

会員研究

大伯皇女

胎児の船出

遠田 千代吉

はじめに

大伯皇女は天武天皇の皇女として生を受け、史上最初の齋王として伊勢神宮に仕え、また萬葉集に弟大津皇子を想う秀歌六首を残し世に知られている。しかしながら意外に全生涯の姿は明らかになっていない。これは文献史料・考古史料がともに少ないことに起因している。それでも、ここでは今得られる史料を可能な限り集め、その生涯の姿に迫りたいと思う。

清純の人・大伯皇女は四十一年の生涯であったが、その生涯は三つに区分される。

①誕生から齋王就任までの十三年間

②伊勢神宮の齋王として、退下するまでの十三年間

③齋王退下後、薨ずるまでの十五年間である。本稿では古代においても特異な大伯皇女の誕生を

中心に叙述したい。

二 海上の誕生

『日本書紀』（以下『紀』）は大伯皇女の誕生を次の通り記す。

「齊明天皇七年（六六一）一月六日 御船西に征きて、始めて海路に就く。八日に、御船、大伯海に到る。時に大田姫皇女、女を産む。仍りて是の女を名けて、大伯皇女と曰ふ。」

ここに記される西征は齊明朝における百済救援の戦役である。大伯皇女はまさに、この船出の後、西に向かう海上の船の上で生まれたと記されている。『紀』においては幾多の皇子・皇女の誕生が記されているが、ここに見るような海路途上での生誕とのストーリー的な記述は希有な例と言える。西征に向かう海上での誕生が特異なことであり、敢えて詳細な記述に

繋がったと言えよう。

さて、この記述の中には、現代の我々が誕生の事実だけを知らなければ済まされない「驚きの事実」が秘められている。

それは、

①二日後に出産する臨月の大海人皇子妃・大田皇女が西征に同行、乗船していること、

②瀬戸内の海に浮かぶ船上で、大伯皇女は赤子として生まれ、取り上げられていること、

である。齊明朝の西征は、数年にわたる宮の移動を伴うものであったから、有力官人の移動は勿論、大海人皇子も妃、夫人、采女を同道しての移動であったと思われる。それにしても、数日後に出産をひかえるお腹の大きな妃の同道は、古代の人のたくましさと母・大田皇女の気丈さを感じさせる。おそらく、同じ妃として同道した実妹・鷗野讚良皇女（後の持統天皇）も脇から手を添えたものと思われる。これから本稿では二つの驚きの事実のなかで、特に②の瀬戸内の海に浮かぶ船の中での出産とはどんな状況であったのか、往時の古代の揺れる船の中に思いを馳せながら叙述していきたい。それには先

ず古代の瀬戸内海の航海の実態をさぐることから始めねばならない。

三 瀬戸内海の航海

大伯海は備前牛窓の沖合である。私はかつて（平成二十七年二月）大伯皇女の生まれた海を遠望したく、牛窓を訪れた。牛窓は前島、黄島、黒島を前にし、岸にはひたひたと静かな波が寄せる泊であった。沖合に眼を移せば、白波も見えない静かに広がる瀬戸内である。

「ああ、これだけ静かな海の上ならば、船中の皇女の誕生もそれほど差支えなかったか」と安堵の思いを胸に抱きながら、穏やかな海を眺めつづけていた。その時である。

「ゴウオー、ゴウオー」という不気味な音を響かせ、前島との狭い海峡に黒いうねりが上へ下へと競い合いながら生じ、やがて海が、潮の川となつて流れ出した。このように瀬戸内の海は穏やかさと不気味な潮の流れを併せ持つ複雑な内海なのである。

（一）瀬戸内の海

瀬戸内海は多くの島を持つ内海である。この内海は、東は紀伊水

道、西は関門海峡と豊後水道の計三か所だけで外海とつながっている。「瀬戸内海」との呼称は比較的新しく、古代において瀬戸内海は、「瀬戸（海峡）」によって区分けられた「灘」という狭い海域が連続する海として把握されていた。

(二) 瀬戸内海の潮流

古来、瀬戸内の海は「船に乗るより潮に乗れ」と言い伝えられている。一見穏やかなイメージを持つ内海であるが、実は瀬戸内海ほど航海の難しい海はないと言われている。それは船の航海に潮流が大きく影響することによる。

① 海流と潮流

海流と潮流は厳格に区分して考える必要がある。

海流 地球規模で生ずる海の流れてあり、日本近海では黒潮・親潮のごとくいつも一定の方向に流れる。

潮流

「潮汐」現象によって引き起こされる潮位の変化による海の流れであり、一日のうち四回、その流れる方向が変わる。なお、潮流の方向を表す呼称は、風の場合と違い、向かう方向で表示する。たとえ

ば「西流」は西に向かう潮流である。

② 潮汐による満潮と干潮

潮位の変化として現れる潮汐は、月と太陽の引力により、地球上の海水が引つ張られ、地球上を移動することによって起こる。太陽の質量は月と比較にならないが遠方であり、月の引力の影響は太陽の二倍ほどといわれ、潮汐の話題には主に月が登場する。月が真南に昇るとき、その場所の真上に月があることになるので月の引力は最大となり、海の水の垂直方向に引つ張り上げられる力は最大となる。これにより潮位は最大の満潮となる。逆に月が地球のちようど真裏にあるときは、逆に月の引力が最小となるため、地球の自転による遠心力によって海の水が集まり、盛り上がるという潮位の上昇・満潮の現象が起きる。

一方、満潮となった海水は、引き上げる力の弱まりと共にやがて引いていき、満潮と満潮のちようど真ん中の時刻に潮位が最小となる。これが干潮である。

このように潮位は、一日の内で「満ちる」、「引く」の変化が四回起き、潮流の変化も日に四回生ず

ることとなる。

③ 海水の移動の時間のずれ（タイムラグ）

また、海水を引つ張り上げる力が「最大となる時」と、実際に「海水が移動して満潮となる時」との間には「時間のずれ」が生ずる。それは力の発生にともない、実際に海水が地表上を移動するのにはある程度の時間がかかるためである。日本列島に於いては、おおよそ満潮を引き起こす力が発生する時刻の六時間後に、その地点での潮位が最大となる。

たとえば日本列島の場合、月の南中（真南）時刻が夜中の〇時であった時には、

朝六時頃と夕方十八時頃に満潮となり、夜中〇時頃と昼の十二時頃に干潮となる。

このことを港の船頭の古老は、「月の真上時は港に潮なし」、「月の出入りに潮が満つ」と言い表している。

④ 瀬戸内海の潮流

瀬戸内海においても満潮、干潮により潮流が、日に四回方向を変え発生する。加えて入り口の狭い、内に多くの島を抱える内海という特殊性から、実に複雑な潮の動き

となる。

満潮時には東は紀伊水道から、西は関門海峡・豊後水道から内に向かつて潮流が押し寄せる。瀬戸内海という一つのプールを思い浮かべれば判りやすい。プールの右辺、左辺からそれぞれ真ん中に向かつて水が押し寄せ、真ん中でぶつかり合い、やがて逆流する。

瀬戸内海において、この潮流のぶつかり合う地点が備後「鞆の浦」沖である。鞆の浦沖で東から、西から押し寄せる潮流はぶつかり合い、やがて再び東西に分かれて逆流して流れ出していく。このように同じ日、同じ時刻でも、瀬戸内海の東と西では流れが逆となっている。この潮流も内海の各灘では比較的穏やかに見えても、瀬戸・海峡では大量の海水塊が狭い水門に集中し、急流となり渦潮が発生する。また、潮流が点在する数多くの島にぶつかり、予測できない流れが生ずる場合もある。このように瀬戸内海は潮流が極めて複雑な動きをする内海なのである。

四 七世紀後半の船

ここで斉明紀の西征に乗り出した船の姿を探ってみよう。この船

の構造、全体像を示す史料は残らず、思い描くことは難しい。しかし手懸りはある。遣唐使船である。西征の二年前の斉明五年(六五九)

七月には第四回遣唐使が派遣された。この時代には既に百人を超す

人員の乗船が可能な大型の構造船が建造されていたのである。遣唐使船の構造についても直接的な史料は残らないが、伝わる後世の絵図等から船舶工学の権威松木哲氏は、その規模・構造を次の通り推定している。我々は今、その姿を平城京一三〇〇年祭の時に造られ、現在朱雀門前に展示されている遣唐使船レプリカから想像でき

遣唐使船・概要

- 全長 三十m 全幅 九・六m
- 排水量 三百トン 積載荷重 百五十トン
- 竜骨を持たない平底の構造船

遣唐使船の走法は風を利用した帆走が主であり、時に人力による櫓走も併用された。なお、この時期の帆は「布」でなく、竹などを薄くそいだ「網代帆」であり、帆を使わない時には屏風畳みにし、変わりやすい風に対応して臨機応

変に対応できるものであった。乗船人員については「紀」孝徳紀白雉四年(六五三)五月の第二回遣唐使の記録が参考となる。

「あはせて一百二十一人、俱に一船に乗る」

この時期既に乗船人員が百人を超す船となっていたが、船中の滞在する居場所船倉部分であり、船倉には貨物、食料、水も積み込む必要があり、一坪(三・三m)当たり三人程度という狭い居場所

で我慢せねばならなかった。また、船の運航には、それを支える水夫・舵師・船大工等の操船要員が必要であり、乗船百二十人の内、五、六十人はこれら操船要員であった。齊明七年(六六一)一月の西征の御船は、宮の移動もあり大勢の人員を運ぶ必要から、この遣唐使船並みの船、数隻が西に向かったものと思われる。いずれにしても宮室の皇子・皇女、さらには妃たちも、狭い窮屈な在所での移動であつたのは間違いない。

五 大泊海への航路

瀬戸内海の航海では、潮流をいかにうまく利用し、あるいはうまくかわして航海するかが極めて重

要であつた。また、潮流が逆流するときには「潮待ちの泊」で待機し、その好転を待つ必要があつた。満潮、干潮が日に四度繰り返されることから、潮流に乗る一日通しての航法は、航海↓潮待ち↓航海↓潮待ちの繰り返しとなる。

また、往時の瀬戸内の海での走法は

- ① 潮流に乗る 瀬戸内での主たる走法
- ② 帆走 風の利用
- ③ 櫓走 出港時、ないしは人力に頼り走る必要の場合

の組み合わせであつた。ここに見る主たる走法に利用する潮流は、どれほどの速さであるのだろうか。

- ① 内海の灘、大阪湾内 ○三ノット(時速〇・六km)く
- ② 瀬戸、海峡 五ノット(九・三km)く来島海峡 一〇ノット(一八・五km)

であり、往時の船の瀬戸内海での航行速度を測ることはむずかしいが、総合的に勘案し、平均して二・七ノット(時速五km)程度と推定している。

このことをもとに『紀』に記載されている西征時の「二月六日に海路に就き、八日に大泊海に到る」航路は概略次の通りと推定できる。

- 六日 難波津 二十二km ↓ 大輪田泊(潮待ち)二十五km ↓ 明石之湖
- 七日 明石之湖 二十六km ↓ 韓泊(潮待ち)二十二km ↓ 室津泊
- 八日 室津泊 ↓ 途中 潮待ち泊 經由 ↓ 計 約四十km
- 牛窓泊沖 大泊海

一日の内、進む方向での順潮、逆潮が六時間ごとに繰り返されることから、二十km進むのに四〜五時間という推定からすれば、潮待ちの時間が間に入るとはいえ、昼夜を分かつたずの運行であつた。船による航海は、ある意味苦しい旅であつた。

六 船中の出産

大泊の海に到り、船中で大田皇女は皇女を出産する。既に見た往時の船で、宮室用の御船とはいえず、人と荷物のごった返す、狭い船倉での出産は困難が伴つたと思われる。

当時の出産は坐産である。産婦は「懐抱え」と「腰抱え」の二人によりかかって産んだ。

分娩時には年長の婆が産婆役となり赤子を取り上げた。ここに見るように出産は数人がかりであり、船倉を几帳で仕切つてあるとはいへ、周囲の目を気にしながらの難行であつた。

また、当時出産は死と隣り合わせで、産の忌みもある中で、その困難さは大変なものであつた。ともかくにも大伯皇女は、このような特異な状況の中で、生を受けた。

七 大伯の命名

皇女は大伯の海に到り生まれたことから地名をとり、大伯皇女と命名された。この大伯のうち「伯」の字について、白川静『字通』では人に関する文字であり、「部族の長、諸侯の長」の意であると考えられている。また古代中国の周の時代、兄弟の序列を伯、仲、叔、季といった。この兄弟の序列から、漢字で両者匹敵する状態を表す「勢力伯仲」、さらには馬飼いの名人から転用され、良い指導者を表す「名伯楽」の表現がなされるこ

ととなつた。大伯はもともと「力の強い長」とでも言える意味から地名となつていったと思われるが、古音では「おほはく」から子音が脱落して「おほく」に転化したものと思われる。藤原京から出土する木簡にも「大伯評」、「大伯郡」の表示が見られ、備前の当地域はもともと「大伯」と呼ばれ、その沖合の海は「大伯の海」と呼ばれていた。なお、和銅六年（七一三）五月の郡名への好字採用の詔により「大伯」は「邑久」に変更となり、現在に至る。呼称音もさらに一音が脱落し、今は「おく」と呼ぶ。また、大伯郡の一角には、古来中央政権と結びつきのあつた白猪屯倉があり、「大伯」はマイナーなイメージではなく、中央ではなじみの深い名前であつたと思われる。

八 むすび

かくて斉明七年（六六一）春正月六日、朱色に彩られた御船に、母大田皇女は出産間近の身重な体運び、乗船した。翌々日大伯の海に到り、大伯皇女が誕生した。錯綜する船倉室内での出産の瞬間は、どのような状況であつたのだろうか。高貴な皇女の誕生に、皆

がひっそり静まり返り、声を潜めて見守つていたのだろうか、或いは、誕生の赤子の大きな産声が響きわたつた瞬間、船内に一瞬祝福の光がさし、船内に「オー」という喜びの声がどよめきとなつて拡がつていったのだろうか。私は後者の、「船内に、自分の上下を問わず全員の祝福の聲が拡がつた」と想像したい。

大伯皇女はかくして誕生し、その後四十一年の数奇な人生を辿ることとなる。

参考文献

『日本書紀』（四×五） 岩波文庫
千田 稔 『埋もれた港』 小学館
石村 智 『よみがえる古代の港』 吉川弘文館
茂在寅男 『古代日本の航海術』 草思社
土田 雄 『遣唐使全航海』

【筆者紹介】

大和市在住で平成30年12月に入会、歴史古道歩きをご趣味とされているそうです。「毎月、例会に出席し皆さんの熱意に接し、良い刺激を受けることが楽しみです」とのことです。

