

日宋貿易研究における有明海ルート除外に対する疑問

浦川和也

はじめに

筆者は、令和二年（二〇二〇年）九月一日〜一月三日の会期で開催した佐賀県立博物館50周年特別展「THIS IS SAGA」2つの海が世界とつなぎ、佐賀をつくった¹」の図録の中で、「対外関係史における有明海ルートの評価について―有明海には大きな船は入ってこない（入れない）¹というイメージは正しいのか―」（以下〈浦川二〇二〇〉という。）と題した巻末論稿を執筆した。

これに対し、伊藤幸司氏は、令和三年（二〇二一年）二月に出版された著書『中世の博多とアジア』（以下〈伊藤二〇二一〉²という。）の中で、筆者の日宋貿易に関する研究史の理解不足も含めて、拙稿〈浦川二〇二〇〉を厳しく批判された。

本稿では、このやりとりの概要について記し、日宋貿易における有明海ルートの可能性に関する議論の経過を整理するとともに、筆者の現時点での考え方を述べることにする。

なお、以下、論文や史料を多く引用するが、行論の便のため、適宜傍線を付した。

1 拙稿に対する伊藤氏の批判

拙稿〈浦川二〇二〇〉では、まず、「はじめに」で次のとおり述べた。

【引用1】

ところで、朝鮮半島から佐賀へ入ってくる文化は、どこを通るのか。まずは、玄界灘を越えて九州北岸に入る。これが一般的なルートだが、朝鮮半島から玄界灘・九州北西岸・島原半島をまわり、有明海を北上して佐賀平野・筑紫平野へと至る、いわゆる「有明海ルート」も実は非常に重要だった。

しかしながら、一方では「有明海には大きな船は入ってこない（入れない）」というイメージが、一般の方々にも、また、考古学者や歴史学者にも根強く、有明海ルートをまず否定（除外）して行論するという傾向が非常に強い。

そこで、本稿では、今回の特別展のテーマと表裏一体となっている「有明海ルートの重要性の見直し」³について述べることにする。

続けて、「有明海には大きな船は入ってこない（入れない）」というイメージで有明海ルートを否定（除外）した事例として、山内晋次氏『奈良平安期の日本と東アジア』（以下〈山内二〇〇三〉³という。）及び橋本雄氏『中世日本の国際関係―東アジア通交圏と偽使問題―』（以下〈橋本二〇〇五〉⁴という。）⁴での各氏の所見を紹介した。

ここで焦点になっているのは、次の源師時『長秋記』の長承二年（一一三三年）八月一三日条の「鎮西唐人船来着」云々の記事（【史料1】）で

ある。

【史料1】

鎮西に唐人の船来着す。府官等、例に任せて存問し、隨に和市の物を出し畢んぬ。其の後、備前守忠盛朝臣、自ら下文を成して院宣と号し、宋人周新の船は神崎御庄領たれば、問官を經べからざるの由、下知するところなり。此の事、極めて面目なく、院に訴え申さんと欲するなり。(中略)そもそも宋人来着の時、府官存問し、早く上奏を經、安堵・廻却は宣旨に従うところなり。しかるに庄領たるべきの由、仰せ下さるの条、言語道断なり。日本の弊亡、論ずるに足らず。外朝の恥辱、更に顧みることなし。是は他にあらず、近臣の猿犬の如き所為なり。(原漢文)

傍線部の「唐人の船」「宋人周新の船」が来着したのは、素直に読めば、肥前国神崎荘(佐賀県神埼市とその周辺)と考えられるが、(山内二〇〇三)では、次のように述べている。

【引用2】

森は、上述のように、その船が神崎荘現地に着岸したと考えているが、(中略)長沼賢海と五味文彦は、神崎荘が望む有明海が広大な干潟地帯である点や、その莊園の京都への年貢輸送ルート、および神崎・博多の双方に鎮座する櫛田神社の関係などを考慮して、宋人周新の船が着岸したのは神崎荘現地ではなく、その莊園の倉敷地があつた博多であるとしており「長沼賢海一九六八・二五八・一九七六・三三六、五味文彦一九八七a・b・二二九・二三一・一九八八a・一二〇―一二一・一九八八b・二六〇―二六四・一九八八c・

四一六」、この見解は、石井進らにも支持されている「石井進一九八八・四」。また、石井正敏は、(中略)宋商周新の船は神崎荘現地や博多の倉敷地に入港したのではなく、大宰府が管理する博多津に入港したと推定している「石井正敏一九九八」。

また、続けて、森克己氏と同様に「宋船は神崎荘現地に着岸した」とする日下政義氏・服部英雄氏・大庭康時氏らの主張に対して、次のように述べている。

【引用3】

私は、宋元時代の一般的な大きさの貿易船と考えられる泉州沈船や新安沈船のような全長三〇メートル前後の外洋航海型ジャンク「松本哲一九九二・二二二―二二四・二二〇」が、大量の積み荷を載せて筑後川の支流域まで容易に航走し、すくなくともつぎの季節風シーズンまでの数ヶ月の長期間、停泊可能であつたのかという点で、依然として疑問を感じる。(中略)当時の神崎荘現地にしばしば宋商船が着岸し、貿易がおこなわれていたとは考えにくいのではなからうか。以上のような点を考え合わせると、私もやはり、長沼・五味・石井らが主張するように、宋商周新の船は博多地域の港津に入港した可能性が高いと考える。

つまり、「有明海には大きな船は入ってこない(入れない)」というイメージで有明海ルートをまず否定(除外)し、宋人周新の船は博多に入港した可能性が高いとしている。この【引用3】の前段六行の部分の山内氏の誤ったイメージが、日宋貿易研究に与えた影響は大きい。

また、橋本雄氏は、(橋本二〇〇五)で、神崎荘での日宋貿易に関して、

山内氏の説をそのまま受け入れて、次のように述べている。

【引用4】

このほかには、『長秋記』長承二年（一一三三）八月十三日条に見える「宋船」の入港地とおぼしい、肥前国神崎荘の津二蒲田津を挙げる事ができよう。ただしこれについては、博多津来着説も根強く、いまだ決着を見ていない。問題の宋船が「神崎荘領」となった経緯が不明であり、現在のところ、神崎荘の津に漂着した事によつて寄船・寄物行為を蒙つたとか、倉敷地での管理貿易のため博多に来たとか、それぞれの説明がなされているのが現状だ。このほかに貿易船が来た可能性が高い有明海沿いの湊としては、服部英雄氏が紹介した、仁和寺領の杵島荘津が挙げられよう（久安年間、杵島荘から仁和寺に孔雀が献上された）〔服部二〇〇三年〕。ただしこれらについては、山内晋次氏が指摘するように、当時の通常の外洋航海型貿易船（ジャンク）が全長三〇メートル前後の大きさであること、それが当時の湊（港）に一定期間とどまれるのかどうかという点、こうした点をクリアしなくては、解決できないと思われること、〔山内二〇〇三年：一三七～一三八頁〕。今後、海事史・船舶工学や歴史地理学との密接な協業作業が求められていると言えよう。

「有明海には大きな船は入ってこない（入れない）」というイメージを前提に、山内氏の主張に同調するとともに、引用部分の後で、「確実に有明海經由の国際交流々々と言えるものはほとんど存在しない」と断言している。

〔浦川二〇二〇〕では、〔山内二〇〇三〕〔橋本二〇〇五〕を紹介し、「有

明海には大きな船は入ってこない（入れない）」というイメージが、学術研究において大きな影響を与えている現状を示した上で、以下の行論で、服部英雄氏の「日宋貿易の実態―諸国」来着の異客たちと、チャイナタウン「唐房」―（以下〔服部二〇〇五〕という。）⁶及び七田忠昭氏の「佐賀平野における弥生文化の生成・発展と東アジア―弥生時代における佐賀の特質―」（以下〔七田二〇一〕という。）⁷や講演レジュメ「有明海が育んだ弥生の先進文化―吉野ケ里遺跡の発掘調査から―」（以下〔七田二〇一七〕という。）⁸をもとに、古代・中世における有明海ルートを通じた国際交流の事例や影響等をまとめた。

さらに、「慶長肥前国絵図」（一六〇五～一六〇七年作製）にみる江戸時代初期の有明海の海岸線、「正保肥前国絵図」（一六四七年作製）にみる江戸時代前期の有明海の航路、佐賀市諸富町の大堂神社に奉納された北前型弁才船一〇分の一模型、三重津海軍所と停泊地「アミアライ（網洗）」を歩き来した幕末佐賀藩所有の艦船、地方財閥深川家（佐賀市道祖元町）が大川市若津で経営していた「深川造船所」「大川運輸株式会社」所有の三〇～六〇メートルの木造汽船など、近世・近代における有明海での大型船航行の事例や傍証等をあげ、「有明海には大きな船は入ってこない（入れない）」というイメージは誤りであることを実証した。

その上で、「まとめとして」で次のように述べた。

【引用5】

これは、有明海においても、山内氏が言う「全長三〇メートル前後の外洋航海型ジャンク」を、はるかに超える大型汽船が航行可能であり、実際に航行していたということである。

(中略)

筆者は、有明海の干潟とこのノリ養殖の風景が、「有明海には大きな船は入ってこない(入れない)」という一般のイメージを形作ったのではないかと愚考している。

本稿の主題とした「有明海には大きな船は入ってこない(入れない)」というイメージは正しいのかというと、まずは「正しくない」と断定してよいと考える。

歴史学・考古学研究で否定(除外)されてきた「有明海ルート」による交流・交易については、改めてフラットな視点で資料を見直し、史料を読み直す必要があると考える。その上で、「有明海ルート」の再評価がなされ、日本文化の形成過程に関する歴史認識についての議論が一層進むことを期待している。

(中略) 準備過程で、九州の歴史学界・考古学界をはじめ一般の方々(当初は本館学芸員も含めて)のイメージが、いかに福岡・博多中心主義(佐賀は福岡・博多に従属的)となっているかということを痛感した。本稿で論じた「有明海ルート」の重要性は、とりもなおさず佐賀平野を中心とする佐賀文化圏の主体性・自立性を示すものである。そういった意味で、今回の特別展は、各位の歴史認識の転換を提言する「挑戦」でもある。

これに対し、伊藤氏は(伊藤二〇二一)の第二章「中世博多の海商と海の道―南東路をめぐって―」の脚注(11)の中で、次のとおり、まず、服部氏の見解を否定し、更に拙稿を批判した。

【引用6】

この問題に関連して、中世前期の有明海の港町を、博多とならぶ大陸のもう一つの玄関として評価する見解がある(服部英雄2003: 83)。有明海への宋船入港については、『長秋記』長承二年(一一三三)八月一三日条にみる宋人周新の船の来着地を神埼庄と理解することや、『御室相承記』にみる仁和寺領杵嶋庄からの孔雀献上などが根拠として提示されている。しかし、これらの史料解釈をめぐっては、いずれも有明海への宋船入港の証左ではなく、博多との関係で理解すべきだとする石井正敏の手堅い反論がある(石井正敏2017a)。「原美和子2017」。服部英雄は、有明海はジャンク船のような大型の外洋船も航行可能であったとするが、山内晋次が指摘するように、地形的に大型の外洋船の航走・停泊が可能であることと、日宋貿易の時代に宋海商が来航・居留し、さかんに貿易が行われたということは別次元の問題であり、安易に直結させて評価することはできない(山内晋次2013)。

(中略)

こうした状況を考えれば、中世前期の有明海の港町が、博多に匹敵するような港として評価(服部英雄2013: 285)することは難しいのではないかと考える。ただし、有明海の港町は、博多に匹敵するような国際貿易港ではなかったが、域内流通を中心とする世界において非常に重要な良港であったことは間違いない。

一方、本書のような姿勢は、「博多中心主義」「博多限定史観」とみなされて批判される場合もある。例えば、近年でも佐賀県立博物館50周年特別展「THIS IS SAGA」の図録に収載される論稿(こまこ、

浦川和也が、服部英雄らの見解に依拠しつつ〔服部英雄2005〕、有明海経由の国際交流の重要性を主張している〔浦川和也2020〕。このなかで、有明海でのジャンク船の航行の困難さを根拠の一つとして、有明海における日宋貿易の可能性に疑問を呈した山内晋次の見解や〔山内晋次2003〕、山内説を支持した橋本雄〔橋本雄2005〕を全面的に批判している。しかし、既述しているように、博多のような国際交流が有明海でも行われていたと証明するためには、大型船の航行の可能性のみを強調しても不十分である。山内は、二〇一三年の論文で有明海でのジャンク船の航行は可能であったとして、以前の見解を修正した上で、国際貿易港を考える上で重要なのは、ジャンク船が航行できるか否かではなく、後背地の存在の有無であると強調し、再度、有明海における日宋貿易の可能性に疑問を呈した〔山内晋次2013〕（浦川は、山内の修正意見に触れていない）。この点は、本章でも指摘している通りであり、今後、有明海経由の国際交流を主張する場合は、後背地の問題について説得的な見解を示す必要がある。逆に言えば、この点を合理的に説明しない限り、中世前期の国際交流のありようについて有明海と博多とを等値することはできない。

強調しておきたいのは、「博多中心主義」「博多限定史観」と批判される研究者は、筆者を含めて、中世前期において来日する異国の商船は博多以外には来着しない、あるいはすべての大陸文物は博多を経由して日本国内に流入すると主張しているわけではなく、国際貿易港としての博多の存在を卓越したものと評価しているに過

ぎない。さまざまな要因による博多以外への商船の来着の可能性は否定しておらず、その意味で柔軟な歴史像を共有していると思っ

ている。

伊藤氏は、【引用6】の前段で、「服部英雄は、有明海はジャンク船のような大型の外洋船も航行可能であったとするが、山内晋次が指摘するように、地形的に大型の外洋船の航走・停泊が可能であることと、日宋貿易の時代に宋海商が来航・居留し、さかんに貿易が行われたということとは別次元の問題であり、安易に直結させて評価することはできない」と述べているが、これは全く議論のすり替えである。【引用3】【引用4】で見たように、また、後述するように宋人周新の船が神崎荘に到着したことを否定する論者は、有明海での大型船航行は不可能だというイメージを行論の前提・根拠としているわけで、服部氏は、まずその間違ったイメージの転換を図ったのであり、筆者も更に〔浦川二〇二〇〕において証明したのである。

次に、伊藤氏は「有明海の港町は、博多に匹敵するような国際貿易港ではなかったが、域内流通を中心とする世界において非常に重要な良港であったことは間違いない」と述べているが、有明海は外洋航海型大型船が航行することが可能で、実際に往来していたことが証明された今、何を以て「国際貿易港」と「域内流通の非常に重要な良港」とを判別されるのだろうか。有明海の港津でも、〈服部二〇〇五〉〈七田二〇一一〉が示すように、それぞれ河副荘・神崎荘・三潞荘・嘉瀬荘の窓口となっている寺井津（佐賀市川副町）・蓮池（蒲田津／佐賀市蓮池町）・榎津（大川市）・嘉瀬津（佐賀市嘉瀬町）は、一六世紀の明書『籌海図篇』一五六二年・『図書篇』

一五七七年)に「鉄来」「法司奴一計」「言奴気子」「客舎」として登場する。有明海の港津が明書に出てくると、古代・中世においては神籠石・朝鮮式山城が環有明海地域に多く存在すること、蒙古襲来時に「筑後国守護所」が設置されたことなど、有明海ルートを通じて行われてきた国際交流・摩擦の歴史と併せて考えて、日宋貿易においてのみ有明海の港津に宋船が入ってこなかったと、なぜ断定できるのであろうか。

また、伊藤氏は、拙稿(浦川二〇二〇)の「九州の歴史学界・考古学界をはじめ一般の方々(当初は本館学芸員も含めて)のイメージが、いかに福岡・博多中心主義(佐賀は福岡・博多に従属的)となっているかということ」を痛感」という部分に着目されたのか、拙稿を「博多中心主義」「博多限定史観」として批判する最新事例として紹介された。

その中で、有明海での大型船航行の可能性を否定してきた従来の考え方を訂正し、重要なのは大型船航行の有無ではなく、後背地の存在の有無であると「山内の修正意見」(山内晋次氏の修正論文/後述)を紹介し、「浦川は、山内の修正意見に触れていない」と筆者の不明を御指摘いただいた(この点については、更にこのテーマについて学ぶ動機づけとなり、感謝したい)。

一方で、「今後、有明海経由の国際交流を主張する場合は、後背地の問題について説得的な見解を示す必要」があると、かなり一方的で踏み込んだ主張をされた。

また、拙稿(浦川二〇二〇)では、港湾都市としての博多の秀でていた点について何ら否定したわけではなく、有明海ルートについて博多と等値する意見を述べたわけでもないが、後背地に関して「合理的に説明しない

限り、中世前期の国際交流のあり方について有明海と博多とを等値することはできない」と、これについても拙稿の論旨を誤解されたかのような主張をされた。

拙稿は、「有明海には大きな船は入ってこない(入れない)」というイメージによって否定されてきた有明海での貿易・交易について、物理的に大型船の航行が可能であったことを証明し、「改めてフラットな視点で資料を見直し、史料を読み直す必要」性を主張したものである。その上で、『長秋記』長承二年八月一三日条の宋人周新の船の来着地について、まず有明海ルート⇨神崎荘現地到着説を除外する議論がなされていることを批判したのである。

伊藤氏は、更に「中世前期において来日する異国の商船は博多以外には来着しない、あるいはすべての大陸文物は博多を経由して日本国内に流入すると主張しているわけではなく、国際貿易港としての博多の存在を卓越したものとして評価しているに過ぎない。さまざまな要因による博多以外への商船の来着の可能性は否定しておらず、その意味で柔軟な歴史像を共有している」と述べられているが、『長秋記』の宋人周新来着の事例こそ、博多以外への商船来着の可能性そのものであり、一面的な視点のみ(例えば後背地の有無)で神崎荘現地到着説・有明海ルートを除外する我田引水的な議論をされている点で、言行が矛盾していると言わざるを得ない。

次章以降、山内氏の修正論文や石井正敏氏の研究を紹介するとともに、服部英雄氏の考え方を紹介しながら、最終的に筆者の考え方を述べることにする。

2 山内晋次氏の修正論文

山内晋次氏は、「日宋貿易と「トウボウ」をめぐる覚書」（以下〈山内二〇二三〉⁹⁾という。の中で、次のように述べている。

【引用7】

博多以外の九州各地で貿易の展開がみられたことをあらためて主張する、近年の服部英雄氏の研究においても、この神崎荘をめぐる記事は、その地域に貿易船が来着する唐房があり、さかんに貿易がおこなわれていた重要な証左のひとつとされている。しかし、日宋貿易史研究の現段階からすれば、渡邊誠氏も指摘するように、いくつかのキーワードの意味を逐一慎重に確定させつつ上掲の『長秋記』の記事を読解した石井正敏氏による、問題の貿易船が公権力・大宰府によって管理された博多津に到着したとする説で、ほぼ決定打といつてよいように思われる。（中略）

なお、ここで一点だけ、神崎荘と日宋貿易に関するこれまでの私見を訂正しておきたい。それは私が、一九八九年の論文以来二〇〇三年の著書においてもなお、「全長三〇メートル前後の外洋航海型ジャンクが、大量の積み荷を載せて筑後川の支流域まで容易に航走し、すくなくともつぎの季節風シーズンまでの数カ月の長期間、停泊可能であったかという点で、依然として疑問を感じる」として、有明海最奥部から筑後川下流域にかけて、宋海商の貿易船が来航・停泊することは地形的に不可能であると考えている点である。この点については、現地踏査などをおこなったうえでなされている服部氏の主張や、近年の佐賀藩三重津海軍所跡の調査などからみて、

「宋海商の貿易船の来航・停泊は可能であった」と私見を訂正する必要がある。ただし、地形的に大型の外洋航行船の航走・停泊が可能であるということと、日宋貿易の時代にそこに宋海商が来航・居留し、さかんに貿易がおこなわれていたということがまったく別の問題であることは、もちろんである。ある港湾が国際的な交易港として機能するためには、後述のように、地形的条件以外のさまざまな問題がクリアされねばならないと考えるからである。

山内氏は、【引用7】前段で、「いくつかのキーワードの意味を逐一慎重に確定させつつ上掲の『長秋記』の記事を読解した石井正敏氏による、問題の貿易船が公権力・大宰府によって管理された博多津に到着したとする説で、ほぼ決定打」と述べ、石井正敏氏の「肥前国神崎荘と日宋貿易―『長秋記』長承二年八月十三日条をめぐる―」（以下〈石井一九九八〉¹⁰⁾）をこの議論の「ほぼ決定打」としている。

また、【引用7】後段では、従来山内氏が「全長三〇メートル前後の外洋航海型ジャンクが、大量の積み荷を載せて筑後川の支流域まで容易に航走し、すくなくともつぎの季節風シーズンまでの数カ月の長期間、停泊可能であったかという点で、依然として疑問を感じる」などとして、『長秋記』長承二年八月一三日条の「鎮西唐人船来着」云々の記事（【史料1】）をはじめ、有明海での貿易・交流を否定する大きな根拠とされてきたことに対して、航行可能であったと一言で修正されている。しかしながら、その修正によって自説を再検証するわけではなく、「地形的条件以外のさまざまな問題がクリアされなければならない」と他説に対して更に条件を提示している。

前述の如く、〈山内二〇〇三〉では、『長秋記』長承二年八月一三日条の「鎮西唐人船來着」云々の記事（【史料1】）について、宋人周新の船の到着地は神崎莊現地説・博多倉敷地説・博多津説の三説があり、その段階で山内氏は神崎莊現地説を除外した「博多地域の港津に入港した可能性が高い」としている。その最も主要な論拠として、有明海は物理的に航行不可能と述べているわけであって、それを自ら否定し、修正するのであれば、まずは自説自体の行論の見直し、当然必要ではないかと考える。一言で修正が済むものではない。まして、他説に更なる条件提示を行うなど、やはり博多・福岡中心主義の我田引水的手法と批判されても仕方あるまい。

3 石井正敏氏の検証

さて、山内氏が、「石井正敏氏による、問題の貿易船が公権力・大宰府によって管理された博多津に來着したとする説で、ほぼ決定打」とした〈石井一九九八〉は、この問題について、どのように検証されているのであるか。長文となるが、以下に順次引用する。

まず、第一章「宋船到着地をめぐるこれまでの見解」では、次のように述べている。

【引用8】

（中略）神崎莊は、現在の佐賀県神埼郡神埼町を中心とする有明海に面して設定された莊園で、承和三年（八三六）空閑地六九〇町が勅旨田とされたことに始まる。後院領として相伝され、「代々のわたり物」の一つとして特に重視され、最盛期には三〇〇〇町歩にも及んだ一大莊園である。長承二年当時には鳥羽院領として知行さ

れていた。普通、周新の船は有明海に面した本莊に到着したと考えられているが、その到着地を同じ「神崎莊」領地であっても博多にあった「神崎莊」倉敷地とする説もある。そして最近、神崎莊とは無関係の大宰府博多津説が出されている。そこでこれらの見解を簡単に紹介しておきたい。

（1）神崎莊現地到着説

（中略）そして、かつての神崎莊領内に位置する下中杖遺跡（佐賀県神埼郡三田川町大字豆田字下中杖）から「平安時代前期の土師器、緑釉、灰釉、黒色土器、越州窯系青磁、白磁、青銅製箸：…などが出土し」ており、前掲の『御堂関白記』や『長秋記』の記事を参考にする、「平安中期には、すでに神崎莊が中国との貿易港となっていた可能性がある」という意見もある。（中略）

なお、神崎莊現地到着説で、もつとも問題となるのが、有明海最奥部に位置する本莊園まで宋船のような大船が航行することは可能であったかということ、このことが本莊到着を否定し、次に紹介する博多所在の倉敷地とする意見がでてくる一つの理由ともなっている。しかし、宋船航行は十分可能であったという見解もある。

（中略）

（2）博多所在の神崎莊倉敷地到着説

（中略）

（3）大宰府博多津到着説

（中略）大庭康時氏は次のように述べる。『長秋記』文中に「為神崎御庄領」「可_レ為_二庄領_一由」とある「庄領とは、神崎庄領域内

という意味ではない」、「大宰府の府官が原則通りに存問・交易を終えたという事は、大宰府における管理貿易の港は博多に限定されているから、周新の船は博多に回航された、もしくは初めから博多に着岸した事を意味している。したがって、博多に神崎庄の飛び地がない限り、神崎庄の領域内云々という言い分は成り立たない」、「庄領という言葉は、船に対してなされているように読める。」と博多津着岸説を示されたのである。

筆者も兼ねてこの『長秋記』の記事を読む度に神崎荘到着説（現地にしても倉敷地にしても）には疑問を感じていた。考えてみれば、忠盛の主張の根拠が、たまたま神崎荘領域内に宋船が停泊したことにあるとすれば、それが博多の倉敷地内であったとみればなおのこと、大宰府が周新の船を大宰府の管轄内の港―大宰府博多津―まで回航させるか曳航してしまえば、たちまち忠盛の論拠は失われることになるのではあるまいか。もし到着地によっては大宰府の管理権が及ばないとする慣行があるとしたら、今回の場合は大宰府が来航のことを承知しているから、当然大宰府の管理圏内に移動させるであろう。手を拱いて抗議を受けるようなことはするはずがない。やや時期は遡るが、天慶八年（九四五）六月に肥前高来郡肥最崎（現在の長崎県野母崎町）に到着した呉越商人蔣袞が、警固所の事情聴取に応えて、「⁽⁶⁾状請准例速差入船、引路至鴻臚所」と述べている。（例に准じて）とあることから、大宰府から離れた場所に着した船は、大宰府鴻臚館前の港（博多津）に回航されるのが例であったとみられる。但し宋商人の来航が飛躍的に増加した長

承二年当時にこのような原則があったかどうかは不明で、もし大庭氏のように、「大宰府における管理貿易の港は博多に限定されている」のが自明のことであり、あるいはそのように明言し得る史料があれば、これまでも、神崎荘領地に到着したことを前提として議論がなされるようなことはおそらくないのではなからうか。したがって大庭氏の主張についても確認の必要があると思われる。

繰り返すと、周新船の場合、大宰府が存問し（和市物を出）すことを特にトラブルもなく終了しているということは、府官が周新船に立ち入り検査を行うことには何ら問題はなかったことを示している。もし忠盛が荘園領域内であることを理由にしているのであれば、大宰府がただちに停泊地を移動させれば、問題は解消し、大宰権帥長実が法皇に抗議するまでもないのではあるまいか。忠盛の主張の根拠が宋船が荘園領地内に停泊したことにあるとする通説の理解には素朴な疑問が抱かれるのである。（中略）

この中で、石井氏は、「なお、神崎荘現地到着説で、もつとも問題となるのが、有明海最奥部に位置する本荘園まで宋船のような大船が航行することは可能であったかということ、このことが本荘園到着を否定し、次に紹介する博多所在の倉敷地とする意見がでてくる一つの理由ともなっている」と述べている。すなわち、有明海での大型船航行は不可能というイメージが、博多所在の神崎荘倉敷地到着説や大宰府博多津到着説が新たに提示されるようになった要因としてしているのである。

また、他所に到着した宋船の回航・曳航については、天慶八年（九四五年）の事例のみ確認されているが、大庭康時氏の主張の⁽⁷⁾必要性を説

いたとしても、あまりにもその回航・曳航を前提とした行論となっており、空論と言わざるを得ない。【引用8】の中で「もし到着地によっては大宰府の管理権が及ばないとする慣行があるとしたら、今回の場合は大宰府が来航のことを承知しているのであるから、当然大宰府の管理圏内に移動させるであろう。手を拱いて抗議を受けるようなことはするはずがない」とする部分については、この叙述自体が科学的な議論となっているのである。石井氏の仮定の議論を受けて考えてみたいが、もし、「大宰府の管理権が及ばないとする慣行」があるとしたら、その場合は荘園領主や荘官等がその空間の支配権を掌握しているわけであり、来航した船を「大宰府の管理圏内に移動させる」ことが現実的に可能であろうか。後述するように大量の貿易品・武装した乗組員をのせる宋船を、朝廷権力に例外を認めさせ得る力を持った荘園領主・荘官等がそこに存在する中で、そんなに簡単に移動させることができるのか。本場に「手を拱いて抗議を受けるようなことはするはずがない」状況なのであるか。石井氏の論理展開自体に相当無理があるのではないだろうか。

次に、第二章『長秋記』記事の検討¹⁾で、「随出²⁾和市物³⁾畢⁴⁾」「為⁵⁾神崎御庄領⁶⁾」「可⁷⁾為⁸⁾庄領⁹⁾」「鎮西唐人船来着¹⁰⁾」などの文言の解釈について、次のとおり所説を述べている。

まず、「随出²⁾和市物³⁾畢⁴⁾」については、次のとおりである。

【引用9】

(1) 「随出²⁾和市物³⁾畢⁴⁾」

(中略) 宋の商人が大宰府に来航すると、まず大宰府が責任者(綱首)の姓名・来日の理由・積載品目などを尋ね、公憑など必要

書類の提出を求める。これを存問といい、文書化して商人・府官が連署する。大宰府は、商人から提出された文書(公憑・貨物解・和市物解)や存問日記などに大宰府解を添えて、太政官に送る。朝廷では陣定を開き、これらの資料に基づいて、安置(滞在と貿易の許可)もしくは廻却(貿易を認めず帰国させる)を決める。この決定の基準は、いわゆる年定期に照らして、その条件を満たしているか否かにある。そして陣定の結論を上奏し、勅裁を仰ぎ、その安置・廻却の決定が官符で大宰府に伝えられる。安置の場合には貿易の手続きが取られ、廻却の場合には直ちに帰国が命じられることになる。(中略) しかし実際には、廻却と決定されながら、風待ちのための滞在が長引くなど、安置と異ならないのが現状であった。

(中略) すなわち(和市物を出)すとは、商人の積載品(交易品)である和市物を(船内から)出すこと、つまり搬出ないし陸揚げするの意味に取るべきであり、「畢」とは、その作業が終了したことを意味していると考えられる。この場合、「和市物」の語は、商品・積載品の総称として用いられているのかも知れない。公貿易の実務は朝廷からの指示を待つて行われるのであるが、指示を待つ間、商人の積み荷は船内にそのまましておくのではなく、然るべき施設に收容したと考えるのが自然であろう。そして円滑な貿易を考えれば、朝廷の指示に備えて、大宰府では、商人から提出された貨物解・和市物解にしたがって、現物照合などをあらかじめ行っておく必要がある。廻却が決定された場合でも実際には物を売り捌くことが行われていたことは、長治二年(一一〇五)来日の李充の言に明ら

かである。(中略)

(中略) そうすると、多量にのぼる貿易品の荷揚げからその管理まで、神崎荘のような出張先での作業には、いろいろな困難がつきまとうのではなからうか。朝廷からの指示が来るまで相当長期間にわたって現地において管理するか、あるいは購入品を大宰府まで陸路運ぶとすると、そのための経費・要員も少なからず必要であろう。このような貿易の現実・取引の現場を考慮すると、周新との貿易が神崎荘現地や倉敷地で行われたとは考え難い。やはり貿易は大宰府の管理する博多津で行われたとみるべきであろう。博多津であれば、宋船を迎え、商人を滞在させ、貿易を行うための施設が備わっていたことは言うまでもなく、そこに収容・収納することに何ら問題はないのである。もし神崎荘領地への来航の情報に接したならば、上記のような手間を考えると、現地まで府官が赴くとは思えず、博多津への回航を命ずるのではなからうか。

以上、府官が存問し、和市物を周新船から搬出した場所は神崎荘領地とは考え難く、大宰府博多津としか考えられないことを述べてきた。そこで『長秋記』の記事の中の庄領・鎮西といった常識的な語を手がかりに、さらにこの点について確かめてみたい。

ここでは、まず、「和市物を出す」行為が、どこで行われたかという点を問題にしている。「和市物を出す」とは、商人が積載品(交易品)を船内から出す、すなわち陸揚げする行為である。石井氏は、「多量にのぼる貿易品の荷揚げからその管理まで、神崎荘のような出張先での作業には、いろいろな困難がつきまとうのではなからうか」という推測や、購入品の

売り捌きルートが大宰府のみとの前提に立ち「購入品を大宰府まで陸路運ぶとすると、そのための経費・要員も少なからず必要」という考え方で、周新船の神崎荘現地に到着を否定している。しかし、この論理展開は、博多・大宰府でしか商取引ができないような想定となっている。神崎荘が後院領として代々相伝されてきたことを考えれば、そこに流通・販売に携わる体制が全く無いとは考え難い。また、「大宰府の管理権が及ばない慣行」を想定したら、朝廷権力に例外を認めさせる力を持った庄園領主・荘官等がわざわざ大宰府を通して商取引を行う必要があるのだろうか。石井氏の行論はフラットな視線となっておらず、博多のみが国際貿易港であるべきという結論が先にあって論じられているとの批判は免れないだろう。

次に、「為神崎御庄領」「可_レ為庄領」については、次のとおりである。

【引用10】

(2) 「為神崎御庄領」「可_レ為庄領」

これまでの通説において、本荘・倉敷地のいずれにせよ、周新船が「神崎荘領に到着した」とする根拠は、「神崎御庄領たれば」(庄領たるべし)という部分にあるとみなされる。この「庄領」を「庄領地」と同義と解釈するのであるが、前述のように、大庭氏は、「庄領」とは庄園の領域を指すのではなく、「船」にかかるものと指摘されている。そもそも「領とは土地に対する現地での領掌権」一定の直接支配権を意味するもの」との説明がなされている。必ずしも土地に限らず、客体に対する領掌権を意味しているとみなされ、この場合は、周新の船に対する神崎荘の支配権を主張しているとみ

なすべきであろう。「庄（荘）領」とは、当時の史料に頻出するきわめて常識的な語で、あらためて取り上げるべきものでないとも思われるが、実際には荘園領地と同義と理解されているようであるので、問題としている記事を正確に理解するため、敢えてその意味するところを確認してみたい。（中略）

これらを参考にすれば、「為神崎御庄領」「可レ為庄領」とは、周新の船の支配権・管理権が神崎荘にあることを主張しているのであって、神崎荘領域・領地といった場所を述べているのではないことは明白ではなからうか。（中略）

ここで述べているのは、「神崎御庄領」「庄領」を神崎荘と解するか、領掌権を意味するかの議論である。石井氏は、「必ずしも土地に限らず、客体に対する領掌権を意味しているとみなされ、この場合は、周新の船に対する神崎荘の支配権を主張しているとみなすべきであろう」としており、その上で行論している。神崎荘である可能性が否定できないのであれば、周新船の神崎荘現地到着説は否定できないわけであるが、ここでも根拠も示さずに神崎荘である可能性を否定している。

「鎮西唐人船来着」については次のように述べている。

【引用11】

(3) 「鎮西唐人船来着」

そして、当事者の長実と師時の間では、まずどこに宋船がやってきたかを前提として話し合いが為されているはずである。その場合、『長秋記』冒頭の〈鎮西に唐人の船来着す〉に注目すべきであろう。

鎮西は、鎮西奉行・鎮西探題などに知られるように、ふつう九州の

総称として用いられるが、狭義では大宰府を指すこともある。鎮西の用例は早くに遡ることができるが、一般には、天平十五年（七四三）十二月から同十七年六月まで、大宰府に替わって鎮西府が置かれたことがきっかけとなり、鎮西府が廃されて大宰府が復置された後も大宰府の別称ないし唐名として鎮西府の名が用いられた。そして、「鎮西府」となく、単に「鎮西」とのみ記される場合もある。（中略）「鎮西」が大宰府を指していると理解して誤りないであろう。（中略）要するに「鎮西」には広狭両義あり、鎮西府となく、単に鎮西と言った場合でも、大宰府ないし大宰府周辺を指す場合があることは間違いないであろう。

『長秋記』本文に戻ると、長実の相談を受けた師時が〈鎮西に唐人の船来着す〉と書き始めているのは、漠然と九州地方のどこかに着岸した宋船の話として記しているのではなく、鎮西に来着と言えば、二人ともに大宰府博多津に着岸したことを了解した上での会話とみるべきである。神崎荘関連地であれば、もう少し違った表現が取られたのではなからうか。

以上、周新船の到着地について、貿易手続き及び「庄領」「鎮西」の語を手がかりにして考えてきた。その結果、周新船は大宰府の管理する博多津に入港したものと考える。すなわち大宰府は博多津に来着した周新の船に対して、〈例に任せて、随に〉つまり通常の任務を遂行し、朝廷からの指示をまっていたのである。ところが朝廷の審議を無視して忠盛が貿易の権利は神崎荘側にあると主張し、大宰府の管理を排除しようとしたため、師時らが〈言語道断〉と憤慨

し、〈近臣、猿犬の如き所為なり〉と断じていると理解されるのである。

ここでは、石井氏は、「鎮西」の指す範囲について、広義では九州、狭義では大宰府であることを述べた上で、「鎮西は、鎮西奉行・鎮西探題などに知られるように、ふつう九州の総称として用いられるが、狭義では大宰府を指すこともある」↓「鎮西」が大宰府を指していると理解して誤りないであろう。「要するに「鎮西」には広狭両義あり、鎮西府となく、単に鎮西と言った場合でも、大宰府ないし大宰府周辺を指す場合がある」とは間違いないであろう」↓「鎮西に到着と言え、二人ともに大宰府博多津に着岸したことを了解した上での会話とみるべきである。神崎荘関連地であれば、もう少し違った表現が取られたのではなからうか」と、次第に「鎮西＝大宰府」として間違いないという論調に段々と言いつのって行っているように見える。その中で、最終的に、源師時と藤原長実との間では「鎮西＝九州」の可能性はあり得ないと、ここでもまた説得力のある根拠もなく除外・否定しているのである。

石井氏の行論は、【引用10】【引用11】に見られるように、両様の解釈が可能な文言について、説得力のある根拠を示さずに一方について除外・否定し、他方を採用して論理展開するスタイルである。「鎮西」を九州と解釈すれば、また、「神崎御庄領」を神崎荘と解釈すれば、石井氏の行論は一気に説得力を失う。

山内氏が「ほぼ決定打」とした〈石井一九九八〉の論証も極めて危ういもので、他説を主張するものとしては、納得できる主張ではない。

4 服部英雄氏の考え方

ここでは、『長秋記』の長承二年（一一三三年）八月一三日条の「鎮西唐人船来着」云々の記事（【史料1】）に出てくる宋人周新の船が神崎荘現地に到着したとする説を主張している服部英雄氏の〈服部二〇〇五〉の記述を引用する。

【引用12】

以下、まずいわゆる「大宰府」貿易の概念について考えてみたい。森克己『日宋貿易の研究』では「大宰府貿易は民間貿易の政府管理」（八一頁）と定義されている。そして非大宰府貿易は密貿易（七七頁）とされている。この「密貿易」は元来政府の目を遁れてのものだったが、荘園勢力の進展に伴い、漸次公然化したという（一三九頁）。「密貿易」の語感・イメージに較べれば、じつは「公然貿易」として説明されていたことがわかる。近年いくつかの批判がある。はたして森克己の見通しは基本的に正しかったのか、それとも根本的におかしいのか。

「大宰府」貿易は外交ではない。また国家統治機関である大宰府が、自ら貿易船を設定することもありえない。冊封体制、進貢を前提とする国交は、廃絶されて久しかった。したがって「大宰府」貿易なる用語が適切かどうかは、検討を要するが、大宰府が民間船（私船）に対して「存問」（臨検）を行い、和市の決定を行ったことを指して、「大宰府」貿易と規定することは、当面不可能なことではない。

存問は現在の出入国管理に同じである。国家は公権として、不都

合な物資・人物の搬入・入国を規制しなければならなかった。船は侵略船の可能性もある。あるいは大陸反体制勢力の亡命もある。無秩序な入国を容認すれば、それを口実とした外国からの介入・攻撃を招きかねないし、ほかにも国益を損ねることは多かつた。外国との交易に管理・規制を加えることは国家としては当然の行為に思われる。

また存問・臨検を経ることによって貿易船には一定の保護が与えられた。後述する貿易船一隻当たり、現在の価値で何十億円また数百億といった物資が積載されていた。巨額の資産を満載する貿易船にとっては、国家公権の承認（保護）がない場合に、「寄船」、すなわち漂着船として略奪される危険はたぶんにあった。海賊も多かった。百人からなる乗組員は多くは兵士であることも要求された。

（中略）

また和市（物）は貿易の前提として日宋間の価格協定を行うものである。（中略）現代的にいえば外国入国時にまず貨幣両替を行うが、そのレートを民間が随意に決めるのではなく、国家が関与して決定する必要性であろう。当時通貨は両国共通の銅銭であったが、基準となる品目がいくらに該当するかということは、貿易の前提として定めておく必要があった。和市はそもそも中国側の定めた制度であったが、日本もこれを模倣した。近年の研究は、和市を宰府による先買権としている。そうした面もむろんあるが、国家が関与した理由は、趣旨からいえば国際レートの決定である。以上がこれまでいわれてきた「大宰府」貿易である。

まず存問から検討する。存問はいわば保安警察事項に属する。存問・臨検は、その本質上、大宰府および博多津周辺にて、座して待ちながら機能するものではない。

（中略）

鎮西九国を管轄する大宰府は広域行政機関である。大宰府には府国施行体制があつて、九州管国の諸国衙は大宰府の下部機関として位置づけられ、機能した。むろん国から郡へ施行もされる。大宰府の指令（下達）はあまねく管内九国の国府・郡衙に布達される。上申も郡・国をへて府に到達した。

『小右記』万寿四年（一〇二七）八月三十日条にそのことは明白である。宋人陳文祐来着関係文書として、記者藤原実資が書上げたものは、大宰府解・肥前国解・大宋国商人解ほかで、くわしく「肥前国所進宋人陳文祐等到来解文」とも書かれている。宋人はみたくに肥前国松浦郡柏嶋に到着したが、存問に当たったのは肥前国衙在庁官人である。通事を交えつつ、大宋国商人解に基づき、存問記が作成された。それに肥前常駐の府使が加判したのである。記された文書上申過程からも、国衙の介在が明白である。

『師記』承暦四年（一〇八〇）四月二十一日および五月二十七日条記事に見る、「大宰岸」（『扶桑略記』）に著した大宋商客孫忠来着の場合も、「大宰府言上少式成季・肥後守時綱問□□」とあつて、少式（筑前守兼帯）とならんで肥後守が意見を具申している。着岸地未詳ながら、肥後国解が作成されていた事例に加え得るのではない。

(中略)

これまでの研究者は、制限貿易という前提に立ち、大宰府存間は博多に限られたものとみる。この博多限定説の源流は一世紀以上も前の黒板勝美(『日宋の交通』『日本海上史論』明治四四)あたりにはあつて(本文六〇頁参照)、森克己に継承・固定された。近年の研究でも博多は朝廷により指定された交易港湾であるとか、博多への曳航・回送が必要だったとくりかえされる(前掲山内晋次著書、大庭康時「博多綱首殺人事件」『法嗟』三、一九九四)。博多以外の来航を認めないという前提に立つ以上、そうした結論にたどり着かざるをえない。だが不自然な要素が多すぎる。

【引用13】

多くの先学を規定してきた博多曳航なるイメージは、じつはこの天慶八年の呉越商人の事例によって作られた。(中略) 典拠には、この天慶八年の事例のみを挙げている。したがってこの天慶・高来郡松浦郡の事例さえなければ、鴻臚館限定での存問なる原則は、そもそも存在しなかったことになる。(中略)

以上の検討によって、諸先学がいわゆる博多曳航が、体制的な義務・強制ではなかったことが明らかになった。あくまで唐(呉越)人が希望し、要請した結果であつた。存問はすべて到着地で行われていたのである。

【引用14】

逐一、朝廷に判断を仰いだという先学の結論は、今に残された京都に伝わった史料からの帰納・推定である。確かに朝廷での議定に

関する記事は多い。しかしいうまでもないが、日記記事の残存は偶然である。日記が残存した場合でも、多数のできごとのうち、日記記者の関心をひいたことのみが記され、あまりに通常の業務は記されない。今日のマスコミ報道に同じで、平常進行していく日常業務は記録されることはなく、したがって後世のわれわれにも伝えられることはなかった。ましてや、根本史料たる大宰府政務日誌・記事類はまったく残存していないのである。このような史料の偏差、記述の偏在、とくに京都の史料を通じてしか検討ができないという大きな制約は、つねに念頭に置く必要がある。

服部氏は、【引用12】で「存問」を「臨検」として現在の出入国管理と同じとしている。貿易船は、「現在の価値で何十億円また数百億といった物資が積載され」ており、存問・臨検を経ることで貿易船には一定の保護が与えられたという。漂着船(「寄船」として略奪される危険もあった。「百人からなる乗組員は多くは兵士であることも要求され」、このような海上の状況の中で、「存問はいわば保安警察事項に属する。存問・臨検は、その本質上、大宰府および博多津周辺にて、座して待ちながら機能するものではない」と結論付けている。

また、大宰府は九州の広域行政機関として管内の各国衙を指揮したとした上で、万寿四年(一〇二七年)に肥前国松浦郡柏嶋(現佐賀県唐津市神集島)に到着した宋人を肥前国衙在庁官人が存問にあつたという『小右記』の事例、承暦四年(一〇八〇年)に大宋商客孫忠が到着した際に肥後国衙が関与した可能性を記す『帥記』の事例を挙げ、存問は来着地の国衙が関与していることを示した。

また、博多への曳航・回送については、【引用13】にあるとおり、「博多曳航のイメージは、じつはこの天慶八年の呉越商人の事例によって作られた」「この天慶・高来郡松浦郡の事例さえなければ、鴻臚館限定での存問なる原則は、そもそも存在しなかった」として、現在のところ、天慶八年（九四五年）に肥前国松浦郡柏嶋に到着した呉越商人蔣袞等の商船が博多に誘導され、鴻臚館存問を受けている事例以外にないことを示した。

さらに、【引用14】において、「史料の偏差、記述の偏差、とくに京都の史料を通じてしか検討ができないという大きな制約」を念頭に置いた史料解釈・史料批判が重要であることを改めて述べている。

〈服部二〇〇五〉における服部氏の主張の一部を【引用12】【引用13】【引用14】で見えてきたが、いずれも自然な行論となっている。特に、【引用14】に見る史料・記述の偏差という現象は、古代史・中世史や近世初頭の研究など時代を遡れば極めて重要で、この点について意識的であれば、さまざまな可能性について一定の視点のみで除外する議論は当然慎重になると考えられるであろう。

まとめとして―筆者の考え方―

ここまでは、拙稿〈浦川二〇二〇〉への伊藤幸司氏の批判（伊藤二〇二一）をはじめ、日宋貿易における有明海ルート除外に関して同様の主張を展開されている山内晋次氏（〈山内二〇〇三〉〈山内二〇一三〉）、橋本雄氏（〈橋本二〇〇五〉）、石井正敏氏（〈石井一九九八〉）らの主張を紹介するとともに、有明海ルートを積極的に評価する服部英雄氏の考え方（〈服部二〇〇五〉）を示した。

日宋貿易における有明海ルートを除外する論者は、源師時『長秋記』の長承二年（一一三三年）八月一三日の条に記されている宋人周新の来着地を〈博多津に所在する神崎荘倉敷地、あるいは大宰府の港である博多津〉¹¹「博多」としている。その主張の前提あるいは根拠は、「有明海には大きな船は入ってこない（入れない）」というイメージであった。特に、山内氏が強く主張していた「全長三〇メートル前後の外洋航海型ジャンクが、大量の積み荷を載せて筑後川の支流まで容易に航走し、すくなくともつぎの季節風シーズンまでの数ヶ月の長期間、停泊可能であったのか」という点で、依然として疑問を感じる」という言説は、有明海ルート除外に大きな影響を与えた。

また、有明海ルートを除外する論者は、有明海沿岸に国際貿易の「後背地」がある筈がないというイメージを提示し、特に〈伊藤二〇二一〉は、「今後、有明海経由の国際交流を主張する場合は、後背地の問題について説得的な見解を示す必要がある。逆に言えば、この点を合理的に説明しない限り、中世前期の国際交流のありようについて有明海と博多とを等値することはできない」とまで主張している。

服部氏の見解は明瞭であった。「存問」は出入国管理、「和市（物）」は貿易の際の価格協定と定義し、「存問」は各国の国衙が関与して到着地で行われていたとしている。また、「博多曳航」のイメージは、天慶八年（九四五年）に肥前国松浦郡柏嶋に到着した呉越商人蔣袞等の商船を博多に回送した事例のみによって作られており、それ以外に史料の裏付けは無いとしている。さらに、史料・記述の偏差、京都の史料を通じた検証しかできないという大きな制約を念頭に置くべきと苦言を呈している。その上

で〈服部二〇〇五〉では、『長秋記』長承二年の宋人周新の来着地は神崎荘現地で、特に佐賀市蓮池町の「蒲田津」であるとしている。

最後に、これらの主張に対する筆者の考え方を整理しておく。

石井氏、山内氏、橋本氏、伊藤氏らは「有明海には大きな船は入ってこない（入れない）」というイメージを前提・根拠として、日宋貿易における有明海ルートを除外されてきたが、そのイメージは服部氏の検証や〈浦川二〇二〇〉などによって間違っていることが証明された。であれば、まずは、有明海・筑後川でも大型船の航行が可能であったという前提で、史料の読み直し、自説の再検証が必要なのではないだろうか。

しかしながら、〈山内二〇一三〉では、「有明海には大きな船は入ってこない（入れない）」というイメージの誤りを訂正しつつも、貿易の「後背地」がある筈がないという議論にすり替えている。〈浦川二〇二〇〉で見たように、原始・古代において環有明海地域は文化的まとまりを持ち、対外交流も行われていたことは言を俟たないが、中世において日宋貿易の「後背地」が環有明海地域には無かったということの証明は如何にしてされるのか。服部氏が【引用14】で説いた史料・記述の偏差を念頭に置いて、どう議論されるのだろうか。

次に、山内氏が「ほぼ決定打」と評した〈石井一九九八〉では、「為神崎御庄領」「可_レ為_三庄領」の文言について、「神崎御庄領」を神崎荘と理解するのではなく、庄領を領掌権と理解することによって、また、「鎮西唐人船来着」の部分について、「鎮西」を九州ではなく、大宰府と解釈することによって、宋人周新は博多津に到着したとしている。いずれも両様の意味を有する言葉であるが、他方の可能性があるにもかかわらず、領掌

権・大宰府と解釈する行論は、結論有りきと言わざるを得ない。「神崎御庄領」を神崎荘、「鎮西」を九州と解釈することも十分に可能で、その場合は、それだけで石井氏の行論の体形が崩れるのではないか。

さて、史料から一旦離れて、有明海ルートを除外する論者が主張する〈博多への曳航・回送〉や〈九州の出入国管理の大宰府・博多での一元化〉が、行政的な視点から果たして現実的なのか、可能なのかという点を考えてみたい。

まず、有明海ルートを除外する論者が当然のように使用する「博多への曳航・回送」というイメージは、本当に現実的であるのか。〈服部二〇〇五〉は、当時の貿易船について、「貿易船一隻当たり、現在の価値で何十億円また数百億といった物資が積載され」、「寄船」、すなわち漂着船として略奪される危険」が想定され、そのために「百人からなる乗組員は多くは兵士であることも要求された」としている。この想定は、当時の海上の状況からしても自然な考え方であろう。武装した外国の貿易船を、日本側・大宰府の出入国管理の都合で、博多津へすべて曳航・回送することが本常に可能であったのか、現実的であったのか。そうした場合には、日本側・大宰府側も武装した大船団を組み、一隻の貿易船を回送する必要が生じ、莫大な行政コストが必要となる。それはどう処理されたのか。

また、九州全域の出入国管理（存問・臨検）を全て博多津・大宰府が担うことが可能なのか、現実的なのかという点である。薩摩・大隅・日向など九州南岸・東岸に到着した場合、大宰府による速やかな存問が可能なのか。現在でも、九州においては門司税関・長崎税関の本関・支署・出張所等が三七ヶ所、海上保安庁（第七管区・第十管区）の事務所も三七ヶ所が

設置されている。例えば、佐賀県だけでも玄界灘沿岸に門司税関伊万里支署及び門司税関伊万里支署唐津出張所並びに唐津海上保安部及び伊万里海上保安署が設置されている。当時は国衙が存問に介在していたとする事例を〈服部二〇〇五〉で提示されているが、やはり国衙の介在無しには情報さえ押さえられず、現実的に不可能ではないか。やはり、存問は到着地で、国衙が関与して（あるいは主体となって）実行されることが、行政の組織体制から見ても現実的ではないのか。

〈博多への曳航・回送〉や〈九州の出入国管理の大宰府・博多での一元化〉は行政の体制・コストの面から見ても非合理的であり、到着地での存問が合理的であろう。存問が到着地で行われるとしたら、石井氏や山内氏らの論拠はすべて崩れることになる。

以上により、『長秋記』長承二年八月二三日条の宋人周新の船の来着地は、【史料1】を素直に読んで、まず神崎荘現地（特に蒲田津）が第一の候補として考えられ、これを除外・否定すべきではないと考える。そうすることで、資料の見直し、史料の読み直しが進み、中世における有明海ルートの歴史的評価の見直しが必要となってくるであろう。

筆者は、博多が、古代・中世において卓越した港津であるということをご否定しているわけではない。また、博多と有明海を「等値」しているわけでもない。ただ、国際交流拠点として、博多以外、例えば有明海の港津を最初から除外・否定する研究姿勢に疑問を感じているのである。

【註】

(1) 浦川和也「対外関係史における有明海ルートの評価について―有明海には大

きな船は入ってこない（入れない）」というイメージは正しいのか」『佐賀県立博物館50周年特別展「THISIS SAGA―2つの海が世界とつながり、佐賀をつくった―」図録』〔佐賀県立博物館・二〇二〇年〕所収。以下〈浦川二〇二〇〉という。

(2) 伊藤幸司『中世の博多と東アジア』（勉誠出版・二〇二二年）二二八―二三〇頁。以下〈伊藤二〇二二〉という。

(3) 山内晋次『奈良平安期の日本と東アジア』（吉川弘文館・二〇〇三年）。

(4) 橋本雄『中世日本の国際関係―東アジア交通圏と偽使問題―』（吉川弘文館・二〇〇五年）。

(5) 読み下しは、山内晋次「日宋貿易と「トウボウ」をめぐる覚書」（中島楽章・伊藤幸司編『東アジア海域叢書11『寧波と博多』』（汲古書院・二〇一三年）所収）一頁より転載。但し、「宋人周新の船は神崎の御庄領たれば、」を「宋人周新の船は神崎御庄領たれば、」とした。

(6) 服部英雄「日宋貿易の実態―「諸国」来着の異客たちと、チャイナタウン「唐房」―」（九州大学21世紀COEプログラム（人文科学）東アジアと日本…交流と変容編『東アジアと日本…交流と変容』（九州大学大学院比較社会文化研究院・二〇〇五年）所収）。以下〈服部二〇〇五〉という。

(7) 七田忠昭「佐賀平野における弥生文化の生成・発展と東アジア―弥生時代における佐賀の特質―」（佐賀大学・佐賀学創成プロジェクト編『佐賀学―佐賀の歴史・文化・環境―』（花乱社・二〇一一年）所収）。以下〈七田二〇一一年〉という。

(8) 七田忠昭講演レジュメ「有明海が育んだ弥生の先進文化―吉野ケ里遺跡の発掘調査から―」（NPO法人有明海ぐるりんネット月例会・二〇一七年九月一日）。

以下〈七田二〇一七〉という。

(9) 山内晋次「日宋貿易と「トウボウ」をめぐる覚書」（中島楽章・伊藤幸司編『博多と寧波』〔汲古書院・二〇一三年〕所収）。

(10) 石井正敏「肥前国神崎荘と日宋貿易―『長秋記』長承二年八月十三日条をめぐって―」（皆川完一編『古代中世史料学研究 下』（吉川弘文館・一九九八年）所収）。

(11) 大庭康時「博多綱首殺人事件―中世前期博多をめぐる雑感―」（『法哈噓』三三号（博多研究会・一九九四年）所収）。

（うらかわ・かずや／佐賀県立博物館副館長）