

日本中世の港湾

——和賀江島を中心として——

奥 富 敬 之

(日本医科大学)

目 次

1. 序
2. 歴史的背景
3. 築港の要請
4. 築港の勸進
5. 築港の工法
6. 地域批判
7. 発展と性格
8. 支配と経営
9. 管理と崩壊

1. 序

古代末期から中世前期、すなわち、六波羅平氏政権と鎌倉幕府とが存立していた時期において、日本の各地において、築島、築港のことが行なわれた。それが武士政権ないし武士の政権のもとにおいて行なわれたことは、一見、矛盾していることのようにも感ぜられる。しかし、実際に築島、築港のことは行なわれたのであり、六波羅平氏政権のもとでは、平清盛自身が令して行なわせた撰津国福原大輪田泊の経島の築島があり⁽¹⁾ (『帝王編年記』、『如是院年代記』、『山槐記』、『平家物語』、『源平盛衰記』)、治承4年(1180年)には唐船が来着して薬種を交易している(『山槐記』、治承4年10月10日己丑条)。現在の神戸港へと発展するものである。また、安芸国穂戸瀬戸の開さくも、清盛の令によるものと伝えられている⁽²⁾。また、鎌倉時代になってからでも、乾元元年(1302)

年), 得宗被官の安東蓮性が福泊の島を築いたりしている例もある⁽³⁾ (「峯相記」, 『統群書類従』, 积家部)。

このようなもののうちの一例として, 本稿では, 鎌倉府に築島された和賀江島について, その成立情況, 経営, 地域批定など, できうる限り詳述してみたいと思う。なお, 『吾妻鏡』を, 文中においては, 『鏡』と略記したい。



図1 鎌倉市沿岸略図

- 注 (1) 大輪田泊は, 天平年間 (729~748) に僧行基が瀬戸内海沿岸にほぼ一日行程の距離ごとに開いたという, いわゆる“行基の五泊”の一である。“行基の五泊”とは, 播磨国の禊生泊 (室津), 韓泊, 魚住泊 (明石), 摂津国の大輪田泊, 河尻泊の五泊である (三善清行の「意見十二箇条」, 『群書類従』, 雑部)。だから, 大輪田泊は, 清盛がはじめて開いたというのではなく, 修造したというべきであろう。
- (2) 清盛が穏戸瀬戸を開さくしたというのは, 伝説に過ぎず, 史料的に実証することはできない。
- (3) 安東蓮性の福泊の築島は, 幕府政権の令下に行なわれたものではなく, 蓮性個人の私費をもって行なわれたものである。

2. 歴史的背景

いわゆる治承寿永の内乱期、水軍に長じていた平氏と海上で戦闘を行なわねばならなかった源氏方では、伊豆国の鯉名と妻良を根拠地として、兵船32艘などを解纜させている（『鏡』、元暦2年3月12日条）。この時期における鎌倉勢力の海の根拠地は、この鯉名と妻良だったわけである。

やがて、平氏が滅亡して、鎌倉に幕府が置かれるようになると、鯉名にしる、妻良にせよ、鎌倉府からの距離などの点で、かなりの不便を感じなくなったことが考えられる。鎌倉の地は、その南が海に面しているのである。そこにこそ、鎌倉幕府の海に対する根拠地の必要性が感ぜられたはずである。その必要性は、鎌倉時代初期の將軍独裁制期から中期の執権政治体制の時期へと移るに従いがい、世情の安定化による唐物珍重の傾向の表出とともに、ますます強まっていったものであろう。

しかし、鎌倉の海は遠浅であり、大船を着岸せしめることは⁽¹⁾、そのままでは不可能であった。このことは、建保5年（1217年）4月、3代將軍実朝が宋人陳和卿に造らしめた船が、由比浦に浮かばなかったことによっても、明らかに示されている。まさに、鎌倉の海は、「此所之為艫，唐船非可出入之海浦」だったのである（『鏡』、建保5年4月17日条）。

だから、この時期においては、鎌倉の東北側に位置して、朝比奈の切通しを越えたところの武蔵国六浦荘内の瀬戸の地が重視されたものであろう。寛喜2年（1230年）3月には、將軍頼経、泰時、時房らが「自六浦津召御船，海上有管絃」ということもあった（『鏡』、同19日条）。当然、鎌倉と六浦荘とを結ぶ道路、すなわち、いわゆる朝比奈の切通しの重要度も高まるわけで、仁治元年（1240年）11月30日には、「鎌倉与六浦津之中間，始可被当道路之由有議定，今日曳繩打丈尺，被配分御家人等，明春三月以後，可造之由彼仰付云々，前武州監臨其所処給，中野左衛門尉時景奉行之，泰貞朝臣甲申日次」ということになり（『鏡』）、翌年4月5日には、泰時みずから監臨し、諸人群集して、工事

が開始されている（『鏡』）。その後、建長2年（1250年）6月3日には、再度、その修築のことが令されている（『鏡』）。

その六浦荘自体は、すでに元仁元年（1224年）ころには、すでに北条氏の所領となっていたようである（舟越康寿氏「金沢称名寺々領の研究」、『横浜市立大学紀要』、No. 10）。このように、六浦荘内の瀬戸津が、鎌倉府の東北側の外港としての役割を果たしていたにしても、鎌倉の地そのものにおける港湾の必要度が下がるわけのものではなかった。むしろ、六浦津が東北地方に当時広がりつつあった北条氏所領と鎌倉とを結ぶ役割を果たしたものとすれば⁽²⁾、鎌倉と畿内方面、さらには大陸諸港とを結ぶ港湾の必要性は、ますます強まっていったものと考えられるのである。

注（1） 当時の船は、大船といえども、近世のいわゆる「千石船」（積載量千石）から千五百石程度、すなわち、150トンから230トン程度の積載量のもので、刳船を基本としてその上に棚（舷側板）を打ちつけたようなものだったらしい（石井謙治氏「遣唐使船の技術」、『水陸交通の進展』、『体系日本史叢書』、24巻、『交通史』）。

（2） 東北地方における北条氏所領に関しては、拙稿「陸奥国得宗領の研究」、『陸奥国得宗領の研究、続』（『目白学園女子短期大学研究紀要』6号、7号）および、豊田武氏、入間田宣夫氏、遠藤巖氏による「東北地方における北条氏の所領」（『日本文化研究所研究報告別巻』、7集）がある。

3. 築港の要請

承久3年（1221年）の承久の乱により、鎌倉幕府は武士政権として、より純化され、執権政治体制の確立とともに、ますます安定していった。このことは、早く「銭の病」と号されたほどの貨幣経済の普及による宋銭の必要性和⁽¹⁾、農村在地に居住していた鎌倉御家人が京都大番役や鎌倉番役の勤仕のために都市生活を送ることが多くなったために生じた唐物珍重の風とによって⁽²⁾、鎌倉府下における港湾の必要性を、ますます強いものとしていた。

石井進氏は、前記の3代将軍源実朝の渡宋計画などをもととして、「もともと鎌倉から宋に渡航することがおこなわれていなかったのなら、こうしたこと

を思い立つはずもなかろう」として、鎌倉時代初期において、鎌倉沖への大船の入港や鎌倉の海における日宋貿易の存在を確信しておられるが（『日本の歴史』、7巻、『鎌倉幕府』、480頁）、建保元年（1213年）5月3日、いわゆる和田氏の乱において、敗れた和田方の将、朝夷名三郎義秀が鎌倉の海浜より船に分乗して海上に逃れたことによっても、そのことは示されている。そのときの義秀は、500騎の勢が6艘に分乗したというのであるが（『鏡』）、このことは、すくなくとも100トン以上の船が6隻以上、そこに碇泊していたということである⁽³⁾。

貞応2年（1223年）4月頃、鎌倉を訪れた「海道記」の著者は、「湯井の浜に到着ぬ。しばらく休みて此所をみれば、数百艘の舟どもつなをくさりて大津のうらに似たり。千万宇の宅軒をならべて大淀のわたりにことならず」と記して、由比浜に“数百艘の舟”が碇泊していた様子をのべており、さらに、材木座から飯島にかけての地域と思われる「東南の角一道は舟楫の津、商売の商人百族にぎはひ」と記している（『群書類従』、紀行部）。

しかし、由比浜は、遠浅であり、また、風波をさえぎるものがなかったので、きわめて危険であった。やや年代はさがるが、仁治2年（1241年）4月3日には、地震と南風により、由比浦の「着岸船十余艘破損」ということもあり（『鏡』）、弘長3年（1263年）8月14日、激しい風雨のために、「由比浜着岸船数十艘破損漂没」したような例もあり（『鏡』）、また、同年8月27日にも、「由比浦船舶没波、死人寄汀、彼是不可勝計」ということもあったのである（『鏡』）。かくして、鎌倉府下沿岸に、築港築堤のことの必要性は、舟船の賑わいの増大に比例して、ますます強まっていったのである。

注（1） 当時流通していた貨幣は、中国宋朝のもの、すなわち“宋銭”であり、これは六波羅平氏政権のころから、日本に輸入されていたものである。貨幣経済の普及に関しては、多くの論稿が発表されているが、拙稿「鎌倉末期幕府政権の様相」においても触れてある（『日本史の諸相』）。

（2） 鎌倉時代、上層の武士の間には、唐物珍重の風があったことは、金沢貞顕が「唐物一見仕候、悦入候、但重宝無之候、歎存候」と称名寺方丈に礼状を書き送って

いたりしている例からも伺がわれる（年未詳正月27日付「金沢貞顕書状」、『金沢文庫古文書』、第二輯、597号）。

- (3) 石井謙治氏は、150人程度の人数を乗り組ませた場合の遣唐使船および遣明船について、それぞれ150トンおよび230トンの積載重量を推定しておられる（前出、『交通史』）。朝夷名義秀の手勢500騎が6艘に分乗したということをもとにすれば、艘あたり平均83騎強であり、若干の馬も乗せたであろうと考えれば、すくなくとも100トン程度以上の船の大きさを推測できる。

4. 築港の勸進

このように、築港のことが必要とされていたとき、往阿弥陀仏なる勸進聖が和賀江島築島のことを幕府に申請してきたのである。このときのことを、『吾妻鏡』は、つぎのように記している。

「今日、勸進聖人往阿弥陀仏就申請、為無舟船着岸煩、可築和賀江嶋之由云々、武州殊歡喜、令合力給、諸人又助成云々」

すなわち、勸進聖であった往阿弥なる僧が船舶の着岸に便あらしめるために、“和賀江島”を築くことを許可されるよう、幕府に申請したのに対し、武州＝北条泰時が喜んで、これを許可し、みずからも、これに合力＝協力することにしたのであり、さらに、諸人もまた、これを助成することになったというのである。ときに、貞永元年（1232年）7月12日のことであった。

往阿弥という僧侶が、どのような人物であったかは、史料の乏少によって知ることはできない。寺院塔頭の建立・修復や橋梁・堤の造営などのために、諸人に寄附を乞うという勸進行為をした、いわゆる勸進聖は、古代から数多く見られるが、この往阿弥も、そのような勸進聖の一人であったのだろう。阿弥号を称しているところから見て、浄土教徒であろうと思われる。

執権北条泰時の合力のゆえであろうか。和賀江島築島のことは、同月15日には、早くも着工のはこびとなった。すなわち、『吾妻鏡』の同日条には、「今日築始和賀江嶋、平三郎左衛門尉盛綱行向云々」と記してある。

築島申請に対する許可がおりてからのち、わずか3日目にして着工できたと

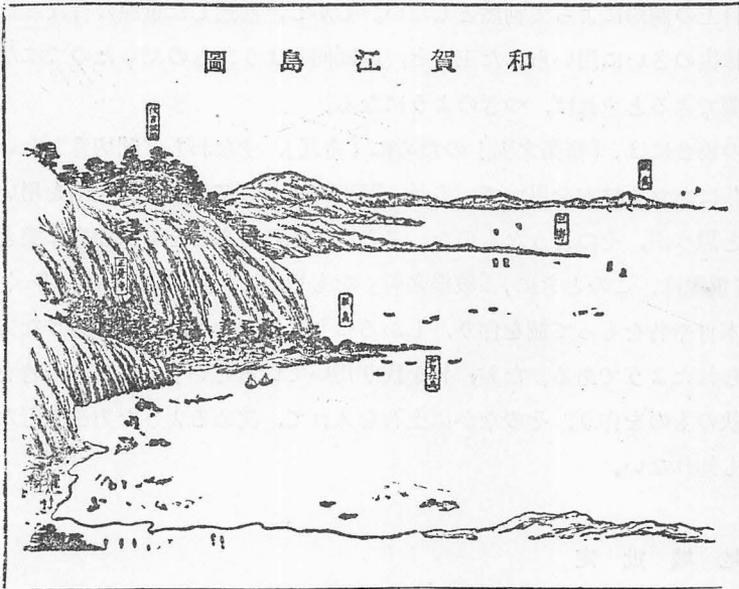
いうことは、泰時の合力や諸人（御家人等）の助成があったこと、すなわち、それだけ鎌倉幕府にとっては築島のことが必要視されていたということを示すものであるが、その反面、さらに一般凡下の者にいたるまでに、早くから勧進のことが行なわれていたのではないかとも考えられる。

和賀江島築島は、着工後1月を経ずして、翌8月9日には完成している。すなわち、『吾妻鏡』の貞永元年8月9日条には、「和賀江嶋終其功、仍尾藤左近入道、平三郎左衛門尉、諏方兵衛尉為御使巡檢云々」と記してある。

ここで若干の傍例を見るに、平清盛が治承4年（1180年）に大輪田泊を修復したさいには、畿内では河内・和泉・摂津の三国に、播磨と備前を除く山陽・南海両道の国々において荘園公領を問わず、水田1町ないし畠2町ごとに1人の人夫を課し、東海・西海両道の国々に対しては、貢租の運上船がその地を通過するさいに、その船の梶取や水手が3日間だけ役されることになっていた（治承4年2月20日付「太政官符案」、『平安遺文』、3903号）。

また、同じ大輪田泊を建久7年（1196年）に修築した東大寺の俊乗房重源の場合には、山陽・南海・西海三道の諸国における公領や神社仏寺権門勢家の荘園の運上米1石につき1升を徴し、上掲三道の国衙および荘園に対し、1郡ないし1荘ごとに1艘分の舟瓦を課し、さらに、和泉・摂津・播磨・備前・備中・紀伊・伊勢・淡路・讃岐・阿波の10ヶ国の海浜にある破損している船舶を召し集めるのみならず、山城・河内・摂津・播磨・淡路の5ヶ国では荘公を論ぜず、材柯料木や竹などを伐り出し、摂津・播磨・淡路の3ヶ国と河尻の在家人は人夫として使仕されることになっていたのである（建久7年6月3日付「太政官符案」、『鎌倉遺文』、847号）。

大輪田泊の修築は、清盛の場合でも、重源の場合でも、国家的行事として行なわれたことが判る。ところが、鎌倉の和賀江島の場合には、そのようなことが、ほとんど伺がわれない。執権泰時にしても、“合力”，すなわち寄附と、その被官を監督のために派遣しているだけなのである。ここに、和賀江島築島工事の規模の小さいこと、その完成による受益者が誰であったかとを、ある程度まで推測し得るのである。



新編相模國風土記稿

図2 江戸時代の和賀江島
注 「新編相模國風土記稿」

5. 築港の工法

前述したように、鎌倉と六浦荘とを結ぶ朝夷名の切通しの工事のさいには、幕府において議定され、工事の過程を御家人に配分し、奉行を定め、吉日を選び、さらには泰時みずからが現地に監臨しているのであるが（『鏡』、仁治元年11月30日条、仁治2年4月5日条）、和賀江島の工事の場合には、それほどの大事にはなっていない。このことは、畿内以西における水運の発達にくらべて、東国では騎馬による陸上交通が発達したことなどに由来して、東国武士層には水運軽視の風があったのではないかとも思われるが、また、和賀江島の工事が1ヶ月以内で済むような小規模なものであったことにもよるものと考えられる。

和賀江島築島のさいに用いられた工法がいかなるものであったか、これま

た、史料上の制約によって判然としない。しかし、前述した重源の行なった大輪田泊修復のさいに用いられた工法と、ほぼ同じようなものだったのではないかと推測できるとすれば、つぎのようになる。

重源の場合には、「修築之固」のために「舟瓦」、すなわち「間切骨」ないし「竜骨」にあたる材木を用いているが、関東では、最初から巨材大木を用いてもよいと思うが、そのようなものを、さらに大小の材木とともに海底に突き立てる。(重源は、このときに、「破損之船」をも用いている。)さらに、多くの大枝や木材や竹をもって柵を作り、しかるのちに盛土をするというような方法が用いられたようである。なお、竹を伐り用いているということから、竹を編んで籠状のものを作り、そのなかに土石を入れて、沈めるような方法も行なわれたかも知れない。

6. 地域 批 定

元仁元年(1224年)12月26日、鎌倉府内で疫病が流行したので、幕府ではこれを退治するために、鎌倉府の四境を固めて四角四境鬼気祭を行なった。このときの四境のうち、南は小壺(現在の小坪)であった(『鏡』)。また、嘉禎元年(1235年)12月20日に、將軍頼経の不例のため、四境の祭を行なっているが、このときの御所(大倉幕府)⁽¹⁾の巽角(東南)の境になっているのが小壺であった(『鏡』)。すなわち、現在の小坪の地が、鎌倉府の東南の境目の外縁の地だったのである⁽²⁾。その内側に隣接しているのが、飯島の地であった。地図で見ると、由比ヶ浜が東南の方向に、なだらかに湾曲してゆくと、材木座を経て、やがて突きあたるのが、樹頂78メートルの飯島の丘である。この丘は、西および南の方向の海に、やや突き出している。さらに南下すると、小坪の海岸、鷲ヶ浜のまたなだらかな海岸線を経て、新宿湾にいたり、三浦半島を形成するのである。

『吾妻鏡』の承元3年5月28日条に、「西浜^{号之飯島}辺騒動、是梶原兵衛太郎家茂逍遙于小坪浦、飯去之处、土屋三郎宗遠兼依有宿意、相逢于和賀江辺、殺害

家茂之故也」という記事があるが、これによると、飯島を西浜とも呼んでいたものであり、また、その飯島の地域内に和賀江の地があったことが判る。

事実、飯島から海上西方に“飯島の鼻”といわれる、幅100メートル長さ120メートル程度の浅瀬があり、干潮のつど、その姿を現わしているが、現在、この地域が和賀江島の遺跡であろうとされている。

現在において干潮時に現われる遺跡の様相や、築島に要した日数などからみて、現在の遺跡に見られる程度の規模のものだったろうと考えられる。

なお、この地は史跡に指定されているものである。

注 (1) 頼朝の時期から建保5年(1217年)12月まで、大倉郷にあった幕府のことで、現在の東御門から西御門にいたるあいだに位置していた。

(2) 四境としてあげられた地域は、鎌倉の内側ではなく、その外縁部の地域である。だから、小壺は鎌倉府内には含まれない。

7. 発展と性格

和賀江島ができるまでは、鎌倉と三浦半島とを結ぶ、いわゆる小町大路から小壺路という陸上交通路上の境の地でしかなかった、小壺附近は、築島のことがあったから、急速に発展したようである。

本来的に軍事都市として出発した鎌倉では、商業面の発達は、幕府政権から常に抑えられていたのであるが、政権の所在地としての期間がたつにつれて、一大消費都市となってゆき、しだいに商業活動を止めることもむずかしくなっていたのであり、和賀江島築島のことがあったからは、その様相がさらに濃くなっていったのである。

建長3年(1251年)12月3日には、「鎌倉中在々処々、小町屋及買売設之事、可加制禁之由、日来有其沙汰、今日被置彼所々、此外一向可被停止之旨、厳密触被仰之処也、佐渡大夫判官基政、小野沢左近大夫入道光蓮寺奉行之云々、鎌倉中小町屋之事被定置処々、大町、小町、米町、亀谷辻、和賀江、大倉辻、乗和飛坂山上、不可繫牛於小路事、小路可致掃除事」というように、府内7ヶ所

に商店設置が許可されているが、そのうちに和賀江が含まれているのである（『鏡』）。鎌倉府の海の出入口である和賀江島に対しては、幕府としても、小町設定を認めざるを得なかったのであろう。和賀江築島の19年後のことであった。

建長5年（1253年）10月11日、炭・薪・糠などが高騰したとき、幕府では和市の法を定めて、値上りを抑えようとしているが、それに続けて、「和賀江津材木事、近年不法之間、依難用造作、被定其寸法、所謂樽長分八尺、若七尺、令不足者令点定之、奉行人可申子細之由」とあることから、当時、和賀江島港から搬入される商品のうちの主要なものが、鎌倉府内における諸造作用としての材木であったことが知られる（『鏡』⁽¹⁾）。こうして、材木を扱かう商人が、この地に集まり、やがて座を結成するや、いわゆる材木座の地名をも生じてゆくのである。高柳光寿氏は、鎌倉材木座の成立年代を鎌倉時代に批定しておられる（『鎌倉市史』、総説編、291ページ）。また、「浜庫倉」（『鏡』、承久元年9月22日条）、「浜御倉（中略）、是武州令管領給之庫倉也、被納武藏国乃貢」（同書、寛元3年5月22日条）、「浜高御倉」（同書、建長5年12月22日条）などが散見されるように、北条氏などがその所領より集めた米などを納める倉庫もあったようで、高御倉小路（現在の乱橋附近）という地名にも転化していったのである（吉田東伍氏、『大日本地名辞書』、『新篇相模国風土記稿』）。

なお、材木や米などの国内産出のものばかりではなく、海外からも商船などが入港したこともあったようである。この附近一帯の海浜では、現在でも宋窯青磁の破片が散見できるのは、そのことを示しているものといえよう。

注（1） 鎌倉府内における規模の大きな建築の用材が、鎌倉以外の地から海路搬入されることは、早くからあったようで、治承5年（1181年）6月27日には、「鶴岡若宮材木、柱十三本、虹梁二支、今朝且着由比浦」とある（『鏡』）。

8. 支配と経営

ところで、先述したように、往阿弥の築島申請に対して、北条泰時が合力を

し、工事の開始日には平三郎左衛門尉盛綱が派遣され、工事完了時には、尾藤左近入道、平盛綱、諏方兵衛尉が「為御使」で巡検しているが、北条氏の惣領家を得宗家として一族庶子家と明確に区別をして、鎌倉末期のいわゆる得宗専制政権樹立の基礎をつくったのが北条泰時であり⁽¹⁾、平盛綱、尾藤景綱（左近入道）、諏訪盛重（兵衛尉）は、泰時の時期における得宗被官（御内人）のなかでも、もっとも有名な者たちであった⁽²⁾。

鎌倉府の四境のうち、東南の六浦荘は前述したように元仁元年（1224年）以前に北条氏の所領となっていて、泰時の弟実泰以来、その子孫である金沢氏が領主であり、文応元年（1260年）には称名寺がたてられている。西北の山内荘は、建保元年（1213年）に義時が拝領して以来、「得宗領之随一」であり（『円覚寺文書』）のちには建長・円覚などの寺院も建てられていた⁽³⁾。そして、山内荘の南部、鎌倉府の西南には、泰時の弟重時が、正元元年（1259年）、極楽寺を置いていた。東南では、仁治元年（1240年）に佐介谷に経時は蓮華寺を建てたが、寛元元年（1243年）には、さらに南に移して光明寺としている。これらの四境に建てられた寺院は、宗教的な意味は、もちろんあったであろうが、同時に軍事的な意味もあったものと考えられる。このことと、和賀江築島に関係した奉行などがみな得宗被官であったことを考えあわせれば、当然、和賀江築島は、得宗領か準得宗領としての北条氏一門の所領であったと思われる。

しかし、町屋設定のことを奉行した二人のうち、小野沢仲実（光蓮）は得宗被官であったが、後藤基政（佐渡大夫判官）が外様御家人であったことからみて、港湾ないし市場としての和賀江島の管理は幕府の権限内にあったものであろう。だから、牛を小路につなぐことの制禁や掃除をすべきことなどを令するような、鎌倉府内の保司に対するのと同様の命令がだされているのであろう。

時頼、時宗と時代がたつにつれて、これはかわってくる。得宗専制の成立した時期においては、和賀江島の管理権も、北条氏の手に戻っていったであろう。そして、それは、やがては、極楽寺北条氏の氏寺である極楽寺のものとなってゆくのである。

注（1） この間のことに関しては、拙稿「鎌倉末期幕府政権の様相」（『日本史の諸相』）

および「鎌倉幕府・伊賀氏事件の周辺」(日本医科大学『文科研究誌』, 第2号)を参照されたい。

- (2) 得宗被官に関しては、佐藤進一氏『鎌倉幕府訴訟制度の研究』および拙稿「得宗被官家の個別的な研究」(早稲田大学『日本史攷究』, 14号, 16号, 17号)を参照されたい。なお、尾藤景綱は得宗家家令の初代をつとめ、平盛綱はその二代目をつとめた人物である。
- (3) 相模国における得宗領に関しては、拙稿「武蔵, 相模における北条氏得宗」(『日本歴史』280号)および「相模国得宗領の個別的な研究」(神奈川県企画調査部県史編集室『神奈川県史研究』, 11号, 12号, 19号)を参照されたい。

9. 管理と崩壊

北条氏の庶流ではあっても、得宗家に近かった、極楽寺流北条氏が現在の地に極楽寺を建立したのは、正元元年(1259年)のころであり、開山の良寛房忍性は文永4年(1267年)8月から嘉元元年(1303年)7月の死去のときまで極楽寺に住していた。

貞和5年(1349年)2月11日付の「足利尊氏書状案」によると「極楽寺文書」, 『鎌倉市史』, 史料編, 3巻)。

「飯島敷地升米并嶋築及前浜殺生禁断等事, 如元有御管領, 云嶋築興行, 云殺生禁断, 可被致密沙汰, 殊於禁断事者, 為天下安全, 寿算長遠也, 任忍性菩薩之例, 可有其沙汰候, 恐々謹言

貞和五年二月十一日 尊氏(在判)

極楽寺長老

とあって、忍性が極楽寺の住持であった時期、すなわち、すくなくとも嘉元元年以前にすでに、和賀江島の管理権が極楽寺のものとなっており、和賀江島の修理も、その時期に極楽寺の経営の下で行なわれていたことがわかる。

また、「飯島敷地升米」をも極楽寺が管領していたとあるように、「升米」という名称のものを極楽寺が徴収していたわけである。これは、本来的には港湾修築費として徴収されていたものが、鎌倉時代には領主の得点と化していた、

いわゆる“津料”だったものと思われる。関所のようなものが設けられて、そこで、出入する船から徴収されて、極楽寺の収入となったものであろう。金額がいくらであったか、史料的制約によって不明であるが、永和4年(1378年)ごろの武蔵国神奈河・品河などの浦々に出入した船に課せられた“帆別錢”といわれる津料の一種は、「帆壱段別錢賃参佰文」であった(永和4年8月3日付「武蔵国守護^{上杉}_{憲春}施行状案」,「竜隠庵文書」,『鎌倉市史』,史料編,3巻)。応安3年(1370年)の頃には、「鎌倉に向へる号飯島之孤島,在家三百余宇,富饒所」であったが、その年の8月19日と20日の洪水で流失してしまい(「応安三年記」),南北朝内乱やうち続く戦乱の下にあって、修復されることもなく、波浪に洗われて、ついには若干の名残りを止めるのみとはなってしまったのである。

古代・中世の港湾については、まだまだ研究の余地があるようである。このことに眼を開かせて下さった荒木智種先生に、末尾乍ら御礼を述べたい。

参考文献 大森金五郎,「鎌倉時代の商人及び商業」(『日本中世史論考』,所収)
鎌倉市史編纂委員会,『鎌倉市史』