

モンゴル時代における 朝中間の海上交流と航路

Maritime Interaction and Routes between the Korean Peninsula and the
Chinese Mainland in the Mongolian Era

森平雅彦

MORIHIRA Masahiko

はじめに

①朝鮮半島沿海におけるモンゴルの政治・軍事活動

②公的物流の連結

③海上交易の展開

④航路の様相

おわりに

【論文要旨】

前近代の日中海上交流史において、日元交流は最も活発に展開されたといわれる。同時代の朝鮮半島と中国の交流も活発だったが、両地域を結ぶ海上交流に関しては体系的な整理が不足しており、とりわけ航路について等閑視されてきた。本論文では、海上交流に注目して中世日本の国際関係を再検討する本研究企画の側面支援として、日元交流を東アジア全体の海上交流網のなかで俯瞰するための補助線を提供すべく、当時高麗と元の間で展開された海上交流と、その利用航路について検討した。

海上を舞台とする当時の両国関係については、その密接な政治関係を背景として、①朝鮮半島近海におけるモンゴルの政治・軍事活動、②公的物流の相互連結、③民間または公権力による貿易という3つの局面が確認される。①②は両国の政治的一体化の進展により生じた、この時代ならではの状況である。特に②では、遼東地方、北中国、南中国との間で多岐にわたる動きがみられた。③に関しては、前時代から続いてきた南中国との貿易に加え、新たに帝都となった大都とその外港直沽を中心とする北中国との貿易が活性化した。

こうした海上交流の航路として、遼東地方とは遼東半島を周回する航路で結ばれた。北中国との間では、朝鮮半島西岸—遼東半島南岸—廟島列島—山東半島北岸—渤海湾岸—直沽をむすぶ航路がメイン・ルートだったと想定される。南中国との間では、南中国と直沽を結ぶ沿岸航路から山東半島北端で遼東半島にむかって分岐し朝鮮半島にいたるルートに加え、前時代まで活発に利用されてきた東シナ海横断ルートが、なおも利用されていたと考えられる。高麗と元の間を結ぶ航路は、前近代の朝中海上交流史上、類のない多様化をみせたのである。

【キーワード】 高麗, 元, 航路, 海上交流

はじめに

外交・戦争・交易・文化交流などの国際関係は、具体的にはヒト・モノ・情報が地域間を移動した結果として立ち現れる現象である。交通とは、その移動の様相を示すものにほかならず、それによって国際関係のありかたが規定されるため、各時代・各地域における国際関係の特質を立体的に理解するうえで鍵となる。

交通のありかたは、移動の主体と目的、技術、自然環境、政治・社会・経済など周辺の人文環境によって規定される。特に前近代では、地球規模で平準化・一体化が進んだ現代とは大きく異なる各時代・各地域特有の政治・社会・経済条件があり、また自然環境に対応する技術面の限界が大きいため、交通のありかたに多くの制約が加わる。交通ルート——海上では航路——は、如上の諸条件が複合的に作用し合った結果として出現する、それらの象徴である。そしてそれゆえに、ひるがえって、国際関係の基盤・背景となるそれらの諸条件を把握するうえで恰好の手がかりともなる。朝鮮の国際関係史を考察するうえで、筆者が交通ルートの具体的把握を重視する理由は、まさしくこの点にある。⁽¹⁾

朝鮮史上、高麗時代は国際的な海上交流がとりわけ活発な時代だったとされるが、朝中間の交通はその中軸をなす。これについては、従来、10 世紀後半～12 世紀初の対北宋通交に注目が集まってきた。そこでの航路についても多くの論者がとりあげており、筆者も私見を述べたことがある〔森平 2013a; 2014; 모리히라 2017〕。

一方、本稿で検討する 13～14 世紀のモンゴル時代——ここでは特に元が東アジアの海に関与した 1260 年代～1360 年代を対象とする——における朝中間の海上交流については、まず内藤雋輔 [1961: 414-417, 435-437, 474-478] と陳高華 [2005b] の基礎的研究があり、近年では李康漢 [2013a; 2013b] が交易の展開過程を体系的に論じているほか、個別エリアの状況に注目した成果もある [e.g., 周 2010; 崔 2011; 배 2012]。また李鎮漢 [2014: 27-31] は、高麗時代の朝中間海上通交について双方の統制策の変遷を論じるなかで、モンゴル時代の海上交易について論及している。

ただし既往の研究では、とりあげる局面が交易など一部に限られるケースも多く、また、より多面的に論じる場合も含めて、関係する史料・事例への言及が必ずしも網羅的ではない。そしていずれも航路そのものに対する掘り下げは不十分である。そこで、先学が言及したものも含めて、海上交流の諸局面と史料・事例をあらためて総合し、航路の全容を正面から論じる必要がある。中世日本の国際交流を海上交通に注目して論じる本研究企画の立場においても、ハイライトの 1 つである日元交流を東アジア全体の状況に位置づけるうえで、決して看過できない論題であろう。

14 世紀後半にモンゴル勢力が東アジアの海から退き、明が海禁を開始すると、朝中間の交通事情は一変する。明初・明末の政府間交渉を例外として、国家公認の海上交通は途絶し、16 世紀半ばに中国側で海禁が緩和された後も、近代まで大きく変わらなかった。かつて筆者は、共同研究者たちとモンゴル時代の「東アジア海域」を素描した際、交易が活況を呈する一方、日本との政治的緊張関係に起因して国家の統制をともなつて展開された東アジアにおける元の海上交流を、明の海禁の史的前提として捉える視角を提示した [羽田 2013: 第 1 部]。本稿でモンゴル時代の朝中間航路を論

じることは、前後の時代の狭間に埋もれたその変遷史の空白を埋める意味も持つ。

モンゴルと高麗の間で海を舞台に発生した状況は、大きく3つの局面にわけて整理できる。第一は朝鮮半島沿海におけるモンゴルの政治・軍事活動である。これは第二、第三の局面の背景ないし前提となる動向であり、高麗に対する政治的支配の伸張と並行して展開した。第二は公的物流の連結である。主として、元が自らの必要物資を高麗から徴発し、あるいは逆に高麗に物資を供給する形で展開したが、ときに高麗側が自らの必要によって元に物資を輸送することもあった。第三は交易であり、民間レベルのものと政府・王室が関与するものとがある。第一・第二の局面は、大陸の王朝と朝鮮半島の王朝が政治的一体性を高めることで生じた、この時代特有の現象といえる。第三の局面は、現象的には前時代から連続するが、内容的な同質性・異質性をどう理解するかがポイントになる。以下、第1～3節において3つの局面を概観し、それをふまえて、第4節において航路の様相を論じることしよう。

①……………朝鮮半島沿海におけるモンゴルの政治・軍事活動

本節では、モンゴル時代に朝鮮半島沿岸の海上で展開されたモンゴルの政治活動・軍事活動を概観する。これらは、その後に両国の間で展開された海上交流の背景ないし前提をなす部分があり⁽²⁾、その内容については第2節以降で随時言及する。

1.1 対日経略

高麗は30年近くに渡るモンゴルとの戦争のすえ、1260年よりクビライ政権（以下、クビライとその後継者の政権を元と指称する）に臣属した。すると早くも1266年には日本に対する元の朝貢勧告事業が新たな懸案として浮上し、朝鮮半島経由では、67年に2回（第1回は渡海せず）、69年に2回、71年、72年、73年、75年、92年に1回ずつ、高麗使または元使が日本に派遣された。当初この動きは元の南宋経略とも並行、連動していた。1268年には日本への航路状況を確認すべく、朝鮮半島南西海上の黒山島に元から視察団が派遣された⁽³⁾。翌年にも、実行にはいたらなかった模様だが、日本・南宋への航路状況を確認すべく、耽羅（済州島）への視察団派遣が企画された⁽⁴⁾。

このころ高麗では、12世紀末以来実権を握り対モンゴル戦争を主導してきた武臣執権勢力が1270年に倒され、元との協調関係を背景に「王政復古」が実現する。これに対して武臣執権下で生まれた軍隊、三別抄が南西沿海の珍島を拠点に抵抗運動を開始すると、元・高麗両軍が南岸地域に進出し、71年に珍島を陥落させ、残存勢力がたてこもる済州島も73年に平定した。そして高麗国内の抵抗勢力の一掃をうけ、朝貢勧告に応じない日本に対しては、1274・81年の二度にわたり元・高麗軍による渡海作戦が、朝鮮半島南東岸の合浦（現 慶尚南道昌原市）を前進基地として実施された[森平 2013c: 12-16]。

1.2 済州島経営

1273年に済州島の三別抄が鎮圧されると、元は同島を直轄下に組み込み、長官として達魯花赤^{ダルガチ}を派遣した。その後、1294年に施政権が高麗に返還されるまで、その統治機関は、招討司、都達魯花

赤総管府、安撫司と変遷した。また行政機構とは別に、元軍と高麗軍とからなる守備隊が、構成を変遷させながら駐留した〔金日宇 2000: IV ; 森平 2013c: 16-19〕。

1276 年頃にはモンゴル帝室の御用牧場が開設され、牧子・牧胡・哈赤などと称される牧民たちが派遣された〔高 1985; 金日宇 2000: 174-184〕。この集団は島の施政権が高麗に返還された後も存続し、1356 年以降高麗と元の関係が冷却化してからは高麗の済州島統治を妨害するものとなり、1374 年にいたって崔瑩の率いる高麗軍によって討滅された。

1.3 その他の島嶼利用

済州島以外にも、1270 年代には珍島などの高麗の島嶼が牧馬場として元に利用された⁽⁵⁾。その後は流配地として利用される事例が多数確認される。済州島と大青島（現 同名）を双壁として、人物島（現 徳積島）、祖月島（現 紫月島）、白翎島（現 同名）、霊興島（現 同名）、高鸞島（現 忠清南道保寧市舟橋面高亭里）、苐益島（未詳だが朝鮮時代には洪城郡（現 忠清南道洪城郡）管内）、宝城（現 全羅南道宝城郡）の乃老島（現 羅老島か）、霊巖（現 全羅南道霊岩郡）の披綿島（未詳）、烏也島、与音島、烏安島（いずれも未詳）などの島名が史料上にあがる〔森平 2013b: 432-433〕。現在地や所在地域が判明する事例より、中西部から南西部にかけての沿岸島嶼が選ばれたことがうかがわれる。これらには通常の犯罪者というより、政争に敗れた皇族を含むモンゴル支配層が主に流された。

②……………公的物流の連結

高麗が元に政治的に統合されると、元が必要とする物資を高麗から搬出し、高麗が必要とする物資を元から提供し、あるいは元に滞在する高麗王族に本国から資財を送付するといった目的で、海上を通じた物資の輸送が双方の公権力によって実施された。元側の関係地域別に様相を概観していこう。

2.1 遼東地方との輸送

13 世紀後半には、遼東地方との間で不足した食糧を相互に提供しあう事業が実施された。移送経路が判明しないケースもあるが、下記の事例はいずれも海上輸送による。

1274 年、元は完顔阿海を遣わし、東京（現 遼寧省遼陽市）の「米」⁽⁷⁾2 万石を高麗に漕運（水上輸送）した。これは、実施を目前に控えていた日本遠征の準備に際して不足した軍糧を補填するものであった⁽⁸⁾。

1289 年には、逆に高麗の「米」が蓋州（現 遼寧省営口市蓋州市）に輸送された。同年 2 月、元の湖広等路行尚書省参知政事張守智・翰林直学士李天英らが高麗に伝詔し、遼東の飢饉を救済する目的で食糧 10 万石の拠出を要求した⁽⁹⁾。そこで 3 月、高麗は諸道より徴発した「米」6 万 4000 石を、監察侍丞呂文就・直史館陳果の指揮下、船 483 艘・船員 1314 名により蓋州にむけて発送した⁽¹⁰⁾。さらに 5 月、知密直司事羅裕が船団を率いて蓋州にむかったが、途中で船 44 艘が損傷、9 艘が喪失、「米」5305 石が沈没し、溺死者 119 名、死者 4 名、逃亡者 67 名、行方不明者 86 名という損害を出した⁽¹¹⁾。加えて、道中で乗員の食糧が不足したため、908 石の積載穀物が盗食されたという。

1295 年にも高麗の「米」が遼陽（現 遼寧省遼陽市）にむけて輸送された。前年 1294 年の 12 月、元の中書舎人愛阿赤が高麗に伝詔し、日本遠征に備えて江華島に備蓄してあった中国「江南」の「米」10 万石（実際には 1290 年代に高麗救援米として提供されたもの（後述）であろう）のうち 5 万石を、遼陽・瀋陽地方の飢饉救済のために転用することになった。⁽¹²⁾翌年 2 月、高麗は中郎将宋瑛⁽¹³⁾を派遣して負担軽減を求めたが、許されなかった。そこで 3 月、將軍智団らが船 73 艘で「米」1 万石を遼陽まで輸送し、⁽¹⁴⁾4 月にも前將軍金永孫が船 90 艘で「米」1 万 2180 石を遼陽にむけて輸送した。⁽¹⁵⁾ここで高麗は將軍柳温を元に遣わして負担軽減を再度要請、2 万石削減の許可を得た。⁽¹⁶⁾閏 4 月、將軍徐光純らが船 65 艘で残量の「米」8568 石を遼陽まで輸送した。⁽¹⁷⁾

1293 年、元は高麗の地に水站（水駅。水上の駅伝^{ジャムチ}）を設置させた（詳細は 2.2）。これは済州島から鴨緑江口まで朝鮮半島西岸一帯の沿岸航路をカバーしつつ、大都方面への物流にも接続するものだった。この水站の設置については、前後する時期に推進されていた高麗から遼東への如上の食糧輸送作戦との関係も指摘されている。⁽¹⁸⁾少なくとも航路が重なる部分について利用がみこまれていた可能性は想定できよう。ただしこの水站は 1303 年頃には廃止された。

2.2 北中国との輸送

北中国との間では、元が要求する物資や、元都に滞在している高麗王族の一行に対する盤纏（旅費、滞在経費）の輸送が実施された。⁽¹⁹⁾

1272 年、元の中書省は高麗人李枢を高麗に遣わし、宮殿建設用材として大木 30～50 株を求めた。李枢は伐採した木材を船 10 艘に積載し、ほかに奴婢・貨財を積み込んで元に帰還した。⁽²⁰⁾木材の用途から、当時帝国の冬の都として新たに宮殿建設が進められていた大都（現 北京市）⁽²¹⁾にむかったと考えられる。この大都とペアをなす夏の都である上都（現 内モンゴル自治区シリントグ盟正藍旗）は、はるか内陸のモンゴル高原にあるため関連性は薄いとおもわれるが、仮に木材をそこに回送する場合、やはり大都方面で陸揚げして両都間を結ぶ幹線路を利用することになるだろう。

1309 年にも元で使用する寺院建設用材の輸送が高麗に対して命じられた。当時、武宗カイシャンとその弟アユルバルワダ（後の仁宗）の母にして元朝宮廷の実力者である皇太后ダギが仏寺の造営を望み、これをうけて遼東地方の有力者である高麗人洪重喜・洪重慶が、白頭山の美材を伐採して鴨緑江を流下させ、そこから高麗に船舶で輸送させるというプランを提案した。これをうけて高麗に対しては、遼東の最高統治機関である遼陽行省が宣使劉顕等を遣わして船 100 艘の建造と「米」3000 石（輸送要員の食糧であろう）の拠出を指示し、同年 3 月には元の仏教行政を掌る宣政院が造船監督のために遣使してきた。⁽²²⁾そして 4 月、右軍千戸金暹・左軍千戸鄭琦がまず船 50 艘を押送して王都開京（現 黄河北道開城市）の外港である礼成江を出立した。⁽²³⁾その後 7 月、郎将宋時が元から戻り、造船と食糧拠出の負担を削減するとの帝命を伝えた。⁽²⁴⁾ここで木材の輸送目的とされる寺院建造とは、当時元皇室の主導下で大都や山西地方の五台山（文殊菩薩信仰の聖地）で活発に進められていた事業をさすとみられるので、輸送先は北中国だったと考えられる。⁽²⁵⁾

1298 年に即位した高麗の忠宣王は、その政治運営が元に指弾されて年内に退位し、元のケシク（皇帝の親衛隊）に召喚されて 10 年の歳月をすごした。この間、父忠烈王との対立が深まり王位の再継承も危うい状況が続いたが、1307 年に奪権を果たし、翌年に復位する。しかし同王はその後も

帰国せず、元に滞在したまま本国を統治し、崔誠之や権漢功など一部の従臣が権勢をふるうようになった。

この状況に不満をもった金深・李思温らは、1313年に元に対して王の帰国を要請した。その際、王の盤纏を本国から輸送する負担に言及し、忠宣王が「本国に対し毎年布10万匹・米400斛を輸送させ、その他の物品も記しきれない（令本国歳輸布十萬匹・米四百斛、他物不可勝紀）」ほどであり、「高麗国人が水上輸送をおこなうことにともなう弊害は悪化するばかり（国人漕輓之弊益甚）」⁽²⁶⁾だと指摘した。これによれば、盤纏は海上を輸送されたのである。当時忠宣王は皇帝に随行して季節ごとに上都と大都の間を移動することもあったと考えられるが、海上輸送は当然大都にむけて実施されたのであろう。

1321年には、忠宣王をついだ忠肅王が大都に抑留され、盤纏問題が再び発生する。忠肅王は1313年に即位したが、上王となった忠宣王とその寵臣が実権を握り続け、忠肅王はこれに不満を抱いていた。1320年、元の仁宗アユルバルワダが死去すると、新帝英宗シディバラは仁宗時代の執権勢力の一部を排除し、当時なお実力者だった太皇太后ダギの力も後退する。仁宗やダギを後ろだてにしてきた忠宣王が、この政争に巻き込まれてチベットに流されると、忠肅王はこの機会をとらえて忠宣王勢力の排除を進める。しかし元では、忠宣王から元の瀋王位（高麗王位とは別に受封）を継承していた傍系王族の暁がケシクに入侍し、英宗から寵遇されていた。高麗王位の奪取をもくろんだ暁は、忠肅王が英宗の詔書を毀損して侮辱したなどと讒訴した。そのため忠肅王は元都に召喚され、王印没収のうえ抑留された。その後1323年に英宗が臣下に暗殺され、泰定帝イエスン＝テムルが即位して事態を收拾すると、翌年王は名誉回復され、1325年に帰国する。

この間、忠肅王は、自身と従臣の滞在経費に加え、事態を打開するための政治工作（元の要路への賄賂）に必要な経費を、本国から「連続転運」させていた。特に桓允全と金成萬は、船舶で「布二萬匹」⁽²⁷⁾を輸送したという。

以上に加え、準備段階で中止された第3次日本遠征計画（1282～84）では、大都の東方、渤海湾岸の平灤州（現 河北省秦皇島市盧龍県一帯）でも軍船が建造され、1283年に高麗使がその様子を目撃している⁽²⁸⁾。結局未実施に終わったが、もし遠征が実行されれば、これらの軍船は朝鮮半島に回航された可能性が高い。また第4次遠征計画（1285～86）では、世祖はその軍糧として江淮（長江—淮河間の地域）の「米」100万石を前進基地となる朝鮮半島南東岸の合浦に輸送することを指示した⁽²⁹⁾。ただこの遠征計画もすぐ中止されており、食糧輸送がどこまで実施されたかは定かでない。

北中国との物資輸送に利用する公的なインフラとして、1293年から1303年頃まで朝鮮半島西岸に設置されていた前述の水站も注目される〔森平2013b: 338-343〕。記録では、元の牧場がおかれた済州島から鴨緑江口まで朝鮮半島西岸全域に11站を設置したの⁽³⁰⁾に加え、「楊村海口」（楊村港）までの区間にも2站を設置した⁽³¹⁾ことになっている。筆者はこの「楊村」を、大都とその外港直沽（現 天津市）を結ぶ内陸水路である白河沿岸の港、楊村（現 天津市武靖区楊村）に比定している〔森平2013b: 342-343〕⁽³²⁾。直沽からやや上流に位置する楊村は、当時南中国と大都を結ぶ海上交通と、同じく南中国と大都を結ぶ大運河の内水面交通とが結節する水運の要衝だった。

この水站設置の前提には、1291年頃に示された世祖クビライの発案がある⁽³³⁾。このとき世祖は「遼東水程図」をみて水站の設置を検討し、当時禿魯花^{トルガク}（質子）として元のケシクに入侍中だった高麗

世子（後の忠宣王）の従臣鄭可臣に対して、高麗の主要物産である「米・布」の陸上輸送に要するコストを指摘した。そして、可臣を「江南行省左丞」に任じて「海運」（後述）を掌らせ、高麗の「斛匹」、すなわち「米・布」を輸送すれば、元の国家財政（国用）を補えるばかりか、高麗人の元都滞在経費（東人寓都之資）にも充当できると提案した。

これに対して鄭可臣は、高麗は物産が乏しく、国内需要をまかなうので手一杯であること、また輸送作業を実行するうえで高麗人は船舶運航に習熟していないこと、を指摘して、否定的な認識を示した。この段階では、世祖も反対意見をききおいたが、結局この案をベースにして、ほどなく朝鮮半島西岸一帯に、またこれを大都方面と結ぶ形で、水站ルートが設定されたのである⁽³⁴⁾。

水站が置かれていたのは10年間ほどだが、前述した忠宣王や忠肅王への盤纏輸送はその後に実施されている。少なくともこの段階では、公的サービスがなくとも、北中国との海上物流を実現できるだけの基盤が存在したことになる。

2.3 南中国からの輸送

13世紀末には、南中国から高麗への食糧輸送が集中的に実施されている。

1291年、前述のごとく当時禿魯花として元のケシクに入侍中だった世子（後の忠宣王）の要請により、元は高麗に対する食糧支援を実施した。元では1287年にモンゴル高原東部の有力宗王ナヤンが反乱を起こし、1291年にはその与党である宗王カダン・ラオディ父子が高麗に侵攻した。この間、高麗政府は元朝政府を支援する軍事対応を準備していたが、その影響で食糧不足をきたしたため、世子が救援を求めたのである。これにより同年6月、元の海道万戸黄興・張侑、千戸殷実・唐世雄⁽³⁵⁾らが船47艘で「江南」の「米」10万石をもたらし、これが下級官員と王都の住民に配給された。

その後も高麗の食糧難は解消されず、2年間に渡って食糧輸送が継続された。1292年閏6月、江南漕運万戸徐興祚（または徐興祥）らが「江南」の「米」10万石を輸送した。このときは遭難により4200石が到着するにとどまり、これが軍人と王都の住民に配給された。このとき徐興祚は王に鸚鵡・孔雀を2翻（2羽）ずつ献上したともいう。翌93年6月には江南千戸陳勇⁽³⁷⁾らが船「二十」（一説に「十二」）艘で米を輸送した。このときも陳勇らは鸚鵡1双（1つがい）のほか多数の土物を王に献上している。

1290年代前半に南中国からの食糧輸送を担当したのは、前出の「海運」——南中国から大都への税糧輸送——を請け負う海道運糧万戸府の関係者だった〔陳 2005b: 362-364〕。「海運」の出港地は長江口の太倉（現 江蘇省蘇州市太倉市）、到着地は直沽である。

ところで、同時期に元はナヤン・カダンの乱の影響もあって食糧不足に陥った遼東にむけても食糧供給を実施しており、前述のように1289、95年に高麗に指示してこの地域に食糧を輸送させたのもその一環であった。南中国から高麗への食糧供給は、高麗から遼東に送られた分の穴埋めになるが、李康漢〔2012: II-1; 2013b: 98-107〕は、これをそもそも遼東への転送を目的にした事業だったと捉えている。少なくとも江華島に備蓄された「江南米」を遼東に送った1295年の事例はこれに該当するといえなくもない。ただ前述のごとく、南中国からもたらされた食糧は、実際に高麗国内で配給されており、最初から遼東への転送が目的だったとまでいえるかは疑問である。大状況として、両地域の食糧不足に元がそれぞれ対応するなか、高麗において食糧の移入・移出の「玉突き」が発

生し、その際、少なくとも一部の南中国「米」が高麗で消費されずに遼東に回送されたのは確かだろう。しかしこれは結果論というべきではないだろうか。

李康漢は食糧輸送の航路について言及していないが、南中国から高麗への輸送を「海運」担当者が自身のもつ航海の技能と知識にもとづいて実施したとすれば、後述のごとく北中国沿岸を山東半島に北上し、遼東半島南岸を経て高麗にいたった可能性が高い。物資の目的地が遼東ならば、山東から遼東に直航すればすむことである。いったん高麗に回送するのは、移送距離の短縮にも、労力の削減にもならない。食糧自体はより長距離を移動することになり、不合理である。

一方、鄭杕根〔2007: 186-192〕と李康漢〔2012: II-2; 2013a: 450; 2013b: 98-109〕は、1293 年の水站設置が南中国からの物資輸送にも関係するとの見方を示している。具体的な輸送経路と水站の関係をどのように理解しているかは不明瞭だが、大枠として妥当な見解だとも思う。前述のごとく世祖は、水站設置に際して鄭可臣を「江南行省左丞」に任じ、「海運」を委ねようとした。「海運」の基本業務が南中国から直沽への税糧輸送であることを考えると、朝鮮半島との物流に「海運」が関わる脈絡を理解しがたい。しかし当時南中国から高麗への食糧輸送を「海運」関係者が担当し、その航程が上記のごとく遼東半島を経て高麗にいたるものだったであろうことをふまえると、少なくとも朝鮮半島北部の航程は水站ルートに重なる。世祖は水站の設置目的として高麗の物資の移出についてのみ言及したが、同じ「海運」の機構と経路を利用する高麗への移入も、当初から考慮された蓋然性はあるだろう。前述のごとく 1285 年の段階で日本遠征の軍糧を江淮から朝鮮半島南東岸まで輸送することが指示された点からすれば、半島南部の水站もまたそうした使途での利用を視野に入れていたことも考えられる。

朝鮮半島西岸に水站を設置する直前、元は泉州～杭州間の海站ルートと、長江口～直沽間の「海運」ルートの整備を並行して進めていた⁽³⁸⁾。水站の設置は、こうした中国の南北を結ぶ沿海物流ルート整備の動きが朝鮮半島まで拡大され、相互に接続されたことを意味するともみられる〔森平 2013b: 340, 356, 註 59〕。

③……………海上交易の展開

本節では、モンゴル時代に展開された朝中間の海上交易の様相を、中国側の関係地域別に概観していこう。

3. 1 北中国との交易

3. 1. 1 大都方面との交易

高麗の海上交易の、モンゴル時代における変化の 1 つとして、北宋滅亡後には少なくとも表だっては途絶えていた北中国との交易が復活した点をあげることができる。ユーラシア規模の巨大帝国の政治・経済センターとして大都が発展し、その外港として直沽という新たなハブが浮上したことがその背景となる。

ただ大都方面との交易が史料に明瞭に確認されるのは時期的には遅い。紀年をもつ出来事としては、1341 年に「大都商人」が高麗を訪れ、海賊船 30 余艘の凶行を通報したことが初見である⁽³⁹⁾。元

末に成立し、当時の社会の実相を一定に反映するとみられる漢語会話読本『老乞大』には、元で交易活動をおこなう高麗商人が直沽から船便で王京（開京）に帰還する内容が登場する。朝鮮時代の漢語教科書『朴通事諺解』も、本来元末に編まれた読本が後代に改訂されたもので、その内容はやはり元代の世相を一定に反映するとみられる。そこには高麗～大都間を結ぶ「船路」、およびそこで活動する「高麗地面裏来載千余箇布子的大船」（高麗からやってくる布を積載した大型船）や「西京来的載黄豆的船」（西京（平壤）からの黄豆運搬船）が登場する〔陳 2005a: 346-347〕。

このほか、僧侶が海を通じて大都～高麗間を往来した事例がある。1334 年には僧中向が海路を通じて大都に渡った⁽⁴⁰⁾。1368 年に明が大都を陥落させた際、現地にいた僧達玄は、インド僧指空の遺骨の一部を、海路を通じて高麗にもたらした⁽⁴¹⁾。彼らの利用した船舶については史料中に言及されないが、高麗～宋交流、日宋・日元交流においてそうだったように、この種の渡海僧は、外交使船に同乗したのでなければ、商船に便乗したと想定することができる〔榎本 2007; 2010; 李鎮漢 2011: 220-232〕。

3. 1. 2 山東方面との交易

高麗と結ばれる北中国の窓口港は、11 世紀初めまでは山東半島北岸の登州（現 山東省烟台市蓬萊市）だったが、ここはその後、北宋が高麗と一時断交し対契丹警戒体制が強化された影響により、公式には閉鎖された。11 世紀後半に宋と高麗が復交した後、北中国の窓口港は山東半島南岸の密州板橋鎮（現 山東省青島市膠州市）に開かれた。この時期には外交・交易ともに南中国の明州（現 浙江省寧波市）を窓口とする航路が幹線となったが〔森平 2014〕、いずれにせよ、北中国の交易窓口は山東半島だった。

モンゴル時代には、1295 年、世子（後の忠宣王）とモンゴル公主の婚礼費用を捻出すべく、高麗政府が山東半島北岸の付け根にある益都（現 山東省濰坊市青州市）まで船を送り、麻布 1 万 4000 匹を販売して「楮幣」、すなわち交鈔（元の紙幣）⁽⁴²⁾を入手した。政府による御用交易である。記録上、当時の高麗～山東間の海上交易に関する明確な事例は、これ以外には確認できない。

一方、旧登州港で発見された沈船遺構、いわゆる蓬萊古船のなかには、14 世紀頃の高麗船と推定されているものがある（山東省文物考古研究所ほか 2006）。この推定は、韓国で確認された高麗船と同様の平底構造をもつという点を根拠とするが、細部には違いもあり、中国の造船技術とのハイブリッドとする見解もある〔袁 2011: 68-73〕。当時の北中国沿海で活動した中国船実物の確認例はまだ少ないので、上記の船舶の「出自」を断定するのは尚早かもしれない。ただ共伴遺物に当時の朝鮮半島産陶磁器がみられるので、少なくとも朝鮮半島と山東半島の間を往来する船舶だった可能性は認められよう。

大都・山東以外についても、1302 年には「無禪師」なる人物が江淮より航海して高麗に到着した⁽⁴³⁾という。これも商船を利用した移動であろう。

3. 2 南中国との交易

3. 2. 1 商人・通商の直接言及例

南中国との交易は、建国以来、元に臣属するまで、高麗の対中交易の中心であった。しかしモンゴル時代の状況評価はなかなか難しい。まず関係史料から、南中国との商人の往来や、通商の実践が直接うかがわれる個別の事件を一覧にしてみよう。

-
- ① 1278年、「宋商人」馬曄が方物を献上し、内庭で宴を賜る。⁽⁴⁴⁾
- ② 1281年、承旨廉承益らの不正を告発した「蛮商」が逆に殺害される。⁽⁴⁵⁾
- ③ 1288年、「宋商人」顧愷・陸清らが来訪して物品を献上する。⁽⁴⁶⁾
- ④ 1288年、大殿で聖節の宴を催した際、「宋人」が作戯（芸事を披露）した。⁽⁴⁷⁾
- ⑤ 1295年頃、忠烈王妃クトウルグ＝ケルミシュ公主が人蔘・松子を「江南」に送り、交易をおこなった。⁽⁴⁸⁾
- ⑥ 1295年頃、高麗王が江浙に商船を派遣し、現地官衙で徴税方式が議論された。⁽⁴⁹⁾
- ⑦ 1298年、元に亡命して泉州に居留していた南インド馬八国の孛哈里的使者が来訪し、銀絲帽・金繡手箔・沈香5斤13両・土布2匹を献上した。⁽⁵⁰⁾
- ⑧ 1301年、「江南商客」が寿康宮において忠烈王に宴をたてまつった。⁽⁵¹⁾
- ⑨ 1304年、安珦の建議により官僚に銀・布を抛出させ、国学の贍学錢（運営基金）に充て、忠烈王も内庫錢を提供した。安珦は余財をもって博士金文鼎らを「江南（または中原）」に送り、先聖・七十子の画像、祭器、楽器、六経諸子史の書籍を購入させた。⁽⁵²⁾
- ⑩ 1314年頃、成均提學司が博士柳衍らを「江南」に遣わし書籍を購入したが、積載した船が沈没。判典校寺事洪淪が宝鈔150錠を提供し、書籍1万800巻を再購入した。⁽⁵³⁾

①③には「宋商人」とあるが、南宋滅亡を前後する時期であり、南中国にルーツをもつ商人とみられる。同時期の④の「宋人」も、宮廷で芸事を披露したことからみて官人ではなく、渡来した南中国の商人やその関係者であろう。②の「蛮商」は、安東（現 慶尚北道安東市）の前郎将権文卓が保有する婢の夫だったが、南中国の商人とみられる。華人を「蛮」と呼ぶのは本来高麗の用語法ではない。その限りでは中国以外のアジア南方・西方の出身者にもみえるが、元では旧南宋地域が「蛮子」と呼ばれ、日本遠征の過程で高麗人も「蛮子軍」「蛮軍」（江南軍）、「蛮船」（江南軍の船舶）といった用語に接している。⁽⁵⁴⁾このような人物が高麗の地方住民と婚姻関係にあることも興味深い。いずれにせよ、南中国との交易ルートを通じて高麗に入ってきた人物であろう。

⑤⑥⑨⑩は王室・政府による交易であり、特に⑨⑩は官需品（学校備品）の調達を目的とする。⑤は殖利目的の交易であり、⑥もその可能性がある。あるいは時期が重なる⑤と⑥は同一の出来事かもしれない。⑦については近年の研究で、実質的に交易を目的とする接触だったと推定されている〔李康漢 2011: 441-447; 2013a: 464; 2013b: 206-213〕。

また植松正〔2004: 157-158〕が紹介した「海運」関係者の一人、太倉の殷九宰は、毎年元朝政府から「海運」の給金（舶脚錢）をうけると、行き先を高麗へ転じて交易をおこなったという。⁽⁵⁵⁾植松は、史料の書きぶりから、殷九宰が直沽で「海運」の業務を終了した後、その足で高麗に回航した可能性も指摘する。

状況を概括的に記した史料としては、1342年の序をもつ元代慶元（現 浙江省寧波市）の地方志『至正四明統志』巻5・土産・市舶物貨に、同地に舶来される輸入品を列記するなかで、新羅漆、高麗青器、高麗銅器など朝鮮半島の物産をあげている。あわせて記される人蔘、松子、苧麻なども、産地を明示していないが、南宋代の『宝慶四明志』巻6・郡志・叙賦下・市舶では「高句麗国」（高麗）から慶元への輸入品として記載しており、同じく朝鮮半島産とみられる。また1352年の恭愍王に対する李穡の上書では、国防強化の必要性を説くなか、「本国は江浙の船を通ず」としたうえで、

当時拡大していた「江浙之賊」(方国珍勢力とみられる)がそのルートを伝って襲来する恐れを指摘している。⁽⁵⁶⁾

3.2.2 商船往来の隠れた事例

北中国との交易に関して述べたように、海を通じた僧侶の移動は、彼が便乗した商船の存在を示唆するが、南中国との間でも事例がある。式無外という高麗僧は、海路で「江南」に往来した。⁽⁵⁷⁾ 1304年には「江南」の僧鉄山紹瓊が航海して高麗にいたり、⁽⁵⁸⁾ 1354年には湖州(現 浙江省湖州市)の霞霧山天湖庵の僧法眼が高麗に來航した。⁽⁵⁹⁾ 1364年には高麗僧千熙が杭州(現 浙江省杭州市)に渡航している。⁽⁶⁰⁾

寺院重修に必要な資材・備品を調達するため、高麗から南中国に人を送った例もある。14世紀初めに江華島の禪源寺を修復した際には、顔料(丹土)を求めて「宋」(南中国)に人を遣わし、その担当者は1324年に帰国した。⁽⁶¹⁾ また報法寺を1343年に重建した際には、江浙より大蔵經を求め、さらに後、1367年に再興した際には蔵經を江浙より取り寄せた。⁽⁶²⁾ これらも商船を介した動きであろう。

また、上述の紹瓊の師僧である中興(鎮江の別名。現 江蘇省鎮江市)の蒙山德異(1232～?)は、高麗の宝鑑国師混丘(1240～1312)に対し、その著作『無極説』を「海船に託して送付した(附海舶以寄之)」という。⁽⁶³⁾ 両者の間では1296年頃に書信による交流があったので[許1994: 223]、同時期の出来事とみられるが、德異の居処からみて南中国の海商の手でもたらされた公算が大きい。

前述のように、海道運糧万戸府が高麗に救援食糧を輸送した際には、担当者が高麗王に対して実質的な進献行為をおこなった。見返りとして高麗側からどのような待遇をうけたかは不明だが、前述した殷九宰にみられるように、「海運」担当者は実質的に商業勢力でもあったから、事実上の交易をねらい、これを成就した可能性はある。

3.2.3 交易の盛衰に対する評価

高麗が元に臣属した当初、南宋との交易は元により牽制され、高麗側も「宋船はほとんど来ない」と虚偽の説明をした。⁽⁶⁴⁾ しかし南宋滅亡後も、前時代に比べ南中国からの華人海商の來航記録は極端に少ない。かつて森克己[2009b: 34]がおこなった高麗各王代の宋船來航状況に関する初歩的調査によると、11世紀以降の約250年間で110件強を数えるが、大半は武臣執権期より前の毅宗代以前(1170年以前)の約160年間に集中し、110件弱に達する。これもあくまで『高麗史』を中心とする限られた基本史料における記録上の数で、実数は大きく上回ると考えられる[李鎮漢2011]。一方、モンゴル時代における南中国からの海商の個別の來航記録は、前述のごとく約100年間で10件にも満たない。

この状況について先学は、史料上の見かけが実態を一定に反映するとみている。その背景について陳高華[2005b: 368-369]は、高麗・元両国の間で海商が外交上の役割を果たす機会がなくなり、公的記録に登場しにくくなる点に留意しつつも、元の大陸統合、および大都の発展にともない陸上交易が隆盛することで、海上交易が比重を低下させたとみている。一方、李康漢[2011: II; 2012; 2013a: 제2장; 2013b]は次のように論じる。すなわち、すでに南宋代より、華人海商の関心は隆盛するユーラシア東西交易(南海交易)に移り、高麗との交易は低調になっていた。13世紀末に元が南中国から高麗への食糧輸送を推進し、水站などの公的インフラを整備すると、この流れにのって多少の回復をみせたが、14世紀初までに公的な物資輸送事業が解消され、その一方で元の交易統制が強化さ

れたことで、南中国を中心とする華人海商の高麗交易は、14世紀後半に復活するまで途絶状態になった、と。

これらの見解に対して、筆者は今のところ次の(1)～(3)のように考えている。

- (1) 人力・畜力と比較した船舶の輸送能力の圧倒的高さを考えると、陸上交易が隆盛したにせよ、南中国との交易において、海路の利用が大きく落ち込むほどの影響があったとは、安易に自明視できないとおもう。商品の売買市場が南中国その地だった場合はもちろん、これを相対的に近距離の北中国に切り替えた場合でも、陸上交易が確実に有利とは限らないだろう。特に南中国交易における高麗の商品需要のうち、南方特有の物産（南中国の現地産品と南海交易を通じてもたらされるアジア南方産品——香薬、象牙、犀角、茶、砂糖など）は、北中国の市場でどこまで対応できたか。むしろ多くの商品種が大都を中心に北中国でも流通したのであろうが、南方からの移送・転売の手間やコストが価格や流通量に影響し得るので、高麗と南中国を直結する海上交易より陸上交易による北中国での調達が有利になるとは、簡単に決めつけられない。
- (2) 12世紀半ばまで史書に多数みられる華人海商の来訪記録は、純然たる経済活動の記録というより、献上行為や儀礼参加など、彼らが高麗王権の威信宣揚に関わったことに関係する部分が多い。換言すると、この範疇からはずれる事例は公的記録に残りにくい。もともと高麗の国制には君主を天子・皇帝に比擬して自国中心の天下観を表す内容が含まれ[e.g., 奥村1979; 金基徳1997; 盧1999; 森平2011]、華人海商の来訪はその演出に利用された[奥村1979]。しかし元臣属後には儀典も格下げされ、独自に王権を宣揚することに制約が生じた。このため、当時交易のために来訪した華人海商が実際にはもっと多かったとしても、彼らを積極的に君主に結びつけなくなり、来訪の事実が記録に残りにくい状況が生まれた可能性がある。
- (3) 李康漢は高麗から中国に赴いた海上交易の主体を高麗人とみているが、宋代において、東アジア各国の海上交易が華人海商を中心に展開された点[榎本2007: 第1部第2章]、その頃南中国に往来した高麗の外交使船も華人海商とその船舶に頼って運航される部分が大きかったとみられる点[李鎮漢2011; 森平2014]、日元交易の主軸も依然として華人海商だったとみられる点[村井2013]などを考慮すると、⑤⑥⑨⑩のように高麗の政府・王室が荷主や取引代表となる交易であっても、現場の取引業務や使用船舶の運航などが引き続き華人海商によって担われていた可能性は無視できない。仏教関係者が渡海に利用した商船の担い手も同様である。これらの事例のなかには、李康漢が華人海商の高麗渡航途絶期間とする14世紀前半のものもあることが注意される。

南宋代から元代にかけて、ユーラシア東西交易の隆盛に影響されて華人海商の高麗渡航が低調化したという李康漢の見解は、ユーラシア規模の経済動向と高麗史料における華人海商の出現状況とを整合的に説明する点で魅力的であり、巨視的な趨勢としては一定の蓋然性が認められるかもしれない。しかし(1)～(3)で指摘した事項をふまえると、記録上の見かけを実態そのものやその近似値とみなすことには躊躇を覚える。

前述のごとく、1342年の序をもつ慶元の地方志に南宋代と同様に高麗産品が輸入品として記され、李康漢はこれを高麗商人の活動の結果とみなすが、それだけでよいのだろうか。後述するよう

に、14世紀後半に入って間もない高麗では、華人海商が王都への漕運（税穀の海上輸送）を請け負い、また南中国の海上勢力（蘭秀山賊）が潜伏して商業活動をおこなうという事件までおこった。このことは、それ以前から中国の海上活動者が繰り返し高麗を訪れ、現地の海や社会に習熟していたからこそ生じ得たことではないだろうか。したがって、1352年に李穡が江浙との通船について言及したのも、その時点の新動向を紹介したのではなく、それ以前から続いてきた周知の事実を述べただけではないだろうか。以上のような考えにもとづき、今のところ筆者は、モンゴル時代の華人海商による高麗交易、特に南中国とのそれについて、一定の増減変化や一時的な空白があったとしても、全体としては、恒常的といえる程度の頻度や規模を維持したものと推定している⁽⁶⁶⁾。

④……………航路の様相

第1～3節で概観した海上交流の様相をふまえつつ、本節ではいよいよ航路の分析を進めていく。便宜的に遼東、北中国、南中国の関係地域別にみていこう。高麗側では、関係するヒトやモノの動きが多く政府・王都に集まっているので、ひとまず開京の外港礼成江口を基点として記述することにする。

4.1 遼東航路

遼東地方との航路は、蓋州・遼陽という遼東側の到着地からみて、遼東半島を海岸沿いに周回したと推定される（図1）。蓋州は遼東半島北岸の付け根、旧遼河口の南にある。城市はやや内陸にあるが、大清河によって海に通じる。遼陽は古代以来遼東地方における統治の中心拠点だったが、直接には海に面していない。これについては次に述べる「遼地」（遼河流域）の海州（現遼寧省鞍山市海城市）の「津」が、その外港のごとき存在だったのではないかとおもわれる。

すなわち、崔滋の『補閑集』によると、1233年（癸巳年）、高麗はモンゴルに圧されて河南地方に避難した金朝廷のもとに崔璘・権述・崔滋らを派遣したが、陸路はモンゴル軍の影響が懸念されたため、海路を利用した。このとき使節団は、遼東半島突端の鉄山浦（現遼寧省大連市旅順口区）を経由し、「遼地海州津」に到着したという。対金通交で海路を利用した事例はほかに確認できない。もともとこの方面で展開していた海上交通を利用する現実的な手段だったのか、戦時下ゆえにリスクを冒して未知のルートに挑んだのか、そのあたりの事情はわからない。

遼陽の南方に位置する海州も直接には海に面していない。ただ、その西方を南流する旧遼河のほとりには、清末の1858年に国際交易港として「開港」された牛家荘（牛荘、牛庄。現遼寧省鞍山市海城市牛庄鎮）がある。同地の海港としての利用は前近代にさかのぼり、⁽⁶⁷⁾ 管見で最古の記録は明初の1376年である。おそらく、それはさらにさかのぼることが可能で、上記の遣金使の旅程にみえる海州の「津」は、牛家荘ないし付近の遼河の船着場だったのではないかとおもう。⁽⁶⁸⁾

少なくともモンゴル時代には、遼河口からさらに渤海湾の西岸をたどる航路が存在した。このことは、北中国産の陶磁器を積載して遼東方面にむかう途中、渤海湾西岸で沈没したとみられる綏中三道崗元代沈船〔張威2001〕の存在から推定される。元朝政府が中国から遼東に食糧を海上輸送した際、史料に航路は明記されないが、船舶のなかにはこの渤海湾西岸ルートをたどるものがあった

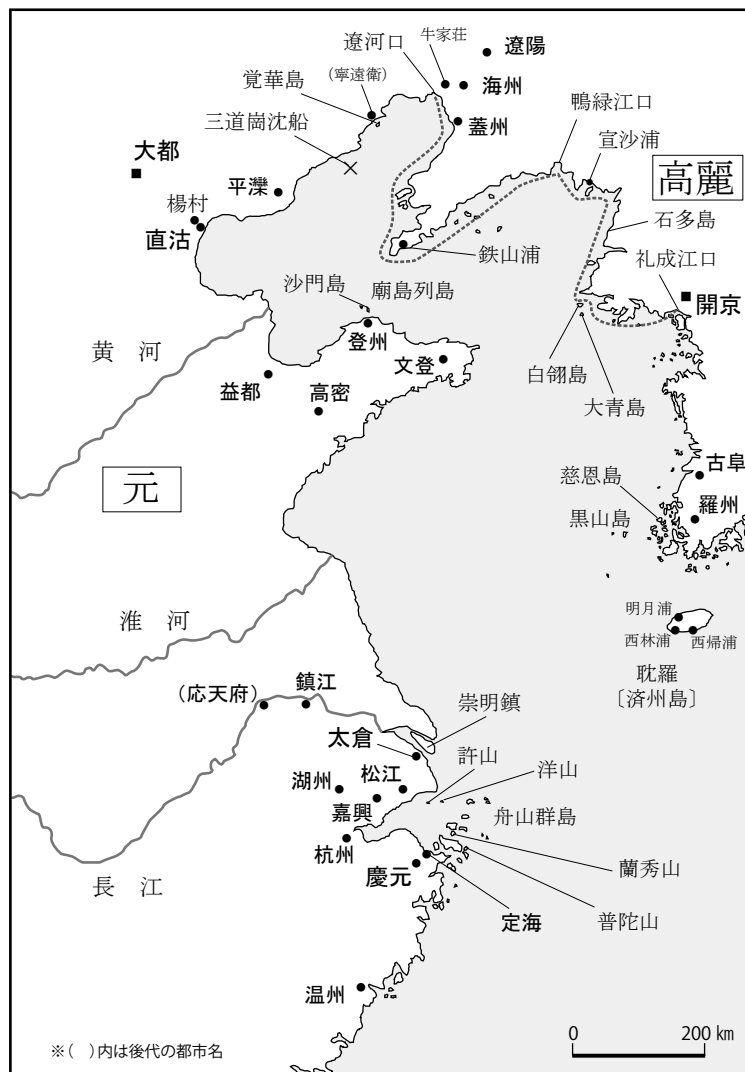


図1 遼東航路

かもしれない。

4.2 北中国航路

北中国航路は、中国側の発着地の違いにより大都航路と山東航路とに分かれる。具体例にもとづく航路復元は難しいが、論理的には図2-a・bに示したA～Fのような選択肢を想定することができる。

みられるように、山東航路はいずれも大都航路の一部と重なる。A、Eでは朝鮮半島中西岸と山東半島の間で黄海を直接横断するが、これは10世紀から11世紀初にかけて高麗と山東半島との往來に利用する定番航路だった。しかしモンゴル時代における明らかな利用例は確認されず、積極的に利用されなかったことも考えられる。

2.2で示した北中国との間の公的物流の事例からは、もっぱら遼東半島南岸をたどるルートが示

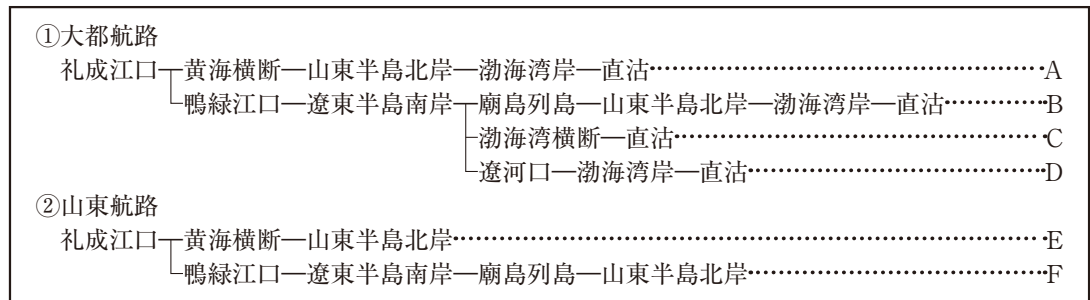


図 2-a 北中国航路の選択肢

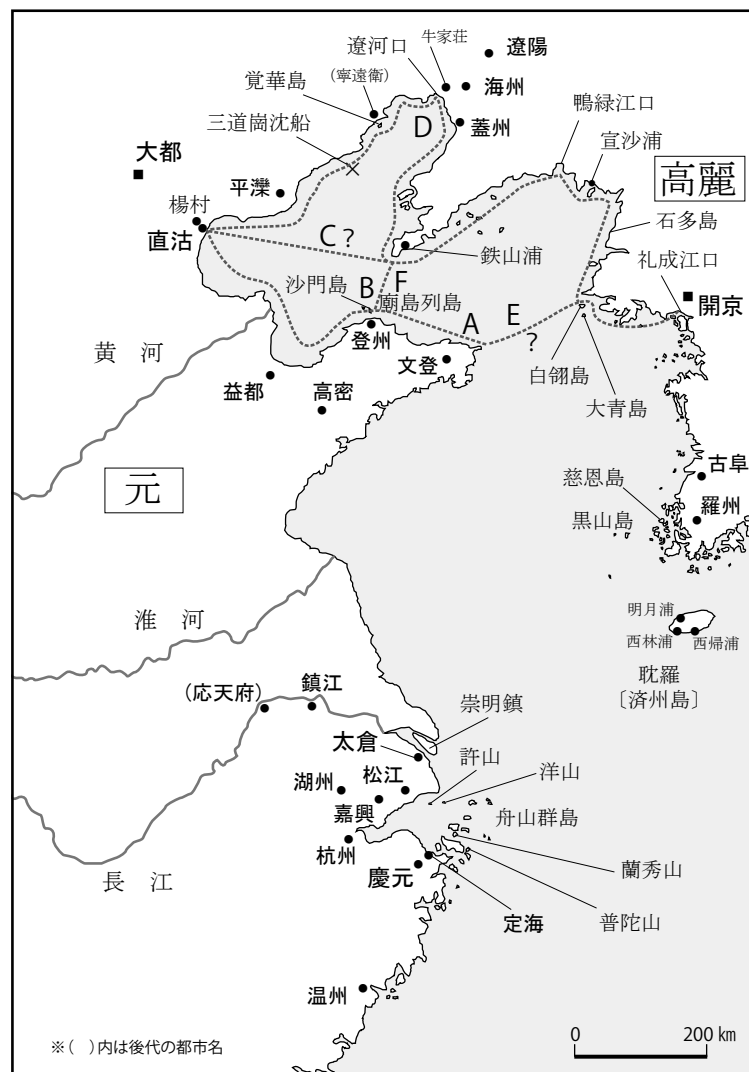


図 2-b 北中国航路

唆される。14世紀初の北中国への木材輸送において、礼成江を発した高麗船団は鴨緑江口に回航し、そこに流下された積荷を登載して北中国にむかったとみられる。この場合、おのずと遼東半島南岸沿いの航路になろう。また水站構想においても、朝鮮半島では済州島から鴨緑江口までの区間に水

站が設定されているので、大都・直沽方面へは鴨緑江口から延伸されたと考えるのが自然であり、やはり遼東半島南岸沿いの航路が想定される。⁽⁶⁹⁾

「海運」関係者が高麗に南中国の穀物を輸送した際にも、その航路は山東半島から廟島列島を経て渤海海峡を渡り、遼東半島南岸を通過して高麗にいたった可能性が高い。元の「海運」は、張瑄・朱清に代表される長江河口部の海上勢力がそのノウハウにもとづいて整備していったが、彼らの航海知識を示すものとして、彼らがかつて海賊として活動した際の様子が次のように伝えられている。

すなわち南宋末、朱清は富家の財貨を奪い、崇明鎮（長江河口の中洲）から船で「東行」すると3日、夜に沙門島（廟島列島南部の主要島）にいたってから東北にむかえば、「高句麗水口」（鴨緑江口か）を過ぎ、あるいは文登（現 山東省威海市文登市）・「夷維」（高密（現 山東省濰坊市高密市）のこと）の諸山——すなわち山東半島の山々を眺めつつ北にむかえば、燕山・碣石山（それぞれ北京北方・東方の山系）がみえるところまで往来したという。⁽⁷⁰⁾ こうした経験が後に太倉から直沽までの「海運」に利用されるわけで、「海運」で使用する船舶も「平底海船」、⁽⁷¹⁾ すなわち一般には沙船として知られるタイプの、長江・黄海・渤海湾の浅海航行に適した喫水の浅い平底船であった。その彼らの活動には、上記のごとく山東半島北端から廟島列島を経て鴨緑江方面にむかう航路が示されている。彼らが高麗への食糧輸送を担当した際にも、海上活動を通じて培ったノウハウと「海運」用の船舶を使用して同じルートをとって、遼東半島南岸を通過していった可能性が高い。

遼東半島と直沽を結ぶ航路の選択肢にはB、C、Dの3通りがある。最も迂遠なDは遼河方面に所用がないかぎり利用されなかったとみてよからう。残るB、Cのうちどちらが利用されたかについて、同時代の事例にもとづく論証はできないが、明末における朝鮮使節の航路〔徐2011; 辻2018〕から類推してみよう。

17世紀初め、後金が台頭して遼東経由の陸路による対明遣使が不可能になった朝鮮朝は、当初は旅順方面から廟島列島を経由する海上ルートを利用した（1622～28）。すなわち宣州（現 平安北道宣川郡）の宣沙浦（1628年は平壤西方の石多島）を発し、明将毛文龍が陣取る椴島から大連沖の三山島を経て廟島列島沿いに南下し、登州にいたるというものである（登州からは陸路）。ところがその後、明の対後金防衛を担う袁崇煥が、朝鮮の遣使に対する毛文龍の介入に懸念を表明し、これを牽制するとの名目で、袁の拠点である寧遠衛（現 遼寧省葫蘆島市興城市）に回航するルートに変更される（1629～36）。これは石多島を発して大連沖の平島、鉄山（旅順）を経由した後、渤海湾を横断して覺華島（現 菊花島）を経て寧遠衛にいたるものであった。この変更によって、朝鮮使船はより長距離を航海することになり、所要日数も増したうえ、渤海湾の浅さも影響して事故が多発したという。この場合の渤海湾横断は直沽方面に直航するものではないが、航海条件は類似してくる。このような状況からみて、より安全な、海岸・島嶼沿いにランドマークと中継港をたどって進むBが選好された可能性が高いと考える。これは山東半島が発着地となる場合はFの航路がそのまま該当する。

以上により、大都であれ、山東であれ、高麗と北中国の間を往来する際には遼東半島南岸と廟島列島を経由するのが一般的だったと推定しておきたい。黄海直航路や渤海湾直航路が一部利用された可能性も排除はできないため、図2-bにはこれらも表示したが、？を付して相対的な位相の低さを示している。

4.3 南中国航路

4.3.1 北中国沿岸ルート

宋代まで、南中国と高麗を結ぶ航路は、高麗側は基本的に王都の外港礼成江口を基点として、朝鮮半島南西沿海から東シナ海を渡り、明州（南宋・元代には慶元）、すなわち現在の浙江省寧波に設定された窓口港との間を往来するものだった。発着に利用された港湾のバリエーションはともかくとして、この水域を横断して南中国と結ぶ経路を本稿では便宜的に東シナ海ルートと呼ぶことにするが、モンゴル時代にはこれとは別に北中国沿岸を移動するルートもあったとみられる。図3にこれらを示したが、北中国沿岸ルートのうちGとしたものは、前述した「海運」関係者が高麗渡航に際してその航海知識と「海運」用の船舶を利用したと想定するもので、

南中国（特に太倉）—山東半島—廟島列島—遼東半島南岸—鴨緑江口—礼成江口

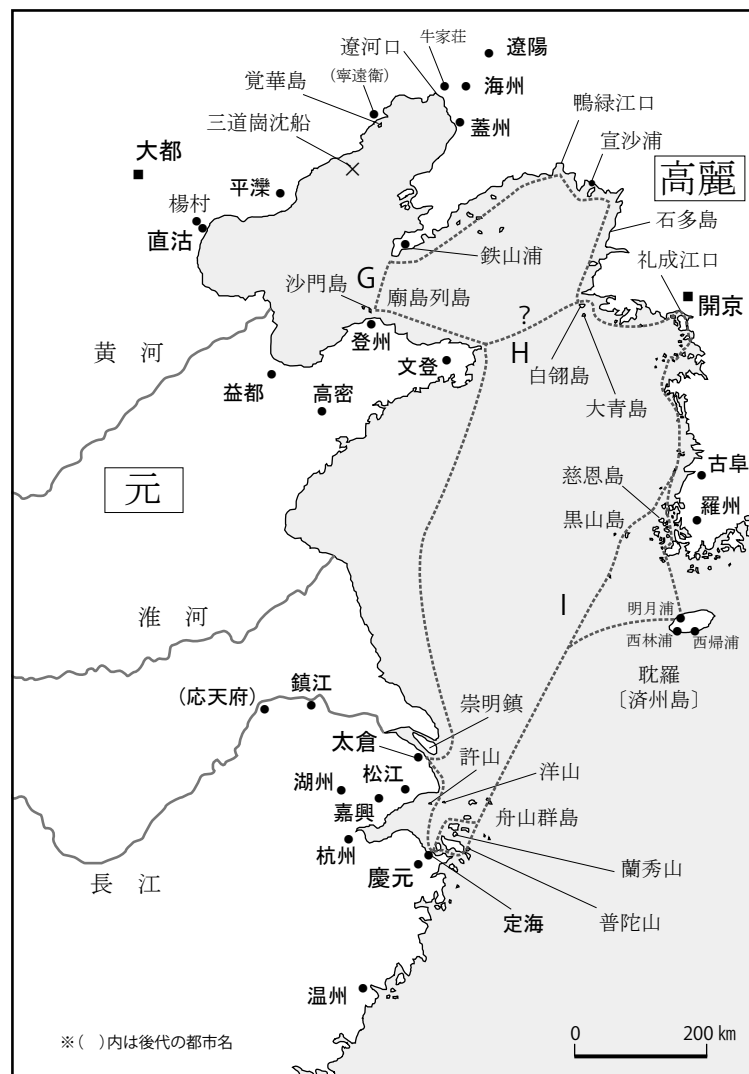


図3 南中国航路

という航路になる。またHは、

南中国（特に太倉）—山東半島—黄海横断—礼成江口

というもので、朝鮮半島中西部と山東半島間の直航路を利用するルートである。航路Hの存在については、実例はおろか、何らの間接証拠を示すこともできないが、北宋代までの当該水域における航路状況を考慮する場合、全面排除するわけにはいかないだろう。図3では？を付して相対的な位相の低さを示しておいた。

前述のごとく、太倉を拠点とする「海運」関係者のなかには、高麗交易に従事する者がおり、1342年には交易管理局である市舶司の分司も太倉に設置されたが⁽⁷²⁾、明初の1371年にも明の戸部が高麗の朝貢船の入港地として太倉に言及し⁽⁷³⁾、1372年には洪師範らが乗った高麗の朝貢船が太倉に来航している⁽⁷⁴⁾。これらの事実にもとづき、榎本渉〔2007: 184-185〕や荒木和憲〔2013: 81-83〕は、太倉をモンゴル時代の南中国における対高麗通交の窓口港として重視している⁽⁷⁵⁾。ただし太倉が発着地となる場合でも、常に北中国沿岸ルートをたどったとは限らない点（後述）に注意したい。

4.3.2 東シナ海ルート

モンゴル時代における東シナ海ルート（図3の航路I）の利用については、直接的な例証がほとんど確認できない。しかし以下のような状況証拠を示すことができる。

倭寇問題が深刻化していた1358年、高麗政府は華人海商張仁甫らに委託して「唐船」（中国ジャンク船）による漕運（王都への税穀水上輸送）を南西沿海で実施していた⁽⁷⁶⁾。このことは、朝鮮半島南西海域における航海の知識と技能をもった華人海商の存在を意味するが、この海域は前述のごとく東シナ海ルートによって朝鮮半島と南中国の間を往来する際に通過するので、同ルートによる通商の経験をふまえている可能性が示唆される。

また、1368年に浙江・舟山群島の海上勢力（蘭秀山賊）が明に反抗して鎮圧されると、その残党が海を越えて済州島、さらに全羅道の古阜までやってきて潜伏し、しかもそこで商業活動に従事していた〔藤田1997〕。これを可能にした背景として、南中国の海上勢力と朝鮮半島南西沿海部社会の密接な結びつきが示唆されるが、これは短期間で発生するものではなかろう。長年にわたる相互接触の積み重ねが前提になるはずで、その契機はやはり東シナ海ルートを通じた交易活動と考えるのが自然である。彼らが扱った商品のなかには、当時はまだ朝鮮で原料栽培が広まっておらず中国産品だったはずの綿布と、南海交易の輸入品である蘇木（スオウ）が含まれており、アジア南方ともつながる南中国—高麗間の交易に彼らが当時もなお結びついていたことをうかがわせる。このとき、高麗の政堂文学韓仲礼が蘭秀山賊の「唐船」を購入して処罰されたというエピソードが示すように⁽⁷⁷⁾、蘭秀山賊は王都社会にもコネクションを有していたようだ。

元末の1350・60年代には張士誠・方国珍といった南中国沿海部の地方勢力が活発に高麗へ遣使した。その経路について、李裕元の『林下筆記』は、済州島経由で往来したと記す〔李康郁2017〕⁽⁷⁸⁾。これが事実ならば、東シナ海ルートを利用したことになるが、『林下筆記』は19世紀の文献であり、うのみにはできない。しかしこの直後の高麗と明の最初期における遣使（明初の国都は南中国の応天府（現江蘇省南京市）である）がこのルートを通じておこなわれた事実は、その蓋然性を証明する。

高麗と明の通交が最初期には東シナ海ルートを利用したことは、高麗の朝貢船が太倉を発着地とした前述の事例などにもとづいて、張士尊〔2012: 第2章〕が指摘している。しかし、中間経路を示

す例証が、後述する 1373 年の朝鮮半島南西部における使船遭難事件くらいしかあげられていないため、元代に太倉発着の北中国沿岸ルートが存在した以上、どこまで一般化できるかは不透明であった。これはその段階で知られた史料情報の限界によるが、近年、李康郁〔2017〕が『錦城日記』の関連記事を紹介したことで、具体的に証明されるにいたった。『錦城日記』は朝鮮半島南西沿岸部の羅州（現 全羅南道羅州市）における 14 世紀後半～15 世紀末の官員異動を当地の邑吏（地方行政の実務を担当する在地吏員）が記録したものだが、そのなかに、この時期の明との往来が羅州を経由しておこなわれた事実が記されている。

すなわち 1368 年、明は高麗に対する初の使臣として符宝郎僂斯⁽⁷⁹⁾を海路で派遣したが、『錦城日記』によると、僂斯は翌年 4 月に羅州に到着し、帰国時には高麗の回謝使崔尚宰（崔尚載）（〈 〉）は『高麗史』『節要』での表記。以下同じ）が同行して羅州より明にむかった。⁽⁸⁰⁾1370 年には僂斯が再び羅州に到来し、また元のコンギラト魯王家に嫁いだまま元明交替の混乱のなかで行方不明になっていた長寧翁主（忠恵王の息女）が、明より送還されて羅州に到着した。⁽⁸¹⁾この年には、前年明に派遣された朝貢使成俊徳（成准得）も羅州に帰還している。⁽⁸²⁾以上のような朝鮮半島南西沿岸部を基点とする明との往来実績は、東シナ海ルートの利用を在証するものにほかならない。

『錦城日記』の記録は上記にとどまらず、1371 年にも入明使尹恭（尹控）一行が「唐船」に分乗して羅州に帰還したという。⁽⁸³⁾前述のごとくこの年、明の戸部が上奏のなかで高麗船の太倉入港について言及しているが、尹恭の入明はその直前の出来事である。ここから、東シナ海ルートを利用した使節が太倉に入港していた可能性が出てくるわけだが、次の事例はそれが確実なケースである。

1372 年、高麗の洪師範が明の四川平定を祝賀するために出使し、太倉に到着したが、⁽⁸⁴⁾彼の乗船は高麗への帰路、海上の許山付近で遭難し、生存者は嘉興（現 浙江省嘉興市）に漂着した。この許山については、元代嘉興の地方志『至元嘉禾志』巻 4・山阜・松江府（現 上海市西南部）に、「許山は松江府の東南 250 里（約 130km）の海中に所在する。周長は 5 里、高さは 50 丈である」とある。⁽⁸⁵⁾また明・王樵『方麓集』巻 7・橋李記と清・顧祖禹『讀史方輿紀要』巻 89・浙江・封域・山川險要・海では、明末における杭州湾北岸（海寧衛、乍浦・澉浦・海塩）の海上哨戒ラインとして洋山（大・小洋山）と許山をあげている。これらの位置情報と地名を参考にすると、許山は上海南方・洋山西方の杭州湾内にある灘許山に比定できる。⁽⁸⁶⁾一方、高麗使の生存者が漂着した嘉興はその西北方に位置する。すなわち太倉を発した高麗船は、長江口から南下しており、舟山群島を経て東シナ海ルートを渡る予定だったとみられる。以上のように、太倉発着の場合でも、北中国沿岸ルートではなく東シナ海ルートを利用したケースが確認される。

洪師範の遭難をうけ、1373 年、明は高麗に対し、「海裏」からの遣使を差し止めるよう勧告しつつ、登州を経由すれば 3 日で渡海可能だと提案してきた。⁽⁸⁷⁾これは矛盾する発言にもみえるが、ここでいう「海裏」が遠く外洋を越える東シナ海ルートについて述べたものであり、これを、遼東半島から渤海海峡を横断して山東半島の登州にいたるルートに変更せよという趣旨だとすれば、問題なく諒解されよう。この直前まで遼東はなおモンゴル（北元）の影響下にあったが、このころ明は山東半島を兵站基地として海上から遼東に進出し、同地方で勢力を拡張しているところだった〔荷見 2014: 26-29〕。

ただ東シナ海ルートを通じた遣使は、洪師範以後もしばらく続いたようだ。『錦城日記』による

と、1372年に進献使呉秀南〈呉季南〉が羅州に入り、そこから済州島を経由して明に貢馬を試みたが、済州島現地の反乱のために果たせず⁽⁸⁸⁾、直後に別途入明した。1374年にも唐船護送別監が羅州に入り、ついで進奉使鄭元庇・謝恩使朱誼〈周誼〉が羅州に入った。『錦城日記』以外の記録をみても、高麗末・朝鮮初の対明外交文書を収録した『吏文』によると、1373年には金甲雨が馬を私献するため済州島から明州府定海県〈現浙江省寧波市鎮海区〉に渡海している。また同年には周英賛・禹仁烈の一行が明への済州馬の進貢を試みた⁽⁹¹⁾が、漂流したあげく全羅道沖の曹元島（慈恩島）で座礁し、仁烈らは羅州に上陸したという⁽⁹²⁾。以上の事例も、朝鮮半島の南西沿岸部や済州島を経由することからみて、東シナ海ルートによる渡航が試みられたとみてよいだろう⁽⁹³⁾。

こうした使船の航路選択は、東シナ海ルートに関する航海の知識・技能と、それを駆使できる船員集団と使用船体の存在、経由地社会とのコネクション、それらの獲得・維持に要する経験の反復といった成立要件を考慮するとき、14世紀後半に入る前からの積み重ねが背後にあるとみるべきではないだろうか。上述した華人海商の漕運担当、蘭秀山賊の高麗潜伏のほか、李穡が江浙との通船に言及したことや、『至正四明統志』に記された高麗からの輸入品の数々も、結局、14世紀前半までの期間にも東シナ海ルートを通じて商船が往来してきたことを反映するものではないだろうか。14世紀後半に高麗と南中国の地方勢力との通交が活発化したことを、末松保和〔1996: 132-136〕や李康漢〔2013b: 265-267〕は、沿海部社会に対する元の統制が緩んだことによる通商活動の復活と捉えているが、むしろ、それ以前の記録では潜伏していた海上活動が、遣使という政治性を帯びたことで表面化したというのが実情ではないかとおもう。

なお前述のごとく、モンゴル時代には済州島がモンゴル勢力の活動舞台となり、明初にも済州馬の進貢問題が発生したことから、大陸との往來の基点・中継地として同島の位相も重要になる。朝鮮前・中期の地誌には、元への渡航に利用したとされる済州島の浦口が記されている。南西岸の西林浦と南岸の洪爐川（『新增東国輿地勝覧』巻35・旌義県・山川、大静県・山川）、および北西岸の明月浦と南岸の西帰浦（洪爐川と実質的に同一地）である（李元鎮『耽羅志』済州・山川、旌義県・山川）。船舶がこれらの浦口を出た後の航路は必ずしも明示的ではないが、『耽羅志』では明月浦から7昼夜をかけて「大洋」を越えると記している。これに大きな間違いがなければ、基本的には東シナ海ルートをとったとみられる。

1365年、元の枢密院掾曹永嘉・李至剛が副使帖木児ト花にしたがって済州島に出張したが、翌年帰国した際、李至剛は体調不良のためすぐに上京せず、しばらく松江に逗留し、その間に『耽羅志』⁽⁹⁴⁾を執筆した。前述のごとく松江は現在の上海市の南西部である。済州島帰りの出張者が北方の帝都に上がる前にここで滞在したならば、その航海にはやはり東シナ海ルートを利用したのであろう。こうした当時の済州島と大陸の往來もまた、東シナ海ルートが「生きていた」ことの証拠となる。

おわりに

本稿では、モンゴル時代における朝中間の海上交流と航路の様相について検討した。

当時の朝中間の海上交流は、高麗にモンゴルの覇権が波及する状況のもと、モンゴル権力の朝鮮半島沿海への進出、公的な物流・交通システムの相互接続という特徴がみられた。特に後者につい

ては、中国側の関係エリアが遼東、北中国、南中国と複数にわたる点が特色である。加えて交易活動もみられたが、大都とその外港直沽の浮上をうけ、大都方面を中心に北中国との往来が復活した点が新たな展開である。そして両宋期を通じて活発だった南中国との交易は、記録が減少することから衰退を指摘されてもいたが、恒常的といえる頻度と規模を保っていたとみるべきことを提起した。

航路の全体像をまとめると図4のようになる。

まず遼東半島沿岸を周回して遼河口方面と結ぶルートが存在を指摘した。

北中国航路については、状況証拠から推定して、鴨緑江口方面から遼東半島南岸を経て、廟島列島をたどって山東半島北岸に到達し、大都方面に赴く場合にはそこから渤海湾岸沿いに進むルートが主要航路とみられることを指摘した。

南中国航路については、北中国沿岸を北上して山東半島、廟島列島を経て遼東半島南岸沿いに朝

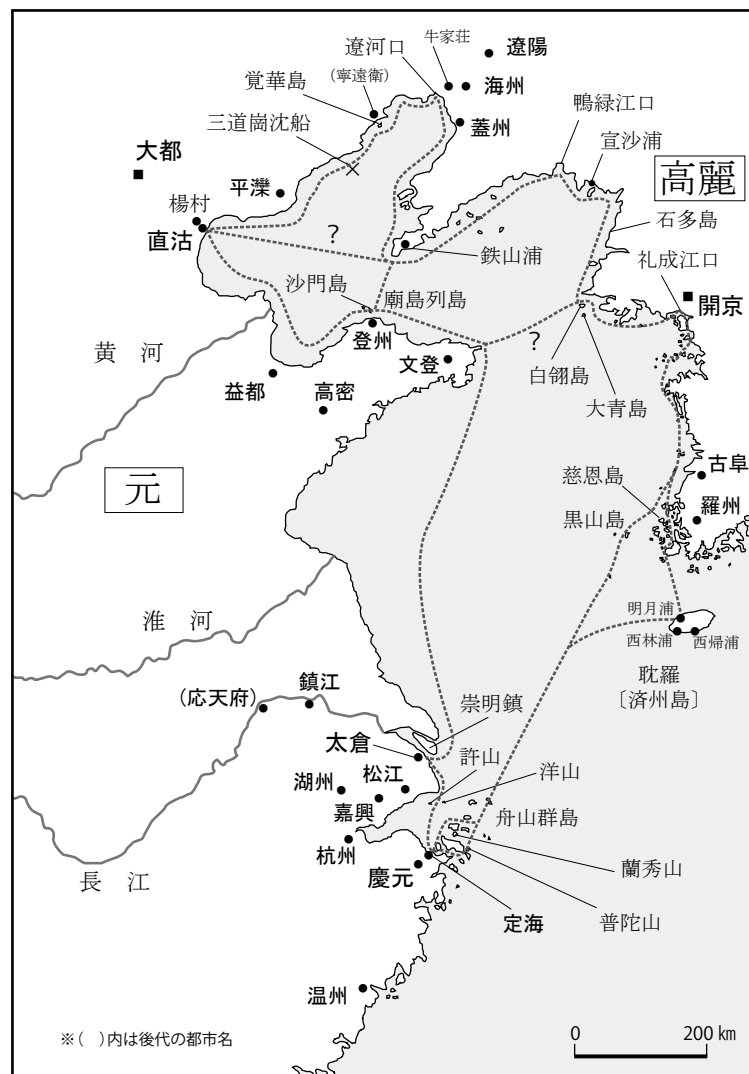


図4 モンゴル時代の朝中間航路

鮮半島にむかう既知の航路を確認しつつも、主に14世紀後半の華人海商による漕運の担当、蘭秀山賊の半島南西部潜伏、明との使船航路といった状況証拠から、両宋期に最も活発に利用された東シナ海ルート、すなわち南中国から東シナ海を越えて朝鮮半島南海域にアプローチし、半島西岸沿いに礼成江口に到達するルートが依然として利用されたであろうことを指摘した。

このように、モンゴル時代の朝中間の海上交通は、活動エリアと航路、活動内容の点で、高麗史上、総合的に最も多彩な様相をみせたといえる。しかしこの状況は、明が厳格な海禁を実施し、両国の政治的な通交ルートも陸路に転換されることで終焉を迎える。その後、使節派遣などで一時的に海路が利用されることはあったが、両地域間の公認された海上通交の大々的な復活は、実に19世紀末の「開港」をまたねばならないのである。

註

- (1)——かかる問題意識にもとづき、筆者はこれまでに高麗・宋間の海上交通〔森平2013a; 2014; 모리히라2017〕、高麗・元間の陸上交通〔모리히라2012; 森平2013b: 第7章〕、高麗・朝鮮朝と日本の通交〔森平2013c; 2017〕について、個別の復元作業を進めてきた。
- (2)——1231～59年の高麗侵略の過程でも、モンゴルは沿岸の島嶼を船軍によって攻撃しているが、その後の海上交通の展開に直接結びつくものではなかったようだ。
- (3)——『高麗史』巻26・元宗世家・9年(1268)10月己亥;『高麗史節要』(以下『節要』と略称)巻18・元宗9年10月;『元高麗紀事』至元5年(1268)8月。
- (4)——『元高麗紀事』至元6年(1269)7月;同・耽羅・至元6年7月5日。
- (5)——『高麗史』巻28・忠烈王世家・2年(1276)10月甲子;同巻29・忠烈王世家・5年(1279)10月己亥;『節要』巻20・忠烈王5年10月。
- (6)——『新增東国輿地勝覧』巻19・忠清道・洪城郡・山川。
- (7)——漢文史料における「米」は、「麦」「粟」などコメとは明らかに別種の穀物と区別できない場合、大括りに穀物を指すものと捉えておくのが無難である。
- (8)——『高麗史』巻27・元宗世家・15年(1274)4月己酉。
- (9)——『高麗史』巻30・忠烈王世家・15年(1289)2月丙寅;同巻79・食貨志・科斂・忠烈王15年2月;『節要』巻21・忠烈王15年2月。『元史』巻15・世祖本紀・至元26年(1289)正月戊申ではこれを日本遠征の軍糧要求とするが、以下に述べる事実関係からすれば、正確ではない。
- (10)——『高麗史』巻30・忠烈王世家・15年(1289)3月辛卯;『節要』巻21・忠烈王15年3月。
- (11)——『高麗史』巻30・忠烈王世家・15年(1289)5月乙酉;『節要』巻21・忠烈王15年5月。
- (12)——『高麗史』巻31・忠烈王世家・20年(1294)12月庚寅;『節要』巻21・忠烈王20年12月。
- (13)——『高麗史』巻31・忠烈王世家・21年(1295)2月癸巳;『節要』巻21・忠烈王21年2月。
- (14)——『高麗史』巻31・忠烈王世家・21年(1295)3月丁巳;『節要』巻21・忠烈王21年3月。
- (15)——『高麗史』巻31・忠烈王世家・21年(1295)4月己卯;『節要』巻21・忠烈王21年4月。
- (16)——『高麗史』巻31・忠烈王世家・21年(1295)4月癸卯;『節要』巻21・忠烈王21年4月。
- (17)——『高麗史』巻31・忠烈王世家・21年(1295)閏4月癸酉;『節要』巻21・忠烈王21年閏4月。
- (18)——정2007: 186-192。ただしこの見解では水站ルートが大都方面に到達するとはみていない。一方、李康漢[2012: II-1; 2013a: 450; 2013b: 98-107]は、南中国(用語については次註参照)の食糧を高麗経由で遼東に輸送する事業に関わるものとみる。これらに関する筆者の見解は註34で詳論する。
- (19)——本稿では、中国本土(チャイナ・プロパー)を大まかに長江流域で南北に二分した地域概念として、北中国・南中国という用語を用いる。先行研究で華北・江南とよびわけているものと内容的には同じである。
- (20)——『節要』巻19・元宗13年(1272)3月。
- (21)——これらの宮殿は1274年に竣工した(『元史』巻8・世祖本紀・至元11年(1274)正月朔)。
- (22)——『高麗史』巻33・忠宣王世家・元年(1309)2月甲辰;『節要』巻23・忠宣王元年3月。
- (23)——『高麗史』巻33・忠宣王世家・元年(1309)

4月甲子;『節要』卷23・忠宣王元年4月。
 (24)——『高麗史』卷33・忠宣王世家・元年(1309)7月己丑;『節要』卷23・忠宣王元年7月。
 (25)——『元史』卷22・武宗本紀・至大2年(1309)2月甲辰;3月戊寅;同卷23・武宗本紀・至大3年(1310)正月戊子;12月甲辰。
 (26)——『節要』卷23・忠宣王5年(1313)正月。
 (27)——『節要』卷24・忠肅王9年(1322)6月。
 (28)——『高麗史』卷29・忠烈王世家・9年(1283)正月乙亥;『節要』卷20・忠烈王9年正月。
 (29)——『元史』卷13・世祖本紀・至元22年(1285)11月癸巳。
 (30)——『元史』卷17・世祖本紀・至元30年(1293)2月辛亥に「詔を下して沿海に水駅を設置した。耽羅(済州島)から鴨渚江口まで計11ヶ所であり、洪君祥にこれを監督させた(詔沿海置水駅。自耽羅至鴨渚江口、凡十一所、令洪君祥董之)」とある。
 (31)——『元史』卷63・地理志・征東等処行中書省に「〔至元〕三十年、沿海に水駅を設置した。耽羅から鴨渚江、および楊村海口まで計13ヶ所である(三十年、沿海立水駅。自耽羅至鴨渚江并楊村海口、凡十三所)」とある。前註所掲史料が示す済州島～鴨渚江間の11站分を差し引けば、そこから楊村海口までには2站が設置されたことになる。
 (32)——なお筆者[2013b: 342]は、ここでの海口が楊村とは異なる別の地名——具体的には直沽をさす——として用いられている可能性についても指摘している。ただし直沽は朝鮮半島と楊村を結ぶ航路では必然的に経由するので、上記の比定の当否はルートの理解に影響しない。
 (33)——『節要』卷21・忠烈王17年(1291)9月「帝授世子特進上柱国、高麗国王世子、賜金印、仍賜水精杯・犀角蓮葉盞・玉杯・珍味、以寵之。……世子、凡入見。必以可臣従。帝嘗觀遼東水程図、欲置水駅、語可臣曰、汝国無所産、唯米与布耳。若陸輸之、則道遠物重、所輸不償所費。今欲授汝江南行省左丞、使之主海運、歲可致若干千斛匹、豈唯補国用之萬一、可以足東人寓都之資。可臣對曰、高麗、山川林藪、居十之七、耕織之勞、僅支口體之奉。況其人習海道、以臣管見、恐或不便。帝然之。』『高麗史』卷105・鄭可臣伝にも同内容の記事があるが、『節要』の記事を節略化した文面になっている。
 (34)——鄭栢根[정 2007: 186-192]は、水站が高麗と江南(南中国)・遼東間の物資輸送を目的とすると想定したうえで、筆者の楊村比定案(2004年初出)を否定し、

その位置を高麗国内または鴨渚江口付近の遼陽行省管内(遼東)とした。これに対する筆者の見解を既発表の反論[森平 2013b: 349-351]に補足を加えつつ再論すると次のとおり。①〈直沽方面への航路を想定するのは不自然か〉前提となる世祖の案には元都への財貨輸送という目的が明確に語られており、不自然とはいえない。②〈楊村を高麗国内に比定できるか〉註30所掲史料で済州島から鴨渚江口まで朝鮮半島西岸全域にわたり11站を置いたとする以上、プラス2站分はその外部に想定され、これが楊村までの航程に該当するとみるのが自然である。そして今のところ、朝鮮半島南岸・東岸において、元肝いりの水站の基点になり得ると同時に楊村という地名を確認ないし想定し得る浦口は発見できないため、楊村所在地の可能性はひとまず朝鮮半島外にしばらくは留め置く。③〈楊村を鴨渚江口付近の遼東沿岸に比定できるか〉水站の目的として遼東への輸送を想定するならば、到達地は遼東半島北岸の遼河口方面であり(前述)、南中国から高麗への物資輸送ルートも遼東半島においては南岸全域にわたっていたと考えられる(後述)。きりよく高麗国内の航程に関してのみ輸送支援体制を整備したというならばともかく、遼陽行省内の航程も一部だけカバーし、しかしエリアの大半は措置の対象外とするのでは、施策として不自然である。いずれにせよ、楊村の候補地については、対案として具体的な比定地を提示してこそ、生産的な議論が可能であろう。

筆者の楊村比定案も、高麗～直沽間に2站しか設置されなかったかにみえる点が不自然かもしれない。これについてはさらに検討が必要だが、実際に高麗国外では2ヶ所の支援拠点で運用されたのかもしれない。あるいは2站は新設の站数であり、これに既存の水運拠点を組み合わせて運用したことも考えられる。実際、楊村には1275年の時点で水站が設置されていた可能性がある(『元史』卷8・世祖本紀・至元12年(1275)7月丁丑)。史料で駅路ルートの始点・終点を示す地名はあくまで範囲を示し、ルート設定時にそこに站が新設されたことを必ずしも意味しないだろう(A～B間に駅路ルートが設定されBに站が置かれれば、その後B～C間に駅路ルートが設定されたとしても、Bにはすでに站が存在する)。このほか一般論として、史料の站数表記に誤りがある可能性も考慮する必要があるが(漢数字の倒置や、10の位の数字の脱漏など)、この水站の廃止について記した『元史』卷178・王約伝でも「十三」という站数をあげているので、異なる2つの記事に同じ誤記が発生したと想定するのは、やや難しいかもしれない。ともあれ現状

では、史料に明記される水駅の運用目的に合致する地点に楊村の地名が実在する点を第一に重視し、このことを議論の出発点にすべきと考える。

また李康漢[2012: II-2; 2013b: 107-108]は、世祖の提案を、高麗の「米・布」を遼東に供給する一方、高麗が「海運」を介して南中国と交易をおこない、その利潤により自国の「国用」と「寓都之資」を補填することを勧奨したものと解釈した。しかしこれは史料の一義的な記載内容が無視した解釈であり、首肯できない。世祖と鄭可臣の対話(註33所掲史料)は、陸上輸送に不向きな高麗の「米・布(斛匹)」を「海運」で搬出し、これを「国用」と「東人寓都之資」に充当するというアイデアをめぐって展開されており、南中国との交易利潤という内容が含意されているとは到底読めない。

(35)——『高麗史』巻30・忠烈王世家・17年(1291)6月;同書巻80・食貨志・賑恤・水旱疫病賑貸之制・忠烈王17年6月;『節要』巻21・忠烈王17年6月。このとき世子は、近年軍事活動(征伐)が続く農事不振のため食糧が不足したと高麗の状況を説明した。この「征伐」について李康漢[2013b: 103]は対日軍事活動を指すと捉えている。しかし当時は第4次日本遠征計画が1286年に中止された後であり、直近5年間に高麗が取り組んでいたのはナヤン・カダンの反乱への対応である。対日軍事活動が含まれる可能性も排除はできないが、主内容とはいえないだろう。なお『高麗史』巻30・忠烈王17年4月辛巳、『節要』巻21・忠烈王17年4月辛巳によると、江南の食糧が到着する2ヶ月ほど前、カダン軍を迎え撃つべく高麗に集結した元の将帥たちが、「江南漕運」が届くまでの食糧確保について注意喚起し、これに応じて王が内庫の備蓄を放出したという。李康漢[2012: 129; 2013b: 102-103]は、この「江南漕運」を、高麗を通過して遼東に運ばれる食糧と捉えている。しかしこれは高麗での戦闘に備えての話であり、同年6月に高麗に供給された「江南」の「米」を指すと捉えるのが自然であろう。

(36)——『高麗史』巻30・忠烈王世家・18年(1292)閏6月辛卯;乙卯;同巻80・食貨志・賑恤・水旱疫病賑貸之制・忠烈王18年閏6月;『節要』巻21・忠烈王18年閏6月。

(37)——『高麗史』巻30・忠烈王世家・19年(1293)6月己丑;『節要』巻21・忠烈王19年6月。

(38)——『経世大典』站赤・至元26年(1290)2月16日(『永楽大典』巻19418);『元史』巻15・世祖本紀・至元26年2月丙寅。

(39)——『高麗史』巻36・忠惠王世家・後2年(1341)7月丙子。

(40)——李穀『稼亭集』巻3・重興大華嚴普光寺記。

(41)——李穡『牧隱集』文藁巻14・西天提納薄陀尊者浮屠銘并序。

(42)——『高麗史』巻79・食貨志・科斂・忠烈王21年(1295)4月;『節要』巻21・忠烈王21年4月。

(43)——安鼎福『雜同散異』第46冊・追封下韓國大夫人真慧大師行陽川郡夫人許氏墓誌銘并序。

(44)——『高麗史』巻28・忠烈王世家・4年(1278)10月丁巳。

(45)——『節要』巻20・忠烈王7年(1281)2月。

(46)——『高麗史』巻30・忠烈王世家・14年(1288)7月戊申。

(47)——『高麗史』巻33・忠宣王世家・忠烈王14年(1288)8月;『節要』巻21・忠烈王14年8月。

(48)——『節要』巻21・忠烈王21年(1295)7月;『高麗史』巻89・齊國大長公主伝。

(49)——姚燧『牧庵集』巻16・榮祿大夫福建等處行中書省平章政事大司農史公神道碑。

(50)——『高麗史』巻33・忠宣王世家・忠烈王24年(1298)6月乙丑;『節要』巻22・忠烈王24年6月。

(51)——『高麗史』巻32・忠烈王世家・27年(1301)8月戊午;『節要』巻22・忠烈王27年8月。

(52)——『高麗史』巻105・安珣伝;同巻74・選舉志・學校・忠烈王30年(1304)5月。

(53)——『高麗史』巻34・忠肅王世家・元年(1314)六月庚寅。

(54)——『高麗史』巻27・元宗世家・15年(1274)3月壬寅;同巻28・忠烈王世家・元年(1275)2月庚午;同巻29・忠烈王世家・6年(1280)8月乙未;同・7年(1281)6月壬申;7月甲寅など。

(55)——鄭文康『平橋藁』巻14・潘紹宗小君墓誌銘「歲以所得舶脚錢, 轉往朝鮮市貨」。

(56)——『高麗史』巻115・李穡伝。

(57)——李穀『稼亭集』巻7・跋福山詩卷;同巻15・送式無外遊江南。

(58)——周南瑞『天下同文』前甲集7・閔漬〈高麗國大藏移安記〉;「端誠亮節功臣壁上三韓三重大匡僉議政丞判選部事贈諡文清公權公墓誌銘并序」(『高麗・朝鮮墓誌新資料』果川: 国史編纂委員会, 2006年)。cf. 安鼎福『雜同散異』第46冊・追封下韓國大夫人真慧大師行陽川郡夫人許氏墓誌銘并序;『高麗史』巻32・忠烈王世家・30年(1304)7月己卯;『節要』巻22・忠烈王30年8月。

(59)——景閑『白雲和尚語録』巻下〈甲午（1354）六月初四日，禪人法眼，自霞霧山航海而來，授以一通書。予小師白雲，跪而受，披而覽，乃吾師霞霧山天湖庵石屋老和尚臨入涅槃辭世頌也〉。

(60)——「彰聖寺真覺國師大覺圓照塔碑」（趙明濟編『韓國金石文集成（26）高麗 10 碑文 10』安東：韓國國學振興院，2011 年）。

(61)——『東文選』巻 65・釈息影庵〈禪源寺毗盧殿丹青記〉。

(62)——李穡『牧隱集』文藁巻 6・報法寺記。

(63)——李齊賢『益齋亂藁』巻 7・有元高麗國曹溪宗慈氏山瑩源寺寶鑑國師碑銘并序。

(64)——『高麗史』巻 27・元宗世家・12 年（1271）正月丙子。

(65)——森 2009b では根拠史料を示さずに計 118 回の宋船来航——4 件の大食（アラビア）商人を含めているので厳密には 114 回——という数字をあげているが，森 2009a [310, 320, 註 6] では，同じ期間について 115 回という合計数を示し，根拠史料として『高麗史』，蘇軾『東坡全集』，『歴代名臣奏議』をあげている。数値がわずかにずれるが，同じ史料にもとづくとみてよいだろう。この場合，データの大半は『高麗史』によることになる。

(66)——李鎮漢 [2014: 27-31] もモンゴル時代における朝中間海上交易の持続性を主張するが，対象地（北中国と南中国）と担い手（高麗商人と華人海商）の違いを区別した議論ではない。

(67)——『明英宗実録』巻 217・景泰 3 年（1452）6 月 27 日；『朝鮮仁祖実録』巻 47・24 年（1646）2 月辛巳；朴趾源『熱河日記』駟汎随筆・後三庚子（1780）7 月 21 日丁酉など。

(68)——『高麗史』巻 133・辛禰伝・2 年（1376）6 月。

(69)——筆者は前稿 [2013b: 342-343] で，この水站ルートについて朝鮮半島中西部から黄海を直接横断した可能性についても留保したが，訂正する。

(70)——蘇天爵『国朝文類』巻 69・胡長孺〈何長子伝〉「当時海濱沙民，富家以為苦，崇明鎮特甚。〔朱〕清，嘗備楊氏，盜妻子貨財去，若捕急，輒引舟東行，三日夜得沙門島，又東北，過高句麗水口，見文登夷雜諸山，又北，見燕山与礪石往来，若風与鬼影跡，不可得，稍怠則復来，亡慮十六返」。

(71)——『元史』巻 93・食貨志・海運；『大元海運記』巻上。

(72)——『弘治太倉州志』巻 4・古蹟。

(73)——『明太祖実録』巻 68・洪武 4 年（1371）9 月丁

丑。

(74)——『高麗史』巻 44・恭愍王世家・22 年（1372）11 月壬子。

(75)——なお荒木は，太倉から高麗までの航路を，北中国沿岸から渤海湾沿いに迂回するものと想定しているようだ（山東半島から直航するケースも考慮はしているが）。しかしそのように迂遠なルートは，特殊なケースがあるとしても，一般的だったとはおもえない。

(76)——『高麗史』巻 39・恭愍王世家・7 年（1358）7 月壬戌。

(77)——『高麗史』巻 43・恭愍王世家・21 年（1372）5 月甲戌；『節要』巻 29・恭愍王 21 年 6 月。

(78)——李裕元『林下筆記』巻 13・文献指掌編・沿海亭館「張士誠・方国珍，皆連歲遣使於高麗，皆由濟州」。

(79)——『高麗史』巻 41・恭愍王世家・16 年（1369）4 月壬辰；『節要』巻 28・恭愍王 16 年 4 月。

(80)——『錦城日記』丙午年（1366）。当該の記事は正しくは己酉年（1369）にかけろべきだが，本書において丁未年（1367）～己酉年（1369）の 3 年分の記録は欠落とされている。おそらく記録を整理する際に混乱が生じた結果の錯簡とみられる。

(81)——『錦城日記』庚戌年（1370）。

(82)——『錦城日記』庚戌年（1370）。

(83)——『錦城日記』辛亥年（1371）。

(84)——『明太祖実録』巻 75・洪武 5 年（1372）8 月 29 日癸卯。

(85)——原文「許山，在府東南二百五十里海水中。周迴五里，高五十丈」。

(86)——張士尊 [2012: 51-52] は，許山に関する上記史料の存在に気づかなかったとみられ，これを長江河口の余山に比定したが，失考である。

(87)——『高麗史』巻 44・恭愍王世家・22 年（1373）7 月壬子。

(88)——『錦城日記』壬子年（1372）；『高麗史』巻 43・恭愍王世家・21 年（1372）4 月壬寅。

(89)——『錦城日記』甲寅年（1374）。

(90)——『吏文』巻 2・金甲雨盜売馬罪名咨。

(91)——『高麗史』巻 44・恭愍王世家・23 年（1374）2 月甲子。

(92)——『吏文』巻 2・請通朝貢道路咨；『高麗史』巻 44・恭愍王世家・22 年（1373）11 月壬寅。

(93)——明が東シナ海ルートによる遣使を差し止めた後も，高麗がしばらく同ルートによる遣使を繰り返したのは，1370 年代には明と北元の攻防によって遼東情勢が

緊迫し、そのなかで明が高麗と北元の結託を疑うなどし たためである〔末松 1996: 153-168〕。
た結果、高麗使の遼東からの入境があいついで拒絶され (94)——貝瓊『清江貝先生文集』巻7・耽羅志略後序。

引用・参考文献

【日本語】

- 荒木和憲 (2013) 「中世日朝通交貿易の基本構造をめぐって」『朝鮮史研究会論文集』51, pp.79-109.
植松正 (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 (史学編)』3, pp.111-170.
榎本渉 (2007) 『東アジア海域と日中交流: 9～14世紀』東京: 吉川弘文館.
榎本渉 (2010) 『僧侶と海商たちの東シナ海』東京: 講談社.
奥村周司 (1979) 「高麗における八関会的秩序と国際環境」『朝鮮史研究会論文集』16, pp.71-100.
徐仁範 (2011) 「朝鮮使節の海路朝貢路と海神信仰: 『燕行録』の分析を通して」吉尾寛編『海域世界の環境と文化』
東京: 汲古書院, pp.81-118.
末松保和 (1996) 「麗末鮮初に於ける対明関係」『末松保和朝鮮史著作集 5 高麗朝史と朝鮮朝史』東京: 吉川弘文館,
pp.124-291.
辻大和 (2018) 「一七世紀朝鮮・明間における海路使行と貿易の展開」同著『朝鮮王朝の対中貿易政策と明清交替』
東京: 汲古書院, pp.97-126.
内藤雋輔 (1961) 「朝鮮支那間の航路及び其の推移に就いて」同著『朝鮮史研究』京都: 東洋史研究会, pp.367-480
+ 1pl.
荷見守義 (2014) 『明代遼東と朝鮮』東京: 汲古書院.
羽田正 (編者代表) (2013) 『東アジア海域に漕ぎだす1海から見た歴史』東京: 東京大学出版会.
藤田明良 (1997) 「『蘭秀山の乱』と東アジアの海域世界: 十四世紀の舟山群島と高麗・日本」『歴史学研究』698,
pp.22-33.
村井章介 (2013) 「寺社造営料唐船を見直す: 貿易・文化交流・沈船」同著『日本中世の異文化接触』東京: 東京大
学出版会, pp.241-272.
森克己 (2009a) 「日本・高麗来航の宋商人」『新編森克己著作集 2 続日宋貿易の研究』東京: 勉誠出版, pp.309-322.
森克己 (2009b) 「日・宋と高麗との私献貿易」『新編森克己著作集 3 続々日宋貿易の研究』東京: 勉誠出版, pp.25-
37.
森平雅彦 (2011) 「朝鮮中世の国家姿勢と対外関係」森平雅彦・岩崎義則・高山倫明編『東アジア世界の交流と変容』
福岡: 九州大学出版会, pp.55-68.
森平雅彦 (2013a) 「文献と現地の照合による高麗一宋航路の復元: 『高麗図経』海道の研究」同編『中近世の朝鮮半
島と海域交流』東京: 汲古書院, pp.3-262.
森平雅彦 (2013b) 『モンゴル覇権下の高麗: 帝国秩序と王国の対応』名古屋: 名古屋大学出版会.
森平雅彦 (2013c) 「高麗・朝鮮時代における対日拠点の変遷: 事元期の対日警戒体制を軸として」『東洋文化研究所
紀要』164, pp.1-50.
森平雅彦 (2014) 「高麗・宋間における使船航路の選択とその背景」『東洋文化研究所紀要』166, pp.67-123.
森平雅彦 (2017) 「近世朝鮮通信使船の対馬海峡航路」『史淵』155, pp.1-52.
李康郁 (2017) 「高麗恭愍王代後半期における対明関係と済州征伐」九州史学会朝鮮学会発表レジュメ.

【朝鮮語】

- 高昌錫 (1985) 「元代の^의 済州島 牧場」『済州史学』創刊号, pp.5-16.
金基徳 (1997) 「고려의 諸王制와 皇帝国 体制」『国史館論叢』78, pp.159-172.
金日宇 (2000) 『高麗時代耽羅史研究』서울: 新書苑.
盧明鎬 (1999) 「高麗時代^의 多元的 天下觀과 海東天子」『韓国史研究』105, pp.3-40.
모리히라 마사히코 (2012) 「牧隱李穡의 두가지 入元루트: 몽골시대 高麗 - 大都 간의 육상교통」『震檀學報』114,
pp.163-206.
모리히라 마사히코 (2017) 「한중교류를 지탱한 섬들과 섬사람들」노명호 외『고려시대상의 탐색: 국가체계에서
가족과 삶의 문제까지』서울: 집문당, pp.293-312.
배숙희 (2012) 「元代 慶元지역과 南方航路: 탐라지역의 부상과 관련하여」『中国學報』65, pp.185-206.
李康漢 (2011) 「1270년대~1330년대 외국인들의 고려 방문: 13~14세기 동-서 교역에서의 한반도의 위치」

-
- 『한국중세사연구』 30, pp.416-467.
- 李康漢 (2012) 「1293 ~ 1303 年 高麗 西海 岸 ‘元 水 駅’ の 置 廢 と そ の 意 味」 『한국중세사연구』 33, pp.135-162.
- 李康漢 (2013a) 「元 と の 交 易 体 制 と そ の 特 徴」 『한국해양사Ⅲ 高麗時代』 서울: 한국해양재단, pp.423-490.
- 李康漢 (2013b) 『고려와 원제국의 교역의 역사: 13 ~ 14 세기 감춰진 교류상의 재구성』 과주: 창비.
- 李鎮漢 (2011) 『高麗時代宋商往來研究』 서울: 경인문화사.
- 李鎮漢 (2014) 「高麗時代 海上交流와 ‘海禁’」 『東洋史學研究』 127, pp.1-47.
- 정요근 (2007) 「고려 역로망에 대한 원의 개입과 그 의미」 『역사와 현실』 64, pp.161-195.
- 許興植 (1994) 「蒙山德異 (1232 ~ 1298?) 의 行績과 年譜」 『韓國學報』 77, pp.220-226.
- 【中国語】
- 崔菊華 (2011) 「元代山東與高麗的貿易」 『滄桑』 2011-1, pp.48-49.
- 陳高華 (2005a) 「從《老乞大》《朴通事》看元與高麗的經濟文化交流」 同著『元史研究新論』上海: 上海社会科学院出版社, pp.337-359.
- 陳高華 (2005b) 「元朝與高麗的海上交通」 同著『元史研究新論』上海: 上海社会科学院出版社, pp.360-375.
- 山東省文物考古研究所ほか (編) (2006) 『蓬萊古船』北京: 文物出版社.
- 袁曉春 (2011) 「蓬萊高麗 (朝鮮) 古船的結構與特征」 國際シンポジウム《고려의 난파선과 문화사》予稿集, 木浦: 국립해양문화재연구소・국립목포대학교 도시문화연구원, pp.43-82.
- 張士尊 (2012) 『紐帶: 明清兩代中朝交通考』哈爾濱: 黑龍江人民出版社.
- 張威 (主編) (2001) 『綏中三道崗元代沈船』北京: 科学出版社.
- 周霞 (2010) 「元朝時期的山東半島在與高麗海上商貿往來的重要作用」 『魯東大學學報 (哲學社會科學版)』 27-5, pp.43-46.
- 〔付記〕
- 本稿校正中, 1372 年の入明使の航路, 特に許山の現在地について, 朴現圭「高麗 賀平蜀使의 수로 교통: 鄭夢周 기록을 중심으로」(『國隱學研究』 4, 2009, pp.78-96) に本稿と同様な想定が示されていることを知った。ただし許山の位置に関する史料の根拠は示されていない。

(九州大学大学院人文科学研究院, 国立歴史民俗博物館共同研究員)

(2020 年 1 月 27 日 受付, 2020 年 7 月 9 日 審査終了)

Maritime Interaction and Routes between the Korean Peninsula and the Chinese Mainland in the Mongolian Era

MORIHIRA Masahiko

This study examines maritime interaction between the Korean Peninsula under the reign of the Goryeo Dynasty and the Chinese Mainland under the rule of the Yuan Empire from the mid-13th to the mid-14th century with focus on the maritime routes they used. While strengthening political integration with the Goryeo Dynasty, the Yuan Empire was carrying out a variety of political and military activities off the Korean Peninsula, including expeditions against the Japanese. The central authorities of both the Dynasty and Empire transported food and other goods between the Korean Peninsula and the Liaodong Region or North and South China. In addition, trade brought goods between the Korean Peninsula and North China, where the Empire's new capital of Daidu had been just established, as well as and South China, which had been the major trade destination of the Goryeo Dynasty since the preceding period.

At that time, ships from the Korean Peninsula to the Liaodong Region sailed around the Liaodong Peninsula. Ships to North China seem to have sailed along the south coast of the Liaodong Peninsula to the Shandong Peninsula and traveled along the coast of the Bohai Gulf towards Zhigu, the outer port of Daidu, most of the time. Meanwhile, ships from the Korean Peninsula to South China seem to have either sailed south along the south coast of the Liaodong Peninsula to the Shandong Peninsula and continued to travel south along the coast of North China or sailed south along the west coast of the Korean Peninsula and then crossed the East China Sea.

Key words: Goryeo Dynasty, Yuan Empire, maritime routes, maritime trade