

# 明代士大夫與轎子文化\*

巫仁恕\*\*

## 摘要

交通工具的消費與使用的變化，不僅說明了技術方面的改進，也反映了社會變動與社會結構的變遷。本文即以明代的乘轎風氣為例作探討，全文分為三個部分：一討論北宋末年出現的轎子，作為一種交通工具，如何在明代中期以後漸漸普及，並成為一種流行的趨勢，取代原有隋唐以來的騎馬風尚。其次，乘轎的流行的原因除了地理、技術、社會、經濟等外部的因素之外，是不是還有內部的文化因素？尤其是明代官方賦予轎子什麼樣的意涵，致使影響到社會進而改變交通工具的使用形態？第三是分析轎子在明代又發展出什麼樣的象徵意義呢？本文將嘗試揭櫥轎子在政治權力、社會身分或政治文化等三方面所具有的象徵意義。

關鍵詞：轎子、士大夫、明代、身分、象徵

\* 本文係國科會補助計畫之研究成果，初稿曾於本院明清研究會之「物質文化、日常生活與中國」讀書會及歷史語言研究所舉辦之「物質文化的歷史研究」國際學術研討會（2001年12月）中宣讀，惠承多位與會學者多方指正，獲益良深，謹此致謝。修訂與送審過程中，復蒙兩位審查人以及臺灣大學歷史學系梁庚堯老師的詳閱與指正，特在此一併致謝。

\*\* 中央研究院近代史研究所助研究員

## 導論

器物除了具有實用的價值外，從消費的角度來看，亦代表著身分地位、權力與財富的象徵，同時也在一定程度上反映了社會結構。而器物的消費與使用的變化，除了說明技術的改進之外，也反映了社會變動與社會結構的變遷。交通工具也是器物的一種，也具有這樣的意義。在中國古代自從封建制度崩潰以後，象徵身分地位的器物如鼎彝等逐漸失去其重要性，而由車服、宮室、印綬等取而代之，尤其是車服制最為重要，後漢以下史書中〈輿服制〉的出現即其明徵；等級分明的車制用意即在「列等威」、「別士庶」與「抑僭奢」。漢隋之間車制的一大變化是牛車興起取代馬車，此乃受漢末清流士風之影響。待到唐代又一大變，原漢代士大夫基於禮制，出必乘車不騎馬的風氣，至南北朝間因戰爭頻仍，戎服常用，士大夫習於騎者漸多，以致於到了唐代除特殊場合，士庶已少有用車，而是騎馬。<sup>1</sup>宋代出現轎子以後，漸漸地又取代了騎馬的地位。

中國古代的轎子，其前身為肩輿或步輦，在中國歷史上起源甚早，古代埃及、波斯與古羅馬也都曾見到類似之圖象或記載，但仍只是少部分貴戚大臣與南方士大夫的乘具。直到宋代把肩輿和步輦上的乘椅、躺椅改製成廂式，「轎子」於焉出現，其獨特性是在於西方未曾發現過類似的東西。轎子在南宋曾流行一時，上層階級常以之為代步的工具。至明初此風似有衰退，甚至京官都是騎馬或騎驢代步，直到明代中期正德、嘉靖年間以後，乘轎之風又再度在社會上流行，並且持續到清代。由此可見轎子作為一種交通工具在明代人的日常生活中佔有很重要的地位。不僅如此，轎子本身與乘轎的行為已發展成為具有社會、政治與文化的象徵意義。

有關轎子的重要性早在許多傳統史家的著述中已注意到並有過考證，例如南宋佚名所著之《愛日齋叢抄》、明人李濂的〈乘轎說〉、何孟春的《餘

<sup>1</sup> 劉增貴，〈漢隋之間的車駕制度〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》，第 63 本第 2 份（1993 年 5 月），頁 371-449。

冬序錄》、朱國禎的《湧幢小品》、清人趙翼的《陔餘叢考》、俞正燮的《癸巳類稿》、嚴有禧的《漱華筆記》，以及近人尚秉和與陳登原等人都有過研究。然而之後有關的二手研究，大多仍是介紹性與通論性的著作，其焦點多集中在考證轎子的起源與形制。<sup>2</sup>此外，近年來有關明清社會經濟史的研究，已經從過去研究社會變遷的角度開始轉移注意力到物質文化與日常生活這方面，雖已有不少學者注意到乘轎風氣的重要性，<sup>3</sup>然而至今尚未見到從政治、社會與文化史的角度來深入探討「轎子」象徵意義的專論，因之此課題仍有待進一步地開發，本文遂嘗試由此角度來重新探討明代「行」的物質文化代表——「轎子」。

本文首先溯及明以前轎子的出現至明代乘轎風氣的形成，描繪出轎子在明人日常生活中的作用，以及探討乘轎流行的外部原因。接著描述明初官方乘轎的制度化，當乘轎隨著時間的變化成了社會流行的風尚時，過去的乘轎規定也陸續遭到挑戰而被打破，而官方也開始有一些因應的對策。

當乘轎成為社會流行的風尚時，從消費史的角度來看，也代表了社會變動與結構的變遷，而其歷史的意義是值得探討的。若放在世界史的角度來看，晚明的這種現象和過去認為只有西歐所特有的「消費社會」(consumer

<sup>2</sup> 王子今，〈交通與古代社會〉（長安：陝西人民教育出版社，1993）；馬洪路，〈行路難〉（臺北：臺灣中華書局，1993）；王崇煥，〈中國古代交通〉（天津：天津教育出版社，1991）；孫順霖，〈從「車」到「轎」〉，《尋根》，期3（1998），頁27-29；吳美鳳，〈十世紀初期以前的人昇乘具略考〉，《歷史文物》，號82（2000年5月），頁60-71。近年來大陸各地編寫的交通史與道路史等專書，對轎子在日常生活的使用也只略而提及，篇幅有限。參見張立主編，《鎮江交通史》（北京：人民交通出版社，1989）；江蘇省南京市公路管理處史志編審委員會編，《南京古代道路史》（南京：江蘇科學技術出版社，1989）。

<sup>3</sup> 常建華，〈論明代社會生活性消費風俗的變遷〉，《南開學報》，期4（1999），頁56；邱仲麟，〈明代北京的社會風氣變遷——禮制與價值觀的改變〉，《大陸雜誌》，卷88期3（1994年3月），頁3-5；陳大康，〈明代商賈與世風〉（上海：上海文藝出版社，1996），頁203-210；陳寶良，〈飄搖的傳統：明代城市生活長卷〉（長沙：湖南出版社，1996），頁115-119；岸本美緒，〈明清時の身份感覺〉，收入森正夫等編，《明清時代史の基本問題》（東京：汲古書院，1997），頁408-411。又相關研究的介紹與討論參見林麗月，〈世變與秩序：明代社會風尚相關研究評述〉，《明代研究通訊》，期4（2001），頁9-20。

society)特質，實有許多相似之處。

再者，近年來西方史學對物質文化與日常生活的研究正趨興盛，在論及 15 世紀以後中西方在陸路運輸方面的發展，以為馬在西方是速度的象徵，而中國因為人力廉價，所以運輸主要靠人力抬轎子，於是運輸速度也裹足不前。本文最後即在探討轎子並不只是作為單純的交通工具，乘轎還具有許多文化意義，其所影響的並不是交通運輸的速度問題。在此將揭橥轎子在政治權力、社會身分或政治文化方面所具有的特殊象徵意義。

## 一、明代乘轎風氣的興盛與消費實態

### (一) 明代以前的乘轎

過去一般人以為乘轎是始自南宋高宗建炎年間(1127-1130)，實則北宋初年已出現「轎」，<sup>4</sup>但形制上可能仍是無頂蓋帷幕的肩輿，還不是後來所謂的轎子。北宋初百官仍以乘馬為主，嚴格地說直到北宋末的「轎」才是有帷幕與頂蓋的，<sup>5</sup>也是至此宋代官員才開始流行乘「轎」。據南宋佚名所著之《愛日齋叢抄》一書中，曾引用汪藻(1079-1154)的《汪彥章集》有〈行在百官謝許乘輪轎表〉以及李氏記《思陵天語》證實北宋時郡縣地方官多已有乘轎者。<sup>6</sup>又政和 3 年(1113)時，因為「大雨雪，連十餘日不止，平地八尺餘。冰滑，人馬不能行，詔百官乘轎入朝。」<sup>7</sup>官員乘轎之制始權宜通行於京師，但並非定制。只是一時氣候的變化，所以暫時准予官員乘轎。

從一些零星的記載看來，早在北宋中期就有官員乘肩輿張蓋出巡的例子。<sup>8</sup>至北宋後期乘轎的風氣開始盛行起來，首先可見的是神宗時宗室乘垂

<sup>4</sup> [宋]王銘，《默記》（北京：中華書局，1981），卷上，頁 3。

<sup>5</sup> 《新校本宋史》，卷 153，〈輿服五·土庶人服〉，頁 3576。

<sup>6</sup> [宋]佚名撰，《愛日齋叢抄》，收入《文淵閣四庫全書》冊 854（臺北：臺灣商務印書館，1983-1986），卷 1，頁 626-627。其所引二書前者已收入汪藻的《浮溪集》（《文淵閣四庫全書》冊 1128），卷 6，頁 6b-7b；後者今已失佚未見。

<sup>7</sup> 《新校本宋史》（臺北：鼎文書局，1975-1981），卷 62，〈五行一下·水下〉，頁 1342。

<sup>8</sup> [宋]李燾，《續資治通鑑長編》（北京：中華書局，1979-1995），卷 317，起神宗

簾肩輿出入成風，而且隨從聲勢過於誇張。<sup>9</sup>到北宋末年京城開封出現士人與豪右大姓乘轎出入的情形。<sup>10</sup>甚至在京師開封的庶民也開始有乘轎之舉，徽宗政和7年(1117)有臣僚上言：「今京城內暖轎，非命官至富民、娼優、下賤，遂以爲常。」<sup>11</sup>但這條孤證尚無法說明在汴京以外庶民乘轎普及的程度。相對於以後的南宋，北宋騎馬的情形仍要比乘轎多；而且北宋庶民乘轎的風氣仍限於北宋末年的京師城內。

至宋室南渡以後，因爲南方城市環境與氣候與北方迥異，尤其是潮濕的氣候，使得城市道路泥濘，騎馬易滑且衣褲易髒，所以除了騎馬乘輿之外，乘轎就成了另一個絕佳的選擇。南宋以後允許官員乘轎已漸漸成定制，據《建炎以來朝野雜記》云：「故事百官出入皆乘馬，建炎初，上以維揚磚滑，謂大臣曰：『君臣一體，朕不忍使群臣奔走危地，可特許乘轎。』……今行在百官，非入朝無乘馬者。」<sup>12</sup>至此准予乘轎的範圍漸寬，但仍不能入皇城。只有優禮重臣時，才允其乘轎入皇城至宮門。<sup>13</sup>南宋允許官員乘轎之後，乘轎的風氣取代騎馬，如朱熹的《朱子語類》記：「南渡以前，士大夫皆不甚

<sup>9</sup> 元豐4年10月乙卯盡是月乙丑，頁7658。〔宋〕司馬光，《涑水記聞》（北京：中華書局，1989），卷15，〈富弼爲人溫良寬厚〉，頁295。

<sup>10</sup> 〔宋〕李燉，《續資治通鑑長編》，卷322，起神宗元豐5年正月盡其月，頁7760。

<sup>11</sup> 〔新校本宋史〕，卷153，〈志一〇六·輿服五·士庶人服〉，頁3576。

<sup>12</sup> 〔新校本宋史〕，卷153，〈志一〇六·輿服五·士庶人服〉，頁3577；〔宋〕周輝，劉永翔校注，《清波雜志》（北京：中華書局，1994），卷2，涼傘，頁46。

<sup>13</sup> 〔宋〕李心傳，《建炎以來朝野雜記》（石家莊市：河北教育出版社，1995），甲集卷3，〈百官肩輿蓋〉，頁53。〔元〕馬端臨，《文獻通考》（臺北：臺灣商務印書館，1987），卷119，〈王禮十四·皇太子皇子公卿以下車輦鹵簿〉，頁1078-1081。

<sup>14</sup> 〔元〕馬端臨，《文獻通考》，卷119，〈王禮十四·皇太子皇子公卿以下車輦鹵簿〉，頁1078-1081。《文獻通考》中記錄南宋時曾授有如此待遇，特許乘轎或肩輿入皇城宮門或殿門的大臣，如張燉受詔朝謁而許乘轎出入皇城門至宮門內上下馬處、參知政事周葵因墜馬所傷而暫令乘轎入內赴朝參。《宋史》中的記載還包括有秦檜(1480-1569)、陳康伯(1097-1165)以及宗室趙伯圭等。見《新校本宋史》，卷30，〈本紀三十·高宗趙構七〉，頁572；卷473，〈列傳二三二·姦臣三·秦檜〉，頁13761-13762；卷33，〈本紀三十三·孝宗趙眘一〉，頁629；卷384，〈列傳一四三·陳康伯〉，頁11810-11811；卷244，〈列傳三·宗室一·秦王德芳·秀于子偁〉，頁8688-8689。

用轎」，「自南渡後至今，則無人不乘轎矣。」<sup>14</sup>在《朱子語類》一書中有許多的記載都可以看到南宋官員慣以轎子作為城市內的交通工具，可見至南宋士大夫乘轎已成為平常之事。<sup>15</sup>甚至不只是文官與士夫乘轎而已，如《朱子語類》就歎道：「今卻百官不問大小，盡乘轎，而宦者將命之類皆乘轎。」<sup>16</sup>從張擇端所繪的「清明上河圖」中也可見宋人在城市中乘轎的情形。（參看附圖一）

當然在北宋末由肩輿演變成轎子後，在技術方面的改良，的確使轎子作為交通工具時有其優點。轎子經加頂蓋與帷幕，改成廂形的式樣後，較過去的乘肩輿與騎馬更加舒適，如在北宋時人孔武仲就曾比較了乘轎與騎馬兩者的優缺點，認為當天氣嚴寒時乘轎子因為溫暖而舒適，但是缺點是空間狹小使乘者難過。<sup>17</sup>到南宋時轎子的形式又有改良，各種安全舒適的轎子亦趨齊備，如秦檜入朝，「施全刺之氈，裏厚不得入，則帷轎矣。」<sup>18</sup>可見轎子禦寒功能更好；又如《水心集》〈劉建翁墓誌銘〉云劉公居室尤陋不改，且自嘲云：「自二父在，而四方之過者無不造於庭，蓋今之轎大於舊矣，乃世變也。」<sup>19</sup>這說明轎子內的空間已有改良而加大，一則也顯示南宋士大夫乘轎之流行。

概言之，北宋末年以來因為地理環境、氣候變異、政策的轉變，以及轎子技術的改進，已經為轎子被利用成為一種舒適的交通工具奠定了基礎。

<sup>14</sup> [宋]朱熹，《朱子語類》（臺北：華世出版社，1987），卷 128，〈本朝二·法制〉，頁 3067。

<sup>15</sup> 同上書，卷 91，〈禮八·雜儀〉，頁 2326；卷 41，〈論語二十三·顏淵篇上·顏淵問仁章〉，頁 1069；卷 103，〈羅氏門人胡氏門人·胡氏門人·張敬夫〉，頁 2610；卷 49，〈論語三十一·子張篇·仕而優則學章〉，頁 1211。

<sup>16</sup> 同上書，卷 127，〈本朝一·高宗朝〉，頁 3058。

<sup>17</sup> [宋]孔武仲等，《清江三孔集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1345，卷 4，〈舍轎馬而步〉，頁 209-210。

<sup>18</sup> [清]王棠，《燕在閣知新錄》，收入《四庫全書存目叢書》子部冊 100（臺南：莊嚴出版社據清華大學圖書館藏清康熙 56 年刻本影印，1995），頁 610。

<sup>19</sup> [宋]葉適，《水心集》，收入《四庫備要》集部冊 210（臺北：臺灣中華書局，1965），卷 18，〈劉建翁墓誌銘〉，頁 10b-11a。

## (二) 明代日常生活中乘轎消費的實態

明代人在日常生活中乘轎的例子非常普遍，從明代各類史料中俯拾皆是。然而最切實際的是在小說中的描述。以下就從明代重要的幾部小說中的描繪，來看明人日常生活中乘坐轎子的實態。

一般人乘轎子多是在城市附近，路程都不會太遠。例如《醒世恒言》卷 15 有一則寫江西臨江府新淦縣監生赫應祥被「非空菴」內淫尼害死一事，事發赫應祥其妻陸氏欲掘菴中其夫墳地，「到次早，喚集童僕，共有二十來人，帶了鋤頭鐵鍬斧頭之類，陸氏把孩子教養娘看管，乘坐轎子，蜂湧而來。那菴離城不過三里之地，頃刻就到了。」<sup>20</sup>這趟乘轎的距離不過是離城三里之地。又如《金瓶梅》四十八回中西門慶約同官客、堂客，連同妻兒一起共數十人，乘轎騎馬到城郊祖墳，「從清早晨，堂客都從家裡取齊，起身上了轎子，無辭出南門到五里外祖墳上，遠遠望見青松鬱鬱，翠柏森森。」乘轎的路程不過五里。<sup>21</sup>又例如《金瓶梅》在八十九回中描寫吳月娘在西門慶死後，當清明節時備辦了祭物，雇了轎子要到城外五里處西門慶的新墳上祭掃。同時也是順便旅遊欣賞風景。<sup>22</sup>以上這些例子反映一般乘轎的路程都不長，都是在城內或城郊三至五里之遙，當天即可來回。而長距離的交通仍是以騎馬與乘車為主。

無論是清明節時到城郊寺廟進香或旅遊，稍有資產者都是以乘轎為交通工具。除了上述吳月娘的例子外，又如《型世言》第十回描寫蘇州人陳鼎彝與周氏存了兩匹布、五七百銅錢，欲至杭州天竺山上香還願，先是走水路至上岸後，「尋了兩乘兜轎，夫妻兩個坐了，把兩個女兒背坐在轎後。先自昭慶過葛嶺，到岳王墳，然後往玉泉、雷院、靈隱、三竺」，「一到上天竺，下了轎，走進山門，轉到佛殿。」<sup>23</sup>《醒世恒言》卷 39 描寫陝西南寧府永

<sup>20</sup> [明]馮夢龍編，《醒世恒言》（臺北：三民書局，1989），卷 15，〈赫大卿遭恨駕鷺好絲〉，頁 267。

<sup>21</sup> [明]蘭陵笑笑生，《古本金瓶梅詞話》（臺北：啓明書店，1961），第四十八回，〈弄花頭戲贈一枝花 走捷徑探歸七件事〉，頁 447。

<sup>22</sup> 同上書，第八十九回，〈清明節寡婦上新墳 永福寺夫人逢故人〉，頁 826。

<sup>23</sup> [明]陸人龍編撰，雷茂齊、王欣校點，《型世言》（成都：巴蜀書社，1993），卷 3，

淳縣有個寶蓮寺，因相傳寺內有個「子孫堂」向來求子靈驗，所以香客特多。一日新任知縣汪旦也乘轎前去，「山門對過，乃是一帶照牆，傍牆停下許多空轎。山門內外，燒香的往來擠擁，看見大尹到來，四散走去。那些轎夫，也都手忙腳亂，將轎抬開。」<sup>24</sup>乘轎旅遊的例子如《型世言》第十五回描寫蘇州崑山生員陸容至南京考科舉後，隨例飲宴參謁，耽延月餘。「這些同年也有在新院耍，也有舊院耍；也有挾了妓女在桃葉渡、燕子磯遊船的；也有乘了轎在雨花臺、牛首山各處觀玩的。」<sup>25</sup>若比較明初與晚明山水畫的作品，也可以發現畫中人物所乘坐的交通工具有很大的變化，從明初騎馬、驢甚至騎牛，到晚明的畫中人物則都是乘轎。在許多風景名勝的山脚下還可見成群的轎夫在休息等待客人。（參見附圖二）

娶妻妾時也要雇個大花轎才算熱鬧，《金瓶梅》中的男主角西門慶之所以致富，其中一個重要的途徑就是勾搭有錢的孀婦或妓女，每次迎娶她們時也是大費周章。如迎娶潘金蓮時，「一頂轎子，四個燈籠，王婆送親，玳安跟轎，把婦人抬到家中來。」<sup>26</sup>同樣地，西門慶娶李瓶兒時雖然不太高興，但還是「擇了八月二十日，一頂大轎，一疋段子紅，四對燈籠，派定玳安、平安、畫童、來興四個跟轎，約後晌時分，方娶婦人過門。」<sup>27</sup>西門慶死後，孟玉樓被李知縣之子李衙內看中而託人提親，迎娶當日排場也是很大，「一頂四人大轎，四對紅紗鐵落燈籠，八個皂隸跟隨，來娶孟玉樓。」<sup>28</sup>春梅也想為西門慶的外甥陳經濟找門親家，最後找到一位葛員外家的大女兒。迎娶當日，「春梅打扮珠翠鳳冠，穿通袖大紅袍兒，束金鑲碧玉帶，坐四人大轎，

<sup>24</sup> 〈第十回烈婦忍死殉夫 賢嫗割愛成女〉，頁 205。

<sup>25</sup> [明]馮夢龍編，《醒世恒言》，卷 39，〈汪大尹火焚寶蓮寺〉，頁 796。

<sup>26</sup> [明]陸人龍編，《型世言》，卷 3，〈第十一回毀新詩少年矢志 訴舊恨淫女還鄉〉，頁 223。

<sup>27</sup> [明]蘭陵笑笑生，《古本金瓶梅詞話》，第九回，〈西門慶計娶潘金蓮 武都頭誤打李外傳〉，頁 90-91。

<sup>28</sup> 同上書，第十九回，〈草裡蛇邏打蔣竹山 李瓶兒情感西門慶〉，頁 198。

<sup>28</sup> 同上書，第九十一回，〈孟玉樓愛嫁李衙內 李衙內怒打玉簪兒〉，頁 841。

鼓樂燈籠，娶葛家女子，奠雁過門。」<sup>29</sup>至清代花轎更成為婚儀中不可少的一項。如《庸盦筆記》中就有一則雍乾年間的故事，描寫以工制舉文聞名於世的無錫顧維，因嫁女時堅持男方要以當時最貴之花轎迎娶，婚事遂因而作罷，卻因此而遷怒其女，致其女自經於房內。<sup>30</sup>

至於雇轎的費用，在小說中也有記載，如上述《型世言》中陳鼎彝同周氏乘轎上香，「回到船時，轎錢酒錢也去了一錢五分一乘。抬的、走的，大約傍晚都到船中。」<sup>31</sup>這一趟花費一錢五分，倒也不算太貴。《警世通言》卷 24 描寫北京春院衚衕名妓玉堂春的故事，老鴉騙說玉堂春到東嶽廟燒香，「玉姐梳粧打扮，同老鴉出的門來。正見四個人，抬著一頂空轎。老鴉便問：『此轎是雇的？』這人說：『正是。』老鴉說：『這裏到嶽廟要多少雇價？』那人說：『抬去抬來，要一錢銀子。』老鴉說：『只是五分。』那人說：『這個事小，請老人家上轎。』」<sup>32</sup>這一趟路程較前面的例子短，所以只叫價一錢，還可以殺價成五折，可見雇轎的確不算太貴。當然以上都是承平的時期，如果是時局不靖、社會動蕩時期，乘轎或雇船逃難時的交通費用就特別貴。如《吳城日記》記順治 2 年(1645)弘光政權被清軍推翻後的蘇州民心惶惶，紛紛攜家逃難，「每轎金一肩索一二兩，少亦一二千。小舟一隻索銀數兩，或索錢十餘千。得者以為幸，不吝重價也。」<sup>33</sup>這時的價格已不是過去每乘轎子一錢五分的光景了。

在形式上轎子還有分涼轎、暖轎之別，端視氣候與實用性。涼轎多是在春、夏季，而秋、冬較冷時則是乘暖轎。所以《金瓶梅》第七十回中西門慶

<sup>29</sup> [明]蘭陵笑笑生，《古本金瓶梅詞話》，第九十七回，〈假姐弟暗續鸞膠 真夫婦明諧花燭〉，頁 892。

<sup>30</sup> [清]薛福成，《庸盦筆記》，收入《筆記小說大觀》第 1 編第 1 冊（臺北：新興書局，1985），卷 6，〈嫁女爭花轎釀人命〉，頁 6-1。

<sup>31</sup> [明]陸人龍編，《型世言》，卷 3，〈第十回烈婦忍死殉夫 賢嫗割愛成女〉，頁 206。

<sup>32</sup> [明]馮夢龍編撰，徐文助校訂，繆天華校閱，《警世通言》（臺北：里仁書局，1991），卷 24，〈玉堂春落難逢夫〉，頁 264。

<sup>33</sup> [清]佚名著，葉廷琯編，《吳城日記》（南京：江蘇古籍出版社，1999），卷上，頁 205。

見升任提刑正千戶，遂備暖轎與車馬去東京見朝引奏謝恩，「一路天寒坐轎，天暖乘馬。」<sup>34</sup>暖轎應是外披有厚布料以防寒，而涼轎則是圍以竹簾，如該書五十九回中西門慶訪鄭愛月家，先是將自己穿著打扮一番，「然後起身，坐上涼轎，放下斑竹簾來，琴童、玳安跟隨，留王經在家，止著春鴻背著直袋，逕往院中鄭月兒家來。」<sup>35</sup>

明代轎子有分官轎與民轎，高級官員都可乘官轎，而官轎都是四人抬的「大轎」，一般民轎除了上述婚儀用的花轎以外，則都是二人抬的「小轎」。在《金瓶梅》中描寫西門慶一旦當上提刑副千戶官後，他乘轎的排場就特別大。即使は平常上下班都乘官轎，而且還有人喝道。如在第五十四回中描寫西門慶自衙門返家時，「乘了一乘涼轎，幾個牢子（按：管監獄的役卒）喝道了，簇擁來家。」<sup>36</sup>在該書中還可以看到官員乘坐八人大轎的例子，見於第七十回，正值朱太尉新加太保，皇帝又差遣他往南壇觀牲未回，而送禮的、參見的各路官吏黑壓壓地一片擠在門口，且看這位朱太尉回府的排場：

少頃，只見官吏軍士，各打執事旗牌，一對一對傳呼，走了半日，才遠遠望見朱太尉八抬八簇肩輿明轎，頭戴烏紗，身穿猩紅牛絨袍，腰橫荊山白玉，懸掛太保牙牌，黃金魚鑰，好不顯赫威嚴。<sup>37</sup>

平日官員即使不是公出，就算是同家屬旅遊，也有很大的排場。如西門慶去祖墳掃墓的排場：「看看天色晚來，西門慶吩咐賚四，先把抬轎子的，每人一碗酒，四個燒餅，一盤熟肉。吩咐停當了，然後才把堂客轎子起身。官家騎馬在後。來興兒與廚役慢慢的抬食盒。然後玳安、來安、畫童、棋童兒跟月娘衆人轎子，琴童并四名排軍，跟西門慶馬。」<sup>38</sup>他們帶著許多野餐的飲食器皿，前面還有排軍、廚役與小廝等隨轎。

即使是舉人監生一旦考中進士或入補正式官職，乘轎的待遇就不一樣

<sup>34</sup> [明]蘭陵笑笑生，《古本金瓶梅詞話》，第七十回，〈老太監引酌朝房 二提刑庭參太尉〉，頁 649。

<sup>35</sup> 同上書，第五十九回，〈西門慶贈巾訪愛月 李瓶兒睹物哭官哥〉，頁 537。

<sup>36</sup> 同上書，第五十四回，〈應伯爵隔花戲金釧 任醫官垂帳診瓶兒〉，頁 508。

<sup>37</sup> 同上書，第七十回，〈老太監引酌朝房 二提刑庭參太尉〉，頁 654。

<sup>38</sup> 同上書，第四十八回，〈弄花頭戲贈一枝花 走捷徑探歸七件事〉，頁 449。

了，例如《醒世恒言》卷 20 描寫從江西移居蘇州之徽匠張權子張廷秀兄弟救父一事，當二兄弟考中進士後回到蘇州府為父申冤，「二人穿起公服，各乘四人轎，來到府中。」<sup>39</sup>考中進士所乘的官轎是四人抬的大轎。再看看《警世通言》卷 31 描寫揚州府曹可成自幼納粟入監後，因縱蕩而揮霍完家產，後雖娶妓女春兒，仍為生計所苦。「忽一日，可成入城，撞見一人，豸補銀帶，烏紗皂靴，乘輿張蓋而來，僕從甚盛。其人認得是曹可成，出轎施禮。可成躲避不迭。路次相見，各問寒暄。此人姓殷名盛，同府通州人。當初與可成同坐監，同撥歷的，近選得浙江按察使經歷，在家起身赴任，好不熱鬧。」曹可成在路上見到同為監生的卻已補得省級按察使屬官的殷盛，乘轎張蓋，排場盛大，難怪他回家後悶悶不樂。<sup>40</sup>

官員之間乘轎於路上相遇時，也有下轎之禮。如《金瓶梅》第五十四回中西門至東京備厚禮為蔡京祝壽，卻於路上巧遇揚州富翁苗員外的轎子：「西門慶冠帶，乘了轎來，只見亂哄哄的挨肩擦背，都是大小官員來上壽的。西門慶遠遠望見一個官員，也乘著轎進龍德坊來。西門慶仔細一認，倒是揚州苗員外。卻不想苗員外也望見西門慶了。兩個同下轎作揖，敘來寒溫。」<sup>41</sup>

官轎有時可以走更遠的路程，因為途中會有驛站官廝接待供應。如《金瓶梅》第五十四回寫：「西門慶乘了涼轎，四個小廝騎了頭口，望東京進發。迤邐行來，卻走了百里路程。那時日已傍晚，西門慶分付駐劄。驛官廝見送供應，過了一宵。」<sup>42</sup>若是一位大官來到小縣，他的車轎也會帶來地方官不少的難題。如《金瓶梅》第四十九回描寫西門慶邀請宋、蔡二御史至其家中，「宋御史將各項伺候人馬，都令散了，只用幾隊藍旗清道，官吏跟隨，與蔡御史坐兩頂大轎，打著雙簷傘，同往西門慶家來。當時哄動了東平府，抬起了清河縣，都說巡按老爺也認的西門大官人，來他家吃酒來了？慌的周守

<sup>39</sup> [明]馮夢龍編，《醒世恒言》，卷 20，〈張廷秀逃生救父〉，頁 401。

<sup>40</sup> [明]馮夢龍編，《警世通言》，卷 31，〈趙春兒重旺曹家莊〉，頁 354。

<sup>41</sup> [明]蘭陵笑笑生，《古今金瓶梅詞話》，第五十四回，〈應伯爵隔花戲金釧 任醫官垂帳診瓶兒〉，頁 504。

<sup>42</sup> 同上書，頁 503。

備、荊都監、張團練各領本哨人馬，把住左右街口伺候。」<sup>43</sup>只不過是兩位巡按御史的排場，就已足夠讓一縣官員忙得人仰馬翻。

平日官員的家屬也乘坐大轎，排場也就非比尋常百姓家，如同官員出巡一般，也有排軍喝道。如《金瓶梅》第四十二回中描寫吳月娘在家宴請諸位官夫人的情景：「先是周守備娘子、荊都監母親荊太太與張團練娘子先到了，俱是大轎，排軍喝道，家人媳婦跟隨。」<sup>44</sup>再看看西門慶當官後，自家人乘轎也有排軍與小廝跟轎。如該書第四十五回寫道：「月娘一面同玉樓、金蓮、李瓶兒、大娘并吳銀兒，對西門慶說了，分付奶子在家看哥兒，都穿戴收拾定當，共六頂轎子起身。派定玳安兒、棋童兒、來安兒三個小廝，四名排軍跟轎，往吳大妗子家來。」<sup>45</sup>

通常家中地位最高者可乘大轎，其次者乘小轎在後。如《金瓶梅》寫到春梅在西門慶死後被賣入周守備當二房，不久扶正，甚得丈夫寵愛。九十六回中寫春梅重遊西門慶家故地，此時已是守備夫人，不但衣著華麗，而且乘轎的排場甚大：「坐著四人大轎，青緞銷金轎衣，軍牢執藤棍喝道，家人伴當跟隨，抬著衣匣。後邊兩頂家人媳婦小轎兒，緊緊跟著大轎。」<sup>46</sup>在該書第四十一回中還詳細地描寫西門慶一家女眷屬乘轎出遊時，還有分前後次序，代表各妻妾媳婦在家中的地位：

頭裡兩個排軍，打著兩大紅燈籠。後邊又是兩個小廝，打著兩個燈籠，喝的路走。吳月娘在頭裡，李嬌兒、孟玉樓、潘金蓮、李瓶兒，一字在中間，如意兒和惠秀隨後。奶子轎子裏，用紅綾小被把官哥兒裹得沒沒的，恐怕冷，腳下還蹬著銅火爐兒。兩邊小廝圍隨，到了家門首下轎。<sup>47</sup>

<sup>43</sup> [明]蘭陵笑笑生，《古本金瓶梅詞話》，第四十九回，〈請巡按屈體求榮 遇梵僧現身施藥〉，頁454。

<sup>44</sup> 同上書，第四十二回，〈逞豪華門前放煙火 賞元宵樓上醉花燈〉，頁402。

<sup>45</sup> 同上書，第四十五回，〈應伯爵勸當銅鑼 李瓶兒解衣銀姐〉，頁427。

<sup>46</sup> 同上書，第九十六回，〈春梅姐遊舊家池館 楊光彥作當面豺狼〉，頁878。

<sup>47</sup> 同上書，第四十一回，〈兩孩兒聯姻共笑嬉 二佳人憤深共氣苦〉，頁399。

這裡可以看到吳月娘是西門慶的正室，所以她的轎子居前頭，其他人則是按照身分一字排開在中間，最後則是奶媽如意兒與惠秀。有趣的是西門慶的兒子坐在奶媽的轎子裡，腳下還有火爐防寒。最後則是家內的媳婦。

以上從明人小說中所呈現的乘轎實態，雖然還不算全面，但已足夠反映出明人乘轎的流行風尚。再從明代留下來的市井風俗圖中，也可見明人乘轎之頻繁。（參見附圖三）然而大部分的史料都是明代中葉以後出現的，這顯示明人乘轎之風要到明中葉以後才逐漸流行。下節試圖探討明中葉以後乘轎興盛的原因。

### （三）明代乘轎形成趨勢的外部原因

宋代以來乘轎成為趨勢的一些客觀因素至明代以後依然存在，如南方地形與氣候的限制而適合乘轎更勝騎馬，明朝人對此有了更深的了解，陸容（1436-1494）的《菽園雜記》便指出作為一種交通工具的轎子所具有的優點：「南中亦有無驢馬雇覓處，縱有之，山嶺陡峻局促處，非馬驢所能行。兩人肩一轎，便捷之甚，此文當從民便，不可以執一論也。」<sup>48</sup>《皇明泳化類編》也記一則隆慶年間江都御史吳時來到南京任官的故事，因為他是四品官，遂引北京京官四品以下俱騎馬例，要求各衙門皆騎馬，結果反而造成不便，因為「人謂南京俱青石砌，馬善倒，每每告苦者，又無馬可覓，買馬又值甚高，人稱自備銀，覓兩小小轎，出入頗為便云。」<sup>49</sup>可見在南方城市中的道路多是舖石路面，再加上氣候潮濕，很容易造成人仰馬翻的意外。而且南方馬少，無論是買馬或雇馬都是所費不貲，所以雇轎子反而方便。

再就技術方面而言，轎子到了明代又有進一步地改良。從明人王圻纂輯之《三才圖會》中的肩輿圖與轎子圖（參見附圖四），可以發現到明代人把宋人的轎子稱作「肩輿」，而且在宋代轎子的基礎上又作了改良，不僅空間加大，而且舖設豪華，裝飾精美，轎桿固定在轎身中間之後，轎夫不直接肩

<sup>48</sup> [明] 陸容，《菽園雜記》（北京：中華書局，1985），卷 11，頁 132。

<sup>49</sup> [明] 鄧球編，《皇明泳化類編》（北京：書目文獻出版社據明隆慶刻本影印，1988），卷 134，〈兩京轎繖〉，頁 1383。

扛轎桿，而是在兩根轎桿間繫一繩繆，中穿另一抬槓，轎夫肩抬扛，手把轎桿，合步行走。由於物理的作用，繩繆的均衡力緩衝了轎子因行走或道路不平之顛簸，使其異常平穩。

除此之外，謝肇淛(1567-1624)在《五雜俎》中還談到另一個重要的客觀因素，即成本的問題。他指出因為比較雇轎與雇馬，前者的價格顯然較後者便宜：「蓋乘馬不惟雇馬，且雇控馬持杌者，反費於肩輿，不但勞逸之殊已也。」<sup>50</sup>關於雇轎的價格，雖然宋代因為史料缺乏而無從得知，但是明代後期的小說中多有雇轎價格的記載。前節提到雇轎費用大約是五錢至一兩五錢，再以《金瓶梅》中乘轎與馬匹的價格作比較，第七十八回中記琴童向潘金蓮要六分銀子轎子錢，而第四十三回中西門慶向雲離守買兩匹馬，值七十兩；第三十八回中西門慶換了一匹高頭青馬，夏提刑稱讚此馬甚是會行，也值七八十兩銀子。<sup>51</sup>由此可見一般馬匹價格約在 35 兩至 80 兩之間，與乘轎只要 5、6 分銀相比，實在太昂貴了。除了以上小說中的記載之外，還可以從一些商業書中看到，如萬曆年間(1573-1619)浙江張應俞編寫的《江湖奇聞杜駒新書》中就記載抬轎與其它貨品的物價如下：

紙價：蘇州市場上一簍紙售八兩銀子（〈狡牙脫紙以女償〉）。

馬價：一匹好馬價四十兩銀子（〈假馬脫綬〉）。

絲綢價：絲綢三匹，價銀四兩四錢，平均每匹一兩四錢多（〈京城店中響馬賊〉）。

抬轎價：福建陸路一百二十里，抬轎價一錢六分，有時還可降至一錢二分或一錢四分（〈詐以帝柄娶轎夫〉）。

中藥材：江西樟樹鎮當歸一擔十兩，川芎一擔六兩，價低時當歸一擔僅三兩七錢（〈高抬重價反失利〉）。<sup>52</sup>

<sup>50</sup> [明] 謝肇淛，《五雜俎》（臺北：偉文圖書出版社，1977），卷 14，〈事部二〉，頁 362。

<sup>51</sup> 有關《金瓶梅》中的物價史料參見蔡國梁，《金瓶梅考證研究》（西安：陝西人民出版社，1984），頁 259-260。

<sup>52</sup> 陳學文，《明清時期商業書及商人書之研究》（臺北：洪葉文化公司，1997），頁 229。

由上面的物價表比較起來，雇人抬轎要比其它物價低廉許多。

至明代為何雇轎夫如此方便，而且價格會如此便宜，這與明代後期勞動力市場有關，謝肇淛的親身經歷透露出這樣的訊息：

國初進士皆步行，後稍騎驢。至弘、正間，有二三人共雇一馬者，其後遂皆乘馬。余以萬曆壬辰（萬曆二十年，1592）登第，其時郎署及諸進士皆騎也，遇大風雨時，間有乘輿者，迄今僅二十年，而乘馬者遂絕跡矣，亦人情之所趨。且京師衣食於此者殆萬餘人，非惟不能禁，亦不必禁也。<sup>53</sup>

上文中記錄了明代進士由步行至乘驢、騎馬，最後演變至以乘轎為常。之所以難以嚴禁，因為「京師衣食者殆萬餘人」，可見如北京之大城市中有許多轎夫以此為生。據耶穌會士利瑪竇(1552-1610)所目睹，萬曆年間北京已有多處是出租轎子或馬的店市，而且還提供街道地名的指南。<sup>54</sup>再從明代後期出版的商業書中，可以看到作為服務業的轎夫在江南陸路中頗為常見，不但雇用方便且價格低廉。<sup>55</sup>如《一統路程圖記》中記杭州府至休寧縣齊雲山路，「杭州轎，在觀音橋雇。歙縣轎，在餘杭雇。」徽州府至崇安縣路，「嶺多路小，每轎一乘，駕行李五、六十斤，轎夫甚苦，兩人代一人勞，仁厚客商，險處恕饒一肩。」蕪湖至徽州府路之間，「轎馬並有」。<sup>56</sup>

明代中期以後的商品經濟發展，帶動城市化的趨勢，也使得城市成了潛力雄厚的消費市場。因為一方面人口壓力的出現，使得農村過剩的勞動力轉移到城市，提供城市大量的勞動力市場。而另一方面城市內也成了紳商富民移住的地點，如松江府地區以前「鄉士大夫多有居城外者」，「今縉紳必城

<sup>53</sup> [明] 謝肇淛，《五雜俎》，卷 14，〈事部二〉，頁 362。

<sup>54</sup> 何高濟等譯，《利瑪竇中國札記》（北京：中華書局，1983），頁 330。

<sup>55</sup> 明代後期官方驛站制雖已大不如前，但民間商業路網反而更加興盛，參見 Timothy Brook, *The Confusions of Pleasure: Commerce and Culture in Ming China* (Berkeley: University of California Press, 1998), pp. 174-175.

<sup>56</sup> [明] 黃汴，《一統路程圖記》，收入楊正泰，《明代驛站考》（上海：上海古籍出版社，1994），頁 222-223, 225。

居」；<sup>57</sup>晚明不但是出現鄉紳城居化的現象，再加上商人的推動，使城市內的消費呈現所謂「奢靡」的社會風氣。歸有光(1506-1571)就指出江南社會風氣的變化是：「大抵始於城市，而後及於郊外；始於衣冠之家，而後及於城市。」<sup>58</sup>城市化後不但有勞動力市場可以提供勞力，而鄉紳商人與富戶的奢侈消費也帶來移入人口的就業機會，所以在城市內可以見到各類人，上從鄉紳、生員、商人，下至浮游階層的轎夫腳夫、衙役胥吏、訟師、打行無賴、奴僕、幫閒等各式各樣的人，他們都是依附於城市經濟求生存。難怪嘉靖《上海縣志》的作者歎道：「右族以侈靡爭雄長，燕窮水陸，宇盡雕鏤；臧獲多至千指，廝養輿服至陵轢土類」。<sup>59</sup>

除此之外，明代還有其它主觀的因素是宋代未見，所以能帶動乘轎的流行趨勢。尤其是晚明旅遊風氣特殊，與前代不同的是晚明士大夫已經把旅遊視為正經的事。<sup>60</sup>從上節明人小說中的描述就可以看到明人動輒旅遊，而且明代的詩作中「轎」字多出現在旅遊之類的詩作。例如江南蘇州府吳縣附近的旅遊景點支硎山，明代才子沈周(1427-1509)有詩〈支硎山麓逢楊君謙〉形容道：「林谿相值夕陽邊，亦似無官意有仙。高笠冒雲宜我畫，小詞磨石信僧鐫。山逢佳處肩隨轎，眼落閒時袖出編。隨後擔夫亦殊俗，花筐酒榼兩頭縣。」<sup>61</sup>類似旅遊乘轎的士大夫詩作還很多，隨處可見，又如祝允明(1460-1526)的〈暮春山行〉詩云：「小艇出橫塘，西山曉氣蒼；水車辛苦婦，山轎冶遊郎；麥響家家碓，茶提處處筐；吳中好風景，最好是農桑。」<sup>62</sup>大學士楊循吉(1456-1544)也有許多旅遊性的詩詞，其中也常見乘轎的描

<sup>57</sup> 崇禎《松江府志》（崇禎3年刻本影印），卷7，頁28a-b。

<sup>58</sup> [明]歸有光，《震川先生集》（臺北：源流文化事業有限公司，1983），卷3，〈論議說〉，頁84-85。

<sup>59</sup> 同治《上海縣志》（同治11年刊本），卷1，頁11引嘉靖《上海縣志》。

<sup>60</sup> 周振鶴，〈從明人別集看晚明旅遊風氣的形成〉，「明人文集與明代研究學術研討會」會議論文（臺北：漢學研究中心，2000年4月）。

<sup>61</sup> [明]沈周，《石田詩選》，收入《文淵閣四庫全書》冊1249，卷6，頁648。

<sup>62</sup> [明]曹學佺編，《石倉歷代詩選》，收入《文淵閣四庫全書》冊1394，卷492，頁33。

寫，如〈早春遊南山〉云：「竹轎候人喧守岸，農黎觀客靜依阡。」另一文〈將遊西山道中〉亦云：「竹轎晨登數里迂，群山膏沐迓吾徒。」<sup>63</sup>除了詩詞以外，許多遊記類文章中也常提到乘轎賞景的情形。如袁華（洪武初人）的〈遊天平山〉記其登山見有天池，「池方廣可三畝，餘紺碧澄瀉。轎夫擊石，皆清響。」可見他登山時是乘轎子。<sup>64</sup>又如吳縣人杜瓊(1369-1474)，其人博學，薦舉不就。在其所作之〈遊西山記〉一文中記正統5年(1440)9月8日，往蘇州府城西之名山遊玩訪友徐拙翁，即由其友「出轎二乘」而遊，「飲畢與翁登轎，小徑從畎畝中行」。<sup>65</sup>

雖然有南方地形氣候的限制、轎子技術的再改進、明末勞動力過剩使乘轎價格低廉、城市化與商業化帶來的消費潛力以及旅遊風氣的興盛等等，這些因素都帶動了明代中期以後流行乘轎的風尚。然而單從外部原因並不足以完全解釋，因為乘轎不只是滿足肉體生理性的需求而已，還是一種文化性的消費，與頭腦和心理有關，且涉及當時的社會文化脈絡。

## 二、明代乘轎的制度化

乘轎的流行尚不能擺脫官方政策的影響，明代官方對乘轎規定之嚴謹，非前代所能及。北宋初官員只許騎馬，並且沿襲五代的制度，只有特殊情形可以看到皇帝恩賜某些官員乘肩輿或轎子上朝，表示對其禮遇。<sup>66</sup>至南宋以後大小百官皆可乘轎，在《慶元條法事類》中還有規定庶民乘轎時不得「令

<sup>63</sup> [明]錢穀編撰，《吳都文粹續集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1385，卷 20，頁 516-517；卷 21，頁 531。

<sup>64</sup> [明]袁華編，《玉山紀遊》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1369，頁 482-483。

<sup>65</sup> [明]錢穀編撰，《吳都文粹續集》，卷 20，頁 524-526。

<sup>66</sup> 北宋當時人常認為此優禮重臣年老或有病而允許乘肩輿入殿及治事之始，乃神宗熙寧年間(1068-1077)的左僕射富弼(1004-1083)。不過，據南宋李燾編之《續資治通鑑長編》與《宋史》都記載真宗大中祥符 8 年(1015)時的宰相王旦(957-1017)嘗得疾久不愈，上命肩輿入禁中，使其子雍與直省吏扶之，見於便殿。由此可見至遲在真宗時已有此禮遇的先例。而另外兩個北宋較著名的例子，一是哲宗時任尚書左僕射的司馬光(1019-1086)，一是文彥博。

人持扇圍蔽」，以禁止過度排場。<sup>67</sup>但無論北宋或南宋，在乘轎政策的規定上尚未形成一整套制度化的體系，也未有嚴密分明的等級劃分，到了明代政府對乘轎則有一套完整而制度化的規定。<sup>68</sup>這套制度建立在明代前期，其中對身分等級的劃分、文武之別、下轎避道都有明確的規定。同時也和宋代一樣有一些破格例外，以表示優禮寵信的情況。以下分別從上述諸方面論述之。

### (一) 身分等級之別

據《大明會典》有關轎子的制度如下：

洪武元年(1368)，定不得雕飾龍鳳紋。職官一品至三品，許用金妝飾銀螭，繡帶青幔。四品五品素獅子頭，繡帶青幔。六品至九品用素雲頭，素帶青幔。轎子比車製。庶民車用黑油齊頭平頂皂幔。轎子比同車製，並不許用雲頭。

六年(1373)，令凡舟車坐轎，除紅漆外，許雜色漆飾。五品以上車用青幔，餘並不許。其坐轎止許婦人及官民老疾者乘之。<sup>69</sup>

明洪武元年規定車轎制度分別官轎與民轎，官轎方面限定官員品級及身分的差異，先是在裝飾、顏色與質材上需配合官員品級，而庶民的車轎的顏色只能用黑油，形制上只能用齊頭平頂以及素色的「皂縵」，禁止用雲頭裝飾。接著在洪武 6 年又規定車轎禁止用紅色漆，五品以上官才可以用青幔，而庶民中只有婦女與老疾者才允許乘轎。有趣的是，最初劃分身分等級的標準是依照乘坐交通工具的裝飾、形制與顏色，而並未嚴格限定庶民不得乘轎，後來又嚴格地把庶民乘轎的範圍規定的更狹隘。到了景帝時期又有了更新的制

<sup>67</sup> [宋]謝深甫等纂修，《慶元條法事類》（北京：中國書店，1990），卷 3，〈失門名·服飾器物敕令格〉，「儀制令」，頁 9。

<sup>68</sup> 明人何孟春(1474-1536)曾比較歷代對乘轎的規定後指出，明代較前代法令規制更為詳細。見〔明〕何孟春，《餘冬序錄》，收入《四庫全書存目叢書》子部冊 101-102（臺南：莊嚴文化事業有限公司據明嘉靖 7 年郴州家塾刻本影印，1995），卷 58，頁 12a。

<sup>69</sup> [明]李東陽等奉敕撰，申時行等奉敕重修，《大明會典》（臺北：東華書報社據萬曆 15 年司禮監刊本印行，1964），卷 62，〈房屋器用等第〉，頁 3a-b；《新校本明史》（臺北：鼎文書局，1975-1981），卷 65，〈志四十一·輿服一·公卿以下車輿〉，頁 1611。

度，更明顯地以官品作為乘轎的標準，來劃分官員的身分等級，據《大明會典》云：「景泰四年(1453)令在京三品以上許乘轎，其餘不許違例。在外各衙門，俱不許乘轎。」<sup>70</sup>如此一來，原來南宋以來至明初百官可乘轎的情形，至此演變成只有三品以上的高級官員才准乘轎，其他官員皆不得乘轎，只能騎馬。

## (二) 武官與勳戚之別

明孝宗弘治 7 年(1491)有道詔令，不但規定依例乘轎的官員只許四人扛抬，而且還涉及到勳臣任武職者，規定這類人皆不准乘轎：

申明兩京及在外文武官員，除奉有旨及文武例應乘轎者，只許四人扛抬。其兩京五府管事，并內外鎮守、守備等項，公、侯、伯、都督等官，不分老少，皆不許乘轎。違例乘轎及擅用八人者，指實奏聞。<sup>71</sup>

明代分封功臣及外戚以公、侯、伯三等，其後世襲者中有才而賢者，多充五軍都督府、南京守備、或出充鎮守總兵官等武職。<sup>72</sup>所以上述引文中之重大武職皆為勳臣之後。而以上這項規定其實應早於弘治 7 年已有，因為從其它史籍如《槎菴小乘》與《春明夢餘錄》都指稱此制始於明初，<sup>73</sup>又據《明史》指出：「蓋自太祖不欲勳臣廢騎射，雖上公，出必乘馬。」看來這種規定雖查不到最早的起源，但與明初太祖的想法有關，弘治 7 年的詔令應該只是重申太祖的規定。總而言之，只有文職大臣可以乘轎，小官亦得騎馬，即《明史》所謂：「惟文職大臣乘轎，庶官亦乘馬。」<sup>74</sup>

<sup>70</sup> 《大明會典》，卷 62，〈房屋器用等第〉，頁 3b；《新校本明史》，卷 65，〈志四十一·輿服一·公卿以下車輿〉，頁 1611-1612。

<sup>71</sup> 《大明會典》，卷 62，〈房屋器用等第〉，頁 3b

<sup>72</sup> 《新校本明史》，卷 76，〈志五十二·職官五〉，頁 855-856。

<sup>73</sup> [明]來斯行，《槎菴小乘》，收入《四庫禁燬書叢書》子部冊 10（北京：北京出版社據明崇禎 4 年刻本刊印，2000），卷 15，〈肩輿〉，頁 13b-15a；[清]孫承澤，《春明夢餘錄》（北京：北京古籍出版社，1992），卷 40，〈肩輿〉，頁 784。

<sup>74</sup> 《新校本明史》，卷 65，〈志四十一·輿服一·公卿以下車輿〉，頁 1611-1612。

### (三) 官員相遇迴避有等

明初還設計一套官員相遇於途避道以示禮敬的規則，據《會典》記載係洪武 20 年(1387)所定，原則上凡小官於途中遇見高官，若是高三品以上者需引馬迴避；遇高二品需引馬側立；遇高一品則趨右讓道而行。文臣對公侯駙馬也要特別禮遇，凡一、二品官遇見公侯駙馬，需引馬側立；三品以下官遇見公侯駙馬，則需引馬迴避。庶民於道遇見官員也有禮儀的規定：「凡街市軍民人等，買賣及乘坐驢馬出入者，遙見公侯駙馬一品官以下，至四品官過往，即便下馬讓道。」<sup>75</sup>以後官員漸漸由騎馬改乘轎子之後，這套禮儀也適用，故小官道遇大官也需下轎避道。

另外，各地官員經過宗室王府之大門前，也須下轎以表敬意。16 世紀到過中國的葡萄牙人加里奧特·佩雷拉(Galiote Pereira)就曾描寫位於桂林的一座王府：「這個王府人的家四周圍著牆，牆並不很高，外的一面塗著紅色。……四扇門中最主要的一扇門位於一條主要大街上，哪怕是再大的老爺從那經過時，都必須下轎或下馬。」<sup>76</sup>

而從一些史料看來，明代皇帝與官員相當重視乘轎相遇時要下轎避道之禮。如天順 2 年(1458)有福建都司進慶賀表，道經鹽運司時遇運使劉璣乘肩輿不下，軍士誚其不敬，劉璣怒而杖之，事聞於朝庭，皇帝下令按察司執劉璣鞫之。<sup>77</sup>又如直隸人宋傑(?-1474)於景泰年間任左副都御史，參贊甘肅軍務，有某巡按御史見之於途而不下轎，傑略不介意，遂有「不失爲君子云」的美名。<sup>78</sup>可見得不介意這種禮儀者畢竟是少數。尤其是在南北兩京因爲衆宦雲集，乘轎於途中相遇的機會相當頻繁，嘉靖 15 年(1533)在南京就曾因爲有給事中遇尚書轎不迴避，因而引起一場震驚朝野的政治風波。(詳見下文第五節第二小節)

<sup>75</sup> 《大明會典》，卷 59，〈官員禮〉，頁 4a-5a。

<sup>76</sup> 加里奧特·佩雷拉(Galiote Pereira)，《關於中國的一些情形》，收入王鎖英譯，《葡萄牙人在華見聞錄——十六世紀手稿》(澳門：澳門文化司署等，1998)，頁 77。

<sup>77</sup> 《明英宗實錄》，卷 292，天順 2 年 6 月己卯條，頁 6245。

<sup>78</sup> 《明憲宗實錄》，卷 127，成化 10 年夏 4 月壬申條，頁 2424-2425。

#### (四) 破格例外

除了以上這些規定以外，明代和宋代一樣也有「破格殊典」的例子，亦即優禮與寵信某些重臣而特准其乘肩輿與轎子出入禁中，或賜武職勳臣得以乘肩輿與轎子。《明史》中提到的例子如宣德中少保黃淮(1367-1449)肩輿入禁中陪遊西苑、嘉靖間嚴嵩(1480-1569)以年及八旬奉詔苑直得出入得乘肩輿。武臣的例子則有郭勛(？-1541)與朱希忠(1516-1572)特命乘肩輿扈南巡蹕，後遂賜常乘焉。<sup>79</sup>

除了重臣、老臣與武職勳臣這類因恩寵與優禮而不受上述制度制約的例子之外，皇帝對科道言官（即監察御史與六科給事中）<sup>80</sup>也有特別禮遇的例子，如憲宗成化年間(1465-1487)身為的南京吏科給事中七品官的王讓（天順8年進士），因「朝廷以言官優容之，讓益肆，每會議，必與六卿並坐，遇大臣于道不為禮，或兩人肩輿行，讓必策馬從中左右顧而過之，縉紳側目，無敢與抗者。」<sup>81</sup>又如武宗時有右參議魏訥陞為右僉都御史，雖為四品但皇帝以欽差而特許其乘轎。<sup>82</sup>

最重要的是，這套制度的建立反映了官方賦予乘轎什麼樣的意涵？從明代乘轎制度中，可以看出官方有意將文臣的高級官員（三品以上）列入特權的地位群體(status group)。<sup>83</sup>其身分地位的來源，不只是在政治上擁有權利，

<sup>79</sup> 《新校本明史》，卷 65，〈志四十一·輿服一·公卿以下車輿〉，頁 1612。能獲此殊典的畢竟是少數，次等者有賜禁中騎馬，如嘉靖時的夏言與翟鑾，但是二人因私用腰輿，嘉靖帝聞之以為僭越而心銜之，據說兩日後一被禍、一被逐，即導因於此。事見〔明〕沈德符，《萬曆野獲編》（北京：中華書局，1997），卷 8，〈內閣·禁苑用輿〉，頁 207。

<sup>80</sup> 在明朝廣義的言路是指四方臣民均可陳情建言，狹義上的言路是指「科道官」言事。「科官」指六科給事中：「道官」是指都察院十三道御史。科道官也稱台省官、台瑣清班。參見王天有，《明代國家機構研究》（北京：北京大學出版社，1992），頁 59。

<sup>81</sup> 《明憲宗實錄》，卷 74，成化 5 年 12 月壬申條，頁 1430。

<sup>82</sup> 《明武宗實錄》，卷 56，正德 4 年冬 10 月己酉條，頁 1260。

<sup>83</sup> 在這裡我使用 Max Weber 以來的社會學傳統，認為經濟階級(economic class)並不只是社會分層化(social stratification)的唯一衡量標準，而是通過教育或文化建立起威望的地位群體(status group)，他們的特權具體化在法律與經濟上，在前現代的社會這類群體比經濟階級來得更重要。參見布賴恩·特納(Bryan Stanley Turner)著，慧民、王星譯，《地

而且在生活方式也享有乘轎的特權，乘轎因而成了這些人的特權消費領域。官訂乘轎制度的形成過程，也是這類地位群體的特權具體化為法律制度的過程。

### 三、從騎馬到乘轎：明代中葉以後乘轎僭越之風

明代政府相較宋代政府，雖然在乘轎相關的規定方面更加嚴格詳盡、更加制度化，但是明中葉以後違制乘轎的情形，較宋代有過之而無不及。宋代的乘轎風氣只局限於特定的地區（如南北宋京師開封、臨安及其它大城市），而且多集中在士大夫階層；相對地，在明代乘轎的風氣至明中葉以後已經普及於全國各大城市及其它的社會階層。

#### （一）明前期騎馬或騎驢

明初的官員出入大多騎驢，所以明初太祖曾賜六部尚書與地方官員騎馬，並諭兵部曰：「布、按二司官，方面重臣，府、州、縣官，民之師帥，跨驢出入，非所以示民，或假馬部民，因被浸潤，不能舉職，甚乖治體。」<sup>84</sup>在明代初期即使是在朝的京官，所乘坐的交通工具不是馬就是驢，甚至可能騎驢的場合更多過騎馬者。如胡侍(1492-1553)所著之《眞珠船》一書中，曾引《草木子》之記載指出洪武間有李公紀，以薦為應天府治中，作詩云：「五品京官亦美哉，腰間銀帶象牙牌；有時街上騎驢過，人道遊春去不回。」又云兵部尚書錦州金獻民（成化 20 年進士）曾道：「成化末，為御史時，常騎驢朝參，同列多有然者。」可見明代前期兩京京官騎驢者不少。<sup>85</sup>

不過在明前期南京官員的交通工具就與北京有很大的差異，從正統 5 年(1440)英宗的一道詔令可以窺當時南京京官的生活：

正統五年十二月庚寅，敕南京守備及五府六部等衙門官曰：「朕以南京祖宗根本重地，郊廟、社稷、陵寢及百神祠壇皆在焉。……往

<sup>84</sup> 位》（臺北：桂冠圖書公司，1991），頁 1-11。

<sup>85</sup> [明]鄭曉，《今言》（北京：中華書局，1997），卷 1，頁 44。

[明]胡侍，《眞珠船》（蘭州：蘭州古籍書店，1990），卷 8，〈京官騎驢〉，頁 90。

者有盜持兵連艘公販私鹽而莫之敢問者；有以捕盜為名，而越境虐人者；官守者不能弭盜，及以虐民又違理肆情，擅作威福，挾制諸司，或出入多用騎從，清肅道路，甚至乘轎。婦女亦叱下轎，或從家人子弟，強取商人貨物，欺壓良善，軍民被害，道路側目，人罔訴告，為惡如此，寧不致災。」<sup>86</sup>

明初洪武年間有關車轎的規定，並沒有嚴格區分何種品級以上的官員才可乘轎，而上引英宗嚴禁南京守備及五府六部等官擅自乘轎及騎從清道的詔令，實則說明了這種情形日加普遍，顯示南京官員開始乘轎的時間要比北京早。景泰4年規定三品官以上乘轎的制度，可能有相當程度是針對南京這樣特殊現象而制定的。

## （二）武職勳臣乘轎

南京的武職勳臣是最早也是最積極欲打破朝廷規定的一群人，雖然在明初曾規定武職勳臣不得乘轎，可是上述正統5年的例子就可以看到南京守備等武職乘轎的情形，到了憲宗成化年間(1465-1487)又有南京給事中王讓（天順8年進士）上奏指出南京皇城守備衛卒頽廢的情形，甚且有武職的都督等官，「多不乘馬，私役京操軍士，肩輿出入，呵從實繁，將驕卒惰。」憲宗覽奏後怒叱兵部，指責南京祖宗根本重地，居然法度廢弛至此，要求移文內外守備官，令簡衛兵修戎器，並下令武職不便鞍馬而乘轎者立刻令其退任閒住。不過這種情形並未因此而完全扭轉，孝宗弘治9年(1496)兵科都給事中楊漢（成化23年進士）等言：「舊例將臣在病，得請方許乘轎，止可于暫時行之。今京營將官，多有久離鞍馬，以坐轎為常者，非惟不能制禦急變，恐亦無以表率六軍。」<sup>87</sup>可見多有武臣仍是以「坐轎為常」。

到嘉靖以後武職勳臣因為郭勛的前例，而開始有人不斷上奏藉各種名義乞乘肩輿，而且也大多得准，<sup>88</sup>雖然表面上世宗下令「不為常例」，但是實

<sup>86</sup> 《明英宗實錄》，卷74，正統5年12月庚寅條，頁1442-1443。

<sup>87</sup> 《明孝宗實錄》，卷119，弘治9年11月甲辰條，頁2141。

<sup>88</sup> 如嘉靖18年(1539)都護副將軍朱希忠(1516-1572)、嘉靖18年的宣城伯衛鏗遂安伯陳鏗

實際上已打破原有的制度。之後的神宗、熹宗時這類現象仍然依舊。<sup>89</sup>另外，嘉靖朝世宗以後凡在特殊節慶，也曾賜乘肩輿與武職勳臣，如嘉靖 43 年(1564)8 月萬壽聖節加恩直贊諸臣，其中朱希忠之弟都督朱希孝(1518-1574)便被賜予乘肩輿。<sup>90</sup>光宗與熹宗登基及熹宗之皇子誕辰時，都曾加恩勳臣，凡任五軍都督府及宗人府之武職著有勤勞者，俱加官銜一級或賜肩輿。<sup>91</sup>這些武職勳臣雖然名義上為乞乘或賜乘「肩輿」，不過實際上所乘的都是轎子。

至此武職勳臣公然乘轎已非奇聞，甚至有以此相誇耀競賽的情形，如嘉靖 5 年(1526)兵科給事中黎良上言：

舊制京朝文職四品以下，及公、侯、伯、都督等官，不得乘轎。軍職不得用馬杌，出入不得乘小轎。夫何邇年以來，勳臣厭馬弗乘，以轎相競，是果出於朝廷之賜與？抑知其不可而為之者與？

嘉靖 13 年(1534)禮科都給事中潘大賓也說：「武職官不習騎射，至有占用軍士，交牀上馬，出入乘轎者。」<sup>92</sup>可見乘轎已成了武職炫耀身分的象徵。

### (三) 庶官乘轎

雖然景泰年間規定官三品以下是不能乘轎的，但是到了明中葉以後有了很大的變化。這樣的變化發生在江南地區最為明顯。據松江府華亭縣人何良俊(1506-?)所撰的《四友齋叢說》，曾談到江南鄉官回家由步行到騎馬、乘

(?-1572)、嘉靖 33 年(1554)的英國公張溶(?-1581)、安平伯方承裕(?-1572)、左都督陸炳(1510-1560)等皆曾請賜乘肩輿得准，參見《明世宗實錄》，卷 223，嘉靖 18 年 4 月庚戌條，頁 4630；卷 227，嘉靖 18 年閏 7 月丙申朔條，頁 4705；卷 417，嘉靖 33 年 12 月甲午條，頁 7248。

<sup>89</sup> 如萬曆 46 年(1617)都指揮使允萬焯請賜肩輿得准；萬曆 46 年(1618)有中府帶俸武清侯李誠銘母太夫人吳氏，為子奏討肩輿而許之；光宗泰昌元年(1620)賜戚臣左都督郭振明肩輿；熹宗天啓元年(1621)有成國公朱純臣請給肩輿而許之。參見《明神宗實錄》，卷 554，萬曆 45 年 2 月壬子條，頁 10462；《明神宗實錄》，卷 576，萬曆 46 年 11 月丁酉條，頁 10902；《明熹宗實錄》，卷 3，泰昌元年 11 月庚寅條，頁 149；《明熹宗實錄》，卷 13，天啓元年 8 月辛巳條，頁 660。

<sup>90</sup> 《明神宗實錄》，卷 537，嘉靖 43 年 8 月丙子，頁 8709-8710。

<sup>91</sup> 《明熹宗實錄》，卷 1，泰昌元年秋 9 月乙亥朔卯，頁 23；卷 6，天啓元年 2 月辛未春分條，頁 318；卷 40，天啓 3 年閏 10 月壬寅條，頁 2076。

<sup>92</sup> 《明世宗實錄》，卷 166，嘉靖 13 年 8 八月庚戌，頁 3650-3651。

轎之過程：

嘗聞長老言：「祖宗朝，鄉官雖見任回家，只是步行。憲廟時，士夫始騎焉。至弘治正德間，皆乘轎矣。」<sup>93</sup>

這段文字反映了明中葉弘治、正德年間，在江南官員乘轎已成風氣。顧起元在《客座贅語》中也有一段深刻的描述：

《四友齋叢說》中記前輩服官乘驢者，在正、嘉前乃常事，不為異也。頃孫冢宰丕揚嘗對人言：「其嘉靖丙辰登第日，與同部進士騎驢拜客，步行入都。」先伯祖亦言：「隆慶初，見南監廳堂官，多步入衙門，至有便衣步行人市貿物者。今則新甲科輿從烏奕長安中，首着冷官，非鞍籠、肩輿、腰扇固不出矣。」又景前溪中允為南司業時，家畜一牝羸，乘之以升監，旁觀者笑之亦不顧。今即幕屬小官，絕無策騎者；有之，必且為道傍所揶揄。憶戊戌、己亥間（萬曆 26-27 年，1598-1599），余在京師猶騎馬，後壬寅（萬曆 30 年，1602）入都，則人人皆小輿，無一騎馬者矣。事隨時變，此亦其一也。<sup>94</sup>

顧氏雖部分同意何良俊的看法，但是他記憶中乘轎的風氣是晚至隆慶末至萬曆初年以後才盛行的，又據《露書》亦云：「朝制：南、北官俱騎馬，隆慶間因南人不慣，始乘小轎；不數年，北亦如南矣。」可見顧氏所言較為正確。<sup>95</sup>此外，據他在北京親身經歷的回憶，北京流行乘轎的風氣更是要晚到萬曆後期才開始興盛，這也再次說明江南乘轎的風氣要比北京更早。最後作者描述當時的風氣已經演變成大官騎馬會被人嘲笑，甚至連新科進士以及「幕屬小官」也都乘轎而不再騎馬，以免「為道傍所揶揄」。

至萬曆以後連北京也和南京一樣是人人乘肩輿，不再騎馬了，如《萬曆野獲編》云：「舊制，文臣三品以上，始得乘輿。今凡在京大小官員，俱肩

<sup>93</sup> [明] 何良俊，《四友齋叢說》，卷 35，〈正俗二〉，頁 320。

<sup>94</sup> [明] 顧起元，《客座贅語》（北京：中華書局，1987），卷 7，〈輿馬〉，頁 231。

<sup>95</sup> [明] 姚旅，《露書》，收入《四庫全書存目叢書》子部冊 111（臺南：莊嚴文化事業有限公司據北京圖書館藏明天啓刻本影印，1996），卷 8，〈風篇上〉，頁 679。

輿出入，初猶女轎蔽帷，不用呵殿。今則褰幙前驅，與南京相似矣。」<sup>96</sup>《湧幢小品》也說：「今南中無大小，皆乘轎，惟有四人兩人之分，猶曰留都稍自便；北京亦用肩輿出入，即兵馬指揮若衛經歷皆然，雇直甚賤，在外惟典史乘馬，恐不久亦當變矣。」<sup>97</sup>無怪乎萬曆皇帝要下詔云：

近來士庶奢靡成風，僭分違制，依擬嚴行，內外衙門，訪擊究治，法之不行，自上犯之。近聞在京庶官，概住大房，肩輿出入，晝夜會飲，輦轂之下，奢縱無忌如此，廠衛部院一併訪緝參究。<sup>98</sup>

萬曆的詔書中嚴批北京小官「概住大房，肩輿出入」之風氣，呼應了上述顧起元的回憶。看來這種「僭禮違制」的情形至此已甚普遍。

#### （四）舉人生員乘轎

明中葉以後舉人也開始乘轎了。何良俊在《四友齋叢說》也談道舉人乘轎風氣的起源：

董子元云：「舉人乘轎，蓋自張德瑜始也。方其初中回，因病不能看人，遂乘轎以行，眾人因之，盡乘轎矣。」然蘇州袁吳門尊尼與余交，其未中進士時，數來下顧。見其只是帶羅帽二童子跟隨，徒步而來。某以壬辰年應歲貢出學，至壬子午謁選到京，中間歷二十年，未嘗一日乘轎。今監生無不乘轎矣。<sup>99</sup>

原來張德瑜因病而改乘轎，乃一時權宜之計，但在未遭非議與處罰下，卻讓以後的舉人以乘轎為常。范濂在《雲間據目鈔》也指出：「春元（舉人）用布圍轎，自嘉靖乙卯(1555)張德瑜起，此何元朗所致慨也。自後率以為常。」<sup>100</sup>舉人乘轎乃學自官員，到明代後期的筆記中可以看到舉人乘轎排場盛大的例子，甚至超過鄉官。如何良俊就說起一則經歷：

<sup>96</sup> [明]沈德符，《萬曆野獲編》，卷13，〈禮部·舊制一廢難復〉，頁353。

<sup>97</sup> [明]朱國楨，《湧幢小品》（臺北：廣文書局，1991），卷15，〈人輿〉，頁18。

<sup>98</sup> 《明神宗實錄》，卷263，萬曆21年8月庚戌，頁4893。

<sup>99</sup> [明]何良俊，《四友齋叢說》，卷35，〈正俗二〉，頁320。

<sup>100</sup> [明]范濂，《雲間據目鈔》，收入《筆記小說大觀》第22編第5冊（臺北：新興書局，1988），卷2，〈記風俗〉，頁7b。

一日偶出去，見一舉人轎邊隨從約有二十餘人，皆穿新青布衣，甚是赫奕。余惟帶村僕三四人，豈敢與之爭道，只得避在路旁以俟其過。徐老先生轎邊多不過十人。<sup>101</sup>

這個舉人乘轎聲勢排場之大，連已身爲鄉宦的何良俊都要讓道，對他而言可真是「士風日下，人心不古」。

何良俊認爲舉人乘轎尚不爲過：「然士子暨登鄉科，與衆迥別，則以肩輿加布圍，亦不爲過。」但是到了他的時代就連生員、監生也乘轎子，對此現象他頗不以爲然地說：「獨近來監生、生員通用，似覺太早耳。」<sup>102</sup>秀才生員何時開始乘轎又何以能乘轎，據何良俊的說法：「大率秀才以十分言之，有三分乘轎者矣。其新進學秀才乘轎，則自隆慶4年(1570)始也。蓋因諸人皆士夫子弟或有力之家故也。」<sup>103</sup>看來有能力乘轎的生員多是官宦子弟或富戶巨賈之家。

不只如此，像松江府地區連尚未考上秀才的童生也乘轎子，范濂就說：  
尤可笑者，紈褲子弟為童生，即乘此轎，帶領僕從，招搖街市，與春元一體，此微獨覘（按：偷看）父兄無教，即子弟自己為地，原不宜如此，蓋童生人品未定，不知終身作何狀？正宜習服勤老，勿使惰慢，況處松江澆薄之俗，朝華夕零，變態立見。<sup>104</sup>

顯見後來童生也開始襲用乘轎，多少也是學自舉人，他們希冀藉乘轎一舉，能與舉人輩平起平坐。

### （五）僭濫乘轎之極

明代自從明英宗土木堡之變後首開捐納制度，至明後期許多富戶商人等都可以透過捐納得官，其大部分雖無實職，但是有了官爵之後即可大搖大擺地模仿官員坐轎子。在董含(1624-1697)的《三岡識略》中指出：「近開捐納

<sup>101</sup> [明]何良俊，《四友齋叢說》，卷35，〈正俗二〉，頁321。

<sup>102</sup> 同上註。

<sup>103</sup> 同上書，頁320。

<sup>104</sup> [明]范濂著，《雲間據目鈔》，卷2，〈記風俗〉，頁7b。

之例，于是紈袴之子，村市之夫，輦貨而往，歸以搢紳自命，張蓋乘輶，僕從如雲，持大字刺，充斥衢巷，揚揚自得。」<sup>105</sup>王應奎(1683-1760)在追述明末這類現象時也議論道：「富人入錢得秩，不過公士簪裹之流，亦復出入輶，自同蹶痿。風氣澆薄，有識掩口。」<sup>106</sup>這些議論都顯示士大夫階層對商賈富人乘輶的現象頗為不滿。

有時還有豪奴之輩也趁捐納而張蓋乘輶，所以沈德符在《萬曆野獲編》中也歎道：「近日事例濫開，一切徒隸輩，俱得以白鑑授勇爵，披金紫，戴黃蓋，充塞道路，而無如之何。」<sup>107</sup>他曾在杭州親眼目睹錦衣衛總帥史繼書之家奴蔣文興者，因冒功得官百戶，當差至浙江拏人時，「俱坐八人輶，覆褐蓋」，可見氣燄之盛。<sup>108</sup>士大夫更難忍受此現象，所以在萬曆年間蘇州地區流傳一則故事，內容是傳說該地一位叫吳一郎的，曾當過人家奴僕，後來因為經營致富，並且花錢捐了官。一日乘四人大輶去姻家赴宴，卻遭到當地著名的舉人張鳳翼公然地諷刺挖苦，逼得他不得終席就狼狽離去。<sup>109</sup>

不只是小官，晚明胥吏書役擅乘輶子與肩輿者亦有之，如萬曆 28 年(1600)通灣宣大稅監張燁參奏書役毛鳳騰，擅坐肩輿，假丈田地，恐嚇民財，輕斃民命，及侵盜子粒銀兩，紛擾緊峙地方諸奸欺狀。<sup>110</sup>又如吳玄在一篇公文中所云：「胡掾吏並駕爲軒之鶴，輒敢群然命駕，相將侈爾。」「胥徒盡從超乘，循名既稱亡等，物利亦復虛糜。即此習尚一端，可謂世風三嘆下焉。」所以他嚴飭其下之府官吏通行各屬驛站，「如縣驛有給輶命坐者，給與受給者一體提究連坐。」<sup>111</sup>由這個例子可以看到至明中葉以後，地方府縣的胥吏

<sup>105</sup> [清]董含，《三岡識略》（瀋陽：遼寧教育出版社，2000），卷 10，〈三吳風俗十六則〉，頁 225。

<sup>106</sup> [清]王應奎，《柳南隨筆》（北京：中華書局，1983），卷 4，頁 75。

<sup>107</sup> [明]沈德符，《萬曆野獲編》，卷 13，〈禮部·褐蓋〉，頁 355-356。

<sup>108</sup> 同上註。

<sup>109</sup> [明]馮夢龍著，劉德權校點，《古今譚概》（福州：海峽文藝出版社，1985），〈微詞部第三十〉，「張伯起」，頁 973-974。

<sup>110</sup> 《明神宗實錄》，卷 351，萬曆 28 年 9 月癸卯，頁 6569, 6573。

<sup>111</sup> [明]吳玄，《衆妙齋集》（據日本內閣文庫藏明天啓間序刊本影印），卷 7，〈飭革驛給吏書以省物力以辦等威事〉，頁 30-31。

書吏等，皆趁機勒索民夫抬轎，完全不理會身分等第的規定。

至明末清初有士大夫感歎乘轎已至「僭濫之極」，甚至還有優伶僭用轎子，如龔煥在《巢林筆談》中就說：「肩輿之作，古人有以人代畜之感，然卿大夫居鄉，位望既尊，固當崇以體統，不謂僭濫之極。至優伶之賤，竟有乘軒赴演者。」<sup>112</sup>

從本節中看到明代中期以後，武官效法文官乘轎，庶官僭越乘轎，監生與生員群起仿效，以至其他商人、豪奴、胥吏、優伶之流相繼效尤。這說明了因為少數高級官員才可以乘轎，所以轎子代表身分地位的表徵已成為普遍被接受的價值觀。當明初生產力尚未恢復，經濟發展尚未繁榮之時，保障少數地位群體特權的乘轎制度還可以維持。但一旦到明代中葉經濟復甦與繁榮之後，人們的慾望也被激起，特別是在江南與南北京的大城市中，出現了擁有雄厚經濟資本(economic capital)者，上述之武職勳臣、舉人與士大夫，或有力之家，如監生、生員、商人、胥吏等，即起而爭相效尤，欲將經濟資本投入這種象徵社會身分的消費模式，因而助長乘轎之風氣，引爆乘轎的流行趨勢。<sup>113</sup>

#### 四、明代中葉以後官方因應的對策

明代中期以後，因為乘轎風氣的流行，官方也有了反應。一方面可以看到官方對於僭越乘轎的處罰以及重申禁令，但是另一方面也看到為了因應官員的需索而在地方上有新的乘轎制度，即驛遞轎夫的出現。我們再以實例來看官方對策的實際效果以及驛遞轎夫的濫用情形。

<sup>112</sup> [清]龔煥，《巢林筆談》（北京：中華書局，1981），卷4，頁104。

<sup>113</sup> 明初的地主階層也透過科舉，走向士紳化(gentility)，將其既有的財富轉化成社會地位，參見 Timothy Brook, *The Confusions of Pleasure: Commerce and Culture in Ming China*, pp.79-80. 清代將經濟資本投入文化消費的最著名例子，即兩淮鹽商是也，參見何炳棣著、巫仁恕譯，〈揚州鹽商：十八世紀中國商業資本的研究〉，《中國社會經濟史研究》，1999年第2期，頁59-76。

## (一) 違制處罰

明代前期官員乘轎的等級規定在當時也曾一度徹底地執行著，如成祖永樂元年(1403)時有駙馬都尉胡觀越制僭乘晉王所賜珠漆棕轎，以踰禮僭分為給事中周景等人所劾。成祖下詔宥胡觀而賜書晉王，切責之。<sup>114</sup>這樣處罰還算是輕的，因為之後類似的例子懲處就不只是如此而已，如景泰2年(1451)有巡按御史甘澤因為過永興王府不下轎，而遭以不遵禮法問罪。<sup>115</sup>英宗天順6年(1600)有監察御史李傑巡按直隸時，因「乘八人轎，擅操歇班，官舍違法甚多」而遭彈劾，遂執傑下錦衣衛獄鞫，送刑部論傑當贖徒還職，但英宗以李傑乖憲體不可復而降為典史。<sup>116</sup>

這類違制處罰的例子在明代前期畢竟是少數，但是到明中葉以後，以上的這些規定不斷地受到挑戰，有愈來愈多違制乘轎被舉發彈劾遭致懲處的例子。文臣遭懲處的例子如正德13年(1518)有陝西布政司右布政使李承勛及按察司按察使楊惟康，因違例乘轎遭劾而罰俸各四月。<sup>117</sup>武職與勳臣違制乘轎的例子，在孝宗弘治8年(1495)有南京監察御史王存忠等奏稱：「今成國公朱儀、魏國公徐備、武靖伯趙承慶、南京錦衣衛帶俸指揮使王銳，乘轎出入，儀、備、承慶乘八人轎，僭侈尤甚。」要求將他們下禮部論之以法，但是皇帝皆宥之，只是下諭不得再犯。<sup>118</sup>又如武宗正德2年(1507)時有僉都御史藍章，係四品官，不得乘轎，當其巡撫寧夏卻奏陳因山路崎險、冒履霜雪，乞允其乘肩輿以行。結果皇帝下詔以不恤軍士而降其職。<sup>119</sup>正德10年(1515)時，又有總兵官劉暉於山東濫用馬匹車輛及違制乘轎等理由而遭彈劾。<sup>120</sup>還有因為不下轎避道而遭責罰的例子，如成化7年(1471)有代府襄垣王朱仕壘

<sup>114</sup> 《新校本明史》，卷65，〈志四十一·輿服一·公卿以下車輿〉，頁1611-1612；《明太宗實錄》，卷19，頁337, 350。

<sup>115</sup> 《明英宗實錄》，卷205，廢帝郕戾王附錄第二十三，景泰2年6月壬午條，頁4402。

<sup>116</sup> 同上書，卷343，天順6年8月己丑條，頁6951。

<sup>117</sup> 《明武宗實錄》，卷166，正德13年9月丁巳條，頁3225。

<sup>118</sup> 《明孝宗實錄》，卷101，弘治8年6月庚午條，頁1853。

<sup>119</sup> 《明武宗實錄》，卷33，正德2年12月甲戌條，頁803-804。

<sup>120</sup> 同上書，卷121，正德10年2月甲辰條，頁2438。

奏稱遭其弟鎮國將軍朱仕聖欺侮，因而皇帝下詔切責朱仕聖「遇兄於途，乘轎不下」等行爲。<sup>121</sup>

至嘉靖以後違制乘轎而遭懲處的例子更多，有文官僭乘轎子者，如嘉靖 16 年(1537)刑部奉詔例赦免充軍者中，有太常寺卿張鶚以行在所乘轎而遭處罰。<sup>122</sup>萬曆 3 年(1575)有都察院右僉都御史陳省僭乘帷轎而遭罰俸三月。<sup>123</sup>萬曆 7 年(1579)有甘肅巡撫侯東萊之子侯世恩，因僭用勘合、轎傘、旗吹等項被劾革廡，侯東萊則被罰俸供職。<sup>124</sup>

有武職與勳臣擅乘轎子而遭處罰者，如嘉靖 11 年(1532)有南京中府都督同知楊宏，以擅乘肩輿爲御史所劾而詔奪俸三月。<sup>125</sup>嘉靖 15 年(1536)，懷遠侯常玄振以擅用肩輿而遭奪祿米二月。<sup>126</sup>嘉靖 23 年(1544)有河南的江北運糧把總田世威，因占坐糧船夾帶私貨以及僭乘輿轎等因，詔下漕運衙門逮問。<sup>127</sup>前述孝宗弘治年間在南京就曾發生武職乘轎遭懲的先例，但是到嘉靖 16 年(1537)又有南京守備鎮遠侯顧寰違例請乘轎，皇帝詔責寰輕率而遭罰住祿米一月。<sup>128</sup>到隆慶 2 年(1568)又有南京協同守備應城伯孫文棟、掌左府兼管操江巡江豐潤伯曹文炳、掌右府永康侯徐喬松等武職勳臣，因僭用轎子出入，分遭奪俸祿二月與革職之懲處。<sup>129</sup>萬曆 7 年(1579)時誠意伯劉世延因犯禁輒坐肩輿，遭戶科給事中傅作舟劾其驕縱減法，被罰祿米一年。<sup>130</sup>

大致而言，明代中葉以後因違制乘轎而遭懲處的例子漸多，至嘉靖以後屢見不鮮。而武職勳臣遭懲處的例子又比文臣多。

<sup>121</sup> 《明憲宗實錄》，卷 99，成化 7 年 12 月壬辰條，頁 1920。

<sup>122</sup> 《明世宗實錄》，卷 197，嘉靖 16 年 2 月辛亥條，頁 4156。

<sup>123</sup> 《明神宗實錄》，卷 34, 35，萬曆 3 年正月乙丑條，頁 803-809；萬曆 3 年 2 月戊寅條，頁 799-800。

<sup>124</sup> 同上書，卷 85，萬曆 7 年 3 月戊申條，頁 1778。

<sup>125</sup> 《明世宗實錄》，卷 134，嘉靖 11 年正月乙亥條，頁 3184。

<sup>126</sup> 同上書，卷 185，嘉靖 15 年 3 月己巳條，頁 3915。

<sup>127</sup> 同上書，卷 286，嘉靖 23 年 5 月丙寅條，頁 5540。

<sup>128</sup> 同上書，卷 196，嘉靖 16 年正月丁未條，頁 4153。

<sup>129</sup> 《明穆宗實錄》，卷 27，隆慶 2 年 12 月癸未條，頁 717-718。

<sup>130</sup> 《明神宗實錄》，卷 92，萬曆 7 年 10 月癸未條，頁 1885。

## (二) 重申禁令

北宋後期乘肩輿或乘轎的風氣開始盛行起來時，也曾見政府有過禁令。如神宗時禁止宗室乘垂簾肩輿出入、隨從聲勢過於誇張。<sup>131</sup>仁宗時曾禁民家不得乘「肩輿」。<sup>132</sup>到北宋末年京城開封出現了關於乘轎的禁令，如哲宗紹聖2年(1095)禁京城士人及豪右大姓乘轎出入，僭越違制。<sup>133</sup>徽宗政和7年(1117)再申非品官不得乘暖轎的禁令，而且「武臣任主兵差遣、緣邊安撫官走馬承受，並不得乘轎」。<sup>134</sup>

至明代這類禁令更為頻繁，特別是到16世紀明中葉以後，亦即在弘治7年規定官員只能乘四人轎以及武職勳臣不得乘轎之後，有關乘轎的禁令就屢屢被重申，而且非常頻繁，以下將歷年重申的禁令列出如下表：

時間	事由	禁令	資料來源
正德元年 (1506)	禮部尚書與都御史等上書申禁舊例。	兩京文職四品以下及五府管事，并內外鎮守守備，公侯伯都督，不分老少，皆不許乘轎。自餘軍職若上馬，用交牀出入抬小轎者，罪之。	《明武宗實錄》，卷14，正德元年6月辛酉，頁423。
正德2年 (1507)	下令查先年榜例以申明文武職官禮制。	其中也包括「儀從及乘轎用扇諸品級等差」，出榜申明禁約，使文武職官一體遵守。	《明武宗實錄》，卷23，正德2年2月壬午，頁635-636。
嘉靖5年 (1526)	因有兵科給事中黎良上言武職勳臣流行乘轎宜申舊制禁之。	自今兩京五府，及在外鎮守公侯伯都督等官，皇親駙馬在京四品以下文職，在外自三司以下官，有乘轎，軍職有上馬用杌，與乘小轎出入者，參照降調如例，即兵部尚書當下營日，亦以騎行。	《明世宗實錄》，卷66，嘉靖5年7月乙巳，頁1538-1539。

<sup>131</sup> [宋]李燾，《續資治通鑑長編》，卷322，起神宗元豐5年正月盡其月，頁7760。

<sup>132</sup> 同上書，卷119，起仁宗景祐3年7月盡是年12月，頁2798-2799。

<sup>133</sup> 《新校本宋史》，卷153，〈志一〇六·輿服五·士庶人服〉，頁3576。

<sup>134</sup> 同上書，頁3577；[宋]周輝，劉永翔校注，《清波雜志》，卷2，〈涼傘〉，頁46。

時間	事由	禁令	資料來源
嘉靖 15 年 (1536)	因禮部尚書霍韜言：「禮儀定式，京官三品以上乘轎，邇者文官皆用肩輿，或乘女轎。乞申明禮制，俾臣下有所遵守。」	乃定四品下不許乘轎，亦毋得用肩輿。	《新校本明史》，卷65〈志四十一·輿服一·公卿以下車輿〉，頁1612。
隆慶 2 年 (1568)	給事中徐尙劾應城伯孫文棟等乘轎出入，驕僭無狀，帝命奪文棟等俸。	乃諭兩京武職非奉特恩不許乘轎，文官四品以下，不得私用帷轎，違者聽部院科道參奏。	《明穆宗實錄》，卷27，隆慶2年12月癸未，頁717-718；《新校本明史》卷65〈志四十一·輿服一·公卿以下車輿〉，頁1612。
萬曆 3 年 (1575)	因為有駙馬都尉許從誠乞乘肩輿，為都給事中蔡汝賢所糾，禮部因而條奏。	上也奏准禁令：「武職勳戚等官，俱不得僭用四人帷轎；軍職不得交牀上馬」；「違者聽科道官及巡視衙門，參奏重處。指揮以下，京衛調外衛，外衛調邊衛，俱帶俸差操。」	《明神宗實錄》，卷34，萬曆3年正月壬戌，頁796-797。《大明會典》，卷62，〈房屋器用等第〉，頁3b-4a。
萬曆 21 年 (1593)	有禮科都給事中張貞觀為星變示異，請申奢禁。	上曰：「……近聞在京庶官，概住大房，肩輿出入，晝夜會飲，輦轂之下，奢縱無忌如此，廠衛部院一併訪緝參究。」	《明神宗實錄》，卷263，萬曆21年8月庚戌，頁4892-4893。
天啓 5 年 (1626)		朝廷毅然詔復舊規，三品以下，無復肩輿者矣！	來斯行，《槎菴小乘》，卷15，〈肩輿〉，頁15b。

至於這些禁令是否達到效果，從史料上看到明代後期的禁令只有在萬曆初期張居正主政下曾經嚴格執行過，如《萬曆野獲編》云：「故事在京三品大臣始得坐轎，……萬曆初年，承世廟末年朝儀久曠之後，四品卿寺皆乘圍轎，其下則兩人小輿，相沿已久，江陵當國數年，復修舊制，以至留都亦奉行惟謹。」可是張居正死後則大變，「比年上深居不視朝，輦下肩輿紛紜載道，恐當復如初元時也。」<sup>135</sup>《槎菴小乘》也說：「自萬曆初年此制甚嚴，

<sup>135</sup> [明]沈德符，《萬曆野獲編》，卷20，〈京職·京官肩輿〉，頁522。

今武職皆用大帷轎，開棍數人前呵。文職雖下至兵馬縣佐貳，無不肩輿者。時事之變遷遂至於此，故老言之無不興嘆。」<sup>136</sup>所以上表中看到萬曆3年重申禁令後，至21年還會有張貞觀請禁奢僭之奏，正反映了萬曆一朝禁令由嚴到弛的過程。

再者，這些禁令需與處罰相配合，在執行上有相當程度端視監察官員是否盡職。在就舉二例，一是明人崔銑(1478-1541)為嘉靖時巡撫王德明所撰之墓誌銘中，稱讚他巡撫山西時，「敕於檢身，嚴於治吏，不得僭乘轎，濫役民，確事實惠，抹撤虛泛，猾官貪人始不便矣。」<sup>137</sup>身為山西巡撫的王德明嚴治地方官僭乘轎，濫役民。但是另一個例子可以看到其實效有限，即明人羅洪先(1504-1564)在其文集中為四川按察司副使吳達(1491-1553)所著的墓志銘中則云：「王御史禁乘轎，各郡多給（按：欺騙）報，君月上役輿夫若干，王服其不欺，禁隨弛。」<sup>138</sup>這個例子說明負責地方事務的巡撫、巡按御史以及按察司等官員，如果盡職地執行禁令，要求下屬上報月給官轎夫的次數與轎夫役的人數，但其下屬各府州縣也不見得會認真上報。更何況連御史本身都常違例，又如何責人遵守制度呢？就如同王邦直所言：「且乘轎一事言之，御史乘馬，憲章昭然。惟御史在外乘轎，所以有司皆僭，而御史不能禁也。臣謂有司僭侈，當責之御史。」<sup>139</sup>明朝雖對科道言官有許多禮遇，但准與乘轎者畢竟少數特例，然而巡按御史卻擅自在外乘轎，致各地有司亦從而效尤。由此可知這些禁令與處罰，是否能夠達到嚇阻的效果，仍是一個迷思。

明中葉以後屢屢重申禁令與違制處罰的頻繁，正反映了社會急劇變動下官方所設定保護少數人特權的乘轎制度正面臨了極大的挑戰。

<sup>136</sup> [明]來斯行，《槎蕪小乘》，卷15，〈肩輿〉，頁13b-15a。

<sup>137</sup> [明]崔銑《洹詞》，收入《文淵閣四庫全書》冊1267，卷11，《三仕集》，〈都察院右僉都御史王君墓誌銘〉，頁637。

<sup>138</sup> [明]羅洪先，《念菴文集》，收入《文淵閣四庫全書》冊1275，卷16，〈明故四川按察司副使雲泉吳君墓志銘〉，頁364-367。

<sup>139</sup> [明]王邦直，《東溟文集》，卷之一，〈陳愚忠以卹民窮以隆聖事卹民十事〉，收入〔明〕陳子龍編，《皇明經世文編》（北京：中華書局，1962），卷251，頁3b。

### (三) 驛遞轎夫役的出現與濫用

制度化的官轎夫役起自元代的驛站制度，元代在各地所設的站赤中，尤其是江浙與江西等處有名為「轎站」、「陸站」者，其內都設備置轎子，有時「馬站」內亦備轎子。<sup>140</sup>這個制度至明初即廢止，驛站不再備轎子，但到明中期以後又改觀了。

明初官轎夫役只服務少數的高官，然而正因為轎子是身分地位的象徵，就只有少數官員有資格乘坐，以致常有官員在出巡時藉機向地方上索轎。早在明初已見此類例子，如宣宗宣德4年(1429)上諭兵部稱：「聞福建等處差遣者，不乘應給舡馬，皆欲乘轎，亦多違例強索，百姓苦之爾。」因而要求兵部出榜禁約，並下令巡按及按察司官不時體察。<sup>141</sup>諷刺的是這時少數幾個違例索轎與苛待轎夫者，恰恰是皇帝下令負責要「不時體查」的按察司官員。如英宗正統5年(1440)有山東按察司副使鍾祿至濟南府等處公幹時役夫昇轎，又擅用官馬與從人私乘，而遭刑部處罰。<sup>142</sup>正統12年(1447)又有四川按察使曹泰巡視地方時，因毆昇轎夫至死及杖責指揮等官，遭檢舉而被執問。<sup>143</sup>

正因為官員喜乘轎子的風氣漸盛，往往在出巡時要求地方驛站出備接遞夫馬，所以大概從嘉靖年間開始地方政府在里甲正役項下設有「接遞扛轎夫」之屬，由見年里甲丁糧編派雇募應役，專門應付官員經過的需求。<sup>144</sup>至明中葉以後過度濫用這類驛遞轎夫役的情形更加嚴重，如嘉靖41年(1562)有都察院左都御史潘恩等指出南京的情形：「巡城御史乘轎，多役官夫，設酒科及樂戶，耳聞目見，殊失官常，乞敕兩京部院嚴禁。」<sup>145</sup>可見明中期以後南

<sup>140</sup> 《新校本元史》（臺北：鼎文書局，1975-1981），卷101，〈兵四・站赤・各處行中書省所轄站赤〉，頁2592-2593。

<sup>141</sup> 《明宣宗實錄》，卷54，宣德4年5月癸酉條，頁1303。

<sup>142</sup> 《明英宗實錄》，卷68，正統5年6月庚辰條，頁1307。

<sup>143</sup> 同上書，卷157，正統12年8月庚申朔條，頁3052。

<sup>144</sup> 有關里甲差徭中出現接遞夫役的過程，參見蘇同炳，《明代驛遞制度》（臺北：中華叢書編審委員會，1969），頁300-306。

<sup>145</sup> 《明世宗實錄》，卷505，嘉靖41年正月辛亥條，頁8338。除了在邊疆軍事地區以外，

京城巡城御史多役官夫備乘大轎，以顯其身分地位。據萬曆時人王邦直的〈卹民十事疏〉云：

三曰戒有司以去奢僭。朝廷之所以整齊臣民者，法也；臣下之所以奉行遵守者，亦法也。近年以來，法網疏闊，有司放肆。加上司出巡，廩給自有定制也，今則加以支應。品味竭水路之珍，蔬果盡南北之異，是其所費者，皆民之財也。如各官乘馬往來，自有定法也，今則皆變之以肩輿。倒班代換，而萬里可行；裹糧迎候，而經旬不已。是其所用者，皆民之力也。<sup>146</sup>

這篇疏文生動描寫明代中葉以後，出巡官員不騎馬而喜乘肩輿，而且儀從顯赫，這都是由各地有司由里甲夫役中設置的扛轎夫來負擔的。而且「倒班代換，而萬里可行」，正驗證了前面提到明人小說中官員所乘官轎能夠遠行的道理。正因這類事件太多，所以萬曆3年(1575)朝廷曾下令禁止這類強索或濫用官轎夫役的行為，規定今後官員人等，「雖係公差人員，若轎槓夫馬過溢本數者，不問是何衙門，俱不許，應付撫按官。」<sup>147</sup>

到明後期官員濫用官轎夫役嚴重的程度，由以下兩個實際的例子可以看到。一個是嘉靖年間任南京刑科給事中的張永明(1499-1566)，他在一則奏疏中痛陳官員濫用官轎夫的情形，使得「有司驛遞衙門，疲困已甚」；並舉出南京太僕寺卿陞任光祿寺卿的王某，在遷官赴任時濫用轎夫車馬的情形：

臣訪得原任南京太僕寺卿，今陞光祿寺卿王某，遷官赴任，行李多至一百一十扛，先發四十扛，分從蒙城，亳州，至潼關入陝，赴某原籍；後發七十扛，分作三運，隨某赴任。每一重扛，用人夫三名，

內地偏遠地區如貴州亦可見濫用之事例，如〔明〕毛堪，《臺中疏略》，收入《四庫禁燬書叢刊》史部冊57（北京：北京出版社據明萬曆42年刻本印行，2000），卷3〈條列地方行過事蹟疏〉指出：「去冬棍徒吳德亮以行黜劣生，投充新鎮用事，擅用勘合，假充指揮，賀天恩名色，乘傳直至騰永夷，方擅用八轎，凌虐官吏，至與知府爭道而馳。」（頁67b-68b）

<sup>146</sup> 〔明〕王邦直，《東溟文集》，卷之一，〈陳愚忠以卹民窮以隆聖事·卹民十事〉，收入〔明〕陳子龍編，《皇明經世文編》，卷251，頁2b-3b。

<sup>147</sup> 《明神宗實錄》，卷39，萬曆3年6月甲午條，頁916。

輕扛用人夫二名，而又某及家口乘坐八人大轎三乘，每乘人夫二班，共一十六名。四人大轎四乘，每乘用人夫六名。羸駝轎二乘，幫轎人夫共八名。詳照某之一行，除伴僕男女騎坐馬羸數多未計外，實用轎夫共八十名，皂隸一十六名，扛夫兩路共二百四十餘名，每夫一名日行兩站，工銀一錢二分，是某一日共費差銀四十餘兩。自南京到任，與入陝西兩路，皆幾三千里，糜費差銀不下千兩。……臣嘗往來山東南直隸地方，見鄒、滕、徐之間，昔之村舍，今逃為墟；昔之壤田，今鞠為莽。詢之皆謂：民疲於力役所致。<sup>148</sup>

光祿寺設正官卿一人，為正三品；少卿二人，為正五品。張永明在奏疏中提到的這位光祿寺卿「王」大人，由南京往北京赴任以及家人回原籍陝西兩路途中，不但違反弘治7年不得僭乘八人大轎的規定，而且轎夫、皂吏隸與扛夫等總共至少有三百四十餘名夫役，每天要花費四十餘兩，無怪乎「民疲於力役」！另一個例子是發生在萬曆39年(1611)，有陝西慶陽府歲貢劉鳳德為候選判官，「假推官名色，借用勘合馳驛，用轎揷夫至二百六十九名，隨從人騎驛馬一百四十四匹，旗幟各項稱是。」而判官乃知州之佐官，為從七品官，竟如此大膽乘轎，而且排場盛大。<sup>149</sup>

有些官員乘轎乘出了癮，即使是告老還鄉也仍要講究排場，維持昔日的威風，就像《閱世編》形容明末的鄉紳：「出必乘大轎，有門下皂隸跟隨，轎傘夫五名，俱穿紅背心，首戴紅氈笠，一如現任官體統。」<sup>150</sup>而這些轎夫力役都要求地方政府負擔。最初這種優待政府規定只限於少數元老臣，就如何良俊在《四友齋叢說》所云：「故雖元老致仕，朝廷優賢，始有歲撥人夫之命，然止是二人，必有旨然後許撥，其餘則安得濫用。」可是到了明代中期以後，致仕的官員向地方索轎夫役的情形愈加泛濫，「近日士大夫家居，皆與府縣討夫皂，雖屢經禁革，終不能止。或府縣不與，則謗議紛然，此是

<sup>148</sup> [明]張永明，《張莊僖文集》，收入《文淵閣四庫全書》冊1277，卷1，〈乞黜恣肆大臣疏〉，頁318-319。

<sup>149</sup> 《明神宗實錄》，卷483，萬曆39年5月辛丑條，頁9091。

<sup>150</sup> [清]葉夢珠，《閱世編》（臺北：木鐸出版社，1982），卷4，〈土風〉，頁85。

蔑棄朝廷紀綱也。」<sup>151</sup>

雖然官方不斷地懲處違制乘轎，又屢屢發佈禁令，但是從地方為因應官員需索而設立的驛遞轎夫役制度，可說是對社會現實的一種妥協，同時也加深了人民的徭役負擔。這也說明了社會乘轎風氣之普及已成為不可逆轉的現象。

## 五、乘轎的象徵意義

轎子不再只是一種交通工具，而且在明代轎子文化也已發展出許多象徵意義。以下嘗試揭露轎子在社會身分、政治權力與政治文化等三方面所具有的象徵意義。

### (一) 社會身分的象徵：炫耀性的消費

轎子一旦被納入官訂的禮儀制度之中，原本只是一種交通工具的消費形態，便轉化成一種身分地位的象徵。明人楊慎(1488-1559)曾比較唐宋時代的君王與明代官員的交通工具云：

唐代人君，雖在宮禁，出輿入輦。宋太祖內訓皆步，自內庭出御前殿，亦欲涉歷廣庭，稍冒寒暑，此勤身之法也。事見呂大防奏議。

余謂人主宮闈深遠，輿輦不為過，今之官府，自廳事送客，至中門，多乘轎。而迴數十步之間，何必乃爾？況皆起自徒步寒儒乎？<sup>152</sup>

作者楊慎於世宗嘉靖諸朝因大禮議削籍戍雲南，著述豐富。在上文中指出明中葉以後，他納悶的是為何「皆起自徒步寒儒」的官員，一旦當上官後，連送客雖數步之內也要乘轎？實則轎子就是身分地位的象徵，乘轎正可以凸顯當官與「寒儒」的身分不同，尤其是高級官員乘轎更是展現自己身分地位的時候，例如陸深(1477-1544)於世宗嘉靖年晉陞「詹事府詹事」一職，為正三

<sup>151</sup> [明]何良俊，《四友齋叢說》（北京：中華書局，1983），卷35，〈正俗二〉，頁318。

<sup>152</sup> [明]楊慎，《升菴集》，收入《文淵閣四庫全書》冊1270，卷48，〈宋之人君勤身〉，頁393-394。

品官適可乘轎，乃作有〈奉旨三品乘轎〉詩云：「車行歷碌騎行徐，早晚誰來問起居？聖旨分明優老大，特教三品用肩輿。」<sup>153</sup>由此詩可見作者得意之狀。

對於乘轎也衍生出許多具有身分地位等級觀念的舉動，前述《會典》中曾規定平民見四品官以上，便要下馬讓道以迴避，明代多數官員（即使是四品以下官）對此都很在意，在其乘轎出巡時必定要求平民走匿避道以顯官威，如陸粲(1494-1551)撰《說聽》中有一則關於御史史良佐發生在南京的故事：

史良佐，南京人，為御史巡西城，而家住東城。每出入，怒其里人不為起。一日執數輩送東城御史。御史詰之，其居首者曰：「民等總被倪尚書誤却。」曰：「尚書何如？」答曰：「尚書亦南京人，其在兵部時，每肩輿過里門，眾或走匿，輒使人諭止之曰：『與爾曹同鄉里，吾不能過里門下車，乃勞爾曹起耶？』民等愚意史公猶倪公，是以無避，不虞其怒也。」御史內善其言，悉解遣之。<sup>154</sup>

這裏所謂的倪尚書，即倪岳(1444-1501)是也。這則故事正說明了明代能像倪文毅這樣不重乘轎排場和官架子的鄉宦是少之又少。我們在前述的明人小說中也可以看到即使是小官，出入乘轎也要有排軍喝道。

平日官員乘轎時不但要求平民避道，而且在接待鄉宦時，也注意乘轎者的身分地位是否可與自己相稱，如否便會出現如何良俊在《四友齋叢說》中提到的情形：

方雙江巡撫時，余尚在南京。聞其出巡至柘林，家兄與舍弟同往相見。門上人逕請了舍弟進去，將家兄轎子一把扯出。蓋方雙江在任，凡鄉官進見，皆要分別出身腳色故也。夫未受朝命之前可論腳色，既受命為京朝之官，則同是朝廷供奉之臣矣。古稱王臣雖微，加於

<sup>153</sup> (明)陸深，《儼山集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1268，卷 22，〈奉旨三品乘轎〉，頁 137-138。。

<sup>154</sup> (明)陸粲，《說聽》，收入《筆記小說大觀》第 16 編第 5 冊(臺北：新興書局，1988)，卷下，頁 2682。

諸侯之上，故重王臣，乃所以尊天子也，安得更論腳色耶！雙江可謂不知體，家兄豈不知撫台有此條教，則當自量，深藏遠避。夫見一巡撫不加益，不見不加損，何栖栖如此以自取辱耶？家兄可謂不知分。<sup>155</sup>

方雙江即方廉(1513-1582)，字以清，號雙江，浙江新城人，嘉靖 20 年(1541)進士，曾任右副都御史，巡撫湖廣。從何良俊之兄弟拜訪方廉的這次事件中可以看到，方廉很重視身分等級，「凡鄉官進見，皆要分別出身腳色故也。」何良俊之弟因為與方廉是同年登第，所以受禮遇，其兄恐因身分等級不夠，所以所乘的轎子被看門的人一把扯出。

不只是如此，官員對自己的家人也很重視其身分地位的展現，而轎子更是展現身分時不可或缺的象徵物，前述《金瓶梅》中也可以看到西門慶家屬乘轎的排場如同官員一般。又如陸深在《儼山集》中有江西家書，其中一篇是作者叮嚀其子考試時路途上要不惜花費，雇氣派的轎與船：

我出巡在九江，六月五日得家書，始知汝考試的信。但列名在四等，得與觀場，亦是當道獎進之意。汝宜自立，以無負知己也。若往南京，只與姚子明同船甚好。館穀薪水費，當一力助之，其餘量力，各為幫助，亦是汝報其師之意也。須往丹陽上陸路雇一女轎，多備一二夫力抬之，行李盤用，江行載入城，雇一闊頭船，甚為方便，不可於此等處惜費。入城須借一僻靜下處，可請問顧五叔，必得佳所。至囑至囑！<sup>156</sup>

表面上看似是作父親的為了其子赴考的安全與便捷而叮囑他雇轎與船，但是卻要「多備一二夫力抬之」，而且雇的船是「闊頭船」，可見背後還有為了展示身分的動機。這種情況至清初仍可見到，如陸隴其(1630-1693)於康熙年間任靈壽知縣，寫信請其叔至北方：「姪到此會計一年，經費僅可支持，此番人歸，手無一文，北來盤費未有著落，叔可於城中覓主，緩急百金妙甚。……

<sup>155</sup> [明] 何良俊，《四友齋叢說》，卷 35，〈正俗二〉，頁 321。

<sup>156</sup> [明] 陸深，《儼山集》，卷 96，〈書·江西家書十一首〉，頁 620-624。

來須乘驃轎，不可惜小費跨驃也。」陸隴其任知縣時的薪資所得不多，甚至連預付其叔北上的路費都無著落，但仍叮嚀其叔北來時要借錢乘轎，不要惜小費。當他任職北京時寫信予其三子亦云：「倘秋間未得歸，汝當到京，來時須用驃轎，不可勉強跨驃。」<sup>157</sup>

因為轎子已成為一種社會地位的象徵，在一些官員社交的場合中，官階地位與社會身分較低的官員會以轎子來作為禮物以討好上司。如早在明宣德5年(1430)就有巡按江西監察御史劉伯大，被人檢舉收受內使轎乘等物，因而入罪。<sup>158</sup>在明初地方官巡歷照規定是不給官驛馬轎，但也因此反而造成官場文化中逢迎氣習，遂有下司以私具官轎守候。如宣德8年(1433)有貴州按察使應履平(建文2年進士)上奏，指陳凡是方面官(即省級三司布政、按察與都司下的分司：分守、分巡與兵備道)有公事出按所部，照例是不得給驛。但是，「又有以逢迎從事者，私具船轎，守候迎送，妨民生理。」<sup>159</sup>這種官場文化恐怕至明中葉已成為一種慣例或惡習，例如於武宗正德年間時曾任南京禮部尚書的邵寶(1460-1527)，當其辭官歸養時，有官員雇轎夫四人送行，而邵寶乃撰〈復侯明府〉一文力阻以公家轎夫送行，因其認為此不合「禮」：「大臣致政則有輿卒，恩出于上。請養非致仕比也，然無所事事而燕居私第，跡則近之，無卒而以為有卒，方之乘傳，其嫌不尤大乎？夫禮所以別嫌也，某雖不敏，不敢不勉。」<sup>160</sup>這種下對上以乘轎作為餽贈的禮物，並不是一種平等互惠原則，反而是一種非均衡的交換，下級希望藉此得到另一種報償，其實反而加深了既有社會等級的結構。

乘轎從消費模式來說，可稱之為「炫耀式的消費」(conspicuous consumption)。<sup>161</sup>即花費在看似毫無實際用處的消費方式，然而其所具備的

<sup>157</sup> [清]陸隴其，《三魚堂文集》，收入《文淵閣四庫全書》冊1325，卷7，〈尺牘·與叔元族翁、與三兒宸徵〉，頁115-118。

<sup>158</sup> 《明宣宗實錄》，卷69，宣德5年8月甲午條，頁1628-1629。

<sup>159</sup> 同上書，卷100，宣德8年3月壬戌條，頁2239-2240。

<sup>160</sup> [明]邵寶，《容春堂集》後集，收入《文淵閣四庫全書》冊1258，卷14，〈復侯明府〉，頁390-391。

<sup>161</sup> 關於此概念參見 Thorstein Bunde Veblen 著，趙秋巖譯，《有閑階級論：各種制度之經

功能並不只是官能性或生理性的享受而已，而是在阻止社會的流動，把之前上升到社會上層少數地位群體加以制度化。因此這樣的生活方式消費模式，也是用來辨識其為何種地位層級的根據。這種情況在士大夫階層中表現的特別明顯。

宋代士大夫對乘轎最有名的論述當推王安石所謂的「不以人代畜」之說，其事見於邵伯溫(1057-1134)《聞見錄》云：「王荊公辭相位，居鍾山，惟乘驢。或勸其令人肩輿，公正色曰：『自古王公雖不道，未嘗敢以人代畜也。』」<sup>162</sup>此後南宋理學家也多有以此自勉者，如前朱熹在《朱子語類》中就曾重述「不以人代畜」的人道精神。可是明代的士大夫談到乘轎已少有人再談如王安石「不以人代畜」的理想，<sup>163</sup>反而是強調士大夫乘轎是一種「體統」。如《巢林筆談》作者龔煥就云：

肩輿之作，古人有以人代畜之感，然卿大夫居鄉，位望既尊，固當崇以體統。不謂僭濫之極，至優伶之賤，竟有乘軒赴演者。<sup>164</sup>

明代中葉以後的士大夫雖然一面批評僭越乘轎的情形，但是上自高層大臣，下至舉人生員都爭相乘轎，為得就是藉著壟斷性消費方式，以區隔社會階級，來維持其既有的地位。上文作者大力批評所謂「僭濫之極」，其實說穿了這類士大夫就是認為乘轎是其與其它社會階層區隔(distinguish)的重大象徵性消費品，<sup>165</sup>就如同何良俊在評論乘轎風氣時所云：

濟的研究》（臺北：臺灣銀行，1969）。

<sup>162</sup> [宋]邵伯溫，《邵氏聞見錄》（北京：中華書局，1984），卷11，頁115。此事又見於〔宋〕胡仔撰，《漁隱叢話前集》，收入《文淵閣四庫全書》冊1480（臺北：臺灣商務印書館，1983），卷37，〈俞清老秀老〉引《冷齋夜話》，頁245。但內容略與前書不同。

<sup>163</sup> 明代少數仍秉持「不以人代畜」之理想者，如〔明〕田藝蘅，《留青日札》（上海：上海古籍出版社，1992），卷18，〈立車·眠轎〉云：「漢有安車，有立車。安車，可坐者也，即步輦。今之四轎、八轎，其濫觴也。古人譏桀駕人車，則今之用眠轎者，其罪惡浮于桀、紂矣。士大夫是可忍哉！」（頁339）

<sup>164</sup> [清]龔煥，《巢林筆談》，卷4，頁104。

<sup>165</sup> 這個觀念來自法國學者 Bourdieu，他認為在現今西方社會中控制時尚(fashion)與品味(taste)是最可以有效限制社會流動與區分社會階層的工具。見 Pierre Bourdieu, *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*, translated by Richard Nice

昔孔子曰：「以吾從大夫之後，不可徒行也。」夫士君子既在仕途，已有命服，而與商賈之徒挨雜於市中，似為不雅，則乘轎猶為可通。<sup>166</sup>作者的看法認為之所以乘轎就是為了要與不雅的「商賈之徒」畫分清楚的身份等級差異。同樣地，董含在《三岡識略》中也不批評舉人、生員乘轎，認為是：「夫士子既登賢書，肩輿亦不為過，乃昔賢猶或非之。」但是對「紈袴之子，村市之夫」乘轎，則認為是「此又人心之漓者愈漓，而世道之下者愈下也。」<sup>167</sup>

其實當明代後期大城市內充斥著各類人爭相乘轎，也呈現出許多社會階層之間的地位競爭。例如庶官流行乘轎，與舉人、監生及生員爭相乘轎，就頗有相互較勁社會地位的意味。如《明神宗實錄》中記載萬曆 28 年(1600)5 月有一起驚動都察院的翻案案件，當時由都察院左都御史溫純題問革舉人朱正色，「祇因同袍聶文賢與序班郭文林爭不避轎，牽連被革，原非受贓違法干礙行止，恩詔許其昭雪。」<sup>168</sup>而該案件發生在萬曆 7 年(1579)5 月的南京，據《明神宗實錄》記載如下：

（萬曆七年五月甲寅）舊制京官四品以下，不得濫乘幃轎，生徒不得聚眾毆官，南京序班郭廷林肩輿除道，監生聶文賢途遇，毆競擁謠呼公署，都察院劾奏並黜之。<sup>169</sup>

「序班」為明鴻臚寺屬官，從九品，掌朝廷儀禮之侍班、齊班、糾儀和傳贊等事宜。這種小官在南京城內都僭乘轎子除道，行徑如此當然會引起擁有功名身分的舉人與監生等階層之不滿，因而有集體毆官、擁謠公署的暴動。主事者是監生聶文賢，他帶頭生員毆人，而舉人朱正色雖後來以同袍受牽連，但是朱正色或可能在立場是支持聶文賢的，因為這是一場身分地位的戰爭。

<sup>166</sup> (London: Routledge & Kegan Paul, 1984).

<sup>167</sup> [明]何良俊，《四友齋叢說》，卷 35，〈正俗二〉，頁 320。

<sup>168</sup> [清]董含，《三岡識略》，卷 10，〈三吳風俗十六則〉，頁 225。

<sup>169</sup> 《明神宗實錄》，卷 347，萬曆 28 年 5 月丁巳條，頁 6479。

<sup>169</sup> 同上書，卷 87，萬曆 7 年 5 月甲寅條，頁 1811。

## (二) 政治權力的象徵：政治鬥爭的媒介

當乘轎制度化後，不但成為官訂身分等級的指標，同時也變成了一種政治權力的象徵，而且在實際乘坐時也成了一種政治權力的展現。在乘轎的相關規定與制度變遷的背後就反映出權力結構的轉變與調整。例如官員相遇迴避有等的制度就有過調整，明代前期關於官員相遇依品級高低而迴避的規定並不是完全適用於明後期，因為隨著明朝體制的變化，官員的身分地位也有改變，據《萬曆野獲編》〈京官避大轎〉條內云：

閣臣禮絕百僚，大小臣工，無不引避。唯太宰（按：吏部尚書）與抗禮，然亦有不盡然者。至太宰之出，唯大九卿尊官及詞林，則讓道駐馬，以俟其過。他五部則庶僚皆引避，雖科道雄劇，亦不敢抗。至少宰（按：吏部侍郎）之出，其體同五部正卿，他亞卿則不然矣。至庶吉士向來止避閣師及太宰，餘卿貳俱竟于道上遙拱。吾鄉陸五臺（陸光祖）太宰，先于今上癸未、甲申間佐銓，遇庶常于道上，抑其引避，反大受窘辱，訴之閣下，亦不能直，因憤極語人曰：「當今京師異類，不知等威、不避大轎者有四等：一為小閣宦、二為婦人、三為入朝象隻、四為庶吉士。」諸吉士聞之益恚恨，立意與抗，今不知何如！<sup>170</sup>

由引文指出，待內閣成立後地位與權力漸重，所以百官道遇之皆需引避。而同一品級中仍有高低，如六部中以吏部尚書最高，其它五部尚書尚需讓道，也只有其可以與閣臣相抗禮而不需避道。禮部侍郎則可與其它五部尚書並駕其驅。而閣臣又往往是翰林院官轉任，所以翰林院庶吉士地位也隨之提高，道上乘轎時只避閣臣與吏部尚書而已，甚至愈到後來連吏部尚書也不避了。這裡充份地反映了明代中期以後的輔佐皇帝處理政務的禁直機關——內閣權侵六部的趨勢。《萬曆野獲編》中又有一則關於嘉靖以後的內閣與吏部尚書乘轎相遇避道的實際例子：

自來六卿皆避內閣，惟太宰則否，自分宜（嚴嵩）勢張，冢宰（按：

<sup>170</sup> [明]沈德符，《萬曆野獲編》，卷11，〈吏部·京官避大轎〉，頁298。

皆指吏部尚書）亦引避，遂為故事。陸平湖（陸光祖）始改正之，然預囑輿夫，宛轉迂道，不使與內閣相值，以故終其任，閣部無爭禮之嫌。後來孫富平（孫丕揚）但循陸故事，不能授意於昇卒，卒遇張新建（張位），下輿欲揖，張擁扇蔽面，不顧而去，遂成仇隙。蓋兩家構兵，自有大局，然此亦其切齒之一端也。富平再出時，福清（葉向高）獨相，故號聲氣，意其前輩重望，或未必相下。富平鑒前事，獨引避恐後，福清大喜過望，一切批答，相應如壻篪。<sup>171</sup>這個例子說明嘉靖以後內閣權勢之重，即使位列六部之首的吏部尚書也要引避。陸光祖預囑輿夫遇閣臣要迂道，後任者孫丕揚卻不知其中道理，結果道遇閣臣張位而不避道，終致仇隙而下台；待其再次任職時也學會遇內閣首輔葉向高時要「引避恐後」，閣部之間才能和協。

關於官員相遇迴避有等的制度也是最常成為官員之間仇隙與對立的遠因。明史最有名的一次避道事件之爭是發生在嘉靖年間，霍韜(1487-1540)與夏言(1482-1548)的政治鬥爭。霍韜在嘉靖 12 年(1533)以后任吏部侍郎，及掌南京禮部尚書，夏言則為禮部尚書。兩人的恩怨源自於劉淑相案。最初任順天府尹的劉淑相坐所親贓私被鞫，劉懷疑是禮部尚書夏言勾結通判費完陷害他，遂訐告夏言請屬之事。嘉靖帝怒，下劉淑相詔獄。淑相與霍韜相善，夏言因此而懷疑是霍韜背後主使，遂上奏訐告霍韜扈蹕謁陵時卻遠遊銀山寺，乃大不敬。霍韜勉力自訴才以得解。時當嘉靖 15 年(1536)12 月，正巧發生南京給事中曾鈞騎馬，不避尚書劉龍與潘珍(1477-1548)二人之轎，劉龍與曾鈞互相訐奏。霍韜站在劉龍的立場彈劾曾鈞，且請禁小臣乘轎：

南京禮部尚書霍韜言：「按禮儀定式京官三品以上，乘轎官員相遇迴避有等制，甚明也。邇者南京無論品秩崇卑皆用肩輿，或乘女轎，街衢相遇，卑不避尊。舊年給事中曾鈞騎馬，徑衝尚書劉龍、潘珍兩轎之間。鈞尋與龍互相訐奏。臣禮官也，乞申明禮制，俾臣有所遵守。」

<sup>171</sup> [明] 沈德符，《萬曆野獲編》，卷 8，〈內閣·冢宰避內閣〉，頁 244。

另一方面則是有禮科給事中李充濁（嘉靖 5 年進士）、曹邁等各抗章言：近侍之臣不當避道，又雜舉公會宴次得與尚書同列以證，語中頗侵霍韜。皇帝乃詔下禮部都察院會商。霍韜懷疑李充濁等倚夏言爲後台，既而訐奏指稱李充濁等此事乃禮部尚書夏言所指使，攻訐李充濁爲奸黨，復摭夏言他事。夏言益怒，也許奏霍韜大罪十餘事。這時皇帝對霍韜已有不滿，而劉淑相又從獄中摭夏言他事，嘉靖帝怒而考訊之。最後劉淑相供出是霍韜主使，嘉靖乃斥劉淑相爲民，並降霍韜俸一級。

之後，對於避道的爭論交由台諫與禮部議論的結果，左都御史王廷相（1474-1544）會同禮部侍郎黃宗明（？-1536）、張璧（1475-1545）等引述《大明會典》內〈官員相遇迴避〉等諸條後指陳：

今六科給事中朝參宴會遵常達變，咸循禮制，其途遇九卿大臣，亦皆引馬迴避，成規具在。其南京六科給事途遇九卿大臣立馬拱手，不知所始。禮典既不該載，事例亦無可查。且皇朝一王之制，萬國同文，豈以都畿南北殊俗異政？兩京文職四品以下，不許乘轎，已有定例，其用蔽幃女轎出入，皆違犯典章，所宜禁止。請飭南京諸臣四品以下，遵制乘馬，毋得輒用肩輿；其六科部院大臣，亦如在京，引馬遜避，違者聽禮部都察院及科道糾正。

他們請禁飭小臣乘轎如霍韜所奏，嘉靖皇帝雖從其議下詔以後有故違者必參治其罪，然而南京諸給事中與御史們仍依然乘轎自若。霍韜再次上奏，帝復申飭，但引發南京給事中與御史官員們衆情不悅。後遂有曹邁及同官君相等與霍韜忿爭，最後嘉靖帝處罰兩方各停俸數月，而終止此次的政治鬥爭。<sup>172</sup>

這次事件的結果並未真正打擊到南京六科給事中，反而使他們的氣勢更高漲，甚至與六部相抗禮。所以沈德符就說：「舊制，給事中迴避六卿，自嘉靖間，南京給事中曾鈞，騎馬徑衝尚書劉應龍、潘珍兩轎之中，彼此爭論，上命如祖制，然而終不改。今南六科六部，同席公會，儼如僚友，途間相值，

<sup>172</sup> 此事參見《明世宗實錄》，卷 194，嘉靖 15 年 12 月辛卯條，頁 4092-4095。《新校本明史》，卷 197，〈列傳八十五·霍韜〉，頁 5212-5213。

彼此下輿揖矣。」<sup>173</sup>

乘轎的舉動也會可能成為政治鬥爭的藉口，有明一代有許多糾彈官員違例乘轎的案件，背後隱含諸多政治角力的色彩。例如英宗天順 6 年(1462)，有監察御史李傑(1443-1517)巡按直隸，因為奏陳漕運都督徐恭無綜理約束之才，乞各選文武大臣各一員代之，遂得罪徐恭，恭懷恨在心。恰好大河衛指揮同知張鑾(1446-1519)為李傑所撻，求訴於恭，而李傑的姻親淮安府知府楊曰永杖人致死，家屬也來求訴於恭，徐恭乃藉此機上奏劾李傑：「張鑾皇親，傑撻辱之；曰永與有姻，則縱其殺人不恤，且傑乘八人轎，擅操歇班，官舍違法甚多。」徐恭先以辱皇親及縱殺人為由，接著再補上違例擅乘八大人轎等藉口，果然達到效果，李傑被執下錦衣衛獄鞫，之後送刑部論李傑當贖徒還職，但英宗卻以李傑「乖憲體不可復」。<sup>174</sup>又如憲宗成化 6 年(1470)，在四川宗室蜀王王府有護衛卒十五人，白晝攫人金於市中，為衆人執之，告於四川按察使郭紀，郭紀重治之，杖而死者三人。蜀王因而上奏指陳郭紀酷暴，並誣其乘轎不下端禮門及叱罵守門千戶等罪。郭紀因而被逮下獄，後遇赦得釋。<sup>175</sup>

除了官員之間的政治角力以外，每朝用事的宦官也常會藉重申乘轎的制度與禁令，打擊文臣以樹威。最佳的例子是憲宗時的汪直與武宗的劉瑾。憲宗時汪直用事，成化 13 年(1477)又重申嚴禁文武官乘轎之禁，並溯及明初至英宗時代而言：「洪武永樂間，人臣無敢乘轎者。正統時，文官年老或乘肩輿。景泰以來，師保既多，延至于今，兩京五品以上，無不乘轎者。文職三品年六十以上可許，武職宜一切禁止。」其實此奏稿是由吳綬所撰也，當時的都御史王越、尚書尹旻(1422-1503)及戴縉(成化 2 年進士)、吳綬等，都是汪直的心腹，而學士劉珝亦為王越所誘而與汪直交通，此些人「凡有謀

<sup>173</sup> [明]沈德符，《萬曆野獲編》，卷 13，〈禮部·舊制一廢難復〉，頁 353-354。然而北京的六科並無此殊遇。同書卷 11，〈京官避大轎〉條云：「又北京臺省諸公，遇六卿必避，而南京則不然。」（頁 298）

<sup>174</sup> 《明英宗實錄》，卷 343，天順 6 年 8 月己丑條，頁 6951。

<sup>175</sup> 《明憲宗實錄》，卷 85，成化 6 年 11 月丁亥條，頁 1649。

議，直徑達於上」，而且提出此禁令後，「輒見施行，人皆畏懼，雖司禮當道，亦謹避之云。」<sup>176</sup>在申禁的同一個月內，就有駙馬都尉黃鏞及順天府尹胡睿（正統 10 年進士），因為乘轎馬於習儀處所出入為緝事者所發，而下錦衣衛獄。可見汪直欲以此樹威的用意非常明顯。<sup>177</sup>

武宗時的宦官劉瑾用事，在這方面執行地更加嚴格、更徹底。他派東廠或錦衣衛邏卒，多方偵防諸臣是否有違制乘轎。如在正德 2 年(1507)時劉瑾假詔以重枷枷號尚寶司卿崔璿、湖廣副使姚祥於長安左右門外；工部郎中張璋於張家灣。此三人一是奉使冊封，一是陞任赴官，一是巡河，皆被劉瑾邏卒偵得違例乘轎。此外，崔璿又傳為東廠偵事者所發其放縱奴僕，所過需索，而姚祥又無關文而冒乘官轎，遂下鎮撫司拷訊治罪。《武宗實錄》評論道：

前此奉使遠行者，多乘轎，從者亦得乘驛馬，因襲之弊久矣。劉瑾專政，欲厲法禁以立威，璿等遂以違例得罪。<sup>178</sup>

陳洪謨(1474-1555)在《繼世紀聞》也說：「逆瑾方欲竊柄張威，遂差官校逮捕下獄。」<sup>179</sup>很顯然地這次事件，在當時看來本屬小事，卻構成重罪，都是為劉瑾立威的。<sup>180</sup>所以在武宗朝因違例乘轎而遭逮下獄者特別多，甚至遠在遼東的官員都可能因違例乘轎而繫獄，如正德 2 年(1507)有戶部郎中劉繹往遼東總理糧儲，被東廠校尉偵其違例乘轎及濫役人夫等事，而械繫鎮撫司獄。<sup>181</sup>

劉瑾雖然在正德 5 年(1510) 8 月伏誅，但武宗仍舊重用宦官，各地鎮守太監仍有倚勢藉乘轎之名構陷不符己意之文臣。如正德 11 年(1516)鎮守太

<sup>176</sup> 《明憲宗實錄》，卷 172，成化 13 年 11 月丙寅條，頁 3103-3104。

<sup>177</sup> 同上書，卷 172，成化 13 年 11 月己巳條，頁 3105。

<sup>178</sup> 《明武宗實錄》，卷 22，正德 2 年閏正月乙丑條，頁 622-623。又見《新校本明史》，卷 181，〈列傳六十九·李東陽〉，頁 4822。〔明〕王世貞，《弇山堂別集》（北京：中華書局，1985），卷 94，〈中官考五〉，頁 1795。

<sup>179</sup> 〔明〕陳洪謨，《繼世紀聞》（北京：中華書局，1985），卷 1，頁 72。

<sup>180</sup> 此事件又有一說是劉瑾遭邏卒，伺韓文於途，無所得。遇璿等，遂以其事上。見〔清〕谷應泰編，《明史紀事本末》（北京：中華書局，1997），卷 43，明武宗正德 2 年春正月，頁 10。

<sup>181</sup> 《明武宗實錄》，卷 24，正德 2 年 3 月乙丑條，頁 660。

監王堂採辦土產鮮品進貢，因浙江按察司僉事韓邦奇(1479-1555)奏言不便宜停止，又輕蔑王堂，凡事不以關白。王堂積忿，遂上奏訐韓邦奇以「沮格上供」、「僭用轎乘」等違法為名，詔逮至錦衣衛獄掠訊後黜為庶民。《武宗實錄》中評論道：「時各處鎮守，妄作威福，每誣奏人，輒賂權倖者助之，故凡遭構陷，無得免者。」<sup>182</sup>有的鎮守太監甚至猖狂到公然於道上奪文臣之轎，以羞辱之。如正德 14 年(1519)，南京監察御史范輅（正德 6 年進士）清軍江西，舉劾鎮守太監畢真諸不法事，又為寧王所忌，兩者皆欲罪陷之而苦無機會。一日范輅乘轎遇畢真，畢真竟然奪其轎，並摭其罪過。<sup>183</sup>

### （三）政治文化的象徵：文武之爭與文人的優越感

動輒武臣僭越乘轎的爭執，其實背後也反映了有明一代文臣與武臣地位的消長。明初開國之時武臣最重，武臣出兵多用文臣參贊。洪武中曾用上公佩將軍印，後以公、侯、伯及都督充總兵官，名為掛印將軍。有事征伐則命總兵佩印以往，凱旋回師則上所佩印於朝。後來有些地方的總兵官漸漸變成固定，冠以「鎮守」的名義，獨任一方軍務。但正統以後，文臣的地位漸漸提高，出征時由文臣任總督或巡撫加提督軍務或贊理軍務、參贊軍務之名義。明末甚至有閣臣（大學士）出來督師，更是位高權重。如此一來武臣只負責領軍作戰，且得聽文臣之指揮。<sup>184</sup>不僅如此，作為最高中央軍事機構的五軍都督府，其原有的武官選授、軍旅簡練調動、征討進止機宜等權，在永樂以後皆移歸兵部管理。<sup>185</sup>在軍隊的財政管理方面，英宗初年(1435)命各地衛所倉改由地方府州縣管理，因而削弱了武官的財政權力。至 16 世紀後期，甚至下層軍隊的供給也都歸屬文官管理。<sup>186</sup>以上這些制度的原意是以文臣制武臣，防其跋扈，而結果卻是造成武臣的地位愈來愈低落。

<sup>182</sup> 《明武宗實錄》，卷 142，正德 11 年冬 10 月甲戌條，頁 805-806。

<sup>183</sup> 同上書，卷 173，正德 14 年夏 4 月己巳條，頁 3350-3351。

<sup>184</sup> 吳晗，〈明代的軍兵〉，收入《讀史劄記》（北京：三聯書店，1956），頁 99-101。

<sup>185</sup> 王天有，〈明代國家機構研究〉，頁 129。

<sup>186</sup> Ray Huang, *Taxation and Governmental Finance in Sixteenth-Century Ming China* (London and New York: Cambridge University Press, 1974), pp. 29-31.

明代中期以後當武臣的地位每況愈下時，許多武職勳臣也開始藉各種名義上奏乞乘肩輿或轎子，這種情形一方面顯示「轎子」成為身分地位的象徵之後，連武臣也開始認同這種象徵；另一方面也反映了武臣已意識到過去「太祖不欲勳臣廢騎射」而要求不得乘轎的觀念，早已乏人問津，反而造成貶抑武臣的事實，因而希望能藉乘轎來打破過去長久以來的文武不平衡。

在晚明官場上可看到一幕幕武臣與文臣在乘轎這一課題上互相角力的戲碼。如神宗萬曆 12 年(1584)有永年伯王偉准給乘肩輿一事，禮科給事中萬象春上言極力阻止云：「公、侯、伯、皇親駙馬不許乘輿，祖制也！瑞安伯陳景行、武清伯李偉爲兩宮皇太后之父，受封于衰白之年，始賜肩輿。邇年定國公徐文璧以班首重臣，襲封年久，亦以陳乞而得。今偉分雖親，視太后之父則有間，爵雖尊，按授封之年則尚淺，何得以居守故濫行陳乞。」<sup>187</sup> 萬象春搬出「祖制」反對濫賜武職勳臣乘肩輿。又如天啓元年(1621)熹宗登基後直接賜予勳戚與錦衣衛乘肩輿，當年 8 月又有成國公朱純臣請給肩輿獲准，遂引起文臣之不滿而紛紛上奏。禮部文臣周道登就力陳此制乃《會典》不載：

查條例凡勳戚錦衣衛堂上官，欽賜各服色，俱係特恩，其有比例奏討勘劄題請，若肩輿則恩例未有，非出欽賜而違例奏請者，俱立案不行。今據錦衣衛都督駱思恭題請蟒衣飛魚服色，疏中並無此例，竟不請下部覆，而倖徹照例給與之旨，于是朱純臣接踵而請，請無不允，臣部不得問，恐國家車服從此輕矣。振飭伊始，不宜開請乞而廢部覆。<sup>188</sup>

接著又有禮科給事中李精白也陳言道：「前王明輔三疏請肩輿，俱下部議，而純臣獨捷取旨，不獨乖政體、違祖制，國家恩數有限，臣子願望無涯，亦難爲繼，乞收回成命，以示慎惜。」<sup>189</sup> 這次爭執中文臣搬出的「會典」、「政體」與「祖制」爲藉口，實則是爲了保衛原有文臣專屬的乘轎權利，以維繫

<sup>187</sup> 《明神宗實錄》，卷 152，萬曆 12 年 8 月庚午條，頁 2824。

<sup>188</sup> 《明熹宗實錄》，卷 13，天啓元年 8 月辛巳條，頁 660-661。

<sup>189</sup> 同上註。

文臣背後的優越感。之後還有文臣在批評武臣之賞罰時，又再度提出賞賜肩輿或轎子是不當的，如天啓 2 年(1622)禮科給事中彭汝楠言賞罰失當：

宮保晉秩，肩輿特畀，乃先朝創見之恩，今敵愾無聞，輒邀殊眷，又其甚者，人臣以死勤事例得優卹，然必其立大功，捍大患，以身殉焉之謂。今不衡輕重，但身沒於官，即援例瀆擾，所當一體申飭者也。<sup>190</sup>

疏文中很明顯地表達出文臣的立場：無戰功的武臣何德何能得賜乘肩輿而與文臣平起平坐呢！以上這些記載呈現的是在朝中文武相爭的場面。

此外，明代士大夫對武職勳臣僭越乘轎現象的不滿，在許多士大夫的著作中都有表露。如沈德符(1578-1642)在《萬曆野獲編》中大書「戚里肩輿之濫」的起源，指陳：「武臣貴至上公，無得乘轎，即上馬不許用凳杌，至近代惟定、成、英三公，或以屢代郊天，或以久居班首，間賜肩輿，以爲曠典。」到了嘉靖至萬曆年間有更多的武職勳臣乞陳肩輿得准，他因而大歎道：「言官爭之不得，自是戚里紛紛陳乞肩輿，不勝紀，亦不足貴矣。」<sup>191</sup>言中帶有幾分無奈與諷刺，因為武職勳臣乘轎漸多，原來作爲文臣特權的轎子就「不足貴矣。」

再以李濂（正德 9 年進士）的〈乘轎說〉一文爲例，文中前段考證轎子在歷史上的來源，接著他指出明代的情形如下：

我國家定制，兩京文職三品以上者，許乘轎。四品以下，雖堂官亦乘馬，得以方杌隨其在外服司，府州縣官並乘欽給馬。若武臣自公侯伯以下，皆乘馬，亦不得用方杌。有弗遵者，罪以違制。士夫老病閒退，去京遠者從便，載在令甲炳如也。屬者閫司，亦乘轎，市人見而譁之，咸以爲自昔所未有，而觀察弗之詰，臺臣弗之問，良可嘆也。傳曰：「上下和同，雖有賢者，無所立功。」甚哉，和同之爲害也。又按唐車服志（按：應爲《唐書·輿服志》）：「開成

<sup>190</sup> 《明熹宗實錄》，卷 27，天啓 2 年 10 月辛巳條，頁 1374-1375。

<sup>191</sup> [明] 沈德符，《萬曆野獲編》，卷 5，〈勳戚·戚里肩輿之濫〉，頁 152。

末定制，宰相三公師保尚書令僕射，及致仕官，疾病許乘轎子，如漢魏載輿步輿之制。三品以上，及刺史有疾者，亦許暫乘。」夫唐制如此，當時藩鎮跋扈之臣，亦未有敢僭踰者，而今乃有之，吾不知彼何所據而乘之也？區區懸車林壑久矣，一切世事絕不相關，或因或問而為此之說以貽之，亦聊以識吾感。爾顧空言，夫何補哉？噫！<sup>192</sup>

表面上看來他是對一般小官庶民乘轎，即所謂「屬者閩司，亦乘轎」的僭越行為不滿，但是後段文字卻引用唐代藩鎮的例子，指出「當時藩鎮跋扈之臣，亦未有敢僭踰者，而今乃有之，吾不知彼何所據而乘之也？」這反映了他更重視的是武臣僭乘轎子。

接下來再由一些現實生活的實際例子來看文人對武官乘轎直接的體會與感觸。如何良俊曾有一段對南京印象的感慨文字：

余初至南京時，見五城兵馬尚不敢用帷轎，惟乘女轎；道上遇各衙門長官，則下轎避進人家，雖遇我輩亦然。不三四年間，凡道上見轎子之帷幔鮮整儀從赫奕者，問之必兵馬也，遂與各衙門官分路揚鑣矣。其所避者，惟科道兵部各司官而已。蓋因有一二巡城道長欲入苞苴，有事發五城兵馬勘處，兵馬遂為之鷹犬，即為其所持而莫敢誰何之，故托道長之勢而恣肆無忌若此。乃知朝廷之體，皆為此輩人所壞，可惜可惜。<sup>193</sup>

他指出過去這些武職兵馬只敢乘樸素的女轎，遇見他尚且要下轎避進人家；如今因為南京的巡城御史藉五城兵馬司為耳目，反而助長其氣焰，不但乘坐華麗之大轎，甚至不避文官大臣。他的感慨中帶有相當的不滿。

以上是何良俊親身的經歷與感觸，另一個實際的例子是葉春及(1532-1595)，當隆慶4年至萬曆2年間(1570-1574)他任職於福建惠安縣時，曾發生一起士民集體抗議事件。事件起因於該縣有按察司分司衙門府，卻被

<sup>192</sup> [清]黃宗羲編，《明文海》，收入《文淵閣四庫全書》冊1454，卷105，李濂，〈乘轎說〉，頁202-203。

<sup>193</sup> [明]何良俊，《四友齋叢說》，卷8，頁103。

都督府部卒爭居於此，其主將士卒逕帶大批行李而入，又藉口里甲不具夫馬而將里長郭南箕毆傷。於是里長耆老及生員等欲群往軍門控訴士卒陵橫之狀，葉春及乃著〈禁諭士民〉一文曉諭士民，勸群衆暫歸，其中也提到其自身參見督府時之所見：

路遇督府，將下馬謁之，部卒屏予從者，三驅馬不得下。《會典》：七品引道一對，知縣親民正官，又欽與隨從皂隸四名；文官制有乘轎，都督不許，及擅用八人奏聞，隨從人馬有數。彼所帶步擁者百餘人不計，而儀從儼如王者，予竊記而疑之矣。矧例總兵官征哨出入，各乘原關馬匹，驛遞馬驥車輛不許應付，今如檄以具，不知其有別例否也。余乘馬往謁，導者二人，部卒顧問之，而且驅予馬，蓋部卒目不知書，安責其知典制，故驕橫至此，亦豈主將使之乎？<sup>194</sup>

從葉春及也搬出《會典》為準則，強調「文官制有乘轎，都督不許及擅用八人，奏聞隨從人馬有數」，而這位都督隨從數百人，顯然是僭越官方的規定，在他眼中已「竊記而疑之矣」。再加上其為七品文官尚且遵從典制騎馬參見，卻被一武臣部卒驅離，可真是士可忍孰不可忍？

還有一種捐納武職者，士大夫更是不齒，這可以從《萬曆野獲編》中所記的一則故事看到：

因憶近年，京師有一快心事，故駙馬許從誠，尚世宗女嘉善公主，有孽子名顯純，以太學生入貲，遙授指揮僉事，其人擁多金，負小慧，學詩畫，以此得交士大夫。一日擁駒騎乘小轎，過正陽門所謂摹盤街者，下輿遇巡城御史穆天顏，相遲而揖，別去。穆問何官？從者素憎之，對曰：「此納級武弁也」。穆大怒，追還，裸而笞於道旁，路人莫不揶揄。<sup>195</sup>

以上的實例說明晚明士大夫壓根就瞧不起武臣，即使是像葉春及這樣的七品知縣。而武臣也竭盡心思，希望藉乘轎這樣的炫耀式消費，以提升自己的身分地位。

<sup>194</sup> 葉春及，《石洞集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1286，卷 9，〈禁諭士民〉，頁 564。

<sup>195</sup> [明]沈德符，《萬曆野獲編》，卷 13，〈禮部·褐蓋〉，頁 355。

## 六、結論

轎子的前身雖在中國起源甚早，但直到宋代以後轎子才正式出現。北宋時期仍是以騎馬為主流，直到北宋末年至南宋初年，因為許多主客觀因素，使得轎子成為上層社會使用的一種交通工具。此後的元代在一些站赤中也備有官轎，但至明初則廢止。

至明中期以後一則因為城市經濟的繁榮，帶動了勞動力市場的興盛而降低乘轎的成本與價格；而且城居的地主、鄉紳以及富商大戶也帶來巨大的消費市場；再加上旅遊風氣的興盛與轎子技術的改進，都帶動社會的乘轎風氣，使得轎子成為社會流行的風尚。不過，除了這些外部的客觀因素以外，乘轎的流行還有內部的文化因素。

若從整體社會的政治經濟學角度來看，物品的消費需求並非僅是滿足人類生理需求而已，而是受到社會文化價值觀的規範與制約，具有社會實踐(social practice)與社會分級(classification)的功能。而政治的操縱與控制也會引導社會大眾對物品消費的需求。明初朝廷將乘轎納入禮制，具體地規定了品級身分所能乘轎的等級差異，而且對武官勳臣、官員相遇迴避以及破格例外等都有更詳盡的規制，這較宋元時期的規定更加制度化。也因此說明了明朝有意利用乘轎來塑造少數官僚階層的優越性，也就是給予少數的地位群體乘轎之特權，以彰顯其身分地位，於是乘轎成了這些官僚的身分地位之象徵。透過這種政治的操縱，為的是有效地限制社會流動與區分社會階層。

但是明中葉以後流行起來的乘轎之風，不但武職勳臣乘轎、幕屬小官乘轎、舉人生員乘轎，連胥吏、商人與娼優等皆僭乘轎子。這在在顯示乘轎代表身分的這種觀念已為人普遍接受，而新興的其它社會階層一旦擁有雄厚的經濟資本後，也會竭盡心思地透過模仿與學習上層社會的少數地位群體之消費形態，來提升自己的身分與社會地位，乘轎就是他們極力學習的一項。

即使官方已意識到此現象的出現，希望透過重申禁令與違制處罰來維持既定的制度，同時也是為保障既有的地位群體。然而其效果端視監察官員認真與否，在萬曆前期張居正主政時一度曾徹底執行禁令與處罰，但除此之外

其它時期從一些實例可以看到，地方官多是虛應而已。反而是為應付官員的需索，在嘉靖以後出現驛遞轎夫役的制度，其濫用的程度也是造成民間徭役負擔沈重的要因。

明中葉以後乘轎風氣和其它器物的消費（如服飾）都出現了類似的現象，<sup>196</sup>當時的文獻上常將之視為僭越或奢侈消費的普及化，實則是反映了社會變動與社會結構的變遷。如果藉著人類學家 Arjun Appadurai 的理論來觀察明代中期以後的消費，中國在這個時期已出現由一個「特許體系」(coupon or license system)的社會——即社會流動停滯、消費上有許多限制以保障少數人的身分地位，轉變到「時尚體系」(fashion system)的社會——即下層社會愈來愈多人有能力模仿上層社會的消費、政府的禁奢令愈來愈頻繁、消費物品的創新與品味更新的速度愈來愈快。<sup>197</sup>

放在世界史的角度來看，過去西方史家認為只有西歐出現如上述這樣「消費社會」(consumer society)的特質，並且以之解釋西歐之所以形成資本主義的原因；但是透過本文所分析的轎子消費以及近年來有關明清消費史的研究也顯示，無論是中國或日本，其實在這段前現代(early modern world)時期的發展與西歐非常類似。<sup>198</sup>甚至西方學者認為 18 世紀英國出現所謂的「消費革命」(consumer revolution)現象，<sup>199</sup>亦即下層社會開始有能力享受過去上層社會才能消費的物質財產，但是在中國這種情形發生的時間比起英國還要更早。<sup>200</sup>

近年來西方史學對物質文化與日常生活的研究正趨興盛，尤其是對近世

<sup>196</sup> 參見拙作，〈明代平民服飾的流行風尚與士大夫的反應〉，《新史學》，卷 10 期 3 (1999 年 9 月)，頁 55-110。

<sup>197</sup> Arjun Appadurai, ed., *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective* (Cambridge: Cambridge University Press, 1986), p. 25.

<sup>198</sup> Kenneth Pomeranz, *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy* (Princeton, N.J.: Princeton University Press, 2000), pp. 127-152.

<sup>199</sup> Neil McKendrick, John Brewer and J.H. Plumb, eds., *The Birth of a Consumer Society: The Commercialization of Eighteenth-Century England* (London: Europa Publications, 1982), pp. 1-33.

<sup>200</sup> 有關晚明「消費革命」之整體現象以及與英國之比較，筆者將另撰文討論。

15世紀以後的研究特別多。最具代表者乃布羅代爾(Fernand Braudel)，其在論及交通運輸時就指出中西方在陸路運輸方面的差異，馬在西方是速度的象徵，是縮短路程的最佳手段，西方當時竭力改進馬車與繁殖馬匹；中國因為人力廉價，所以運輸主要靠人力，於是就不用其它手段。<sup>201</sup>經過以上的討論，我們可以看到中國歷史上乘轎的出現並不僅僅是交通工具的變化，其實轎子還代表許多象徵意義。中國人一樣使用速度快的馬匹，而人力扛抬的轎子對中國人來說不只是運輸工具而已，轎子本身與乘轎的行為在明代已發展成為一種具有社會、政治與文化的象徵。

轎子是一種社會身分的象徵。當乘轎納入禮制中並且區分官員等級才可乘轎的規定，使得乘轎的消費模式成為一種「炫耀式的消費」，花費在雇人抬轎看似毫無實際用處，但這正是身分地位的表徵，在實際的生活中正是根據這樣的消費模式來辨識地位層級的高低。所以轎子不只是交通工具，還是地位群體用來區隔別人的象徵工具。在明代中期以後我們可以看到許多官員特別重視乘轎，不惜花費雇轎，乘轎時又要求庶民迴避，交際應酬時還注意客人乘轎身分是否與己相稱，甚至有下屬官私備轎子以討好長官的例子，為的就是彰顯身分地位。而過去宋儒常提到「不以人代畜」而不該乘轎的人道觀，到明代士大夫則是認為他們自己乘轎乃是「體統」之事，為的就是要與別人區隔開來。

轎子也是某種政治文化的象徵。晚明商品經濟興盛之下，大城市內其它的社會階層因為經濟實力而興起，這些人也爭相仿效乘轎，也發生了因乘轎而起的爭執，這些種種現象都顯示當時出現了許多不同社會階層之間的地位競爭，而最明顯的就是文人與武人之爭。明初不欲武職勳臣廢騎射而不許他們乘轎的規定，反而成為他們身分地位每下愈況的原因之一。至明中期他們開始效法文臣要求乘轎，為的是提高自己的身分地位，而同時卻也引來士大夫極力的反對，文武之爭在此呈現的更為明顯。

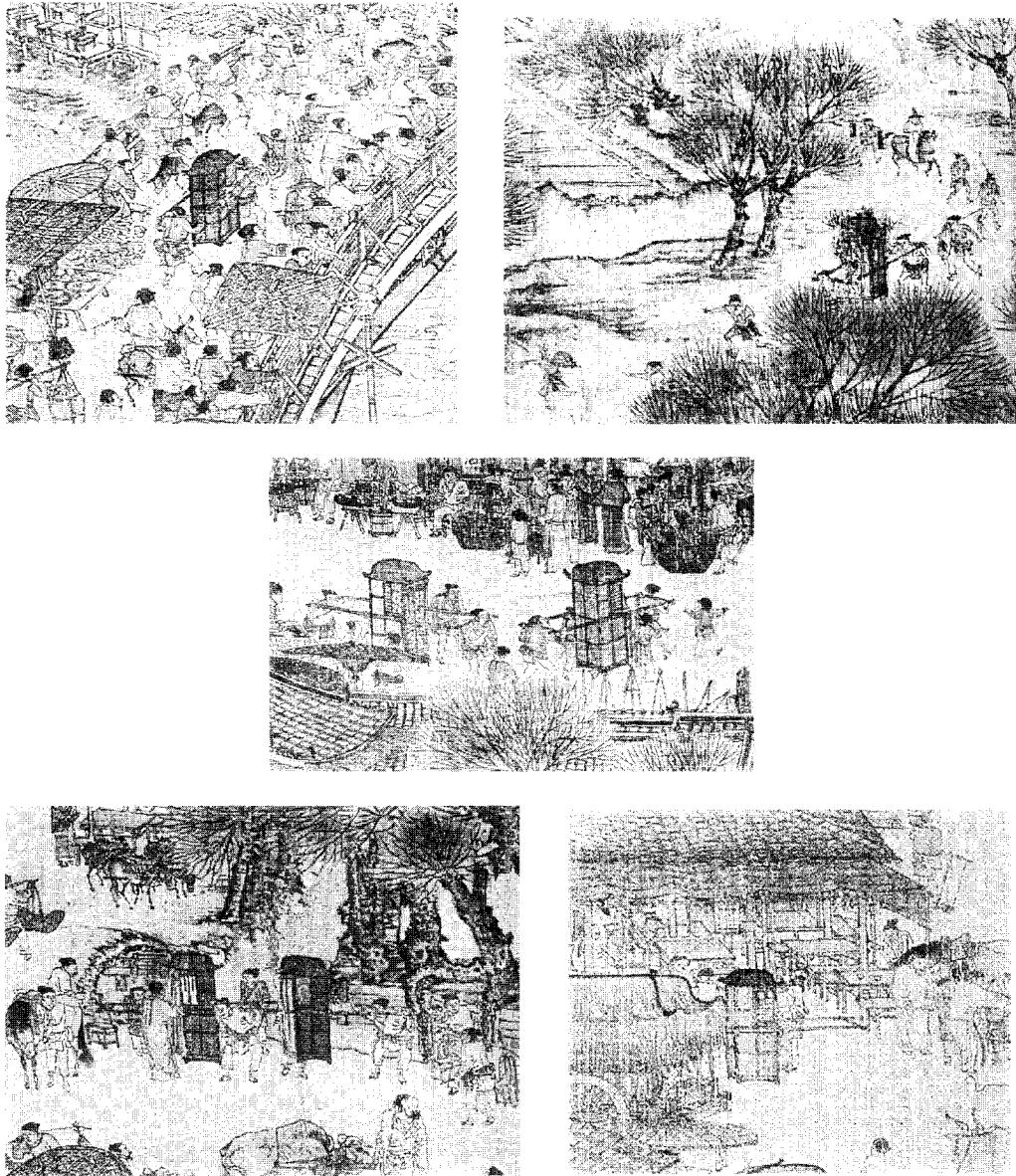
轎子也是政治權力的象徵。當乘轎制度化後，在實際乘坐時也成了一種

<sup>201</sup> Fernand Braudel 著，顧良等譯，《十五世紀至十八世紀的物質文明》（北京：三聯書店，1992），卷 1，頁 498-506。

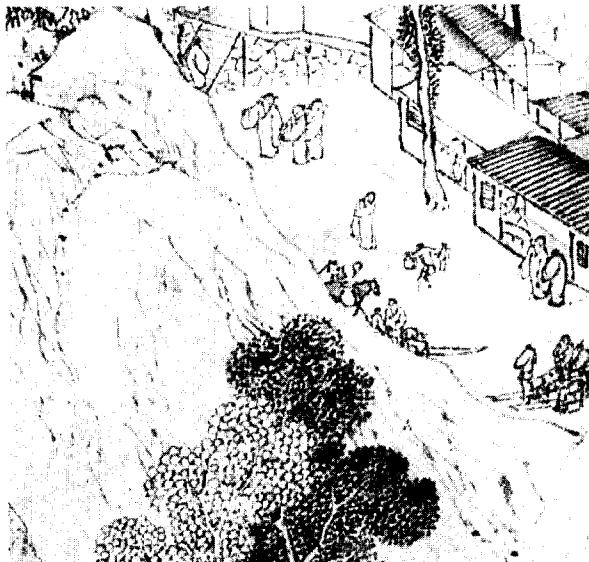
政治權力的展現。例如從官員乘轎相遇迴避制度的變化，可以反映出明代中央政府內權力結構的轉變。明中葉以後閣部地位的消長，就在新形成的官員避道的慣例中呈現出來。而乘轎的許多規定也可能成為政治鬥爭的藉口。我們看到有明一代有許多言官糾彈官員違例乘轎的案件，其中背後隱含諸多政治角力的色彩。又有明一代宦官與文臣間的權力鬥爭中，前者就常以僭越乘轎為由打壓文臣之士氣以立威。

## 附錄

圖一 張擇端《清明上河圖》中的轎子



圖二



明 陸治(1469-1576)  
《支硎山圖》(局部)

資料來源：高居翰著，李佩樺等初譯，《氣勢撼人——十七世紀中國繪畫的自然與風格》（台北：石頭出版社，1994），P1.1.3，頁23。



明 張宏(萬曆 41 年; 1613 )  
《石屑山圖》(局部)

資料來源：高居翰著，李佩樺等初譯，《氣勢撼人——十七世紀中國繪畫的自然與風格》，P1.1.6，頁26。

圖三

明 佚名（假託仇英）《南都繁會圖》（局部）

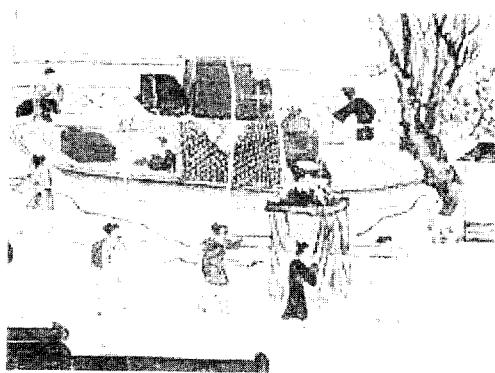


資料來源：中國歷史博物館編，《華夏之路·第四冊——元朝時期至清朝時期》（北京：朝華出版社，1997），Pl.90，頁94。

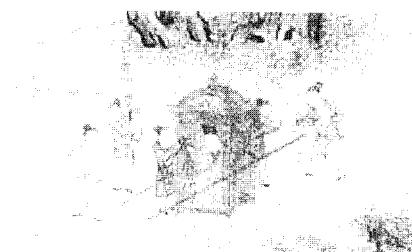
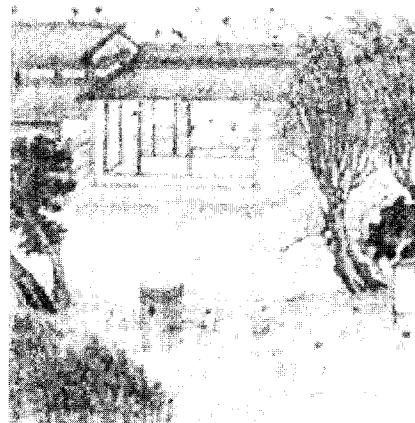
明 傳仇英《清明上河圖》



明 傳仇英《清明上河圖》（局部）



資料來源：Alfred Schinz, *The Magic Square-Cities in Ancient China* (Stuttgart/London: Edition Axel Menges, 1996), Pl.4.1.11-16, p. 224.



資料來源：遼寧省博物館編，《遼寧省博物館藏畫集》（北京：文物出版社，1980），Pl.51

圖四 王圻《三才圖會》中的大轎與肩輿



## 徵引書目

### 一、史料

1. 《大明會典》，臺北：東華書報社據萬曆 15 年司禮監刊本印行，1964。
2. 《明世宗實錄》，臺北：中央研究院歷史語言研究所，1966。
3. 《明孝宗實錄》，臺北：中央研究院歷史語言研究所，1966。
4. 《明武宗實錄》，臺北：中央研究院歷史語言研究所，1966。
5. 《明宣宗實錄》，臺北：中央研究院歷史語言研究所，1966。
6. 《明英宗實錄》，臺北：中央研究院歷史語言研究所，1966。
7. 《明神宗實錄》，臺北：中央研究院歷史語言研究所，1966。
8. 《明憲宗實錄》，臺北：中央研究院歷史語言研究所，1966。
9. 《明熹宗實錄》，臺北：中央研究院歷史語言研究所，1966。
10. 《明穆宗實錄》，臺北：中央研究院歷史語言研究所，1966。
11. 《新校本元史》，臺北：鼎文書局，1975-1981。
12. 《新校本宋史》，臺北：鼎文書局，1975-1981。
13. 《新校本明史》，臺北：鼎文書局，1975-1981。
14. 孔武仲等，《清江三孔集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1345，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
15. 方岳貢修，陳繼儒纂，崇禎《松江府志》，收入《日本藏中國罕見地方志叢刊》，北京：書目文獻出版社據崇禎 3 年刻本影印，1991。
16. 毛堪，《臺中疏略》，收入《四庫禁燬書叢刊》史部冊 57，北京：北京出版社據明萬曆 42 年刻本印行，2000。
17. 王棠，《燕在閣知新錄》，收入《四庫全書存目叢書》子部冊 100，臺南：莊嚴出版社據清華大學圖書館藏清康熙 56 年刻本影印，1995。
18. 王銓，《默記》，北京：中華書局，1981。
19. 王世貞，《弇山堂別集》，北京：中華書局，1985。

20. 王邦直，《東溟文集》，收入陳子龍編，《皇明經世文編》，北京：中華書局，1962。
21. 王應奎，《柳南隨筆》，北京：中華書局，1983。
22. 司馬光，《涑水記聞》，北京：中華書局，1989。
23. 田藝衡，《留青日札》，上海：上海古籍出版社，1992。
24. 朱熹，《朱子語類》，臺北：華世出版社，1987。
25. 朱國楨，《湧幢小品》，臺北：廣文書局，1991。
26. 何良俊，《四友齋叢說》，北京：中華書局，1983。
27. 何孟春，《餘冬序錄》，收入《四庫全書存目叢書》子部冊 101-102，臺南：莊嚴文化事業有限公司據明嘉靖 7 年郴州家塾刻本影印，1995。
28. 佚名著，葉廷琯編，《吳城日記》，南京：江蘇古籍出版社，1999。
29. 佚名撰，《愛日齋叢抄》，收入《文淵閣四庫全書》冊 854，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
30. 吳玄，《衆妙齋集》，據日本內閣文庫藏明天啓間序刊本影印。
31. 李燾，《續資治通鑑長編》，北京：中華書局，1979-1995。
32. 李心傳，《建炎以來朝野雜記》，石家莊市：河北教育出版社，1995。
33. 沈周，《石田詩選》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1249，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
34. 沈德符，《萬曆野獲編》，北京：中華書局，1997。
35. 汪藻，《浮溪集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1128，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
36. 谷應泰編，《明史紀事本末》，北京：中華書局，1997。
37. 來斯行，《槎菴小乘》，收入《四庫禁燬書叢書》子部冊 10，北京：北京出版社據明崇禎 4 年刻本刊印，2000。
38. 周輝，《清波雜志》，北京：中華書局，1994。
39. 邵寶，《容春堂集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1258，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
40. 邵伯溫，《邵氏聞見錄》，北京：中華書局，1984。

41. 姚旅，《露書》，收入《四庫全書存目叢書》子部冊 111，臺南：莊嚴文化事業有限公司據北京圖書館藏明天啓刻本影印，1996。
42. 胡仔撰，《漁隱叢話前集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1480，臺北：臺灣商務印書館，1983。
43. 胡侍，《真珠船》，蘭州：蘭州古籍書店，1990。
44. 范濂，《雲間據目鈔》，收入《筆記小說大觀》第 22 編第 5 冊，臺北：新興書局，1988。
45. 孫承澤，《春明夢餘錄》，北京：北京古籍出版社，1992。
46. 袁華編，《玉山紀遊》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1369，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
47. 馬端臨，《文獻通考》，臺北：臺灣商務印書館，1987。
48. 崔銑，《洹詞》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1267，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
49. 張永明，《張莊僖文集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1277，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
50. 曹學佺編，《石倉歷代詩選》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1394，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
51. 陳洪謨，《繼世紀聞》，北京：中華書局，1985。
52. 陸容，《菽園雜記》，北京：中華書局，1985。
53. 陸深，《儼山集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1268，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
54. 陸粲，《說聽》，收入《筆記小說大觀》第 16 編第 5 冊，臺北：新興書局，1988。
55. 陸人龍編撰，雷茂齊、王欣校點，《型世言》，成都：巴蜀書社，1993。
56. 陸隴其，《三魚堂文集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1325，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
57. 馮夢龍著，劉德權校點，《古今譚概》，福州：海峽文藝出版社，1985。
58. 馮夢龍編，《醒世恒言》，臺北：三民書局，1989。

59. 馮夢龍編撰，徐文助校訂，繆天華校閱，《警世通言》，臺北：里仁書局，1991。
60. 黃汴，《一統路程圖記》，收入楊正泰，《明代驛站考》，上海：上海古籍出版社，1994。
61. 黃宗羲編，《明文海》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1454，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
62. 楊慎，《升菴集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1270，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
63. 葉適，《水心集》，收入《四庫備要》集部冊 210，臺北：臺灣中華書局，1965。
64. 葉春及，《石洞集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1286，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
65. 葉夢珠，《閱世編》，臺北：木鐸出版社，1982。
66. 董含，《三岡識略》，瀋陽：遼寧教育出版社，2000。
67. 鄭曉，《今言》，北京：中華書局，1997。
68. 鄧球編，《皇明泳化類編》，北京：書目文獻出版社據明隆慶刻本影印，1988。
69. 錢穀編撰，《吳都文粹續集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1385，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。
70. 應寶時修，俞樾纂，同治《上海縣志》，收入《中國方志叢書華中地方江蘇省》號 169，臺北：成文出版社據同治 11 年刊本印行，1975。
71. 薛福成，《庸盦筆記》，收入《筆記小說大觀》第 1 編第 1 冊，臺北：新興書局，1985。
72. 謝深甫等纂修，《慶元條法事類》，北京：中國書店，1990。
73. 謝肇淛，《五雜俎》，臺北：偉文圖書出版社，1977。
74. 歸有光，《震川先生集》，臺北：源流文化事業有限公司，1983。
75. 羅洪先，《念菴文集》，收入《文淵閣四庫全書》冊 1275，臺北：臺灣商務印書館，1983-1986。

76. 蘭陵笑笑生，《古本金瓶梅詞話》，臺北：啓明書店，1961。
77. 顧起元，《客座贅語》，北京：中華書局，1987。
78. 巩煥，《巢林筆談》，北京：中華書局，1981。

## 二、專書

1. 王子今，《交通與古代社會》，長安：陝西人民教育出版社，1993。
2. 王天有，《明代國家機構研究》，北京：北京大學出版社，1992。
3. 王崇煥，《中國古代交通》，天津：天津教育出版社，1991。
4. 王鎖英譯，《葡萄牙人在華見聞錄——十六世紀手稿》，澳門：澳門文化司署等，1998。
5. 布賴恩·特納(Bryan Stanley Turner)著，慧民、王星譯，《地位》(*Status*)，臺北：桂冠圖書，1991。
6. 江蘇省南京市公路管理處史志編審委員會編，《南京古代道路史》，南京：江蘇科學技術出版社，1989。
7. 何高濟等譯，《利瑪竇中國札記》，北京：中華書局，1983。
8. 吳晗，《讀史劄記》，北京：三聯書店，1956。
9. 馬洪路，《行路難》，臺北：臺灣中華書局，1993。
10. 張立主編，《鎮江交通史》，北京：人民交通出版社，1989。
11. 陳大康，《明代商賈與世風》，上海：上海文藝出版社，1996。
12. 陳學文，《明清時期商業書及商人書之研究》，臺北：洪葉文化公司，1997。
13. 陳寶良，《飄搖的傳統：明代城市生活長卷》，長沙：湖南出版社，1996。
14. 森正夫等編，《明清時代史の基本問題》，東京：汲古書院，1997。
15. 蔡國梁，《金瓶梅考證研究》，西安：陝西人民出版社，1984。
16. 蘇同炳，《明代驛遞制度》，臺北：中華叢書編審委員會，1969。
17. Arjun Appadurai, ed., *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
18. Fernand Braudel 著，顧良等譯，《十五世紀至十八世紀的物質文明》(*Civilization and Capitalism, 15th-18th Century*)，北京：三聯書店，1992。

19. Kenneth Pomeranz, *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*, Princeton, N.J.: Princeton University Press, 2000.
20. Neil McKendrick, John Brewer and J.H. Plumb, eds., *The Birth of a Consumer Society: The Commercialization of Eighteenth-Century England*, London: Europa Publications, 1982.
21. Pierre Bourdieu, tr. by Richard Nice, *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*, London: Routledge & Kegan Paul, 1984.
22. Ray Huang, *Taxation and Governmental Finance in Sixteenth-Century Ming China*, London and New York: Cambridge University Press, 1974.
23. Timothy Brook, *The Confusions of Pleasure: Commerce and Culture in Ming China*, Berkeley: University of California Press, 1998.
24. Thorstein Bunde Veblen 著，趙秋巖譯，《有閑階級論：各種制度之經濟的研究》(*The Theory of the Leisure Class*)，臺北：臺灣銀行，1969。

### 三、論文

1. 何炳棣著、巫仁恕譯，〈揚州鹽商：十八世紀中國商業資本的研究〉，《中國社會經濟史研究》，1999年第2期。
2. 吳美鳳，〈十世紀初期以前的人昇乘具略考〉，《歷史文物》，號82，2000年5月。
3. 巫仁恕，〈明代平民服飾的流行風尚與士大夫的反應〉，《新史學》，卷10期3，1999年9月。
4. 周振鶴，〈從明人別集看晚明旅遊風氣的形成〉，「明人文集與明代研究學術研討會」會議論文，臺北：漢學研究中心，2000年4月。
5. 林麗月，〈世變與秩序：明代社會風尚相關研究評述〉，《明代研究通訊》，期4，2001。
6. 邱仲麟，〈明代北京的社會風氣變遷——禮制與價值觀的改變〉，《大陸雜誌》，卷88期3，1994年3月。

7. 孫順霖，〈從「車」到「轎」〉，《尋根》，1998年3期。
8. 常建華，〈論明代社會生活性消費風俗的變遷〉，《南開學報》，1999年4期。
9. 劉增貴，〈漢隋之間的車駕制度〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》，第63本第2份，1993年5月。

# Gentry Culture and the Sedan Chair in Ming China

Wu Jen-Shu\*

## Abstract

The transformation in the consumption and use of modes of transportation reflected not only technological developments but also social changes that amounted to a shift in social structure. This paper is a case study of the use of the sedan chair in Ming China and is divided into three parts. The first part investigates the process by which the sedan chair as a mode of transportation gradually replaced the horse, the main mode of transportation since the Sui and Tang dynasties. The sedan chair became a new fashion from the late period of North Sung dynasty. The second part discusses the causes of this new trend, looking at both “exterior” factors such as geographical, technological, social and economic developments, and also the “inner” cultural causes of the phenomenon. In particular, what was the social significance of official use of sedan chairs in the Ming and how might this have influenced changes in general modes of transportation? Finally, the third part of this paper explores the symbolic meanings of the sedan chair in terms of political hegemony, social status and political culture.

**Key words:** Sedan Chair, Gentry, Ming, Status, Symbol

---

\* Institute of Modern History, Academia Sinica