



## 遣唐使・その航海

上田, 雄

---

**(Citation)**

海事博物館研究年報, 39:16-23

**(Issue Date)**

2011

**(Resource Type)**

departmental bulletin paper

**(Version)**

Version of Record

**(JaLCD0I)**

<https://doi.org/10.24546/81005615>

**(URL)**

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81005615>



# 遣唐使・その航海

日本海事史学会 理事 上田 雄

## 1. 誰でも知ってる遣隋使・遣唐使

日本は教育程度の高い国として知られており、また歴史好きの国民とも言われています。だからでしょうか、古代の中国との国際交流だった遣隋使や遣唐使の名前は有名であり、国民的常識となっていますし、遣隋使として随に使いた小野妹子の名は小学生でも知っています。

## 2. みんな知らない遣隋使・遣唐使の実際

ところがみんな知っているように見える遣隋使や遣唐使ですが、いざその実態となると知る人は少ないようです。例えば遣唐使が派遣された回数は何回ですか、或いは遣唐使の大使の名前を一人でも知っていますか、という質問に答えられる人はほとんどいないのではないのでしょうか。

一般に遣唐使というと、吉備真備、大伴古麻呂、山上憶良、阿部仲麻呂、最澄、空海の名前が思い浮かべられますが、吉備真備、大伴古麻呂は副使であり、山上憶良は随員、阿部仲麻呂、最澄、空海は留学生・留学僧であり、この中に大使の名前はないのです。大使の名前を一人でも言える人はまずいないようです。

## 3. 遣唐使がなぜ知られていないのか

それでは有名な遣唐使なのになぜその実態が知られていないのでしょうか。大使一人の名前さえも知られていないのでしょうか。これに関する研究者が少なく、またそれについて概説した適当な書物が存在しないところにその一因があるようです。「遣唐使」それは余りにも有名な歴史事象なので多数の研究者がいると思われがちですが、実は専門の研究者は少ないのです。そしてその少ない研究者が各自の狭い専門領域で論文を発表し、研究書を出し、各自の学説を展開しているために統一した見解が存在せず、一般の歴史好きな人々を迷わせているのです。

大変不思議なことですが、遣唐使全般について概観し、一回一回の遣唐使について説明している

書物すら従来は存在しなかった\*のです。

\*2006年に出版した拙著『遣唐使全航海』（草思社）だけがその例外になったと自負しています。

## 4. 遣唐使の派遣回数

遣唐使の派遣回数については研究者により12回、13回、15回、18回、19回、20回という6通りの説があります。本来一つしかないはずの事実、6通りもの説があるという奇怪な状態になっていて、人を迷わしています。

表1に遣唐使の回数についての一覧表を示します。東野治之説（20回）、木宮泰彦説（19回）、森克己説（18回）の主要三説の他、他の研究者によるA説（15回）、B説（13回）、C説（12回）の数え方を事例に即して示しました。この表を見てわかるように、見解が異なる最大の原因は、遣唐使に任命されたけれども結果的には行かなかった（有名な菅原道真の場合がその代表例です）ケースを派遣回数に入れるか入れないか、実際には百済までしか行かなかった使節や渤海国経由で渡唐した使節を遣唐使として数えるかどうか等の考え方が異なる点です。

筆者は「実際に渡唐していないものを遣唐使の回数に数えるのはおかしい」という見解から実際に渡唐したA説の15回を遣唐使の派遣回数とすべきであると考えています。

したがって本稿では遣唐使の回数表示はA説の15回と表します。

## 5. 遣唐使の目的は？

一口に遣唐使と言っても、第1回の630年から第15回の838年まで200年余の年月を経ており、その間に彼我の事情も国際情勢も変化しているので使節派遣の目的も変化していきます。以下にその変化を前期、中期及び後期に分けて簡単に要約します。

前期 第1回630年～第4回659年 仏教とその文化の摂取・中央集権国家の制度の輸入

表1 遣唐使の回数についての一覧表

東	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	東
木	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		11	12	13	14	15	16	17	18	19	東
森	1	2	3	4	5		6	7	8	9		10	11	12	13	14	15	16	17	18	森
A	1	2	3	4	5		6	7	8	9		10	11			12	13	14	15	16	A
B	1	2	3	4	5		6	7	8	9		10				11		12	13	14	B
C	1	2	3	4			5	6	7	8		9				10		11	12	13	C
出発年	630	653	654	659	665	667	669	702	717	733	746	752	759	762	762	777	780	804	838	894	出発年
年号年	舒明二	白雉四	白雉五	斉明五	天智四	天智六	天智八	大宝二	養老一	天平五	天平一八	天平勝宝四	天平宝字三	天平宝字六	天平宝字六	宝亀八	宝亀十一	延暦三三	承和五	寶平六	年号年
使節名	犬上御田歙	吉士長丹	高向玄理	坂合部石布	守大石	伊吉博徳	河内 鯨	栗田真人	多治比泉守	多治比広成	石上乙麻呂	藤原清河	高元度	*仲石伴	中臣鷹王	小野石根	布勢清直	藤原葛野麻呂	藤原常嗣	菅原道真	使節名
備考	僧支帰国	別送高田根麻呂遭難	白雉四年に連続発かも？	津守吉祥・伊吉博徳	唐使を送る送使	百濟までの送使	平高麗慶賀使	山上憶良随伴	吉備真備 玄・渡唐	吉備真備 玄・帰国	任命?のみで往かず	唐僧鑑真来日	渤海経由の迎入唐大使使	船破壊のため中止	便風を得ず中止	帰途唐使を随伴	唐使を送る送使	空海・最澄 渡唐	円仁・円載 渡唐	任命のみで中止	備考
帰国年	632	654	655	661	667	668	不明	704	718	734		753	761			778	781	805	839	帰国年	

注 東：東野治之の『遣唐使船』（朝日選書）による最高限二〇回の回数

木：木宮養彦の『日華文化交流史』（富山房）による十九回の回数

森：森克己の『遣唐使』（至文堂）による十八回の遣唐使表

A・B・C：それぞれ遣唐使を十五回、十三回、十二回、とする場合の数え方

\*他表では天平宝字五年（761）となっているが、それは任命時の年代であり、中止したのは翌年である。

中期 第5回665年～第6回669年 唐と朝鮮半島の百済、新羅、高句麗を巡る国際情勢への対応外交、唐との対立解消外交

後期 第7回702年～第15回838年 唐文化・政治・経済・文化・仏教・娯楽等の百貨店的輸入

普通、遣唐使と言う場合はほとんど後期のものを指します。

## 6. 遣唐使の船

遣唐使船の本当の姿や形、大きさ、性能等については全く不明です。なぜなら信頼するに足る資料や当時の船の絵すら残っていないからです。したがって、記録に残された乗船人数、遣唐使の時代より400～500年後の鎌倉時代に描かれた絵巻物に描かれている図1のような遣唐使船の絵などを参考にして想像するより他ない状態です。

まず最大で160人も乗った記録があるので、その船は相当大的な船であったと想像されます。古代船の研究家（石井謙治氏、松木哲氏）によりますと、その船は長さ30米、幅8米、高さ（帆柱頂までの）18米ほどで総トン数は約300トンほどの木造大型構造船であったと想像されています。

2本の帆柱には折り畳み式の網代（あじろ）帆を備えて帆走していたことはすべての絵巻物の船に共通して描かれているので確かなことです。

竹材を薄く削いで編んだ網代帆は粗末に見えますが、屏風のように折り畳めて操作が簡単であり、その性能もなかなか優秀なものだったようです。そのことは16世紀になって九州に来た中国の船がなお網代帆を使っていることからわかります。

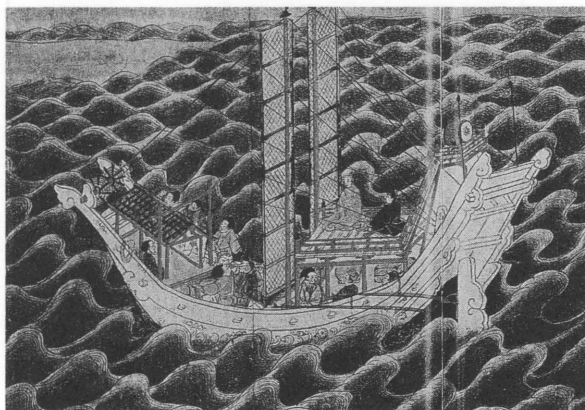


図1 高野大師行状図絵の遣唐使船

なお、従来の定説では「唐や新羅に比べて日本の造船技術は著しく劣っており堅牢な船を造ることができず、毎航ごとに破船する遭難事故が絶えなかった」と極めて自虐的な学説が罷り通っていましたが、遣唐使船の航海実績を詳しく見るかぎり決してそのようなことはなく、160人もの人を乗せて波荒い東シナ海を無事に往復したことを考えると、従来の定説は否定されなければならないでしょう。

## 7. 遣唐使船の航路

遣唐使船の航路については、従来、前期は北路、中期は南島路、後期は南路という森克己氏の所説が定説となって定着し、歴史地図帳などには図2に示すように判で押したようにこの三航路が遣唐使船の航路として描かれています。

森克己氏の言う南島路は、筑紫を出た遣唐使船が種子島、屋久島、奄美大島、沖縄などの島々に沿って南下し、東シナ海の狭まった所で横断して唐に到ったとするのですが、史料をよく検討してみると、実際の往路にこの航路をとった遣唐使船は一例もないのです。これらの島々と遣唐使船の関係は遣唐使の帰国の際に、風波に流されて漂着した例に限られています。史料を精査してこの事実気付いた筆者は、「南島路は意図的に取られた航路ではなく、唐からの帰途、風波に流された結果の航路であるから意図された南島路は存在しない」と主張してきたのですが、一旦その道の権威者が唱えた学説は容易には覆りませんでした。最近になってようやく遣唐使の研究者たちもこの事実を認め「南島路はなかった」というようになってきています。（杉山宏氏、東野治之氏、石



図2 遣唐使の航路図

井正敏氏)

したがって、「遣唐使の航路として考えられるのは前期・中期の北路と後期の南路だけである」と言えます。

北路…博多→壱岐→対馬→朝鮮半島南岸→甕津半島→山東半島→登州→(陸路)→長安  
南路…博多→五島列島→東シナ海横断→長江河口部或いは杭州湾沿岸→(陸路)→長安

なお、最近、東野治之氏や王勇氏等は第4回遣唐使として坂合部石布の船が百済南畔から東シナ海を渡って越州に着いたという例を取り上げ、「もう一つの南路」として航路論に加えようとしています。これは、1例、しかも1船だけの記録であり、また、五島列島に立ち寄らないものの、東シナ海を真横に横断するという点では南路と全く同じ、すなわち南路の中に包括できるものなので、あえて別の航路とする必要はないと考えます。

## 8. 遣唐使船の航路

遣唐使の船のところで述べたように、従来の定説では船についての実績を検討せず、頭から「日本の船は唐や新羅の船よりも劣っていた」という前提にたつての論が展開されていました。航海についても、「船そのものの構造や帆がお粗末だったので、航海では風を上手に利用することができず、帆走するよりも漕ぐことの方が多かったのではないか」という見解が定説となっていました。

しかし、160人もが乗る約300屯の船を漕ぐというのは大変困難なことで、風波の強い時などは櫓が空を切って推進できないことは容易に想像できることです。

確かに絵巻物に描かれた遣唐使船には舷側に櫓棚が付けられていて、そこに水手が並んで漕いだことは確かだと思われます。

しかし、筆者は、それは出港のときや入港のときなど、微妙な水路をゆっくり進む場合のためのものであったと考えます。外洋に出た場合にはよほどの無風で風ぎの状態の時以外、櫓で漕ぐことはなかったでしょう。

遣唐使船の航海にかかわる史料は極めて乏しいためにその実際はわかりにくいのですが、乏しい史料をかき集めてその航海日数や速度などを推定してみたものを表2に示します。この表は大雑把

なものです。それでも航海日数などが判明した遣唐使船の東シナ海横断に要した日数はほぼ6日～9日、平均すれば7日程度であったと推定できます。そしてその時速は平均して4.8キロメートル/時(=2.6ノット)ほどであったと推定されます。東シナ海の洋上を漕いで渡るのにこの速度は出せないことは明白です。

帆走を示す史料としては表3に示す最後の第15回遣唐使(承和の遣唐使)に随伴して渡唐した留学僧円仁が著した『入唐求法巡礼行記』の航海記録がほとんど唯一のもので、博多で乗船してから湾口の志賀島までの内海ですら風を待って3日間停泊し、五島列島の有救島から中国沿岸までの東シナ海横断の5日間はすべて帆を揚げて帆走しており漕いではいません。漕いだのは中国沿岸に着いて座礁した時だけであることがわかります。

したがって従来定説のようになっていた「日本の遣唐使船は底が平らで波切りが悪く、帆も粗末な網代帆だったので帆走性能も悪く、漕ぐことの方が多かった」というのは観念的な自虐論であり、実際には「造船技術も帆走航海技術も優れていた」と書き換えられなければならないと思います。

## 9. 遣唐使船の航海期・季節風との関係

遣唐使船の主原動力が風による帆走であったとすると、その風はいかなる風かということが問題になります。

この点でも従来は「唐や新羅の船は季節風を利用して航海していたが、日本の遣唐使船は季節風の存在を知らず、逆風期にやみくもに海を渡ったので、ほとんど例外なく遭難していた」とする森克己氏の学説が定説となっていて、歴史事典や百科事典の「遣唐使」の項目には判で押したように同じことが書かれていました。

司馬遼太郎氏の『空海の風景』の中の空海の渡唐航海に関する下記の描写も、この定説を下敷きにして書かれていることが明らかです。

「なぜなら夏には風は唐から日本へ吹いている。が、五島から東シナ海航路をとる遣唐使船は、6、7月という真夏をえらぶ。わざわざ逆風の季節をえらぶのである。信じがたいほどのことだが、この当時の日本の遠洋航海術は幼稚という以上に無知であった。」

表2 遣唐使船航海速度想定表

回	船番号	使節名	西暦	発月日	発地	距離(km)	着月日	着地	航海日数	航海時間	km/h	Knot	備考	
第4回	往	第二船	津守吉祥	659	10月8日	百濟南畔	640	10月10日	越州会稽県	★2日	48h	*130	*7.0	6月28日筑紫着  遭難して船體分裂 遭難して船體分裂           頭陀親王入唐略記
同上	帰	同上	同上	661	5月14日	越州	480	5月23日	濟州島	9日	216h	2.2	1.2	
第10回	帰	第一船	藤原清河	753	12月19日	黄泗浦	825	12月23日	沖繩本島	★4日	96h	8.6	4.6	
第12回	往	第一船	小野石根	777	8月6日	肥前松浦	930	8月14日	楊州海陵県	8日	192h	4.8	2.6	
同上	帰	同上	同上	778	12月2日	蘇州常熟県	750	12月10日	天草西仲島	8日	192h	3.9	2.1	
同上	帰	同上	同上	778	12月2日	同上	750	12月10日	薩摩 甌島	★8日	192h	*3.9	*2.1	
同上	帰	第二船	大神未足	778	12月2日	同上	750	12月10日	薩摩出水郡	8日	192h	3.9	2.1	
同上	帰	第三船	小野滋野	778	11月13日	蘇州塩城県	650	11月19日	松浦郡橘浦	6日	144h	4.5	2.4	
第14回	帰	第三船	三棟今嗣	805	6月22日	明州下賛県	900	7月8日	対馬阿礼村	★16日	384h	*2.3	*1.3	
第15回	往	第一船	藤原常嗣	838	7月21日	筑前志賀島	120	7月22日	五島宇久島	★1日	24h	5.0	2.6	
同上	往	同上	同上	838	7月22日	五島宇久島	700	7月27日	楊州海陵県	6日	144h	4.8	2.6	
参考値	往		高丘親王	862	10月4日	五島値嘉島	700	10月8日	明州楊廟山	5日	120h	5.8	3.1	
									平均	7.1日	171h	4.8	2.6	

1. 本表は遣唐使船のおおよその速度を想定するために、発着地、発着月日が記録されている史料だけを抜き出して作成したものである
2. 発着月日はすべて現行暦日に換算した月日である
3. 本表は発着地、発着月日以外はきわめてアバウトな表であり厳密には参考にならないものであるが誤差と誤差がうち消しあって、おおまかな速度想定することはできそうである
4. ★印及び\*印を付けた値は、大変アバウトな数値であり、或いは重複の部分があるので平均値から省いている

表3 承和の遣唐使の航海記録 承和五年(838)(円仁の『入唐求法巡礼記』による)

旧暦月日	現行暦	航海に関する記述抜粋
六月十三日	7月12日	博多那の津で乗船・風無く停泊3日
十七日	16日	夜半嵐風(陸より吹く風)を得て帆を上げて艦を揺るがして行く→志賀島着 信風なきため5日停泊→二日(20日)
二十二日	21日	良(東北)風を得て進発、夜暗に投じて行く
二十三日	22日	有救島(宇久島一五島列島)に至る。東北風吹きて、征くもの留まるものは別を執る
二十四日	23日	酉時(十八時)に至る比、帆を上げて海を渡る。 第四船が前に行くを望み見る。夜に入り暗行して両船は火信を相通ず。暁に至りて見えず・良(東北)より巽(東南)に風は変わることありと雖も漂遷(漂流)の驚きなし
二十五日	24日	[東シナ海の帆走]
二十六日	25日	[東シナ海の帆走]
二十七日	26日	海の色は白緑となれり(註・中国沿岸に近づいたことを示す)しかし陸地は見えず。
二十八日	27日	風は猶変ぜざれば帆を倒けて坤(西南)を指す。巳時(十時)白水に至るにその色黄泥の如し。人皆言う「是の如くは楊州大江(長江)の流水ならむ」と。船は即ち濤に随って漂蕩す。船は即ち沈んで沙上に居る。
二十九日	28日	亥時(二一時)西方を望見すれば、遙かに火光あり、通夜瞻望するに山島は見えず、唯火光を見るのみ。須臾にして進み去れば即ち陸地たるを知れり
七月 二日	30日	午時(十二時)江口に到る。未時(十四時)楊州海陵県白潮鎮に到る

表4 東シナ海海域（北緯30°～35°）の卓越風の風向と遣唐使船の航海実績

月	卓越風の風向	主風	遣唐使船の渡航	遣唐使船の帰航
1月	北北西	北		
2月	北北西			
3月	北			
4月	北北東	北		
5月	(微)北東		●	
6月	(微)南東～ 東南東	南		●●
7月	南		○	
8月	南東～東南東		○○○○○	●
9月	北東	北		●
10月	北北東		○	●
11月	北北西～北			●
12月	北北西	北		●●●

季節風というのは、大陸と大洋の比熱の違いによって、夏は大洋から大陸へ、冬は大陸から大洋へ向かって吹くということは誰しも小学校の理科で学習していることです。ところが司馬遼太郎という偉大な知識人が「夏には風が唐から日本へ吹いている」と書いているのを見ると、それこそ「信じがたいほどの無知」を感じさせられるのです。

これは司馬遼太郎氏の責任というより、恐らく彼が下敷きにした森克己氏の『遣唐使』（至文堂刊）の責任であると思うのです。

日本周辺に吹く季節風は、春から夏にかけては大洋から大陸へ向けて南寄り、或いは東南寄りの風が吹き、秋から冬にかけては大陸から大洋へ向けて北、或いは北西の風が吹くという気象現象を言います。

詳しい検証は省略しますが、遣唐使船の渡航と帰航の記録を現行暦に換算した上で表4の月別の統計を見ていただきますと、日本から唐へ渡航したのはほとんど7月と8月に集中しており、唐から日本への帰航は相当バラツキがあるというものの、秋から冬に集中していることがわかります。

このことから、日本の遣唐使船は季節風の存在を知っており、季節風を利用して航海していたと結論づけることができます。

## 10. 遣唐使船の遭難・漂流

何度も繰り返しますが、従来の定説では「遣唐使の船は造船技術が拙劣だったので外海の風波に耐えることができず、毎航ごとに必ず遭難事故を起こした。帆走装備もお粗末だったので漕いで渡ることが多かった」とか、「唐や新羅の船は季節

風を知っていて、それに対応して航海していたのに、遣唐使船は季節風を知らず、逆風の中をやみくもに出航したので遭難することが多かった」というふうに、日本の遣唐使船やその航海については自虐的な観点からの評価が与えられてきました。

しかし、ここで示した実績が物語るように、その造船技術も航海技術もそれほどお粗末なものではなく、むしろ優秀なものであったと評価し直さなければならないようです。季節風の利用についても、それを知らなかったわけではなく、効果的に利用していたと言うことができます。遭難や漂流については、確かに遭難率は高かったけれども、ほとんど毎航ごとに遭難し、漂流したという表現は不当であり、第8回遣唐使の場合、「此回の使人ほぼ闕乏無し」と記録されるように、4隻約600人の使節が何事もなく唐への往復を成し遂げた大成功の事実もあるのです。

表5に示すように各回の遣唐使の船数と往復実績に基づいて推算してみますと、遣唐使全期間中、唐に派遣された船は36隻と考えられますが、そのうち26隻が無事に帰国しています。残る10隻が遭難して帰れなかったということになりますが、第15回遣唐使の第1船、第4船のように唐に到着の際、浅瀬に座礁したため放棄された例があるように、そのすべてが洋上での遭難とは限らないのです。また、1～2の例を除いて日本から唐への往路で遭難することはほとんどなく、本格的な遭難・漂流は唐からの帰国の際に起きています。

これは、帰国の際は強い冬の季節風を利用しているので比較的弱い夏の季節風を利用する往路よりも遭難、漂流することが多かったからだと考えられます。

以上のように、遣唐使船の航海は確かに遭難率は高かったと言えますが、実績を見てみると世上に流布されているような「毎航ごとに必ずというほど遭難して多数の犠牲者を出した」という定説は当てはまらないでしょう。

## 11. 遣唐使船とその航海・再評価を

以上、大変有名な割にはその実態がよく知られていない遣唐使について概観し、またその船や航海について従来の定説なるものが何故か自虐的で

表5 遣唐使船の船番号と航海実績

回	大使名	船数	出発年	往航路	着地	帰航路	帰国年	帰国地・備考
1	犬上御田歎	第一船 ?	630 舒明二	北路		北路	632 舒明四	対馬→大宰府→難波 唐使高表仁を随伴
2	吉士長丹	第一船	653	北路		北路	654	筑紫
	高田根麻呂	第二船	白雉四	南路?	薩摩の曲竹嶋で遭難沈没			
3	高向玄理	第一船	654	北路	莱州	北路	655	
	河邊麻呂	第二船	白雉五	北路		北路	斉明一	
4	坂合部石布	第一船	659	南島路	南海島に漂着 五人のみ唐括州に到る			661 濟州島経由→筑紫
	津守吉祥	第二船	斉明五	南路	越州	南路		
5	守大石 坂合部石積	第一船 ?	665 天智四	北路		北路	667 天智六	筑紫・唐使を随伴
6	河内 鯨	第一船	669	北路		北路	?	
7	栗田真人	第一船	702	南路	楚州	南路	704	筑紫→平城京
	坂合部大分	第二船	大宝二	南路		?	707	?
8	多治比県守	第一船	717 養老一	南路		南路	718 養老二	今回の使人略闕乏なし
	大伴山守	第二船		南路		南路		
	藤原馬養	第三船		南路		南路		
		第四船		南路		南路		
9	多治比広成	第一船	733 天平五	南路	蘇州	南島路	734	種子島 735平城京
	中臣名代	第二船		南路	蘇州	出戻り再出発 736 南路か	739 4人渤海経由で 帰国時に遭難か? 詳細不明	
	平群広成	第三船		南路	蘇州	南海漂流		
	田口養年富	第四船		南路	蘇州			
10	藤原清河	第一船	752 勝宝四	南路	蘇州	南島路	753 754 754	沖繩→南海漂流→驩州
	大伴古麻呂	第二船		南路	蘇州	南島路		沖繩→薩摩秋妻屋浦
	吉備真備	第三船		南路	蘇州	南島路		沖繩→屋久島→紀伊
	布勢人主	第四船		南路	蘇州	南路?		薩摩国石籠浦
11	高元度		759	渤海路	登州	南路	760	帰途は蘇州発→筑紫
12	小野石根	第一船	777 宝龜八	南路	揚州	南路	778 778 778	九州近海で遭難・船折れる
	大神未足	第二船		南路	揚州	南路		薩摩国出水郡
	小野滋野	第三船		南路	揚州	南路		肥前国松浦郡橘浦
	海士三狩	第四船		南路	塩城県	南路		濟州島に漂着 甌島
13	布勢清直	第一船	780	南路		南路	781 天応一	
	甘南備清野	第二船		南路		南路		
14	藤原葛野麻呂	第一船	804	南路	福州	南路	805	明州発 対馬阿禮村着
	石川道益	第二船	804	南路	明州	南路	805	明州発 値賀島着
	三棟今嗣	第三船	805	9五島周辺で遭難 船破壊して中止				
	高階遠成	第四船	805	南路	越州	南路	806	越州発 五島着
15	藤原常嗣	第一船	838	南路	揚州	北路	839	楚州で新羅船九隻*
	藤原豊竝	第二船	838	南路	海州	南海賊地漂着		840年小舟で帰着
	丹・文雄	第三船	836	対馬沖で遭難、船破壊して中止				
	菅原善主	第四船	838	南路	揚州	北路	839	* 調達海州→赤山院

あり、非科学的であることを見てきました。そして可能な限り実績を蒐集してその実態を見てみると、造船技術と言ひ帆走技術と言ひ、また、季節風の利用と言ひ、従来 of 定説が唱えていたような稚拙なものではなく、高度な技術が用いられていたことを類推できます。

勿論、すべてについてほとんど正確な資料が残っていない状態なので、軽々しく断言はできないものの、少なくとも従来 of 定説については、それが実績に基づいた科学的なものではなく、極めて観念的、かつ自虐的であり、非科学的なものであったようです。

私たちは今、私たちの先祖が果たしてきた遣唐使の往き来について、その船や航海の技術などをあらためて再評価しなければならないと考えます。

なお、以上の論は概説的に集約したものであり、その詳細については我田引水的になりますが、拙著『遣唐使全航海』（2006年 草思社刊）を参照して下さい。