行程から読み解く魏志倭人伝と邪馬台国その５：帯方郡～狗邪韓国の行程

吉　田　　薫

１．はじめに

帯方郡～狗邪韓国までの行程について、魏志倭人伝（『三国志』魏志・東夷伝）には次のように書かれている。

從郡至倭循海岸水行歴韓国乍南乍東到其北岸狗邪韓國七千餘里　韓在帯方之南東西以海為限南與倭接方可四千里

拙稿「行程から読み解く魏志倭人伝と邪馬台国その３」（2021）において、帯方郡（ソウル説）から狗邪韓国に向かうには漢江及び洛東江が利用されたとし、1 里≒77m の短里説に基づいてその経路 7000 里（539km）と方 4000 里（308km）の範囲を図示した。

このときは概要を示したのみなので、本稿においてその内容を記述する。

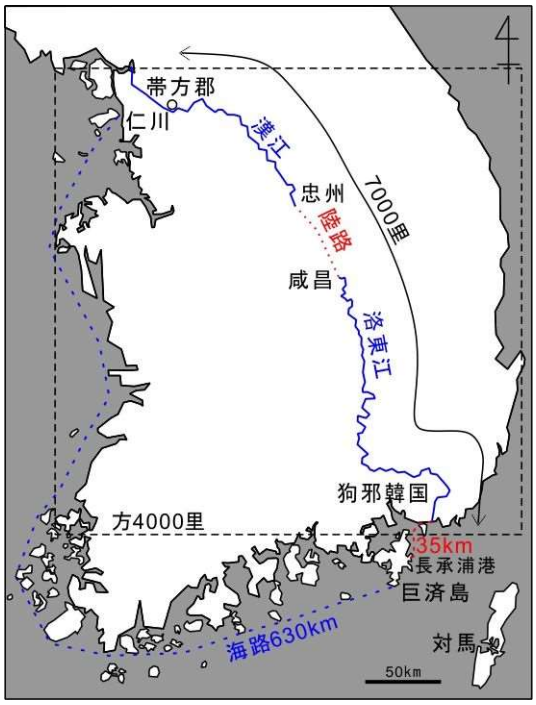

図-1　帯方郡～狗邪韓国の経路

２．古代の交通路

古代において、帯方郡（ソウル）から狗邪韓国（金海付近）に行く方法は、海路、陸路及び内陸水路（河川利用）の 3 通りが考えられる。

海路は大量輸送には適しているが、風波による海難事故や海賊等の危険が多いことは記録が示すところである。距離についても、図-1 に示すように仁川から巨済島南端まで、島々の合間を縫うように直線的に結ぶと 630km（グーグルマップで測定、8200 里）となる。各地に寄港することを踏まえれば、7000 里よりも 3 割程度は長くなるのではないか。

陸路は、沿線を掌握する勢力者（集落、小国等）間の合意に基づく整備と管理が必要であり、時代を遡るほど難しいように思われる。

その点、内陸水路であれば、船の通れる河川と上陸地があれば事足りるので、海路より安全で、陸路と比べて移動のための労力がはるかに少ない。古代においては、安全かつ便利な移動手段だったのではなかろうか。加えて、小船 1 艘で運搬できる荷物は、馬 10 頭分（米 20 俵）に匹敵したとされる。重量物の運搬においても陸路よりも水路利用の方が有利である。

したがって、帯方郡から狗邪韓国への行程は、漢江を遡上して上流の船着場まで行き、そこから陸路を利用して分水嶺を越え、洛東江の船着場から船で下る、という経路が最も合理的な方法だったと思われる。

以下、水路区間及び陸路区間に区分して検討を進める。

３．水路区間の検討

朝鮮総督府の資料（1928）[1]によると、漢江においては河口より寧越まで、洛東江においては河口より安東まで航行できた。1894 年、英国の女性旅行家イザベラ・バードは、小船でソウルから寧越の少し下流の永春まで遡航した。三韓時代（日本の弥生時代）には航路の整備があまり行われていなかったとしても､小船での航行は可能であったと思われる。

図-2 に示すように、帯方郡～狗邪韓国までの水路利用は、帯方郡（ソウル）から上流の忠州までの漢江遡航、途中、忠州より咸昌までの峠越えの陸路を経て、咸昌から狗邪韓国（金海付近）までの洛東江下航、の二区間に分けられる。

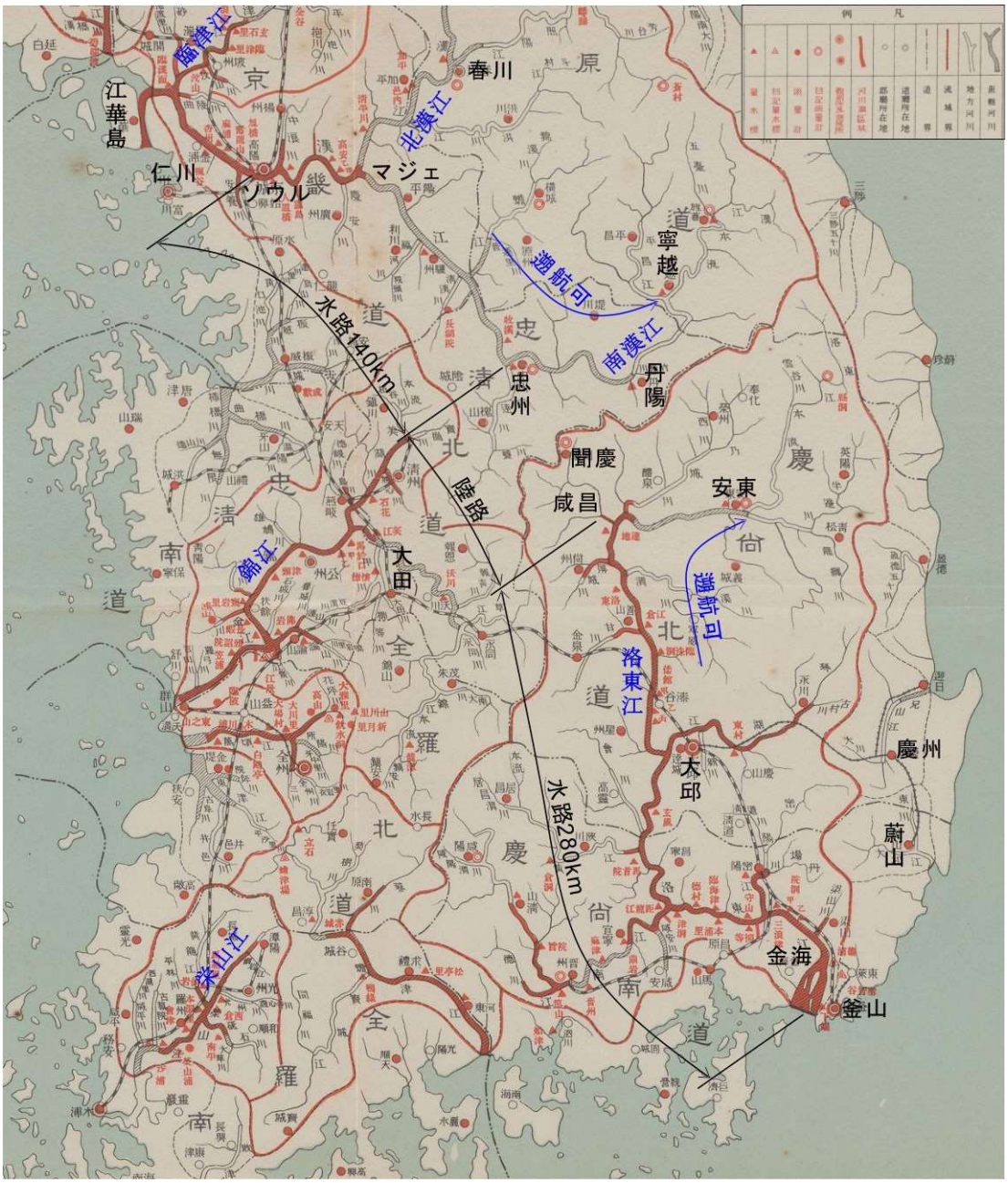

図-2　朝鮮河川調査一覧図（1929 年、朝鮮総督府）
元図は拓殖大学・旧外地関係資料アーカイブ [2]より。距離はグーグルマップで測定。

写真-1　川船１

写真-2　川船２

出典：写真-1～2 は、「古道博物館」（聞慶市）の展示資料。

４．陸路（忠州～咸昌）

(1) 概要

逆方向になるが、洛東江上流から漢江上流を結ぶ李朝時代の陸路は、忠州～尚州（咸昌）及び丹陽～安東の 2 ルートがあった。

現在、咸昌から聞慶鳥嶺（ムンギョンセジェ、標高 642m の分水嶺）を越えて忠州に向かうルートは、“科挙の道”（科挙受験の道）として 3 つの関門や古道（イェッキル）博物館などとともに観光地となっている。聞慶鳥嶺を越えるには難所も多く、難行についての詩碑がいくつも建てられている。

写真-3　聞慶古道の様子

この聞慶鳥嶺越えのルートは李朝初期に開かれたものであり、それ以前は鶏立嶺（ハヌルジェ）を越えるルートであったとされる。しかし、古代においても小道が存在した可能性は否定できない。

(2) ルート検討

陸路のルート検討には、古代と同様に徒歩が重要な移動手段であった頃の大正 4(1915) 年測図の朝鮮五万分一地形圖(朝鮮総督府陸地測量部)3)をつなぎ合わせた図-3 を用いる。古代における漢江及び洛東江の陸路の発着点は同地形図に載る船着場と想定し、漢江においては忠州・達川または忠州上流の寒泉里とし、洛東江においては咸昌・鳳凰台とする。

A ルート

寒泉里～18km～弥勒里～17km～聞慶邑～28km～咸昌・鳳凰台のルートで、計 63km となる。

鳥嶺関を経由するルートがない場合の、洛東江と漢江を結ぶ最短の経路である。ただし、陸路距離は短いものの、その分、水路区間の距離が長くなる。

なお、寒泉里は現在、1986 年に建設された忠州ダムの貯水池下となっている。

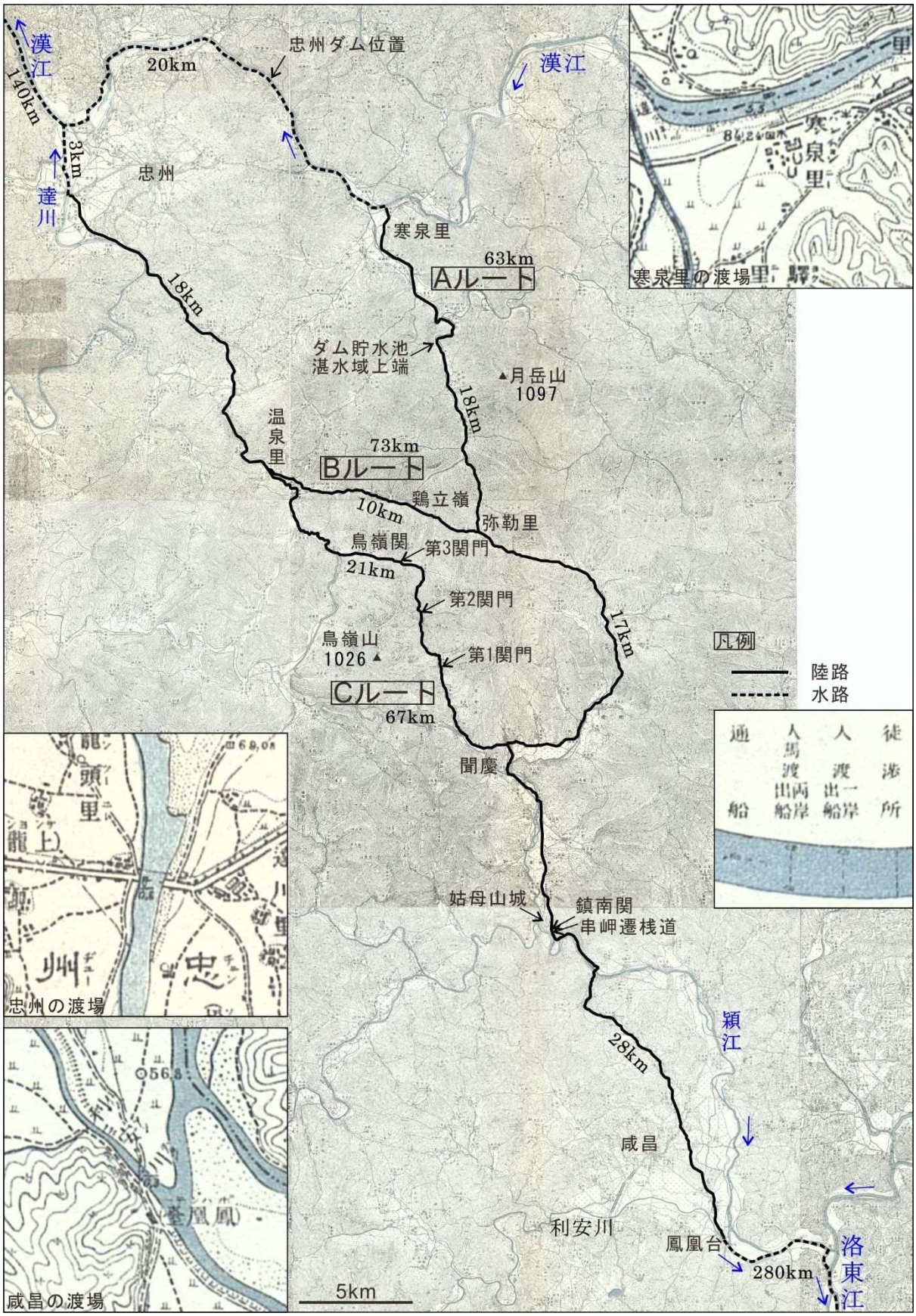

図-3　洛東江上流～漢江上流を結ぶ陸路

地図は資料 3)に基づく。

Bルート

忠州～18km～温泉里～鶏立嶺経由 10km～弥勒里～17km～聞慶邑～28km～咸昌･鳳凰台のルートで、計 73km となる。忠州までは河道が穏やかで安定的に遡航できるので、距離は長いものの、このルートが選択された可能性は高い。

Cルート

忠州～18km～温泉里～鳥嶺関経由 21km～聞慶邑～28km～咸昌・鳳凰台のルートで、計 67km となる。B ルートよりも短いので、開通後は主たる経路として利用されたのであろう。

使者がどのルートを選択したのかは特定できないが、安全性、距離、歩きやすさ、休憩地などの諸条件が考慮されたことであろう。

５．日速度

(1) 水行の日速度

○内陸水路の航行の日速度

崔永俊「南漢江水運研究」（1987 年、原文は韓国語）[4]に載るソウルから船舶を利用した場合の所要日数及びイザベラ・バードが費やした日数を表-1 に示した。

英国の女性旅行家イザベラ・バードは、1894 年 4 月に全長 28 フィート（8.5m）、幅 4.1 フィート（1.25m）の小船で、乗客 3 人船頭 2 人の計 5 人でソウルから寧越下流の永春まで遡航した。急流と浅瀬における船曳き、船頭の怠慢などによる進度の遅さについて不平を述べているが、崔が示す「上り」の所要日数と同等である。船頭には航程の目安があったと思われる。

表-1　船舶によるソウルからの所要日数

	崔		バード
	上り日数	下り日数	上り日数
驪州	5	2	4
忠州	7	4	8？
清風	10	―	10
丹陽	13	5	13
永春	17	6	16
寧越	20	―	―

所要日数をもとに航行の日速度を求める。

ソウル（龍山）～忠州の距離　＝ 140km

上り 7 日　→　140km／7 日　＝ 20km／日

下り 4 日　→　140km／4 日　＝ 35km／日

○沿岸航行の日速度

沿岸航行の日速度については、表-2 に示した。

1975 年、魏志倭人伝ルートの航海実験を行った「野性号一世」は帯方郡～末羅国間 1200km を 47 日間かけて航海した。日速度 26km である。ただし、韓国沿岸は随伴船により曳航された。

平安時代の紀貫之の『土佐日記』によると、土佐・大津～難波・淀川尻までの 285km を実質 12 日の航海で渡った。この航海の日速度は 24km となる。

海洋学者の茂在寅男は、これらの事例を踏まえ、寄港に要する時間や休憩等を考慮すれば、1 日の航行距離は 23km 前後が無理のないところ[5]とする。

つまり、沿岸航行の日速度は 23km/0.077km≒300 里程度、ということである。

近年では、2013 年に海のヒスイロードの存在をアピールすることを目的とした「日本海縄文カヌープロジェクト」が、糸魚川市海岸～上越市海岸までの 26km を 7 時間 50 分かけて航海した[6]。日速度 26km となる。

沿岸を離れての渡海は、距離は長くても天候や風波の激変を避けるために一挙に渡ることが優先される。1982 年に島根県の小学校の PTA により行われた丸木舟「からむしⅡ世号」の実験では、知夫里島・郡港を早朝 4 時 40 分に出発して島根半島・七類港 17 時 23 分着と、隠岐～本土間 56km を 12 時間 43 分かけて、日の明るいうちに渡りきった[7]。

表-2 水行の日速度

名称	野性号一世	紀貫之「土佐日記」	茂在見解	日本海縄文カヌープロジェクト	からむしⅡ世号
船種	古代船 全長16.5m	帆船	古代船	アウトリガー付カヌー 全長5.5m	丸木舟 全長8.2m、幅0.64m
年月日	1975年	934年12月27日～		2013年5月25日	1982年7月24日
出発地	帯方郡	土佐大津		糸魚川市能生町	隠岐知夫里島郡港
経由地	魏志倭人伝ルート			海岸沿い	渡海
到着地	末盧国	難波淀川尻		上越市郷津	島根半島七類港
方向	南	北東		北東	南南東
距離	1200km	285km		沿道25km（26.6km）	56km
時間	47日	12日（航海日数）		7時間50分	12時間43分
日速度	26km/日	24km/日	20～23km/日	26km/日	56km/日
時速	3.2km/h	—	—	3.3km/h(4.8km/h)	4.4km/h
秒速	0.9m/s	—	—	0.9m/s(1.3m/s)	1.2m/s
備考	韓国沿岸は曳航 乗員14人	総日数39日、帆走1日	帆走は追風時のみ、省力のため	海のヒスイロード 漕ぎ手2～3人 ( )書は休憩時間除く	弥生前期以前想定 漕手5人（小学校PTA）
出典	茂在寅男『古代日本の航海術』[5]			上越タイムス[6]	『縄文の丸木舟、日本海を渡る』[7]

(2) 陸行の日速度

轟博志は、朝鮮王朝時代の陸上交通路の聞取り調査より、「1950 年代ごろまで徒歩交通が重要な交通手段であり、市場通いなど、片道 50 里（25km、1 朝鮮里＝約 500m）程度は徒歩で行き来していた」[8]とする。また、旧日本陸軍では 24km、『唐六典』に示される唐時代には 28km、江戸時代の鳥取藩の大名行列では 32km という記録がある。これらを表-3 に整理した。この表によると、24km／日～32km／日という結果になる。

表-3 一日の歩行速度

名称	轟聞取り	旧陸軍 行軍速度	唐六典	鳥取藩 大名行列
年時	朝鮮時代	戦前	唐時代	江戸時代
出発地				鳥取
到着地				江戸
距離	50里		50里	180里
期間	1日		1日	22日
日速度	25km/日	24km/日	28km/日	32km/日
備考	1里=0.5km		1里=0.56km	1里=3.93km

(3) 全行程の日速度

「魏志倭人伝」には、帯方郡から邪馬台国まで 12000 里で、総日数は陸行 1 月水行 10 日（計 40 日）と記載されている。距離を日数で割ると、12000 里／40 日＝300 里／日と

なる。これは前項で示した水行の日速度に等しく、また表-3 で示した朝鮮時代の日速度や旧陸軍の行軍速度と同等である。

旅程の情報が少ない古代にあって、水行と陸行の日速度が同じであれば、行程を見積もる上で極めて都合がよい。よって、水行の日速度及び陸行の日速度は、ともに 300 里／日（23km／日）であったと推定する。

６．帯方郡～狗邪韓国までの所要日数

(1) 帯方郡～狗邪韓国までの行程

表-4 は、帯方郡（ソウル）～忠州は水路、忠州～咸昌は陸路、咸昌～狗邪韓国（洛東江河口）は水路とし、「**５．日速度**」で算定した日速度を用いて計算した結果である。

表-4 の内容は次のとおりである。

A ルートの距離は 503km、うち水路 440km、陸路 63km である。帯方郡から狗邪韓国までの所要日数は、漢江上り 8 日、陸路 4 日（63km/23km=3 日だが、峠越えの難路なので 1 日を加算する)、洛東江下り 8 日、の計 20 日となる。狗邪韓国から帯方郡までの所要日数は、洛東江上り 14 日、陸路 4 日、漢江下り 5 日、の計 23 日である。

水行・陸行を同速度の 23km／日とした場合は、7＋3＋13＝23 日となる。

B ルートの距離は 496km、うち水路 423km、陸路 73km である。同様な計算で、帯方郡から狗邪韓国までの所要日数は計 20 日、狗邪韓国から帯方郡までの所要日数は計 23 日となる。

水行・陸行を同速度の 23km／日とした場合は、7＋4＋13＝24 日となる。

C ルートの距離は 490km、うち水路 423km、陸路 67km である。同様に、帯方郡から狗邪韓国までの所要日数は計 20 日、狗邪韓国から帯方郡までの所要日数は計 23 日となる。

水行・陸行を同速度の 23km／日とした場合は、7＋3＋13＝23 日となる。

表-4　水路を利用した帯方郡～狗邪韓国の所要日数

経路	行程		合計	内訳			
				日速度	帯方郡～忠州	忠州～咸昌	咸昌～狗邪韓国
					漢江	陸路	洛東江
Aルート	距離(km)		503	—	160 (140+20)	63	280
	漢江上り、洛東江下り	日数	20	上り(20km/日)	8	4	14
	洛東江上り、漢江下り		23	下り(35km/日)	5		8
	水行・陸行同速度		23	23km/日	7	3	13
Bルート	距離(km)		496	—	143 (140+3)	73	280
	漢江上り、洛東江下り	日数	20	上り(20km/日)	8	4	14
	洛東江上り、漢江下り		23	下り(35km/日)	5		8
	水行・陸行同速度		24	23km/日	7	4	13
Cルート	距離(km)		490	—	143 (140+3)	67	280
	漢江上り、洛東江下り	日数	20	上り(20km/日)	8	4	14
	洛東江上り、漢江下り		23	下り(35km/日)	5		8
	水行・陸行同速度		23	23km/日	7	3	13

(注)・端数は切り上げる。
・水陸同速度の場合を除き、忠州～咸昌間は峠越えの難路なので4日とする。
・矢印は加算の順序である。

水路の所要日数は、A～C ルートともに、漢江上り・洛東江下りは 20 日、洛東江上り・漢江下りは 23 日となった。両者に差があるのは、漢江の航行距離が洛東江の航行距離より短いためである。

水行・陸行ともに 23km／日を用いて計算した場合は、A・C ルートが 23 日、B ルートが 24 日となった。

実際の所要日数は、天候や河道の状況、その他の事情により旅行ごとに変わるので、20 日～24 日は目安と考えねばなるまい。

(2) 他区間の行程との関係

半島内の移動の所要日数は、他区間の行程との関係で、納まりのいい形（切りのいい数字）で示されたと推察する。

帯方郡～邪馬台国までの全所要日数は、陸行 1 月水行 10 日（計 40 日）となっている。韓半島を除く所要日数は、水行：狗邪韓国～末蘆国：計 3000 里／300 里＝10 日、陸行：末蘆国～邪馬台国：計 2000 里／300 里＝7 日である。これらを、全所要日数の陸行 1 月水行 10 日から差引くと、残りは陸行 23 日となる。これは、前述した韓半島内の移動に要する日数 20～24 日と同等である。

つまり、帯方郡～狗邪韓国まで陸行 23 日、狗邪韓国から末蘆国まで水行 10 日、末蘆国から邪馬台国まで陸行 7 日とすれば、全行程は陸行 1 月水行 10 日となるのである。韓半島内の主たる行程は水行（水路利用）であるのにも関わらず、陸行とすることに対しての違和感は残るが、総日数及び日数区分は整合するのである。

(3) 洛東江河口～巨済島出航地

図-1 に示すように、洛東江河口から対馬対岸の巨済島・長承浦港までの距離は 35km である。水行の速度を 23km／日とすれば、2 日は見ておかねばならないだろう。次の理由より、この行程は、基本的には水行 10 日に含まれていると推察する。

① 狗邪韓国～対海国（対馬島）1000 里／300 里＝3 日、対海国～一大国（壱岐島）1000 里＝3 日、一大国～末蘆国（唐津付近）1000 里＝3 日の計 9 日という計算をすると 1 日の余裕がある。

② 実際の渡海は日を跨がず一気に行われるので、3 日という所要日数には準備期間や予備日が見込んである。つまり、洛東江河口～巨済島・長承浦港間の移動に必要な 2 日は、①の 1 日と、狗邪韓国～対海国の所要日数 3 日のうちの 1 日と考えられる。
なお、対馬島及び壱岐島においては、到着地と渡海のための出航地は必ずしも同位置ではなく、両地点間の移動時間を 3 日の中で処理していると考えられる。

③ 帯方郡～洛東江河口までは表-4 によると 20 日であり、陸行の見込み日数 23 日と比べると 3 日ほど多いので、洛東江河口～巨済島・長承浦港までの移動のための余裕時間と考えてもよい。

④ 帰路時の渡海は対馬海流に乗ることができるので、水行 10 日を上回るものではない。

以上より、帯方郡～邪馬台国の全行程、陸行 1 月水行 10 日の表現は妥当であると考えられる。

７．距離に基づく検討

帯方郡～邪馬台国間の距離 7000 里を 1 里 77m として計算すると 539km となる。表-4 で示した全距離は 490km～503km であり、魏志倭人伝の記載距離より 40～50km 少ない。漢江及び洛東江ともに河道改修により当時と比べて短くなった可能性はあるが、主たる原因ではないであろう。次のように考えらえる。

① 7000 里は、日速度と行程の日数 23 日より算出された（300 里×23 日≒7000 里）もので、概算距離である。

② 表-4 の漢江の距離（160km、143km）は、ソウル（龍山）～忠州間の距離である。帯方郡の出発地は漢江河口付近であるとすると、これに約 40km を加えると全距離は約 540km となる。

③ 洛東江河口から出航地の巨済島までの距離 35km を含めると、全距離は同様に約 540km となる。

現在のところ、以上の点は他の資料による検証ができないので、判断は今後の調査研究・検討に委ねることとする。

８．原文の解釈

帯方郡から狗邪韓国への行程は、「従郡至倭循海岸水行歴韓国乍南乍東到其北岸狗邪韓國」と記載されている。若干の解釈を補足する。

(1) 「循海岸水行」

「海岸に循（したがい）水行」と記述されている。しかし、前項までで述べたように、実際には海岸沿いの航行ではなく内陸水路の航行である。つまり、海に突き出た半島を縦断するので海岸沿い、全行程では陸行と区分してはいるものの、ここでは河川利用なので水行、と書いているということである。虚偽ではないが強弁であり、何かの意図を感ぜずにはおられない。

(2) 「乍南乍東」

諸橋轍次『大漢和辞典』によれば、「乍」の意味は「たちまち、にはかに、しばらく、はじめに」であり、熟語には、「乍雨：たちまち雨降る、乍寒乍熱：寒くなるかと思えば忽ち熱くなる、乍然・乍乍的：突然、乍往：たちまち往く、乍存乍亡：あるかと思えば忽ちなくなる」等、転変の速さをいうものが多い。

漢江及び洛東江ともに河道の蛇行・曲折が激しい。「つ」の字形のところが多数ある。したがって、「乍南乍東」とは、南に行ったと思えば、たちまち東に転ずるほどの意味で、船の向きが頻繁に変わることを表現していると解釈する。

(3) 「至」と「到」

藤堂明保『学研漢和大辞典』は、「至」は矢が一線に届くさま、「到」はそった刀のように曲折をへて届くさま、という区別をする。

「従郡至倭」は目的地を示すことなので、「至」が用いられたと思われる。

一方、「到」は「至＋刂」からなり、「至」に “曲折”や“沿って”の意味が付加されている。熟語には「到達、到着、到頭」などがあり、“紆余曲折を経て”という局面で使用される。“紆余曲折”は、漢江及び洛東江の激しい蛇行・曲折を想起させる。辞書は、「到」の「刂」は「刀または人」から変化した形としているが、「川」の形象も統合しているのではないだろうか。

「到」は、伊都国までの里程説明「東南陸行五百里到伊都國」でも使用されている。拙稿「その１」（2016 年）においては伊都国の候補地を、糸島市と厳木町～多久市（松浦川沿い）の 2 カ所挙げたが、「到」に“川沿いに”の原意があるとすると、後者に傾かざるを得ない。

９．おわりに

帯方郡～狗邪韓国の行程は、韓半島沿岸を航行したとの解釈が主流だが、大規模な軍隊の派遣ならばともかく、通常の往来において内陸水路よりも明らかに距離が長く、かつ危険な経路である海路を選択したとは思えない。同時に、労力や体力の消耗の激しい陸路の旅よりも船旅の方が楽であることは自明の理である。

古代においても、実動を伴う事柄においては合理的な選択が行われたと考えるべきであり、内陸水路行が陸行と区分された理由は、記録に対する考え方や記録の方法が今日とは異なることに起因すると解釈すべきであろう。

参考資料

1) 朝鮮総督府：朝鮮の河川，p32，国会図書館デジタルコレクション，1928.
2) 朝鮮総督府：朝鮮河川調査一覧図，朝鮮関連地図，旧外地関係資料アーカイブ，拓殖大学図書館，1931.
3) 朝鮮総督府：朝鮮五萬分之一地形圖 https://db.history.go.kr/item/level.do?itemId=jnm
4) 崔永俊：南漢江水運研究，地理学第 35 号，pp49-82, 1987.
5) 茂在寅男：古代日本の航海術，pp. 144-148，小学館，1979.
6) 上越タイムス：2013 年 5 月 25 日 web 版，上越タイムス社，2013.
7) からむし会：縄文の丸木舟、日本海を渡る，pp.38，縄文時代の一日を再現する会，1982.
8) 轟博志：朝鮮王朝時代の陸上交通路に対する歴史地理学的復原手法，立命館地理学第 22 号, p70, 2010.