

## 非文字知社会と中世の時間・暦・交通通信・流通に関する研究

服部, 英雄  
九州大学大学院比較社会文化研究院 : 教授 : 日本史

井上, 聡  
東京大学史料編纂所 : 助教

細井, 浩志  
活水女子大学文学部 : 教授

橋本, 雄  
北海道大学大学院人文科学研究院 : 准教授

他

<https://hdl.handle.net/2324/17911>

---

出版情報 : 2010-03  
バージョン :  
権利関係 :

海と民衆知・個人知  
服部 英雄

海と民衆知・個人知

服部英雄 (1部)  
楠瀬慶太

----- (以下服部分のみを掲載する・目次)

論文要旨

1部 航海技術と民衆知・個人知

- 1 夜間の航海・宣教師アルメイダの認識
- 2 治承四年『高倉院巖島御幸記』の航海技術
- 3 『言継卿記』にみる内海航海術
- 4 『大和田重清日記』
- 5 平戸島春日・反流と海の地名

英文要約 **Summary**

-----

海と民衆知・個人知

服部英雄 (1部)  
楠瀬慶太 (2部)

論文要旨

1部 (航海技術と民衆知・個人知) ではまず中世の文献資料を手がかりに航海技術を考えて。はじめに宣教師アルメイダ修道士の報告 (1563年11月17日付書簡) に「日本人は夜間航海しない」とあることの意味を考えてみた。これは通常、夜間には労働をしないということと同等の意味にすぎないが、船を操る人は夜を避けた。特殊には、必要があれば夜間も航海する。ただし危険を伴った。つぎに治承四年『高倉院巖島御幸記』を検討した。貴族の場合、夜間航海はしない。夜間航海は危険があった。航海技術は潮の流れを見極める。調整をする。しかし毎日かならず朝に船出すれば、時間的に逆潮になることもある。その場合は沿岸流 (反流) や微弱流・部分流にのって、人による漕力を駆使した。『言継卿記』にみる伊勢湾航海は原則として潮に乗って、短時間に横断するが、潮の速さのみでは日記に記載された時間内に到着することは不可能だったから、風力と人力を必要とした。湾内南北通行の場合は、航海が長時間に及ぶため、潮が順である時間帯内に通過することは不可能であった。逆潮の航海も強いられている。

1部後半及び2部では現地で聞き取った反流と海の地名について具体的に (1) 浜・磯 (2) 岬 (3) 山 (4) 瀬のそれぞれについて、長崎県平戸島春日・福岡県糸島半島の事例を報告した。瀬のようにつねに海中にあって、地図にも掲載されず、文字化されない地名がある (一部は海図に記載)。そうした海の地名は操業・山見・柁網 (定置網) などの漁業に必要なものばかりで、民衆知 (漁業技術) と一体化している。しかしじっさいには他人には容易には教えない個人知も一部にあって、共有されないものも含まれている。

キーワード 航海技術 高倉院巖島御幸記 言継卿記 瀬 山見

## 1 部 航海技術と民衆知・個人知

### 1 夜間の航海・宣教師アルメイダの認識

古代中世の日本人は夜に航海をしたのだろうか。自明の問いで、遣隋使にしても遣唐使にしても夜に航海しなければ中国大陸にたどり着くことはできない。北斗七星を見て方角を知ることが夜間の航海に必要なだった。

『平家物語』では元暦元年（寿永三年）二月十六日、夜間（丑の刻）に淀川河口を出、翌朝（卯の刻、午前五～七時）阿波に上陸したという源義経の活躍が語られる。大潮の夜は最大干潮となる。潮の流れには逆になる夜間の船出は不自然にすぎるとはいえ（服部英雄「水軍とは何か」五味文彦編『源氏対平氏』別冊歴史読本56-64頁）、卯の刻到着の記述は『吾妻鏡』でも同じである。突拍子もない話ではなく、ごく自然にうけとめられていた。明白に夜間にも航行ができていた。

しかしいっぽうで夜間航海は特殊なものでもあった。そうした発言が記録されている。

日本人は日の出後でなければ船を動かさず、日没前には停泊する（習わし）である。

1563年11月17日付アルメイダ修道士書簡（16・17世紀イエズス会日本報告集第Ⅲ期第2巻）の一節である。このとし8月25日頃に大村純忠の死に伴う有馬危機の知らせが届く。アルメイダ修道士らは豊後を出発し、4日の距離にある高瀬へ陸路にて到った。同地では7里の彼方にある島原に渡るための船を得られぬまま3日間滞在した。したがって9月3日頃の航海であろう。この日付は当然にキリスト暦（ユリウス暦）であるから、和暦（旧暦）に換算すると、永禄六年八月十六日となる。十六夜だから晴れていれば月明かりはあった。夜になると停泊してしまう日本人の習慣のために、「我ら（アルメイダ）は当港に宿泊せざるをえず、翌朝日の出後に出発し、2時間で口の津に着いた」。

アルメイダは反クリスチャンの領主が支配する危険な島原ではなく、安全な口の津への到着を心から望んだけれど、早く宿に入りたいと思う船頭を強くは説得できなかった。島原では、騒ぎになることだけで、危険を大きくした。アルメイダは船倉におとなしく潜む以外になかった。船頭の行為に不満はあったが、それが習わしであるといっている。かれの発言からすれば、ヨーロッパでは夜の航海はふつうだったのだろう。

風は強く、口之津までの道のりは短いので、我らは船に乗り、夜に到着した。

これは同じ書簡のうちではあるが、また別の箇所での発言で、先の事件よりも前のことである。島原を出発し当地に滞在していた。この「当地」は「有馬国主（義貞）の義父の領地」で（島原は）「同地から三、四里あった」。『藤原有馬世譜』では義貞妻は「安富入道徳円女」だから、義父は安富氏か。「当地」は有家か有馬（日野江）であろう。ここからならば口之津までは三里弱（10キロメートル）ほどだった。風の条件がよければ、暗くなることがわかっているにもかかわらず、船を出した。

なおこの旅は横瀬浦から口ノ津に向かうもので、「国主のいる町」から逆風のため陸路を行って、正午に島原に到着し、そのあと当地に向かったものである。

## 2 治承四年『高倉院厳島御幸記』の航海技術

概して人は夜には行動しない。その意味でいえば夜間交通は特殊なものだった。しかし夜間も航行できれば、旅の日程は半分に縮めることができる。ふつうはどちらを選択するのだろうか。夜間航海を避けたことが明白な事例がある。治承四年（1180）『高倉院厳島御幸記』である。この記録は平家に護衛された上皇、公卿、殿上人らの旅であって、民衆の旅ではない。しかし当時最高の航海技術が推測できる。随行した中将源通親の記録で、当事者の体験記である（『高倉院厳島御幸記』は『群書類従』および『中世日記紀行集』・岩波『新日本文学大系』所収）。

この記録の成立時期については、御幸当時に讃岐守少将であった平時実（時忠子）が、「讃岐中将」（寿永二年・1183に任官）とされていることから、治承四年（1180）からは下った寿永、文治の著作であるとする見解もある（水川喜夫『源通親日記全釈』一二五頁）。しかし他の大多数の人々の官位はいずれも治承四年当時である。時実が讃岐守であったのは寿永よりはかなり前で、嘉応二年（1169）の補任で承安四年（1174）の在任が『吉記』から確認される。治承元年（1177）以降は藤原季能以下、何人もの別人の讃岐守在任が確認される。『日本史総覧』）。讃岐は上国で守は従五位相当、近衛少将は正五位、中将は従四位相当である。中将に昇任したのちにも、現任官位よりも下位の職名たる「讃岐中将」とよばれつづけるのだろうか。疑問がある。少将止まりだったならば、最終の任国司が呼称されることは多いが、さらに昇進したのちまでも、以前の中途段階の職名でよばれ続けることはないと思われる（課長になれば係長時代の兼任係の名前で呼び続けられることがないように）。直前に春宮亮を辞した平重衡が「頭亮」と記されているように、『御幸記』には、当時の完全に正確な官職そのものは記載されていないけれど、いくぶんのちに整理されているとすれば、こうしたことも当然におこる。

水川著書では、登場する「座主」は天台座主のことだとして公頭の任期によって、本書の成立は文治六年（1190）以降に下げるべきだとも主張している。すると一〇年後の叙述になってしまう。けれどもこれは水川氏の明らかな誤りで、「座主」

とあっても天台座主に限定されるわけではない。同じくこの巖島行幸について記す『平家物語』をみると、公顕はたしかに登場しているが、別箇所「座主尊永」が登場している（角川文庫では183頁）。尊永は巖島明神別当だから、この座主は院を迎えにきた巖島座主と考えるべきである。よって水川氏の時代判定は当たっていない。『高倉院巖島御幸記』は日記そのものか、手控え・備忘録により書かれたもので、同時代史料に準ずるもの、ないし同時代（リアルタイム）史料として使用できる（ただし後述するが、これは往路の記述のみにいえることで、復路に関しては問題がある）。

治承四年やよひ（陰暦三月）十七日：（みつの浜を出発）  
こち（東）風をお（負）いて、くだらせ給ふ。さる（申）の時に、川じりのてら江（寺江）といふ所につ（着）かせ給ふ（\*邦綱山荘）。御舟ながらにさしいれて、つりどのよりおり（降）させ給ふ。

治承四年、高倉院や建礼門院は巖島に御幸した。瀬戸内海航路を行ったが、一部区間は陸路もいった。『御幸記』のほか『山槐記』などに記録があるが、記録を残した随行者は源通親のみである。神崎川（淀川）河口・寺江に着いた日は、『山槐記』によれば「今日」（三月十九日、今日可着御河尻寺所也）である。

この年の三月十九日は西暦（太陽暦）4月15日に相当し、同じ頃4月中旬の陰暦十九日（月齢18）に相当する日の神戸の潮位を見ると、申の刻に最大干潮となることがわかる（2009年4月13日では15時22分が最大干潮）。淀川（神崎川）を引き潮に乗って下り、最大にひく申の刻に航海を終了し、寺江山荘で宿泊した。船は内陸河川用のヒラダ船で舷側を持つ外洋船ではなかったから、河口で船を交換する必要があった。

翌日（20日）は雨になった。前日「東風」を負って船出したとあるように、東にあった移動性高気圧はこの日には去っていた。一行は接近する低気圧の影響を受ける。

雨かくふらば、あすはこれにや泊ませたまふべき、またかち（徒歩）よりや福原までつかせ給ふべき。あくるあした、雨なほはれ（晴）やらで、日ついで（日なみ）かぎり（限り）あれば、（略）雨の空は風さだ（定）まらずとて、かちより御幸なる

「雨の空は風さだ（定）まらず」とある。前線が接近すると、風向きは変わりやすく、利用できなかった。『山槐記』によると京都では十九日辰刻（朝7時）ばかりより小雨、午後大雨風加。二十日陰晴不定、朝間小雨。『明月記』では十九日安芸

御幸、朝より雨降る、とあるから実際には前日19日から雨だった。引き潮の流れに乗って川を下る分には雨は支障がなかった。

高気圧から一定の方向で吹く安定した風しか航海には利用できない。上皇は輿だから高貴な身分の少数は徒行でも雨が防げた。降雨が歩行に支障になるのではなく、不安定な風によって方向を失うことを忌避し、徒歩を選択した。蓑笠を着けた一行は申の下りに福原に着いている。

二十一日（福原から高砂）

夜をこめて（まだ夜が明けず、夜明けまでに時間がある間に）

うらづたひ、はるばるあらきいそべをこぎゆくふねは、帆うちひきてなみのうえにはしりあいたり、福原の入道は唐の船にてぞ、海よりまいらる

この叙述には海が多いが、それは単に陸から見た海の光景を述べただけで、一行はこの日も陸路を行った。清盛だけは唐船で航路を行った。陸路だから輿やそれを担ぐ駕輿丁たる八瀬童子らの記事がある。播磨国山田（現神戸市垂水区西端）で陸上の昼の儲けがあった。明石海峡の最狭部を過ぎた地点である。

かぜすこしあらだちて、波のをとも、けあしくきこゆる。うかべたるふねどもすこしさわぎあひたり

申の時に高砂の泊まりにつかしたまう、よもの舟ども碇おろしつゝ、浦々につきたり

申の刻に高砂に着いて停泊、である。上皇御座舟は定められた一隻だったと考えられる。高砂で新たに調達するわけではないだろうから、川尻にて待機し、福原からの清盛の唐船とともに、海路を空舟にて同行してきたと考えられる。陰暦二十一日（月齢20）に相当する日は、2009年ならば4月15日である。激流である明石海峡の通過が問題になるが、「潮流推算」という海上保安庁海洋情報部データベース

[http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TIDE/curr\\_pred/index.htm](http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TIDE/curr_pred/index.htm)

をみると、朝9時から10時までの間に東流れから西流れに潮が変わる。この平水の時間帯に、海峡を通過して、10時からの西流に乗ればよかった。「かぜすこしあらだちて」とある。一行が徒歩を選んだ理由は、「風が強く浮かべたる船が騒ぎあった」とあるように、風である。行幸だから慎重だったが、多くの船は問題にせず、航海した。

高砂では船の足（喫水）が深く、港へかかったので、端船三艘を編んだとある。

ここまで陸路で使われてきた御輿は、以後は船にあげられた。当面は不要である。これよりぞ、国々へ召されたる夫など返しつかわさるゝ

とあって、夫役は帰された。ここまで予定通りの行動であったのかどうかわからないが、以後は厳島まで、終始船で行き、陸路に行くことはないと判断された。

二十二日（高砂から室津）  
にわたりのほのかに聞えて

しほ満ちぬ、いでさせたまふべしとて、我も我もとふねどもいとなみたり。

よく朝、鶏鳴の浦霞（うらうらかすみわたりて）に船出した。「はるのあけぼの」とある。先導役の唐船（清盛御座船）からの三度の鼓の音に順次船が出発し、すべての船が出てから、一の御船（上皇御座船）が出発した。水主等の動きが活発なように、源通親は感動し、多くを描写した。

舟こ・かんどり（梶取）など心ことにさうぞきたり。はじ（櫓）こかしのあみずり（藍摺）に、き（黄）なる絹ども、かさねて廿人きたり。なぎたる朝の海に、船人の「ゑいや」声めづらしくぞ、聞こゆる  
声を合わせての「エイヤーッ」という声が「め（愛）ずらしい」（すばらしい）と賞賛している。一斉に櫓を漕いだ。廿人とあるから二十挺櫓であろう。早舟である。「ゑいや」声（エイヤッ声）とある。櫓こぎの船では、必ず声をだした。一人乗り・一挺櫓（艫）は別として、複数櫓では漕ぎ手が揃って、櫓の動きを合わせないと船足が落ちる。仮に四挺櫓だと、櫓が中央の左右舷、艫（後、船尾）の左右舷となる。前側の二挺が押すときに、後の二挺は引いた。櫓は引くときの方が、より力があるという人もいるし、どちらも同じだという人もいる。エイショー、ヨイショー。ヨッサー、ホイサー。後が引くと前は押す。前が引けば後が押す。声に合わせて均衡をとり、効率的に前進できた（南島原市大江、永野誠夫氏・田中義水氏よりの聞き取りによる）。四挺櫓の場合、左の艫櫓（ともろ）を漕ぐ人が船頭で、その櫓はほかの櫓よりも大きめになっていて、梶の役割をした。

高砂浦で源通親が聞いたエイヤ声は櫓を漕ぐ水主（かこ）たちの掛け声であった。櫓には腕と刃があるが、刃の部分は翼状になっていて、漕ぐことにより推力・抗力が生じる。前と後の櫓が左右逆に動くことにより、左右の抗力が相互に打ち消され、前に向かう推力のみとなる（全員が同じ向きに漕ぐと蛇行する）。通親らは高砂で初めて船に乗って、たくましく日焼けした海の男たちの声に感動した。

陰暦二十二日（月齢21）に相当する日は、2009年ならば4月16日で岡山県宇野の潮位を見ると午前三時に満潮で午前八時に干潮だが、夜間ほどは引かず十四時に再び満潮である。そこでふたたび「潮流推算」で復原してみると、この時間

帯は早朝から朝八時まで、西に向かう船には逆流であった。

「エイ ヤーッ」声も逆潮だからこそ、一段と気合いが入った。九時以降は十三時まで、西流（順流）となって潮に乗れることができる。ただし逆流・順流といっても、一ノット（時速 1,852 メートル）以下である。「帆うちひきてなみのうえにはしり」とあるように、帆も風を受けた。午後二時にはふたたび逆流になる。

午の時からたぶきし程に、むろの泊まりに着き給ふ。  
つくしへときこゆる舟どもは風に従ひてあれにつくよし申。

早朝に出航すれば、どこかの時間帯で逆流となる。少々の逆流は沿岸流（反流）に乗りつつ、風力・人力で前進していった。時間や労力がかかっても、安全に予定通りに宿泊地に到着することを優先させている。上皇に従う御幸の人数はどれほどのものか。御幸記には「殿上人十余人、上達部七八人」とのみある。実際には公卿一人には数十人が随行しよう。さらに平清盛が同行してのものである。清盛を警護する侍も数百人から千人はいたはずで、食事の調達などからしても、簡単に予定・行程は変更できなかった。この日は午の刻で切り上げた。早すぎる切り上げで、（彼方に行く）筑紫舟は帆をふくらませ、風に従って少しでも前進すべく「あれ」（彼）について。それとはかなり異なっていた。それでも一行も潮流に乗ること、「楽に速く」については熟慮している（後述）。

二十三日（室津→児島）

空も晴れ風も静まりて、ありあけの月をみている。この日は児島に停泊した。

潮少し干て、御船着き給。汀遠ければ御輿にてぞ登らせ給。

残念ながら時間が記されていない。輿で行ったとある。汀が近ければ（満潮だったなら）輿は使わないという意味であろうか。端船は小さい。輿は船に置いておいた方が楽に決まっている。この日は小潮である。みやこ人でも難波潟の光景は知っていた。それに比べても、当時の児島湾は小潮でも、干潮時には、はるか遠くにまで陸が遠のく。驚いて輿が必要であると指示したのであろうか。じっさいには舳（端船）を使って干潟の中の濤（干潮時河川）を漕いで行くから、輿はほとんど使わずともすんだはずで、文意が取りづらい。

二十四日（児島→備中瀬見）

寅の刻に鼓を打ちて（出帆）

二十五日（瀬見→安芸馬島）

申の刻に安芸国むま島といふ所に着く



海と民衆知・個人知  
服部 英雄

二十六日（馬島→宮島）

日さしいづる程にいでさせ給。午の刻に宮嶋につかせ給。  
潮引く程にて、御所へ御ふね入らねば、端船にてぞ降りさせ給。  
潮満たば、御船をさしよせん支度

到着時に干潮だったのでは逆流のように思われる。しかし御座船進行に支障はなかった。さきの「潮流推算」2009年4月20日で見ると、10時頃、瀬戸内海主流の東流が2ノット近くあるときに厳島に向かう緩やかな北流があることがわかる。11時から12時にかけては平水状態となる。宮島は本土沿岸そのものではないから、接近できる潮流があったのであろう。

21日に福原を発し、26日に宮島に到着した。この間6日間で300キロ（広島神戸）だから一日50キロである。50キロを歩けば十二時間以上かかるから、船はかなり速いといえる。上記の旅は御幸の事例であって、民衆の船旅とは対極にある。何より安全性・確実性を求めた。しかしその航海術は民衆知の集積であり、民衆知の頂点でもある。

つぎに帰路（復路）をみる。

四月一日

まだ陰りたれど、雨やみにたれば、舟ども湊を出たりしかば、浦々泊々うち過ぎつゝ空晴れて日さしあがる程に、我も我も（踊り字）と舟ども帆うちかけて、雲の波、煙の波を分けて走りあひたり。  
備前国内海通らせたまふ。日入りがたに児島につかさせたまふ。

すこぶる順調な運行だった。しかし往路には二日半かかった児島宮島間をわずか一日で行ったとは思われない。以下二日、三日の記事がないが五日には高砂に着いた。往路では高砂・児島間は二日半であるから五日を要するのは不審で、児島着は一日ではなく二日であろう。『平家物語』は「二日の日は備前の児島の泊に着かせ給ふ」としてこの方が自然である。

四日の暁、御船出さる。夜舟漕ぐ声、まことにうら悲しげに聞こゆ  
五日 雨降りしかば高砂の泊に着かせ給。

以下福原までは陸路を行き、（五日）申の刻に福原に到着した。この高砂以後は『平家物語』の記事には、五日播磨国やまと（山田）の浦に着き、それより輿で福原へとある（「酉の刻」山田着とする本もあるというが未確認。「酉の刻」ではかなりの矛盾がある）。高砂・福原は一日行程だから、実際には前の日に高砂に着いて

いたのではないだろうか。雨で船旅を打ちきる点はそれまでの記述に同じである。

さらに流れの速い明石海峡を船で通過することを避けたようにも思われるが、先にみたように、船の通行自体は不可能ではないので、安全性を最重視したと思われる。

治承四年四月一日はグレゴリウス暦 1180 年 5 月 4 日で、四日は 7 日である。この日に近似した季節の新月は 2009 年 4 月 25 日で朝の 10 時過ぎと真夜中の 24 時近くが満潮である。4 日（三日月の翌夜）相当の日は 4 月 28 日で、深夜 2 時と午後 1 時（13 時）が満潮で、一日より 3 時間ほど満潮時間が遅れる。一日記事では雨のため風が使えない。潮流推算では午前中潮は全く逆で、平水は 11 時頃。以後やっと東流になる。雨が止んで、西から移動性高気圧がやってくる。それを見越して帆を打ちかけて波を分けて前進したか。潮に乗った午後ならば快調に進んだはずである。ただこの記述は『平家物語』にもあって、そこでは日がちがっていて五日の航海となっている。五日（2009/4/29）も午後になれば潮に乗ることができた。

この間の記述は『御幸記』と『平家物語』に奇妙に共通性があって、あるいは『御幸記』復路記述は通親の日記そのものではなく、『平家物語』の踏襲ではないのかと疑わせる。そうならば一次史料ではない。四日朝の場合『御幸記』では夜舟とはあるが、暁である。まもなく世が明ける時間帯には暗くとも船出した。潮流推算では岡山から神戸には深夜が東流である。早朝から午前中の潮は逆であった。潮流も激しい海峡は別として、広い海では反流を拾いつつ、風力、漕力で進んだのであろう。『新日本古典文学大系』解題では「覚一本『平家物語』は本書を利用して物語っている」、と解説するのだが、よくわからない。日程の矛盾も多くあって、帰路については、はたして「源通親日記」そのものと見なしてよいのかどうかもわからない。

なお時代は下るが、関が原前夜の慶長五年七月十五日、軍団を率いて広島を船で出発した毛利輝元は、十九日に大坂に到着している（吉川家中并寺社文書一）。三六〇キロを僅か 5 日だから 1 日 72 キロメートルとなる。軍団の移動だったから、速度を最優先させたのである。出発したのはやはり大潮の日十五日であった。夜間も船中泊し、できるかぎり航海を続けたのであろう。

これにくらべると福原・宮島間 6 日だった高倉院の場合も相当に早かったことになる。急いでいっても、ゆとりを持っていっても 1 日ほどの差しかなかった。風待ち潮待ちでムダに過ごす時間がほとんどなかった。海を知りつくした集団が船を操作したと推定できる。

なお淀川を下る記事は玉葉の記事などに多いが、ほとんどが大潮に下っている

治承三年(1179)四月一日条

- 「玉葉」
- 皇嘉門院（崇徳天皇中宮）は今暁に出発し、淀川（神崎川）を下って夜に「河尻寺江山庄」（邦綱山荘）に宿泊、二日に天王寺に参詣し、三日の明け方（今旦）寺江に戻った（「玉葉」同年四月一・二・三日条）。
- 引き潮で淀川河口へ。満ち潮の間宿泊。さらに午前沖まで出て、つぎの満ち潮を利用して天王寺へ、同様に翌朝河尻へ

ほかにも『尼崎市史』第四巻史料編古代中世に事例がある。

### 3 『大和田重清日記』

夜の航海に関して『大和田重清日記』の記述によって肥前名護屋・長崎間の航海を見たい。

文禄二年

<往路>

（七月二十七日）カコスクナシト申付四人被添、四ノ下（午前十一時頃）出船、平戸へ八下（午後三時）ニ着、

（七月二十八日）巳之上ニ（10時頃に平戸を）出船、長崎へ三十五里、日暮ルマヽ半途ニ懸ル

（七月二十九日）夜明テ出船、巳下（午前十一時頃）ニ長（崎）へ着

<帰路>

（八月三日）未明ニ出船、塩時待トテ舟ヲ着休息ス、未之下（午後三時頃）出ス、追手ナクテ又懸ル、船中ニテ月ヲガム

（八月四日）未明ニ舟押出、十里程ニテ舟ヲ寄、水ヲ立、皆シタヽメヲスル、七時（朝四時頃）舟出シテ平戸へ五之下（夜九時頃）ニ着、夜中之間船中ニ臥、

（八月五日）明テ本宿へアカリ候へハ（略）、昼程舟出ス、追いアリテ八之下（午後三時半頃）ニ着陣スル

2009年9月16日（月齢26、旧暦二十七日）の長崎は朝5時半と夕方19時が満潮、午前0時と昼12時が干潮である。9月21日（月齢2）では午後それぞれ午前3時が満潮、午後3時が干潮である。残念ながら潮汐推算にはこの地域のデータがない。潮が満ちる時には湾奥への流れがあり、潮が干く時には逆になった。長崎も平戸も湾奥である。八月三日記事はこの潮の動きによく合うが、未之下の再出発はやや遅い。潮待ちをしたのに、追い風がなく再度船掛けをしたというのだから、潮と風の双方がなければ船は進めなかった。

七月二十八日では夜になるので船掛をすると明記している。この名護屋・平戸・長崎の航海では原則として夜間は停泊している。ただ昼からの航海の延長として夜

九時まで船を進めることはあった。目的地平戸まで、行き着かなければならなかったのだろう。

#### 4 『言継卿記』にみる内海航海術

『言継卿記』に航海術に関する記述があることを、本研究集会の中島丈晴報告で知り得た。当日の潮流の具体を知ることは、先にも見た海上保安庁のデータベースで容易になっているので、検討したい。

#### ●弘治三年三月十四日条～

十四日（前略）

自此所（大浜）一里半海上賊難有之由、申候間、向地水野山城守内ならわの里蜷川十郎右兵衛所へ、遠州神宮寺より案内宗全、夜舟にて遣之、迎之事、申候了  
三月十五日、次従成波迎相待、未刻乗船、五十町渡海、着成波之宿  
三月十六日 過二里とこなべに着了、未下刻乗船 海上七里也  
酉下刻・着北伊勢ながう（長太）

弘治三年（1557）三月十五日、十六日はグレゴリウス暦4月24,25日である。十五日はむろん大潮だった。4月25日の前後で旧暦16日に該当する月齢の日は2009年であれば4月10日か5月10日で、いずれでも干潮は0時と12時、満潮は6時と18時から19時前後である。

成波（成岩）は愛知県半田市である。知多半島の東にある衣浦湾の西岸になる。大浜は碧南市で、同湾の東岸で、対岸である（現在は埋め立て地と橋で双方が陸路でつながっている）。この間を、『言継卿記』には「一里半」（6キロメートル）とも、「五十町」（9キロ）ともあるが、実際は五キロ弱のようである。海上の賊を恐れた言継は、前夜、迎えの船を依頼するため案内者に夜舟で要請に行かせている。翌日迎えの舟が到着した。海上の賊を撃退できる武装船（ないし海賊が襲うことの絶対のない契約船）、軍船であろう。案内者が乗った「夜舟」の方は海上の賊が襲う可能性がないことを前提に出発したはずで、一般の舟は襲撃を恐れほとんど夜間には通行しなかったといえる。むろん言継自身が夜舟によって渡海することはなかった。

山科言継は昼過ぎ、未の刻、午後一時から三時の間に渡海した。南方から緩やかに満ち潮が北上し、それに乗ったと考えられる。しかし夜舟の時間帯では、南流に逆らって西に向かっただろう。深夜の平水まで待ったのかも知れないが、潮の流れは人力や風力でカバーした。

翌日は陸路を常滑まで歩き、常滑から伊勢湾を横断して長太に渡った。長太は「なご」で、いま近鉄「なごのうら」駅がある。後述する前年弘治二年秋九月に言継が

船出した楠の南になる。現在の四日市市である。

ふたたび潮流推算でこの日と同じ条件の2009,5,10の潮流をみると、正午に潮の流れが止まり（平水）、13時から北流が始まる。14時にはおよそ0,2~0,5ノットである。つまり時速1キロ以下である。14時頃になると、1ノット（時速1,852km）の潮流も少しあり、16時にさらに早くなるが、それでも1ノットを大きく超えることはなく、17時には再び流れは緩くなる。

伊勢湾（名古屋市南方）干拓で海岸線が南進している。かつては宮（熱田）が海岸線だったから、15キロも20キロメートルも奥まで潮が北上した。流れはもっと速かったはずである。しかしそれでも七里（実距離では20キロ）を未下刻から酉下刻まで、ちょうど4時間（二時）で渡っている。時速5キロである。仮に2ノットの潮流があったとしても、潮流利用のみではこの時間内に到着することはムリで、風・人力（櫓）を利用した。潮が時速3キロならあと2キロ分をそれらでカバーしたことになる。

なおタイトル未詳ながら、櫓（櫓）に詳しい

<http://www.lares.dti.ne.jp/~doi-a-md/R0info/ro-info07.html>

によれば、櫓の持続走は時速2,5kmだとある。

水主（かこ）が増えればより速くなる。しかし四時間もこぎ続けることができたのか、どうか、わからない。潮プラス人力、そしてプラス風力を必要とした。風については推測できないが、春だから移動性高気圧が東に動いていれば、西風にのることができたであろう。

次は逆に伊勢湾を西から東に渡海した事例である。

●弘治二年（1556）九月十五~十九日条

弘治二年九月十七日（十五日に楠到着ずみ）

急用之由申乗船了（略）

才松九郎左衛門令上乘、志々島江及黄昏着岸、十一里云々（略）

船中にて才松小漬にて一盞振舞了、事之外馳走也、舟ちん五十疋遣之云々、常百疋余可出儀也

小漬は簡単な食事、湯漬け飯、小漬け飯のことで、一盞（いっさん）はひとつのさかずき、酒を飲むことである。昼前には乗船していたのだろう。乗船時間の記述がないが、十一里もの航海だった。仮に上記に同じく時速5キロなら九時間はかかる。長時間であったがために、食事も出たと思われる。

弘治二年九月十七日はグレゴリウス暦10月20日である。10月20日の前後で旧暦17日に該当する月齢の日は、2008年であれば10月17日で、朝7時、夕方7時が満潮で、深夜1時と午後1時が干潮である。

潮流推算をみると、朝8時に平水、以後南流が始まり、10時には0.5ノット程度（湾口・伊良湖崎西方では1~2ノットと速い）、11時には平水となって以後は北流ばかりでアゲインストである。16時に平水となった。11月間近だから16時には黄昏であろうか。この場合逆になる潮をどのように処理したのだろうか。沿岸の反流を利用したのだろうか、速度は遅い。風力、人力に大いに依存しなければ、黄昏までに十一里先の目的地に達することは困難であった。

このあと十八日は志之島（篠島）に終日滞在、言継が鯨の「たけり」（陰茎）を食べた記事は、捕鯨史で著名な記事である。十九日に三河室津（豊橋市牟呂）にむけて出帆、風波があつたが、「以外無事」に到着した。「潮流推算」データによれば午前中は逆流であるが、一一時に平水、午後からは一七時までが東流で、中潮で0.5~2ノットの流れがあつた。「風少吹」「為風波」とあり、風力で2ないし3ノットが加算された。

楠から篠島まで、実際は約五〇キロ（十二里半）、篠島から牟呂までは約四〇キロ（十里）ある。『言継卿記』はそれぞれを十一里、十四里と記す。これまでの刊本は「志々島」と読んでいたから、篠島に比定した場合、里程があわないとして、答志島に比定する見解があつた（中園成生『鯨取り物語』一九頁）。しかし潮流が順なわずか六時間以内に航海できる距離なのだから、十四里は大げさで、船頭が誇張したのだろう。『言継卿記』の写真版は東京大学史料編纂所・所蔵史料目録データベースで公開されている。「之」字は前後に頻出して、字体は似る。「志之島」と読みたい。

このように記録で航海時間がわかる時間帯での潮流速度を考えると、風力人力が不可欠であったことがわかる。人力（漕力）は一挺櫓ではわずかに2、5キロメートルだったが、四挺櫓、八挺櫓と水主（漕手）が増えれば、速度が増す。この水主の力が大きかった。



図版 「志之島」と「之」の字の比較：東京大学史料編纂所データベースより  
『言継卿記』原本 弘治二年九月十七日~二十日条より

左から志之島、志之島、承引之間、宿之息女

## 5 平戸島春日・反流と海の地名

以上中世の記録に依拠して中世航海術の一端を考えてみた。海を知悉した人々の技術があり、その頂点に水軍や海賊の航行術があった。つぎに各地の航海術を報告したい。長崎県平戸島へは平戸大橋ができる前には、九州本土・田平からの航路で渡っていた。高校生たちの通学船でもあり、はやくから動力船が導入されたが、潮流を無視しての航海はできなかった。潮が逆の場合にどうするのか。瀬戸の潮流は速いが必ず緩やかな反流（沿岸流）がある。それに乗って上流部（上手）に行き対岸に斜めに渡ることのできる位置まで遡ってから、潮を横断して渡るのである。

これはどこでも同じことであろう。以下は平戸島の中央部、城下である平戸までは遠いが、対岸の生月島には近い、春日という村にて聞き取りをした際の報告である。動力船がなかった頃の航海術についても聞くことができた。

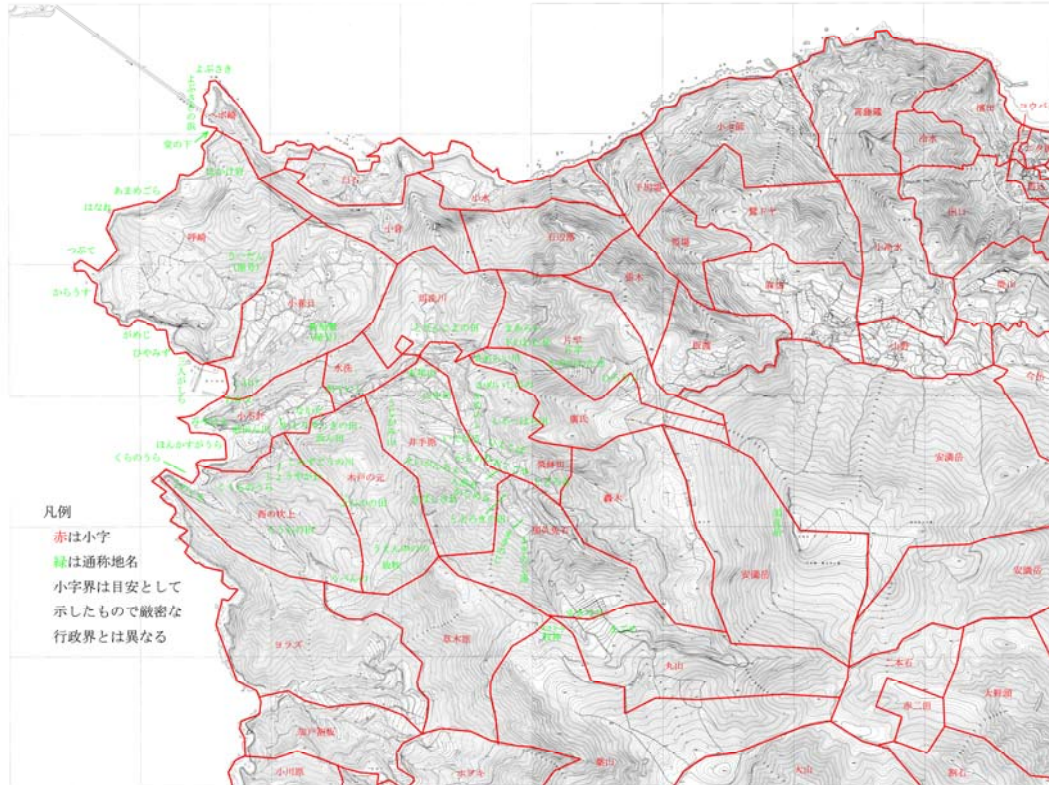
春日は安満岳の麓の村である。安満岳をこの村では国見岳という。頂から麓は海までの範囲がこの村の領域だった。

村の中心、本春日に湊があった。櫓（櫓）こぎの船である。生月島に渡るとき、シオが順調なら潮に乗って一五分もあれば到着できる。だがシオが逆でもどうしても渡ることが必要なときもある。島に急病人が出る。平戸まで山を越えれば半日もかかる。至近の病院は生月島にあった。依頼があると村人は風上に向けて石を投げる。石が風に戻されたら、渡海の依頼を断ることができた。石が風上に落ちたら、よりすぐった屈強な四人を集めた。かれらには大工と同じ日当が、はずまれた。生月島まで渡るには沿岸の反流を利用する。瀬戸の中心を急流が流れると、反作用として沿岸に緩やかな逆流ができる。これを伝ってシオに乗ることのできる上手まで登る。そこからシオに乗って生月に向かった。沿岸流の通り筋には、途中には舵かけがあった。船は舵の部分がかもとも深く長くて、ひっかかりやすい。もしもその舵が岩にかかれば航行できない。座礁しやすかったが、シオの深ささえ知っていれば、舵かけを迂回するよりも一〇分も一五分も短縮できた。そこにはみな地名がついている。「からうす」にも、「つーてんくら」（つぶてがうら）にも舵かけがあった。

「五日十五日のあさ……、ついたち（一日）十五日の……」（聞き取り不十分）  
暦と時間、地名とシオ。その組み合わせを口調で覚える。いつごろであれば通過ができるか。いつであれば通過ができないか。一時間半という通常の六倍の時間と、屈強の四人という並の四倍以上の人手をかければ、逆シオでも渡海できた。舵かけがあっても支障にならない時間帯があった。こうした知識こそ民衆知（非文字知）である。民衆知が半農半漁の村、棚田のむらを支えてきた。こうした山、海の生活は田や海に機械力が導入されるまでは、幾百年と変わることはなかった。

話し手：綾香一氏

海と民衆知・個人知  
服部 英雄



平戸島春日の地名地図（右は一部拡大）

## Navigational Skills and Collective Wisdom / Tacit Knowledge HATTORI Hideo (Part 1) and KUSUNOSE Keita (Part 2)

In Part 1 (navigational skills and collective wisdom / tacit knowledge), I consider navigational skills based on information found in medieval literature(12<sup>th</sup> ~16<sup>th</sup> century). First of all, I thought about the meaning of a phrase "Japanese do not voyage at night." in a report by a missionary called Almeida (a letter written on November 17, 1563). Although this only means the same as 'they do not work during the nighttime,' in general, people who navigated ships actually avoided sailing at night. If the occasion arises, they navigated waters during the night, but this carried a risk.



Secondly, I examined "Takakurain Itsukushima Gyokoki" written in the 4<sup>th</sup> year of Jisho (1180). When a noble person was on board, night crossing was avoided. Leaving port at night involved risk. They had to adjust a departure time to a current making full use of their navigational skills. If you always leave port in the morning, it is likely to have an adverse current. On these occasions, oarsmen worked to move a ship along a coastal current (countercurrent), a weak current or a partial tide. Oowada Shigekiyo wrote a diary in the third year of Bunroku (1593). He traveled by ship from Nagoya(Hizen) to Nagasaki and wrote in his diary that they did not get under way at night.

A voyage from Ise Bay was described in "Tokitsugu-kyo Ki." It said they sailed for Shinojima and arrived there in the evening. Considering the breadth of the bay, it was impossible to sail within the time recorded in the diary with the help of the current alone. Wind power and manpower must have been needed. Especially in the case of north-south traffic in the bay, it took a long time. The current would turn from favorable to unfavorable during the long voyage, so they must have relied on the oarsmen or wind.

In the latter half of Part 1 and Part 2, we obtained geographical names for tides and land features in the sea by interviewing with locals in two bay areas, respectively. They are from Kasuga, Hirado-shima in Nagasaki prefecture and Itoshima peninsula in Fukuoka prefecture. To be more specifically, there are four features: (1) beach / rocky shore, (2) cape, (3) seamount and (4) shoal. Geographical names are not given to small shoals which are always underwater and they are not shown on maps (some of them appear on marine charts). But the locals know all the shoals and gave them geographical names since they are important in fishing operation using nets as shown in yamami and masuami (trawl fishing). This information about the sea is integrated in collective wisdom (fishing techniques). But, in fact, it usually belong to each individual and is seldom disclosed to others and shared with fellow workers