

元代の海上交通

四日市康博

Maritime Transport of the Yuan Period
YOKKAICHI Yasuhiro

はじめに

① 国内交通ルートと海上交通
② 海外交通路

③ 海運・海上交通を掌る官府と行政
④ 海上交通・海上貿易における綱と幹脱(オルトク)
おわりに

【参考文献】

中国の海上交通は淮河を挟んで南北に分かれ、北方の海運は「北号」、南方の海運は「南号」と呼ばれていた。北号に対応する交通ルートはその行程から大きく(一)杭州から直沽(現在の天津)に至る海上ルート、(二)杭州から大運河を経由して直沽の北運河(大運河)から通州に至るルート、(三)通州から大都に至る運河である通惠河の三つのルートに区分できる。また、南号に対応する輸送ルートとしては、(一)泉州から福州へ至り、さらに杭州へ至る海上ルート、(二)泉州から福州へ至った後、閩江沿いに内陸部へ入り、鉛山を経由して杭州へ至る陸上ルートのふたつがある。

一方、海外交通路としては、西洋航路・東洋航路・浙江(慶元)から日本(博多)に至るルート、福建から琉球・九州へ至るルートがあった。西洋航路は泉州・広州から出航して、占城を経由し、木刺由(ムラユ/スマトラ)、さらにはインド洋まで達する海上ルートであり、元代では最大の幹線であった。中継地としては、大越に代わってチャンパが、三仏齊(サーバジ/マライ・スマトラ地域)に代わってジャワが擡頭してきた。東洋航路は泉州を出航して台湾島の東部からフィリピンへ南下し、ポルネオ島経由でマラッカ海峡に向かい、インド洋に抜けるルートである。この時期から琉球(現在の台湾・沖縄)・三嶼(現在のフィリピン)が中継拠点となり始め、明代になると日本ともリンクしてさらに東洋航路の重要性が増したと言われる。さら

に、元朝末期頃から南九州・沖縄経由の中国渡航ルートが利用されたとされているが、それ以前の主要交通路は博多と慶元(寧波/明州)を繋ぐ海上ルートであった。日本史側の史料では「大洋路」と呼ばれている。このルートは宋代から日本と中国を結ぶ主要幹線であった。

元朝の政治状況とこれらの海上交通ルートの関係としては、宋の旧制を引き継いだ元朝が、宰相アフマドから宰相サンガに至る中央集権の重商主義採用期に国家による海上運送の管理体制を強めた。具体的には、江浙行省・行泉府司を海事政策の中軸として海運・市舶、さらには塩課もその属下に組み込んで包括的な行政機構を構築しようとしたものであった。言葉を変えれば、国内輸送路と海外交通路をより一体的に結びつけ、税糧の歳輸のみならず、南海貿易の利益も江南から京師へダイレクトにもたらされる体制を築き上げようとしたのである。しかし、既存勢力や地域社会からの反発も強く、結局は宰相サンガの失脚後に南海貿易路と南号の海上交通路を結びつけた海站は廃止され、それぞれの地域社会の豪民(新興ローカルエリート)に海上運送を依存する体制に引き戻された。

【キーワード】北号、南号、杭州、大都、慶元(寧波)、泉州、西洋航路、東洋航路、南海貿易、幹脱

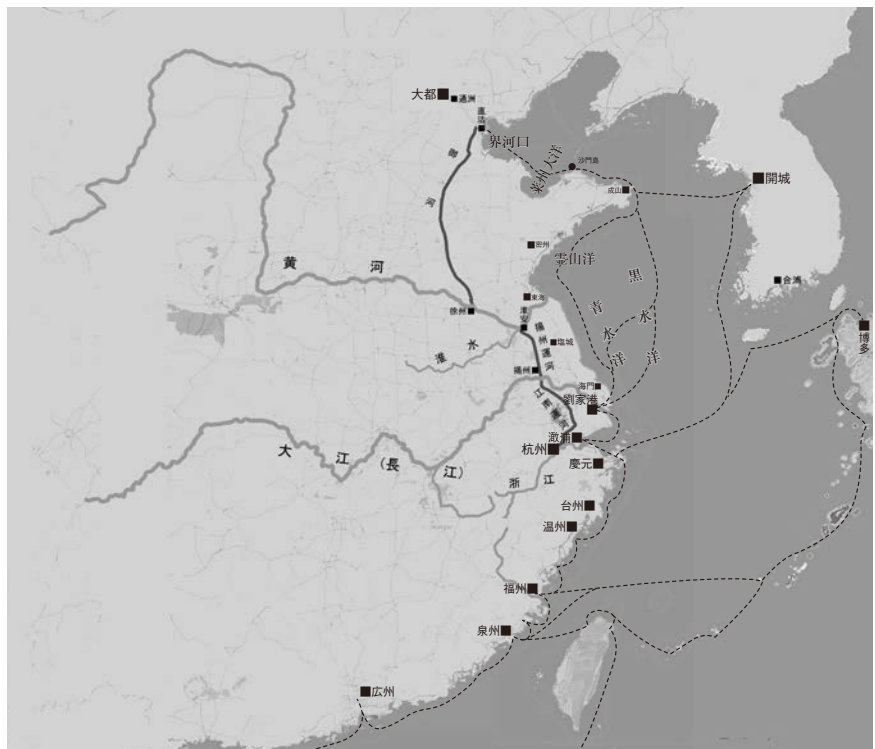
はじめに

歴代中国の海上交通は淮河を挟んで南北に分かれており、北方の海運は「北号」、南方の海運は「南号」と呼ばれていた^{〔1〕}。また、海運以外にも運河や長江・黄河、その他の河川を利用した河運ルート、さらには陸路をも利用した輸送ルートがはり巡らされていた。なかでも、江南の主要都市から京師である大都に至るルートは国内輸送ルートの大動脈であり、現在でも「京杭運河」をはじめとして交通の動脈として機能している。それらの行程は、『経世大典』海運に記される海運と河運を利用して大都に至るルートからうかがい知ることができる。北号を含む元代華北における輸送ルートはその行程から大きく分けて三つのルートに区分できる。ひとつは南号に接続し、江南の政治・経済的中心であった杭州から直沽(現在の天津)に至る海上ルートである。もうひとつは杭州から大運河を経由して直沽の北運河(大運河)から通州に至るルート。最後に通州から大都に至る運河である通惠河である。一方、南号を含む江南の輸送ルートとしては、やはり、『経世大典』站赤から次の二つが複合して機能していたことが知られる。ひとつは泉州から福州へ至り、さらに杭州へ至る海上ルート、もうひとつは泉州から福州へ至った後、閩江沿いに内陸部へ入り、鉛山を経由して杭州へ至る陸上ルートである^{〔2〕}。以下、これらのルートについて実際にはどのようなに使用されていたのか、それぞれ見てゆくことにしたい。

①国内交通ルートと海上交通

(二一a) 浙江↪海上ルート(杭州↪直沽(天津))

一般に元代に開発された海運ルートとされるのはこのルートのことである。



地図1 元代中国漕運ルート

あり、杭州から大都へ至る物流ルートの一部となる。杭州からと言っても、海路に出航するのは長江に面する平江路の劉家港からであり、長江の河口から海に出て、直沽(現在の天津)に至るまでのルートが海路にあたる。劉家港を出帆した船は航路が拓かれた当初、すなわち、一二八二年から一二九一年までは揚州路通州の海門を通過して黄連沙頭から海に出て、淮安路塩城、海寧府東海、密州と膠州の境界である靈山洋、寧海州の成山、沙門島を経由して萊州大洋を横断し、界河口(直沽)に

至るといふルートを取ったが、一二九二年には沿岸を北上するルートに代わって劉家港を出港した後、三沙洋子江から匾擔沙大洪抛泊、万里長灘を経由して青水洋、黒水洋に至り、沙門島、萊州大洋を通って界河口に到着するルートが開拓された。さらに、翌一二九三年以降は三沙洋子江から匾擔沙大洪抛泊、万里長灘を経由せずに一気に沖合いの黒水洋に入り、そこから劉家島、沙門島を経由して萊州大洋を縦断して界河に到達するルートが開拓された。

元朝が海運航路を開拓してから、河運から海運に完全に切り替わったかのようなイメージを持たれることもあるが、そのようなことはない。冬の寒い時期に北方に位置する運河が氷結することもあったが、大体において海運と河運は並行しておこなわれていた。

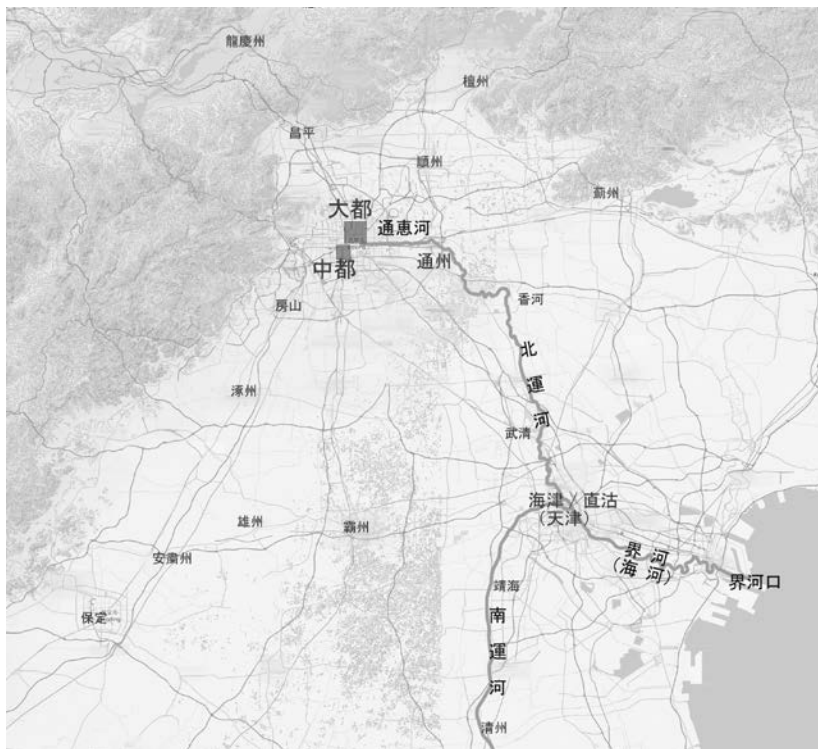
(二一b) 京杭大運河ルート (杭州→通州)

海運ルートが開拓される以前には、当然ながら運河が利用されていた。江南から華北へは隋朝以降拓かれた運河が存在していたが、それらは江南から大都に至る全ての行程をカバーしていたわけではなく、補修や新たな開鑿、さらには陸路による輸送が必要な行程もあった。元朝は当初、江南の浙西地方から江南運河を経由して長江に至り、揚州運河(山陽瀆)を経由して淮河・黄河に至り、陸路を経由して御河(永濟渠)に入り大都に至るルートで糧運がおこなわれた。しかし、迂回や陸路による負担が大きかったことから、濟州河と会通河が開鑿され、杭州から通州に至るまで江南運河、揚州運河、濟州河、会通河、御河と連なる、いわゆる大運河による漕運が実施された⁽⁴⁾。しかし、なお運送に難儀することも少なくなかった。

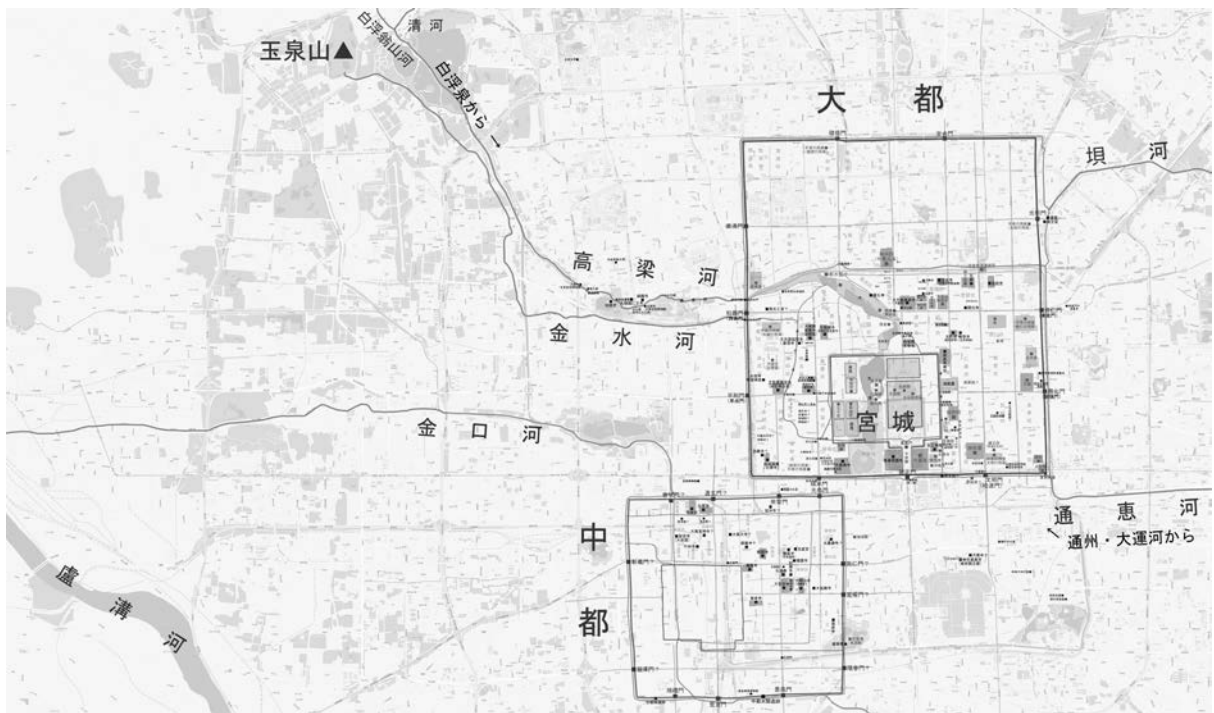
(二一c) 首都圏河運ルート (北運河(大運河)→通惠河)

大運河および海上ルートを通じて直沽の界河口から通州に至った物資

をさらに大都に漕運するために、通惠河が開鑿された⁽⁵⁾。通惠河は基本的に金代の旧河の上に置かれたが、大都まで直通させるためにその一部は新たに開鑿された。通惠河は大都城東南角楼付近から城壁沿いに西に進み、文明門と麗正門の間に位置する南水関から城内に入り、宮城東壁沿いに北上した後、靖恭坊の南側(現在、玉河遺跡として発掘されている周辺)を北西方面に進み、海子橋(現在の万寧橋/明清代の金錠橋)から積水潭(海子)の南側(現在の前海)に接続した⁽⁶⁾。正確な場所は特定されていないが、積水潭の南側には西倉が置かれており、海運・大運河



地図2 京師近郊で海運路と河運路が接続する運河漕運ルート



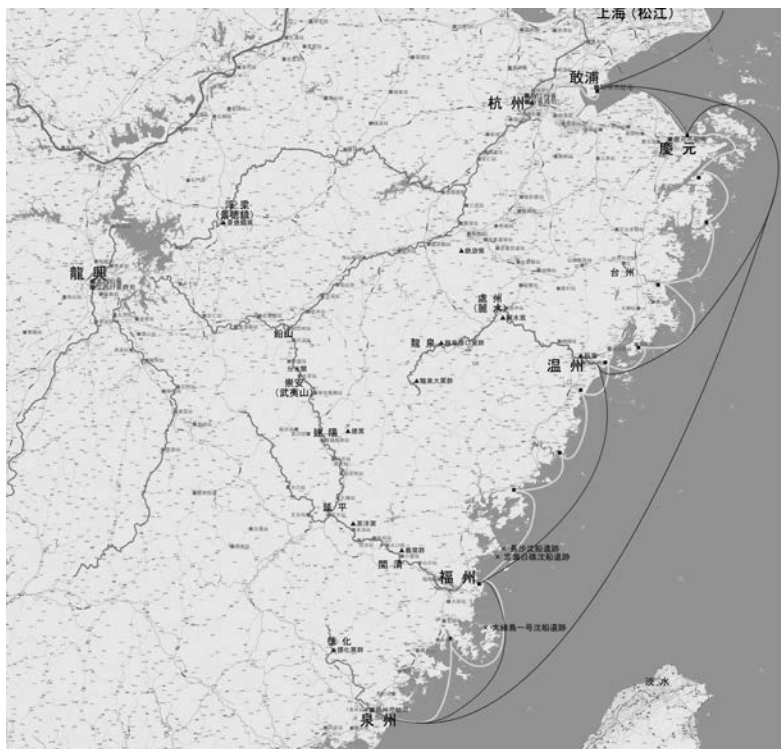
地図3 大都周辺の漕運路

から通惠河を經由してもたらされた物資が貯蔵されていたと考えられる。また、宮城内部に入る場合は、宮城東南角から内部に接続する水路があり、ここから宮城の正門である靈正門の北側を横断して太液池に入ることができた。すなわち、海路から大都にもたらされた諸国の貿易品や朝貢品もまた同様に通惠河から大都城に搬入されたと見られる。或る意味、海外からの貿易ルートの終点がこの通惠河から大都城内部への水路だったといえる⁽⁷⁾。なお、齊化門（現在の朝陽門）と崇仁門（現在の東直門）の内部には北太倉や倉が置かれており、大都城の東南角楼から西へ進まずにそのまま東城壁沿いに北上に齊化門、或いは崇仁門から城内に搬入される水運ルートも存在した。なお、ほとんどが空き地であって明代には城外とされた大都城北域の機能には不明な点が少なくないが、北東門である光熙門の外側には「漕堰」すなわち、漕運船の船だまりおよび水運を守護する河神を祀る「龍王堂」が置かれており、この門が漕運の拠点となっていたことが知られる。この門外で城外河は埧河に接続し、東に延びた埧河は大運河（北運河）の延長である温榆河に接続していた⁽⁸⁾。

(二) 浙江↷福建海上ルート（泉州↷福州↷杭州）

元代では、一般的に海運というと江蘇地方の劉家港から直沽（現代の天津）の界河口までのルートを指すことが多い。しかし、元代前半には杭州以南の海上ルート、特に泉州から杭州までの海上ルートも歳輸に利用された⁽⁹⁾。しかも、南海貿易の玄関口である泉州から江南の経済的中心地である杭州までの海上ルートということで、南海貿易品の輸送と密接な関わりがあったことは言うまでもない。このルートが整備されたのは、ウイグル人宰相（史料によつてはチベット人宰相）のサンガ（桑哥）が専権を握った時期であり、至元二十六年二月のことである。『元史』世祖本紀には次のようにいう。

尚書省臣が言うには、「行泉府が統轄する海船一萬五千艘には、新



地図4 南号（浙江～福建）の漕運ルート

附人を駕らせていますが、それでは危急の時に殊更に用いることができません。ぜひナヤンとシヨンハルの流散戸を招集して軍とし、泉州から杭州に至るまで海站十五を立て、站ごとには船五艘、水軍二百を置いて、番夷の貢物と商販の奇貨を専運させ、なおかつ海道を防禦させれば、便益となるでしょう。」「世祖フビライは」この上奏に従った。⁽¹⁰⁾

ここにいう尚書省臣とは尚書省平章政事のサンガであり、この記事は同じく『元史』姦臣伝に記載される彼がシハーブ・ウッディーン（沙不丁）とウマル（烏馬兒）を福建行省の平章に任じて行泉府司と市舶司を

管領させたという記事に対応する。⁽¹¹⁾『元史』海運志では、この時、行泉府司を新設すると共に、海運万戸府をふたつ増置して全部で四府としたことが記される。行泉府司の中央官府である泉州府はもともと宮廷・政府の請負商人であるオルトク（斡脱）とその交易を管理する官府であり、海運がその職掌に組み込まれたのはこの時だけであった。すなわち、この時、強大な権力を握った宰相サンガのもと行政機構の結合と機能の拡大をねらった政策が推進された。『元史』の各記事は断片的な情報しか伝えていないが、この時の福州から杭州に至る海上ルートおよび海站の整備は、淮浙行省（江浙行省・福建行省）の宰相に行泉府司の管理職を兼ねると共に行泉府司の職掌のなかに市舶（南海貿易）と海運・海防を取り込み、南海貿易の玄関口である泉州からそのまま江南の政治・経済の中心である杭州まで税貨・貿易品を海上輸送し、さらには都の大都までもたらしすことを意図した包括的な行政機構の確立を前提としたものであった。

しかし、このような強権発動による急速な行政改革と行政機構の肥大は既得権益を持つ重臣・官僚たちや伝統的国家観を持つ文人たちから強い反発を招き、四年後の至元二十八年に宰相サンガが失脚・誅殺されると直ちに新設の海運万戸府二府は廃され、海站も廃止に追い込まれた。その背景には、サンガが新たに海運万戸府を置く前から海運を独占してきた朱清・張瑄の一族が新興勢力として海運に参入した行泉府司のシハーブ・ウッディーン、ウマルらに強硬に反対し、宰相サンガ失脚と同時に廃止の上奏をおこなったことが知られている。宰相サンガの誅殺に際して、サンガによって起用されたり、要職に就いたりしたが、いわゆるサンガの朋党はことごとく罷免されたり、処刑されたりしたが、その中でシハーブ・ウッディーンは失脚することなく江浙行省と行泉府司に官職を保っていた。サンガ失脚によって福建から浙江への海站や海運体制は廃止されてしまったが、もともと、この海站は陸路の輸送による民へ

の負担を軽減するために考案されたものであった。反サンガ派が政権を握った後の至元二十九年、やはり陸上ルートによる負担を回避する方策を探るため、前述のムスリム官僚シハーブ・ウッディーンやウイグル人官僚イグミシといった海事に通じた者に諮問がおこなわれている。

中書省が奏した。「福建宣慰司官の高興が言った。『本道（福建道）が年毎に泉州の貢賦を遞運したり、外國來使が皇帝のもとに赴いたりするときに、みな民力に命じて綱運させるため、民は重ねがさねこれを勞苦としています。今、その沿途では逃亡した家屋が甚だ多い。よくよく哀憫すべきです。遠近からの職貢での驛傳を窺かに詳かにしてみると、この為以前、建寧路の建陽縣と崇安縣にそれぞれ馬站一カ所を立てることを請求しました。斜行して鉛山州の車盤站に至り、さらに汭口に至って下船し、そのまま大都に至らせました。各所に人夫二百五十人を用いなければなりません。亡宋が銅錢を運ぶことと舖兵によって站夫に充てることを罷めたのはそのためです。それならば、福州の懷安縣、水口、南劍にそれぞれ水站を置き、それによって建寧に至らせれば、官民に便益があることを期待できます。』（以上のように上奏して）皇帝の聖旨を奉じたところ、以下のように曰う。『イグミシ（亦黒迷失）、シハーブ・ウッディーン（沙不丁）は曾てその地に至っている。再び彼らに問えばよいだろう。』都省（中書省）が（この仰せに）欽依してイグミシとシハーブ・ウッディーンに詢ったところ、皆なそれが便益であるろうとのことであつた。官員を差わして江浙福建行省と共に便宜に従つて〔水站を〕設置し、人夫を差擬（吏部が地方官吏を人選・任命すること）せよ。これを西路の饒州等處驛道と比べると、計えて五站を省くことになり、且つまた七百餘里も近い。』

この記事を見る限り、海路に通曉しているイグミシとシハーブ・ウッディーンに諮問がなされているにもかかわらず、陸路に代えて再び駅站

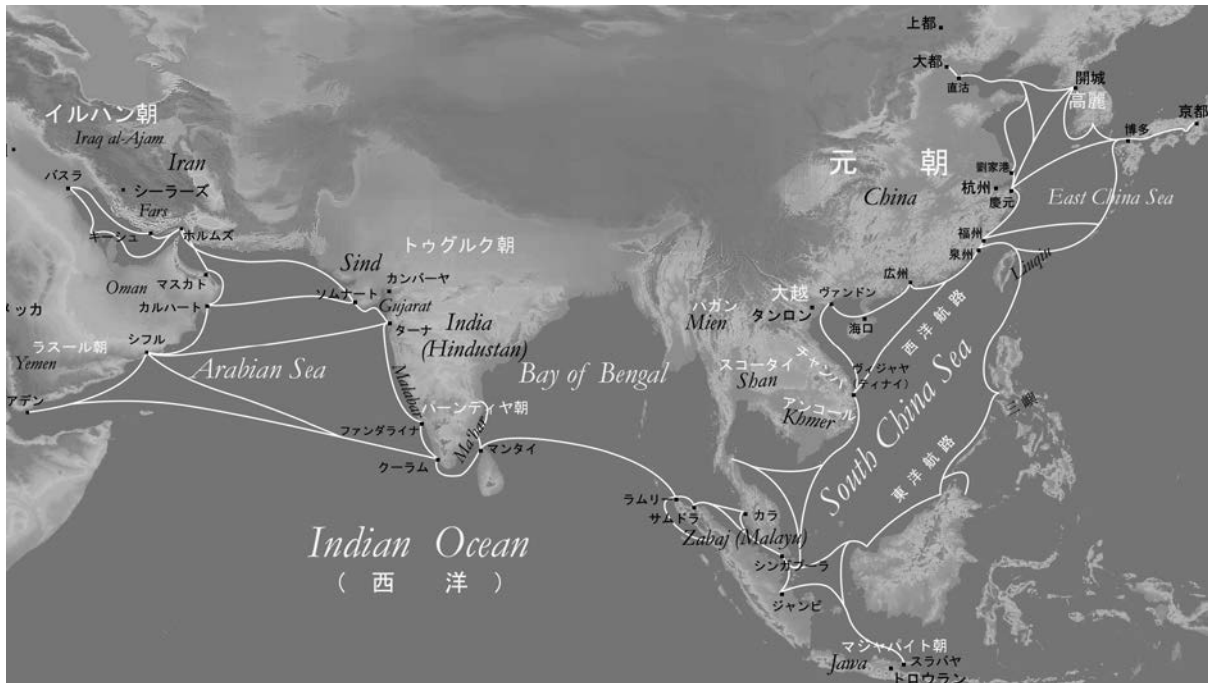
を利用した海上輸送ルートを探ろうという案は出されず、福州から閩江沿いに北上する河路を利用してルートを短縮する案が出されたのみであつた。事実、この後、泉州・福州・杭州の海上ルートの駅站が元朝政府によって全面的に再利用されることはなかった。それは、どうしてなのだろうか。その理由としては、サンガ失脚と共に海運の独占権を回復した朱清・張瑄の一族の存在が想定される。この上奏がなされた至元二十九年、サンガと繋がり深かった新興官僚たちを海運から排除することに成功した朱清と張瑄の一族は繁栄を極めていた。⁽¹³⁾ 彼らは海運のみならず海外貿易経営にも関与していたが、当然、京師までの海運ルート（浙江・腹裏）の掌握と無関係ではない。⁽¹⁴⁾

浙江以南の海上ルートは、国家による駅伝経営こそ廃止されていたものの、海上運送自体は官民複合の形態で持続していたと考えられる。その証左のひとつとなるのが、福建平潭の大練島で出土した元代の沈船遺跡である。⁽¹⁵⁾ この大練島沈船の積み荷の大部分が陶磁器、しかも、龍泉窯青磁であり、その年代として韓国の新安沖で出土した有名な新安沈船とほぼ同時代である一四世紀前半が与えられている。すなわち、この大練島沈船遺跡は、国家の海站が廃止されて海上ルートが国家規模の歳輸に利用されていなくても、浙江・福建の海上ルートが国内海上貿易に利用されていたということを意味している。次に国外の海上ルートについて見ていきたい。

② 海外交通路

(二一) 出航地

元代の出航地には基本的に貿易と貿易船を管理する市舶司が置かれていた。なかでも海上貿易の玄関口として最大規模を誇るの、言うまで



地図5 南海航路

もなく泉州である。それはマルコロポーロやイブンバットウータも疑いなく世界最大の港というほどであり、⁽¹⁶⁾ 実際、南海（南シナ海～インド洋）方面から来航する貿易船の多くは泉州に入港したと見られている。それは先に見たように、市舶と税糧の海運・海防を複合した政策を施行した際に、その海站の起点が泉州とされたことから窺い知ることができらる。⁽¹⁷⁾ 泉州以外に南海航路と直結した港市としては、広東市舶司が置かれた広州、短期間ながら海北海南市舶司が置かれた雷州・海南が知られ、⁽¹⁸⁾ 特に広東市舶司は塩政を担う塩課提挙司とも複合しながら浙江や福建とは異なる独自の職掌を担っていたが、その詳細は明らかではない。泉州より北では温州、杭州、敢浦、慶元（現在の寧波）、上海に市舶司が置かれたが、⁽¹⁹⁾ 浙江ではやはり日本や高麗に通じる東側の航路と直結していた慶元が最も大きな規模を誇っていたと見られる。⁽²⁰⁾ 市舶司は政治状況の影響を受けやすく、何度も廃置が繰り返されたが、至元年間末期に廃止された他の市舶司と異なり、浙江の慶元、福建の泉州、広西（現在の広東）の広州には元代末期まで断続的に市舶司が置かれていた。⁽²¹⁾ 以下、それぞれの出航地ごとに海外航路を概観してみたい。

(一) 西洋航路（泉州・広州～占城～マラッカ海峡・インド洋）

西洋航路は泉州・広州から出航して、占城を経由し、木剌由（ムラユ／スマトラ）、さらにはインド洋まで達する海上ルートであり、元代では最大の幹線であった。⁽²²⁾ 現在ではヨーロッパ・アジアに対応する西洋・東洋の別の元となった西洋航路・東洋航路の区別が現れるのは宋代のこととされるが、⁽²³⁾ 元代までは西洋航路が主要幹線であり、また、大越に代わってチャンパが、三仏齊（サーバジ）／マライ・スマトラ地域に代わってジャワがその中継拠点として擡頭してきた。⁽²⁴⁾ 南宋代の南海地理書である『諸蕃志』では占城国と並んで三仏齊が挙げられているが、明代の『瀛涯勝覽』では三仏齊の主要港であった旧港（パレンバン）は爪哇（ジャワ）の所

轄に属していることが語られている。⁽²⁵⁾元朝期においても、三仏齊の名は世祖フビライ朝を最後に史料から姿を消し、代わりにジャワとマラユの二大島嶼文化圏の名が頻出するようになる。元朝がマラユ（＝旧三仏齊）ではなくジャワに攻撃を仕掛けたことから、南海航路におけるジャワの存在感の強さが知られる。チャンパとジャワという南海航路上の中継拠点のいずれもが元朝の侵攻を受けたことは決して偶然ではない。

(二一三) 東洋航路（泉州→三嶼→渤泥→マラッカ海峡・インド洋）

東洋航路は泉州を出航してから海岸線沿いに海南島・ベトナム方面へ向かわずに、台湾島の東部から三嶼（フィリピン）へ南下し、渤泥（ボルネオ）経由でマラッカ海峡に向かい、最終的にインド洋に抜けるルートである。⁽²⁶⁾前述したように元代はなお西洋航路の方が主要幹線として機能していたが、その一方で東洋航路沿いの諸国も元朝との通交を開始する。その背景としては、爪哇（ジャワ）におけるシンガサリ王国・マジヤパイト王国の繁栄が挙げられる。マジヤパイトの都トロウランからの出土遺物を見るとベトナムからの陶磁器も含まれることから、⁽²⁷⁾いわゆる西洋航路からもジャワにアクセスしていたことは確実であり、また、元朝がジャワに遠征をおこなった際にもその艦隊は西洋航路を利用した。⁽²⁸⁾しかし、『諸蕃志』を紐解くと、そこに至る航路はチャンパを経由しているとは書かれていないし、ボルネオから一五日で到着すると説明されていることから、ジャワは東洋航路沿いの国々とも直結していたことが知られる。⁽²⁹⁾

なお、この時期から琉球（現在の台湾→沖縄）⁽³⁰⁾・フィリピンが航路上の中継拠点となり始め、明代になると日本ともリンクしてさらに東洋航路の重要性が増加したと言われる。⁽³¹⁾琉球・日本への航路はこの東洋航路のさらに支線となるが、いわゆるピロースクタイプ、今帰仁タイプと呼ばれる福建産陶磁器が既に一二世紀後半から博多を経由せずに沖縄

にもたらされていることを考慮すると、少なくとも元代にも沖縄本島までこの航路の支線が伸びていたと考えることができる。⁽³²⁾

(二一四) 慶元（寧波）→日本・高麗 附：福州・昆山（太倉）

元代にも日本、特に九州から沖縄へ、さらに中国に至る通商ルートは存在していたが、琉球王朝時代のように、沖縄が日本と中国、或いは日本と東南アジア方面の中継点として積極的に中継貿易をおこなった形跡は見られない。前述したように、明代にあたる琉球王朝成立以後は沖縄諸島と日本も東洋航路沿いの南海貿易ルートに組み込まれるのであるが、元代にはまだそのような貿易構造は存在していなかった。もともと、日本側の視点から見ると、元朝末期頃から「南洋路」と称される南九州→沖縄経由の中国渡航ルートが利用されるようになると言われているが、それ以前の日本と元朝の主要交通路は博多と慶元（寧波/明州）を繋ぐ海上ルートであった。それは日本史側の史料では「大洋路」と呼ばれている。⁽³³⁾このルートはもちろん、宋代以前から日本と中国を結ぶ主要幹線であり、明代以降まで利用され続けたが、元代も例に漏れず、博多と慶元間が最大の海上交通ルートであった。モンゴル襲来時の江南軍の侵攻路も、風で高麗まで流されたとはいえ有名な新安沈船の本来の航路もこのルートである。また、一方で、当然ながら慶元からは日本以外に高麗への貿易ルートも機能していた。⁽³⁴⁾宋元代の明州/慶元の地方誌、『宝慶四明志』と『至正四明統志』には、日本と並んで高麗からの貿易品についての記載があり、⁽³⁵⁾明州→慶元が宋元期の高麗の対中国貿易の拠点であったことが知られる。

慶元以外のルートとしては、江蘇地方の昆山（現在の太倉）の劉家港が挙げられる。劉家港は浙江から腹裏に至る海上ルート⁽³⁶⁾の起点にもなっており、元代前半期に海運を独占した朱清・張瑄が拠点を移したことから、海上交通の拠点として繁栄するようになったと言われる。⁽³⁶⁾すなわち、

『弘治太倉州志』に次のような記述がある。

至元十九年、宣慰 朱清、張瑄は崇明より居を太倉に徙した。(彼らが)海道漕運を創開すると、海外諸蕃は〔それに〕因って此〔劉家港〕に交通・市易を得た。この結果、四閩の居民は閩閩として相い接し、糧糶・海舶や蠻商・夷賈は輻湊して雲集した。当時ここを六國馬頭と謂った。⁽³⁷⁾

要するに、朱清・張瑄がここを海運の拠点としてから海外貿易の拠点ともなり、大いに繁栄したということであるが、ここにいう「六國馬頭」とは、高麗、琉球、そして日本を含む海外諸国を指すと言われる。同じ明代の『崇禎太倉州志』には「海水は州境を環つて、諸港に入る。灌田の利は莫大である。『大明』一統志』にはこれを「大海」と言うが、俗にこれを「海汭渺」と言う。涯際は無く、外は琉球・日本等の六国に通じている。故に太倉の南関を「六國馬頭」と言う⁽³⁸⁾とあり、琉球・日本からの交易船も劉家港に来ていたと言われる⁽³⁹⁾。ただし、これには異論もある。この時代の日本が果たして江蘇まで直接商船を送っていたのか疑問視するむきもあり、確かに、一四世紀は日本側から中国へ商船を派遣し、それに便乗して入元する僧侶の規模がピークに達していたと言われるが、少なくとも日本側には江蘇の劉家港に寄港したとする記録は確認できない⁽⁴⁰⁾。また、史料上の問題も存在する。先に挙げた『弘治太倉州志』は一五世紀末から一六世紀初頭にかけての成立であり、もう一方の『崇禎太倉州志』は明末の一七世紀前半の成立である。弘治年間には日明貿易がまだ盛んであったが、崇禎年間には既に明朝が日本との直接貿易を禁止しており、六國馬頭に外国商船が集まってくるという状況は少なくとも明代中期以前の状況を記したものであろう。しかし、かかる状況が元代にまで遡るのか安易に肯定はできない。元代にはまだ琉球王国が成立していないからである。もちろん、琉球王国成立以前に琉球(＝沖縄)の船が中国と通商した可能性が全く無いわけではない。また、元代に朱清・

張瑄が海運の拠点を置き、海外貿易を開始したことは事実であるが、琉球や日本の商船が集まってきたとする点に限っては、明代の状況を述べたものである可能性が高い。ただし、明初に太倉には市舶司が置かれていたことから、元代から既に太倉が海外貿易の拠点になっていたことは確かである。近年、発掘された太倉樊村溼遺跡では貯蔵施設・港湾施設が確認され⁽⁴¹⁾、明代以前から太倉が流通の要衝に位置する貯蔵拠点の機能を持っていたことが明らかになった。また、太倉樊村溼遺跡からは大量の元代陶磁器が出土しているが、その組成の割合や時期が紀年資料として有名な新安沈船の陶磁器資料とほぼ一致することは注目すべきであろう⁽⁴²⁾。今後、考古学の側面から太倉の貿易状況がより明らかになれば、日本との貿易に関する新たな知見も得られるかもしれない。

もうひとつ、天曆元年(一三二八年)に博多から南九州・沖縄を経由せずに福建に至った事例やその翌年に福州から博多に船が戻った事例、また、至正四年に博多から福州に至った事例など、博多・福州間の航路利用も見られるが⁽⁴³⁾、やはり、流されたのか、或いはイレギュラーな航行だったらしく、天曆元年の福州来着の後には浙江行省の官吏が徴税をおこなうようにわざわざ命令が出されている⁽⁴⁴⁾。ただし、慶元にしても福州にしても、行政的には杭州が治所であり、元朝では、海外出征などで泉州に臨時的に福建行省が置かれた場合を除いて、杭州に置かれた江淮行省(江浙行省)が政治的な中心となっていた。地方政治の民政最高機関である行省も南海貿易を管理していた行泉府司も杭州に置かれていたのである。

③海運・海上交通を掌る官府と行政

海運は、形式上、兵力を有した海運万户府、さらにその下に属する海運千戸府が担当した。正式には海道運糧万户府と呼ばれ、形式上、モン

ゴル人の重臣が長官の達魯花赤（ダルガチ）に任命され、実務に通じた漢人は実質的に海運万户府を管轄する万户に任命された。⁽⁴⁵⁾ただし、海運は万户府が発足した当初からこれを実施に導いた朱清・張瑄の一族に実権を独占されていた。前述したように、至元二十四年の行泉府司直属の海運万户府二府の増置は、そのような独占体制を崩すと同時に、税糧をはじめとする官物のみを漕運の対象としていた海運万户府と南海貿易の貿易品や抽分（関税）収入の輸送をも海運万户府に担わせるという新たな職掌を導入したものであった。これにより、海運と南海貿易が行泉府司という同一官府の統轄のもと連続的に管理されることになった。サンガの失脚と共に行泉府司が海運万户府を属下に置く体制は廃止され、成宗テムルの大徳年間には海運を独占していた朱清・張瑄の一族も失脚する。その後、南海貿易と海運が政策的に直接リンクしたことを示す記録はない。しかし、漕運に船を提供して実質的に海運を担っていた者たちが「官豪勢要」と呼ばれる大商人や斡脱（オルトク）と呼ばれる政商であったことを示唆する記録が残ることや、海站の廃止後も朱清・張瑄が海外貿易を経営していたことから、南海貿易と海運のリンクが完全に切れたわけではなく、その担い手の多くは海運と海外貿易の双方に関与していたものと考えられる。

貿易そのものに関しては、元朝が江南を支配下に置いた当初は、南宋に倣って市舶制度を設置しただけであった。しかし、その後、盧世榮の行政改革時に官本船制度が導入され、政府管理下による資本共有体制が本格化し、さらに続くサンガ専権期に南海貿易と御用商人オルトクを同時に管理する行泉府司の設置とさらにはその属下に市舶司と海運万户府が組み込まれたことよって、元朝政府による南海貿易の包括的管理体制が確立された。また、行泉府司で長官職にあった高級官僚の多くは浙江をはじめとする行省においても宰相職かそれに準じる重職に就いていた。そのため、その後、サンガが失脚して海站による輸送体制は廃止さ

れ、泉府司・行泉府司によるオルトクの政府統制も武宗ハイシャン・仁宗アユルバルヴァダ期に廃止されたが、⁽⁴⁶⁾南海貿易を管理する市舶司の統括権はそのまま行省に引き継がれ、行省の宰相職・重職に就いていた官僚・重臣たちが南海貿易の権益を保有する構造は変わらなかった。

最後に海外貿易と密接な関係にあった外交・外征であるが、もともと外交官として派遣されたのは外交儀礼を司る礼部・海外遠征を掌る兵部を中心とした六部の長官（尚書）が派遣されることが多かった。⁽⁴⁷⁾海外から朝貢に訪れる外国使節に対しては、迎賓館である会同館（サンガ専権期は四方館）が滞在中の応対を対応し、諸国の情報を収集した。⁽⁴⁸⁾会同館は当初、翰林院に属していたが、後に礼部へと移管された。⁽⁴⁹⁾成宗テムルの大徳年間以後、会同館は受け身的な応対のみならず、積極的に海外出使としての役割を担うようになり、外交は招諭使、香葉などを将来する場合は会同館使というように役割分担がなされたが、その制度がいつまで存続したのかも含めて詳細は不明である。⁽⁵⁰⁾

④ 海上交通・海上貿易における綱と斡脱（オルトク）

(一) 綱

綱とは「権貨」とよばれる官物（政府専売品）を専門に輸送する組織を指す。⁽⁵¹⁾ここに言う官物は塩・茶・銅・鉄・礬などである。宋代は権貨に香葉・象牙犀角なども指定されており、これらを扱う海外貿易（市舶）担当の綱は事実上、海上商人による貿易会社化した。元代に綱が海外貿易を担当したのか、直接的な事例は見られない。漢人を主体とする組織を前提とする呼び名であるのが「綱」であるが、元代にはムスリム・ウイグルなどを主体として民族・宗教を問わない交易請負の名称である斡脱（オルトク）が主流となった。同じ官請負の交易形態としては両者に

大きな違いはないが、多民族的な交易形態が主流となった元代では、相対的に綱と呼ばれる交易活動は縮小されていったものと見られる。ただし、元代においても塩茶の綱は依然として活動しており、また、海上貿易においても「綱」の存在を示唆する資料が存在することから、元代に綱が完全に廃止されたとは言い切れない。

(二) 斡脱（オルトク）

もともとは遊牧民の領域（草原の路）を通過する商人が領主とパートナー関係を結び、領内で賓客として庇護・特別待遇を受ける代わりに必要な物資・情報などを提供する相互安全保障契約であった。⁽⁵⁴⁾モンゴル帝国初期には宮廷に出入りする特権御用商人として交易資本（銀錠）の貸与や道中の優先的保護（駅伝の利用）、税の免除などを受けていたが、元朝下では官制の中に取り込まれ、斡脱総管府、泉府司が置かれて官のコントロールの下に斡脱商人への資本貸与がおこなわれた。⁽⁵⁶⁾さらに南宋併合後には江南経済の中心杭州に分司の行泉府司が置かれ、オルトクのみならず南海貿易の管理もおこなった。⁽⁵⁷⁾これはこの時期に相当数のオルトクが南海貿易に参入したことを意味する。一時は市舶司や海船万戸二府も行泉府司の管轄下に置かれ、泉州に入ってきた市舶蕃貨の荷揚げから京師（大都）への漕運まで行泉府司の監督下におこなわれることになった。しかし、政情に応じた廃置を繰り返した末、一四世紀初頭の武宗・仁宗朝には中央の泉府司・江南の行泉府司ともに廃止され、以後置かれることは無かった。⁽⁵⁹⁾従来の研究者はこれを以てオルトク制度の終焉と見なしがちであるが、それは誤解といえる。官衙の廃止に伴って廃止されたのは官商としてのオルトクであり、政府に直接管理された者たちだけである。すなわち、戸籍上「斡脱戸」に所属し、資本として泉府司から「斡脱公錢」を供給されていた者たちである。これに対して「斡脱私錢」を貸与された者たちは皇室や王族から直接庇護を受けていた者たちであ

り、彼らは泉府司・行泉府司の廃止と関わりなくオルトクとしての請負をおこなっていた。⁽⁶⁰⁾要するに、武宗・仁宗朝で廃止されたのは政府がオルトクを管理する制度のみであって、皇室・王族の庇護を受けたオルトクの関係そのものは元朝を通じて続いていたと見られる。当然、私的なオルトクによる南海貿易も元朝末期まで続いていたはずであろう。

(三) 官豪勢要

官豪勢要は「権豪勢要」や単に「官豪」と呼ばれることもあったが、要するに、官吏が輩出した有力家系（＝豪民）であり、それゆえに官民複合体的な地方エリートとして地域社会で大きな影響力を持った。⁽⁶¹⁾彼らは巨大な資本や土地を所有する地主・豪商であり、地方政府や中央政府に人材を送り込むと同時に、地域社会で大きな影響力を持つ寺院・道観（宗教教団）にも人材を送り込み、寺観のスポンサーになりつつ、その資本運営を補助し、さらには資本や土地を寄進することによって徴税や労役を回避しようとした。彼らの一部はオルトクや官商となり、当然ながら、海外貿易にも参入してその担い手となった。

官豪として有名なのは、太倉々平江（蘇州）を拠点とした朱清と張瑄の一族や元朝の海事関連の官職を歴任した激浦の楊氏などが挙げられる。⁽⁶²⁾また、官豪には漢人家系のみならず、ムスリムやウイグルの官僚家系もあてはまる。例えば、有名な蒲寿庚の一族やサイイド・アジャツルの一族⁽⁶³⁾、さらには、シハーブ・ウッディーンの一族など宰相・高級官僚が輩出する家系でありながら、南海貿易に従事する商人も家系に含まれていたと見られる。

おわりに

以上、元代の海上交通について概観してみたが、単に海上交通路のみ

ならず、海上交通路と直結する国内交通路や海上交通路に関与した行政機構、海上交通の担い手となった社会集団についても概観した。これら、海事政策に関わる国家機構や社会集団、そして、元朝の政治的な動向や国際関係上の動向が影響して、各交通路の使用状況に様々な違いが生じ、ルートの盛衰として反映される。元朝国内の状況について述べると、南宋攻略を経て宋の旧制を引き継いだ元朝が、宰相アフマドから宰相サンガに至る中央集権の重商主義採用期に国家による海上運送の管理体制を強めた。具体的には、江浙行省・行泉府司を海事政策の中軸として海運・市舶、さらには塩課もその属下に組み込んで包括的な行政機構を構築しようとしたものであった。言葉を変えれば、国内輸送路と海外交通路をより一体的に結びつけ、税糧の歳輸のみならず、南海貿易の利益も江南から京師へダイレクトにもたらされる体制を築き上げようとしたのである。例えば、シハーブ・ウッディーン（沙不丁）が南海貿易に際する市舶抽分（物納による関税収入）の利益を中央へ歳輸したのは、その一環であろう。しかし、これには、既存勢力や地域社会からの反発も強く、結局は宰相サンガの失脚後にそれぞれの地域社会の豪民（＝新興ローカルエリート）に依存する体制に引き戻される。国家側もそれに対する中央集権強化への揺り戻しを計ろうとした形跡が見られ、朱清・張瑄一族の肅正はその象徴的な出来事であったと言えることができる。しかし、海運を取り上げて見てみても、果たして、朱清・張瑄一族の肅正が海運政策の大きな転換期となったのか、或いは、体制上、大きな変化は生じなかったのか、その評価はなお慎重に見極める必要がある。本稿では紙幅の関係もあって、政治的な画期と交通網の変化の関係を丁寧を追ってゆくことはできなかったが、それについては別稿で改めて考えてみることにしたい。

註

- (1) 宋元代の北号・南号については、斯波義信一九八八、四八四頁・矢澤知行二〇〇六、一六六一―一六七頁・四日市康博二〇一三、八三頁を参照。
- (2) 『経世大典』站赤（『永樂大典』卷一九四一八、站）
- (3) 『経世大典』海運（『永樂大典』卷一五九四九、運）・『天元海運記』卷下・『元史』卷九三、食貨志一、海運
- (4) 元代の大運河に関しては、『経世大典』海運（『永樂大典』卷一五九四九、運）・『大元海運記』卷下・『元史』卷九三、食貨志一、海運・星斌夫一九八二、三八五―三八六頁・楊育鏐一九八六、三六一―四〇頁などを参照。
- (5) 通惠河に関しては、呉仲『通惠河志』卷上・蔡蕃一九八五、四九一―五七頁・張帆二〇〇三、一一―一六頁・路征遠、王雄二〇〇五、三三―三六頁などを参照。
- (6) 元朝の大都城の空間構成に関しては、『析津志』『日下旧聞考』『光緒順天府志』などの地方誌および、北京における現地調査に基づく。通惠河の河床遺構である玉河遺跡に関しては、北京市文物研究所、北京市东城区文化委员会二〇〇八を参照。また、元代の海子橋（現在の万寧橋）周辺の海子東岸遺跡に関しては、岳升阳、马悦婷二〇一四を参照。
- (7) 陈高华一九八二、一〇三―一〇四頁。
- (8) 『析津志』（『日下旧聞考』卷八八所引）。坝河については蔡蕃一九八四を参照。
- (9) この航路に関しては、明代の鄭若曾によって元代に福州の梅花から直沽に至るルートがあったことが語られる。『鄭開陽雜著』卷九、海運図説・元時海運故道、南自福建梅花所起、北自太倉劉家河起、迄於直沽。（元時の海運故道、南は自福建梅花所より起とし、北は太倉劉家河より起として、直沽に迄る。）・章巽一九五七、九六頁。
- (10) 『元史』卷一五、世祖紀一二、至元二十六年二月丙寅・尚書省臣言「行泉府所統海船萬五千艘、以新附人駕之、緩急殊不可用。宜招集乃顔及勝納合兒流散戶為軍、自泉州至杭州立海站十五、站置船五艘、水軍二百、專運番夷貢物及商販奇貨、且防禦海道、為便。」従之。（尚書省臣言えらく、「行泉府統ぶる所の海船萬五千艘新附人を以て之に駕らしむも、緩急殊に用うべからず。宜しく乃顔及び勝納合兒の流散戸を招集して軍と為し、泉州より杭州に至るまで海站十五を立て、站ごとに船五艘、水軍二百を置き、番夷貢物及び商販奇貨を專運し、且つ海道を防禦せしめば、便為らん」と。之に従う。）
- (11) 『元史』卷二〇五、姦臣伝、桑哥。
- (12) 『経世大典』站赤（『永樂大典』卷一九四一九、三b14a）・中書省奏。福建宣慰司官高興言。本道毎年遞運泉州貢賦、及外國來使赴上、皆仰民力綱運重勞苦

之。今沿途逃亡之屋甚多。良可哀憫。竊詳、遠迹職貢驛傳為先請於建寧路建陽縣・崇安縣、各立馬站一所、進遞至鉛山州車盤站、至泖口下船直至大都、每處用夫二百五十人。所以放罷亡宋運銅錢及舖兵充站夫。又於福州懷安縣水口・南劍各置水站以達建寧、似望官民便益。奉旨若曰、亦黑迷失・沙不丁曾至其地可再問之。都省欽依詢於亦黑迷失・沙不丁、皆以為便。差官與江浙福建行省、從宜設置差擬人夫。比之西路饒州等處驛道、計省五站且近七百餘里。(中書省奏すらく、「福建宣慰司官高興言えらく、「本道年毎に泉州の貢賦を遞運し、及び外國來使の赴上せば、皆、民力に仰して綱運せしめ、重ねて之を勞苦とす。今、沿途に逃亡の屋甚だ多し。良に哀憫すべし。竊かに詳かにするに、遠迹職貢の驛傳は先に建寧路建陽縣・崇安縣に請いし為に各馬站一所を立つるも、進遞にして鉛山州車盤站に至り、泖口に至りて下船し、直ちに大都に至るも、處毎に夫二百五十人を用う。亡宋の銅錢を運ぶ及び舖兵もて站夫に充つるを放罷せし所以なり。又福州懷安縣・水口・南劍に於いて各水站を置き、以て建寧に達すれば、官民便益なるを望むが似し」と。旨を奉ずるに若くのごとく曰く、「亦黑迷失(イグミシ)・沙不丁(シハブウッテイーン)、曾て其の地に至る。再び之に問うべし」と。都省欽依して亦黑迷失・沙不丁に詢るや、皆な以て便と為す。官を差わし、江浙福建行省と與に宜しきに從いて設置し、人夫を差擬せよ。之を西路饒州等處驛道と比ぶるに、計えて五站を省き、且つ七百餘里近し」と。)

(13) 『經世大典』海運(『永樂大典』卷一五九九四、運)・『大元海運記』卷下(至元)二十八年八月、罷泉州府所隸運糧二萬戶府、從朱清張瑄所請也。平章不忽朮等奏海道運糧朱清張瑄萬戶言、往歲運糧止以臣等二萬戶府。自去年隸泉州府沙不丁再添二府、運糧百姓艱辛所有折耗、俱責臣等。乞見憐宜罷二府或委他人。上曰彼所言是。止令二府運之。(至元)二十八年八月、泉州府所隸之運糧二萬戶府を罷むは、朱清、張瑄の請う所に從うなり。平章不忽朮(不忽木/アブム)等奏すらく、「海道運糧朱清、張瑄萬戶言えらく、「往歲、運糧は止だ臣等二萬戶府を以てするのみなるも、去る年より泉州府は沙不丁(シハブウッテイーン)に隸し、再び二府を添えて運糧するに、百姓艱辛、所有折耗、俱に臣等を責む。乞うらくは、見憐せんことを。宜しく二府を罷め、或いは他人に委ぬべし」と。上曰く、「彼の言う所は是なり。止だ二府のみをして之を運ばしめよ」と。藤野彪一九五五、八九頁・植松正一九六五、三〇二、三〇五・三〇六頁。

(14) 『元史』卷二一、成宗紀、大德七年閏五月癸未、命江浙行省右丞董士選發所籍朱清、張瑄貨財赴京師、其海外未還商船、至則依例籍沒。(江浙行省右丞董士選に命じて籍する所の朱清、張瑄貨財を發して京師に赴らしめ、其れ海外の未だ還らざる商船は、至れば則ち例に依りて籍沒せしむ。)…『輟耕錄』卷五、朱張

(15) 中国国家博物館水下考古研究中心・福建博物院文物考古研究所・福州市文物考古工作队二〇一四。

(16) Marco Polo/F, pp.150-161; Marco Polo/R, pp.49-50; Ibn Battuta/R, vol.4, p.269.
(17) 一二世紀成立の『嶺外代答』では広州を起点として諸国の位置が説明されているのに対して、同じ南宋でも一三世紀成立の『諸蕃志』では泉州を起点として南海諸国の位置が説明されている。(藤善真澄一九九〇、三三八―三四〇頁)

(18) 海北海南市舶司に関しては、次のふたつの記事を参照。『元史』卷一七、世祖紀一四、至元三十年九月乙丑…立海北海南博易提舉司、稅依市舶司例。(海北海南博易提舉司を立つ。稅は市舶司例に依る。)…卷一八、成宗紀一、至元三十一年十一月甲子…罷海北海南市舶提舉司。(海北海南市舶提舉司を罷む)

(19) 『元典章』典章二二、戶部八、課程、市舶、市舶則法二十三條(第一條)、『元史』卷九三、食貨志、市舶

(20) 榎本涉二〇〇七、一八九―一九二頁・橋本雄二〇〇七、一五七―一五九頁。

(21) 『元史』卷九三、食貨志、市舶・桑原隲藏一九二三・陳高華一九七九、一〇〇―一〇三頁・陳高華・吳泰一九八一、六八一―九八頁・喻常森一九九四、四五―八三頁、高榮盛一九九八、一九六―二七二頁・高榮盛一九九九、九二―九五頁・鄭有国二〇〇四、一五六―二〇七頁。

(22) 元代の西洋航路とその沿線の諸国に関しては、四日市康博二〇一四、二二―二九頁を参照。

(23) 和田清一九二二、三八―三六頁・山本達郎一九三三、一一八―一二二頁。

(24) 向正樹二〇〇五、三九二―三九三頁。

(25) 『瀛涯勝覽』旧港

(26) 『諸蕃志』海上雜國・『島夷誌略』琉球・麻逸、渤泥、毗舍耶

(27) 坂井隆二二〇一四、二二―三三頁。

(28) 『元史』卷一七、世祖紀一四、至元二十九年七月乙丑…阿里願自備船、同張存從征爪哇軍、往招占城、甘不察、詔授阿里(アリー)三珠虎符、張存一珠虎符。(阿里願うらく、自ら船を備え、張存と共に征爪哇(ジャワ)軍に從いて、往きて占城(チャンパ)、甘不察(カンボジア)を招かんと。詔して阿里に三珠虎符、張存に一珠虎符を授く。)…ここに言うように、アリーは自ら船を準備してジャワ遠征軍に従軍し、途中のチャンパ・カンボジアを元朝に招撫した。なお、彼の父はオルトク商人であり、この時に同時に交易資本も貸与されていることから、アリーのチャンパ・カンボジア招撫には商業的な意図も含まれていたことがわかる。

(29) 『諸蕃志』卷上、闍婆國

(30) この時代の琉球がどこを指すのか議論がある(例えば、大田由紀夫二〇〇九、二〇―二二頁を参照)ただし、明代以降の琉球が明らかに現在の沖縄諸島を指すとは異なり、この時代の琉球には台湾も含まれていた可能性が高い。『元史』には、琉球が福建の四州の界域内にある澎湖諸島と向かい合っている位置として記述されている。(『元史』卷二一〇、外夷伝三、瑠求、瑠求、在南海之東。

- 漳泉・興・福州界内澎湖諸島、與瑠求相對、亦素不通。(瑠求是南海の東に在り。漳・泉・興・福州界内の澎湖諸島は瑠求と相い對するも、亦た素より通せず。)
- (31) 『元史』には元朝の瑠求(琉球)政策に関わってフィリピン(三嶼)にも討議されたこと、民間の商人たちは琉球に往来する際にフィリピンを通過していたことが語られる。『元史』卷二一〇、外夷伝三、三嶼・三嶼國、近瑠求。世祖至元三十年、命選人招誘之。平章政事伯顔等言、「臣等與識者議、此國之民不及二百戸。時有至泉州為商賈者。去年入瑠求、軍船過其國、國人餉以糧食、館我將校。無它志也。乞不遣使。」帝從之。(三嶼國、瑠求に近し。世祖至元三十年、命じて人を選びて之を招誘せんとす。平章政事伯顔(バヤン)等言えらく、「臣等、識者と議するに、此國の民は二百戸に及ばず。時に泉州に至りて商賈を為す者有り。去年瑠求に入らんとして軍船の其國を過ぐるや、國人餉るに糧食を以てし、我が將校を館す。它志無きなり。乞うらくは使を遣わさざることを」と。帝之に従う。)
- (32) 田中克子二〇〇九、一三八―一四〇頁・新里亮人二〇〇九、一四八―一五二頁。
- (33) このルートに関する日本側の史料に関しては、橋本雄二〇〇七、一五八―一六〇頁を参照。
- (34) 陈高华一九九一、三六二―三七五頁・李鎮漢二〇一一、이강환(李康漢)二〇一三などを参照。
- (35) 『宝慶四明志』卷六、市舶・『至正四明統志』卷五、土産、市舶物貨
- (36) 元明代の劉家港に関しては、高榮盛一九八三b、三二―三三三頁・沈魯民、陈蓓蓓一九八三、三三四―三四一頁・马湘泳一九九五、六九―七三頁・赵琪二〇一九、五六―六二頁などを参照。
- (37) 『弘治太倉州志』卷一、沿革・至元十九年、宣慰朱清・張瑄自崇明徙居太倉、創開海道漕運、而海外諸蕃、因得於此交通市易。是以四閩居民、閩閩相接、糧艘海舶蠻商夷賈輻湊而雲集。當時謂之六國馬頭。(至元十九年、宣慰朱清・張瑄、崇明より居を太倉に徙し、海道漕運を創めて開く。海外諸蕃、此に交通市易を得るに因りて、是れ以て四閩の居民、閩閩相い接し、糧艘・海舶・蠻商・夷賈は輻湊雲集す。當時、之を六國馬頭と謂う。)
- (38) 『崇禎太倉州志』卷一、海水環州境、入諸港。灌田利莫大焉。一統志謂之大海水州境を環り、諸港に入る。灌田の利大なるは莫し。一統志之を大海と謂う。俗に之を海沖渺と謂う。漕運無く、外は琉球・日本等六國に通ず。故に太倉南關之を六國馬頭と謂う。)
- (39) 村井章介一九八八、一二五頁。
- (40) 榎本涉二〇〇七、一八四―一八六、二〇二―二〇四頁、注(20)。
- (41) 苏州市考古研究所、太倉博物館二〇一八。
- (42) 广东省博物館、韩国国立海洋文化財研究所二〇一八。また、沖縄県立芸術大学の森達也氏から太倉樊村溼遺跡の出土陶磁資料に関してご教示を賜った。ここに記して感謝の意を示したい。
- (43) 榎本涉二〇〇七、一九〇―一九二頁・村井章介二〇一三、二四八―二五〇頁・四日市康博二〇一六、一六五―一六七頁。
- (44) 『元史』卷三三、文宗紀一、天曆元年十一月庚午・日本舶商至福建博易者、江浙行省選廉吏征其稅。(日本舶商の福建に至りて博易する者は、江浙行省廉吏を選びて其の稅を征せしめよ。)
- (45) 『元史』卷九一、百官志七、海道運糧万户府
- (46) 『秘書監志』卷三、廢宇・『元史』卷三三、武宗紀二、至大二年二月癸亥・罷行泉府院、以市舶歸之行省。(行泉府院を罷み、以て市舶は之を行省に歸す。)
- (47) 卷二四、仁宗紀一、至大四年五月庚辰・罷泉府司・長信院・司禮監。(泉府司・長信院・司禮監を罷む。)
- (48) 『元史』卷一五、世祖紀一二、至元二十五年三月壬寅・禮部言「會同館蕃夷使者時至、宜令有司做古職貢圖繪而為圖、及詢其風俗・土産・去國里程籍而錄之。實一代之盛事。」從之。(禮部言えらく、「會同館は蕃夷使者の時に至らば、宜しく有司をして古職貢圖を做いて繪きて圖と為し、及び其の風俗・土産・去國里程を詢ね、之を籍して録せしむべし。實に一代の盛事なり」と。之に従う。)
- (49) 『元史』卷一三、世祖紀一〇、至元二十二年正月丙申・命禮部領會同館。初、外國使至、常令翰林院主之、至是改正。(命じて禮部をして會同館を領ましむ。初め、外國使の至るや、常に翰林院をして之を主らしむも、是に至りて改正す。)
- (50) 『元史』卷一九、成宗紀二、大德元年七月甲申・詔出使招諭者授以招諭使・副。諸取藥物者、授以會同館使・副、但降旨差遣、不給制命。(詔して、出使し招諭する者は授くに招諭使・副を以てす。諸に藥物を取る者は授くに會同館使・副を以てし、但だ降旨して差遣するのみにして、制命は給せず。)
- (51) 綱に関しては、廖大珂一九九三を参照。
- (52) 例えば、『至正条格』卷一〇、断例、鹿庫、挿和盜賣海運糧に「綱翼船戸」「綱司」「綱官」が出てくる。
- (53) 韓国の新安沖から発見された、いわゆる新安沖沈船からは「綱司私」と墨書された木簡が多量に出土した。本来、「綱司」は綱を管理する役人の意味するが、この場合は「綱官」と同じ意味で使用されていたと考えられる。
- (54) オルトクスの原義および歴史的背景については、森安孝夫一九九七、一一二九頁を参照。

(55) Jahanqushā/Qazwīnī, vol.1, p.167, pp.170-171; vol.3, pp.85-86; Aلسن, T.T. 1989 pp.96-97, 105-107.

(56) 村上正二一九四二・愛宕松男一九七三、高榮盛一九九九を参照。

(57) 『元史』卷二〇五、姦臣伝、桑哥。

(58) 『經世大典』海運〔永樂大典〕卷一五九四九、運〕：『大元海運記』卷下

(59) 『元史』卷二三、武宗紀二、至大二年二月癸亥：卷二四、仁宗紀一、至大四年五月庚辰

(60) 例えば、『元典章』典章二二、戸部八、課程、塩課、申明塩課条画は泉府司・行泉府司廢止後の延祐五年に發布されたが、「諸王公主駙馬位下の行運する幹脱人」を対象とした条項が含まれている。

(61) 官豪に関しては、植松正一九六五、二九八―三〇九頁；植松正一九八九、二二二―二二三、二四二―二五九頁を参照。

(62) 陈高华一九九五、四一―八頁；また、陈波はこのような豪民を「濱海豪族」と呼び、いくつかの事例を取り上げている。『陈波二〇一二、一七五―一九四頁。

(63) 蒲寿庚やサイイド・アジャッルらの一族と江南社会・南海貿易との関わりについては、桑原隲藏一九二三：『向正樹二〇〇七、六七―八六頁；向正樹二〇〇八、一一八―一四一頁；Yokkaichi 2006c; Yokkaichi 2008, pp.79-82などを参照。

(64) 『元史』卷一五、世祖紀二二、至元二十六年正月辛卯：沙不丁市舶司歲輸珠四百斤・金三千四百兩、詔貯之以待貧乏者。(沙不丁(シハーブ・ウッディーン)市舶司歲輸の珠四百斤・金三千四百兩を上す。詔して之を貯め、以て貧乏なる者を待さしむ。):やはり行政機構が拡大した宰相アフアド専権期にマングタイ(忙古帯)も同様のことをしている。『元史』卷一三、世祖紀一〇、至元二十一年正月甲子：江浙行省平章忙忽帶進真珠百斤。(浙行省平章忙忽帶真珠百斤を進む。)

史料

『大元聖政國朝典章』(『元典章』)：(元刊本) (故宮博物院元刊本影印) 『景印元本大元聖政國朝典章』 国立故宮博物院、一九七六。

『至正条格』：(元刊本) 한국학중앙연구원 (韓國學中央研究院) (編) 『至正条格校註本影印本』 서울: 휴머니스트출판그룹, 二〇〇七。

方万里、羅 濬 『宝慶四明志』二卷：(清咸豐刊本) 『宝慶四明志』(『宋元地方志叢書』八) 台北: 大化書局、一九九〇。

李 端 『弘治太倉州志』一〇卷：(明弘治刊本) 『弘治太倉州志』嘉靖山陰縣志

馬 欽 『瀛涯勝覽』(景明刊本) 紀錄彙編。

錢 肅樂 『崇禎太倉州志』一五卷：(明崇禎十五年刻清康熙十七年遞修本) 『崇禎太倉州志』国会図書館撰製北平図書館善本書膠片。

宋 濂 『元史』二二〇卷：(校点本) 『元史』十五冊、北京: 中华书局、一九七一。

汪大淵 『島夷誌略』：(校点本) 『島夷誌略校釋』 中外交通史籍叢刊、中華書局、一九八一。

王士點、商企翁 『秘書監志』一一卷：(校点本) 高榮盛(点校) 『秘書監志』浙江古籍出版社、一九九二。

王元恭 『至正四明統志』：(清咸豐刊本) 『至正四明統志』(『宋元地方志叢書』九) 台北: 大化書局、一九九〇。

熊夢祥 『析津志』一〇卷：(輯佚校点本) 『析津志輯佚』 北京古籍出版社、一九八三。

虞集等 『經世大典』海運〔永樂大典〕卷一五九四九、運〕：(嘉靖副本) 『永樂大典』中華書局、一九五九。

虞集等 『經世大典』站赤〔永樂大典〕卷一九四一六(一九四一九)：(嘉靖副本) 『永樂大典』中華書局、一九五九。

于敏中等 『日下旧聞考』：(校点本) 『日下旧聞考』 北京古籍出版社、一九八五。

趙汝适 『諸蕃志』：(校点本) 『諸蕃志校釋』 中外交通史籍叢刊、中華書局、一九九六。

鄭若曾 『鄭開陽雜著』：(清康熙刊本) 『鄭開陽雜著』 台北: 成文出版社、一九七一。

周家相 『光緒順天府志』：(校点本) 『光緒順天府志』 北京古籍出版社、一九八七。

Alā al-Dīn 'Aīa-Malek Juvaynī, *Tārīkh-e Jahān-gushā: [Jahanqushā/Qazwīn]* M.M.Qazwīnī (ed.). *The Tārīkh-Jahan-gushā of Alā'u-d-Dīn 'Aīa Malik-i Juvaynī*. 3 vols. Leyden-London. 1912-37.

Ibn Battūṭah: [Battūṭah/P] C.Detremery (ed.), *BR.Sanguinetti (tr.). Voyages d'Ibn Battūṭah. Texte arabe, accompagn d'une traduction*. Paris. 1854. tom.4.

Marco Polo: [Marco Polo/F] Luigi Foscolo Benedetto (ed.). *il Milione*. Firenze. 1928.

Marco Polo: [Marco Polo/R] Giovanni Battista Ramusio (ed.). *I viaggi di Marco Polo. Navigazioni e viaggi*. vol.3. Venezia. 1559.

Alsen, T.T. 1989. "Mongolian Princes and Their Merchant Partners, 1200-1260." *Asia Major* 3rd 2/2, pp.83-126.

北京市文物研究所、北京市东城区文化委员会(編) 二〇〇八『北京玉河: 二〇〇七年度考古发掘报告』北京: 科学出版社。

蔡 蕃 一九八四(元代的坝河——大都运河研究)『水利学报』一九八四/二二、五六―六四頁。

参考文献

- 蔡 蕃 一九八五《北京通惠河考》《中原地理研究》四(一九八五/一)、四九一—五七頁。
陈 波 二〇一〇《元代海运与滨海豪族》李治安、宋涛(主編)《马可波罗游历过的城市 QUNTSAY: 元代杭州研究文集》杭州: 杭州出版社、一七四—一九七頁。
陈 高华 一九七九《元代的海外贸易》《元史研究论稿》中华书局、一九九一(初出: 《中国史研究》一九七九/一)。
陈 高华 一九九一《元朝与高丽的海上交通》《元史研究新论》上海: 上海社会科学院出版社、二〇〇五、三六〇—三七五頁。《震檀学报》七一—七二、一九九二)。
陈 高华 一九九五《元代的航海世家激浦杨氏(兼说元代其他航海家族)》《海交史研究》一九九五/一、四一—八頁。
陈 高华·吴 泰 一九八一《宋元时期的海外贸易》天津人民出版社。
榎本 涉 二〇〇一「宋代の「日本商人」の再検討」『東アジア海域と日中交流——九一—四世紀』吉川弘文館、二〇〇七(原載: 『史学雑誌』一一〇/二、二〇〇一)。
榎本 涉 二〇〇七『東アジア海域と日中交流——九一—四世紀』東京: 吉川弘文館。
高 荣 盛 一九八三a《元代海运试析》《元史及北方民族史研究集刊》七、四〇—六四頁。
高 荣 盛 一九八三b《元代刘家港历史地位的确立》《郑和与海洋》、学术研讨会论文集《郑和与海洋》、学术研讨会、三二—三三三頁。
高 荣 盛 一九九八《元代海外贸易研究》成都: 四川人民出版社。
高 荣 盛 一九九九《元代海外贸易管理机构》《元史论丛 第七辑》江西教育出版社、八七一—〇四頁。
高 荣 盛 二〇〇六「元朝の行泉府司とシハーブディーン」『内陸圏・海域圏交流 ネットワークとイスラム』福岡: 九州大学、九三—一七頁。
广东省博物馆、韩国国立海洋文化研究所(編) 二〇一八《亚洲内海》一三至一四世纪亚洲东部的陶瓷贸易》广州: 岭南美术出版社。
藤野 彪 一九五五「朱清・張瑄について」『愛媛大学歴史学紀要』三、一—三三頁。
藤善真澄 一九九〇「諸蕃志の成立」藤善真澄(訳注)『諸蕃志』吹田: 関西大学出版部、三二八—三四四頁。
星 斌夫 一九八二「大連河發展史——長江から黄河へ」東洋文庫、東京: 平凡社。
橋本 雄 二〇〇七「中世の国際交易と博多——大洋路、対南海路——」佐藤信・藤田覚(編)『前近代の日本列島と朝鮮半島』山川出版社、一五七—一七二頁。
桑原隲藏 一九二三「宋末の提拳市舶西域人蒲寿庚の事績」上海: 東亞研究會(再録: 『桑原隲藏全集 第五卷』岩波書店、一九六八)。
李 鎮 漢 二〇一一「高麗時代宋商往來研究」서울특별시·景仁文化社。
이강한(李康漢) 二〇一三「一三—一四세기 감취진 교류상의 재구성——고려와 인제국의 교역의 역사」서울특별시·창비。
- 廖大珂 一九九三《略论宋元时期的纲首》《海交史研究》二四、五一—一頁。
路 征 远、王 雄 二〇〇五《元代通惠河的修治》《内蒙古大学学报(人文社会科学版)》三七/五、三二—三六頁。
马 湘 泳 一九九五《元明时期刘家港的地理条件分析》《中国历史地理论丛》一九九五/四、六九—七三頁。
桃木至朗 二〇一〇「中世大越国家的成立と変容」吹田: 大阪大学出版部。
森安孝夫 一九九七「オルトク(斡脱)とウイグル商人」『近世・近代中国および周辺地域における諸民族の移動と地域開発』平成八年度科学研究費補助金(総合研究A) 研究成果報告書、大阪: 大阪大学、一—四八頁。
向 正 树 二〇〇五《元代、朝贡、与南海信息》《元史论丛 第十辑(元代社会文化暨元世祖忽必烈国际学术研讨会论文集)》北京: 中国广播电视出版社、三八九—四〇六頁。
向 正 树 二〇〇七「蒲壽庚軍事集團とモンゴル海上勢力の台頭」『東洋学報』八九/三、六七—九六頁。
向 正 树 二〇〇八「クビライ朝初期南海招諭の実像——泉州における軍事・交易集團とコネクション」『東方学』一一六、一—二七—一四五頁。
문화재관리국 문화공보부 문화재관리국(文化公報部文化財管理局)。一九八一—一九八八『新安海底遺物』(신안 해저 유물)。資料篇一—三、綜合篇。서울특별시·한국 문화공보부 문화재 관리국。
村井章介 一九八八『アジアの中の中世日本』東京: 倉書房。
村井章介 一九九二『渡来僧の世紀』石井進(編)『都と鄙の中世史』東京: 吉川弘文館、一七〇—一九八頁。
村井章介 二〇一三「寺社造営料唐船を見直す・貿易・文化交流・沈船」『中世日本の異文化接点』東京: 東京大学出版部、二七三—二九四頁。
村上正二 一九四二「元朝に於ける泉府司と斡脱」『東方学報(東京)』一三/一、一四三—一九六頁。
National Museum of Korea (ed.) 2016. *Special Exhibition: Discoveries from the Sinan Shipwreck*. Seoul: National Museum of Korea.
大田由紀夫 二〇〇九「ふたつの「琉球」: 一三—一四世紀の東アジアにおける「琉球」認識」『一三—一四世紀の琉球と福建』平成一七—二〇年度科学研究費補助金基盤研究(A)(二) 研究成果報告書「一三—一四世紀海上貿易からみた琉球国成立要因の実証的研究——中国福建省を中心に——」熊本: 熊本大学、二〇一—二一八頁。
愛宕松男 一九七三「斡脱錢とその背景——十三世紀モンゴル元朝における銀の動向」(上)(下)『東洋史研究』三三/一—二、一—二七、一六三—二〇一頁。
坂井 隆・大橋康二 二〇一四『インドネシア、トロウラン遺跡出土の陶磁器』東京:

- 上智大学アジア文化研究所。
沈鲁民、陈 蓓 蓓 一九八三《太仓刘家港盛衰的历史轨迹》《郑和与海洋》。学术研讨会论文集。郑和与海洋。学术研讨会。一九八三、三三四—三四四页。
斯波義信 『宋代江南經濟史の研究』 東京：汲古書院、一九八八。
新里亮人 二〇〇九「九州・琉球列島における一四世紀前後の中国陶磁と福建産白磁」木下尚子（編）『一三—一四世紀の琉球と福建』熊本：熊本大学、一四五—一五三頁。
苏州市考古研究所、太仓博物馆（編）二〇一八《大元・倉——太仓樊村泾元代遗址出土瓷器精粹》上海：上海古籍出版社。
田中克子 二〇〇九「生産と流通」木下尚子（編）『一三—一四世紀の琉球と福建』熊本：熊本大学、一三七—一四三頁。
植松 正 一九六五「元代江南の豪民朱清・張瑄について——その誅殺と財産官没をめぐる」『東洋史研究』二七／三（再録）『元代江南政治社会史研究』汲古書院、一九九七、二九七—三三五頁。
植松 正 一九八九「元代江南の地方官任用について」『元代江南政治社会史研究』汲古書院、一九九七、二二—二七〇頁（原載）『法制史研究』三八）
植松 正 二〇〇一「元代浙西地方の税糧管轄と海運との関係について」『史窓』五八、一一—一八頁。
植松 正 二〇〇三「元初における海事問題と海運体制」『東アジア海洋圏の史的・研究』、七五—一四二頁。
植松 正 二〇〇四「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』三、一一—一七〇頁。
和田 清 一九二二「明代以前の支那人に知られたるフィリピン諸島」『東洋学報』一一／三、一〇九—一三六頁。
吴红艳 一九八五《元代太仓刘家港》《铁道师院学报》一九八五／六、三六一—四二一頁。
呉 緝 華 一九七五「元朝戸奥明初的海運」『元代社會經濟史論集』香港：存萃學社、一三五—一五二頁。
楊育鏐 一九八六「元代的漕運」『淡江學報』二四、三五—五六頁。
山本達郎 一九三三「東西洋といふ称呼の起原に就いて」『東洋学報』二二／一、一〇四—一三一頁。
矢澤知行 二〇〇六「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」『愛媛大学教育学部紀要』五三／一、一六一—一七〇頁。
四日市康博 一九九九「元朝宮廷における交易と廷臣集団」『早稲田大学大学院文学研究科紀要』四五—第四分冊、三一—五頁。
四日市康博 二〇〇六a「元朝とイルハン朝の外交・通商関係における国際貿易商人」佐伯弘次・森川哲雄（編）『内陸圏・海域圏交流ネットワークとイスラム』九州大学、二一世紀COEプログラム東アジアと日本：交流と変容、七九—九一頁。
四日市康博 二〇〇六b「元朝朝脱政策にみる交易活動と宗教活動の諸相——附「元典章」朝脱関連条訳注」『東アジアと日本：交流と変容』三、一一—三二頁。
Yokkaichi Yasuhiro 2006c. "The Structure of Power and NANhai Trade from the Perspective of Local Elites in Yuan Period Zhejiang." 58th annual meeting of the Association for Asian Studies. San Francisco: Association for Asian Studies, 2006.4
Yokkaichi Yasuhiro 2008. "Two diasporas and the Eurasian trade network under the Mongol rule in the 13th-14th centuries." Angela Schottenhammer [ed.] *The East Asian Mediterranean - Maritime Crossroads of Culture, Commerce, and Human Migration*. Wiesbaden: Otto Harrassowitz, pp.73-101.
四日市康博 二〇一五「一三—一四世紀における中国—東南アジアの通交と貿易——元朝から見た西洋航路上の南海諸国との関係を中心に」『昭和女子大学国際文化研究所紀要』二二／二〇一四、一三一—一四一頁。
四日市康博 二〇一六「一四世紀の日本と元朝の海上交易における新安船」*Proceedings of the International Conference: The 40th anniversary of the Shinan Shipwreck Excavation—Asia-Pacific Maritime Network and Underwater Cultural Heritage*. Mokpo: National Research Institute of Maritime Cultural Heritage, pp.131-184.
喻常森 一九九四《元代海外貿易》西安：西北大学出版社。
岳升阳、马悦婷 二〇一四《元大都海子东岸遗迹与大都城中轴线》《北京社会科学》二〇一四／四、一〇三—一〇九頁。
张帆 二〇〇三《郭守敬与通惠河》《文史知识》二〇〇三／八、一一—一六頁。
章 巽 一九五七《元・海运・航路考》《地理学报》二三／一、八九—九八頁。
赵嘉斌、吴春明（主编）二〇一—《福建连江定海湾沉船考古》北京：科学出版社。
赵 琪 二〇一九《元至明初的刘家港与海上丝绸之路》《苏州科技大学学报（社会科学版）》三六／三、五六—六二頁。
中国国家博物馆水下考古研究中心・福建博物院文物考古研究所・福州市文物考古工作队（編著）二〇一四《福建平潭大练岛元代沉船遗址》北京：科学出版社。
郑有国 二〇〇四《中国市舶制度研究》福州：福建教育出版社。
朱子彦 一九八三《元代的南北海运》《上海海运学院学报》一九八三／四、七九—八六頁。
（立教大学文学部、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、二〇二〇年七月九日審査終了

connecting the inland and maritime transportation from coastal area to the capital city. However, this policy provoked a strong backlash from local powers of Zhejiang and Fujian and returned to a previous way, where marine transport relied on powerful local families (emerging local elites), as the maritime stations established to connect the South China Sea trade routes to the transport lines of *nanhao* were abandoned after Minster Sanga was executed.

Key words: *Beihao*, *Nanhao* (Northern and Southern coastal routes of China), Hangzhou, Daidu (Beijing), Qingyuan (Ningbo), Quanzhou, *Xiyang*, *Dongyang* (Western and Eastern routes across the South China Sea and Indian Ocean), Nanhai trade (trade of South China Sea and Indian Ocean), *ortuγ*

Maritime Transport of the Yuan Period

YOKKAICHI Yasuhiro

The maritime transport of Song-Yuan China was divided into northern and southern lines with the Huai River as the boundary. Shipping agents of the two lines were called *beihao* and *nanhao*, respectively. The *beihao* mainly used the following three routes: (1) the sea route from Hangzhou to Zhigu (present-day Tianjin); (2) the route running along the Grand Canal from Hangzhou to Zhigu and then travelling along the North Canal (Grand Canal) to Tongzhou; and (3) the route along the Tonghui Canal from Tongzhou to Daidu. The *nanhao* travelled either of the following two paths: (1) the sea route from Quanzhou through Fuzhou to Hangzhou and (2) the inland water route running along the same path from Quanzhou to Fuzhou and then following the Min River towards upstream and going through Qianshan to Hangzhou.

Meanwhile, maritime trade was routed through the Xiyang route (western route across the South China Sea), the Dongyang route (eastern route across the South China Sea), the Qingyuan (Ningbo/Mingzhou)-Hakata route (connecting Zhejiang to Japan), and the Fujian-Ryukyu/Kyushu route. The Xiyang route was the most important route in the Yuan period from Quanzhou/Guangzhou via Champa and Melayu (in Sumatra) to the Indian Ocean. On this route, Champa and Java rose to prominence as transit points, replacing Dayue (Vietnam) and Zabaj/Javaka/Sanfogi (in the Sumatra region), respectively. The Dongyang route started from Quanzhou, went south along the east coast of Taiwan Island to the Philippines, and ran through Borneo Island and the Malacca Strait to the Indian Ocean. It is said that around that time, Ryukyu (present-day Taiwan and Okinawa) and Sanyu (the present-day Philippines) emerged as transit points and then, in the Ming period, the Dongyang route itself gained greater importance as it was linked to Japan. The route connecting Hakata and Qingyuan called "Ocean Route" in Japanese historical records was served as the mainline of trade between Japan and China in the Song and Yuan periods.

The Yuan Dynasty strengthened its control over maritime traffic under the centralized mercantilism during Minister Ahmad and Minister Sanga. More specifically, they intended to reestablish a maritime administration comprehensively centred on the financial branch of the Jiangzhe provincial government with the maritime trade bureau and the salt tax bureau under its umbrella. In other words, they tried to build a system to directly bring the revenues not only from the tax but also from the Nanhai trade