

平安時代における山陰地方の海運について

歴史学教室 錦 織 勤

1 はじめに

10世紀初めの延長5(927)年末に完成した『延喜式』の巻26、「主税上」に「諸国運漕雜物功賃」という項がある。そこには各国から都への雜物輸送運賃が陸路・海路に分けて記載されている。ただ海路運賃の記された国は限られており、それが当時の海運の発達状況にある程度示しているといえる。海路運賃が記されている国は東海道の三河・遠江、北陸道諸国(若狭～佐渡)、山陰道の因幡、山陽道諸国(播磨～長門)、南海道諸国(紀伊～土佐)、大宰府である。

この項を主たる素材として、平安中期の水運の状況について、これまで数多くの論が出されている。⁽¹⁾ それらの諸論は、北陸道沿岸の航路と瀬戸内海航路(山陽・南海道)は発達していたが、東海道・山陰道沿岸の航路は未だ十分に発達していなかったとする点では、大略一致しているといっている。しかし、細部についてみると、まちまちの論が提出され全然といって良いほど一致をみている点もあるのである。その一つは、因幡国の海路運賃記載をどう考えるか、詳言すれば、因幡から京への海路はどのようなルートを通ったのか、あるいは因幡から京への海路は実質的な意味をもっていたのかどうか、という問題である。これは一見さほど困難な問題とも思われず、むしろ単純で自ら明白な解答が与えられているようにも思われるかもしれないが、実は以下に述べるように、数多くの説が提出され決着をみていない。因に、因幡国の海路運賃記載とは次のようなものである。

因幡国。卅六束。但海路米一石運京
賃。稻十四束五把三分。

ここに示された海路についての第一の論は、因幡(山陰地方)から敦賀までが海路、敦賀～塩津は陸路で、その後琵琶湖水運を利用して大津へ向かい、そこで上陸して京へというルートを通ったとするものである。⁽²⁾ 第二に、因幡～但馬を海路、そこから円山川を遡行して山陰道に合流し、陸路京へ向かったとする論がある。⁽³⁾ さらに第三の論として、因幡～丹後が海路、そこから陸路をとるとするものがある。⁽⁴⁾ この他に、発着港は明確に指定しないが山陰沿岸航路の存在を想定する論者もあり、⁽⁵⁾ また一応山陰航路を想定しながら、これが形式的な海路に留まっていた可能性を示唆する論もある。⁽⁶⁾ 概していえば、『延喜式』の因幡国の海路運賃記載については、それがどのルートを通ったのか、実質的な意味のある記載だったのか等の点が明確になっていないといえよう。

というよりも、以上の論がほとんどすべて、明確な論拠もなく、ただ後世の航路からの類推や、北陸沿岸航路との類比によって提出されているにすぎないことを考えれば、未だ十分に検討もされていない段階であるというべきであろうか。その原因は、主としてこの問題に関する史料の乏しさ

にあることは言うまでもないが、それと共に、古代末期～中世前期の水運については瀬戸内海航路、北陸沿岸航路だけが注目され、山陰沿岸航路はほとんど問題とされることがなかった⁽⁷⁾という、現在の学界の関心のあり方にもいま一つの大きな原因があると思われる。後に述べるように、史料は皆無というわけではないのだから。

確かに古代～中世（特に前期まで）の山陰沿岸航路の状況は如何であったかというようなことは、大方の注目を惹くような大きな問題ではないかもしれない。だがこの地域の特質を考えようとするとき、決して無視しえない重要な問題であることは言うまでもない。たとえば、当該期の最も重要な課題の一つである在地領主制の問題に関しても、この点を抜きにしては考えられないのである。つとに河合正治氏⁽⁸⁾、工藤敬一氏⁽⁹⁾が、鎌倉後期以降の在地領主にとって流通機構の掌握が不可欠の要件であったことを指摘されているが、その後、脇田晴子氏⁽¹⁰⁾は在地領主制の成立に際しても、その前身である私営田領主の調庸代輸行為が大きな役割を果たしていたこと、従って在地領主制は成立当初から流通と深く関わっていたことを明らかにされている。とすれば、10～11世紀における各地域の商品流通の発展度の相違は、当然在地領主制の地域差をもたらしたものと思われるが、この点については、未だ明らかにされているとは言い難い。このような問題を考えていく一つのプロセスとして、先述の山陰沿岸航路の問題も位置づけることができるのではなからうか。

しかし、ここではそのような大きな問題を論ずる準備も能力もないので、差し当たり『延喜式』にみえる因幡の海路はどのようなコースを辿ったもののかについて、蕪雑な憶測を提示するに留めたい。

2 山陰から京への道

先にもふれたように、これまでの諸研究は「因幡国。卅六束。侶海路米三石運京」という『延喜式』の極めて簡略な記事以外に、関連史料を求めることに乏しく、また往々にして明確に論拠、判断の材料を提示することなく提出されていたため、相互に論の当否を判断することが困難であり、そのため意見の一致をみないままに終わっているように思われる。そこで、本章ではまず平安期の山陰方面（特に因幡～出雲）から京都への交通路に関する史料をいくつか提示することにしたい。もとより、網羅的な検討を経ているわけではないので、落ちている史料も多いことと思うが、一応の目安にはなりうるであろう。

(A) 陸路だけを用いる場合

(a) 山陰道を利用するもの

まず第一に挙げるべきは、言うまでもなくこのルートである。しかし、日記などに京から山陰（もしくは山陰から京）へ向かう記事があったとしても、たとえば「依吉日今朝遣目代重俊於因幡国」とか「及深更從因州差脚力進最前序宣三条請文⁽¹¹⁾」などのように、目的地・出発点を記すだけの記事が多く、途中の道筋まで記したものはほとんどない。従って、山陰道を通ったことがはっきりしている記録はさして多くない。

その乏しい記録のうちの一つは、長徳2（996）年に藤原道長の甥の内大臣藤原伊周、中納言藤原隆家が各々大宰府と出雲国に配流されたときのものである。その間の経過は『小右記』によれば次のようなものである（すべて抄出）。

4月24日条

先是，於御前有除日，（中略）

出雲権守 従三位藤隆家 元中納言

5月1日条

出雲権守隆家，今朝於中宮捕得，遣配所，令乘編代車，依称病也云々，

5月12日条

一日陳泰言上，出雲権守依病逗留丹後国之由，病愈了可送任所之由，被下宣旨了，

5月15日条

出雲権守隆家，依病不赴向配所之由，領送使言上云々，（中略）出雲権守安置但馬国便所，また、『公卿補任』の同年の項には

中納言従三位 同隆家 四月廿四日坐事左降出雲権守。五月一日赴任
(十八才)。於但馬国申病由逗留。(下略)

とあり、『本朝文粹』七に載せられた同年10月7日付の藤原隆家奏状には「今在馬州」とある。これらの史料からみれば、『小右記』には「逗留丹後国」とあるけれども、彼が山陰道を丹波から但馬へと向かっていたことは間違いない。

このように確実に山陰道を利用した例もあるにはあるが、因幡～出雲方面へ向かうとき — 特に丹波・但馬を経由する必要のないとき — は、多くの場合別なルートを用いたようである。

(b) 中国山地を越えて播磨から山陽道を利用するもの

良く知られた事例には『時範記』⁽¹²⁾の因幡国司の任国赴任記事がある。承徳2(1098)年7月9日に因幡守に任ぜられた⁽¹³⁾平時範は、翌年2月9日に京を出て任国へ向かい、4月3日に帰京している。その時のコースは、次の通りである。まず往路から示す(すべて抄出)。

2月9日 未剋宿山崎，

2月10日 申剋宿撰州武庫郡河面御牧司宅，

2月11日 申斜着播磨明石駅家，

2月12日 辰刻進発，(中略) 未剋着高草駅家，

2月13日 早旦進発，(中略) 申剋宿佐余，

2月14日 辰剋進発，未剋着美作国境根仮屋(現在の西粟倉村坂根)，

2月15日 卯剋(中略)越鹿跡御坂，(中略)，巳剋至于智頭郡駅家，(中略)入夜着惣社西仮屋，

また復路は次の通りである。

3月27日 巳剋出国府，申剋着^(智頭カ)□□駅仮屋，

3月28日 辰剋進発，越鹿跡御坂，未剋着美作国佐奈保，

3月29日 辰剋進発，巳剋着佐用，(中略)，未剋着播磨国平野(現在の姫路市平野)，

4月1日 辰剋出宿，未剋着魚津，

4月2日 早旦出宿，申斜宿生田社辺，

4月3日 早旦進発，入夜入洛，

高草駅家，佐奈保が現在のどこに比定されるのかは不明であるが、彼が通ったコースはほぼ明らかになる。往路は、京から現在の竜野市辺までは山陽道を行き、そこから北に折れて佐用に出、鹿跡御坂(志戸坂峠)を越えて智頭から国府へ、というコースを通っている。復路はこの道を逆にたどっている。

この播磨經由で因幡・伯耆方面へ向かう道筋が古くから盛んに利用されていたことは、既に多くの先学の指摘するところである⁽¹⁴⁾。その論拠の一つは『播磨国風土記』揖保郡の次の記事である。

意志川 品太天皇之世，出雲御蔭大神，坐於枚方里神尾山，每遮行人，半死半生，爾時，伯耆

人小保弓，因幡布久漏，出雲都伎也，三人相憂，申於朝廷，於是，遣額田部連久等々，令禱，出雲御蔭大神が枚方里（現在の太子町佐用岡の平方）の神尾山にいて交通を妨げるので，伯耆の小保弓，因幡の布久漏，出雲の都伎也の三人が朝廷へ訴え出たという説話である。

また同書の讃容郡の弥加都岐原の項に

弥加都岐原，難波高津宮天皇之世，伯耆加具漏，因幡邑由胡二人，大驕无節，以清酒洗手足，於是，朝廷，以為過度，遣狭井連佐夜，召此二人，爾時，佐夜，仍悉禁二人之族，赴參之時，屢漬水中，酷拷之，（中略），所溺之处，即号美加都岐原，

とある。仁徳天皇が伯耆の加具漏と因幡の邑由胡の二人の驕りが過ぎているとして，狭井連佐夜を遣して二人を召出す途中，佐夜が彼等をいまして水中に漬けたところが美（弥）加都岐原であるという説話である。美加都岐原は現在の三日月町三日月に比定される。

上の二つの説話は，出雲～因幡方面から都への道が，播磨の佐用・三日月町・太子町を通過していたことを示している。少なくとも奈良時代以前は，都の位置からみて，正式な官使などはいざしらず一般には，正規の山陰道を用いるよりこの西播經由のルートを通る方が自然であったと考えられる。

それでは平安時代はどうかといえば、『日本後紀』，大同3（808）年6月21日条の

省因幡国八上郡莫男駅，智頭郡道俣駅⁴⁵馬各二匹。以不縁大路乗用稀也

という記事をもとに，9世紀以降このルートの利用度が低くなったとする論⁴⁶もあるが，それは正しくない。8世紀末～9世紀初にかけて駅の廃止，駅馬・伝馬の減省などの記事が目立ち，駅伝制の衰退期であることは間違いない⁴⁷が，駅伝制が交通のすべてではないのであるから，それがその道筋の利用度の低下を示すことにはならない。

既述の『時範記』の記事の外に，『小右記』の治安3（1023）年7月25日条にも，西播經由ルートの利用がみられる。

明曉伯耆守資頼可入部，妻隨身，仍云送車事，遣編代車于山崎，

藤原実資が養子伯耆守資頼の帰京に際し，身重の妻⁴⁸のために編代車を山崎に遣したというものであるが，この山崎とは京都の南の山崎であり，資頼が西播經由ルートをとったことは明らかである。ただ播磨～伯耆間の具体的なコースは不明であるが。

これらの点から考えると，平安期においても播磨經由で因幡・伯耆方面へ向かうというコースが，かなり頻りに利用されていたとみて良いのではないだろうか。国司の赴任という公的な旅行の際に，道筋を知りうる2例が2例とも山陰道を通らず播磨經由で行っていることからみて，より積極的に，後者のルートの方が利用頻度が高かったということができると考えるものである。

(B) 海路を併用する場合

(a) 山陰から若狭まで海路を用いるもの

『小右記』万寿元（1024）年10月27日条に，

入夜伯州書信来，米三百石・簾三十枚・和布等進^{送之}了，勝載船州着若狭国未運上，卅石志小女，又宰相同枚内供十石，

という記事がある。「州着」の語義は適確にとらえられないが⁴⁹，伯耆守資頼の書信の内容は，大略彼が実資のもとへ任国から送り出した米300石等の荷を積んだ船が若狭国に到着しているが，未だ京へ運上されていないというものである。この場合，若狭から京へ行く道としては，若狭街道を近江の今津へ出て，そこから琵琶湖を大津へ到るとするのが普通であろう。

このコースは今日の我々の常識的感覚からみて不自然ではない。また北陸道からの物資が敦賀まで海路を用い、そこから七里半峠もしくは塩津街道をそれぞれ海津・塩津へ出て、琵琶湖を船で大津へ向かうというコースをとると類似の形態であり、最も一般的かつ自然なルートと考えることもできる。しかし、このとき資頼が若狭国まで海路を用いたことの背景には、やや特殊な事情があったのではないかと思わせる記事がある。同じく『小右記』の治安3(1023)年12月29日条には次のような記事が載せられている。

伯耆送酒布六端・調庸雑物等、大雪間逗留山底、遂從途中 來、待和暖可令催上者、伯耆から酒布・調庸雑物を運上しようとしたところ、山中で大雪のため行手をさえぎられ逗留していたが、遂にやむなく引返した、暖かくなってから送り直すということを伝えてきたというのである。記事は12月29日のものであるが、大雪のため立往生したという事態そのものは、これよりかなり以前に発生したと考えるべきであろう。とすれば、万寿元(1024)年10月に米などを京に送るに際しては前年の事故が念頭にあって、あえて通常用いられることの少なかった山陰沿岸航路を利用したということも考えられなくはない。勿論それ以上に、治安3年の時の貨物が酒布・調庸雑物という軽物であるのに対して、万寿元年の例は米という重貨が300石も含まれていたことが、兩年の輸送手段の差となって現われているという考え方も成立することは言うまでもないが、しかし、いずれにしてもこの記事をもって、直ちに山陰沿岸航路の隆盛を言うことは慎まなければならないと思われる。

(b) 山陰方面から敦賀まで海路を用いるもの

かなり後のものになるが、『大乘院寺社雑事記』、文明4(1472)年8月20日条にみえる。

越前国注進自松林院進之、(中略)、八日朝倉方衆七千人計ニテ取籠合戦、十日河口・坪江等二乱入無正躰、一国中様朝倉方打勝畢、大内以下西国兵糧以越前為通路之处、如此儀出来、ここでは、応仁文明の乱の西軍であった大内氏以下の西国の兵糧米が、越前経由で京に運ばれたことが語られている。ただ中世後期ともなれば、若狭の小浜が非常な発展をみせてきている。⁽²⁰⁾ そのような中で山陰沿岸航路をとった物資が敦賀まで運ばれたことは、常識的にいえば一般的とは考えられない。恐らく大内氏等が小浜ではなく敦賀に兵糧米を運んだことの背景には、若狭の守護武田国信が東軍に与していたのに対し、越前守護の斯波義廉が西軍方であったという事情⁽²¹⁾が存していたものと思われる。

(c) 山陰方面から但馬もしくは丹後まで海路を用いるもの

天永2(1111)年の相撲節に際して、因幡国から貢ぜられた相撲人が左方に属するか右方に属するかをめぐって、左右近衛府の間で相論があった。その間の事情は、当時右中将であった源師時が書き遺した日記『長秋記』によって明らかになるが、その中に興味深い記事がある。

8月2日に「相撲召仰」があり、相撲節が始まったのであるが、その後左近衛府から訴えが出された。

(八月)
十二日、晴、午刻許、有藏人弁^{雅兼}消息、開見処、只今可參内裏、相撲事有左訴、仍為召問也云々、承由答了、乃着宿袍參内、(中略)、弁問云、因幡白丁丸部貞成具左府使參上間、於七条大宮辺、右使奪取了、其間左使被療礫之由訴申、件事可陳申、(中略)、下官陳申云、於貞成者、去々年見兄貞宗上洛參府已了、隨又今年付使府生^(某)近進請文、其後立居相待処、適今月上旬比差專使示之、依為本右之相撲、相具右相撲人等、企上洛処、於丹波国^(右説カ)已可及恥、早賜府使相具可參上者、仍以此旨下知、其後府使四人罷向桂川辺云々者、左欲奪取相撲^(此由)之処、其支度已相違、仍申此訴申^(某)、但彼是使於成濫行之条、不知実否之作、早召沙汰者、可

出雲国園山庄は現在の出雲市西神西町周辺と推定されている。²⁴⁾ 高砂は現在の兵庫県高砂市であろう。とすれば、出雲国へ向かうのに、まず瀬戸内海を海路西下したことは明らかである。

なお、本章、(A)「陸路だけを用いる場合」のところで述べたように、山陰方面（因幡以西）から播磨經由（＝山陽道經由）で都へ上るコースが、今日我々が想像する以上に用いられていた可能性があるとするれば、上のような海路利用のあり方は容易に考え出されるところであり、出雲に限らず因幡の場合についても当然ありえた交通路である。

以上、本項では山陰方面（因幡以西）から海路を利用して都へ上った（あるいは都から下った）実例をもとに、大概四つのコースがあったことを示した。

3 延喜式にみえる因幡国の海路記載について

本章では、延喜式に記載された因幡国の海路がどのようなコースをとるものであったのか、形式的な記載にとどまっていたのか否かについて考えることにしたい。

ところで、『延喜式』主税上の「諸国運漕雑物功賃」の項の海路運賃記載には次の二種類の形式がある。

(イ) 運賃の内訳を細かく記すもの。例えば次のようなものである。

播磨国陸路。 駈別十 五粟。海路自国漕与等津船賃。石別稻一束。挾抄十八束。水手十二束。自与等津運京車賃。石 別米五升。但挾抄一人。水手二人漕米五十石。美作。備前亦同。

(ロ) 運賃を一括して記しているもの。

参河国。 粟三 海路米一斛充賃稻十六束二把。

(ロ)に属する国は三河、遠江、因幡の三カ国である。北陸道諸国、山陽道諸国、南海道諸国、大宰府は(イ)に属す。

(ロ)の記載が(イ)の記載に比べて簡単にすぎるということを一つの理由として、これら三カ国の海路が形式的なものでしかなかった可能性を示唆する論がある。²⁵⁾ 確かに(イ)と(ロ)の記載様式のズレは極めて大きい、それをもとに(ロ)型の諸国の海路を形式的で実体のないものとするには、やや飛躍があると言わざるをえない。このことは別な理由で説明すべきことであると思われる。私は運輸業者の存在形態の相違、及び彼らと国との契約の仕方の相違を反映したものと考え。(イ)の場合、運送手段（馬・船・車）、区間ごとに運賃が算定されていることから、各々が専業者によって担われていたことは明らかである。それに対して、(ロ)では運賃が一括計算されているから、全行程請負方式ともいべき方法で運送されていたのではなからうか。

以上要するに、(イ)と(ロ)は海運の発達状態のちがいを極めて明瞭に反映しているものであることは勿論であるが、(ロ)の海路を形式的なものとする論には賛成できない。

さて、次に因幡国からの海路がどのコースをとったのかという点について考えてみよう。前述のように、この問題について多様な見解が出されている理由は、主として同国が(ロ)のごとく内訳を記さない記載形式に属することにある。この記載自体には問題解決の決め手となるような証拠は残されていないから、いわば周辺の状況証拠の積み重ねによって、最も妥当と考えられるコースを導き出すという方法にならざるをえない。

「諸国運漕雑物功賃」の項の記載のなかに、問題解決のためのわずかな手懸りが残されている。その第一は、山陰道諸国のうちで海路記載のある国は因幡だけであることである。第二は各国からの運賃の高低である。

まず第一の点について考えてみよう。その際に、「諸国運漕雑物功賃」の項で海路運賃は、記載上雑物一般の運賃ではないことに注意しなければならない。このことは(ロ)の場合、「米一斛充賃稻十六

束二把」(三河)とか「米一石運京賃」(因幡)とあるし、(イ)の場合も、その最初の記載となっている若狭の場合「自勝野津至大津船賃。米石別一升」とあり、また他の諸国もすべて「石別何束」と表現されていること等からみて、明らかに米の運賃に限られている。実際はともかく、少なくとも記載上はそうである。これは寛平6(894)年7月16日付の太政官符²⁶⁾の中にみえる「進上調物以駄為本、運漕官米以船為宗」という、当時の貢納物運京の大原則 — これは軽物は駄、重物は船と読みかえることができる — と一致するから、ほぼ間違いのないと思う。

ただ、そう考えることに問題がないわけではない。「雑物」として京上される米には大きく分けて年料春米と年料租春米とがあった。²⁷⁾ 上の論からいえば、この二つの春米の輸納国になっていない国は、「諸国運漕雑物功賃」の項で海路運賃が記載される必要はないということになる。『延喜式』「民部下」によって年料春米・年料租春米の輸納国であるか否か、及び「主税上」に海路運賃の記載があるか否かを表にしたものが第1表である。

これをみると、概して海路記載は米の輸納国に多い。ただ、米の輸納国に指定されていないにもかかわらず海路運賃が記載されている国が、能登・越中・越後・佐渡・周防・長門・淡路・阿波と8ヶ国もある。逆にこの点を推し進めてゆくとすれば、「主税上」に記された海路運賃記載は、米の輸納国か否かなどということに関係なく、純粋に海路の有無によって記されたもので、米の運賃としての記載方法は、単に記載上の、あるいは計算上の便宜のためということにもなりうる。

しかし、私には山陰諸国の海路が、かりにこれまで諸先学が主張されている山陰沿岸航路をとっていたとしても、また後に述べる私見のようなルートをとったとしても、いずれにしても因幡までは海運が開かれているのに、伯耆・出雲などには海路が開かれていなかったなどは到底考えられない。同様に東海道諸国の場合も、駿河以東の諸国に海路運賃記載が欠けているのは、海運が遠江までしか開けていなかったからであるとするのは、どう説明をつけてみても説得力に乏しい。

伯耆以西の山陰道、及び駿河以東の東海道諸国に海路運賃記載がなかったのは、それら諸国が米の輸納国でなかったこと以外に説明がつかないと思う。²⁸⁾ そこで前記の能登以下8ヶ国の海路運賃記載を、今の私には説明がつかないが、何らかの特別な理由によるものと考え、海路運賃は雑物一般のそれではなく米の運賃に限られるという指摘を再確認することにしたい。とすれば、米の輸納国でない国に海路運賃記載がなくても、そこに海運が開かれていなかったことにはならないが、逆に米の輸納国でありながら海路運賃の規定がないのは、間違いなく水運を利用した京進方法がなかったことを示している。

ところで、このことに関連して『延喜式』主計上に記された諸国の海路の行程について触れておきたい。記載の一例を挙げておこう。

播磨国行程占五日。海路八日

調。両面十疋。九点羅二疋。(以下品目略)

庸。韓櫃卅二合。饗漆著樂五合。自余輸米。

中男作物。紙。薄紙。(以下品目略)

上引の部分に明らかなように、これは調・庸・中男作物京進の場合の行程である。そこで、これをもとに調庸等も海路で運送していたと考えられなくもない。しかし、『延喜式』民部上には

凡調庸及中男作物。送京差正丁充運脚。余出脚直以資。脚夫預具所須之數。告知応出之人。依限檢領。准程量宜。設置路次。起上道日。迄于納官。給一人日米二升。塩二勺。還日減半。剩者廻充来年所出物數。別簿申送。

と規定されている。調庸等を「差正丁充運脚」で京進するという方式は、9世紀末にみられた「進

第 1 表

	年料舂米	年料租舂米	海路		年料舂米	年料租舂米	海路
山城				越前	724 石	1300 石	○
大和				加賀	465	1300	○
河内				能登			○
摂津				越中			○
和泉				越後			○
伊賀				佐渡			○
伊勢	1200 石			丹波	546	1000	
志摩				丹後	500		
尾張	1200	1000 石		但馬	500		
参河	700	1000	○	因幡	400		○
遠江		1300	○	伯耆			
駿河				出雲			
伊豆				石見			
甲斐				隠岐			
相模				播磨	1164	2000	○
武蔵				美作	1110	1000	△
安房				備前	1190	2000	○
上総				備中	125.59	1000	○
下総				備後	1195.435	1000	○
常陸				安芸	600	1000	○
近江	1780	2000		周防			○
美濃	1440	2300		長門			○
飛驒				紀伊	200		○
信濃				淡路			○
上野				阿波			○
下野				讃岐	1430	2000	○
陸奥				伊予	1420	2000	○
出羽				土佐	400	500	○
若狭	200	800	○	大宰府			○

(註) △印は海路運賃の記載はないが、記載内容からみて海路が利用されていたと考えられる国を示す。

第 2 表

	調 塩	庸 米	庸 塩	海 路		調 塩	庸 米	庸 塩	海 路
山 城					越 前		○		○
大 和					加 賀		○		○
河 内					能 登				○
摂 津					越 中				○
和 泉					越 後				○
伊 賀		○			佐 渡				○
伊 勢	○	○	○		丹 波		○		
志 摩					丹 後		○		
尾 張	○	○	○		但 馬				
参 河		○	○		因 幡				
遠 江					伯 耆				
駿 河					出 雲				
伊 豆					石 見				
甲 斐					隠 岐				
相 模					播 磨	○	○		○
武 蔵					美 作		○		
安 房					備 前	○	○	○	○
上 総					備 中	○	○		○
下 総					備 後	○	○	○	○
常 陸					安 芸	○		○	○
近 江		○			周 防	○	○		
美 濃		○			長 門		○		○
飛 騨					紀 伊		○		○
信 濃					淡 路	○	○		○
上 野					阿 波		○		○
下 野					讃 岐	○	○		○
陸 奥	(調米)	○			伊 予	○	○		○
出 羽	(調米)	○		○	土 佐		○		○
若 狭	○	○			大 宰 府				

上調物以駄為本」²⁹⁾ という方式の前段階に位置づけられるべきものである。³⁰⁾ 10世紀においても、法令上とはいえそのような旧守の態度をとる律令政府が、危険が大きい調庸物の海路輸送を全面的に公認したとは考え難い。また度々述べているように、9世紀最末期には「進上調物以駄為本、運漕官米以船為宗」していたのである。

庸は庸米・庸塩という形で納入されることも多かった。『延喜式』主計上にも庸の品目として、「自余輸米」もしくは「自余輸米塩」と規定された国も数多い。また調についても調塩という形で納入することがあった。調塩・庸米・庸塩という重貨の納入の有無と海路行程記載の有無を表にしたものが第2表である。能登・越中・越後・佐渡を除けば、海路記載のある国は米・塩を輸納することになっている。大概「主計上」の海路も米・塩の輸送の際に用いられるものと考えて良からう。³¹⁾ 従って、「主計上」の因幡に海路行程記載がないことはこの面から説明できるのであって、これをもって「主税上」因幡の海路記載に疑問を挟む必要はないのである。

さてここで本題に立帰って、山陰道諸国のうち因幡にだけ海路記載があるのはなぜかについて考えてみよう。既述のところから、伯耆以西の諸国に海路運賃記載がないのは米の輸納国でなかったからとして説明できる。それに対して、但馬・丹後 — 海に面していない丹波は除いて — に海路記載がないのはなぜかという問いには、両国が米の輸納国になっていることから、別の答えが用意されなければならない。解答として考えるのは、次の2つである。

(i) 因幡からの海路は山陰沿岸航路を用いるものではなかった。そして、このコースは但馬・丹後には利用できなかった。この論によれば山陰沿岸航路は — 「雑物」輸送に関しては — 存在しなかったことになる。

(ii) 山陰沿岸航路を利用したが、丹後・但馬はこれを利用しなかった、あるいはできなかった。

まず(ii)について検討してみよう。この場合、上陸地点としては第2章でみた実例から、(a)但馬(円山川河口)、(i)丹後(宮津か舞鶴)、(う)若狭(小浜)か越前(敦賀)の3つが考えられる。このうち説明に最も都合が良いのは(a)のケース、すなわち水運が因幡から但馬の円山川河口の間にしか通じていなかったというケースである。これなら無条件に丹後・但馬に海路運賃記載がないことを説明できる。藤岡謙二郎氏が「敦賀まで行かず但馬国府のあった円山川(朝来川)を溯って、山陰道に出たことも考えられる」³²⁾ とされたのは、多分この点を考慮されたためであろう。しかし、このようなコースは常識的にいって考え難いし、何よりも運賃からみてありえない。第3表を見ていただきたい。因幡からの海路運賃は1石当り14束5把3分であるのに対して、但馬(国府は現日高町大字国府市場付近に比定される³³⁾)からの陸路運賃は1石当り16束となる。³⁴⁾ ちょうど海路分だけ余分なはずの因幡の方が運賃が安いという不合理なことになってしまうのである。

それでは(i)の場合、すなわち因幡から丹後までを海路とした場合はどうか。丹後の上陸地点としては、先にふれたように宮津湾か舞鶴湾が考えられる。これなら丹後に海路記載がないことは当然である。また但馬に海路記載がないことについても次のように説明が可能である。但馬からの運賃は海路運賃+丹後からの陸路賃ということになるが(丹後の国府は現宮津市町田付近に比定されている³⁵⁾)、第3表に明らかなように、但馬からの陸路運賃が石別0.8石、丹後からの運賃は石別0.7石とわずか0.1石の差しかなく、これに海路運賃を加えると海路利用によってもほとんど安くならないと言わねばならない。海路の危険を考えると割にあわない話である。そこで但馬は海路を利用しなかったという説明である。古田良一氏が「その発著港明らかならざれども、恐らく山陰道沿岸を東に航し、丹後に於て陸揚げしたるものなるべし」³⁶⁾ とされる根拠は明らかではないが、あるいは上のよう考えられての結論かもしれない。そして、このコースを利用したと推測される実例につい

第 3 表

	陸 路	海 路
丹 後	駄別 21束 = 1石5升 (石別 14束 = 7斗)	
但 馬	駄別 24束 = 1石2斗 (石別 16束 = 8斗)	
因 幡	駄別 36束 = 1石8斗 (石別 24束 = 1石2斗)	石別 14束5把3分 = 7斗2升6合5勺

ては第2章でふれた。

しかし、それにもかかわらずこのコースを考えると大きな難点がある。それは第3表に明らかのように、因幡～丹後間の海路運賃が僅か石別0.0265石にしかならない点である。利用度の低い航路の運賃は高く、利用度の高い航路は低運賃となるのが常識であろう。ところが第4表、第5表をみると、水運の発達した播磨から淀津までの運賃は石別0.092石であるし、同じ日本海側の加賀（比叡湊）から敦賀までは石別0.155石を要する。このことから判断すれば、丹後上陸というコースは可能性が非常に薄くなる。

最後に(ウ)の小浜が敦賀で上陸するコースの場合はどうであろうか。この場合、但馬・丹後がこの海路を利用しなかった、あるいはできなかった理由がうまく説明できなければならない。その理由として考えうるものは、常識的にいって運賃の問題以外にはありえない。海路の危険度という点では因幡の方がより大きいのであるから。この点をより具体的にいえば、海路運賃が割高で、危険を冒して利用するだけのメリットがない、という事態があったのでなければならないということである。

それでは、どの程度の運賃以下なら海路利用が引き合うと考えられるのであろうか。陸路運賃に対する海路運賃の割合 $\left(\frac{\text{海路運賃}}{\text{陸路運賃}}\right)$ が最も高いのは遠江国である。海路が石別1.15石であるのに対し陸路は石別1.5石であり³⁷⁾、割合としては76.7%に及んでいる。勿論、単純にこの比率を適用するわけにはいかないが、一つの目安として丹後の場合を考えてみよう。丹後の陸路運賃が石別0.7石であるから、石別0.537石程度なら海路を利用する価値はあるということになろう。このような想定の上に乗って、仮りに敦賀経由で京へ向かうものとすれば、敦賀～京都間は石別0.234石である(第5表参照)から、丹後(宮津)から敦賀間が石別0.3石程度なら充分成り立つ。とすれば、逆にこの海路が成り立たないためには、石別0.3石以上でなければならない。純粹海路のみで石別0.3石といえば、北陸道では能登・越中以遠、それに土佐・大宰府がこれを越えているにすぎず、山陽道には存在しない。³⁸⁾ 丹後～敦賀間の運賃としては高すぎると言わざるを得ない。因に、丹後～敦賀とほぼ同距離と思われる加賀～敦賀間の海路運賃は石別0.155石である。

以上のところから、丹後～敦賀～京都というコースが運賃の面で利用するメリットがなかったという事態は、ほとんど考えられないことが明らかになったと思う。但馬国の場合、都からの距離が遠い分だけ海路の魅力も増したに相違ない。また敦賀でなく小浜経由とした場合、小浜～京都間と

第4表 1石当り海路運賃 (山陽・南海道諸国の場合)

(単位：石)

	国津 → 淀	淀 → 京	合計
播磨	0.092		0.142
備前	0.1		0.15
備中	0.183		0.233
備後	0.189		0.239
安芸	0.1783		0.2283
周防	0.165		0.215
長門	0.175		0.225
紀伊	0.082	0.05	0.132
淡路	0.12298		0.17298
阿波	0.129		0.179
讃岐	0.1315		0.1815
伊予	0.215		0.265
土佐	0.3375		0.3875
大宰府	0.39		0.44 (?)

但、大宰府は博多津から難波津まで

第5表 1石当り運賃 (北陸道諸国)

(単位：石)

	国津	国津が比定される現地名	海路運賃			陸路運賃
			国津→敦賀	敦賀→京	合計	
越前						0.8
加賀	比叡湊	手取川河口の美川町平加付近	0.155		0.389	(1.2カ) 0.8
能登	加島津	七尾市郡町付近	0.32 (あるいは0.27カ)	0.234	0.554 (0.504)	2.6
越中	日理湊	新湊市伏木町付近	0.3		0.534	2.6
越後	蒲原津	新潟市蒲原 (信濃川河口)	0.48625		0.73025	3.5
佐渡	国津	真野町四日町付近	0.355		0.589	3.6

現地比定は千田稔『埋れた港』(学生社)による。

敦賀～京都間の運賃に大きな差があったとは考えられないから、海路運賃の安くなるこのルートの方が利用価値は高い。従って、海路利用がなかった理由は、但馬国の場合や小浜経由の場合の方がより考え難い筈である。それに、因幡から敦賀間の海路運賃も0.4925石(0.7265-0.234)というこ

とになるが、これでは越後からの運賃を越えてしまうことになり、この点でも(ウ)のケースは考え難いといえよう。

以上、(ウ)の小浜か敦賀まで海路を利用するというコースは、但馬・丹後に海路運賃記載がないことが説明しにくいという点と、運賃の面で問題があるということ述べた。ただ、運賃の高低の問題は今日の我々の感覚だけでは判断できないところがあることは言うまでもない。従って、(ウ)のケースは完全には否定できない面があることを、蛇足ながら付け加えておきたい。

さて、それでは残る(i)の因幡からの海路が山陰道沿岸を通るものではなかったとする場合はどうであろうか。具体的にどのようなコースを考えているかといえば、前章でみた(A)・(b)と(B)・(d)の事例をもとにして、因幡から山越えをして西播磨に出て、そこから内海水運を利用するというコースである。

このコースを考えることによって、海路運賃記載が因幡にはあるが但馬・丹後がないことが全く無理なく説明可能となる。すなわち丹後・但馬両国は地理的にいって、わざわざ山陽へ出るコースをとるより直接京都へ向かった方がはるかに近いし、都合も良い。従って、山陰沿岸コースを利用しえないとすれば、この両国には海路を利用する余地はなくなってしまうのである。それに反して因幡国の場合、前章でみたように京に向かうときは、山陰道に行くよりも志戸坂峠を越えて播磨に出て、そこから山陽道に行く道の方が頻りに用いられたと推測される。このルートが発達しつつあった内海水運と結びつくのは極めて自然な成行きと言うべきである。

また運賃の面から言ってもあまり無理がないと思われる。『時範記』の著者は播磨の竜野と因幡国府の間を、往復とも各々3日間ほどで通過している。「主計上」にみえる行程では、京へ向かうとき一調庸などを携えているときは、帰りの荷のないときの倍の日数がかかる。平時範等は往復ともさほど大きな荷を携えていたとも思われないから、逆に因幡から雑物を輸送するときは西播磨まで5～6日程度を要すると考えて大過ないのではないか。そうすると、「主税上」の陸路運賃は「主計上」の行程日数に3束をかけた額となっている⁶⁹から、因幡～西播の陸路運賃としては駄別15～18束、石別に直せば10束(0.5石)～12束(0.6石)ということになろう。そこからの海路運賃は、備前～京間が石別0.15石、播磨～京間が石別0.142石であるから、大概0.15石程度と考えられる。2つを合計すると石別0.65～0.75石となり、『延喜式』主税上に規定された運賃とほぼ一致する。これは後世の人間の机上の計算であって、どこまで妥当するかは定かでないが、一つの目安とはなりうるであろう。

また第2章で述べた事例[(B)・(d)]は12世紀末のものであるが、この段階でもなお内海水運～中国山地越～山陰というルートが用いられていたことは、未だ山陰航路の発達が充分でなかったことを如実に示しているといえるのではないだろうか。

以上、どの面からみても、中国山地越え、内海水運利用のコースは無理がなく自然である。それに対して小浜もしくは敦賀経由の場合は、全く否定することはできないし、11世紀初めに藤原資頼がこのルートで米を輸送したという事例もあり——ただ額面通りには受けとれない可能性もあるが——無視できないのであるが、『延喜式』の記載を説明するのにやや無理な点が多すぎるように思われる。従って、当初たてた問題、すなわち『延喜式』主税上にみえる因幡の海路はどのような航路を辿るものであったのかという問題に対しては、山陰道沿岸航路ではなく、山越えをして西播磨に出て、そこから内海水運を利用するものであったと考えるものである。

4 むすびにかえて

改めてまとめる必要もないと思われるので、ここでは関連する若干の問題に簡単にふれることで、むすびにかえたい。

第3章の結論からいえば、山陰沿岸航路は9世紀末～10世紀初の段階では、未だ恒常的に官米を輸送できるほどには発達していなかったということになる。⁽⁴⁰⁾ 同じ日本海沿岸でありながら北陸航路が早くから発達していた⁽⁴¹⁾のとは、極めて対照的である。それでは一体なぜ山陰航路は発達がかくも遅れたのであろうか。非常に大きな問題であって軽々に答えることはできないが、少なくとも都が大和にあった奈良時代においては、いくら琵琶湖と木津川の水運が利用できた⁽⁴²⁾としても、山陰から北陸経由の道は遠すぎたのではないだろうか。山陰航路が現実的なルートとして意識され始めるのは、平安遷都以後と考えるべきように思われる。従って、遷都後100年しか経ていない10世紀初の段階では、未だ未発達のままであったのも当然といえよう。この点は今後細かく検討していく必要がある。

それでは、山陰沿岸航路が発達してくるのはいつ頃からであろうか。この方面の史料は極めて乏しく、細かく跡づけることは不可能に近いが、小浜港の発達の過程はこの問題を考えるうえで、大いに参考になる。山陰方面からの物資の揚陸地点としては、地理的位置からみても、後の例から考えても、小浜が最も好適の港である。従って、小浜港の発展と山陰航路の発達とは表裏一体の関係にあったといえよう。中世後期になると山陰方面と小浜との間に、かなりの量の船の往来があったことを示すものがあり、それらをもとに小浜の興隆期を南北朝以降であるとする論はある⁽⁴³⁾が、古代～中世前期の小浜については未だ説明されていない面が多い。今後の検討課題である。

以上残された問題はあまりにも多く、かつ大きいですが、すべて今後の課題としたい。

註

- (1) 主要なものをあげれば、徳田銀一氏『中世に於ける水運の発達』、古田良一氏「東廻海運及び西廻海運の研究」(福井県立図書館・福井県郷土誌懇談会編『日本海海運史の研究』所収)、同氏『海運の歴史』、田名網宏氏『古代の交通』、足利健亮氏「交通と交通路」(竹内理三氏編『古代の日本 2 風土と生活』所収)、浅香山木「古代の『北陸道』と海運」(『古代地域史の研究』所収)、千田稔氏『埋れた港』、榮原永遠氏「海路と舟運」(八木充氏編『古代の地方史 2 山陰・山陽・南海編』所収)、千田稔氏「水運と港津」(藤岡謙二郎氏編『古代日本の交通路 IV』所収)などがある。
- (2) たとえば、水野祐氏「古代水軍の基地を探る —『出雲国風土記』海浜の条について—」(『古代の出雲と大和』所収)、『鳥取県史 1 原始古代』古代第1章第2節5(松尾陽吉氏執筆)、藤岡謙二郎氏編『日本歴史地理総説 古代編』所収図63(中林保氏作成)など。
- (3) 『鳥取県史 1 原始古代』序章1(藤岡謙二郎氏執筆)。
- (4) 古田氏註(1)所引論文・著書。
- (5) 田名網氏註(1)所引著書、榮原氏註(1)所引論文など。
- (6) 足利氏註(1)所引論文、藤岡氏編『日本歴史地理総説 古代編』6. 東国の項(足利氏執筆)。
- (7) このような問題を論じたものには徳田氏註(1)所引著書、小葉田淳氏「中世、若狭の廻船について」(『日本海海運史の研究』所収)、豊田武氏『中世の水運』増補(徳田銀一・豊田武氏『増補中世における水運の発達』所収)などがあるにすぎない。
- (8) 「西国における領主制の進展」(『ヒストリア』1号)。
- (9) 「鎌倉時代の領主制」(『日本史研究』53号)。

- (10) 『日本中世商業発達史の研究』第1章。
- (11) 共に『中右記』天永2年8月17日条。
- (12) 『書陵部紀要』14・17・32号所載。
- (13) 『中右記』同日条。
- (14) 『鳥取県史 1』の註(2)所引部分、藤岡氏編『古代日本の交通路 III』ほか。
- (15) 莫男駅は現在の郡家町大字石田百井あたり、道俣駅は智頭町大字智頭付近と推定されている(中林保氏「駅家を中心とした古代山陰道の歴史地理学的考察」、『人文地理』23-1)。
- (16) 藤岡氏編『古代日本の交通路 III』の「因幡国」の項。
- (17) 田名網氏『古代の交通』第3章5。
- (18) 『小右記』治安3年8月27日条。
- (19) 州は聚に通じ、あつまるといふ意味がある。あるいは、複数の船があつまり着いたという意味であろうか。
- (20) 三浦周行氏「小浜港」(『日本史の研究』所収)。
- (21) 稲垣泰彦氏「応仁・文明の乱」(旧版『岩波講座 7 中世3』所収)。
- (22) ()内は『古事類苑』武技部所載(1098頁~1100頁)のものなどによって補ったものである。
- (23) 『日本歴史地名大系27 京都市の地名』。
- (24) 『角川日本地名大辞典32 島根県』。
- (25) 註(6)に同じ。
- (26) 『類聚三代格』卷19。
- (27) 田名網宏氏『古代の交通』224~225頁、早川庄八氏「律令財政の構造とその変質」(『日本経済史大系 1 古代』所収)。
- (28) 米の輸納国であるか否かは、水運の有無と極めて密接な関連をもっていたことは、第1表を見れば明らかである。とすれば、米の輸納国でなかったのは水運が開けていなかったことを示しているともいえない。しかし、輸納国に指定されるか否かは距離や水運の有無のみで決定されたともしえないので、本文のように考えた。
- (29) 註(26)所引、寛平6年7月16日太政官符。
- (30) 田名網氏註(1)著書、232~239頁。
- (31) 同上書、228~229頁。但し、調塩・庸米等の量によっては、必ずしも水運を利用しない場合もあったのではなかろうか。量が記載されていないのではっきりしたことは言えないが、主税上に海路記載があつて、しかも主計上で庸米・塩の輸納国でありながら海路行程記載のない三河国は、その例なのかもしれない。
- (32) 註(3)所引書、16頁。
- (33) 藤岡謙二郎氏『国府』。
- (34) 『延喜式』雑式に「凡公私運米五斗為俵。仍用三俵為駄。」とあることから、1駄は米1.5石にあたることがわかる。
- (35) 註(33)に同じ。
- (36) 註(1)所引論文、33頁。
- (37) 『延喜式』には遠江からの陸路運賃は卅五束と記されている。しかし、陸路運賃は主計上に記された上りの行程日数に3束をかけたものであり(註(39)参照)、遠江の日数は15日であるから卅五束の誤りと考えた。
- (38) 三河・遠江の海路運賃は各々石別0.81石、1.15石である。しかし、両国は(㊦)の記載形式をとっているので、これがすべて海路運賃なのか、あるいはその内に陸路運賃を含むのか明らかでない。両国から京へのルートについては、紀州半島を迂回するコースを考える論(田名網氏註(1)書、240頁)と、伊勢安濃津まで海路、それ以後は陸路を考える論(たとえば足利氏註(1)論文、133頁)があり、後者が有力なようである。しかし、後者にしては運賃が高すぎるように思われ、私としては田名網氏の説に魅力を感じず、今のところ決し難い。
- (39) たとえば、丹波は行程上1日で運賃駄別3束、丹後は上7日で21束、因幡は上12日で36束という具合である。但し例外もあり、但馬は上7日で24束となっているが、この場合、上7日は上8日の誤りと考えるべきであると思われる。他の一致しない例も何らかの誤りと考えられる。
- (40) 越国と出雲国との間に古くから海上の道があつたことが指摘されている。たとえば、上田正昭氏「国際交流と地域性」(遠藤元男氏編『古代の地方史 7 総論』所収)、浅香年木氏「古代のコシとイヅモ」(『古代地域史

の研究』所収) など数多い。ことわるまでもないが、このような論と私見とは矛盾しない。「海に面する限り、ある程度の船の往来があり、したがって航路が存在するのは当然である」(栄原氏註(1)所引論文) から。

- (41) 浅香氏註(1)所引論文など。
- (42) 栄原氏註(1)所引論文。
- (43) たとえば、三浦氏註(20)所引論文、徳田氏註(1)所引書など

付 記

本稿は1978・1979年度文部省科学研究費補助金(総合研究A)による「産業の発達と地域社会の変貌に関する史的
研究」(代表者渡辺則文氏)の研究成果の一部である。

(昭和56年5月15日受理)

