

中国共産党の血管

通信システムとしての機要交通に関する歴史的考察

周 俊

概 要

本稿は、中華人民共和国成立前後、すなわち1950年代を研究対象時期とし、中国共産党の通信システム・機要交通の制度的な展開とその実態を分析するものである。機要交通とは、交通員という密使を介して党組織の間で情報を伝達するという古典的な通信方法である。その発端は、中国共産党が1920年代の結党初期から長らく用いていた「単線的な連絡」という秘密主義的な活動形態に求めることができる。

中華人民共和国成立前後、革命根拠地時代の分散体制、党委員会主導体制、軍主導体制など様々な試行錯誤を経て、1957年に中国共産党はソ連モデルを借用し、党委員会（機要交通）と郵便（機要通信）の二元体制下の通信システムを設立し、今日に至っている。このシステムには多少の問題があったが、共産党による一党支配を盤石なものにする上でこのシステムは極めて重要な装置であった。

キーワード

中国共産党、秘密主義、通信システム、機要交通、機要通信

はじめに

古今東西を問わず、中央集権国家の歴史を考察する上で、かの地に興亡した諸政権の敷いた通信システムが各々の広大な領域支配にとっての要であったことは言うまでもない。アケメネス朝ペルシア帝国の「王の道」、ローマ帝国のクルスス・プブリクス、イスラム世界のバリード、モンゴル帝国のジャムチ、日本の駅伝制など通信システムがそれぞれの統治体制で果たした役割の大きさは、言うまでもなく、関連する先行研究も非常に多い¹。

1 石井寛治『情報・通信の社会史：近代日本の情報化と市場化』有斐閣、1994年。星名定雄『情報と通信の文化史』法政大学出版局、2006。松原弘宣『日本古代の交通と情報伝達』汲古書院、2009年。Graf, David

中国の場合は、周知のように、数々の王朝が栄枯盛衰を繰り返していったが、広大な地域を支配する統一的な中央集権体制が古来より存在しており、その統治の効率を向上させるための駅伝制に関しては数多くの先行研究が蓄積されている²。しかし、清末以来の秩序崩壊や相次ぐ戦乱を経て、1949年に中央集権国家の再建を実現し、広大な領域を今日まで統治してきた中国共産党（以下は、「中共」と略す）政権の通信システムについては殆ど知られていない。筆者の調査の及ぶ範囲は限定的であろうが、中共の通信システムを中心に扱った先行研究は、中共の非合法時代—すなわち1949年以前の革命期—に注目している³。その一方で、中華人民共和国期の通信システムに関する先行研究が皆無といっても過言ではない。

その理由について以下の2点が挙げられる。まずは人民共和国史研究のアプローチに関する問題である。これまでの人民共和国史研究の主流は、政治上層部に着目して政策決定や権力闘争などのメカニズムを解明することであるが、近年、政治下層部や社会の末端に焦点を当てて毛沢東独裁体制下の多様な実態に迫る研究が増加し、注目を浴びている。しかし、上層部と下層部を有機的に結びつく通信システムは各研究テーマの交錯点となっているため、これまで看過されてきたと考えられる。

また、様々な党内文書が示したように、通信システムを指す場合、中共は機密かつ重要な交通の略語＝「機要交通」を長期的に使っており、それが現在に至っている。結党初期の党内文書によれば、いわゆる交通とは、党組織間で人の手から手へ内部文書を運送する秘密工作であり、「この業務は、血管のように組織の存亡に関わる重大な問題である」と強調されている⁴。

上記の性質上、同時代において機要交通の業務をめぐる秘密主義があらゆるレベルで貫徹されており、また、その業務は現在もなお進行している現業の業務でもあるため、資料収集においては大きな困難を伴っている。それだけでなく、関連の研究活動が外交における諜報活動、あるいは中共を対象とする組織破壊活動に属するとみられがちである。実際、毛沢東なき後の改革開放期になっても、地下情報工作の関連史資料の発行・出版につ

F. "The Persian Royal Road System", in: Heleen Sancisi-Weerdenburg eds. *Continuity and Change: Proceedings of the Last Achaemenid History Workshop 1990*, Nederlands Instituut voor het Nabije Oosten, 1994. pp. 167-189. E. W. Black, *Cursus Publicus: The Infrastructure of Government in Roman Britain*, BAR Publishing, 1995. Adam J. Silverstein, *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*, Cambridge University Press, 2007.

2 羽田亨『元朝駅伝雑考』東洋文庫、1930年。星斌夫『明清時代交通史の研究』山川出版社、1971年。千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌：電信・鉄道ネットワークの形成と中国国家統合の変容』日本経済評論社、2006年。劉文鵬『清代駅伝考』人民出版社、2019年。

3 研究史の整理について、周俊「組織的血脈：党内交通研究の再検視」『中共党史研究』2021年6期に詳しい。

4 「中共中央通告第二十八号：關於建立和健全党内交通問題」（1925年4月30日）中共中央弁公庁機要交通局『党内交通史料選編』1冊、内部発行、1981年、16頁。

いて、党中央は、「今後の正常な情報活動，防諜工作に不利益を与える可能性があるため」，「非常に慎重な態度で公開と内部の発行ルートを厳格に区別し」，「活字にするものはすべて国家安全部の検閲を受ける必要がある」と史資料の統制が行われていた⁵。そのため，現代中国の統治構造を理解する上で通信システムとしての機要交通は非常に重要なテーマであると同時に，それは研究者が意識し難い領域，あるいは気付いても実態を把握することが困難な禁域になっているといえよう。

これに対して本稿は，筆者がこれまで長らく独自に収集・蓄積してきた史料群を活用することで，より正確かつ詳細に，人民共和国成立前後（主に1950年代）の機要交通の制度的な展開とその実態を分析し，この研究史の大きな空白を埋めることを目的とする。具体的には以下の3点に分けて考察を進める。すなわち，①機要交通の意味とその重要性を中国共産党史全般の見地から説明する。②人民共和国成立以前の状況を踏まえた上で，人民共和国成立以降の，機要交通の組織構造の変容過程とその要因を解明する。③機要交通という通信システムの成功と失敗を検討する。以上の検証は，情報伝達という中国共産党史研究における新たな側面だけでなく，各国の交通・通信・郵便史を幅広く比較しうる題材を提供することが期待される。

I. 機要交通とは

本論に入る前に，まず機要交通の意味とその重要性を詳述する。なぜなら，機要交通とは馴染みのない用語であり，その基本的な内容について，誤解を招く可能性が高いと考えるからである。

前述したように，機要交通は「機密かつ重要な交通」を略した語句である。この用語が中共党内で常用語句として定着したのは人民共和国成立初期の1950年代であると推測されるが，それ以前は，時期や地域によって，「秘密交通」，「地下交通」，「政治交通」，「党内交通」，「機要交通」など様々な呼び方が用いられた。ただし，党組織内における秘密通信を指す意味で，「交通」は一貫して使われている。

中共の内部規定によれば，機要交通とは，党，政，軍などあらゆる公的機関の間で，文書，書簡，檔案，暗号，資料，図表，書籍，雑誌，公印，写真，身分証明書のうち，機密性のあるものを，航空機，列車，自動車，自転車，馬などを用いた人力によって運送する

5 「中共中央弁公庁，國務院弁公庁転発中共中央宣伝部，国家安全部關於發表，出版反映我党地下情報工作歷史題材作品的若干意見的通知」（1991年8月6日）中央宣伝部弁公庁『党的宣伝工作文件選編』4卷，中共中央党校出版社，1994年，2030-2031頁。

ことを目的とする通信システムである⁶。情報の通送を担う密使は、「機要交通員」（以下は、「交通員」と略す）と呼ばれており、「機要交通局」という通常は表に出てこない部局に直属している。中国郵政のホームページにある極めて簡単な説明によれば、現在、中国郵政は「機要交通の業務を政治的な特殊業務として担当している」という⁷。なぜそれが「特殊」なのかというと、中共は今なお、当該業務を「国内外の敵対者と戦うための秘密工作」と位置付けているからである⁸。また、誤解がないように付言すれば、中共の組織内には、機要交通局の名称と類似する部局もある。無線通信や暗号の作成・解読などの業務を担当している機要局がそれであり、機要交通局と並んで中共の文書行政を支える最も重要な秘密機関であると考えられている⁹。

以下では、中共の組織内における情報伝達の中で、機要交通がなぜ重要であるのかを説明する。第一に、中共政権は、時代を問わず一貫して、膨大な内部文書を作成する傾向があり、その伝達が機要交通の仕組みに依存していることである¹⁰。要するに、中共政権の文書行政の円滑な運営を陰で日常的に支えているのは機要交通という通信システムである。

第二に、秘密主義を組織防衛の武器とする中共政権は一貫して、電話、電報など近代的な電気通信よりも、人を介して情報を伝達するという古典的な通信方法・機要交通を愛用している。その理由は極めて簡単である。電話、電報など近代的な電気通信は敵対者に傍受・盗聴されやすいのに対して、人を媒介とする伝達は情報の機密性を確保する点で卓越しているからである。実際、電報の使用をなるべく避けることや電話による秘密情報の伝達を禁止するなどの党内指示は、時代を通して散見されている¹¹。具体例を紹介すると、1946年に党中央は、次のように指摘している。「最近、そして将来、航空機を利用して党内文書を伝達することは不可能である。電報のやり取りは情報を多くは伝えないし、秘密保持の側面においても保証できない。そのため、機要交通の重要性はより一層増大するだろう」と¹²。また、1981年になっても、中共の軍長老・聶榮臻は「秘密情報の伝達はなる

6 中華人民共和国郵電部『機要通信業務処理規則』内部発行、1995年、3頁。

7 「機要通信業務」中国郵政ホームページ <http://www.chinapost.com.cn/xhtml1/report/181350/8692-1.htm> (2021年11月10日アクセス)。

8 郵電部教育司『機要通信』人民郵電出版社、1994年、4頁。

9 李志綏『毛沢東私人医生回憶録』時報文化、1994年、45頁。

10 中共の文書主義、秘密主義については、石川禎浩『中国共産党、その百年』筑摩書房、2021年に詳しい。

11 「保守党内秘密条例」(1937年5月20日) 中共中央書記処『六大以来党内秘密文件』下冊、内部発行、1980年、106頁。「中共中央転發天津市關於保密工作的兩項規定」(1951年1月11日) 中央檔案館『中共中央文件選集』5冊、人民出版社、2013年、18-22頁。

12 「華東、華中、晋冀魯豫、晋察冀、晋綏關於郵寄党内文件之規定」(1946年9月2日) 郵電部華北地区交通郵政史料整理小組『華北交通郵政史料選編』7冊、内部発行、1988年、2頁。

べく電報や電話を使用しないよう」と指示したことがある¹³。要するに、情報通信の速度よりも、情報の秘密保全が優先されるという中共の思考回路が看取できる。

第三に、中共の指導者が物理的に遠距離まで移動しても機要交通の仕組みを通じて行政を執行するための情報環境を確保することができる。例えば、最高指導者・毛沢東の場合、機要交通の交通員は政府専用機を利用して各種の文書資料を毛の視察地までに送り届け、帰路に処理済の書類を北京まで持ち帰るといった業務が毎日行われていたといわれる¹⁴。毛沢東の活動記録である『毛沢東年譜』によれば、1958年3月、四川省成都市を視察した毛は、新華社（北京）による機密情報誌・『内部参考』（日刊）を閲読していたのである¹⁵。この『内部参考』を迅速に毛の手元に送り届けたのは機要交通の交通員にはかならない。どのレベルの指導者がこのサービスを楽しむことができるかは不明であるが、1950年代前半、政務院副総理の黄炎培（非共産党員）の日記によれば、彼も機要交通の仕組みを通じて視察先の旅大市で文書資料を受け取っていたことがわかる¹⁶。

II. 党委員会主導體制の出現と頓挫（1921-1950）

1. 機要交通の前史

1921年に秘密裏に結成された時点から、中共は強大な宿敵・中国国民党（以下は、「国民党」と略す）による厳しい取り締まりに直面している。地下組織の性格がある以上、中共のエリートたちは、当然国民党に察知されないように様々な情報隠蔽技術を用いて意思疎通を図った。最も典型的なのは、不可視インクで秘密情報を一般書籍の隙間に書き込むという化学的技法、党内の文書資料に小説などの表紙を付け加えるという物理的技法、秘密情報を他のより長い文章中に紛れ込ませるといった折句のような技法である¹⁷。結党初期、弱小勢力であった中共は独自の情報伝達網を有していなかったため、国民党政権の郵便局を利用して郵送する伝達方法が一般的に用いられた。郵送する際、国民党の郵便物に対する検閲を意識し、偽名の宛先人が書かれた封筒で真の封筒を包む手法も用いられた¹⁸。

13 周均倫『聶榮臻年譜』下巻、人民出版社、1999年、1164頁。

14 徐中遠『毛沢東読書生活十二講』人民出版社、2018年、128頁。

15 中共中央文献研究室『毛沢東年譜』3巻、中央文献出版社、2013年、308頁。なお、『内部参考』については、周俊「中国共産党の耳目——新華社の『内部参考』の起源、構造及び機能（1949-1954）」『アジア研究』2021年67巻3号に詳しい。

16 黄炎培『黄炎培日記』11巻、華文出版社、2012年、223、225頁。

17 顧順章『特務工作之理論与实际』内部発行、1933年、72-76頁（台湾国家図書館蔵）。

18 陳小牧「特殊时期的密写文件和伪装刊物」『中国檔案』2009年2期。

しかし、1927年の上海クーデター、すなわち国民党の中共に対する大規模な弾圧事件の影響を受けて、中共は党中央に中央交通処、湖南、四川、陝西、広東、内モンゴルなど20省市に交通分処を設け、全国規模で独自の情報伝達網を本格的に構築することを試みた¹⁹。人を媒介とする情報伝達網が形成され始めた点で、この措置は、中共の通信史を理解する上で重要なターニングポイントとなる。加えて、この時点ですでに中共の通信システムの基本的な性格が形作られていたということも重要なポイントである。

それは、「単線的な連絡」を特徴とする秘密主義的な活動形態である。単線的な連絡とは、情報を通送する交通員とその受け取る者との連絡のみが許され、同じ機関に所属する交通員同士の連絡、任務と直接に関係しない党機関と交通員の連絡などは厳しく禁じられているということである²⁰。当然、1人の人間が遠い距離を走り通すことは困難であったため、バトン形式で情報を通送する必要性が生じた。つまり、単線的な連絡とは、1対1の通信を数珠繋ぎにした伝達仕組みである。

中共の通信はなぜ単線的な連絡という活動形態を用いたのか。それは、依頼者と受け手の情報しか知らされていない交通員が敵側に捕まって寝返った場合、中共は、依頼者と受け手のみを情報伝達網から迅速に切り離すことができれば、被害は通信機関全体に及ぶことがないと考えたからである。しかし、単線的な連絡の形態をとっている以上、通信機関とその人員は党組織にとっても管理・監視し難い閉鎖的な集団となりうる。後述するように、人民共和国成立後の機要交通も基本的にこの特徴を受け継ぎ、交通員の業務に対する管理・監視が困難になったと考えられる。

1930年代頃から、中共は自らの支配領域、つまり農村地域の革命根拠地を持ち始めたが、根拠地の領域内・領域間の情報伝達が分節化する傾向が1930年代から1940年代に発生した国共内戦期まで一貫して見られる²¹。国民党や日本軍の勢力に分割されて各根拠地が広範囲に散らばっているという空間条件により、領域間の情報伝達、すなわち党中央と各根拠地との間、また各根拠地の間での情報伝達が大きく阻害されたと考えられる。

さらに、中共の通信システム自体が抱える問題も無視できない。人を伝達の媒介としている以上は、人的要因の重要性が伝達の成否を握っている。従って、党に忠誠を持つ交通員を確保するため、多くの根拠地は共通して交通員になる者は党員でなければならないと繰り返し指示していた²²。その上、政治動員のアプローチで交通員のモチベーションを保

19 「中央通告第三号：建立党内交通網」（1927年8月21日）前掲『党内交通史料選編』1冊、19-21頁。

20 中央組織科『秘密工作常識』内部発行、1928年（慶應義塾大学図書館蔵）。

21 高橋伸夫『党と農民』研文出版、2006年、36-43、117-121頁。王奇生『革命与反革命：社会文化視野下的民国政治』社会科学文献出版社、2010年、177-188頁。李里「中共文件印發機制探析1927-1931」『中共党史研究』2020年6期。応星「軍事発包制」『社会』2020年5期。

22 「蘇中区党委交通工作委员会關於改進党的交通工作的決議」（1942年9月28日）江蘇省郵電管理局党的交通

とうとする手法もよく見られた。例えば、1947年の冀熱察根拠地では、「我々は人民の交通員」という戦歌が作成され、「我々は革命を支える血管である」として交通員の闘志を鼓舞しようとしていたのである²³。

だが、国民党や日本軍の支配領域を通り抜けてかなり遠く離れた別の根拠地まで情報を通送することはあまりにも困難かつ危険であった。このような秘密任務を遂行するため、交通員が党员規範から逸脱することも暗黙の了解となっていたと考えられる。例えば、移動中の宿借りや内部文書の預かりなどに、秘密結社、地主、郷紳など、中共の革命対象とも思われる様々な在地勢力の力を利用したほか、自らの家族、例えば10代の小娘を情報の通送に利用するなど様々なことが行われていた²⁴。国民党や日本軍が設けた歩哨所を通過しようとする際、内部文書を乳児の布おむつに縫い込んだり、女性の体内に詰め込んだりするなど第三者を巻き込んだ方法もあった。内部文書が大量にある場合、在地の宗族の力を利用してそれを棺に入れて葬送のふりをする方法を用いた²⁵。

上記が示すことは、変則的に対応することが交通員の業務の一部となっていたということである。また、交通員という職業は、困難で苦しく、時には死を覚悟しなければならない仕事であることもわかる。それ故に、各根拠地は、党员の身分を交通員募集の前提としていたが、実際には応募が定員に満たない状況が常態化していた。そこで多くの根拠地では、やむを得ず在地のちんぴら、地主、無職者、さらに国民党軍の捕虜までを紛れ込ませて交通員の頭数を揃えようとしていた²⁶。場合によっては罰として過失を犯した下級の党幹部を通送に走らせることもあった²⁷。このように、交通員の属性にはかなりの問題があり、交通員が脱走した事件も散見された。例を挙げると、1941年に晋中根拠地では全体の3分の2、1948年に豫皖蘇根拠地では全体の2分の1にあたる交通員が脱走したという

史弁公室『蘇北根拠地戦時党的交通史資料選輯』1巻、内部発行、1990年、8頁。「關於交通工作的指示」（1941年8月15日）成玉安『華北解放区交通郵政史料彙編』太岳巻、人民郵電出版社、1995年、94-96頁。「晋西区党委關於進一步開展發行交通工作的指示」（1942年1月13日）中共山西省委弁公庁『中共山西党内交通歴史資料選編』山西古籍出版社、2000年、78頁。

23 「我們是人民的交通員」（1947年10月）前掲『華北交通郵政史料選編』2冊、64頁。

24 張小波「抗戰時期豫北天門会与中共秘密交通線」『黑竜江史志』2010年5期。負占軍「抗戰時期黑竜江地区中共地下交通站之特点探析」『抗戰史料研究』2016年2期。何薇、尚恩怡「对1933年由成都進入川陝蘇区秘密交通線的辨析」『蘇区研究』2019年6期。呉乾「抗戰時期冀中区的秘密交通研究」『党史研究与教学』2019年1期。

25 「原冀熱察区軍郵分局局長王志堅在冀熱察交通軍郵史料圍場座談會議上的發言」（1988年5月26日）前掲『華北交通郵政史料選編』7冊、58-59頁。辛以勤「走訪河北省級領導人關於党的地下交通情況」前掲『華北交通郵政史料選編』16冊、65頁。

26 「晋綏分局關於增調交通工作人員的通知」（1944年8月17日）、「呂梁区党委關於重視加強交通工作的通知」（1948年5月12日）前掲『中共山西党内交通歴史資料選編』、127、152頁。

27 「晋冀豫区党委組織部關於加強交通工作的指示」（1942年1月8日）前掲『中共山西党内交通歴史資料選編』、72-73頁。

深刻な状況になっている²⁸。

以上の分析から見えてくるのは、交通員の属性は中共が期待している党員のあり方から乖離していたということである。後述するように、朝鮮戦争勃発後、情報の秘密保全がより一層求められる中で、党中央は機要交通を軍事郵便の管轄下に置いたが、その伏線は国共内戦期にすでに張られたと考えられる。

2. 党委員会主導體制の出現

1949年以前、中共の各根拠地が独自に保有している通信システムは、組織構造が均一ではないという問題が根深く存在していたのである。これについて、華北における中共の最高指導機関・華北局は、「日本が降伏して以来、我々の支配領域が拡大した」が、「各級の党委員会は、交通の業務を軽視し始めた。機要交通の組織を勝手に廃止し、郵便を利用して内部文書を郵送するパターンもあり、また機要交通の組織と郵便局を合併させたパターンもある。その他、機要交通を独立した組織として存続させるパターンもある。こうした混乱した状況のもとで、内部文書の伝達遅延、機密漏洩の事件が頻発している」と指摘している²⁹。同様に、華東局も組織が統一されていないことが内部文書の紛失や伝達効率の低下などの問題をもたらしたと指摘している³⁰。

1948年頃になると、国共内戦での十分な勝算が見込まれたため、中共は中央集権的な統一国家の構築を準備し始めた。その中で、機要交通の組織を全国規模で統一することはその一環に組み込まれていた。それは、「統一の情報伝達システムを設立しなければ、一元的な指揮命令システムを確立することができない」と判断されたためである³¹。

上記の判断に基づき、1948年11月に党中央弁公庁は機要交通会議を開き、「機要交通は単なる技術的な業務ではなく、秘密工作の重要な一環である」とその位置付けを明確にした上で、関連の業務規程を策定した。この規程の要点をまとめると、以下のようになる。(1) 党内文書は絶対に郵便を利用して送達してはならず、機要交通を利用すべきこと。(2) 機要交通は一律に党委員会の秘書機構（弁公庁）の管轄下に置かれること。

28 「豫皖蘇軍区交通総局工作報告」（1948年11月20日）、河南省郵電管理局『華東戦時交通通信史料彙編』豫皖蘇卷、人民郵電出版社、1998年、79-84頁。「中共晋冀豫区党委組織部關於健全交通組織機構的特別指示」（1941年8月8日）前掲『中共山西党内交通歴史資料選編』、66頁。

29 「華北局關於加強党内交通工作的指示」（1949年3月1日）前掲『華北解放区交通郵政史料彙編』晋冀魯豫卷、160頁。

30 「華東局弁公庁關於加強党内交通工作的幾項規定」（1949年10月18日）中共中央華東局弁公庁『鬪争』1949年22号、30-33頁。

31 「董必武同志在華北交通會議上的結論」（1948年1月4日）、前掲『華北交通郵政史料選編』2冊、17頁。

(3) 交通員の資格は、党員であり、政治的な忠誠心があり、体が丈夫で苦勞に耐える根性があり、融通が効き、少しでも字が読めるということ。(4) 交通員の身分は公務員（中国語：幹部）であり、彼らに対して政治教育に重点を置きながら、衣類などの物的支援や補助金を適宜に与えるということである³²。1950年代において、機要交通の組織再編は何度も行われたが、上記の(3)と(4)は基本的に継承されており、また王凱という謎の人物が一貫して中央機要交通局の局長を務めていた点でも大きな変化はなかった³³。

3. 党委員会主導体制の頓挫

党委員会主導体制下の機要交通は、三つの課題に直面していた。第一に、党、政、軍各系統の統一した通信システムが存在せず、組織間の足並みに乱れが目立ち始めたことである。というのも、1948年の機要交通会議が制定した規程は、あくまでも党の規程であり、政府や軍の情報伝達システムを言及していなかったからである。軍は、国共内戦期から1つの根拠地を単位としてそれぞれの軍事郵便システムをある程度構築していたが、人民共和國成立の際は全国の軍事郵便を統括するための中央機関が依然として設立されておらず、組織的な混乱が続いていた³⁴。また、党と軍の狭間にある政府は、どちらの通信システムにも属していなかったため、郵便で内部文書を郵送する方法を適宜利用することが多い。そのなかで、特に問題視されたのは、政府管轄下の公安部門がスパイ狩りや情報工作の極秘文書を度々郵送する、という機密漏洩に関わる問題である³⁵。

第二に、送達方法の不明確な内部文書が党委員会主導体制下の機要交通の仕組みになだれ込み、また中共の支配領域拡大と共に文書資料自体の量が急増することも相まって、機要交通が重大な過負荷状態に陥ったことである。例えば、党中央が受け取った内部文書に関しては、1949年5月は1882件、同年10月に2227件であった³⁶。しかし、1950年になると、月平均6549件までにのぼった。このような予期せぬ事態が発生する中で、過負荷状態により、機要交通の機能が麻痺する兆候が見られた。例えば、1950年の場合、党中央と1つの中央局（約6省を統括管理する党機関）との間で、逡送を見合わせている内部文

32 「中央弁公庁交通会議紀要」（1948年11月9日-11日）前掲『中共山西党内交通歴史資料選編』、176-177頁。

33 中共中央組織部ほか編『中国共産党組織史資料 附卷一（上）中華人民共和國政権組織』（中共党史出版社、2000年、165頁）より王凱の職務を確認できる。しかし、秘密工作に関わっていたためか、王凱の人物像がわかる文集、伝記、回想録などの資料は全くないようである。

34 李曙光『新中国軍郵』解放軍出版社、1991年、4-9頁。

35 「中央公安部關於嚴重違犯保密紀律的通報」（1950年3月6日）中共中央華北局建設編委會『建設』1950年66号、9頁。「禁止公開郵電拍寄秘密文件」（時間不明）東北公安通訊編委員『東北公安通訊』1951年4巻1号、23頁。

36 費雲東、潘合定『中共文書檔案工作簡史』檔案出版社、1987年、166-167頁。

書は月に180kgにもものぼったといわれている³⁷。

組織的な混乱が続いている中で、第三の問題も生じた。それは、交通員が中国大陸に残存する敵対勢力に襲撃されたことや、交通員自らの怠慢によって、内部文書を途中で紛失するなどの機密漏洩事件が頻発したということである。例えば、党中央弁公庁が把握するところによれば、1949年4月から同年8月までの間に交通員襲撃事件は少なくとも5回発生し、所持していた内部文書がすべて奪われている。その分量の詳細は不明であるが、党中央の決議や情報工作報告書などの極秘文書が含まれていたという³⁸。交通員の粗雑さについていえば、懲罰の意味で、地主や反革命分子の容疑者を自分の代わりに情報の通送に走らせ、結局それが内部文書の紛失に繋がったという事例が複数確認されている³⁹。また、伝達する内部文書を用便の汚れを清拭することがあったほか、列車やバスに乗った際に管理不足で内部文書を盗まれた事例もある⁴⁰。実際、1949年前後、国家建設の経験に乏しい中共政権はその文書行政で様々な混乱が生じており、東北局、華北局、華東局、西南局など4つの中央局党機関の自己点検によれば、1950年に様々な場面で紛失された内部文書は合わせて約1万5000件に達したという⁴¹。

Ⅲ. 機要交通の模索期（1951-1957）

1. 軍主導體制への方針転換と頓挫（1951-1952）

党委員会主導體制下の機要交通をめぐる混乱を解決するため、ソビエト連邦（以下は、「ソ連」と略す）の手法を模倣し、党、政、軍の通信システムを統括するための特別郵便を設立すべきという意見もあった⁴²。その背景には、中共が1949年前後にとっていた「向

37 「中共中央弁公庁主任楊尚昆關於交通工作問題給周恩来總理的報告」（1950年6月12日）中共山西省委弁公庁機要交通處『中共党内交通工作歷史文件彙編 1923-1993』内部發行，1996年，49-50頁。

38 「中共中央弁公庁關於党内交通遭受嚴重損失及加強党内交通工作的通報」（1949年9月20日）中共中央華東局弁公庁『鬭争』1949年20号，5-8頁。

39 「華北局關於保密檢查与各項弁法向中央的報告」（1950年12月16日）中共中央華北局弁公庁『中共中央華北局重要文件彙編』1卷，内部發行，1954年，832-834頁。

40 「華北局秘書處關於『建設』閱讀範圍和改進發行弁法及清退檢查制度的規定」（1950年8月10日）中共中央華北局建設編委會『建設』1950年83号，19-20頁。

41 「華北局關於保密檢查与各項弁法向中央的報告」（1950年12月16日）前掲『中共中央華北局重要文件彙編』1卷，832-834頁。「東北局關於保密工作檢查情況向中央的報告」（1950年12月18日）中共中央東北局党的工作編委會『党的工作』1950年72号，18-29頁。「中央關於各地保密檢查工作的通報」（1950年12月）中國人民解放軍海軍政治部『海軍建設』1951年3号，28-32頁。

42 「中共中央弁公庁主任楊尚昆關於交通工作問題給周恩来總理的報告」（1950年6月12日）前掲『中共党内交通工作歷史文件彙編』，49-50頁。

ソー辺倒」, すなわち冷戦体制の中でソ連を先頭とする社会主義陣営を頼りに国家建設に取り組むという外交政策の影響がある。しかし, 人民共和国成立初期, 中共の郵便システムの中で, 「一律に元の職, 元の給料, 元の制度」という条件で, 国民党支配下にあった中華郵政の人員, すなわち中共から政治的信頼を得難い人員が数多く留用されていた⁴³。また, 同時期に官僚主義の増大を受けて, 郵便システムの中では, 関係者の背任, 権限の濫用, 商品の売りつけ, 横領などの腐敗行為が散見されていた⁴⁴。このような情勢に鑑み, 中共はソ連式の特別郵便を導入するための政治的な条件が用意されていないと判断し, 導入を見合わせたと考えられる⁴⁵。

しかし, 1950年10月, 中国の朝鮮戦争への参戦が決定した後, 内外の情勢が大きく変化した。その影響を受け, 同年翌月に, 党中央は, 「より効果的に党と国家の秘密を守るため」と説明し, 軍中央の通信部の下に党, 政, 軍各系統の統一した通信システム, すなわち軍郵局を設立することを決定した⁴⁶。すると, 党委員会主導体制下の機要交通の人員はそのまま同級の軍郵局に編入されることとなった。

無論, 党, 政, 軍各系統の通信業務を同時に担当している以上, 軍郵局の負担が大きいものとなる。実際, 各系統の内部文書だけでなく, 戦没者の遺物や各種の賞状, 記念品の送付, そして軍人の個人書簡の送付なども軍郵局の業務内容に組み込まれた⁴⁷。業務が多岐にわたったため, 全国範囲で1万8239人の交通員が配置され, また一人一人に移動するための自転車あるいは馬が配られた⁴⁸。遠距離移動の際, 交通員らは基本的に鉄道に頼っていたが, 1950年代の中国では鉄道路線の密度がとても低く, 通信システムが制度的に変容しても具体的に情報の通送を担う交通員が引き続き自転車や馬を主要な交通手段としていたといわれる⁴⁹。

43 「接管新解放区の郵政工作」(時間不明) 前掲『華北解放区交通郵政史料彙編』華北卷, 212頁。

44 黎漢基「中共建国初期郵電業務研究」『中央研究院近代史研究所集刊』2007年57号。

45 1956年の党内会議では, 曾三が人民共和国成立初期に郵便システムの中で中共黨員の比率が極めて低く, 従業員の政治的性格を見極めるための時間が必要であると述べていた。「中共中央弁公庁副主任曾三同志在省委弁公庁主任會議上的講話」(1956年8月10日) 前掲『中共党内交通工作歷史文件彙編』, 133頁。

46 「中共中央弁公庁通報」(1950年11月21日), 前掲『中共党内交通工作歷史文件彙編』, 51頁。「華北局, 華北軍区關於統一政治交通与建立各級軍郵局的指示」(1951年9月19日) 前掲『中共中央華北局重要文件彙編』2卷, 345-346頁。

47 「接弁党内交通工作与整理健全軍郵工作弁法」(1951年3月1日) 前掲『中共党内交通工作歷史文件彙編』, 53頁。

48 「军委総参謀部軍郵局編制人員分配」(1951年3月6日), 「军委総参謀部頒發軍郵編制」(1951年9月5日) 前掲『中共党内交通工作歷史文件彙編』, 57, 61頁。

49 1991年まで, 貴州省では馬を用いた情報通送がまだ行われている。張啓飛「貴州告別最後一条馬班郵路」中国郵政文史中心『從郵談往』貴州卷, 北京燕山出版社, 2010年, 217-219頁。劉建華「我所經歷的郵運工具的變革」, 前掲『從郵談往』山東卷, 187-188頁。本書編集組「湖南解放初期的機要交通」前掲『從郵談往』湖南卷, 29-35頁。

また、留意すべき点は、軍主導体制が導入されることで、機密漏洩の問題がある程度解消されたということである。襲撃事件を防ぐ意味で、軍郵局の交通員が銃器を装備したという措置が効果的であったと考えられる⁵⁰。また、それ以前の党委員会主導体制より、軍郵局の通信網の連携はより緊密になったことも重要な要因である。なぜなら、軍郵局の通信網は、中央—大軍区—省軍区—師団—旅団—大隊—中隊—小隊のように重層的な中継点が全国各地で設置され、場合によっては軍の工場、倉庫、学校にも伝達の中継点が設置された⁵¹。行政レベルとしてみなせば、これは末端の県域社会まで張り巡らされた密度の高い通信網であったといえよう。

ところが、1952年9月になると、軍の総参謀部は軍事郵便から機要交通を切り離すべきと中央政府の政務院に提言した。具体的に総参謀部は、「機要交通の運用を一年以上にわたって模索した経験によれば、深刻な機密漏洩事件は発生していないが、機要交通と軍事郵便をうまく融合することができないことがわかった。機要交通の最優先目標は秘密保全であり、軍事郵便の最優先目標は速達である。両者は矛盾する存在であり、その融合は極めて困難である」と強調した⁵²。換言すれば、軍は、党や政府の内部文書の伝達を余計な負担とし、それが軍事郵便の効率的な稼働を妨害したと認識したのである。

この認識は、軍の自己本位な考えとも捉えられるが、当時進行していた朝鮮戦争を考えれば、重荷を背負っている軍がなるべく自らの負担を軽減させようとする発想は決して不自然ではない。おそらく、機要交通と軍事郵便との合併を決めた当初、秘密保全を優先に考えていた中共の指導者らは、両者の矛盾を全く予想できなかったのだろう。

2. 党委員会主導体制への回帰と頓挫（1953-1956）

1952年11月、中共政権の中央政府・政務院は、「総参謀部の意見を受け止め、機要交通と軍事郵便を切り離し、全国で地区級（專署級）以上の人民政府弁公庁の下で機要交通局を設立する」と指示した⁵³。しかし、機要交通局を人民政府の管轄下に置いたのはあくまでも名目上の話であり、実質的な指導は党委員会が行っていた。なぜなら、党中央弁公庁は、政府は機要交通局の財政を管理するが、党委員会弁公庁は機要交通局の日常的な業務を指導し、交通員の人員配置、政治審査、教育管理などを行うと指示したからであ

50 「軍委総参謀部關於軍郵編制交通、安全問題」（1951年4月20日）前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』、58頁。

51 注48に同じ。

52 「中央人民政府人民革命軍事委員会函為擬將機要交通与軍郵局分立請考慮見覆由」（1952年9月1日）前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』、68頁。

53 「上海市人民政府關於機要交通局的組織与工作總則」（1952年11月7日）上海市檔案館 B1-2-451。

る⁵⁴。その理由について、党中央弁公庁副主任の曾三は党内会議で、「共産党以外の民主党派を誤魔化すという意味で、人民政府の名の下で党委員会が機要交通の業務を実質的に管理することは我々にとって有益である」と述べた⁵⁵。要するに、軍事郵便から切り離された機要交通は、再び党委員会主導体制に回帰したといってもよいだろう。

しかし、この時期の党委員会主導体制には、2つの決定的な欠陥が潜んでおり、それが体制再編の伏線となった。1つ目は、秘密主義である。党委員会主導体制下の組織規則によると、機要交通局の許可がなければ、公安、軍、税務などあらゆる機関は、交通員の業務を監査してはならないという⁵⁶。この制度設計は、機要交通の秘密主義的な性格を体現するものでもあるが、その根源は、中共が結党初期から長らく用いていた単線的な連絡という活動形態に求めることができる。

こうした特徴から派生したのは、外回りを主要な勤務形態とし、情報を通送する交通員が勝手な行動を行える環境が用意されたという問題である。中でも、交通員の風紀の乱れが特に指摘されている。例えば、任務遂行中、内部文書を所持している男性の交通員が売春婦などを含めて関係不明の女性の住居に宿泊したり、そこで賭博に参加したりするなどの問題が各地で発覚した⁵⁷。もちろん、これは交通員の品性にも関わる問題であるが、実際には機密漏洩を防ぐため、交通員に対して恋愛禁止という禁欲的な規則があったといわれている⁵⁸。換言すれば、いわゆる「風紀の乱れ」は禁欲的な規則が招いた逆説的な結果でもある。

いずれにしても、このような行為は機密漏洩につながる可能性が高かった。そのため、党中央組織部は直ちに、以下のように交通員を含めて機密情報に接しうる人員の男女関係を律するための指示を発した。「機密情報に接しうる人員の結婚相手は、政治的な信頼性があり、経歴に問題がない党・団員である必要があり、党委員会組織部と政府の上長の許可を受けてからはじめて結婚届の提出が許される」と⁵⁹。

また、交通員への管理・監視を強化するため、1952年に党中央弁公庁は、交通員は必ず党・団員（共産主義青年団）である必要があると繰り返した上で、「党と国家の機密保持の強化に関する党中央の決定（補足）」に決められた基準に照らして政治的に不純な交通

54 「中共中央弁公庁通知關於機要交通工作問題」（1952年11月7日）前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』、72-73頁。

55 「中共中央弁公庁副主任曾三同志在省委弁公庁主任會議上的總結報告」（1956年8月16日）前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』、137-142頁。

56 注53に同じ。

57 「対機要交通員應加強管理教育」（時間不明）中共中央組織部『組織工作』1954年70号、26-28頁。

58 孟広範「軍郵」前掲『從郵談往』黒竜江卷、153-159頁。

59 「中央組織部、中央人民政府人事部、軍委総政治部關於處理機要人員婚姻問題的通知」（1954年7月）中共中央組織部弁公庁『組織工作文件選編1953-1954』内部発行、1980年、418頁。

員を洗い出すようにと指示した⁶⁰。粛清の標的となったのは、(1) 反動的な党派、秘密結社に参加した経験がある者。(2) 反革命鎮圧運動で反革命分子と位置付けられた者の直系親族。(3) 国民党政権、対日協力政権(中国語:「偽政権」)に務めた者の直系親族。(4) 土地改革でその家族がやられた(中国語:「被闖」)経験がある者。(5) 履歴や政治的背景が不明で、あるいは道徳的に墮落した者、のいずれかである⁶¹。このように政治的属性を基準とする粛清が繰り返され、1955年になると、「全国規模で党・団員である交通員が全体の86%を占めるようになり、一般的に言えば政治的な問題はない」という状況になったといわれる⁶²。

同時に、交通員の士気を高めるため、中共は、結党初期から朝鮮戦争までの時期に亡くなった数百名の交通員の英雄伝を小冊子にまとめ、党内に向けて交通員らの功績を顕彰した⁶³。言い換えれば、中共は、政治的な粛清と動員を手段とし、交通員の勝手な振る舞いを統制しようとしていた。しかし、こうした統制手段は、交通員の日常的な管理の改善に繋がるとは限らない。後述するように、この問題は中共を長らく悩ませる課題となっていた。

2つ目の欠陥はより致命的である。それは、機要交通による送達は無料で提供されたということである。表1に示したように、党委員会主導体制に復帰した1953年から、機要交通の業務量が異常に激増していったのである。1956年の業務量は、1953年の約2倍、すなわち8000万件となっている。これはなぜだろうか。

1953年に党中央弁公庁が行った抜き取り検査の結果によれば、機要交通を利用して遞送された情報の中で、55%は機密性のないものであった⁶⁴。また、その後の抜き取り検査によれば、1955年は30%強、1956年は45%強が機密性のないものと判断された⁶⁵。機要交通の仕組みに大量に紛れ込まれた機密性のないものとは何か。それは、小説や教科書などの公刊書籍、『人民日報』、現金、領収書、衣類、万年筆、腕時計、個人書簡、年賀状、離婚届など役人らの私物である⁶⁶。最も大げさな事例は、個人用の自転車の搬送を機要交

60 「中共中央弁公庁通知關於機要交通工作問題」(1952年11月7日)前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』, 72-73頁。

61 「中国共産党中央關於加強保守党与国家機密的補充決定」(1951年5月)中共中央東北局党的工作編委会『党的工作』1951年104号, 1-5頁。

62 例えば、山東省のある機要交通局は、76人の交通員から26人(34%)の不純分子を洗い出したという。「中共中央弁公庁副主任曾三在第三次全国機要交通工作會議上的講話」(1955年5月3日)、「中共中央弁公庁關於加強機要交通工作的領導的通知」(1955年6月28日)、前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』, 98, 106頁。

63 中央機要局『機要烈士紀念冊』内部発行, 1953年。

64 「中共中央弁公庁關於檢查与制止違反機要交通規則現象的通報」(1953年3月20日)前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』, 77-79頁。

65 「關於建議成立特別郵政的報告」(1956年4月5日)前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』, 121-130頁。

66 注64に同じ。

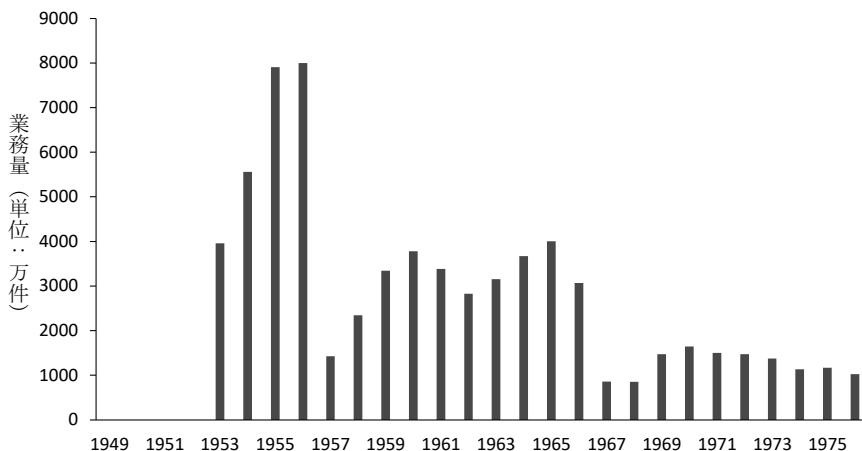


表1 毛沢東時代の中国における機要交通の業務量

出典：「關於建議成立特別郵政的報告」（1956年4月5日）中共山西省委弁公庁機要交通処『中共党内交通工作歴史文件彙編1923-1993』内部発行，1996年，121-130頁。郵電部郵政総局『郵政統計資料彙編1949-1987』内部発行，1988年，3頁。黄延華，劉慶享「機要通信の由来及山東機要通信の建立与発展」，中国郵政文史中心『從郵談往（山東卷）』北京燕山出版社，2011年，145-152頁。

通の交通員に頼んだことである⁶⁷。つまり、無料で利用できたため、中共の党政機関あるいは役人たちは、機要交通の仕組みに便乗してそれを私的に利用しようとする腐敗行為が横行していた。また、前述のように、逋送する途中、いかなる機関でも機要交通の業務を監査する権限を有しないという秘密主義的な規則もあり、腐敗の温床が制度的に整っていた。その結果、様々な「有害物質」が「党の血管」を詰まらせ、中共の通信システムが機能不全に陥る可能性が増大していたと考えられる。

こうした私用濫用の問題に対して中共は座視していたわけではない。1956年の全国機要交通局長会議で、曾三は、「最も重要な機密情報を守るため、この問題を解決しなければならない。この何年間、抜き取り検査の方法を試して問題を解決しようとしたが、結局失敗した。業務量の減少はどうしても実現できない。年間配達件数が数千万になっているので、いちいち検査することには無理がある」と状況を説明した上で、「従って、業務の有料化という方法も考えたが、それだけでも不十分だろう。最後は、機要交通を二分する案を思いついた」と解決策を示した⁶⁸。このようにして今日にも使われている党委員会と郵便の二元体制が出現した。

67 崔荣田「解放初期機要通信工作点滴回憶」前掲『從郵談往』江蘇卷，100-103頁。

68 「中共中央弁公庁副主任曾三在各省郵電局長和機要交通局長會議上的講話」（1956年12月14日）前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』，147-150頁。

IV. 党委員会と郵便の二元体制の成立（1957-）

1. 党委員会と郵便の二元体制の特徴

1957年4月に正式に発足した党委員会と郵便の二元体制をこれまでの体制と比較すれば、2つの重要な変化が見られる。第一に、全国規模で一元的な運営・管理を行ってきた党委員会主導体制が、党委員会主導の通信網と郵便主導の通信網に二分化されたことである。図1に示したように、党委員会主導の通信網とは、中央級と省級との特定の機関の間で情報を通送することを目的とし、依然として党委員会の下で稼働する機要交通である。特定の機関とは、中央級でいえば、党中央とその直属部局、国務院とそのもとにある公安部、中央軍事委員会の総参謀部、総政治部、訓練総監部及び海・空軍など各軍種の総司令部のみであり、省級でいえば、省党委員会とその直属部局、省人民委員会とそのもとにある公安庁、各大軍区・省級軍区の機密性のある部局である⁶⁹。中共の上層部の認識では、上記の特定の機関、すなわち中央レベルと省レベルの党、政、軍、公安の間のやり取りこそが徹底的に守るべき真の機密情報であり、その業務量は内部文書の情報通信網全体の約3%しか占めていないといわれる⁷⁰。

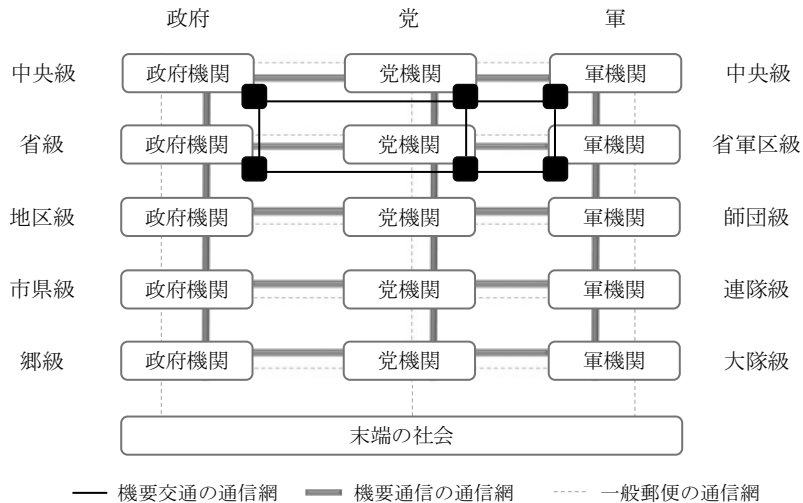


図1 機要交通と機要通信の構造

出典：筆者作成。

69 注65に同じ。

70 注68に同じ。

郵便主導の通信網とは、以上の特定の機関を除いた全国の党政軍機関の間で情報を通送することを目的とし、各級の郵電局の下で稼働する機要通信である。留意すべき点は、機要通信の交通員と一般の郵便配達員は、同じく各級の郵電局に所属しているが、秘密保全の理由でそれぞれの窓口や配達システムが厳格に区分されていたということである。なお、付言すれば、1957年に党委員会と郵便の二元体制の成立に伴い、これまで単立という形で存続してきた軍事郵便システムが解体され、関係業務は機要交通か機要通信かに移された⁷¹。

通信システムを二分化にする理由について、党中央は、中央級と省級との特定の機関の間の通信が最も機密的かつ重要的であり、それを相対的に機密性や重要性の低い通信網から独立させたほうがシステム全体を円滑に稼働できると判断していたと考えられる。問題は、中共がこの構想に思い至る経緯である。

それについて、曾三の党中央への報告は、「1955年から、我々は、公安部や郵電部に派遣されたソ連人専門家と相談し、ソ連に関する初歩的知識を得た。1938年以前、ソ連にも機要交通のシステムは一つしかなかったことがわかった。そのシステムは、内務部が指導していたが、1938年から、郵電部内で特別郵便が設立され、全国範囲で党政軍機関の間に内部文書を送付する業務を担当させた。同時、内務部が指導している機要交通は存続しており、特定の上級指導機関の間に重要な極秘文書を送付する業務を担当している」とソ連の先例を説明し、「我々の現状を考えると、ソ連の方法を見習うしかないと思う。機要交通以外、一般の内部文書の通送を担当する特別郵便を設立するという方法でなければ、従前の情報の重要性をわきまえないような問題が解決できないだろう」と述べている⁷²。つまり、1957年に成立し、今日まで使用されてきた党委員会と郵便の二元体制は完全にソ連から由来したものであるといえる。

第二に、党委員会と郵便の二元体制の成立に伴い、内部文書の通送業務がすべて有料化になったことが挙げられる。曾三の党内講話によれば、これもソ連人専門家の意見を受け入れた上で導入された措置であった⁷³。表2に示したように、有料化が導入された後、一般郵便物より機要通信の送達料金が高く、機要通信より機要交通の送達料金が低いという料金制度がほぼ定着した。換言すれば、社会主義を旗印に階級闘争を呼びかける中共は実際、商品の価格に差をつけて需要量を調整するという経済学的方法で、機密性・重要性の低いものを「党の血管」から排除しようとしていた。もちろん、役人らが私費ではな

71 前掲『新中国軍郵』、90頁。

72 注65に同じ。

73 「中央弁公庁副主任曾三在第三次全国機要交通工作會議閉幕時的講話」（1955年5月14日）前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』、101-105頁。

表2 毛沢東時代の中国における機要・郵便料金表

種類	送達方法		重量	料 金			
				1957年	1958年	1964年	1973年
書類	機要交通		機要通信の料金より高い（詳細不明）				
	機要通信	極秘	20g以下	0.4元	100g以下 0.24元	100g以下 0.24元	100g以下 0.24元
		秘密	20g以下	0.24元			
	一般郵便物（書留）		1件	0.12元	0.12元	0.12元	0.12元
刊行物	機要交通		機要通信の料金より高い（詳細不明）				
	機要通信	極秘	100g以下	0.32元	0.16元	0.16元	0.16元
		秘密	100g以下	0.16元			
	一般郵便物		100g以下	0.03元	0.03元	0.03元	0.03元

出典：「關於建議成立特別郵政的報告」（1956年4月5日）中共山西省委辦公庁機要交通處『中共党内交通工作歷史文件彙編1923-1993』内部発行，1996年，121-130頁。劉道宜『實用中国郵資手冊・完全版』中国郵史出版社，2010年，226，252-255頁。

く、公費を利用して機要交通、機要通信を私用濫用できるという制度の落とし穴も存在するが、完全に無料だった時期と比べて、役人らによる私用濫用の問題が大きく改善されたと考えられる。表1に示したように、有料化が導入された1957年に、機要通信の業務量が1956年の2割弱まで急減した⁷⁴。その後、恐らく大躍進など急進政策の影響によって内部文書の量が増えたため業務量は伸びる傾向があるが、1956年の量の半分以上を超えることはなかった。このような意味で、党政機関やその人員の行動規範を律するため、思想や価値観を改変させようとする政治教育よりも、むしろ経済学に基づく価格調整メカニズムのほうが効果的であったといえるだろう。

2. 党委員会・郵便二元体制の成功と失敗

それでは、党委員会と郵便の二元体制の成功と失敗はいかなるものであるのだろうか。まず、成功を取めたところから見てみよう。第一に、前述したように、党委員会と郵便の二元体制が業務を有料化したことによって、通信網を攪乱するノイズ（役人らの私物など）を通信システムから排除することに成功し、文書行政や意思疎通を円滑にするための情報環境が用意されたことが挙げられる。

74 1957年からのデータは、郵便主導の機要通信の業務量のみであり、特定の機関の通信網・機要交通の業務量が含まれていない。しかし、1957年に機要交通の業務量は全体の3%しか占めていないことを考慮しても、1957年の業務量が全体的に急減したという結論は変わらないと考えられる。

第二に、二重の通信網を設置することで、政治上層部の通信秘密を保障する環境がさらに整備され、中共政権の統治がより強固になったことである。というのも、全国の党政軍機関の通信網（機要通信）と、中央級と省級との特定の機関の通信網（機要交通）を明確に区分することで、特定の機関の間の伝達業務を担当する交通員は情報の機密性と重要性をしっかりと認識する環境が確保されたからである。1957年の時点で、全国の党政軍機関の通信網・機要通信で飛び交う交通員は約2万3000人であったのに対して、中央級と省級との特定の機関の通信網・機要交通の交通員は約500人程度に過ぎない⁷⁵。資料上の制限があり、この500人の属性については詳細不明であるが、全国の交通員から厳格に選抜された者であると想像できる。つまり、党中央はこの500人の小集団さえ十分に統制すれば、2万3000人の大集団に少なからずの問題があっても、政治上層部の機密が漏洩する可能性が低いと言える。1960年に中央公安部が党中央へ行った内部報告によれば、「これまで把握している資料を見ると、敵が我々の核心的な機密を盗んだことはなかった。我が国の核心的な機密はほぼ安泰である」という⁷⁶。

第三に、情報を送送する速度が確実に上がり、通信網の規模も拡大したことである。1950年代の中国において交通員による伝達の速度を示せる数値的な資料は確認できないが、県域社会で駆け巡る交通員の場合、一日平均で100km（自転車）+ 30km（徒歩）を移動する必要があったといわれる⁷⁷。当時行われた党中央弁公庁や中央公安部の検討によれば、郵便システムによる伝達は、軍事郵便や党委員会主導体制の機要交通よりも遥かに速かったという⁷⁸。

実際、軍主導体制の時期であれ、党委員会主導体制の時期であれ、交通員にせいぜい一台の自転車あるいは一頭の馬が配られたのに対して、配送を専門とする郵便システムが多

75 1976年まで交通員の人数には大きな変化が見られていない。「郵電部關於接弁機要通信業務的請示報告」（1957年1月27日）前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』、156-160頁。郵電部郵政総局『郵政統計資料彙編1949-1987』内部発行、1988年、44-45頁。「中共中央批轉郵電部黨組關於県内機要文件交由郵電部門伝通問題的報告」（1958年8月16日）中央檔案館『中共中央文件選集』28冊、人民出版社、2013年、375-378頁。

76 公安部の報告は様々な虚偽報告が溢れていた大躍進期のものであるが、「核心的な機密」に限っていえば、この報告の信憑性が高いと考えられる。例えば、1961年にチベット反乱部族が中共の交通員を襲撃し、解放軍総政治部の内部雑誌・『工作通訊』（合計29号）を入手した。後に、この内部雑誌はアメリカや日本で翻訳・発表され、「月の裏側を知る」貴重な機密文書として注目を浴びていた。しかし、連隊級のような中下級幹部でもアクセス可能な『工作通訊』の機密性や重要性が実に低く、西側を騒がせたこの事件は中共にとって「核心的な機密」の漏洩を意味しないと考えられる。「対公安部黨組關於開展保密檢查運動加強保密工作問題給中央報告的批語」（1960年3月5日）中共中央文献研究室『建国以来劉少奇文稿』10冊、中央文献出版社、2018年、42-43頁。本郷賀一訳編『工作通訊抄：中国共産軍の実体』時事通信社、1964年、7-91頁。

77 注67に同じ。

78 『『人民公安』為什麼由郵局發行』（時間不明）公安部人民公安編輯委員会『人民公安』1957年19号、5頁。「關於建議成立特別郵政的報告」（1956年4月5日）前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』、121-130頁。

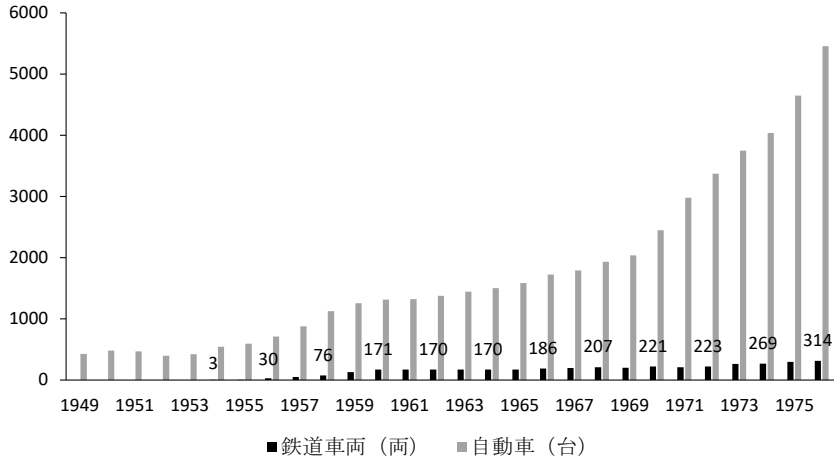


表3 郵便システムの保有した近代的な交通機関

出典：郵電部郵政総局『郵政統計資料彙編 1949-1987』内部発行，1988年，44-45頁。

くの近代的な交通機関を保有している。図3に示したように、郵便システムは多くの自動車だけでなく、専用の鉄道車両まで保有している。当然ではあるが、郵便システムに統合された機要通信の交通員が郵便の交通機関を利用できるようになった。また、郵便システムは、県域社会の郷レベル（県より下の末端機関）に「郷郵所」という伝達の中継点を全国的に保有しており、それを利用することで、交通員による通信網は行政の末端まで張り巡らさせることができた。1958年、全国で8割強の郷が2日間1回の交通員による送送を実現するようになったといわれる⁷⁹。

しかしながら、党委員会・郵便二元体制には解決し難い問題が依然として存在している。それは、機要通信の交通員が相変わらず、中共に期待されている行動規範から逸脱する傾向があるということである。ある経験者の回想によれば、列車の移動中、内部文書の護送を担当する者であれば誰でも、コネを利用して焼き菓子、パン、ピーナッツ、砂糖、タバコなど当時入手されにくい食材を頻繁に持ち帰ることができた⁸⁰。また、1959年に行われた雲南省郵電局の自己点検によれば、交通員は知人、バス運転手、县城から村へ帰宅する農民などを頼んで自分の代わりに内部文書を送達させたほか、内部文書と一般郵便物を混ぜて運ぶなどの問題が、省内の各県で散見されていたという⁸¹。

当然、これは、政治下層部における機密漏洩事件の散発的な発生に繋がりうる。例えば、1958年第1～3四半期、全国の機要通信で機密漏洩事件が107回起き、交通員が紛失

79 それ以前は、1週間1回の送送頻度であった。「中共中央批転郵電部党组關於県内機要文件交由郵電部門伝通問題的報告」（1958年8月16日）中央檔案館『中共中央文件選集』28冊，人民出版社，2013年，375-378頁。

80 周学敏「我的八年押運工作」前掲『從郵談往』遼寧卷，34頁。

81 「中共雲南省郵電局党组通報」（時間不明），郵電部办公厅『郵電工作』1959年23号，2頁。

した内部文書は308件となった。また、1960年の場合、機密漏洩事件が472回起き、交通員が紛失した内部文書は1192件となった⁸²。1971年になっても、詳細な数値がわからないが、全国規模で「機要通信の管理には問題があり、内部文書の紛失事件が一部の地域で依然として起きている」と指摘されている⁸³。

以上の問題は、複合的な要因が複雑に絡み合った結果であると考えられる。まず、秘密主義を道具として交通員は外部の管理・監視を拒否することが可能である。なぜならば、党委員会と郵便の二元体制の成立にあたって、従前の体制と変わりなく、「郵電局の許可がなければ、公安であっても交通員の業務を監査してはならない」という、中共の秘密主義の伝統を体現する規定が改めて強調されたからである⁸⁴。

次に、郵電局が交通員を管理・監視する動機が低下していることである。前述の通り、交通員に対する管理・監視を強化するため、党中央は政治動員、不純分子の粛清といった方法を用いた。しかし、党委員会と郵便の二元体制が成立した後、郵電局は交通員の管理を軽視するだけでなく、業務量の少ない機要通信が郵電局の収益に寄与しないと判断し、当該業務を中止すべきという意見も現れた⁸⁵。表4に示したように、全国規模で郵電局の

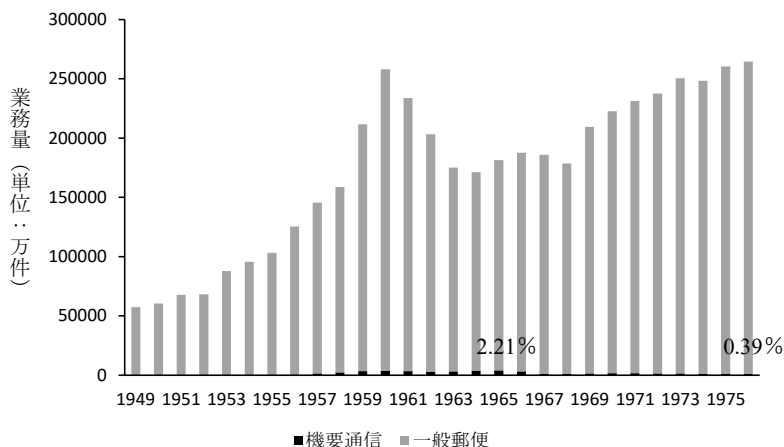


表4 郵電局の全国的な業務量

出典：表1に同じ。

82 「加強対機要通信工作的領導，確保党和国家的通信機密」（時間不明）郵電部弁公庁『郵電工作』1959年23号，1頁。「中共中央弁公庁通知關於加強対機要通信工作的檢查与監督問題」（1961年3月18日）前掲『中共党内交通工作歷史文件彙編』，171-174頁。

83 「交通部關於郵政工作幾個問題的請示」（1971年5月24日）前掲『中共党内交通工作歷史文件彙編』，179-180頁。

84 「中華人民共和國郵電部公安部關於加強郵電系統機要通信工作的聯合指示」（1957年7月）公安部公安建設編委會『公安建設』1957年202号，7-8頁。

85 「加強対機要通信工作的領導，確保党和国家的通信機密」（時間不明）郵電部弁公庁『郵電工作』1959年23号，1頁。

業務量の中で、一般郵便の割合が圧倒的に高い。それに対して、全体の中で機要通信の業務量が占める割合は、最大2.21%（1965年）で最小0.39%（1976年）である。国有企業の性格を有する郵電局の立場から考えると、せいぜい2%強の業務のため、交通員の管理・監視に力を入れる意欲が湧いてこないのは当然である。これは、党中央が政治動員の手法を用いて交通員に対する管理・監視の強化を繰り返し呼びかけることの背景でもある。

最後に、交通員のモチベーションの低下も考えられる。ある交通員経験者の回想によれば、1950年代では交通員の職務等級は基本的に24級であった⁸⁶。1950年代において中国の職務等級制度が頻繁に変更されていたが、24級は役人の最下位である事務員（中国語：「弁事員」）に相当していた点に変わりはなかった⁸⁷。換言すれば、交通員は党組織の血管として中共が重要視していたものの、官僚制の観点では、彼らは制度の最下部に位置付けられた、単なる雑用に過ぎないと見られがちであった。実際、日常生活の中で、党幹部が交通員を食事やタバコの買い出しなどの雑用に使った事例が革命根拠地時代から散見され、自分の仕事に不甲斐なさを感じ、モチベーションが低下する交通員も多数いたのである⁸⁸。

同時に、交通員、特に末端の県域社会を駆け巡る交通員は過酷な労働環境に置かれていたことも看過してはならない。経験者の回想によれば、1950年代の中国では大都市を除いてほとんどのところは泥道で、雨が降ると、路面の泥水に苦慮しながら、交通員が自転車を引っ張りながら徒歩で情報を運送していた。馬に跨る場合、流れの急な大河などを騎馬で渡った後、飢えと寒さに同時に迫られる過酷な環境にあった。また、自動車があっても、それはボロボロの木炭自動車で、走行中にエンジンが停止するなどのトラブルが頻発し、内部文書の運送を目的とする交通員が車を押して遠方の行政機関まで牽引するほかなかった場合もある。さらには、交通員に休日はなく、任務があれば随時出発しなければならなかった⁸⁹。

もちろん、以上のことが招いた結果は、交通員のモチベーションの低下である。1957年に自由な発言を奨励する「百花齊放百家争鳴」の運動が展開された中で、河北省では、

86 劉学文「経歴軍郵、機要交通、機要通信時期」前掲『從郵談往』江西卷、16-22頁。

87 楊奎松「從供給制到職務等級工資制：建國前後党政人員收入分配制度的演變」同著『中華人民共和國建國史研究1』江西人民出版社、2009年、413-459頁。

88 「關於交通工作的指示」（1941年8月15日）前掲『華北解放區交通郵政史料彙編』太岳卷、94-96頁。「塩阜區党委組織部喻屏部長在交通會議上的報告」（1943年2月4日）前掲『華東戰時交通通信史料彙編』塩阜卷、86-90頁。「蘇中交通工作十個月來的總結」（1943年7月20日）前掲『蘇北根拠地戰時党的交通史資料選輯』1卷、81-82頁。「晋冀魯豫邊區交通總局1940-1941年全面工作總結報告」（1942年）太行革命根拠地史總編委會『太行革命根拠地資料叢書12交通郵政』内部發行、1995年、61-76頁。

89 崔榮田「解放初期機要通信工作点滴回憶」前掲『從郵談往』江蘇卷、100-103頁。陳萬華「張掖機要通信郵路變遷史」前掲『從郵談往』甘肅卷、168-170頁。曾慶林「我和機要通信」前掲『從郵談往』貴州卷、15-19頁。羅佳昇「大躍進年代我是宜山郵政機要員」前掲『從郵談往』廣西卷、27-30頁。

待遇改善や昇進を求めるため、複数の交通員が集団でストライキを計画したことや、待遇に不満を覚える一部の交通員がイギリス領香港への脱走を試みる事件も起きた⁹⁰。一概には断定できないが、これらの事例から交通員がいかに境遇に苦悩していたかが窺えるのだろう。

おわりに

機要交通は、党中央の命令が地方の末端にまで行き渡り、地方の末端の報告が党中央に上がっていくという情報の循環を具体的に支えている通信システムであった。こうした特徴は機要交通が、まさに人間の体内に末端まで張り巡らされ、生命維持に必要なあらゆる場所に血液を運ぶ血管のような機能を果たしていたことを示している。本稿が分析してきたように、革命根拠地時代の分散体制、人民共和国成立前後の党委員会主導体制、軍主導体制など様々な試行錯誤を経て、1957年に中共はソ連をモデルとして、党委員会（機要交通）と郵便（機要通信）の二元体制下の通信システムを設立し、今日に至っている。このシステムには多少の問題があったが、中共政権の文書行政や組織内における意思疎通を円滑にするための情報環境を提供し、特定の政治上層部の通信秘密を確実に確保した点でこのシステムが成功したと考えられる。要するに、党委員会と郵便の二元体制下の通信システムは、中共による一党支配を盤石なものにする上で極めて重要な装置であった。

ただ、このシステムには次のような問題点も抱えていた。それは、郵便システムに所属している機要通信の交通員が一貫して、中共に期待されている行動規範から逸脱する傾向があったことである。その複合的な要因について、本稿は、(1) 結党初期から引き継がれてきた秘密主義、(2) 郵電局の機要通信への薄い関心、(3) 交通員のモチベーション低下などを指摘した。

最後に、本稿が論じてきた通信システムの今日的意義を述べ、筆を擱きたい。1980年に、アメリカの未来学者アルビン・トフラーはその著書『第三の波』の中で、コンピューターをベースとする情報技術が著しく発展することで、農業革命、産業革命に続く人類史上の第三の大変革、すなわち情報革命が押し寄せると唱えた⁹¹。しかしそれに対して、1990年代においても、中共は、「情報通信技術が日進月歩する中で、人を介して秘密情報を通信する仕組みは依然としてかけがえのない存在である。なぜなら、それより安全性や信頼性の高い通信方法は未だに存在しないからである。そのため、機要交通の重要性は下

90 宋永毅『反右絶密文件』3巻、国史出版社、2015年、84-85頁。

91 情報革命については、Alvin Toffler, *The Third Wave*, William Morrow, 1980. に詳しい。

がったというよりも、むしろ増大していくだろう」と強調している⁹²。

そこから、約30年の歳月が経過し、中国は、今やデジタル化する新興国として最先端技術の実験場と化し、キャッシュレス決済、人工知能、ビッグデータなどの領域で目覚ましい成長を遂げ、脚光を浴びている。しかしその一方で、現行の「中国国家秘密保護法实施条例」は依然として、「国家秘密を伝達する場合、機要交通、機要通信あるいは秘密保持に適合するその他の方式を利用しなければならない」と強調している⁹³。つまり、日進月歩の先端技術を追求しながらも、中共政権は現在もなお、約100年前に強烈なイデオロギーを有していた時代の中で誕生した古典的な通信システムを重宝しているのである。

付記：本稿は「松下幸之助記念志財団2020年度研究助成（人文科学・社会科学領域）」による研究成果の一部である。

92 「中央弁公庁主任曾慶紅在紀念党的機要交通成立七十周年既双先表彰会上的講話」（1993年9月22日）前掲『中共党内交通工作歴史文件彙編』，107-111頁。

93 「中華人民共和国保守国家秘密法实施条例」（2014年3月1日）国务院弁公庁『中華人民共和国国务院公報』2014年5期，5-10頁。