

# 日宋・日元貿易船の乗員規模

榎本 渉

Scale of Crew and Passengers on Trading Ships between Japan and China in the Song to Yuan Periods  
ENOMOTO Waru

はじめに

- ① 北宋期の事例
- ② 南宋期の事例
- ③ 宋末・元代における乗員規模の増大
- ④ 日元貿易船乗員数の参考情報
- ⑤ 乗員数増大の背景  
おわりに

## 【論文要約】

北宋期の日宋貿易船において、乗員数は通常六〇〇〜八〇人程度であった。船にはより多くの乗員を乗せることも可能だったが、商業的利益や航海の安全を考えた時の適正人数はこの程度だったと考えられる。南宋期は事例が乏しく分からないが、宋末には北宋期を上回る規模の乗員を乗せた日宋貿易船が運航していた可能性が高く、元代には二五〇人以上の乗員を乗せた船も現れる。入元僧も十数人から数十人の便乗事例が確認でき、特に一三四年の天龍寺船には、一艘で六〇人以上の入元僧が乗っていた。僧侶以外も含む全乗員数は、百数十人から二〇〇人以上に及んだと見られる。貿易船における乗員規模増大の前提として考えられるのが、大宰府の貿易管理の終焉による日本人の海外渡航への制限の消滅であり、これによって多くの僧侶・商人が貿

易船に便乗して渡航できるようになった。この間に貿易船の大型化があったとしても、乗員数の増加はそれだけに因るものではなく、むしろ海商側が運賃・荷駄地を当てにして、積荷を減らしても便乗者の受入を行なうようになったことが、より大きな要因だったと考えられる。南宋期以後の日宋・日元貿易において、日本人は便乗者の形で、大きなプレゼンスを示すようになっていた。貿易船の乗員数の変化は、必ずしも技術の発展に付随して現れた現象というわけではなく、むしろ貿易環境の変化を反映したものであったと見られる。

【キーワード】日宋貿易、日元貿易、入元僧、貿易船、ジャンク

## はじめに

日宋・日元貿易の盛況については、各地の発掘成果も手伝って、近年広く認識されるようになってきた。しかしこれに対応する文献史料は決して豊富ではない。国家的に組織された使船ではなく、民間貿易の形で行なわれた南宋・元との貿易の情報も、日本の朝廷や幕府の史料に残る機会がほとんどなく、文献から貿易の具体像を知ることが困難である。

貿易盛況の有力な証拠としては、日本列島にもたらされた舶来品があり、それは日本全国の出土遺物（陶磁器・銅銭など）として確認ができる。またこれを列島に運び込んだ船とその積荷については、新安沈船（一三二三年、元から日本への帰国途上、韓国新安沖で沈没）という最良の資料がある。二万点以上の中国陶磁器等の積荷を搭載していたこの船の船体は中国式のジャンクで、船長三三・五メートル×最大幅一〇・二メートル×船深三・六メートルに達していたと推定される〔木村淳二〇一六第三章〕。だが引揚遺物は積荷の全体に当たるものではなく、それが本来どの程度の量だったのかを厳密に知ることはできない。我々は日宋・日元貿易船の積載量のような基礎的な事実でさえ、直接知るための資料を与えられていない。

船の乗員数も、貿易船の規模や経営形態を考察する上での基礎的な情報である。これに関して遣唐船・遣明船・琉球進貢船・近世長崎来航唐船などについては、先行研究で多少検討を加えられているが、平安～南北朝時代（唐末～元代）の貿易船については詳細に検討したものがない。それはひとえに史料の乏しさに起因するが、それでも積荷の量よりは多くの史料を挙げることが可能である。そこで本稿では、日宋・日元貿易船を中心とした貿易船の乗員数を確認することを試みるとともに、乗員規模の変遷とその背景についても、多少の考察を試みることにする。<sup>1)</sup>

もつとも乗員と言っても、船長（綱首・都綱・綱頭・航海長（火長）や、水手・兵士などの航行要員（時にこれらを補助する通訳・船工なども含む）と、これに便乗し船内労働に従事しない商人・僧侶やその従者は分けて考えるべきである。後者の便乗者は、遣唐船では船の中心である使節や留学生・留学僧、遣明船では官員・客商や被虜明人などに相当する。要するに船の搭載可能人数から航行要員数を除いた人数を上限として乗り組む人員である（なお本稿では、航行要員と便乗者を併せて扱う場合や、航行要員に関して特記するわけではない場合は「乗員」と呼ぶ）。

一般に航行要員は人数が増えるほど船の運航能力が増し、より大規模な船を動かすことが可能になる。一方便乗者は増えるほど、居住スペースや搭載能力が必要となるから、これを確保するためには積荷を減らすか、船体を大型化して航行要員を増員しなくてはならない。遣唐船や遣明船では航行要員と便乗者の内訳をある程度知ることが可能だが、日宋・日元貿易船では合計値や片方の値しか分からないものがほとんどである。だが本稿ではこのように曖昧な事例もあえて参照し、他の値の上限・下限値を推定することで、少しでも検討の素材を増やすことを目指す。

一つ注意しなくてはならないのは、貿易船に関する史料で乗員数を記す記事も、何艘で来たのか明記するものは極めて少ないことである。このような記事は一艘であることが自明視され解釈されることが多いのだが、実際には船団による往来もしくは見られたと考えられる。その点で一見サンプルの宝庫である『高麗史』世家の記事なども含め、<sup>2)</sup>史料の扱いには慎重を期すことにしたい。

### ① 北宋期の事例

日宋・日元間を往来した船の乗員数に関する専論は管見にないが、森克己が宋と日本の造船技術について述べる際に、船の規模を示すために

乗員数の分かる事例を列挙した文があるので、以下に引用しよう（森二〇〇八・二二〇（初出一九四八））

北宋の頃、大陸と南海方面との間を往来した貿易船に関しては、萍洲可談に、その巨大なものは数百人、小型のものでも百餘人の船員を収容し得たことが見え、また夢梁録には、大なるもの五千斛、五六百人を収容し、中等のものは二千斛より一千斛、また二三百人を収容するといつてゐる。しかるに我が国に來航した貿易船の大きさを見るに、（榎本注九四五年）天慶八年に來航したものは乗員百人、（榎本注一〇五年）長治二年に來航した泉州商人李充の船は七十人、（榎本注二四九年）建長元年入宋した僧生智の便乘船は百餘人（古考）、また北宋末期に宋・高麗間の航路を往復した大陸貿易船は長さ十餘丈、深さ三丈、闊さ二丈五尺、容積二千斛、乗員六十餘人に過ぎない（宣和奉使高麗圖）。即ち以上の事例より帰結すれば、日本・高麗方面の航路を往復する大陸商船は、南海方面に活躍する貿易船よりも、船体が餘程小型であつたことになる。

ここでは日中間を往来した船の乗員数の事例として、一〇〇人（九四五）年の呉越商船。概数の可能性あるか・七〇人（一一〇五年）の宋商船。または七一人・一〇〇人以上（一二四九年の入宋船）の三例が挙げられているが、この規模は宋麗貿易船（六〇餘人）と同程度で、南シナ海方面の貿易船（数百人規模）よりも小規模だったと、森克己は主張している。

日宋貿易船の事例でこれに追加できるものとして、一〇二七年来日の福州海商陳文祐の船がある。この船が八月一四日に肥前国松浦郡柏嶋（神集島）（かしわ）に來着すると、その事情が大宰府・肥前国・陳文祐の解文によつて京都の朝廷に伝えられたことが、藤原実資『小右記』万寿四年八月三〇日条に見える。解文を提出した宋人は陳文祐のみで、また存問來

日事情の聴取も陳文祐に対してのみ行なわれている。これは綱首（船長）が陳文祐一人だったためであり、船は一艘だったのだろう。この時に陳文祐が提出した書類には、「船内客徒の交名一枚」「新入宋人（人々）六十四人の形体・衣裳の色絵図一枚」が含まれていた。これは乗員のリストおよびその身体的特徴や服装を一人ずつ描いた色絵図だろう。（4）そこに描かれた来日宋人の人数六四は、乗員の総人数と見られる。なおこの船には博多湾の志賀島の志賀海神社の社司が乗り込んでいたことが『小右記』同月二七日条より知られるので、実際の乗員は六五人ということになる。

この他にも來着人数が分かる事例はあるが、船数がはっきりしない。たとえば『日本紀略』長徳元年（九九五）九月六日条には、若狭国が「唐人七十餘人」の到來を言上した記事が見える。（5）藤原行成『権記』同月二四日条には、「先日若狭国の進らす所の唐人朱仁聰・林庭幹の解文並びに国解」が見え、「唐人七十餘人」の長の名が朱仁聰・林庭幹だったことが分かる。朱仁聰と林庭幹は一艘内の綱首（船長）・副綱首とも考えられ、ならば一艘に七十餘人が乗っていたことになる。この数値は他の事例と比べても整合的である。ただ二人の綱首が別船を率いていた可能性も否定はできず、断言は避けておきたい。

以上で挙げたものから南宋期一二四九年の事例を除くと、日本に來航した呉越・北宋の来日貿易船の事例は三例（および参考一例）のみではあるが、六〇〜八〇人または一〇〇人程度が一艘に乗っていたと、ひとまず考えることができる。この中で九四五年の一〇〇人の事例のみ人数が多い。（6）これは呉越国海商蔣袞の船だが、蔣袞が後に呉越国王錢弘佐から右大臣藤原実頼宛ての書状を託された人物であることを考えると、その船は呉越国の後援を受けた大型の貿易船だったのかもしれない。この船は三〇〇〇石の積荷を積んでいたが、約半世紀後の九九〇年に來日した鄭仁徳の船には、その半分の一五〇〇石が積まれていたという。（9）鄭仁徳は入宋僧嘉因を宋から日本に送り届けた海商だが、嘉因は宋で朝貢使

に準じて扱われており、準国賓といえる人物だった〔『宋史』巻四九一、日本国伝〕。その嘉因が乗る船が通常の船の半分程度の規模の小型船だったと考えるよりは、蔣袞の船が特に大型だったと考えた方が理解しやすい。呉越・北宋期の日中貿易船の乗員数は例外的に一〇〇人に達することもあったが、通常は六〇〜八〇人程度だったと考えておきたい。

これと比較したいのが、森克己も挙げる宋麗間の便である。森が参照したのは一二三年に宋の明州から高麗に向かった使船の中の、客舟六艘の情報である。この船については、近年森平雅彦も詳しく検討するところであり、これを参照しつつ情報を整理しておきたい〔森平二〇一三〕。徐兢『宣和奉使高麗図経』巻三四、海路一、客舟に拠れば、この船は地方官が民間船を徴用したもので、使船の中心となる二艘の神舟に伴行した。常時は宋麗貿易船だったのであろうか。大きさは船長十餘丈×船幅二丈五尺×船深三丈で（三十数メートル×約七・七メートル×約九・二メートル）<sup>(10)</sup>、穀物二〇〇〇石を積載できる規模だった。ジャンクとして不自然なほど深い船深を別にして船長・船幅のみ見れば、新安沈船の三三・五メートル×一〇・二メートルと比べて船幅は狭い。また客舟各船には六〇人の篙師・水手が乗っていた。この航行要員の人数は、同時代の来日宋商船の乗員数と同規模である。さらに客舟には、航路の知識を持ち彼らを指揮する首領がいた<sup>(11)</sup>。宋麗貿易船の綱首・火長などを充てたものだろう。これに使節一五四人が分乗したが、仮に八艘に平均して分乗すれば一艘平均一九人、船の規模（神舟は客舟の三倍の規模<sup>(13)</sup>）に応じて分乗すれば客舟は一艘平均一三人となり、いずれにしろ各客舟には使節十数人が乗り込んだと見られる。首領・篙師・水手を合計すれば七〇〜八〇人となり、北宋期の日宋貿易船の乗員数と同程度となる<sup>(14)</sup>。

一一〇五年の日宋貿易船の事例では、乗員の構成が具体的に分かる。以下に李充が明州から日本に行くに当たり発給された両浙路市舶司公憑の一部を引用しよう<sup>(15)</sup>。

拋泉州客人李充状、「今將自己船隻隻、緒集水手、欲往日本國博買。廻賃経赴明州市舶務抽解。乞出給公驗前去」者。

一、人・船・貨物

自己船隻隻

綱首李充 梢工林養 雜事莊嚴 部領<sup>(兵九)</sup>兵弟

第一甲 梁富 蔡依 唐祐 陳富 林和 郡勝 阮祐 煬元 陳從

注珠 顧再 王進 郭宜 阮昌 林旺 黃生 強寄 閔從

吳滿 陳祐 潘祚 毛京 阮聰

第二甲 尤直 吳添 陳貴 李成 翁生 陳珠 陳德 陳新 蔡原

陳志 顧章 張太 吳太 何來 朱有 陳先 林弟 李添

楊小 彭事 陳欽 張五 小陳珠 陳海 小林弟

第三甲 唐才 林太 陽光 陳養 林太 陳榮 林足 林進 張泰

薩有 張武 林泰 小陳貴 王有 林念 生榮 王德 唐

興 王春

物貨

象眼肆拾疋 生絹拾疋 白綾式拾疋

瓷碗式佰床 瓷碟一佰床

この文書からは、船の幹部層として綱首・梢工・雜事・部領の四人がいたことや、水手六七人が三甲に分けられていたことが分かる<sup>(16)</sup>。三甲編成は、順調でも数日から十日以上を要する航海を無理なく遂行するために、運航作業や警備を輪番で行なわせるための措置だろう（一甲ずつ休憩したか）。各甲の人数は二三人・二五人・一九人で、二〇人前後である。北宋期の他の事例でも乗員数があり変わらないのは、おそらく同様の編成が採られたためである。『高麗図経』の客舟も同様の編成だったならば、合計六〇人が各甲二〇人程度に分けられたことになるが、客

舟にはオールが十挺（左右各五挺）あった<sup>(17)</sup>ので、休憩中の一甲を除く二甲から指揮役や舵・帆の調整役、さらに海賊の襲撃などに備えた警備役を除く人員を割り振れば、一挺あたり二人程度を回すことができ、無理のない人数といえるのではないか。

さて、森克己は朱彧『萍洲可談』（一一一九年撰）および呉自牧が元代に南宋時代の臨安（杭州）の様子を記した『夢梁録』<sup>(18)</sup>の記事に見える南海行きの外洋船が時に数百人に及ぶものだったと紹介し、日本・高麗行き貿易船の規模はこれよりもかなり小さかったことを指摘する。広州市舶司での貿易の様子を記す『萍洲可談』巻二には、北宋末の「甲令」（船舶に関する法令か）として、大型船に数百人が乗り、小型船に百餘人が乗ると記す<sup>(19)</sup>。たしかに日本・高麗行きよりも大規模な貿易が想定されているように見える。ただ南海貿易船一艘あたりの乗員数を伝える史料がほとんどないという問題もあるが、数十人規模の貿易船も運航していた<sup>(20)</sup>ので、この簡略な記事を根拠に南海貿易船がすべて一〇〇人以上の乗員を備えていたと見ることは慎重になるべきと思われる。

一方の『夢梁録』の記事は具体的で、杭州から主に南海方面に向かう船を念頭に置き、規模が大きいものは五〇〇〇料の積載容量で五〇〇〇〜六〇〇〇人を乗せ、中等は一〇〇〇〇〜二〇〇〇〇料の積載容量で二〇〇〇〜三〇〇〇人を乗せ、より小型の船は一〇〇人餘を乗せることができると記す<sup>(21)</sup>。「料」は積載容量の単位で、一料は十立方尺に相当し、米穀を積んだ場合の重量は二五八石（約一九六・二kg）となる（中島榮章二〇一三：一〇一七）。

二〇〇〇石程度の穀物（約八〇〇料相当）を積載できた『高麗図経』の客舟（「可載二千斛粟」）は、この基準では小型船であり、三〇〇〇石（穀物ならば約一二〇〇料相当）の積荷を積んだ（積載可能重量はこれ以上）九四五年來日の蔣袞船は中型船以上となる。ならば『夢梁録』の基準で

は、両船はそれぞれ一〇〇人以上、または二〇〇人以上を搭載できるはずである。だが実際に乗っていたのは七〇〇〜八〇〇人または一〇〇〇人だった。これはどういうことか。

ここでは「可載五六百人」「亦可載二三百人」「可載百餘人」という『夢梁録』の表現が、あくまでも搭乗可能人数を示している点に注意したい（「料」も積載可能容量に過ぎない）。貿易船の場合、商業的利益を考えれば、限界まで乗員を増やすことは一般に考えがたく、必要以上の餘分な乗員は減らして積荷を増やす方が得策である。贈答品<sup>(22)</sup>・朝貢品・回賜品<sup>(23)</sup>や儀礼用器物などを積み込む使船も、事情は同様だろう。さらに危険の伴う外洋航海においては、事故の可能性も考えて水・食糧や生活用具などを多く積み込む必要があった。たとえば新安沈船の場合、船体の重量等を除いた実質的な積載容量は一四〇トン程度と推算されており（木村淳二〇一六）、この枠内で積荷の重量と乗員の体重を調整することになる。客舟や蔣袞船の場合、利益・安全・航行能力のバランスを考えた時、それぞれ七〇〇〜八〇〇人や一〇〇〇人が乗員の適正人数だった<sup>(22)</sup>のだろう。

客舟については、船長三十数メートル×船幅七・七メートルという規模を考えれば、搭乗可能人数は七〇〇〜八〇〇人を上回った可能性が高い。後世の事例で運航海域も異なるが、客舟とほぼ同規模のジャンク式外洋船として、一七一九年に清から派遣された冊封琉球使船がある。徐葆光『中山伝信録』巻一、封舟、および同書巻一、渡海兵役に抛れば、この船は寧波から徴用した民間商船で、第一船は船長一〇丈×船幅二丈六尺×船深一丈五尺（三〇・七メートル×八メートル×四・六メートル）、第二船は船長一一丈八尺×船幅二丈五尺×船深一丈二尺（三六・二メートル×七・七メートル×三・七メートル）で、『高麗図経』の客舟と同程度の規模である<sup>(23)</sup>。乗員としては船戸以下が各二二人（合計四四人）おり、さらに官兵二〇〇人（航行要員の役割も帯びるか）を含む使節一行三二〇人が分乗した。二艘で合計三六四人、一艘に平均一八二人が搭乗

したことになる。時代差による技術の変化もあるから、客舟にもこれと同程度の乗員が乗ることができたとは限らないが、それでも七〇〜八〇人が搭乗人数の限界だったわけでないだろう。

一方で宋代の南海貿易船を見るに、一二世紀後半の南海Ⅰ号は、発掘報告書によれば、残存部だけで船長二二・一メートル×最大幅九・三五メートルである。実際の船幅は九・七〜一〇メートルと推測され、<sup>(24)</sup>『高麗図経』客舟よりも広いが、船長は実測図を見る限り、客舟のように三〇メートルを超える規模には達しないと見られる。また一三世紀後半の泉州沈船は、船長三四メートル×船幅一メートル程度と推測されており、<sup>(25)</sup>客舟よりも約一・四倍幅広である。積載容量の厳密な推算は私の能力を超えるが、後者の積載能力は客舟を上回ったと見られるものの、より時代の近い前者については客舟と大差ないように思われる。このことを考えても、南海貿易船の搭乗可能人数と、東シナ海の貿易船における実際の乗員数を単純に比較して、後者の船が常に小規模だったと結論付けるのは、必ずしも妥当とは言い切れないと考える。

## ②南宋期の事例

前章の冒頭で見たように、森克己は南宋期の貿易船の規模を示す事例として、一二四九年の事例を挙げている。これは『古今著聞集』に見える説話で、生智という僧が乗っていた渡宋船が悪風に遭って難破しそうになったため、一〇〇人餘が「こたう」という小舟に移り乗ったという。さらに船に残った「残の輩」もいたというから、元の船には百数十人は乗っていたはずである。<sup>(26)</sup>あくまでも説話であり、具体性を欠く概数的な表現も相まって全面的に依拠するのはためらわれるが、一〇〇人以上が渡宋船に乗っているという設定が、当時の日本人にとってさほど違和感もなく受け取られるものだったことは参考にはなろう。ここに一定の現

実味を見出すとすれば、南宋期には北宋期よりも多くの人々が貿易船に乗り込んでいたことになる。

森克己はまた、南宋期に「日本商人」が日宋貿易に関わったことを示す事例を一覧表にしている〔森克己二〇〇八・二四〇〕。その過半は『宋史』巻四九一、日本国伝に見える日本船漂着記事で（『文献通考』巻三二四、四裔考にも同一典拠に拠ったと思しき類似記事あり）、一一七六年の「風泊せる日本舟明州に至る。衆皆な食うを得ざれば、行乞して臨安府に至る者、復た百餘人なり」（『風泊日本舟至明州、衆皆不得食、行乞至臨安府者、復百餘人』）、一一八三年の「日本の七十三人、復た秀州華亭県に飄至す」（『日本七十三人、復飄至秀州華亭県』）などの記事もあり、それぞれ一〇〇人餘・七十三人の日本人漂流民が確認できる。森はこれらを、宋を目指して出航したものと考えているようである。ならばその人数も当時の貿易船の乗員規模を考える上で貴重な情報となるが、その理解は妥当だろうか。

森は挙げていないが、『宋史』『文献通考』所載の事例には関連史料を見出すことができるものもある。たとえば一二世紀後半の人である周焯の『清波雜誌』巻四、倭国を見てみよう。これは揚子江北岸の泰州に漂着した一艘の倭船に関するもので、乗員は郡館で食糧を支給された。『宋史』『文献通考』には泰州に漂着した倭人に常平米を与えた記事が見え、『宋史』は紹熙四年（一一九三）、『文献通考』は同元年（一一九〇）に掲げるが、これに対応するものだろう。<sup>(27)</sup>以下に『清波雜誌』の全文を掲げる。

（周）焯頃る泰州に在り。偶また倭国の一舟、飄汎して境上に在り。一行凡て三二十人、郡館に至れば之を殺す。或るもの其の風俗を詢うも、答うる所は解すべからず。旁らに訳者有り、乃ち明州人なり。言う、「其の国人疾に遇うも医薬無し。第だ裸病の人、水浜に就きて水を杓し通身澆淋し、四方に面して其の神を呼びて請禱せば、即

ちに愈ゆ。婦女は悉く被髪し、中州の人の至るに遇わば、端麗なる者を扱ひ、以て薦寝す。度種と名づく」と。他の云う所、訳も亦た曉なる能わず。後に朝旨あり、津置して明州に至らしめ、便風を越つて以て帰す。<sup>(28)</sup>

これに抛れば、倭船には「三二十人」の乗員が乗っていた。「三二」は一般に少ない数量を表現する語でもあり（『漢語大詞典』など）、二〇〇〜三〇〇人など具体的な数値とは限らない。数十人規模の乗員が乗っていたことを読み取るのに留めるべきだろう。

この船は漂着船であるから、当初から宋を目指していたとは限らない。注目したいのは、乗員が泰州の郡館での質問に回答しても、宋人には理解できなかったとされていることである。乗員はすべて日本人だったのだらう。質問の時には横に明州人の訳者がおり、乗員との意志疎通に協力したが、訳者も乗員の言うことがはつきりとは分からなかったという。乗員との意志疎通が十分にできなかった明州人訳者は乗員の一人とは考えがたく、郡館側で用意した人物だらう。要するに乗員は、宋人と自力で意思疎通を行なう能力を持っていなかった。この船を日宋貿易船と見るのは難しい。またこの船には女性も乗っていたが、一般に外洋貿易船に女性を同伴させることはない（山内晋次二〇一六）<sup>(29)</sup>。この点からも、この船は貿易船でない可能性が高い。<sup>(30)</sup>『宋史』『文献通考』所掲の記事にはこのような事例が含まれているのであり、ならば他の事例も日宋貿易船であることを前提に考えることは危険である。またこの事例の倭船は一艘だが、他の事例が一艘とも限らない。

中国史料には、他にも日本船の乗員数が明記される事例があるが、その多くは漂着船であり、貿易を目的とした船とは限らない。たとえば一一四五年に温州に漂着した日本国買人の男女一九人の事例があり、硫黄と布を売る商船だったことが知られるが、山内晋次は乗員規模と女性

の存在から日宋貿易船と考えず、日本沿岸を航行する中・小型の商船と推測する（山内二〇一六）。また『金史』は一二二七年の記事として、山東半島の萊州即墨縣移風砦に「日本国太宰府民七十二人」が乗った大船が漂着したことを伝える。<sup>(32)</sup>「羅（商売）に因りて風に遇い、中国に飄至す」とされ、商船だったことが知られるが、日宋貿易船なのか沿岸部の交易船なのかは判断できない。なお元代にも一三四〇年代に高麗に漂着した「日本海商百餘人」を没官し奴にすることを高麗が元に求めたことがあるが、これも日元貿易船なのか、また一艘の船なのかは不明である。<sup>(33)</sup>

一方の日本側史料では、南宋期の日宋貿易船の乗員数を直接伝える史料は皆無である。たとえば慶政『漂到流球国記』には、一二四三年に南宋を目指して「流球国」に漂着した時のことを、帰国直後の僧侶から聞き取った情報が記される。そこに記すところでは、九月一八日に船が漂着した際、「壮年之輩二十餘人」が上陸すべきか否かを相談し、翌日にかけて島を探索した結果、漂着地が流球国であることを確信し、さらに二〇日には、「三十餘人」が別方面の探索に向かったという。船に三〇人以上の乗員がいたことが分かるが、総人数は分からない。

参考になる事例として、一二一七年に源実朝が宋人大工陳和卿に命じて唐船を作らせ、鎌倉の由比ヶ浜から乗船して自ら入宋しようとしたが、船を浮かべるのに十分な水深がなく断念したという、有名な逸話がある。<sup>(34)</sup>実朝は唐船造営を命じた際に扈從人六〇人餘も定めたというが、彼らに水手・兵士としての役割も期待していたと見るか、または実朝の身辺の世話を行なうだけで、水手は別に用意されたと見るかによって、乗員規模の見積もりは大きく変わる。前者の場合は、北宋期の日宋貿易船と同程度の規模になるが、後者の場合は船を動かす航行要員が別にいたことになる。航行要員が北宋期と同じ六〇〜八〇人であっても合計は一二〇〜一四〇人になるだろう。<sup>(35)</sup>

ただし、そもそも陳和卿が十分な航海知識を備えていたのかという問題もある。砂浜の由比ヶ浜から直接出航しようとしたのも、十分な知識がなかったためと考える餘地もあり、この船の事例から貿易船の一般的な乗員数を検討するのは慎重であるべきだろう。ここでは一二一七年に北宋期よりも多くの乗員が乗る船が用意された可能性がある、という以上のことを主張するのは控えておきたい。

以上で見てきたように、南宋期の内で一三世紀前半以前については、日宋貿易船の乗員数が確実に分かる事例はない。『古今著聞集』に記されるように、一〇〇人以上が乗る船が出現していた可能性はあるが、現状では不明である。乗員数の増大が明確になるのは、宋末の一三世紀後半からである。

### ③ 宋末・元代における乗員規模の増大

『高麗史』卷二五、元宗世家、元宗四年（一二六三）六月是月条を見てみよう。

日本官船大使如真等、將に入宋求法せんとして漂風す。僧俗并せて二百三十人は、開也召島に泊し、二百六十五人は、群山・楸子二島に到る。大宰府少卿殿の白商船七十八人、宋より將に本国に還らんとして、漂風し船を失い、小船を以て宣州加次島に泊す。全羅道按察使に命じて、船に給糧して其の國に護送せしむ。<sup>(36)</sup>

求法のために宋へ向かった如真なる僧が乗った「日本官船」（鎌倉幕府派遣船）が途上で漂流してしまい、高麗の島々に流れ着いたので、高麗がこれを救出して給糧し、日本に護送した。日本官船の乗員中で二三〇人は開也召島、二六五人は群山島・楸子島に漂着したという。開

也召島は韓国全羅北道群山市の開也島であり（高麗時代は楊広道嘉林県に属す）、群山島は同じく群山市の西に浮かぶ古群山群島に当たる（高麗時代は全羅道臨陂県に属す）。この二島は今の忠清・全羅両道の境界に当たる錦江の河口近くにあるが、群山島の漂流民が開也召島の漂流民と別に扱われ、かなり南に離れた楸子島（済州島と珍島の間。高麗時代は全羅道耽羅県に属す）の漂流民と一緒に集計されたのは、楊広道と全羅道の管轄範囲に拠ったものだろう。

合計四九五人の漂流民を乗せた日本官船が何艘だったのかは、残念ながら不明である。もしも一艘だったのならば、漂流の過程での死者も勘案すれば、五〇〇人以上が乗っていたことも考えられる。ただその場合、これまで見てきた乗員数と比べ、あまりにも懸隔が大きく、数艘の船団を想定するのが穏当だろう。一三世紀の日宋・日元貿易に関わった船団は、史料で確認できる限り三艘か四艘で構成されており、仮に三艘ならば一艘当たり一六五人以上、四艘ならば一艘当たり一二四人以上が乗っていたことになる。もしも北宋期と同程度の乗員数ならば七艘以上の船団となるが（七艘で一艘平均七一人）、この船数は多すぎて考えがたい。この船団を構成する船には、北宋期の日宋貿易船よりも多くの乗員が乗っていたと見て良いだろう。

なお本記事ではもう一件、「大宰府少卿殿」（大宰少貳武藤資能）の船の乗員も救出されている。<sup>(38)</sup> 彼らは宋からの帰路に難破した船から小舟で脱出したものであり、往路に漂流した日本官船とは別船である。漂着地の宣州加次島は高麗の北西国境に近く、<sup>(39)</sup> 通常の日宋間航路（済州島南方を東進）から見て大きく北に逸れている。この小舟は難破地点からかなり遠くまで流されたようである。漂着人数は七八人だが、元の船には小舟に乗れず死んだ者や、別の小舟に乗って行方不明になった者がいた可能性も考慮すべきだろう。本来の乗員数はこれよりも多かったと考えられる。

さらに本記事から半世紀後、元代になると興味深い記事が『弘治温州府志』巻一七、蕃航に見える。

延祐五年（一三二八）冬、倭船の平陽州五十二都大興海浜に泊する有り。：訳二人梅守志・林愛華・綱首二人見覚・道願の詞に称う、「本国客商五百餘人有り、金珠・白布等の物を齎ちて船に駕し、九月二十七日に於いて放洋し、元国慶元路市舶司に投じて、銅錢・藥材・香貨等の項を博易せんと意うも、料らずして十月七日に海風飄浪し、累日して十五日辰時に至りて此に至り、十一月十四日に瑞安州飛雲渡に移泊せり。拜見を上位及与浙省官に齎到す」と。赤皮甲・大刀・皮袋・箱扇等の物、隨即に起解す。繼いで上司の明文を奉るに、「旧例を遵守して、慶元に前去し、泊船博易せんことを仰す」と。外に倭僧平全珠有り、齎到隨身せる度牒は、彼の国の治部尚書の給する所に係る。称う、「親ら廬山等の処に往き、馬祖の遺跡を尋訪し、後に常に鴈蕩・天台の諸名山に遊ばんと欲す」と云う。<sup>(40)</sup>

一三二八年に温州路平陽州に漂着した日本の貿易船の綱首らの言葉が、通訳を通じて官署（温州路か）に伝えられた。その内容は慶元（明州が南宋期に改称）を目指して日本を出航したものの風浪により漂着した次第と、「拜見」を「上位および浙省官」に贈る旨を述べるものだった。「拜見」は商人が宮廷などに送った贈物の称で、その数目は一般に市舶司→行泉府司（本記事の時点では廃止）→行省→中書省→皇帝のルートで上奏された（四日市康博二〇〇六）。この場合は市舶司のない温州に漂着したから、市舶司を通さず温州路→江浙行省→中書省→仁宗アユルバルワダの経路で報告されたものか。日本商人は最高権力者である「上位」（皇帝）および現場での対応に関わる「浙省官」（江浙行省の官人）に心づけを送り、貿易を円滑に行なおうとしたのである。<sup>(41)</sup>

温州路は以上の綱首らの発言を「上司」（江浙行省）に伝え、拜見として赤皮甲・大刀・皮袋・箱扇などを発送した。江浙行省はこれを受けて、前例通りに漂着船を慶元に移送して貿易を行なわせるように、温州路に指示した。非雅文調の文章で書かれたこの記事は、温州に保管された行政文書の節略と考えられ、その史料価値は高い。そのことを踏まえた上で注目したいのは、乗員の人数が綱首らによって「本国客商五百餘人」と申告されていることである。これが記事の最後に見える平全珠など入元僧を含むのか否かは判断しがたいが、どちらにしても非常に多くの人数である。問題は船数だが、本記事には見覚・道願という二人の綱首が見える。これは漂着船が二艘の船団だったことを示している。<sup>(42)</sup> 通訳が二人いるのは、各船一人ずつ通訳が乗っていたためとも考えられる。ならばこの船は一艘平均二五〇餘人の客商が乗っていたことになる。

これは北宋期の六〇〇〜八〇〇人と比べると、約四倍の規模であり、かなり隔絶しているように見える。だが南宋の慶元で沿海制置使を務めていた呉潜は一二五六年、南宋には二〇〇〜三〇〇人が乗ることができ船があり、これが高麗に行った場合に拘留されモンゴルに引き渡されることを危惧した奏状を提出している。<sup>(43)</sup> この頃の宋麗貿易船に二〇〇〜三〇〇人の搭載能力があったとすれば、同程度の規模の船が六〇〇年後の日元貿易に用いられたとしてもおかしくはない。

二五〇人以上を搭載できる外洋船は、どの程度の規模になるのだろうか。たとえば前章では、寧波から徴用した民間商船である一七一九年の冊封琉球使船二艘に三六四人が乗っていたことを取り上げた。両船の船長・船幅は、それぞれ三〇・七メートル×八メートルと三六・二メートル×七・七メートルで、日元貿易船である新安沈船の三三・五メートル×一〇・二メートルよりも多少幅が狭い形状である。冊封使船も新安沈船も寧波（慶元）を航行するジャンクであり、時代差による技術の変化は念頭に置く必要があるが、積載効率に大幅な変化はないと想定する

ことが許されれば、冊封使船よりも二、三割幅の広い新安沈船ならば、二〇〇人近く乗ることも可能だったかもしれない。

二五〇人以上の乗員が確認できる後世の事例としては、名古屋情妙寺所蔵『茶屋新六交趾渡航図巻』に描かれる、茶屋新六を船長とするホイアン入港の一七世紀前半の朱印船がある。<sup>(45)</sup>「人数三百餘乗ル」「此船、横四間半／長式拾五間ほと」の注記があり、船長四五・五メートル×船幅八・二メートルの船に三〇〇人以上が乗っていたことが分かる。<sup>(46)</sup>船幅は新安沈船よりも多少狭いが、船長は一〇メートル以上長い大型船である。ジャンクを利用する場合、新安沈船以上・茶屋新六船以下の規模の船を用意すれば、二五〇人餘を搭載することが可能だったことになろう。規模としては不可解ではない。

一三二四年には、高麗西南の靈光郡に倭船が漂着したのでこれを帰国させたという記事が『高麗史』に見え、その乗員は二二〇人餘だったという。<sup>(47)</sup>今見た一三一八年の事例を参照すれば、この乗員数は一艘の日元貿易船としても理解できる人数である。ただし船数が不明である上、日元貿易船である確証もないので、ここでは参考に留めておきたい。

ただし日元貿易船には、なお認めるのに躊躇する乗員数が記録されている事例がある。クビライ期に沿海左副都元帥・ダルガチとして慶元に赴任し防衛を担当した將軍カラダイ（哈刺鯁）の伝を、『元史』巻一三二より掲げる。

（至元）十六年（一二七九）、日本商船四艘、篙師二千餘人、慶元港口に至る。<sup>(48)</sup>カラダイ其の他無きを諜知して、行省に言え、与に交易して之を遣す。

一二七九年、日本の商船が慶元に来航したが、カラダイが別事のないことを調べて江淮行省に上申したため、商船に貿易をさせて帰国させ

たという記事である。この日本商船は四艘の船団であり、その篙師は二〇〇人以上いた。篙師は前掲の『宣和奉使高麗図経』でも、客舟の航行要員の称として挙げられている。文字通りには棹を用いて船を操舵する者で、『高麗図経』では水手と併記されているが、『元史』の記事では、航行要員中から操舵担当の人員だけを挙げる必然性はない。航行要員一般を「篙師」の語で代表させているのだろう。

この記事を素直に読めば、一艘平均五〇〇人を越える航行要員がいたことになるが、日中間を往来する船としては前近代を通じて類例を見ない規模であり、この数値をただちに鵜呑みにすることはできない。もっとも南海方面については、五〇〇人を越える規模の中国船が元代に運航していたことを伝える史料もある。たとえばイブン・バットウター『大旅行記』に拠れば、南インドのカーリクートから中国へ向かう中国船について「(大型中国船ジュヌークリジャンクの)一艘には一〇〇〇人が働き、そのうちの六〇〇人が船員、四〇〇人が戦士たちで……」と記されている<sup>(49)</sup>（家島彦一訳注二〇〇一・二二八）。またフランシスコ会から派遣された修道士オドリクス（オドリコ）は、ブルンブム（南インドのクイロンに比定）から泉州に向かう船に商人ら七〇〇人が乗っていたと述べている<sup>(50)</sup>（高田英樹二〇一三・六一四）。ただしこれらの旅行記は帰国後に書き取られた体験談であって、そこに記される話には史実に符合することも少なくないものの、ことに数値について正確性を期待するのは慎重であるべきであろう。より控えめな数値を挙げるマルコ・ポーロも含め、これらの数値を実数と見ることは、本稿では控えようと思う。

『元史』哈刺鯁伝に戻ると、一二七九年はクビライが日本再征を計画し、日本に国信使を派遣するとともに、その反応次第で遠征するか否かを決めるという方針が示されていた頃である<sup>(51)</sup>（池内宏一九三二・一八八―一九六）。日本商船来航と国信使派遣の前後関係は不明だが、元が日本の動向に対して敏感になっていた時期だった。そのような緊迫した情勢

下に、日本側が安全を確保するために特に大規模な貿易船を派遣したのか、商人側が自らの人数を過大申告したのか、警戒したカラダイが過大な推定値を報告したのか、様々な可能性が考えられるが、いずれにしても四艘二〇〇〇人という数字は、仮に事実だとしても特殊例であり、一般化はできないと考える。

以上で取り上げたのは、乗員数の多い船の事例だが、一方で元代にも北宋期以下の規模の船が運航していた可能性がある。一三三五年に慶元に来航したと考えられる日元貿易船は、慶元の防衛を担当していた蕪県翼上万户府ダルガチのオルジエイトによって貿易を認められず帰国させられたが、その人数は「倭奴四十餘人」と言われている<sup>(51)</sup>。この乗員数は少なすぎるようにも感じるが、このような船も運航していたのかもしれない。

#### ④ 日元貿易船乗員数の参考情報

乗員数は確定できないものの、推測の余地がある史料として、一三二六年に元から帰国する途上で済州島に漂着し島民に殺された遠上人を悼み日本で書かれた文がある。

嘉暦元年（一三二六）元に渡りて来朝するの商舶、耽羅の灘上の横波の石に碍げらるるを以て、柴焼無く水飲無きの患有り。ここに相州亀峯（鎌倉寿福寺）の遠上人、其の衆七十士を高麗の原上に率い、以て樵し以て汲めり。彼の島居の弁服の仇、濫りに誤疑し混戦して害を為せり。遠もまた弩に中りて死するなり。麗の県令、事を以て大元皇帝に聞するに、帝詔して舟楫を理めしめ、実に宿春の糧を以て之を送れば、十五千餘輩、再び帰るを得るか。<sup>(52)</sup>

遠上人が薪水確保のために「七十士」を率いて上陸したところ、島民に襲われ殺された。このことが済州の県令（済州牧使か）から元の皇帝（泰定帝イスンIIテムル）に伝えられた結果、船の修理と食糧の支給が行なわれ、「十五千餘輩」は日本に帰国できたということである。この帰国人数はあまりにも多く、「五千」は「五十」の誤と考えておく。情報が断片的だが、上陸した七〇人（概数だろう）の内、戦死したのは遠上人だけではなからう。この時に生還した人員と船に残った人員が併せて五〇餘人だったと考えられる。ならばこの船には七〇人程度（全乗員が上陸し二〇人程度が戦死した場合）から一二〇人餘（上陸者の全員が戦死した場合）の乗員がいたことになる。病死者などがいたとしても、乗員数は最大で一三〇人程度だろう。ならばこの船の乗員数は、北宋期の日宋貿易船と同じくらいからその倍程度の人数ということになる。

乗員数を考えるための間接的な情報として、入元僧の渡航規模もある。特に元末になると、船に乗る僧侶の人数を明記する事例がいくつか現れる。たとえば南海宝洲は一三四〇年代前半に「同志十餘輩」とともに入元した<sup>(53)</sup>。太初啓原は一三五一年に宗猷ら一八人とともに（合計一九人で）入元した<sup>(54)</sup>。大拙祖能は一三四四年に「同志輩数十人」とともに入元し、一三五八年に「数十人」とともに帰国した<sup>(55)</sup>。もともと太初の事例を除き、これらの人数は具体性が弱く、特に「数十人」などは修辭的表現に過ぎないかもしれない。ただ信憑性のある逸話として、入元僧中巖円月が一三二五年に嘉興本覚寺の靈石如芝に参じた時、今年日本から何人の者が両浙に来たかと質問され、二〇餘人と答えたというものがある<sup>(56)</sup>。中巖はこの年に入元したので、このような質問をされたのだろう。ただし一年の間に来航したすべての船の便乗者を中巖が把握しているはずがない。中巖が答えたのはおそらく同船か同船団の入元僧の数であろう。中巖入元の船は鎌倉幕府が派遣した建長寺船と考えられており（榎本渉二〇一四b）、そこに乗っていたのが二〇数人だったことになる。ただ

し建長寺船は二艘編成だった可能性があり、また元末の諸事例も一艘の人数とは限らない。<sup>(58)</sup>

また龍山徳見は、一三五〇年に平江（蘇州）の太倉から一人乗りの小舟を一艘雇って、同志一七人とともに帰国した。この事例では一艘に便乗したことが明確に分かるが、これは日本行きの便が来なかったことによる非常手段だった。航路も外洋を通らず、中国沿岸を北上して高麗沿岸を南下し、対馬・壱岐経由で帰国するという変則的なものである〔榎本渉二〇〇七第二部第二章〕。船の航行要員が少ないのも沿岸航行に用いる小型船だったためであり、日元貿易船一般の事例として扱うことはできない。そもそも龍山らは慶元で貿易船に乗って帰国するつもりだったが、一三四年に勃発した方国珍の乱の影響で船便が得られなかった可能性が高い〔榎本渉二〇一〇・一九九二二二〕。通常通り慶元から貿易船で帰国した場合、全員が一艘に同乗したかは不明である。

そのような中で一般的な航路を用いた日元貿易船の船数と入元僧の人数が判明する貴重な事例が、一三四年派遣の天龍寺船である。春屋妙葩が天龍寺創建の次第を記した『天龍寺造宮記録』所収の文書に拠れば、一三四年、「宋船二艘」を翌年秋に渡航させることが決まり、その綱司（船長）を推薦するように、足利直義から天龍寺住持の夢窓疎石に命じられた。だが翌年秋に派遣する船は、まずは一艘とすることになったように、夢窓は一艘の綱司のみ推挙している。<sup>(59)</sup>

この船で入元したと考えられる僧に愚中周及がいる〔榎本渉二〇〇七：一五〇～一五三〕。愚中の法嗣一笑禪慶の手に成る年譜に拠れば、天龍寺船は貿易が認められた後も僧侶の上陸は認められなかった。同じ一笑の記した年譜の注釈書『愚中周及年譜抄』の巻上、直過明州条は、この時の以下の如きエピソードを載せる。

本朝より同船し求法を称する僧六十餘人、唯だ師の同行十一人、明

州に過ぐるを得るのみなり。其の故は、大鑑（清拙正澄）の徒弟十七人、師と共に謀りて、別舟に乗り、將に岸に近づかんとするも、忽ち嚴兵の拵うる所と為れば、鐘氏大いに嘖り、一時に之を殺す。其の餘の船中に在る者、之を聞きて皆な本朝に還帰するなり。<sup>(61)</sup>

天龍寺船に乗った僧侶は六〇人以上いたが、その内で愚中ら一人と清拙正澄の徒弟一七人は別船を仕立てて慶元に密入国を図った。しかし後者は鐘氏（年譜は「鐘万戸」と記し、海上防衛に当たる）に見つかり処刑されたため、船中にいた他の僧は上陸せず帰国したという。六〇餘人中で一人が上陸成功、一七人が処刑、三〇餘人が帰国したことになる。この具体的な人数は、愚中が生前に記録していたか語ったことに基づくのだろう。天龍寺船で入元を試みた僧が大勢いたことは確かであろう。当時日本にいた唯一の渡來僧住持である竺仙梵僊は、一三四年秋に出航する船（天龍寺船）で入元する僧侶二六人に偈頌を送っている。<sup>(62)</sup>

この便乗人数は、当時にあってもかなり大規模だったと考えられる。一つには室町幕府が関与した船だったことがあるが、もう一つの事情として、一三三五年以来この船の派遣まで七年間日元貿易が途絶えていたことがある。元で一三三五年から丞相バヤンが急進的改革を始めたことと、同じ頃に日元貿易船の略奪行動が問題になったことが重なり、日本船の來航が禁止されたからである〔榎本渉二〇〇七第二部第一章〕。バヤンが一三四〇年に失脚したこともあり、この措置は天龍寺船の來航を契機として一三三三年に解除されたが、それまで僧侶たちに入元の機会は無かった。そのため入元の機会を待つ僧侶たちが天龍寺船の派遣に着目したのである。

天龍寺船はこうして殺到した僧侶たちを六〇人以上受け入れることができる船だった。天龍寺船の航行要員を、北宋期の日元貿易船と同程度の六〇～八〇人と見積もっても、乗員は百數十人規模に達することにな

るし、大規模な船が用意されたのなら航行要員はもっと多かつたかもしれない。さらに次章で見る商人の便乗者もいただろう。愚中の年譜には、天龍寺船の上陸が認められず船中の水が尽きた時、愚中らが円通懺摩法を修して雨を降らせたことで、「船中数百人」の命が救われた逸話が見え、数百人の乗員がいたように書かれているが、実際に二〇〇人以上の乗員がいた可能性も考えられる。

最後に取り上げたいのが、蒙古襲来の軍船である。特に弘安の役（一二八一）における江南軍は慶元から日本へ攻め込んだもので、慶元―博多航路を採った日元貿易船の規模を考える上で参考になる可能性がある。しかし事はそう単純ではない。

江南軍の船数は三五〇〇艘・十餘万人、または十万人とされ（池内宏一九三二・二七四）、十万人を船数で割れば一艘平均二九人となる。ただし高麗で造船されたものだが、九〇〇艘と称された文永の役（一二七四）の軍船の内訳は、輸送船に当たる大型の「千料船」、戦闘の中心となる「拔都魯輕疾舟」、補助的に用いる「汲水小舟」が各三〇〇艘だった。江南軍三五〇〇艘も同様に大型船・輕疾舟・小舟によって編成されただろう。小舟は平常時には大型船に搭載されて運ばれただろうし、輕疾舟の乗員数は大型船よりも少なかったはずである（中島樂章二〇一三）。よって単純に兵数を船数で割ることに意味はない。

また大型船も均一ではなく、様々なタイプの船が混在した。すなわち江南軍の船には、クビライが江淮・湖広・江西・福建の各行省に造営させたものもあったが（湖広行省の造船は後に中止）、大部分は南宋水軍から接收したものであり、その中には内河用の平底船を改修したものも含まれていたと考えられる（中島樂章二〇一三）。一口に大型船と言っても、旧南宋水軍中の内河船・海船と新造の海船の三者は弁別する必要がある。軍船中の大型船に当たる千料船について、中島樂章が紹介した南宋水軍の史料を見るに、内河用の千料船は船長一〇丈（三〇・七メートル）で、

既述の新安沈船や泉州沈船に近いが、船幅は八尺五寸（二・六メートル）で、船長との比を取ると八・五％になる。これは泉州沈船（三二％）や新安沈船（三〇％）と比べて非常に細長い形状である。水軍中の海船も、江浙で用いられたものは船長五丈・甲板幅一丈二尺で、幅の船長に対する比（二四％）は内河船より大きいものの、泉州沈船・新安沈船と比べるとまだ細長い（『高麗図経』の客舟と同程度）。このため慶元よりも水深が深く波が強い福建では、より幅広の船を用いることが提言された（中島二〇一三・一〇二―一〇四）。

機動性が重視される軍船では細長い形状が選ばれ、特に波の弱い内河ではその傾向が強く、海船でも沿岸防備を念頭に置く船については比較的細長い形状が選ばれる傾向があった。南宋から接收した軍船には、このような船も含まれたはずである。特に内河船の搭載規模は外洋貿易船とはかなり異なつたと考えられる。このように蒙古襲来の軍船を日元貿易船の参考にするためには多くの確認すべき条件があり、現状でそれを解決することは困難である。

## ⑤乗員数増大の背景

日宋貿易船の乗員数は、北宋期には六〇〇〜八〇〇程度だったが、南宋期には増加の形跡が見え、宋末から元代には百数十人から二五〇人以上に及ぶこともあった。日中の経済・技術の発展に伴い船が大型化したために航行要員が増加したという一般的な説明も可能だろうし、実際にそのような側面もあったに違いない。だが航行用の必要人員数が四倍にもなることは考えがたい。時に数十人にも及んだ入元僧の乗船規模を見るに、日本人便乗者の増加という事態にも注目すべきである。

私は乗員数増加の背景として、大宰府による公的貿易管理の終焉があったと考えている。十世紀以来の日本では、貿易船が九州に到着する

と、大宰府が使者を派遣して存問を行ない博多湾に回航させ、朝廷の安置の決定を待つて官貿易を行なうという体制が採られたが、一二世紀前半を以てこの体制は史料上で確認できなくなる〔渡邊誠二〇二二第八章〕。その後平家は太宰府を拠点に、管内諸国の武士の家人化や荘園の集積を通じて、権門として九州の掌握を目指したが、一一八五年には平家が滅亡する。これ以後僧侶の入宋が、中央との関係がある者に限らず多く出現するようになることを見ると、海外への人の流れに対する規制は、この時点で最終的に機能しなくなつたと考えられる〔榎本涉二〇一四a〕。

これ以前、朝廷は勅許を受けた入宋僧を除き、日本人が貿易船に乗って海外渡航することを禁じていた〔森克己二〇〇八・八五〜八六〕。また第一章で見た一一〇五年の公憑の事例を見るに、日宋貿易船の乗員は航行要員のみで構成されており、仮に市舶司が把握していなかった宋人乗者がいたとしても少人数だったと見られる。要するに北宋期の日宋貿易船は、ほぼ航行要員のみという最小限の人員で運航していた。

だが一二世紀末には日本人の渡航制限がなくなった。この頃の日本側史料に現れる海商の名はすべて宋人として理解でき〔榎本涉二〇〇七第一部第二章〕、船長（綱首）や特殊な知識を必要とする航海長などの幹部層は宋人が務めたと思われる。だが水手・兵士など他の航行要員としてならば、日本人が入り込む餘地もあつただろう。来日宋人の人数も、日本滞在中に事故など何らかの事情で減少する可能性があり、その場合は現地人で補充するという選択肢が採られたはずである。

さらに日本人商人の便乗も想定できる。たとえば『宇治拾遺物語』巻一四一六、珠の価無量事には、「たうしせうず」という僧侶が真珠を手に入れて入宋し、唐綾を手に入れた説話が見える。これは入宋僧ではあるが、実質的には法体の商人といふべきものだろう。一三三三年の新安沈船の荷札木簡も注目される。そこには派遣主の東福寺の名義（四一枚）や船長の綱司名義（一一〇枚）の他にも、多くの名義が確認され

る。その中には筑前国宮崎宮社僧と見られる「教仙」や承天寺釣寂庵僧の「秀恵」の他〔中村翼二〇一三・一〇三〕、「秀忍」「随忍」「道阿弥」などの法名や、「八郎」などの俗名を記すものがある。特に「松菊得」「菊一」「本とう二郎」「いや二郎」「衛門次郎」などは日本人の名乗りだろう。これら雑多な名義の木簡は、一人当たりの枚数はさほど多くないが、すべてを合わせると一二五枚に及び、東福寺・綱司名義の木簡よりも多い。これらの名義人には陸上の出資者もいるだろうが、便乗者も含まれていただろう<sup>63</sup>。宋末元初成立の周密『癸辛雜識』続集下、倭人居処に、娼婦と遊ぶ際の奇妙な習俗を描かれている倭人は、そうした人々だったに違いない。上記『宇治拾遺物語』でも、たうしせうずが宋に到着してから真珠を売りに行く途上でこれを道に落とし、失意の中で遊女と遊ぶ様子が描かれている。日本人の貿易船への便乗は、大宰府の管理が生きていた北宋期には、せいぜい小規模な密航程度だったはずだが、南宋・元代になれば公然と行なうことが可能になった。その結果の現象が、日元貿易船の大規模な乗員数だったのではないか。

一方で船体の大型化については、まったく否定するものではないが、乗員数の増加に対応するほどの変化があつたかどうかは疑わしい。七〇〜八〇人乗せた『高麗図経』の客舟と比較するに、新安沈船の船体はこれよりも多少幅が広いものの、それほど隔絶した搭載能力の差があるようには思われない。もちろん日元貿易船の中にも規模の差はあり、二五〇人乗りの日元貿易船は新安沈船よりも大型だったのかもしれないが、それでも客舟の三〜四倍の搭載能力を持つ船だったと考えるのは疑問である。そもそも『高麗図経』の客舟も、搭載可能人数は乗員数である七〇〜八〇人よりも多かったが、積荷量を確保するために乗員数を抑えていた側面もあつたと見られることは、第一章で述べた。ならば日元貿易船における乗員数の増加の原因は、船体の大型化だけに帰すべきではなく、船内空間の活用方法の変化からも考えた方がよい。

北宋期の日宋貿易船の乗員は、ほとんどが航行要員だった（航行要員以外を乗せるメリットもなかった）。搭乗可能人数と乗員数の差が大きいほど積荷の積載空間は増え、商業的利益を確保することができた。これに対して南宋・元代には、多くの日本人の商人・僧侶が乗船を希望するようになった。これを受け入れて海商自身の積荷を減らすことは、貿易活動から直接得られる利益の減少にもつながる。海商がこれを受け入れる動機としては、便乗者からの費用徴収が考えられるだろう。<sup>(64)</sup>海商側としても運賃・荷駄賃の形で先に収益を確保しておくことは、貿易不調の場合のリスクヘッジにもなったはずである。つまり便乗者の受入自体にもメリットがあったと考えられる。また便乗者の恒常的な受入を前提として、船体が大型化することもあっただろう。

以上のように推測した場合、南宋期以後の日宋・日元貿易船の乗員数の内、北宋期よりも増えた分は、だいたい日本人の商人や僧侶の便乗者が占めていたことになる。このことは鎌倉・南北朝期の貿易における日本人のプレゼンスの大きさを示すものでもあろう。そしてそれは、大宰府の貿易管理がなくなったことによる貿易関与者層の拡大と文化交流の活性化を示すものとして評価できることになる。

私はかつて、一二世紀後半以後に中国史料に「日本商人」として現れた海商も、必ずしも民族的帰属が日本人である商人を示すものではなく、日本から派遣された商人を意味しており、それは博多に拠点を持つ宋海商（博多綱首）だったと考えたことがある（榎本渉二〇〇七第一部第二章）。要するに文献上の「日本商人」出現を宋海商から日本人海商への勢力交替に結び付ける従来の図式を否定したのだが、同時に貿易船に便乗した日本人渡航者の重要性も指摘しており、勢力交替とは別の形で、日本人による積極的な対外交流を主張した。このことは本稿で指摘した貿易船の乗員数を考慮すれば、さらに強調されるべきである。そしておそらく次代の遣明船では、この便乗者の枠に官員・客商や送還される被虜人

が入っていくのである。

## おわりに

以上、北宋から元代にかけて、日中間を行き来した貿易船に乗っていた人数の推計を行ってきた。断片的な情報からの推測が多い不確かな論考であることは自覚しているものの、日宋・日元貿易船の情報が極めて乏しい現状を打開するために、あえて試みたところである。

改めて論旨を整理すると、日中貿易船の乗員数は、北宋期には六〇〇〜八〇〇人だったが、南宋末・元代になると便乗者を含めて百数十人から二五〇人以上にも達することもあった。宋末・元代には航行要員以外の便乗者の増加があったと見られ、入宋・入元僧の他に貿易船に便乗する商人の出現が想定される。その契機は大宰府による貿易管理および、それと表裏の関係にある日本人の渡航の管理の消滅だった。

日中貿易船の乗員数増加に船体の大型化も伴っていたのかはよく分からない。少なくともそれを明示する史料はない。ならば乗員数の増加を、単純に造船技術・航海技術の発展に付随した現象として見ることは慎重になるべきである。また乗員数の増加が経済や技術の発展とともに自然に発生する現象ということも、必ずしもできない。私がこの点を強調するのは、この後の日中貿易船の乗員数が必ずしも増加し続けたわけではないからである。たとえば一五・一六世紀の遣明船の乗員は、使節・客商を含めて百数十人であり、<sup>(65)</sup>大規模な日元貿易船よりも少なかった。

江戸時代に清から長崎に來航した日清貿易船は乗員が一〇〇人を越えるものも存在したが、八割以上は六〇人以下であり、四〇人以下の船も三割以上を占めた（安達裕之二〇〇九）。北宋期以下の規模まで少人数化しているのは、日本人の海外渡航が禁止されている中で、乗員がほとんど航行要員になったことも大きい。また江戸幕府は一六八五年の貞享令

以後、清船との年間取引額を定め、一六八八年からは入港船数も制限し、毎年春・夏・秋それぞれ船の出航地ごとに受入船数を定めた。既定船数との貿易が済むと、以後の清船は積み戻しを命じられ、貿易が許された船も一定額しか取引を認められなかった〔山脇悌二郎 一九六四・七一〕一〇六、荒野泰典 一九八八第一部第三章〕。一七一五年に始まる信牌制度が機能するようになる以前には、清海商も大型の船でゆっくりと航海せず、小型の船で早く来航する動機があったと見られる<sup>(66)</sup>。

一方明清代の中琉間では、日中間よりもはるかに大規模な船が行き来していた。たとえば明末の冊封使船は船長四〇〜五〇メートル、幅は九〜一〇メートルに達した。特に一六三三年の船は六二・二メートル×一八・六メートルの巨艦で〔松浦章 二〇〇三本論第四章〕、四〇〇人近くの使節や水手に乗っていた〔小葉田淳 一九九三・三三四〜三五〇〕。一方の琉球進貢船を見るに、乗員数が具体的に判明する一四七〇年以後の半世紀間において、一艘の乗員数は最小で一五〇人、最大で三九五<sup>人</sup>であり、梢水（水手）だけで一艘平均二二〇人程度に達した〔小葉田淳 一九九三・一二九〜一九七〕。このように船体や乗員数が大規模になったのは、航路の自然環境の違いも関係しよう。だが岡本弘道に拠れば、一五二〇年代以後の進貢船は、乗員規模が半減し、船も小規模なものになった〔岡本二〇一〇第四章〕。つまり琉球王府がそれまで大規模な船を派遣していたのは、必ずしも自然環境のみに規定されたものではなく、派遣主が何らかの意図を以て大規模にしていたのであり、必要があれば規模の縮小を選択することもあったのである。

このように船や乗員の規模の変化は、その時代ごとの貿易環境を反映しつつ、あくまでも海商や派遣主の選択の結果として引き起こされたものだった。日元貿易期に乗員が大規模化したのは、多くの便乗希望者が出現し、またそれを受け入れることが可能でかつ有利である環境があったからこそのであると、考えることができよう。

註

(1) なお日宋貿易の前提として唐末の貿易船についても検討を行なうべきだが、本稿はすでに長文となったため、これについては別稿で論じることとした。

(2) 一〇七九年・一〇九四年の北宋の規定では、高麗に向かう船は二艘以内での出航のみ認められていた〔統資治通鑑長編〕元豊二年正月丙子条・『宋公要輯稿』食貨三八一三三、互市、紹聖元年閏四月二五日条〕。この規定は、船団を組んで高麗へ向かう海商が少なくなかったことを示している。しかし『高麗史』の宋海商来航記事は、都綱（船長）の名と来航人数を併記するものは多いが、船数を記すものはない。特に人数の多いものについては、複数の船による船団の乗員数が記されている可能性も疑うべきだろう。

たとえば一一四八年に来航した「宋都綱郭英・莊華・黄世英・陳誠・林大有等三百三十人」については、郭英ら五人が別船で来航したもので、各乗員の合計が三三〇人だったと考えられる（毅宗二年八月是月条）。しかし他の記事でも必ず都綱全員の名が記されているのは明確ではない。たとえば『高麗史』には一〇六〇年に「宋商徐意等三十九人」（文宗一四年八月癸亥条）と「宋商黄元載等四十九人」（同乙亥条）の来航記事が見えるが、『高麗史節要』はこれをまとめて「宋商徐意等八十八人」（文宗一四年八月条）としている。『高麗史』にも同様に複数の船の乗員をまとめて記した記事が含まれる可能性がある。特に一〇五二年度の「宋商趙受等二十六人」（文宗六年九月癸卯条）と一〇五四年度の「宋商趙受等六十九人」（文宗八年七月庚午条）、一〇八九年度の「宋商徐成等五十九人」（宣宗六年十月己酉条）と一〇九〇年度の「宋商徐成等一百五十人」（宣宗七年三月己巳条）のように、短期間で人数が大きく変化している者は、その疑いが強い。

また逆に一〇二六年の「宋広南人李文通等三人」（顯宗一七年八月壬午条）や一一〇二年の「宋商徐脩等三人」（肅宗七年閏六月甲寅条）など、極端に少人数の例もある。これらは全乗員数とは考えられない。『高麗史』の宋海商来航記事は「来献土物」などの文言を伴うことが多く、王への貢献儀礼に関わる記事と考えられるので、そこに記される人数がそもそも全乗員数とは限らない恐れもある。

(3) 「頭中将顯基伝下大宰府解・肥前国解文・大宋国商人解文云、可定申可安置哉否事。大宰府解文（大宋国福州商客陳文祐等参着事）一枚・肥前国所進宋人陳文祐等到来解文一通・存間同文祐所進大宋国奉国軍市舶司公憑案一枚・同文祐等所進船内客徒交名一枚・新入宋入六十四人形体衣裳色絵図一枚・同文祐等所進貨物解文一枚・同文祐等所進和市物解文」。

(4) 色絵図の作成は養老公式令の規定に基づくものと考えられる（遠方殊俗人、来入朝者、所在官司、各造図、画其容状・衣服、具序名号・処所并風俗）。

一〇二〇年の宋海商文襄来朝時に「人形・衣(衣)」を描き提出する件が問題にされた例もある(『小右記』寛仁四年九月一四日条)〔山内晋次二〇〇三・一七一―一八一〕。

(5) 「若狭国言上唐人七十餘人到着当国。可移越前国<sup>(宋)</sup>之由、有其定」。

(6) 藤原通憲『本朝世紀』天慶八年七月二六日条。  
大宰府解申請官裁事  
言上大唐呉越船来着肥前国松浦郡相嶋状  
船老艘勝載參仟斛 乘人壹佰人(交名在別)  
一船頭蔣袞 二船頭兪仁秀 三船頭張文遇  
右、得管肥前国今月十一日解、同日到来称、(中略)云々。  
天慶八年六月廿五日  
唐人百人交名書、在弁官。

(7) 『本朝文粹』卷七、為清慎公報呉越王書(天曆元年閏七月廿七日付け)の冒頭に「蔣袞再至、枉一札、末尾に「勅袞等還。不宣謹言」とあり、天曆元年(九四七)以前に蔣袞が二度目の来日を遂げ、呉越国王錢弘佐の書を届けたこと、蔣袞の帰国便に託して藤原実頼(清慎公)が返書を送ったことが分かる。山崎寛士は九四五年の第一次来日の後で帰国し、第二次来日の時に錢弘佐の書を届けたことを推測している(山崎二〇一八)。

(8) 注6所掲史料に「勝載參仟斛」とある。一斛は南宋期以後五斗とされるが、それ以前は十斗(一石)に当たる。

(9) 藤原実實『小右記』正暦元年七月二〇日条、「義藏闍梨・覚縁上人、来談之次云、唐人舟一艘(千五百石)着岸、法橋齋然弟子、去々年属唐人入唐、今般彼唐人及弟子法師等、同以帰朝云々」。ここに海商の名前は現れないが、この船で帰国した僧侶が手掛かりになる。すなわち齋然の弟子は二年前の入宋船と同じ唐人の船を用いて帰国したことが本記事には記されている。この齋然弟子とは、九八八年に入宋した齋然從僧の嘉因・祚乾のことである(『日本紀略』永延二年二月八日条)。そして『宋史』卷四九一、日本国伝に抛れば、嘉因を乗せて日本から宋に来たのが「台州寧海縣商人鄭仁德」だった。

(10) 以下本稿では呉承洛説に従い(呉一九三七)、宋元代の一尺を三〇七・二メートルとして計算する。

(11) 「旧例、毎因朝廷遣使、先期委福建・兩浙監司、顧雇客舟、復令明州裝飾、略如神舟、具体而微。其長十餘丈、深三丈、闊二丈五尺、可載二千斛粟」「每舟篙師・水手可六十人、惟恃首領熟識海道、善料天時人事、而得衆情」。

(12) 徐兢『宣和奉使高麗圖經』卷二四、親衛節杖に、使節の名前が具体的に記される。この時は国信使・副国信使・上節二人・中節三人・宣武下節五〇人・充代下節五八人だった。

(13) 徐兢『宣和奉使高麗圖經』卷三四、海路一、客舟、「神舟之長闊・高大・什物・器用・人数、皆三倍於客舟也」。

(14) なお次の史料に抛れば、この六年後に南宋海軍が沿海防衛のために広東・福建で雇募した海船の内、客舟と同規模の船(幅二丈四尺以上)は、梢工二人・水手四〇人が乗り込むことになっていた(『宋会要輯稿』備辺二九一三一、建炎三年三月二日条)。

既而林之平言、「必海船、乞於福建・広東沿海州軍雇募、分作三等、上等船面闊二丈四尺以上、中等面闊二丈以上、下等面闊一丈八尺以上、並以缸中堵為側上等船募梢工二人・水手四十人、中等梢工一名・水手三十五人、下等梢工一名・水手二十五人、」。詔並從之。

この乗員数は客舟よりかなり少ないが、移動・運搬ではなく防衛を目的とした軍船の場合、限界まで兵を搭載する必要もなく、むしろ緊急時にすばやく動くことができる機動性を重視したのだろう。またこれらは沿海部を移動する船であり、外洋貿易船と同様の構造だったのかも一考の必要がある。

(15) 三善為康『朝野群載』卷二〇、異国、大宋国商客事、公憑。河辺隆宏の校訂テクスト(河辺二〇一一)に依る。

(16) なお森克己は乗員を合計七〇人(下級船員六六人)とするが、それは第三甲に二度登場する「林太」の片方を衍字としたためである(森克己二〇〇八・一三四)。だが河辺隆宏は、二人の「林太」が連続して登場するわけでもないから、目移りによる書写時の重複を考える必要は必ずしもないと、同姓同名の別人が誤字の可能性を指摘する(河辺二〇一一・二三七)。

(17) 徐兢『宣和奉使高麗圖經』卷三四、海路一、客舟、「每舟十艘」。

(18) 成立時期については、平凡社東洋文庫『夢梁録』第三卷に附す梅原郁の解題を参照。

(19) 「甲令、海船大者数百人、小者百餘人」。

(20) 南宋・洪邁『夷堅志』三志己卷第六、王元懋巨悪に記す説話に抛れば、一一七八年に泉州から出航した貿易船は、帰路で悪事を企んだ林五・王冠によつて、船内の二人が切り殺され、一人は海に落とされた。林五らは小舟に乗り換えて積荷を積んで帰国し遭難を装ったが、その時に乗員と積荷を半分失ったと偽称した(所乗船遭水、人貨俱失其半)。この船の乗員は二人の倍の四四人前後と推測される。本説話に抛ると、この船は呉大が綱首となり、「火長之属一図帳者三十八人(火長の属下にあり図帳に記録されている三八人の航行要員)」とともに出航したものであるという。乗員は綱首・火長と水手三八人の合計四〇人だろうか。

(21) 卷一二、江海船艦、「且如海商之艦、大小不等。大者五千料、可載五六百人。中等二千料至一千料、亦可載二三百人。餘者謂之鑽風、大小八槽、或六槽、每

船可載百餘人」。

(22) ただし乗員を増やす必要がある場合や（使船の場合など）、それが利益増大に結び付く場合（積荷減少分を補う報酬を得られる場合など）ならば、積荷を減らして乗員を増やす選択肢もあり得た。これについては後で改めて論じることとする。

(23) なお歴代の冊封使船の船体の情報は松浦章が整理しており、他の事例ではすべてこれよりも大型である（松浦二〇〇三本編第四章）。

(24) 『南海I号沈船考古報告之二一〇一四一〇一五号発掘（上）』文物出版社、二〇一八年、第四章第四節。

(25) 『泉州湾宋代海船発掘与研究（修訂版）』海軍出版社、二〇一七年、六七―七二頁。

(26) 橘成季『古今著聞集』巻二、生智法師渡唐の時観音の利生を蒙る事、「こ、かしこに修行する僧ありけり。名をば生智といふ。たびく渡唐したりけるものなり。建長元年の比渡唐しけるに、悪風にあひて已に船くだけんとしければ、こたうといふ小船に乗うつりにけり。船せばくして百餘人ぞ乗りたりける。残の輩は、もとの船に残て有ける、心中をしはかるべし」。

(27) 紹熙元年説を採る『文献通考』が漂着地として泰州のみを挙げるのに対し（紹熙元年、漂至泰州。詔見行貨物免抽買、船隻物件尽数給還、仍給常平米賑恤）、紹熙四年説を採る『宋史』が泰州と華亭県を挙げているという違いはあるが（紹熙四年、泰州及秀州華亭県、復有倭人為風所泊而至者。詔勿取其貨、出常平米、振給而遣之）、どちらも常平米で賑給を行なう詔が出されており、基づくところは同じだろう。

『清波雜誌』には紹熙三年（一一九二）の自序がある。本文がこれ以前に書かれていたならば、倭人の泰州漂着は紹熙元年とすべきこととなるが（榎本涉二〇〇七・九九）、序の後に書き足された可能性も否定はできない。実は華亭県漂着倭船については、洪邁『夷堅志』三志辛巻三、普照明顛に「日本国番船」として見え、紹熙三年に漂着したと記される。これに対する賑給は紹熙元年ではありえず、紹熙四年とすべきである。

ただし『宋史』は紹熙四年の記事の後に「慶元六年（一一二〇）至平江、嘉泰二年（一一二二）至定海県。詔並給錢米、遣歸国」という記事が続く（『文献通考』も同様）、同一の措置をした二件の漂着事例をまとめて記述している。あるいは紹熙四年の記事も、同様の措置を施した二件を一つの記事にまとめて立項しただけなのかもしれない。たとえば泰州漂着の倭船には紹熙元年に、華亭漂着の倭船には紹熙四年に賑給を行なったが、『文献通考』は前者のみを収録して前者の年代で立項し、双方をまとめて収録した『宋史』は後者の年代で立項した、ということも考えられよう。ここでは結論を出しがたく、両論併記としておきたい。

(28) 「輝頃在泰州。偶倭国一舟、飄汎在境上。一行凡三十人、至郡館殺之。或詢其風俗、所答不可解。旁有訳者、乃明州人。言、其国人遇疾無医薬。第裸病人、就水浜杓水通身澆淋、面四方呼其神請禱、即愈。婦女悉被髮、遇中州人至、拭端麗者、以薦寝。名度種。他所云、訳亦不能曉。後朝旨、令津置至明州、趁便風以歸」。

(29) たとえば一二四一年、南宋の慶元から博多に向かう貿易船が涪州島近海で風波に巻き込まれた時の靈験譚として、八幡神が女人の姿で現れたというものがある。この時船に乗っていた円爾は「宋船元無婦人。自何来」と問うたという（虎関師鍊『元亨釈書』巻八、弁円伝）。このような話が生まれたのは、外洋船に女性が乗らないことが一般的だったためであろう。

(30) この史料については、以前日宋貿易船の事例として扱い、明州人訳者も乗員の一人と考えたが（榎本涉二〇〇七・七五）、ここで改めたい。

(31) 『建炎以来繫年要録』紹興一五年一月丁巳条、「日本国賈人、有販琉黄及布者、風飄泊温州平陽泉仙口港。舟中男女、凡十九人。守臣梁汝嘉以聞。詔汝嘉、措置發遣」。

(32) 『金史』巻一五、宣宗本紀、興定元年二月戊申条、「即墨移風岩、於大船中、得日本国太宰府民七十二人、因羅遇風、飄至中国。有司覆驗無他。詔給以糧、俾還本国」。

(33) 黄潛『金華黄先生文集』巻二八、勅賜康里氏先塋碑、「日本海商百餘人、遇風漂入。高麗表請没入其人於有司以為奴」。

(34) 『吾妻鏡』建保五年四月二七日条、「宋人和卿、造畢唐船。召数百輩疋夫於諸御家人、擬浮彼船於由比浦。即有御出。…然而此所之為体、唐船非可出入之海浦之間、不能浮出。仍還御。彼船徒朽損于砂頭云云」。

(35) 『吾妻鏡』建保四年二月二四日条、「將軍家、為拜先生御住所医王山給、可令渡唐御之由、依思食立、可修造唐船之由、仰宋人和卿。又扈從人、被定六十餘輩」。

(36) 「日本官船大使如真等、將入宋求法漂風。僧俗并二百三十人、泊開也召島、二百六十五人、到群山楸子二島。大宰府少卿殿白商船七十八人、自宋將還本国、漂風失船、以小船泊官州加次島。命全羅道按察使、給糧船護送其国」。

(37) たとえば一二四一年の入宋僧円爾の帰国船は三艘（『聖一国師年譜』仁治二年五月朔条、「同発者三船、二船已没、我船亦將沈者数次」）、一二七九年の日元貿易船は四艘（後述）、一二九二年の日元貿易船は四艘（『元史』巻一七、世祖本紀、至元二九年六月己巳条、「日本来互市、風壞三舟、惟一舟達慶元路」）。

また一一九六年に宋海商李宇（博多津前通事）が東大寺の重源の使船を宋に出したところ、其船留難なく、類船おほかりける中に、最初に明州に着たり」となったという鎌倉期の説話がある。李宇は買うべき仏典を明州で見つけたが、代金が足りず奔走していたところ、「本朝船二艘、忽然として同津に着り」ということがあり、その乗員に立て替えてもらったものか、無事購入できた（『日吉山王

利生記』第七。「山王絵詞」卷二二もほぼ同文。この時に博多から出航した船の中で、李宇の船が最初に明州に着いたが、他にも多くの「類船」があったとい、遅れて到着した「本朝船二艘」がこれに当たるか。遣明使の記録である笑雲瑞訴『笑雲入明記』宝徳四年八月二四日条に「一号船為本船、属之者、諺曰類船」とあるように、「類船」は船団中の主船（本船）に随行する船を言い、「華夷変態」など近世史料にも類見する。要するに李宇の船は（おそらく三艘の）船団を組んでいたのである。

(38) なお「大宰府少卿殿白商船」は、日本では多く「大宰府少卿殿白す」、「商船：」と読まれる（武田幸男編訳『高麗史日本伝』上巻、岩波文庫、二〇〇五年、六二頁、『太宰府市史』中世資料編、太宰府市、二〇〇二年、一三三頁など）。その場合武藤資能は、商船が加次島に流れ着いたことを知った上で高麗に連絡したことになるが、実際には考えがたい事態だろう。北朝鮮・韓国では「白商船」を「官船」と対比させて「普通の商船」と訳している（社会科学学院古典研究室『北沢高麗史』三、新書苑、一九九一年、三七頁。『高麗史料 DATABASE』<http://db.history.go.kr/KOREA/>。高銀美氏の教示に拠る。「白」を「普通」とする解釈の妥当性については判断を保留するが、「官船」「白商船」を対比させて読む点は従いたい。

(39) 宣州は今の北朝鮮平安北道宣川郡に当たるが、朝鮮時代の『新增東國輿地勝覽』卷五三では、宣川郡の西隣の鉄山郡の項に「郡南四十里」として加次里島の存在が記載される。朝鮮未成立の『大東輿地図』に、鉄山の南に浮かぶ椴島の北東に「大加次」「小加次」なる島が見えるのが、加次島に当たるだろう。

(40) 「延祐五年冬、有倭船泊平陽州五十二都大興海浜。其人貌類中国、或載尖巾、或髻為僧、衣白布及藍青花服、袖大而短、束帶佩刀。訊二人梅守志・林愛華・綱首二人見覚・道願詞称、有本国客商五百餘人、齋金珠・白布等物駕船、於九月二十七日放洋、意投元国慶元路市舶司、博易銅錢・藥材・香貨等項、不料十月七日海風飄浪、累日至十五日辰時至此、十一月十四日移泊瑞安州飛雲渡。齋到拜見上位及与浙省官。赤皮甲・大刀・皮袋・箱扇等物、隨即起解。繼奉上司明文仰遵守旧例、前去慶元、泊船博易。外有倭僧平全珠、齋到隨身度牒、係彼国治部尚書所給。称、欲親往廬山等処、尋訪馬祖遺跡、後常遊廬蕩・天台諸名山云。」

(41) 類例として、一三〇六年に貿易のために慶元に来航した倭商有慶が金と鏹を献上したことが挙げられる（『元史』二二、成宗本紀、大徳十年四月甲子条、「倭商有慶等、抵慶元貿易、以金・鏹甲為獻」。また後述の一三三五年の元統「倭寇」も、当初慶元の「上官」に金を賂していた。

(42) たとえば「仰」を行政文書特有の「申し付ける」の意味（田中謙二二〇〇〇・四〇二〜四〇七頁、『中国歴史公文書読解辞典』五一頁等）で用いているのは、原文書に拠ったものだろう。

(43) 平安時代の日本史料では一艘の船の幹部層を綱首・副綱、一船頭・二船頭・三

船頭などという例もあるが（注6所掲史料など）、中国でそのような称が用いられた例は知らない。

(44) 呉潜『許国公奏議』卷三、奏曉論海寇復為良民及開防海道事宜、「此間船舶、常有販高麗者。…此間之舟一隻、可以載二三百人。万一彼有異志、并我甲乙兩番之舟、並行拘奪、以渡韓賊、則亦意外之過慮也。」

(45) 朱印船はガレオン船や和船の技術で改良を加えつつも、ジャンク構造を基調としていたとされており（石井謙二一九八三・七一）、搭載能力が元代のジャンクと大幅に異なることはないかと推測する。

(46) ここでは一尺三〇・三センチメートル、一間六尺として計算する。

(47) 『高麗史』卷三五、忠肅王世家、忠肅王十一年七月癸丑条、「倭船飄風、至靈光郡、凡二百二十餘人、具舟楫歸之。」

(48) 「十六年、日本商船四艘、篙師二千餘人、至慶元港口。哈刺歹諜知其無他、言于行省、与交易而遣之。」

(49) 特にイブン・バットゥータについては、実際の旅程は南インドまで、カリリクートからは中国に向かわず、オマーンのザファアリーに向かったと考えられている（家島彦二二〇一七第II部第一章）。東南アジア以東の記事は、イブン・バットゥータが人伝てに集めた間接的な情報や、編者のイブン・ジュザイイが他書から採り入れた情報に基づいて作られたものらしい。またイブン・バットゥータがカリリクートで中国船を実見していたとしても、一〇〇〇人の乗員を数えたことは考えがたく、船の大規模な様子を誇張して語ったものか、現地人から聞いた不正確な情報をそのまま語ったものに過ぎないだろう。

(50) マルコに拠れば、元からインドへ向かう船は二〇〇人の水夫を要し、<sup>はしけ</sup>船が動かすのも水夫四〇人が必要だった。ただしこの人数はフランス国立中央図書館所蔵のフランク・イタリヤ語写本（一四世紀）に基づくもので、他のテキストでは、船員が三〇〇人、あるいは二〇〇人、あるいは一五〇人必要で、船は四〇人、あるいは八〇人、あるいは一〇〇人の船員で導かれるとされ（一四七〇年頃のラテン語訳手稿本のセラダ本）、または船員が三〇〇人、あるいは二〇〇人、あるいは一〇〇人必要で、船は六〇人、あるいは八〇人、あるいは一〇〇人の船員が必要であるとするなど（一五五九年のイタリヤ語訳刊本のラムージオ本）、数値がまちまちである（高田英樹二〇一三三九八〜四〇二）。七〇里（約三八七キロメートル）／二四マイル）に過ぎない杭州城の周長『咸淳臨安志』卷一八、疆域三、城郭を二〇〇マイルとするなど、マルコの語る数値は鵜呑みにはしがたい。結局これら旅行記に見える数値は、木蘭皮国（マダガスカル）の船が一艘で数千人を収容するとする南宋・周去非『嶺外代答』卷三の説の如く（一舟容数千人）、異国の驚異を強調するための修辭と見るべきだろう。

(51) 程端礼『畏齋集』卷六、故中奉大夫浙東道宣慰都元帥兼蕭州翼上万户府達魯噶

齊譚勸哲因公行狀、「嘗中夜、倭奴四十餘人、擐甲操兵、乘汐入港。かつて本史料について分析したことがあり、事件の年代なども考証した〔榎本涉二〇〇七：一四〇～一四五〕。

(52) 乾峰士曇『乾峰和尚語録』卷二、悼高麗闕死僧軸序、「嘉曆元年、渡元而來朝之商舶、以碍耽羅灘上橫波之石、而有無柴燒無水飲之患焉。越乎相州龜峯遠上人卒（率力）其衆七十士高麗原上、以樵以汲。彼島居并服之仇、濫誤疑混戰而為害矣。遠也中弩而死也。麗之俱令、以事聞于大元皇帝、帝詔理于舟楫、實以宿春之糧送逃（衍力）之、士五千餘輩、得再帰乎」。

(53) 『南海和尚伝』（『禪林諸祖伝』第八冊）、二十餘載、而結同志十餘輩、而再乘南渡之舶、中流風急、而俄值覆船之患、有一大函浮水上、度之終得到三韓之地。南海の元元は一三四二―四五五年の間〔榎本涉二〇〇七：一七〇〕。

(54) 大開幻輪『釈氏稽古略続集』卷三、永樂五年条、「太初禪師、諱啓原、：年十九、与宗猷等十八衆、游參上国。年代は明記されないが、太初が一四〇七年に七五歳で逝去したと記すことから、入元年の「年十九」を二二五一年と判断した。一三五〇年説・一三六七年説もある〔榎本涉二〇一三：一四六―一四九〕。

(55) 『大拙和尚年譜』康永三年条、「是年秋、師与同志輩數十人、俱附商船汎重溟。同延文三年条、「夏五月、師与數十人、俱乘船汎海、數日到薩州甌嶋、六月抵肥後高瀬」。

(56) 中巖円月『東海一瀛集』四、藤蔭瑣細集、「泰定二年、予初參靈石和尚於秀之本覺。石云、今年郷里、有幾人出浙。対曰、二十餘人。石曰、非細事也、千郷万里、為道忘軀」。

(57) 『中岩月和尚自曆譜』正中二年条、「秋九月、到江南。即泰定二年也。雪竇過冬。会旧友全珠侍者於中岩菴、同往浙西嘉興、參靈石和尚。天寶過年」。

(58) 建長寺船の出航前に「建長寺造営料唐船の警固の事」が肥前国御家人の中村氏に命じられたこと〔鎌倉遺文』二九一五五、一三二六年の帰国後に「造勝長寿院並びに建長寺唐船の勝載物の京都運送の兵士の事」が鎌倉幕府より薩摩国守護に命じられ、守護代より国内の地頭・御家人に伝えられたことが知られている〔鎌倉遺文』二九五九九〕。「建長寺造営料唐船」と「造勝長寿院並びに建長寺唐船」は一般に同じものと考えられているが、後者は「造勝長寿院唐船」と「造建長寺唐船」の二艘である可能性がある。前者はその内の一艘の警固に関わるものであり、後者は二艘の積荷をまとめて運搬する件に関わるものであるという解釈である〔榎本涉二〇一四b〕。もしもそうならば、建長寺船は勝長寿院船と合わせて二艘の船団だった可能性がある。

(59) 又、宋船往來事、有其沙汰。：尊卑之説、共以不同也。判断之所存不一決。然而国師（夢窓疎石）不可苦之由、被執申之、任智者遠慮、可被免許之由、治定了。宋船二艘事、為当寺造営要脚、所被免許也。早致用意、明年秋可令放洋之由、

可被仰綱司候。恐惶謹言。

十二月廿三日

天龍寺方丈

直義在判

就彼状、先被渡一船、仍被拳綱司至本、則被成御教書、造天龍寺宋船二艘事、任本寺之吹拳、為綱司可被致沙汰状、如件。

同廿五日

直一

至本御房

(60) 愚中周及『愚中和尚語録』卷六、年譜、曆応四年（一三四一）条・至正二年（一三四二）条。これらの繫年をそれぞれ一年遅らせるべきであることは、以前指摘した〔榎本涉二〇〇七：一五一〕。

(61) 『日本朝同船称求法僧六十餘人、唯師之同行十一人、得過明州也。其故者、大鑑之徒弟十七人、与師同謀、而乘別舟、將近岸、忽為敵兵所捉、鐘氏大噴、一時殺之。其餘在船中者、聞之皆還帰于本朝也』。

(62) 竺仙梵樞『竺仙和尚語録』卷中、四明竺仙和尚偈頌。「壬午秋、海船既發。春夏間欲南遊者、競乞贈行。師乃信筆応之若干首。今以一類録之」の序に続けて、入元僧に送られた二六首の偈が列挙される。その宛先は泉侍者・関禪人・頓侍者・裔節（一本良節）書記・洲侍者・瑞侍者・宗侍者・裔訓侍者・策侍者・雲禪人・裔沢侍者・淨智寺瓊侍者・裔翔侍者・苗禪人・楚侍者・椿侍者・慧日喜侍者・裔翰侍者・柔侍者・充書記・広侍者・恢知客・古知客・裔龍知客・忠藏主・貞禪者である。この中で洲侍者は先述の南海宝洲と考えられるが、彼は天龍寺船で入元を志すも官司の制止によって乗船できなかった〔南海和尚伝〕。他にも乗船できなかった僧が含まれる可能性があるが、多くの僧が便乗を志したことは認めて良い。

(63) 中村翼は、花押のある木簡の人名は出資者ではなく便乗者の名義であり、花押は慶元で商品を船に積み込む際に便乗者が自ら書き込んだものと考えている〔中村二〇一三：一〇三〕。

(64) たとえば『鹿苑日録』明応八年八月六日条に拠れば、永正度遣明使（二五〇九）の派遣準備に当たり、客商一人当たり二〇貫、荷駄一駄当たり八貫が徴収され、また十駄を持ち込めば一人分の乗船費用を免除する（二人で十駄を持ち込めば合計一〇〇貫）という方針が提示されていた〔橋本雄一九九八：三六〕。こうした乗船費・荷駄賃の徴収は、日宋・日元貿易船でも見られただろう。

(65) 一四六八年の応仁度二号船は、官員五四人・客人衆（商人）三五人・公人（通事等）九人・水手五二人の合計一五〇人。また一五三九年の天文八年度一号船は官員一五人・従商人一二人・水手五八人の合計一八五人、二号船は官員五人・従商人九五人・水手四〇人の合計一四〇人、三号船は官員六人・従商人九〇人・水手三八人の合計一三四人だった〔小葉田淳一九九四：二二二―二二六〕。

(66) この点は、二〇一八年の共同研究会において、藤田明良氏から示唆を得た。

参考文献

- 安達裕之 二〇〇九 「東シナ海の航海時期」『海事史研究』 六六  
 荒野泰典 一九八八 「近世日本と東アジア」 東京大学出版会  
 池内 宏 一九三一 「元寇の新研究」 東洋文庫  
 石井謙二 一九八三 「図説和船史話」 至誠堂  
 榎本 渉 二〇〇七 「東アジア海域と日中交流―九一―四世紀―」 吉川弘文館  
 榎本 渉 二〇一三 「南宋・元代日中渡航僧伝記集成 附江戸時代における僧伝集積過程の研究」 勉誠出版  
 榎本 渉 二〇一四 a 「宋元交替と日本」『岩波講座日本歴史』 七、中世二、岩波書店  
 榎本 渉 二〇一四 b 「建長寺船の派遣とその成果」『東アジアのなかの建長寺』 勉誠出版  
 岡本弘道 二〇一〇 「琉球王国海上交流史研究」 榕樹書林  
 河辺隆宏 二〇一〇 「朝野群載」所収宋崇寧四年「公憑」について『情報の歴史学』 中央大学出版部  
 木村 淳 (Jun Kimura) 2016 *Archaeology of East Asian Shipbuilding*. University Press of Florida.  
 呉承洛 一九三七 「中国度量衡史」 商務印書館  
 小葉田淳 一九四一 「中世日支通交貿易史の研究」 刀江書院  
 小葉田淳 一九九三 「増補中世南島通交貿易史の研究」 臨川書店  
 高田英樹 二〇一三 「マルコ・ポーロ／ルスティケッロ・ダ・ビーサ 世界の記」 名古屋大学出版会  
 田中謙二 二〇〇〇 「田中謙二著作集」第二巻、汲古書院  
 中島楽章 二〇一三 「元朝の日本遠征艦隊と旧南宋水軍」『寧波と博多』 汲古書院  
 中村 翼 二〇一三 「日元貿易期の海商と鎌倉・室町幕府―寺社造営料唐船の歴史的位置―」『ヒストリア』 二四一  
 橋本 雄 一九九八 「遣明船と遣朝鮮船の経営構造」『遙かなる中世』 一七  
 松浦 章 二〇〇三 「清代中国琉球貿易史の研究」 榕樹書林  
 森 克己 二〇〇八 「新訂日宋貿易の研究」 勉誠出版  
 森平雅彦 二〇一三 「文献と現地の照合による高麗―宋航路の復元―」『高麗図経―海道の研究―』 中近世の朝鮮半島と海域交流』 汲古書院  
 山内晋次 二〇〇三 「奈良平安時代の日本とアジア」 吉川弘文館  
 山内晋次 二〇一六 「宋代温州に漂着した日本船―「硫黄の道」研究のひとつ―」『亀井明德氏追悼・貿易陶磁研究等論文集』 亀井明德さん追悼文集刊行会  
 家島彦一 二〇一七 「イブン・バットゥータと境域への旅―「大旅行記」をめぐる

新研究―名古屋大学出版会

- 家島彦一 訳注 二〇〇一 『大旅行記』 平凡社東洋文庫  
 山崎覚士 二〇一八 「呉越国・宋朝と古代日本との交渉・貿易」『古代日本と興亡の東アジア』 竹林舎  
 山脇悌二郎 一九六四 「長崎の唐人貿易」 吉川弘文館  
 四日市康博 二〇〇六 「元朝南海交易経営考―文書行政と錢貨の流れから―」『九州大学東洋史論集』 三四  
 渡邊 誠 二〇一三 「平安時代貿易管理制度史の研究」 思文閣出版  
 (国際日本文化研究センター、国立歴史民俗博物館共同研究員)  
 (二〇二〇年一月二七日受付、二〇二〇年四月九日審査終了)

## Scale of Crew and Passengers on Trading Ships between Japan and China in the Song to Yuan Periods

ENOMOTO Wataru

In the Northern Song period, the crew and passengers on trading ships between Japan and China usually numbered 60 to 80. It was the optimum number from the point of view of commercial profit and safe navigation, although more people could be accommodated. In the late Southern Song period, it is possible that trading ships between Japan and China carried more people than in the Northern Song period, but there are no reliable examples to prove this. In the Yuan period, some trading ships carried more than 250 crew and passengers. Monks were given passage and went to China in groups of a dozen or tens of people. In 1342, the Tenryuji ship (天龍寺船) carried more than 60 monks to China. The number of its crew and passengers must have been at least a hundred and several dozen, or even over 200, in total. This increase in crew and passenger numbers was caused by the ending of trade control and travel restrictions by the Dazaifu (大宰府), the regional government office, which enabled Japanese monks and merchants to go to China on trading ships. Maritime merchants reduced their cargo and took them on board for the fares. From the South Song to Yuan periods, Japanese passengers were a greater presence in the maritime trade between Japan and China. The change in numbers of crew and passengers did not necessarily depend on improving navigation techniques, but reflected the change of circumstances of trade.

Key word: Japan-Song trade, Japan-Yuan trade, Japanese monks traveling to Yuan, trading ship, junk