

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 28 年 4 月 28 日現在

機関番号：14401

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2012～2015

課題番号：24520817

研究課題名(和文) 明清代河北の地域構造に関する歴史社会学的研究

研究課題名(英文) Historical Sociology on the Regional Settings of Hebei during the Ming-Qing Period

研究代表者

田口 宏二郎 (Taguchi, Kojiro)

大阪大学・文学研究科・准教授

研究者番号：50362637

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,400,000円

研究成果の概要(和文)：本研究のテーマは、大運河を通じて南方より北京へ米穀を輸送する制度、漕運およびその長期的効果について研究するものである。漢籍史料中にみられる各種数値データを分析した結果、河北西部地帯が相対的に顕著な人口増を示していること、農地人口比率はより労働集約的な作付体系を示唆していることが明らかとなった。逆に運河(衛河)が貫流する東部地域においては、運河の水量管理による排水障害も相まって、集約的農業による農業生産余剰増大が大きく制約されたことが推定される。このように、明代当時の大規模な兵站政策としての漕運は、すぐれて中短期的な要因によって構築された一方、当時の社会・経済を構造づける結果となっていた。

研究成果の概要(英文)：This study focuses on the grain tribute system during the Ming, especially digging into its economical and epistemological outcomes which conditioned the structure of the Imperial China.

The statistical analysis reveals that factor distribution and its historical change varies significantly according to region, notably between the western Hebei and the eastern Hebei, and this difference can be interpreted as the regional patterns which derived from topographical and agricultural settings.

Relatively intensive agriculture was developed in the western Hebei, while farms in the eastern Hebei was conducting an extensive agriculture. In case of the Hebei during the Ming, extensive agriculture did not lead to the overall increase in the agricultural output, because the Grand Canal hindered the smooth drainage of farmlands.

Thus, the grain tribute system reproduced and conditioned the regional structure, in which the north China strongly depended on the grain production of the Lower Yangzi.

研究分野：東洋史学

キーワード：明代 漕運 河北 世界観 制度

1. 研究開始当初の背景

先行する科研費プロジェクトにおいて、申請者は、帝政期中国の指令経済的側面を象徴するものとして明清期(1368-1911)の「漕運」に光を当ててきた。その過程で、特に華中地域より税として徴収された米穀を、首都北京へ輸送するという当該政策群が、きわめて非定型なかたちで民間セクタと密接に絡み合っていて営まれているという点が、浮き彫りになった。

したがって、個別地域の経済構造と漕運政策との相互規定関係を掘り下げる作業が、当該政策群の長期的効果を考える際にはきわめて重要となる。ここに、明清期の漕運を、地域構造の側面から考察するという作業があらたな課題として立ち上がってきたわけである。

2. 研究の目的

(1) 以上の問題意識にもとづき、本研究においては、漕運政策を通じ大量の物資が流れ込む対象地域として、首都北京周辺の河北(おおむね明代の「北直隸」、清代の「直隸」という行政地域に相当する)を一つの重点的な分析単位とする。この地域内において、漕運という政府の指令による物的再分配のあり方が、どのような意味で・どのような局面で中長期的効果を発揮したかを考究するものとする。

(2) 上記の局部にかかわる問題を分析するだけでは、(知のリスト項目を増やす以外の)意味はさほどない。本研究では、上記の地域単位において漕運が機能を果たした様態が、中長期なスパンからみて、より上位の分析単位—このばあい、明・清「中華」帝国—の存立と、いかなる論理的な位置関係に立つのか、という点にもアプローチする。

3. 研究の方法

本研究の採る方法論は以下の4点である。

(1) 個別地域への集中的考察。本研究のばあい、漕運によって搬入された米穀の主たる消費スポットであり、なおかつ旧来の中国经济史においては比較的手薄な河北地域を対象とする。

(2) 明朝による漕運という政策的営為は、対モンゴル戦役という大状況によって要請されたものである以上、広義の軍事史での兵站研究の一環として当該テーマを分析することは不可欠である。特にこの点は、輸送制度がどのような短期的ファクタの集積の結果として構築されたか、という点を考える際に重要となる。

(3) さらに、とりわけ本研究が重視したのは、数値史料の収集を通じて、漕運による物的流通のあり方、および当該地域の農業経済との相互連関をサブスタントィヴに追ってゆく作業である。極力、統計分析も交えつつ、人口・農地面積など数値データの利用可能性を追ってゆく。

(4) 同時に、当該地域は元朝期いらい(特に明代永楽期以降)、「畿輔」(=優先的な王化の対象)と称され、中華的世界観の中核に位置づけられるべきだと思念された空間である。したがって、この地を取り上げる意義は、単なる他地域との比較を導く1テストケースに止まるものではない。本研究で採用する方法的重点のひとつは、地域単位としての畿輔(河北)に焦点を当てることで、より上位レベルの分析単位(中華帝国)が一種の「現象」として立ち上がるあり方を叙述するためのモデルを、模索することにある。

4. 研究成果

本研究における、主たる研究成果は以下のとおりである。

(1) 兵站ラインの構築

14世紀に元朝が崩壊してより、北方へ本拠を移したモンゴル諸勢力に対し、明朝は数十万人規模の陸戦隊をマンチュリア・モンゴリア方面に展開する。朱元璋が元朝の旧都大都(北平、のちの北京)へと主戦部隊を進軍させるに当たって、強く意を注いだのが前線の兵員に対する補給であった。本研究では、地方政権から脱却を目指し、北方のモンゴル勢力と対峙しうる恒常的政体を築き上げようとしていた初期明朝(1360s-1440s)が、兵站線を整備する様態を明らかにした。

当初は、元朝期以来の渤海湾海運、山東など華北地域からの物資(米穀・綿花)、および華中地域を対象とした臨時的割り当てに強く依存するかたちで、対モンゴル前線・そして策源地としての北平(北京)への補給線を確保していた。ところが永楽帝(r. 1402-1424)が北京へ首都を移転して以降、恒常的な財政支出を賄うべく、元朝初期いらい久しく機能不全に陥っていた大運河の復旧が図られる。とりわけ、汶水・泗水といった山東地域の水源を開発し、壩・閘等の施設を整備することを通じ

(この公共事業が推進される背景には、現地の地方官・「老人」=地域有力者の働きかけがあったとされる)、会通河と称される人工水路が100km以上にもわたって整備されたことが重要であった【右図】。

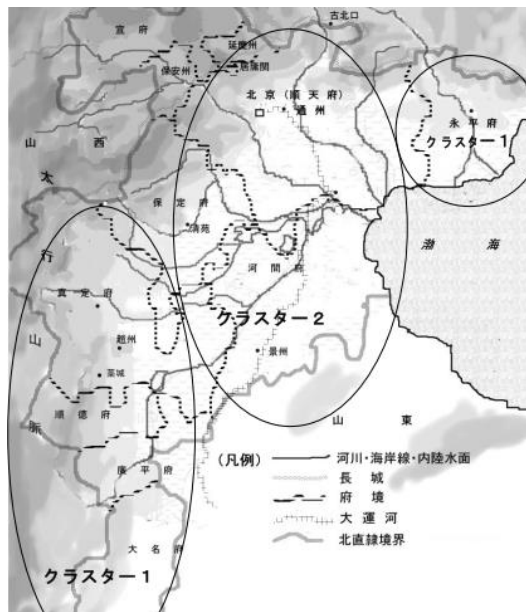
以上の、長江流域—河北を連結する総計千数百km兵站線が完成して以降、江南からの補給ラインが、一元的にあらたな首都北京での大量消費を支えるようになる。その結果、15世紀より江南—(大運河)—北京、華北諸省—(陸路)—対モンゴル前線、というかたちで兵站線は徐々に分化する。また、



永楽期の対外積極政策（鄭和の「大航海」・対ベトナム遠征 etc.）にて動員された兵力も、続く洪熙・宣徳年間（1424-35）より次々に輜重部隊へと転換され（この点については、より緻密な考察がさらに求められる）、運河沿いに大規模な中継倉庫（「水次倉」）も設置されて、毎年安定的に、数十万トンに上る穀物を輸送する体制も作られる。漕運という恒常的の兵站線（北京遷都後も、米穀の配給対象はおおむね首都に駐屯する兵員に限られていたため、この用語を用いる）の成立は、付加税を通じた、輸送費の納税者負担の恒常化をも前提としていた。地域的にみれば、100万人都市・北京の消費需要を支えるためのコストが、排他的に江南地域へと負わされる状況が固定化するという事態をも意味していた。

(2)河北からみた大運河

大運河を通じた兵站線の構築・維持は、多大な費用をとともなうものであったが、以上の政策が続けられたのは、一義的には、首都での（政府部門における）消費需要と、北京の後背地であるべき河北での農業生産余剰のあいだに大いなる開きがあったことに由来する。現在伝存する官製データに拠るかぎり、明初において、河北の人口分布はきわめて粗放なものであった。15世紀以降、隣接する山西からの数十万レベルの政策的移民・自然増により、人口は上昇基調に入ったと考えられるが、戸口統計（課税対象の把握を目的とした官製の数値史料）データの質の問題もあり、ここにみられる数値を実際の人口数・農地面積と等置することはできない。したがって、より突っ込んだ議論が必要となる。



そこで本研究では、官製数値史料そのものに簡単な統計的分析を加えた。戸口・田地（農業税付加の対象となる農地）統計数値の変化のあり方に対してクラスタ分析を行った結果、河北西部（および渤海北岸）の支谷平原（山麓の緩傾斜地）、河北東部の低地（大運河地帯）の両者で異なった傾向を見せること

が明らかとなった【上図】。

以上2パターンの要素賦存変化のありかたは、地理的環境による河北での農業・流通形態を反映していると考えられる。河北西部では古来農村集落・定期市が稠密に分布し、排水も容易であることから、多毛作といった労働集約的な作付け体系が相対的に発達した地域である。他方、河北東部の大運河縁辺地帯では、直沽（天津）等の沿岸都市を除けば、長らく人口分布が粗放な地域であった。とりわけ重要なのは、当地（地図中の「クラスター2」）の農業において、当地の土壌・地形が全般的に生産量増大にとっての制約条件となっている点である。なかでも、用水・排水路として衛河（大運河の一部）を有効に活用しえない状況は、河北西部のごとき集約的農業を展開するためには致命的な障壁となっていた。大運河は河北地域にとって、大都市北京への販路を確保する回路となっていたことは否定できないが、同時に、後背地としての機能を発揮するうえで（とりわけ河北東部地域において）、なかば消極的な作用を及ぼしていた点は重要である。

加えて、華中地域から税として米穀を搬入する上記の兵站政策そのものも、河北にとっては農業生産増大へのインセンティブを削がれる要因となる。いわば、華中からの漕運政策そのものは、担税地域にとって多大なコストを発生させるとともに、ヒンターランドでの農業生産を阻害し同地の低開発を再生産することにより、漕運政策を必然化するような一種の循環的な構造を作り出していた。

(3)南北論の系譜

こうして河北の農業経済と漕運との共契関係をみることで、「中華」というゲシュタルトと漕運政策との関係性を照射することが可能となる。本研究で明らかにしえたもう一つの知見として、中華的世界を分節する「南北」（当時はおおむね「東南—西北」と称された）分化という言葉が、とりわけ明代以降は南の財賦に依存する北、というかたちで政策的議論の対象まで浮上してくる点を強調した。明中期以後、「西北」「東南」というワーディングは、とりわけ漕運体制を問題化する文脈にて多用されるようになる。こういった南北論は、かつて長安—洛陽の二大都市に本拠を構える各種政体が、自らの正統性を演出するべく、「東—西」軸上で移動する中華政体の道統を構想したことの系譜上にある。経書・史書の言説世界を内面化した明代の科挙官僚たちにとって、いわば「東南—西北」軸という空間的想像力が、現実の兵站政策、および租税負担の不均衡をめぐる政論を賦活していた。南北論は、「東南—西北」という中間項を通じてはじめて、秦漢以前における「東西」的世界観に接続し得たわけである。同時に、この二項対立の存在により、これを止揚するメタ単位として「中華」という仮構は実体性を帯びる。南北論は、一種のリージョナリズムの傾向を帯びると同時に、

「東西論」以来の言説的系譜とも接続されたものである。それゆえに、出自ごとの「朋党」を「私」として抑圧する機制、そして、単一のアリーナ上における「形勢」の長期的遷移という仮構はますます強化されてゆくことになる。

以上に述べたように、漕運という政策的兵站の構築は、軍事・政治的動態、各地の地域社会の利害といった中短期的ファクタによって形成されてきたものである一方で、これによる長期的効果は、同時代人・および後代の世界観を成形するものでもあったのである。

(4)その他

本研究の成果として、上記のストーリー以外にも以下2点の(副次的)内容を挙げることができる。

第1に、人口・農地の総量を知るうえで既存のデータの信憑性はさほど高くないことは多くの論者が強調してきたところであるが、明代官製数値史料に対する統計分析の結果、数十～百年スパンで省(明代の布政使司)レベルでは、ある程度の統計分析に堪えることが明らかとなった。この点、A.マディソンらが中国の長期的経済統計に関して整理した知見の効用と限界について、さらに議論を展開するうえでは重要であると考えられる。

第2に、明代史研究者のあいだでは広く知られる谷応泰『明史紀事本末』の「河漕転運」条の文献学的系譜についても、明らかにしえた。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文] (計6件)

- ① 田口宏二朗、「「経済成長」の中国史」、大阪大学中国文化フォーラム・ディスカッションペーパー、査読有、No. 2014-4、2014、1-29、
<http://www.law.osaka-u.ac.jp/~c-forum/box2/dp2014-4taguchi.pdf>
- ② Kojiro Taguchi, (Book Review) B. So ed., Economic History of Lower Yangzi Delta in Late Imperial China, International Journal of Asian Studies, 査読無, 11-2, 2014, 222-224.
- ③ 田口宏二朗、「(訳注)曹溶『明漕運志』(2)、アジア学科年報、査読無、7、2013、61-84.
- ④ 田口宏二朗、「明代河北の農業経済と大運河」、東洋史研究、査読無、71-4、2013、28-63.
- ⑤ 田口宏二朗、「ハードボイルドな中国社会経済史」、中国研究月報、査読無、67-3、2013、24-35.
- ⑥ 田口宏二朗、「(訳注)曹溶『明漕運志』(1)、アジア学科年報、査読無、6、2012、70-90.

[学会発表] (計4件)

- ① Kojiro Taguchi, Economic development of the early modern China: a revisiting, The 17th World Economic History Congress, 2015. 8. 4, Kyoto.
- ② 田口宏二朗、畿輔・漕運・南北中国、運河学研究学術論壇、2015. 9. 24、聊城(中国)
- ③ Kojiro Taguchi, The "Sinic worlds" modernization or early-modernization, Writing Global History from Southeast Asian Perspectives: In Honor of Professor Victor Lieberman's 70th Birthday, 2015. 12. 16, Osaka.
- ④ Kojiro Taguchi, Daily lives and the making of early-modern empires, Global History Workshop, 2016.3.16, Osaka.

[図書] (計1件)

- ① 田口宏二朗 他、和泉書院、アジアの都市と農村、2013、316 (259-291)
[産業財産権]

○出願状況 (計0件)

名称：
発明者：
権利者：
種類：
番号：
出願年月日：
国内外の別：

○取得状況 (計0件)

名称：
発明者：
権利者：
種類：
番号：
取得年月日：
国内外の別：

[その他]
ホームページ等
<http://osaka-u.academia.edu/ktgc>

6. 研究組織

(1) 研究代表者

田口 宏二朗 (Taguchi Kojiro)
大阪大学・文学研究科・准教授
研究者番号：50362637

(2) 研究分担者

()

研究者番号：

(3) 連携研究者

()

研究者番号：