

全羅道沿海における宋使船の航路：『高麗図経』所載の事例

森平，雅彦

九州大学大学院人文科学研究院歴史学部門：准教授：朝鮮中世史，北東アジア史

<https://doi.org/10.15017/16904>

出版情報：史淵. 147, pp.103-145, 2010-03-01. Faculty of Humanities, Kyushu University
バージョン：
権利関係：



全羅道沿海における宋使船の航路

——『高麗図經』所載の事例——

森 平 雅 彦

一 はじめに

近年活況を呈している前近代東アジアの海域史／海域交流史をめぐる議論に朝鮮史研究の立場から関わってゆくには、その前提として、朝鮮半島をめぐり海上をヒト・モノ・情報が往来する具体的様相と、これをささえる人間活動の実際を、これまで以上に精密かつ立体的に復元してゆく必要がある。かかる問題意識のもと、筆者は当面の課題として船舶の航路に注目しているが、とりわけ現在は、前近代朝鮮をめぐり国際的な海上通交がもつとも活発に展開された一時期である一〇～一三世紀の高麗と宋をむすぶ航路について検証を進めている。海によつて隔絶された地域間をむすぶ航路は、航海の主体・担い手と目的、航海術・船体構造などの技術、気象・海況・海岸海底地形といった自然環境、発着地や経由地における政治権力の管理統制・住民活動・物産といった政

治・社会・経済状況など、さまざまな要素が複合的に作用するなかで決定される。すなわち航路のありかたには、それを通じて実現される通交をとりまく種々の条件が、集約的かつ象徴的に反映されているのであり、転じて、それらの事柄を説明する基礎的な手がかりともなることが期待されるのである。

その際、恰好の検討素材となるのが、一二三年に高麗を訪れた宋使の一員である徐兢が書き残した『宣和奉使高麗図経』（以下『高麗図経』と略称^{〔1〕}）の卷三四く三九「海道」におさめられた航海記録である。麗宋間の航路は、朝鮮半島中西部沿岸から黄海を横断して山東半島北岸の登州（現山東省蓬萊市）方面や南岸の密州板橋鎮（現山東省膠州市）方面にいたる北方航路と、朝鮮半島西南部海域をへて東シナ海をおしわたり、中国南部、とりわけ明州（現浙江省寧波市）方面に到達する南方航路に大別される。『高麗図経』の記録はこのうち南方航路に関するものだが、麗宋通交史、さらには朝鮮海事史の史料全体からみても、もっとも詳しい航海データのひとつといえる。

しかしその知名度とは裏腹に、従来多くの関連研究では、具体的な空間認識を欠いたまま、おおづかみな机上の議論に終始してきたため、十分な精度をそなえた航路比定が達成されているとは、およそいいがたい状況にある。そこで筆者は、史料の伝える情報を現場海域の実情に照らし合わせながら逐一綿密に検討する必要性を提起し、これまでに朝鮮半島沿岸における宋使船の中間迎接地である群山島（古群山群島のうち仙遊島一帯）と馬島（安興半島一帯）、ならびに黒山諸島海域における航路（夾界山↓五嶼↓排島↓白山↓黒山）について、現地比定を試みた^{〔2〕}。ひきつづき本稿では、黒山諸島を通過した宋使船が群山島に到着するまでの航程、すなわち全羅道沿海での航路について、現地調査の知見をふまえつつ分析してゆく。

一二三年五月一六日に明州を発ち、同二九日までに舟山群島海域を通過した徐兢一行は、六月二日には早く



も朝鮮半島沿岸航路への入口である夾界山（可居島）に接近した。そして翌三日には五嶼（局屹群島）、排島（三苔島）、白山（紅島）をへて申後（一六時台）に黒山（大黒山島）を通過した後、四日朝までに月嶋、闌山島、

翌五日には苦苦苦にいたり、六日朝に群山島に到着した。⁽³⁾

以上のうち、六月三日夕刻から六月五日までの月嶼、闌山島、白衣島、跪苦、春草苦、檳榔焦、菩薩苦、竹島、苦苦苦という經由地の比定が本稿の課題となる。ただし行論の都合上、①月嶼・闌山島・白衣島・跪苦、②春草苦・檳榔焦・菩薩苦、③竹島、④苦苦苦の四群にわけ、これを『高麗図経』の掲載順ではなく④③①②の順序で検討してゆく。なお検討対象となる水域を図版1として掲げておくので、以下で言及する関係各島の位置を適宜確認されたい。

二 苦苦苦

徐兢一行が六月五日に到達した苦苦苦について、『高麗図経』卷三六・海道・苦苦苦には次のように記されている。

五日丙戌。晴。明過苦苦苦。距竹島不遠、其山相類。亦有居人。麗俗、謂刺蝟毛、為苦苦苦。^{單方}此山林木、茂盛而不大。正如蝟毛、故以名之。是日、拋泊此苦。麗人、拏舟載水來獻。以米謝之。東風大作、不能前進、遂宿焉。

(五日丙戌。晴れ。明け方に苦苦苦を通過した。竹島からは遠く離れておらず、その島はたがいに似ている。ここにもまた住民がいる。高麗の習俗ではハリネズミの刺毛を苦苦苦という。この島の林木は繁茂しているが大きくはない。まさにハリネズミの刺毛のようであり、そこでこのように名付けた。この日、この島に停泊した。高麗人が舟をひき水を載せて献上してきた。米でこれを謝した。東風が大いにおこり、前進すること

ができず、そのままここに宿泊した)

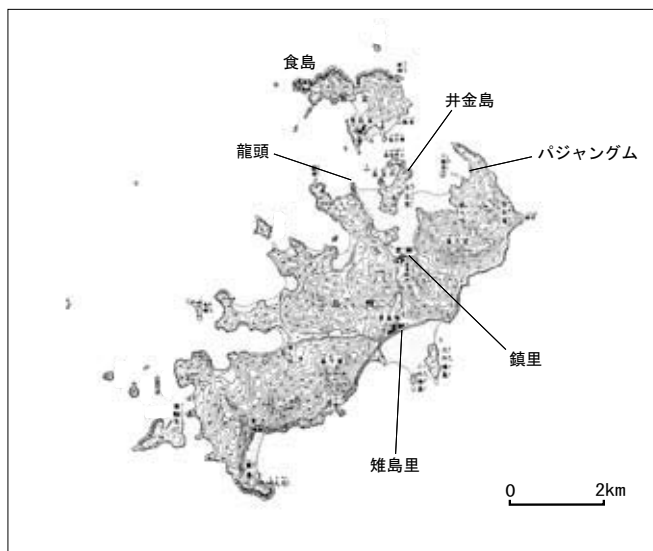
すなわち徐兢一行は、五日の朝方にいったんは同島を通過したのだが、逆風に阻まれてそれ以上進めず、ここに停泊することになったという。

この苦苦苦はすでに先学により蝟島(図版2)に比定されている⁽⁴⁾。そのことは島名の苦苦が高麗語でハリネズミ(蝟)の刺毛を指すという徐兢の説明からも示唆されるが、実際、現代朝鮮語でハリネズミ(朝鮮棲息種は学名 *Echinacus amurensis koreensis*、図版3)のことをコスムドチコ舎^{コッム}ドチコ舎^{コッム}ドチコ舎^{コッム}といひ、一六世紀の字書『訓蒙字会』では蝟をコスムドチコ舎^{コッム}と記す。すなわち苦苦(現代朝鮮語고슴／中期朝鮮語고슴, 現代漢語音kushan／近古漢語音k'üem)⁽⁵⁾とは고舎の音写とみられるのである。筆者もまた苦苦苦を蝟島に比定する立場だが、史料記述をさらに詳しく検討してみよう。

苦苦苦到着の翌日、徐兢一行は「早潮」(朝潮または速い潮流)に乗って船を進め、辰刻(七・八時台)に群山島(古群山群島)に到達した(『高麗図経』卷三六・海道・群山島)。後述のようにこの時期、全羅道沿海では夜半すぎに落潮を迎えたとみられるので、約六時間後の朝方は逆に漲潮となる。宋使船はこれを利用して航走したようだが、現在のデータによると、古群山群島の周辺では最強時で一・五ノット(時速約二・八km)前後、二ノット(約時速三・七km)超の東北向の漲潮流が発生する⁽⁶⁾。実際には潮まかせに流されるわけではなく、わずかであれ風力を利用し、または櫓走を併用するなどして、もう少し速度が出たであろうが、いずれにせよ苦苦苦は、時速数km程度の速度で、朝方の漲潮の数時間のあいだに古群山群島まで到達できる位置にあったことになる。

また一行が東北向の潮流を利用して古群山群島にむかったこと、そして六月五日には苦苦苦通過後に東風のため進航が妨げられたことから、古群山群島は苦苦苦からみて東寄りの位置にあったこと、換言すれば苦苦苦は

図版 2



①蜷島の地勢

(陸地測量部五万分一地形図「蜷島」「旺嶮島」(1918年)にもとづき作成)



②蜷島北岸の景観 (2007.11.24)



図版 3 朝鮮産ハリネズミ

(『한국의 포유동물』(동방미디어, 2004年) より)

古群山群島から西寄りの位置にあったことがうかがわれる。さらに徐兢は、群山島と苦苦苦のあいだに他の島があったとは記載していない。徐兢がすべての經由地を記録したという絶対の保証はないが、苦苦苦と古群山群島のあいだにはめだった陸標がなかった可能性がひとまず想定されよう。

以上のような苦苦苦の立地条件が、古群山群島の南西に二〇kmほど離れた位置に隣する蝟島に適合することは明らかだが、さらに苦苦苦それ自体の様相について徐兢の記すところを蝟島と対比してみよう。

蝟島なる島名について、現在は一般に、島の形がハリネズミに似るためと説明される^(?)。蝟島を俯瞰すると、南・東側の海岸線は比較的単調であるのに対し、北・西側は複雑に岬がいくくんできいるため、前者をハリネズミの腹、後者を刺毛におおわれたその背に形容するのはひとまず首肯できる。しかし苦苦苦に関する徐兢の説明はやや異なっている。すなわち島上には木々が繁茂しているが、大きく育たないため、ちょうどハリネズミの刺毛のようにみえ、そこから島名がついたというのである。



図版 4 蝟島の山林 (2007.11.24)

このような山林の様相は、現在の蝟島におけるマツを主とする山林の生育状況ともよく符合する（図版 4）。もとより自然科学的な調査をへていない段階で現在の植生を九〇〇年近く前の状況にむすびつけるには慎重であらねばならない。ただ少なくとも島民の話では、それらのマツは年数をへていない幼木というわけではなく、通常は高木にならないまま成熟するという。おそらくマツの品種や、気候、土壌などが関係しているであろう。また記憶されている範囲では、近い過去に伐採や植林などで島全体の植生が一変したという事実はないという。

一二世紀前半の蝟島の植生が現状と類似しておれば、そこから短い刺毛をびつしりと生やしたハリネズミの姿を連想することは納得できる。蝟島の山々は稜線が比較的滑らかな曲線を描くので、この点もハリネズミの背を想起させる部分であろう。むしろ数本の岬が不規則に突出する西・北側の海岸線を、短い刺毛が毛先をそろえて密生するハリネズミの背

にたとえるほうが難があるようにおもわれる。もとよりこれは筆者の主観にすぎない。両説が併存したのかもしれないし、高麗に伝わる地名由来と宋の船員たちの由来解釈に誤差が生じていたのかもしれない。ただいずれにせよ、苦苦苦の植生に関する徐兢の記述は、当時の蜆島の実情とも符合する可能性が考えられる。

次に注目されるのは、徐兢一行が苦苦苦に到着した際、島民が水を提供し、穀物と交換したということである。高麗史料で蜆島が人間活動の場として現れるのは、一二三〇年に同島に流配された李奎報の記録が確実な初見であり（関係史料では蜆島と記される）、その際、彼は、蜆島を「烟火の地」、すなわち人が生活を営む地と詠っている。^⑩ 高麗前期にはすでに同様な状況であったとみてよいとおもう。

蜆島が浮かぶ七山灘は、全羅道南部沿岸の多島海の北方から蜆島周辺にかけて広がる比較的島嶼の少ないひらけた水域である。かつてイシモチ等の好漁場として知られ、蜆島には少なくとも朝鮮時代より波市（漁期にのみ島嶼に発生する漁獲物の集散市場）がひらかれた。^⑪ 民俗学者の徐鍾源は、七山灘のなかでも蜆島に波市が成立した理由のひとつとして豊富な水資源をあげている。^⑫ すなわち七山灘は広大な好漁場だが、島嶼も少なく、海上における給水ポイントが不足する。そうしたなかで例外的な場所が蜆島であり、ここに船舶が集う好条件が存在するといのである。かつて波市がたつたパジャングム斗장구と雉島里の集落には、ふるい共同井戸がいまも残る。

このように七山灘での船舶の給水地という点も、苦苦苦を蜆島に比定する際に有利な材料となる。臨時に寄泊した船舶に対して住民が水を提供することは決して特殊な現象ではないが、一一三三年における苦苦苦住民の行動は、七山灘における給水地としての蜆島の役割が、この時代すでに機能していたことを示すものかもしれない。以上のような符合からも苦苦苦は蜆島に比定できるとおもうが、ここで注意したいのは、このときの宋使船の寄泊は、逆風にともなう予定外の行動であり、それも一泊したにすぎないということである。突然姿をあらわし

た外国船に対し、島民がただちに水を提供して穀物と交換したことは、他の記録にはまったく残らないものの、当時頻繁に行き交ったであろう商船をふくむ宋船^⑬と苦苦苦住民とのあいだで、しばしば同様な接触が行われていたことを意味するのではないだろうか。『高麗図経』卷三三・舟楫・供水によると、大洋を横断してきた宋船に対し、高麗人たちは飲料水の不足をみこして大甕に水を入れ、舟を叩きながら出迎えて茶や米と交換したという。このように明白な商業的意図のもとで物々交換が行われた場所については明記されていないが、少なくとも蜆島がその現場であった公算は大きいとおもわれる。あるいはその他の停泊地でも同様な光景がくりひろげられたのではないだろうか。

なお蜆島での錨泊地について確かなことはわからない。現在本土との連絡船の発着港は北端のパジャングムにあるが、これは現代に整備されたものである。朝鮮後期の蜆島鎮の船だまりは、鎮の官衙がおかれた北岸の鎮里の集落からやや西側、龍頭（용머리）の岬と井金島が内湾を形成し、すぐ沖合に食島を控えた水域におかれている^⑭。同じ場所が一九一八年の陸地測量部五万分一地形図「蜆島」でも錨地と表示され、近代の水路誌では適度な水深があつて南風・西風を避けるのによいとされる^⑮。徐兢一行の乗船は喫水の深い大型航洋船で、船体の長さ約三〇mの客舟六隻と、さらにひとまわり巨大な神舟二隻からなる^⑯。これら八隻の船団の停泊地としてはここが有力候補になるだろう。

少なくとも島の南岸は海岸線が単調で、候補地にはなりにくいとおもわれる。中心集落の雉島里はかつて波市が栄えたところだが、それも一九二〇・三〇年代のことであり、やがて漁船の大型化とともに集落の前面に広がる干出沙堆が障碍となつて衰退にむかったという^⑰。また近現代の水路誌が蜆島東方の水域について水深の浅さと暗礁・干出岩の多さを指摘し、大型船舶の航行を戒めていることも注意される^⑱。

ところで祁慶富は、苦苦苦を前出の食島に比定し、竹島を蝸島本島にあてている。¹⁹⁾ しかし高麗前期に蝸島本島は竹島と呼ばれ、属島である食島が蝸島と呼ばれたが、朝鮮時代までに前者が後者にかわって蝸島と呼ばれるようになったとの理屈は、あまりに突飛なうえ具体的証拠もなく、ただちに首肯はできない。そもそも徐兢一行は帰路の八月八日に東北の順風にのって苦苦苦を通過した後、夜に入ってから航海を続け、翌朝に竹島を通過した。²⁰⁾ しかし食島と蝸島は1kmほどに近接しており、前者から後者までの移動にこれほど時間を要するはずがない。祁慶富の説は不当であろう。

三 竹島

続いて徐兢一行が蝸島到着の前日に寄泊した竹島に話を進めよう。『高麗図経』卷三六・海道・竹島には次のように記されている。

是日酉後、舟至竹島拋泊。其山数重、林木翠茂。其上亦有居民、民亦有長。山前有白石焦数百塊。大小不等、宛如堆玉。使者回程至此、適值中秋。月出夜静、水平明霞、映带斜光千丈、山島林壑、舟楫器物、尽作金色。人人起舞弄影、酌酒吹笛。心目欣快、不知前有海洋之隔也。

(この日の酉後、船は竹島に到達して停泊した。その島は地形が数重に重なり、林木が青々と茂っている。その上にも住民がおり、住民のなかには長もいる。島の前には白石の岩礁が数百塊ある。小さきまぎまで、あたかも盛り上がった玉のようである。使者の帰路、ここに到着したところ、おりしも中秋であった。月が出て夜は静まりかえり、海は波平らかで明るく霞んでいた。斜めにさしこむ月光が千丈にわたって映え、山

島と林谷、船と器物はみな金色に染まった。人々が舞いはじめてその影を楽しみ、酒を飲んで笛を吹きならした。心にも目にも喜ばしく、目の前に海があつて本国から遠く隔たつてゐることを忘れるおもいだつた。

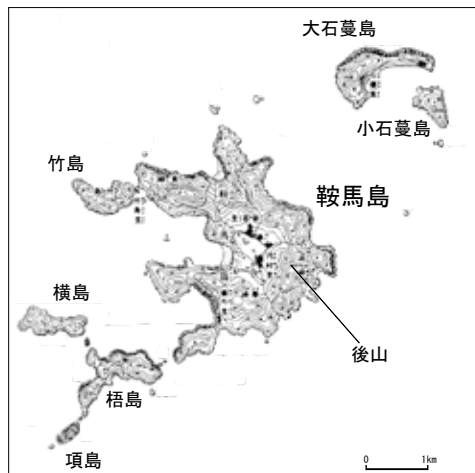
この竹島については、蛸島の東南方に位置する本土沿岸の茁浦湾（熊淵^{コウ}吾^コ全湾）内にうかぶ竹島に比定する説がある。茁浦湾の竹島といつても、湾央部に位置する竹島と、湾口の南部に並ぶ大竹島・小竹島があるが、この見解の問題点についてはすでに前稿で論じているので、²¹⁾ここでは要点のみ述べておこう。

まず茁浦湾の大半は広大な干出沙泥堆が占めてゐる。湾央の竹島はその直中にあり、湾口の大・小竹島もその西端に位置する。ゆえに、これらの島々の周辺は喫水の深い八隻の大型航洋船の停泊に適さない。また上掲史料にみえるように、徐兢のみた竹島は地勢が数重に重なりといひ、さらに前掲の苦苦苦条には苦苦苦が竹島と相似ると記載されてゐる。すなわち竹島は、周囲三六kmで標高二〇〇m前後の山稜が北東—南西方向に列なり、西・北部に複雑な海岸線を有する蛸島にも似た島である。しかるに茁浦湾内の竹島はいずれも周囲一〜二km程度の円形の小島であり、単調・平板な台地をなすにすぎない。このように茁浦湾の竹島には蛸島との地勢上の共通性がまったくない。

そこで竹島は蛸島より南側にあつてこれと類似した島であり、地勢が重畳としてゐること。六月五日には夜間竹島に停泊した徐兢一行が、出航後、朝のうちに蛸島まで到達したこと、竹島は蛸島からあまり遠く離れていないこと。²²⁾かつ徐兢が竹島につづく經由地として苦苦苦を記すことから、両島のあいだにはめだつた陸標が他に存在しない可能性が考えられること。以上の条件を勘案すると、竹島の候補地としては蛸島の南西約三〇kmの位置にある鞍馬島をあげることができよう（図版5）。

三〇kmという距離はやや離れすぎているように感じられるかもしれないが、両島はたがいに目視できる位置に

図版 5



①鞍馬島の地勢

(陸地測量部五万分一地形図「松耳嶋」(1917年)「鞍馬嶋」「大飛雄嶋」(1918年)にもとづき作成)



②南東からみた鞍馬島 (2008.7.26)

ある。そして、このときの宋使船は順調ならば平均時速一〇km前後のペースで航走できたと思われる²³、前述のごとく主に潮流にたよった航走でも、蛸島く古群山群島間の約二〇kmを朝のうちに移動できた。六月五日の航海は途中から風に阻まれたものの、出航時に関しては不利な状況が記されておらず、高速とは限らないまでも、ある程度の速度を得たとおもわれる。また朝方に航行したのであれば、翌六日と同様に東北向の漲潮流が発生する時間帯であるから、鞍馬島から東北向の蛸島にむかうには船足を速める好条件となる。

鞍馬島は周囲三五km²⁴で、標高百数十mの山稜が鋸歯状に列をなす。海岸は東側が比較的単調であるのに対し、西側は四本の岬が突出し、これに梧島・項島・横島・竹島などの属島が隣接する複雑な地勢である。蛸島よりひとまわり小さく、蛸島の山稜の列なりが直線的であるのに対し、東側にややはりだすように配列しているが、垂直方向・水平方向のいずれからみても、まずはよく似かよった地勢といえる。まさしく山稜が幾重にか列なるのだが、あるいは附近に点在する属島をふくめた全体的な景観としてそのようにとらえられるかもしれない。いずれにせよ、地勢や立地条件からみて、徐兢のいう竹島は鞍馬島に比定して問題ないものとおもわれる。

ところで鞍馬島の属島のひとつに西岸の鞍馬港の湾口に浮かぶその名も「竹島」（以下混同をさけるため本島に関しては「」を附す）がある。徐兢のいう竹島は高麗での島名なのか、宋の船乗りが独自に用いた呼称なのか確認できず²⁵、「竹島」との関連性も不明だが、興味深い符合である。もっとも「竹島」自体は何ら複雑な地形ではないので、徐兢の描写はあくまで主島である鞍馬島一帯の全体的な景観に関するものとみななくてはならないが、仮に相互に関連性があるとすれば、鞍馬島の旧称が属島に残った可能性や、徐兢が属島の名を主島に対して用いている可能性が考えられよう。

竹島という名称からは植物のタケとの関連性が連想されるが、少なくとも「竹島」の名はタケが多いことに由

来するという。⁽²⁶⁾ 一方、鞍馬島については、筆者が二〇〇八年七月二五・二六日に現地をたずねた際、大きくめだつほどではないがところどころにタケの群落を確認した。ただし生活の場となる島の西部を中心に多くの面積が牧地と農地に利用されているため、過去の植生を類推するのは難しい。一九三六年の記録によると、当時本島には火田（焼畑）が多かつたらしい。⁽²⁷⁾ また『朝鮮太宗実録』卷三三・一七年（一四一七）正月戊申と同卷三四・同年九月丁巳には「安馬島」における馬の繁殖と牧地の設定に関する議論がみえ、『朝鮮世宗実録』地理志・全羅道・靈光郡には「安馬島」が牧場として記載される。高麗時代の同島については記録が残っておらず、当時の島名も不明だが、上記のような後代の土地利用の結果、鞍馬島の植生は現在までに大きく変化した可能性がある。そこで、ほとんど接するように隣りあう「竹島」に島名の由来となるほどタケが繁茂しているのであれば（筆者が目睹した範囲ではシノダケに似た径の細いタケの群落がみられる）、かつて鞍馬島にもより広範にタケが生育し、そこから竹島という呼称が生まれた可能性は、必ずしも排除できないようにおもふ。

また徐兢は、竹島沿岸に大小の白石の岩礁があり、盛りあがつた玉のようだと述べる。鞍馬島の沿岸はほとんどが岩礁で囲まれているが、表面の質感が比較的滑らかな印象をあたえる灰白色、乳白色、黄白色のものが多く、それら大小の岩塊が群集ないし凝集したようにみえるところもある（図版6）。あるいはこうした海岸部の地形・地質を描写したものであろうか。

徐兢一行が鞍馬島に停泊したとすると、錨泊地としては、深い入江をなし「竹島」がその入口をふさぐ現在の鞍馬港内が相応しいだろう。近現代の水路誌もここを好錨地とする。⁽²⁸⁾ 小型船は他の入江も利用可能というが、逆にいえば大型船にはここが最適ということである。徐兢は竹島に住民がいることを記しており、実際に目撃した公算が大きい。鞍馬島の集落地はちょうどこの湾の奥に位置する。なお二〇世紀前半の水路誌では「竹島」の



図版 6 鞍馬島の海岸 (2008.7.26)

東端とむかいあう鞍馬島の海岸に、周年かれず飲用に適した湧水があることを記す。⁽²⁹⁾これは現在も利用されているモクセム⁽³⁰⁾말샘という泉である。徐兢との関わりを指摘できるわけではないが、錨泊地として有利な条件ではある。

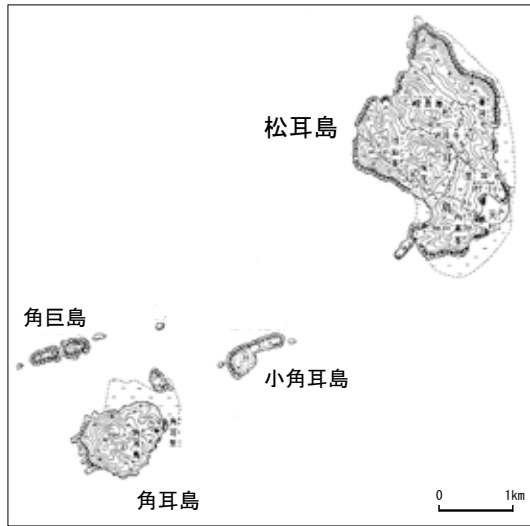
前近代史料で鞍馬島が航路上の要地として注目されることはなく、漁撈活動以外では管見で一五五九年に「倭船」一七隻が来泊したという事実がみられる程度である。⁽³¹⁾しかし徐兢一行は往路のみならず、前述のごとく復路でも竹島を経由している。しかもこのときは風向きにめぐまれず、八月八日に苦苦苦を通過した後、翌朝に竹島を通過し、辰巳刻には黒山を視界におさめる位置まで進んだが、逆風にふきもどされ、いったん群山島までひきかえしている。その後一六日に出発すると、夜になって再び竹島に到着し、風まちのため二日間にあたって停泊している。このことは、麗宋間南方航路における竹島経由ルート of 的常性を示すものであろう。

これに関連して注目されるのは鞍馬島の堂祭神話である。伝承によると、かつて島の老女の夢に唐の將軍が現れて来島を告げ、自らを山上に祀ることを求めた。そこで村人が海岸にゆくと、お告げどおりに櫃が漂着しており、なかから髪の毛、中国の銭貨が入った財布、三体の鉄の馬、衣服、そして祭祀の次第を記した書物が出てきた。そこで村人は鉄馬を祭堂に祀るようになった³³⁾という。

この祭堂は島の中央にそびえる後山^{トイッサン}にあり、実際に三体の鉄製馬像（現在は逸失）が祀られてきたという。こうした信仰対象としての鉄馬は西海沿岸の諸処で確認され、海洋・航海にまつわる祈りの具として注目される³³⁾。それが鞍馬島にも存在するわけだが、いまのところ他所では未確認の特徴として、中国の武将のかたし³³⁾ろとして中国銭とともに海岸に打ち上げられた櫃から登場し、中国からの漂着が示唆されるところが興味深い。もっとも伝承の成立時期は不明であるし、朝鮮の神話には新羅の脱解尼師今や金官加耶の首露王妃の誕生譚³⁴⁾をはじめ海の彼方から聖者がやってくるというモチーフがしばしばみられるので、ここでいう中国も海のむこうの聖者や神の出身地を象徴する符号にすぎないかもしれない。しかし一方では、現実における海を通じた本島と中国のつながりを下敷きしている可能性も考えられよう。むろん仮にそうだとしても淵源が高麗時代にさかのぼるとは限らないが、朝鮮半島をめぐる海域交流の歴史のなか、本島には意外なプレゼンスがあったかもしれないのである。

なお蛸島の南方にある主要島としては、鞍馬島の南東一〇kmの位置に松耳島もある（図版7）。しかし、海岸線は出入りが少なく、山並みも鞍馬島や蛸島のように一線上には並ばず、加えて垂直方向の起伏にとぼしいので、遠景では島全体が台地状にみえる。地形として蛸島に類似しているのはやはり鞍馬島である。また松耳島の周囲は北側を除いて水深がきわめて浅く³⁵⁾、徐兢一行の八隻の大型航洋船が風波をさけるのに充分な入江がない。風ま

図版 7



①松耳島と角耳島

(陸地測量部五万分一地形図「松耳嶋」(1917年)にもとづき作成)



②西からみた松耳島 (2008.7.26)

ち港・退避港として利用するには、鞍馬島と比べてはるかに条件が劣る。以上の点から、筆者は竹島を松耳島に比定する考えはとらない。

四 月嶼・闌山島・白衣島・跪苦

本節では前節から時間をさかのぼり、徐兢が六月三日夕刻に黒山（大黒山島）を通過した後、夜半までに通過した月嶼・闌山島・白衣島・跪苦の四島を検討する。まず『高麗図経』卷三五・海道におさめられた各島の条文を掲載順に提示する。

月嶼二、距黒山甚遠。前曰大月嶼、回抱如月。旧伝上有養源寺。後曰小月嶼、対峙如門、可以通小舟行。

（月嶼二つは黒山から大変離れている。前のものは大月嶼といい、月のように抱きめぐっている。古いい伝えによると、島の上には養源寺があるという。後ろのものは小月嶼といい、門のように〔大月嶼と〕対峙しており、小舟を利用して行くことができる）

闌山島、又曰天仙島。其山高峻、遠望壁立。前二小焦、如亀鰲之状。

（闌山島は天仙島ともいう。その山は高峻で、遠望したところ壁のように聳えている。前の二つの小礁は亀のような形である）

白衣島、三山相連、前有小焦附之。偃檜積蘇、蒼潤可愛。亦曰白甲苦。

（白衣島は三島が相連なり、その前には小礁が付属している。低く伏したビヤクシンと密生した芝草が青々としてみずみずしく、すばらしい。白甲苦ともいう）

跪苦、在白衣島之東北。其山特大於衆苦、數山相連。碎焦環遶、不可勝數。夜潮衝激、雪濤奔薄。月落夜昏、而濺沫之明、如火熾也。

（跪苦は白衣島の東北にある。その島は周囲の多くの島よりとりわけ大きく、數山が相連なっている。割れた岩礁が数え切れないほどとりまいていて、夜の潮が激しくぶつかり合い、白く泡立つ波が激しく迫った。月が沈んで闇夜であったが、火がおこったかのように飛沫が明るかった）

はじめに、徐兢が黒山に続いて通過した月嶼について検討しよう。本島は黒山からかなり離れており、大月嶼と小月嶼が小舟で行き来できる距離で門のように対峙しているという。大月嶼は月が抱きめぐるような地形だというが、これは三日月状に湾曲した地形をいうのであろう。大月嶼と対をなす小月嶼も同様な地形だったと推測される。

本島について王文楚は、『新增東國輿地勝覽』卷三五・全羅道・羅州牧・山川にみえる半月島に比定し、現在の前・後曾島であるとする⁽³⁶⁾。しかし前稿で指摘したように、半月島は前・後曾島のことではなく、現在も多島海内に存在する同名の島である⁽³⁷⁾。その半月島も三日月型の地形ではなく、これを月嶼に比定するには無理がある。

そもそも半月島を経由したのであれば、徐兢一行は、大小多数の島嶼や岩礁・暗礁が密集して水深も浅く、大きな潮汐といりくんだ地形が生みだす速く複雑な潮流も懸念される多島海のただなかに船を進めていったことになる。この場合、鞍馬島・蟬島方面にむかうルートとしては東に遠回りすることになる。徐兢らは三日申後（一六時台）に黒山を通過した後、翌日酉後（一八時台）に竹島（鞍馬島）に到達したが、大黒山島―半月島―鞍馬島をそれぞれ直線でむすんだ距離は約一三〇kmであるから、少なくとも半日に六〇kmを進む速度、たったことになり、しかし島嶼などの障礙物をさけながら船を進めた場合、実際の距離は上記の数値を大きく上回るはずであり、

速度も朝鮮時代の漕運船（王都への税糧輸送船）の半日あたり六六kmという最速例^{③⑧}と同等か、それ以上とみつめることができる。しかも後述するように、宋使船はこの夜、夜半頃から朝までは落潮流や弱風のためほとんど前に進めない状態であり、その後も風が弱いなかで十分な速度を出せなかったらしい。とすれば、六月三日の夜半前に黒山から月嶼をへて跪苦を通過するまでは、いつその高速航行だったことになる。

前述のごとく宋使船は好条件下では平均時速一〇km前後で航走できたので、速度そのものは必ずしも異とするにあたらないが、それでもかなりの高速には違いない。そのような航海が障物物のとりわけ多い多島海において、夜間航行を含め、喫水の深い大型航洋船が八隻の船団を組んだ状態で可能であったとは、にわかに信じがたい。

一方、王文楚が半月島と誤認した前・後曾島にしても、三日月状の地形はみいだしたい。朝鮮時代の船舶は曾島とその北方に連なる沙玉島・水島の附近を通過して七山灘と多島海を往来したので、航路としては相応しいかにもみえる。しかしそのような観点で前・後曾島を月嶼にあてはめると、この後に続く各島、すなわち壁のよう^{（補註）}にそびえ亀のような二つの岩礁が附属する闌山島、三島が並列する白衣島、その東北に位置する大島である跪苦に相当する島嶼をみいだせなくなってしまう。

ここで徐兢の記述にたちかえると、彼は黒山から月嶼までの航程に関して途中に他の島嶼があるとは言及していない。徐兢が通過した島を漏らさず記録したという絶対の保証はないが、月嶼にさきだち多島海の島嶼密集エリアを通過したのであれば、そのことにまったく触れないとおもえない。このことは月嶼を多島海のただなかの半月島に比定したいという点とも合致する。無理のない移動距離と速度、および夜間航行における危険回避という点から、やはり徐兢一行は多島海内に遠回りせず、その外側の水域を北上したのであり、月嶼もそのエリアにあると考えるべきだろう。

そこで当該水域に三日月状の島が並んでいる個所を検索すると、大黒山島から東北に六〇kmほど進んだ位置にかぶ大許沙島と小許沙島の存在が注意される(図版8)。周辺の島々とあわせて図示した図版9(以下、本節で言及する各島の地勢については本図を参照されたい)をみてわかるように、両島は鎌型をした小島であり、東南部の海岸線は丘陵の斜面が深く弧を描き、まさしく三日月状の地形をしている。

現在両島は無人島となっている。一見居住に適した島とはおもえないが、以前には住民もおり、一九三六年の民俗調査記も残されている。³⁹⁾ただそれでも養源寺なる寺院までがあったとはにわかに信じがたいが、これは一二三年の時点ですでに「旧伝」であり、はじめから信憑性に問題があるのかもしれない。

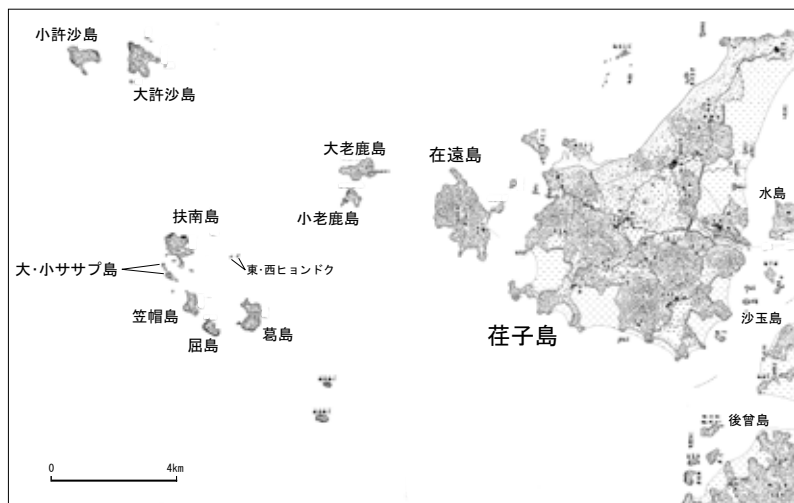
さて、月嶼を大・小許沙島に比定できるならば、続く闌山島、白衣島、跪苔は、島名の由来や現在の島名とのつながりは不明ながら、次のように考えられよう。

まず、壁のように高くそびえるという闌山島は、大・小許沙島の南南東約5kmの位置にある扶南島に相当しよう(図版10)。本島は北側から西側にかけて切り立った断崖絶壁をなし、高所では一〇〇mをこえる。また闌山島には亀のような二つの附属礁があるというが、扶南島の西南には、まさしく水面に浮かぶ亀のような形をした大ササプ사슴島と小ササプ島がある(図版11)。

つぎに、三山が相連なるという白衣島は、扶南島の南から南東にかけて並ぶ笠帽島・屈島・葛島に比定したい(図版12)。島の前には「小焦」が付随するというが、これは三島の海岸付近の岩礁や、あるいは北側にある東ヒョン드ク현덕・西ヒョン드クという名の岩礁に相当するとおもう。徐兢は白衣島について、低く伏すように生えた「檜」(ビャクシン)と芝草の繁茂を指摘している。筆者が二〇〇八年一月二四日にこの水域で現地調査を行った際、笠帽島・屈島・葛島には上陸しなかったが、草地が多いことは望見できた。そして扶南島ではビャクシン



図版 8 南東からみた大・小許沙島 (2008.11.24)



図版 9 苴子島西方の島嶼群

(陸地測量部五万分一地形図「扶南群島」(1917年)「智嶋」(1918年)にもとづき作成)



図版10 北西からみた扶南島 (2008.11.24)



図版11 南東からみた大・小ササプ島 (2008.11.24)



図版12 北東からみた笠帽島・屈島・葛島 (2008.11.24)

※笠帽島（右端）の前に東・西ヒョンドクが重なっている。

の類、いわゆる香木（ヒャンナム향나무）の一種が地を
はうように繁茂しているのをみた（図版13）。一九三六年
の大許沙島の民俗調査記にも「真柏（ジャクシン——引
用者註）が自生してゐる」と記されるので、このあたり
の島嶼の特徴なのであろう。近傍の上記三島も同様な状
況であつて、徐兢の記述はそれを指しているという可能
性がある。もつとも、このとき徐兢は海上を航行中であつ
たから、島上の灌木の種類を具体的に識別できたとは考
えにくい。船乗りからの伝聞を実景に重ねて記したので
あろうか。

最後に跪苦であるが、白衣島の東北にあり、他の島々よ
りひときわ大きく、数島が連なっているという。白衣島
の比定に問題がなければ、笠帽島・屈島・葛島の東北に
は在遠島がそびえ、その背後には荏子島の山々がみえか
くれし、手前には大・小老鹿島が浮かんでいる（図版14）。
他の島々よりとりわけ大きいという点は、標高二四四m
の顕著な頂きをもつ在遠島によくあてはまるが、数島が
相連なるとされることから、荏子島の山稜や大・小老鹿



図版13 扶南島に自生するハンナム (2008.11.24)



図版14 扶南島からみた在遠島と大・小老鹿島 (2008.11.24)



図版15 在遠島の海岸 (2008.11.24)

島を含めた島嶼群としてとらえるべきかもしれない。割れた岩礁がとりまいているという記述も、在遠島や大・小老鹿島の海岸線の描写として不自然な点はない（図版15）。徐兢一行が跪苦附近を通過した際のこととして、潮がぶつかりあい波だつ様子が描かれている。在遠島周辺では強潮時に三ノット前後もの潮流が発生するが、大・小老鹿島との間の在遠西水道ではとりわけ強い¹¹。筆者も二〇〇八年一月二四日に潮が激しく波立ちつつ流れるなか、この水道を小船で通過した。徐兢のみた光景もあるいは同様なものだったのであろうか。

四島の比定案は以上のとおりだが、これらの島々は一線上に規則的に並んでいるわけではないので、徐兢一行の航跡を具体的に説明する必要があるだろう。これについては次のように考えると整合性がとれるとおもう。すなわち徐兢一行は、黒山通過後、北東向に進み、西寄りの方角から大・小許沙島と扶南群島のあいだの水域に入した。そして左舷側に大・小許沙島南岸の三日月状の海岸線と、右舷側に扶南島西・北岸の断崖をあいっいで

望み、直後に扶南島の南東に列なる笠帽島・屈島・葛島を北方から望見する。それから在遠島附近にいたったのである。

大黒山島から荏子島西方の島嶼群までは六〇kmほどの距離だが、一行はこの日未後（一四時台）以降は便風を得ている（『高麗図経』卷三五・海道・白山）。申後（一六時台）に大黒山島を通過した後も時速一〇km前後の快速を維持したとすれば、六時間前後ののち、すなわち二二時前後には荏子島西方に到達できる。一行はその日の夜半頃には、跪苦のさきの春草苦附近に到達している（後述）、月嶼から跪苦にいたる区間はせいぜい二時間前後の短時間で通過したと考えられる。

実際、大・小許沙島から在遠島までの距離は一〇kmほどである。しかも後述のごとく、このあと一行は夜半すぎに落潮を迎えているので、この水域を通過した夜半前は、逆に北向から東北向の漲潮流が発生する時間帯である（徐兢のいう激しい潮流とはこれであろう）。くわえて、このときなお順風だったとすると、この水域を東寄りから北寄りの方向に進んでいたとみられる徐兢一行の船足は、相当に速かつたはずである。月嶼から跪苦にいたる航程について、徐兢は「海道」の叙述スタイルとしては例外的に、時間の経過を明記していない。時系列にそって記事が配列されていることは間違いないとおもわれるが、徐兢一行がこれらの島々を夜半前のごく短時間のうちに立て続けに通過していったことが関係しているのではないだろうか。⁽¹³⁾

五 春草苦・檳榔焦・菩薩苦

跪苦を通過した後、徐兢一行は春草苦・檳榔焦へと船を進め、翌四日には菩薩苦をへて竹島に到達する。まず

『高麗図経』巻三六・海道の春草苦と檳榔焦の各条をみてみよう。

春草苦、又在跪苦之外。舟人呼為外嶼。其上皆松檜之属、望之鬱然。夜分風静、舟行益鈍。

(また春草苦は跪苦の外にある。船乗りは外嶼と呼ぶ。その上〔に生えているの〕はみなマツやビャクシンの類であり、望見したところ鬱蒼としている。夜半に風が静まり、船足がますますにぶった)

檳榔焦、以形似得名。大抵海中之焦、遠望多作此状。唯春草苦相近者、舟人謂之檳榔焦。夜深潮落。舟随水退、幾復入洋。举舟恐懼、亟鳴櫓、以助其勢。黎明尚在春草苦。四日乙酉。天日晴霽、風静浪平。俯視水色、澄碧如鑑、可以見底。復有海魚数百。其大数丈、随舟往来。夷猶鼓鬣。洋洋自適、殊不顧有舟楫過也。

(檳榔焦は形状が似ているのでこのように名付けられた。およそ海中の岩礁は遠望すれば多くの場合このような形状をなす。ただ春草苦に近いものだけは船乗りが檳榔焦とよぶ。夜が深まって潮が落ちた。船は潮水にしたがって後退し、再び外洋に入りそうになった。船をあげて恐れおののき、急いで櫓を動かして船足を助けた。黎明になってもまだ春草苦のところにいた。四日乙酉。太陽があらわれて晴れ渡り、風は静かで波は穏やかであった。のぞきこんで海水の色をみたところ、鏡のように澄んだ碧色で、海底をみることでできた。また数百の海魚がいた。その大きさは数丈であり、船について行き来していた。ゆつくりと鰭を動かしている。ゆつたりと気ままであり、船が通過することを特に気にしていなかった)

両記事によると、春草苦と檳榔焦はたがいに近い位置にあるという。夜半頃には春草苦に到達したようだが、ここで風が弱まって船足がにぶり、さらに落潮が重なったため、一行は翌朝まで附近で足踏み状態になる。

春草苦の位置は跪苦の外と説明されているが、跪苦よりも外洋に位置するという意味であろう。しかも宋の船乗りがこれを外嶼と呼んだことからすると、跪苦との相対的な位置関係にとどまらず、周辺島嶼のなかでもつ

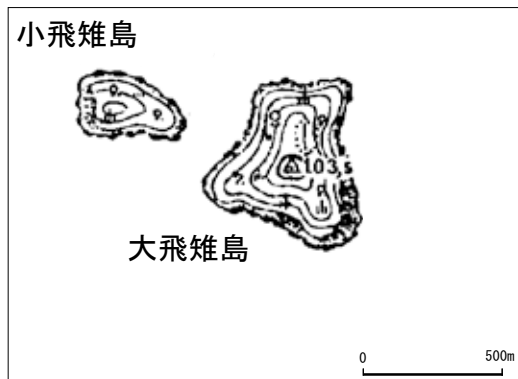
とも外洋に近い位置にあることが考えられる。このことは、一行が檳榔焦附近で落潮流に見舞われた際、あやうく「洋」に引き戻されそうになったということからも確認される。「洋」は単に岸边や港湾に対して海上を意味する語でもあるが、ここでは宋使船がすでに航海中であるから、陸地から離れた水域の謂にとるべきである。徐兢はその際の人々の恐怖心を強調しているが、これは檳榔焦や春草苦の外側にはもはや陸地が存在せず、いったん引き離されると陸標を見失う恐れがあったことを示唆しよう。

そこで在遠島から鞍馬島にいたる水域において、もつとも外洋近くにあり、複数の島が接近しているところを検索すると、大許沙島の北方約七kmに位置する大飛雉島と小飛雉島をあげることができる(図版16)。檳榔焦は文字どおりヤシ科の高木である檳榔(学名 *Area catechu*) のような形であるというが、上記の二島のうち東側の大飛雉島は中心部から三方向に岬がのびた地形をしている。これは幹頂から葉柄が放射状にたれる檳榔等のヤシ類に形容することができ、檳榔焦はこれに相当しよう。そうすると必然的に西側の小飛雉島が春草苦に相当することになる。

ただ徐兢によると、春草苦はマツやビャクシンの類が生えて鬱蒼とした様子⁽¹⁴⁾の島だったという。これに対して近代の水路誌では、大・小飛雉島の植生について雑草が生えている程度としている。しかし植生はさまざまな原因により変化し得る要素でもあるし、徐兢は闇夜のなかで海上より望見した印象を語っているだけである。詳細を直接視認したわけではなく、船員からの伝聞などを根拠にしているのであろう。いまのところ春草苦の植生の問題は決定的な矛盾にはならないものとみておきたい。

なお檳榔焦附近で朝を迎えた後も風は依然として弱く、一行は速度をあげられなかったが、こうしたなかで彼らは数百頭で群泳する体長数丈の「海魚」を目撃したという。体長が正確ならば六mから一〇m台にもなるが、

図版16



①大飛雉島と小飛雉島

(陸地測量部五万分一地形図「大飛雉嶋」(1918年) にもとづき作成)



②南から遠望した大・小飛雉島 (2008.11.24)

船上の観察者が水中の物体をみた場合、光の屈折による錯覚もあつて大きさを過剰にみつもることもあり得る。実際には数mにすぎなかつた可能性もあるだろう。数百頭という群れの規模も、実際には数十頭程度だつたかも知れない。しかしいづれにせよ、高い群集性をもつ大型生物にはちがいない。その限りではアカシユモクザメ(朝鮮名ホンサルクイサンオ홍살귀상어、学名 *Sphyrna lewini*) などの一部の大型サメ類も想定できるが、しかし徐兢のみた生物は船につきまとうような行動をとり、警戒心を示さなかつた(人間の目からそのようにみえた)という点が注意される。こうした習性は一部のクジラ類について知られるところであり、ここである「海魚」もその一種である可能性が高いとおもう。

朝鮮半島沿海のクジラ類に関する研究蓄積は浅く、今後新知見が増えていくことが予想されるが、①これまでに西海の、特に南部海域で確認され、②体長が丈余(三m以上)に達し、③数十頭以上の群れを形成することがあり、④船首波にのつたり船舶に関心を示して接近したりする習性をもつものをあげると、もつとも適合的なものとして、体長三・八m(最大——以下同じ)で数百頭規模の群れをつくることもあるバンドウイルカ(朝鮮名クンドルゴレ큰돌고래、学名 *Tursiops truncatus*) をあげることができる。また同じく体長三・八mのハナゴンドウ(朝鮮名クンモ리돌고레큰머리돌고래、学名 *Grampus griseus*) も、数百頭規模の群れを形成することがあり、まれにはあるが船舶に近づいたり船首波に乗ったりするケースがあるという。最近忠清南道でストランディングが報告されたコビレゴンドウ⁽¹⁶⁾(朝鮮名トウルセゴ레言되고래、学名 *Globicephala macrorhynchus*) は体長七mに達し、数十頭以上の群れを形成することがあり、船舶に対してスパイホッピング⁽¹⁷⁾を行うことが知られている。シャチ(朝鮮名보름고래、学名 *Orcinus orca*) は体長九m、ときに数十頭の群れを形成し、船舶に好奇心を示すこともあるという。ただし西海では近年はじめて確認された珍しい種である⁽¹⁸⁾。体長二m台のものを含める

と、マイルカ（朝鮮名チャムドルゴレ찰돌고래、学名 *Delphinus delphis*⁽⁴⁹⁾）やカマイルカ（朝鮮名ナツトルゴ레날돌고래、学名 *Lagenorhynchus obliquidens*）など、候補はさらに増える。

現在のところこれ以上の種の特定は不可能である。こうしたクジラ類は複数種で混群を形成するものもあるの
で、徐兢のみた生物群を一種類に限定すること自体、無意味である可能性もある。ただ大・小飛雉島の東北二五
kmにある鞍馬島にはコレ고래（クジラ類）にまつわる地名が残されており、その周辺海域でそれらの棲息・回遊
がみられたことがうかがわれる。そして上記の種には主として沖合から外洋にかけて棲息するものが多い（バン
ドウイルカは特に大きな群れを形成する場合）。さらに徐兢はこのとき海水の透明度が高かったことを記してい
る。水質はときどきで変化し得る要素ではあるが、一般論として干潟の発達した全羅道の海岸近くの浅海では濁
度が高い。これらのことも、宋使船が外洋に近い水域を航行していた蓋然性を高めてくれよう。

最後に、徐兢一行が竹島到着の直前に通過した菩薩苦について検討しよう。『高麗図経』卷三五・海道の本条
には次のように記されている。

是日午後、過菩薩苦。麗人謂、其上曾有顯異、因以名之。申後風靜、随潮寸進。

（この日の午後、菩薩苦を通過した。高麗人がいうには、その上でかつてめだつた異変があり、これに因ん
で名付けたとのことである。申後、風が静まり潮流にしたがって少しずつ進んだ）

六月四日の午後（一二時台）、一行は菩薩苦を通過した。その島ではかつて特異な現象がみられたので高麗人
がこのように名付けたという。大・小飛雉島から鞍馬島まで直線でむすんだ場合、その間には鞍馬島の附属島が
あるのだが、一行が竹島に到着したのは菩薩苦を通過してから約六時間もすぎた酉後（一八時台）であつた。
風が弱く漸進するだけだったとはいえ、菩薩苦を鞍馬島の附属島に比定するのは無理がある。



図版17 北からみた角耳島（中央）とその属島（2008.7.26）

だが東寄りのコースをとると、東方に上・下落月島、角耳島とその附属島、および松耳島を望みながら進むことになる。菩薩はそのいずれかに比定できるとおもうが、このうち落月島は規模も小さく、航路からのもとも西方・南方に離れているので、ひとまず除外してよからう。そこで問題は角耳島（図版7①・17）と松耳島のいずれであるのだが、朝鮮史料において菩薩やこれに類した島名をこの水域に確認することはできず、現状では判断しがたい。島の規模からいえば松耳島が重視されるが、西方からは角耳島のほうが手前にみえる。両島の西方には広大な角耳沙堆がひろがっており、徐兢一行が通過した際にもこれらの島々にあまり近づけなかった可能性が高いので、あるいは遠景で、両島がひとかたまりの島嶼群にみえたかもしれない。

島名の由来となる菩薩苦の「顕異」については具体的な内容が伝わっていない。しかし徐兢は、航海途上で船乗りたちが「蛤窟龍祠」を祀った際におきた「神化」や、帰国時に遭難の危機を救った「福州演嶼神」の神異についても「顕異」と述べている（『高麗図経』巻一七・祠宇・蛤窟龍祠、同巻三九・海道・礼

成港)。菩薩苦の場合も、「顕異」に対して高麗人が「菩薩」という神仏を意識したことからすれば、やはり同じような航海安全守護に関わる超常体験（と認識されるもの）だった可能性が高いとおもわれる。

民俗資料にみられる朝鮮の海上超常体験談としては、船幽霊（ホツベリผี）や鬼火（トケビブルド깨비불）とよばれる火の玉遭遇譚が数多く伝えられている。³² 荒天時に出現することが多いといい、遭難の原因ともされるが、逆に、荒天を知らせる予兆とされる場合や、闇夜で船を目的地まで導くインド（引導か）プルインド불と呼ばれるものなど、航海守護とむすびつくケースもある。

火の玉現象そのものについては、高麗時代の文献でも前出の李奎報の詩に、雨模様の日暮れ時、川辺の林間にあらわれた「鬼火」を詠ったものがある（『東国李相国集』巻六・古律詩・江頭暮行）。ただし、こうした文芸作品中の「鬼火」表現は、死者、廃墟、人里離れた山林・荒野などに関する心象のレトリックとして用いられるケースが朝鮮時代の文献にしばしばみられ、必ずしも実景（と認識されたもの）とは限らない。しかし、金允安（二五六二〜一六二〇）の詩に雨天時に出現する「鬼火」の様子を具体的に描写したものがあり（『東籬先生文集』巻二・鬼火）、洪萬選（一六四三〜一七一五）の『山林經濟』雑方や徐命膺（二七二六〜八七）の『攷事新書』巻一四・日用門下には、中国の『說郛』からの引用だが「夜行辟鬼火方（法）」（夜の外出時に鬼火との遭遇をさける方法）が記されている。こうした火の玉現象の存在に対する認識は遠い過去にさかのぼって確かにあつたとおもわれる。

航海安全に関わる同様な伝承は他の地域にも神火・神光という形で存在する。ふるく日本では、海上からめだつ諸山に、夜間航行中、神火・神光があらわれて船を導き、遭難から救うという神火信仰があり、中国の媽祖信仰にも同様な靈驗譚がある。³³ ヨーロッパの航海者たちが大気中の放電現象であるセントエルモの火を航海守護神

にむすびつけて理解したことは有名である。菩薩苦の「顕異」も、あるいはそのようなものだったのかもしれない。⁽⁵⁴⁾

六 おわりに

以上述べてきた一二三年における徐兢一行の全羅道沿海での航程を整理すると、次のとおりである（図版18）。

- ① 六月三日、申後（一六時台）、黒山（大黒山島）を通過。
- ② 同日夜（二二時前後か）、月嶼（大・小許沙島）、闌山島（扶南島）、白衣島（笠帽島・屈島・葛島）、跪苦（在遠島。あるいは荏子島、大・小老鹿島を含むか）を通過。
- ③ 夜半頃、春草苦（小飛雉島）・檳榔焦（大飛雉島）附近に到達するも朝まで前進できず。
- ④ 六月四日、午後（一二時台）、菩薩苦（松耳島か角耳島、もしくは両方）を通過。
- ⑤ 同日酉後（一八時台）、竹島（鞍馬島）に到着して停泊。
- ⑥ 六月五日、朝のうちに苦苦苦（蝟島）を通過するも、逆風のため進めず停泊。
- ⑦ 六月六日、辰刻（七・八時台）、潮流にのつて群山島（古群山群島）に到着。

みられるように、大黒山島と古群山群島の間を最短距離で直線的にむすぶコースに近い。このように朝鮮半島本土に接近せず、多島海の外側の水域を進んだとみられる点は、朝鮮時代の域内航路との大きな違いである。⁽⁵⁵⁾ 現場海域に対する知識や船舶・航海技術の違いが関係してこよう。そのことは航海が夜間を含めて行われたことに

示唆される。

またこのような航程をささえる臨時の寄泊地として鞍馬島と蛸島が浮上した。前者については朝鮮海事史上注目されたことのない島嶼の、国際航路における意外なプレゼンスの可能性が示唆された。後者については、蛸島が七山灘における給水ポイントとして機能し、宋船と島民が頻繁に接触した可能性を指摘した。日宋貿易では主



図版18 1123年宋使船の推定航路（概念図）

も表れている。これは大黒山島から先の島々に明火が点され、灯台の役割を果たすことで可能だったとみられるが、暗礁・浅瀬・潮流など微視的な制約条件を考えれば、針路がおおまかにわかれれば誰にでも夜間航海が可能になるものではなからう。逆にいえば、方角と現在地さえ把握すれば一定の安全航海が可能なほど、宋使船の運航関係者が現場海域を熟知していたことが

要な窓口港である博多に加え、航路の途上にある九州北部沿岸の諸浦や五島列島にも宋船が寄泊した。こうした宋船を利用して渡海した日本僧成尋は、肥前松浦郡の壁島（佐賀県唐津市加部島）において宋船と人々のあいだでさかんに物品取引が行われたことを記している（『参天台五臺山記』延久四年（一〇七二）三月一五〜一七日）。むろん社会状況が異なる日本列島の事例から単純に類推するわけにはいかないが、小規模とはいえ中継地における人的交流も、麗宋通交の一齣として注意をほらう必要があるだろう。少なくとも海や島嶼社会の歴史という観点において、その意義は決して小さくない。

註

- (1) 『高麗図経』の底本には台湾故宫博物院所蔵の宋版本を使用する。
- (2) 拙稿「高麗における宋使船の寄港地「馬島」の位置をめぐって——文献と現地の照合による麗宋間航路研究序説」（『朝鮮学報』第二〇七輯、二〇〇八年）、同「高麗群山亭考」（『年報朝鮮學』第一一号、二〇〇八年）、同「黒山諸島海域における宋使船の航路——『高麗図経』所載の事例から」（『朝鮮学報』第二二二輯、二〇〇九年）。
- (3) 群山島以降の航程について概要を記すと、同月八日に馬島、九日に紫燕島（永宗島）に停泊し、一二日に高麗王都開京の外港である礼成港に到着する。
- (4) 王文楚「兩宋和高麗海上航路初探」（『文史』第二二輯、一九八一年）一〇〇頁、李玉昆「《宣和奉使高麗図経》与宋代的海外交通」（『中国航海』一九九七年第一期）九一頁、金渭顕「麗・宋関係と航路考」（同著『高麗時代対外関係史研究』景仁文化社、二〇〇四年）二二一頁。
- (5) 藤堂明保・加納喜光編『学研新漢和大典』（学習研究社、二〇〇五年）一四六九・一四七二頁。
- (6) 『조류도(군산항 부근)』（국립해양조사원、二〇〇〇年）。
- (7) たとえば국립해양조사원『서해안항로지』（한국해양조사협회、二〇〇六年）九五頁、参照。

- (8) 鎮里在住のイム・チェヨン(임채영氏) (一九六六年生) の情報提供 (二〇〇九年五月二九日・六月一四日、およびノンogram에
吾集落のホワイト・ペンシヨン(하이트 펜션主人) (当時) の談話 (二〇〇七年一月二五・二六日) による。とりわけイム氏には
蜆島の自然環境に関する情報収集に多くの助力を得た。この場をかりて謝意を表したい。
- (9) 李奎報『東国李相国全集』巻一七・古律詩「庚寅十一月二十一日、將流蜆島、路次扶寧郡、寓宿故人資福寺堂頭宗誼上人方丈。
明日作詩二首示之。時尙書左丞宋恂、知御史台事王猷等、皆同流于各島」。
- (10) 李奎報『東国李相国全集』巻一七・古律詩・舟行。
- (11) 蜆島波市に関する專論として、박광준「蜆島の조기波市에 관한一考察」『韓國島嶼研究』第一一輯、二〇〇〇年、徐鍾源『蜆
島조기波市의民俗學的考察——일제강점기조기파시를 중심으로』(高麗大學校碩士學位論文、二〇〇四年) 参照。
- (12) 徐鍾源『蜆島조기波市의民俗學的考察』(前掲) 四九頁。
- (13) 麗宋間の船舶往來が『高麗史』等の編纂史料に記される以上に高頻度だったことは、李鎮漢「高麗時代 宋商貿易의 再照明」
『歷史教育』第一〇四輯、二〇〇七年) 五一〜六二頁、参照。
- (14) 「扶安蜆島鎮地圖」(『朝鮮後期地方地圖——全羅道篇』(서울大學校奎章閣、一九九六年)。
- (15) 水路部『朝鮮水路誌』(第二改版) (水路部、一九〇七年) 二三四〜二三五頁、同『朝鮮沿岸水路誌』第二卷(水路部、一九三四年)
八五〜八六頁。
- (16) 徐兢一行の船団編成については、『高麗図経』卷三四・海道の神舟・客舟条に詳しい。
- (17) 徐鍾源『蜆島조기波市의民俗學的考察』(前掲) 五三〜五五頁。
- (18) 水路部『朝鮮水路誌』(第二改版) (前掲) 二三四頁、同『朝鮮沿岸水路誌』第二卷(前掲) 八六頁、海上保安庁水路部『朝鮮
半島沿岸水路誌』(海上保安庁、二〇〇一年) 二四四頁、국립해양조사원『서해안항로지』(前掲) 九五頁。
- (19) 祁慶富「10∼11세기 한중 해상교통로」(조영록編『한중문화교류와 남북해로』국학자료원、一九九七年) 一八七〜一八九頁。
- (20) 『高麗図経』卷三九・海道・礼成港。
- (21) 拙稿「高麗における宋使船の寄港地「馬島」の位置をめぐって」(前掲) 一一〜一三頁。
- (22) 蜆島通過の時間帯を示す「明」は日中も意味するが、『高麗図経』では、島々の通過時刻は刻限や時間帯が具体的に記されて

おり、かかる大まかな表現はそぐわない。

- (23) 拙稿「黒山諸島海域における宋使船の航路」(前掲) 四三頁、註34。
- (24) 内務部地方局住宅指導課『島嶼誌』(大韓地方行政協會、一九七三年) 六二三頁。
- (25) 本島の初出史料は本文でこのあと言及する『朝鮮太宗実録』の記事とみられる。そこではすでに「安馬島」と記されている。
- (26) 영광군지개정판발간편찬위원회／문화공보실編『靈光郡誌』下巻(靈光郡、一九九八年) 二〇九八～二〇九九頁。
- (27) アチック・ミューゼウム編『朝鮮多島海旅行覚書』(アチック・ミューゼウム、一九三九年) 二二頁。
- (28) 水路部『朝鮮沿岸水路誌』第二巻(前掲) 八二頁、海上保安庁水路部『朝鮮半島沿岸水路誌』(前掲) 二四〇～二四二頁。
- (29) 水路部『朝鮮水路誌(第二改版)』(前掲) 二三九頁、同『朝鮮沿岸水路誌』第二巻(前掲) 八三頁。
- (30) 二〇〇八年七月二五日調査。なお前掲『靈光郡誌』下巻、二〇九八頁、参照。
- (31) 『朝鮮明宗実録』巻二五・一四年(一五五九) 六月戊申。
- (32) 鞍馬島の堂祭とその神話については、表仁柱「全南靈光郡鞍馬島堂祭考察」(『한국민속학』二六집、一九九四年) 参照。
- (33) 拙稿「黒山諸島海域における宋使船の航路」(前掲) 四一頁、註8。
- (34) 『三国遺事』巻一・紀異・第四脱解王および同書巻二・紀異・駕洛国紀、『三国史記』巻一・新羅本紀・脱解尼師今。
- (35) 水路部『朝鮮水路誌(第二改版)』(前掲) 二四四～二四五頁、同『朝鮮沿岸水路誌』第二巻(前掲) 七八～七九頁。
- (36) 王文楚「兩宋和高麗海上航路初探」(前掲) 一〇〇頁。
- (37) 拙稿「高麗における宋使船の寄港地「馬島」の位置をめぐって」(前掲) 一八～二〇頁。
- (38) 吉田光男「一九世紀朝鮮における税穀輸送船の運航様相に関する定量的分析の試み」(『海事史研究』第四八号、一九九一年) 一二四～一三五頁所掲「別表 税穀輸送船事例一覧」のNo.一三八。
- (39) アチック・ミューゼウム編『朝鮮多島海旅行覚書』(前掲) 二八～三五頁。
- (40) アチック・ミューゼウム編『朝鮮多島海旅行覚書』(前掲) 三三頁。
- (41) 『조류도(목포항 및 부근)』(국립해양조사원、二〇〇一年)。
- (42) 『조류도(목포항 및 부근)』(前掲)。

- (43) 跪苦条では、跪苦附近を通過した際、月が没して闇夜であったことを記す。一一二三年六月三日の在遠島附近における月の入り時刻を正確に割り出すのは難しいが、参考までにカシオ計算機の高精度計算サービスKeisan (<http://keisan.casio.jp>) の「月の出月の入り計算」や、北海道大学情報基盤センターの暦情報データベース (<http://www.hucc.hokudai.ac.jp/~x10508/srss.html>) を利用し、一定の精度が得られる二〇世紀以降について毎年陰暦六月三日の月の入り時刻を算出すると（在遠島上の観測点を東経一二六・〇一二六三度、北緯三五・〇九〇六九度に設定、日本標準時（南北朝鮮の標準時も同じ）で二時台を中心これを若干前後する範囲におさまる（厳密には在遠島は日本標準時子午線から約三六分遅れの時差がある）。一一二三年六月三日でも同様な時間帯だったであろう。跪苦条では闇夜にも関わらず波しぶきが明るくみえたことを述べるもので、必ずしも跪苦最接近の時点で月が没したことを意味しないが、いずれにせよ上記の在子島西方島嶼群への到達推定時刻とも矛盾しない。
- (44) 水路部『朝鮮水路誌（第二改版）』（前掲）二四九頁、同『朝鮮沿岸水路誌』第二卷（前掲）七七頁。
- (45) 朝鮮半島沿岸のクジラ類については朴九秉『増補版 韓半島沿岸捕鯨史』（民族文化、一九九五年）、김창근・이장욱・백천인・손호선編『한반도연안 고래류』（국립수산진흥원、二〇〇〇年）、윤명희・한상훈・오홍식・김장근・박성길（원병오監修）『한국의 포유동물』（동방미디어、二〇〇四年）参照。また本文で言及する各種クジラ類の一般的生態については、アンソニー・マーティン『クジラ・イルカ大図鑑』（粕谷俊雄監訳、平凡社、一九九一年）、Pieter A. Folkens, Randall R. Reeves, Philip J. Clapham, Brent S. Stewart, James A. Powell, *Guide to Marine Mammals of the World*, Alfred A. Knopf, 2008, William F. Perrin, Bernd Wursig, J. G. M. Thewissen ed., *Encyclopedia of Marine Mammals, Second Edition*, Academic Press, 2009 笠松不二男・宮下富夫・吉岡基（大隅清治監修）『新版 鯨とイルカのフィールドガイド』（東京大学出版会、二〇〇九年）も参照。
- (46) 韓国日報インターネット版二〇〇八年九月二三日付け記事「심해성 들쇠고래, 서해서 죽어나는 까닭은（深海性のコビレ・コンドウが西海で死んでいく理由とは）」(<http://news.hankooki.com/ArticleView/ArticleView.php?url=society/200809/h2008092302595122040.htm&ver=v002>)。ストランドینگ(Stranding)は水中生物が座礁する事이다。
- (47) Spy Hopping. クジラ類が体をたてて水面に顔を突き出し、周囲を観察する行動。
- (48) 한겨레신문인터넷판二〇〇一年五月二二日付け記事「서해안에 범고래 등 대량서식 확인（西海岸でシヤチ等大量棲息確認）」(<http://www.hani.co.kr/section-005000000/2001/05/005000000200105220255095.html>)。朝鮮後期の学者李奎景

- (一七八八?) もまたシャチ(長酥被/長敷被)を東海の生物として説明している(『五洲衍文長箋散稿』卷二・鯨鰐辨証説)。
- (49) 朴九秉『増補版 韓半島沿岸捕鯨史』(前掲)二四〇二六頁ではマイルカの棲息データについて不確かさを指摘しているが、近年の調査や混獲報告によって西海での棲息・回遊が確認されている(국제신문인터넷版二〇〇六年一月六日付け記事「해양부 고래관광 다량성 용역 발주」(海洋部, クジラ観光妥当性サービス開始) (<http://www.pusannews.co.kr/news/2006/asp/news.asp?gbn=v&code=1200&key=20061107/22014212516>), 스포츠 조선 인터넷 版二〇〇七年三月二一日付け記事「수온상승이로 서해안 돌고래 출몰찾아」(水温上昇で西海岸でイルカの出没頻繁) (<http://sports.chosun.com/news/news.htm?name=news/life/200703/20070322/73v70002.htm>))。
- (50) 新基里にコレグミ고래구미(コレミ고래미), また梧島にコレグミ고래기미という入江があり、いずれもコレが蟬集した場所とされる(前掲『靈光郡誌』下巻, 二〇八九・二〇九二頁)。
- (51) 韓国海図No.三四三「임자도 및 부근 제도」(국립해양조사원, 二〇〇五年)。
- (52) 龜山慶一「韓国の漁撈民俗調査の中から」(『民俗学評論』第二四号, 一九八四年) 八〇〇八二頁、『어촌 민속지——경기도·충청남도』(국립민속박물관, 一九九六年) 第四章第六節。
- (53) 藤田明良「日本近世における古媽祖像と船玉神の信仰」(『黄自進主編』『近現代日本社会的蛻變』中央研究院人文社会科学研究中心・亞太区域研究專題中心, 二〇〇六年) 一八一〜一八二頁。
- (54) 火の玉遭遇譚に関連して松耳島の西岸にあるシンゲ성개という海岸を紹介しておく。これは地相が悪く荒天時に鬼火がでることになむ地名だという(前掲『靈光郡誌』下巻, 二〇八七頁)。単なる伝説なのか、プラズマ説が有力視される自然現象としての火の玉現象に由来するのかわともかく、かかる発光現象が、地名として定着するほど地域住民の意識に根をおろしてきた事実が重要である。もちろん現状ではそれが高麗時代にさかのぼり、さらに菩薩苦の「顯異」にまでつながる保証は何もないが、参考までに附記しておく。
- (55) 長森美信「朝鮮近世海路の復元」(『朝鮮学報』第一九九二・二〇〇輯合併号, 二〇〇六年) 参照。
- (56) 『高麗図経』卷三五・海道・黒山。また拙稿「黒山諸島海域における宋使船の航路」(前掲)三七〇三八頁および四五頁、註54、参照。

- (57) 特に在遠島の西方海域は海底地形が複雑であり、かつ潮流や風波の状態が航行に影響しやすいという。二〇〇八年一月二四日に筆者が現地調査を行った際にも、木浦でチャーターした小型船に、水先案内として現地島民に同乗してもらう必要があった。
- (補註) 長森美信「朝鮮近世海路の復元」(『朝鮮学報』第一九九・二〇〇輯合併号、二〇〇六年) 一六六～一六七頁、図2。

〔付記〕 本稿は文部科学省科学研究費補助金(特定領域研究)「東アジアの海域交流と日本伝統文化の形成」(平成一七～二一年度)による研究成果の一部である。