

# 籌海圖編日本航路考(二)

附 ゴーレス考

藤 田 元 春

## 福建使往日本航路

太倉から出た王進一行は、大漢將軍に導かれて、太倉から江を下り、一旦浙江の蕙山へ南下し、それから日本に向つた。所が當時閩越の人々も亦支那東海から多數日本へ航行してゐた。そこでこゝに記した福建使とは誰かとしらべてみると、日本一鑑に「嘉靖初給事中陳侃出使琉球、取道福建」以往、其従人有識「日本路程者、故閩海人因知取道於大小琉球、沿諸海山一路而去。又廣海人郭朝郷、販稻航海、市漳泉、因風漂流至其國、故廣海人自後亦知其道矣」と出てゐるから、福建使とは明史琉球傳に出てゐる嘉靖十三年の遣使の事で、上乃命給事中陳

侃、行人高澄持節往封とあるものである。鄭成功の言によると當時は日本人の寧波に來り館するもの甚だ多く、同時に中國の私商も亦絡繹として彼に市す各路經有りとあるから、浙江の人は、烏沙陳錢又は蕙山から出帆するし、福建の人は福州とか泉州・漳州から出帆するし、廣東の人は廣東から出帆するといふ風に路があつて、日本人の來つて館するもの共と常に親しく交はつてゐたので、夙に日本の航路は熟知されてゐたのである。けれども、文筆のあるものでないから、陳侃の至るまでは記録されなかつたのである。

嘉靖十三年甲午は天文三年(西紀一五三四)で

あるが、その頃琉球國人が、(一四三二—一五七〇年の間)南洋の暹羅・爪哇・滿刺加・スマタラ・佛太泥等へ頻繁に交通して中繼貿易の利を得てゐたことは、秋山謙藏氏「日支交渉史話」に詳記されてゐる通であるが、「島津國史」によると嘉吉元年、(西紀一四四一)以後琉球は一面日本に臣服し、文明頃から文船、又は楷船と稱する船を日本薩摩に送つてゐた。

貞應二年春三月十六日北條義時は、薩摩坊津飯田備前守・兵庫辻村新兵衛尉・土佐浦戸篠原孫右衛門を鎌倉に召し合議して行舟約法三十一條を定めたことが島津得佛公舊譜に出てゐる位であるから、十三世紀既に南海の坊津と、浦戸及び兵庫との連絡も出来てゐたと見てよいとすれば、それから二世紀の後に於て薩摩から琉球に通じ、琉球から南洋へ交通した船の中に、多數の日本人が乗り込んでゐたと想像して誤はない。應永十七年五月島津元久が、日向の油津より乗船して和泉の堺につき六月三日室町幕府に

到着して、大刀や馬や小袖や絹布・皮革を献上した品目のうちに、蠶酒砂糖、或は麝香等の名がみえてゐるのを見ると、足利時代には堺から薩摩へて琉球より更に遠く南洋への交通が現存してゐたことが考へられる。應永十七年は西曆一四一〇年だから、其後一世紀、天文年間の琉球人の活躍と島津氏もしくは九州・四國中國の水夫等と、何等かの交渉がないとはいへぬ。前記太倉使の日本航路の葦山から薩摩の坊里に達したのも當然であれば、福建使陳侃が琉球に使用して、日本航路を書きとめることが出来たのもこれをその發達の跡から見ても、あまりに遅い記録であると言はねばならない。つまり當時の支那は、邊境の日本を輕視してゐたから、やつてきた倭船や、琉球船をたゞ何となしにあしらつたに過ぎなんだが、嘉靖に至つて倭寇の俄然として猖獗なるに及び、あわてゝかやうな記事をつくり、或は籌海圖編に或は廣輿圖に或は四海指南に或は日本一鑑に同じこの報告をのせたの

である。従つてこの文字をみて嘉靖になつてはじめて日支間の公道が発見されたものだと見なしてはならない。恐らくこの南島の途は、天武朝に奄美・夜久・多禰・度感の人々が日本を訪ねて以來十世紀以上往還の海道であつたのであらう。否齊明天皇三年秋七月觀貨羅國男女二人奄美をへて筑紫に漂泊してからだとすれば、少くとも西紀六六〇年以來の海道であつた。故に奈良朝にはこの海道に關して特に重要な航路標識を定められたことさへあつた。即ち天平勝寶六年二月（西、七五四）の詔に過ぐる天平七年（西、七三五）大宰大貳小野朝臣老が特に高橋牛養を南島に遣はし牌を樹てたが、其牌は既に年をへて朽ちてしまつた。これではいけないから、宜しくこれを建てかへ、牌ごとに明に島の名と泊船の所と、水の有る所を記し、更らに去就の國の行程を記し、遙かに島の名をみて、漂着の船をして歸向する所を知らしめよといふ詔が出た位であるから、いかにこの航路が重要視

されてゐたかがしれる。恰もこの天平勝寶六年の前年の十二月に吉備眞備が歸つてきて益久島についてゐる。それから眞備は紀伊の牟漏崎に漂着したのであつたから、この詔は恐らく眞備の體験による上奏に基くことでもあるであらうが、しかし入國の船が稀であつたならば、どうしてかやうな親切な標牌を二十年も前に建てたであらうか、遣唐使の船ばかりではなく、幾多の唐船や、琉球の民船や、閩越の私販船などの來るもの既に日に多かつた結果であるとみてよいであらう。

梅花東外山開船用單辰針・乙辰針・或用辰巽針十更船取小琉球

梅花とはさきに倭國事略にも出てゐた地名であつて、梅花所は當時倭寇防衛の屯所の出來てゐたところ、福建省永寧衛の北八十里である。梅花東外山といへば、その梅花所の東の海中にある外島である。今日の地圖には東大島と記されて、福州閩江の口にあるから、梅花開洋とい

へば、福建省の首府福州から出發したといふのと同意味である。東島からは東々南又は東南へ針をとつてすすむと、十更にして小琉球につく

小琉球の何所かは、隋書琉球傳にも出てゐて、日本の學界でいろ／＼問題となつてゐたが、日本一鑑の著者は小琉球は「小東島、即小琉球國彼云大宛國」としてゐるので、明に今の臺灣である。猶同書に小東の域に雞籠山あり、山の石峯、特に衆中に高く、淡水有り出づ焉とまでして、臺灣たるを證してゐる。そこで福州の海上の東山から臺灣の淡水まで凡今の百二十八哩の臺灣海峡を東南に横斷したことが明である。

小琉球套北過船見 鷄籠嶼及梅花瓶、彭嘉山

臺灣の北富貴角を東に廻はると基隆港口に基隆嶼周圍二十町、孤立せる黒岩があり、その北に花瓶・棉花・彭佳の三島があつて鼎豆の形をなしてゐる。梅花は棉花であり、つぎの瓶は花字を脱してゐる。彭嘉は彭佳である。今はこの

彭佳に燈臺の設がある。英國測量軍艦ピンナクル・クラグが、アジンコート Agincourt と命名したのが、この彭佳である。

彭嘉山北邊過船、遇正南風、用乙卯針或用單尖針或用單乙針。西南風用單卯針。東南風用乙卯針十更船取釣魚嶼

彭嘉島の東にさらに尖閣諸島がある。日本の多くのアトラスにはのつてゐない。臺灣の圖版も沖繩の圖版もそこまで廣がりえないのであるからだが、日本總圖にはのせなくてはならぬ、沖繩縣八重山郡に屬する帝國領土である。尖閣の名は沖繩縣師範學校教諭黒岩恒氏の實地踏査の時の命名で、明治三十三年の地學雜誌に同氏の報告がある。この諸島の中で最大なものを釣魚嶼と云ふ英國製の地圖にピンナクル島 Pinnacle Is. と出てゐる。この島を沖繩縣人はユクン・クバと呼ぶ、日本では釣魚を逆に魚釣島といふ。往昔の日本への航路には重要な目標で、臺灣の北端を離れて、南風に乗じて東へ十更、西表島

の北九十哩、基隆から百二十哩にあたり、沖繩島へ二百三十哩であるが、陳侃使録には

十日南風甚汎、舟行如飛、然順流而下、亦不甚動。過平嘉山、釣魚嶼、過黃毛嶼、過赤嶼、目不暇接、一晝夜兼三日之路。夷舟帆小、不能相及矣。在後、十一日夕見古米山、とある位で、こゝで南風にあへば順流即ち黒潮にものである。三日の路を一晝夜で快走することが出来たと見える。

釣魚嶼北邊過十更、船南風用單卯針、東南風用單卯針、或用乙卯針四更、船至黃麻嶼

黃麻嶼は右の使録に黃毛嶼と記したもので、尖閣諸島中の一で、釣魚の北東約十五哩、高六百尺の尖頭形の島である。綠斑岩だといふことだ、Tuansu ともいふ。

黃麻嶼北邊過船便是赤嶼、五更、船南風用甲卯針、東南風用單卯針、西南風用單甲卯針或用單乙針十更船至赤坎嶼

この文章に赤嶼と赤坎嶼と二つ記されてゐる

が、黃麻の北邊を過ぐる即ち是れ赤嶼といふのはおかしい。陳侃の使録にあるやうに、黃麻嶼から東して赤嶼即赤坎嶼に至るべきだ、故にこの文では便以下七字を削除すべきであらう。(便是赤嶼五更船)これ丈け剩文である。日本の海圖黃毛嶼の東、北緯二十六度東經百二十四度五十分に赤毛嶼がある。釣魚と黃麻との間も十更黃麻と赤毛との間も十更である。即ち黃麻の東方約十五哩にある赤色の岩山である。赤坎だから目標として黃毛よりも餘計に注目された島で他の文獻にも出てゐる島である。

赤坎嶼北邊過船南風用單卯及甲寅針、西南風用良寅針、東南風用甲卯針十五更、船至古米山

赤坎嶼は英國製の圖には Ralagh, R. と出てゐる。以上の三つ合せて尖閣諸島といふ。それから十五更、即黃毛嶼への距離の一倍半位離れた處に、沖繩縣島尻郡久米島がある。古米は寄音である。この島沃野多く面積二方里、周凡十二里、和銅七年既にこの島の人々は我國へ來貢

してゐる。

古米山北邊過船有礁、宜知畏避、南風用單卯針、及甲寅針五更船至馬齒山

馬齒は馬齒である。馬齒は支那人の呼名で、那霸の西十數哩の海上に碁布せる慶良間群島のことである。傳信録に馬齒二山在中山（沖繩）

正西一百三十里、東馬齒山、大小五島、產牛馬等、西馬齒山大小四島、有座間味・渡嘉敷等、間切、西山尤饒瘠、罪人多流、此とある。昔は支那から船がくると慶良間沖で砲聲を放ち、又烽火をあげて、那霸港へ通知したといふことで、唐船出入の要港であつたから、私貿易・拔荷を禁止してあつた。近くは文化元年二月唐物取締一件書類天保十一年文書等に歸唐船が過半花羅摩に汐がかゝりして不正の藥を賣ることを禁じたとある。

琉球での所謂多島海だから、自から琉球國の海員はこの慶良間に養成されたこと、我が瀬戸内の如きものであつたから、文政七年即ち道光

六年度の仰にも、渡唐船並楮船（琉球での大きい荷物船水主の儀、慶良間島のもものは三ヶ二、地下のもの三ヶ一とある。即ち海外への航船に乗る水夫は三分の二までは慶良間人であつた。馬齒といふのは座間味のマミ、又は間切の轉訛かと考へる。

馬齒山南風用甲卯或甲寅針五更船至大琉球、大琉球那霸港泊船、土官把守港口、船至此用單卯及甲寅針行二更、更進那霸内港以入。

那霸港は康熙五十七年に一度浚渫したが、明治になつて始めて立派になつた。内港は狭い和船十五隻をいれる。外港はひろいが、其入口に珊瑚礁がある。支那の人は之を鐵板石といつた。出入口三つ、其中央を唐船口といふ位で、が長くて最も廣い。

那霸港外開船用單子針、四更船取、離倚嶼外過船、南風用單癸針三更船取、執壁山、以行

那霸の港外からは北へ向つて四更、離倚、又は遠進即ち伊江島である。椅山又は移山ともか

く、陳侃使録に

十九日風逆甚、不可<sup>レ</sup>以<sup>レ</sup>人力<sup>レ</sup>勝、遂泊<sup>レ</sup>於移山、之興<sup>レ</sup>鬱陰成<sup>レ</sup>疾とある。これは當時帆船交通の不便をしのぶ資料である。この島の西端に今は燈臺あり、晴天光達十九海里と稱す。熱壁山<sup>ニキヤ</sup>はイヒヤの寄音である。今は伊平屋島といふ。運天港の北二十二海里にあるもので周八里、伊是名島その南にあつて周四里、伊是名島にも伊平屋といふ村がある。陳侃使録に十六日且當見<sup>ニ</sup>古米山。至<sup>ニ</sup>期四望惟水、杳無<sup>レ</sup>所見。執舵者曰、今將何歸。令<sup>レ</sup>人上<sup>レ</sup>桅以覘。去<sup>レ</sup>遠見<sup>ニ</sup>一山嶺、詢<sup>ニ</sup>之夷人。乃曰此熱壁山也、亦本國所屬、但過本國三百里、至<sup>ニ</sup>此可<sup>レ</sup>以無<sup>レ</sup>憂、若更從而東即日本矣、申刻果、至<sup>ニ</sup>其地<sup>レ</sup>泊焉とある。三百里とさくと遠いやうだが、支那の三百里は日本の三十里である。實測二十二海里であるから、昔の人の海路の里數は、さう無茶な尺度ではない。

### 熱壁山南風用單癸針五更船取<sup>ニ</sup>硫黃山

伊平屋から單癸五更で硫黃山である。日本一

鑑にはこの島について山産<sup>ニ</sup>硫黃、在<sup>ニ</sup>於本山河蘭埠<sup>ニ</sup>と注してゐる、冲永良部島和泊村<sup>ニ</sup>字後蘭といふのは恐らくこの河蘭であらう。傳信録に鳥奇奴<sup>ニ</sup>永良部と記してある。

硫黃山南風用<sup>ニ</sup>丑癸針五更船取<sup>ニ</sup>田嘉山<sup>ニ</sup>又南風用<sup>ニ</sup>丑癸三更半船取<sup>ニ</sup>夢加刺山<sup>ニ</sup>南風用<sup>ニ</sup>單癸針及<sup>ニ</sup>丑癸針三更船取<sup>ニ</sup>大羅山。

田嘉山は傳信録に度姑<sup>トク</sup>とある、徳の島である。冲永良部東々北五更に當る。更に三更半夢加刺につく、これは加刺夢の書き違で、今の計呂麻島である。それから更に三更大羅山である。タラはタカラの訛とも考へるが、こゝでは大島即奄美大島にあたる。傳信録には土名鳥父<sup>ツナ</sup>世麻とある。

大羅山用<sup>ニ</sup>單癸針二更半船取<sup>ニ</sup>萬者通<sup>ニ</sup>七島山<sup>ニ</sup>西邊過船

奄美大島の北に七島山即ち寶七島がある。萬者通といふは明でない。者萬通の轉で、島津氏領だから、島津七島とさいたのではなかつた

か。口之島・中之島・臥蛇グワジヤ・平タヒラ・諏訪瀨スワフセ・惡石アクシキ實タカラの七つである。

萬者通七島山、用單寅針五更船取野願。七山

島内各呼<sup>ニ</sup>兵之妙是麻嶼<sup>一</sup>

野願ヤクワンは夜久である。七島の東々北にあたる方六里種ヶ島から西南十海里、ヤクの名は古史に瓊玖ユウク又は益救ヤクとある。昔は南島の總名で、支那人が琉球リュウキウとかいたのはリユークリユーク・ユークユークで日本人にはユーク・ヤークヤークときこえたのだ。即ち流求と邪久と夜久は同稱異譯であるとの幣原坦博士の説は成程と思ふ。七山島内各、兵之妙ヘンシマウ是麻シマと呼ぶといふのは不明だ、日本語の御島ミシマは尊稱だと考へる。鄭開陽には各叫兵之妙是麻とあるから、各之を呼ぶと讀んではいけない。強てよめば各オノオノ、叫兵之妙オホホシマウ是麻オホシマ(大隅島)とよむべきであらう。日本一鑑には日本古大隅國四郡地方とあるのによつて、この文字をまづオホスミンオホスミンマと讀むことにしておき、後考を俟つことにする。

野願山用巽寅針二更半船至旦午山、用良寅針四更船取亞甫山<sup>一</sup>

夜久から種子島タネガへ十海里である、巽寅でなく良寅である、誤記であらう、この文の註記に良寅行一百五十里とあるのが正しい、十海里に近似する、且午タゴはタネガ島の寄音である、南北十四里東西二里半の島で天文十二年ポルトガルが鐵砲を傳へたところ、大隅佐多岬大泊から東南二十五里の海上である、従つて且午山良寅行二百四十里といふ註記を正しいとすれば亞甫アホはオホオホで大泊のオホであることとなる、しかし日本一鑑の亞甫山は押付アホ即鰐港に近い、夷日大島とあるから、日向油津に近い大島と見られる。いづれであらうか。

亞甫山平港口其水望東流甚急、離此山用良寅針十更船取亞慈理美妙(或沙)

大隅の大泊又は日向の大島附近では潮は東流して急である、大島の港ならば外之浦トウで日向の沿岸では細島についての最良の泊所である。大

島燈臺の西三海里にこの港がある、それから東北へゆくとアシリミヤ、又はアシヅリミサキ足摺岬とある、土佐である。但し日本一鑑にはこの地を敦理宮、寄音押慈利密耀と讀むてゐる。千五百七十年代のオルテリウス東亞圖にも奇形の日本をしるし fonsa 土佐の南西端に Osechimia といふ島があるが、恐らくこれはアセチミヤであつて、敦理宮に該當する。南海航路の要點として、支那の人々には、夙に知られてゐた證左と見て然るべきであらう。

若不見此山、用單良針二更、船又良寅針五更、船取沿灣奴烏佳眉山

足摺岬が見えないときは、ずつと針路を東北につけて沿灣奴即ち阿波のウガヒ、鵜飼山にゆくのである。日本一鑑に耶歪懦と出てゐる。一名耶大懦阿佳密ともある阿波國、海部郡に請峯といふのがあるから、エドノは誤記として、阿波のウケミネに近い、牟岐・鞆・甲浦のいづれかにつくのである。この海上には鵜を捕る礁が

多いから、ウガヒ島といふのかもしれない。今日の地名で、阿波には、これに該當する所がない。

沿渡奴烏佳眉山用單癸針三更船若船開時、用單子針一更、船至而是眉山

この文最初から十九字ばかり意味がとれない特に船若船開時の五字がわからない。脱文があるであらう。しかしその意味は紀伊水道で兩岸開いた所へさて、眞北に方針をとることにちがいない。而是麻はアハジシマの路島でアハを脱してゐる。單子針一更は距離短かすぎるかとも思はれる。

而是麻山南邊有沉礁名套礁、東北過船用單五針一更船是正路、却用單子針四更、船取大門山中

デシマは或は(ヌシマ)沼島のヌといふ字(奴)を書きそこねたのかもしれない。淡路の南の沉礁といふのは沼島附近のことであらう。ヌシマをすぎて單子の方にすゝみ大門山に入る。大門

山は友ヶ島である。日本一鑑に大門山に寄音して大目佳耀邁と出てゐる。山中とは友ヶ島海峡の意である。

### 大門山傍西邊門過船、用單丑針三更、船取兵庫山港

西邊門とは西邊海峡のこと、海峡を出てやはり單丑で北へすゝむと三更で兵庫港である。

### 兵庫港循本港直入日本國都

兵庫につけばそれからは沿岸に従つて淀川を溯れば日本の國都となる。

かくて已上福建から日本國都平安京までの針路が明になつたが、同書にこの針路は即ち歴代以來、及び本朝の國初(洪武)中國使臣入蕃之故道であるとのべ、頻年倭寇の入るや往々間道をと、突として至る便利特に甚しい。しかしこれを圖中にかくと或は奸孽の徒が倭寇を導くかもしれないから、日本人の來る間道は之を詳にはしないと結んである。

しかし事實として、太倉使といひ福建使とい

ひ、日本へ入る道は同じ通路であつてすべて、之等の島によるかよらぬかだけである。後には臺灣の北から琉球によらずに、直ちに長崎に來る直通船もあつた。洋上は自由だから、當然、古代からこの東支那海はどこでも船がつき、どこでも船が來たのである。「瓊浦偶筆」卷四に、長崎へ來た福建人の家にあつた航路記が寫されてゐるに左の如くのべてあるのが其證である。

厦門往長崎、東南風、見臺灣鷄籠山、北至米糠洋、香蕒洋、再見薩峒馬、大山天堂、方合正針、糠蕒二洋者、洋中水面共糠靴、水泡若蕒菌呼之爲米糠洋香蕒洋、薩峒馬而南爲琉球、也居於己方。計水程六十八更、中山國是也、習中國字、人弱而國貧、無可交易。(萬曆二十八年)。

とある。即ち慶長五年頃に於て厦門から臺灣のキールンをすぎ、一線直ちに東支那海を横斷して、サツマ、それから大島・天堂(甌島)をへて長崎につく船があつた、東南風をまつて出たのである。然るに文中に琉球(中山國)は人弱くし

て國は貧、交易すべきものなしとある。前きに序説したところの、應永頃の琉球・倭寇時代即ち嘉靖年代の琉球に比べて同日の談ではない。

これはもと／＼琉球は國貧の土地であるが、一時倭寇の足溜の時には有力に海上に活躍した證左であつて、徳川時代以前の琉球の南洋交通は薩藩や倭寇の存在と併せて考ふべきであつたのである。今日になつて日本の領土で最も貧弱ではあるが、日本人であるが故に、その海外出稼は刮目すべきもの、一つであり、南洋、印度洋地方で海上に漁獵をするもの、數甚だ多く、甚しきは地中海イタリーのイスキヤ Ischia 島にまで進出して居住漁獵をなす所の沖繩人もある位で嘗て西紀一千四百年代から一五七〇年にかけて爪哇・巡達<sup>スシタ</sup>・太泥・蘇門冬刺・滿刺加・暹羅へ貿易船を出したが、その同じ地方へ漁舟を浮べて盛に活動する現在を顧みるとき、沖繩人の背後には過去に於ても日本の薩摩藩の存在、もしくは倭寇の刺激があつたと想像される。何といつ

ても琉球人が日本國民としての自然の運命がうかゞはれると思ふがどうであらう。

從つて一時琉球人の南海發展はすさまじく、一五〇九年マラッカを占據したポルトガル人によつて直ちに注目され、ヴスコ・ダ・ガーマが始めて印度カリコに到着した時カナノールの王及び侍臣と談を交へた記録ガスパール・コレヤによれば、「我等の到達したる迄に既にマラッカ・支那・レケオス(琉球)方面より大小八百餘艘の船が諸國の人々をのせ豊富な商品をつみ、毎年印度に渡る」と話されたといひ、一五一六年フエルナン・ペーレスの支那行の發端に、彼はマラッカを出帆してそこより暹羅に走る大陸の岸沿ひに行き同じシヤム國にあるバタネに入港せり、この港に支那人・レキオ人・ジャワ人その他すべての近隣諸島より多くの船輻輳すと記す程になつたのである。當時琉球人がこの方面に出向いた史料の多數は日支交渉史話にのつてゐるから之に譲ることにするがこの際ポルトガル人

が支那人の外に東亞にレキオ人なるものゝ活動を記してゐる場合に、日本の名がないからといつて琉球に對する薩摩や倭人の壓力を無視してはならぬと考へる。故に自から問題はポルトガルのアブルケルケ傳に見ゆるゴレスについて、それが日本人であつたであらうといふ想像にまで突進せしむる可能性がありうる。

アブルケルケ傳のゴレスは其服裝及佩刀に於て日本人らしい趣があるばかりでなく、其性格として寡言にして本國の事情を秘し、而かも信義を重んずる思念が強くまた豪膽だから、マラッカ地方の人に惚れたといふことも、どうやら日本人であるとしか考へられない。又其貿易品の内容も、いろ／＼先賢の議論もあるがその中に日本産のものを含んでゐることは疑ひを要しない。この點に於て藤田豊八博士の見解は(東西交渉史論・南海篇)正當であると考へる。筆者も亦アブルケルケ傳に「ゴレス Gores の住んでゐる國はレケア Lequea」とはれると

ふ」のを種々の點からゴレスは日本人である。換言すれば薩摩人の住む國は琉球であると解してよからうと思考するのである。何故に薩摩といはないで Gores 又はグウル (Ghur) といつたか、今日までの學者の比當はいまだ妥當を得ないものが多いことは、日支交渉史話を見て明であるが、筆者はこのグール又はゴレといふのは薩摩の貿易港たる坊津の支那名から發生したものだと考へる。

籌海圖編の福建使航路は薩摩にふれないで、大隅半島を東に去ることになつてゐるが、日本一鑑をみると種ヶ島から南風に乗じ艮寅針で六更棒津に至る事をのべてゐる。さきにも引いた三王進使の航路にも坊津を抱里(寄音)とししてゐるのみでなく、日本一鑑の夷海右道の中に棒津「荷利」其名入唐道、古大隅地方可停次一百三十里、至山川津とししてゐる。古大隅地方は誤ではあるが坊津一名入唐道たるは古いことである。山川港も百三十里即ち日本の十三里

といふのも距離が正しい。又同書の夷海上道には  
捧津「荷利」。古大隅地方次一百八十里經久志  
至伊地久とある、伊地久は今の市來で、百八  
十里、即日本の十八里程の北にある町である、  
坊津から北に海岸を上ると西南方村に字久志が  
あるからこの記事も正しい、又その絶島新篇の  
中には、捧津在大隅、唐天寶間、本夷來朝、新羅  
梗道、始由此津入朝、故此津曰入唐道との  
べ、日本は昔博多又は松浦から北路をへて入唐  
したが、新羅が邪魔をしたので唐の天寶年間始  
めてこの坊津から入朝した、爾來この地名を  
入唐道とよんだと云ふとあるから、薩摩の坊津  
が海外交通の要點であつたことは古い。貞應二  
年に薩摩坊津飯田備前守が北條義時に呼ばれて  
行舟約法三十二條の制定にあづかつたことを合  
せ考ふれば坊津の南海に於ける位置は自ら明ら  
かである、所が嘉靖三十四年(西、一五五五)琉  
球人が南海に發展した頃、廣東の人々は捧津を

何とよんだかといふと、見らるゝ通り「荷利」  
としるしてゐるではないか、荷は寄音でホと發  
音したことは、一鑑の日本語彙のうち、洞荷利、  
蘆荷利、畔荷利などの例によつて明であるから  
勿論荷利と書いて「ホーリ」と發音したことは  
疑を要しない。捧津・バウノツといふのは坊津  
であるが、彼方では津とはいはず抱里・坊里い  
づれも荷利といひ、之を荷利と書いたのだ。處  
がこの荷利を古い漢音でよめばカーリ又はコー  
リと讀まざるを得なかつたに違ひない。否それ  
は琉球の「おもろざうし」の歌の中に既に「カ  
ワラ」といふ地名で出てゐるのである。日支交  
渉史話の中に「きや・かまくら・かわら・なばん」  
云々といふ文句をあげて、京・鎌倉・爪哇・南  
蠻と譯してある。しかしかわらを爪哇にあてた  
のはどうもおかしい、勿論爪哇を瓜哇とかく例  
は多いが、一に咬啣吧ともかき、閩婆ともかく。  
處が咬は支那音Chiaoチャオでありコウでない、  
爪も亦Chaoである。倭訓栞に咬啣吧「からば

あ」とよんでゐるのは、全く日本訓であつて、當時の支那音ではない。瓜(ウリ)ならば *kyua* であるが、瓜哇「カア」は誤であつて瓜哇(ジャバ、ジャガタラ)が正しい。従つてカワラを瓜哇にあてることは誤に誤を重ねたものであつてどうもおかしい。琉球の當時の交通を中心に考へるところではどうしても「京・鎌倉・カワラ」即ち薩摩の荷利カワラでなくてはならない。新村博士の日本と南國との關係(讀南蠻廣記)には「かわら」を瓜哇? としてある。恐らくかわらは瓜哇でなくて荷利であらう。鄭舜功が棒津に限つて遲疑するところなく「荷利」又は「荷利」と譯したところをみると、當時、南洋閩越ではまだ薩摩といふ名が用ひられずして、一般の水夫の中ではかわら又はホーリといふ呼稱であつたと考へられるのである。

そこでこのカワラ・ホーリ又はコーラ、から聞きつたへてグール又はゴレスとなつたもの

であらう。蓋し永享年代から既に薩摩に入貢して日本を熟知し、京や鎌倉を歌ひうる沖繩人が薩摩を忘れて一足とびで南蠻にゆく筈はない。従つて、京・鎌倉と共に彼等の半ば領主であつた薩摩の貿易港たる坊里即ち荷利をかわらといひ、日本一鑑も亦棒津といふ日本名を記して棒津とはよまず、直ちにこゝに荷利又は荷利と記したことを見ると、全くこれは右の琉球人のカワラといふ呼名によつたとみてもよいであらう。猶おもろにはこの外にカワラを歌つた文章が二三存在してゐて、いづれも薩摩の品物といふ風に解釋されるのである。

そこでレキオの國に住むといふゴレといふ意味は愈明になつたと思ふ。いづれにしても琉球國のいち早い海外發展は、どこまでも倭人の力であつたと見なくてはならない。いづれゴレスについては別に卑見を開陳して、大方諸君の批判を仰ぐつもりである。(完)