

室町時代の紀行文からみる瀬戸内海の旅

— 足利義満の「巖島詣」を事例として —

村上晴澄

- I. はじめに
- II. 足利義満の巖島詣と紀行文
- III. 巖島詣における経路と航海
 - (1) 京都から巖島方面への往路
 - (2) 三田尻から京都への復路
- IV. 巖島詣の所要日数と航海の様子
 - (1) 移動距離および航海の特徴
 - (2) 経由地からみた旅の特徴
- V. 巖島における移動と潮位について
 - (1) 足利義満の乗船時刻の分析
 - (2) 『道ゆきぶり』からみる巖島の風景
- VI. おわりに

I. はじめに

旅人の移動や年貢・商品などの物資輸送のため、海は船の交通路として重要な役割を果たしてきた。旅人自らが記した紀行文は、航海の様子を明らかにするための重要な史料である。寄港地やその日時などの記述から、航路や所要日数が判明する上、天候による移動距離の違いなども知ることができる。さらに、干潟における移動の様子や風景が具体的に記されていると、干潮のため船が干潟に接近できないなど、その時の潮位と上陸・乗船方法との関連をも明らかにすることが可能である。

これまでの陸上交通に関する研究では、地図類から道の痕跡を辿る経路復原や時代毎の

変遷、関所の制度などといった様々な研究がされてきた。陸路を旅した中近世の紀行文に記された地名や宿場の風景に基づいて、陸路の経路や宿の場所比定なども行われている¹⁾。一方、海上交通を扱った研究は少ない中、後に述べる通り、各時代の主要な港の立地や類型、主に中世の港に置かれた関所の史料面からの研究が進められている。しかし、それらの港を結ぶ航路や所要日数、航海における操船の様子などは明らかにされていないことが多い。

紀行文は鎌倉時代以降に数多くみられるようになり、京都から鎌倉への陸路である東海道や、瀬戸内海の航海に関わるものが多い。中でも『高倉院巖島御幸記』²⁾は、巖島詣を取り上げた初の紀行文であり、これ以降、巖島詣の紀行文が数多く記された。これらに基づき、瀬戸内海の航路では播磨国室津や備後国鞆の浦をはじめ、古代からの主要な港を経由していたことが山内³⁾により指摘されている。さらに、室町時代になると、本稿でも取り上げる足利義満の巖島詣など、経路や風景の記述がより詳しい紀行文が複数残されており、経由した港のみならず、通過した場所が判明する。それによると、高倉院の巖島詣では沿岸を航行していたが、室町時代には比較的沖合を航行していた上、1日当たりの航海の距離も伸びている⁴⁾。さらに、朝鮮使節やキリスト宣教師の紀行文をもとに、実際に旅

キーワード：紀行文、瀬戸内海、巖島詣、室町時代、足利義満

をした人の視点から、海賊と遭遇したときの状況といった、中世における瀬戸内海の具体的な航海の様子も明らかとなった⁵⁾。

室町時代の代表的な陸路の紀行文として『道ゆきぶり』が挙げられ、これをもとに当時の山陽道の宿場や経路などを明治時代と対照して明らかにされている⁶⁾。室町時代の山陽道では、往来する人々のために宿が機能し、土豪や人夫が活動していたと指摘されている⁷⁾。鎌倉時代の東海道では、潮干を待って干潟を通行していたことが紀行文から読み取れ、潮汐推算⁸⁾を利用すると、紀行文に記された潮干待ちの記述や時刻が正確であることが実証されている⁹⁾。各時代の紀行文を読むと、鎌倉時代には鎌倉と京都との間の東海道を往復する紀行文が多く記されるようになったが、紀行文の作者は社会の一部の階層の人々に限られ、役人として用務などで旅をする場合がほとんどであったと考えられている¹⁰⁾。

中世の港に関して、南出¹¹⁾は立地場所の地形条件や陸上交通路などとの関係を指摘し、必ずしも自然条件の良いところではなく、交通上の必要性によって港が立地することを明らかにした。また、風待ちのための中世の港は、強風や荒波を避けられる地形が好まれる上、すぐに航海に出ることのできる立地条件が重要で、深い湾の奥には立地しないとされている¹²⁾。さらに、中世以降は私的な商品輸送が活発となり、荘園に属する船頭から専業者としての船頭による運送が中心となったと考えられている¹³⁾。

室町時代の瀬戸内海水運は、荘園年貢の輸送や関所の変遷などの研究が中心となって行われてきた¹⁴⁾。例えば、藤田¹⁵⁾によると、当初は荘園年貢積み出しの外港であった備後国の尾道や安芸国の高崎などが、領域支配や流通拠点として史料に現れる。また、安芸国沼田荘の事例から、地域の拠点としての市場が存在し、付近のより大きな港を通して瀬戸内海全体の流通網とも結びついていた¹⁶⁾。鎌

倉・室町と時代が下るにつれて、市や港が都市として発達し、そこでは農業以外を生業とする職能民や交通業者なども活躍していたとされている¹⁷⁾。とりわけ、「兵庫北関入船納帳」¹⁸⁾からは、室町時代中期における文安2(1455)年の1年間において兵庫北関に入関した船の船籍地や船頭の名前、積み荷の種類と量などが判明する。兵庫北関の1年間の記録ながら、同じ船頭が何度も入関している事実など、瀬戸内海の流通を支えた人々の行動も明らかとなる¹⁹⁾。

紀行文や古記録を分析した佐竹²⁰⁾は、中世の瀬戸内航海について、南北朝末期には、船の帆走能力の向上と輸送量の増大が要因となり、地乗り航法から沖合航法へと変化したと考えている。平安時代末期の『高倉院厳島御幸記』を基に航海技術を分析した服部²¹⁾は、進行方向とは逆の潮流時に船を漕いだ例もみられるが、少なくとも高貴な身分の者は、夜間航行を避けていたとする。また時代は遡るが、斉明天皇7(661)年の天皇西下時に、松山付近の熟田津から屋代島への航海で夜間に出港した理由について、清原²²⁾は海上保安庁の潮汐・潮流データを用いて分析した。その結果、昼間に出発の方が所要時間が長くなるだけでなく、途中で経由する孤島の由利島を夜間に出発することになるため、熟田津を夜間に出発の方が安全であったと結論づけている。

以上のように、室町時代の交通研究は、史料に基づいた年貢などの物資輸送や関所などの交通施設に関する研究が多い。さらに、海上交通・陸上交通ともに紀行文に基づいた移動経路や移動状況に関する研究に加え、潮汐や潮流を分析した研究も行われている。

以上を踏まえて本研究では、紀行文に基づき、航路や1日当たりの移動距離などを判明させた上で、航路や距離が異なる要因などを明らかにしたい。義満の厳島詣は、すでに航路の地図化も行われている²³⁾が、紀行文を

詳しく読解し、義満の厳島詣を記した紀行文に関する小早川²⁴⁾や、先に取り上げた山内²⁵⁾の瀬戸内航路に触れた研究も踏まえて航路復原を行う。また、潮位によって状況が大きく変化する干潟での上陸や乗船に関する紀行文の記述に基づき、その時の潮位から通行時刻を算出する。このように、船旅の具体的な移動状況は、紀行文がなければ判明しないといえる。そのため、室町幕府將軍足利義満の厳島詣における瀬戸内海の旅を詳細に記した紀行文である『鹿苑院殿厳島詣記』ならびに『鹿苑院西国下向記』を資料として用いることにする。

なお本研究においては、地名は基本的に現代の読みに統一し、距離はkmを用い、時刻は24時間表記とする。例えば、『詣記』では、京都は「都」と記されているが「京都」に統一し、「歌津」は「宇多津」とする。

II. 足利義満の厳島詣と紀行文

『鹿苑院殿厳島詣記』(以下、『詣記』)は、嘉慶3(1389)年3月、室町幕府三代將軍であった義満が厳島詣を行った際、室町幕府の九州探題であった今川了俊が書いた紀行文である。了俊の自筆本には「厳島御詣記」・「厳島詣記」との外題・扉題が付されており、推敲跡などもなく清書本とされている²⁶⁾。このほか、複数の写本が伝来するものの、異本(記述の異なる系統の本)は報告されていない。

本稿では写本のなかでも自筆本に近いとされる宮内庁書陵部蔵松岡本を翻刻した『中世日記・紀行文学集成』²⁷⁾を用いる。『詣記』は個人の自由な旅ではなく、將軍の参詣記として随行者の立場で書いたものであるため、改まった書きぶりとなっている²⁸⁾。また、道中の風景や船旅の様子など様々な題材を用いた和歌をも読み入れ、感慨や情緒を表現した伝統的な中世紀紀行文でありながら、日次記として旅の行程を書き入れている。旅の行程や

移動の様子が忠実に書かれていることから、旅の途上で記録したことを基に、その後まもなく紀行文として完成させたものと考えられている²⁹⁾。

ただし、『鹿苑院殿厳島詣記』の鹿苑院とは義満の法名であり、義満はこの時は出家していないため、書名は後の時代に付けられたものとされている³⁰⁾。また、『詣記』は単に旅の様子を書き留めただけであり、文学作品としての完成度が低いという指摘もある³¹⁾。しかし、交通研究を主目的とする本研究では、虚構が記されていない純粋な旅の記録であり、回想録ではなく、日次記として記された『詣記』は史料としてふさわしいといえる。

さらに『詣記』と同じく、義満の厳島詣を記した紀行文として『鹿苑院西国下向記』(以下、『下向記』)も存在し、両者とも海路の経由地や出発時刻など移動に関する記述が豊富である。元綱という人物によって記されたとされるものの、彼がどのような人物か不明である³²⁾。冒頭には、京都の北野社において、世にも不思議な物語として語られたという前提が設けられ、西国への船旅・風雨の凄まじさ・国々の御儲(接待)といった叙述に力点が置かれ、歴史物語の体裁をとっている特殊な紀行文である³³⁾。その内容は室町將軍の権力・富力と北野天神の利生譚とを結合させたものであり、紀行文としては異質なものであるとされる³⁴⁾。本研究では時刻や経由地の分析に用いるため、史料として有用であると考えられる。写本は宮内庁書陵部に1本のみ伝わっており、その翻刻本である『神道大系参詣記』³⁵⁾を用いる。

『詣記』の作者である今川了俊は、義満の厳島詣に随行する前にも厳島を訪れたことがあった。それは、応安4(1371)年に九州探題として京都から山陽道を通り九州へ向かった際のことである。その時の紀行文である『道ゆきぶり』には、厳島の様子が詳細に記されており、当時の厳島の風景を知るための

重要な史料である。

これらの紀行文を用いることにより、経路地や移動時刻などの相互確認が可能となり、双方の記述が一致していると、紀行文の記述が正確であることを裏付けられる。各紀行文が旅の全行程を詳細に書いているとは限らず、2点の紀行文を用いることにより、一方の紀行文には書かれていない事実も判明する。また、『下向記』は船旅の様子も記しているが、義満の人物像および諸大名のもてなしや数々の献上品について詳しいのに対し、

『詣記』は風雨のすさまじさや船乗りたちの奮闘する姿を写實的に記している上、瀬戸内海の風光も可能な限り多く伝えるべく工夫して、紀行文学の面白さを具備したものと考えられている³⁶⁾。現存する写本に異本はないとされ、宮内庁書陵部蔵桂宮本を翻刻した『中世日記紀行文学全評釈集成』³⁷⁾ならびに「道ゆきぶり」注釈³⁸⁾を参考にする。

『詣記』の冒頭(表1①)を読むと、義満が畿島詣に行き、九州も御覧になり、海路の珍しい場所を巡られたことのほか、四国の宇多

表 1 細川頼之の協力に関連する記述

番号	本文	出典	和暦	西暦
①	四の国に至りて、大和言葉の歌津(宇多津)といふ所も御覧じ、又は武蔵入道頼之朝臣、ふるき好みをも訪はせ給ふべきにや。	『詣記』	(冒頭部分)	
②	御船装の事は、やがて彼の入道(細川頼之)承りて、百余艘奉るなるべし。船の中にての雑役、皆この人のまうけなり。			
③	ここに細川武蔵入道(細川頼之)、しのひ四国より参会申されハ、入道対面二目あるへからず、たゞ四国にて御儲をかまへ待申さるへきかのよし、彼意見に同して御迎にハまいるよし申入て御目にハかゝらす、	『下向記』	3月5日	4月9日
④	御むかへの船数百艘、御座船にハ二階をかまへ、(中略)海賊ハ兵船をそろへ、御船を警固したてまつる			
⑤	亥の刻ばかりに、沖の方に当りて、葦火の影所々に見ゆ。	『詣記』		
⑥	海づらもくらく、いづちとも見えわかざりしに、讃岐国宇田津(宇多津)に御著あり、津々浦々に火をたてしかば、昼のごとし。	『下向記』	3月6日	4月10日
⑦	かの入道(細川頼之)心を尽しつつ、手の舞ひ足の踏む所を知らず、惑ひありくさま、げにもことわりと見ゆ。いかめしき(盛大である/立派である)御設とは見ゆれども、心ざしの程には、猶及び侍らぬとや思いひけん、ありがたかりき。奉るくさぐさ(献上品の数々)、いかめしき事なり。人々に給ふものも、御佩刀・鎧、みな世の常ならずみがけるならし。	『詣記』	3月7日	4月11日
⑧	廿三日はここに留まり給ひて、武蔵入道召されて、遙かに御物語ありけるとかや。何事にかありけん、涙をおさへて罷でけるときこゆ。		3月23日	4月27日
⑨	さても武蔵入道は、樋戸というあたりより暇申して留まりけるとかや。		3月25日	4月30日

出典：注27) 文献ならびに注35) 文献をもとに作成。

注：1) 表中の日付は、いずれも嘉慶3(1389)年である。西暦はグレゴリオ暦に換算している。

2) 原文中で平仮名で表記されている箇所の一部を漢字に変更している。

津に立ち寄られ、頼之との旧交を温める目的があったことが判明する。そして、頼之はこの厳島詣に際して、船と船中での雑役の人々に至るまですべての準備をしたことも記されている(表1②)。『詣記』の作者である了俊は、厳島のある安芸国の守護であった上、頼之に室町幕府九州探題に任命されており、幕府による九州支配の重要な役割を担っていた³⁹⁾。頼之は、室町幕府將軍であった足利義詮の家臣であったが、康暦元(1379)年閏4月に康暦の政変で失脚した後は、自らが守護を務める讃岐国で活動していた。

義満の厳島詣の際、頼之は自ら兵庫津に向き、義満を迎えようとした。しかし、兵庫津で義満と再会しては、義満が宇多津へ行く意味がなくなるということで、密かに宇多津へ戻り、義満の到着を待つことになった(表1③)。また、兵庫津では義満の御座船⁴⁰⁾の警固をするため、海賊が兵船を揃えて待機していたことが『下向記』に記されている(表1④)。室町時代の海賊は、盗賊団というよりも自らの支配領域を通過する船から関料を徴収する場合が多く、完全に守護の支配下に入り、海域を管理していた一族もいたと考えられている⁴¹⁾。当時、かつては南朝方であった瀬戸内海海賊も、幕府に帰属するようになっていたとされる⁴²⁾。御船の警固を担当した海賊は、頼之の支配下で活動した人々であった可能性が高いと考えられる。

そして、頼之は宇多津の浜で葦火を焚いて、夜に宇多津へやってくる義満一行を盛大に歓迎した。その様子は、真っ暗な夜に遠くからでもよく見えるほど、大規模であったことが判明する(表1⑤⑥)。その夜、頼之は御旅所で義満一行を盛大に歓迎し、頼之が非常に喜ぶ様子や、数々の献上品が準備されたことが紀行文から明らかである(表1⑦)。そして頼之は、養嗣子の細川頼元⁴³⁾とともに、宇多津から義満一行の船団に加わり、厳島へと向かった。

厳島詣を終えた後の復路でも宇多津に寄った義満は、頼之と親しく語り合った。その内容は頼之にとってよほど感動的であったようで、「何があったのか、頼之が涙を抑えて退出した」と了俊が記している(表1⑧)。この翌年、頼之は過去の積免を受け、室町幕府の中樞の座に復帰していることから、このときの会談の内容が、頼之の復権に関するものであったと考えられ、現在は定説となっている⁴⁴⁾。さらに頼之は、義満が京都へ帰るため宇多津を去る時、榎戸のあたりまで義満一行を見送りに来たとされている(表1⑨)。

Ⅲ. 厳島詣における経路と航海

(1) 京都から厳島方面への往路

『詣記』と『下向記』をもとに、義満の厳島詣の経由地および出発・到着時刻を表2にまとめた。さらに出発地・到着地とその時刻を往復別にそれぞれ2枚に分割した地図が図1～4である。経路の復原に当たっては、戦前の20万分の1地勢図を参考に、厳島周辺など特に詳細な分析を行った場所に関しては、2万5千分の1地形図を用いた。本章では、航海した区間や操船の様子などを日ごとに分けて詳しく考察を進める。

義満と随行者は、嘉慶3(1389)年3月4日、丑寅刻(3時頃)に京都を出発し、兵庫津へ向かった⁴⁵⁾(表2および図1)。5日、兵庫津を出発した一行は、播磨国の沖合を90km以上も航海を続けたあと、雨風が激しくなったため備前国の楯崎⁴⁶⁾の海上で碇を下ろし、船上で一夜を明かした。翌6日も航海を続け、四国の宇多津へ向かうため備讃瀬戸を縦断し、早潮でとりわけ有名な榎戸瀬戸を通過して、亥刻(22時頃)に宇多津へ到着した。兵庫津の出港から2日間とも夜間まで長距離航海を行い、最初の目的地である宇多津に到着した。第Ⅱ章で述べた通り、その夜、義満は頼之による盛大な御儲を受けた。8日は辰刻(8時頃)に宇多津を出港したが、こ

表 2 足利義満の巖島詣の行程

移動先	停泊場所	移動距離	和暦	西暦	出発時刻	到着時刻	移動終了の理由	備考
京都	室町邸	73km	3月4日	4月8日	丑寅刻			
兵庫津	福護寺					午刻	目的地到着	『下向記』では申刻
桶崎	船上	91km	3月5日	4月9日	(不明)	夜	雨風激しくなりて	
		65km	3月6日	4月10日	(不明)			
歌津	御座所	18km	3月8日	4月12日	辰刻			
		72km	3月9日	4月13日	丑刻	子刻	雨風激しく、波高かりし	
高崎	船上	73km	3月10日	4月14日	卯刻	戌刻	目的地到着	
巖島	御座所	38km	3月11日	4月15日	(不明)	子刻	目的地到着	『下向記』では丑刻
		神代			船上	56km	3月12日	4月16日
下松	御座所	30km	3月13日	4月17日	辰刻	夜	目的地到着	
		三田尻	御座所	30km	3月14日	4月18日	申の中	目的地到着
小泊～向島	船上	30km	3月14日	4月18日	申刻	夜	西風吹き落ちて、波高く打ちかけ	『下向記』では午刻
					辰刻	夜	目的地到着	
赤崎～田島	海人の家	40km	3月15日	4月19日	辰刻	戌刻	大風向ひて	
					巳刻	未刻		
田島	御座所	2km	3月16日	4月20日	巳刻	未刻		
三田尻			3月18日	4月22日	巳刻			
かまど関	船上	56km	3月18日	4月22日		申刻		
		75km	3月19日	4月23日	辰刻	寅刻	目的地到着	
蒲刈(黒島)	船上	35km	3月21日	4月24日	辰刻			
					(夜)	辰刻	雨風おどろおどろしく	『下向記』では戌刻、千原の灘
尾道	天寧寺	23km	3月21日	4月25日		朝のほど	目的地到着	『下向記』では午のおわり
		64km	3月22日	4月26日	卯刻			
うた津	御旅所	53km	3月24日	4月28日	巳刻	酉刻	目的地到着	『下向記』では申刻
		牛窓	正法寺	37km	3月25日	4月29日	辰刻	
室津	磯際なる寺	24km	3月26日	4月30日	(不詳)	(不詳)	目的地到着	
					(不詳)	子刻おわり	目的地到着	
京都	室町邸	110km				寅刻		
						戌刻	目的地到着	

出典および注は表 1 と共通。

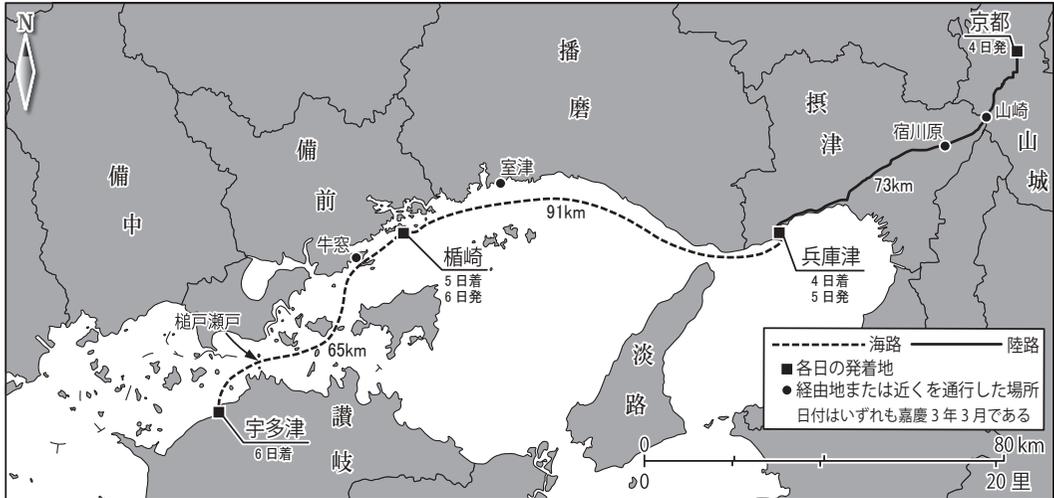


図1 足利義満の行程(往路：京都～宇多津)

出典：注27) 文献ならびに注35) 文献をもとに作成。



図2 足利義満の行程(往路：宇多津～三田尻)

注：14～16日の三田尻付近での移動は一部省略している。

の日は短距離しか航海できず、日付の変わった9日子刻(0時頃)になって、雨風と高波のため佐柳に停泊した。ここは宇多津から直線距離で航海した場合でも18km程度であるが、『下向記』には3里(約12km)と記されている(表2および図2)。そして、わずか

数時間後の同日丑刻(4時頃)には佐柳を出発し、戌刻(8時頃)には安芸国の高崎に到着した。この9日は、備後灘を縦断して備後・安芸の沿岸を72km程度も進んでおり、兵庫津から宇多津への航海と同じく順調であったと推定できる。尾道の西で糸崎などを

通過したことが『詣記』⁴⁷⁾に記されていることから、後で述べる復路と逆方向に進んだものと考えられる(図2)。

10日卯刻(6時頃)に高崎を出発し、速い潮流で知られる音戸瀬戸を無事に通過した。その後、夜間に及んで広島湾の航海を続けた一行は、夜になり翌11日子刻(0時頃)(『下向記』では丑刻(2時頃))に、前日と同じく73km程の航海の末に厳島へ到着した⁴⁸⁾。義満は夜が明けてから厳島神社を参拝し、大鳥居の辺りまで歩いてから小舟に乗り、さらに御座船に乗り移った。厳島を出発した時刻は『詣記』『下向記』ともに記していないが、『詣記』の記述をもとに、第IV章で潮汐推算を用いてその時刻を明らかにする。

11日、厳島を出発した一行は、周防国岩国などの沖合を南下した。そして、海上が霞んでいたため、夜間航海は危険ということで、神代の海上で一夜を明かした。12日は神代を出発し、速い潮流で知られる大島瀬戸を通り抜け、室積の沖合を通過して下松に到着した。小島の多い大島瀬戸では、一行の船団があちらこちらに漕ぎ別れて再度合流した様子が『詣記』⁴⁹⁾に記されている。下松では、周防国守護の大内氏による御儲を受けた。13日には、下松から三田尻へと移動した。三田尻は周防国府の南の干潟であり、義満は端舟を使って上陸した。

14日、三田尻から九州へ向けて出港した一行であったが、この日は、4里(約16km)ほど進んだ大江灘付近で嵐に遭い、三田尻の向かいの向島に戻った。翌15日、再び九州を目指したが、また嵐に遭遇した。この日は、5里(約20km)ほど進んで赤崎⁵⁰⁾まで行き、また引き返して三田尻の向かいにある田島へ戻り、翌16日には三田尻に戻った⁵¹⁾。義満は了俊や頼之らと相談した結果、九州へ向かうことを断念し、京都への帰路に再び宇多津へ寄ることが決まった。17日は三田尻に留まり、陸路で筑紫へ向かうことになった今川越

後入道(今川氏兼)は、義満の帯刀を与えられた。またこの日には、備後守の山名宮内少輔がきて、備後国の尾道を御覧になるようにと奏上したため、復路は尾道にも立ち寄ることになった。

(2) 三田尻から京都への復路

3月18日、三田尻から京都へ戻る旅が始まり、この日は竈戸関まで戻った(表2および図3)。19日は厳島へ寄らないため、屋代島の南岸を通過して芸予諸島近海から安芸灘を横断し、安芸国の蒲刈に到着するという、往路とは異なる経路を辿った(図3)。20日は、蒲刈から安芸国沿岸を尾道に向けて東へ航海したが、途中の忠海付近で大嵐に遭遇し、御座船は座礁して、義満は干潟の塩屋に避難するほどであった。21日は嵐が去り、朝のうちに忠海から尾道へと向かい、船橋で上陸し天寧寺に入った。22日は尾道から再び宇多津を目指したが、強風のため多度津に上陸した。この付近では、往路でも雨風が激しく佐柳で停泊を余儀なくされている。多度津では、御迎えの馬が準備されていたものの、義満は歩いて酉刻(18時頃)に宇多津へ到着した(表2)。23日は宇多津に留まり、第II章で述べた通り、頼之と義満が親しく語り合ったと『詣記』に記されている(表1⑧)。

24日、宇多津から京都に向けて出帆した。この晩は牛窓の海上で停泊し、夜は激しい雷雨に遭った。一行は往路でも牛窓に近い桶崎で風雨を避けるために停泊している。25日は、牛窓を出港して室津に到着し、この旅で最後の航海となった(表2および図4)。室津は平安時代から潮待ちの港として栄え、高倉院の厳島詣でもここを経由している。ここからは陸路を京都へ向けて出発し、往路の京都～兵庫津と同じく皆が馬に乗って、夜の宿泊地である加古川へと向かい、常住寺に入った。26日は兵庫津で昼の休憩を取り、その日のうちに京都まで帰った。ただし、馬で室津

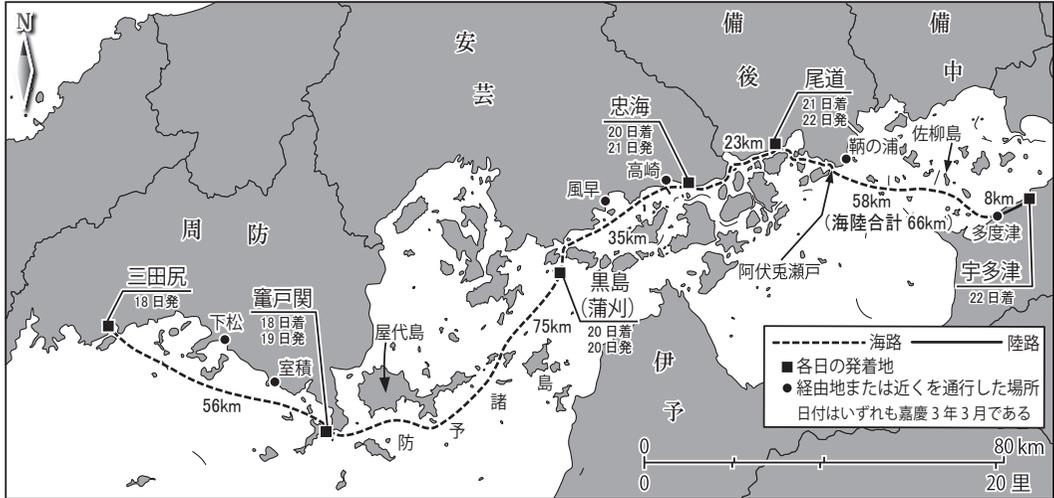


図3 足利義満の行程（復路：三田尻～宇多津）



図4 足利義満の行程（復路：宇多津～京都）

を出発したのは、御座船に乗っていた人たちのみであり、他の人々は室津に留まるか、船で兵庫津へ向かった。了俊は徒歩で兵庫津まで戻っているため、『詣記』に記されている室津を出発した後の義満の経路は、室津を出発する時点での予定であると考えられる。その一方で、『下向記』には室津を出発した後の加古川や兵庫における時刻が記されてい

る。

IV. 巖島詣の所要日数と航海の様子

(1) 移動距離および航海の特徴

この旅の移動は主に瀬戸内海の手海路であり、往路の京都～兵庫津と復路の多度津～宇多津、および室津～京都のみ陸路である。表2ならびに図1～4を見ると、この旅の手海路

では、1日当たり90km以上移動した日から20km足らずの日まで様々であり、1日当たり70km以上の移動も少なくない。とりわけ3月5日の兵庫津から楯崎へは、約91kmも航海しているほか、3月19日の竈戸関から蒲刈へは、夜を徹して約75kmも航海し、目的地の蒲刈へ翌朝に到着していたことも判明する(表2)。この航路は山内⁵²⁾によると、安芸灘を横断する沖合を航行するという、応永27(1420)年に朝鮮使節の宋希璟が航行した経路とほぼ同様で、室町時代以降に巖島を経由しない場合に一般的となったと考えられている。

次に移動距離が50km未満の日に着目すると、その航海を終了した理由は、ほとんどが雨風などの悪天候であったことが判明する(表2)。確かに、3月11日の巖島～神代は巖島の出発時刻が午後であり(第V章で詳述)、3月13日の下松～三田尻は、目的地が三田尻のため、行程上30kmになった可能性が高い。しかし、宇多津から佐柳への移動は1日かかりであるにも関わらず、20km弱しか移動できていない(図2)。また、3月20日、同21日の35km・23kmという短い距離は、忠海付近で雨風が激しく航海できなくなったことが大きな原因と考えられる。70km以上航海した日も多いことからすると、蒲刈から尾道までは58km程度のため、通常であれば1日で十分に航海が可能であった(図3)。これらの例から、移動距離の短い日は悪天候が影響していたことが明らかとなり、室町時代の航海は天候に左右されやすかったものと考えられる。

以上のように、海路では天候が良い場合には長距離を移動していた例が多かったが、陸路についても同様である。往路の京都から兵庫津は、山崎・宿川原という地名からもわかる通り、陸路である山陽道を馬に乗って、約73km離れた兵庫津へ1日で到着している。『下向記』によると、この3月4日は夜中の丑

寅刻(午前3時頃)に京都を出発して、山崎で夜明けを迎え、宿河原で昼の休憩をとった(図1)。また、復路の室津から加古川までは約24kmであり、この3月25日は牛窓から室津への航海も含めると約61kmの旅となり、夜の宿泊地とされた山陽道沿いの加古川には翌日の子刻(0時頃)に到着している。さらに、加古川から兵庫津を経由して京都へは約110kmもあり、昼に兵庫津へ寄った後、耳原などを經由して戌刻(20時頃)に京都に到着していることから、往路と同じく山陽道を経由していると考えられる(図4)。

また、表2をみると往路の延べ12日の内、到着時刻が戌刻(20時頃)以降の夜まで航海を続けた日は8日、復路も6日の内、3日である。また、陸路に関しても往路は京都を深夜に出発して兵庫津へ向かい、復路は室津から加古川に到着したのが翌日子刻(0時頃)の終わり、そして京都へは戌刻(20時頃)に到着しており、日没後も移動している。日によっては夜まで航海した日も多く、宇多津、高崎、巖島などへは、いずれも夜に到着している(表2)。

これらの例により、室町時代においても夜間に航海または陸上を移動することがあったといえる。夜間に到着した日は、3月4日から3月26日までの3週間あまりにわたって散在しているため、夜に移動した日と、月齢との関連性は薄いとみられ、月が出ていない夜でも移動することができたものと考えられる。

(2) 経由地からみた旅の特徴

義満の船出地点である摂津国の兵庫津をはじめ、頼之の拠点であった讃岐国の宇多津、天寧寺のある備後国の尾道、往路で経由した安芸国の高崎、復路に寄った備前国の牛窓および室津などは、『兵庫北関入船納帳』にも入関した船の船籍地として記載されている。この巖島詣から15年後の応永11(1404)年に

義満が始めた日明貿易では、高崎を中心に牛窓や尾道などの大型商船が遣明船として使用されたことが明らかにされている⁵³⁾。このような物流の船は、伊予国弓削島荘で生産された塩の輸送を例に、船が船団を組んで航行していたとされている⁵⁴⁾。また、「兵庫北関入船納帳」の分析から、兵庫の間丸は特定の船籍地の船を1人で独占することが多い中、尾道の船には9人もの間丸が関与していたことが明らかにされている⁵⁵⁾。

義満が厳島詣で立ち寄った港が物流の拠点であった例として、その約30年後の応永27(1420)年に宋希璟が記した『老松堂日本行録』⁵⁶⁾からは、尾道の天寧寺付近の様子を知ることができる。それには、「傑閣なり天寧寺 江に臨みて塔は幾層なる 門前に喧嘩の客」と詠まれ、海を望む位置に五重塔が立ち、門前では大声で商品を売買する商人がいたことがわかる。そのため、少なくとも宋希璟が訪れた頃には、尾道は経済活動が活発であり、兵庫など各地への物流の拠点であったと推定することができる。

また、天寧寺は義満の父義詮によって建立された足利氏に縁の深い寺であり、『詣記』には天龍寺の末寺であると記されている⁵⁷⁾。現在も残る三重塔は、貞治7(1368)年に義詮によって建立された五重塔が、近世に三重塔に改装されたものであり、義満は五重塔としての姿を眺めたはずである。また天寧寺付近は傾斜が急で標高が高いため、尾道水道の眺望は極めてよく、義満も港町として繁栄していた尾道を見たことであろう(図5)。

宇多津は四国を支配下に収めた頼之の拠点であり、山麓と狭い砂堆に広がる港町で、山麓には寺院が多数立地する景観であったと考えられ、南北朝末期においては政治上重要な都市であった⁵⁸⁾。また「兵庫北関入船納帳」をはじめとする史料には、宇多津での交易や多数の船の出入りを裏付ける事実が判明し、近隣の平山とともに当時の四国を代表する交



図5 尾道市街地と天寧寺三重塔

注：2013年11月筆者撮影。

易地であったとされ、経済面でも重要な都市であった⁵⁹⁾。このように、義満一行の寄港地は、室町時代の流通においても重要であった港が多かったと考えられる。

V. 厳島における移動と潮位について

(1) 足利義満の乗船時刻の分析

紀行文に移動時刻と場所が正確に記されているとすれば、海上保安庁が公開している潮汐推算を用いて、当時の潮位を復原可能である。潮汐推算は、紀行文の時刻分析にも用いられ、鎌倉時代の紀行文から、当時の熱田神宮の東に広がっていた鳴海潟を通行する前に待機していた時間は、潮干待ちのためであったことや、満ち潮の中で急いで鳴海潟を歩いたとされる時刻の推定が可能なが明らかにされている⁶⁰⁾。

厳島神社の大鳥居と社殿は、満潮の時は海上に浮かんでいるように見え、また干潮の時は干潟に建っている姿が見えるため、潮位により風景が大きく異なる。そして、潮位100cm以下であれば大鳥居の下まで歩いていくことが可能であり⁶¹⁾、現代においても潮位の変化を意識できる場所であるといえる。義満が厳島神社を訪れた時の潮位はどのくらいで、御座船からどのように上陸、また乗船したのであろうか。以下では、鳴海潟の通行時刻の分

析と同様に潮汐推算を用いて、義満一行が厳島に到着した時の潮位を分析する。さらに紀行文に記されている御座船への乗船方法や、その時の様子から干潟の潮位を求め、厳島を出発した時刻を推定し、潮位が移動にどのような影響を与えたのか、また義満一行の見た風景を明らかにする。

『詣記』と『下向記』は、移動時刻の記述が詳しいにも関わらず、嘉慶3年3月11日(1389年4月15日)に義満が厳島を出発した時刻は双方とも記していない。そこで、『詣記』に記されている厳島を出発したときの乗船の様子から、その時の潮位を推定し、さら

に出発した時刻を明らかにする。『詣記』には、義満は厳島神社の参拝を終えて、鳥居付近まで歩き、駕籠に乗ってから御座船に移ったと記されている(表3①)。この駕籠については書陵部松岡本などに「小舟」と傍注があり、干潟にある鳥居の近くまで入港できない御座船に乗船する際に、小舟(端船)を利用したことが判明する⁶²⁾。また、了俊の『詣記』や『道ゆきぶり』の「かこ」は濁点を付して「かご=駕籠」と解釈するのは誤りであり、小舟のことであるとの見解が示されている⁶³⁾。そのため、『詣記』に記されている駕籠は小舟と解釈して分析を進めることが可能

表3 厳島に関連する紀行文の記述

番号	本文	出典	和暦	西暦
①	御社伏し拝ませ給ひて、御前の浜の鳥居の辺より、駕籠(小舟)にて、御船に移らせ給へり。	『詣記』	3月11日	4月15日
②	御社の廊々・拝殿などに、巫女・内侍やうの神司・女ども立ち込みたり。鷗(カモメ)の群がり居たるにいとよく似たり。			
③	又夜に入りて、子の刻ばかりに厳島に着かせ給ふ。御社の後に、黒木の御旅所を造れり。今夜は船のままにとまりたる人も多かるべし。			
④	丑時同国厳島へ御著あり、則神主私の家を御所にしつらひ御儲申、	『下向記』	3月13日	4月17日
⑤	遠干潟なれハ大船ハ内へも入す、はし船を組て御座敷を構、日かへしをかさり、御迎にまいらせたれハ、御座船よりやかてめしうつり、御あかりあり			
⑥	此の島は、峯三つ四つばかり聳えあがりて、深山木の年古りたるうちにまじりて、老いたる松の、岩上に生ひ傾きつつ、磯際まで繁りたり	『道ゆきぶり』	9月20日	10月29日
⑦	彼の御社のやうは、少し戌亥に向ひためり。廊の下まで潮満ち入りたり。鳥居は海の中に立たり。			
⑧	御仙(弥山)・滝もとなどいふ所々の侍るなれども、「日暮れぬべし」とて、いそがはしげにすすめられ侍りしほどに、見ずなりにき。			
⑨	夕日に向ひて漕ぎ渡るほどに、「引く潮に向ひて、船遅く侍れば、磯際のぬるみにかけて侍りし」など、船子どももの言ふを、「などてかくは言ふぞ」と尋ね侍りしかば、「かやうに潮の満干の早きときは、磯際は潮のさかさまに流れ侍るほどに、船の漕ぎよく侍る也。ぬるみとは、よどの事を申す」と言ふ。			

出典および注は表1と共通。



図6 厳島大鳥居付近の様子

注：撮影時の潮位は、広島港基準で約100cmである。
2017年7月筆者撮影。

である。先に述べた通り、大鳥居の間近まで歩いて行くことができる潮位は100cm以下とされており(図6)、潮汐推算を見ると、8時頃に満潮となった後は14時頃に干潮の100cm程度まで潮が引くことがわかる(図7)。このため、義満は14時頃に厳島を後にしたと推測できる。

また、義満が厳島の社殿を参拝した時刻は『詣記』『下向記』ともに記されていない。この日は、5時30分頃から10時頃までが潮位

250cm以上であり、この間であれば社殿の下まで潮が満ちている(図7)。はたして義満はどのような厳島の風景を見たのだろうか。そして、厳島を出発するときには、回廊や社殿に巫女や内侍が立ち並んでいた。一行を見送ろうとしていたと思われるその様子を、了俊はカモメの群がる様子に似ていると滑稽な表現で『詣記』に書いている(表3②)。白い服を着た人々が大勢いる様子を、カモメの群れに喩えていて興味深い。

上陸方法を推定すると、『詣記』には、子刻(0時頃)に厳島へ到着し、義満は黒木の御旅所に泊まったことが、また『下向記』には、丑刻(2時頃)に到着し、神主の家を御旅所にしたことが記されている(表3③④)。この時刻をもとに、3月11日の潮汐を見ると、子刻(0時頃)から丑刻(2時頃)は干潮で、出発したと推定した14時頃よりも潮位が低いことがわかり、上陸時も小舟を用いたものと推定できる(図7)。

さらに、『詣記』には、「今夜は船のままにとりたる人も多かるべし。」と記され、随行者の中には、到着した夜は上陸しなかった人も多かったと推定できる。夜中で周囲が暗

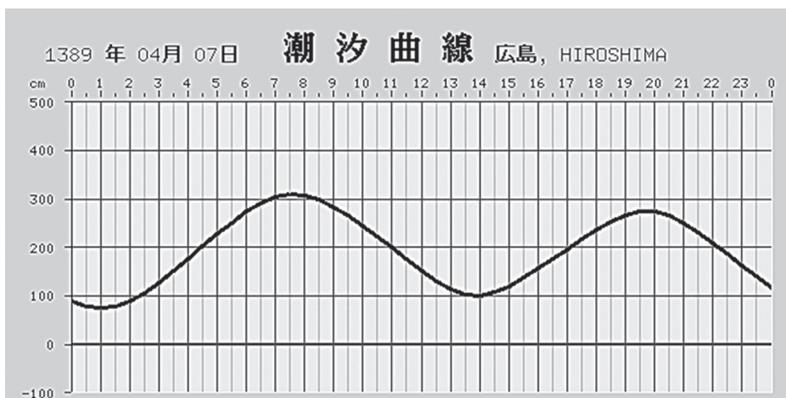


図7 義満の厳島参拝日の潮位

- 注1) 厳島の潮汐は験潮されていないため、広島港の値を用いる。
 2) 海上保安庁ホームページ「潮汐推算」より転載。http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TIDE/tide_pred/index.htm
 3) 左肩の日付はユリウス暦である。この日はグレゴリオ暦1389年4月15日にあたる。

く、夜間に小舟を用いての上陸が手間であったことも理由として考えられる。『下向記』には、三田尻は遠干潟で大船は湾内に入ることができず、義満は御座船から小舟を用いて上陸し、人々は船にとどまっていたことが記されているため、大型の御座船のような船は、干潟には接近できなかったことが判明する(表3⑤)。

(2) 『道ゆきぶり』からみる巖島の風景

『詣記』および『下向記』には、巖島神社の風景を記していないものの、その18年前の応安4年9月20日(西暦1371年11月6日)に了俊は巖島を訪れており、紀行文『道ゆきぶり』に巖島の様子を詳しく記している。そこで、『道ゆきぶり』に基づき、義満が訪れた室町時代の巖島がどのようなものであったのか明らかにする。

『道ゆきぶり』の中で、巖島は山頂が3・4か所聳えあがり、奥深い山の古い木に交じって老いた松が岩上に生え、磯際にまで繁っている様子を記している(表3⑥)。現在は海岸付近が市街地化しているものの、基本的に同様であるといえる(図8)。巖島神社に関しては、社殿が少し戌亥(北西)に向いていること(図9)や、回廊の下まで潮が満ち入

り、鳥居が海の中に立っているように見えることが判明し、こちらも現在と同じである。先に述べた通り、巖島神社の回廊の下まで潮が満ちているのは、潮位が約250cm以上の時である(図10)。そこで、『道ゆきぶり』を記した時には回廊の下まで潮が満ちていたのかどうか、潮汐推算を用いて分析を行う。了俊は、日も沈みそうだということで、御仙(弥山)などの名所を見ずに巖島を後にしている(表3⑧)。さらに、夕日に向かって巖島から対岸へ渡っていることが記されている(表3⑨)ため、夕方であることは明らかである。その時の船子との会話の要点をまとめると



図9 地形図および空中写真に見る巖島神社周辺

- 注1) 左図は、2万5千分の1地形図「巖島」(2016年調製)を使用。
 2) 右図は、国土地理院空中写真CCG20082-C40-14(2008年6月撮影)を使用。
 3) 大鳥居の場所は矢印の先端付近である。



図8 海上から見た巖島

注：撮影時の潮位は、広島港基準で約340cmである。2017年7月筆者撮影。



図10 厳島神社社殿の様子

注：撮影時の潮位は、広島港基準で約250cmである。
2017年7月筆者撮影。

(表3⑨), 引潮に向かって漕ぐと速度が遅くなることや、潮の満干が早いときは、磯際は潮が逆流するため船が漕ぎ易いことに触れられている。ぬるみとは淀のことであるとの大きき2点である。これらの記述から、対岸へ帰る時には、夕日が出ていたことや、引潮が続く最中であった事実を読み取ることができる。この日に潮位250cm以上である時間は10時30分頃～16時頃の間であり、16時以降も18時30分頃の干潮まで干潮が続くことがわかる(図11)。そのため、厳島を後にしたのは16時以降18時30分までの間である。本州で11月上旬の16時頃は太陽が山々に沈む時間であ

るとすると、16時からそう遅くない時間と推定できる。引潮に向かって漕ぐと遅くなるのは当然として、磯際のぬるみ(淀)は潮の流れが逆流するかどうかは地形などの条件にもよると考えられ、引潮での舟の漕ぎ方を記した貴重な記録であり、さらに検討を要するといえる。また、なぜ了俊が舟子との会話を記したのかという点に関して、『道ゆきぶり』の旅は九州へ軍船を率いて向かう途上であったため、海上での戦いと関連付けて捉えているとする指摘もある⁶⁴⁾。

以上、義満が厳島の鳥居の辺りまで歩くことができ、そこから小舟に乗ったという『詣記』の記述から、鳥居の下まで干上がる潮位となる時刻を潮汐推算に基づき推定することができた。さらに、了俊が応安4年に厳島神社を訪れた際には、夕方に回廊の下まで潮が入っていたという『道ゆきぶり』の記述からも、同じく潮汐推算からその時刻を推定できた。このように、厳島の回廊や鳥居などにおける潮の入り方の記述に基づいて潮汐推算を使用することにより、干潟における上陸・乗船時刻や船の移動の様子や具体的な時刻を推定することが可能である。

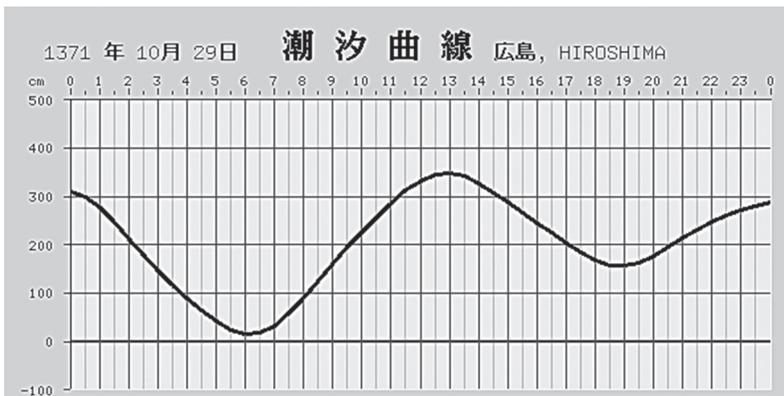


図11 『道ゆきぶり』厳島参拝日の潮位

注1) 厳島の潮汐は験潮されていないため、広島港の値を用いる。
2) 海上保安庁ホームページ「潮汐推算」より転載。http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TIDE/tide_pred/index.htm
3) 左肩の日付はユリウス暦である。この日はグレゴリオ暦1371年11月6日にあたる。

VI. おわりに

本研究では、紀行文に記された経由地とその出発・到着時刻に基づいて、室町時代における瀬戸内海の航路を地図化し、日ごとの移動距離を明らかにした。さらに、紀行文の記述を基に海上保安庁の潮汐推算を用いることで、厳島神社前の干潟付近における具体的な移動時刻やその様子が判明した。義満の厳島詣という大がかりな旅は、四国有数の港町であった宇多津を拠点としていた讃岐国守護の頼之が船をはじめ、あらゆる準備を担当することによって成し遂げられたものであった。その経由地は、厳島詣の15年後に遣明船を調達した港や、60年後の「兵庫北関入船納帳」に見られる港も多く、当時の主要な港を経由していたと考えられる。この旅では、連日のように1日当たり70km程度移動し、中には90km以上という日もあった。その一方で、悪天候の日の移動距離は20km以下の日もあるなど極端に短く、当時の航海は天候に大きく左右されていたと考えられる。

さらに潮汐推算により、義満が大鳥居の辺りまで歩き、小舟を利用して御座船に乗ったという記述から、嘉慶3年3月11日に大鳥居付近まで歩いていくことが可能な時刻は14時頃である上、干潟に接近できない大型の御座船に乗るために小舟を用いたことも判明した。さらに『道ゆきぶり』からは、室町時代における厳島の風景が現在と同様であることに加え、厳島神社の回廊の下まで潮が入っていたという紀行文の記述に基づき、潮汐推算によって回廊の下まで潮が入る時刻から、厳島神社を参拝した時刻を明らかにできた。

今後は、本研究で取り上げた義満の厳島詣に限っても、風雨による遭難時の様子および、音戸瀬戸をはじめ瀬戸の通行時の潮流との関連性など、紀行文を用いて明らかにすべき課題が残されている。義満の航海では、3月18日に竈戸関から蒲刈まで安芸灘を横断し

ており、このような沖合を航行する例は中世では珍しく、近世には一般的とされていることから、今後は近世の航路などとの関連性も検討すべきであると考えられる。

本研究のように紀行文や潮汐推算などを用いる海上交通の研究は、中世に限らず近世以降にも応用できるといえよう。

(立命館大学)

注

- 1) 藤岡謙二郎編『都市と交通路の歴史地理学的研究』大明堂、1967、(初版1960)。
- 2) 治承4(1180)年、安徳天皇に譲位した後まもなく、高倉院が厳島へ詣でた際の紀行文である。
- 3) 山内 譲『中世 瀬戸内海の旅人たち』吉川弘文館、2004。
- 4) 前掲3) 164-167頁。
- 5) 前掲3) 45-51頁。
- 6) 渡辺世祐「足利時代の山陽道」歴史地理4・8~10、1902~1907。
- 7) 榎原雅治「中世後期の山陽道」(石井 進編『中世の村と流通』吉川弘文館、1992)、108-143頁。
- 8) 潮汐推算とは、海上保安庁がホームページ上で公開されている西暦元年~西暦2100年までの潮位検索機能で、現在の験潮所における最低水面に対する潮位を算出した値である。国土地理院の地形図の海拔は、東京湾における平均水面からの高さであり、地形図の海岸線は満潮時の海岸線を示すため、これらと潮汐推算の水位は異なる。http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TIDE/tide_pred/index.htm (2017年8月19日閲覧)
- 9) 榎原雅治『中世の東海道をゆく』中央公論新社、2008。
- 10) 倉本一宏『「旅」の誕生：平安—江戸時代の紀行文文学を読む』河出書房新社、2015。
- 11) 中世瀬戸内海を対象とした研究に、南出真助「瀬戸内海における中世港町の立地条件とその変化について—東部北岸地域の事例を中心に—」福武学術文化振興財団、2002、192-205頁などがある。
- 12) 前掲3) 170-184頁。

- 13) 武藤 直「交通」(藤岡謙二郎編『日本歴史地理総説 中世編』吉川弘文館, 1975), 121-124頁。
- 14) 代表的な研究書として, 新城常三『中世水運史の研究』塙書房, 1994。柴垣勇夫編『中世瀬戸内の流通と交流』塙書房, 2005。児玉幸多・豊田 武編『交通史(体系日本史叢書; 24)』山川出版社, 1970など。
- 15) 小林保夫「中世後期の交通」(児玉幸多編『日本交通史』吉川弘文館, 1992), 102-122頁。
- 16) 藤田裕嗣「安芸国沼田荘の市場と瀬戸内流通網」歴史地理学136, 1987, 1-17頁。
- 17) 網野善彦『無縁・公界・楽一日本中世の自由と平和(平凡社選書58)』平凡社, 1978。
- 18) 印影と翻刻は, 林屋辰三郎編『兵庫北関入船納帳』中央公論美術出版, 1981。
- 19) 藤田裕嗣「中世瀬戸内水運に活躍する船頭の旅—「兵庫北関入船納帳」に現れた諸国～畿内間を往復する船頭の分析—」旅の文化研究所研究報告6, 1998, 79-94頁。
- 20) 佐竹 昭「北前船が寄る—瀬戸内の航路と港町—」瀬戸内海70, 2015, 14-17頁。
- 21) 服部英雄「中世瀬戸内航路と源平合戦」瀬戸内海55, 2008, 24-29頁。服部英雄・楠瀬啓汰「海と民衆知・個人知」国立歴史民俗博物館研究報告157, 2010, 277-297頁。
- 22) 清原倫子「斉明天皇の筑紫西下の意義と行程に関する一考察—熟田津の船出を中心に—」交通史研究80, 2013, 25-51頁。
- 23) 新田英治・本郷和人「全盛期の將軍たち」(新田英治・百瀬今朝雄編「義満と室町幕府(週刊朝日百科『日本の歴史』中世Ⅱ)」朝日新聞社, 1986), 72-73頁。
- 24) 小早川健「鹿苑院殿巖島詣記」と「鹿苑院西国下向記」神戸高専研究紀要33, 1995, 95-100頁。
- 25) 前掲3)。
- 26) 佐々木孝治「センチュリー文化財団寄託コレクションから—了俊自筆『巖島詣記』—」日本古書通信976, 2010, 11-12頁。
- 27) 荒木 尚「鹿苑院殿巖島詣記」, (荒木尚ほか『中世日記紀行文学全評釈集成(第6巻)』勉誠出版, 2004), 51-85頁。
- 28) 前掲24) 95-100頁。
- 29) 稲田利徳「鹿苑院殿巖島詣記」(大曾根章介ほか編『日記・紀行文学(研究資料日本古典文学第9巻)』明治書院, 1984), 180頁。
- 30) 前掲27) 85頁。この中で, 『鹿苑院殿巖島詣記』は伝本によって題名が異なり, 「巖島詣記」「足利義満巖島詣記」「義満公巖島詣記」などが存在することが記されている。いずれも義満の巖島詣を題名に掲げていることには変わらない。
- 31) ドナルド・キーン『百代の過客—日記にみる日本人(ドナルド・キーン著作集 第二巻 百代の過客)』新潮社, 2012, 228-229頁(初版1984)。
- 32) 小川剛生『高倉院巖島御幸記』をめぐって」明月記研究9, 2004, 177-193頁。この中で, 下向記の作者は元綱ではなく, 後の時代に改作したものが元綱であるとの見解が示されている。
- 33) 小早川健「利生譚としての「鹿苑院西国下向記」」神戸学院女子短期大学紀要35, 2002, 71-77頁。
- 34) 稲田利徳「南北朝時代の日記紀行文学」(長崎健ほか校注・訳『中世日記紀行集(新編日本古典文学全集48)』, 小学館, 1994), 600-601頁。
- 35) 新城常三校注『神道大系(文学編5 参詣記)』神道大系編纂会, 1984, 151-173頁。
- 36) 前掲24) 95-100頁。
- 37) 前掲27) 51-85頁。
- 38) 稲田利徳「今川了俊「道ゆきぶり」注釈(一～五)」岡山大学教育学部研究集録, 89-1, 90-1, 91-1, 92-1, 93-1, 1992~1993。
- 39) 川添昭二『今川了俊(新装版)』吉川弘文館, 1988, 298頁。
- 40) 『詣記』『下向記』ともに, 義満の乗った船は, 御座船・御船など統一されていないが, 本論文の中では御座船に統一する。なお表中での表現は, 出典通りとする。
- 41) 山内 譲『中世の港と海賊』法政大学出版局, 2011, 2-23頁。
- 42) 河合正治『瀬戸内海の歴史』至文堂, 1967, 137-139頁。
- 43) 細川頼之の養嗣子で後継者にあたる人物。

- 『詣記』『下向記』によると、少なくとも兵庫津から義満に随行していた。
- 44) 田中義成『南北朝時代史』講談社、1979、255-261頁(初版1922)。この中で、厳島詣という名目で諸国の守護と現地で接触を図り、將軍の威厳を各地へ見せつけていたとの考えが示され、以後の定説となっている。
 - 45) また、義満が厳島詣に行ったことは、「統史愚抄」にも嘉慶3年3月4日に京都を出発し、3月26日に京都に戻ったと記されており、『詣記』及び『下向記』の記述と一致している。黒板勝美・国史大系編修会編『新訂増補国史大系 第十四卷 統史愚抄 中篇』吉川弘文館、1966、151頁。
 - 46) 『下向記』では、牛窓から2里ばかりの備前国こいしの明神の御前と記されている。
 - 47) 前掲27) 62-63頁。
 - 48) 『詣記』『下向記』ともに、10日に厳島に到着したと記されているが、それが午前0時または午前2時のことであるため、11日扱いとしている。
 - 49) 前掲27) 64-65頁。
 - 50) 赤崎は赤崎神社が鎮座する山口市秋穂東の赤崎付近と考えられる。平凡社『日本歴史地名体系 山口県の地名』、平凡社、1980、297頁。
 - 51) 前掲23) 72-73頁では現在の小野田市付近まで行った地図が掲載されているが、前掲3) 42-43頁および前掲27) 66-67頁で述べられている通り、赤崎より西へ行くことができなかったと考えられる。
 - 52) 前掲3) 43-47頁および164-167頁。
 - 53) 石井謙治『和船Ⅱ (ものと人間の文化史：76-2)』法政大学出版局、1985、237-258頁。
 - 54) 山内 譲「南北朝・室町期の水運」『中世瀬戸内海地域史の研究』法政大学出版局、1998、24-46頁。
 - 55) 徳仁親王『『兵庫北関入船納帳』の一考察 一問丸を中心として一』交通史研究8、1982、30-55頁。
 - 56) 宋 希環(村井章介校注)『老松堂日本行録：朝鮮使節の見た中世日本』岩波書店、1987、87頁。
 - 57) 天龍寺は京都市右京区にあり、足利尊氏を開基として暦応2(1339)年に創建された。尾道の天寧寺は、創建当時は臨済宗天龍寺派であったが、後に曹洞宗の寺院となっている。
 - 58) 田中健二「細川頼之の讃岐支配」(香川県『香川県史 第二巻 通史編 中世』香川県、1989)、265-273頁。
 - 59) 松本和彦「中世宇多津・平山の景観」(市村高男ほか編『中世讃岐と瀬戸内世界』岩田書院、2009)、180-194頁。
 - 60) 前掲9) 242頁。
 - 61) 海上保安庁 第六管区海上保安本部ホームページ 宮島潮景 (<http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN6/> 2017年8月19日閲覧) 広島港基準の潮位100cm以下であれば、大鳥居の下まで歩いて行くことが可能である。厳島の潮の満ち引きは、広島港より若干早いとされる。
 - 62) 前掲27) 64頁。
 - 63) 稲田利徳「『かこ』考—今川了俊の語義—」『人が走るとき』笠間書院、2010、194-212頁。
 - 64) 前掲38) (三) 4-9頁。