

清末の天津における郵便局の展開

森 勝 彦

はじめに

- I. 諸局の形成
 - II. 競争の激化
 - III. 郵政局の展開
- おわりに

はじめに

近代国家の形成に不可欠なインフラの一つとして国営による郵便事業があげられる。中国の場合、清末の1896年に創立された大清郵政が官民ともに利用できる西歐式の郵便事業である。これは中国最初の郵便切手を発行した海関郵政を引き継ぎ、海関から清朝政府に事業主体を移そうとしたものである。殆ど機能しなくなっていた駅伝制に代って大清郵政が全国的に展開することになった。しかし当時の中国には他に二種の郵便局が存在した。即ち、欧米・日本の列強諸国が中国に設立した在華郵便局で客郵局と呼ばれているものと、清代から民間のなかで発達してきた私営の通信機構である民信局である。

客郵局は中国の郵権を侵害するものであり、民信局は郵便事業の国営に対する民間の抵抗勢力である。それらはしぶとく存在を続け、客郵局が一部を除いて撤退したのは1922年、民信局が全廃になったのは1934年末である。即ち郵政事業の国営による統一が完成したのは大清郵政局成立後40年余り後

であった。

近代中国の郵便に関してはその概論的研究をはじめ¹⁾、三種の郵便局のそれぞれに焦点をあてた研究²⁾が行われ、各郵便局の全国的展開のなかでの機能と役割の特性が明らかになりつつある。近代化に伴う空間統合のなかで、郵便は電信、鉄道などともに不可欠のインフラであり、全国的ネットワークの形成過程や中心地機能との関連性³⁾などが究明されなければならない。しかし一方、広大な中国の近代化は一様ではなく、三種の郵便局も全国的展開を指向しながら発展・衰退・残存の過程において地域的な多様性をみせた。

その地域性に関して各郵便局ごとにみていくと、民信局は清代から内発的に発展しただけに各地域の地形条件、配送手段、母体業種などによる地域性が大きい。福建、広東で発展をとげた批信局は民信局の一種で華僑送金を主業務とした⁴⁾。東三省、蒙古では財貨の護送業である鏢局が民信局を兼業した⁵⁾。また衰退期には上海を中心とした長江下流域で残存度が高かった⁶⁾。客郵局は沿海部、長江沿岸部の開港場に立地する共通傾向がある一方で、国別にはドイツが山東半島、日本・ロシアが東三省というように各国が権益を有していた地域への進出が目立つ。

大清郵政局は海関を母体として形成されたため当初は客郵局と同様に開港場が中心であったが、次第にその後背地に郵便局網を形

キーワード：郵政局、民信局、客郵局、天津郵便区、鉄道

成していった。しかしその発展には地域差がみられた。1897年から1930年までの中国各地における郵政局の分布状況を見ると、北京、天津を含む直隸（河北）郵便区が100 km²あたりの分布密度で全期を通して全国一であった。人口一人あたりの郵便物数は、江蘇のちに東北に次いで三位である。郵便需要を上回る形での郵政局の積極的増設がなされたとみるべきであろう。また1904年と1909年の局数の増加倍率を比較すると全国平均で3.23倍で、この時期は全土にわたり郵政局の積極的増設が顕著な時期である。その中でも直隸が5.18倍と最大の増加倍率で、続いて山西、東三省、河南と、華北、東北地域での増設が顕著である⁸⁾。

この積極的増設の背景には、天津が近代郵政発祥の地であり郵政局の事業推進のモデル地区であったことが考えられる。また郵政局の展開には民信局や客郵局の動向が少なからず影響を与えたとみられる。本稿ではこの点を念頭において、清末の天津郵便区を中心とした郵政事業の空間的展開を民信局や客郵局との関連でみていきたい⁹⁾。

I. 諸局の形成

ここでは三種の郵便局の天津における形成過程について、まず客郵局からみていきたい。天津が開港して以後1860年にはイギリス、アメリカ租界、翌年にフランス租界が設置された。しかし天津を含む華北方面へ最初に中国の郵政の侵害を始めたのはロシアであった。中露天津条約により1858年、キャフタからウランバートルを経て北京、天津までの駅伝に、ロシア官吏を派遣して三ヶ月に一度、郵便を運ばせた。また1860年には中露北京条約によりロシアの客郵局が設置された。この時の客郵局には二種類あり、一つはロシア政府の官立の客郵局で、北京に設立され清朝の駅伝に頼ることなく北京—キャフタ間で政府やロシア教会の郵便を運んだ。もう

一つは蒙古・中国各都市のロシア商會が開設した中国の民信局のような私設郵便局である。天津、北京に私設郵便局が設置されロシア商人の郵便を運んだ¹⁰⁾。

1861年にイギリス、1865年にアメリカが客郵局を開設するが短期間で閉鎖され、イギリスは再び1882年から1890年まで開設した。ロシアは1870年に商會の私設郵便局を撤廃してロシア郵政部所属の客郵局を設立した。ドイツは1889年、日本は1892年、フランスは1898年に客郵局を設立した。イギリスが再々度開設したのは1906年である。これを見るとイギリスは華南、華中方面の開港場には1840年代から設置したのに対し、天津をはじめ華北への設置は消極的である。熱心だったのはロシアであり蒙古、東三省から華北への設置を早期に行なった。各国の郵政局の管轄である客郵局の動向には、その国の外交、経済、軍事戦略の意図が読み取れる。その意味では天津の華北から蒙古方面への後背地形成の可能性を見越して最初の布石を打ったのはロシアであった。

キャフタから蒙古を経て北京、天津へのルートは、ロシアの東アジア進出の予定ルートの一つであった。ロシアはこのルートを北京への政治的ルートの他に貿易ルートとして位置づけた。その貿易の主商品は華中、華南の茶であり天津はロシアへの輸入中継地としてキャフタのロシア商人が進出した。20世紀初め、ウラジオストックにシベリア鉄道が伸びるまで天津はシベリアの外港として機能した。ロシアの天津、北京への郵便線路の進出はこのような経済的背景から来ている。

しかしロシア以外はイギリスをはじめ、天津への客郵局の進出は遅い。これはイギリスのように当面の重点地区が華北方面ではなかったこともあるが、天津での海外との直接貿易が低調であったことによる。その最大の要因は天津の入り口である塘沽港が浅く大型の貿易船が接岸できず洋上で積み替えを必要

としたためであった。そのため1860年代から大沽港や海河の浚渫と河道の整備が重視されはじめた。直接貿易が増加し始める1890年代前後にドイツ、日本、フランスの客郵局が設置されている。1897年、海河工程局がつくられ本格的な浚渫、河道の整備が行なわれ貿易が発展をはじめた。貿易の発展や租界の成立とともに設置された客郵局の郵便の配送は、日本局は日本郵船、イギリス局は太古汽船、ドイツ局は享宝汽船など、各国系列資本の汽船会社が担当した¹¹⁾。客郵局の活動は、天津の貿易港としての発展とともに19世紀末から活発化した。各国の客郵局は本国の郵政局の管轄下にあり、本国の切手を使用した。

次に民信局の形成状況であるが、天津の民信局は、乾隆年間(1736～95)に続々と開設された北京の民信局が同治年間(1862～74)から光緒年間(1875～1908)にかけて天津に支局を開設したものが多く、同治年間には約30局に達し、多くは当時の天津の商業核であった県城の北門外から大運河に面した三岔河口付近に立地した¹²⁾。客郵局、郵政局にくらべて民信局は天津での開局が早く、近代への対応の早さがみられる。切手は使用されず郵費は受取人払いで、一括の後払いも可能であった。配送期日に遅れた場合の郵費支払いの不要性や財貨を損失した場合の補償などが民間に支持されていた。

図1は1900年代初めの天津に本拠地を置く民信局の郵便線路である。中国各地に整備されつつあった汽船や鉄道を民信局は積極的に利用していた。これによると、南は汽船では上海、歩行では山東省の臨清、河南省の道口、西は包頭、東北は吉林まで天津の民信局の郵便線路が広がっていた。歩行郵便線路は必ず速達が可能となっていた。毎日配送がある地域が天津と関係がより深い地域で一次後背地とみなしてよい。大清郵政局ができる前、及び創立直後の支局が少なかった時代、

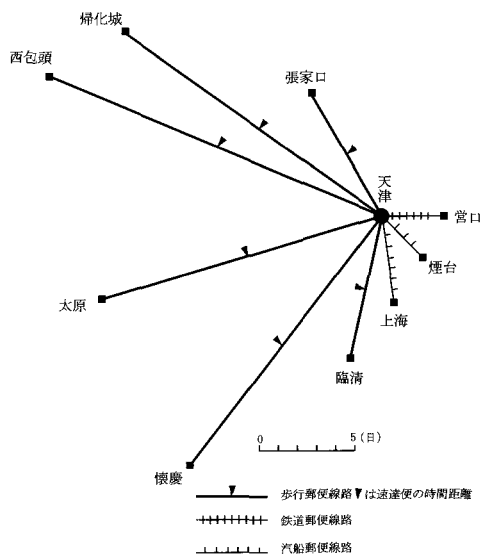


図1 民信局郵路の時間距離
 (『Decennial Reports 1892-1901』より作成)

天津とその後背地間の郵便は主として民信局が担っていたことは疑いない。

最後に郵政局の場合についてみよう。清朝は公文書の配送については伝統的な駅伝制に依存していたが、開港場を中心とした郵便の需要増大には十分対応できなかった。第二次アヘン戦争後、各国との条約の中で開港場の大使館、領事館の公文書の配送の義務を担わされたが、駅伝制では遅く信頼性かけると諸国は不満であった。これに対して海関が海関業務の兼務として、1866年に北京、上海、鎮江、天津の各海関に郵務事務所を設置し、各国の大使館、領事館及び海関自身の郵便を配送し始めた。さらに郵便切手を使用し一般の郵便も扱う欧米の郵便制度を模範とした郵便業務の開始を海関は試みた。一方、清朝は1876年に開港場に文報局を設置し開港場間の公文書の配送を行い、海関に対抗しようとした。

これに対して、1878年、海関は海関直営の郵便局である華洋書信館を、天津を中心に北京、天津、牛莊(營口)、煙台、上海に設立し、ここで大龍、小龍などの切手を発行し一

般の郵便も扱い始めた。これが中国近代郵政の第一段階であり、海関の主導のもとで天津が近代郵政の中心として位置づけられた。

華洋書信館の発足にあたって海関は、中国の輪船招商局、イギリスの太古輪船会社と協議し、民信局の郵便を汽船で運ぶことを拒否する旨の取決めを行なっている。一般郵便の集配は民信局がほぼ独占していたから民信局の排除なしにパブリックな郵政の展開は困難であった。そのためまず輪船信局と呼ばれる汽船を配送手段とした民信局の勢力削減を試みた。華洋書信館の監督であった吳煥は商人層や清朝官僚層と連携し書信館の勢力拡大を図った。これを海関からの離脱傾向とみなした総稅務司ロバート・ハートは、海関直営の郵便局である海関撥駟達 (Post) 局を設置し華洋書信館の機能の吸収を図り、1882年に華洋書信館は閉鎖された。官督商弁であった華洋書信館の閉鎖と官弁の海関撥駟達局の新設は、郵政の管理・実権はあくまでも海関にあることを示したものである。1896年に海関直営から清朝に運営が移され、海関郵政を吸収して大清郵政局として郵政の国営化が実現した。洋務運動の成果の一つであったが、実権は海関にありイギリスを中心とする列強の影響が強かった。幹部は欧米・日本人が占め、公文書は英語で書かれた。

II. 競争の激化

1896年に大清郵政局が成立した頃の天津は、海外貿易が次第に盛んとなり始め、華北の貿易拠点としての役割を担うようになっていた。そのため1895年ドイツ、1896年日本と、後発資本主義国の租界が設立され、開港場機能は強化された。このような中で、大清郵政局は天津を郵政の基盤作りの拠点、モデル地区として重視した。まず当面のライバルである民信局と客郵局への対策が必要であった。

天津の後背地は鉄道を機軸として拡大・展

開した。天津の郵政局は積極的に鉄道を利用することにより、郵便線路のネットワーク拡大と速達化、大量集配化を図った。無論この背景には上述のように民信局との激しい競争がある。民信局は清末より発達し始めた汽船や鉄道などの近代的交通機関を積極的に利用し始めていた。これに対して郵政局は、登録済みの民信局以外、汽船や鉄道を利用することは禁止した。近代郵便線路の基軸となる鉄道や汽船から民信局の締め出しを図ったのである¹³⁾。

1899年、「大清郵政民信局章程」が發布され民信局は登録を義務づけられたが、未登録の民信局も多かった。郵政局はまず郵費競争で民信局に対抗しようとし、1902年、国内普通郵便を4分より1分に減費する一方で、登録された民信局の郵費は1ポンド3角とし、以後毎年1角づつ値上げし最終的には9角としようとした¹⁴⁾。危機感を持った民信局は客郵局に接近する動きを見せたので値上げ案はまもなく撤回された。本来海外との郵便線路がなく、取締りにより開港場間の連絡を喪失しつつあった民信局と、開港場の華界や後背地との郵便線路を持たなかった客郵局は互いに欠けた通信空間を補おうとして接近する傾向があり、郵政局は警戒を続けなければならなかった。

1903年、天津—山海関、北京—漢口間の鉄道を民信局が利用することは禁じられたが、民信局が密かに鉄道で郵便を運ぶ違反がなくならなかった。1907年、胡万昌民信局が度重なる違反のため営業停止になり¹⁵⁾、1912年には7つの民信局で111件の違反が発覚したため、郵政局は罰則を強化し罰金のほか営業証をとりあげ、三盛、福興潤などを営業停止とした¹⁶⁾。民信局の違反の摘発にあたっては、民信局の元局員を利用する場合もあった¹⁷⁾。

サービスの稠密化、迅速化だけでなく、サービス内容でも民信局への対抗を様々に

図った。民信局が支持されてきた要因の一つに郵便の損失賠償の保障があった。郵政局は1901年に損失賠償責任を制度化した。また清末より各地で発行され始めた新聞は、従来、民信局により配送されていた。これに対して1905年には郵政局も新聞の配送の取扱いを開始した。

このように開港場に拠点を置く民信局や未登録の民信局に対しては厳しく対応する一方で、登録された民信局は郵政局の展開が不十分な地域での代理機関として位置づけた。特に内陸部の民信局に対する基本工作として、淘汰する際に必要性に応じて民信局の人員、組織を吸収、併合する方針が出されており、伝統的通信組織の活用が意図されていた¹⁸⁾。

もう一つのライバルである客郵局は、各国の租界の成立と共に設立された。義和団の乱後1900年8カ国連合軍の侵攻の際、各国の軍郵局が天津・北京を中心とした地域に多数、設置された。中でも日本が13局と多く、しかもそれらは天津の郵便局（日本の客郵局）の出張所という形式がとられた。これは軍事郵便だけでなく一般の郵便も扱うことを意味し戦後の居座りを目的としたもので、義和団の乱を利用した華北への積極的な進出の意図が表れていた。日本は1901年に天津郵便局の北京出張所を北京郵便局に格上げした。1900年に韓国の首都、京城に設置された郵便局とともに、日本はまず郵政の対外侵略を嚆矢として、中・韓両国の首都での植民地体制の土台を固めた¹⁹⁾。

1903年、外務部は北京の各国公使に対して、各国が中国に設立した客郵局を撤廃するよう申し入れている。また同年、民信局とともに客郵局の郵便も鉄道で運ぶことを禁止した。民信局に関しては上述のように取り締まりの効果が出はじめたが、客郵局は増加がやまないどころか貯金や小包の取り扱いまで開始し効果は出なかった²⁰⁾。その郵便小包に関して当時郵政局の場合11ポンドの重量が

1.1元であったのに対し、ドイツの客郵局は中国国内は僅か4角であり、開港場間の郵便小包を奪われる有様であった²¹⁾。国内だけでなく天津からヨーロッパ行きの郵便小包も、郵費の低廉と関税の免除のため、ドイツの客郵局に殆んど奪われた。中国商人も国際、国内ともに積極的に客郵局を利用する有様であった²²⁾。天津が国際、国内両面で経済発展を遂げつつあるなかで、客郵局は増加する天津の郵便流動利益を確実に収奪していた。

客郵局の国内郵便市場の収奪は、開港場間だけにとどまらない徴候も見せていた。客郵局は基本的に開港場の租界にそれぞれ設置されたが、義和団の乱後、天津、北京地区の鉄道沿線に軍郵局が設置されたように、開港場から内陸部に鉄道沿線に沿って設置される例が出始めた。ドイツは青島から済南に至る山東鉄道の敷設権を得て1898年から工事を開始したが、開通につれ沿線の各地にドイツ客郵局を設けた。これに対して郵政局は大いなる危機感を持った。これは開港場の後背地にあたる内陸部への郵政侵害であり、ことに天津郵政は鉄道を基軸的郵路とし沿線に局を設置していくことを基本としたから危機感は特に強かった。したがって鉄道敷設条約には、客郵局の設置及び客郵局による郵便集配の禁止などの文言を盛り込むべきであるとしている²³⁾。ここに鉄道国有化運動、租界の回収などとともに、郵政の実権獲得も国権回復の一環として行われる必要があった。

1904年、郵政総務司ロバート・ハートは外務部への報告で、取り締まりを受けている民信局が客郵局に接近し生存の道を模索しているのも、早急に客郵局の撤廃を法令で規定すべきとの危機感を表明した²⁴⁾。しかし一方では客郵局に対して強硬な対応は及び腰であった。客郵局の撤廃のためには万国郵政連盟に加入することが必要であったが、1907年ハートは四つの理由をあげて加入に消極的な

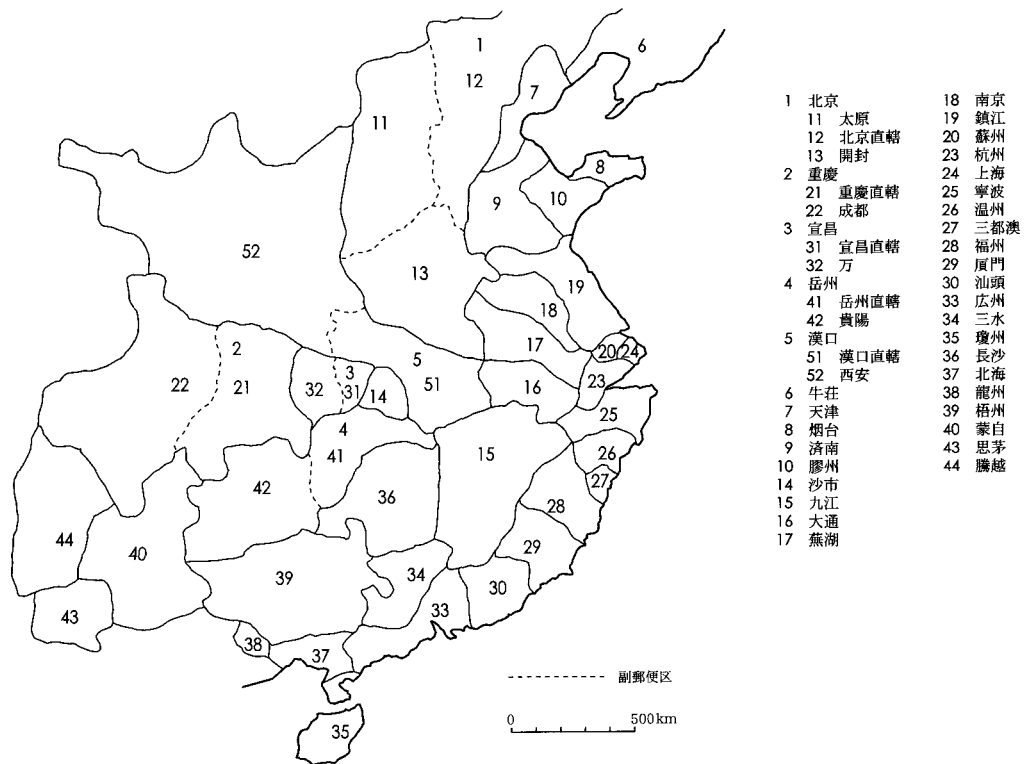


図2 清末の郵便区
 (『光緒30(1904)年郵政事務年報』より作成)

姿勢を示している²⁵⁾。即ち、万国郵政連盟に加入しても客郵局を撤廃させることは出来ないのではないかという危惧や、加入した場合配送にあたる外国汽船が多くの手数料を要求するのではないか、中国郵政は順調に発展してきたとはいっても加入国の郵政にはまだ及んでいない、加入した場合、郵政は海関とは別の組織にする必要があり多額の費用がかかるのではないかというものである。ここに幹部が外国人で占められる大清郵政の体質が出ており、客郵局に対する遠慮が窺われる。ただ天津郵便区とその周辺では、当初はロシア、ついで日本、ドイツが、開港場だけでなく内陸部に進出を図る傾向が強く、警戒を要した。

Ⅲ. 郵政局の展開

以上のような民信局や客郵局との対立を背

景として郵政局は天津地区にどのような展開をみせたのだろうか。これを天津郵便区とその周辺でみよう。

1896年に郵政の国有化とともに天津海關撥駟達局を天津大清郵政局と改名して出発した天津郵政は、同年末に唐山郵政局と秦皇島郵便転運站を設置し、天津後背地への郵便局の進出を開始した。1899年に海関の管轄区域を基本として郵便区が設置された。内陸の広大な郵便区の場合、副郵便区が置かれる場合もあった(図2)。また各郵便区の管轄範囲には変動がみられた。天津には天津郵便区の郵政総局が置かれ、山海関、錦州などに分局が置かれた。

1900年の義和団の乱の際の破壊と混乱のあと、1902年から本格的な郵便の増設が開始された。郵便局の開設にあたっては郵政局直営の郵便局と地元の有力者、商人などに委託

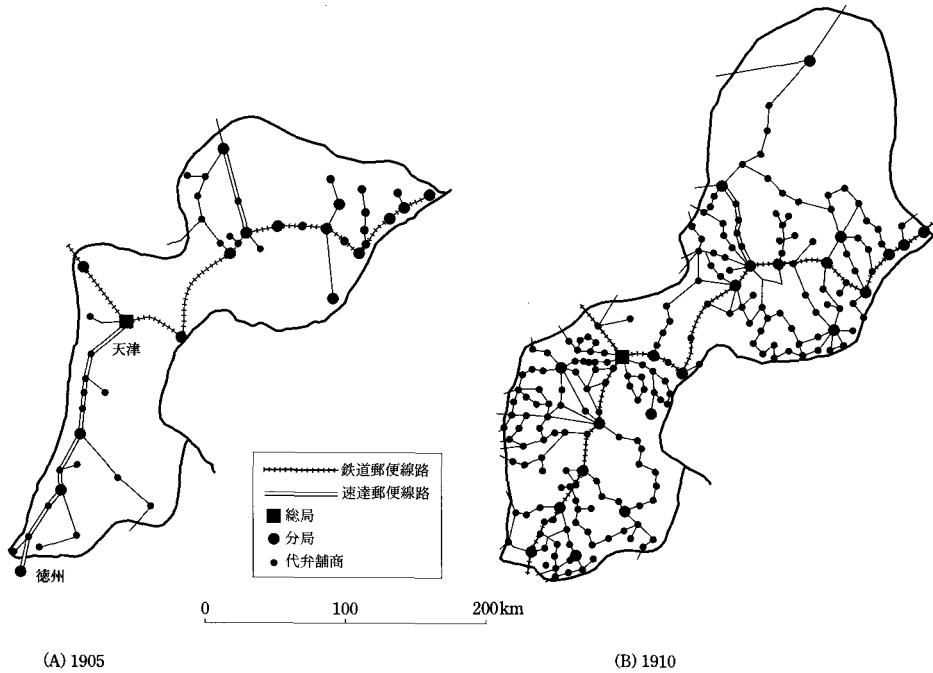


図3 天津郵便区郵便線路図
 (『光緒31(1905)年郵政事務年報』『宣統2(1910)年郵政事務年報』より作成)

した代弁舗商の二本立てで行なわれた。1902年には総局・分局が17、代弁舗商が1であったが、1906年には総局・分局が24、代弁舗商が41、1908年には総局・分局が30、郵政代弁局(代弁舗商を改称)が145、1911年には総局・分局が41、代弁分局(郵政代弁局を改称)が243と急増した。代弁分局の増加が顕著であり、短期における名称の変遷からみても重要性を増したことが窺われる。

これは1905年から開始された農村を中心とした地方郵政の結果である。これは民信局と農村との関係を断絶させることに狙いがあった。1906年には天津から40里(約23km弱)以内の市鎮や農村に均しく郵便ポスト、代弁舗商(後の代弁分局)を設置した。これにより民信局は農村部からも郵政局に包囲されることとなった。短期で多数の代弁分局を設置できた背景として、前述のように民信局対策にあった民信局の吸収、併合が行われた可能性を考慮する必要がある。事実、この代

弁分局の多くは以前は民信局や鏢局であったことが指摘されている²⁶⁾。また財貨の護送業を請け負ったことから運送の安全確保や金融力のあった鏢局の諸施設・人員を吸収し金融面の機能を強化することも行われており²⁷⁾、末端では民信局や鏢局の吸収・合併も積極的に行われたのではないかとみられる。天津郵便区の代弁分局は、天津に本拠を置く民信局や鏢局の分局であった可能性が高い。

天津郵便区における郵便局と郵便線路の敷設状況について1905年と1910年を比較してみよう(図3)。1910年の天津郵便区は1905年に比較して周辺部、特に北方と西方に拡大している。1905年の段階では天津総局を除いた分局の多くは北京と奉天を結ぶ京奉鉄道沿線に設置されている。これは、郵便区の南部は貧しいため比較的富裕な北部の鉄道沿線から設置するという方針による²⁸⁾。これらの分局から代弁舗商のいる集鎮まで郵便線路が敷かれている。天津郵便区の基本的な郵便線

路の形成が行われた段階である。1910年には天津から南へ津浦鉄道の敷設が進み、郵便区の南部での分局の増設が進んだ。また代弁舗商が1905年の33から230に急増し、各分局から放射状に郵便線路が敷設されネットワーク化が進展した。これらの代弁舗商（代弁分局）の大部分が民信局であったとすると、郵便線路も民信局のそれを吸収、併合した場合が多かったとみられる。分局も16から36に増加したが、その内15が天津を中心とする市街地内に設置された。1905年と比較して面的な拡大が進んだ段階である。

天津の都市内では増設された分局や郵便ポストを利用して、集配が緊密となっていた。1906年租界では平日4回の配達と11の郵便ポストから5回の収集、華界では3回の配達と14の郵便ポストから4回の収集が行われた。集配には自転車を使用され始めた。配達、収集の回数は次第に増加し、郵便ポストも多数設置していき、1909年には一日12回の配達、収集を行なうようになった²⁹⁾。これは当時、全国で最多の回数であった。このサービスの稠密化は、民信局、客郵局に対抗するために行なわれたものであった。

天津と各都市の間の郵便線路では、迅速化が民信局との競争に勝つために必要であった。そのため郵便量が特に多い郵便線路では昼夜兼程により半分の日数で配達できるようにした。この昼夜兼程の速達郵便線路は民信局に対抗するために、天津地区から全国各地に普及した。民信局はすでに主要路線で速達便を営業していた（図1）が、郵政局はこれを模倣し、より組織化した。1904年、天津—德州間に昼夜兼程の速達郵便線路が開通した。両地点を午後六時に出発し三日目の午前六時に目的地に達した。16名の配達員を4区間に4名ずつ配置し、6日の所要日数を半分の3日に縮めた。1906年には唐山、遵化間にも速達線路が設定された³⁰⁾。また天津内の集配で使用しはじめた自転車を長距離の郵便

線路に活用を開始し、歩行郵便線路を自転車郵便線路と改めた³¹⁾。1905年には天津、北京、上海間で速達便を開始し速達専用の切手を販売した。この速達便は1907年に全国51の都市に拡充された。民信局を意識したサービスの強化策は集配員に過酷な労働環境をもたらし、ストライキを引き起こすことになった³²⁾。

速達便に象徴されるように迅速化の最も有効な手段は鉄道の利用である。天津の後背地については鉄道路線を基軸的な郵便線路とすることが早くから予定されていた。しかしそのきっかけは海関の実質的支配者である欧米・日本の意向を汲んだものであった。義和団事件に際し八カ国連合軍は、北京—山海関沿線をイギリス軍の管理とし、イギリス、ドイツ、日本等の代表からなる鉄路管理委員会を組織してイギリス鉄道管理局を設立し、北京、天津、塘沽、唐山、山海関の各駅に郵便局が設置された。1902年には北京—山海関の列車に郵便車が試験的に設置された。1903年には鉄道での郵便輸送は無料とされ、正式に鉄道での郵便輸送が開始された。同年、北京と奉天を結ぶ京奉鉄道は山海関外の新民まで開通した。天津郵便区内では、1911年には京奉鉄道が全線開通、1912年には天津と南京の長江対岸にある浦口を結ぶ津浦鉄道が全線開通した。天津からの北東、北西、南方面への幹線郵便線路として機能し始めた。

天津郵便区を天津の一次後背地とすると、次に二次後背地をみよう。天津の二次後背地の最大の特徴は、中国北部や中国西北部まで含みこんだその広大さにある。長江流域のほぼ全域を二次後背地とした上海に次ぐ広さであった。華北だけでなく、東北、蒙古、西域の潜在的な後背地としての可能性は、民信局の郵便線路でみたように古くから存在していた。天津へ進出した列強諸国はここに注目していた。1909年に出版された日本天津駐屯軍司令部編の『天津誌』には、20世紀初頭の天津の後背地が記されている（表1）。

表1 天津の後背地

省 区	面 積 (平方マイル)	人 口 (人)
直隸 (全部)	115,800	20,937,000
山西 (全部)	81,830	12,200,456
山東 (1/3)	18,660	12,739,300
河南 (1/5)	11,588	7,063,300
陝西 (1/2)	37,635	4,125,091
甘肅 (1/2)	62,725	5,192,688
新疆 (1/2)	275,170	600,000
満州 (1/2)	36,361	1,700,000
蒙古 (全部)	1,367,600	2,580,000
合計	2,027,369	67,137,835

資料：天津駐屯軍司令部『天津誌』（1909）

一方、郵便区は海関の管轄範囲を基礎とした時期から、省を管轄範囲とした時期へと移行する中で、数次にわたって合併や分割が行なわれた。しかし上記の天津の経済的後背地に含まれる各郵便区は、天津を集配の最終的な中心地とする集配圏に一貫して組み込まれていたとみなされるだろう。1913年に成立した直隸郵便区は河北省に蒙古を加えた広大な郵便区であった。この郵便区は天津の後背地を反映して設置されたといえる。直隸郵便区の管理局は天津に置かれた。

1912年までに上述の京奉鉄道、津浦鉄道、北京と武漢を結ぶ京漢鉄道、北京と包頭との連絡を目指す京包鉄道が張家口まで開通し、天津の後背地の基軸が形成された。後背地の拡大により華北における経済の中心として発達した。特に蒙古、山西方面が天津の二次後背地として組み入れられるようになり、それらの地域の特産品が天津に集荷されるようになった。天津が交通の要所として成長するにつれ、天津の郵政局は早期から華北、東北、華東の郵便の相互流通の転運、中継機能も有するようになった。これらの鉄道を民信局が利用することは、1903年から禁止されていたのは上述の通りである。

ここまで述べてきたような対抗策と、郵便局、郵便線路の増加、サービス面での営業努力により、1909年には天津の登録民信局15

局の内、実際に営業を行なっているのは3局だけであった³³⁾。一方、客郵局に対しては、1903年、鉄道の利用を禁じた以外は有効な対策はとれず、客郵局と民信局の接近を警戒するのがやっとであった。1911年、郵政局が海関の管轄を離脱し郵電部所属になってから、本格的な対抗措置が取れるようになった。万国郵政連盟に加盟したのは北洋政府交通部郵電局のもとでの1914年になってからで、翌年客郵局設置や外国切手の販売の禁止を発令した。客郵局への対応は競争で対抗というより外交問題であり、租界の回収問題とも密接な関連があることから政府間交渉が必要であった。客郵局が撤廃されたのは1922年のワシントンでの太平洋会議まで待たなければならなかった。

おわりに

このように天津郵政の空間的展開の基本は、鉄道、自動車などの近代的交通機関を活用した基幹郵便線路を中心として郵便区内に郵政局を拡充させていくことや、発展する開港場都市の後背地の拡大に応じた郵便線路の積極的敷設を行うことにあった。これは開港場を拠点として展開しようとした清末民国初期の郵政事業に最も適ったやり方であり、天津がそのモデルとして位置づけられていたとみられる。積極的展開が必要だった背景には、首都北京を含む天津の後背地に存在する民信局や客郵局への対応を急がなければならなかったことがある。民信局は天津の経済成長や後背地の拡大に応じて勢力を伸ばしていたし、客郵局はロシア、ドイツ、日本が天津の租界だけでなく後背地への進出に熱心であった。

積極的展開を比較的短期できた要因として、大清郵政が海関の別組織として出発し1910年の段階でも全国の管理局に125名の外国人幹部がおり³⁴⁾、辛亥革命時には中立宣言を出したことに象徴されるように政府とは

距離を置いた別組織として機能し、清末から民国の内戦や動乱の混乱時期に業務の維持・拡大に専念できたことがあげられる。大清郵政はハートをはじめ、イギリスの影響力が強く、天津で活発であったロシア、ドイツ、日本の客郵局に対しては警戒が強かったとみられるが、この点は今後の課題である。

また民信局を弾圧するだけでなく、登録させ郵政局の代理機関として1934年まで利用したこともあげられる。特に郵政支局から代弁支局に至る周辺組織には、民信局や鏢局の組織、郵便線路、人員を吸収、再利用した場合が多かったことも短期の郵政組織拡大の要因になったと思われる。清末から民国の治安の悪化した時代に、郵便の定時性、速達性、安全性を確保するためには、民信局や鏢局が有していた鏢師による護送機能や伝統的な陸運や水運を支配した秘密結社との交渉力³⁵⁾などが必要とされる場合があったと推察できる。近代交通機関だけでなく伝統的社会組織の活用が天津モデルの両輪であったといえる。

これらの結果、清末までに総局（管理局）、分局、代弁分局という三階層の郵便局を形成し、民国時期の等級制の導入の土台とした。郵便局の階層的秩序形成が近代的中心地形成にどのように関わったかという点については、民国時期の展開も検討しながら今後の課題としたい。

（鹿児島国際大学）

〔注〕

- 1) 近代中国の郵便史に関する代表的な概説書としては①郵電史編輯室編『中国近代郵電史』、人民郵電出版社、1984。②晏星『中華郵政發展史』、台湾商務印書館、1994。
- 2) 客郵局については、李頌平編『客郵外史』、保安郵票社、香港、1966。民信局については、彭瀛添『民信局發達史—中国的民間通訊事業—』、中国文化大学出版社、1992。吉仲健一「1890年代の信局『連絡網』分布」、史学研究226、1999。郵政局については、飯島渉「近代中国のコミュニケーション・ネットワーク—郵便事業の展開と『中国』地域—」（中村義編『新しい東アジア像の研究』、三省堂、1995）。
- 3) スキナー（G.W. Skinner）は1910年代の郵政局の等級を中心地の階層判定の指標に使用した（G.W. Skinner ed., *The City Late Imperial China*, S. U. P., 1979, pp.335-362.）が、清末から民国時期を通しての動態的把握と客郵局や民信局との立地上の関係の究明が必要であると思われる。
- 4) 森勝彦「福建批信局序説」、地域総合研究29-1、2001。
- 5) 森勝彦「旧中国の鏢局」、国際文化学部集3-2、2002。
- 6) 森勝彦「清末・民国期における郵便局の地域的展開」、地域総合研究20-1、1992。
- 7) 客郵局に関しては、前掲2)『客郵外史』参照。
- 8) 河北（直隸）郵便区の100km²あたりの郵便局数は1914年が6.6、1920年が8.5、1924年が9.8、1930年が10.6。その他の地域的展開の数字に関しても前掲6) 8頁参照。
- 9) 天津郵便史の概観については、天津地域史研究会編『天津史—再生する都市のトポロジー』、東方書店、1999、80頁の貴志俊彦のコラム、郭長久主編『説不尽的天津郵政』、百花文芸出版社、2001がある。
- 10) 天津の客郵局については前掲2)の『客郵外史』参照。
- 11) 天津市郵政局・天津市檔案館編『天津郵政史料』第1輯、1988、119-126頁。『天津郵政史料』は主として天津市檔案館所蔵の河北郵政管理局档案を選集している。
- 12) 前掲11) 86-87頁。
- 13) 民信局への取締りの全体状況については前掲6) 参照。
- 14) 一元の十分の一が一角で、一角の十分の一が一分である。
- 15) 『天津郵政史料』、第2輯、上巻、1989、70-71頁。
- 16) 『天津郵政志』、天津社会科学院、1998、17頁。
- 17) 前掲15) 67-68頁。

- 18) 前掲15) 20頁。
- 19) 水原明窗『中国切手論文選集—旧中国—』, 日本郵趣協会, 1998, 13-14頁。
- 20) 前掲11) 106頁。
- 21) 前掲15) 30頁。
- 22) 前掲15) 72-73頁。
- 23) 前掲15) 73-75頁。
- 24) 張林俠編『中国集郵與郵政要覽(増訂版)』, 人民郵電出版社, 1997, 31頁。
- 25) 前掲24) 33-34頁。
- 26) 東亜同文会編『支那省別全誌』, 山東省, 1917, 671頁。その他, 甘肅, 広西, 四川, 広東, 雲南, 陝西など主として内陸部の省別全誌に同様な記載がある。
- 27) 「外資在甘肅開弁の郵政事務」, 『文史資料選輯』第49輯, 2002。
- 28) 前掲15) 163頁。
- 29) 前掲15) 147-161頁。
- 30) 前掲15) 176頁。
- 31) 前掲16) 369頁。
- 32) 前掲1) ①133-135頁。
- 33) 『宣統元年郵政事務情形総論』。
- 34) 『宣統二年郵政事務情形総論』。
- 35) 鏢局や民信局の護送機能については前掲5) を参照。