

# 渤海・日本間航路の諸問題

— 渤海から日本への航路を中心に —

古 畑 徹

## 1. はじめに

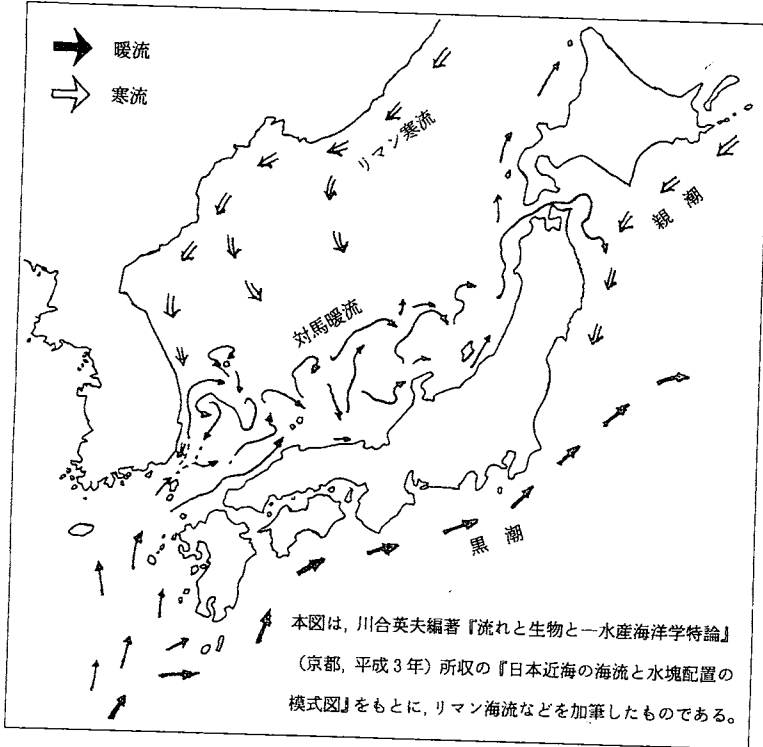
727年から約200年続いた渤海と日本との交渉を論じる際、従来からしばしば争点となっていたものに、両国を結ぶ航路の問題がある。その諸説の中で提起された航路を大まかに分類すると、朝鮮半島東岸沿航路、日本海横断直行航路、北回り航路の三つになる。このうち日本海横断直行航路が最も研究蓄積があり、渤海から日本への航路としてほぼ通説化している<sup>1)</sup>。最も新しい上田雄氏の研究によれば、この航路は、東京竜原府を出航基地として秋の北西季節風の吹き出しを利用して主に北陸以東に至る航路と、南京南海府を基地として真冬の北西季節風を利用して山陰・北陸に至る航路の二つに分かれ、前者は日渤交渉前期(727~819)に、後者は後期(819~919)に利用されたという<sup>2)</sup>。

ところがここ1、2年、この通説に対する異論が目につくようになった。その一つは、地理学を専攻されている日下雅義氏の見解で、日本海横断直行航路を否定し、渤海から日本への航路は朝鮮半島東岸沿航路であると主張する<sup>3)</sup>。もう一つは、従来より『北の海みち』論を展開されていた新野直吉氏の見解で、初期(727~795)渤海使来日の主要航路は北回り航路であるとする<sup>4)</sup>。また、主要航路は日本海横断直行航路だが、初期には北回り航路、末期には朝鮮半島東岸沿航路も存在したとする、谷内尾晋司氏の見解もある<sup>5)</sup>。

このような航路問題の研究状況に対し、筆者は三つの点で不満を抱いている。第一は厳密さに乏しい論考が少なくなく、かなり不可解な議論がまかり通っている点、第二は日本から渤海への航路に言及する論者が少ない点、第三は航路に関する諸問題を航海技術の問題として考える傾向が強い点である。本稿は、紙数の関係で第二点は扱えないが、諸見解の厳密な整理・検討を通して、第一点・第三点の不満を解消し、今後のより生産的な議論へ向けての基礎を築こうとするものである。なお、以下の論述では渤海使・遣渤海使の次数を、第1表・第2表によってNo.1・No.①の形で表記する。

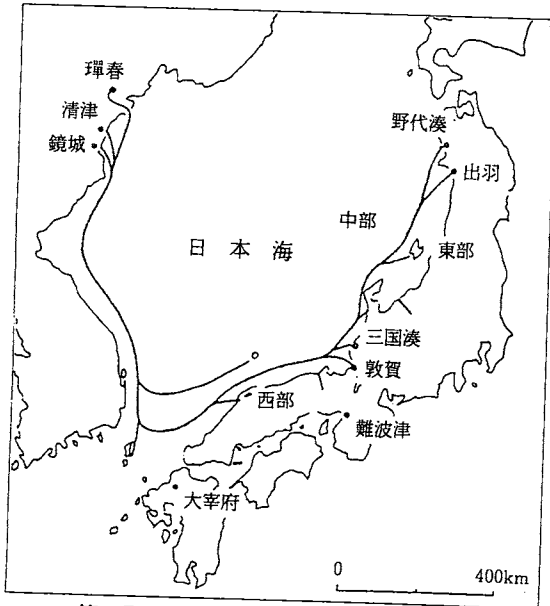
## 2. 朝鮮半島東岸沿航路

日下氏以前にも、金毓黻氏・森克己氏などが、渤海から日本への航路を朝鮮半島東岸沿航路とする見解を示している<sup>6)</sup>。しかし逆時計回りをする日本海の海流(第1図参照)に注目し、



第1図 日本近海海流図

これを利用して渤海使船は朝鮮半島の沿岸沿いに南下して日本に至ったと見るだけで、それ以上の根拠も説明もない。これに対し、既の上田雄氏が、③渤海と日本とはともに新羅と非友好関係にあったから、あえて人為的危険の多い新羅沿岸に近づくと思われぬ、⑤この航路ならば大宰府来航が可能なのにあえて北陸を目指す必要はない、という二点を挙げて否定している<sup>7)</sup>。確かに



第2図 日下雅義氏の渤海使航路推定図

(註9参照)

最近の李成市氏の研究でも明らかにされたように、渤海と新羅の関係は終始敵対関係にあったと考えてよく<sup>8)</sup>、日本と新羅の関係も730年代以降悪化の一途をたどっている。さらに③渤海使来日の季節や着岸地が前期と後期では変化することをこの航路では説明できない、という点を加味すれば、この航路が渤海・日本間の主要航路であったと考えることは到底できない。

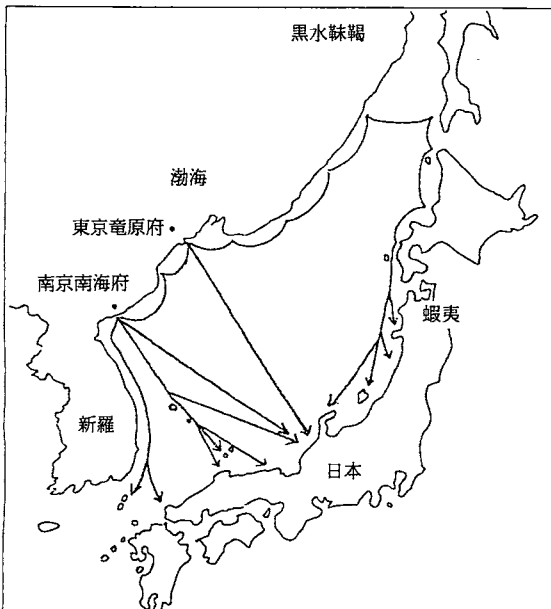
ところが、日下氏は上記の諸問題を承知のうえで、再び海流利用を基本とする朝鮮半島東岸沿航路を提示する。つまり、③に対しては、新羅付近は危険なので陸地から100km前後離れて南下と推定してこの問題点をかわし、⑤に対しては、博多湾に向け

て何回も挑戦したが、強い海流のために対馬海峡を横切れず、不本意ながら東へ流されたとし、この問題点を正面から否定する。そして③に対しては、航海経験や船の性能向上といった航海技術の進歩にその解答を求め、当初は出羽まで流されたが、次第に速くまで流されなくなり、

9世紀以降は何とか丹後半島以西に着けるようになったとする。こうして第2図の推定ルートを主張するのである。この見解を十分に批判できなければ、朝鮮半島東岸沿航路が主要航路ではないとは言いきれない。

新羅沖合100kmの航行は単なる推測なので、日下見解のポイントは、渤海側が何度も博多湾へ向けて挑戦したという点と、対馬暖流の強さに対する理解にある。この二点に対する氏の論拠は三つある。第一は、『続日本紀』宝亀八年(777)正月癸酉条に見える、宝亀四年(773)に日本側が出した『自今以後、宜依古例向大宰府、不得取北路來』という命令と、これに違えて北陸に到着したことに対する渤海使No.9史都蒙の『發自弊邑南海府吐号浦、西指對馬嶋竹室之津、而海中遭風、着此禁境』という弁明である。日下氏はこの史料をきちんと解説してはいるが、氏の文章全体から判断すると、ここから日本側は山陰以東への到着を望まず、渤海側も大宰府方面に挑戦し続けたという一般論を導き出していると考えられる。第二は、『続日本紀』宝亀七年(776)十二月乙巳条のNo.9到着時の記事で、187人で日本を目指したが、『比着我岸、忽遭惡風、柁折帆落、漂沒者多』く、わずか46人しか助からなかったとある。日下氏は、ここから冬の嵐の激しさと沿岸流の強さ・複雑さがわかるという。第三は、平成3年1月頃の対馬海峡付近の対馬暖流の動きの図で<sup>10)</sup>、ここから蔚山東方50kmあたりから博多湾に入るのがいかに難しいかわかるという。

これに対してまず指摘すべきことは、宝亀八年正月癸酉条から渤海使一般を論じることはできないということである。石井正敏氏が既に明らかにするように<sup>11)</sup>、No.2以来文書の書式・文言をめぐる紛争が日渤海間に存在し、No.7ではそれが再燃し、日本は壹万福のもたらした国書を『違例无礼』として信物とともに突き返すという強行手段に及んだ。No.8に対しても、日本は



第3図 渤海から日本への航路推定図

『表函違例』という理由で能登から追い帰す。そこで渤海は方針転換し、名を捨てて実を取ることにし、日本の要求に全面的に従う使者を送った。それがNo.9である。この事情を念頭に入れて史料を見ると、大宰府入港命令はNo.8への強攻策の一環<sup>12)</sup>、No.9が対馬を目指したのは渤海の方針転換ゆえと理解される。そのうえ、宝亀十一年(780)七月二十六日勅には『今北陸道、亦供蕃客』という現状認識が見え、日本が渤海使の大宰府入港に固執していないことは明らかであり<sup>13)</sup>、その後も能登客院の設置<sup>14)</sup>など、北陸到着は当然のこととして事実上公認されている。つまり、日本が渤海に対して大宰

渤海・日本間航路の諸問題

第1表 渤海使一覧

No.	到着年月日 <sup>1)</sup> (グレゴリオ暦)	大使	人数 (隻数)	着岸地	着岸安置	入京年月日	内 容 考	出国年月日 <sup>2)</sup> (グレゴリオ暦)	来日 航路
1	神亀4.9.21 (727.10.4)	高仁義	24	出羽国			蝦夷の境に着し、大使ら16人が殺される。元日朝賀の儀に列席。軍事同盟締結が目的。遣渤海使No①に送らる。	神亀5.6.7 (728.7.24)以後	北
2	天平11.7.13 (739.8.25)	胥要徳		出羽国		天平11.10.27	遣唐使判官平群広成ら4名を帯同。往路で一船沈没し大使ら40人溺死。元日朝賀の儀に列席。No②に送らる。	天平12.4.20 (740.5.24)以後	北
☆	天平18(746)		1,100余	出羽国	出羽国		渤海人と鉄利人「慕化来朝」。衣糧を給して放還。	天平18(746)	北
3	天平勝宝4.9.24 (752.11.9)	慕施蒙	75	越後国佐渡嶋	越後国	天平勝宝5.5.25以前	<天平勝宝5年は元日朝賀無し。>	天平勝宝5.6.8 (753.7.16)以後	北
4	天平宝字2.9.18 (758.10.28)	楊承慶	23	越前国	越前国	天平宝字2.12.24	No③の帰路に同行。新羅征討計画打合せ。元日朝賀の儀に列席。帰国時に藤原清河を迎えるための遣唐使99名を帯同。	天平宝字3.2.16 (759.3.23)以後	横
5	天平宝字3.10.18 (759.11.17)	高南申		対馬	大宰府	天平宝字3.12.24	迎藤原清河使判官内蔵全成の帰路に同行。風に遭って対馬漂着。元日朝賀の儀に列席。No④に送らる。	天平宝字4.2.20 (760.3.16)以後	朝
6	天平宝字6.10.1 (762.10.26)	王新福	23	越前国加賀郡佐利翼津	越前国加賀郡	天平宝字6.閏12.19	No⑤の帰路に同行。征討計画中止。唐情勢を伝える。元日朝賀の儀に列席。	天平宝字7.2.20 (763.4.10)以後	横
7	宝亀2.6.27 (771.8.16)	老万福	325 (17)	出羽国賊地野代湊	常陸国	宝亀2.12.21	元日朝賀の儀に列席。日本、渤海の国書を「違例无礼」とし、返書にて戒防。帰路遭難し能登漂着。能登国福良津に安置後、再渡航。	①宝亀3.2.29(772.4.10)~9.21(10.26)の間 ②宝亀4.2.20(773.3.21)~6.12(7.10)の間	北
8	宝亀4.6.12 (773.7.10)	烏須弗	(1)	能登国	能登国		老万福の安否確認目的。「表函違例」のため入京不許可。日本、渤海使の「筑紫道」よりの来朝を通達。	宝亀4.6.24(7.22)以後	北
9	宝亀7.12.22 (777.2.8)	史都蒙	187 or 166	越前国	越前国加賀郡	宝亀8.4.9	南海府吐号浦より対馬を目指す。遭難し、141or120名溺死。溺死体40加賀江沼二郡に漂着。	宝亀8.5.23(777.7.6)以後	朝
10	宝亀9.9.21 (778.10.19)	張仙寿	(2)	越前国坂井郡三国湊	越前国便处	宝亀10.1.1以前	No⑧の送使。元日朝賀の儀に列席。	宝亀10.2.2 (779.2.26)以後	横
11	宝亀10.9.14 (779.10.31)	高洋弼	359	出羽国	出羽国		「来使軽微」のため入京させず。鉄利人を同行。乗船損壊し、日本の船9隻を貰って帰国。	宝亀10.12.22 (780.2.5)以後	北
12	延暦5.9.18 (786.10.18)	李元泰	65 (1)	出羽国	越後国?		蝦夷の略奪を受け、生存者41人。船1隻と水手らを日本より給付され帰国。<延暦5.8.8蝦夷征討準備のため東海道・東山道に使者派遣。延暦6、元日朝賀無し。>	延暦6.2.19 (787.3.18)以後	北
13	延暦14.11.3 (795.12.23)	呂定琳	68	出羽国	越後国	延暦15.4.27以前	夷地志理波村に漂着し略奪を受く。生存者僅少。<元日朝賀あり。>	延暦15.5.17 (796.6.30)以後	北
14	延暦17(798)	大昌泰		隠岐国智夫郡		延暦17.12.27以前	No⑩の帰路に同行。元日朝賀の儀に列席。日本の「六年一貢」の裁定に対し「聘期」短縮を望み、無制限来日の許可を得る。	延暦18.4.15 (799.5.28)以後	横
15	大同4.10.1 (809.11.15)	高南容				弘仁1.4.1以前	<平城上皇病のため元日朝賀無し。>	弘仁1.4.8(810.5.18)~5.27(7.6)の間	横?
16	弘仁1.9.29 (810.11.3)	高南容				弘仁2.1.1以前	元日朝賀の儀に列席。	弘仁2.4.27(811.5.26)以後	横?
17	弘仁5.9.30 (814.11.9)	王孝廉		出雲国		弘仁6.1.1以前	元日朝賀の儀に列席。帰路遭難し越前国漂着。王孝廉、越前国にて客死。越前国の大船で再渡航。	①弘仁6.1.22 (815.3.10)~5.18(7.2)の間 ②弘仁7.5.2(816.6.1)以後	横
18	弘仁9(818)?	慕感徳					帰路、風に遭って船が大破。船一隻を日本から与えられて帰国。	弘仁9(818)?	横?
19	弘仁10.11.20 (819.12.14)	李承英				弘仁11.1.1以前	No18帰国の便宜に対する謝恩使。元日朝賀の儀に列席。	弘仁11.1.22 (820.2.14)以後	横?

古 畑 徹

20	弘仁12.11.13 (821.12.14)	王文矩			弘仁13.1.1 以前	元日朝賀の儀に列席。	弘仁13.1.21 (822.2.19)以後	横?
21	弘仁14.11.22 (823.12.31)	高貞泰	101	加賀国	加賀国	日本、不作と疫病により入京させず。 藤原緒嗣、渤海使は通商目的と指摘し「一紀一貢」を上表。これに基づき来日年限を改定。	天長1.5.20(824.6.24)以後	横
22	天長2.12.3 (826.1.18)	高承祖	103	隠岐国	出雲国?	天長3.5.8	天長3.5.15 (826.6.27)	横
23	天長4.12.29 (828.1.23) <天長5.1.17報告が京到着>	王文矩	100 (1)	但馬国	但馬国	唐淄青節度使康志陸交通の事を伝えるために来日。遅期来朝のため入京不許可。渤海使との私的交易を禁止。	天長5.4.29 (828.6.19)以後	横
24	承和8.12.21 (842.2.9)	賀福延	105	長門国	長門国	承和9.3.27	承和9.4.12 (842.5.29)以後	朝
25	嘉祥1.12.30 (849.1.31)	王文矩	100	能登国	能登国	嘉祥2.4.28	嘉祥2.5.12 (849.6.10)以後	横
26	天安3.1.22 (859.3.4)	鳥孝慎	104	能登国珠洲郡	加賀国		貞観1.7.6 (859.8.11)	横
27	貞観3.1.20 (861.3.9)	李居正	105	隠岐国	出雲国島根郡		貞観3.5.26 (7.11)以後	横
28	貞観13.12.11 (872.1.28)	楊成規	105	加賀国	加賀国	貞観4.5.15	貞観14.5.25 (872.7.8)以後	横
29	貞観18.12.26 (877.1.18) <貞観19.1.16報告が京到着>	楊中遠	105	出雲国	出雲国島根郡		元慶1.6.25 (877.8.11)以後	横
30	元慶6.11.14 (882.12.31) <元慶6.11.27報告が京到着>	裴 頤	105	加賀国	加賀国	元慶7.4.28	元慶7.5.12 (883.6.24)以後	横
31	寛平4.1.8 (892.2.13)	王角謀	105	出雲国	出雲国?		寛平4.6.29(7.30)~8.7(9.5)の間	横
32	寛平6.12.29 (895.2.2)	裴 頤	105	伯耆国	伯耆国?	寛平7.5.7	寛平7.5.16 (895.6.16)以後	横
33	延喜8.1.8 (908.2.18)	裴 瑛		伯耆国	伯耆国	延喜8.5.10	延喜8.6(908.7-8)以後	横
34	延喜19.11.18 (919.12.17)	裴 瑛	105	若狭国丹生浦	越前国松原駅館	延喜20.5.8	延喜20.5.18(6.13)~6.22(7.15)の間	横

- 注記 1) 史料の到着年月日は、京に到着の報告が入った日。この欄はそれを示すが、着岸年月日の分かるものが4例あるので、その場合は着岸年月日に従い、報告の京到着日を<>で示した。  
 2) 正確な帰国出航年月日の分かるものは1例しかないで、渤海使滞在の判明する最後の史料の年月日『以後』、もしくは渤海使の帰国後であることの明確な史料がある場合は『 ~ の間』と表記した。  
 3) 来日航路は、本稿で考証した結果得られた推定航路。略語は、北=北回り航路、横=日本海横断直行航路、朝=朝鮮半島東岸沿航路。

府入港を強く求めたのはほんの一時期にすぎず、当然渤海も博多湾に向けて何度も挑戦したはずはないのである。

次に問題とすべきは、対馬暖流は帆船では横切ることが困難で、帆船を出羽まで流してしまうほど強い海流とする点である。宝亀七年十二月の記事は、帆が落ちて漂流した例なので、帆船が流されるほどの海流の強さを示す証拠にならない。日下氏の掲げた対馬海峡付近の海流図も、海流の速さが記されていないので、氏の主張の裏付けとしては不十分である。そして筆者が集めた対馬暖流のデータは、全て日下見解に否定的である<sup>15)</sup>。つまり、流速は平均0.3~0.4ノットで、最大でも1.7ノットしかなく、対馬海峡から津軽海峡まで約2カ月かかるという遅さである。流路は複雑だが、鬱陵島北西で向きを変える第3分枝が10~11月には日本大陸棚付

渤海・日本間航路の諸問題

第2表 遣渤海使一覧

No	任命年月日	出京年月日 (グレゴリオ暦)	大 使	人数	出発地	帰国地	内 容	帰国帰京年月日 (グレゴリオ暦) <sup>1)</sup>	帰国 航路 <sup>2)</sup>
①	神亀5. 2. 26	神亀5. 6. 5 (728. 7. 22)	引田虫麻呂	62		越前国 加賀郡	No. 1の送使。	天平2. 8. 29 (730. 10. 19)帰京	北
②	天平12. 1. 13	天平12. 4. 20 (740. 5. 24)	大伴犬養				No. 2の送使。	天平12. 10. 5 (11. 2)帰国	横
③	天平宝字2. 2. 10 以前	天平宝字 2. 2. 10 (758. 3. 8)以後	小野田守	68		越前国	新羅征討計画打診。帰国に際してNo. 4を帯同。渤海から安史の乱の情報を得る。	天平宝字2. 9. 18 (10. 28)帰国。	横
④	天平宝字4. 2. 20 前後	天平宝字4. 2. 20 (760. 3. 16)前後	陽候玲				No. 5の送使。	天平宝字4. 11. 11 (12. 26)帰国	横
⑤	天平宝字5. 10. 22	天平宝字5. 10. 22 (761. 11. 27)以後	高麗大山		能登国 ?	越前国 加賀郡 佐利翼 津	出国は天平宝字6. 3. 28以後。新羅征討計画協力要請。船名「能登」。帰国に際してNo. 6を同行。高麗大山、加賀郡佐利翼津で死去。	天平宝字6. 10. 1 (762. 10. 26)帰国	横
⑥	天平宝字6. 11. 1	天平宝字 7. 2. 20 (763. 4. 10) 前後	多治比小耳			隠岐国	No. 6の送使。「駕船爛脆」のため、大使ら乗船せず。船師板振録東が実質の送使。帰路大風に遭い、婦女子ら4名を海中に投ず。	天平宝字7. 10. 6 (763. 11. 19) 帰国	横
⑦	宝亀3. 2. 29前後	宝亀3. 2. 29 (772. 4. 10)前後	武生鳥守		能登国 福良津		No. 7の送使。	宝亀4. 10. 13 (773. 11. 6)帰国	横
⑧	宝亀8. 5. 23	宝亀8. 5. 23 (777. 7. 6)以後	高麗殿嗣			越前国 三国湊	No. 9の送使。往路遭難し、遠夷の境に漂着して乗船破損。帰国に際してNo. 10同行。	宝亀9. 9. 21 (778. 10. 19)帰国	横
⑨	宝亀9. 12. 17		大綱広道				No. 10の送使。任命のみで、実施されていない可能性あり。		
⑩	延暦15. 5. 17	延暦15. 5. 17 (796. 6. 30)以後	御長広岳				No. 13の送使。帰国時、渤海から来日年期の裁定を求める旨の国書を預かる。	延暦15. 10. 2 (11. 9)帰国	横
⑪	延暦17. 4. 24	延暦17. 5. 19 (798. 6. 11)	内蔵賀茂麻呂			隠岐国 智夫郡	6年1来の通告。帰国に際してNo. 14同行。	延暦17. 12. 27 (799. 2. 10)以前 帰京	横
⑫	延暦18. 4. 15	延暦18. 4. 15 (799. 5. 28) 以後	滋野船白				No. 14の送使。	延暦18. 9. 20 (10. 27)帰国	横
⑬	弘仁1. 12. 4	弘仁2. 4. 27 (811. 5. 26)	林東人				No. 16の送使。帰路、第2船行方不明。	弘仁2. 10. 2 (10. 26)帰国	横

注記1) 史料の『来帰』『至自渤海』等の表現が帰国を示すか帰京を示すか不明なものがある。帰京であることが明確なもの以外は、一応すべて帰国年月日として取り扱った。

2) 帰国航路は、本稿で考証した結果得られた推定航路。略号は、北＝北回り航路、横＝日本海横断直行航路、朝＝朝鮮半島東岸沿航路。

近まで大きく南下する他、岸に近付く蛇行があちらこちらに現われ、船を日本列島岸に運びやすい(第1図参照)。さらに対馬海峡では、西水道が平均流速0.6~0.7ノット、東水道が0.3~0.4ノットだが、冬季は流速が最小となり、西水道では夏季より0.7ノットも遅くなる。そのうえ対馬東方の方が海流が遅く、この海域には反時計回りの渦流も存在するから、東方から対馬に近付くのに海流は大きな障害とならないのである。

しかし、これは現在のデータである。渤海使船が航海した8~9世紀は温暖期で、対馬暖流の日本海流入量が現在より多かったことは、海底堆積物中における暖流系珪藻種化石の産出頻度の研究によって裏付けられている<sup>16)</sup>。とすれば、今よりもかなり流速があり、帆船では横切れない可能性も考える。

この可能性を否定する史料がある。『入唐求法巡礼行記』開成四年(839)正月八日条で、日

本の弘仁十年(819)に揚州を出た新羅人王請らの乗った船は、東シナ海上のある地点で悪風に遭い、3カ月後に出羽に漂着したとある。これと対比できるのが、1960年7月に九州南西海上で行なわれた海流ビン放流実験である。このうち日本海に入ったビンは、王請が乗った船とほぼ同じコースをたどったと推測され、74日後に石川県、97日後に新潟県に漂着した。一方時速2ノットの黒潮に乗った海流ビンは、わずか18日で千葉に漂着した<sup>17)</sup>。両者の対比から9世紀の対馬暖流が今より速いことは明らかなが、さほど大差はなく、9世紀の流速は1ノット未満と推測される。さらにこの史料には、この船が出羽を出帆し、好風を得て長門国に15日後に着いたことが記されている。つまり当時の対馬暖流は、帆船が好風さえ得れば逆行可能な程度の強さしかなかったのである。

以上より、日下見解が成立し得ないことは明白であり、よって朝鮮半島東岸沿航路は渤海・日本間の主要航路ではなかったと断言してよからう。ただし、全く使われなかったわけではない。少くともNo.4往路とNo.9往路は確実で、No.24往路も到着地から見てこの航路と考えた方が自然に思われる。

### 3. 北回り航路

筆者の知る限り、新野氏以前に北回り航路を主要航路と考えた日本の研究者はいない。そもそも新野氏がかねてより主張していた『北の海みち』論自体、長い間あまり評価されてこなかったように思う。ところが近年、北方考古学の進展により、北海道・サハリン・沿海州間の密接な交流が古来より存在したことが明らかとなり<sup>18)</sup>、これらを繋ぐ『北の海みち』の存在が確信されるようになってきた。新野氏は以前から『北の海みち』論の中で渤海使の航路を取りあげていたが、このような研究状況を踏まえ、再度この問題を論じられたものと思う<sup>19)</sup>。

では、新野見解の根拠をみてみよう。氏が注目するのは、795年までの渤海使船到着地の傾向性である。つまり、14回の往路(第1表の☆印を含む)のうち7回が出羽、1回が佐渡で、これらが遣渤海使を同行しない渤海側単独航海であること、そして遣渤海使等の日本側使節団同行の4回は全て越前以西に到着していることである。新野氏はこれを、渤海側単独の場合、習熟していて安全な『北の海みち』を選んだ結果と解釈する。そしてNo.8・9が渤海側単独でありながら北陸に着くことから、日本側航海者との接触で渤海側も北陸直航航路に習熟していったと考え、やがて渤海使の商旅化と『一紀一貢制』という状況により、京に近く、商売に便利な能登・越前に着くように変化し、北回り航路を使わなくなったと見るのである。

新野氏が出羽・佐渡到着の渤海使の航路を北回りとする点には賛成である。その理由は四つある。第一は、古来からの『北の海みち』の存在が確信されつつある今日、出羽・佐渡到着の傾向性を、北陸をめざしたのに海流に流された結果と解するより、故意に北から出羽・佐渡をめざした結果と解する方が説得的だということである。まして出羽到着のうちの半分以上の4例(No.1・7・12・13)が蝦夷地を経由しており、北から来たと考えの方が自然に思われる。

第二は、谷内尾氏が既に指摘しているが<sup>20)</sup>、史料に見える出羽・佐渡到着の渤海使船が全て

小型船だということである。つまり、No.3の75人乗りが最大で、No.12は65人、No.2は40人、No.1は25人、そしてNo.7などは17隻に325人、1隻当り19.1人にしかならない。それ以外は、北回り航路を使ったと考えられる遣渤海使No.①（後述）の船が70人（日本人62人・渤海人8人）を乗せた以外、全て90人以上乗船している。また渤海船が小型で渡海上危険だったことは、『日本後紀』延暦十五年（796）十月己未条の渤海王高璘の啓に『巨木倫材、土之難長、小船汎海、不没即危』と明記されている。小型船の場合、安全を考えれば、日本海横断の距離をできる限り短くし、各地で水や食糧を補給し、風待ちしながらの航海が好ましかったはずである。こう考えると、北回りで出羽へという航路は、小型船にとってはごく自然な航路だったと思われる。

第三は、船を何隻も連ねた3例（No.7は17隻、No.11は推定9隻前後、☆は推定数10隻）が全て出羽到着という点である。遣唐使の事例からも明らかなように、横断航海で数隻が同一地点に到着するのは極めて難しく、同一時点での到着はさらに困難である。それ故、この3例は北回り航路と見て間違いない。

第四は、出羽・佐渡への到着時期である。史料の月日を見ると、日本海横断に便利な北西季節風の吹き出す現行暦10月中旬<sup>20</sup>以前到着が5例、それ以降が3例ある。しかし、史料の到着月日は京に報告が届いた時点と見るのが史料解釈の常道であり、実際の出羽到着と京にその報が届く間の時間は、No.23・29・30の事例から見て20日以上と推定される。とすると、No.13以外は全て10月中旬以前到着となる。そして夏から10月の日本列島の日本海沿岸には、『あいの風』と呼ばれる北東風が吹く。つまり、これら7例は北海道近辺から北東風を使って南下し、出羽・佐渡に至ったと考えるべきなのである。No.13だけが現行暦12月下旬着であるが、これは蝦夷地志理波村で略奪を受けてから出羽に着いており、順調にいけば10月中旬以前に着いた可能性がある。また季節に注意すると、能登に着いたNo.8と遣渤海使①復路が、北西風吹き出し以前の到着なので、北回り航路を利用し、北東風で一気に北海道から能登・加賀まで南下したものと考えられる。

以上の理由で、筆者は新野氏の北回り説を支持し、上記10回の航路を、東京竜原府付近の港（ポシェト湾か図們江河口あたり）を出て陸地伝いに北上し、渤海勢力圏の北端からサハリンもしくは北海道へ渡海、さらに北東風を待って出羽・佐渡へ南下と推測する。ただ、ここで詰めるべき問題として、渤海出航の時期の問題がある。これを推測させるのが、『続日本紀』天平十一年（739）十二月戊辰条の渤海王欽茂の啓である。そこには、渤海経由で日本に帰ろうとする平群広業らが、来春まで待って帰国するようという大欽茂の要望を断わって年内帰国を願ったので、No.2を派遣して彼らを送った旨が記されている<sup>21</sup>。つまり、No.2の当初の出発予定は春だったのである。沿海州方面では、南西風や西風がよく吹くのは春頃のように<sup>22</sup>、おそらくこれを利用して春出航というのが、北回り航路を使う場合の最も基本的なあり方だったのであるまいか<sup>23</sup>。

さて、新野見解には賛成できない点もある。それは、渤海使が北回り航路を採らなくなる原因を、その商旅化と『一紀一貢制』に求める点である。『一紀一貢制』は弘仁十五年（824）か



らで、渤海が北回りをやめて30年後である。これを関連付けるのは無理であろう。

筆者が注目するのは、北回り最後の2回の渤海使No.12・13が続けて蝦夷に襲われている点である。それもNo.1以来60年間無かったことが突然起きたのである。この事件を解く鍵は、蝦夷と日本律令国家との関係にある。730年代以降しばらくの間、両者の間に激しい対立はなかったが、天平宝字三年(759)に陸奥桃生城・出羽雄勝城が築かれる前後から、律令国家は蝦夷政策を積極策に転ずる。これに対して蝦夷の抵抗は激化し、宝亀五年(774)の蝦夷による桃生城攻撃によって、以後38年にも及ぶ戦争状態が始まった。特に宝亀十一年(780)の伊治皆麻呂の乱以降、陸奥を中心に本格的な衝突に突入する<sup>20)</sup>。こう見てくると、No.12・13は蝦夷と日本律令国家の本格的衝突期に蝦夷居住地を通して日本へ向かおうとしたのであり、彼らが襲われたのは当然といえる。

そもそも北回り航路が利用されたのは、伝統的で安全だったからであろう。しかしこの安全性が蝦夷と日本との対決で失われたとなると、渤海は別航路に変更せざるをえなくなる。そこで採られたのが、日本の遣渤海使によって開拓された日本海横断直行航路であった。こう考える方が、北回り航路が採られなくなる理由としては、より説得力があるように思う。やがて両者の対決が終結しても、この航路に習熟して安全な航海ができるようになった渤海は、日数のかかる北回り航路を、以後二度と採用しなくなるのである。

#### 4. 日本海横断直行航路

前二章で指摘した以外は、若干判断に迷うものもあるが、一応日本海横断直行航路を採ったと考えてよからう。そしてこれを開拓し恒常的に使い始めたのは日本側である。では、なぜ日本はこの航路を採用したのであろうか。その答は、この航路を二度目に使用した遣渤海使No.③に注目することで解けるように思う。

No.③は新羅征討計画を渤海に打診するための使者である。当然新羅近海の通行は避けたかったはずである。一方、派遣の天平宝字二年(758)は、先述のように日本律令国家が対蝦夷積極策に転じた時期である。当然蝦夷の反対が予想され、No.③としては蝦夷居住地近海を避けた方が安全と見たはずである。とすれば、残る航路はNo.②によって開拓された日本海横断直行航路しかない。そしてこのような判断ゆえに、No.③は90人以上乗れる大型船(日本人68人、渤海人23人)となったものと考えられる。以後もこのような国際情勢が続く、この航路が採用され続けたのであろう。

さて、研究蓄積のある日本海横断直行航路ではあるが、従来の見解には賛成できない点がある。それは、当初日本への出航地であった東京竜原府の外港(ボシエト湾か図們江河口)は、冬に凍結するので、不凍港を求め、9世紀初に南の南京南海府の外港吐号浦に変更したとする点である<sup>20)</sup>。

これには問題点が三つある。第一は、南京南海府近辺は720年代に既に渤海の勢力圏に入っているのに<sup>21)</sup>、なぜ初めから南京南海府を出航地としなかったかである。これを説明できなければ、上記見解の妥当性は確保できない。第二は、当時ボシエト湾や図們江河口が冬に凍結し

たかである。8・9世紀が温暖期で今より年平均気温が1℃程高かったことが既に明らかである<sup>29)</sup>以上、現在の状況を根拠に冬凍結とみなすことはできない。第三は、『新唐書』渤海伝に『龍原東南瀕海、日本道也』とあることとの整合性である。この記事の原史料は835年成立の張建章の『渤海國記』であり、これは当時の渤海の実情を実地見聞したものと見られている<sup>30)</sup>。従来の出航地問題についての見解では、830年代には既に日本への出航地は南京南海府に移っていたはずである。それなのに、なぜ『新唐書』渤海伝では依然東京竜原府が日本道なのか。筆者には以上の三点を解くことができず、従来の見解は支持し難いように思われる。では、どう考えるべきか。

まず、渤海使の出発を日本の遣唐使の出発と対比させてみたい。遣唐使が東シナ海横断直行航路（南路）を採る場合、京を出発した一行は難波津で乗船し、瀬戸内海を航行して一旦博多津に入り、そして五島列島まで行って順風を待って渡海した<sup>30)</sup>。つまり、乗船港と渡海のための風待ち港は違うのである。上京竜泉府から最も近い日本海側の港は東京竜原府の外港であり、ここで渤海使が乗船するのは当然である。ここからの直行も可能であろうが、横断距離の長さや安全性を考えれば、より近くから渡海した方がよかつたはずである。とすれば、南京南海府の方が日本に近く、風待ち港としては都合がよい。つまり、ポシェト湾あるいは図們江河口は日本の難波津、南京南海府吐号浦は日本の五島列島に対応すると思われるのである。

このように考えると、吐号浦を南京南海府の外港と見なす従来の見解に疑問が生じる。外港とする根拠は日本への出航地という点だけだからである。五島が肥前の国府から全く離れていたように、吐号浦も南京南海府の所在地とは無関係で、その管下の最も日本に近い港と考えるべきであろう。それ故筆者は、吐号浦を咸鏡北道ではなく、咸鏡南道北部のどこかに比定すべきであると考えている。

また吐号浦が日本への風待ち港として恒常的に利用され始めるのも、9世紀と考える必要はない。777年のNo.7がその利用を明記するように、朝鮮半島東岸沿航路を採った船はここを利用したと見るべきだし、隠岐に着いた763年のNo.⑥復路と798年のNo.14往路（No.⑪復路）もここから渡海と見るべきである。また、ここから北西季節風に乗って北陸へ行くことも可能だから、北陸到着船を全て東京竜原府からの直行と考えねばならない理由はない。つまり、8世紀においても、日本海横断直行航路の主要な風待ち港は吐号浦などの咸鏡南道北部の港であったと思われるのである。

ここで一つの問題が生じる。渤海使船の山陰到着が9世紀から増加する理由をどのように説明するかである。従来はこの解答を、東京から南京への出航地の変更求めていた。しかしこの変更を否定した以上、筆者としては別の形でこの理由を説明しなければならない。そこで注目したいのが、咸鏡南道北部と山陰を結ぶ直線が鬱陵島近海を通るという点である。

鬱陵島は、朝鮮半島東方にある、面積約72km<sup>2</sup>・周囲約44kmの韓国第二の火山島である。朝鮮半島との最短距離は104km、島の中央には983mの聖人峰が聳える<sup>31)</sup>。この983mという高さは、洋上120kmからでも見える高さであり、渤海から山陰への航海において格好の目印となっ

たことは疑いえない。そのうえ、前述のように対馬暖流第3分枝は、この近海で向きを変えて南下する。渤海使船が山陰に至ろうとする時、鬱陵島が極めて重要な位置を有していたことは間違いない。

ところで、鬱陵島は古代においては于山国といい、512年に新羅によって征服され、その属国となった。その後930年の高麗への朝貢まで、于山国は史料に登場せず、この間ずっと于山国が新羅の属国であったか否かを確定する史料はない<sup>39)</sup>。とはいえ、7世紀後半の新羅は朝鮮半島統一の過程で海軍力を充実させ、779年には朝鮮半島南方海上の耽羅国（済州島）をも属国化している。ここから見る限り、于山国のみが新羅の支配外にあったとは考え難く、この状態は新羅中代の状況から見て8世紀半ばまでは続いたと思われる。

ところが9世紀に入ると、『日本後紀』弘仁二年（811）八月甲戌条を皮切りに、新羅の海賊に関する記事が日本側史料に見られるようになる<sup>39)</sup>。また唐側史料にも、長慶元年（821）三月の平盧軍節度使薛平の上奏に、新羅の良口を掠取して唐に奴婢として売る海賊の存在が記されている<sup>39)</sup>。新羅はこのような海賊を取り締まることができず、結局828年、莞島に根拠を置く張保昇を清海鎮大使に任命し、その私兵によって海賊を鎮めることとなる。つまり、新羅中央政府には自力で海賊を鎮めるだけの海軍力がなかったのである。それもそのはずで、768年以来、都を中心に内乱、王位争いが相次ぎ、地方への支配力は低下し、822年・825年には熊川州と漢山で金憲昌父子が大規模な反乱を起こすに至っている。海賊の登場は、まさしくこのような新羅中央政府による地方支配力低下を反映したものであり、9世紀初において新羅は征海権を失っていたものと考えられる。このように見てくると、形式上はともかく、事実上9世紀初の于山国には新羅の支配が及ばなくなっていたと見て間違いあるまい。

ここで話を戻すと、渤海使の山陰到着増加期と新羅征海権の崩壊とが、ほぼ同時期であることに気付く。つまり、渤海使船の山陰到着が9世紀初に増加するのは、この時期に新羅の海軍力が衰え、于山国が事実上新羅の支配から脱したため、渤海船が鬱陵島近海を航行しても安全となり、鬱陵島・竹島（独島）・隠岐島を目印として山陰に至る航路が、途中に何の目印もない北陸への航路より安全と考えられ、採用されることが多くなったからと推定されるのである。

## 5. おわりに

従来の渤海使をめぐる海事史的研究は、当時の国際情勢や対外政策をあまり重視せず、様々な変化を技術問題に還元しようとする傾向が強かったように思う。しかし、技術を論ずるならば、どのような技術が、いかなる契機で、どのように変化・発達したのかを明確に論じなければいけない。それが十分な研究は、管見の限りほとんどなく、『航海技術の発達』なる言葉がただ安易に使われているのみである。本稿は、かかる海事史的研究の状況を不満とし、航路変更の問題が技術問題への還元をしなくても、国際情勢の問題の中で理解し得ることを示そうとしたものである。

これ以外の海事史の問題でも、技術論以外で理解可能な問題がいくつかある。例えば、渤海

使船が後半期から大型化する問題がそれである。これを造船技術の進歩と解するのは、あまりに安易な発想である。先掲の『日本後紀』延暦十五年（796）十月己未条では、渤海船が小船である理由を、渤海には大型船を建造できるような大木がないからと説明している。この史料の意味を考えるうえで重要なのが、『日本三代実録』元慶七年（883）十月廿九日条の、

勅、令能登國禁伐損羽咋郡福良泊山木。渤海客著北陸道岸之時、必造還舶於此山、任民伐採、或煩無材、故豫禁伐大木、勿妨民業。

である。木は燃料・生活資材として使われる以上、民衆が切り出すのは当然である。しかしそれを放任すれば、造船用の大木は育たない。つまり造船地付近で大船建造用の大木を得ようとするれば、国家の手による管理育成が必要なのである。渤海は8世紀末に日本海横断直行航路を採用するが、これに伴って横断に耐え得る大型船が必要となり、大木育成を行なった結果、9世紀前期から大型船が登場するようになったと考えるべきであろう。

また、渤海使到着季節の変化問題についても、後期から冬となる理由を単に航海技術の進歩に帰すのは安易である。注目すべきは、渤海使の元日朝賀の儀への列席状況である。前期は、元日朝賀が中止された時を除き、夏に来日しても日本側は正月近くまで待たせて入京・列席させている。しかしNo.20の弘仁十三年（822）正月朝賀列席以降は一切しなくなる。この元日朝賀の儀の問題については、田島公氏が既に、日本律令国家は9世紀まで外国使節に元日朝賀の儀参加を要求してきたが、9世紀前期から中期にかけて、『寶礼』への天皇関与の後退と太政官関与の増大の中で要求されなくなった、と論じられている<sup>39)</sup>。とすれば、前期において秋到着が多いのは、日本側の元日朝賀の儀参列要求に答えるため、それに間に合わせようとした結果であり、後期に冬到着となるのは、その要求がなくなった結果、より航海に都合のよい北西季節風の吹く冬が選ばれたものと考えられるのである。

以上、本稿では渤海から日本への航路問題に限定して私見を述べた。日本から渤海への航路問題も本来セットで論じねばならないのだが、紙数のこともあり、別の機会とさせてもらった。御寛恕を乞う次第である。

（金沢大学助教授）

## 註

- 1) 蘆田伊人『平城平安時代日本海々上交通路の概観』（『歴史地理』第57巻第4号掲載、東京、昭和6年）；沼田頼輔『日滿の古代国交』（東京、昭和8年）；新妻利久『渤海国史及び日本との国交史の研究』（東京、昭和44年）；上田 雄『渤海使の海事史的研究』（『海事史研究』第43号掲載、東京、昭和61年）；上田 雄・孫 栄健『日本渤海交渉史』（東京、平成2年）；上田 雄『渤海国の謎—知られざる東アジアの古代王国』（東京、平成4年）等。
- 2) 上田、註1前掲論文・前掲書、上田・孫、註1前掲書。
- 3) 日下雅義『ラグーンと渤海外交』（中西進・安田喜憲編『謎の王国・渤海』所収、東京、平成4年）。
- 4) 新野直吉『古代日本と北の海みち』（『芸林』第41巻第1号掲載、伊勢、平成4年）。
- 5) 谷内尾晋司『対渤海交渉と福良港』（『客人の湊、福浦の歴史』所収、石川県富来町、平成3年）。

- 6) 金 毓黻『渤海国志長編』(遼陽, 1934年) 卷16族俗考; 森克己『遣唐使』(東京, 昭和41年) 等, 参照。
- 7) 上田, 註1前掲論文, 38頁。
- 8) 李成市『渤海史をめぐる民族と国家—国民国家の境界をこえて』(『歴史学研究』第626号掲載, 東京, 平成3年)。
- 9) 日下, 註3前掲論文, 100頁。
- 10) 同上, 99頁。
- 11) 石井正敏『日渤交渉における渤海高句麗継承国意識について』(『中央大学大学院研究年報』第4号掲載, 東京, 昭和50年); 同『古代東アジアの外交と文書』(『アジアのなかの日本史Ⅱ外交と戦争』所収, 東京, 平成4年) 参照。
- 12) 石井正敏氏は, 大宰府入港命令には, 第一に当時の蝦夷の動向に対する配慮, 第二に渤海使放還の場合を考慮し, 外交使節送迎経験が深く, 迎賓館を有する大宰府が最適という判断があったと指摘する。首肯すべき見解であろう。石井正敏『大宰府および縁海国司の外交文書調査権』(『古代文化』第43巻第10号掲載, 京都, 平成3年), 20頁。
- 13) 勅は、『続日本紀』同日条及び『類聚三代格』卷第十八所収。なお, この勅を北陸来朝の解禁と解する説があるが, 勅書全体を読むと、『今北陸道, 亦供蕃客』は具体的な指示部分ではなく, その指示が出される理由の部分にあるので, 既に石井正敏氏が指摘するように, 当時の現状認識と解さねばならない。また石井氏は, 北路来朝を禁止はしても, 当初から北路来着を予測し, 縁海諸国司に国書開封権が付与されていたとされる。石井, 註11前掲論文, 20頁。
- 14) 『日本後紀』延暦二十三年(804)六月庚午条。
- 15) 紮野義夫『日本海の謎』(東京, 昭和50年); 和達清夫監修『海洋大事典』(東京, 昭和62年); 庄司大太郎『日本近海における海流の変化』(『水路要報』第25号掲載, 東京, 昭和26年); 川合英夫編著『流れと生物と—水産海洋学特論』(京都, 平成3年) 等。
- 16) 小泉 格『日本海の変遷と日本海文化』(小泉格・安田喜憲編『海・瀾・日本人』所収, 東京, 平成4年)。
- 17) 藤井正之・木村 稔『九州南西海上に放流した約20,000本の海流びんのゆくえ』(『水路要報』第67号掲載, 東京, 昭和36年)。
- 18) 例えば, 『新版〔古代の日本〕⑨ 東北・北海道』(東京, 平成4年) 北海道編の諸論稿や 菊池徹夫『北方考古学の研究』(東京, 昭和59年) 等。
- 19) 小嶋芳孝氏も, 現在の研究状況を踏まえ, 渤海使No.1往路を北回り航路と想定している。小嶋芳孝『高句麗・渤海との交流』(『海と列島文化1 日本海と北国文化』所収, 東京, 平成2年), 202頁。
- 20) 谷内尾, 註5前掲論文, 63頁。
- 21) 吉野正敏氏によれば, 北西季節風吹き出し日の近30年間の平均は10月17日である。吉野『気候変動と渤海の盛衰』(中西・安田, 註3前掲書所収), 66頁。
- 22) 石井正敏氏は, 『続日本紀』天平十一年十一月辛卯条に平群広成らが天平十年五月に渤海に至ったとある点に疑問を呈され, これを十一年に改むべしと主張された。その根拠は, この条には彼らが渤海に着くと, たまたま渤海から日本への遣使があり, 即刻同乗したとあるのに, 日本着が天平十一年七月で, この間1年余の渤海滞在は不可能という点にある。しかし全テキストが十年とする以上, これを改めることには賛成できない。筆者は, 渤海使船は即刻秋に出航したものの, 北回り航路本来の出航季節ではなかったために難航海となり, 一隻の転覆もあって途中で越冬, 翌夏の北東風を待って出羽に至ったものと考えている。石井正敏『初期日渤交渉における一問題—新羅征討計画中止との関連をめぐって』(『史学論集 対外関係と政治文化』第1冊所収, 東京, 昭和49年); 同『第二次渤海遣日使に関する諸問題』(『朝鮮歴史論集』上冊所収, 東京, 昭和54年)。
- 23) 茂在寅男『遣唐使概観』(『遣唐使研究と史料』所収, 東京, 昭和62年), 34頁以下の月ごとの平均気圧・卓越風の図による。
- 24) No.8 烏須弗は, No.7が4年経っても帰国しないので派遣されたと述べている(『続日本紀』宝龜四年六月丙辰条)。しかし両使節の間には足かけ3年しかなく, この言を誤りとする見解もある。しかし春出航と見れば, 上京出発がNo.7は前年冬, No.8は春先という可能性が考えられ, 整合解釈が可能である。これも筆者の春出航が一般的とする見解を補強するものと思う。
- 25) 高橋 崇『蝦夷—古代東北人の歴史』(東京,

- 昭和61年)；桑原滋郎『城柵を中心とする古代官衙』(註18前掲書東北編所収)等。
- 26) 上田，註1前掲書，187頁以下。
- 27) 古畑 徹『日渤交渉開始期の東アジア情勢－渤海対日通交開始要因の再検討』(『朝鮮史研究会論文集』第23号掲載，東京，昭和61年)。
- 28) 竺 可楨『中国近五千年來氣候變遷の初歩研究』(『考古学報』1972年第1期掲載，北京)等。
- 29) 和田 清『渤海国地理考』(『東洋学報』第36卷第4号掲載，東京，昭和29年)；古畑 徹『渤海建国関係記事の再検討－中国側史料の基礎的研究』(『朝鮮学報』第113号，天理，昭和60年)。
- 30) 森，註6前掲書，49頁以下。
- 31) 金 元龍『鬱陵島』(ソウル，1963年)。
- 32) 『日本三代実録』貞観五年(863)十一月十七日条に，細羅国人54人の丹後漂着記事がある。この細羅国は『新羅東方別嶋』と記され，鬱陵島のことと思われる。別嶋という点に新羅に対する独立性が読みとれる気もするが，これのみでは確実なことはいえない。
- 33) 生田 滋『新羅の海賊』(『海と列島文化2 日本海と出雲世界』所収，東京，平成2年)。
- 34) 『唐会要』卷86奴婢。
- 35) 田島 公『日本律令国家の「賓礼」－外交儀式より見た天皇と太政官』(『史林』第68卷第3号，京都，昭和60年)，55頁以下。