

お詫び。

初めまして、まず最初に、以前大変不適切な発言をして、ご不快な思いをされたことと思います。

この場を借りて、お詫び申し上げます。どうぞ宜しく、ご容赦下さい。大変失礼しました。

令和 3 年 9 月 25 日

村上 政利

ご挨拶。

さて、今回「唐津上陸説に根拠はあるか？」に関して、拙文が紹介されることになったことを、ここより嬉しく思っています。

しかしながら、私のような「一好事家」＝自称・歴史小説家に、今さら「何が出るのか？」と自問すると、九州の「邪馬壹国」の地と想定されている近くに、居住している事で得られる情報を下に、ささやかな「私見」を、ご紹介させていただければと思っていますので、どうぞ宜しく、お願いします。

なお、当方は「浅学」につき、既に発表された内容と重複などしていれば、ご指摘、ご批判をお願い申し上げます。

では、まず、魏志倭人伝について、先に書きました文章は、少し勘違いしていた所がありましたので訂正します。「誰の唐津上陸についての根拠を問われているのか？」を、全く把握していませんでした。

又、丸地三郎氏の文章は、今回初めて読みましたので、私のレポートが、その内容に対応する主張、論拠としては不十分なので、改めて、対案を出しています。

今回の「丸地三郎氏の文章」は、大変な労作と評価しますが、私の感じました「相違点」を書きますので、評価をいただければ幸いです。

論旨は次の通りです。

論点一。誰が、何処に、何時上陸したか。

「最初に」唐津(末盧國)に上陸して、北九州一帯の状況を記録した中国人がいた。
「こんな判りきったことを、なんで問題にするのか？」と思っていましたが、つまるところ、その中国人は、邪馬壹国にまでは行っていないので、その後の AD240 年に北九州にやってきた魏国の使者・梯儻(ていしゅん)が、どんなルートで邪馬壹国に到達できたのか、という事を明確にしたい、というのが今回のテーマである、と「やっと」理解出来ました。

正始元年(240)、(帶方郡)太守、弓遵は建中校尉、梯儻等(ていしゅん)を遣わし、詔書、印綬を奉じて倭国に詣(いた)り、倭王に拝仮す。

と言うことですから、丸地三郎氏の記述通りに、大船団で、大人数で、博多湾にやって来る「可能性」を、様々な資料を駆使して、述べられていることは、大変興味深いことと思いますし、このような陣容であれば、唐津に上陸する必要は「全く無い」と思いますし、当方も同意します。

そこで、当方は、唐津に上陸せずに、博多に行く別ルートがある事を提示したいと思います。それは、先のレポート「p.3」で、触れた「神功皇后の朝鮮出兵」航路です。

梯儻、張政の二度の遣使の上陸する地点は、糸島半島の西部の付け根一帯の「船越湾」である、というのが、当方の主張、対案です。

論点二。船越湾について。

私の知る限り、神功皇后の朝鮮出兵の航行ルートが確定していませんが、この神功皇后の朝鮮出兵ルートこそが、梯儻、張政の二度の遣使の上陸する地点であると考えています。魏の梯儻等(ていしゅん)の大船団は、下図のように来航したと考えています。

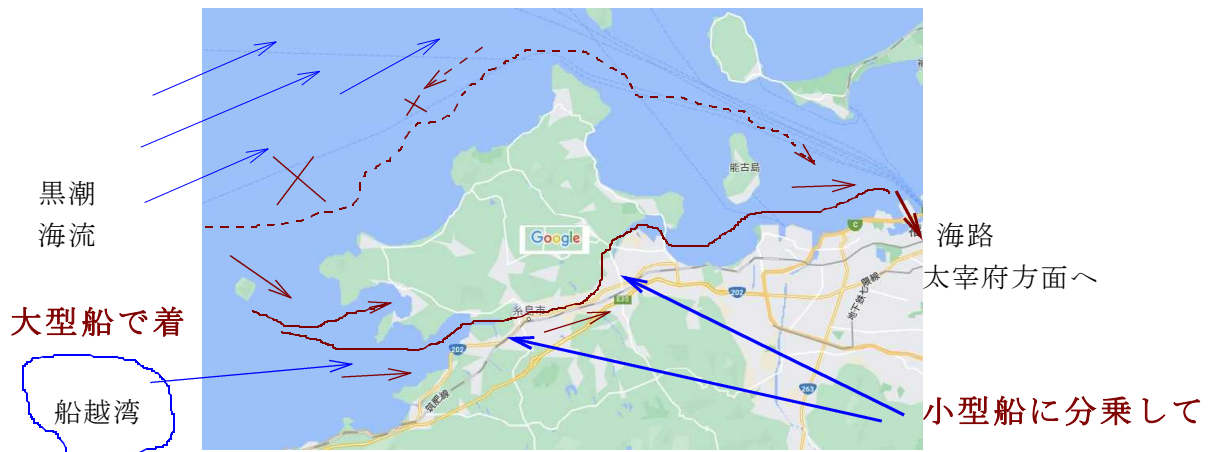


九州は、中国からしたら、「僻地」「蛮族の地」です。死を覚悟しないと出航できない、と思わないといけな。任務とは言え、誰が好き好んで行くでしょうか。

つまり、(例え皇帝の命令でも)

どうやって帰るかを「思案」しない航行はないということです。

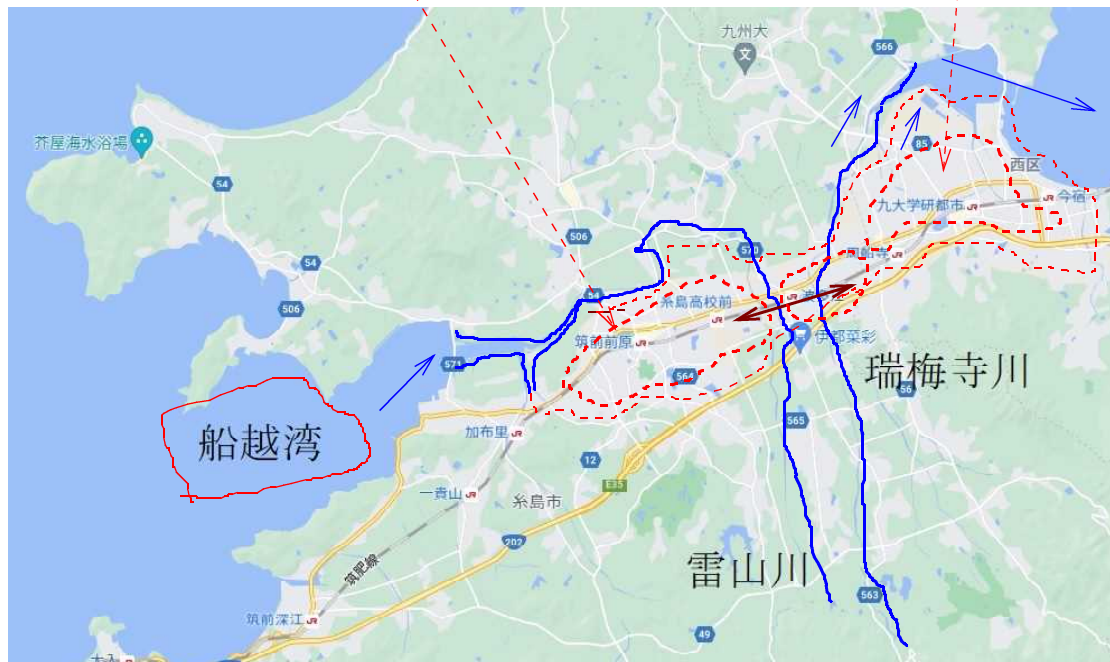
下図の赤い点線のような航路は、**船の「能力」の問題**なので、AD240 年頃の技術レベルとしては、**まだ到達してない**、と見なすのがベターだと思う。恐る恐る島づたいにやってきた船が、半島をクリアするよりは、陸路を行った方が安全である。**帰りも安全**。



宝物を積んでいると、海路より、陸路が絶対に安全である。

航海路を短くすることが、賢明な選択であることは、明白と思う。

AD240 年頃の想像でも、海拔が「限りなく」ゼロに近いと判断できる地帯。 今津湾↓



大型船を、この「船越湾」に係留して、小型船に荷物を積んで川を遡り、船をそのまま陸上を引いて隣の川に移動させ、博多湾側に出て、そのまま更に海上を進んで、御笠川の河口に到着し、ある程度川を遡り、その後は徒歩で・・・と成るのではないだろうか。

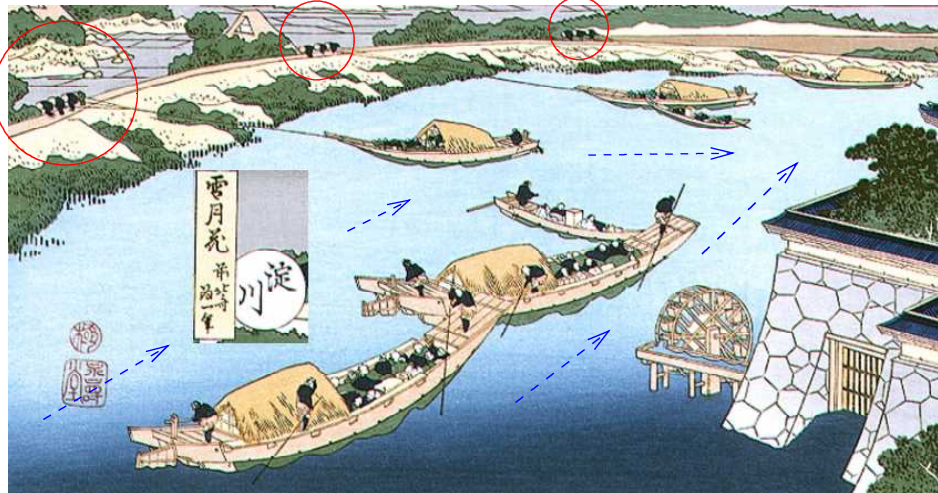
さて、そもそもそんな事が出来るのか。出来る。出来たはずである。船を陸上を引いて、博多湾に移動させる物流システムが出来ているから「船越湾」と名前が残っている。

船越とは、船が陸を越える場所のことである。イメージは、「埴輪の船」。

【参考絵図】 葛飾北斎・浮世絵「淀川」（江戸時代）

船曳人夫
又は
荷馬が引く。

川を下る
平底船
＝「埴輪の船」
が進化した。



古代に於いても、帆掛け船は、遣唐使船など特別な目的で建造されているが、川が多い日本では、一般的に「平底船(建造が簡単)」で、川の流れを利用して下り、上りは、「船曳人夫」か、荷馬に引かせて、川を遡るのである。

「船越」と言う地名は、日本各地にあり、ヤマト朝廷を支える「物流ルート」である事は、確実です。

論点三。博多湾の可能性について。

何故に、そんなに博多湾を忌避するのか。

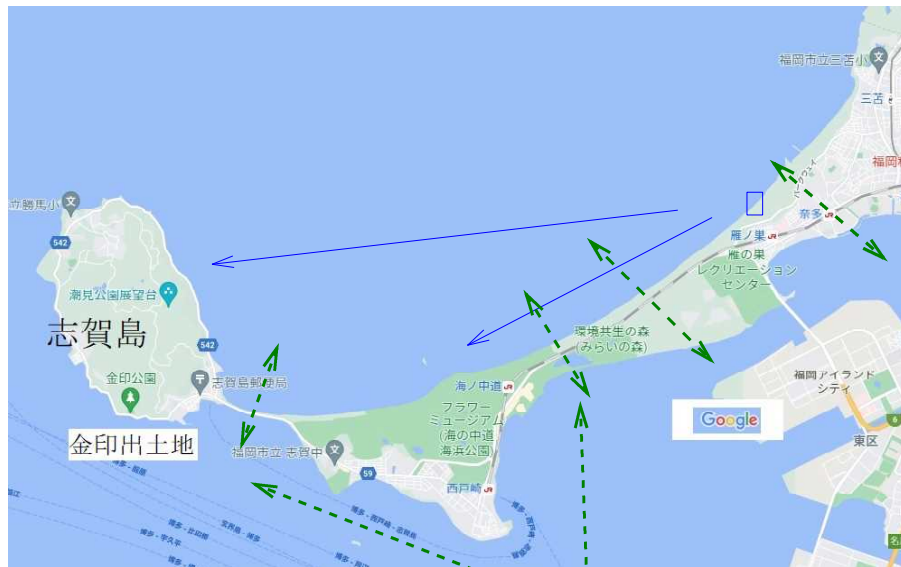
大型船について、その当時の状況を勘案して述べているので、ボートなどの小型船はOK
です。

まず、主張の根幹は、簡単に博多湾に到着しても、出航は難しいですよ、と
いう事です。 大型船の出入港は、約 400 年後の遣唐使船くらいで、ほとんど記録がない、と
いう事は重要です。 その後の、秀吉についても記述しているように、約 1000 年も経過して
いるのに、大々的な博多湾への出入港が記録されていないのです。一隻、二隻はあったかも
しれないが。

その理由は、つまるところ「当方としては」現在の状況から判断せざるを得ません。

前提の一つは、「関門海峡」です。この海峡の存在が、「**大船団の出航**」を阻害している
と考えています。結果として大量の海砂を博多湾に打ち上げる乱流を起こしているのだと思
っています。

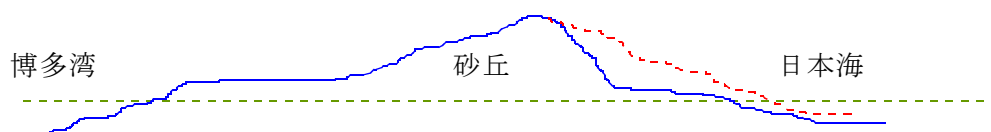
関門海峡の開口率が、現在の倍はあるとしたら、想像出来ない海流、乱流を生み出してい
ることは確実です。現地に行って、写真を撮ってきました。



□ この場所から、写真を撮りました。 古代はほぼ海だと思う。
一旦山のように出来た砂丘を、削っている。



削られた土のように見えるが砂。
この周辺の断面図は下記の通りです。
打ち上げられた海砂が、大きな砂丘を形成して、その後削られた。(筆者の判断)

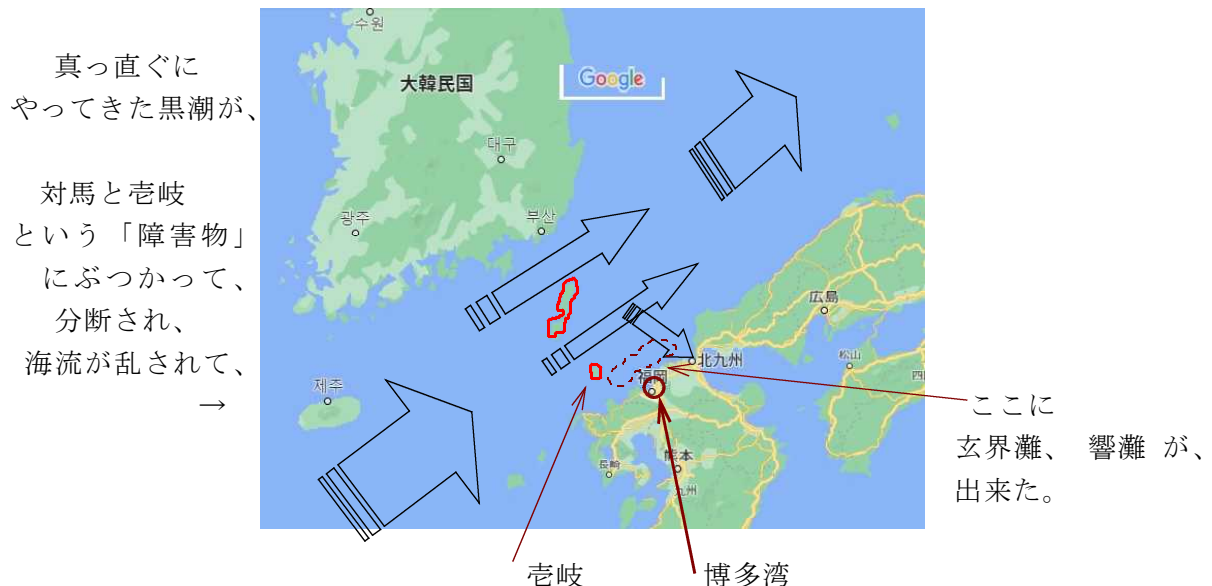


地図では、平たく見えるが、4～5 mの高さの砂丘である。宗像大社を過ぎて、関門海峡まで延々と続く砂丘を形成している。(総延長は、多分 50km はある)縄文海進図では、確実に海と繋がっているのも、平時でも、嵐の時でも、圧倒的な海水が、押し寄せる海岸に変貌して、博多湾の利用を阻害していた、との想像です。

いずれにしろ、「嵐になったら、どうしようか」と思ったら、利用しないはずだという現在の状況からの「状況証拠」を並べてみました。

論点四。船の能力。

中国の船は、「沙船シャセン」と言う船となっている。この船は、宋、唐の時代(五世紀以降)に「基本的発展があつて、形が定まった」とされており、240 年の段階で、波を切って逆走するだけの「能力」があつたとは、とても思えない。



海飛ぶカブトムシで就航率 97 %
写真提供：JR 九州高速船
強風や高波に左右されやすい船旅。
JR 九州高速船ビートルは、97 %という
航空機並みの就航率を保ちます。 その理由は、
船体を海面から約 2 m 浮き上がらせて翼走する船の
仕組みにあります。海面から浮いてるため、悪天候
の影響をあまり受けません。また揺れが少ないため
船酔いしにくい点も魅力です。



博多湾を出ると、ほぼ「真西」に向かって進み、壱岐に到着する。
何故このような「エアークラフト船」が採用されることになったのかが、重要です。

論点五。魏志倭人伝と関門海峡について。

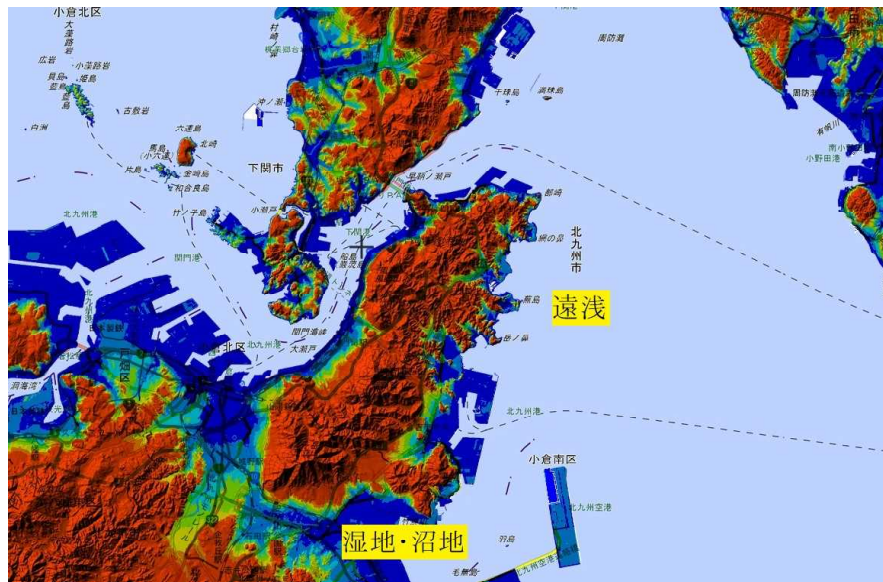
当方は大学で中国語を少しかじっていますので、今回初めて「魏志倭人伝」の原文を【全文】読みました。それで読んだ内容を絵図にすると、(先の資料)P. 9 の様になります。

そうなるには前提があつて、それは「関門海峡」(p.10)です。古代の九州の状況はほとんど判っていませんが、当方は、淡水魚保護活動に関わっていますので、生物地理学上でハッキリと関門海峡で線引きされます。そうすると私が絵図に書いた「不弥国」「投馬国」の場所から、大分県側には、「海路」では通行が困難となるのです。

また、同様に「陸路」も大変困難なのです。約 10 年、近くに住んでいたもので、実感です。

従って、地理上の物理的な条件を加味して魏志倭人伝の記述を読むと、関門海峡を乗り越して、宇佐とか、四国に邪馬壹国は存在しないことになります。

【北部九州のクニグニ】 AD240 年前後の北部九州。



縄文人が約 8 万人位にまで激減した日本の国土の風景を想像すると、縄文人が住まない場所は、弥生人も住めない道理ではなかろうか。従って、住むとしたら、縄文人と同じ場所となる。

弥生人が、紀元前 400 年とか、300 年に九州に渡海した時期には、「関門海峡周辺には近づけない」としたら、博多湾から、筑後川周辺にやってきた弥生人は、縄文人を追い払うか、そのまま彼らの上に君臨したのではないだろうか。そうすると、魏志倭人伝の記述の邪馬壹国の「庶民の生活状況」の描写が、三内丸山遺跡の縄文人の「生活状況」と、ダブってくるのです。

どう考えても、男は、子供も含めて「入れ墨」しているというのですから、縄文人でしょう。この疑問を解いてくれる事を願っています。

関門海峡の水深は、平均して約 12 m と書いてありましたが、最深部は、約 50 m だそうですので、流量の総量は、桁違いに多いと思われます。動画が沢山投稿されています。

「川のように流れる海水に逆行する船舶」、実感できます。

私の、留意事項。

論点六。中国人の「数字表記」は、要注意。 装飾表現が多く、実際の数字ではないことが多い。

「邪馬壹国を 300 年間探して」見つからないのは、**多分**、距離・方位を「100 %」鵜呑みにするからです。日本人もよく使う数字上の比喻、例えば、沢山の群衆を「星の数ほど・・・」とか、「亀は万年、鶴は千年」の類いです。

従って、「卑弥呼の侍女 1000 人」は、誰が数えたんですか、ということですよ。

原文【以婢千人自侍】数えたとも思えない。 中国古典では、一般的に「大変多い」という表現に使われていると思います。「白髪三千丈」類いの数字と表現には、要注意だと思う。

戸数も同様です。(春秋の筆法で述べられているように。細川 圭弘氏)。

だいたい戸籍調査をしてないと思う。 税を取り立てるには、徴税台帳がいるが、「裸足で、手づかみの食事、海に潜るのが得意」の住民から、何を取り立てるのか、想像出来ない。

従って、**距離・方位**については、「計測器」はないのだから「状況証拠」として、判断するのがベターと思う。

論点七。古事記と、日本書紀との記述の相違は、日本書紀を優先する。

私の認識では、1300 年前に、ヤマト朝廷の優秀な官僚達が、何年もの推敲を重ねて、「古事記、風土記、etc」を参考書にして、また、**中国の史書、魏志倭人伝**などにも目を通して、新たに組み立て、精査して書き下ろした歴史書が「日本書紀」だと思っているので、日本書紀を正史と考えている。

よって、古事記の記事と比べて、日本書紀と違うとなった場合には、日本書紀の記述を正解として、思索しないといけないと思っている。

p 15 の「松浦県と末羅県は違う」では、日本書紀を「否定」する形になっているが、これは勘違いだと思う。「松浦県」も「末羅県」も存在するのです。ただ「末羅県」が特定できないと言う指摘を否定できないだけかも知れない。

しかし、「唐津を末盧の国としたことは、根拠がない」とは言え無いと思う。日本書紀の編集者が魏志倭人伝を読んでいることは確実です。魏志倭人伝の記述の、風景描写と現地の地勢状況は、完全に一致しており、これを否定していくと、この後の「神功皇后の朝鮮出兵」などは、自己矛盾に陥ってしまうと、私は感じました。

結論；私は、一介の「歴史好事家」に過ぎないが、日本書紀を正史として思考を組み立てているので、古事記を持ってきて、日本書紀の記述を「否定」若しくは「訂正」することには、同意できない、という立場です。追記して、説明する分には、大歓迎です。

今回、事前に丸地三郎氏のレポートを読んでいれば、書くことが山ほどあったのですが、「唐津上陸説」を問題視する丸地三郎氏の考えが良く解ったので、**日本への「渡航ルート」に絞って、当方の「現地での実感」を下に、レポートさせていただきました。**

どうぞ宜しく、お願いします。

2021. 9. 25

文責；村上 政利