

日本古代官津概観

——古代港湾官津説の提唱——

奥 富 敬 之
(日本医科大学)

目 次

1. 官津の存在
2. 官津の支配
3. 官津の類型

1. 官津の存在

日本でもっとも古い辞書のひとつである『倭名類聚抄』には、つぎのような記載がある。

津 四声字苑云津将鄰反和名豆渡處也，唐令云諸度関津及乗船筏上下経津者皆當有過所

濟 爾雅注云濟子礼反和名和太利渡處也，

泊 唐韻云泊傍各反和名度末利止也，坤云錄云雍州有百頃泊，岐州有荷池泊，今案播國大輪田泊此類也。

すなわち、広い意味において港湾的機能を有するものとしては、“津”，“濟”，“泊”的三種があったのであり，“津”というのは、船や筏に乗ってその地を通行するさいには“過所”（過書）を必要とするようなものであり，“濟”は、いわば河川の渡し場的なものようであり、そして“泊”が、現代的意味における港湾にもっとも近いものだったらしいことが窺がわれる⁽¹⁾。

このなかで注目されるのは、“津”である。『倭名類聚抄』に引用されているように、中国唐帝国で行なわれていた律令の条文を記した唐令には、「諸度關津及乗船筏上下経津者，皆當有過所」とあることである。すなわち，“津”と

は、そこを通行するさいには、過所を必要とする関所的機能を有するものなのであり、そのことは“関津”という文字にもっとも端的に示されているのである。これを要すれば、“津”とは、政治的権力によって維持経営されるべき性格のものであったということにもなろう。

このことは、日本における律令にも引き写されていて『令義解』の関市令には、つぎのように記されている。

若船筏經関過者、亦請過所。九行人出入関津者、皆以人到為先後、不得停擁。

すなわち、日本の律令政治の下においても関津は、そのまま関津としての機能を果さしめんとされていたものであり、関津に到着した順序で通行を許可するという機能を与えられていたものであった。ただ、日本では、法の実際的な運用においては、日本的な甘さが付きまとい、せっかく作った法律をそのままには実施してはいない。本文の註釈には、つぎのように記されていて、長門と摂津の場合以外には、その通行には過所を必要とはしないようになっていた。

長門及摂津。其余不請過所者。不在此限。

ここで長門・摂津とあるのは、長門国豊浦郡臨門駅と摂津国難波津のことである。

臨門駅は、山陽道の終点である。備後・安芸・周防・長門の四か国の駅館は、本来は蕃客に備えて、瓦葺粉壁とするよう定められていたが、百姓の疲弊により修造が困難であり、また、蕃客も海路を辿ることが多いからという理由で、駅館の修理が農閑期だけに限られるようになったのは、延暦25年（806年）のことである。このとき、臨門駅のみは「近臨海辺、為人所見、宜特加労、勿減前制、其新造者待定様、造之」と令されている（『日本後記』、大同元年五月丁丑条）。この駅館は、『日本書記』の欽明天皇22年の条では「穴門館」、『倭名類聚抄』では「臨海樓」、「本朝無題詩」所引の藤原信西の漢詩では「臨海館」と、それぞれ呼び名はかわっているが、同一のものであり、政府より、その修

築のことが、しばしば令されているものである。

難波津についても、同様に、蕃客止宿のための駅館があり、難波館、高麗館、三韓館、津館などと呼ばれ、のちに、いわゆる鴻臚館と呼ばれるようになったことは、よく知られていることであろう。

以上の長門と揖津における2津は、通行に際して過所が必要であったこと、蕃客応接用の客館があったことなどから見て、当然、律令政府によって、直接的か間接的かは別としても、支配を受け、維持経営されたものであることは疑えない。2津を通行しようとする行人を、その到着順に先後とすべきことや、行人を停め擁してはいけないと令されている者、すなわち、関守の存在を前提としていることからも、そのことは明白である。

日本中世における荘園港湾が、もし“私津”と呼び得るならば、古代律令制下において、政府によって支配・維持・経営されていた、前述の2津の如きを“官津”と呼びたいと思うのである。

日本港湾史を概観するとき、古代律令制国家における“官津”は、中世荘園制社会における荘園港湾の“私津”に、対比して考えるべきであると信ずるからである^[2]。

注 (1) 中国では、“津”，“済”，“泊”を区別しているが、『令集解』の逸文の雜令に「津、謂濟處也」とあったり、後述改用の諸文にあるように、日本では、この3種を混用していて、大差を認めていない。

(2) 日本港湾発達史における、このような時代区分觀は、昨年度の長崎大会における口頭発表にさいして、すでに述べたとおりである。なお、中世における荘園港湾、つまり“私津”的1例として、昨年度大会において、鎌倉和賀江島を挙げておいた（拙稿「日本中世の港湾——和賀江島を中心として——」）。鎌倉幕府の援助を得た1私人が建造した同港が、極楽寺という荘園領主により維持運営されたのである。日本中世における荘園と港湾の関係については、西岡虎之助先生「荘園における倉庫の經營と港湾の発達との関係」（『荘園史の研究』、上巻所収）に詳しい。

2. 官津の支配

律令政府によって維持経営された、いわゆる官津には、前述2津のほかに、

“船瀬”とか“泊”と呼ばれたものも含め得る。“船瀬”と“泊”は、しばしば混用されているので、ほとんど差異はないものと思われるが、数通の「太政官符」において、「造船瀬使」という官名が見られるからである。

そこで、『類聚三代格』の卷16に引用されている「太政官符」数通のうち、若干を引用して、支配の様相を窺ってみよう。

〔A〕 太政官符

応掌修作大輪田船瀬事

右、得造船瀬使兵部少丞正六位上菅野朝臣牛足等解（藤園人） 件前件船瀬造作略訖、
仍申送者、右大臣宣、宜廃使者付属国司、永預交替相続令作、若致損壊、拘
（ミツシ） 以鮮由、其収官私船米、及役水脚等事、隨損多少勘錄支度、先申後行、

弘仁七年十月廿一日

〔B〕 太政官符

応修造大輪田船瀬石掠并官舍等小破事、

右、得摂津国解（藤園人） 件石掠每起風波、頗致破損、其功程廿人以下、須支度申官修造、而申官之後、待報之間、少破之物弥々致大損、望請、毎年以船瀬莊田稻二百束已下、国司加檢挾、永修造、但非常之損、申官修造、謹請、官裁者、右大臣宣、依請、

仁寿三年十年十一日

〔C〕 太政官符

応令近江国司檢領和迩船瀬事

右、得元興寺僧伝灯法師位賢和牒（藤園人） 件泊、故律師靜安法師去承和年中所造也、而沙石之構、逐年漸頽、風波之難、隨日弥甚、往還舟船、屢々遭没溺、公私運漕、常致漂失、爰賢和自去年春、企心弥濟、輸誠修造、數月之間、適々得成功、但恐累年之後、所在少破、无人繕修、徒以頽壞、望請、令國司檢挾兼修理破損者、右大臣宣、宜自今以後、永付國司、相統令作、若不存檢挾、有致損壊者、遷替之日、拘其解由、

貞觀九年四月十七日

〔D〕 太政官符

応令攝津国司檢挾大輪田船瀬事

右，件船瀬修營既畢　如聞，彼地每有風波，動致損害，少破所漸終成大破，加以土人愚暗不識公損，侵盜材木，至令頽壞，不加檢挾，何絕煩費，大納言正三位兼行左近衛大將藤原朝臣時平宣，宜下知國司，令專一檢挾，若有疎略非理致損，遷替之時，拘其解由，

寛平九年九月十五日

〔E〕太政官符

応早造魚住船瀬事，

右，太政官今月十日下播磨國符偶，大納言正三位兼行左近衛大將民部卿清原真人夏野奏狀偶，魚住地在明石郡海崖，諸國舟船入京要路，而東西无嶋南海闊遠，微風動吹波濤山起，經過之輩，能存者鮮，因茲，私以封物，草創舟泊，加功稍半頗免艱難，而事非緣公成功難究，伏望，賴公力以樂其成者，被中納言從三位兼行中務卿直世王宣偶，奉勅，益國利民其要當然，宜使國司次官已上一人專當彼事，早勤造作者，但其新物用正稅，每年季進功帳，

天長九年五月十一日

〔F〕太政官符

応令播磨國聽造魚住船瀬事，

右，得元興寺僧伝灯法師位賢和牒偶，夫起長途者，タツ 次官舍而得息，ヤトル 渡巨海者，入隈泊而免危，則知海路之有船瀬，猶陸道之有逆旅，伏見明石郡魚住船瀬，損耗已久未能作治，往還舟船動多漂沒，匪唯物損於公私，深悲人墜於非命，繕修之可務尤急於道橋者也，望請，與講師賢養共同心効力，試加營造，（藤良相） 以遂宿情者，右大臣宣，件泊頽壞之後，年祀稍積，將造之議，公家不忘，而今二僧慷慨一向諭誠，念彼志慮，何不助嘉，宜下知國司，令得成功，

貞觀九年三月廿七日

〔G〕太政官符

応言上向公京私船數及勝載事，

右，造大輪田船瀬使所収勝載新雜物，及所役水脚等，每年四季造帳進官，ミツシ 其來尚矣，今檢彼帳，直錄物色人數，無顧其國船，覆勘公文事理不慥，被右大臣（藤三守）

宣稱，宜下符諸國，每年令申与彼使帳，相共計會，仍須下知所部，勘錄向京
公私船數并勝載及挾抄姓名等，^{カトリ}每月附告朔郡司令申，至于年終，惣計造帳附
稅帳使言上，不得疎略，

承和五年三月廿三日

〔H〕 太政官符

応南海山陽両道公私船水脚停身役令輸役新事，

右，得讚岐国解稱，諸郡司解稱，進官雜物綱丁等申云，舟櫛之行，本自無期，占雲而發，胆風而泊，若失一時，遠以千里，而造大輪田船瀨使，旣立長例以來役三日，風潮引風之便尽於役所，貢進雜物之期遠於式例，望請，言上由緒，被免此役者，謹請官裁者，右大臣宣，永免件役，船瀨難修，仍須二道諸國公私舟船水脚，共停身役，令輸役料，其輸法一人日米一升五合，至有造作，雇役當土，若取斂乖法并強役水脚者，罪以重科，曾不寬宥，
（藤良房）

嘉祥二年九月三日

以上の諸法令から、律令政府の官津支配の様相が、かなりの程度まで窺い知ることができる。以下、若干の項目にわたって、要説してみよう。

- (1) 太政官が最高の主管官衙であるが、民部省が主務としている。それは、『令義解』の「職員令」民部省の項に、「民部省，卿一人，掌諸國戸口名籍，賦役，孝義，優復，蠲免，家人，奴婢，橋道，津済，渠池，山川，藪沢，諸國田事」とあることによっても裏書きできる⁽¹⁾。
- (2) 官津の修築など、臨時の場合には、造大輪田船瀨使の如き官職が設定され、民部省に属して、その職務を行なう。この造——船瀨使は、通行船舶の勝載物と水脚・挾抄などの種類や姓名を録した書類を毎季（三か月毎）に太政官に注進すること、水脚や綱丁を三日間、修築のさいには労役に就かせること（嘉祥の法令から若干相違する）などを具体的な所務とする。
- (3) 修築工事が完成すると、官津の維持経営は、各國司の職務となる。このとき、国司の官津経営の職務のうち、もっとも重要なのは、官津檢校のことであり、もし国司の任期中に官津が破壊するようなことがあれば、解由を責め

られることになる。なお、国司は、官津の維持經營のために、官私をとわず、通行船に積載されている米を收め、水脚を労役に付することができる。大輪田船瀬の場合には、とくに、船瀬用の莊田が設定されていて、田稻二百束を毎年、修造用途に用いることができた。

- (2) 修造のさいに、造——船瀬使を立てずに、國衛において行なうときには、国司か次官かのうち一人を専当職員とする。料物は正税を用いるが、毎年功帳を進めなくてはいけない。
- (3) 元興寺の僧などが、成功のために、官津修築を請負うことがある。この場合には、国司が援助を行なうものとする。が、成功を願う僧侶なども、太政官に許可を申請しなければならない。なお、『続日本紀』の神護景雲元年(767)8月辛巳条には、「筑前国宗形郡大領外從六位下宗形朝臣深津授外從五位下、其妻无位竹生王從五位下、並以被僧寿応誘、造金崎船瀬也」とか、延暦4年(785)4月己卯条には、「授大初位下日下部連国益外從五位下、以献稻船瀬也」などとあり、船瀬修築に功のあった者の成功が認められていたことがわかる。

注 (1) 津済・船瀬・泊の支配を主管した中央官衙は民部省であったが、船舶を主管した中央官衙は、兵部省の主船司であった。『令義解』の「職員令」兵部省主船司の項に、「主船司、正一人、掌公私舟楫及舟具事」とある。

3. 官津の類型

前記の長門・摂津の二津は、関所的機能をも有する関津であったが、そのほかに、大輪田船瀬や魚住船瀬などのように⁽¹⁾、修築などのさいに太政官——民部省の管下にあり、平常の維持管理が国司にまわされるものもあったわけである。そのようなもののほかに、国司のみに主管されていた港津も、広い意味で官津のなかに含めることができるだろう。

『延喜式』の「主税式」に、「諸国運漕雜物功貢」を定めた条があるが、それによつてみると、租税雜物を海路京上することができる国については、一国毎に港湾が指定されていることがわかる。表示すると、つぎのようになる。

若狭——勝野津，越前——比樂湊，敦賀津，
 能登——加鳴津，越中——曰理湊，
 越後——蒲原津，佐渡——国津，
 (近江——大津，塙津)
 備前——方上津，太宰府——博多津，
 摂津——与等津，難波津

このほかに、播磨、美作、備中、備後、安芸、周防、紀伊、淡路、阿波、讃岐、土佐などの山陽道および南海道諸国では、具体的な地名が表記されていて、ただ「自國漕与等津」などと記されているものもある。これらの場合、国ごとの港湾がなかったわけではないだろうと思われる。なんらかの理由により、その地名が表記されなかっただけのことと考えられる。また、東海道、東山道の諸国の場合には、京上はすべて陸路のみが記されていて、海路が記されていないが、この場合は、陸上交通が主ではあっても、海路がなかったわけではないと思われる。前掲書に陸路のみしか記されていない相模国の場合に、現在にいたるも「国府津」の地名が残っていることからも、そのことは、推察されよう。このように、国ごとに指定されていた港湾が、一般的に“国府津”，あるいは“国津”と呼ばれていたものと思われる。

さらに、そのほかに、大和朝廷の成立から律令制定の前後の時期において、「水門」あるいは「門」と記して，“ミナト”と読ませている例が、『日本書記』には、17例ある。そのうちには、上総国安房郡の「淡水門」や（景行紀53年冬10月条）、摂津国武庫郡の「武庫水門」のように（応神天皇31年8月条）、郡名と一致するものもある。このことから、国衙附属の官津が「国府津」あるいは「国津」であるならば、郡家に附属した、いわば“郡津”といったものの存在も、推測に難くないのである。

この「淡水門」は、種々のことから、千葉県館山市内で、平久里川が鏡ヶ浦に流出する地点に比定できるが⁽²⁾、与等津や難波津などをも傍例として、古代にあっては、諸河川の河口水門部が、港湾的機能を果していたものであろうかと考えられる。

- 注 (1) 船瀬や国府津などに関しては、杉山宏氏「律令制下の津及び船瀬の変遷について」(『立正史学』、23号、昭44)、千田稔氏『埋れた港』(学生社、昭49)に教えられることが多かった。
- (2) 「淡水門」については、江戸時代の国学者、伴信友が「高橋氏文考註」において、房総半島と三浦半島との間でもっとも狭い海峡のこととしておられるが、ここでは、それをとらない。「淡水門」については、拙著『安房白浜——古代編——』(千葉県安房郡白浜町、昭50)を参照されたい。

中世の莊園港湾——私津——に対して、古代の律令港湾——官津——を対比して、その様相を考えたいと思ったが、紙数が尽きたので、ひとまずかく筆する。今後、考えるべき問題であると思う。