



| | |
|--------------|---|
| Title | 唐代の交通と商人の交易活動 |
| Author(s) | 荒川, 正晴 |
| Citation | 古代東アジアの道路と交通. 2011, p. 179-190 |
| Version Type | VoR |
| URL | https://hdl.handle.net/11094/79131 |
| rights | |
| Note | |

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

唐代の交通と商人の交易活動

荒川正晴

シルクロード商人として名を馳せたソグド商人が、唐の時代に最も活発に交易活動を展開した背景には、唐により交通と交易の一元的な管理が行われたことがある。すなわち、唐はソグド商人に、通行証である過所の発給を通じて、唐領内においてキャラヴァン隊を組織する権限と、安全な遠隔地への往来を保証する体制を作り上げたのである。

はじめに

タイトルをご覧になって、読者諸氏はどのような情景を思い描くであろうか？ 唐代という時代から、まずは彫りの深い面立ちのソグド商人らが、キャラヴァン隊を率いてあちらこちらに行商する姿を頭に浮かべる人も多いに違いない。ただ定番となっている割には、あまりにもイメージだけが先行しており、彼らがどのような往来しながら交易活動を展開していたのかは、案外、知られていない。もちろん分からないことは多々あるが、それでも、現在少しづつではあるが、その具体像が明らかになってきている。ここでは、その成果の一端を紹介する

ことにしたい。

一 唐の二つの通行証

唐の時代、過所と呼ばれる通行証が、役所から発給されていた。今に伝えられる唐代の過所の実物として、三井寺（園城寺）に所蔵される入唐僧円珍（八一四〜八九二）のそれがよく知られている。ただこれは一般の商人が携帯した過所ではない。しかも時代は唐の全盛期を過ぎた九世紀半ばのものである。これに對して、中央アジアのトゥルファンからは、唐の全盛期である開元時代（七一三〜七四二）に商人が実際に携帯していた過所が出土している。まずは当時の商人が携帯する過所とは、どのようなものであつたか知つていただくために、このトゥルファン文書を紹介しておこう。いささか長いので、訳文だけを、その内容に應じて【A】〜【D】に分けて掲げておく（冒頭の残欠部分は、過所の書式を参考にして推補）。

1 過所の実例

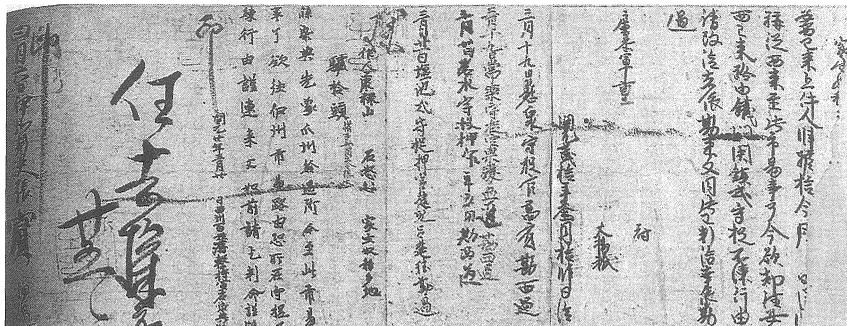
【A】

瓜州都督府（より発給）

西州百姓の石染典、雇用人の康祿山と石怒忿、家で生まれた男奴隸の移多地、驢十頭。

安西（都護府）まで（の路次にある各州県や関所・防衛機関の責任者宛て）。先に掲げた四人と驢馬十頭は、今日日に、（彼らのリーダーである石染典が提出した）牒を得たところ、「西より、ここ（瓜州）にまいりましたが、交易

唐代の交通と商人の交易活動（荒川）



ソグド商人の石染典が、実際に携帯した唐の通行証（過所）



石染典の本貫州である西州（トゥルファン）周辺の地図

も終わりましたので、今、引き戻つて、鉄門関を通つて安西にまで往きたいと思ひますが、途中、鎮・戍・守捉に、往來の事情を理解していただけないことを思い、(過所を)改給していただきたく、お願い申しあげます。」と言つてきている。(添付してきた、これまでの)過所を取り調べたところ、この牒の内容と同じであつたので、既に処決して(過所を)発給した。どうか、取り調べたうえ、通過することをお認めいただきたい。

府

戸曹参軍の「宣」

史 楊祇

開元二十年(七三二)三月十四日、発給す。

【B】

「三月十九日、懸泉守捉官の高賚、取り調べて、西へ通過させた。」

「三月十九日、常樂守捉官・果毅の孟進、取り調べて、西へ通過させた。」

「三月二十日、苦水守捉の押官の年五用、取り調べて、西へ通過させた。」

「三月二十一日、塩池戍・守捉の押官・健児の呂楚珪、取り調べて通過させた。」

【C】

「琛」(沙州刺史のサイン)

作人の康祿山・石怒忿／唐内地で生まれた奴の移多地／驢十頭。

沙州の市が、取り調べたところ、(石染典の提出した牒の内容と)同じ。市令の張休。

申しあげます。私、染典は、先に瓜州の過所を發給され、今、ここ(沙州)に来て交易しておりましたが、それも終わりましたので、(次に)伊州へ行き交易したいと思えます。途上、所在の守捉が往來の事情をよく知らないことを恐れ、謹んで、(發給された過所とこれまでの檢閲・通過記録を)貼り連ねること、前のおりです。どうか、判をもつて処決されますよう、お願い申しあげます。謹んで、申しあげます。

〔印〕 開元二十年三月廿日、西州百姓、游擊將軍の石染典が、申しあげます。

〔去くに任せよ。琛、指示す。〕

廿五日。〕

〔D〕

〔印〕

四月六日、伊州刺史 張「賓」 署名して通過させた。

この過所は、石染典というソグド商人が、実際に携帯していたものである。石は、タシユケント(石國)出身のソグド人が名乗った姓といわれ、名の染典は、ソグド語の Zhenat'yan (Zhenat.神の恩恵の意)を漢字音写したものである。彼は、商人として中央アジアや河西に足を延ばし交易活動をしていたが、唐の直轄州となっていた西州都督府(トウルファン)の百姓として戸籍に付けられていた。ただし、百姓と言っても、地位のない庶民というわけではない。彼は、実職のない散官ではあるが、従五品の遊擊將軍を肩書きに持つ堂々たる官人でもあった。

先ずは【A】の部分を見て頂こう。その内容を見ると、彼は本質地であるトウルファンを離れて東行し、交易する目的で瓜州都督府に滞在していたことが知られる。さらに、そこでの交易活動が完了すると、あらためて滞在先の瓜州府司に対して、安西(クチャ)までの通行を保証する過所を申請していた。瓜州府では、担当部署で

ある戸曹司が、提出してきた申請書とそれまで携帯していた過所の内容を照らし合わせたうえで、新たな過所を発給した。【A】の最後に見える官員の名は、その戸曹司の役人たちである。

ここからうかがえるように、過所とは申請目的の地までの通行を許可するものであって、目的地からまた別の地域へ往く場合には、改めて滞在先で過所の給付を申請する必要があった。【A】は、まさにそのように再申請して得られた過所であった。

2 通行証としての過所

過所は、言うまでもなく通行証であるが、注目されるのは、その本文に「どうか、取り調べたうえ、通過することを認めいただきたい。」という表現が使われていることである。前掲の過所で言えば、【A】の本文末尾にこの文言が見えている。過所を携帯する石染典と彼が率いた人・畜の通行の許可を、安西都護府までの路次にある州府や関所および防衛機関の責任者に向けて、過所発給州府が要請するかたちに書式上はなっていた。このことから過所は、発給した州府の権限をもって通行の認可を与えるものではあったが、途次、立ち寄る諸官司・機関より、そこから先に進む通行の許可を、逐一受ける必要があったのである。発給した州府の他官司・機関への通行依頼という意味では、今のパスポートに近い性格をもっている。唐領内にあったすべての州府が、全支配領域内の通行を認める過所を発給できる権限があったかどうかは、なお明確ではないが、トゥルファン出土の過所関係の官文書（唐開元二十一年（七三三）西州都督府案卷爲勸給過所事）から、遠く沿海部の福州へ往くための過所が、中央アジアに位置する西州府で実際に発給されていたことが知られる。

では、【A】の後ろに貼り継がれている【B】〜【D】は、どのような部分なのか。これこそ、目的地までの途次にある州府や防衛機関の責任者たちによる検閲と通行許可を示すものである。まず【B】には、瓜州府西方

の沙州までにある複数の軍事機関による検閲・通過許可が書き留められている。各行が、すべて別筆であるのも当然と言えよう。さらに、続いて貼り継がれている【C】【D】は、石染典が途中で滞在した州で交易をし、それが終わった段階で次の州への移動を申請し、それが許可されたことを示している。すなわち【C】では、彼は、沙州で伊州への通行を、また【D】では、伊州で次の州、おそらくは西州への通行を申請し、簡略なかたちながらもその通行が許可されている。当時、瓜州から鉄門関を経て安西を目指すには、瓜州府から直接、伊州へ北上し、さらに伊州から西州・焉耆へと西進するルートが幹線路（駅道）になっていたことからすれば、この石染典が取ったルートは、明らかに主要道から外れていた。

このことから過所による通行は、途中経由する関所と最終目的地は、はじめより定められていたものの、そこまでは如何なる道を通過しようとも問題がなかったことが知られる。商いの都合で、必ずしも主要道だけを往來できるわけではないことは言うまでもないが、過所は、滞在先の州府の通行許可を連ねることで、幹線路（駅道）から外れて通行し、途上の州府に滞在して交易活動に勤しむことが可能であった。かなり柔軟な通行を許すものであったと言えよう。

また時間的な制約についても、過所は目的地への通行において日時を限られていたわけではなかった。ただし、途次、通過する一地点に滞留できる日数は定められていたようであるが、それが経過しても滞在先の官司で改めて過所給付の手続きを取ることが認められていた。このことは、過所というものが公務を帯びない、ごく一般的な商人に給付される場合、時間的にはほぼ無制限であったことを示唆する。

こうした時空の融通性は、公務による通行ではなく、「私行」の目的で旅をする者に給付する過所の特性と見るべきであろう。他方で、過所による移動は唐の交通管理下に置かれ、途中経由する関所は官によって設定されるとともに、トゥルフアン出土の過所関係文書に見られるように、その最終目的地までの通行では、途中引き返

したりすることは許されていないことにも注意しておく必要がある。

3 通行証としての公驗

唐代においては、役所が発給していた通行証として、過所以外にも公驗が使用されていた。この二つを同じ機能を持つものと解する見方も存在するが、名称が異なるからには、その機能も異なっていたと見るのが自然である。事実、過所と公驗を検討してみると、両者は使い分けられていたことを認めることができる。では、その違いとは何か？

まず過所は、先に述べたように時空的な制限がほとんど無いに等しかったのに対して、公驗はかなり厳しく設定されていた。例えば、地方の州の役所では、戸籍に附けられた百姓に対して、この二つの通行証をともに発給したが、公驗は隣接する州との往還を許可するものとなっており、併せてその有効期限が明確に存在した。つまり、附籍された百姓であれば、何時何時までに必ず出発した本籍の州に戻ってくる必要があったのである。遞送や供給を保証する公的な通行に準ずるものであったと考えられよう。

これに対して過所は、隣接する州を越えて遠方の目的地まで往く片道通行を保証するものであり、目的地に到着した後は、携帯していた過所は無効となるものの、本籍をもつ百姓であっても、公驗と異なり、出発した州に戻る必要はなかった。既に見たように、あらためてどこかに往く場合には、新たに過所を給付してもらえば良かったのである。また期限についても、先に触れたように、基本的には制限はなかった。

この両者の通行証としての違いは、地方の州で発給されたもので説明するならば、公驗が期限付きの州外への出境を、州の権限をもって認可する公的証明書であるのに対して、過所は、携帯者の素性を保証しつつ、公驗のような時空の制限をもたせずに、一地方州府が他州府や軍防の諸機関に対して、唐帝国領内の通行を依頼する要

請文書であったことに求められよう。

二 ソグド商人と唐領内の交通

唐帝国領内を往来する商人は、彼らの交易活動を進めるにあたり、さきほどの過所や公驗を携帯せざるを得なかった。このことは、既に州県の戸籍に付けられていた石染典のようなソグド商人ばかりでなく、新たに唐領内に入境してくるソグド商人も同じであった。とくに中央アジアから唐帝国領内へ入境してくるソグド人は、安西・北庭やトウルファンといった境域オアシス都市において、この過所を取得していたと見られる。西州府より発給された過所には、京師を目的地とするものがあり、彼らは容易に入京を果たしていたのである。こうした体制の下に、先に掲げた安西・北庭やトウルファンは、西方から来る商人等にとつて、唐の国都と直結する陸上の寄港市と化していたものと見られる。

そもそも、この唐の交通体制の重要なアイテムであった過所は、実は唐以前より既に通行証として発給されていたものであった。『三國志』卷十六魏書十六倉慈伝、五一二頁（『魏略』倉慈伝）には、次のように過所の存在とその機能を伝えている。

太和年間（二二七～二三二）に、（倉慈は）敦煌郡の太守に就任した。敦煌郡は（魏の領域の）西辺に位置していたために、（中原が）争乱状態になると（この敦煌郡は中央政府と）隔絶し、（中央から）太守が赴任してこない状態が二十年も続いた。その結果、敦煌郡では地元の有力者が勝手気ままに勢力を振るい、それが遂に日常的なことになってしまった。（中略）ところが倉慈が敦煌郡に赴任してくると、地元の有力者を抑えつけると同時に、貧しく弱いものに対しては厚く保護し、はなはだ理にかなった政策をおこなった。（中略）また常日頃、

中央アジアからやって来る商人〔原文では「西域」の「雜胡」は、(魏の宮廷に)朝貢して献上品を贈ることを希望していたが、敦煌郡の多くの有力者は(そうした商人を)待ち受けて彼らの通行を妨害し、(強制的に敦煌郡で)交易を行わせた。ところが敦煌郡での交易は、地元の有力者が(西からやって来る商人を)だまして商売を行わせることが多く、そのほとんどは不条理な取引となった。そのため商人らは、常日頃このことを恨みに思っていた。これに対して倉慈は、こうした商人らをねぎらい、彼らの中で都の洛陽に赴こうと願うものには、その商人のために過所を発給した。また敦煌郡より西方に引き返そうと願うものには、敦煌郡の官吏がその商人のもっている商品を相互に納得できる適正な価格で買い上げることとし、ただちにその商人に対して敦煌郡の官物をもって支払うと同時に、敦煌郡の官吏や民が責任をもって彼ら商人を護送して送り返した。これ以後、敦煌の民も西来の商人も、こぞつて敦煌郡の長官である倉慈を褒め称えた。

この史料から、魏の時代に敦煌太守の倉慈が、「西域」の「雜胡」のために過所を発給していたことが知られる。ここで確認しなければならないのは、中央政府より派遣された敦煌太守の権限として、敦煌から洛陽までの広域にわたる移動を保障する通行証が発給されていることであり、それが過所であったことである。この点から見れば、国家が発給する過所は、ソグド人などの外来商人にとっては、各州郡の在地富民(大姓)の迷惑に左右されず、国家と結びついて広域にわたる通行の安全を確保するためのものとなっていた。唐の中央アジア支配は、中央アジアに駅道(漢道)を導入・整備させるとともに、こうした過所の機能をフルに發揮させることになったのである。

三 ソグド商人とキャラヴァン隊

唐によつて交通と交易が一元的に管理されたなか、ソグド商人のような遠距離交易を生業とする商人からすれば、過所は、彼らの安全な遠距離移動を保証する重要なアイテムであつたが、実はその重要性はそれだけではな
い。意外と見過ごされてはいるが、過所を獲得することは、すなわち唐の京師をはじめとする大都市を巡るキャラヴァン隊を組織する権限を獲得することに他ならなかつたのである。先に述べたように、実際に過所を携帯することによつて、外来のソグド商人が容易に唐の都長安に入り交易をすることができた。ソグディアナ方面から唐領内に入境してきたソグド商人が、様々な方法・手段を捉えて、唐の役所が発給する過所を取得しようとしたのも当然であつた。東方の沿海側からは、外来商人が簡単に都に入ることなどできなかつたが、西方ではそれがソグド商人全般に開放されていたのである。

しかも、商人の交易活動にとつては、公権力による課税と無縁ではいられないのが普通であるが、唐はその支配全盛期にあつては、通行税や売買税など商人に課される税金を廃止したと言われる。もちろん、これは建前であつて、現実には役人から金品をむしり取られるケースはあつたであらうし、八世紀になると、中央アジア（東トルキスタン）では唐内地に先駆けて、正式に通行税が課せられるようになっていた。

また重要な交易品ともなる奴隸や馬畜については、雇用人と合わせて過所にその内訳が詳細に記載され、関所だけでなく州府などにおいて、その記載が現状と同じかどうか厳しくチェックされていた。例えば、先の過所には、過所申請者の石染典が率いた人畜が、「作人（雇用人）の康祿山と石怒忿、家で生まれた男奴隸の移多地、および驢馬十頭」と、詳細に記録されている。さらには、法の規定では、金・銀・絹・鉄などの商品は、互市へ持ち込んだり、西辺・北辺の諸関を越えて外国に持ち出したりすることはできない建前であつた（天聖不行唐令、関

市令六)。ただし唐領内での通行において、公的使節員でもない一般の商人が、自ら携える交易物品の内容について厳しいチェックがあつたことは、現存する史料からはうかがえない。

唐領内における商人の往来は、自由であつたどころか、国家の厳しい管理下に置かれたものであつた。官より過所を取り付けることができたものだけが、唐からの「恩恵」を享受できた。もちろん、国家が設ける交通システムによらない商人の非合法的な移動は常に存在したが、商人は過所を獲得することによつて、唐領内においてキャラヴァン隊を組織する権限を取得し、国家の管理下におかれた公道を安全に往来できたのである。唐が全盛を誇つた時代は、ソグド商人の活動が活発化し、いわゆる「シルクロード」が隆盛したと言われるが、この背景には、過所という通行証の機能をフルに發揮させる交通体制を、唐が広く中央アジアにいたるまで構築したことがあつたのである。

参考文献

- 荒川正晴〔二〇一〇〕『ユーラシアの交通・交易と唐帝国』（名古屋大学出版会）
- 池田温〔一九八〇〕「敦煌の流通経済」（『講座敦煌三 敦煌の社会』大東出版社、二九七～三四三頁）（同『敦煌文書の世界』名著刊行会、二〇〇三年、一九～一八一頁再録）
- 程喜霖〔二〇〇〇〕『唐代過所研究』（中華書局）
- 礪波護〔一九九三〕「唐代の過所と公驗」（同（編）『中国中世の文物』京都大学人文科学研究所、六六一～七二〇頁）