

中世日本の交通・交易

東京大学史料編纂所 黒田日出男

1 はじめに一四つの視点

日本史を国際交流の展開のなかで見ようとするとき、四つの見方がたいせつであり、かつそれらを互いに関連づけて考える必要があるだろう。

第一は、交通・交易がどのような場と条件のもとで展開していったのかを考えなければならない。第二に、東アジアの各地域・民族・国家の動向はけっしてばらばらではなくて、相互に密接な関連を有し、ほぼ同時に歴史をつくっていったことへの着眼である。第三に、そうした東アジアの交通・交易の担い手としてじつに多種多様な人々が活動していたが、そうした人々は、近代国家の国民とはけっして同一視できない存在であったことに留意しなければならない。そして第四には、本州島を中心とした「日本」とは別に、北と南の地域では独自の歴史の動向がみられたということである。

2 「内海」が交通・交易の舞台であった

では、日本とアジアの交通や交易はどのような場と条件のもとで展開したのだろうか。

日本列島は海に囲まれている。そして従来の固定観念では、海は地域や人々を孤立させたり、隔てるものとして意識されがちであった。

しかし、近年の日本史研究では、海は地域や人々を隔てるのではなく、むしろ繋ぐ（結びつける）役割をはたしていたという側面が注目され、強調されるようになった。例えば、すでに縄文時代には、西南日本では、対馬海峡を挟んだ日本と朝鮮では「環対馬海峡文化圏」が形成されていた。北の方をみると、そこには「環日本海交流圏」とも言うべき交流があったと言われている。

紙幅の関係で古代の交通・交易は省略せざるを得ないが、古代の海も、中国・朝鮮の文物や制度を日本へもたらし、人の交流を生み出したことは

言うまでもない。

そのような見方をすると、日本海やシナ海が、日本とアジアを結びつける地域間交通・交易の舞台として浮かび上がってくる。中世史家の村井章介は、日本海が結びつけた世界を「環日本海地域」と呼び、シナ海を中心とした世界を「環シナ海地域」と呼んでいる。このような地域は、国境をまたぎ、国境を越えた場・広がりであることは言うまでもあるまい。つまり、現代の日本史家たちは、日本海やシナ海を地中海のような「内海」としてとらえようとしているのである。（図1参照）

このような見方は、日本列島内部についてもなされるようになった。瀬戸内海だけが「内海」ではない。近年では、青森県と北海道の間に広がる津軽海峡も「北の内海」とみることによって、両者の間の交通・交易が積極的にとらえられるようになりつつある。



図1 帝国書院『中学生の歴史（最新版）』p.58

つまり、シナ海と日本海は東アジアの諸国と諸地域を日本列島と繋ぎ、そこに交通・交易を展開していった場であったのである。



図2 帝国書院『中学生の歴史（最新版）』p.58

3 時期区分—アジアと日本は同時に動く

このように、「内海」が日本とアジアを繋ぐ場であったのだから、アジアのなかの交易・交通はいつの時代にも行われていた。日本史は海によっ

て常に繋がれ、アジアの地域的交通・交易と不可分に展開してきたのである。

では、どのようにか。

東アジアのなかの日本の交易・交通の歴史は、時期を区切ってみることによってわかりやすくなる。すなわち、荒野泰典・石井正敏・村井章介編『アジアのなかの日本史』（東京大学出版会）では、次の10の時期に区分する提案がなされている。これは巨視的な目安となるだろう。

第Ⅰ期	BC 3世紀～AD 3世紀末／中原の統一と周辺地域の覚醒
第Ⅱ期	3世紀～6世紀末／中原の分裂と周辺の国家形成
第Ⅲ期	6世紀末～8世紀半ば／律令制的国家群の登場
第Ⅳ期	8世紀後半～10世紀半ば／大動乱と交易システムの生成
第Ⅴ期	10世紀後半～13世紀はじめ／日・宋・高麗貿易の時代
第Ⅵ期	13世紀半ば～14世紀末／元寇と倭寇
第Ⅶ期	15世紀はじめ～16世紀前半／冊封体制の完成と勘合貿易システム
第Ⅷ期	16世紀前半～17世紀末／倭寇の状況と新秩序の模索
第Ⅸ期	17世紀末～19世紀前半／近世的秩序の安定と矛盾の深化
第Ⅹ期	19世紀前半～19世紀末／アジアの近代化とナショナリズム

ここでは中世の時期についてだけ解説すると、第Ⅳ期は、10世紀初めに世界帝国の唐が滅亡したところから、東アジアに大動乱が起こり、やがて宋を中心とした交易システムが成立してくる時期である。朝鮮では新羅が滅亡し、高麗の成立となり、日本でも、この時期に武士の勢力が台頭し、やがて中世社会の成立にいたる。また、12世紀中ごろには蝦夷（エゾ）が歴史に登場してくる。

第Ⅴ期は、日宋貿易と高麗貿易が展開していった時期である。宋との交易は日本に膨大な銭貨と陶磁器などをもたらした（図2参照）、中世日本の経済に大きな影響を与えた。そしてこの時期に、南では沖縄本島に国家形成の胎動がはじまった。

第Ⅵ期は、元寇と倭寇の時期だが、世界帝国の元は、外交的・軍事的緊張にも関わらず、貿易面では日元貿易を容認していたので、元の文物などが盛んに日本にもたらされた。元の崩壊は朝鮮にも大きな影響を与え、南北朝内乱下の日本からや

ってくる前期倭寇の活動によって高麗が弱体化し、朝鮮が成立した。日本も1392年に、60年間の内乱状態から脱することができたのだった。

第Ⅶ期は、明の勘合（朝貢）貿易システムの時期であり、貿易を基盤とする新生国家である琉球の



図3 帝国書院『中学生の歴史（最新版）』p.75
交易活動が際立った時期でもあった。（図3参照）
第Ⅷ期には、明の末期であり、1547年の遣明船派遣後に、日本は勘合貿易システムから離脱した。琉球は中継貿易の行き詰まりからかつての輝きを失い、日本への従属を深めるようになる。そして16世紀の環シナ海交易圏を担ったのが、中国人を主体とし、日本人や南蛮人なども混じった後期倭寇であった。

こうして、中世日本の各時期における外交と交易は、東アジア諸地域と諸国家の変動と密接不可分に展開したのであった。

4 交易の担い手たち—宋商・琉球・倭寇

交易の担い手に着目すると、どうなるか。

9世紀に極度に自閉的になった「日本」であったが、10世紀ごろからは、徐々に開かれはじめ、11世紀後半になると、宋商（宋の商人）の来航を受け入れようになるなど、日宋貿易に積極的な

っていった。とくに平氏政権は、経済に敏感であり、日宋貿易を発展させた。

日宋貿易や日元貿易の中心となったのは博多であり、宋商が居住して活発な交易活動を展開した（「住蕃貿易」と呼ばれる）。かくして博多は国際都市へと発展していったのである。

明は、勘合貿易体制をとった。このシステムのなかで、中継貿易の担い手となったのは新生国家の琉球王国であり、環シナ海の交易活動の中心となって活躍したのであった。

このように、貿易の担い手に着目すると、日宋貿易の主要な担い手は「住蕃貿易」の宋商であり、勘合貿易体制の時代の、中継貿易の主役は琉球であった。そして明末の16世紀からは後期倭寇であり、その主体は中国人であった。

このように、日宋貿易は宋商が深く関わっており、「倭寇」といっても必ずしも日本人ではなく、史料に「倭人」と書かれていても日本人とはかぎらなかった。つまり、とくに15世紀～17世紀の環シナ海地域は、国境を越えて活動する、必ずしも特定の国家の民ではない人々が活発に活動する世界であったのである。

5 南の交易と北の交易

ところで、日本列島の南と北の交易活動についても記しておくことにしよう。

南島では、14世紀半ばの沖縄本島に三つの政治勢力(三山)が成長した。そのうちの中山王が1429年に三山を統一して、琉球王国を樹立した。琉球は貿易型国家であり、明に朝貢し、東南アジア・日本・朝鮮などを相手に中継貿易を行った。明への入貢回数をみると、琉球が171回で第一位であり、第二位のベトナムの89回を大きく引き離してダントツであった。この両国は、明が東南アジア諸国からの物資を合法的に入手するための中継貿易を担っていたのであり、15世紀の環シナ海交易の中心となったのは、琉球王国だったのである。

他方、「日本」の北でも独自の展開があった。13世紀には北海道や津軽の蝦夷(エゾ)がアイヌ民族となっていった。鎌倉幕府は、蝦夷地を流刑地とし、蝦夷出身で津軽十三湊(図4参照)の安藤(安東)氏を蝦夷管領とした。中世の蝦夷地は活発な経済圏であり、アイヌ民族は黒竜江や樺太

にまで活動の範囲を広げていた。1264年～1305年の半世紀にわたり、アイヌ民族(中国からはクイと呼ばれた)は同地域へ侵入してきた元と交戦しているほどであった。

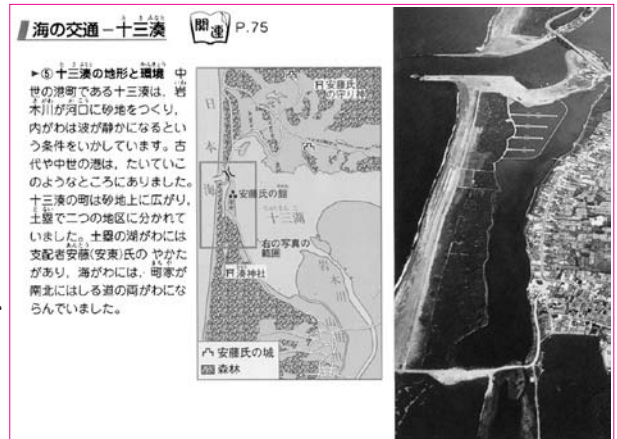


図4 帝国書院『中学生の歴史(最新版)』p.61

中世の北海道は本州との交易を飛躍的に増大させていった。また、大陸の間には、サハリン経由の交易ルートや千島・カムチャッカからの交易ルートが推定されており、北の世界には、シナ海をとりまく地域に比すべき活発な交易世界があったことがわかってきている。

こうして、北のアイヌ民族の交易活動と南の琉球の交易活動とは、アジア世界の交易・交通のなかで大きな役割をはたしていたし、本州島を中心とする「日本」の交易活動にも大きな影響を与えていたのであった。

6 むすびーアジアの地図

以上のような中世における交易・交通の展開は、日本や朝鮮・中国での地理的認識に大きな変化をもたらした。この時代に東アジアの地図が盛んに作られるようになったのである。

朝鮮では、混一疆理歴代国都之図(1402年)が作成された。日本では、伝統的な日本図である行基式日本図(金沢称名寺本、14世紀初頭)(表紙Ⅱに掲載)のなかに、「蒙古国」「龍及国宇嶋」(琉球)、「雨見嶋」(奄美)などが描かれるようになった。さらに朝鮮では、『海東諸国紀』(1471年)がつくられ、日本や琉球を描いた地図が載せられている。こうして中世の交易と交通の活発化は、一種の世界図を生み出すほどであったといえよう。