愛媛大学教育学部紀要　第53巻　第1号　161～170　2006

元代の水運・海運をめぐる諸論点

－　河南江北行省との関わりを中心に　－

矢　澤　知　行（東洋史学研究室）

（平成１８年６月２日受理）

Water and Marine Transportation Issues during the Yuan Period

Tomoyuki　YAZAWA

１．はじめに

13～14世紀はアフロ・ユーラシア世界の一体化が急速に進行した時期といわれる。いわゆる中国本土（チャイナ・プロパー）においても，モンゴル政権のもとで交通と輸送の体制が周到に整備されたことにより，中国と周辺地域との間の交流は活発化し，また中国内部の諸地域間の結びつきも緊密なものとなった。このため，元代は，秦漢，隋唐時代と並んで中国の交通史上における重要な転機とみなされている[1]。本稿では，元代の交通史のうち，水運と海運の発達についてとりあげ，先行研究のもつ問題点を掘り起こし，いくつかの論点を提示するとともに，端緒的な考察を進めていきたい。

まず，元代における水運と海運の発達が中国の交通史上の画期をなすとみなされてきた理由として，次の三項の事象を提示することができよう。

①水運の発達
②海運の開始と発展
③海上貿易の活発化

各項の内容を簡潔に示すと，①は大運河の復旧と新運河の開鑿による内陸水運の発達，②は南から北への漕運を主目的とする近海海運の開始とその飛躍的発展，③は南海貿易や東アジア貿易などの海上貿易の活発化，ということになろう。

これらの三項は，元代の水運・海運史研究上の三つの大きな枠組みを成しており，それぞれに関わる先行研究は，次のようにまとめられる。まず，①水運と②海運の両者を視野に入れたものとしては，星斌夫氏による一連の業績[2]や頼家度氏の研究[3]が挙げられる。また，①については有高巖・袁国藩両氏の研究[4]があり，②については植松正・藤野彪・陳高華・高栄盛各氏らによるさまざまな角度からの分析[5]がみられる。次いで，③海上貿易に目を向けると，とくに本稿で検討の対象とする東アジア世界の海域交流に関わる主要な論著だけ挙げれば，榎本渉・関周一・村井章介・藤田明良・山内晋次・田中健夫各氏らによる研究[6]がある。これらは主として「日本史」研究からのアプローチといえよう。なお，これらの三項を包括する研究，すなわち元代の交通史に関する総論的なものとして，松田孝一・徳山・白壽彝・陳高華各氏らの論著[7]が挙げられる。また，最近では，水中考古学の成果や，船舶・航法などの科学技術史研究の蓄積もふまえて，学際的な協同作業が進捗しており，元代の水運・海運に関する研究の水準は着実に向上しつつある。

とはいえ，例えば，①水運と②海運との関係や，②海運と③海上貿易との関係に注目してみると，考察の余地も少なからず残されている。次章からは，元代の水運と海運をめぐる諸状況を確認し，先行研究を整理しながら，具体的な論点を提示していこう。

２．水運から海運への転換について

水運と海運がともに発達した元代において，両者の関係はどのような推移を見せたのだろうか。元代の水運・海運に関する基本史料である『大元海運記』[8]や，その内容をふまえた先行研究においては，海運の飛躍的な発

[1]徳 1995，p.1.
[2]星 1959，星 1960，星 1979，星 1982.
[3]頼 1975/1958.
[4]有高 1916，袁 1975/1963.
[5]植松 2001，植松 2003，植松 2004，壇上 2001，藤野 1955，有高 1917，陳 1995，高 1983，呉 1975，袁 1973.
[6]榎本2002，榎本 2001a，榎本 2001b，榎本 2001c，関2002，村井1997，村井2005，藤田 1997，山内1996，田中 1959.
[7]松田 2000，徳 1995，白 1975，陳 1997，陳・呉 1981.
[8]危素の撰による『大元海運記』は，もともと官撰の『経世大典』の一部である。『経世大典』の主要部分が明代の『永楽大典』に載録された中に，海運に関するこの記事も含まれ，のちにそれが『大元海運記』として刊行された。『元史』食貨志の海運の条もこの記事をもとに編纂されたといわれる。

展に伴って，南北間の漕運は，水運から海運へ転換していったという説明がなされている[9]。本章では，こうした従来の見解に再検討を加えるための視点を提示するとともに，新たな研究の方向性を示したい。そのために，まず，元代における水運と海運の発展について，各々の概容を確認するところから始めよう。

中国の歴代王朝，とりわけ隋代以降の王朝にとって，南方の経済的余剰を，政治的に重要な位置を占める北方に向けて運ぶことは，国家を運営していく上で重要な課題であった。南北中国の有機的な結合は，まず隋代における大運河の開鑿という形で実り，それは唐宋に継承されたが，金と南宋が対峙している間に河南江北一帯は荒廃し，南北を結ぶ運河もその機能を失ってしまった。

モンゴル政権は，中国本土を再統一し，都を北方の大都（現北京）に置いた。大都の建設は1267年に始まり，その後20余年の歳月をかけて完成し，夏都の上都とともに“首都圏[10]”を形成した。その造営事業を推進するため，また，首都圏の莫大な人口を支えるために，江南からの糧食の供給を目的とした漕運環境の整備が求められるようになった。大運河の本格的な改修事業は，1276年の臨安開城とともに始まり，1279年には江南から大都への糧食輸送が開始された。しかし，隋唐代の長安や宋代の開封とは異なり，元の都はより北方に位置したため，当初の輸送経路であった安山経由と中瀛経由の東西２コースは，いずれも一部陸送区間を含んでおり，輸送効率が芳しくなかった（元代の水運・海運の主要ルートについては，p.163の図１を参照）。それゆえ，江南から大都までを運河によって直接結ぶには，新たな運河を何ヶ所か開鑿する必要が生じた。そして，十数年の歳月を費やし，東コースに沿って済州河（済州～安山）と会通河（東阿～臨清）が新たに開鑿され，さらに通恵河[11]（通州～大都）も設けられて，1293年には杭州から大都に至る京杭大運河が開通したのである。

一方，元代の海運が開始されたのは，1280年代のことであった。その端緒は，1282年のバヤン（伯顔，Bayan）の建議である。上述のように，そのころ既に江南から大都への漕運は始まっていたが，陸送区間も含まれていたので，南北間の漕運量は伸び悩んでいた。これをみたバヤンが，世祖クビライに海運の試行を提案したのである[12]。クビライはさっそく上海総管の羅璧や，海賊または塩賊の出身といわれる朱清・張瑄らに命じて平底船60艘を造らせ，海道を経由して46,000石の糧食を大都まで運ばせることに成功した。これが元代における海運を用いた糧食輸送の始まりといわれる。その後，より効率的な新航路が模索され，当初は江南の劉家港から大都まで4～5ヶ月要していたのが，後にはわずか10日ほどにまで短縮され（いわゆる殷明略航路），輸送効率が飛躍的に高まったという。その結果，海運業は大いに発達し，南から北への漕運量は，1290年頃には150余万石，1310年には290余万石，1320年には326万石，そして1329年には350余万石に達した[13]。

では，水運と海運の関係はどのように推移したのだろうか。星斌夫氏は，モンゴル政権が国策として“執拗に河運の維持発展を期そうとしたことは明らかである”としつつも，“結局は土木工事が成功しないために，どの経路を試みても，所要の税糧を輸送しつくすことはできなかった”と述べ，“運道を内陸に求め得ぬ現実に断念を余儀なくされた時，はじめて海運に窮通の道を見出すに至った[14]”と考える。一方，松田孝一氏は，“1287年になると海運事業の発展から済州経由（＝東）コースの漕運も廃止され，江南から大運河経由での漕運がこのときすべて海運にかわった[15]”と述べ，星氏とは反対に，

[9]例えば松田孝一氏は，1287年の時点で，“江南から大運河経由での漕運がこのときすべて海運にかわった”と述べる。松田 2000，p.148.
[10]杉山 2004，pp.128-167.
[11]通恵河に関しては，蔡 1987，高橋 1963，長瀬 1965も参照。
[12]植松正氏が“南中国の政治的安定がある程度達成され，日本に向けての侵攻，いわゆる元寇の中止と引き換えに，海運事業が整備されてくるようである”と述べるように，バヤンの建議には国際環境の変化も影響していた。植松 2003，p.132.
[13]これらの数値データはすべて『大元海運記』の記載による。なお，本文中に記した水運・海運に関する史実やデータのうち，特にことわりのないものは，基本的に『大元海運記』の記載にもとづいている。
[14]星 1960，p.77.
[15]松田 2000，p.148.

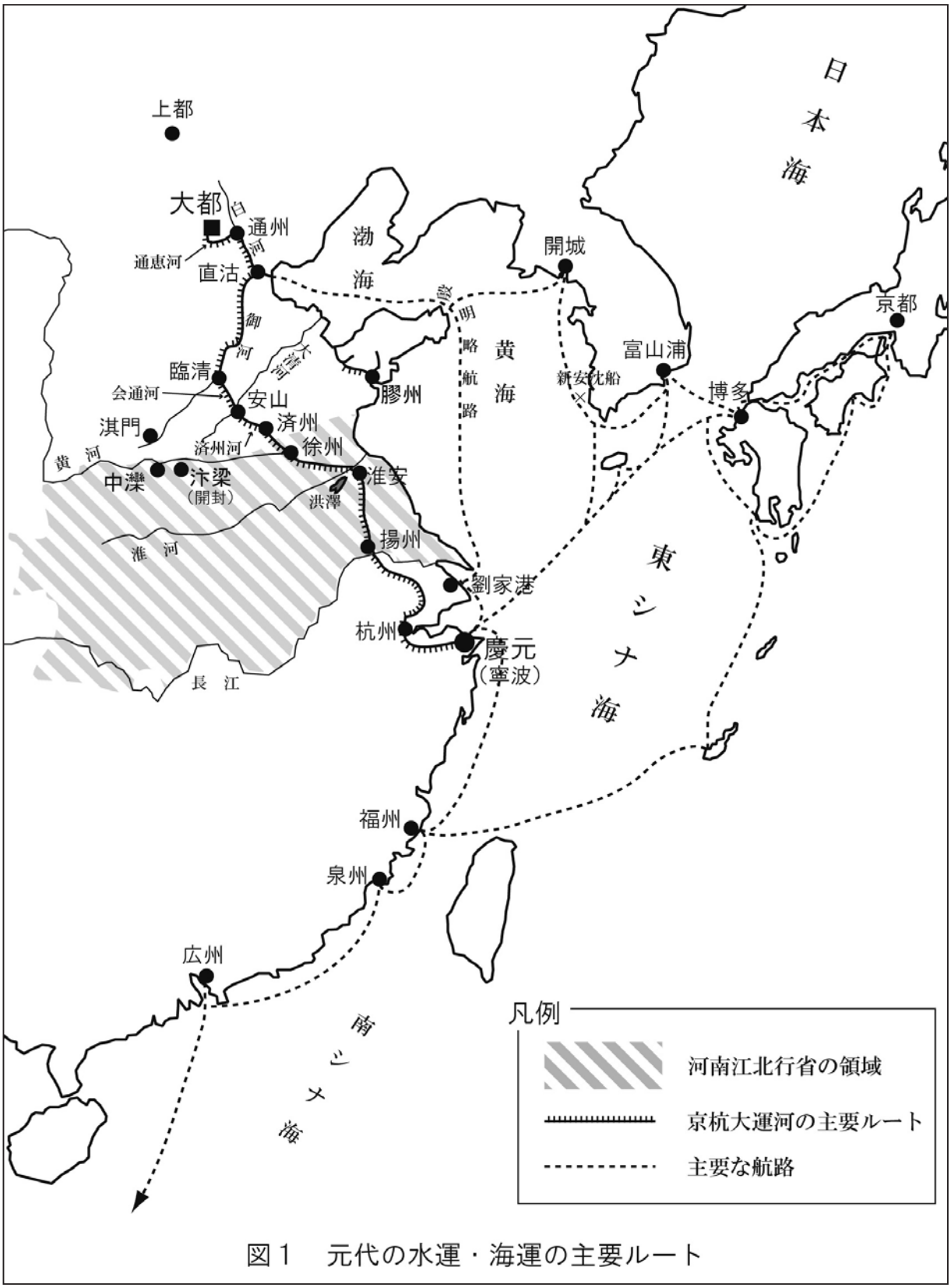

図１　元代の水運・海運の主要ルート

海運の発展が内陸漕運の廃止を決定づけたと考える。「水運の不振」と「海運の発展」の因果関係については検討の余地があるものの，経済効率の面で海運のほうが有利だったといわれる[16]から，水運から海運への転換の現象はたしかに起こったとみてよい。

さて，ここで問題にしたいのは，従来の研究では海運の発展ばかりに目が向けられ，海運への転換以後の水運をめぐる状況についてはほとんど言及されることがなかった点である。これはおそらく，『大元海運記』をはじめとする元代の水運・海運関係史料が，記述の重点を海運の発展過程に置いているからであろう。だが実際には，星斌夫氏が，“海運が本格的に施行されても，それは江南からの税糧輸送に限られるのであって，江北地方の税糧は，依然として衛河を経由する河運に依存していた[17]”と推定するように，海運への転換によって京杭大運河を中心とする内陸水運が全面的に廃れたわけではない。ところが，京杭大運河の利用実態を考える上でひとつの指標となる内陸漕運の糧数について，先行研究を参照してみると，見解が大きく割れていることがわかる。徳山氏が，大運河の完成によって毎年の運糧数が500万石にも達したと述べる[18]のに対し，松田氏は上述のように既に1287年には内陸の漕運は廃止されていたとする。しかも，松田氏は，北宋代における水運を通じた都開封への米の輸送が年間600万石に上ったのに比べ，元代は，東西コース（安山経由と中瀦経由）それぞれ30万石にすぎなかった[19]と述べ，“元代は，南北水路による漕運は未完に終わった観がある[20]”と結論している。松田氏，徳氏のいずれも数値の根拠となる史料を明示していないので，ここでは正否を判断することはできない。稿を改めて検討してみたい。

二つ目の問題は，従来の研究が，水運から海運への転換を論じる際に，漕運すなわち糧食の輸送ばかりに関心を向ける傾向にあったことである。たしかに，江南から大都への漕運の充実は，モンゴル政権にとって焦眉の課題であった。しかし，大運河はけっして南から北への糧食輸送のためだけに改修・開鑿されたわけではないし，その流域にあたる諸地方も単なる通過点ではなく，さまざまな政治的・経済的・軍事的価値を帯びていたと理解すべきであろう。

では，水運から海運への転換以後の京杭大運河について論じる積極的な意味とは何か。ここで想起すべきは，元代における大運河の改修が，大都の造営事業との連関とは別に，金ー南宋の対立によって荒廃した河南江北の復興事業と並行して進められていたという点である。大運河の改修事業が進められた河南江北では，旧南宋軍人を動員した屯田の開拓や，塩田の整備も同時に行われていた。つまり，京杭大運河をめぐる諸状況について理解するには，江南から大都への税糧輸送だけでなく，屯田や塩田との関係も視野に入れることも必要なのである。

3．河南江北における屯田・塩田と水運・海運

京杭大運河のうち，揚州から徐州に至る区間は，河南江北行省の東部に位置している。そこには，南宋接収後，元代有数の規模の屯田が形成された[21]。河南江北に位置する屯田は，規模の面で全国の屯田の五割近くを占め，とりわけ，大運河沿いに置かれた河南江北行省所轄の洪澤屯田（1286年～）と宣徽院所轄の両淮屯田（1279年～）は，当時の屯田として最も広大な部類に属した。これらの屯田には，1276年の臨安開城後，モンゴル政権に吸収された多数の旧南宋軍人が配置され，とくに軍屯に区分される洪澤屯田は，大運河の改修事業と密接な関係にあった。この屯田が大運河の復旧に必要な人や物資の補給を支えるとともに，屯田の生産物資が大運河によって輸送されたと考えられるのである。

ところで，大運河の輸送物資のなかに相当量の塩が含まれていた点にも注意を払っておきたい。元代における塩の産地は各地に分布し，その総生産量は1329年には256.4万引に達した[22]。その大部分は専売とされ，塩税は

[16]『元史』巻93食貨志・海運には，たとえ“糧船漂流溺没無歳無之”という状況であっても，“然視河漕之費，則其［海運］所得蓋多矣”とみえる。明の崔旦の撰による『海運編』には，“海船一載千石，可当河船一之三”とあることなどから，海運が内陸水運よりも効率的だったことは動かしがたい。しかし，両者の効率比は，船の積載量だけでなく，所要日数，労働効率，事故による損失などさまざまな要素にもとづいて算出されなければならない。今後の課題としたい。
[17]星 1960，p.71．また，松田氏も京杭大運河について“この運河は最初から江南からの漕運には利用されず，水路交通あるいはその他の物資の輸送路であった”と述べる。松田 2000，p.148.
[18]徳 1995，p.95
[19]松田 2000，pp.149-150.
[20]松田 2000，pp.149-150.
[21]矢澤 1999.
[22]『元史』巻94食貨志・鹽法.

国家財政収入の重要な源泉となった[23]。なかでも，佐伯富氏が“両淮塩税は元朝にとって最大の弗箱[24]”と述べるように，両淮産の塩，すなわち淮塩がかなりの比重を占めており[25]，その代表的な集散地が京杭大運河の重要な結節点にあたる淮安と揚州であった。また，塩倉が淮東の揚州・淮安地方の六ヶ所に設置され，国家の管理下に置かれていたが，その淮塩を鬻いで江淮駐屯軍のための糧食を供給したり[26]，淮安の飢民を救済したりする例[27]も見られ，塩業が現地の軍事や政治と結びついていたことを窺い知ることができる。

また，塩の専売制が塩商との連係の上に成り立っていた点も見逃せない。モンゴル政権の財政にとって，塩業の安定的な運営は生命線ともいえる重要なことであり，専売にあたっては，塩商や塩徒らに協力を求めつつ，私塩を固く禁じて，彼らを管理下に置く必要があった。国家による塩商・塩徒の管理という観点に立てば，塩商が両淮の運河改修のための費用を負担させられる事例[28]が見られるほか，南宋接収後，塩兵を積極的に活用し，例えば屯田に配置したり[29]，水工として日本遠征の準備にあたらせたりするケース[30]が注目に値する。一方，塩商・塩徒の国家権力からの自立という観点からみれば，元末反乱の中心人物の一人であった方国珍の存在が想起される。方国珍は，もともと販塩・海運を生業としていたといわれ，1348年に蜂起して海上を徘徊し，沿岸部を略奪しながら中小の海上勢力を糾合していった。そして，モンゴル政権に対しては，大都への税糧の海運を取引材料に帰順と離反を繰り返し，ついには慶元・温州・台州の三府をおさえて江南の制海権を掌握し，張士誠らと並ぶ群雄の一人になったという[31]。

次に，塩商と海商の関係についても触れておこう。佐伯富氏は，元代の“詳細周到な塩法は，かつては宋末私塩を販売し，後元の世祖に仕えて重用され，海運に実績を上げ，参政になっていた朱清・張瑄らによって立案された”という点に注目し，それが“おそらく彼らの体験から実際的な対策として樹立されたものと思われる”と述べる[32]。藤野彪氏も，朱清・張瑄がもともと私塩だけでなく，塩引や紙幣の発行にも深く関与していた可能性を指摘する[33]。つまり，元来塩商として活動していた朱清・張瑄が，モンゴル政権のもとで海運を営むようになったことや，上述の方国珍の例からもわかるように，塩商は海商と表裏一体の関係にあったと考えられるのである。モンゴル政権にとって，こうした塩商の処遇がしばしば問題となった。旧南宋に出自をもつことの多い彼ら塩商が政権の中枢に入り込む一方で，西方出身のオルトク商人たちも，とくに経済・財務部門で活躍の場が与えられていた。オルトク商人がその資本を塩業に投下する事例[34]もあったが，他方では，植松正氏が着目したように，泉府司系統の色目人と江南の在地勢力の朱清・張瑄とが対立し[35]，両者の間に緊張関係が生まれることもあったのである。

以上のように，河南江北に視点を据えて元代の水運・海運のあり方を考えてみると，屯田と塩田，国家と軍隊と塩商などが絡み合う複雑な背景が立ち現れてくるのである。

4．河南江北行省の位置づけ

京杭大運河がほぼ開通し，海運による漕糧輸送も本格化していた1291年，黄河の南方，長江の北方の広大な地域を統括する地方行政機関，河南江北行省（河南江北等処行中書省）が正式に発足した。この行省の東部には京杭大運河が走り，また，巨大な規模の屯田や国家財政を左右する多数の塩田が分布していた。本章では，この行政機関がモンゴル政権にとってどのような意味を持っていたのかを確認していきたい。

---

[23]元代の塩政については，佐伯1987，陳 1975などを参照。
[24]佐伯 1987，p.304.
[25]佐伯 1987，pp.298-301の表四－７「各塩場塩引数表」を参照。
[26]『元史』巻176謝譲傳。佐伯 1987，p.332.
[27]『元史』巻22武宗本紀・至大元年二月丙申。佐伯 1987，p.333.
[28]『元史』巻22武宗本紀・大徳十一年九月丙子。佐伯 1987，p.336.
[29]『元史』巻14世祖本紀・至元二十五年正月丙午。佐伯 1987，p.359.
[30]『元史』巻14世祖本紀・至元二十二年十一月丙申。佐伯 1987，p.360．なお，佐伯氏は，塩徒には“塩船を操縦して塩の密売に従事する関係上，水運の技術に長ずる者が多かった”と述べ，塩徒が水工として用いられたことに説明を加えている（佐伯 1987，p.359）.
[31]藤田 1997，p.25．なお，元末の海運をめぐる事情については，壇上 2001も参照。
[32]佐伯 1987，p.324.
[33]藤野彪　p.10.
[34]『元朝名臣事略』巻5中書耶律文正王傳。佐伯 1987，p.340.
[35]植松 2004，p.117.

まず，李治安氏は，元代河南行省の性格について次の二つの点を指摘している[36]。第一は，河南江北行省の地理的条件にもとづく戦略上の重要性である。この行省の管轄地域を俯瞰すると，南北は比較的短いが，東西には長く，長江を挟んで江南三省（江浙・江西・湖広）に接している。このため，漢地の諸省を制御するための要地としてみなされ，その域内には河南淮北蒙古軍と山東河北蒙古軍の二大主力軍団などが配置されていた。第二は，河南江北行省の経済的位置づけ，とりわけ屯田と塩税の重要性である。前章で述べたように，河南江北行省に位置する屯田は全国的にみても有数の規模であり，また，同行省では塩税が重要な位置を占め，両淮都転運塩使司が受け持っていた塩税の額数は全国でも最大であった。ここで注目しておきたいのは，河南江北行省のもつこの二つの性格，すなわち軍事的重要性と経済的重要性が互いに結びついていたということである。つまり，洪澤などの屯田で収穫された穀物は行省内に駐屯する諸軍団の軍糧として供せられ，また，塩税の一部も同様に軍需供給に充てられるケースがみられ，この時に，河南江北行省が部署間調整の役割を果たしていた例も確認される[37]のである。

さらに，大島立子氏は，“河南，両淮地方”が大運河の通る軍事的要地であることを述べた上で，この地域には在地の有力者がなく，“徴収された税賦が直接中央に来られた数少ない地域”であり，治安維持のために設置された屯田からの収入も，州県の役所を経ずに皇帝の管理下に入ったと述べる。それゆえ，この地域は，“とかく中央から離れがちな他の行省のなかで，伝統的に中央と強く結ばれた地”であったと説明し，また，河南と両淮地方の“両地域を一緒にしてひとつの行省が形成されたこともうなずけられよう[38]”と述べている。つまり，河南江北行省は，全国の行省のなかでも直轄地としての性格をもつ特殊な存在であり，そこに広く分布していた屯田や塩田は国庫収入の確保を目的としたものであった。それゆえ，京杭大運河の位置づけを，河南江北行省との関わりの上で考えてみると，南北の漕運事業とは別の経済的・軍事的価値が浮かび上がってくるのである。

5．元代における海運の発展と東アジア海域交流圏

最後に，元代に発展をとげた海運と海上貿易――とりわけ東アジア海域交流圏における貿易――の関係について，幾つかの論点を提示してみたい。本稿でこれまで言及してきた海運は，主として江南から大都への漕運を目的とした近海海運であった。しかし，元代の海運は，とくに殷明略航路が実現して以降，陸地に沿って緩慢に進むようなものではなく，黄海を直線的に縦断する迅速なものとなった。本章では，このように発展を遂げた元代の海運の実相を，東アジア海域交流圏のなかに位置づけて考えていきたい。

まず，中国大陸からみて東方から南方に向けて広がる海域が，どのような特質を持っているのかという点から確認していこう。中国沿岸の海域は，大きく「北洋」と「南洋」に区分される。前者は，長江の河口以北の海域，すなわち東シナ海や黄海，渤海などを含み，そこには高麗や日本までをも射程に入れた「北号」と呼ばれる海域交通圏が形成された。後者すなわち長江河口以南の「南号」と呼ばれる海域は，東シナ海から南シナ海，さらに東南アジア諸地域へと接続しており，唐代以降はムスリム商人との相互乗り入れが行われ，活発な貿易が展開していた[39]。そして，北号と南号の結節点の役割を果たし，しかも内陸の水運網とも緊密に結びつく位置にあったのが，長江河口付近の集散港＝慶元（寧波，明州）であった[40]。一般に，歴朝の対外交渉において，唐代までは北号が，宋代以降は南号が優位を占める傾向にあったといわれる。しかし，北号と南号の「結節状（ノーダル）システム」のハブに位置する慶元は，いずれの時代においても東アジア海域交流の中で重要な地位を占め続け，元代においてもそれは揺らぐことがなかった。

次に，北洋と南洋の地理的相違について考えてみよう。まず，中国大陸沿岸の海域に関して留意すべきは，南洋

[36]李 2000，pp.203-238.
[37]例えば，前掲註26史料『元史』巻176謝譲傳には，河南［江北］行省左右司郎中の謝譲が，江淮の屯戍軍二十余万のために“淮鹽三十萬引を以て之を鬻ぎ，その價鈔を收めて以て軍食を給せよ”と請うた記事が見られる。
[38]大島 1992，pp.116-117.
[39]元代における南シナ海方面の貿易については，青谷 1961などを参照。
[40]斯波 1993.

に比べて北洋のほうが沙岸・沙州・浅瀬が多く，むしろ障害や危険に充ちていたという点である。南洋には，竜骨を備えたジャンクが早くから行き交い，とくに唐代以降は東南アジアやインド，西アジア方面との交通が大いに開けた。しかし，そのころは沿海航行が主であったため，それらの南洋ジャンクが，座礁する危険性の高い北洋の海域に入り込むことはほとんどなかった。したがって，北号と南号の間には一定の隔壁があったと考えられるのである。しかし，元代における海運の発展は，こうした状況に明らかな変化をもたらした。殷明略航路に代表される北洋における新航路の実現は，北号と南号の断絶を克服し，両者の実質的な接続をもたらした。すなわち，南海貿易に従事する南洋のジャンクが北洋に進入し，山東半島を迂回して渤海湾に入り，直沽までやって来るケースも見られるようになったのである。物資はそこで平底の河船に積み換えられ，白河や通恵河を経て大都城内の積水潭の岸に着くようになった。

では，元代における海運の発達と，北号と南号の接合は，朝鮮半島や日本列島も含めた東アジア海域交流圏に対してどのような影響を及ぼしたのだろうか。新安沈船の事例などから，慶元を軸とする元代の水運・海運が，「国内」の近海海運だけでなく，「国外」にも開かれたものであり，しかもそれがボーダレスな性格を帯びていたことが明らかにされつつある[41]。例えば，藤田明良氏は，“海商を担い手とする東アジアの国際交易は，9 世紀頃から顕在化し，時代を追うに従い活発になった。13世紀の明州港には，倭船と呼ばれた貿易船が，毎年40～50隻来航し，貿易に携わる倭人も大勢居住していた[42]”と述べ，北号の圏内における慶元と博多の結びつきが強化されたことを具体的に示す。さらに藤田氏は，東アジアにおける主要な海域交通ルートとして，①元の大都に近い山東半島と高麗の都開京を結ぶルート，②江南から東シナ海を経由して朝鮮半島沿岸を北上するルートの二つを挙げ，とくに後者は，南宋存立中，その孤立をはかる元によって強い抑圧を受けたが，南宋滅亡後，完全に復活し，江南から大勢の海商が訪れたとしている[43]。このうち①のルートは，中国の南北を結ぶ海運ルートに接続していると考えられ，また②のルートも，慶元から出発して朝鮮半島南端の海面を通り，日本の博多港に到る航路と密接な関連があると考えられる。徳山氏によれば，慶元と朝鮮や日本とを結ぶ航路は，南風の季節に北上して，冬には北風で帰航するものであり，その航程は季節風の影響を強く受けたが，慶元と高麗の間は 3 ～ 5 日，日本との間は10日ほどだったという[44]。こうした航路を通じて，東アジアにおける民間の貿易は，とくに14世紀前半に活発化したといわれる。

ただし，日本や高麗と元の間の貿易は，完全に自由なものというわけではなかった。モンゴル政権は，市舶司の設立と市舶則法の制定を通じて海上貿易に一定の枠をはめ，高麗や日本との間を往来する船舶に対しても，慶元の市舶司を通して貿易活動を行うよう義務づけたのである。もっとも，その間の貿易状況は，13世紀後半の二度にわたる元寇や，元代の市舶則法の度重なる改廃[45]とその政治的背景，さらに1309年に慶元で起きたいわゆる“倭寇事件”など，さまざまな影響によって刻々と変化しており，その時間的経過を丁寧に辿りつつ考察を進める余地が残されている[46]。

次に，「国家」間貿易の範疇を超えた，私貿易の可能性についても考えてみたい。榎本渉氏は，日元貿易の中国側の港が慶元一港に限定された理由の一端を示すとともに[47]，慶元を経由しないルートの存在にも言及している[48]。氏の指摘で興味深いのは，海商たちが管理貿易と密貿易の両方に携わるケースがむしろ一般的だという点である[49]。本稿第 3 章では，海商と塩商の密接な関わりについて述べたが，北洋を舞台とする海運や海上貿易についても，海商の存在に注目することによって新たな研

[41]榎本 2001a，榎本 2001b，榎本 2001c，榎本 2002，岡内 1986，金沢 2001，関 2002，藤田 1997，村井 1997，村井 2005，山内 1996など。
[42]藤田1997，p.27.
[43]藤田 1997，p.28．このほか，金沢陽氏も，山東半島から朝鮮半島に向けてのルートや，長江河口から朝鮮半島南部へのルート，それに福州と九州を結ぶ琉球弧経由のルートを提示する（金沢 2001）。
[44]徳 1995，pp.162-164.
[45]魏 1993などを参照。
[46]元朝後期～末期の貿易政策については，榎本氏の一連の研究を参照。榎本 2001a，榎本 2001b，榎本 2001c，榎本 2002.
[47]榎本 2001b，p.19.
[48]榎本 2001b，p.17.
[49]榎本 2001b，p.18.

究の可能性が開けるように思う。現に，海運経営の主体であった海商たちのなかには，南北間の漕運を生業としながら，その交易ネットワークをさらに拡大しようとする者もあった。そうした元代の海商の例として植松正氏は，殷九宰の例を挙げている[50]。氏によれば，殷九宰は規模の異なる三艘の巨船を所有しており，政府から支給される舶脚船を元手として朝鮮に行って交易し大富を得たという。しかも北方に糧食を海運したあと，ただちに朝鮮に赴いて交易していたことが看取できるという。こうした交易活動は，官のお墨付きを得たものとはいえず，通常は公式の記録に表れないものだが，海商たちにとって大きな利益になったであろうことは容易に想像できる。さらに植松氏は，彼ら海商たちが“海道万戸府[51]を中心として江南の物資を集積，流通させるネットワークを形づくり，海道のみならず，内陸の河川や運河を経由する運輸業全体を構成した”ことに加え，“海外との関係までもが視界に入ってくる”と述べ[52]，内陸水運と海運，それに海上貿易が，海商という存在のもとに連続的な関係にあったことを示唆している。

本稿でこれまで述べてきたように，水運・海運・海上貿易の三者は，海商や塩商の存在を介して連接しており，それらは総体として元代経済，ひいては東アジア海域交流圏の経済のなかで肝要な位置を占めていた。今後は，殷九宰以外の事例にも目を配り，船戸制度との関わりなども念頭に置きながら，三者の連接がどのように展開していったのかを具体的に探っていきたい。

6．おわりに　～今後の課題～

13～14世紀におけるアフロ・ユーラシア世界の一体化について理解する上で欠かせないのは，大陸の内部だけでなく海域世界の動向にも視野を広げることである。海域世界では，一定の条件が満たされると，そこに人や物資や情報の交流する圏域がつくりだされる。そうした圏域には結節点としての機能をもつ港が必ず備わり，域内外の港どうしを結びつける航路が形成された。歴史的にみて，海域世界に出現する圏域は，大陸や半島，島嶼などによって囲まれたところに形成されることが多く，そのスケールや形状はさまざまである。

東アジアにおいても，環日本海や環東シナ海，環黄海などの圏域が見出され，それらを舞台とした海域交流の実態を多角的に検証する作業が進められている[53]。ただ，海域交流圏が内陸部との関係の上に成り立っているという点にも十分留意しなければならない。港には必ず後背地にあたる特定の地域が存在し，その経済的な裏付けがあってはじめて海域交流圏が成立しうるのである。こと中国本土に関していえば，自然の河川や人工の運河などを通じた水上交通路が古来随所に整備され，地域どうしを結びつける内陸の交通路が活発に機能してきた。したがって，元代の中国に軸足をおいて東アジア海域交流圏における人や物の動きを考察しようとする際にも，慶元港やその後背地域としての江南，さらには水運によって結びつけられる河南江北を視野に入れた研究が求められているのである。

本稿では，ここまで，元代の水運や海運をめぐる問題について，再検討すべき点を列挙してきた。例えば，水運から海運への転換について，海運への転換以後の京杭大運河について，大運河沿いに広がる河南江北の屯田や塩田について，またそれらと水運・海運の関係について，等々である。これらの諸論点について実証的な考察を推し進め，それを東アジア海域交流圏に関する研究と接合させることが筆者の今後の課題である。

最後に，元代の水運・海運に関する諸論点のうち，本稿の文脈のなかで網羅できなかった点についても触れておきたい。政治・制度の面からいえば，まず，市舶司制度が頻繁に改廃されたのはなぜかという疑問点が浮かび上がる。榎本渉氏は，“貿易制度に関する限り，元代は宋代よりも整備されている。また後至元の改革に見るように，元朝は必要ありと判断すれば貿易禁止措置を取るこ

[50]植松 2004，pp.157-158.
[51]元代の漕運に関わる官府＝海道万戸府（海道運糧万戸府）については，植松 2004を参照。
[52]植松 2004，p.122.
[53]榎本 2001a，榎本 2001b，榎本 2001c，榎本 2002，岡内 1986，金沢 2001，関 2002，藤田 1997，村井 1997，村井 2005，山内 1996など。

とを厭わず，実際に市舶機構は改廃を繰り返している[54]”と述べるが，こうした措置の背景には，管理貿易と私貿易（あるいは密貿易）のはざまで，国家と海商とがせめぎあっている様子が見え隠れしているように思われる。元代の水運・海運の重要な推進者である海商に目を向けながらも，彼らと国家との関わりや，国家内部の方針の対立[55]などにも注意を払う必要がある。

次に，東アジア海域交流圏における物資流通の実態について，全体的な見取図を描くことも重要である。例えば，南北間の漕運ひとつをとってみても，南から北に向けて糧食が輸送されたことは明らかだが，その帰路，すなわち北から南に戻るときに何を積んだのか，という問題にはこれまで関心を払われることがなかった。朝鮮半島や日本列島を含めた北号における流通状況について，水中考古学の成果を含めた多様な史資料をもとに再構成する作業を進めていきたい。

最後に，明代の水運・海運との関係についても触れておきたい。明代の海上活動といえば，永楽帝の時期に行われた鄭和の南海遠征が知られているが，その後，北洋海運は，海禁政策などを原因にして衰退への道を歩んだという。元代海商のその後の動向や“倭寇”の活動との関連，衛所制と重要な関係にあったといわれる明代の漕運[56]との比較など，研究課題は山積しており，これらの実証的な考察はすべて今後の課題である。他日の検討を期したい。

引用文献一覧

青谷　嫩子（1961）「宋元時代における中国人の南海発展」『史窓』19，pp.71-79.

有高　　巖（1916）「大運河開通前後の事情」『東洋時報』215，pp.37-43，『東洋時報』216，pp.36-43.

〃　（1917）「元代の海運と大元海運記」『東洋学報』7-3，pp.411-424.

植松　　正（2001）「元代浙西地方の税糧管轄と海運との関係について」『史窓』58，pp.111-118.

〃　（2003）「元初における海事問題と海運体制」『東アジア海洋域圏の史的研究』，pp.75-142.

〃　（2004）「元代の海運万戸府と海運世家」『京都女子大学大学院文学研究科研究紀要』3，pp.111-170.

榎本　　涉（2001a）「順帝朝前半期における日元交通」『日本歴史』640，pp.18-34.

〃　（2001b）「明州市舶司と東シナ海交易圏」『歴史学研究』756，pp.12-22.

〃　（2001c）「日本遠征以後における元朝の倭船対策」『日本史研究』470，pp.58-82.

〃　（2002）「元末内乱期の日元交通」『東洋学報』84-1，pp.1-31.

袁　　国藩（1975/1963）「元初河漕転運之研究」『元史研究論集』台湾商務印書館，pp.226-285（初収：「元初河漕転変之研究」『大陸雑誌』27-4，pp.111-116）.

〃　（1973）「元代海運考釈」『東方雑誌・復刊』6-12，pp.61-66.

大島　立子（1992）『モンゴルの征服王朝』大東出版社.

岡内　三眞（1986）「新安沈船を通じてみた東アジアの貿易」『朝鮮史研究会論文集』，pp.115-152.

金沢　　陽（2001）「宋・元時代東シナ海航路について」『青山考古』18，pp.55-62.

魏　　栄吉（1993）『元・日関係史の研究』教育出版センター.

呉　　緝華（1975）「元朝戸與明初的海運」『元代社会経済史論集』存萃学社，pp.135-152.

高　　栄盛（1983）「元代海運試析」『元史及北方民族史研究集刊』7，pp.40-64.

蔡　　蕃（1987）『北京古運河與城市供水研究』北京出版社.

佐伯　　富（1987）『中国塩政史の研究』法律文化社.

斯波　義信（1993）「港市論」『アジアのなかの日本史』Ⅲ，pp.1-34.

杉山　正明（2004）『モンゴル帝国と大元ウルス』京都大学学術出版会.

関　　周一（2002）『中世日朝海域史の研究』吉川弘文館.

高橋　琢二（1963）「元の世祖の通恵河開河」『史学』36-4，pp.97-102.

[54]榎本2001　p.29

[55]ニーダム氏は，“元代を通じて，海上航路と運河とのそれぞれの利点についての長期間の論議があった”ことを指摘し，それが“運河ルート”と“海上ルート”の首謀者の間の抗争を招いたと述べる。ニーダム 1979，p.418．ニーダム 1981，p.124.

[56]星1982　p.389-390

田中　健夫（1959）『中世海外交渉史の研究』東京大学出版会.
壇上　　寛（2001）「元末の海運と劉仁本　―元朝滅亡前夜の江浙沿海事情―」『史窓』58，pp.119-130.
陳　　高華（1975）「元代塩政及其社会影響」『元代社会経済史論集』存萃学社，pp.153-175.
〃　　（1995）「元代的航海世家澉浦楊氏」『海交史研究』1995-1.
〃　　（1997）「宋元：海外交通的鼎盛」『中国海外交通史』文津出版.
陳　高華・呉　泰（1981）『宋元時期的海外貿易』天津人民出版社.
徳　　山（1995）『元代交通史』遠方出版社.
長瀬　　守（1965）「元朝における郭守敬の水利事業」『中国水利史研究』1，pp.39-48.
ニーダム（1979）『中国の科学と文明』第10巻・土木工学，思索社.
〃　（1981）『中国の科学と文明』第11巻・航海技術，思索社.
白　　壽彝（1975）『中国交通史』（中国文化史叢書）台湾商務印書館.
藤田　明良（1997）「"蘭秀山の乱"と東アジアの海域世界」『歴史学研究』698，pp.22-33.
藤野　　彪（1955）「朱清・張?について」『愛媛大学歴史学紀要』3，pp.1-23.
星　　斌夫（1959）「元代海運経営の実態」『歴史の研究』7，pp.52-71.
〃　　（1960）「蒙古占領下の華北における税糧輸送について」『集刊東洋学』3，pp.64-78.
〃　　（1979）「膠莱新河考」『東方学』58，pp.80-92.
〃　　（1982）『大運河発展史　長江から黄河へ』（東洋文庫410），平凡社.
松田　孝一（2000）「中国交通史」『東アジア経済史の諸問題』阿吽社，pp.135-157.
村井　章介（1997）『国境を超えて　ー東アジア海域世界の中世ー』校倉書房.
〃　　（2005）「寺社造営料唐船を見直す――貿易・文化交流・沈船」『港町と海域世界』（シリーズ港町の世界史①）青木書店，pp.113-143.
矢澤　知行（1999）「大元ウルスの河南江北行省軍民屯田」『「社会科」学研究』36，pp.19-39.
山内　晋次（1996）「東アジア海域における海商と国家」『歴史学研究』681，pp.16-28.
頼　　家度（1975/1958）「元代的河漕和海運」『元代社会経済史論集』存萃学社編，pp.131-134（初収：『歴史教学』1958-5，pp.23-26）.
李　　治安（2000）『行省制度研究』南開大学出版社.