



## 中世海運の展開

綿貫, 友子

---

(Citation)

海事博物館研究年報, 47:10-15

(Issue Date)

2020-03-31

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/81012185>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81012185>



# 中世海運の展開

神戸大学大学院経済学研究科 教授 綿 貫 友 子

今年度海事博物館企画展「和船の活躍した時代」での主要な展示物に、江戸時代に北国（北陸以東・東北・蝦夷地）の日本海航路の湊を起点に上方との間を航行した廻船「北前船」がある。上村先生の御講演「近世海運と北前船」の前座としてお話しをする役割から、以下では近世海運の前提としての中世海運の実態と、北前船が運航されることになる日本海沿岸と上方を結ぶ航路でどのような通航が展開されたのかということについて概略的に紹介したい。

## 1. 近世海運の前提としての中世海運

日本史教科書での教育効果？によるものか、海運といえば、江戸時代の東廻航路・西廻航路という呼称は広く知られるところである。何れも17世紀後期、河村瑞賢（1618～1699）が幕領米の回漕ルートとして確立させた江戸に帰着する航路で、1671年成立の幕領陸奥国信夫・伊達両郡から江戸へと太平洋岸を南下する航路（後には酒田以北の日本<sup>①</sup>／本州沿岸の湊を出航し、下北半島を迂回し太平洋岸を南下する事例も）が東廻航路、1672年成立の出羽国酒田から日本海・瀬戸内海を経て太平洋を航行し江戸に至るのが西廻航路で、北前船の航路とも部分的に重なっている。幕領米の江戸への回漕航路の確立という意義は重要だが、造船技術・航海技術の蓄積と改良、近世以前に遡って利用されてきた既存航路の再改編・整備によるもので新航路が創出された訳ではない。

船は自然派生、必然的交通手段として太古以来利用され、古代律令国家は陸上交通を基本としたが、官物輸送に際し、大量漕送での利便性から『延喜式』（972年完成）主税式の諸国運漕雜物功賃条が示すように北陸道・山陽道・南海道諸国及び山陰道では因幡国、東海道では参河・遠江国から平安京までの輸送功賃、津の管理・維持などを規定している。当該地域からの現実的な輸送手段としての海運を制度のうえに取り込んだものといえる。中世、国制の変化はあれ、広域にわたって

展開された荘園制下での貢納物輸送は商品輸送と連動しながら海運利用の機会を増大させた。

通航船舶数や航路の代表的湊津の年次取引額などを明示した史料がある訳ではないが、通航や物流に関わる管見の史料から勘案し、中世の国内基幹航路を順に挙げると瀬戸内海・日本海・太平洋航路となる。瀬戸内海航路は、関門海峡から大物浦（現大阪湾）に至る海域の航路で、西海道・山陽道・南海道・畿内の臨海諸国の水路であるだけでなく、関門海峡を経て博多、さらには大陸と結ぶ国際航路に連なる。大物浦からは淀川水系を経て淀津に結び、京都に連絡する国内物流の大動脈として機能した。

日本海航路は九州西北の海域から津軽海峡西域に至る航路である。その航路は、対馬海峡・朝鮮海峡を経て大陸へ、津軽海峡を経て蝦夷島以北の北方へも連なる。国内航路に限ってみれば、日本海沿岸諸国から京都をはじめ畿内諸国への物資輸送の中継地として北陸沿岸、特に小浜津や敦賀津が重要であった。小浜津からは九里半越・朽木越の街道を経て陸路京都に結ぶ経路、九里半越で琵琶湖沿岸の今津に至り、そこから湖上交通で大津や坂本に渡り、上陸後、東海道で京都に結ぶ水陸交通を併用した経路が利用された。敦賀津からは七里半越で琵琶湖沿岸の海津や塩津に至り、その後は、今津からと同様の水陸交通で京都に結ぶ経路が利用され、日本海沿岸諸国から京都へと米をはじめ大量の物資が運ばれた。

太平洋航路は西海道西南域から津軽海峡東域に至る航路で、西端は東シナ海・南シナ海を経て大陸、東南アジアに、北端は蝦夷島、千島へと結ぶ。国内航路として注目すべきは、三つの大きな湾である大物浦（現大阪湾）・伊勢海（現伊勢湾）・内海（現東京湾）の後背地に政治・経済の要地が所在することである。

中世の湊津の多くは、一定の水深があり、強風や高波を地形上回避しうる河川の河口部、砂洲の内側などが自然派生的に停泊に利用されるように

なったもので、後背地が政治・経済的要地で、水路・陸路による接続の利便性が確保されていることも重要である。

## 2. 技術革新と航路の拡大—大鋸導入と木綿栽培—

近世、東廻航路・西廻航路に集約される長距離航行を可能にすることとなった契機として注目されるのが、中世海運が展開するなかでの二つの技術革新である。一つは大鋸の導入、もう一つは木綿の国内栽培である。

14世紀末、大陸から大鋸が伝わり、15世紀中頃までに広く国内に普及した。従来、楔による柁目材の縦割、槍鉋での研磨で製材がなされていたのが、大鋸により材木の縦挽き（木目に平行する切出し）が可能となった。板目材も利用出来、大型製材の調達が容易になったことで従来の刳船や刳船式船底に舷側をつけた原初的な準構造船から刳船式船底材を分割して間に平板の船底材を入れ、船幅を広げた面木造りの準構造船が現れた。さらなる改良が重ねられ、刳船の形式を脱し、船首から船尾に通す長く厚い板（かわら）と外（棚）板の全てが幅の広い板で構成される大板構造の船も造られるようになり、用途や航行地に応じ、多様な構造と規模の船が用いられるようになった。

複数の大型部材を組み合わせることで船体は堅牢で大型になり、積載量が増す。小型の刳船や原初的な準構造船でも浦伝い、島伝いに短距離の沿岸航行＝地乗り（地回り）を繰り返すことで遠隔地へと航行することは可能だが、構造上安定性が増し、外洋航海＝沖乗りに適し、迂回が直航へと帆走によって短期間に長距離を航行しうる大型の準構造船・構造船との安全性、経済性は比べようもない。大型製材の普及によって大容量の桶や樽が製造されるようになり、醸造業の発展が促されるとともに輸送や保管上の利便性（重量・強度・気密性など）が向上したことも併せて重要である。

16世紀後期、伊勢や三河など生育に適した地域において木綿栽培が普及、定着し、朝鮮産綿布に代わって国産綿布の利用が拡大した。従来から用いられてきた葦や竹を編んだ筵（筵）製の帆に比べ軽量で、耐用性に優れ、縫い合わせて船の規模に応じた大きさが確保出来る綿布が帆にも導入さ

れ、外洋航海を行う船を主に利用が広がった。漕走との併用で省力化が図られ、より少ない乗員（水主）で帆走による長距離航行が可能となり、経済性が高まった。

地域的差異、気象条件による制約などはあるが、船の大型化、木綿帆の導入は長距離航行上の負担を減じ、日本海航路においては能登半島、太平洋航路においては紀伊半島、何れも航路の難所があり、東日本・西日本の分岐点でもあった大きな半島を越えての往來を活性化する契機になったと考えられる。

## 3. 中世的流通の特色と三つの湾

近世的流通とは異なる中世的流通の特徴として（1）貢納と商業の未分化（2）職能の未分化（兼帯）（3）京都への求心性の三点が挙げられる。古代以来、遠距離航行による物流の主体は貢納物であり、貢納先が国家から荘園領主を兼ねる権門（有力な公家・寺社・武家）へと変化するにせよ、中世においても荘園制の機能が概ね存続していた15世紀半ば頃までは同様のことがいえる。

（1）では、貢納物と商品との区別が曖昧であることに起因して生じる問題がある。貢納物は国家や権門の権威を背景に、公用もしくはそれに準じる輸送品として通行税や物品税免除の対象とされた。しかし、貢納物は貢納途上ないし貢納後に領主による消費や給付分を除き、運用され、銭や他の商品との交換が可能な商品貨幣としての属性を併せもつ。免税の特権に乗じて、貢納物の他に私物としての商品を混載する行為が横行した<sup>(2)</sup>。

（2）は（1）とも密接な関係にあり、権門の権威が衰微してゆく間隙を衝いて、その保障に抛らない新興勢力が台頭し、生産力の向上と連動し漸次専門化が図られてゆく16世紀半ば頃までは、貢納物であれ商品であれ、その輸送は農民や漁撈民、商工人などによって担われた。彼らの多くは権門の配下に属し、それぞれ職能を以て奉仕することで供御人・神人・寄人などとされ、恩典として職能にかかる特権（通行税・商業税の免除など）を保障された。

12世紀末、伊勢国安濃津御厨（伊勢神宮内宮の荘園、現三重県津市）の刀禰（長・有力者）は、皇大神宮（伊勢神宮内宮）に対し「伊勢神宮領の神人等は、耕地が狭小であるため諸国との間を往

復して交易を行い、神宮への供祭の勤めを行うことで承前から生計を立ててきた」として、渡航先での関料・津料免除の保障を求めている<sup>(3)</sup>。また、和泉・河内国を本拠とする鋳物師で、13世紀前期、和泉国堺津を起点に廻船で瀬戸内海から九州北部・山陰・北陸にかかる地域に赴き、鉄器物の製作・修理・販売を主に、塩なども販売し、廻船鋳物師と呼ばれた集団は、蔵人所左方燈爐供御人（蔵人所に燈爐等を納める工人）で、殿下御細工（摂関家の金属工芸品製作者）もつとめ、日吉聖眞子社の神人でもあった<sup>(4)</sup>。14世紀末にも、伊勢国大湊に塩浜を所有し、関東へ航行した廻船の船主で伊勢神宮の神人を兼ねる者が複数確認される<sup>(5)</sup>など、いくつもの職（しき）を兼帯している例が散見される。完全に被官化され、万全な保障がなされる訳ではないが、分業が未確立な時代、本来の生業の脆弱さを補完すべく、権門の「お墨付き」を得ることでの権益に期待したのである。

（3）については、権門の多くが居住する政權所在地であり、大消費都市であることから物資が京都に集まるのは必然的なことであるが、京都の地理的位置を考える時、直線距離にして50～75km圏内、広義において京都の外港に相当する三つの湾である大物浦（現大阪湾）・若狭湾（敦賀湾・小浜湾を含む）・伊勢海（現伊勢湾）の存在はきわめて重要である。それぞれの湾と東国・西国を結ぶ海運があり、湾と京都との間は街道や水路で結ばれている。また、湾岸同士を結んだ帯状の地域内にも経済活動の要地が点在した。かかる地域一帯が15世紀後半以降、争乱の主要な舞台となるのは必然的な帰結といえる。

#### 4. 北前船以前

近世の北前船が概ね踏襲することになったと考えられる日本海沿岸から上方にかけての航路で、中世に展開された航行事例の一部を以下に紹介したい。尚、日本海において遠隔地航路が実質的に稼働したのは、寒冷と強い季節風により航行が阻まれる旧暦9月から3月迄を除く期間である<sup>(6)</sup>。

若狭国小浜津の北東、同じ遠敷郡内の汲部浦には、13世紀末、船で出雲国王尾津に赴き、山手塩（山林用益権として賦課、徴収された塩）を預かって売却代価としての米を翌年届ける予定であったが、地頭に召上げられてしまったため汲部

の小山を売り、代米を携え、別の船で向かうとする廻船商人がいた<sup>(7)</sup>。貢納された塩を預かり、別の地に運んで商品として売却し、運用を仲介することもなりわいの一環だったのだろう。

嘉元4年（1306）9月、越前国坪江郷内の崎浦（佐幾良／前浦、現福井県坂井市）泊で、近隣住民により、停泊中の越中国大袋莊東放生津（現富山県氷見市）住人の船が積荷とともに抑留される事件が生じた。この船は「関東御免津輕船二十艘之内随一」とされる大船で、鮭や小袖等を積んでおり、鎌倉幕府から関料・津料の免除を保障され、陸奥国津輕との間を航行した20艘のうち最も大型の船であったとみられる<sup>(8)</sup>。14世紀初頭、越中国を本拠に津輕方面へと渡航して交易を行い、本拠地よりさらに西の越前国に寄港する航海が行われていた。それに先行する時期、執権北条氏の三鱗紋の下に「相模守殿御領若狭国守護分 多烏浦船徳勝也 右国々津泊関々、不可有其煩 文永九年二月 日」と墨書された麻製の旗<sup>(9)</sup>が伝来する。寄港先の湊津の関所で賦課される入津税をはじめ諸税の免除対象船であることを明示するための過所として与えられた旗とみられる。関東御免津輕船は、同様の過所旗を帯していることで寄港地での諸税を免除されたのだろう。津輕に至る間の諸国に停泊地があり、寄港毎に賦課される税が煩いとなる通航状況があつてこそ過所を帯する意味がある。過所をもたない廻船がそれ以上の数で航行していたことが推定される。

同様の北陸—津輕間での交易を示唆する事例として15世紀後期、寛正4年（1463）4月に若狭国守護武田氏被官と前守護一色氏一族の小浜在住被官との間に起きた大船十三丸と枝船及び船荷をめぐる相論<sup>(10)</sup>が注目される。十三丸という船名は、蝦夷ヶ島以北、北方交易の拠点で、15世紀後期に原型が成立したとみられる海事慣習の集成、所謂「廻船式目」に挙げられた三津七湊の一つでもある日本海沿岸屈指の湊、陸奥国十三湊（とさみなと／現青森県五所川原市）に因む命名と考えられる。おそらく先述した「関東御免津輕船」も十三湊との間で交易を行い、20艘のなかでは本船と枝船とで構成されるいくつかの船団があり、それぞれの船団で航行がなされていたのではなかったろうか。

小浜所在の古刹羽賀寺に伝わる寺の縁起には、

文安4年(1447)11月に再興されることとなる本堂再建に際し、永享8年(1436)、「奥州十三湊日之本將軍安倍康秀」が寄進を行ったことが記され<sup>(11)</sup>、境内には同時期に安倍氏の供養塔として造立された宝篋院塔もある。安倍氏は13世紀、十三湊を拠点に蝦夷ヶ島南部から東北北部一帯を支配した豪族安藤氏の子孫で、羽賀寺への寄進は十三湊と小浜との通航に起因する奉加と考えられる。16世紀後期、同寺の鎮守拝殿の上葺は因幡国から小浜に船で届けられた勧進米で賄われており<sup>(12)</sup>、これも通航を介した因幡国との所縁によるものだろう。各地からの廻船が小浜津に集散したことは、小浜津から約20km西方の日引(旧高浜町)で産出される日引石製の五輪塔・宝篋印塔など14世紀後期から15世紀前期にかけての石造物が対馬・五島列島での残存数を最多に、西は坊津(現南さつま市)から東は十三湊まで日本海沿岸の広域で確認されることでも傍証される。

先述したように広義における京都の外港で、陸路においては九里半越で琵琶湖北西岸の今津に連絡し、湖上交通で坂本や大津を経て京都に結ぶ物資の中継地であることから14世紀中期の史料には問や馬借の存在が、後期には宿の存在が確認される<sup>(13)</sup>。15世紀初頭にはパレンバン(インドネシア)から室町幕府への朝貢船とみられる「南蕃船」も来航している<sup>(14)</sup>。同じ年、同津に着岸した鉄船の公事が内裏に納められており<sup>(15)</sup>、徴税対象となった鉄船とは、おそらく中国山地で産出された原料鉄を山陰沿岸から運んで来た船と考えられる。15世紀後期には、越後国で割符料足滞納のまま、小浜津を経て運ばれる途上の青苧荷が、琵琶湖沿岸の坂本戸津で問により差押えられる事態も生じ、越後産の青苧の商いには山門(延暦寺)系の商人と三條西家を本所とする摂津国天王寺苧商人とが関わり、競合している。青苧座の本所である三條西家には大永3年(1523)7月から10月にかけて、若狭守護武田氏の被官で小浜津代官栗屋元隆やその使者を介して苧荷物や苧船についての情報が逐次寄せられた<sup>(16)</sup>。また、伯耆国商人が京で振り出された割符を使用していたことも知られる<sup>(17)</sup>。16世紀前期には近江国高島郡南市・北市の商人が小浜での商いに鑓銭が用いられていることを守護に訴えている<sup>(18)</sup>。小浜津に近接する神宮寺の門前には寛元元年(1243)に既に

市庭が開かれ、銭の取引が行われたこと、建武元年(1334)には定期市で太良荘民と若狭国在庁官人との争いから銭や刀・絹布・紺布・真綿・小袖など高額に及ぶ商品が抑留されたこと、応永14年(1407)年10月には「日市立」、毎日開催される市となっていたことが知られ、各地から物資と人が集まり、決済の行われる場でもあった<sup>(19)</sup>。天正年間には惟住(丹羽)長秀から旧例に従って船公事や家役を免除された桑村四郎三郎や豊臣秀吉へ度々物品を贈った木下和泉入道など、初期豪商のうちに数えられる廻船商人の存在が確認される<sup>(20)</sup>。

敦賀津については、小浜津とともに国内外からの日本海通航船の主要な中継地で、8世紀前期から9世紀後期にかけては渤海使の接遇施設松原客館も置かれた。13世紀後期、延暦寺領越前国藤島荘の年貢米貢送では、荘から搬出された米が三国湊で「北海舟」6艘に300石ずつ積まれ、1艘あたり2貫文の輸送賃で敦賀津へと運ばれた。敦賀津で問に荷揚げされた後、13疋を一団とする馬借によって七里半越で中山を経て近江海津まで運ばれ、湖上交通の船に積み替えられている。荷揚げに際し、取扱米百石につき1石(1%)、中山駄賃については1石につき2斗(20%)が問職の手数料と決められており、問が荷揚げと馬借での輸送を差配したことがわかる。湖上交通の水主とみられる江丁に対しては輻輳期には1駄1石につき米1斗4、5升、閑散期には米1斗ほどを与えることになっていた。輸送される貢納物に関して「勝載料」の名目で貢納物の一部を徴収することを禁じる經由地として近江国塩津・大津・木津・若狭国気山津、越前国敦賀津が挙げられており、それらの地で船への積み下ろしが行われたことが窺われる<sup>(21)</sup>。

14世紀初頭、幕府は5年間に限り、西大寺・四王院・醍醐寺・祇園社修造費として敦賀津升米(入津料)を寄進するよう命じており<sup>(22)</sup>、大寺社の修造財源として升米が期待されるほどに敦賀津への入港船があったものと解される。この時期は先述した「関東御免津輕船二十艘之内随一」が抑留された時期と合致する。入津料の徴収ということがあればこそ、免税特権を与えられる意義の大きさが推し測られよう。

16世紀以降、敦賀には川舟座・河野屋座・西座(諸浦座)という船持の座があった。川舟座は庄

ノ川流域西側の嶋郷の百姓による川舟輸送から成長し、敦賀郡司に公事銭を払い越前国沿岸西部や若狭・丹後などへ航行し塩や魚介などの商売、その他の荷の輸送に関わり、来航船からの徴税を請け負ったとされる。河野屋座は、庄ノ川・児屋ノ川両川下流に挟まれた敦賀町域を本拠に、川舟座に先行して輸送に携わり、西座は、敦賀湾西側の浦々の漁撈民で構成され、公事負担として船による輸送を行なうことがあった。川舟・河野屋座それぞれの特権は織豊政権下でも継承され、天正5年（1576）4月、川舟座に従来の権益が安堵され、同13年（1584）閏8月には敦賀津から北国や西国への輸送時には必ず当津の船に積むことが命じられ、敦賀津の廻船業者が保護された。この頃、川舟座の頭目川舟（道川）兵衛三郎の兄兵衛太郎が越後屋を称して分家し、天正10年と翌年に領主から三日市町諸役を免除されている。同20年2月には、川舟三郎左衛門に対し屋敷の地子銭と敦賀町中諸役、船役3艘分が免除された。同時期には敦賀津廻船の新興勢力への保護育成も図られ、近江出身の小宮山氏が興した高島屋は天正17年8月に地子を免除され、同19年5月には前田氏から能登・加賀・越中から敦賀への廻米を独占的に取り扱う権利を認められている<sup>(23)</sup>。

同時期、北陸に限らず、水陸交通の要衝には戦国大名の御用に応じるなかで成長を遂げた初期豪商と称される有力な廻船商人がいた。出羽国酒田湊は15世紀後期の記録で珍しい商品を積んだ各地からの廻船が集まる津ととらえられており<sup>(24)</sup>、彼の地を本拠とする粕谷源次郎は、小田原合戦に際し、豊臣方から海上警固の費用として1000石につき1石5斗の役米徴収権を付与されて請負い、加賀屋与助は、天正20年、朝鮮出兵に際して最上義光に命じられた大船10艘の供出を請負うことが出来た。前田利長に命じられた大安宅船1艘の建造には前田家領奥能登の他に秋田家領でも杉の大割板が調達され、秋田で前田氏に引き渡され、敦賀廻船がその任にあたったとみられる。畿内に向けての用材漕送は、古くは15世紀後期、出羽で南禅寺仏殿の造営材が調達され25、文禄3年（1592）から慶長4年（1599）にかけての伏見城造営に際し、秋田家領に設けられた太閤蔵入地からの杉材運上が顕著である。文禄3年には淀船30艘の積載相当量の材木が、能代湊から漕送された分も併せ

秋田から敦賀まで送られ、杣賃や秋田と敦賀間の船賃を含め1450石の蔵米が支払われた<sup>(26)</sup>。慶長3年には、越後出雲崎の橘屋二郎左衛門の廻船も輸送を担っている<sup>(27)</sup>。

北前船の前提として地域が北陸以北に偏ってしまったが、北陸以西の日本海沿岸にも因幡国加路（現鳥取市）、出雲国美保関、宇龍（現出雲市）、石見国温泉津、長門国島戸、阿川、赤間関など各地からの廻船が入津、通過する要津がある。このうち、美保関については、この関で徴収される勘過舟役他、公用銭が莫大であったことから、その利権をめぐる15世紀後期、隣国伯耆の山名氏が度々侵攻したのをはじめ、在地土豪や勘過舟役の徴収を委ねられた守護代尼子氏、守護京極氏の間で紛争が生じている。応仁の乱を経るなかで台頭した尼子氏が京極氏に対し退却することとなった文明6年（1474）～同11年（1479）の5年間に上納が予定された公用銭は年額1万疋（＝100貫文）、都合5万疋に上った<sup>(28)</sup>。

宇龍については16世紀後期、尼子氏が日御碕社領として安堵し、永禄2年（1559）6月、宇龍浦に入津した米船に商売させることを日御碕社に命じている。同6年5月には、近年入津の北国船、因幡国、但馬国の船役を同社社家に寄進し、唐船が入津した際にはその用向きを申告するよう命じた。同12年にも宇龍浦での北国船の勘過駄別諸役等を同社に寄進しており、北陸以東から来航する廻船とみられる北国船は入津するだけでなく、荷揚げ後に馬借による商品の陸送が行われたと解される。同時期のものとみられる史料にも「宇龍津へ著候舟勘過鐵駄別諸役等」という記載があり<sup>(29)</sup>、代表的商品が鉄であったと推定される。

石見銀の搬出港であり、毛利水軍の拠点の一つでもあった温泉津では、永禄8年3月の児玉就方・桂元忠連署書状で温泉津奉行人大谷に宛て、出陣につき兵糧輸送のため1ヶ月中、二百石船2艘の勘過料免除を命じており、そのような特例を除く入津船に対しては勘過料が賦課されていたと考えられる。それに先行する弘治4年（1558）2月の毛利元就同隆元連署状写に和泉守（吉川経安）の愁訴を受け、先ず「温泉津勘過之内五拾貫」を与えることが記されており<sup>(30)</sup>、多額の給付が温泉津で徴収された勘過料の一部で、相当数の廻船の航行が背景として考えられる。

上述してきた日本海での通航事例をふまえ、それらの航跡を瀬戸内海へと繋いで上方へと至ることになるが、国内の基幹航路で、物流の大動脈として機能した瀬戸内海航路の活況の一端は、文安2年（1445）だけで、のべ2000艘余の入港船と瀬戸内海域だけでなく九州北部から四国南部に及ぶ100箇所を優に超える船籍地、その積載物である塩・材木・魚介・穀物・蕈・壺・藍・かね（鉄）など多彩な商品が仔細に記録された「兵庫北関入船納帳」に集約される通りである。

## むすびにかえて

近世、開幕にともなう江戸の急速な都市化、人口増は、それ以前に京都を主に畿内を求心核としてきた物流にもう一つの新たな求心核を加えることとなった。関東圏においての江戸は、それ以前の時代から枢要な地であったから、求心核としての機能がなかった訳ではない。しかし、上方圏の大円に対して小円に過ぎなかったものが急速に成長し、二つの円は二つの定点、上方と江戸とがその定点をなす楕円相当のかたちに変容したといえる。古代以来、全国的物資の集荷地であり続けた重厚な経済的機能の蓄積から上方が経済活動の主導力を維持し続けたことには変わりがないが、従来、上方で帰結していた物資の大きな流れが、上方から江戸への流れを現出させることとなった。16世紀末、軍事的緊張関係の下で分断された輸送経路を投機的活動によって確保し、権力の信頼を得て遠隔地間での廻船運航を軸に軍需品や奢侈品の調達と輸送に携わり台頭した初期豪商の活動はその先駆といえる。天下一統により輸送路の分断状況が解消され、江戸での需要が従来、日本海・瀬戸内海・太平洋それぞれの海域内で完結していた航路の接続や連携をさらに促すこととなった。先述してきた中世海運の展開が前提にあればこそ、そうした社会的要請への即応が可能だったのである。

## 註

- (1) 中世日本の領域…東：陸奥国外ヶ浜西：薩摩国貴賀島（喜界島／硫黄島）南：土佐国もしくは紀伊国熊野北：佐渡島

- (2) 応永11（1404）年4月21日付足利儀持御教書（『春日神社文書』）や同年5月25日付管領畠山基国奉書（『春日神社文書』）他、貢納物輸送船への私的な商品混載禁止を命じる文書が出されている。
- (3) 建久7年4月15日付 安濃津御厨刀欄中臣国行等状（『神宮雜書』）
- (4) 日吉社聖眞子神人兼燈爐供御人并殿下御細工等解（『民経記』紙背文書／『鎌倉遺文』補遺1061）
- (5) 拙著『中世東国の太平洋海運』東京大学出版会1998年
- (6) 弘安10年（1287）7月3日付越中守護源棟亮申状写（『福井県史』資料編2）では、「当国者北陸道之中、難治之境也、九月以後三月以前、陸地雪深、海路波高、僅待暖氣之期、運漕調物之处（中略）」とあり、越中国の事例ではあるが、北陸道の治めるのが難しいの境域にあり、九月以降三月以前は、陸地は雪が深く、海路は波が高く、暖くなる時期を待つて調物を運漕するとされる。
- (7) 「秦家文書」永仁7年（1299）2月11日付某注状
- (8) 「大乘院文書」（『鎌倉遺文』25798）。事件の経緯等については、拙稿「中世三国湊の通航税をめぐる相論とその背景」（仁木宏・綿貫友子編『日本海の流通と港町』清文堂出版、2015年）
- (9) 京都大学国史研究室所蔵
- (10) 『室町幕府史料集成』上巻
- (11) 「羽賀寺縁起」（『小浜・敦賀・三国湊史料』）
- (12) 「羽賀寺年中行事」（『同上』）
- (13) 『臨川寺文書』
- (14) 「若狭国税所今富名領主代々次第」（『大日本史料第七編—10』）
- (15) 「若狭国税所今富名領主代々次第」（『大日本史料第七編—17』）
- (16) 『室町幕府引付集成』、「政所賦銘引付」、『実隆公記』大永37月～10月記事
- (17) 「政所賦銘引付」
- (18) 『今堀日吉神社文書』
- (19) 元龜年間には近接する恒枝居住の唐人が神宮寺と商いをしている「神宮寺文書」（『福井県史』資料編6）
- (20) 「集古文書」「桑村文書」（『小浜・敦賀・三国湊史料』）
- (21) 「勸学講条々」
- (22) 西大寺文書（『鎌倉遺文』23633）
- (23) 「道川文書」「小宮山家文書」（『敦賀市史』史料編第1巻）
- (24) 文安3年（1466）に越後で種月寺を開いた曹洞宗僧南英謙宗が著した「玉漱軒記」（康正元年／1455）（種月寺文書）に「逆沱浦、舟船都会之津也、浮三翼、致十州三嶋之珍貨」とある。逆沱は音通で酒田を指す。
- (25) 『蔭涼軒日録』長祿3年（1459）10月9日条
- (26) 文祿4年5月3日付秋田御蔵入算用状（「秋田家文書」）
- (27) 慶長3年12月1日付秋田藤太郎材木入用帳案（「同上」）
- (28) 文明6年11月17日付京極政高書状
- (29) 「日御碕神社文書」
- (30) 「益田家文書」738、『石見吉川家文書』3