

15世紀なかば瀬戸内海における廻船と商品輸送

一文安2（1445）年「兵庫北関入船納帳」の基礎分析・5—

神木哲男

- I はじめに
- II 苧・布・筵の輸送実態
- III 豆の輸送実態
- IV おわりに

I はじめに

本稿は、文安2（1445）年「兵庫北関入船納帳」（以下「納帳」と略称）を基礎データとする瀬戸内海における商品輸送における実態把握に関する一連の研究の一部である⁽¹⁾。筆者は、これまでの拙稿で兵庫津に輸送された商品のいくつかを取り上げて、それがどの船籍の船で輸送されてくるのかを具体的に検討することによって、商品による利用廻船のちがいを、さらに、それぞれの商品の生産地についても推定をおこなった⁽²⁾。

本稿では、ほぼ先稿と同じ視角から、苧、布、筵、豆を取り上げて検討してみたい。

II 苧・布・筵の輸送実態

「納帳」では、織物素材や敷物類としては、苧と布と筵が記載されているのみで、その種類は多くない。苧 第1表は、苧の船籍地別・月別入津量を示したものである。苧は、いうまでもなく、茎皮から繊維（青苧）をとり、糸・織布の素材として使用されるが、「納帳」での入津量はそう多くない。表から明らか

第1表 苧 船籍別・月別入津量 A = 回数 B = 数量 単位 = 束

番号	国名	船籍地	3月		4月		5月		7月		8月		9月		10月		11月		合計	
			A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B		
1	摂津	地下	2	30					6	195	2	40	3	135			1	30	14	430
2	備前	牛窓			1	40	1	10			2	50			1	15			5	115
3	備前	伊部							2	28	3	80	2	25	1	20			8	153
4	摂津	堺									1	6	1	3			1	12	3	21
5	備中	連嶋									1	23							1	23
	合計		2	30	1	40	1	10	8	223	9	199	6	163	2	35	2	42	31	742

なように、7・8・9の3ヶ月に全体の80%近くが集中している。また、輸送廻船も地下船（兵庫津）と備前の牛窓・伊部の3つの廻船で全体の94%を輸送している。その点で、芋は、「納帳」では期間・輸送廻船ともきわめて限定的である。

それぞれの廻船についてみると、地下船では、全14船のうち9船が芋のみを輸送しており、最大積載量は65束、最少は20束である。地下船の特徴の一つは、比較的積載量のすくない船が多いことである⁽³⁾が、ここでもその特徴が顕著であるといえよう。残りの地下船5船は、複数の種類を混載している。嶋塩（小豆島産）100石、米豆⁽⁴⁾40石、芋20束など3品目の混載が3船、他は2品目の混載であり、混載船は100～150石積みの中型船が多いことがわかる。牛窓の5船は、すべて混載であり、混載品目数は4品目が1船、3品目が3船、2品目が1船で、4品目の場合は、豆90石・嶋塩60石・米20石・芋40束で全体で170石を超え、中型船が使用されていることがわかる。牛窓廻船は、地下船の296船について多く、133船が兵庫に入津しているが、4品目を混載しているのは2船に過ぎず、「納帳」全体でみてきわめて少ない⁽⁵⁾。注目すべきは、伊部廻船で、廻船8船すべてに伊部焼（備前焼）の壺⁽⁶⁾が積載されている。いうまでもなく、備前焼は六古窯の一つで、13世紀以来その製品は全国に広く流通し、とくに大壺・甕・播鉢の三大製品がすでに特産品としての地位を獲得していた。「納帳」では、壺は23船、総数にして1175個入津しているが、3船（備前・片上、地下、摂津・堺）、155個を除いて他はすべて伊部廻船で輸送されている。壺を積載した伊部船は、生産地と直結した廻船、いかえれば、出港地が伊部であると見なしてさしつかえないであろう。このことは、芋の生産地を推定するのに重要な示唆を与える。すなわち、芋も出港地で積み込まれた可能性が高く、したがって、その生産地は、ほぼ伊部を中心としてその背後・周辺地域と推定することができる。周知のように、「納帳」に記載された港は、船籍地であって出港地ではなく、したがって、多くの場合積載された商品の積込み地は明らかではない。この点から、積載商品の生産地を推定することが困難であるが、芋の場合は、出港地を確定することができる伊部産の壺と混載されていることによって、ほぼその生産地を推定することができる数少ない例であるといえよう。

芋の兵庫津における荷受人は、衛門九郎と二郎三郎が中心になっている。衛門九郎⁽⁷⁾は、牛窓、八浜、番田など備前に所在する船籍地に集荷圏を持つ問丸と位置づけられる。とくに、牛窓船籍の船に関しては、独占的な地位を保ち、芋に関しても牛窓船籍の船はすべて衛門九郎が荷受人になっている。伊部船籍の場合は、二郎三郎が独占している。伊部船籍の船は、年間を通して総数52船が入津しているが、二郎三郎は、その積載品すべての荷受人になっており、船籍地による独占が実現している。

布 「納帳」では、単に「布」と表示されており、その種類はあきらかではない⁽⁸⁾。その回数・数量は第2

第2表 布 船籍別・月別入津量 A =回数 B =数量 単位=束

番号	国名	船籍地	5月		7月		11月		12月		合計	
			A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
1	安芸	蒲刈	4	481	2	403	3	444	2	135	11	1463
2	安芸	高崎	2	99					3	27	5	126
3	土佐	先浜			1	12					1	12
	合計		6	580	3	415	3	444	5	162	17	1601

表のようである。まず、回数で17回、数量にして1600束で、その90%以上が安芸・蒲刈船籍の船によって運ばれている。季節的には入津時期が4ヶ月に限られていることをのぞけば、とくに季節による変動・特徴は見出せない。すべての船が他の品目との混載であり、17回のうち4品目の混載が7回、3品目が6回、2品目が4回となっており、混載品目数がきわ

めて多いのが特徴である。たとえば、5月20日入津の蒲刈船籍の船の場合（データ番号0451⁹¹）、布220束に加えて、マメ170石、米70石、ゴマ20石が混載されている。12月20日入津の高崎船籍の船（データ番号1903）は、布9束、マメ50石、備後塩60石、鯛140石を積載している。この場合は、穀物との混載だけではなく、塩や魚類との混載もみられ、布の数量が比較的少ないことから、船腹の空きを利用して他の積載品との組み合わせで混載されているものとみられる。

蒲刈船籍の船にマメや米などが混載されていることは、すでにふれたが、それらの積載品に「豊前枅」や「讃岐枅」の注記があり、少なくとも、それらの積載品は、それぞれ注記された枅が使用されている地域から積み出されたものと推定することができる。したがって、布がそれぞれの地域で同時に積み込まれたものとするれば、布の生産地、または調達地として、この場合、豊前や讃岐を想定することができる。しかし、さらに確証が必要と思われるので、ここではこのことを指摘するにとどめておきたい。

先浜船籍の船をのぞいて、他はすべて道祐が荷受人となっている（先浜船籍の場合は豊後屋）。道祐は、「納帳」を通じて取扱量が最大の問丸であり、瀬戸内海全域にわたって広い範囲の船籍地の船の荷受人となっている⁹²。とくに、備前・下津井、備中・連嶋、蒲刈、高崎、長門・門司は、すべての積荷を独占的に荷受けしているが、布は、量的にも多くはなく、輸送の観点からすれば、広い範囲の集荷圏をもつ問丸によって取り扱われている多数の品目の一つであるといえよう。

筵 筵は、中世では藁・蒲・竹などを素材にして編まれたもので、一般的には敷物として使用されたとされる。「納帳」に記録されているものの素材や形状などは明らかではない。第3表は、兵庫津への入津量

第3表 筵 船籍別・月別入津量 A = 回数 B = 数量 単位 = 枚

番号	国名	船籍地	4月		7月		8月		11月		12月		合計	
			A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
1	備後	尾道	1	200							2	*	3	200+*
2	摂津	地下			1	100			1	200			2	200
3	備中	連嶋			2	500							2	500
4	備後	鞆			1	200	1	150					2	350
	合計		1	200	4	800	1	150	1	200	2	*	9	1350+*

注 * : 過書物で数量の記載が無く、不明。

枚以上が入津している。品目の性格上、季節的な変動は認められないが、全9船のうち2船が小嶋産塩を混載している。小嶋産塩は備前・児島を中心とする製塩地のものであり、筵が小嶋産塩と同じ積出港で混載されたものとするれば、その生産地は備前、あるいは備中地域を想定することができる。また、9船のうち3船が備後塩を混載している。備後塩は、備後・安芸・伊予など西瀬戸内海地域を生産地とする塩にあたえられた総称であるが、この場合も地下船をのぞいて備中・備後の船籍地の船が輸送していることからすれば、混載している備後塩の生産地もおそらく備後地域の製塩地のものとみることができる。小嶋産塩の場合と同じように、筵と備後塩の積出港が同じであるとするれば、両者をあわせて、筵の生産地を備前から備後にかけての地域に想定することが許されよう⁹³。

筵のみを積載して12月21日入津した尾道船籍の船（データ番号1913）には、「自山名殿進上物云々」と注記があり、また翌22日入津の同じく尾道船籍の船（データ番号1914）は、筵（数量不記載）とともに米5石・備後塩5石が積載されているが、これには「過書物下見殿状アリ」と注記され、いずれも過書物として関税免除の処置がとられている。「山名殿」は、備後の守護・山名氏ないしはその一族の者と推定される。「下見殿」の詳細は不明であるが、いずれにしても筵が進上物として扱われていることは、「納帳」に記載された筵の品質について一つの示唆を与えることを指摘しておきたい。

Ⅲ 豆の輸送実態

「納帳」では、豆類に関しては、「豆」と表示されたもの以外に「小豆」・「米大豆」・「米豆」・「大豆」などがある。「米大豆」や「米豆」と表示されたものは、あわせて25件あるが、いずれもこの品目のもとに積載数量が記載されており、形式的にいえば、「米豆」という品目があるといえないこともないが、おそらく米と豆を混載してその数量を一括して記載したものとするのが妥当であろう。したがって、「米豆」のそれぞれの数量を確定するのは不可能であり⁹³、ここでは除外せざるをえない。

第4表は、「納帳」に「豆」と表示されたものの船籍別・月別入津量を表したものである。回数にして129回、数量にして5460石弱が入津している。季節変動をみれば、2月はほとんどなく、3・4・5の3ヶ月が、500石から1000石弱を記録し、この期間で全体の38%を占めている。6・10月は全く入津がなく、7・8・9月も入津量のごくわずかである。もう一つのピークは、11・12月で、この2ヶ月で総入津量の約58%を占め、とくに、12月は、この月だけで43%を占めるにいたっている（1月は史料が欠けており、不明である）。この点で、豆は季節変動がきわめて顕著な品目であるといえる。

豆を運送している廻船の国別船籍地の数は、地下（摂津）をふくめて11カ国35船籍地にのぼっているが、讃岐が7船籍地で最も多く、ついで備前の6船籍地、安芸・播磨の各4船籍地、備中・備後・摂津の各3船籍地、伊予の2船籍地、豊前・淡路・周防の各1船籍地となっている。豆が瀬戸内海の広い範囲の船籍地の船で運送されており、したがって、出荷地域もかなりの広がりをもっていることが推測される。国別に廻船回数をみると、備前の28回について安芸の27回、摂津の22回とつづき、備後16回、讃岐14回となり、他は10回以下である。摂津（地下）をのぞいて、備前から安芸に至る瀬戸内沿岸を船籍地とする廻船が中心になっていることがわかる。

つぎに、船籍地別に輸送状況をみておきたい。年間を通して豆の入津回数が129回、数量にして5459.5石が記録されているが、そのうち、地下船が19回、516石、全回数の14.7%、全数量の9.5%を占めている。「納帳」によれば、地下船は、1年間に296船入津しており、106船籍地のなかで最多の入津回数を示している⁹⁴。積載品目数も44品目を数え、この点でも最多を記録している。豆の輸送については、米（86回）、阿賀塩（34回）、榎（33回）、三原塩（28回）、備後塩（26回）について6位を占め、米や塩について廻船頻度が多いことを示している。しかし、19回のうち豆を単独で運送しているのは、12月15日55石を積載して入津した1回のみ（データ番号1815）で、他はすべて他の品目との混載である。この点は、地下船の場合に限らず、他の船籍地の場合も同様で、129回のうち豆の単独輸送は、わずか4回に過ぎない⁹⁵。混載については、たとえば、3月5日入津の場合は備後塩130石との混載（データ番号0075）であり、11月12日の場合は苧30束、小麦10石との混載（同1463）であり、多くは塩や小麦などと混載されている。

地下船について入津回数が多いのは、備前・牛窓船籍の船である⁹⁶。13回、全回数の10.1%、347石、6.4%を輸送している。4月17日の90石をのぞいて、1船の平均積載量は21.4石となり、1船あたりの積載量は多くない。これは、13船すべてが他品目との混載であり、豆が混載品の一つとして取り扱われていることを示しているといえよう。具体的な混載品として、4月17日入津の場合では、豆90石の他に苧40束、

第4表 豆 船籍別・月別入津量

A =回数

B =数量

単位=石

番号	国名	船籍地	2月		3月		4月		5月		7月		8月		9月		11月		12月		合計	
			A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
1	讃岐	観音寺	1	10	1	*															2	10
2	備前	下津井	1	30	2	125			1	20							3	70	1	10	8	255
3	摂津	地 下			1	20	1	200	2	10							3	70	12	216	19	516
4	讃岐	宇多津			2	30													2	45	4	75
5	備後	鞆			1	15													1	20	2	35
6	安芸	瀬戸田			1	10	1	20	1	30									5	130	8	190
7	備後	尾 道			3	230	3	90									1		5	740	12	1140
8	安芸	高 崎			1	50			1	30							80		4	260	6	340
9	備後	田 嶋			1	50	1	30													2	80
10	備中	連 嶋					1	20											5	135	6	155
11	安芸	丹 穂					1	70													1	70
12	豊前	門 司					1	100													1	100
13	備前	牛 窓					1	90	2	25							5	137	5	95	13	347
14	安芸	蒲 刈							5	670	2	140					3	360	2	330	12	1500
15	淡路	与 井							1	8											1	8
16	備前	犬 嶋							1	20											1	20
17	備前	伊 部							1	120							2	15	1	35	4	170
18	伊予	岩 木							1	15											1	15
19	備中	平 山											1	15					1	10.5	2	25.5
20	伊予	弓 削											1	20							1	20
21	讃岐	佐 柳													1	5					1	5
22	讃岐	塩 飽															1	18	2	100	3	118
23	備中	笠 岡															1	25			1	25
24	讃岐	香 西															1	18	1	15	2	33
25	摂津	尼 崎															1	10	1	20	2	30
26	播磨	網 干																	3	35	3	35
27	播磨	松 原																	2	23.5	2	23.5
28	摂津	伊 津																	1	20	1	20
29	播磨	室																	1	3	1	3
30	備前	日 比																	1	10	1	10
31	播磨	那 波																	2	10.5	2	10.5
32	讃岐	野 原																	1	10	1	10
33	讃岐	引 田																	1	15	1	15
34	備前	番 田																	1	*	1	*
35	周防	大 島																	1	50	1	50
合 計			2	40	13	530	10	620	16	948	2	140	2	35	1	5	21	803	62	2338.5	129	5459.5

* : 数量の記載がないため不明。

嶋（小豆嶋）塩60石、米20石の4品目（データ番号0299）、11月8日の例では、豆7石、備後塩55石、かち栗3石（同1440）、また12月12日には、豆5石、米35石、そば3石、引田塩20石を混載して入津している。米・塩をはじめ苧やかち栗など雑多な品目を混載していることが判明する。牛窓船籍の船の年間を通しての入津数は133船であり、地下船について多い。積載品全23品目のうち、最も輸送回数の多いものは、嶋塩で39回、ついで備後塩（26回）、小嶋塩（26回）、米（25回）で、豆は5位に位置し、「納帳」における主要品目である塩、米について入津回数が多いことがわかる。牛窓船籍の船に関しては、豆は1回あたりの数量は決して多くないが、回数は多く、この船籍の船にとって塩・米につぐ主要品目としての位置を占めているといえよう。

つぎに入津回数の多いのは、備後・尾道と安芸・蒲刈の12回である。まず、尾道については、年間を通しての廻船数は61船で、「納帳」における船籍地別廻船数では106船籍地中第9位に位置する⁹⁸。尾道廻船の特徴は、61船のうち、53船、86.9%が備後塩を積載しており、群を抜いて積載品目の1位を占めていることである。2位は米で17回、12回の豆は3位に位置しており、4位の鉄の6回を引き離している。ここでも塩・米について主要な積載品目に数えられる。しかも数量は1140石で、蒲刈の1500石について多く、したがって、1回あたりの積載量も95石で、牛窓船籍の26.7石、地下船の27.2石にくらべて格段に多いことがわかる。尾道廻船の船舶規模は、100石未満は10船、16.4%にすぎず、200～400石未満が27船、44.3%、400石以上が6船9.8%を占め、半数以上が200石以上の船で占められていることになる。尾道船籍の船では豆はすべて他の品目と混載されているが、船の規模からみてかなり大量の混載が可能であることになる。実際の混載品目をみると、たとえば、3月25日の場合は、豆100石、米450石、備後塩350石、合計900石（データ番号0162）を積載しており、また、4月17日には豆50石、金20駄、米150石、備後80石、筵200枚（同0305）、12月19日には豆50石、米50石、備後100石（同1891）を混載して入津している。多種多様な品目を大量に混載して輸送するのが、尾道廻船の特徴のひとつであるといえよう⁹⁹。

安芸・蒲刈廻船の場合は、年間14船が入津しており、その数は尾道などと比較して多くない。14船のうち豆が2船をのぞいてすべての船に積載されており、最も多い。豆について多いのが布であり、11船に積載されている。その他は米が6船、小豆が3船、胡麻・小麦が2船、大麦・米豆・ニコミがそれぞれ1船ずつとなっている。5月8日入津の米150石を積載した1船（データ番号0371）をのぞいて他はすべて混載である。豆の輸送に関しては、第4表からも明らかのように、廻船中最大の1500石を輸送している。1船あたりの積載量も125石になり、この点でも最大を示している。具体的な輸送状況は、たとえば、5月20日入津の1船は、豆170石に加えて布220束、米70石、胡麻20石を混載し（データ番号0451）、11月28日の場合は、豆100石、米550石、布28束（同1646）、12月28日入津の船は、豆250石、布104束、小豆30石（同1933）となっている。蒲刈廻船の場合、混載率がきわめて高く、すでに指摘したように、単一品目の輸送は1船のみで、2品目の混載が5船、3品目が4船、4品目が4船となっており、しかも全体として1船あたりの積載量が大きく、そのなかでも豆は最少でも70石（2船）積載しており、蒲刈廻船における豆の位置が大きいことが、その特徴としてあげられるであろう。

瀬戸田廻船は、豆を8回輸送しているが、年間を通じて68船入津しており、「納帳」記載の船籍地中6位を占めている¹⁰⁰。瀬戸田廻船の特徴は、備後塩の積載がきわめて多いことで、68船のうち64船、94.1%を占めている。豆の8回、11.8%がそれについて多いことでも、瀬戸田廻船における備後塩の位置の大きさが認められよう。豆についていえば、1船あたりの積載量は23.8石と少なく、すべて混載で輸送されている。たとえば、3月19日入津の場合は豆10石に備後170石（データ番号0134）、12月7日入津の船は豆10石に、備後50石、鯛110石（同1702）、12月12日のものは豆20石、小豆10石、備後170石（同1769）を混載して入津している。この積載状況からすれば、豆は、少量ずつ備後塩の運送に際して空いた船腹を利用

する形で積載されたとみても大きな誤りはないであろう。

瀬戸田廻船と同じく、豆の輸送回数8船を記録している備前・下津井船籍の船は、年間を通じて33船が入津している。下津井廻船の場合は、小嶋塩の輸送が大半を占め、29回、全船数の87.9%に積載されている。ついで多いのが米の8回で、豆がそれについており、輸送形態は、瀬戸田廻船ときわめて類似している。豆については、瀬戸田廻船と同じく、すべて他の品目と混載されている。たとえば、3月11日の場合は、豆60石、小嶋60石、米40石（データ番号0096）、5月4日には、豆20石、小嶋230石（同0365）、また12月9日には、豆10石、小嶋190石（同1745）を混載して入津している。下津井廻船の場合も、小嶋塩を中心に積載され、その空いた船腹を利用して豆その他の品目が輸送されているといえよう。

IV おわりに

本稿では、苧、布、筵と豆の輸送実態を検討してきたが、各廻船がその特徴を發揮しながら、それぞれの品目を輸送してきた。とくに、豆に関しては、その積載回数と5500石近い数量から、「納帳」においても塩・米につぐ主要品目としての位置を確認することができた。また、豆に関連したものとして「米豆」と記されたものがあることは、すでに述べたが、データを加工することによって、「米豆」のうち豆の数量を推定することはかならずしも不可能ではない⁹⁹。本稿では「豆」と記されたもののみを検討したが、今後の作業として「米豆」のうち豆の数量を加えて輸送実態を検討する必要があることも認めねばならない。また、本稿で取り扱った品目の関銭に関しては全く触れることができなかった。これらの問題については、稿をあらためて論じることとしたい。

注

- (1) 筆者は、「納帳」をデータベース化して利用し、これまで以下の論稿を発表してきた。「中世後期の商品流通と領主階級」（『国民経済雑誌』第149巻第6号 昭和59年6月 所収）〔以下、拙稿1と略称〕、「15世紀なかば瀬戸内海における商品輸送と港湾—文安2（1445）年「兵庫北関入船納帳」の分析—」（柚木学編『瀬戸内海水上交通史』文献出版 平成元年、所収）〔拙稿2〕、「15世紀なかば瀬戸内海における商品輸送—米を中心に—文安2（1445）年「兵庫北関入船納帳」の基礎分析・1—」（『国民経済雑誌』第165巻第4号 平成4年4月 所収）〔拙稿3〕、「15世紀なかば瀬戸内海における米輸送—文安2年「兵庫北関入船納帳」の基礎分析・2—」（同誌第168巻第3号 平成5年9月 所収）〔拙稿4〕、「中世瀬戸内海水運」（同誌 第169巻第4号 平成6年4月 所収）〔拙稿5〕、「中世瀬戸内海の水運と港湾」（『瀬戸内海』第2・3 合併号 平成7年7月 所収）〔拙稿6〕、「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・崎山昌廣編著『歴史海道のターミナル』神戸新聞総合出版センター 平成8年4月 所収）〔拙稿7〕、「15世紀なかば瀬戸内海における廻船と商品輸送—文安2（1445）年「兵庫北関入船納帳」の基礎分析・3—」（『国民経済雑誌』第173巻第4号 平成8年4月 所収）〔拙稿8〕、「15世紀なかば瀬戸内海における廻船と商品輸送—文安2（1445）年「兵庫北関入船納帳」の基礎分析・4—」（奈良県立大学『研究季報』第12巻第3・4号 平成14年2月 所収）〔拙稿9〕。
- (2) これまで取り上げた商品は、米、塩、大麦、小麦、榎、材木、鰯、イカ、蟹、ナマコ、海老などである。なお、〔拙稿3、4、8、9〕を参照。
- (3) 地下（兵庫）廻船の特徴については、〔拙稿2、7〕を参照。
- (4) 「納帳」では、「米豆」と表示され、その数量が記載されているものが、23例存在する。これは、米と豆を合わせてその積載数量を表示したものと推定されるが、両者を区分することが不可能であるので、そのまま表示した。なお、このような表示は、このほかに「米麦」・「米塩」・「米大豆」などがある。
- (5) 牛窓廻船の特徴については、〔拙稿2〕、5ページ以下、および〔拙稿7〕、136ページ以下を参照。

- (6) 伊部焼（備前焼）の壺については、〔拙稿7〕、125～126ページを参照。
- (7) 衛門九郎については、〔拙稿3〕、56～57ページ参照。
- (8) 「納帳」に記載されている「布」については、その種類ばかりではなく、不明な点が多い。たとえば、11月27日入津の安芸・蒲刈船籍の船は（データ番号1631）、布215束とマメ120石を積載しているが、関銭欄には布の下に「四貫三百文、十二月廿四日」と記載され、マメの下に「一貫三百文代替、布除定、十二月九日」とある。他の布の入津記録にも、ほぼ同じような記載がある。2種類以上の品目を混載してきた場合の関銭に関しては、それぞれの品目別に関銭を計算するのではなく、積載してきた品目を一括して関銭が計上されているのが、一般的である。しかし、この記録からみる限り、布に関しては、他の混載品とは区別して関銭が課されていると見なしうる。なぜこのような処置がとられているのかは、不明である。このことから「布」が特別扱い、または貴重品扱いされていたとも考えられるが、今後の検討課題としておきたい。
- (9) 注1に記したように、「納帳」をデータベース化したのが、本番号は、その際1項目ごとにつけられた一連番号である。
- (10) 道祐については、〔拙稿4〕、53～54ページを参照。
- (11) 『毛吹草』〔寛永14（1637）年末成立〕には、備後国の名物として「畳表」があげられているが、筵がこれとの技術的な関連があるかどうか、今後の検討課題としておきたい。
- (12) 本文に記したように、そのままでは米・豆それぞれの数量を決定するのは不可能であるが、「納帳」では「米豆」の関銭が記載されており、また米・豆のそれぞれの単位あたりの関銭が判明するので、「米豆」の数量と関銭額、米と豆それぞれの単位あたりの関銭額の4つの既知数から、「米豆」のそれぞれの数量を算定することができる。ただし、この方法によって算定されたそれぞれの数量は、あくまでひとつの推定数量にすぎない。
- (13) 地下（兵庫）の廻船についての分析に関しては、〔拙稿2〕（19～27ページ）、および〔拙稿7〕（144～148ページ）を参照。
- (14) 地下船以外の他の3船は、9月20日讃岐・佐柳5石（データ番号1130）、12月8日・播磨・松原7石（同1723）、12月16日・備前・牛窓45石（同1847）である。
- (15) 牛窓廻船については、〔拙稿2〕（5～8ページ）、および〔拙稿7〕（136～139ページ）を参照。
- (16) 尾道廻船については、〔拙稿2〕（13～15ページ）を参照。
- (17) 尾道廻船の場合、全61船のうち2品目を混載しているものが20船、32.8%、3品目を混載しているものが9船、14.8%、4品目の混載が2船、3.2%、5品目の混載が1船あり、混載率が高い。
- (18) 瀬戸田廻船については、〔拙稿2〕、10～11ページを参照。
- (19) データの加工の方法については、本稿、注12を参照。