九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

近世朝鮮通信使船の対馬海峡航路

森平，雅彦
九州大学大学院人文科学研究院歴史学部門

https://doi.org/10.15017/1912774

出版情報：史淵. 155, pp.1-52, 2018-03-14. 九州大学大学院人文科学研究院歴史学部門
バージョン：
権利関係：

近世朝鮮通信使船の対馬海峡航路

森　平　雅　彦

1．はじめに

国際関係とは、外交・戦争であれ、交易・文化交流であれ、煎じつめれば地域間をヒト・モノ・情報が移動することで立ち現れる現象である。したがって国際関係の成り立ちを根底から理解するには、かかる移動の様相を具体的に把握する必要がある。とりわけ前近代においては、現代とは異なる時代・地域特有の政治・社会環境に加え、自然条件に対応する技術的限界が強く作用するため、実現可能な長距離移動の様態には自ずと多くの制約が加わり、そのことが、結果として立ち現れる国際関係の在り方をいっそう強く規定する(1)。

前近代の日朝関係が、主に対馬海峡（Korea Strait）を通じてヒト・モノ・情報が双方の間を移動することで生起してきたことは、贅言を要すまい。しかし朝鮮半島南岸、対馬、壱岐、九州北岸の主要な関係地を単純な線でつなぐ概念図レベルの認識以上に、その具体像を掘り下げ、体系的に整理した研究は、意外にみあたらない。この問題に関して、筆者はさきに高麗・朝鮮時代の朝鮮半島南岸における対日対応拠点の変遷について整理したが（森平［2013c］）、本稿では、対馬海峡において船舶が日朝間を往来する際の航路・航程について、基本的な事実を確認することにしたい。

ただ航海の様相については、主体と渡航目的、使用船体と船団編成、日朝双方の協業・支援体制といった規定要素の違いにより、共時的・通時的にさまざまなバリエーションが存在した可能性を、まずは想定しておくべきだろう。そこで如上の諸条件を考慮しつつ、当面の検討対象を次のように設定する。

まず時代は近世、具体的には朝鮮後期／江戸時代とする。これは一義的に、関連データが豊富であり、航海の模様を比較的詳しく知ることができるためで

ある。まずは近世の実態をおさえることで、データが少ない中世・古代の状況を考える足がかりとしたい。

航海の主体は、朝鮮朝から徳川幕府に派遣された使節団が搭乗する朝鮮通信使船とする。17世紀初めから19世紀初めまでに計12回派遣されたが（第12次は対馬までの往復）、多くの場合6隻で構成される（第1次は4隻と伺候船2隻、第12次は4隻）。同時代には朝鮮から対馬に50回以上派遣された使船として2隻ないし1隻からなる訳官使船があり[(2)]、日本側では対馬が朝鮮通交に使用する各種の船舶が存在するが、本稿では対象外とする。

また後述する使用史料の性格から、あくまで、それらの記録者である朝鮮人官吏の主観を通じた認識世界をうかがうものであるという限定も加えておこう。記録者からみて客体となる朝鮮人船員や日本側関係者の主観的世界と必ずしも等置されない点に注意したい。このことは、航路という動かぬ事実を論じる本稿の段階ではさほど問題にならないが、航海の諸局面で関係者の認識に由来して生じた諸事象を論じる際には重要な要件となる。

分析手法としては、個別具体的な航海事例を集積して帰納する方式をとる。概括的記録としては、朝鮮時代の対日関係についてまとめた『増正交隣志』（1802年）もあり、そこに記された通信使船の航路のうち、対馬海峡部分は次のとおりである。

> 釜山永嘉台下―対馬島佐須奈浦―大浦―鰐浦―豊浦―泉浦―西泊浦―琴浦―芳浦―鴨瀬―府中―一岐島楓本浦―筑前州藍島―長門州南泊―赤間関

しかしこれは、多くのケースで利用されたルートについて、寄泊実績のある港湾の一部を羅列しただけのものである。経路はほかにもあったし、当該ルートにおける寄泊地の全事例やパターン・傾向を表したものでもなく、特定のケースを例示したものでもない。

この問題について従来の関連研究では、個別の通信使の航路について概略を紹介し[(3)]、あるいは一例に代表させて通信使の航路はこうだとする大づかみな解説がある程度であり、まがりなりにも全体を見渡したものとしては内藤雋

輔［1961］が唯一であろう。内藤は朝鮮前期を含む1420～1811年間の26種の航海記録にもとづき、経由地を逐一列挙して航路を総合的に提示している。しかしこれも個別事例の羅列にとどまり、パターンやその通時的な変化には論及していない。港湾ごとに寄泊事例の総数を示してはいるが、寄泊地は前段階でどこに寄泊したか、移動時にどれだけの速度が出せたかによって次の場所が決まり、事例により状況に差違がある。同じ寄泊地を利用したとしても、短い移動距離で寄泊を繰り返しながら進むなかでのことか、少ない寄泊回数で各処を大きくまたぎながら進むなかでのことかで、航海の様相は異なる。全体を総計して寄泊事例数が多い場所をつなげば自動的に船団の動きのパターンがみえてくるわけではない。また内藤は通信使について瀬戸内海を含む全航程を広く扱っているため、対馬海峡航海の分析精度には限界もある。

以上をふまえ、本稿では、単なる個別事例の羅列的総和にとどまることなく、パターンや傾向、そしてそれらの時代的推移を明らかにすることに主眼をおく。

２．航程一覧表と地名比定

(1) 航程一覧表の作成

如上の目的を達成するため、本稿では各次通信使の正使・副使・従事官等が遺した通信使録を利用する。高麗末から開港期にいたる日本関係の使行録・見聞記・紀行詩集等を集成した『海行摠載』[4] 所収の通信使録、および辛基秀・仲尾宏編『大系朝鮮通信使』（辛・仲尾［1993-96］）に原本影印を収める通信使録から、航路・航程情報の抽出が可能な25種を表1のように選び出した。このうち16種は内藤が利用した史料と重なる。これらに整理番号として、派遣次数に対応したⅠ～Ⅻの親番号と、文献ごとの子番号（1～3）を付した。通信使録ごとに記述内容には精粗がある。各次の使行について航路・航程情報が総合的に最も整っていると判断したものを1として状況把握のベースにし、これを補完するものを2、3とした。1～3の記録者が必ずしも職位順にならないのはそのためだが、1にはない情報が他に存在することもある。これらの番号

により、以下の行論では当該の通信使録をⅠ-1、Ⅳ-3のごとく表し、そのなかの個別の記事を日付により〈Ⅳ-3：往路7月21日〉のごとく表す場合がある（本稿で言及する近世以前の月日はみな旧暦による）。また当該の通信使行自体をⅠ～Ⅻのローマ数字で表す場合もある。

整理番号		出航年	通信使録名
Ⅰ	1	1607	副使慶暹『海槎録』
Ⅱ	1	1617	正使呉允謙『東槎上日録』
	2	1617	従事官李景稷『扶桑録』
	3	1617	副使朴梓『東槎日記』
Ⅲ	1	1624	副使姜弘重『東槎録』
Ⅳ	1	1636	副使金世濂『海槎錄』
	2	1636	正使任絖『壬子日本日記』
	3	1636	従事官黄㫜『東槎録』
Ⅴ	1	1643	撰者不明『癸未東槎日記』
	2	1643	副使趙絅『東槎録』
Ⅵ	1	1655	従事官南龍翼『扶桑録』
	2	1655	正使趙珩『扶桑日記』
Ⅶ	1	1682	漢学前正金指南『東槎日録』
	2	1682	堂上訳官洪禹載『東槎録』
Ⅷ	1	1711	押物通事金顯門『東槎録』
	2	1711	副使任守幹･従事官李邦彦『東槎日記』
Ⅸ	1	1719	正使洪致中『東槎録』
	2	1719	製述官申維翰『海游錄』
	3	1719	軍官金瀚『扶桑録』
Ⅹ	1	1748	従事官曹命采『奉使日本時聞見録』
	2	1748	軍官洪景海『随槎日録』
Ⅺ	1	1764	書記金仁謙『日東壮遊歌』
	2	1764	正使趙曮『海槎日記』
	3	1764	書記成大中『日本録』
Ⅻ	1	1811	軍官柳相弼『東槎録』

表1　利用通信使録一覧

なお上記の叢書に未収録の通信使録も存在するが、全次の通信使について主要なものはカヴァーしており、航路・航程の復元という本稿の目的には支障ないと判断する。なおハングル表記の歌辞（カサ）であるⅪ-1については、高島［1999］の現代日本語訳を参考にし、行論で提示する訳文もこれにもとづいている。

さらに以上の通信使録に加え、前時代からの変化と連続性を浮き彫りにするため、朝鮮前期の日本使行記録（高麗時代以前については詳細な記録が存在しない）のうち、航路情報がある程度具体的にわかる4種の文献を参考史料として

対照した（表２）。以下の行論では参考史料ハといった形で言及する場合がある。

番号	使行年	記録名	出典
イ	1420	宋希璟『老松堂日本行録』	井上本:『朝鮮学報』45/46(1967/68)影印
ロ	1467	金自貞復命書	『成宗実録』巻69･7年(1467)7月丁卯
ハ	1479	金訢「出扶桑紀行録」および「年譜」	『顔楽堂集』巻1､3所収
ニ	1596	黄慎『日本往還日記』	『海行摠載』所収

表２　参考史料一覧

表１・表２の諸文献にみえる対馬海峡の経由地を、往路・復路それぞれにつき一覧にしたものが表３である。比較のため往路の表には『増正交隣志』のデータも付した。各次通信使の航程は1の文献にもとづいて示し、必要に応じて2、3の情報を付記している。参考史料のデータを上段に配するのはやや不自然かもしれないが、航程の通時的変遷を読み取りやすくするためである。『増正交隣志』以外の実例データについて、明朝体で記した個所は通過地である。ゴチック体で記した個所が寄泊地（短時間の一時停船は除く）であり、ここに記した日付は到着日から出立前日までを示している。ただし往路・復路の起点については最終滞在日、終点については到着日のみを記している。

ここに表示する「釜山」は釜山湾全体を指し、最奥部にある狭義の船団出航地、釜山浦のことではない。通信使船は釜山浦を出てから最終的に日本にむかう前に湾内で１～数ヶ所に寄泊したり、渡海に失敗して再出航したりする場合があるが、表３ではこの移動について表示しておらず（次節で詳述）、往路での日付は最終的に日本にむけて湾を出る前日にあたる。対馬の厳原についても、同じ厳原湾内にある他港（久田）を含めている。なお行論の便宜上、対馬沿岸についてはエリアを北西岸（鹿見～佐須奈）、北岸（大浦～泉）、北東岸（西泊～佐賀）、中東岸（千尋藻～大船越瀬戸）、南東岸（鶏知～厳原）に区分する。

復路の壱岐寄泊については、具体的な港湾名が記されないケースが多い。実際には他の使行でも寄泊した港湾を利用した可能性が高いが（後述）、必ずしも自明ではない。そこで表３ではこれらをひとまず「壱岐」と区分して島内の個別の港湾と並記したが、両者が実際には重なる可能性があることから、それらとの欄の境界を点線で区切っている。

表３　近世朝鮮通信使船の対馬海峡航海例

［凡例］

1）各次通信使の航程は1の文献にもとづき、2、3の情報により補足。
2）イ～Ⅻの字体について、ゴチック体は寄泊地、明朝体は通過地を示す。
3）寄泊地の日付は到着日から出立前日までを表示。ただし往路・復路の起点は最終滞在日、終点は到着日のみ表示。
4）月に付した「'」は閏月であることを示す。
5）「釜山」は釜山湾内全体をさす。往路での日付は最終的に湾を出て日本にむかう前日。
6）「厳原」には同じ厳原湾内の久田を含めている。
7）復路の「壱岐」は具体的には勝本か渡良をさす可能性があるため、それらとの欄の境界を点線で区切った。
8）使行番号に付した西暦は出立年を意味する。

【往路】

使行番号	巨済	釜山	鹿見	佐須奈	大浦	矢櫃	鰐浦	豊
イ（1420）		2/15釜山				2/16-17也音非梁		
ロ（1467）	5/1知世浦			5/2-3沙愁那浦		5/4也音非道浦	5/5-6完于羅浦	都伊沙只
ハ（1479）	6/6知世浦			6/7- 沙愁羅浦				
ニ（1596）		8/7釜山						
Ⅰ（1607）		2/28釜山						
Ⅱ（1617）		7/6釜山					7/7鱸浦	
Ⅲ（1624）		10/1釜山					10/2鰐浦	
Ⅳ（1636）		10/5釜山		10/6-7沙愁那浦			10/8-9鰐浦	
Ⅴ（1643）		4/26釜山					4/27鰐浦	
Ⅵ（1655）		6/8釜山	6/9-12志志見浦	※6/9佐次奈浦（使副船）			6/13鰐浦	
Ⅶ（1682）		6/17釜山		6/18-20佐須奈	6/21-22太浦		6/23鰐浦	
Ⅷ（1711）		7/4釜山		7/5-16佐須奈浦	※大浦		鰐浦	豊崎
Ⅸ（1719）		6/19釜山		6/20-22佐須浦			鰐浦	6/23豊浦
Ⅹ（1748）		2/15釜山					2/16-22鰐浦	豊崎浦
Ⅺ（1764）		10/5釜山		10/6-10佐須浦	10/11-18大浦		鰐浦	
Ⅻ（1811）		3'/11釜山		3'/13-19佐須浦	3'/20大浦			豊崎
『増正交隣志』		釜山		佐須奈浦	大浦		鰐浦	豊浦

使行番号	泉	西泊	唐舟志	琴	志多賀	佐賀	千尋藻	塩浜	芦浦
イ(1420)		2/18-19利新梁湾							
ロ(1467)		5/7-9尼神都麻里浦							
ハ(1479)		尼神都麻里浦							
ニ(1596)		8/8西浦(利時都朝婁)							
Ⅰ(1607)	2/29-30泉浦	3/1西泊浦							
Ⅱ(1617)								7/8塩浦	
Ⅲ(1624)			唐浦	10/3金浦					
Ⅳ(1636)		10/10西泊浦		金浦	※下高				
Ⅴ(1643)		4/28西泊浦							
Ⅵ(1655)		西泊浦				6/14佐賀浦			
Ⅶ(1682)									
Ⅷ(1711)	※泉浦	7/17西泊浦		※琴浦	※志田賀浦	※佑(佐)賀浦			
Ⅸ(1719)		6/24西泊浦		6/25琴浦		佐下浦			
Ⅹ(1748)							千尋浦		2/23芳浦
Ⅺ(1764)		10/19-25西泊浦		10/26琴浦					芦浦
Ⅻ(1811)	泉浦	3'/21-27西泊浦		琴浦					芳浦
『増正交隣志』	泉浦	西泊浦		琴浦					芳浦

使行番号	住吉	鴨居瀬	黒島	小船越	鶏知	厳原
イ(1420)	2/20愁美要時			2/21-29船余串		
ロ(1467)	愁未要時浦			5/10-12訓羅浦		5/13久田浦
ハ(1479)				訓羅串		7/18- 古于
ニ(1596)						8/10-17府中
Ⅰ(1607)	孝子佳吉(住吉)の神宮			3/2船越浦		3/3-20府中
Ⅱ(1617)	下瀬: 住吉祠			船越浦寄泊を省略		7/9-8/1府前浦
Ⅲ(1624)	下瀬浦: 住吉寺					10/4-20府中
Ⅳ(1636)	下瀬: 住吉神廟(※住吉灘)	10/11鴨灘				10/12-23府中
Ⅴ(1643)		4/29鴨瀬				5/1-13府中浦
Ⅵ(1655)	船越浦	鴨瀬:一名住吉灘				6/15-7/20府中
Ⅶ(1682)	6/24鴨瀬・瀬戸: 住吉神廟(上船は前夜停泊)					6/24-7/7府中
Ⅷ(1711)	7/18瀬戸: 孝子住吉祠				7/18慶知浦(従事官船のみ)	7/19-8/8府中
Ⅸ(1719)	6/26船頭項	鴨瀬			慶知浦	6/27-7/18府中
Ⅹ(1748)	篙工瀬:孝子住吉之祠(※舡頭港)					2/24-3/17府中
Ⅺ(1764)	船頭浦(遠望のみ)	鴨瀬	黒島			10/27-11/12府中
Ⅻ(1811)	沙工項	3'/28鴨瀬浦				3'/29府中
『増正交隣志』		鴨瀬				府中

使行番号	内院	勝本	馬渡島	名護屋	呼子	唐泊	志賀島	相島	宗像大島
イ(1420)		3/1-2干沙毛梁					3/3-23志賀島		3/24吾時ケ島
ロ(1467)									
ハ(1479)									
ニ(1596)	8/18-24内浦	8/25-28一岐	8/28斑島	8/29名護屋	8'/1要後口	8'/2加羅都麻婁		8'/3-6藍島	
Ⅰ(1607)		3/21風本浦					※博多州前洋	3/22藍島	
Ⅱ(1617)		8/2風本浦						8/3藍島	
Ⅲ(1624)		10/21-23風本浦						10/24-11/1藍島	
Ⅳ(1636)		10/24-26風本浦						10/27-28藍島	
Ⅴ(1643)		5/14-16風本浦		5/17鳴護				5/18藍島	
Ⅵ(1655)		7/21-25風本浦						7/26-8/3藍島	
Ⅶ(1682)		7/8壱岐風本浦						7/9藍島	
Ⅷ(1711)		8/9-16風本浦						8/17-25藍島	大島
Ⅸ(1719)		7/19-29風本浦						8/1-9藍島	
Ⅹ(1748)		3/17-4/2一岐島(※風本浦)						4/2-3藍島	
Ⅺ(1764)		11/13-12/2風本浦						12/3-25藍島	
Ⅻ(1811)									
『増正交隣志』		楓本浦						藍島	

使行番号	地島	鐘崎	白島	六連島	小倉	南風泊	下関	備考
イ(1420)							3/25赤間関	
ロ(1467)								
ハ(1479)								
ニ(1596)							8'/7赤間関	一岐は暫定的に勝本に比定。
Ⅰ(1607)					小窓		3/23赤間関	※はおおよその位置表示。
Ⅱ(1617)							8/4赤間関	
Ⅲ(1624)					小倉		11/2赤間関	
Ⅳ(1636)					小倉		10/29赤間関	※はⅣ-2による。住吉灘はⅣ-3も。
Ⅴ(1643)							5/19赤間関	
Ⅵ(1655)					小倉県		8/4赤間関	
Ⅶ(1682)							7/10赤間関	
Ⅷ(1711)	8/26-28地島				※小倉城		8/29赤間関	※はⅧ-2による。
Ⅸ(1719)	8/10-17地島	鍾屋	※三白島	※藻連島[1]	小倉県		8/18赤間関	※はⅨ-2による。1)三白島と藻連島とともに大小毛島も列記されるが未詳。
Ⅹ(1748)	智島					4/5南泊浦	4/5赤間関	※はⅩ-2による。
Ⅺ(1764)	※地島					12/26南泊	12/27赤間関	※はⅪ-2による。
Ⅻ(1811)								
『増正交隣志』						南風泊	赤間関	

【復路】

番号	下関	伊崎	福浦	南風泊	小倉	相島	志賀島	神集島	呼子	名護屋
イ(1420)	7/29赤間関						7/30-8/19志賀島			
ロ(1467)										
ハ(1479)										
ニ(1596)	10/2赤間関	10/3伊沙是浦				10/4-7藍島				10/8-12浪古耶
Ⅰ(1607)	6'/18赤間関					6'/19藍島	※博多前洋	※上下松浦		6'/20-21名護屋
Ⅱ(1617)	9/26赤間関					9/27藍島	※鹿島[2]	9/28神集島	9/29-10/2呼子島	
Ⅲ(1624)	2/5赤間関		2/6富浦			2/7-8藍島				
Ⅳ(1636)	2/10赤間関					2/11-12藍島				
Ⅴ(1643)	9/18赤間関					9/19-22藍島				
Ⅵ(1655)	1/8赤間関					1/9藍島				
Ⅶ(1682)	10/14赤間関					10/15藍島				
Ⅷ(1711)	1/29赤間関					2/1藍島				
Ⅸ(1719)	12/11赤間関				小倉	12/12藍島				
Ⅹ(1748)	7/15赤間関				小倉	7/16藍島				
Ⅺ(1764)	5/23赤間関			5/24-25南泊		5/26-27藍島				
Ⅻ(1811)										

番号	馬渡島	渡良	壱岐	勝本	厳原	南室	小船越	住吉
イ(1420)			8/20- 一岐島					
ロ(1467)					6/25久田浦？		6/26-訓羅浦	
ハ(1479)					8/12久田浦	※8/13那無頼浦	梅林寺	
ニ(1596)		10/13-14綿羅		10/15-24風本	10/25-11/5対馬島			
Ⅰ(1607)			6'/22一岐島		6'/23-28対馬島			
Ⅱ(1617)	※斑島[3]	※一岐島西南津			10/3-12府中		10/13船越浦	
Ⅲ(1624)				2/8-14風本浦	2/15-24府中		2/25船越浦	住吉灘
Ⅳ(1636)			2/13一岐島		2/14-22馬島			
Ⅴ(1643)			9/23-26一岐島		9/27-10/25馬島			
Ⅵ(1655)			1/10-11一岐島		1/12-2/3馬島		2/4船越浦近処	
Ⅶ(1682)					10/17-26府中浦	10/27南室		
Ⅷ(1711)			2/2-8壱岐島		2/9-17府中			
Ⅸ(1719)				12/13-20風本浦	12/21-28馬島	12/29南川		1/1船頭浦
Ⅹ(1748)				7/17一岐島(※風本浦)	7/18-23馬島			
Ⅺ(1764)			5/28-6/12一岐島		6/14-18府中			船頭浦
Ⅻ(1811)					6/26府中			沙工項

番号	芦浦	佐賀	琴	西泊	泉	豊	鰐浦	大浦	佐須奈
イ(1420)							-9/26-29※季浦		
ロ(1467)									-7/4沙然那浦
ハ(1479)					時古里浦		※9/5完于羅浦		
ニ(1596)				11/6西浦				11/7-22大浦	
Ⅰ(1607)				西宿			6'/29-7/1湾浦		7/2沙愁那浦
Ⅱ(1617)		10/14-15佐賀浦					10/16-17鰐浦		
Ⅲ(1624)			金浦				2/26-3/4鰐浦		
Ⅳ(1636)			※2/23金浦				2/24鰐浦		
Ⅴ(1643)				10/26西泊			10/27-28鰐浦		
Ⅵ(1655)			金浦	2/5西泊			2/6-9鰐浦		
Ⅶ(1682)				10/28西泊浦			10/29鰐浦		
Ⅷ(1711)			2/18琴浦	西泊浦		豊崎	鰐浦		2/19-24佐須奈浦
Ⅸ(1719)			琴浦	1/2-5西泊浦		豊碕浦	鰐浦		
Ⅹ(1748)	7/24-7'/10芳浦			7'/11西泊浦					
Ⅺ(1764)	6/19芳浦			6/20西泊浦		※6/21豊崎浦			
Ⅻ(1811)					6/27-28和泉浦	豊崎浦	鰐浦	6/29-7/1大浦	

番号	釜山	熊川	備考
イ(1420)		9/30薺浦	※は暫定的な比定。
ロ(1467)	7/5釜山浦		
ハ(1479)	9/17釜山浦		※は滞在が確認される日。
ニ(1596)	11/23釜山		
Ⅰ(1607)	7/3釜山		※はおおよその位置表示。
Ⅱ(1617)	10/18釜山		※はⅡ-2による。2) 続いて梳島・姑島・仏坐島が列記されるが未詳。3) 続いて御宿島を通過したとするが未詳。
Ⅲ(1624)	3/5釜山		
Ⅳ(1636)	2/25釜山		※はⅣ-2による。
Ⅴ(1643)	10/29釜山		
Ⅵ(1655)	2/10釜山		
Ⅶ(1682)	10/30釜山		※はⅦ-2による。
Ⅷ(1711)	2/25釜山		
Ⅸ(1719)	1/6釜山		
Ⅹ(1748)	7'/12釜山		※壱岐での寄泊地はⅩ-2により判明。
Ⅺ(1764)	6/23釜山		※Ⅺ-2では泉浦とする。
Ⅻ(1811)	7/2釜山		

(2) 地名の現地比定

表３に示した寄泊地・通過地の比定地については、図１・２で位置を確認されたい。それらの多くは内藤［1961］の段階までに明らかになっており、また特段の論証を要しない地名もある。しかしそれ以外に、先学の比定が誤っているもの、先学は推測にとどめているが断定できるもの、未詳のもの、朝鮮史料にみえる日本地名として知られているが実際の寄泊例について指摘がないもの、新たな論拠を追加できるもの、がある。参考史料にのみ現れるものを含め、これらに関する筆者の考証結果を表３での登場順に示していこう。

①志志見浦＝鹿見（ししみ）

第6次通信使が釜山から対馬北部にむかった初日、本来の目的地である鰐浦に着船できずに停泊した場所である。内藤はこれを泉浦外洋の椎根島と推測し[5]、対馬北岸東寄りにある泉沖合の島嶼にあてた。この椎根島の位置説明には誤解もあり、正確には泉西隣の豊沖というべきだろう。あるいは泉沖の志

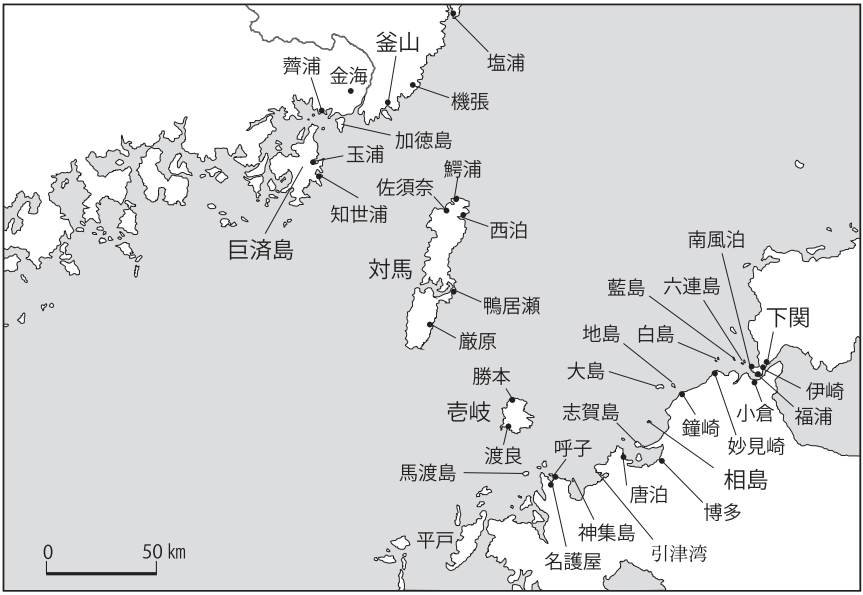

図１　対馬海峡航路要図

古島を椎根島と誤認したのかもしれない。いずれにせよ、これは〈Ⅵ-1：往路6月9日〉における志志見浦の位置説明に「本浦距対馬島府中三百里。東距鰐浦九十里云」とある記事の後半部分を、「鰐浦の東方90里」の意味にとって比定したものである。

しかしⅥ-1の撰者南龍翼がこの使行に関して別に記した『聞見別録』道里（『海行摠載』所収）をみると、志志見浦について、ほぼ同様の文章を「南距対馬島府中三百里、東距鰐浦九十里」と記している。対馬北部にあるはずの本浦と南部の府中（厳原）との位置関係からすれば、前段が「志志見浦から南方へは府中まで300里」の意味であることは明らかである。当然後段は「志志見浦から東方へは鰐浦まで90里」という意味になる。実際、志志見浦到着後、一行は鰐浦を経て対馬東岸をたどり、厳原にむかった。泉や豊の付近に着船したのであれば、いったん鰐浦に逆戻りする必要はない。

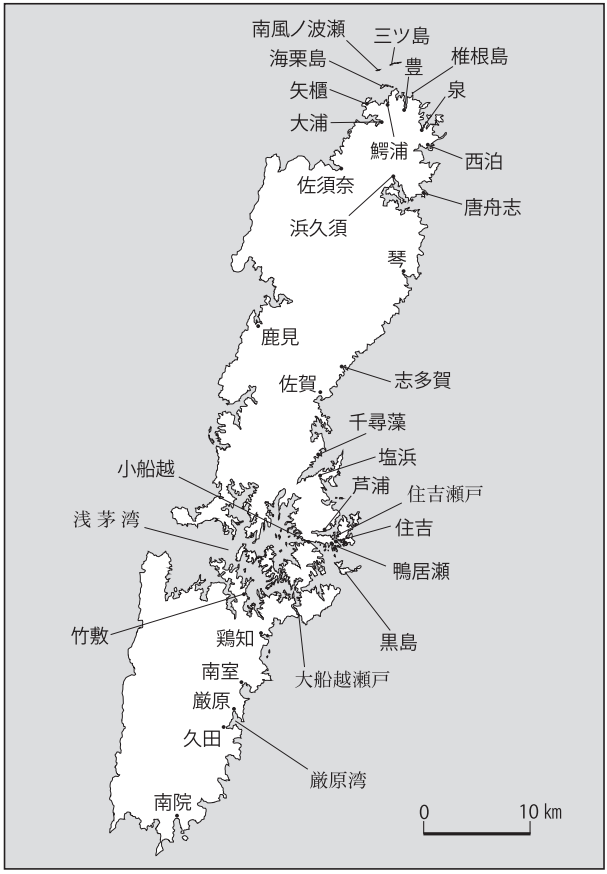

図2　対馬要図

志志見浦は現代朝鮮語で読めば지지견포(チヂギョンポ)となり、「ししみ」とは異なるが、Ⅵ-1にはハングルで시시미우라(シシミウラ)、『聞見別録』には漢字音価で「施施未于羅(シシミウラ)」と日本語の訓を記している。鰐浦まで90里（約36km）という距離は実際の鹿見の位置にも符合する。なお1455年に対馬に派遣された敬差官元孝然の着船地は「始深浦」であった[6]。この始深(シシム)浦はおそらく鹿見であり、朝鮮前期にも着船例があることがうかがわれる。

②也音非梁／也音非道浦＝矢櫃(やびつ)

参考史料イ・ロにみえる地名である。比定自体は参考史料イと申叔舟『海東諸国紀』（1471年）の記載にもとづき先学が指摘済みだが[7]、これは『海東諸国紀』所載の形状不正確な対馬地図における大まかな位置表示と、音価の類似とから導き出されたものである。この推定自体に異論はないが、新たな論拠をあげると、参考史料ロではその位置を「沙愁那浦」（佐須奈）から20里（約8km）、かつ「完于羅浦」（鰐浦）から7里（約2.8km）と記している。これは矢櫃の実際の位置にもおおむね符合する。

③唐浦＝唐舟志(とうじゅうし)

Ⅲ-1にみえる未比定の通過地である。鰐浦から「金浦」（琴(きん)）にいたる航程にあるので、唐字ないしこれに近い音を含む沿岸部の地名を探ると、候補として唐舟志が浮上する。この地名は室町期にさかのぼって確認され、名称は当時一帯におかれていた唐郡に関連するという[8]。おそらく唐浦は、唐郡の浦という意味であり、唐舟志に比定可能かとおもう。

④千尋浦＝千尋藻(ちろも)

Ⅹ-1にみえる未比定の通過地である。「豊崎」（豊）から「芳浦」（芦浦）までの区間にあるので、この範囲の沿岸部に存在する近い地名として千尋藻に比定しておく。

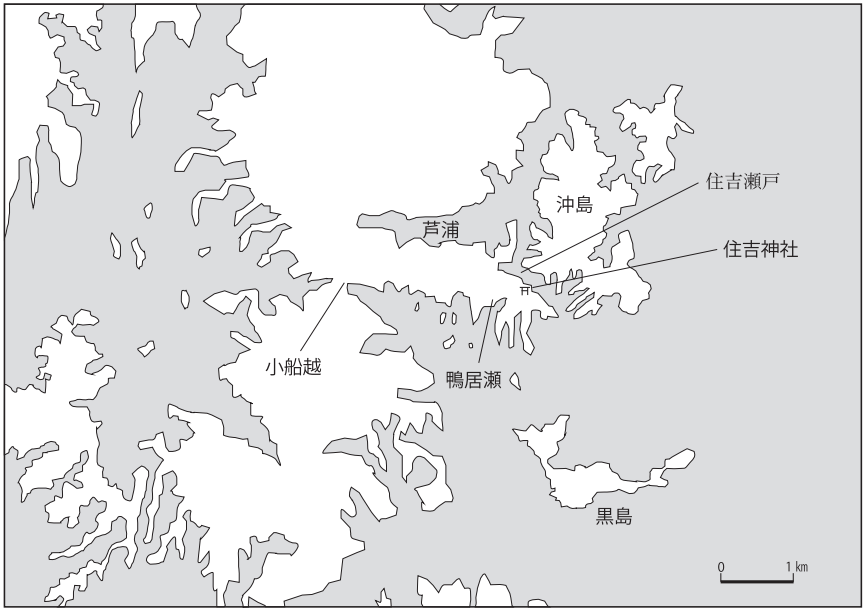

図３　住吉瀬戸要図

⑤下瀬／下瀬浦＝住吉瀬戸

内藤雋輔は下瀬について、「紫瀬戸（＝住吉瀬戸）附近かと思う」と推測するにとどめている[9]（引用・史料訳中の（＝　）は森平による註釈。以下同じ）。住吉瀬戸は中東岸において対馬本島と沖島の間に挟まれた両岸懸崖の狭水道であり（図3・写真1参照）、本島側の岸辺には住吉神社が鎮座している。下記の関係史料を検討すれば、内藤の推測は当を得ているものと断定できる。

写真１　住吉瀬戸

〈Ⅱ-1：往路7月9日〉（史料訳中の〔　〕は森平による補足。以下同じ）

塩浦（＝塩浜）より50里（＝約20km）ほど進むと、海水の一派が峡口に通じており、名を下瀬という。一行の諸船はみなこの水路をたどった。その水域は7、8隻の船を収める幅で、長さは8、9里ほどである。岸の切り立った小島が珠のようにとりまき、その区間は最も絶景である。祠堂がたっており、名を住吉という。ここを通過する船員はみな捧げ物をして祈祷するという。下瀬から再び大海に出る。〔その後、船越浦（小船越）への寄泊をとりやめて府中（厳原）に直行〕(10)

〈Ⅲ-1：往路10月4日〉

〔金浦（琴）を出港した船団に対し〕調興（＝柳川調興）が出迎えに下瀬浦までやってきた。そこは2つの島の間で、浦の出入口は非常に狭く、船を並べることができない。石岸上に1軒の板屋があり、名を住吉寺という。すなわち祈祷をおこなう場所である。〔その後、府中（厳原）に到着〕(11)

〈Ⅳ-1：往路10月11日〉

明け方に発船し、金浦（＝琴）を通過する。迎接・警護に奔走する倭船は数知れない。下瀬に到達した。2つの島の間であり、かろうじて小船を入れられる程度である。倭の船頭は、〔そこを〕神霊の住むところだとして船の人々に声を出させなかった。祠堂が石崖の上にあり、住吉神廟だという。……未末に鴨灘（＝鴨居瀬）に入港した。(12)

以上の史料を総合すると、下瀬は琴～鴨居瀬の間に所在し、船がかろうじて通過できる狭水道であり、沿岸に住吉という神廟、すなわち住吉神社が鎮座していることがわかる。

ここで住吉瀬戸（住吉灘）そのものに関する通信使録の記載をみると次のようである。

〈Ⅳ-2：往路10月11日〉

〔金浦（琴）、下高（志多賀）を通過後〕住吉灘というところに到着した。灘のほとりは岩壁であり、門のように切り立ち、幅は7間ほどである。灘を通過していくと右岸上に1軒の板屋があった。すなわち住吉祠である。非常に霊異があり、船乗りはここにくると、ともに慎み深く祈りを捧げる。すなわち経由して府中（＝厳原）にむかう航路である。申時に鴨瀬（＝鴨居瀬）で投錨した。(13)

〈Ⅳ-3：往路10月11日〉

〔西泊浦（西泊）を出航後〕住吉灘を通過した。両岸が中間で断ち切れて門のようであり、わずかに船1隻を収容できる程度である。岸辺に神祠があり、住吉廟だという。倭の船頭らは霊神だとして、人々に声を出させないようにした。申時に鴨瀬（＝鴨居瀬）に停泊した。(14)

〈Ⅵ-2：往路6月15日〉

〔佐賀浦（佐賀）を出航後〕住吉灘を通過した。数十里の長い谷で、山水がみな美しい。……半ばも進まないところで、岩上に数間の板屋があった。これについて質問したところ、住吉寺だという。島の人々は霊験あらたかであるとして、ここを通過する際には必ずこれに対して祈祷するという。〔その後、府中（厳原）に到着〕(15)

以上を総合すると、住吉灘は佐賀と鴨居瀬の間に位置し、切り立った崖にはさまれた狭水道であり、船乗りの信仰を集める住吉神社が鎮座するという。これは前述した現在も変わらない住吉瀬戸の景観を的確に描写しており、下瀬の描写内容とも一致する。特に第4次通信使の記録より、Ⅳ-2、Ⅳ-3の住吉灘がⅣ-1では下瀬と表記されていることが明らかである。以上の考察から、内藤の比定どおり下瀬は住吉瀬戸そのものをさすことがわかる。

⑥船（舡）頭項／船（舡）頭港／船頭浦／篙工瀬／沙工項＝住吉瀬戸

これらの地名に関して、関係史料は次のように記している。

〈Ⅸ-1：往路6月26日〉

佐下浦（＝佐賀）を通過し舡頭項に到着したが、日はすでに午刻だった。……浦のほとりに船頭祠がある。むかし壬辰年に平秀吉（＝豊臣秀吉）が兵を起こして東方からやってきて、行程がこの場所にいたったとき、風勢が不順であった。そのとき船乗りの某が、「風濤がこのとおりですから、海上の航行は絶対に無理でしょう。この場所の北辺の山麓は、中が断ち切れて島を形作り、海水が入り込んで湖を形作り、両側から崖が東のように迫って僅かに船1隻を通すだけです。そこから通過すれば安全を確保できます」と諌めた。秀吉は妄言だとして即座に彼を斬り捨てた。航海してみると、果たして風浪が打ち付け、士卒が大勢溺死した。その後、戦をやめて帰還するとき、試しに間道を通ったところ、はたして船乗りのいうとおりで、まったく問題がなかった。秀吉はこれを後悔し、祠堂を建てて彼を祀ったという。(16)

〈Ⅸ-2：往路6月26日〉

〔金浦（琴）を出航して〕午刻に船頭港に到着した。西浦（＝西泊）から120里（＝約48km）の距離である。船頭港は海中において山がとりまいている場所にある。船が山の外側に沿っていくと1本の水路に出る。舵を操作して入っていく。両側から谷が迫り矢を括るように流れを束ねる。流れに乗って数十尺進むとその水路は尽きる。周辺の山はみな青松・苦竹がしげる。山の裾はみな緑に覆われた崖がそびえ雲錦の屏風をなす。……船は緑に覆われた崖に沿って進んだ。崖の上には2本の石柱があり、高さは2丈、縦横に組んで門となっている。門内には神祠が設置してある。堂宇は古び瓦で覆ってある。何の神かと質問したところ、倭の通訳がいうには、「むかし平秀吉が船で西にむかった際、山の背後より沖合に出ようとした。

1人の篙工がいうには、「今日は必ず悪風に見舞われます。この山を廻っていったところに隠れた港があり、風濤を避けることができます」とのことだった。秀吉は信じずに妄言とみなし、立ち上がって篙工を斬った。日が暮れるころ、果たして逆波に見舞われ死にかけた。帰還時にこの港に入り、船を穏やかに泊められることをようやく知り、「篙工は心から自分をおもってくれたのだ」と嘆き、祠堂を建立させてこれを祀った」とのこと。〔日本の〕俗語で篙工のことを船頭という。そこで船頭港と呼び、あるいは懸頭浦と称する。(17)

〈Ⅹ-1：往路2月24日〉

芳浦（＝芦浦）から篙工瀬を通過した。瀬の左右は、碧の山が壁のようにそびえ、その間が裂けて瀬となっている。わずかに大型船1隻を収容する〔程度の幅である〕。そこで潮流に乗り、何とか通過することができた。港の入口に1軒の古祠がある。2本の柱石を立てて門を作っている。そしてその上には横渡しの梁をかぶせてあるが、やはり石で作っている。孝子住吉の祠堂だという。(18)

〈Ⅹ-2：往路2月24日〉

〔芳浦（芦浦）を出発し〕舡頭港に到達した。両岸が接近し、わずかに船1隻を収容できるだけである。これを望みみて、絶対に船を進められないとおもったが、櫓を使って船を進めて通過した。岸上に古祠がある。石柱に梁を飾り、瓦で覆ってある。通過する際に倭人がいうには、むかし孝子住吉が喪に服して哭泣し、海水を赤く染めた。そのため国人はその孝心の至誠を敬慕し、祠堂を建てて彼を祀ったという。……数里ほど進むと、また1港があった。すなわち鴨瀬（＝鴨居瀬）である。(19)

〈Ⅺ-1：復路6月19日〉

地名は船頭浦。今一つの名を船頭の首という。壬辰の年、平秀吉が船頭の

チュギルをここで斬り殺したといい、丘の上に祠堂が建っている。……左右には尖った峰々が聳え、樹々は天を衝かんばかり。入り江は曲がりくねり、船1隻が辛うじて通れる程である。……ようやくに抜け出したが、すでに日は暮れていた。灯りをともして航行。芳浦（＝芦浦）で錨を下ろす。

〈Ⅺ-3：復路6月19日〉

鴨瀬（＝鴨居瀬）は岩礁が険しく波が荒く、船はみな帆を下ろし、櫓を操って危険個所を通過した。船頭港に到着すると、水深が浅く、船が動かないように錨を下ろして潮時を待った。港の南にある神祠は、いわゆる箙工廟である。少したってから櫓を動かして入港した。舷側が両岸の崖にぶつかりそうで、岸の上の木々の枝がつきそうだった。東方の地にきてようやくその険阻を目にした。初更に芳浦（＝芦浦）の入口に到着して投錨・停泊した。(20)

〈Ⅻ-1：往路閏3月28日〉

〔芳浦（＝芦浦）から〕湾の東南へ、2つの山の間を通り抜けていく。左右は緑がしげり、夕陽が照り陰る。ここも実に景色のよい場所だ。倭船20隻が二手にわかれて曳航し、10里ほど進む。両岸は石壁が次第に狭まり、かろうじて船道が通じるほどになった。海水は澄み底がみえ、岩が複雑にいりくんでいる。ここを通過する際、船将・都沙工らは船上で祭祀をおこない、米を水中に撒いた。瀬の西岸には神祠が1つある。……地名を沙工項という。かつて平秀吉が出征してきたとき、この項まできて風模様を沙工に問うた。沙工は「今日の午後には必ず大風がおきるので、明朝を待って発船しましょう」といったが、秀吉は「どうしておまえにそうだとわかる」といい、出発を促した。〔しかし〕沙工は頑として船出しないよう望んだので、秀吉は激怒して沙工を斬り、発船したが、はたして大風に見舞われ、死に目にあって何とか生き延びた。〔そこで〕帰還に際してここに祭壇を築き、彼を奉安して祀った。〔それゆえ〕沙工項というのであ

る。……この日、鴨瀬浦（＝鴨居瀬）にいたって停泊した。[21]

内藤雋輔はこのうち船頭浦や船頭港について、船字に誘引されてか、船越（小船越、大船越）に比定した[22]。一方、高島淑郎はⅪ-1の船頭浦を住吉に比定する[23]。

篙工瀬の篙工は漢語だが、Ⅸ-2にも記されるように日本語の船頭に相当する。Ⅻ-1の沙工項の沙工は朝鮮の用語でやはり船頭を意味し、上記の諸地名は実質同義となる。鴨居瀬と芦浦の間にあるという立地、船がようやく通れる両岸懸崖の狭水道で、途中に船乗りの信仰を集める神祠が鎮座するという景観もそれぞれ一致しており、瀬（流れのはやまる個所）、項（朝鮮の用語で狭まった水路を指す）という地名表現とも符合する。これが既述の住吉瀬戸に合致することは明白であり、実際、Ⅹ-1とⅩ-2では神祠について「孝子住吉」の祠堂と伝えている。

これらの文献では住吉神社について2つの由来を伝えている。1つは、住吉瀬戸付近を航海する際に豊臣秀吉に斬殺された船頭を祀るというもので、瀬戸の名に船頭の称が付された理由とされている。もう1つは、服喪に際して孝心から血涙を流し海水を赤く染めた住吉なる人物を祀るというものである。住吉瀬戸は一名を紫瀬戸というが、海中に赤紫色の海藻が繁茂するさまに由来するといい、その光景はいまも観察できる。上記の縁起はいずれも血の赤色を連想させる内容だが、おそらくは藻が海中に赤く映える様子から導かれた説話なのであろう。

⑦瀬戸＝住吉瀬戸

〈Ⅷ-1：往路7月18日〉では、佐賀と鶏知の間に存在する「瀬戸」について次のように記している。

午刻に瀬戸に至った。上・副船はみな浦内に入港したが、三船は風波が強かったため船を制御できず、外洋側から慶知浦（＝鶏知）に到達して停泊

したという。瀬戸の岸辺には石門をそなえた古祠があるが、すなわち孝子住吉祠である。……海に沿って水路が屈曲して山峡の間をめぐり急流をなし、数里を越えようというあたりで海に通じる。両山が向かい合い、壁のようにそびえたって門のごとき地形をなし、かろうじて船を通すことができる。瀬戸という名称はこのことによるのであろう。(24)

住吉神社が所在する狭水道であることが記され、瀬戸が住吉瀬戸にあたることがわかる。

⑧Ⅵ-1の船越浦＝住吉瀬戸

〈Ⅵ-1：往路6月15日〉では、往路で佐賀出航後に通過した「船越浦」について次のように記している。

船越浦を通過した。両岸は岩石で、門のように開いており、船道が細く1本通っており、流れが強い。船乗りは慎み畏れ、米を〔水中に〕投じて祈祷してから通過する。船を泊めて鴨瀬の岸辺の漁村で朝食をとった。(25)

「船越浦」という地名は、他の文献ではその名のとおり小船越を指すので、ここでもそのように誤解しやすい(26)。しかしここでは、鴨居瀬到着前に通過した狭水道であり、船舶が通過する際に米を投じて祈祷したことが記されている。これらはすでに述べてきた住吉瀬戸の状況に合致し、米を投じての祈禱はⅫ-1の前掲記事にもみえる。おそらく船頭浦とでも記すべきところを、記録者が船越と混同したのではあるまいか。

⑨Ⅶ-1・2の鴨瀬〔之瀬戸〕＝住吉瀬戸

〈Ⅶ-2：往路6月23日〉に「鴨瀬の瀬戸に到着して停泊した（到泊鴨瀬之瀬戸）」とあり、翌24日の記事に「朝、瀬戸を通過した。小菴が1つあり、すなわち住吉大明神の祠堂である。地名を住吉灘という。（朝出瀬戸。有一小菴、

即住吉大明神之祠宇也。地名住吉灘)」とある。また同じ使行の別船の状況を記録した〈Ⅶ-1：往路6月24日〉にも次のようにある。

> 黎明に鴨瀬に到着した。まだ錨を下ろさないうちに上船が三吹の合図（＝出航の合図）を送ったので、ただちに従って出発した。6隻は順番に瀬戸を曳航されていった。積み重なった岩石が絶壁をなし、左右にそそり立つ。……海水は屈曲し、山峡の間をめぐり、早瀬をなす。数里を越えるあたりで海に通じる。両山が向かい合いそびえたって門戸をひらき、かろうじて船を通すことができる。海水が渦巻きながら流れる。瀬戸の名はこれにちなむのである。ようやく瀬戸を出ると、一座の霊廟が堂々とした姿をみせた。船乗りたちはかしこまり、〔海中に〕米を撒いて祈祷して通過した。倭人に問うたところ、住吉神廟だという。(27)

ここにみえる鴨瀬は一見、鴨居瀬そのもののごとくであり、実際内藤はそのように捉えている(28)。しかし上掲史料を総合すると、このとき通信使船団は6月23日から24日明け方にかけて「鴨瀬」の「瀬戸」に到着し、その後、「瀬戸」をそろって通過した。そこは山が相対する狭水道で、住吉神社があり、名称は住吉灘であるという。この描写内容は明らかに住吉瀬戸を指しており、住吉瀬戸を南へ通過したところにある鴨居瀬ではない。ただ住吉と鴨居瀬は隣接する位置にあるので、これは地名の誤解というより、住吉瀬戸一帯を含めて広く鴨瀬の地として認識している可能性も考えられる。

⑩Ⅵ-1の住吉灘＝鴨居瀬

Ⅶ-1・2とは逆に、〈Ⅵ-1：往路6月15日〉では、住吉瀬戸通過後に到達した「鴨瀬」について「一名、住吉灘」と付記している。同じ航海を記録したⅥ-2の同日条（前掲）では、確実に住吉瀬戸のことを住吉灘と記している。Ⅵ-1については、住吉を船越浦と表記しているように、地理認識に混乱が生じている可能性があるが、⑨における鴨瀬とは逆に、住吉瀬戸に隣接する鴨居瀬の水域

を含めて、広く住吉灘と認識する場合があった可能性も排除できないだろう。

⑪古于＝府中

参考史料ハにみえる地名である。『海東諸国紀』に記載があり、中村栄孝によって国府の訓「こう」の音に相当し、厳原にあたると比定されている[29]。15世紀後半から対馬島主の居所となった地である。実際の航海例に即した指摘がないので、とりあげておく。

⑫久田浦＝久田（くた）

参考史料ロ・ハにみえる地名である。『海東諸国紀』に記載があり、中村栄孝によって標記のごとく比定されている[30]。実際の航海例に即した指摘がなかったので、とりあげておく。厳原湾の南部、久田川の河口付近に近世対馬藩の御用ドック「お船江」の遺構がのこる地区である。1494年に対馬に派遣された敬差官権柱も帰国時には「仇多浦」より出航した[31]。このように朝鮮前期の使船については、厳原湾内において島主の居館から距離をおいて久田に係留した事例がわかるが、近世の通信使船団の場合、湾北岸の城下町の港に直接乗り付けたようである。

⑬三白島＝白島、藻連島＝六連島

〈Ⅸ-2：往路8月18日〉では、「鐘屋」（鐘崎）沖から小倉沖にむかう際の通過地を「藻連・三白・大小毛諸島」とまとめている。これらは当該水域、響灘に点在する島嶼に比定できよう。まず三白島は男島・女島の2島からなる白島のことであろう。三白島では3つの白島の謂いになるが、史料が「二白島」とすべきところを誤記しているのかもしれないし、あるいは男島・女島以外のハンドー島等の附属島を含めた表現なのかもしれない。

藻連島については、Ⅸ-1の同日条において藻連島とその東の地藻連島の2島からなると説明する一方、Ⅸ-2でその地勢が「水にうかぶ金盥のように削平されている（如水上金盤、削成平野）」と描写される。これらの地形・地名を勘

案するに、馬島（小六連島）と六連島のペアにあてるのが適当だろう。藻と六の漢字音は大きく異なるが、和訓（藻、六）は近い。この場合、日本人の地名表記がそのまま朝鮮人記録者に伝えられたことになろう。

三白島と藻連島を以上のように比定すると、Ⅸ-1では響灘を東進する際の経由地を一括列記するなかで、白島より東にある六連島を先にあげたことになる。地名が進行順で列記されているわけではないとすると、残る大・小毛島は、名称からただちに比定できる候補地がなく、他に何の説明もないため、しぼりこむのが難しい[32]。本稿では判断を保留する。

⑭伊沙是浦＝伊崎

参考史料ニにみえる伊沙是浦について、内藤雋輔は、〈Ⅸ-2：往路8月18日〉に「鐘屋、一名見崎」とみえる「見崎」を遠賀の妙見崎（現・北九州市若松区）に比定したうえで、伊沙是＝見崎＝妙見崎かと指摘している[33]。

しかし参考史料ニの復路10月3日の記事によると、伊沙是は玄界灘を西進するにあたり、赤間関（下関）から3里（約1.2km）の位置にあって寄泊したというので、遠賀まではだいぶ距離がある。下関の西方2kmほどの地に、いまも漁港として利用される伊崎があり、伊沙是の音にも近い。ここに比定すべきだろう。

⑮南泊＝南風泊

内藤雋輔は、Ⅺ-2の記載をもとに地島付近かと疑いつつ、一方で『増正交隣志』に長門国（現・山口県）の南泊と記すことに矛盾するとして結論を保留したが[34]、これは史料の誤読である。Ⅺ-2では、往路の12月26日において、地島通過後、夕刻には赤間関を望む位置まで到達したが、潮時が悪かったのでその日の入港を断念し、南泊に寄泊したとある。南泊は関門海峡の入口付近にあったのであり、長門側の南風泊とみてよい。

⑯富浦＝福浦

内藤雋輔は未詳とするが[35]、〈Ⅲ-1：復路2月6日〉に小倉の対岸の地と記される。当該の位置には関門海峡をはさんだ山口県側に福浦があり、漢字音が富浦に近似する。ここに相当するとみてよかろう。

⑰時古里浦＝泉

参考史料ハにみえる地名である。『海東諸国紀』にも記載があり、中村栄孝によって泉の古名「しこり」に相当すると比定されている[36]。実際の航海例に即した指摘がなかったのであげておく。一説に、文禄・慶長の役時に和泉国佐野村から漁民が移住し、これに因んで泉と呼ばれるようになったという。しかし、すでに16世紀前半の古文書に、「豊いつミの浦」「泉ゆミ浦」が登場するという[37]。

⑱季浦＝鰐浦カ

参考史料イにのみみえる。帰国する朝鮮使節が朝鮮にむけて出航した対馬での最終寄泊地である。しかし季浦を出た一行は、加徳島が見えるところまで進みながら、逆風をうけてその日の夜には同じ浦まで吹き戻されたという。三浦周行はこれを鶏知にあてる[38]。中村栄孝は久須（浜久須）にあて、また琴にあてる説もあるという[39]。これらは季の漢字音価にもとづく比定だが、確実な符合ともいえない。また朝鮮半島に渡る最終寄泊地としては東寄り、南寄りにすぎるとおもわれる。中村がより北寄りの久須にあてたのは、この位置の問題を考慮したからであった。しかし仮に出港地が久須だとしても、対馬西北方の加徳島の手前から逆風で吹き戻されてきた場所としては、対馬の北端をもう一度東側へ回り込み一定の距離を南下し、さらに深い内湾に入ってようやくたどりつく場所であり、航程として不自然である。やはり朝鮮に直接面した北岸か西北岸に求めるべきではなかろうか。

また従来の解釈にしたがうと、季浦という表記は、日本の固有地名を音写した語（季）に港湾を意味する漢字語（浦）を付した形になる。しかしこの『老

松堂日本行録』では、日本の固有地名を日本での表記によらず漢字音写する際には、通常、利新梁湾（西泊）、愁美要時（住吉）のように逐音で表し、その末尾に浦字を付すことは少ない。そのような事例は「短于羅浦」（田野浦）1件のみである。換言すると、季浦という表記は、薺浦、釜山浦のように漢字語的、朝鮮地名的なのである。

むろん季浦2字で日本の固有地名を音写している可能性も皆無ではないが、いまのところ比定すべき場所がみあたらない。そこで季には順番・時系列の終わり・すえという意味があるので、「対馬島季浦」は固有地名ではなく、対馬における最後の寄泊地といった謂いであり、『老松堂日本行録』では直接言及されていない鰐浦あたりに相当するという可能性は想定できないだろうか。近世通信使船には直接関わらないが、試案として提示しておく。

３．往路

（１）釜山からの出発

朝鮮前期の対日窓口港としては、熊川の薺浦（乃而浦：現・慶尚南道昌原市鎮海区薺徳洞）、東萊の富山浦（釜山浦：現・釜山市東区凡一洞）、蔚山の塩浦（現・蔚山市中区塩浦洞）の、いわゆる三浦が知られている。ただしこれは基本的に日本船に関する指定港であり、朝鮮側の使船発着港は別問題となる。

確かに三浦で発着した朝鮮使船は存在する。1420年に宋希璟は薺浦で乗船して富山浦に回航したのち対馬にむかい、帰国時には薺浦に到着した（参考史料イ）。1479年に通信使の書状官となった金訢は、帰国時には富山浦に到着している（参考史料ハ）。1494年に敬差官として対馬に渡った権柱は、釜山浦そのものではないが、同じ釜山湾の西岸にある東萊富平浦（現・釜山市中区富平洞）に帰着した[40]。また1510年に編成された通信使は、薺浦まできたところで派遣が中止されたという[41]。

しかし当時の朝鮮使船の主な発着地は巨済島と認識され、特に南東岸の知世浦が重要だったらしい。当時知世浦には水軍万戸鎮がおかれ、1441年から1510年まで孤草島釣魚禁約のもとで朝鮮南西海域に出漁する対馬船を検問し

たが[42]、1530年に成立した全国地理書『新増東国輿地勝覧』巻32・慶尚道・巨済県・関防・知世浦営には、「本国の人が日本におもむく際には、いつもここで風待ちをして出航し、対馬州に向かう」[43]とある。

巨済島発着の具体例は、まず参考史料ロ・ハにみえる。後者は出航時のみで、前述のごとく帰国時には富山浦に到着した。しかし一行の正使李亨元に関しては、巨済島知世浦に帰着したという[44]。1443年にも通信使卞孝文が巨済島玉浦に帰着した[45]。1459年に対馬渡航にあたって遭難した通信使[46]については、正使宋処倹と書状官李覲が巨済島で詠んだとみられる詩が『新増東国輿地勝覧』巻32・慶尚道・巨済県・題詠に収められ、彼らの捜索にあたる現場責任者として知世浦万戸の名もあがっているので[47]、やはり巨済島から出立した公算が高い。ちなみに使臣ではないが、1419年の己亥東征（日本史上の応永の外寇）において、朝鮮軍は巨済南面の周原防浦より出航し、作戦後にも巨済島に帰還した[48]。

近世には対日交流の窓口が朝鮮側・日本側ともに釜山地域に一元化される。通信使船団が出立したのは釜山湾の最奥部に位置する釜山浦、すなわち朝鮮前期における三浦の1つであった。港を見下ろす甑山には壬辰倭乱時に日本軍の城郭が構築されたが、戦後には一帯が釜山鎮城（釜山僉使営）となった。1607年に徳川幕府との講和が成立すると、対馬側の出先として湾西岸北寄りの豆毛浦に倭館が設置され、そこが手狭になると1673年には西岸湾口付近の草梁への移転が決定される。

表4は釜山湾内における各次の通信使船団の動きをまとめたものである（関係地の位置は図4で確認されたい）。

Ⅰ	2/22釜山浦にて仮乗船→2/27戡蛮浦に移動して候風→2/29海神祭設行ののち戡蛮浦より最終出航
Ⅱ	7/4釜山浦にて仮出航→7/5釜山浦にて海神祭を設行するも発船せず→7/6戡蛮夷に移動して候風→7/7戡蛮浦より最終出航
Ⅲ	9/28釜山浦にて海神祭設行ののち草梁項に移動→9/30戡蛮夷に移動して候風→10/1発船し太宗台を通過するも釜山前洋まで帰還→10/2釜山浦より最終出航
Ⅳ	9/18釜山浦にて海神祭・仮出航→10/6草梁項を経由して最終出航
Ⅴ	3/15釜山浦にて祈風祭・仮出航→4/10草梁項に移動して候風→4/14絶影島にて祈風後、戡夷浦に移動して待機→4/15発船するも破損のため草梁に帰還→4/24釜山浦より再出航、草梁を経由して多大浦まで移動→4/27多大浦より最終出航
Ⅵ	5/27釜山浦にて祈風祭・仮出航→6/9釜山浦より最終出航
Ⅶ	6/3釜山浦にて祈風祭・仮出航→6/18釜山浦より最終出航
Ⅷ	6/21釜山浦にて海神祈風祭・仮出航→6/29同行倭船、豆毛浦に待機→7/5釜山浦より最終出航（副使船のみ破損により草梁まで帰還→7/15再出航）
Ⅸ	5/18釜山浦にて仮出航→6/6祈風祭を設行、同行倭船が豆毛浦に待機→6/20釜山浦より最終出航
Ⅹ	1/9釜山浦にて海神祭・仮出航→2/9同行倭船が豆毛浦に待機→2/12出航するも風勢悪く豆毛浦に帰還→2/15草梁前を経て多大浦沖に進むも風勢逆転し多大浦に寄泊→2/16多大浦より最終出航
Ⅺ	9/8釜山浦にて海神祭→9/13仮出航→10/6釜山浦より最終出航
Ⅻ	3/12釜山浦にて海神祭→3/16出航予定日なるも潮位が低く船舶いたらず→3/22再予定日にあわせて出航するも風勢悪く帰還→閏3/12釜山浦より最終出航

表４　各次通信使船団出立時の釜山湾内における動き

使節団の出航日は礼曹管下の観象監においてあらかじめ吉日を選んであったが[49]、気象・海況などの自然条件が都合よく合致するとは限らない。むしろ多くの場合では合わなかった。このとき使節は形ばかり仮乗船し、しばし湾内を航走し、また港にもどるというパフォーマンスをおこなった。しかしⅫのケースでは船舶の用意自体ができなかった。過半のケースでは、この出航予定日に合わせて航海安全祈願祭（海神祭、祈風祭）を設行したが[50]、Ⅰ・Ⅱ・Ⅸでは仮出航後、Ⅺ・Ⅻでは出航予定日前に実施している。なおⅠの段階では釜山浦を出て戡蛮浦において実施したが、1614年に釜山鎮の船着場を造成した際、あわせて永嘉台が建設されると[51]、以降はそこが祈願祭の会場となった。

釜山浦を本出航しても、ただちに対馬まで直航するとは限らない。湾内を湾口近くへと移動して、最終的に対馬にむかうタイミングを見計らったり、湾を

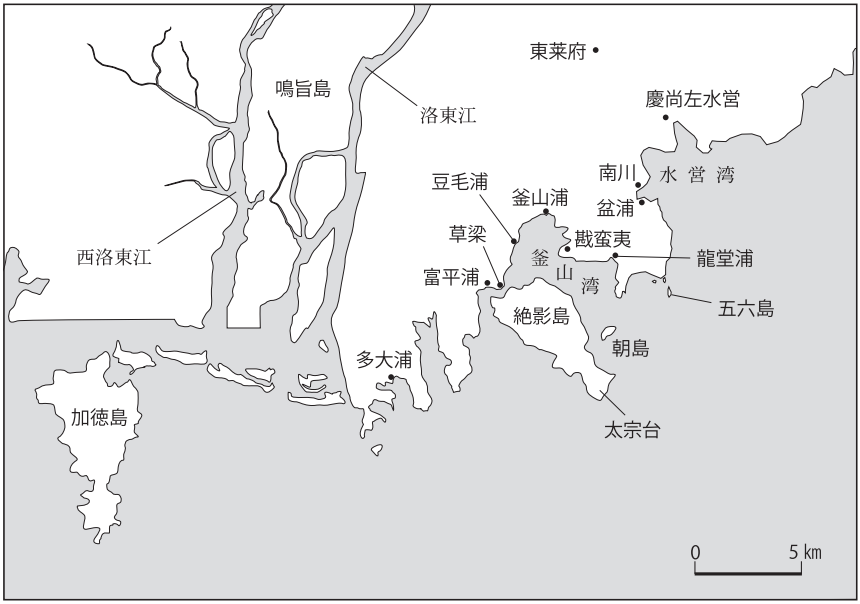

図4　釜山湾要図

※湾名・河川名を除き、地名は史料上の用語で記してある。
※海岸線は現状ベースで表示しているが、関係地の立地理解に支障となる埋立部分は除外してある。

出たものの風波の悪化、船体・船具の破損のために引き返し、再チャレンジをよぎなくされたりすることもあった。各次の状況をみると、Ⅴまではつねに湾内で中継地を経ているのに対し、Ⅵ以降では対馬に直航するのが主流となっている。後者のうち例外的なⅩについても、豆毛浦や多大浦を中継してはいるが、いずれもアクシデントによるものであった。

釜山浦から対馬に直航しない（できない）場合、初期には東岸の戡蛮夷に移動し、そこを足がかりに最終出航していたが、やがて西岸の多大浦方面を経由する事例が現れる。すでにⅣの段階で西岸の草梁項より最終出航しているが、Ⅴのケースは変化の背景を知るうえで注目される。このとき、はじめ戡夷浦（戡蛮夷）を経由して対馬に渡航しようとしたが、失敗して仕切り直しとなった。そして再出航の際には多大浦を経由することになったが、この変更は同行する対馬側の人間の提案によるものだった[52]。そして戡蛮夷方面から船出を

試みたのはこれが最後となる。前述のようにXにおける多大浦寄泊はアクシデントだったが、航路としてははじめから多大浦前洋を通過するルートがとられていた[53]。

一方、Ⅵ以降において釜山浦から対馬に直航するケースのうち、Ⅵ・Ⅶ・Ⅻでは釜山湾内の移動経路について関係史料に特段の言及がない。しかしⅧ・Ⅸ・Ⅺの関係記録ではいずれも湾口東側の五六島をランドマークとして挙げており[54]、これらのケースでは多大浦方面に回り込まず、絶影島（影島）東方の水域を通過していったことがうかがわれる。

（2）対馬への着船

釜山湾を最終的に出航した通信使船団は、対馬藩の護送船とともに、まず対馬北部をめざす。到着地は基本的に北西岸の佐須奈か北岸の鰐浦であった。Ⅰでは泉、Ⅵでは従事官船が鹿見に着船したが、あくまでアクシデントによるものであり、これらの本来の目的地は鰐浦だった[55]。

対馬では1672年に朝鮮渡口の番所が従来からの鰐浦に加えて佐須奈にも新設されるが、この時点までの通信使（Ⅰ～Ⅵ）の多くが鰐浦に着船するか（Ⅱ、Ⅲ、Ⅴ）、そこをめざしていたことになる。この間、Ⅳと、Ⅵの使副船とが佐須奈に着船したのも、あくまでアクシデントによるもので、これらの本来の目的地は鰐浦だった[57]。一方、その後のⅦ以降のケースでは、多くが佐須奈に着船している。唯一例外となるXは、対馬に接近後、西南風をうけて本来の目的地である佐須奈に入港できず、鰐浦に着船したものである[56]。要するに、通信使船が対馬で最初にめざす目的地は、佐須奈番所開設前は鰐浦、開設後は佐須奈だったとみられる。

Ⅳの佐須奈着船について、当事者たちは初の寄泊例と認識していた[58]。近世通信使船による釜山からの着船地としては確かにそうだが、参考史料ロ・ハにみられるように、朝鮮前期にも佐須奈への着船例がある。またⅠでは帰国時に佐須奈を経由している。

佐須奈に番所が開設されると、対馬の朝鮮渡口は、3～8月の温暖期が佐須

奈、9～2月の寒冷期が鰐浦とされた[59]。朝鮮に対して鰐浦よりも南西に下がった位置にある佐須奈での番所開設は、1672年に島の東西を結ぶショートカット水路として中部の地峡部に大船越瀬戸が開鑿されたことで、府中（厳原）の船が浅茅湾を経由して西岸回りで朝鮮に往来できるようになったことに関係する。ただ海が荒れる冬季には不向きだったので、温暖期に限っての利用とされた[60]。佐須奈番所が開設される以前は季節を問わず鰐浦が利用されてきた。

通信使の佐須奈着船例も温暖期の航海である比率が高い。通信使船が対馬沿岸に近づくと、対馬側では多数の曳航船を出動させ、船団を湾内に引き入れ接待するが、佐須奈への着船は対馬側の季節的な番所運営体制に応じているだけにもみえる。確かに佐須奈番所開設前のⅣで寒冷期に佐須奈に着船したのは、前述のごとくアクシデントだった。当時両国間を往来する船がきまって鰐浦に入港したのは、要するにそこに支援･迎接体制が組まれていたからだという[61]。

しかし佐須奈番所開設後、寒冷期に佐須奈に着船したⅪのケースでも、通信使船は曳航船の支援をうけて佐須奈に入港しており[62]、イレギュラーな着船だったようにはみえない。Ⅶ以降で唯一鰐浦に着船したⅩの場合、前述のごとく佐須奈をめざしていたものの状況悪化によりこれを断念したのだったが、これは寒冷期の航海だった。ここから、佐須奈に朝鮮渡口が正式に開かれて以降、通信使船の着船が佐須奈偏重になるのは、季節に関わりなく、両国間で佐須奈が目的地として設定されていたためであることがうかがわれる。

なお参考史料ニのケースでは西泊に着船した[63]。その経緯は不明だが、釜山から西泊への意図的な直航が可能であるならば、厳原までの距離を最初から短縮できるので、佐須奈や鰐浦を経由するのは不合理でもあろう。しかし当時、長鬐・機張・蔚山など朝鮮半島南東部から対馬北端までは海中を石脈がのびていると考えられていた[64]。そして対馬側は、この石脈が西泊～釜山間を直結する船道を島の北方で遮断しているため、西泊に直航すると難船の危険があると、朝鮮側に伝えていたようだ[65]。ところがⅨ、Ⅹにおいて西泊から釜山への直帰に成功すると、石脈の障害とは対馬側が関防の険阻を大げさに吹聴した

にすぎないと解釈する朝鮮人も現れる[66]。

（3）対馬沿岸の航程

佐須奈ないし鰐浦をめざして対馬北部に着船した通信使船は、対馬藩主の居城がある南東岸の厳原（府中）まで沿岸を回航する。その移動航程を詳しくみてみよう。[　]の付記はそこに停泊することになった理由に関する関係史料の記載内容である。

①北西岸（佐須奈、鹿見）発日の寄泊地（出発地注記がないものは佐須奈発）

大浦：Ⅶ、Ⅺ、Ⅻ

鰐浦：Ⅳ、Ⅵ（鹿見・佐須奈発）

豊：Ⅸ[風勢不順]

西泊：Ⅷ

佐須奈方面に着船した通信使船は、次の段階で大浦か鰐浦、すなわち島の北端付近まで移動し、停泊することが多い。鰐浦からさらに東へ進む際には、沖合の海栗島・海老島を外側に回り込んでいかねばならないが、そこには南風波瀬、三ツ島などの険礁が数kmにわたって続く難所があって船道が限られており、風・潮時・波浪などの好条件がそろう必要があった[67]。当然、良好な視界も必要だったはずである。そのためいったん手前で停泊し、通過するタイミングを待つことも多かったのであろう。しかし状況が許せばそのまま鰐浦の先へ進むこともあり、最長では北東岸の西泊まで到達している。

②北岸諸港発日の寄泊地（出発地注記がないものは鰐浦発）

西泊：Ⅺ（大浦発）[逆風]、Ⅻ（大浦発）、Ⅳ[逆風]、Ⅴ[午後発]、Ⅸ（豊発）[逆風]、Ⅰ（泉発）[逆風]

琴（きん）：Ⅲ[日没]

佐賀：Ⅵ

塩浜：Ⅱ

芦浦：Ⅹ

住吉：Ⅶ（大浦発）[上使船のみ。他は終夜航海して明け方到達]

大浦・鰐浦・豊・泉などの北岸諸港に寄泊した通信使船の次の寄泊地は、同一港としては西泊のケースが最多で、過半を占める。逆風で進めなくなり停泊となる場合が多いが、これは風自体が急変したというより、一日のうちに船団が北岸から東岸に回り込み、南方に大きく針路を変えるためでもあろう。しかし条件が許せば東岸をさらに南下する。この場合の停泊地は比較的広範囲にばらついており、西泊からさほど距離のない琴にとどまることもあるが、最長では中東岸の住吉まで到達している。

③西泊発日の寄泊地

琴：Ⅸ[逆風]、Ⅺ

住吉：Ⅷ

鴨居瀬：Ⅳ、Ⅴ、Ⅻ

小船越：Ⅰ

鶏知：Ⅷ［従事官船のみ］

④琴発日の寄泊地

住吉：Ⅸ[櫓役]

厳原：Ⅲ、Ⅺ

西泊・琴という北東岸の北部に位置する諸港を出発した日は、多くの場合、鴨居瀬を中心に近辺の中東岸諸港まで到達している。琴からは最長で厳原まで到達した例が2件ある。

⑤佐賀以南諸港発日の寄泊地

厳原：Ⅵ（佐賀発）、Ⅱ（塩浜発）、Ⅹ（芦浦発）、Ⅶ・Ⅸ（住吉発）、Ⅷ（住吉・鶏知発）、Ⅳ・Ⅴ・Ⅻ（鴨居瀬発）、Ⅰ（小船越発）

北東岸南端の佐賀以南の諸港から出発した場合、すべて厳原まで到達している。

以上をふまえつつ、次に対馬北部から厳原までの航程パターンを、起点別・寄泊回数別に整理してみよう。

Ⓐ佐須奈（鹿見を含む）起点の場合

2ヶ所寄泊パターン：佐須奈・鹿見→大浦・鰐浦・西泊→佐賀・**住吉**・鶏知→厳原（Ⅵ・Ⅶ・Ⅷ）

3ヶ所寄泊パターン：佐須奈→**大浦**・鰐浦→**西泊**→琴・**鴨居瀬**→厳原（Ⅳ・Ⅺ・Ⅻ）

4ヶ所寄泊パターン：佐須奈→豊→西泊→琴→住吉→厳原（Ⅸ）

Ⓑ鰐浦起点（泉を含む）の場合

1ヶ所寄泊パターン：鰐浦→琴・塩浦・芦浦→厳原（Ⅱ・Ⅲ・Ⅹ）

2ヶ所寄泊パターン：鰐浦・泉→**西泊**→鴨居瀬・小船越→厳原（Ⅰ・Ⅴ）

ゴチック体で表示したものは同一パターン内での寄泊例が半数を超える地点であり（1事例しかないⒶの4ヶ所寄泊パターンは除外）、下線を付したものはⒶとⒷそれぞれのグループ内での寄泊例が半数を超える地点である。Ⓐの場合、西泊が主要寄泊地であり、ついで大浦・住吉・鴨居瀬が続くが、住吉・鴨居瀬はごく近接するので、両地点を一体にみると、西泊と並ぶ寄泊頻度となる。Ⓑの場合、2ヶ所寄泊パターンにおいてのみだが、西泊への寄泊が多少めだつ。

1例だけのⒶの4ヶ所寄泊パターンを除外すれば、各寄泊パターンの事例数はⒶⒷを通じてほぼ拮抗しており、いずれかが通例ということにはならない。ⒶⒷにおいて寄泊回数が多いパターンと少ないパターンの季節性をみると

(Ⓐについては3ヶ所寄泊・4ヶ所寄泊をあわせて多いパターンとする)、寒冷期には寄泊回数の多いパターンが3件（Ⅰ・Ⅳ・Ⅺ)、少ないパターンが2件（Ⅲ・Ⅹ）であり、温暖期には前者が3件（Ⅴ・Ⅸ・Ⅻ)、後者が4件（Ⅱ・Ⅵ・Ⅶ・Ⅷ）となる。数値上、温暖期は少ないパターンが、寒冷期は多いパターンがやや優勢だが、いずれも1件差であり、特段の季節的傾向はないといえる。

傾向を巨視的にのべると、少ない寄泊数で進む場合、

北西岸（佐須奈着船の場合）→北岸→中東岸→厳原

となり、多い寄泊数で進む場合、

北西岸（佐須奈着船の場合）→北岸→西泊→中東岸→厳原

となる。後者では西泊への寄泊が特徴であり、また全体を通じて中東岸における住吉・鴨居瀬エリアへの寄泊がめだつことを指摘できよう。Ⅷの従事官船とⅪを除き[68]、寄泊はせずとも各次の通信使船は基本的に住吉瀬戸を通過している。唯一Ⅴについては鴨居瀬に停泊する直前の経路が史料に明示されないが、おそらく同様に住吉瀬戸を通過したのであろう。

以上のように航程パターンを把握した場合、朝鮮前期との比較で注目されるのは小船越の位相変化である。参考史料イ・ロ・ハに登場するように、小船越は朝鮮初期までは定番の寄泊地だったとみられる。その重要性については、当時の島内有力者早田氏の拠点の1つであるとともに、対馬島主による文引（朝鮮渡航許可証）の発給地となり、文書作成に携わる外交僧が所在した可能性も指摘されている[69]。小船越そのものは確かに良港の1つには違いないが、朝鮮使船の寄泊実績は如上の政治的位相と無関係ではあるまい。1426年に石見州賜物管押使大護軍李藝が来島した際にも、宗貞盛は訓羅串（小船越）まで出向いて餞送している[70]。Ⅰにおける小船越寄泊は朝鮮前期のなごりともいえるが、しかしこれが往路での最後の寄泊となる。Ⅱでは住吉通過後に逆風をうけていったんは小船越に寄泊しようとしたが、再び順風が得られたので、結局厳原に直航した[71]。その後のⅢ以降、小船越にかわってこの水域での主要な往路寄泊地として浮上したのが、住吉・鴨居瀬エリアなのである。

いずれにせよ、通信使船は対馬の東岸に回り込んで厳原にむかった。前述の

ごとく、1672年には地峡部に大船越瀬戸が開鑿され、東岸と西岸をショートカットで結ぶ航路が開かれた。その存在は、朝鮮側も、佐須奈からの捷径になる「掘浦」として承知していたが、水深が浅いため相対的に大型の通信使船では通過できないものと認識していた[72]。

（4）対馬～下関の航程

a）対馬から壱岐へ

厳原で対馬藩との交流日程をすませると、通信使船は風待ちのうえ、対馬藩主が座乗する護送船団とともに厳原から壱岐をめざした。目標は北端の勝本である。対馬止まりとなった第12次を除く全通信使船団がここに寄泊し、島を管轄する平戸藩から接待をうけた。

b）壱岐から相島へ

壱岐を出立した通信使船団は、多くの場合、九州本土の沖合を東方の相島まで直航し、島を管轄する福岡藩から接待をうけた。参考史料イにみえる朝鮮初期の使節も、壱岐を出た後には博多をめざして相島にも近い志賀島に直航するので、ほぼ同様な航程といえる。

しかし例外もあり、1643年のⅤでは名護屋経由で九州北岸をたどる航路を利用した。このルートは参考史料ニにみられるように豊臣期の利用が確認できるが、8世紀の遣新羅使がたどったルート（後述）を逆に進むものでもある。この変更は同行する対馬側の提案によるものだった。すなわち相島まで沖合を直航するには西からの順風が必要だが、当時はすぐには期待できない状況だった。そこでいったん壱岐から名護屋に南下して九州北岸をたどれば、南風でも航行可能だというのである[73]。ただこのときにも相島には寄泊している。

c）相島から下関へ

多くの事例で通信使船は相島から下関まで直航している。しかしⅧ、Ⅸでは出航後に逆風にみまわれて宗像沖の地島に臨時寄泊し[74]、Ⅺでは関門海峡に進入する際に潮時が悪かったため海峡手前の南風泊に寄泊している[75]。

４．復路

（１）下関～対馬の航程

ａ）下関から相島へ

通常は東寄りの風を利用して下関から相島まで直航する。しかし一気に到達できず、関門海峡入口の福浦（Ⅲ）や南風泊（Ⅺ）に寄泊することもあった。朝鮮前期の段階では参考史料ニに伊崎への寄泊もみえる。

ｂ）相島から壱岐へ

通常は相島で東からの順風をまち、壱岐をめざして沖合を直航する。しかし17世紀初めには適当な風を得られないなかで九州本土に沿って名護屋まで移動することもあった[76]。豊臣期の航程例（参考史料ニ）を再現するものだが、重なるものとして、『万葉集』巻15に収める天平8年（736）の遣新羅使一行の歌からうかがわれる次の航程もある。

筑紫の館（鴻臚館）→韓亭（唐泊（からどまり）：福岡市西区宮浦）→引津（引津湾：糸島市岐志・船越）→狛島（柏島の誤りか＝神集島）→壱岐→対馬島：浅茅の浦（浅茅湾内）→竹敷の浦（対馬市竹敷）

復路における壱岐での寄泊地については、往路とは異なり、史料に地名が具体的に記されないことがある（Ⅴ、Ⅵ、Ⅷ、Ⅺ）。この場合、現地の具体的描写も欠くため、記述内容から位置を割り出すのは難しい。しかし少なくとも相島から壱岐に直航する場合、寄泊地を明記するケースでは勝本が現れること（Ⅲ、Ⅸ、Ⅹ）、壱岐から対馬に向かう足がかりとしては北端の勝本が好都合であること、往路とは異なり勝本以外の場所に停泊したならば、そのむね記載があってしかるべきこと、などのことから考えて、名護屋・呼子方面から北上してくる航程（Ⅰ、Ⅱ）は別として、上記の4例は基本的に勝本に到着したとみてよいのではないだろうか。

名護屋・呼子方面から北上する場合、Ⅱでは「一岐島西南津」を通過して

いる。これは参考史料ニにみえる壱岐西南部の「綿羅」（渡良）と同一地点か、付近の港湾をさすものであろう。ニのケースでは渡良に寄泊したのち、勝本に回航して対馬にむかう風待ちをした。一方、Ⅱでは壱岐の港湾には寄泊せず、そのまま対馬にむかっている。Ⅰのケースでは具体的な寄泊地名が判明しないが、往路で寄泊した勝本以外の場所であったならば、やはりそのように記されるのではないだろうか。

ｃ）壱岐から対馬へ

多くは壱岐に停泊して風待ちをした後に厳原にむかうが、壱岐に近接した時点で対馬渡航に適当な風を得ることができれば、Ⅱ・Ⅳ・Ⅶのように壱岐への寄泊を省略することもある(77)。Ⅵの場合は、同行する対馬藩主父子の船が壱岐に入港せず、通信使船をおいて対馬に直航していった(78)。Ⅺでは途中で海霧にみまわれて方向を見失い、対馬沿岸の目的外の地に接近してしまい、そこから厳原に回航した(79)。

（２）対馬～釜山の航程

厳原に入港した通信使船は日を改めて対馬沿岸を北上し、朝鮮にむかう。対馬沿岸部における移動パターンをうかがうため、往路と同じ要領で寄泊状況を整理してみよう。

①厳原・南室発日の寄泊地（出発地注記がないものは厳原発）

南室：Ⅶ[風潮悪し]、Ⅸ[逆風]

小船越：Ⅱ[逆風]、Ⅲ[対馬側から寄泊要請]、Ⅵ[風力不足]

住吉：Ⅸ（南室発）[逆風]

芦浦：Ⅹ、Ⅺ

琴：Ⅳ、Ⅷ

西泊：Ⅴ、Ⅶ（南室発）

泉：Ⅻ

鰐浦：Ⅰ

ここでは厳原を出航した直後、逆風や逆潮のため北隣の南室に寄泊し、そこから再出発した事例（Ⅶ、Ⅸ）とあわせて表示している。なお南室への寄泊は朝鮮前期の参考史料ハにも確認される。

往路と異なり小船越への寄泊が目につくが、Ⅱ、Ⅵは風の状態が悪かったことよる臨時的措置である。Ⅲの場合、通信使船団が対馬側の護送船を置き去りにして出航したため、対馬側が、小船越にて後続船を待つよう要請したことによる[80]。

特に問題がなければ、通信使船は中東岸・北東岸を北上していくが、1日で西泊・泉・鰐浦まで到達した事例も4件を数える。なお朝鮮前期の参考史料ニのケースでも、西泊まで一気に進んでいる。

ここで注目されるのは、往路において寄泊がめだった中東岸の住吉・鴨居瀬エリアの存在感が薄く、住吉での寄泊例がⅨ1件確認されるのみだという点である。往路と復路とでは船の進め方が違うのである。ただ史料に明示されるケースはⅨ以外でⅢ、Ⅺ、Ⅻにとどまるが、住吉瀬戸自体は復路においても通常通過したのではないだろうか。住吉瀬戸を北に抜けたところにある芳浦（芦浦）に停泊したⅩも、その該当事例であろう。

②中東岸諸港発日の寄泊地

佐賀：Ⅱ（小船越発）[逆風]

西泊：Ⅵ（小船越発）、Ⅸ（住吉発）[逆風]、Ⅹ・Ⅺ（芦浦発）

鰐浦：Ⅲ（小船越発）

中東岸の諸港から出発した場合、西泊に寄泊する傾向がめだち、小船越を出て佐賀に止まったケースは逆風に見舞われたためだった。一方では逆風のために西泊への到達に止まったケースもあり（Ⅸ）、最長では一気に鰐浦まで到達している（Ⅲ）。

③北東岸諸港発日の寄泊地

鰐浦：Ⅱ（佐賀発）、Ⅳ（琴発）、Ⅴ・Ⅵ・Ⅶ（西泊発）

豊：Ⅺ（西泊発）

佐須奈：Ⅷ（琴発）

釜山：Ⅸ・Ⅹ（西泊発）

多くは鰐浦かその近辺まで到達したが、琴から佐須奈まで一気にいたったケースもある。一方で西泊を出た後に釜山まで直航したケースも2件あり、注目される。

④泉・豊・鰐浦発日の寄泊地

大浦：Ⅻ（泉発）

釜山：Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ・Ⅴ・Ⅵ・Ⅶ（鰐浦発）、Ⅺ（豊発）

佐須奈：Ⅰ（鰐浦発）

⑤大浦発日の寄泊地

釜山：Ⅻ

④・⑤の北部諸港を出航した際の航程をみると、多くは釜山にむかっている。出港地としては鰐浦が多い。Ⅺの場合も、豊から沖合の険礁地帯（前述）をぬけていったん鰐浦沖まで進み、そこから釜山にむかったので[81]、実質的に鰐浦から釜山へ渡航したに等しい。

⑥佐須奈発日の停泊地

釜山：Ⅰ・Ⅷ

いずれも釜山に直航している。ここでは、17世紀末以降に往路の公定着船地になったとみられる佐須奈から釜山にむかう事例の少なさが注意される。

以上の航程を往路と同様に寄泊回数によってパターン分類してみよう。ただし往路での分類法とは次の違いがある。まず起点はすべて厳原なので、往路のように起点別の区分を設ける必要がない。次に島内の終点が厳原に絞られる往路とは異なり、釜山にむかう直前の島内最終寄泊地のバリエーションが多いので、そこまでの範囲で寄泊回数をカウントしても航程の比較にならない。そこで寄泊回数は釜山に到着するまででカウントする。一方、同じ寄泊回数でも、厳原を出航した1日目の移動距離の差が事例ごとに大きいため、その違いによるａ～ｃの小分類を設ける。各小分類のなかで寄泊例が半数を超えるものをゴチック体で記し、各パターン内で寄泊例が半数を超えるものには下線を付した。

以上の整理をおこなうと、移動パターンは次のように5通りにわけることができる。

2ヶ所寄泊パターンａ：厳原―中東岸（小船越、芦浦）―北東・北岸（西泊、<u>鰐浦</u>）―釜山（Ⅲ、Ⅹ）
ｂ：厳原―北東岸（**琴**、西泊）―北・北西岸（**<u>鰐浦</u>**、佐須奈）―釜山（Ⅳ、Ⅴ、Ⅷ）
ｃ：厳原―北岸（泉、<u>鰐浦</u>）―北・北西岸（大浦、佐須奈）―釜山（Ⅰ、Ⅻ）

3ヶ所寄泊パターンａ：厳原―南東岸（**南室**）―中東・北東岸（住吉、<u>西泊</u>）―北東・北岸（<u>西泊</u>、<u>鰐浦</u>）―釜山（Ⅶ、Ⅸ）
ｂ：厳原―中東岸（**小船越**、芦浦）―北東岸（佐賀、**<u>西泊</u>**）―北岸（**<u>鰐浦</u>**、豊）―釜山（Ⅱ、Ⅵ、Ⅺ）

過半の7件が2ヶ所寄泊であり、残り5件が3ヶ所寄泊である。最終寄泊地が最も遠隔の佐須奈となるのは、意外にもすべて2ヶ所寄泊パターンであり、往路のように佐須奈と厳原の中間で2ヶ所以上に寄泊することはない。3ヶ所寄泊のケースはいずれも鰐浦やその手前の港湾から釜山にむかったものである。

島内の最終寄泊地に到達する前の中間寄泊地は往路に比べてばらつきが大きい。小分類によっては南室、小船越、琴が相対的にめだつ場合もあるが、全体では4件を数える西泊がめだつ。これに加え、西泊が最終寄泊地となったケースも2件あって、寄泊例は全体の半数におよび、西泊が復路でも主要な寄泊地だったことがうかがわれる。特に3ヶ所寄泊パターンで比重が大きい。

寄泊回数の季節性をみると、寒冷期にあたる8例中、2ヶ所寄泊が4例（Ⅲ、Ⅳ、Ⅴ、Ⅷ）、3ヶ所寄泊が4例（Ⅱ、Ⅵ、Ⅶ、Ⅸ）であり、ここには差がない。一方、温暖期の4例においては、前者が3例（Ⅰ、Ⅹ、Ⅻ）であるのに対し、後者は1例（Ⅺ）である。温暖期には少ない寄港回数となる傾向があり、2ヶ所寄泊パターンが全体で優勢になるのはそのためであった。なお、このうちⅠ・Ⅻではそれぞれ佐須奈、大浦まで回航しており、対馬島内での移動距離がほかより短かったわけではない。

島内での最終寄泊地は鰐浦が半数の6件に達する。これに加えて島内移動中に中間寄港したケースもあり、両パターンを通じて鰐浦も主要な寄港地となっている。Ⅺの場合、豊から釜山へ渡航したが、前述のごとく鰐浦沖に回航してからむかっているので、航路的には鰐浦からの渡航に準じて捉えることができる。西泊から釜山に直航したⅨも鰐浦沖を経由しており、同様である。ただ鰐浦を出航して釜山に渡るケースは佐須奈番所が開設される以前のⅥまでに集中している。これは、当時対馬側で唯一の朝鮮渡口にして往路における使船窓口港だった鰐浦の位相からみて、当然のことにもおもえる。ただし理由不明ながら、Ⅰに関しては鰐浦を経由したうえで佐須奈まで回航している。

では、Ⅶ以降になると当時の往路における使船窓口港だった佐須奈まで回航するようになるのかといえば、そうではなく、Ⅷ1例を数えるにすぎない。Ⅵ以前で佐須奈に回航したⅠは温暖期、鰐浦から釜山に渡ったⅡ～Ⅵは寒冷期の航海であり（Ⅲの釜山渡海は3月初だが鰐浦到着は2月中）、この場合、あたかも佐須奈番所開設後の朝鮮渡口の季節別運用に対応しているかにみえる。しかしⅦ以降では、温暖期（Ⅹ、Ⅺ、Ⅻ）・寒冷期（Ⅶ、Ⅷ、Ⅸ）のケースが拮抗しており、季節を理由に佐須奈へ寄泊しなかったわけではないことがわかる。

むしろ唯一の佐須奈回航例であるⅧは寒冷期だった。しかもこの時期には、かわりに鰐浦が利用されたわけではなく、これもⅦ1例のみである。むしろ西泊（2回）や大浦・豊など、番所とは無関係の場所から釜山にむかうケースが目につく。

ただし通信使録の書きぶりをみる限り、Ⅷにおける佐須奈寄泊が当事者にとって想定外の航程だったわけではなさそうである。またⅨ、Ⅺに関しては、対馬側が船団を佐須奈に誘導していたことが明示されている[82]。これらのケースは温暖期、寒冷期の双方にわたるので、往路と同様に、季節とは無関係に佐須奈を使船窓口港として設定していた可能性が考えられる。その回航が結局実現しなかったのは、対馬側の誘導を朝鮮側が制して中途から釜山に直帰したためである[83]。特にⅪの通信使船では、対馬側の曳航船と自船とを連結するとも綱を無理矢理ほどくという強引な手段までとった[84]。

通信使船は大船越瀬戸を利用せず、対馬沿岸の南北移動には東岸をたどるので、帰国に際してわざわざ佐須奈まで回航するのは、確かに遠回りである。最初に日本に入国する際には対馬側がまちかまえている所定の港湾にむかう必要があるが、所用を済ませた復路では、しかるべきタイミングで朝鮮渡航に都合のよい風が吹きさえすれば、もはや佐須奈に回航すべき積極的な理由はないというわけであろう。

Ⅹのケースも、対馬側にはそのつもりがなかったところ、通信使側の意志により西泊から釜山に直航したものである[85]。このとき対馬側がどこを最終寄泊地に定めていたかは通信使録に明示されないが、佐須奈とは限らないかもしれない。Ⅶのケースでは、鰐浦に到着した際、ここを「待風之所」（朝鮮に向かうための、であろう）と述べ[86]、対馬藩主に対して着到を告げる書簡を送り[87]、翌朝対馬側の護送担当者の合図で全船一斉に釜山にむけて出航した[88]。所期の航程だったとみられ、往路の窓口港が佐須奈になってからも、復路については佐須奈に加えて鰐浦が窓口港とされる場合があった可能性が考えられる（Ⅶがその最後の例となった可能性もあるが）。

対馬藩は新たに佐須奈に番所を開設した理由として、幕府に対しては鰐浦の

水深の浅さを挙論した[89]。しかし島の最北端に位置する鰐浦は、朝鮮に最も近い古来の往来窓口であり、土砂などが堆積しやすい環境でもない。近世の対馬はいくどか大きな地震にみまわれ、石垣が崩壊するなどの被害も記録されているが[90]、これによって海岸地形までが大きく変わったという話は伝わらないようだ[91]。通信使船もⅦにいたるまで継続して利用しており、往路での佐須奈着船が一般化したのちも、対馬沿岸移動時に利用する場合があった。港湾としての利用環境は大きく変化しなかったはずであり、水深の問題は口実にすぎまい。ただ結果的にⅧ以降の通信使では、鰐浦もまた最終寄泊地として利用されなかった。

以上のように復路は、全般に往路よりも対馬島内での寄泊回数が少なくなる傾向があった。佐須奈に番所が開設される以前では、往路の窓口港とされた鰐浦を復路でも島内最終寄泊地として多く利用した。しかし以降になると、鰐浦はもとより、当時往路の窓口港であった佐須奈もまた、あまり利用されなかった。それはときに、佐須奈に回航しようという対馬側の意向を朝鮮側が抑え、中途から釜山に直航した結果でもあった。

（3）釜山湾への入港

帰還した通信使船が釜山浦をめざして釜山湾内に入っていく際の経路については、約半数の事例が判明する。以下のように2パターンにわかれ、事例数は拮抗する。

まず湾西側の草梁方面を経由したケースが4例ある。すなわちⅢ・Ⅴ・Ⅶが該当するほか、Ⅳの上使船が逆風のため他船と別れて単独で草梁項を経由している[92]。寒冷期の航海例が多いが（Ⅳ、Ⅴ、Ⅶ）、Ⅳの上使船のケースはアクシデントの結果なので、有意な傾向はないといえる。

次に湾の東側から入港したケースが4例確認される。このうちⅣでは前述の上使船以外が戡蛮夷を通過した[93]。Ⅻでは五六島前洋を通過した後、絶影島（影島）前洋に停泊し、翌日釜山浦に入った[94]。Ⅺでは五六島付近を通過したが、従事官船ほか2艘はいったん左水営前洋（水営湾）まで流されたところを

曳航されてきた[95]。Ⅷでは天候悪化のため船団が散り散りになり、正使船は湾口に近い龍堂浦（現・釜山市南区龍塘洞）に到泊したが、従事官船が南川（現・釜山市水営区南川洞）にいたり、副使船が盆浦（盆浦：現・釜山市南区龍湖洞）で座礁している[96]。このように釜山湾に入る航路から外れ、東方の水営湾方面に流される場合もあった。これらも温暖期（Ⅺ、Ⅻ）と寒冷期（Ⅳ、Ⅷ）のケースが同数であり、一部の船がトラブルにみまわれたⅧとⅪも季節が異なる。季節的な傾向はないといえよう。

ただし全体の半数近い事例では具体的な経路が判明しないので、以上のルート選択の傾向、およびその季節性に関する評価は、あくまで判明例に即した暫定的なものである。

5．おわりに

本稿で得られた知見のうち重要なポイントを最後に整理しておこう。

①通信使船が釜山浦から対馬にむかう際には、当初は釜山湾内で移動してから最終出航したが、のちには直航するのが一般的になる。また湾内で移動する場合、当初は東岸に回り込んでいたが、のちに西側に回り込むようになった。

②釜山湾を出て対馬にむかった通信使船は、当初は鰐浦、佐須奈番所が開設されてからは佐須奈をめざした。佐須奈番所開設後、対馬側では朝鮮渡口を温暖期は佐須奈、寒冷期は鰐浦と定めていたが、往路における通信使船の窓口港は季節を問わず佐須奈とされたとみられる。

③対馬着船後、厳原までの主要な移動パターンは、佐須奈起点の場合、2ヶ所（北岸、中東岸）か3ヶ所（北岸、西泊、中東岸）、鰐浦起点の場合、1ヶ所（中東岸）か2ヶ所（西泊、中東岸）に寄泊する航程が、ほぼ同頻度でとられた。寄泊回数が多いケースで西泊への寄泊がめだつ。また全体を通じて中東岸の住吉・鴨居瀬エリアへの寄泊がめだつが、通信使船は基本的に住吉瀬戸を通過した。一方、朝鮮前期において中東岸の主要寄泊地だった小船越はめだたない存在となった。

④対馬と下関の間は壱岐勝本と相島の2ヶ所を経由して往来するのが標準的

だったが、名護屋を経由する九州北岸沿いのルートがとられたこともある。直接には豊臣期にあったケースを踏襲するものだが、古代にさかのぼる航路でもある。また復路については壱岐への寄泊を省略する場合もあった。

⑤厳原から朝鮮にむかう際には対馬島内で2ヶ所ないし3ヶ所に寄泊したが、前者の件数が後者よりやや多く、往路よりも寄泊回数は少なくなる傾向がある。寄泊地には往路ほど明瞭なパターンが現れないが、西泊が比較的利用された一方、往路の主要寄泊地だった住吉・鴨居瀬エリアへの寄泊例は少ない。朝鮮に渡海する前の最終寄泊地は鰐浦となるケースが相対的に多いが、ここが往路の窓口港とされていた時期に集中する。往路窓口港が佐須奈に移ったのちには1例のみとなるが、この時期は佐須奈から渡るケースも1例にとどまり、むしろ西泊、豊、大浦など、対馬側の朝鮮渡口とは異なる地点からの渡海がふえる。このとき対馬側では通信使船を所定の窓口港（佐須奈ないし鰐浦）まで誘導していたとみられるが、速やかな帰国を希望する朝鮮側が自らの判断でそれを制し、中途から釜山に直帰することもあった。

⑥帰還した通信使船団が釜山湾に進入する経路については、判明する限り湾西側の草梁から入るケースと、湾東側から入るケースとが同数ずつ確認される。

ところで内藤雋輔は、中近世の日朝間航路について、「佐須奈、鰐浦、豊、西泊といった対馬の北部地区の港湾が往復の足場であった」と総括している(97)。しかし通信使船に関していえば、往路と復路の違い、また港湾間の比重の違い、時期的な変化を曖昧にする部分があり、いささか厳密さを欠くといわねばならない。

以上、本稿では近世通信使船の航路・航程に限って論じてきた。今後、航程の各段階における船舶のより具体的な動きと、その背後にある与件を解明する微視的分析が必要となる。その与件とは、まず風・雨・霧に代表される気候・気象、波浪、海流、潮流、潮汐、海岸海底地形等の自然条件がある。次に、船体構造、操船法（帆・櫓・舵など）、針路法等の技術条件。さらに気象・海況の判断、吉凶判断、航海信仰、空間認識等の知識・精神条件。最後に、朝鮮人スタッフ（官僚・訳官・軍人・船員など）間の相互関係、日本側護送担当者と

の関係（同乗日本人、同行日本船スタッフ）、経由地における応接、藩関係者との折衝等の社会条件がある。

これらの事項に回答することで、近世通信使船における「対馬海峡の渡り方」はようやく全容を現してこよう。この段階では、日本側の記録を利用することで日本側関係者の見方・主張・立場と対照することも必要になろう。ただ日本近世史料の活用は筆者の能力を越えるので、この部分については日本史研究側からのアプローチに期待したい。

引用参考文献

【日本語】

伊藤幸司［2002］「中世後期における対馬宗氏の外交僧」『年報朝鮮学』8、pp.45-77.

太田陽子・松田時彦・長沼和雄［1976］「佐渡小木地震（1802年）による土地隆起量の分布とその意義」『地震』第2輯29、pp.55-70.

長節子［2002］『中世国境海域の倭と朝鮮』東京：吉川弘文館.

姜在彦（訳註）［1974］『海游録――朝鮮通信使の日本紀行』申維翰撰、東京：平凡社.

小山満信［2003］「対馬と地震」『対馬歴史民俗資料館報』26、pp.7-9.

辛基秀・仲尾宏（編）［1993-96］『大系朝鮮通信使――善隣と友好の記録』1～8、東京：明石書店.

高島淑郎（訳註）［1999］『日東壮遊歌――ハングルでつづる朝鮮通信使の記録』金仁謙撰、東京：平凡社.

内藤雋輔［1961］「李朝史料による日鮮航路について」同著『朝鮮史研究』京都：東洋史研究会、pp.549-603.

中村栄孝［1965］「朝鮮初期の文献に見える日本の地名」同著『日鮮関係史の研究』上、東京：吉川弘文館、pp.381-442.

三浦周行［1922］「老松堂日本行録」同著『日本史の研究』東京：岩波書店、pp.1301-1328.

森平雅彦［2013a］「文献と現地の照合による高麗―宋航路の復元――『高麗図経』海道の研究」同編『中近世の朝鮮半島と海域交流』東京：汲古書院、pp.3-262.

森平雅彦［2013b］「高麗における元の站赤――ルートの比定を中心に」同著『モンゴル覇権下の高麗――帝国秩序と王国の対応』名古屋：名古屋大学出版会、pp.316-359.

森平雅彦［2013c］「高麗・朝鮮時代における対日拠点の変遷――事元期の対日警戒体制を軸として」『東京大学東洋文化研究所紀要』164、pp.1-50.

森平雅彦［2014］「高麗・宋間における使船航路の選択とその背景」『東京大学東洋文化研究所紀要』166、pp.67-123.

森山恒雄・片山直義［1973］「対馬藩」『長崎県史』藩政編、東京：吉川弘文館、pp.805-1195.

山内晋次［2008］「近世東アジア海域における航海信仰の諸相――朝鮮通信使と冊封琉球使の海神祭祀を中心に」『待兼山論叢（文化動態論篇）』42、pp.1-53.

【朝鮮語】

모리히라 마사히코［2012］「牧隱 李穡의 두가지 入元 루트――몽골 시대 高麗-大都 간의 육상 교통」『震檀学報』114、pp.163-206.

洪性德［2000］「朝鮮後期 対日外交使節 問慰行 研究」『国史館論叢』93、pp.137-183.

註

(1) 筆者はこれまで、そのような問題意識から、高麗・宋間の海上航路（森平［2013a］［2014］）、高麗・元間の陸上交通路（모리히라［2012］、森平［2013b］）、高麗・元間の海上航路（森平［2013b］）について論考を発表してきた。

(2) 近世の訳官使の派遣状況については、洪［2000］参照。

(3) 特に辛・仲尾［1993-96］は各次通信使の行程の一覧表と地図を掲げており有益だが、必ずしも位置自明ではない寄泊地の比定を地名レベルで明確に示していなかったり、航程の理解が不正確だったりする部分がみられる。

(4) 朝鮮古書刊行会編翻刻本（朝鮮群書大系続々１～４、京城：同刊行会、1914年）による。

(5) 内藤［1961］、p.585。

(6) 『端宗実録』巻14・3年（1455）4月壬午。

(7) 中村［1965］、pp.385-386。内藤は中村説を紹介する形で言及する（内藤［1961］、p.584）。

(8) 『日本歴史地名大系43 長崎県の地名』（東京：平凡社、2001年）、pp.877-878・919。

(9) 内藤［1961］、pp.585-586。

(10) 原文「自塩浦行五十里許、海水一派、通于峡口、名曰下瀬。一行諸船、皆従此路。水広容七八船、長可八九里。断岸小島、包絡如珠、其間最奇絶。立祠名曰住吉。船人過此者、皆贈物祈祷云。自下瀬又達于大海」。

(11) 原文「調興出迎到下瀬浦。而両島之間、浦口甚狭、不得方舟。石岸上有一間板屋、名曰住吉寺。即祈祷之処也」。

(12) 原文「平明発船、過金浦。倭船之奔走迎護者、不知其数。至下瀬。両島之間、僅能容舠。倭沙工以為霊神所住、令船人不得出声。祠在崖石上、云是住吉神廟。……未末入泊鴨灘」。

(13) 原文「而至所謂住吉灘。灘辺石壁、削立如門、広可七間許。過灘、右岸上有一架板屋。即住吉祠。而極其霊異、船人到此、相戒祈祀。蓋経由府中之路也。申時下碇于鴨瀬」。

(14) 原文「過住吉灘。両岸中断為門、僅能容一船。岸上有神祠、言是住吉廟。倭沙工等以為霊神、禁人不得出声矣。申時泊于鴨瀬」。

(15) 原文「過住吉灘。数十里長峡、総是佳山美水。……行未半、岩上有数間板屋。問之則住吉寺云。島人以為霊験。過此必為之祈祷云」。

(16) 原文「過佐下浦、到舡頭項、日已午矣。……浦上有船頭祠。昔在壬辰年平秀吉挙兵東来、行到此地、風勢不順。其時船人名某者、諫曰、風濤如此、決難行船於洋中。此処北辺山麓、中断為島、海水迤入為湖、而両崖如束、僅通一艦。若由此過去、則可保無虞。秀吉以為妄言、即斬之。及行船、果為風浪所撃、士卒多溺死。其後罷兵帰時、従間路試之、果如船人之言、無少差爽。秀吉追悔之、立祠祭之云」。

(17) 原文「午着船頭港。距西浦一百二十里。船頭港、在海中山環処。舟従山外得一竇。捎柁而入。両峡束流如箭括。乗流行数十尺、已失其竇。四辺山、皆蒼松苦竹。山之趾皆翠壁削、成雲錦屏風。……舟倚翠壁而行焉。壁上有両石柱、高二丈、縦横作門。門内設神祀。堂宇剝落、覆以瓦。問是何神。倭通事曰、昔平秀吉以舟西行、由山背出洋口。有一篙工言、今日必逢悪風。此山回処有僻港、可避風濤。秀吉不信以為妄、立斬篙工。日暮果遭逆浪幾死。帰時入此港、始識蔵舟之穏、嘆曰篙工誠愛我、令立祠而祭之。俗音謂篙工船頭。故呼船頭港。或称懸頭浦」。

(18) 原文「自芳浦過篙工瀬。瀬之左右、蒼山壁立、中坼為瀬。僅容一大船。而乗潮、方可過矣。港口有一間古祠。立両柱石以為門。而上蓋横樑、亦以石為之。云是孝子住吉之祠矣」

(19) 原文「及至舡頭港。両岸相逼、堇容一艦。望之謂決不可行舟、以撓櫓撑過。岸上有古祠。石柱雕梁、覆之以瓦。通時倭人云、古孝子住吉、居喪哭泣、海水為赤。故国人慕其誠孝、立祠而祀之。……行数里許、又有一港、即鴨瀬也」

(20) 原文「鴨瀬、石狼波悍、船皆落帆、催櫓過険。至船頭港、水浅、船膠下碇待潮。港南神祠、所謂篙工廟也。少頃揺櫓入港。船眩戞於両崖、岸上樹枝可接。東来始見此険。初更至芳浦口下淀宿」

(21) 原文「湖水東南、穿出於両山之間。左右蒼翠、夕陽隠映。亦一勝地。倭船二十隻、分両行曳之、行十里許。両岸石壁漸窄、纔通船路。水清見底、石勢参差。過此時、船将・都沙工、行祭於船上。散米於水中。而瀬之西岸、有一神祠。……地名曰沙工項。昔平秀吉出来時、到此項、問風候於沙工。沙工曰、今日午後必起大風。待明朝発船、秀吉曰、汝安知其然。促令発之。沙工強欲不発。秀吉大怒斬沙工、仍為発船、果逢大風、幾死僅生。回路築壇於此、祭而帰之。曰沙工項云。……是日、来泊鴨瀬浦」

(22) 内藤［1961］、p.586。姜［1974］、p.28も同様である。辛・仲尾［1995］第5巻、p.200でも船頭項を小船越とみている。

(23) 高島［1999］、pp.364-365。

(24) 原文「午至瀬戸。上副船皆入浦内、三船因風急波悍、不能制船、仍自外洋抵慶知浦止泊云。瀬戸浦辺、有石門古祠、乃孝子住吉祠也。……縁海水屈曲、転回山峡間、仍成灘瀬、而与海相通、将過数里。両山相対、兀起劈成一門、僅可通船。瀬戸之名、蓋以此也」。

(25) 原文「過船越浦。両岸岩石、坼作一門、船路細分一条、湍甚駛悍。舟人戒懼、投米祝禧而過。泊船朝飡于鴨瀬水辺漁村」。

(26) 実際、内藤［1961］、p.586ではそのように誤解している。

(27)　原文「黎明到鴨瀬。未及下碇、上船已為三吹、仍即随発。六船鱗次曳出瀬戸。層巌絶壁、左右削立。……海水屈曲、転匯山峡間、仍成灘瀬。而与海相通、将過数里。両山相対兀起、劈成一門、僅過通船。海水貫其轂転而走。瀬戸之名、蓋以此也。纔出瀬戸、一座霊宇、歸然露出。舟人戒懼、散米祝禧而過。問於倭人、則住吉神廟」。

(28)　内藤［1961］、p.586。

(29)　中村［1965］、p.416。

(30)　中村［1965］、pp.416-417。

(31)　『成宗実録』巻292・25年7月辛卯。

(32)　響灘の主要島には他に藍島もあるが（相島のことを通信使録では藍島と記すことが多いが、もとより別である）、いまのところ明確な関連性を指摘できない。藍島の北方には大藻路岩（おおもじいわ）、小藻路岩（こもじいわ）という附属礁があり、大・小毛島にも音が近いが、主島を無視してこれらをランドマークとして記載するともおもえず、判断が悩ましい。

(33)　内藤［1961］、p.589。

(34)　内藤［1961］、pp.589-590。

(35)　内藤［1961］、p.589。

(36)　中村［1965］、p.412。

(37)　『日本歴史地名大系43 長崎県の地名』（東京：平凡社、2001年）、pp.909-910。

(38)　三浦［1922］、p.1319。

(39)　中村［1965］、pp.404-405。

(40)　『成宗実録』巻292・25年（1494）7月辛卯。

(41)　『中宗実録』巻83・32年（1537）正月癸巳。

(42)　長［2002］「第一　朝鮮領海における倭人の漁業活動」参照。

(43)　原文「本国之人、往日本者、必於此候風開洋、向対馬州」。

(44)　『成宗実録』巻108・10年（1479）9月乙丑、『中宗実録』巻79・30年（1508）2月辛亥。

(45)　『世宗実録』巻102・25年（1443）10月甲午。

(46)　『世祖実録』巻19・6年（1459）正月辛巳。

(47)　『世祖実録』巻19・6年（1459）正月壬午。

(48)　『世宗実録』巻104・元年（1419）6月庚寅、壬辰、7月丙午。

(49)　一例をあげると、Ⅵの派遣準備に際して礼曹の甲午（1654）11月16日付けの上啓中に、「使臣の出立日と出航日を、問慰訳官が〔対馬から〕帰還した後、観象監に日を選ばせるべく実施されたし（使臣発程日及渡海日乙良、問慰訳官回還後、令観象監択日挙行為白斉）」（下線部は吏読）とある（『通信使謄録』第2冊「信使之行応行諸事磨鍊事」）。

(50)　通信使船の航海信仰については、山内［2008］参照。

(51)　『輿地図書』慶尚道・東萊・古跡・永嘉台。

(52)　〈Ⅴ-1：往路4月21・24日〉。

(53)　〈Ⅹ-1：往路2月15日〉。

(54) 〈Ⅷ-1：往路7月5日〉、〈Ⅸ-1：往路6月20日〉、〈Ⅺ-1：往路10月6日〉。
(55) 〈Ⅰ-1：往路2月29日〉、〈Ⅵ-1：往路6月9日〉。
(56) 〈Ⅹ-1：往路2月16日〉。
(57) 〈Ⅳ-1：往路10月6日〉、〈Ⅵ-2：往路6月9日〉
(58) 〈Ⅳ-1、3：往路10月6日〉。
(59) 伊能忠敬の『測量日記』文化10年（1813）4月25日の手分（別働隊）の記録に、佐須奈が「三月朔日より八月晦日迄」の朝鮮渡口であると記され、本隊4月24日の記録に鰐浦が朝鮮渡口の「冬浦」であると記される（『伊能忠敬測量日記』5、佐久間通夫校訂、東京：大空社、1988年、pp.316・326）。
(60) 森山・片山［1973］、pp.938-939。
(61) 〈Ⅰ-1：往路2月29日〉。
(62) 〈Ⅺ-1：往路10月6日〉。
(63) このほか朝鮮前期では、1494年の対馬島敬差官権柱が「五蘊浦」（大浦）ないし「道于老浦」（豊）に着船した例もある（『成宗実録』巻292・25年6月戊辰、7月辛卯）。
(64) 〈Ⅹ-1：復路閏7月12日〉、〈Ⅺ-1、2：往路10月19日〉。
(65) 〈Ⅹ-1：復路閏7月12日〉。
(66) 〈Ⅺ-2：往路10月19日〉。
(67) 〈Ⅴ-1：往路4月28日〉、〈Ⅵ-1：往路6月13日〉、〈Ⅶ-2：往路6月23日〉、〈Ⅺ-1：往路10月19日〉、〈Ⅻ-1：往路閏3月16・19日〉など。
(68) 〈Ⅷ-1、2：往路7月18日〉、〈Ⅺ-1：往路10月27日、復路6月19日〉。
(69) 伊藤［2002］、pp.46-49。
(70) 『世宗実録』巻32・8年（1426）5月甲寅。
(71) 〈Ⅱ-1：往路7月9日〉。
(72) 〈Ⅹ-2：往路2月24日〉。
(73) 〈Ⅴ-1：往路5月17日〉。
(74) 〈Ⅷ-1、2：往路8月26日〉、〈Ⅸ-1、2：往路8月10日〉。
(75) 〈Ⅺ-2：往路12月26日〉。
(76) 〈Ⅰ-1：復路閏6月20日〉、〈Ⅱ-1、2：復路9月28・29日〉。
(77) 〈Ⅱ-1～3：復路10月3日〉、〈Ⅶ-1、2：復路10月16日〉。
(78) 〈Ⅵ-1、2：復路1月10日〉。
(79) 〈Ⅺ-1～3：復路6月13日〉。
(80) 〈Ⅲ-1：復路2月25日〉。
(81) 〈Ⅺ-2、3：復路6月22日〉。
(82) 〈Ⅸ-1、2：復路1月6日〉、〈Ⅺ-1～3：復路6月22日〉。
(83) 〈Ⅸ-1、2：復路1月6日〉、〈Ⅺ-1～3：復路6月22日〉。
(84) 〈Ⅺ-Ⅰ：復路6月22日〉。
(85) 〈Ⅹ-1：復路7月12日〉。

(86) 〈Ⅶ-1：復路10月29日〉。
(87) 〈Ⅶ-2：復路10月29日〉。
(88) 〈Ⅶ-1：復路10月30日〉。
(89) 『通航一覧』巻129・朝鮮国部・貿易・「宝永七庚寅年（1710）巡見使に答ふへき箇条書中」。
(90) 小山［2003］参照。
(91) 1802年の佐渡小木地震の場合、北前船の寄港地赤泊があった佐渡島南部の海岸を隆起させ、港湾機能に障害をもたらした（太田・松田・長沼［1976］参照）。
(92) 〈Ⅳ-1、2：復路2月25日〉。
(93) 〈Ⅳ-1：復路2月25日〉。
(94) 〈Ⅻ-1：復路7月2日〉
(95) 〈Ⅺ-1：復路6月22日〉
(96) 〈Ⅷ-1、2：復路2月25日〉。
(97) 内藤［1961］、p.601。

【付記】本稿はJSPS科研費（基盤研究（B）：26284097）による研究成果の一部である。