

マライシア島嶼圏における海上交通路の研究

別 技 篤 彦

一、はしがき

マライシアにおける地域社会の重要な特性の一つはそれを構成する種族の複雑さにあり、これはいうまでもなくマライシア全地域が永い歴史を通じて複雑な民族移動の舞台であつたことを示すものに外ならぬ。この場合吾々は民族移動のプロセスを次のようなものに分ち得るであらう。

(一) 広義のマライ人と称せられる部族が第一次的にこの海域に住みついた歴史。

(二) さらに島々においてそれぞれ独自のエクメーネを作つた各部族がその後いかにこの海域の内部で移住、発展を行つたかの歴史。

(三) 特に歴史時代において外部からいかなる部族がこの海域に往来し、以て今日のごとき複雑な分布を示すに至つたかの歴史。

筆者はここで主として歴史時代における移動のルートに関連して

人文地理学的な考察を行つてみたいと考えるのである。

この海域の歴史時代の民族移動の原因としては政治的、経済的、社会的の種々のものがあり、またこれを地理的見地からすれば移住地相互の距離や位置に関していくつかの分類をなし得られるであらう。しかもその何れの場合においても移動の基礎をなすものは自然環境、換言すれば人間による気候、気象、海洋、地形、島々の配列などの巧みな利用に外ならない。その結果移動の方向にはおのずから一定の秩序が存することとなる。筆者の主要な目的はこれを明らかにすることにあり。

古代の航海が風と海流、陸地や島嶼の配列その他の自然条件に大きく支配されたことは明らかであり、永い歴史時代を通じて船舶や航海法にも種々の変化はあつたがこの本質だけは不変であつた。マライシアにおける航海術について人は直ちに季節風とこれに直接関係する海流の利用とを想起するであらう。事実これはマライシアで

特に長い距離を航行する上の絶対的条件であり、中国史書でも五世紀の法顯の南海旅行以来その記録は乏しくない。而も海域が広大海峽や内海の錯綜するマライシアでは季節風や海流についても単なる概論的認識に止まることなく、その地域的な研究が絶対に必要となつてくる。またマライシアのごとく島嶼の多いところでは地方的な陸敵風、海敵風も沿岸航路にとつては重大な意味をもち、ある地域では季節風の支配力が全くこれによつて代替せられてゐる処もある。季節風の順風に抵抗して逆コースをとるときは海岸沿ひに間切り、夜の陸風を利用しなければ進めないことも多い。さらに無数の島嶼の散在するマライシアでは殆ど無数の海峽があつてそれだけに交通路としての可能性を提供している。然しどの海峽も航海に利用できるとは限らない。そこには詳細な地域的調査によらなければ判らない種々な自然的障害があつておのずから利用される海峽には一定のものがあるのである。船さえあれば自由にどこにでも移動できるという概念的な考えはここでは一応捨てなければならぬ。

マライシアにおける海上交通路の研究にはこれと相接するインド洋、特にベンガル湾における交通路の研究、また船舶の構造の研究を伴わなければならないが、本稿では真敷の関係からこれらは別稿にゆづることとする。

マライシア島嶼間における海上交通路の研究（別技）

① 拙稿、近代マライシア奴隷制度考（神戸商大・商大論集紀念号、昭和二十八年）。

② このことはたとへば特にベンガル湾の海上交通を考える場合に重要である。ここでは西南季節風は余りに激しすぎ、悪天候を伴うので昔はその最盛時には航海をさけるならわしであつた（Vliets, A.; Monsoon Seas, 1962, p. 111~112）。

二、マライシア西端部の交通路

マライシアの西端がベンガル湾に通ずるところにはマラッカ、スンダの両海峽が開いているが、まずその何れをとることが有利かの問題が起る。

スマトラ西岸のインド洋は風波が荒く、西南からの激浪は屢々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する。これはその最速時（十一月）において一昼夜の流速九十三軒にも達する。スマトラ本土とメンタウエイ諸島との間の交通さえこの自然条件のために容易ではない。ニアス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。これに流されてしまつたときはおのずからスンダ海峽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。①

ことにこのコースを南から北に向う場合は全く自然条件に大きく抵抗せざるを得ないこととなる。②そしてたとえスマトラ西岸を南下してスマンダ海峽に至つたとしても、漏斗状地形をなしてインド洋からジャワ海に通ずるこの海峽は常に西南季節風の影響力を強烈ならしめ、変化しやすい海流が存在する上に季節によつてはジャワ海からインド洋に流れる強い海流がある。ハウトマンの記録に徴してもインド洋からこの海峽をぬけるのに多くの困難をなめている。かくしてスマトラ西岸の陸地は自然環境としては東海岸より優秀であるに拘らず、外部との連絡の点ではマラッカ海峽沿いの地域に劣らざるを得ない。スマトラ西岸に並ぶ諸島の社会的孤立と未開性とはこの関係の証明である。インド文化の遺物の分布や、ミナンカバウ人がその郷土である西岸のパダン地方へ入るのにマラッカ海峽からインドラギリ河を溯つたというスジャラ・マラヌの記事は、やはりマラッカ海峽がローヤル・ロードと考えられていた証拠であろう。ヒンズー・ジャワによる北部・中部スマトラ支配もやはりこの方面からと思われる。それはジャワ (Java) という語尾をもつ地名がスマトラ東岸の諸所に存在することからも判明する（これはジャワ人の移住地を示すものである）。

アラビア文化も亦スマトラ北西の突角からスマトラ東岸へと向つたのであろう。バレンバンを中心に多数のアラビア人が居住したこ

と、スマトラの状態が宋代に一時全くアラビア的とまで見えただほどであつたことなどは桑原博士の夙に指摘されたところであるが、何れもこの結果に外ならない。ことに今日スマトラ北部の海岸地域にはバンドル (Bandar) を接頭語とする集落の分布が多数に認められる。③これは云う迄もなくベルシャ語の「海港」の意であつて古来ここが西方からまずマライシアに入り来る人々の基地となつたことを物語っているが、この地名の分布を調べると凡て東海岸のみにあつて西海岸には全く存在しないのである。古代スマトラ文化の中心としてのバレンバンの位置もおのずからかかるマラッカ海峽のルートとの関係に於て理解されよう。

マラッカ海峽は長大なのでその北半部と南半部とは自然条件はかなり異なる。たとえ北半部では季節風の影響はむしろ強力な陸風、海風に変つている。西からこの海峽へ入るには四月頃が有利であり、東から西へ向う場合は五―八月に南々東風が吹くので都合がよい。それにさまで強くはないが年中海峽を西に向う海流がある。

マラッカ海峽の北西の入口、即ちスマトラのメダンの真東約八十料の海上にベルハラ島 (Belahar) があり、海抜一七八メートルを示して晴天の時には五十五料の遠方から望見でき、海峽航行の船にとつては好個の目標となる。ベルハラとはサンスクリット語で「神



第一図 西部マライシア一級図

の立像」の意であることはこれを物語る。而もマレンパンの入口に当るスマトラ・シンケブ両島間の海峡中にあつて同じく航路の目標となつてゐる高さ一三五メートルの小島がこれまたベルハラと命名されていることは、これを結ぶ航路が一貫したローヤル・ロードであつた何よりの証明とならう（第一図）。

マラッカ海峡では特にその南半部に浅瀬や礁が多いのでそのコースにも種々な制約がある。北方のベルハラ島を通過してきた船は恐らく次はアロア (Aloa) 諸島を目標としたのであらう。これが中国史書にいう「東西竺」のうちの「西竺」に当るのではなからうか。東西竺（或は上下竺）はマライ半島東岸のアオル (Aor) 島を指すといわれているが、東西といい、上下という以上ある地域をはさんでその東西にあるものと考えられるわけである。Aroa と Aor はその音も殆ど同一であり、恰も二つのベルハラが存在と同じ意味をもつ。そして Aroa 島が目標とされたのはその東方、マライ半島に近接する部分に海面下僅か二メートルに過ぎない一尋礁 (one fathom Bank) の浅瀬があつて航路上の危険を伴つたからと思われろ。この浅瀬のさらに東の半島海岸には前面にいくつかの島をひかえて今日ポト・スウェツテナムの港がある。唐代にマライの西岸にあつたという箇羅國 (広州通海夷道) の位置については種々の議

論があるが大体この辺ではなかつたらうか。それはここが今もクラン(Klang)地方とよばれるからである。暹羅国ではかつて中国とアラビアの商船が相互に待ち合せて取引をしたとされるが、浅瀬を前にひかえた海域ではその近傍に安全な寄港地を選ぶのは自然の勢いであらう。恐らく南方のマラッカ港が未発達の際にあってはここがその代りをなしたものであつたらう。

マラッカはその附近に五つの島があつたため昔は五嶼として知られていたというが(蕨涯勝覽)、それも次の目標となつたことであらう。この辺のスマトラ側の海岸は一面ジャングルに被われた低平なプロワース群島から成り、スマトラ與地からの諸大河の沖積作用によつて浅い上に人煙稀薄、かつ海賊などの巢窟となる危険があつたため、スマトラよりのコースは避けたものと思われる。かくて次はマライ半島の南端に近づいてプロー・ピサン(Pulo Pisang)の島が目標とされたのであらう。これは既に藤田豊八博士の明らかにされたところである。⑩そしてバレンバンやジャワに向うものはここからカリモン島を目標に南下し、一方東に向うものはブルス艸を廻つてフィリッパ海峽へ進入していつたものと考えられる。

① 法頭がセイロンからの帰途このコースをとつたのではないかという論者もあつたが、自然環境の点から多くの否定論が提

出されている。

② 一五二一年にジャワ・デマクのスルトアン、パティ・ユヌスがマラッカを攻撃するに当り、企図をかくすために苦心をしてスマトラ西岸を迂回したという事実はやはりこのルートが殆ど一般の交通に使われなかつた証明である。

③ Houtman-De eerste Schipvaart naar Ost-Indië 1595-1597. (I), p. 71.

④ ミナンカバウ(Menang Kabau)の意義についてはいろいろの俗説があるが、ジャワ史の権威アルバチャラカ博士が「川上」の意味であるとしたのはこれに關して注目される。

⑤ たとえばムル・ジャワ、タナ・ジャワなどである。

⑥ 桑原隲蔵、蒲寿康の事蹟、百二十九頁。
たとえばバンドル・バルー、バンドル・マニス、バンドル・マリアなどである。

⑦ 馮承鈞が宋史注證伝の「天竺山」の考定に當り、「天竺山即馬來半島東海中之 Pulow Aor」(中國南洋交通史、六十四頁)としたのはこの点で正しいと思われる。

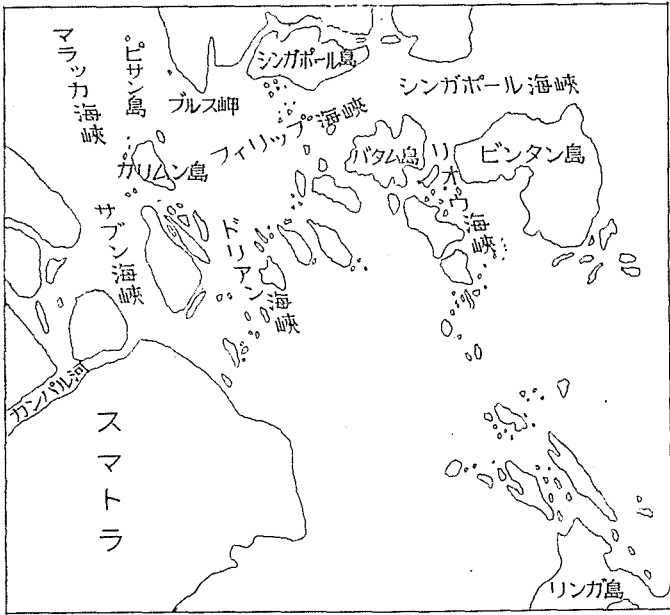
⑧ 桑原隲蔵、前掲、八十五頁。

⑨ 広州通海夷道にいう葛々僧祇国とはこのあたりと考えられるが海賊の巢窟であつたと記されている。

⑩ 藤田豊八、東西交渉史の研究、南海篇、九十九頁。

三、マラッカ海峽よりモルッカ方面への交通路

マラッカ海峡の南端が南支那海に開くところは大小無数の島が散在するリオウ・リンガ群島である(第二図)。これらとマライ半島



第二図 リオウ・リンガ群島附近

マライシア島嶼圏における海上交通路の研究(別技)

との間にはフィリッパ、シンガポールの二海峡があつて東西交通の大道をなすが、ここから東南に向う場合にはこの群島の不規則な分布が形成する殆ど無数の海峡がある。そこは一般に海が浅い上に至る処に暗礁があり、海流の速さも毎時十二浬にも及ぶところがあつて十二分の注意を払わなければ航行は危険である。然し航海者は古代からその中で最も安全かつ有利なルートを選ぶことを知つていた。

(一) スマトラ海岸とカリムン諸島との間のサブン(Sabon)海峡はマラッカ海峡方面からジャワ方面に至る最古のルートである。一五九八年のハウトマンの海図をみてもリオウ・リンガ群島から南はバンカ島に至る間は一面に航行危険区域として示され、ただスマトラよりの水路のみが可航として残されている。これは明らかにこのルートを物語るものである。そしてこの海峡は地理的位置や地形からいつても最も自然的なルートではあるが、何分スマトラよりの海岸が近接困難なジャングルをなす上に、カンバル河のデルタ形成によつて時代を経るに従い水道が浅くなり、大船の航行が不便となつたために近代にはその東のドリアン海峡が選ばれるに至つた。

(二) ドリアン(Dorian)海峡は幅三・七—七・四浬の間にあり、風と海流の関係も有利である。バンカ海峡からマラッカ海峡、シンガポールとを結ぶ最短コースで風夜とも利用できる。西岸にはよい

泊地もある。北から南に向うときもドリアン島の高い峯が都合のよい標識となる。

(三) リオウ(Riau)海峡は通路として一層安全、優秀であるが、これはむしろ東北、中国方面との交通の場合にまず使われる位置にある。西北から来たものにとつてはフィリッパ海峡の危険な水道を通らなければならぬこともあり、リンガ群島東部の地方風が帆船に不利なこともあつて、その西のスマトラ海岸に近い内海を航行することが一層安全であらう。なおリオウ海峡のルートについては後に述べることにする。

かくてリオウ・リンガの関門を通過すれば次には当然ベルハラ海峡を通つてバンカ海峡に入ることとなる。ベルハラ海峡は特に西の季節風るとき有利な自然条件をもつ。またバンカ海峡は最狭部は幅十四軒に過ぎず、海峡内部には諸所に浅瀬もあるが、有利なことはスマトラ海岸に沿つては年中東南に向う海流、バンカ島岸に沿つては年中西北に向う海流がある。従つてこの海峡は両岸に沿う二つのコースを使い分けることによつて常に容易に通過し得るであらう。

何れにしてもカリムン群島の東西兩側の水道がマラッカ海峡——ジャワ間の歴史的に重要なコースであつたことは確かであり、それらは既述のベルハラ島の例のごとく、ジャワの北海岸沖にあつて本土

との間に同じく重要な海峡をはさむ島がカリモン・ジャワ(即ちジャワのカリモン)と命名されていることによつても判明する。即ちスマトラのカリモンからジャワのカリモンに至るルートが西方からマライシア中心部に至る古い大道であつたのである(第一図)。

かくて西方より来たインド人などはジャワ海に入り、沿岸の種々な土地に上陸してはその文化を伝えていつた。ジャワ北岸、スマラシ東北部の半島を形成するムリア(Muria)火山(一六〇二メートル)はこの場合航海者の目標となつたことは確かであり、サンスクレット系のこの山名の意味(即ち遠くから見えるもの)は亦古代インド人による利用を物語る。ジャワにおける最初のインド人の上陸地として伝えられるメンダン・カムラン(Mendang Kamorang)の位置もこの点から理解できる。またバリ島のヒンズー化もジャワを経て行われたというよりむしろインド人の直接上陸によつた方が大きいとされるが、それもこのコースを経たものであらう。

ジャワ海方面から香料産地モルッカ方面に至るには十一月三月にこの海面に卓越する北西風を利用すれば小スンダ列島よりのコースをとりつつ、この風のみによつてバンダ海に達し得る。更にバンダ海南部に至ればそこでは同じ季節に東へ向う海流が一昼夜三十一軒の速さで流れている。故にバンダ、アンボンなどの香料群島への到達

は容易である。帰途は四―九月の南東季節風によることはいうまでもない。この際バンドダ海の海流も西北へ一晝夜三十料の速さで流れており、ジャワ海に入れば同じく北西へ二十一料の連力で流れている。マライ人が一般に西風を往きの風 (Angin Keloan)、東風を帰りの風 (Angin Poelang) とよんだのも亦この方面からではなかつたらうか。一五九六年にこの海域へ乗り込んだハウトマンの記録ではジャワ人の航海法について次のごとく記している。

「東に向うには彼らはゼイロアン (Zeilan) と名づける北西風 (十月―三月) と東流する強い海流とに乗り、常に陸影を見失わぬよう、ジャワ海岸を一一・五マイル離れて航行する。西へ向うにはティムール (Timor) とよぶ東南の風と強い西への海流による。この海流はそのときこれに逆行して東へ進めないほど強いものである。」

中国人がモルッカの香料を入手したルート、或はその方面の島々に至るルートを久しくいわゆる「西洋鐵路」によつていたことは、結局それが「東洋鐵路」に比べてより容易な自然のコースだつたからであらう。

① 以下本節の水路の状況はオランダ海軍省版 *Zeevaartgids*, 1935, による。

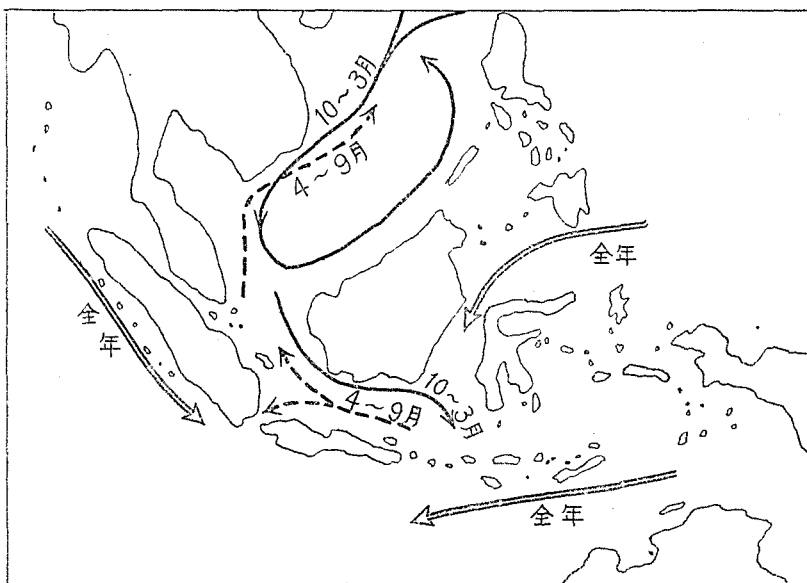
マライシア島嶼圈における海上交通路の研究 (別枝)

② *Flottma-De eerste Schipvaart*, iind, p. 191.

四、華南よりマライシア西部に至る交通路

華南とマライシア西部との交通はまた南支那海の自然条件に支配されることももちろんであり、南支那海の季節風が航海に利用された記録は中国の史書に豊富である。そして南支那海では北東季節風の力が南西季節風のそれよりも強力かつ規則的であるが、ベンガル湾の場合とことなり、^①この二つの季節風はともに航海に十分利用できさる。さらに南支那海で注目すべきものはバシ海峡からここに流入する赤道海流の分派であつてこれは北緯二十度辺で中国海岸を南下してきた海流 (寒冷支那海岸流) と合し、直径約三百二十料を以て反時計方向の環流となる。平均一晝夜四十二料の連力をもつが北東季節風の最盛時には流速百二十料にも及び、ボルネオ西北岸、パラワン、フィリピン西岸では風向に反した方向をとる。これは南支那海の航行に重要な意義をもつものと思われ、北東よりマライシア西部に至る場合はもちろん、北東季節風の時でさえもこの海流にのればある程度マライシア西部から海岸伝いにフィリピン方面にまで到達し得る可能性をもつている (第三図)。

さて華南からジャワ方面に至るコースは古くは往航には新唐書地



第三図 マライシアにおける海流

理志、広州通海夷道の記事などにみられるごとく北東季節風と前記の海流とにより大陸の海岸伝いにマライ半島南端にまで至つたものであろう。復航には西南季節風を利用するがこのとき海流はシンガポール附近から北に流れてカマウ岬に向う。その速力は最大一昼夜九十一百三十料である。そしてバダラン岬附近からは北東に向う流れとなる。この点でもコースは大陸海岸沿いとならざるを得ない。藤田元春博士の研究された元和航海記の記事も亦これを証明している。また南洋航海の中国船の特質については桑原博士も述べられていることであるが、中国ジャンクの構造を研究したドネリーは、それが本質的に沿岸伝いの航行のものであるとしている。ブラデルも亦古代の中国船の帆の構造が陸風、海風をも利用できて沿岸航海に有利であつたことを認めている。

マライ半島南端に達した船はシンガポール海峡、即ち広州通海夷道などという「海峡」或は「質」に入ることとなるが、ここからベレンバン或はジャワ方面へはどのようなルートをとるか。シンガポール海峡はその東の出口に浅瀬の危険があり、船はその中央水道を通るのを常とし、ここから西に進むほど航海には細心の警戒を要するので、恐らくドリアン海峡まで延ばすことなく、直ちにリオウ海峡を南にぬけたものであろう。中国史書の「龍牙門」はこのリオウ海

峽の入口をさすのではなからうか。藤田豊八博士は島夷志喜の『門以單馬錫番阿山相交』の記事によつて龍牙門をシンガポール海峡とされているが、ここに地理的に微妙な問題があると思われる。シンガポール海峡は東西の方向をとる海峡であり、リオウ海峡は南北の方向をとる海峡である。前者が龍牙門であるとすれば、何故に南方百五十軒を隔てているリンガ島を以てその名にあてたのであらうか。リオウ海峡が龍牙門とよばれた理由は恐らくリンガ島がこの海域の他の島々に比すべくもない最高の山 Peak van Jinsga (一一六三メートル) を有して著しい航路の目標をなしたためと考えられる。

即ち龍牙門とは対スマトラ、ジャワ方面との交通を第一条件として意識された海峡に外ならず、換言すればこのコースはシンガポール海峡の東入口から直ちにリオウ海峡へ進入することを端的に表現していることとなる。東西洋考の長腰嶼(リオウ海峡の北端)から詹卑(ジャンビ)に至るコースは明らかにこれを示している。即ち『従長腰嶼取説大山龍雅山』とあるのはリオウ海峡をぬけ、ガラン島南端を恐らくアバン海峡を経てブアヤ島の西を掠め南下するコースを物語っている。そうすれば左に龍雅大山(即ちPeak van Jinsga)が迫ってくるわけであり、方向、距離も現実と合致する(第二図)。

マライシア島嶼図における海上交通路の研究(別技)

リオウ海峡は十二月は北東風、五月九月は南々東風が吹いて航行に都合よく、かつこの附近叢島の諸海峡の特色である急潮もここでは著しくない。そしてここを通過した船は南のバンカ海峡即ち『澎家門』に至るわけである。随書赤土国伝の記事では「鷄籠島」を経て赤土国(即ちバレンバン)に至つたとある。「鷄籠島」は恐らくバンカ島をさすのではあるまいか。それはこの島の西角、即ちバレンバンに相對する土地(島の首都ムントクの西方)がケイラン(Kailan)とよばれているからである。

のち次第に船舶や航海術が発達すると、シンガポール経由の迂回コースをとらずに安南海岸を直ちに南下してカリマタ海峡に至るコースがジャワへ赴く捷路としてとられ始めたものと思われる。元軍の遠征、鄭和の艦隊の航行はみなこのコースによつてゐる。これも自然的には有利な条件をもつ。即ち北東季節風のとときにはさきの南支那海環流の分派がボルネオ西岸を東南に向つて流れているからであり、それはカリマタ海峡で一晝夜に三十二軒の速さに達しているからである。

さて南支那海からスマトラに近接しないでジャワ海に入るにはカリマタ或はガスバルの何れかの海峡を通らなければならない。このうちガスバル海峡はその南北や海峡の中央に多くの暗礁があつて航

行に危険である。船の難所であり、十九世紀末にもここで多くの難波船の残骸がみられた記録が残っている。^⑦カリマタ海峡は時として龍巻がおこり、北西季節風るときは波がかなり高いが何分ジャワの歴史的中心である東ジャワに至る最短コースなので、船の発達に伴いここが選ばれたものであろう。但し北西季節風を利用してここを通るときはカリマタ島東部とボルネオ海岸との間の水道を選ぶのが常である。そして当時から中国船はカリモン・ジャワを経、ジャワ東岸ツバンの港に到着したわけである。ツバンに昔から中国人の多く居住するのもこのコースの関係によることであろう。何れにしてもこれらの華南、ジャワ間のコースは古くから中国人にとつては慣れたものであつたことは疑いない。

- ① ベンガル湾では西南季節風るときは既述のごとく航海には喜ばれない。
- ② 藤田元春、日支交通史の研究、中世編。
- ③ 桑原階蔵、前掲書、八十六―九十六頁。
- ④ Parcell, V: The Chinese in Southeast Asia, 1951.
- ⑤ Appendix, I, A Note on Chinese junks, p. 677.
- ⑥ 藤田豊八、前掲書 五十四頁。
- ⑦ 森岡外、西周伝（岡外全集著作篇第十一卷、四十四頁）。西周自身の乗船がガスバル海峡で難破した。

五、マライシア西部よりフィリピン方面への交通路

次にマライシア西部と東方のフィリピン方面との連絡はどうだろうか。もし南支那海をフィリピン西岸からボルネオ北岸に航海するとすれば、このコースはたとえ北東季節風の時期であつても既述の逆コースの海流によりかなり妨げられる上に、インドシナ半島とボルネオ北岸との間の海面には海図に示されるごとく無数の礁があつてこれはパラワン島沿いにかなり北方にまで延び、その危険の程度はかの海南島の南にある有名な万里石塘 (Maclisfeld Bank) 礁の比ではない。この点からも南支那海の航海は夏冬ともに華南、仏印の沿岸コースをとる方がはるかに安全である。ブルネイの沖合あたりから北東は特にこの暗礁の分布が著しくなる地域に当つている。「西洋鐵路」の終点がブルネイであつたこともこの関係を考慮すべきではなからうか。明の初期においてもブルネイへ赴くには南支那海を迂回してジャワを経てゆく西洋鐵路によるのが普通であつた。^①即ち西南の方向から来ればブルネイあたりまでが自然的にみた最小抵抗のコースであつたのであろう。ジャワ東端の辺境はバラムバンガン (Balau Bangan) 地方であるが、ボルネオ北岸の突角にある島がこれと同じ名でよばれている処にも、そこに「道の涯」という

ごとき意味を感じとれないであらうか。

ボルネオ北岸とフィリピンとを結ぶバラバク——バラワン——ブスアングの島列は西南から東北の方向に長さ六百料に亙つて延びており、ことに主島たるバラワン島はその幅の最も広い処でも五十料に過ぎない。従つてこの島列は北東、南西の両季節風とともに激しく吹きつけるところである。小舟による安全な航海は今も一年のうち二ヶ月を出ない。南西季節風のとき特にここが舟行困難なことは既に諸蕃志の『三嶼』の項にも記されているところである。更にその西の沿岸は有名な礁の分布地域であり一層航行を危険ならしめる。従つて西からブルネイ辺まで延びてきた安全なコースもボルネオ東北角を離れるとともに強い自然の抵抗を受けることとなる。バラワン島が今もフィリピンのうちでも最も未開かつ知られることの少ない島であるのはこの環境によるのであらう。フィリピンの代表的文化民族であるヴィサヤ人の分布もミンドロからブスアングを経てバラワンの北端部までに止まつているのである。むしろボルネオ北岸とフィリピンとの連絡コースはスールー海の南部を、スールー群島北岸よりミンダナオ海に向う中央のルートの方がより安全と思われる。フィリピンのヴィサヤ諸島がかつてスマトラのスリヴィジャヤ王国の支配下にあつて早く開けたというのも恐らくこの中央的ル

マライシア島嶼圏における海上交通路の研究(別技)

ートによつたものではあるまいか。十四世紀末にスールー島民がスマトラから来たラジャ・バギンダによつて征服され、イスラム化されたのも亦このルートによつたものと思われる。更に溯つて考えればフィリピンの住民の祖先が南方からバランガイ船に乗つて到着したといわれるのも亦この方面からではなかつたらうか。

十四世紀から十五世紀にかけてはフィリピンはモジョバイト王国の支配下にあつたとされる。ジャワとフィリピンとの連絡路にはボルネオ北岸經由のものとマカッサル海峡經由のものとの二つがあるわけであるが、その何れが果して自然のルートであらうか。

ヒンズージャワは夙にボルネオ南海岸から東海岸にかけて植民を行つており、今日その遺跡はサマリンド及びその北方のサンクリラ^②に置いたヒンズージャワ人が海岸伝いにこの辺まで行つたものと思われる。然し果してこの交通路はさらに北東に向つてスールーからミンダナオへと連絡するのであらうか。

マカッサル海峡の南部にはボルネオのアドナン湾及びラウト島から東南約二百五十料のあたりまで大スンダ堡礁が Klein Patenoster 諸島やローレル礁などとなつて水面に露出し、恰も海峡の南入口をふさぐ形勢にある。また海峡の北口を出たセレベス海の色は河口

七九

附近を除いて海岸の至るところに暗礁が殆達しているのみならず、百ヒロの線に沿つても暗礁の列があり、ことにボルネオ東角マンカリハット岬からスルー群島にかけては大小の島と礁とが交錯して航行の極めて危険な水面である。この方面からミンダナオへ行くには南西季節風を利用するほかないが、スルー群島の南岸やミンダナオの南岸はこの時波浪が極めて高い。現在の水路法もこのとき在港の船さえ錨が切れて難破する恐れが多いことを警告している。加うるにマカッサル海峡では海流は一年を通じて強い南流を示している。北部ではその速度四―九月には一風夜二十八軒、十一―三月は同じく三十七軒である。これらの自然条件に抵抗してまで古代の航海者がマカッサル海峡を北上し、フィリピンに至るコースを選んだであろうか。ことにスルー島民が古来海賊として恐れられていたことも考える必要がある。従つてジャワとフィリピンとの連絡路もまず南支那海をボルネオ北岸に沿い、スルー海をぬけてフィリピン中部へと出たものと思われるのである。モジョバイト王国の属地を記載したナガラクルタガマに特に北部セレベス地方のみが脱落しているのは、またこの関係を暗示するものではなからうか。

スルー島民がマライシアの歴史上海賊の中心となつて活動したのは著しい事実であつたが、かれらの活動にもやはり自然条件を巧

妙に利用した一定のコースがあつた。^④即ちその一部は常にスルーからマカッサル海峡を南下してジャワ海に出で、ボルネオ西岸から北岸へと迂回するのである。四―九月において赤道以南では南東風、以北では南西風の吹くことはこのコースに最も有利に作用するであろう。またその一部は東風の終る頃、これに乗つてボルネオ東北角のバラバク海峡をぬけて南支那海に現われる。ブルネイではかれらを運んでくる東風を「海賊風」とよんで警戒したほどである。^④そして南西季節風の間はブルネイ近海を遊弋してブルネイ河を上下する船をねらつたのである。これはこの季節にマライ、ジャワ方面からここに至る商船が多いのみならず、追われたときは直ちにスルー海に逃走するのに好都合なためであつた。暗礁の錯綜する海域を郷土として活躍したかれらは、この辺の複雑な水路について十分の知識をもつていたものと考えられる。而もかれらの海賊活動は今日の民族分布にも著しい影響を残している。ボルネオ東北部の海岸地帯は殆どかれらの子孫によつて居住され、ドゥーソン族は奥地に追われているのである。然しかれらの分布は東北に向つてはペラワン島の南端にみられるのみで、それより遠方にはやはり及んでいない。またブルネイの東北に居住するイラマン族もミンダナオの同名の部族が海賊に来て住みついた名残である。

なおこれとともに華南とフィリピンとの間のコースについても述べなければならぬが、紙数の関係上省略する。ただ和田清博士が記述されたパラワン島周辺の航路^⑥については若干の問題があることを記しておく。

以上を要するに結論として、

(一) 広大なマライシアの海域では古代の交通を支配した最も重要な要素は種々な自然条件であつたこと

(二) その自然条件は各地域により異り、それによつて歴史的な交通のルートには一定の方向があつたこと

(三) この地域内における民族分布もこの線にそつて解釈する必要があること

などがあげられる。

① 明朝はスールー海賊がブルネイを襲撃したことによつて一三七〇年に使者をブルネイに送つたがこれも一旦ジャワを経たから到着している。

② この遺物の分布が純粹なインド教的のものでなく、ヒンズージャワ的なデフォルムを受けていることは既にボスがこれを明らかにしてゐる (Bosch, R. D.: *Outlieden in Koetei. Midden Oost Borneo Expeditie*, 1925, p. 382)。

③ 拙稿、近代マライシア奴隷制度考、前掲論文。

④ Rutter, O.: *British North Borneo*, 1928, p. 96 ff.

⑤ 和田清、明代以前の支那人に知られたるフィリピン諸島(東亞史論叢、昭和十八年)。