學界展望

漕運に關する諸研究

外山軍治

漕運といふのは、國家の統制の下に、公の財物、主として租稅收入たる米粟錢絹を運河及び自然河川によつて輸送することで、就中問題となるは米粟の輸送である。時には國都より地方への輸送を指すこともないではないが、本來は地方より京師への運輸であり、重要な問題として論議されるのは、先づこれである。又漕運の語は、多くの場合海路による運輸卽ち海運と相對的に用ゐられ、主として河水による運送卽ち河運を意味するが、稀れな例として河運、海運の兩方を包含することがある。本篇に於ては、漕運を河海兩方面による運輸と廣義に解し、之に關して發表せられた諸論作中、その主なるものに就て內容を整理し、從來如何なる方面の問題が如何に闡明されてゐるかを述べ、併せて將來の研究領野に關しても少しく言及してみたいと思ふ。

物資の運搬には河運、海運のほかに、陸上を駄又は輦を以て運ぶ陸運があり、漕輦などと熟すが、これは費用が嵩むといふ點では河運、海運とは比較にならぬ。そこで古來より專ら水上の運輸が利用されてゐる。禹貢には九州の各州の下に貢賦を列擧して河に達する水路を述べてゐる。之を各州より京師に貢賦を運ぶ水路を示すものと解して漕運の嚆矢をこゝに求めんとする考もあるが、これは姑く措き、河水によつて米粟を運輸した事實は古く春秋の世に見え、左傳僖公十三年に「晉しきりに飢ゆ。糴を秦に乞ふ。秦粟を晉に

輸り、雍より絳に及び相繼ぐ」とあり、又哀公九年に「吳邗に城き、溝江淮に通ず」と見え、この水路による運米の事實を示してゐる。又秦始皇が匈奴を攻伐するに當り、黃腄、瑯邪負海の郡より粟を北河に轉輸したといふことが史記主父偃の傳に記されてゐる。今の山東方面より河北方面へ海路轉輸されたものと考へられ、海運の初見とされる。然し地方より京師への運穀が重要視せられるに至つたのは漢以後のことである。一體、漕運が問題となるのは、消費者階級の集注する國都の需要がその近隣地方の產穀では間に合はず、且國都と產穀地との距離が遠い場合に於てゞある。かゝる現象は天下を一統して全國に君臨した王朝に於て著しく見られるものであるといふことは又言を俟たぬ。而して產穀地としては、古くは北支那の陝西や山東、河南邊りが第一に算へられてゐた。それで關中の長安に都した前漢が、關東（河南・山東）の粟數十萬石を漕轉して中都の官に給し、その後運糧增大して武帝の元封元年には六百萬石といひ、宣帝の五鳳年間の上奏には、關東よりの運米四百萬斛と稱せられ、早くも漕運事業が爲政者の間に論議せられてゐるけれども、それでもなほさほどの重要性をもつに至らなかつたのは、米產地との距離が遠くないといふ理由によるのである。ところが晉室南渡以後南方の開發がさかんとなり南支那が天下第一等の米產地として著名となるに反し北方諸地方は地味が漸く瘠せて關中は最早豐沃の地ではなくなつた。故に五胡十六國以後始めて天下を統一して前漢と同じく長安を都とした隋、之に代つた唐より後は漕運はしかく簡單ではなくなつてゐる。漕運に關する諸研究が、時代的には殆ど隋唐以後の諸時代に限られてゐるのは一に如上の理由に基くのである。

さて漕運關係の諸研究に就ての說述に入ると、先づ各時代の漕運狀況を概述したものとして桑原隲藏博士『歷史上より觀たる南北支那』（白鳥博士還曆記念東洋史論叢、大正十四年四月）を擧げなければならぬ。これは政治、文物、物力其他諸種の觀點から南北支那の特徵を把握した名論文であるが、その內物力に關する一項に於ては支那南北に於ける物資の狀態を歷史的に說明して、晉室南遷以後に於ける南方開發の事實を擧げ、北支に都した唐以後の諸朝が何れも南支の物資に倚賴しなけれ

ばならなくなつた事情を明らかにしてゐる。殊に備考(63)—(67)その他に於ては、歴代の運糧を中心に簡潔に記述してゐられるが、博引旁搜、漕運問題に關する基本的事項はこの數頁に述べ盡されたかの感がある。

次に諸論作を時代別にみると、漕運問題が重要視せられるに至つた隋代に關しては未だ專論なく、たゞ三島一氏が世界歴史大系5東洋中世史第二篇(昭和九年五月)の隋代の條に於て言及してゐるのがあるのみである。之によると、隋はすでに開皇三年長安の倉庫が不足を告げたので、西は蒲(山西)陝(河南)縣より東は衞(河南)輝(河南)汴(河南)開封に至る水次十三州に於て丁を募つて米を運ばしめた。その方法は、衞州に黎陽倉、陝州には常平倉、華州(陝西省)華縣には廣通倉を置き、順次轉送して關東及び汾晉(山西)の粟を運んで長安に給した。しかし漸次北方の産米だけでは充分でなくなる。陳を併せて名實共に全土を一統すると江南の米に目をつける。之を運搬せんが爲めに計畫したのが支那南北を連ねる水路の開鑿で、煬帝大業元年には通濟渠(唐宋の汴河)を開いて汴泗兩河を連絡して淮水に至り、更に邗溝を開いて南、揚子江に達した(山陽瀆)。同四年には黄河以北涿郡(今北京市外城西部)より城外に亘る)に至る永濟渠を通じ、六年には江南河を開き揚子江より杭州に到つた。かくて支那南北を通ずる水路は完成し、南方の物資は北支に般載されるに至つたことが簡單乍ら記されてゐる。運河開鑿といふ點で、漕運史上に於ける隋の位置は大きいと謂はねばならない。

唐は隋の遺制をうけて長安に都した爲めに隋の嘗めた苦惱を繰返した。殊に天下統一の事業が完了して國都に集注する消費階級が激增し、官給すべき祿米や兵費が驚くべき膨脹を來たしたので、益々南方の漕米に依據しなければならなくなつたが、運輸距離の隔遠といふ點では非常に難澁した。從つて政治家は常に漕運方法に考慮を拂つたのでその考案の結果に見るべきもの多く、後世漕運の模範と仰がれるものも出た。この時代に關する研究として先づ第一に擧ぐべきは、青山定雄氏『唐宋汴河考』(東方學報東京二、昭和六年十一月)である。唐代及び北宋時代、江淮地方の産穀を國都に運ぶ際に通過した山陽瀆、淮河、汴河(通濟渠)の一連の水路の内、最も重要であるが、その流域地點の明らかでない汴河の位置を、諸種文獻を涉獵して確定し、

併せて汴河水流の特徴、運河設備等にも論及した精緻を極めた論文で、かくて唐、宋漕運に於ける地理的情況は明示された。更に同氏には『唐宋時代の轉運使及び發運使に就いて』(史學雜誌四四ノ九、昭和八年九月)なる研究がある。これは漕運事業を管掌する轉運使、發運使に關する解明を中心として、唐より北宋に至るまでの漕運方法を概述したものである。唐玄宗時代、府兵制度崩壞して兵士は傭兵化し、兵食、衣糧を官給すべき必要から中央に於ける物資の需要は急劇に增大し豐饒なる南方に依賴すること益々大となり、玄宗先天二年水陸運使が設置せられた。これは僅かに東都洛陽と長安間の運輸を統括したが、開元二十一年、玄宗は從來の漕法の改革を企てた裴耀卿を轉運使に任じ、刺史の上に在つて漕運を總轄し統制せしめたと轉運使の起源を說き、次で安祿山の亂の爲めに一時紊亂した漕運系統を復活すべく劉晏を轉運使に任じたが、彼は巡院を置いて漕法を改革して漕運の實を擧げたことを述べ、唐末藩鎭跋扈の勢著しく貢賦が中央へ入り難くなつた時、中央の命に服して貢奉を缺かさなかつた節度使に發運使なる官職を與へた。これが北宋時代にも設置せられた發運使の起りであると說いてゐる。漕運管理の官職はかくて明らかにせられた。唐代漕運の基礎的事實を闡明したといふ點で靑山氏の兩論文は重要視さるべきであらう。

唐代に於て南方漕米が始めて重要問題となつた玄宗朝の漕運に關しては、濱口重國氏『唐の玄宗朝に於ける江淮上供米と地稅との關係』(史學雜誌四五ノ一・二、昭和九年一・二月)がある。この論文は玄宗の開元天寶の頃、江淮地方より中央に送られた多額の上供米の財源を探求し、同地方の地稅にその多くを仰いでゐた事實を考證表明したといふ點で甚だ重視さるべきものであるが、論述の過程に於て、開元二十一年頃までの漕運方法に改革を加へた裴耀卿の漕法を詳述してゐる。之によると、從來江淮地方の民は、江南河或は揚子江より、山陽瀆、淮河、汴河を經て黃河に入り、更に洛水を溯つて東都洛陽の含嘉倉に納めた。こゝよりは陸運で陝州(河南陝縣)の太原倉へ納入し、こゝから再び黃河に浮んで華州(陝西省華陰縣)の永豐倉に輸納し、別船を以て渭水を泝り長安に送つてゐたが、裴耀卿出づるに及び、江淮漕船の回歸點を汴河が黃河より分流する地點

に當る河陰（河南省河陰縣）と改め、河陰に河陰倉、古來黄河の難處として知られてゐる三門の東に集津倉、西に三門倉を設て遞送し、十八唐里の間を山路を開いて陸運して難險を突破したことを解明し、天寶年間裴迥の運法に關しても言及してゐる。

以上兩氏の研究によつて唐の漕運に關する問題は一應明らかにされたのであるが、余も亦この問題に興味を懷き、昭和八年卒業論文として提出したのも實に之に關する考説であつた。青山、濱口兩氏の研究が、各各唐の漕運を取扱ひ乍らも專ら唐一代のそれを論じたものでなかつたから、唐代の漕運概述といつた意味で舊作の發表を思ひ立ち、些か改訂を加へて出したのが『唐代の漕運』（史林二二ノ二、昭和十二年四月）である。兩氏の考究の結果に負ふ所も蓋し尠くない。拙稿に於ては、開元時代の裴耀卿、代宗から德宗時代の劉晏、この兩人の漕法を中心として論じた。かくすることが唐代漕運一般を知る最上の方法であると考へたからである。濱口氏の既に論述せられた所であるが、先づ裴耀卿前後の漕法を詳説し、裴耀卿以前には江淮より洛陽含嘉倉までは民運で、江淮の民の手によつて運ばれたが、彼等は黄河に入つてからは黄河の水流に習熟した水夫を雇はなければならず、その費用までも負擔した。洛陽、陝州間の陸運は天下の輸丁四百萬人より百文宛を徴收してその運費に當て、その他營窖等の名義で五十文を徴收してゐた。裴耀卿の改革により、洛、陝間の陸運を廢して水次の諸倉を遞送する所謂轉般法により、この陸運の運費を節して三年間に三十餘萬貫に至つたことを考定した。この運賃には宇文融なども目をつけてゐた樣であるが實行に至らず、こゝに始めて成功したのである。又江淮漕船の回歸點を河陰に改めたことに就ては、この漕船を利用して腐敗し易い義倉米の運輸をなし、且その運賃には、黄河に於て雇はなければならなかつた水夫の傭賃を徴收して之に充てたといふ事實を明らかにすることによつて、裴耀卿の漕法の成功せし所以を説明した。裴耀卿以後天寶年間に於ては韋堅のそれに注意した。彼は江淮よりの輸送に富戸をして漕船を督せしめ、途中生じた損欠の責任を負はしめたのである。これは北宋時代の漕運に見える差役による衙前である。

また安史の大亂後紊亂した漕運系統を整備して漕運

の大家として仰がれた劉晏の漕法に關しては、江、汴、河、渭に適當した漕船を官費を以て造營し、夫々の水路に於て漕夫を訓練して之を官傭となし、船十艘を一綱、（綱は輸送隊の意）毎綱三百人、篙工五十人といふ大規模な輸送隊を組織し、揚州より河陰までは武吏を遣して部送せしめ、沿路に巡院を設けて漕運の調節に資し、完全なる轉般法によつて毎歳四十萬石を關中に入れたことを述べ、及びこの漕法の財政的基礎が鹽の官般官賣による利益の運用に在つたこと、この漕運設備がまた鹽の事業に寄與した事實を說き、更に其後節度使の跋扈により次第に漕運制度の亂れた狀況を記して筆を擱いてゐる。其他漕運によつて生ずる江淮の民の勞苦等に關しても、不充分乍ら資料の存する限りに於て說述したつもりである。然るに拙稿を省みて感ずるのは唐末の藩鎭と漕運との關係が未だ充分に論じ盡されてゐないといふことで、この點甚だ慊らない思ひがする。余は唐の漕運の興味あり且重要な一面はこの方面の研究に在るのであらうと考へるのであるが、これが考究は將來に期したい。

五代に入つては宮崎市定先生の卓論『五代』の國都』（史林二一ノ一「讀史劄記」第七項、昭和十一年一月）がある。五代各國の國都の位置を考へると、唐室の復興を標榜した後唐と、後晉の初のみが洛陽に都したのを除き、他は何れも汴河と黃河との交叉點に近い開封を都としてゐる。唐に於て物資運般に便利な地點と考へられた洛陽でさへも不便とされたので、況や關中の長安などに都を奠めるものがなかつたといふ事實を指摘し近世傭兵の時代になると、軍隊を動かすには十分の金穴を握つて居るか、少くとも交通便利の地點を占めて軍糧に事缺かぬことが絕對必要な條件であつたといひ更に、後周の世宗は當時宿州邊で止つてゐた運河の浚鑿を命じて淮水に通じ、水路を利用して淮水以南に據つてゐた南唐を討つて江北の地を奪ひ、更に江、淮間の運河を濬へ、別に五丈河、蔡河などの水路を改築して東は山東地方、南は河南南部の漕運を開封に集めたが、世宗の事業を繼いだ宋の太祖の天下統一は、實にこの開封を中心とする運河網の利用によることが多かつたと道破した。此の論文に論ずる所はたゞに五代國都の位置にとゞまらぬ。中世以前の歷代の國都を通觀

するに函谷關を中心に西方の長安と東方の洛陽が主に首都として選ばれてゐるが、洛陽が略々當時の天下の中心にあたり、長安は少しく西に偏しすぎてゐる。長安に都した王朝は何か特殊な歴史的因緣が伏在する。西漢は秦の規模によつたのであり、東漢になると洛陽を都とし、曹魏、西晉、北魏は皆こゝに都した。唐は北周、隋以來の府兵の勢力を藉りて一統の事業を遂げたので長安を首都としたが、長安は軍事の中心とはなり得たが、經濟的には甚だ不便であつた。府兵制度が崩壞して傭兵制度となると一層この不便を感ずる樣になる。軍事の中心は次第に經濟の中心に向つて引きつけられたと考へてゐる。又同氏は世界文化史大系九宋元時代（昭和十年十月）の一章『宋元の經濟的狀態』の中に「漕運と國都」なる項目を設けて同樣の事實を略述し、宋以後の國都が何れも運河の線を離れなくなつたのを近世史の一特徵であると斷じた。漕運と歴代國都の位置との問題は充分にこの二短篇によつて論じ盡されてゐる。この點桑原博士『歴史上より觀たる南北支那』と同樣、基本的な特徵をもつ甚だ暗示に富んだ雄篇として重視しなければならない。

北宋時代に於て、青山氏には前記兩論文の外に漕運に關する專論として『北宋の漕運法に就いて』（市村博士古稀記念東洋史論叢、昭和八年八月）がある。先づ北宋の漕運は五代の後周の遺制を利用し、汴京を中心として黃河、廣濟河（後周の五丈河）、惠民河（蔡河）、汴河の四河によつて行はれ、黃河は河北、河東、陝西の三路、廣濟河は京東（今山東省及河南省開封以東）、惠民河は京西（河南省の開封以西）、汴河は淮南、兩浙、江南、荆湖（今江蘇安徽浙江江西湖南諸省）及び今の四川、廣東方面よりの輸送に當てられたが、此の內汴河による漕額は甚だ多く中央政府は之に俟つこと多大であり、大規模に行はれたことを說き、次に宋會要、續資治通鑑長編、宋史其他文集等によつて漕米額を擧げ、次に本論の主題たる漕運方法に關する記述に入つてゐる。卽ち建國以來徽宗崇寧に亙る殆ど北宋一代は轉般法が行はれ、一方仁宗より神宗頃に端を發した直達法は崇寧以後全般的に實施せられたことをいひ、轉般法を細說して、宋初は泗州（安徽泗縣東南二十里淮河北岸）、楚州（江蘇淮安縣）に倉庫を設けて轉送したが、太宗太平興國三年、吳越錢氏の降伏を最後として南方六路を領有するや、新たに眞州（江蘇儀徵縣）、揚州

江蘇江都縣に轉般倉を增設して運輸に當らしめ、淮南西路は泗州に、淮南東路は楚州に運んで京師汴京に轉送し江南、荊湖は眞州に、兩浙は揚州に運び、それより泗州或は楚州に送り更に改めて汴州に輸送した。轉般法採用の理由は、これが舟行期間の短い汴河の水流に適したこと、上供米に不足を生じた場合に和糴代發をなし得ること、及び鹽の官般官賣に便利であつたからであるといひ、運漕に當る舟人と漕船とは江路（南方六路と轉般倉地間）と汴綱（轉般倉地と京師間）とによつて著しい區別が存し、江路は衙前（縣鄉の富戸より差遣せるもの）が熟練の民を募つて船頭水夫とし兵士をもつて挽舟若くは警護の卒としたに對し、汴綱は武官武吏が役兵を使つて運輸に當つたと說いてゐる。次に直達法採用の由來に關しては、汴綱は仁宗頃役卒を募人に代へることが多くなり、江路は旣に太宗の頃より漸次武官武吏が廂軍を使役して當る樣になり、神宗の熙寧以後役法が差役より募役に改まるや全く武官武吏を以て衙前に代へた。ところが役兵は一定の俸祿を受けてゐたが募人は唯就役中の傭賃を貰ふに過ぎないから、汴河秋冬半歲の運輸停止期間は募人にとつて生活の脅威となる。そこでその期間には別の方面の運輸に從はしめる必要があつた。又衙前は欠折の賠償に任じたが武官武吏には賞罰の規定があるだけであつたから欠折が多くなつた。加之眞宗末より仁宗時代にかけて造船額が減つてゐる。以上の如き汴綱舟人の生活脅威、漕吏の侵盜、舟船の不足に基く江路漕運の澁滯は必然的に汴河不通期間に汴綱を江路に出す方法を採用し、往路には鹽を歸路に米粟を運搬せしめた。ついで更に漕運の活潑を期する爲、薛向によつて當時次第に發達せる商舟の雇傭が始められ、其結果中には直達法によるものを生じた。商舟の利用は當時に於ける商業の發達、商人の活躍の一反映で、北宋末には官運をも壓倒するに至つた。然るに未だ全く直達法になり切らなかつたのは、仁宗頃より江路漕運の澁滯の對策の一法として發運司自ら駐在地に於て貴賤を計つて糴米し、諸路漕米の代發に充當する一方、同額の錢貨を高價に換算追徵するといふ方法を實施したので、これが反面轉般法の重要性を加へてゐたからである。仁宗より神宗時代は上述の如き狀態であつたが、徽宗の崇寧年間に蔡京が廟堂に立つに及んで其二年には糴本錢を中央に回收す

ると共に鹽の官般官賣を改めて通商法を採用し、商人をして輸送販賣せしめた。こゝに於て發運司は糴本代發の機能を奪はれ、又諸路漕船は歸路積載すべき鹽貨を失ひ、從つて轉般法採用の意義がなくなつたので崇寧三年遂に轉般法が廢せられて直達法が實施せられるに至つた。其後大觀三年、一度轉般法に改められたが政和二年舊に復し、ついで欽宗の靖康元年兩法の併用となり、南宋の高宗紹興元年直達法を以て行在臨安に運米し永制となつたと詳細に記述してゐる。之を要するに本論文は北宋に於て實施せられた轉般、直達兩法の內容を明らかにし、併せて其の廢置の社會的經濟的緣由を考察したもので、氏の前記二論文と經緯をなして當代漕運の大體は明らかにせられた。この點氏の功績は大きい。然乍ら、宋代漕運の有する問題のすべてはこれら諸論著によつて論じ盡されてはゐないと思ふ。その上これら諸論文が發表せられてより後、宋會要の刊行を始めとして、多くの根本的文獻が出てゐる。これらを利用することによつて更に新局面も開拓せられることであらう。氏もまたその事を企圖してゐられるのである。

南宋の行在臨安は米產地に近接してゐた爲めに漕米には困難を感じなかつたと思はれるが、こゝに問題となるのは中都（今北京）に都した金國が、北支の產米だけで自給自足が出來たであらうかといふことである。金史河渠志によると、御河（隋の永濟河）、天津附近で海に注いだ舊黃河、衡水、滹沱水などによつて河北、河南、山東の粟を運んだとあるが詳細は判らない。これには南宋よりの海上貿易による輸入の事實をも併せ考へる必要がある。又時に、遼東より米粟を運んだといふ記事が見えるが、遼東の米粟とは如何なる性質のものであつたか。この點の考究も興味が深い。金の漕運に關してはいづれ卑見を發表したいと思つてゐる。

元代には運河による送米の外に海運が非常に重要となる。元代海運研究は有高巖博士によつて企てられ、早く『元代の海運と大元海運記』（東洋學報七ノ三、大正六年九月）が出されてゐる。これは、前半元一代の漕運の沿革を記述し、後半は元の海運に關する根本史料たる大元海運記の解說をなしたものである。更に近年概說書ではあるが、世界歷史大系七（昭和十年五月）元

代史の中にも要領よくまとめてゐる。金代に運河が淤塞した爲め江南運河、淮河、黄河によつて中灤（河南省封邱縣）に至り、車馱を以て陸運して淇門（河南淇縣）に至つて御河に入り、直沽（今天津）に赴いて白河を溯つて通州に達し、こゝより舟車を以て京倉に入れたが、中灤、淇門の陸運が困難であつた。そこで至元十三年濟州（山東省濟寧縣）泗河を開鑿し、淮より之によつて大清河に出で、利津（山東省利津縣）に至つて海に入り、海路直沽に運ぶか、或は東阿より臨清（山東省臨清縣）に至る間を陸運して御河に入つて送らんとしたが、利津海口は沙が塞ぐので都合が悪い。そこで同十七年、山東半島を南北に横斷する膠萊運河を開いて河海兼運を採用せんとしたが、工事が進捗しなかつたので至元十九年遂に意を決して海運を試行し、劉家港（江蘇省太倉縣）より北上、山東角を迂廻して直沽に至り、通州を經て大都（今北京）に運んだ所、成績がよかつた。一方濟州渠、膠萊運河ともに失敗したので、愈々海運に倚頼することゝなつた。海運採用は伯顏の上言に基くものであるが、これが實施は、海賊や宋の殘黨懷柔の意味も含み、又世祖の海外發展の企圖とも相表裏するものである。一方、至元二十六年には、十三年以來苦心經營の會通河が完成し、現今の大運河々道が出來上つた。又二十九年には通州大都間の運渠通惠河も竣工したので、江南の米粟は車馱の煩なしに舟運せられるに至つたが、會通河は工事が完全でなく、全漕額を負擔できなかつたので、海運に全力を注ぎ、二十七年には海道より百九十萬石を運び、爾來年々百萬石を下らなかつた。其後元の國威衰へ、政治も紊亂すると次第に減少し、殊に順帝至正七年、浙東に據つた方國珍、十三年には浙西に起つた張士誠が運米を阻害したので、張士誠を懷柔して十數萬石を海運せしめたが、これも杜絶して滅亡に至つたと說いてゐる。その論述せし所は主として漕路の變遷、海運採用の理由、漕米の增減等の說述にとゞまり、海運、河運に於ける運賃の問題、運米の社會的影響等に論及してゐないのは些か心淋しい。同氏にはなほ本論文の補助研究として、『大運河開通前後の事情』（東洋時報二一四、大正五年七月）『膠州灣の歷史』（藝文五ノ一一、大正三年）がある。

元代漕運に關する研究にはテキストの紹介が先行する。今年に入つては岩井大慧氏が『元代經濟史上の一新史料—特に漕運に關して—』（山下先生還曆記念東洋史論

文集）と題し、米國華府議會圖書館藏の永樂大典「卷之一萬五千九百五十運 元漕運二」の部の寫眞を獲、之を紹介發表せられたのは學界の爲め欣快に堪へない。氏も云つてゐられる如く、これは海運のみに限らず、河海に亙る漕運に關するもので、物資の價格、運賃、運粮の動向、物價と穀價との對比、年々の運粮石數、河道上下運賃の差異、漕運と陸送との關係、通行交鈔の實價、物貨の品目等、元代經濟上の幾多の問題を包含してゐる。余はこの獲難き根本史料を利用して元代漕運に關する研究を一歩前進させてくれる學徒の出現することを岩井氏と共に翹望してやまない。

又元代海運の航路に關する詳細な攷究には藤田元春氏『元明の海運について』（歴史と地理一五ノ一、大正十四年一月）がある。元明を通じて海路の變遷が論述されて居り、地理學者としての氏の考察が躍如としてゐる。

明代に入ると、先年清水泰次氏の『明代の漕運』（史學雜誌三九ノ三、昭和三年三月）が公にせられたが、今年に至り、星斌夫氏の『明初の漕運について（上、下）』（同四八ノ五・六、昭和十二年五・六月）なる長篇が出て、この所先學新進競ひ立つた態である。明代には漕運に關する眞摯なる研究家丘濬の大學衍義補や、章潢の圖書編等の諸文獻を始め、根本史料も存することゝて研究領野も廣く、この研究には惠まれた時代である。清水氏論文は、先づ明史食貨志によつて漕法を總括分類して、

洪武――海運

永樂元年――海運陸運併用

永樂十三年――河運 ｛ 洪熙元年―支運
　　宣德六年―兌運支運併用

成化七年―改兌

となし、漕法の廢置を中心として明一代の漕運に關する問題を輕快なる筆致を以て論じてゐる。即ち洪武の海運は、元の勢力を掃蕩せんが爲めの遼東派遣軍に對する軍餉の輸送であつたが、永樂元年成祖が北平を北京としてこゝを國都としてからは南方漕米が必要となつたので、海路北上、直沽を經て京師に送る一方、淮河より黄河に出で、今の新鄕縣下の八柳樹に至り、ここより陸運して衞河に運んで北京に輸つた。これは會通河湮沒の爲めの臨時策である。海運は倭寇や海賊の

脅威と覆沒遲延の懼れがあり、陸運は經費が多い。そこで運河を開濬して專ら河運によらんとし、洪武十三年會通河を濬復して海運陸運を廢した。この河運にも支運、兌運支運併用、改兌と三度の變遷がある。支運といふのは民の運んで來たものを軍人が引繼いで運ぶ卽ち聯合接運の意である。初めは通州邊で軍人に引渡してゐたが、後には淮安、徐州、德州又は臨淸、通州等に於て引渡される樣になつた。兌運といふのは民が淮安、徐州、臨淸のやうな遠い所まで運んで行つては農業に差支へるから、それを改めて民はせいぜい淮安か瓜州邊まで運び、それより北は悉く軍人達に運んでもらふ。その代りに旅費、減米の支辨は人民が負擔するといふ方法である。しかし兌運を欲しないものは、自ら運んでもよかつた。改兌は之を改良したもので、從來江北の淮安、瓜州まで民が運んで軍人に引渡してゐたが、今度は軍人が江南まで行つて運び出す。であるからこれまでの附加米の外に更に脚米としての附加米を出したことを說明し、最後に民の負擔となつた旅費や耗米が正當の用途たる軍人の旅費や減米の補塡にまはさず、政府自身が自分の倉庫へ入れるやうになつたといふ事實を擧げ、又官吏の着服等に關しても言及して稿を終つてゐる。

星氏の論文は、淸水氏の企圖する所は明史食貨志漕運の項の解釋にあつた爲めに尙考究すべき餘地があるとなし、根本資料皇明實錄を充分利用して明初より宣德に至る約六十年間に於て究明せんとしてゐるが、流石後出のものだけに、先學の論じ至らぬ所を補足し得た點が多い。先づ洪武帝の都した金陵（南京）は江淮の豐饒地に近く且水運の便利な地にあるので京師への漕運は圓滑に行はれたが、この時代に困難を嘗めたのは北元勢力覆滅策に隨伴する軍餉の運搬であつたとて、遼東への海運を詳說し、その航路は元代の航路により山東角に向ひ、登州（山東省蓬萊縣）を經て遼東牛家庄（今の牛莊）に達したことを明らかにし、この運輸に從事する各衞所の軍士に對する給與、覆沒の危險、倭寇の脅威等に關しても言及し、更にこの難事業を免れんが爲めに遼東に於て實施した屯田策に就ても論及、洪武三十年に於ける海運廢止の理由としては遼東平定といふことゝともにこの屯田策の成功を擧げてゐる。支運に關しては、淸水氏が通州迄は民運で、こゝで官軍に引繼ぐのを最初の

形態とみたのに反對し、學菴類稿等の記載によつて、軍民接運地點は支運施行の當初から通州のみでなく運道の諸水次倉地であつたらしいといつてゐるのは注意すべきである。而して浙直軍は淮安、徐州間、京衞官軍は徐州、德州間、山東、河南軍は德州、通州間を分擔遞送したことを明らかにし、水次諸倉の廢置も考證してゐる。更に兌運に就ては清水氏の所說を全體的に不穩當なりと斥け、江南の民は支運に於て定められた倉にまで運ばず、附近衞所の官軍に手交し、その代り從來要してゐた減米、旅費等を耗米といふ名目で、遠近によつて多寡を定めて軍人に納めて運んでもらつた。增大した國都の消費に充て、その上倉廩に餘裕をもたしめんとする必要より、能率の上らない民運をやめて統制ある衞所軍士をして運米せしめんとしたのであることを說明してゐる。特に清水氏が、民の運ぶ所は淮安か瓜州に止め、其處から北は悉く軍人に運んで貰ふ、その代りに旅費、へり米を軍人に支拂ふのが兌運であると說明するのに據り所とした明史食貨志漕運條の記事を檢討して、この記載の內容は清水氏の考へる如きものではなく、附近の衞所官軍のみでは交兌し盡せぬ場合の特別の例であるとしてゐる。又、成化年間に至つて議せられた改兌の法といふのは、從來瓜州、淮安、徐州、臨清、德州等の指定地に於て民糧を接運してゐた官軍が、それを運び來る地方に直接赴いて受取る方法であるとなし、こゝに於ても清水氏說を否定してゐる。この外、「民運狀況とその當事者」「軍運狀況とその當事者」なる兩項目を設け、脚錢、耗米等漕運に伴ふ軍民の患苦に關する考察を試みてゐるのは興味深い。たゞ清水氏の論文が簡潔に過ぎて論述の充分ならざる點があるに對し、星氏の論作はまた詳細を極め、考察の範圍の廣いのは偉とすべきも、史料に忠實なるあまり、行文些か煩雜の感を伴つてゐるのは瑕瑾といふべきであらう。

清代に關しては未だ研究の發表されたものを見ず、清國行政法、桑原博士『歷史上より觀たる南北支那』備考などによつてその一斑を窺知するにとゞまる。

支那に於ては『禹貢』『食貨』等に關係論文が出さうなものであるが殆ど見るべきものがない。今年に入つて吳士賢氏『清代以前的漕運概況』（天津益世報紙上食貨第二十四期、民國二十六年五月）が出たが疎にして略、參考

するにあたらない。

漕運は國都の食糧問題と必然的關係を有するものであるから、政治經濟方面の諸問題と關聯して考究さるべきは勿論、漕路の狀態、その變遷、運輸方法等人文地理學的考察は尤も重要である。又運米の途次に於ける運賃の問題、舟人の不正、侵盜、へり米の對策等の闡明、及び漕運によつて釀成せられる社會問題の研究も等閑に附することは出來ない。以上は漕運問題の有する多面性であり、研究の興味も困難も實にこゝに存するのである。かく考へ來れば、我々は以上諸論文に於ては未だ充分なる滿足を得ることは出來ないであらう。又各時代のそれが充分に究め盡されたとしても、まだ〳〵問題は盡きない。更に各代を通じて漕法の變遷、漕運當事者の性質、脚錢の增減等の諸事項に關して比較研究を試みたならば、そこに時代々々のもつ特殊の色相が看取せられるとゝもに、時代の動きといふものが感知せられるであらうと思ふ。該問題の研究の領分はなか〳〵廣い。

—昭和十二年十一月二十日—

元の懿州城南學田碑拓

遼・金・元三代を通ずる懿州の地が、何處に比定さるべきかは、嘗て箭內亙博士が滿洲歷史地理第二卷（自二七五頁至二九五頁）に於て精緻なる考證の末、これを今の彰武縣城と考定されて以來、衆說は多く之に歸してゐたのであるが、曩に園田一龜氏がその著滿洲金石志稿第一冊に阜新縣志所收元の元統二年懿州城南學田碑（錦州省阜新縣の東北）を載錄して以來漸くその所在を明證されるに至つた。たま〳〵頃日滿蒙史研究家として知られ、且つ又大金得勝陀頌碑の再發見者として有名なる須佐嘉橘氏は萬難を排してこの地に至り、本碑の手拓に成功されて吾等は創めてその拓影に接するを得た。これによれば、阜新縣志及び滿洲金石志稿所錄のものは——從來如何にしても意味通ぜず、解讀不能の如く思はれてゐたが——實は碑文の下部七・八字を全行に亘つて缺如してゐたことを知りうる。從つてこの點よりしても須佐氏の學界に對して寄與された功は決して尠しとしないであらう。因みに、碑石の大きさは縱約五尺八寸、橫約三尺四寸。その他この碑に關する詳細は手拓者自身の報告に俟つことゝし度い。（田村）