

マルコ・ポーロの伝える大運河の賑わい：シンジュマトウ

松田孝一

はじめに

13 世紀に元朝中国を訪れたマルコ・ポーロはその著『世界の記』の中で、元朝中国の北部（カタイ）から南部（マンジ）の沿海部への道沿いを南へ旅を続け、カタイのシンジュマトウという都市を訪れ、市内を流れる川（実際には大運河）を目にし、行き交う船で賑わっている様子を記している。先学たちの考察により、この都市名の末尾のマトウが、漢語の船着き場（馬頭、碼頭、以下「馬頭」とのみ表記する）を表すことや、シンジュマトウという表記全体が文字としては「新州馬頭」を表したものであること、そしてその場所は具体的には済州（上位行政単位としては済寧府）という都市に当たることが明らかにされている (Moule 1912, 412; Moule 1915, 398, 409; Pelliot 1963, 834-835)。

また、マルコ・ポーロの元朝中国滞在は、1290 年年末か遅くとも 1291 年初頭頃までとされる (Cleaves 1976, 192) が、それより 30 数年遅れて、1323 年から 1328 年まで元朝中国を訪れたオドリクスは大運河をマルコ・ポーロとは逆方向にマンチ（＝マンジ）からカタイに入り、スズマトという場所に行き、都市の賑わいをその旅行記に記している (高田 2019, 634)。スズマトがシンジュマトウに当たるともすでに知られていることであり (Yule & Cordier 1913, 214, note 2)、オドリクスの記事からもこの都市が繁栄していたことがわかる。



図 1. 大運河を航行する船と船団
1986 年 9 月揚州にて筆者撮影

マルコ・ポーロはシンジュマトウから 8 日行程南の黄河沿いのリンジン市までたくさんの町があるにもかかわらず、取り上げて説明していない。オドリクスもそのリンジンに当たると考えられる黄河沿いのレンジンという都市からスズマトに達するまで、やはりその間にはどの町も取り上げていない。このことは、マルコ・ポーロにとってもオドリクスにとってもシンジュマトウ、スズマトという都市がこの経路上で「特に強く」印象に残る大運河沿いの賑わいのある都市であったということ物語っている。つまり、大運河交通の要衝であったと理解される。

大運河は周知のように「長城」とともに中国史上の二大建築物の一つで、隋の煬帝によって 7 世紀初頭に完成され南北物流の大動脈となったが、10 世紀の五代以後、中国は南北に分裂し、その機能は途切れた。しかし、13 世紀に北方モンゴル高

原に興ったモンゴル帝国（元朝）の第5代君主（カアン）のクビライ(1260-1294)は中国南部の南宋を征服して、約350年ぶりに大運河を再建し、南宋の首都であった杭州（臨安府）から元の首都の大都までを水運でつないだ。元代の大運河は1283年に建設された済州河¹、そして済州河の水路途中の安山付近から1289年に新たに建設された会通河²がよく知られている（図2参照）。そして大運河は明代、清代、そして近代まで南北物流の幹線として大きな意義を有した。

マルコ・ポーロはその元朝中国で再建されたばかりの大運河沿いの都市シンジュマトゥを訪れたのである。本稿では、『世界の記』のシンジュマトゥの項の記事からマルコ・ポーロがシンジュマトゥ（済州、済寧府）で何を見たのかを筆者なりに再構成し、さらにオドリクスが伝えるスズマトの賑わいについての記事も加えて検討し、『世界の記』のシンジュマトゥの項の記事のもつ歴史的な意味について考えるものである。なお、『百万遍』の本号（第16号）に求芝蓉氏が「馬可・波羅与済州分水／マルコ・ポーロと済州分水」（以下「求2026」と略記する）を寄稿されている。その驥尾に付して御覧いただければ幸いである。

1. マルコ・ポーロの伝えるシンジュマトゥの賑わい

まずは実際のシンジュマトゥの賑わいの記述であるが、マルコ・ポーロの同地の情景の描写は、高田英樹（訳）『世界の記』IV, カタイとマンジ, 2 内陸部, 「135 シンジュマトゥ（済州馬頭）」によると次のようである（高田2013, 323-325）。

『世界の記』のF写本には、

トンディンフを發つて南へ三日行程行くが、・・・その三日行程を行くと、立派なシンジュマトゥ市がある。とても大きく豊かで、商業と手工業が盛んである。偶像崇拜で、グラン・カンのもとにある。お金は紙のである。いいですか。川があってそれから大きな[利益]を得ているのですよ。どのようにかお話ししよう。すなわち、この大河は南の方からこのシンジュマトゥ市まで来ている。そして、町の人々はこの大河を二つにしている。つまり、半分は東の方もう半分は西の方、つまり一つはマンジへもう一つはカタイを通過して行くようにしている。本当にいいですか、この市には大船団つまりものすごい数の船がおり、見ずして信じられる者はいない。といつても、大きい船と考えないで戴きたい。そうではなく、大河に必要とされるようなものである。いいですか、この船団はマンジへそしてカタイを通過して驚くほどのたくさんの商品を運ぶ。さらに、帰りも荷を積んで戻ってくる。だから、この川の上り下りして運ばれる商品を目にするのは驚くべきものである。

とある。そしてZ写本には、

¹ 『元史』12, 世祖本紀9, 至元20年(1283)8月丁未の条に「済州新開河」が完成したことが記されている。

² 『元史』15, 世祖本紀12(至元26年[1289]7月辛巳=4日)の条に安山渠(安山の水路)を開く工事が完成し、・・・会通河という名前を賜った。と記されている。

トゥンディンフを發つて南へ七日行程行くが、・・・その七日行程を行くと、立派なシンジュマトウ市がある。とても豊かで大きく、商業と手工業が大いにある。人々は偶像を崇め、マグヌス・カンの支配下にある。お金は紙のである。大河があり、そこから多大の利益が得られる。この市には、見ずしてはとても信じられないほど多数の船団がある。といつても大きい船ではなく、大河で操れるようなものである。これら船はマンジへそしてカタイを通過してびっくりするほど大量の商品を運ぶ。戻つてくるときも荷を積んで帰る。この川を運ばれる商品を見るのは全くもって驚きである。

とある。そしてまた、R 写本には、

トゥンディンフから南へ七日行程進むが、・・・その七日行程の終わりにシンギマトウ市がある。その中南側を大きく深い川が流れているが、住民によって二つに分けられて、一つは東へ流れてカタイへ向かい、もう一つは西へマンジ地方へと向かう。この川にはほとんど信じられぬほどの数の船団が行き交い、上の二つの地方からつまり一方から他方へあらゆる必需品が運ばれる。だから、非常に高価なあらゆる商品を積んで絶えず航行しているこれら船団の多さと大きさに目にするのは、まったく驚くべきことである。

ここに記載されたトンディンフ (F 写本の表記のみを記す。以下同じ) は東平府に比定されている (高田 2013, 318)。このシンジュマトウの見聞は、マルコ・ポーロが元朝中国から出發してイラン経由で帰国の途についた 1290 年年末～1291 年初頭頃以前のものである。シンジュマトウとトンディンフの位置をその時期の大運河の経路などとともに図示すると図 2 のようになる。

2. トンディンフからシンジュマトウまでの距離

3つの写本の記述を整理、検討すると次のようになる。

	F	Z	R
①トンディンフ (東平府) からの距離	3 日行程	7 日行程	7 日行程

愛宕松男は東平府から濟州までは 80km で 3 日行程でうまく合っているとす (愛宕 1971, 17)。しかし、途上には汶上の駅しかない (『永樂大典』卷 19422, 站赤 7, 7a-b; 『站赤 附駅 站』1972, 下, 12) ので、実際には 2 日行程で、愛宕の説とはあわない。マルコ・ポーロのような公用旅行者が駅伝以外で宿泊することは想定され難いので、『世界の記』のこの部分の日程の記録は公式のものとはずれていることになる。

3. マルコ・ポーロが見たシンジュマトウの大運河

	F	Z	R
②運河の存在とそれがもたらす利益	川があってそれから大きな[利益]を得ているのですよ。	大河があり，そこから多大の利益が得られる。	

マルコ・ポーロはトンディンフ（東平府）方面から陸路で進んできて、シンジュマトウで川が流れていることをまず記述している。

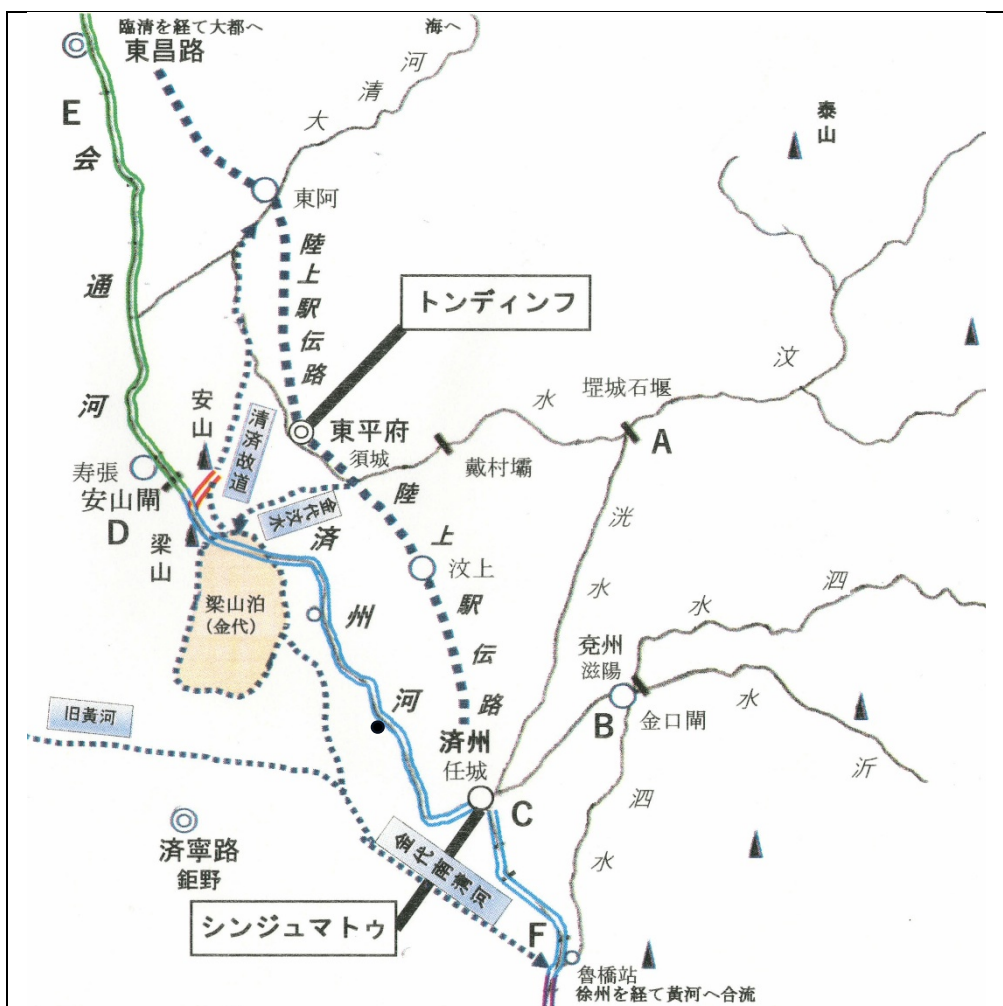


図2. 元代大運河濟州付近概念図

底図：「南京路」譚其驤（主編）『中国歴史地図集』第6冊，宋・遼・金時期，繁体字版，三聯書店，1992，52-53及び「中書省南部」同第7冊，元・明時期，9-10，50-51³。

³ 濟州河（青色で表示）の流路は安山付近で北東へ屈折して、「清濟故道」（清水とも濟水とも呼ばれた昔の河流）に接続して東阿まで続いているが、その屈折点からの赤茶色の二重線の経路は次の王瓊『漕河図志』巻2，諸河考論、汶河の条(姚等1990，111)の記事を根拠とする推定である。まず濟州河の建設について、

マルコ・ポーロはシンジュマトウのどの場所で、「川」と表現する「大運河」のどのような姿を目にしたのであろうか。マルコ・ポーロが見た情景を推測させる記事として、趙元進『重濬会通河記』（会通河をあらたに浚渫したことの記録、王瓊『漕河図志』巻 5、碑記所収）に、元代末期 1340 年の記事として、

濟州、会源（閘）の石づくりの 2 つの閘門を見ると、中央部分の一番高いところ（天井）が 1 里余りあり、舟が停泊したり航行したり、次々と上ったり下ったりし、その内側に常に水を貯めて、一杯になれば、はじめて水門を開いて水を出している（見濟州、会源石閘二座、中央天井広袤里余、停泊舟航、相次上下、内常儲水万溢、方許放灌、出插。）。

とあり（姚等 1990, 240-241）、濟州閘と会源閘の二つの水門の存在とその間の 1 里⁴余りの長さの水面域に、船が停泊し、上り下りする状況、そして水が貯まると水門から船が大運河へ出て航行していく様子が記されている。

濟州閘と会源閘の二つの水門の名は、他の文章記録や図では、通常は「在城閘」と「会源閘」の名で図や文字記録で残されている（宋 2024, 28 の「図 2. 2-2, 『漕河図志』に描かれた濟寧州」、同書 29, 「図 2. 2-4, 《京杭運河図》に描かれた清代濟寧州城周辺の運河」）。

しかし、宋宇辰は「在城閘」は「任城閘」を誤記したものとする（宋 2024, 49）。元代の碑文である兪時中『重修濟州任城東廂題名記』（濟州の任城の（運河の）東の閘門をあらたに修理した時の関係者の名前を書いたことの記録）でも「任城閘」と表記しており、宋宇辰の考えを証

元世祖至元 20 年（1283）、江、淮の水運が（北方へ）通じていないので、兵部尚書の李アウルクチらに人員を徴発し、賃金、食糧を給付し、任城より曲がりくねって運河を掘り開き、洗水、汶水、泗水を導いて北西に流し、須城県の安山に至って、清濟故道に入り、東阿を経て、利津河に至って海に入った。

とあり、濟州河は安山から清濟故道（昔の経路）に入って東阿に至った。安山がキーポイントになっている。

続いて、6 年後の濟州河に接続する会通河の建設について、

至元 26 年（1289）寿張県の知事の韓仲暉と太史院の実務担当官の辺源が上奏して、ふたたび須城県の安山の南西より、寿張の北西を經由して東昌に至り、さらに北西へ臨清に至るまで運河を 250 里（約 140km）切り開いた。汶水を引いて、濟水を絶って直接に漳水、御河に及んだ。閘 16 箇所を作って、水を区切り、名を会通河と賜った。

とあり、安山の南西から北西方向へ会通河が建設された。つまりこの時も安山、特に安山南西がキーポイントになっている。

安山が会通河の出発点となったことは、『元史』巻 15、世祖本紀 12、至元 26 年 7 月辛巳の条に、

安山に渠を開く工事が完成し、河渠官の礼部尚書張孔孫と兵部郎中の李処選、員外郎の馬之貞は、「魏博の渠を開いて江淮からの運輸を通したことは古来なかったことである」と言上したところ、（クビライ・カアンから）会通河の名を賜り、提挙司を設置して、運河と閘門の管理の任務を担当させた。

とあり、会通河の完成には、安山に渠（運河）を開く工事がキーポイントになっていることも知られる。以上の 3 つの記事から、安山で濟州河は北東へ清濟の故道につながり、そして安山の南西から新たに運河を掘り、北西へ会通河となったということが知られ、安山の南西が濟州河から清濟の故道との接点であり、会通河の出発点であったことが知られる。

その後、会通河の完成に際して、王瓊『漕河図志』の上掲記事の続きに、濟水を絶ったことが記されており、濟州河の安山から清濟故道への部分は遮断されたものと判断される。

⁴ 元朝の 1 里は他の時代 360 歩とは異なり 240 歩で、尺では 1200 尺で、また 1 尺は 1342~48 年を境に 31.6cm から 35.0cm に変化があったとされる（白石 2002, 157, 162-163）。この数値によると 1340 年の 1 里は 378m となる。

明している⁵。この「任城閘」という名付けは、済州の治所所在地の「任城県」の県名に因んだものと思われ、その点からも宋宇辰の指摘が正しいと思われる。そして上記の「済州閘」は、「任城閘」の「任城」を単に任城県の上位行政機関名の「済州」で言い換えたにすぎないと理解される。

なお、任城閘と会源閘はともに同じ 1284 年に作られたものである（王瓊『漕河図志』巻 1、漕河、山東済寧州の条；姚等 1990, 40）。

会源閘（後の天井閘）の位置は、宋宇辰の論考に掲載された復元図「図 3. 2-4 清代末期済寧城復元図」（宋 2024, 47）から読み取ると、済州城の四角い城壁の南門から南へ出たところに東西に走る運河に架かる橋（南門橋）の東 250m のところにある。一方、任城閘は、その任城閘の名を記した上記の『重修済州任城東牖題名記』という碑文の表題では「任城閘」のことを「任城（県）の東の牖（東の閘門）」と記すところから任城閘が任城県にある閘門のうちでも東側のものであることが理解される。上記の宋の復元図（宋 2024, 47）では、天井閘から運河を東に少し進むと、運河は ∇ 状に南へ曲がる。曲がった先に「任城閘」の文字が記載されている。

要するに、マルコ・ポーロが見たとすれば、会源閘（後の天井閘）から任城閘の間の水面一帯で船が行き交うだけでなく、そこに船着き場（馬頭、マトゥ）があり、船が停泊していた情景であったということになる。

マルコ・ポーロが目にした大運河の幅については、管見の限り、机上で得られる情報は大運河全般として、ラシード・アッディーン『集史』の記事のみである。それによると元朝の首都から南のキンサイ（旧南宋の首都、臨安）へ続く大運河の説明の中で、大運河の幅は 30 ガズ (gaz) 以上との記録が知られる (Rawshan & Mūsawī 1373/1994, 902)。1 gaz は Haïm の *The One-volume Persian English Dictionary* では ell と訳され (Haïm 1975, 703)、ell はイギリスでは 45 インチで、1 インチ=2.54cm で換算すると、30 gaz は **34.29m** (30gaz×45inch×2.54cm÷100cm/m) となる⁶。しかし、済州の会源閘や任城閘の間の大運河の水路幅がその数値であったかは不明である。現在の済寧市で確実な測定数値が得られることが期待される。

4. 大運河の水流の方向

	F	Z	R
③運河とシンジュマトゥの位置関係	南の方からこのシンジュマトゥ市まで来ている。		南側を大きく深い川が流れている
④この都市が運河の水の流れの分水嶺になっているかのような記述	町の人々はこの大河を二つに分けている。		住民によって二つに分けられて、
⑤河の二つの方向	半分は東の方もう半分は西の方、つまり一つはマ		一つは東へ流れてカタイへ向かい、もうひとつは

⁵ 姚等 1990, 249; 中国国家図書館・中国国家数字図書館, 中華古籍資源庫, 漕河図志, 巻 5, 第 3 冊, 64 頁。http://read.nlc.cn/OutOpenBook/OpenObjectBook?aid=892&bid=207595.0, 2026 年 2 月 25 日閲覧。

⁶ ヴェルホフスキーらは『集史』の当該部分の翻訳に付した註記で 1 gaz は約 3 feet とする (Верховский и др. 1960, 175)。これによれば **27.4m** (=30×3ft×0.3048m/ft) となる。

	ンジへもう一つはカタイを 通って行くようにして いる。		西へマンジ地方へと向か う。
--	-----------------------------------	--	-------------------

F 本は大運河が南の方からシンジュマトウに來ていると記載しているが、濟州からの南方向に続く大運河の水路の水は南に向かって流れており、F 本の記載は事実を伝えていない。R 本は事実に合致しているが、南の意味が F 本と異なり、またカタイとマンジが入れ替わって、事実を伝えていない。

濟州付近の大運河の水の流れの方向については、求 2026 に明らかにされており、それを参照されたい（求 2026，中国語文 1，3/日本語文 1，4）⁷。水は、図 2 の A 及び B 地点から C 地点の濟州（シンジュマトウ）に流入し、そこから北西の D、E へと流れ、南方では F へ二つの方向に分かれて流れていたのである。

マルコ・ポーロは、水の流れを「半分は西へ、もう半分は東へ」と両方向としているのは、任城閘が閉じて会源閘が開けば水流が西へ流出し、会源閘が閉じて任城閘が開けば水流が東へ流れているのを見たことを記録したものと思われる。ただ、実際の任城閘の位置からは水は南へ流れるから、その部分をマルコ・ポーロは見えない場所に立って大運河の水面を見ていたと理解しなければならない。東へ流れているのは、会源閘から東に向かって角を南に曲がるまでの範囲ということになる。

5. シンジュマトウの大運河船と輸送品と特産絹製品について

	F	Z	R
⑥運河の多数の船。船団	この市には大船団つまりものすごい数の船がおり、見ずして信じられる者はいない。	この市には、見ずしてはとも信じられないほど多数の船団がある。	この川にはほとんど信じられぬほどの数の船団が行き交い、
⑦大型船でなく、小型船	大きい船と考えないで戴きたい。そうではなく、大河に必要とされるようなものである。	大きい船ではなく、大河で操れるようなものである。	
⑧商品の大量輸送、往復とも荷物積載	この船団はマンジへそしてカタイを通して驚くほどのたくさんの商品を運ぶ。さらに、帰りの荷も積んで戻ってくる。	これら船はマンジへそしてカタイを通してびくびくするほど大量の商品を運ぶ。戻ってくる時にも荷を積んで帰る。	上の二つの地方からつまり一方から他方へあらゆる必需品が運ばれる。
⑨運河による商品運搬への驚き	この川の上り下りして運ばれる商品を目にするのは驚くべきものである。	この川を運ばれる商品を見るのは全くもって驚きである。	非常に高価なあらゆる商品を積んで絶えず航行しているこれら船団の多さと大きさに目にするのは、まったく驚くべきことである。

⁷ 筆者はかつての拙文で、この流路を明、清、民国時代の方向と同じように、安山付近を頂点にそこから濟州に向かって南東に流れていたと誤解していた（松田 2000，148）。濟州から北西への大運河においては水は北西へ流れていることを筆者は求 芝蓉氏の論考（求 2026，中国語文 3/日本語文 4）で今回初めてそのことを知った。拙文の誤謬を訂正しておきたい。

マルコ・ポーロは、大運河を行き交う船について、規模は大きいものではなく、大河で操船できる規模であることを指摘し、運ばれる商品については、量や種類の多いことに注目している。

当時、大運河で運航されていた船については、濟州河が完成した1283年に2,000艘の船で濟州で漕運を行わせ⁸、1285年に100石積みの船、3,000艘を増やしたと記録され、船乗りも1船4人、合計12,000人増やしている⁹。「石」を重量単位とすると71.618kgであるので、100石積み船は7t程度の規模の船であったことになる。

この1283年～1285年に配備された船との関係は不明であるが、『站赤』によると、至元23年(1286)7月に大きな水站(運河の主要駅)では50料船を50艘を配置して荷物をリレー式に輸送させ、遠ければ200余里を繋いでいた。その間に小站を2か所設置し、そこには2～30料船を6～7艘を配置した。遠いもので8～90里、近いもので6～70里の間隔で站を設置したことが記録されている¹⁰。ここに表れる「料」という単位は、王冠卓によれば重量単位で「石」と同じと考えればよいということである(王1991, 37)。大きな水站到に配備された50料船は、約3.6t程度の規模の船であったことになる。濟州は大きな水站到に分類されていると思われるので、濟州には3.6tの船が公用輸送のために50艘配備されていたものと考えられる。

また、至元26年(1289)7月は会通河の開通した月で、この会通当初、150料船(10.8t)までが運航を許可されていた。マルコ・ポーロが見たのは、大運河開通早々の時期であることから、彼の眼前には、これらの船が行き交い、馬頭に停泊、出航していく姿であったろう。なお、大運河にはその後、その数倍もの大型船が現れて、制限が課される事態となっていく¹¹。

⁸ 『元史』卷93, 食貨志1, 海運の条に、この時の輸送ルートや輸送船についてに関して、「濟州(河)、泗河を開いて」、淮(淮安)から**新開河**を経由した後、大清河から利津に行き、海上に出た。海口が砂でふさがれたので、今度は東阿から陸上で駅を設けて臨清まで行き、御河に入ったり、膠萊運河で海に出たりしたが出費が膨大でしかもついには成果が得られなかった。・・・至元20年[1283]・・・**2000艘**の船を建造して、濟州河で運糧させた」と記す。

⁹ また、同書卷13, 世祖本紀10、至元22年(1285)2月乙巳の条に、「濟州の輸送船を3000艘、役夫を1万2000人に増やした。当初、南方から毎年米100万石を首都大都へ輸送していたが、海運で10万、途中の山東半島の膠萊運河経由が60万、濟州の河運で30万輸送していた。河運は水深が浅い割には船が大きく、毎年送達ができている。あらためて100石船を造船して、1船に4人を使用することとするので、役夫の数を増やすこととする。詰った運河や堤防の決壊に対処するために人員4000人を使用」と記している。さらにまた同書同卷、同月戊辰の条に、「濟州漕運司の兵を1万2000人に増員した」とあるのは、再掲しているようである。

¹⁰ 『永楽大典』卷19418, 站赤3, 12b-13a; 『站赤 附駅站』1972, 上70(至元26年)7月12日の条に、「七月十二日。都省所委官都漕運副使馬之貞(真に誤る)。呈開臨清等處河道已通。先於二十三年九月。省委兵部員外郎添置宿遷呂梁沛縣濟州至東阿水站。每一大站。置五十料船五十艘。遞運物貨。遠者相去二百餘里。兩大站之間。又立二小站。各置二三十料船六七艘。遠者相去八九十里。近者六十七里。今新河已成。擬將亭子站船一十七艘。徙置固賢村。東阿站船十艘。徙置周家店西。每處增三十料船二艘。該一十口。五十料船五十艘。每艘該七口計三百五十口。二料號船。總用三百六十口。及於清平縣界。曲呂店西南立一小站。置三十料船一十七艘。徙臨清大小站船四十隻。於草廟兒安置。革罷臨清站車王輛六十五口。擇其近上者以充船口。就以官降車驢價鈔。回易增置站船祇應。起口館舍。比及完備。預將亭子東阿站船。移於小固賢村。周家店安置以應卒用。開具改移添口水站地里船數。請照詳事。都省準擬與通政院。差官下合口標撥安置訖。」とある。

¹¹ 1314年頃には、500料船、100尺(全長約31.6m)超といった大きなものまでが勢力家、豪商らによって運航されるようになり、他の船の運航の妨げになって150料船までに制限するようになったという記録

マルコ・ポーロがシンジュマトウで言及していないことがある。それはシンジュマトウの絹製品のことである。マルコ・ポーロは元朝中国の旅で、多くの都市で絹製品の生産について丹念と思えるほど記録を残しており、シンジュマトウの手前の都市トンディンフ（東平）でも「大商いをする商人がいる。びっくりするほど絹が豊富にある」と述べている（高田 2013, 319）。マルコ・ポーロはシンジュマトウで絹製品について言及していないことは、同地では絹製品を目にしなかったということなのか、トンディンフとの差異は際立っているように思える。

ところで、オドリクスの旅記では、スズマト、すなわちシンジュマトウでの記録として絹製品について印象的に次のように語っている（高田英樹（編訳）『原典 中世ヨーロッパ東方記』633-634, 「25 ザンザイ市 [揚州] について」）。

その川（松田：文脈からすると「黄河」だが、実際は大運河）を東に（実際は北に）向かって何日も行き、多くの土地と町を通過して、スズマト [濟州馬頭] という市にきた。この市は世界のどこよりも絹を豊富に持つ。絹が最高値の時でも、8 ソルド・グロソ以下で40 リブラも得られる。そこにはまた、あらゆる商品が豊富にある。パンその他の美味しいものも全て同様である。

マルコ・ポーロとは違ってオドリクスはスズマトが絹製品が世界最高の規模で集まっており、極めて安価である状況を記している。マルコ・ポーロがシンジュマトウを見たのは、すでに述べたように 1290 年年末～1291 年初頭頃以前のことと考えられ、オドリクスがスズマトを訪れたのはマルコ・ポーロに遅れること 30 数年、1323 年から 1328 年までの元朝中国滞在中のことである。この 30 数年の間に大きな変化が起きたのか。

ところで、濟州が絹取引で当時商人たちの間で著名だったことは、元朝時代、高麗国からの旅商人が元朝中国でどんな商品を仕入れて国に戻るのか語った次の言葉から読み取れる。

おれは南方の濟寧府、東昌、高唐に行って、絹や綾子、綿を仕入れて、王京（＝高麗の首都）へ帰って売るつもりさ。（『老乞大』第 1 章 出会い, 第 9 話, 飼い葉の相場の条 [金文京他 2002, 50]）

この記事を書いた『老乞大』という書物は、中国語教科書兼元朝中国での商取引指南書で、商取引でもっとも利益の上がる方法を教える内容が書かれている。元朝中国における数多ある絹産地の中で、態々この 3 都市を挙げ、そのトップに濟寧（濟州）を挙げている。朝鮮半島の高麗から到来した商人にとって濟寧（濟州）は元朝中国で絹製品の仕入れ場所として最良の場所であったことを物語っていると言える。

そして高麗商人に 2 番目に挙げられた東昌は、図 2 に示すように濟寧の北方の東平府の北の 2 駅目の地である。3 番目に挙げられた高唐は、図 2 には見えないが、東昌のすぐ北、駅伝で 1

もある（『元史』巻 64, 河渠志 1, 会通河；王瓊『漕河図志』巻 2, 諸河考論, 汶河；姚等 1990, 111-112）。

駅のところにある。つまり、済州（シンジュマトゥ）、高唐、東昌へと続く都市は、絹製品の取引で1330年代の元朝中国最大の市場圏、すなわち世界最大の市場圏であったということを示していると考えられる。

『老乞大』に表れる物価数値は概略的に13世紀末から14世紀初めのものでされている（船田2018, 016）ものの、記事は全般的に見て元代末期と言われている（金他2002, 360）。したがって、『老乞大』の内容は時代的にはマルコ・ポーロの訪れた時期よりもオドリクスが訪れた時期の状況により近いものと見ることができる。そして済寧（済州）が絹製品の最良の仕入れ地であるということを示す点もオドリクスの言葉を裏付けるものである。すなわち、シンジュマトゥ（済州）はマルコ・ポーロがおとずれた時期にはそこでは絹の取引については何も目につくほどのものではなかったが、オドリクスが訪れた時点では世界的規模の取引が行われていたという大変化が起きていたということである。

そして、『老乞大』が挙げていないトンディンフ（東平府）について、上記のようにマルコ・ポーロは「大商いをする商人がいる。びっくりするほど絹が豊富にある」ことを記録している。マルコ・ポーロの記録が正しいことは、マルコ・ポーロの少し前の1276年に東平府を通過した南宋皇帝一行の移動の日記の「丙子北狩」（丙子の年〔1276〕に北方へ狩りに行った記録）の3月22日、23日の記事に、東平の有力者である嚴氏の家に投宿した時の見聞として、「遠隔地商人がたくさん集まっており、絹織物のねだんがとても安い（商旅輻輳、絹帛価極賤）」ということの特記を記録している¹²。南宋皇帝の通過地の他の場所では物産の記録は2,3箇所だけで、絹織物の産の言及はここだけである。したがってこの記事は東平では他の場所と異なって絹製品取引が際立って目についたことを物語っていることになる。しかも南宋皇帝に随行している江南の最高レベルの人がそのことを証言しているのである。遠隔地商人（すなわち大商人）が絹製品を求めて集っていたことはマルコ・ポーロのいう言葉と全く同じである。

この1276年に絹取引で遠隔地商人がたくさん集まっていた東平府の絹取引での繁栄の状況は、1330年代（オドリクスが訪れた時代）や元末（『老乞大』に記録された時代）には、記録されないほど低調なものとなっていた、と理解せざるを得ない。

シンジュマトゥ（済州）は1276年（「丙子北狩」の記事の時期）や1290年末～1291年初頭頃（『世界の記』の記事の時期）までには絹取引は記録されず、トンディンフ（東平府）の絹取引が低調となったと思われる1330年代や元末には、逆に世界最大の絹取引の場となり、遠隔地商人が集まり、値段も安いという状況へ大転換が起きたと見てよいのではないか。この絹取引におけるトンディンフとシンジュマトゥの地位の大逆転はどこから来たのか。筆者は、会通河の開通後の水運の発展の結果と推察する。

おわりに

以上、マルコ・ポーロがシンジュマトゥで見聞した大運河の閘門、水流、船舶について再構

¹² 劉一清撰『銭塘遺事』巻9, 7a; 205. 「北狩」はクビライのもとへの出頭を比喩的に表した表現であろう。

成するとともに、シンジュマトウ（済州）とトンディンフ（東平府）が絹織物の取引において会通河の開通以後の水運の発展によってその地位が逆転して行った状況を推察した。『世界の記』のシンジュマトウの項に記された両都市の会通河の開通直後の状況は、その後大運河の水運が両都市にもたらした経済活動の大転換のまさに最初の時点の状況を反映する記録であったということとなる。

参考文献

- 『済寧県志』：潘潔泉・袁紹昂纂修『済寧県志』1927；File:済寧県志 - 民国十六年（1927）.pdf - Wikimedia Commons
([https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%E6%BF%9F%E5%AF%A7%E7%B8%A3%E5%BF%97_-_%E6%B0%91%E5%9C%8B%E5%8D%81%E5%85%AD%E5%B9%B4_\(1927\).pdf](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%E6%BF%9F%E5%AF%A7%E7%B8%A3%E5%BF%97_-_%E6%B0%91%E5%9C%8B%E5%8D%81%E5%85%AD%E5%B9%B4_(1927).pdf)) ,
2026年2月22日閲覧.
- 『山東運河備覧』：陸燿著『山東運河備覧』，沈雲龍主編『中国水利要籍叢編』第5集、44），文海出版社，1971.
- 『錢塘遺事』：劉一清撰『錢塘遺事』、上海古籍出版社，1985.
- 『漕河図志』：姚等 1990：中国国家図書館・中国国家数字図書館，中華古籍資源庫，漕河図志，<http://read.nlc.cn/OutOpenBook/OpenObjectBook?aid=892&bid=207595.0>，2026年2月25日閲覧.
- 『站赤』：解縉等奉勅輯『永樂大典』卷19416-卷19426，中華書局，1984；佚名撰『站赤 附駅 站』上・下（史料四編9），広文書局，1972.
- Rawshan & Mūsawī 1373/1994: Rawshan Muḥammad & Mūsawī, Muṣṭafā (1373/1994), *Jāmi 'al-Tawārīkh*, 4 vols. Tehran, Nashr Alborz.
- 植松正 2013: 「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編『東アジア海洋圏の史的研究』京都女子大学研究叢刊 39, 75-142.
- 愛宕松男 1971: 『東方見聞録』2〔全2巻〕，東洋文庫 183，平凡社.
- 金文京他 2002: 金文京, 玄幸子, 佐藤晴彦（訳注）鄭光解説『老乞大：朝鮮中世の中国語会話読本』東洋文庫 699，平凡社.
- 白石典之 2002: 『モンゴル帝国史の考古学的研究』同成社.
- 宋宇辰 2024: 「明清時代漕河沿いの都市・水利施設の空間構成に関する研究：漕運システムとの関係に注目して」筑波大学博士（社会工学）学位論文甲第 11057 号，学位授与年月日：2024-03-25，国立国会図書館デジタルコレクション，デジタル化資料，博士論文，2023，<https://tsukuba.repo.nii.ac.jp/records/2012850>；<https://doi.org/10.15068/0002012850>，2025年2月25日閲覧.
- 高田英樹 2013: マルコ・ポーロ，ルスティケッロ・ダ・ピーサ[著]；高田英樹訳『世界の記：「東方見聞録」対校訳』名古屋大学出版会，2013.
- 高田英樹 2019: 高田英樹（編訳）『原典 中世ヨーロッパ東方記』名古屋大学出版会.

- 船田善之 2001: 「元代史料としての旧本『老乞大』: 鈔と物価の記載を中心として」『東洋学報』83-1, 001-030.
- 星斌夫 1971: 『大運河: 中国の漕運』 世界史研究叢書 3, 近藤出版社.
- 松田孝一 2000: 「元代交通史」同編『東アジア経済史の諸問題』阿吽社, 135-157.
- 高元傑 2021: 「寧陽新見元馬之貞<改修堽城壩閘記>残碑考釈」『中国国家博物館館刊』2021年第7期, 115-127.
- 高元傑 2022: 「明代運河“水脊”的形成及其意義」『歴史地理研究』2022年第3期, 16-27.
- 李治亭 1997: 『中国漕運史』文津出版社.
- 求芝蓉 2026: 中国語文「馬可・波羅与濟州分水」/日本語文「マルコ・ポーロと濟州分水」『百万遍 *Hyaku-man-ben*』第16号.
- 譚其驤 1992: 譚其驤 (主編) 『中国歴史地図集』第6冊, 宋・遼・金時期; 同第7冊, 元・明時期, 繁体字版, 三聯書店.
- 王冠卓 1991: 王冠卓 (編著) 『中国古船』海洋出版社.
- 姚等 1990: 王瓊撰; 姚漢源・譚徐明 (著), 蔡蕃 (編輯) 『漕河図志』中国水利古籍叢刊、水利電力出版社.
- Cleaves, Francis Woodman 1976. “A Chinese Source Bearing on Marco Polo’s Departure from China and a Persian Source on His Arrival in Persia.” *Harvard Journal of Asiatic Studies* 36, 181–203.
- Haïm, S 1975: *The One-Volume Persian-English dictionary : designed io [i.e. to] give the English meanings of the most important and the most common Persian words and phrases about 45,000 in number by S. Haïm, 1975, Bérroukhim, Téhéran, [c1961].*
- Moule, A. C. 1912: “Marco Polo’s Sinjumatu,” *T’oung Pao*, 2nd ser., vol. 13, No.3, 431-433.
- Moule, A.C. 1915: “Hang-chou to Shang-tu: A.D. 1276,” *T’oung Pao*, 2nd ser., vol. 16, 393-419.
- Pelliot, Paul 1959-1973, *Notes on Marco Polo*. 3 vols. Imprimerie National, 1959, 1963, 1973.
- Yule, Henry, and Henri Cordier 1913: (eds.) *Cathay and the Way Thither: Being a Collection of Medieval Notices of China. Volume II: Odoric of Pordenone*. Works Issued by the Hakluyt Society, 2nd ser., no. 33. London: Printed for the Hakluyt Society, xiii, 367 pp., map, 6 illus. v. 1-2, v. 3-4.
- Верховский и др. 1960: Рашид-ад-дин, *Сборник летописей*, том II, перевод с персидского Ю. П. Верховского, примечания Ю. П. Верховского, Б. И. Панкратова, редакция проф. И. П. Петрушевского, Издательство Академии наук СССР Москва-Ленинград.
- 謝辞 本稿執筆について、高田英樹先生から貴重な研究の機会を与えていただき、多々ご配慮をいただいた。また求芝蓉氏の高論に大いに啓発されるとともに、多くの文献のご紹介を受けた。記して両氏に謝意を申しあげる次第である。