

南宋臨安への上供米漕運体制の成立

高橋弘臣

はじめに

北宋時代、都の開封へは東南六路（兩浙・淮南・江東・江西・湖北・湖南路）から上供米が主として長江・江南河（上塘河）・汴河等を用いた漕運によって輸送され、その額は景德四年（一〇〇七）以降、毎年六百万石と定められた^①。上供米は官僚の俸給米・兵士の軍糧米等に充当された。南宋時代に入ると、上供米の漕運は分散化され、事実上の都となった臨安へは、紹興三十年（一一六〇）、兩浙路及び江東路の一部から、長江・江南河・浙東運河等を利用した漕運によって、年間百十二万石の上供米が輸送されるよう定められた。またそれ以外の上供米は、金との国境地帯に截留・漕運されることになった^②。

南宋時代の上供米の漕運に関する先行研究を通観すると、上供米の發送地・漕運先・漕運額等に対する検討が行われている他、漕運の組織や監督責任者たる押綱（管押）官、漕運に携わる機関、運河の地理や水利施設等に対しても検討がな

されている。もともと南宋時代の漕運についての専論は少なく、多くの先行研究は北宋・南宋時代を併せて扱っており、検討の重点は北宋時代に置かれている。南宋時代の上供米の漕運に関しては、今後より一層検討を行う余地が残されていると言いうことができる。

検討を進めるに際しては、分散化された漕運体制の実態をより詳細に解明することが重要と考えられる。具体的には、分散化は淮東・淮西・湖広総領所及び臨安を中心に行われたため、各総領所及び臨安を中心とする漕運体制について、個別に検討を加える必要がある。そのうち臨安を中心とする、換言すれば臨安への上供米の漕運に関する専論は管見の限り存在せず、先行研究の中で断片的に言及されているに過ぎない。

そこで本稿では行論の都合上、最初に南宋建国後、高宗が紹興二年正月に臨安へ移住するまでの漕運の状況について概観する。次いで高宗の臨安移住後、臨安への上供米の漕運体制がどのように整備され、成立したのか、という点について

検討を行う。具体的には、臨安への上供米の漕運体制は、紹興三十年正月に、上供米の發送地及び定額が新たに制定されたことを以て成立したと見ることが出来る。本稿は時期を紹興年間（一一三一―一六二）末までに限定し、その間における上供米の漕運ルート、漕運機関の改革・整備、漕運に関わる諸制度等の策定・整備、漕運に用いられる綱船の調達、運河の浅泔化対策等に対して検討を加え、臨安への漕運体制の成立過程を明らかにする。また漕運体制の枠内における漕運の実態についても併せて論じることとする。

かかる作業を通じて、南宋の漕運体制の一端だけでなく、臨安が南宋の事実上の都として成立する経緯の一端をも明らかにし得ると考えられる。また漕運は上供米制度の運用面を担うため、漕運体制の成立を検討することにより、臨安への上供米制度についても補足することが可能となる。さらに臨安への漕運は、ともすれば容易であったとのイメージが抱かれるが、そのようなイメージを修正することにもなるであろう。なお本稿では『建炎以来繫年要録』は『要録』、『宋会要輯稿』は『宋会要』と略記する。

一 高宗の臨安移住以前における上供米の漕運概観

既述の如く北宋時代、都の開封には東南六路から毎年六百万石の上供米が、主に長江・江南河・汴河を用いた漕運

によって輸送されていた。建炎元年（一一二七）五月、高宗が応天府で即位すると、上供銀物は開封と行在である応天府とに分けて漕運されるよう定められ、上供米については七月、三分の一を応天府へ、残りを開封へ送ることになった。高宗は建炎元年十月に応天府から揚州へ移動し、さらに建炎三年二月、金軍に急襲され揚州を脱出、長江を渡って杭州へたどり着いた。金軍が一旦引き上げると、建炎三年四月―五月にかけて、高宗は主戦派の官僚に勧められて建康へ移動し、閏八月まで滞在した。高宗が建康を發つまで、上供米は開封と行在とに分散して漕運されていたのである。揚州へ供給されたのは六路のいずれかから長江・江南河を漕運されて来た上供米であり、一部は汴河によって開封へも漕運された⁽⁴⁾と見られる。杭州・建康へ送られたのは、両浙・江東・江西路の上供米であり、やはり長江・江南河・浙東運河の他、浙西から杭州へは下塘河（奉口河）も漕運に利用されたと考えられる⁽⁵⁾。

かかる開封・行在への漕運体制は、建炎三年十月に金軍の江南への侵攻が始まると破綻した。金軍はこの時、それまでの河北・河南・山東・陝西に対する侵攻に加え、長江を越えて江南へ攻め込み、江西↓湖南↓江東↓浙西↓浙東と進撃した。高宗は金軍が江南への侵攻を企図しているとの情報を耳にすると、閏八月に建康を出発して鎮江府へ移り、九月には平江府へ移った。十月に入り、金軍が江南への侵入を開始す

るや、高宗は臨安へ移動し、さらに錢塘江を渡って越州に到着した。金軍は十二月に入ると浙西に侵攻してきたため、高宗は越州から東へ向かい、明州・定海県にたどり着いた。さらに船で海上へ出、建炎四年二月までの間、温州・台州に立ち寄りながら海上を逃げ回った。金軍は高宗を追って建炎四年正月、明州にまで到達し、二月に入りようやく引き上げた。高宗は金軍撤退後、温州に上陸すると、三月に同地を出発、明州を経て四月に越州へ到着し、以後紹興二年正月まで滞在した。なお越州は紹興元年（一一三二）十月、紹興府に昇格した。

金軍の侵攻に伴い、群盗も猖獗を極めたため、南宋全土は大混乱に陥った。漕運体制は一旦機能しなくなり、開封への漕運もこの時以降実施されなくなると見られる。高宗が浙東・海上を逃亡中、上供米は主として浙西から海路を利用して便宜的に漕運されていた。高宗が越州（紹興府、以下越州が紹興府に昇格する以前の時期も紹興府と記す）へ移動してからは、政府は紹興府への漕運体制の整備につとめ、上供米を両浙路の他、江東・江西・湖南・福建・広東路からも、長江・江南河・浙東運河の他、海上ルートまで利用して漕運しようとした。また押綱官に対する賞格・罰則、輸送費（水脚錢）の支払いや欠額補填等の制度をつくるとともに、浙東運河において浚渫や水利施設の修復を行った⁶⁾。しかし紹興府への上供米を含めた物資の漕運は『要録』巻四九、紹興元年

十一月戊戌条に「詔すらく、会稽の漕運継がざるを以て、臨安へ移蹕す」とある通り円滑さを欠き、政府の需要を満たすことは困難であった。結局それが一因となり、高宗は紹興二年正月に臨安へ移動してしまうのである。

二 臨安への上供米漕運体制の整備

1 高宗の臨安移住と臨安への上供米漕運ルート

紹興府から臨安へ移住した高宗は、以後紹興四年九月～五年二月の間、侵攻してきた金・齊連合軍を迎え撃つため平江府へ、六年九月～八年二月にかけて、金に対する北伐を指揮すべく建康府へ、紹興三十一年十一月～三十二年二月にわたって、金との戦争に際し、江上の師を撫するとの名目で建康府へ赴いたのを除き、臨安に居住し続けた。高宗の居住が長期化するのに伴い、名目上は行在でありながら、臨安は事実上の都として建設・整備され、それとともに臨安への上供米の漕運体制も整備されていった。

高宗が臨安へ移住した後の紹興三年八月、臨安への上供米の發送地は、両浙・江東・江西・湖南・湖北の五路と定められたが、現実には主として両浙路から漕運されていた。その原因として、距離的な近さや同路の秋苗米収穫量の多さに加えて、江東・江西・湖北・湖南路の上供米は長江南岸の鎮江・建康・鄂州等に分散して截留・輸送され、金と対峙する

ため淮東・淮西・湖北・京西路及び兩浙・江東・江西・湖北路の長江南岸に駐屯する軍隊（神武軍・行營護軍・三衛等）の軍糧米に充てられるようになったことが挙げられる。上供米を国境地帯の軍隊の軍糧米に用いることは、高宗が紹興府へ移住した頃から行われている。紹興三十年正月には臨安への上供米の發送地が改定され、兩浙路の府州軍及び江東路で最も兩浙路に近い建康府・太平州・宣州となった。臨安への上供米は、実質的に主として兩浙路から漕運されていたのが、この時点に至り、それがようやく制度化されたのである。⁽⁷⁾

では上供米は、主な發送地である兩浙路のどのような府州軍から、いかなる漕運ルートを通じて臨安へ輸送されていたのであろうか。『宋会要』食貨四三二〇「宋漕運」、紹興五年三月十五日条が載せる、兩浙轉運副使吳革の言は、兩浙路から臨安への上供米の漕運に関する様々な制度の策定・整備を提案しており、臨安への漕運体制の成立過程を検討する上で頗る重要な内容を含んでいる。吳革はまず「秀・常・湖州・江陰軍・平江府は平河の行運に係わる」と述べていて、秀・常・湖州、平江府・江陰軍から發送される上供米の漕運には、平河即ち平坦地の運河が用いられていたことが知られる。なお吳革の言には「臨安・鎮江府は般運に接目するの去処に係わらず」とあり、この時鎮江府・臨安は上供米の發送地ではなかったことが知られる。しかし乾道年間（一一六五

〜七三）の史料を見ると、鎮江府も上供米の發送地に含まれている⁽⁸⁾から、吳革の上奏後、時期は不明であるが、鎮江府も上供米を發送するようになっていたのである。湖州からの漕運には下塘河（奉口河）、それ以外の府州軍からの漕運には江南河が用いられたと考えられる。

一方浙東では、吳革の言によると、紹興府、明・温・台・衢・婺州から上供米が發送されており、紹興府・明州については「明州・紹興府は運河・車堰・渡江による」とある。この一文は、これらの府州からは浙東運河⁽⁹⁾を通り、錢塘江を渡って臨安へ上供米を漕運したという意味に解される。ここに敢えて「堰」と記されているのは、浙東運河は錢清江・曹娥江等により分断され、運河と河川との水位差が大きく、航行する船舶は水位差を解消するため、相当な困難を伴い、かつ堰（錢清堰・都泗堰・曹娥堰等）を乗り越えていかなければならなかったからであろう。⁽¹⁰⁾

温・台・処州は、吳革によれば「水路通ぜざる」、即ち臨安に直接河川・運河が通じていない州であるが、うち温・台州からの漕運に関しては、『宋会要』食貨四三一八「宋漕運」、紹興二年四月二日条に紹興府の言として

閩・広・温・台二年以来、海運糧斛錢物前來紹興府、并係至余姚出卸、騰剝般運、而本県常患無船、不能同時交卸、往往留滯海船。

とある。ここで紹興府が言わんとしているのは、行在が紹興

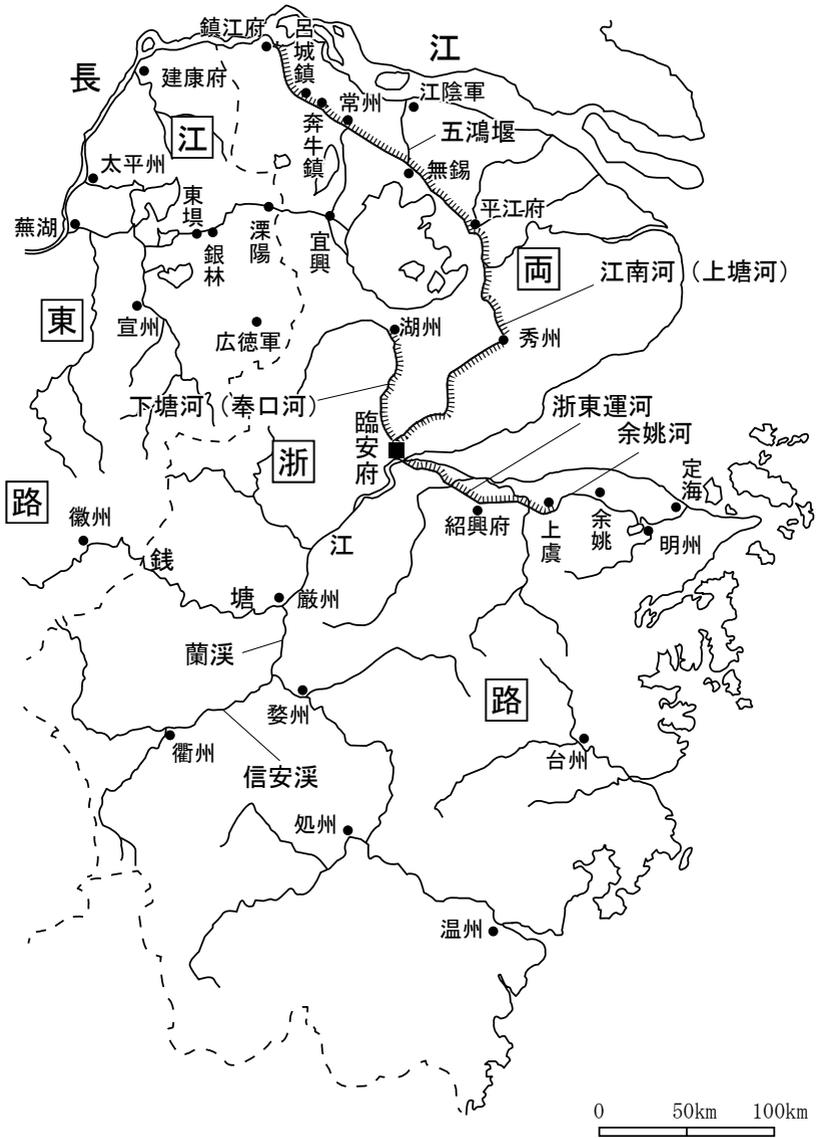


図1 臨安への漕運ルート略図

府にあった時、福建・広東路及び温・台州からの上供錢物は海上ルートで余姚県へ運び、そこで運河航行用の船に積み換え、余姚江・浙東運河を通って紹興府へ到達していたが、同県では運河航行用の船が不足するため、海上を輸送してきた海船は荷下ろしができず、余姚県で停泊したままになっていた、ということであろう。紹興府は続けて「現在は行在が臨安となったので、福建・広東及び温・台州の上供米は、定海県から杭州湾を通って臨安へ運んでいるが、途中に砂州があつたりするため、大型で積載量の多い、洋上航行用のいわゆる南船は航行することができず、浅海用の小型船が調用されるため、〔紹興府の〕沿海部の住民は毎年苦しめられてい」と述べている。また右の上言には見えていないが、恐らく積み荷を下ろすことのできない多数の南船が、定海県に停泊したままになるという問題も発生していたと推察される。

そこで紹興府は「明州には客商の湖船が多数あるので、福建・広東や温・台州からの上供錢物は明州で一旦荷下ろしし、湖船を雇募して積み換え、海上を臨安まで運べば、紹興府諸県の民は疲弊せず、南船の航行が渋滞する問題も解消され、輸送が期限内に遅れることもなくなる」と主張する。因みに湖船とは小型で軽便な、喫水の浅い、浅海専用の荷役船である^⑬。浙東の温・台州の上供錢物は南（海）船によって定海県まで運ばれ、船を湖船に交換し、杭州湾を通って臨安へ運ばれていたのである。なおこの史料には行在が紹興府にあつ

た時と同様に、福建・広東路からも上供錢物が定海縣經由で臨安へ輸送されていたと記されている。しかし上供米に関しては、本項冒頭で言及した如く、紹興三年八月に臨安へ上供米を發送する路が定められた際、福建・広東路は除外されているので、以後両路から上供米が臨安へ漕運されることはなくなつたと見られる。

浙東の衢・婺州、浙西の嚴州からの上供米の漕運に関しては、吳革の上言に「衢・婺・嚴州は溪より江に入るに係わる」とある。ここでいう溪・江とは蘭溪・信安溪・錢塘江を指すと考えられ、衢・婺・嚴州の上供米は蘭溪・信安溪から嚴州を経由して錢塘江に入るルートを通り、臨安まで漕運されていたことを意味していると理解される^⑭。なお浙東のうち、処州から上供米が發送されていたか否か、今のところ確認することができない。処州は「不通水路」であるため、上供米があつたとすれば、温・台州からと同様に海路を定海県まで運ばれ、そこから船を換えてさらに海路で臨安へ送られたと推察される^⑮。

因みに吳革が「浙東は並びに大溪及び錢塘江を経過す。即ち浙西の平河の行運と同じからず」と述べている通り、浙東の紹興府・明・衢・婺州からの漕運は、大溪即ち信安溪・蘭溪や錢塘江といった難所を通過しなければならぬため、平坦な江南河・下塘河等を利用する浙西からの漕運よりも困難であると見なされていた。また温・台州からの上供米は、定

海峯經由で海上を臨安へ漕運されており、やはり浙西からの漕運に比べると、困難が伴ったと考えられる。¹⁵⁾ 両浙路一路からの漕運とはいえ、ルートは多様であり、難易度にも差があったのである。なお既述の如く、紹興三十年正月には江東路の建康府・太平州・宣州の上供米も臨安へ送られることが定められた。これら府州の上供米は長江を下り、鎮江府から江南河に入って臨安へ漕運されたが、後述する通り江南河に入った鎮江府・常州の部分で浅浚化の問題が頻発しており、このルートを用いた漕運にも困難が伴った。

2 漕運関連機関の改革・整備

南宋時代に入り実施された漕運関連機関の改革で重要なのは、発運司の廃止である。北宋時代、東南六路から開封への上供米の漕運を担当したのは各路の転運司であった。即ち転般法施行下では、六路の転運司は揚・真・泗・楚州に設けられた転般倉までの漕運を担当し、転般倉から開封への漕運は淮南転運司が担当した。また直達法施行下では、六路転運司が直接開封までの漕運を担当した。漕運を統轄し、上供錢物の欠損や遅延を起さぬよう転運司を監督するとともに、そうした問題や上供錢物の不法な移用等の発生を阻止するため、様々な措置を講じたのが発運司である。また発運司は上供米に不足が生じれば東南六路で和糶を行って補填した他、均輸法が実施されると、全国規模で上供錢物を合理的に運用

するという職務も与えられた。¹⁶⁾

発運司は南宋時代に入っても設置された。南宋の発運司、特に高宗が紹興府へ移動する以前の発運司に対しては別途に詳考を加える心算であり、その漕運に関する職務についてもここでは概要のみを述べるが、例えば①綱船を手配し、綱を組織して錢物を行へ發送する、②転運司等の地方官司による上供錢物の不法な移用、漕運の際の遅延や欠額の発生等を監視し、そうした行為があれば弾劾する、③漕運の際に遅延や上供錢物の欠額が生じないよう、漕運ルート上の官員に曆（行程表）を渡し、綱船の発着日時・輸送する錢物の数量や輸送に携わる押綱官の職位・姓名等を記入させ、回収して点検する、④漕運に従事する押綱官を任用するともに、押綱官に対する賞格・罰則を定める、⑤押綱官が綱舟に私貨を搭載する際の規定を作成する、⑥綱船の建造を奏請し、費用の捻出について措置する、等が挙げられる。また発運司は南宋時代に入っても上供米の不足を補填するための和糶を行っており、高宗が金軍に追われ、逃亡していた時には随軍転運使・軍前糧料使等を兼ねて、上供錢物の調達・輸送を行うこともあった。南宋初期の混乱の中で、発運司は漕運に絡む広範な職務に従事しており、漕運を統轄していたと云っても過言ではない。¹⁷⁾

ところが高宗の紹興府移動後、紹興年間（一一三一—六二）に入ると、発運司は附属する官員を減らされた。『宋

『要』職官四二一五四「發運司」、紹興元年二月七日条に

尚書省言、軍儲在昔并係發運司總領收糶・軋般・代發、以充國用。邇來淮南・湖北已行分鎮、又兩浙行在駐蹕、自有本路漕臣副、余路收糶糧斛、亦係州縣官應辦。其發運司所差屬官并使臣甚衆、侵耗財計。今欲存留主管文字・幹弁催促綱運官一員外、余并罷。從之。

とあり、尚書省の上言に基づき、發運司の属官のうち主管文字・幹弁催促綱運官一員を除く他は全て廃止されている。その理由としてこの史料には、紹興府が行在となつてから、上供錢物の応副は兩浙轉運司が行うようになっており、發運司を設置していても経費がかかるだけであると記されている。さらに高宗が臨安へ移住した後の紹興二年三月には、『要録』卷五二、同年同月戊戌条に

罷江淮發運司、以其錢帛赴行在。始祖宗時、發運司歲漕江湖粟六百万斛、即真・揚・楚・泗州置軋般倉納受、泝流摺運、以贍中都。且因諸路之凶豊、而平其糶。及是江湖盜寇多、綱米不繼、發運司歲費錢十六、七万緡、第職糶買而已。故省之。

とある通り、發運司は廃止されてしまった。¹⁸⁾發運司は年に十六、七万緡もの経費を要するにもかかわらず、設置していても群盜の妨害のため、長江中下流域から臨安への上供米の漕運は円滑に行われていない、發運司はただ和糶を職務としているだけだ、というのである。

高宗が紹興府へ移動した後、行在（紹興府・臨安）へ上供錢物を輸送する地域が兩浙路にはば限定されるようになる一方、湖南・湖北・江東・江西路の上供米は軍糧米に充てるため、主として国境地帯の軍隊のもとへ截留・輸送されるようになった。また当時は群盜による妨害のため、湖北・湖南・江東・江西路から行在まで長駆上供米を漕運することは、實質的に不可能であつたと見られる。北宋時代に行われていた、東南六路から開封へ上供米を漕運するような全国規模の一元的な物流システムは、南宋時代に入ると金軍の侵攻によつて破綻した。特に高宗の紹興府移動後は、行在への漕運は兩浙轉運司が、国境地帯への輸送は各路の轉運司が各々担当するといふ分掌体制が形成され、そのような体制下において發運司は最早必要なく、設置していても経費がかかるだけだ、と考えられたのである。このことは『宋会要』職官「發運司」が載せる、發運司の廃止に関する記事に「中原未だ復さず、而して朝廷の取る所の米斛は大抵二浙より出づ、諸路の綱運は自ら軋〔運〕使の之を領する有り、猶お旧例に循い發運使二員を置くは果して何の謂ならんや」（職官四二一三〇～三一）、「臣僚以謂えらく、既に諸路軋運使有りて以て軋輸を職とす、發運司は本より職事無く、緡錢を虚糜す、と。之を罷む」（職官四二一五五）等とあることから知られる。この後發運司は再度設置されるが、専ら和糶を職務とし、南宋初期の如く上供米の漕運を統轄することはなかつ

た。²⁰⁾

臨安へ漕運された上供米は省倉へ収納された²¹⁾が、臨安では上供米を点検した上で省倉へ収納する機関が整備された。かかる業務を統轄したのは司農寺である。司農寺は南宋時代に入ると、建炎三年四月に一旦廃止され、その業務は倉部へ移管された。紹興二年正月に高宗が臨安へ移住した後も、上供米の受け入れ、省倉への収納を担当していたのは倉部であった。ところが紹興三年十月に司農寺丞が復置され、省倉を管轄下に置き、上供米の収納を掌ることとなった。司農寺には紹興四年五月、卿・少卿が置かれ、七月になると倉部に移管されていた業務が正式にもどされた。紹興七年七月には所属する胥吏の人数や昇進の規定等が定められ、十年十月には主簿が復置される等、司農寺が官庁として整備されていたことが知られる。

また紹興三年十一月には、司農寺の付属機関として排岸司が設置された。排岸司は漕運されてきた上供米の積み卸しの他、司農寺とともに品質・額の点検を行い、欠額があれば漕運を担当した押綱官等に補填させ、補填できなければ彼らを大理寺に送り、審理の上処罰させた。²²⁾

3 綱船の調達

高宗が臨安へ移住した後、臨安へ漕運される上供米が増加すると、綱船に対する需要も高まり、政府にとってその調達

が急務となった。綱船を急遽調達する手段として和雇が行われ、その対象となったのは多くが船戸（水運業者もしくは船を所有する客商）の客船であった。客船の和雇は北宋の熙寧年間（一〇六八〜七七）以降盛んになったといわれる。²³⁾ 兩浙路は水運の発達した地域で、船戸の数も多かったから、かかる措置が取られたのも当然と言えよう。なお客船を雇用する場合、漕運は船戸に委託したが、政府が任命した押綱官が監督責任者となった。また船戸には輸送費として水脚錢（雇錢・靡費錢等とも称される）が支給されることになってい²⁴⁾た。

和雇の実施に際しては問題が多く、『宋会要』食貨五〇―一二「船」、紹興二年二月一日条が載せる臣僚の言に「軍興以来、所在の官司往往にして和雇を以て名と為し、直ちに百姓の船隻を虜い、以て一時の急用に便ならしむ」とある如く、地方官府は形式上は和雇と称しつつも、財源不足と緊急に調達の必要に迫られたため、現実には水脚錢を支払わず、綱船を強制的に徴用することが多かった。それ故上引史料の続きに「此に縁り民間更めて敢えて造船せず、既に壊れし者は肯えて補修せず、船数日に少なく、弊端日に生ず」とある通り、民間では徴用を恐れて船を建造せず、破損しても修理しなかったばかりか、『要録』卷九五、紹興五年十一月乙未条に兩浙都轉運使李迥の上言として

今者駐蹕浙石、大兵乘江、諸路漕運地里不若中都之遠、

而公私苦之何也。蓋以所用舟船、大半取辦於民間、往往鑿船沈江、以避其役。

とあるように、所有する船を沈没させて徴用を逃れることまで行われるようになった。そこで『宋会要』食貨五〇―一二「船」、紹興二年四月十八日条に

詔、浙西起發上供・糶買錢米及起發安撫大使司贍軍錢糧船戸、令軫運司依實値和雇、即不得輒便差科。如違、許人戸徑赴尚書省越訴。

とあり、浙西から上供錢物等を起發する船戸は水脚錢を値引させずに支払つて和雇せしめ、徴用が行われたならば船戸の越訴を許すよう詔が下された。またこの史料の前段（紹興二年三月二十二日条）には、徴用を行った使臣や州県の官員を処罰せよとの詔が下されたと記されている。

和雇においては、船戸に水脚錢が支払われる時にも問題が生じていた。『宋会要』食貨四三―二二「宋漕運」、紹興五年十一月二十五日条によれば、水脚錢は全額が一度に支払われるのではなく、初めに七分を支払い、残りの三分は上供米を積み込んだ州県に「補償金として」備蓄しておき、船戸が漕運の過程で上供米に欠額を生じさせた場合、この三分の中から補填させるよう定められていた。ところが両浙路の州県では、補償金を備蓄しておかず、他に流用してしまうため、臨安へ上供米を漕運した船戸は欠額を出さなかつたにもかかわらず、差し引かれた三分を支給されず、上供米を盗用して未

払い分を埋め合わせており、船戸の訴訟が絶えず、盗売される上供米の額も「若し別に擘画を作さずんば、暗かに省計を失うを深く恐る」といわれる程であった。そこで紹興五年十一月、両浙軫運司に命じ、管下の州県が客船を雇用して臨安へ上供米等を漕運させる際には、積み込む場所水脚錢を全額船戸に給付し、上供米に欠額が生じれば船戸だけでなく押綱官も補填し、なお不足があれば司農寺・両浙軫運司に命じてさらに補填することが定められた。

このように綱船の雇用には問題が多かつたこともあり、政府は自らが綱船を建造する、もしくは購入するということも平行して行つた。造船について取り上げると『宋会要』食貨四七―一七「水運」、紹興四年四月二十八日条所載の、宰相朱勝非等の上奏に

近來諸路般發綱運大段費力、雖州縣優支雇直、人戸少欲募者。蓋因軍興以後、船戸例遭驅虜、民間莫敢置船。欲令兩浙、江東・西路各造船二百隻、專充運糧使用。

とある。当時船戸は徴用を懸念して船を所持しようとしてせず、あつく水脚錢を支払つても雇用に応じる者がいないため、政府は兩浙・江東・江西路で各々二百隻を建造し、上供米の漕運に専充させることにしたのである。うち両浙路で建造される綱船は、臨安への漕運に用いられたであろう。

紹興五年十一月には、造船の資材・費用、建造に従事する工匠等を確保するための措置が取られた。『要録』卷九五、

紹興五年十一月乙未条によれば、兩浙都轉運使李迥は「兩浙路の温・明州、江西路の虔・吉州は北宋時代より造船所（場）が置かれているが、本来州県が支給すべき造船の經費・資材・工匠等が他に移用されているので造船が行われていない。守臣に委ねて資材を調達し、兵士や工匠を確保して造船させ、必ず年額を満たすよう措置させ、經費が足りなければ轉運司の移用錢を取撥して支用すべきである」と奏請したところ、工部に詔が下され、奏請は実行に移されたという。紹興六年五月には浙西の華亭に造船所が置かれ、年間百二十隻が建造のノルマとされている。²³⁾

網船の購入に関しては、その費用は水脚錢一年分に過ぎず、毎年水脚錢を払い続けるよりも安上がりであるとの意見に從い、具体的には紹興五年三月、兩浙轉運副使吳革の上言〔宋会要〕食貨四三二〇「宋漕運」、紹興五年三月十七日条所載〕に基づき、兩浙路の上供錢物を發送する各州において、好適な客船を和買することとなった。吳革によれば網船は三十隻を一網、各船の積載量は二百〜三百料（一斛＝石）とし、さしあたり購入費用として諸司の窠名錢を借り入れて支払うことを許し、その一方で各州をして和雇した客船に支払うべき水脚錢を集めさせ、一年を限って借り入れ金の返済に充てることとした。

政府が建造・購入した網船には、和雇した客船と同様に、監督責任者として押綱官が置かれた。吳革は右の上言の中

で、購入した客船に配する押綱官について

一、所差押綱使臣、今相度、欲従本司於大小使臣、校・副尉内踏逐実有心力、曾經任無過犯、不係欠失之人選差管押、不許諸処抽差。

と述べ、兩浙轉運司が大小使臣等の中より心力があり、過去に犯罪歴がなく、漕運で欠額を出したことの無い者を選ぶよう提案している。また吳革はこの時、梢工・棹工（操舵手）等の乗組員には廂軍兵士の中から水運に通じた者を各州府に充当させること、押綱官や乗組員に支払う俸給は轉運司の係省錢・移用錢の中から捻出することも併せて奏請し、裁可されている。因みに兵士出身の乗組員は兵梢と称された。

なお和雇・建造・購入の他に、政府は網船の不足を補填し、船戸からの徴用を抑制するため、官司の船を徴用させるといった措置も講じている。²⁴⁾ 以上の如く、特に紹興年間前半においては、網船に対する需要が増大する一方、政府はその不足に直面し、網船を調達するために応急的なものも含めて、様々な対策を講じていたのである。

4 漕運に関する諸制度の策定・整備

高宗の臨安移住後、臨安への漕運に関する様々な制度が新たに策定され、整備されていった。本項ではそうした制度のうち、押綱官の任用に関わるものから検討していくこととしたい。臨安への漕運において、押綱官に任用されたのは使臣

〔武臣〕である。使臣の押綱官への任用については、例えば前項で述べた如く、紹興五年三月、両浙転運副使吳革の上言に基づき、過去に犯罪歴がなく、漕運で欠額を出したことがない者を選ぶよう定められた。

ところがこうして任用された押綱官には問題が多かった。『宋会要』食貨四四二「宋漕運」、紹興十八年五月八日条を見ると、使臣の中には、貧しさ故に空きポストを待つことができず、応急措置として押綱官に任用された者がおり、その「志は官物を盜糶して以て衣食を給するに在」るため、彼らによる上供米の盜売は累計数千石に達したとある。そこでこの時、臣僚は改めて吏部に付し、心力ある者を任用するよう奏請し、それを受けて吏部・戸部に措置するよう詔が下っている。また臨安への漕運に従事する押綱官を含め、押綱官全般において問題と化していたと見られるが、同書食貨四四一三「宋漕運」、紹興十九年十月六日条所載の、太府寺丞李濤の上奏によれば、近年転運司は「往往にして多く未だ出官せざる選人を差して管押せしめ」ており、こうした押綱官は「良に初官に由り未だ世務を諳んぜず、憲章を知らず、既に顧藉無く、肆に侵欺するを得」、上供錢物を「公然と盗用」していた。そこで李濤の上奏を戸部がさらに審査した結果、「合に発すべき錢物は、全て当職に在る官の意を恪しめ、畏謹にして心力有る官を選択して管押せしむ」とある如く、押綱官には現職官の中から謹直で心力のある者を選ぶことが定

められている。

しかしこの後も転運司が押綱官に任用する使臣は「往々にして弊を作し、〔上供米の〕湿悪腐壞を致す」ことから、戸部・吏部の短使人を選ぶように高宗が宰執を諭している記事、彼らは「吏部において銓衡を受けず、保証人もなく、軍中より揀汰され、無頼にて過を作す」連中であるため、現任の資序の者から押綱官を選ぶように改めて詔が下されている記事が検索される²⁸⁾。

紹興年間においては、押綱官に対する報賞・減磨勘の制度も整備された。具体的には紹興三年十二月、両浙転運判官孫逸の劄子に基づき、両浙路から臨安へ綱運を起発する押綱官で、三百里以上の距離を、三千石以上の上供米を欠額なく運んだ者に対して報賞を行うこととなり、次いで距離が三百里に及ばない場合でも、三千石以上の米を欠額なく漕運した押綱官には賞金を支給することが定められた²⁹⁾。

紹興四年七月には、浙西から上供米を臨安へ運んだ押綱官で、欠額や遅延がなく、欠額があってもごく僅かで補填し得たにもかかわらず、報賞を望まない者に対しては、減磨勘の措置が取られた。具体的には平江府・湖州から二万五千石、秀州から三万石を欠額・遅延なく運び、欠額があってもごく僅かで補填し得た者は減磨勘一年とされた。九月には、査定の対象となる漕運額の上限が引き下げられ、平江府・湖州からは二万石を、秀州から二万五千石を欠額・遅延なく運んだ

者に対しては、減磨勘九ヶ月・六ヶ月と定められた。紹興五年三月には浙東の府州、及び浙西の府州でそれまで減磨勘の対象に含まれていなかった嚴州からの漕運においても、減磨勘の規定がつけられた。

紹興十四年四月には、両浙転運司の提案に基づき、両浙路から上供米を臨安へ漕運する押綱官で、地理の遠近に関係なく、三万石を欠額・遅延なく運び、欠額があってもごく僅かで補填し得た者は減磨勘一年とし、漕運の額が一万石増える毎に減磨勘一年とされた。さらに二十七年七月には、減磨勘の対象となる年間の漕運額が二万石に引き下げられている。紹興年間を通じ、両浙路から上供米を漕運する押綱官に対して、減磨勘の規定が詳細化されていたこと、政府が押綱官を優遇することによって、欠額を生じさせないよう配慮していたことがうかがえよう。

以上の諸制度の他に、臨安へ漕運する上供米に欠額が発生するのを防ぐ制度も策定・整備された。上供錢物の発送に際して『宋会要』食貨四七一―一六「水運」、紹興二年三月四日条に

戸部言、心上供錢物綱運、欲令州界遇裝訖、即時計所裝船隻錢物数目・押人姓名・離岸日時、先次飛申戸部、仍闕報前路州界綱運官司、繼續催趕出界、依此飛申出入界日時、入急遞報戸部、下所屬分拘催。從之。

とあり、高宗が臨安へ移住した直後の紹興二年三月、戸部の

上言に従い、州県で上供錢物を積み終わったならば、積み込んだ錢物の数量・押綱官の姓名・出発の日時をただちに戸部へ報告するとともに、漕運の進路上にある州県の関係官司に連絡し、到着した綱船を「遅滞なく」出発させるよう督促し、且つ綱船の到着・出発の日時を戸部に報告させることが定められた。上記史料に具体的な州県名は記されていないが、時期から考えて、恐らく臨安へ上供錢物を発送する両浙路の州県に対して取られた措置であろう。上供錢物の数量を一々報告するのは、言うまでもなく欠額をチェックするためであるが、漕運を遅滞なく行わせることが重視されているのは、押綱官が途中の府州軍や県で綱船を長期間繋留し、漕運を遅延させて上供錢物の盗売等を行うからである。

なお『宋会要』食貨四四一―二「宋漕運」、紹興十五年三月二十七日によれば、上供米を積み込む際に、胥吏が米を量る斗（ます）の容量を不法に縮小して余剰の米を出し、それを売却して私腹を肥やすという問題が生じていた。また米の中には湿気により腐敗したり、糠粃を含むものもあり、「それらは臨安へ着いて」荷下ろしの際に欠額として扱われ、結果的に押綱官がその責任を負わされていた。そこでこの時戸部の上言に従い、浙西の州軍で上供米を積み込む際には官員を派遣して「斗の容量や米の品質をチェックさせ」、上供米を密封してその額を綱船の船体に明記して発送させ、到達地（の臨安）で上供米を収納する省倉においても、胥吏が（今

度は斗の容量を」大きくして欠額を生じさせないよう、監官に監視させることが定められた。

漕運の督促に関しては、紹興四年七月、両浙転運司が提轄綱運官二名に曆（行程表）を支給し、両浙路の州軍を往来して上供米の欠額や品質を点検させるとともに、州県に上供米が到着するのを待ってその日付を曆に記録し、故なく三日以上留まることのないよう督促し、曆は戸部が回収して点検することとした。この提轄綱運官は本来発運司の属官であり、上供錢物の漕運を督促することが職務であるが、発運司の廃止後、職務がない状態にあった。そこに戸部が着目し、再び督促を行わせるようになったのである。また遅延を防ぐため、紹興十二年七月には戸部の上言に基づき、浙西の府州軍から臨安までの距離と漕運の所用日数を定め、押綱官に遵守させることとした。距離・所用日数は次の通りである。秀州・百九十八里 四日二時／平江府・三百六十里 八日／湖州・三百七十八里八日二時／常州・五百二十八里 十一日四時／江陰軍・七百三十八里 十六日³³⁾

上供米が臨安へ到着し、荷下ろしされる際には、前項でも言及した如く、司農寺・排岸司が米の額や品質について点検し、欠額があれば、排岸司が欠額を出した押綱官や乗組員を拘禁して補填させるとともに、彼らを断罪する制度もつくられた。『宋会要』職官二六一二九～三〇「四排岸司」、紹興四年九月二十二日条によれば、欠額の割合が上供米全体の一分

五釐以下の場合には、上供米を發送した州軍で補填させ、一分五釐以上の場合には排岸司が十日を限って補填させ、もし補填できなかつたら大理寺に送って審理の上、断罪するよう定められている。

次いで紹興二十三年には、欠額を発生させた押綱官等のうち、上供米を盗売する等して意図的に行つた者は大理寺へ送って断罪するが、過失による者は上供米を發送した州軍へ送り、補填させるよう規定が改められた。上供米を發送した場所において欠額を補填させているのは、そこに抵当物件があり、保証人も存在したからである。³³⁾

5 運河の浅泆化対策

臨安に通じる運河は、しばしば水量が減少し（史料には「浅泆」と表記される）、網船の航行が困難になるため、政府はその対策を余儀なくされた。浅泆化の原因としては、冬期における降水量の減少、夏の日照り、水利施設の損壊に伴う河水の漏泄、地形の影響等が挙げられる。諸史料を通観すると、紹興年間において浅泆化が問題となっていたのは、江南河の鎮江府～常州一帯である。

鎮江府において、運河が長江に入る部分は、京口閘・腰閘等を経て長江に入る水路と、柵柁閘・甘露巷上閘・下閘等を経て長江に入る水路とに分かれており、前者は運河から長江へ出る船、後者は長江から運河へ入る船が利用していた。こ

これらの水路では、長江から土砂を大量に含んだ水が流れ込むため、閘門から長江の間が浅洪化し、船舶の航行に際し、大きな障害となっていた。^⑤ また鎮江府南東の呂城鎮へ夾嶺へ奔牛鎮へ常州の一带でも、地形が常州に向かって低くなっているため、河水が常州の方向へ流れ落ちてしまつて溜まらず、やはり浅洪化が発生した。

かかる浅洪化に対する措置としては、長江を下つて江南河へ入る綱船を、鎮江府を過ぎて江陰軍まで行かせ、五鴻堰というパイパスを通り、常州の無錫から江南河に入らせるという方法があつた。『要録』卷一八三、紹興二十九年九月辛卯条に「運河春冬に水涸れるを以て、江湖諸路の糧舟に詔し、皆鎮江府より江陰に転じて來たらしむ」とあり、冬から春にかけて江南河の水が涸れ、浅洪化するため、長江の中下流から来る綱船は鎮江府を過ぎ、江陰軍から江南河へ入らせていたことが知られる。ここには明記されていないが、綱船は江陰軍から五鴻堰を経由して江運河に入ったと見られる。もつともこのルートの航行には危険が伴つた。『宋会要』方域一六一三五―三六「運河」、嘉定六年（一二二三）十一月二十九日条に臣僚の言として

比年以来、鎮江開口河道淺塞、不復通舟。凡有綱運、悉自江陰寬（衍入？）転由五鴻堰以入運河、不惟地里迂回、程數增多、緣自鎮江而下、經由地名諫壁・包港等処、江面渺闊、与海接連、既無梢泊之之（衍入？）所、

当時水勢汹涌、一遇風濤、鮮有不遭損壞者。

とあり、近年鎮江府の閘門の部分が閉塞しているため五鴻堰を利用してはいるが、臨安へ遠回りになるだけでなく、鎮江府より下流には船の停泊する場所がなく、水勢も激しいため、一度風濤に遭遇すれば損壞されない船はないと記されている。五鴻堰に入るため長江を下つた綱船の中には、上言の通り破損し、転覆するものも少なくなつたと推察される。

浅洪化対策の第二として、鎮江府に転般倉を置き、運河が航行不能な場合には、上供米を一時的に収納・保管するという措置が挙げられる。こうした措置が取られたのは、運河が航行できず、綱船が鎮江府に長期にわたつて足止めされたままになると、押綱官等による上供米の盗売が増えるからである。転般倉は紹興七年に両浙転運使向子諱の提案によつて一度設置されたが、紹興十一年に対金和議が締結され、国境遲滞にいわゆる大軍が設置されると、転般倉は鎮江府とその周辺や淮南に駐屯する大軍に支給する軍糧米を収納する大軍倉に変更されてしまつた。^⑥ その後、紹興二十九年になると、再び転般倉設置の提言がなされた。即ち上引『要録』卷一八三、紹興二十九年九月辛卯条の続きによれば、司農少卿の張宗元は、鎮江府に転般倉を置いて上供米を保管しておく、戸部に命じて臨安の米の備蓄額を量り、運河が航行可能な時に、両浙転運司をして必要と見積もられる額を臨安へ漕運させるよう奏請している。しかしこの奏請は実行されな

かった。

なおバイパス・転般倉の利用に関しては、『要録』卷一八五、紹興三十年四月壬申条を見ると、江東路の長江南岸の太平州から銀林・東埧・溧歩（陽）を通過して宜興に至るバイパス（陸路）を通過して太湖へ出、湖州へ至り、下塘河を航行して臨安へ上供錢物を運び、且つ銀林・鄧歩に転般倉を設置するという提案が臣僚によってなされている。右の太平州（宜興を結ぶ陸路とは、いわゆる中江と考えられる。中江は太平州の蕪湖から宜興に連なり、太湖へ通じる運河であり、北宋時代には銀林河と呼ばれたが、南宋時代になると水が涸れて陸地化していた。⁵⁹）この提案に対し、江東転運司に調査させるよう詔が下ったが、陸路という点が災いしたのか、実現しなかった。これらの記事からも江南河の鎮江府（常州）一帯が難所であり、政府はそこを避けて漕運を行う方策を模索していたことが知られる。

浅洪化対策の第三は、鎮江府にある練湖の水を運河へ注ぐことである。『要録』卷一一一、紹興七年五月戊辰条に

兩浙轉運使向子諱奏修練湖。初、鎮江府呂城・夾岡、地勢高、久不雨、則運河涸、而漕舟艱。子諱命屬官李洵、考唐韋損・劉晏故事、建言置斗門二、石碓一、以復旧跡、度費万緡、今冬可畢。從之。

とあり、呂城・夾岡一帯は地勢が高いため、長期間雨が降らなければ河水が〔流れ落ちて水量が〕減り、漕運に支障をさ

たすとして、兩浙轉運使向子諱は唐代の韋損・劉晏の故事に「ならい、練湖の水を注ぐため、万緡を費やして〔練湖から湖水を引く〕水門・石碓を建設することを建言し、裁可されたという。しかし紹興年間末期には、この一帯は再び浅洪化しており、練湖の湖水を引く水路の建設が行われた。『宋会要』方域一七―二四「水利」、紹興二十九年四月十五日条を見ると、知鎮江府の楊揆は、呂城・夾岡（奔牛）常州の部分の運河が浅洪化して航行できないため、金に向かう接伴使がやむなく常州で船を下り、陸路で鎮江へ行き、〔長江を渡って〕揚州で船に乗っているの、練湖の水を引いて宋金の使者の往來に備えたい、と述べている。そこで兩浙轉運副使の趙子淵は、浅洪化している箇所を鎮江府・常州に調査させ、錢米を支給して人夫を雇い、県官・巡尉に工事を監督させ、練湖の水を水路によって運河へ注ぐよう措置したという。

浅洪化対策の第四は浚渫である。『要録』卷一八八、紹興三十一年正月庚子条には、淮東の大軍庫の錢六万九千緡・鎮江府の常平米一万三千斛を費用とし、淮東総領所・兩浙轉運司に浚渫工事を監督させたと見えている。この時浚渫が行われたのは、鎮江府一帯の江南河と考えられる。

なお高宗の臨安移住後、紹興年間末までに、江南河の鎮江府（常州）一帯以外の場所で浅洪化の問題が発生していたことを伝える史料は少なく、浙東運河・下塘河等では検索されない。⁶⁰ 浅洪化の具体例として『要録』卷一五五、紹興十六年五

月壬申条によれば、この時北関（余杭）門外の江南河の河道が埋まってしまい、船が城内に入れず、やむなく城外で荷下ろしをしており、「城内までの積み荷の運搬に」費用がかかるだけでなく、商人の往来も阻まれているとして、その一帯の浚渫が命じられている。また『宋会要』食貨四四一六「宋漕運」、紹興二十九年四月十七日条に権戸部侍郎兼提領諸路鑄錢趙令諤の上奏として

行在錢糧全仰舟楫、而河水淺澆、留滯綱運。自臨安府至鎮江府沿流堰閘、往往損壞、經久不修、走泄運水。望令逐州守臣、差官前去、相視計置、如法修整。從之。

とあり、臨安から鎮江府の間、即ち江南河全域において、水利施設の中に損壊したまま放置されているものがあり、河水が漏泄している。その結果、漕運が妨げられているとして、運河流域の知州に調査させ、修復工事を行わせている。翌五月には工事の費用として、内帑から五百万緡が支出された。この時大規模な工事が行われたのは、高宗が臨安へ移住してから四半世紀が経ち、水利施設の損壊が目立つようになり、政府として抜本的な修復の必要に迫られたためと考えられる。

高宗の臨安移住後、臨安への上供米の実質的な發送地は兩浙路であり続け、紹興三十年にはそれが制度的に確定された。上供米の主な發送地が兩浙路であった原因として、他路の上供米を国境地帯へ截留・輸送しなければならなかった点

が挙げられる。しかしそれに加えて、上述の如く、湖南・湖北・江東・江西路から上供米を積んだ綱船が長江を下り、鎮江府から江南河へ入ろうとすると、鎮江府・常州一帯の淺澆化に絶えず直面しなければならなかった点も、一因として指摘されると考えられる。政府が江東路の一部の府州から上供米を漕運したのは、兩浙路の上供米を補足するための、やむを得ない措置であろう。

三 漕運の実態

既に述べた如く、臨安へ漕運される上供米は、高宗の臨安移住後の紹興三年八月、兩浙・江東・江西・湖北・湖南路を發送地とするよう一旦定められた。各路の定額は兩浙路百五十万石、江東路九十三万石、江西路百二十六万石、湖北路三十五万石、湖南路六十五万石、計四百六十九万石である。しかし兩浙路以外の路の上供米は、そのほとんどが国境地帯へ截留・輸送されていたから、恐らく臨安へ漕運される上供米の実質的な定額は、兩浙路の百五十万石に他路からの上供米若干を加え、便宜的に設定されたと考えられる。その後、紹興二十八年～二十九年に定額は切り下げられ、兩浙路は八十五万石とされた。従って臨安へ漕運される上供米の定額も、八十五万石及び他路からの+aになつたと見られる。紹興三十年正月になると、兩浙路及び江東路の建康府・太平

州・宣州から、百十二万石が毎年臨安へ送られるよう正式に定められた。⁽⁴⁾

しかしながら上供米の漕運には欠額の問題がつきまとうており、現実に臨安へ漕運される上供米の額は定額よりも少なかった。漕運において欠額を発生させる原因は様々であり、⁽⁴⁾ 湿気による品質の劣化や鼠による食害等、自然に因由するものがあり、また運河の浅洪化に伴い綱船が臨安へ到達できなかったり、到着が遅延することも欠額につながった。さらに綱船の損壊・転覆も欠額を生じさせた。とりわけ江東路から長江を下り、江陰軍から五鴻堰を経て江南河へ入る場合、先に記した如く鎮江府よりも下流の長江で、綱船が損壊・転覆することが少なくなかったと見られる。浙東からの漕運においても、海上ルートや錢塘江を航行する際には、綱船が損壊・転覆に見舞われる危険が高まったと考えられる。

また欠額の大きな原因として政府を悩ませていたのは、押綱官・胥吏・船戸等による上供米の盗売である。前述の通り、押綱官による盗売に対しては、押綱官の任用方法が再三改められ、漕運途中の盗売を防ぐための制度もつくられているが、実効性には乏しかったようである。紹興年間末期に至っても、彼らが漕運中に盗売を行っていたことは『宋会要』食貨四四一五―六「宋漕運」、紹興二十八年七月九日条に「比來諸路の綱運、率ね多く稽違し、綱解を申し到るも歲月を經涉して猶お未だ至らざる者有るに至り、逗留すること

数旬、方に能く起発せんとするも、押綱人以て其の奸弊を肆にするを得」とあることからうかがえる。そしてその後文にはより具体的に「押綱官は」往往にして沿路にて官物を移易し、至る所の州県に於いて出産の物貨を収買し、節次に變売して以て利息を規め、一、二年にして到らざる有るに至る」とあり、押綱官が漕運途中の州県において、上供錢物と引き換えに物資を購入し、それをさらに売却して利を得ており、そのため發送してから一、二年たつても届かない上供錢物のあつたことが知られる。

もつとも臨安へ漕運されてきた上供米を司農寺・排岸司が点検し、欠額があれば漕運を担当した押綱官等に補填させる制度が存在した。しかし現実には『宋会要』食貨四四一四「宋漕運」、紹興二十六年七月十三日条所載の詔を見ると、欠額を出したため臨安で排岸司に拘束されている押綱官百人余りは「皆是れ貧乏の人にして填償すべき無し」であり、「並びに蠲放を与」されているのである。恐らく貧しさ故に上供米の盗売を行った押綱官の中には、欠額を補填できない者が多かつたのであろう。また同書食貨四四一六「宋漕運」、紹興二十八年七月九日条には

諸路糧綱到行在交納、其受納官司往往取賂、斗器加大、擲颺欠折、致拘留押綱一行人在岸、催納欠息、急於星火、以致日久折売舟船、填數不足。

とある。ここでいう「受納の官司」とは、上供米の収納や点

検を担当する司農寺・排岸司と考えられるが、その官員が上供米をはかる斗の容量を大きくして欠額を出しており、且つ「賄を取る」とあることから、押綱官は官員に賄賂を払わなければ、欠額を補填するため綱船を売却していたことが知られる。このような事例が検索されることから、欠額補填制度の効果は疑問と言わざるを得ない。因みに押綱官が引き起こす上供錢物の盗売は、隆興年間（一一六三―一六四）以降も大きな問題であり続けた⁽⁴²⁾。

胥吏・船戸による欠額の発生について見ると、既に述べたように、胥吏が上供米の積み込み・積み卸しの際に斗の容量を操作し、欠額を発生させる問題に対しては、紹興十五年に監視制度がつけられた。また水脚錢の未払い分を埋め合わせるため、船戸が上供米を盗売する問題に対しては、紹興五年、水脚錢を前払い・後払いの別なく、一括して支払うよう定められた。しかしかかる対策が取られたにもかかわらず、その後も同様の問題は起こっており、それに伴う欠額の発生もやむことはなかったであろう⁽⁴³⁾。

因みに紹興年間の臨安における俸給米・軍糧米の年間支出額は平均百五十万石といわれ、臨安へ送られる上供米の定額が兩浙路の定額百五十万石+aとすれば、上供米に欠額が出なかつたとしても、収支はぎりぎりの状態であった。そこで臨安・平江府に和糶場が設けられ、そこでの和糶米が補填に当てられた。臨安の省倉でも和糶が行われ、紹興十八年間八

月にはその額が年間三十五万五千（三十六万）石と定められた。またこの時、臨安・平江府の和糶場における和糶額は年間各二十万石とされた。省倉と臨安・平江府の和糶場において、年間計七十五万五千（七十六万）石が和糶され、上供米を補填したのである。臨安へ漕運される上供米の定額は、紹興二十八年―二十九年に八十五万石+aに切り下げられたと見られ、紹興三十年には百二十万石とされた。これらに和糶額を併せれば百五十万―百八十八万石となり、臨安で支払われる俸給米・軍糧米と同額か、若干上回る程度であったことになる。しかし現実には支出額が百五十万石を越える場合もあつたであろうし、一方上供米には欠額が生じたから、臨安における政府の米の収支（省倉の収支）に余裕はなく、省倉の備蓄米が乏しければ、支払いの際に不足が生じる可能性もあつたと考えられる⁽⁴⁴⁾。

おわりに

本稿で検討したことを要約しておく。紹興二年正月に高宗が臨安へ移住して以後、上供米は主として兩浙路から漕運によって臨安へ送られた。漕運には江南河・下塘河・浙東運河の他、錢塘江・蘭溪・信安溪や海上ルート等も用いられた。また紹興三十年には江東路の一部の府州からも、長江・江南河を用いて上供米が漕運されるよう定められた。漕運の難易

度には差があり、浙東・江東路からの漕運は、浙西からの漕運に比べて困難が多かった。

高宗の臨安移住後、上供米が臨安と国境地帯とに分散して漕運される体制が確立してくると、漕運を一元的に統轄する發運司は不要となり廃止された。發運司の廃止は、漕運の分散化・分掌体制の成立を象徴する重要な事件である。一方、臨安では上供米の受け入れ・点検・積み卸し・省倉への収納等を担当する司農寺・排岸司等の機関が整備された。

綱船を調達するための応急措置として、船戸の客船を和雇し、漕運を委託するという方式が取られた。しかし現実には徵用が行われており、また水脚銭が支払われる際にも未払いが生じる等、和雇には問題が多かった。政府は和雇と平行して、自ら綱船を建造し、且つ船戸から客船を購入した他、官司の船を徵用する等の手段も講じて、綱船の需要を充足しようとした。

漕運の監督責任者たる押綱官には、両浙転運司によって使臣が任命されたが、盗売等の問題を起こすことが多かったため、任用方法が再三改められた。また押綱官や胥吏等が上供米の積み込み・發送・漕運の途中・積み卸し等の際に、欠額を発生させるのを阻止する制度、欠額を補填するための制度も策定・整備された。

臨安へ通じる運河では、特に江南河の鎮江府・常州の部分で淺渋化が発生し、湖南・湖北・江東・江西路から鎮江府を

經由して江南河へ入る漕運には困難が伴った。そこでパイパスの利用・転搬倉の設置・練湖の水を引く・浚渫等の対策が取られた。高宗の臨安移住後、臨安への主たる上供米發送地が両浙路であり続け、紹興年間末にはそれが制度的にも確定された背景の一つには、鎮江府・常州における淺渋化問題の多発と漕運の困難があったと見られる。

臨安へ漕運される上供米には定額があったが、様々な原因により欠額が発生し、補填する制度も上手く機能しなかったため、現実の漕運額はそれより少なかった。上供米は省倉・和糶場における和糶によって補填されたものの、支出額の増加や欠額の発生により省倉の米の収支に余裕はなく、支払いが不足する可能性もあった。

臨安への上供米の漕運は、主に近接した両浙路から行われ、漕運額も少なかったため、北宋の開封の如く、東南六路から大量の米を長駆漕運するのに比べれば容易であったとのイメージが抱かれる。しかし漕運体制の成立過程を通観すると、様々な問題が発生しており、政府は対応に苦慮しつつ、整備事業を推進していったことが知られる。中でも上供米が定額を満たしていても米の収支に余裕がなく、支出額の増大や漕運における欠額により、省倉の支払いに不足が生じる恐れがあったことは、政府にとって悩ましい問題であったろう。また浙西からの漕運が浙東・江東路からの漕運よりも比較的容易であったことは、臨安の浙西への経済的依存を必然

的に強める結果となった。

今後の課題として、高宗が紹興二年正月に臨安へ移住する以前の、上供米の漕運状況の検討が挙げられる。この点については、本稿では紙幅の都合上、概観することしかできなかったが、検討を通じて、南宋政権が臨安を事実上の都に定めた理由の一端が明らかになるのではないかと考えられる。また各総領所を中心とした漕運体制の復元も、残された重要な課題である。臨安及び各総領所を中心とする漕運体制を個別に検討する作業を積み重ねることを通じ、初めて南宋の漕運体制の全貌が解明されることであろう。

註

(1) 北宋時代の上供米制度に関する代表的な論考として島居一康「宋代上供米と均輸法」(『宋代史研究会研究報告第三集 宋代の政治と社会』汲古書院、一九八八年、後『宋代税政史研究』に再録、斯波義信「長江下流域の市糶問題」(『宋代江南経済史の研究』、東京大学東洋文化研究所、一九八八年)等が挙げられる。

(2) 南宋時代の上供米制度に関する専論として島居一康「南宋の上供米と両税米」(『東洋史研究』五一—四、一九九三年、後『宋代税政史研究』汲古書院、一九九三年に再録)の他、拙稿A「南宋臨安への上供米制度の成立」(『愛媛大学法文学部論集人文学科編』四〇、二〇一六年)、B「南宋の上供米制度運用の実態と臨安における米不足について」(『愛媛大学法文学部論集人文学部編』四二、二〇一七年)等がある。

(3) 宋代の漕運を扱った研究は数多く、枚挙にいとまがないと云うも過言でない。南宋に関する専論、及び南宋に関する言及が比較的多い論

南宋臨安への上供米漕運体制の成立

考として大崎富士夫「宋代における漕運運営形態の変革——客船の起用を中心として——」(『史学研究』一〇、一九五二年)、井手達郎「南宋の漕運——主として転般法について」(『埼玉大学紀要』教育学部編六、一九五七年)、橋本敏治「南宋における漕運の特殊性について——北辺の軍糧調達における漕運の役割——」(『青山博士古稀記念宋代史論叢』、省心書房、一九七四年)、陳橋駅編「中国運河開発史」(中華書局、二〇〇八年)、王雲裳「簡述宋代漕運中押綱武臣与舟卒の宮私獲利活動」(『寧波大学学报(人文科学版)』二〇〇九年一六)、同「簡論宋代漕運与武職押綱隊伍及舟卒」(『紹興文理学院学报(社会科学)』二〇一〇年一一)、徐吉軍「運河・南宋都城臨安的生命線」(『文史知識』二〇一四年一一二)、張勇・李建軍「宋代兩浙地区物資輸送地理格局初探」(『中国農史』二〇一四年一五)、張勇「兩宋東南地区漕運直達法比較研究」(『濟南大学学报(社会科学版)』二〇一四年一四)、同「兩宋東南漕運格局与淮南地区水利開發」(『暨南史學』二〇一五年一一)等がある。

(4) 例えば星斌夫「大運河——中国の漕運」(近藤出版社、一九七一年)には、臨安は「大運河の南端の大都市であったので、水運の便はきわめてよく、漕運上の問題はほとんどなかったようである」とある(六四頁)。また註(一) 斯波論文には、臨安に関して「生産と交通の発達したこの地域にしてみれば、補給問題はさほど困難ではなかったであろう」とある(二四七頁)。

(5) 以上の記述のうち漕運に関する部分は『宋会要』食貨四三一一—四一六一「宋漕運」、建炎元年七月八日条、八月一日条、二年五月十九日条、三年四月十二日条、職官三六一—九「四排岸司」、建炎二年八月二日条、『要録』卷七、建炎元年七月丙申—丙午条、卷二五、建炎二年五月乙酉条等による。

(6) 以上の記述のうち漕運に関する部分は『宋会要』食貨四三一一—六一「宋漕運」、建炎四年七月三十日条、紹興元年三月十二日条、九月十八日条、食貨六四—四六—四七「上供」、紹興元年四月十三日条、方域一七一—一八「水利」、紹興元年十月十三日—十六日条、『要録』卷

三一、建炎四年正月丙午条、卷三二、建炎四年三月己亥条、卷四八、紹興元年十月乙亥条等による。

(7) 以上、上供米の發送地は註(2) 拙稿A、四三―五二頁による。なお臨安へ上供米を發送する江東路の附州は、この後若干の変更があったと見られ、例えば饒州を上供米を發送していたことを示す記事が検索される(註(2) 拙稿B、一九―二〇頁)。

(8) 上供米は江南河・下塘河・浙東運河等の主要な漕運ルートへ入る前に、より小規模の水路や、陸路を輸送されることもあったと考えられるが、そこまで検討するのは煩雑に過ぎるので、本稿では主要なルートを用いた漕運に限定して検討する。

(9) 例えば『宋会要』食貨四四―一〇「宋漕運」、乾道四年三月二十四日条。

(10) 嚴密には明州から上虞県までは余姚江、上虞県以西が浙東運河となる。

(11) 浙東運河では堰を越えるため、一々小舟に荷を積み替えねばならず、また牛の力で船を牽引する必要があった。曹娥堰を越える際、十二頭の牛によって船を牽引したとの記録がある(成尋『參天台五臺山記』卷八、熙寧六年(一〇七三)六月六日条。『參天台五臺山記』は藤善真澄氏の訳注、関西大学東西学術研究所、二〇一一年)を参照した。江南河にも堰は存在する(長安堰・杉清堰・奔牛堰等)が、総じて浙東運河の堰の方が通過は困難であった。

(12) 斯波義信『宋代商業史研究』(風間書房、一九六八年)、六一頁。

(13) 宋代、錢塘江・蘭溪・信安溪を利用し、臨安(杭州)から嚴州を経て婺州・衢州へ至る交通路のあったことは、小岩井弘光「宋代錢塘江流域の交通について」(『東北大学東洋史論集』一、一九八四年、後「宋代史論考」小岩井弘光研究拾遺)、国士舘大学東洋史学研究室編、二〇一〇年に再録)において指摘されている。

(14) 『宋会要』食貨六四―四七―四八「上供」、紹興二年五月十一日条には処・台州が「不通水路」であるため、上供錢物を輕齋に換えて起発した

との記述がある。ここでいう上供錢物とは、重量のかさむ銅錢と考えられ、そうであれば、処州から銅錢は上供されていたことになる。

(15) 註(13) 小岩井論文によれば、錢塘江の建徳から桐廬の間にある大浪灘は難所であったという(著書の二九頁)。また蕭山―臨安で錢塘江を渡る際にも、川幅が広く流れが急であるため、船には転覆の危険があった(『宋会要』食貨五〇―一六「船」、紹興五年閏二月十三日条)。さらに海上ルートの利用が危険を伴い、困難であったことは、浙西―紹興府を結ぶ海上ルートを利用した漕運が「登陸」のため、浙西の平河による漕運よりも賞格・罰則が優遇・軽減されていた(同書食貨四三―一七「宋漕運」、紹興元年三月十二日条)事実からうかがえる。

(16) 發運司に関する專論として黃純懿「論宋代發運使的演變」(廈門大學學學報(哲學社會科學版)二〇〇三年一)、同「宋代發運使制度考述」(『中華文史論叢』七三、二〇〇三年)、李曉「宋朝江淮荆浙發運司的政府購買職能」(『中國社會經濟史研究』二〇〇四年一)等があり、北宋時代の發運司については青山定雄「北宋の漕運法に就いて」(『市村博士古稀記念東洋史論叢』富山房、一九三三年、後『唐宋時代の交通と地誌地図の研究』吉川弘文館、一九六三年に再録)、註(1) 鳥居論文等にも言及がある。

(17) 南宋初期の發運司については同右黄・李論文において言及されている他、井手達郎「南宋時代の發運使及び転運使について」(東京教育大学東洋史学研究室編『東洋史学論集』三、不味堂書店、一九五四年)もあるが、特に漕運に関する職掌については、なお検討する余地がある。發運司の職掌に関する以上の記述は、『宋会要』食貨四三―四四―一八「宋漕運」、建炎元年八月一日条、二年八月条、三年四月十日条、四年七月三十日条、職官四二―五二―五五「發運司」、建炎元年七月九日条、二年正月十六日条、五月十二日条、六月五日条、八月二日・十二日条、紹興元年十一月十二日条、『要録』卷九、建炎元年九月甲午条、卷三二、建炎四年正月丙午条等による。

(18) 因みに高宗が臨安へ移住してから廢止されるまでの間、發運司は江東

路の饒州・兩浙路の湖州に置かれていた(『宋会要』職官四二一三〇、三一、五五「発運司」、崇寧三年九月二十一日条(本条は紹興二年三月に行われた発運司の廃止を記しており、この年月日は明らかに誤りである)、紹興元年十一月十二日条)。

(19) 特に長江中流域の湖南・湖北・京西路一帯では、鍾相及びその配下の楊么等に率いられた群盗が洞庭湖一帯の水路をおさえ、漕運を妨害していた。金子泰晴「荆湖地方における岳飛の水糧調達——南宋湖広総領所前史——」(『宋代史研究会研究報告集第五集 宋代の規範と習俗』、汲古書院、一九九五年)、一六一―一六二頁を参照。

(20) 復活した発運司については註(17)掲載諸論文の他、小林晃「南宋後期における兩淮防衛軍の統制政策——浙西兩淮発運司から公田法へ——」(『歴史学研究』九三三、二〇一四年)等において検討がなされている。

(21) 臨安の省倉に関する専論として拙稿「南宋臨安の倉庫」(『愛媛大学法文学部論集人文科学編』三五、二〇一三年)がある。

(22) 以上、司農寺・排岸司の整備に関する詳細は註(2)拙稿A、五二―五五頁を参照されたい。

(23) 註(3)大崎論文、五五―五六頁。

(24) 和雇の制度や手続きに関しては註(12)斯波著書、一一〇―一三〇頁において詳細な検討がなされている。

(25) 『要録』卷一〇、紹興六年五月丙戌条。

(26) 『宋会要』食貨五〇一―一六「船」、紹興五年閏二月五日条に見える給事中陳与義の上行。

(27) 『要録』卷一〇一、紹興六年五月丙戌条。

(28) 『宋会要』食貨四四一―三一「宋漕運」、紹興二十一年七月二日条、九月十六日条。なお使臣が任用された押綱官に問題が多かった一因として、南宋時代に入り、武臣の数が増えたにもかかわらず、差遣が少ないため、彼らはなかなか実職につくことができず、応急措置として未出官のまま押綱官に任命されるケースが多かった(梅原郁「宋代官僚制度研

究」、同朋舎、一九八五年、一一七頁)。そのため漕運に通じておらず、生活に困窮した者が押綱官となり、盗売等の問題を起こした、という点が挙げられる。

(29) 『宋会要』食貨四三一一八「宋漕運」、紹興三年十二月二日条。

(30) 『宋会要』食貨四三一一九―二〇「宋漕運」、紹興四年七月二十七日条、九月二十九日条、五年三月十五日条。

(31) 『宋会要』食貨四四一―二、四「宋漕運」、紹興十四年四月四日条、二十七年七月十二日条。

(32) 『宋会要』食貨四三一一九「宋漕運」、紹興四年七月二十六日条。

(33) 『宋会要』食貨四四一―一「宋漕運」、紹興十二年七月八日条。

(34) 『宋会要』食貨四四一―三―四「宋漕運」、紹興二十三年六月十八日条、『要録』卷一六四、紹興二十三年六月丙子条。

(35) 宋代の鎮江府一帯の水路について検討した専論として、劉建国「兩宋江南運河入口澳閘系統研究」(『東南文化』二〇一五年一三)がある。

(36) 大軍とは宣撫司の家軍(行營護軍)が改編された駐劄御前軍と、国境地帯に出征している三衙の総称である。また転般倉の大軍倉への変更については、例えば汪聖鐸「宋代転般倉研究」(『文史』二〇一一年一)において検討がなされている(一九二―一九三頁)。

(37) 中江・銀林河については池田静夫「支那水地理史研究」(生活社、一九四〇年)、一六九―一七六頁を参照した。

(38) もっとも浙東運河では、既述の通り高宗が臨安へ移住する以前に浚深や水利施設の改修が行われている。詳細は『宋会要』方域一七一―一八「水利」、紹興元年十月十三日、十六日条に見える。

(39) 『要録』卷一八二、紹興二十九年五月己未条、『宋会要』食貨五六―四五―四六「戸部」、紹興二十九年五月六日条。

(40) 以上、上供米の定額に関しては註(2)拙稿A、五五―六〇頁による。

(41) 漕運以外にも欠額を発生させる原因は様々であり、例えば自然災害による秋苗米生産の低下、有力者の不正(詭名挟戸等)、地方官による運

法な上供米の移用・截留、国境地帯への転送等が挙げられる。詳しくは
同右拙稿B、一六～二六頁を参照されたい。

(42) 隆興年間以降における押綱官の問題については同右拙稿B、二二～
二四頁を参照されたい。

(43) 例えば斗の容量の不正操作については『宋会要』食貨四四―一七「宋
漕運」、嘉定八年四月六日条に「支綱之初、州軍專幹斗規出剩、巧弄
斗斛減縮斛面勺合、初雖甚微、積累不少。至於卸綱交量、却增添升合、
百端邀阻、欠折既多」とある。また嘉定九年五月二十三日条によれば、
水脚銭は再び七分前払い・三分後払いの形式に戻っており、しかもこの
時には前払いの七分さえ支払われていない。

(44) 註(一) 斯波論文、二四七・二四九頁。

(45) 省倉・和糶場における和糶額については註(二) 拙稿A、五五～五六
頁を参照されたい。

(46) 紹興年間において、省倉の支払い上の米不足が現実に発生したことを
示す史料は、今のところ検索されない。しかし隆興年間以降になると、
俸給米・軍糧米の支出額の増加に伴い、支払い上の米不足の問題が顕在
化しており、政府は様々な補填策を講じざるを得なくなっている。詳細
については註(二) 拙稿B、二七～三二頁を参照されたい。