

琉球大学学術リポジトリ

琉球と日本本土の遷移地域としてのトカラ列島の歴史的 位置づけをめぐる総合的研究

メタデータ	言語: 出版者: 高良倉吉 公開日: 2009-03-03 キーワード (Ja): トカラ列島, 琉球, 十島村, 中之島, 奄美 キーワード (En): Tokara Islands, Ryukyuan, Toshima village, Nakanosima island, Amami Islands 作成者: 高良, 倉吉, 山里, 純一, 池田 栄史, 赤嶺, 政信, 狩俣, 繁久, 真栄平, 房明, 豊見山, 和行, 鈴木, 寛之, Takara, Kurayoshi, Yamazato, Junichi, Ikeda, Yoshifumi, Akamine, Masanobu, Karimata, Shigehisa, Maehira, Fusaaki, Tomiyama, Kazuyuki, Suzuki, Hiroyuki メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/9008

南島路とトカラ

山 里 純 一

日本古代において遣唐使船が南島を経由したことは知られている。とりわけ鑑真を乗せた遣唐使船が天平勝宝五年に「阿児奈波島」に着き、その後、北上して入京を果たしたことは有名である。

こうした南島を経由する日唐間の航路を一般に南島路と称しているが、それが律令国家による正式の航路であったのか、またはそうした南島路は存在せず、五島列島を目指した遣唐使船が、遭難または方角を見失い南島に漂着した時に採る仮の航路だったのか、南島路の存否をめぐる議論があり、筆者も以前この問題を取り上げ検討したことがある。トカラ列島のことは文献に出てこないが、南島路を採った場合、トカラ列島は当然その航路上に位置することになる。そこであらためて南島路について検討することにした。

一 南島経由の事例

遣唐使船が南島を経由した事例として確認されるのは、まず天平四年（七三二）に任命され、翌年入唐した第九次遣唐使の帰路の場合である。

任務を終えて、四隻の遣唐使船は天平六年十月に蘇州を解纜したが、『続日本紀』によれば途中「悪風」が起こって諸船は「彼此相失」したという。そのうち大使多治比真人広成らが乗った第一船は越州の界に漂着したものの、その後、十一月二十日には多禰島に着き、天平七年三月十日に節刀を進めている。また副使中臣朝臣名代らの第二船は漂流して南海に入り、再入唐した後、天平八年八月二十七日に拝朝しているが、「正倉院文書」の天平八年度薩摩国正税帳には、

遣唐使第二船供給額稻漆拾伍束陸把

酒伍斛参斗

とあり、遣唐使第二船の供給料として薩摩国の正税額稻七十・六束が支出されていることから、当年度、第二船が薩摩国を通過したことは明らかである。薩摩国を通過する前に恐らく屋久島さらには奄美・沖縄諸島を経た可能性は高い。

以上のことから、蘇州を出航後に悪風に逢い漂流した第九次遣唐使の四船のうち第一船と第二船は、二度目の渡航を企て、南島経由で帰朝したとみられる。

続く天平勝宝四年に入唐した第十次遣唐使は、同六年に鑑真を伴って帰国の途についたが、鑑真の伝記である『唐大和上東征伝』に南島経由の様子が具体的に記されている。それによれば、遣唐使一行は同年十一月十六日蘇州の黄泗浦を出発している。そして、

（十一月）廿一日戊午、第一第二両舟、同到_二阿児奈波_一。在_二多禰島西南_一。第三舟、昨夜已泊_二同处_一。

とあり、第三船は二十日の夜に、第一船と第二船は翌日、阿児奈波島に到着した。なお第

四船は海上で船尾部分から失火し船団からはずれたようである。

風待ちと遣唐使一員の休養のためしばらく阿児奈波島に滞在した後、十二月六日に阿児奈波島を出発し北上することになったが、『唐大和上東征伝』には、

十二月六日、南風起、第一舟着石不動。第二舟発向多禰去、七日至益救島。とあり、第一船は座礁し動かなくなり、第二船は多禰島に向けて出帆し、七日に益救島（屋久島）着いたという。

座礁した第一船はどうか脱出でき、いったんは奄美島を目指したものの、その後行方不明になったことが『続日本紀』天平勝宝六年正月癸丑条に見える。同宝龜十年二月乙亥条の藤原清河の伝によれば、結局、後の安南の唐国南辺驩州に漂着したようである。

『唐大和上東征伝』には第三船のことは特に記されていないが、『続日本紀』天平勝宝六年正月癸丑条に吉備真備の船が十二月七日に益久島に着いたとあるので、十二月六日には三船とも同時に阿児奈波島を出航したことがわかる。

そこで問題になるのは、第二船が十二月六日に阿児奈波島を出発して十二月七日に益救島に着いたという記事である。すなわち、阿児奈波島を沖縄島と解した場合、そこから益救島すなわち屋久島までの所要日数がたった一日というのは腑に落ちないとして、史料そのものの書き誤りと見るか、阿児奈波島は沖縄島ではないとする見解がある。これに対して「多禰ニ向ヒ去ル、七日ニシテ益救島ニ至ル」と読み、六日に阿児奈波島を出発し「七日を要して」十二月十二日に益救島に着いたとする見解もある。かつて私は「七日を要して」と読む説に従ったが、『唐大和上東征伝』の構文からすれば、当該の「七日」の箇所のみ「要して」と読むことには違和感がある。また第三船も七日に屋久島に着いたことが見えているので、十二月六日に阿児奈波島を出発して翌七日に益救島に着いたとする史料の記述は動かし難いように思われる。第一船の座礁というハプニングを考えると、遣唐使船は六日の恐らく深夜から未明にかけて出航したことも考えられる。また到着日の七日という日付も、時刻が書いていない以上、夜遅く着いたとすれば出航から二十四時間以上の時間がかかったとみることもでき、風と海流などの諸条件さえそろえば不可能ではない。このことは中村明蔵氏が沖縄の古老から聞いたという話ともあう。

『唐大和上東征伝』には、さらに、

十八日、自益救発。

十九日、風雨大発、不知四方。午時、浪上見山頂。

廿日、午時、第二舟着薩摩国阿多郡秋妻屋浦。

とあり、第二船（恐らく第三船も）は、十八日に益救島を出発したが、翌日、暴風に襲われ、二十日に薩摩国阿多郡秋妻屋浦に着いたことが知られる。『続日本紀』天平勝宝六年正月癸丑条によれば、第三船は紀伊国牟漏崎に漂着したようである。

ところで黄泗浦を出発してまもなく火災を起こした第四船については、『続日本紀』天平勝宝六年四月癸未条に薩摩国石籬浦に着いたことが見え、結果的には無事帰朝を果たしている。

以上のことから、第九次と第十次の遣唐使の場合は、明らかに南島を経由して帰朝したことは明かである。南島路否定説によれば、これは五島列島を目指しながら遭難し、たまたま南島のある島に漂着したケースとみなすわけであるが、例えば、鑑真が同行した第十次の場合、四船のうち三船までが一日違いで阿児奈波島に着いているのは、漂着にしては

あまりに偶然すぎる。『唐大和上東征伝』によれば、黄泗浦を十五日に解纜し、一羽の雉が第一船の前を飛んだのを不吉の予感だとして一日出発を見合わせ翌十六日に出発しているが、その後、遭難したという記事はないから、三船の阿児奈波島着は目指す目標地への到着とみてよいのではなかろうか。

杉山宏氏は、このような到着の仕方は、風向・風力・海流など同じ条件下であれば自力航行でなくてもおこりうることも述べている。しかし、海上で火災を起こした第四船も、遅れはしたものの石籬浦に着いていることから、この時の遣唐使船は四船とも南島を経由したことになり、偶然と見るにはなお釈然としないものがある。

二 南島路の根拠

南島路の存在を推定しうるいくつかの根拠を列挙しておこう。

①南島牌

『続日本紀』天平勝宝六年二月丙戌条に見える南島牌のことが見える。

勅大宰府曰、去天平七年、故大式從四位下小野朝臣老遣高橋連牛養於南島樹牌。而其牌經年今既朽壞。宜依旧修樹、每牌頭着島名并泊船處、有水處、及去就国行程遙見島名、令漂着之船知所歸向。

すなわちこれによれば、天平七年に大宰府の官人を南島に派遣して、島の名称・碇泊地・水のありか、航程等を記した牌を建てさせたが、朽壞してほとんど役にたたなくなっているため、天平勝宝六年二月に、大宰府に対してその修復を命じている。天平七年の牌の設置、天平勝宝六年の牌の修復が、それぞれ悪風に遭って苦難の末に帰朝した第七次、第十次の遣唐使によって提言されたものであることは十分推測できる。こうした牌の設置および修復が、南路を採って遭難し南島に漂着した時のことを想定したものというより、南島路の存在を前提としたものとみた方がより理解しやすい。すなわち島伝いに航行する場合でも遭難の危険性はあるから、南島の牌が南路による漂着のためだけではなく、南島路における道しるべ的なものとして建てられたのであろう。

②「奄美訳語」の乗船

「延喜大蔵式」では入唐使の役職に応じた支給法を定めているが、その中に「新羅・奄美等訳語」が見える。これは遣唐使船に新羅語の通訳と奄美語の通訳が乗り込んでいたことを示している。『続日本紀』天平二年三月辛亥条には「諸蕃異域、風俗不同。若無訳語難以通事」とあり、諸蕃異域では訳語なしでは交渉できないことが述べられており、また『類聚国史』卷八七（配流）の延暦二十二年八月辛卯条によれば「右京人正六位上長倉王配多檜嶋。以言語不諱也」と、多檜嶋では言葉が通じなかったというから、奄美等南島の島々においても同様なことを想定してよいであろう。

『入唐求法巡礼行記』によれば、承和の遣唐使船には新羅訳語が乗船しているが、彼らは当時中国の沿海地方で活動していた新羅人との交渉のために積極的な役割を果たしており、単に遭難して朝鮮半島に漂着した時に備えて乗船させられていたわけではない。奄美

訳語についても遭難・漂着時の対応以上のことを想定すべきであろう。すなわち実際に南島を経由した場合の島々での通訳としての役割である。したがって、私は今のところ「延喜大蔵省式」にみえる「新羅・奄美等訳語」は、遣唐使が北路および南島路を採用した時の実状を反映したものと考えている。ちなみに『入唐求法巡礼行記』には奄美訳語はみえず、南路が一般化した時期における奄美訳語の乗船の有無は確認できない。

③文武期の南島覓国使の派遣

『続日本紀』文武二年（六九八）夏四月壬寅条には、

遣_二務広式文忌寸博士等八人于南島-覓_一国。因給_二戎器_一。

とあり、覓国使が南島に派遣されている。大和政権下においては、それまでもたびたび南島に使人が派遣されているが、この時の派遣は従来とは様相が異なる。それば戎器すなわち武器を携行せしめていることにある。それは恐らく不測の事態が生じることを予期しての判断であろう。この時の覓国使の派遣が遣唐使派遣の三年前である点に注目するならば、新航路の開拓を意識した派遣であった可能性は高い。

④航路変更の背景

大宝元年に三十余年ぶりとなる遣唐使を派遣しようとしたのは、新律令の完成を唐へ示すためであると指摘したのは石母田正氏であるが、この説は押部佳周氏や鈴木靖民氏も支持するところである。遣唐使派遣に踏み切った大宝元年の正月には朝拝の儀式が整備され、二月には大宝令の部分的施行とも考えられる積奠が実施され、三月には大宝年号が制定されており、これらが唐を意識したものであることは疑いない。しかも大宝の遣唐使を境に、遣隋使以来の、新羅を経由する航路すなわち「北路」が全く用いられなくなっていることからして、意識的に北路を捨て新航路による中国渡航および帰還を行おうとしたことは明かである。こうした背景には鈴木靖民氏が指摘するように、新羅の仲介による間接的な唐文化の移入を潔しとせず、唐と直結した外交ルートあるいは文化移入を確保するという政府の対外意識があったであろう。

これに対して大日方克己氏は、「だからこそ大宝の遣唐使から、夷狄の世界である南島も經由せず『隣国』唐と直結する南路をとったとすべき」と解するのであるが、私はむしろ南島が夷狄の世界であるからこそ經由したと考えている。史料には一切見えないが、かつて遣唐使が蝦夷を帯道したように南島人も連れていったこともあったかも知れない。いずれにしても日本は夷狄である南島から朝貢を受けている国であり、そうした夷狄の世界南島を自由に安全に利用できることは、大宝律令の完成とともに中国に大いに誇示できることであっただろう。このことが南島路採用の背景にあったことは十分考えられる。

次に遣唐使の心理的側面を挙げることができよう。朝鮮半島の西海岸沿いに北上する安全な航路をとってきたのを、いきなり大海原を横断するというのはかなりの抵抗があったと考えざるを得ない。そこでまずは島伝いに南下して東シナ海が比較的狭まったところを横断するというのが、初期としては心理的にも抵抗が少なく自然な方法ではなかったかと推測されるのである。『新唐書』卷二二〇日本伝には「其東海嶼中、又有_二邪古・波邪・多尼三小王_一。北距_二新羅_一、西北百濟、西南直_二越州_一有_二絲絮怪珍_一云」とある。一般に邪古は屋久島、波邪は隼人、多尼は種子島に比定されるが、これは南九州から南島を経て中

国へ通ずる航路の存在を中国人が熟知していた結果を示唆するものではなかろうか。

『日本書紀』白雉四年（六五三）七月条には、

被_レ遣_二大唐_一使人高田根麻呂等、於_二薩麻之曲・竹島之間_一、合_レ船没死。唯有_二五人_一、
繫_二胸一板_一流_二遇竹島_一、不_レ知_二所計_一。五人之中、門部金採_レ竹為_レ筏、泊_二于神島_一。

凡此五人、経_二六日六夜_一、而全不_二食飯_一。於_レ是、褒_二美金_一、進_レ位給_レ禄。

とあり、遣唐使船が薩麻の曲と竹島の間で遭難したことが記されている。これは南島路による渡唐の試みた先蹤と見なされるが、その頃には南島経由で中国へ渡ることが可能であるという情報があったものと思われる。

それに比べると東シナ海を一気に渡ることを決断するだけの情報は乏しく、果たして急な航路の変更が現実的に可能であったか疑問である。

以上の諸点を考えあわせた場合、南島路という呼称はともかくとして、中国への渡航および帰国の際に南島経由する航路は、律令政府が採用した正式の航路として存在した可能性は高いと言わざるを得ない。

三 トカラ列島通過のコース

遣唐使が南島路を採った場合、トカラ列島を通過したはずであるが、遣唐使船はトカラ列島の東側と西側のどのコースを通過したのであろうか。このことについて積極的に言及しているのは下野敏見氏である。氏は藩政時代の帆船の例を挙げてトカラ列島の西側を通った可能性を指摘している。トカラの東側は黒潮本流が西から東へ流れる海域であり、潮の流れが速く危険であるとの島民の証言もそれを裏づけるという。しかしトカラの島々はどの島も周囲が断崖で、西側のコースを採ったとしてもたやすく寄港できるわけではない。恐らく島影を見ながら一気に通過したのであろう。トカラ沖での遭難およびトカラ列島への漂着記事は古代の史料には全く見えない。

(やまざと じゅんいち 琉球大学法文学部教授)