

木宮泰彦著『日本民族と海洋思想』

若松大祐

はじめに

木宮泰彦（1887-1969年）には『日本民族と海洋思想』¹という著作がある。そもそも木宮の主著として知られている『日本古印刷文化史』（1932年、約700ページ）や『日華文化交流史』（1955年、約800ページ）が文字通りの大著であるから、200ページ弱の『日本民族と海洋思想』は小著である。では、『日本民族と海洋思想』はどのような背景で成立し、そしてどのような内容を持つのか。こうした疑問に答えるため、本稿は同書の概要を記す。

本稿は、2022年度の常葉大学共同研究「木宮泰彦の学問的到達点：本学歴史資料館蔵資料の整理と研究」の成果の一つである。とりわけ、本稿はこの共同研究の主催する読書会（2022年4月-6月、計4回）で参加者（中野直樹、濱川栄、若松大祐）の作成したレジュメを統合してなる。

ちなみに、国立国会図書館が2022（令和4）年5月19日から、「個人向けデジタル化資料送信サービス」の提供を開始した。これに伴い、『日本民族と海洋思想』が個人送信資料として、国立国会図書館デジタルコレクションで容易に閲覧できるようになっている²。

一、各章各節の構成

ここでは『日本民族と海洋思想』の目次（章節）をそれぞれ示そう。（ ）内は開始ページである。本書の引用に際しては、漢字表記を常用漢字に改めた。

< 目次 >

序 (p.3)

第一章 上代日本人の海洋思想 (p.9)

第一節 日本国家の発展と海洋思想 (p.9)

(イ) 神代の海洋思想

77 木宮泰彦著『日本民族と海洋思想』

(ロ) 海外への発展と海洋思想

第二節 遣外使節と海洋思想 (p.19)

(イ) 支那南朝・隋との通交と海洋思想

(ロ) 遣唐使とその組織

(ハ) 遣唐使船の航海と海洋思想

第二章 中世に於ける制海権の発展 (p.45)

第一節 鎌倉・吉野時代に於ける我が商船の制海権 (p.45)

(イ) 我が商船の制海権

(ロ) 天龍寺船とその特殊性

(ハ) 我が商船の航海・貿易の有様

(ニ) 貿易品と日支文化交流

第二節 我が海寇の雄飛 (p.74)

(イ) 朝鮮沿岸の海寇

(ロ) 元沿岸の海寇

(ハ) 征西府と明との交渉

(ニ) 明沿岸の海寇

第三節 勘合船と我が貿易の進展 (p.104)

(イ) 第一期勘合貿易船の来往

(ロ) 第二期勘合貿易船の来往

(ハ) 勘合及び勘合貿易条約

(ニ) 遣明使及び遣明船とその航路

(ホ) 貿易の種目と貿易品

第三章 近世に於ける日本人の海外渡航 (p.148)

第一節 海外発展の気運 (p.148)

(イ) 海外発展の先駆

(ロ) 戦国諸侯の海上認識

(ハ) 豊臣秀吉の雄図

第二節 南方への進出 (p.159)

(イ) 朱印船

(ロ) 南洋日本町

第三節 日本人の欧米渡航 (p.173)

第四節 幕末の海洋思想 (p.178)

(イ) 開国への気運と当時の海洋思想

- (ロ) 近世的海軍の建設
- (ハ) 遣外使節の派遣
- (ニ) 出貿易

二、各章各節の概要

ここでは、『日本民族と海洋思想』の内容を概観しよう。章ごとに、前半では各章各節の概要を記す。後半ではその章で展開されている議論やその章に関わる議題を、読書会の参加者たちの興味関心に基づいて示し、場合によって感想を加える。そうした作業を通じ、『日本民族と海洋思想』の特徴や問題点を指摘しながら、同書の成立背景や内容を明らかにしたい。なお、『日本民族と海洋思想』からの引用に際しては、本文中にページ数のみを記す。

(○) 序

序文 (pp.34) は、1941 (昭和 16) 年 12 月 1 日付で日本文化中央聯盟が記したものである。1 週間後の 12 月 8 日には、真珠湾攻撃が起こる。そして、さらに 1 ヶ月後の 1942 年 1 月 18 日に『日本民族と海洋思想』は出版された。

さて、序文によると、海軍省海軍軍事普及部が日本文化中央聯盟に、「日本民族と海洋思想」に関する編纂事業を委嘱した。そこで日本文化中央聯盟は、「本聯盟研究調査部をして之が編纂に当らしめ、執筆を静岡高等学校教授木宮泰彦氏に委嘱した」という (p.3)。そのため、編纂の方針を海軍や日本文化中央聯盟が決め、木宮はその編纂方針に沿って執筆しただけに過ぎない、という可能性もある。

さらに、「本文の執筆は専ら木宮氏之に当り、第三章に於ては本聯盟研究員阿部武彦その資料の整理に従事した」という (p.4)。第 3 章は近世を扱うにもかかわらず、なぜか日本古代史研究者の阿部武彦が資料を集めたのである。こうした執筆背景もあり、実際に本編を読むと感じ取れるように、本書には木宮の著書という雰囲気が少ない。『日本古印刷文化史』や『日華文化交流史』は、多くの事象や事実を列挙しながら、漸進的蓄積の中に大きな変化を見出すという研究スタイルであった。これに対し、『日本民族と海洋思想』は紙幅の関係もあってか、代表的な事例を少し上げて大きな変化を指摘するという研究スタイルである。この研究スタイルは、木宮らしくない。木宮にとって、どうやら『日本民族と海洋思想』はやっつけ仕事だったのだろう。

< 序に関わる人物や組織 >

(1) 日本文化中央連盟

日本文化中央連盟の結成に際して、例えば下記の文章があった。東京文化財研究所刊行の『日本美術年鑑』には、「日本文化中央連盟結成」（記事番号 00260、1937年9月）が載る。

「皇紀二千六百年を記念して肇国の理想に則り、我が国文化の総合進展と其の中外宣揚等を目的とする官民合同の中央的機関を設置すべく、馬場鎮一、岡部長景子、小山松吉、松本学、香坂昌康等二十四名の発案に依り、種々具体案の研究が重ねられてきたが、政府に於て補助金十五万円の支出も決定した為、組織、事業等に関し文部省とも緊密に連絡の上八月八日麹町区内幸町大阪ビルディングに設立発起人会を開催、寄附行為、事業要綱、役員等を議決聯盟の設立を決定し、九月十七日財団法人の設立許可を得て正式に結成された。会長島津忠重公、副会長桜井錠二、理事長小山松吉、常務理事伊東延吉、伊賀良一、井上庚二郎、松本学等の役員を置き日本文化の全般に互り、研究、宣揚、奨励等に関する頗る広汎、大規模な事業が計画されてゐる。」³
また、宮本百合子も日本文化中央連盟結成に触れ、それを批判している。

「日本原理の上に樹つ新日本諸学を建設し、全国民に日本文化の神髓を深く自覚せしめるための日本文化中央連盟が、松本学氏などを中心として実業家、役人、学校経営者などによって結成された。百万円をかけて、日本文化大観を編纂するのもよいであろう。（…中略…）それこそ、日本文化中央連盟がそれに向つて勇ましい戦いを宣言している国民文化の模倣性、独創性の欠如そのもの、の実際の強化以外の何ものでもないのである。」⁴

(2) 阿部武彦

阿部武彦（あべ たけひこ、1914年11月4日-1995年1月27日）は、日本古代史学者。静岡県浜松市出身。1938年、東京帝国大学文学部史学科卒。日本文化中央連盟研究員を経て、1946年に帝国学士院で帝室制度史の編纂に従事する。1947年に北海道帝国大学（のち北海道大学）法文学部助教授となり、57年に教授、64年に文学部長、69年に東海大学文学部教授、83年に特任教授を歴任し、90年に定年退職する。主な著書に、『氏姓』（日本歴史新書）（至文堂、1960年）や、共著『日本古代の氏族と祭祀』（吉川弘文館、1984年）がある⁵。木宮泰彦と同郷の人物である。

(3) 海軍省海軍軍事普及部

第一次世界大戦（1914-1918年）後の国際社会では国際協調の機運が高まり、ワシントン海軍軍縮条約（1922年2月）が米英日仏伊の保有する主力艦の比率を定めた。日本の海軍は日本の状況の好転を目指し、1924年に海軍省内に海軍軍事普及委員会を設置する。海軍は宣伝活動を強化し、その一環として1932年10月1日に海軍軍事普及委員会を拡大して、海軍軍事普及部を設置した。その後、日本は1934年にワシントン海軍軍縮条約を破棄し、1936年にはロンドン海軍軍縮会議から脱退した。海軍の宣伝は、省内の海軍軍事普及部が担うほか、外郭団体の海軍協会が大いに担う。こういった宣伝組織は、1920年代に国内世論の形成に関与し、1930年代には国際世論の形成にも参入していく⁶。

(一) 第一章 上代

第一章「上代日本人の海洋思想」は、神代から遣唐使までの日中交通を概述する。ただし、大きな出来事をいくつか挙げてすぐさま時期ごとの変化（特徴）に言及するも、出来事と出来事の前後のつながりへの説明を欠く。第一章は第一節「日本国家の発展と海洋思想」と、第二節「遣外使節と海洋思想」にそれぞれ分かれる。

第一節「日本国家の発展と海洋思想」によると、日本には古くから海に関する神話類が伝えられており、海洋思想が育まれてきた。また、海は国同士を結び付けるものであり、『日本書紀』や『古事記』や『風土記』にそういった記述が見える（pp.9-10）。

562年（欽明天皇23年）に新羅が任那日本府を滅ぼすまでの数百年間、朝鮮半島は概ね日本の勢力範囲にあった。朝鮮半島との交流や交戦があり、船舶の来航、帰化人の渡来があり、大陸文化が日本に次々に輸入される。こうして日本人の海洋思想が大いに発達したという（p.15）。

当時の最も重要な港は摂津の難波津であり、日韓関係の当初から要港だったようである。また、難波津と並び、務古水門（ムコノミナト、「向こう」の意味、現在の武庫）も重要な港である（pp.15-16）。

第二節「遣外使節と海洋思想」によると、神功皇后の新羅征伐以来、日本が三韓に勢力を張り、日韓の交流が頻繁となった結果、日本は中国南朝の宋とも交流するようになった。特に西暦421年から478年にかけて、8回、日本からの使節のあったことが中国の史書に載る（pp.20-21）。造船術や航海術が発達していなかったから、日本から宋の建康までは百済を経由した。

上古(古代)に物心両面で日本の国民生活を豊富にしたのは、中国の文化であった。極めて徐々に朝鮮半島を経由して、自然に流れ込んだものであった。しかし、当時の中国文化を理解し始めた日本の先覚者は、自ら進んで中国に赴き、優秀な文化を直接摂取しようと考えた。そうして聖徳太子が遣隋使を派遣するに至る(p.22)。遣隋使は前後3回にわたり、難波津から瀬戸内海、筑紫を通り、壱岐、対馬、済州島を経て、まずは百済に至る。百済からは朝鮮半島西岸に沿って遼東半島へ向かい、渤海湾内を横切って山東半島に上陸し、隋の都の洛陽を目指した(pp.24-25)。

日本は優秀な中国文化を摂取して大化の改新を成し遂げると、ますます中国文化を日本に移植しようとした。その手段として遣唐使の派遣を行う(p.26)。遣唐使の派遣は中止や特殊のものを除くと、十三回である(p.26)。遣唐使は、当初は一船または二船で行われ、奈良時代になると必ず四船が組織された(p.30)。

遣唐使の取るルートには、北路(渤海路)と南路(東シナ海の横断)がある。最初は北路を取り、遣唐使に遣隋使の延長という性格が残っていた。文武天皇以降は、南路を取るようになった(pp.34-35)。南路は海洋路のため、沿岸路の北路よりも海難の際苦労が多かった。あえて南路を取ったのは、日本と新羅の関係悪化、ならびに南島(現在の琉球弧)の平定が原因である。しかし南島を経由すると、北路と同様に航海日数を要す。しかも東シナ海を横断しなければならない。同じ危険を冒すのであれば、筑紫からそのまま東シナ海を横断するようになり、光仁天皇以後の遣唐使はもはや南島を経由しない(pp.36-37)。

< 第一章に関わる議題 >

(1) 海洋思想

第一章の第一節と第二節は両節ともに「思想」という文字が節題にあるものの、本文で思想を論じていると言い難い。ここでの海洋思想という言葉は、日本の対外的な関心や海への関心というふうに言えよう。

(2) 神代における日本と大陸の交流

第一章は、日本の対外関係の中でも、特に航海に議論を絞り、事実関係を時系列的に述べている。ところどころで木宮は先行研究や常識を疑い、自説を展開する。本書が真珠湾攻撃の翌月にあたる1942年1月という時期に出版されているながら、神代における日本と大陸の交流の活発な展開に全面的に賛同しない。木宮は、その解明には神話学や考古学による綿密な討究が必要だと述べる(p.10)。

実証史学者としての木宮泰彦の態度が現れている。

(3) 鑑真の上陸地

鑑真の上陸地について、坊津秋目であるというふうに注記してあった（p.35、p.43 註 2）。若松は自身が 2022 年 3 月に秋目を訪れたばかりで、『坊津町郷土誌』の関係箇所⁷も閲覧していたので、『日本民族と海洋思想』の注記に関心を持った。坊津で聞いた話では、坊津には赤水という地名があり、実は本当はここが鑑真の上陸地であるという。現在、赤水大龍権現社がある。

(4) 円仁の『入唐求法巡礼行記』

仁明天皇期の遣唐使に参加した円仁（慈覚大師、p.38）については、エドウィン・O・ライシャワー（著）、田村完誓（訳）『円仁唐代中国への旅：『入唐求法巡礼行記』の研究』〔講談社学術文庫 1379〕（東京：講談社、1999 年）が参考になる。

(5) 気象学的観点

遣唐使は文武朝以降に南路を採り、ほとんど毎回風波の難を蒙っている。木宮は、この原因に造船技術の未熟を挙げるだけでなく、それ以上に「恒信風（monsoon）」の知識の欠如を挙げる（pp.42-43）。

(二) 第二章 中世

第二章「中世に於ける制海権の発展」は、（平安末期や）鎌倉時代から室町時代までの日中交通を概述する。本書『日本民族と海洋思想』が全 197 ページのうち、第二章はその半分の 103 ページを占める。大きな出来事をいくつかだけ挙げて、すぐさま時期ごとの変化（特徴）に言及するという筆致は、前章と似ている。第二章は第一節「鎌倉・吉野時代に於ける我が商船の制海権」、第二節「我が海寇の雄飛」、第三節「勘合船と我が貿易の進展」にそれぞれ分かれる。なお、木宮は執筆当時の慣例に従い、南北朝時代を吉野時代と呼び、南朝の元号を使う。

第二章	議論の対象	貿易の主体
第一節	日中間の商船の往来	官民未分
第二節	倭寇：朝鮮半島沿岸と中国沿岸	民間
第三節	勘合船	官庁

第一節「鎌倉・吉野時代に於ける我が商船の制海権」によると、遣唐使の廃止からの300年間（中国では唐末から五代十国を経て北宋まで）に、日中間を往来した船舶（商船）はほとんど唐船（中国船）に限られていた。藤原氏全盛の時代には、海外に対して消極的態度を採っていたからである。しかし、平安時代の末期から鎌倉時代にかけて、日本船がようやく中国へ赴くようになっていく。というのも、武士の興隆によって日本人が進取的になり、特に平清盛が日宋貿易に利益のあることを察し、これを奨励したからである（pp.45-47）。また、南宋が貿易の利益を求め、外国商船の来航を歓迎したからである（p.48）。鎌倉時代に入ってから、極めて多くの日本船が宋へ赴く。元寇を経て日元の国際関係が悪化しても、商船の往来は絶えておらず、日元の両政府は制限を加えていない。入宋僧、帰化宋僧、入元僧たちは、すべて商船に同乗したのである（pp.48-51）。そこで木宮は、「鎌倉時代の中頃から吉野時代に亘る数十年間は、各時代を通じ我が商船の最も盛んに支那に赴いた時であった」という（p.50）。

日中間を往来した日本の商船は、ほとんどが西国における冒険的商人の私的な商船である。しかし、「幕府の保護の下に、一定の条件を果たさんが為に遣された公的商船もあった。この種の商船の好適例は所謂天龍寺船である」（p.52）。天龍寺船は、幕府公認のもとで帰国後に一定の金銭を寺社に納めるという義務を負っていた。すなわち同じ入元船の中でも、幕府の保護する建長寺船や住吉神社船や天龍寺船は、私的な商船と異なり、宗教的・慈善的事業の資金を獲得するために派遣された特殊な商船なのである（pp.56-57）。

日本の商船は、「概ね筑前の博多を発し、途中肥前の平戸に寄港し、東支那海を横断して浙江省の明州（元代の慶元、今の寧波）に到つたものである」（p.61）。日本における起帆地（出発地）は「鎌倉・吉野時代を通じ、筑前の博多に限られてゐた。たゞ（…中略…）肥前の平戸が、鎌倉時代の初期から、支那航路の寄船地としてその名が現はれ初めた」（pp.60-61）。日本からの中国へ向かう商船は、南宋から元代にかけて、明州を目指した。確かに南宋や元代において海外貿易を管理した市舶司（貿易を管理し、税金を徴収する役所）の沿革を見ると、他にも港がある。しかし、対日貿易における要港はあくまでも明州であった（pp.59-60）。

往来の時期について、日本からの往航は春と秋が多く、日本への帰航は初夏が多い（pp.61-62）。

時期	恒信風	往来
春（清明前後）	東北恒信風（大汎）	往航
初夏	西南恒信風	帰航
秋（重陽の後）	東北恒信風（小汎）	往航

貿易のルールとしては、日本船が中国へ到着すると、市舶司で抽分と博買を受けた。抽分とは、役所が輸入税として貨物のいくらかを抜き取ることであり、博買とは役所が交易資金で専売品や高収益品を選抜して買い取ることである（pp.62-63）。また日本船が中国から帰航すると、抽分と博買のルールがなかったから、船貨を自由に処分した（p.65）。

日中貿易の輸入品（中国から日本へ）は、銅銭、経巻（特に仏教経典、中でも大蔵経）、書籍、唐画、什器、香薬、茶、金襴、金紗、唐錦、唐綾、毛氈が主な品目である（pp.66-71）。また、輸出品（日本から中国へ）は、主たるものが黄金であり（p.71）、次いで松板、杉板、羅板が挙がる。ほかに美術工芸品（蒔絵、螺鈿、水晶細工、刀剣、扇など）がある（pp.72-73）。さらに意外なことに、米穀が輸出されていた（p.73）。

第二節「我が海寇の雄飛」によると、鎌倉時代に入り、日本の商船が中国へ赴くことが次第に頻繁になると、日本人の「海洋思想」（対外的な関心）が大いに発達する。同時に西国の辺境民が高麗や元の沿岸を劫掠することが次第に起こっていく。倭寇は御堀河天皇の時代（1221- 1232 年）に始まり、文永の役（1274 年、一度目の元寇）の後に盛んになった（p.74）。元寇に対する敵愾心もあり、高麗の慶尚、全羅、揚広の諸道を荒らし、天授年間（1375-1381 年）、弘和年間（1381-1384 年）、元中年間（1384-1392 年）にわたる 17 年間は最も熾烈である（p.81）。鎌倉時代の末から南北朝時代にかけて、日本では兵乱が相次いで起こり、中央の制令が地方にまで及ばない。西国の辺境民が海賊となるものが多く、地理的な関係から最も盛んに高麗の沿岸を荒らす（p.75）。高麗は対馬（宗氏）や幕府（足利將軍）に使いを遣り、倭寇の取り締まりを求めるものの、長らく成果は上がらなかった。その後、天授 6（1380）年に高麗の將軍李成桂が倭寇を撃破する（p.79）。とはいえ、倭寇の略奪行為はなかなか止まず、むしろ一層激しくなる（pp.78-79）。元中 9（1392）年に高麗が滅亡し、李成桂が自立して朝鮮（李氏朝鮮）を建てた。朝鮮は日本へ使いを遣り、倭寇を禁じて通好するのを求める。足利義満はちょうど南北和合（南北朝合一）を実現でき、日本国内を統一できていた。そこで日本

は朝鮮から要求に応じて倭寇を討伐し、朝鮮方面の海寇がようやく衰えたのである (pp.80-81)。

倭寇が元 (中国) の沿岸を荒らし始めたのは、高麗の沿岸を荒らし始めたのより、やや遅い。弘安の役の数十年後であった。中国における倭寇の活動は、『元史』「成宗本紀」(大徳7 (1303) 年の条) に最古の記事が載る (p.81)。木宮は、高麗を荒らした海寇が次第に発展し、遼東半島や山東半島を回って浙江方面に手を伸ばしたという学説を、想像説だと言って否定する。高麗沿岸の倭寇と元沿岸の倭寇に著しい相違を認めるのである。すなわち、高麗沿岸の倭寇は、壱岐や対馬の人々であり、元寇に対する復讐心に始まる。対して、元沿岸の倭寇は、博多などの九州西北海岸の船商であり、「貿易の為に浙江方面に赴いたのであるが、(…中略…) 彼の地の官憲が警戒を嚴重にする余り、不法な取扱をしたやうな場合には、忽ち賊と化して劫掠を逞しうしたに過ぎぬ」のだという (p.82)。当時にあつては、商船と海寇船との区別が頗る困難であつた (p.84)。「兎も角元代に於ては、我が商船が時々擾乱を醸したといふに過ぎない。」倭寇が「元の海岸に出没するやうになつたのは、元も余程末になつてからのことで、而かもこれに関する史料は甚だ乏しい」。日本の南北朝時代は戦乱が絶えず、国内の戦乱からあぶれた武士などが海外進出を目指したこともあろうし、中国の元末明初のころは擾乱が甚だしく、不平分子が倭寇を手引きしたこともあつた (p.85)。

王朝が交代して明代になると、さっそく明朝が日本 (征西府) に、倭寇の禁遏 (禁止) を求める。『皇明実録』(明朝十三代の皇帝の実録) や『籌海図編』(明末に書かれた海防地理書) によれば、洪武年間 (1368-1398 年) になつても倭寇の活動は活発であり、明朝は対応に苦慮していた。しかし、日明の交渉は上手くいかず、倭寇の侵略は衰えない (p.89)。この際、明の太祖 (朱元璋) が中華皇帝として、日本を夷狄扱いしたため、征西府の懐良親王が自主的対等的態度を採つた (pp.86-93)。これを、木宮は「その雄偉なる意気、その壮快なる文辞、実に我が外交史上に一異彩を放つものというふべきである」と称える (p.93)。

足利義満が1401 (応永8、建文3) 年、明との国交を開き、貿易の利を占めるために明の要求に従つて海寇を禁じる。「義満一代の間我が海寇の勢力は著しく衰へた (…中略…) 然るに次の義持は父義満が臣と称して明と通交した失態を愧ぢ、断然これと断つたから、海寇は再び盛んとなつた」(pp.94-95)。さらに足利義教が永享4 (1432) 年に遣明使を再開すると、天文16 (1547) 年までの百十余年間、倭寇の侵略はほとんど絶える。しかし、室町末期に勘合貿易の廃止された天文16 (1547) 年から永禄9 (1566) 年までの20年間に、海寇の侵掠が猛烈を

極め、毎年絶えず、中国大陸での被害は甚大であった (p.96)。

室町末期の倭寇の規模は、数十人から数百人の小集団もあれば、数千人の大集団もある。倭寇は「始めから侵寇を目的とし無辜の民を殺傷したのではない」、
「悉く日本人であつたかというに決してさうではない」。また、実のところ集団の中に「倭人」は少なかったようで、十中八九が「中国の赤子無頼の徒」（中国の庶民のならず者）によって構成されていた。また、明の官兵が倭寇を取り締まるはずが、実は倭寇以上に良民を苦しめた (pp.99-101)。

第三節「勘合船と我が貿易の進展」では、勘合貿易を二期に分ける。第一期は1404年から1419年までの15年間で、勘合貿易船を6回派遣した (p.108)。10年の断絶を挟み、第二期は1432年から1547年までの15年間で、勘合貿易船を11回派遣した (pp.112, 114)。第一期と第二期の違いについて、第一期では「十年一貢」が全く無視されていた。対して、第二期では「十年一貢」を励行しようとしたという (pp.118-119, 124-126)。

勘合貿易	開始年			終了年			勘合貿易船
	西暦	中国	日本	西暦	中国	日本	
第一期 (15年間)	1404	永楽 2	応永 11	1419	永楽 17	応永 26	6回
第二期 (115年間)	1432	宣徳 7	永享 4	1547	嘉靖 26	天文 16	11回

室町時代になり、当初は日明間に公式の国交はなかった。初めて公式に使節を派遣して貿易を行ったのは、応永 8 (1401) 年である。足利義満は枯渇していた幕府の財源を、進貢 (朝貢) によって潤そうとしたのである (p.105)。日明間の国書において、明朝が足利義満を指して「日本国王」と呼び、日本を明朝の属国に位置付けている。木宮は、義満がこれを受け入れたのを、「我が外交史上未だ曾て見ざる汚点を印したものと嘆く (p.106)。こうして日明の勘合貿易が始まり、日本の貿易船は海寇船と区別するために、全て勘合一道 (道は助数詞) を携えて明に向かい、盛んに貿易を営むことになる (p.108)。

足利義持の時代には一旦貿易が途絶する (pp.111-112)。1432年、足利義教が貿易を再開する。足利義教も朝貢の際には「日本国王」を自称した (p.113)。再開した勘合貿易は、その後の足利義晴の時代の天文 16 (1547) 年まで続く (p.114)。勘合貿易は第一期と第二期で、性格が異なる。第一期は倭寇の取り締まりという

要因もあり、日明双方は「十年一貢」を無視して積極的に貿易を行う。対して、第二期は日本側が利益を得られるならば貿易を行うという程度の態度で臨み、明朝も消極的であり、「十年一貢」を励行しようとした（pp.118-119）。

遣明使の構成員は、正使、副使、居座、土官、通事で構成され、時には綱司を置いた。正使、副使は京都五山の僧徒から選任する。彼らは事実上の「一種の商務官」であり、国書の受け渡し等だけでなく貿易の監督も行う。居座、土官も五山僧から選出する。通事（通訳）は明からの帰化人であり、中には倭寇に捕虜として日本へ連れて来られた人もいた。このほか、船を操縦する人々もいる（pp.126-128）。さらに、商人もいる。遣明使の始まった当初は客人衆と呼ばれて便乗を許されていただけの商人は、後には遣明使職員の主体になるに至る（p.128）。

勘合貿易の出発地は当初兵庫で、後には博多になる（p.131）。博多からは、五島付近に至り東シナ海を渡って、寧波へ向かう。同じ東北の恒信風でも、春と秋で風向きが異なるため、季節により航路に若干の差がある（p.132）。こうした航路は前代からの継続である。しかし、第二期勘合貿易の中頃以後、大内・細川両氏の抗争（後に応仁の乱（1467-1477年））がきっかけになり、新たな航路が開かれる。すなわち、細川氏が堺を起点にして、四国の南側を通り、薩摩坊津に寄り、東シナ海を横断して（あるいは南島を経て）寧波へ向かったのである。従来の瀬戸内海を通る中国路に対し、新たに四国の南を通るのを南海路という（pp.103, 132-133）。

日明貿易の種目には、貢献方物（⇔皇帝頒賜物）、使臣自進物（⇔硬貨）、国王付塔品（⇔硬貨）の三つに区分できる。貿易品については、日本から明へは刀剣が最も主要なもので、硫黄、銅、扇、蘇芳木、蒔絵物、屏風、硯など（p.142）が、明から日本へは銅銭が第一で、書籍や名画など（pp.146-147）がそれぞれもたらされた。

< 第二章に関わる議題 >

(1) 倭寇

倭寇は、中国路と南海路という「二つの航路に沿ふ諸国の出身者であつた」（p.103）。しかし、全てがいわゆる日本人のみで構成されるのではなく、日中韓の周辺地域の住民で構成されている。こうした見解は、日本の歴史学会では今や常識となっているものの、数十年前までは常識でなかった。また、中韓両国の歴史学会では今なお常識でないようだ⁸。こうした見解について、木宮は1942年の時点で『日本民族と海洋思想』（p.101）に明記していたのである。

木宮は、明代の史籍に載る倭寇の狼藉残虐について、明の賊徒の仕業だと推測している。日本人は情けを知るから「為し得ない」という記述（p.100）を、木宮は本気で書いたのだろうか。さらに、明人の賊徒が倭寇として、日本を襲った事実はなかったのか。

(2) 勘合

勘合（pp.119-124）については、橋本雄（北海道大学）が詳しい。勘合の復元を行っている。

橋本雄「第6部《各論⑤》勘合・咨文」、村井章介（編集代表）、橋本雄（ほか編集委員）『日明関係史研究入門：アジアのなかの遣明船』東京：勉誠出版、2015年、pp.483-491。

橋本雄「清代戸部精微批文勘合小考——日明勘合論の補考として——」、湯山賢一編『古文書料紙論叢』東京：勉誠出版、2017年、pp.685-705。

(3) 『日華文化交流史』との重複

『日本民族と海洋思想』第二章第三節（1942年）は、『日華文化交流史』（1955年）のダイジェストのようである。本稿執筆者（若松）がこうした印象を持ったのは、自身がすでに『日華文化交流史』を読んだからにちがいない。

『日本民族と海洋思想』の文章は、ほとんどそのまま『日華文化交流史』に収録されている。木宮は『日支交通史』（1926-27年）の関係箇所を『日本民族と海洋思想』（1942年）に転載（加筆修正）し、さらに『日華文化交流史』（1955年）に転載したのだろうか。周知のとおり、『日華文化交流史』の原稿は印刷直前に東京大空襲（1945年）で焼失した。そこで、木宮が終戦後に『日華文化交流史』の原稿を復元する際、『日支交通史』以降に書いた『日本古印刷文化史』（1932年）や『日本民族と海洋思想』などの著作が役立ったに違いない。

例えば、船に丸と名付ける話題（p.130）は、『日華文化交流史』（1955）にも記載ある。しかし、倭寇の話題（『日本民族と海洋思想』第二章第二節）は、『日華文化交流史』（1955）では言及が少なかった。

(4) 中国から将来した書籍

（明）胡広『四書大全』は、朱熹『四書集註』に対する官撰注釈書であり、同書は日本でも重視された。江戸時代には「学問吟味」（日本版の科挙）が行われた。

(三) 第三章 近世

第三章「近世に於ける日本人の海外渡航」は、室町末期から幕末までの日本人の海外発展（海上活動）を概述する。ここでの海外は、中国とのみならず、アジア太平洋（さらには欧米）の諸国にまで及ぶ。これまでと異なり、第三章は一つのまとまりを感じる筆致となっている。第三章は第一節「海外発展の気運」、第二節「南方への進出」、第三節「日本人の欧米渡航」、第四節「幕末の海洋思想」にそれぞれ分かれる。

第一節「海外発展の気運」では、近世から盛んになる日本人の海外発展（特に南方発展）について、その先駆を中世の倭寇に見る。日本の商船（倭寇）は、明の武官である俞大猷や戚繼光に中国沿岸で掃討されたため、南方（東南アジア）へ向かう（p.148）。その背後では、「当時の戦国諸大名がいずれも海上に注目し強力な海軍を編成してゐた」（p.149）。戦国大名の海上認識（海上権、海戦術、造船術、航海術）が発達し、強力な海軍や優秀な船が作られ、それに関係して平和な海外発展も進む。とはいえ、私的で地方的な形態であった。倭寇以来の官民双方の海上活動をまとめ上げ、公的な国家的な形態に高めたのが、豊臣秀吉である（pp.152-153）。

豊臣秀吉の朝鮮出兵によって、「我が国民の海外雄飛の気運が旺んとなった」（p.154）。さらに、秀吉は「朝鮮・支那のみならず、印度・フィリッピン等をも悉く皇化に浴せしめようといふ大抱負と、統一ある計画を有してゐた」（p.155）。当時は秀吉のみならず、「諸大名はいずれも海外に驥足を伸さうとしてゐた」。そこで「この気運に乗じて我が邦人は遠く南方に発展していつたのであつた」（p.157）。

第二節「南方への進出」では、豊臣秀吉の時代から江戸時代初期にかけての日本人による南方進出を扱う。具体的な議論が、朱印船と南洋日本町に及ぶ。豊臣秀吉の対外進出は太平洋において制海権を確保し、それを踏まえて平和な貿易を展開するためであったという。朱印状とは、そもそも室町時代の諸侯が、後に戦国時代の天下人（豊臣秀吉や徳川家康）が、日本の商船に海外渡航と貿易を許可するものである（p.159）。朱印船（朱印状を持つ日本の商船）は、華南、東南アジア、南洋に渡航した（p.160）。朱印船の船主は京都、堺、伊勢、長崎などの豪商、さらには諸大名である（pp.160-161）。日本からの輸出品には銀、銅、鉄、硫黄、樟脳、細工品、食料品などがあり、日本への輸入品には中国の生糸、絹織物、インドの綿織物、ヨーロッパの毛織物、南洋各地の黄金、硝石、鉛、皮革、染料用蘇方木、香料、薬品などである。朱印船の構造、航海術、航路に関して、前代よ

りも著しく進歩した (p.161)。このように日本人が南方で輝かしい発展を為しつつあった。しかし、徳川家康が制海権を確保せずに、消極的な自由貿易と平和通商を展開したため、日本は西欧諸国との競争に勝てなかった (p.164)。

また、南洋日本町のように、日本人は南洋各地で「軍事的に経済的に、華々しい活躍を示した。然るに寛永の鎖国令はこれら南洋各地の日本人の活躍を全く萎靡させてしまった」 (p.172)。P.166の地図「南洋地方図」を見ると想起できるように、あたかも1940年代初頭の大東亜共栄圏が近世にすでに存在したかのようである。

第三節「日本人の欧米渡航」では、舞台がアジア太平洋から、欧米（およびメキシコ（新しいスペイン、Nova Hispania ノバ・イスパニア、Nueva España スエバ・エスパーニャ）へ移る。天文年間（1532-1555）のころから、日本人が西洋諸国へ出るようになった (p.173)。特に有名なのは、天正10（1582）年の九州三大名（大友義鎮、有馬晴信、大村純忠）による遣欧使節である。使節の伊東マンショ、千々石ミゲル、中浦ジュリアン、原マルチノが、1585年にローマ法王に謁見した (p.174-175)。同じく有名なのが、慶長18（1613）年の伊達政宗の遣欧使節である。支倉常長がメキシコとスペインを経て、ローマ法王に謁見した (pp.175-177)。こうした有名な宗教的な人物だけでなく、「純然たる船員として」イギリスやオランダに渡った日本人もいたという (p.177)。

第四節「幕末の海洋思想」では、江戸時代の鎖国の綻びる幕末を扱う。朱印船による南洋や欧米への渡航は、寛永鎖国（1630年代）によって幕を閉じる。幕府は海外渡航のみならず、大船建造も禁じた。寛永鎖国以後、日本の造船技術は衰え、国民の海洋への関心も委縮する。また、海外諸国の形勢に変化があり、かつてのスペイン、ポルトガル、オランダは衰えて、イギリスがインドを占領し、ロシアが極東へ迫り、アメリカが太平洋に進展してきた。寛政年間（1789-1801年）には、日本の周辺がざわつき始める (p.179)。英露米の新興国はいずれも日本との通商を求める。1858年にアメリカ、オランダ、ロシア、イギリス、フランスと通商条約を結ぶ。鎖国していた日本は、世界の大勢に促されて遂に開国したのである (p.187)。

寛永の鎖国令以後でも、一部の人々は間接的に世界の知識を得ていた。諸外国が日本へ圧力をかけるにつれ、日本人は海洋への関心を深めるようになる (p.188)。幕府が海軍の充実を図り、45隻の洋式軍艦を備えるまでになる (p.190)。

また、幕府は遣外使節や留学生を欧米へ派遣した。彼らが「諸外国に対する正しい認識を獲得し、日本の行くべき道を明にした」 (p.193)。

最後に幕末の出貿易を扱う (p.193)。また、欧米への力強い反発として、幕末の小笠原諸島開拓計画を高く評価する (p.194)。そして、「われらの太平洋」を欧米諸国から取り戻すべく、海外展開に関する日本人の「この不屈なる発展の姿は、これをただ幕末に於いて見るのみならず、肇国以来の歴史を通じて見られる現象である」(p.195) と結ぶ。

< 第三章での議論 >

(1) 『日本民族と海洋思想』の著者

第一章第二章と第三章とは、筆致が違う。筆者が違うようだ。前者にはメッセージがなく、後者にはある。前者は木宮泰彦の自著の切り貼りであり、後者は阿部武彦による論述であるのだろうか。

(2) 第三章第二節の根拠

節題の直後に脚注があり、「朱印船及び南洋日本町については川島元次郎氏「朱印船貿易史」、岩生成一氏「南洋日本町の研究」及び辻博士「海外交通史話」等の著書による所多い。記して謝意を表す」と注記してある。第二節が扱うのは朱印船と南洋日本町についてなのだから、第二節はほとんどが『日本民族と海洋思想』の主旨に即して先行研究を再構成したものなのだろう。以下は、木宮が挙げた先行研究の書誌情報である。

川島元次郎『朱印船貿易史』京都：内外出版、1921年9月。

川島元次郎『朱印船貿易史』〔改装〕大阪：巧人社、1940年3月。

岩生成一『南洋日本町の研究』東京：南亞文化研究所、(発売) 地人書館、1940年1月。

岩生成一『南洋日本町の研究』東京：南亞文化研究所、(発売) 地人書館、1940年1月。

辻善之助『海外交通史話』〔國民學藝叢書第4編〕東京：東亜堂書房、1917年。

辻善之助『海外交通史話』〔増訂版〕東京：内外書籍、1930年5月。

(3) 第三章第二節の内容

第二節「南方への進出」の議論は、まさに『日本民族と海洋思想』の出版時である1942年1月当時の日本の国策に沿う海洋思想である。

南方進出には武力が必要だというふうに匂わせている(?)。貿易をこちら(日本)は平和にやろうとしたのに、向こう(諸外国)がこちらの言うことを聞か

い。だから征伐する。このような論法が、第二節に散見する。これは1942年当時の日本の建前と重なる。「保護」という言い訳は現在でもよく使われる。戦争を仕掛ける側の理屈である。

周知の通り、1942年6月のミッドウェー海戦をきっかけに、日米戦争において日本は劣勢に立たされ出す。本書がもし1942年6月以降に出版されていたら、本書はどのような内容になっていたのだろうか。

(4) 造船

木宮泰彦には造船史の論文がある。震災史、交通史、印刷史、喫茶史、海洋思想史、文化交流史というふうに、木宮泰彦という歴史家は通史を書く能力に優れていたのだと言えよう。

木宮泰彦「概観日本造船史（上）」、『技術評論』19巻9号（通号235号）（日本技術協会、1942年8月）、pp.48-51。

木宮泰彦「概観日本造船史」、『技術評論』19巻10号（通号236号）（日本技術協会、1942年9月）、pp.44-47。

(5) 戚継光

明の嘉靖末年(1566年)に明の武官の俞大猷や戚継光が倭寇を掃討した(p.148)。現在の馬祖（中華民国（台湾）連江県）の継光餅は、この戚継光が発明した兵糧だという。

(6) 東南アジアにおける日本人

中世の倭寇の活動は、日本人の南方進出の素地になった。天正年間には安南（ベトナム）に至り、文禄年間には交趾（ベトナム南部）まで到達する。元亀元（1570）年にスペインがフィリピンを占領した時には、現地に20名の日本人が先住している（pp.148-149）。

日本人の南方進出には、大名が海上の軍備を整えていたこともその勢いを加速させた。そもそも、中世における利権は主に土地であった。しかし、中世の末期になると、海上権も利権の対象になる（p.150）。大内・細川両氏は明朝との貿易に、九州諸大名の多くは朝鮮との貿易にそれぞれ手を出しており、利益を得ていた。島津・相良両氏は琉球と貿易を行うことで、間接的に中国と貿易を行っていた（p.151）。

61 木宮泰彦著『日本民族と海洋思想』

(7) 琉球

中琉関係に関して、那覇のひるぎ社が「おきなわ文庫」を出版しており、特に下記の3冊が興味深い。

多和田真助『福州琉球館物語：歴史と人間模様』〔おきなわ文庫46〕那覇：ひるぎ社、1989。

高橋俊和著『沖縄・福建交流顛末記：その舞台裏を語る』〔おきなわ文庫55〕那覇：ひるぎ社、1991。

徐恭生（著）、西里喜行、上里賢一（訳）『中国・琉球交流史』〔おきなわ文庫56〕那覇：ひるぎ社、1991。

(8) 南進

近代日本の南進を理解するためには、下記の書籍が有用である。

矢野暢『南進の系譜』（中公新書412、第7版）東京：中央公論社、1993。

矢野暢『「南進」の系譜：日本の南洋史観』東京：千倉書房、2009。←『「南進」の系譜』（1975年刊）と「日本の南洋史観」（1979年刊）の合本復刊。

(9) 豊臣秀吉

倭寇や豊臣秀吉の行為は、執筆当時としてはそもそも非難されるべきものではない。戦前や戦中の日本において、倭寇や豊臣秀吉の行為は当時の日本の国策と合致する。木宮は、まず「倭寇の発展こそは、近世初期に於ける邦人の南方発展の素地であつた」と倭寇を高く評価する（p.148）。そして、倭寇の活躍の延長線上に、ベトナム、インドネシア、フィリピン各地との交易や、戦国諸大名の対明、対琉球貿易が興隆し、ついには豊臣秀吉の朝鮮出兵や征明、征琉球、征台湾、征フィリピン、征インド計画も構想された、と木宮は考える。例えば、

「秀吉の気宇は早くも支那四百余州を呑んでゐたのである。」（p.153）

「秀吉の朝鮮出兵（…中略…）この壮挙によつて我が国民の海外雄飛の気運が旺んとなつたことは注目しなければならない。」（p.154）

というように、秀吉への高評価が目立つ。

(10) 制海権と貿易

木宮は、豊臣秀吉「は先づ海上権を支配し以て平和な貿易を営まうとしたのであつた」と位置づけ、海域の武力制圧が平和な貿易という目的を実現するための手段であると説く（p.159）。

また、江戸時代初期の朱印船貿易についても、

「江戸幕府の外交方針は一に平和通商にあつたので、朱印船による渡航者も（…中略…）徒らに事を構へてヨーロッパ人と衝突することはなかつた。併し彼等は海外にあつて、決してヨーロッパ人を恐れ、その横暴に対して屈服してゐたのではなかつた。彼等のために不法な処置を受ける時は、断固起つて之を徹底的に膺懲する気概を示したのである。」(p.163)

と述べて、有馬晴信や濱田弥兵衛の活躍を伝える。

しかし、木宮によると、「家康のとつた甚だ消極的な自由貿易・平和通商」のために、日本は「時として西欧人のために受身的立場に置かれざるを得なかつた」。したがって、「制海権・海上制覇を全然無視した貿易のみの発展は、終に力強い邦人の発展を劃すことが出来なかつたのである」(p.164)。しかも、「寛永の鎖国令はこれら南洋各地の日本人の活躍を全く萎靡させてしまつた」(p.172)。

木宮は豊臣秀吉や朱印船や南洋日本人町を称え、江戸幕府の鎖国政策を咎める。こうした木宮の態度は、まさに『日本民族と海洋思想』の出版時である1942年1月当時の日本の国策に沿う海洋思想だった。

(11) 近世的海軍

木宮は、近代日本の海軍の起源を幕末に求める。幕府は当時の国際情勢に基づき、開国を決断し、海軍を建設したのである (p.190)。特に、日米修好通商条約批准書交換使節に随伴して太平洋横断および往復を果たした咸臨丸の壮挙を、称える (p.191)。

(12) 出貿易

出貿易とは何か。「レファレンス協同データベース」は、「居貿易」「出貿易」の読み方を知りたい」という問い合わせに対し、次のように回答している。

「出典は「岩倉使節団」(泉三郎著 祥伝社) p305「居貿易とは自国にあって外国人と商取引をすることで、出貿易とは自ら外国へ出て商取引をすることです」(大倉喜八郎の演説)。「出貿易」は「デボウエキ」と読みがふられた資料が数点見つかったが、「居貿易」については見つからなかった。」⁹

おわりに

本稿では、木宮泰彦『日本民族と海洋思想』の内容を概観した。その内容について、次のように整理できよう。すなわち、日本人は太古より海洋に関心を持ち、技術や知識の不充分でありながらも、中国大陸に遣外使節（遣隋使や遣唐使）を送り、日中間では商船が往来した。中世の倭寇以来、日本人は海洋世界へ大きく進出する。戦国大名の海上認識が発達し、商船が中国へのみならず南洋へも向かうようになった。平和な貿易には、海洋世界の安定や安全が必須なのである。ただし、江戸時代の鎖国は海洋世界の安定に関心を払わず、日本は西欧諸国との競争に勝てなかった。日本は幕末になって再び開国し、海軍を創設し、太平洋の繁栄に励んでいる、と。

注

- 1 木宮泰彦（著）、日本文化中央聯盟（編）『日本民族と海洋思想』（東京：刀江書院、1942年1月18日、197ページ）。
- 2 「国立国会図書館デジタルコレクション」（<https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1041568>）
- 3 「独立行政法人 国立文化財機構 東京文化財研究所 HOME > 美術界年史（彙報）> 日本文化中央連盟結成」（<https://www.tobunken.go.jp/materials/nenshi/2108.html>）[2022年5月6日確認]。
- 4 宮本百合子「世界一もいろいろ——日本文化中央連盟」、『東京日日新聞』1937（昭和12）年8月13日。本稿は引用するに際して、「青空文庫」（<https://www.aozora.gr.jp/cards/000311/card3094.html>）[2022年5月6日確認]を参照した。
- 5 「コトバンク > 阿部武彦」（<https://kotobank.jp/word/阿部武彦-1637345>）[2022年12月14日確認]。「wikipedia > 阿部武彦」（<https://enpedia.rxy.jp/wiki/阿部武彦>）[2022年12月14日確認]。
- 6 土田宏成「1930年代における海軍の宣伝と国民的組織整備構想：海軍協会の発達とその活動」、『国立歴史民俗博物館研究報告』〔*Bulletin of the National Museum of Japanese History*〕、126集（佐倉：国立歴史民俗博物館、2006年1月）、p.58。岩村研太郎「日本海軍における改革の継続性の阻害要因：現代の軍事組織に与えるインプリケーション」、『海幹校戦略研究』〔*Japan Maritime Self-Defense Force Staff College Review*〕、8巻2号（東京：海上自衛隊幹部学校、2019年1月）、p.39。

- 7 坊津町郷土誌編纂委員会（編）『坊津町郷土誌』〔上下巻〕（坊津町：編者、1969、1972年）、上巻 pp.91-100。
- 8 「村井章介「東アジアの中の日本の歴史～中世・近世編～ 東シナ海と倭人の世界」」(<https://www.nippon.com/ja/features/c00101/>) [2022年12月14日確認]。
宋鍾昊「村井章介の「境界人」の概念および<倭寇=境界人>説の立論についての批判的検討」、『 코리아研究』8号、pp.63-75。
- 9 「レファレンス協同データベーストップ > レファレンス事例詳細 (Detail of reference example)」 (https://crd.ndl.go.jp/reference/modules/d3ndlcrdentry/index.php?page=ref_view&id=1000134302) [2022年12月14日確認]。

（刀江書院、1942年1月、197頁、1円80銭（当時））

（わかまつ・だいすけ 常葉大学外国語学部准教授）

