南宋期浙東海港都市の停滞と森林環境

岡　元　司

一、問題の所在

筆者はこれまで主に宋代浙東の地域社会史について研究をおこなってきたが、本稿ではやや角度をかえ、その地域社会が、中国経済史の流れの中でどのように位置づけられるかを考察するために、まずは手始めとして、浙東の海港都市をめぐる状況についての素描を試みたい。[1]

まず、宋代が、中国経済史の中でいかなる段階にあったと捉えられているかについて、斯波義信氏の宋代商業に関する研究（斯波　一九六八）から確認しておきたい。斯波氏によれば、唐宋変革を特徴づける「商業の繁栄」の指標が以下のように示されている。すなわち、①顕著な都市化現象（urbanization）、②全国的市場圏の成立および農業の商品経済化、③私的土地所有の一般的成立および商品・貨幣経済の画期的な発展を前提とした経済体制の転換、の三点である。

斯波氏は、その後さらに、宋代江南の経済史を論じる際に、「社会間比較」（crosssocietal comparison）よりも、まず「社会内比較」（intrasocietal comparison）を充実させる必要性を説き、生態系（ecosystem）の中における工学的適応・農学的適応の過程を通しての分析を提唱している（斯波　一九八八）。

こうした斯波氏の分析視角は、長期的視点をも踏まえた意欲的なものとなっており、汲むべき点は多い。ただし、現代的あるいは現在的ともいうべき立場で考えた場合、両書での氏の視点には、多かれ少なかれ不十分に感じられる部分もある。それは、斯波氏の場合、主要な関心が「開発」の側面にあり、その開発によって生態系からいかなる報復を受けたのかという点については、これまで決して十分な考察をおこなっていないように思われる点である。

このことに関して、最近の中国前近代史研究において注目され始めているのが、「環境史」の視点である。現段階で主たる研究対象となっているのは明清時代であるが、その分析をおこなっている研究者の中からは、たとえば上田信氏が、

中国は世界資本主義システムに組み込まれる以前から森林破壊などの生態系の破壊が社会問題となっており、その意味で、世界資本主義に組み込まれた後で生態系の破壊が問題となる東南アジアや南アジアの文明と異なる、といった観点を提示している（上田　一九八九）。また、宮嵜洋一氏は、「自然と融和することによって生まれたアジア文明」という見方に対する批判をおこなう（宮嵜　一九九四）など、環境史に対する斬新な視角がいろいろと出され始めている。

こうした新たな研究潮流に啓発されつつ、筆者が研究対象としてきた宋代、中でもその後半の南宋（一一二七～一二七六）という時期に目を移す時に思い起こされるのが、*The Pattern of the Chinese Past* と題したマーク＝エルヴィン氏の中国経済史に関する著書である（Elvin 1973）。本書においては、斯波氏が示したのと同様の唐宋期における経済変革を、"Medieval Economic Revolution"、すなわち中世経済革命として捉えていた。そして、エルヴィン氏の著書ではさらに、その "Medieval Economic Revolution" が終わった後の一四世紀に、明清時代に向けての "quantitative growth, qualitative standstill"、つまり「量的な成長、質的な行き詰まり」への転換点が訪れたとしている。具体的には、農業・商業などの量的拡大にもかかわらず、農業の単位面積当たりの生産性が限界に近づきつつあったことなどが挙げられており、"the high-level equilibrium trap"（高位均衡のワナ）として図示されている。(2)

エルヴィン氏の論じる一四世紀の転換には、中国における人口重心の長期的変化が深く関わっていた。氏が注目するのは、中国を南北に分けた場合の北と南の人口比率の変化である。周知のごとく古代から中国の人口は黄河を中心とした華北が多くを占め、初めは南方の人口は少なかったのであるが、徐々に増加を見、江南の開発が大きく進んだ "Medieval Economic Revolution" によって、逆に南方が多数を占めるようになる。ところが、元代を境に、再び北方の人口比率が増加に転じることとなった。エルヴィン氏によれば、これ以後の人口増大においては、主たるフロンティアは華北となり、宋代に見られたような生産性の顕著な増加は伴わず、耕地面積などの量的な拡大過程であるとしている。

このように人口割合の増加した地域が華北であったことの裏側には、江南の方でも、発展が何らかの限界を迎えていたと考えることもできようが、如上の転換点を念頭においたうえで、さらに注目されるのが、近年、程民生氏によって唱えられている南宋経済「衰退」論である。程氏は、戦争による破壊や税収不足による収奪強化、土地兼併の白熱化による階層分化などといった南宋期に対して既におこなわれがちなタイプの説明にとどまらず、水利施設の荒廃、生態バランスの崩壊、手工業の衰退など、従来あまり注目されてこなかった事実の掘り起こしをはかっている（程民生　一九八九・一九九二）。程氏の分析は、惜しむらくは羅列的であり、しかも長期的展望に乏しいのが難点ではある。だが、氏が列挙した

南宋期の実態状況を踏まえるならば、右に示したエルヴィン氏の一四世紀の転換点によって収束する"Medieval Economic Revolution"の、まさに収束の「前夜」とも言うべき時期に、本稿で取り上げる南宋という時期が当たっているとも考え得るのである。

以上のように、本稿においては、経済発展の視点ではなく、環境の変化の中で様々な矛盾の表出し始めた場としての南宋浙東地域を取り上げようとするものである。なお、この地域に関して、シンポジウムのタイトルにも用いられている「広域経済圏」という言葉と絡めて説明をつけ加えておくならば、次のように言うことが可能であろう。すなわち、本稿で言う「広域」とは、国境の枠を前提として海港都市を性格づけるのではなく、中国国内の遠距離間取引と対外貿易とを同時に捉える概念として用いようとするものである。とするならば、たとえば、南宋期中国の海港都市に関して常に語られてきたような繁栄した海港都市の像も、地域によってかなりの違いを見出すこともできる。実際、東南アジアを主要貿易相手にしていた広州・泉州とは異なり、対外的には日本や高麗を主要貿易相手としていた明州・温州など浙東の海港都市[3]には、同じ南宋期においても、また異質な歩みを見せたのではなかろうか。しかも、その浙東海港都市は、首都機能を果たしていた臨安（杭州）に近接し、さらには農業生産量の多い長江下流域にも近かった。その意味では、南宋の経済状況を論じるうえで、より重要性は高いとも言い得るであろう。

このように国境を越えた「地域」、そして発展の裏側で進行していた「環境」の変化など、浙東海港都市がどのような状況に取り巻かれていたのかを、以下、探っていきたい。[4]

二、浙東海港都市の成長と停滞

本章では、先行研究も参照しながら、宋代において明州・温州といった浙東地域の代表的海港都市が、成長し次いで停滞へと向かっていった経過を概観しておきたい。

その前提条件として、両都市において、どのような産業が盛んとなっていたかについて、まず明州については、斯波義信氏によると、米作・醸酒・養蚕製糸・陶磁器・海産物・金属木材加工・造船などが挙げられている。木材に関しては、明州城内に棺材を加工製作する「棺材巷」があったとされている。また海産物は全国的な市場を有する特産物となっていた（斯波　一九八八）。他に、官営の製塩もおこなわれていた。

温州については、周夢江氏によると、漆器・高級絹織物・柑橘類・紙・海産物の生産が盛んで、温州産の漆器・柑橘類は都でも名を知られていた（周夢江　一九八七）。これ以外にも、造船・製塩もよく知られている。

これらの生産を軸にして、地域内部の流通、国内他地域との間の流通、そして外国との流通が活発になっていったわけである。まず地域内部については、その様相が、市場町であ

る鎮・市の分布に現れていた。明州の場合、再び斯波義信氏によると、宋代の鎮・市が、寧波平野を取り囲む山地と平野との境界線上や海岸線上に位置していることが指摘され、後の明代に至るまで、竹・木・柴・炭・蔬・果・筍のごとき山地の産物と平野の産物ないし海産物とが交換される定期市として存在していたとされている（斯波　一九八八）。

温州における市場町に関しては、宋代の地方志が現存しないので、市までは不明確であるが、国家による監督官が置かれる鎮については、『元豊九域志』巻五に平陽県の前倉・梶槽・泥山の三鎮、瑞安県の瑞安・永安の二鎮、楽清県の柳市・封市の二鎮の名が列挙されている。それ以外に、斯波氏が引用した史料であるが、『万暦温州府志』巻一・輿地志「隅廂郷都」に、「白沙鎮」の項の割注として「宋政和四年、白沙村は材木の経由する要処に係るを以て、官を差し監鎮せしむ」と記されているように、永嘉県の白沙村が木材の集散によって北宋末期に鎮へと昇格している（斯波　一九六八）。

また右記の泥山鎮は、柑橘類についての専著である宋代の韓彦直『橘録』の「序」に、温州四県がいずれも柑橘を栽培している中で、「泥山に出づる者、又た傑然として第一に推さる」と位置づけられている。鎮が、このように木材や柑橘類といった温州の産物の流通と密接な関係を持った場所に立地していたと言える。

つぎに、これらの地域内部、および他地域との流通の増大を示すものとして、宋代の商税統計の数字を見てみたい。まず《表1》は、北宋熙寧一〇年（一〇七七）の明州・温州の商税額である。また、《表2》は、南宋宝慶元年（一二二五）の明州の商税額である。このデータを見ると、明州・温州ともに、州城の商税額が高いことが見てとれ、都市化の進行が窺えるわけであるが、同時に、明州について、商税額合計の推移に注目すると、『宋会要輯稿』食貨一六・商税に記載の熙寧一〇年より以前のデータでは、一万七六六四貫であった

《表1》熙寧10年（1077）商税額（明州・温州）
（『宋会要輯稿』食貨16・商税による）

州	税場	商税額	州内の割合
明州	在城（鄞県）	2万0220貫500文	75.0%
	奉化場（奉化県）	2934貫958文	10.9%
	慈溪場（慈溪県）	2474貫423文	9.2%
	定海場（定海県）	644貫293文	2.4%
	象山場（象山県）	673貫130文	2.5%
	計	2万6947貫304文	
温州	在城（永嘉県）	2万5391貫006文	60.5%
	瑞安場（瑞安県）	6287貫	15.0%
	永安場（〃）	4703貫999文	11.2%
	平陽場（平陽県）	2041貫234文	4.9%
	前倉場（〃）	1512貫130文	3.6%
	楽清場（楽清県）	2049貫794文	4.9%
	計	4万1985貫163文	

《表2》宝慶元年（1225）商税額（明州）

（『宝慶四明志』巻5・13・15・17・19による）

明州	都税院（鄞県）	3万5662貫475文	40.9%
	諸門引鋪（鄞県）	1万0912貫005文	12.5%
	①西門引鋪	1726貫673文	(2.0%)
	②南門引鋪	2636貫667文	(3.0%)
	③沈店引鋪	2197貫056文	(2.5%)
	④宋招橋引鋪	690貫657文	(1.1%)
	⑤望春橋引鋪	748貫742文	(0.8%)
	⑥江東引鋪	2642貫210文	(3.0%)
	七税場	4万0530貫文	46.5%
	①小渓場（鄞県）	1300貫文	(1.5%)
	②石碶場（鄞県）	3800貫文	(4.4%)
	③宝幢場（鄞県）	1800貫文	(2.1%)
	④奉化場（奉化県）	1800貫文	(2.1%)
	⑤慈渓場（慈渓県）	2700貫文	(3.1%)
	⑥定海場（定海県）	2万7600貫	(31.7%)
	⑦澥浦場（〃）	1530貫文	(1.8%)
	計	8万7104貫480文	

のが、北宋の熙寧一〇年に二万七〇〇〇貫近くに、そして南宋の宝慶元年には八万七〇〇〇貫余に達している。仮にインフレーションなどの条件を差し引いたとしても、増加は明らかであろう。

さらに、対外貿易に関しても、北宋から南宋にかけての発展が見られた。貿易を管轄した役所は市舶司・市舶務であるが、明州においては北宋初期に市舶司が置かれて以後、両浙路の主要貿易港としての機能を果たすこととなった。また温州には、南宋初期の紹興元年（一一三一）に市舶務が設置されている。

これらについては詳述を避けるが、筆者が貿易とは別に注目したいのは、明州・温州の場合、南宋期に入って、他地域とは異なって、海港都市としてのもう一つの側面の重要性が格段に増したことである。それは、軍事との関連である。

明州・温州ともに、北宋以来、造船業は主要産業の一つであったが、南宋建国当初、初代皇帝高宗が金国の南進のために浙東に逃れ、明州において海舟数千艘を募集したり（楽一九九五）、また、「温・台州に詔して、海船・土豪を募る」（『建炎以来繫年要録』巻五四・紹興二年五月辛未の条）など、浙東の海船は南宋政権の急場をしのぐために不可欠の役割を果たすこととなった。以後も、南宋における水軍の整備が急ピッチで進められ、それにともなって、官船の需要は増大し、船材供給可能な好条件を備えた明州・温州の重要性はさらに高まることとなった（斯波　一九六八）。また、首都の周囲を固める水軍として、許浦水軍（平江府）・澉浦水軍（嘉興府）と共に明州の定海水軍も置かれた（曽我部　一九七四）。このように、水軍根拠地ないし造船基地としての色合いの濃さは、貿易都市としての側面と並んで、南宋期の明州・温州を特色づけるものであった。

こうした軍事面、ひいては国家とのつながりは、明州・温州を基盤に活躍をしたエリート層の性格にも投影されていた

ように考えられる。明州について言えば、北宋以来、明州には高麗使館が置かれ、外交上の要地となっていた。このため、明州の代表的名門の出身である楼异が、北宋末期に高麗使節費用への充当のため、広徳湖を湖田にかえた（寺地　一九九二）こと、あるいは南宋前半に、楼异の孫である楼鑰や、楼氏の姻戚である汪大猷が、いずれも金国への使節として派遣される（陳学霖　一九八八）など、明州出身官僚で外交に深い関係を持つ場合の多かったことが窺える。

さらに温州については、東南アジア方面諸国についての宋代の貴重な情報源となった『嶺外代答』を著した周去非が、温州の名族周氏に属する人物であることは筆者が既に触れたところである（岡　一九九五）。また、温州の有力者の中には、造船に携わっていたり、戦船を造ることによって官位を得る人物が見られ、あるいは、水戦を含めた軍事行動に才能を発揮する者も、とくに南宋に入ってから多く見出すことができる。温州を本拠地とした永嘉学派の思想家の多くが軍事面に長じていたことは、こうした人的資源との連関で捉える必要があり、薛季宣が「兵略において深し」（袁燮『絜齋集』巻一一「資政殿大学士贈少師楼公行状」）と評価されていたことも偶然ではない。薛季宣の後を盛り立てた陳傅良は、中国で初の兵制の通史である『歴代兵制』を著している（王・劉　一九八六）。さらに永嘉学派の集大成者と言うべき葉適は、南宋中期の開禧用兵の失敗から金軍に攻め込まれた際に、沿江制置使・江淮制置使として対金防衛に功績を立てている。[5]

さて、以上のように、宋代初期以来、明州・温州といった浙東海港都市の順調な発展が見られたのであるが、南宋期に入りしばらく経つと、伸び悩みの姿も同時に見てとれるようになってくる。

まず、海港都市としての繁栄を最も象徴づけるはずの海外貿易に関してであるが、乾道二年（一一六六）に両浙市舶司が廃止され、また慶元元年（一一九五）には温州の市舶務が廃止された。このため、以後、南宋末に至るまで、両浙には市舶司より格下の市舶務が明州一ヶ所に置かれるにとどまった（藤田　一九三二）。しかもこの時、温州市舶務の廃止に当たっては、市舶収入の顕著な減少が判断材料にされており（周厚才　一九九〇）、また市舶務が残された明州にしても、貿易額は泉州・広州にかなりの差をつけられていたものと見られる（周慶南　一九九五）。[6]

つぎに、地域内の市場町についても、『宝慶四明志』巻五・叙賦上「商税」によれば、鄞県にあった大嵩・横溪、奉化県にあった公塘・白杜の税場が南宋中期の慶元四年（一一九八）に廃罷されている。その理由はいずれも、直接には度を過ぎた収奪のためであったとされている。だが、これらは山地と平野の境界線上に位置した税場であり、そうした場所での税場の数が、少なくとも、拡大する一方の時期ではなくなったことを示すとも考えられよう。

また、南宋期に特定できるわけではないが、温州において

は、永嘉県の白沙鎮についての前掲の『万暦温州府志』の「白沙鎮」の項に、北宋の政和四年に鎮が置かれたことを記した割注の続きに、「今は廃す」と書かれている。また同様に、平陽県泥山鎮についても、『民国平陽県志』巻五・建置志「旧郷都表」の泥山の項に、「旧と鎮なり。元豊九域志に見ゆ。後に廃して市となる」と記されている。いずれも時期は不明確であるが、宋代温州の有名な特産品の流通のおこなわれていた場所が、長期的に繁盛をしていたわけではなかったことが窺えるであろう。

このように、海港都市やその周辺の市場町は、南宋の途中より以後、必ずしも順調な発展を示していたわけではなかった。こうした点については、従来必ずしも十分に検討されてきたわけではないため、その原因としてどのような経済的事情があったかについても、決して明確に整理されているわけではない。しかし、宋代経済史の先行研究の中で、浙東に言及した箇所の断片をつなぎ合わせてみると、おおむね、浙東における諸産業の行き詰まりと日宋貿易の停滞という二点の事情が浮かび上がってくるように思われる。

まず、浙東における産業の行き詰まりについてであるが、これについてはとくに温州に関して、周夢江氏が、漆器・紙・柑橘類などの生産が、南宋末期にはしだいに衰退していたことを指摘している[7]（周夢江　一九八七）。また、南宋初期にとられた塩業復興策によって生産額の増した温州の塩場が、淳熙元年（一一七四）に一九万四三七九石から一三万八〇六九石へと減額されており、塩業の後退も見られた[8]（吉田　一九八三）。

さらに、温州・明州が共通して、深刻な影響をこうむったのが、造船業の停滞である。既に斯波義信氏・曽我部静雄氏によって言及されている（斯波　一九六八、曽我部　一九七四）ように、温州造船場では、南宋初期に年一〇〇隻の船を造っていたのが、孝宗期[9]には年一〇隻に減じていたとされている。その原因として注目されるのは、木材供給能力の枯渇であった。温州の場合、温州および甌江を遡った隣州の処州から木材を調達していたが、「今は則ち山林の大木絶えて少なし」（楼鑰『攻媿集』巻二二「乞罷温州船場」）という状態となっていたのである。こうした状況のために、明州・台州・温州といった浙東沿岸地域では、民間の貿易船や漁船が官船に徴発されるなど、民間経済にも深刻な影響を及ぼしていた。

つぎに、日宋貿易についてであるが、森克己氏の言葉を用いれば、日本側から見て、当初、「受動的」であった日宋貿易は、平安時代末期以後は、日本による「能動的貿易」へと転換していった（森　一九四八）。すなわち、中国で言えば南宋期に入ってからは、日本側が積極的な貿易体勢へと転じたわけであるが、その日本にとって最も重要な輸入品は銅銭であった。ところが、北宋期には比較的豊富であった中国の銅資源は、南宋になって不足を来すようになり、南宋期の銅銭生産額は激減してしまっていた。このため、南宋中期以後

は日本等への銅銭輸出に対する禁令が繰り返し出されることとなった（曽我部　一九四九）。それにもかかわらず、倭船による銅銭の持ち出しは跡を絶たず、中国における「銭荒」は深刻化した。また、そうした倭船とともに、浙東での民間船・漁船の徴発によって増加した無頼者も増加し、彼らの「賊船」が浙東近辺の海域を横行するようにもなっていた。これによって、宋朝の下での自由貿易も、統制貿易へと転じざるを得なくなる。

このように、銅銭がさまざまな手段で持ち出されていたのに対し、日本からの対貨は何であったのだろうか。意外にあまり注目されてこなかったが、中国が主に輸入した日本の産物は、硫黄と木材であった。中でも木材は、銅銭禁輸と表裏しつつ史料に登場することが多い。たとえば、日本からの木材は、中国では一つの用途として棺桶に用いられていたのであるが、包恢『敝帚藁畧』巻一「禁銅銭申省状」に、「板木は何等急切の用を済すを知らず。これ無しと雖も未だ棺木無くしての死を送るが如きに至らず。豈にその来たるを禁絶すべからざらんや」と述べられており、銅銭流出を招くような木材購入に対する厳しい批判がおこなわれている。[10]

中国が輸入した木材は、松・杉・檜などで、とくに南宋に入ってから盛んに輸入されたが、棺桶以外の例としては、建築材としてしばしば用いられ、南宋期には明州の天童寺千仏閣、同じく明州の阿育王寺舎利殿などの建立に使われている。[11] さらには船材としても用いられており、造船用として浙東で不足していた木材は、国内の広南・福建などと並んで日本もその供給地となっていたのである（斯波　一九六八）。

こうして見てくると、明州・温州などの浙東海港都市の貿易・産業には、しばしば論じられるような銅銭のみの問題だけでなく、その裏側に、総じて木材の不足という南宋期になって急速に深刻化した事情も、深く関わっていたことになる。

海港都市と木材との関連は、歴史上、南宋期浙東だけに固有の事例では決してない。たとえば西洋史では、都市国家ヴェネツィアでは一六世紀末に地中海周辺での船材が不足していたのに対し、バルト海沿岸の木材を支配していたオランダが一七世紀に海上覇権を手に入れるなど、[12] 都市そのものの盛衰に重大な影響を与えている事例も見られるのである。

それでは、南宋期の浙東において、木材およびそれを産み出す森林は、どのような状況に置かれていたのであろうか。章を改めて、いよいよ本題に入っていきたい。

三、海港都市をめぐる環境変化

さて、近年、環境問題に対する関心は、中国においても高まりを見せつつあるが、現代中国の環境問題を語る際にも必ず言及されるのが、人口の問題である。[13] 宋代は、江南を中心にして人口が増加した時代として知られてはいるが、金国の南下によって北宋が滅亡し、流民が数多く南宋領に移動したことによって、人口の増加はさらに加速されることとなる。

《表3》宋代両浙路の戸口数

（梁方仲　1980　による）

	戸　数	増　減（元豊3年基準）	口　数	増　減（元豊3年基準）
元豊3年（1080年）	183万0096	100.00%	322万3699	100.00%
崇寧元年（1102年）	197万5041	107.92%	376万7441	116.87%
紹興32年（1162年）	224万3548	122.59%	432万7322	134.23%
嘉定16年（1223年）	222万0321	121.32%	402万9989	125.01%

しかし、南宋初期以後の人口を路別に追跡するならば、その推移は一様ではなかった。《表3》は、明州・温州も含む両浙路の戸口数である。北宋後半の元豊三年（一〇八〇）から崇寧元年（一一〇二）を経て、南宋前半の紹興三二年（一一六二）までは、戸数・口数ともに順調に増加を示している。ところが、南宋後期の嘉定一六年（一二二三）を見ると、戸数でも口数でも僅かずつながら逆転現象が生じ、やや減少気味に転じている。同じ時期の他の地域の人口は、江南西路をはじめとして、多くの路が、南宋後半にかけても増加傾向を継続させている（梁方仲　一九八〇）。

この点で、両浙路の人口は、他の地域と異なった推移を見せたわけであるが、その背景を探るうえで恰好の史料が、温州出身で南宋中期の人、葉適によって記されている。『水心別集』巻二「民事中」からの引用であるが、

「夫れ呉越の地、銭氏の時より独り兵を被らず、又た四十年都邑の盛んなるを以て、四方の流徙は尽く千里の内に集まり、而して衣冠貴人は其の幾族なるかを知らず、故に十五州の衆を以て今の天下の半ばに当たる。其の地を計るに以て其の半ばを居らしむに足りず、而して米粟布帛の直は旧より三倍なり、鶏豚菜茄、樵薪の鬻は旧より五倍なり、田宅の価は旧より十倍なり、其の便利なる上腴にして争い取りて置かざる者は旧より数十百倍なり。蓋し秦制は万戸を県と為す。而して宋・斉の間、山陰は最大にして治め難く、然るに猶お三万を過ぎず。今、両浙の下県は、三万戸を以て率いる者は数えざるなり。」

とあり、五代十国の呉越の地、すなわち宋代の両浙路は戦争の被害に遭うことがなく、多くの流民が移り済んだことが述べられている。しかも注目すべきであるのは、こうした人口増が、米や布といった必需品が以前の三倍の値段になり、鶏・豚・野菜や薪の値段が以前の五倍に、そして田や住宅の価格が一〇倍になるなどの物価高騰と結びつけて考えられていることである。まさに、人口の飽和による諸物資の不足が、典型的な形で現れ、しかもそれが同時代人によって深刻な事態として認識されていたのである。[14]

このように増加した人口を支えるための米は、既に南宋期の浙東は、他の地域からの移入に頼ることが多くなっており、主として広州から、また浙西からも移入していた（斯波　一

九六八）。

そして、本稿の注目する木材に関しても、人口の増加にともなう薪炭供給のために森林伐採が進み、また造船業など諸産業の材料として用いられ、あるいは都市で頻発する火事も建築材需要に拍車をかけたため、浙東の森林環境には、南宋期に大きな変化が現れるようになった。以下、その具体的な様相に関する史料を掲げていきたい。[15]

まず、明州近辺の森林環境についてであるが、北宋期のこととして、都での土木事業のために、各地から木材が運ばれた中に、明州の杉も含まれていた。[16] 杉に関しては、『光緒鄞県志』巻七一・物産上「木之属」に、「松に似たり。江南に生え、以て船を為るべし」と記されており、造船にも用いられていたものと見られる。このように、北宋期に関しては、はるばる開封の都からの需要に見合う優良木が多く残っていたものと考えられる。

ところが、南宋期になると、魏峴『四明它山水利備覧』巻上「淘沙」に、この時期の明州の森林環境の変化を示した次のような記述がある。

「四明は水陸の勝、万山深秀にして、昔時は巨木高森あり、沿渓の平地は竹木も亦た甚だ茂密なり、暴水の湍激なるに遇うと雖も、沙土は木根の為に盤固たり、流れ下るは多からず、淤る所も亦た少なく、開淘は良易なり。近年以来、木植の価は穹まり、斧斤相い尋ぎ、山の童ならざるは靡し。而して平地の竹木も亦た之れが為に一に空たり、大水の時、既に林木無く、奔湍の勢を抑えること少なし。又た根纜の以て沙土の留めを固むるは無く、浮沙をして流れに随いて下らしむるに致り、渓流を淤塞し、高さ四五丈に至る。」

この史料は、南宋後半の淳祐二年（一二四二）に著されたものであるが、森林破壊と土砂の流出の関係について、因果関係の鋭い把握がなされている。すなわち、昔は巨木や高い森があったのが、近年以来、木材の値段が高くなり、多くの人が斧で木を切ったため、子供の剃った頭のように、木が伐採されていない山がない、と記している。またこの引用の後半部分では、木がないために、大水によって土砂が流出し、谷川の流れを塞ぐ、ということまで指摘されている。

こうした森林破壊は、さらに河の下流や港にまで、深刻な影響を及ぼすこととなる。『同書』巻上「防砂」には、とくに、砂が港にたまる原因について、次のように三点を挙げている。

「它山一径、其の地は皆な沙なり。内水の咽は既に窄く、引水の港も復た狭く、以て流沙は擁塞において易きに致る。沙の港に入るは、凡そ三有り。七八月の間、山水暴漲し、極目海の如く、平地の上、水の深きは丈余、湍急迅疾にして、西岸の沙は逕ちに平地より横戛入港し、須臾にして淤満するは、一なり。或いは積潦に遇い、岸を没さずと雖も、而るに渓も亦た湍急にして、沙は急流に随いて迤邐入港し、日引月長、覚えずして淤塞するは、

二なり。港口より馬家営に至る一帯は、両岸の沙、或いは霖雨の衝洗に因り、或いは両岸の坍損に因り、或いは木植に因り、衝激は久しきを積みて已まず、亦た能く填淤す。」

すなわち、第一に、七、八月に山からの大水によって平地がおおわれてしまい、短時間のうちに砂が港に流れ込む場合、第二に、大水が河岸から溢れない場合でも、砂が急流を伝って港に入り、日々月々にしだいに溜まっていく場合、そして第三に、水路の両岸の砂が長雨その他によって削られることが積み重なって塞ぐ場合、の三つの理由である。こうした現象は、地域内流通にもしばしば影響を与えており、『同書』巻上「護隄」に、「実に堰に関係する者は利害細かからず、沙港淤塞の時、舟楫通じず、竹木薪炭、其の価は倍貴なり」といった事態も見られた。

このような砂の堆積の進行のために、南宋後半以後の明州では、浅くなった河や港の浚渫作業に常に追われるようになり、それに関する史料もたいへん多くなっている（長瀬　一九八三）。『開慶四明続志』巻三・水利「諸県浚河」にも、宝祐五年（一二五六）に、諸県の「淤河浅港」の浚渫作業をおこなったことが記されている。

他方、温州においても、北宋期には明州と同様に、雁蕩山の材木が開封の都まで運ばれ、玉清宮の造営に用いられたことが沈括『夢渓筆談』巻二四に記されている。ところが、前章でも触れたように、南宋半ばの淳熙年間末期には、山林の大木が無くなり、造船業に支障を来すに至っていた。

以上のような明州・温州における森林破壊の影響は、災害の増加にもなって表れた。南宋期に入って森林破壊により水災・旱災の回数が増加したことは、歴史地理学の大家である杭州大学の陳橋駅氏によって、既に紹興府に関して注目されていることであるが、筆者は明州・温州に関して、さらに、明清時代をも含めた長期的統計をとることで、南宋期の位置づけを鮮明にしてみたいと思う。

次に示す《表4》は、西暦一〇〇〇年から一九〇〇年までの明州（寧波）・温州における水災・旱災の件数を、五〇年ごとの期間内にどれだけ起こったかで示したものである。根拠となった記事は、正史や浙江の地方志から災害関連の記述を収集・分類した陳橋駅氏の編書（陳橋駅　一九九一）により計算した。もちろん地方志の記事とは言っても、時代を遡る程に情報量が少なくなりがちであり、戦乱など他の要因によっても精粗に差はできたであろう。このため、正確な増減を捉えるには難しさが伴うが、全体的な流れとしてつかむことは決して無理ではなく、少なくともこの表からも、長期的に見て、二度のピークがあるということは窺えるように思う。その一度目は、一一五〇年近辺を境に、つまり南宋以後、しばらく増加傾向が見られる。二度目は、一五〇〇ないし一六〇〇年ごろ以後であり、再び増加し、以後一九〇〇年に至るまで、その傾向はやんでいない。

森林の機能のうち、洪水調節機能は水災と、渇水緩和機能

《表4》1001～1900年の明州・温州における水災・旱災件数

	明州（寧波）		温　州	
	水　災	旱　災	水　災	旱　災
1001－1050	0	0	0	0
1051－1100	0	2	4	0
1101－1150	1	1	1	3
1151－1200	6	5	12	3
1201－1250	2	3	1	4
1251－1300	2	2	4	0
1301－1350	2	2	5	4
1351－1400	0	2	4	2
1401－1450	1	1	2	4
1451－1500	3	4	2	1
1501－1550	6	10	6	8
1551－1600	9	4	12	5
1601－1650	8	14	10	4
1651－1700	12	14	7	3
1701－1750	11	5	7	4
1751－1800	6	5	8	4
1801－1850	17	16	22	10
1851－1900	22	15	13	4
合　計	108	105	120	63
平　均	6.0	5.8	6.7	3.5

は旱災との関係があるのだが、ここではとくに水災との関係について見てみたい。明清期の増加については後述するとして、南宋期における増加について史料を見ると、たとえば、『宋史』巻六一・五行志「水上」には、淳熙一一年（一一八四）の明州での水災が取り上げられ、「明州にて大風雨あり、山水暴かに出で、民市を浸し、民廬を圮り、舟を覆し人を殺す」と記されている。これ以外にも、やや後の史料になるが、『元史』巻五一・五行志「水不潤下」に、慶元奉化州（宋代の明州奉化県）のこととして、「山は崩れ、水は平地に湧き出で、溺死せるもの甚だ衆し」と述べられており、山崩れによる水災の事例が見られる。先に引用した『四明它山水利備覧』にも「山水」のもたらす影響について認識が示されており、また陳橋駅氏の南宋期紹興の事例と併せ考えても、森林破壊による保水能力の低下が、水災の増加の大きな要因の一つとなっていたことは確実であると言えよう。

こうして森林環境の変化は、造船業の不振に直接結びついただけでなく、浚渫作業の必要性の高まりや災害の増加の原因ともなっていた。さらに、これに関連して、筆者が明州・温州およびその周辺の地方志を管見して窺うことができたのは、この地域の橋の材料の変化が、南宋期頃から明清時代にかけてしだいに多く見られるようになったことである。すなわち、木から石の橋への変化である。

地方志の橋についての記載は、材料が記されているものは決して多くはないが、材料、とくにその変更が記されている場合は、しばしば木から石へという変更が非常に多く見られる。とくに明州については、南宋後半に編纂された『宝慶四明志』に数例見出すことができる。以下、列挙すると、巻一二・四明鄞県志・「橋梁」に、北宋後半に建てられた「林村市盤橋」が乾道六年（一一七〇）に「木に易えるに石を以てす」と記されている。巻一四・四明奉化県志「橋梁」には、

北宋期に木で作られていた奉化県の「恵政橋」が、南宋中期の開禧初め（一二〇五か）に石橋に架け替えられたとの記述がある。また同巻同項にも、北宋期に木で作られていた同県の「広済橋」が、紹熙改元の年（一一九〇）に石柱を梁とした橋へと変わったことが記されている。さらに、巻二一・四明象山県志・「橋梁」によると、南宋初期の紹興年間（一一三一～六二）に木で作られた「恵政橋」が、南宋後半の嘉定一三年（一二二〇）には石に替えられている。

明州（寧波）については、その後の明清時代の『寧波府志』や各県志を見ると、元代以降明清にかけて、やはり同様に木橋から石橋へと架け替わった例が多数見られ、南宋期以後の架け替えについて、材料が特定できる事例のほとんどを同様のパターンが占めていると言える。温州については、宋代の地方志が現存していないので、宋代に関しては不明だが、明清時代については同様の傾向を、やはり見てとることができる。

石橋は木橋に比べて頑丈であり、上記の架け替えの事例についても、史料には木橋の壊れやすさが指摘されているものもある。「経済成長の指標」として捉えること（楊　一九八三）も、可能であろう。しかし、日本と比較した場合、日本では、石橋の普及は江戸時代になってようやく盛んになったのである。その理由は、小山田了三氏によれば、日本が豊富な木材に恵まれており、木橋がしばしば流失する欠点があったにしても、石橋に比してはるかに経済的な建築物であったため（小山田　一九九一）だとされている。中国はそれよりも数世紀早く、もともと森林が乏しくはなかった江南においても、南宋期以後は木橋から石橋への転換がしばしばおこなわれていたのである。こうした橋の材料の変化自体は、経済停滞とはほとんど結びつかないが、宋代の森林環境の変化が各方面に及ぼす影響の現れの一つと見ることは可能であろう。

四、結　語

第一章でも触れたように、南宋の海港都市は、決して一律に繁栄を見せていたのではない。以上に史料を挙げて述べたように、明州・温州は、人口の増加が直接・間接に引き起こした諸要因によって、海港を取り巻く環境は、しだいに変化を見せていた。この点を踏まえて、広州・泉州と浙東海港都市との比較を簡単にしておきたい。

広州・泉州は、浙東最大の貿易港・明州に比べて、南海貿易の輸入品にもとづく利益によって、南宋期に繁栄を見せていた。しかも、国内の遠距離流通を同時に併せ考えても、とくに南宋期の広州は食糧移出基地として、その役割を増しつつあった。両広各地の米は広州に集められ、海路、福建や両浙に送られた。両浙の中でも、杭州と並んで明州・温州といった海港都市は、重要な移出先であった（全　一九九一）。また、浙東で見られたような水災の増加は、広東の場合は明代以降のことであり（梁必騏　一九九三）、宋代の段階では

あまり見られず、造船能力の低下なども観察されない。[17]

これに対し、明州・温州は、人口の流入による薪炭・建築材需要、金軍に対抗するための造船数の増加などによって、森林破壊が進行し、そのことが逆に造船能力の低下を招き、民間貿易船や漁船の徴発がおこなわれるに至った。また木材等の輸入の見返りとしての日本への銅銭の流出のために、南宋政府は貿易制限をおこなわざるを得ず、このことがかえって海寇の発生をもたらし、その中には官船への徴発に苦しむ運船業者も含まれていた。さらに森林破壊による港・河川への土砂堆積は、浚渫作業の必要性を増大させ、また保水力の低下にともなう災害も増加した。このように、南宋期の明州・温州をめぐる条件は、海港都市としての繁栄を阻害する要因を様々な形で含有していたのである。

そして、造船能力の低下は、宋元交代にも微妙な関わりを持っていた。南宋末期、南下する元軍に対し、温州は文天祥が一時滞在するなど、宋朝側の反抗の拠点の一つとなっていた。しかし、宋朝は不足した船舶の数を補わんとして各地で強制的徴発に全力を尽くしたため、それを嫌った泉州の蒲寿庚の元への寝返りが、南宋崩壊への大きな打撃となったことは既によく知られている（桑原　一九三五）。

さらに、元朝の支配下に入った旧南宋水軍が、元寇の弘安の役に「江南軍」に編入されたが、弘安の役に先立って、元の世祖フビライは江南各地に艦船の新造も命じている。ところが、その場所は、「揚州・湖南・贛州・泉州」の四ヵ所とされており（池内　一九三一）、南宋初期なら当然含まれたであろうはずの明州・温州が含まれていないことに気付かされる。南宋中期以後の造船能力の低下を考えると、これも決して偶然のこととは言えないであろう。[18]

さて、こうした浙東海港都市をめぐる環境の変化は、その後、どのような推移をたどったであろうか。明清時代に入り、中国の人口はさらに増大するが、それを支えたのがとうもろこし・甘藷などの新来の作物であり、そのための耕地拡大がとくに清代に積極的におこなわれた。しかし、千葉徳爾氏によれば、森林破壊・山地開墾は土壌侵蝕を招き、ひいては生産力の低下をもたらした。とくに、地方志の記載をもとに土壌侵蝕の事例を見ると、広州－長沙－西安をつらぬく線より東部での分布が圧倒的であり、浙江省から福建省にかけての地域は、これに関する地方志の記事も非常に多く引用されている（千葉　一九九一）。

こうした森林破壊の影響については、他にも様々な面で見られ、明清社会経済史に関する先行研究や史料からも、断片的にうかがうことができる。浙東に関しては、たとえば、南宋期に既に明州においては浚渫の必要度が高まっていた。明清期における水利施設の建設・重修の増加（松田　一九八一）は、南宋期以後の環境変化の中に位置づけるならば、水利機能の阻害の増加として捉えることも可能であろう。[19]

他方、以後の温州においても、数少ない基幹産業の一つである造船業は、南宋期と同様に、決して順調な歩みを見せて

はいなかった。『乾隆温州府志』巻八・兵制「戦艦」には、やはり依然として木材不足に悩む清代温州の造船業の姿が窺える。すなわち、

「取材は必ず樟樹を用い、従前、甌に在りて廠に辦ず。原より甌・栝両郡均しく樟を産すに因り、乃ち自ら経辦す。多年、水に近き地方は砍伐して殆ど尽く。十余年、均しく深山窮谷の中より取り、既に輓運に属して維れ艱し。銭糧は山客に分給して四路購辦せしむ。而るに一切の価脚盤費は部価よりも浮ぎ、山客は已に力むれども支する能わず、已むを得ずして官は水脚を添給して始めて工に到るを得。」

とあるように、船材に用いていた樟は、温州・処州（「甌」は温州、「栝」は処州を指す）の産物であり、自給していた。ところが、水路沿いの地域からは供給が困難になり、陸上輸送によって深山窮谷から運ぶようになった。しかしその場合、経費が高くついたため、運送費を官が上乗せすることで何とか船材を集めることができる、という状況に陥っていた。この記事には、続けてマスト用の木材についても述べており、

「辦桅の難。向来、桅に用いるは倶に大建杉を購い、以て桅心を作り、外には幇桅を用い、配び竪つ。近年、大桅心も亦た少なく、各廠は均しく厦門に赴き、番桅を購辦す。」

とあるように、マストに用いた大建杉が少なくなってきたため、厦門に赴いて「番桅」、つまり外国産のマスト材を購入していたことがわかる。その分、輸送費もまた余分にかかっていたのである。

清代前半温州の造船廠は、年間九〇隻を生産していたとされるが、内実はこのように木材の入手難を埋め合わせながら辛うじて存続していたのである。

こうして、南宋期に始まった現象が、浙東において、依然として、あるいは更に深刻な形で表れているだけでなく、明清時代には、それが他の地域でも多く見られるようになった。たとえば、清代中期には、政府が反乱鎮圧のために造船を積極的におこなったため、木材伐採過多に陥ったとされており、清代道光年間（一八二一～五〇）に、マスト用の木が不足して、福建の各造船場が操業停止に追い込まれたことがあった（祝　一九八八）。また、清代福建の海港都市興化府の衰退の過程で、森林伐採による土壌侵蝕や水利施設への土砂堆積の問題が表面化していたことも指摘されている（Vermeer 1990）。

さらに、清代淮南の製塩業において主な燃料は葦草であったが、それさえも欠乏することが多く、塩価騰貴、ひいては塩政崩壊の原因ともなっていた。佐伯富氏は、それに関して、「中国は文明が古く山林の濫伐が行われ、植林があまり行われなかったため、近世中国ではとくに燃料が重要な問題であった」（佐伯　一九八七、五五四～五五五頁）と述べているが、製塩業における燃料の柴薪の不足は、既に宋代にも見ら

れていたことであり（吉田　一九八三）、木材だけでなく草までも含んだ広い意味での柴薪が、中国では慢性的な不足に陥るようになってきたと言えよう。

以上のように、南宋期には華中・華南の沿岸の中では両浙路にかなり限定された形で見られていた現象が、明清時代になると地域的に拡大していたと見られるのである。

しかも、明清時代の資源不足は、これら木材に関連した現象だけでなく、高コストのかかる金属、あるいは土地そのものについても同様に言えることであり、エルヴィン氏は、それが中国の技術発展の障害にもなっていたことを論じている（Elvin 1973・1996）。これに対し、最近の学界で注目されているように、同じ東アジアでも、実は日本は「持てる国」であったとされている。そのことは、銅に着目するとわかりやすい。中国の側から整理すると、北宋期は銅・銅銭ともに自給していたが、南宋期になって銅産出が激減して、銅銭の輸出も制限せざるを得なくなる。明代に入ると銅を日本から多く輸入するようになり、銅銭の輸出は維持した。しかし、清代になって銅だけでなく銀も輸入するようになり、しかも江戸幕府が寛永通宝の公鋳によって銭貨統一を果たし、中国銭は日本から駆逐される。以上の移り変わりを川勝平太氏は、アジア経済史における貨幣素材の果たす役割の重要性を強調しつつ、「貨幣の輸入国から貨幣素材の供給国へ」と転換した日本と、その逆を歩んだ中国との対照性として浮かび上がらせている（川勝　一九九一）。つまり、南宋期とは、銅・銅銭に関しても、中国が貨幣素材を自給できる時代の終わりとしての時期にあり、森林環境同様に、一つの転換期に位置していたと言えよう。

ただし、誤解を生じぬようにことわっておきたいのは、筆者自身は、こうした環境史的分析によって、中国のみを「停滞」に結びつけようと意図しているのではないということである。エルヴィン氏が中国経済史の転換期として位置づけた一四世紀には、ヨーロッパ史においても同様に、イマニュエル＝ウォーラーステイン氏の言う「一四世紀の危機」なる停滞期が訪れていた。その危機脱出の鍵となった領土的拡大により、ヨーロッパは基礎商品（ステイプル）として食糧と燃料を世界各地から入手するようになる（Wallerstein 1974）。中国より遅れて、西ヨーロッパにおいても一五世紀以後、木材の不足は次第に進行していたのだが、植民地での造船、植民地からの木材輸入に頼ることも可能であった（Ponting 1991）という点は、中国との相違であろう。したがって、自国内の森林資源に限れば、中国との差は、時期の相対的な違いに過ぎなかったとも言い得るのである。

最後につけ加えると、本稿は、もともと宋代浙東の地域社会史、とくに温州のそれに関心を抱いていた筆者が、長期スパンでの経済史的位置づけを踏まえようとして、環境史の手法を取り入れたものである。環境史本来の手法から言えば、さらに分析すべき点も多々あろうが、枚数も尽きたので、もう一度、温州の地域社会史に立ち戻り、本稿のしめくくりを

しておきたい。

南宋期温州の代表的思想家・葉適は、嘉定一〇年（一二一七）一二月、「温州社稷記」（『水心文集』巻一一）を執筆している。社稷の土壇には、『周礼』にもとづき、その土地に適した木を植えて田主とするのであるが、葉適が、「永嘉の木、豫樟より宜しきは莫し」と述べているように、温州に適した木としては、「豫樟」が選ばれていた。

この「豫樟」とは、樟（くす）のことで、現在でも華南から華中にかけて分布しており、材質が強靱で耐湿性も強いため、造船・建築等に適した比較的高級な木材である。[20]『嘉慶瑞安県志』巻一・輿地「山川」に、「樟」の項があり、そこにも、「木大きくして、理（きめ）は細かく、香りは栴檀を逾（こ）ゆ。戦艦と為すべし」と記されている。まさに造船業の盛んであった温州にふさわしい木である。

しかし、南宋期に「山林の大木絶えて少なし」という状況を経験し、また前掲『乾隆温州府志』に記されているように、清代において造船用として不足しがちであったのは、その樟であった。

温州は、長期的に見た場合、海港都市として決して安定的な繁栄を築いたのではなかった。「永嘉」という地名を冠せられた学派がその独自性を発揮したのも、宋代の一定期間に過ぎなかった。限りある資源としての「樟」こそ、宋代以後の温州の盛衰を両義的に象徴していると言えるのかもしれない。

註（1）本稿は、一九九七年度広島史学研究会大会シンポジウム「広域経済圏と中世都市」（於広島大学）において標題で報告した内容に、若干の加筆をおこなったものである。

（2）一昨年に出された氏の論文集（Elvin 1996）では、こうした見解がさらに肉付けされている。

（3）本稿では、たとえば温州・明州（寧波）などを「海港都市」という表現で用いている。両都市とも海に近いが、厳密に言えば、港自体は、海から川を少し入った場所に位置している。だが、機能としては、事実上「海港」と呼ぶにふさわしく、実際、たとえば林士民氏の著書（林士民　一九九〇）のごとく、そのように慣用されているので、本稿では「海港」という用語を使用したい。

（4）なお、宋代の環境史に関しては、従来、概説書においても取り上げられることは少なかったが、昨年出版された伊原弘氏執筆の概説（伊原・梅村　一九九七）には、人口や森林環境についての言及が比較的多く含まれている。併せて参照されたい。

（5）温州の永嘉学派と軍事との関連性については、紙幅の関係からここでは簡単な記述にとどめておく。別稿にて論じたい。

（6）また、明州にとって重要貿易相手国の一つであった高麗が、南宋中期以後、国勢が振るわなかったことも影響を与えた（寺地　一九九二、黄　一九八五）。

（7）衰退の理由として、周夢江氏は、権貴による収奪や税務機構の乱立、税吏の専横などを挙げているが、産業の内情まで探った分析はおこなっていない。今後の課題となろう。

(8) この時、温州とともに隣の台州も減額されている。両州は浙東北部の杭州湾沿岸に比べて多雨であり、本来、塩業に十分適した気候条件ではなかった（Worthy 1975）。

(9) 引用史料の楼鑰『攻媿集』巻二一「乞罷温州船場」は、楼鑰が知温州として赴任した淳熙年間（一一七四～八九）末期に書かれたものと見られる（岡　一九九六）。

(10) 棺桶をめぐる事情については、張隆義論文に詳しい（張　一九六六）。なお、宋代両浙では、仏教の影響などで庶民を中心に火葬が盛行していたが、士大夫などの間では、金銭をかけて土葬にする「厚葬」も依然として盛んであった（徐　一九九二）。

(11) 乾道四年（一一六八）、明州の天童寺千仏閣建設のために、日本僧栄西が巨木良材を輸送・寄進した（林正秋　一九八九）。また、南宋初期のこととして、日本僧重源が、東大寺再建にも用いられた周防国の木材を運び、明州阿育王寺舎利殿を建立した（森　一九四八、三坂　一九七一）。

(12) ブッラン氏のヴェネツィア経済史の編著書を参考にした（Pullan 1968）。なお、本書の入手に関しては、本シンポジウム研究委員でヴェネツィア史がご専門の中平　希氏（広島大学大学院）に便宜をはかっていただいた。ここに記して謝意を表したい。

(13) 台湾で出版された程超沢氏の著書は、現代中国の環境問題の深刻さを論じたものであるが、歴史的背景としてエルヴィン氏の“the high-level equilibrium trap”にも言及している（程超沢　一九九五）。

(14) 葉適は、『水心文集』巻九「醉楽亭記」の中でも、温州永嘉県について、「地狭くして寡らなり、民多くして貧し」と記している。

(15) 南宋の臨安府は人口増加によって家屋が密集し、火事が頻発した（梅原　一九八四、木良　一九九〇）。同様の事態は、たとえば温州の中心地・永嘉県について、『光緒永嘉県志』巻三六・襍志一「祥異」を見ると、南宋期だけで、紹興一〇年（一一四〇）、乾道四年（一一六八）、同九年（一一七三）、淳熙七年（一一八〇）、同一二年（一一八五）、紹熙元年（一一九〇）、紹定元年（一二二八）、淳祐六年（一二四六）、徳祐元年（一二七五）に大規模な火事の記載がある。具体的な民家の被害については、「民居千余」（紹興一〇年）、「居民七千余家」（乾道九年）、「四百余家」（淳熙一二年）、「六百余家」「五百余家」（ともに紹熙元年）、「六百余家」「五百余家」（ともに紹定元年）、「六百余家」（淳祐六年）などと記載されている。

(16) 洪邁『容齋三筆』巻一一「宮室土木」。

(17) ただし、泉州にも、宗室への銭米支給の負担や海賊の増加のために、南宋後半に一時的な停滞の時期が訪れており、同時期に依然活発であった広州とは異なった歩みを見せている（土肥　一九八〇、李　一九八六、Clark 1991）。

(18) 太田弘毅氏は、元の第二次日本遠征にあたって、江南において艦船材が欠乏し、南宋の投降者を高麗に連行して造船させている例が見られることを指摘している（太田　一九九七）。

(19) 宋代の明州鄞県の水利問題を論じた長瀬守氏が、「松田吉郎『明清時代浙江鄞県の水利事業』(『中国水利史論集』所収)において、私の論をうけて明清の鄞県の状況を論じていられる。明清時代の経営構造を発展としての概念で把握できるかどうかは疑問として残る。水利施設が飛躍的に増加したことは、淤沙による施設の阻害という側面が大きいように思われること。士人・富戸、ついで郷紳による修築・官吏は、既に宋代の魏峴や有力戸・寺観による修築にその萌芽があるように思われる。こうして明清時代の経営システムのすべてが宋代に出つくしていることだけは明確である。」(長瀬 一九八三、三五五～三五六頁)と述べている。長瀬氏は、これ以上に詳しくは述べていないが、環境史の視点からすれば、こうした観点は再度注目される必要があるように思う。

(20) 参考文献にあげた『中国農業百科全書林業巻下』、『浙江植物誌』第二巻、『中国古橋技術史』を参照した。

参考文献

[日本語](50音順)

伊原弘・梅村坦(一九九七)『世界の歴史 七 宋と中央ユーラシア』、中央公論社

池内 宏(一九三一)『元寇の新研究』、東洋文庫

上田 信(一九八九)「観念・社会・自然――『清代の福建社会』補論――」(『中国――社会と文化――』第四号)

梅原 郁(一九八四)「南宋の臨安」(同編『中国近世の都市と文化』、京都大学人文科学研究所)

太田 弘毅(一九九七)『蒙古襲来――その軍事史的研究――』、錦正社

岡 元司(一九九五)「南宋期温州の名族と科挙」(『広島大学東洋史研究室報告』第一七号)

――(一九九六)「南宋期温州の地方行政をめぐる人的結合――永嘉学派との関連を中心に――」(『史学研究』第二一二号)

小山田了三(一九九一)『橋(ものと人間の文化史六六)』、法政大学出版局

川勝 平太(一九九一)『日本文明と近代西洋 「鎖国」再考』、日本放送出版協会

木良八洲雄(一九九〇)「南宋臨安府における大火と火政」(『人文論究』第四〇巻第二号)

桑原 隲藏(一九三五)『蒲寿庚の事蹟』、岩波書店

佐伯 富(一九八七)『中国塩政史の研究』、法律文化社

斯波 義信(一九六八)『宋代商業史研究』、風間書房

――(一九八八)『宋代江南経済史の研究』、汲古書院

――(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)

曽我部静雄(一九四九)『日宋金貨幣交流史』、宝文館

――(一九七四)『宋代政経史の研究』、吉川弘文館

千葉 徳爾(一九九一)『(増補改訂)はげ山の研究』、そしえて

張 隆義(一九九六)「宋代における木材の消費と生産」(『待兼山論叢・史学篇』第九号)

寺地　遵（一九九二）「地域発達史の視点――宋元代、明州をめぐって――」（今永清二『アジア史における地域自治の基礎的研究』、科研報告書）
土肥　祐子（一九八〇）「南宋中期以後における泉州の海外貿易」（『お茶の水史学』第二三号）
長瀬　守（一九八三）『宋元水利史研究』、国書刊行会
藤田　豊八（一九三二）『東西交渉史の研究　南海篇』、岡書院
松田　吉郎（一九八一）「明清時代浙江鄞県の水利事業」（中国水利史研究会編『佐藤博士還暦記念中国水利史論集』、国書刊行会）
三坂　圭治（一九七一）『山口県の歴史』、山川出版社
宮嵜　洋一（一九九四）「明清時代、森林資源政策の推移――中国における環境認識の変遷――」（『九州大学東洋史論集』二二号）
森　克己（一九四八）『日宋貿易の研究』、国立書院
――（一九七五a）『続日宋貿易の研究』、国書刊行会
――（一九七五b）『続々日宋貿易の研究』、国書刊行会
吉田　寅（一九八三）『元代製塩技術資料『熬波図』の研究』、汲古書院
［中国語］（画数順）
王曉衛・劉昭祥（一九八六）『歴代兵制浅説』（解放軍出版社）
中国農業百科全書総編輯委員会林業巻編輯委員会編（一九八九）『中国農業百科全書　林業巻（上・下）』、農業出版社
全　漢昇（一九九一）「宋代広州的国内外貿易」（『中国経済史研究（下）』、稲郷出版社）
李　東華（一九八六）『泉州与我国中古的海上交通』、学生書局
林　士民（一九九〇）『海上絲綢之路的著名海港――明州』（海洋出版社）
林　正秋（一九八九）『浙江経済文化史研究』、浙江古籍出版社
茅以升（主編）（一九八六）『中国古橋技術史』、北京出版社
周厚才（編著）（一九九〇）『温州港史』、人民交通出版社
周　夢江（一九八三）「宋代温州鎮市的発展和商業的繁栄」（『杭州商学院学報』一九八三年第四期）
――（一九八七）「宋代温州城郷商品経済的発展与衰落」（『温州師院学報（社会科学版）』一九八七年第一期）
周　慶南（一九九五）「御筆碑与宋代明州造船業及外貿」（董貽安主編『浙東文化論叢』、中央編訳出版社）
祝　慈寿（一九八八）『中国古代工業史』、学林出版社
徐　吉軍（一九九二）「論両浙的火葬習俗」（鈴木満男主編『浙江民俗研究』、浙江人民出版社）
袁元龍・洪可高（一九九五）「寧波港考略」（董貽安主編『浙東文化論叢』、中央編訳出版社）
浙江森林編輯委員会（一九九三）『浙江森林』、中国林業出版社
浙江植物誌編輯委員会（一九九二）『浙江植物誌　第二巻　木麻黄科――樟科』、浙江科学技術出版社
陳　学霖（一九八八）「楼鑰使金所見之華北城鎮――『北行日録』史料挙隅――」（『国際宋史研討会論文集』、中国文化大学）
陳　橋駅（一九六五）「古代紹興地区天然森林的破壊及其対農業的影響」（『地理学報』第三一巻第二期）

――――（一九八三）「歴史上浙江省的山地墾殖与山林破壊」（『中国社会科学』一九八三年第四期）
――――（一九九一）『浙江災異簡志』、浙江人民出版社
黄　寛重（一九八五）『南宋史研究集』、新文豊出版公司
梁方仲（編著）（一九八〇）『中国歴代戸口・田地・田賦統計』、上海人民出版社
梁必騏（主編）（一九九三）『広東的自然災害』、広東人民出版社
程　民生（一九八九）「試論南宋経済的衰退」（『中国経済史研究』一九八九年第三期）
――――（一九九二）『宋代地域経済』、河南大学出版社
程　超沢（一九九五）『中国大陸人口増長的多重危機』、時報文化出版
傅　宗文（一九八七）『宋代草市鎮研究』、福建人民出版社
楊　聯陞（一九八三）『国史探微』、聯經出版事業公司
楽　承耀（一九九五）『寧波古代史綱』、寧波出版社
関　履権（一九九四）『宋代広州的海外貿易』、広東人民出版社
［英語］（アルファベット順）
Clark, Hugh R. (1991) *Community, Trade, and Networks: Southern Fujian Province from the Third to the Thirteenth Century.* Cambridge University Press.
Elvin, Mark (1973) *The Pattern of the Chinese Past,* Stanford University Press.
――――(1996) *Another History: Essays on China from a European Perspective.* Wild Peony.
Ho, Ping-ti (1959) *Studies on the Population of China, 1368-1953,* Harvard University Press.
Ponting, Clive (1991) *A Green History of the World.*（石弘之・京都大学環境史研究会訳『緑の世界史』（上）・（下）、朝日新聞社、一九九四年）
Pullan, Brian ed. (1968) *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries.* Methuen & Co Ltd.
Vermeer, Eduard B. (1990) "The decline of Hsing-hua prefecture in the early Ch'ing," in *Development and Decline of Fukien Province in the 17 th and 18 th Centuries,* ed. Eduard B. Vermeer. E. J. Brill.
Wallerstein, Immanuel (1974) *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European in the Sixteenth Century.* Academic Press.（川北稔訳『近代世界システム』I・II、岩波書店、一九八一年）
Worthy, Edmund H. (1975) "Regional Control in the Southern Sung Salt Administration," in *Crisis and Prosperity in Sung China,* ed. John Winthrop Haeger. The University of Arizona Press.

〔付記〕本稿は、平成一〇年度文部省科学研究費補助金（奨励研究A）および同年度和歌山工業高等専門学校研究補助金「東アジアにおける森林環境と地域経済の関係についての歴史的考察」（地域関連研究）による成果の一部である。

（和歌山工業高等専門学校一般教育科）

Economic Stagnation of the Zhedong (浙東) seaport cities and deterioration of forest environments in the Southern Song period

by Motoshi Oka

In the researches on pre-modern Chinese history, its economic development has been overemphasized until quite recently, although the economic revolution in the medieval China did not continue for such a long time; the Chinese economy fell into a decline in the fourteenth century and there were indications of this decline already in the Southern Song period. In this paper, I analyze the economic stagnation in the Zhedong seaport cities and the deterioration of forest environments in this area.

A large population growth because of the migration from north China and an excessive increase of shipbuilding which was carried out against Chin (金) empire caused not only a severe lack of woods for fuels and ships but also a grave forest destruction, especially in the Liangzhe-lu (両浙路). The shortage of ships affected the maritime transportation. The forest destruction made the sand to flow from the bare hills in the downstream and the seaports. Moreover, it caused the flood to increase in occurrence in the Southern Song period.