

公益社団法人 全日本トラック協会

「広報とらっく」長期連載企画

『物流今昔』

物流博物館学芸員

玉井 幹司



公益社団法人 全日本トラック協会

「広報とらっく」長期連載企画

『物流今昔』

物流博物館学芸員

玉井 幹司

本書は、平成22年(2010年)4月から平成24年(2012年)8月まで、公益社団法人全日本トラック協会の広報紙『広報とらつく』(月2回刊)に連載された「物流今昔」というコラムをまとめたものです。

筆者である私は、物流博物館という博物館に歴史を専門とする学芸員として勤務しています。物流博物館は、東京・港区高輪にある、「物流」を専門に扱う日本で唯一の博物館です。こう書くといささか自慢めきますが、実のところ、陸海空のモノの輸送や保管、荷役、包装といった、物流を構成する各分野の過去と現在をテーマとして扱う博物館は、日本に数ある博物館の中で、物流博物館ただ1館だけです。

20兆円を超える市場規模を持ち、生活や産業にとって欠くことのできないライフラインといえる「物流」、トラックや船舶、鉄道、航空機などの輸送手段やそれらが発着する物流のターミナル、倉庫や物流センター、そこで働くさまざまな荷役機械やコンテナなど、「物流」といわれて思い浮かぶモノはどちらかといえば大型のモノが多いのではないのでしょうか。そのため、物流博物館もさぞや大きな博物館かと思われるかもしれませんが、実際はごく小規模の博物館です。常設展示室は「現代の物流」展示室と「物流の歴史」展示室、映像展示室の3つがありますが、いずれも歩いて回るだけなら数十秒で十分な広さです。

しかし、物流博物館を限なく見て回ろうとしたら、1時間では足りないでしょう。団体見学などの際に館内を急ぎ足でご案内しても1時間半はかかります。中には、数時間たつてもお帰りにならないお客様もおられます。そんな方は、人々が積み重ねてきた物流の今昔、過去と現在を歩き来しているうちに、時を忘れてしまわれるのかもしれない。住宅街の中にある小さな博物館に何気なく入ってみたら、そこには「壺中の天」のように「物流の天地」が開けていて、思わぬ異次元体験ができてしまう……、まあ、ちよつと大げさですが、そんな魅力的な博物館に出来るだけ近づけていきたいというのが、ここで働く私の希望です。

本書の元になったコラムは、そんな博物館に勤務する私が、月に2回、『広報とらつく』の紙面をお借りして、毎回、時代を追って日本の「物流」の歴史について読みきりのテーマを設け、細々と書き続けてきたものです。しかし、とくに統一性をもって記述が行われているわけではなく、時代を追って書か

れてはいますが、通史と呼べるようなものではありません。もとより、筆者の浅学非才に加え、限られた字数の連載コラムという条件の下での執筆であったため、「物流」という関心をもちながら、各時代の歴史を飛び石を辿るように散歩しているに過ぎないものです。それでも近代史を学んでいる筆者が原始古代から近代に至る歴史コラムを執筆するという無謀をあえて冒したのは、私が勤務している博物館の展示室が旧石器時代から現代に至る歴史を対象としているため、常に通時代的に物流の歴史を見ていく必要に迫られていたことによります。本書を通して、今日「物流」という言葉で捉えられている諸事象が、歴史的にどのように形作られてきたのか、また、物流が歴史の中で果たしてきた役割について、多少なりとも興味を持って頂く一助となれば幸いです。

なお、本書のタイトルは、コラムの題名でもある「物流今昔」となっています。「今昔」という言葉から、物流の過去と現在を比較する内容を想像される方も多いかもしれませんが、本書の内容はもっぱら歴史的な記述に終始しているため、違和感があるかもしれません。あくまでも今日の「物流」をめぐる関心からみた昔、というほどの意味合いとお考えいただければと思います。

連載コラムを本書にまとめるに際しては、必要に応じて適宜修正・加筆を行いました。また、連載時には紙数の関係で一部しか掲載できなかった参考文献を註で示しています。執筆時にはなるべく近年の考古学や歴史学の研究成果を踏まえた上で、過去の「物流」の様相を垣間見ようと思いがけたりもりましたが、取り上げることのできなかった事象も多く、理解や記述上に不十分の点も多々あることと思います。これらにつきましては、読者の皆様のご叱正を仰ぎたいと思います。

最後になりましたが、コラムおよび本書への写真掲載をご許可いただいた資料所蔵機関と担当者の皆様、そして、特に旧石器時代・古代の考古学に関する記載について貴重なご助言をいただいた町田勝則氏や、参考文献をご教示下さった中込律子氏をはじめ、各時代の執筆に当たりご教示をいただいた皆様、そして「物流」という視点から歴史を見る方法について考えるよい機会を与えて頂いた公益社団法人全日本トラック協会に、この場をお借りして心より御礼を申し上げます。



目 次



はじめに	2
第1章 旧石器時代の物流	4
第2章 縄文時代の物流	8
第3章 弥生時代の物流	11
第4章 古墳時代の物流	14
第5章 飛鳥・奈良時代の物流	17
第6章 平安時代の物流	22
特別編：東日本大震災によせて	24
第7章 鎌倉時代の物流	26
第8章 室町・戦国時代の物流	31
第9章 江戸時代の物流	35
第10章 近現代の物流	43
<巻末資料～註と主要引用・参考文献～>	52

物流の歴史

第1章 旧石器時代の物流

私が勤務している物流博物館の歴史展示室は、入口に「物流の歴史」というタイトルを掲げています。スペースや所蔵資料の関係で、展示内容は主に江戸時代以降が中心ですが、それ以前の時代に関して、写真や年表によるパネルで紹介しています。物流博物館ですから「物流の歴史」という言葉を常日頃使っていますが、「物流」の歴史とは何か、また、それがいつ頃から始まったかというのは、なかなか難しい問題です。

そもそも、「物流」という言葉は、戦前にアメリカで生まれたマーケティングの専門用語、Physical Distributionの翻訳語「物的流通」が短縮されたものだといわれています。企業の流通の物理的側面に関する活動について、効率的な管理を行う観点から主張された概念で、昭和30年代初頭にアメリカから日本に輸入され、「物的流通」という翻訳語としては30年代末頃から使用されるようになってきています。おそらく、昭和40年代前半くらいから、これが縮まった「物流」という言葉が使われるようになったと思われる。



物流博物館の歴史展示室

「物流」は生産から消費に至る空間と時間の隔たりを克服するための経済活動といわれていますが、今では「物流」は一般的な言葉として通用しており、漠然と「モノの流れ」といった意味で使われることも多いようです。もっとも、「物流」という言葉が市民権を得たのは、ここ10数年のことではないでしょうか。

歴史の分野でも同様で、

近年では「物流」や「物流史」という言葉が散見されるようになりましたが、一部を除けば厳密な規定はせずに、上記のような一般的な意味で使っている場合が多いように感じられます。²⁾

そこで本書では、とりあえず各時代ごとに「生産と消費を結ぶモノの移動」がどのように行われていたのかということを念頭に置きながら、日本における「物流」の歴史をたどる旅を始めたいと思います。そして、現在、物流を構成するとされている機能の内、輸送・保管・荷役・包装などに相当する時代ごとの活動の歩みについて、あれこれと見て回ってみようと思います。その中で、各時代の「物流」の潮流やその時代の社会との関係、そして各時代のさまざまな条件の中で生産から消費に至る空間的・時間的な隔たりの合理的な克服がどのように追求されてきたのか、また、それらの活動を担った人々についても、可能な範囲で触れていきたいと思います。

さて、それでは人類はいつ頃から「物流活動」を始めるようになったのでしょうか？ここでは日本において、人類が目的をもって生産地と消費地を結ぶモノの移動を始めたのはいつ頃からか、と考えることにします。

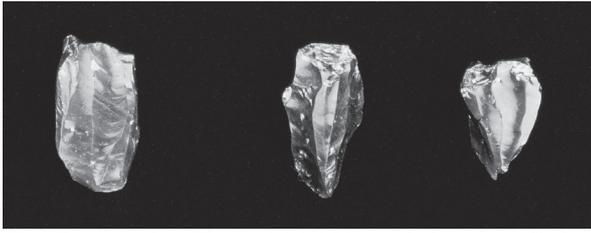
新人（現生人類。学名ホモ・サピエンス）と呼ばれる現在の私たちと同じ人類が日本列島で活動を始めたのは、すくなくとも3万5千年から4万年ほど前のことといわれています。いわゆる、旧石器時代と呼ばれる頃のことです。³⁾旧石器時代は、日本ではおよそ1万5、6千年前まで続きました。その後にくる縄文時代よりもずっと長く続いた時代です。当時は氷河時代にあたっており、人々は定住せずに狩猟・採集をしながら移動する遊動生活を送っていました。旧石器時代の遺跡は、日本では1万か所以上が確認されているといわれます。⁴⁾そこで、蓄積された考古学の成果を基に、当時のモノの移動がどのように行われていたのか、まず手はじめにみていくことにしたいと思います。

旧石器人と黒曜石

旧石器時代のモノの移動はどのように行われていたのか？ なにしる4万年〜1万5、6千年も前の時代のことですから、雲をつかむような話です。

そもそも、旧石器時代とか旧石器人と聞いても、なかなかイメージが湧きにくいのではないのでしょうか。石器時代といわれると、石ころしか道具がなかった時代のような印象すらあるかもしれません。実際、土器の製作が行われていない旧石器時代の遺跡から出土するのは石器ばかりです。しかしそれは、この時代の遺物が出てくる日本の土壌の酸性度が強く、何万年もの間に有機質の遺物が皆、消滅してしまっただけによりです。

旧石器時代の遺跡からは、縄文時代のような明確な住居跡も出土しません。石器がまとまって出土する部分があり、焚き火や調理を行なったような痕跡が発見されれば、出土状況からキャンプの跡であろうと推察されたりします。この



長野県・野辺山高原の矢出川遺跡から出土した1万数千年前と推定される神津島産黒曜石（細石刃石核＝細石刃という幅1cm以下、長さ2cm前後の小さな石器を剥離した母体となった石）。同遺跡と神津島は直線距離でも約200km離れている。写真提供：堤隆氏

時代、人々は定住せず、狩猟や採集を行いながら遊動して生活していたといわれるのもそのためです。そうした人々にとって、石器は生命を繋ぐための大切な道具でした。当時の狩りの具体的な様子はよくわからないようですが、石器を用いてシカ類や小動物などを獲って食料にしたり、動物の皮を剥いで加工し、衣服やテントなどを作っていたと推測されています。

石器は数千年〜1万年というような時代の変遷や地域により、器種や製作技法に違いがみられます。石器を分析することで、文化の分布や集団の移動の様子を推察することも可能となります。石器にはさまざまな石材が使われましたが、出土した地点からみて産地が遠方にあるような石材も利用されています。このような広域で流通した石材として、黒曜石がよく知られています。

黒曜石は、火山から噴出した溶岩が固まってできたガラス質の火山岩です。この石を欠き割った断面は鋭い刃になり、ナイフや槍先などに利用できます。石器にするにはもってこいの石ですが、この石はどこにでも転がっているものではなく、特定の産地に行かない限り入手できません。日本列島にはいくつもの原産地が知られていますが、産地により含まれる成分（構成元素の量）が違いますが、かつてきており、蛍光X線分析装置（物質にX線を照射することによって、物質から放出される蛍光X線を測定し、元素の種類や元素の量を調べる装置）などを用いて出土した黒曜石を調べると、その石の原産地を推定することが可能です。

こうした研究が進んだ結果、黒曜石が場合によってはかなりの長距離を移動しているらしいということがわかってきました。例えば、伊豆七島の神津島は黒曜石の産地として有名ですが、太平洋を越え、はるか200km⁵を隔てた長野県の遺跡から、たくさんの神津島産黒曜石と考えられる石器が出土しています⁶。また、当時北海道は大陸と繋がっていました⁶が、世界有数の黒曜石産地・赤石山（北海道・遠軽町白滝）産の黒曜石が、400km⁵も離れたサハリンから出土したという報告もあります⁶。これらはいったい、どんな経緯でそんなに遠くまで運ばれていったのでしょうか？ 石器の移動の背景を探ると、旧石器人たちの社会におけるモノの移動のあり方がみえてきます。

運ばれた石器

旧石器時代の石器の移動は、この時代の人々が遊動生活を送っていたことと深く関係しています。

遺跡から出土した石器が遠隔地でとれる石材であると判明したとします。しかし、そのことは、その石器が直接そこへ運ばれてきたことを意味するとはかぎりません。遊動生活の中で持ち運ばれてきたり、交換が繰り返されてそこに到達したのかもしれない。詳細な研究の積み重ねによって、こうした石器の動き方が推定されます。

伊豆半島の南方約60^{キロメートル}にある神津島は、良質な黒曜石の産地として知られています。その神津島から200^{キロメートル}も離れた長野県の野辺山高原・矢出川遺跡の1万数千年以上前の石器の中に、県内産の黒曜石に混じって、神津島産と考えられる黒曜石が多数見つかっています。通常、神津島産の黒曜石は、1万数千年前になると相模野台地や武蔵野台地、下総台地、箱根・愛鷹山麓^{あしたかやま}周辺など、半径150^{キロメートル}圏内で盛んに利用されたといわれます⁷。しかし、長野県



計画的な石器製作が初めて明らかにされた砂川遺跡（埼玉県所沢市）

には和田峠や霧ヶ峰、八ヶ岳周辺など多くの黒曜石産地があり、矢出川遺跡を残した人々が、わざわざ神津島まで出かけて行く必要があったとは思えません。

研究者の堤隆氏は、石器やその材料が大量に出土した矢出川遺跡について、付近に石材資源が豊富な上、狩猟に適した立地であり、交通の要所でもあることから、石材の補給中継基地として繰り返し利用され、石材がストックされた可能性

を指摘しています。また、この遺跡を残した人々が、冬季は相模野や武蔵野の台地に移動し、その際に神津島産黒曜石を交換・入手したのではないかと推察しています⁸。

神津島の黒曜石は、東京・府中市の3万年前の遺跡から出土したモノが最古の例といえます⁹。つまり、その頃すでに海上輸送が行われていた可能性があるわけです。氷河期には海面は現在より最大で140^{メートル}低下したという説がありますが、それでも伊豆半島と神津島の間には約40^{メートル}の海峡が存在していたといえます。当時の人々がどのように海を渡ったのかは謎ですが、皮張りのカヤックのような舟が使われた可能性が指摘されています。木で作った骨格に皮を張って作ったカヤックであれば、当時の石器でも製作可能であるといえます。いずれにしても、多くの黒曜石が運ばれた以上、意図的な航海が反復して行われていたのは確かかなようです¹⁰。

ところで、遊動生活を行う人々は、食糧を得るための移動生活の途中で、石材取得を一定の行動スケジュールに組み込んでおくという戦略（埋め込み戦略）を用いていたといわれています¹¹。

旧石器人は意外と計画的に行動していました。約1万9千年前の砂川遺跡（埼玉県）は、日本で初めて旧石器人の生活実態に迫る研究が行われたことで有名な遺跡です。出土した石器の分析からは、人々が常に手持ちの石器が不足しないよう、計画的に石材入手と石器製作を行いながら移動していた様子が判明しました。旧石器人たちの遊動生活は決して気ままなものではなく、石器もそうした行動の中で動いていたと思われる¹²。

このように、この時代、モノは生産と消費の間で動くのではなく、大抵は人とともに結果的に動いていました。しかし黒曜石の海上輸送をみる限り、そこには産地と消費地を結ぶ「輸送」の姿が見えてきます。

「物流」の始まり

日本の旧石器時代は、今から約2万8千年程前を境に前半と後半に分けられるといえます。¹³ 前半期には、旧石器人の集団はかなり広範囲な遊動生活を送ったようですが、後半期になると、気候が最寒冷化へ向かったことで狩猟採集に適した領域が狭まり、ひとつの領域内での人口密度も高まって、遊動範囲が変化していったといわれています。¹⁴

例えば、旧石器時代前半期の終わり頃の関東地方東部では、千葉県南部から栃木県、磐越高地、三国峠などの産地での石材取得を組み込んで、広範囲の地域で狩猟を行う回遊が行われていたといえます。これに対し、後半期に気候が最寒冷化へ向かうと、食糧を得やすい地域に活動の中心地ができ、そこから遠隔地の特定の石材産地にたまにしかけて多量の石材を入手してくるようになったことが、詳細な研究により推定されています。生業領域と石材入手のための



湧別川の河岸段丘上に広がる白滝遺跡群 (北海道埋蔵文化財センター提供の写真を加工)

移動領域が分離しているので、長距離移動は特定の石材入手を主目的に行われたようです。¹⁵ 自然環境や社会構造の変化により、生業と密接に関わる石器のようなモノの運ばれ方も大きく変化したと考えられます。

ところで、旧石器人が実際にどのようにモノを運んだのかは、実のところよくわかっていません。運搬容器には革袋などを使ったのではないかと想像されていますが、重い石材の入った革袋を担ぎ、歩いて運ぶのは大変な仕事だったことでしょう。

前項で紹介した伊豆七島・神津島からの黒曜石輸送は、最古の輸送手段といえる舟の利用が考えられる点で、輸送ルートさえ開発できれば、陸路に比べ効率的だったという指摘もあります。¹⁶ 命の危険を伴う海上輸送の裏側には、おそらく合理的な理由があったことと思われま

す。北海道にも広範囲に及ぶ石器の流通システムが存在していたことが知られています。世界有数の黒曜石産地である北海道の赤石山(遠軽町白滝)では、旧石器時代の後半になると、標高800m以上にある黒曜石の露頭周辺を切り出し基地として、600m付近に半製品などを作る中継基地が置かれ、400m付近の高台には、これらを製品化し搬出する遺跡(写真の遺跡群)が形成されていたといえます。¹⁷ しかも、白滝産黒曜石は400m¹⁸も離れた道南や、北は当時は陸続きだったサハリンからも出土しています。北海道内の遺跡の分析から、こうした長距離の移動の背景には、半加工品・製品の交換ネットワークが存在し、これを担う集団がいた可能性も指摘されています。¹⁸

狩猟などの食糧獲得に必要な道具の生産と消費をめぐって、この時代の人々も合理的な輸送行為を行っていたと思われる。そうであるなら、「物流」は、確実にこの時代に胎動を始めていたといってもよいかもしれません。



縄文時代のモノの動き

第2章 縄文時代の物流

旧石器時代が、寒冷な氷河期であったことは先述しましたが、長く続いた氷河期に変化が生じたのは1万5～1千年前頃で、気候の温暖化と海水面上昇により、現在のような気候・風土が形成されるようになります。こうした環境変化に適応して人々の生活も変化し、日本列島では縄文時代が始まります。

縄文時代の特徴には土器の使用、弓矢の出現、本格的な漁労の発達などがあり、回遊生活を送っていた人々は徐々に定住を始めるようになります。土器の使用が始まった時期はおよそ1万5～6千年前頃とされていますが、この頃から弥生文化が始まる3千年ほど前までが、縄文時代です。

日本列島は氷河期には針葉樹林に覆われていましたが、急激な温暖化により植生が変化し、列島東部には落葉広葉樹林、西部には照葉樹林が広がりました。ドングリやクリ、クルミ、トチ、シイ、カ



京都府舞鶴市の浦入（うらにゅう）遺跡出土の約5,300年前の丸木舟。現存長4.4m、幅0.9m。実際は8mほどの長さともみられ、外洋航海用と考えられている。下はこの丸木舟をモデルに復元した舟の体験風景
写真提供：舞鶴市教育委員会

シなどが食糧に利用され、土器や加工具、土木具などの使用により食糧の調達、調整、保存・備蓄、調理の技術が発達し、植物資源の利用が盛んになりました。

また、氷河期の海岸線は大陸棚に沿っていたので、水際から急激に深海に続く場合が多かったのに対し、海水面上昇は平野部や谷を水没させて干潟や浅海、入江など漁業資源の利用に適した環境を作り上げ、魚や貝などの水産資源の本格的な活用が始まり、各地に貝塚（食べた後の貝殻などが堆積してできた遺跡）が形成されました。こうした生業構造の変化の中で、季節的定住から本格的な定住が進んだものと思われ¹⁾ます。

縄文時代の前期（約7千～5500年前）には、土器形式から見ると日本列島は9つの文化圏に分かれていたといい、縄文時代を通して変化し培われていった文化圏は、今日の地方色として一部に残っているともいわれます²⁾。定住生活では必要な物資は生活圏内で調達しましたが、入手できない物資は周辺の集落や文化圏を超えた遠隔地から交換による交易で入手したようです。海辺の集落から山間部へは塩や海産物が運ばれ、アスファルト（矢じりなどの接着剤に使用）、ベンガラ（酸化第二鉄を主成分とする赤色顔料）、磨製石斧（全体に磨きかけた石斧）、黒曜石やサヌカイト（黒色で緻密な安山岩の一種。讃岐岩とも）といった石材なども広く流通し、ヒスイやコハクなどの装身具では1千³⁾以上の移動がみられるといえます。おそらく集落間や地域間の交換による交易を可能にする交通ネットワークが存在し、丸木舟による外洋航行も行われていたと思われ³⁾ます（写真）。交流は大陸との間にも及んでいました。

縄文時代は、定住化を背景に、さまざまな生産活動が行われ、遠距離のネットワークで地域が結ばれるようになった時代でした。次項以降、もう少し詳しくその様子をみていきたいと思います。

交易の広がり

縄文時代は定住化を背景にさまざまな生産活動が盛んになり、広域での交易が行われた時代でした。交易といっても、縄文時代は市場が発達した社会ではなく、利益を生む商業的な交易が行われたわけではありません。同質の集団同士で儀礼的に贈り物をやり取りするような交換を行ったり（これを互酬と呼んでいます）、互酬が連鎖してモノが長距離移動する、あるいは中心的な集団がモノを再配分したり、仲介者集団が各地へ出かけて交換を行ったりする形態など、民族例や理論的な研究を参考にして、当時の交易の形が推定されています。⁽⁴⁾

交易される物資にしても、余ったモノを交換するというのではなく、むしろ交易するためのモノを特別に生産していたようです。原産地が限られているモノや、製作に大変な手間がかかるモノが、交易の対象品として用いられ、長距離を移動しています。

第1章でも紹介した黒曜石は、この時代も引き続き長距離を移動したモノとして注目されています。縄文時代には、黒曜石は主に



北海道礼文町・船泊遺跡出土のヒスイ大珠。縄文時代後期前葉から中葉（約3800〜3500年前）のもの。同遺跡は貝製装飾品の製作を行っていた集落の遺跡。このヒスイ大珠は長さ7.3センチ、幅3.2センチ、厚さ2.1センチで、墓に埋葬された熟年男性の白骨とともに出土した。ヒスイは1000キロメートル離れた新潟県・姫川産と推定されている。礼文町指定有形文化財。写真提供：礼文町教育委員会

やじりに利用されています。⁽⁵⁾ 長野県の霧ヶ峰を

取り巻く黒曜石原産地一帯では、旧石器時代から

黒曜石の採取が行われていました。縄文時代になるとやじりに最適な黒

曜石の需要が増大したと考えられ、「黒曜石鉱山」といわれるような採掘作

業が展開されるようになります。⁽⁶⁾ 原産地の山中にはクレーター状の採掘址（3メートルほどの深さの採掘坑が埋もれた跡）が今でもたくさん残っています。⁽⁷⁾ 採掘された黒曜石は大きさを選別され、整形されるなどした後、周辺集落へ運ばれ、仕分けや加工を施されたのち、各地に流通していったようです。⁽⁸⁾ 旧石器時代には原産地での石器製作がみられるのに対し、この時代には採取・採掘と石器製作は分化し、これらの作業には専門集団がかかわっていたのではないかと推測されています。⁽⁹⁾

採取された信州産黒曜石は、中部地方から関東地方、新潟など広範囲に運ばれています。黒曜石の流通は、縄文時代でも時期によりその性格が異なっていました。信州産黒曜石の流通のあり方が最も発展したものとなったのは、縄文時代前期（約7千〜5500年前）といわれます。初めは互酬が連鎖する形態だったのが、やがて原産地からみて遠隔地に、流通の中継を行う大規模な拠点集落が形成されて他の集落との交易がなされ、のちには専門的な交易集団が流通に介入するようになった可能性も、遺跡の詳細な分析から指摘されています。⁽¹⁰⁾

縄文時代には、ヒスイやコハクといった貴重な品も長距離を動いています。新潟県の糸魚川・青海地域で産出する良質で美しい緑色のヒスイは他に類をみないもので、ヒスイは専門者が加工を行ったと思われ、写真のようなヒスイ大珠は「聖なる石」として重んじられ、列島各地にもたらされています。原産地から遠い所ほど、大型品や優品が流通しており、コハクも同様の傾向を持つといえます。社会的な威信を示す品として、希少性が増すほど価値が高くなったようです。⁽¹¹⁾

広範囲にわたる流通の背景に、交易のネットワークが複雑化していった様子や、当時の社会構造の様相をうかがうことができます。⁽¹²⁾

海を運ばれたモノ

縄文時代は、海水面の上昇により入り江や遠浅の海が出現したことで、人々と海とのかわりが一層深くなった時代でした。魚や貝などの豊かな水産資源が食糧として用いられ、各種の貝製装身具も広く流通するようになりました。

貝輪（写真）は貝殻の中央部分に穴を開けたプレスレットで、ベンケイガイ製の貝輪は、縄文時代後期（約4500〜3300年前）には、多くの女性が好んで装着したといわれています。ベンケイガイは北海道南部以南の外洋の比較的深い海底に生息していますが、貝殻が大量に打ち上げられる特定の海岸があり、その周辺に貝輪を大量に生産する小集落が成立し、半製品の状態に加工した後、広域に流通していたようです。¹⁵



千葉県船橋市・古作貝塚出土の土器に納められていたベンケイガイやオオツタノハガイなどの貝輪（レブリカ）。川村寿撮影／船橋市飛ノ台史跡公園博物館提供

同じく貝輪に利用されたオオツタノハガイは、激しく波が打ち寄せる断崖の岩礁に生息するため、採取が大変困難で希少価値の高い貝ですが、東日本では関東から東海、東北・北海道まで流通しています。その産地は三宅島や御蔵島など伊豆諸島南部と考えられており、生貝の状態

で採取がなされた後、伊豆大島に集積されて加工処理が行われ、その後、房総半島

に運ばれた後、写真のような蓋付き土器などに入れられて流通した可能性もあるといわれています。¹⁶

伊豆諸島ではすでにご紹介したように、旧石器時代から神津島で黒曜石の採取が行われていますが、縄文時代には伊豆半島南東海岸の集落（河津町・見高段間遺跡）が陸揚げの中継地となり、最盛期には主に北茨城から静岡県西部にかけて神津島産黒曜石が広く流通したことがわかっています。¹⁷

旧石器時代の外洋航行には、カヤックのような皮張りの舟を用いたのではないかと推定されていますが、これは丸木舟を加工する石器の存在が疑問視されているためで、縄文時代には舟を製作する石斧が発達し、丸木舟を利用したと考えられています。¹⁸丸木舟はその構造上、沈没することがないといいますが、開口部が広いために常に水しぶきを浴びることになり、波の高い外洋航行はかなりの危険を伴うものであったと思われる。¹⁹こうした危険を冒してまで、縄文人たちがさまざまな物資を運んでいたことには大きな驚きを覚えますが、その背後には生産・加工・消費を繋ぐ物流のネットワークが広がっていたと思われれます。

具体的な様相は不明ですが、大陸文化の影響が考えられる遺物も存在しています。山形県遊佐町の縄文時代後期中葉の三崎山A遺跡では、中国・殷代（*いんたい*）のものと同形式の青銅製刀子が発見されており、青森県内では中国古代の煮沸具を模倣した三足の土器が出土しています。²⁰「玦状耳飾」と呼ばれる石製のイヤリングも、大陸に同様の形態の玦の流行があり、日本自生説もありますが、大陸の文化との関連性が指摘されています。²¹

この時代においても、日本列島は海に向けて開かれた空間であり、そこにはさまざまなモノ・人・情報・技術の流れがあったようです。

運ばれた文化と社会変容

これまでみてきたように、縄文時代は定住化を背景に、ヒスイや貝など特定の物資を専門に採取・製作する集落が成立し、交易が盛んに行われるようになった時代でした。交易は集団間でのモノのやりとりを互いに行うかたちが基本だったようですが、前述のように場合によっては中継拠点となる集落が存在したり、特殊なケースでは交易の専門集団が存在した可能性を指摘する説もあります。

いずれにしても、特定の生産地と消費地を結ぶモノの移動（輸送）が恒常的に行われるようになり、このあたりに「物流」の誕生をみることができそうです。とはいえ、この時代のモノの動き方の実際のイメージをつかむことは大変むずかしく、今日の「物流」や「輸送」のイメージをそのままそこに投影することはできません。

さて、こうした中、おそらくは朝鮮半島を経由して灌漑技術（農地に外部から水を人工的に供給・排水する技術）を伴う水田稲作の技術が渡来人によって北九州にもたらされ、日本列島は新たな時代を迎えます。



長崎県壱岐市・原ノ辻遺跡の船着き場の想像復元模型(原ノ辻ガイダンスにて展示)。弥生時代中期中葉には成立していた。今のところ日本最古の船着き場の遺跡といえる。

写真提供：長崎県埋蔵文化財センター

北九州で水田による本格的な稲の栽培が始まった時期は、以前は紀元前5世紀頃とされていましたが、最近では年代測定法の進歩により、紀元前10世紀後半頃という見解が国立歴史民俗博物館の研究により提出されています。

水田による稲作は、以後、約800年かけて四国、

近畿、東北、中部、関東に広がり、地域によって受容の仕方は異なっていたようですが、北海道・南西諸島を除く日本列島に拡大していくこととなります。³ 水田稲作の開始から大規模な前方後円墳（日本列島に発生した古墳の一形式。円形と方形の墳丘を組み合わせたもの）が出現する紀元後3世紀中頃までが、弥生時代とされています。

水田稲作には開墾や灌漑施設の造成、田の維持管理などに各種の道具の生産が不可欠で、多くの集約的な労働が必要となります。大切な土地や水、富を巡り、戦争（集団間での戦闘行為）が本格的に始まったのもこの時代からでした。⁴ 集落も周りに濠のある大規模な環濠集落が造られ、やがて「クニ」と呼ばれる政治的・軍事的な集団が形成されていきます。運ばれた文化は社会を大きく変えていきました。

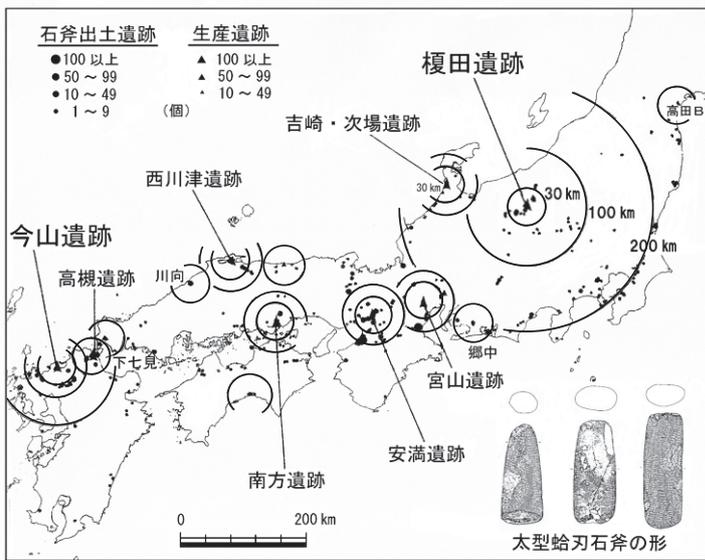
弥生時代の前半は石器時代でしたが、紀元前4世紀になると金属器が副葬品として登場します。⁵ 青銅器は銅剣・銅鉾・銅戈・銅鏡が朝鮮半島から舶載され、まもなく原料を輸入して列島内でも生産が始まりました。⁶ 鉄器も同じ頃に大陸から運ばれるようになり、朝鮮半島から地金なども輸入され、弥生時代中期（紀元前4世紀〜紀元後1世紀）中頃には日本で鍛冶加工もしていたようです。⁸ 青銅器は祭器、鉄器は実用に主に用いられ、紀元0年頃から石器が次第に消滅していきます。⁹ こうした海外との交流の中から、中国王朝への朝貢という政治的な交易を行うクニグニも現れました。海を隔てた交流を背景に造船技術も発達し、それまでの丸木舟に加え、丸木舟の上面に板を取り付けて船幅を増した準構造船が造られるようになりました。出土した絵画資料や木製品などから、前後が反り返ったゴンドラ型の船が存在したことが確認でき、後には波除けの豎板を付けた船（写真）も用いられるようになったと考えられています。絵画資料には、弥生時代の船が船団を組んで航行していた様子も描かれています。¹⁰

弥生時代は、中国を中心とする世界秩序に日本列島の人々が組み込まれていった時代でした。「物流」のあり方にも、この時代の変化の反映をみることができます。

運搬具・土器・石斧

弥生時代以前の人々も当然モノを運んでいたわけですが、そうした時代に陸上輸送でどんな道具を使っていたのか、実はよくわかっていません。縄文時代にはカゴや布袋を運搬に使用したことが推定できますが、運搬具と呼べるものは出土していません。弥生時代になつてようやく、背負梯子せおいばしと推定される運搬具が出土します。同時代の中国に同様の道具がみられるため、おそらく海外から伝わったものと推定されています。¹¹⁾

前述した準構造船（丸木舟の上面に板を取り付けた船）も、大陸文化の影響下で誕生したとされています。この時代の運輸の技術は、



太型蛤刃石斧の生産遺跡と流通範囲・石斧の形（町田勝則氏提供の図を一部改編）

海外との交流により確実に変化を遂げていたようです。¹²⁾

弥生時代の流通・物流も、それまでとは違った様相をみせています。例えば、

遺跡から出土する土器は、縄文時代にはその土地のもの以外に隣接地域のものが一定程度出土するといわれています。これに対し、弥生時代には土器の種類は増えますが、同じ様式のもの

がまとまって流通する傾向があるようです。

この理由について、研究者の川崎保氏は、弥生時代に物流の主体が水運になったためではないかと推論しています。灌漑農耕では集団による水路や河川の維持管理が不可欠です。こうした集団やそのまとまりが河川を統制する中で水運ネットワークが作られ、盆地や水系という統制が及ぶ領域内で、特定産地の同じ様式の土器セットがまとめて舟で運ばれたのではないかと、という仮説です。¹³⁾

灌漑農耕は、石器にも大きな影響を与えました。開墾に必要な伐採用石斧、製材や木製の農具などの加工に用いる石斧、収穫の際の石包丁など、さまざまな石器が稲作技術とともに導入され、これらは各集落で自給生産したほか、交易品として流通しています。¹⁴⁾

特に、樹木を伐採する太型蛤刃石斧ふどがたはまぐりばせきふは、大形で規格化された磨製石器であるため、特定集落で生産され交易されたようです。この石斧の生産遺跡は各地にあります。福岡市今山、長野市榎田遺跡では高度な加工技術を駆使した生産体制が作られ、製品が広域に流通しました。¹⁵⁾

榎田遺跡では太型蛤刃石斧の未成品を大量に生産し、千曲川沿い10キロ上流の松原遺跡で最終加工の研磨作業を行っていたことが判明しています。榎田ブランドの石斧は100キロを越えて流通しています。石斧を整理した研究者の町田勝則氏は、この地域が流通目的の分業化された石器生産センターとなっており、同じ土器様式（粟林文化）の集落を中心に石斧を供給したと推定しています。¹⁶⁾

九州の今山産石斧は戦前から研究され、分業や專業化、流通システムなどの分析から、石斧の生産体制と政治的な集団クニの成立との関係が議論されてきました。¹⁷⁾ 政治的色彩が強まり、統制のとれた物流の仕組みが作られた点に、この時代の特質があるようです。



静岡市・登呂遺跡の復元された高床倉庫。2011年10月3日の静岡市立登呂博物館の全面リニューアルに伴い、従来あった日本で初めての復元高床倉庫をもとに、新たに別に建造された。このような復元高床倉庫は、銅鐸に描かれた絵や民族例などを参考に造られている。

写真提供：静岡市教育委員会

倉庫と鉄

モノの保管という物流の大事な機能を担う倉庫は、日本の歴史ではいつ頃登場したのでしょうか。貯蔵施設としては、縄文時代にトチやドングリなどを地下に貯蔵した袋状竪穴（内部が広くなった穴）が存在します。しかし、これは渋抜きのため、あるいは不作を補うためと考えられ、消費するまでの一時的な貯蔵だったようです。

弥生時代にも袋状竪穴が存在し、¹⁸ 粃殻や炭化米が出土した例があります。しかし、この時代のもは大陸や朝鮮半島にも同様の事例があり、縄文時代の系譜を引くというよりは、稲作と一緒に大陸から伝来した新しい技術ではないかともいわれています。

長期的で本格的な保管には高床倉庫が利用されました。高床倉庫は縄文時代にも一部に存在したようですが、弥生時代になって一般化します。¹⁹ 佐賀県の吉野ヶ里遺跡の倉庫群は、住居とは別区画に設けられており、吉野ヶ里を中心とするクニ全体の物資を収めていたの

ではないかと考えられています。²⁰ 一時的な貯蔵と違い、集落全体で規模の大きな備蓄を行うようになった点が、縄文時代と大きく異なるといえます。しかし、この時代の倉庫は、まだ流通に関わるものとはいえなかったと思われる。

弥生時代には、こうした倉庫を含め、祭儀を行う大型建物、首長の居住が考えられる施設、手工業の工房、居住区域などもつ大規模な環濠集落（周囲に濠を巡らせた集落）が成立し、地域の中心となりました。大規模環濠集落の下には中小の環濠集落、環濠のない大規模・中小集落が階層を作っていたようです。²¹ 地域間・地方間に大きな格差が生じるようになったのもこの時代の特徴です。

ところで、弥生時代の社会の変化を考える上で、最も重要な問題のひとつとして、鉄器の登場が挙げられます。集団間での贈与交換などによって流通した石器と異なり、鉄器や鉄素材は外来品で、大陸との交易が不可欠です。²² 初めは鑄造鉄斧などの製品が大陸から流入し、実用品としての鉄器の利用が次第に広がりました。紀元前1世紀頃からは、大陸国家に朝貢した九州の倭人のクニに高価な鉄刀が下賜され、威信・権力を示す財として船載されるようになります。²³ また、1世紀頃の近畿中部では、入手ルートが限られる鉄の入手をめぐって、石器の流通にみられる従来の交換経済が動揺し、地域集団間に政治的な混乱が生じたと考えられています。²⁴

他方、1、2世紀以降になると、九州以外の山陰・北陸などでも独自の朝貢などの対外活動によつて鉄刀を入手する地域が現れます。こうした威信財の獲得は、集団間の序列化を推し進めたものと推測されています。²⁵ 関東・中部地方にも鉄器が流入し、鉄の入手を巡つて広域での交流が進んだものと考えられます。²⁶ こうした中、「魏志倭人伝」によると2世紀後半の倭人社会に混乱が生じます。鉄の物流は弥生社会を大きく変化させる要因となったようです。

古墳と「運ぶ」

「魏志倭人伝」は、弥生社会が2世紀後半に混乱した様子を「倭国乱」という表現で伝えています。

これが大規模な内乱のようなものだったのか、はつきりとしたことは不明ですが、各地に成立していた政治的なまとまり(クニ)の間に緊張関係が生じた様子が伝わってきます。背景には、後漢王朝の混乱による東アジア情勢の不安定化があったと考えられており、朝鮮半島の鉄資源や鉄器など外部資源の入手ルートを巡る争いによる原因があったのではないかとする説もあります¹⁾。鉄をめぐる流通構造の变革が社会のあり方を変えていった可能性も指摘されています²⁾。

倭人社会の混乱は、3世紀初頭、各地の首長による連合が成立し、その頂点に卑弥呼を擁立することで収束したようです。やがて3世紀の半ば頃から西日本などに前方後円墳と呼ばれる大規模な古墳が現れるようになります。前方後円墳は各地に次々と造営されていくため、成立した首長連合を象徴する存在だったといわれています³⁾。



大阪府藤井寺市・三ツ塚古墳出土の修羅。古墳時代の修羅として初めて発見された。大きな修羅は長さ8.8m。右上の小さな修羅が2.8m。大阪府所蔵、国指定重要文化財
写真提供：大阪府立近つ飛鳥博物館

こうしたことから、おむね3世紀ないしは3世紀後半以降を古墳時代と呼んでいます。日本の古墳は巨大なものが多いのが特色で、墳丘の長さが100mを超え、古墳が3百数十基もあります。5世紀中葉と考えられてい

第4章 古墳時代の物流

る日本最大の古墳で前方後円墳の大山古墳(大仙陵古墳・仁徳天皇陵といわれるが被葬者は不明)の造営には、大林組による試算では1日当たり最大2千人、延べ680万7千人を動員して、当時の工法で15年8か月もかかったろうといわれています。現存の墳丘部だけでも長さが482mもあるので、大変な工事です⁴⁾。

土砂を掘り、運び、土を積み重ねていく古墳造営は、膨大な「運ぶ」という作業の集積といえます。この時代になると天秤棒が出土しており⁵⁾、土砂を運ぶ作業は天秤棒でモッコのようなものを使ったと考えられますが⁶⁾、気の遠くなるような作業です。

古墳に埋葬される棺は、木棺のほか、4世紀後半以降になると石棺の使用が盛んになります⁷⁾。重さ数トンにもなる石棺は、「修羅」と呼ばれる木ゾリに載せ、コロを使って運んだと考えられています⁸⁾。修羅は二股になった大木を利用して作ったものが発掘されています(写真)。一股部分に横木を渡して重量物を載せ、うがたれた穴に何本も縄を付け、大勢で引っ張りました⁹⁾。

巨大古墳を作る土木技術は、弥生時代の環濠集落の壕や水路、墳丘の築造などを通してすでに準備されていました¹⁰⁾。しかし、長期にわたる大規模工事の実施には、これを計画立案し、作業を統率する官僚組織や、命じられた仕事に積極的に従う人々の存在が不可欠です。

アメリカの経済史家ルイス・マンフォードは、エジプトのピラミッドを例にとり、官僚組織も含めた作業の仕組み全体を巨大な機械(メガ・マシーン)であると考えました。これは、機械の一部品となって働くことのできるような人間が生み出されたことを重視する考え方といえます。マンフォードは王の行使する神的な権力がこうした巨大機械を発動させる力の源泉となったとも指摘しています¹¹⁾。この時代の古墳を巡る「運ぶ」という行為を考える上でも、興味深い話です。

古墳と海上輸送

大規模な前方後円墳が造営された古墳時代は、畿内にヤマト王権が成立し、全国的な統合を進めた時代でした。ヤマト王権は大王を盟主とした各地の首長の政治連合で、大王は奈良盆地や、のちには大阪湾周辺に築かれた巨大な前方後円墳に葬られ、王権を支えた首長たちも各地に大規模な前方後円墳を造っていきました。これらは交通の要衝に設けられることが多く、河川や湖、海を航行する船から見た場合、古墳は巨大なランドマークの意味ももっていたと考えられています。

巨大古墳の造営という一大プロジェクトでは、それまでに例のない重量品の海上輸送も行われていたようです。

例えば、熊本県宇土市の馬門地区で産出する凝灰岩の「阿蘇ピンク石（馬門石）」の石棺は、奈良、大阪、滋賀、岡山の14か所の前方後円墳などの古墳から出土しています。この



松阪市・宝塚古墳出土の船形埴輪（はにわ）。国指定重要文化財。当時の船は一部が遺跡から発掘されているが、推定復元の際にはこのような埴輪も参考にされている。船形埴輪は死者の魂を死後の世界に連れていく乗り物との意味があったといわれている。写真提供：松阪市教育委員会

ピンク色の石棺は、5世紀末から6世紀前半の時代には、ヤマト王権の大王家とその一族や、畿内の首長層だけが特別に用いたものだった可能性があると

います。

石棺は宇土から船に載せられ、九州北部沿岸を回り関門海峡から瀬戸内海へ入る航路をとって、海上輸送されたのではないかと推定されています。しかし、重さが数トもある石棺をどうやって船で運んだのか――。その疑問を解くために、2005年に古代船と継体大王の石棺を復元して実験航海が行われています。

復元船は丸木舟の上面に波除けの板を取り付けた準構造船（全長11・9メートル）で、「海王」と命名されました。しかし、石棺は本体3・8ト、ふたが2・9トで、大きさ・重量の点から準構造船には積載不可能と判断され、別に丸太を接合して内側をくり抜いた台船を2艘作り、本体とふたを分けて積載し、「海王」が台船1艘を曳航するかたちをとりました。つまり、実際の古墳時代の航海では、2艘の準構造船を使用したと推定したわけです。

「海王」は両舷に9本ずつ、計18本の櫂による手漕ぎで航行し、途中帆走実験も行われています。古墳時代に帆が使用されていたかどうかは議論が分かれるところですが、このときは準構造船での帆走は不安定で可能性が低いと判断されたようです。

実験の結果、宇土港から大阪南港まで、古代船単独での航海の場合、平均速度3・74ト、1日の行程は航行時間を5時間として34・6ト、宇土・大阪間は所要日数29日で、石棺を曳航した場合は航海日数70日、期間は87日間ほどと考えられるという結論が得られました。

長期に及ぶ、しかも重量品を積載しての航海には寄港地の首長が率先して協力したと考えられますが、それにしても綿密な計画・準備や各地との連絡など、さまざまな付帯業務が不可欠です。広範囲に及ぶ政治権力の存在がなければ、こうした複雑で大規模な輸送は不可能だったといえるでしょう。

古墳時代の港

古墳時代には、権力の中心地となった奈良盆地や大阪平野から、瀬戸内海を通り九州、さらには朝鮮半島・大陸を結ぶ交通ルートが重要な役割を果たしていました。⁽¹⁴⁾

4世紀に朝鮮半島の情勢が不安定になると、半島南部の鉄資源に頼っていたヤマト王権は、伽耶諸国や百済と軍事同盟を結び、高句麗と対抗して5世紀初頭には朝鮮半島で軍事活動を行っていました。ヤマト王権が軍を編成し朝鮮半島へ派兵する上でも、日本海沿岸からのルートとともに、瀬戸内ルートの確保は重要でした。⁽¹⁵⁾

こうしたことを背景に、5世紀頃になると沿岸の首長たちによる地域的な交通圏が統合される形で、瀬戸内海全域に及ぶ交通・交易圏が成立していたと考えられています。⁽¹⁶⁾ 瀬戸内海の交通ルートは時代により変化があったようですが、土器の分布の分析や、ヤマト王



法円坂遺跡の大型復元倉庫。古墳時代の豪族が持っていた倉庫の床面積が一般に30㎡以下とされるのに対し、この遺跡の倉庫の床面積は82～98㎡と推定される。⁽²⁶⁾

写真提供：大阪文化財研究所

権と関係の深い首長が造営した前方後円墳の配置などから寄港地を推定し、当時の航路が想定されています。⁽¹⁷⁾ 各地の首長との同盟関係によって交通路が統合されていたという点

で、この時代の瀬戸内航路は政治的色彩の濃いものでした。
ところで、5世紀には巨大古墳が奈良盆地

ではなく大阪平野に造営されるようになり、異論もありますが、中心的な権力の本拠地が大阪平野に移ったと考えられています。⁽¹⁸⁾ 鉄や塩、須恵器（青灰色で硬い陶質土器）などの生産もここで集中的に行われるようになり、瀬戸内海の玄関口といえる大阪湾周辺は物資の集散地として重要な役割を担ったようです。

当時の大阪平野には河内湖という湖があり、『日本書紀』によれば、仁徳天皇の時代には大阪湾と河内湖の間に難波堀江という運河が造られたといわれています。⁽²⁰⁾ 大阪湾に至る難波堀江には難波大津、大阪湾岸には住吉津といった港があり、難波大津の周辺に位置したと思われる法円坂遺跡（大阪市中央区大手前）からは、東西2列に配置された16棟の大型倉庫群（5世紀中頃～後半）の遺構も発見されています。⁽²²⁾（写真）。

紀ノ川の河口付近にあった紀伊水門も奈良盆地に繋がる重要な港津で、付近の鳴滝遺跡（和歌山市善明寺）からは5世紀前半という大型倉庫群の遺構も発見されています。⁽²³⁾ 奈良盆地から紀ノ川へ至る陸路のルート上では、古墳時代としては珍しい道路の遺構も見つかっています。⁽²⁴⁾

5世紀から約1世紀の間、倭の五王が中国に朝貢を行っています。こうした使節団や朝鮮半島からの使者などもこれらの港を利用したと考えられ、難波大津には6世紀初め頃には外国使節の受け入れ施設である「難波館」も造られたといえます。⁽²⁵⁾

大阪湾に進入する船からは、巨大な大山古墳や上石津ミサンザイ古墳などが間近に見え、さまざまな船が行き交う港の周辺には、港を管理する建物や倉庫が立ち並ぶ、といった景観が展開されていたものと想像されます。大阪湾岸やその周辺はヤマト王権の物流の拠点であるとともに、ここに置かれた港は軍港や外交の窓口としての機能ももっていたといえるでしょう。

◆◆◆◆◆ 第5章 飛鳥・奈良時代の物流 ◆◆◆◆◆

まっすぐな道

これまで、旧石器時代から古墳時代に至る歴史を「物流」という観点から眺めてきました。あくまでも概略を見てきただけですが、それでも少し長くなつてしまいました。もつとも、私の勤務先の物流博物館の場合、歴史展示室は規模が小さいので、江戸時代以前の物流の歩みについてはあまりスペースを割いていません。古墳時代までの展示の長さを歩幅で表現すると、ほとんど2、3歩です。

しかし、実際の時間でいえば、日本列島に人類が登場してから古墳時代までに、少なくとも3万数千年の気の遠くなるような時が流れています。そこには当然のことながら膨大な「運ぶ」という営みがあったわけですが、文字のない時代のことですから、それらはわずかな痕跡を留めるのみで消滅してしまい、復元するにも考古学などの成果から類推していくしか方法がありません。



群馬県玉村町・砂町遺跡の古代東山道と推定される遺構。幅は10mほどで、白い線は道の両側の側溝を示す。写真提供：玉村町教育委員会

5世紀以降漢字の使用が定着していくと、日本列島にも、人々がかかる資料はまだ少ないわけですが、後の時代に編纂された『日本書紀』、その他の文献や考古学などの成果を合わせると、より明確な歴史の姿が見えるようになってきます。文字の使用が本格的

に行われるようになった時代、それは同時に、日本列島に「中央集権国家」が登場した時代でもありました。

国家というものは強大な軍事力をもっていたり、人々から租税を取り立てたり、また、集められた富を再配分したりして領土に住む領民を統治しますが、その際に文字は重要な道具となります。しかし、領土内に交通路が開けていなければ、文字による命令の伝達もできませんし、税を運んだり、軍隊を動かすこともできません。したがって、国家を維持していくためには、情報も含めた「交通」の整備が重要な課題となります。

そこで、古代国家はローマ帝国でも中国の王朝でも、帝国の領域内を結ぶ道路網を建設します。それらは最短距離で移動可能な大規模な直線道路でした。日本でもやがて一直線に進む計画的な道路が、国家の力で敷設されるようになります。畿内の河内では5世紀の終わり頃、大和では6世紀の終わり頃には直線道路が成立していた可能性があるといます。²⁾

645年の大化の改新以降、唐の律令制をもとに中央集権国家を目指した諸制度の導入が進むと、7世紀の終わり頃には山陽道、北陸道、東山道、8世紀の初め頃には西海道、東海道、これらに加え、南海道、山陰道という七道が直線道路として整備されていきます。³⁾ 古代道路は各地で発掘が行われており、幅10m前後の道が、ほぼ一直線上に建設されていることがわかっています。⁴⁾ こうした道路はまさに国家の威信を象徴する存在でもあったと思われま

す。これらの古代道路は、その総延長距離、路線構成、通過位置などで、初期に計画された日本の高速道路網とよく似ているといわれます。⁵⁾ 中央と地方の拠点を最短距離で結ぼうとすると、同じようなことになるようです。当ても交通のための大変なインフラ整備が行われたわけですが、全国を結ぶ道路計画は、いつの時代でも国家のあり方と深く関係しているようです。

古代道路の利用

古代の七道と呼ばれる主要官設道路は、今日の道路の3〜4車線分の幅に相当する広い直線道路だっただけでなく、構造的にもなかなか手の込んだものでした。工法は統一されていませんでしたが、軟弱な表土を除去し、小石を数十センチの厚さに積んで盛り土をしたり、小石や砂などで舗装をしている例などもみられます。

こうした工事は中央の指令の下、国司こくしという地方の行政官が中心となり、地方の労働力・技術力を結集して行った国家事業だったと考えられます。中国にならい国家の威信をかけて社会・経済的には見合われない大規模インフラ整備を行った点に、かなりの自負と無理が感じられます。

当時の道路は、「駅制」や「伝馬制」という交通制度によって整備・運用がなされてきました。「駅制」とは唐の制度を基にして七道に実施されたもので、中央と地方の間の急を要する情報伝達の制度でした。30里（約16キロメートル）ごとに設けられた駅うまやに馬はゆま・えきばを置いて、派遣された使者は許可証の意味をもつ駅鈴（うまやのすず・えきばのすず）という鈴を



長岡京（784〜794年）の跡から出土した車輪のわだち。車輪間隔は1・3メートル。工事の資材輸送に利用された牛車の痕跡と考えられます。¹⁴

写真提供：京都府教育委員会

馬につけ、駅家ごとに馬を乗り継いで命令や報告を伝えました。これには文書を使者が最後まで持参する場合と、国府や駅家で使者が交代する場合がありました。特に緊急の場合は1日に10駅を移動した

といいますが、通常は日に2、3駅の旅程だったようです。⁸

駅家には駅楼（2階建て以上の重層建造物）、事務棟、宿泊施設、食堂、倉庫などのほか、厨房や厩うまやなどの付帯施設があったと考えられます。使者や貴族が旅行する際になどに食事や宿泊のサービスを提供しました。⁹ いわば公営のサービスエリア兼ホテルですが、山陽道の駅家は外国使節が通行したので特に整備され、白壁に屋根は当時としては珍しい瓦葺き、柱も朱塗りだったことがわかっています。¹⁰

「伝馬制」というのは地方の郡の役所（郡家）に伝馬を置き、郡ごとに馬を乗り継いで移動する制度で、中央が派遣する使者や新任の国司など公用通行者の移動や不急の文書の送達などを主目的としたものです。これは地方の郡家を結ぶ古くからあった交通路のネットワークを律令国家が利用したものと考えられています。このネットワークは七道以外の地方官道も網羅した交通制度といえます。こうした駅制・伝馬制や古代道路のあり方は、やがて9世紀になると実用的に整理・再編されていきます。¹¹

これらは情報伝達や人の移動に関する制度ですが、道路利用の物流という点からいうと、都に庸ようや調ちようなどの税を運んだ輸送が注目されます。律令制下の税制では、都での労役の代納物としての布・綿・米・塩などの貢納（庸）、繊維製品やその代替物としての特産品の貢納（調）が人々に課せられており、これらを都まで運ぶ義務がありました。輸送は納税者の中から人を選んで行い、この役に当たった人を運脚と呼びました。運脚は陸路を徒歩で荷を担いで行くのが原則でしたが、一部では馬や船を用いることも早くから行われていたようです。¹²

また、8世紀頃には畿内やその周辺での物資輸送に車の利用が進み、9世紀には租税の輸送でも部分的な利用がみられるようになります。地方での車利用についてはいろいろな推定が行われていますが、今のところ詳しいことはわかっていないようです。¹³

古代国家の物流

「恋草を力車に七車、積みて恋ふらく我が心から」——8世紀後半の奈良時代に成立した『万葉集』（巻第四）掲載の歌です。「刈草を力車ちからぐるまに7台積むほど恋しい」という心を歌ったものですが、これは荷車利用の実際の様子を示す書籍上での初出といわれています。トラックのご先祖ともいえる荷車利用の初出が恋の歌というのは、なかなか洒落ています。

日本で車の利用が始まった時期ははっきりしませんが、奈良県桜井市では7世紀後半の可能性を示す車輪部材が出土しています。¹⁶8世紀後半には、平城京やその周辺で、米や青菜、寺院造営の木材などの輸送に車が利用されていました。車は人が引いて後ろから押したり、前ページの写真のように牛が引くものもありました。当時の運賃や輸送効率の試算では、人が引く車は人や馬が運ぶよりずっと効率的だったようです。¹⁷

にもかかわらず、全国から都に運ばれる税の輸送では、車や馬の利用は前提とされていませんでした。当時はどちらも貴重なもの



発掘された荷札木簡と製塩土器。荷札木簡は貢納物の荷札で、品名・数量・貢納者の居住地・姓名・年月日（またはこれらの一部）が記載され、消費段階まで付けられていた。写真は阿波国のワカメのもの。記載からカゴに入っていたことがわかり、カゴに結び付けた際の紐も残っている。製塩土器は、塩分濃度を濃くした海水を煮詰めて塩を作る際に使用したもので、そのまま容器として輸送したとされる。²⁴

写真提供：奈良文化財研究所



わけですが、実際には荷札木簡に記された貢納物と貢納者個人は対応していなかったようです。²³

った上、車については特に河川が大きな障害となったようです。¹⁸したがって、原則的に貢納物は運脚うんきゃくが背負って運ぶことが法令に規定されていました。つまり、奈良時代の国家の物流は、一部で船を使用することはありましたが、基本的に人の肩に頼っていました。それだけに当時の税の輸送は過酷なものでした。都への輸送の旅費は自弁なので、納税者が出し合い、運脚は国司こくしや郡司ぐんし（地方在住の行政官）に率いられて旅をしましたが、宿泊は野宿で、食事も道端でとるような旅だったといえます。国司もこの場合には駅馬・伝馬の利用を許されていませんでした。¹⁹

後代の平安時代の『延喜式』（律令の施行細則）によると、都（平安京）までの日数は越中国からは17日、武蔵国からは29日、陸奥国からは50日かかりました（帰途は荷物がなかったので約半分の日数）。しかも、納入期限も毎年時期が決まっていました。ようやく都に着いて税を納めてしまうとお役御免となりますが、運脚にとつてはその後も大変で、帰路に食料がなくなり路上で餓死してしまうケースも多々あったといえます。²⁰

ところで、彼らが運んだ税は、布、絹の綿、塩、アワビやワカメ、カツオなどの海産物、精米した米などさまざまでしたが、中には運んだ際の梱包方法がある程度わかるものがあります。例えば、絹の綿はまとめたものを布で包んで唐櫃からびつ（脚のついた箱。運搬具でもある）に入れて運んだり、布包みの状態で運んだようです。海産物などにはカゴが利用され、カツオの煮汁（液体の調味料）や塩などは、土器に入れて運ばれたといわれます。米はこの頃すでに俵が使われていました。²²また、荷物には貢納元がわかるように、荷札木簡にふだもつかんという荷札も付けられていました。トレーサビリティが実行されていた

船と車と輸送業者

前項でも述べた通り、日本の古代律令国家の物流は、陸上輸送を基本としていたので、税の輸送は陸路を人が荷を担って都へ向かうのが原則でした。こうした原則は当時の律令（大宝律令・701年完成）に規定がありました。日本の律令は唐の律令を手本にしたものですが、日本の実情に合わせて改変されており、この部分の規定（養老令による）も比較をするといくつかの違いが存在します。

唐の場合、税の輸送には船や車の利用が認められており、納税者が輸送業者を雇って運ばせることも可能とされていました。しかし、日本の場合、これらの規定が削除されています。つまり、当時の日本では、国家が車や船による税の輸送の代行を制度化していなかったということになります。両者の条文解釈にははっきりしない点もありますが、これらの違いは当時の日本における車輸送と水上交通の状況、また、輸送業者の存在という問題を示唆しているようです。²⁶⁾



古代の車輪。奈良県桜井市・小立古墳出土。全体の約40%が残存し、車輪やスポークが組み合わされた状態で、古墳の濠の埋土から出土した。時代は7世紀後半にさかのぼる可能性がある。ただし、どのような車に使用されたかは不明。⁽³¹⁾

写真提供：桜井市教育委員会

例えば、8世紀の日本では、車を使った輸送業者は畿内やその周辺での小規模な活動が知られる程度で、まだ萌芽的な段階であったと考えられます。貢納物を全国から集める仕組みに車輸送を組み込むほどの普及はこの段階ではなかったようです。²⁶⁾

しかし、河川や海上交通は古くから発達をみていたはずなので、日本の律令に船による税の輸送規定がない

は不思議な気がします。

これについては、人々に直接納税させることで、整備された道路や都を見聞させ、税の納入先が地方の豪族ではなく新たな律令国家であることを強烈に意識させる目的があつたからではないかとの説があります。納税者が輸送を他者に請け負わせてもよいとする規定がないのは、このためともいわれています。加えて、車や船による税の大量輸送を認めると、郡司などの地方豪族が水上交通を含む中央と地方を結ぶ交通を独占する可能性があるのです、これを防ぐ意図もあつたのではないかと指摘があります。²⁷⁾

一般に、船と車は港で結び付くことで輸送能力が拡大しますが、唐の場合にはこうした船と車を有機的に結び付ける輸送システムが成立していたのに対し、日本では水上輸送に従事する輸送業者が未成熟で、まだその段階に達していなかったともいわれています。²⁸⁾ 日本律令の規定は、これらのさまざまな事情を反映したものでないといえます。

とはいえ、輸送方法の規定がない税もあり、その場合には船が利用されることも多かったと考えられます。また、人担が原則とされた税でも、米や塩、銅や鉄、土器など重量物輸送には、例外的に水上輸送が行われていたようです。²⁹⁾

8世紀半ばになると、中央官人の給食に当てられる精米の輸送について、瀬戸内諸国からのものは海上交通で行うことが定められます。やはり、船の利便性を無視することはできなかったようで、平安時代になると、米の海上輸送は盛んに行われるようになります。以後、国家による航路の整備が図られ、各地の津（港）の維持・管理の制度が整えられていったと考えられています。³⁰⁾ いずれにしても、この時代には国家の徴税システムの中で全国的な物流のしくみが形作られ、また、こうしたしくみを背景に、都の東西市で貢納物が商品化されるなど流通経済も発展していったものと考えられます。

古代の馬

これまで古代の駅馬や伝馬の制度、車の利用についてご紹介しましたが、これらの輸送で使われる牛馬についてはあまり触れていませんでした。そこで、古代の輸送手段としての馬について少しお話ししたいと思います。

もともと、日本列島には氷河時代まではウマ科の動物が生息していませんでした。しかし、氷河期が終わり海面が上昇して大陸と陸続きでなくなると、こうしたウマ科の動物は絶滅したと考えられています。その後、馬のいない時代が長く続きましたが、おそらくは朝鮮半島などから人為的に馬がもたらされ、普及し始めたのは5世紀頃といわれています。³²⁾

その当時、どんな方法で馬を海上輸送したのか、これは興味ある問題ですが、もちろんよくわかっていません。しかし、5世紀以降、いろいろな系統の馬が何回にもわたり大陸から輸入されたことは確かです。その後、各地に馬が普及するのは6世紀



6世紀代の須恵器に描かれた修羅(重量物運搬用のソリ)のような運搬具を曳く馬の図。モノを運ぶ馬を描いた日本で最も古い絵と考えられる。馬がけん引するという形態も珍しい。東大阪市・瓜生堂遺跡出土。

写真提供：公益財団法人大阪府文化財センター

以降のことといえます。³³⁾ これらが日本列島に在来馬として定着した馬の始まりで、体高120〜140センチほどの、いわゆる「ポニー」と呼ばれるサイズに収まる小型の馬でした。³⁴⁾ 5世紀以降の古墳からは、副葬品とし

て豪華な馬具が出土しています。³⁵⁾ 馬は軍事的にも有用な貴重な乗り物で、権威の象徴でした。また、出土した馬具は全て騎馬にかかわるもので、奈良・平安時代まで含めても、馬でモノを運んだことを示す遺物はほとんどありません。³⁶⁾ しかし、馬が増えてくれば当然物資輸送も行われたと思われます。例えば、この時代には古墳から出土する儀仗用の鞍とは別に、日常用いられる荷鞍型式の鞍があったといえます。荷鞍は物資輸送にも乗用にも対応できたようです。後の時代の和鞍はこの荷鞍型式を踏襲するものという見解があります。³⁷⁾

672年の壬申の乱の際、大海人皇子(のちの天武天皇)が伊勢国から米を運んでいた駄馬(荷を積んで運ぶ馬)50頭と出会い、米を捨てさせて乗用の馬として利用したという記事が『日本書紀』に出ています。³⁸⁾ すでにこの時代に規模の大きな集団での駄送が行われていたようすを示唆しています。ちなみに奈良・平安時代の馬は1頭で5斗(この時代では約30キログラムないしは45キログラムに相当)の俵を3俵積むのが通例でした。³⁹⁾ 律令制度では税の輸送は人担が基本でしたが、それでも駄馬の利用は広がっていったものと思われます。

律令国家にとって、軍事利用をはじめ、駄馬・伝馬など情報通信・官人の交通に利用する馬の確保は重要な問題でした。また、平城京や長岡京、平安京などの大規模造営の際の物資輸送にも、馬は大変重要な役割を果たしたようです。⁴⁰⁾

そこで諸国に置いた牧で馬を生産し、帳簿に登録して諸国の軍団をはじめ、中央や地方で必要な官馬を提供させていました。牧では駄馬も多く生産していたと考えられています。⁴¹⁾ また、民間でも豪族などが私有の牧を営んでいたようです。⁴²⁾ 一般農民にまで馬の利用が広がるのはもっと後になりますが、馬は古くから重要な輸送手段として活躍していました。



「富豪の輩」と物流

8世紀の奈良時代には、律令制度の下で、税の輸送という大規模な国家的物流が行われました。9世紀・平安時代になると、律令国家の変質とともに物流にもその影響が及ぶようになっていきます。

9世紀の中頃以降、国家の物資輸送の現場では、群盗海賊の存在が大きな問題となっていました。これは治安上の問題であるとともに、税の輸送を脅かすという意味で、財政上においても時の政府にとって頭の痛い問題でした。ところが、当時の群盗海賊の実態はというと、実は綱領(税の輸送の責任者)となった人々の間で、輸送途中で税を着服して他国に逃げてしまったり、納入を請け負った税が不足したため他国の船や駄馬から略奪を行うといった行為が横行していたといえます。また、着服した税をごまかすために、「群盗海賊に襲われた」というウソの被害届を出したりしていたといわれています¹⁾。



武蔵国豊島郡衙(郡の役所)の律令期の正倉を実物大で復元したもの。郡司は古くからの土地の豪族が終身任官するのが原則だったが、次第に実務能力が重視されるようになっていった。⁶⁾

写真提供：北区飛鳥山博物館

綱領を務めたのは、地方官である郡司や、当時台頭してきた「富豪の輩」と呼ばれる人々でした。このような富豪層は、8世紀半ば以降、開墾田の私有が一定程度内で認められるようになる中で、富の蓄積を行い台頭して

第6章 平安時代の物流

きた人々です。国司は彼ら郡司富豪層を綱領に任命しましたが、税の未納や損失があった場合には私物でこれを補う義務が課されており、中には前述のような振る舞いに及ぶ者も出てきたようです²⁾。もともと、律令制度の下では、人々を戸籍で管理し、一人ひとりに田を給付し、個人単位での徴税が行われていました。しかし、これは手間とコストが大変かかる方法です。農民が戸籍を偽ったり逃げ出したりして、戸籍の編成や田の給付がうまく行えなくなると、9世紀以降、こうした徴税方法は十分な機能を果たさなくなっています。

そのため、9世紀前半以降、税の未納が恒常化してくると、諸国を治める国司のあり方にも変化が生じてくるようになります。国ごとに任命された国司には、守(長官)、介(次官)など四等官がありました。このうち上席の国司が一定額の税の輸送と納入を中央政府から請け負う代わりに、大幅な権限委譲を受けるようになりました。このような国司のうち、現地に赴任した者は受領と呼ばれていました³⁾。

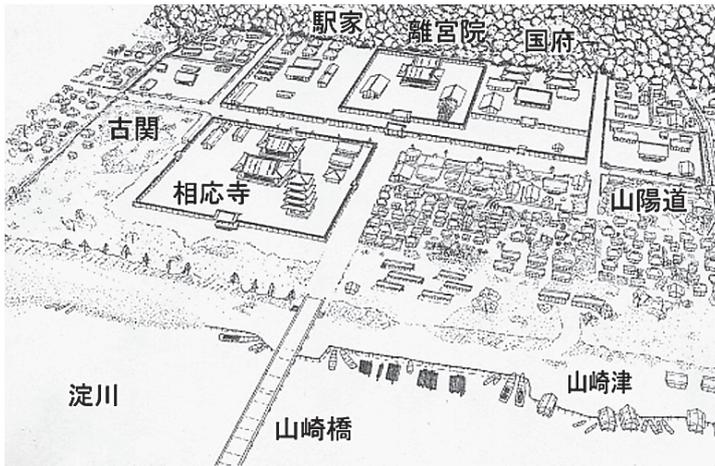
強い支配力をもった受領は、地方で台頭してきた富豪層をうまく利用して彼らの富を吸収しようとしたが、富豪層も皇族や上流貴族の従者となるなど、権威を借りて自らの利益を守ろうとしました⁴⁾。このような富豪層は、この時期の物流にさまざまな影響を与えています。

例えば、10世紀初頭前後に東山道・東海道をまたにかけて略奪行為を行った「倭馬の党」という人々がいましたが、彼らも前述のような富豪層だったのではないかと考えられています。「倭」は「お金を払って雇う」という意味ですが、何らかの形で権勢家と関係を持ち、物資輸送を行う上で、乱暴な方法で馬を徴発したためこのような名前と呼ばれたのではないかとされています⁵⁾。

■ 貢納物の輸送

諸国から都へ送られる税は、奈良時代には庸・調と呼ばれる布や諸国の産物が中心でしたが、農民から徴収される米も、都に近い国や沿海の国から一部が都へ運ばれていました。平安時代になると四位・五位の官人への俸給が布などから米に代わるなど、中央への米の輸送が増えました。また、9世紀には瀬戸内海を中心とした海上輸送の安全性が向上したこともあり、米のような重量物は船を用いることが便利なため海上輸送が原則となっていき、船による貢納物の輸送量が増加したといえます。⁸⁾

平安時代の京都周辺には、琵琶湖の大津、淀川の山崎津、淀津という外港がありました。諸国から送られる貢納物は主に大津や淀津で陸揚げされ、都へ運ばれていました。⁹⁾ 10世紀に成立した『延喜式』



古代の山崎津周辺の想像図。9世紀頃の様子を描いたもの。山陽道に沿って国府や駅家が並び、淀川の川岸に山崎津がみえる。大山崎町歴史資料館『自治の街 大山崎』（1997年）より

には、瀬戸内海や北陸道のほか、東海道、三河・遠江国、山陰道の若狭・因幡国などからの海上・水上輸送に関するルールや運賃・輸送日数の規定があります。¹⁰⁾ それによると、北陸道の貢納物は船で日本海沿岸の敦賀へ輸送し、馬で陸路を塩津まで運び、塩津から琵琶湖水運で大津へ陸揚げして、大

津から平安京まで馬で運ぶとあります。また、瀬戸内海を船で運ばれた貢納物は、淀川を上り淀津から平安京までは車を使うとされています。西海道（九州）諸国の場合は大宰府に集められ、博多津から海上輸送されましたが、これは250〜300石（15ト〜18ト）¹¹⁾ 積み的大型船を使ったためか、淀川河口の難波津に一度陸揚げしたようです。

ちなみに、越前国（現在の福井県）から京までの法定輸送日数は6日で、敦賀までは50石（約3ト）¹²⁾ 積み船を挟抄1人、水手（漕ぎ手）4人で漕ぎ輸送するとしています。同じ50石を運ぶのでも、海路の状況で乗組員数に増減があり、操船の難しい航路では挟抄の収入は水手に比べ割高となっていました。¹³⁾ 貢納物を輸送する船は私船を借り上げたりしたようですが、貢納物の輸送はあくまでも官が行うもので、挟抄や水手といっても彼らは運送業者というわけではなかったといえます。¹⁴⁾

ところで、前項では群盗海賊や僦馬の党について触れましたが、9世紀前葉以降、輸送手段を巡って起きていた問題に「強雇」というものがありました。中央の諸衛府（宮城の護衛を行った）や有力貴族の使者たちなどが、威勢を借りて人馬を「強雇」（無理やり借り上げる）として奪取するというものです。867年の太政官符（政府の命令書）には、近年、山崎津や大津で車馬の強雇が行われ、「傭賃之輩」が活計を失っているの、今後一切禁断するとの記載があります。この記述から車や馬を使った運送業者（「傭賃之輩」）の存在がわかるのですが、9世紀末になると強雇は北陸道から東海道の要所に及び、貢納物輸送の駄馬や運船まで奪い取ったりしたようです。強雇を行った使者たちは、初期の荘園からの上納物や諸役所への納入物などを都へ運んでいたと思われ、輸送手段の不足が深刻化して、権力者の間でも争奪が起り、治安を乱す状況になっていったのでした。¹⁵⁾

特別編・東日本大震災によせて～連載時のコラム「日本と世界」～

※左に掲げた文章は、東日本大震災に伴う休載の後に掲載されたものです。本書では連載時に特有の表現について適宜修正を加えています。この回はその内容に鑑み、とくに変更せずそのまま掲載します。

東日本大震災に伴う紙面変更により、このコラムは2回連載をお休みさせていただきました。この一か月の間に起きたことは、あまりにも想像の域を超えていて、言葉を失うばかりです。被災された事業者や従業員の方々、ご家族や関係者の皆様に、心よりお見舞いを申し上げます。

休載させていただいている間に、この連載も2年目を迎えました。今回は平安時代の海外との交流や交易、つまり、当時の日本と世界との関係についてご紹介するつもりでしたが、震災後ということもあり、このテーマに沿いながら、少し「物流今昔」の「今」の部分についても触れてみたいと思います。



平安時代の筑紫の鴻臚館周辺の景観(想像復元図)。鴻臚館は博多湾に面して突き出した丘陵上にあり、本図では一体として描かれているが、南北2つの区画をもっていた。⁽¹⁸⁾

図版提供：福岡市教育委員会

「日本と世界」という点からいうと、この度の震災では、世界各国から素早く援助の手が差し伸べられ、世界中の大勢の人々から、日本に温かい励ましの声や支援が寄せられたことは大変印象的でした。しかし同時に、震災に続く原子力発電所の事故は、放射性物質の大気中への拡散、海洋汚染という形で、周辺地域や国内はもとより、近隣諸国をはじめ世界に大きな懸念を広げています。日本政府からなかなか詳細な情報が出てこないことで、不信感を表明

した外国首脳もいました。自国内の論理では解決できない問題が、今後生じる可能性も大きいといえます。

歴史に目を転ずれば、四方を海に囲まれた日本は、長く内と外の論理の使い分けが可能な環境にありました。古代においても、周辺諸国に大きな影響力を与えた中華文明からみて、日本は「絶域」に存在していたため、その影響を受けつつ、中華文明を中心と考える華夷秩序から独立性の高い位置を保つことができました。そのため、中華文明を別格と位置付け、日本を中華とする華夷意識が生じるようになります。奈良・平安時代の日本では、例えば遣唐使は唐に対して臣下として朝貢を行いました。日本国内では天皇が皇帝であり、日本こそ中華であるという内と外の使い分けをしていました。⁽¹⁹⁾

ちなみに、遣唐使は日本から絹製品や銀などさまざまな朝貢品を運び、唐からは答礼品や購入した高級品、多数の書籍などを日本に運びました。⁽²⁰⁾つまり、海外との物流が行われた側面があります。

海外からやってきた外国使節は、都や難波、筑紫に置かれた客館(迎賓館)に迎えられました。これは外国使節を一般人から隔離して管理する意味もありました。筑紫の客館は9世紀前半頃から唐風に「鴻臚館」と呼ばれるようになりましたが、10世紀には海外との正式な国交が途絶したため、外国使節を迎え入れる役割を失います。しかし中国商人の来航は歓迎され、その交易活動を国家の管理下に置くために、鴻臚館は外国商人の応接機関となり、交易の場となっていくま

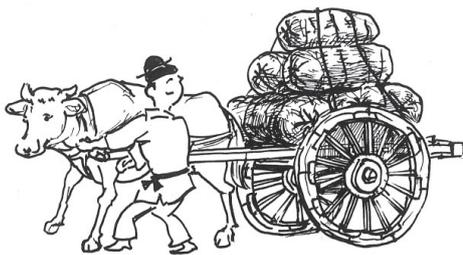
す。⁽²¹⁾ 一つの時代でも国と国との関係は緊張をほらみ、自国優先の発想が基軸となるのですが、個人が発する情報すら瞬く間に世界を駆け巡る今日、震災後に海外の人々が示してくれた人間的な価値観をベースに、内と外を使い分ける論理を乗り越えていきたいものです。

商人と運送業者

前頁の「コラム」でもご紹介したように、博多にあった外国使節の迎賓館である鴻臚館^{こうろかん}は、9世紀以降、中国や新羅の商人たちとの交易の場となっていました。ちなみに当時の中国商人の船は、945年に肥前国に来航した例をみると、3千斛^く積の船3艘であったと記録されています。載貨重量トンで180ト程度の船だったようです。^⑩

来航した外国商人との取引は政府の管理下に置かれることになっており、民間での交易はあくまでも政府に認められた範囲^{からものつかい}内で行うのが原則でした。9世紀後半以降は政府から派遣された唐物使^{からものつかい}が鴻臚館で品物の選別や値段交渉を行っており、決済には持ち運びに便利な陸奥産の砂金が使用されるようになりました。唐物使は朝廷の必要とする物品を交易したほか、貴族や官人の交易の仲立ちをしていたとも考えられています。^⑪

しかし、唐物使が到着する前に、皇族や有力貴族の使者、大宰府管内の富豪層などが先を争って商品を買いたるため、価格が高騰



牛車



駄馬(だば)

牛車と駄馬。

物流博物館『物流がわかる本』より
 西海道諸国の受領国司なども、こうした大陸商人との交易を行っていた可能性が指摘されています。

11世紀になると唐物使も派遣されなくなり、外国商人の滞在期間は6〜8年とかなり長期化し、鴻臚館は外国人を隔離する意味合いを失い、官民の交易センターの様相を呈するようになったといわれています。鴻臚館は11世紀半ばには放火により焼失したと考えられています。その後、中国・宋の商人らは博多に中国人街を形成したとされます。こうした鴻臚館や中国人街の跡からは、さまざまな貿易陶磁が出土しています。

ところで、11世紀後半の成立とされる一種の随筆、『新猿楽記』には、都で流行の猿楽見物をする人物の一族に託して当時のさまざまな人間像が描かれています。彼が扱う商品として、唐物(輸入品)では種々の香料、染料、薬、顔料、茶碗、錦、調度品などが列挙され、日本の産物としては、金銀、真珠、夜光貝、水晶などの宝石類や水銀、硫黄、絹や糸などさまざまな品が挙げられています。この商人は必要とあらば東は東北地方のエミシの地、西は九州の薩摩南方(鹿児島県)の島々まで赴くといひ、海上・陸上を問わず交易の旅に日々を送っていると記されています。商人たちが広域で活躍し、博多から輸入されたと思われる品々を含め、各地の産物が船や陸上輸送で運ばれていた様子を伺うことができます。

『新猿楽記』には、京都に物資を運んだ輸送業者も登場します。^⑫「馬借・車借」、つまり駄馬や牛車を用いる輸送業者であるその人物は、東は天津や三津(天津市坂本周辺の古名)に馳せ、西は淀、山崎に走り、牛の首が爛^{ただ}れても馬の背が痛んでも一日も休まず、草鞋ばきで手に鞭を持ち、常に駄賃や車力(荷車ないし車を引く人)の不足を言い立てているが、簡単には人に対して腰をかかめたり、へつらうことがない、といった様子が書かれています。9世紀の「傭賃之輩」の後の姿といつてよいでしょう。



さまざまなモノの流れ

これまで述べてきた古代の物流は、日本列島に初めて中央集権的な国家ができたということに特徴付けられるといえるでしょう。その結果、直線の官設道路が国中に設けられ、各地から貢納物が運ばれるなど、中国に倣った国家的物流の仕組みが整えられました。このような国家によって管理された物流の仕組みは、平安時代になって律令制度が変質していく中で次第に変化していきます。

律令制度は土地の国有と公民制を原則としていましたが、その運用がうまくいかなくなるとともに、荘園という土地制度が広がりを見せるようになります。武士たちの多くも、国衙の現地の役人として地方で勢力を強め、荘園の展開の中で成長してきた人々でした。11世紀から12世紀末頃にかけて、彼らは在地領主として一定の権利を持つ私領化した土地を国司の圧力などから守るため、そう



神奈川県鎌倉市の材木座海岸に残る和賀江嶋(わかえのしま)。現存最古の築港施設で、勸進聖の往阿弥陀仏(おうあみだぶつ)が1232年に築島した船着き場。海難事故を防ぐのに大きな効果があった。⁶⁾

写真提供：神奈川県教育委員会

した土地を上位者に荘園として寄進するようになり、さらに権威を強めるために皇室や有力貴族、大きな寺社などへの寄進が重ねて行われました。鎌倉時代は、荘園領主に対し幕府の御家人となった在地領主の権利が保障され拡大した時代であるとともに、荘園

公領制といわれる重層的な土地制度が確立した時代でした。¹⁾

ところで、こうした荘園から中央に所在する領主に送られる年貢には地域によってさまざまなものがありました。一般的に東国からは重い米ではなく絹・布などの軽くて高価な物資を運び、水運の便のよい瀬戸内海沿岸などの西国では、米を中心に輸送を行う傾向があったといわれています。海運でも東海・北陸地域は運賃が割高で、河川や馬を使うとさらにコストがかかったため、高価で軽い物貨でなければ、経費がかかり過ぎたのではないかと考えられています。²⁾

荘園からの年貢の輸送は、陸上輸送の場合は荘園民が徴発され、荘園の管理を行う荘官が宰領として輸送の責任者となりました。水上輸送でも、沿海部の荘園では水夫には荘園民が徴発されたようで、輸送船は富裕層などの船を借り上げることが多かったようです。船長である梶取は熟練であることが要求され、彼らは次第に荘園の支配から独立し、輸送業者・海商として活躍するようになります。³⁾

しかし、貢納物の輸送とは別に、前述した『新猿蓑記』の商人の親方にみられるように、輸入品も含めたさまざまな物貨が、京都・鎌倉などの限られた都市にとどまらず地域間で広く運ばれたことも、この時代の物流を考える上で重要となります。近年では中世考古学の発展により、京都とかかわりのない流通圏の存在が認識されるようになるなど、こうした動きが明らかになってきています。⁴⁾

鎌倉時代以降の中世の物流では、国家が直線道路を作った古代と異なり、そのインフラといえる道路や橋、港湾なども、自然環境や地域の実態に即した形で整備がなされました。特に、そのような事業に、宗教者や地域を支配する領主がかかわったということも大きな特徴とされています。⁵⁾ また、絵巻物が盛んに描かれるようになったことで、庶民の運ぶ姿など、これまでの時代には見えにくかった物流の様子がビジュアルに捉えられるようになったことも、この時代を考える上で重要な視点を提供してくれると思われる。

貨幣と物流



実物大に復元された草戸千軒の町並み。草戸千軒は広島県福山市を流れる芦田川の川底から発掘された中世の港町で、従来の中世のイメージを大きく塗りかえた。(13) 写真提供：広島県立歴史博物館

鎌倉時代、幕府の御家人となった関東の武士たちは、東国に拠点を置きながら全国各地に点在する何か所もの所領を管理していました。これは、御家人たちが西国にあった平氏の所領の地頭職を得たことや、後鳥羽上皇が企てた承久の乱（1221年）の後、上皇側の加担者の所領3千か所の地頭職が彼らに与えられたためでした。

考えてみると、今日とは比較にならない交通・運輸事情の下で、全国各地に散在する生産拠点を管理するというのは、なかなか大変な仕事であったことと想像されます。これが可能だったのは、当時すでに広範囲に張り巡らされていた物流や人流、資金調達、送金など、経済のネットワークを利用していたからだといわれています。

こうしたシステムは、11世紀から12世紀にかけて、荘園や公領（国衙領）から貢納物を収納する仕組みが作られていく中で整えられてきたものでした。鎌倉幕府が任じた地頭職は、公家や寺社などの荘園の領主に代わって徴税や警察業務を行う権利であり、領主も幕府

に無断で地頭を解任することができなかつたので、地頭は強い権限をもっていました。御家人たちは一族や事務能力の高いスタッフを現地に派遣するなどして、領地の経営を行っていたようです。もともと荘園や公領では、下級官人の優秀な人材

を荘官や私的な代官として招き、実務的な仕事を任せていました。こうした実務家たちは、当時の物流や経済の仕組みに精通したプロフェッショナルであったといえることができます。

例えば、中世の貢納物には米以外にも地域の特色を反映したさまざまな産物がありましたが、これらは荘園や公領の付近の市で、米などと交易して入手され、都へ運ばれることも多かったようです。貢納物の売買や運送の手配をしたり、資金調達を行ったりすることも、実務のプロである彼らの仕事だったと思われま

す。ところで、13世紀以降、宋から輸入された銅銭が普及するようになると、物流の世界では大きな変化が生まれました。貢納物を中央の荘園領主の元に運ぶ際に、米や塩といった重い貨物を陸揚港で売却して銭に替えたり、貢納物の一部を現金化して保管するといった工夫が行われるようになったといえます。

13世紀後半以降になると、宋銭の大量流入を背景に、貢納物を銭に替えて納入する代銭納が盛んになります。貢納物は荘園や公領の付近の市で現金化されるようになり、販売された産品は商品として京都をはじめ全国に流通して、商品経済が拡大していくという大きな画期が生まれました。

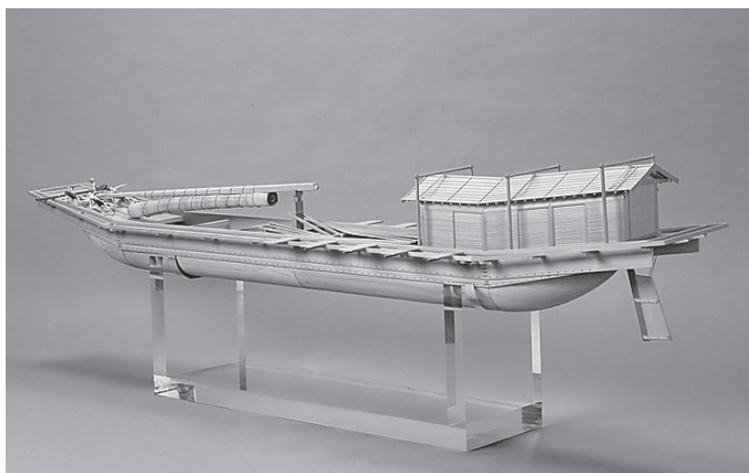
貢納物が産出地で現金化された理由は、銅銭が現物に比べて輸送や保管に便利であり、また、計量方法がまちまちだった当時において、計算が楽に行えたためにほかなりません。つまり、貨幣流通の拡大の主要因には、貢納物の物流コストの問題があつたといえます。

ところで、中世の物流を考える上で避けて通れないものに「問」があります。「問」は港などにあつて、運ばれてくる物資を扱った人々です。「問」については不明な点が多いものの、次にみるようにこの時代の物流のあり方を考える上で重要な位置を占めていたものと考えられます。

港津の間

中世の港や町場には「問」といわれる業者が存在し、当時の物流に重要な役割を果たしていました。問は「問丸」とも呼ばれ、語源としては中国語に求める説、平安時代に港で通関業務や管理を行った「刀襦」がなまったとする説、「ミナトに居住する者」戸居からきたとする説などがあり、よくわかっていません。

問が史料上に最初に現れたのは12世紀の前半で、京都の西にある桂の津に「戸居男」がいて、船の世話をしたという記述がみられます。交通の要衝である淀や木津（京都府木津川市にあった木津川の港）にも、平安末期、12世紀後半には問が存在し、船の提供を行っていたことがわかります。



絵巻物などを元に復元された鎌倉時代の貨客船の模型。船底部に接合したくり材を用いた複材くり船。木綿栽培がまだ一般化しておらず、帆は布ではなく蕙帆（むしろほ）が用いられた。

国立歴史民俗博物館所蔵

当時の物流において、問が果たした役割については不明な部分が多いようですが、13世紀後半の敦賀の問の仕事について記した史料からは、越前国藤島庄（九頭竜川中流域にあった荘園）からの年貢米の輸送に際し、敦賀で陸揚げした米を琵琶湖沿岸の海津まで馬借

を使って陸送する上で、その一時保管や輸送の手配、監督などを行っていた様子が推察できます。問の起源についてはよくわかってはいませんが、おそらく陸上輸送と水上・海上輸送の結節点である交通の要衝に自然発生的に現れた交通業者が、次第にこうした荷継ぎなど物流の差配を行う役割を果たすようになったのではないかと考えられています。

鎌倉時代の問の史料は乏しいため、この時代に問が全国的にどの程度展開していたかは不明ですが、14～15世紀の史料からは、山城、摂津、近江、三河、武蔵、下総、若狭、紀伊など、各地の港津に問が存在していたことがわかります。15世紀頃に問が行っていたのは、荘園から船で運ばれてきた年貢を倉庫で一時保管し、荘園領主に年貢到着を報告するとともに、年貢を現物のまま、あるいは必要に応じて売却して現金化し、領主の元へ送るといった仕事だったようです。荘園から問のある港津までの輸送は、荘園の住人が現地の船を使って運ぶことが多かったものの、こうした船による輸送を問が請け負うこともあったといわれています。

鎌倉時代に宋銭が大量流入し、貨幣経済が進展したことにより代銭納が盛んになると、現地で売却された大量の生産物が商品として流通するようになり、問は年貢輸送だけでなく広範な商品流通にも携わる存在となっていたようです。

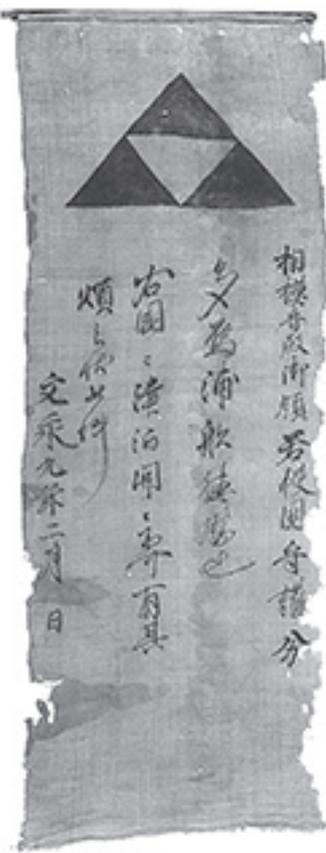
問は、港津に船が着くと、最初に連絡を取るような存在だったようです。金沢文庫に伝来した14世紀末の「湊船帳」は、品川湊に入港した船名とこれを扱った問の名前が書かれており、太平洋海運の盛んだった様子を伝える史料として知られています。これは船に課せられた帆別銭という税の徴収にかかわる史料と考えられています。問はこのように船の出入港の管理、港湾税の徴収なども行う港の中心的な存在になっていきました。

鎌倉時代の海上輸送

周囲を海に囲まれた日本列島の人々は、古くから海や河川を利用した物流を活発に行ってきた。古代の律令国家は道路輸送中心の輸送体系を作りましたが、海上輸送や水上輸送の重要な役割が失われることはありませんでした。

海上輸送を実際に担っていたのは、古くから漁労や製塩を行い、海産物などの交易や人・モノの輸送に携わってきた人々だったといわれています。このような人々⇨海民は律令制度の変質に伴って海上輸送の自由度が増すと、廻船人や商人として活動をさらに活発化させたようです。²²⁾

こうしたことを背景に、12世紀頃までには日本列島各地を結ぶ廻船の安定的なルートが形成されて、さまざまな商品の流通が行われるようになったと考えられています。九州・四国・中国は瀬戸内海海運・淀川水運によって京都と結ばれ、このルートは宇治川水運・琵琶湖水運と陸上輸送によって日本海海運と接続し、太平洋海運は畿内・中部地方・関東・東北を結び、これらの動脈はさらに朝鮮半



過所船旗（諸国の関所等の関料免除を定めた海上通行証）。若狭国遠敷郡多烏浦（現在の福井県小浜市）の秦家に伝来したもの。麻布の旗の上部に北条氏の家紋の三鱗がある。現存する最古の海上通行証。京都大学総合博物館蔵。重要文化財。

島・中国大陸や北海道・サハリンなど北方世界と繋がり、海外との交流も盛んに行われていました。

海民に影響力を及ぼし、海上交通を支配することは支配層にとつて大きな利益をもたらすとともに、貢納物の輸送にも不可欠であり、12〜13世紀には、天皇家や有力貴族、大寺社などが海上交通の支配権を巡り激しく競合しました。海民側でも支配層と結ぶことは有利なことでした。特に有力神社は廻船人や商人などの海民を神人として特権を付与して組織化し、神人となった海民は神社への奉仕の代償に海上の自由通行権を得て活発な商業活動や金融活動を行い、中世の商業において大きな役割を果たしました。

幕府が置かれた鎌倉も、海に開かれた都市でした。鎌倉時代の紀行文『海道記』は、1223年の鎌倉の由比ガ浜の様子について、「数百艘の船が停泊しているところはまるで大津のようだ、多くの建物が軒を並べているところは大淀の渡と同じだ」と記しています。²³⁾

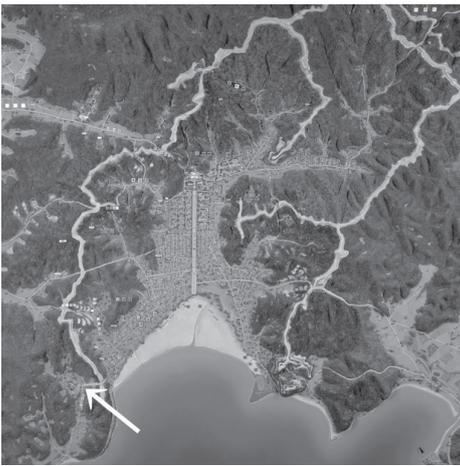
こうした中、鎌倉幕府の実権を握った北条氏は海上交通の支配を積極的に言い、元軍の来攻への対応の過程で九州に至る西日本の交通路の掌握を行うとともに、13世紀後半になると日本海海運にも大きな影響力をもつようになり、日本列島全域の海上輸送の支配を目指しました。北条氏は中国との貿易も独占的に言い、その結果、鎌倉には中国から膨大な青磁・白磁などさまざまな文物がもたらされました。

写真は、鎌倉幕府の執権北条時宗が、1271年、若狭国の多烏浦の船、「徳勝」に与えたもので、諸国の関所での関料を免除する海上通行証の旗です。北条氏の日本海への支配とともに、その管轄下に入った若狭の船が、広域で活動していたことを示す資料といわれています。

中世の商人と物流

鎌倉時代後期になると商品経済が発達し、商人たちは陸上でも広範囲に移動を行って活動していたことが知られています。14世紀初頭、奈良のある商人が、信濃国で鋏くわを売り、その後坂東に向かう途中で山賊に遭い殺害されたという記録があります。この商人はおそらく一人で鋏物の鋏の刃先を背負い、当時定住した鋏物師（鉄や銅などの鋳造を職能とする職人）がいなかった信濃国で商売をしたのではないかと考えられています。

この殺された商人の父は、奈良興福寺一乗院の寄人よりうど（この場合、寺社などに技術や物品を納入して奉公することで特権を得ていた商人（工業者）でした。この時代、広域で活動する商工業者は、このように有力な寺社などの権威を背景とすることで、関所の自由通行権や営業権を得るなど、安全な活動を行うことができました。また、有力な寺社は商品の大口需要者であったため、商工業者を取り込むこととは寺社にとっても重要で



鎌倉周辺の地形模型。鎌倉には七口という7つの入口があり、各地へ通じていた。東海道方面へは極楽寺坂（天印）を経た。

写真提供：国立歴史民俗博物館

した。寄人と同様の身分には、神社に奉仕する神人、天皇に奉仕する供御人くごにんなどがあります。この時代の商工業者は、こうした身分を得て活動していたところに特徴があります。

これらのことにも関連しますが、当時の経済活動の根底には、のちの時代とは異なる意識があったようです。こ

の時代には、三斎市などの定期市が地方でも立つようになり活発に交易が行われていましたが、市には市神が祭られ、市に出されたモノは、俗界の縁を離れ一度神のものとなることで、初めて商品として自由に流通することができると考えられていたようです。モノが自由に動くことの前提として、俗界からの縁を離れる経緯を経ていることは、興味深い点です。

ところで、14世紀初頭には、商人たちは送金のための為替も行うようになっていました。中世に流通した銅銭は、高額になると重く運ぶのが大変であり危険も伴いました。そのため、為替には他人に譲渡される流通性を備えたものもありました。為替は年貢の納入の際に多く用いられたといいますが、遠隔地を行き来する商人が介在することで流通していました。以前にも触れましたが、現物を運ぶ代わりに貨幣を運んだり、あるいは為替という金融活動が行われるようになった経緯には、銭を荷物と考えれば、一種の物流効率化の結果ともいえる側面がありました。

遠隔地を行き来する商人たちは、どのような道を通ったのでしょうか。古代の官道（直線道路）はこの頃には維持できなくなって廃絶しており、東海道を例にとると、ルートが複数ある部分があったり、場所によっては干潮時を利用して干潟を歩いたり、浅い川の流れの中を歩くこともありました。当時の東海道の道幅は不明ですが、鎌倉から奥羽に向かう奥大道や、山陽道など幹線道路の発掘事例から考えると、中世の幹線道路は整備された部分で6〜8mほどの幅だったのではないかとされています。

当時の商人は、多くの場合手に傘を持ち、連雀れんじゃくという紐を用いて木杵に荷をくくり付ける道具や、千駄櫃せんたびつという櫃などを背負い、長距離を旅したようです。『一遍上人絵伝』など、当時の絵巻物にこうした輸送の光景を見ることが出来ます。

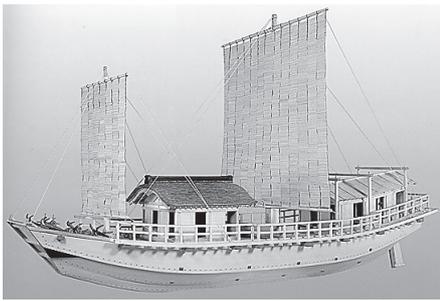
◆◆◆◆◆ 第8章 室町・戦国時代の物流 ◆◆◆◆◆

商品輸送の拡大

14～15世紀は、政治面では鎌倉幕府の滅亡、建武政権を経て室町幕府の成立、南北朝時代、応仁の乱、戦国時代の始まりと、大きな変化のあった時代です。

この時代、商品流通の発達は画期的なものがあつた、荘園や公領による従来の支配体制の動揺を背景に、輸送の分野でもそれまでの貢納物を主体とした輸送から、商品の運送を中心とした輸送へと比重が移つていったと考えられています。

当時の遠隔地を結ぶ物資流通は、京都や鎌倉という中心地に物資が集中する流れと、畿内の商人が唐物（輸入品）や京都産の高級な工芸品などを遠隔地に運ぶ中央から地方への流れ、中央を介在させない地域間での流通という、主に3パターンのモノの流れがあつたとされています。²⁾ また、中世考古学の成果にもとづき、生産された商品の流通のしかたに加え、商品の集散地が果たした役割が重視されるようになるなど、モノの動き方の実像があきらかにされてきています。³⁾



絵画資料を基に復元された750石積級の遣明船模型。構造船だが帆は箆帆(むしろほ)で、大型の補助帆がつく。遣明船は銅、硫黄、刀剣などを輸出し、銅銭、生糸、絹織物、薬種、陶磁器などを輸入した。¹⁰⁾

写真提供：広島県立歴史博物館

商人たちは陸上輸送では徒歩や馬背などによる輸送方法により、長距離輸送を行つていました。前回述べたように単独で旅行した商人もいましたが、集団で移動する隊商のような商人も多くいたようです。集団での輸送は古代から例を見ることができますが、京都のある禅僧は、1468年に尾張から帰京する際

に出会つた商人について、「荷を担ぐ者百余人、護衛の者六、七十人荷を積んだ駄馬はその数を知らず」と記しているといひます。彼らは途次の市場で商品の取引を行いながら旅をしていたようです。⁴⁾

海上輸送について、当時の輸送事情を如実に示してくれる著名な史料に、『兵庫北関入船納帳』⁵⁾があります。これは1445年のほぼ一年間にわたり、瀬戸内海海運の重要な結節点だった兵庫津における商船の入港状況が「ぶさに判明する」という貴重な史料です。この史料や関連史料を総合すると、兵庫津には一年間に3千隻前後の船が入港していたようです。この史料は関所の関税帳簿であるため、積み荷の内容も記されています。これをみると、塩、木材、米などの中心的な物資のほか、麦や豆、イワシ、ナマコ、タイ、エビ、アワビなどの海産物、鉄、ゴマ、からむし、藍、壺など、さまざまな物資が運ばれていることがわかります。これらは貢納物ではなく商品として運ばれていたと考えられています。兵庫津では「問」が関料（税）の徴収を代行し、荷を扱っていました⁶⁾が、問の4分の1は同時に船による輸送業も行っていました⁷⁾。同史料には入港した船の規模も記されています。大多数は四百石積以下の船ですが、千石積以上の船も4隻あり、最大で二千五百石積の船がみられます。遠距離を航行する船ほど大型化する傾向があつたようです。

兵庫津は室町時代には遣明船の発着地にもなりました。遣明船貿易は明への朝貢貿易ですが、幕府のほか、守護や寺社などが商船をチャーターして行い、派遣すれば巨額の利益が得られました。遣明船貿易には幕府が持つ勘合（明から与えられた一種の証明書）が重要な意味をもち、船を派遣したい勢力は幕府の許可が得られると、礼銭を払って勘合を入手しました。遣明船には大勢の商人たちが乗船賃と貨物代を払って乗り込んでいました⁸⁾が、彼らも元本の2・5倍ほどの利益を得ていたようです。こうした日明貿易も、東アジア・東南アジアをめぐる大きなモノの流れの全体像の中で考える必要があるようです。⁹⁾

貿易港と物流

室町時代の日明貿易では、遣明船は発着地である兵庫から瀬戸内海を航行し、途中で物資を積み込んだりしながら博多に至り、ここで船団を整えた後、平戸を経て五島列島で季節風を待ち、一気に東シナ海を渡り中国の寧波付近に至るといふ航路をとりました⁽¹¹⁾。また、15世紀前半に朝鮮の使節として来日した宋希璟の紀行詩文集『老松堂日本行録』には、富山浦(釜山)から対馬・吉岐・博多・赤間関(下関)を経て瀬戸内海北岸に沿った航路のようすが記されています⁽¹²⁾。このように瀬戸内海は、国内はもとより東アジア諸国に通じる幹線ルートでしたが、同時にこの海域には海賊と呼ばれる集団が勢力を張っていました。



「コンテナ陶磁」のタイ製黒釉四耳壺(こくゆうしじ)。堺市堺環濠都市遺跡出土。写真提供…堺市文化財課

海賊は古代から存在し、鎌倉幕府も海賊禁圧の政策をとっていました。しかし、先の『老松堂日本行録』をみると、「瀬戸内海には東の海賊と西の海賊があり、東から来る船は金を払って東賊を一人乗せれば西賊は襲わず、西から来る船は西賊を一人乗せれば東賊に襲われることがない」と当時の様子が記されています⁽¹³⁾。海賊は海軍力を持った海の領主であり、人やモノの輸送には海賊との友好関係が必要でした。室町幕府も海賊に遣明船を警護させるようになり、守護大名もその軍力を頼りにしていました。彼らは船舶に対し通行税や前述の「上乗り料」を徴収した他、貿易活動なども行っていたよう⁽¹⁴⁾です。

ところで、遣明船の発着地は初めはおおむね兵庫でしたが、兵庫

を発した船が応仁・文明の乱(1467～1477年)の影響で帰途に際して瀬戸内海を通らず土佐沖を回って堺に帰着したことで、以後、堺が遣明船の主な発着地となります⁽¹⁵⁾。堺は奈良や高野山などに通じる陸上輸送と海上輸送の結節点として早くから発達していましたが、海外貿易の拠点として急成長し、日本有数の国際貿易都市となつていきます⁽¹⁶⁾。

堺は日明貿易のほか、琉球貿易、16世紀後半以降は朱印船貿易で繁栄します。興味深いことに、堺では遣明船の発着地となつた15世紀後半以降、周囲を壁土で覆つた土蔵と考えられる建造物が造られるようになったといえます⁽¹⁷⁾。

日本の土蔵の歴史は平安時代頃までさかのぼるようですが、その構造については各地の発掘事例によって研究が進められています⁽¹⁸⁾。堺では塼というA4判ほどの平たい瓦を用いた土蔵が造られていたことがわかっています。建物の壁面基部に、塼の一部を地表に露出させる形でこれを貼り巡らしたもので、後の土蔵とは異なり、外面は漆喰塗りの白壁ではなく、慶長期(～1615)以前は屋根にも瓦は使われていなかったと推定されています。しかし、土蔵は町の発展とともに増加して、建物の規模も大きくなっていったようです。土蔵は商人たちが海外貿易で得た物資を保管するために建築されたと考えられています⁽¹⁹⁾。

堺の遺跡からは多くの貿易陶磁が出土していますが、土蔵の跡からは物資の運搬や貯蔵に用いたとされるタイ製や中国製の壺も出土しており、このような容器は研究者によって「コンテナ陶磁」と名付けられています。写真の15世紀後半～16世紀前半の蔵跡から出土したタイ製コンテナ陶磁は、琉球を経由して堺に運ばれたよう⁽²⁰⁾です。反復利用を原則とする今日のコンテナとはいささか異なりますが、世界に開かれた当時の物流を知る上で重要な資料といえます。

戦国時代の物流



16世紀末以降、南蛮船とそれを取り巻く風景を描いた、いわゆる南蛮屏風が多数描かれた。写真はそうした作品の一つ（部分拡大）。反物を物色する西洋人の姿や、写真にはないが中国船や商店なども描かれている。埼玉県立歴史と民俗の博物館蔵。

室町時代の京都は幕府や守護大名、朝廷、公家、大寺社が集まる巨大消費都市であり、年貢や商品・贈答品⁽²¹⁾など大量の物資が流入しました。しかし、すでに貨幣経済が浸透し、その展開が急激だったことで、さまざまなトラブルが生じていたようです。荘園の権限が武家勢力によって侵食されたことで朝廷の財政は逼迫^(ひつぱく)し、多くの公家も借財に迫られていたといえます。朝廷や幕府、権門寺社などは安易な貨幣獲得を狙って関所を乱立させ、淀川河口から京都まで、関所が380か所もあったといわれています⁽²²⁾。

商人も利益獲得に躍起となり、京都の米商人たちは京都に米を運ぼうとした馬借を追い返し、米の販売停止により米価のつり上げを行っていました。債務破棄（徳政）を求めて起きた正長の土一揆（1428年）は、土豪や農民などの不満が爆発したのですが、一揆は大津の馬借から始まったといわれ、彼らの間で不満が高まっていたようです。この土一揆では土倉・酒屋が襲撃されましたが、

土倉は金融業を行った商人で、同時に酒屋を営む場合が多く、相当の経済力をもった存在でした⁽²³⁾。

1467年から11年にわたり続いた応仁・文明の乱が起こると、やがて世の中は群雄割拠の戦国時代となっていくきます。この乱は、

そもそも室町幕府の將軍の相続問題と、管領家（將軍を補佐した）の家督争いに端を発した内乱でしたが、守護大名たちが東西に分かれて戦い、この結果、幕府の権威は失墜し、京都の大部分は灰燼と化してしまいました。

応仁・文明の乱は全国に及んだため、在京の守護大名たちも領国の支配や戦争のため国元へ戻り、戦乱を避けて都を離れる公家も続出しました。このため京都へ流れる物資が減少し、京都を核とした求心的な物流構造に変化が生じたといわれています⁽²⁴⁾。

守護大名というのは、鎌倉時代に始まる守護職（地方支配の役職）が領国支配を強化していった存在をいいますが、のちの大名に比べて地域支配力は弱く、過渡的な存在でした。やがて、守護大名の権力争奪戦の中から、支配領域に対して専制的な力をもつ戦国大名が登場してきます。

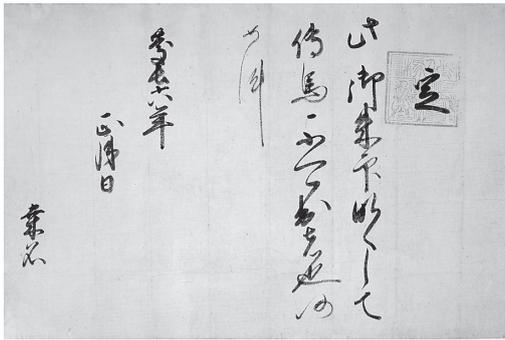
戦国大名たちは領国支配を強化して戦乱に備えるため、海上・河川交通や商品の物流ネットワークを取り込むことに腐心しました。地域間物流を活発に行っていた各地の港や寺社の門前町、陸路と河川の結節点を掌握し、また、海上に勢力のあった海賊を水軍として採用するなど、彼らの力を利用しました。海賊＝水軍は同時に商業活動も行う商人で、戦闘だけでなく兵糧輸送なども行っていたようです⁽²⁵⁾。

海外との関係では、16世紀中頃になるとポルトガル船が日本に來航するようになります。彼らの目当ては中国より安く手に入る日本の銀でした⁽²⁶⁾。戦国大名も海外交易に乗り出し、火薬に必要な硝石のほか、中国産生糸、絹織物などが大量に輸入されました⁽²⁷⁾。世界的にみても、南米や日本の銀を媒介にして地球規模の物流が成立したのがこの時代であり、日本各地の物流もこの流れに強く結び付いているといえます。

江戸時代の幕開け

戦国時代の物流は、江戸時代のように大坂・京都・江戸を中心とする大量需要を背景とした全国的な物流システムが整えられた時代と異なり、安定的な構造をもたなかったといわれています。重要物資である米についてみると、畿内を中心に大きな需要があるほかは、戦争や飢饉の際に不時に大量需要が喚起されるなど、需要構造としては不安定なものでした。²⁸⁾ また、戦国大名が割拠したこの時期の物流は、地域分散的な性格を脱することができなかったと考えられます。しかし、生産力の向上と商品経済の浸透を背景に、河川や街道海上輸送の結節点を中心に物流ネットワークが発達し、物資の流通は各地で活発に行われていました。

例えば、豊臣秀吉が後北条氏を滅ぼし、天下統一を完成させた小田原攻め(1590年)の際、秀吉は総計20万ともいわれる空前の大軍のために、膨大な兵糧・馬糧を伊勢・三河湾・東海方面で集中的に調達したといわれます。これを可能にしたのは、大湊(三重県伊勢市)や桑名をはじめとする伊勢湾や三河湾の港を核とした河川・



慶長6年(1601年)の東海道制定の際に各宿に出された伝馬朱印状の一つで、桑名宿に宛てたもの。「この御朱印なくして伝馬出すべからざるものなり」とある。東海道各宿はこのとき宿ごとに36疋の馬の用意を義務付けられ、同じ伝馬朱印が押された伝馬手形を持つ公用旅行者は無賃で宿場の馬を利用した。物流博物館蔵

海上の発達した物流ネットワークだったと推定されています。年貢米や商品米を扱う商人たちの存在も含め、大軍を動かすためのロジスティクスがすぐに可能となるような経済的な前提が存在していたということができません。

日本海では、敦賀、小浜、三国湊といった主要港を結ぶ中型廻船や、主要港間に所在する浦々を結ぶ小型廻船が活躍し、内陸部の馬借や河川による輸送と結び付いた輸送を行っていました。能登の廻船が北海道・松前まで赴き商売を行うなど、広範囲な活動を行っていたことも知られています。しかし、こうした廻船の活動も、その形態は船頭が積載荷物の販売や買い入れ、航路や寄港地の選定まで行うような、一回性的、投機的な側面を多分にもっていたようです。また、この時期には、戦国大名と密着して巨利をあげる豪商や、特権を得て特産品などを自ら馬で運び、領国内を巡回するような商人などが活躍しました。彼らは商機を見ては臨機応変に商売を行ったようです。船や馬など輸送手段を持つ商人やこれらの物流のあり方は、戦国期の流動的な市場に対応したものと考えられています。

戦国時代の物流は、豊臣秀吉による天下統一の過程とこれに伴う一連の政策によって、大きく変化していきます。大坂城とその城下町の建設、京都の聚楽第、伏見城など大規模建造物の築造と京都の町の改造は、中央への大量のモノの流れを再び活発化させました。また、秀吉は四国・中国に続く九州の平定(1587年)後、イエズス会の教会領だった長崎を直轄化して貿易を独占しました。瀬戸内海は中央政権の統制下に置かれるようになり、物流の妨げとなるとみなされた海賊は排除されました。さらに、朝鮮出兵は瀬戸内海・日本海沿岸諸国、九州の物資(兵糧)を軍勢の進発地・肥前名護屋(佐賀県唐津市)に集中させ、各地で行われていた地域的な物流を全国的に統合していく端緒を作ったといわれています。²⁹⁾

やがて、豊臣政権に代わり、関ヶ原の戦に勝利した徳川家康は、その直後の1601年正月に東海道各宿を定め、いち早く江戸・京都間の交通網の整備を行い、全国支配の体制を整えていきます。長く続いた「徳川の平和」の下で、新たな全国的な物流が形作られていくこととなります。

伝馬制度

第9章 江戸時代の物流



宿場の問屋場の様子。伝馬制を担ったのが人馬の継ぎ立てを行う問屋場で、各宿に1か所ないしは複数置かれ、宿役人が人馬を手配した。

『駅通志稿』より

東海道制定の際、徳川氏は初め宿ごとに36疋の伝馬数を定め、代わりに地子(宅地税)を免除しました。東海道筋ではある程度条件が整っていたようですが、この伝馬数は戦国大名の定めた伝馬が

関ヶ原の戦(1600年)に勝利した徳川家康は、その3か月後の翌年正月に東海道に伝馬を出させる宿場を定めています。これが江戸時代の東海道と伝馬制の始まりですが、このことは交通運輸の整備が統治上いかに重要であったかを物語っています。しかし、1604年に東海道沿いにあった戸塚町が出した文書には、江戸・小田原間に伝馬の負担をしないで駄賃稼ぎ(人や荷物を馬などで輸送してその運び賃を稼ぐこと)をしていた町が大小20もあると述べています。すでに多くの駄賃稼ぎをする人たちが東海道筋にいて、物資が動いていたことを想像させます。

伝馬制とは各宿に伝馬と呼ぶ馬を一定数置いておき、宿ごとにリレー式で継ぎ送るといふ輸送の方法です。こうした制度は古代の駅馬・伝馬の制に淵源をもちますが、室町時代の守護大名は守護権に基づいて領民に伝馬を課しており、徳川氏を含め戦国大名も領内にこの制を敷いて輸送に利用していました。

平時ではせいぜい数疋だったことに比べると、格段に多い数でした。江戸時代の伝馬制は公用輸送のために整備されたもので、將軍の伝馬朱印(前頁の写真にある印)が押された伝馬手形や老中などが出す証文があれば、無賃で宿場の人馬を利用できました。その他の公用通行者や大名・武士などは御定賃銭という公定料金を支払いましたが、後にはこの金額は時価の半額くらいになったため、特権化するようになります。また、これら以外の場合には相対といい時価で駄賃を支払いますが、これは商人など一般の人たちも利用できました。

伝馬制は五街道(東海道・中山道・甲州道中・奥州道中・日光道中)だけでなく脇往還にも行われ、諸藩でも領内で同様の制を敷いていました。制度が整った段階では、東海道各宿は人足100人と馬100疋、中山道(木曾路を除く)は50人・50疋、その他は25人・25疋を一日に用意できることが求められました。人が乗らず荷物だけの場合、宿場の馬一頭が運ぶ量は最大で40貫(約150キログラム)と定められ、大量な物資輸送には不向きでしたが、この制度は江戸時代の陸上交通・輸送の根幹となりました。

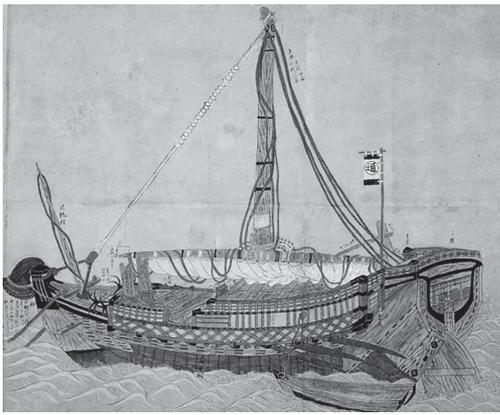
しかし、宿場にとって無賃や御定賃銭の人馬を出すことは大きな負担となります。その代わり宿場は駄賃稼ぎを行う特権を与えられましたが、わずかな金額で人馬を出さなければならぬ勤めは割に合わない仕事です。江戸中期の農政家・田中丘隅は、そうした伝馬勤めを行うのは、それが公役だからだと『民間省要』という意見書の中で述べています。

宿駅の疲弊などいろいろな問題が生じたにもかかわらず、全国を結ぶ輸送網が形成され、伝馬制が江戸時代の約270年間を通じて維持されたことは注目し値するといえるでしょう。その根底には、この仕事に従事する人たちの、公の便宜に奉仕する意識があったためといわれています。

江戸時代の海上物流

江戸時代の物流で大きな位置を占めていたのは、やはり何と云っても米の輸送でした。これは、江戸時代の社会が石高制（土地を米の公定生産高「石高」で示すことに基礎をおく体制）を経済的な基盤としていたことによります。幕府や諸藩の財政は、年貢米を換金することで成り立っていました。したがって、年貢米をいかに安全に安い運賃で運び、有利に換金するかは大変重要な問題でした。幕府直轄領の年貢米（城米）は大坂・京都・江戸に運ばれ、諸藩の年貢米（蔵米）は領内の市場のほか、主に大坂に運ばれ、米市場で換金されました。年貢米の輸送は馬背など陸上輸送によっても行われましたが、運賃の安い河川や海上輸送がその中心となっていました。

幕府の直轄領は元禄期（1688～1704年）には全国の総村数の約2割といわれ、石高では400万石に達し、関東・中部・近畿を中心に全国に分布していました。こうした幕府領からの城米は天保12年（1841）には56万石に及んでいました。その大部分は江戸・浅草の米蔵に運ばれましたが、この城米の江戸への海上輸送のため、河村瑞賢が1671年に東廻り航路を、その翌年に西廻り航路を整備



大坂から江戸に諸雑貨を運んだ菱垣廻船。菱垣廻船問屋が差配し、船腹に菱垣模様があるのが特徴。船型は弁才船。18世紀前半には約200艘もあったが、次第に衰退した。⁽¹¹⁾

物流博物館蔵

したことはよく知られています。もちろん、それ以前にもこのルートでの輸送は行われていましたが、瑞賢が行ったのは、運賃低減のための施策でした。それまでの城米輸送は、一切の危険の

負担を含めた形での商人の請負輸送だったために、運賃がかなり割高となっていました。瑞賢はこれを幕府の備船に替え、経験豊富で帆走性能に優れた経済性の高い商船を採用するとともに、米蔵の設置や入港税の免除、運行を管理する各地の番所の整備などのほか、安全面でもいろいろな施策を行いました。

この時代の海上輸送は、常に海難事故と隣り合わせでした。瑞賢が行ったのは幕府権力を背景としたリスク・マネジメントであり、効率的な輸送・保管システムの構築であったといえます。これにより運賃・所要日数など輸送効率が向上し、航路の安定性を高めることができたのでした。

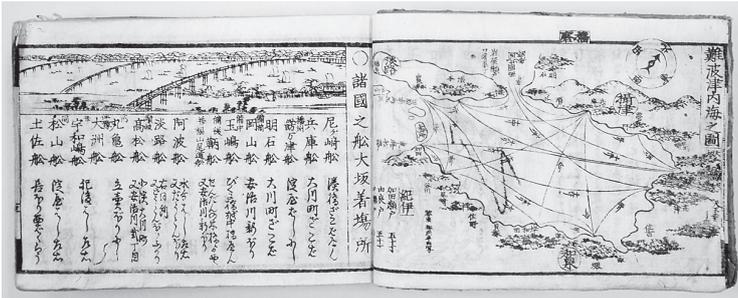
東廻り・西廻り航路が整備されると、城米や蔵米は、江戸と大坂という中央市場への集中が強まるようになりました。日本を一周する輸送ルートの確立により全国市場が形成され、特に大坂はさまざまな物資が集散する経済の中心地となります。また、江戸という大消費都市の成立は、早くから大坂・江戸間の海運を盛んにし、菱垣廻船（上方と江戸を結んだ雑貨を運ぶ廻船。名称は両舷に菱組の格子を組んだ事に由来）や樽廻船（上方から江戸に酒荷を輸送するためにはじまり、後には雑貨も積んだ）などの賃積み廻船が活躍するようになりまし

た。ところで、瑞賢が西廻り航路で採用した船は、弁才船という船型の船でした。弁才船は江戸時代の廻船の船型として一般化しますが、この船は当時の経済環境に合わせた効率化を最大限に追求した船といわれています。帆走のみで航行でき、逆風帆走も可能で、櫓をこぐ人員が不要だったので、千石（約150ト）積み級の船でも乗員は15人程度でした。穏やかな沿岸航海を念頭に置いたため水密甲板（水の入らない構造の甲板）は設けられず、航行は天候に左右されましたが、当時は迅速性はさほど要求されず、何よりも大量物資の経済的運航が可能でした。そのため、弁才船は明治以後も改良を加えられて生き残り、昭和になってもその姿を見ることができるといいます。⁽¹²⁾

江戸時代の廻船

江戸時代の代表的な輸送船・弁才船は、18世紀以降大型化が進み、19世紀には千五百〜二千石級の船が幹線航路に就航していました。この石数は積載重量を意味し、二千石は約300トに相当します。

ところで、仮に千石(約150ト)の米を馬で運ぶ場合、4斗俵(約60キログラム)とすれば1頭につき2俵を運ぶので、1250頭の馬と同等の馬士(馬を引く人)が必要ということになります。これに対し、船なら千石船でも15人程度で操船でき、所要日数も大坂・江戸間が江戸前期で1か月程度、航海技術が進んだ江戸後期で2〜3週間ほどといわれています。江戸・大坂間は徒歩でも2週間ほどを要したことを考えれば、海上輸送は格段に効率的でした。



写真は、船乗り必携の書といわれる『改正船路細見記』(嘉永4年〔1851年〕版)。各航路の詳細や諸港の潮時、磁石の使用法、遭難時の対処をはじめ船中の心得などが記されている。

しかし、海上輸送では海難事故が頻繁に起こり、そのつど荷主は莫大な損失を被らなければなりません。大坂と江戸を結んだ菱垣廻船は運賃をとって運ぶ賃積みの貨物船だったので、当初は廻船問屋と船頭に運航業務全般が任されていたが、海難時には荷主に不利な処理が多く、船の往來が盛んになると、船頭が海難事故を装って積み荷を抜き取るなどの不正も多発するようになりました。

そこで廻船問屋や船頭に対して荷主の立場を強化するため、菱垣廻船の荷主商人たちは、17世紀末に江戸十組問屋という問屋仲間の大規模な連合体を組織しました。十組問屋の商人たちは、畿内・西国からの商品を江戸や東国に独占的に流通させる存在でした。彼らは菱垣廻船を共同所有とし、海難事故に際しては共同海損で負担を分担して処理を行い、幕府の力に頼って沿岸諸村に難船時の協力を依頼するなどの施策を行って効果を上げたようです。とはいえ、18世紀から19世紀にかけての48年間の記録によれば、年平均20艘の菱垣廻船の海難事故があり、年平均2万両近い損害が出ていたことが知られています。また、荷主側の統制が緩むと、偽装難船なども多発しました。

ところで、江戸十組問屋からは、18世紀前半に酒店組が離脱して、酒の輸送には樽廻船という別の廻船が用いられるようになりました。酒樽は一種のコンテナとして規格が標準化されており、荷役に手間取らないので専用の船を用いた方が迅速に輸送できたということが、樽廻船へ移行した大きな理由の一つでした。樽廻船は上方の酒造家の支配の下、酒樽輸送をメインとしながら、やがて諸雑貨も積み合わせるようになっていきます。

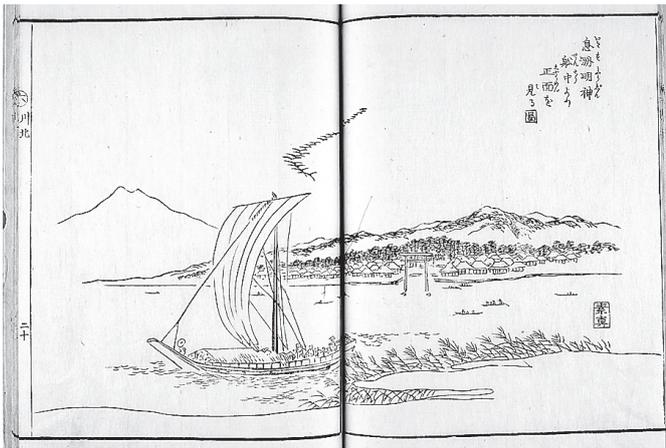
18世紀後半以降になると、北前船(松前から大坂に至る西廻り航路で活動した)や内海船(尾張国の知多半島を拠点として上方・中部・江戸間で活動)などにみられるような、商品を自己資本で買入れ、地域間の価格差を利用して利潤を上げる買積船の活動が活発化し、新興の廻船勢力が台頭してくるようになります。それにひきかえ、樽廻船や、とくに菱垣廻船の勢力が次第に衰退していきます。

このような背景には、全国的な市場が成立し、各地でさまざまな取引の機会が増えたことで、菱垣廻船・樽廻船や十組問屋などの独占的な流通ルートとは異なる新たな流通ルートが形成されていたことがあったと考えられています。

江戸時代の河川物流

あたり前の話ではありませんが、海上輸送は単独で物流を構成することはできません。例えば、大坂・江戸間の海上輸送についてみると、まず大坂からやってきた廻船が江戸・品川沖に着船すると、そこから瀬取船（はしけ）に荷を積み替えて江戸の河川や運河を経て江戸市中へと運び、さらに大型の川船に移されて関東各地へとさまざまな荷物が運ばれました。つまり、内陸の河川輸送、さらにその先の馬背などによる陸上輸送の一連の流れが存在しなければ、海上物流は成り立ち得なかつたといえます。

河川輸送は、もちろん江戸時代以前から盛んに行われていたわけですが、江戸時代になると大坂や江戸への大規模な廻米（年貢米輸送）を前提とした河川の整備が各地で進められました。¹⁹



『利根川図志』に描かれた高瀬船。利根川の高瀬船は全国的にみても大型の川船で、利根川最大級の高瀬船は、米1,000俵を積載できたという。⁽²⁶⁾ 物流博物館蔵

関東では寛永期（1624～1644年）を中心に、幕府が利根川や荒川など諸河川の改流という大土木工事を実行しました。利根川の改流工事は戦国時代から行われたものと推定されていますが、江戸時代には大型船の航行に必要な水量を確保するための土木工事が行われたものと考えられています。現在の江戸川の上流部分を開削するなど、今日見るよ

うな利根川・江戸川の流路が形成され、銚子や北浦、霞ヶ浦方面から江戸に至る水運路網が整備されました。これにより、東廻り航路で運ばれてきた大量の年貢米が、銚子で川船に積み替えられ、江戸へと運ばれる「内川廻し」というルートが成立しました。要するに、自然の川を利用して、江戸と周辺地域を結ぶ巨大な運河が出来たこととなります。⁽²⁰⁾ 物流は地形をも変えてしまったということができるとでしょう。

また、河川の流路の整備とともに、大量の年貢米輸送をスムーズに行うため、周辺地域との交通の結節点となる川の港である河岸（名称は地域で異なりましたが）、主に領主や幕府の代官によって各地に取り立てられました。もちろん、中世以来の津として栄えた舟着場も存在しましたが、江戸時代の大規模廻米に対応するには不十分でした。関東では寛永期に多くの河岸が成立したといわれています。⁽²¹⁾ このように、幕府や諸大名は、江戸時代初期に河川を廻米に便利な水運路網に変える大規模インフラ整備事業を各地で繰り返しました。⁽²²⁾

近世の河岸には、やがて廻米だけでなく商人荷物も取り扱う河岸問屋が現れます。⁽²³⁾ 河岸問屋は自らの手船のほか、船持（船の所有者）や陸上輸送を行う馬持たちを差配して、河岸に集散する荷物の運送を取り仕切る、河岸の特権的な存在でした。⁽²⁴⁾

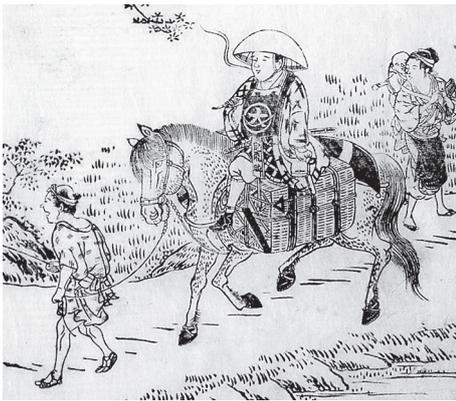
整備された水運路網は、17世紀末以降、生産力の発展を背景に、新たな商品荷物の動きが活発化する前提ともなり、全国的な経済の動脈として大きな役割を果たしました。しかし、そうした新しい商品輸送は、より早く、安く、安全な物流ルートを開発し、従来の河岸問屋や街道の輸送を脅かすようになっていきます。こうした経済的な変化に対し、既存の河岸問屋は幕府の権力と結びつくことで対抗しますが、勃興する新たな物流の動向を抑えることはできませんでした。⁽²⁵⁾

江戸時代の町飛脚

江戸時代の陸上での物流に活躍した人々に町飛脚があります。飛脚というと書状のみを運ぶイメージがありますが、民間の町飛脚は商貨やお金なども荷物として運んでいました。江戸時代の飛脚には幕府や大名の飛脚がりましたが、ここでは町飛脚の中でも代表的な、江戸・京都・大坂の三都の飛脚問屋仲間についてご紹介したいと思います。⁽²⁷⁾

三都の飛脚問屋は、上方商人の江戸進出に伴い、17世紀中頃に上方の飛脚問屋が江戸に進出し、やがて江戸の飛脚問屋が独立する形で成立したと考えられています。彼らは大坂城や京都・二条城の勤番武士が江戸との通信を行う際にその輸送を請け負い、その往返を月3度行つたため、「三度飛脚」と呼ばれるようになりました。しかし仲間の名称としては、京都仲間は「順番飛脚」、大坂仲間は「三度飛脚」、道中奉行所から公許されて特権を与えられた江戸仲間は「定飛脚」の名を用いていました。⁽²⁸⁾

三都の町飛脚が行っていた輸送サービスはいくつも種類がありますが、運び方は基本的には飛脚問屋が請け負った荷物に飛脚宰領(荷物の輸送責任者)を随行させ、荷物は主に馬で運び、馬士と馬は各



『東海道名所図会』(物流博物館蔵)に描かれた町飛脚。乗馬しているのが飛脚宰領。夜間に馬士と2人だけで数百両という現金の入った荷を輸送することもあった。⁽³²⁾

街道の宿場の問屋場で調達するという方法で行われていました。また、宿場には飛脚の取次所が置かれ、周辺地域への集配を行いました。⁽²⁹⁾このほか、各地に継所を置いてリレー式で人足が走る速達便も行われましたが、これ

は夜間独行するため危険であるという理由で18世紀中頃に道中奉行によって禁止され、その後は、馬で途中の宿場まで運んだ荷物から急ぎの書状などを抜き出し、人足が走って継ぎ立てる「抜状」という折衷的な方法が行われました。

18世紀後半には、江戸に9軒、京都に13軒、大坂に9軒の飛脚問屋がそれぞれ仲間を形成し、発地と着地の飛脚問屋は互いに「相仕」と呼ばれる特定の飛脚問屋をもち、両者の間で相互に輸送を行っていました。同じ頃、三都の飛脚問屋仲間の輸送ネットワークは、東海道をはじめ中山道・日光道中・奥州道中・上州など各方面に広がっており、彼らは諸侯などの武家や公家のほか、一般の書状や物貨・貨幣などの輸送に大きな役割を果たしました。特に生糸など絹製品は水上輸送による水濡れを恐れたためか、飛脚問屋の重要な輸送荷物でした。江戸時代に発展した飛脚網は、歴史上日本で初めて民間の手で形成された全国的な通信・物流のネットワークだったといえるでしょう。

飛脚問屋同士は18世紀頃までは激しい競争を繰り返しますが、やがて実質的な吸収合併が行われ、その後は仲間の結束を重視するような形に変化していきます。⁽³⁰⁾

基本的に輸送手段をもたない飛脚問屋にとって、最も頭の痛い問題は各宿での馬の継ぎ立てで、すでに18世紀中頃から宿場での馬の調達に支障が出るようになり、江戸・大坂間の早便(速達)が5日ないし6日、並便が8日ないし9日のところ、前者が7、8日、後者に至っては20日から30日もかかることがあったといえます。

このため、飛脚問屋仲間はさまざまな対策を考えますが、その基本となったのは、「自分たちの仕事は『国用弁理の家業』であり、公的な意義をもつものだ」という主張でした。彼らは勤番武士の輸送を家業の基本と位置付けますが、江戸時代の宿駅制度を利用して輸送を行うには、こうした権威に頼らなければ馬の調達もままならないという事情が存在したのです。⁽³¹⁾

江戸時代の荷造りと荷役

江戸時代にはさまざまな商品が生産され流通しましたが、その荷造りとなると、絵画資料や文書史料、比較的近年まで行われてきた荷造り法などから推察はできるものの、実際の詳細まではあまりよくわからないというのが実情です。

かつては品物や地方ごとにいろいろな荷造りが行われていた上、荷造りはそもそも荷解きを前提に行われるため、実物が残存することとは数十年前のものですら大変まれです。各種の荷造りの具体的な包装方法、量目、地方ごとの荷造り法の違いなどが、ある程度まとまって追えるようになるのは明治期以降ですが、それでも実際に復元できるところまで判明している例は非常に少ないといえます。

明治18年(1885年)の農商務省事務局『商品荷造法改良意見』には、東京府下に集散する15種類の品物について地方ごとの荷造り法の現状が記されていますが、多くは江戸時代以来の荷造り法を踏襲しているものと思われまゝ。この史料からは、俵(米・石灰・塩)、箆しめかすで包み小口をかがる(マ槽)、箆・菰こもで包む(和紙・麻苧・生糸)、線綿、木箱カマスに入れ箆(絵具染料・生糸)、板ではさみ箆で包む(陶磁器)、壺茶、櫃茶・絹織物、櫃茶、樽(砂糖・酒・油・蠣灰)など、品種・地方ごとにさまざまな荷造りの様子がやや詳しくうかが



蔵屋敷への米俵の水揚げ 『米穀売買個人蔵出世車図式』より。

や詳しくうかが

えます。

しかし、日本人の主食である米の荷造りである俵にしてからが、地方ごとに量目や製作方法がまちまちで、詳しい研究も今日に至るまで行われていません。文政9年(1826年)の大坂への諸藩の廻米の記録では、1俵3斗3、4升から4斗を中心、5斗から2斗8升まで各種の俵を見ることが出来ます。このように1俵の容量が異なっていたのは、貢租率や習慣の違いなどのほか、険阻な陸路をたどる地方では軽量の俵が用いられ、水運の便のよい所は重い俵に仕立てるなど、輸送上の都合もあったようです。ちなみに、米俵が1俵4斗(約60キログラムに相当)に統一されていくのは、米が商品として規格化されていく明治時代になってからのことです。

ところで、昭和戦後期に包装の大きな変革が行われる以前には、荷物は概して重いものが多かったため、江戸時代にあっても、荷物を船から水揚げしたり蔵入れや蔵出しをする仲仕(港などで荷物をかついで運んだ人)には力自慢の者が多く、一度に2俵3俵を担ぐ者もいたといえます。

中井竹山『草茅危言』(1789年)によれば、当時の大坂には、蔵仲仕(諸藩の蔵で働く仲仕)が3千人、米出し仲仕(米問屋が使い、諸藩の蔵から米を搬出する)とその配下の者が5千〜6千人いたとあります。同書には「蔵仲仕には賃銭が支払われない代わりに、『刺米』といって竹筒で米を抜き取ることが認められており、1俵につき5合が決まりだが実際にはその何倍も刺し増しているようだ、また、女達が諸侯の蔵屋敷に集団で出かけ、地面に落ちた米を掃き集めて持ち帰る『つつほ掃い』も行っている」と書かれています。「刺米」の実際は時代により事情が異なりますが、一種の特権であり、仲仕たちはこうした利権によって一定の自立性を保っていたと考えられています。

江戸時代の生鮮品物流

古典落語に「千両蜜柑」という噺があります。わがまま者の若旦那が鬱々としてるので訳を聞くと、夏場なのにどうしてもミカンが食べたいと言います。うっかり安請け合いた番頭さんは、主人から脅かされて町中を必死で探し回ります。やつとのことで蔵にミカンを大量に貯蔵していた店を探し当てますが、ミカン箱を開けていくと当然どれも腐っています。ようやく1つだけ腐っていないミカンを見つけますが、値段はなんと1個千両：という噺です。

現在見聞きできる「千両蜜柑」では、蔵に積まれていたミカンの容器は木箱ということになっています。しかし、これが幕末以前の江戸時代であったならば、本当は籠であったはずですが、当時、ミカンは蜜柑籠に詰められて長距離海上輸送されていたからです。

江戸は人口百万を超える大消費都市でしたから、そこでは多くの生鮮品が消費されていました。野菜類は近郊農村から運ぶので問題はないわけですが、ミカンの場合、冬場の輸送とはいえ、紀伊国(和歌山県と三重県南部



『紀伊国名所図会』(後編卷之二・部分)に描かれたミカンの荷造り。

静岡県立中央図書館蔵



「蜜柑籠」
有田市みかん資料館蔵

の遠方から江戸に運んでこなければなりません。生鮮品の長距離大量輸送という点では、最も古い例といえるでしょう。紀州の有田地方では毎年百万籠ものミ

カンを各地に出荷したといわれ、江戸には数十万籠が送られていたようです。ミカンは風通しのよい籠に入れ、上部には石菘(しょうぶ)という菘(ぶ)に似た植物の葉を詰め、四角に切った藁(わら)で蓋をして縄で編み回して荷造りしました。石菘にはミカンを冷やし腐敗を防ぐ意味があったようです。輸送の際には、1艘の廻船に大体3〜5千個の蜜柑籠を積んだといえます。

有田市に残る蜜柑籠を見ると、材料を節約して薄くはいだ竹を用いており、これは昭和戦前期に青果物が長距離輸送されるようになった際に用いられた使い捨ての籠とよく似ています。有田地方の蜜柑籠は幕末には木箱に転換したとされますが、木箱で運ばれるようになった青果物も、ミカンが最初だったのではないかと考えられます。

同じ生鮮品でも腐りやすい鮮魚の場合、江戸周辺の房総・相模・伊豆沿岸に至る漁村では、押送船(おしおくりぶね)という快速船を用い、江戸・日本橋の魚問屋まで急送していました。押送船は7挺の櫓(こ)で漕ぎ、ある史料には帆柱が3本あったとあり、「生魚を積、暑中にも六、七十里の灘をも渡る」と記されています。

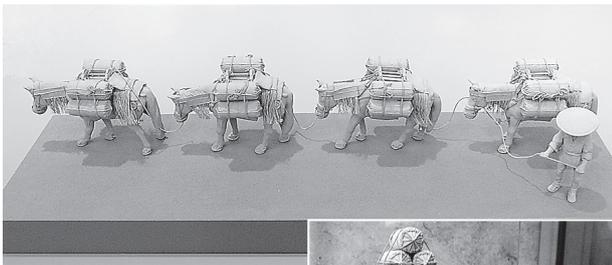
各浦々から毎日、江戸へ鮮魚を運んだ押送船は江戸の魚問屋に從属していましたが、これは魚問屋が鮮魚荷を安く大量に確保するために、集荷・輸送に至る流通機構を支配しようとしたためでした。スピード第一なので、魚問屋の支配下の押送船は、浦賀の番所(海上の関所)も取り調べなしで素通りできました。東海地方でも押送船は活動しており、駿河湾の魚が馬背で伊豆半島を横断し、東海岸の網代から江戸へ押送船で送られたり、駿河湾、三河湾、伊勢湾でも魚荷を運ぶ押送船の活動がみられました。

鮮魚は内陸部には馬背で運ばれ、駿河・伊豆の鮮魚や海産物が甲府から信州の諏訪、高遠、飯田まで陸路を輸送されていたといえます。生鮮品であっても広範囲に流通していたことには驚きを覚えます。

江戸時代の陸上輸送手段

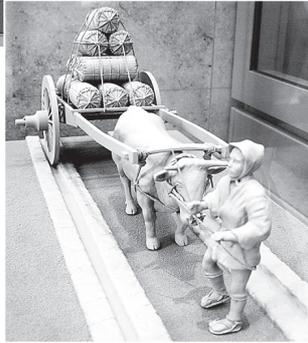
江戸時代の物資輸送ではもっぱら海や川の船が活躍していましたが、船という効率的な輸送手段が利用できない内陸部では、馬背や牛背などによる陸上輸送も広い範囲で行われていました。江戸時代の街道の輸送では、宿場ごとに馬を交代させて荷を積み替えて継ぎ送る公的な輸送システム（伝馬制度）が整えられ、商品荷物もこのシステムで輸送することができました。しかし、各地の農山漁村で商品生産が盛んに行われるようになり、商品流通が広範囲で活発化してくると、いかに早く、安く、安全に商品を輸送するかという物流の問題が、より重要度を増してくるのは当然のことでした。

宿場ごとにいちいち荷物を積み替える輸送方法では時間もかかり荷傷みも多く、また公用輸送が常に優先される輸送制度にあつては、荷主の輸送需要に十分に応えることができなかったため、そこに新たな輸送の担い手が必要とされるようになります。信州の中馬ちゅうまと呼ばれた輸送業者もそうした人々でした。



上：信州中馬の模型。積んでいるのは塩俵。

右：大津・京都間の牛車輸送の模型。3里にわたって車専用の道に石が敷かれ、車輪の走行により石が磨り減り、わだちが凹んだレール状になっていた。⁽⁵⁵⁾



いずれも物流博物館蔵

ばれた輸送業者もそうした人々でした。宿場の馬は1疋につき1人の馬士が付くのに対し、中馬の場合3、4疋から5、6疋の牛馬を1人の馬方・牛方が追い、宿場ごとに牛馬を交代させずに付け通す方法をとったほか、輸送ルートも馬が通ることができる道であ

ば畔道あせでも通ったといわれるように、柔軟な輸送を行いました。本州の中央内陸部では、例えば天竜川は河口付近を除いては河川輸送はほとんど行われず、富士川も河口近くの河岸から72キロほどさかのぼった鰍沢かじかざわ（山梨県南巨摩郡富士川町）付近が遡航限度であり、そこから先は牛馬による輸送に頼るほかありませんでした。中馬は、水運という効率的な輸送が困難な条件下で発達した陸上輸送の形態であつたといえるでしょう。

中馬の活動範囲は広く、信州、甲州だけでなく三州、尾州、上州に至る広範囲な地域で盛んに活動していました。そのため商品荷物の輸送特権をもつ宿場との間には度々訴訟沙汰が生じましたが、信州中馬の場合は18世紀後半には幕府の公認を得るに至ります。この時の調査では、1万9千疋近い中馬の頭数が確認されています。中馬はこのように宿駅制度を否定する形で発展したため、過重な負担をかけられた宿場と異なり、近代になると中牛馬ちゅうま会社が設立され、新しい時代に対応していくことができたと考えられます。⁽⁵⁶⁾

しかし、こうした中馬に限らず、農間余業的な駄賃稼ぎは全国各地で広く行われていました。初めは農民が自分の牛馬で自分の商品荷物を運んでいたものが、やがて他人の荷物を運ぶ駄賃稼ぎをしたり、これを専業に近い形で行うようになったものと考えられます。ところで、同じ陸上輸送でも、江戸時代には車輸送はあまり行われていませんでした。江戸や京都、大坂、名古屋、駿府などでは人力の荷車が使われ、荷を運ぶ牛車も京都周辺、江戸、駿府、仙台などでみられましたが、街道上では車の使用が大津・京都間など一部を除き幕末まで禁止されてきました。⁽⁵⁷⁾これは車の増加による馬の減少や宿場の輸送システムの弱体化を、幕府や諸藩が望まなかったことなどによると考えられます。また、日本では古代以来、馬車輸送というものが幕末に至るまで、ほとんど行われませんでした。その理由については現在でも定説がありません。

開港と横浜貿易

第10章 近現代の物流



横浜に運ばれた茶はこの絵のように外国商館で輸出用に荷造りし直された。中国茶の荷造り法を用いたもので、花鳥画を貼った茶箱に納めた鉛板の箱に茶を詰め、蓋をして目張りをし、さらに外装材で包みラベルを貼った。⁶⁾「皇国製茶図会」より。 入間市博物館蔵

近代はそれまでの時代と違い、画期的な産業の拡大と輸送手段の技術的発達によって、生産と消費を結ぶ時間と空間の克服をめざす「物流」が大きく変革された時代といえるでしょう。こうした動きは世界的な動向と密接に結びついて進展しました。ここでは近代のはじまりとして、幕末の開港について少し触れておきたいと思います。幕末といわれる時代は、嘉永6年（1853年）陰暦6月3日にペリーが浦賀に姿を見せた時に始まり、これを契機に日本は近代という時代に移行していったといえるかと思われます。日本の開国は、西欧で成立し地球の東西へ向かった資本主義の波が日本で出会い、全世界がその影響下に入ったことを意味していました。

日本に開国を要請したアメリカにとつて、大陸横断鉄道の開通の後、北米西海岸と中国大陸を結ぶ蒸気船による太平洋航路を実現する上で、補給地としての日本の開国は必然的に行われるべき事柄でした。アメリカの日本への関心は単に貿易上の問題だけではなく、キリスト教と科学技術を中心としたアメリカの新しい文明を、世界に広げていく使命感と不可分のものだった

たようです。当時ようやく現実化し始めていた蒸気船による自由な交通で世界を一つに結ぶために、燃料となる石炭を豊富に産出する日本は、必要な役割を果たすべき存在だと考えられていたのです¹⁾。太平洋航路で東西が結ばれることで、欧米の作り上げた交通網による地球の周回ルートが完成し、日本は世界市場の中へと組み込まれていくこととなります。

安政5年（1858年）にアメリカ・オランダ・ロシア・イギリス・フランス5か国と結んだ修好通商条約に基づき、翌年にまず箱館・神奈川（横浜）・長崎が開港します。横浜では開港後に生糸が大量に輸出されるようになり、茶や蚕種（蚕の卵）も盛んに海外に送られるようになりました。慶応3年（1867年）の横浜の輸出入額では、生糸が約54%、蚕種が約23%、茶が約17%を占めており、横浜は輸出生糸のほぼ100%を扱っていました。生糸の主な輸出先はイギリス、次いでフランスで、茶は主にアメリカで消費されていました。輸入も綿織物・毛織物・綿糸・砂糖などが運ばれ、横浜の輸出入貿易額は1860年から67年の間に5倍に増え、横浜港はこの間、常に全国貿易額の3分の2以上を占めていました²⁾。

こうした横浜への物資の出入りには、馬背などによる陸路のほか、和船による水運が多く利用されていました。従来から関東の河川や江戸内湾で発達していた舟運が、横浜開港後にも活躍していたようです³⁾。また、開港に際しては、横浜一港に限って荷車の利用が許可されましたが、文久2年（1862年）には諸街道での荷車の利用が許可されるようになりました⁴⁾。開港後の横浜には、飛脚問屋もいち早く進出して営業を行っていました⁵⁾。

海外貿易という大きな経済的刺激の下、物流にとっても新しい時代が始まるようになっていました。

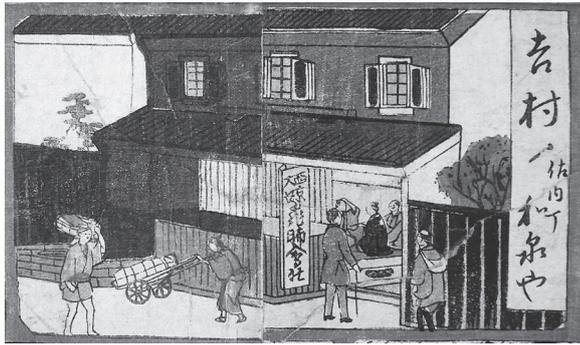
明治の内陸輸送網

明治時代になると、陸上輸送の分野では、それまでの輸送制度に代わる新たな仕組みを模索する試みが、しばらくの間続きました。

江戸時代の道路輸送の基本となっていたのは、諸街道で行われていた伝馬と助郷の制度でした。すなわち、各宿場に置かれた問屋場に一定数の人馬を用意して宿ごとに荷物を継ぎ送り、人馬が不足する場合には周辺の村々からこれらを調達するという方法です。

しかし公用輸送に際しては無料か時価の半額ほどの賃銭で人馬の提供が求められたため、特に幕末維新期の動乱による公用通行の増大やインフレ等により、宿財政は瀕死の状態におかれています⁷⁾。

新たに政権の座に就いた明治新政府にとって、宿場や周辺地域に多大な負担を与えるこのような公的輸送システムを維持していくことは困難で、数年にわたる試行錯誤の末、最終的には民間委託によって、全国的な陸運と内陸水運の物流の仕組みが整えられていくことになりました。



明治初期の双六（すごろく）の1コマで、飛脚問屋「和泉屋」の店頭が描かれている。和泉屋は陸運元会社設立の中心となり、この店舗はのちに内国通運会社本店となった。店先の看板には「西京大坂飛脚会社」とある。内国通運会社はのちに日本通運株式会社に発展した。歌川広重(三代)「全盛富貴寿古録」(部分) 物流博物館蔵

その際、政府が注目したのは、江戸の定飛脚問屋仲間が中心となって、明治5年(1872年)6月に設立した「陸運元会社」という会社でした。彼らはすでに明治4年の官営郵便の開始に際して、「定飛脚陸走会社」という組織を立ち

上げ、郵便と激しい競争を行っていましたが、これは双方にとって不利であることは明らかでした。そこで、駅通頭(駅通寮の長官)だった近代郵便の創始者・前島密が説得を行い、飛脚問屋側は重要な家業であった信書の通送から撤退することと引き換えに、新たな運送会社を立ち上げて郵便業務に必要な諸種の輸送業務を請け負うという内諾を交わしていました。

もともと飛脚問屋には相応の資本があった上、幕末には北海道から九州に至る広範なネットワークをもっており、新時代に対応する能力さえあれば、政府の保護を受けて全国的な物流網を作る主体となるには恰好の存在とみなされたと考えられます¹⁰⁾。

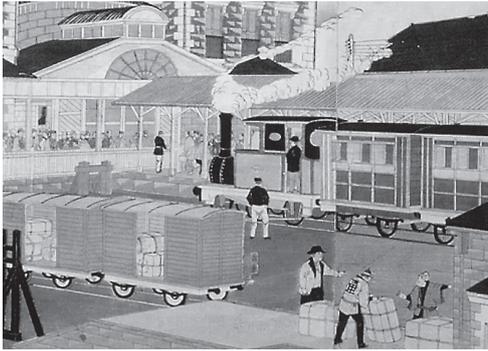
同社は明治6年6月には、全国の水陸運輸をほぼ独占する特権を政府から与えられ、各地に社員を派遣して、それまでの運輸業者などに入社を勧奨し、全国的な陸上・水上輸送網を作り上げていきました。興味深いのは、そうしたネットワークが、郵便路線と並行して形成されたと考えられる点です。これは、陸運元会社が現金入りの書状や郵便業務に必要な郵便脚夫の賃金・郵便取扱所への手当金・切手やその売却代金などの輸送を請け負っていたことが背景にあります¹¹⁾。

陸運元会社は各地の運送業者を再編し、短期間のうちに全国に3480か所に及ぶ拠点を展開したといい、拠点ごとに継ぎ立てを行行形でこれらをつなぐ定期便網を開設し、明治8年には「内国通運会社」と改称して全国的な内陸輸送の統括者となっていきます。また、明治7年には東海道に馬車便を開業し、明治10年には利根川水系に川蒸気船を就航させるなど、新しい輸送手段の導入も図っています。このような全国的な輸送網の確立は、政府が進めていた殖産興業政策(明治政府の指導で行われた資本主義の育成策)の一環であり、必要不可欠な事業だったといえるでしょう。

鉄道と小運送

明治5年（1872年）9月12日（新暦10月14日）、日本で初めての鉄道が新橋・横浜（現在の桜木町）間に正式開業しました。¹⁴ それまで、東京・横浜間は徒歩で8〜10時間、新しい輸送手段だった馬車でも4時間程度、蒸気船を利用しても2時間〜2時間半ほどの時間がかかっていました。¹⁵ 新橋・横浜間の距離は約29キロあり、当時の鉄道はこれを53分で結んだので、徒歩に比べれば約10分の1に距離が短縮されたことと同じになります。従来、陸上輸送では機械力の利用は一切行われていなかったわけですから、鉄道の開業は大変画期的なことだったといえるでしょう。

鉄道の開業当初は旅客営業と旅客の手荷物輸送のみでしたが、翌6年9月15日には、同区間で小荷物と貨物の営業が始まり、¹⁷ 鉄道という新しい輸送手段による物資輸送が開始されました。しかし、貨車を使って鉄道で貨物を運ぶといっても、鉄道は駅間の輸送しか行わないため、荷主にとっては駅から先の集配や、鉄道に積み込む際の面倒な手続きを代行してくれる業者が必要となります。



新橋停車場における内国通運会社による鉄道貨物取扱いの光景。三代広重画「東京名所之内新橋ステーション蒸気車鉄道図」(部分) 明治8年(1875年)以降の作品と思われる。 物流博物館蔵

新橋・横浜間の鉄道輸送でも、貨物営業の開始当初から、当時の三井組が許可を得て、集配作業や貨物のとりまとめと鉄道への引き渡し、「為替貸付荷物」の取扱いなどの業務を行っていました。「為替貸付荷物」とは、いわゆる荷為替を扱っていたということで、荷

主は貨物を三井組に引き渡すことで商品代金の大半を手ででき、送り先からの代金の回収は三井組が行ったと思われる。つまり、のちの貨物引換証（運送人が目的地において証券の正当な所持人としての運送品を引き渡す責務を負う有価証券）の発行と同様の業務がすでに行われていたわけです。¹⁸

このような鉄道貨物の取扱業は、当初三井組が一家独占の状態で行っていましたが、明治8年3月以降は内国通運会社をはじめ、各社に参入が認められるようになりました。¹⁹ こうした鉄道の前後の輸送を行う業務は、のちに「小運送業」と呼ばれるようになりますが、これは鉄道などを「大運送」と呼んだのに対応した言葉でした。

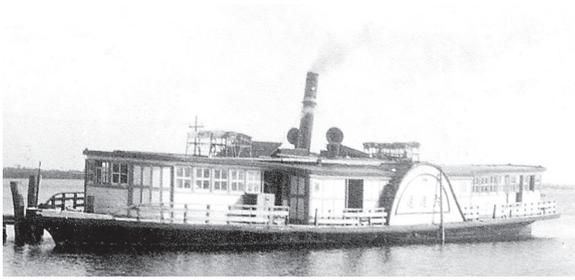
鉄道貨物輸送は鉄道網の拡大とともに発展していきましたが、これとともに鉄道貨物取扱業もなくてはならない存在となっていました。道路輸送・水運による全国的な輸送ネットワークを形成していた内国通運会社も、明治20年代後半以降は道路輸送から撤退し、鉄道貨物取扱業を社業の中心とするようになりました。同社は現業部門をもつ運送店としての性格ももっていました。駅から先の実際の輸送業務の多くは各駅前の傘下の運送店が行っていたので、同社は中央の統轄会社として、傘下の運送店間で生じる複雑な運賃の貸借計算を重要な業務としていました。

鉄道輸送の発展とともに、こうした計算会社は次々と設立されるようになり、駅前の運送店も大きな駅になると数十店がひしめくという状況が生じ、過度なダンピングなど過当競争が激しくなってきました。いくら近代的な鉄道網が整備されても、駅から先の輸送品質が低下しては効率的な輸送はおぼつかなくなるとして、やがて政府もこれを問題視するようになりました。業界の利害も加わり、昭和初期になると、中央と地方で小運送業の大合同という業界再編が強力に進められていくこととなります。

近代の河川輸送

これまでみてきたように、明治初期、政府は国内の内陸輸送ネットワークの確立のため内国通運会社に保護を与え、また新たな輸送手段である鉄道建設に着手しましたが、この時期には他にもさまざまな交通運輸上の施策が国家によって行われていました。道路や内陸運河の建設、港の改修や築港、三菱汽船会社の保護による内航・近海での欧米資本の海運企業の排除など、これらは大久保利通が主導した殖産興業政策の一環として実施されたもので、近代国家建設に必要な不可欠な全国的な運輸機構の確立を目指したものでした。

すなわち、牛馬背や人担・荷車・馬車などによる道路輸送とこれを補完・能率化する河川輸送、河口で河川水運と接続する内航海運、さらに鉄道路線により、全国的な輸送システムの構築が図られ、物流の基盤整備が目指されたといえます。その後、明治22年(1889年)の東海道線、同24年の日本鉄道による上野・青森間の全通などを経て、日本は本格的な鉄道時代を迎えることとなります。⁽²⁰⁾ しながら、一方でこの時代には河川や湖沼の水運も、内陸部の輸送において当時の道路輸送とは比べものにならない輸送能力をもち、引き続き重要な役割を保持し続けました。



昭和2年(1927年)撮影の利根川の通運丸。通運丸は内国通運会社が明治10年に就航させた川蒸気船。関東地方に広大な航路網を広げたが、同社は1919年(大正8年)に通運丸事業から撤退し、以後、東京通船(株)が事業を引き継ぎ、昭和9年頃まで営業した。通算で少なくとも87船体の就航が確認できる。⁽³⁰⁾ 物流博物館蔵

全国の河川をみると、川船の航路延長が10里(約40^{キロメートル})以上の河川水系が67、これに5里以上の河川水系を加えると94となり、⁽²¹⁾ このうち

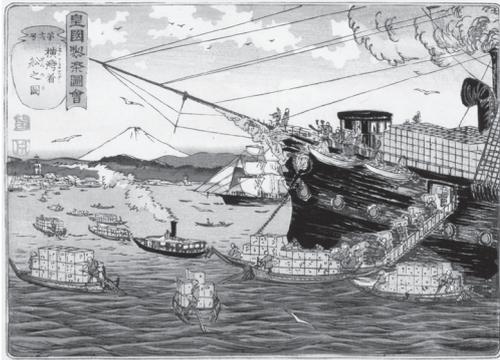
航路延長が30里以上の主要27河川水系だけでも、明治19年(1886年)の段階で11万3千余隻の船が存在していました。日本の河川は流路が短く急流という特色があるため、多くの河川では五十石未満の川船が多く、⁽²²⁾ 百石以上の川船は、北上川、利根川、荒川、木曾川、淀川、吉野川などの限られた河川で数多く活躍していたようです。⁽²³⁾

明治6年(1873年)以降、政府から道路輸送とともに全国の河川輸送における独占的な特権を与えられた内国通運会社は、こうした各地の河川の河岸問屋を輸送ネットワークの中に組み込んでいき、河川輸送の組織化を行っています。このような河川輸送は、当時の政府にとって、内陸部において鉄道を補完する重要な輸送手段と考えられていました。

また、北上川、利根川、信濃川、木曾川、淀川、筑後川の各河川や、琵琶湖、霞ヶ浦、北浦、猪苗代湖などの湖沼では、⁽²⁵⁾ 早いところから、民間資本による蒸気船の就航がみられるようになります。輸送手段の近代化への試みがなされています。利根川や江戸川筋、霞ヶ浦、北浦には中小資本の蒸気船が多数就航して競合するようになり、内国通運会社も明治10年にこの地域での蒸気船営業に進出していきます。⁽²⁶⁾

鉄道の発達で河川輸送に与えた影響はさまざまで、鉄道によって大きな打撃を受けて衰退した場合もあれば、逆に繁栄したケースもあり、地域によっては昭和10年代になっても存続していた例もあります。⁽²⁷⁾ 和船の場合、時間はかかっても安い運賃で荷物を運び、小回りが利くというのが特徴といえ、輸送手段の選択肢として存在意義があったといえます。最終的には自動車輸送が水運に終止符を打ちますが、⁽²⁸⁾ 東京では運河での舢舨(はしけ) (河川や運河、港湾内などで貨物を運んだ小型の船。曳航される場合が多いが自航するものもある) などによる都市内水運が重要な役割を果たし、⁽²⁹⁾ 昭和30年代まで活躍していたことをご記憶の方も多いと思います。

近代の海上輸送



輸出用の山城産茶を運んで横浜港に到着した国内航路の蒸気船の荷役作業の様子。「皇国製茶図会 第十三号 横浜着船之図」明治18年 入間市博物館蔵

西洋列強の外圧により開国を余儀なくされた日本にとって、近海や沿岸航路に進出する外国商船への対抗策を講じることは、対外自立を確保する上で幕末以来の重要な課題でした。そのため、蒸気船や西洋型帆船の導入を進める必要があり、初めは雄藩（経済力や政治力のある有力藩）や政府所有船を貸与または払い下げて、日本の海運企業の育成が図られました。

明治3年（1870年）設立の廻漕会社（わが国最初の汽船会社）や、この業務を継承する形で同5年に発足した日本国郵便蒸気船会社は半官半民の海運企業でしたが、事業としては結局失敗し、政府は明治8年以降、岩崎弥太郎（三菱財閥の創業者）の郵便汽船三菱会社に強力な保護を与えることで、外国船の排除を企図しました。三菱は、日本に進出していたアメリカの太平洋郵船やイギリスのP&O汽船との競争に勝利して、明治9年には汽船による沿岸航路の支配権を手に入れました。江戸時代に菱垣廻船を利用して荷積問屋はP&Oを利用していたので、この勝利はとくに京浜・阪神間での伝統的荷主による海運支配の打破という側面を持つていたといえます。³¹⁾

その後、政府の保護を受けた三菱に対する批判が高まり、政治的な対立も背景にあつて半官半民的な共同運輸会社が設立され、両社は激しい競争を行いました。が、両社の合併により明治18年（1885年）には日本郵船会社が設立されます。これに前後して中小船主が合同した大阪商船会

社、浅野回漕部（のちの東洋汽船）が誕生し、さらに三井物産でも回漕業（のちの三井物産船舶部）が本格的に開始され、海運業の代表的な企業が出そろうようになります。³²⁾ この内、三井物産船舶部（明治36年設置）は、荷主である総合商社が海運業務を内部化し、物流部門のマネジメントを行った点で注目されます。³³⁾

内航海運で使用された船舶についてみると、大和型帆船（和船）が西洋型船に追い抜かれた時期は、汽船や西洋型帆船に対抗した和船を5百石（約75ト）積み以上の船と考えると、トン数換算では明治10年代後半であろうと推察されています。また、汽船運賃もこの頃急速に低下し、帆船に対して汽船の優位が確立したといわれています。しかし、中小和船は汽船の寄港地と小規模港を結ぶ中距離の航路で引き続き長く活躍し、帆装や水密甲板などの技術改良が行われ、20世紀になつても増加がみられました。³⁴⁾

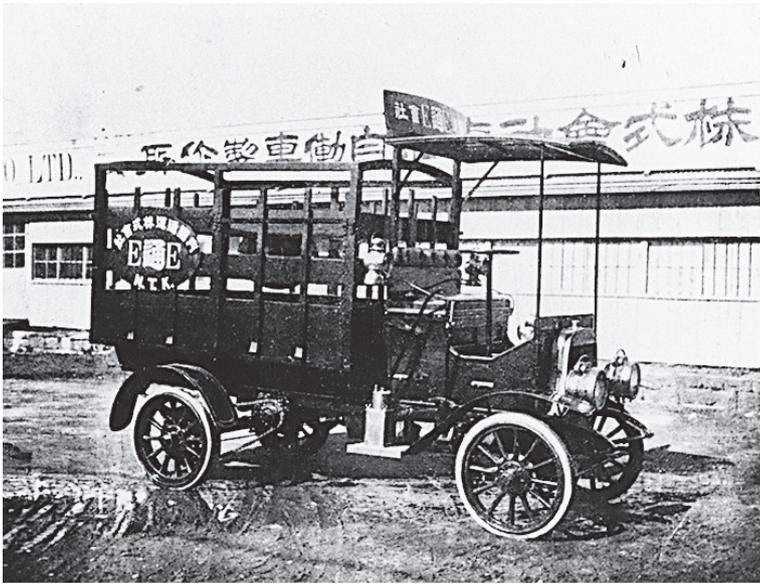
ところで、西洋型帆船や汽船の導入は輸送手段の近代化として捉えられますが、特に汽船は和船とは異なる原理で運航されていたため、従来の商慣行との齟齬（そご）が生じることがあつたようです。例えば和船の場合、穀物類や食塩、魚粕等は受け渡しの際に計量を行い、欠損分は船側の負担となつたのに対し、汽船は数（個数）渡しであつたので、荷造りの不備による貨物事故には一切責任をとらない方針でした。³⁵⁾ また、汽船は基本的に運賃積みで、和船や西洋型帆船のような買積みは行わなかつたようです。³⁶⁾

江戸時代には、菱垣廻船も樽廻船も荷主である問屋仲間や酒造家の強い支配を受けていました。つまり、ここでは物流部門が独占的な商人資本の管理下におかれ、荷物の混載、海難事故の防止や対処、輸送手段の確保などのマネジメントが行われていたといえます。荷主自ら物流のマネジメントを行つたといえる北前船などの買積船は、その後も柔軟性を生かして鉄道網の整備が進む明治30年代頃まで活躍しますが、江戸時代以来の荷主側の支配が崩れていったのも、この時期の汽船への転換の大きな特徴といえそうです。

効率化と機械化

明治以降の物流の歴史を見てみると、この時代はとくに鉄道・海運などで輸送手段の近代化が進み、輸送分野での機械化・技術革新という効率化・合理化が圧倒的な力を持っていたことが改めて痛感されます。

鉄道は明治39年（1906年）の鉄道国有法（局地的鉄道以外を国有化する法律）を経て幹線網の整備が進み、地方では軽便鉄道の開業が大正初期にピークを迎え、大正8年には国鉄の営業キロは約1万^キ、地方鉄道（私鉄）のそれは約3千2百^キに達していました。海運でも同年に船舶保有量が英米に次いで世界第3位となり、和船



（株）東京自動車製作所が大正3年（1914年）頃に製作し、内国通運（日本通運の前身）が購入した国産の1^トトラック。『日本帝国統計年鑑』によると、この年の全国の貨物トラック総数は110台。平成22年の統計では、トラック台数約621万台、軽トラックは約892万台（国土交通省調べ）。当時、今日のようなトラック輸送業の未来を想像した人が果たしていたのだろうか。 物流博物館蔵

から西洋型帆船への転換が進むとともに、さらに汽船に加え小規模の機帆船なども内航海運で活躍するようになりました³⁸。

これらに対し、道路輸送の分野では、初めは機械化ではなく、牛馬背や人担に対し、荷車や馬車・牛車など新たな車利用が輸送手段の効率化として展開しました。輸送量の増大を反映して、荷馬車や荷車の車輛台数は大正末期に至るまで大幅な伸びを示しています³⁹。

道路輸送の分野で機械化・トラック利用が始まるのは20世紀初頭のことでしたが、その利用が広がるのは、大正12年（1923年）の関東大震災の復興輸送でトラックが活躍したことがひとつのきっかけとなったといわれています⁴⁰。大正期には鉄道貨物などの集配作業においてもトラックの利用が進みましたが、しかし荷馬車をはじめ牛車や荷車が依然として重要な役割を果たしていました。ちなみに、震災前の大正11年の記録では、東京およびその周辺に鉄道で発着する貨物の5割が荷馬車、3割が駝、自動車と荷車はそれぞれ1割程度の割合で東京市内を運搬されていたといえます⁴¹。

他方、荷役部門においては、一部での大型機械の導入を除けば、雑貨などの積卸し作業はもっぱら人肩荷役など人力に頼っており、とくに小運送の現場は季節変動も大きかったため、低廉な労働力が確保できる限り、高価な荷役機械の導入は一部を除けば望むべくもなく、また技術やノウハウも全く未成熟の段階にありました。

鉄道や海運などの「大運送」に対し、駅や港から先の輸送を行う「小運送」の非効率性は明らかでしたが、効率性を機械化の徹底によって向上させることは困難でした。小運送運賃が大運送のそれに比べてかなり割高であり、これが第一次世界大戦後の物価騰貴の一因になっているとして、大きな社会問題にもなっていました⁴²。その一方で、当時は各駅でも系列ごとに小運送店が乱立し、ダンピング競争や不正の横行などによる輸送品質の低下も生じていました⁴³。

こうした業界の混乱を正すため、昭和初期には政府主導の形で小運送業界の大合同が実施されました。合理化のためには機械化ではなく組織の合同や統制など、システムの改変が不可欠であるとの認識が、当時の政府や業界には存在していたと考えられます。

この政策に基づき、明治以来の内国通運(株)は他の系列の大手企業を吸収・合併し、昭和3年(1928年)に国際通運(株)となり、その後、同社は昭和12年には半官半民の日本通運(株)に改組されました。各駅前などの地方の運送店も一駅一店制の下に合同が進み、昭和16年以降、これらの地方の合同店は日通へ経営統合されていきました。しかし結果的にこの統合は完成することなく敗戦により終了し、物流の本格的な改革は戦後に新たな展開を見せることとなります。

荷役現場での機械化に端緒がつけられたのは昭和20年代半ば以降のことで、フォークリフト、パレット、ローラーコンベア、コンテナなどの利用が次第に拡大していきました。それまで荷役作業を行う人々は、1俵約65^{キログラム}の俵を肩に担ぎ過重な労働に耐えていましたが、一方で機械化は人々の仕事を奪う結果をもたらしました。高度経済成長による労働吸収力のある産業の発展、人件費の高騰、人手不足などが機械化の普及に寄与したと思われませんが、大きな矛盾をはらみながら合理化が進展したと考えられます。

また、荷役の近代化とともに、包装の近代化も同時に進行しました。従来の木材・ワラ・竹などによる商品ごとに異なる包装はコスト的にも問題があり、ユニットロード・システムを導入する上でも、包装の規格化は必要であり、素材の転換は必然的でした。⁴⁷⁾戦後の高度経済成長に基づく経済環境が、これらの合理化を要請し、実現させたといえるでしょう。「物流」の概念も1950年代半ば頃に導入されています。「物流の時代」がまさに到来しつつありました。

トラック輸送と物流

トラックは当初、近距離の商品輸送や鉄道の集配作業(小運送業)を中心に利用されてきました。しかし、昭和初期になると、大和運輸(株)(現在のヤマト運輸(株))が中距離定期トラック便の運行に乗り出し、昭和10年(1935年)までに関東一円に1千^{キロメートル}に及ぶ路線網を形成するようになります。⁴⁸⁾同11年には定期トラック便業者650社が存在し、運行キロは1万1千^{キロメートル}近くに達していたといえます。⁴⁹⁾

戦前には501^{キロメートル}以上の長距離路線トラックは存在しませんでした。が、とくに鉄道の近距離貨物を中心にトラックへの移行が著しく、これには鉄道省も危機感を覚え、さまざまな対策をとっています。⁵⁰⁾運賃割引に加え、鉄道コンテナの導入(昭和6年)、また、「特別小口扱」の強化(昭和10年に「宅扱」と改称した鉄道による一種の宅配便)などは、トラックに対抗するため、鉄道が荷造り費の軽減やドア・ツィ・ドアのスピード輸送を目指したものでした。

戦前のトラック台数のピークは普通車では昭和15年の約6万台で、トラック輸送は戦争に阻まれてこれ以上の発達をみませんでした。が、新たな発展の契機が確実に芽生えていたことがわかります。

戦後のトラック輸送は、車輛の老朽化と車輛・資材不足、燃料難という困難な状況の中から出発しました。昭和20年代半ばにガソリンが回るようになるまでは、モクモクと煙を出して始動する薪ガスや木炭ガス発生炉付きの自動車などが走り回る光景が、そこかしこに見られました。その後、朝鮮戦争特需を背景に、自動車産業ではトラック、とくに小型四輪と小型三輪の生産が増加し、自動車産業の復興を牽引しました。⁵²⁾



薩堆峠（さったとうげ・静岡県静岡市）から見た由比の海岸沿いを走る名古屋発東京行のトレーラ。昭和24年制作の映画「物のながれ」（日本映画社）の1シーン。この場所には今日では東海道本線に加え、国道1号線、東名高速道路が並走している。このトレーラは、名古屋と東京を約20時間で結んでいた。 物流博物館蔵

1950年代から60年代半ばにかけて、家用トラックの分野では小型四輪・小型三輪が急増し、普通車もほぼ毎年1万台のペースで増加していきました。この頃、卸・小売業や、製造業の消費財・二次・三次製品部門などで、従来の荷馬車や荷車などが駆逐され、家用トラックへの切り替えが急速に進んだようです。道路輸送は本格的な自動車化の時代に入りました。

近距離・小口輸送を主とする家用トラックが増加する中で、営業用トラックは車輛の大型化・長距離化で家用トラックに対抗しました。長距離路線トラックの営業は東海道で1950年代初頭か

ら進められ、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を中心としながら、順次地方へ拡大していきました。1960年代に急速に進展した道路整備を背景に、営業用トラック業者間での競争が長距離路線便の増大を促したといわれています。同時に、路線トラックは小口貨物の長距離輸送化を促進し、小口貨物の流動性を高めることに貢献しました。

こうしたトラック輸送の発達、とくに路線便の発展は、個別的な荷主ニーズへの積極的で柔軟な対応による輸送サービスを提供し、明治以来、陸上貨物輸送の根幹を担ってきた鉄道輸送を揺るがし、昭和41年（1966年）にはトラック輸送がトンキロで鉄道を追い越すに至ります。それは明治以降、鉄道が体現してきた技術力による価値が、異なる別の価値に逆転された瞬間でした。

トラックは、人類が手にした初めての、個別的でフレキシブルなしかも道路さえあればどこへでも、素早く多くの荷物を運べる輸送機械でした。この特性が開花した時、初めて新たな物流の世界が開示され、その発展が促されたといっても過言ではないでしょう。「物流」の概念自体が、トラックの成長とともに生まれ、進化したと言いかけてもいいかもしれません。

「物流」を歴史的に考えた時、トラックは、「運ぶ」という営みを通じて人類が抱き続けてきた願望を、さまざまな面で実現した輸送手段だったといえるでしょう。今日、宅配便に見られるように、私たちは日本全国どこへでも、いつでも自由にモノを運ぶことが可能な社会に生きています。情報化の進展とともに、これを最終的に実現し、社会に定着させたのはトラックでした。しかし、そうしたトラック輸送が、同時にさまざまな社会問題を惹起してきたことも最後に記しておかなければなりません。その解決は今日もなお、私たちに課せられた課題でもあります。

◆ おわりに ◆

気の遠くなるような長い年月を通じて、人々は今日「物流」とよばれるさまざまな活動を営んできました。旧石器時代から始まって、無謀にも数万年に及ぶ物流の歴史を駆け抜けてきたため、本書ではそうした人々の営みの一端しか紹介することができませんでした。本書の元になったコラムの連載期間こそ2年4か月と長期に亘りましたが、執筆を終えてみると、ずいぶんと先を急いだ旅だったように感じています。本書をまとめるにあたり、明らかに不足していた説明や修正を加えましたが、不十分な点が多く、これらについての補足やご案内は、別の機会に譲りたいと思います。

最後に、稚拙な文章にお付き合いいただいた読者の皆様に、心から御礼を申し上げ、筆を擱きたいと思います。



物流博物館の外観

◆ 卷末資料

【註と主要引用・参考文献】

※註は筆者に記し、主要引用・参考文献は複数の章ごとにまとめ、A～Eに分割して記載した。また、通史についてはFに分類し、書名については一部を除きシリース名を省略した。初出が論文として発表された場合でも、単著や著作集に収録されたものについては一部を除き論文名、初出年代を省略した。

▼ 第一章 註

(1) 日本物流学会 ロジスティクス研究会「物流・ロジスティクス・SCM概念」(2007)
<http://www.logistics.society.jp/01L-concept.pdf>
 日通総合研究所(1991) p.3-5. 日本ロジスティクスシステム協会(2003) p.210(「物流」の項)。
 国立国会図書館の蔵書検索によると、「物流」という言葉が書名に登場するのは1969年以降となっている。

(2) 森(編)(1995)は、「物流史」の概念について初めて定義を示して考察を行った研究といわれる。同書に言及したE・中西ほか(編著)(2003)は、「物流」に注目することで近代の商品流通史の再構築を企図する視角を提示して行われた研究である。

(3) 日本では後期旧石器時代と呼ばれる時代以降に人類が活動したことが確実視されているが、これより古い4万年を大幅に超える可能性のある遺跡も調査されている。人類が日本列島で活動を始めた時代や、現生人類以外の人類の活動の有無については、まだ明確な通説が出ていないが、今後はこの3万5千年から4万年という数字も見直される可能性がある。稲田・佐藤(編)(2010)序文。田村(2011)序章、p.18-30。

(4) 堤(2009) p.5。
 (5) 堤(2004a) p.64。
 (6) 木村(2005) p.61、67。
 (7) 堤(2004b) p.90。
 (8) 堤(2004a) p.74-86。
 (9) 堤(2004b) p.87-89。
 (10) 池谷(2009) p.136-155。最寒冷期の海水準については未だ確実な値は得られていないというが、概ね130年前後ともいわれる。国立歴史民俗博物館(編)(2009) p.17。
 (11) 「埋め込み戦略」はL・R・ビンフォードによって提唱された。田村(2011) p.83-85。
 (12) 野口(2009) p.47-49。
 (13) 稲田ほか(編)(2010) p.6。ここであらう旧石器時代とは、註(3)で示した後期旧石器時代をさす。

(14) 稲田(2001) p.96、104。
 (15) 国武(2007)。旧石器時代後半期の最終氷期最寒冷期(約2万7千年-2万4千年位前)後半以降になると、信州の筑摩山地や八ヶ岳の黒曜石産地において、関東平野や周辺地域の集団が特定の場所に季節的なキャンプを営み、石器の量産を行うようになったとされている。それ以前の時代にも信州の黒曜石産地で黒曜石の採集は行われていたが、特定の場所で石材消費を行うキャンプが繰り返されることはなかったという(田村(2011) p.193)。このため、関東平野の地域集団から石器製作者集団が選抜されてこの地に派遣されたという説が安藤政雄氏によって出されている(安藤1996-7)。

▼ 第二章 註

本文中で参考にした国武氏の見解も、この時期には「埋め込み戦略」は成り立っていないとし、生業領域に活動の中心地が発生し、ごくまれに特定の石材採取を第一義的な目的とした移動が行われるようになったとしている。この問題については田村隆氏は、最終氷期最寒冷期には、食糧資源が豊富な南関東に人口が集中した結果、限られたエリアに多数の地域集団が並存することとなり、気候変動に伴う資源構造の変化とともにこの地域での食料資源が減少し、西関東からは筑摩山地へ、東関東からは磐城高地周辺へと長距離移動が開始され、特定エリアの反復居住が繰り返されたとする。田村(2011) p.194-195, 212, 229-234。
 (16) 堤(2004b) p.90。
 (17) 木村(2005) p.51-58。本文中の写真は同書P.39掲載の写真を参考にして作成。
 (18) 同右、p.78。

(1) 温暖化の時期と石器の使用開始時期については、国立歴史民俗博物館(編)(2009) p.13-21を、縄文時代の概要については、岡村道雄「縄文時代概説」(奈良文化財研究所(編集)(2005) p.103, 107-108, 山田昌久「縄文社会」(編集)(2005) p.162-164を、水産資源の利用と定住化に関しては林謙作「定住と縄文文化の成立」(同右) p.120および註1, 122を参照した。定住化に関しては、漁業の本格的な開始にもない、定置漁具の持ち運びの困難がこれを促した大きな要因のひとつとなったとの見解がある。西田(2007) p.36-41。なお、旧石器時代の海岸部の遺跡が現在は水没しているため不明ではあるが、旧石器時代にも魚類の利用が考えられるといわれている。国立歴史民俗博物館(編)(2009) p.15。
 (2) 小林達雄「勝坂式土器様式圏と火炎土器様式圏の対立」(奈良文化財研究所(2005) p.203-204。
 (3) 岡村道雄「縄文時代概説」藤田富士夫「地域間の交流、大陸との交流」(奈良文化財研究所(2005) p.111-112, 126-127)。
 (4) 交易に関する研究では、この時代に限らず、K・ボランニの経済人類学、これを受けたC・レンフリーの理論的なモデルなどが影響を与えている。互酬・再分配、市場の下での交換については、ボランニ・玉野井ほか(編訳)(2003) p.373-384。レンフリーについては常木(1991) p.178-191。小川ほか(編)(2000)所載の各論考では、交易など交流に関する欧米の諸理論が言及されている。

(5) 大工原豊「黒曜石交易システム」(小杉ほか(編)(2007))。
 (6) 栗島義明「縄文草創期の石材利用と石器組成―石鏃出現期における黒曜石利用―」(阿部(編)(2010))。堤(2004b) p.168-176。宮坂清「黒曜石鉱山」(小杉ほか編)(2007)。
 (8) 山口哲「霧ヶ峰黒曜石原産地における黒曜石採掘と流通」(阿部(編)(2010))、および註(前掲書)論文による。
 (9) 池谷信之「黒曜石の供給」(小杉ほか(編)(2007))。
 (10) 大工原(2002)、註(5)大工原前掲論文。これには批判もある。池谷(2009) p.224-225。

(11) 寺村(1995) p.122-125, 137-139。鈴木克彦「玉文化社会の形成」(『季刊考古学』89号(2004))。栗島義明「ヒスイとコハク石翠と紅が織りなす社会関係」(阿部(編)(2010) p.104-105。掲載写真のキャンプシジョンにある法量は礼文町教育委員会による。
 (12) ささまざまな威信財の広域移動の実態は、この時代の流通や交易がとくに活発化したことを示すのではなく、多様な威信財を必要とした地域社会の多様化と構造化に主たる要因があったという指摘がある。註(1)栗島前掲論文 p.105。
 (13) 忍澤(2006)。
 (14) 忍澤・戸谷(2001)。忍澤(2001)。忍澤成視「貝および貝製品の流通―貝製装身具研究の可能性―現生貝類調査成果からわかること」(小杉ほか(編)(2007))。戸谷(2006)。忍澤(2011) p.286, 333。なお、写真掲載の船橋市・古作貝塚出土の蓋付石器を運搬容器とする推定については、忍澤(2004) p.1267。田中英司「テポと交易」(小杉ほか(編)(2007)) p.293、ではこれを単にテポ遺構としている。

(15) 池谷(2005) p.58-59。
 (16) 堤(2004b) p.92-93。
 (17) 橋口尚武「縄文時代の舟と交流・交易」(『考古学ジャーナル』No.536)。
 (18) 池谷(2005) p.86-88。
 (19) 註(3)藤田前掲論文 p.127。三足の土器は日本海側を経路とした東北方と九州地方の交流に基づく可能性もある。B・国立歴史民俗博物館(2007) p.68。
 (20) 註(3)藤田前掲論文 p.128-130。

▽ 主要引用・参考文献 A 第一章・第二章

- ・阿部芳郎(編)2010『移動と流通の縄文社会史』雄山閣
- ・安藤政雄1997『旧石器時代の集団』(『駿台史学』第100号)
- ・池谷信之2005『黒潮を渡った黒曜石―見高段間遺跡―新泉社
- ・池谷信之2009『黒曜石考古学―原産地推定が明らかにする社会構造と変化―』新泉社
- ・稲田孝司2001『遊動する旧石器人』岩波書店
- ・稲田孝司2010『旧石器人の遊動と植民―恩原遺跡群―新泉社
- ・稲田孝司ほか(編)2010『講座日本の考古学』1(旧石器時代)上、青木書店
- ・小川英文(編)2000『交流の考古学』朝倉書店
- ・忍澤成視2001『縄文時代におけるオオツツノハガイ製貝輪の製作地と加工法―伊豆大島下高洞遺跡D地区検出資料からの検討―』(『日本考古学』12)
- ・忍澤成視2004『附章 千葉県中編さん資料(4)骨格貝製品収集資料』(千葉県歴史資料編 考古(4))
- ・忍澤成視2006『縄文時代におけるベンケイガイ製貝輪生産―現生打ち上げ貝調査を基礎とした成果―』(『動物考古学』23)のち忍澤(2011)に加筆修正して所収
- ・忍澤成視2011『貝の考古学』同成社
- ・忍澤成視・戸谷敦司2001『縄文時代におけるオオツツノハガイ製貝輪の新視点―東京都八丈町八丈島・八丈小島および鹿児島県上屋久町永良部島採集の現生オオツツノハガイの分析を中心に―』

- ・(『動物考古学』16)
- ・小田静夫 2003 『日本の旧石器文化』同成社
- ・小田静夫 2009 『新しい旧石器研究の出発点・野川遺跡』新泉社
- ・小野昭・春成秀爾・小田静夫(編) 1992 『図解・日本の人類遺跡』東京大学出版会
- ・金山喜昭 1993 『縄文時代前期における黒曜石交易の出現』(『法政考古学』第20号)
- ・金山喜昭 1998 『集落間の交流と交易』(『季刊考古学』第64号)
- ・木村英明 2005 『北の黒曜石の道・白滝遺跡群』新泉社
- ・国武貞克 2007 『石材と行動』(佐藤宏之(編)『ゼミナール旧石器考古学』同成社)
- ・国立歴史民俗博物館(編) 2009 『企画展示 縄文はいづから!? 1万5千年前にながらおこったのか』
- ・小杉康ほか(編) 2007 『ものづくり―道具製作の技術と組織』同成社
- ・小林達雄(編) 2006 『古代翡翠文化の謎を探る』学生社
- ・須藤隆司 2006 『石槍革命・八風山遺跡群』新泉社
- ・大工原豊 2002 『黒曜石の流通をめぐる社会―前期の北関東・中部地域』(安斎正人(編)『縄文社会論(上)』同成社)
- ・玉田芳英(編) 2009 『列島文化のはじまり』(史跡で読む日本の歴史)1。吉川弘文館
- ・田村隆 2011 『旧石器社会と日本民俗の基層』同成社
- ・田村隆・国武貞克 2006 『下野・北総回廊外縁部の石器石材(第3報)』(『千葉県史研究』第14号)
- ・堤隆 2004a 『氷河期を生き抜いた狩人・矢出川遺跡』新泉社
- ・堤隆 2004b 『黒曜石3万年の旅』日本放送出版協会
- ・堤隆 2009 『ジュラル版旧石器時代ガイドブック』新泉社
- ・常木晃 1991 『考古学における交換研究のための覚書(2)』(『東海大学校地内遺跡調査団「東海大学校地内遺跡調査報告(2)」』)
- ・寺村光晴 1995 『日本の翡翠―その謎を探る』吉川弘文館
- ・戸谷敦司 2006 『オオツタハ製貝輪研究の現状と課題』(『考古学ジャーナル』No.543)
- ・長門町立黒曜石体験ミュージアム 2004 『黒曜石の原産地を探る』(『鷹山遺跡群』新泉社)
- ・奈良文化財研究所(編集) 2005 『ドイツ展記念概説 日本の考古学』上、学生社
- ・西田正規 2007 『人類史のなかの定住革命』講談社学術文庫(原本)『定住革命―遊動と定住の人類史』新曜社、1986)
- ・日通総合研究所 1991 『最新 物流ハンドブック』白桃書房
- ・日本ロジスティクスシステム協会(監修) 2003 『基本ロジスティクス用語辞典』白桃書房
- ・野口淳 2009 『武蔵野に残る旧石器人の足跡・砂川遺跡』新泉社
- ・ポランニ、カール/玉野井芳郎・平野健一郎(編訳) 2003 『経済の文明史―ポランニ「経済学のエッセンス」』ちくま学芸文庫(原本)『日本経済新聞社、1975』)
- ・森泰博(編) 1995 『物流史の研究―近世・近代の物流の諸断面』御茶の水書房
- ・『考古学ジャーナル』No.536 (特集・船にまつわる考古学) 2005年10月
- ・『季刊考古学』第89号 (特集・縄文時代の玉文化) 2004年11月

▼第3章 註

- (1) 三好孝一「稲作の開始と青銅器生産」(A・玉田(編) 2009) P146~147。甲元眞之「稲作の伝播―フタ・水田・農村」(A・奈良文化財研究所(編集) 2005)。(国立歴史民俗博物館(2007) p.39。
- (2) 秋山浩二「年代測定法―近年の理化学的手法と弥生実年代論」(A・玉田(編) 2009) p.232~247。国立歴史民俗博物館(2007) p.38。
- (3) 小杉(2009)。
- (4) 春成秀爾「弥生時代概説・松木武彦「戦争のはじまり」」(A・奈良文化財研究所(編集) 2005) p.271~371。
- (5) 国立歴史民俗博物館(2007) p.73~74。
- (6) 森田稔「金属加工とその源流」(A・奈良文化財研究所(編集) 2005) p.291, 294~295。
- (7) 註(5)に同じ。
- (8) 野島永「鉄器の生産と流通(設案ほか(編) 2009) p.45、野島(2009) p.49。
- (9) 榎垣田佳男「石器の製作と使用」(設案ほか(編) 2009) p.39~40。
- (10) 深澤(2003)、深澤芳樹「港の出現と弥生船団」(A・『考古学ジャーナル』No.536)。掲載写真の吉岐市・原ノ辻遺跡の船着場については、宮崎(2008) p.90~93。安楽(2008)。原ノ辻遺跡は『魏史倭人伝』に登場する一支国の中心集落とされている。なお、掲載の船着場模型では、外洋航行した大型船が着岸した形に復元されている。しかし、この船着場は薩摩川に面しているため、実際には大型船は川を遡上せず、小舟に荷物を積み替えて船着場まで運んだのではないかと推定されている。安楽勉「原ノ辻遺跡と港」(A・『考古学ジャーナル』No.536)。
- (11) 宇野隆夫「交通と運輸の技術」(設案ほか(編) 2009) p.98。しかし、弥生古墳時代の天秤棒、背負い梯子の出土資料には若干疑問も残る。奈良国立文化財研究所(1993) p.116~119。
- (12) 註(11)宇野前掲論文 p.102。
- (13) 川崎保「赤い土器のクニの誕生」(川崎(編) 2008) p.20~23。
- (14) 下條信行「弥生石斧の本質」『弥生石斧の生産と流通』小野倫良「石包丁」(『季刊考古学』2010)。註(9)榎垣田前掲論文。
- (15) 町田勝則「伐採石斧」(『季刊考古学』2010)。
- (16) 町田勝則「各地における生産と流通 中部日本」(『季刊考古学』2010)。同ノ石器に弥生の社会を讀む(川崎(編) 2008)。
- (17) 森貴教「各地における生産と流通 北部九州」(『季刊考古学』2010)。註(16)町田前掲論文(2008) p.99~101。
- (18) 坪井(2001)。ただし、弥生時代の貯蔵穴と同様の遺構には、周溝と連結し排水機能を持つ用途の異なるものがあるという。宮本長二郎「弥生時代の建築」(A・奈良文化財研究所(編集) 2005) p.316。
- (19) 岡村道雄「縄文時代概説」(A・奈良文化財研究所(編集) 2005) p.105。註(18)宮本前掲論文 p.322~326。
- (20) 七田忠昭「弥生集落の展開」(A・玉田(編) 2009) p.174。
- (21) 同右 p.176。

▼第4章 註

- (1) 白石太一郎「古墳時代概説」(奈良文化財研究所(編集) 2005) p.244~426。
- (2) 野島(2009) p.10~11, p.240~241, p.250~252。
- (3) 野島氏の見解では、鉄資源入手による争いの形跡は確認できず、従来の石器を中心とした流通構造に対し、これと異なる原理による、対外交渉に基づく海外からの鉄資源入手・流通構造が及ぼした変革こそが、弥生社会を変えていったとする。
- (4) 都出(2005) p.27~34, 66~88。ここに示したような考え方は都出氏により「前方後円墳体制論」として提唱された。研究が進むにつれ、前方後円墳の地域差や系譜関係の多様さなどが明らかになってきている。土生田純之「古墳時代論」(『季刊考古学』2009)。
- (5) 註(1)白石前掲論文 p.415~416。大林組プロジェクトチーム(2002) p.98。
- (6) 高橋(1991) p.178。奈良国立文化財研究所(1993) p.116~117。
- (7) 森(1985) p.52。
- (8) 北條芳隆「竪穴式石室と埋葬儀礼」(奈良文化財研究所(編集) 2005) p.455。
- (9) 森(1985) p.67~68。
- (10) 朝日新聞大阪本社社会部(編) (1979) p.7~13。
- (11) マンフォード(1971) p.2899。
- (12) 岸本直文「古墳の時代―東アジアの中で」(岸本(編) 2010) p.42。森(1985) p.82~83。
- (13) 読売新聞西部本社(編) (2006)。
- (14) 次山淳「王権と交易の拠点」(岸本(編) 2010) p.161。
- (15) 岸本直文「巨大古墳群の成立―古市・百舌鳥古墳群」(奈良文化財研究所(編集) 2005) p.478~479。
- (16) 松原(2004) p.12~13。
- (17) 註(14)次山前掲論文。松原(2004) 第一部第一章。
- (18) 註(15)に同じ。都出(1989) p.381~383。
- (19) 註(14)次山前掲論文 p.171~172。
- (20) 森(1985) p.84~85。松原(2004) p.34~39。千田(2001) p.38~43。難波堀江は大川(天満川)であるとされている。
- (21) 千田(2001) p.50~58。難波大津が重要な機能を持ったのは5世紀代といわれ、のち難波堀江の入口付近に土砂が堆積するにつれ、難波大津が港としての役割を低下させ、大阪湾に面した難波御津(なわみつ)に難波津が外港の機能を持つようになったという。
- (22) 註(14)次山前掲論文 p.172~173。
- (23) 註(14)次山前掲論文 p.172~173。
- (24) 近江(2006) p.39~46。近江(2008) p.22。
- (25) 平野邦雄「鴻臚館」(『国史大辞典』吉川弘文館、千田(2001) p.43~44)。

(20) 岸本(編)(2010) p174.

▽主要引用・参考文献B(第3章・第4章)

- ・朝日新聞大阪本社社会部(編)1979『修羅—発掘から復元まで—』朝日新聞社
- ・安楽勉2008「一支国の船着き場遺構」『季刊考古学』第102号
- ・石野博信2008『邪馬台国の候補地—纏向遺跡—』新泉社
- ・大林組プロジェクトチーム2002『よみがえる古代大建設時代』東京書籍
- ・川崎保一(編)2008『赤い土器のクニ』の考古学』雄山閣
- ・岸本直文(編)2010『古墳の時代』(史跡を読む日本の歴史)2吉川弘文館
- ・国立歴史民俗博物館2007『弥生はいづから?—年代研究の最新線—』
- ・小林謙一2009『近畿地方以東の地域への拡散』(西本豊弘(編)『弥生農耕のはじまりとその年代』雄山閣)
- ・設楽博己ほか(編)2009『弥生社会のハードウェア』同成社
- ・千田稔2001『埋もれた港—小学館ライブラリー(原本・学生社)1974の加筆訂正版』
- ・高橋美久二1991『交通と運輸』(『古墳時代の研究』第5巻(生産と流通II)雄山閣)
- ・都出比呂志1989『日本農耕社会の成立過程』岩波書店
- ・都出比呂志2005『前後田墳と社会』塙書房
- ・坪井恒彦2001『食料の備蓄』(大阪府立弥生文化博物館(編)『弥生時代の集落』学生社)
- ・林巴奈夫(編)1976『漢代の文物』京都大学人文科学研究所
- ・野島永2009『初期国家形成過程の鉄器文化』雄山閣
- ・深澤芳樹2003『弥生時代の船、川を進み、海を渡る』(大阪府立弥生文化博物館『弥生創世記—検証—縄文から弥生へ—』)
- ・奈良国立文化財研究所1993『木器集成図録—近畿原始篇』
- ・奈良文化財研究所(編集)2005『ドイツ展記念概説—日本の考古学—』下、学生社
- ・松木武彦2001『人はなぜ戦ったのか』講談社選書メチエ213
- ・松原弘宣2004『古代国家と瀬戸内海交通』吉川弘文館
- ・マンフォード、ルイス1971『機械の神話—技術と人類の発達—』河出書房新社(原著: Lewis Mumford. *The Myth of the Machine*, Harcourt, Brace & World Inc. New York, 1967)
- ・宮崎貴夫2008『日本の遺跡32—原ノ辻遺跡—』同成社
- ・森浩一1985『巨大古墳』草思社
- ・読売新聞西部本社(編)2006『大王のひびき海をゆく—謎に挑んだ古代船—』海鳥社
- ・『季刊考古学』第106号(特集・古墳時代とは何か)2009年2月
- ・『季刊考古学』第111号(特集・石器生産と流通にみる弥生文化)2010年5月

▼第5章 註

(1) 阿部ほか(編)(1999) p267~268。

- (2) 近江(2008) p89, 103.
- (3) 近江(2006) p91~99. 近江(2008) p149~150.
- (4) 近江(2008) p164.
- (5) 武部(1985) p177~196.
- (6) 近江(2008) p171~173. p188~189.
- (7) 近江(2008) p186.
- (8) 中村太一「道と駅伝制」(吉村ほか(編)2005) p25~27, 37. 青木和夫「古代の交通」(F・豊田ほか(編)1970) p8~26. 木下(2009) p11~12.
- (9) 木本(2000) p69~74. 岸本(2006) p98~99, 171~173. 註(8)中村前掲論文 p29~33.
- (10) 岸本(2006) p9, 50.
- (11) 註(8)中村前掲論文 p24~45. 中村(2000) p28~47. 木本(2000) p146~157. 木下(2009) p11~21. 駅制・伝馬制は、当時の国家の支配のあり方と深く関わって使われていたと考えられている。七道は中央と地方を直接に最短距離で結ぶルートであり、こうした駅制における駅路は緊急時の情報伝達や、路次の諸国と深い関係をもつ必要のない使者、あるいは関係を持つべきでない者(外国使節など)が往来する道であり、調備などの貢納物を運ぶ連脚のように、国家と不可分の直接的な結びつきを意図させるべき者がこの道を通じた。市(1996)。また、伝馬は「伝」の一部を構成した制度と考えられている。「伝」とは地方の郡家を中心とした交通制度であり、旅行者に対する馬や船などの輸送手段、食糧の提供のほか郡家間の情報伝達なども含む雑多な内容を含み、駅制の整備に先行し、古くから地方豪族たちが有したネットワークであった。したがって、駅路とは別に「伝路」と呼ぶべきネットワークが存在した。そして律令国家が「伝」の機能の一部を統制下に置き掌握したものが伝馬であったという。馬場(1996)。伝馬を利用して中央派遣の使者や新任国司は天皇の代理人的存在であり、「伝路」は天皇の言葉(ミコト)が通る道という側面があり、「伝路」通行は路次諸国との接触を最大限に設定したものと考えられるという。市(同右)。なお、「伝路」を利用した者には伝馬を利用できない人々もいた。こうした駅制・伝馬制は時代とともに変化し、再編された。馬場(同右)。
- (12) 館野(1998) p374~379. 米などの重い荷や遠距離の場合は、律令国家成立の当初から船が用いられていたと考えられている。栄原(1992) p279~285. 加藤友康「貢納と運搬」(吉村ほか(編)2005) p155~158.
- (13) 加藤(1979) p257~258, 264~266. 「討論」(古代交通研究会(2004))
- (14) 加藤(1999) p188~189.
- (15) 小林茂一「荷車」(F・永原ほか(編)1985) p298. 力車は人の引く日常的な荷車である。加藤(1993)。
- (16) 橋本輝彦「奈良県桜井市・小立古墳出土の車輪について」(古代交通研究会(2004))。本書 p20写真参照。
- (17) 加藤(1979) p237~242. なお、8世紀初頭の木簡には「車借人」という言葉が見られ、車を使った小規模な輸送業務を行った存在ではないかと考えられている。加藤(1993)。
- (18) 加藤(1979) p242~244, 257. 館野(1998) p377.
- (19) 註(2)館野前掲書に同じ。

- (20) 同右。註(2)加藤前掲論文 p143~145. 『延喜式』主計上。
- (21) 奈良文化財研究所(2010b) p62~63.
- (22) 註(2)加藤前掲論文 p134~137. 貢納物の荷造りでは、運搬の利便性と中央での勘検(検査)に備えて規格化が図られていた。掲載写真および註(24)も参照。
- (23) 吉川(2005)。馬場(2008)は、荷札木簡は貢納者リストから作成され、貢納物と照合されて荷物に付され、国衙や中央での検査の際に役立てられたとする。
- (24) 同右。木簡は平城宮内裏北方官衙地区出土。奈良文化財研究所(1998) p58~59.
- (25) 加藤(1979) p224~236. 松原弘宣「河海交通—日本海交通を中心として」(吉村ほか(編)2005) p47~48.
- (26) 加藤(1979) p242, 257~258, 264.
- (27) 註(2)松原前掲論文に同じ。また、陸上輸送を基本としたのは海難時の被害の大きさを恐れたためとも言われている。なお、飛鳥浄御原令施行以前の684年に、土佐国からの税の輸送に船が用いられていたことが知られている。栄原(1992) p275, 278.
- (28) 加藤(1979) p250.
- (29) 註(2)松原前掲論文 p49.
- (30) 同右。加藤(1979) p270~275.
- (31) 車輪の全体は直径118.8センチと考えられるとい、用途は不明だが土砂の運搬などに使用されたものではないかとされる。註(6)橋本前掲論文。
- (32) 末松真澄「ウマと日本人」(西本(編)2008) p192. 松井(2005) p195. なお、着甲山古墳の内堀からは、築造後の4世紀前半の層位で木製輪が出土している。奈良県香芝市下田東遺跡からはやはり4世紀の土器と共存して木製輪が出土した。馬の普及時期は早まる可能性もある。B・石野(2008) p74~77.
- (33) 註(2)末松前掲論文 p194. 松井(1990) p40, 42.
- (34) 註(2)末松前掲論文 p195~196.
- (35) 註(2)末松前掲論文 p197.
- (36) 駄馬を表現したと考えられる片手綱で鞍のない埴輪土馬の出土がみられるという。吉川(1991)。
- (37) 増田(1996) p258~261.
- (38) 『日本書紀』天武天皇元年条。この例は駄馬の荷鞍を換えないまま乗馬に用いることができたことを示唆しているという。増田(1996) p268~270.
- (39) 阿部(1966) p378. 天平11年(739)に4俵から3俵に改められたという。この時代の量制は今日のものとは異なり諸説がある。当時は米1升を現在のほぼ4合ないしは6合で量る2通りの計量法があったとし、納米時(6合)と給付時など(4合)で使い分けていたとの見解がある。1升を現在の4合として、米1合=40匁(150匁)で重さを計算すると1俵30匁となり、1升を6合とすると1俵45匁となる。江戸期の駄載量と比較すると、1俵45匁の方が近い数字となる。小泉(1980) p146~152, 156~158, 168~170.
- (40) 吉川(1991)。
- (41) 同右。
- (42) 註(2)末松前掲論文 p200~202.
- (43) 鈴木(1968)。

▼第6章 註

- (1) 同右并(2001) p22~23.
- (2) 同右. 佐々木(2004) p12~15.
- (3) 佐々木(2004) p21~23.
- (4) 同右 p25~26. こうした動きとともに、10世紀以降、受領の中には桓武平氏の中の東国を拠点とした一門や、畿内周辺に拠点を持った清和源氏の一門のように、現地に拠点を築いて武士の棟梁として活躍する者も現れた。同右 p82~83.
- (5) 遠藤(1983). 森田(1988) p211.
- (6) 豊島郡衙の正倉はコの字型に配列され、東西の2列にはそれぞれ10棟の正倉が推定できるといふ。中島(2009). 郡司については佐々木(2004) p15~17.
- (7) B・松原(2004) p237.
- (8) 加藤(1979) p270~274. 第5章註(2)加藤前掲論文 p158~161.
- (9) 柳木謙周「商人と商業の発生」(F・桜井ほか[編](2002)) p102.
- (10) 「延喜式」主税式上、諸国運漕雑物功賃条。以下の記述はB・松原(2004) p176~199を参照した。
- (11) 1升を現在の4合として計算した。後段の50石も同じ。第5章註(9)参照。
- (12) 杉山(1978) p166~167. 瀬戸内海交通に比べ、日本海交通は割高だった。しかし、挟抄・水手の収入や船賃などの規定についてはさまざまな要因があったと考えられる。B・松原(2004) p194~197.
- (13) 加藤(1979) p278~279. 杉山(1978) p159~164.
- (14) 加藤(1979) p275~277. 戸田(1992) p189.
- (15) 東野(1999) p33~41. 東野(2007) p32~49.
- (16) 東野(1999) p117~148. 東野(2007) p146~175.
- (17) 渡邊誠「鴻臚館の盛衰」(荒野ほか[編](2010)) p275~276.
- (18) 同右 p277.
- (19) 宇野隆夫「特論 船」(吉村ほか[編](2005)) p294. 『本朝世紀』の記載。載貨重量は1升を現在の4合として計算した。量制が不明確なので、正確な数値の確定はむずかしい。第5章註(9)参照。
- (20) 鴻臚館や大陸商人に関する記述は、註(17)渡邊前掲論文 p281~293. 佐々木(2004) p90~95を参照した。
- (21) 川口(訳注)(1983) p279~280.
- (22) 同右 p106~116.

▽主要引用・参考文献C(第5章・第6章)

- ・阿部猛 1966 『律令国家解体過程の研究』新生生社
- ・阿部猛ほか[編] 1995 『日本古代史研究事典』東京堂出版
- ・荒野泰典ほか[編] 2010 『通交・通商圏の拡大』吉川弘文館
- ・市大樹 1996 『律令交通体系における駅路と伝路』(『史学雑誌』第105編第3号)
- ・遠藤元男 1983 『備馬の党の行動と性格』(遠藤元男先生頌寿記

- 念会[編] 『日本古代史論苑』
- ・近江俊秀 2006 『古代国家と道路』青木書店
- ・近江俊秀 2008 『道路誕生』
- ・加藤友康 1979 『日本古代における輸送に関する一試論―「輸送手段」の分析を中心として―』(原始古代社会研究会[編] 『原始古代社会研究』5. 校倉書房)
- ・加藤友康 1993 「くろま」の比較史」(『アジアのなかの日本史』VI「文化と技術」東京大学出版会)
- ・加藤友康 1999 『日本古代の牛車と荷車』(『車』(東京大学公開講座68) 東京大学出版会)
- ・加藤友康 2004 『日本古代における交通・輸送と車』大会テーマ「古代の車」検討のために」(『古代交通研究』第13号)
- ・川口久雄(訳注) 1983 『新猿蓑記』東洋文庫 424
- ・岸本道昭 2006 『山陽道駅家跡』同成社
- ・木下良 2009 『事典 日本古代の道と駅』吉川弘文館
- ・本本雅康 2000 『古代の道路事情』吉川弘文館
- ・本本雅康 2008 『遺跡からみた古代の駅家』山川出版社
- ・小泉袈裟勝 1980 『研(ます)』法政大学出版局
- ・古代交通研究会 2004 『古代交通研究』第13号
- ・柴原永遠男 1992 『奈良時代流通経済史の研究』塙書房
- ・佐々木恵介 1995 『古代東国社会と交通』校倉書房
- ・佐々木恵介 2004 『受領と地方社会』山川出版社
- ・佐藤信 2007 『古代の地方官衙と社会』山川出版社
- ・佐藤信[編] 2010 『奈良の都と地方社会』(『史跡で読む日本の歴史』4) 吉川弘文館
- ・下向井龍彦 2001 『武士の成長と院政』講談社
- ・杉山宏 1978 『日本古代海運史の研究』法政大学出版局
- ・鈴木健夫 1968 『平安時代における農民の馬』(『日本歴史』第239号)
- ・武部健一 2003 『道I』法政大学出版局
- ・館野和己 1998 『日本古代の交通と社会』塙書房
- ・戸田芳実 1992 『東西交通』(『同』歴史と古道 歩いて学ぶ中世史』人文書院)
- ・中島広顕 2009 『京都御殿前遺跡』(『日本古代の都衙遺跡』雄山閣)
- ・永田英明 1996 『律令国家の駅制運用』(『史学雑誌』第105編第3号)
- ・中村太一 2000 『日本の古代道路を探す 律令国家のアウトバ―』平井社新書
- ・奈良文化財研究所 1998 『なら平城京展98』図録)
- ・奈良文化財研究所 2010a 『平城宮跡発掘調査50周年記念 天平』との声をきく―地下の正倉院―平城宮木簡のすべて―
- ・奈良文化財研究所 2010b 『平城京 奈良の都のまつりごととくらし』
- ・西本豊弘編 2008 『動物の考古学』吉川弘文館
- ・馬場基 1996 『駅と伝と伝馬の構造』(『史学雑誌』第105編第3号)
- ・馬場基 2008 『荷札と木簡のかたるもの』(『木簡研究』第30号)
- ・東野治之 1999 『遣唐使船 東アジアのなかで』朝日選書 634
- ・東野治之 2007 『遣唐使』岩波新書 1104

- ・増田精一 1996 『日本馬事文化の源流』芙蓉書房出版
 - ・松井章 1990 『動物遺存体から見た馬の起源と普及』(『日本馬具大鑑』第1巻・古代上、日本中央競馬会)
 - ・松井章 2005 『狩猟と家畜』(上原真人ほか[編] 『暮らしと生業』岩波書店)
 - ・森田梯 1988 『備馬の党』(『古代の武蔵野 稲荷山古墳の時代とその後』吉川弘文館)
 - ・吉川真司 2005 『税の真進』(平川南ほか[編] 『文字と古代日本』第3巻・流通と文字、吉川弘文館)
 - ・吉川敏子 1991 『古代国家における馬の利用と牧の変遷』(『史林』第74巻第4号)
 - ・吉村武彦ほか[編] 2005 『人と物の移動』岩波書店
- ▼第7章 註
- (1) 永原(1998) p58~78, 94, 126~136. 網野善彦「荘園公領制の形成と構造」(網野(2008)) p11~26. 荘園は鎌倉時代以降も中世を通じて存在した。しかし、公領の占める割合も多く、その面積は全国を平均するとほぼ同程度に近いと思われる。永原(1998) p84~87.
 - (2) 桜井英治「中世の商品市場」(F・桜井ほか[編](2002)) p204. 新城(1994) p463. 交通・運輸上の問題とともに、東国と西国の自然条件に基づく生産のあり方こうした違いを求める見解もある。網野(1998a) p161.
 - (3) 南北朝(14世紀前半~14世紀末)以降は代銭納(本文に後述)などにより陸上輸送での宰領(夫領と称した)の存在はみられなくなっていくという。新城(1994) p927~928. 中世の荘園では夫役により年貢輸送を行う場合が多く、棍取や水手には食料用の米が支給される程度だといふ、夫役が多者委託に転化するなどで初めて功賃が加算された。同書 p444~448. また、12世紀末頃にはまだ全ての棍取が運送業者に成長しつつあったとはいえないというが、荘園の年貢輸送を請け負う業者の性格の強い棍取が存在していたとされる。C・杉山(1978) p172~180. なお、すでに8世紀には貢納物輸送に乗じて私物輸送を行う棍取があり、荘園年貢輸送においてもこれが行われ、棍取は年貢輸送以外にも交易なども盛んに行っていた。代銭納の普及や荘園の衰退などに伴う荘園年貢の輸送量減少と商品流通の活発化は、貢納物輸送に従事した棍取などの独立を促し、海運業者、また自ら商業に従事する海商としての活動をさらに本格化・拡大させたと推察されている。新城(1994) p910~943.
 - (4) 藤原(2004) p107~109.
 - (5) 中澤克昭「交通」(高橋[編](2010)) p1002.
 - (6) 同右 p105~106. この和賀江嶋に停泊する船舶には使用料としての課税があり、往阿弥陀仏またはその宗教集団の収益となったといふ。脇田晴子「中世の交通・運輸」(F・永原ほか[編](1985)) p110. この時代には海難事故の頻度は大変高く、多くの人命が失われた。宗教者が港の修築に携わったにはそのような事情もあった。新城常三「荘園年貢の輸送」(F・豊田武ほか[編](1970)) p53.
 - (7) 以下の記述は、井上聡「御家人と荘園公領制」(五味[編](2003))

- を参照した。
- (8) 10世紀末から12世紀にかけて、日本で初めて手形決済が発達した。この時代は律令政府による銅銭の流通が途絶した11世紀初頭と、宋銭が流入する12世紀半ばの間の、布と米という商品貨幣の時代に相当する。初期の手形的機能を持つ文書は、国家や権門が所管の倉や所領に宛てた支払い命令書などが、一定の譲渡性・流通性をもつ形で登場したものである。桜井英治「中世の貨幣・信用」(F・桜井ほか〔編〕2002) p.55～57。
- (9) このような仕組みは10世紀後半に起きた朝廷の財政構造の変化を背景にしている。註(8)桜井前掲論文p.56～57、101。調庸などの未達の累積・破綻により律令国家の徴税制度が再編され、受領が大きな役割を果たすようになった。佐藤(2001) p.218～220。やがて受領は現地に赴くことが少なくなっていくが、その背景にはここで述べたような任国支配のシステムの整備があったのではないかと推言されている。C・佐々木(2004) p.73～74。
- (10) こうした遠隔地に散在する領地経営のあり方は、鎌倉時代の終焉とその後時代の変化によって維持が困難となっていた。註(7)井上前掲論文p.173～174。
- (11) C・佐々木(2004) p.27～30。
- (12) 以下の記述は、註(2)桜井前掲論文p.204～219を参照した。
- (13) 鈴木(2007)。
- (14) 註(2)桜井前掲論文p.206。
- (15) 豊田(1982) p.196～198。
- (16) 宇佐見(1999) p.130～133。
- (17) 同右(1998) p.335。
- (18) 田中(1998) p.335。
- (19) 註(2)桜井前掲論文p.209。
- (20) 宇佐見(1999) p.143～144。
- (21) 同右p.73～103。綿貫(1998) p.71～138。
- (22) 「海民」という概念は網野善彦氏が提唱した。網野(1998b) p.25～29。また、以下の記述も同書p.30～32、57～61、網野(1999) p.122～133を参照した。
- (23) 高橋(編)2010 p.105。綿貫(1998) p.39～40。
- (24) 以下の記述は、世本(2002)を参照した。
- (25) 勝保(1986) p.190～191。
- (26) 為替という用語はないが、14世紀初頭に成立した送金(送米・送銭)用の替米(かえま)・替銭(かえぜ)のほか、同じ頃に割符(さいふ)とよばれる流通性を備えた手形が成立した。註(2)桜井前掲論文p.58～64。宇佐見(1999) p.216～254。
- (27) 榎原(2008) p.5～15、23、34～35、175～177。
- ▼第8章 註
- (1) 佐々木銀弥「商品流通と交通の発達」(永原ほか〔編〕1996) p.27。
- (2) 桜井英治「中世の商品市場」(F・桜井ほか〔編〕2002) p.225～226。
- (3) 天田(1999)。
- (4) 豊田(1983) p.28～29。
- (5) 以下の記述は、註(2)桜井前掲論文p.216～219を参照した。
- (6) 宇佐見(1999) p.26。
- (7) 徳仁親王(1982)。
- (8) 橋本雄「対明・対朝鮮貿易と室町幕府―守護体制」(荒野ほか〔編〕2010) p.116～125。
- (9) 註(3)に同じ。
- (10) 広島県立歴史博物館(2003) p.47。
- (11) 田中健夫「海外貿易の動向」(永原ほか〔編〕1996) p.91～92。
- (12) 市村高男「中世の航路と港湾」(荒野ほか〔編〕2010) p.293。
- (13) 村井・校注(1987) p.154～155。
- (14) 網野(1998b) p.267～270。金谷(1998) p.59～60。p.108～113。
- (15) 堺市博物館(2010) p.12。
- (16) 網野一郎「堺環濠都市遺跡における流通の様相―貿易陶磁からみた琉球貿易と朱印船貿易」(日本中世土器研究会〔編〕2001) p.93～95。
- (17) 網野一郎「港湾都市 堺における蔵遺構」(千田ほか〔編〕2010) p.240。
- (18) 矢田俊文「物資流通と蔵―文献史と中世考古学の融合―」(千田ほか〔編〕2010) p.40～41。
- (19) 註(7)前掲論文p.235、240～246。
- (20) 註(15)堺市博物館前掲書p.13。向井(2008) p.74。註(16)前掲論文p.94、100～104。
- (21) 公家・武家などによる贈答品も、当時の流通経済に大きな位置を占めていた。桜井英治「中世の貨幣・信用」(F・桜井ほか〔編〕2002) p.68～76。
- (22) 永原(1992) p.55～57。もともと、これらの関は荷の陸揚げ・積み替えを行った際に限り手数料を取った問の所在する船着場であったといわれる。註(1)佐々木前掲論文p.55。
- (23) 註(2)永原前掲論文p.61～70。註(1)佐々木前掲論文p.46～47。
- (24) 本多博之「戦国豊臣期の瀬戸内海水運と政治権力」(日本中世土器研究会〔編〕2011) p.166。
- (25) 同右p.184。永原(1997) p.195、198～199。
- (26) 真栄平房昭「中世・近世の貿易」(F・桜井ほか〔編〕2002) p.350～352。
- (27) 註(24)本多前掲論文p.171～172、184～185。
- (28) 以下の記述は、永原(1997) p.227～231、254～281、326～333を参照した。
- (29) 註(24)本多前掲論文p.179～182。
- ▽主要引用・参考文献D(第7章・第8章)
- ・ 荒野泰典ほか〔編〕2010 『倭寇と「日本国王」』(日本の対外関係)4 吉川弘文館
- ・ 網野善彦 1994 『日本社会再考―海民と列島文化―』小学館
- ・ 網野善彦 1998a 『東と西の語る日本の歴史』講談社学術文庫
- ・ 本・そして、1982 『海民と日本社会』新人物往來社
- ・ 網野善彦 1998b 『海民と日本社会』新人物往來社
- ・ 網野善彦 2008 『網野善彦著作集』第3巻、岩波書店
- ・ 宇佐見隆之 1999 『日本中世の流通と商業』吉川弘文館
- ・ 榎原雅治 2008 『中世の東海道をゆく―京から鎌倉へ、旅路の風景』中公新書
- ・ 勝保鎮夫 1986 『売買・質入れと所有観念』(朝尾直弘ほか〔編〕『日本の社会史』第4巻(負担と贈与))
- ・ 金谷匡人 1998 『海賊たちの中世』吉川弘文館
- ・ 五味文彦(編)2003 『京・鎌倉の王権』吉川弘文館
- ・ 埼玉県立博物館 1978 『埼玉県立博物館展示解説―古美術―』
- ・ 堺市博物館 2010 『よみがえる中世都市 堺―発掘調査の成果と出土品―』
- ・ 笹本庄治 2002 『異郷を結ぶ商人と職人』中央公論社
- ・ 佐藤泰弘 2001 『日本中世の黎明』京都大学学術出版会
- ・ 新城常三 1994 『中世水運史の研究』塙書房
- ・ 鈴木康之 2007 『中世瀬戸内の港町 草戸千軒町遺跡』新泉社
- ・ 千田嘉博ほか〔編〕2010 『都市と城館の中世―学融合研究の試み―』高志書店
- ・ 高橋慎一郎(編)2010 『鎌倉の世界』(史跡で読む日本の歴史)6 吉川弘文館
- ・ 田中克行 1998 『中世の惣村と文書』山川出版社
- ・ 豊田武 1982 『中世日本の商業』(豊田武著作集)第2巻 吉川弘文館
- ・ 豊田武 1983 『中世の商人と交通』(豊田武著作集)第3巻 吉川弘文館
- ・ 永原慶一 1997 『戦国期の政治経済構造』岩波書店
- ・ 永原慶一 1998 『莊園』吉川弘文館
- ・ 永原慶一ほか〔編〕1996 『南北朝内乱と室町幕府(下)』(『日本歴史体系』6)山川出版社
- ・ 徳仁親王 1982 『兵庫北関入船納帳』の一考察―問丸を中心として―(『交通史研究』第8号)
- ・ 日本中世土器研究会(編)2011 『考古学と室町・戦国期の流通 瀬戸内海とアジアを結ぶ道』高志書院
- ・ 林屋辰三郎(編)1981 『兵庫北関入船納帳』中央公論美術出版
- ・ 広島県立歴史博物館 2003 『広島県立歴史博物館―展示案内―』(改訂版)
- ・ 藤原良章 2004 『中世都市と交通体系』(歴史学研究会・日本史研究会)編 『中世の形成』(『日本史講座』3) 東京大学出版会
- ・ 向井互 2008 『海域アジアの貿易陶磁とコンテナ陶磁』(四日市康博)編著 『モノから見た海域アジア史』九州大学出版会
- ・ 村井章介(校注) 1987 『老松堂日本行録』(朱希環)著(岩波文庫)
- ・ 矢田俊文 1999 『中世水運と物資流通システム』(『日本史研究』第448号)
- ・ 綿貫友子 1998 『中世東国の太平洋海運』東京大学出版会
- ▼第9章 註
- (1) 深井(1999) p.30～31。
- (2) 今谷(1985)。
- (3) 註(1)深井前掲論文p.17～24。
- (4) 以下の記述は、児玉(1966)、同(1986)を参照した。
- (5) 註(3)に同じ。豊臣系大名は伝馬賦課数が数十足あり、徳川氏の伝馬数が可能となる前提を用意したものである。

- (6)当初は無賃の伝馬以外は武士も町人も御定賃銭で宿人馬を使用できた。註(1)前掲書P30。
- (7)滝本(編)(1914) p486。
- (8)註(1)深井前掲書P55。
- (9)以下の記述は、上村(1994) p7、11、28、31、35、50、51を参照した。
- (10)安達(1998) P152。
- (11)斉藤善之「菱垣・樽廻船と内海船」幕藩制流通構造解体過程と海運集団(吉田ほか(編)(1992)) p8。掲載資料に描かれた菱垣廻船には櫓が描かれており、大型化した帆走専用船とはやや異なる。
- (12)石井(1995a) p48、49、157。
- (13)同右P247。
- (14)同右P9、76。
- (15)同右P265。上村(1994) p224、225。
- (16)近世廻船による難船率は、ほぼ5%程度という。上村(1994) p458。なお、以下の記述は、柚木(1979) p51、55、58、60、72、80、171、172、上村(1994) p36、42、石井(1995a) p333、342を参照した。
- (17)菱垣廻船の場合、集荷から積荷、出帆までに30から40日を要したという。柚木(1979) p58。また、樽廻船は菱垣廻船に比べ、相対的に市場原理に連動し得る運賃設定が可能な点に経営的な優位が見られるという。註(1)斉藤前掲論文P58、64。
- (18)註(1)斉藤前掲論文、斉藤善之「総論 流通勢力の交代と市場構造の変容」(斉藤(編)(1996)) p38、43。
- (19)川名(2007) p18。
- (20)川名(1988) p29、34。川名(2007) p17、19、57、60。青木(2011)。
- (21)川名(1984) p55、63。川名(2007) p27、30。
- (22)川名(2007) p18。
- (23)川名(1984) p60、67。
- (24)川名(1984) p105、107。川名(2007) p112、114。
- (25)丹治(1984) p52、53。
- (26)川名(2003) p236。
- (27)以下の記述は、日本通運(1962) p30、95、藤村潤一郎「情報伝達者・飛脚の活動」(丸山(編)(1992))を参照した。
- (28)「定飛脚」の公許は三郡一体で求めたが京大坂は除外された。しかし飛脚使は往返があるため、京・大坂とも「定飛脚」の会符(荷に立てる札)を荷に挿し(大坂は文政2年(1819)以降)、また「定飛脚」を称する場合もあった。拙稿「史料解題」(「駒通志料」を読む会(2011) 註(8))「駒通志料」を読む会(2013) p101、102。
- (29)巻島(2010)。
- (30)拙稿「史料解題」(「駒通志料」を読む会(2013))。
- (31)註(28)前掲稿(2011)。
- (32)「御番衆定飛脚鑑賞」(児玉(編)(1974)) p612。早飛脚の幸領と馬士が夜間盗賊に襲われた記載による。
- (33)魚の搾りかすで肥料に用いた。
- (34)ワラで粗く織った筵。
- (35)芋麻(カラムシ)から作った糸。
- (36)ワラで編んだ袋状のもの。
- (37)鈴木(1975) p22、23。
- (38)農商務省事務局(1885) p3。
- (39)大豆生田稔「東北産米の移出と東京市場」(中西ほか(編)(2003))。
- (40)「米穀売買出車図式」(1785年刊)。日本経済叢書刊行会(編纂)(1916) 所収 p222。
- (41)滝本(編)(1915) p474、475。
- (42)森下(2003)。
- (43)今村(編)(1929)。
- (44)有田市誌編集委員会(編)(1974) p772、774、829、830。
- (45)上村(1994) p160。
- (46)有田市誌編集委員会(編)(1974) p830。
- (47)石井(1995b) p164、167。
- (48)今西幸蔵「今西氏家船廻墨私記・坤」(宮本ほか(編)(1970))
- (49)享保6年(1721)浦賀番所改の開始以後、ここを通過する押送船は必ず日本橋の魚問屋に登録しなければならなくなった。荒居(1963) p362、388。
- (50)胡桃沢(2006)。
- (51)増田(2005) p66。
- (52)以下の記述は、同右P20、28、101、102、によった。
- (53)丸山(1988) p256。
- (54)熊井(1987) p23。小林茂(荷車)(F・永原ほか(編)(1985)) p301、311。京都では天保期に牛車が減少し、鳥羽街道二条城間の城米輸送に人力の荷車が利用されていた。久保(2012)。
- (55)このような道を車道といひ、敷かれた石を車石とよぶ。車石の敷設は、東海道の京都・大津間のほか、竹田街道・鳥羽街道にみられた。樋爪(1993)。大津市歴史博物館(2012)。
- ▼第10章 註
- (1)服部(1931)。園田(1993) p70、p84。小風(2012)。
- (2)横浜市(1959) p519、547、558、563、572、574。
- (3)高村直助「水上のシルクロード」(吉田ほか(編)(1992)) p358、359。西川(1993) p210、214。
- (4)横浜(神奈川)開港の際の車使用の許可(安政6年6月)については神奈川県(1978) p511(史料番号三三四)、および神奈川県(1983) p960。文久2年の車使用の許可については、児玉(編)(1979) p345(史料番号八四三)、「徳川実記 四一四二」。
- (5)藤村(1989)。
- (6)物流博物館(2004) p4。
- (7)以下の記述は、日本通運(1962) p97、162、山本(1983)第1章、第6章、武智(1978) 第2部第2章・第3章を参照した。
- (8)金子(1981)。
- (9)藤村潤一郎「通信と飛脚」(F・児玉(編)(1992)) p300、302。
- (10)井上(2011)。
- (11)同右。増田(2003)。
- (12)内国通運(1918) p29。
- (13)増田廣實「移行期の交通・運輸事情」(山本(編)(1986)) p16。
- (14)品川・横浜間の仮営業開始は旧暦5月7日(新暦6月12日)。日本国有鉄道(1969) p94、95。
- (15)篠原(1987) p16、23、37、39。同書によると成駒屋の馬車は京浜間を4時間、サザランド会社の馬車は横浜・築地間を2時間半としている。
- (16)日本国有鉄道(1969) p427。
- (17)同右P420、421。日本貨物鉄道ほか(編)(2007) 上巻P8、9、中巻P735。
- (18)高村(1934)。
- (19)以下の記述は、日本通運(1962) p166、175、176、182、201、212、248を参照した。
- (20)註(13)前掲論文P13、21。
- (21)黒崎千晴「明治前期水運の諸問題」(運輸経済研究センターほか(編)(1979)) p162。
- (22)黒崎(1979) p91、第2表より。
- (23)註(21)黒崎前掲論文P163。
- (24)註(22)黒崎前掲論文P90、91。
- (25)小野寺(1992)。
- (26)村越博茂「明治期・関東地方における蒸気船交通史の概観」(川蒸気合同実行委員会(編)(2007))。
- (27)増田(1991)。
- (28)松村(1980)。
- (29)岡島(1989)。
- (30)川蒸気合同実行委員会(編)(2007) p28、30。
- (31)近世以来の荷積問屋は、海損保障・倉庫保管・陸上小運送の無料提供などの旧来の取引慣習の改善を図った三菱をポイントしていた。これに対し、三菱は荷積問屋や倉庫業、海上保険業を営むことで集荷を強力に推進した。小風(1995) p137、163、164、168、175。
- (32)註(13)前掲論文P41。
- (33)大島久幸「三井物産における輸送業務と備船市場」(中西ほか(編)(2003))。
- (34)小風(1995) p201、208。
- (35)遠藤(1919) p119。同書によれば、和船で行われていたこのような石渡し・貫渡しは、西洋型帆船でも同様に行っていたという。また、汽船の場合、荷役時間に制限があり、積卸し作業も手荒くなったという。なお、ここでの計量作業は「秤廻し」とよばれる方法によったものと思われる。全体の貨物から一部を抽出して内容を秤で計量し全重量を定めるもので、その方法は地方によって異なっていた。小揚職と呼ばれる者が持ち上げて動も量ることも行われた。鈴木(1965) p245、250、472、590。C・小泉(1980) p60、70、97、102。
- (36)山口和雄「近代的輸送機関の発達と商品流通」北陸・北越地方の場合」(山口ほか(編)(1986)) p85、89。
- (37)第9章註(1)前掲論文P63。
- (38)原田勝正「鉄道優先時代の交通・運輸」(山本(編)(1986)) p61、63。青木栄一「交通・運輸技術の自立」(I政策)(山本(編)(1986)) p79、83。日本貨物鉄道ほか(編)(2007) 上巻P50。増田廣實「交通・運輸技術の自立」(IV沿岸海運と河川舟運)(山本(編)(1986)) p104、110。

(39)運輸経済研究センターほか(編)(1979)「所収の輸送統計(戦前編)表21諸車保有台数」による。

(40)同右P60。増田廣實「交通・運輸体系の統合(Ⅲ道路)」(山本(編)(1986))P140。

(41)老川慶喜「第一次大戦後の東京市貨物集散状況と小運送問題」(老川慶喜ほか(編著)(2000))P292。

(42)たとえば九州・若松駅では1896年に石炭船積用の水圧クレーンと水圧ホイスト(炭積機)が設置され、戸畑では1905年には大型ホイストが設置され、同港は筑豊炭の主要輸送港となった。中村尚史「北部九州における近代的交通機関と商品流通―肥後米移出を中心に―」(中西ほか(編)(2003))P59、67。クレーンは主に造船や製鉄などの生産現場で明治期から使用されていた。オークラマテハ研究所(1998)P22~24。

(43)ペルトコンベアは1919年に北海道炭礦汽船などが導入した例が早い事例という。オークラマテハ研究所(1998)P211。戦前の国鉄における機械荷役の概要については、平原(推定)(1955)およびこれを所収の「荷役と機械」第2巻第5号(国鉄荷役特集号)に紹介がある。

(44)東海道線平塚駅から汐留駅に鉄道輸送され神田青物市場に運ばれた生野菜の場合、小運送運賃が鉄道運賃の6倍以上に達したという。また、駅や荷卸場、水陸連絡の設備にも不備があり、荷役力の不足を招いていた。註(老川前掲論文P301)304。

(45)以下の記述は、日本通運(1962)P223~225、271~273、279~283、384~388を、中心に参照した。

(46)平原(1954)P320~325。

(47)日通総合研究所(1964)P148~149、160。

(48)大和運輸(1971)P70~71。

(49)日本トラック協会(編)(1967)P60。

(50)小運送合同自体がトラックへの対抗策という面を持っていた。大和運輸(1971)P53~55。日本通運(1962)P251~255。また、以下の記述は、日本通運(1962)P241~242、259~260、日本貨物鉄道ほか(編)(2007)上巻P53~54を参照した。

(51)運輸経済研究センターほか(編)(1979)「所収の輸送統計(戦前編)表20自動車保有台数(2)」による。

(52)以下の記述は、関谷(2000)、同(2002)、同(2004)、野尻旦「定期トラック路線網の形成過程」(野尻(2005))を参照した。

▽主要引用・参考文献E(第9章・第10章)

- ・青木敏雄(2011)「利根川東遷」という幻―思想論的東遷批判と戦国期の利根川」(利根川文化研究)35
- ・安達裕之(1998)『日本の船 和船編』船の科学館
- ・荒居英次(1963)『近世漁村史の研究』新人社
- ・有田市誌編集委員会(編)1974『有田市誌』
- ・石井謙治(1995a)『和船Ⅰ』法政大学出版局
- ・石井謙治(1995b)『和船Ⅱ』法政大学出版局
- ・石井常雄(2001)『馬力』の運送史』白桃書房
- ・井上卓郎(2011)『日本における近代郵便の成立過程』(郵政歴史文化研究会(編)『郵政資料館 研究紀要』第2号)
- ・今谷明(1985)『室町時代の伝馬について』(小笠原長和(編)『東

国の社会と文化』梓出版社)

- ・今村信雄(編)1929『名作落語全集』第1巻(開運長者篇) 駸人社書局
- ・上村雅洋(1994)『近世日本海運史の研究』吉川弘文館
- ・運輸経済研究センターほか(編)1979『近代日本輸送史―論考・年表・統計』成山堂書店
- ・『駅通志料』を読む(2011)『郵政資料館蔵「東海道宿毎対日記」下』(郵政歴史文化研究会(編)『郵政資料館 研究紀要』第2号「駅通志料」を読む)2013『通信総合博物館蔵「東海道取次所示談書連印帳」(郵政歴史文化研究会(編)『通信総合博物館 研究紀要』第4号)
- ・遠藤吉平(1919)『荷造改良に関する意見』(非売品)
- ・老川喜喜ほか(編著)2000『商品流通と東京市場―幕末・戦前期―』日本経済評論社
- ・オークラマテハ研究所(1998)『マテハン昭和史』オークラ輸送機
- ・大津市歴史博物館(2012)『車石―江戸時代の街道整備』(企画展示図録)
- ・岡島建(1989)『近代東京における都市内水運について』(人文地理)第41巻第6号)
- ・小野寺淳(1992)『近代移行期における船舶の分布とその輸送力』(筑波大学人文地理学研究所)第16号)
- ・金子一郎(1981)『陸走会社について』(『日本歴史』第396号)
- ・神奈川県(1978)『神奈川県史 資料編』10(近世7 海防・開国)
- ・神奈川県(1983)『神奈川県史 通史編』3(近世2)
- ・川蒸気合同展実行委員会(編)2007『川の上の近代―通運丸と関東の川蒸気船交通史―』
- ・川名登(1982)『河岸に生きる人々 利根川水運の社会史』平凡社
- ・川名登(1984)『近世日本水運史の研究』雄山閣
- ・川名登(2003)『近世河川水運史 近世日本の川船研究(上)』日本経済評論社
- ・川名登(2007)『河岸』法政大学出版会
- ・久保孝(2012)『二条城への城米輸送ルートと鳥羽車組』(車石・車道研究会ほか(編)『車石・車道の謎研究―成果と課題―』)
- ・熊井保(1987)『江戸の牛』都史紀要32 東京都
- ・胡桃沢勘司(2006)『東海の押送船』(『交通史研究』第59号)
- ・黒崎千晴(1979)『明治前期の内陸水運』(新保博ほか(編)『近代移行期の日本経済』日本経済新聞社)
- ・小風秀雅(1995)『帝國主義下の日本海運 国際競争と対外自立』山川出版社
- ・小風秀雅(2012)『十九世紀における交通革命と日本の開国・開港』(『交通史研究』第78号)
- ・児玉幸多(1965)『近世宿駅制度の研究(増訂版)』吉川弘文館
- ・児玉幸多(1966)『宿駅』至文堂
- ・児玉幸多(1986)『宿場と街道 五街道入門』東京美術選書
- ・児玉幸多(編)1974『近世交通史料集』7(飛脚関係史料) 吉川弘文館
- ・児玉幸多(編)1979『近世交通史料集』9(幕府法令下) 吉川弘文館
- ・齊藤善之(編)1996『新しい近世史』3(市場と民間社会)

新人物往来社

- ・坂内誠一(1988)『若い目の見た日本の馬―聚海書林
- ・篠原宏(1987)『明治の郵便・鉄道馬車』雄松堂出版
- ・鈴木直一(1965)『江戸における米取引の研究(増補版)』柏書房原本・四海書房、(1935年)
- ・鈴木直一(1975)『米穀流通経済の研究 近世以降』成文堂
- ・須藤利一(編)1968『船』法政大学出版局
- ・関谷次博(2000)『戦後復興期―高度成長期におけるトラック輸送の発展過程―長距離輸送、車両大型化および小口輸送の変遷』(大阪大学経済学)49巻3・4号)
- ・関谷次博(2002)『戦後復興期から高度成長期にかけての国鉄貨物輸送衰退要因の分析―トラック輸送発展の側面から―』(『鉄道史学』第20号)
- ・関谷次博(2004)『戦後日本におけるトラックを中心とした輸送体系の構築―荷主企業の動向とトラック運輸業者の活動から―』(『鉄道史学』第22号)
- ・全日本トラック協会(1988)『トラック輸送40年のあゆみ』
- ・全日本トラック協会(1998)『全日本トラック協会50年のあゆみ』
- ・園田英弘(1993)『西洋化の構造』思文閣出版
- ・高村象平(1934)『三井組の鉄道貨物運送取扱に就いて』(『社会経済史』第4巻第7号)
- ・滝本誠一(編)1914『日本経済叢書』巻1、日本経済叢書刊行会
- ・滝本誠一(編)1915『日本経済叢書』巻16、日本経済叢書刊行会
- ・武知京三(1978)『明治前期輸送史の基礎的研究』雄山閣出版
- ・丹治健蔵(1984)『関東河川水運史の研究』法政大学出版局
- ・内国通運(1918)『内国通運株式会社発達史』
- ・中西聡ほか(編著)2003『商品流通の近代史』日本経済評論社
- ・西川武臣(1993)『江戸内湾の湊と流通』岩田書院
- ・日通総合研究所(1964)『日本の輸送革新(技術編)』
- ・日本貨物鉄道ほか(編)2007『貨物鉄道百三十年史』上巻・中巻・下巻
- ・日本経済叢書刊行会(編纂)1916『通俗経済文庫』巻1
- ・日本国鉄道(1969)『日本国鉄百年史』第1巻、交通協力会
- ・日本通運(1962)『社史』
- ・日本トラック協会(編)1967『日本トラック協会二十年史』日本トラック協会
- ・農商務省商務局(1885)『商品荷造法改良意見』
- ・野尻旦(2005)『新版 日本物流―流通近代化と空間構造』古今書院
- ・服部之総(1931)『汽船が太平洋を横断するまで』(同)『黒船前後』志土と経済』岩波文庫、1981年)
- ・種川修(1993)『京津間の車石敷設工事』(『大津市歴史博物館研究紀要』創刊号)
- ・平原直(1954)『荷役現場を守る人々』荷役研究所
- ・平原直(推定)1955『国鉄荷役80年の歩み(写真グラフィック)』(荷役と機械)第2巻第5号(国鉄荷役特集号)
- ・深井甚三(1994)『幕藩制下陸上交通の研究』吉川弘文館
- ・藤村潤一郎(1989)『横浜における飛脚屋と郵便役所』(『創価大学

- 人文論集』創刊号)
 ・物流博物館 2004 『昔の荷物(二)図鑑』
 ・古島敏雄 1975 『古島敏雄著作集』第4巻(信州中馬の研究) 東京大学出版会
 ・ヘッドリック、D. R. 1989 『帝国の手先—ヨーロッパ膨張と技術—』日本経済評論社(原田勝正ほか[訳]・原著: Daniel R. Headrick, *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, Oxford University Press, New York, 1981)
 ・巻島隆 2010 『近世後期における主要街道の飛脚取次所—定飛脚問屋「京屋」のネットワーク—(和泉清司[編]『近世・近代における地域社会の展開』岩田書院)
 ・増田廣實 1991 『殖産興業政策と河川舟運』(柚木学[編]『日本水上交通史論集』第4巻、文獻出版)
 ・増田廣實 2003 『陸運元会社による全国運輸機構の確立と郵便関連事業』(『郵便史研究』第16号。のち、増田(2009)に改稿の上所収)
 ・増田廣實 2005 『商品流通と駄賃稼ぎ』同成社
 ・増田廣實 2009 『近代移行期の交通と運輸』岩田書院
 ・松村安一 1970 『水上交通』(古島敏雄ほか[編]『明治大正郷土史研究法』朝倉書店)
 ・丸山雍成 1989 『日本近世交通史の研究』吉川弘文館
 ・丸山雍成[編] 1992 『日本の近世』6(情報と交通) 中央公論社
 ・宮本常一ほか[篇] 1970 『日本庶民生活史料集成』第10巻 三一書房
 ・森下徹 2003 『蔵屋敷と仲仕仲間』(『ヒストリア』183号)
 ・山口和雄ほか[編] 1986 『近代日本の商品流通』東京大学出版会
 ・大和運輸 1971 『大和運輸五十年史』
 ・山本弘文 1983 『維新期の街道と輸送(増補版)』法政大学出版局
 ・山本弘文[編] 1986 『交通・運輸の発達と技術革新—歴史的考察—』国際連合大学
 ・柚木学 1979 『近世海運史の研究』法政大学出版局
 ・横浜市 1959 『横浜市史』第2巻
 ・吉田伸之ほか[編] 1992 『商人と流通 近世から近代へ』山川出版社
 ・▽主要引用・参考文献F(通史)
 ・荒井秀規ほか[編] 2001 『交通』(日本史小百科) 東京堂出版
 ・大矢誠一 1978 『運ぶ—物流日本史—』柏選書
 ・オークラ輸送機 1982 『につばん運ぶエピソード』
 ・オークラ輸送機 1987 『続・につばん運ぶエピソード』
 ・加茂儀一 1970 『家畜文化史』法政大学出版局
 ・加茂儀一 1980 『騎行・車行の歴史』法政大学出版局
 ・児玉幸多[編] 1992 『日本交通史』吉川弘文館
 ・桜井英治ほか[編] 2002 『流通経済史』山川出版社
 ・庄野新 1996 『運C』の社会史』白桃書房
 ・豊田武ほか[編] 1970 『交通史』山川出版社
 ・永原慶二ほか[編] 1985 『講座・日本技術の社会史』第8巻(交通・運輸) 日本評論社
 ・日通総合研究所[編] 1971 『日本輸送史』日本評論社
 ・日本包装技術協会[編] 2007 『包装の歴史(復刻・増補版)』
 ・ビー・ディー・クリエイティブセンター(原本: 日刊工業新聞社、1978)

玉井 幹司（たまい・かんじ）

[著者略歴]

1961年生まれ。物流博物館学芸員。学習院大学文学部史学科卒。川口市文化財調査員、入間市博物館学芸員を経て1997年より現職。

表紙写真：物流博物館「現代の物流」展示室ジオラマ模型

本書は、全日本トラック協会機関紙『広報とらっく』に平成22年4月1日から24年8月5日号にかけて連載されたコラムについて筆者が加筆修正を行い、編集部がまとめたものです。

「広報とらっく」長期連載企画

『物流今昔』

2013年3月発行

著 者：玉井 幹司

編集・発行：公益社団法人 全日本トラック協会

〒163-1519 東京都新宿区西新宿1-6-1

新宿エルタワー 19階

TEL 03-5323-7109

FAX 03-5323-7230

<http://www.jta.or.jp/>

落丁・乱丁本はお取り替え致します。本書の一部あるいは全部を無断で複写複製することは、法律で定められた場合を除き、著作権の侵害となります。



公益社団法人

全日本トラック協会

〒163-1519 東京都新宿区西新宿1-6-1

新宿エルタワー19階

tel.03-5323-7109

fax.03-5323-7230

<http://www.jta.or.jp>