

# 清朝治下ハルハ＝モンゴル社会における 人の移動と駅

中 村 篤 志

問題の所在

1. ハルハ四部に課せられたアルバと人の移動
2. 旗レベルのアルバによる人の移動
3. 駅の運用と文書による管理体制
4. 駅と地域社会

結語

## 問題の所在

本稿では、主に17～19世紀、清朝治下のハルハ＝モンゴルにおける人の移動と、移動を支えた駅について、制度的枠組みや運用状況を概観した上で、駅の社会史的意義や今後の研究課題について検討する。

歴史上、ある王朝や社会における人や情報の移動の在り方は、その王朝や社会を規定する重要な要素であるといえよう。しかし清代モンゴル史研究においては、後述の如く、議論の前提となる基本的事項の多くが未解明のままである。そこで以下、研究史を整理し、人の移動を巡る研究の現状と課題について述べる。

清朝は、中国本土だけでなくモンゴルやチベット、新疆などのいわゆる藩部を、長期間・比較的安定的に統治した。これら広大な非中華世界の統治がなぜ持続したのかという問題は、近現代の東アジアを考える上でも重要な課題といえる。

清朝のモンゴル統治については、従来、いわゆる「盟旗制」と呼ばれる統治制度の在り方に研究が集まっていた。盟旗制を巡る論点は多岐にわたるが、ここでは本稿に関わる以下の3点のみに絞って紹介する<sup>1</sup>。第一は、行政単位の細分化である。例えば漠北ハル

---

1 以下に述べる盟旗制についての議論は、各国の最初期の代表的研究を参照。日本では〔矢野1925〕〔田山1954〕、中国では〔趙1989〕、モンゴル国では〔ソノムダグバ1961〕〔ナツァグドルジ1972、1978〕などがある。これらの研究の総括は〔岡2007、2011〕に詳しい。

ハ＝モンゴルは最終的に4盟86旗に分割され、86ものザサグが並び立つ状況になった<sup>2</sup>。第二は、社会の末端に至る行政系統の整備である。旗の下には軍事行政組織であるソム（*sumu*、佐領）が設けられ、兵丁の動員体制が整えられると同時に、制度上、タイジら貴族層がソムの民を直接支配することは制限された<sup>3</sup>。第三は、越旗移動の制限である。各旗のモンゴル人は、少なくとも制度上、自由な越旗移動を禁じられており、細分化された狭い行政区画の中で遊牧生活を送っていたことになる<sup>4</sup>。

しかし、このような従来の社会像は、近年のモンゴル語一次史料を用いた研究によって大きく見直されている。例えば、ハルハの旗社会では、タイジらはオトグやバグと呼ばれる親族組織を介してソムを統属下に置く事例が見られ〔岡2007〕、比較的ソムがタイジから独立している旗においても、旗独自にソムの機能や役割が定められている事例が見られる〔中村2011b、堀内2013〕など、清朝制度とは次元を異にする、旗の自律的社会構造が明らかになっている。

他方、このような現地社会の自律性が明らかになればなる程、清朝は何を介してかかる自律的なモンゴル社会をコントロールし、モンゴル側はその清朝支配をいかに認識し、受容していたのか、という疑問が生じてくる。

この疑問を考える上で、筆者は以前、清朝宮廷における皇帝とモンゴル王公との対面接触に注目した〔中村2011a、中村2014〕。当時、モンゴルのザサグらは交替で皇帝に拝謁する義務（「年班」「围班」）を負っていた。王公・支配者層が定期的に北京や熱河との間を行き来し、宮廷において至近距離で皇帝と対面接触を繰り返すことによって、広域での人や情報の移動が活性化し、モンゴル地域の政治・経済・文化に大きな影響を与えたと考えられる。

---

2 清代、漠北ハルハ部は、最終的に東からセツェン＝ハン、トシェート＝ハン、サイン＝ノヨン、ザサグト＝ハンの4部（*ayimay*）4盟（*öiyülyan*）に分かれた。基本行政単位である旗（*qosiyu*）は、ザサグ（*jasay*、扎薩克）により統治される。ザサグは、基本的にボルジギン氏族から成るタイジ（*tayiji*、台吉）身分の中から選ばれるが、事実上、旗設置時のザサグの末裔が世襲的に継承することが多かったため、前掲注1の諸研究では「封建領主」としての側面が注目された。

3 ソムは、兵丁（*quyay*、箭丁）150人を供出する組織であり、ソム毎にソム章京（*sumun-u janggi*）以下、驍騎校（*kündü*）、領催（*boşuyu*）などの官員が置かれ、さらにザサグ及び旗印務処の官員によって管理される。従って制度上は、タイジとソムの民との統属関係は存在しない設計になっている。詳細は〔中村2011b〕。

4 例えば『欽定大清会典事例（光緒朝）』卷979理藩院・耕牧・牧地には、「原定、外藩蒙古越境游牧者、王罰馬十匹、扎薩克貝勒・貝子・公七匹、台吉五匹、庶人罰牛一頭。又定、越自己所分地界肆行游牧者、王罰馬百匹、扎薩克貝勒・貝子・公七十匹……」などとある。無論、この規定が定められた背景や、実際に守られていたかは大いに検討の余地がある。この問題については、ハルハと内モンゴル・バルガの間の越境遊牧を論じた〔堀内2016〕が重要な問題提起をしている。

そして、このような人の移動は王公・支配者層の「年班」「囲班」だけに止まらない。越旗遊牧が禁じられたとされるモンゴル旗社会においても、人々の移動機会は数多く存在した。そのひとつが、他ならぬ清朝自身によって課せられた各種の公務・徭役である。これら公務・徭役に徴用された人々は、故郷を離れモンゴル各地で長期間任務に当たった。その内、最も多くの人員が配置されたのが、国境の哨所と駅であった。本稿で明らかにするように、漠北モンゴルに設置された主要な駅だけで5,000人近い人員がモンゴル各地から集められ、管理業務に携わっていた。このような、いわば制度に組み込まれた移動について、従来は人民を抑圧する象徴として扱われ、それ以上の研究は殆ど行われてこなかった（[ナサンバルジル1964] [ナツァグドルジ1978] など）。

この駅網は、清朝によってモンゴル全土に張り巡らされた重要なインフラであり、大臣から兵卒に至るまでの多くの人員と、そして何より大量の行政文書<sup>5</sup>を往き来させる役割を負っていた。駅を介した官兵や行政文書の移動の速度・数量は、そのまま清朝統治の強弱を規定する重要な要素といえる。しかしながら、駅に関する研究は、編纂史料から沿革をまとめた基礎的研究<sup>6</sup>があるのみで、その運用実態の解明や統治論に関わる議論にまでは踏み込めていない。

そもそも駅は、清朝の官兵だけでなくモンゴルのザサグや官兵・ラマたちの往来にも利用され、後述の如く漢人やロシア人商人にとっても重要な拠点となっていた。このように多種多様な人や文書が駅を通過することで、モンゴル社会にも迅速にかつ多量の情報がもたらされたと思われる。このような自身の移動体験や外部からもたらされる情報は、個人レベル、地域社会レベルで様々な影響を与えたと思われるが、かかる視点での研究も殆ど行われていない<sup>7</sup>。

以上、清朝治下モンゴル社会における人の移動と駅について、研究史上の意義と課題について述べたが、重要な論点が数多く存在するにも関わらず、研究の前提となる基本的

5 清代モンゴルの文書行政については[萩原2006]参照。各級衙門に蓄積された文書の多くは、モンゴル国立中央文書館に所蔵されている。同館所蔵史料の概要及び目録については[中見1993][二木2003]がある。

6 初期の代表的駅研究として[金峰1979a、1979b、1981]（蒙文版と漢文版があるが、ここでは初出論文を挙げた）。

7 筆者は以前、トシェート＝ハン部左翼後旗のソム章京アシグが乾隆53年（1788）に起こした訴訟を分析したことがある。多くの先行研究に引用されてきた彼の訴状だが、その背景に、乾隆48年（1783）頃から始まる、乾隆帝の対ハルハ王公締め付け策があったことを指摘した[中村2006a、2006b]。彼は、中央の政治変化を行政文書から知り、論旨や理藩院の決定を引用して自らの訴訟を有利に進めていたと考えられる。また、当時の書記は役所に蓄積された行政文書の内、重要な論旨は全て暗記していたとの聞き取り報告もある[中村2003b]。このような地域社会における情報の浸透については今後の大きな課題である。

事項の多くが未解明のままであるといえる。そこで本稿では、研究の出発点として、漠北ハルハ＝モンゴルを例に、移動に関する全体状況（制度的枠組みや、移動者の総数など）を明らかにした上で、駅の運用実態や地域社会における駅の機能、その社会史的意義など、今後いかなる論点が成立しうるのか、史料状況についてもふれながら、駅研究の可能性についてまとめてみたい。

## 1. ハルハ四部に課せられたアルバと人の移動

当時モンゴルが清朝から課せられたアルバ（alba）<sup>8</sup> は多岐にわたるが、その中心は徭役（労働奉仕）<sup>9</sup> であった。代表的な徭役としては、ロシア国境に設置された哨所（卡倫。qarayul）と本稿で論じる駅（örtege）があり、これら徭役に徴用された人々は、長期間郷里を離れ現地で任に当たった。本節では、ハルハ四部全体でおよそ何人がいかなるアルバに徴用されていたかを分析する。

主に分析する史料はモンゴル人民共和国時代に刊行された史料集『四部アルバ分配冊』<sup>10</sup> である。清代には、各部や各旗で、負担するアルバを属下に割り当てるための帳簿（以下、アルバ分配冊と呼ぶ）<sup>11</sup> が作成されたが、ハルハ四部全体の負担内容や数量を一元的に把握するには、この『四部アルバ分配冊』は格好の史料である。その解題によれば、この分配冊はザサグト＝ハン部の盟長衙門に保管されていたもので、1797年から1904年まで、ハルハ四部全体で分配したアルバに関する記事を載せている（同書1頁）。この史料はつとに1962年に刊行されたにも関わらず、その作成目的や記載内容の詳細な分析は殆ど行われていないのだが、本稿では、四部全体での移動を伴うアルバに絞って議論を進めたい。

まず同書冒頭（8-13頁）は、道光10年（1830）の分配記事で、分配したアルバの項目、四部に割り当てた人数や銀両数などを表の形式で記録している。行論の都合上、当該の表を駅のアルバだけを抽出した表（表1-1）と駅以外のアルバをまとめた表（表1-2）に分けて整理した（次頁参照）。

最多の人員が派遣されたのは卡倫（表1-2：No.8-10の合計2,267名。タイジ・官員・従者等を含む。以下同）で、次いで多いのが駅（表1-1小計1,084名）である。そのほ

---

8 アルバは元々属民が自らの主人（タイジ）に対して負う奉仕全般を指し、家畜や金品の貢納だけでなく労働奉仕も含む。清代では、清朝によって課せられた公的な負担もアルバと呼ばれた。公的アルバは、史料上も「御上のアルバ（degedü-ün alba）」「本当のアルバ（jingkini alba）」などと呼ばれ、主人に対するアルバとは区別される。アルバの種類については〔ナサンバルジル1964〕に詳しい。

9 史料中では「体のアルバ（beyen-ü alba）」などと呼ばれ「家畜のアルバ（mal-un alba）」と区別されることもある〔中村2002：124〕。

10 〔ナツァグドルジ、ナサンバルジル編1962〕。本稿では以下『四部アルバ分配冊』とする。

11 ハルハのアルバ分配冊の多くはモンゴル国立中央文書館に所蔵されている。旗レベルのアルバ分配冊を分析した研究として〔岡2007：147-158〕〔中村2011b〕がある。

表 1-1 道光10年分配表（駅のみを抽出）

No.	項目	兵	タイジ	官員 (tüsimel)	従者 (kötöl, kötöči)
1	ハルハ20駅	280	4		16
2	ホブドからソゴダ (суγуд) までの8駅	44		1	3
3	ホブド路の14駅	160		2	8
4	ウリヤスタイからジンジレグまでの9駅	54			
5	フレーからタルドランまでの14駅	168		1	5
6	フレーからキャフタまでの11駅	70	1		5
7	ハラチン駅の巡邏兵	252			
8	ウリヤスタイ首台 (čoqur) の駅夫	10			
	小計			1,084	

表 1-2 道光10年分配表（駅以外）

No.	項目	兵	タイジ	官員	従者
1	ホブドの屯田	250		7	21
2	ウリヤスタイの巡邏兵	200	1	2	11
3	ウリヤスタイの将軍・大臣の差役 (jaruly-a)		2		6
4	軍營の道案内人 (γajarči)	25			50
5	ホブドの大臣の差役・道案内人	8	2		22
6	孛生 (ürejl) 駱駝	72	1	1	8
7	孛生馬	22			
8	ソムカ倫	850	6		30
9	各カ倫を管理するタイジ		23		92
10	ロシア方面のゲルカ倫	1,230		9	27
11	ハン＝オールの巡邏兵	21			
12	キャフタの巡視 (qarayaljaqu)	100		1	3
	小計			3,103	

かのホブド（科布多）での屯田や牧廠などを含め、表 1-1、2 併せて4,187名が徭役に従事していたことが判る。

駅については、この表に続く15頁以降に、各路線毎のより詳細な統計表が載っている。その内、ハルハ20駅への派遣者の表（15-16頁）には、上掲表 1-1 : No.1 の兵280名に相当する「駅戸 (örtege-ü erüke)」280とは別に、「補助の駅夫 (qabsury-a ulači)」が100（その内、タイジが14）いたことが読み取れる。同じく「ハラチン駅」への派遣者の表（25頁）でも、表 1-1 : No.7 の「巡邏兵 (čaytay-a)」252名のほかに、「補助 (qabsury-a)」が119名いたことが読み取れる。これら補助の駅夫219名を合わせると、駅に徴用された人員の合計は1,313名、全項目の合計人数は4,416名になる。

以上の道光10年の記事に次いで全アルバの分配状況がまとめて把握できるのは、同書 53-71 頁の光緒30年（1904）の記事である。この内、四部の分配数を整理した表（同書

61-67頁）を、道光10年と同じく、駅のアルバのみを抽出した表（表2-1）と駅以外のアルバの表（表2-2）とに分けて整理した（次頁参照）。

派遣者の総数は3,357名で、道光10年に比べて減少している。特にカ倫への派遣者（表2-2：No.4、No.6）が1,111名とほぼ半減している。駅への派遣者は合計1,322名とほぼ横ばいであるが<sup>12</sup>、ウリヤスタイから西方のジンジリグカ倫へ向かう駅が54名から29名に減少し（表1-1：No.4、表2-1：No.3）、フレイから南へ向かう駅でも174名から128名に減少している（表1-1：No.5、表2-1：No.6）。他方、ハルハ20駅の補助駅夫は100名が148名へ増加している（前述『四部アルバ分配冊』15-16頁及び表2-1：No.9）など、時代により数十人程度の増減があったことが判る<sup>13</sup>。このような変化、特にカ倫派遣者の大幅な減少は、ロシアの進出などの政治的事件が影響していると考えられるが、モンゴル高原の自然災害なども含め多角的に分析すべきであろう<sup>14</sup>。

またこのような派遣者の総数を考える上で注意すべきは、その単位である。道光10年の表では「兵 $\text{\u0304}erig$ 」などと書かれており、便宜上「名」として計算したが<sup>15</sup>、上掲の道光10年ハルハ20駅への派遣者の表（15-16頁）や、光緒30年の表2-1では、派遣者を「駅の戸（ $\text{\u0304}ortege-\u0304}er\u0304}ike$ ）」と表現する事例が見られることから、駅派遣者の多くは「戸 $\text{\u0304}er\u0304}ike$ 」単位で赴任したと考えられる<sup>16</sup>。

---

12 この1,322人には、先述した、道光10年で別表に記されていたハルハ20駅とハラチン駅の補助の駅夫も含まれている。

13 このような増減のほかにも、『四部アルバ分配冊』に記されていない駅夫や補助夫が派遣されていた可能性は考える必要がある。宣統3年(1911)の『庫恰間軍事調査報告』では、フレイとキャフタ間の11駅には、合計で官吏22名、台兵50名、蒙戸40戸が従事していたとする。表1-1：No.6、表2-1：No.7では、兵70とタイジ・従者数名が派遣されるのみで「蒙戸40戸」は記されていない。いついかなる要因で添設されたのか、検討の余地がある。

14 1840年以降の哨台駅の増減は〔金峰1979b：100-101〕。『四部アルバ分配冊』49頁の光緒13年(1887)の記事には、ソムカ倫の人員削減が同治7年(1868)から行われたことが判る。自然災害については、例えば、道光16年(1836)にはトシェート=ハン部6旗が大規模な災害に見舞われ、被災旗のアルバをハルハ全土で3年間代替する措置が取られる（『大清宣宗実録』巻283、道光16年5月壬辰条）など1800年代の特に前半は災害の記録が散見される。これが後の道光24年(1844)のアルバ徴収を巡る新基準制定へつながらんと思われるが、実際、トシェート=ハン部左翼後旗の戸口家畜冊の分析からは、道光15年(1835)から咸豊5年(1855)の20年間に家畜数が4分の1以下に激減し、戸口数も減少傾向に陥っていたことが判った〔中村2003a〕。1800年代前半、モンゴル高原が歴史的な寒冷期であったことは最近の年輪気候学の成果にも表れている〔Davi et al. 2015〕。この時代の社会変化に関する研究として〔オユンジャルガル2016〕がある（後掲注45参照）。

15 例えば『理藩院則例』巻31郵政上では、駅に置かれた者を「馬甲（ $\text{quayar}$ ）」や「烏拉齊（ $\text{ulayaci}$ ）」と記すのみである。

16 ナサンバルジル氏もこの「駅戸（ $\text{\u0304}erg\u0304}o\u0304}n\u0304}ij \text{\u0304}orx$ ）」という表現を紹介し、駅へは「戸」単位で赴任したと理解している〔ナサンバルジル1964：56〕。



表 2-1 光緒30年分配表（駅のみを抽出）

No.	項目	兵等	タイジ	官員	従者
1	(ホブドから) ソググまでの8駅の兵	44		1	1
2	ホブド(ウリヤスタイ間)の14駅の兵	160		2	2
3	ジンジリク(ウリヤスタイ間)路の9駅の戸	27	1		1
4	ウリヤスタイの首台の駅の戸	30			
5	ハルハ20駅の戸	280	4		4
6	フレーの南14駅の戸	126	1		1
7	フレーの北(キャフタまで)11駅の戸	70	1		1
8	ハラチン駅の巡邏兵	253	2		
9	ハルハ20駅の補助駅夫	140	4		4
10	ウリヤスタイの首台の補助駅夫	10			
11	ハラチン駅の補助駅夫	119	6	21	6
	小計			1,322	

表 2-2 光緒30年分配表（駅以外）

No.	項目	人員	タイジ	官員	従者	子女・子弟
1	ホブドの屯田	200		7	7	120
2	ホブドの差役		2		2	
3	ホブドの道案内人	8				
4	アルタイのソムカ倫	90	4		9	
5	(ウリヤスタイの) 巡邏兵などの戸	170		1	1	
6	ロシア方面のカ倫	980		14	14	
7	ウリヤスタイの道案内人	13				
8	東西の孳生(ürejigülkü) 駱駝	72	2			
9	孳生馬	22				
10	キャフタの(巡視)兵	100		1	1	
11	ハン＝オールの巡邏兵	21				
12	ホブドの家畜(alban-u mal)	38	3		3	
13	ウリヤスタイの家畜	40		4	4	
14	フレーのオヤー、アクトの兵 uyay-a aytan-u čerig	14				
15	フレーの家畜	10				
16	火薬(dari)を守る兵	6				
17	ホブド駐班所の協理・管旗副章京		2			
18	(ホブド) 駐班所の差役	6				
19	フレー駐班所の官員			2		
20	フレー駐班所の差役			4		
21	(フレー) 大臣の差役		2		2	
22	フレーの巡邏兵	10				
23	ハン＝ヘンティ＝オールの家畜	21				
24	ヘンティ＝オールの巡邏兵	3				
	小計			2,035		

筆者が以前分析したトシェート＝ハン部左翼後旗でも、駅舎以外にカ倫や屯田、牧廠などにも「戸」単位で派遣されていた事例が確認できる<sup>17</sup>。仮に『四部アルバ分配冊』のアルバが全て戸単位で派遣されたと仮定し、当時の1戸あたりの口数を4.3人として計算した場合<sup>18</sup>、道光10年は4,416戸で18,989人、光緒30年は3,357戸で14,435人になる。

この人数は全人口の何割に当たるのだろうか。時代は下るが、1918年のマイスキーによる分析ではハルハ四部の人口は約47万人であった<sup>19</sup>。道光10年の派遣者数（4,416戸18,989人）は総人口の約4%に当たる。同じく光緒30年の派遣者数（3,357戸14,435人）は総人口の約3%に当たる。以上から、当時のハルハ四部では、全人口の3～4%が、常に所属する旗以外の場所で長期間のアルバに従事していたと考えられる。

## 2. 旗レベルのアルバによる人の移動

しかしながら、所属旗を離れて公務に従事した人間は、この3～4%という数字よりもさらに多かったと考えられる。それは、この『四部アルバ分配冊』に記載されたアルバ以外に、旗レベルでも様々な徭役が課せられていたからである。

筆者が以前整理し分析したトシェート＝ハン部左翼後旗の乾隆47年（1782）アルバ分配冊の概要を、再度次頁に掲載した（表3）<sup>20</sup>。この表から、『四部アルバ分配冊』で各部に分配されたアルバが、旗レベルにまで割り当てられている状況が確認できるほか、それ以外にも、旗外へ人員を派遣する多くのアルバが存在したことが判る。

その第一は、カ倫や駅舎などへの家畜・食糧を運搬するアルバである。これらアルバは、カ倫や駅舎などに派遣された人員に対し、家畜などを現地に送り届けるアルバであり、遠

---

17 [中村2011b:357]。例えば、同旗の乾隆41年分配冊（モンゴル国立中央文書館M17-1-20）には「旗から多種のアルバに派遣されている戸数」（同4a-b）という記事があり、ホブド屯田に30戸、カ倫に90戸、駅舎に44戸、各牧廠に計9戸、ウリヤスタイに14戸（計187戸）が派遣されているが、その単位は全て戸である。表2-1で「戸」ではなく「兵」と表現されているNo.2のホブドとウリヤスタイ間の駅舎にも、この乾隆41年分配冊では「戸」で派遣されている。

18 後述するマイスキーによる1918年の戸口分析では、ハルハ四部全体の1戸当たりの平均人数は4.3人とある [マイスキー1921:24] [南満洲鐵道株式会社庶務部調査課編1927:104]。アルバに派遣されたのは、後掲史料の如く、若い男子が中心であったと考えられ、単身での赴任も考えられる。どのアルバが戸単位で派遣されていたのかは、なお精査が必要である。

19 マイスキーによる1918年の戸口統計ではハルハ四部（王公タイジ、印信ホトクトの寺領民も含む）とジェブツンダンバ＝ホトクトのオトグ属下の合計は476,504人になる [マイスキー1921:16] [南満洲鐵道株式会社庶務部調査課編1927:87]。ちなみに身分別の統計 [マイスキー1921:27-29] [南満洲鐵道株式会社庶務部調査課編1927:109-112] から、ハルハ四部における非貴族・非僧侶の一般男子の合計は92,777人となる。

20 [中村2011b:358] を一部改編した。同分配冊の保管番号はモンゴル国立中央文書館M17-1-26。



表3 トシェート＝ハン部左翼後旗 乾隆47年アルバ分配冊

No.	主な内容	負担者
1	【総表】 ソムカ倫、牧廠、仏事、屯田等	旗民全体
2	印務処に詰める書記の従者	タイジ（主）、ヒヤ
3	北京派遣官吏の従者・家畜等提供	ソムのみ
4	ハラチン駅への家畜等提供	ソム（主・人）、タイジ
5	フレ―理事官への家畜等提供	ソムのみ
6	(No. 3の追加分)	ソムのみ
7	【総表】 ナーダム、熱河朝覲、駅ほか	旗民全体
8	ハルハ20駅駅丁2戸の交替	ソム、ヒヤ
9	商人への借金	ソムのみ
10	フレ―以北駅への家畜提供	タイジ、ソム
11	ハラチン駅巡邏兵4名の交替	ソム（主）、タイジ
12	【総表】 ハラチン駅、関兵、借金返済、仏事等	旗民全体
13	ハルハ20駅への家畜提供、駅丁交替	ソム（主）、ヒヤ、40僧戸
14	フレ―駐在の伝令を派遣	ソムのみ
15	ホブド屯田兵4戸派遣	ソム（主）、40僧戸
16	ソム駅駅丁2名の交替	タイジ、ソム
17	フレ―以南駅駅丁2戸の交替、家畜提供	ソムのみ
18	駅、仏事への食糧等提供	ソム、タイジ、40僧戸
19	フレ―派遣官吏の従者・食糧等提供	ソム（人）、タイジ（物）
20	盗人護送（フレ―）	タイジのみ
21	盗人護送（ウリヤスタイ）	タイジ（主）、ソム
22	盟の祭事への食糧等提供	タイジ（主）、ソム
23	ハラチン駅の駅丁交替、食糧提供	タイジ（主）、ソム
24	駅戸1名の交替	ソムのみ
25	【総表】 仏事、ハラチン駅、ソム駅等	旗民全体
26	ハラチン駅の巡邏兵2名の交替	ソムのみ
27	盟長衙門駐在協理への従者・食糧等提供	タイジのみ
28	ハラチン駅への食糧等提供	ソム、40僧戸
29	フレ―駅への食糧提供	タイジ、40僧戸、官員
30	ウリヤスタイ派遣書記への従者・食糧等	タイジのみ

【総表】：全旗民を対象とする分配表

(主)：アルバの大部分を負担

(人)：従者・現地までの送迎など人的負担

(物)：家畜・物資の供出など物的負担

ゴチック：タイジ以外のソムや40僧戸が負担

くはロシア国境の卡倫にまで家畜を運搬している。第二は、ザサグやタイジ、官吏らが外地に赴く際に随行するアルバである。この従者は、ザサグの熱河や北京への朝覲や、タイジや官吏の盟長衙門や北京、ウリヤスタイなどへのいわば公的な出張だけでなく、ザサグ、タイジらが法要や祭事へ出席する際にも派遣されており、旗民の中から選ばれた<sup>21</sup>。

これらの運搬や随行は、目的地によっては長期に及んだ。管見の限り最も長期間だったのは北京への派遣（表3のNo.3）で、従者には80泊分の食糧の携行が求められた<sup>22</sup>。ほかにも、ウリヤスタイの牧廠への家畜運搬（同No.1）が40泊分、フレーへの家畜運搬（同No.19）やフレー以北ロシア方面の駅舎への家畜運搬（同No.10）は1ヶ月分の食糧が求められた。同じフレーへの往来でも、罪人の護送（同No.20）では50泊分が求められるなど、仕事内容に応じて日数も異なったようだが<sup>23</sup>、概ね1ヶ月以上は郷里を離れるアルバであったことが判る。

以上のような旗レベルの徭役を併せれば、ハルハ四部全体で1ヶ月以上所属旗を離れアルバに従事していた人の割合は上述の3～4%を大きく超えていたと考えられる<sup>24</sup>。今後さらに精緻な考証が必要なのは言うまでもないが、清朝によって越旗遊牧を禁じられたとされる当時のモンゴル社会において、その清朝自らが設計した統治制度によって、人々が郷里を離れ往来する機会を得ていたことは、今後、社会史研究を進める上で考慮すべき点であろう<sup>25</sup>。

- 
- 21 これら家畜運搬のアルバについて、左翼後旗では、運搬地がホブドや露清国境の哨所など遠方であるほどソムの人員が担い（表3ゴチック部分）、旗内もしくは旗周辺へはタイジやタイジの属民が担う傾向が看取でき [中村2011b]、このことから考えても、遠隔地への運搬や随行は、できればソムに負わせたい重い負担であったと推測できる。
- 22 該旗の王公が北京へ赴く際は、片道約1ヶ月を要した。道光17（1837）年冬、この左翼後旗のザサグ鎮国公ソノムワンチュクの息子バルダルドルジが北京に赴いた際には、帰路1月22日に北京を出発し、2月26日に左翼後旗に戻っている（モンゴル国立中央文書館M17-1-69）。王公が朝覲で北京を訪れる際には、約2ヶ月北京に滞在することになるが [中村2014]、No.3の事例は北京に法典（*qauli-yin bičig*）を受領しに行くだけなので、北京での滞在期間は短かったと考えられる。
- 23 官吏らが駅舎を使って移動する際、左翼後旗の領地（今のドンド＝ゴビ、ウムヌ＝ゴビ＝アイマグに跨がる）からフレーまで、大体1週間ほどで到着している（例えば『考察蒙古日記』では、3月14日に「外蒙」に入り、同月22日にはフレーに到着している）が、家畜を追いながらの移動では1ヶ月は妥当な数字であろう。
- 24 今回は考察が及ばなかったが、ホトクトのシャビも清朝や寺領のアルバ（徭役）を負担していた。これらの分析も今後必要である。ちなみに1892年に旅行したボズドネフは、当時のアルバ負担を評して「納税の資格ある人民の過半は常に巡邏駅通の勤務に服し」 [ボズドネフ1908：30] と述べている。統計に基づいたものではなく大凡の印象ではあろうが、注目に値する。
- 25 本稿で論じたのは、アルバによって強制されたいわば公的な移動である。人々が移動する契機としては、遊牧に伴う越旗移動のほか、困窮による離脱や、巡礼を目的（あるいは名目）にした自

### 3. 駅の利用と文書による管理体制

ここまで、アルバによる人々の移動数を検討してきた。3%を超えるこれらの人々の移動は、いかんに行われていたのだろうか。制度上、このような公務での移動については、駅の利用が許されていた。そこで本節では、駅の運用状況や管理・動員体制について分析する。

まず駅の利用に当たっては、無制限な利用で民が苦しまないよう、制度上、駅の利用許可証（「烏拉票」(ulay-a unuqu-yin temdegtu bičig)）の発給や、駅で提供される駅馬（烏拉、ulay-a）や家畜・銀両など（廩給、sigüsü）の数量には細かい規定が作られていた（『理藩院則例』巻33郵政下）。

清末1908年の日本人による調査報告〔関東都督府陸軍部編1908：138〕によれば、駅の利用に当たって、チャハル都統やフレー大臣、ウリヤスタイ將軍から「旅行券」が発給されると同時に、旅行区域の各駅に「伝票」が回送される。満文で書かれるこの「伝票」には、旅行者の氏名、同行者数、出発日と出発地、目的地などが書かれ、駅で準備すべき宿泊用のゲル（蒙古包）や、駅夫（烏拉齋）、駅馬の数までが細かく書き込まれているという。

末端の駅では、このような指示を受けて、予め旅行者を受け入れる準備をしたと考えられるが、無事旅行者を通過させた後も、その状況や提供した家畜数などを細かく記録し、上級衙門に報告していたようである。一例として、駅で記録され上呈された報告書を紹介する。

その報告書は、モンゴル国立中央文書館のハラチン駅に関するフォンド（大分類）に納められており（M144-1-18）<sup>26</sup>、第1葉には「乾隆55年（1790）正月から12月末まで、フレーから南下、（フレーへ）北上する、駅馬を使って送った全てのアルバに対し、駅馬や廩給などの物を準備し、通過させたことを調べ上呈する帳簿（dangsa）」と書かれている。全体の内容は、ハラチン駅の第23台から第26台に置かれた補助駅夫が、当該期間に供出した人員・家畜などを日付順に記録した帳簿である<sup>27</sup>。例えば、その冒頭第2葉、正月3

---

発的移動などが考えられ、各々に研究の余地がある。近年の成果として、離脱については〔堀内2013〕、五台山への巡礼については〔Charleux2015〕がある。またモンゴルを往来した隊商の活動や、モンゴル人の関わりなども大きなテーマとして残されている。

26 モンゴル国立中央文書館の目録については〔二木2003〕を参照。M144は、主にハラチン駅の補助の監督官が作成した文書群である。駅関連文書については後掲注30も参照。

27 ハラチン駅では、後述の如く、正規の駅戸のほかにも補助駅夫と巡邏兵が併置され、駅業務や家畜提供の一端を担っていた。これらの設置背景・業務の分担内容などの詳細は別稿を予定している。

日の記事には、

「第15台（第23台）<sup>28</sup>トゥグリク（*tögörig*、図固哩克<sup>29</sup>）に到着し、食事を取り出発した、北京からフレーにアルバの筆・紙を受領しに赴いた領催（*bošuyu*）プシュイ、侍衛（*kiy-a*）バヤルトらの乗る馬5、荷駄の駱駝7、廩給の羊1、建てるゲル、随行する駅夫などを、ハン＝オール（トシェート＝ハン部）、ウランチャブ2盟の駅馬から均等に用意し、通過させた。」

とあり、続く記事には、この領催と侍衛が、次の第24台を通過し、第25台「ホニチ」（*qoniči*、霍呢齊）で宿泊したことが記録されている（同2葉）。

このように、駅の利用は（少なくとも文書上は）厳格に管理されており、その命令書や報告書が、各級衙門に大量に蓄積されていったと考えられる。事実、モンゴル国立中央文書館には、駅関連文書が大量に保管されているが<sup>30</sup>、これまで殆ど研究されていない。分析を重ねれば、駅の管理・運用体制の詳細や、駅を往来した人や文書の全体数などを解明することも可能であろう。今後の課題である。

また「公務（*alban-u kereg*）」であればザサグやザサグが派遣する旗のタイジ・官兵も烏拉票の発給を受けて駅の駅馬や廩給を利用することができ、烏拉票が発給されない場合でも、駅馬や廩給を所属旗で調達した上で旗の人員を旗外に派遣することができた<sup>31</sup>。烏

---

28 ハラチン駅は正站と腰站に分かれる。駅は張家口を起点にナンバリングされるが、正站のみに数字を振る場合と、腰站を含んで通算する場合がある。トゥグリクは正站の第15番目で、通算で23番目に当たる。本稿では整理の都合上、通算で表記を統一した。

29 駅の漢字表記は史料によって異同があるが、本稿では、漢文史料の場合当該史料上の表記に依拠し、モンゴル語史料については『理藩院則例』巻31郵政上・張家口駅の漢字表記に依拠した。モンゴル語転写は、当該史料に依拠したほか『四部アルバ分配冊』及び『理藩院則例』のモンゴル語版を参照した。駅名は時代・史料によって異同があり今後検討が必要である。フレー以南の駅名を詳細に比較検討した〔ムンフバートル2016〕を参照。

30 モンゴル国立中央文書館には、カタログ上、駅の名によって分類されたフォンドがM143からM150まで存在し、これら8フォンドに納められている小分類（*хадгаламжийн нэгж*）は合計5,000件を越える〔二木2003：144〕。これらの文書の多くは、所引の報告書（M144-1-18）の如く、末端の駅で作成もしくは受領した文書群と考えられ、その送付先・発送元である上級官庁（フレー大臣やウリヤスタイ將軍衙門など）さらには駅路が通過する盟や旗の衙門にも、対応して多くの文書が保管されていると考えられる。当時の文書行政については〔萩原2006〕を参照。

31 『理藩院則例』巻33郵政下「増纂因公馳駅」、「修改扎薩克因公差人准其供應」の条。また「修改喀爾喀四部落騎用烏拉支食廩給」の条には「凡四部落、已未管旗汗王貝勒貝子公以及台吉官員兵丁因公行走、除騎用本身烏拉外、准其於本旗支用烏拉廩給、如本旗本身烏拉不敷、准其於經過各旗酌量支用。其私事行走、止准於本旗屬下人等量力所能核計敷用攢湊支用。」とあり、駅馬については各旗から協力が仰げ、私事の派遣であっても旗民から駅馬などを徴収できたことが判る。なお『大清高宗實錄』巻1176、乾隆48年（1783）3月丁酉条にも「至四部落汗王扎薩克及台吉官兵、因公出境、

拉票が発給される公務の範囲など、詳細は現時点で不明だが、前節で見たような、およそ旗レベルで課せられたアルバについても、一定の制約の下、駅を利用した移動が許されていたと思われる。

従って、上はモンゴルのザサグや清朝の大臣から下は旗の下級官員や一兵卒まで、階層的に異なる人々が駅を利用して往来したと考えられる。さらに、後述の如く漢人商人やロシア人商人らも駅を様々な形で利用していたことから、満・蒙・漢・露といった多様な人々が駅を利用し往来していたといえる。

このような駅利用者の多様性を議論するならば、そもそも駅に派遣され維持運営に当たった官兵自体が、モンゴル各地の異なる旗から集められた人々であった点は注目に値する<sup>32</sup>。就中ハラチン駅は、内モンゴルから派遣された官兵がハルハ四部の官兵と同じ駅で任に当たった点で、そのほかの駅とは性格を異にしていた。そこで以下、ハラチン駅を例に、駐屯官兵の動員体制とその多様性について分析する。

張家口を起点にゴビ砂漠を越え第44台ハダト (qadatu、哈達図) に至る通称ハラチン駅は、その名の通り、ハラチンなどの内モンゴルから派遣された官兵によって維持され<sup>33</sup>、規定上、各駅には平均して官員数名と甲兵・站丁17～8名が置かれることになっていた<sup>34</sup>。これら内モンゴルの官兵に加え、前述の如く、ハルハ四部からも巡邏兵 (čayday-a) 約250、補助 (qabsury-a) 約150が派遣されていた (表2-1のNo.9、11)。このハルハから供出した人員について、『四部アルバ分配冊』には、ハラチン駅のどの駅にどの部か

本旗烏拉馬不敷騎用、准於經過旗分量用。其因私事者、止應騎用自己馬匹。若出境遠行、各視本旗屬下人等力量、公攤烏拉馬應用」とあり、この時点で同様の規定が定められていたことが判る。この乾隆48年には、ハルハ四部のハンやザサグ、ホトクトらが「烏拉票」を勝手に発給し、駅を私的に利用していたとして処罰されているが (事件の顛末や背景については [中村2006a])、不正に発給された烏拉票は、その時確認されただけで556枚を数えた (中国第一歴史档案馆・軍機処全宗・滿文録副奏摺126:3018-3035)。少なくとも乾隆48年以前は、公務の有無に関わらず、駅を利用した移動が頻繁に行われていたと考えられる。

32 後述する如く『四部アルバ分配冊』からはどの駅にどの部から何名派遣されたかが判る。またモンゴル国立中央文書館の駅文書には、更に詳しく、どの旗から何名派遣されたかを記録した文書も存在する (例えばM145-1-1)。

33 ハラチン駅の管理・動員体制についてはなお不明な点が多い。『考察蒙古日記』末尾の「蒙古台站驛名里数表」中の第一站「察漢托羅蓋」の「摘要」には、「阿爾泰軍台、一称喀喇沁台站、以当台差者原皆喀喇沁人也。自頭台至八台、一称察哈爾八台、以帮台差者系察哈爾人也。阿爾泰軍台共四十四台、総婦察哈爾都統管理。」とあり、冒頭の8台はチャハル八旗が、残りはハラチン人が勤務する原則であったことが判る。

34 『理藩院則例』巻31 郵政上の「張家口駅」及び「賽爾烏蘇駅」を見ると、駅毎官吏が2名程、馬甲が6～10名、烏拉齊が10名前後であり、44駅全体の馬甲は304名、烏拉齊は440名である。『口北三廳志』巻6 台站志では数字に多少の異同があるが概ね同数である。



ら何名派遣したかを記した表があり（25頁、道光10年の記事）、それに依れば、内外モンゴルの境界に位置する第20台ボラン（bulung、布隴）及び第23台トゥグリグから第44台ハダトまでの合計23駅に、駅毎およそ巡邏兵11名、補助7名が派遣されていたことが判る。

また、この巡邏兵と補助の兵丁は、やはり「戸」単位での派遣であったことが、左翼後旗のアルバ分配冊から読み取れる。表3：No.26では、ハラチン駅の第30站ボル＝オボー（boro oboo、博勒鄂博）の巡邏兵の交替について、

「ソムから若く力のある（bületei）1戸人を、アルバの馬4頭、駱駝1頭、私財の馬8頭、牛10頭、羊50余頭、武具一式、充分な荷駄用の駱駝と共に供出し…」（同冊31a）

とある。

内モンゴル側からの派遣人員も同様に戸単位で派遣された可能性は高く、従って、これらハルハの23駅では、内モンゴルとハルハ各々の出身者がほぼ同数、駅毎に17～18戸ずつ駐屯し、同じ駅で長期の任務に当たっていたことになる<sup>35</sup>。このような側面に注目すれば、駅は、人やモノを通過させるだけに止まらず、駅自体が、他地域・他民族の人やモノ・情報が集い混じり合う結節点として存在していたと考えられる。

#### 4. 駅と地域社会

今後、駅をこのような人的交流の場として捉え直すためには、前述のモンゴル国立中央文書館所蔵の行政文書類だけでは解明できない部分も多い。それを補完する史料として、満人漢人官僚やロシア人、日本人らが道中の様子を記した史料（仮に日記史料とする<sup>36</sup>）が挙げられる。モンゴル人にとっては、駅の往来は業務であり日常でもあるが、他地域の出身者が、駅利用者として駅の運用状況や社会状況などを記録している点で、日記史料は重要な情報を提供してくれる。これら日記史料についても従来殆ど研究されていないため、本稿では幾つかの史料を紹介し、今後の研究の可能性について考察したい。

これら日記史料は、当然、主要幹線の往来について記録したものが多く、それに依れば、

---

35 北路の駅従事者が「戸」で赴任していたことは例えば『平定準噶爾方略』正編卷31乾隆21年秋癸卯条などから読み取れる。内モンゴル側も戸単位の赴任だとすれば、23駅合計でおよそ800戸3,200人以上の規模になる。このような混住は、当然地域社会にも様々な影響を与えたと考えられる。「ハラチン人」のハルハ社会への移住と浸透は、モンゴル社会史上の重要なテーマといえよう。今後の課題である。

36 ここでは単純に日付順に道中の様子を記したものを日記史料と呼ぶ。特に清末に書かれた漢文史料の中には、北方辺境の情勢を探るために記録されたものもあり、単純な旅行記や紀行文とは質を異にする。今後個別に史料性格を精査する必要がある。最近の成果として、これら日記史料を整理し解題を付した[畢奥南2015]がある。また、モンゴル人の記したモンゴル語日記史料も調査・収集する必要があるが、現時点では宮廷儀礼に関する日記史料[中村2011a、中村2014]のみである。



ハラチン駅などの主要幹線の駅は、基本的に常設で場所も固定されたものが多かったようで<sup>37</sup>、駅には少なくとも10名以上の兵士や駅夫に加え、それらを監督する官吏が数名配置され、駐屯官兵や往来者の宿所として多くのゲルが建てられ、あたかもひとつの集落のようであった。

その中には、寺院などが併設される駅もあった。ハラチン駅の第22台トリ＝ボラグ (toli bulay、托里布拉克) には「慈蔭寺」と呼ばれる寺院があった<sup>38</sup>。また、前出の第25台ホニチには「溥恩寺」と呼ばれる寺院があり、喇嘛100余名がいたとの記録もある<sup>39</sup>。

さらに、アルタイ軍台の重要な分岐点（一方は北上してフレーに、一方はウリヤスタイへと続く）である第32台タル＝ドローン (tala dolon、塔拉多倫)、別名サイル＝オス (sayir usu、賽爾烏蘇) には、駅道署や書記の執務所、武器などの保管庫のほか、関帝廟なども存在した<sup>40</sup>。

このような拠点が社会に常在することは、特に商人にとって重要であったと思われる。1911年、ホブドとウリヤスタイ間の駅について、『考察蒙古日記』に以下のような記録がある。

「過巴夏則斯（バガ＝ゼス、bay-a jes）台、遇俄商一人、操蒙語、服蒙服、詢知彼即在台站附近貿易者。其主人在罕達夏台圖一帶二十余年矣。行至依合則斯（イフ＝ゼス、yek-e jes）台、又遇一人亦如之。」<sup>41</sup>

37 幹線の駅でも季節によって場所を変えることはあったようである。また、これら主要幹線から枝分かれた支線が、部や旗を結ぶ形で張り巡らされていた。「ソム駅 (sumun örtege)」などと呼ばれるこの支線は、必要に応じて、將軍や盟長、旗長からの命令に応じてその都度設置される駅も多かった。臨時に置かれたソム駅の様子は、同治13年(1874)にセツェン＝ハン旗に派遣された錫珍(1847-1889)の『奉使喀爾喀紀程』に詳しい。そこでは「凡蘇穆台(ソム駅)、經過即撤、歸路則從新料理、故又遲滯吾行」とあり、設置の度に命令文が必要とされ、通過後は撤去されてしまうため、道中しばしば遅延が発生したと述べている。

38 寺院の様子は、1906年の記録である『游蒙日記』閏4月1日条に詳しい。康熙帝の漠北遠征時、この地で御馬が地面を蹴ると泉が湧き、渇きに苦しむ軍士を救ったという。泉は「馬跑泉」と名付けられ石碑が建てられたようである。山門をくぐると、正殿、中殿、後殿と東西に配殿と房があったという。また後出の『奉使三音諾顏記程』では、寺院は乾隆年間の敕建であるという。

39 『游蒙日記』(1906年)4月3日条。[関東都督府陸軍部編1908:154]では寺院の喇嘛は300人とある。この両寺以外にも、駅に寺院が併設される例は多く見られる。その意義については別稿を予定している。

40 『游蒙日記』閏4月6日条。サイル＝オスには、第24台モハル＝ガシオン(穆胡爾噶順)から第44台ハダトまでを管理する管站司員が置かれた(『理藩院則例』卷31郵政上)。駅の管理体制とサイル＝オスの重要性については[金峰1979a]参照。サイル＝オスについては別稿にて論じる予定である。

41 『考察蒙古日記』5月24日条。「巴夏則斯(バガ＝ゼス)」はウリヤスタイ側から数えて第5台、「依合則斯(イフ＝ゼス)」は同じく第4台に当たる。ホブドとウリヤスタイ間の14駅の名称や駐屯官兵数については『四部アルバ分配冊』18頁に詳しい表がある。

これに依れば、モンゴル語を操るロシア商人が、複数の駅を拠点にして交易を行っていたようである。ウリヤスタイから東行し、ハルハ20駅に入つてすぐの帖米爾特（第3台トゥムルト、temürtü）でも、ロシア人が小屋や天幕を建て10余年商売をしていたとある<sup>42</sup>。

このように、駅を交易拠点として利用するのは漢人商人とて同じ事である。同じ『考察蒙古日記』には、フレーから南サイル＝オスに向かう14駅の「懷雷穆台」（第9台ドラン、duran）について、

「是台有内商二三人、詢系東口（張家口）分出、歴年甚久、所販均系蒙人用品、如靴・帽・烟袋・烟瓶等類。三（三音諾顔部、サイン＝ノヨン部を指す）・札（扎薩克圖汗部、ザサグト＝ハン部を指す）境内随台皆有。」<sup>43</sup>

と記しており、漢人商人が駅に隣接して店を構え、靴や嗅ぎタバコ用品などの生活物資の交易を行っていた様子が見て取れる。また、このような状況は特に西2部ではほぼ全ての駅で見られたと記している点は注目に値する。

さらに別の史料には、支線の駅にも大きな交易拠点が存在した例が見える。1908年の往来の様子を記した『奉使車臣汗記程詩』には、ハラチン駅の第28台「札拉図」（jalatu）からセツェン＝ハン部へ向けて分岐した支線の三番目の駅「布楞」付近の山麓に、「買賣街」と呼ばれる交易拠点があつたとの記録がある<sup>44</sup>。

このように駅が交易の拠点となつた背景には、駅が、地域社会において常に固定的に存在していたため、商人と近隣遊牧民双方にとってアクセスし易かつた点、さらに官兵が常駐していたため、安全の確保が容易だつた点などが考えられよう。

さらに加えて、駅に駐屯する官兵自身が商人にとって重要な顧客であつた。左翼後旗のアルバ分配冊で見たように、駅やカ倫に駐屯する官兵には定期的に食糧（家畜）が送られることになってはいたが、遠隔地への人員・物資の輸送は旗にとって大きな負担であり、商人との間に補完関係ができていたようである<sup>45</sup>。今後さらに検討すべき重要な課題といえる。

---

42 『考察蒙古日記』6月2日条。「此地有俄人木屋及氈幕数間、詢知在此經商已十余載。」

43 『考察蒙古日記』6月10日条。

44 『奉使車臣汗記程詩』巻3「將抵布楞」の注に「山麓支帳房兩架、中列貨物、蒙人絡繹往購、謂之買賣街。」とある。

45 [オユンジャルガル2016] に依れば、ハルハでは主に嘉慶年間以降、遠隔地への家畜等の運搬を代行させる事例が多くなる。漢人商人が金銭でそれを請け負っただけでなく、旗がトスゴンと呼ばれる組織をウリヤスタイ近郊などに設置し対応する事例も見られた。このような事象の分析は、社会の流動性を考える上で重要な課題であるといえる。

## 結語

本稿では、殆ど未着手ともいえる清代モンゴルにおける人の移動について、ハルハ＝モンゴルを事例に、今後の研究の前提となる基礎的事項を確認すると共に、現時点で提示できる論点や課題を抽出した。本稿で得られた知見を改めて整理すると、およそ以下の通りである。

清朝治下ハルハ＝モンゴルでは、全人口の約3～4%が、清朝から割り当てられたアルバを遂行するため、所属旗を離れて任に就いていた。このような長期の移動を伴うアルバは、旗レベルでも存在していた。それは、駅や哨所などに物資や家畜を運搬するアルバや、ザサグや官吏らの出張に従者として随行するアルバなどであり、任地によっては1～3ヶ月の移動を強いられる場合もあった。これらを総合すると、ハルハ四部全体で、所属旗を離れ外地で勤務する人々の数は3～4%をさらに大きく上回っていたと考えられる。

また、このような人々の移動を支えたのは、モンゴル全土に張り巡らされた駅網であった。駅は、何より清朝統治の根幹である文書行政を支え、その駅行政も、緻密な文書行政によって管理されていた。駅業務に伴って作成された命令文や報告書は、各級衙門に膨大に蓄積されたと考えられ、一部は現在もモンゴル国立中央文書館に保管されている。同館の目録で確認できる駅関連文書だけで、小分類換算5,000件を越える。従来殆ど研究されていないこれらの文書の分析によって、駅の管理・運営体制の実態解明や、駅を通過した人や文書の数的把握が可能となろう。

さらに駅は、所属や出身地域、階級や出自を異にする様々な人が集い行き交う場でもあった。本稿では、地域社会における結節点としての駅に注目し、その機能及び社会史的意義を考察した。中でも、ハラチン駅はハルハと内モンゴル出身者が共に駅で勤務するという特徴があるほか、一部の駅は、寺院などが併設される大型・固定型の駅であった。またハラチン駅以外でも、駅を拠点として漢人商人やロシア人商人が活動する事例が確認できた。駅を社会の結節点として捉え直すことの意義と可能性は充分存在すると思われる。

以上が本稿の概要である。今後の課題を大別すれば、ひとつは、数的・統計的に人々の移動の実態を把握する試みであり、もうひとつは、個別の駅や個人の移動体験に焦点を当て細部から社会全体を捉え直す試みであると言えよう。とはいえ、冒頭で述べたように、駅に関する研究は空白部分が多く、本稿も総花的な課題の列挙に止まった。個別の実証研究の蓄積が重要であることはいうまでも無い。次の課題としたい。

### 【参考文献（アルファベット順）】

畢奥南編2015『清代蒙古游記選輯三十四種』東方出版社。

Charleux, I. 2015 *Nomads on pilgrimage: Mongols on Wutaishan (China), 1800-1940.*

- Davi, N.K. et al. 2015 A long-term context (931–2005 C.E.) for rapid warming over Central Asia, *Quaternary Science Reviews*, 121, pp.89-97.
- 二木博史2003「モンゴル国立中央文書館所蔵の清代文書史料：フォント目録」『史資料ハブ地域文化研究』1, pp.136-147。
- 萩原守2006『清代モンゴルの裁判と裁判文書』創文社。
- 堀内香里2013「清代中期以降におけるハルハ・モンゴル旗内の社会関係調整機能について：セツェン汗部中前旗の「離脱」案件を通して」『内陸アジア史研究』28, pp.75-100。
- 堀内香里(Хориучи Каори)2016 Манжийн үеийн монгол дахь нутгийн хязгаар ба нүүдлийн мал аж ахуй; халх баргын шижээгээр. С. Чулуун, Хурц, А. Борисов, Ока Хироки эмхтгэсэн *Евроазийн нүүдлийн аж ахуй. Түүх, Соёл, Хүрээлэх орчин*. CNEAS Reports 22, pp.75-96.
- 金峰1979a「清代蒙古台站的管理機構」『内蒙古大学学报・哲学社会科学版』1979-1・2, pp.60-76。
- 金峰1979b「清代外蒙古北路駅站」『内蒙古大学学报・哲学社会科学版』1979-3・4, pp.77-102。
- 金峰1981 *Mongᠣᠯ ᠣᠷᠲᠡᠭᠡ ᠨᠡᠷᠡᠰᠦᠨ ᠲᠤᠬᠠᠢ, mongᠣᠯ ᠲᠡᠢᠬᠡ-ᠶᠢᠨ ᠲᠤᠬᠠᠢ ᠣᠭᠦᠯᠡ-ᠦᠳ, ᠣᠪᠦᠷ ᠮᠣᠩᠭᠣᠯ-ᠤᠨ ᠠᠷᠠᠳ-ᠤᠨ ᠪᠡᠯᠡᠯ-ᠦᠨ ᠶᠣᠷᠢᠶ-ᠠ*, pp.140-150.
- 関東都督府陸軍部編1908『東部蒙古誌草稿(下編)』。
- マイスキー(Майский, I.M.)1921. *Современная Монголия : отчет Монгольской экспедиции, снаряженной Иркутской конторой Всероссийского центрального союза потребительных обществ "Центросоюз". Иркутск.*
- 南滿洲鐵道株式會社庶務部調査課編1927『外蒙共和国(上編)』大阪毎日新聞社。
- ムンフバートル(Ш. Мөнхбаатар)2016 Их Хүрэнээс Сайр-Ус хүртэлх өртөөний нэрсийг нягтлах нь, “Цайны зам”-ын эрдэм шинжилгээний анхдагч бага хурлын илтгэлийн эмхтгэл, pp.63-73.
- 中見立夫1993「モンゴル文書史料とアルヒーフ」『言語文化接触に関する研究』6, pp.249-274。
- 中村篤志2002「財産関係文書を通じてみた清代モンゴル旗社会の社会関係」『集刊東洋学』87, pp.134-114。
- 中村篤志2003a「19世紀ハルハ・モンゴル旗社会の統計史料：トシェート・ハン部左翼後旗の“戸口家畜冊”について」『内陸アジア史研究』18, pp.63-73。
- 中村篤志2003b「モンゴル古文書の世界」『Arctic Circle』49, pp.14-17。
- 中村篤志2006a Тэнгэрийн Тэтгэсэн 48-р оны зарлиг ба монголын “нийгмийн өөрчлөлт”, *Northeast Asian Study Series*, vol.8, pp.31-39.
- 中村篤志2006b Ашиг зангийн зарга, түүний түүхэн нөхцөл, *Mongolica: an international annual of Mongol studies*, vol.18(39), pp.191-194.
- 中村篤志2011a Бээжинд жасаалсан ван гүнгүүдийн өдрийн тэмдэглэл, *CNEAS Report*, 2, pp.84-89.
- 中村篤志2011b「清朝治下モンゴル社会におけるソムをめぐる：ハルハ・トシェートハン部左翼後旗を事例として」『東洋学報』93(3), pp.366-342。
- 中村篤志2014「清朝宮廷におけるモンゴル王公——光緒9-10年乾清門行走日記の分析から」新宮学

編著『近世東アジア比較都城史の諸相』白帝社, pp.89-111。

ナサンバルジル (Ц.Насанбалжир) 1964 *Ар Монголоос манж чин улсад залгуулж байсан алба (1691-1911)*.

ナツァグドルジ (Ш.Нацагдорж) 1972 *Сум Хамжлага Шавь ард*.

ナツァグドルジ (Ш.Нацагдорж) 1978 *Монголын Феодализмын замнал*.

ナツァグドルジ (Ш.Нацагдорж), ナサンバルジル (Ц.Насанбалжир) 編 1962 *Дөрвөн аймгийн алба тэгшитгэсэн данс*.

岡洋樹 2007『清代モンゴル盟旗制度の研究』東方書店。

岡洋樹 2011「清代モンゴルの社会・行政統治構造理解をめぐる試論」早稲田大学モンゴル研究所編『モンゴル史研究：現状と展望』明石書店, pp.256-275。

オユンジヤルガル (О. Оюунжаргал) 2016 Манжийн үеийн Халх дахь "тосгон"-ы тухай, С. Чулуун, Хурц, А. Борисов, Ока Хироки эмхтгэсэн *Евроазийн нүүдлийн аж ахуй. Түүх, Соёл, Хүрээлэх орчин*. CNEAS Reports 22, pp.47-65.

ポズドネエフ (東亞同文会編纂局訳) 1908『蒙古及蒙古人』東亞同文會編纂局。

ソノムダグバ (Ц.Сономдагва) 1961 *Манжийн захиргаанд байсан үеийн ар Монголын засаг захиргааны зохион байгуулалт (1691-1911)*.

田山茂 1954『清代に於ける蒙古の社会制度』文京書院。

矢野仁一 1925『近代蒙古史研究』弘文堂書房。

趙雲田 1989『清代蒙古政教制度』中華書局。

付記 本研究は、文部科学省科学研究費補助金（基盤研究C：16K03071及び国際共同研究加速基金（国際共同研究強化）：16KK0021）の助成を受けたものである。

キーワード ハルハ＝モンゴル、移動、駅、文書行政、モンゴル国立中央文書館、日記史料

