

Title	唐の最南の港el-Wakinに就いて
Sub Title	
Author	足立, 喜六(Adachi, Kiroku)
Publisher	三田史学会
Publication year	1941
Jtitle	史学 Vol.19, No.4 (1941. 3) ,p.67(651)- 90(674)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19410300-0067

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

唐の最南の港 el-Wakin に就いて

足 立 喜 六

Ibn Khordadbeh の郡國志 (Barbier de Meynard 譯本に據る) 二九二頁に安南及び支那の行路を述べてあるが、支那の最南に el-Wakin と稱する港がある。el-Wakin は從來 Lukin または Loukin と稱せられて、それが今の河内の附近なる交趾、または其の海口に當る龍編に比定せられてある。これらの諸説は斯學界に有名なる問題にして、またそれが多くの學者に據つて的確に裏書せられたる所のものである。然るにこの問題に就き自分の得たる結果に據つて聊か卑見を述べさせて戴きたいと希圖するものである。

郡國志の中には種種の行路が記載してあるが、その支那に入るには先づ「十五晝夜の直徑航海によつて木綿國に至る」として Sunda 海峽より直ちに廣州に向ふ航路を掲げ、更に項を別にして Djahān (室利佛逝) より安南の海岸の諸國を経て廣府及び支那の諸港に達する道里記が記載せられてある。この道里記は本問題の目的であるから順序として左にこれを抄譯する。

(Djabah) 其處から出發し左舷に Koyounmah 島を見て Mahit に行く。Mahit には印度沈香と樟腦とを産する。それから五日旅程にて Komary と稱する印度沈香と米とを産する所の Komar 國に至る。Komar から海岸に沿ひ三日旅程にて Sefi に至る (中略)。Sefi から支那の最初の休場 (Relache) である所の el-Wakin までは陸路・海路共に一〇〇 fars. である。el-Wakin には精良なる支那鐵と磁器と米とがある。el-Wakin から大なる貿易港である所の廣府 Khanfou までは海路にて四日航程、陸路にて二十日旅程にて達することができる。廣府には各種の果實と野菜、小麥と大麥、米と蔗糖を産する。廣府から八日旅程にて廣府と同様の産物を供給する所の泉府 Dianfou の都市に到着する。其處から同様の産物を有する括州 Kantou (Kuatou?) までは六日旅程である。總べて支那の貿易港には潮汐の影響を受くる所の航行し得べき大河がある。括州の河には雁・鴨及び他の鳥類が多く居る。支那の海岸の大距離は Almaid から他の極點まで二箇月の航海である。支那の特臭ある三百餘の都市は孰れも繁盛にして著名である。この國は海と西藏と土耳其に圍まれて、東洋の郡國中にて印度に次ぐ所の仕事場である。

以上記述は極めて簡潔明確であるがこれを精察することに據つて種種の事實が発見し得られる。左に順次に卑見を述べて el-Wakin の位置に關する問題を解説する。

1' el-Wakin の名稱

從來 el-Wakin を Loukin, Lukin 等と稱するは恐らく el-Wakin を lwa-kin と發音して、その對音を求めたるものならんがこれは頗る不穩當である。何となれば阿刺比亞語の el また al は英語の of 、佛語の de に相當する場合が多くして、波斯語にては az 、阿弗利加の東岸にては E である。例へば

Bar al Hakman.....Hakman の國

Shatt al Arab.....Arabia の大淡水河

Ras al Kuh.....Kuh の岬

Ras az Zaur.....Zaur の岬

Ras ul Khyle.....Khyle の岬

の如きである。然るに el の前の名詞を往往省略するが故に阿刺比亞語の地名・人名等に el 、 al を冠するものが甚だ多き所以である。而してこの前置詞は習慣上・發音上の都合から次ぎの名詞と相連結して恰も一語の如き形状を作るものが少くない。この場合に於いても前置詞と名詞とは區別して取扱はるべきもので、これを一つの名稱と見ることはできない。例へば Abu Zeid の東洋事情(Renoudot 譯本)四頁に *Elhian* と稱する島がある。其處には黄金を産し椰子樹を植ゑ、極めて殺伐なる蠻民が居住すると

いふ。然るに斯る名稱の蠻島は古今の地圖上に求め得ない。是れ Elnian は el-Nian にして、阿刺比亞語 Djaina el Nian (Nian の島) の略語にて今の Pulo Nias であることは勿論である。また三頁には錫蘭島を Debijat と稱して居る。元來錫蘭島が摩尼珠・眞珠等を産する寶玉の洲であることは夙に有名にして佛敎の典籍にはこれを Ratna-dvipa (寶渚) と稱する。Debijat は實に寶渚の義にして、阿刺比亞語を佛譯したる Isle de Bijat (Bija) (寶玉の島) の略語たることは疑ひなき所なり。然るに同書の英譯本に Debijat を Dobijat となせるは恐らくこれを一つの固有名詞と誤解したる錯誤なるべし。斯くの如く考察するならば el-Wakin が阿刺比亞語の Bandor el Wakin. の略語にして假令これを Elwakin と發音したとしても決してこれを一つの固有名詞として Lukin, Loukin と見る能はざるものである。従つて其の對音を求めて龍編に比定することは名稱の根底に於いて大なる疑義の存するものである。故にいふ。el-Wakin は Wakin の港の義であつて、それが何處に存在するかは順次證明する所である。

二、el-Wakin は交趾や龍編ではない

el-Wakin が Wakin 港であるならばそれを龍編に比定することは勿論できない。また唐代には交趾に安南都護府が置かれて更らに南方の愛州・驩州・演州等の沿海地方を總轄して居つたのであるから、交趾や龍編を唐の最南を見ることは頗る不適當である。茲に交趾の沿革を敘する繁雜を避けてただ交趾と

龍編との歴史的關係を一見するに

交 趾 龍 編

漢 交趾郡刺史 (治^{レンロウ}羸樓) 縣

後漢 交州刺史 治城

吳 交州刺史 治城

晉 交州刺史 治城

宋 交州刺史 治城

梁 交州都督府 治城

陳 交州都督府 治城

隋 交趾郡總管府 (治^ニ宋平) 縣

唐 安南都護府 (治^ニ宋平) 縣

これに據れば龍編は殆ど歴代の治城であつて龍編城の名稱の顯著なる所以である。漢を始め歴代の交趾・交州の治城が今の河内の附近にあつたことは衆説の一致する所であつて、浪泊(西湖 Tay-lo)が附近に現存すること、河内の別名を Ke-cho (交趾)と稱するのを見ても容易にそれが首肯せられる。而して龍編がその附近にあつて海港でないことは水經注釋卷三十七に「龍編縣は龍淵縣の改稱にして、東に

唐の最南の港 el-Wakin に就いて (足立)

(六五)

七一

沅水・浪水あり、西に浪泊湖あり、縣内の高山より涇水が流出する」とあるから龍編が今の河内の附近にあつて海岸の沖積地帯でないことは疑ひない所である。

隋唐に及んでその治城は宋平に移つたが、宋平もまた今の河内から餘り遠隔の地ではない。元和郡國志にいへるが如く「唐の龍編縣が交州の東南四十五唐里にありとせばその位置は東南約十一浬にある Koaichu に相當することとなる。假りにこの地點を基準として現代の地圖上に測るに、唐の南定縣(今の南定 Nan-dinh) 及び大平縣(今の大平 Thai-binh) は共にその東南三〇浬餘にあり。現在の海岸線は更にそれよりも二〇浬餘離れて居る。夫故に龍編は現在では四〇浬以上、唐代では三〇浬以上、また交趾は現在では五〇浬以上、唐代では四〇浬以上海岸を離れたる奥地にあつたことは確實である。而してこの地方には大小數多の河川が縦横に流れて居るが巨大なる洋船はこれを遡航することはできない。その事情は廣州の珠江とは趣を異にする。夫故にこれらの河口には支港と稱する簡單なる碇泊地ありて、洋船は此處に本船を留め、ただ内地の貿易に必要な商貨のみを小舟に積みて龍編、交趾等に向ふのである。今日海防が隆昌を極むるはこの支港の發達したるものである。また入字は月入ニ波心ニ向レ誰説或は不_レ許_ニ葦酒入ニ山門_一、或は病入ニ膏育_一の如く往往_ニ至_ルの義に用ひられてある。夫故入に路入_ニ龍編_一海舶遙との唐の陸龜蒙の詩句は「龍編に至ると支港に乗り棄て來た海舶は遙か遠くに偲ばるる」といふ意味にして、龍編が海口にあらずして深く内地にあることを證するものである。

以上の理由に據り交趾または龍編が唐の最南の港なる *al-Wakin* であるとの見解は甚だ不穩當であると思へる。

三、*Wakin* 港は唐の武金 *Wukin* (今の Vinh) である

交趾・龍編は唐の最南といひ得ないことは既に述べた。而して何處を唐の最南と見るべきかは次ぎの問題である。唐代に交趾の南に愛州・驩州があり、更に比景・林邑があつた。その愛州は漢の九真郡にして今の清華に、驩州は漢の日南郡にして今の河清に、比景は漢の比景にして今の順化に相當することには *Palliot* 氏始め諸家の一致する處である。勿論的確なる證據がある譯でもなく、その比定したる地點に就いても直ちに首肯し得ないものもないではないが、大體に於いてその結果は認容せらるべきものであると信ずる。また林邑は占婆と稱し今の廣南であることは新唐書南蠻列傳に

環王本林邑也。一曰占不勞亦曰占婆。直交州南。海行三千里。

とあるに據りて明かである。その環王 *Kuan-Wang* が廣南 *Kuang-Nan* であり、海行三千唐里(約七二〇浬)は交趾——廣南間約三五〇浬の倍數である。今これらの地點に就いて唐と南蠻との境界を考ふるに新唐書が環王國を南蠻列傳の最初に擧げたるは、これを南蠻の最北と見たるものであらうが、その本文には「林邑分唐南境」とありてこれを明言して居る。この見解は嶺外代答卷二の「茶盧與占城爲」

境」といへるに一致するものであつて唐の最南の港は茶盧 Taurane であるといはねばならぬ結論に陥る。然るに斯る論結は頗る早計である。新唐書地理志驩州の註記には

初以_二隋林邑郡_一置_二林州_一。比景郡置_二比州_一。又更_二名_二比州_一曰_二南景州_一。貞觀二年綏_二懷林邑_一乃僑_二治驩州之南境_一。(中略)八年第_{タダ}名_二景州_一。九年置_二林州_一亦寄_二治驩州之南境_一。(中略)皆貞元未廢。

とある。これに據つて見れば唐の威力が比景及び林邑にまでも加つたのは貞觀の頃であつて、たとひ州の改廢が行はれても實際には唐の政治が行被したのではない。僑治・寄治といふことは綏懷の官吏がその任地に就かず遠方に居つて名義上其の任に當ることである。故にこれらの地方には綏懷の唐吏が就任することなく、それを驩州の南部に附屬せしめて驩州の都督刺史が名義上これを統治したに過ぎない。それも貞元以前のことで、Ibn Khordadbeh の時代に比景や林邑の地方を唐の南境と見ることは決してできない。寧ろそれが驩州であることは當然推定せらるる所である。

驩州の都督刺史は恐らく内屬せる首領の世襲せるものであらうが、驩州が採訪使・安南都護・驩州都督の直接治下にあるに拘らず、比景・林邑等が然らざるを見ても驩州以南が唐の政治下にあらざることには明瞭である。更に進んで al-Wakin を驩州の何處に比定すべきかは主要なる問題である。新唐書地理志に

濱州龍池郡、下、本忠義郡又曰_二濱水郡_一。貞觀中廢。廣德二年析_二驩州_一復置。土貢_レ金。戶千四百五

十。縣七、忠義下、懷驩下、思農下、武郎下、武容下、武金下。

とある。濱州の位置に就いて太平寰宇記卷一百七十一には「愛州は濱州を去ること二百五十里（約七〇哩）、濱州は南驩州を去ること一百五十里（約四〇哩）に當る」といひ、Palliot氏は今の Vinh の北方に濱州 Dien-chao と稱する地名が現存するといへり。自分の所見にては Vinh の西北約十五哩に Xa-Doai（海圖一五〇一）がありて Philip の馬來圖幅にてはこれを Koa-rau と稱する。思ふに Koa は安南語 Koa（池）、rau は Ran（龍）なれば、Koa-rau は龍池の義である。また Xa-Doai は Koa-rau の轉訛とも見られぬことはない。故に Xa-Doai はもとの龍池郡即ち濱州に因縁付けらるるものである。この説明は太平寰宇記の記録・Palliot 氏の所見と同一の結果を齎すものにして、共に濱州がこの地方に當ることの證據となるものである。而して濱州所管の七縣がその附近にあるべきことは當然のことである。

次に Vinh と Nghe-an に就いて考へる。兩者共に明代より多く現はれて比較的新しい名稱である。

Vinh は衙儀・永等といひ、Nghe-an は義安・乂安等と稱する。この兩地は或は同一地とし或は甚だ相接近せる二地とし、またそれが即ち濱州の地であるとし或は濱州縣と相並ぶものであるとも考へられて居る。（また別に廣南をも乂安と稱する）その見解は頗る多様であるが、それが今の Vinh であつて唐の濱州に因縁深く、當時にあつてかなり重要な都市であつたことは十分推察せらるる所である。自分は Vinh や Nghe-an の起原に關して何等の事實も承知しない。しかし音韻的に見て Vinh は武金 Wu-kin

の訛略で (k の省略せられた)、Ngehan は武容 Wu-yuung の轉訛であると考へる。従つて Ibn Khordadbeh の el-Wakia 即ち wakin 港は唐の武金縣或は武容縣にして今の Vinh であると論結するのである。しかしその論結に對しては唐代に於いて (1) Vinh が港であつたが、また其處が唐の南境であつたかの二問題を決定して置く必要がある。

(1) 今の Vinh は海岸より五・六哩も隔つて居るが、それが古代に於いて港灣であつたことは海圖と氣象圖に就いて海陸の形勢を觀察すれば容易にそれが理解せらるるであらう。即ち西に Tran-Ninh 山脈が連互して、それより流出する Song-Ca 大河が海岸の高臺 (高標七一〇米) に觸れて Song-Hoi となり、東北に轉じて海に入るのである。故に或地質時代に於いて Vinh を中心として北は Ka-doai に達する一帯は廣大なる海灣を形成して居つた。今日 Vinh が沖積地層の上であり、その海岸に沙汀・沙洲の著しく發達せるもまたこれを證する。またこの沿海には冬季に東南三〇%の和風があつて灣内に吹込む故に左程便利ならざれども、夏季には南三〇%の軟風があれども高臺に掩護せられて、その海灣内にあるべき武金港は頗る良好なる碇泊地であるべきである。

後漢の馬伏波將軍の行動を輕率に引證することはできないが、彼が建武十九年十月に樓船二千餘艘戦士二萬人を將ゐて無功港 Wu-kung を衝いたのは、恐らく東南風に乗じてこの灣内に突入し以つて賊巢を屠つたのではあるまいか。その後約千年を経て唐の徳宗の頃にそれが僅かに休場 Relache とし

て紹介せられ、南宋の末に及んで殆んどそれが擁塞せられ、遂に現在の情態となつたことは、土地の變遷の順序として頗る妥當なる考察であると考へる。

(2) 驩州を以つて唐の南境と見ることの妥當性に就いては既に述べた。茲に至つてその如何なる地點を指すべきが更にこれを再考する必要がある。勿論都督・都護の所領は唐の州縣であるが、その内附の邊疆にして叛亂常なく唐の綏撫の及び難きものを羈縻州と稱する。新唐書地理志に

今錄^ニ招降開置之目^一以見^ニ其盛^一。其後或臣或叛。經制不^レ一。不^レ能^ニ詳見^一。

とあるは正にその意である。故に州縣と羈縻州との境界は即ち唐と蠻夷との境界であると見ることが出来る。即ち新唐書地理志羈縻州に

思農州(註)縣三、武郎・武容・武全(金)。

とある。これは安南都護の所隸ではあるがその綏撫の及び難き所である。然るにこの州縣の名稱は皆前掲の演州所管の縣名である。夫故に演州のこの部分は唐の州縣であると同時に羈縻州である。換言すればそれが唐と蠻夷との界線にしてこの地方が唐の南境であることが確定せらるる譯である。

これを要約するに el-Wakin は唐の演州の武金縣に當り、それが唐代には港灣であり、また唐の南境であると考へられるから Wakin 港即ち Ibn Khordadbeh の el-Wakin であるといふのである。

四、Ibn Khordadbeh の行路に當る諸港

Ibn Khordadbeh のこの行路の距離と日程とを研究してそれが的確に旅行の條件を説明し得るか否かを検することは實に前項の結論を審判する爲の準據となるものである。夫故に以下道里記の全體を眺めて、距離と日程との計數的關係から el-Wakin を Vinh に比定することが最も適切であることを證明しようと思ふ。それがためには道里記に擧げたる諸港の位置を決定することが先決問題である。唐代に南支那海と室利佛逝とを通ずるに三つの航路がある。一は Lingga-Arch の南を通ずる外洋航路で、義淨の便乗せる波斯船竝に多くの洋船はこれに據る。二は馬來半島の東岸なる鷄籠島・軍突弄山・質峽等を歴航する沿岸航路にして隋の常駿の往路・賈耽の航路・一般の海客にはこれに據れるものが多い。三は Mantang chan. を通過して直ちに支那海に出づる中間航路である。中間航路は近けれども危険なればこれに據るものは稀であるが宋の沙里三文はこの航路を取つて居る。Ibn Khordadbeh は Djaban を出で Koyoumah 島 (Tioman I.) を左舷に見るといふから矢張この中間航路を取つたものでなければならぬ。而して道里記は Mahit から Kanton に至つたのであるがそれは總べて陸路である。就中海路に關する記述には必ず「海路にて」と斷つてゐる。從來この研究に於いてこの區別に無關心なる向きもあるが、甚だしき不用意である。左に道里記に顯はれたる地名の位置に就いて簡單に卑見を述べる。

A Mahit と Almaid Mahit は賈耽の門毒國にして、後世の文獻にては門臺・木底等といふ。眉公河の河口に近き今の Myso である。眉公河の沖積作用に據つて現在は二〇浬も上流にあり、柴棍鐵道の要地に當つて居るが、唐代には良好の海口であつた。Ibn Khordadbeh は中間航路を取つて安南の東南角に近き Mahit に至り、これより陸路を取つて沿岸の諸港を歴訪し以つて支那に進んだのである。また Almaid は亞刺比亞語 Bandor al Maid (Maid の港) の略語にして Maid は Mahit の訛である。道里記に Almaid を支那の海岸線の南の極點と見たのは西洋人は安南の地方をも總括的に支那と概稱するからである。安南の海を南支那海と呼ぶのはその手近き適例である。

B Komar Komar は今の Kam Ranh である。Kam は馬來語 Kampome (村落) の略語である。故に Kam Ranh は Ranh 村の義であるから賈耽はこれを陵山いひ、星槎勝覽は靈山といつて居る。Kam Ranh の南・西・北はかなり高い山で圍まれて居るから山といふのである。Abu Zeid の東洋事情には Zapage の大王と Komar 王との交渉を縷説してある。夫れに據ると或時代には Komar 國は室利佛逝國と對立する程の強盛であつたこと、またその兩國は同一子午線上にあつて順風十日或は二十日航程にあるといふから、それが Jambh から見た Kam Ranh であつて十日航程は中間航路・二十日航程沿岸航路である等の事實が理解せられる。また宋史・嶺外代答等に見える登流眉國・登流眉香は孰れも登流流の誤、Komar の訛にして、それが Komar 國・Komary U'alaes であることは勿論である。

C *Seni Seni* は從來一般に *Champa* の轉訛であると信ぜられて居る。*Seni* が占城の歸仁港(新州港)を指して居ることは疑ふ餘地はない。しかしその語源は全く別であると考へる。瀛涯勝覽に

(占城國) 國之東北百里有_二海口_一。名_二新州港_一。岸有_二石塔_一有_レ記。諸處船隻到_レ此艤泊登_レ岸。岸有_二一寨_一蕃名設奈比。以_二一頭目_一爲_レ主。蕃人五六十家居_レ內以守_二港口_一。

とある。岬上に守港の要塞があつて、外來の船舶はこれを望んで來り、寨下に舶を停めて岸に登り恐らくその検査を受けたであらう、設奈比 *Senapi* は勿論 *Seni* にして波斯語 *Shadad* (要塞) の轉訛である。今日でも歸仁港の東の岬角を *Sanho* と稱するはその證據である。故に *Seni* は要塞の義にして阿刺比亞人の通稱する歸仁港の蕃名である。

D *el-Wakin* と *Khenfon* と *Djanfon el-Wakin* に就いては既に詳説した。 *Khanfon* が廣府であり、*Djanfon* が泉府であることは既に定説である。廣府が廣州の府にして今の廣東であり、泉府は泉州の府にして今の晋江に當ることも衆知の事實である。また泉府が廣府に次いで南海貿易の要港であつたことは、諸蕃志が占城・眞臘・三佛齊・閩婆・注輦・大食・渤泥・流求・新羅・倭に至る航路の起點を此處に置いたのを見てもこれを推測せらるる。斯る衆知の事實を茲に絮説することは避けるであらう。

E *Kantou* 光州・萊州・揚州等の *Kantou* に關して發表せられたる學者の説は極めて多く、その數は

恐らく十種以上にも達するであらう。それに拘らず自分は Kanton は括州 Kuaton の誤りにして温州
また今の永嘉縣であると信ずる。その理由は

1 Kanton と Kuaton とは音韻的に見て餘り大なる相違ではない。

2 泉府から陸路六日の旅程として Ibn Khordadbeh のこの行旅の日程に正しく一致する。これは次
項に證明するであらう。

3 唐初の括州は括倉山の周圍一帯を包括したのであるが、武徳四年に東北麓の臨海の地方を析いて
台州を置き、上元元年に南麓の永嘉の地方を析いて温州を置いた。夫故に西南麓の麗水の地方のみ
が括州であつたが、それも大曆十四年に處州と改められて徳宗の頃には括州の名稱は消失したので
ある。殊に永嘉の地方が温州と改稱せられたのは約百年も以前のことである。然るにこの地方は括
倉山を以つて有名であり、括州の名は時代に著聞する。夫故今日でも西安を長安、河南を洛陽と通
稱するが如く、Ibn Khordadbeh が温州を括州と傳聞したと考へても虚妄ではない。

4 温州は甌江河口にありて江上には各種の候鳥の水禽も遊弋したであらうが、温州は泉州・福州・
杭州と相並んで海外貿易の主要港である。故にこれを訪問するは當然のことである。

5 更に括州の内陸各地に通ずる關係を見るに、文獻的事實を考證するまでもなく、括州が杭州・江
寧に南昌・九江に向つて直徑行路を取り得る要衝であることは、現勢地圖を見ても一目瞭然である。

夫故に長江中流の地方・洛陽長安の帝都に目的を有する洋客はこれらの行路を選ぶのが最も捷徑である。Ibn Khordadbeh が支那に入る道里記を述ぶるに當り、この地を取上げて紹介する所以である。

6 翻つて道里記の本文の構想を見るに沿海の陸路竝に其の諸港を順次に述べ、Kanton を以つて一段落となし、次に全く内容を別にして支那の貿易港の總説・海岸線の大距離・都市の情景・四隣の境域・東洋貿易の目的地等に就いて概説して居る。これ明かに Kanton が海岸行路の終點であつて此處から旅行のコースが異なること、換言すれば Kanton が前項の如き地點（即ち括州）であることを證する所以である。

以上の外、各地の産物も本題の有力なる資料であらうが、特に本文に「總べて支那の貿易港には潮汐の影響を受けて航行し得べき大河がある」との句は Vinh に Song Hoi、廣府に珠江、泉府に晋江、括州に甌江がある事實と全然一致するので、前述の比定の地點が妥當である事の一資料である。

五、陸路の距離・日程より見たる Vinh の確實性

前項に比定したる地點が確實なればそれらの地點間の距離とこの間を旅行したる日程とを計算して、龍編よりも Vinh が、より良く el-Wakin に適當することを證することができる。今 Senf から Vinh を

でと Vinh から廣府まで（及び Senuf から龍編までと龍編から廣府まで）を除き、其の他の地點間に就きて距離と日程を求めてその日速を計算すれば左の如し。

地 點	距 離	日 程	日 速
Mahit-Komar 間	三〇〇哩	五日	四〇哩
Komar-Senuf 間	一二〇哩	三日	四〇哩
廣府——泉府間	三二〇哩	八日	四〇哩
泉府——港州間	二三五哩	六日	三九、一哩
平均日速	……………	……………	三九、八哩

故に Ibn Khordadbeh のこの地方の旅行に於ける平均日速は四〇哩である。然るにこの平均日速は常識的にも、玄奘が印度河河口の地方に於いて用ひたる阿刺比亞人の日速約二十六哩（史學雜誌第五十一編第一號大唐西域記に見えたる印度河河口の諸國の研究）なるに對しても、また Mayer の大辭典に「阿刺比亞に於いて負荷せる駱駝の四時間の進行は十八乃至十九 K. M. にして、一晝間の進行は三〇、二四 K. M. である」といへるに對しも頗る過大である。然るに貧弱ながら自分の體驗に據るに、冬季に回教徒の馬車（大車馬四頭連結）に乗じて長安——洛陽間の二〇七哩（普通九日行程）を六日にて旅行した。故にその日速は三六哩である。その回教徒の旅行の狀況を見るに鷄鳴時に「曉の祈」をなして直

ちに出發し、薄明の頃宿舍に就いて「日没時の祈」をなすが例である。而して晝間は「正午の祈」と食事と小休憩の爲に多少の時間を要するのみである。夫故に一日總旅行時間は約十五時間であるが、夏季には更に長時間であらねばならぬ。更に進行の速度は支那人の大車(馬三頭連結)・小車(馬二頭連結)よりも快速である。斯る事實から推測すれば Ibn Khardadbeh がその地方に於いて駱駝旅行をなしたものでもなく、また支那人の徒らに時日を遷延して蠻地の遼遠を吹聴する類にもあらざれば、日速四〇涇の進行は決して不可能でなく寧ろ當然である。

次に決定すべきは Farsankh の問題である。自分はそれに關して多くの資料を有して居らぬ。しかしそれが波斯の古代の道里の名稱であつて大約二、六涇に相當することは一般に信せられて居る。Ferrand 氏もその數を用ひて居るが、Soliman の東洋航路にて Siraf-Bassora 間の三一八涇を一一〇 Fars. Siraf-Mascate 間の五四〇涇を二〇〇 Fars. といへるが故に自分も一 Fars. が二、六涇に當ることを信じて居る。然るに Mayer の大辭典に就いて Farsang の項を検するに其の價は頗る多様にして時代と地方に隨つて異り最小二、六涇から最大四、六涇に達する。今これを大小の順序に列記すれば

- 1 五〇〇一米(二、六涇) ……古代に土耳古地方に行はれたもの
- 2 五二五〇米(二、七涇) ……波斯の本來のもの
- 3 五六〇五米(三、〇涇) ……Aserbeidschan の地方に行はれた最小のもの

- 4 五七六〇米 (三、一湮) ……波斯・阿刺比亞に行はれたもの
- 5 六二〇一米 (三、四湮) ……郵制に用ひられたもの
- 6 六四〇一米 (三、五湮) ……Irak, Adschmi の地方に行はれたもの
- 7 六四八〇米 (三、五湮) ……Armenia, Agypt の地方に行はれたもの
- 8 六七〇五米 (三、五湮) ……Aserbeidschan の地方に行はれたもので最も古代のもの
- 9 六七二〇米 (四、六湮) ……8 の理論的に正確なるもの

これに就いて見れば Ferrand 氏や Nouveau Larousse illustre, Dictionnaire Universel Encyclopedique の取れる數は 1 — 2 にして、H. H. Wilson 氏の約四湮といひ、Shorter Oxford English Dictionary が三哩乃至三哩半といへるは 3 以下の大者を採用したものである。而して Ibn Khordadbeh が孰れを採用したかは茲に定言することはできないが暫くこれで止めて置く。

斯くの如く陸路の平均日速と Farsankh の意義とを解釋することに據つて、問題の解決は頗る容易である。即ち

- (1) Vih — 廣府間は七九〇湮あり。これを平均日速四〇湮を以つて測れば正しく二十日旅程である。然るに龍編 — 廣府間は六四〇湮にして一六日旅程である。
- (2) Senf-Vinh 間は三七五湮あり。これを一〇〇 Fars. と稱する故に一 Fars. は三、七湮にして大約

前表の7・8に相當するものである。然るに Senf——龍編間は五三五裡にして1 Fars. は五、三裡の計算となる。斯る大なる Farsnkh. が存在し得ることは想定し得ない。

夫故に Vinh 卽唐の濱州武金縣の地が道里記の「Senf より一〇〇 Fars.、廣府まで二十日旅程」といふ條件に正しく適合する故に el-Wakin を Vinh に比定することが龍編に比定するより更に妥當なりと考へる卑説が強化せらるると信するのである。随つて先きに Kanton を括州に比定したる暫定説、竝に Ibn Khordadbeh の用ひたる Farsnkh が前表の7・8であることが茲に至つて肯定せらるべきだと思ふ。

六、海路の問題

以上陸路の關係に於いては問題は既に決定したのであるが、道里記にある海路がこれと如何なる關係を有するかは更に解説を要する。(1)南支那海の航海に就いては既に其の四に述べた。(2)また支那の海岸の大距離は Almaid より他の極點まで二箇月の航海であるといふが、Almaid が Myu であり、二箇月航海は例へば廣府の珠江の如く寄港する爲の航海日數をも加算したるものと解釋すれば左程の問題でもない。これらは本研究に關係は少いが、茲に取上げて考ふべきは(3) Senf-el-Wakin 間が海路・陸路共に一〇〇 Fars. であるといふこと(4) el-Wakin から廣府まで四日航程であるといふことである。

(3) 前項に見る如く *Senf-Vinh* 間の陸路は約一〇〇 *Fars.* である。而してこの間の沿岸航路は全く陸路と平行するが故に海路もまた一〇〇 *Fars.* であることは當然であつてその一 *Fars.* は三、六裡の計算となる。前述の *Farsnkh* は海路を以つて測つても正確に適合するが故に *Ibn Kjordadbeh* が 7・3 を用ひたといふ見解は強化せらるるのである。而しての *El---* 龍編間でないことは勿論である。

(4) 唐代の洋舶が「廣府に至る」といふ語には三つの異つた意義がある。一は廣府の埠頭を指し、二は珠江の河口である虎門を指し、三は廣州灣の入口に當る今の澳門を指す。 *Ibn Khordadbeh* が四日航程にて廣府に至るとは果してその何れを指すかを決定することは先決問題である。彼の義淨が番禺を出發し、賈耽の海路が廣州を以つて始まるのは共に廣府の埠頭にして *Soliman* が「支那の門」に達するといふは廣府の門の義にて虎門である。これは當時の洋客は長安を大支那・廣州を支那と稱する慣例であるからである。而して *Ibn Khordadbeh* が廣府に至るとは三であると考へる。その理由は

第一 媽港・澳門の名稱は明代以後に著聞する所であるが、賈耽の海路が九州石に至り、智弘律師が神灣村から便船して室利佛逝に至れるが如く、唐代にこの地方が洋舶の重要なる寄港地であつたことの幾多の事實がある。

第二 *Boliman* は珠江灣（廣州灣）を経て廣府の埠頭に至るまでに八日以上を計算し、賈耽は廣府より九州石までに約六日を計上して居る。故に *Ibn Khordadbeh* の廣府を澳門以内に求むることはできない。

第三 *Ibn Khordadbeh* は郡國志二八八頁に「*Sunda* 海峽から十五日間の直徑航海に據つて木綿國に達する」といふて居る。これを義淨の便乗せる波斯船の航海に比較するに、義淨は咸亨二年十一月一日に番禺を出發し未_レ隔_二兩旬_一果之_二佛逝_一といふ。未_レ隔_二兩旬_一とは二〇日以内のことである。今珠江及び廣州灣内の航行に要する六・七日を控除すれば、九州石——室利佛逝間の外洋航海は十三・四日である。故に

Ibn Khordadbeh …… *Sunda* ——九州石間 …… 一八〇〇浬（一五日航程） …… 日速一一〇浬

義淨 …… 九州石——佛逝間 …… 一五〇〇浬（一三、四日航程） …… 日速一一五浬
にして殆と相一致するものである。

夫故に *Ibn Khordadbeh* が *el-Wakin* ——廣府間を四日航程といふはそれが *Vinh* ——九州石間のことであるは明かである。何となれば澳門以内を計上すれば斯の如き計算は成立せぬからである。

次に賈耽の海路に就いて考ふるに、賈耽は九州石（州は洲に通ず。澳門の東に九島あり。その海を九州洋といふ）より進んで

又南（西の誤）二日至^ニ象石^一。又西南三日行至^ニ占不勞山^一。山在^ニ環王國東二百里海中^一。象石は烏雷の西南に斗出する長大なる沙洲のことにて象鼻沙また象石と呼ぶ。これを越えて龍門江に入ることは危険であるから洋船は常に烏雷廟の下に碇泊するのである。また占不勞山は今の *Chulao* のことで *Chulao* は馬來語 *Pulao*（島）訛のである。而して二百唐里は環王國の國都からの距離である。その航海の状況を見るに、九州石——象石間は三六〇浬ありて日速は一八〇浬であるが風力・海流の便多き故に日速は比較的大である。また象石——占不勞山間は四八〇浬ありて日速は一六〇浬に當る。而して *Vinh* 以北は東京灣内にありて日速は平均以下なる故に象石——*Vinh* 間の二八〇浬は約二日航程にして、*Vinh*——占不勞山間の二四〇浬は約一日航程に當る。随つて *el-Wakin*——廣府間を四日航程といふことはそれが *Vinh*——澳門間の航海であることは明かである。これを象石——龍編間の一七〇浬即ち一日航程、龍編——占不勞山間の三一〇浬（二日航程）なるに比較して、*el-Wakin* が *Vinh* にして龍編にあらざることの卑説が愈強化せらるる所以である。

以上主として賈耽の海路に比較して立論したものであるが、賈耽の航海は一般に日速が稍過大に感ぜられる。南海寄歸内法傳に「驩州より船に乗れば五・六潮にして即ち比景に到る」といへるに比較しても餘程の差異がある。然るに *Ibn Khordadbeh* の日速は賈耽の日速と殆ど一致するものであるから前述の所論は失當ではない。次ぎに *Soliman* の航海を見るにその日速は

Kadrenge (訶陵國) — Sent 間……………一三〇浬 (Ibn Khordadbeh 義淨の日速と同じ)

Sent — Senderfoulat (雷州) 間……………五〇浬

雷州 — 支那の門 (虎門) 間……………約一〇浬 (漕航速度)

にして、賈耽 Ibn Khordadbeh の日速と大差があるばかりでなく Sent 以北に於いて漸次遞減して遂に漕航日速に達して居る。これは大いに注目すべき點である。自分の調査にては波斯灣口の Mascate から廣州灣口の澳門までは大約六、二六〇浬ありて、唐代の阿刺比亞船は一〇四、三日にてこれを航海し、その平均日速は六三、二浬である。斯くの如く其の所要日数は三月半にして定風期間は三月なる故に、如何に理論的に見ても一定風期間にその航海を完了することは不可能である。これ當時の洋船が中間の便宜の港に寄泊して次期の定風を待ち以つて二年間を要する所以である。然るに Soliman は中間に長期の寄泊をなせしことを記せず。また Mascate-Sent 間の航海に既に三月を費して居る。これに據つて見れば Soliman は一定風期間に Mascate — 澳門間の航海を希圖したるものであるが、Sent 以上は既に定風期間を経過してその航海は漸次不利となり、遂に漕航せざるを得ざる事情に陥つたのである。これ Sent 以北の航海に四〇日を要しその日速の遞減する所以である。夫故に Soliman の斯る特別なる航海を以つて前述の賈耽 Ibn Khordadbeh の航海から得た論結を否定すべきものでないことを豫め斷つて置く。

(昭和十五年六月二十三日稿)