

渤海の交通路と五京十五府

河 上 洋

渤海にはその地方行政単位として六二の州、一五の府、そのうち五ヶ所に上京、中京、東京、南京、西京の称を付した府が置かれていた。これらの位置比定はなお異論のあるものが多く、現在遺址の発掘を伴いほぼ定説となっているのは上京龍泉府（黒龍江省寧安県東京城）、中京顯徳府（吉林省和龍県西古城、東京龍原府（吉林省琿春県八連城）、率賓府（黒龍江省東寧県大城子）の四ヶ所のみである。ただ、確定はされていないが、威鏡南道北青から南京南海府址とされるものが発掘されている。五京のうち残りの西京鴨渌府には遺址らしきものが発見されていないが、文献の考証から吉林省臨江県に当てる説が大勢を占める。その論拠は次の通りである。

『新唐書』渤海伝に依れば西京鴨渌府は神、桓、豊、正の四州を統轄していた。また『遼史』地理志、遼州条には「渤海、西京鴨渌府と号す。」とあり、その管轄下に桓、豊、正の三州があることから、西京鴨渌府は神州に置かれ、これが遼代に遼州と名を改められたと考えられる。一方、『新唐書』地理志に引く賈耽道里記に唐から鴨渌江經由で渤海王都（上京龍泉府）へ至る交通路が記されている。これは山東半島登州より海路で遼東半島を経て鴨渌江河口に至り、さらに鴨渌江を遡るルート（以下登州ルートと称す）である。その記述から桓州、神州が鴨渌江沿いに位置することがわかり、桓州が吉林省集安県、神州がその上流の臨江県

に比定できる。

これに対し鳥山喜一氏は西京を桓州すなわち集安に当てる説を主張した。それは臨江の地が狭小で都城を築くには不適当であること、『新唐書』渤海伝に「高麗の故地」に置いたと記される西京は高句麗の故都たる集安に置かれるのがふさわしいことを主な理由にしている。しかし『遼史』地理志の記述を認める限り西京は神州すなわち臨江に当てるのが妥当と考ええる。だとすると、高句麗の継承国を標榜する渤海がその故都集安ではなく臨江に西京を置いたのは何故なのか問題になってくる。そこで臨江の立地条件をみていくと目に着くのはこの地が水路と陸路の転換点であったことである。つまり、登州ルートにおいて鴨渌江を遡るのは臨江までであり、そこから先は陸路をとっているのである。このような状況は近年になっても同様で、ある程度の規模の船が遡り得る最上流地点が臨江であったことがわかる。渤海は高句麗に比してその政治的中心が東北へ移動したため、唐との交通路として鴨渌江の集安より上流地域にも目が向けられるとともにこのような臨江の地理的条件が意味を持ってきたと言える。

ただ、交通路として登州ルートは決して便利とは言えない。鴨渌江は急流、浅瀬が多い上に冬期は凍結してしまい、臨江から先の陸路は險阻な山道である。唐から渤海へ至るルートは、この他に營州（遼寧省朝陽市）から遼陽、撫順を経由して東進する陸路（以下營州ルートと称す）があった。こちらの方が地理的条件は良いにもかかわらず主として登州ルートが利用されたのは、当時西方に居た契丹、奚によって營州ルートがしばしば塞がれたためと考えられる。そもそも營州が開元四年（七一六）に至るまで契丹の占領下にあり、この間唐から渤海への最初の冊立使も登州ル

ートを利用している。唐が營州を回復した後も契丹、奚はその背後の突厥、回鶻勢力の消長とともに反服をくり返したため、登州ルートが主たるルートであることは変わらなかつたようである。それは安史の乱以後登州を管轄下に置いた淄青節度使が「海運押新羅渤海兩蕃使」を兼ねたことから窺われ、九世紀前半登州に滞在した円仁も渤海の使節や交易船を見聞している。また円仁より少し前、渤海に使者として赴いた幽州節度使の属官張建章は、幽州節度使が營州を管轄下に置いていたにもかかわらず營州ルートではなく海路をとっている。これも幽州と契丹との緊張関係に起因するものであろう。

渤海の一五府のうち、營州ルート上には長嶺府が、登州ルート上には鴨渚府が置かれていることをみても渤海にとって唐との交通が重視されたことがわかるが、營州ルートがしばしば塞がれたために登州ルートの比重が相対的に高まり、鴨渚府に特に西京の称が付されたものと思われる。また渤海にとってこのルートは政治的な意味のみならず交易ルートとしての意味を持っていて、唐朝との間だけではなく淄青節度使とも交易関係が結ばれ、既述の如く登州には渤海の交易船が往来していた。このような唐との交易による物資の流れの中で水路から陸路への転換点という臨江の立地条件がより重要視され、それが登州ルート上において集安ではなく臨江に西京が置かれた要因になったと考えられる。

五京のうちで西京と同様の意義を考慮するのは東京龍原府である。吉林省琿春県八連城に比定される東京龍原府は渤海の遣日使の拠点となっていた。日本への出航地は沿海州ポシエト湾と推定され、八連城からポシエト湾へ至るルート上に渤海時代の古城址

の存在が報告されている。ところが琿春周辺にはこれら以外にも渤海時代の遺蹟が見られ、その位置は黒龍江省東寧県への道筋に当たっている。先述の如く東寧県には渤海の率賓府の遺蹟があることから、これは東京龍原府より率賓府へのルートの存在を考えさせる。また『新唐書』渤海伝に渤海の特産品として「率賓の馬」が記されていることと先述の渤海と淄青節度使との主要な交易品が馬であったことを考え合わせると、率賓府から東京龍原府への交通路はさらに西へ延びて登州ルートにつながる交易ルートの一部であったことが想定できる。さらに、『三国史記』地理志には東京龍原府から新羅の泉井郡（咸鏡南道徳源）への交通路の存在が記されている。これらをまとめると、東京龍原府は日本へ渡航する際の拠点となり、率賓府より登州ルートを通じて唐へ向かう中継点であり、新羅への交通路の起点でもあったことになる。渤海の遣日使も当初の政治目的から八世紀半はより交易目的へ転換していったことから、「率賓の馬」の例とも合わせて東京龍原府も交易ルート上の拠点としての意味を持っていたと言える。

筆者は、渤海の地方支配とは面的な支配ではなく、散在する部落を拠点ごとに押えた点と線の支配であったと考えている。その拠点が一五の府であり、その中でも渤海支配者層にとって直接押えておく必要があるとみなされた特に重要な地点が五つの京であったとみられる。それではどのような意味で重要視されたのかを考えた際に、政治的、軍事的意義の他に西京鴨渚府、東京龍原府でみたような交易ルート上の要地という側面も一つの要素として挙げておきたい。