

ひょうご 水百景

No.156 室津漁港（たつの市御津町室津）

～僧・行基が開いたとされる「摂播五泊」の一つ・櫛生泊～



写真-1 友君橋から室津漁港を撮影（令和3年5月撮影）

■ 風を防ぐこと室の如し～天然の良港だった櫛生泊

写真-1 は、国道 250 号から分岐して、室津漁港に下りていく友君橋から多くの漁船が係留されている室津漁港を撮ったものです。

天平年間（729～749）に僧行基が開いたと伝えられる「摂播五泊（せっぱんごはく：櫛生泊、韓泊、魚住泊、大輪田泊、河尻泊）」の一つ・櫛生泊（むろうのとまり）は、奈良時代初期に編纂された『播磨国風土記』にみえる「室原泊」に該当し、現在の室津漁港そのものです。

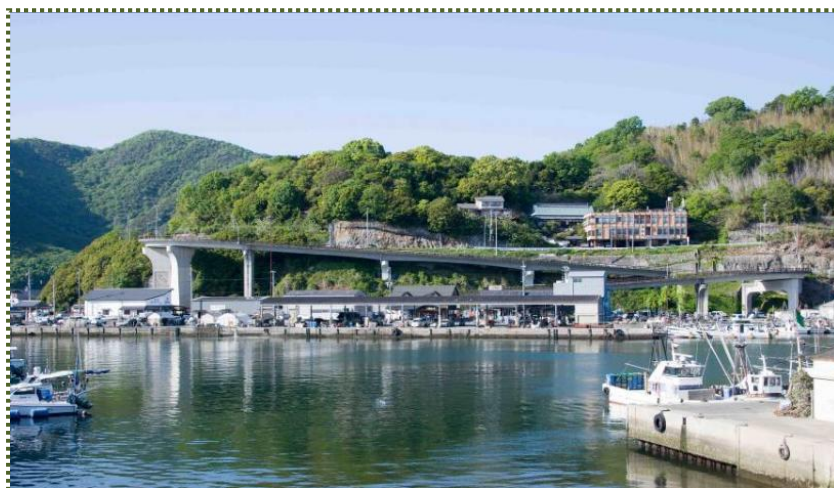


写真-2 賀茂神社北の湊口御番所跡から友君橋を望む

『播磨国風土記』の「揖保郡一室原（むろふ）の泊」には、「室（むろ）と号（なづ）

くる所以（ゆゑ）は、此の泊、風を防ぐ

こと室の如し、故（かれ）因（よ）りて名と為す」とあります。三方を山に囲まれた入江の中は波静かで、まるで室の内のようだということから「室原泊」と名づけられたそうです。

風や潮の流れを巧みに利用しながら海岸に沿って航行する地乗り航法の時代において、室原泊は風待ち・潮待ちのための泊としての条件がそろっていました。

なお、泊の名については、平安時代中期の学者・三善清行が延喜 14 (914) 年、醍醐天皇に提出した政治意見書『意見封事十二箇条』や、安元元 (1175) 年に泉高父宿彌により編纂された『行基年譜』においては「櫻生泊」と記されています。

ところが、明和 2 (1765) 年に萩藩絵図師の有馬喜惣太が描いた『中国行程記』や、文化元 (1804) 年に刊行された『播州名所巡覧図絵』には「室津」とあることから、江戸時代には「室津」と呼ばれていたようです。

■ 古代から栄えた櫻生泊

櫻生泊は「摂播五泊」の一つとされていますが、大輪田泊や魚住泊、韓泊のような行基にまつわる話はありません。神武天皇の東征先導役が室津に港を建設したといった話が伝わるほどに港としての歴史は古く、天然の良港だったことから、行基がことさらに手を加える必要はなかったのかもしれませんが。

なので、櫻生泊に関しては「行基が開いた」ではなく、「行基が定めた」泊地の一つ、ということになるのかも。

中世には、厳島神社に参拝する平清盛が寄港し、讃岐に流される法然上人は、往きと許されて帰りの二度立ち寄っています。戦の途中の足利尊氏は、見性寺で作戦を立て直し、その孫義満は、厳島神社参詣のために寄港しています。



図-1 室津漁港付近の地図

■ 江戸時代、参勤交代で大いに栄える

写真-3 は、宝暦 14 (1764) 年の朝鮮通信使来朝のとき、室津での応接を担当した姫路藩主・酒井忠恭(ただすみ)に、藩士の陰山儀長が入港時の湊の内外や海路行列の様子を写して提出した絵の副本の屏風が今日に伝わったものです。

屏風の第一扇(右半分)の中央に壮麗な御茶屋を配し、その前の湊に「正」「副」などの旗を掲げた通信使船 6 隻が停泊しています。湾の内外には対馬藩や姫路藩の船団が数百艘浮かんでいて、外には前年に朝鮮国から江戸の将軍に贈った鷹と馬を搬送した船団の「御馬鷹海路行列」を一緒に描き込んでいます。

江戸時代、室津は参勤交代※¹ の大名の船や、朝鮮通信使の船とガイド役の姫路藩の船で埋め尽くされることもしばしば。また北前船の寄港地でもありました。近傍に川らしい川がないことから水不足に悩む室津では、湊が船で一杯になった場合、水を詰めた樽を載せた船は西隣の大浦湾に停泊し、陸路（≒1km）で水を運んでいたそうです。

※1 参勤交代：寛永 12（1635）年三代将軍徳川家光の時代に『武家諸法度』が改定され（寛永令）、第二条で「大名小名在江戸交替相定也、毎歳夏四月中可参勤」と規定されたことによって、制度としての参勤交代が明文化された。制定後、諸大名は 1 年おきに江戸と国元を往復することが義務となり、街道の整備費用に始まり、道中の宿泊費や移動費、国元の居城と江戸藩邸の両方の維持費などにより大きな負担を強いられた。嘉永 6（1853）年のペリー来航を契機に実施された文久 2（1862）年の文久の改革によって参勤交代が形骸化し、慶応 3（1867）年大政奉還とともにこの制度は姿を消した。



写真-3 『朝鮮通信使御船備図屏風』（宝暦 14 年）
（『播磨の旅人たち』から引用）

■ 遅参が許されない参勤交代、陸路と海路の分岐点になった室津

参勤交代は大名行列が街道を行くというイメージがすぐに浮かびますが、九州や四国の藩が船団を率いて海を渡ったケースもあります。瀬戸内海の海路を使った「海の参勤交代」です。

「海の参勤交代」では、船体に屋形を乗せた御座船を連ねて行きますが、海路を使用した場合は悪天候の影響を受けやすいため、所要日数に開きが生じます。これでは予定が立てづらく、また遅参も起きやすい。参勤交代を怠ったり遅れることは厳禁とされ、厳しい処罰が下されます。怠ると隠居させられたり配流（はいり：島流し）されたり、また到着が予定より 10 日も遅れてしまうと蟄居（ちっきょ：閉門の上、自宅の一室に謹慎させるもの）させられたりしてお家の一大事になることも。

室津は、瀬戸内海を航行してきた御座船御一行様が、上陸して西国街道を進むか、あるいは海路をとって瀬戸内海の航行を続けるかを決める分岐点になっていたそうです。



写真-4 神戸港クルーズ船「御座船 安宅丸」
江戸時代の御座船をモチーフにしている

江戸時代後期の肥前平戸藩の第九代藩主・松浦清による随筆集『甲子夜話（かつしやわ）』によると、「船出なんやといえども、いなせ（否是？：承知か、不承知か）定まらず。陸よりゆかんや、船よりやという内に日たけて」とあり、陸路と海路のどちらを採るのか思案している間に日が暮れて室津に連泊する羽目になった様子が書かれています。また、「明石の前にて肥後船とかや、梶を損ない漂うもあり。よくも強き風なり。船はとにかく危うきものなりと人いふもむべなりや」とあり、播磨灘の航行の難しさが記されています。

このような状況から、やがて海路は牛窓（現・岡山県瀬戸内市）や室津などの港までで、以降は上陸して西国街道を東上するケースが増えていきます。海路は天候不順などによって日程に遅延が生じることがあり、遅参のリスクを考慮して「海の参勤交代」は次第に姿を消していきます。

福岡藩や萩藩も江戸時代初期は海路でしたが、上記の理由で陸路に変更しています。そういえば、萩藩の絵図師・有馬喜惣太（1708～69）が中心となって萩藩主・毛利氏の参勤交代に役立てるために作られた近世街道絵図『中国行程記』や『東海道行程記』は、江戸時代中期の作でした。

■ 西廻り航路の寄港地として栄える

江戸時代に入ると人々の生活も徐々に安定し、経済活動が活発になっていきます。その経済を支えるために必要な交通インフラが整備されます。

陸路では、江戸を起点に各地方へとつなぐ、東海道・奥州街道・日光街道・中山道・甲州街道の五街道を整備、手紙や荷物を運ぶ飛脚が発達しました。

一方、海路では、17 世紀中頃より東北や北陸などから大量の物資を江戸や大坂に運ぶ需要が高まり、全国各地をつなぐ長距離航路の整備が必要になります。そこで幕府は、東北地方から年貢米などを江戸や大坂に陸路への積み替えなしで運べる直通ルート「西廻り航路」、「東廻り航路」を整備することにします。幕府が航路の整備を任せたのが、伊勢の百姓出身で日雇い労働者から材木商にまでのぼりつめ、さらに幕府から特権を認められた御用商人・河村瑞賢（すいけん）です。

瑞賢は、寛文 11（1671）年に東廻り航路を、翌寛文 12（1672）年に西廻り航路を整備します（図-2）。

18 世紀の初め頃になると、東廻り航路に比べ西廻り航路が盛んに利用されるようになり、そこで活躍したのが北前船でした。北前船は荷物を運ぶ運賃を稼ぐのではなく、船主が商品を買いつけ訪れる港で売りさばいて利益を得る、いわゆる買い積み方式が特徴でした。

東廻り航路に比べて航行距離が長い西廻り航路が盛んに利用された主な理由は、日本海側は古くから航路が発達していて経済力のある良港がいくつもあったこと、冬の間以外は潮が安定して航海しやすかったこと、波の穏やかな瀬戸内海を利用すること、各地から物資が集まる天下の台所・大坂とつながっていたことなどがあげられます。

さらに、元禄末期頃から船が大型化し、千石を超える大型船の登場に伴い船の構造も改良され、安定性の向上と積載量の増大が実現、これにより、従来の地乗り航法から沖乗り航法への転換がなされました。また、寛政 2（1790）年に販売を開始した工楽松右衛門発明の松右衛門帆も沖乗り航法への転換に大きく貢献しています。

北前船をはじめ多くの廻船が入港した室津は、「室津千軒」と呼ばれるほど賑わいました。

最盛期には 6 つの本陣（通常多くて 2 軒）が置かれ、外国との交易が制限されていた江戸時代においても、朝鮮通信使やオランダ商館、琉球使節団の一行が寄港した室津は、国際色豊かな港町でもあったようです。

港に出入りする多くの船を監視する湊口御番所跡なども重要な港であったことを伝えています。

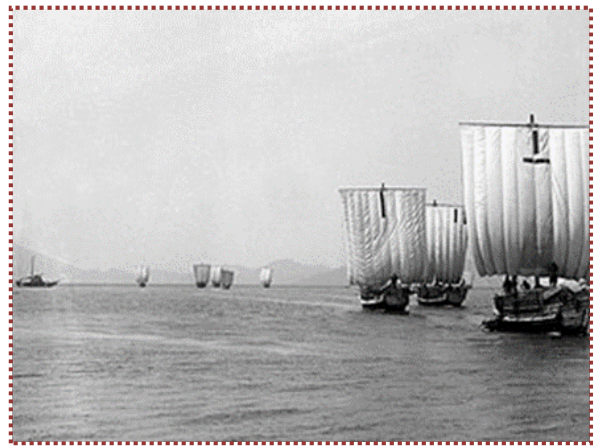


写真-5 明治末から大正期に撮影した北前船
（フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』から引用）



図-2 河村瑞賢が開発した航路
（五ヶ所湾ポートサービス HP から引用・加工）



写真-6 江戸時代の絵図に描かれた御番所
（日本遺産の町並み「室津」案内板から引用）



写真-7 友君橋から御番所跡を撮影

■ 近海漁業の基地・室津

かつて「室津千軒」と呼ばれるほど栄えた室津でしたが、明治時代になって参勤交代の廃止による利用者の大幅減、明治 20 年代の山陽鉄道の開業による交通の変化に対応できず、蒸気船や機帆船による海上輸送の大型化が進むも港が狭く大型船の入港ができないことなどにより次第に寂れていきました。

今は近海漁業の基地としての漁港に戻り、室津湾や室津漁港の沖合には、写真-8・9 のようなかきの養殖イカダが多数浮かんでいます。

なお、室津漁港は漁港漁場整備法に基づく第 2 種漁港※²に指定されています。



写真-8 室津湾に浮かぶかきの養殖イカダ



写真-9 室津漁港の沖合に浮かぶかきの養殖イカダ

※2 第 2 種漁港：漁港は利用範囲によって 4 種類に分類されている。第 1 種漁港は地元の漁業を主とするもの、第 3 種漁港は全国的なもの、第 2 種漁港は利用範囲が第 1 種漁港よりも広く、第 3 種漁港に属さないもの。なお、第 4 種漁港は離島等において漁場開発または避難上特に必要なもの。

■ モノローグ

『中国行程記』には、室津港のことを「家は千軒あり瀬戸内第一の港で、多い時は 6～700 艘も係留している。」と記されていますが、今の室津地区は人口が千人に満たない状況で、高齢化率も 39%と高く往時の面影はありません。

しかし、美しい港、歴史ある古い町並みなど多くの観光資源があります。友君橋を下りた所に観光駐車場（無料）があり 30 台ほど駐車可能です。天気の良い休日に、風と海を感じながらゆっくりと歴史のロマンあふれる室津の町を散策してはいかがでしょうか。



写真-10 観光駐車場にある『海駅のまち室津観光案内板』

【参考資料】

- 1 『播磨史・ちいさな旅』 橘川真一 平成 20 年 2 月
- 2 『室津漁港』 たつの市観光協会 HP
- 3 『図説播磨国風土記への招待』 浅田芳朗 昭和 56 年 9 月
- 4 『播磨の旅人たち』 姫路文学館編集・発行 平成 15 年 10 月
- 5 『室津、参勤交代、北前船』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』
- 6 『播磨の地理・人文編』 田中眞吾編著 平成 5 年 4 月
- 7 『参勤交代のウソ・ホント』 nippon.com 令和 3 年
<https://www.nippon.com/ja/series/c086/>
- 8 『絵図と歩く ひょうご西国街道』 大国正美 平成 30 年 11 月
- 9 『漁港漁場整備法について：参考資料』 水産庁 平成 27 年 1 月
https://www.chisou.go.jp/tiiki/kokusentoc_wg/hearing_s/150130siryou03_3.pdf
- 10 『日本遺産と播磨』 播磨学研究所編 令和 2 年 9 月
- 11 『参勤交代の仕組み』 「草の実堂」 HP
<https://kusanomido.com/study/history/japan/edo/54558/#i-3>
- 12 『江戸時代の海運システム～江戸時代の経済政策 (15)』 《太陽水素文明への道》 HP 平成 25 年 5 月
<https://ameblo.jp/lord-of-the-north-stars/entry-11530744619.html>
- 13 『西廻り航路と東廻り航路の違い』 日本史事典.com 平成 30 年 10 月
<https://nihonsi-jiten.com/nishi-higashi-kouro-chigai/>

14 『室津』 潮待ちの港 HP

<http://www.iokikai.or.jp/siomaticinominato.murotu.html>

15 『播磨国風土記』 ネットミュージアム兵庫文学館

https://www.artm.pref.hyogo.jp/bungaku/jousetsu/bungakumap/k_sakuhin/ks350/

※発刊：令和 4（2022）年 9 月 『ひょうご水百景』 No.156

改訂：令和 8（2026）年 7 月 『ひょうご水百景』 No.156