

古代の難波をめぐる国際交易ネットワーク

栄原 永遠男

要旨

本稿では、古代の難波津および難波と、そこで展開された経済活動とを、東アジア、東南アジア、南アジアの広大な海域における国際交易と政治的交通とを念頭に置きつつ、国際的視野から再評価することをめざす。そのために、東南アジア史・南アジア・東アジア史研究の成果である「港市」「港市国家」論や交易ネットワーク論に注目する。

7世紀末以前の南シナ海、ベンガル湾、アラビア海では、それぞれ分節的な航海と交易が行われており、港市がそれらをつないでいた。ところが7世紀末～8世紀初頭に、アラブ系・インド系商人の活動により、これらの海域は「インド洋海域世界」という1つの全体を構成するに至ったという。これに対して、8～9世紀の「東アジア海域」は、依然として分節的構造をなしていた。中国商人、新羅商人、渤海商人の活動する海域は、それぞれ別であった。来日する新羅商人は、中国南部に進出してきたアラブ系・インド系商人と直接貿易したのではなく、間に中国南部沿岸部の港市を拠点とする中国商人が介在していた。

古代の日本近海でも、水上交通圏や交易圏は分節的構造をなし、津（港市）や市がこれらを結びつけていた。難波は、中央交易圏と瀬戸内海交易圏を結びつける港市であり、瀬戸内海の東端という地理的位置から、北部九州の交易圏や黄海、東シナ海へも連なっていた。時々の政治権力は、難波津と難波を掌握することにより、2つの交易圏や海外との交流をコントロールしようとした。中央政治権力にとって、情報、文化、国際交易の国家管理と、その分与による威信の確保のために、難波津と難波の掌握は不可欠であった。

キーワード：難波、港市、交易圏、東アジア海域、新羅商人

(2006年5月10日論文受理, 2006年7月7日採録決定 『都市文化研究』編集委員会)

1. はじめに

古代(8世紀を中心とする7～9世紀)の難波の歴史的位罫やそこで展開していた経済活動、政治的交通¹⁾・文化的交通については、これまで多くの側面から研究が行われてきた。そのおもなテーマは、難波市の存在とそこで行われていた交易活動、難波津²⁾の位罫と機能、瀬戸内海水運による物資の集中とその保管、新羅

使による国際交易、外交使節による国際交流などである³⁾。これらの研究は、それぞれかなりの程度まで進展している。しかし、難波における経済活動が、当時のアジア世界で行われていた広範な経済活動とどのように関わっていたのか、という点になると、これまでほとんど論じられていない。せいぜい新羅との交易関係や新羅の中継貿易について言及されているにすぎない⁴⁾。そもそもこのような点は、研究の視野に

入ってこなかったのである。

当時のアジア世界には、国際的な交易のネットワークが広範囲に展開していた。新羅と日本の間の交易、あるいは新羅と唐との交易は、そのごく一部を占めていたにすぎない。難波における経済活動を、このような交易の国際的な広がりの中に位置づけようとする試みは、ほとんどないといってよい。

しかし、このような観点にたつことによって、難波や難波津における経済活動の性格を、これまでとは別の角度からとらえることが可能となる。そのことは、さらには難波や難波津で展開した政治的・文化的交通を捉えなおすことにもつながるであろう。

2. 検討の視角

(1) 問題の視角

まずはじめに、本稿において、上記の問題をどのような観点から考えようとしているのか、という点を示したい。それは、一言でいうと、東南アジア史・南アジア史・東アジア史研究の成果から学ぶ、ということである。わたくしは、この分野の研究に詳しくはないが、しかしそこから提起されている多くの視点のうち、とくに次の2つに注目したい。

① 「港市port city」「港市国家port polity」概念

② 交易ネットワーク論

この2つは、東南アジア、南アジアにおける国際交流史研究の基本的視点の一部を占めていると考える。これらの視点を継承することが、日本、とりわけ難波において展開した国際交易について研究する場合に有効であると考えられる。以下、この2つの視点について検討したい。

(2) 港市・港市国家概念の検討

まず、①の「港市」「港市国家」概念について検討したい⁵⁾。これらの概念は、さまざまに定義されている。たとえば生田滋⁶⁾は、「港市」とは、貿易港の機能を基礎として成立した都市であり、「港市国家」は、港市を基盤として成

立した国家、としている。きわめてシンプルな定義であるが、国際貿易との関係で議論されている点に注意したい。

これに対して、池端雪浦⁷⁾の指摘は、重層的かつ複合的である。池端は、必ずしも港市を専門に研究しているわけではないが、東南アジア史研究を見渡した上でなされた指摘は、十分に注意するに値する⁸⁾。彼によると、(1)「港市」は経済の集中点であり、交易により国家に富をもたらし、外部文明との接触を媒介する。(2)「港市国家」とは、港市と政治の中心が重なり合う国家であり、港市から誕生し、港市によって生命が維持されている国家である。(3)「港市の首長」は、交易をコントロールし、交易を通じて外来の文化的威信と珍奇な奢侈品を入手し、それを臣下に再配分することによって、経済的影響力と政治的権威を行使する基盤を獲得した、とする。

この池端の定義は、物質的な交易だけでなく文化的交流が視野に入っており、さらにその両者と首長との関係が論じられているなどの点で注目される。しかし、港市や港市国家は、アンソニー・リードが主張するように⁹⁾、15世紀中葉以降の「交易の時代」に顕著な働きをするようになる。この両概念は、むしろその研究に触発されて展開されてきたものであるといえよう。したがって、これらの概念を参考にして古代の難波について研究しようとする、時代的・地域的・歴史的条件がまったく異なる対象から作られてきた概念を、日本古代史に適用できるのか、という当然の疑問が生じることになる。

この点については、港市国家に関するシンガポールの研究者カティリタンビ＝ウェルズ¹⁰⁾に対する池端の次のような批判が参考となる。カティリタンビ＝ウェルズは、港市国家概念を紀元前から19世紀まで通歴史的に使用している。そのかぎりでは、港市国家とは国家の類型概念にとどまる。したがって、個々の港市国家の歴史的な性格は、あらためて問題にされなければならない。これが池端の批判である¹¹⁾。

この池端の批判は、上記の疑問について、重要なヒントを与えている。港市国家を国家の類型概念として積極的に位置づけることにより、日本古代における港市国家の歴史的な性格を検討

することが可能であることが示唆されている。事実、生田滋は、15～17世紀の東南アジア史について研究したあと、これを日本古代史に適用した¹²⁾。そして、統一国家形成以前に、日本にも港市や港市国家が存在したことを指摘して、伊都国と難波をその例にあげている。生田は、難波は渡来人集落が付随した巨大な港市であり、大和・河内地方にあった政権の外港として位置づけている。

私は、7～9世紀の日本では、港市国家の存在は考えられないが、港市は存在していたと考えている。難波を港市の観点から見直してみる必要がある。その場合、池端の視点(文化的視点、支配者との関係)が重要な意味を持つであろう。

(3) 交易ネットワーク論の検討

つぎに、検討対象を②の交易ネットワーク論に移そう。アンソニー・リード¹³⁾は「交易の時代」論において、東南アジア地域において15世紀半ば～17世紀半ばに交易が拡大したこと、人・もの・情報による連繫と共通の物質文化が生まれ、1つの東南アジア世界が成立したが、それと同時に地域的独自性と多様性も持続したとす

る。そして、タイのアユタヤ、スマトラのアチェ、ジャワのマタラムやバンテンなどの新しい型の国家群が誕生したという¹⁴⁾。

この著名な論に対して、家島彦一が批判を加えている¹⁵⁾。家島は、リードの議論には、東南アジアが「インド洋海域世界」という海域ネットワークの一部であるという視点が弱いとする。この「インド洋海域世界」では、人の移動と交流によって形づくられた交通運輸、もの、金、文化、情報などの広義の交易ネットワークが張りめぐらされていた。モンスーンを利用する帆船による航行で多くの港市が繋がれ、港市を拠点とするネットワークが形成されていた。東南アジアは、この交易ネットワークの一部に組み込まれていたことを見落とすべきではない、というのである。

家島によると、7世紀末から8世紀初頭に、イスラーム教・文化の拡大とアラブ系・イラン系ダウ船がインド洋に進出したのにもなつて、南シナ海からアラビア海・インド洋西海域までが「インド洋海域世界」という1つの文化圏として成立したとする。

家島の作成した図¹⁶⁾は、時期が明示されて

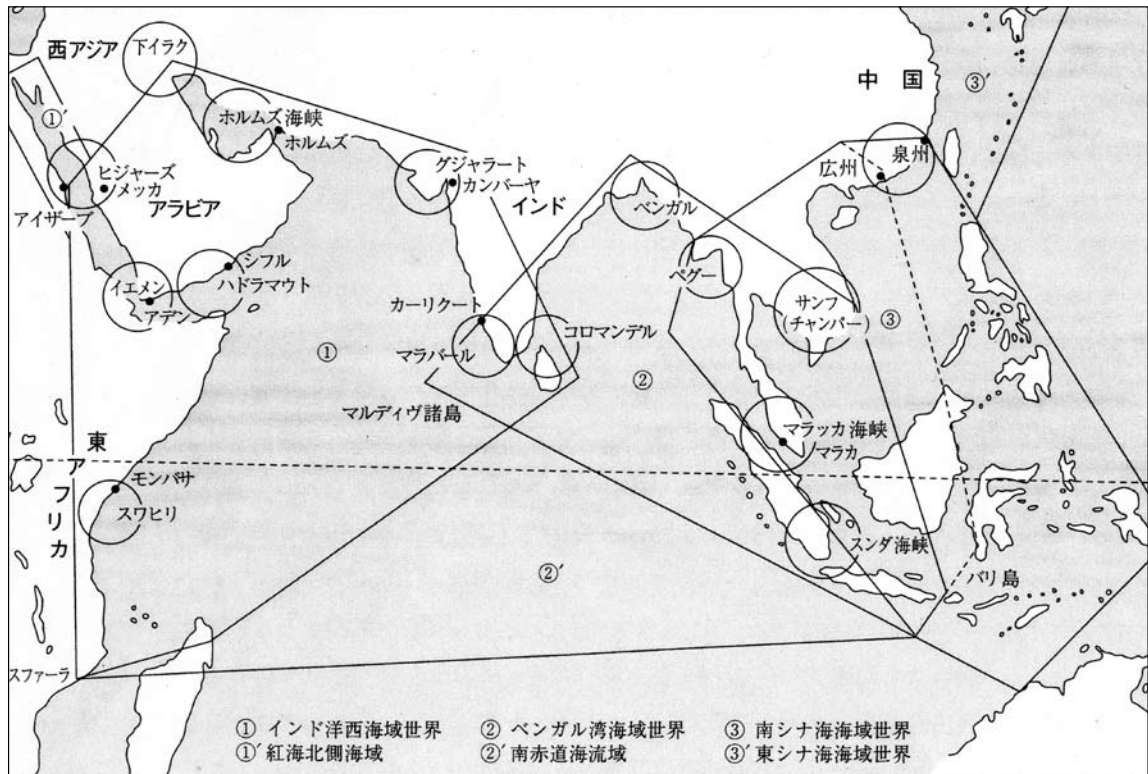


図1 インド洋海域世界の三層構造と海域の接点 (注15b 家島論文より転載)

いないが、7世紀末から8世紀初頭に成立して以降のインド洋海域世界の構造を示す概念図として理解することができる。これによると、①インド洋西海域世界、②ベンガル湾海域世界、③南シナ海海域世界という三層構造の外側に、①'紅海北側海域、②'南赤道海流域、③'東シナ海海域世界が接続しているとし、①②③のインド洋海域と①'②'③'の周縁部の全体を「一つの世界」（インド洋海域世界）としている¹⁷⁾。

このうち私が注目するのは、いうまでもなく③'である。家島は、③南シナ海海域世界の「北側は、③'東シナ海海域世界と隣接し、中国南部の杭州、揚州、温州、泉州、広州などの交易港が両世界のネットワーク接点として機能した」としている¹⁸⁾。この点については、長島弘が、東アフリカから日本までをも含む海域をインド洋海域世界と呼ぶことに疑問を呈していることに共感する¹⁹⁾。海域世界を構想する指標として、ある共通項によってまとめられる商人の活動範囲を基本と考えると、③'は、少なくとも後述するaの時期には、家島のいうインド洋海域世界には包摂されていなかったとみられる。しかし、家島が、③'が、中国南部の広州・泉州などを接点として③'につながっていたとする点は首肯できる。

家島によると、「インド洋海域世界」成立以後の展開は、次の3期に区分できるという。

- a 7世紀末～10世紀前半
- b 10世紀半ば～15世紀前半
- c 15世紀半ば～17世紀末

である。本稿では、このうちaの時期に注目したい。家島によると、aの時期以前では、南シナ海、ベンガル湾、アラビア海で、それぞれ分節的な航海と交易が行われており、港市は分節中継地として存在した。ところが、7世紀末～8世紀初頭に「インド洋海域世界」が成立したのにともない、アラブ系・インド系の海上商人たちは、広東・泉州などの港市で中国の特産品、チベット産の麝香、東南アジア産の香辛料・香木を購入し、東アフリカ、インド産の象牙、犀角、皮革、鼈甲、竜涎香、南アラビア産の乳香、没薬、西アジア産の陶器、ガラス、鉄製容器を中国にもたらしたのである。

私は、日本近海や難波における国際交易につ

いて研究を進める場合、以上のような「インド洋海域世界」や、それに連なる東シナ海、黄海などの状況の全体を意識しつつ考察する必要があると考える。

3. 東アジア海域における国際交易

(1) 新羅商人の国際交易

本稿では、南シナ海北部から、東シナ海、黄海、日本海、オホーツク海にいたる中国・朝鮮半島・日本の沿岸諸海域の全体を「東アジア海域」と総称することにする。

このうち、黄海、東シナ海、日本沿岸における古代の国際交易の状況をうかがうことのできる代表的な事例は、天平勝宝4年（752）に来日した新羅使の場合である。まず、その経過を『続日本紀』によって簡単に見ておきたい。

同年閏3月22日に、新羅王子金泰廉・貢調使・送王子使ら700余人が、船7艘に分乗して来日した。彼らのうち370余人は、6月14日に拝朝し、調を日本の朝廷にたてまつっている。また、金泰廉は、「私に自ら備ふる国土の微物」を進上した。6月17日には、一行は朝堂で行われた宴会に出席し、6月22日には大安寺・東大寺に参詣している。また、6月24日には彼らは難波館に還ったが、勅によって使が送られて緇・布・酒肴があたえられている。

これによると、大使節団のうち、送王子使は博多にとどめ置かれたが、これは船員が中心であったのであろう。金泰廉と貢調使がさらに日本の中心部に進むことを許された。彼らは難波館を居所とし、そこから平城京に移動して拝朝したのである²⁰⁾。

この使節団が運んできた物資は、史料には調と金泰廉からの献上物とが見えるが、これらは天皇や国家に贈られたものである。しかし、彼らは、それ以外にもさまざまな物資を運んできていたことが、正倉院に伝わる鳥毛立女屏風の下貼文書によって判明する。

東野治之²¹⁾の研究によって、その概要を整理しておきたい。この下貼文書は「買新羅物解」というもので、新羅使がもたらした物品を貴族・官司・寺院などに分売するにあたって、大蔵省

あるいは内蔵寮の担当で入札を行った際の購入申込書である。入札による分売が終了した時点で、これらは反古とされ、内匠寮にまわされた。そのとき内匠寮では、ちょうど鳥毛立女屏風第5扇の制作中で、その下貼に利用された。そこで鳥毛立女屏風が伝来したために下貼文書も現存することとなった。下貼文書の存在は、天保の修理の時に判明した。多くははがし取られ、正倉院内に残されて整理されたが、一部は流出し、その後尊経閣文庫に入って現在にいたっている。買新羅物解によって、新羅使がもたらした物品を具体的に知ることができる。それらは、東アフリカ、アラビア南部、ペルシャ、インドなどの遠方諸国の物産（南海品）と新羅の物産に2大別することができる。遠方の物産については、新羅の中継貿易によるものとする。これらの購入代金は綿・絹・緞などの絹製品であった。

以上の東野の研究は、新羅による国際交易の実態と、その国際的な広がりとをはじめて明らかにした点で重要なものである。その指摘のうち、本稿の立場からは、とくに新羅の中継貿易に注目したい。東野の指摘通り、8世紀中ごろにおいては、新羅商人による中継貿易が行われていたことは確かであろう。そこで、その中継貿易の内容をさらに明らかにする必要がある（図2）²²⁾。

先述の家島によると、この時期には、すでにアラブ系・インド系商人の活動により、1つの「インド洋海域世界」が形成されていた。そして、これらの商人たちは、中国南部にまで進出してきていたのである。では、これらのアラブ系・インド系商人たちが中国南部で交易していた相手は、新羅商人たちであったのであろうか。

8世紀における新羅商人たちの国際的な活動の実態を知ることのできる史料は乏しい。そこで、9世紀前半の張宝高²³⁾の事例から類推したい。彼の国際交易活動については、多くの研究がある²⁴⁾。それらによると、青海鎮（全羅南道、朝鮮半島西南部）を根拠地とする彼の活動の基礎には、平盧淄青節度使李氏一族の海上支配権と、在唐新羅人の活動があることが指摘されている。

前者は、山東半島とその付け根部分を管轄領域とする藩鎮で、李正己、李納、李師古・李師

道と世襲され、9世紀初頭まで、山東半島から新羅の多島海方面の海上権を掌握していた。張宝高はそれを継承したと考えられている。また、後者については、在唐新羅人は、新羅坊のあった楚州・漣水県をはじめとして、赤山村・乳山浦・邵山村や海州・密州などに居住していた。彼らの活動範囲は、楚州・揚州・蘇州にまで広がっており、張宝高の活動範囲もこれと重なると考えられている²⁵⁾。

一方、張宝高が、日本の大宰府に対して公的な交易を求めたことが『続日本後紀』にみえる。また、筑前国守であった文室宮田麻呂が張宝高と交易関係を結んでいたことも、著名な事実である²⁶⁾。

これらによると、張宝高の国際貿易の活動範囲は、北部九州から新羅沿岸部、山東半島から淮南地域にまでおよぶ広大なものであったと見られる。彼の活動が、新羅商人の国際貿易活動のピークとすると、それ以前の8世紀では、これより範囲を限定して考える必要があるであろう。

7世紀末に広州・泉州などの中国南部に姿を現したアラブ系・インド系商人たちは、8世紀中葉から後葉になると、活動範囲をさらに北方に広げていた可能性がある。しかし、彼らが直接新羅商人たちと交易したとみるよりは、両者の間には、広州・泉州・福州・明州・越州・杭州などの港市を拠点とする中国商人が介在していたと考えた方がよいであろう²⁷⁾。

(2) 渤海の国際交易

日本と渤海との国交は、727年（神亀4）の渤海使の来日によって始まった。初期の使者の往来は、唐・新羅が関係する東アジアの政治的国際情勢と密接にかかわっていた²⁸⁾。しかし、8世紀後半から、渤海はしだいに交易に重点を置くようになり、頻繁に使者を送ってくるようになる。そして、ついには「実にこれ商旅にして、隣客とするに足らず。彼の商旅をもって客となさば国の損なり」²⁹⁾と非難されるまでに至ったのである。

渤海使は、日本海を直接横断して日本海沿岸の各地に到達した。日本側は、滞在用施設として松原客館や能登客院を設け、便宜を与えた。平安京への入京は、敦賀津を経由することを原



図2 日本近海～南アジア海域の見取図

則とした。

酒寄雅志³⁰⁾は、日本海域圏という地域概念を設定し、9世紀前半には渤海はこの海域圏の権益の独占を果たした、としている。この傾向は、8世紀後半における活動の発展として理解することができよう。さらに酒寄は、オホーツク海域圏を設定し、オホーツク人による交易が行われていたことも指摘している。

(3) 東アジア海域の分節構造

「東アジア海域」全体では、これまでの検討によると、中国商人、新羅商人や在唐新羅人、渤海人には、それぞれ主たる活動海域があったと考えられる。それを整理すると、つぎのようになる。

- ㉞ 南シナ海南部～中部
アラブ系・インド系商人
- ㉟ 南シナ海中部～同北部～東シナ海南部
中国商人
- ㊱ 東シナ海北部～黄海～日本近海
新羅商人・在唐新羅人
- ㊲ 日本海域
渤海商人
- ㊳ オホーツク海域
オホーツク人

これらの海域における交易活動は、それぞれ独立して行われていたのではなく、隣り合う海域間で相互に連絡していた。とくに㉟東シナ海南部～㊱同北部は、海域としては一連のものである。中国商人の活動海域と新羅商人・在唐新羅人の活動海域とは、それぞれ㉟の東シナ海南部と㊱の同北部から黄海、日本近海を中心としつつも、重なり合っていた可能性が高い。また、㉞㉟の南シナ海海域では、アラブ系・インド系商人と中国商人の交易活動が交錯していた。

このように、㉞～㊱は相互に連絡していたが、しかし、全体としてみた場合、8～9世紀の「東アジア海域」は、基本的には分節的構造をなしており、それが分節中継地（港市）でつながっていたのであり、1つのまとまった交易世界を構成するまでには至っていなかったと見なければならぬであろう。

「東アジア海域」が、全体としてこのような分節構造においてとらえなければならないとすると、その一角を占める日本近海における国際交易や国内交易は、どのように考えればよいのであろうか。さらには、難波をその中にどのように位置づければよいのであろうか。

4. 港市としての難波

(1) 水上交通圏と交易圏の分節構造

松原弘宣は、日本とその周辺の水上交通圏や水上交易圏を、いくつかの地域に分けて理解し

ている³¹⁾。すなわち、

- ① 中央交易圏
- ② 伊勢湾と木曾・長良・揖斐川の河川交通
- ③ 霞ヶ浦と河川交通
- ④ 琵琶湖湖上交通
- ⑤ 北陸道日本海沿岸地域の水運
- ⑥ 瀬戸内海交易圏（大阪湾交易圏，備讃瀬戸交易圏，西瀬戸内海交易圏）

である。これに、

- ⑦ 山陰道沿岸地域の水運

を加えるのが適当であろう（図3）。

このようにいくつかの水上交通圏や交易圏を設定しなければならないのは、日本近海が1つの海域世界として成立していなかったことの結果である。これらの水上交通圏や交易圏が相互に結びつけられ、1つにまとまるのは、17世紀後半の東廻り・西廻り航路の整備，菱垣廻船・樽廻船・北前船の活動まで待たねばならないであろう³²⁾。

このように、古代の日本近海では、水上交通圏や交易圏は分節的構造を持っていた。それぞれの分節圏を、難波津（難波市），山崎津，宇治津，泉津，高浜，大津，塩津，敦賀津，児島津，深津（深津市），朝酌促戸渡，博多津などの津（分節中継港）やそれにとまなう市が，連鎖的に結びつけていたのである。

（2）港市としての難波

これらの中継的役割を果たしていた津や市の所在地では，多かれ少なかれ都市的な様相が見

られた。とくに博多と難波においては，それが顕著であった³³⁾。

博多津は，前述③の東シナ海北部から黄海や日本近海で国際取引に従事する新羅商人・在唐新羅人たちの集まる場所であり，①瀬戸内海交易圏と②東シナ海北部～黄海～日本の海域とを結ぶ分節中継港としての性格が顕著である。博多津を中心とする博多は「港市」と評価してよからう³⁴⁾。

これに対して，難波津の場合は，直接的には①中央交易圏と⑥瀬戸内海交易圏とに関係する。そして，瀬戸内海の東端という地理的位置から，北部九州沿岸やさらには黄海，東シナ海へと連なっていた。

中央交易圏とは，畿内の主要部に形成されていた流通経済圏のことである³⁵⁾。平城京の東西市を中心として，難波津，山崎津，宇治津，泉津，大津その他の港や，難波市，会賀市，阿刀桑市，軽市，海石榴市などの畿内各地に存在した市，さらには駅などが，淀川，木津川，勢多川・宇治川，大堰川，大和川などの河川や，上ツ道・中ツ道・下ツ道の三道，横大路その他の陸路によって，相互に緊密に結びつけられ，全体が一体となって形成されていた。また，①瀬戸内海交易圏は，上述の松原の指摘によると，大阪湾交易圏，備讃瀬戸交易圏，西瀬戸内海交易圏などの下位の交易圏に分かれるという。しかし，船舶の航行は，瀬戸内海全体を通して行われる場合も多く，これらの下位の構造は，必ずしも明瞭なものではない。



図3 日本における水上交通圏・水上交易圏（①～⑦は本文参照）

では、この2つの交易圏の関係は、どのようなものであったであろうか。この点について注意すべきことは、中央交易圏における交易活動が、連続的に瀬戸内海にまで展開することは原則としてなかったことである。難波で物資の売買を行うために平城京から難波使が派遣されることがあったが、この使がさらに瀬戸内海地域に進出することはない。また反対に、瀬戸内海の商人が、中央交易圏の奥深くまでは入り込んで交易活動をすることも見られない。

中央交易圏と瀬戸内海交易圏の関係が、以上のような分節的な状況であったとすると、難波津は、この2つの交易圏を結びつける分節中継港として位置づけられることになる。地理的な要因から、西日本の大部分の地域の物産は、難波津に集中してくる。難波津周辺には、多くの貯蔵施設（倉庫）が建ち並び、集まってきた物資の一部が集積された。また、海上交通と河川交通の転換点にあたることから、多くの物資は、難波津で海船から川船に積み替えられ、河川をさかのぼり、平城京などの内陸部に運ばれたのである³⁶⁾。

このように、難波津は、中央交易圏と瀬戸内海交易圏との分節中継港として重要な位置にあった。この難波津を中心とする難波を「港市」として理解することは、十分可能であろう。

(3) 難波津と律令国家

最後に、難波や難波津をめぐる政治的、文化的交通について考えることとする。難波津は、海外への窓口として意識されていた。ここに、政治権力が難波津と港市である難波を、博多や博多津とともに重視する要因があった。時々の政治権力は、そのために難波津と難波の掌握に努めた。難波津と難波を掌握し、博多・博多津と結びつけることにより、2つの交易圏をコントロールでき、さらに⑨東シナ海北部～黄海～日本近海の海域で展開している国際的な貿易活動とそれともなう文化・情報の交流を制御できるからである。

ところで、生田滋は、港市と政治権力の関係について、つぎの3つの場合を想定している³⁷⁾。

- イ 内陸の政治権力が港市を支配する場合
- ロ 政治権力が港市に近接または重複する場合

ハ 港市にある政治権力が周辺地域を支配している場合

8～9世紀の難波は、これに当てはめれば、イに相当する。しかし、重要なことは、独自に発展してきた難波津と難波に注目して、政治権力がこれを掌握したのではなく、反対に政治権力により難波津が設定され、それによって港市難波が成長してきた点である。

難波津の形成は、中央政治権力による難波堀江の開削と連動しており、5世紀代のことと考えられている。5世紀後半に上町台地の先端部に難波大倉庫群が建設されたのは、難波堀江の開削と関係があり、難波堀江を意識してのことであろう³⁸⁾。それ以前にも難波地域には港がなかったわけではなかろう。しかし、大阪湾岸流による砂州の発達という地形的な問題で有効に機能しなかった。ところが、砂州を断ち切って掘削された難波堀江の開通により、難波地域は淀川・大和川水系によって畿内中央部と容易に連絡できるようになり、この地域の重要性が一挙に高まった。このため、中央政治権力が難波津を設置したと考えられる。

難波津は、このように倭の五王の外交・軍事拠点として設定されたため、当初は交易機能は副次的であり、文化・情報の流入口として重要な意味を持ったと考えられる。倭の五王たちは、博多津を経て難波津に出入りする外交使節により、国際情勢の情報を独占し、南朝の宋などの中国王朝から冊封を受けることにより、権威を確保した。また、中国王朝から回賜された奢侈品を独占し、それを分与することによって文化的威信を獲得した。

難波に大郡・小郡・館などの外交施設が置かれ、難波宮が建設されたことは³⁹⁾、この延長上に理解できる。先に述べた新羅王子金泰廉一行による新羅物の交易について、王権による再配分と、それによる文化的権威の顕示という性格が指摘されているが⁴⁰⁾、これも難波津と難波を中央政治権力が掌握したことの結果である。

中央政治権力にとって、国際交易の独占、情報、文化の国家管理と、その成果の分与による威信の確保のためには、博多と博多津とともに難波と難波津の掌握が不可欠であった。このため、倭の五王以後、律令国家に至るまで、中央

政治権力は一貫して難波津と難波を掌握しつづけたのである。律令国家は、難波津を中心として特別の地方行政区画を設定し、これを管轄することを重要な目的とする摂津職という特別の官司を設けた。また、摂津関を設置して、人びとや船が畿内から瀬戸内海に進み、さらには外国の勢力と結びつくことを阻止する監視体制を造ったのである⁴¹⁾。

5. むすび

本稿では、東南アジア史・南アジア史・東アジア史研究の成果に学びつつ、古代の難波津と難波を国際的な関係の中に位置づけることを試みた。古代の難波津と難波を日本史の枠組みという限られた視点だけで見るのではなく、日本近海、黄海、東シナ海、南シナ海、さらにはベンガル湾、アラビア海、インド洋にまで連なる広大な海域と、そこで展開された国際交易と政治的交通・文化的交通とを念頭に置いて、国際的視野から再評価することをめざしたのである。単なる見通しを示しただけに終わり不十分な点が多いが、今後の課題として、ひとまず擱筆することとする。

注

1. 日本ならびに中国を含むアジア世界において政治的交通という場合、冊封関係にもとづく通交や朝貢の問題として取り上げられることが多い。西嶋定生『西嶋定生東アジア史論集 第三卷 東アジア世界と冊封体制』(岩波書店, 2002年7月)、堀敏一『律令制と東アジア世界—私の中国史学(二)—』(汲古選書17, 汲古書院, 1994年10月)。しかし、本稿では、政治的交通を君主間、国家間を中心とするそれらに限定せず、それに地方豪族と中央権力、地方豪族間、地域権力間の交通を含めた広い意味で使用する。
2. 本稿では、難波にあった港そのものをさす場合には「難波津」といい、「難波津」を中心に展開していた港市全体をさす場合は「難波」という。また、「難波」につくられた「難波京」の中に設けられていた市を「難波市」という。
3. 難波および難波津に関する包括的な近年の研究書として、次の2冊をあげておく。直木孝次郎・中尾芳治編『シンポジウム古代の難波と難波宮』(学生社, 2003年8月)、栄原・仁木宏編『難波宮から大阪へ』(大阪叢書2, 和泉書院, 2006年3月)。
4. 新羅と日本との交易や新羅の中継貿易それ自体に言及した研究は多い。ここでは、東野治之「鳥毛立女屏風下貼文書の研究—買新羅物解の基礎的考察—」(『正倉院文書と木簡の研究』塙書房, 1977年9月, もと『史林』57ノ6, 1974年11月)、李成市『東アジアの王権と交易』(AOKI LIBRARY日本の歴史, 青木書店, 1997年7月)をあげておく。
5. 港市および港市国家に関する研究は、それぞれ枚挙にいとまがない。個々の港市国家に関する研究は注14にゆずるとして、港市論として議論を展開あるいは概括している研究を例示的にあげる。東南アジア史・南アジア史研究では、生田滋注6論文、池端雪浦注7論文のほか、弘末雅士『東南アジアの港市世界—地域社会の形成と世界秩序—』(世界歴史選書, 岩波書店, 2004年5月)、同「東南アジアの港市国家と後背地」(佐藤次高・岸本美緒『地域の世界史9—市場の地域史—』山川出版社, 1999年6月)、石井米雄「総説」(石井米雄編『岩波講座東南アジア史3—東南アジア近世の成立—』岩波書店, 2001年8月)、中国史研究では、斯波義信「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, 1992年11月)、日本史研究では安野眞幸「港市論」(『港市論—平戸・長崎・横瀬浦—』所収, 日本エディタースクール出版部, 1992年11月)などである。なお、生田滋「海域東南アジア史研究の回顧と展望」(『東洋史研究』63-3, 2004年12月)は、表題について、港市に限らず研究を整理して有用である。
6. 生田滋「アジア史上の港市国家」(大林太良編『古代の日本3—海を越えての交流—』中央公論社, 1986年4月)。
7. 池端雪浦「東南アジア史へのアプローチ」(同編『変わる東南アジア史像』山川出版社, 1994年9月)。
8. 以下の池端の(3)港市支配者の媒介的役割に関する指摘は、弘末雅士注5著書注18ページにおいても注目されている。
9. アンソニー・リードAnthony Reid『大航海

- 時代の東南アジア 1450-1680年— I 貿易風の下で—』 Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680 Volume One : The Lands bellow the Winds (平野秀秋・田中優子訳, 法政大学出版局, 1997年9月), 同『同一 II 拡張と危機—』 Volume Two : Expansion and Crisis (同訳, 法政大学出版局, 2002年3月)。
10. カティリタンビ=ウェルズとヴィラーズ編 Kathirithamby=Wells and Villiers, John ed., 『東南アジアの港市と政体』 The Southeast Asian Port and Polity, Rise and Demise: Singapore University Press, 1990.
 11. この池端の指摘は, 鈴木恒之「東南アジアの港市国家」(『岩波講座世界歴史13—東アジア・東南アジア伝統社会の形成—』岩波書店, 1998年8月)に引き継がれている。
 12. 生田滋注6論文。
 13. アンソニー・リード注9著書。
 14. 和田久徳「マラッカ王国の海上貿易」(『大航海時代叢書V—トメ・ピレス東方諸国記 月報5』岩波書店, 1973年1月), 同「東南アジアの都市と商業—マラッカ国の場合—」(『中世史講座3—中世の都市—』学生社, 1982年8月), 鈴木恒之「パレンバン王権の確立—大航海時代のスマトラ港市国家—」(石井米雄・辛島昇・和田久徳編『東南アジア世界の歴史的位相』東京大学出版会, 1992年6月), 同「港市国家パレンバン」(池端雪浦編『変わる東南アジア史像』, 山川出版社, 1994年1月), 深見純生「シュリーヴィジャヤ帝国」(同), 同「古代の栄光」(池端雪浦編『世界各国史6 東南アジア史II 島嶼部』山川出版社, 1999年5月), 生田滋「東南アジア群島部における港市国家の形成—十六世紀末のバントゥンを例として—」(『東洋文化』72, 1992年3月), 坂井隆『港市国家バンテンと陶磁貿易』(同成社, 2002年9月), 石井米雄「『港市国家』としてのアユタヤ—中世東南アジア交易国家論—」(前掲『東南アジア世界の歴史的位相』所収), 同「タイの中世国家像」(前掲『変わる東南アジア史像』所収)。その他, 石澤良昭・生田滋『世界の歴史13—東南アジアの伝統と発展—』(中央公論社, 1998年12月)がある。その参考文献欄は充実していて有用である。
 15. 家島彦一a『海が創る文明—インド洋海域世界の歴史—』(朝日新聞社, 1993年4月), 同b「イスラム・ネットワークの展開」(石井米雄編『岩波講座東南アジア史3—東南アジア近世の成立—』岩波書店, 2001年8月)。なお, 同c『イスラム世界の成立と国際商業—国際商業ネットワークの変動を中心に—』(世界歴史叢書, 岩波書店, 1991年4月)参照。
 16. 図1は, はじめ注15a著書に示されたが, その後同b論文に収録するにあたって若干の修正が加えられた。ここでは, 注15b論文の図を示すこととする。
 17. 家島彦一注15a著書33～55ページ。
 18. 家島彦一注15a著書45ページ。
 19. 長島弘「アジア海域通商圏論—インド洋世界を中心に—」(歴史学研究会編『現代歴史学の成果と課題1980-2000—歴史学における方法的転回—』青木書店, 2002年12月)。
 20. 栄原永遠男「難波における経済活動」(『奈良時代流通経済史の研究』塙書房, 1992年2月)。
 21. 東野治之注4論文。
 22. 図2は, 本文の理解の参考として示したものであって, 時間関係を考慮していない点をお断りしておきたい。
 23. 張宝高は, 史料によって張保臯, 弓福などと異なった用字に見えるが, 本稿では張宝高に統一する。
 24. 張宝高に関する研究は非常に多いが, 本稿との関係から次の2点をあげておく。蒲生京子「新羅末期の張保臯の抬頭と反乱」(『朝鮮史研究会論文集』16, 1979年3月), 李炳魯「九世紀初期における「環シナ海貿易圏」の考察—張保臯と対日交易を中心として—」(『神戸大学史学年報』8, 1993年5月)。
 25. 唐代の在留外国人とその活動については, 石見清裕「唐代外国貿易・在留外国人をめぐる諸問題」(『魏晉南北朝隋唐時代史の基本問題』汲古書院, 1997年6月)を参照した。
 26. 張宝高と文室宮田麻呂の関係についても, 多くの論文で言及されているが, 次の2点をあげる。田中史生「承和期前後の国際交易—張宝高・文室宮田麻呂・円仁とその周辺—」(『入唐求法巡礼行記』に関する文献校定および基礎的研究』平成13年度～平成16年度科学研究費補助金(基盤研究C(2))研究成果報告書, 2005年3月), 松原弘宣「文室朝臣宮田麻呂について」(続日本紀研究会編『続日本紀の時代』塙書房, 1994年12月)。
 27. 唐代の南海貿易については, 戦後のものとして, 和田久徳「唐代における市舶司の創置」(『和田博士古稀記念東洋史論叢』講談社, 1961年2月), 同「唐代の南海遣使」(『東洋

- 学報』33-1, 1950年12月), 築山治三郎「唐代嶺南の政治と南海貿易」(『京都産業大学論集』1, 1971年3月), 榎本 渉「明州市舶司と東シナ海交易圏」(『歴史学研究』756, 2001年11月)がある。10世紀以降における中国商人の活動に関する最近の業績として, 山内晋次『奈良平安期の日本とアジア』(吉川弘文館, 2003年8月)がある。とくにその第2部第3章「東アジア・東南アジア海域における海商と国家」は, 10～13世紀ごろの中国海商の活動を, 東南アジアまでひろげて考察したものであり, 参考となる。
28. 酒寄雅志「渤海国家の史的展開と国際関係」(『渤海と古代の日本』校倉書房, 2001年3月, もと『朝鮮史研究会論文集』16, 龍溪書舎, 1979年3月), 同「東北アジアのなかの渤海と日本」(同書所収, 原題「東北アジアの動向と古代日本—渤海の視点から—」『新版[古代の日本]②アジアから見た古代日本』角川書店, 1991年5月), 石井正敏「対日本外交開始前後の渤海情勢—玄宗皇帝「勅渤海王大武芸書」の検討—」(『日本渤海関係史の研究』吉川弘文館, 2001年4月, 原題「張九齡作『勅渤海王大武芸書』について」『朝鮮学報』112, 1984年7月), 栄原永遠男「古代における難波地域の性格」(栄原編『大阪および日本の都市の歴史的発展』大阪市立大学大学院文学研究科都市文化研究センター, 2006年2月)。
29. 『類聚国史』巻194, 天長3年(826)3月戊辰朔条。
30. 酒寄雅志「日本と渤海・靺鞨との交流—日本海・オホーツク海域圏と船—」(『渤海と古代の日本』校倉書房, 2001年3月, もと『境界の日本史』山川出版社, 1997年10月)。
31. 松原弘宣「海上交通の展開」(『新版[古代の日本]④中国・四国』角川書店, 1992年1月), 同「古代水上交通研究の成果と課題—律令時代を中心として—」(『愛媛大学教養部紀要』28, 1995年12月, のち『古代国家と瀬戸内海交通』吉川弘文館, 2004年12月, に加筆のうえ収録)。
32. 近世を中心とする海運史の概説としては, 古田良一『日本海運史概説』(同文書院, 1955年9月)がある。東廻り・西廻り航路については, 古田良一『東廻海運及び西廻海運の研究』(東北帝国大学奥羽史料調査部研究報告, 1942年4月, のち福井県立図書館・福井県郷土誌懇談会共編『日本海海運史の研究』1967年3月, に収録), 同『河村瑞賢』(人物叢書121, 吉川弘文館, 1964年9月)など参照。菱垣廻船・樽廻船・北前船については, 牧野隆信『北前船—日本海海運史の一断面—』(柏書房, 1964年9月), 同『北前船の研究』(法政大学出版局, 1989年3月), 西村通男『海商三代』(中公新書37, 中央公論社, 1964年3月), 日本福祉大学知多半島総合研究所編『北前船と日本海の時代』(校倉書房, 1997年8月), 斎藤善之『内海船と幕藩制市場の解体』(柏書房, 1994年6月), 柚木學『近世海運史の研究』(法政大学出版局, 1979年4月)その他がある。
33. 敦賀津は, ㊦日本海域と㊧北陸道日本海沿岸地域の水運を結びつける分節中継港として機能していた。しかし, 都市の様相が十分に展開するまでには至らなかった。これは, 新羅商人の活動に比して渤海商人の活動の規模の小ささを反映している。
34. およそ11世紀以降の博多の都市の様相については, 大庭康時「大陸に開かれた都市 博多」(網野善彦・石井進編『中世の風景を読む7 東シナ海を囲む中世世界』新人物往来社, 1995年2月), 同「集散地遺跡としての博多」(『日本史研究』448, 1999年12月), 同「博多綱首の時代」(『歴史学研究』756, 2001年11月)などが具体的かつ総合的である。
35. 栄原永遠男「奈良時代の流通経済」(注20, 著書所収, もと『史林』55-4, 1972年7月)。
36. 栄原永遠男「難波における経済活動」(注20著書所収)。
37. 生田滋「東南アジアにおける貿易港の形態とその機能—十七世紀のバタムを中心として—」(『世界の歴史13—南アジア世界の展開—』, 筑摩書房, 1961年11月)。
38. 栄原「鳴滝倉庫群と倭王権」(『紀伊古代史研究』思文閣出版, 2004年11月, 原題「古墳時代の大型倉庫群と倭王権」, 吉田晶編『歴史の道・再発見4—貢納から天下の台所まで—』フォーラム・A, 1994年1月)。
39. 難波宮のいくつかの性格の1つに, 外国使節に対する天皇の謁見の場があることについては, 栄原「行幸からみた後期難波宮の性格」(栄原・仁木宏編『難波宮から大坂へ』和泉書院, 2006年3月)で検討した。
40. 李成市注4著書。
41. 難波宮と摂津関の軍事的・外交的性格については, 注14栄原論文で論じた。

International Trade Network Surrounding the Ancient City of Naniwa

Towao SAKAEHARA

In this paper, I aim to review ancient Naniwa and Port Naniwa, as their economic activities flourished, from the international point of view, keeping international trade and political exchanges in mind. For that purpose, I will focus on the theory of port city and port polity, and Trade Network theory which have developed from the studies on the history of Southeast and South Asia.

Before the 7th century, only segmental navigation and trades existed in the South China Sea, Bay of Bengal and Arabian Sea. A few port cities connected those sea regions with each other. From the end of the 7th century to the beginning of the 8th century, however, those sea regions came to form one general sea region, the so-called Indian Ocean Region, through the activities of Arabian and Indian merchants. On the other hand, the segmental structures in the East Asia Sea Region also coexisted until the 8th or 9th centuries. Chinese, Silla and Bohai merchants traded separately in different sea regions from each other. Silla merchants who came to Japan in the 8th century did not trade directly with Arabian and Indian merchants, but Chinese merchants, based in the port cities of the southern Chinese coastal areas, stood between Silla merchants and Arabian and Indian merchants.

On the waters near Japan in ancient times, segmental structures of trafficking and trade regions were formed. They were connected with each other by port cities and markets. Naniwa was the port city which connected the central trade zone to the Inland Sea trade zone. Because Naniwa was geographically located at the east end of the Inland Sea, the city extended its tie to the northern Kyushu trade zone, the Yellow Sea and East China Sea. The political regimes in Japanese history controlled these two trade zones and communication with other countries by ruling Naniwa and Naniwa Port. The central authority felt the need to have a tight reign over Naniwa and Naniwa Port by controlling the information-flow of, cultures and international trades, to secure its prestige.

Keywords : Naniwa, port city, trade zone, East Asia Sea Region, Silla merchant