

| | |
|------------------|---|
| Title | 法顯『仏国記』の南海航路考・(下) |
| Sub Title | The journey of Fa-Hsien from Tamluk to Ch'ing-chon (牢山) in fifth century (II) |
| Author | 池永, 佳昭(Ikenaga, Yoshiaki) |
| Publisher | 三田史学会 |
| Publication year | 1982 |
| Jtitle | 史学 (The historical science). Vol.52, No.1 (1982. 6) ,p.41- 59 |
| JaLC DOI | |
| Abstract | |
| Notes | 論文 |
| Genre | Journal Article |
| URL | https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19820600-0041 |

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.

法顯『仏国記』の南海航路考・(下)

池 永 佳 昭

三、法顯『仏国記』の本文

法顯『仏国記』の南海航海に関する記述は次のとおりである。⁽⁴¹⁾

- (A)、順恒水東下十八由延。其南岸有瞻波大国。……………從此東行近五十由延、到〔多〕摩梨帝国。即是海口。……………法顯住比二年、写経及画像。於是載商人大船泛海。西南行得冬初信風、昼夜十四日到師子国。……………「恒水(恆水の俗字、ガンヂス河)⁽⁴²⁾に沿って十八由延東に下ると、其河の南岸に瞻波大国(Champa)⁽⁴³⁾がある。……………この地から東に行くこと五十由延(約三五〇マイル)ばかりで多摩梨帝国に至る。すなわちここが海港である。……………法顯はこの地に二年間住み、経を写し、また仏像を画いた。その用事が終わったので、商人大船(商人所有の大型貿易船)に乗り出航した。西南の方に航行したが、冬の初の信風(東北の風)を受けて昼夜十四日で師子国(セイロン島)⁽⁴⁶⁾についた。」
- (B)、法顯住比国二年。更求得弥沙塞律藏本。得長阿含・雜阿含。復得一部雜藏。此悉漢土所無者。

法顯『仏国記』の南海航路考・(下)

「法顯はこの地に二年間住んだ。⁽⁴⁷⁾そしてさらに求めて弥沙塞律藏本(Vinayapitaka of the Mahisāsakāh)を得、長阿含(Dirghāgama)・雜阿含(Sāmyuktāgama)を得た。また一部雜藏(Sāmyukta-Saṅchayapitaka)を得た。⁽⁴⁸⁾此れらはすべて中国に存在しない經典ばかりである。」

(C)、得此梵本已、即載商人大船、上可有二百余人。後係一小船。海行艱險、以備大船毀壞。

得好信風東下。三日便值大風船漏水入。商人欲趣小船。小船上人恐人多。即斫絙断。商人大怖命在須臾。恐船水滿。即取魚財貨擲著水中。法顯亦以君婢及澡罐并余物棄擲海中。但恐商人擲去経像。唯一心念觀世音及婦命漢地衆僧。我遠行求法。願威神歸流、得到所止。如是大風昼夜十三日到一島辺。潮退之後見船漏処即補塞之。

於是復前、海中多有抄賊、遇輒無全。大海弥漫無辺。不識東西。唯望日月星宿而進。若陰雨時為逐風去亦無所准。当夜闇時但見大浪相搏晃若火色、鼉鼉水性怪異之属。商人荒懼不知那向。海深無底。又無下石住処。至天晴已乃知東西。還復望正而進。若

值伏石則無活路。如是九十許日。乃到一國。名耶婆提。「これらのサンスクリットの書物(仏典)を入手し終えたので、大型貿易船に乗りこんだ。「この船には」二百人以上も乗船していた。「大船」の後には一隻の小船がつないであった。航海には危険が伴うので、大船が破戒した場合に備えているのである。

〔船は〕航行に適した季節風を受けて東の方に下った。三日間進んでから、急に大風が吹いてきて船に水が漏れて入ってきた。商人は小船に移ろうとしたが、小船の乗員は人が多く移って来るのを恐れて両船をつないでいる大繩(縋、本字は縋、縋⁴⁹)の事を切ってしまった。「そこで本船の」商人は、つかの間の命を非常に恐れ戦くと共に、船が海水で満る事を恐れた。

そこで「彼らは」大きな貨物を取りあげ水中に投げすてしまった。法頭もまた君墀(くんぢ)と深(ちゆう)な(51)らびに余物(仏典と仏像以外の物であろう)を海中になげ捨てた。ただ商人が「自分の命同様の」経(仏典)と像(仏像)を投げ捨てることを恐れた。唯一心に觀世音(Avalokitesvara、大慈大悲で衆生を救うことを本願とする菩薩)を念ずると共に、中国の多くの僧が帰命(仏教の教えに帰依して他に移らぬこと)するように念じた。私は遠い地まで行き「仏」法を求めたのである。「この場合におよんでは、ただ」威神(畏敬すべき神)に祈り、成行にまかせのみである。「その効果があつて、やっと」危険な状態を脱した(仏典と仏像が海中になげ捨てられることを免れ、船の漏れも緩和されたものと思える)。このような大風が昼夜十三日間つゞき一島のほとりに着いた。「海岸の」潮が引いてから後に船の

漏れた箇所を補修した。

これよりもまた進んだ。海上には多くの抄賊(海賊)がいるので、まंनीち出合つた場合には命がない。大海は広くて果てしがない。東西さえもわからない。ただ、大陽・月・星座をながめて進むのみである。もしも時に天曇り、雨降れば逐風(おい風)を呼ぶ。「そうなると」正確な方向(准)なんかわかりもしない。闇夜にはただ大きな浪が共におつかりあつて光をだす。その光たるやまさに火の色である。「同じく」電(か)鼈(52)(亀と海蛇)等水に住む怪異(ばけもの)の類を見る。商人は荒み、おそれ、どこに向つているのかも知らない。海は深く底はない。石(錨)を下ろしてもとどまる所がない。天晴れてようやく東西を知る。そこでまた再び正しい「方向」を望んで進むのである。若しも水中の伏石(かくれた岩)に「船が」おつかつた場合は命の助かる道はない。このような「辛苦を」九、十日ばかりした(53)であろうか、やっと一國に「たどり」着いた。耶婆提という「国」である。」

(D)、其国外道婆羅門興盛。仏法不足言。停此国五月日。復随他商人。大船上亦二百許人。齋五十日糧。以四月十六日発。

「其国(耶婆提)は外道(がいでう)〔仏教以外の宗教、邪法という意味を含む〕である婆羅門(バラモン教、Brahmanism)が興つており盛んである。仏法(仏教)は話題にするほどの数ではない。此國に五ヶ月間滞在した。そして、また他の商人に随行して「上船した」。大船の乗船者は亦〔師子国上船時と同じく〕二百人ばかりであった。食料は五十日分がつみ込まれていた。「そし

て陰曆」四月十六日に「耶婆提を」出航した。」

(D)、法頭於船上安居。東北行趣広州。一月余日夜鼓二時遇黒風暴雨。商人賈客皆悉惶怖。法頭爾時亦一心念觀世音及漢地衆僧。蒙威神祐、得至天曉。曉已。

諸婆羅門議言、

坐載此沙門。使我不利。遭此大苦。当下比丘置海島辺。不可為一人令我等危嶮。

法頭檀越言、

汝若下此比丘亦并下我。不爾便当殺我。如其下比丘。吾到漢地当向国王言汝也。漢地王亦敬信仏法重比丘僧。

諸商人躊躇不敢便下。干時天多連陰、海師相望僻誤。遂経七十余日。糧食水漿欲尽。取海鹹水作食。分好水人可得二升。遂便欲尽。

商人議言、

常行時政可五十日便到広州。今已過期多日將無僻耶。

即便西北行求岸。昼夜十二日到長広郡界牢山南岸。……………

法頭は船上で安居（インドで雨期の間、僧が一定期間一室に籠って修行すること、陰曆四月一六日と七月一五日間）した。「船は」東北の方向に航行し、広州に向った。「海上を進むこと」一ヶ月ぐらいいから、夜鼓二時（夜の時刻をつげる大鼓の音。夜十時頃を云う）に、期せずして黒風（大風）と暴雨（はげしい雨）が襲ってきた。商人と「その」賈客（顧客、すなわちおとくいの客）は悉くふるえおそれた。法頭はその時、また一心に觀世音（を念ずるとともに）中国の僧侶（が仏教の教えに帰

法頭「仏国記」の南海航路考・下

依するよう）⁽⁵⁴⁾ 念じた。尊厳なる神のたすけを得て天候が回復してきた（明け方になってやっと黒風と暴雨がおさまったこと）。そして「やっと」朝がきた。

婆羅門教徒達は話しあつて言った。

安易にこのような沙門（語源は śramaṇa、仏僧）を乗船させるから、我（々）に不利益になり、このような苦難にあうのである。比丘 (bhikṣu, 僧侶。法頭のこと) を下船させて海上の島のほとりに置きざりにしようではないか。一人の為に我等全部が危険な目にあふ必要はないではないか。

法頭の檀越（または、だんえつ。語源は dānapati、信徒のこと、かつスポンサー）は言った。

あなた方がもしもこの比丘を下船させるのであれば、同様に私をも下船させてください。さもなければ私を殺さない。もしもこの沙門を下船させるならば、私は中国（漢地）に「船が」到着してからあなた方を（中国の）国王にうったえます。中国の王もまた仏法を敬い信じ、僧侶を重んじているのですよ。

商人達は躊躇して「法頭を」下船させなかった。当時、天空は雨雲が多く連なり、海師（船長）は「航路」を検討したが誤算してしまった。「そして」ついに七十日あまりが経過した。糧食（貯え置いた食物）と水漿（満一の場合にそなえおいた飲料）も今や尽きようとしていた。「海から」鹹水（本字は鹹水、塩水）をくみ上げて食を作った。好水を「各自」分けあったが、一人、二升ばかりにしかならなかった。ついに「水さえ」尽き

ようとしていたのである。

商人〔達〕は話しあって言った。

通常の航行では、五十日もあれば〔十分〕広州に達する。今はすでにあまりにも日数がかかりすぎている。まさに〔方向を〕誤っているのではなからうか。

そこで西北の方向に航路を取り岸を求めた。昼夜十二日で長広郡界の牢山の南岸に達した。……………

四、本文の考察

(1)、本文(A)と(C)の考察

法頭はガンヂス河口の多摩梨帝国を「商人大船」で出航し師子国に至った。冬初の東北の風で西南の方向に進むこと一四日の旅程であった。セイロン島(師子国)での上陸地点(入港地)は『仏国記』本文からは明らかではないが、足立博士は Manaar 湾ではなかったらうかと推定された。⁽⁵⁵⁾

法頭は師子国に二年間住み、中国にはない経典を得ることができた。その後また「商人大船」に乗り、インド洋を東航することになった。セイロン島からの出航地については『仏国記』本文からは明らかでない。足立博士によると「想像するに錫蘭の東海岸にて Trincomali の地方ならん。何となれば、若し西海岸より出発せば Negapatam に寄港して、耶婆提国に向ふを順路とす。然る時は錫蘭—Negapatam 間は三四日の航程なる故に、此の間に於いて大風に遭遇することとなりて、本文の記事と一致せざればなり。」⁽⁵⁶⁾とされる。

法頭の商人大船は好風を受けて東行したが、二三日後に大風が吹いてきて船に水が漏れ入ってきた。このような大風が三日もつゞき危険な状態がつゞいたが、やっと一島のほとりにつき、船の補修をした。その後また苦しい航海がつゞいた。そして「如是九十許日」にしてやっと「耶婆提」国に至った。

耶婆提国の位置についてはジャワ島説、スマトラ島説、マレー半島説、ボルネオ島西北部説が主な考え方であろうと思われる。一九世紀末(一八九九年)の Schlegel 氏によると「Java の古い名称は 'Yava-daipa' すなわち the Island of Millet (きびの島、普通大麦の島にする)であった。それは最初のインド人植民者によって命名されたものである。ジャワ島はプラクリットで 'Yava-dieu' と発音され、プトレミーは 'Iabadiou'、法頭は 'Yava di' とした。法頭は嵐のために偶然にも Java に到着した。もっとも彼はセイロンから中国への帰路の航海はマラッカ海峡を通る予定であった。」⁽⁵⁷⁾と云うことである。その後ペリオ氏(一九〇四年)も耶婆提を 'Yavadaipa' と読み、ジャワ島に比定された。⁽⁵⁸⁾ ヒルト、ロックヒル両氏(一九一二年)も「耶婆提」をジャワ島にされた。⁽⁵⁹⁾ ただ、ペリオ氏、ヒルト、ロックヒル両氏ともに法頭が師子国から耶婆提までどのようなコースを航海したかについては言及していないようである。

このように言語的にみると耶婆提はジャワ島に比定されてもよいように思えるが、『仏国記』の航路の研究からは多くの反論がだされているので、次に考察してみたいと思う。

(1)、足立博士のスマトラ島説

スマトラ島説については足立喜六博士の説を中心に考えていき
たいと思う。

足立博士は昭和十一年（一九三六）の『考証法顕伝』でセイロ
ン島から「一島」までの旅程について、「法顕は出発後二、三日に
して大風に遭い、更に十三日にして一小島辺に到る。小島は恐ら
く今の Nicobar 群島の一なるべし。何となれば錫蘭—Nicobar
島間は大凡六百マイル即ち千海里にして、大風に乗じて東走せり
とせば、平均一日三十八・九マイル（六十三四海里）に当りて、
法顕の多摩梨帝国——師子国間の航程に比して大差なし。且つ錫
蘭島の東に当りて Nicobar 群島に到るまで寄港すべき小島の存
在せざればなり。」とされ、「九十許日」（足立本作九十日許）に
ついては、

『高僧伝』卷第三に、（師子国）船任風去、得無傷壞。經
十余日達耶婆提国。とありこれ九十日許は余り長きが故に、九
十日を凡そ十日と見たる解釈なり。然れども師子国——耶婆提国
間を凡そ十日となすは、到底不可能の航程なり。漂流九十日許に
して漸く耶婆提国に達せりと見る外適當の解釈を認めざるなり。
この航路に関して、

(1) Nicobar 島より Sumatra 島の南部を廻り、Sunda 海峡
を入りて Java に達せりとなすものあり。而して耶婆提国を
Java なりとす。然れども、これ想像に過ぎず。また Java を
耶婆提国と認むは適當にあらず。

(2) 支那海に於いては七十余日にして、糧食水漿の欠乏に陥れ
り。九十日の漂流に於いて、之を如何にせしか。インド洋に於

法顕『仏国記』の南海航路考・(下)

いては常に驟雨あれども、薪糧の供給を得るためには、屢々各
地に寄港せるものならざるべからず。

(3)、大浪相搏つて夜晃然たる光を發するは、夜光虫の作用な
り。鼈・水性怪異之属は鱧・鯨類・飛魚の群等の游弋を見た
るならん。これらは Malacca 海峡に於いて、今日も普通に遭
遇する処の現象なり。

(4)、大海弥漫。亦無准等といへども、唯望日月星宿而進。復
望正進等といへば、商人荒遽し或は逆風の為に遠く漂流し去
ることあるも、尙正當の針路を失うことなかりしなり。大唐西
域求法高僧伝卷下によれば、義浄は凡そ二十日にして、室利仏
逝国（耶婆提国）より羯荼国 Koeta Raja に達せしが、法顕
は耶婆提国——Nicobar の間に於いて、逆風・暴雨に翻弄せ
られて、施廻・漂転し、或は遠洋に流れ去り、或は海岸に避難
し、九十日許を費して、漸く Malacca 海峡より耶婆提国に達
せるものにて、遠く航路を転施して Sunda 海峡に入れりとは
想像し難し。

之を要するに法顕は Nicobar 島より漂流九十日許にして、
Malacca 海峡に入り、スマトラ島の東北地方なる耶婆提国に
到着せりと推定する外なきなり。」

とされた。そして耶婆提国については、三頁にわたる資料説明を
された後に、「隨書の赤土国・旧唐書の墮婆登国・義浄の室利仏
逝国は共に Sumatra 島の東南部を指せること明かなり。而して
耶婆提国は Java にもあらず、また強いて Palembang と決定す
ること能はず。唯 Sumatra 島の中央より東南に當る北海岸地方

なりという外、的確なる資料文献を求むる能はざるなり。⁽⁶²⁾と推定されている。

足立博士はその後、翌年(一九三七)の十二月に「沙門法頭の帰還の航路に就いて」⁽⁶³⁾という論文を発表され、前年の説を変更された。すなわち、

「一、耶婆提国はスマトラ島の東南部で、法頭の上陸地点は Palembang の地方である。

二、法頭の Nicobar 島より Palembang に至る航路は実にスマトラ島の南にしてマラッカ海峡ではない。」
という項目のもとに解説された。

第一の点について足立博士は耶婆提は Yava-dvipa の転写であり、義浄の室利仏逝も Yava-dvipa の転写であるとされた。この見解に対しては桑田六郎博士の詳細な反論があり、⁽⁶⁴⁾通説としてはみとめられていないように思える。第二の点については、前年のマラッカ海峡南下路説からスンダ海峡通過路説に変更されたもので、「Nicobar-Sunda 間を六十六日、Sunda-Palembang 間は二十四日にて航行」とされたが、その理由として足立博士は(1)賈耽の航路、(2)Soliman の航路、(3)Ibn Khordadbeh 等の航路を精査した結果導かれたものと云うことである。⁽⁶⁵⁾これら(1)の航路がマラッカ海峡路であったらうと思えることについては第二章で考えてみたし、それが通説であるように思える。⁽⁶⁶⁾

その後、足立博士は昭和十五年(一九四〇)に『法頭伝 中亜・印度・南海紀行の研究』を出版され、

「耶婆提国はアラビア人の所謂 Jabadu, Zabage にして義浄の

室利仏逝国、賈耽の仏逝国なり。高僧伝の閩婆国は耶婆提国の略にして、随書の赤土国も南国の義にして、耶婆提国を指せるものなり。義浄の室利仏逝国が Jambi 地方に当ることは略確實と見られる。併しそれと Palembang と関係は不明なり。法頭が東北行向「広州」といへるはそれが Jambi にして外洋航路を取りしことが想像せらる。⁽⁶⁷⁾」

と、前回の耶婆提国——パレンバン説をジャンビ説に変更された。そして、セイロン島から耶婆提までのインド洋航海については、漂流九十日許にして漸く耶婆提国に達せり、とされた上で、「(1) Nicobar 島より Sumatra 島の南部を廻り、Sunda 海峡を入りて、耶婆提国に達せるなり。また Java を耶婆提と認むは適当にあらず。

(2)、海中在抄賊とはスマトラ島南岸及島嶼の蕃族を指す。
(3)、大海弥漫。亦無准。唯望日月星宿而進。復望正進等といへるは波斯船の航海の情状なり。

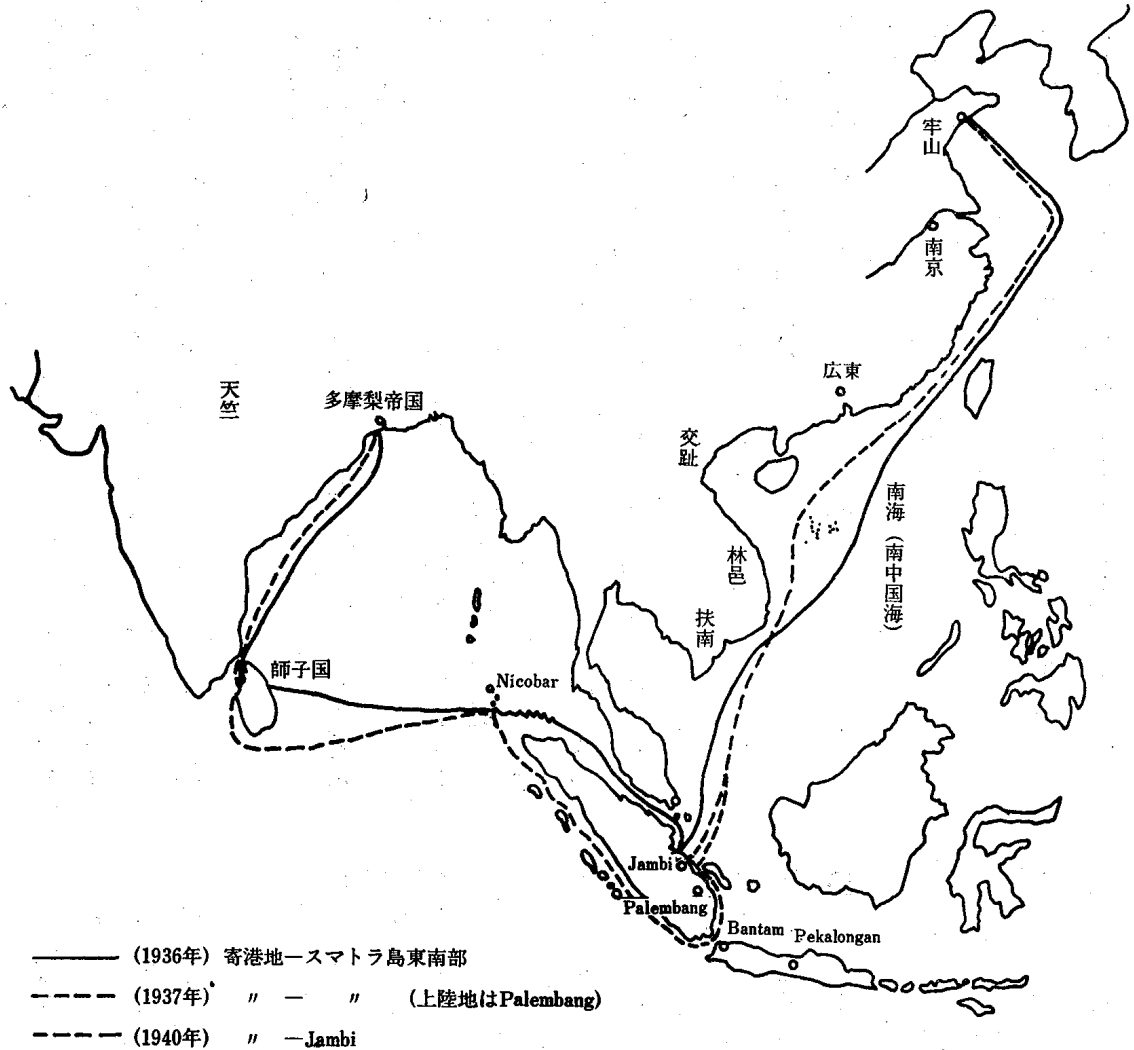
(4)、大浪相搏って夜晃然たる光を発するは、夜光虫の作用なり。鼈・水性怪異之属は鱧・鯨類・飛魚の群等の游弋を見るならん。これ等は Sunda 海峡に於いて、今日も普通に遭遇する処の現象なり。

(5)、海深無底 マラッカ海峡は一般に海浅浪静なり。スマトラ島南は波高海深なり。

之を要するに法頭は Nicobar 島より不便なる風向と海流に乗じてスマトラ島の南を過ぎ、漂流九十日許にして、Sunda 海峡に入り、耶婆提国に到着せりと推定せらるゝなり。」

図Ⅲ 法頭の航路（足立喜六博士説）

法頭『仏国記』の南海航路考・(下)



とされた。⁽⁶⁸⁾

また、セイロン島からの出航地点についても、一九三六年と一九三七年の東岸説から西岸出航説に変更された。すなわち「法頭の出発地点は知るに由なし。想像するに錫蘭の西海岸の地方ならん。何となれば、Soliman, Ibn Khordadbeh 及賈耽の航路は此の地方に寄す泊せしが如し。また Ibn Battuta は Battala (Putalam) に寄船して Adams P. に登りし事実あれば法頭も此等の地方より波斯船に便乗して耶婆提国に向ひしと見るが正当なり。」とされた。⁽⁶⁹⁾

- 以上、足立博士の説を一九三六年、一九三七年、一九四〇年の論文と著書から引用してみたが、
- (a) セイロン東岸 (Trincomali) 出航 → 一小島 (恐らくニコバル群島の一つ) → 漂流九〇日許後 → マラッカ海峡 → 耶婆提国 (スマトラ島東南地方)
 - (b) セイロン東岸 → ニコバル諸島 (六十日) → スンダ海峡 (二十四日) → 耶婆提国 (パレンバン地方)
 - (c) セイロン西岸 (Putalam) → ニコバル諸島 → スンダ海峡、ニコバル・耶婆提間

九〇日)→耶婆提(ジャンビ地方)

と変化している。このように足立博士はニコバル諸島からの航路について、はじめはマラッカ海峡南下説を取られ、後にはインド洋をスマトラ島にそって南下し、スンダ海峡を通りパレンバンまたはジャンビ地方に位置した耶婆提国に至るといふ説に変更された。

(四)、耶婆提国——ボルネオ島西北岸説

ここでは A. Grimes 氏と R. Braddell 氏の説(70)を中心に考えてみたいと思う。

A. Grimes 氏はシンガポール航空の気象官 (Meteorological Officer) として(執筆時)あり、歴史学者 R. Braddell 氏の提案により気象学者としての立場から法頭の南海航路の研究に取りくんだ。A. Grimes 氏は法頭『仏国記』の旅程を H. A. Giles 氏の英訳文(71)を定本として検討している。そして法頭の旅程を次のように図式化した。

九月の初 セイロン出航。二日後嵐にあう。

十二月中頃 耶婆提国に着く。

五月中頃 耶婆提を出航。

六月中頃 嵐にあう。

七月中頃 コースを西北に取る。

七月末 牢山に着く。

『仏国記』の記述からはセイロン出航の日時が不明であるので、それを知る為には法頭の耶婆提出航日陰曆四月十六日から耶婆提滞在日数五ヶ月を差引き、さらにセイロン——耶婆提間の航

海日数を差引いて計算する以外には方法がないように思える。法頭が耶婆提国に五ヶ月滞在したとすると、耶婆提到着は前年の十一月十六日(陰曆)頃になる。そして、師子国——耶婆提国間の航海日数は

師子国——(三日あるいは二日後大風)→昼夜十三日→一島——(九十許日)→耶婆提国

となるので、九十許日を九〇日ぐらいと読むとセイロン出航は旧曆八月の中頃となる。また、九十許日を一〇〇ぐらいと読むと、一島の滞在を一日と計算して航海日数二六〇二七日となる。そこでセイロン出航は旧曆十月中下旬頃となる。G. Grimes 氏は H. A. Giles 氏の英訳文に基づき「九〇日」として算定している。

G. Grimes 氏の気象学に基づく考察によると、船はセイロン島出航後に強力な南南西の風を受けて六〇七〇マイルはなれたアンドン諸島の一島に達したという。そして船はさらに北方に進み、その後十一月十二月に東北モンスーンの風に乗ってマラッカ海峡を南下した。また、耶婆提国の位置については本文(四)の「東北行趣広州 “a north-east course was set in order to reach Canton”」という記述から考へ得る場所はマレー半島の東岸とボルネオの西北岸の二ヶ所であるという。さらに新曆十二月中頃に耶婆提国に到着したということからマレー半島東岸とするよりもボルネオの西北岸と考へる方がよいとしている。また、シンガポールとバンカ島の間のスマトラ島海岸(パレンバンかジャンビ地方を耶婆提と考へた場合であろう)から東北の方向に航行することとは可能であるが、五月の中葉における風は東南そして南の風で

あるので、正北あるいは赤道を横ぎる風で出航するよりは、五月の中旬あるいは下旬に南西の風を受けるボルネオ北西岸が「耶婆提」国の位置として一番いいということである。

以上の G. Grimes 氏の説について二つの疑問点があるように思える。第一は一島(アンダマン諸島)から耶婆提(ボルネオ島西北岸)までノン・ストップで九〇日もかかったという点である。たとえば第二章「室利仏逝・三仏斉時代の航路」でみたように、九世紀のアラブ地理学者イブン・フルダードベールによると、セイロン島からニコバル諸島まで一〇〜一四日、ニコバル諸島からマレー半島箇羅(ケダー)あるいはその南部(72)まで約六日間であった。また同じく九世紀のアラブ地理書『中国とインド物語』(73)をみてもセイロン―箇羅間が一ヶ月以内であることがわかる。そして箇羅の南部に位置していた馬拉ッカからボルネオ西北岸までの旅程について、十六世紀のポルトガル人、トメ・ピレスの『東方諸国記』に、

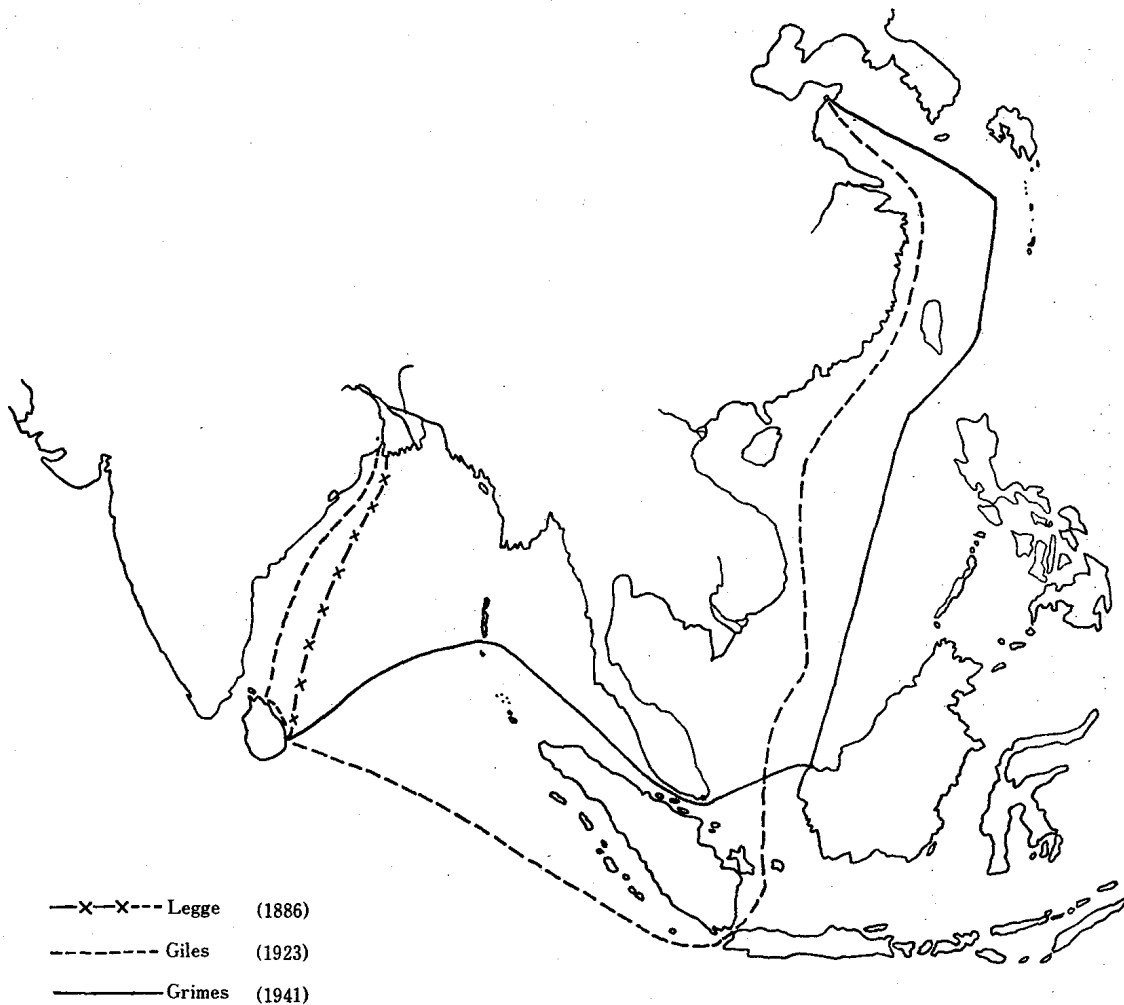
「かれら(ブルネイ人)は往路のための季節風を毎年二回、帰航のためのそれを別に二回持っている。かれらは馬拉ッカからブルネイまで一ヶ月で行く。そしてジュンコはやはり一ヶ月で帰着する。」(74)

とある。また、セイロン島からスマトラ島のパレンバン方面、ジャワ島、あるいはボルネオ島西北岸に行く為に一六日プラス九〇日分の食料を積んでいたとはとても考えることができない。法頭の場合は通常の貿易航路からはづれて航海したように思えるが、それにしてもインド洋を一〇〇日以上も航行したとは思えない。

法頭「仏国記」の南海航路考・(下)

第二は五世紀頃ボルネオ島西北岸にインド諸国と中国を結ぶ大きな貿易国家が存在していたらうかという点である。たとえば、中国史料でボルネオが記述されたのは九世紀の『蛮書』の「勃泥」が最初といわれるし、アラブ・インド諸国と中国との間の中継貿易地的な役割はほとんどなかったように思える。七世紀の義浄の頃にはスマトラ島パレンバン地方に室利仏逝国という貿易国家が存在していたし、その後宋代の史料では三仏斉国としてその発展ぶりがかげえる。しかし、五世紀の法頭の頃のパレンバン地方はまだ室利仏逝国成立以前と思え、小国家は存在していたとしても、中継貿易国家としての性格はなかったのではなからうかと思える。五世紀頃のインド諸国から中国へ至るルートはガンヂス河口を出航した場合はマレー半島北部を横断し扶南国に至りさらに中国へ北上するか、あるいはマレー半島の西岸をそのまま南下し、ジャワ島に位置した蘭婆国に至り、蘭婆より広東に至るルートが考えられ、南インド・セイロン島を出航した場合はマレー半島中部の狼牙脩国に至りさらに扶南国に行くか、あるいは馬拉ッカ海峡を南下し蘭婆国に至り(インド洋を航海し、スンダ海峡に入るルートもあったかもしれない)、さらに中国へ達する、というルートが考えられる。五世紀当時のマレー諸島ではマレー半島の狼牙脩国とジャワ島の蘭婆国の二国が主な中継貿易国家ではなかったらうかと思える。ボルネオ島西北岸は気象学から見た場合には耶婆提国の位置する可能性はあったとしても、中国史料等からみれば中継貿易国家の存在の可能性はなかったように思える。

図IV 法頭の航路（耶婆提—Java, Borneo 説）



(イ)、耶婆提——マレー半島・スマトラ島説

耶婆提をマレー半島上に位置したとする説に Moens 氏の見解があるという。また、スマトラ島パレンバン地方に位置したとする説には足立博士の外に Gerini, Ferrand 氏等の説があるが本稿では省略したいと思う。

(ロ)、「九十許日」を「九日・十日ばかり」と読む
 む考え方

いままで耶婆提国の位置について、ジャワ島説、スマトラ島説、ボルネオ島西北岸説等を考えてみたが、「九十許日」or「九十日許」を九〇日ばかりと読むかぎり、あまりにも「一島」から航海日数が長すぎ十分な航路の説明ができないように思える。

たとえば、「一島」をニコバル諸島とすると、そこからマレー半島ケダーあるいはその南部に位置した箇羅国すなわちアラブ史料のカラーの島まで通常六日間の航海であった。そこで、風や嵐の関係でケダー地方やその北部に位置した狼牙脩国まで九日、一〇日かかったと考えてもさしつかえないような気がする。しかし、マレー半島には音韻上耶婆提に類する名称の国はなかったように思える。また、『仏国記』本文によると法頭の船は耶婆提から広州まで五〇日以

内の定期航路をノン・ストップによる航海に出たと思えるので、マレー半島中部から広州へ出航したとは考えられない。

次にニコバル諸島からスマトラ島西岸(インド洋側)を南下し、スンダ海峽をへてジャワ島に至るコースを考えてみたい。

スマトラ島の西岸、インド洋側の航路については古代・中世の中国史料また中世のアラブ史料には記述がないように思える。それは、アラブ商人等が西方諸国から中国へやってくる場合はほとんどマラッカ海峽を通過していたからではないかと思えるし、それ以前のインド商人が中国へ来航する為にもマレー半島中・北部横断によるか、マラッカ海峽を通過して中国へ到るのが主要航路であったからと思える。スマトラ島インド洋側の航路については十六世紀のトメ・ピレス『東方諸国記』に記してあるので、その記事から考えてみたい。

トメ・ピレスはジャワ島西北端地方のスンダ王国の商品として「この国出身の男女の奴隷と、〔マル〕ディヴァ諸島から連れて来る奴隷がある。これはスンダからディヴァ諸島まで六・七日で行けるからである。」と述べ、南インド南西海岸の近くに位置するMaldivé諸島からインド洋を航海し、六・七日でジャワ島のスンダまで行けるといふ。また、同書に、「アンダロール王国(スマトラ島西岸南部ベンクーレン地方)は一方はトゥルンバワン(パレンバン南東部)国に接し、他方では豊かなピラマン王国に接している。内陸部ではメナンカボの諸王に接している。この国の対岸の一昼夜の航程のところスンダの国があり、アンダロールとスンダの間は海である。グザラテ人(インド西北部 Kathi-

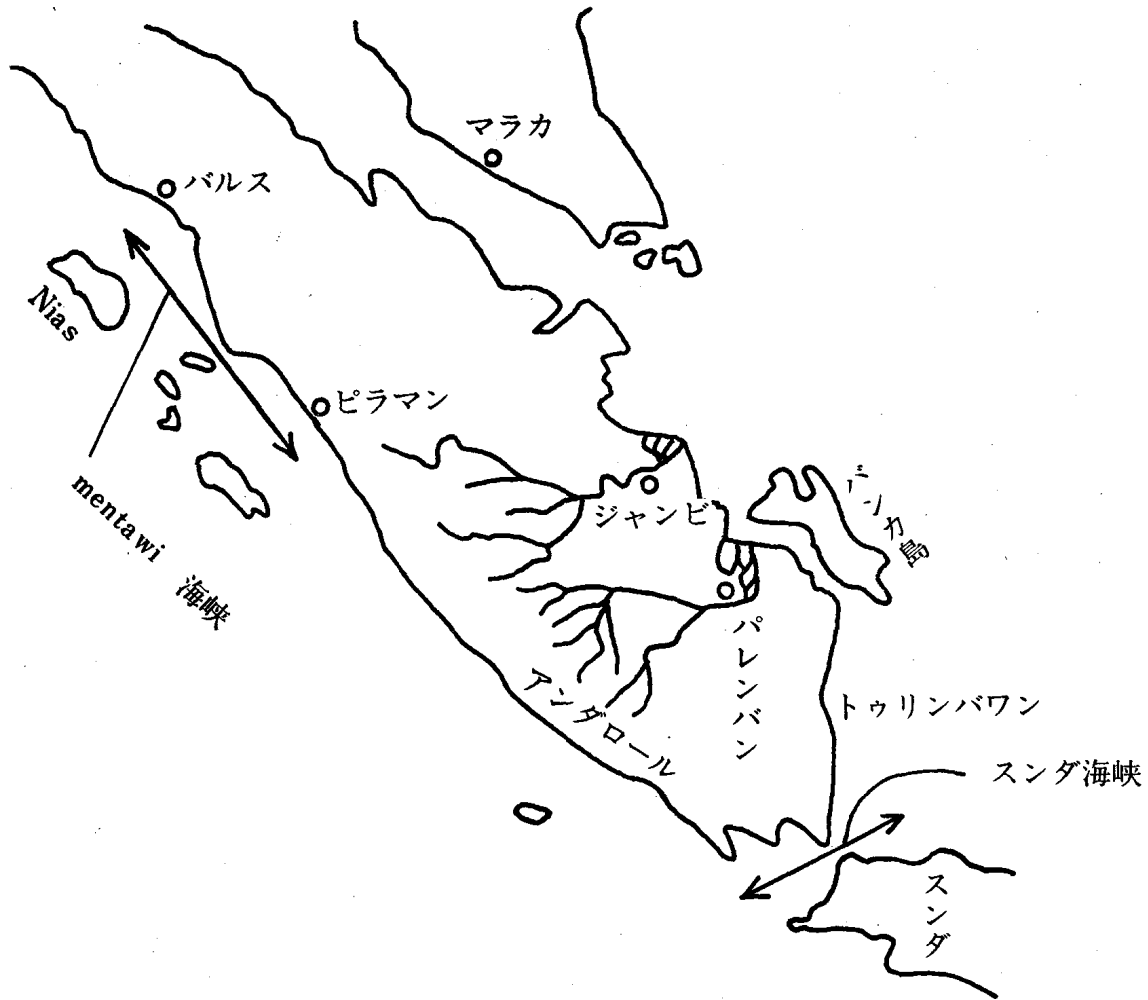
法頭『仏国記』の南海航路考・(下)

avar) 半島を中心とするカンバヤ王国の人民) はここ〔海峽〕を通過してジャオアやアグラシに来て、丁字、肉荳蔻、荳蔻花、白檀、クベバなどを入手していたのである。人々はわれわれに対し、アンダロールとスンダの間はすべて浅瀬で、暗礁が多く、航行することができなかつたと語っていたが、これは事実ではない。実際は深く、航行に適していて、昔グザラテ人が常にここを航海していたが、マラカが商品を集め、人々がそこに集まるようになってからは、季節風によるこの航海はたいへん便利であつたけれども、グザラテ人はこれを放棄したのである。それはスンダから入つて、シエマノ(チマヌク)、ペマノ、シヨロバン(チレボン)の海岸、デマ、ジャパラの全土を通過し、トウバンへ向かい、そこからアガシ(グリシ)へ進むもので、それが、一度の風でできたのである。」

と記している。また、同書に、

「グザラテ人は最良の船員であつて、この地域の他のどの国民よりもよく航海していた。そして船についてもその大きさと船員の数とにおいては非常にぬきんでている。かれらは多数の水先案内人を持っており、航海にたいへんすぐれていた。……かれらは、マラカ海峽が発見される以前は、ジャオ(ジャワ)と取引していた。(かれらは)サモトラ(スマトラ)島の南岸を通り、スンダとソモトラ(サモトラ)島の端の間を通過してアグラシ(グリシ)に航海し、マルコ(モルッカ)、ティモルおよびバンドンの品物を手し、たいへん豊かになつて帰国していた。かれらがこの航海を放棄してからまだ百年は経っていない。アグラシにはグザラテ

図V トメ・ピレス関係略図



の船の竜骨、碇、およびその他の部分品があつて、人々はそれを示してそれがグザラテ人の時代からそこにあると話していた。⁽⁷⁸⁾

とあり、インド西北部カンバヤ王国を中心とするグザラテ人がインド洋を航海し、スマトラ島西岸(インド洋側)を南下しスンダ海峡に入り、さらにジャワ島北岸諸国へ至ったことを述べている。また、スマトラ島インド洋側の航路についてトメ・ピレスの書は言う。「この(バルス)王国はソモトラ全島の品物の取引の中心地である。というのは、ここは黄金、生糸、安息香、大量の竜腦、蘆薈、蜜蠟、蜂蜜、およびその他の品物が通過する中継港で、そのためにこの王国は今までに述べたどの王国よりも豊かである。……毎年一隻あるいは二、三隻の「グザラテ」船が来て、衣服をすべて売り捌く。そして多量の黄金、生糸、たくさんの安息香、沈香、二種類の竜腦(その多くは食用である)、多量の蜜蠟、蜂蜜を集める。グザラテ人は商品をすべて処分する。それはこの国で値段が高いからである。「この国の」人口は多く、人はここからスンダと「マル」デイヴァ諸島へ行く。これはデイヴァ諸島がスンダの前面にあるからである。またさらにガミスポラに至るサモトラ島の西側からカナノール(インド西岸マラバール地方の Cannanore)までも行く。そして商人たちの

断言するところによると、これらの各地から五日でディヴァ諸島へ行けるということである。……水先案内人はバルスからスンダへの道は障害物が多く、バルスまでの道はずっと陸に沿っていて障外物がないと語っている。私はこの島の裏側（西海岸）の沖約十五レグワのところを通り、陸地の近くで二十五プラサの水深があることを発見した。⁷⁹⁾

これによると、西岸バルスからジャワのスンダに至る航路は障外物が多く、逆にスンダからバルスへ北上する場合は陸地に沿って航行した場合に障外物がないという。ということはニコバル諸島からスンダに至る *mentawi* 諸島外洋路は障外物が多く、北上路である *mentawi* 海峡路は障外物がないということであろう。インド洋の航路を研究された別技篤彦氏はこれらの航路について、「西方からマライシアに入る場合、マラッカ海峡とスンダ海峡とのいずれが有利であるかを少しく考えてみよう。スマトラ島西岸のインド洋は風波が荒く、西南からの激浪はしばしば海岸への上陸を困難ならしめるほどであり、ことに西南季節風の時に著しい。その上、ここには東南に流れる速い海流が恒常的に存在し、その最速時（十一月）において一昼夜の流速九三キロメートルにも達する。スマトラ本土とメンタウエイ諸島との間の交通さこの自然条件のために容易ではない。ニアス *Nias* 島民が決して海岸や沖合で漁業を行わない主因もここにあると思われる。この海流に流されてしまったときはおのずからスンダ海峡方面に至り得る可能性はあるが、一般的なルートとして使われるかという点については多大の疑問がある。」⁸⁰⁾と述べている。

別技氏によると、スマトラ島西岸のインド洋は東南に流れる速い海流が恒常的に存在し、十一月には一昼夜の流速が九三キロメートルに達することがあるという。法頭が通った航路は通常のルートとは思えないので、ニコバル諸島からスマトラ島外洋を南下したのではなからうかとも考えることができる。この場合、『仏国記』のニコバル諸島（一島）から耶婆提までを九日〜一〇日と考えてもいいのではなからうかと思える。筆者にはトメ・ピレスの記述から考えても、嵐の為に速い海流に流されたとするならば、「九十許日」を九日〜一〇日と考えても十分理解できるように思える。そして九〇日と読む方がむしろ不自然なように思える。九日〜十日と読むと、法頭のセイロン出航時期は逆算して旧暦一〇月中旬、新暦で一月中旬頃となり、師子——耶婆提間の旅程は一ヶ月ぐらいとなる。

(2)、本文(D)、(E)の考察

ジャワ島が古くインド人によって *Yava-dvipa* すなわち「大麦の島」と命名されたことについては前述したが、*Yava-dvipa* は古くインドの敘事詩《*Ramayana*》に記してあり、紀元後一五〇年頃のプレトレミーの地理書の *Tabadiou* も *Schlegel* 氏の見解にあったようにサンスクリット '*Yava-dvipa*' のプラクリット形もしくは民衆語であったと考えられる。⁸¹⁾ 法頭の「耶婆提」もプレミーの *Tabadiou* 同様プラクリット形を中国文字で音訳したのではなからうかと思える。また、五世紀当時ジャワ島は耶婆提の外に閩婆という文字で表現された。その後の中国史料をみてもほとんど「閩婆」が使用され、耶婆提はむしろ例外であった

ように思える。

以上のように本稿ではインド洋航路と音韻から考えて耶婆提をジャワ島と考えるのであるが、それは次に述べるような本文(D)、(E)の記述からも理解できるように思える。

本文(D)によると耶婆提国ではバラモン教がさかんで、仏教徒の数は非常に少なかったであろうと思える。あるいは仏教が伝わってからあまり年数がたっていないかったという理由によるのかも知れない。法頭はこの国に五ヶ月滞在し、大型貿易船に乗り旧暦四月十六日に広州に向けて出航した。この航路を常に利用している商人の話によると五十日もあれば十分広州に至るといふ。ところが法頭の乗った船は七〇余日しても広州に着かない。そこで船は航路を西北に取り昼夜十二日してやっと牢山にたどりついた。耶婆提を出てから約八十二日の苦しい航海であった。

まづジャワ島から広州までの旅程を考えてみたい。法頭の乗った「大船」は五十日分の食糧を積み込み広州に向けて出航したといふ。ということは当時の航海でジャワ島から広東までまづ五〇日以内の旅程であつたろうと思える。たとえば、時代は後代になるが、周去非の「嶺外代答」(一一七八年)、閩婆国の条に、
 広州自十一月十二月癸卯順風連昏旦(晝夜)一月可到

といふ一文がある。この場合は広州から閩婆までの旅程であるが、一ヶ月で至るといふ。法頭の時代も広州——閩婆間を三〇〇五〇日と考えていいと思える。法頭の場合はジャワから広州までノンストップの目的で出航したと思えるが、五世紀当時ヴェトナム中南部の林邑国に寄港し北上する航路もあつたであろうと思え

る。たとえば梁『高僧伝』卷三(大正新修・大蔵経本)、求那跋摩の条に、
 (82)

先已随商人竺難提船欲向一小国。会值便風遂至広州。……………とある。

すなわち、インド人所有の貿易船と思える「船」に乗り、一小国(この場合は同書本文の詩から考えて林邑国のことと思える)に行く予定が、便風(順風)にあつて広州に到着したといふ。「商人竺難提船」という記述から考えると、法頭の「商人大船」と同様に定期貿易船の存在を思わせ、「師子——閩婆——広東」の定期航路がすでに存在していたものと思える。

Grines氏は耶婆提をボルネオ島西北岸と考え、耶婆提から牢山までの旅程については次のように述べている。

「法頭は五月の中頃に広東へ向けて出航した。そして一ヶ月以上もたつてからもう一つの嵐に遭遇した。この嵐は彼らの方向を見うしなわせるほど非常にひどいものであつたので、嵐は台風にちがいない。そして広東への航海の途中で出合ふもつとも可能性のある場所は北緯一八度、東経一一六度の地点の近くであろう。その嵐の影響によって彼らは台風の南西の方向に引きよせられ、たぶん台湾とルソン島の間のある場所を通過した。そして結局、北緯三〇度、東経一二六度の近くのある位置に到達した。その地から西北の方にコースを取り、船は牢山に向かつた。(83)……………」

Grines氏は耶婆提国をボルネオ島西北岸と考え、その地点からの気象学的見解を述べている。この場合、耶婆提をジャワ島に置き換えた方がむしろ的確な説明になるのではなからうかと思え

るが如何であろうか。たとえば、Grimes 氏の見解によれば、ポ
ルネオ島西北岸（耶婆提）から広東まで五〇日以内の旅程になる
が、そんなに長くはかからないように思える。前述トメ・ピレス
の『東方案内記』に次の一文がある。

「われわれの船で（マラッカから）中国へ向かうのは二十日間の
航海である。順調な航海をするには、当地（マラッカ）を六月末
に出発すれば、中国の季節風を受けて十五日で行くことができ
る。中国からは最近ブルネイへの航海が（行なわれる）。（中国か
ら）そこまでは十五日で来ることができるといふことである。こ
のことは一五年來のことであろう。」⁽⁸⁴⁾

足立博士は耶婆提国——スマトラ島説であつたが、スマトラ島
東南部説（一九三六年）、スマトラ島パレンバン説（一九三七年）、
スマトラ島ジャンピ説（一九四〇年）と変化している。ただ、三
説ともにスマトラ島東南部から広州へ向けて出航し、牢山に達し
たという点ではすべて同じである。ここでは、一九四〇年の『法
頭伝』（二二五—二二六頁）の見解を次に引用してみたい。

「唐代には広州・室利仏逝国間は一ヶ月の航程とす。然るに法頭
は可五十日便到_二広州_一というが故に、この割合を以つて七十余日
の航程を計算するに、広州・耶婆提国間を一五〇〇海里にして、
平均一日三十海里（我十四里）に当る。

是れ当時の普通速度なり。故に七十余日の全航程は二一五〇海
里—二二〇〇海里ならざるべからず。然る時は広東・上海間は六
五三海里なるを以つて、耶婆提国・上海間は二〇九三海里となる
が故に、此の時法頭等は揚子江の河口を經過して、大約北緯三十

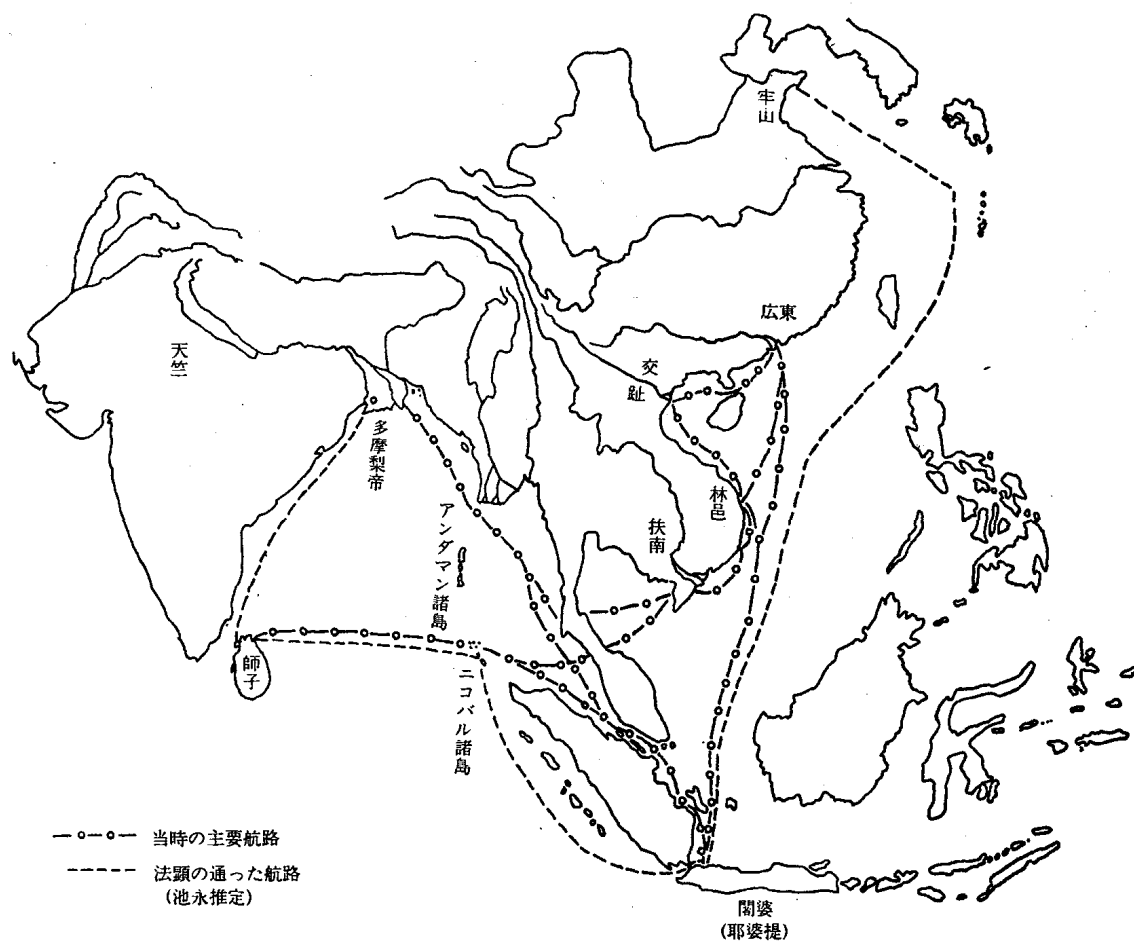
二度の附近にあらざるべからず。是より山東海流に乗じ、西北行
求_レ岸昼夜十二日なれば、大約三百六十海里を進航すべし。青島
・上海間は正に三百五十海里あり。故に偶然にも山東角に到達す
ることとなるべし。」

足立博士は法頭の旅程から南中国海を通り、台湾海峡を北上し
たとされているようで、Grimes 氏は台湾東部海洋を北上したと
される。筆者には本文の内容から考えて、Grimes 氏の説の方が
いいように思えるが如何であろうか。

五、むすび

法頭は義熙五年（四〇九）の冬の初信風でガンヂス河口の多摩
梨帝国を出航し、一四日の航海の後に師子国（セイロン島）に入
港した。師子国に二年間滞在し、義熙七年（四一一）、旧曆一〇月
中旬頃セイロン島東岸（推定）を耶婆提（ジャワ島）国に向けて
出航した。船は大型の貿易船で二〇〇人以上も上船していた。航
行に適した風を受けて東行したが、二日あるいは三日してから、
急に大風が吹き船に水が漏れてきた。さらにこのような大風が一
三日もつゞき一島（ニコバル諸島かその近くの島と思える）に到
達した。その島で船の補修をし、さらに航海をつゞけた。この貿
易船は当時の通常のコースであつたらうと思える海賊の多いマラ
ッカ海峡に入る予定であつたかも知れないが、大陸から吹く北
北東の風に流されてしまつてスマトラ島西岸外洋を南下してしま
う羽目になつてしまつたように思える。大海は深く錨もとどかな
い。商人は荒み、おそれ、どこに向つていいのかも知らない。も

図VI 五世紀の南海航路



—○— 当時の主要航路
 - - - 法頭の通った航路
 (池永推定)

しも海中の伏石にでも船体がぶつかりでもしたら命の助かる道はない。このように九日か十日も死ぬ思いをしたであろうか、やっと一国(ジャワ島)にたどりついた。師子国を出てから一ヶ月ぐらいの航海であったと思える。法頭がインド商人にこの国の名前を聞くと「Yavadin」と教えてくれた。そこで母国の文字で「耶婆提」と転写した。普通中国史料ではジャワ島のことを「閩婆」と呼んでいるが、法頭はその時その名称を知らなかったのかもしれない。法頭の頭の中にあつたのはただ仏教のことのみで、仏教によって中国の人民を教化しようと思つていたのであろう。当時ジャワ島にはまだほとんど仏教は普及していなかつたようで、仏教が普及するようになるのは法頭よりも一〇年ぐらい後のことと思える。そのことは梁『高僧伝』の求那跋摩の条の記述からもうかがえる。

法頭はジャワ島(耶婆提国)に五ヶ月滞在し、義熙八年(四一二)の四月一六日(旧曆)に当地を広東へ出航した。船は前回(インド洋)同様に大型貿易船で、乗船者は二〇〇人ばかりであった。当時、スマトラ島東南部パレンバンを中心とした地方には室利仏逝国も建国しておらず、マレー諸島ではジャワ島にインド——中国間の中継貿易国家が存在していたと思える。いわゆる閩婆国(耶婆提)である。ボルネオ島西北岸とジャワ島間の小航路は存在していたように思えるが、ボルネオ島西北

岸地方にインド——中国間の中継貿易港としての約割はなかったように思える。ジャワー——広東間には当時定期航路が存在していたように思え約四〇日の航海であったようである。

法頭の船は五〇日分の食料を積み込んでいた。船は広東に向けて航行したが、一ヶ月進んだ頃に黒風（大風）と暴雨におそわれた。この船には仏教徒は少なく多くは婆羅門教徒であったように思える。商人達は仏教徒であるこのような「くそ坊主」を乗せるから、こんな危険な目にあうと言う始末。法頭は信徒のすくいがないかたならば、どこかの孤島におきざりにされるところであった。このような嵐の為に海師（船長）は航路を誤ってしまい、七十日も海上を航行した。おそらく台湾の東部外洋を北上していたのであろう。そこで船は針路を西北に取り、昼夜十二日にしてやっと牢山にたどりついた。義熙八年（四二二）七月一四日のことであった。

註

- (41) 本稿での刊本は高麗本（大正新修『大蔵経』、第五十一巻、史伝部三、大正一切経刊行会編、昭和三年）により、足立喜六博士『考証法頭伝』（昭和十一年）、同じく同博士『法頭伝、中亜・印度・南海紀行の研究』（昭和十五年）を参照した。
- (42) 足立博士の算定によると十八由延は約一一七マイルとらう（『考証法頭伝』、二二五頁）。
- (43) 現在の Bhāgalpur 地方（『考証法頭伝』、二二五頁）。
- (44) Hoogly 河口の Tamlouk（杉本博士による。池永、麻離 抜考・（一）註（14）、本稿註（5））。Tamralipti の *ṭamra*、Ja-
法頭『仏国記』の南海航路考・下

takas（本生譚）編纂の頃から Bénarès や Champā の商人がこの港から Suvanabhūmi（黄金の土地）に向けて出航したという（G. Goedes, *ibid*, *Les États indouisés*, p. 63.）。

- (45) 義熙四年（四〇八）と義熙五年（四〇九）の二年間（『考証法頭伝』、二二六頁）。

(46) 中国史料では『宋書』（九十七）に、師子国元嘉五年（四二八）国王刹利摩訶南（Kstriya Mahānana）奉表曰……。

『梁書』（五十四）に、師子国天竺旁国也……晉義熙初（四〇五）始遣献玉像……とあり、法頭の頃には「セイロン・南インド——中国」間の貿易航路が確立されていたものと思える。P. Pelliot, *ibid*, *Deux Itinéraires*, pp. 356-359. 藤田博士「葉調・斯調私詞・条につきて」（南海篇所収）、参照。『梁書』には師子国の条とともに狼牙脩国の条もあるが、狼牙脩（セイロン島説もある）はマレー半島上の国（第二章参照）のことであろう。

- (47) 義熙五年（四〇九）の冬セイロン島に渡り、義熙六年（四一〇）三月に無畏山精舎の仏歯供養を觀、義熙七年（四一一）にセイロン島を出航・東行する（『考証法頭伝』、二五〇頁）。
- (48) J. Legge, *A Record of Buddhistic kingdoms; being an account of by the Chinese Monk Fa Hien of his travels in India and Ceylon* (1886), p. 111. 足立博士『考証法頭伝』、二五〇—二五二頁。
- (49) 足立博士校訂本「東下二日」に作る（『考証法頭伝』、二四

九頁)。

- (50) 足立本には「恐船水漏」とある(『考証法顯伝』、二四九、二五三頁)。

(51) 君嬪は両口の水瓶(『考証法顯伝』、二五三頁)。澡罐は、澡盤(口をすゝぎ手をあらうもの)のこと。

(52) 足立本には「但見大浪相搏晃然火色」とある(『考証法顯伝』、二四九頁)。

(53) 足立本「九十日許」に作る(『考証法顯伝』、二五〇頁)。「九〇日」とする読み方もあるが、筆者には後で述べるように「九日、一〇日ばかり」と読んだ方がいいように思える。梁の釈慧皎撰『高僧伝』(巻の第三)、釈法顯の条には、「……船風に任せて去り、傷壞無きを得たり。十余日を経て、耶婆提国に達し、停ること五月、復、他商に随ひて東して、広州に適く。……」とある(常盤大定訳『国訳一切経』、史伝部七、五二(56)頁。昭和十一年第一次、昭和四十六年第三次再版・大東出版社)。この場合の「十余日」は師子国・耶婆提間の日数になっている。

(54) 本文(c)に「唯一心念觀世音及帰命漢地衆僧」とあった。ここでは「帰命」が省略されたものと思えるので加えて翻訳した。

(55) 『考証法顯伝』、二二七頁・注8。

(56) 『考証法顯伝』、二五二頁・注11。

(57) R. Braddell, "An Introduction to the study of Ancient Times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca," *Journal of the Malayan Branch of the*

Royal Asiatic Society (1941), vol. XIX, Part 1, p. 54.

(58) P. Pelliot, *ibid*, Deux Itinéraires, p. 271.

(59) F. Hirth and W. W. Rockhill, *ibid*, *Chau Ju-Kua*, p. 27.

(60) 『考証法顯伝』、二五三頁。

(61) 『考証法顯伝』、二五四―二五五頁。

(62) 『考証法顯伝』、二五五―二五九頁。

(63) 「沙門法顯の帰還の航路に就いて」(『支那仏教史学』二卷、昭和十二年十二月)、六三―七二頁。

(64) 桑田六郎「南洋に於ける東西交通路に就いて」(台北帝大『文政学部史学科研究年報』、第六輯、昭和十四年)、二七(3)―六九(45)頁。

(65) 足立喜六「九世紀に於ける蘇馬達島南の航路に関する研究」(『史学雑誌』、四九編、四・五号、昭和十三年)。スライマーンの旅行記(『中国とインド物語』のこと)等の航路に關しては、池永、寶宰国・前篇、同、麻離拔考・(一)参照。

(66) 山本達郎「足立喜六氏の『九世紀に於ける蘇馬達島南の航路に関する研究』を読む」(『史学雑誌』五〇篇二号、昭和四四年)。

(67) 足立喜六「法顯伝 中亜・印度南海・紀行の研究」(一九四〇年)、二二二頁。以下足立、「法顯伝」とする。

(68) 足立、「法顯伝」、二二二―二二三頁。

(69) 足立、「法顯伝」、二一九頁。

(70) A. Grimes, "The Journey of Fa-Hsien from Ceylon

to Canton," *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* (1941), vol. XIX, part 1, pp. 76-92, R. Braddell, *ibid.*, pp. 31-58. グリムズ氏の論文は、四頁にわたる解説と五月から四月までの一年間の風向図十二頁、法頭の航路図一頁から構成されている。

(71) H. A. Giles, *The travels of Fa-hien* (399-414 A. D.), or *Record of Buddhistic kingdoms*, by 法顯 (1923), pp. 66-81. R. Braddell 氏 (註57論文) も耶婆提——ボルネオ島西北岸説で A. Grimes 氏と基本的に同説であるので、本稿では A. Grimes 氏の論文を中心に考察した。ブラッデル氏は「耶婆提」のみならず、五世紀の「閩婆」もボルネオ島に位置していたとされている (同氏論文、六八頁)。

(72) 池永、麻離抜考・(一)、三五—三六頁。

(73) 生田滋訳・注、池上岑夫訳、加藤栄一訳・注、長岡新治郎・註、『トメ・ピレス東方諸国記』(一九六六年一〇月)、二五三頁。

(74) P. Pelliot, *Deux Itinéraires*, *ibid.*, p. 271, 287.

(75) R. Braddell, *ibid.*, pp. 56-57.

(76) 前掲『東方諸国記』、二九九頁。

(77) 前掲『東方諸国記』、二八六頁。

(78) 前掲『東方諸国記』、一一七頁。

(79) 前掲『東方諸国記』、二八八頁。

(80) 別技篤彦、『東南アジア諸島の居住と開発史』——その地理学的考察——(一九六〇年)、六三頁。

法顯『仏国記』の南海航路考・(下)

(81) Henry Yule and A. C. Burnell, *Hobson-Jobson, A Glossary of Colloquial Anglo-Indian Words and Phrases, and of kindred Terms*, *Etymological, Historical, Geographical and Discursive* (London, 1903, reprinted 1969), pp. 454-456. シャンヌ氏、注(82)論文、一九三頁。

(82) 求那跋摩 Gunavarman は罽賓国 (カンゴール) の出身で彼の先祖は代々国王であった。彼は師子国をくぐり閩婆に到ったが、法顯よりも一〇年ぐらい後のことである。その頃になると閩婆国でも仏教がかなり普及していたものと思え、彼の努力もあつたのであろう。シャンヌ氏は閩婆国が仏教を受け入れたのは四三三年頃であると述べている。E. Chavannes, "Gunavarman," *T'oung Pao* (1904), vol. 5, pp. 193-194. また、足立博士、前掲「法顯の帰還航路」参照。

(83) A. Grimes, *The Journey of Fa-Hien*, *ibid.*, pp. 76-96.

(84) 前掲『東方諸国記』、二四一頁。

(補注) 注2 (巻上) の補遺。カンボジア (扶南国当時のこと) の南端オケオ (古代の遺跡一二〇は現在のカンボジア南部とヴェトナム南端 Cochinchine にあるが、うち少なくとも一二箇所が Transbassac に位置し重要。オケオの遺跡は現在ヴェトナム民主共和国の Long-xuyen と Rachgia 間にある。) については G. Coedès, "Fouilles en Cochinchine," *Archives Asiae* (1947), vol. 5, pp. 193-199. を参照。

—完—