

# 中世対馬船の日本海航行 航路の選択と利用をめぐる

Sailing of Tsushima Ships on the Sea of Japan in the Medieval Ages : Selection and Utilization of Sea Routes  
ARAKI Kazunori

## 荒木和憲

### はじめに

島根県益田市に所在する中須東原・西原遺跡からは、十五世紀半ばから十六世紀前半に最盛期を迎えた港湾の遺構とともに、朝鮮半島南東部の地方窯である熊川窯で製作された小皿（灰青釉陶器皿）<sup>(1)</sup>が出土している。こうした朝鮮陶器は商品価値の低い日用雑器であることから、貿易都市博多での選別・淘汰を経ることなく、対馬から益田へダイレクトに流入したものであり、朝鮮―対馬―山陰を結ぶ物流を担う対馬の「興利倭船」（商船）<sup>(2)</sup>によって運ばれてきたことが指摘されている。

ここで問題となるのが対馬と山陰地方を結ぶ航路である。対馬商人が対馬―石見―若狭を結ぶ航路を利用していたことはかねてより知られてきたが<sup>(3)</sup>、近年、米谷均氏は朝鮮史料から対馬―石見間の直航路が存在した可能性を指摘した<sup>(4)</sup>。史料上は「北路」と称されるもので、日本海西部―玄界灘・響灘の沖合と「西日本海」<sup>(5)</sup>―の航路ということになる。前段で述べた朝鮮陶器は「北路」を経由して石見益田に流入してきたのである

うか。

そこで本稿では、対馬と本州とを結ぶ「北路」と「南路」に関する既知の史料を読み直しながら、それぞれの航路の特性、および対馬船の航路選択と利用の問題を考察することを目的とする。その際、航路選択を規定する要因として、北部九州の政治情勢とそれに付随する通行制限（海上警固と通関制限）を重視する。なお、行論中に登場する海域名称・地名・航路については、**【図6】**を適宜参照されたい。

### 一 「北路」と「南路」

#### 1 文献史料の検討

対馬と本州を結ぶ航路を示すものとして、よく知られている史料は、以下に掲げる**【史料1】**、**【史料2】**、**【史料3】**である。

〔史料1〕『海東諸国紀』日本国紀・畿内五州・山城州・細川殿（部分）<sup>(6)</sup>

又有<sup>(元)</sup>細川勝氏。勝源從兄弟。文明二年庚寅、遣<sup>(原)</sup>使來朝。初上松浦那久野能登守藤源朝臣頼永、遣<sup>(原)</sup>壽蘭書記來朝。時我<sup>(原)</sup>世祖、方議<sup>(足利義政)</sup>通<sup>(足利義政)</sup>信於日本国王、以<sup>(足利義政)</sup>風水險遠、欲<sup>(原)</sup>因<sup>(原)</sup>諸酋使<sup>(原)</sup>為<sup>(原)</sup>中使問上。時在<sup>(原)</sup>館者、則壽蘭於<sup>(原)</sup>其中<sup>(原)</sup>稍解<sup>(原)</sup>事。遂<sup>(原)</sup>命授<sup>(原)</sup>書与<sup>(原)</sup>礼物、以送<sup>(原)</sup>于<sup>(原)</sup>国王。又<sup>(原)</sup>命<sup>(原)</sup>三<sup>(原)</sup>礼曹<sup>(原)</sup>書論<sup>(原)</sup>大内殿及頼永護送<sup>(原)</sup>、兼致<sup>(原)</sup>賜物。文正元年丙戌五月、受<sup>(原)</sup>命而去。庚寅乃來。壽蘭言「其年六月、還<sup>(原)</sup>上松浦、修<sup>(原)</sup>船備<sup>(原)</sup>行裝。丁亥二月、自<sup>(原)</sup>上松浦<sup>(原)</sup>発<sup>(原)</sup>向<sup>(原)</sup>国都、都中兵起、海賊充斥、南海路梗、從<sup>(原)</sup>北海<sup>(原)</sup>而往。四月、始到<sup>(原)</sup>若狹州<sup>(原)</sup>、<sup>(原)</sup>倭調臥<sup>(原)</sup>、馳<sup>(原)</sup>報<sup>(原)</sup>国王。国王遣<sup>(原)</sup>兵迎<sup>(原)</sup>之。然盜賊縱橫、或從<sup>(原)</sup>間道<sup>(原)</sup>、或留滯、備<sup>(原)</sup>経<sup>(原)</sup>艱苦<sup>(原)</sup>、凡六十日而得<sup>(原)</sup>達<sup>(原)</sup>国都。致<sup>(原)</sup>書与<sup>(原)</sup>礼物于<sup>(原)</sup>国王、館<sup>(原)</sup>于<sup>(原)</sup>東福寺。国王方在<sup>(原)</sup>細川殿陣中<sup>(原)</sup>、与<sup>(原)</sup>山名殿<sup>(原)</sup>相持、未<sup>(原)</sup>暇<sup>(原)</sup>修答<sup>(原)</sup>。戊子二月、受<sup>(原)</sup>答書。国王更議「不<sup>(原)</sup>可<sup>(原)</sup>無<sup>(原)</sup>答使」。又命<sup>(原)</sup>勝氏<sup>(原)</sup>、備<sup>(原)</sup>三<sup>(原)</sup>方物<sup>(原)</sup>遣<sup>(原)</sup>使。勝氏自為<sup>(原)</sup>書遣<sup>(原)</sup>心苑東堂等<sup>(原)</sup>、与<sup>(原)</sup>壽蘭<sup>(原)</sup>偕來。壽蘭又言「大内処書与<sup>(原)</sup>賜物、使<sup>(原)</sup>人<sup>(原)</sup>伝送<sup>(原)</sup>、為<sup>(原)</sup>海賊所<sup>(原)</sup>掠<sup>(原)</sup>。其所<sup>(原)</sup>言多浮浪、不<sup>(原)</sup>可<sup>(原)</sup>尽信」。

〔書き下し文〕

又<sup>(原)</sup>細川勝氏有<sup>(原)</sup>り。勝元の從兄弟なり。文明二年庚寅、使<sup>(原)</sup>を遣<sup>(原)</sup>わして來朝せしむ。初め上松浦那久野能登守藤原朝臣頼永、壽蘭書記を遣<sup>(原)</sup>わして來朝せしむ。時に我が世祖、方に日本国王に通信するを議するに、風水險遠なるを以て、諸酋使に因りて使問を為さんと欲す。時に館に在る者、則ち壽蘭は其の中に於いて稍<sup>(原)</sup>や事を解す。遂に命じて書と礼物を授け以て国王に送らしむ。又<sup>(原)</sup>三<sup>(原)</sup>礼曹<sup>(原)</sup>に命じ、書もて大内殿及び頼永に護送を論し、兼ねて賜物を致さしむ。文正元年丙戌五月、命を受けて去く。庚寅乃ち來る。壽蘭言に「其の年六月、上松浦に還り、船を修して行装を備う。丁亥二月、上松浦よ

り国都に発向するに、都中に兵起り、海賊充斥し、南海路は梗がれば、北海に従いて往く。四月、始めて若狹州（倭調臥可沙）に到り、国王に馳報す。国王兵を遣わして之を迎えしむ。然るに盜賊縱横し、或いは間道に従い、或いは留滯し、備に艱苦を経ること、凡そ六十日にして国都に達するを得たり。書と礼物を国王に致し、東福寺に館す。国王方に細川殿の陣中に在りて、山名殿と相持すれば、未だ修答するに暇あらず。戊子二月、答書を受く。国王更に議するに「答使無かるべからず」と。又<sup>(原)</sup>勝氏に命じ、方物を備えて使<sup>(原)</sup>を遣<sup>(原)</sup>わしむ。勝氏自ら書を為して心苑東堂等を遣<sup>(原)</sup>わし、壽蘭と偕<sup>(原)</sup>に來らしむ」と。壽蘭又<sup>(原)</sup>言<sup>(原)</sup>に「大内の処の書と賜物は、人をして伝送せしむるに、海賊の掠むる所と為る」と。其の言う所は多く浮浪なれば、尽くは信ずべからず。

文正元年（一四六六）五月、肥前名護屋の（那久野頼永）の使者として朝鮮を訪れた禅僧の壽蘭は、帰国するにあたり、朝鮮国王世祖から日本国王（足利義政）あての「書」（国王書契、いわゆる国書）と礼物を託された。ただし、（那久野頼永）は対馬宗氏によって創出された架空の人物であること、その名を騙って遣わされた使者（偽使）が東福寺派僧壽蘭であること、壽蘭が同じく架空の人物である（細川勝氏）の使者として再度朝鮮に遣わされたことが指摘されている。

その壽蘭の發言をどこまで信用できるかという問題はあるものの、文正元年六月に上松浦に戻った壽蘭は、翌応仁元年（文正二・一四六七）二月に「国都」（京都）にむけて出發したという。しかし、「都中」（洛中）で合戦（応仁・文明の乱）が始まっており、「南海路」も「海賊」が横行して通行できなくなったため、「北海」を経由し、若狭から京都に入ることに成り、その行程は約六〇日を要したという。ここでいう「南海路」は瀬戸内海航路、「北海」は日本海航路を指すと考えられている。

る。<sup>(8)</sup>なお、大内政弘あての「書」(礼曹参判書契)と賜物を別人に託して伝送させたところ、「海賊」に奪われてしまった、というのは虚構とみられる。後述するように、この時期の宗氏は少弐教頼を擁して大内氏と交戦していたからである。

【史料2】『峯郡御判物帳』佐賀村塩津留津右衛門所持・宗貞国書下写<sup>(9)</sup>

吹拳彦通、陸地・石見・若狭・高麗への大小船の公事、漁夫船、并

塩判、船の売口買口、人の売口買口の事、扶持申所之状如件、

文明六

八月九日 貞国

塩津留主殿助殿

文明六年(一四七四)に対馬守護の宗貞国が被官の塩津留主殿助に対し、「陸地・石見・若狭・高麗への大小船の公事」などを「扶持」したものである。「陸地」(六地)は九州六か国(筑前・筑後・豊前・豊後・肥前・肥後)を指す言葉である。<sup>(10)</sup>「公事」は宗氏による課税のことで、その「扶持」は免除を意味し、実質的には知行宛行に等しい。<sup>(11)</sup>塩津留主殿助は朝鮮―対馬―北部九州―石見―若狭間を往来する廻船を経営していたわけである。彼は二年前に壱岐から対馬へ亡命してきた人物であるから、対馬を拠点として従来どおりの廻船を経営していたのであろう。つまり、対馬・壱岐の廻船にとって、石見・若狭が西日本海航路における重要地域と認識されていたのである。

【史料3】『成宗実録』七年(一四七六)七月丁卯(二十六日)条(部分)<sup>(13)</sup>

初十日、一岐州護軍三甫郎大郎持酒肴<sup>(金百貫)</sup>来慰。臣問「日本国兵

乱何如」。答曰「兩國深溝樹柵、至<sup>(大内・少弐)</sup>今相持、勝負未<sup>(金百貫)</sup>決」。又問

「我国使船可<sup>(朝貢)</sup>以得<sup>(足利義政)</sup>達<sup>(三)</sup>三國王<sup>(足利義政)</sup>処<sup>(一)</sup>乎」。答曰「南路兵乱、散無<sup>(三)</sup>統

紀。必為<sup>(三)</sup>海賊所<sup>(一)</sup>掠。若自<sup>(一)</sup>一岐州<sup>(一)</sup>由<sup>(三)</sup>北海<sup>(一)</sup>而行、則風便八日可<sup>(三)</sup>到<sup>(一)</sup>若狭州<sup>(一)</sup>。自<sup>(一)</sup>若狭州<sup>(一)</sup>陸行、三息至<sup>(三)</sup>伊麻豆站<sup>(一)</sup>。乘<sup>(一)</sup>船由<sup>(三)</sup>水路<sup>(一)</sup>行、三息至<sup>(三)</sup>沙可毛道站<sup>(一)</sup>。陸行、一息至<sup>(三)</sup>三國王<sup>(一)</sup>処<sup>(一)</sup>。博多・一岐商販人、皆由<sup>(三)</sup>此路<sup>(一)</sup>往来。大国若遣<sup>(三)</sup>通信使<sup>(一)</sup>、我当<sup>(三)</sup>指路<sup>(一)</sup>矣。宗職家領<sup>(三)</sup>兵百余<sup>(一)</sup>、賣<sup>(三)</sup>酒饌<sup>(一)</sup>来慰、贈<sup>(三)</sup>人情<sup>(一)</sup>。職家乃<sup>(三)</sup>島主<sup>(一)</sup>子貞秀妻<sup>(一)</sup>也。

【書き下し文】

初十日、一岐州護軍三甫郎大郎酒肴<sup>(金百貫)</sup>を持ち来りて慰む。臣問うに「日本国の兵乱は何如」と。答えて曰く「兩國は深溝・樹柵もて、今に至るも相持し、勝負は未だ決せず」と。又た問うに「我が国の使船は以て<sup>(尾船義忠)</sup>國王の処に達するを得べきか」と。答えて曰く「南路は兵乱なれば、散じて統紀無し。必ず海賊の掠むる所と為らん。若し一岐州より北海に由りて行かば、則ち風便八日もて若狭州に到るべし。若狭州より陸行せば、三息もて伊麻豆<sup>(今津)</sup>站に至らん。船に乗り水路に由りて行かば、三息もて沙可毛<sup>(坂本)</sup>道站に至らん。陸行せば、一息もて國王の処に至らん。博多・一岐の商販人は、皆な此の路に由りて往来す。大国若し通信使を遣わさば、我れ<sup>(わ)</sup>当に指路すべし」と。宗職家は兵百余を領し、酒饌を賣らし来りて慰め、人情を贈れり。職家は乃ち島主<sup>(宗貞国)</sup>の子貞秀<sup>(金貞)</sup>の妻の兄なり。

文明八年(一四七六)、対馬島宣慰使として対馬を訪れた金貞貞は、壱岐の三郎太郎(三甫郎大郎)と会い、日本の「兵乱」の状況と、通信使の船を京都方面まで派遣することができるか否かを尋ねた。これに対して三郎太郎は、「南路は兵乱のため無秩序な状態です。必ず海賊に襲撃されるでしょう。もし壱岐から北海を経由して行けば、風に任せて八日若狭に到達できるでしょう。(中略)博多と壱岐の商人は、みなこ

の路を經由して往来しています」と答えている。ここでいう「南路」は瀬戸内海航路、「北海」は日本海航路を指すと考えられている<sup>(14)</sup>。近年、米谷均氏によって見出されたのが【史料4】である（「はじめに」参照）。

【史料4】『顔察堂集』巻四・遺行（部分）<sup>(15)</sup>

国家通<sup>(朝鮮)</sup>信日本、為<sup>(金訥)</sup>使者皆憂<sup>(金訥)</sup>危欲<sup>(金訥)</sup>免。臨<sup>(金訥)</sup>發、書狀官有<sup>(金訥)</sup>故、薦<sup>(金訥)</sup>公以代。公欣然就<sup>(金訥)</sup>道、略無<sup>(金訥)</sup>難色。至<sup>(金訥)</sup>對馬島、宣<sup>(金訥)</sup>旨既。將<sup>(宗貞國)</sup>啓<sup>(宗貞國)</sup>棹、島主難<sup>(宗貞國)</sup>之曰「自<sup>(宗貞國)</sup>島抵<sup>(宗貞國)</sup>本國<sup>(宗貞國)</sup>有<sup>(宗貞國)</sup>兩路<sup>(宗貞國)</sup>。北路越<sup>(宗貞國)</sup>海十<sup>(宗貞國)</sup>余日、直泊<sup>(宗貞國)</sup>石見州<sup>(宗貞國)</sup>。在<sup>(宗貞國)</sup>日本北<sup>(宗貞國)</sup>。南路渡<sup>(宗貞國)</sup>二岐<sup>(宗貞國)</sup>・博多<sup>(宗貞國)</sup>二海<sup>(宗貞國)</sup>、又沿<sup>(宗貞國)</sup>海三十余日而至<sup>(宗貞國)</sup>焉。今使臣之行、弊島為<sup>(宗貞國)</sup>之嚮導、由<sup>(宗貞國)</sup>北則往返便速。由<sup>(宗貞國)</sup>南則必淹數月。非<sup>(宗貞國)</sup>徒<sup>(宗貞國)</sup>島貧行齋之難<sup>(宗貞國)</sup>、海寇充斥、固不<sup>(宗貞國)</sup>可<sup>(宗貞國)</sup>達<sup>(宗貞國)</sup>。論詰未<sup>(宗貞國)</sup>已。<sup>(北路難險、自昔不通、我國使臣、皆由南達、島人謠言、故詰之。)</sup>於<sup>(宗貞國)</sup>是、一行聚議、趙之瑞<sup>(以從事官赴焉)</sup>。等曰「南路賊熾、豈可<sup>(宗貞國)</sup>達耶」。公曰「由<sup>(宗貞國)</sup>北乎」。曰「連天大洋、<sup>(連天大洋、)</sup>澗旬浮海、自<sup>(宗貞國)</sup>前不<sup>(宗貞國)</sup>由<sup>(宗貞國)</sup>之路。今豈可<sup>(宗貞國)</sup>輕冒<sup>(宗貞國)</sup>其險<sup>(宗貞國)</sup>」。公笑曰「然則南北皆難。欲<sup>(宗貞國)</sup>止<sup>(宗貞國)</sup>此行<sup>(宗貞國)</sup>乎。況南路所<sup>(宗貞國)</sup>歷、皆有<sup>(宗貞國)</sup>書幣<sup>(宗貞國)</sup>、鳥得<sup>(宗貞國)</sup>擅違<sup>(宗貞國)</sup>」。公独確執、議遂定、已而使疾革不<sup>(宗貞國)</sup>能<sup>(宗貞國)</sup>行。將<sup>(宗貞國)</sup>書稟<sup>(宗貞國)</sup>、皆欲<sup>(宗貞國)</sup>以<sup>(宗貞國)</sup>道梗<sup>(宗貞國)</sup>為<sup>(宗貞國)</sup>上<sup>(宗貞國)</sup>辭。公曰「諉以<sup>(宗貞國)</sup>浪語<sup>(宗貞國)</sup>、奉<sup>(宗貞國)</sup>命不<sup>(宗貞國)</sup>達、豈使節乎。即草奏。但言<sup>(宗貞國)</sup>使病<sup>(宗貞國)</sup>、待<sup>(宗貞國)</sup>朝命<sup>(宗貞國)</sup>、当<sup>(宗貞國)</sup>從<sup>(宗貞國)</sup>南道<sup>(宗貞國)</sup>」云云。一行皆曰「稟辭如<sup>(宗貞國)</sup>此、必易<sup>(宗貞國)</sup>他使<sup>(宗貞國)</sup>。吾儕此行難<sup>(宗貞國)</sup>乎免<sup>(宗貞國)</sup>矣」。及<sup>(宗貞國)</sup>命還書<sup>(宗貞國)</sup>至<sup>(宗貞國)</sup>、一行驚躍、喜声如<sup>(宗貞國)</sup>雷。公独怡然、謂<sup>(宗貞國)</sup>曹伸<sup>(宗貞國)</sup>曰「与<sup>(宗貞國)</sup>爾誦<sup>(宗貞國)</sup>蘇詩<sup>(宗貞國)</sup>未<sup>(宗貞國)</sup>了。可<sup>(宗貞國)</sup>恨」。初留<sup>(宗貞國)</sup>島中<sup>(宗貞國)</sup>、約<sup>(宗貞國)</sup>与<sup>(宗貞國)</sup>伸誦<sup>(宗貞國)</sup>東坡日三十紙<sup>(宗貞國)</sup>。伸誦、則公背<sup>(宗貞國)</sup>之。公所<sup>(宗貞國)</sup>誦亦令<sup>(宗貞國)</sup>伸背<sup>(宗貞國)</sup>。故云。

〔書き下し文〕

国家<sup>(朝鮮)</sup>の日本に通信するに、使いと為る者は皆な危きを憂えて免れんと欲す。発するに臨み、書状官に故有れば、公を薦めて以て代われ

り。公欣然として道に就き、略ほ難色無し。對馬島に至り、宣旨既く。將に棹を啓かんとするに、島主<sup>(宗貞國)</sup>之を難じて曰く「島より本國に抵るに兩路有り。北路は海を越ゆること十余日にして、直に石見州<sup>(宗貞國)</sup>（日本の北に在り）に泊す。南路は一岐・博多の二海を渡り、又た海に沿うこと三十余日にして焉に至る。今使臣の行、弊島之が為め嚮導するに、北に由らば則ち往返すること便速ならん。南に由らば則ち必ず淹ること数月ならん。徒に島貧行齋の難なるのみに非ず、海寇充斥すれば、固より達すべからず」と。論詰すること未だ已まらず（北路は難険にして、昔より通らず。我が国の使价は、皆な南に由りて達すれば、島人の謠言なり。故に之を詰す。是に於いて、一行聚議するに、趙之瑞（從事官を以て焉に赴く）等曰く「南路は賊熾んなれば、豈に達すべけんや」と。公曰く「北に由るか」と。曰く「連天大洋、澗旬浮海なれば、前より由らざるの路なり。今豈に輕がるしく其の險を冒すべけんや」と。公笑いて曰く「然れば則ち南北皆な難たり。此の行を止めんと欲するか。況わんや南路の歴る所は、皆な書幣有れば、鳥ぞ擅まに違うを得ん」と。公独り確執し、議遂に定まるに、已にして使いの疾革もて行く能わず。將に書稟せんとするに、皆な道の梗がるを以て辞と為さんと欲す。公曰く「諉くるに浪語を以てし、命を奉ずるに達せざるは、豈に使節ならんや。即ちに草奏せん。但だ使の病のみを言い、朝命を待ち、当に南道に従うべし」と云云。一行皆な曰く「稟辭此のごとくなれば、必ず他使に易わらん。吾儕此の行は免るるに難からん」と。命もて還書の至るに及び、一行驚躍し、喜声すること雷のごとし。公独り怡然として、曹伸に謂いて曰く「爾と蘇詩を誦すること未だ了らず。恨むべし」と。初め島中に留まるに、伸と東坡日三十紙を誦するを約せり。伸誦さば、則ち公之に背く。公の誦する所も亦た伸をして背かしむ。故に云う。

文明十一年（一四七九）、日本国通信使（いわゆる朝鮮通信使）の書状官として対馬を訪れた金訥が宗貞国と会見し、京都までの移動について協力を求めたところ、貞国は難色を示した。貞国の発言（傍線部A）を現代日本語訳すると、「対馬から本国（本州）に向かうには二つの航路があります。北路の場合は、海を越えて一〇日余りで石見州に直接停泊します。南路の場合は、壱岐・博多の二海を渡り、さらに海上を三〇日余り進めばここに到達します。今回の通信使を対馬側が先導するにあたり、北を経由するならば、往來は迅速です。南を経由するならば、必ず数カ月滞在することになります。対馬は貧しく旅費の負担が難しいですし、そればかりか海賊がたくさんいますから、そもそも京都には到達できないでしょう」となる。また、従事官趙之端の発言（傍線部B）は「（北路の航海は）連日大洋に浮かび、一〇日ほど海に浮かぶものであるため、以前より通らなかつた道です」というものである。

ここでいう「北路」は日本海航路、「南路」は瀬戸内海航路を指すと考えられているが、後者に関しては一考を要する。傍線部Aに「南路渡二岐・博多二海」、又沿海三十余日而至焉」とあるが、「至」の「焉」(こ)が何を指すかが問題となる。【史料1】と【史料3】に引きつけば、通信使の最終目的地である京都を指すという解釈になるわけであるが、傍線部Aの文脈に照らせば、直前の「石見州」を指すと考えざるをえない。つまり、この場合の「南路」は「二岐・博多二海」（対馬―壱岐間と壱岐―博多間の海域、すなわち玄界灘）を縦断する航路を指しており、博多―石見間の航路が「沿海三十余日」であるという意味に解される。所要日数の多さに鑑みれば、筑前・豊前・長門・石見の沿岸近くをゆっくりとしたペースで移動するための航路ということになる。

以上のように、対馬・壱岐と本州を結ぶ航路としては北路と南路が存在した。北路は玄界灘・響灘の沖合（北海）を横断し、西日本海の沖

合へと接続する航路である。それに対して南路は、狭義には対馬―壱岐―博多間の海域（玄界灘）を縦断する航路を指し、広義には博多―関門海峡―瀬戸内間、および博多―長門西部間を沿岸航行する航路を含むと考えられる。

## 2 古地図の検討

『海東諸国紀』には、本文編（日本国紀・琉球国紀・朝聘応接紀）の付録として「日本本国之図」（本州地図、以下「本国図」）、「日本国西海道九州之図」（九州地図、以下「九州図」）などの地図が収録されている。これらの地図は享徳二年（一四五三・朝鮮端宗元）に博多商人の道安が朝鮮にもたらした地図がベースとなっている<sup>(17)</sup>。海域には白線で航路が示されており、各地の港湾や島々を結ぶ複数の航路がどのように接続していたのかがわかる。

これらの地図に「北路」はどのように示されているのであろうか。まず、「九州図」（図1）をみると、博多浜西側の「想未要時」（住吉、福岡県福岡市博多区）を起点として、「藍島」（相島、糟屋郡新宮町）の西方沖、「於路島」（小呂島、福岡市西区）の東方沖、「小崎於島」（沖ノ島、宗像市）の北方沖を通過する航路を示し、「指出雲州」（出雲州へ向かう）と注記する。これはまさしく「北路」の玄界灘・響灘側を示すものである。

一方、「本国図」（図2）【図3】は「長門州」の北方沖から「丹後州」にいたる西日本海航路を示す。その西端に「指筑前州博多」とあり、「九州図」の「指出雲州」と対応することがわかる。つまり、「本国図」は「北路」の西日本海側を示しているのである。その航路をたどると、長門の「眞任浦」（肥中、山口県下関市）、石見の「長濱浦」（島根県浜田市）、出雲の「大河」（神戸川、同出雲市）と「三尾開浦」（美保関、同境港市）、伯耆の「湖」（東郷池、同倉吉市）、丹後の「大

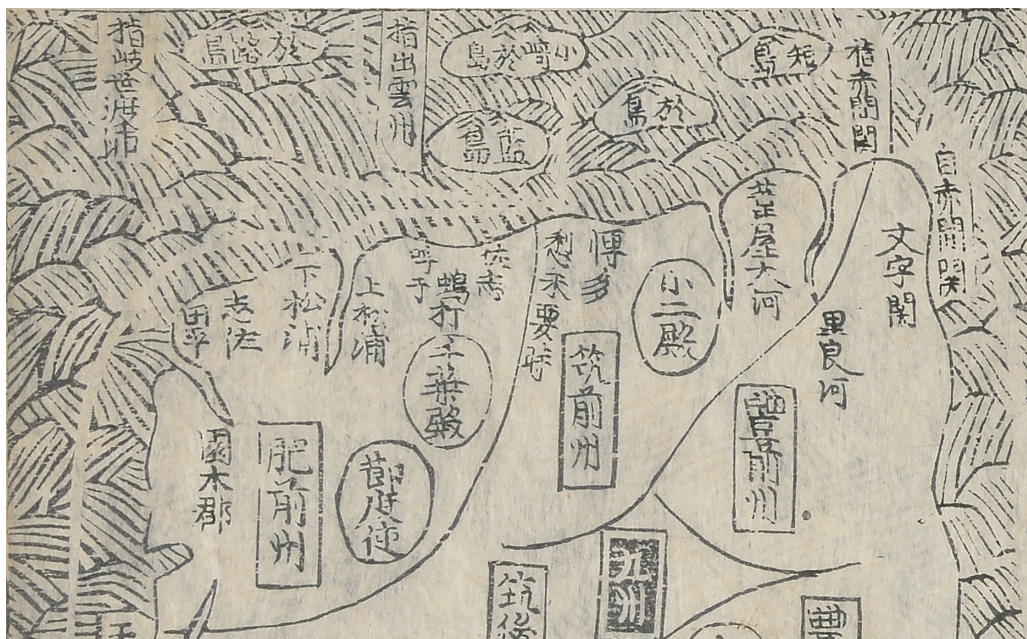
河」(円山川、兵庫県豊岡市)と東部の港湾(京都府宮津市付近)を寄港地として記す。そして、丹後の港湾のすぐ東側には若狭の「小湊浦」(福井県小浜市)を記す。基幹航路は「湖」(東郷池)と「大河」(丸山川)で屈曲し、かつ出雲の「三尾開浦」(美保関)との間の支線航路を示しており、これらが利用頻度の高い港湾であったことを示唆する。なお、支線航路については、「九州図」の「指」出雲州」に対応させるため、あえて付け加えられた可能性もある<sup>(18)</sup>。

以上はあくまで航路のモデルを示したものであって、これらに代表される港湾を経由しながら航海したというのが実態であろう。『海東諸国紀』日本国紀・山陰道には、

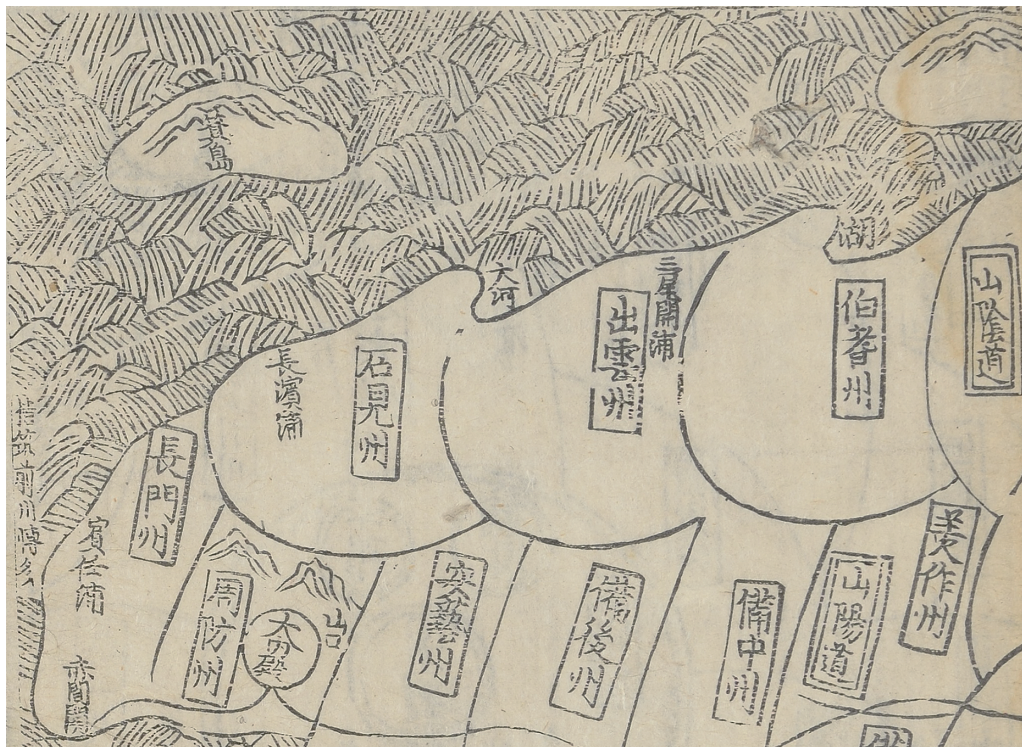
- 丹後州 平家国：「田伊佐津」(間人、京都府京丹後市)
- 但馬州 佐々木国吉：「津山関」(津居山、兵庫県豊岡市)
- 出雲州 藤原盛政・松田公順：「美保関」(島根県境港市)
- 藤原義忠：「留関」(宇龍、同出雲市)
- 伯耆州 縁野義保：塩冶(同出雲市)
- 石見州 平吉久：「江津」(同江津市)
- 土屋賢宗：「桜井津」(同市桜江町船津)
- 藤原久直：「益田」(同益田市)
- 周布和兼：周布(同浜田市周布町)
- 三住正教：三隅(同浜田市三隅町)

隠岐州 源秀吉  
の一二名の領主に関する記載がある<sup>(19)</sup>。国別にみれば、石見五名、出雲三名、丹後一名、但馬一名、伯耆一名、隠岐一名となり、石見の領主たちが突出して朝鮮との貿易を行っていたかのようにみえる。しかし、この一二名はすべて対馬宗氏によって創作された架空の人物であり、記述内容を鵜呑みにできないわけであるが、裏を返せば、宗氏は山陰地方において対馬船が利用する主要な港湾とそこを掌握する領主を知悉してお

り、彼らをモデルとした架空の人物を創り出し、偽使の派遣を行っていたことになる。このように考えるならば、対馬船の寄港地として石見が重要であったことが浮かび上がるのである。



【図1】『海東諸国紀』所収「日本国西海道九州之図」(部分、東京大学史料編纂所蔵、CC BY4.0)



【図2】『海東諸国紀』所収「日本本国之図」左半（部分，東京大学史料編纂所蔵，CC BY4.0）



【図3】『海東諸国紀』所収「日本本国之図」右半（部分，東京大学史料編纂所蔵，CC BY4.0）

### 3 北路の海洋環境

北路のうち西日本海側は沿岸伝いに航海すればよいが、玄界灘・響灘側は沖合を横断しなければならない。中世の航海は、鳥影を目視して自船の位置を確かめながら進むのが基本である。早朝に出港して、夕刻には次の港湾へ入港するという一日単位の航海が行われており、悪天候や夜間の航海は極力避け、なごらく停泊することを厭わなかった。<sup>(21)</sup>そうした安全性を確保しながらゆっくり進む航海とは異なり、北路の航海は数日間にわたって昼夜となく行われたことになる。

先述のように、志岐の三郎太郎は若狭まで八日かかると言い、対馬の宗貞国は石見まで一〇日余りかかると言う。貞国は通信使の使行を妨害するために日数を水増しして航海の危険性を強調した可能性がある<sup>(22)</sup>ので、実際に廻船を経営している三郎太郎の話のほうが現実に近いのかもしれない。いずれにしても、一週間以上にわたり航海しつづけることには多大な危険がともなう。貞国と会見した通信使の金訶の判断は、「北路は険しく、昔から通じていない。我が国の使節は、すべて南路を經由して京都に到達してきたので、(北路の利用は) 対馬島人の詭弁である。それゆえ貞国を詰問したのである」というものであった【史料4】一点線部)。やはり北路は平時には利用頻度の低い航路だったのではなからうか。

ところで、対馬暖流は対馬の南海岸にぶつかり、東水道と西水道に分岐する。このうち東水道は複雑な流路を形成するわけであるが、沖ノ島の南方を通過し、長門の西海岸にぶつかってから北上し、西日本海の沖合へと流れる流路が存在する。<sup>(22)</sup>この流路を利用する航路を(沖ノ島南航路)と称することに<sup>(23)</sup>する。この航路を利用する場合、途中に小呂島(標高一〇九m)・沖ノ島(二四三m)・大島(二一四m)や長門側の高い山々(六〇〇m程度)を視認しながら航海することができる。対馬船の場合、この航路を利用して肥中関に入港しさえすれば、あとは西日本海

を沿岸航行すればよい。対馬東部から肥中関までの海路の距離を一四〇キロメートル(便宜的に直線距離を海路の距離とみなす)、対馬暖流の速度を一ノット(時速一・八キロメートル/時)<sup>(23)</sup>と仮定して単純計算すると、船体を海流に委ねるだけでも、約七七時間〓三昼夜程度で到達できることになる。もちろん順風を得て帆走すれば、所要時間はもっと短縮されよう。沖ノ島南航路は、南路よりも危険であるとはいえ、ある程度の安全性を担保できたと考えられる。

一方、『海東諸国紀』の「九州図」(図一)に示される北路は、沖ノ島の北方沖を通過している。たしかに東水道には、沖ノ島の北方から長門の北方沖、さらに出雲の北方沖へとむかう流路も存在する。<sup>(24)</sup>この流路を利用する航路を(沖ノ島北航路)と称することに<sup>(24)</sup>する。この航路を利用する場合、長門側の高い山々がみえてくるまでは、沖ノ島を一時的に視認できるだけであり、沖ノ島南航路よりも危険性が高まる。

このように、北路のなかにも、沖ノ島北航路と沖ノ島南航路が存在したと考えられるわけであるが、【史料3】にみえる北路は沖ノ島北航路である。【史料1】の北路も沖ノ島北航路と考えられることについては後述する(二一四)。それに対して、沖ノ島南航路はあくまで筆者が提示した仮説である。しかし、沖ノ島北航路と比較して安全であり、対馬船は長門肥中関を最初の寄港地として石見方面へと進み、さらに若狭方面を目指すことができた<sup>(25)</sup>と推測される。つまり、南路だけでなく、北路の沖ノ島南航路も平時に利用される航路であったと考えられるわけであるが、それらの利用に支障が生じたときに、代替の航路として利用されるのが、最も危険な沖ノ島北航路であったのではなからうか。

#### 二 大内氏分国における通行制限

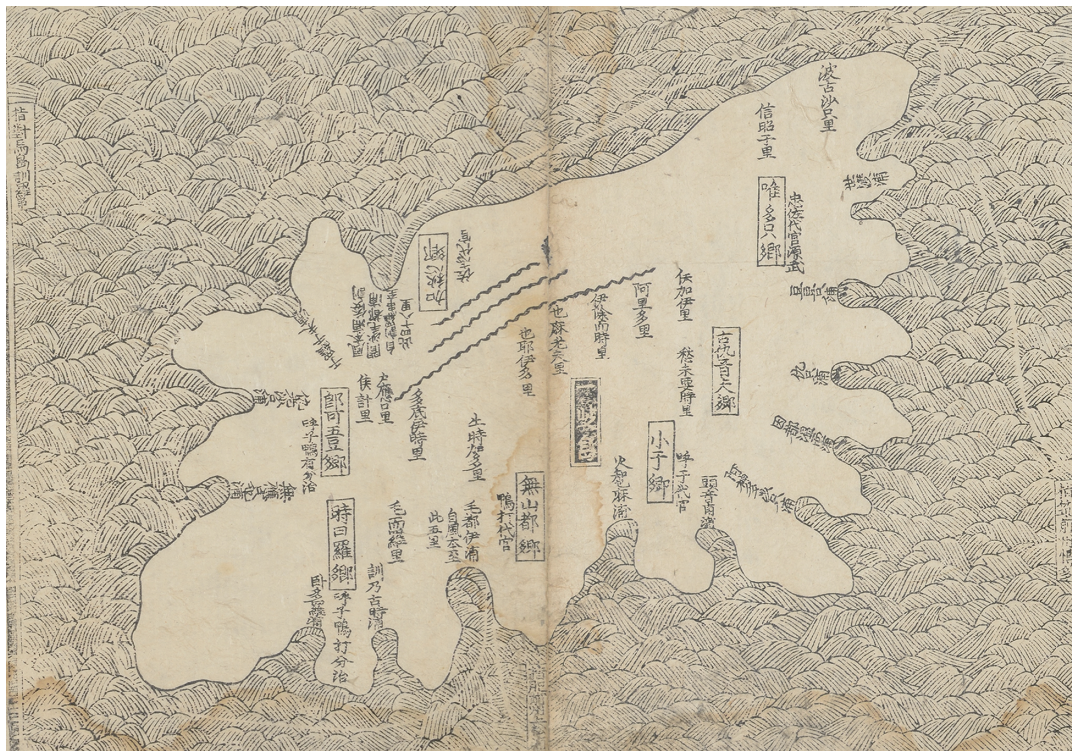
##### 1 南路とその港湾

前章において、南路、および北路の沖ノ島南航路に支障が生じた場合



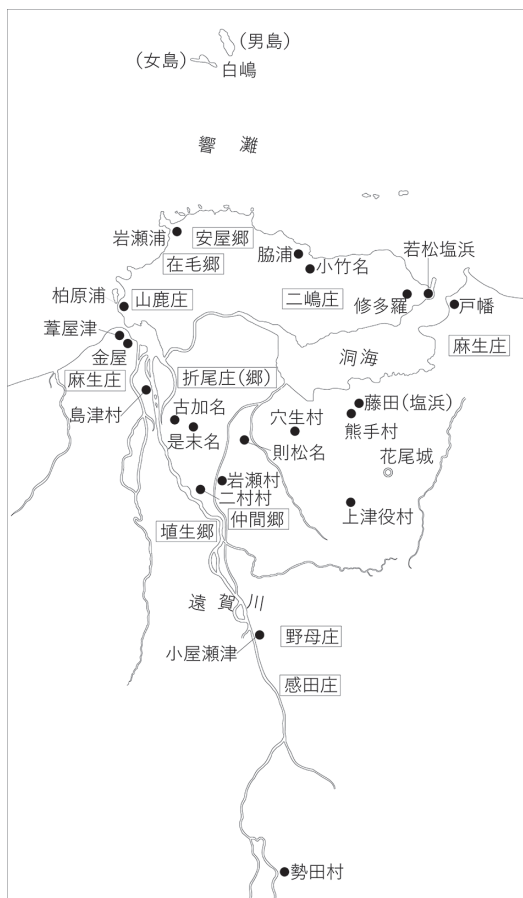
の代替の航路として、北路の沖ノ島北航路が利用されたと想定したわけであるが、それでは前二者の航路利用に支障をきたす事態とはいかなるものであったのかが問題となる。この問題を考えるための前提として、南路の港湾とそこを掌握する領主について、『海東諸国紀』の「日本国一岐島之図」(図4)、以下「壹岐図」と「九州図」(図1)にもとづき検討することにした。

壹岐は対馬と北部九州を結ぶ中継地であり、二つの航路が示される。一つは「風本浦」(勝本)―「世渡浦」(瀬戸浦)―博多を結ぶ航路であり、「指」筑前州博多<sup>(博)</sup>との注記がある。もう一つは「毛都伊浦」(本居浦)と肥前を結ぶ航路で、「指」肥前州上松浦<sup>(上)</sup>との注記がある。航路は明示されていないが、「風本浦」が壹岐と対馬を結ぶ発着港であり、「指」対馬島訓羅串<sup>(小)</sup>(小船越)との注記がある。「世渡浦」が属する「唯多只郷」(伊宅郷)には「志佐代官源武」、「毛都伊浦」が属する「無山都郷」(武生水郷)には「鴨打代官」、「風本浦」が属する「加愁郷」(可須郷)には「佐志代官」とある。十五世紀半ばの壹岐においては、肥前松浦を本拠とする志佐・佐志・鴨打・呼子の四氏、および壹岐を本拠とする塩津留氏が「分治」する体制が敷かれていた<sup>(25)</sup>。「毛都伊浦」―肥前上松浦間の航路は、分治四氏が壹岐島内の所領を遠隔支配する上で、基幹航路となるものであった。『海東諸国紀』日本国紀・西海道・肥前州には、「肥前州下松浦一岐州太守志佐源義」「肥前州上松浦佐源次郎」「肥前州上松浦鴨打源永」「呼子一岐守源義」の名があり、いずれも「少弐殿管下」とされる。志佐・佐志・鴨打・呼子の四氏は、「九州図」にも落とし込まれている。以上のように、松浦党五氏が壹岐と肥前上松浦、および下松浦の一部を支配し、かつ少弐氏の与同勢力として活動していた<sup>(26)</sup>。こうした体制が持続するかぎり、少弐氏の庇護者である宗氏(後述)の本拠地から来航する船舶が壹岐―上松浦間の航路を利用することに特段の支障はなかったといえる。



【図4】『海東諸国紀』所収「日本国一岐島之図」(加工, 東京大学史料編纂所蔵, CC BY4.0)

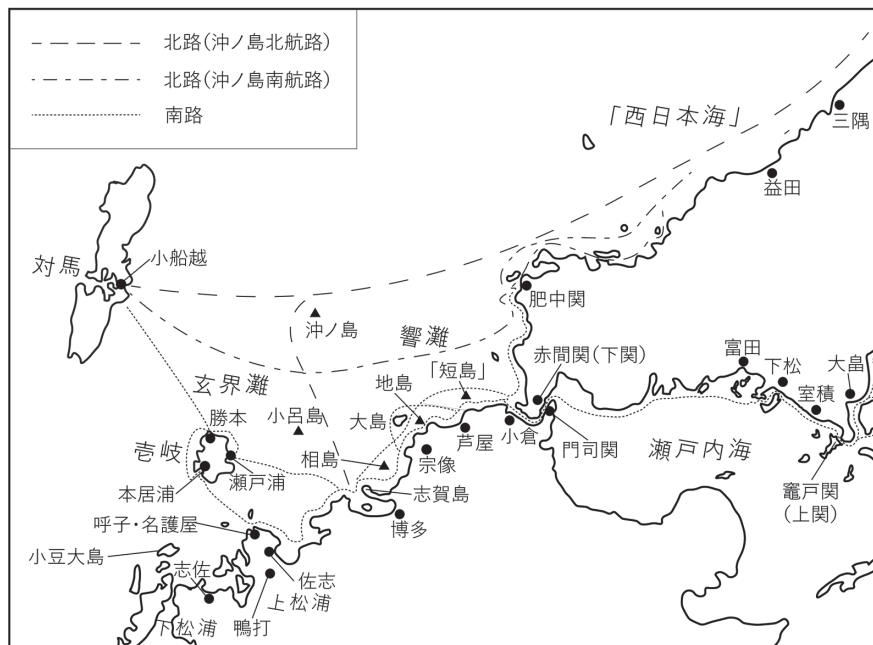
壹岐の「世渡浦」と肥前上松浦からは博多に伸びる航路が示される。そして、博多浜西側の「惣未要時」(住吉)を起点として、「藍島」(相島)の東方沖、「小崎於島」(沖ノ島)の南方沖、「於島」の北方沖、「短島」の南方沖を通過する航路が示され、「指」赤間関」との注記がある。「九州図」に記載はないが、博多―「藍島」間の要衝として志賀島が存在する。応永二十七年(一四二〇)に来日した日本国回礼使の宋希璟は、志賀島で「楼船」(大型船)から「小舟」に乗り換えて博多に到着している。<sup>(27)</sup> 永享元年(一四二九)に来日した日本国通信使朴瑞生の見聞によると、志賀島の「海賊」は大内氏の管轄下にあった。<sup>(28)</sup> 同年末から翌年にかけて筑前の幕府料国化が決定し、大内氏はその代官としての立場で筑前に進出したわけであるが、その初期段階から博多湾東側の湾口に位置する志賀島を掌握し、博多以東の海上交通を統制下に置いていたことになる。なお、「藍島」は『海東諸国紀』日本国紀・西海道・筑前州(以下「筑前州」)にみえる「筑前州相以島大將軍源朝臣正家」の所領として表示されたのであろう。「於島」は、音韻の類似性に鑑みれば、大島(宗像市)または男島(北九州市若松区)を指す可能性があるが、「葦屋大河」(遠賀川)の北西に描かれることから、宗像氏(宗像大宮司)の領内である大島を指すと考えられる。「筑前州」には「筑前州宗像先社務氏俊」(物故者)<sup>(31)</sup>の記述があることから、宗像氏領の「於島」を表示したものとみられる。回礼使宋希璟が通過した「吾時々」は大島に比定される。通信使朴瑞生の見聞によると、大島は地島とあわせて「内外大島」と称され、ここを拠点とする「海賊」は宗像氏の管轄下にあった。<sup>(33)</sup> なお、宗像氏の本拠(陸地側)からみ



【図5】麻生氏の所領分布

※沿海部の地形や遠賀川の流路は現在とは大きく異なるため、天保筑前国絵図(国立公文書館蔵)をトレースした地図を作成した。その上で、「麻生文書」83号に記載があり、かつ現在地を比定しうる地名を落とし込んだ。

ての「内外」であるとすれば、「内大島」が地島、「外大島」が大島ということになる。「短島」に相当する島を音韻から推定するのは困難であるが、「筑前州」に「筑前州麻生藤原信歳」(架空人物)<sup>(34)</sup>がみえることから、「麻生信歳」領として図示されたものと考えられる。麻生氏は遠賀川流域と洞海(現在の洞海湾)の周辺に所領を広げており、洞海の内海水運と響灘の海上水運の要衝を的確に掌握していたことが窺える(【図5】参照)。<sup>(35)</sup> ここで注目したいのは、浮島に所在する二嶋庄の属島として「白嶋」が存在したことである。「白嶋」が現在の男島・女島(北九州市若松区)を指すことから、「短島」は男島・女島に比定される。なお、「葦屋大河」の東側にもう一つの河川が描かれ、「里良河」との注記がある。これも音韻による推定は困難であるが、地図の関心が麻生氏領に向けられているとすれば、洞海に比定される。<sup>(37)</sup>



【図6】北路と南路（推定）

※南路のうち対馬―荻岐―肥前上松浦―博多間の航路は、『海東諸国紀』所載の「日本国西海道九州之図」と「日本国一岐島之図」を参考とした。博多から東に向かう航路は、天保筑前国絵図（国立公文書館蔵、以下同）を参考として、相島の北と大島の南を通過する航路、および相島の南と地島の南を通過する航路を追加し、かつ天保周防国絵図を参考として瀬戸内海の沿岸航路を示した。北路（沖ノ島南航路）のうち長門西部の沿岸航路は、天保長門国絵図を参考として示した。なお、天保国絵図は大幅に時代が下る資料であるが、沿岸航路については、近世城下町の港湾に接続する点を除けば、中世の沿岸航路を推定するための手がかりになると判断した。

「九州図」に記載はないが、洞海のすぐ東には小倉津がある。関門海峡の両岸には「文字関」（門司関）と「赤間関」（下関）があり、「赤間関」の北方に「眞任浦」（肥中関）がある（【図1】【図2】参照）。

これら四か所は海上交通の要衝であるため、十五世紀半ばまでに大内氏の直轄領となり、代官が配置されていた<sup>(38)</sup>。なお、肥中関は北路の沖ノ島南航路の経由地であるとともに、南路の北限とみなすことにする。

以上、南路の港湾とそこを掌握する領主について確認してきた。この結果をもとに、玄界灘・響灘と西日本海を結ぶ北路と南路の推定図を示したのが【図6】である。南路は筑前東部の玄界灘・響灘沿岸航路であり、かつ大内氏・宗像氏・麻生氏の統制下にあったことを踏まえると、室町・戦国期に頻発する争乱において、彼らの動向如何によっては、対馬船の航海の安全性が左右される事態が生じたものと想定される。大内氏が筑前に進出してきた永享元年（一四二九）以降、宗像氏は大内方の与同勢力として軍事行動をとっている<sup>(39)</sup>。麻生氏も永享・嘉吉年間（二四二九～四三）に幕府奉公衆としての立場で大内氏に与同して軍事行動をとり、次第に大内氏への従属の度合いを強めていった<sup>(40)</sup>。つまり、永享年間以降の大内氏は、筑前東部の玄界灘・響灘沿岸航路を直接的または間接的に掌握していたわけである。こうした観点から一四四〇年代から七〇年代にかけての北部九州の政治情勢と沿岸航行する船舶との関わりについて考察する必要がある。

## 2 一四四〇年代の政治情勢と通行制限

嘉吉元年（一四四一）六月、嘉吉の乱が発生し、將軍（室町殿）の足利義教が殺害された。周防・長門・豊前守護であり、かつ筑前に影響力を拡大していた大内持世も傷死した。この機に乗じて、秋には少弐教頼が宗貞盛に擁されて対馬から渡海し、筑前・筑後・豊前・肥前に勢力を再拡大した。このため、大内教弘は十月に九州へ反攻を仕掛け、嘉吉二年五月には九州探題渋川教直が「少弐退散」「九州静謐」を幕府に報告している<sup>(41)</sup>。

その翌月に作成された嘉吉二年六月日付の高野山金剛三昧院雜掌宥海

目安言上状案には「先年大内与少式」霍執之刻、海陸共路次依「物念」不<sub>レ</sub>及「寺家年貢運上」とある。「先年大内与少式」霍執とは、永享年間（一四二九〜四〇）から繰りひろげられてきた大内氏と少式氏との争乱を指すわけであるが、その争乱によって「海陸」ともに「路次」が「物念」となり、金剛三昧院が収取する「寺家年貢」の「運上」が滞るという状況が読みとれる。金剛三昧院領である筑前国栗田庄は遠賀川の中下流域に散在する広大な荘園であり、大内氏の保護のもとに年貢の収取・運送が行われていた。<sup>(43)</sup>しかし、争乱が発生して「海陸」ともに（路次物念）の事態に陥ったため、年貢の運送が滞ったのである。ここでいう「海」は直接的には遠賀川河口域（芦屋津など）に面する響灘を指すことになる（図5）参照。

この地域は麻生氏の支配領域にあたる。前述のように、永享・嘉吉年間（一四二九〜四三）における断続的な争乱において、麻生氏は宗像氏とともに大内氏の与同勢力として活動していた。少式勢が筑前から豊前への進攻を試みるにあたり、大内方の橋頭堡となるのが麻生氏領と宗像氏領であったといえる。それゆえ、遠賀川河口域の周辺は（路次物念）となり、交通・物流が阻害されたのである。そうした状況にあつて、少式方の主力である対馬宗氏の本拠地から渡航してくる船舶が筑前東部を沿岸航行することは困難をきわめたと推測される。

それに対して、壱岐―肥前上松浦間の港湾を掌握するのは松浦党諸氏であり、概ね少式氏の与同勢力であつたので、この航路を対馬船が利用することに特段の支障はなかつたと考えられる。壱岐―博多間（玄界灘）の航海と上松浦―博多間の沿岸航行の成否を左右したのは、博多支配をめぐる動向である。応永三十二年（一四二五）に九州探題渋川義俊が没落したのち、都市博多のうち博多浜（南側）は大内氏領、息浜（北側）は大友氏領となつた。<sup>(44)</sup>しかし、大内氏は筑前国内に所在する大友氏の所領（息浜・香椎・志摩郡）の没収をもくろみ、少式氏・大友氏との

間で大規模な抗争が展開されることになった。その過程で永享四年には宗貞盛が対馬から筑前に渡海し、博多浜の支配を開始した。以後、博多浜の支配者は、宗氏（一四三三〜三七年）、大内氏（一四三七〜三八年頃）、宗氏（一四四〇年頃）、大内氏（一四四三年頃）という変遷をたどつた。<sup>(45)</sup>宗氏が博多浜を支配しているときには、対馬船が対馬―壱岐・肥前上松浦―博多間を沿岸航行することは比較的容易であつたとみられるが、それでも大内氏の影響力が及ぶ博多以東の沿岸航行は困難であつたと推測される。

さて、嘉吉二年五月以降、しばらく豊筑両国は平穏な状態を保つたが、翌三年春に少式教頼が対馬から大宰府に戻り、文安元年（一四四四）八月には筑前春日岳<sup>かすがおか</sup>で少式勢と大内勢が再び交戦している。この争乱は同三年頃まで続いたが、同四年には終息し、大内教弘が筑前守護に補任されることとなつた。<sup>(46)</sup>こうして再び平穏が訪れた段階で、大内氏奉行人が対馬の平山氏（三根郡の在地被官）に発給したのが左掲の文書である。

【史料5】「平山家文書」大内氏奉行人連署奉書<sup>(47)</sup>

対馬船事、上下向着<sub>レ</sub>関之時、有<sub>レ</sub>限帆別御公事者可<sub>レ</sub>勤之、其外船中不<sub>レ</sub>可有<sub>二</sub>点檢<sub>一</sub>候也、仍執達如<sub>レ</sub>件、

文安五年

九月廿八日 秀家（花押）<sup>飯田</sup>

道家（花押）<sup>内藤</sup>

長州肥中

関奉行所

形式上の宛先は「長州肥中」の「関奉行所」であるが、実質的には平山氏が受給したものである。「対馬船事、上下向着<sub>レ</sub>関之時」とは、対馬

船が玄界灘・響灘方面から西日本海方面へ、または西日本海方面から響灘・玄界灘方面へ向かって航行しようとして、大内氏直轄領の長門肥中関に入関する場合、という意味に解される。そして、「有<sub>レ</sub>限帆別御公事」(関銭)の納付を義務づけるとともに、「船中」の「点検」は免除することを保証したものである。(船中点検)を免除するだけで、「帆別御公事」までを免除するものではないが、過所(過書)<sup>(48)</sup>の一形態といえよう。

ここで注目したいのは、「帆別御公事」の徴収と(船中点検)の免除との関係である。対馬において標準的なサイズの船は五〜六反帆(全長九〜一〇メートル程度)で「中ころの船」と称され、四反帆以下の船は「小船」、七反帆以上は「大船」と称された。<sup>(49)</sup>「帆別御公事」とは、こうした船の帆の反数に応じた累進課税である。すなわち、反数が多いということは、帆幅が広く船体が大き(積載量が多い)ことを意味し、<sup>(50)</sup>その分だけ「御公事」の額が増えることになる。一方、「船中点検」の免除とは、貨物の種別・数量を一切不問に処すということを意味する。著名な『兵庫北関入船納帳』には、瀬戸内地域の各地から兵庫北関に入関する船舶ごとに、貨物の種別・数量とそれに応じた関銭額の明細が記載されているわけであるが、<sup>(51)</sup>これは(船中点検)の上で関銭額が細かく算定された結果であろう。つまり、(船中点検)を免除し、かつ「帆別御公事」を徴収するというのは、通関手続きを簡略化し、貨物の種別・数量の如何にかかわらず、外見上の反数(船体の大きさ)、すなわち(みなし積載量)に応じて累進課税する、という仕組みなのである。何反帆の船には何文の公事を賦課する、というような規定が存在したのである。

肥中関の通関手続きには、A船中点検を実施して公事を算定・徴収する方式、B船中点検を免除して帆別公事を徴収する方式、C公事を一切免除する方式(いわゆる自由通行の許可)、の三通りがあったと考えられる。このように考えるならば、争乱終息後の文安五年九月時点で大内

氏は対馬船への対応をBとする決定を下したことになる。裏を返せば、争乱の最中にはAの対応をとっていたことになる。Aの方式の詳細は知りえないが、船中点検の上で公事額を厳密に算定するものであり、貨物の没収(点定)が実施された可能性もある。ともあれ、方式Aは対馬船が忌避するところであったことは確実であり、対馬船を対象とする通行制限の一環であったと考えられる。

### 3 一四五〇年代の政治情勢と通行制限

大内氏が筑前守護に補任されたことで、北部九州の政治情勢は相対的な安定期を迎えていたが、そうした状況下で室町幕府は左掲の【史料6】を発している。

#### 【史料6】「平山家文書」室町幕府奉行人連署奉書<sup>(52)</sup>

対馬国商売船事、不<sub>レ</sub>可<sub>三</sub>許容<sub>一</sub>之由、去年雖<sub>レ</sub>被<sub>レ</sub>成<sub>二</sub>奉書<sub>一</sub>、悪党等静謐上者、如<sub>レ</sub>元可<sub>三</sub>着岸<sub>一</sub>之旨、可<sub>レ</sub>被<sub>レ</sub>相<sub>二</sub>触肥前国中津々浦々之輩<sub>一</sub>之由候也、仍執達如<sub>レ</sub>件、

康正式

四月廿八日

(殿尾) 元連(花押)  
(殿尾) 常恩(花押)

守護代

康正二年(一四五六)四月、幕府奉行人が肥前守護代を形式上の宛所とし、対馬平山氏に発給した連署奉書である。「去年」に「対馬国商売船」を「許容」してはならないとの「奉書」(幕府奉行人奉書)を発給していたが、「悪党等」が「静謐」したからには、以前のとおり「着岸」することを許すよう、「肥前国中津々浦々之輩」に通達せよと命じている。これによって、「悪党等」の蜂起をうけ、康正元年に幕府が対馬商

船の肥前全域への着岸を禁止したことがわかる。こうした幕府の対馬商船を対象とする通行制限の措置には、遣明船の警固問題が絡んでいよう。

遣明船のなかでも最大規模となったのが宝徳三年（一四五二）度の遣明船で、全九艘から構成されていた。その帰国の様子を古記録に探ると、まず享徳三年（一四五四）七月に「唐船帰朝」の記事がみえる<sup>(53)</sup>。同年十月にも「唐船帰朝」の記事があり、足利義政は「自唐帰朝之船荷共」の「検知」（検査）のため、奉行人の飯尾貞元・飯尾之清を兵庫に派遣している<sup>(54)</sup>。さらに翌康正元年五月にも「渡唐二合船」の帰国の記事がみえ、幕府は「兵庫嶋使節」として奉行人の治部国通・松田貞頼を派遣している<sup>(55)</sup>。「二合船」の経営主体は伊勢法楽舎であった<sup>(56)</sup>。経営主体を異にする九艘の遣明船が享徳三年七月頃から康正元年五月頃にかけて、時間差をともなつて帰国していたことがわかる。以上を踏まえるならば、【史料6】にみえる通行制限の措置は、遣明船の帰国に関わるものである可能性が高まる。すなわち、享徳三年七月頃から始まる遣明船の帰国に際して「悪党等」が蜂起し、その安全な通行を妨げたため、翌康正元年に幕府は対馬商船の肥前着岸を禁止する措置をとつたと考えられる。

それでは「悪党等」と対馬商船との関係はどのように理解できるのであろうか。この問題を考える手がかりとなるのが永享四年（一四三二）度遣明船である。二年後にあたる永享六年の帰国に際し、幕府は細川氏一族の分国である「四国」と山名氏の分国である備後の「海賊衆」（水軍）を肥前の山大島に派遣し、壹岐・対馬人による「狼藉」から「警固」するよう命じている<sup>(57)</sup>。このとき少弐氏は反幕府行動をとつており、その与同勢力である壹岐・上松浦の松浦党諸氏と対馬の宗氏による「狼藉」を警戒したものと考えられる。この事例を参考にすれば、康正元年頃に少弐教頼が幕府への何らかの敵対行動をとつたため、幕府は対馬

商船を対象として肥前全域における通行制限の措置を講じたものと考えられる。そして、すべての遣明船の帰国が完了したことをうけ、康正二年四月に幕府は通行制限を解除したのであろう。

翌康正三年七月、少弐教頼が対馬の平山備前入道に対して発給したのが左掲の【史料7】である。

【史料7】「平山家文書」少弐教頼書下<sup>(59)</sup>

筑前・肥前津々関々船公事已下事、所「免許」也、仍之状如件、

康正三

七月十日  
(少弐教頼)  
(花押)

平山備前入道殿

これは少弐教頼が筑前・肥前の「津々関々」における「船公事已下」を「免許」（免除）とする特権を平山備前入道に付与したものである。「船公事已下」の免除（公事の一切免除）は、先述した大内氏直轄領の肥前関における通関手続きの方式Cに相当するもので、自由通行を認める過所と理解される。ただし、当該期の筑前守護は大内教弘であり、かつ教頼が肥前守護であったことを示す明証もないことから、教頼が筑前・肥前守護としての意識にもとづき発給した過所であると考えられている<sup>(60)</sup>。教頼が筑前・肥前の一部の沿岸地域において実効支配を回復していたからこそ発給しえた過所といえよう。

裏を返せば、教頼が当該地域の実効支配を回復するための軍事行動を康正三年七月以前に起こしていたことになる。教頼は康正元年正月に筑前・肥前に所領をもつ国人の筑紫氏に対して所領を安堵したのを皮切りに、長祿三年（一四五九）頃まで筑前・肥前国内に文書を発している<sup>(61)</sup>。先述の遣明船の帰国と「悪党等」の蜂起のタイミングに鑑みれば、やはり教頼が康正元年、もしくは前年の享徳三年から軍事行動を起こし、大

内氏との抗争が局地的に展開していた可能性が高まる。こうした少弐氏の実効支配領域の拡大は、対馬船にとってみれば自由通行の範囲の拡大を意味する。しばしば宗氏が少弐氏を擁して北部九州に進出し、かつ博多の掌握を指向した理由の一つとして、博多以西における対馬船の自由通行の問題があったと考えられるのである。

#### 4 一四六〇年代の政治情勢と通行制限

寛正六年（一四六五）、伊予守護の河野通春と讃岐・土佐守護を兼ねる細川勝元との軍事衝突をうけ、幕府が河野氏追討令を発したところ、同年八月、大内教弘・政弘父子は幕府・細川方から離反し、河野氏支援へと傾いた。北部九州をめぐる政治情勢も流動化の兆しをみせるなかで、対馬の宗成職が少弐教頼の筑前守護還補を交渉するため、幕府に使者を遣わそうとしていた。<sup>(62)</sup> そうした状況で政所執事の伊勢貞親が大内教弘に対して発信した書状の案文が【史料8】である。

【史料8】『親元日記』寛正六年六月五日条所引・伊勢貞親書状案<sup>(63)</sup>

自<sup>(成職)</sup>宗刑部少輔方「御礼事、近年御分国之通路依<sup>下</sup>不<sup>レ</sup>輒候<sup>上</sup>、遅遅由申候、事実候者、不<sup>レ</sup>可<sup>レ</sup>然候、無<sup>二</sup>其儀<sup>一</sup>候者、早々御礼可<sup>レ</sup>申之旨、被<sup>(教弘)</sup>仰達<sup>(教弘)</sup>候者、可<sup>レ</sup>然候、恐々、大内左京大夫入道殿

宗成職は、「御礼」（室町殿への挨拶）のため使者を派遣したいが、近年は大内氏の「御分国」内の「通路」を利用することが困難であるため、使者の派遣が遅れていると幕府に訴えている。これに対して、伊勢貞親は大内教弘に対して、対馬の使者に通路を提供し、早々に「御礼」を遂げさせるよう求めたのである。ここでいう「通路」は南路（瀬戸内海航路）ないしは北路の沖ノ島南航路（肥中関経由）を指すと考えられる

【図6】参照。

【史料9】『親元日記』寛正六年七月十三日条所引・伊勢貞親書状案

就<sup>(成職)</sup>宗刑部少輔進物船事、於<sup>(小浜津)</sup>小浜津「着岸、自然之時、宜無<sup>(御等)</sup>御等閑<sup>(候者)</sup>候者、可<sup>(喜存)</sup>喜存<sup>(候)</sup>候、恐々、

伊賀次郎左衛門尉 若州小浜之代官、殊在国也、

【史料9】によれば、成職の「進物船」が若狭小浜津に着岸することが予定されている。この船が大内氏分国内を通過した可能性も否定できないが、少弐氏・宗氏と大内氏との対立が解消されたわけではないので、大内氏分国内を経由する南路と北路の沖ノ島南航路を回避し、北路の沖ノ島北航路を選択して航行した可能性が高い。結局、成職の使者は七月中旬以降に京都に到達して幕府との交渉を行い、折しも八月に大内教弘・政弘追討令が発せられたことにより、少弐教頼の筑前守護還補が決定した。<sup>(64)</sup>

寛正六年（一四六五）九月、幕府は少弐教頼に対して筑前への「早々御入国」を命じたが、教頼が宗成職に擁されて筑前に渡海したのは文正元年（一四六六）七月頃のことである。ここに再び少弐氏と大内氏との抗争が再開されることとなり、応仁元年（一四六七）に応仁・文明の乱が発生したことにともない、この対立軸を基本とする抗争が拡大した。こうした情勢に鑑みれば、大内氏の対馬船を対象とする通行制限は、依然として継続していた可能性が高い。応仁元年二月に肥前名護屋から京都に向かった寿蘭が「南海路」を避けて「北海」を航行したのは（史料1）、沖ノ島北航路を利用した事例とみなすことができよう。<sup>(65)</sup> すなわち、大内氏分国である長門の沿岸を回避し、その沖合を航行したことになる。その場合、最初の寄港地となりうるのが石見国内の港湾ということになる。石見の最西端にあたるのが益田であるが、幕府外様衆の益田

氏は基本的に大内氏の与同勢力であった。<sup>(67)</sup>益田氏領内においても、政治情勢の如何によっては、対馬船を対象とする通行制限が実施された可能性がある。その場合は益田を回避して周布氏領内の長浜などを最初の寄港地として選択したのではなからうか。

### 5 一四七〇年代の政治情勢と通行制限

文明三年（一四七一）頃までは少式勢が有利に軍事行動を展開していた。少式頼忠（のち政尚・政資）を擁する宗貞国は筑前に渡海し、博多浜を掌握して住吉を拠点とするともに、宗直家を博多代官に任じた。しかし、同四年に肥前岸岳（佐賀県唐津市）の波多泰が離反して大内方に転じ、肥前上松浦と壱岐を制圧したことが戦況を一変させた。少式氏の主力である宗氏の兵船が対馬―壱岐―肥前上松浦・博多間の基幹航路を利用したい状況が生じたのである。<sup>(68)</sup>こうした状況にあって、対馬商船の往来にも支障が生じていたことを窺わせるのが【史料10】である。

#### 【史料10】『主藤家文書』宗貞国書状<sup>(69)</sup>

てんたうの御さいれいの御こくの事、たうねんたう国・たこくニお  
ゐてくわいせんまかりつかす候間、まつちうちとして御こくの事、  
ほんそういたし候、よて御さいれいすき候といふとも、まかりつき  
候する船二そこの事、いせんのま、御こくを申つけられ候へく候、  
此分さためてくうしそんちしうけとりわたすへく候、恐々謹言、  
文明六年

二月九日 貞国（花押）  
酸豆住持

文明六年に宗貞国が対馬南部の豆酸観音堂住持にあてた書状である。豆酸観音堂は、宗氏の崇敬が篤い豆酸天道宮の別当寺である。<sup>(70)</sup>豆酸天道宮

の毎年春の祭礼期間内において、対馬に着岸する廻船二艘から御穀の名目で公事を徴収することが慣例となっていたが、文明六年度は対馬にも他国にも廻船が着岸しないという有様であった。それゆえ、祭礼の終了後であっても、観音堂が公事を賦課・徴収し、これを天道宮の祭礼費用に充当することを特例として認めたのである。このことから、対馬と他地域とを結ぶ廻船の往来が停滞していた様子が窺える。

このように、基幹航路である南路と北路の沖ノ島南航路の利用が困難な状況において、対馬船が西日本海方面へ向かうには、沖ノ島北航路（対馬―山陰間の直航路）を利用せざるを得なかったと考えられる。寛正六年（史料9）・応仁元年（史料1）・文明六年（史料2）・同八年（史料3）・同十一年（史料4）の事例から窺える対馬船の石見・若狭方面への直航（ないし直航計画案）は、こうした状況を背景としていたのである。<sup>(71)</sup>

文明十年九月に大内政弘が九州に進攻し、少式勢を筑前から駆逐すると、宗貞国はすぐさま大内氏との和睦を選択した。<sup>(72)</sup>その翌年四月に筑前守護代陶弘護の被官である安村房家・野上景郷が対馬の高尾五郎左衛門尉にあてた書状の写しが【史料11】である。<sup>(73)</sup>

#### 【史料11】『御判物写与良郷』竹敷浦弥兵衛所持・陶氏被官連署書状写<sup>(74)</sup>

当国人細々渡海のよし申候、其心得候、仍於海上若御領國中警固仁違乱申事候ハ、此筆にて申さるへく候、猶不レ能三承引一族候ハ、相二尋交名一、注進いたすへく候、然ハ追而可二礼明一候、此条我々かたより可二申宣一之也、恐惶謹言、  
やすむら河内守

文明十一  
四月十二日  
のかミ備前守  
景郷（花押影）



対州竹浦  
(高尾)  
 五郎左衛門殿

高尾五郎左衛門尉は仁位郡竹敷浦を拠点とする船頭であり、九州・朝鮮方面への廻船と朝鮮領域内の孤草島(巨文島)での漁業を営むかたわら、宗氏に内者(直属の職能民)として奉仕していた人物である。<sup>(75)</sup>その五郎左衛門尉が陶氏に対して、対馬船が「当国」(筑前国)に「細々渡海」せざるをえない現状を訴えたため、陶氏被官の安村・野上両名は、もし海上で大内氏の「御領国中」の「警固仁」が違乱を働いた場合には、「此筆」(当該の書状)を提示して反駁するよう求めている。その上で、なおも承引しない者たちがいれば、安村・野上両名が交名を作成して陶弘護に注進し、後日、事実関係を糺明すると約束している。これによって、宗氏と大内氏との和睦が成立したのちも、しばらくは対馬船の筑前着岸が停滞していたこと、その背景として大内氏側の「警固仁」による違乱があったことが窺える。依然として、大内氏の「御領国中」では対馬船を対象とする通行制限が現場レベルで継続しており、北路の沖ノ島南航路と南路の利用は「細々」とした状況であったと考えられる。文明十一年の石見直航案(史料4)は、そうした現実を踏まえたものであったことになる。

ここで陶氏被官の野上景郷について検討しておこう。野上氏は周防国都濃郡野上庄(山口県周南市)の出自とされる。<sup>(76)</sup>「経覚私要鈔」応仁元年(一四六七)七月三日条には、「大内方上洛衆」として「陸衆」「海上衆」「海賊衆先陣」「上洛国々分」が書き上げられており、そのうち「海賊衆先陣」の構成に関しては、「ノウ(野上)ヘ(倉橋)クラハシ(具)クレ(警固屋)ケコヤ」とある。<sup>(78)</sup>野上氏は大内氏(陶氏)の「海賊衆」(水軍)の主要な構成員であったことがわかる。参考までに、大内義興の上洛に関わる「梵如記」永正五年(一五〇八)五月一日条には、「御先陣ニハ大内左京大夫、六百六

拾余艘、海ソク(賊)舟ハ二百余艘御ケイゴトシテ、其外中国舟カ二三(警固)百ソウ歟」とあり、「海賊」が「御警固」と同義であり、大内氏の水軍として活動していたことが確かめられる。

したがって、陶弘護を主軸とする筑前制圧戦の前後において、「海賊衆」として海上の「警固」(警戒・軍事行動)を担ったのが野上景郷であったと考えられる。そして、大内氏による通行制限の緩和ないし解除後も対馬船の筑前着岸を妨げていた「警固仁」のなかには、野上氏配下の者も含まれていた可能性がある。逆にいえば、景郷が弘護の命令を受けて書状に署判を加え、対馬船の安全を保証したことを契機として、徐々に対馬船の往来が活発化したことになる。つまり、対馬船は沖ノ島北航路の利用から、沖ノ島南航路ないし南路の利用へとシフトしつつあったといえる。

そして、次の段階として問題化したのが博多息浜に入港する対馬船への公事賦課である。

【史料12】『御判物写与良郷』竹敷浦弥兵衛所持・野上景郷書状<sup>(80)</sup>

於<sup>(奥)</sup>当津奥浜「入船公事之事、役人前民部入道申合候、然ハ於<sup>(奥)</sup>以後一ハ、公事銭不<sup>(奥)</sup>可有<sup>(奥)</sup>其沙汰」候、海上之事ハ以前被<sup>(奥)</sup>遣<sup>(奥)</sup>折紙候き、是又不<sup>(奥)</sup>可有<sup>(奥)</sup>相違儀一也、恐惶謹言、

文明十一 　　のかミ備前守

十一月廿五日 　　景郷(花押影)

対馬船頭

高尾五郎左衛門尉殿

【史料12】は、【史料11】の八か月後に野上景郷が高尾五郎左衛門尉に発した書状の写しである。「当津」(博多津)の「奥浜」(息浜)における「入船公事」(「公事銭」)については、景郷が「役人」の前民部入道(未詳)

と談合した結果、徴収しないことになったと伝えている<sup>(81)</sup>。本来、息浜は大友氏領であるが、筑前を回復した直後の大内氏が博多を准守護領化して大友氏側の公事徴収権を強奪し、筑前守護代陶氏がその徴収・免除業務を管掌していたのである<sup>(82)</sup>。先述の大内氏直轄領の肥中関における通関手続きを踏まえれば、戦乱の終息と和睦の成立をうけ、船中点検を実施した上で公事を算定・徴収する方式(A)から、自由通行を許可する方式(C)に変更したものと考えられる<sup>(83)</sup>。一方、「海上之事」については、以前に「折紙」を遣わしたとおりであるとも伝えている。「折紙」とは【史料11】を指すもので、「御領國中警固仁」が対馬船の筑前着岸を妨害することを禁止する旨をあらためて約束したものとわかる。

このように北部九州の政治情勢が安定して大内氏分国(領国)内の通行の安全が確保され、かつ博多津における自由通行が許可される状況においては、対馬船の南路利用の割合が高まったと考えられる。宗氏は対大内戦に敗北したものの、少弐氏と訣別し、大内氏と提携する途を選択したことで、自由通行圏を博多にまで拡大することができたのである。航路の利用を総体としてみれば、南路と北路の沖ノ島南航路の利用が主体となり、北路の沖ノ島北航路の利用頻度は低下したと見通すことができる。

### おわりに

まずは本稿の検討結果を整理する。

対馬と本州を結ぶ航路としては、①北路の沖ノ島北航路(対馬―玄界灘・響灘沖合―西日本海沖合)、②北路の沖ノ島南航路(対馬―玄界灘・響灘沖合―長門西部沿岸―西日本海沿岸)、③狭義の南路(対馬―壹岐・肥前上松浦―博多)、④広義の南路(対馬―壹岐・肥前上松浦―博多―長門西部・瀬戸内沿岸)が存在したと考えられる(【図6】参照)。

一四七〇年代に対馬船があえて危険性の高い①の航路を選択・利用し

たのは、北部九州において争乱が展開するなかで、宗氏と敵対する大内氏が②④の航路上で実施した通行制限を回避するためであった。通行制限のうち海上警固(警戒・軍事行動)は、大内氏配下の代官や「海賊衆」が担っており、大内方の国人やその配下の「海賊」も協力していたものと推測される。一方、大内氏直轄領における通関手続きとしては、A船中点検を実施して公事を算定・徴収する方式、B船中点検を免除して帆別公事を徴収する方式(みなし積載量にもとづく累進課税)、C公事を一切免除する方式(自由通行の許可)があったが、戦時にはAが適用されるか、もしくは貨物の没収(点定)が実行されたと考えられる。

逆に宗氏と大内氏との関係が良好となった一四八〇年代以降は、大内氏分国(領国)内の通行制限が緩和ないし解除され、筑前博多津の通関手続きにおいては、基本的にCの方式が適用された。これによって、対馬船が①の航路をあえて選択・利用する必然性は低下し、②④の航路の利用が活発化したと考えられる。

その後の展開について展望しておく、博多息浜における公事徴収権を回復した大友氏も、壹岐・肥前上松浦を一元的に支配する波多氏も基本的に対馬船の自由通行を許可していた<sup>(84)</sup>。一四七〇年代までの宗氏は少弐氏を擁して筑前に進出し、博多浜を掌握するとともに、対馬船の自由通行圏を博多まで拡大することを試みていたが、文明十年(一四七八)以降は少弐氏と訣別し、大内氏・大友氏・波多氏と提携することで、博多までの自由通行圏を確保したものと理解される。

そのように考えるならば、大内氏が衰滅する一五五〇年代以降に自由通行圏がどのように変化したのが問題となろう。とりわけ一五六〇年代から八〇年代にかけては、博多が相次ぐ戦乱で被災し、波多氏領の壹岐・上松浦では政治変動が生じ、宗氏と平戸松浦氏・壹岐日高氏との対立・抗争に発展することになる。航海の安全性が十分に担保されなくなり、かつ博多までの自由通行圏の維持も困難となるなかで、対馬船が危

険性の高い①の航路を選択・利用する傾向が強まったと見通すことができよう。

本稿はあくまで対馬船の航路選択という問題関心から説き起こしたものであるが、結果として、対馬船の自由通行圏の問題や、それをめぐる対馬宗氏と周辺勢力との協調・対立関係の問題にまで波及した。航路選択に関しては、史料制約により往路の問題に終始し、帰路の問題にまでは踏み込むことができなかった。また、十六世紀後半における自由通行圏に関しては展望を述べるにとどまった。あわせて今後の課題とした。

最後に「はじめに」で述べた益田市の中須東原・西原遺跡出土の朝鮮陶器の流入に関して、現段階での所見を述べておく。

対馬船の航路選択という観点からみた場合、A一四七〇年代以前、B一五六〇年代～八〇年代においては、平時に航路②～④を利用し、戦時には航路①を利用するという状況が想定される。それに対して、C一四八〇年代～一五五〇年代においては、基本的に航路②～④が航路①に卓越したと考えられる<sup>(85)</sup>。こうした航路の変化は、当然ながら人・モノ・情報の移動のあり方に直結する問題である<sup>(86)</sup>。AとBの時期においては、対馬―石見間をダイレクトに航海する船舶が増加し、山陰地方への朝鮮産物資の供給量が相対的に増大したものと考えられる。ここでいう「相対的」とは、地域（山陰と瀬戸内）と時期（A・BとC）の両方を含意してのものである。こうした状況において、益田川・高津川河口域の港湾群で貨物が大量に荷揚げされることもありえたのではなからうか。一方、朝鮮の熊川窯において対日輸出用の陶器生産が活発化した時期について、筆者は一四七〇年代～一五二二年とみている<sup>(88)</sup>。これは航路選択におけるAからCへの転換期と一部重なる。つまり、一四七〇年代から一四八〇年頃までは、それ以降と比較して、熊川窯産陶器の山陰地方への流入量が多かったことが予想されるのである。こうした見方にどこま

で妥当性が認められるのかは心元ないが、考古学・美術史学側の今後の成果に期待したい。

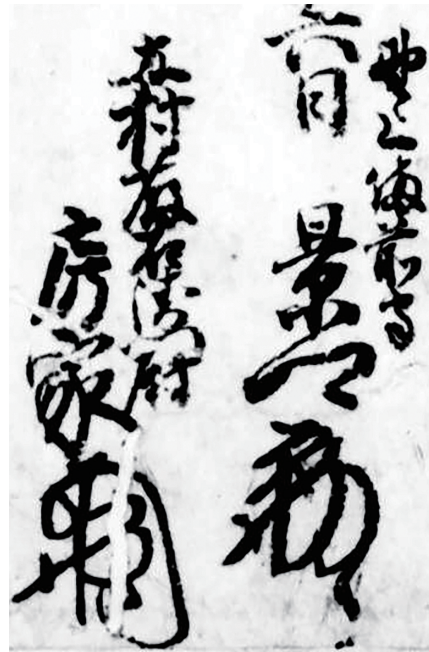
#### 註

- (1) 木原光・佐伯昌俊「石見益田における一五・一六世紀の貿易陶磁」(『貿易陶磁研究』三六、二〇一六年)。
- (2) 村木二郎「国家を超えた中世の日朝交流」(『歴博』一九五、二〇一六年)五頁、関周一「東アジア海域交流のなかの中世山陰」(『貿易陶磁研究』三六、二〇一六年)一〇八～一〇九頁。
- (3) 長節子「中世日朝関係と対馬」(吉川弘文館、一九八七年)二五二～二五四頁、佐伯弘次「中世博多と海上交通路」(『県史たより』一九、福岡県、井上寛司「中世山陰における水運と都市の発達」(有光友学編『戦国期権力と地域社会』吉川弘文館、一九八六年)四六六～四六七頁、関周一「中世日朝海域史の研究」(吉川弘文館、二〇〇二年)一七五～一七八頁、長谷川博史「中世水運と松江」(松江市教育委員会、二〇〇三年)四五～五〇頁。
- (4) 米谷均「朝鮮通信使による対馬紀行文集」(早稲田大学水稲文化研究所編『海のクロスロード対馬』雄山閣、二〇〇六年)二二〇～二二二頁。
- (5) 日本海は「日本列島・アジア大陸東縁およびサハリンに囲まれた海。西南の対馬海峡からは、黒潮の分枝が東シナ海や黄海の水の一部を併せた対馬海流(暖流)となつて流入し、北上して津軽海峡と宗谷海峡から流出する」と説明される(『国史大辞典』「日本海」項)。すなわち、対馬東海岸が日本海の南西限となるが、その周辺海域は玄界灘と響灘に区分される。玄界灘は「西は対馬海峡東水道、宍道水道で東シナ海に続き東は鐘ノ岬、地ノ島の線で響灘に至る。福岡県から佐賀県にわたり、東から筑前大島、相ノ島、玄界島、小呂島、烏帽子島、神集島、小川島、加部島などの島々や多数の岩礁があり、福岡(博多)、唐津の両湾が開けている」と説明され、響灘は「日本海西南部の海域で、東側は山口県西部、南側は福岡県北部で限られ、大島(福岡県宗像市)を境に玄界灘に続く。水深は80メートル以浅で、対馬暖流が北東流し、角島、蓋井島、藍島、六連島、大島、地島などの周辺はサバ、イカ、ブリなどの好漁場となっている」と説明される(『日本大百科全書』「玄界灘」「響灘」項)。それゆえ、本稿においては、大島・地島(福岡県宗像市)以西の海域(西限は対馬・宍道・唐津湾)を玄界灘、以東の海域を響灘(東限は福岡県北九州市・山口県西部)と把握した上で、山口県北部から福井県小浜市付近までの海域を便宜上「西日本海」と称することにす

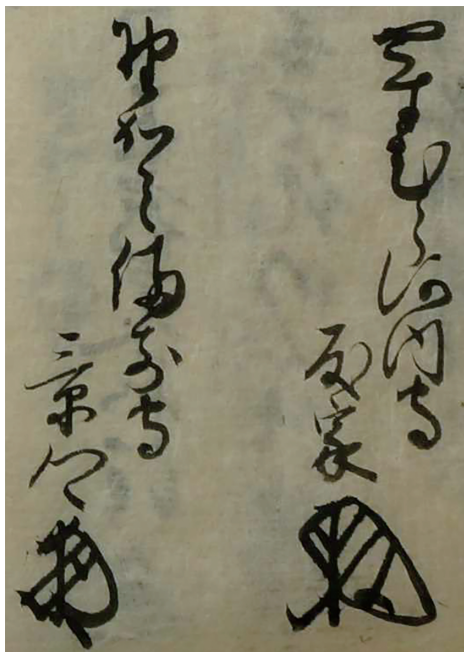
- (6) 田中健夫訳注『海東諸国紀』(岩波書店、一九九一年)収録の影印による。なお、原文では「世祖」を五字擡頭とするが、便宜上、平出に改めた。
- (7) 長節子「朝鮮前期朝日関係の虚像と実像」『年報朝鮮学』八、二〇二二年)一三〜三六頁。以下、偽使の判定は同論文にもとづく。
- (8) 徳田銀一「中世に於ける水運の発達」(章華社、一九三六年)二五〇頁、前掲註(3)井上論文四六八〜四六九頁、前掲註(7)長論文二一三頁。
- (9) 韓国・国史編纂委員会保管「対馬島宗家文書」。「峯郡」佐賀村塩津留津右衛門所持(長崎県対馬歴史研究センター蔵)にも同文が収録される。
- (10) 佐伯弘次「古代・中世の老岐・対馬」(『歴史と地理』四九〇、一九九六年)一四頁。
- (11) 黒田省三「中世対馬の知行形態と朝鮮貿易権」(『国士館大学人文学部紀要』三、一九七一年)参照。
- (12) 前掲註(3)長著書二四九〜二五五頁。
- (13) 韓国・国史編纂委員会影印本による。
- (14) 前掲註(3)佐伯論考。
- (15) 『影印標點韓國文集叢刊』一五所収。
- (16) 前掲註(4)米谷論文二三〇〜二二二頁。
- (17) 田中健夫「海東諸国紀」の日本・琉球図(同『東アジア交通圏と国際認識』吉川弘文館、一九九七年、初出一九八八年)、佐伯弘次「室町後期の博多商人道安と東アジア」(『史淵』一四〇、二〇〇三年)三六〜三七頁など。
- (18) 天保出雲国絵図(国立公文書館蔵)によると、島根半島西部の宇龍で海路がいったん途切れ、宍道湖の内海水運を経て、再び半島東部の美保関から海路が伸びている。「本国図」の支線航路は、美保関が海上水運と内海水運が接続するターミナルであったことを示すものである可能性もある。
- (19) 現在地の比定については、前掲註(3)井上論文参照。
- (20) 佐伯弘次ほか「海東諸国紀」日本人通交者の個別的検討」(『東アジアと日本』三、二〇〇六年)九三〜九五頁参照。
- (21) 拙稿「中世日朝通交貿易における船と航海」(国立歴史民俗博物館研究報告二二三、二〇二二年)三六〇〜三六四頁、拙稿「航海からみた中世日朝交流」(森平雅彦・辻野裕紀・波瀾剛・元兼正浩編『日韓の交流と共生』九州大学出版会、二〇二二年)、拙稿「和船の航海」(国立歴史民俗博物館編『中世武士団』企画展示図録、二〇二二年)八二〜八三頁。
- (22) 広瀬直毅・尹宗煥・宮本真由美「東シナ海〜日本海の海流と航海環境」(『特別研究事業第一回国際検討会「古代東アジアの航海と宗像・沖ノ島」報告書』「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群保存活用協議会、二〇一九年)六六頁の図2を参照した。
- (23) 気象庁がホームページで随時更新・公開している「旬平均海流」のデータを参照した。
- (24) 前掲註(22)に同じ。
- (25) 村井章介「松浦党の老岐島「分治」と境界人ネットワーク」(同『日本中世境界史論』岩波書店、二〇一三年、初出二〇〇八年)。
- (26) 塩津留氏について、『海東諸国紀』に「少式殿管下」との説明はみえないが、文明四年(一四七二)に宗氏を頼って対馬に亡命したとされるので、少式氏・宗氏の与同勢力であったとみてよい。
- (27) 「老松堂日本行録」捨樓船乗小舟入朴加大(村井章介校注『老松堂日本行録』岩波書店、一九八七年)。
- (28) 『世宗実録』十一年(一四二九)十二月乙亥条。
- (29) 佐伯弘次「大内氏の筑前国支配」(川添昭二編『九州中世史研究』一、一九七八年)二四九頁、拙稿「室町期北部九州政治史の展開と特質」(『日本史研究』七二三、二〇二二年)九頁。
- (30) 宗像氏領としての大島に関しては、有馬学監修・川添昭二編集顧問『日本歴史地名大系』四一・福岡県(平凡社、二〇〇四年)「大島村」の項を参照。
- (31) 前掲註(20)佐伯ほか論文九七頁参照。
- (32) 「老松堂日本行録」泊赤間関。中村栄孝「日鮮関係史の研究」上(吉川弘文館、一九六五年)三九三頁。
- (33) 前掲註(28)に同じ。
- (34) 前掲註(20)佐伯ほか論文九七頁参照。
- (35) 「麻生文書」八三三号・麻生弘家知行惣庄郷村浦浜所々目録写(北九州市立歴史博物館編刊・有川宜博編集『中世史料集 筑前麻生文書』二〇〇一年)。
- (36) 前掲註(30)「日本歴史地名大系」「白鳥」の項。
- (37) 「里良河」が豊前の紫川(北九州市小倉南区・北区)を指す可能性もあるが、「葦屋大河」に匹敵する流域面積で描かれること、「筑前州」の東端に描かれること、現在の洞海湾の湾口の左岸・右岸に位置する若松・戸畑が旧筑前域であることから(前掲註(30)「日本歴史地名大系」「北九州市(旧筑前域)」の項参照)、洞海に比定するのが妥当であろう。
- (38) 三村謙介「中世後期における大内氏の直轄領」(『九州史学』一三六、二〇〇三年)一〇〜一三頁。
- (39) 「看聞日記」永享三年六月二十八日条によると、「大内家人卅人討死交名」に「宗形」の名があり、「宗像神社文書」年未詳十一月十五日付大内持世安堵状によると、大宮司宗像氏は永享三年〜十二年頃に宗像社領野坂庄を安堵されている(『宗像市史』史料編二一九一号・一〇二号)。

- (40) 川添昭二「室町幕府奉公衆麻生氏について」(同「九州中世史の研究」吉川弘文館、一九八三年、初出一九七五年)一九五〜二〇三頁。
- (41) 以上、前掲註(29) 佐伯論文二七四頁・二九七〜三〇〇頁、前掲註(29) 拙稿一六頁。
- (42) 「金剛三昧院文書」(鼻長蔵文書) 一六八号(高野山史編纂所編『金剛三昧院文書』五)。
- (43) 前掲註(30) 『日本歴史地名大系』「粥田庄」の項。
- (44) 伊藤幸司「中世の博多とアジア」(勉誠出版、二〇二二年) 七七〜七九頁。
- (45) 拙著『中世対馬宗氏領国と朝鮮』(山川出版社、二〇〇七年) 五一〜五二頁。
- (46) 以上、前掲註(29) 佐伯論文三〇一〜三〇二頁、前掲註(29) 拙稿一六頁。
- (47) 「平山家文書」一号(「上対馬町誌」史料編)。
- (48) 有馬香織「室町幕府奉行人発給過書についての一考察」(『古文书研究』四八、一九九八年) 参照。
- (49) 前掲註(21) 拙稿(二〇二二年) 三四九頁。
- (50) 帆船と船体の規模・積載量との相関関係については、拙稿「長崎県立対馬歴史民俗資料館蔵『諸船長サ方深サ書附』」(『国立歴史民俗博物館研究報告』二〇一九、二〇一八年) 一九五〜一九七頁参照。
- (51) 有馬香織「兵庫北関入船納帳にみる関通過手続と経営」(『史学雑誌』一一七―一二、二〇〇八年) 参照。
- (52) 「平山家文書」二八号(「上対馬町誌」史料編)。
- (53) 「武家年代記裏書」(『増補続史料大成』五)。
- (54) 『大乘院日記目録』享徳三年十月十三日条(『増補続史料大成』大乘院寺社雑事記一二)、『康富記』同年十月十五日条(『増補史料大成』四〇)。
- (55) 『基恒日記』康正元年五月十二日条(『増補続史料大成』一〇)。
- (56) 小島鉦作「伊勢神宮史の研究」(吉川弘文館、一九八五年) 第五「遣明勘合貿易船伊勢法楽舎船の考察」。なお、前掲註(55) 『基恒日記』の記事には「依武田申請」也とあるが、「武田」なる人物と伊勢法楽舎との関係は未詳である。
- (57) 『満濟准后日記』永享六年正月三十日条(京都帝国大学文学部『叢書』に「以飯尾大和守」被<sub>レ</sub>仰唐船来朝時警固事、四国海賊共并備後海賊等、各罷<sub>レ</sub>向<sub>レ</sub>小豆嶋<sub>二</sub>辺<sub>一</sub>、老岐、対馬者共不<sub>レ</sub>致<sub>レ</sub>狼藉、様、能々令<sub>レ</sub>警固、可<sub>レ</sub>令<sub>レ</sub>着岸、由、管領并山名兩人方へ可<sub>レ</sub>遣<sub>レ</sub>云々」とある。佐伯弘次「室町時代の遣明船警固について」(九州大学国史学研究室編『古代中世史論集』一九九〇年) 四六五〜四六八頁参照。
- (58) 前掲註(29) 佐伯論文二五三〜二五八頁、前掲註(29) 拙稿一二〜一五頁。
- (59) 「平山家文書」一四号(「上対馬町誌」史料編)。
- (60) 佐伯弘次「少弐氏と肥前国」(鳥栖市教育委員会編刊『戦国の城と城下町』四三四頁)。
- (61) 前掲註(29) 拙稿一六頁。
- (62) 以上、佐伯弘次「室町時代における大内氏と少弐氏」(『史淵』一三〇、一九九三年) 一六〜二二頁、前掲註(29) 拙稿一七頁参照。
- (63) 『増補続史料大成』一〇。
- (64) 前掲註(62) 佐伯論文二六〜二二頁、前掲註(29) 拙稿一七頁。
- (65) 前掲註(29) 拙稿一七〜一八頁。
- (66) 寿蘭が所要日数を約六十日と述べた(『史料1』)のが虚言でないとするならば、北路を利用する場合においても、必ずしも沖合を直航しつづけるわけではなく、ゆつくりと沿岸航行する区間もあったことなる。それゆえ、寿蘭は「盗賊縦横、或従間道、或留滞」と述べたのであろう。なお、「間道」が日本海側の内海水運、もしくは陸路を指す可能性もある。
- (67) 外様衆に関しては、西島太郎「室町幕府と石見益田氏」(鳥根県古代文化センター編『石見の中世領主の盛衰と東アジア海域世界』鳥根県教育委員会、二〇一八年) 参照。応仁・文明の乱前後の益田氏の動向に関しては、中司健一「中世後期石見国人の動向と室町幕府・大名」(同上) 七二〜七三頁参照。
- (68) 拙著『対馬宗氏の中世史』(吉川弘文館、二〇一七年) 一一三〜一一五頁。
- (69) 対馬市博物館蔵。長崎県歴史文化博物館架蔵写真帳に拠った。
- (70) 拙稿「対馬宗氏の経典施入とその政治的意義」(横内裕人編『対馬の渡来版経』アジア遊学二七二、二〇二二年) 九六頁。
- (71) 薩摩―琉球間の関係悪化にともない、博多商人道安は薩摩で貨物の略奪を被るようになったため、それを回避するために南西諸島の島伝いルートではなく、「大洋」(東シナ海)を縦断して琉球に直航するようになったこと(前掲註(17) 佐伯論文三六〜三七頁)が参考となる。
- (72) 前掲註(29) 佐伯論文三二六〜三二七頁。
- (73) 前掲註(29) 佐伯論文三五四〜三五五頁参照。『下松市史』通史編・第二篇一六一頁は、「益田家文書」文明四年十月十六日付連署起請文(『大日本古文書』二二―三三六―二二号)の発信者である野上備前守景郷・「立村藤右衛門尉房家」・「立村因幡守重家」・江良丹後守重信・山崎伊豆守秀泰を陶弘護の家臣とする。ただし、「立村」姓の二名については、写真版によれば、「安村」と読むべきである。安村藤右衛門尉房家の花押は、『御判物写与良郷』(『史料1』)の花押影と類似することから、文明十一年段階で官途名藤右衛門尉を受領名河内守に変更していたものと考えられる。

『益田家文書』六一号文書の花押（部分、東京大学史料編纂所蔵、CCBY4.0）



『御判物写与良郷』の花押影



(74) 長崎県対馬歴史研究センター蔵。『長崎県史』史料編一―一六〇三頁掲載文書。ほぼ同文の写し（仮名書き、『長崎県史』史料編一―一六〇二頁）との校合により校訂した箇所については「」で示した。

(75) 『御判物写与良郷』竹敷浦弥兵衛所持・文明九年十二月二十一日付宗貞国書下写によれば、「（子分）こぶんかもち候ふね、六ちの一へうもつ、しほはんの公事、ならひ（漁夫船）おふせん（釣）のつりの公事」を免除されている。漁夫船判に関しては、長節子「中世国境海域の倭と朝鮮」（吉川弘文館、二〇〇二年）の第一「朝鮮領海における倭人の漁業活動」、一俵物・塩判ならびに内者に関しては、拙稿「中世対馬の塩業と流通」（川岡勉・古賀信幸編『西国における生産と流通』日本中世の西国社会二、清文堂出版、二〇一一年）参照。

(76) 前掲註(73)『下松市史』一六〇頁。

(77) 『史料纂集』経覚私要鈔七。

(78) 『日本歴史地名大系』山口県の「野上庄」の項によると、野上氏は「のうえ」の「のうえ」とも称されたようである。

(79) 『図書叢刊』壬生家文書六一―一五五四号・後西天皇宣命案紙背文書。

(80) 長崎県対馬歴史研究センター蔵。『長崎県史』史料編一―一六〇三頁掲載文書。

(81) 前掲註(29) 佐伯論文三三三―三五五頁参照。

(82) 佐伯弘次「中世後期の博多と大内氏」『史淵』二二二、一九八四年一七―二二頁。

(83) 『三根郷給人寺社足軽百姓御代々御判物写』佐賀村百姓長兵衛所持・永正七年五月吉日付興朝書下写によれば、篠崎平左衛門尉が「当津船公事已下」を免除されており、これも自由通行の許可とみることができる。なお、興朝が大内氏被官の山田興朝である可能性については、前掲註(82) 佐伯論文一九頁参照。

(84) 前掲註(82) 佐伯論文二〇―二二頁、拙稿「中世対馬宗氏領国の海域交流保護政策」（西山美香編『東アジアを結ぶモノ・場』アジア遊学一三三、勉誠出版、二〇一〇年）一三四―一三六頁。

(85) むろん一四八〇年代―一五五〇年代においても北部九州で戦乱が発生しているが、従来とは異なり、宗氏が一貫して第三者的立場で諸勢力との関係を維持していたことは、「大永享禄之比御状并書状之跡付」（田中健夫「対外関係と文化交流」思文閣出版、一九八二年）から窺える。それゆえ、航海の安全性の担保はともかくとして、対馬船を対象とする通行制限という事態は生じなかったのではなかろうか。

(86) モノの移動に関して一例を挙げれば、一四八〇年代以降に対馬宗氏の特送船による銅の輸出货量が拡大して日朝貿易が過熱したのは（前掲註(45) 拙著一〇七―一一一頁）、南路の利用が常態化し、中国山地（瀬戸内側）の鉾山で産出される銅が安定的に供給されるようになった結果とみることができる。

(87) 田中大喜「中世石見国高津川・益田川河口域港湾の基礎的研究」(『国立歴史民俗博物館研究報告』二二三、二〇二一年)。

(88) 拙稿「朝鮮初期における陶磁器の生産と流通」(田中大喜編『中世武家領主の世界』勉誠出版、二〇二一年)。

(九州大学大学院人文科学研究院、国立歴史民俗博物館共同研究員)  
(二〇二二年一月二二日受付、二〇二三年五月二二日審査終了)