

内海としての紀伊水道

菱沼一憲

Kii Suido as an Inland Sea

HISHINUMA Kazuori

はじめに

- ① 潟湖—内海地域構造
 - ② 内海としての紀伊水道—その政治的・軍事的動向から
 - ③ 河川と潟湖と内海
- まとめ

【論文要旨】

湾・湖・海峡など閉ざされた内海環境では、より水上交通が発達しやすく、小規模な港が数多く設けられ、それらが連携して密度の高い流通網が構築される。こうした内海とその沿岸内陸に形成される一つのまとまった地域を「内海地域」と規定する。内海地域には歴史的な変遷があり、とくに近世以前では、潟湖—内海の関係を重視する必要がある。本稿では、紀伊水道を内海に措定して潟湖—内海関係により生み出される地域関係—内海地域の存在を浮かびあがらせ、その政治的・軍事的な活動と変遷を明らかにし、歴史的な意義につき考えてみた。

古代では河川が海に注ぐ場所—水門（ミナト）であり、砂質海岸の多い日本では河口潟湖が形成されやすく、そのためミナトに「湖」を宛てることのみまみられる。河口潟湖は港として利用され、中世ではことに潟湖と海の結節点、つまり潟湖内の湊としての島・江の存在が重要となる。阿波では富田島の津田島・萱島庄の別宮（宮島）・

勝浦新庄の小松島などであり、そうした湊としての島は、紀伊水道に対して裏側にあたる「江」「江湖」といった潟湖や河口部分を湊として利用していた。つまり海に面してはいるが実質的に川津である。内陸の川津から搬出される物資は川船で河口の島の津に運ばれ、そこで潮・風待ちをして海へ出るといったシステムができていたのだろう。内海地域で活躍したのは、川・海兼用の小船であり、それが内海の河口湊を連携しつつ内陸・海を自在に移動することで、活発な人的・物的交流を作り出していた。内海地域の形成に対して中央権力側は、湊たる島の庄領・地頭領への編入や、人的資源の隷属化により、その再編・統合をはかる。地域の側は、あるいは中央の動向に便乗して癒着し、あるいは反発し敵対するなど、個々の利害に応じて様々に反応した。こうした地域—中央の関係を軸に政治史・地域史を再構築する必要がある。

【キーワード】内海、潟湖、湊、水上交通、地域社会

はじめに

日本は北海道・本州・四国・九州・沖縄といった島々からなる島国であり、海上交通によるむすびつきを必然とする。江戸時代には、列島全体をカバーする廻船システムが整備されるが、それは前近代における国内水上交通システムの到達点であり、これにより当時、世界最大規模の人口をほこった江戸の都市機能も支えられていた。古代・中世においては、瀬戸内海が畿内と東アジアをむすぶ媒介機能を果たし、また庄園公領制社会においては、京都・南都といった都市にあって地方を支配する都市領主機能も、その多くが水上交通システムにより維持されていた。このように陸上で行われる生産・消費・支配・被支配といった様々な人間の営みは、水上交通のネットワークにより支えられている。その水上交通網は、河川・潟・湖沼・内湾・外洋といったパーツの組み合わせによって構成され、そうした構造体が複数組み合わせられて日本全体の交通体系として機能していたと考えられる。

湾・湖・海峡など閉ざされた内海環境では、より水上交通が発達しやすく、小規模な港が数多く設けられ、それらが連携して緻密な流通網が構築される。例えば江戸湾では、品川湊・神奈川湊・千葉湊など個々の湊が連携し、それが河川・陸路を介して内陸と海とを接続させる機能を担うことにより近世江戸地廻り経済圏が形成され、さらには太平洋廻船を介して遠方の伊勢湾・大阪湾とむすびついたのである。こうした内海モデルの先駆は瀬戸内海になろう。これと類似した様相は、江戸湾・香取海など各地で確認されており、内海と内海沿岸内陸に形成される一つのまとまった地域を「内海地域」と規定しておく。

高橋一樹は、従来の中世史研究で使用されてきた内海概念を批判し、潟湖を中心とした身近な水界こそが中世史料用語としての「内海（うち

うみ）」であり、人間生活と密着した前近代的な水界として重視されるべきことを明らかにした⁽¹⁾。よって本来は、研究上の分析概念としての広義の「内海」にかわる陸封された水域とその周辺地域についての、新しい分析概念が模索される必要があるが、とりあえず本稿では、分析概念としての「内海・ナイカイ」を使用したい。

当然、こうした内海・内海地域には歴史的な変遷があり、とくに近世以前では、潟湖―内海の関係を重視する必要があるように思う。本稿では、紀伊水道を内海に措定して潟湖―内海関係により生み出される地域関係―内海地域の存在を浮かびあがらせ、内海地域社会の果たした政治的・軍事的な活動を明らかにし、その変遷と歴史的な意義を考えてみたい。紀伊水道は太平洋と瀬戸内海の中間に位置し、東岸は和泉・紀伊、西岸は阿波・土佐、北岸は淡路に面する。これら地域は、紀伊水軍や土佐日記の分析など、東岸・西岸の個別の研究は多いが、一体の内海地域として検討されることはなかった。しかし瀬戸内海・大阪湾・太平洋の流通圏に対置される一地域圏として見直してみることにより、内海・内海地域としての新たな歴史性を見いだすことができのではないかと考える。

また河川・潟湖・沿岸近隣の湊を利用する狭域交流が組み合わさって内海交通網をなし、さらに全国規模の流通体系を構築するといった、下からの地域交通体系の積み上げという視点を設けた場合、それにより成立する地域社会の独自性・独立性、及び中央権力と地域との関係といった課題について、新たな視角が得られるだろう。

なお本論文は、国立歴史民俗博物館基幹研究（二〇〇五―〇八年）「中・近世における生業と技術・呪術信仰」第七回研究会での栄原永遠男「調・贅その他の輸送」報告⁽²⁾、第八回研究会での市村高男「浦戸湾とその沿岸の世界」・吉成承三「守護代所田村城館を中心とする香長平野の様相」報告、第九回研究会中野晴久「中世常滑焼の編年と歴史上の出来事」・伊藤裕偉「伊勢湾内水面をめぐる諸環境」報告（いづれも二〇〇

七年)と、同研究会活動に関わって教授を得た成果である。

① 潟湖—内海地域構造

『古事類苑』では「港」について、「港は、湊とも書し、みなと、訓ず、原と水門(みのと)の義にして、河水の海に入る処を謂ふなり、後世は、専ら船舶の会集止泊する地を称し、以て古の津と混ざるに至れり……」と説明する。同書のひく本居宣長の古事記伝には「水戸は(水門と書るも同じことなり)美那斗と訓べし、(古く美斗と云訓も有……)(中略)即水之門の意にて、門は海の出入る戸口なり」とあり、『古事類苑』はこうした理解を採ったのだろう。すなわち、「ミナト」は本来、水の門、河川の海への出口であり河口を意味していたが、やがてそれが船舶の集る停泊地の意味で使われるようになった。

また「ミナト」には「湖」も宛てられる。『万葉集』では次のように用いられている。

万葉集巻第三 二七四 高市連黒人羈旅歌八首

吾船者 枚乃湖尔 榜将泊 奥部莫避 左夜深去来

(我が船は比良の港に漕ぎ泊てむ沖へな離りさ夜更けにけり)

【訳】われらの舟は比良の港で泊まることにしよう。岸辺を漕いで、

沖の方へ離れてくれるな。もはや夜も更けてきた。

伊藤博 『萬葉集釋注二』集英社、一九九六年 より

黒人の舟が寄港しようとした枚乃湖(比良の港)は、琵琶湖西岸・近江国滋賀郡に所在する(現志賀町北比良・南比良)。近江八景に数えられる比良山の麓であり、同山系を水源とし琵琶湖へ注ぐ比良川の河口近くには現在でも南小松港がある。同港と比良川の間には内湖小松沼があり、同沼は比良川河口から延びる砂州によって琵琶湖から隔てられている(図1参照)。現在その河口は暗渠となっているが、それは同川の排



図1 比良の港周辺図

出する砂礫が堆積して砂丘をなしているためで、もし暗渠としなければ、堆積した砂礫により河水の琵琶湖への流出が妨げられて、砂州の後背に潟が形成されることになるだろう。

国土地理院の土地条件図によれば、比良川河口部から南小松港にかけての内陸部には、広い後背湿地・湖岸平野が存在する。この現況から、比良川の河口は潟をなして北へ広がり、砂丘列の何処かを切って河口となしていたことが想定される(図1)。南小松沼はその残存であろうし、また南小松港が比良川河口の名残かもしれない。いずれにせよ、比良の湖とはこの比良川河口の潟であり、そこが泊として利用されていたと考えてまちがいない。

この他、

万葉集巻第三 二五三 柿本朝臣人麻呂羈旅歌八首

稲目野毛 去過勝尔 思有者 心恋敷 可古能島所見^二云湖見

(稲目野も 行き過ぎかてに 思へれば 心恋しき 可古の島見ゆ^一には 水門みゆ)

とあり、湖を「ミト・ミナト」と訓む例が指摘できる。⁽³⁾ 前掲『萬葉集釋注二』より

「湖」は中国の古字書『説文解字』には「大陂也」とあり、「大きな池」を意味する。それを日本では「ミト・ミナト」と訓み、河口の意味に宛てたということになる。河口にできた大きな池が湖であり、そこは港湾として利用されることが多かった。そのため「ミト・ミナト」は、水上で人々が集合する場所¹¹「湊」(『倭名類聚抄』「水上人所^レ會」)が宛てられるようになり、令集解に「津謂泊^レ船処」とある「津」とも混用されるようになるのだろう。

こうした河口に形成された潟湖につき額田雅裕は、日本列島における主要なもの四五例程を指摘している。ただし氏によれば、日本の砂質海岸は総海岸距離の一九パーセントに及ぶのであり、そこに河川が注げば潟湖が形成される可能性が生じるわけで、小規模なものを含めれば膨大な数になるだろう(前掲南小松沼などは計上されていない)。また歴史時代においても古墳海進・古代海進・中世海退・江戸海退などの海面変化があり、臨海に位置する潟湖はその影響を最も受けやすく、拡大・縮小、出現・消滅を繰り返す不安定な存在であつて正確に把握することは難しい。近世以降の大規模な潟湖の干拓とは、そうした自然環境の不安定さの根本的な解決を目指したものとさえいえる。

古代から中世にかけての交通環境において潟湖が果たした役割は大きい。とくに日本海沿岸では、強い北西季節風におおられて海岸砂丘ができやすく、そのため潟湖の発達も盛んである。出羽の十三湊、越後の磐船潟・紫雲寺(塩津)潟・福島潟、加賀の河北潟、出雲の宍道湖など大規模な潟湖の存在が知られ、その幾つかはかろうじて現存している。大

規模な干拓が行なわれる以前には、そうした潟湖と河川をつないだ内陸交通システムが構成されており、それは田村裕・小林昌二らにより「潟湖河川交通」と概念化されている。⁽⁵⁾

同様に太平洋岸では青山宏夫が下総の樁海をとりあげ、近世に干拓された樁海が太平洋岸の航路として最大の難所の一つである銚子沖を回避して太平洋と常陸川・香取海をつなぐ、内陸水路の中継地として機能していたことを明らかにしている。⁽⁶⁾

また東シナ海に注ぐ万之瀬川下流域に所在する鹿児島持鉢松遺跡は、輸入陶器が大量出土し海外貿易の重要中継地としての性格が明らかとなった。⁽⁷⁾ 同遺跡につき市村高男は、かつて万之瀬川河口の潟湖に面しており、この潟湖が地域の流通・政治の中軸をなしていたであろうことを提起している。⁽⁸⁾ 同遺跡と同川に沿った周辺遺跡からは、常滑焼・備前焼・東播磨系須恵器・畿内型瓦器椀など国内広域流通品も多数出土し、さらには南島からの交易品であるカムイヤキも出土しており国内流通における重要性も指摘されている。⁽⁹⁾

持鉢松遺跡の出土品は、一一世紀後半～一三世紀前半にかけては輸入陶器が圧倒的だが、一三世紀後半になると東播磨系須恵器・常滑焼など国内流通品や在地系流通品が多くなり多様化する。⁽¹⁰⁾ こうした出土品の変化は交易圏の変化に起因するもので、海外―畿内―東海―近隣地域といった交易ネットワークの活性化によるものである。

網野善彦は、鎌倉前期から「日本を一周する廻船ルート」⁽¹¹⁾が成立していたことを提起し、この網野の提起につき市村高男は、津軽海峡を挟んだ北の内海、霞ヶ浦・東京湾・利根川などを媒介とする東の内海、伊勢湾の濃尾の内海、能登半島周辺、敦賀湾周辺の若越の内海といった地域流通圏が存在し、それが瀬戸内海・東太平洋・西日本海・東シナ海沿海と⁽¹²⁾いった広域航海圏によってむすばれていたとして具体化を試みている。

内海と潟湖との関係について伊勢湾を素材として検討しているのが伊

藤裕偉である。氏は同湾の西側、すなわち伊勢の海岸沿いに点々と潟湖が形成され、それをむすんだ海上交通網が構築されていること、その交通網の中核地として大湊・桑名と並んで安濃津があげられ、同津は雲出川・岩田川からの土砂堆積により封じられた潟湖に設けられていること、湊としての機能の始まりが、一〇〜一二世紀にかけてであることなどを明らかにしている。また同氏によれば、安濃津は伊勢内海地域の流通体系において、物資の集荷地としての機能を担っており、伊勢湾沿岸部を中心とした地域に限定して流通した狭域流通陶器である山茶碗は、知多半島など伊勢湾の対岸で生産されそのまま安濃津に搬入され、不良品を除くなど同地で商品化されて周辺各地へ分散出荷されたという。さらには、同津は外港である大湊や、東海道に接続する桑名などと連携しつつ、畿内・京都と東国との交易の中継地として重要な役割を果たしたとする⁽¹³⁾。

伊勢湾においては、湾内潟湖の連携により地域流通圏が構成され、さらに太平洋を介して畿内近国や東国の地域流通圏とむすびついたのであって、ここにおいては、潟湖が陸地と海洋の接点であり、そこから外洋を含んだ広域の水上流通構造が積み上げられるかたちとなっている。

こうした潟湖―内海―外洋という構造は伊勢だけでなく、瀬戸内海・琵琶湖・津軽海峡などを内海と措定して明らかにすることが可能であろう。ただしこうしたフィールドにおいても内海―広域流通という視点での検討は充実していても、内海の構成単位にあたる潟湖から説きおこした検討はなされていない。

潟湖は既述してきたように海と川の結節点であり、それは陸と海とのつなぎめである。伊藤の明らかにした山茶碗の生産・運送・集荷・消費の構造のように、生産から消費に至る経済構造を具体化するためには、よりミニマムな流通細胞である潟湖から説き起こして潟湖―内海―広域流通という構造を考える必要がある。次章では紀伊水道を内海と措定して「潟湖―内海―広域流通」構造を具体化してみたい。

②内海としての紀伊水道―その政治的・軍事的動向から

平家物語には源平内乱期における紀伊水道周辺の動向に関わる興味深い記事が載せられている。すなわち、一旦は都落ちし九州まで逃れた平家であったが、寿永二年末には、再び勢いを取り戻すと、摂津一ノ谷に進出し城郭を構え京都への復帰をうかがっていた。そうした中、平家の家人であった讃岐在庁以下は、平家が摂津に本拠を移した隙をついて造反し、船を仕立てて備前下津井（岡山県倉敷市）へ渡る。これを察知した平家の攻撃を受け、造反軍は淡路国福浦（兵庫県南あわじ市）へと転じ、同国に居た源為義の孫、掃部冠者（頼仲息）・淡路冠者（頼賢息）を大将に迎え再挙を試みる。しかしここでも平家の追撃を受けて両大将



図2 紀伊水道図

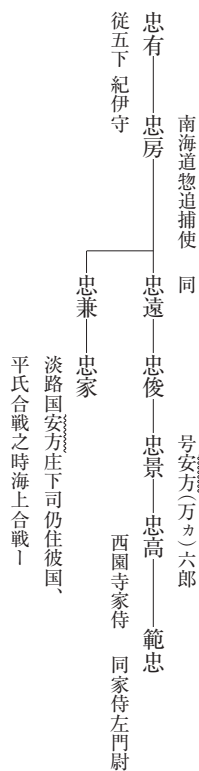
を失い、在庁以下一三二人が討たれた。淡路国住人阿万六郎宗益もまた源氏に与同して京都を目指したが、これを知った平教経に西宮沖で捕捉され、宗益は河尻への進入をあきらめて紀伊をめざして逃亡する。宗益の与党紀伊国の住人園部兵衛尉重茂は、宗益が和泉国深日・田（谷）川（大阪府岬町）に着いたことを聞き合流したが、教経は紀伊へ上陸するとこれを散々に打ち散らしたという。また同じく平家に背いた伊予の河野道信を攻撃する際には、平通盛・教経が二手に別れて四国へ上陸し、通盛は阿波花園（徳島市）へ、教経は讃岐屋島へと向かっている（以上、延慶本による）。

これは「六箇度合戦」と称される章段で、平家一族中で最も武勇の人とされた教経を賞揚するために挿入された物語群とされる¹⁴。六箇度合戦には平家に背いた讃岐在庁・淡路阿万（安摩）宗益・淡路国住人・河野通信・園部重茂らが登場する。讃岐在庁は平家の家人と明記されているが、他の人々もそれぞれ本来は平家の支配下にあったものが、平家の斜陽をみて源氏方へ寝返ったのであろう。吾妻鏡元暦元年九月十九日条にも、平家に背き源氏方に味方した讃岐国御家人交名が載せられており、同時期に讃岐国で反平家的な高まりが起こっていた事が確認でき、六箇度合戦が単なるフィクションではなく、実際にあった合戦・人々の動きがその元になっていることは間違いない。この点、田中稔「讃岐国御家人について」¹⁵『鎌倉幕府御家人制の研究』吉川弘文館、一九九一年、初出六七年）では、交名の検討を行っており、交名の一人個々に検討した結果、彼らは讃岐国西半諸郡を本拠地とする国衙機構中枢の人々、及びそれに近しい有力豪族であり、平家物語にいう「讃岐国在庁」に相当するものと想定している。

河内祥輔・上杉和彦は、土佐における義朝息希義の拳兵の失敗とその後見夜須行宗の紀伊逃走を頼朝の石橋山の合戦の敗北と安房逃亡にみたてて、土佐・紀伊を拠点とする源氏の「一大支配圏」成立の可能性を説

く¹⁵。内乱の性質を考える上で、興味深い想定であり、こうした議論でゆけば、六箇度合戦にみえる紀伊水道・瀬戸内海地域勢力の反平家連合にも、そうした地域権力体が形成される可能性が見いだせるのではないか。もし源為義の孫掃部冠者・阿波冠者をついだ讃岐在庁・阿波住人勢力が平家軍の攻撃に耐え、紀伊の熊野・源行家、土佐の希義、伊予の河野和泉の石川源氏などの勢力との連合がなれば、東国の頼朝政権同様の権力体に発展したかもしれない。それはともかく、紀伊水道・瀬戸内海の在庁・住人等は、中央権力に対抗し独自の政治的な主張をなし、それに基づく軍事行動を連動して行ない得る地域関係を形成していたという点が重要であろう。

淡路の住人阿万宗益は、延慶本・源平盛衰記などでの表記であり、覚一本では忠景と表記されるなど、実名は必ずしも明確ではない。ただし尊卑分脈・紀氏系図には、



とあり、ここにも見える安万氏と関係することは確かであり、六箇度合戦では阿万宗益と淡路住人の行動を分けて記すが、一連の反平家運動であろう。すなわち、淡路住人・阿万宗益は、讃岐在庁等と連動して源氏嫡流をたてて反平家に拳兵し、敗北すると和泉へ逃れて紀伊の園部氏と合流するという瀬戸内海・紀伊水道を媒介とした人的なつながりを持ち、その水域を自在に往来する能力をもっていたのである。

阿万氏の名字の地、阿万庄につき淡路国大田文〔下野皆川文書「鎌倉遺文」三〇八八〕には次のように記されている。

〔得長寿院并八幡宮領〕

阿万庄 前地頭兵衛尉以忠（国御家人）、新地頭木村太郎

田百三丁 本庄百丁 沼嶋三丁

島

浦二所

論鶴羽御山一所 熊野権現本山

同大田文は北条泰時の命により幕府側が作成し承久以後建武年間にい
たるまで淡路守護職を相伝した長沼氏の後裔である皆川氏に伝えられた
ものと理解されている。⁽¹⁷⁾ 承久の乱時の守護は佐々木高経であり、淡路・
阿波・土佐三ヶ国の守護を兼任していた。しかし同乱において京方に与
したため罷免され、淡路守護には長沼宗政が補任された。大田文によれ
ば、一二名もの淡路国御家人が改易されているが、これは経高が大番役と
して国御家人を率いて在京していた際に乱が勃発したことによるらし
い。⁽¹⁸⁾

国御家人前地頭以忠も、そうした事情で改易された一人であろう。国
御家人とは鎌倉中・在京御家人に対する区別であり、淡路国の在来武士
であることを意味する。とすれば、前掲の平家物語・尊卑分脈にみえる
阿万（安万）氏である可能性が高い。

大田文に戻ると、阿万庄の田百三丁のうちに「沼嶋三丁」が含まれ、
また「浦二所」「論鶴羽山一所 熊野権現本山」が付属されている。沼嶋
（ぬしま）は淡路島の紀伊水道沖に浮かぶ小島であり、土佐日記にもそ
の名がみえる。すなわち土佐からの帰京の船路にあたり、海賊の襲撃を
恐れた紀貫之一行は、「海賊は夜歩き」はしないという理由から、夜中
に土佐の泊（徳島県鳴門市）を出港して鳴門海峡を渡り、寅卯の時（朝
五時頃）に沼島を通過して和泉へ至っている。沼島は古代から南海道の
船路における重要な目印であったのだろう。

時代が降って南北朝期、暦応三（一三三〇）年四月一日、脇屋義助

（新田義貞の弟）は、後醍醐天皇から四国西国の大将に任じられ「四国
ノ通路」を開くべき使命を帯びて四国に向かう。まず田辺で熊野新宮別
当湛誉・湯浅入道定仏らの協力を得て熊野人とともに兵船三〇〇余艘に
て「淡路ノ武（沼）島」へ送られる。沼島では「安間・志知・小笠原ノ
一族共」が南朝方として城を構えていたので、酒宴を尽くし三〇〇余艘
にて備前見島へと送迎され、やがて四国に渡って「悉一統」することに
成功したという（以上、太平記巻二二）。

ここで沼島に城を構えた「安間」とは阿万氏のことであろう。また観
応元（一三五〇）年六月三日足利義詮書下をもって「淡路国沼島以下海
賊」の討伐が安宅一族中に命じられており〔安宅文書「大日本史料」六編
一三〕、南朝方として沼島を拠点する海賊勢力の活動がうかがえる。ま
た大田文で阿万庄内とされる「論鶴羽山一所 熊野権現本山」は、淡路島
の最高峰にして論鶴羽山（ゆずるは）は沼島を臨む場所にあたり、山頂
に程近い南麓に鎮座する論鶴羽山神社は「熊野権現本山」とあるように、
熊野信仰に関わる神社である。ここにも阿万氏と熊野勢力との深いつな
がりが見られている。

沼島で義助を迎え見島へ送ったのは「安間・志知・小笠原ノ一族」で
ある。志知は淡路三原郡西神代郷内に比定され、小笠原は承久の乱後、
阿波守護として入部した阿波小笠原氏である。この三氏はつながりが深
いらしく、延元元（一二三六）年六月の足利軍と後醍醐天皇軍との京都
争奪戦でも「阿波・淡路ヨリ安間・志知・小笠原ノ人々、三千余騎」（太
平記巻一七）が天皇方へ参じるなど行動を共にしている。

志知（兵庫県南あわじ市）は阿万の北西五キロ程のところ、大田文
の西神代郷には「志知此内也、但右馬允一在庁屋敷也、此外国中無志
知庄一也」との注記があり、同郷内に志知が所在し、そこは一の在庁た
る右馬允の屋敷地とされている。また大田文の末尾の在庁等の連署中に
「右馬允藤原朝臣」がみえ、志知に屋敷を構える一番の在庁右馬允藤原

朝臣が、南北朝期に活躍する志知氏の先祖と考えてよいだろう。大田文の奥には、国衙領は当任検注の員数、庄田は根本文書に基づいている旨の貞応二(一二二二)年四月三十日起請文が付され、在庁等四人が署名しているが、そのうちの最も奥に署名しているのが志知氏・右馬允である。この点からしても、志知氏は在庁の筆頭と考えてよいだろう。

南北朝期の安間氏と源平内乱期の阿万氏の関係であるが、前述のように、阿万氏は国御家人として一旦は幕府に属したものの、承久の乱で守護佐々木経高に従って京方に与したため本領が没収されている。この点からすれば南北朝期の安間氏とは別系統であるとも考えられる。ただし、尊卑分脈における忠景の子忠高には「西園寺家侍」、その子範忠には「同家侍左門尉」とある点には注目すべきだろう。

西園寺家は武家伝奏の家として公武双方の重鎮であり、ことに瀬戸内海交通の要衝を所領として獲得し、淀河東西市場在家人を支配する豊田氏を配下におくなど、海上交通支配に強く執着していたことが網野善彦により明らかにされている。¹⁹⁾もちろん承久の乱でも幕府方であった西園寺家であるから、阿万氏がその侍となっていたとすれば、承久の乱でのダメージを乗り越えて生き延びた可能性は十分に考え得る。

河野氏も熊野別当家も承久京方として処罰されながら、その後、復活を遂げており、また西遷御家人の場合、原則として東国の本貫地を名字として使用しつづけており、その意味でも源平内乱期の阿万氏と、南北朝期の安間氏は同系統と考えるのが妥当であろう。

六箇度合戦で阿万宗益は上洛するのを諦めて、紀伊国境近くの和泉国深日・谷川に落ち延びるが、ここで紀伊国の住人園部重茂の応援を得ている。こうした阿万氏と紀伊の関係を考える上で興味深いのは、尊卑分脈にみえる紀姓阿万氏が、紀伊一宮の日前神社を奉った紀国造家と近い一族であることである。同社は紀ノ川河口域に大規模な神領を有し、和歌浦を中心とした海岸部を支配した。²⁰⁾源平内乱期にあたる阿万忠景から

九代遡った紀淑光(天慶二(九三九)年卒)からの分れとなるが、阿万氏と紀伊勢力の関係は、古代以来、紀伊国に勢力を保持している紀伊国造氏と、紀伊水道を挟んで向い合う淡路の紀姓阿万氏が、中世にいたっても近い関係を継続していたことを示唆しているのではないか。

南北朝期には淡路の志知・阿万氏、阿波の小笠原氏、紀伊の熊野という紀伊水道沿岸地域の勢力がこぞって南朝方として活動する。こうした政治的・軍事的なむすびつきは、紀伊水道を内海として利用する内海地域社会の存在に支えられていたと考えられる。すなわち、紀伊水道東岸・西岸の海路・和泉からの南海道・鳴門海峡から瀬戸内海への海路が淡路島南岸で交差しており、ここでの物流と人的交流が紀伊水道を内海とする地域社会を作り出していたといえる。

こうした内海を媒介とする地域社会は古代より徐々に構築されてゆき、中世に至って独自の政治的・軍事的活動を行うようになる。さらに、そうした地域社会の中世における到達点として、紀州惣国一揆、あるいは戦国大名三好氏を見据えてゆく必要があるだろう。

③ 河川と潟湖と内海

最後に紀伊水道地域における生業の事例をいくつか提示しながら、内海地域社会の具体像を提示してみたい。

日本霊異記 下巻第二五(『新日本古典文学大系』岩波書店)

大海に漂流れ敬ひて釈迦仏の名を称へて命を全くすることを得る縁
長男紀臣馬養は、紀伊国安諦郡吉備郷(有田郡有田川町)の人なり、
小男中臣連祖父磨は、同じき国海部郡浜中郷(海部郡海南市)の人
なり、①紀万侶朝臣、同じき国日高の潮(みなと)に居住み、網を
結びて魚を捕る、馬養と祖父磨と二人備賃(ちからつくの)ひて年
の価を受け、万侶朝臣に従ひて昼と夜とを論(あげつら)はず共に

駆せ使われて網を引きて魚を捕る。白壁天皇の世の宝亀六（七七五）年乙卯の夏六月の十六日に、②天下に強き風吹き、暴（あら）き雨降る、潮に大水漲（たた）へて雑の木流出づ、万侶朝臣、驅使に遣りて、流木を取らしむ、長男と小男と二人、木を取りて椶を編み、同じき椶に乗り、拒み逆ひて往く、水はなはだ荒く急し、繩絶え筏解けて潮を過ぎ海に入る、二人おのおのの木を得て乗りて海に漂流る、二人知らずして、ただ南無無量災難令解脱釈迦牟尼仏と称誦（とな）へ、哭（な）き叫びて息（や）まず、其の小男は五日を経て其の日の夕の時に淡路国因南郡（津名郡）の田野浦の塩焼く人の住む処に僅に依り泊（は）つ、長男馬養は、後に六日の寅卯時に、同じき処に依り泊つ、

右の史料は林業史・漁業史・海上交通史として、あるいはその複合的状況を考える上で興味深い史料である。すなわち、紀伊日高郡の住人紀万侶に雇われて漁業に従事していた長男馬養と小男祖父磨は、万侶に命じられ、嵐によって増水した潮（『新日本古典文学大系』は「みなと」と読む。とすれば「湖」の誤りだろう）で流出した雑木を拾い、それを筏に組んで輸送しようとしたところ、濁流にのまれて海へ押し出されたが、仏の加護により田野浦（「田」は「由」の誤りで、「由野浦（ゆのうら）」で「由良」のことか）に漂着し生き延びたという仏教説話である。日高郡内某所の河口の潟湖には、洪水により流木が溜まり、漁民らはそれを集めて筏に組み輸送するといった稼ぎが行なわれていたことが知られる（傍線②）。類似したケースとして、天文五（一五三六）年四月二十七日、鶴岡八幡宮大鳥居用に準備されていた上総国峰上（千葉県富津市）の用材が、洪水により海辺まで数十町引出されたことが知られる。²¹この場合は湊川から東京湾への流出であるが、本来は「数千人之夫力」を予定したらしく、そうした労力をたちまち無用にする自然の力の大きさが知られる。こうした自然現象は全国どこでも起こり得るもので、こ

れを応用したものが筏による材木の川降ろしなのである。

また富有者たる紀万侶は漁民を周辺地から雇い入れ、潟湖近くに居住して大規模に漁業を経営している（傍線①）。日高郡内の高野山領南部庄は、紀伊水道に面した庄園で南部川が庄を貫通して紀伊水道に注いでおり、日本霊異記の日高郡内某所に似た環境にある。同庄の鎌倉期の内検帳・名寄帳等に見える人名を整理した綿貫友子によれば、同庄内の百姓の中には、秋津（田辺市）・糸賀（有田市）・尾崎（紀の川市）・雑賀（和歌山市）など紀伊沿岸部の地名を名字とする百姓が多々みられ、彼等は臨海地域から海を介して移動してきた人々らしい。²²中世においても沿岸地域では海の生業を契機とする人間の移動が盛んに行なわれていたことが知られる。

日本霊異記の記事は林業史料としても興味深いものであり、実際、紀伊をはじめとする阿波・土佐といった紀伊水道周辺国は木材の産出地として有名である。文安二（一四四五）年の一年間に東大寺の管理していた兵庫北関への入船帳簿である兵庫北関入船納帳から紀伊水道の船籍による材木運搬の状況を表示するならば次表の如くである。²³

《兵庫北関入船納帳の紀伊水道船籍材木（単位石）》

船籍	平島	橘	牟岐	海部	宍喰	由良 （淡路）	甲浦 （土佐）
材木	一、〇九五	七三五	四三〇	一、六八〇	九、四四〇	二、二二〇	一、二〇〇
材木	一、〇九五	七三五	四三〇	一、六八〇	九、四四〇	二、二二〇	一、二〇〇

兵庫北関に入った紀伊水道の木材船は、淡路由良と阿波的那賀川以南の湊に限定され、紀伊沿岸、及び阿波北側の津田島（徳島市）・小松島（小松島市）など中世の主要湊の名がみえない。それは兵庫北関への入船を記録したという入船納帳の性格によるものかもしれない。²⁴

例えば、鎌倉時代末に阿波国生夷庄（勝浦郡勝浦町）地頭は、熊野新宮祓宜高実が小松島津で材木を請け取ったか否かで係争している。勝浦

川上流の山間庄園である生夷庄の材木は、同川の河口にあたる小松島津(図3)から出荷されており、那賀川以北にも木材の搬出港があったことが確認できる。⁽²⁵⁾

この時期の同庄地頭は上野国の御家人新田岩松氏であり、他に小松島の関係史料として元亨四(一二三四)年四月二十七日経家請文があげられる。⁽²⁷⁾ここで経家は、勝浦新庄小松島浦船の定紋は「唐梅」であり、また阿波国海賊について見知することがあれば報告する旨、紀伊安宅氏一族の小山石見守に「預所肥後守経家」と署名して返答している。新田岩松氏で幕末に活躍した人物として新田経家があり、勝浦新庄預所の経家は、この経家に比定されている。経家がいかなる経緯で勝浦新庄の預所の職を得たのかは不明だが、新田氏が木材の生産地たる生夷庄の地頭職と、その出荷地である勝浦新庄預所職を得て小松島津をおさえ、定紋「唐梅」の船を支配下に置いていたことが知られる。

この勝浦庄に南隣して春日社領富田庄の津田島がある。富田庄は吉野川河口の南助任保と勝浦川河口に位置する津田島により構成されており、元久元(一二〇四)年九月日の立庄立券文の四至には、

津田島
四至 東限逢中 南限勝浦庄堺
西限南助任保 北限南助任保
勝示在所

壺所離(南) 勝浦庄堺権崎南鼻
壺所震(東) 依_レ為_二海中_一不_レ打_レ之_一
壺所兌(西) 依_レ為_二当庄内_一不_レ打_レ之_一
壺所坎(北) 同不_レ打_レ之_一

とある。⁽²⁸⁾同史料により津田島の復元を試みた福家清司は、四至の「東限逢中」は、勝示在所「壺所震(東) 依_レ為_二海中_一不_レ打_レ之_一」とあるので、「逢」は「海」の誤りであり、また同立券文の南助任村の四至には「東限津田西江并北海」とあることから、津田島と南助任は海と江によって

隔てられていたとし、津田島が海と江で隔てられた島であったことを明らかにしている。⁽²⁹⁾

同庄の立庄にあたって主導的役割を果たしたのは、京官人大江泰兼であり、国衙領南助任保・津田島を本領主要田重政と藤原親家から獲得し、摂関家の九条兼実の力添えを得て春日社へ寄進・立庄する。しかし泰兼の同庄経営は国領への転倒や、春日社への再寄進などにより危機に陥り、実質的に興福寺が直務支配を行なうようになり、泰兼の支配権は排除されていった。⁽³⁰⁾

こうした状況にあつて泰兼は実力行使にでる。すなわち、寛喜二(一二三〇)年正月、興福寺御供所の「造営材木并用途」を淀津において押し取り、さらには阿波守護と結託し六波羅探題の間状を得ると多数を率いて庄家に押し入り雑掌を追却するに及んだ。これに対して興福寺側は、その行為を糾弾し「富田庄并津田島神人百姓等」へ、泰兼の使者への追従を誡め、寺家雑掌の沙汰として造営材木・用途を運上するよう命じて



図3 吉野川河口付近図

いる。⁽³¹⁾ 造営材木・用途が富田庄から南都へ輸送されており、泰兼はそれを淀津で点定したり、多数を率いて庄家に押し入ったりと、自在に阿波―畿内間を移動している。

これ以前の承久四（一二二二）年三月、泰兼は興福寺へ愁状を捧げ、自身がいかに春日社のために守護・国衛と対決して社領を守ってきたかを訴え、庄内神人百姓等の安堵と上分米の勤仕、つまりは所務の復旧を訴えている。その一ヶ条には、国衛と富田庄春日社神人との抗争につき、国衛使が御年貢上分米を押し取って京都に運上するため、船を「富田庄之内津」に付けたところ、神人たちが抵抗したため、国衛使はそれを国津へ回漕した。ところが神人らは上分米を船ごと奪い返して、対岸の興福寺領和泉国谷川庄へ漕ぎ渡してしまったという。この船は後日、国衛の使者が和泉より引き取っている。この件につき泰兼は、神人等申状をもって興福寺に注進し、また神人等の行動を春日大明神の威光を増すための行為と正当化しており、神人等の行動の背後には泰兼が付いているのだらう。⁽³²⁾

国衛使は船を富田庄の内津から国津へ移し、神人はそれを和泉へと渡しているが、これらは同じ船の移動である。国津の場所は定かでないが、国府が海浜から七〜八キロ程内陸にあたるのでこの付近と想定される。内乱期に平家方の有力武将として屋島に御所を造って安德の御座所となした阿波民部大夫成良の屋敷は桜間にあつたとされ、平家物語では成良の叔父として「桜間外記ノ大夫良遠（延慶本巻一一）」、弟として「桜間介能遠（覚一本巻一一）」とみえる桜間は桜庭のことであらう。また前述の六箇度合戦で平通盛が着いたのは花園であつた。これら桜間・花園は、いずれも国府地域・吉野川下流氾濫原に所在しており、中世に至ってもこの付近が国行政の中心地であり国衛機能もここに所在したと考えられる。

また鎌倉末期の元徳元（一二二九）年十一月二日六波羅御教書には、⁽³³⁾

八幡大山崎神人等の訴えにより、柿原四郎入道と国衛雜掌らの吉野川新関による内殿灯油料荏胡麻押取が停止されている。この柿原氏も在庁官人系と想定されており、⁽³⁴⁾ 国衛が吉野川流通に関与していることは確かであらう。国衛の位置と国衛在庁による吉野川流通の掌握ということから考えれば、国津は吉野川かその支流の川津であつたと考えられよう。

この六波羅御教書で明らかのように、八幡大山崎神人の灯油は吉野川を介して内陸部から搬出され、さらに入船納帳には別宮からの年間四一・五石もの胡麻運送が記録されていることからして、河口の八幡宮寺領萱島庄内別宮から畿内へ向け輸送されていたと考えられる。この別宮も吉野川と宮島江湖川（みやじまえごがわ）で本土より切り離された島状地形である。

吉野川河口の別宮・津田島、勝浦川河口の小松島⁽³⁵⁾という具合に、島が中世の湊に利用される事例が多い。伊勢の大湊なども宮川と大湊川によって陸から切り離された島地形である。また人工の湊も大輪田泊の経ヶ島・鎌倉の和賀江島という人工島を築くことが中心である。つまり島であることが湊にとって重要なのであろう。伊勢大湊風景図の船の停泊の風景と、地図を見比べると歴然であるが、船は大湊川の河口付近に停泊している（図4）。つまり外洋に対して島裏側に停泊しているのであり、島を防波堤として利用していることがわかる。

前述の津田島と南助任の堺には「津田西江」が存在している。津田島の東が紀伊水道であるので、津田西江は紀伊水道を表とすると、島の裏側にあたる。その場所が「江」と呼ばれており、同様に別宮の場合の裏側は宮島江湖川になる。この宮島は別宮八幡宮のある島の意味であり、その「江湖：こうこゝかわ・みずうみ」なのだろう。こうした「江」「江湖」が停泊場所として適当であつた、そう考えなければ島が湊に選ばれた理由は説明できない。

島の裏側たる「江」「江湖」は河川であり津田島津・別宮といった湊

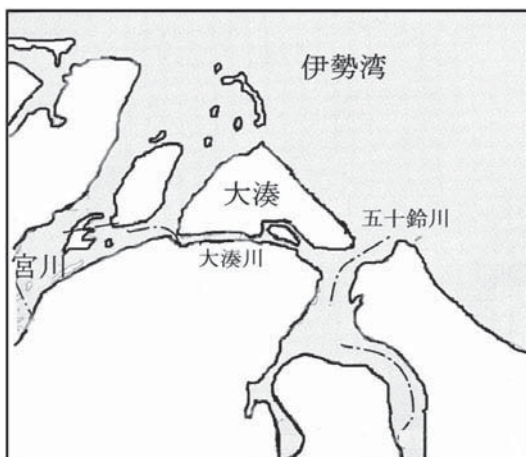
は、実質的には川津である。川津であるので河川から直接アクセスでき、波・風も穏やかであろうが、水深は浅く大きな船は停泊できない。ただし、津田島の船が吉野川の国津に運ばれ、紀伊水道を越えて和泉に着いたというように、そうしたレベルの大きさの船でも十分に紀伊水道内を行き来できたのであり、紀伊水道の内海流通は、こうした船と湊によって維持されていたのである。

海運拠点として紀伊湊をとりあげた綿貫友子は、弘安元（一二七八）年十二月二十七日関東下知状案〔高野山文書「続宝簡集一九」〕に「於見米一者、於二紀伊湊」請取之、成三返抄一条」とあることから、庄園から高野山へ上納される年貢米は紀伊湊まで漕送され、紀ノ川を遡上させる河川輸送に携わる者に引き渡されるとした。つまり海上輸送者と河川輸送者との機能分担があり、逆に紀ノ川流域の庄園からの年貢輸送の場合でも、やはり河船から海船への切り替えを想定している⁽³⁶⁾。

しかし阿波の場合、前述のように海に面した島に設けられた津・湊でも、潟湖・江側が停泊場所選ばれており、この点からすれば、河船から海船へという切り替えがないとも考え得る。この点、兵庫北関入船納帳にみえる惣寺院は、今谷明が阿波麻植郡山川町川田市に比定した湊であるが、吉野川を四〇キロほどさかのぼった内陸部、同川沿の場所に所在する⁽³⁷⁾。ここに船籍をおく船が兵庫北関を二回通過しており、その積荷はともに阿波の特産品である藍であった。つまり惣寺院船などは吉野川の川津から紀伊水道を経て兵庫へ至った可能性が高く、この点からしても、川船と海船の区別がないとの想定が現実的であるといえよう。

もちろん地域差に配慮する必要があるが、兵庫北関入船納帳の阿波船の規模の分析では、⁽³⁸⁾

船籍地	土佐泊	撫養	別宮	惣寺院	平島	橋	牟岐	海部	宗喰	計
五〇石未満	三	二	一	二	一	〇	〇	〇	〇	九
五〇石以上	〇	〇	〇	〇	一八	三	一四	五六	二〇	一一一



朝熊嶺ヨリ十八洲一望図 伊勢大湊付近
品川歴史館編『海にひらかれたまち、中世都市・品川』1993年

図4 伊勢大湊図

となっていて、阿波国でも北部にあたる土佐泊・撫養・別宮・惣寺院はいずれも五〇石未満で、平島以南の湊は五〇石以上となり、船の大きさが阿波の北部と南部では明確に相違している。

前述したように古代において「ミナト」は水門であり、湖であった。しかし中世のミナトは、すでに自然地形としての「ミナト（水門）」ではなく、津Ⅱ船の水上で集う場所に変わっており、漠然と潟湖を指すのではなく、島などで海からの風波を避けられる船が集う場所が「ミナト（湊）」と認識されるようになったのではないか。

古代の阿波国風土記では、紀伊水道西岸Ⅱ阿波沿岸のうち、吉野川・勝浦川沖を中湖（なかみなど）、橘湾を奥湖（おくみなど）と呼んでいる。中世ではそうした呼称はみられない。それは漠然とした自然景観としての水門から、個々の湊の存在が認識され連携することにより、大枠での中湖・奥湖といった認識が薄れていった、あるいは「ミナト」という呼称に違和感が生じたためであろう。

まとめ

紀伊水道を内海に指定して、内海地域社会の成立と変遷・歴史的な意義、ことにその成立にあたっての潟湖の果たした役割について考えてみた。

古代では河川が海に注ぐ場所Ⅱ水門（ミナト）であり、砂質海岸の多い日本では河口潟湖が形成されやすく、そのためミナトに「湖」を宛てるのがまみられる。河口潟湖は風波をしのぎやすい場所であるため船舶の会集止泊する所として利用された。これ則ち港・湊である。中世ではことに潟湖と海の結節点、つまり潟湖内の湊としての島・江の存在が重要となる。例えば、輪田泊の経ヶ島や鎌倉の和賀江島のように、中世における湊の造作とは「島」を築くことであり、なぜ島なのか。それ

は中世人にとって湊とは島であったからだろう。阿波の事例でいえば、富田庄の津田島・萱島庄の別宮（宮島）・勝浦新庄の小松島が確認された。そうした湊としての島は、紀伊水道に面して裏側の江・江湖という潟湖やそれに準じる河口部分を湊として利用していた。

古代では「ミナト」Ⅱ河口潟湖が船の停泊場所として利用されていたが、中世では河口潟湖でも、とくに海に面した島が停泊場所たる「湊」と認識されるようになる。こうした島の津は、河川交通と海上交通の結節点であり、内陸の川津から搬出される物資は川船で河口の島の津に運ばれ、そこで潮・風待ちをして、タイミングをはかって海へ出る、といったシステムができていたのだろう。古代・中世での変遷はあるが、いずれも内陸と海をつなぐ結節点として河口潟湖が重要な役割を果たしており、流通における潟湖の機能が内海地域社会の成立に寄与していることは間違いない。つまり潟湖Ⅱ内海交通による内海地域の形成ということになる。

石清水八幡宮の大山崎神人が、吉野川中流域で生産された灯油を同社領萱嶋庄内の別宮（宮島）から神人をもって上納させている。上納された灯油は大山崎・淀に集荷され、八幡宮で消費されるなり、商品化されるのだろう。³⁹ こうした生産Ⅱ輸送Ⅱ消費という一連の動きは庄園制システムとして八幡宮に一括して掌握されている。すなわち、生産地を神領となし、神人をもって輸送させ、神領内の湊を利用して搬出し、膝下の市場に集荷し商品化する。こうした庄園制に基づく流通構造は従来から指摘されているところであり、もちろん妥当な評価であろう。

しかし改めて潟湖Ⅱ内海流通による内海地域の形成という視角でとらえなおしてみると、庄園制に基づく流通が、流通経済そのものの発展において、主導的であったのか否かを再検討する必要があるように思われる。

すなわち、内海地域における流通を支えていたのは、川・海兼用の小

船であり、それが内海に多数設けられた河口湊を連携しつつ内陸・海を自在に移動することで、人的・物的交流を作り出していたのである。本来、川・海兼用の小船は、こうした潟湖―内海流通という狭小域での活動が主であり、都鄙間の往来といった広域流通はその延長なのである。前掲の阿波の津田島・小松島・別宮といった湊がいずれも庄領に組み込まれ、庄官の管理下に置かれていることからすれば、内海地域へ中央権力が介入し、地方の生産と流通を独占する、その手段が庄園制システムであったといえよう。また春日社領阿波国富田庄の実行支配は、同庄内の神人百姓の掌握にかかっていた。立庄当初、彼等に強い影響力をもっていたのは領主大江泰兼であり、そのため富田庄から運上する材木を淀で押し取ったり、庄内に乱入して社家雑掌を追いだす、といった実力行使も可能となった。これに対し庄園支配の安定化を目指した春日社・興福寺側は、泰兼を排除し神人百姓の直接支配を試みている。領主泰兼も京官人であり、南都の庄園領主と競合して地域の流通機能を担う神人百姓の取り込みを謀っており、それが庄園の実質的支配に直結していたのである。

つまり百姓層を取り込めるか否かが庄園支配の可否に直結していたのであり、彼らの生産・流通の場における実力と自立の程がうかがえる。さらに内海地域史という視角からすれば、彼らが阿波の国津から紀伊へ国衙の船を勝手に移動させるような、国の枠組みを越えた活動を行っていることが重要である。平家に反旗を翻した讃岐在庁は淡路へ逃れて再起を試み、伊予河野氏は対岸の安芸沼田氏と連携して対抗しているように、内海を媒介として政治的・軍事的に連動するような「縁」の世界を生み出していたといえる。

妙本寺本曾我物語には、平安末期における浦賀水道―相模湾―駿河湾にかけての武士たちの縁の世界が描かれていて、ここでは兄弟を支援するつながりとして男系よりも、女系が重視されている⁽⁴⁾。つまりそれは、

主―従、上司―下司といった上下秩序ではない、横のつながり＝縁のネットワークであり、それが国という行政領域を越えて広範にはりめぐらされつつあった。それが日常的には生産・流通に機能し、戦乱では軍事的・政治的に機能しており、それを如何に取り込むか、再編するかが公権側の課題であって、庄園制はその手段の一つといえる。

註

- (1) 「中世の内海世界と生業」(『生業から見る日本史』吉川弘文館、二〇〇八年)・「中世日本海沿岸地域の潟湖と庄園制支配」矢田俊文他編『日本海域歴史大系三』清文堂出版、二〇〇五年
- (2) 同報告に関する同氏の論文として「伊勢湾交通からみた北伊勢の地域的特徴」『三重大史学』七、二〇〇七年 がある。
- (3) この場合は「ミト」と訓むのが適当らしい。『新日本古典文学大系 万葉集一』岩波書店、一九九九年
- (4) 「庄園の立地と環境」日下雅義編『古代の環境と考古学』古今書院、一九九五年 所収
- (5) 田村「中世越後国の地域構造」羽下徳彦編『北日本中世史の総合的研究』科学研究費報告書、一九八八年・坂井秀弥「越後の道・町・村」網野善彦他編『中世の風景を読む』新人物往来社、一九九五年・小林編『前近代の潟湖河川交通と遺跡立地の地域史的研究』科研報告書、二〇〇四年・高橋一樹前掲論文
- (6) 青山「干拓以前の潟湖とその機能 椿海と下総の水上交通試論」『国立歴史民俗博物館研究報告』一一八、二〇〇四年
- (7) 金峰町教育委員会編『持鉢松遺跡 第1次調査』一九九八年
- (8) 市村「11～15世紀の万之瀬川河口の性格と持鉢松遺跡―津湊泊・海運の視点を中心とした考察」『古代文化』五五、二〇〇三年
- (9) 中村和美・栗林文夫「持鉢松遺跡(2次調査以降)・芝原遺跡・渡畑遺跡について」『古代文化』五五、二〇〇三年・中村和美「鹿児島県における庄園遺跡研究の現状」『鹿児島県立埋蔵文化財センター 縄文の森から』二二、二〇〇四年
- (10) 前掲『持鉢松遺跡 第1次調査』
- (11) 網野「中世前期の水上交通について」『日本社会再考―海民と列島文化』小学館、一九九四年
- (12) 市村「中世日本の港町―その景観と航海圏」『港町の世界史2 港町のトポグラフィ』青木書店、二〇〇六年 所収

- (13) 伊藤「安濃津の成立とその中世的展開」『日本史研究』四四七、一九九九年
- (14) 富倉徳次郎『平家物語全注釈 下巻二』角川書店、一九六七年
- (15) 河内『頼朝の時代』平凡社、一九九〇年・上杉「中世土佐地域史論の諸前提」『十世紀研究会編』『中世成立期の政治文化』東京堂出版、一九九九年
- (16) 「系図纂要」(七下―二八三頁)では、忠景に「平氏合戦海上有功」と注記する。早川厚一・佐伯真一・生形貴重校注『四部合戦本平家物語全釈 巻九』和泉書院、二〇〇六年
- (17) 石井進『日本中世国家史の研究』岩波書店、一九七〇年
- (18) 田中稔『鎌倉幕府御家人制度の研究』吉川弘文館、一九九一年、初出五六年
- (19) 「西園寺家とその所領」『国史学』一四六、一九九二年
- (20) 海津一朗「中世日前宮の成立と民衆運動」木村茂光編『日本中世の権力と地域社会』吉川弘文館、二〇〇七年。また日前宮の航海神としての神格や、国造氏の系図については鈴木正信「紀伊国造と日前宮鎮座伝承」『東アジアの古代文化』一三二、二〇〇七年
- (21) 快元僧都記 天文五年五月十日条、横田光雄氏のご教授による。なお材木が洪水で引き出された距離につき写本は「数千町」とするが、「数十町」の誤りであろう(『藤沢市史料集』一八、快元僧都記)一九九四年による。
- (22) 綿貫「南部荘の生業と住民構成について」和歌山中世荘園調査会『中世再現1240年の荘園景観―南部荘に生きた人々―』二〇〇三年
- (23) 福家清司「中島田遺跡にみる流通の発展」『図説徳島県の歴史』河出書房新社、一九九四年より
- (24) 綿貫友子は、「科研費研究成果報告 紀伊水道およびその周縁部における中世海運・流通の研究」二〇〇八年、三頁で、年間のべ二千余艘もの入港船が記録されているながら紀伊船籍の記載がないのは、西国との通航に際して兵庫関を回避する航路を利用したためではないかとする。
- (25) 年末詳高実書状、紀伊熊野新宮文書、『鎌倉遺文』一七四〇二
- (26) 宝治二年八月八日岩松時兼讓状、正文文書、弘安元年十月三日岩松経兼讓状、同前。『群馬県史資料編』5
- (27) 小山秀太郎文書、『鎌倉遺文』二八七三四。この文書の欠損は元亨二年四月二十七日経家請文、紀伊統風土記附録十一名草郡久木村小山氏蔵、『鎌倉遺文』二八〇〇四Bで補える。網野善彦は、「小山文書について」(『日本中世史科学の課題』弘文堂、一九九六年)で、小山石見守を「阿波国守護小笠原氏の代官に準じる立場に立って、海賊の禁圧を担当していた」とする。
- (28) 阿波富田庄立券文案、春日神社文書『鎌倉遺文』一四八二
- (29) 福家「阿波国富田荘の成立と開発」『徳島地方史研究会創立十周年記念論集 阿波・歴史と民衆』南海ブックス、一九八一年
- (30) 福家清司「阿波国富田荘の成立と変遷」『史窓』二二、一九九〇年
- (31) 同年六月十三日興福寺別会所下文、阿波国庄国文書『鎌倉遺文』三九九四
- (32) 承久四年三月日大江泰兼愁状、大東家旧蔵文書『鎌倉遺文』二九三七
- (33) 山城離宮八幡宮文書『鎌倉遺文』三〇七六八
- (34) 山下知之「阿波国における武士団の成立と展開」『立命館文学』五二二、一九九一年
- (35) 日下雅義「小松島経平野と港の変遷」寺戸恒夫編『徳島の地理』徳島地理学会、一九九七年・「平野は語る」大巧社、一九九八年、四六―五二頁によれば、かつて勝浦川は小松島湾にそそぐ分流をもっていたが、現在ではほぼ失われていること、その分流が乱流しつつ砂州と潟湖を形成していたことを指摘している。小松島という地名からすれば、そうした乱流と砂州の形成により生まれた島が小松島なのである。なお同氏は、変々する砂州・潟湖の状況により湊の位置も変わることを、勝浦郡志には勝浦川上流から運び出された木材の積み出しが行われていた記事のあることなどを指摘している。
- (36) 綿貫「紀伊国における中世海運」『歴史科学』一六五、二〇〇一年
- (37) 今谷「瀬戸内制海権の推移と入船納帳」『兵庫北関入船納帳』中央公論美術出版、一九八一年
- (38) 福家清司「中島田遺跡にみる流通の発展」より
- (39) 石清水八幡宮大山崎神人とその活動については、小西瑞恵「都市大山崎の歴史的位置」『大坂樟蔭女子大学学芸学部論集』三九、二〇〇二年・鍛代敏雄「中世後期の寺社と経済」『思文閣出版』一九九九年・小野晃嗣「日本中世商業史の研究」法政大学出版局、一九八九年 参照。
- (40) 拙稿「姻戚関係からみる『曾我物語』」『季刊ぐんしよ』六五、二〇〇四年
- (國學院大學兼任講師、国立歴史民俗博物館共同研究員)
(二〇〇九年七月一五日受付、二〇一〇年一月一三日審査終了)

Kii Suido as an Inland Sea

HISHINUMA Kazunori

Waterborne transportation developed early in enclosed inland sea environments such as bays, lakes and straits, resulting in the formation of highly concentrated distribution networks that linked the many small ports that had been built. The area covering these inland seas and their coastal and inlying sections is called an “inland sea area.”

Inland sea areas changed over the centuries, and there is a particular need to focus on the relationship between lagoons and inland seas before the Early Modern period. Based on the proposition that Kii Suido is an inland sea and that local relationships generated by relations between the lagoon and inland sea reveal the existence of an inland sea area, this paper examines the historical significance of Kii Suido by showing the political and military activities and changes that took place there.

In ancient times, the place where a river entered the sea was called a *minato*, written using two Japanese characters meaning “water” and “gate.” Owing to its sandy coastline, estuarine lagoons formed easily in Japan, which is why the Japanese character for “lake” was sometimes used for the word *minato*. Estuarine lagoons were used as ports, and in the Middle Ages the existence of an intersection between lagoon and sea, that is, the islands and inlets that served as ports in lagoons, were important. Examples of these in Awa include Tsuda Island belonging to the Tomita-sho estate, the *betsugu* (Miyajima Island) of the Kayashima-sho estate, and Komatsu Island belonging to Katsuura-shinjo estate. These islands that served as ports were used as ports on lagoons and estuaries that were “inlets” at the back of Kii Suido. In other words, although they bordered the sea they were river ferry landings. It is likely that goods transported from inlying ferry landings were taken to landings on estuarine islands by riverboat, where they waited for suitable tides and winds in order to be transported out to sea. Small boats used on both rivers and the sea were common in inland sea areas. By connecting estuarine ports on inland seas, these boats moved freely between inlying areas and the sea, thereby generating active flows of people and goods.

As for its role in the formation of inland sea areas, the central government became involved in estates on islands that served as ports and also sought to reorganize and integrate these islands by making their inhabitants vassals. Each community responded differently in line with their individual interests, which included cozying up to central government in order to benefit from what they had to offer, or opposing it. Political and regional histories need to be reconstructed around the relationships that existed between these communities and central government.

Key words: Inland sea, lagoon, port, waterborne transportation, communities
