

2014年11月19日 2016年11月3日改訂（11月4日訂正）

中国・ベトナムの漢文文献の中の南シナ海方面の記述について 補遺8

嶋尾稔（慶應義塾大学言語文化研究所）

本篇において、海南島の漁民が《水路簿》《更路簿》などと呼ばれる南シナ海に関する独自の水路誌を有していたことを記したが、その資料のなかでパラセル諸島の海域が「東海」、スプラトリー諸島の海域が「北海」と呼ばれていることに最近になって気がついた〔広東省博物館 1975: 図版 16&17, 11-12〕。ここでいう「東」、「北」は、海南島からみた方角ではありえない。おそらく南シナ海の基幹航路であるベトナム沿岸航路（とくに広南王国方面）から見た「東の海」、フィリピンーボルネオ沿岸航路（とくにブルネイ王国方面）から見た「北の海」ということであろう。

このような海域認識・地理概念が広く南シナ海のローカルな航海者に共有されていたとすると、阮氏政権が編制した北海隊の派遣先である「北海」も中国方面の海域ではなくスプラトリー諸島の海域を指すと考えることができよう。この推論が正しければ、阮氏政権は、パラセル諸島だけでなくスプラトリー諸島側にも関与を強化しようとしていたと見ることができる。また『撫辺雜録』において黄沙渚の島数を 130 としている問題についても理解が容易になる。黄沙隊のリーダーが北海隊も統括していることを考えると、スプラトリー諸島側の島数もふくめた情報が黄沙渚の島数についての聞き取りのなかに紛れ込んでしまうことは決してあり得ないことではないと考えられる。

広東省博物館.1975.『西沙文物—中国南海諸島之一西沙群島文物調査』北京:文物出版社.

補足

18世紀の阮氏政権下の沿岸住民とスプラトリー諸島の関係について示唆的な一事例を紹介しておきたい。

1763年6月にバタビアからマニラに向かう途中のイギリス船 Earl Temple 号が多くの小島や岩礁や浅瀬の見られる海域で暴風のために遭難し、マニラの東南約 738 キロの珊瑚礁で座礁、生存者数人がある島にたどりついた。筏を作り他の生存者を探していると、ある小島に小船が停泊しているのを発見し、そこで 15 人のベトナム人商人が天候の回復を待っているのに遭遇した。その後さらに風雨が強くなり、停泊中のベトナム人の船も破壊される。イギリス人船員の生き残りは、たまたま流れ着いた空の船を修理し、ベトナム人ともども出航、まず仲間のいる島を探したが、見つからずベトナムに向かうことを決断した。一週間後にベトナム沿岸に到着、クワンガイ Quảng Ngãi のビンソン Binh Sơn (平山) 県に送られた。

その後のイギリス人船員をめぐる話は省略する。この情報は生還したイギリス人船員がイギリス東インド会社に報告したものである[Schopp 1999: 66-68]。

バタビアからマニラに向かう途中の多くの岩礁や浅瀬の見られる海域（マニラの東北約738キロ）はスプラトリー諸島周辺で間違いないであろう。その中の小島でベトナム人商人の小船が風待ちのため停泊していたこと、その島からベトナムまで応急処置をただけのボロ船で一週間で帰っていることが知られる。

ベトナムへの帰還に関しては、おそらくベトナム人が案内役を務めたのであろう。船の劣悪な状況にもかかわらず比較的スムーズに帰還しているように見受けられることから、ベトナム中部沿岸の海洋関係者にとってスプラトリー諸島は慣れ親しんだ場所であったと推測される（ベトナム人の商人団がいったいどこを目指している途中にその島で風待ちをすることになったのかは定かではないが）。帰還した船はベトナムの沿岸到着後に速やかにビンソン県に送られているが、ビンソン県は黄沙隊や北海隊の拠点である。

Schopp, S.E. 1999. “L'épave trouvée près du récif Thitu.” *Monuments et mémoires de la Fondation Eugène Piot*. 77.