

## 遣新羅使夜の船出

——長門の浦から麻里布へ——

### はじめに

万葉集卷十五には、天平八年の遣新羅使の歌が記載されている。そのなかには夜の航海で詠まれた歌がある。夜の危険な船出はいつたいいかなる理由で試みられたのであろうか。夜の航海は、安芸長門島（呉市倉橋町）のみならず備後神島（福山市神島）でも試みられていたらしい。長門島・神島共に「月読の光を清み」（三五九九、三六二二）と歌にあり、出航に際して月が登場する。「月読」は、万葉に六首あるが、それらはほとんどが「ひかり」と結びつき形容する。夜の航海は、月夜であり、潮流も適当であり、さらに好き風にも恵まれたからであらうか。

目録によれば天平八年（七三六）六月に難波を出帆している。備後と安芸の国で月がうたわれているので、順当な

森

斌

航海であれば六月半ばくらいに遣新羅使が長門の浦（現在呉市倉橋町本浦）を出発したらしい。次の三首は、その時に詠まれた。

長門の浦より船出する夜に月の光を仰ぎ観て作る歌  
三首

月読の光を清み夕なぎに水手の声呼び浦回漕ぐかも  
（三六二二）

山のはに月傾けばいざりする海人の燈火沖になづさふ  
（三六二三）

我のみや夜舟は漕ぐと思へれば沖辺の方に梶の音すなり  
（三六二四）

これらの歌は、月に祝福されたといっても出発の緊張に

満ちているし、さらに闇夜に突然訪れた高波の不安、そして同じく航海する船の確認による安堵が同じ夜の時間の経過の中で連作されている珍しい例である。特に第二首の三六二三番は、明滅する漁り火に不安が遺憾なく込められた傑作であることを、中西進氏が夙に指摘する。その不安からは穏やかであつた海上に風がにわかに風吹き始めて波が高くなっていることを知る。

以上の歌の背景にある夜の船出について、本論は考察を深める。

## 一、夜の船出

夜の航海は、長門の浦ばかりか、備後神島でも試みられていたらしい。

月読の光を清み神島の磯回の浦ゆ舟出す我は（三五九  
九）

この神島の所在には二説がある。<sup>(2)</sup> 備中笠岡市の神島（こののしま）と福山市神島町（かしま町）と考える二説である。神島は、卷十三の行路死人の歌でも登場していて、ここでは「恐きや 神の渡りの しき波の 寄する浜辺に

高山を 隔てに置きて」（三三三九）とある。笠岡市神島では、三百メートルほどの低山しか存在していないので「高山」などが誇張した表現とみなされるのに対して、福山市西神島あたりでは数百メートルの山も近くにあるし、さらに内陸にかなり入り込んでいて「恐きや 神の渡りの」（三三三九）と表現している如く潮流も複雑であつたであろうところからは、歌の内容に適している。

航路死人歌の歌は、備後福山近辺の古代を考えていくとき、「穴の海」と呼称する大きな袋の如く内海が福山の北にある神辺にも広がっていたらしい。また、山陽道にも近いし、芦田川を用いれば、備後の国府があつたであろう府中とも至便な場所である。そこでこの論では、遣新羅使にうたわれた「神島」は、備中笠岡市神島と考えないで、福山市神島町にあつた島と見なす。とすると新羅使の行程は、備中神島よりも十キロ以上不経済な回り道をしていることになる。即ち、福山市西神島から潮待ちで有名な福山市鞆の浦まで十キロ強ほどであり、備中神島からも約十キロほどである。また、岩国市麻里布經由で山口県玖珂郡上関まで行く場合も、直接的大島鳴門を目指す航路よりも三十五キロ程度の回り道になる。

三十五キロの距離は、風と潮流に支配された古代の帆船

において決定的で本質的な問題を孕んでいる。即ち、風の助けを得ないで人力に頼る梶だけでは、瀬戸内海の航海でも潮流に逆らえないし、逆風にあったら目的の方向へなかなか歩めなかった。即ち、風と潮の流れを見極めなければ、目的地に着けないのであるから、わざわざ遠回りになる行程はそれなりの理由があるはずである。

古代の資料は乏しいので江戸時代に瀬戸内海を十一回往復した朝鮮通信使をこの論では参考にしたい。朝鮮通信使が瀬戸内海を航行する資料は、柴村敬次郎氏が全て簡明に示されているので、それを参考に用いた。<sup>(3)</sup> 朝鮮通信使の瀬戸内海の航路日数は、約十六日である。とりわけ大坂から江戸間での陸路も二週間ほどかかっているのに、朝鮮からの往復日数は、古代の新羅使のそれとほぼ異ならない。即ち、最短で四ヶ月、最長で九ヶ月であるが、ほぼ平均半年ほどである。

ちなみに伊藤博氏は、新羅使を整理している。<sup>(4)</sup> 拝命から拝朝、さらに帰国までは、大化二年（六四六）から宝龜十年（七七九）までの二十七回までで知られる限り、平均が約六ヶ月であり、最短で四ヶ月（拝命から拝朝まで一月ほどかかるので加算する）である。現実には瀬戸内海から那の津が約一ヶ月、そして対馬海峡と朝鮮海峡をわたって新

羅の都まで約一ヶ月かかるので最短で往復四ヶ月ということになる。

朝鮮通信使が江戸時代に十一回往復した瀬戸内海航路で下関から兵庫県室津までの行程で御馳走所（接待箇所）を一日で渡った成功例が何回あったのかを紹介する。十一回の往復であるから、回数としては二十二回の航路数となるが、案外成功例が少ない。但し、牛窓から東にある室津、兵庫、大坂はほぼ一日で達しているので省略する。

下関～上関（三十五里）	成功例四回
上関～蒲刈（二十里）	成功例八回
蒲刈～鞆（二十里）	成功例十一回
鞆～牛窓（二十里）	成功例九回

瀬戸内海でも東部と西部では、異質な海であった。東部は波静かな内海であるが、西部は荒々しさを示している。船の航路日程でも、風波と島嶼の複雑な海流に翻弄されるのが周防、安芸、備後の西国である。

牛窓の次が十里で室津であるが、それよりも東の室津と兵庫（十八里）、さらに兵庫と大坂の間（十里）は、ほぼ予定通りに一日の航海している。上関から牛窓まで二十里

平均の御馳走所の間隔である。ちなみに遣新羅使で知られるのは、備後神島（現福山市神島）備後長井の浦（現三原市糸崎）安芸風速（現東広島市風早）安芸長門（現呉市倉橋町本浦）周防麻里布（現岩国市麻里布）のそれぞれの間は、平均四十キロ程度である。

江戸時代は、周防から備前までは八十キロ間隔で御馳走場所が設けられていたが、一日で達成した朝鮮通信使の成功例が少ない。船の性能としては布帆による強力な推進力もあり単純に比較にならないにしても、古代は、新羅使人が備後・安芸・周防で宿泊した港を配慮すれば約倍の日数の航海であつた。<sup>(5)</sup>このことからその行程をどういった時速で渡つていったのが問題になる。カッターのスピードは、毎時四ノットを出せるという。しかし、これは荷物を積んでいない。平成十七年度に試みられた実験によれば、古代船海王（十数トン）は、六頓あまりの石棺を積んだ台船を引いて八百五十キロを三十日かけて走破した、と八月二十七日の朝日新聞が伝えた。しかも、この成果は毎日十数人の漕ぎ手の船員を入れ替えた成果を踏まえている。平均すれば、一日三十キロ弱の旅である。これからも倉橋島から岩国市麻里布までは、約三十五キロあるのであるから、漕走だけから言えば一日分の航路に十分匹敵する。また、

最大で毎時十ノットを記録する潮流の大島鳴門の問題だけで言えば、麻里布は広島湾と言つても良いほどかなり北上した場所にある。大島のそばにある港に行くのも、麻里布に行くのも長門の浦（倉橋町本浦）からの距離はそれほど変わらない。また、本浦からは麻里布が山陰に隠れ、むしろ南方には十数キロ離れた周防大島（屋代島）の東端が海岸から見えている。

さて、瀬戸内海を夜に航海すると言うことであれば、額田王の次の一首が有名である。伊予熟田津から那の国大津を屈指した。

熟田津に舟乗りせむと月待てば潮もかなひぬ今は漕ぎ出でな（八）

直木孝次郎氏は、「船出には風が重視されたことを思うと、陸風海風が規則的に吹く瀬戸内海の港では、これを利用して夜の船出が行われたとする仮説を、私は重んじたいのである」と述べる。<sup>(6)</sup>この発言は、額田王の歌に対するものであるが、「潮もかなひぬ」は「潮の流れも都合のよい方向に流れた」という意味に解するのがよいかもしれないとする。陸風と海風と言うことでは、瀬戸の夏は夕風で有

名である。夕風は、七、八月の梅雨明けから旧盆にかけては辛く厳しい。暗くなる午後七時過ぎ頃から始まり深夜まで続く。陸風は深夜から規則的に吹く。その意味では、風も配慮して良い。

江戸時代には、オランダ商館長が「江戸参府」をしていた。このこともやはり柴村敬次郎氏が調査しているので、参考<sup>(7)</sup>に用いた。瀬戸内海のルートは、安芸沖乗りコースといわれる経由で、下関―上関―家室―御手洗―鞆―牛窓―室津―兵庫―大坂となるが、防予諸島の家室から芸予諸島の鎌苅を経て本州沿岸を経て鞆を通る地乗りコースのいずれかが選択されている。とりわけ推進力として帆の威力であらうか、風のことは多く出てくるが、案外潮流は触れない。平均一週間ほどで下関から大坂まで着く。距離もおおよそ下関から大坂まで百三十五里程度である。江戸時代に百数十回の参府が試みられたのであるが、常夜灯、曳舟、早舟、様々な安全に対する配慮がなされているが、商館長などの日記には風に言及することが多い。

オランダ商館船は、風が良ければ潮流にも逆らっているが、もちろん負けてしまつて流されている場合もある。無風であれば曳舟も利用している。一日に二百キロも進むこともあり、四十キロ程度のこともある。下関から大坂まで

所要日数は、寛永十八年、十九年、正保元年、正保三年、正保四年、承応元年等を参考にしてみれば六日から八日程度の行程である。もちろんシーボルトなどの一行の旅は、文政九年（一八二六）二月二十二日下関に到着して、さらに大坂到着が三月十三日である。これなどは調査旅行のため<sup>(8)</sup>にわざわざ日数を費やしている例外的なものである。

国家的な行事で決まつた宿泊場所に泊まらざるを得ない朝鮮通信使の条件の違い、加えて御馳走場所<sup>(9)</sup>で上陸して文化交流も果たさなければならなかつた使命は、オランダ商船にはなかつた。しかし、帆船としての能力と夜でも果敢に航海するオランダ人との違もあるのであろう。七日、九日、十五日などは船旅をきらつたという迷信も江戸時代にはまだあつたらしい。瀬戸内海で大事なものは、風であり、潮流であることはごく常識的である。ただ、夜の航海と言うことでは、江戸時代でも和船において瀬戸内海でオランダ船同様に果敢に試みられていたとは思えない。

ちなみに額田王は、三月半ば頃の出帆と考えられる。遣新羅使三五九番は夏六月中旬と考えられている。季節は異なるが、熟田津から上関も長門の浦から上関も同程度の距離である。松山と上関とは、五十五キロ程の距離があり、ほぼ東西線上にある。遣新羅使の長門島（呉市倉橋本浦）

からは、ほぼ南西に上関があり、途中に大島等があるので東に迂回したりするために、六十キロほどの航海距離となる。

松本清張氏は興味深い資料の存在を示した。<sup>(8)</sup>江戸時代の国東半島にあった日出藩の参勤交代の行路は、国東から周防上関まで潮流に乗り、さらに上関から四国松山へ潮に乗って東航して、さらに備後福山、備前牛窓に、最終的には難波に至るというルートの紹介である。東征も西征も同じルートを出藩は参勤交代で用いたともある。さらにこのことから松本氏は、『潮もかなひぬ』というのは、良い潮流を得たということになって」という理解に至っている。

ところで朝鮮通信使の船の外観は遣唐使船や遣新羅使船とほとんど変わらないのであろう。しかし、違ったのは帆の能力である。木や竹を薄くして用いた帆と木綿などを用いた布の帆では、比較できない。従って、オランダ船や朝鮮通信使船と古代の外洋船とを単純に比較できない。外洋ではとりわけ風に拘るのは、途中に寄港地がなくて長距離を走る等の条件が重なるからであらうし、梶だけでは対馬海流を乗り越えて壱岐・対馬、あるいは新羅に渡ることの困難さを自覚していたからでもあろう。一九七五年の野性号では、対馬海峡で漕走による渡海が失敗した。むしろ

一枚が人間一人の漕走に匹敵する力を得ているのであるから、好き風を得ることが外洋では大切になる。即ち、月夜と潮流は当たり前の配慮とすれば、すばらしい好風を得ることが予想されたのであろうか。

## 二、長門の浦出帆

遣新羅使の歌群には、備後神島を出発するときに詠んだ歌があり、そこでも夜の航海が登場している。但し、「月読の光を清み」(三五九九)とあり、出航に際して月が出ている夜である。「月読」は、「ひかり」と結びつき形容するが、次の一例は、例外である。

天橋も 長くもがも 高山も 高くもがも 月読の  
持てるをち水 い取り来て 君 に奉りて をちえて  
しかも (十三・三四五)

月には、伝説で若返りの水があったとうたっている。月の神様の持ち物である「をちみづ」が話題になっていて、月読は月の神の意である。

その他はどうであらうか。七夕伝説は、夜に天の川を彦星が船でわたるのが基本であるから、

天の川夜舟を漕ぎて明けぬとも逢はむと思ふ夜袖交へずあらむ（十・二〇二〇）

とあり、夜舟という歌語まである。

或いは、「天・雲・月・星」を「海・波・船・林」に譬える歌もある。

天の海に雲の波立ち月の船星の林に漕ぎ隠る見ゆ（七・一〇六八）

夜の航海を歌うのは、七夕歌を除くと案外例が少ない。

遣新羅使に四首ほどが指摘できるが、万葉集からは次の歌が参考になる。

さ夜ふけて堀江漕ぐなる松浦舟楫の音高し水脈早みかも（七・一一四三）

珠洲の海に朝開きして漕ぎ来れば長浜の浦に月照りにけり（十七・四〇二九）

一般的には、万葉集で月がうたわれた歌を読む限りにおいて、昼間の航海が原則であったことを知る。例外的にた

またま予定の宿泊場所への到着が夜になった場合であり、あるいは夜になっても潮や風が適当であるので日中から航海をそのまま続ける場合もあったのであろう。問題は、新羅と対決する軍船と新羅に使いする船とが船出として春三月と夏六月にそれぞれ夜の航海を例外として試みていることである。額田王は「月まてば」（八）とあり、時期・期

日の意味でなければ、空に出てくる月と関わる。遣新羅使は、基本的に「月読の光を清み」（三六二二）という状態で出帆しているのであるから、それは月夜である。風がすばらしいから夜に出帆するのだというのは、「夕なぎに水手の声呼び」（三六二二）とうたわれた歌の背景に配慮すれば考え難いようである。やはり瀬戸内海は、漕走が主体である。

その月夜はどうであつたのであろうか。簡便な灯りとしては松明程度であらう時代である。そもそも夜の外出としては、月夜が便利である。したがって月の歌、或いは月夜が相聞でも大切な日である。月明かりに照らされて外出するのである。闇夜ではままならない外出も月夜では自由になる。船旅でも同様である。明るい月夜であるから出帆も可能なのであろう。しかし、月夜はいくらでもあつたはずなのに、出帆の用例が極めて乏しい。瀬戸内海の例であるならば、遣新羅使の二群の四首と額田王の熟田津歌の一首

となる。夜の航海と言うことではどちらも月がかかわる。

遣新羅使の歌が「月読のひかり」(三六二一)と月の神である「月読」にこだわりのあるところからは、予祝としての月を配慮して良い。月の光りに照らされて航海するのは、月の神の加護があるのである。

残る長門から麻里布での航海で詠んだ二首(三六二三、三六二四)は、月が山の端に隠れたため闇の夜になったときの恐怖を基としている。ちなみに一般的に巻十五の諸注釈は、夜の船出に關して冷淡である。窪田空穂氏は、「当時の航海では、天候次第で幾日も碇泊すると共に、可能であれば夜も航海を続けることは普通なこと」とあり、さらに「当時の航海は天候次第であつたので、海上が安全だと見れば、夜間でも、月光が頼り得れば発船したのである」とする<sup>(9)</sup>。安全であり、可能であれば夜の航海もあつたということになる。土屋文明氏は、三五九九番では夜の航海に触れることがないが、長門島出帆を「海が穏やかなので、涼しい夜の航行を企てたものと見える」とする<sup>(10)</sup>。新編古典全集万葉集、或いは伊藤博氏は、夜の船出説として吉井巖が全注で示したの指摘を記す<sup>(12)</sup>。吉井氏は、夜の航海を科学的に捉えて理解を示している<sup>(13)</sup>。

吉井氏は、「潮汐表」の昭和五十八年七月十七日(旧暦六

月七日)を参考にして、論じている。三五九九番にある「神島」が広島県福山市神島町をその比定地であるとして、神島から鞆までが十キロメートルの距離とする。その十キロが夜の船出にさせたのは、鞆から長井の浦までの三十キロメートルあるが、鞆まで航海の便利な潮が午後八時から十一時過ぎまでであり、また翌日鞆から長井までの航海に便利な西流になるためには、午前五時ころから鞆を出発して正午の逆流になる東への流れが生ずるまでには長井浦にたどり着いている、とする。三時間の南流、六時間の西流にのるために神島を夜の船出した、と言う。

さらに長門島の夜の航海については次の如くである。三六二四番の考から詳しく論証している。夜の航海になったのは、山口県岩国市麻里布浦でいったん休憩して、宿泊せずに南下、大島郡屋代島と玖珂郡大島との間の大島瀬戸を通り、三六四〇題詞にある熊毛浦(熊毛郡上関町室津)に至った長い航海であつたからとした。

潮流については、昭和五十八年七月二十三日(旧暦六月十三日)として考えている。麻里布から南下するためには、午前七時半頃から潮流の転流する午後二時頃までが適当な時間であるとする。麻里布から室津までは五十キロメートルとして六時間の航海で可能であつたとする。二十三日は、



日没が午後七時二十一分、月の出が午後四時三十四分、月の入り翌日の午前一時十分ということである。但し、吉井説で唯一疑問とするのは船のスピードである。平均時速にして数キロは考えられるかもしれないにしても、八キロとか、九キロとかの時速が考えられていいのであろうか、という疑義である。

吉井氏も古代の航海において水手を力とする漕力を、帆走よりも重要視している考えを取り入れている。このときの遣新羅使は、百人程度での一行であれば、約四、五十人が水手と言うことになる。船の大きさも百トン程度か、二百トンクラスであらうか。乗船している数が二百人であれば、その約半数が水手となり、船も二百トンクラスが必要になる。長さ三十メートル、幅約十メートルで吃水が三メートル以上あれば、船が二百トンであり、その一回り小さい船が百トンという。

古典で参考にしたのは、土佐日記である。日記で一番距離の長かったのは、土佐泊（徳島県鳴門市）から泉の灘までであらう。海賊は夜歩きしないといつて紀淡海峡を渡った日である。それでも真夜中出帆しての航海距離は、四、五十キロ程度である。或いは、江戸時代の朝鮮通信使は、曳舟の存在や一般化した布の帆等によって、奈良時代

とは比較にならない風と補助を有効にする状態であらう。瀬戸内海下関から大阪まで往復十一回試みられた航海日数が平均十六日である。そのときに御馳走場所として江戸幕府から宿泊場所の指定もあった。山口県が下関と上関、広島県が呉市蒲刈と福山市鞆、岡山県が牛窓、兵庫県が室津と兵庫、そして大坂である。その間で一番の長距離が百二十キロ程の上関と下関の間であり、その他は八十里を超えない。岡山から東では、四十キロ程度の距離が多い。さすがに四十キロ程度の御馳走所との間は、一日で着いているが、八十里以上離れるとそう単純なものではない。二日以上の日数で走破する場合が一般的である。とすれば、江戸時代の朝鮮通信使ですら、周防灘が最大で一日百二十キロ、しかも周安芸灘から播磨灘までは、かなり形式的であつても八十里を限度としている。島嶼が多い箇所は潮の流れも複雑である。また、奈良時代では帆も布ではなく、板か竹と考えられる素材であり、性能そのものが違うのであるから、福山（神島）から三原（長井の浦）、三原から東広島（風速）、東広島から呉（長門島）、呉から岩国（麻里布）も大凡四十キロ程度であるから、その距離が妥当である。或いは、天候のことも配慮して一日平均二十キロ程度であつたから平安時代に摂津五泊なのである。時速にな

おしても、梶だけでは大型船であれば時速二、三キロ程度である。そして、その基本に潮流、風などが加算された時速と言うことになる。せいぜい平均的には人の歩く時速五キロ程度が平均的なスピードであろう。風も潮の助けもないときは、時速二、三キロと言うことではないか。もちろん天候にも影響され、風が強すぎても、霧が発生しても航海に支障をきたす。

次に潮流の時間であるが、四日ずれば、干潮と満潮が約二時間ずれてくる。吉井氏の航海論理では旧暦の六月十日頃から十五日程度までが長門島の夜の航海に適していたことになる。筑紫の館で七夕歌を作っているので、一ヶ月ほどついやして難波から那の天津まで航海していたのであるから、この時期はほぼ容認できるにしても、微妙な時間の問題が解決しているわけではない。四、五日のずれが許されない。潮流の時間ばかりか月が山の端に隠れる時間とも関わり、明け方まで月が天頂近くについては歌の理解にも齟齬が生じる。

### 三、接待一番

当時の大型船による瀬戸内海の夜の航海は、風・潮・月夜全ての条件が最良であることも必要であろう。しかし、

そのみで行われたとも思えない。三月中旬の出帆が考えられる熟田津のことは、月の解釈に問題があるのでここでは参考にしない。新羅使に限定して言えば、自然条件としてさらに真夏であったからと一つは考えている。それは、倉橋島に係留されている復元遣唐使船（二百トン）の船内に七月に入ったことがあるが、その湿気と暑さにいたたまれなくなった。瀬戸内海の夏であり、甲板上に設置された船室に船員が居たわけではないのである。彼らは船倉に居住させられていたのである。倉橋島を出帆した時期としては旧暦六月半ばを想定できる。梅雨が明けるか否かの頃でもある。湿度・暑さの両面からも、体力的に私注が指摘する涼しい夜に船を出帆させるのもやむを得ない。

しかし、海であるから当然安全に対する船旅の配慮がある。それは本州沿岸に拘る航海に繋がっているであろう。また、国家的なことであつたからには、沿岸の国守に当然江戸時代のごとく御馳走所（接待場所）を設けさせていたのではないか。島嶼の航海は、江戸時代の朝鮮通信使でも苦勞している。周防灘から防予諸島を経て芸予諸島を通過して行くとき、あるいは備讃瀬戸を通過するときには、入り組んだ島の存在による複雑な潮流に苦勞している。従って、本州沿岸にそって行けば、周防大島鳴門はあるにせよ

比較的安全な航海になる。距離は近くても周防大島の東にある防予諸島を横切り周防上関等に至るのは、技術的に高度なものであったのであろう。たまたま岩国市麻里布に行っても回り道として三十キロ強である。その後は本州沿岸に沿った航路であり、安全である、と。

要は、徹底的な地乗りコースをとっているのは、航海の安全策を船頭が選択しているのであり、また周防、安芸と備後と言った国では、国守等が航海の援助を与えていたはずである。

但し、一日の行程に匹敵する呉市倉橋町本浦から岩国市麻里布までが余分な航路となる。吉井巖氏は、三六二三番と三六二四番の二首について、麻里布浦着船の少し前の作品であり、麻里布海岸近く、約三百メートルほどの山が見えることから、『山の端に月かたぶきぬ』の表現も許されてよいであろう。海人の燈火や櫓の音が歌われるのも海岸から離れていないからだろう<sup>(14)</sup>という。

倉橋島から南下して周防大島の東端をかすめて西に向かえば、熊毛である。約五十五キロの距離である。麻里布を経由しては、約八十キロの行程があり、わざわざ遠距離の大島瀬戸を通過するとしても、防予諸島を通過する方が難しい旅というのであるから、船頭も安全な本州地乗りコー

スを選ぶ。夜の船出は、激流で名高い大島鳴門を昼間に通るための方法とまで考える研究者もいる。それまでして本州地乗りコールに、この新羅使は拘るのである。

麻里布に行くためには、倉橋島本浦などはそれなりに適当な宿泊場所である。しかし、その数キロ手前近くには、『鹿老渡（かろうと）』などの地名が残されていて、むしろそこが江戸時代には瀬戸内海の主要な港になっている。上関・下関或いは、松山等へ行くのであれば、本浦は西に偏っている。即ち、麻里布を意識していた場合に有効な港である。従って、現在の呉市倉橋町本浦即ち、長門の浦で宿泊したのも、麻里布への布石であろう。

ちなみにその麻里布への距離も、大島鳴門への直接的な距離も違いがほとんどない。とすれば、麻里布に寄港する目的が風速から長門の浦（本浦）をめざし、さらに当地で船泊させたことになる。では、回り道である麻里布に拘ったのは、何故であろうか。麻里布のそばには、万葉に詠まれた岩国山がある。山陽道がすぐそばにあったことになる。長井の浦（三原市糸崎）から風速（東広島市風速）、さらに長門島と進む航路からは、どちらも備後と安芸を通過する山陽道から遠い。麻里布は、周防の国であり安芸との国境にあり、航路もそれに合わせているらしいことから、山陽

道を利用した周防の国における物資と人の補給、さらに情報のため等が考えられて良い。当然周防では安芸の船員から周防の船員に交代したことも想像される。

もう一箇所地乗りコースに拘っている。それは、やはり夜の船出をうたう神島であった。備後神島が適当であれば、これも地乗りコースにこだわりを示している。中世遺跡で有名な草戸千軒そばで船泊したのであるから、笠岡市神島経由と比較してわざわざ十キロ以上も寄り道していることになる。現在笠岡市も福山市も巨大な工業団地を造成している昔のことを想像すら出来ないのも、福山湾に入り込む意図が卷十三にうたわれた「神の渡り」(三三三九)の恐れも配慮しなければならぬにせよ、山陽道に近く、さらに本州地乗りコースに拘っていることは事実である。

さて、神島からは備後の国守の管轄であろうし、麻里布までは安芸の国司の支配であろうから、どちらも心意気をそれぞれの国で選ばれた海人達が示した。夜の船出までして遣新羅使を送り届けたのである、と。夜の航海だつて時と場合によっては試みることを、備後も、安芸も試みたのである。夜の船出を試みることで、いかなることも辞さないという船員の心意気はひしひしと感じたのであろう。

現在知られる地名から行路の大まかな距離が推定できる

のは、遣新羅使の場合は、備後と安芸の国は約四十キロ程度であった。周防の麻里布から上関熊毛の浦(上関)約50キロ、上関から佐波(防府市)約60キロであるが、この場合は途中で宿泊したか、或いは水主等の交代の可能性が強い。はつきり停泊地であったのは、長井、風早、長門、熊毛の浦(仮定として上関)である。

以上から海峡の通り方、島をどう迂回するかで、距離が若干増えるが、いちおう現在の地図を参考に概略は上記の数字である。そして前述したがこの船旅は徹底的な地乗りコースであり、本州沿岸に拘っている。江戸時代の朝鮮通信使の御馳走所は、上記の内、備後の途中にある鞆の浦から安芸の途中の蒲刈までは、二十里である。また安芸から周防上関までも二十里である。上関から下関まで三十五里であるから、やく半分弱の行程に周防佐波(防府市 中関)が位置して居ることになる。五十五里(220キロ)程度の行程であった江戸時代に対して、奈良時代には余裕のある距離計算であるが、六十五里(260キロ)の行程になっている。この約四十キロという差が生じたのは、福山市神島から福山市鞆の十キロ、長門島から麻里布の三十五キロが寄り道的な航路になるからである。二百二十キロで二割弱の行程の違いあることを、常識の範囲では許されない。回り道し

ても、神島、麻里布によったと言うべきであろう。そして、どちらも夜の航海に関わっているのである。その理由として、土屋文明氏がいう夏の暑さという大敵には既に触れた<sup>(15)</sup>。さらにここでは、より安全であろうと考える本州地乗りコースというこだわりがあった、と追加したが、神島・麻里布が山陽道に近いことから陸路を利用した物資と人の補給に触れた。

参考にした江戸時代では朝鮮通信使に三隻の船には、それぞれ四隻ずつ伴走がつき、曳舟と簀船の便宜もあった。夜到着する船には、松明をたいて照明する、あるいは提灯をつけ道路の明かりを確保する、或いはかがり船の存在さえもある。船頭は対馬藩から提供されているが、瀬戸内海においては地元の船乗りの先導等もあったはずである。

さて、以上の指摘した事柄は奈良時代にも国家的な行事であった遣唐使、あるいは遣新羅使でも参考になる。夜の航海からは、備後神島、周防麻里布の地名があげられるが、そこから補給路として山陽道から人と物資が準備されていたのではと考えた。山陽道を利用するのであれば、麻里布は近かった。すなわち、陸と海との共存もあったのではないかと、とも想像してみたくなるこだわりの地名である。

もう一点配慮したいことがある。それは、備後神島は、

備後最初の寄港地であったとも想像される。また、麻里布は周防最初の寄港地であった。とすれば、備中から備後へ、また安芸から周防へと国が変わる場所である。そのようなところで夜の航海が試みられたとすれば、二〇〇五年の古代実驗船海王が毎日水手を変えて航海を試みたごとくに、遣新羅使の水手もそれぞれの国で交代していたことも考えられる。さらに備後の船員は、夜の航海すら試みた。安芸の船員は、夜の航海すら果敢にしたとすれば、その心意気はそれぞれの接待評価に関わっていく。一方それは朝廷の思し召しにもなり、それなりに接待で役割を果たした国司も注目されたのかもしれない。とにかく備後と安芸の海人の心意気は、夜の航海で示したのである。

安芸県市下蒲刈島での朝鮮通信使接待が御馳走一番であったことがある。古代と近世に広島県になる安芸では、遣新羅使と朝鮮通信使には特別の接待をしていたのである。船頭達は、心意気まで示す夜の航海ということを、月夜に恵まれた条件で試みたのである。江戸時代の外様大名である浅野藩同様に、安芸・備後国司は権力者や朝廷の思し召しをいかに配慮したか、とふと時代を超えて想像した。安芸国も浅野藩も接待一番（御馳走）であった、と。

## 結 び

備後・安芸・周防などの地名から遣新羅使の旅は、一日四十キロ程度である。とすれば六月一日に難波を出発したとして新羅使が瀬戸内海の中央である福山市神島に着いたのは、うまくいって十日前後、そして長門島で複数日滞在も考えられるので出発は、満月十五日前後か、さらに佐波での遭難があったりしても、七夕歌が筑紫館（後の鴻臚館）でうたわれているので、遅くとも七月上旬までには筑前館に着いている。事故等を配慮しても、それは難波出帆から予定の日数である。それ以降の遅々とした壱岐・対馬までの航海を考えると筑前の館では船の修理に手間取っていたのかも知れない。

長門島出帆の三首の第一首（三六二）は、夜の船旅での恐怖よりも、何かしら夜間航路で表面的に長閑な風景が予想されるのも、涼しくて存外気分の良い船旅になっているからであろう。しかし、木造船の日中は、劣悪な環境であるから、夜は海人達には好評であっても、陸育ちの遣新羅使達には恐ろしい経験である。都の人間にとっては海の安全が一番である。無謀な冒険は差し控えなければならぬ。

「月読みの光」とある歌は、万葉集に五首ある。さらに光が「清」というのは、三首である。贈答の歌であるので、巻四の二首を引用する。

### 湯原王の歌一首

月読の光に来ませあしひきの山きへなりて遠からなく  
に（六七〇）

### 和ふる歌一首（作者を審らかにせず）

月読の光は清く照らせれど惑へる心思ひあへなく  
に（六七二）

月夜のすがすがしい雰囲気がつたわれている。それに和した歌は、男性である自分の心が迷っていて、すなわち曇っているので行けないというのである。湯原王が女性に仮託しているのであるが、即興的であるだけに率直である。遣新羅使の歌は、明るい月に照らされて行く道があるのであるから、惑えると言うよりも緊張こそすれ心弾ませる航海になっている。こうしてみれば、引用した第一首（三六二）の月は航海の神であり、光を清く照らすことで平穩無事を約束していたのである。そう考えると、月の光が失せたときには、夜の航海は航海の神を失ったことになる。

その寂寥はいかばかりであったのか。

月明かりがなくなつた時、海の恐ろしさが加わり発見したのが第二首の「海人の燈火」(三六二二)の明滅である。静かな夜の航海であつたのに、風による揺らぐ船になつてゐることを闇に小舟が漂う漁り火の明滅を「なづさふ」という。次に夜の航海という日常と異なることと、波立つ恐怖がさらに平穩無事を祈る気持として「沖辺の方に梶の音」(三六二四)を発見させたのである。

長門を出帆する時の三首は特殊な夜の航海であつたがために生まれた都人の歌である。月夜であつた、涼しい夜であつた、さらに渡海を成功させるために物資や人の交代する接待所では夜の航海をも試みる海人の心意気とその背景にある、と理解したのである。そして、月が隠れたとき遣新羅使には恐ろしい闇の船旅に変わつてゐた。

(注)

- (1) 『万葉集全訳注』三六二三番脚注に「秀歌」とある。
- (2) 詳しくは下田忠氏が近世の説から紹介している。『万葉の歌人と風土(中国・四国)』「神島」一二〇頁から一三五頁
- (3) 『朝鮮通信使船とその旅(ふるさと下蒲刈その21)』(平成七年十一月)
- (4) 『万葉集釈注八』遣新羅使の拝命から拝朝、さらに帰京等

を整理して示している。二四頁～二六頁

- (5) ちなみに延喜式にある国に赴任するための海路での日数を記す。

播磨 八日 安芸 十八日 長門 二十三日 大宰府 三十日

- (6) 「夜の船出」(『夜の船出 古代史から見た万葉集』所収) 一一〇頁。

- (7) 『オランダ商館長の江戸参府と蒲刈(ふるさと下蒲刈その24)』(平成十年十一月)「紀行文などに見える下蒲刈あたり(ふるさと下蒲刈その12)」(昭和六十三年十一月)

- (8) 「万葉を推理する」(『日本発見万葉の里34』暁教育図書) には、松本清張氏と中西進氏の対談が載せられていて、松本氏が日出藩の参勤交代が『日出町史』にあることを指摘している。航海は、下りが松山、上関、日出町、上りが日出町、上関、松山というルートである。

- (9) 『万葉集評釈』三五九番評と三六二二番題意から引用した。

- (10) 『万葉集私注』三六二二番 作者及作意

- (11) 『新編古典全集万葉集四』三六二二番頭注

- (12) 『万葉集釈注八』九〇頁

- (13) 「万葉集の遣新羅使船の夜の船出——直木孝次郎氏の「夜の船出」を読んで——」『日本 文学研究』十八号)と『万葉集全注巻十五』で指摘している。

- (14) 注13の『万葉集全注巻十五』に同じ。

- (15) 注10に同じ。