

第三節 中世の商業

市と座

座のルーツは、市にある。ここで言う市とは、定期市のことだ。その背景には、平安末期の荘園領主の錢稼ぎの動きがあった。この時代は、物々交換経済から貨幣経済への変わり目の時代で、宋銭が本格的に流通し始めたことで、中央への年貢錢獲得のため、余剰生産物を市に出して、銭に変えた。

鎌倉時代に、最も早く市が発達したのは、寺社の門前であった。中でも特に有名だったのが、伊勢神宮の門前の八日市である。

室町時代に入ると、交通の要地に市が形成されていく。奈良では、南市、北市、高天市が毎日交替で開かれた。この頃から、虹の立つところに市を開く風習も始まった。交易の盛んな所では、「一・六」「二・七」「三・八」「四・九」「五・十」と、月に6回、5日目毎に開かれる「六斎市」が栄えていた。

その中から、“市座”が出現する。市座とは、一定商品の専売権を有する特定の販売座席のことだ。奈良の南市には、魚座、塩座など、30余の市座があった。彼らは次第に集団を形成し、何かにつけて利益を吸い上げようと図る封建時代の諸権力に対抗していく。こうして次々と発生していったのが座である。

油座

さて、その中で油座である。前節で述べたように、中世までは、油の販売は、寺社の神人、寄人よりゆうどがほとんどを占めており、これらの特権商人達が集まることで、「油座」が形成された。したがって、その起源は非常に古い。主な油座を見ると、九州筥崎八幡宮の油座は、遅くとも平安末期には成立していたと推定され、醍醐寺の油座は、鳥羽天皇の久安年間（1145～）に、既に記録に登場する。

そして油問屋市場と縁の深い大山崎の油商人は、遅くとも貞応年間（1222～1224年）には、商業集団として機能していたと推測される。

中世の前半には、油は贅沢品であり、寺社や公家が夜間の燈明に用いるだけだったが、貨幣経済が発達し、生活レベルが向上すると、地方豪族なども、夜

間照明のために油を求めようになった。その結果、油座の中でも、商才に長けた特定の座が、突出した勢力を獲得するに至る。大和の国に、符坂座という油座があった。当初は、興福寺春日社に燈油を奉仕するだけの集団だったが、東大寺の油倉（大仏殿の燈油を貯蔵する機関）への販売を請け負ったのを皮切りに、次々に勢力を拡大し、ついには奈良一帯に、油の独占販売網を張り巡らすに至った。こうなると、各地で利権を巡る騒動が巻き起こる。大和の南方に起こった矢木座は、胡麻の購入を巡って符坂座と衝突し、長年に渡って闘争を繰り返した。

この矢木座であるが、この時代としては、際立った特色を持っていた。すなわち、各地で栽培された胡麻を購入して、これを売り捌くという。しかし当時の経済状況や商圈から見て、小売り業だけで利益を得るのは困難で、彼らの本業は農業で、余暇を利用して商売をしていたとする見方が有力だ。商業化の進展とともに、座は寺社などの特権への依存度を弱め、村落社会との結びつきを強めていく。第三勢力と呼ぶべき木村座も、摂津の天王寺近辺の木野村の農民達が結成した座であった。

水運と陸運

物資の運搬手段は、人力、牛馬、船の三手段に大別される。古代においては、馬による輸送は、もっぱら農民が無償の労役として領主に奉仕していたが、荘園時代も終わりに近くなると、これを商売にする農民も現れた。平安末期に書かれた『新猿楽記』には、色々な職業が紹介されているが、その中に「馬借」も登場している。馬は鞍を付けて直接荷を乗せるが、牛の場合は車を引かせた。「馬借」と同時期に「車借」なる業者も確認されている。公的制度としては、律令制度の下で駅戸・駅馬の制度がもうけられ、主要道の30里毎に駅馬が置かれた。馬は駅に着くと、次の馬と荷を交換した（駅伝制度）。

鎌倉時代からの貨幣経済の普及に伴い、日本の陸路は早々に全国規模で整備されていたと思われるが、実際には、南北朝の動乱、応仁の乱、そして戦国時代が次々に到来し、陸路の整備はままならなかった。群雄割拠の時代には、領地の境毎に関所が設けられ、自由な往来を妨げた。しかし次第に有力な戦国大名が領地を拡げ、国境の数が減っていくと、関所も少しずつ撤廃されていった。その結果、各地に宿場町が発達した。宿駅には、旅人のために伝馬が用意され、渡し場の宿には船も用意された。さらに織田信長が、広大な占領地で次々に関

所を撤廃し、道路を整備したので、主要陸路の自由な往来が可能になった。豊臣秀吉もこの政策を継承し、有力寺院の関所も撤廃した。

遠隔地に物を運ぶ場合、陸上では、輸送能力に限界がある。特に米は重量があるので、農民が無償の奉仕をしなくなり、運賃が必要になった荘園時代には、既に船による輸送が主流となっていた。馬が1頭で運べる米は二俵（90～120kg）で、100石（15トン）の米を運ぶには、馬125頭以上が必要で、しかも通常、馬1頭に人夫1人がつく。

船による輸送は、荘園時代までは古代以来の単材刳船、すなわち丸木舟が使われていたが、鎌倉時代に入ると、複材刳船（中心部の前と後に木材をつぎ足した船）に、板を舷側につけ加えて荷を多く積めるようにした船が主流になった。中型の準構造船である。米を一度に100～300石積めるので、馬とは比較にならない。運賃は、陸運の半分ないし四分の一以下であった。船の有無は大きな差となり、平安時代、美濃より東の国は、米をほとんど中央に送らなかったが、中国、四国、九州からは、瀬戸内海の内海運によって、多量の米を送った。平安末期には、都では、「鎮西米」（主として筑前米）が有名ブランドとなっていた。

室町時代になると、商品の流通量が著しく増大したため、船の大型化が急がれた。500石積み、1000石積み、1500石積みと、巨大化の一途を辿り、明に渡航する遣明船では、2500石のものが建造された。500石積み以上の大型船は、準構造船では無理で、船底の航（かわら）と称する部分に平板を使い、外板の全てを板で構成した、完全な構造船へと移行した。大型船の建造には、古代より瀬戸内海を活動の場としてきた各地の水軍の技術の蓄積が役立った。

問丸

中世には、水上交通の要所に問丸（といまる）という組織が置かれていた。そのルーツは、平安時代、荘園の津頭に設けられた問・問所（津屋とも称する）にある。特定の領主に奉仕する運送補助の担当部署である。交通の要地に当たる港では、大量の米が集まり、よその領主から輸送管理を依頼されるケースが多かった。ここに、問料で生活する専門業者「問丸」が出現した。問丸の仕事として確認されているものとしては、水上交通への労力の提供や、年貢米の輸送とそれに伴う陸揚げ作業の統括、港湾税の徴収、馬借・廻船の管理などがあり、この他に倉庫業があった。さらに時が経つと、委託を受けて保管の農

産物を売り、貨幣に代える仕事加わった。室町時代には、20数港に問丸が存在したといわれる。

中世も後半に至ると、問丸は、米以外の商品の流通、宿屋などへと手を広げ、不特定多数の行商人の営業拠点、代理店としての役割を担っていく。例えば、近江商人は、美濃の商人から紙を買う時、中間地点の桑名の問丸を利用したという。

中世末期になると、問丸は運送・販売機能よりも卸売機能が中心となり、扱う商品が細分化していった。運送中心の問丸は、宿駅の伝馬問丸として発達した。資料に残る最も古い特定商品を扱う問丸は、明徳2年（1391年）の大坂・淀の魚市問丸である。その後、紙問丸、材木問丸などが現れた。

油問丸も、早い時期に存在していた。文応2年（1261年）の摂津国勝尾寺の文書には、同寺に付属する油問丸があったことが記されている。その後、観応2年（1351年）の東大寺関係の文書には、東大寺の油倉の管理を、ある時は符坂の油座が引き受け、ある時は淀の油問丸が引き受けていたと取れる記述がある。

関所は本来、公権力が、港や道を整備するために、必要な費用を徴収するための機関であった。すなわち、今日の高速道路の通行料と同じ発想である。しかし交通量が増えて関銭の徴収が大きな利益を生み出すことがわかり、設置者が儲けを意識するようになると、交通の要所以外にも関所が設けられるようになり、通行者の負担が増加した。また、寺社が管理する関も多かった。東大寺の油倉は、兵庫の南関を支配していた。徴収した関料によって港湾の整備を行い、残りは徴収代行料として、東大寺の収入となった。

商業の全国ネットワークは、天下統一とともに張り巡らされた。織田信長は、関所を撤廃し、楽市楽座の制を、性急に押し進めた。昔の為政者にとっては、何であれ利益を独占する特権集団は、明確に敵である。楽市楽座とは、主として、市場税の免除（楽市）と、専売座席、すなわち市座の撤廃（楽座）を指す。つまり、一部の商人の特権を排して、外部からの新たな参入を容易にし、商業規模を拡大することを意図していた。信長の政策が市場を本格的に動かし始めたのは、天正5年（1577年）、安土城を構えた際、城下を楽市としてからである。楽市楽座は、まず特定の地域で楽市を実施し、その後、複数の市場にまたがる座の特権を停止するという順番で行われた。この時、問丸も大きな制限を加えられた。運送から港湾税の徴収までを取り仕切る問丸は、信長にとっては、座

と同じく、全国経済の円滑な発展を阻害する邪魔者であった。問丸は運送と物資の調達のみを認められ、他の業務は禁じられた。そのため、それぞれ一つの業務に特化していった。

楽市楽座にあっては、大山崎の油座の特権も、ついに廃止された。信長の死後、豊臣秀吉は、一時大山崎の油座の復権を認めたが、時代の流れは変わらず、天正12年（1584年）11月10日付けの安堵状を最後に、大山崎油座は、文献上から完全に姿を消した。その他諸々の座も、破却を命じられた。そして徳川家康は、江戸、大坂は元より、幕府の主な直轄地すべてで、座の結成を完全に禁止した。