安驛」、「穉鈎驛」、「武胜驛」、「黑泉驛」、「中和驛」、「紅水驛」などである。「驛」と「堡」はともに古代の「驛站」であり、「驛」と「堡」の漢字がつく地名はすべて辺境との往来のための交通の要路に分布している。

「驛」のつく地名は主に陝西・甘肅省に分布し、「堡」のつく地名は主に河北省北部・陝西省・甘肅省・新疆地区に分布する（沈錫倫『中國伝統文化和語言』上海教育出版社、一九九五年、一〇四—一二三頁を参照）。

こうした「驛」から「站」へ変化するプロセスをみると、いわゆる「現代文化」にはこのような二面性が具わっているのであろうか。一面においては、大量の外來文化の要素を含んでおり、例えば現代中国の駅は「站」であり、古代の「驛」ではなくったのと同様である。また別の面においては、特殊な形式で堆積した伝統文化の

要素を包含するものでもあり、例えば言語学者が調査した地名のように、「驛」は社会制度および伝統文化として既に過去のことであるが、しかし別の形式——地名として現在に伝わり、中国古代の社会制度や歴史文化を反映するものとなっている。

日本で現在使用している漢字の「駅」も、二面性を具える「現代文化」の典型的な代表である。日本では早くから電気で運行する電車・新幹線・地下鉄などの現代交通手段を採用した。これらは外來文化受け入れの影響の下に実現したことであるといえる。これらの日本の現代文化を最も代表する交通手段の運行・発着の場所を表す時に、折しも馬偏の漢字——「駅」をもとのままに使用しており、いくつかの駅には「驛」というようにに駅名が書かれていることもある。明治維新以来、日本は多くの外來文化を受容してきたのと同

に、一方では伝統文化をしつかりと守ってきたのであり、これは日本文化の独特な面であるといえよう。

絶え間ない社会の変革および発展につれて、電気で運行する交通手段の発着の場所を、永遠に馬偏の「駅」という語で表すのであろうか。中国語の中の「车站」の「站」という語も古代の外來語としての姿を永久に留めたままで、変化をしないのであろうか。いわゆる文化とは、正にこのようなものであるといえよう。即ち現代文化は、一方では大量の新たな外來的な要素を受け入れ、旧來の要素を淘汰すると同時に、一方では伝統的要素はしつかりと維持されており、これこそいわゆる文化が内包するところであり、魅力のある点ではないだろうか。

（愛知大学現代中国学部講師）

（邦訳 藤森 猛）