

科学研究費助成事業（科学研究費補助金）研究成果報告書

平成25年5月10日現在

機関番号：32689

研究種目：基盤研究（C）

研究期間：2009～2012

課題番号：21520690

研究課題名（和文） 和歌を素材とした平安時代の研究

研究課題名（英文） Study of the Heian era used by Waka(31-syllable Japanese poem)

研究代表者

川尻 秋生（KAWAJIRI AKIO）

早稲田大学・文学学術院・教授

研究者番号：70250173

研究成果の概要（和文）：

本研究によって、平安時代の和歌を歴史研究の素材として利用することが可能であることを見通すことができるようになった。とくに、一般的な歴史史料には残されない、平安時代の交通研究、なかでも交通経路や旅のようすなどを復元的に理解することに、和歌を利用することが有用であるという点が明らかとなったことは、今後の歴史研究にとって大きな成果となろう。

研究成果の概要（英文）：

I came to be able to foresee that I could use 31-syllable Japanese poems of the Heian era as materials of the history study by this study. Particularly, as for transport study of the Heian era that is not had left in general historical materials, a traffic course and the point that it is useful for understanding needing it for restoring it to use a 31-syllable Japanese poem of the trip having become clear above all, it will be with big result for a future history study.

交付決定額

（金額単位：円）

	直接経費	間接経費	合計
2009年度	1,000,000	300,000	1,300,000
2010年度	700,000	210,000	910,000
2011年度	700,000	210,000	910,000
2012年度	500,000	150,000	650,000
総計	2,900,000	870,000	3,770,000

研究分野：人文学

科研費の分科・細目：史学・日本史

キーワード：平安時代・和歌・交通・私家集・国際研究者交流

1. 研究開始当初の背景

近年、平安時代の研究は進んできたが、10世紀以降になると正史がなくなり、史料的な限界があることはよく知られている。一方、和歌についての研究は、日本文学が主流で、『万葉集』を除けば、歴史学の素材として用いた研究は、ほとんどないと言っても過言ではない。

しかし、日本の私家集を大成した『私家集大成』(明治書院)や『国歌大観』(角川書店)を見ると、膨大な数の和歌の中には、歴史研究の素材として用いることができるものが少なからず含まれていることに気づいた。

そこで、申請者は、従来、顧みられることのなかった平安時代の和歌を素材に用いれば、新たな歴史像が描けると考え、本研究を申請した。

2. 研究の目的

和歌を用いて従来の歴史史料からでは描ききれない平安時代の生活などを明らかにすることを目的とした。内容は以下のとおりである。

(1) 王権における和歌の位置づけ

和歌を読むことが政治性をもった行為であると考え、その理由、ならびにその成立過程についての考察は、まだ不十分ではない。そこで、9世紀の政治・社会のなかで、和歌を読む行為がどのような意味を持っていたのかを考察する。とくに、9世紀前半頃まで漢詩文の製作が主流であったが、それとの対比を行うことによって、和歌の歴史的な位置づけを再検討する。そして、10世紀初頭に成立した『古今和歌集』の歴史的意義を明らかにする。

(2) 交通ルートの解明

和歌には歌枕が詠み込まれるが、実際に在地で読んだ場合には、どのようなコースをたどったのかという点を解明する大きな手がかりになる。これらを集積すれば、平安時代の交通の具体的なルートなど、通常の歴史史料からはうかがえない事象を抽出できる。これまで、申請者が明らかにしてきたコースは、東海道・東山道、東国の海上交通、瀬戸内海交通などであるが、それ以外、たとえば日本海の海上交通、四国へのルートなどを明らかにする。

(3) 在地社会の研究

交通のルートとともに、関、坂迎え(さかむかえ)、通過国の国司との応答など、当時の旅の実態も併せて明らかにする。また、和歌の中には、国司が任国で読んだものも少なからず存在する。それらを精査することによって、彼らの任国での活動を明らかにする。

3. 研究の方法

(1) 『古今和歌集』『後撰和歌集』などの勅撰集の詠者と編纂当時の天皇、上皇との人的関係を調査し、王権論の視点から勅撰和歌集の性格を分析する。

(2) 『私家集大成』『新編 国歌大観』(中古)などから、地名(歌枕)・人名(国司名)などを抽出・集成した上で、具体的に考証を行い、交通史・国司補任の史料として活用する。

(3) 以上の各要素を入力し、データベースを作製する。

4. 研究成果

(1) 延久元年(1069)から延久4年まで越後守であった橘為仲の和歌に、次のものがある。

越後守にて下り侍りしに、射水といふ所を渡りて、上津といふ所にとどまりたるに、松虫の鳴きしかば、

われならぬ人はこしちと思へども たれがためにか松虫の鳴く

射水とは、現在の富山県高岡市射水のことで、古代にあつては越中国府があつた場所である。駅家としては延喜兵部式に亙理駅が、延喜主税上、諸国運漕雑物功賃条、北陸道、越中国には「日理湊より敦賀津に漕ぐ船賃、石別稻二束三把、挟抄七十束、水手卅束」とあるように日理湊があり、亙理駅は湊も兼ねる水陸交通の要衝であつた。

また、越中国府もあることから国府津でもあつた。比定地は小矢部川(射水川)の下流域である。

『万葉集』巻18には、「射水郡の駅館の屋の柱に題著したりし歌一首 朝開き 入江漕ぐなる 梶の音の つばらつばらに 我家し思ほゆ 右の一首、山上臣の作。名を審らかにせず。或は云はく憶良大夫の男といふ。但しその正名未だ詳らかならず」とある。この歌には「射水郡の駅館」がみえ、歌の内容から入江の近くで梶の音も聞こえたというところから、この駅は亙理駅であつたと思われる。

為仲が旅立つた場所は、日理湊であつた可能性が高く、異なつたとしてもそのすぐ近くとみてよいだろう。

最大の問題は「上津」である。読みとしては「じょうづ」「うえづ」「かみづ」などさまざまに考えられる。これまで、不明もしくは、福野町(現 富山県南砺市)に比定されてきた。

しかし、射水川は越中守として大伴家持の歌にもみえ、比較的著名な場所であるものの、「渡りて」という表現はいささか大げさに聞こえる。

そこで、筆者は「こうづ」と読むと考える。「上津」を「こうづ」とよむ実例としては、現在の神津島を『続日本後紀』承和7年(840)9月乙未条で「上津嶋」と表記している例がある。

それでは、「上津」とはどこなのか。筆者は、越後国府の津、すなわち「国府津」のことではないかと考える。ちなみに、「国府津」を「こうづ」と読む実例は、東海道線の駅名「国府津」(神奈川県小田原市)がある。この場所は、相模国府および相模国分寺は神奈川県海老名市にあったが、その前身として小田原市千代に所在したとする説があり、推定される国分寺として千代廃寺がある。国府津は相模川河口の、文字どおり国府の津であったと推測されている。

「上津」を現在の上越市に比定できれば、重要な発見となる。越後守となった為仲が越中国府(富山県射水市)より、現在、国府(こう)という地名が残っている新潟県上越市まで船を使用して下向したことになるからである。「上津」とは「国府津」と書く新潟県の地名であり、従来、12世紀までしか確認できなかった「国府」をはじめ指摘したことになる。

一方、室町時代に成立したと考えられる『義経記』巻7、如意の渡にて義経を弁慶打ち奉る事には、「越後の府、直江津」とみえ、中世には越後国府があった。また、巻7、判官北国落の事に「越後国直江の津は北陸道の中途にて候へば」とあり、北陸道の要衝でもあった。

また、もう一つ重要なのは、「直江の津」と表記されるように、中世、この地に津、すなわち湊があったことである。室町時代に成立した謡曲「婆相天」では、「斯様に候者は東国舟の船人にて候、順風吹き出でて候程に越後国直江の津に舟をのらばやと存じ候」、「是は西国舟の船頭にて候、順風吹き出でて候程に只今越後の国へと舟をのり候」とあり、直江の津には東国の船と西国の船が互いに乗り入れていたことがわかる。さらに「直江の津に着きて候、いつもの如くとひの左衛門殿へ参ろうずるにて候」とあり、直江の津には問丸があった。少なくとも南北朝初期には、この場所に国府が置かれていたことは確かである。

こうした直江の津の性格は古代まで遡る。延喜兵部式にみえる越後国の水門駅は、都有郷にあり、当地に比定されている。延喜兵部式には「みと」の傍訓もあり、湊でもあったことがうかがえる。「都」と「津」は音通するから、都有郷という郷名自体、津があったことを前提としている。海上交通と陸上交通の接点で、この地にあったことになる。

しかし、発掘調査では直江津区域に古代に遡る遺構は発見されなかった。そこで、現時

点における古代の国府のもっとも有力な比定地は、関川に面した上越市今池遺跡群である。当遺跡からは、正庁に当たる建物は検出されなかったが、大規模な掘立柱建物跡が多数みつかっており、区画溝の内部に規則的に配置されていた。

また、運河跡と道路遺構が並行して発掘され、道路遺構は信濃国から延びる東山道支路と接続する可能性も指摘されている。関川の河川交通とも密接に関係していたのであった。ちなみに、南に隣接する本長者原廃寺は、本来の越後国分寺であった可能性が指摘されている。

ここで、為仲の和歌を振り返れば、まず院政期に溯って、直江津地域が国府津と呼ばれていたことがわかる。しかも、直江津を国府津と呼んだ初見史料となる。ちなみに、同所には「郷津」という地名が残っており、この遺称地と推察される。

しかし、「上津といふ所にとどまりたるに」という表現は微妙である。常住したというより、一時的に留まったとのニュアンスも含まれるからである。もしこのように解するならば、国府の外港である国府津に一時的に住まい、後に国府に移ったとみることもできる。すなわち、国府が今池遺跡付近にあったとしても不都合ではない。いずれにしろ、直江津地区に国府津があったことは認めてよいであろう。

なお、寛弘8年(1011)頃、紫式部の兄藤原惟規が父で越後守藤原為時のもとに向かったとき、懇ろな女性から贈られた和歌、

越の方にまかりし時、もろともなりし女

荒海も 風間も待たず 船出して 君さへ浪に 濡れもこそすれ

から、惟規は海路で越後に向かったことがわかる。もちろん、すべての場合、海路を用いたとはいえないが、海路が選ばれたことも少なくなかったことを示す。重要な和歌である。

それではなぜ、北陸道を下向せず、海上交通を用いたのであろうか。それは、親不知という陸路の難所があったからであろう。この難所は、よく知られているように中央アルプスが日本海に達する場所で、平地がほとんどなく海岸を通り抜けなければならない。

この点は、『勘仲記』弘安10年(1287)7月13日条所引の太政官符に、9月から翌年3月までは陸地は雪が深く、海は波が高いため、越中国は越えがたいとあるところから裏づけられる。

一方、為仲は、上京の際、越後から信濃へ抜け神坂峠を越えているから、東山道を利用したことが和歌から明らかである。下向ルートと上京ルートは異なっていた。

その理由は、京に上って4月11日に稻荷に参詣したとの彼の和歌の詞書から推測で

きる。帰洛してからそれほど時間が経過して
いないと考えられから、彼が京に帰着したのは遅くとも4月初めと考えられ、2・3月中は帰途であったことになる。この時期は、『勘仲記』にみえるように、北陸道の往来や海路が困難をきわめる時期であった。おそらく、陸路では北陸道の難所、親不知をさけるためであろう。一方、海路も季節風の影響で、北西の風が吹くと海は荒れ、また、季節風と逆行する南西への航海は困難であったのではないか。そこで、雪は残っていたとしても、越後から信濃へ抜け、さらに東山道を上京するルートを用いたのであろう。

神坂峠が難所であり、しばしば避けられたことを勘案すればなおさら、積雪時期の北陸地方の通交がいかに困難であったのか、想像に余りある。

以上から、一見無関係にみえる海上交通と山国の交通が密接に関係していたことがわかる。つまり、通交の難易があったため、山国の交通と海上交通が季節により選択されたのである。両者は補完関係にあったといえるのであり、この点は従来指摘されていなかった。

さらに、類例として日蓮の足跡も参考となる。彼は、文永8年(1271)、平頼綱により幕府や諸宗を批判したとして捉えられ、処刑(小松原の法難)を免れた後、佐渡国へ流罪となった。しかし文永11年に赦免となって鎌倉へ帰還した。その際のことを日蓮自身が書いた書状があるが、風によって吹き流された危険な船旅であり、不明な津もあるものの、佐渡から柏崎→「こう」へ船旅をしたことがわかる。「こう」が上越市の直江津の「国府」、すなわち国府津であったことについては、すでに説明は不要であろう。

それでは、日蓮はどのようなルートを通って鎌倉に至ったのか。日蓮が「こう」まで乗船したことに着目したい。詳しい経路は不明ながら、為仲と同様のルートで越後国から信濃国に入り、そこから諏訪郡を経て釜無川畔に出、東進して甲斐に抜け、そこからいわゆる鎌倉街道を通って鎌倉へ達したのではなかったか。信濃国と甲斐国に密接な通交があったことは、たとえば、『梁塵秘抄』第2に、

甲斐の国より罷り出でて、信濃の御坂を
くれ々々と、遙々と、鳥の子にしもあら
ねども、産毛も変らで帰れとや

とあることから知られる。

日蓮の足跡もまた、陸路を選ぶ前提として、下船する湊を選択していたことを示している。ここでも海上交通と山路が密接な関係にあったことがうかがい知ることができる。従来、直江津の地は、陸路と海路の結節点といわれてきたが、それだけではなく山国(信濃国)への入り口としての機能も有していたのである。

以上の成果は、後掲の論文にまとめて活字化する予定である(初校了)。

(2) 昌泰元年(898)、退位したばかりの宇多上皇が1ヶ月間もの御幸に出た。そのおりの模様を活写したのが紀長谷雄『競狩記』である。

この行幸に参加したのは、宇多の近臣であったが、本研究から興味深いのは、宇多が大和国で和歌の名手として評判が高かった素性法師を呼び出し、近臣とともに和歌を詠じさせた点である。時、あたかも『古今和歌集』編纂の前夜であった。

素性は、上皇の期待どおりに和歌を披露し、別れ際には馬と御衣を賜った。近臣たちも別れを惜しんだが、とくに菅原道真の感想が興味深い。彼はこの行幸に同行し、『宮滝御幸記』を書き残した。現在、完本では存在せず、『扶桑略記』などに逸文が残されているだけであるが、道真は「人々以為(おもえ)らく。今日以後の和歌の興衰を」と書き付けている。

道真は周知の如く、漢詩文に秀でていたが、和歌は得意ではなかった。その道真が、「今日以後、和歌が興衰するかどうかについて、人々は考えた」としているのである。文脈からして、和歌が衰退すると考えたはずはなく、和歌が今後ますます興隆すると考えたはずである。このことから、道真は、漢詩文から和歌への変化を敏感に感じ取ったのではないか。

このように考えることが許されれば、この史料は、9世紀末から10世紀への日本文化の画期を論じる際、象徴的な表現であると考えられる。漢詩文に秀でた道真の言であるだけに、唐風文化から国風文化を論じる際の指標となり得るだろう。

以上の成果は、後掲の学会発表①と著書で概要を発表・活字化した。

(3) 『私家大成集』中古Ⅱから、地名(歌枕)・人名(国司名)などを抽出・集成した。全部で9,040件にのぼる。ただし、予想以上に記事が多く、検索・入力に多大の時間を要したために、中古Ⅰを完成させることはできなかった。

以上の成果は、今後、増補・確認作業を続け、公開することを目ざしたい。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

〔雑誌論文〕(計1件)

川尻秋生「山路と海路—信濃国・越後国・会津郡—」(『山国の古代交通』八木書店、2013年) 総23頁、校了、査読なし

〔学会発表〕（計 2 件）

①川尻秋生「菅原道真と和歌」国際学術研究会『国際的日本古代学の展開—交響する古代Ⅱ』2012年3月20日、東京・明治大学

②川尻秋生「古代東国の内乱と武士の誕生」国際学術研討会『日本古代史研究の現在と未来』2012年10月14日、中国・北京市精華大学

〔図書〕（計 1 件）

川尻秋生『シリーズ日本古代史 5 平安京遷都』（岩波書店、2011年）総 223 頁

6. 研究組織

(1) 研究代表者

川尻秋生 (KAWAJIRI AKIO)

早稲田大学・文学学術院・教授

研究者番号：70250173