

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

森平 雅彦

一 はじめに

朝鮮史上の高麗時代（九一八～一三九二）、とりわけその前半期の国際関係を論じるうえで、宋（北宋…九六〇～一二二七、南宋…一二二七～一二七九）との間で展開された外交・貿易・文化交流は、これまで多くの関心を集めてきた¹⁾。むしろ、高麗にとって同時代の主要な冊封宗主国である契丹（遼）や金、および後者の前史としての女真諸集団との関係に対する関心が不当に低いと評してもよいが、対宋関係の重要性それ自体は、高麗国内の制度・文物への多方面にわたる影響を考慮するだけでも十分に認められよう。

異なる国家／地域間の交流とは、具体的には双方の間を個別のヒト・モノ・情報が移動することによって立ち現れる現象だが、高麗・宋関係に関する往年の研究は、そうした移動の「結果」としての政治的・経済的・文化的状況を静態的に説明するものを中心だった。今後両国関係の構造や性格をより立体的かつ動態的にとらえなおすには、移動の「過程」をめぐる人間活動に注目し、相互交流を下支え、動かしていた基盤・条件の数々を具体的に明らかにして

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

いく必要がある。高麗・宋通航の「過程」は、陸路が契丹や女真の存在によって閉ざされていたため、海上が主な中間舞台となる。近年海域史に対する関心の高まりとともに両国間を往来する海商の活動について議論が深まってきた点⁽²⁾は、ヒト・モノ・情報の移動を媒介する重要なアクターの実態に迫るものとして注目される。

本稿が主題とする使船の航路もまた、高麗・宋関係、なかならず政府間の外交関係を成り立たせていた基盤的条件の一つにほかならない。航路は、航海の主体・担い手と目的、航海術・造船法などの技術、気象・海況・海岸海底地形といった自然環境、発着地や経由地の政治・社会・経済状況など、さまざまな要素が複合的に作用するなかで決定される。すなわち通航をとりまく諸条件が集約的、象徴的に反映される事柄なのであり、転じて、それらの諸条件を説明するための基礎的な手がかりとなることが期待される⁽³⁾。

商船のものを含む高麗・宋間航路については先学により一定の知見が得られている⁽⁴⁾。論者により分け方や呼称は複数あるが、本稿ではひとまず黄海を舞台とする北路と、東シナ海を舞台とする南路とに大別する。すなわち北路は高麗王都開京（現・黄海北道開城市）の外港礼成江口を窓口とする朝鮮半島中西部と山東半島とを結ぶものだが、山東側の主な窓口は北岸の登州（現・山東省烟台市蓬萊市）と南岸の密州板橋鎮（現・山東省青島市膠州市）とにわかれる。一方、南路は、朝鮮半島側ではやはり礼成江口を窓口としつつ、その南西沿海を経て江南と連絡する航路であり、江南側では明州（現・浙江省寧波市）が主な窓口となる。

以下本稿では第二節において高麗・宋間の使船の航路選択に関する学説をふりかえり、とりわけ近年争点となってきた一一世紀後半～一二世紀初の状態理解について問題点を指摘する。続く第三節では、この一一世紀後半～一二世紀初における使船運航例を網羅的に分析することで、航路選択状況を実証的に把握する。そして使船の航路選択背景

について、第四節では過去に指摘されてきた政治的要因、経済・文化的要因を検証し、これをふまえて第五節では、従来あまりかえりみられなかった技術的要因を考察する。なお、あらかじめ〈関係地図〉を掲げておくので、登場する主な地名の位置確認に適宜利用されたい。

二 高麗・宋間の使船航路をめぐる学説

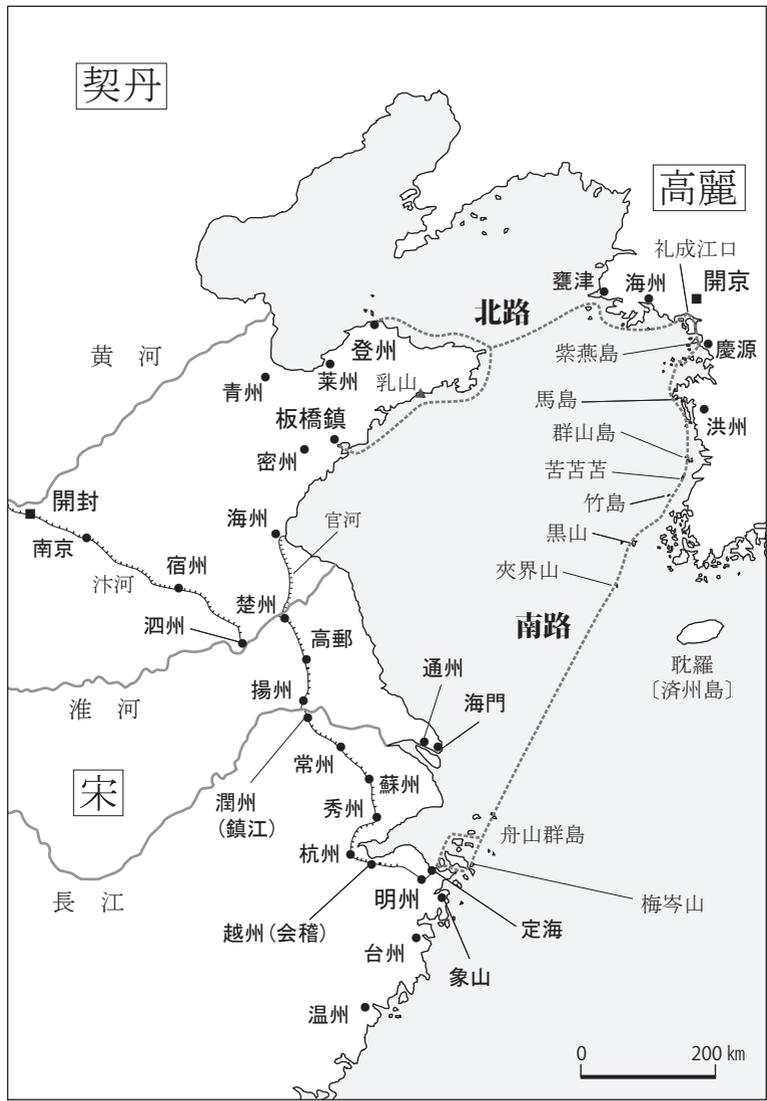
高麗・宋間における使船航路の利用状況については、長年の通説が存在する。すなわち、両国の通交がはじまった九六〇年代初頭から、高麗が契丹との宗属関係を優先して宋との政治関係を中断する一〇三〇年代までは登州航路（北路）が利用されたが、一〇七一年に両国政府間の通交が復活した後は明州航路（南路）が利用された、というものである。

以上の通説は主として次の史料A～Eを根拠とする。いずれも明瞭な記述であり、それが複数の文献に確認される以上、通説は一見ゆるぎないかにおもわれる。

A 『宋史』卷四八七・高麗伝

往時は高麗人が〔宋に〕往來するのにみな登州を經由した。〔熙寧〕七年（一一〇七四年）に〔高麗が〕その臣金良鑑を遣わしてきていうには、「契丹から距離をおきたいので、経路を明州經由に変更して朝廷に参上したい」とのことであった。これを了承した。（往時高麗人往反、皆自登州。七年、遣其臣金良鑑来言、欲遠契丹、乞改

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景



〈關係地図〉
(10世紀後半～12世紀初)

塗由明州詣闕。從之)

B 李燾『統資治通鑑長編』(以下『長編』)卷二四七・熙寧六年(一〇七三)一〇月壬辰

高麗は国初以来みな登州を経由して来朝していたが、近年はいつも明州への経路をとっている。遼から距離をおくためである。(高麗自国初皆由登州来朝、近歳常取道明州。蓋遠于遼故也)

C 『長編』卷三三九・元豐六年(一〇八三)九月庚戌

天聖年間(一一〇二三〜三二年)以前、「高麗の」使者は登州を経由して入国したが、熙寧年間(一一〇六八〜七七年)以来、みな明州を経由している。登州航路は沙堆があり、通航できないのである。(天聖以前、使由登州入、熙寧以来、皆由明州。言登州路有沙磧不可行)

D 徐兢『宣和奉使高麗図経』(以下『高麗図経』)卷三・城邑・封境

海路に関しては、河北・京東・淮南・両浙・広南・福建より、いずれも往くことができる。いま定都している場所は、ちようと登州・萊州・濱州・棣州とむかいあっている。元豐年間(一一〇七八〜八五年)以後、朝廷が遣使する際にはいつも明州の定海より出航して海を渡り、北上する。航海にはみな夏至の後に吹く南風を利用し、便風を得れば五日を過ぎることなく、たちまち岸に到着する。(若海道、則河北・京東・淮南・両浙・広南・福建、皆可往。今所建国、正与登萊濱棣相望。自元豐以後、每朝廷遣使、皆由明州定海放洋絶海而北。舟行皆乘夏至後

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

南風、風便不過五日、即抵岸焉)

E 『宝慶四明志』卷六・郡志・叙賦下・市舶・高句麗国

これより(Ⅱ宋と高麗の通使再開以降)王徽(Ⅱ文宗)・王運(Ⅱ宣宗)・王熙(Ⅱ肅宗)は、はなはだ丁重に職貢を修めた。朝廷の遣使も頻繁だった。往復にはみな明州を経由し、「高麗を」訪れる際には南風を利用し、去る際には北風を利用した。便風を得れば五日を越えずにたちまち岸に着く。(自是王徽・王運・王熙、修職貢尤謹。朝廷遣使亦密。往来率道于明、来乘南風、去乘北風。風便不逾五日、即抵岸^⑤)

各時期のうち、一一二七年に北宋が滅亡して南宋になると、宋は金の攻勢をうけて一一三〇年までに淮河以北の沿海部(山東・江蘇北部)を喪失するので、これ以降、高麗との使船航路が南路に限られるのは当然である^⑥。しかも両国の直接的な使者往来は一一三〇年代以降、ほぼとだえてしまう^⑦。したがって使船航路の変遷を議論するうえで問題になるのは、北宋との通航を中心とする一一二〇年代までの状況である。そして北宋との通航に関しても、その前半期、一〇三〇年代までの状況については通説に対して異論が出ていない。この時期の相互の遣使状況については関係史料の粗略・混乱があつて件数を厳密に特定しがたい部分もあり、また利用航路が判明する事例も限られる。しかし残された情報をみる範囲では、もっぱら登州航路を利用したという通説に疑念を抱かせる要素はない^⑧。

ところが、北宋との通航の後半期、通使再開後の状況については、近年、北路のなかでも密州(現・山東省諸城市)管内の板橋鎮を窓口とする航路(以下、密州航路と称す)に対する注目がにわかになだつてきた。当時の高麗・北宋

間交流において密州航路が存在したこと自体は、高麗僧義天の入宋に利用されたこともあり、もともと知られている。それがここへきて、使船航路としての重要性を強調する見解が、中国・韓国の研究者よりあいついで提示されるようになったのである。

すなわち中国では、呂英亨が「公的な使節も大変数多く、ここ（＝板橋鎮）より発して高麗に入った」とし、王賽時は「北宋の官員は高麗に出使するにあたり、よくこの港（＝板橋鎮）より出発した」と述べた。¹²張照東も「宋・高麗両国間において政府の往来は多く、このルート（＝密州航路）を經由した」とし、劉鳳鳴も外交ルートとしての板橋鎮の重要性に言及している。¹⁴一方、韓国では金榮済が、「当時高麗使節は密州港よりも明州港を相対的に多く利用した。そのため明州港利用に関する記録が多いただけであり、密州港を全く利用しなかったわけではない。したがって両国使節は北宋中期に限らず、北宋末までも明州港のみならず密州も引き続き利用したとみるのが正しいだろう」と述べている（引用文中の傍点はいずれも森平）。¹⁵

しかしこれらは密州航路の利用頻度について述べながら、それを具体的に裏づけ得る史料の根拠を提示していない。金榮済の場合、いちおう根拠史料をあげているが、後述のようにそれは使船が実際に複数回にわたり板橋鎮を利用したことを直接証明するものではない。

一方、個別事例を総合した帰納的実証になっていない点は通説も同じである。そもそも史料Aは通使再開直後に高麗使の南路使用方針が公定された時点の記録であり、その後の状況を説明していない。史料B～Eでは通使再開後の高麗使や宋使が、つねに「明州航路を利用した」と述べるが、通使再開後の全時期に関する説明とは必ずしも限らない。編年史書『長編』の記事である史料Bは、その紀年ないしこれに近いある時点での状況認識とみられ、同じ史書の記

事である史料Cにもその可能性がある。¹⁶⁾ 史料Dは『高麗図経』成立時(一一二四)の状況認識である。南宋後期の地方志である史料Eにしても、朝貢した高麗王として肅宗以降の睿宗や仁宗に触れておらず、対象時期が限定された認識である可能性も排除できない。また史料BとEはいずれも概括的記述であり、対象時期の幅にかかわらず、その間の個別の通使例をどこまで具体的にふまえたうえで述べているかは定かでない。少なくとも通説に合わない事例として、密州航路を利用した宋使船が一例(後述する楊景略の事例)かねて知られており、他にも事実の捨象や漏落がある可能性を考慮する必要がある。それゆえ通説が妥当する範囲はいまのところ不透明とせざるを得ないのである。

そこでこの問題を検証するには、一一世紀後半と一二世紀初の個別使行例における利用航路を可能な限り網羅的に明らかにして、これを帰納的に分析する必要がある。

三 一一世紀後半と一二世紀初における高麗・宋使船の利用航路

本稿の末尾に掲げた表(11世紀後半と12世紀初の高麗・宋遣使一覽)は、高麗側・宋側の関係史料より一〇七一年の通使再開から一一二〇年代までの遣宋高麗使・遣高麗宋使の実例を網羅的に収集したものである。¹⁷⁾ 先行研究では海商が文書や情報を伝達したケースを含めて広義にとらえるものもあるが、本稿では政府・官衙から使者——基本的には官員(少なくとも官員身分保持者)を任命——として派遣されたケースに限定している。本表は使者そのものより使船の運航状況に関心をおくものなので、使者は代表者一名のみをあげている。二組の使節団が一度に発遣されたケースについては、どちらか一方の正使を表示している。

また往路と復路をわけて表示した。これは航路特定の手がかりとなる經由地情報が往路と復路のどちらで得られたかを示すためである。特別な事情がなければ往路と復路の航路は同じとみるのが自然であり、このような場合、片道の航路が判明すれば、もう一方の航路も同じとみなされる。ただまれに往路と復路とで経路が異なる場合もあるので、その違いを明示する必要もある。また付随的に、高麗発宋行き（高麗使船の往路と宋使船の復路）と宋発高麗行き（高麗使船の復路と宋使船の往路）、それぞれの航程について運航時期の傾向をうかがう資料としての意味もある。¹⁸⁾

經由地情報は下線を付した典拠史料による。明州、梅岑（普陀山）のごとく海上での通過地や出入港地に関する記述が最も端的な航路特定根拠となるが、なかには宋国内での移動経路から割り出されるものもある。すなわち杭州（現・浙江省杭州市）、潤州（現・江蘇省鎮江市）、揚州（現・江蘇省揚州市）など、明州と宋都開封（現・河南省開封市）の間を結ぶ内陸水路沿いの都市であり、南路經由の使者は通常この水路を利用して移動する。このルートのうち淮河沿岸の楚州（現・江蘇省淮安市）と開封との間の行程は、後述のように密州航路利用時にも使用される可能性があるが、楚州以南を通過していれば南路の利用が示唆され、長江沿岸や江南の都市を通過していれば、それがまず確実になるわけである。

本表から明らかのように、当時、高麗と宋の間では数年以内の短い間隔でどちらかの使者が往来しており、各使行の間にまったく記録が残らない遣使がさらにあつたとは、あまり考えにくい。なかには比較的長く間隔があく時期もあるが、たとえば一〇八五〜九〇年間の空白については、元祐四年（一〇八九）一月三日付の蘇軾の状奏に「二聖（¹⁹⁾哲宗皇帝と摂政の宣仁太皇太后）が襲位して以来、高麗は数年間やってきていない（自二聖嗣位、高麗数年不至）」とある。²⁰⁾ 哲宗の即位は一〇八五年だから、一〇八五〜八九年には実際に高麗使の来朝がなかったことがわかる。そう

すると、記録に漏れた遣使が絶無と断定するつもりはないが、判明した遣使件数は実勢ないしこれに近いとみて大過なからう。

まず高麗使については、全二五例中、南路が一八〇例、北路が一例（海州（現・江蘇省連雲港市）着だが密州航路とほぼ重なる）、航路不明が四〇六例である（数値の幅は疑い例を含めるか否かによるもの。以下同じ）。全体の少なくとも七〇八割は南路を利用したことが判明する一方、北路の利用は僅少である。根拠となる史料文献は高麗側と宋側の双方にわたり、その種類も正史、私史、政書、地誌、総集、別集、筆記雜録、石刻など多様である。それらの個別記事のなかで航路関連情報が言及される文脈も個々に様々である。すなわち根拠史料の性格に特定の傾向性はなく、南路であれば記録が残り、北路であれば記録が失われたとみるべき状況にはない。したがって、航路不明例をすべて北路とみるべき必然性はなく、むしろ判明例の傾向が投影される可能性を想定すべきである。そこで北路の利用は全体として少数例的だったと推定できる。

次に宋使については、全二〇例中、南路が一二例、北路が一例（密州航路）、航路不明が七例である。地方官衙の遣使を除き中央政府のそれに限ると、全一〇例中、南路が六例、北路が一例、航路不明が三例となる。いずれにせよ少なくとも六割は南路を利用したことになる。一方、唯一の北路利用例に関しては、帰路に南路を利用した可能性もある。またその根拠史料の性格に特段の傾向性がなく、航路不明例をすべて北路とみるべき必然性がない点は高麗使と同様であり、そのうち二、三例はむしろ南路とのつながりが示唆される（③―11・12・15）。そこで航路不明例についても、判明例の傾向が投影される可能性が高く、北路利用はやはり全体として少数例的だったと推定される。

以上のごとく、一一世紀後半―一二世紀初における北路の利用例は、高麗使・宋使いずれもごく少数とみられる。

これをふまえる限り、よく利用した」とは到底いえない。南路利用率が、相対的に高い」という以上に、圧倒的に高かった」と推定すべきである。

高麗使の入宋における明州航路と密州航路の位相の違いについては、朱彥の『萍洲可談』巻二にも次のように記されている。

F 京師（＝開封）には都亭駅を置いて遼人を応接し、都亭西駅では夏人（＝西夏人）を応接し、同文館では高麗を応接し、懷遠駅では南蛮を応接した。元豊年間（一一〇七―一〇八五年）には高麗人を最も手厚く接遇し、沿路の宿泊施設はみな高麗亭と名づけた。高麗人が海を渡って明州に到着すると、両浙より汴河をさかのぼり、都下に到達する。これを南路という。あるいは密州に到着すると、京東より陸上を通過して京師に到達する。これを東路という。両路の宿泊施設は一新されたが、「高麗人は」いつも南路を経由し、東路を経由する者はいなかった。高麗人が舟運を便としたのは、大量に荷物を持参したからである。（京師置都亭駅待遼人、都亭西駅待夏人、同文館待高麗、懷遠駅待南蛮。元豊待高麗人最厚、沿路亭伝、皆名高麗亭。高麗人泛海而至明州、則由二浙遡汴至都下。謂之南路。或至密州、則由京東陸行至京師。謂之東路。二路亭伝一新、常由南路、未有由東路者。高麗人便於舟楫、多齎輜重故爾）

すなわち宋側は二つのルートを用意したが、利用されたのは結局前者のほうだったというのである（なおその理由の説明については問題もある——後述）。しかし一方で、高麗使船の北路（密州航路）利用を示唆するかのとき史料（G

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

（I）も存在しており、前述の金榮濟はこれにもとづいて立論している。⁽²¹⁾

G 『蘇軾詩集』 卷二五

元豊七年（一一〇八四年）に詔があり、京東・淮南に高麗使のための亭館を築いた。密・海の二州では騒然として逃亡する者があらわれた。明年、軾はここを通過し、その壮麗さを歎じ、一絶を留める次第である。（元豊七年、有詔、京東・淮南、築高麗亭館。密海二州、騒然有逃亡者。明年、軾過之、歎其壯麗、留一絶云）

H 『蘇軾文集』 卷三〇・論高麗進奉狀

臣が伏しておもいますに、熙寧年間（一一〇六八〜七七年）以来、高麗人はしばしば朝貢に訪れ、元豊末（一一〇八〇年代半ば）までの一六、七年間、館待や下賜の経費は数え切れないほどでした。両浙・淮南・京東の三路では、城を築いて船舶を建造し、亭館を建設するため、農民・工匠を徵発し、商人から収奪したので、各所は騒然となり、公私ともに弊害を訴えました。（臣伏見、熙寧以来、高麗人屢入朝貢、至元豊之末、十六七年間、館待賜予之費、不可勝数。両浙・淮南・京東三路、築城造船、建立亭館、調発農工、侵漁商賈、所在騒然、公私告病）

I 『長編』 卷三四三・元豊七年（一一〇八四）二月甲申

京東転運司に詔を下し、高麗使の入貢にあたっては規定にもとづいて妓樂を使用し、もし使者が辞退すれば、こ

れを許すこととした。(詔京東転運司、高麗使入貢、依式用伎樂、如使人辞免、即聽)

史料Gでは宋に入国した高麗使の道中接待のため通過地に亭館を設置するとの勅命について述べているが、淮南とともに対象地域に含まれる「京東」路は、板橋鎮が所在する広域管区である。そして同じ域内にある密州とともに弊害をうけた地域として言及される海州も、路としては淮南に属すが、江南と開封を結ぶ交通とは位置的に無関係であり、板橋鎮から開封への移動に関わるとみられる。史料H・Iでも、両浙・淮南とともに高麗使接待のため造船・築館をおこない大きな負荷がかかった地域として、あるいは高麗使に対する伎樂の提供について指示が出された地域として、それぞれ「京東」が言及される。

しかし注意すべきは、これらの史料が述べる各地方の状況は、実際に入港した個別の使者への対応事例を直接に記したのではなく、一義的に宋側が高麗使の来訪にそなえ、特に京東方面では一〇八〇年代半ばに、その受入体制を整備したことに関する言及・記録だという点である。すなわち、密州での受入体制を整えたものの実際には利用されなかったとする史料Fの記述を直接否定する材料とはならないのである。

以上により、一一世紀後半〜一二世紀初において高麗・宋間の使船航路が南路偏重だったとの通説は、僅かな例外の存在を認めつつ、大勢として承認できることが確認された。

もちろんこれは使船に限った話であり、密州航路における商船の動向はまた別途に検討されねばならない。むしろ宋は外交面でも「密州商人」を介して高麗に国信を通じたことがある。²³一〇八五年に密州が神宗皇帝の死と哲宗皇帝の即位を高麗に報じたのも、一〇九〇年に臨海軍(膠西県(旧・板橋鎮)の軍額)が高麗礼賓省の牒を受領したの

も、密州・高麗間を往来する海商を通じてとみられる。しかし宋が高麗使船の窓口港として板橋鎮の積極的運用にむけて動いたのは、結局一〇八〇年代半ばの一時的ブームにとどまったようだ。このルートを利用した宋使船の唯一の判明例が同時期であることもこれに関連しよう。その後、高麗使応接のために重い負担をおう地域として京東が史料に言及されることはなくなり、「淮浙千里」⁽²⁵⁾、「淮浙兩路」⁽²⁶⁾、「淮浙之間」⁽²⁷⁾のごとく、もっぱら淮浙地域（淮南・兩浙）のみが話題とされるようになる。これは南路で来訪した使者への対応にかかる地域である。

四 南路偏重の背景に関する諸説の検討

(1) 政治的要因

一一世紀後半～一二世紀初、通使再開後の高麗使船がもっぱら南路を選択した理由については、前掲史料A・Bに当時高麗の冊封宗主国であった契丹から航路を遠ざけるためであることが記されている。特に史料Aではそれが高麗側の要望だったことを伝えている。一〇世紀末から一一世紀初にかけて高麗が契丹よりくりかえし侵攻をこうむった一因が宋との通交関係にあったことを想起すれば、これはごく自然な説明であり、従来ほとんどの先行研究がうけいられてきたのも当然といえよう。

ところが近年、近藤一成はこれに異論を呈している。契丹使はしばしば高麗使と同時期に開封に滞在することがあり、契丹も高麗と宋の通交を承知していたはずであるから、契丹の目を口実とする南路選択の理由説明は名目にす

ぎない」というのである。²⁶⁾

しかしこれは結果論を動機に遡及させた見方であろう。高麗・宋通交が再開された当初、契丹がこれにどう反応するかは未知数だったはずである。実際、対宋通交の再開を模索する文宗に対し、高麗の廷臣は契丹との摩擦を懸念して次のように自重を求めた。

丁 『高麗史』 卷八・文宗世家・一二年（二〇五八） 八月乙巳

王は耽羅と靈巖で木材を伐採して大船を建造し、宋と通交しようとした。内史門下省が上言した。「我が国は北朝（＝契丹）と通好し、辺境には非常事態もなく、民はその生を楽しんできました。これにより国を保全するのが上策です。かつて庚戌年（＝一〇一〇年）、契丹が〔我が国を〕問罪した文書には、「東方で女真と結び西方で宋に往来するのは、何を謀ろうとしたのか」とありました。また尚書柳參奉が奉使した際、〔契丹の〕東京留守が南朝（＝宋）への通使のことをたずね、疑っている様子でした。もしこのことが漏れれば、必ずや亀裂を生じるでしょう。……まして我が国の文物礼楽は、すでに隆盛して久しいものがあります。商船が次々と訪れ、珍宝が日々来着しているので、中国とつきあうのは実際のところ利益になりません。もし契丹と永遠に絶交するのでなければ、宋に通使すべきではありません」。これを了承した。（王欲於耽羅及靈巖伐材造大船、將通於宋。内史門下省上言。國家結好北朝、辺無警急、民樂其生。以此保邦、上策也。昔庚戌之歲、契丹問罪書云、東結構於女真、西往來於宋國、是欲何謀。又尚書柳參奉使之日、東京留守問南朝通使之事、似有嫌疑。若泄此事、必生費隙。……況我國文物禮樂、興行已久。商舶絡繹、珍寶日至、其於中國、實無所資。如非永絶契丹、不宜通使宋

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

朝。從之)

一一世紀初の交戦状態が終息して以降、高麗と契丹の間では表面上安定した宗属関係が維持されたが、境界地帯(鴨綠江沿岸)の管理をめぐる葛藤も潜在していた。³⁰⁾

高麗との通使が契丹を刺激するとの懸念の声は宋側にもあった。³¹⁾ 宋が高麗と通交を再開した背景には海商のはたらきかけも指摘されるが、政府の意図は後に「遠方の夷狄を招いて太平を飾り、相呼応して契丹に対抗し、軍事の助けとする(以招致遠夷、為太平粉飾、及犄角契丹、為用兵援助而已)³²⁾」、「夷狄を制する意志(鞭撻戎狄之志)³³⁾」と説明されている。契丹に対して対抗的な要素を認識し得るものだったことは確かだろう。

これについて毛利英介は、宋側に国威発揚の意図が一定にあったことは認めつつも、積極的な契丹対抗策とまではいえないと慎重な見方を示している。³⁵⁾ しかし、たとえ当初の段階ではそうだったとしても、通交が続いていけば、情勢推移のなかで宋側が高麗との関係をどのように利用するかは高麗側としても不透明である。通使再開後、両国は契丹への配慮から正式な宗属関係を結ばなかったが、宋は高麗を藩国として位置づける姿勢をにじませ、高麗側もこれに一定に応じており、³⁶⁾ 後には宋側が高麗王に対し冊封をはたらきかけたこともあった。³⁷⁾ これは契丹の秩序と衝突をひきおこす危険性をはらむ。かりに具体的な契丹対抗策が両国間で議論されていなくても、また両国の通交に対してさしあたり契丹側から抗議がなくなるとも、使船の遭難や拿捕により相互の通信内容や献賜品の詳細が契丹側に露顕し得る状況を高麗が嫌うのは、将来的な危険に備えるという意味でも、ごく自然な対応ではなからうか。

近藤は、高麗の使船ルートが北路から南路に変わったことについて、後述のように経済的動機を重視するが、この

ことは契丹との政治的摩擦を避けることと二律背反的に扱一されねばならない事柄ではない。したがって、高麗側からの申し立てとして史料に記録された政治的理由を、あえてうわべだけの名目とみなす必要はないとおもわれる。

ただし宋側はこの段階でも密州航路の利用を企図し、少なくとも一回の遣使を実施した。そして使者によらない文書・情報の送達は、前述のごとく両国ともに密州航路を通じてもおこなった。後には、華北に進出して強大化した金への対応をめぐりデリケートな折衝がおこなわれた段階ですら、高麗は北路を通じて尹彦頤を派遣している。交渉ルートを北方から徹底して遠ざける必要性は、必ずしも絶対的な重みをもつわけではなかったようである。

(2) 経済・文化的要因

前掲史料³⁸⁾でも示唆されるように、高麗側の対宋通交再開の基本的動機が経済交流と文物将来にあったことは、現在通説となっている。周知のとおり当時江南は長江中・下流域と沿海部を中心に唐末以来の農業開発と人口増加の基盤にたち、商品の生産・流通市場として発展をとげていた。そしてかかる経済状況を背景に学術・芸術等の文化活動も隆盛していた。そうしたなかで東シナ海沿岸における商業・物流の国際的ハブ港として存在感を示していたのが明州³⁹⁾だった。近藤一成や李錫炫は、かかる状況下で高麗が宋との経済交流に強い意欲をもっていたことが、その使船を南路にむかわせる主因になったと指摘している。⁴⁰⁾

宋から高麗にもたらされた物品の詳細は、実は必ずしもよくわからない。宋商來航に関する史料は数多いが、多くは舶載品を「土物」「方物」などと漠然と記すにとどまるからである。先行研究⁴¹⁾が集めた断片的な史料情報にもとづき、その大要を江南との関連性に注意しつつ瞥見すると、まず絹がある。『高麗図経』卷二三・雑俗・土産には次のよう

にある。

K〔高麗では〕養蚕がさかんではない。絹糸や絹織物は、みな商人に委託して山東・閩浙より将来している。(不善蠶桑。其絲線織紵、皆仰買人自山東・閩浙来)

後述する朝貢「貿易」でも大量の絹が宋側より提供されている。前時代の例だが、『五代会要』卷三〇・高麗・後周顯徳五年(九五八)七月にも、高麗に「帛数千匹」をもたらし、銅を購入したという記録がある。輸入絹の産地として史料Kに「閩浙」(福建・両浙)が言及されているが、両地域は当時中国の中心的な絹生産地の一つだった。⁴²⁾

次に香料、犀角、象牙、水牛角、孔雀、鸚鵡、砂糖、茶といった南方物産がある。これは東南アジア、インド洋方面から広東・福建を経由してもたらされる舶来品を含み、明州が東シナ海域での主要集散地となる。一方、華北においてこれらの商品は、移送コストのため相対的に価格が高騰すると考えられる。実際、金末には山東の軍閥李全が「南貨」(南方産品)の価格差に目をつけて商人を膠西(旧・板橋鎮)に誘致し、収益をあげたという。⁴³⁾

さらに書籍である。⁴⁴⁾ 江南、なかでも両浙・福建は出版業がさかんな地域だった。特に杭州は開封・福州・成都と並ぶ全国有数の出版地であり、地方官刻本の一大中心地として知られる。入宋した高麗使節の書籍購入意欲は宋側も注目しており、⁴⁵⁾ 両浙での実例として高麗使が「餘杭」(杭州)で「子瞻集」(蘇軾の文集)を購入したと伝えられる。⁴⁶⁾

高麗使船は市舶司(貿易管理機関)がおかれた入港地で、献上品以外の附搭貨物を販売することができた。一般商船と同様に政府による指定品の専買(禁権)、一定量の強制買上(博買)、関税徴収(抽解)が規定されたようだが、⁴⁷⁾

使節員やその関係者が自身の貨物を売買する過程にある程度関与できたとすれば（実態は不明）、取引における選択の幅、中間マージンの抑制等の点で、海商を介した間接輸入にはない利点も想定される。また高麗使は開封に往復する宋国内の道中でも交易をした。高麗使より通過地の官員に送られた「土物」に対しては「估価」（市価）により「生帛」を代価として送った模様である。⁽⁴⁸⁾ また「州県」「鎮砦」ごとに「諸色行戸」（各種商人）が集まって取引をおこなった。⁽⁴⁹⁾ 以上の点でも物産豊かな江南に入港し、特に開封との物流大動脈である内陸水路沿いの都市を通過することに利点があったことはうなずける。

このように、経済・文化的欲求から高麗使が南路に引き寄せられたとの理解は、いちおうもつともではある。しかし以下の三点の理由から、江南をかかるとの意味合いで絶対視することは必ずしも適当ではないと考える。

第一に北方産品に対する需要である。前掲史料Kでは、高麗に供給される絹の産地として山東もあげている。山東産の絹（東絹）については、宋において江南産をしのぐ品質評価があたえられており、その違いは製品・用途の違いにも反映される。⁽⁵⁰⁾ 史料の制約から詳細は不明だが、高麗に輸入された絹が産地の違いにより需要・用途の違いを生じていた可能性も想定する必要がある。東絹の需要がある限り、高麗にとって華北市場のメリットは存在するのである。密州板橋鎮と高麗を結ぶ海商の活動は、江南貿易とは異なる商品需要を示唆しており、絹以外の商品についてもその可能性を考慮しておく必要がある。

第二に宋都開封での取引である。何といっても宋政府を相手とする朝貢貿易が重要であり、高麗政府にとって高利潤の一括大口取引となる。一般に朝貢に対する回賜は、中華の威光を夷狄に示すという趣旨から、朝貢者にとって有利な取引になる。高麗に対する回賜品の中心をなすのは高級工芸品等の奢侈品である。その代表は絹製品であり、一

○八〇年には「浙絹萬匹」が定額化される。⁵¹これは回賜にあたっていちいち朝貢品の価格評定をおこなうのは大國として「体裁が悪い（有傷事體）」との考えにもとづく措置であったから、想定し得る朝貢品の価値に常に十分見合うだけの額が設定されたとおもわれる。

開封都内の民間市場もまた高麗使に営利機会を提供し、彼らが宿泊する同文館でも商人と取引がおこなわれた。⁵²全國の富と文物が集まる帝都に港市や地方都市に勝るとも劣らぬ経済的・文化的魅力があったことは十分想像される。

第三に、高麗は宋からの文物移入に熱意があったわけだが、民間レベルで出回る文物はそれ以前から海商を通じて入手してきた（史料J）。宋政府との直接交渉において期待されたのは、民間では容易に入手できない高級文物である。その代表は類書などの大部な書籍であり、たとえば『文苑英華』、『太平御覽』、『冊府元龜』などがある。⁵³一〇七四年には宋の国子監から「九經子史諸書」を購入している。⁵⁴書籍以外に医学（藥種、醫師）、宮廷音楽（大晟樂、樂器）、繪画（画工を含む）なども入手対象となった。⁵⁵

鄭修芽は、高麗の対宋遣使再開の動機として、体制整備を目的とした高級文物の将来に注目した。⁵⁶また李鎮漢は、高麗の対宋通交は貿易一般というより朝貢貿易にこそ一義的目的があったと説く。⁵⁷両説を総合すると、宋政府と直接交渉することで得られる経済的・文化的利益こそが、対宋通交の根本動機だったといえる。

以上をまとめると、高麗使を南路にひきつけるだけの経済的・文化的動機は確かに存在したが、おそらくはそれを必ずしも絶対視できない。帝都を含む華北の市場にも一定の需要がみこまれ、また政府間の直接交渉を必要とする朝貢貿易と高級文物の入手こそが、国家による遣使事業を必須とする最重点事項だったとみられる。

また、かりに高麗側にとって経済的利潤が本来最大の関心事だったとしても、外交関係を結んだ以上、政府間交渉

以外の場における使節員の商業活動はあくまで付随的なものである。皇帝の死去を弔問する使節のように、積極的な営利機会とするには本来そぐわれない状況もある。むろん、それでもこれを前面におしだした使節員の活動があったからこそ批判も起こるわけだが、一方では、使行に際して営利に意を用いなかったという任懿や鄭文などが称賛をうけてもいる⁽⁸⁸⁾。対宋通航のあらゆる局面を単純に経済的欲求、とりわけ使節員の私的営利が規定するものとして理解するのは、必ずしも適当ではなからう。

そして何より、如上の経済的・文化的問題は、あくまで高麗使側の要件であり、宋使側には直接の関係がない。それでも、その利用航路は南路に偏っていたのである。

五 使船の航路選択における技術的要因

前節の検討をふまえると、高麗使船・宋使船に共通して看取される南路偏重の傾向については、これまで主に指摘されてきた政治的要因と経済・文化的要因だけでは、その十分条件を必ずしも説明しきれていないと考えられる。そこで筆者が注目したいのは、使節の往来「過程」における技術的条件である。

南路の効果的な利用を支えた要件としては、つとに季節風の存在（史料D・E）が知られており、これを北路から南路への航路変更要因としてあげる論者もいる。確かに季節風は、うまく利用さえできれば、南北軸にそって展開する南路航海の速度と周期性を高め得るプラス要因となる。しかし単にそのみで技術面における南路の優位が決まるわけではない。当時の航海が季節風に全面依存したわけではなかったし、航海における技術上の要件は風以外にも様々

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

である。特に従来等閑視されてきた点として、そこには技術を実際に運用するうえでの人間的問題も含まれる。北路よりも南路が偏重されるにいたった技術面の十分条件を説明するには、それらを総合的に考慮しなくてはならない。

まず宋国内での移動について述べる。前掲史料Fによると、明州航路を利用した場合、内陸舟運を利用して開封との間を往来することになり、密州航路の場合、陸路を利用することになるという。そして大量に貨物を持参する高麗使にとつては舟運を利用したほうが好便であるため、もっぱら明州航路が利用されたという。このような陸運と内陸舟運の利便性の違いは、宋使にとつても同様といえる。

しかし近藤一成や金榮済によると、実際には密州航路の場合でも、板橋鎮と開封間の往来には水路を利用することになっていたようである。⁽⁴⁾ すなわち、開封と楚州間において明州航路の場合と同様に汴河・淮河を利用する。そして楚州と海州間を、淮河と沿岸海路を通じるか（近藤）、運河（運塩河＝官河）を利用して（金）、往来する。また海州と板橋鎮間は沿岸海路の利用が想定される。ここから、密州航路利用の場合は陸路で開封に往来するという史料Fの記述は、必ずしも正確ではないということになる。

陸路の困難も絶対の障害ではなく、当事者が負担を甘受するか否かの選択にかかる相対的問題である。実際、高麗使・宋使ともに一〇世紀と一一世紀前半には基本的に登州経由で相互に往来したのであり、登州と開封間の移動は主に陸路を利用したと考えられる。

高麗側の記録によると、一一世紀後半の通使再開時にも、当初は登州航路による渡宋を企図したようである。⁽⁵⁾ 過去の慣行を踏襲しようとしたのであろう。一方、『宝慶四明志』には、高麗側は泉州（現・福建省泉州市）への入港を検討したともある。⁽⁶⁾ 南宋期の地方志が高麗の内情をどこまで正確に伝えているかは疑問も残るが、少なくとも地理的

にみてかかる迂回路は現実的ではない。結局、宋側は明州ないし潤州への航路を指定または推奨し、高麗側も最終的には明州航路を通じて遣使を実施する。ただ泉州入港の検討が事実だとしても、東シナ海の横断には明州航路を利用するはずなので、⁶⁴その場合、高麗側も最初からこの航路を意識していたことになる。

あるいは初回時には宋側の提案が決定的要因だったのかもしれないが、復交後二回目の遣使において、高麗は契丹から航路を遠ざけるとの名目で明州航路を選択し(史料A)、以後これが標準となる。その背景には江南に対する経済・文化的欲求も想定されるわけだが、さらに第三の理由として、前掲史料Cでは北路を利用する際の技術的困難について指摘している。すなわち登州航路は沙堆があって航行が難しいために放棄されたというのである。⁶⁵

ただ前代までの朝中間海上通交の実績(後述)、また元代の海運から清代の沙船にいたる後代の実績からみて、山東半島北岸水域が一一世紀後半にのみ純粹に自然要因だけで使用不能に陥ったとも考えにくい。使用困難が事実だとすれば、おそらくそれは船舶運航の習熟度の問題だったとおもわれる。次の『高麗図経』巻三四・海道・黄水洋の記事によると、沙堆の危険は南路の黄水洋(江蘇沖)にも存在したが、こちらでは通船を実現している。

L 黄水洋は沙尾である。その水は濁り、かつ浅い。船員がいうには、その沙は西南からきて海中に一〇〇里あまりにわたって広がっているとのことである。すなわち黄河が海に入るところである。航海してここにいたると鶏と黍で沙を祀る。というのも、代々航海で沙に遭遇して被害をうけた者が多く、そこで溺死者の魂を祭るのである。中国から高麗に赴く際、明州航路だけがここを経由する。もし登州・板橋から渡航すれば、これを避けることができる。(黄水洋、即沙尾也。其水渾濁且浅。舟人云、其沙自西南而来、横於洋中千餘里。即黄河入海之処。

舟行至此、則以鷄黍祀沙。蓋前後行舟、遇沙多有被害者。故祭其溺死之魂云。自中国適句驪、唯明州道、則經此。若自登州・版橋(74)以濟、則可以避之。

航路上の沙堆の状態について知識を持ち、これを回避するすべを心得ておれば、一定の航行は可能だったのである。しかし登州港は一〇四〇年代からいわゆる「慶曆編勅」により宋国内でも利用が禁じられ、高麗との使船の運航に関しては約四〇年間のブランクが生じていた。密航もあったであろうが、宋国内での港湾封鎖である以上、宋側が直接管理できない国外渡航先の制限が空文化した(後述)のとは異なり、この方面での通船が実際それなりに抑制され、いざ使船の運航を再開する際、少なくとも政府レベルで航路状況への対応に不透明な部分があった可能性は、あながち否定できない。

論者のなかには、『資治通鑑』卷二六七・後梁紀・太祖開平三年(九〇九)九月辛亥に登州・萊州に入貢する使船の四、五割が遭難したとある記事をあげ、北路の危険性を強調する者もいる。⁽⁶⁷⁾しかしこれは福建の閩王が後梁に送った使船の話である。福建から山東半島北岸にいたる長い沿岸航路を問題としており、個別の遭難地点は不明である。一方、姚寬『西溪叢語』巻下では両浙から密州や登州にむかう際の「北洋」航路の危険を説く。この場合、主に江蘇沖を通過する密州までの航路は北路に含まれず、この部分が登州への航路とも共通する問題水域となる。そこで、これらの記事から確実にいえるのは北路の危険性ではなく、その南方で江南から華北にまたがる沿岸航路の危険である。水深の関係で江南沿海では尖底船が活躍するのに対し、北方では平底船が主軸になるという航海条件の違い、とりわけ江蘇沖では沙堆の危険が多いことに関係しよう。

記録にみえる一〇〜一二世紀の高麗・宋使船の漕難件数をみると、南路三〜五回、北路四〜六回となり（最大値は入港予定地に順調に到着できなかったケースを含めた場合⁶⁸⁾）、同程度である。現代の観測データをみると、風力六以上の強風の発生頻度は、南路付近では一月で三五%、七月で八%であるのに対し、北路付近ではそれぞれ二六%、七%である。また風浪階級六以上の発生頻度は、南路付近では一月で一〇%、八月で三%であるのに対し、北路付近ではそれぞれ八%、一%である。うねり階級六以上の発生頻度は、南路付近では一月で一〇%、八月で一四%であるのに対し、北路付近ではそれぞれ一四%、〇%である。風と波浪に関する限り、北路は南路より全体的に穏やかな環境といえよう。

確かに山東半島沿岸は岩礁が多く、海岸海底地形が険しいため、沿岸航行に一定の難があったのは事実であろう⁷⁰⁾。また船舶運航の精度・安全性には人間側の諸条件が関わるので、遭難原因を自然条件のみから論じるのも適当ではない。北路における使船の船体と船員について詳細は不明だが、一般論として平底船が使用されたとみられることをはじめ、南路のそれとは質が異なることも考えられる。

しかしそれがどうであれ、一〇世紀後半〜一一世紀前半の高麗と宋の通使でもつぱら北路が利用された。これは新羅・唐間の通使、張保皐に代表される新羅人の通商活動、高麗初期の華北五代政権との通交など、前時代、とりわけ統一新羅以降の朝中間海上通交の実績が北路において営々と積み重ねられてきた流れをうけつぐものである⁷¹⁾。

ところが宋は通使再開後、官員を派遣して登州・密州の航路状況を調べ、北路による使船運航の可能性を探っている⁷²⁾。楊景略を密州航路で派遣したのはその成果だが、逆にいうと、この段階で宋政府は北路の状況を明確に把握できなくなっていたのである。

密州板橋鎮は登州の閉港直前に開かれ、登州にかわり山東方面の拠点港となった新興港である。⁽⁷³⁾その後神宗代末（一〇八〇年代前半）にはじめて国際港として史料上に浮上し、一〇八八年には市舶司が置かれる。⁽⁷⁴⁾だが一一一四年には「蕃舶」「海南舟船」の来航が禁じられ、⁽⁷⁵⁾宋における貿易港としての成長は必ずしも順調ではなかった。こうした新たな使船航路の利用は実験的試みだったが、楊景略の派遣は実のところ難渋した。出航後二船は登州に漂着、別船ははるか南方の明州に漂着し、それらの場所から再渡航を試みた。⁽⁷⁶⁾王力軍はこの事故が密州航路を放棄する要因となった可能性を指摘するが、⁽⁷⁷⁾前述のように、すでに当の楊景略一行が帰路には南路を利用した疑いがある。⁽⁷⁸⁾

以上のように、通使再開時の北路は、かつて乗りこえてきた登州航路の安全上のハードルが相対的に高いものとなり、新興の密州航路も確実性を欠き、少なくともそのように認識されていたと推定されるのである。

一方、南路に関しては北路のような不安定さが史料に現れない。朝鮮半島と江南を結ぶ南路には、すでに九世紀以来の民間貿易や、唐や五代十国時代の呉越・閩・南唐との通交で継続的に実績を積み重ねてきた伝統がある。⁽⁷⁹⁾宋代には泉州・明州など江南の漢人海商が中心となり、一〇世紀末に市舶司の置かれた明州を主な窓口として活発な高麗貿易が展開された。⁽⁸⁰⁾宋は一〇四〇年代から七九年まで公的には高麗渡航を禁じたが、この間も宋商の高麗来航はとぎれていない。⁽⁸¹⁾それらの宋商で出身が判明する者は数が限られるがいずれも江南であり、南路での貿易が続いていたことがうかがわれる。『長編』巻二九六・元豊二年（一〇七九）正月丙子では、明州における高麗貿易の解禁に関して、「これ以前、私的に高麗と交易することを禁じたが、根絶できなかつた（先是、禁私販高麗者、然不能絶）」と記す。要は南路での需要に応じた実態追認措置だったのであろう。実際これに先だち両国の通使再開交渉を仲介したのは、南路で活動する福建海商だった。⁽⁸²⁾また『長編』巻三〇二・元豊三年（一〇八〇）正月己丑の注にひく『宋朝要録』⁽⁸³⁾の記

事には、「(通使再開以前)かねて高麗人は決まって明州を訪れて交易をした(初麗国人常至明州商販)」とある。

市舶司港では政府が博買・抽解等を実施するため、一見商人には不利なようにもみえる。しかし権力を相手とする一括大量取引と、権力の保護下における取引の安全性から、商業利潤を確保するうえで海商がそこをハブとして活動する積極的動機が生じていた。⁸⁶⁾これに加え、宋が商船に対して運航規制(出航許可制、積荷検査等)をかけている以上、事業の安定のためには合法性を一定に確保しないし仮装する必要もある。合法性の仮装については、『蘇軾文集』卷三一・乞禁商旅過外国状にみえる渡航先の虚偽申告例が参考になる。

M 商人王応昇等が高麗国への渡航許可証を不正に申請し、そのうえで出航して大遼国に入り貿易をおこなった。(有商客王応昇等、冒請往高麗国公憑、却発船入大遼国買売)

右は高麗渡航を詐称して契丹に赴いた海商の例だが、おそらくその手法は渡航禁止期の高麗貿易に通じるとおもわれる。商船は日本など認可国への渡航を名目として市舶司港を出航し、実際には高麗に赴くことが可能だったであろう。当時の市舶司制度のもとでは、いったん港を出た後の船舶の動きを統制するすべはなかった。

こうして南路とその周辺には、そこでの航海のノウハウと船舶・熟練船員という物的・人的資源とが、とぎれることなく継承、集積されてきたと考えられる。

通使再開後の南路を通じた使船の運航に際し、宋側では福建・両浙において民間船を「客舟」としてチャーターしていた。当然、船員とあわせてのことだったはずである。『高麗図経』卷三四・海道・客舟には次のように記されて

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

いる。

N 旧例として、朝廷が遣使するにあたっては、前もって福建・両浙監司に委任して客舟を雇募させる。また明州に「客舟を」裝飾させ、神舟とおおむね同様にする。体裁は整っているが格は落ちる。(旧例、毎因朝廷遣使、先期委福建・両浙監司、顧募客舟。復令明州裝飾、略如神舟。具體而微)

同条での説明によると、「客舟」は全長三〇mクラスの尖底ジャンク船であり、当時江南で国際貿易に従事する商船として一般的な規格だったとみられる。使船団の旗艦的存在としては、政府が使船専用建造させた「神舟」があり、「客舟」の三倍の積載量をもつ大型船だった。しかしこれは外国に対する示威を目的とした「見世船」としての性格があり、実際の航海における主力はふだんから扱いに習熟し実用性に優れた「客舟」のほうだったようだ。⁽⁸⁶⁾

チャーター船の運航責任者は高麗への航路に通じた海商だったであろう。南路の事例とは限らないが、『長編』巻三六九・元祐元年(一〇八六)閏二月丙午には、「高麗国王」を「祭奠・弔慰」する使者の「舟船」を「管勾」した「客人」(商人)として虞際・盛崇・李元積の名がある。⁽⁸⁷⁾このうち李元積(李元績)は高麗来航の宋商として他の記録にも登場し、とりわけ高麗僧義天と杭州在住の僧淨源の文通を仲介したことで知られる。⁽⁸⁸⁾『高麗史』卷一二・肅宗世家・八年(一一〇三)二月己巳に、「宋の明州教練使張宗閔・許従らが綱首楊焯等三十八人とともに来朝した(宋明州教練使張宗閔・許従等、与綱首楊焯等三十八人来朝)」とあるのも、明州教練使が「綱首」(海商)の船で到来したことを意味しよう。

高麗側も、遣使再開後の南路航海ではもっぱら宋海商の船舶を利用したと考えられている。⁽⁸⁰⁾『蘇軾文集』卷三五・論高麗買書利害劄子（第一）には、「()さきに高麗渡航を禁じたが」ところがいまやってきた高麗使は福建商人徐積の船に便乗して入貢した（今來高麗使却搭附閩商徐積船舶入貢）」とある。また南宋初の事例だが、黄彦平『三余集』卷三・又劄子に、「明州の申に、高麗人金稚圭・劉待拳らが商船に便乗して本州に到着した件がある（明州申、有高麗人金稚圭・劉待拳等附船舶到州事）」とある。一〇七三年に宋は明州に命じて水先案内人（諳識海道人）を高麗に派遣し、使者を引導させることとしたが、これも実質的に宋側の海商が高麗使船の運航にあたることを意味しよう。

高麗製の船舶は宋人からみて航洋性能に劣るものだった。南宋期の記録だが、呉潜『許国公奏議』卷三・奏曉諭海寇復為良民及闕防海道事宜では、高麗には造船に適した「松杉木」がなく、「雜木」を使用するにとどまり、また「釘鉄」（鉄釘）を用いない。そのためその船舶は「近境」へ往来するのみで、「鯨海」（大洋）を越えられないとする。これは限られた知見によるはずで、正確性に問題もあろう。⁽⁹¹⁾ただ高麗船の来航が活発ならばこのようには述べないはずで、一定の実情を反映するとみてよい。確かに朝鮮半島西岸で発見された高麗船の実物をみる限り、うねりの高い沖合の航行には不向きな浅喫水の平底船だったようだ。⁽⁹²⁾黄海北部など比較的波おだやかな水域や短距離航海では利用可能だったかもしれないが、東シナ海の只中をおしわたるような航海にはむかない。もちろん運航担当者の能力で船体の不利をカバーできる面もあるうから、漂流以外に意志をもって南路をわたった高麗船が皆無だったとは断定しない。ただ漢人海商の尖底ジャンク船がこの航路の主力であり、基本的にこれが使船に利用されたことは先学の指摘とおりだろう。

『高麗図経』卷三四から卷三九にかけておさめられた「海道」では、一一二三年に南路を通じて高麗に渡航した宋

使路允迪一行の航程を記録している。筆者はさきとその内容について詳細な歴史地理的分析を加えたが、そこから浮かびあがってきたのは、その運航担当者の南路航海に対する習熟度の高さ、安定感である。⁽⁸⁵⁾

朝鮮半島沿海においてこの宋使船は往路と復路とでほぼ同一の経路を往来しており、それは黒山（大黒山島）を通過する際にはその西方を通過するといった具合にミクロなレベルにもおよんでいたようだ。そして大きな潮汐、強い潮流、複雑な海岸海底地形という悪条件をとまなう朝鮮半島西方沿海において、半日あたり一〇〇kmに達し、時にはこれを超える高速航行、さらには夜間航行をも実現した。中国側の舟山群島水域では往路と復路とで東西に異なる経路をたどったが、これも意図的な操船だった可能性がある。大洋の横断にも実質四、五日を要しただけで、舟山群島水域と朝鮮南西沿海の黒山諸島水域とを結ぶ一定の航路が確立していたようだ。こうした航海を可能にしたのは、船体そのものの性能とこれを意図にしたがって操る技術の高さに加え、かかる操船意図の前提として、ランドマーク（あて山）の知識と羅針盤（指南針）・天文観測とを駆使した針路法、そして經由水域の自然条件（海況、気象、海岸海底地形など）に対する詳細な知識だったとみられる。

中間寄港地のパターン化も航路の安定を示しており、梅岑（普陀山）、黒山（大黒山島）、竹島（鞍馬島）、苦苦苦（蟬島）、群山島（古群山島）、馬島（安興半島）、紫燕島（永宗島）、蛤窟（江華島）などが利用された。これには両国の官民が現地で応接体制を整えていたことも関係する。高麗では政府が群山島、馬島、紫燕島に客館を置き、官員を派遣して迎接にあたらせた。民間でも宋船が臨時に寄港する島を含め、住民たちが物々交換の形で水等の補給機会を提供していた。さらに宋使船が黒山にいたると、高麗側では沿岸各所に烽火をともしその到来を報じると同時に、これが船を導く灯台にもなったとみられる。

航海中には南路上の所定の場所で、航海安全のため祈祷行為がおこなわれた。これは技術未発達の時代、生命の危険にさらされる航海者が精神の安定を得る「心のメンテナンス」（藤田明良の造語による）のために必要な航海技術の一つである。中国側では定海において東海龍王、沈家門において岳瀆主治之神、梅岑において靈感観音が対象となり、黄水洋で祀沙（浅堆回避祈願）が実施されたが、船員の祈りは群山島の五龍廟、蛤窟の龍祠など朝鮮半島の廟祠にも捧げられていた。このことは、江南から朝鮮半島西岸におよぶ南路全域が彼らの慣れ親しんだルーティンの活動舞台だったことを意味する。

『高麗図経』に記された南路航海を支える知識・技術とインフラは、あくまで一二世紀初めの状況だが、こうしたものは一朝一夕に生まれ得るものではなからう。官員派遣による使者の迎接は国家間の通交復活後に形成された体制だが、それ以外の事項は少なくとも九世紀にさかのぼる通商を中心とした南路航海の歴史のなかで、中国側・朝鮮側双方の関係者の協業の結果として、長い時間をかけて育まれてきたものに違いあるまい。

高麗・宋両政府にとっては、使船の往来が長年途切れるなかで状況が不確かになった北路をあえて再興するよりも、長い伝統と実績のもとでノウハウと物的・人的資源が継続して維持、蓄積され、現に安定して機能している南路の基盤に便乗するほうが、船舶と船員を調達し、政府要員を相手国へ確実に往来させるにはより効率的だった——少なくともそのように認識された——とおもわれる。そして使船の運航が再開され、南路での経験と運航支援体制がさらに充実していけば、これがいつそう選好されるという循環を生んだであろう。後に板橋鎮が使船のために開港されても、その利用は僅少にとどまったのである。前述のように南路においても黄水洋（江蘇沖）の沙堆は大きな障害であり、それを避けるには北路が有利であることも承知されていた（史料上）。それでも南路が利用されたということこそ、

この航路に対する信頼感、あるいは習慣性を示すものと考ええる。

宋国内の移動に関しても、物流大動脈として発展をとげた開封・江南間の内陸水路を利用したほうがマンパワーと必要物資の調達、関連インフラの面でより好都合である。また近藤一成は、使船の「誘致」と海商の利害との関係にも注意をはらっている⁽⁹⁴⁾。使船の「誘致」が個人または集団としての海商にもたらす利得の具体的内容は必ずしも明瞭ではないが、かりに軍配のあがった南路の海商の利害が政府の決定に反映されたとしても、彼らの意向が一方的に状況を規定したわけではあるまい。結局のところ、南路を利用した場合の諸々の好条件に対する政府側の評価があればこそその判断結果とみるべきだろう⁽⁹⁵⁾。

むろん以上のことは、北路、特に密州航路の純客観的ないし絶対的な利用価値の低さを意味するものではない。これが通商路として一定に機能していたことは再三言及してきた。要は政府サイドの選択の問題であり、南路はその意味において「安全牌」だったのである。

六 おわりに

少なくとも九世紀以来継続的に利用されてきた南路は、四〇年近くにわたり使船の往来が中断した北路に比べ、一世紀後半の段階でより高い安定感と信頼性を認められていたと考えられる。そして使船運航の実務を担う船舶と船員の確保にも有利だったとみられる。このような前提があるとすれば、政治的背景、経済・文化上の動機（少なくとも高麗使にとって）、また宋国内移動の利便性において南路が北路よりも総合的に劣位にはない以上、高麗使・宋使

ともに、より実績のある前者を選択する傾向が強まったのは当然ともいえよう。

高麗・宋間の外交については、文書・情報伝達、使船の運航など、仲介者としての海商・商船の活動が下支えしていたことが、かねて指摘されてきた。本稿もまた、海商の活動が使船の航路選択の前提になっていた可能性を指摘することで、当時の国際海上通航における海商の役割の大きさをあらためて確認する結果となった。これを強調するならば、当時の海を越えた国家間外交の実践過程は、単に政治権力が海商を利用したという以上に、そもそも海商の敷いたレールに便乗し、ないしはこれを借用することで実現したのである。海商たちの存在によって規定される側面は、それだけ大きかったといえよう。

- 1 関連研究は枚挙に暇がない。ここではひとまず高麗・宋関係の全体像を通観できる主要論考として以下のものをあげておく。丸亀「一九六〇／六一」、全「一九七四」、同「一九七七」、羅「一九八四」、全「一九八九」、羅「一九九五」、楊渭生「一九九七」、姜「二〇〇四」、金渭顕「二〇〇四」、申「二〇〇八」。
- 2 原「一九九九」、山内「二〇〇三」、榎本「二〇〇六」、原「二〇〇六」、榎本「二〇〇七b」、近藤「二〇〇九」、金榮濟「二〇〇九a」、榎本「二〇一〇」、李鎮漢「二〇一〇」参照。
- 3 航路研究に対する筆者の問題意識については、森平「二〇一三」六〇七頁、参照。
- 4 高麗・宋間航路に論及した先行研究には次のものがある。金庠基「一九四八」、丸亀「一九六〇」、内藤「一九六一」、宋「一九八〇」、王文楚「一九八二」、全「一九八九」、祁「一九九七」、李玉昆「一九九七」、尹「二〇〇二」、金渭顕「二〇〇四」、金澈雄「二〇〇四」、姜「二〇〇四」、孫「二〇〇五」、申「二〇〇八」V、金榮濟「二〇〇九b」、李錫炫「二〇一一」。
- 5 史料Eは南宋期の明州(當時は慶元)地方志の記事であり、原文の「来」「去」はそれぞれ明州を基点とする船舶の動きに

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

- もみえるが、利用する風向が逆になる。「風」に方位名を冠した語句をその方角にむかって吹く風と解釈すれば意味は通るが、一般的な用語ではない。ここでは「来」「去」を文章の主題である「高句麗国」（高麗）を基点とする表現と解釈した。
- 6 当該期の通使全七ヶ九例中（不確実なケースあり）、関係史料に航路情報が示されるのは高麗使韓惟忠（一一三三）、金稚規（一一三六）の二例のみだが、いずれも南路である。
- 7 例外として一一六四年にも一度だけ高麗より遣使がなされている（『高麗史』卷一八・毅宗世家・一八年（一一六四）三月壬寅）。
- 8 遣使情報の混乱については、『高麗史』『宋史』等の基本史料に関する丸亀「二九六〇」の整理を参照（二一〇九頁）。また王応麟『玉海』卷一五四・朝貢の記事では、上記の基本文献にみえない遣使情報を伝える。すなわち太平興国六年（九八一）二月と咸平七年（一〇〇四）一二月に高麗の朝貢があったというもの（献方物・建隆高麗来貢）がそれであり、建隆二年（九六一）三月に宋から高麗王へ下賜があったというもの（錫予外夷・淳化賜高麗九経祥符賜経文政和賜雅楽宝尊）も遣使に関連する疑いがある。何らかの誤伝である可能性もあるが、独自の遣使事実を伝えている可能性もいまのところ排除できない。
- 9 当該期の航路判明例はせいぜい全体の四分の程度だが、いずれも北路に限られる。高麗使は時賛（九六三。宋使説あり）、白思柔（九九一）、元証衍（九九三）、朱仁紹（九九九ないし一〇〇〇）、尹徵古（一一〇一四）、崔元信（一一〇一九）、元穎（一一〇二〇）、金元冲（一一〇三六）、宋使は呂端（九八八）、劉式（九九二）。また宋は一一〇一五年に登州の海次に高麗使接待用の客館を設置した（『宋史』卷四八七・高麗伝・大中祥符八年（一一〇一五））。
- 10 『大覚国師外集』卷二・靈通寺大覚国師碑、「偃風寺大覚国師碑」（崔鉉植編『韓国金石文集成（23）高麗7碑文7（図録篇）』（韓国国学振興院、二〇一三年）所収拓影）。
- 11 呂「二〇〇三」六八頁。
- 12 王賽時「二〇〇六」三三六頁。

- 13 張照東「二〇〇六」一五八頁。
- 14 劉「二〇〇七」二一七頁。
- 15 金榮濟「二〇〇九b」二四五頁。
- 16 史料Bでは航路変更を「近年」の動向としている。史料Cは高麗文宗の死亡情報に付された高麗国情データの一部であり、同時期の情報にもづく可能性が高いとおもわれるが、そうではない可能性も念のため留保しておきたい。
- 17 なお基本史料文献以外の中国史料の検索には、張東翼「二〇〇〇」から大いに裨益した。
- 18 筆者は別稿でこの問題を論じたが（森平「二〇一三」二四七～二四八頁）、その際は紙幅の都合で根拠データを提示できなかつた。本表はその大半を取めるが、一一三〇年代以降のデータは除外しているので完全ではない。またここに提示するデータは前稿発表後の研究進展をうけて補正したものである。ただ運航の季節性に関する結論——宋からの出航は五月前後、高麗からの出航は七～九月に集中——には全く影響しない。
- 19 近年、金榮濟「二〇〇九b」は、通商路として江南—密州—高麗という航路が存在し、魴魚船のごとき宋の浅海用平底船と高麗の平底船が就航したと主張した。根拠事例としては、①水深が浅く南路で使用する航洋船が入港しがたい杭州で雕造された経板が宋商船で高麗に出荷されたこと（『蘇軾文集』卷三〇・論高麗進奉状）、②福建・両浙の海商が宋の遣使情報を高麗に急報する名目で「輕舟」（金は魴魚船と理解）を仕立てたこと（『長編』卷二八九・元豐元年（一〇七八）五月甲申）、③南宋期の杭州に「高麗賈胡」の商船が大挙到来したこと（楊万里『誠齋集』卷二二〇・宋故左丞相節度使雍国公贈太師諡忠肅虞公神道碑）をあげる。金自身は使船による同航路の利用を想定しないが、もしかかる事実があったとすれば、江南発着船でも南路利用とは限らないことになる。ただ金の想定する航路は、板橋鎮を中継する物流経路としては首肯できるが、江南・高麗間の直接渡航路としてはなお証明不足である。事例①で杭州は経板製作地として言及され、船積地とは明示されない。かりに杭州で船積みしたとしても、小型船で内陸水路や沿岸航路を通じて明州方面に運び、そこで航洋船に積み替えたとも考えられる。

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

これは航洋船が杭州との間で貨客を受け渡す際の常法である（成尋『參天台五臺山記』延久四年（一〇七二）四月五日、榎本「二〇〇七a」四二頁、参照）。ゆえに①は杭州から直接高麗に渡った小型船の確実な例証にならない。そもそも魴魚船は漕力をもつとする浅喫水の小型船で、河川や沿岸部で使用された（斯波「一九六八」六一～六四頁、参照）。かかる船舶が江南から山東經由で高麗までの長距離を直接渡航するのは、特に事例②のように急行する場合、人力面の無理が大きい。また積載量が少ないため商用では長距離ほど収益率が下がり、特に江南・高麗間ではこの点で有利な南路の大型航洋船と競合するので、積極的運用は想定しにくい。「輕舟」といえば小型船を連想しやすいが、原義は「速い船」である。事例②の場合も急行船、早船という用途を意味するだけで、実体は南路の航洋船だったのではないか。事例③については、商人が高麗人だったとしても、その利用船が高麗船だったことをただちに意味するわけではない。特にこの場合は杭州が舞台なので、事例①を参考にすると、宋商の航洋船に相乗りするなどして明州方面に到着した高麗商人が現地で沿岸船をチャーターして乗りつけたことも考えられる。またこれは一二世紀後半の事例なので、高麗船が金朝治下の華北沿岸を通って南宋まで多数往来し得たことを証明する必要もある。少なくとも一二〇年代までの使者が北路を利用する場合、浅堆の多い江蘇沖の航程を加えてわざわざ海難の機会を増やさずとも、はじめから密州で出入国すれば済む（宋国内移動の便も大差ない——後述）。高麗使が交易上の動機で江南を目指す場合も収益性の高い南路の航洋船を利用できるので（後述）、あえてかかる迂回路をたどる意味はない。本稿では従来どおり、特別な状況が判明しない限り江南発着の使船は南路を利用したとみなす。

20 『蘇軾文集』卷三〇・論高麗進奉狀。なお本稿では蘇軾の著作のテキストを張志烈・馬德富・周裕鐸主編『蘇軾全集校注』（河北人民出版社、二〇一〇年）による。

21 金榮濟「二〇〇九b」二四二～二四五頁。

22 『長編』卷三四九・元豐七年（一〇八四）一〇月癸未。

23 『高麗史』卷一〇・宣宗世家・二年（一〇八五）三月戊戌。

- 24 『蘇軾文集』 卷三二・乞禁商旅過外國狀。
- 25 蘇轍『欒城集』 卷四五・乞裁損待高麗事件劄子、『長編』 卷四四九・元祐五年（一〇九〇）一〇月癸丑。
- 26 『蘇軾文集』 卷三五・論高麗買書利害劄子（第二）、『長編』 卷四八一・元祐八年（一〇九三）二月辛亥。
- 27 趙汝愚『宋名臣奏議』 卷一四一・辺防門・高麗・上欽宗論高麗人使所過州界之擾（胡舜陟・靖康元年（一一二六）一〇月）。
- 28 『高麗史』 卷九四・徐熙伝によると、成宗一二年（九九三）、契丹の侵攻軍指揮官蕭恒徳（遜寧）は、出兵理由の一つとして「海を越えて宋に臣事した（越海事宋）」ことをあげている。また『高麗史』 卷八・文宗世家・一二年（一〇五八）八月乙巳（後掲史料丁）によると、庚戌年（一〇一〇）に契丹が高麗につきつけた「問罪書」でも、「西方で宋に往来（西往來於宋国）」していることを挙論している。
- 29 近藤「二〇〇九」四四四～四四五頁。
- 30 この問題に関する事件史の展開については、金在滿「一九九九」第四・五章、参照。
- 31 『長編』 卷二六二・熙寧八年（一〇七五）四月丙寅。
- 32 近藤「二〇〇九」四五〇～四五三頁、参照。
- 33 蘇轍『欒城集』 卷四五・乞裁損待高麗事件劄子、『長編』 卷四四九・元祐五年（一〇九〇）一〇月癸丑。
- 34 『長編』 卷四五二・元祐五年（一〇九〇）一二月乙未。
- 35 毛利「二〇〇九」二八三頁。
- 36 安「二〇〇二」九二～一〇〇頁、参照。
- 37 『高麗史』 卷一三・睿宗世家・五年（一一一〇）七月戊戌。
- 38 鄭・金「一九八五」では例外的に両国の政治的連携のほうを重視する。
- 39 斯波「一九九二」、榎本「二〇〇七a」など参照。

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

- 40 近藤「二〇〇九」四五二～四五三頁、李錫炫「二〇一一」一〇八～一一〇頁。
- 41 金庠基「一九四八」、丸龜「一九六二」、全「一九七四」、同「一九七七」、宋「一九八〇」、倪・方「一九八二」、羅「一九八四」、全「一九八九」、羅「一九九五」、朴「一九九六」、楊渭生「一九九七」、姜「二〇〇四」、金渭蹟「二〇〇四」、王力軍「二〇一一」など。
- 42 斯波「一九六八」二七一～二八五頁、參照。
- 43 『宋史』卷四七六・李全伝。
- 44 宋代の出版文化については、長澤「一九八二」六一～六九頁、張・程「二〇〇二」、周「二〇〇三」、楊玲「二〇一一」參照。
- 45 『長編』卷四三五・元祐四年（二〇八九）一月甲午、同卷四八一・元祐八年（二〇九三）二月辛亥、『蘇軾文集』卷三〇・論高麗進奉狀、同卷三五・論高麗買書利害劄子三首。
- 46 蘇頌『蘇魏公文集』卷一〇〈己未九月予赴鞫御史、聞子瞻先已被繫。予昼居三院東閣、而子瞻在知雜南廡、才隔一垣、不得通音息、因作詩四篇、以為異日相遇、一噓之資耳〉。
- 47 藤田「一九四三b」三八三～三八四頁、吳「二〇〇六」二〇八～二〇九頁、參照。
- 48 曾鞏『元豊類藁』卷三五・明州擬辭高麗送遺狀。
- 49 『長編』卷四五二・元祐五年（二〇九〇）二月乙未。
- 50 斯波「一九六八」二七二～二八五頁、參照。
- 51 『長編』卷三〇二・元豊三年（二〇八〇）正月辛巳。
- 52 『長編』卷四四九・元祐五年（二〇九〇）一月癸丑、同卷四八一・元祐八年（二〇九三）二月辛亥、『蘇軾文集』卷三五・論高麗買書利害劄子（第一）。
- 53 鄭修芽「一九九五」Ⅲ、參照。

- 54 『長編』卷二五〇・熙寧七年（一〇七四）二月庚寅。
- 55 医学については『高麗史』卷九・文宗世家・三二年（一〇七八）七月乙未、三三年七月辛未、同卷一四・睿宗世家・一三年（一一一八）七月辛巳など、音楽については『高麗史』卷七〇・樂志・雅樂・宋新賜樂器など、絵画については郭若虚『図画見聞誌』卷六・近事・高麗国、『長編』卷二五〇・熙寧七年（一〇七四）二月発未など。
- 56 鄭修芽「一九九五」。
- 57 李鎮漢「二〇〇五」Ⅲ。
- 58 『高麗史』卷九五・鄭文伝、任懿伝。
- 59 姜「二〇〇四」三七六～三八一頁、李錫炫「二〇一一」一〇七～一〇八頁。
- 60 森平「二〇一三」二四五～二四八頁、参照。
- 61 近藤「二〇〇九」四五九～四六〇頁、金榮済「二〇〇九b」二四四～二四五頁。
- 62 『高麗史』卷八・文宗世家・二五年（一〇七二）三月庚寅。
- 63 『宝慶四明志』卷六・郡志・叙賦下・市舶・高句麗国。近藤「二〇〇九」は両国の事前交渉を仲介した福建海商黄慎の意向だとするが（四五二頁）、史料では、高麗が黄慎に「因りて」泉州入貢を図ったと記すので、高麗側が嚮導を依頼したとも読める。なお王闢之『澠水燕談錄』卷九によると、明州への海道を嚮導したのも黄慎だった。
- 64 榎本「二〇〇七a」四四頁、参照。
- 65 『長編』の当該条の註には、典拠文献について「『神宗実録』の」朱本と墨本はともに同じ。正史（＝『神宗正史』か）高麗伝所載の地理情報は実録と各々異なり、検討を要す（朱墨本並同。正史高麗伝所載地理、与実録並不同、当考）とある。当該条では史料Cの前に高麗の地理・国情に関する長文の記述があるので、一義的にはこれに関する注記とみられるが、史料Cの航路情報も対象に含まれるのか、含まれるとして、文献間の差違が記述の有無程度ではなく記された内容の相違におよぶの

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

かは不明である。ここでは史料Cの事実性はともかく、かかる認識ないし情報が宋側にあったというレベルでとらえている。

66 『蘇軾文集』卷三二・乞禁商旅過外国状。

67 金涓顯『二〇〇四』二二四頁、李錫炫『二〇一二』一〇四～一〇五頁。

68 当該使節を列記する。南路・高麗使金悌（二〇七二）〈通州着〉、同・柳洪（二〇八〇）、宋使劉達（一一〇三）、高麗使崔弘嗣（一一〇四）〈豫章着〉、同・韓惟忠（一一三三）。北路・高麗使（一説に宋使）時贊（九六三）、同・元証衍（九九二）、同・徐訥（二〇一七）〈遅延〉、同・崔元信（二〇一九）、同・金元冲（二〇三六）、宋使楊景略（二〇八四）〈他処漂流〉。劉達については、高麗肅宗代（二〇九五～一一〇五）に宋使船が敗没して迎接官の金漢忠が救助にあたったという事件（『高麗史』卷九五・金漢忠伝）に、年代と使者の格式（高麗側が中間迎接をおこなうに相応しい宋政府の正式使節）が合致することから判断した。

69 海上保安庁海洋情報部『二〇〇三』第三章、第4～9図。

70 王賽時『二〇〇六』三二四～三三二頁、参照。

71 遣唐新羅使の航路については権『一九九七』第三章、参照。山東における新羅人の在留と商業活動については円仁『入唐求法巡礼行記』の記載に詳しい。五代政権との通交では、交渉窓口、使者・商船の到来地として青州（現・山東省濰坊市青州市）や登州が登場する（『冊封元龜』卷九七二・外臣部・朝貢・清泰元年（九三四）八月、同卷九九九・外臣部・互市・清泰元年七月、一〇月、『五代会要』卷三〇・高麗・後晋天福三年（九三八）八月）。

72 『長編』卷三四一・元豊六年（一〇八三）一月己酉、甲子。

73 藤田「一九四三a」二四九～二五四頁、同「一九四三b」三三九～三四二頁、参照。

74 『長編』卷四〇九・元祐三年（一〇八八）三月乙丑。

75 『宋会要輯稿』第一六五冊・刑法二一六二・政和四年（一一一四）三月一八日。

76 龐元英『文昌雜錄』卷五・元豐甲子（一〇八四）九月二日、李綱『梁谿集』卷一六七・宋故追復龍圖閣直學士贈少師錢公墓誌銘。

77 王力軍「二〇一二」六八頁。

78 楊景略は帰国後、板橋鎮に海神廟を建立することを奏請した（『蘇軾詩集』卷三六〈頃年楊康功使高麗還、奏乞立海神廟於板橋。僕嫌其地湫隘、移書使遷之文登、因古廟而新之、楊竟不從。不知定國何從見此書、作詩稱道不已。僕不能記其云何也、次韻答之〉）。これを一行が板橋鎮より帰国した証拠とする説もあるが（劉「二〇〇七」一二七頁、参照）、奏請が密州の地よりなされたわけでもない限り、そのようには断定できない。板橋鎮は彼らの苦難に満ちた船旅の出発地だった。宋側のどこに帰港したかにかかわらず、帰還を祝し、あるいは今後の航海安全のため、出港地での建廟を發願したとして何ら不思議ではない。

79 内藤「一九六一」四五三―四六〇頁、李基東「一九九七」、権「二〇〇七」第三章、申「二〇〇八」IV、高「二〇一一」IV など参照。

80 森「二〇〇九」三一〇―三一五頁、参照。宋は東シナ海域において杭州にも市舶司を併置したが、浅堆や潮流の關係でアセスに難があったため（『西溪叢語』卷上）、貿易港としての地位は明州が上だった（斯波「一九九二」四頁、榎本「一九九七a」四二頁、参照）。なお高麗貿易における泉州の重要性を強調する見解もあるが（陳「二〇〇五」）、海商の出身地を貿易根拠地と単純に同一視する誤解を前提としており、そのままがうわけにはいかない。少なくとも、北宋期に泉州を根拠地として貿易をおこなう場合、一〇八七年にここに市舶司が置かれるまでは、他の市舶司港を經由して出入国手続きをする必要がある。通説どおり高麗や日本との往来（後述する渡航先の虚偽申告を含めて）には、基本的に両浙の市舶司港がそうした窓口の役割をはたしたとみられる。その後も高麗や日本に往来する際には同様な段取りをふんだ可能性が高いが（榎本「二〇〇七a」四三頁、参照）、両浙の市舶司港を經由しない場合でも、東シナ海の横断には結局のところ明州航路をたどったであろうことは前述したとおりである。

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

- 81 榎本「二〇〇六」六九頁、参照。
- 82 森「二〇〇九」三一頁、参照。
- 83 近藤「二〇〇九」四四九～四五三頁、参照。
- 84 本書については燕「一九九八」参照。
- 85 榎本「二〇〇七a」五〇～五三頁、参照。
- 86 「客舟」「神舟」に関する以上の説明については、森平「二〇一三」二四三～二四五頁、参照。
- 87 彼らが搭載した使者は、記事の日付の少し前に神宗皇帝死去の「弔慰」と哲宗皇帝即位の「賀登極」のために入宋した高麗使(①—4)と誤解しやすいが、高麗文宗の死去をうけて一〇八四年に板橋鎮を發した楊景略ら宋側の祭奠・弔慰使にあたる。ただ前述のごとく、このとき一部は登州、一部は明州に漂流し、それぞれの場所から再渡航した。また帰路には南路を利用した可能性もある。三名の海商がどの段階の航海を担当したかは不明。
- 88 『高麗史』卷九・文宗世家・三五年(一〇八一)八月戊辰、『大覚国師文集』卷一〇・上浄源法師書(第一)、同卷一一・上大宋浄源法師書(第二)、『大覚国師外集』卷二・大宋沙門浄源書(第二・第六)。
- 89 金采濟「二〇〇九a」二〇七～二二二頁、李鎮漢「二〇一一」第三・七章、参照。
- 90 『長編』卷二四七・熙寧六年(一〇七三)一〇月壬辰。
- 91 「松杉木」がさす具体的な樹種は不明だが、少なくとも高麗船の主船材はマツ類である。
- 92 関係の調査報告書として、文化広報部文化財管理局「二九八五」、国立海洋遺物展示館「二九九九」、同「二〇〇五」、同「二〇〇六」、国立海洋遺物展示館水中発掘課「二〇〇八」、また最新の総合的研究として郭「二〇一二」参照。
- 93 以下の関連記述については、森平「二〇一三」(特に結章)参照。
- 94 近藤「二〇〇九」。

95 このほか大型尖底ジャンク船の積載力も南路の好条件の一つだが、北路での使用船体と一度の使用での動員隻数が不明であるため、現段階では保留しておきたい。

引用・参照文献

【日本語文献】

- 榎本涉 「二〇〇六」 「宋代市舶司貿易にたずさわる人々」 歴史学研究会編 『港町の世界史③——港町に生きる』 青木書店
- 榎本涉 「二〇〇七a」 「明州市舶司と東シナ海海域」 同著 『東アジア海域と日中交流——九一—一四世紀』 吉川弘文館
- 榎本涉 「二〇〇七b」 「宋代の「日本商人」の再検討」 同著 『東アジア海域と日中交流』（前掲）
- 榎本涉 「二〇一〇」 「東シナ海の宋海商」 荒野泰典・石井正敏・村井章介編 『日本の対外関係3 通交・通商圏の拡大』 吉川弘文館
- 海上保安庁海洋情報部 「二〇〇三」 『中国・台湾沿岸水路誌』 海上保安庁
- 近藤一成 「二〇〇九」 「知杭州蘇軾の治績——宋代文人官僚政策考その対高麗策」 同著 『宋代中国科挙社会の研究』 汲古書院
- 斯波義信 「一九六八」 『宋代商業史研究』 風間書房
- 斯波義信 「一九九二」 「港市論——寧波港と日中海事史」 荒野泰典・石井正敏・村井章介編 『アジアのなかの日本史Ⅲ 海上の道』 東京大学出版会
- 豊島悠果 「二〇〇九」 「一一一六年入宋高麗使節の体験——外交・文化交流の現場」 『朝鮮学報』 二二〇
- 内藤雋輔 「一九六二」 「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』 東洋史研究会
- 長澤規矩也 「一九八二」 『長澤規矩也著作集2 和漢書の印刷とその歴史』 汲古書院
- 原美和子 「一九九九」 「宋代東アジアにおける海商の仲間関係と情報網」 『歴史評論』 五九二
- 原美和子 「二〇〇六」 「宋代海商の活動に関する一試論——日本・高麗および日本・遼（契丹）通交をめぐる」 小野正敏・五味文

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

彦・萩原三雄編『中世の対外交流——場・ひと・技術』高志書院

藤田豊八「一九四三a」「宋元時代海港としての杭州附上海・膠州」同著『東西交渉史の研究』南海篇、萩原星文館

藤田豊八「一九四三b」「宋代の市舶司及び市舶条例」同著『東西交渉史の研究』南海篇、萩原星文館

丸亀金作「一九六〇／六一」「高麗と宋との通交問題（一／二）」『朝鮮学報』一七／一八

毛利英介「二〇〇九」「十一世紀後半における北宋の国際的地位について——宋麗通交再開と契丹の存在を手がかりに」宋代史研究

会編『宋代中国の「相対化」』汲古書院

森克己「二〇〇九」「日本・高麗來航の宋商人」『新編森克己著作集2 続日宋貿易の研究』勉誠出版

森平雅彦「二〇一三」「文献と現地との照合による高麗—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』汲古書院

山内晋次「二〇〇三」「東アジア・東南アジア海域における海商と国家」同著『奈良平安期の日本とアジア』吉川弘文館

【朝鮮語文献】

高慶錫「二〇一一」「新羅の対中海上交通路研究——中部横断航路と南部斜断航路の開設時期を中心に」『新羅史学報』一一四

郭儒哲「二〇一一」「高麗船の構造と造船技術」民俗苑

国立海洋遺物展示館（編）「一九九九」『発掘調査 木浦達里島船』国立海洋遺物展示館

国立海洋遺物展示館（編）「二〇〇五」『群山十二東波島海底遺蹟』国立海洋遺物展示館

国立海洋遺物展示館（編）「二〇〇六」『安佐船発掘報告書』国立海洋遺物展示館

国立海洋遺物展示館水中発掘課（編）「二〇〇八」『安山大阜島船水中発掘調査報告書』国立海洋遺物展示館

権恵永「一九九七」『古代韓中関係史——遣唐使研究』一潮閣

- 祁慶富 「一九九七」 「一〇〇一」 世紀韓中海上交通路」 曹永祿編『韓中文化交流と南方海路』 国学資料院
- 金庠基 「一九四八」 『麗宋貿易小考』 同著『東方文化交流史論攷』 乙酉文化社
- 金榮濟 「二〇〇九 a」 「宋・高麗交易と宋商——宋商の経営形態と彼らの高麗居住空間を中心に」 『史林』 三三二
- 金榮濟 「二〇〇九 b」 「麗宋交易の航路と船舶」 『歴史学報』 二一〇四
- 金渭顕 「二〇〇四」 『麗・宋関係とその航路考』 同著『高麗時代対外関係史研究』 景仁文化社
- 金在満 「二〇〇九」 『契丹・高麗関係史研究』 国学資料院
- 金澈雄 「二〇〇四」 『高麗と宋の海上交易路と交易港』 『中国史研究』 二一八
- 羅鍾宇 「一九八四」 『高麗時代の対宋関係』 『圓光史学』 三
- 羅鍾宇 「一九九五」 『五代および宋との関係』 『韓国史15 高麗前期の社会と対外関係』 国史編纂委員会
- 文化広報部文化財管理局(編) 「一九八五」 『莞島海底遺物』 文化広報部文化財管理局
- 申採湜 「二〇〇八」 『宋代対外関係史研究』 韓国学術情報
- 安秉佑 「二〇〇二」 『高麗と宋の相互認識と交渉——一世紀後半〜二世紀前半』 『歴史と現実』 四三
- 尹明喆 「二〇〇二」 『徐熙の宋国使行航路探究』 同著『韓民族の海洋活動と東アジア地中海』 学研文化社
- 李基東 「一九九七」 『羅末麗初南中国諸国との交渉』 『歴史学報』 一五五
- 李錫炫 「二〇一一」 『北宋代使行旅程行路考——宋入境以後を中心に』 『東洋史学研究』 一一四
- 李鎮漢 「二〇〇八」 『高麗文宗代対宋通交と貿易』 『歴史学報』 二一〇〇
- 李鎮漢 「二〇一一」 『高麗時代宋商往来研究』 景仁文化社
- 張東翼 「二〇〇〇」 『宋代麗史資料集録』 ソウル大学校出版部
- 全海宗 「一九七四」 『対宋外交の性格』 『韓国史4 高麗貴族社会の成立』 国史編纂委員会

高麗・宋間における使船航路の選択とその背景

- 全海宗 「一九七七」『高麗と宋との関係』『東洋学』七
全海宗 「一九八九」『高麗と宋との交流』『国史館論叢』八
鄭起燉・金谷完 「一九八五」『麗・宋関係史研究——その性格を中心に』『人文科学研究所論文集（忠南大校）』Ⅺ—
鄭修芽 「一九九五」『高麗中期対宋外交の再開とその意義——北宋改革政治の受容を中心に』『国史館論叢』六一

【中国語文献】

- 陳高華 「二〇〇五」『北宋時期前往高麗貿易的泉州船商——兼論泉州市舶司的設置』『陳高華文集』上海辭書出版社
姜吉仲 「二〇〇四」『高麗与宋金外交経貿關係史論』天津出版社
李玉昆 「一九九七」『宣和奉使高麗図経』与宋代的海上交通』『中国航海』一九九七—
劉鳳鳴 「二〇〇七」『山東半島与東方海上絲綢之路』中華書局
呂英亭 「二〇〇三」『宋麗關係与密州板橋鎮』『海交史研究』二〇〇三—
倪士毅・方如金 「一九八二」『宋代明州与高麗的貿易關係及其友好往来』『杭州大学学报』一二—
朴真奭 「一九九六」『十一—十二世紀宋与高麗的貿易往来』刁書仁主編『中朝關係史研究論文集』吉林文史出版社
宋晞 「一九八〇」『宋商在宋麗貿易中的貢獻』同著『宋史研究論叢』二、中国化学学院出版部
孫光圻 「二〇〇五」『中国古代航海史（修訂本）』海洋出版社
王力軍 「二〇一一」『宋代明州与高麗』科学出版社
王賽時 「二〇〇六」『山東海疆文化研究』齊魯書社
王文楚 「一九八二」『兩宋和高麗海上航路初探』『文史』一二
吳曉萍 「二〇〇六」『宋代外交制度研究』安徽人民出版社

- 燕永成 「一九九八」 『《宋朝要録》考略』 『史学史研究』 一九九八—四
- 楊玲 「二〇一二」 『宋代出版文化』 文物出版社
- 楊渭生 「一九九七」 『宋麗關係史研究』 杭州大学出版社
- 張麗娟・程有慶 「二〇〇二」 『中国版本文化叢書 宋本』 江蘇古籍出版社
- 張照東 「二〇〇六」 『宋元山東区域經濟研究』 齊魯書社
- 周宝榮 「二〇〇三」 『宋代出版史研究』 中州古籍出版社

【付記】 本稿はJSPS科研費（若手研究A…二二六八二〇〇五）による研究成果の一部である。

11世紀後半～12世紀初の高麗・宋遣使一覧

①高麗使 (高麗→宋)

渡航年次	月/日	使者	経由地	経路	主な典故 (下線は航路推定根拠)	備考
1071	3月(麗), 5月:宋側 で来着通報	金佛	通州海門県 (※入港予定 は明州), 泗 州	南路	『高麗史』8・文宗世家・25/3/庚寅, 『節要』文宗25/3. 『宋史』15・神宗本紀・熙寧4/5/丙午, 8/癸丑. 同高麗伝・熙寧3. 『長編』熙寧4/5/丙午, 8/癸丑. 『玉海』154・朝貢・獻方物・建隆高麗来貢・熙寧4/8. 『漚水燕談錄』9. 『方輿勝覽』45・通州・山川・大海. 『宝慶四明志』6・郡志・叙賦下・市舶・高句麗国	当初は登州ないし泉州(福建)への入港を検討。宋は明州・潤州を指定。明州をめざすも海門県へ。
1073	8月(麗)	金良鑑	明州, 杭州, 潤州, 泗州	南路	『高麗史』9・文宗世家・27/8/丁亥, 『節要』文宗27/8. 『長編』熙寧6/10/壬辰, 7/1/乙丑. 『宋史』15・神宗本紀・熙寧7/是歲, 同高麗伝・熙寧7. 『玉海』154・朝貢・獻方物・建隆高麗来貢・熙寧7/1. 『宋大詔令集』237・政事・四裔・高麗・賜設齋祝聖回書, 賜示諭書	明州航路を貢路とすることを公定。
1076	8月(麗)	崔思諒 (一説 に崔思 訓)	明州, 杭州	南路	『高麗史』9・文宗世家・30/8/丁亥, 『節要』文宗30/8. 『宋史』高麗伝・熙寧9. 『玉海』154・朝貢・獻方物・建隆高麗来貢・熙寧9/11. 『元豊類纂』35・明州擬辟高麗送遺狀. 『丞相魏公遺訓』2・家世	
1079	3月(麗), 11/27以前 に遭難	柳洪	浙江, 明州, 象山?	南路	『高麗史』9・文宗世家・34/3/壬申, 同95・朴寅亮伝, 『節要』文宗34/3. 『宋史』16・神宗本紀・元豊3/1/己丑. 同高麗伝・元豊2. 『玉海』154・朝貢・獻方物・建隆高麗来貢・元豊3/1. 『長編』元豊2/11/辛卯, 3/1/乙酉, 丁亥, 己丑, 2/丙申, 壬寅, 戊申, 4/庚子	浙江で遭難。象山県尉が救助。明州の通報により代替の使船を提供。水没した貢物は温州に漂着。高麗史料の紀年は1年遅い。

5	1081	4月(麗)	崔思齊	揚州、泗州	南路	『高麗史』9・文宗世家・35/4/庚辰, 『節要』文宗35/4, 『補閑集』上, 『長編』元豊4/11/己亥, 12/己巳	
6	1084	2月(宋)	崔思賢 鄭僅	明州	南路	『長編』元豊7/2/丙戌	
7	1085?				?	『高麗史』90・大寔国師顯伝, 『節要』宣宗2/4	出奔した義天の安否確認が目的。義天は密州板橋鎮に入港したが、高麗側は経路を把握できなかった可能性あり。
8	1085	8月(麗)	金上琦	明州	南路	『高麗史』10・宣宗世家・2/8/辛未, 『節要』宣宗2/8, 『宋史』高麗伝・元豊8, 『長編』元豊8/12/辛酉, 戊辰, 甲戌, 元祐1/2/庚申	経路の根拠は復路(②-4)参照。
9	1090	7月(麗), 8/10:明州 より到着報 告	李資義	明州	南路	『高麗史』10・宣宗世家・7/7/癸未, 『節要』宣宗7/7, 『宋史』高麗伝・元祐5, 『長編』元祐5/12/乙未, 『玉海』154・朝貢・献方物・元祐5/12, 『蘇軾文集』31・乞禁商旅過外国状, 『群書考索』後集64・財賦門・四夷方・高麗国・元祐5	
10	1092	7月(麗)	黄宗懋	杭州	南路	『高麗史』10・宣宗世家・10/7/壬辰, 『節要』宣宗10/7, 『長編』元祐7/11/甲申, 8/2/辛亥, 『宋史』17・哲宗本紀・元祐7/是歲, 同高麗伝・元祐7, 『蘇軾文集』35・論高麗貢書利害劄子(第一)	高麗史料の紀年は誤りか。
11	1098	7月(麗)	尹瓘	杭州	南路	『高麗史』11・肅宗世家・3/7/己未, 『節要』肅宗3/7, 『安稷崇慕誌銘』, 『宋史』18・哲宗本紀・元符1/是歲, 『長編』元符1/6/甲午, 12/丁丑, 『楊公筆録』	7月の使節発遣を明州に事前通告。宋国内は運河で移動。

12	1100	6月(麗)	任懿		?	『高麗史』11・康宗世家・5/6/乙丑, 同95・任懿伝, 『節要』康宗5/6, 『任懿墓誌銘』, 『宋史』19・徽宗本紀・元符3/8/戊申, 同高麗伝・元符中	
13	1100	7月(麗)	王嘏		?	『高麗史』11・康宗世家・5/7/丁丑, 同96・呉延龍伝, 同97・金富侁伝, 『節要』康宗5/7, 『宋史』高麗伝・元符中	
14	1104	7月(麗)	崔弘嗣	豫章(江北淮南)〈※入港予定は明州〉	南路	『高麗史』12・康宗世家・9/7/辛卯, 同95・鄭文伝, 同97・崔弘嗣伝, 同98・鄭克永伝, 『節要』康宗9/7, 『能改齋漫錄』14・高麗至豫章先状	崇寧年間, 高麗使が明州をめさずが豫章に入る(年代が合う遣使は本件のみ)。
15	1108	2月(麗)	王維	少なくとも1件は鎮江を経由	少なくとも1件は南路	『高麗史』12・康宗世家・3/2/丙戌, 『節要』康宗3/2, 『東人之文四六』2・告不時計奏表	『石林燕語』3に大觀年間高麗使が鎮江を通過したとある。年代が合う使節は左記2件。
16	1108	7月(麗)	金商祐		南路	『高麗史』12・康宗世家・3/7/乙亥, 『節要』康宗3/7	
17	1111	7月(麗)	金縁		南路?	『高麗史』13・睿宗世家・6/7/壬午, 同96・金仁存伝, 同97・金富侁附金富謙伝, 『節要』睿宗6/7, 『補閑集』上, 『宋史』21・徽宗本紀・政和2/是歲	経路の根拠は復路(②-10)参照。
18	1113	9月(麗)	安稷崇	明州	南路	『高麗史』13・睿宗世家・8/9/乙酉, 『節要』睿宗8/9	明州に牒を伝達。
19	1115	7月(麗)	王字之	明州定海県, 会稽, 杭州, 閩(潤), 泗州, 揚州	南路	『高麗史』14・睿宗世家・10/4/甲寅, 7/戊子, 11/6/乙丑, 同97・郭高伝附郭興伝, 『節要』睿宗10/7, 『補閑集』上, 『宝慶会稽統志』3・祠廟・会稽県・昭順靈孝夫人廟	使節は前年に任命されたが(『高麗史』13・睿宗世家・9/6/丁未), 直ちに発遣されなかつた模様。『補閑集』の記事は使節団とともに入宋した留学生権適の逸話。

20	1116	7月(麗)、 9/5: 明州 着	李資諲	明州, 定海	南路	<p>『高麗史』14・睿宗世家・11/7/己酉, 『節要』睿宗 11/7, 『高麗史』95・李子淵伝附 李資諲伝, 同 96・金仁存伝 (正使を李資諲と誤記), 同 97・鄭沆伝, 『補閑集』上, 『東人之文四六』2・謝書詔不名表, 同 9・入宋謝差接伴表, 『東文選』34・入宋謝差接伴表, 同 64・清燕閣記, 『文公裕墓誌銘』, 『宋史』21・徽宗本紀・政和 6/是歲</p>	
21	1118	7月以前	?	明州	南路	<p>『高麗史』14・睿宗世家・13/7/辛巳, 『高麗図経』16・官府・薬局</p>	明州に医師派遣要請文を送達。『高麗図経』に「宣和甲戌」とある年号は政和でないし重和の誤り。宋使曹諲の派遣(③-11)に関係。
22	1118	8月(麗)	鄭克永		?	<p>『高麗史』14・睿宗世家・13/8/戊午, 『節要』睿宗 13/8, 『東人之文四六』2・謝親策權適等賜第還国表, 『韓惟忠墓誌銘』, 『宋史』21・徽宗本紀・重和 1/是歲</p>	
23	1124	7月(麗)	李資德	明州	南路	<p>『高麗史』15・仁宗世家・2/7/戊子, 『節要』仁宗 2/7, 『李軾墓誌銘』, 『丹陽集』12・故頭諶閣直学士魏公墓誌銘, 『遊宦紀聞』6</p>	
24	1126	9月(麗), 11/1: 定海 着	金富軾	明州, 定海	南路	<p>『高麗史』15・仁宗世家・4/9/乙丑, 5/5/辛丑, 同 96・金仁存伝, 『節要』仁宗 4/9, 5/5, 『東人之文四六』2・告賀登極使至明州回表, 『東文選』39・告賀登極使至明州回表, 『宋史』23・欽宗本紀・靖康 1/10/丁巳, 同高麗伝, 『建炎以來繫年要録』建炎 1/4/丁亥, 『靖康要録』靖康 1/11/5, 『中興小紀』建炎 1/6/丁亥</p>	

25	1128	8月(麗)	尹彥頤	海州	北路	『高麗史』15・仁宗世家・6/8/甲戌, 『節要』仁宗6/8, 『建炎以來繫年要録』建炎2/11/甲申, 『中興小紀』4・建炎2/10/甲寅, 『石林燕語』7	航路根拠史料では使者名を記さず, 年次は建炎3年(1129)とするが, 建炎年間来着の高麗使は本使のみ。年数は誤りだろう。海州入港ならば復路(②-15)の経路にも符合。
----	------	-------	-----	----	----	---	--

②高麗使(宋→高麗)

	年次	月日	使者	経由地	経路	主な典拠(下線は航路推定根拠)	備考
1	1072	6月(麗)	金梯	杭州, 明州	南路	『高麗史』9・文宗世家・26/6/甲戌, 『節要』文宗26/6, 『元豊類纂』35・明州撰辞高麗送遺状, 『方輿勝覽』1・臨安府・名宦・蘇軾	
2	1074	6月(麗)	金良鑑		南路	『高麗史』9・文宗世家・28/6/丙子, 『節要』文宗28/6	経路の根拠は往路(①-2)参照。本使節の帰国を直接記した史料はないが, 彼らが帯同したとみられる揚州医助教馬世安らの来朝記事(左記)がこれを示すものであろう。
3	1080	7月(麗)	柳洪		南路	『高麗史』9・文宗世家・34/7/癸亥, 『節要』文宗34/7	経路の根拠は往路(①-3)参照。
4	1086	5/12:明州 発, 19日 (or 20日) 放洋, 6月 までに着	金上琦	明州	南路	『節要』宣宗3/6, 『大遼国師文集』8・至本国境上名罪表, 『大遼国師外集』12・靈通寺大覺国師碑	左記典拠はいずれも養天閣係史料。当年義天は浙江の寺院を遊歴して明州にいたり, 使船に便乗して楳国(年代が合う遣使は本使節)。
5	1091	6月(麗)	李資義		南路	『高麗史』10・宣宗世家・8/6/丙午, 『節要』宣宗8/6	経路の根拠は往路(①-9)参照。

6	1099	6月(麗)	尹璣		南路	【高麗史】11・肅宗世家・4/6/癸未	経路の根拠は往路(①-11)参照。
7	1101	5月(麗)	任懿		?	【高麗史】11・肅宗世家・6/5/甲申, 【節要】肅宗6/5	
8	1101	6月(麗)	王般		?	【高麗史】11・肅宗世家・6/6/丙申, 【節要】肅宗6/6	
9	1109	6月(麗)	金商祐		南路?	【高麗史】13・睿宗世家・4/6/戊寅	経路の根拠は往路(①-16)参照。
10	1112	6月(麗)	金縁	慶源郡	南路?	【高麗史】96・金仁存伝, 【節要】睿宗7/6	慶源は南路だが、北路で経由した可能性も留保しておく(楊景略の事例(④-4)参照)。
11	1114	6月(麗)	安稷崇		南路	【高麗史】13・睿宗世家・9/6/甲辰, 同70・樂志・宋新賜樂器・睿宗9/6/甲辰, 【節要】睿宗9/6, 【東人之文四六】卷2・謝賜新樂表	経路の根拠は往路(①-18)参照。
12	1116	6月(麗)	王字之		南路	【高麗史】14・睿宗世家・11/6/乙丑, 【節要】睿宗11/6	経路の根拠は往路(①-19)参照。
13	1117	4月中の出 5月(麗)	李資諫	南京, 泗州, 高郵, 潤州, 揚州, 常州, 蘇州, 秀州, 杭州, 越州, 明州, 梅岑	南路	【高麗史】14・睿宗世家・12年5月丁巳, 【節要】睿宗12/5, 【東文選】12・宋明州湖心寺次毛守道・和副使侍郎馳辱有感, 同42・乞辭表, 【東人之文四六】2・謝親策權適等賜第還国表, 同13・杭州, 廻次南京, 宿州, 泗州, 楚州, 高郵軍, 揚州, 潤州, 常州, 蘇州, 秀州, 越州, 明州, 謝潤州宴, 謝杭州回轅状, 【權適墓誌銘】	本件に関して豊島 [2009] に詳しい。
14	1127	4月末・明 5月(麗)	金富軾	明州	南路	【高麗史】15・仁宗世家・5/5/辛丑, 癸卯, 【節要】仁宗5/5, 【宋史】高麗伝, 【建炎以来繫年要録】建炎1/4/丁亥, 【靖康要録】靖康1/11/5, 【中興小紀】建炎1/6/丁亥	

15	1128	12月(麗)	尹彥頤	乳山, 洪州	北路	『高麗史』15・仁宗世家・6/12/甲寅, 『節要』仁宗6/12, 『尹彥頤墓誌銘』	洪州近海に到着したのは悪風の影響か。
----	------	--------	-----	--------	----	--	--------------------

③宋使(宋→高麗)

	年次	月日	使者	経由地	経路	主な典拠(下線は航路推定根拠)	備考
1	1078	4月(麗)	顧允恭	明州	南路	『高麗史』9・文宗世家・32/4/辛未, 『節要』文宗32/4	明州教練使
2	1078	6/12: 礼成 江着	安燾	明州, 定海	南路	『高麗史』9・文宗世家・32/6/甲寅, 同86・年表・文宗32/5, 『節要』文宗32/6, 『長編』287・元豊1/1/辛未, 閏1/甲午, 3/己卯, 辛巳, 丁亥, 8/己酉, 『宋史』高麗伝・元豊1, 『高麗図経』2・世次・王氏, 『宝慶四明志』19・定海県志・叙祠・神廟・東海助順李聖広徳威済王廟	
3	1079	7月(麗)	王舜封	梅岑山(補陀落迦山)	南路	『高麗史』9・文宗世家・33/7/辛未, 『節要』文宗33/7, 『宋史』高麗伝・元豊2, 『宝慶四明志』20・昌国県志・叙祠・寺院・梅岑山, 『雲麓漫鈔』2	
4	1084	7/24: 密州 発, 8/4, 8/13, 9月: 着	楊景略	密州	北路	『高麗史』10・宣宗世家・1/8/甲申, 同64・礼志・凶礼・上国使祭奠贈賻弔慰儀, 『節要』宣宗1/8, 『宋史』高麗伝・元豊6, 『長編』元豊6/9/丙辰, 丙寅, 11/己酉, 12/壬申, 『文昌雜錄』5・元豊甲子/9/21, 『梁谿集』167・宋故道復龍岡閣直学士贈少師錢公墓誌銘	密州出航後, 2船は登州漂着, 8/2に再出航, 8/4, 8/13に到着。左番は明州に漂着後, 9月に到着。
5	1093	2月(麗)	黄仲	明州	南路	『高麗史』10・宣宗世家・10/2/甲寅, 『節要』宣宗10/2	明州報信使
6	1093	10月(麗)	王廓	明州	南路	『節要』宣宗10/10	明州持牒使
7	1103	2月(麗)	張宗閔	明州	南路	『高麗史』12・肅宗世家・8/2/己巳, 『節要』肅宗8/2	明州教練使

8	1103	5月：明州 発、6月 (麗)	劉達	餘杭(杭州), 明州(四明), 定海, 梅岑	南路	『高麗史』12・肅宗世家・8/6/壬子, 『節要』肅宗8/6, 『宋史』高麗伝・崇寧2, 『宝慶四明志』19・定海県志・叙祠・宮觀・淵德觀, 『宋会要輯稿』20・礼20-11・東海神祠, 『高麗図経』2・世次・王氏, 『曲洧旧聞』8・蔣穎叔厚饋新進劉公達	張宗閔(③-7)の派遣は本使節の先触れか。
9	1109	12月(麗)	任郭	明州	南路	『高麗史』13・睿宗世家・4/12/己卯, 『節要』睿宗4/12	教練使明州都知兵馬使
10	1110	6月(麗)	王襄	明州, 定海	南路	『高麗史』13・睿宗世家・5/6/辛巳, 同65・礼志・賓礼・睿宗5/6/辛巳, 『節要』睿宗5/6, 『宋会要輯稿』20・礼20-11・東海神祠, 『鉄冊山叢談』4, 『三朝北盟会編』建炎1/6/4	『三朝北盟会編』の記事は副使張邦昌に関するもの。
11	1118	7月(麗)	曹誼		?	『高麗史』14・睿宗世家・13/7/辛巳, 『節要』睿宗13/7	明州を通じての医師派遣要請に対応。
12	1120	7月(麗)	許立		?	『高麗史』14・睿宗世家・15/7/壬戌, 『節要』睿宗15/7	商人出身。後に持牒使として来訪した際(③-15)に明州から渡航したとすれば, このときも同様か?
13	1121	3月(麗)	姚喜		?	『高麗史』14・睿宗世家・16/3/乙巳, 『節要』睿宗16/3	③-14と同じ資格か?
14	1122	6月(麗)	姚喜		?	『高麗史』15・仁宗世家・睿宗17/6/丁未, 『節要』睿宗17/6	持牒使進武校尉(地方官衙の派遣か)。
15	1123	1月(麗)	許立		?	『高麗史』15・仁宗世家・1/1/甲子, 『節要』仁宗1/1	持牒使。路允迪遣使(③-16)の先触れならば, 明州からの派遣か。

16	1123	5/24: 明州 発, 6/12: 札成江着	路允迪	明州	南路	『高麗史』15・仁宗世家・1/6/ 甲午, 『節要』仁宗1/6, 『宋史』22・徽宗本紀・宣和4/9/ 己巳, 同高麗伝・宣和4, 『高麗図経』34・海道, 『宝慶四明志』19・定海県志・叙祠・神廟・昭利廟	
17	1126	7月(麗)	侯章		?	『高麗史』15・仁宗世家・4/7/ 丁卯, 『節要』仁宗4/7	
18	1127	5月(宋)	胡蠡		?	『建炎以来繫年要録』建炎1/5/ 己亥, 『宋史』高麗伝	国信使ながら高麗側史料に来到記録なし。渡航失敗ないし未発遣の可能性あり。
19	1127	7月(麗)	張詵	明州	南路	『高麗史』15・仁宗世家・5/7/ 丙辰, 『節要』仁宗5/7	教練使明州副使
20	1128	6月(麗)	楊心誠	杭州	南路	『高麗史』15・仁宗世家・6/6/ 丁卯, 同86・年表・仁宗6/6, 『節要』仁宗6/6, 『東文選』39・贈問表, 『建炎以来繫年要録』建炎2/3/ 丁未, 6/ 丁卯, 『中興小紀』建炎2/3/ 乙酉, 6/ 戊午, 丁卯	明州では妨害のおそれがあり, 杭州より出航。

④宋使(高麗→宋)

	年次	月日	使者	経由地	経路	主な典拠(下線は航路推定根拠)	備考
1	1078	7月(麗), 9/21 or 22: 明州着	安燾	明州, 定海 県	南路	『高麗史』9・文宗世家・32/7/ 乙未, 『節要』文宗32/7, 『長編』元豊1/1/ 辛未, 3/ 辛巳, 8/ 己酉, 9/ 壬辰	左記『長編』元豊1/9/ 壬辰に使節が8月8日に「即真」とあるのを, 近藤[2009]では「真州(現・江蘇省揚州市儀徵市)に到着」と解す。しかしこれは使節が出使時に仮授された職を真職としたことを意味する(『長編』元豊1/8/ 己酉)。
2	1080	秋(麗), 7月(宋)	王舜封		南路	『金山寺豐徳王師真心塔碑』, 『長編』306・元豊3/7/ 癸亥	左記塔碑では1年早く繫年した模様。

3	1084	9/7: 饒宴, 10/9: 扁着 济み	楊景略	紫燕島	南路?	『高麗史』10・宣宗世家・1/9/ 甲辰, 『長編』元豊7/10/ 乙亥, 『梁谿集』167・宋故追復龍圖閣直學士 <u>陳少師</u> 錢公墓誌銘, 『咸淳臨安志』65・人物・列伝・錢麗	紫燕島は南路の經由地だが、礼成江からも比較的近い。往路(③-4)と同じ北路をたどる際に何らかの事情で經由した可能性も留保しておく。
4	1103	7月(麗)	劉達		南路	『高麗史』12・肅宗世家・8/7/ 辛卯	経路の根拠は往路(③-8)参照。
5	1110	7月(麗)	王襄		南路	『高麗史』13・睿宗世家・5/7/ 戊戌	経路の根拠は往路(③-10)参照。
6	1119	2月(麗)	曹誼		?	『高麗史』14・睿宗世家・14/2/ 丙申	
7	1123	7/15: 礼成 江発, 8/27: 定海着	路允迪	明州	南路	『高麗史』15・仁宗世家・1/7/ 辛酉, 『高麗図経』39・海道	
8	1126	7月(麗)	侯章		?	『高麗史』卷15・仁宗世家・4/7/ 癸未, 『節要』仁宗4/7	
9	1128	9/2: 海州 発, 5日後: 昌国着	楊忞誠	海州(高麗), 明州昌国県	南路	『高麗史』15・仁宗世家・6/8/ 庚午, 『節要』仁宗6/8, 『建炎以来繫年要録』建炎2/9/ 癸未, 『中興小紀』4・建炎2/10/ 甲寅	

注)

- ・「月/日」において(麗)または(宋)を付した月は、当該王朝の記録に使者の来着または出立が記載された月。使船の発着と必ずしも同一ではないが、高麗では港灣が国都近郊にあるため近接すると考えられる。使船の運航時期を推定する材料として(麗)を中心に記載し、(宋)については参考となる場合について記載する。
- ・「節要」は『高麗史節要』の略。

The Choice of Envoy Ship Routes between Koryŏ and Song, and the Background

by MORIHIRA Masahiko

In this article, the author aims to clarify the changes in the sea routes of the envoy ships between Koryŏ (高麗) and Song (宋).

Until the early 11th century, the envoy ships of both governments used the northern route, which connects the Shandong (山東) Peninsula to the midwest region of the Korean Peninsula across the Yellow Sea. Diplomacy between the two governments was interrupted for about 40 years, but was restored in the 1070's. According to the prevailing view, after that, the envoy ships of both governments began to use the southern route, which connects the Jiangnan (江南) region and the Korean Peninsula across the East China Sea. However, recently, the importance of the northern route—reaching to Mizhou (密州) in the Shandong Peninsula—has been asserted. This route was used until the Northern Song's destruction in the early 12th century.

Through comprehensive research on individual envoy ships, the author clarifies that the envoy ships of both governments mainly used the southern route from the late 11th century until the early 12th century. The prevailing view has pointed to the reasons for the southern route: the Khitan threat and the economic attractiveness of Jiangnan. In addition to these reasons, the author points to technical issues related to the sailing and navigation of the ships. Because the northern route had not been used for about 40 years, when the two governments resumed the exchange of envoys, the northern route had become somewhat unknown. By contrast, the southern route had been used continuously and actively throughout by private trade ships. Therefore, for both governments, the southern route was rich in safety and reliability, and ships were available crewed by experienced sailors.