

中国古代水運と港湾について

高見 玄一郎

(横浜港湾経済研究所)

目 次

1. 港湾の定在としての津
2. 考古学的実証
3. 海港への展望

1. 港湾の定在としての津

中国における港湾の発生、その歴史的成立を考える場合、どうしても、内陸の河川の原始的船着場（渡し）と、共同体的漁撈を行っていたと思われる原始的な海の港との、二つの起源を問題にしなければならないであろう。

特に前者について見ると、旧石器時代、新石器時代を通じて、考古学的遺跡が、黄河の流域、いわゆる中原に集中していること^①。春秋戦国以前の夏、商、西周の文化が、すべてに内陸志向型であって、西周から春秋時代にかけて、黄河の有名な渡何地点に、盟津（成周、旧洛陽の近く）棘津（淇县の近く）、茅津（三門峽の近く）などの地名があり、何れも黄河の有名な渡し場として短られていた^②。津とは、河川の渡し場の意味であり

津人操船若神 莊子・達生

横江館前津史迎 李白・横江詞

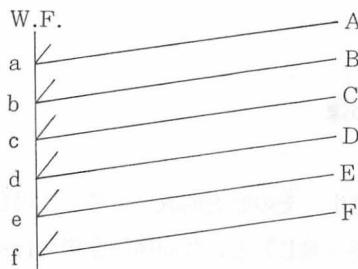
すなわち、「津人船を操ること神のごとし」という津人とは、“渡し守”的ことであり、「横江館前津史迎う」の津史とは、“渡し場を管理する役人”

のことである。これは、ずっと後年になるが、制度としての津が成立していることを意味するものである。

このように、西周から春秋時代にかけて、すでに津という普通名詞が使われていることから、中国においては、海港よりも、むしろ河川の港の方が早く制度として成立しているのではないかという推定が成り立つのである。

ところで、河川における港の成立については、ロンドン港の歴史の中に有力な手がかりがある。Broodbank のロンドン港史²によると、はじめ、大陸からやって来た商人ギルドたちは、テムズ河の岸の、どこにでも船を着けることが出来た。これを作図してみると次のようになる。

図1 最初はテムズ岸のどこにでも船をつけることが出来た

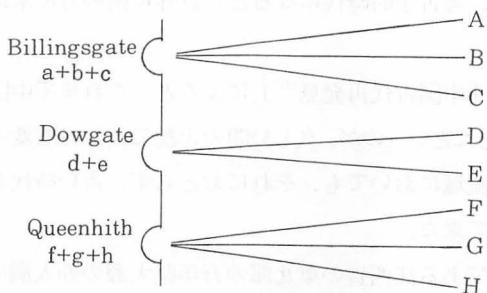


(注) 商人ギルド A, B, C, D, E, F は、水際線 (W.F.) のどこにでも、それぞれの船着場 a, b, c, d, e, f をもつことが出来た。この場所は、特定のギルドが使用している際には、一種の専用使用権のようなものがみとめられていた。

このように、特定の場所に交易のラインが集るのは、それなりの理由がある。先ず第一に自然的条件、そこに船をつけることが、一番安全で、便利であること、これには、図2を見るように、河岸に人口的な切込みを作った船着場が出現することも加えられる。第二は、社会的条件であって、国王の命令あるいは特許による使用条件が生れている。第三は、経済的条件で、そこに荷を揚げることが商取引上の良好な条件となることである。この、

自然的条件

図2 特定の場所に、特定のギルドが集った



(注) 図2になると、特定の場所に、特定のギルドが集まるようになつた。Billingsgateとは、国王ビリンのゲートという意味で、今日でも、ロンドン税關の上手に、魚市場として残っている。Ro gateとは、国王の特許により、Easterings（ライン商人で、後にハンザ商人となる。鉄鋼を扱っていたので Steelyard merchantとも呼ばれた）の船着場となつた場所である。Queenhithとは、その名の如く女王の船着場である。

社会的条件

経済的条件

をもつて、私は港湾の定在と名づけた。定在とは、少しばかり哲学的言葉であるが，“そこに在る”という意味である。それが港湾の成立の条件であつて、この三つのものは、歴史的にそれぞれのウェイトを異にする。

ところで、中国の津という言葉には、“集る”という概念があるようである。たとえば、興味津津の津（みちあふれる）という概念。そして、それを、一つのところに集るという意味に解すると、古代テムズの gate という概念となり、そこに、港湾の定在を見ることが出来るであろう。

注(1) 譚其驥：中国歴史地図集第一冊、地図出版社、上海、1982.

(2) Sir Joseph G. Brodribb: History of the Port of London, Vol I, II, Daniel O'Connor, London, 1921.

中国の津という概念は、確かに中原に発生した。しかしながら、それよりもっと古い時代、考古学的時代になると、意外に南の方に水運の遺跡が多いのである。

貝塚茂樹氏の「中国古代再発見⁽¹⁾」によると、これまで中国の文明は、黄河の流域に発生したというのが、久しい間の定説で、今日も変わっていないが、長江（揚子江）流域においても、それにおとらず、古い時代から文明があったことがわかって来た。

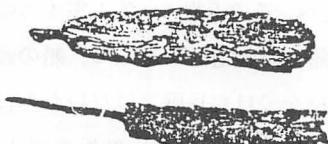
「長江下流である江西省の東北部の万年県大源の仙人洞の洞穴遺跡が、1962年以後、2回にわたって発掘された。その最下層から出土した粗い砂の混った紅陶は、低い温度で焼かれた原始土器であった。その年代は、放射性炭素（C14）によって、紀元前6,625年ごろと測定された。中国人の祖先が、氷河期が終って、洞穴の居住からしだいに平原に進出し、原始的な土器を制造はじめた痕跡は、黄河流域ではなくて、長江下流において確かめられたのである。」

貝塚氏は、さらに、紀元前5,050年頃と推定される浙江省余姚県の河母渡遺跡の最古の層から、みごとな黒文彩陶土器が発見され、中央部の木造建築の遺構は、柱をくり抜いて梁をはめこんだ高度の建築技術を持ち、この層には、大量の稻穀が堆積していたことを指摘しておられる。これは、中原の新石器時代の仰韶文化を代表する西安の半坡遺跡（前4,770～4,290年）よりも、さらに古いものである。そして仰韶文化が、粟などの農耕を行い、集落を形成し、家畜を飼養し、これとならんで狩猟と漁撈を行っていたのと同じく、河母渡遺跡においても、稻作を行う定着した集落を形成し、豚、犬、水牛を家畜化し、あわせて狩猟と漁撈を行っていたものと考えられている。

私は、このあたりに、中国における最古の原始的船着場が生れていたのではないかと、考えている。それは1983年に発掘された、わが国の、福井県鳥浜遺跡の船着場のように、単純に棒杭を打ちこんで板を渡したような、極めて原始的なものであっても、人間の定着を条件としているからである。そして、新石器時代の最も古い人間の定住の跡があり、そこで漁撈を行ったとすれば、この考え方方は成り立つのである。

これについては、中国交通部水運規划設票院の王鍾麟氏が「中国古代海口的兴起概略^②」の中で、この河母渡遺跡から、約7.000年前（紀元前5.000年）のものとされている木柶（木製の樞）が出土したことを指摘しておられるのである。

また、1956年に、浙江省の杭州の水田畈と、1958年に、吳^六錢山漾から別々に出土した木の樞は、約4.000年前のものとされているが、巾の広いものと、狭いものと2種類あり、前者は巾が約26センチ、厚さが1.5センチで、木を削って作った平面と、末端の尖った部分から成り、短い柄と一緒にとなっている。後者は長条形をなして曲線を描き、巾19センチ、長さ96.5センチ、柄の長さ87センチの木製であった（水運文物^③）。



古代中国の木柶

杭州水田畈出土（上）、吳^六錢山漾出土（下）の樞。
「水運文物」より。上海博物館蔵。

さらに年代が下がると、船についての記録や遺跡が出て来る。船については、商（殷、前2.000～1.027年）代の銅鼎花文に、図のような、船上で荷をかついでいる者と、船を操っている者とを描いたものがある。



商代銅鼎花紋

「水運文物」より。上海博物館蔵。



水陸攻戦銅鑄図紋

(水運文物より)

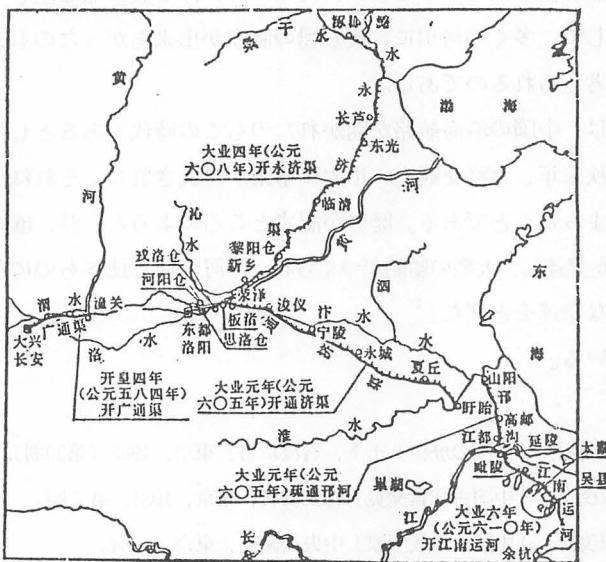
1935年に、河南の汲県彪鎮出土の戦国時代の銅器には、陸上と水上との戦斗の様子が描かれている。船の方は、船上に柵を設け、下段に船をこぐ人々、上段の柵の上には、弓や矛を持った戦士が描かれている。王鍾麟氏（前掲書）は、中国古代の海運は、軍事的因素が強かったことを指摘しておられるが、貝塚茂樹氏も、その著「中国の古代国家」の中で、殷、西周王朝を戦士国家と規定しておられる⁴。

さらに、1974年から1978年にかけて発掘された河北平山県の葬船坑では、紀元前300年の頃の中山国王の墓とされているが、3隻の大船を中心にならべ、その両側に、各1隻ずつの小型船が発見された。これは、戦国時代の木船の実物遺跡であって、船の頭部や尾部は方形で、そり上っており、船上に柵を設けた兵戦ではないかと言われている。船の長さは、13.35メートル、巾は約2メートル、舷板の高さ約0.75メートル、特に船板が、不同形の鉄製のタガで締めつけられていたのが、注目される（水運文物）。

古代中国の造船技術といえば、何といっても、見のがすことの出来ないのが、1975年に、秦の時代の番禺（現在の広州）で発見された造船所の遺跡である。土木工事の最中に地下5メートルから現われたもので、造船用の船台と、木工工場跡が出土した。船台は、二組の滑道から成り、それぞれの滑道は、下面に枕木をならべ、その上に、タテに2列の滑道が置かれていた。そのうち、一組の滑道は長さ88メートル、巾8メートル、専門家は、この船台で、長さ30メートル、巾8メートル、積載能力60トンの大船をつくることが出来たとしている。秦といえば、紀元前200年代の国であって、この時代に、これだけの船が作られたということは、おどろくべきことである。

この技術的基礎は、すでに春秋（前770～476年）、戦国（前475～221年）の時代に出来上っている。この時代は、中国の奴隸制社会が崩壊し、封建制へ移行する過程で、多数の地方的な王権が確立し、多くの都市国家を形

成した時代で、やがて秦の始皇帝が出て統一国家をつくりあげるのであるが、春秋時代は、鉄器の出現によって、農業が飛躍的に発達し、商業と交通も亦この時代に大きな発達を遂げた。また水運も発達し、有名な大運河の建設が始まったのもこの時代であった。



隋代大运河示意图

(注)中国交通部水運規划設計院提供「水運文物」より引用。
大運河の歴史は非常に古い。すでに春秋末期、紀元前480年に、呉の國が、長江から淮水に至る間の阡淘を開いている。その後、それぞれの時代に少しづつ建設された模様であるが、六世紀末から七世紀のはじめにかけて、大土木工事を行い隋の煬帝の時代に完成したといわれる。

傅筑夫は、その著「中国封建社会経済史」⁽⁵⁾の中で、

「春秋以前の井田制の時期は、ヨーロッパの莊園制と同じで、自然経済が絶対的支配地位を占めていた。中国古代商業は、春秋時期に、にわかに発達したが、これは、水陸交通の発達に負うところが大きく、商業と交通との発達は、相互に影響しあったものである」と述べている。内陸交通の体系も、この時代に、ほぼ出来上ったと見ること

が出来る。

「大道に沿って、十里に庐（家屋、いおり）あり、三十里宿あり、五十里市あり」⁶⁾

といった具合で、旅宿と交通工具（車馬）、商品交換の場所としての市をそなえ、商品交換のための市を設け、河川には、津を設け船を配している。このようにして、多くの河川に、渡し場の制度が出来あがったのも、この時代であると考えられるのである。

傅筑夫は、中国の沿海航路が開かれたのもこの時代であるとしている。

「春秋末年、水路交通上、重大は事業が達成された。それは沿海航路がはじまることである。歴史が記すところによると、呉、越両国の造船工業が発達し、大型の船舶がつくられ、内河交通と比べものにならない、大きな発達をとげた」⁷⁾

と書いている。

注(1) 貝塚茂樹：「中国の歴史」上下、岩波新書、東京、1985（第30刷）。

貝塚茂樹：「中国古代再発見」岩波新書、東京、1981、第2刷。

貝塚茂樹：「中国の古代国家」中央公論社、東京、1984。

(2) 王钟麟：「中国古代海口的兴起概略」中国交通部水運規制設計院、北京、1985。

(3) 王钟麟提供：水運文物（コピー）北京、1985。

(4) 貝塚茂樹：「中国の古代国家」中央公論社、東京、1984。

(5)(7) 傅筑夫：「中国封建社会経済史」人民出版社、北京、1981。

(6) 吳慧：「中国古代商業史」第一冊、中国商業出版社、北京、1983。

夏旦大学上海財経学院：「中国古代經濟簡史」上海人民出版社、1982。

3. 海港への展望

近年、中国においては、にわかに港史の研究発表が盛んとなった。1985年の5月、私たちが、北京において、日中港湾学術交流会を行ったときに、「中国对外开放港口」¹¹⁾が発行された。これは、中国の新しい経済建設の核

としての14の開放港湾についての概要をまとめたものであった。この外に、われわれが既に入手しているものに、次のようなものがある。

秦皇島港史（古、近代部分）人民交通出版社、北京、1985

広州港史（古代部分）海洋出版社、北京、1986

広州港史（近代部分）海洋出版社、北京、1985

天津港史（古、近代部分）人民交通出版社、北京、1986

青島海港史（近代部分）人民交通出版社、北京、1986

上海港史話 上海人民出版社、上海、1979

この外に、古代港湾に関する分散的研究は数多く存在するが、山東教育出版社から出している“悠久的古代歴史”（濟南、1984）^②などがそれで、この書によると、中国で最初に外海に乗り出したのは山東人であるとしている。いささか、お国自慢的きらいがあるのではないかと思われるふしもあるが、その言うところを聞いてみよう。

山東は、中国の東方にあって、北は渤海に面し、東南は黄海に接する半島をなし、その海岸線の延長は3,000キロメートル余、幾多の良港を有している。その自然的条件と、古代文化の発生地であるという関係から、中国で、最初に海を乗り出したのは、山東の人民であると考えられる。

この点については、不斷に出土する考古学的資料が、これを証明している。大汶口文化（中国新石器時代の文化で、長江、黄河下流、山東から淮水下流に発達した。その下限は、紀元前2,300年頃とされている）、および山東龍山文化（大汶口文化層の上層部から発見されたもので、歴史的下限は、紀元前2,000年頃とされている）時代に、沿海の人々は、海に乗り出していた形跡がある。これは、近年、半島東北部の長島の発掘によって、この時代の石錨が多く出土していることから、推測されるのである。

さらに年代が下って、夏王朝の時代になると、竹書紀年の中に、帝芒曾が「東狩于海获大魚」という簡単な記述があるが、夏朝の活動範囲は中原一帯であったが、「東狩于海」とは山東を意味するものであるとしている。

商王朝の時代に入って、甲骨文字によって判読するところによると、板を組合せて作った構造船があり、帆の使用もはじまっていた。有名な殷墟の發

掘の中から、南海で獲れる亀の甲や鯨の骨が発見されていることから、この時代には、外海への航海が、可なり発達していたのではないかと、されてい る。

商時代の山東一帯の沿海の部落では、夏人にくらべて、可なり発達した航海技術を持っていたようである。すでに山東から島々を伝って辽宁に到る航路と、山東から南の沿海に去る航路とが開発されていたと思われる。

周王朝は、中国の歴史の上で、重要な地位を占めているが、生産力が発達し、海上交通にも可なりの変化が現われた。当時の山東半島の東部に“萊夷”があり、淮水下流一帯に、“徐夷”と“淮夷”とかいた。これらのものは、東方沿海一帯の強力な部族で、漁業と製塩業をいとなんていとされている。

また、当時、すでに今の江蘇省南部の呉の国と、今の浙江省以南の越の国とが、発達し、西周時代の東方の海上航路と、海上交通を支配していたのは、呉人と越人であった。

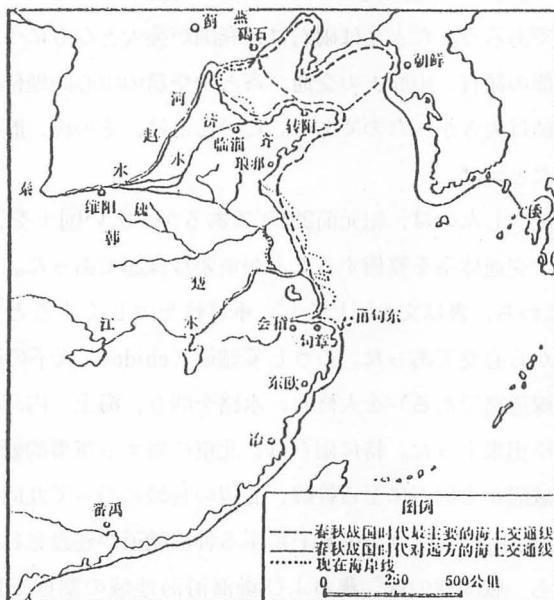
紀元前8世紀に、齊が夷夷の浜海地区を統一して国を建て、魚塩のの利と渤海の支配によって“海王の国”と呼ばれるようになった。しかし、南方の呉と越との造船技術は、さらに発達していて、すでに長さ10丈、巾1.5丈の“大翼船”を持っていた。両国は共に造船所“船宮”を持ち、“戈船”と“樓船”が出現しており上屋甲板を持つ兵船を持っていた。このようにして、紀元前485年には、呉の水軍が北上して、齊を破っている。また前468年には、越王勾践が、会稽の都（現在の紹興）から“死士8,000人、戈船300隻”をひきいて、海上より琅邪（山東半島南部、現在の青島の西、迂の都であった）を攻めている。こうして、春秋末期には、東海（東支那海）沿岸の航路が確実に拓かれていたと思われる。

このころ、呉、越、齊の三国が、海上における覇権を握っていたが、戦国期以後、さらに燕の国がこれに加わった。当時、燕の航海技術が大いに発達し、すでに朝鮮半島に達しており、“山海經・海内北經”によれば、

「南倭、北倭属燕」

と記されているところから、その航路は、朝鮮の西を通って、日本の九州にまで達していたものとされている。この当時、燕の海上への出口として、碣

石（現在の秦皇島附近）が現われた。中国航海史研究会の秦皇島港史編集委員会による“秦皇島港史”古代部分^③から引用したのが下図であるが、山東半島に転附（現在の芝罘、烟台市）、琅邪があり、渤海の北岸に碣石、江南に会稽、句章（現在の宁波市近く）の名が見え、すでに、番禺も現れている。



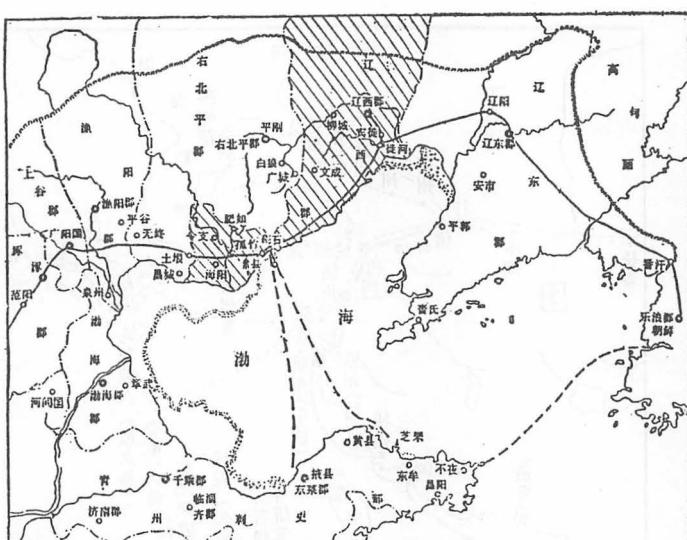
春秋战国时期碣石海港航线图

碣石港について、少しばかり、その歴史を調べてみると、商周時期（紀元前16世紀～前841年）、この方面は“孤竹”と呼ばれていた。これは、周時代の地方の小国であったが、渤海北岸から染河以東を結ぶ、重要な地域をなし、当時黄河（河水と呼ぶ）は、今よりもずっと北を流れて、現在の天津市の附近で渤海に入っていた。当時黄河中、下流の人々は、河水を下って孤竹沿海の人々と交易を行っており、“剗木为船，剗木为楫”的技術を持ち“致远以利天下”といわれていた。この時代は、まだ奴隸制の時代で、交易は国

王と国王との間で行われ、まだ個人商人は現われておらず、船と航海も亦王権の支配するところで、さらに、政治、軍事上の交通の拠点としての意味が大きかった。戦国中期には、呉、越、齊、燕の4国が“舟師”を持つ海洋国であった。この頃、主要兵種として、甲士、歩卒、戦車、舟師があつて、戦術上の発展から、戦車がおとろえ、舟師が益々強力なものとなっていた。このような条件のもとで、主要な港は確実に王権が支配するところのものであったと見てよいであろう。たとえば碣石は、燕国が強大となるにつれて、遼東と朝鮮の北西部の領有、中原との交通、齊との交易の中心的地位にあって、その戦略的価値は大きかったのである。このことは、その後、歴史的に実証されている。たとえば、

秦が中国を統一したのは、紀元前221年であるが、広い国土を、はじめて統一したので、交通体系を整備することが重要な課題であった。“書同文”“車同軌”すなわち、書は文を同じくし、車は軌を同じくするというのが、統一政策の上から必要であった。こうして馳道(chidao、天子の通る道の意で、国内の幹線道路である)を大修し、水路を開き、海上、内河、陸上の馳道体系が急速に出来上った。特に碣石は、北東に対する軍事的要地だったので、秦の都咸陽から碣石に至る幹線、北辺の長城に沿って九原(現在の内蒙古自治区“包头市”的近く)から碣石に至る幹線馳道が建設され、さらに、海上においても、戦国期の齊、燕および渤海沿海地域の割据を無くし、渤海北岸碣石港、山東半島および東南の沿海、遼東半島および朝鮮半島に至る主要港湾と航路とが、統一的に整備された。このことは、そのすぐ後で行われた漢の武帝の海上北巡(前110年)によく現われている。図に見るように、碣石は、陸路遼東郡を経て、朝鮮の楽浪郡に至り、海路、山東半島を経て、楽浪郡に至るカナメの地位にあったのである。こうして、魏の武帝(曹操)も207年に碣石を通じて烏丸を征し、後漢の時代の、東北への軍事輸送の基地も、ここに置かれている。

碣石港は、初期には軍事的意義が大きかったのであるが、両漢時代に、背後地の経済が発達して、多くの都市が出現した。なかんずく大商業都市としての燕薊(今の北京市)および黄河北岸の邯郸があり、現在の秦皇島地区の



汉武帝海上北巡碣石路线图

（出）中国歴史地図

背後にも、臨渝、孤竹、肥如、令支、海阳の五つの域市があって、後漢の初年のこれらの都市の人口は8万人に達していたといわれる。都市の発展は、当然のことながら、交易の発達をうながし、食料の輸入をはじめ、山東半島の旧齊国の、うるし、布、帛その他手工業品を輸入し、当地の特産品を輸出した。

隋唐時期（581-907年）に至って、大きな変化が現われた。その時代は、隋の煬帝の対高麗戦争、唐の太宗の東征と、未曾有の軍事行動が、山東および渤海の港湾を開発を刺激した時代であるが、煬帝による永濟渠、通濟渠といった大運河の完成が河南の米などを運河によって北方に運ぶ途を拓き、物の流れに変化がおこった。また、日本との交通が盛んになり、これまでの北方海上ルートの外に、宁波から、東海をまっすぐに横切って九州に至る海上ルートが開発された。北方ルートにおいても山東の登州に上陸し、萊州、青州、兗州、曹州、汴を経て、洛陽、長安に至るルートが拓かれ、宁波、揚州



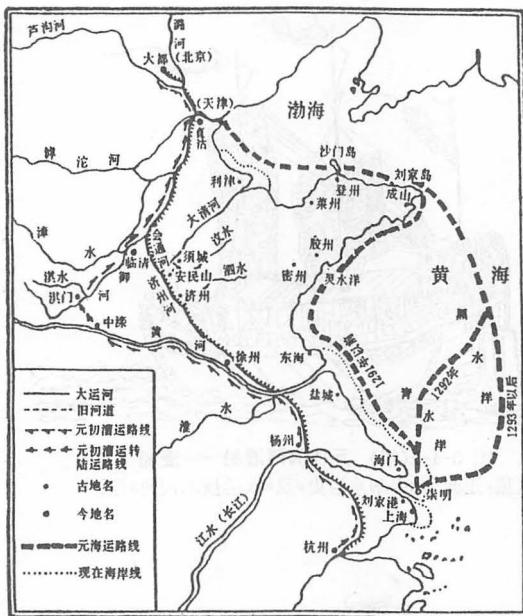
唐代航运示意图

を経て大運河に入り、汴を経て洛陽、長安に至るルートが開かれた。これによって、明州（宁波）、揚州という新しい港湾都市が発達し、更に南方の泉州、広州（古代の番禺）が発達した。これを唐の四大港と称している。

金の滅亡後、南北の海上交通は、一時中断したが、元の太宗6年（1234年）金が滅び、世祖の至元16年（1279年）南宋が滅び、大都（今の北京）を都とし、国号を元と改めた（1279-1368）。この時代に至って、また一つ大きな変化が起こった。

元王朝の初期にあっては、江南の米は、大運河を通って北上し、図に示してあるように、淮水の下流で、当時南を流れていた河水（黄河）に入り、これをさかのぼって、淇門に至って向をかえ、まっすぐに東北に向い、直沽（天津）達し、そこから大都に入った。

しかしながら、大都の建設のために多くの労働者が入りこみ、小型船による運河の運送能力では、需要を充し得なくなったので、大量の糧食が、海上



元代直沽港的海、河航线路图

天津港史編集委員会：天津港史より引用

輸送されるようになった。すなわち、図に示してあるように、長江の河口の崇明を発して、山東半島をまわって直沽に入っている^[4]。

このために、直沽（天津）が新しく港として発展を遂げたが、最盛期には、年間130万石の糧食が、ここを通って、大都に入っている。さらに、このためには、海洋を航海する大型船を多数必要とした。記録によると、世祖の至元15年，“軍民九千人、山に木を伐る”とあり、平漿造船が始まった。また世祖の至元20年～22年には山東、河北の沿海に命じて、5,000隻の船をつくらせている。（図面参照）。

船型の大型化と運送物資の大量化によって、人工の埠頭を必要とするようになるのは、港湾発展の原則である。そして、この方では、隋、唐時代の高麗戦争および東北経営の軍事行動が、直接的契機となっているのであるが、この方面で最初の人工埠頭（埠頭）は孤竹、水平府の卢龙城の遺跡から発見



图 3-4-2(甲) 元代海運漕船——漕船
(据: 王洗著《中华水运史》及《水运技术词典》绘)

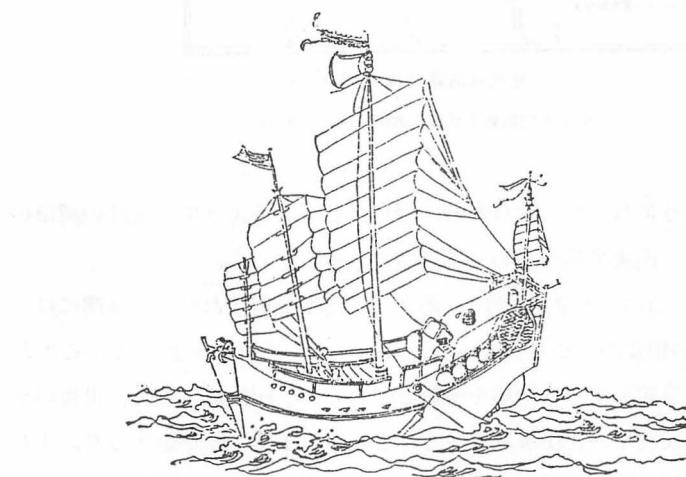
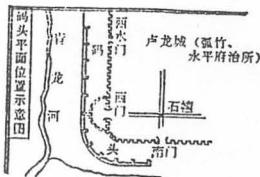
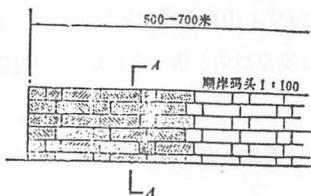


图 3-4-2(乙) 元代海運漕船——漕船航行图

されている。すなわち、図に見るように、城壁の西門外に、青龍河に沿って花崗岩の切石を積み上げ、延長500米ないし700米、河底からの高さ3.2米、城壁からの巾約18米となっている。城門のすぐ外側に船着場があるという構



卢龙县西门外平州港泊岸(即码头)建筑结构图
(据:卢龙县码头遗址考察资料绘)

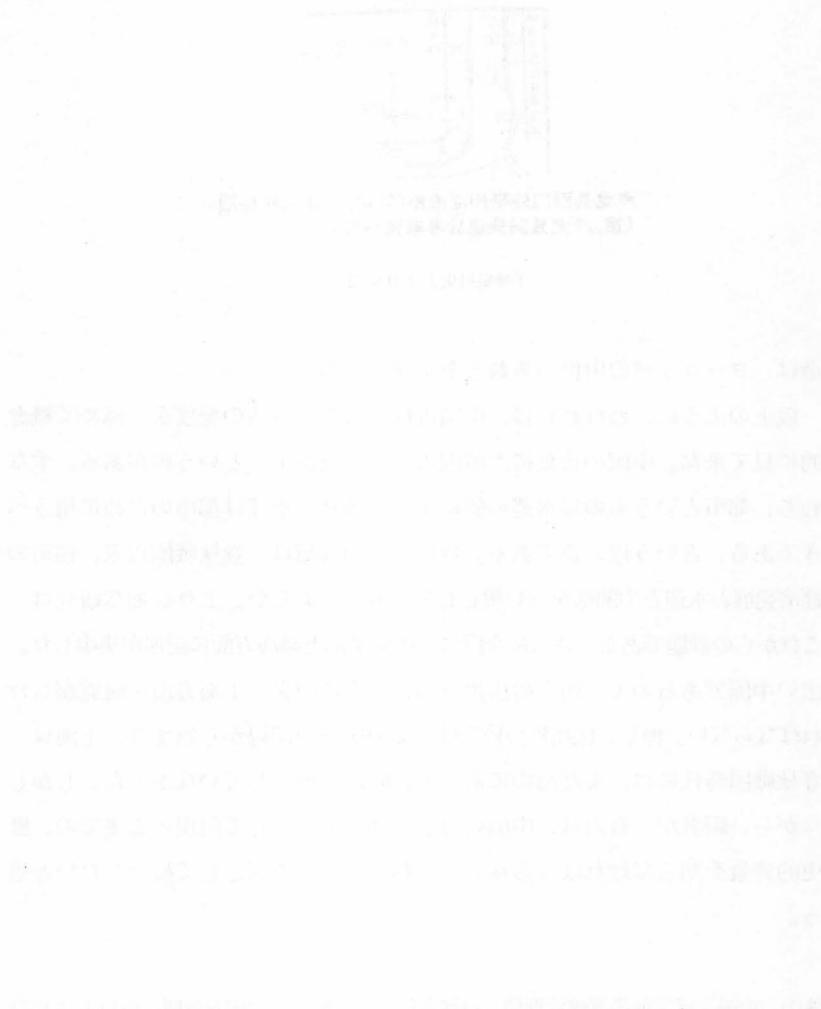
「秦皇島史」より引用

造は、ヨーロッパの中世のそれと全く同じである。

以上のように、われわれは、中国古代の水運と港湾の発展を、極めて概念的に見て來た。中国の言葉に“城因水兴、水為城用”というのがある。すなわち、都市というものは水運の便によって興り、水運は都市のために用うべきである、という程の意である。特に、この言葉は、春秋戦国以来、都市の経済発展と水運との関係を言い現わしているのであるが、より詳細な研究は、これからの一課題である。さらに今回は、山東半島と渤海方面に記述が集中した。広い中国であるので、南方の広州方面、さらに中央の上海方面の研究がなければならない。但し、広州については、秦の統一の記録から始まり、上海は、春秋戦国時代には、まだ海中にあって、陸地を形成していなかった。しかしながら、両者が、有力な、中国の海上交通の中心として出現するまでの、歴史的背景を知らなければならない。これも、次の課題として検討したいと思う。

注(1) 中国交通部海洋運輸管理局、内河運輸管理局編：「中国对外開放港口」人民交通出版社、北京、1985。

- (2) 項焜奇：「悠久的古代歴史」山東教育出版社，濟南，1984。
- (3) 秦皇島史編集委員会：「秦皇島史」古・近代部分，中国水運史丛书，人民交通出版社，北京，1985。
- (4) 天津港史編集委員会：「天津漢史」古・近代部分，人民交通出版社，北京，1986。



秦始皇帝廿六年歲次己卯年夏月始皇之命
（中國科学院考古研究所藏）