

芸予諸島付近における古代航路の形成とその展開

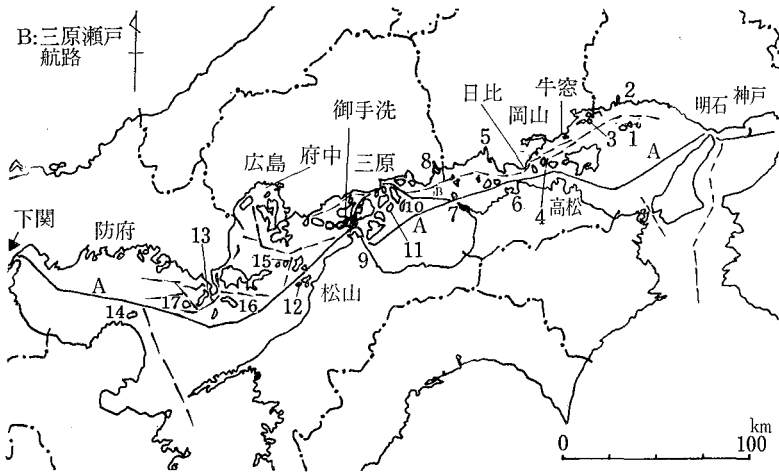
東 皓 傳

一 序

瀬戸内海では、現在、大型船と小型船の推薦航路がある。図1におけるA（来島海峡経由）が前者であり、B（三原瀬戸経由）が後者である。そして、そのほかに多くの航路が存在する。動力船が利用するこれらの海の道は、古代から近世へ数えきれないほど多くの無動力船が命をかけて開拓してきた結果である。

とくに、無動力船の航行からみれば周防灘や播磨灘などは、最初は準外海的であり、そこでは生死を分けた海上での体験が情報となって巷間に伝えられ、関係者は各海域ごとに知識を獲得し、集約化して、内海としての全体的な航海術や操船術を向上させることができた。海域によっては沿岸航行から沖合航行へ、また夜間航行の可能な場所などの存在などが関係してくる。

周知のごとく、海上は漠として広く接岸航行をしないと不安な場合があるかと思えば、狭い瀬戸では逆潮もあり、風も集まりやすいため逆に航行に不安な場合がある。すなわち、水面上での海岸地形（航路目標の設定、航行地点の



- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1 家島諸島 | 10 弓削島 |
| 2 室津 | 11 岩城島 |
| 3 大多府(おおたぶ)島 (航路目標の一) | 12 釣(つる)島 (推薦航路は釣島水島) |
| 4 犬島水道 | 13 上関 |
| 5 玉島 | 14 姫島 |
| 6 坂出付近 | 15 クダコ水道 |
| 7 三埼・六島 | 16 平郡島 (北面は平郡水道) |
| 8 福山 (奈良津付近) | 17 祝島 |
| 9 今治 (桜井付近) | |

図1 瀬戸内海の推薦航路(A, B)など

確認など)、潮流(漲潮流・落潮流とその時間差、強弱、流向など)、水面下の海岸地形(暗岩、干潟、干出礁など)、各海域での気象関係などが、船の航行に重大な影響を与える。内海をロングランで航行する操船者たちは、その全体にわたる広い知識が必要である。各小海域ごとに漁民は海の知識をもっており、それを時間をかけて一本化することが古代において行なわれたのであろう。その結果、不安はありながらも八世紀には内海諸国の貢米の海上輸送が認められている(10)。

そして、他方では航海の安全を維持するために、五泊に代表されるように寄泊地や避泊地が設定され、拡充されたが、これらの場所ではさらに淡水の容易な入

手という条件があったわけである。

かくて、延喜式では京への海路の日程や運賃まで定めてあることから、七〇〇〜八〇〇年代を通じて海上航行の知識は、全体的にかなり向上しており、航路としての形成があったものと考えられる。

そこで、上記の諸事情を含みながら、古代における内海の航路の形成を考察し、さらにその後の中世〜近世での航路の変化を芸予諸島を中心に考えてみたい。

二 古代航路の形成へむけて

Guelke, L. は、地理学における歴史の必要性を述べている⁽²⁾。歴史は、人間がこの地球上で自分自身のために創造したものであり、そこには地域に根ざした human activity (人間活動) がある。そして、その力は人間精神に依存しており、過去の領域を研究する際には、その当時の人々の思考を歴史のなかに再演することで、その活動を理解することができるという。

瀬戸内海に活躍した操船者や航行に関係した人たちは、海上航行についてどのような考えをもっていたのであろうか。沿岸航行から沖合航行への試みは、船体や一貫した海上知識での不十分さのなかで、半ば冒険的に行なわれた面もあつたろう。航程を短縮したいとする考え方や少しでも地理的距離を縮少したいとする考え方は古代も変わらず、人間本来のものであると思う。

無動力船といえども、多少の逆風であっても、狭い瀬戸の流れを利用して通過し、沖合に出れば風や潮流にのることが普通であった。沖合付近の海域では瀬戸を離れているので、潮速も一〜二ノット程度であり、流れにのりながら

も、風が推進の大きな要素になる。広い海に出ればいくらかの風はあるもので、その利用の仕方がやはり船の進みぐあいに關係してくる。

さて、京への往路は年貢物を積載しているため安全を第一に進み、義務的に大輪田に寄港することもあつたらう。しかし、復路は明石海峡から沖合コースをとつて家島をめざしたと考える。明石海峡を出れば家島諸島の最東端にある上島（最高頂四四メートル）が発見できるわけである（3）。そして、さらに接近すれば男鹿（たんが）島（同二二〇メートル）や、家島（同一三九メートル）などが見分けられ、その西延は大多府島や牛窓沖付近につながる。

播磨灘では南よりの風の危険度が高いが、家島本島の湾入は北から南への方向で、南東隅は宮浦、南西隅は真浦（まうら）であり、あらゆる方向からの風に安全である。しかも、宮浦側の湾入部には淡水の井戸があり、近代に入つても使用が容易であつた。水源が近いということは泊地としての有力な要素である。

近世にはよく栄えた室津は、家島の対岸にある飾磨の西にあり、沖合にある韓荷（からに）の島々は播磨灘からの波浪を緩和することに役立つ。岩礁は時には航行に支障を与えるが、逆に波浪を弱める働きをするため、関係者は細心の注意が必要である。

室津ゝ家島付近の海面から西へは、牛窓沖の前島（最高頂一三八メートル）が航路目標になる。これも前述と同じく沖合航行で、航程を短縮することが可能になる。牛窓では前島があるため、南の風は避けることが可能であるが、東西方向の風に対して、中央の突角を利用した東港（西風のとき利用）と西港（同上の逆）があつた。

牛窓から南西へ犬島があり、児島海湾への入口一带は岡山水道になる。沖合から押し込む漲潮流は約一・三〜二・三ノット、同落潮流は三ノット（児島湖の完成以前）であるが、旭川や吉井川などの大雨出水時には、落潮流が五ノット

トにもなるという。すなわち、河川の作用が潮流に影響している。古代の操船者や漁民たちもこの程度のことはおおよそのところで知っており、操船に利用していたのではないか。

井島（いじま）から直島諸島一帯は險礁が多く、讃岐への渡航は井島から豊（て）島の西を南下する井島水道を経由したであろう。そして備讃瀬戸での潮流（東西方向）をうかがいながら、西流で一氣に坂出方面へ向かうこととなる。玉野市の日比（ひび）は古くから帆船の寄泊地であった。中世にもよく利用されたようである。西へ向かう船だまりの場所、玉野の南の岬端部にあり、風向や潮流を容易に見定めやすい位置にある。

備讃瀬戸は小豆島の西方から塩飽諸島（香川県側の島々）一帯で、その西端部は香川県の三崎半島（六（む）島付近になる。すなわち、紀伊・豊後の両水道からの潮汐波の相会する付近で、当地は潮も風も東西方向（とくに風は西よりの風が卓越）であるため、各島ではほぼその東西で泊地を発達させた。佐柳（さなぎ）島は風の意味で命名されたという。

鞆から西へ田島があり、鞆を含む沼隈半島との間は阿伏兔（あぶと）瀬戸であるが、清盛の敵島参詣航路の時代には梶子（くちなし）瀬戸と呼ばれ、田島の内側の海面は西に百（もも）島をもち、出口のはっきりしない意味での口無泊はこの付近かという。田島の南岸沖一帯は渚と広がる備後灘であるが、三原瀬戸へ向かう船の寄泊地を推定させる箱崎があり、漁港となっている。古代における口無海（尾道水道）三原沖（芸南沿岸の海路とは別に、航行条件さえ良ければ田島の南岸に沿い向島の高見山（二八九メートル）を目標に布刈瀬戸（三原瀬戸入口）から三原沖へ出るコースの発達も当然に考えられる。その途中にある前掲の百島は北に福田浦、南に泊浦があり、前者のコースと後者のコースに対応する泊地を発達させている。

古代の長門島に擬せられる倉橋島（広島県）の本浦付近から船出すると麻里布（岩国）をめざして広島湾を北西へ進む。明かるい月夜に夜間航海をする万葉の歌が残っているが（4）、広島湾は南北方向の風が卓越し、波も穏やかであり、当時としてはあまり利用されなかった夜間航行も可能であったのだろう。

以上のようなことから、航路が広く容認されるまでには多くの基本的な諸事情のあることがわかる。

三 延喜式の海路の行程について

内海諸国と京との海路の日程から、途中の時間的経過や場所を考察しようとしたのが図2である。播磨の国津は飾磨付近であろうが、近くには好泊地で五泊の一つである室津も位置する。当地付近から海岸沿いに大輪田を経由して、尼崎付近の河口へは二日、淀川の遡航に一日、そして京への陸路で半日とみるのが妥当であろう。復路は川下りが半日で、大輪田には寄港しないであろうから、播磨へは沖合を潮にのって通し一・五日でよいのではないか。かくて五日の往復日程が満たされる。

家島からは沖合を牛窓方面へ流すのが、接岸航行より早く、礁の不安もない。もちろん、荒天時には海岸寄りのルートをとるわけである。播磨を除く以西の国からの船は往復ともに家島を経由することもあったろう。室津・家島・牛窓間を往の沿岸コース、復の沖合コースにみて相互に航行時間を調整することが可能である。備前では児島海灣の北岸付近から牛窓への船の押し出しで一日を要したと考えられる。落潮流を十分に利用し、牛窓付近で仮泊して次の落潮流で東航するのが普通に考えられる航程である。逆に讃岐へは、牛窓付近を仮泊地にして井島水道から備讃瀬戸の漲潮流（西流）をうかがうことになる。

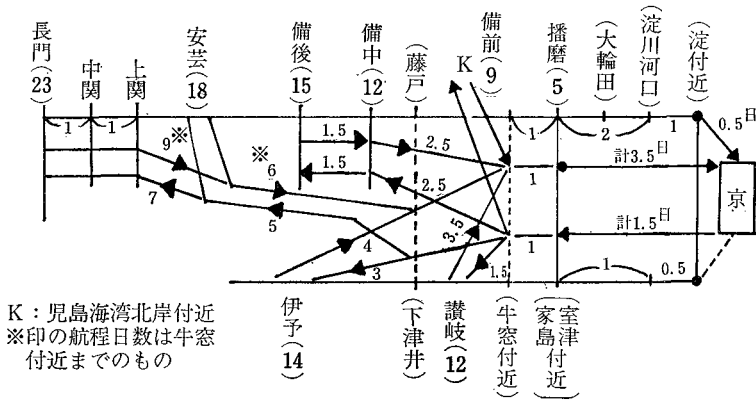


図 2 内海諸国の海路の行程

さて、備中の国津は玉島とされるが、航程から逆算しても当然のようである。備後の国津はどこであろうか。現在の福山旧市内の北麓には奈良津があり、西へ七キロメートルで沼隈半島のつけねには津之郷がある。また、奈良津に近接した南東に奈良時代の深津市と考えられる深津地区がある。また、奈良津の南は三吉であるが、船体の頭部にあたる「みよし」に関連づけられないこともない。

なお、備後からの海路は備中とともに藤戸経由とするのが普通であろう。旧吉備氏の勢力下にあったこと、国津を福山付近に求めるとすれば玉島からの西延が考えられることなどによる。

伊予は今治付近から発したとして、弓削沖へ笠岡諸島へ児島半島へ牛窓付近でほぼ四日の行程となる。近世、今治藩の参勤交代の御座船は今治へ弓削島東側の仮泊地を一日の航程（三〇キロメートル）としている（松山藩は近くの岩城「いわぎ」であった）。ただ、このコースでは東流の漲潮で弓削沖から東へ備後灘を横断したとき、備後瀬戸より東では落潮の東流にうまくのれるかどうかということである。それゆえ、弓削出発の時機の見定めには永年の経験や知識、近くの漁民たちの水先案内としての教授が必要であったと思われる。

安芸の海行は府中からであつたらう。竹原付近や安芸津付近からでは、航程に余剰が生じる。安芸府中へ安浦・安芸津付近へ尾道水道付近へ鞆付近へ玉島付近へ下津井付近へ牛窓付近などの經由で六日が消費されたであらう。なお、復路は空船であるから下津井付近から西へ西流(漲潮)で船を押し出し、備後灘での西流(東西流の分かれで西流の落潮)にのれば航程は直線で、一気に短縮できる。

ところで、周防は記載がない。天平六年(七三四)に安芸・周防二国が制せられ、大竹河(小瀬へおぜ川、木野(この一川)を国界にしたというから、大化改新から比すれば約九〇年の遅れとなっている。防府の位置からすれば周防は周防灘の北岸一部一帯が中心であり、岩国付近などの産物はとくに安芸の便で代弁していたのであらう。また、西辺の警備に当たった長門の後方の備えとしての地位もあつたものと思われる。

長門からの船便は、上関から大島南岸を経由して倉橋島の鹿老渡(かろうと)付近に至り、音戸瀬戸から出て東航する航路に合流することで航程が合うことになる。

そこで、航程から考えられる航法は往路における接岸航行、復路にみられる沖合航行による航程の短縮ということになる。いずれにしても、海路による租米輸送の許可は陸送の困難さを救うことになったが、一方では海運業者の形成化にすすみ、航海や操船の進歩にかなり貢献したことが考えられる。運賃の軽減も当然にあり、国司や上級官吏の赴任でも海路を利用していることは、陸路とともに海路が比肩される地位にあつたことを物語る。

ところで、下関海峡付近では国府の位置とされる長府が、潮流との関係を考えて設置されているようだ(図3)。下関海峡は部埼(へさき)の東部から六連島(下関市、馬島は北九州市)までの間で、門司埼の最狭部が早瀬瀬戸で急潮であり、彦島の南は大瀬戸と呼ばれ、北の小瀬戸と対比される。海峡東口や中部では東流・西流ともに下関側に圧流

した。
 要するに、往路は積荷の関係で慎重にならざるを得ず、ために接岸航行が主であったと思われるが、復路は沖合航行で航程を短縮したようである。運賃を支払う以上は航程に正確さが要求されたであろうから、古代における航路の形成は延喜式の頃に一応あったものとみてよいだろう。また、陸路の困難さを避けるための海行の発達でもあったが、国司や上級官吏の移動も船を利用したのは、当時において内海としての一貫した海上往来の知識が集約されていた結果にほかならない。孝謙帝時代の海送許可は、内海における航海や操船の発達にも貢献したとみるべきである。

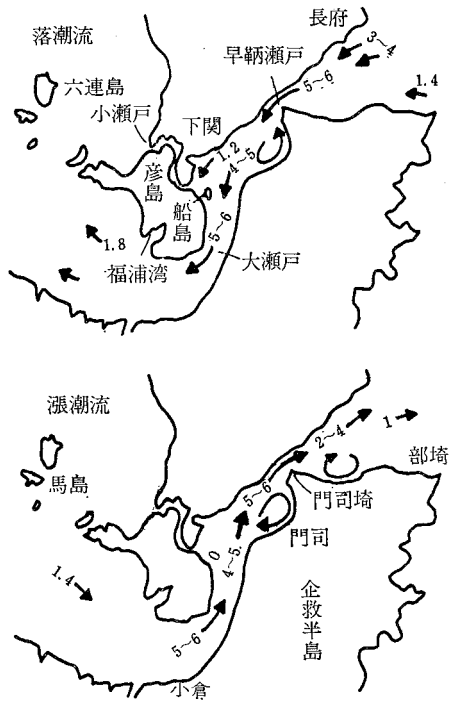


図3 下関海峽付近の潮流（数字はノット）
 される傾向があり、内海を西下した船も、九州から本州へ渡る船も潮にのりやすい。そして、長府は潮流の始まる部分か終末の部分に当たると考えられる。門司側の逆流（逆潮）を利用することで無動力船は操船に便を得たことであろう。なお、大瀬戸では東・西流が門司側に圧流すると思うが、これらのことも操船上に利用されたと思う。なお、福浦湾は入口が西向しているが、かつての北前船の泊地であり、明治以降でも若松入港の石炭船が風・潮待ち

四 中世から近世へかけて

すでに、万葉集の轍などの歌などにみられるように大化前の内海の海上交通は盛んであったが、大化後は陸路の整備が進められた。しかし、やがて海路の重要性が再認識され、内海諸国と淀までの運賃や航程を定めるほどまじりになった。航路としての一応の形が整えられたわけである。そして、中央から近接地域への開発が進み、摂津一帯がその中に取りこまれていくと、大輪田が西への海の玄関口に成長してきた。

律令制が解体の方向に進み、内海の陸産物や海産物（塩や魚など）が中央的になり、荘園化と産物輸送の盛行が各種の航路を一層発達させることになった。島方や地方の海浜部や岬端部にも荘園への取込みがみられ、海上部での自然的諸条件を認識している海人たちは、海上での一層の活動を強いられることになった。九世紀ごろからの海賊の横行、一〇世紀における藤原純友の乱（塩飽諸島→芸予諸島→宇和海の海域で活動）などにみる海上活躍者の集団性と移動性（墓地をもたない彼らの生活の反映）を指摘できる。

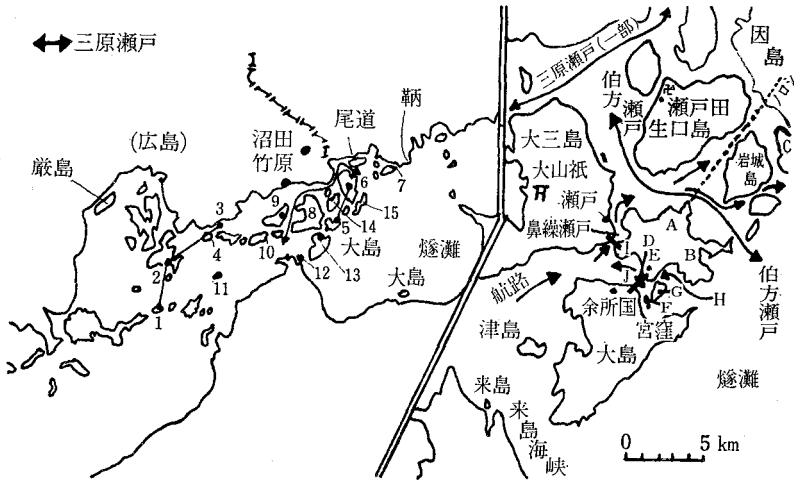
これには、一潮にうまくのれば三〇～六〇キロメートルも集団で移動できるという海の事情もあるし、場合によれば六〇～七〇キロメートルまで遠望できるという陸路に比した海上の広大さという点や、精神的な横溢さなどが基礎となっている。すでに三島大祝の伝領する越智七島（生口島→蒲刈島→大島）は上島、風早七島（中島→津和地島）は下島の呼称があり、海がもつ広大さが人心に反映した一結果であろう。

他方では、荘園年貢の輸送や上乘—水先案内や警固、年貢の取立て、関係領域からの上納などで武士団化し、定住も始まった。中世、芸予諸島に定着した村上一族は、因島、野島（能島）、来島に居住して三島（さんとう）村上と

称されるが、各村上氏はそれぞれに見張台、城塞、船隠し、烽火台などを設け、領域内を通過する船から帆別銭や駄別銭を徴収した。

この村上氏も、伝承では信濃から紀州を経て塩飽に至り、新居大島(伊予)を経て現在の大島(芸予諸島)に来て勢力を張ったともいう。そして一族が分派し、因島村上、野島村上、来島村上が誕生したわけである。これらは南北朝時代であるが、一三三八年尊氏が弓削島を東寺に寄進し(東寺領荘園)、その後製塩地としての魅力にとりつかれた周囲の諸勢力のために所務が停滞しかけた時、東寺が安全確保のために備ったなかに野島村上がいた(一三四九年)。一二〇〇年代の前半に東国武士の小早川が三原の沼田(ぬた)郷に入部し、一二五八年には竹原小早川を分立させ、一三〇〇年代には内海へ進出し、同四二年に生口島や弓削島に拡勢している。沼田小早川の一派はさらに南下し一三七九年には大島の地頭職を幕府から得ている。他方、竹原小早川は大崎下島に進出し(一四二〇年)、以後同島は伊予に戻ることなく、近世では安芸国に所属することになった。芸予諸島は鼻線瀬戸一帯を中心に、潮流方向に沿って南北での勢力の張り合いがあり、沼田小早川も一四〇〇年代からは南から北上する村上勢に押し出されていく。

図4の左図において、沼田小早川は一四世紀の沼田市場の発達に続き、生口(いくち)島の瀬戸田を外国貿易の基地にした。同家は一三四一年、生口島に進出して分家を独立させたが、当地は前面の高根(こうね)島が西よりの風を遮断し、潮も緩く、船の出入も三原瀬戸と鼻線瀬戸(図4の右図)のいずれかを使用できる。すなわち自然的・社会的諸事情によってコースを使い分け、その難を避けることができる。そして海上部での南下では伊予まで入るが、一三七九年の大島の地頭職入手では、余所国(よそくに)がそれであったという。地名としても他国者が来住したことを端的に物語っている。後発者としての立場から、すでに開発されていた平地部の宮窪一帯には入れないわけである



- | | |
|-------------------|----------------------|
| 1 津和地島 (海駅) | A タイユウド (大夫殿) |
| 2 火山 (倉橋島本浦) | 火烽台・城・塞・水場・船隠などの跡 |
| 3 柏島 | B 木浦 (伯方島) |
| 4 三之瀬 (海駅) | C 生名島 |
| 5 タイユウド (伯方島) | D 見近島 |
| 6 青影城 (因島) | E 道下 |
| 7 阿伏兎瀬 (口無瀬戸) | F 能島 (付属して鯛崎島) |
| 8 大三島 | G 鶺鴒島 |
| 9 烽火台跡 (大崎上島)南に木江 | H 船折瀬戸経由の航路 |
| 10 御手洗 | I 大三島橋 |
| 11 安居島 | J 伯方・大島橋 (工事中) |
| 12 来島 | ㊦ 向上寺(1403) (沼田小早川氏) |
| 13 余所国 | |
| 14 生口島 | |
| 15 弓削島 | |

図4 芸予諸島付近

が、当地は生口島から南下して、鼻線から西へ向かう重要なコースに近く、陸上よりもむしろ海上を重視した点も十分に考えられる。

東・西航船の最短コースは船折(ふなおれ)瀬戸を通過するが、鶺鴒島付近では直角に曲がる部分もあり、あたかも瀬のごとく潮が流れる(四ノ五ノット)。能島は鶺鴒島の影に隠れているが、かつての野島村上氏の本城で、周囲の岩礁には棧橋などの杭を立てた柱穴が残って

いる。船折瀬戸の南側は荒神瀬戸で宮窪側を通ることになるが、当地は水主(操船者)の居住地でもあった。能島在の兵士は北の伯方島の木浦(きのみ)湾入部は海賊城の跡や湾奥部に館跡など)と関係をもった。そして西へ向かうと見近(みちか)島があり、北岸の道下(みちか)から兵を出して通航船を監視した。現在架橋工事中である。伯方島一帯には各地に見張所や物見台、烽火台の跡があり、東の燧灘の島々で通航船を発見すれば伯方島や大島の山頂付近で受けの烽火を上げて応じた。すなわち、中世一般の民間船でも、弓削島南(岩城島南)鼻線瀬戸のコースや、伯方島と大島との間の宮窪(みやのくぼ)瀬戸(船折・荒神の瀬戸の総称)を利用してわけて、俗称の海賊城もこの付近に集中している。

なお、因島村上氏は伯方島のタイユウド(大夫殿)地位の呼称)に諸設備を設けた(図4の右図)。そして、そこで上げた烽火は一直線に因島の本拠地青影城につながった。当地は伯方瀬戸を一望する重要な位置にあり西接する北浦の北浦八幡はこの地域周辺の総社的地位にあり、棟札には延元二年(一三三七)のものがあるという。

なお、伝承によれば小千(おち)命が摂津の三島から大山祇神を瀬戸に移し(仁徳朝・四世紀)、聖徳太子の改築があったものの、七一九年に小千氏の子孫である越智玉純によって現在地(宮浦)に移されたという(5)。そして、海の神から、陸地や山の神に変身することになったとするが、事の真意はともかくとして、新しい航路の開拓と関係づけて考えるのもおもしろい。

以上を総じて、海賊城が山陽や四国側の本土にあまりみられず、島方に多数存在し(特に伯方島はそうである)、島しょを通過する航路の発達を裏づける。伯方島では水軍の伝統を受け継ぎ、海運業の発達があって、現在でも海産物は大島(宮窪町は水主集団の地で漁業や農業、後に石材の切り出しに転身)その他から運ばれてくる。備後灘南部や燧灘からの船が伯方島付近を経由して、西の安芸灘へ出ることが多かったわけである(逆の場合も同様)。鼻線瀬

戸は直角に曲がる見通しの悪い瀬戸ではあるが、最短コースのためによく利用された。

ところが、近世になり北前船のような大型船や西国大名の参勤交代のような御座船が通過するようになると、曲折が少く見通しのよい安全な水路の三原瀬戸が西国諸大名によって選ばれるようになった。今治藩のそれは燧灘の西部を北上して弓削島の東側の湾で一日航程を終るが、松山藩のそれは鼻線瀬戸から岩城島に向かう。岩城島には本陣が残っている。そして、第二日は因島と弓削島の間(弓削瀬戸)を抜けて備後灘を東航する。来島海峡も通航できないことはなかったが、激流に逆潮もあり、漁船などのように毎日のように出漁して海の知識を得ているものや、そのような人たちの水先案内がなければ危険であった。海岸沿いに船を進め得たとしても、險礁や逆流に流され、近くには海賊城もあり、自然的・社会的に不利な条件下にあった。

さて、三原瀬戸と北前船の関係では安芸灘の安居(あい)島、小安居島、御手洗などの寄泊地があり、愛媛県岡村島と広島県大崎下島の間、御手洗瀬戸はあらゆる方向の風から守られ、潮待ち・避難港であった。そして、一七世紀後半に人家ができ、船食用の野菜や水、薪炭などを供給するようになり、舟宿も発達し、置き屋もできた。なお、三原瀬戸から尾道水道へは水道口(西口)も広く入りやすい条件もっていた。東口は急カーブや島しよがあり入港条件としては不十分である。

ところで、近世の航路において周防灘の祝島(山口県)は関門方面からの重要な目標となった。そこで、先述した光達距離の公式につきの数値を当てはめて計算すると七八・三四キロメートルとなり、現実の約八〇キロメートル(門司側は部埼から)とほぼ一致する。ただし、これは快晴時であることが条件となる。

。祝島の鈍頂部 三五七メートル(最高)

。船上水面から眼高まで 二メートル

もちろん、姫島（大分県）は重要な航路の目標で、矢筈岳は二六六メートルあり、これで光達距離を計算すると（眼高は二メートルとして）、門司から六八三・七キロメートルになる。実質的には約六〇キロメートルであるから有視界となる。なお、前々回からの計算で眼高を二メートルにしているが、北前船のような大型船になれば水面からの眼高は三〜四メートル程度になり、もう少し先まで見えることになる。なお、姫島には東西両泊地があつて風に対応し、さらに東九州から上関付近へのルートに当たっていた。

五 地名トオミ・メバルについて

古代から中世へ内海部の開発が進み、戦乱などがあるなかで、海上部での多くのルートが利用されてきたのであるが、中世では海上部で関所を設け、関銭を徴集することにした。そのために、各地に見張所や物見台などを設置し、航行船を監視した。また、敵船の動向を探ることも当然の目的であつた。そのために、遠見（トオミ）や近見、見近などの地名が残っている。また、先述した宮窪瀬戸の能島を関所として、西に出た海面にある岡村島は愛媛県越智郡関前（せぎぜん）村として、その名を残している。また、付近の安芸灘一带は関前灘ともいう。

さて、メバルがある。情報を入力する第一の手段の一つとして、それは重要であつた。メバルは目張ることと監視につながる。別にミハルがあるが、類似の内容である。広島県豊田郡東野町は大崎上島の頭部を占めるが、その頭部の北端の東側に「鮎崎」があり、「めばるさき」と読ませている。通称は単にメバルであるが、鮎は「ごり」であり、「めばる」とは読めない。なお、大崎上島では山峰が東偏して木江沖の水道と並行し、対岸は大三島（愛媛県）

の宮浦（大山祇神社）があり、一帯は大きな入江で藻があり、干潟も広く三島内（みしまうち）と呼称する。そして、当所の沖は潮流にのって三原瀬戸を通る船の航路であり、山峰内の御高（おこう）山（二七五メートル）は、三島の北部の同瀬戸からの目標になる。そして、この山の南には中世の城跡といわれる力満（りきまん）城があり、近くには烽火台の跡もある。御高山の峰を北へ海岸まで降りるとメバルがある。当地は、一八世紀から一九世紀にかけて北前船の風・潮待ちで賑わったが、これは御手洗・木江などの繁栄の延長でもある。

一三世紀の沼田小早川氏は、やがて大崎上島の東・中部に進出し、竹原小早川氏は西部に進出した。大崎上島では北側に平地や丘陵がみられ、内浦と称した。小早川一族が芸南沿岸の海面を守るために、その前面にある大崎上島の確保は当然であり、南から大山祇神を氏神に北上する河野氏一族との前線部が当地付近であった。物見や見張りの設置は当然のことである。

メバルの北に近接して左組（さくみ）島があり、水路も屈曲し、風を遮ぎることも可能であり、近くの垂水（たるみ）には船隠しの跡や造船地と伝える跡も残っている。当地には、現在灯台が設置され、海上交通の安全に貢献しているが、メバルという魚がよく釣れるところであった。一八世紀後半、北前船が寄港し始めてから人家ができ、それまでの俗称シマガシラの名は消えて、メバルが表面化した。古称としては当地付近で複数の名称があったと思われる。メバルは魚名に因むものではなく、中世に遡上つての見張りの意味に解すべきである。また、そこはゴリサキ（鮎崎）であったが、沼田小早川への一方の女関口は忠海付近であり⁶、当地の西には航路の目標ともなった大樹が岬端にあったが（現在は無い）、当所から海上五里（小里の計算）でメバルに達し、直視できる位置にある。小早川領国制の研究も進められているが、陸上とともに海上でも距離を確認しておくことは重要であったと思われる。

ところが、伯方島にも小字としてメバルがある。宮窪瀬戸側に尾浦（おうら）があり、かつての見張台で、城の台とも称しているが、当地は小字名としてメバルの称をもつ。伯方島では現在は燧灘に面した木浦が中心であるが、中にあっては詰の城になる野島（地元では能島）への出撃基地であった尾浦が中心地として栄えた。尾浦は、現在は南の対岸の宮窪との間のフェリー連絡地である。

見張りはのろし（烽火）につながり、出撃につながる。燧灘の意は、火打ちすなわち、のろしのための火打ちにつながる意味をもったのであろう。燧灘に浮かぶ高井神島・平市島・魚島などはのろしに関係しているという研究も進められている（?）。

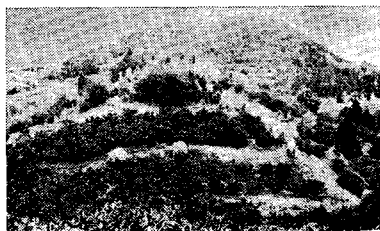
六 結びにかえて

過去における航路筋の認定は、特にそのものの由来に関する記録のない限り、他の関係事項（自然的・人文的）から考察する以外に方法はない。沿岸航路から部分的ではあるが沖合航路が発達し、さらに芸予諸島部では鼻線瀬戸經由の最短コースの利用と各種の水軍関係の施設の所在が関係し、木江沖の三原瀬戸コースの近世での利用の増大（船の大型化に対応しての安全航行）などにふれたわけである。なお、情報に関係して、メバルやのろしについての研究や、海上での航行目標物の場所的な研究もこれからの課題である。ある複数の目標物を結んで船を進めることで暗岩や洲などから航行の安全を確保できることも、どの程度理解されていたのであろうか。さらに、芸予諸島でも水場が多く残っており、航行との関係で問題となる。

また、高瀬半島部からの陸風の吹き出しと海上部や北からの風などが安芸灘上空で出会い、停滞した気流の存在が

烽火の伝達につながったことなどへの疑問の解明も今後の課題である。そして、烽火も赤・白・黒などで情報の内容を伝えたようであり、図4の左図のように津和地で幕府特使などの出船を台図したものが、送り火的に（図中の1—2—3）どのように内海を伝えられたかも興味がある。今治付近の北四国から内海を北へ情報を烽火で送るのに約一時間程度であったともいわれる。これらのことも含めて、写真や図4左図（5—6）に提示した烽火台と因島の本城への連絡など、今後、研究の余地を残している。

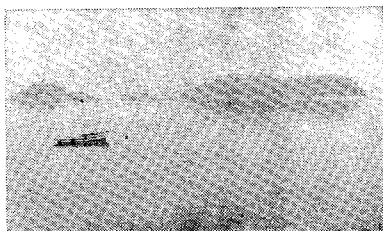
（終りに——本稿を終えるに当たり伊予史談会会員の村上和馬氏、大崎島郷土史会長小川吾一氏に深く感謝致します）



タイヌウド付近の烽火台跡（中央上部の峰）烽火台は方墳の跡と思われる〔愛媛県越智郡伯方町〕（昭和60年4月撮影）



烽火台跡（左の石の部分）よりみえる因島の水軍城を望む（中央の峰）（昭和60年4月撮影）



甘崎城（最古の水軍城といわれ鎌倉時代のもの）を上浦町側より望む〔愛媛県越智郡上浦町〕（昭和60年4月撮影）

註

- (1) 孝謙帝の天寶勝宝八年(七五六)、山陽・南海道の年春米は輸送者に責任を負わせた上で、海送を許可している。
- (2) Guelke, L.: Historical understanding in geography—an idealist approach, 1982, p. 1~2
- (3) 航海用語では灯台の光達距離を算定する公式があるが、ほかに物標の高さによる視認距離(視達距離)を求める公式もある。いずれも晴天の暗夜や晴天が条件である。すなわち、後者の場合は

$$d = 2.083 (\sqrt{H} + \sqrt{h})$$

$$d : \text{光達距離 (海里)}$$

$$H : \text{塔標物の高さ}$$

$$h : \text{観測者の高さ}$$
 となるが、係数は天候により変化するけれども、一応のめやすは得ることができる。これを上島に当てはめると(hを二メートルとして計算)、

$$d = 16.7267 \text{ (海里)}$$
 となり、これに一八五二メートルを掛けてキロ程を出せば約三一・〇四四となる。すなわち、上島は東方向からは約三〇キロメートル付近から見通す事が可能である。(明石海峡西口〜上島間は実際には約二五キロメートルであるから、見通しは可能ということになる)。
- (4) 長門の浦より船出せし夜、月の光を仰ぎ観て作る歌三首のなかの一つに、
 「われのみや夜船は漕ぐと思へれば 沖辺の方に揖の音すなり」がある。
- (5) 『伊予岩城島の歴史』岩城村郷土誌編集委員会、一九七〇、二四〜二六頁
- (6) 忠海は古く「浦」と呼ばれたが、平忠盛の海賊征圧に因んで、彼の名を冠し忠海に改めたといわれる。
- (7) たとえば伊予史談会の藤田征三氏など。

参考文献

宮西登・堀越清、瀬戸内海の航法図、一九六八
瀬戸内海水路誌―一九七八―、海上保安庁