

萬葉集に見える奈良時代の瀬戸内海航路

—航海学見地から見た航路—

辻 啓介*

The Route of the Setonaikai in Nara Period as Seen in the Man-yo-shu

Keisuke Tsuji

Abstract

This paper estimated route of the Japanese Inland Sea, Setonaikai, from the contents written in Man-yo-shu, old poetry collection in Japan. In the 15th volume of Man-yo-shu, many waka poems, traditional Japanese poems, were written by the mission sent to Silla Kingdom in 736 AD.

I extracted place names from waka poems in that and deduced the route in Nara Period from the perspective of route theory and coastal navigation. As a result, I drew the Setonaikai route in the Nara period in Figure 5.

Keywords: Man-yo-shu, coastal route in Setonaikai, in Nara period.

1 まえがき

瀬戸内海の船舶交通は、人の移動や物の運搬を担う重要なものである。我国の歴史上において、古代から現代までその役目は変わらない。その時代に合わせて航路の整備が行われ、現在、海上交通安全法による航路を含めて、瀬戸内海航路誌や水路誌などにより、推薦航路や小型内航船舶用の補助的な航路まで、船種・船型に合わせた最適な航路を示し、操船者は自船に最適な航路を採用できる。

古代から中世にかけての船は、どのように操船し、どのような航路を採用していたのであろうか。これに答える直接の根拠となる図面や文書は江戸時代以前のものはない。古代から近世にかけての航海術は、船頭（師匠）から水手・水夫（弟子）へ口伝えで伝承したもので、文字に残されていないと考えられる。すなわち経験を次の世代に引き継ぐ「船頭親方」の社会である。

本論は、奈良時代の瀬戸内海航路を推測するために、「萬葉集第15巻」の「遣新羅使が海路上で作った歌」を題材にした。

萬葉集第15巻の題詞目録には、「天平8年6月新羅に遣わされた使人等の贈答の歌や海路での思いの歌」とある。続日本記によれば、「天平8年、阿倍継麻呂を正使として新羅に派遣した。しかし、新羅で外交使節としての待遇を受けられなかった。さらに、翌年の帰国と同時に都に疫病が流行して、しばらく大宰府止まりで、入京を許さなかった。正使は帰国途中、1月に対馬国で疫病のため客死した。その後、同行していた阿倍継麻呂の次男が受け継ぎ帰京している。」とある。この遣新羅使の渡航中に、使人たちの詠んだ歌を中心に、関連する歌などを収録されている。天平8年は西暦736年である。

本論は、その前半、往路の瀬戸内海で詠まれた歌を対象とした。歌の内容解釈が主でなく、詠まれている地名を追いかけながら、航海学・航路論による航路選定の基本的考え方を考慮しつつ、奈良時代の瀬戸内海航路を推測するものである。

2 瀬戸内における航路選定の基本

航路計画について、船の運航者（船頭）の基本的

*名誉教授

な考え方は、古代であっても現代においても不変のものである。それは、積荷や乗船者を含めた船（人命と財産）の安全確保が第一であり、そのために船の性能はもちろんのこと航行環境等を十分に考慮して採用する航路が決められる。船種・船型は変化したとしても、運航責任者は、諸条件を加味して、安全が確保できる最短経路を採用することになる。

本章では当時の船や航行環境等について、本研究の基本をなすものを考察する。

2. 1 航法について

当時の航法は、基本的に島影や山を目視で確認する「地乗り」で、現在の地文航法である。まだ和磁石は存在せず、島や山の形状を確認するのが難しい広い海（灘）を直航することは避けたと考えられる。伝承された目標物を視認し、現在位置を把握し、目的地の方向を判断して船を進めていく。すなわち、点在する島や山を目標として視認するため、沿岸から大きく離れることはしていない。

2. 2 船型について

船の大きさ等が議論されるところではあるが、当時に船型についての記述はなく、ここでは瀬戸内海という多島海域を航行するに十分な船型であったと考える。

推進力として風を利用する帆を持っていたかもしれないが、帆を持った船であるならば、詠われた歌の中に帆についての記載がされているはずである。しかし、本文中に帆についての記載はないため、權を何名かの水手が漕ぎ進める人力による推進と仮定する。

2. 3 1日の航行可能な距離

東大寺大仏造営の勸進を行った僧・行基が、天平年間（729～749）に撰播五泊を開いた。撰津・播磨にかけての当時の政権にとって重要な津である。5つの泊とは、河尻（定説とされる現代の地名＝神崎川の河口）、大輪田（和田岬）、魚住（明石市魚住）、韓（から＝姫路市の形）、檀生（むろう＝たつの市御津町室津）である。撰播五泊を図1に示す。

この五泊の間隔が20～35km程度であり、当時の船での1日の行程とされている。現在の地名には異説もあるが、距離的には大差なく、檀生の次には続くのは、西20kmにある吉備国日生と考えられる。さらに西へ、牛窓・早島・玉島・笠岡・鞆・・・ほぼこの間隔で古代からの津（港）とされるところが繋がる。

船の推進力は人力であり、長時間の連続航海は難しい。また、夜間は目標とする島や陸地の視認が難しく⁽¹⁾、必要のない限り夜間航海は行わない。航海予定よりも遅延して、航海時間が長くなっても夜にならないよう余裕を持った航海計画が必要である。当時の役人の勤務時間の通説（仕事は午前中のみ）を考えれば、日の出とともに船出して、昼過ぎ頃に目的地に到着する航海であろう。目的地までの距離が長ければ、航海を午後まで延長して乗り切ることが出来る。寄港地では、数日間の停泊を確保して、漕ぎ手の体力を回復させる。これが船の航海能力を長く維持することになる。

すなわち、奈良時代の1日の航海可能は30km（約16海里）程度であり、適時、休息日を設けながら、航路上に並んだ津を利用する航海が行われていた。

耐航性の確保という点において、船頭として推進力の維持に気を配らなければならない。現代における、燃料油の確保に相当する。

3 萬葉集に見られる地名

萬葉集第15巻には208首の歌がある。そのうち、往路の瀬戸内海に限定した74首を本研究の対象とした。万葉集の歌には「国家大観」により番号が付けられており、対象となる歌は3578番から3651番までである。

ここでは、地名が謡われている歌および題詔の幾つかを示す。複数の注釈書^{(2)~(5)}を参考にして、文学書としての定説と考えられる地名を採用した。歌に国家大観番号を付けたが、番号のないものは「題

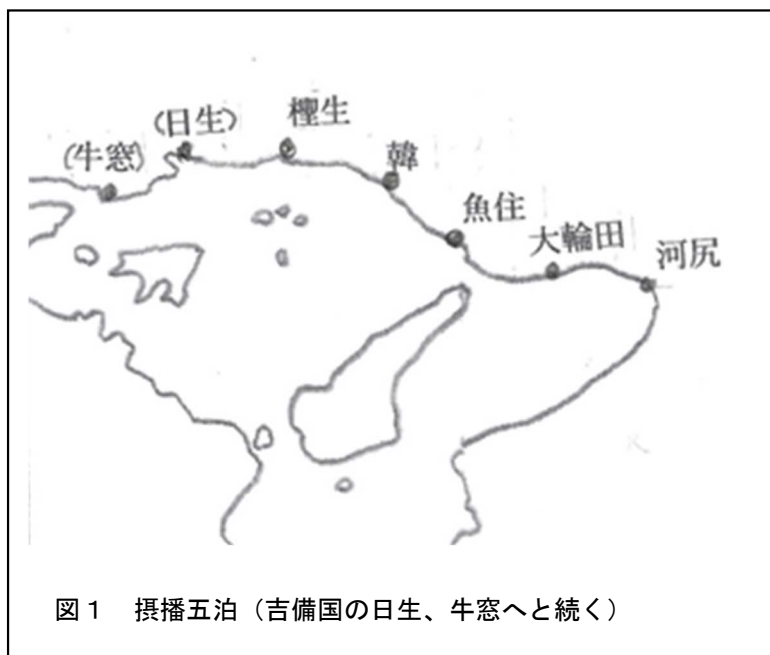


図1 撰播五泊（吉備国の日生、牛窓へと続く）

詞」である。なお、訓読はウィキソース⁶⁾を参考にした。

○3578「武庫の浦の入江の洲鳥羽ぐくもる君を離れて恋に死ぬべし」

この歌は、使節を見送る人の歌である。「武庫の浦の入江」とは、兵庫県尼崎市と西宮市の間を流れる武庫川の河口付近で、当時は、JR線より北側まで入江であった。延喜式による山陽道と海運の接点であり、海上輸送から陸上輸送への切り替え地点で、古代の物流においては重要な津である。神功皇后が三韓征伐に出征したところでもある。(日本書紀より) ○3893「大伴の御津に船乗り漕ぎ出てはいつれの島に廬りせむ我れ」

「大伴の御津」とは、のちに難波宮が置かれるところ(大阪城の南)で、大伴氏の「住吉の宅」にあった津である。歌の内容から使節一行の出発地と考えられる。難波津であるとの多数の見解があるが、定かではなく⁷⁾、行基の開いた津「河尻」とも考えられる。

○3595「朝開き漕ぎ出て来れば武庫の浦の潮干の潟に鶴が声すも」

朝の船出が行われていたことが理解できる。

○3596「我妹子が形見に見むを印南都麻白波高み外にかも見む」

「印南都麻(いんなつま)」とは、加古川河口の高砂付近にあった島。播磨国風土記に「隠妻伝説の妻(隠妻)から印南都麻の地名が起った」とある。韓の津に近い。

○3598「ぬばたまの夜は明けぬらし多摩の浦にあさりする鶴鳴き渡るなり」

「多摩の浦」は「玉の浦」であり、倉敷市玉島である。現 JR 新倉敷駅付近で、山陽新幹線開業前まで、新倉敷駅は駅名が玉島であった。現在、半島の児島は島であり、牛窓から児島の北(児島湾=吉備の穴海)を航行し、藤戸の瀬戸を抜けて玉島まで航海した可能性が高い。倉敷市早島町や船穂町の地名が、吉備の穴水や藤戸の瀬戸の存在を示している。もし、児島の南を航行したとすれば、距離が長くなる玉島には寄港せず、塩飽諸島経由で笠岡もしくは鞆に向かうことになる。

○3599「月読の光りを清み神島の磯廻の浦ゆ船出す我れは」

「神島」については備後国神島(福山市)説と備前国神島(笠岡市)説とがある。歌の内容等でそれぞれの説を説明しており、納得のいくものであるが、航海学的には備前国神島を推したい。その理由は、①笠岡市神島は現在干拓されているが、その地形は

湾形状の入江であり、船泊に適している⁸⁾。②福山市神島(JR 福山駅西の芦田川沿い=国道2号線が芦田川を渡るのが神島橋)は、湾のかなり奥にあたる。

次の目的地が「鞆の浦」である。(次の歌 3600,3601には地名ではないが鞆の浦の情景を語られている。)笠岡から鞆までの距離は、笠岡から福山市神島までとほぼ同程度であり、福山市神島に寄ることはない。○3605「わたつみの海に出でたる飾磨川絶えむ日にこそ我が恋やまめ」

飾磨川は姫路市内を流れる船場川であるとされているが、船場川は江戸時代に市川の支流を利用した船運のための運河であるため、飾磨川は市川を指すと考えられる。

○備後の国の水調郡の長井の浦に船泊する夜に作る歌三首

備後国御調郡の津である。御調郡の海岸は三原市から尾道市にかけてで、「長井の浦」は、三原市糸崎付近であるとするのが有力である。

○風速の浦に泊し夜作る歌二首

「風速の浦」とは、東広島市安芸津町風早のことである。現在は JR 呉線風早駅がある。

○安芸の国長門の島にして磯辺に船泊りして作る歌五首

「長門の浦」とは呉市の南にある倉橋島の桂浜付近である。倉橋島は長門の嶋と呼ばれていた。

○長門の浦より船出せし夜、月の光を仰ぎ観て作る歌三首

長門の浦を月夜の出航している。昼の航海が普通のこの時代、夜間に出航するには、それなりの理由がある。月夜で周囲が見えるからだけではない。その理由には次の①②が考えられる。

①次の目的までが遠く航海距離を稼ぐ、

②潮流などの影響を考慮しての時間調整。

夜の出航のために月明りを利用したと考えられる。

○周防国玖珂郡の麻里布の浦に行くときに作る歌八首

通説では、岩国市麻里布付近となっている。本論の重要なところである。詳しくは後述する。

○大島の瀬戸を過ぎて再宿を経ぬる後に、追いて作る歌二首

周防大島の大島瀬戸で、瀬戸を通過して2日後に作った歌と考えられる。

○熊毛の浦に船泊りする夜に作る歌四首

「熊毛の浦」については、緒論があり、上関から光市にかけての海岸のどこかであろう。船泊しているので、津に適した円弧上の海岸に入江のある現在の光市室積が有力である。

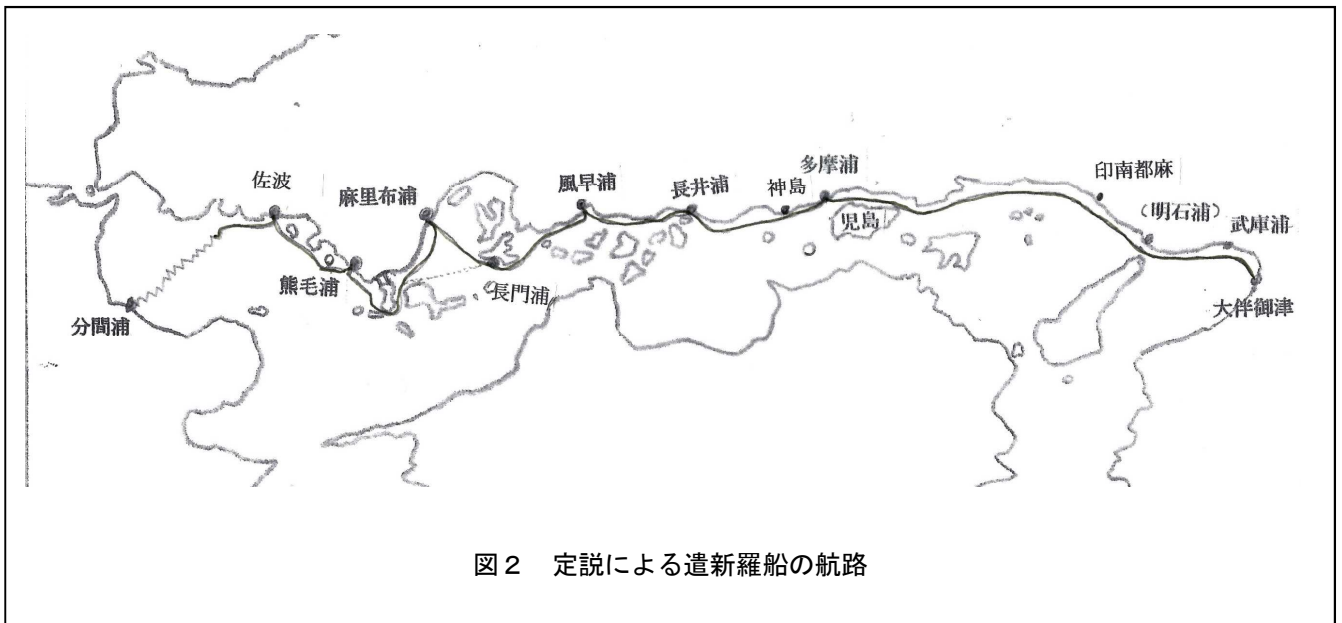


図2 定説による遣新羅船の航路

○佐波の海中にしてたちまちに逆風に遭ひ、漲ぎらふ浪に漂流す。経宿の後に、幸くして順風を得、豊前の国の下毛の郡の分間の浦に到着す。ここに艱難を追っていたみし、かなしびて作る歌八首

「題詞」として長いが、佐波（防府市）を出航したら逆風に遭い、流され、一夜を過ごした（経宿）。翌日に順風になり分間の浦（中津市）に漂着した。流されていないならば、佐波から宇部を廻って小野田を経て長府か彦島（関門）に到ると想像する。

この逆風とは何か。佐波を出てから急に逆風（西風）が強くなったことになる。翌日には順風（東風）になったことになる。

旧暦6月に難波を出ており、台風に遭遇したと考えられるが、風向の変化（西風から東風に変化している）から台風ではないと考えられる。船出の際、船頭が感知できなかった突然の逆風（西風）とは、どのような風であったのか、研究が必要である。なお、雨についての記載はない。

この後、博多湾の「筑紫の館（志賀島）」に至るまで歌がない。編纂されなかっただけでも考えられるが、荒天に遭遇し漂流したことがショックで歌詠みどころではなかったものと推察できる。

以上の分析結果を含めて、対象として74首の内容から使節の往路で採用した瀬戸内海の航路を推測した。描いた結果が図2である。

この図を俯瞰すると、一つの疑問が出てくる。それは、ほぼ沿岸に沿って最短経路を航行しているにもかかわらず、広島湾では岩国に迂回している点である。航路選定の基本は「目的地へは可能な限り最短経路を採用する」ことである。その原則に反する経路である。このような迂回航路を採用するのは、

① 最短航路に何か支障がある

② 岩国に寄港する特別な理由がある

のどちらかである。この航路は、現代も小型内航船の瀬戸内海航路として使われており、航海に支障があるとは考え難い。岩国に寄る理由については次章で考察する。

4 使節団の岩国寄港について

図3は、長門の浦から大島瀬戸に至る航路を示した。通説では、倉橋島桂浜（長門の浦）から岩国市麻里布（31km）を經由、停泊の後に岩国から大島瀬戸（25km）を航行する。しかし、図から明らかのように倉橋島から直接大島瀬戸（35km）へ向かいことも可能である。航海学的には、直行航路が正解である。目標物として適している周防大島が存在し、距離的にしても約20kmの短縮になる。

注釈書⁹⁾に図3と同じ海域を示す図が掲載されているが、周防大島は欄外で描かれておらず、それらの図を一瞥しただけでは、大島に沿って航海する経路は発案されない。

岩国に寄港するのならばそれなりの目的（理由）が必要である。

4.1 使節団が岩国に寄る目的の考察

「岩国に迂回する目的」について考察した。人を移動させる船（人船＝客船）が、遠回りして寄港するのは、人の乗下船が物資補充が目的である。大伴の御津から当時の海上交通において要となる津を経由してきたことから、岩国寄港が物資補給の目的であるとは考え難い。

人の乗下船が目的であれば、街道近くの津に寄港するであろう。当時の岩国には、延喜式による駅「石

国」があった。しかし、旧山陽道は小瀬川（和木）から山越えて錦川（岩国市関戸）に到り（現在の県道1号）、さらに西に向かい海岸を通っていない。駅宿跡は関戸（山陽自動車道岩国IC付近）にある。三角州の干潟に近い状況である考えられる錦川河口からは距離があり、離れている。もし、大伴の御津で乗り遅れた人物の乗船が目的であれば、後に寄港する佐波が最適地である。佐波は周防国の国府であり、国衙と津の距離も近い。

以上から、岩国の寄港する目的は見出せない。

4. 2 「麻里布」の位置

地名の由来は、その地の歴史を読み解く鍵である。その地にふさわしい地名が付けられている。麻里布は「あさの里の布」の意味から、「麻が多くあるところ」と考えられる。

(1) 岩国市麻里布

麻里布が岩国であるとする最大の根拠は、題詔にある「玖珂郡麻里布の浦」である。しかし、現在の岩国市麻里布町はJR岩国駅の北にあり、江戸時代後期に開作した地で「古来より麻里布の浦と称していた」として名付けられた⁽¹⁰⁾。岩国市室木町から今津町付近の海岸を麻里布の浦と称したとする説がある。「〇〇の浦」とは、〇〇の海に面した海岸を意味し、麻里布の浦ではなく室木の浦と呼ぶのではなからうか。注釈書⁽¹¹⁾には、「近年、麻里布の浦というのは室木の浦をのちに改称したものである」とある。また、日本地名大辞典35山口県⁽¹⁰⁾には、「まりふ<岩国市>は奈良時代から見える」として、その由来を「萬葉集第15巻」にあるとしている。その次にあるのは江戸時代の開作を上げている。文化8年（1811）に岩国藩は室木装束浜に新港を作り「麻里布湊」と名付けているのが現在の岩国港の前身である。岩国市麻里布は江戸時代からの呼び名である。さらに、「麻」に関連した地名の由来や説明は見出せない。

すなわち、奈良時代には岩国に「麻里布」の地名は存在していたとは考えられない。

(2) 田布施町麻里府（麻郷）

熊毛郡田布施町麻郷（おごう）は、防長風土注進案⁽¹²⁾によれば、「従来、麻は多く成長したところであ

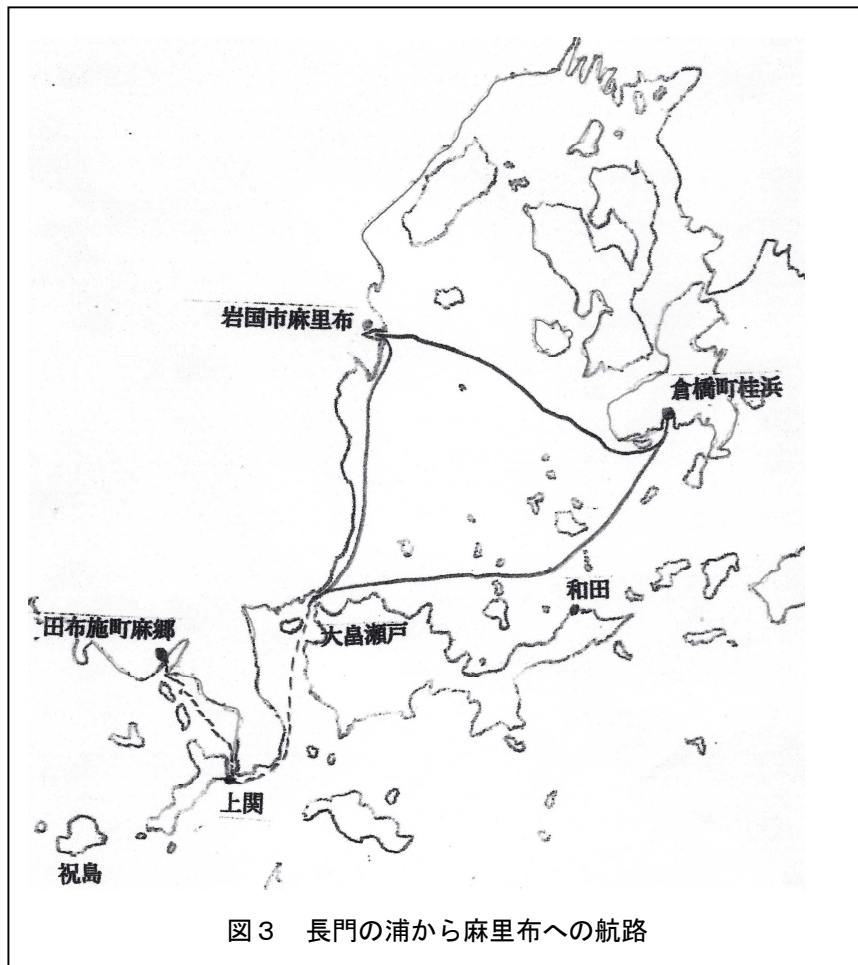


図3 長門の浦から麻里布への航路

り、「麻の里」が「麻の郷」の変わったもの。この海辺は入海にして麻里府と呼ばれていた。」とある。

「府」とは「管理するところ」として役所があったところに付く。麻郷付近の麻は、衣の材料として都に収められていたようで、それを管理する役所も存在したと考えられる。すなわち、麻郷は「麻里府」であり、地名の由来が、その土地の特徴を表している。その前面に「麻里布の浦」と呼ばれる海岸があったことに疑問はない。

明治22年に麻郷村の隣村である別府村と沖の馬島の2村が合併した時に「この地は古来より麻里府の浦と称していた」として熊毛郡麻里府村が誕生し昭和29年まで続いた。現代の萬葉集研究において、玖珂郡麻里布に対抗した熊毛郡麻里府はこの麻里府村である。「熊毛郡麻里府村」であるために、研究者から「萬葉集には関係がない⁽¹³⁾」とされている。

田布施町麻里府は、萬葉集の題詔とは異なる「熊毛郡麻里府の浦」である。玖珂郡について調べると、養老5年（721）に熊毛郡の北東部を割いて玖珂郡が設置された⁽¹⁴⁾。さらに、「麻里府（麻郷）は玖珂郡に含まれていた」とある。阿倍継麻呂の遣新羅使が派遣されたのは天平8年（736）であるから玖珂郡が

置かれた直後で、当時、麻郷は玖珂郡麻里府である可能性が非常に高い。

この近辺は、歴史上で熊毛郡・玖珂郡・大島郡の関係が複雑で、萩博物館所蔵の江戸時代後期に描かれた「防長諸郡絵図」において、この地域の3郡の境界が入り乱れていることが確認できる。時期の記載はないが、防長風土注進案 5 上関宰判上⁽¹²⁾には「其後熊毛郡に属し候」とのことより、時期は特定できないが、麻郷は玖珂郡から熊毛郡になったことが分かる。

以上の考察から、奈良時代の玖珂郡麻里布は田布施町麻里府の可能性が高い。

5 田布施町「麻里府」としての考察

長門浦から、岩国市麻里布へは寄らずに大島瀬戸（經由後田布施町麻里府）へ向かったとして、その裏付けを考察した。

5. 1 長門の浦での「月夜に船出」

前章で述べたように、夜に船出をする理由は、

- ① 目的地までの距離が長い
- ② 潮流等の影響を考慮する

の2点である。長門の浦から岩国市麻里布までの距離は31kmであり、ほぼ1日の行程で到達でき、夜間船出の必要はない。図3を見る限り潮流等を考慮する必要はなく、すなわち、①②ともに該当しない。

大島瀬戸に向かったとすれば、瀬戸までは、35kmで一日の限界行程としては少し長くなっている。また、大島瀬戸の潮時を考慮しての船出であると説明できる。①②を加味して船頭は「夜の船出」を計画・実施したといえる。

5. 2 歌の記載順

麻里布を岩国市とする説の根拠のひとつとして、歌の掲載順がある。「航路の順番に歌が並べられおり、麻里布で泊ったのちに大島瀬戸を通過しているのが、大島瀬戸の前にある麻里布である。それは岩国市麻里布でしかない」とするものである。

「周防国玖珂郡の麻里布の浦を行くとき」とは、長門の浦から麻里布の浦までは1日の航海と考えられる。しかし、すでに大島瀬戸まで35kmあり、その後、南下して上関から田布施町麻里府までにはさらに30kmあり計65kmとなる。1日の航海として限界を超えていると感じる。また、大島瀬戸よりさらに狭い上関瀬戸の通過があり、1日に2つの瀬戸を通過する潮時の調整は難しい。長門の浦から田布施町麻里府へは航海では、途中の寄港地が必要である。寄港地として現代の柳井や小松開作等の候補となるところはあるが、どちらにしても上関海峡を通

過することになる。

当時の上関は「竈戸（かまど）」と呼ばれていた。古来風光明媚なところと伝わる竈戸を謡う歌が萬葉集に無いのは、使節が上関を通っていないと考えられる。熊毛の浦を上関付近とする説もあるが、上関のある長島は、江戸時代まで大島郡である。⁽¹⁵⁾

上関が船の寄港地として歴史に登場するのは、平安時代に地頭がおかれ関所としての機能が強まったところである。

5. 3 柳井水道の存在

柳井市史⁽¹⁶⁾によれば、「平生・大波野・余田・新庄間の広い低地帯は、これだけの低地形を形成する河川として土穂石川は短小すぎる。この低地は平生湾頭から柳井湾頭まで、海峡化していたと考えられる。」とある。

これを受けて郷土史研究家たちは、平生町歴史民俗資料館所蔵の「往古の日良府想定圖」において柳井水道を描くなど、多数ある柳井水道に関する資料を示している。それによると、「柳井から田布施にかけて、中世まで満潮時に海水をたたえて熊毛半島は離島であった。田布施町に大波野や砂田、柳井市には浜や海田など、海に因む地名がある。柳井水道や唐戸瀬戸などと呼ばれ、平安時代に菅原道真が唐戸水道を通ったとの伝承がある。平安末期から鎌倉時代ころまで船の航行が可能であったと考える。水道が完全に閉塞したのは寛文4年（1664）の古開作の干拓による。」とされている。

図4は、柳井水道が存在した場合の長門の浦から大島瀬戸に続き田布施町麻郷に至る航路を示した。柳井水道経由による長門の浦から田布施町麻郷までは45kmであり、少し距離はあるが、1日の行程として不可能ではない。この航海距離を稼ぐために長門の浦での「夜の船出」と説明できる。柳井水道を通ることによって、長門の浦から麻里府の浦まで1日で移動できる。そうすれば、「大島の瀬戸を過ぎて再宿を経ぬる後」は、瀬戸を通過してから2日後であることから、すでに麻里府の浦に到着していることになる。歌の掲載順に狂いは発生しない。

5. 4 麻里布で詠まれた地名の検討

題詔「周防国玖珂郡の麻里布の浦を行くときに作る歌八首」は、国家大観番号3630-3637の8首である。以下にそれを示す。

○3630「真楫貫き船し行かずは見れど飽かぬ麻里布の浦に宿りせましを」

○3631「いつしかも見むと思ひし粟島を外にや恋ひむ行くよしをなみ」

- 3632「大船にかし振り立てて浜清き麻里布の浦に宿りかせまし」
- 3633「粟島の逢はじと思ふ妹にあれや安寐も寝ずて我が恋ひわたる」
- 3634「筑紫道の可太の大島しましくも見ねば恋しき妹を置きて来」
- 3635「妹が家路近くありせば見れど飽かぬ麻里布の浦を見せましものを」
- 3636「人は帰り早来と伊波比島齋ひ待つらむ旅行く我れを」
- 3637「草枕旅行く人を伊波比島幾代経るまで齋ひ来にけむ」

この地こそが「麻里布の浦」であるとするところの歌碑に刻まれている歌である。この8首の「麻里布の浦」を除いた地名は、粟島、筑紫道の可太の大島、伊波比島である。

(1)「粟島」

原文の万葉仮名では「安波之麻(3631)」「安波思麻(3633)」と書かれており、殆どの注釈書では「安波島」として所在不詳としているが、「四国の阿波方面を指すと見てよいが、あまりにも隔たりすぎる」と説明している。粟島を見て恋人や妹を思い出して謡った歌と感ぜられるが、この海域に「あわ島」と呼ばれる島(地名)はない。

「粟島さんという祭りをを行う周防大島町東和の正岩寺との関係があるかもしれない。」との説明もあり、調べたところ、和田正岩寺には「好縁を得られるように祈ったのは淡島様」との伝承⁽¹⁷⁾がある。和田は、倉橋島から南西方向で、長門の浦を出た船が大島瀬戸に向かうため周防大島の目標とする地点である。

(図4参照)上陸はしていないが、正岩寺を見て淡島様の伝説を思い謡ったとの解釈も可能であると考えられる。

(2)筑紫道の可太の大島

地域的に「大島」は周防大島である。長門の浦から麻里府の浦へ向かう航路で大島が謡われていることは、岩国へ向かったのではなく、大島の沿岸に沿って大島瀬戸へ向かったことの裏付けと考える。

「可太の大島」には色々な説明がされているが「筑紫道の方の大島とするべきであろう」とする説明がすっきりしている。筑紫道にある大島の意味で、筑紫道とは都から筑紫へ向かう街道のことで、「海路上にある大島」を示している。

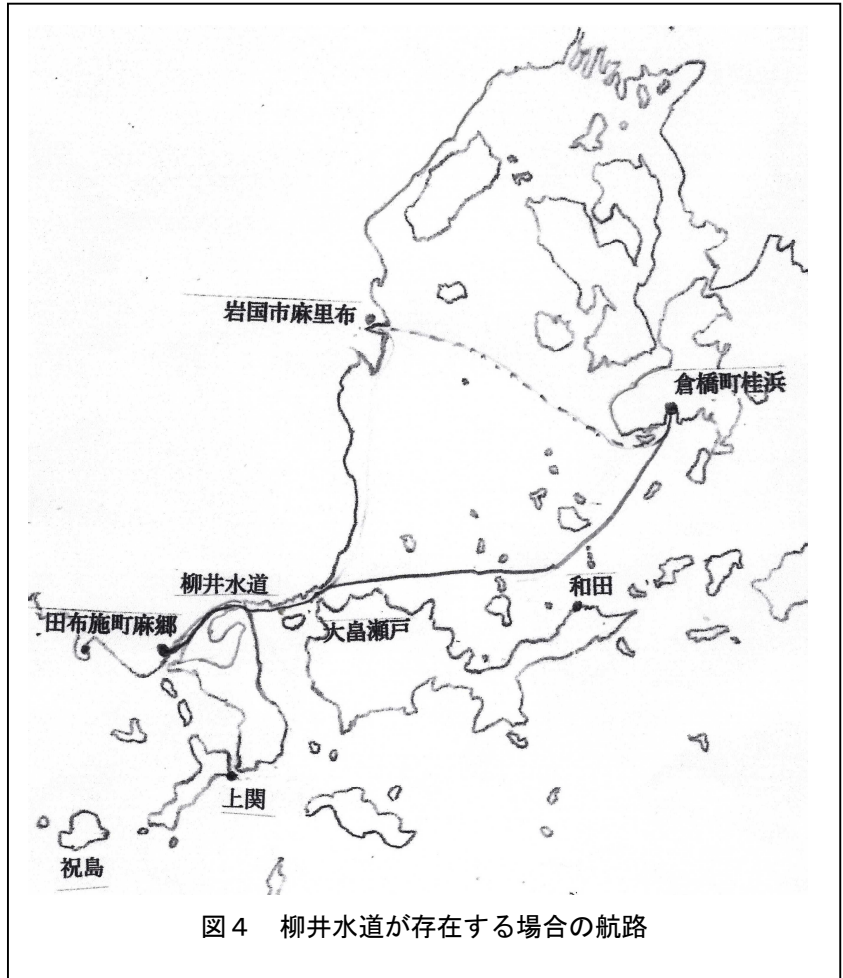


図4 柳井水道が存在する場合の航路

この航路にはもう一つ大島がある。倉敷市大島は、現在、陸地化してJR倉敷駅付近である。(倉敷警察署の住所は大島)ここは吉備の穴海から藤戸の瀬戸を玉島へ抜けるところにあたる。使節は玉島到着前に、この大島を眺めたであろうと推測される。

(3)伊波比島

上関町祝島のこととされ、麻里布が岩国であるとする定説においても、伊波比島は祝島としており、岩国からは見えない位置関係、距離にある島のことを歌にしており、経路の説明としては不十分であると考えられる。田布施町麻里府からは祝島が見えるため、祝島を眺めながら謡った歌といえる。

6 まとめ

図5は本論で示した遣新羅使が利用した瀬戸内海航路である。(図には□で囲んだ、櫛ヶ浜と加太については後述する。津ではないが参考のために示したものである)佐波の海からは、逆風での漂流がなければ採用した考えられる経路を示した。「地乗り」の航法を採用し、可能な限りの最短航路とした。

停泊したと考えられる津を記した。歌により「泊」が確認できるところもあるが、2章で示した「1日

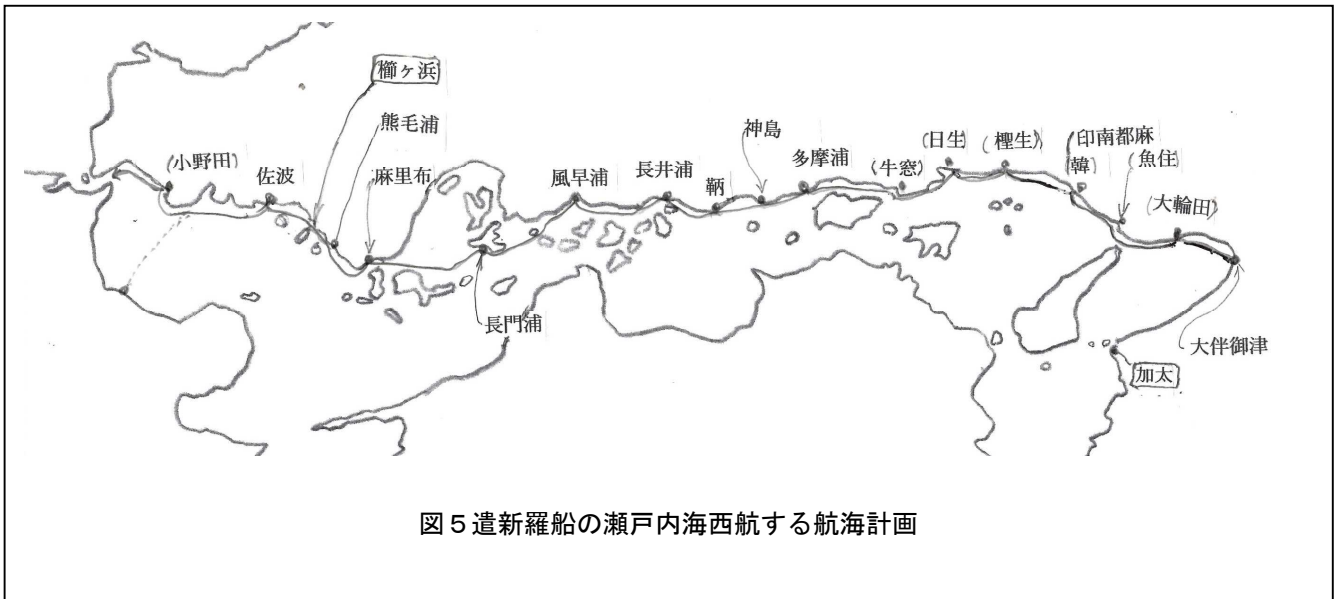


図5 遣新羅船の瀬戸内海西航する航海計画

の航行距離」などを考慮して停泊地を決めた。17ヶ所ある。「各津間を1日で航海して、各津において漕ぎ手（水子）の体力回復のために2日停泊し推進力を維持する。」とすれば、56日で、大伴御津から彦島（関門海峡）に到着する。天候などの理由で航海できない日も含め、約2ヶ月の航海となる。この後、対馬を経由して新羅へ向かい、翌年1月までに対馬まで帰った（正使の客死）ことを考えれば、さほど無理な航海計画ではないと考えられる。

7 歴史研究の「緒論あり」

参考文献としてあげた萬葉集注釈を始めとして、萬葉集第15巻に関わる書物を幾多となく読んで、歴史研究の面白さを感じた。それはテレビ等の歴史番組で「諸説あり」とか「異説あり」などの字幕である。卑弥呼伝説での所在地に関する論争などに象徴される歴史上の出来事に対する複数の解釈についての議論である。自説を有利にするための主張を重ね、納得のできる根拠及び理由付けを強調するところに歴史研究の面白さがある。対立する2つの意見を議論する番組を見ながら「タイムマシーンでその時代を見に行かなければ、正解を確定することはできない。」と何時も思うのである。

萬葉集研究にも「諸説」の存在を知った。一般に受け入れられているのは岩国市麻里布の説である。当然、本論と同じく「麻里布」を田布施町麻里府とする説も存在する。田布施町麻里府説を説くあるサイトに「学生・生徒さんへ、学校の試験でこれを答えれば✕になる可能性が高いので注意が必要」とあったことが強烈に記憶に残る。本論も、結論として萬葉集注釈の通説に対抗する説になった。

ここでは、本論中で示したものから、諸説の範囲として気になるところを述べる。

7.1 柳井水道の存在

本論は、柳井水道は存在したとの前提で進めた。水道の存在を肯定する説が多数ある中、満潮時に潮が満ちるだけで船を通れなかった（干潟か湿地）とする意見や、ボーリング調査で海の痕跡は見つからなかったとする意見などがある。干潟は河川の堆積物や海砂の堆積でできることから、船の航行可能な時もあったと思う。また、「ボーリング調査で見つからなかった。」は、存在を否定する根拠として弱い。

現在、吉備の穴海も柳井水道も堆積や干拓（開作）で島が半島化している。このような、かつて水道ではと疑われるところは瀬戸内海各地にある。これらは、鎌倉時代から戦国時代にかけて、土砂が堆積して航行できなくなり、江戸時代に開作されるなどして陸地化している。

飛鳥時代から神社や寺の建設、幾多の遷都のために大量の材木が必要となり畿内だけでは供給できなくなる。そこで、重源上人が東大寺再建に徳地の材木を奈良へ運んだことでわかるように、中国地方の山で大木の伐採が盛んになり、瀬戸内海を使って畿内に運ばれた。伐採された山からは、土壌が大量に海に流れ、急に堆積したと想像できる。その可能性は、他でも見受けられる。古代、畿内に存在していた河内湖は淀川水系や大和川水系の堆積土砂で飛鳥時代から奈良時代にかけて湿地帯と化した。

山口県の瀬戸内海側では防府がその例である。もう一つ島が半島化したと考えられるところがある。周南市榑ヶ浜である。太華山のふもとに大島があり、榑ヶ浜は低地帯である。榑ヶ浜に水道が存在したと

すれば、仙島水道を使って、室積から佐波への航海において大津島などを迂回する必要はなくなる。図5には櫛ヶ浜の位置を示している。

柳井水道が「何時ごろ通過できなくなったが」は本論の重要なポイントである。しかし、奈良時代にはすでに通過できなかったとしても、麻里布の所在地に関する議論には影響しない。なぜならば、大島瀬戸から麻里布の浦、もしくは熊毛の浦までの経路に影響を与えるだけで、その間に、停泊したか否かの問題である。

疑義があるとなれば、歌の順序と逆転する点であろう。萬葉集は、この航海の終了後に、関連する反歌や贈答歌などとともに編纂された。基本的には航海した順に整理されているが、厳格にそれを守ったとは思えない。3章で示した3599には神島(笠岡)が謡われ、3605では飾磨川(姫路)が謡われている。これは明らかに順序が入れ替わっている。

長門の浦から麻里府の浦への航海中及び到着後に詠まれた歌を一つの題詔でまとめた。その航海中に大島瀬戸を通過したが、途中で挿入するのではなく、大島瀬戸を題材にした歌を題詔としてまとめ、後に置いた。

7.2 筑紫道の可太の大島

参考文献(17)の東和町史を熟読すれば、正岩寺に関連する記述に疑問が残る。①町内の寺社についての説明では(p.222)「正岩寺は承応元年(1652)に和田の給領主村上河内守によって建立されて照岩寺と言い和田村上氏の菩提寺である。後の正岩寺である」正岩寺には、関ヶ原後に和田にきた村上武吉夫婦の墓がある。②仏像の説明(p.204)では「正岩寺の如意輪観音は明德5年(1394)紀伊国須川村から持ち込まれて祭ったもの」③祭りの説明(p.797)では「正岩寺は和歌山県加太にある淡嶋神社の分社があって、淡島様の祭りがある。」①及び②において建立の時期に混乱がある。奈良時代には正岩寺は存在していないかもしれない。さらに③からは、寺でありながら神社の分社であること。明治時代の神社合祀を連想する。この件は地元の郷土史家の方にも聞くことにしたい。

ここで気になることがある。正岩寺の本社であると言われる淡嶋神社は、友が島水道(紀淡海峡)の東、和歌山県加太にある。図5に和歌山県加太を示した。沿岸航路が主流である奈良時代は、加太と地ノ島間の加太の瀬戸を航行していたと考えられる。友が島水道3瀬戸のうち、和歌山県に最も近い瀬戸で海峡幅は大島瀬戸と同じで約1kmである。

加太の瀬戸の南にある紀伊の津(和歌山市)は紀

の川河口である。紀伊の津は、日本書記や古事記において、飛鳥時代以前から登場している。紀の川の上流が吉野川であり、飛鳥時代の中心地である明日香の近くを流れ、桜の歌が沢山詠まれている「吉野」にも通じる。当時の都人にとっては大阪湾から紀伊の津に出る重要な瀬戸であったのではなかろうかと思う。

この瀬戸を「紀伊路の加太」と呼んでいたとなれば、3634番の歌は「筑紫路での(紀伊路の)可太にあたる大島」として、詠み人が感じた思いを謡ったと考えられるのではなかろうか。広い海(大阪湾と広島湾)から幅1kmの瀬戸に接近する風景から、加太の瀬戸を思い出したとするロマンを感じるのには私だけだろうか。初めての港などに近づくとき、知る港に似ていると感じるのはよくある話である。

萬葉集に興味を持ったころに読んだ本に「紀州に同じ読みの加太があるが遠いので関係はしないだろう。」との一節があったことの記憶が蘇っている。(書名等が不明なので参考文献には上げられない。)その時、加太の位置を調べていない。正岩寺を知ったことで、紀州の加太との可太の大島に関係が見いだせそうである。今後の研究に期待したい。

8 あとがき

萬葉集第15巻において、新羅に向かう使人が詠んだ歌に謡込まれた地名や内容から、奈良時代の航路を推定した。そこには、船頭が考慮するであろう「航行の安全確保を第一とする基本的な考え方」を基にして分析した。(その基本は現代も変わらない)図5に示した航路は、遣新羅船の船頭として、瀬戸内海を西航する航海計画を立案した気分である。

航海計画の日程は約2ヶ月、土佐日記では紀貫之が土佐から都まで50日を要している。これが長いのか、短いのかは比較する相手がない。所要時間も航海計画策定の要素として重要である。先を急ぐ航海もあれば、ゆっくりと確実に進む航海もある。それは航海の目的によって変わってくる。遣新羅船の役目として約1年かけて往復することを考慮すれば、この航航海計画の日程は十分である。

本論では推進力を人力のみとして、帆については考慮していない。当時、遣唐使船が盛んに中国までの航海を行っている時期である。帆は存在していたと思われる。後の世に描かれた「遣唐使船図」には、帆があるが、あの帆では現代のヨットや大型帆船のような操縦性能ありとは考えられない。瀬戸内海の広い海域(灘)では使用したかもしれないが、多島海域を航行するには不向きである。遣唐使船の帆は、

東シナ海を渡る時の手段であると考える。

萬葉集の注釈や解説は、文学的・地理学的なものが殆どで、遣新羅船の船頭の立場の分析・解説がない。そこで、航海学・航路論の立場に立って分析を行った。決して、定説を覆そうとするものではないことを強調しておきたい。本論も萬葉集解釈の諸説のひとつとして扱うことを望む。

参考文献

- (1) 直木孝次郎、夜の船出—古代史から見た萬葉集、pp.98-111、塙書房、(1985)
- (2) 高木市之助他、萬葉集四、日本古典文學大系7、岩波書店、(1974)
- (3) 澤瀉久孝、萬葉集注釋卷第十五、中央公論社、(1969)
- (4) 伊東博他、萬葉集四、新潮日本古典集成、新潮社、(1982)
- (5) 小島憲他、萬葉集四、日本古典文学全集、小学館、(1970)
- (6) Wikisource、万葉集/第十五卷、<https://ja.wikisource.org/wiki/万葉集/第十五卷/>
最終アクセス 2023年9月20日
- (7) 西本昌弘、古代難波津の位置をめぐる研究史(1)、pp.25-50、関西大學文學論集 66 卷4号、(2017)
- (8) 山内讓、中世の港と海賊、法政大学出版局、(2011)
- (9) 既出(3)、pp.63、
- (10) 竹内理三編、日本地名大辞典 35 山口県、pp.777、角川書店、(1988)
- (11) 既出(4)、pp.70、
- (12) 山口県文書館、防長風土注進案 5 上関宰判上、pp.1、山口県立図書館、(1962)
- (13) 既出(3)、pp.62、
- (14) 柳井市史編纂委員会、柳井市史通史、pp.20、柳井市、(1984)
- (15) 山口県文書館、防長風土注進案 6 上関宰判下、pp.267、山口県立図書館、(1962)
- (16) 柳井市史編纂委員会、柳井市史総論編、pp.27、柳井市、(1984)
- (17) 宮本常一他、東和町史、pp.729、東和町、(1982)