

東西文明の比較(24)

▼長安・洛陽への旅▲

陽光新聞社・顧問
塩澤宏宣

前回に述べましたが、日本と中国の正式な国交は、4世紀末から5世紀末の「倭の五王」時代、7世紀初期から9世紀末までの約200年続いた「遣隋使・遣唐使」の時代、そして15世紀初頭から150年続いた「日明貿易」の時代だけです。使者は、いずれの時代も日本海の荒波を渡っての渡航でした。そうした命がけの航海を可能にしたエネルギーはどこから生まれたのでしょうか。中国、更にもその西方の文化を吸収したいという飽くなき熱意がそうさせたのではないで

しょうか。というわけで本稿では、「遣唐使」時代の航海について述べてみようと思います。

600年に第1回遣隋使が派遣されました。それから約200年間続いた「遣使事業」は、それなりに造船技術や航海術の進化をもたらせました。

この進化の過程を前回同様に、200年間を三つに区分してみます。第1期は630年の第1次派遣から669年の第7次派遣まで。第2期は702年の第8次から777年の第16次まで。第3期は779年の第17次から838年の第19次まで(第20次は菅原道真の上奏により遣唐使を廃止)。遣唐使の旅は3つに分かれていました。まず第1は都から難波に出て北九州まで、第2は北九州を出発して大陸まで、第3は大陸上陸後の旅です。

🏰 北路——新羅道の時代

第1期の遣唐使は、都の飛鳥から難波津(旧大阪湾)までは大和川が利用されました。遣唐使船の出港地は、難波津でした。基本の航路は、往復とも朝鮮半島経由(新羅道)でした。朝鮮半島の西岸をまわり、現在の仁川を経由して、黄海・渤海を

横断して山東半島の登州(煙台)に上陸。その後は陸路で洛陽→長安へ。この渡海ルートは、倭が大陸と交渉を持ったとき以来のもので、長期の旅ですが、安全性の高いルートでした。船は2隻でそれぞれには120名ほど乗船していたといわれています。造船する「大匠(舟大工)」は、百濟から呼び寄せて安芸(広島県)で作ったり、百濟から買い求めたものを使っていたようです。

🏰 南路——五島列島を経由する

第2期に入り、大宝の使節(第8次:702年)以降になると、1回の渡航は400~500人に膨らみました。船も4隻になりました。渡海航路は、北九州五島列島から東シナ海を横断して直接杭州や寧波を目指すルートです。このルートに転換した理由は、朝鮮半島の情勢によるものです。親日的であった百濟・高句麗が相次いで唐と新羅に滅ぼされ、さらに唐と新羅が対立。新羅は唐との対抗上、7世紀末の一時期、倭に接近しましたが、8世紀になると、両国は外交的な対立関係に陥りました。そうした状況下では、新羅ルートをとるわけにはいきません。そこで独自ルートでの遣唐使派遣を目指し、南路を採用したのでしょう。

🏰 陸路、洛陽・長安を目指す

南路をとった第2期以降の使節は、中国に到着してからの旅程も、北路をとっていた第1期の使節とは異なります。南路の場合、到着地は、長江を挟んで北は現在の江蘇省、南は福建省に至る沿岸になります。当時の航海術では、ピンポイントで到着地を決められなかったのです。4隻の一団の到着地がバラバラだったということもありました。そこで一行は、揚州など到着地に近い大都市に集結させられ、そこから長途の大陸旅行を経て、洛陽・長安に到着、ということになったのです。揚州から洛陽までは、中国の南北を結ぶ大運河が開かれていましたから、その間は舟行が原則でした。この旅は、2~3か月を費やしたようです。

🏰 天平4年の使節の場合

では使節は、どのような旅程を過ごしたのでしょうか。正史に残る具体例を取り上げてみましょう。天平の使節は、天平4年(732)8月17日に任命されました。大使は多治比広成(たじひのひろなり)、副使は中臣名代(なかとみのなしろ)、判官は田口養年富(やねふ)などの一団。

大使の多治比広成は「従四位上」の位を持っていました。ちなみに、第2期以降の遣唐使は、このように「四位」の大使を頂くのが例になりました。「遣唐使」という組織は八省^注クラスの格付けになります。

同年の9月4日には、近江・丹波・播磨・備中の4国に命じて、遣唐使用の船を4隻作らせています。このように遣唐使船は、地方に命じて作らせることが慣例でした。これらの国以外に、周防・安芸などがありますが、いずれも良材に恵まれ、完成した船を難波に回航するにも都合がいい国が選ばれていました。一方、翌天平5年3月21日には、大使の多治比広成らは参内して、出発の挨拶をしています。これに先立ち、多治比広成は山上憶良宅を訪問し、出発を寿ぐ「好去好来(ごきげんよう、どうかで無事で)歌」を贈られました。

8月、蘇州に到着

朝貢の役を担う遣唐使は、「朝賀使」として、唐の都で行われる元日朝賀の儀礼に参列することが原則でした。そのためには、航海、大陸での旅程を計算して出航する必要がありました。遅くとも、現在の9月ごろまでには出発しなければなりません。この時期は、航海に適した時期とはいえません。しかし、この船団は無事、8月には蘇州の管内に到着しました。

当時の記録によると「八月是月、日本国の朝賀使、真人広成、僊従五百九十と舟行して、風漂に遇い蘇州に至る」と。

総勢590人とは多すぎないか、と思われそうですが、当時の帆船は、無風状態の時は水手(かこ:漕ぎ手)に頼らなければなりません。おそらく、その

半数は水手だったのでしょう。バラバラに到着した各船の乗員は一か所に集められ、水手たちを残して蘇州に向かいました。日本使節の報を受けた中央からは、通事舎人の韋景先が派遣され、使節を慰労しました。中央からの使いが直接で迎えることは珍しいことでしたが、詳しい理由はわかりません。

厳しい入京制限

「海外諸藩進貢使、下従有らば、其の半ばを境に留めよ」。この一文は「新唐書」に書かれたものです。藩夷の朝賀使の半数は上京が許されていません。その後、安史の乱を経て唐の国力が衰えてくると、上京の許可は1割ぐらいに減じました。

こうして大使以下の一行は、上京を許された人々を連れて都(長安)に向かいました。しかし、この時は事情が違っていました。この年、唐は日照りのために大飢饉が起きていました。そのため、時の皇帝玄宗は、翌年正月に大運河の終着点で、江南産の米の集散地でもあった洛陽に行幸、しばらくここを居処にしていました。それを知らされていなかった遣唐使一行は、長安まで行き、後戻りして洛陽へ。4月になってようやく玄宗と会見しました。

朝貢の品々と使節の仕事

大使の多治比広成らの一行は、4月になって、玄宗に朝貢の品々を献上しました。中国の史料(冊府元龜)にその品目が一部記されています。意義深いことです。

「四月、日本国、遣使来朝し、美濃絶(あしぎぬ)二百匹・水織絶二百疋を献す」。

本来であれば、正月の朝賀に参列し、それに合わせて朝貢品を捧呈するのですが、上記の理由で大幅にずれ込んだわけです。これで大使の役目はほぼ終わりましたが、使節の仕事はまだ終わりません。留学者の引き取り、これから留学する者の配属、朝貢に対する回賜品の受け取り、各方面の見学、唐人の招聘、買い物などなど。なかでも唐僧、

インド僧や学者などの招聘の成功は、彼らの努力の賜物でした。

帰国と遭難

広成一行が帰国の途に就いたのは、その年の10月でした。4船は同時に蘇州から出発しましたが、憶良からはなむけに贈られた「好去好来」歌のように平穩にはいかなかったようです。

出航してまもなく暴風に遭って船団はバラバラになり、広成は越州まで吹き戻されました。幸いにも11月20日に、種子島にたどり着きました。前回の遣唐使で渡唐した吉備真備や僧玄昉らもこの船で帰国しました。副使の中臣名代が指揮する船は、やはり漂流して東南アジア海域まで流されました。翌年3月、命からがら広州まで戻りましたが、帰国する船がありません。そこで名代は一計を案じます。皇帝玄宗が熱心な道教信者で、自らは開祖老子の子孫だと信じ、老子の注釈書の「老子道德経」まで著していました。そこで名代は、日本で道教を広めるために「天尊像(道教の神)と道德経を賜りたい」と願い出ました。そのかいあって、玄宗は、「日本国王、主明楽美御徳(すめらみこと:天皇のこと)」宛ての勅書を名代に与えて帰国させることにしました。こうして天平8年5月、

薩摩から太宰府にたどりつきました。

なお、名代が日本で道教を広めたという言い伝えはありません。

もう1船は、115人が乗り組んでいましたが、暴風で崑崙国(インドシナ)に漂着。ここで現地人に捕らわれたり、殺されたり、逃亡した後疫病で死んだりしました。かろうじて4名だけが生き残り、崑崙王の庇護を受け、唐に送還されました。玄宗も気にかけて、渤海経由で帰国出来るよう働きかけてくれました。天平10年5月、やっと渤海に到着し、渤海王の使節が日本訪問するのを待ちました。幸い7月に日本への使節派遣が決まり、帰国の途に就きましたが不幸にも、日本海の荒波に遭遇して転覆。わずか4名しか生き残りませんでした。

残る1船は、蘇州を出発して間もなく沈没してしまいました。そのことは5年後に明らかになりました。

■注

八省(はっしょう):古代律令制度における中央行政組織。
だいじょうかん 太政官下の八つの政務を分担する機構で、なかつかさ 中務省・しきぶ 式部省・ちぶ 治部省・みんぶ 民部省は左弁官局、へいぶ 兵部省・けいぶ 刑部省・おほぞの 大蔵省・しとうかん 宮内省は右弁官局に属し、かみ 四等官はすけ 卿・じょう 輔・さかん 丞・録。