

大正四年六月二十二日第三種郵便物認可（毎月一回一日発行）

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號四第 卷四十二第

行發日一月四年二和昭

論叢

古代の港 教授 文學博士 三浦 周行

俱樂部稅論 教授 法學博士 神戸 正雄

ミルの經濟學概念 講師 文學博士 米田庄太郎

歴史學派の先リチャード・ジョーンズ 東北帝國大學 教授 經濟學士 堀 經夫

時論

日本の對支好意政策のト界 教授 文學博士 矢野 仁一

海軍制限に關する米國の提議 教授 法學博士 末廣 重雄

說苑

ブルゲン氏の諸社會主義評論 教授 法學博士 田島 錦治

産業としての林業の本質 教授 經濟學士 平田 憲夫

パンタレオニの經濟學基礎概念 經濟學士 松岡 孝兒

雜錄

印度の雨 教授 法學博士 財部 靜治

(裝 轉 載)

經濟論叢

第二十四卷 第四號

(通巻第百四拾貳號)

昭和二年四月發行

論叢

古代の港

三浦周行

一 緒言

港灣が政治外交上の大問題として現はれたのは、近世の末に、外國の我れに向つて通商貿易を開く爲め、互市場としての開港を迫つた頃からであつて、爾來開港と鎖國とは、實に當時の政治問題の基調となり、幾多の波瀾を捲起して、遂に幕府の倒潰、明治政府建設の動機となつた。併し乍ら更に溯つて見れば、江戸幕府三百年、我國民が殆ど外國と交渉を絶つて居る中にも、かすか乍らに、歐洲の文化を攝取したのは、長崎出島の一角からであつた。又國內にあつては、大阪

を始めとして、各地の大小の港灣は幕府諸藩の物産の輸送其他經濟上に利用されて、何れも相當重要な地位を占めて居つた。又南北朝から足利時代へかけては、國內到る處戰亂の巷となつて、陸上の交通が屢杜絶されつゝ、あつた中にも海運は意想外に盛んであつて、遠距離の航海も行はれ、殊に倭寇といはれた我冒險家は、支那南洋に迄も乗出して居るから、我港灣の發達は著しく、別して堺の如きは歐洲に迄も其盛名を馳せて文化の發源地となつて居た。これより以前にも、難波であるとか、敦賀であるとか、灘の天津であるとか、古代より著聞した港の數は多く、我交通、商業、經濟、軍事、學問、宗教、藝術等、國民文化の發展の上に特殊の貢獻をなし來つたこと決して少なかつたとはいへぬ。

二 港 の 起 源

日本は所謂島國として、多くの細長島から成立つて居り、陸地は原野が割合に少くて山岳に富み、従つて河川も到る處に流れて居る。斯る自然の地形にあつては、陸上交通の困難を補ふ爲めに、河川や海上の利用發達すべき運命にあると見なければならぬ。これを古傳説に徴して見ても、素盞鳴尊父子は朝鮮を意味した新羅との間を往來された神話が殘つて居り、別して神武天皇の東征の如きは多く海路に依られたもので、其御征途には九州から中國、畿内、南海へかけての

水路や、寄港地の名が明らかに列記されて居る。氷運の開けるところ、船舶の必要なるは言ふ迄もない事であるが、これも既に早く神話の中に、天磐櫛樟船・天鳥船の名が見えて居り、素盞鳴尊が新羅は金銀の多い國であるから、日本から交通する爲めに浮寶がなくては叶はぬといはれて、木種を持つて歸つて植えられたと傳へらるゝ浮寶は、船舶を意味するものである。別けても崇神天皇の時には、船は「天下之要用也、今海邊之民、由無船以甚苦步運、其令諸國俾造船船、」といつて、造船を奨励された。造船術については、應神天皇の時に、新羅から其技術に長じた船匠を寄越したことがあつて、それが猪名部氏の祖先となつたところから、朝鮮は我れより早く進んで居たものと見える。又敏達天皇の時、船史王辰爾の弟牛に、津史の姓を賜つたことを見ても、津と船との密接の關係を知ることが出来よう。併し造船の術は我國では後世迄割合に進歩せなかつたものゝやうであるから、上世にあつては猶更幼稚の域を脱せなかつたであらう。其結果として、多くの薪水や食料を積み、風波に堪へて遠距離の航路を續けることが不可能であつたから、海路にもせよ、川路にもせよ、比較的短距離の間に碇泊地を置くを餘儀なくされたのであつて、それが又當時に於ける港灣の必要原因となつたと見るべきであらう。

「ミナト」「ミト」の名もある)の名は既に神話の中に出で、「ツ」の名は神武天皇の東征にも多く見える。同時に見えた浪速渡の「ワタリ」も亦水を渡るところで、津と同義であり、「トマリ」又船

瀬は船舶の碇泊するところで、これも亦みなとである。風波を避ける爲めには海水の灣入したところを便とするから入江ともいはれる。斯る名を負うた地名の古くから諸國到る處に殆どないものはない位であるのは、何れも其早く利用されたことを示すものであつて、其中最も盛んに利用されたところは、其國名に「津」と稱した津國や對馬がある。津國はもと難波津に攝津職といふ特別官制を置かれ、それが津國の行政をも兼攝した爲めに攝津の名が出でたものであつて、津が其生命であつた。

三 港灣修築の必要

古代の港は、只自然の地勢に任せて、人工を加へることが殆どなかつたから、船が風波を避け碇泊するに便利なところである事を第一條件としたのであるが、斯る港灣の利用が益頻繁となつて來ると共に、これを利用するもの、種類も亦從つて複雑となつて來ることを免れない。薪水糧食の供給を仰ぐ丈に止る單なる中繼港としての外に、或は漁業が盛んな地方では漁港もあれば、或は商業貿易の盛んな地方では商港貿易港もあり、或は又水軍に長じた海賊の巢窟には軍港もあつた。是等の中には平和的の爲めにするものと戰時的事業の爲めにするものとで著しく其目的を異にして居たから、港灣としての條件も其目的に應じて異らざるを得なかつた。中古以

來、税制が定つてから、地方より租税を中央に運送することゝなつたから、最も中央帝都に近き良港灣が、常に是等の船舶の輻湊するところとなつて繁昌した。魚介にしても、其他の商品にしても、最も多くの需用は大都會にあつたから、大都會に近き良港灣程、發達の可能性が多かつたのは言ふ迄もあるまい。難波や武庫水門の發達は全くこれが爲めであつた。此場合、港灣其者の風波を避け碇泊に便な條件を備へて居る外、それらの需要供給の中心地との間に陸上の交通運輸の便もよく、且つ港灣其者に貨物の集散需給に便利な設備のあることを要する。即ち港灣其者が一つの市場であつて、そこには人口も多く、富豪も少からずあつて、物資の一時貯藏や委託販賣等の施設に於ても間然するところがなく、娛樂機關さへ備つたものでなければならぬ。これが港灣の榮へもし、寂れもする分岐點であつて、或時代に全盛を極めたことがあつても、後には名ばかりの衰微を見せて居るものは、其原因を尋ねて見ると、皆斯くの如き條件を充たすことが出来ない爲めに、優秀なる他の競争者に打負かされた結果に外ならぬことを發見する。それには自然の不可抗力もあれば、又人爲的原因もある。例へば古くは難波の衰微は頻々たる淀川の洪水の害と、これを避くる爲めに三國川を開鑿された事が、却て武庫水門と京都とを接近させて、其著しき發達を遂げさせたものである。中世堺浦の發展は、武庫水門の後身たる兵庫が、南北朝時代に武家側に獨占され、又應仁文明の亂には、西軍の大内氏に占領されたところより、其反對に立つ

た南朝や東軍が自然塚を多く利用することゝなつたからである。故に港灣として其繁榮を持續する爲めには不斷の努力を續くべきである。如何に自然の形勝にある良港でも、自然に放任して置いたならば、河川の流す土砂の爲めに、大船の碇泊に堪へられなくなるばかりか、却て危険を感ぜしむるに至ることがないでもないから、これに對しては絶えず修築の必要がある。政府が武庫水門の後身たる大輪田泊の修築に専らであつた爲めに、魚住泊の頽廢したことは、三善清行の意見封事に見えて居る。

四 僧俗の修築事業

津には古くから津守があつたやうであるが、港灣に關する制度の備はるに至つたのは、唐制に倣つた令が交通運輸の上から種々の規定を設けた以後の事である。難波の如きは言ふ迄もなく、其他の津にも其以前からそれ〴〵官吏を置かれ、其修築の如きは、地方官が毎年一定の時期に行つて居つたが、一時的には造船瀬使の任命もあつた。

併し河港は兎に角、海港にあつては、風波の破壊力に抵抗するには、當時の人智が尙ほ幼稚であつた爲めに、多くの犠牲を出だすを免れなかつた。筑前國宗像社には大小七十餘社があつて其一年の修造に要する經費も多額に上つたけれども、それは皆毎年同國葦屋津や新居濱に漂着する

船舶や其貨物の拾得品を以て支辨されること平安朝以來數百年に及んで居たといはれる。當時は是等の漂着船が寄船と稱せられて、公然其地方の領土の收入とする例になつて居たからである。これは單なる一例ではあるが、其收入の多かつたことは、やがて被害の甚深であつたことを物語つて居る。こゝには載せられてないけれども、人類の遭難も亦酸鼻すべきものがあつたに相違ない。それにつけても是等の船舶が風波を避くるに充分なる避難港の必要なることは言ふ迄もなかつた。僧侶は當時の知識階級であり、且つ利他救済を其天職として居た丈に、これを看過傍觀すべきではなく、且つ其布教策の上にとつても彼等が斯る社會事業に貢獻することは極めて望まじき事であつたと謂はなければならぬ。それが此方面に於ける彼等の活躍となり、後山陽、西海、南海三道の航海者の安全の爲めに里程を測つて櫻生・韓・魚住・大輪田・河尻の五泊を定めた行基を始めとして、貞觀の初には獨力で魚住泊の防波堤たる石椋の修築に従事した東大寺僧賢和、賢養があり、正應中に宣旨を承つて魚住泊の築島に十年を期して着手した性海上人がある。賢和は又承和中、律師靜安の造つた和邇の船瀬の破損したのを同時に修造して居る。其他鎌倉時代には、重源、往阿彌陀佛もこれを行つて居り、俗人としては平清盛が大輪田泊に經島を築いて、風波の難を止めたのは有名な事蹟である。就中俊乗坊重源の如きは、鎌倉時代の初、造東大寺大勸進として著名であるが、其一生の業績を書いた南無阿彌陀佛作善集を見ると、彼れは魚住泊の修

築事業をも勸進したことがある。それには彼島は昔行基が人を助ける爲めに此泊を築いたものであるけれども、星霜漸く積つて波浪の爲めに侵損され、これが爲めに上下の船が風波に遭つて漂ひ死するもの幾千を知らぬ程であるから、行基の舊儀に復せんとしたものであると書かれて居る。其中に「仍遂菩薩聖跡、欲復舊儀」とあるを見ても、行基の五つの泊を定めたといふのは、朝野に勸進して修築したことを意味して居り、重源も亦行基の舊跡を尊重して、其復舊を圖つたことが知れるのである。重源は又清盛の手を着けて成らなかつた大輪田泊をも修築した（小原文書建久七年太政官符）。此他彼れは各地の道路を開鑿し、橋梁を架設して居るが、其中、渡邊橋は難波の河港に闕くべからざる名橋であつた。重源はみづから南無阿彌陀佛と稱して居たばかりでなく、彼れに歸依した社會各階級の人々に向つても頭に一字を置いて、何阿彌陀佛と名づくること、空阿彌陀佛、法阿彌陀佛といふが如くにしたが（愚管抄）建仁二年に始めて二十年からになるといへば（作善集）、餘程の人数に上つたことであらう。往阿彌陀佛の傳記は詳かでないが、其名から推せば、これも均しく其流れを酌んだものと思はれる。筑前の葦屋津及び鎌倉の和賀江島を修築したのは此人であつた。忍性も亦鎌倉の港江井島（飯島）を作つた。平清盛の如き俗人でも、經島を築くに當つては、大小の石に各一切經の一字を書かせてこれを海中に填めたから經島の名が出でた程で、そこにも宗教的意味が見出される。是等の港灣の修築について、大輪田泊の經

島といひ、鎌倉の和賀江島といひ、其他魚住泊の如きも、亦島といつて居るのは、波浪の勢を殺いで、内面に船舶の平穩なる碇泊所を設くる爲めに、新島を築くことが、一定の方法となつて居た爲めで、一に石棕ともいつて居た。乾元元年に、安東爲條が播磨福泊を築いた時には、石塘を海中に二町餘も築き出したから、碇泊の便は經島と匹敵するといはれて居つた(峯相記)。即ち一種の防波堤であつて、大體に於ては今日の港灣修築の方法と一致して居るが、勿論其規模は小さく、技術も幼稚であつたから、従つて修築すれば従つて破損して、其功を全うすることが困難であつた。大輪田泊は後に兵庫となつてからも、一般に兵庫島と呼ばれた。其後地勢大に變化した爲めに、經島の如きも其所在を失つたが、今の神戸に尙ほ島上町杯の地名が残つて居るから、其邊にあつたらうと思はれる。鎌倉の和賀江島の如きは、満潮の時は全く其影を没するけれども、干潮の時は往時の石棕の名残を今尙ほ海中に認めることが出来る。

是より先き、平安朝時代には個人で多額の税を造船瀬所に進めて位階を授つたものがある。併し乍ら是等の修築は其事業の大い丈に國費を要することも多かつたから、到底個人の力の堪へ得べきところでない。魚住泊の如きも、大納言清原夏野が嘗て其封物を以て修築を加へたことがあるが、工事半ばに公力を藉りて其功を終らんことを請うたから、播磨國司に命じて専ら其事に當らせられ、正税を其經費に充て、竣功を見たのである。平清盛も大輪田泊の修築に當つて、當初

私費を以て新島を築かうと試みたけれども、波勢が常に險しい爲めに石椋が頽れるから、地方費の助成を仰がなければ修築の目的を達し難いといつて勅裁を仰ぎ、畿内及び山陽、南海兩道の諸國に令して田一町、畠二町別に各一人を雇役し、東海、西海の兩道の國々は調庸を運上する船の楫取水手の入港に當つて一人三日を役使することゝ爲つた。即ち清盛の富と力を以てしても、獨力では此大事業を完成することが困難となつたから、更に國家的事業に移さんとしたのである。而かも國家的事業とするも一般民力は疲弊し權門勢家は巧みに忌避するが如き當時の事情にあつては、其目的を遂行すること決して容易の業でなかつたが、名望高き僧侶は貴賤を通じて歸依するものが多く、彼等が信仰上より勸進するは、國家の強制に比して遙に好結果を奏した。僧侶は又是等の港に渡船を置き、又無賃宿泊所たる布施屋をも設けたものがある。嵯峨天皇の時に越後の國分寺の尼法光が船二隻を古志郡渡戸濱に置き、又布施屋を建てたが如きはそれである。

五 入港税の徴收

併し直接に港灣を利用するものは、そこに出入の船舶であつたから、彼造大輪田船瀬使の如きも、諸國の調庸船に修築工事を分擔させて居る程であつたが、それよりも以前から、勝載料雜物及び所役水脚を徴收し、毎年四季に帳を造つて税帳使に付して官に進めるを例として居た。勝載

料は又勘過料ともいつて、一種の入港税である。何程の割合であつたかといへば、承和十三年には石別五合といふことが見える。石別とは船舶の積載料に應じて何石船といった石の事であり、又所役水脚とは、入港した公私の船舶から三日の役を課するを意味して居る。然るに嘉祥二年に讃岐の網丁が其免除を申請したに對して、これを許せば船瀬が修築し難いからといつて、南海、山陽二道の水脚に令して身役即ち勞役を停むる代りに、役料を出させられたが、其割合は一人一日の役料が米一升五合であつた。又船瀬莊田といつて船瀬に屬する莊園があつて、其收入は造船瀬の經費に充てられたが、破損の程度が大きく、一定の收入を以て支辨し難い場合には、官に申請して修理することゝなつて居た(類聚三代格)。其後に於ても、川手とか津料とか關津料、升米、目錢杯と稱するものを是等の船舶から徴收して、修築費を始め、港津の經營施設に關する經費を支辨するを例とした。川手とは山林に入つて草木を伐採するものに山手を要するが如く、河港に出入するものゝ入港税である。津料といふのも亦同様であつた。升米といふは、船の石高に應じて、一石何升どの割合を以て船舶より米を徴收したのである。錢貨の鑄造の絶えた時代に於て、否、其鑄造時代に於ても、布や米が通貨の代用をして居たからである。目錢とは米の代りに錢を徴收することであつた。是等の勘過料の徴收には、古くから種々の弊害が伴つたもので、平安朝末期の治暦元年にも、越中國からの申請で、近江の鹽津、大浦、木津、若狹の氣山、越前の敦賀

等の津吏が勝載料と稱して調物を割取するを禁じたことがあるが(勘仲記)、鎌倉時代には、それが地頭の得分となつたのを、幕府は其弊害を認めて禁止しようとしたけれども、地頭の反對に遭うて中止して居る。

六 港 の 制 度

此くの如き入津料の徴收が行はるゝと否とは、當然港灣の收入に影響を及ぼし、延いては經營の難易を來たすことゝもなるのであるから、これに關する特別の制度がなくてはならぬ。元來令の官制では、全國の津濟橋道は民部省の所轄であつたから、港灣は民部卿に於て其事務を總轄すべきであつたが、別に民部省内に於て特別の官衙若しくは吏員を置かれては居らぬ。併し港灣と最も密接の關係を有する公私の船舶、船具は、兵部省の被接官たる主船司に於てこれを掌つて居つた。又外國人の來往及び其貨物貿易については、治部省が諸蕃の朝聘の事を掌り、其被接官たる玄蕃寮が外國人の應接を取扱つて居た關係上、これを掌るのであつた。當時は海陸共に關があつて、海路甲地より乙地に行くものは、それが地方人であるならば、郡を経て國へ願出で、某關即ち寄港地を度えて某地に往くといふことを書いた過所なる文書を申請してこれを携帶し、寄港地に於て關所の役人たる關司に提出して其検査を受くるを要した。後世過書の字を用ゐるは間

違つて居る。それらは一定の形式があつて、公式令に載つて居る。其關所を通過することを「度關」^{ドエ}といつて居るから、此手續を履まないで關所を通り越したものは、衛禁律に所謂「私度關者」であり、又若し關門を避けて他から通過したならば越度である。海路の場合は寄港地を無斷通過したものがそれに相當する。私度關、越度それらに制裁が規定されて居たが、越度は其罪重く、私に關を越えたものよりも一等を加へられる。後世越度の語は俗に過失を意味することゝなつた。關司が検査の上違法違式でないと認めた場合は、通過を許すが、これを勘過といつて居る。前に説いた勘過料は即ちこれに要する料金を指したものである。此検査は管に當該關所ばかりではなく、過所に記載された寄港地に寄港して居るや否やをも調査し、若し寄港せずして他の關に向つたことを發見したならば、關司は便宜上出入を許可することを許さねぬ。殊に其船舶が指定された長門及び攝津の關に寄港せずして通過した場合は、改めて過所の下附を申請させられたのである。言ふ迄もなく長門には赤馬關があり、攝津には難波、武庫の要港があつたからであらう。律の私に關を度えた罪に於ても、當時三關と稱した美濃の不破、伊勢の鈴鹿、越前の愛發は殊に帝都防衛の要害であつたから、私にこれを度えたものは一年の徒刑に處したが、それに次いで、攝津、長門二國が重要視されて、三關よりは一等を減じ、其他各地の關は又二等を減ずることゝなつて居た。これを以て見ても、兩國の港灣が、他地方のそれと比較して特殊の地位に

置かれてをつたことを知るべきであらう。

是等の取締はもとより關司の掌るところであつて、それが爲めには相當の官舎があつた。山崎の關戸ノ院の如きは平安朝より鎌倉時代に著れて居る。外國人の場合とても大體に於てはこれと同一であつたが、多少手續を異にする點もないではなかつた。即ち外國人の入關の場合は、關司は外國人應接の任に當つて居る領客使と立會の下に、其所持品の明細帳を作つて中央の治部省に申告する、一度此手續を了へたものは、更に検査を受くることを要せぬ。外國人上陸地に關のない場合は、始めて上陸した國の國司に於て、以上の手續を取るのである(關市令)。外國人向の貿易港として、古くから著名なものは、近畿では難波津、武庫水門があり、九州には儼大津があり、北國には敦賀津があつたが、難波には早くから外國人の接待應接の爲めに難波館が建てられ、其支那風な瓦葺粉壁が港口を壓して居つた。又特に朝鮮人の爲めには三韓館があり、高麗館、百濟館といふ名も見える。武庫水門には應神天皇の時に、新羅調使の客舎から失火した事があるが、これは新羅使節の爲めに特に建てられたものか、將た他の建物を利用されたものか明かでない。其他儼大津即ち博多には博多津館があり、又鴻臚館もあつた。敦賀には松原客館があつた。是等は主として外國使節を應接するところではあつたが、それが又貿易を行ふ場所ともなつたのである。元慶七年に渤海の使が來朝した時には、内藏頭和氣彝範が鴻臚館に赴いて交關したといふこ

とが三代實録に見える。交關とは即ち貿易の事である。博多は言ふ迄もなく太宰府の埠頭として、支那、朝鮮を始め、一切の外國人の入國するものは先づこゝに來つて其手續をなすを要した。が海路の關係上、敦賀其他の北國の港灣に入るものも古來少からぬことであつて、殊に渤海の交通開けて後は其敦賀を利用するものが多くなつて來たから、朝廷は北海に路を取るを禁じて、皆太宰府に向はせられた。併し禁を犯して來朝するものが依然として絶えなかつたから、寶龜四年には禁令を申ねられたけれども、其効がなかつた。

七 港灣の設備

斯様に内外の交通や通商貿易の爲めに、港灣が盛んに利用されるに伴つて、これに要する各種の設備を見るに至るは當然であらう。商品の保管と委託販賣とを業として、問若しくは問丸といはれた問屋の發達の如きも其一つであつた。問屋は倭名類聚抄に「邸家」と書かれて居るのがそれである。同書には「俗云津屋此類也」と見えて居る。僧成尋の參天台五臺山記に、杭州湊口で見た樓門のある瓦葺の建物を津屋と書いて居るのは、支那の邸即ち官營の倉庫の事であつて、我津屋は民營と思はれるけれども、其委託販賣を除いては、彼我共に略同一の用に供せられて居た爲めに、成尋も津屋と書いたものであらう。問屋は又地方の莊園の年貢米を京都の領主(本所)に輸送

するが如き運送業をも取扱ひ、其船を問船ともいつて居たが、又荷爲替を組む割符屋の營業を兼ねて居たものがある。其營業者は富豪であつた爲めに、港灣の場合に市民の牛耳を取つて居たものもあつたらしい。

港に於ける問屋業の發達と共に、各地の商品が、其手を経て更に他の需用地に輸送された。近畿の港では、兵庫でも、堺でも、兩京といはれた京都と奈良とが需用の中心地であつた。是等の都會に居れば居ながらにして諸國の物貨を手に入れることが出來たのは言ふ迄もない。併し乍ら各地の商人はもとより一般の旅客も多く入り込んだ港灣では、港それ自身店舗を開いて商業を營んだのであつて、これを見當てて態都會から買出しに來るものも少くなかつた。

斯様に商人や旅客及び出入の船舶の船員等の爲めに繁昌した港灣には又何等か娯樂の機關がなくてはならぬ。遊女白拍子も其一である。これはもとより問屋と共に港灣に限られた譯ではなく、各宿驛共同様ではあつたけれども、港と津とかいはるゝところには、殆ど彼等の存在を見ぬところはなく、其般販なるどころ程全盛を極めたのである。京都からいへば、河陽といはれた山崎を始めとして、江口、神崎、河尻、難波等到處に巢喰つて居つては、船に乗つて旅客の船に乗り移り、今様郢曲を謡つて其興を助け、枕席を薦めるもあつた。中には艷名を謡はれて貴族の寵を得たものもあつて、單に旅客ばかりでなく、遊女に逢ふ爲めに態京路から河陽に遠征した

雲客のあつたことは、大江以言の遊女記(朝野群載)にも見えるところである。宿の長者の如きは、遊女を養女として貴客に供した。海東諸國記に、富人が女子に衣食を給しこれを着飾らせて傾城と名付け、旅客を引留めて酒食を饋るとあるは、朝鮮人の目に映じたところの所謂遊女の長者なるものであらう。由來港灣の繁昌が生んだ一産物は更に港灣の繁華を助長するの一動力ともなつた。

弘安八年に興正菩薩が、兵庫の安養寺で、娼女等千七百八十人に説いて、毎月或日に持齋をさせ、分けても十四日には石塔供養をさせたことが感身覺正記に見える。娼女とは遊女の事である。千七百八十人でさへ驚くべき數字である上に、此他にも教化を受けなかつた遊女の多數あつたことが想像されるから、夥しい實數に上つたものと見なければならぬ。されば遊女それ自身が、港灣の市民として相當の地位を占めて居たものと見えて、鎌倉時代の末、一時西國船が兵庫に寄港せぬことゝなつた時には、土地の繁榮の爲めに、同地の東西地頭、領家、土民百姓に遊君迄が同盟して京都の六波羅へ其復舊運動に出掛けたものである。