

兵庫北関入船納帳にみえる関銭をめぐる考察

升米説の再検討

藤田裕嗣

An Examination of the Tax in the Record Retained at the Customhouse of the Port of North Hyogo in 1445

はじめに―研究史と問題設定

①史料

②単品積載船による物品毎の検討

③複数物品の混載と関銭免除の船への仮説の適用
むすびに代えて

【論文要旨】

本共同研究で「消費」をテーマとすることに鑑みて、本稿では文安二年（一四四五）『兵庫北関入船納帳』に登録されたデータのうち関銭を取り上げることにした。本納帳における関銭は百分の一税としての升米であると結論づけた新城常三の見解によるならば、ある積載物品に対して課せられた関銭額を百倍した値が当時の価格そのものであるということになる。しかし、この見解を再検討した結果、物品総価額の百分の一という従来から指摘されてきた升米に加え、一艘当たり一律に五〇文程度をも加算されていたことが判明した。そして、後者は四五文の置石であるという仮説を提示した。次に、この仮説に従い、船籍別に総計した上で整理が施された関銭のデータを検討した。まず、個々の関銭が複数の物品についての積算値である場合に、その積算基準を合理的な形で推察できた。つまり、上述した仮説に基づいた推計値が、実際の積算値に近いことから、仮説の妥当性を示していると考えた。逆に、登録された

関銭の値について、複数物品に対して合算されていても物品毎に振り分け得た。さらに、関銭免除のために関銭の値が記載されていない場合でも、その値を推定できることも示された。このようにして物品毎に推計された関銭は、価額、すなわち価値と直接比例するとされているから、単純に計算できる積載量に比して、積載された物品毎のウェイトを比較したり、船籍地相互で比較する際に有用であると考えられる。

はじめに——研究史と問題設定

筆者は、日本中世における商品流通を対象に、あくまで歴史地理学の立場から研究を進めてきた。そして、近年は文安二年（二四四五）「兵庫北関入船納帳」（以下、「入船納帳」）にみえる海上輸送について検討を重ねている。本共同研究においても、この史料による検討を続ける中で貢献したいと考えた。

というのは、瀬戸内沿岸から畿内方面に向けて物資が輸送された状況を具体的に再構成できる史料として希有な存在だからである。そして、兵庫を通関した後、さらに消費者の待つ畿内の各地まで流通し、京都を始めとする「都市」などで「消費」されたのである。

本共同研究で「消費」をテーマとすることに鑑みて、本稿では「入船納帳」に登録されたデータのうち関銭を取り上げることにした。新城常三は、「入船納帳」において物品毎に課せられた関銭を一石当りで問題にし、その物品の価格に関する他の史料も援用しながら、関銭は百分の一税としての升米であると結論づけている（新城（一九八六））。すなわち、この見解によるならば、ある積載物品に対して課せられた関銭額を百倍した値が当時の価格そのものなのである。理論的には、物価は需要と供給とのバランス等で定まるものであることは言うまでもなく、必然的に流通・消費の問題とも関連してくる。そして、流通・消費の「場」としては、関銭が確定・徴収された兵庫の津をさしあたり想定すべきことになろう。

しかし、新城の見解に対し、本共同研究のメンバーでもある宇佐見隆之は、「この時期の関銭は従来の概念の升米と置石という範疇で分けられない可能性が高い」として、疑問を呈している¹。上述した碩学の見解にも再検討の余地があることが判る。

例えば、後述するように、新城論文においてはいくつかの事例が「例外」として、考察の対象から予め排除されている。そこで、新城論文のような「例外」の排除はせずに、得られるデータ全体を考察の射程に入れることが課題として残されている。本稿では、まず、この点を考察の糸口にすることにした。

関銭が升米であるならば、関銭額はその物品価格の百分の一という統一的基準で合理的に説明できることになるが、それだけでは説明できない場合があつて、それが「例外」とされている訳である。このような「例外」を設けることなく、一定の原則に基づき、一貫して説明しうる仮説を第2章で提示したい。

また、筆者は、史料としての「入船納帳」に記載されているデータを集計するのに、石などを単位とする数量でこれまで行ってきた。本来このような集計でより適切なものは、関銭の方であると考えられるにもかかわらず、それを行わなかった理由は、次の二つである。すなわち、第一に、一艘の船に複数の物品が積載されている場合、関銭は合算されてしまっているために、品目毎に集計し得ない問題がある。また、第二に、関銭が免除されている場合、たとえ数量が明記されていても、関銭の記載はないからである²。

しかし、上記のように、関銭額を説明できる仮説が提示されるならば、この二つの問題点も回避しうると考えられる。そして、データの集計も関銭で算出できることになり、関銭総額による各船籍地のウェイト付けが可能となろう。この試みを第3章で展開する。

① 史料

本稿における主たる史料としての「入船納帳」は、文安二年に兵庫北関へ入船した船毎に、①入船月日、②船の所属地（船籍地）、③物品名、

表1 史料「兵庫北関入船納帳」の記載例

No.	①入船 月日	②船の 所属地	③物品名	④数量	⑤関銭 (文)	納入 月日	⑥船頭名	⑦問丸名	④、⑤、⑥の注記事項 (位置を*で 明示)
a1	3/23	由良	樽	100石 ^メ	*		治部太郎	木や	*樽百廿四支上、五十七文、卯月廿三、樽代金定、卯月廿五
a2	4/17	同所(鞆)	小鯛	10駄	148	4/25	同(太郎二郎)	同(大夫三郎)	
a3	6/23	同所(下津井)	しわく	60石	172	6/28	枝舟	同人(道祐)	
a4	11/17	英賀	米	25石	577	12/5	左近九郎	孫太郎	
a5	11/18	同所(阿賀)	米	50石*	471	12/5	同人(衛門三郎衛門)	同人(孫太郎)	*はんさう
a6	11/18	同所(牛窓)	米	100石	*		二郎三郎舟二郎五郎	同人(衛門九郎)	*山名兵部少輔殿過書二千石内
	11/18	同所	米	90石	*		同人	同人	*同
	11/18	同所	米	90石	*		衛門太郎	同人	*同
	11/18	同所	米	150石	*		助	同人	*同
	11/18	とまり牛窓	米	80石	*		左衛門二郎	同人	*山名兵部少輔殿過書
	11/18	同所	米	250石	*		衛門二郎	同人	*同
	11/18	同所	米	60石	324	12/21*	同人	同人	*合七艘札料足
a7	11/26	同所	山崎物	45石	169*	12/7	藤七大夫	衛門四郎	*起請在之
a8	11/27	別所	米	51石	*		二郎		*普広院殿三百石過書之内
	11/27	同	米	47石	*		衛門太□(郎)		*同
	11/27	尼崎	米	32.5石	*		二郎三郎		*同
	11/27	松原	米	27.5石	*		二郎太郎		*同
	11/27	檜嶋	米	65石	*	12/1	衛門太郎		*同、合五艘札料足出畢、合二百廿三□(文)普広院殿過書内
a9	12/5	同所(地下)	樽	70石 ^メ	*	3/27	枝太□(郎)衛門	□	*樽三十支上、□用残百七十七文
	12/5	完(宍)昨	樽	120石 ^メ	*	12/6	形部四郎	木や	*檜樽十七支上四百四十文相当、百三十三文樽上残公事納
a10	12/15	番田	山崎物	75石	103*	12/22	大蔵	□	*札ヲ廿日書誤ナリ
a11	12/22	、(地下)	塩飽	15石	*	12/22	堺三郎		*正廿七日上、七十七文代替
b1	3/26	観音寺	山崎コマ マメ	60石	667	4/9	与五郎	豊後や	
b2	5/17	伊部	マメ 大麦 樽	120石* 50石 60石 ^メ	1,693**	12/8	左近九郎	二郎三郎	*サウ **マメ五斗上同廿一日請取出了、マメ上残公事分十二月八日
b3	11/2	番田	山崎胡麻 米シラ	50石	353	11/7	大蔵	衛門九郎	
b4	11/7	柴嶋	あか 米	10石 40石*	477	11/26	五郎衛門	道親	*半双
c1	4/13	三庄	備後	250石	950*	4/23	二郎左衛門	道親	*塩壺石上、同十四日朝、塩公事除定
c2	4/14	宇多津	安富殿	国料			弾正*	法徳	*元ハ方本成業松頭
c3	6/16	平嶋	材木	100石 ^メ *	400	6/27	左近兵衛	衛門四郎	*内檜木物三分一
	6/16	同所		*			彦四郎	同人	*天龍寺五艘過書内
	6/16	同所		*			枝舟	同人	*同 皆納
c4	6/23	犬嶋	米 小麦	5石* 13石*	270	6/26	惣阿	道祐	*サヌキ斗 *同
c5	8/14	三原	塩	50石	80	8/16	又五郎	道祐	
c6	8/26	平嶋	材木	140石 ^メ *	580	10/27	かうや彦四郎	衛門太郎	*内ヒノ木半分
c7	12/15	、(杭瀬)	米	2石*	60	同日**	枝舟同人(三郎)		*同(はんさう)、** (12/16)
c8	12/17	網干	米 マメ	40石* 10石*			衛門二郎	介三郎	*はんさう *同
	12/17	、	米 マメ	30石* 10石*			枝舟、	、	*はんさう *同
	12/17	、	米	60石*			左衛門二郎	、	*はんさう

注) aは単品を積載している場合、bは複数物品を混載している場合、cはその他の注意すべき事例をそれぞれ記載順に並べた。
①、④、⑤は原史料における数値をアラビア数字に変換する等の措置によって簡略化して示した。それ以外は記載通りとした。
()内は筆者による注釈。

④数量、⑤関銭とその納入日、⑥船頭名、⑦問丸名、の七つのデータが齊一的に順次記録された帳簿である。これらのデータのうち、本稿では⑤関銭に特に注目する。表1で例示された史料を参照されたい。それは船一艘毎に単一の物品③に対して徴収されている場合が多く、表ではaとしてまとめた(史料a1～a11、他に史料c1・c3・c5～c7)。

しかし、③で複数物品が登録されている船では、先述したように、物品毎に⑤が算出されずに合算されてしまっている。表1で中段のbとしてまとめた以外に、史料c4とc8も複数物品が混載されている事例である。なかには「国料」(表の史料c2)、「過書」(史料a6・a8・c3)などとして関銭が免除されたために、関銭の記載を欠く船もある。但し、後者の「過書」が与えられた事例のうち史料a6とa8では、⑤関銭は記載されていないが、④物品の数量は明記されている。すなわち、集計するのに④で行った理由として先に指摘したうち、第二に挙げた形となっている。また、いずれも「札料足」の記載があることも注目される³⁾。

冒頭で紹介した新城論文では、物品の関銭を二石当たりで問題にする際、上記のうち単一の物品が積載されている船に原則的に限っている(「新城(一九八六)」。このうち一部は、「例外」として除外している。この点について、具体的には後述する。

新城は、本納帳の基本的性格を「升米」徴収のための帳簿としたが、これに対し、一船四五文の「置石」徴収のための帳簿は、小林保夫の見解(小林(一九八五))と同様に、文安元年一月一五日から翌年一月一六日までの「雑船納帳」であると論じた。そして、両納帳とも、東寺油倉玉叡による直務支配と関係すると指摘している(「新城(一九八六)」。なお、この「雑船納帳」について、全文の翻刻と解説を行ったのは、今谷明である(「今谷(一九八四)」)。

② 単品積載船による物品毎の検討—関銭算出の合理性

「入船納帳」に戻って、物品毎の検討を米などの農産物から始めよう。各物品毎に、単位当たり関銭(以下、「関銭率」)を算出できる単品積載船の事例数とともに、積載量と関銭率の各々について、最高値と最低値を示したのが、表2である。後の表4、表7も同じ要領で作成した。

まず、米については、新城も詳細な議論を行っている(「新城(一九八六)」)。

新城は「米価を規定するものには、年毎の豊凶・品質・需給関係・販売場所の外、さまざまあるであろうが、中世特有の要因として、枅の多様性が無視できない⁴⁾」と指摘して、半双枅、讚岐枅、淡路枅、明石枅を取り上げ、一石当たり関銭の違いを示している。枅の記載がない場合も含めて、この点については表2に併せ示した。

また、新城は「米関税は一般に積載量がごく少量の場合、例外的に非常に割高⁵⁾」とも指摘しており、このような場合を「例外」として、一石当たり関銭の値は提示していない。例えば、史料a3に挙げた船は一石当たり二〇文を超えて徴収されており、例外扱いされている。このような「例外」以外に新城が挙げた具体的な数値についても、表2に併せ表示している。表で示された積載量と関銭率の各々についての最低値と最高値によれば、積載量の最低値がそのまま関銭率の最高値になっている物品が多く、先述した指摘の正しさを示している。

枅に関する新城の見解に対し、半双枅で計量された米を例に、その積載量別一石当たり関銭(関銭率)を示すと、表3のようになる。積載量が低いと一石当たり三〇文(表1の史料c7)など、極端な数値になっており、大量が運ばれているほど関銭率が通減する傾向は明らかである⁶⁾。

米以外の農産物についても、新城は「例の少ないのは全部を、多いの

表2 物品別関銭の状況 (その1-米、農産物)

物品	新城 (1986) の解釈	補足説明	事例数	積載量 (石)				単位当たり関銭				
				最低値		最高値		最低値		最高値		
				積載量	単位 当り 関銭 (文)	積載量	単位 当り 関銭 (文)	積載量	単位 当り 関銭 (文)	積載量	単位 当り 関銭 (文)	
米	(1) 半双枡 だいたい11~12文 (2) 讚岐枡 だいたい13~14文 (3) 淡路枡 平均14文 (4) 明石枡 殆ど16文 (5) 記載なし だいたい15~18文	その他 五斗俵 三・四斗俵、ゐ川枡	61	2	30	90	10.6	50	9.42	2	30	
			13	8	18.8	500	4	400	1.75	8	18.8	
			5	10	17	60	12.4	60	12.4	10	17	
			6	20	11.5	40	15.5	20	11.5	*25	16	
			41	*3	33.3	300	7.67	53.5	1.31	3	33.3	
			10	*13	16.2	55	1.09	55	1.09	40	17.5	
大麦	7.0文、7.6文、8.0文、9.7文			8	3	21.7	50	7.6	32	6.56	3	21.7
小麦	12文、14文、18文			5	6	20	30	18.2	23	11.7	7	21.4
大豆	9.0文、11.0文、14.0文、14.0文、 18.0文			5	6	20	32	9.38	32	9.38	22	20.2
米豆				2	115	13.0	140	12.9	140	12.9	115	13.0
米大豆			2	27	11.1	45	10.2	45	10.2	27	11.1	
豆			3	5	26	55	13.6	55	13.6	5	26	
胡麻			3	10	26	20	27.3	17	17.6	20	27.3	
山崎胡麻			6	13	3.46	120	0.46	120	0.46	13	3.46	
山崎物			6	20.5	2.68	150	0.3	150	0.3	50	6.4	

注) 積載量の最低値・最高値が複数ある場合は (*印)、その単位当たり関銭についてはいずれも高い値を記した。
単位当たりの関銭の最高値についても複数の場合があり (*印)、その積載量は低い値を記した。

表3 半双枡で計量された米の
積載量別1石当たり関銭率

石	件数	1石当たり関銭率 (文/石)
2~10	3	14.5 ~ 30
11~20	9	12.11 ~ 12.67
21~30	14	11 ~ 12.17
31~40	10	10.57 ~ 11.43
41~50	12	9.42 ~ 11.33
51~60	8	10.36 ~ 10.91
61~70	2	10.43 ~ 10.64
71~80	2	10.56 ~ 10.67
81~90	1	10.56

は平均値をかかげる。但し、先の米同様、積荷が極めて少ない場合、関税が非常に割高であるが、かかる例外的なものには計算に入れない」としており、同様に例外を設けている。

農産物に続いて、次に塩を検討する(表4)。納帳に見える塩について、その一石当たり関税をいち早く算出したのは武藤 直である。さらに、「塩」と対比して「地名指示商品」(「備後」の他、「阿賀」、「小嶋」、「三原」、「嶋」、「託問」、「方本」、「塩飽」など)が塩であるとの通説を支持した上で、このうち「備後」は高率ゆえ、先の通説に対して些か疑念を表明するなど、若干の議論を付加している(武藤(一九八一))。塩について新城は「関税には季節的な較差が見られる」とした上で、具体的には「一般に下半期に入り、塩関税は低落する」と指摘しており、武藤 直も同様の見解を示している。個々の物品に対する既往の指摘は、具体的に表4に併せ示した。

このような武藤、新城による解釈に含まれている問題は、とくに引田塩について典型的に現れている。表5は、引田に所属する船が積載した塩を入船の順に示したリストである。これを見ると、新城が「前半期」、武藤が具体的に二(五月と表現している船は、最大でも三〇石を運ぶに過ぎないのに対し、新城が「九月以降」、武藤が「九・一〇月」と表現している三艘は、

表4 物品別関税の状況 (その2—塩類)

物品	新城(1986)の解釈	補足説明	事例数	積載量(石)				単位当たり関税			
				最低値		最高値		最低値		最高値	
				積載量	単位関税(文)	積載量	単位関税(文)	積載量	単位関税(文)	積載量	単位関税(文)
塩	三原船 前半期 4文前後～若干上 後半期 3文	武藤 2- 5月7.22文 9-10月2.68文 他に、宇野船(1)、 方本(3)、松江船1 「三原塩」を含む	58	18	6.11	*90	3.78	50	1.6	18	6.11
嶋船・ 塩飽船	通じて2文台多い		16	37	2.97	500	1.86	370	1.68	*40	3
引田船	前半期 6、7文台あり 9月以降2文台に急落		8	25	4	*400	2.88	230	2.26	25	4
三原、 嶋	上記とほぼ同率		9	6	10.8	140	2.57	140	2.57	6	10.8
小嶋塩	3文～5文台		71	*15	6.67	*90	3.55	70	3.14	15	6.67
備後塩	前半期 7文前後が多い 後半期 5文台が大半		22	60	3	320	2.5	280	1.95	60	3
たくま	3文前後		41	4	15	300	3.67	280	2.39	4	15
アカ			180	15	8.67	*500	6.49	250	3.8	15	8.67
阿賀			16	65	3.08	350	2.86	300	2.15	110	3.27
方本			43	15	6.67	110	3.27	110	3.27	15	6.67
塩飽		9	10	10	75	3.73	50	3.6	10	10	
東山		18	20	5	*280	2.93	170	2.35	20	5	
手嶋		6	15	5.13	370	2.38	370	2.38	15	5.13	
		6	15	6.67	70	4.29	70	4.29	15	6.67	
		3	50	4	160	2.5	160	2.5	50	4	
阿波塩		他に、田嶋(1) 引田(塩)(2)	5	25	4	165	2.06	110	1.82	25	4
アコウ塩			1	35	4.57						

注) 表2と共通。

七五石以上を積載している。すなわち、九・一〇月以降に関銭率が下が
るのは、大量を運んでいるためであり、それ以前における高率は、先の
農産物の場合と同様に、積載量が低いために、極端な値となるという傾
向を示しているのである。このように、「季節的な較差」に対しては、
注意深く再検討する必要がある。

しかし、事例数の多い「三原」や「備後」で検討してみると、「季節
的な較差」はやはり指摘できる。まず事例数が塩の中では最も多い「備
後」について示しておこう。表6は、「備後」の一石当たり関銭（関銭
率）を、通関した月別、積載量別に示したものである。同じ月で見ると、
積載量が大量であれば、関銭率が低くなる傾向が看取される。さらに、
同じ積載量で見ると、月が進むにつれ、関銭率も徐々に通減している。

これを視覚に訴えるためにグラフで表したのが、図1である。一〜五
月、六〜八月、九〜十二月の三時期に分け、その積載量を横軸、それに
対して徴収された関銭を縦軸にとった散布図の形で示した。時期が下る
につれ、傾きが緩くなっている。また、図2は、三原の船が運んだ
「塩」と三原以外の船による「三原」について、五月までと六月以降の
二時期でドットの種類を区別して各々を一つの図に示した散布図である。
六月以降のドットが下に来ている。月別の傾向は、本章の末尾で示す。

武藤は、「備後」など「地名指示商品」について、積載した船の所属
地別に一石当たり関銭率を計算している。^⑩このような船の所属地による
相違が明らかに指摘できるならば、地理学の観点からは興味深い。そこ
で、船の所属地毎の関銭率を検証してみたが、季節による変動の方がよ
り明らかであって、船の所属地による相違という論点からの説明力は、
残念ながら弱いことが判明した。

また、その他の海産物などについては、新城が提示した値も併せ、表
7に示した。例えば、史料a2に挙げた小鯛の事例は、一駄当たり一四・
八文となり、「一一〜一三文が多い」という傾向とは違う例外と見なさ

表5 引田船による塩のリスト

月日	地名	物品	数量	単位	関銭(文)	船頭	1石当たり関銭(文)
203	ヒケタ	シオ	6	コク	65	スケベエ	10.83
303	ヒケタ	シオ	25	コク	120	ヨコヤマ	4.8
317	ヒケタ	シオ	30	コク	110	タロウタユウ	3.67
320	ヒケタ	シオ	15	コク	90	サエモンシロウ	6
322	ヒケタ	シオ	10	コク	75	スケジロウ	7.5
522	ヒケタ	シオ	10	コク	70	ヒョウエタロウ	7
909	ヒケタ	シオ	140	コク	360	ヨコヤマ	2.57
909	ヒケタ	シオ	120	コク	320	ギョウブシロウ	2.67
1020	ヒケタ	シオ	75	コク	210	ジロウクロウ	2.8

表6 備後(塩)の1石当たり関銭率、通関月別・積載量別のクロス集計

石 月	件数	~100石 以下	件数	~200石 以下	件数	~300石 以下	件数	~400石 以下	件数	401石以上
	2~4	7	6.36~7.42	18	5.67~7.16	2	3.8~6.48	3	6.25~6.56	1
5	3	6.06~6.33	16	5.67~6.67	2	5.56~5.71	1	5.43	0	
6・7	5	5.75~6.33	26	5.2~6.3	10	5.45~5.78	3	5.53~5.56	2	5.49~5.56
8	4	6~8.67	7	5.63~5.80	2	5.66~5.78	2	5.53~5.63	1	5.49
9	8	5.71~6.67	12	5.23~5.90	4	5.17~5.8	3	5~5.71	2	5.09~5.11
10	4	5.45~5.75	3	5.25~5.29	2	5~5.18	2	5.14~5.14	0	
11・12	13	5.5~7.5	9	5.23~5.88	4	5.17~5.6	3	5.11~5.63	1	5.2

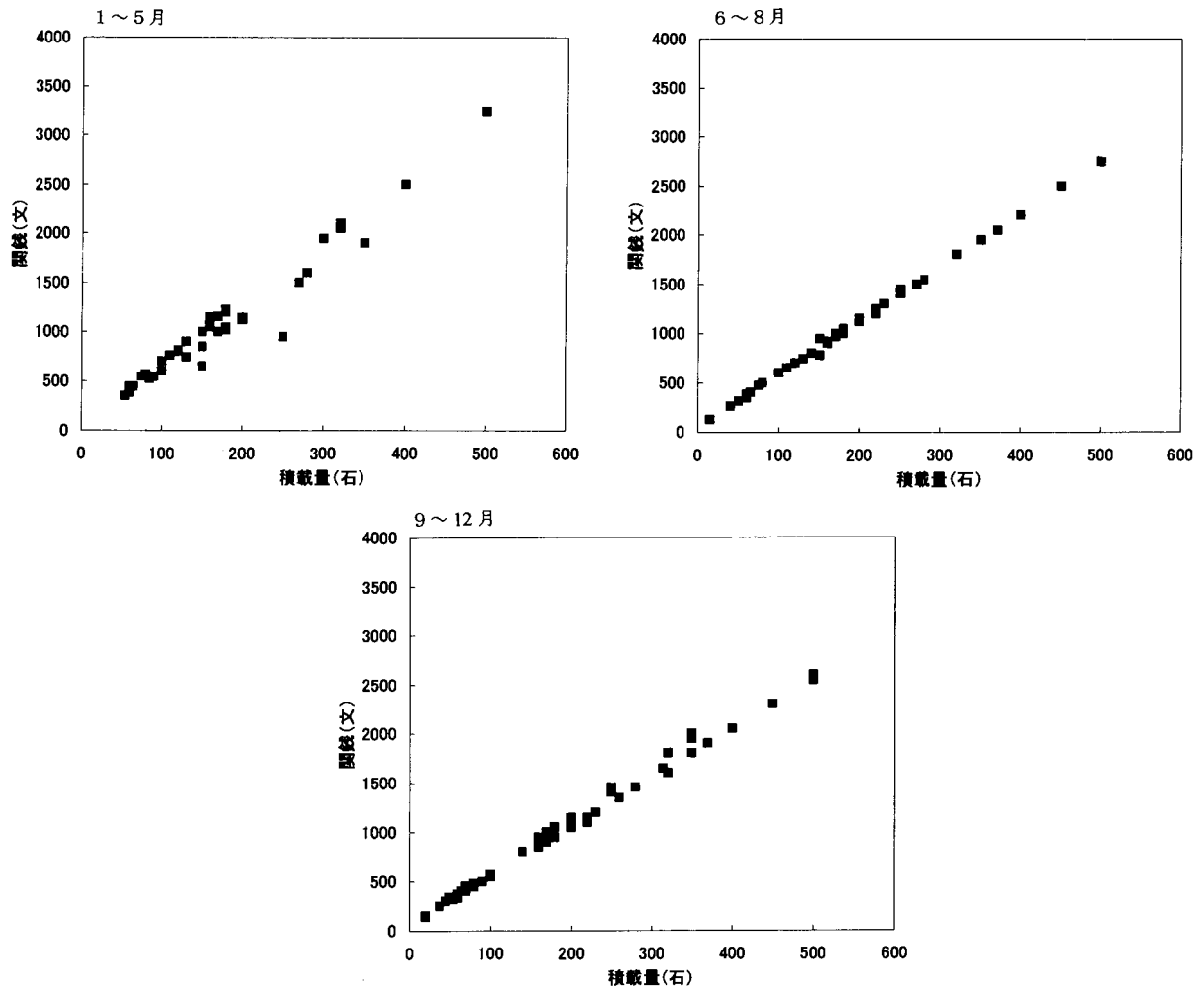


図1 備後塩の積載量と関銭との関係

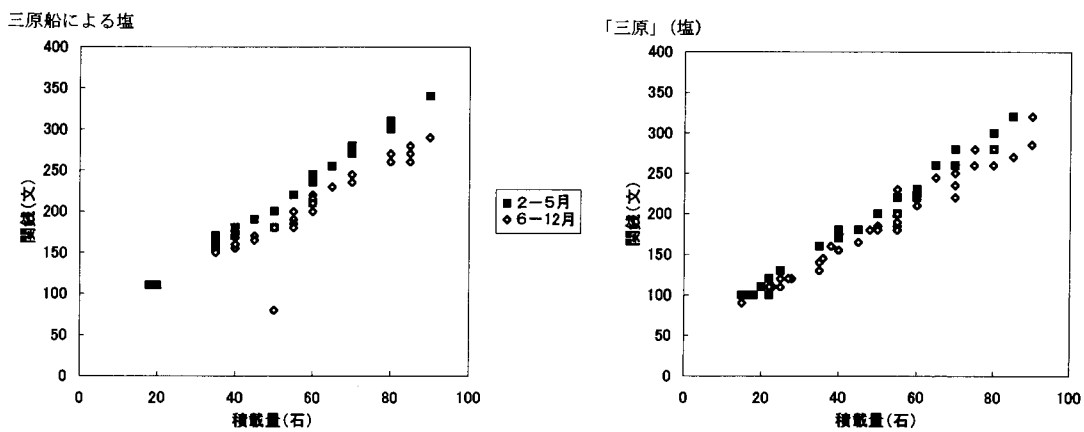


図2 三原塩の積載量と関銭との関係

表7 物品別関銭の状況 (その3 - 海産物とその他; 但し、塩を除く)

物品	新城 (1986) の解釈	補足説明	事例数	積載量 (石)				単位当たり関銭			
				最低値		最高値		最低値		最高値	
				積載量	単位 当り 関銭 (文)	積載量	単位 当り 関銭 (文)	積載量	単位 当り 関銭 (文)	積載量	単位 当り 関銭 (文)
アラメ	3.0文、3.3文、5.0文		6	20	5	140	2.86	140	2.86	20	5
ナマコ [合]	0.4文(6例)、0.5文(6例)、0.8文(1例)		14	*200	0.6	*350	0.4	350	0.39	250	0.88
小鯛 [駄]	11~13文が多い		52	*10	15	33	18.8	13	8.46	33	18.8
		[石]	3	5	22	40	12.5	30	10.3	5	22
少鯛 [駄]			15	16	11.3	28	10.7	28	10.7	20	12.5
		[石]	2	25	12.6	30	12	30	12	25	12.6
鯛		[束]	1	120	17.5						
大鯛		[駄]	2	25	16	40	12.5	40	12.5	25	16
赤鯛		[石]	2	50	20	120	17.9	120	17.9	50	20
サハ	30文		1	10	30						
塩鯛 [石]	21文		1	25	20.8						
かに		[駄]	1	4	20						
クラゲ		[桶]	1	10	4.5						
鏡 [貫]	15文		1	10	14.5						
芋 [束]	15文(7例)、16文(1例)		9	6	20	65	14.5	60	14.5	50	21
藍	11文前後が多い		12	2	40	60	10	60	10	2	40
筵 [枚]	0.7文、0.8文		1	150	0.8	200	0.73	200	0.73	150	0.8
壺大小	2.6文、2.6文、5.3文	[個]	5	15	5.33	70	2.43	70	2.43	15	5.33
古ツホ	5.4文	[個]	1	40	5.5						
にし	12文		1	15	12						
かし上			1	35	3.71						
材木	3.0文前後		29	60	3.33	300	2.73	120	2	70	4.43
クレ	3.0文前後		233	35	3.71	350	2.7	160	0.38	35	3.71
松	3.1文、3.6文、3.6文、5.0文		4	20	5	70	3.14	70	3.14	20	5
ハウノ木			1	35	3.86						
檜材木			1	180	5.56						

注) 積載量の単位は、物品名の後に [] 内に特記したもの以外は石。他は、表2と共通。

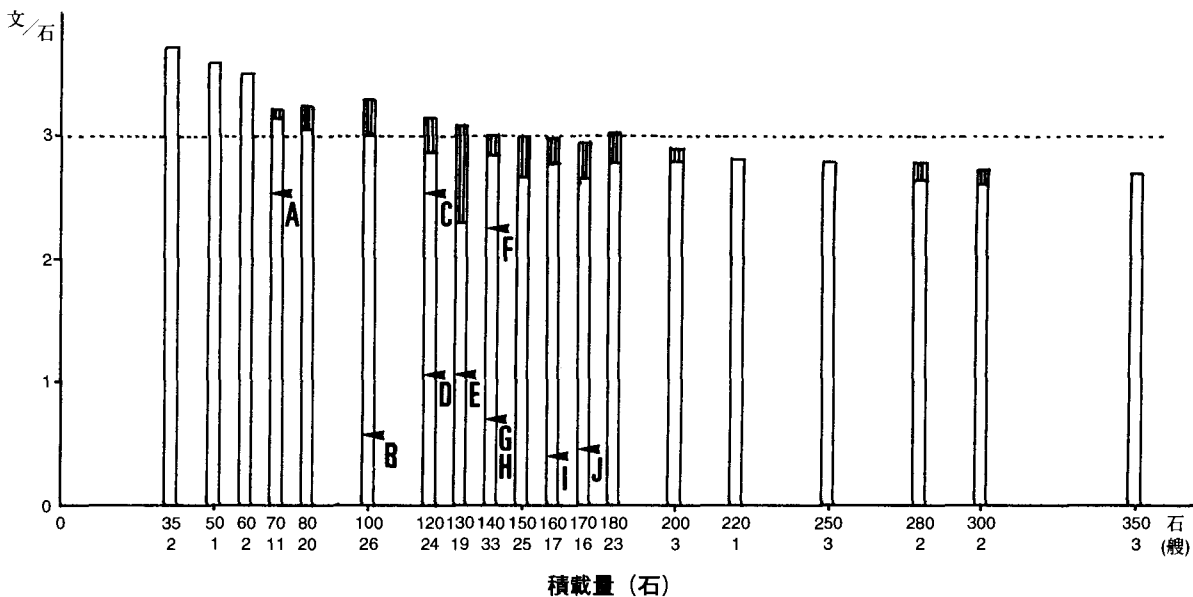
れている。

図3は、樽の積載量別一石当たり関銭率を示したものである。散布図ではなく、棒グラフの形とし、関銭率の幅を縦線で示した。さらに、関銭率について何らかの注記がある場合、関銭率が極端に低くなっている。図ではその注記をA〜Jで示した。図のように関銭率が極端に低くなったのは、そこで注記された理由があつたことなのである。このうちBは、史料における記載を表1のa1に示した。また、AとDは、史料a9に当たる。いずれも関銭の一部が現物で納入されたものらしい。

また、材木について、同様に積載量別一石当たり関銭率を示した棒グラフが、図4である。樽と同様に、▼印の注記の場合、関銭率が低い。図の注釈に示したように、百文を加算すると関銭率は他と同程度となることから、百文分を「榎」で支払う意味内容と考えられる。これとは反対に、「内ヒノ木半分」(表1の史料c6参照)、「内檜木物三分一」(同史料c3参照)という注記があると、関銭率は割高となっている。「檜」が高額であつたことの反映とみられる。

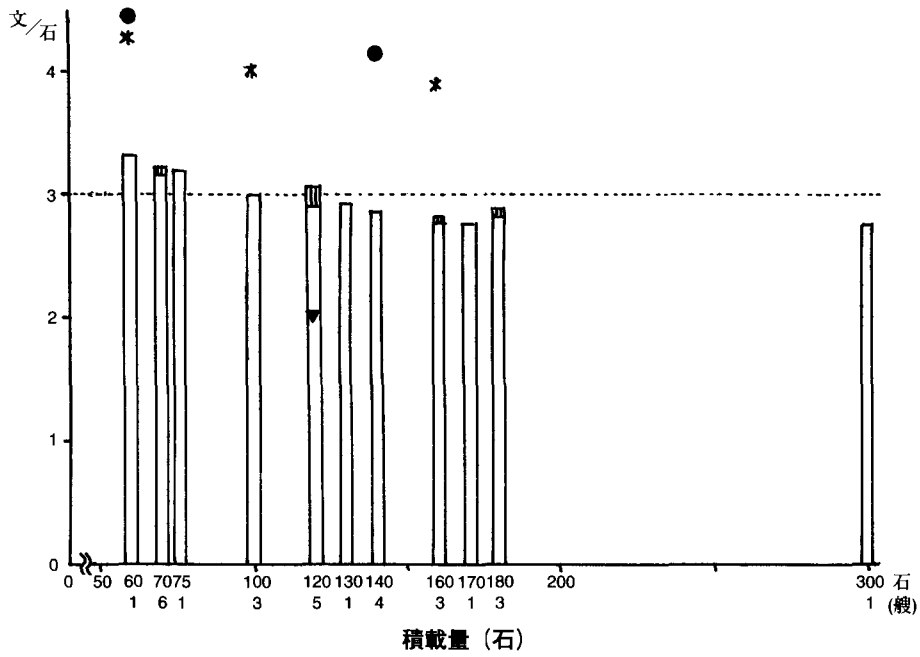
以上の検討をまとめてみよう。積載量が少量であれば、関税は割高であるという傾向を新城は指摘したが、この傾向は総じてどの物品にも共通している。つまり、表2、4、6で、積載量の最低値がそのまま単位当たり関銭率の最高値になっている物品が多いのである。そして、積載量が増加すればするほど、単位当たり関銭率は遞減するという関係が傾向として認められる。この傾向については、先述した三つの表で、逆に積載量の最高値が、ほぼ単位当たり関銭率の最低値となっていることで予想される。さらに厳密には、表3(半双枅による米)、表6(備後)、図3(樽)、図4(材木)で明らかに示されている。

これらの傾向は、何を意味しているのであろうか。この点を問題にするには、ある物品を単品で積載している全ての船について、その関銭値を考察対象としなければならない。その数は多ければ多いほど、より厳



A:「樽三十支上、□用残百七十七文」 B:「樽百廿四支上、樽代金定」 C:「樽一東上残」
D:「檜樽十七支上、百四十文相当、樽上残公事納」 E:「樽百二十支上、樽才公事」 F:「樽一東上代八十文、才公事」
G:「樽百五十支上内、樽残公事」 H:「樽百五十支上内、樽除定」 I:「樽二百支上、樽代金定」 J:「樽二百支上、樽金定」

図3 樽の積載量別1石当たり関銭率



- 「内檜木物半分」
- * 「内檜木物三分一」
- ▼ 12/12先浜「柁三丁上内」「柁三丁除定代百文」との注記
(100文を加算すると、1石当たり関銭率は2.83文)

図4 材木の積載量別1石当たり関銭率

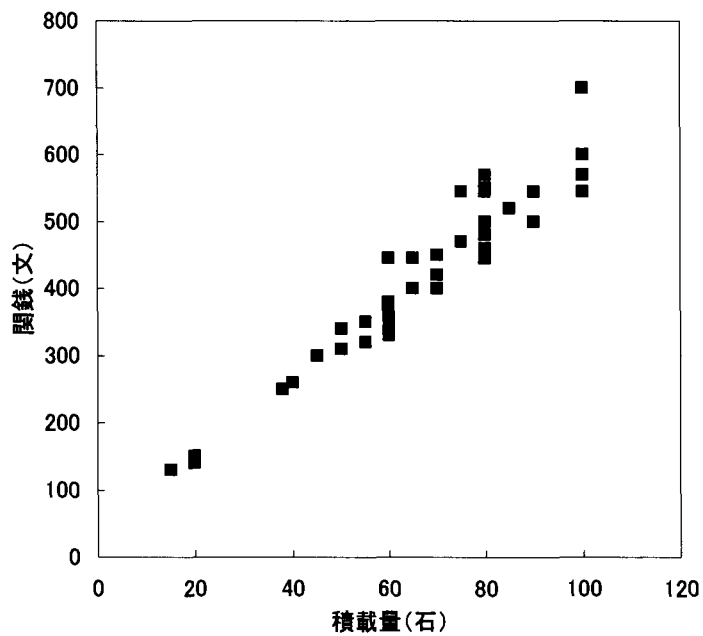


図5 備後塩の積載量(百石以下)と関銭との関係

密に考察できる。

本章で対象としている単品積載船で最も多く運ばれているのは樽なのであるが、樽については、図3に示したように、極端に関銭が低い事例も含まれ、傾向を捉えるのには最適とは言えない。そこで、次に多い備後を取り上げ、百石以下の備後に対する関銭についての散布図を作成した。それが図5である。時期によって三つに分けた図1のグラフについて、百石以下のみを一つにまとめた、ということになる。この図で、右側、すなわち量が多いほど関銭のバラツキが大きくなるが、これは先述のように、季節による変動のためと解釈される。それに対し、左側はバラツキが小さい。右側に開けた末広がりとなり、左は一点に収斂しているように見える。左端、すなわちy軸上は原点を通らず、y切片が五〇文付近になると判断される。これは、関銭として一艘毎に予め一律五〇文程度が徴収されていたことを意味するのではないだろうか。

上述のように、積載量が増加すればするほど、単位当たり関銭率は減するという関係が傾向として認められるのは、積載量が大量であると、予め加算された五〇文程度の分の影響が小さくなるからであると説明できる。また、新城が「一般に積載量がごく少量の場合、例外的に非常に割高」と指摘する傾向は、その影響がより大きいため生じたのである。

次に考えるべきは、五〇文程度というy切片の意味である。全ての船に対する関銭を実際に見てみると、五文の端数を伴う下二桁で、最頻値となっているのは四五文であり(表8)、関銭の最低値でもある¹²⁾。先述したy切片を四五文と考えて、何ら矛盾を生じない。

四五文と言うと、置石が想起されるであろう。新城によると、升米が上りの船から徴収されるのに対して、置石四五文は下船(帰航船)が対象であるという¹³⁾。先に指摘したy切片の四五文とは、新城による指摘にも拘わらず、上りの船に対しても、予め四五文の置石が徴収されていたことを意味する可能性は想定してもよからう¹⁴⁾。

表8 関銭が5文の端数を伴う下2桁の事例数

関銭の下2桁	05	15	25	35	45	55	65	75	85	95
事例数(艘)	1	4	5	7	231	11	5	4	8	0

表10 米などの単位当たり
正味の平均関銭

物品	艘	平均関銭
米(柁の記載なし)	41	13.35
(讃岐柁)	10	11.05
(半双柁)	61	10.05
米豆	2	12.59
大麦	8	6.18
小麦	5	13.21
豆	3	13.51
塩(田嶋)	1	4.44
嶋(9~12月)	8	1.81
アカ	43	3.13
少鯛	15	9.23
赤鯛	2	17.97
材木	29	2.54

注) 単位: 小鯛が駄である以外、石。

表9 備後の入船月別1石当たり
正味の平均関銭

月	備後(塩)		三原の船の「塩」	
	艘	平均関銭	艘	平均関銭
2	3	6.45	2	3.28
3	8	6.13	3	3.32
4	20	6.15	12	3.27
5	22	5.61	6	3.01
6	10	5.43	2	2.70
7	31	5.45	13	2.74
8	17	5.44	7	2.52
9	29	5.23	5	2.82
10	11	5.00	5	2.56
11	18	5.04	1	2.81
12	11	5.40	2	2.71

(参考: 三原の船による「塩」)

そこで、本章での結論として、関銭は、置石としての四五文に、百分の一税としての升米が加算されたものという仮説を提示したい¹⁵⁾。

このような想定をしてみると、百分の一税である升米は、登録された関銭の値から四五文を引いた値であるということになる。逆に、それを百倍すると、その物品の当時における価額であると考えられる。

備後について、四五文の置石分を差し引いた残りから算出された正味の平均関銭（一石当たり¹⁶⁾）を各月別に示したのが、表9である。二月から徐々に減減し、一〇月に底を打ち、一二月は六〇八月と同水準にまで上がっていることが判る。残念ながら史料の制約から一月の値は判明しないが、秋から冬にかけて価額が低下したのち反転し、いち早く二月には最も高額になるというサイクルを辿るのである。表では参考のために、淡路三原の船が積載した「塩」についても、正味の平均関銭を同様に算出し、併せ記しておいた。月別の関銭率の変化は類似の傾向を示しているが、その値は、備後のほぼ半額程度である。逆に、備後は高価であったことが判る。

さらに、備後以外で次章で問題にする物品に限って、単位当たり正味の平均関銭を表10として掲げた。なお、この表で「艘」の項目は、関銭が徴収された単品積載船の延べ数である。

③ 複数物品の混載と関銭免除の船への仮説の適用

第一節 研究目的と船籍地の選定

前章では結論として、「納帳」に登録された関銭が、一艘当たり一律四五文の置石に加えて、物品総価額の百分の一を積算したものであるという仮説を提示した。この仮説に従えば、たとえ関銭が複数の物品についての積算値であっても、その積算基準を合理的な形で推察できる。本章では、船籍地別に集計・整理された関銭のデータについて、船一艘毎に積載物

表11 選定された船籍地の基本的登録データと推計される正味の関銭（単位文）

船籍地	船 (艘)	物品		積 載 量		関銭 免除	登録関 銭(文)	運搬された物品 (下線は関銭免除対象物品)	登録値 の正味	推計正 味総計
		(件)	数	(石)	石以外					
播磨国松江	50	51	8	2,772.5		4	12,095	米、豆、大豆、山崎物、塩、 三原(塩)、アカ	10,025	12,210
播磨国網干	62	96	11	2,102	171駄 400合	5	16,213	米、大麦、小麦、大豆、豆、胡麻、 小鯛、少鯛、ナマコ、アカ、阿賀	13,648	15,416
淡路国由良	117	117	5	14,753		10	38,757	クレ、阿波塩、小嶋、三原、藍	33,942	36,838
淡路国三原	62	62	2	3,500		3	12,740	米、 塩(三原)	10,085	10,468
讃岐国嶋	23	26	7	4,920	60駄	0	12,860	米、大麦、小麦、材木、塩(嶋)、 小嶋、少鯛	11,825	同左
備前国犬嶋	12	15	5	2,448		0	14,375	米、米豆、豆、小麦、備後	13,835	同左
備後国田嶋	19	25	7	5,407		2	31,430	米、小麦、豆、赤鯛、塩(田嶋)、 備後、クレ	30,575	32,895
讃岐国野原	13	23	6	2,247		1	14,385	米、大麦、小麦、豆、赤鯛、方本	13,845	14,263
伊予国弓削	26	28	3	3,713		4	20,490	豆、赤鯛、備後	19,320	23,183
阿波国海部	56	56	1	9,440		3	25,707	クレ	23,322	24,515
土佐国甲浦	26	26	2	3,830		4	8,645	クレ、材木	7,655	9,513

品を吟味し、まずは価額に基づいた積算値を跡付けるよう試みる。これを第一の研究目的とし、第二節で扱った。

さらに、上述の仮説によれば、関銭免除のために関銭の値がたとえ記載されていないとも、その値を推定することもできる。このような推定が第二の研究目的であり、第三節で論じる。なお、関銭の記載がない船の延べ数は、表11の「関銭免除」の項目に示した。

次に、一〇七ヶ所が知られる②船籍地のうち、具体的な検討の対象とする船籍地を選定するにあたり、以下のような条件をまず掲げた。

- ア) 積載物品の総量が三、〇〇〇石以上、または登録された関銭の総額が一二、〇〇〇文(一二貫文)以上にのぼる。
- イ) 積載物品が、他と混載されずに単一で積載された船があることから物品一単位当たりの関銭額が算出できるのみで構成されている。
- ウ) 全ての船に関銭の記載がある。

この三つの条件を満足させるのは、讃岐国嶋〔33〕¹⁸と備前国犬嶋〔40〕のみである。いずれも混載された船の例があり、今回の分析のうち、第一の研究目的に相応しい。

さらに、第二の研究目的に即応する候補は、関銭が免除されている事例を持つものとなる。上記の条件ウ)の基準を、関銭の記載がない船について、全て物品と数量は記載されていると緩めた場合、播磨国松江〔06〕・網干〔21〕、淡路国由良〔18〕・三原〔26〕、讃岐国野原〔45〕、備後国田嶋〔66〕、伊予国弓削〔70〕、阿波国海部〔a7〕、土佐国甲浦〔t1〕が該当する。関銭の記載を欠いている船についても(その延べ数は、表11の「関銭免除」の項を参照)、物品名と数量のデータから関銭は推定可能で、第二の研究目的に適う。

第二節 混載された複数物品毎の振り分け

第一の研究目的について、まず讃岐国嶋に関する考察結果を示したい。

嶋の船として登録された延べ二三艘のうち、複数物品が混載された事例は三例ある(表12)。

六月一九日の船は小麦と大麦を積載したが、各々の一石当たり正味の関銭平均値(一三・二一と六・一八、表10参照)を用い、一、〇五七文と六一八文、計一、六七五文と計算され、実際の値一、五四五文に近い値が得られた。

次に、一月七日の船については、塩二五〇石と少鯛六〇駄が積載されていた。このうち塩は地元(小豆島)で生産された塩と推定されるが、図2で示された三原の「塩」と同様、秋以降価額が低くなるので、九、一二月の一石当たり正味の関銭平均値一・八一文(表10の「嶋」)を採用した。そこで、四五二・五文と推定される。また、少鯛については、一駄当たり正味の関銭平均値九・二三文を用いて五五四・一文と推算され、計一、〇〇七文となる。当時は置石四五文も加算されたから、実際の値一、一五〇文に近い値と言える。

最後に、一月一五日の船については、米二六七文、塩四二六・三文、材木二五・四文と計算され、計七〇八・七文となる。実際の値は八〇〇文である。

次に備前国犬嶋について、犬嶋の船として登録された延べ二三艘のうち、混載の事例は三例ある(表13)。

三月二六日の船は米豆八〇石と備後一七〇石とを積載した。このうち後者の備後は、先述のように、月毎に関銭率が低くなる傾向が認められるので、三月の一石当たり正味の関銭平均値六・一三文を採用した(表9参照)。米豆の一石当たり正味の関銭平均値(表10)も用い、一、〇

表12 讃岐国嶋に所属する船における混載の事例と関銭推計値

①月日	③物品名と④その数量	⑤関銭	正味推計値
6月19日	小麦80石、大麦100石	1545文	1,675文
11月7日	塩250石、少鯛60駄	1150文	1,007文
12月15日	米20石、塩230石、材木10石	800文	709文

〇七・二文と一、〇四二・一文、計二、〇四九・三文と計算される。当時はこれに置石四五文も加算されたから、得られた値は実際の値一、八四五文より二三・五%高くなる。

次に、五月一六日の船については、豆二〇石と備後二三〇石が積載されていた。まず、豆の一石当たり関銭平均値一三・五一文(表10)を用いて、二七〇・二文と推定される。また、後者の備後については、五月の一石当たり関銭平均値五・六一文(表9)を用いると、一、二九〇・三文と推算され、計一、五六〇・五文となる。置石の分を含めると一、六〇五・五文となり、実際の値一、六四五文より二・四%低い値である。

最後に、六月二三日の船については、史料における記載を表1の史料c4に示してある。

米五五・三文、小麦一七一・七文と計算され、計二二七・〇文となる。置石四五文も加算すると、実際の値二七〇文は極めて近い値である。その差はわずか〇・七%に過ぎない。

以上、一単位当たり正味の関銭平均値(表9、表10)によって実際の関銭値と近い数値が推算され、前章で提示した仮説の妥当性を示すと考えられる。

第三節 免除された関銭の推算

第二の研究目的に対しては、ここでは播磨国網干と備後国田嶋を取り上げて検討する。

まず、網干の船延べ六二艘のうち関銭の記載が欠如しているのは、史

表13 備前国犬嶋に所属する船における混載の事例と関銭推計値

①月日	③物品名と④その数量	⑤関銭	正味推計値
3月26日	米豆80石、備後170石	1845文	1,949文
5月16日	豆20石、備後230石	1645文	1,487文
6月23日	米5石、小麦13石	270文	227文

料c8に示した一二月一七日の三艘の他に、五月二四日のアカ四五石、一二月一五日の米五石についてである。一二月一七日の三艘が積載した物品を加えると、計が米一三五石、アカ四五石、豆二〇石となる。各物品の一石当たり正味の関銭平均値(順に一〇・〇五、三・一三、一三・五一)に石の値を掛け合わせると、一、三五六・八文、一四〇・九文、二七〇・二文と計算され、計一、七六七・九文と推定される。一艘当たり徴収される置石分を差し引きすることで推計される正味の総計は、一五、六四一文となる。

そして、田嶋の船一九艘については、六月三〇日と一月二日の計二艘が関銭の記載を欠いている。物品の計は塩二七石、備後三四〇石、小麦三〇石となる。なお、このうち塩は地元の田嶋で生産された塩と推定される。各物品の一石当たり正味の関銭平均値(順に四・四四、五・〇四、一三・二一―表9・表10)に石の値を掛け合わせると、一一九・八文、一、七一一・一文、三九六・三文と計算され、計二、二二九・七文と推定される。なお、備後が運ばれているのは一月であり、ここでは一月についての一石当たり正味の関銭平均値を採用している。

次に、関銭が徴収されている船について、関銭の総計は三二、四三〇文である。この値から一艘当たり徴収される置石分を差し引きした上で、先ほど推定した関銭免除分の値を加算することで推計される正味の総計は、三二、八九四・七文ということになる。

そして、先ほど嶋と犬嶋について示した例と同様に、複数物品が混載されている船については物品毎の関銭を推計できる。さらに今回は実際の関銭と対比して、物品毎の関銭を按分して求めることにする。例えば、一月二日の船の場合、米二〇石と備後三三〇石が運ばれて一、九四五文の関銭が徴収されている。米と備後(一月)の一石当たり正味の関銭平均値(各々一三・三五と五・〇四)を用いると、二六七文と一、六四四文、計一、九三一文と推計され、置石分を除いた関銭値一、九〇〇

文より二%増の値が得られる。そこで、米と備後の関銭推計値を各々二%減じた二六二・七文、一、六三七・三文と按分することにした。

このようにすると、全ての船について、関銭を物品毎に推計することができる。その推計の結果を表14に示した。同じ表に併せ掲げた、石を単位とした積載量と比較すると、次の論点に加えられる。すなわち、積載量では九〇%を占める備後は、一石当たりの平均関銭値が塩の中では高いとはいえず、他の物品に比すると低率なため、関銭推計値では構成比率を八〇%台にまで下げている。これに対して、正味の平均関銭値が比較的高率である赤鯛、豆、米(表10参照)は、その構成比率が三%以上となっている。平均関銭値が最も低率である樽は、積載量では赤鯛、米、豆と同程度であるが、関銭推計値による比率ではこれらに大きく水をあけられる結果を招いている。ちなみに、これらは関銭のうちでも升米の分(但し、推計値)であり、実際の価額は各々その百倍と推定される。

以上、本章の冒頭で掲げた第一の研究目的に関連し、登録された関銭の値について、複数物品に対して合算されていても物品毎に振り分け得ることが、上記の備前国犬嶋と讃岐国嶋の船の事例で示された。さらに、第二の研究目的については、播磨国網干と備後国田嶋の場合を検討することによって、免除されて史料では不明な関銭も、物品毎の数量さえ記載さ

表14 備後国田嶋に所属する船における物品毎の積載量と正味の関銭推計値

	積載量(構成比)	正味推計値(構成比)
米	90石(1.7)	1,322.9文(4.0)
小麦	30石(0.6)	396.3文(1.2)
豆	80石(1.5)	1,187.5文(3.6)
塩(田嶋)	27石(0.5)	119.8文(0.4)
備後	4,970石(91.9)	27,552.8文(83.8)
赤鯛	110石(2.0)	2,050.4文(6.2)
樽	100石(1.8)	265文(0.8)
計	5,407石(100)	32,894.7文(100)

注) 構成比の単位は%。

れていれば推定できた。同様に算出することによって、表11に示されているように、本節の冒頭で選定した船籍地全てについて正味の関銭の総計が推計された。表では関銭免除の対象となった物品名も挙げている。さらに、備後国田嶋については、算出された正味の関銭推計値を按分することによって、物品毎の推計も試みた。物品毎に推計された関銭は、価額と直接比例するとされているから、単純に計算できる積載量に比して、物品毎のウェイトを検討する際に、有用であると考えられる。

むすびに代えて—都市への流通と消費

文安二年「兵庫北関入船納帳」に登録された関銭について論じた本稿では、物品総価額の百分の一という従来から指摘されてきた升米に加え、一艘当たり一律に五〇文程度をも加算されていて、後者は四五文の置石であるという仮説を第2章の結論として提示した。そして、船籍地別に整理された関銭のデータを検討した第3章ではこの仮説に従い、関銭が複数の物品についての積算値である場合に、その積算基準を合理的な形で推察できた。さらに、関銭免除のために関銭の値が記載されていない場合でも、その値を推定することも示された。

このようにして、船籍地別に整理されたデータについて、積載された物品毎のウェイトを比較したり、船籍地相互で比較する際に関銭推計値を使える目途がついたと思われる。

このうち船籍地相互の比較という後者の点については、関銭総額一〇貫文以上が登録された船籍地に限って、登録総額から置石分を差し引き、その値を円の面積に比例させる形で分布図に表し、不十分ながら若干の議論を既に展開したことがある。⁽²⁴⁾ 参照されたい。

残された検討課題として、まず第一に、上述した仮説をより明確な形で実証する必要がある。単品として積載された船を欠くことから、単位

当たり平均関銭値を計算できない物品も認められるために、このような関銭額による議論を全面的に展開することもできないとはいえ、関銭による検討の有効性は高い。

第3章の考証による結論と言える表11を見ると、登録関銭を単純に総計した値による船籍地相互の順位と比べた場合、関銭の推計正味総計で判断すれば、若干の逆転現象が起こっている。すなわち、一〇位であった松江が、嶋と三原を追い抜き、八位に躍進している。これは、嶋と三原の船に関銭を免除されたものが比較的少なかったためである。

これに対し、「入船納帳」における④のデータによる「積載量」に基づいた順位とは入れ替わりがかなりある。一位が由良であることに変わりはないが、二位は関銭では田嶋が来るのに対し、積載量では海部になる。これは、海部の船によって運ばれる樽の平均関銭が低率であるためである。木材類は嵩高く、積載量では大きめに丈量される割には安価であった。このように、物品について、単位当たり正味の平均関銭の高低を加味した考察が必要であり、各船籍地相互を比較する上ではより重要であると言える。

さらに、積載量で集計しようにも、網干や嶋の船における駄・合のよりに、単位が異なれば総計は出せないが、関銭に統一すれば集計が貫徹できる点にも、関銭による集計の有利さが現れている。

このような各物品についての価格は、冒頭でも指摘したように、「流通」により消費者のもとに運ばれ、「消費」との関わりで生じる需要と供給とのバランス等で定まってくるものである。この点を加味して、若干の論点を加えておきたい。

表9で備後の一石当たり正味の平均関銭を入船月別に示した。平均関銭が月毎に変動しているのは、とりもなおさず備後の価格が変動していることを示す。それと供給しないしは「流通」量、すなわち兵庫北関への入関量との間の関係を見てみたい。備後の月別入関量については、廣山

寛道の研究がある。⁽²⁵⁾

廣山の集計によれば、入関量が最大なのは七月である。これに対し、平均関銭はなおも下がり続け、最安値は一〇月に記録する(表9)。しかし、意外にもその月は、入関量が最小なのである。それでも価格が低いのは、需要とのバランスの問題があるためであろうか。その後、平均関銭は少し上昇し、一月には倍以上が入関している。平均関銭と入関量との間に対応関係があると読めなくもないが、このような判断は一年を通じて行うことが現状では出来ない。この点も、今後の課題としたい。

この平均関銭も、直接的には兵庫における物品価格を反映したものと考えられる。京都など、その他の地との価格差は不明なのである。この点は、都市生活史データベース(特に価格)に期待したく、それをも含めた検討も、今後の課題として残されている。

上述の仮説は推論を重ねた面が否めず、机上の空論になりかねない。大方の叱正を請う次第である。

とはいえ、本稿の論考で、登録された関銭額によって当時の価格にアプローチできる可能性を示せたと考え、ひとまず擲筆したい。

註

(1) (宇佐見(二九九九)四六頁。この疑問は、「入船納帳」、本文で後述する「雑船納帳」を、それぞれ「升米納帳」、「置石納帳」と対比的に位置づけた見解に対して発せられている。

(2) この二つの理由は、既に拙稿で指摘した。(藤田裕嗣(一九八七)一〇頁。

(3) 有馬香織は、日本古文学学会第三三回学術大会における研究発表で「札」について論じている。具体的には、「札料足を支払うことによる関料を減免されている(有馬(二〇〇一))。表1の史料a6とa8では五艘または七艘の「札料足」が問題となっているが、四五文の倍数とは微妙に食い違う。当日配布のレジュームにおいて有馬は、本史料を引用しつつも、その食い違いについては言及していない。どのように説明できるのか、論文化が待たれる。なお、有馬発表につ

いて、筆者は後日になって、宇佐見隆之氏からご教示を得て、レジュームもご提供いただいた。記して感謝申し上げます。

(4) 「新城(二九八六)五二三頁(但し、頁数は、一九九四年発行の単行本による。以下同じ)。

(5) 「新城(二九八六)五二三頁

(6) 四一〇石のランクの項目に一石当たり九・四二文と極端に低い数値が来ている事例は、表1史料a5に挙げた。特段の注記もなく、残念ながらその理由は不明である。

(7) 「新城(二九八六)五三〇頁

(8) 「新城(二九八六)五二八頁

(9) 表6で二〇四月の三百石以下で「三・八」と極端に低い事例がある。図1では「二〇五月」のグラフで、他とは低いドットで示されている。この史料上の記載を表1のc1に示した。注記に「塩壺石上、同十四日朝、塩公事除定」とあって、一部を塩の現物で納入したためのものである。

(10) 図2のうち左側の「三原船による塩」では後半の◇に例外的に低いドットがあり、この史料を表1c5に示した。史料における記載を見る限り、その理由は不明である。また、右側「三原(塩)」でも後半の◇のうち、前半並に高い位置のドットが見られる。表1に史料を掲げなかったが、特段の注記もなく、これも理由は明らかでない。

(11) 「武藤(二九八二)二四〇〜二四一頁の表3。計算値を用いた分析は、とくには行われていない。

(12) 最低値は、例えば、七月二日クラゲ一〇桶を運ぶ番田船に対する⑤。なお、宇佐見は、「四十五文の端数の付いた関銭が多く見られる」と指摘している。

(宇佐見(二九九九)四六頁。

(13) 「新城(二九八六)五一八〜五一九頁。

(14) 正和四年(一一三五)の六波羅御教書案と統紙に筆写された尼崎・兵庫島等閑所条々事書案(「兵庫県史料編中世五」第三一・三二号文書)によると、兵庫嶋では「当嶋修固料」として上下船から四五文が徴収されていたのに対し、商人等は以前は下船に限って一升を取ってきたのに、上下船とも責め取られているのは近年になってからだ主張した。そこで、幕府は東大寺側に事情を注進するよう、申し渡している。その後の顛末は不明ながら、上船からも置石が徴収されていたことに注目したい。そのような動きが起りがちであったことを示しているものとも考えられよう。

(15) 筆者の主張の要点は、入船納帳に登録された関銭が、新城のように升米のみとは解釈できず、それに五十文程度が一律に加算されている、という点にある。

加筆されたのが置石か、別の名目であるのかは重視していないが、先述したように、置石である可能性は指摘できよう。

なお、下一桁が五という端数のある関銭の事例数は、表8で示されているが、それ以外の端数を持つ単品積載船については、実は表1にaとして管見の限り全て挙げた。すなわち一一例に過ぎず、全ての単品積載船一一〇三例のうちで僅か一にも満たないのである。ちなみに、これを複数物品の混載船についても見ると、管見の限り一三例に限られる(その一部を表1にbとして掲げた)。

これらは、登録された関銭が仮説のように計算されたとしても、積載物品の価額を百分の一にしたときに、多くは端数が出ないように、五や一〇文を単位に切り上げまたは切り下げの措置がなされていたことを意味しよう。第2章における考察で事例によつてはブレが出ることや第3章における推算によつて実際の登録値との間で若干の食い違いを出る原因でもあろうと筆者は考えている。

(16) 以下、「正味の平均関銭」または「正味の関銭平均値」とは、四五文の置石分を差し引いた上で算出した一単位当たりの関銭を指す。

(17) 第2章で考察対象となった物品である。

(18) 「」内の記号は、各船籍地に与えたコード番号を示す。以下同じ。なお、コードについては、「藤田裕嗣(一九九七)三〇頁を参照のこと。

(19) 計算式は、下の表を参照。
(20) 計算式は、下の表を参照。
(21) 計算式は、下の表を参照。
(22) 計算式は、下の表を参照。

(23) 例えば、讃岐嶋の場合、④の積載量は、表11に示されているように、少鯛のみ駄で示されているために、単純な合算はできない。これに対し、関銭では統一的な基準による比較が可能となる。

但し、少鯛の場合、混載により運搬され、関銭の合算値が示されているために、計算はやや複雑となる。少鯛分のみに対する関銭推算値は、本文で示されたように、五五四・一文である。塩と少鯛が積載された船に対する関銭合算推定値は、一、〇〇六・六文となり、実際の登録値一、一五〇文から推算される正

注(19)	米：20石×13.35文/石 = 267文 塩：230石×1.81文/石 = 416.3文 材木：10石×2.54文/石 = 25.4文
(20)	米：5石×11.05文/石 = 55.3文 小麦：13石×13.21文/石 = 171.7文
(21)	16,213文 - 45文×(62 - 10) + 1,768文 = 15,641文
(22)	31,430文 - 45文×(19 - 2) + 2,229.7文 = 32,894.7文

味の関銭一、一〇五文よりも八・六%低い値である。そこで、少額分の関銭按分値は、八・六%高い六〇・八文となる。これは、嶋についての登録値の正味一、八二五文に対して、五・一%を占めるといことになる。

(24) 〔藤田裕嗣(二〇〇一b)〕三六―三七頁。

ちなみに、南海道の船籍地は、樽や材木のウェートが高い。別の拙稿で示されたデータ④の積載量による分布図でも、これらの船籍地は重要と見なされ挙げられているが(〔藤田(一九八七)〕一頁、図6。但し、誤りも多く、〔藤田(二〇〇一a)〕一五九頁図1に修正して示した)、それらの物品の平均関銭はいずれも低率のため、関銭総額一〇貫文という基準では多くの船籍地が漏れ落ちしてしまうことも指摘しておく。

(25) 〔廣山(一九八五)〕三九九頁、表5。神木哲夫による集計とは若干の差異があるが、傾向としては同様である。〔神木(一九九六)〕一三〇―一三二頁。

引用・参考文献

- 有馬香織(二〇〇一)「中世兵庫関における『札』の機能―二種の文安二年兵庫北関関銭納帳の分析―」『古文书研究』五三三号(日本古文书学会第三三回学術大会研究発表要旨)
- 今谷 明(一九八一a)「瀬戸内制海権の推移と入船納帳」燈心文庫・林屋辰三郎編『兵庫北関入船納帳』、中央公論美術出版
- 今谷 明(一九八一b)「兵庫関納帳に見える『三原』について」『日本歴史』四〇一号
- 今谷 明(一九八四)「兵庫関船納帳について」『兵庫史学』七〇号
- 宇佐見隆之(一九九九)「関の本質と場」同『日本中世の流通と商業』吉川弘文館
- 神木哲男(一九八四)「中世後期の商品流通と領主経済」『国民経済雑誌』一四九巻六号
- 神木哲男(一九八九)「一五世紀なかば瀬戸内海における商品輸送と港湾―文安二年『兵庫北関入船納帳』の分析」柚木学編『日本水上交通史論集第三巻瀬戸内海水上交通史』文献出版
- 神木哲男(一九九二)「一五世紀なかば瀬戸内海における商品輸送―米を中心に―文安二年『兵庫北関入船納帳』の基礎分析・1」『国民経済雑誌』一六五巻四号
- 神木哲男(一九九三)「一五世紀なかば瀬戸内海における米輸送―文安二年『兵庫北関入船納帳』の基礎分析・2」『国民経済雑誌』一六八巻三号
- 神木哲男(一九九四)「中世瀬戸内海水運」『国民経済雑誌』一六九巻四号
- 神木哲男(一九九六)「中世の瀬戸内海と兵庫津―『兵庫北関入船納帳』が語るもの―」神木哲男・崎山昌廣編『歴史海道のターミナル―兵庫の津の物語』神戸新聞総合出版センター
- 小林保夫(一九八二)「入船納帳にみる国料と過書」燈心文庫・林屋辰三郎編『兵庫北関入船納帳』、中央公論美術出版
- 小林保夫(一九八四)「淀津の形成と展開―淀十一艘の成立をめぐる―」『年報中世史研究』九号
- 小林保夫(一九八五)「兵庫北関関銭小考」『堺女子短期大学紀要』二〇号
- 新城常三(一九八六)「室町前期の兵庫関―二つの『入船納帳』の性格及成立事情―」『史学雑誌』九五巻六号(後に加筆・修正して同『中世水運史の研究』塙書房、一九九四に所収)
- 新城常三(一九九一)「中世に於ける関税の変遷」『地域史研究』二〇巻三三三号
- 鈴木敦子(一九九二)「中世後期の問丸―港湾都市兵庫における―」『史艸』三三三号
- 徳仁親王(一九八二)「兵庫北関入船納帳」の一考察―問丸を中心にして―『交通史研究』八号
- 徳仁親王(一九八九)「室町前・中期の兵庫関の二、三の問題」安田元久編『中世日本の諸相』下、吉川弘文館
- 林屋辰三郎(一九八二)「兵庫北関入船納帳について」燈心文庫・林屋辰三郎編『兵庫北関入船納帳』、中央公論美術出版
- 廣山克道(一九八五)「兵庫北関入船納帳」にあらわれる塩―松岡秀夫先生傘寿記念論文集刊行会編『兵庫史の研究』神戸新聞出版センター
- 藤田裕嗣(一九八七)「安芸国沼田荘の市場と瀬戸内流通網」『歴史地理学』一三六
- 藤田裕嗣(一九九七)「一五世紀中葉における阿波国から畿内に向かう海上輸送の分析」『徳島地理学会論文第二集』
- 藤田裕嗣(一九九八)「中世瀬戸内水運に活躍する船頭の旅―『兵庫北関入船納帳』に現れた諸国―畿内間を往復する船頭の分析―」『旅の文化研究所研究報告』六号
- 藤田裕嗣(二〇〇〇a)「文安二年『兵庫北関入船納帳』に登録された備前牛窓の船と船頭」『五十周年記念論集』(神戸大学文学部)
- 藤田裕嗣(二〇〇〇b)「兵庫周辺の船による一五世紀中葉の海上輸送―摂津国の船との対比―」足利健亮先生追悼論文集編纂委員会編『地図と歴史空間』、大明堂
- 藤田裕嗣(二〇〇一a)「中世商業文書」有蘭正一郎他編『歴史地理調査ハンドブック』、古今書院
- 藤田裕嗣(二〇〇一b)「元寇時代の歴史地理」『地理』四六巻八号
- 藤田裕嗣(二〇〇二)「入船納帳」研究の成果と課題『歴史と神戸』四一巻二号
- 藤田裕嗣(二〇〇三)「十五世紀中葉の瀬戸内水運における備前・備中・備後国―讃岐国との比較から―」石原潤編『農村空間の研究(上)』、大明堂

武藤 直（一九八二）「中世の兵庫津と瀬戸内海水運―入船納帳の船籍地比定に関連して―」、燈心文庫・林屋辰三郎編『兵庫北関入船納帳』、中央公論美術出版

（神戸大学文学部、国立歴史民俗博物館共同研究員）

（二〇〇三年六月五日受理、二〇〇三年七月一八日審査終了）

An Examination of the Tax in the Record Retained at the Customhouse of the Port of North Hyogo in 1445

FUJITA Hirotsugu

As part of one of the National Museum of Japanese History's joint research projects, I have been engaged in continuing research and analysis based on Records of the Custom House of the Port of North Hyogo dated 1445, on account of their importance as historical materials which provide details on the distribution of commodities to the cities in that area at that time. With "consumption" as one overriding theme of this joint research project, I decided to take a look at records pertaining to handling taxes contained in these historical materials. On the basis of the findings of previous studies which have concluded from these same records that there was a handling tax known as shomai equal to one percent of the value of a commodity, it follows that the value obtained by multiplying by a hundred the amount of handling tax levied on a particular commodity was the price of that commodity at that time. However, a re-examination of this view has found that in addition to this shomai that was a one percent handling tax, an extra tax of around 50 mon was levied uniformly on each vessel. This has led to the hypothesis that this tax was a 45 mon levy known as okiishi. Next, in accordance with this hypothesis I examined tax data contained in these records which were arranged in categories showing totals for each home port. First, in cases of integrated values where separate taxes were levied on a number of commodities, it was possible to use a rational means of deducing the criteria for their integration. In other words, because the value arrived at on the basis of the above hypothesis was in fact close to the actual integrated value, we may view the hypothesis as being correct. Conversely, for the value of the taxes that were recorded, it was possible to separate out the taxes levied on each commodity even though the taxes for a number of commodities had been added to form a total. Furthermore, even in cases where tax exemptions resulted in the absence of notations, this hypothesis made it possible to estimate a value for such commodities. Thus, because the tax calculated for each commodity is a direct proportion of its price, that is, the value of each commodity, when comparing the amounts of each commodity carried by a vessel or when making comparisons between the home ports it is more useful than being able to simply calculate a vessel's total load.