

中世後期阿波南方における水運の発展と海部湊

海陽町立博物館前館長

山下 知之*

要旨：中世後期（14世紀後半以後）、阿波南部から畿内方面への木材（樽等）の搬出に注目し、阿波南部における水運の様相を地域史の視点から究明しようとした。対象とする時期は、14世紀後半から17世紀前半までとした。使用する主な史料は、文安2年（1445）の『兵庫北関入船納帳』（京都市歴史資料館所蔵）で、阿波南部籍船の積載した木材を数量的に分析することを通して、当該地域からの木材搬出の状況を捉えようとした。また、関連する寺院史料も分析の対象とした。さらに、中世後期の阿波南部の拠点の港津である海部湊（海陽町鞆浦）を取り上げ、水運の発展から見た港町の形成と近世における展開について検討を加えた。海との関わりの中で地域社会の動きを捉え、そこから地域の歴史的特質を明らかにしようとした。

キーワード：阿波南方、水運、木材、樽、港町、海部湊

はじめに

中世後期（14世紀後半以後）になると、列島規模で商品流通が盛んになり、隔地間の取引が活発に行われる。各地域における特産物の商品化や陸上・海上交通の発達等がその背景にあったと考えられる。

海陽町大里で発見された、中国北宋銭を主体とする総数70,088枚に及ぶ大量出土銭は、この地域における貨幣流通・海上交通の発達を物語る資料である¹⁾（兵庫埋蔵銭調査会1994）。また、室町中期の文安2年（1445）に記録された『兵庫北関入船納帳』には、海部郡内の船籍地、海部・宍咋・牟木（牟岐）の各船が大量の樽・材木を積載して兵庫北関（神戸市）に入港しており、阿波南部が木材の一大搬出地域であったことが分かる（林屋辰三郎1981）。

このような歴史的な事実を踏まえ、本稿では、中世後期の水運の様相とその発展が地域社会に果たした役割を地域史の視点から考察する。具体的には、当該期の阿波南部の水運の状況を木材の搬出に注目

して明らかにする。次に、阿波南部の拠点の港津である海部湊（海陽町鞆浦）を対象に、水運の発展と港町の形成及び近世への展開について論じる。

なお、筆者は以前に中世後期の阿波南方の水運を論じたことがあるが、今回はそれ以後新たに接した史料や近年の木材流通論を組み入れ、検討するものである（山下1997）。

1. 中世後期阿波南方における水運の発展 —木材の搬出に注目して—

1) 南北朝・室町前期(14世紀後期～15世紀前期)

南北朝期から室町前期にかけて、大量の木材が畿内に搬入されていたことが、以下に述べるように当時の諸史料から確認される。この背景には、鎌倉期以降、畿内周辺部における木材の不足という事情が存在した。

永和元年（1375）7月の室町将軍家御教書に「南禅寺材木、自四国所運上也」とある²⁾。これは室町幕府が、南禅寺造営用の材木が「南都」（東大寺・

* 〒775-0202 海部郡海陽町四方原字橋ヶ谷5-13

興福寺) 支配の関所(兵庫関)を煩いなく通過できるように命じたものである。この材木が四国のどの地域から搬出されたものか分からないが、四国産材が京都の寺院の造営用に使用されたことが判明する。また、応永12年(1405)から同34年(1427)に、摂津国勝尾寺(大阪府箕面市)が同国尼崎で大量の樽を買い付けていたことが勝尾寺文書から知られる。その一例として「食堂上葺造栄(営)事 応永卅四年(略)樽七千七百支 代廿八貫九百六十文」とあり、同寺食堂の造営に樽7千7百支(代金28貫960文)が調達されたことが分かる³⁾。当時の尼崎には、ここを拠点にした材木商人の活動が見られ、木材の集散地を形成していた(大村2016)。

ここで、樽に注目してみたい。樽は小規格の建築材で、屋根材や屋根下・壁下地の小割材として大量に使用された。応永20年(1413)5月の東寺百合文書の「御影堂上葺用途奉加帳」には「和泉材木注文 小樽二万支 代六十四貫文」とあり、小樽2万支が和泉(大阪府)で調達されたことが知られる⁴⁾。この場合、和泉とは堺のことで、摂津尼崎とともに和泉堺が京への木材集散地であった可能性が指摘されている(大村2016)。勝尾寺文書・東寺百合文書に記された樽の産地はいずれも不明であるが、前記『兵庫北関入船納帳』の記載例からすると、阿波・土佐方面のものでないかと推定される。これに関連して、次の史料を挙げておきたい。

【史料①】

(端裏書)
「材木方」
(上) (材木) (注文)
あけ申候さいもくのちうもん
(杉桁)
すきけた卅五本 代三貫八百五十文
(樽)
かいふのくれ四百寸 代一貫五百文
(半寸柱)
はんすんはしら四本 代一貫六百元
(中略)
(板) (枚)
さきのはまいた卅まい 代四百廿八文
以上八貫七百七十八文
(中略)
(応永)
「同廿九年」

十一月十二日 さいもくやより(花押)⁵⁾

この史料は、応永29年(1422)11月に材木屋(所在地不明)から京都の東寺に発せられた材木の送状である。注目されるのは、記載品の中に「かいふの

くれ四百寸」とあることである。これは「海部樽」と理解され、この当時、阿波国海部を冠した樽が商品として流通していたことが知られる。おそらく「海部樽」は、積出湊の海部(海陽町鞆浦)の名を付した一種のブランド材として広く流通し、畿内において一定の評価を得ていたことが窺われる。また、「さきのはまいた」は土佐東部の「先浜(室戸市佐喜浜町)板」と解せられ、「海部樽」と同じ様な評価を受けていたと捉えられる⁶⁾。

このように14世紀後期から15世紀前期にかけて、阿波を含む四国地方から樽・材木が大量に京畿内方面へ搬出されていたこと、また、先学の研究で明らかにされたように摂津尼崎・和泉堺が畿内への木材集散地であったことが知られる。

2) 室町中期(15世紀中期)

15世紀中期、瀬戸内海周辺部及び阿波・土佐東部地域における水運の状況を具体的に示す史料として、『兵庫北関入船納帳』が挙げられる(以下、『入船納帳』と略記する)。これは文安2年(1445)から翌3年正月まで東大寺領兵庫北関(神戸市)に入船(入港)した船舶の記録で、総数約1,960艘分が記載される。永享年間(1429～1440)以後、東大寺は興福寺とともに室町幕府から兵庫関で関銭(入港税)を徴収する権益を承認され、北関を管轄した(新修神戸市史編集委員会2010)。

『入船納帳』には、阿波国内の船籍地が9箇所記載され、総入船数は122艘である(表1)。

表1から阿波籍船の積載品は、大きく木材(樽・材木)と農産物(米・麦・胡麻・藍)に分けられ、阿波南部籍の船舶は木材を、阿波北部籍の船舶は農産物を積載していたことが理解される。ここでは、特に木材を積載した海部郡内籍の船舶に注目して、木材の搬出について検討を加えてみる。

まず、『入船納帳』全体に記載された木材の総量について整理しておきたい。筆者の集計によると、木材の総量は42,700石となり、内訳は樽37,150石、材木類(松・ホウノ木を少量含む)5,550石となる。これを国別に整理したものが表2である。

表2をもとに、木材積載量の多い船籍国とその数量・内訳を示すと、①阿波15,840石(樽14,375石・材木1,465石)、②淡路15,530石(樽15,530石)、③土

表1 『兵庫北関入船納帳』記載の阿波籍船一覧（入船数順）

船籍地	比定地	入船数	積載品・数量
海部	海部郡海陽町鞆浦・奥浦	56	樽9,440石
平嶋	阿南市那賀川町中島	21	樽735石・材木1,095石
穴咋	海部郡海陽町穴喰浦	20	樽2,210石・材木250石
牟木	海部郡牟岐町牟岐浦	14	樽1,560石・材木120石
橘	阿南市橘町	3	樽430石
土佐泊	鳴門市鳴門町土佐泊浦	3	米12石・大麦15石・小麦10石・藍4石
武屋	鳴門市撫養町	2	小麦6石・藍30石
惣寺院	（未詳）	2	藍14石
別宮	徳島市川内町上別宮	1	胡麻41石5斗
（計）		122	樽14,375石・材木1,465石・米12石・大麦15石・小麦16石・胡麻41石5斗・藍48石

備考. 平嶋船：積載品の記載なし（2）、判読困難（1）を含む

表2 『兵庫北関入船納帳』の国別木材積載量

国名	樽	（比率）	材木	（比率）	合計 （石）	（比率）	船 籍 地
阿波	14375	（38.7%）	1465	（26.4%）	15840	（37.1%）	海部，穴咋，平嶋，牟木，橘
淡路	15530	（41.8%）	—		15530	（36.4%）	由良，室津
土佐	3040	（8.2%）	2850	（51.4%）	5890	（13.8%）	甲浦，直利（なわり），先浜・前浜，安田
摂津	3790	（10.2%）	325	（5.9%）	4115	（9.6%）	地下（兵庫）
備前	310	（0.8%）	360	（6.5%）	670	（1.6%）	伊部，牛窓，虫上
讃岐	5		315	（5.7%）	320	（0.7%）	宇多津，三本松，嶋
備後	100	（0.3%）	65	（1.2%）	165	（0.4%）	田嶋，尾道
備中	—		100	（1.8%）	100	（0.2%）	連嶋，笠岡
播磨	—		70	（1.3%）	70	（0.2%）	中庄，室
安芸	—		*		*		竹原 *数量記載なし
（合計）	37150		5550		42700		*材木に松（85石）・ハウノ木（35石）を含む

佐5,890石（樽3,040石・材木2,850石），④摂津4,115石（樽3,790石・材木325石）の順となる。特に，阿波と淡路両国の積載量が突出しており（全体の73.5%），この上位4ヶ国が全体の96.9%を占めている。淡路国（由良）及び摂津国（地下＝兵庫）籍船は，先学によって阿波南部～土佐東部の木材を運送したことが明らかにされている（武田1987）。このことから文安2年の『入船納帳』に記載された木材のほとんどがこの地域から搬出されたと捉えられ，当該期，阿波南部～土佐東部が畿内方面への樽・材木の一大供給地であったことが理解される。

次に，阿波国籍の木材積載船を見ておきたい。

木材を積載した船籍地を入船数の多い順に記す

と，海部56艘，平嶋21艘，穴咋20艘，牟木14艘，橘3艘となり（表1），総数114艘を数える。また，積載量の多い順に船籍地とその数量を記すと，海部：9,440石（樽9,440石），穴咋2,460石（樽2,210石・材木250石），平嶋1,830石（樽735石・材木1,095石），牟木1,680石（樽1,560石・材木120石），橘430石（樽430石）となり，その合計は15,840石（樽14,375石・材木1,465石）を計上し（表1・表2），阿波国籍の船舶が積載した木材は，兵庫北関に運送された木材全体の約37%を占める。このうち，海部を船籍地とする船舶（以下，海部船と記す）の積載量は，他の船舶の積載量を大きく引き離し，注目すべきものがある。

そこで、海部船を分析対象にして、その特徴を論じてみたい。表3は、『入船納帳』の木材積載量上位船（1,000石以上）を整理したものである。

表3 『兵庫北関入船納帳』の木材積載量上位船

順位	船籍地	入船数	樽	材木	合計(石)
1	由良(淡路)	120	15460	—	15460
2	海部(阿波)	56	9440	—	9440
3	地下(摂津)	38	3790	325	4115
4	甲浦(土佐)	22	2070	1760	3830
5	宍咋(阿波)	20	2210	250	2460
6	平嶋(阿波)	21	735	1095	1830
7	牟木(阿波)	14	1560	120	1680
8	直利(土佐)	10	790	490	1280

備考：平嶋：「天龍寺五艘過書」・積載品未記載船等を含む

木材を最も大量に運送したのは、淡路の由良船で、その量は樽15,460石を計上する。前述したように淡路の由良船は、阿波南部及び土佐東部の樽を運送したものと考えられる。次いで多いのが海部船である。由良船と海部船はいずれも樽のみを運送しており、両者の合計は24,900石となり、樽全体37,150石の約67%を占める。

海部船の兵庫北関への入船総数は56艘であるが、月別に整理すると表4のとおりである。

表4 海部船の兵庫北関入船数（月別）

月別	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
入船数	0	1	6	5	9	4	8	4	10	3	4	2

表4を見る限り、海部船はほぼ1年を通じて兵庫北関に入船していることが知られ、最も入船の多い月が9月10艘、少ない月は1・2月0～1艘となる。次に積載量を分析してみると、海部船の樽の積載量は、最大値350石～最小値100石で、平均値は約170石となる。『入船納帳』においては、200石積以上の船舶は大型船に属するとされるが、海部船の場合、350石積、次いで280石積の大型船が一部稼働している。海部船が大量の樽を運送した要因として、このような大型船の稼働とともに、大きな船団を編成しての輸送形態が挙げられる。

『入船納帳』文安2年（1445）5月17日条には、海部船9艘分の入船記載があり、樽合計1,480石を運送している。この記載例からは、船頭九郎左衛門の280石積を親船格にして船頭7名分の8艘が大き

な船団を編成し航行していたことが分かる。このような海部船の船団編成は、他日の入船例からも規模に差はあるものの認められる。また、『入船納帳』の船籍地海部には、「柄」・「浦」・「赤松」・「ヲク」等の地区名を示す注記があり、海部船の樽の運送に際し、これらいくつかの地区船による船団を編成していたことも知られる（この小地区については、次章で述べる）。

次に、船頭に注目してみたい。海部船の船頭は10名（不明1）で、入船数の多い順に船頭名を示すと（括弧内は入船数）、孫左衛門（11）・三郎左衛門（7）・庄管兵衛太郎（6）・中司（務）太郎（6）・四郎左衛門（6）・九郎左衛門（5）・藤衛門（4）・助（介）兵衛（4）・太郎兵衛（1）となる。これら船頭の中には、船主を兼ねた者もいたと考えられる⁷⁾。海部船の船頭数は、同じ海部郡内の宍咋籍船6名、牟木籍船2名を大きく上回り、当該期の海部湊における活発な水運活動が窺える。この海部船が運送した大量の樽は、海部川上中流域から流送され、河口部の湊で船に積み込まれたと考えられる。

ところで、『入船納帳』に記載された木材の流通に関して、近年、大村拓生氏は新たな見解を提起している（大村2016, 2018）。従来、兵庫北関に入船した木材は、京都を中心に畿内で流通したと捉えられていた。これに対し大村氏は、京都周辺での木材の調達先は、尼崎・堺であり、兵庫の事例はないとして、兵庫に搬入された木材は、兵庫及びその西方の播磨を販路としていたという見解を示した。従って、当該期、阿波などから搬出された木材量は、『入船納帳』記載分だけにとどまらなと論じた。兵庫に搬入された木材の販路がすべて兵庫以西に限定されるかどうか、実証面でなお課題があると思われるが、畿内方面の木材搬入ルートが複数存在したことは、史料的にも認められる。このことを踏まえると、阿波南部から搬出された木材量は、『入船納帳』の記載量を大きく超えた数量であったと想定される。

3) 室町後期以後（15世紀後期以後）

15世紀後期においても、引き続き大量の木材が畿内方面に搬入された。以下、樽に注目して関係史料を挙げてみたい。康正2年（1456）6月の三宝院運上材木注文には、樽2万支その他の記載があり、こ

れらを京都の醍醐寺三宝院が堺・尼崎及び淀（京都市）で調達することが記されている⁸⁾。つづいて、長祿3年（1459）7月の南禅寺仏殿料材木注文には、樽12万支・杉桁3千支等が四国から運上されたとある⁹⁾。また、『大乘院寺社雑事記』文明16年（1484）正月条には、「樽一万三千支、於堺才（材）木屋道久方百別卅支ツ、也」とあり、樽1万3千支が堺の材木屋道久から調達されている¹⁰⁾。さらに、15世紀末の明応7年（1498）8月の大徳寺方丈造営日記の「方丈造営材木注文」には「百廿貫文 樽三万支」とあり、樽には「四国」の注記がされている¹¹⁾。これは四国産の樽で、総額が120貫文であったことを示している。

これらの史料から、15世紀後期に大量の樽が堺等に集積されたことが判明する。この樽は史料に「四国」とあることから、阿波南部などから搬出されたものと推定される。

以上、14世紀後期～15世紀後期まで、阿波南部から大量の樽等の木材が畿内方面へ搬出されていたことを述べた。このことから当該時期、阿波南部においては木材の搬出にともない水運が大きく発展し、それによって地域社会が様々なかたちで変容し

ていったと考えられる。

2. 海部湊と港町の形成

中世後期、木材の搬出地であった海部郡内の海部・穴昨・牟木（牟岐）の各湊には、水運の発展にともない一定規模の港町が形成されたと想定される。このうち、阿波南部の拠点港津であった海部湊には、この地域を代表する規模の港町が形成されたと思われる。

図1は、現在の海部川下流域周辺の地形図である。中世の海部湊は、海部川の河口部に立地し、湊に河川が流入していた。近世の絵図を見ると、海部川は河口部付近で分流し、海部城跡が所在する城山を取り巻くようにして湊に流入していた。また、湊の東側には、北から南に長く延びた砂嘴が見られ、湊の防波堤の役目を果たしていた。

このように海部湊は河川との結節点にあり、海部川上中流域から流送された樽等を船に積み込んで搬送するには、非常に適した湊であった。河川を介して木材資源を産出する後背地と結びついた湊のあり様を示している。『入船納帳』の海部船には、前述したように「靱」・「トモ」・「留」・「浦」・「赤松」・



図1 海部川下流域周辺（国土地理院発行2万5千分の1「奥浦」を使用）

「ヲク」の注記が見られる。これらは「靱」・「浦」・「赤松」・「ヲク」に整理されるが、「靱」・「浦」は現海陽町靱浦地区に、「赤松」・「ヲク」は同町奥浦地区に比定される。このことから、港町海部は、現在の靱浦地区を中心に一部隣接の奥浦地区を含んで形成されていたと考えられる。

中世の港町海部を物語る史料は、管見の限り見当たらないが、江戸時代前期の明暦4年(1658)の「靱浦棟付人改帳」には、当時所在した多くの寺院が記載されている¹²⁾。

表5 江戸前期の靱浦寺院一覧

寺院名	宗派	山号・院号	備考
多善寺	浄土宗	専持山功德院	
弘誓寺	浄土宗	東林山	現存せず
善称寺	浄土真宗	立巖山	
法華寺	日蓮宗	吉祥山	
東光寺	曹洞宗	—	現存せず
万照寺	真言宗	瑠理山法寿院	
観音寺	真言宗	—	現存せず

『海部町史』(1971)より作成

表5は、所在した寺院毎に整理したものである。各寺院の宗派は、様々で一様ではないことが分かる。また、寺伝や本尊像の造立時期などから、寺院によっては中世起立の可能性も指摘できる(海部町教育委員会1971)。注目すべきは寺院数が7ヵ寺に及ぶことである。江戸前期におけるこの寺院数は、中世後期以来の港町の発展を背景にしたものと捉えられる。図2は、東光寺跡(靱浦)に見られる五輪塔群や宝篋印塔である。この石造物群の中には、中



図2 東光寺跡の石造物群

世後期に造立されたものも含まれており、このようなところにも当時の港町の様相の一端が窺われるように思われる。

筆者は、旧稿で『熊野那智大社文書』等に見える檀那の所在地「かいふ」(海部)・「宍咋庄」・「むきひ」(牟岐)等に注目し、阿波南部における熊野信仰の伝播を水運の発展から論じたことがある(山下1997)。これに関連して、中世港津の持つ機能を熊野参詣の観点から検討した横井成行氏は、瀬戸内の港津が参詣者のターミナルとしての役割を果たしたことを指摘している(横井1987)。これは海部湊にも当てはまり、当時海部湊は、物流の拠点だけではなく、参詣者のターミナルとして機能していたと考えられる。

次に、湊と領主支配との関係について言及してみたい。海部湊を見下ろす丘陵(城山)には、海部城(城主海部氏)が築造され、戦国末期には阿波に侵攻した土佐長宗我部氏が領有し、阿波侵攻の拠点となった¹³⁾。海部城の築城時期は明らかでないが、海部湊の繁栄を考えるならば、戦国期以前に湊の管理・支配を意図して創建されたのではないかと推測され、湊に対する領主支配が想定される。

3. 近世の靱浦と水運の展開

16世紀以後、海部湊における木材の搬出に関わる史料は、管見の限り見当たらない。しかしながら、15世紀代の木材の搬出状況を踏まえると、この時期にも継続して大量の樽等が搬出されたと推測される。

年代は下るが、江戸前期の明暦4年(1658)「靱浦棟付人改帳」(前記)には、10端帆以上の船を所持する住人が多く記載され、中には15～17端帆の大型船を所持する住人も少なからず見られる。これらの船は、木材を搬送する廻船として使用されたものと考えられる。また、江戸後期の文化10年(1813)の靱浦における「大坂廻船・漁船持之者」を調査・報告した帳簿には、大坂方面への廻船に従事した住人が記載される¹⁴⁾。これには「大坂廻船壱艘 拾六端帆 靱浦加子役 基兵衛 但三百六十石積」あるいは「同(大坂廻船)壱艘 拾五端帆(中略)但三百五拾五石積」などと記載され、大坂廻船に従事す

る船として合計29艘が計上されている（漁船数は合計90艘）。この史料を見る限り、鞆浦は江戸時代を通じて廻船活動が盛んに行われ、木材等が多く搬送されたことが想定される。

このような江戸時代の鞆浦の活発な廻船活動は、中世後期以来の当地域における水運の発展や海部湊の繁栄を背景とした地域的特質に基づくものと考えられる。

おわりに

以上、中世後期の阿波南方における水運の様相を特に木材の搬出に関わる史料に基づいて考察してきた。また、阿波南部の拠点港津である海部湊を取り上げ、水運の発展という視座から、港町の形成とその近世への展開を論じた。

14世紀後期以後、畿内方面への大量の木材の搬出によって、阿波南方の水運は大きく発展し、これにともない当該地域には海部湊をはじめとする港町が形成された。当時の湊は、物流の拠点であるとともに、熊野信仰にも見られるように寺社参詣者の発着点ともなり、宗教発展の役割を担った。この意味で、海との関わりの中で地域社会の様々な特質が形成されたと言える。

このような中世以来の歴史的基盤が近世社会に引き継がれ、それらが現代の地域社会の基底部を形成していると言える。

中世～近世における当地域と他地域との交流の歴史を明らかにし、より豊かな地域社会像を構築していくことが今後の課題となる。

付記

本稿は、阿波学会総合学術調査結団式（2019年8月2日）の記念講演をまとめたものである。

註

- 1) 1979年、民家の改築に伴う工事中に備前焼の甕に収納され

た大量の銭貨が発見された。銭貨全体の約88%は北宋銭で占められ、最新銭は、至大通宝（元・初鑄1310年）である。銭貨が埋納された時期は、14世紀後半頃と考えられている。

- 2) 桜井景雄他編（1972）：『南禅寺文書 上巻』80号、南禅寺宗務本所
- 3) 尼崎市編（1973）：『尼崎市史 第4巻』307号、同市
- 4) 京都学・歴彩館作成「東寺百合文書Web」ヌ函62号
- 5) 赤松俊秀編（1963）：『教王護国寺文書 巻4』1080号、平楽寺書店
- 6) 『兵庫北関入船納帳』には樽・材木を積載した「先浜」（入船数3）・「前浜」（入船数1）が記載される。
- 7) 船頭孫左衛門の船は、8月11日と翌々日の8月13日に兵庫北関に入船しているが、前者に「枝船」の注記がある。この枝船の意は貸船と解せられる。また、阿波橘籍船の11月15日入船の船頭欄には「海部介兵衛舟 形部」とある。これらは孫左衛門・介（助）兵衛が船主であったことを示唆する。
- 8) 東京大学史料編纂所編（1974）：『大日本古文書 醍醐寺文書八』1854号、東京大学出版会
- 9) 掲掲『南禅寺文書 上巻』206号
- 10) 竹内理三編（1978）：『増補続史料大成 大乘院寺社雑事記八』文明16年正月6日条、臨川書店
- 11) 東京大学史料編纂所編（2005）：『大日本古文書 大徳寺文書別集六 真珠庵文書六』904号、東京大学出版会
- 12) 海陽町教育委員会保管。一部は『海部町史』（1971）に翻刻されている。
- 13) 蜂須賀氏入国後、海部城は阿波九城（支城）の一つとして、領内の統治・国境の警備等を担った（寛永15年（1638）までに廃城となる）。
- 14) 標題は「文化十年海部郡鞆浦棟付御清帳ニ付大坂廻船漁船持之者共相調指上帳」と記される（海陽町教育委員会保管）。一部は『海部町史』に翻刻されている。

参考文献

- 大村拓生（2016）：「中世畿内における材木流通の展開」（仁木宏編『日本古代・中世都市論』吉川弘文館）
- 大村拓生（2018）：「中世阿波国の木材産出と流通の展開」（地方史研究協議会編『徳島発展の歴史的基盤』雄山閣）
- 海部町教育委員会編（1971）：『海部町史』同教育委員会
- 新修神戸市史編集委員会（2010）：『新修神戸市史 歴史編Ⅱ 古代・中世』神戸市
- 武田信一（1987）：『『兵庫北関入船納帳』の淡路船について』（『歴史と神戸』143号、神戸史学会）
- 林屋辰三郎編（1981）：『兵庫北関入船納帳』中央公論美術出版
- 兵庫埋蔵銭調査会編（1994）：『阿波海南大里出土銭』海南町教育委員会
- 山下知之（1997）：「中世後期阿波南方における水運の発達と地域社会」（『四国中世史研究』4号、同研究会）
- 横井成行（1987）：「中世瀬戸内の熊野先達」（『日本学』10号、名著刊行会）

Development of water transportation in the southern part of Awa and Kaifu Minato in the late Middle Ages

YAMASHITA Tomoyuki

* 5-13, Hashigatani, Shihohara, Kaiyo-cho, Kaifu-gun, Tokushima 775-0202, JAPAN

Proceedings of Awagakkai, No.63 (2021), pp.131-137.

