

# 元代両淮地方の水運と塩業

(東洋史学研究室) 矢澤知行

## Water Transportation and the Salt Work in Lianghuai during the Yuan Period

Tomoyuki YAZAWA

(平成19年6月8日受理)

### 1. はじめに

13～14世紀モンゴル時代を特徴づける要素の一つとして、ユーラシア世界の海陸に張り巡らされた交通網の発達を挙げることができよう。世祖クビライ(位1260～94)治下の中国でも、水運と海運を充実させるための政策が積極的に採用された。それは、南宋の遺産を継承しながら、同時にさまざまな新機軸を打ち出すものであった。元代の水運・海運については、星斌夫をはじめ先学の研究が多数あり、これまで、大運河の復旧や新運河の開鑿などによる内陸水運の発達<sup>1</sup>、あるいは、南から北への漕運を主目的とする近海海運の開始とその発展<sup>2</sup>などが考察の対象となってきた<sup>3</sup>。

一方、“夫鹽、國之大寶也<sup>4</sup>”ともいわれるように、中国史上、塩はつねに国家の重要な財源であり、それは元代においても同様だった。元代の塩政については、佐伯富、陳高華らによって研究の骨格が形作られてすでに久しい<sup>5</sup>。しかし、これまで塩法や塩課については細かく論じられてきたものの、塩が実際にどのような経路で流通したのかという交通史的な視点を盛り込んだ研究はほとんど見あたらない。

筆者は旧稿において、元代の水運・海運に関する先行

研究を整理し、いくつかの論点を提示するとともに、両淮地方の内陸水運が屯田や塩場と密接な関わりを持っていたのではないかという見通しを立てた<sup>6</sup>。本稿では、元代の内陸水運について理解を深めるための重要な手がかりとして、糧米に次ぐ主要な積荷と考えられる“塩”に着目する。そして、両淮地方の内陸水運と塩業に関して、具体的な事例を取りあげながら検討を行ってみたい。

ところで、杉山正明は、モンゴル時代、とりわけ世祖クビライ期以後の大元ウルス(元朝)の特質を端的に表現するために“モンゴル海上帝国”というタームを用い、当時のユーラシア世界において“海洋と内陸の接合”が広く見られたと論じた<sup>7</sup>。本稿における一連の作業は、“海上帝国”を成立させた一背景としての内陸水運の実像に、よりはっきりとした輪郭を与えることも目的としている。

### 2. 両淮地方の位置づけ

河南江北地方の東半に位置し、淮東と淮西からなる両淮地方は、金宋戦争や蒙宋戦争の係争地にあたったため、12世紀以降、荒廃した状況が続いていた<sup>8</sup>。しかし、元朝による南宋接収後、両淮地方をめぐる状況は一変し、

1 有高巖 1916a, 有高巖 1916b, 有高巖 1917, 頼家度 1958, 星斌夫 1960, 高橋琢二 1963, 袁国藩 1963, 長瀬守 1965, 星斌夫 1979, 星斌夫 1982, 蔡蕃 1987, 陳璧显 2001a, 陳璧显 2001b.

2 有高巖 1917, 藤野彪 1954, 星斌夫 1959, 袁国藩 1973, 呉綱華 1975, 高榮盛 1983, 陳高華 2005, 壇上寛 2001, 植松正 2001, 植松正 2003, 植松正 2004.

3 元代の交通史のうち、水運・海運に関わる総論的な研究としては、白壽彝 1975, 陳高華・呉泰 1981, 徳山 1995, 陳高華 1997, 松田孝一 2000, 徳山・鳥日娜・趙相壁 2006などが挙げられる。

4 『三国志』卷21・魏書・衛觐伝.

5 田山茂 1937, 陳高華 1975, 佐伯富 1987.

6 矢澤知行 2006.

7 杉山正明 1995, pp.192-197.

8 杉山正明は、モンゴル軍の南進に際し、“空白の壁”すなわち食糧の得られない無人の荒野が立ちはだかったと表現する。杉山正明 1995, pp.87, 106, 165-166, 196.

その政治・経済・軍事的重要性はにわかには高まった。

両淮地方は、至元十三年(1276)の臨安開城直後、江淮等処行中書省(以下、江淮行省)に属したが、その後、複雑な経過をたどり、結局、至元二十八年(1291)、汴梁(洛陽)を中心とする河南江北等処行中書省(以下、河南江北行省)へと移管された<sup>9</sup>。また、両淮には行省の分署ともいえる淮東道宣慰司が立てられ、その下に、北から順に淮安路・高郵府・揚州路という三つの下級行政官庁が置かれた<sup>10</sup>。

河南江北行省の位置づけについては、これまで、李治安や大島立子によって論じられ、同行省が、地方行政機関でありながら、元朝中央政府の直轄地のような性格を持っていた点が指摘されている。李は、東西に長く広がる同行省が、長江を挟んで南方に接する江南三行省、すなわち江浙・江西・湖広を制圧するための戦略上の要地とみなされていた点を強調する<sup>11</sup>。一方、大島も、河南・両淮が大運河の通る軍事的要地であるとともに、経済的にも元朝政府を支える重要な位置を占めていたと述べる<sup>12</sup>。両淮地方が江淮行省から河南江北行省に移管されたのも、同地方が単に長江の北に位置するというだけでなく、その政治・経済・軍事上の重要性を見込まれたがゆえであろう。

元代の両淮地方を物理的に中央へと結びつけ、同時に江南にも接続する役割を果たしたのが、この地方を縦貫する大運河である。中国本土を再統一し、都を北方の大都に定めた元朝にとって、大運河は江南地方を繋ぎ止め、そこから糧食の供給を得るための生命線ともいえる存在であった。至元四年(1267)から20余年の歳月をかけて進められた大都の造営事業を支え、また、夏都の上都を含む“首都圏<sup>13</sup>”の莫大な人口を支えるためにも、大運河をはじめとする漕運環境の整備が求められていたのである。

大運河の改修事業は至元十三年(1276)の臨安開城と

もに始まり、至元十六年(1279)には江南から大都への糧食輸送が開始された。また、新たな運河の開鑿も行われ、至元三十年(1293)には杭州から大都に至る京杭大運河が全通した<sup>14</sup>。

しかし、大運河が再建されつつあった1280年代には、元朝政府の主導によって近海航路を通じた糧食の輸送が開始され、大運河が全通する1290年代には、すでに海運事業は本格化しつつあった<sup>15</sup>。そこで問題となるのが、海運開始後の内陸水運の位置づけである。筆者は旧稿において、南北漕運の重心が海運へと移行したことは事実だが、それによって必ずしも大運河やその流域の政治的・経済的・軍事的価値が低下したわけではないと述べた<sup>16</sup>。その根拠として、先に述べたような河南江北行省の戦略上の重要性に加え、両淮地方において盛んに設けられた屯田と塩場、そしてそれらの経済的・軍事的役割に言及した<sup>17</sup>。

まず、屯田について一瞥しておこう。両淮地方における代表的な屯田は、淮安南西の洪澤湖沿岸の洪澤屯田と淮東北部沿海地方の両淮屯田である<sup>18</sup>。前者は枢密院管理下の軍屯として軍事的・経済的な役割を担い、後者は皇帝直属の宣慰院の管理下にあった民屯として帝室財政を支えた。両屯田は、他地域の屯田に比べて規模が大きく、『経世大典』序録・屯田や『元史』卷100兵志・屯田の記載によれば、洪澤屯田は約35,312頃(1,997km<sup>2</sup>)、両淮屯田は約15,193頃(859km<sup>2</sup>)の面積を占めていた。両者を合算すると50,000頃(約2,827km<sup>2</sup>)を超え、元代の全屯田88所の総面積(約166,238頃)のうち、じつに約30%を占めていたことになる。それゆえ、元朝の中央政府にとって、両淮の両屯田の重要性は看過できないものだった。また、両屯田の建設と維持にあたって、塩徒や旧南宋の新附軍らが数多く動員されており<sup>19</sup>、彼らを含めこの地に流入した人々がさまざまな社会階層を形成した点も、両淮地方の復興地域としての特殊性を表すものといえよう。

9 『元史』卷59地理志・河南江北等処行中書省・揚州路。

10 宣慰司・路・府の配置等は、本稿p.160の【図1】を参照。

11 李治安 2000, pp.203-238.

12 大島立子 1992, pp.116-118.

13 杉山正明 2004, pp.128-167.

14 『元史』卷64河渠志など。

15 危素『大元海運記』、『元史』卷97食貨志・海運など。

16 海運への転換以後の水運をめぐる状況については、見解が大きく分かれる。詳細は、矢澤知行 2006, p.164を参照。

17 河南江北行省における屯田、塩課の重要性は、すでに李治安によっても指摘されている。李治安 2000, pp.211-219.

18 洪澤・両淮屯田を含む河南江北行省所轄の軍民屯田については、矢澤知行 1999を参照。

19 沈濤『常山貞石志』卷23所収の虞集「元故懷遠大將軍洪澤屯田萬戶贈昭勇大將軍前衛親軍都指揮使上輕車都尉追封隴西郡侯益昭懿董公神道碑」に、“初置屯時、耕者不足、募私鹽之徒以充役、欲因而生之。”とあるように、洪澤屯田の設立時、耕者が不足したため、私塩の徒を募って役に充当した。また、洪澤や両淮の屯田新設にあたって旧南宋の新附軍らが多く動員された点は、矢澤知行 1999などを参照。

さて、屯田と並んで、兩淮地方に盛んに設けられたのが塩場であった。元代の財政において塩課収入が高い比重を保っていたことは、先行研究のなかでも繰り返し指摘されている通りである。例えば、佐伯富は“塩税は國家の財政上、最も重要な財源<sup>20</sup>”，陳高華は“元代，鹽課是封建國家重要的財政收入之一<sup>21</sup>”とそれぞれ述べる。そして、『元史』卷170郝彬伝に，“國家經費，鹽利居十之八，而兩淮鹽獨當天下之半<sup>22</sup>”とあるように、元代の塩業においてとくに中心的な位置を占めたのが兩淮地方だったのである。佐伯は、『元史』や『續文献通考』に見えるデータを手がかりに、元代の各地の塩場で発行された塩引数の推移を一覧表として提示した<sup>23</sup>。このうち、年代・塩引数・地域の明らかなものを抽出し、【グラフ1】として表してみた。

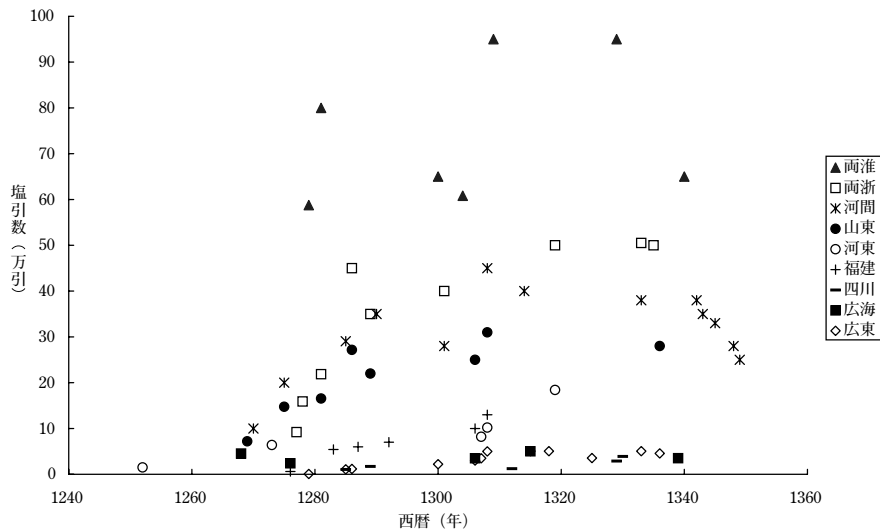
【グラフ1】を一見して、元代を通じ、兩淮塩が重要な位置を占めていたことが読みとれる。兩淮に次いで塩引の発行数が多かったのは兩浙、さらに河間がそれに続いた。兩淮・兩浙・河間に分布する塩場の多くは沿海部に位置し、主として海水を煮詰める煎熬法といわれる製塩が行われていた。これに対し、河東や四川などの内陸部の塩場は、塩池や塩井が生産拠点となっていた。

元代の塩政は、世祖クビライのもとでアフマド・盧世栄・サンガラ財務官僚によって立案・実施され、その礎

が築かれたといわれる。陳高華によれば、生産された塩の運搬・販売には二つの異なる方式、すなわち「商運商銷」と「官運官銷」があった<sup>24</sup>。前者は塩商による通商法（行塩法）、後者は政府による榷塩法（食塩法）を指し、地域による差違や時代による変遷が見られたほか、ときに両者が併用されるケースもあったという。これまでの元代塩政に関する研究は、こうした塩政の成立や複雑な施行形態、銀と結びついて“高額紙幣”の役割を帯びたといわれる塩引<sup>25</sup>の運用の実態、あるいは塩課の騰貴や私塩の横行など塩政をめぐる諸問題など、さまざまな角度から進められてきた。しかし、塩の運搬や流通の経路といった交通史的な側面については、必ずしも十分に議論されてきたとはいえない。そこで次章では、兩淮地方の水運と塩場の関係に焦点を絞って考察を進めていきたい。

### 3. 兩淮地方の水運と塩業

兩淮地方に属する塩場として、『大元聖政国朝典章(以下、元典章)』卷9吏部・官制・場務官には31所の地名が、また、『元史』卷91百官志・兩淮都轉運塩使司には29所の地名が記載されている。両者の内容には多少の異同があるものの<sup>26</sup>、いずれの塩場も、【図1】に示されるように黄海沿岸部に分布していた。兩淮都轉運塩使司がこれらの塩場を束ねており、その官署は大運河と長江との

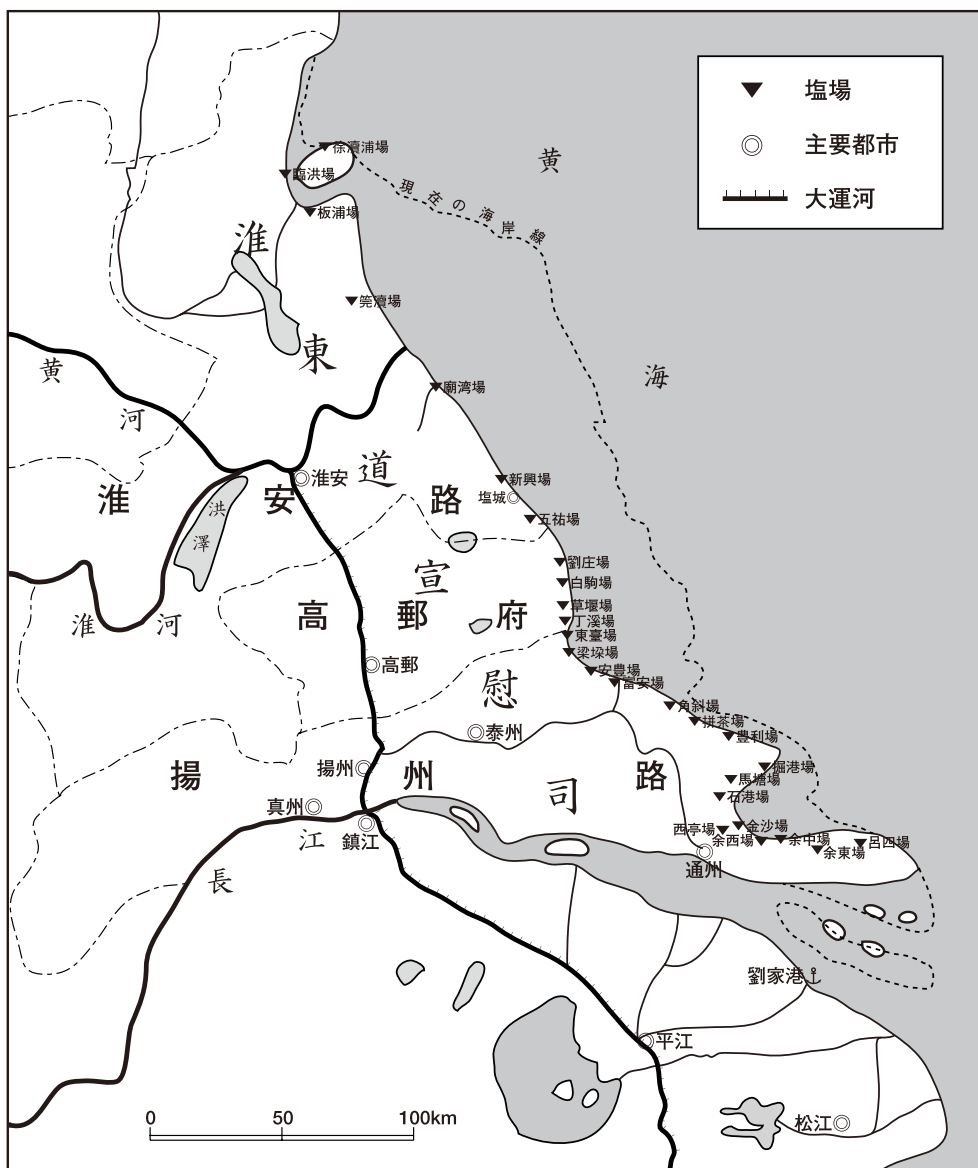


【グラフ1】 元代の各地の塩場における発行塩引数の推移分布

20 佐伯富 1987, p.301.  
 21 陳高華 1975, p.153.  
 22 杉山正明は、この記載などを根拠に、“中央政府の収入の八〇パーセント以上が塩の専売による利潤”であったと述べる(杉山正明 1995, p.204)。ただ、ひとくちに“中央政府の収入”といっても、塩課が国家財政と帝室財政のいずれに属したのか、という点については検討の余地が残されている。  
 23 佐伯富 1987, pp.298-299, 表四-7「各塩場塩引数表」。  
 24 陳高華 1975, pp.161-167.  
 25 杉山正明 1995他。  
 26 『元典章』に見える“江口西、豊利、小陶、白硯”の四場が『元史』には見あたらない。逆に、『元史』に見える“呂四場、安豊”の二場が『元典章』には記されていない。

接点に近い水上交通の要衝、揚州に置かれた。また、『元典章』によれば、塩をいったん集積するための塩倉が、淮安・泰州・通州の3都市に配備された。これらの3都市はいずれも沿海部の塩場から見てやや内陸に位置し、それぞれ北部・中部・南部の塩場と接続していたものと考えられる。淮東の低地一帯には河川や水路が網状に広がっていたから、各塩場と塩倉の間も水運ルートによって緊密に結びついていた。例えば、通州から富安場近辺を経由して泰州、揚州まで接続する水路が存在したことも推定できる<sup>27</sup>。すると、揚州から見て、北方の淮安に向かう大運河を基線とすれば、東方の泰州と通州に延びる水路

はもう一つの辺をなし、両淮地方の塩場や諸都市が全体として機能的に結びついていたことがわかる。揚州はちょうどその“扇の要”に位置していたのである。さらに、私塩を防止するための検査を行う検校批驗所が、揚州東門、真州などに設けられた。長江を少しさかのぼった真州に批驗所が設けられたのは、両淮塩の主たる行塩地に長江中流域の江西や湖広が含まれていた<sup>28</sup>からであろう。元代の両淮地方における塩場や諸都市、内陸水運の位置関係は、およそ叙上のように説明することができよう。



【図1】 元代兩淮地方の塩場，都市，内陸水運<sup>29</sup>

27 『元史』卷20成宗本紀・大德三年(1299)夏四月辛未に“自通州至兩淮漕河，置巡防捕盜司凡十九所。”とある。また，宋代にさかのぼると，淮南の塩場を結びつける“古塩河”の存在を確認することができる。元代の水路は，これを継承したものであろう。  
 28 『元史』卷97食貨志・塩法・兩淮之塩に，“本司行鹽之地，江浙・江西・河南・湖廣所轄路分，上江下流，鹽法通行。”と見える。  
 29 基図：譚其驥主編『中国歴史地図集』第七冊，元・明時期，pp.15-16.

さて、ここからは、元代兩淮地方の塩業と水運に関わる具体的な事例を見ていこう。兩淮の塩場に関する記録に断片的なものが多いなかで<sup>30</sup>、黄潛『金華黄先生文集』卷34所収の「中憲大夫淮東道宣慰副使致仕王公墓誌銘(以下、王良墓誌銘)」に見える次の記述は注目に値する。

及遷淮西，以新制南士不得入憲幕，兩淮都轉運鹽使司書吏，督辦富安場歲課。場距海遠，潮不時至，鹽丁負水取澗，力疲而賦不充。乃爲相其地形，鑿渠以通海潮，公私咸便之。

至大年間(1308～11)から皇慶年間(1312～13)にかけて兩淮都轉運鹽使司の書吏であった王良<sup>31</sup>が、兩淮の富安場という塩場において塩課を監督していたとき、塩場が海から距てられるという問題が生じていた<sup>32</sup>。そこで王良は、地形を見きわめた上で海から水路を引くことに成功し、このため作業は効率化して、塩丁の負担も軽減したという。さらに、「王良墓誌銘」には、次のように見える。

兩淮鹽綱病於運河淺澁，事聞，詔遣都水監官疏治之，公從分闔至淮安之鹽城，有司部役夫三千，束手以俟都水之來。公言不宜坐糜日食，促令興工，仍立法，每十夫一治炊爨，九操畚鍤，日所穿廣四丈，脩一丈，深五尺。比都水至河，可通舟者已四十五里。遂自新興・五祐兩場屬于高郵，次第訖功。而他州役議猶未定，乃俾悉用公法行之。

史料によれば、兩淮では、運河の淤塞によって“鹽綱”すなわち塩の輸送が滞るといった問題が生じていた。このため、聖旨が下され、中央から都水監官が派遣されて、運河の浚渫や開鑿が行われることになった。この時、王良は淮安路の塩城<sup>33</sup>方面を担当し、都水監官の到着を待たずに率先して工事を始めた。彼の採った手法は、役夫三千人を用いて、十人に一人を炊事に、九人を作業に当て、一日に幅四丈(約12m)、長さ一丈(約3m)、深さ五尺(約1.5m)ずつ掘り進めるなど、すぐれて計画的なものだった。都水監官が到着するころには、すでに四十五里(約25km)もの水路が完成し、これによって新興場や五祐場から高郵まで繋げられたという。兩淮における運河の整

備はたびたび行われたらしく、『元史』卷22武宗本紀・大德十一年(1307)九月丙子には、

江浙饑，中書省臣言，「請令本省官租，於九月先輸三分之一，以備賑給。又兩淮漕河淤澁，官議疏濬，鹽一引帶收鈔二貫為備費，計鈔二萬八千錠，今河流已通，宜移以賑饑民。……(後略)」制可。

とみえ、運河の維持管理に必要な経費が塩課からまかなわれ、その経費の余剰分が飢饉の賑済に充てられるケースのあったことがわかる。『元史』卷65河渠志・揚州運河にも、

仁宗延祐四年十一月，兩淮運司言，「鹽課甚重，運河淺澁無源，止仰天雨，請加修治。」明年二月，中書移文河南省，選官泊運司有司官相視，會計工程費用。於是河南行省委都事張奉政及淮東道宣慰司官・運司官，會州縣倉場官，遍歷巡視集議：河長二千三百五十里，有司差瀕河有田之家，顧倩丁夫，開修一千八百六十九里；倉場鹽司不妨辦課，協濟有司，開修四百八十二里。

とあるように、延祐四年(1317)、兩淮都轉運鹽使司の唱道をきっかけとして、大運河の水源不足を解消するための大規模な改修プロジェクトが始まった。プロジェクトの遂行にあたっては、兩淮都轉運鹽使司だけでなく、河南江北行省、淮東道宣慰司といったさまざまな官署の担当者が集結し、運河沿いの富戸の協力も得たという。これも、“鹽課甚重”とあるように、塩課収入を維持するためにほかならなかった。大運河と、それによってもたらされる塩が、いかに重視されていたかを端的に示す史料といえよう。

前掲史料「王良墓誌銘」において兩淮都轉運鹽使司書吏としての事績が記されていた王良(1278～1348)は、もと諸暨の人で、兩浙塩運司經歷、海漕万戸府經歷、江浙行省檢校、広州市舶提挙などを歴任した地方官であり、『元史』列伝にも良吏として掲載されている。王良のその他の事績としては、泉州で旧船6艘を購入し舶商に付託、官錢50余万緡を省いたことや、紹興からの海運向け官糧の漕運に関わって、運戸保護の政策を実施したことなど

30 例えば、王禕『王忠文公集』卷19所収の「元故中山府判官致仕王府君墓誌銘」では、兩淮都轉運鹽使司に属する東台場の塩司丞、余東場の塩司令などをつとめた王鉉翁なる人物の足跡をかりうじてたどることができる。

31 王良の履歴については、植松正 1999, pp.31-32に詳しい。

32 これはおそらく海岸線の東漸によるものであろう。

33 古来、兩淮地方における塩の生産地・集散地として栄えた塩城(漢代の塩流県)の地位は、元代には相対的に低下していたと見られる。これは、大運河の開通や海岸線の東漸などの諸事情により、集散地としての地位が淮安などに取って代わられたためであろう。

が挙げられる<sup>34</sup>。また、両浙地方における賦税の強化に反対し、富民の保護を訴える議案を残した点も注目値する<sup>35</sup>。王良は地方官として、塩業だけでなく漕運や財務系統の実務にも能力を発揮した人物だったのである。

次に取りあげるのは、両淮都轉運塩使をつとめた王都中(1278～1341)の事例である。もと福寧の人で、浙東宣慰副使、福建・浙東・広東宣慰使都元帥、両浙都轉運塩使、江浙行省参政などを歴任した王都中は、晩年、両淮都轉運塩使として両淮における塩政に携わった。黄潛『金華黄先生文集』巻31所収の「正奉大夫江浙等處行中書省參知政事王公墓誌銘(以下、王都中墓誌銘)」には、次のように見える。

兩淮鹽法久而益壞，今上皇帝即位之某年，謀擇人極其弊，而無以易公，乃命公以正奉大夫・行戶部尚書・兩淮都轉運鹽使，遣中書省掾賈襲衣法酒至吳中諭上旨，起公於家。公洩事伊始，參酌前所於兩浙者，次第施行焉。創通州狼山橋，引海水入揚州漕河，以通江淮。築句容・陳公・雷塘三河，濬真州硃金沙，以行運船。請每歲住煎鹽十萬引，而以流管羨鹽足其數。鹽法既修，特旨賜以名酒精練，白金五十兩，寵數彌渥。尋拜公河南江北等處中書省參知政事，行次宿遷，以疾作南歸。

王都中は、順帝トゴン・テムル即位の年(1333年)に両淮都轉運塩使となり、通州の狼山橋を開鑿し、海水を揚州運河まで引き入れるなど、水運体制の強化に尽力した。また、塩の生産を十万引に限定して、余剰の塩を流通させるなどの政策を採り、両淮の塩政の立て直しに貢献した。王都中は、かつて両浙においても都轉運塩使としてその手腕を発揮した経歴を持ち、“無以易公”という期待のもとに両淮の塩政を任されたのである。「王都中墓誌銘」には彼の両浙時代の塩政の事績についても詳しく記されている。

服闋，除兩浙都轉運塩使。未上，擢海北海南道肅政廉訪使。中書以國計莫重於鹽筭，復奏如前除。塩亭竈戸三年一比附推排，世祖皇帝舊制也。任事者恐歛怨，久不舉行。公曰，「為臣子者使皆避謫，何以集事？」乃請于行省，徧歷三十四場，驗其物力之高[下]

以損益之。役既平而課亦足，公私便之。朝廷給降工本錢，遭貪官汙吏掊克之餘，人戶所獲無幾。公始建白，擇有司官詣場給散，以絕其蠹弊。取草於沙塗以為薪者，舊例責以輪租，公力言而薄其征。常時遣吏卒下場，視令丞如奴隸。公以信牌代差人，而人亦無敢違者。私賚盜販之塩本出於官場，公謂不宜獨加軍民官以透漏之罪，乃嚴為之禁，督責所屬官吏，事至立決，不逞之(徙)[徒]攀援以構陷平民者，無所用其姦。

史料によれば、世祖クビライ以来の旧制として、三年に一度、塩戸の経済状況の評価算定を行って課税を見直すことが定められていたが、王都中の前任者たちは久しくこれを行っていなかった。しかし、王都中が両浙都轉運塩使として赴任すると、所轄の34塩場を歴巡して調査を施し、一連の塩政改革を行った。官給の工本錢が現場の悪徳胥吏に横領されて塩戸に行き渡らないという弊害を克服するため、官吏を塩場に派遣して直接支給するようにするなど、現実に即した種々の改革を成功させた。こうした両浙での実績を買われて再抜擢され、前述のように両淮都轉運塩使として塩政改革に臨んだのである。

ところで、王都中がかつて饒州路総管の職にあったとき、番陽の飢饉の際に、江浙行省の裁可を得ずに官倉米を用いて価格調整を行ったことがあった。この行動が、時の宰相の怒りを買ったが、そのころ江浙行省左右司都事の職にあった王克敬という人物が王都中を弁護したため、罪を免れたという<sup>36</sup>。王克敬(1275～1335)は、もと大寧の人で、紹興路総管、両浙都轉運塩使、海漕万戸、中書参議、遼陽参政、淮東憲使などを歴任しており、彼もまた塩政に関わりを持った官僚の一人であった。王克敬については、両淮都轉運塩使司書吏として紹介した先述の王良とのつながりを示す、「王良墓誌銘」中の記述を示しておこう。

服闋，擢兩浙都轉運鹽使司經歷。越守王公克敬，以郡民苦於計口食鹽言于行省，未報，而王公為轉運使，乃俾與新守于公九思集議。咸謂宜稍損其額，以紓民力。沮之者率以為有成籍不可改，公毅然曰，「民實寡，而強賦多民之錢，今死徙已衆，顧重改成籍，而

34 王良に関する主要史料には、「王良墓誌銘」のほか、「王經歷惠政記」(陳旅『安雅堂集』巻9所収)、「議免增科田糧案」(明正徳十六年刻本『華亭縣志』巻4所収)、『元史』巻192王良伝がある。

35 前掲「議免增科田糧案」。王良のこの議案の内容については、植松正1999において詳細な検討が加えられている。

36 その一連の経緯が、『元史』巻184王克敬伝に次のように記されている。

番陽大饑，總管王都中出廩粟賑之，行省欲罪其擅發，克敬曰，「番陽距此千里，比待命，民且死，彼為仁，而吾屬顧為不仁乎！」都中因得免。

輕棄民命乎？且浙右(大)[之]郡，商旅輻輳，未嘗以口計也。移其所賦，散於商旅之所聚，何不可乎？」於是議歲減越鹽伍阡陸伯餘引。俄有旨，改畀王公以湖南憲節。後轉運使復排前議，公以去就與之爭。丞相脫歡荅刺罕公聞之，亟遣留公，而議遂定。

王艮が兩浙都轉運鹽使司經歷として着任したとき、王克敬は越守すなわち紹興路総管であった。その後、王克敬は兩浙都轉運鹽使に遷り、王艮の上司となった。この両者に、紹興路の新総管となった于九思も関わって、塩政の方針をめぐるやりとりが行われた。その内容は、陳旅『安雅堂集』卷9所収の「王經歷惠政記」に見られる次の記載とも重なっている<sup>37</sup>。

延祐中，計口食鹽之法行，郡邑務迎合，不復考實，所賦越人鹽筭贏于大男大女之數，歲積贏又悉責寡民庚之，民不勝病，死徙者衆矣。泰定中，總管王公克敬上其狀行省。既而王公遷兩浙轉運鹽使，于公九思代守越省。檄新總管與轉運使議，咸謂贏筭難盡除也，宜稍損以寬民力。而沮是議者，以謂列郡計口有成籍矣，柰何損之。王君止善時為轉運司經歷，毅然言曰，「民口實寡，而所賦多民之錢，今死徙已衆，顧重改成籍，而輕棄民命乎！夫蘇・杭商旅之所集也，他郡口會・蘇・杭未嘗會也。移越贏筭散諸商旅所集之地，不亦可乎？」于是議歲損越鹽五千六百餘引，引四百斤也。

上掲二史料から以下のことが判明する。延祐年間(1314～20)に実施された食塩法，すなわち元朝政府による「官運官銷」方式の権塩法が民を苦しめたため，泰定年間(1324～27)に紹興総管の職にあった王克敬は，その弊害を兩浙行省に訴えた。しかし回答が得られないまま，王克敬は兩浙都轉運鹽使に転じた。王克敬に代わって紹興路総管となった于九思や，王克敬らが集議して，食塩法による課税額を縮小しようとしたが，中にはこれに強硬に反対する者もあった。その席上で，王艮(止善)は，食塩法の弊害を説くとともに，蘇州・杭州など商人の集まる地への税賦の移転を主張して，王克敬を弁護したのである<sup>38</sup>。以上の経緯は兩浙地方の塩政に関わるものであ

るから，これをそのまま兩淮の場合に当てはめて考えることはできない。しかし，兩浙で都轉運鹽使をつとめた王都中が後に兩淮に転じ，逆に兩淮で都轉運鹽使司書吏をつとめた王艮が後に兩浙都轉運鹽使司經歷に着任したように，兩淮地方と，それに次いで塩業の盛んだった兩浙地方との間で，塩政や漕運などに携わる官僚たちの人事交流が見られことから，塩政をめぐる議論に一定の共通性があったことは推測できよう。

以上のように，兩淮地方の塩業は，大運河を基線として発達した当時の水運網に支えられながら，元朝の財政上，きわめて重要な役割を果たしてきた。しかし，元末に近づくにつれて状況は変移した。元末における兩淮水運の様相については，そのころ兩淮都轉運鹽使をつとめた宋文瓚の言から推し量ることができる。『元史』卷41順帝本紀・至正六年(1346)三月辛未に，

盜扼李(開)[海]務之閘河，劫商旅船。兩淮運使宋文瓚言，「世皇開會通河千有餘里，歲運米至京者五百萬石。今騎賊不過四十人，劫船三百艘而莫能捕，恐運道阻塞，乞選能臣率壯勇千騎捕之。」不聽。

とあるように，大運河を通行する船舶がわずかの“騎賊”に襲われても打つ手がなく，漕運に支障を来していた。また，『元史』卷41順帝本紀・至正七年(1347)十一月甲辰にも，

沿江盜起，剽掠無忌，有司莫能禁。兩淮運使宋文瓚上言，「江陰・通・泰・江海之門戶，而鎮江・真州次之，國初設萬戶府以鎮其地。今戍將非人，致使賊艦往來無常。集慶花山劫賊才三十六人，官軍萬數，不能進討，反為所敗，後竟假手鹽徒，雖能成功，豈不貽笑！宜亟選知勇，以任兵柄，以圖後功。不然，東南五省租賦之地，恐非國家之有。」不聽。

とあり，江陰・通州・泰州・江都，鎮江・真州など，かつて水運の要衝であった長江下流の都市は，いまや“劫賊”や“鹽徒”がほしいままに行き来しており，“租賦之地”である“東南五省”への抑えも利かなくなりつつあるという危惧が示されている。こうした状況に直面しながら，宋文瓚の提案は受け入れられず，元朝がもはやこれに対

37 なお、『元史』卷192王艮伝にも一連の経過が次のように記されている。

歷建德縣尹，除兩浙都轉運鹽使司經歷。紹興路總管王克敬，以計口食鹽不便，嘗言於行省，未報，而克敬為轉運使，集議欲稍損其額，以紓民力。沮之者以為有成籍不可改，艮毅然曰，「民實寡而強賦多民之錢，今死・徙已衆矣，顧重改(民)[成]籍而輕棄民命乎！且浙右之郡，商賈輻輳，未嘗以口計也。移其所賦，散於商旅之所聚，實為良法。」於是議歲減紹興食鹽五千六百引。尋有復排前議者，艮欲辭職去，丞相聞之，亟遣留艮，而議遂定。

38 王艮が食塩法に反対した根拠の一つは，浙西において食塩法が施行されていないことであった。しかし，実際には浙西の大部分において食塩法は施行されており，わずかに平江・杭州など少数の大都市では施行されなかったともいわれる。この点については，陳高華 1975, p.165, 註[七]を参照。

応する軍事的・経済的な余力を持ち合わせていなかったことが露呈されている。塩利に恵まれた南北水運の要地である両淮地方に対して統制が利かなくなったとき、すでに元朝は、江南支配を維持するための生命線を喪失していたのである。

#### 4. 結論および今後の課題

以上、本稿では、元代の両淮地方の政治・経済・軍事的重要性を確認した上で、同地方における水運と塩業の關係に着目して考察を進めてきた。まず、両淮地方の塩場、塩倉(淮安・泰州・通州)、両淮都轉運塩使司(揚州)の位置關係を整理し、それらが水路によって機能的に結びつけられており、揚州がいわば“扇の要”に位置していたことを明らかにした。また、両淮や両浙において塩政や水運行政に携わった三名の王姓の官僚について取りあげ、彼らの事績や互いの關係を跡づけることにより、元代の塩政をめぐる一齣を描き出すことができた。とくに、王長と王都中が両淮都轉運塩使司の官として塩政に関わったとき、両者とも水運の強化に努力を傾注した点には目を留めておきたい。元代の両淮において、水運と塩業は密接不可分の關係にあったのである。

今後の課題として、次の三点を挙げておく。第一に、元代における全国の塩場と行塩地の關係を整理してみた。両淮塩の行塩地に江西・湖広などが含まれていたことは本論中に述べたが、両浙塩や河間塩との關係や塩引の流通状況など解明すべき点は多い。また、海運が開始されたことによって、両淮地方の内陸水運に何らかの変化が見られたのかという問題についても、糧米だけでなく塩の流通の観点から問い直す必要がある。第二点は、塩をめぐる人や社会の諸相について考察を深めることである。例えば、両淮における塩戸の由来や彼らを取りまく社会状況、塩業や塩業組織の実態などにも目を向けることが考えられる。本稿では、両浙の塩政についてもわずかに論及したが、両浙の塩場を拠点に勢力を伸ばした塩商もしくは“塩官世家”の存在についても今後論じてみたい。第三点は、東アジア海域交流史やモンゴル時代史など、より巨視的な研究への接続である。冒頭に示したような、“モンゴル海上帝国”のもとでの“海洋と内陸の接合”の実相に迫るためには、内陸水運—海運—海上貿易という三者の關係を探る地道な作業を続けていくことが

求められよう。

[付記] 本稿は、文部科学省科学研究費補助金による研究成果の一部である。

#### 引用文献一覧

- 有高巖 1916a 「大運河開通前後の事情」『東洋時報』215, pp.37-43.  
 \_\_\_\_\_ 1916b 「大運河開通前後の事情(下)」『東洋時報』216, pp.36-43.  
 \_\_\_\_\_ 1917 「元代の海運と大元海運記」『東洋学報』7-3, pp.411-424.  
 白壽彝 1975 『中国交通史』台湾商務印書館。  
 蔡蕃 1987 『北京古運河與城市供水研究』北京出版社。  
 陳璧显 2001a 『中国交通史』台湾商務印書館。  
 \_\_\_\_\_ ed. 2001b 『中国大運河史』中華書局。  
 陳高華 1975 「元代塩政及其社会影響」周康燮 ed.『元代社会經濟史論集』崇文書店, pp.153-175。  
 陳高華・吳泰 1981 『宋元時期的海外貿易』天津人民出版社。  
 陳高華 1997 「宋元：海外交通の鼎盛」陳高華・陳尚勝 ed.『中国海外交通史』文津出版, pp.82-166。  
 \_\_\_\_\_ 2005 「元代的航海世家漉浦楊氏」『元史研究新論』上海社会科学院出版社, pp.238-261(初収：『海交史研究』1995-1)。  
 壇上寛 2001 「元末の海運と劉仁本 一朝滅亡前夜の江浙沿海事情一」『史窓』58, pp.119-130。  
 徳山 1995 『元代交通史』遠方出版社。  
 徳山・烏日娜・趙相璧 2006 『蒙古族古代交通史』遼寧民族出版社。  
 藤野彪 1954 「朱清・張瑄について」『愛媛大学歴史学紀要』3, pp.1-23。  
 高栄盛 1983 「元代海運試析」『元史及北方民族史研究集刊』7, pp.40-64。  
 星斌夫 1959 「元代海運經營の実態」『歴史の研究』7, pp.52-71。  
 \_\_\_\_\_ 1960 「蒙古占領下の華北における税糧輸送について」『集刊東洋学』3, pp.64-78。  
 \_\_\_\_\_ 1979 「膠萊新河考」『東方學』58, pp.80-92。  
 \_\_\_\_\_ 1982 『大運河發展史 長江から黄河へ』平凡社。



- 頼家度 1958 「元代的河漕和海運」『歴史教学』1958-5, pp.23-26(再録:周康燮 ed.『元代社会経済史論集』崇文書店, 1975, pp.131-134).
- 李治安 2000 『行省制度研究』南開大学出版社.
- 松田孝一 2000 「中国交通史」松田孝一 ed.『東アジア経済史の諸問題』阿吽社, pp.135-157.
- 長瀬守 1965 「元朝における郭守敬の水利事業」『中国水利史研究』1, pp.39-48.
- 大島立子 1992 『モンゴルの征服王朝』大東出版社.
- 佐伯富 1987 『中国塩政史の研究』法律文化社.
- 杉山正明 1995 『クビライの挑戦』朝日新聞社.
- \_\_\_\_\_ 2004 『モンゴル帝国と大元ウルス』京都大学学術出版会.
- 高橋琢二 1963 「元の世祖の通惠河開河」『史学』36-4, pp.97-102.
- 田山茂 1937 「元代の権塩法について」『史学研究』9-2, pp.76-97.
- 植松正 1999 「元末浙西の地方民と富民 一江浙行省検校官王良の議案をめぐって一」『史窓』56, pp.25-51.
- \_\_\_\_\_ 2001 「元代浙西地方の税糧管轄と海運との関係について」『史窓』58, pp.111-118.
- \_\_\_\_\_ 2003 「元初における海事問題と海運体制」京都女子大学東洋史研究室 ed.『東アジア海洋域圏の史的研究』, pp.75-142.
- \_\_\_\_\_ 2004 「元代の海運万戸府と海運世家」『京都女子大学大学院文学研究科研究紀要』3, pp.111-170.
- 呉緝華 1975 「元朝戸與明初的海運」存萃学社 ed.『元代社会経済史論集』, pp.135-152.
- 矢澤知行 1999 「大元ウルスの河南江北行省軍民屯田」『「社会科」学研究』36, pp.19-39.
- \_\_\_\_\_ 2006 「元代の水運・海運をめぐる諸論点」『愛媛大学教育学部紀要』53-1, pp.161-170.
- 袁国藩 1963 「元初河漕転変之研究」『大陸雜誌』27-4, pp.111-116(再録:袁冀「元初河漕転運之研究」『元史研究論集』台湾商務印書館, 1975, pp.226-85).
- \_\_\_\_\_ 1973 「元代海運考釈」『東方雜誌・復刊』6-12, pp.61-66.

