

## 序 章 中世交通史研究の現状と課題

### はじめに

本書の主たる目的は、人の移動・物資の輸送と密接に関わる「交通」に政治権力がどう関わっていたのかを追究することにある。

いうまでもなく、現代の交通は、国や地方公共団体を主体とした公共事業に支えられた公共財のインフラであり、物資の輸送と人の移動を促し、周辺地域の経済を活性化させる一方で、道路・鉄道の整備・構築が政治家にとって集票につながるなど、政治活動にも直接関わる一面を持ち合わせている。

現代の交通は政治抜きには成り立たないが、本書では中世日本の交通と権力、とりわけ武家権力との問題に注視したい。朝廷（公家）や宗教勢力（寺家・社家）が交通と密接な関係をもつことは理解しているが、本書では、各地域に多くの権力が割拠して、独自の支配体制を構築していた中世後期の一六世紀を対象とし、フィールドを九州に限定していることもあり、公家・寺社等の問題と合わせての検討を深めることはかなわなかった。今後の課題である。

九州の各地に権力が割拠している状況のもと、自らの権力と財政基盤を確立させる上でも、また敵対勢力との抗争

を優位に展開するためにも、交通の確保は必要不可欠であったと考えられる。

現在、日本中世史研究では、諸外国との交易や戦争に関する研究の進展をきっかけとして、交通の重要性が再認識されようとしている。現段階で注目が集まっているのは、中世の交通が地域間の物資輸送を円滑にするとともに、商業圏を形成してその地域の経済を活性化させるなど、主に経済との関連性である。もちろん現代の交通と同じように、中世においても交通の果たす役割は、実に多様である。

しかし、中世の交通を経済以外の視点から積極的に分析した研究は意外に乏しいのが現状である。それゆえ、権力の支配や軍事活動の視点から考察する本書の視角は、経済に限定されない中世交通の新たな特色を見出す上でも、重要な意義をもつものと思われる。

今後、中世交通史研究をどう進めるべきか、本書ではある程度の指標を示さなければならぬであろう。具体的に、これまで積み重ねられてきた研究史を整理して振り返ることが重要となってくる。すでに研究史に関しては、峰岸純夫氏<sup>(1)</sup>・綿貫友子氏・宇佐見隆之氏<sup>(2)</sup>によつて手際よくまとめられている。しかし、三氏の研究から二〇年以上の年月が経っているため、改めて現段階における交通史研究の現状を概観しつつ、本書の目的・問題意識を明確にしておきたい。

## 第一節 中世商業史研究の進展と交通史研究

中世交通史研究の面期は、戦前の時点で見られる。その先駆的なものとして、まず相田二郎氏の『中世の関所<sup>(4)</sup>』を挙げなければならない。この書では、中世の関所の経済的機能、関所料の呼称、水上関を介した物資輸送の状況を明

らかにするとともに、中世の関所が徴税の機関として機能していたことを指摘している。

この書は交通と経済との関係を重視しているようにも見えるが、実際には、戦国期の権力による伝馬制度についても言及するなど、権力との関係から中世の交通を分析している。

水上交通を媒介とした物資輸送のあり方を、全国的規模で取り扱った徳田釵一氏の『中世に於ける水運の発達』<sup>5)</sup>も、中世の交通を概観した書としてよく知られている。この書では、物資輸送を促す水運に着目して、荘園年貢の輸送や商業の発達について論じているが、戦国期の権力による水運政策や近世的水運への移行にも論を及ぼしている。

相田・徳田両氏の研究は、現在でも中世交通史研究の基本的な書として知られており、交通史のみならず商業・流通史研究にも多大な影響を与えたものとして高く評価されている。また、両氏の視点は交通と経済との関連性に終始するものではなく、交通に対する権力の関与にも触れるなど、幅広い視点から中世の交通を検討している。

同じ頃、新城常三氏は『戦国時代の交通』<sup>6)</sup>を刊行している。この書は、戦国期の交通に着目して、権力の交通政策、交通上の障壁、近世交通への展望など多岐にわたって考察している。経済との関係を重視する現段階の中世交通史研究において、この書の重要性が論じられることは少ない。しかし、中世の交通と政治との関係を語る上では基礎的な研究であり、本書もこの書の視角を継承している。

その後、一九五〇・六〇年代には、中世商業史研究が進展したことにより、交通の重要性が再びクローズアップされるようになる。<sup>7)</sup>

例えば、豊田武氏は自らの著書『中世日本商業史の研究』<sup>8)</sup>で、徳田釵一氏の『中世に於ける水運の発達』<sup>9)</sup>を増補するかたちで見解を示している。すなわち、中世商業の発展を促す背景には、水運の隆盛があり、商人や海人の活動が大きく関わっていたことを指摘している。また、佐々木銀弥氏は、荘園制下において水運の結節点となる港湾が、年

貢や商品の保管・中継のために機能するなど、荘園と中央間の商品流通を促す役割を果たしていたとして<sup>10</sup>。同時期、『体系日本史叢書一三巻 流通史I』<sup>11</sup>が発刊されているが、この書でも中世の商業を論じる上で、水運が重要な媒体としての役割を果たしていたとしている。

一九五〇・六〇年代は、中世交通そのものについて直接的に論じた研究も少なく、商業史の枠組みの中で言及されるにとどまっているが、それまで別々の分野として捉えられてきた交通と商業・流通が結びつきつかけとなり、以後の中世交通史研究が進展する礎が築かれたと理解してよい。

その後、一九六〇年代末から七〇年代にかけて、商業・流通など中世の経済と河川交通・海上交通を含む水上交通との関係を具体的に分析した研究がいくつか見られるようになる。例えば、荘園制下の商業を分析した脇田晴子氏は、京都を中心に地方へつながる経済構造が存在していたことを明らかにするとともに、商業の発展にともなう問屋的支配の成立についても言及している<sup>13</sup>。佐々木銀弥氏も、『中世商品流通史の研究』<sup>14</sup>で、地方の商業を論じる上で、水上交通の活動基盤となる港湾が遠隔地への物資流通を可能にし、同時に商業発展のための市場として機能していたことを明らかにしている。中世後期、畿内周辺地域の分業流通と都市の発展を検討した三浦圭一氏は、都市や流通の発展に水上交通が大きく関わっていたことを指摘している<sup>15</sup>。この畿内の交通に関して、戸田芳実氏も古道研究を通じて、荘園領主の住む京都と各地の荘園、都市と農村を結ぶ「都を中心とした人的・物的交通運輸体系」の重要性を強調している<sup>16</sup>。

これらの研究により、中世の交通は各地域から畿内への物資流通を促すものとして、または湊や都市などの商業圏を形成し、経済を発達させる要素として捉えられるようになった。

こうした中世の社会経済に占める物資流通の手段としての交通の重要性をさらに認識させるきっかけになったのが、