

「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群 特別研究事業

第1回国際検討会  
「古代東アジアの航海と宗像・沖ノ島」  
報告書

主 催：「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群保存活用協議会  
日 時：2019年2月26日(火)～2月27日(水) \*2月28日(木)に現地視察会  
場 所：九州大学西新プラザ大会議室 福岡市早良区西新 2-16-23

## 目 次

概要/Outline	02
スケジュール/Schedule	04
報告概要/Abstract	06
報告資料	19
討論	71

平成 30 年度文化庁文化芸術振興費補助金(文化遺産総合活用推進事業)



## 「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群 特別研究事業 第1回国際検討会「古代東アジアの航海と宗像・沖ノ島」

### 1. 概要

主 催：「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群保存活用協議会

日 時：2019年2月26日(火)～2月27日(水)

＊2月28日(木)に現地視察会

場 所：九州大学西新プラザ大会議室 福岡市早良区西新 2-16-23

出席者：佐藤信（専門家会議副委員長、人間文化研究機構理事、歴史学）★  
秋道智彌（総合地球環境学研究所名誉教授、山梨県立富士山世界遺産センター長）●

笹生衛（國學院大学教授、考古学（祭祀・神道））●

田中史生（早稲田大学教授、歴史学（交流））●

高田貫太（国立歴史民俗博物館、考古学（交流））●

禹在柄（韓国・忠南大学校教授、考古学（交流））●

王海燕（中国 浙江大学・歴史学）▲

森田克行（高槻市今城塚古代歴史館特別館長、考古学）▲

後藤明（南山大学教授、文化人類学）▲

佐々木蘭貞（九州国立博物館アソシエイトフェロー、水中考古学）▲

権五栄（ソウル大学教授、歴史学）

広瀬直毅（九州大学応用力学研究所教授、海洋物理学）▲

文化庁、事務局（福岡県・宗像市・福津市）

（★議長、●委託研究者、▲研究協力者）

### 2. 目的

本遺産群で航海安全を祈る古代祭祀が行われた当時の航海がどのようなものであったか（航路、寄港地、使用された船、航海術等）、各分野・地域における現在の知見を集積し、祭祀が行われた背景とその特質、あるいは研究上の課題を明らかにする。

The Sacred Island of Okinoshima and Associated Sites in the Munakata Region  
Special Research Project  
The 1st International Review Meeting  
“Okinoshima and the Munakata Region seen from Navigation in Ancient East Asia”

1. Outline

Host: Preservation and Utilization Council of “Sacred Island of Okinoshima and Associated Sites in the Munakata Region”

Date: Feb. 26 (Tue) – 27 (Wed) \*Feb.28 (Thu): On-site Visit

Venue: Conference room, Nishijin Plaza, Kyushu University

(2-16-23 Nishijin, Sawara-ku, Fukuoka City, Fukuoka Prefecture 814-0002 Japan)

Participants:

SATO, Makoto Vice-Chair of Expert’s Committee / Commissioner of National Institutes for the Humanities ★

AKIMICHI, Tomoya Honorary Professor of Research Institute for Humanity and Nature / Director of Fujisan World Heritage Center ●

SASO, Mamoru Professor of Kokugakuin University, Archaeology ●

TANAKA, Fumio Professor of Waseda University, History ●

TAKATA, Kanta Associate Professor of National Museum of Japanese History, Archaeology ●

WOO, Jaepyoung Professor of Chungnam National University (KOREA), Archaeology ●

WANG, Haiyan Professor of Zhejiang University (CHINA), History ▲

MORITA, Katsuyuki Special Director of Imashirozuka History Museum of Takatsuki City, Archaeology ▲

GOTO, Akira Professor of Nanzan University, Anthropology ▲

James Randall SASAKI Kyushu National Museum Associate Fellow, Maritime Archaeology ▲

KWON, Ohyoung Professor of Seoul National University, History ▲

HIROSE, Naoki Professor, Research Institute for Applied Mechanics, Kyushu University, Physical Oceanography ▲

Agency for Cultural Affairs

Secretariat (Fukuoka Prefecture / Munakata City / Fukutsu City)

(★Chair、●Delegated Researcher、▲Research Collaborator)

2. Objective

How and what was the ancient voyage; the routes, anchorage sites, used ships, navigation techniques, etc. at the time when the ritual was held and prayed for safe voyage in this property? Based on the accumulated current knowledge, this meeting aims to clarify background and characteristics of the ancient ritual or research subjects.

### 3. スケジュール

2月26日		
時間	項目	内容
13:00	開会	
13:10	事務局報告	調査研究上の課題
13:20	事務局報告	中国視察報告
14:20	報告1	4世紀から9世紀の日本における造船・航海術 ／森田克行（高槻市立今城塚古代歴史館/考古学）
休憩		
15:25	報告2	南方世界の造船・航海術と信仰／後藤明（南山大学/文化人類学）
16:15	報告3	沈没船から読み解く造船技術と航海／佐々木蘭貞（九州国立博物館/水中考古学）

2月27日		
開始	項目	内容
9:30	報告4	古代韓半島をめぐる航路と交易様相の変遷過程／権五栄（ソウル大学/韓国国史学）
10:30	報告5	古墳時代の日朝交渉における海の道－朝鮮半島南・西海岸地域の倭系資料の分析から－ ／高田貫太（国立歴史民俗博物館/考古学）
11:20	報告6	東シナ海～日本海の海流と航海環境／広瀬直毅（九州大学応用力学研究所/海洋物理学）
昼食		
13:10	討論	古代東アジアの航海と宗像・沖ノ島 航海(造船・航海術)の実態
休憩		
15:15	討論	古代東アジアの航海と宗像・沖ノ島 日韓間の航路と沖ノ島、宗像

2月28日		
時間	項目	視察場所
8:45		ホテル出発
9:50	視察	宗像大社中津宮(本殿周辺)
10:30		御嶽山山頂
11:10		宗像大社沖津宮遥拝所
11:30		大島交流館
13:40		海の道むなかた館
14:15		宗像大社辺津宮
15:00		宗像大社神宝館
16:10		新原・奴山古墳群
17:00		カメラステージ歴史資料館

※報告1として「4世紀から9世紀の中国における造船・航海術／姜波（中国・国家文物局水下文化遺産中心考古所所長）」を予定していたが、報告者の都合により急遽キャンセルとなった。

### 3. Schedule

February 26 (Tue)		
Time	Session	Theme
13:00	Opening	
13:10	Report from Secretariat	Purpose of the Special Research Project
13:20	Report from Secretariat	"Report of Inspection tour to China"
14:20	Report 1	"Shipbuilding and Navigation Techniques of Japan from the 4th to 9th Century" MORITA, Katsuyuki (Imashirozuka History Museum in Takatsuki City)
Break		
15:25	Report 2	"Shipbuilding and Navigation, and Beliefs in the Southern World" GOTO, Akira (Faculty of Humanities, Nanzan University)
16:15	Report 3	"Shipbuilding Technology and Voyage to understand from the Sunken Ship" James Randall SASAKI (Kyushu National Museum Associate Fellow)

February 27 (Wed)		
Time	Session	Theme
9:30	Report 4	"Transition Process of Sea Route and Trade surrounding the Ancient Korean Peninsula" KWON, Ohyoung (Humanities Dept. at Seoul National University)
10:30	Report 5	"Sea Road for Japan-Korea Negotiations during the Kofun Period" TAKATA, Kanta (National Institute of Japanese History)
11:20	Report 6	"Ocean Current and Voyage Environment of the East China Sea - Japan Sea" HIROSE, Naoki (Research Institute for Applied Mechanics, Kyushu University)
Lunch		
13:10	Discussion	Okinoshima and the Munakata Region seen from Navigation in Ancient East Asia: True picture of Voyage (Shipbuilding, Sailing)
Break		
15:15	Discussion	Okinoshima and the Munakata Region seen from Navigation in Ancient East Asia: Marine route between Japan and Korea and Okinoshima in the Munakata Region

February 28 (Thu)		
Time	Event	Place
8:45		Depart from the hotel
9:50	On-site inspection	Nakatsu-miya, Munakata Taisha
10:30		Top of Mt. Mitake
11:10		Okitsu-miya Yohaisho, Munakata Taisha
11:30		Oshima Koryu-kan
13:40		Umi-no-michi Munakata-kan Museum
14:15		Hetsu-miya, Munakata Taisha
15:00		Shimpō-kan Museum of Munakata Taisha
16:10		Shimbaru-Nuyama Mounded Tomb Group
17:00		Camellia Stage Historical Museum

- Scheduled Report 1 "Shipbuilding and Navigation Techniques of China from the 4th to 9th Century" by JIANG, Bo (Chinese Academy of Cultural Heritage SACH Center of UCH) was cancelled.

## “4世紀から9世紀の日本における造船・航海術”

森田克行

### 《概要》

4世紀から9世紀、いわば古代日本の造船・航海術を探る資料となると、『古事記』、『日本書紀』、『万葉集』などの史料と列島各地で検出された考古資料がおもなものである。史料には倭王権あるいは律令政府が管轄する官船の簡便な記述や詩歌の情緒的な表現が中心で、けっして造船や航海術に意を尽くした体系的な記録になっていない。考古資料も、船材などの実物は廃船後の転用材などにほぼ限定され、あとは古墳祭祀にかかわる船の模型[船形埴輪]、さらには器物や古墳の石室に描かれたデッサン[船絵]の類である。

今回は『記紀』にある官船の断片的な記載と適宜な考古資料を押さえつつ、刳船に舷側板を備えた準構造船から船底部に面木と丁板を備えた初期の構造船、さらには120人乗りの遣唐使船建造までの道筋を見通す。すなわち倭王権から律令国家成立への経過のなかで、幾多の兵員移送にかかる大型輸送船の獲得状況を素描し、筆者が夢想する、いわゆる「磐井の乱」に対応する、古代史上、最大となる六万もの兵員派遣がはじめて現実味を帯びることになる。また乱後には、そうした大型輸送船を活用し、阿蘇溶結凝灰岩[馬門石]製の巨大な刳抜式家形石棺(棺身で4t以上)を、平成17(2005)年の『大王のひつぎ実験航海』が辿ったルート、具体的には熊本宇土の港津から島原半島を迂回し、長崎西岸、玄界灘、関門海峡、瀬戸内、淀川を經由し、畿内各地の大王陵(今城塚古墳など)に輸送する水運が実現する。

### 《プロフィール》

高槻市立今城塚古代歴史館特別館長。専門は日本考古学。遺跡実態を踏まえた地域史を日本史全体の流れに位置付ける「新地域考古学」と史跡の「積極的保存策」を展開し、独自の考古哲学を実践している。島上高等学校を経て、龍谷大学文学部史学科卒業。高槻市教育委員会・埋蔵文化財調査センター所長、地域教育監、今城塚古代歴史館館長等を歴任。2016年より現職。主な編著書は『邪馬台国と安満宮山古墳』(吉川弘文館、1999)、『藤原鎌足と阿武山古墳』(同、2015)『今城塚と三島古墳群』(同成社、2006)、『よみがえる大王墓今城塚古墳』(新泉社2011)、『継体大王と筑紫君磐井』(今城塚古代歴史館、2016)、『たかつきの発掘史をたどる』(同、2015)、『古墳時代の船と水運』(同、2014)、『高槻城から日本の城を読み解く』(高槻市立しろあと歴史館、2017)。

## “Shipbuilding and Navigation Techniques of Japan from the 4th to 9th Century”

MORITA, Katsuyuki

### 《Summary》

The main points of reference used to study shipbuilding and navigation techniques in ancient Japan, from the 4th century to the 9th century, are historical materials such as “Kojiki,” “Nihonshoki” and “Manyoshu,” as well as archaeological finds unearthed from various locations in Japan. The historical materials mainly comprise brief descriptions of the ships owned by kings of Wa and the Ritsuryo governments, or emotional expressions of poetry related to the ships. There has never been a systematic record devoted to the development of shipbuilding technology and the art of navigation in this area. Archeological materials, even if they were from the ships themselves, were mostly diverted for use as parts of other structures after dismantling of the ship. Other archaeological materials include miniatures of ship used in ancient tomb rituals (ship-shaped clay figures), as well as drawings found on containers and stone tomb chambers (ship paintings).

With these in mind, I would like to draw the history of the ship in ancient Japan based on fragmented information from the Kojiki and Nihonshoki and relevant archeological materials; from semi-structured ship (dugouts with ship planks), early “structured ship” (Kuribune equipped with chamfering strips and hinges on the ship bottom), and even to the “Kentoshi Ship”(used for a Japanese envoy’s Tang Dynasty) that held 120 people. I will explain how these large transport ships, which made it possible to transfer so many people at once, came to be. This will help explain why I believe it was possible to dispatch by ship more than 60,000 soldiers, the largest such number of soldiers move in ancient history, which reminds us it as a trigger of the Iwai War. After the war, the utilization of these large transport ships enabled large-scale maritime transport, starting from Uto Port in Kumamoto, via the Shimabara Peninsula, through Nagasaki West Bank, Genkai Sea, Kanmon Strait, the Seto Inland Sea, and through the Yodo River to the Great King’s Tomb (eg. Imashirozuka Kofun) and various locations in Kinai. The route is known as the one that the “An Experiment of the Historical ‘King’s Stone Coffin’ Transportation” followed in 2005 with a huge, crescent-shaped, stone coffin made of Aso Welded Tuff (Makado stone).

### 《Profile》

Special director of the Imashirozuka History Museum of Takatsuki City. Majored in Japan Archaeology.



## “南方世界の造船・航海術と信仰”

後藤明

### 《概要》

本発表では南方世界、すなわち東南アジア島嶼部からオセアニアにかけての伝統的な造船技術と航海術を概観する。さらにそのような航海が行われる交易活動や宗教活動、また聖地とされる島や遺跡について論じ、沖ノ島のあり方についての比較事例を提供したい。

オセアニアの島々へは東南アジア島嶼部からメラネシアを通過して、ミクロネシアやポリネシアに移住が行われた。その移動はしだいに島が小さくなり、また島間の距離が長くなるという状況で、造船技術や航海術を進化させながら行われたはずである。

本発表ではまずオセアニアの多様な造船技術（筏、草船、樹皮船、等）を概観し、とくに交易に使われたアウトリガーカヌーとおそらく移住に使われたダブルカヌーの特徴について論ずる。

また今日まで航海術が残るミクロネシアのカロリン諸島については秋道智彌氏によってすでに日本でも紹介があるが、本発表では、近年研究が進むポリネシアの航海術について論じたい。直接、航海技術の継承として語られている内容だけではなく、神話として語られている内容にも航海術の知恵を伝えるものが少なくないことを明らかにしたい。また航海術伝えた、航海を見守る女神についても言及する。

最後に航海のモチベーションの一つである交易活動や宗教活動（例 海の巡礼）についてポーンペイ島のナンマドール遺跡、ヤップ島の聖地（テリウ）、およびソシエテ諸島のライアテア島の神殿の事例を論じ、沖ノ島の位置づけについて南方世界から光をあてたい。

### 《プロフィール》

南山大学人文学部教授。1954年生。専門は海洋人類学、天文人類学。東京大学卒業。同大学大学院人文科学研究科修士課程修了。ハワイ大学人類学学部大学院博士課程修了。Ph. D. (人類学)。ハワイ大学助教授、同志社女子大学教授などを経て現職。著書に『南島の神話』（中央公論新社）、『海を渡ったモンゴロイド』『海から見た日本人』（講談社選書メチエ）、『世界神話学入門』（講談社現代新書）、『天文の考古学』（同成社）など多数。「三万年前の実証航海プロジェクト」に参加。沖縄海洋博公園・海洋文化館リニューアル総合監修、沖縄美ら島財団研究顧問、NPO 日本航海協会（日向市）の理事などを務める。

## “Shipbuilding and Navigation, and Beliefs in the Southern World”

GOTO, Akira

### 《Summary》

In this presentation, we will start with an overview of traditional shipbuilding technology and navigation techniques of the southern world. Then, I will discuss trading and religious activities that occurred where such voyages took place, as well as islands and archaeological sites that are considered sacred sites. By doing so, I would like to provide comparative examples for Okinoshima.

Migration to the Oceania Islands began from South East Asia passing through Melanesia, and then through Micronesia and Polynesia. The shipbuilding techniques and navigation skills must have evolved during this migration time, as islands became smaller and the distance between them became longer.

This presentation provides an overview of the various shipbuilding technologies (rafts, grass boats, bark ships, etc.) of Oceania, especially the characteristics of outrigger canoes used for trade and the double canoes that may have been used for migration.

The remains of the shipbuilding techniques in the Caroline Islands of Micronesia has been already introduced by Mr Tomoya Akimichi in Japan. For this presentation, I would like to discuss the recent researches on the advanced shipbuilding techniques of Polynesia. I want to make it clear that oral recitation, passed down for generations that make the shipbuilding techniques, but also even myths played a big role in conveying the wisdom of shipbuilding to its people. I would also like to mention myths that convey navigation skills such as the goddess that watches over the voyage.

In the last section, I will discuss the case of trade and religious activities (e.g., pilgrimages on the sea) as motivations for voyages. Examples of these include the Nan Madol on Pohnpei Island, the sacred ground of Yap Island (Terri), and the shrine of Raiatea Island in the Societe Islands. Through this, I hope to shed light on Okinoshima in relation to the southern world.

### 《Profile》

Professor, Faculty of Humanities, Nanzan University. Born in 1954. Majored in marine anthropology, astronomical anthropology.

## “沈没船から読み解く造船技術と航海”

佐々木蘭貞

### 《概要》

沈没船は「古代のタイプカプセル」と呼ばれることがある。これは、水中が陸上に比べ有機物の保存に適しており、また、沈没船は、当時の様子をそのまま現在に伝えることが出来る考古学資料であることに由来する。ヨーロッパが水考古学の先進地であったが、近年、韓国、中国、タイなど国立研究所が整備され、専用の調査船や保存処理施設、そして沈没船を展示する海事博物館を有する。わが国では、沈没船の調査事例が少なく、水中考古学が研究のフィールドとして育っていない環境にある。ここでは、沈没船など発掘調査により明らかになった海事文化、特に交易の形態や造船技術の変遷について紹介する。古代地中海世界の研究事例と比較となる考古学調査を紹介する。今後、日本近海でも同様の研究が進むことに期待したい。

### 《プロフィール》

九州国立博物館アソシエイトフェロー。神奈川県生まれ。専門は水中文化遺産の保護体制・手法の研究、海事・船舶考古学。高校卒業後に渡米し、ミズーリ州立大学卒業。民間・国際研究機関などを通して世界各地で発掘調査に参加するなか、水中に存在する遺跡に興味を持つ。2009年テキサスA&M大学大学院修士課程終了（人類学部海事考古学）。帰国後、福岡市嘱託職員などを経て、現職では文化庁の「水中遺跡調査検討委員会」に関わり日本の水中遺跡の保護体制の整備に向けた調査を行う。

主な著書に「諸外国における水中考古学教育とトレーニング」（佐藤信編『水中遺跡の歴史学』山川出版社、2018年）、「The Origin of the Lost Fleet of the Mongol Empire」（Texas A&M University Press、2015年）、『沈没船が教える世界史』（メディアファクトリー新書、2010年）などがある。

## “Shipbuilding technology and voyage to understand from the sunken ship”

SASAKI, James Randall

### 《Summary》

A shipwreck site is often called an “ancient time capsule.” This is because organic remains are often better preserved underwater compared to above ground, and it is a type of archaeological site able to show the environment as it was in the past. Europe was the center of underwater archaeological research, but in recent years, countries including Korea, China, and Thailand has established specialized national research institutes, fully equipped with conservation facilities, research vessels, and maritime museums exhibiting shipwrecks that they excavated. On the other hand, the status of underwater archaeological research in Japan has not seen a major development compared to other countries. In this paper, the author introduces the past maritime culture, focusing on the trade systems and the changes in shipbuilding technologies that became apparent through investigating shipwreck sites. Focus will be given to the ancient Mediterranean and comparative examples of research around the world. The author wish a growing number of similar research projects will be initiated in Japan.

### 《Profile》

Kyushu National Museum Associate Fellow. Born in Kanagawa Prefecture, Randall James Sasaki specializes in Preservation Organization and Techniques of Underwater Cultural Heritage and Maritime and Sea Craft Archeology.

## “古代韓半島を取り巻く航路と交易様相の変遷過程”

権五榮

### 《概要》

古代東アジアにおける海上交流の歴史は韓国と日本で多くの関心が持たれ、研究が進められてきたテーマである。しかしながら、最近では研究の方法論に限界が見えている。最も大きな理由は、航路と船舶に対するこれまでの成果を補完する新たな発見や研究方法論が開発されずにいるからである。このような点から、最近、世界文化遺産に登録された沖ノ島を通じて、新たな研究が活性化することを期待してみたい。

本発表は韓国の考古学と古代史の時代区分での初期鉄器時代から南北国時代までを対象としており、東北アジアと東南アジアの世界がつながる過程を追跡しようとするものであり、ガラス玉を主な分析対象とした。その結果、東北アジアと東南アジア国家の主要な変化に伴って、広域の海外交流と流通の様相が変化する様子を描くことができた。

初期鉄器時代には中国 - 満州 - 韓半島 - 九州がつながる青いガラス玉の流通網が確認できる。南越の故地に嶺南九郡が設置され、衛氏朝鮮の故地に四郡が設置されてベトナム北部と東北アジアをつなぐ流通網が登場することとなる。3世紀以降には東呉が扶南と交渉して、本格的に東南アジアと東北アジアの世界がつながる様子を確認することができる。新羅と渤海が並存していた南北国時代には世界帝国の唐を媒介としてイスラム勢力との交渉が加わる様相が見られる。

### 《プロフィール》

ソウル大学校人文大学国史学科教授。専門は韓国古代史および歴史考古学。最近の関心分野はユーラシア交流史、海上交流史。1984年ソウル大学校人文大学国史学科卒業(考古美術史学副専攻)。1986年ソウル大学校大学院文学碩士、1996年ソウル大学校大学院文学博士。国立中央博物館考古部 学芸研究士、東亜大学校専任講師・助教授、韓信大学校助教授・副教授・教授を経て現職。2011～12年、韓信大学校博物館長。2015～16年、中部考古学会長。2018年～現在、百済学会長。

主要著書に、『古代東アジア文明交流史の光、武寧王陵』(돌베개、2005年)、『概説 韓国考古学』(共著、日本語。同成社、2013年)、『韓国海洋史 1』(共著、韓国海洋財団、2013年)。

## “Transition process of route and trade surrounding the ancient Korean Peninsula”

KWON, Ohyoung

### 《Summary》

The history of ancient maritime exchange in East Asia has attracted considerable interest and has been studied in South Korea and Japan. Recently, it has been identified the methodology used in the research is limited. Among other things, no new findings or research methodologies have been developed to complement the previous of studies on navigation and ships. From this point, I hope that new research would be triggered by the recent inscription of Okinoshima as the World Cultural Heritage.

This presentation covers the period from the early iron age in Korea to the early era of North-South States period, and analyzes the distribution of glass beads to track the process of how the cultures of Northeast Asia and Southeast Asia were connected. As a result of this approach, it was possible to obtain an overview of exchange and trade over wide areas of the Northeast Asia and Southeast Asia regions. During the early iron age, we can see there was a distribution network for blue glass beads that connected China, Manchuria, the Korean Peninsula and Kyushu.

The network expanded to areas in Northern Vietnam and Northeast Asia after the nine Lingnan commanderies were established in the land of Nan-Yue (Nam-Viet) and four commanderies were established in the lands of *Wiman Joseon*. From the 3rd century on, starting with bilateral exchanges between the Wu dynasty and Funan, full-fledged trade and exchange began between Southeast Asia and Northeast Asia. In addition to that, during the period of South-North Korea when Shilla and Bohai coexisted, it appears that exchange and trade with the Islamic world was achieved via the world empire Tang dynasty of China.

### 《Profile》

Professor of Humanities Department at Seoul National University. Specializes in Ancient Korean History and Archaeology. Recent fields of interest are the history of Eurasian exchange and marine interactions. Doctor of Literature, Graduate School of Seoul National University.

## “古墳時代の日朝交渉における海の道” —朝鮮半島南・西海岸地域の倭系資料の分析から—

高田貫太

### 《概要》

古墳時代の「倭」の社会は、朝鮮半島から多様な文化をさかんに受け入れて、みずからの文化として定着をはかる。当時の倭人たちはさかんに海を渡り、朝鮮半島の百済や新羅、加耶、そして栄山江流域の人びとと交渉を重ねる。

倭から栄山江流域や百済に赴く航路との関連で注目できる考古資料は、5世紀前半頃に朝鮮半島の南・西海岸地域に築かれた「倭系古墳」である。海を望む立地で、北部九州地域における中小古墳の墓制を総体的に採用している。よって、その被葬者はあまり在地化はせずに異質な存在として葬られたと考えられ、倭の対百済、栄山江流域の交渉を担った倭系渡来人として評価できる。また、寄港地と関連する集落遺跡も、南・西海岸地域に点在しているので、その寄港地をつたうような航路を復元することが可能である。

当時の南・西海岸地域には、物資、技術、情報、祭祀方式などをやりとりする「地域ネットワーク」とでも呼ぶべき関係網が広がっていた。栄山江流域や百済をめざす倭系集団は、そのネットワークを活用し、寄港地に居を構える地域集団と交流を重ね、時には短期的に「雑居」しながら、円滑な航行を企図したものと考えられる。その中で、航海の途中で死をむかえた人物を「倭系古墳」を造営して葬ったり、航海安全の祭祀を執り行ったり、あるいは一部の人びとが現地に定着するような状況が生じていたようである。

### 《プロフィール》

国立歴史民俗博物館研究部准教授・総合研究大学院大学准教授。1975年3月7日生まれ。専門は先史・古代の日朝関係史。韓国慶北大学校考古人類学科博士課程修了（文学博士）。

主要著書に『古墳時代の日朝関係—新羅・百済・大加耶と倭の関係史—』（吉川弘文館、2014年）、『海の向こうから見た倭国』（講談社現代新書、2017年）。

## “Sea Road for Japan–Korea Negotiations during the Kofun Period”

— Analysis of Japanese–style materials found in the southern  
and western coastal areas of the Korean Peninsula —

TAKATA, Kanta

### 《Summary》

The society of Wa during the Kofun period accepted diverse cultural practices from the Korean Peninsula, which were assimilated and became established as Japanese culture. During that period, Japanese would cross the sea many times to trade with the people of Baekje, Shilla, Gaya, and the area of Yeongsan River in the Korean Peninsula.

The archaeological materials that I will focus on comprises Wa–style burial mound built in the southern and western coastal areas of the Korean Peninsula around the first half of the fifth century. The tombs were built in a locations overlooking the sea and adopt small to medium tomb system in the northern Kyushu region.

The entombed persons are thought to have been Japanese descent who conducted negotiations between the people of Baekje and the Yeongsan River and the people in Wa. In addition, because settlements associated with the route are scattered along the southern and western coastal areas, we can reconstruct the ancient sea route connected with these ports of call.

In the southern and western coastal areas of the Korean Peninsula those days, a regional network had grown to facilitate the exchange of materials, technology, information, ritual systems, and more. People who travelled to the Yeongsan River and Baekje, utilizing the network, seemed to have smooth navigation and negotiate with people around the ports of call, and even sometimes, stayed there few days when needed. Among those people, there were some who died at a port of call. I believe the Wa–style burial mounds in Korean Peninsula were built for such Japanese people. It also seems like that some of them had to conduct a ritual for the safety of the navigation or settled in the port of call for one reason or another.

### 《Profile》

Associate Professor of National Museum of Japanese History, Associate Professor at the Graduate University for Advanced Studies. Specialty in prehistorical and ancient Japanese–Korean interchange history. Completed doctoral course at the archaeological anthropology department of Korea Gyeongbuk University (Doctor of Literature).



## “東シナ海～日本海の海流と航海環境”

広瀬直毅

### 《概要》

太平洋の中緯度西岸を流れる黒潮は与那国海峡から東シナ海に入り、大陸棚に沿って北東に流れる。その間、台湾海峡から続く台湾暖流や揚子江などの河川からの淡水等の影響を受けながら、一部が対馬海峡に流入する。その後、日本沿岸に沿って北東に流れ、その大部分は津軽海峡から太平洋に出て行く。この対馬暖流は大量の水と熱を日本海に運び、日本列島に多湿で温暖な気候をもたらすのに大きく貢献している。この芳醇な地を求めて、有史以前より大陸の人々はユーラシア大陸から朝鮮半島を経て対馬海峡を渡り日本列島にやってきたはずである。

ところが、氷河期には海水面が低下し簡単に横切ることができた対馬海峡も、間氷期には勢いよく流れる対馬暖流が一定の障壁となる。実際、九州大学が韓国海洋大学と共同で長期観測している対馬海峡の流動構造からみても、(おそらく)温暖化の影響で対馬暖流の勢いは強まる傾向にある。本報告では、東シナ海から日本海のいわゆる東アジア縁辺海の海流特性を概観した後、対馬海峡の渡航ルートを検討する。現代では大型計算機を用いて精緻な海流変化をシミュレーションすることができるが、昔の人々が海流の乱流的变化を予測するのは難しかっただろう。おそらく潮汐・潮流の周期的変化を経験則として利用して、最も困難とみられる対馬海峡の渡海を達成していたとみられる。

### 《プロフィール》

九州大学応用力学研究所教授。専門は海洋物理学。特に海洋のデータ同化や海況予測モデリングを専門とし、水産・エネルギー・環境分野への応用も図る。対馬暖流の秋季流量によって日本海側の冬季降水量を予測する統計的関係を発見した。現在は沿岸漁業のスマート化を推進している。

## “Ocean current and voyage environment of the East China Sea – Japan Sea”

HIROSE, Naoki

### 《Summary》

Kuroshio, one of the strongest currents on this planet, comes into the East China Sea through the Yonaguni Strait and travels along the continental slope to the northeast. It is interacted with the Taiwan Warm Current from the Taiwan Strait and also with land water such as Changjiang (Yangtze). A part of the mixed water reaches to the Tsushima/Korea Strait (TKS) and further extends to the northeast into the Japan/East Sea. The Tsushima Warm Current (TWC) transports huge amount of heat and controls the warm humid climate in this region. Ancient continental people must be aiming at this abundant island the TKS through the Korean Peninsula.

They were able to walk across the TKS at the glacial age but the resurgent TWC may block their travel afterward. Actually, the TKS transport has been/will be increasing with the present global warming based on our analysis. In this report, general characteristics of the surface current in this region is reviewed and the ancient ship routing is discussed for the TKS. Although we could simulate detailed variations of ocean conditions using supercomputers today, ancient people hardly predicted the chaotic motions of ocean current. The navigation crosses the TKS might be fulfilled using the periodic nature of spring tide.

### 《Profile》

Professor, Research Institute for Applied Mechanics, Kyushu University. Specializes in physical oceanography, focused on ocean data assimilation and forecasts of sea conditions, which are applied to the fields of fisheries, energy and the environment.



## 4 世紀から 9 世紀の日本における造船・航海術

今城塚古代歴史館

森田 克行

表題について、準構造船、構造船、さらには帆船の在り方を念頭に、おもに船の実物資料、船形埴輪、装飾古墳や埴輪の船絵などの考古資料(付表)、及び添付の史・資料で概観する。なお航海術に直接結びつく具体的な考古資料は乏しく、関連史料の提示にとどまる。

4 世紀では久宝寺遺跡の実物資料や袴座遺跡の群船板絵、東殿塚古墳の埴輪船絵(2号絵)、中田遺跡の船形埴輪、鞍岡山3号墳の埴輪船絵など、近畿地方で二体成形船の資料が頻出。その一方で東殿塚例や袴座例には、船底部に巨木を要する一体成形船が同じ場面に描かれ、さらには五手冶古墳や中間西井坪遺跡でも一体成形船の船形埴輪が確認されている。なお船底に帆柱用の穿孔をもつ船形埴輪(中田遺跡)がある。

5 世紀では葦屋北遺跡などで井戸枠に転用した一体成形船の実物資料がある。船形埴輪はすべて準構造船で、一体成形、二体成形とも豊富。長原高廻り一号、二号墳、宝塚一号墳、西都原一六九号墳など、優品がみられる。この時期に準構造船が発達し、その延長線上に葦屋北遺跡での初期構造船の実物資料を位置づける。帆船にはヤンボシ塚古墳の線刻、宝塚一号墳などの船形埴輪に帆柱用の穿孔がみられる。構造船を映したとみられる船絵に上人ヶ平五号墳の埴輪に3本マストの帆船があり、淀川・木津川を遡る大型船と夢想する。

6 世紀になると船の実物資料は激減するが、造船や舟運が衰退した訳ではない。船形埴輪や船絵の減少は近畿地方における埴輪生産の縮減の反映だが、実物が枯渇する状況は6世紀頃を境に準構造船から構造船に一大転換した結果と考え。すなわち準構造船のチキリ結合の技術を駆使した船底部の「面木造り」への進化とみる。この種の初期の構造船は5世紀後半頃に倭王権の膝元である畿内地域で発祥し、6世紀にさらに発展したと考えられる。諸木で構成されるこれらの構造船は廃船、解体したとしても、船底材が井戸枠材としての転用ができなくなり、実物資料の激減につながる一因とみられる。

そうしたなか今城塚古墳の円筒埴輪に大量に描写された2本マストの大型構造船は際立つ。とくに数百点にのぼる同一モチーフの碇泊船が墳丘に配列される状況は孤高の資料群。配置目的は淀川縁に展開する「筑紫津」の再現ととらえ、水運王継体の特段の事跡を表徴。一方で6世紀後半から北部九州や関東以北に偏在する装飾古墳にみられる船絵はすべて準構造船で、今城塚古墳にまつわる碇泊する大型構造船が先行して顕在化する動向とは別ステージ。準構造船と大型構造船の描出は各地での造船実態の反映。

史料の検討から、6世紀代の継体・欽明朝の船団の派遣から飛鳥・奈良時代の遣唐使船にかけて、倭国の軍船、外航船は一隻あたり物資を含めた60人乗り程度からしだいに大形化、やがて150人乗りにまで規模が増大したと認識。いつにこうした船は大型構造船で、帆船であった。しかるに6世紀の船の考古資料が不十分な状況にあって、倭王権の軍事や外交

の船もまた、準構造船だとする考えがあるが、そこには考古学の証拠主義の限界がみえる。

『記紀』には生業や日常の水運に使用していた小型船の記述は極めて少なく、履中紀三年条の「両枝船」を二体成形船にあて得る程度で、これとて天皇の船遊びの場としての記載。地域での生活や葬送儀礼にかかわる考古資料の船と史料に登場する国策による軍事・外航の船とでは規模などの点で較差が大きく、直接に比較検討できないことも事実である。

7世紀から9世紀の造船・航海術に関する考古資料については十分な蓄積がなく、《参考資料》及び添付の史料を参照願いたい。

## 《参考資料》倭王権の船と水運

### 1. 淀川河口＝瀬戸内海東端にあった倭王権の外港（住吉津、難波津）

『仁徳記』『仁徳紀十一年条』に茨田堤、茨田三宅、難波堀江、墨之江(住吉)津

『住吉大社神代記』天平三(731)年原撰

「長柄船瀬本記」四至 東限、高瀬・大庭。南限、大江。西限、鞆淵。北限、川岸。

『延喜式』の「遣唐使時奉幣」祝詞「(略)大唐に使遣さむと為るに 船居無きに依りて 播磨国より船に乗ると為て 使は遣さむと所念行す間に 皇神の命以て 船居は吾作らむと教へ悟し給ひき 教へ悟し給ひ 那我良船居作り給へれば 悦び嘉しみ (略)」

### 2. 史料に探る倭国の船

#### ①船の規模

欽明紀十五(554)年の百濟救援軍の陣容「軍數一千・馬一百匹・船四〇隻」(表)

応神紀五年十月及び三十一年条に「伊豆国で長さ十丈(約30m)の官船「枯野」

欽明紀十四年六月条及び皇極紀元年八月条の「母慮紀船(諸木船)」は構造船か

#### ②大形帆船の存在をうかがわせる史料

『神功撰政前紀』冬十月三日条に「大風順吹 帆船従波」

『万葉集』には「船(舟)」を詠み込んだ歌約280首、帆走はごくわずか

『肥前国風土記』に「船帆郷」の起源譚

『宋書倭国伝』昇明二(478)年の倭王武の上表文に「以うて良風を失い」の記事

『続日本紀』天平勝宝六(754)年、宝亀九(778)年条に遣唐使の帆船遭難記事

#### ③遣唐使節の員数と遣唐使船の規模

孝徳四(648)年五月	2隻	121人と120人	(121人/隻、120人/隻)
養老元(717)年三月	4隻	557人	(約140人/隻)
天平五(733)年四月	4隻	594人	(約148人/隻)
天平六(734)年十月	1隻	150人	(150人/隻)
天平宝字三(759)年二月	1隻	99人	(99人/隻)
承和五(838)年七月	4隻	600余人	(約150人/隻)

孝徳紀白雉元(650)年条「百濟船二隻」建造記事、この船が当時の外航大型船

天智紀二年三月条の新羅攻の3軍27000人を1艘当て約150人で割ると全軍で約180艘  
この約180艘は天智紀元年五月条の豊璋の百済送致にかかる軍船170艘に匹敵

#### ④奈良時代の官船規模(天平宝字五[761]年十一月十七日発令の節度使)

東海道 152 隻 兵士 15700(約 103 人/隻)+水手 7520(約 50 人/隻)=約 153 人/隻

南海道 121 隻 兵士 12500(約 103 人/隻)+水手 4920(約 41 人/隻)=約 144 人/隻

西海道 121 隻 兵士 12500(約 103 人/隻)+水手 4920(約 41 人/隻)=約 144 人/隻

### 3. 水運王継体と磐井の乱(筑紫津の場景)

催馬楽『難波の海』に詠われた筑紫津を髣髴とさせる象徴表現

難波の海 難波の海 漕ぎもてのぼる 小舟大船 筑紫津までに いま少いのぼれ 山崎までに  
磐井の乱について、『書紀』は「大將軍物部大連鹿鹿火、親ら賊帥磐井と、筑紫の御井郡に交戦ふ。旗鼓相望み、埃塵相接げり。機を両つの陣の間に決めて、万死つる地を避らず。遂に磐井を斬りて、果して疆場を定む。」と記す。一方、『筑後国風土記』逸文は「雄大迹の天皇の世にしも、筑紫君磐井、豪強く暴虐れて皇風に偃はず。生平なる時、預めこの墓を造りけり。俄かに官軍動発き襲はむとする間、勢の勝へずあるを知り、独り自ら豊前国の上膳の県に遁れ、南の山の峻しき嶺の曲に終けり(略)」とある。

磐井が筑後川沿いに上流へ逃亡したのは鹿鹿火軍の筑後川遡及を反映

古代の筑後川での大型船の遡上は、幕末の鍋島藩・三重津海軍所が手がかり

「磐井の乱」後に朝鮮半島の榮山江流域での倭系前方後円墳の築造停止

九州の豪族が握っていた外交権益が倭王権に移り、北九州で屯倉の設置が広がる

水運王・継体は軍事や物流に必要な大型輸送船団を創出

今城塚古墳の円筒埴輪に大量の碇泊船を描いたのは被葬者・継体の実績表徴

今城塚古墳の船絵に基づく帆船模型「くずは」は全長21.2m、幅3.3m、マストの高さ19.9m、自重は25t、積載量15t(最大25t)、速度は櫓漕で2.1ノット、帆走で4.5ノットと想定

### 4. 今城塚古墳出土の阿蘇ピンク石(馬門石)製石棺からみえる舟運

今城塚古墳の石棺(身4t、蓋2.8t)移送船は欽明紀の朝鮮半島派遣の輸送船と同等規模

「磐井の乱」後、円山古墳、甲山古墳、さらに植山古墳など、大形化した割貫式家形石棺も、倭王権が派遣した大型船で長距離輸送

《参考文献》石井謙治 1957『日本の船』創元社、松枝正根、1994『古代日本の軍事航海史』中巻かや書房、森田克行 2000「継体大王の港—三島の筑紫津—」『あまのともしび』、森田克行 2007「今城塚古墳と筑紫津—古墳時代に構造船はあったか—」『大王の棺を運ぶ実験航海—研究編—』石棺文化研究会、平田紘士 2007『二橋』狭山造船所京橋船台(私家版)、南部裕樹・菅博絵編 2013『原始・古代の船Ⅰ』立命館大学考古学論集刊行会、森田克行 2014「史・資料にみる古代船」『古墳時代の船と水運』高槻市立今城塚古代歴史館、森田克行 2016「水運王継体と「磐井の乱」」『継体大王と筑紫君磐井』今城塚古代歴史館

# 船に関する主な遺跡

## 1. 部材

遺跡名	所在地	時代	備考
1 今宿五郎江遺跡	福岡県福岡市	弥生時代後期	
2 酒地頭給遺跡	福岡県前原市	弥生時代後期	
3 西河津遺跡	島根県松江市	古墳時代前期	
4 安芸橋遺跡	高知県大豊町	古墳時代中期	
5 北の丸遺跡	高知県土佐市	古墳時代	
6 八田遺跡	高知県いの町	古墳時代後期	
7 長起遺跡	兵庫県姫路市	古墳時代前期	
8 栄根遺跡	兵庫県川西市	古墳時代後期	
9 瓜破北遺跡	大阪府大阪市	古墳時代後期	
10 久宝寺遺跡	大阪府八尾市	古墳時代前期	
11 長保寺遺跡	大阪府寝屋川市	古墳時代中期	
12 蒲原北遺跡	大阪府四條畷市	古墳時代中期	
13 下長遺跡	滋賀県守山市	古墳時代前期	
14 赤野井浜遺跡	滋賀県守山市	弥生時代	
15 弘前遺跡	滋賀県守山市	古墳時代中期	
16 斗西遺跡	滋賀県東近江市	古墳時代	
17 石田遺跡	滋賀県東近江市	古墳時代	
18 松原内湖遺跡	滋賀県彦根市	古墳時代	
19 入江内湖遺跡	滋賀県米原町	古墳時代	
20 黒山古墳	奈良県広陵町	古墳時代	
21 元島遺跡	静岡県磐田市	古墳時代前期	
22 千代・能美遺跡	石川県小松市	古墳時代	
23 北の丸遺跡	高知県土佐市	古墳時代	

## 2. 埴輪

遺跡名	所在地	時代	備考
1 下北方13号墳	宮城県宮崎市	古墳時代	
2 西郡原169号墳	宮城県西郷市	古墳時代中期	一体成形
3 亀塚古墳	大分県大分市	古墳時代	二体成形
4 大在古墳	大分県大分市	古墳時代中期	一体成形
5 堤当正寺古墳	福岡県甘木市	古墳時代中期	
6 中岡西井坪遺跡	香川県高松市	古墳時代前期末	一体成形
7 高津橋大塚遺跡D地区	兵庫県神戸市	古墳時代中期	
8 池田古墳	兵庫県朝来市	古墳時代中期	
9 長原高廻り1号墳	大阪府大阪市	古墳時代中期	一体成形
10 長原高廻り2号墳	大阪府大阪市	古墳時代中期	二体成形
11 長原遺跡	大阪府大阪市	古墳時代中期	一体成形
12 塚廻り古墳	大阪府高槻市	古墳時代中期	二体成形
13 皿池古墳	大阪府東大阪市	古墳時代中期	二体成形
14 玉手山遺跡	大阪府柏原市	古墳時代中期	
15 岡古墳	大阪府藤井寺市	古墳時代中期	二体成形
16 岡ミサンザイ古墳 近傍	大阪府藤井寺市	古墳時代中期	一体成形
17 土師の里遺跡	大阪府藤井寺市	古墳時代中期	一体成形
18 林遺跡	大阪府藤井寺市	古墳時代中期	一体成形
19 野々上遺跡	大阪府羽曳野市	古墳時代前期	二体成形
20 五手治古墳	大阪府羽曳野市	古墳時代前期	一体成形
21 寛弘寺5号墳	大阪府河内町	古墳時代中期	二体成形
22 中田遺跡	大阪府八尾市	古墳時代前期	二体成形
23 陶色・伏尾遺跡	大阪府堺市	古墳時代中期	
24 大園遺跡	大阪府高石市	古墳時代前期	
25 善堤池西3号方形周溝墓	大阪府和泉市	古墳時代中期	二体成形
26 ニコレ古墳	京都府京丹後市	古墳時代中期	折衷
27 法華寺	奈良県奈良市	古墳時代中期	二体成形
28 平城宮東院 東南隅	奈良県奈良市	古墳時代中期	一体成形
29 平城宮東院	奈良県奈良市	古墳時代中期	
30 ヒシアゲ古墳	奈良県奈良市	古墳時代中期	
31 (伝) 大和3号墳	奈良県奈良市	古墳時代中期	
32 平城宮 左京二条五坊五坪	奈良県奈良市	古墳時代中期	
33 慈光院裏山1号墳	奈良県大和郡山田市	古墳時代中期	一体成形
34 南六條北ミノ遺跡	奈良県大和郡山田市	古墳時代	一体成形
35 一本松2号墳	奈良県河合町	古墳時代中期	一体成形
36 養山遺跡	奈良県広陵町	古墳時代中期	二体成形
37 香久山中腹	奈良県橿原市	古墳時代	二体成形
38 四分遺跡	奈良県橿原市	古墳時代	
39 寺口和田1号墳	奈良県葛城市	古墳時代中期	一体成形
40 新開4号墳	滋賀県栗東市	古墳時代中期	一体成形
41 服部19号墳	滋賀県守山市	古墳時代中期	
42 宝塚1号墳1号船	三重県松阪市	古墳時代中期	一体成形
43 宝塚1号墳2号船	三重県松阪市	古墳時代中期	
44 堂山2号墳	静岡県磐田市	古墳時代	二体成形
45 殿村遺跡	長野県飯田市	古墳時代後期	二体成形
46 瀬戸ヶ谷古墳	神奈川県横浜市中区	古墳時代後期	
47 舟塚古墳	茨城県小美玉市	古墳時代後期	
48 鶴塚古墳	栃木県真岡市	古墳時代後期	

## 3. 絵画

### 木製品

遺跡名	所在地	時代	備考
1 青谷上寺地遺跡	鳥取県鳥取市	弥生時代中期後葉	スギ
2 特狭遺跡	兵庫県豊岡市	弥生時代後期～古墳時代前期	スギ
3 八日市地方遺跡	石川県小松市	弥生時代中期後葉	スギ

### 土器

遺跡名	所在地	時代	備考
1 原の辻遺跡	長崎県杵臼市	弥生時代	壺棺
2 柳味高木遺跡	愛媛県松山市	弥生時代後期か	壺形土器
3 明地遺跡	山口県布都町	弥生時代中期～後期	
4 城遺跡	岡山県倉敷市	弥生時代中期後半	壺形土器
5 足守川加茂A遺跡	岡山県岡山市	弥生時代後期後半	
6 津寺遺跡	岡山県岡山市	古墳時代初期	壺形土器
7 茶畑山遺跡	鳥取県名和町	弥生時代中期	
8 福吉角田遺跡	鳥取県米子市	弥生時代中期	
9 養木晩田遺跡	鳥取県大山町	弥生時代	
10 東奈良遺跡	大阪府茨木市	弥生時代	壺形土器
11 小阪遺跡	大阪府八尾市	弥生時代後期～古墳時代初期	
12 清水風遺跡	奈良県天理市	弥生時代中期 (IV様式)	土器 (壺形土器)
13 唐古・鍵遺跡	奈良県田原本町	弥生時代中期 (IV様式)	土器 (壺形土器)
14 坪井・大福遺跡	奈良県桜井市	弥生時代中期	土器
15 小谷赤坂遺跡	三重県松阪市	弥生時代後期	壺形土器
16 三雲町内	三重県松阪市	古墳時代前期初頭	壺形土器
17 北道手遺跡	愛知県一宮市	弥生時代中期	
18 荒尾南遺跡	岐阜県大垣市	弥生時代後期 (山中式)	
19 三和町遺跡	静岡県浜松市	弥生時代後期中葉～後葉	壺形土器
20 中道・岡台遺跡	埼玉県朝霞市	弥生時代後期～古墳時代初期	壺形土器
21 富士見台遺跡	千葉県富津市	弥生時代後期	
22 天神台遺跡	千葉県市原市	弥生時代後期末～古墳時代初期	壺形土器
23 鹿島台遺跡	千葉県君津市	古墳時代中期	把手付須恵器椀

### 埴輪

遺跡名	所在地	時代	備考
1 沖出古墳	福岡県嘉麻市	古墳時代	
2 亀塚古墳	大分県大分市	古墳時代中期	
3 常森1号墳	山口県下松市	古墳時代中期	
4 今城塚古墳	大阪府高槻市	古墳時代後期	
5 新池遺跡	大阪府高槻市	古墳時代後期	
6 川西4号墳	大阪府高槻市	古墳時代後期	
7 栗塚古墳	大阪府羽曳野市	古墳時代中期	
8 土師遺跡	大阪府堺市	古墳時代中期	
9 上人ヶ平5号墳	京都府木津川市	古墳時代中期	
10 久津川塚古墳	京都府城陽市	古墳時代中期	
11 梶塚古墳	京都府城陽市	古墳時代中期	
12 カラネガ岳2号墳	京都府長岡京市	古墳時代中期	
13 鞍岡山3号墳	京都府精華町	古墳時代前期末～中期初頭	
14 神明山古墳	京都府京丹後市	古墳時代前期	
15 ウナヘ古墳	奈良県奈良市	古墳時代中期	
16 東殿塚古墳	奈良県天理市	古墳時代前期	
17 唐古・鍵遺跡	奈良県田原本町	古墳時代中期	
18 出土地不明	愛知県?	古墳時代中期	

## 4. 装飾古墳

遺跡名	所在地	時代	備考
1 東光寺剱塚古墳	福岡県福岡市	6世紀中頃	線刻
2 西館古墳	福岡県久留米市	6世紀後半	彩色
3 寺徳古墳	福岡県久留米市	6世紀後半	彩色
4 日岡古墳	福岡県久留米市	6世紀前半	彩色 / ゴンドラ型
5 原古墳	福岡県久留米市	6世紀後半	彩色 / 人・馬を乗せた船
6 珍敷塚古墳	福岡県久留米市	6世紀後半	彩色 / 人・鳥をのせた船
7 鳥船塚古墳	福岡県久留米市	6世紀後半	彩色 / 人・鳥をのせた船
8 下馬場古墳	福岡県久留米市	6世紀後半	彩色
9 五郎山古墳	福岡県筑紫野市	6世紀後半	彩色
10 竹原古墳	福岡県宮若市	6世紀後半	彩色 / ゴンドラ型
11 瀬戸口横穴墓第14号墓	福岡県中間市	古墳時代末	彩色・線刻
12 霧漢山横穴	福岡県中間市	古墳時代	線刻
13 土師の内(土居の内)横穴1号墳	福岡県中間市	古墳時代	線刻
14 黒部6号墳	福岡県豊前市	6世紀末	線刻 / 帆船ほか
15 萩ノ尾古墳	福岡県大牟田市	6世紀後半	彩色
16 倉永古墳	福岡県大牟田市	6世紀後半	線刻
17 狐塚古墳	福岡県朝倉町	7世紀前半	線刻
18 観音塚古墳	福岡県夜須町	6世紀後半	彩色
19 穴ヶ葉山1号墳	福岡県上毛町	6世紀末～7世紀前半	線刻
20 田代太田古墳	佐賀県鳥栖市	6世紀後半	彩色 / 船にたつ人
21 北坊古墳	佐賀県多久市	6世紀末～7世紀初頭	線刻
22 天山横穴墳	佐賀県多久市	古墳時代	線刻
23 勇猛寺古墳	佐賀県武雄市	古墳時代	線刻
24 妻山4号墳	佐賀県白石町	6世紀後半	線刻
25 湯崎2号墳	佐賀県白石町	6世紀末	線刻

遺跡名	所在地	時代	備考
26 長戸鬼塚古墳	長崎県諫早市	7世紀後半	線刻 / 捕鯨船
27 善神さん古墳	長崎県諫早市	6世紀末	線刻
28 鬼屋窪古墳	長崎県杵岐市	7世紀後半	線刻 / 捕鯨船
29 大米古墳	長崎県杵岐市	古墳時代	線刻
30 双六古墳	長崎県杵岐市	6世紀末	線刻
31 百田頭5号墳	長崎県杵岐市	6世紀末～7世紀初頭	線刻
32 兵瀬古墳	長崎県杵岐市	7世紀	線刻
33 ガランドヤ1号墳	大分県田田市	6世紀後半	彩色
34 穴観音古墳	大分県田田市	6世紀末	彩色
35 玖珠鬼塚古墳	大分県玖珠町	6世紀後半	彩色
36 鬼ヶ城古墳	大分県玖珠町	7世紀初頭	線刻
37 伊美鬼塚古墳	大分県国見町	6世紀末	線刻
38 永安寺東古墳	熊本県玉名市	6世紀後半	線刻・彩色
39 石貫穴群横穴墓群3号墳	熊本県玉名市	6世紀～8世紀前半	浮彫り彩色 / 角形屍床仕切り
40 石貫ナギノ横穴墓群12号墳	熊本県玉名市	5世紀末～6世紀	浮彫り線刻 / 仕切り
41 石貫ナギノ横穴墓群17号墳	熊本県玉名市	5世紀末～6世紀	浮彫り線刻 / 左右仕切り
42 石貫ナギノ横穴墓群30号墳	熊本県玉名市	5世紀末～6世紀	浮彫り線刻 / 石屋形庇
43 石貫ナギノ横穴墓群45号墳	熊本県玉名市	5世紀末～6世紀	浮彫り線刻 / 角形屍床
44 石貫古城横穴墓群II-13号墳	熊本県玉名市	古墳時代	線刻 / 角形屍床
45 城迫間横穴墓群2号墳	熊本県玉名市	古墳時代	線刻 / 角形屍床
46 原横穴群10号墳	熊本県玉名市	6世紀後半	浮彫り
47 大原9号墳	熊本県玉名市	古墳時代	線刻
48 長若46号横穴墓	熊本県山鹿市	7世紀	浮彫り彩色
49 長岩108号横穴墓	熊本県山鹿市	7世紀	浮彫り彩色
50 小原大塚13号横穴墓	熊本県山鹿市	6世紀～7世紀	浮彫り / 屍床仕切り
51 小原大塚39号横穴墓	熊本県山鹿市	6世紀～7世紀	浮彫り彩色
52 小原大塚41号横穴墓	熊本県山鹿市	6世紀～7世紀	浮彫り彩色
53 小原大塚75号横穴墓	熊本県山鹿市	6世紀～7世紀	浮彫り / 屍床仕切り
54 弁慶ヶ穴古墳	熊本県山鹿市	6世紀後半	彩色 / 角・鳥・馬をのせた船
55 湯の口横穴群IV-3号墳	熊本県山鹿市	古墳時代	浮彫り彩色
56 桜ノ上横穴群I-6号墳	熊本県山鹿市	6世紀末	線刻・彩色
57 岩原横穴群I-14号墳	熊本県山鹿市	古墳時代	浮彫り
58 岩原横穴群IV-3号墳	熊本県山鹿市	古墳時代	浮彫り彩色
59 千金甲1号墳	熊本県熊本市	6世紀初頭	彩色・線刻 / 石障
60 千金甲3号墳	熊本県熊本市	6世紀前半	線刻・彩色
61 ヤンボン塚古墳	熊本県宇土市	5世紀後半	線刻
62 梅崎古墳	熊本県宇土市	6世紀末～7世紀前半	線刻
63 飯又古墳	熊本県宇土市	7世紀前半	線刻 / 帆船
64 城塚古墳	熊本県宇土市	7世紀	線刻
65 宇土古城古墳	熊本県宇土市	古墳時代	線刻
66 不知火塚原1号墳	熊本県宇城市	6世紀末	線刻
67 桂原1号墳	熊本県宇城市	6世紀中頃	線刻・彩色 / 帆船
68 桂原2号墳	熊本県宇城市	6世紀後半	線刻
69 大蔵東墓1号墳	熊本県八代市	4世紀～6世紀	線刻
70 十王免1号横穴墓	島根県松江市	6世紀後半～7世紀	線刻
71 十王免2号横穴墓	島根県松江市	6世紀後半～7世紀	線刻
72 阿古山22号墳	鳥取県鳥取市	6世紀頃	線刻
73 美敷41号墳	鳥取県鳥取市	古墳時代	線刻
74 美敷43号墳	鳥取県鳥取市	古墳時代	線刻
75 宮下古墳22号墳	鳥取県鳥取市	古墳時代	線刻
76 藤山古墳	鳥取県鳥取市	6世紀頃	線刻
77 坂本古墳4号墳	鳥取県鳥取市	古墳時代	線刻
78 空山15号墳	鳥取県鳥取市	6世紀後半～7世紀前半	線刻
79 空山16号墳	鳥取県鳥取市	6世紀後半～7世紀前半	線刻
80 吉川古墳43号墳	鳥取県鳥取市	古墳時代	線刻
81 西福波古墳9号墳	鳥取県北栄町	古墳時代	線刻
82 西福波古墳27号墳	鳥取県北栄町	古墳時代	線刻
83 宮ヶ尾2号墳	香川県善通寺市	6世紀末	線刻
84 高井田横穴群II-12号墳	大阪府柏原市	6世紀中頃	線刻
85 高井田横穴群II-27号墳	大阪府柏原市	古墳時代後期	線刻
86 高井田横穴群III-5号墳	大阪府柏原市	古墳時代後期	線刻
87 洗馬谷横穴群2号墳	神奈川県鎌倉市	古墳時代	線刻 / 船に乗る人物
88 七石山横穴群12号墳	神奈川県横浜府	古墳時代	線刻
89 久地西前田横穴群2号墳	神奈川県川崎市	古墳時代	線刻
90 堂後下横穴墓群9号墓	神奈川県大磯町	7世紀頃	線刻
91 地蔵塚古墳	埼玉県行田市	7世紀中頃～後半	線刻
92 鹿島横穴群I-8号墳	千葉県富津市	古墳時代	線刻
93 岩坂横穴群I-1号墳	千葉県富津市	古墳時代	線刻 / 帆船
94 岩坂横穴群I-2号墳	千葉県富津市	古墳時代	線刻 / 帆船
95 龜田大作谷横穴群1号墳	千葉県富津市	古墳時代	線刻
96 大溝横穴墓群I群第1号墓	千葉県富津市	古墳時代	線刻
97 千代丸・丸丸横穴群31号墳	千葉県長柄町	古墳時代	線刻
98 船玉古墳群第1号墳	茨城県筑西市	7世紀中頃	彩色
99 花園古墳群3号墳	茨城県桜川市	6世紀後半～7世紀初頭	彩色
100 塚塚古墳	茨城県ひたちなか市	7世紀初頭	彩色 / 舟
101 横穴群6号墳	茨城県常陸太田市	古墳時代	線刻
102 権現山下横穴群2号墳	茨城県水戸市	古墳時代	線刻
103 高岩横穴群18号墳	宮城県大崎市	古墳時代	彩色・線刻

## 5. 模型・形代

### 土製品

遺跡名	所在地	時代	備考
1 吉永遺跡	山口県下関市	弥生時代	
2 古市2号墳	広島県東広島市	古墳時代中期	
3 宇山遺跡	広島県斐波町・寺町	古墳時代後期	
4 百間川原尾島遺跡	岡山県岡山市	弥生時代後期	
5 上東遺跡	岡山県倉敷市	弥生時代後期	
6 月の輪古墳	岡山県美咲町	古墳時代中期	
7 門前池遺跡	岡山県赤松市	弥生時代中期	
8 布田遺跡	鳥取県松江市	古墳時代中期	
9 秋重遺跡	鳥取県鳥取市	古墳時代前期～中期	
10 福市遺跡	鳥取県水子市	古墳時代前期～中期	
11 中村廣寺	香川県善通寺市	古墳時代中期	
12 大浦浜遺跡	香川県坂出市	古墳時代後期	
13 大洲浜遺跡	香川県坂出市	古墳時代後期	
14 東風浜遺跡	香川県三豊市	弥生時代中期	
15 竹田遺跡	香川県三豊市	古墳時代後期	
16 東奈良遺跡	大阪府茨木市	弥生時代中期	
17 西大井遺跡	大阪府藤井寺市	古墳時代前期	
18 岡邑・大庭寺遺跡	大阪府堺市	古墳時代中期	
19 田井中遺跡	大阪府八尾市	古墳時代前期	
20 藤江B遺跡	石川県金沢市	弥生時代終末期	
21 白江柳川遺跡	石川県小松市	古墳時代前期?	
22 漆町遺跡	石川県小松市	古墳時代前期後半他	
23 太田ニシカワダ遺跡	石川県羽咋市	古墳時代前期前半	
24 久江C遺跡	石川県中能登町	弥生時代後期後半～古墳時代前期前半	
25 坂上遺跡	静岡県浜松市	古墳時代後期	
26 安久川原遺跡	静岡県三島市	古墳時代中期	
27 山中遺跡	福島県相馬市	古墳時代前期	
28 山崎遺跡	福島県矢吹町	古墳時代後期	

### 須恵器

遺跡名	所在地	時代	備考
1 大庭寺遺跡	大阪府堺市	古墳時代	

### 木製品

遺跡名	所在地	時代	備考
1 吉武遺跡	福岡県福岡市	古墳時代中期	
2 青谷上寺地遺跡	鳥取県鳥取市	弥生時代中期	
3 古野遺跡	京都府京丹後市	古墳時代	
4 久宝寺遺跡	大阪府八尾市	古墳時代前期	
5 平城京跡	奈良県奈良市	古墳時代中期	
6 斗雲遺跡	滋賀県能登川町	古墳時代前期	
7 畝田遺跡	石川県金沢市	古墳時代前期	
8 角江遺跡	静岡県浜松市	弥生時代中期	

### 石製品

遺跡名	所在地	時代	備考
1 沖ノ島1号祭祀遺跡	福岡県宗像市	奈良～平安時代初頭	
2 沖ノ島3号祭祀遺跡	福岡県宗像市	奈良～平安時代初頭	
3 沖ノ島4号祭祀遺跡	福岡県宗像市	古墳時代後期	
4 宗像大社 中津宮付近	福岡県宗像市	古墳時代後期	
5 宗像大社 辺津宮付近	福岡県宗像市	古墳時代後期	
6 西船子遺跡	鹿児島県鹿児島市	古墳時代	軽石
7 橋本礼川遺跡	鹿児島県指宿市	古墳時代	軽石
8 我孫子遺跡	大阪府大阪市	—	
9 北浜神社付近	大阪府堺市	古墳時代	
10 大山古墳付近	大阪府堺市	古墳時代?	
11 若山山頂	奈良県奈良市	古墳時代	

### 銅製品

遺跡名	所在地	時代	備考
1 沖ノ島1号祭祀遺跡	福岡県宗像市	奈良～平安時代初頭	

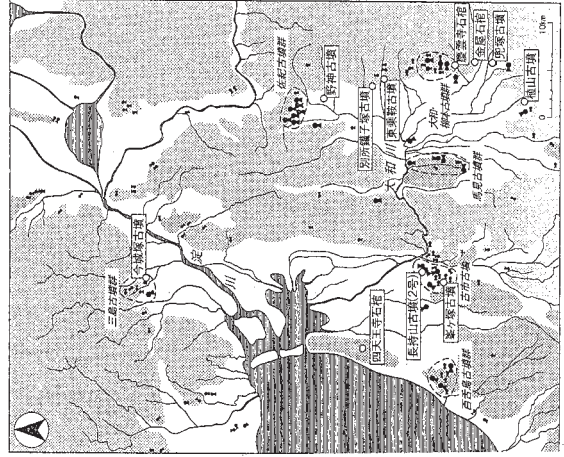
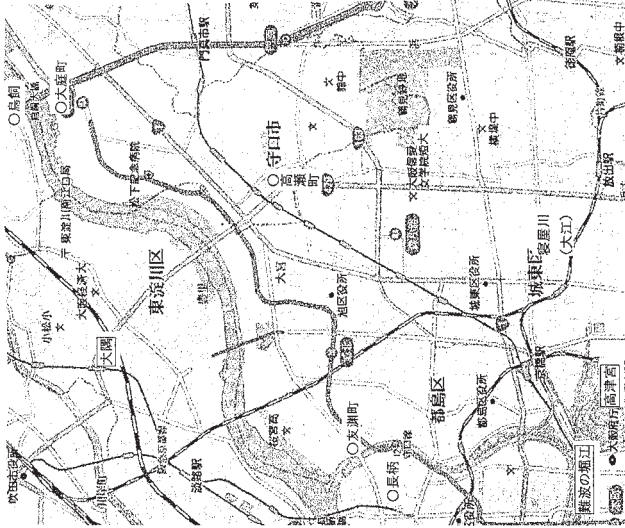
## 6. 銅鐸

遺跡名	所在地	時代	備考
1 井向遺跡	福岡県福岡市	弥生時代中期前半	

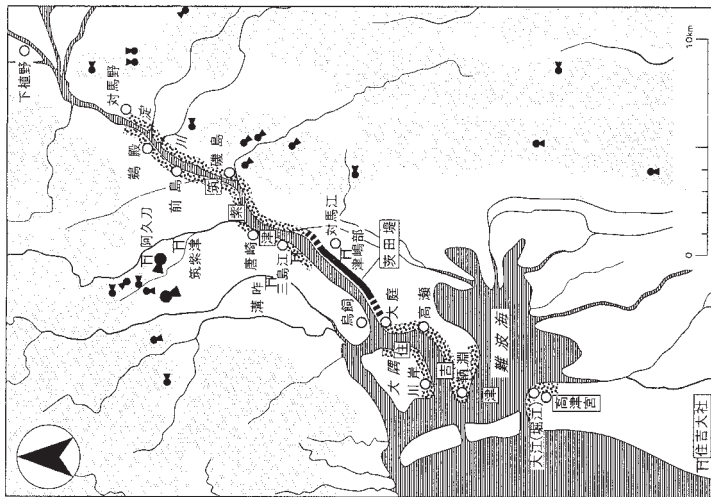
『古墳時代の船と水運』2014より

(高槻市立今城塚古代歴史館編)

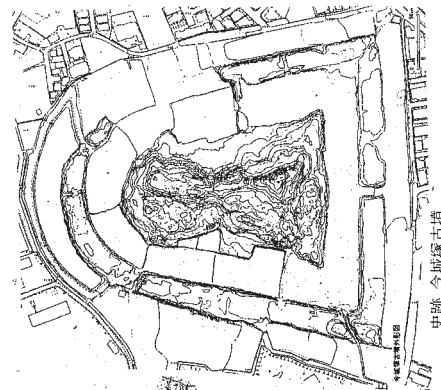




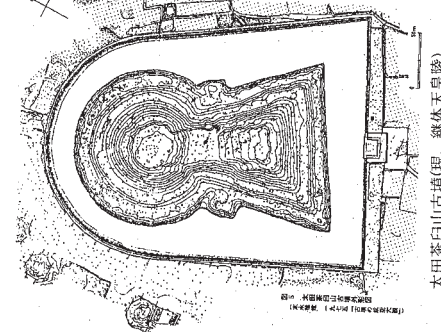
畿内地域における阿蘇ビングク石（馬門石）製石槽の分布



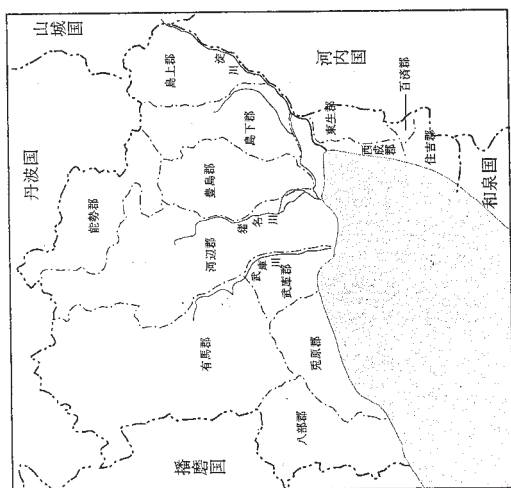
図「住吉津」と「筑紫津」関連地名



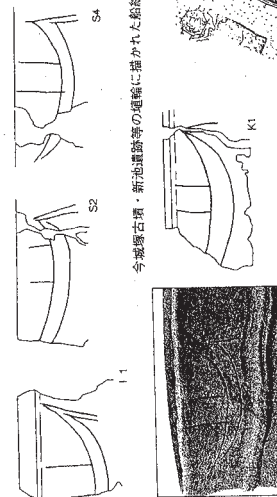
史跡 今城塚古墳



大田茶白山古墳(現、縦体天皇陵)



撰津国略図



今城塚古墳・新池遺跡等の遺跡に描かれた船絵

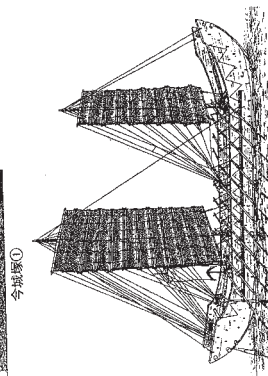


図41 今城塚古墳・新池遺跡出土の石版にみられる船絵の復元図  
 2キヌメの舟形船の船体から、航行する構造船として、イメージ  
 復元したもの。

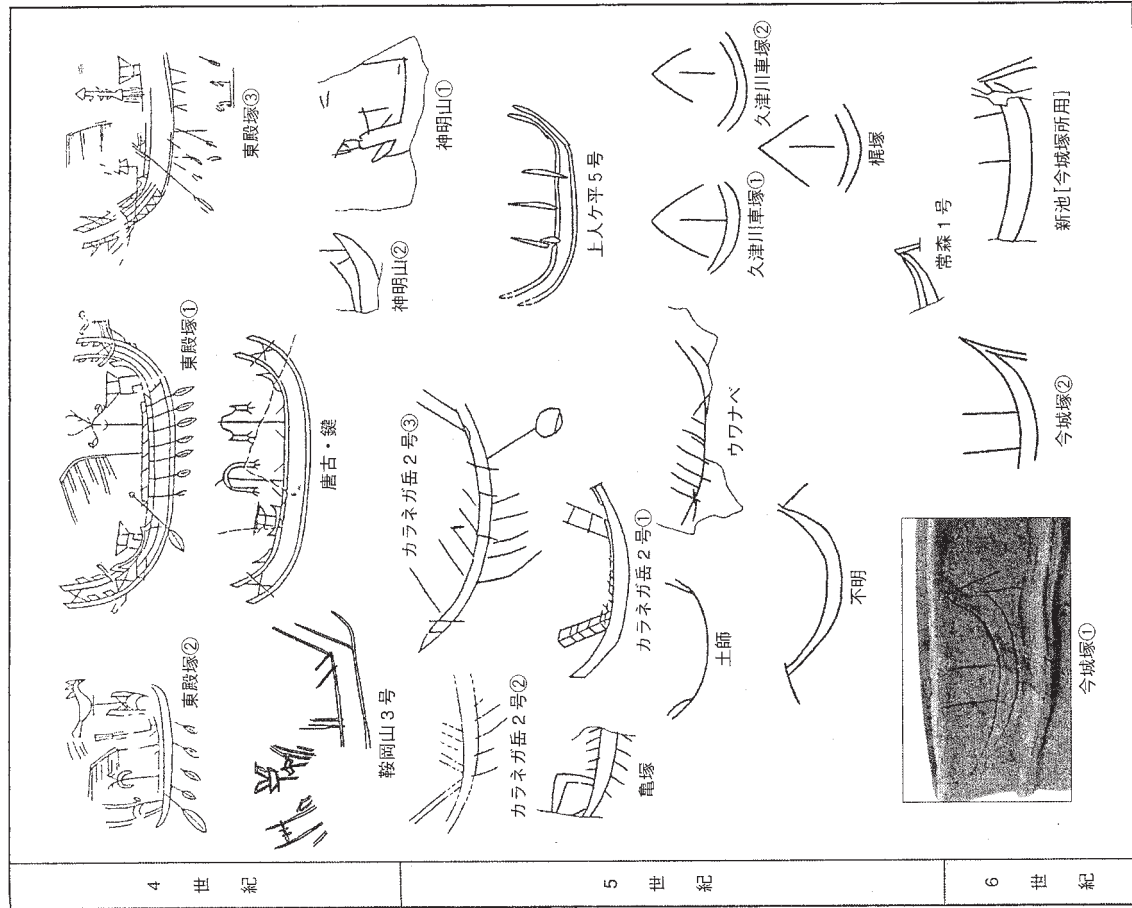
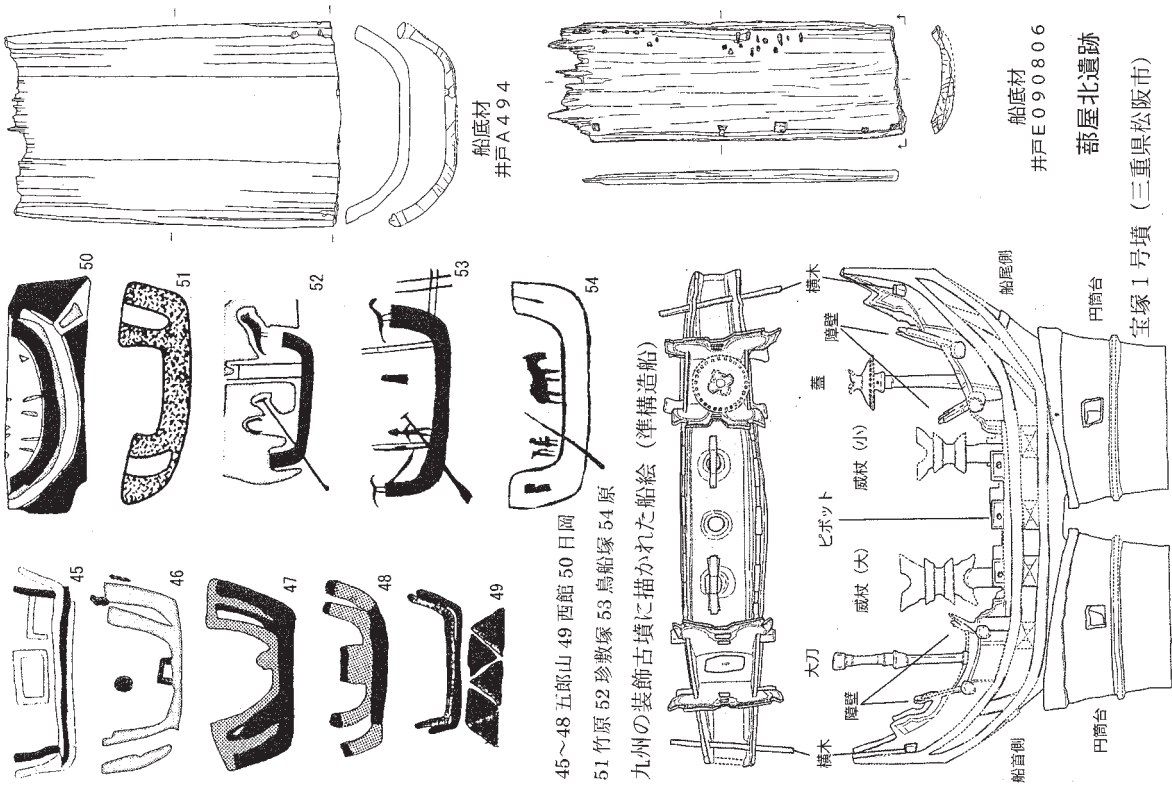


図39 通輪に描かれた船絵の集成と変遷



45~48 五郎山 49 西館 50 日岡  
 51 竹原 52 珍敷塚 53 鳥船塚 54 原

九州の装飾古墳に描かれた船絵(準構造船)

宝塚1号墳(三重県松阪市)

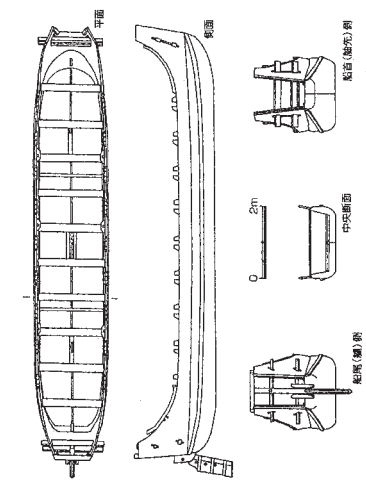
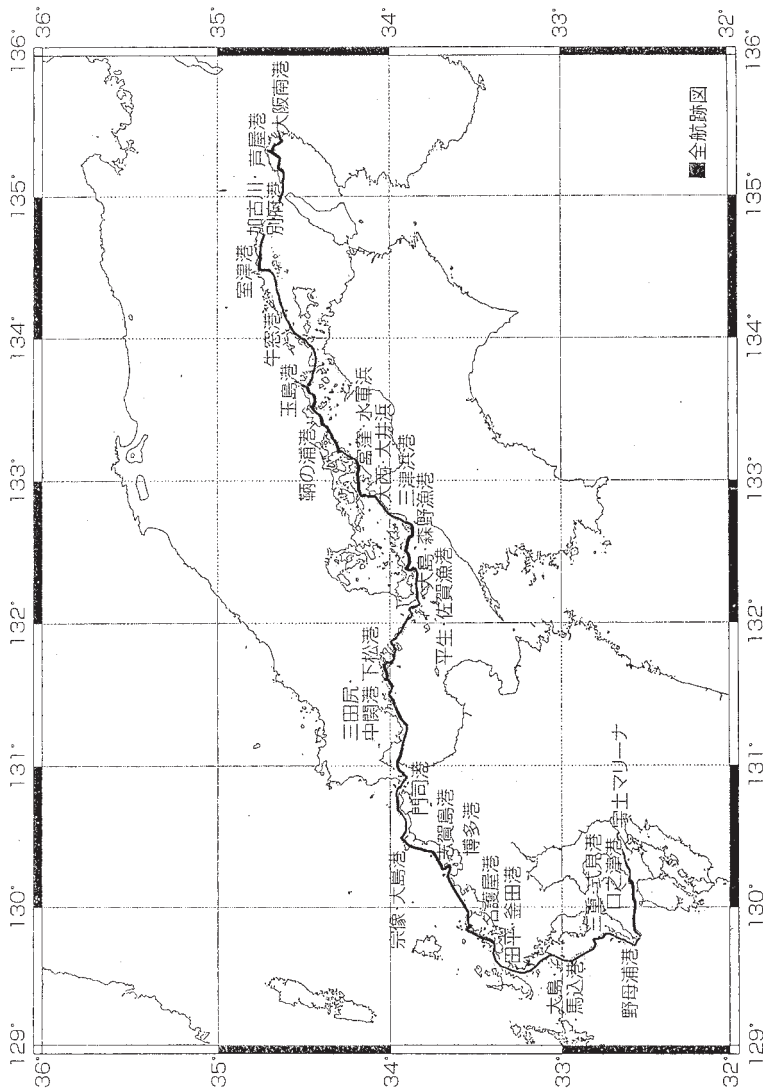


図3 古代船「海王」

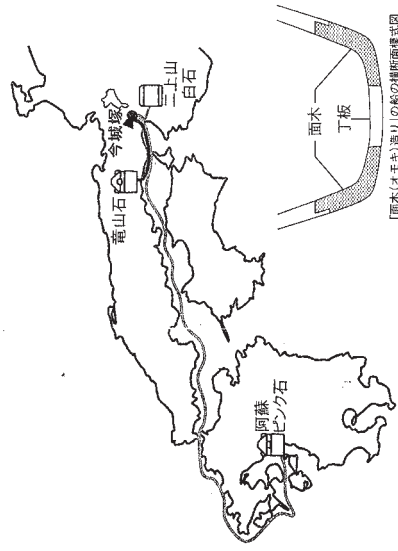


図6 今城塚古墳出土石棺の舟運

日	月	曜日	県	市町村	寄港地/船名	事 務	
1	7	24日	長崎県	口之津町	口之津港	【肥前国志士記】「豊行天皇上陸」	
2	7	25日	長崎県	長崎市	野母浦港	馬の航海神伝説伝承	
3	7	26日	長崎県	長崎市	三盛・式見港		
4	7	27日	長崎県	西海市	大島・壱辺港	弥生・古墳遺跡、海の石切場	
5	7	28日	金子	備日	(宮天による日蓮聖人の蹟・林葉一前日寄港港泊)		
6	7	29日	金子	備日	*市民公開		
7	7	30日	長崎県	田平町	釜田港	漆を望む丘崎古墳	
8	7	31日	佐賀県	唐津市	名護屋港	6世紀の加那古墳群	
9	8	1日	福岡県	福岡市	志賀島港	【日本書紀】・【万葉集】「志賀島」、安曇氏	
10	8	2日	金子	備日	*古代船、石棺船を博多港に引航、展示		
11	8	3日	福岡県	宗像市	宗像大社中瀬宮、沖ノ島祭典、海人		
12	8	4日	水	福岡県	北九州市	丸山古墳、【万葉集】・古記「早稲瀬戸」	
13	8	5日	金子	備日	*市民公開		
14	8	6日	山口県	防府市	三田原・中瀬港	大日古墳、【万葉集】・古記「佐波津」	
15	8	7日	山口県	下松市	下松港	宮ノ洲古墳	
16	8	8日	金子	備日	*市民公開		
17	8	9日	水	佐賀県	平生町	佐賀島港	白馬古墳、【万葉集】「熊毛海」
18	8	10日	水	山口県	瀬防大島	瀬防大島の発見所	
19	8	11日	水	愛媛県	松山市	三浦港	運蓮寺阿蘇石棺、【万葉集】「熱田津」
20	8	12日	金	愛媛県	今治市	大西・大井浜	妙見山古墳 (到着後、団員帰船)
21	8	13日	金子	備日	*古代船離れ点検、市民公開		
22	8	14日	金子	備日	*歴史交流会		
23	8	15日	金子	備日		(夕方、団員帰船)	
24	8	16日	火	愛媛県	今治市	宮宮・水軍兵	しまなみ海道(栗島別海運)
25	8	17日	水	広島県	福山市	新の浦港	肥前古墳、【万葉集】・古記「新の浦」
26	8	18日	木	金子	備日	*市民公開	
27	8	19日	金	岡山県	倉敷市	玉島港	湯山古墳阿蘇石棺、【万葉集】「玉の浦」
28	8	20日	土	岡山県	瀬戸内市	瀬戸内港	築山古墳阿蘇石棺
29	8	21日	日	兵庫県	御津町	御津港	朝臣古墳群阿蘇石棺
30	8	22日	日	兵庫県	加古川市	別所港	行者塚古墳、龍山石
31	8	23日	火	兵庫県	芦屋市	ベルポート芦屋	五色塚古墳
32	8	24日	水	台風11号避難停止			
33	8	25日	木	台風11号避難停止			
34	8	26日	金	大阪府	大阪市	大坂御港	「難波津」、淀川河口

項目	海王	なまはや
L×B×d	11.9×2.05×0.98	12.0×1.92×(高さ3.0)
定員	30	30
材質	米松(樹齢500年)	米松(樹齢550年)
構造方式	櫓式18本	櫓式8本
概要	石棺奥部輸送 (車船引航主体)	櫓式8本 (車船引航主体)
運営者	水産大学校船部 西日本地区海事院附設大学・徳島高専等	水産大学校船部 大阪立大学オート部
航路・航程	宇土-大坂(1006km)	釜山-博多(349.3km) 大坂-釜山(約700km)
建造	藤田造船所	船大工・草井格氏(牛窓町)
竣工	2004年10月	1989年6月

継体紀年(西暦)	月	主な出来事
元(五〇七年)	一月	雄略帝、行幸したまふ。二月、即位。
三(五〇九年)	二月	使を百濟に遣わす。任那に在る百濟からの浮遊の百姓などを送還。
五(五一二年)	十月	都を山背の簡城に遷す。
六(五二二年)	四月	總持百濟山を百濟に派遣、ために筑紫馬四匹を賜う。
七(五三二年)	十二月	百濟からの請願により、修明國守押山は任那の上修明、下修明、安陀、牟婁の四県を割讓。修明國守押山は任那の上修明、下修明、安陀、牟婁の四県を割讓。修明國守押山は任那の上修明、下修明、安陀、牟婁の四県を割讓。修明國守押山は任那の上修明、下修明、安陀、牟婁の四県を割讓。
八(五三四年)	六月	百濟皇太子死亡。
八(五三四年)	十一月	己汝、滯沙を百濟に賜う。是月、伴放、己汝の地を乞うもならず。
九(五三五年)	二月	伴放、城を築き、倭に備えんとす。新羅を攻める。
九(五三五年)	三月	百濟の使客文貴將軍を送るのに、物部(至)連を派遣。
九(五三五年)	四月	沙都嶋で伴放の人の暴虐を聞き、物部連、舟師五百を率いて沙都嶋に至る。
九(五三五年)	五月	物部連が沙都江に留まるも、伴放が師を興したため、汶蓋羅に泊る。
九(五三五年)	九月	百濟の州郡即次將軍が物部連を副えて來朝し、己汝の地を賜ふことに感謝。
一〇(五三六年)	五月	百濟の州郡即次將軍が物部連を副えて來朝し、己汝の地を賜ふことに感謝。
一〇(五三六年)	九月	百濟の州郡即次將軍が物部連を副えて來朝し、己汝の地を賜ふことに感謝。
一一(五三七年)	三月	新羅に都す。
一一(五三七年)	五月	百濟、新羅王(武寧王)死去。
一一(五三七年)	八月	百濟、新羅王(武寧王)死去。
一一(五三七年)	十一月	筑紫の御郡で物部鹿鹿火が磐井と交戦し、斬殺。
一一(五三七年)	十二月	筑紫君磐井、磐屋屯倉を陥す。
一二(五三九年)	三月	百濟王が下略明國守押山に加羅の多(帶)沙津を朝貢したる。
一二(五三九年)	五月	是月、百濟王に多沙津を賜う。これに反する加羅は新羅と結ぶことになる。
一二(五三九年)	八月	是月、毛野王を安羅に派遣し、南加羅、陸(己)吞を遣う。
一二(五三九年)	十月	接助を乞う。
一二(五三九年)	十一月	接助の己能木多(阿利刺等)千餘人を率いて、新羅を侵略しているのを、毛野王が新羅の王を任那に召喚、詔を伝えんとするも、新羅に洛東江口の四村を掠め取られる。
一二(五三九年)	十二月	毛野王が進駐して二年になるも、成果があがらずいたところ、新羅、百濟の軍に囲まれる。
一三(五三〇年)	十月	毛野王が毛野臣の失敗を進行、目撃者が違われ、掃蕩命令がくだる。
一三(五三〇年)	十一月	毛野王、彌津中に対馬で飛渡、亡骸は瀬戸内から淀川を遡り、枚方(種葉)を経て近江に移送。
一四(五三一年)	十一月	磐余玉穂宮で崩御。十一月、監野陵に埋葬。

表3 『継体紀』の外交・軍事関係記事の略年表

搭載内容	数量	単位	単位重	合計重	備考
兵員	25	人	60	1500	
武器	25	人分	30	750	甲冑等
兵器携行品	25	人分	20	500	
武器	50	式	50	2500	弓矢・盾など、1人あて2式
水手	30	人	60	1800	14人 2交代、予備2人
水手携行品	30	人分	10	300	
指揮官、雑夫等	5	人分	60	200	
糧食	7	日分	120	840	60人×0.7×3
水	7	日分	60	420	1日1リットル摂取
馬	2.5	頭	400	1000	現在の馬より小形
馬具	2.5	頭分	50	125	鞍・馬用甲冑等
馬飼料	7	日分	50	350	1日20摂取
船具	1	式		300	櫂・櫓・索(ロープ)など一式
合計				10585	

表一 一隻あたりの搭載の内訳 (単位:キログラム)

搭載内容	数量	単位	単位重量	合計重量	備考
兵員(警護員)	5	人	60	300	
武器	5	人分	30	150	甲冑等
兵器携行品	5	人分	20	100	
武器	5	式	50	250	弓矢・盾など、1人あて1式
水手	30	人	60	1800	14人 2交代、予備2人
水手携行品	30	人分	10	300	
指揮官、雑夫等	5	人分	60	300	
糧食	7	日分	90	630	40人×0.7×3 1食0.77摂取
水	7	日分	40	280	1日1リットル摂取
石棺(身)	1	個	4000	4000	
船具	1	揃		400	櫂・櫓・索(ロープ)など一式
合計				8510	

表4 今城塚古墳の阿蘇ピンク石製石棺(身)の舟運シミュレーション (単位:kg)

遠征年(西暦)	兵力	馬	船(推定)
雄略 20 (476)	500		(20)
継体 21 (527)	60000		(2400)
欽明 15 (554)	1000	100	40
崇峻 4 (591)	20000		(800)

表2 遠征時の動員兵力

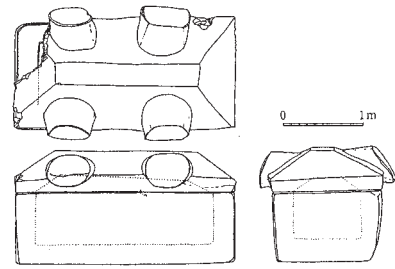


図30 滋賀県甲山古墳例 (野洲 2001, 阿蘇ピンク石製)

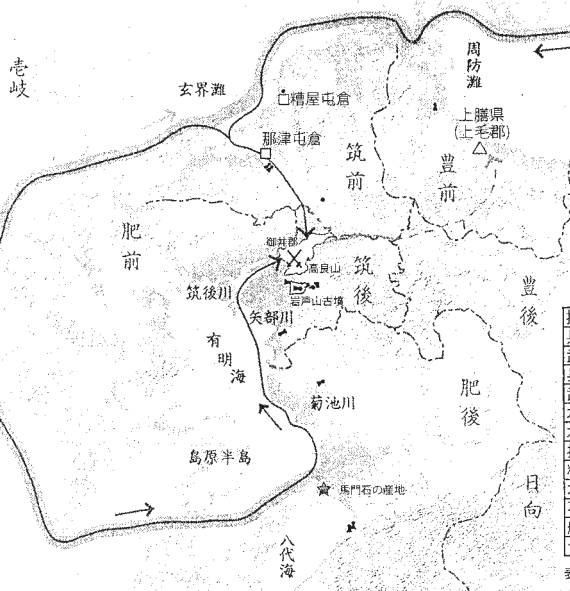


図4 御井の戦い推定図



早川和子画「御井の戦い」

『日本書紀』応神天皇五年条

冬十月に、伊豆国に科せて、船を造らしむ。長さ十丈。船既に成りぬ。試に海に浮く。便ち軽く泛びて疾く行くこと馳るが如し。故、其の船を名けて枯野と曰ふ。船の軽く疾きによりて、枯野と名くるは、是義違へり。若しは輕野と謂へるを、後人訛れるか。

『日本書紀』応神天皇三十一年条

三十一年の秋八月に、群卿に詔して曰はく、「官船の、枯野と名くるは、伊豆国より貢れる船なり。是朽ちて用ゐるに堪へず。然れども久に官用と爲りて、功忘るべからず。何でか其の船の名を絶たずして、後葉に伝ふること得む」とのたまふ。群卿、便ち詔を被けて、有司に令して、其の船の材を取りて、薪として塩を焼かしむ。是に、五百籠の塩を得たり。則ち施して周く諸国に賜ふ。因りて船を造らしむ。是を以て、諸国、一時に五百船を貢上る。悉に武庫水門に集ふ。是の時に當りて、新羅の調使、共に武庫に宿す。爰に新羅の停にして、忽に失火せぬ。即ち引きて、聚へる船に及びぬ。而して多の船焚かれぬ。是に由りて、新羅人を責む。新羅の王、聞きて、驚然ちて大きに驚きて、乃ち能き匠者を貢る。是、猪名部等の始祖なり。初め枯野船を、塩の新にして焼きし日に、余燼有り。則ち其の焼えざることを奇びて献る。天皇、異びて琴に作らしむ。其の音、鏗鏘にして遠く聆ゆ。是の時に、天皇、歌して曰はく、

枯野を塩に焼き 其が余琴に作り 掻き弾くや 由良の門の 門中の海石に  
触れ立つ なづの木の さやさや

『日本書紀』欽明天皇十四年条

六月に、内臣名を闕せり。を遣して、百濟に使せしむ。仍りて良馬二匹・同船二隻・弓五十張・筋五十具を賜ふ。

『日本書紀』皇極天皇元年条

己丑に、百濟の使参官等罷り歸る。仍りて大船と同船と三艘を賜ふ。同船は、母慮紀舟といふ。

『日本書紀』孝德天皇百雉元年是歲条

是歲、漢山口直大口、詔を奉りて千仏の像を刻る。倭漢直県・白髮部連・難波吉士胡床を、安芸国に遣して、百濟船二隻造らしめたまふ。

冬十月の己亥の朔辛丑に、和珥律より卷ちたまふ。時に飛廉は風を起し、陽侯は浪を拳げて、海の中の大魚、悉に浮びて船を扶く。則ち大きな風順に吹きて、帆軸波に随ふ。櫓楫を勞かずして、便ち新羅に到る。時に随船潮浪、遠く国の中に遠ぶ。

『日本書紀』天智天皇元年条

五月に、大將軍大錦中阿曇比羅夫連等、船師一百七十艘を率て、豊璋等を百濟國に送りて、宣勅して、豊璋等を以て其の位を継がしむ。又金策を福信に予ひて、其の背を撫でて、褒めて爵禄賜ふ。時に、豊璋等と福信と、稽首みて勅を受け、衆、為に涕を流す。

『日本書紀』天智天皇二年条

三月に、前將軍上毛野君稚子・間人連大蓋、中將軍巨勢神前臣詔語・三輪君根麻呂、後將軍阿倍引田臣比羅夫・大宅臣鎌柄を遣して、二万七千人を率て、新羅を打たしむ。

『日本書紀』天智天皇二年条

秋八月の壬午の朔甲午、新羅、百濟王の己が良將を斬れるを以て、直に國に入りて先づ州柔を取らむことを謀れり。是に、百濟、賊の計る所を知りて、諸將に謂りて曰はく、「今聞く、大日本國の救將、鷹原君臣、健兒万余を率て、正に海を越えて至らむ。願はくは、諸の將軍等は、預め図るべし。我自ら往きて、白村に待ち饗へむ」といふ。戊戌に、賊將、州柔に至りて、其の王城を繞む。大唐の軍將、戰船一百七十艘を率て、白村江に陣列れり。戊申に、日本の船師の初づ至る者と、大唐の船師と合ひ戦ふ。日本不利けて退く。大唐陣を堅めて守る。己酉に、日本の諸將と、百濟の王と、氣象を觀ずして、相謂りて曰はく、「我等先を争はば、彼自づからに退くべし」といふ。更に日本の伍乱れたる中軍の卒を率て、進みて大唐の陣を堅くせる軍を打つ。大唐、便ち左右より船を來みて繞み戦ふ。須臾之際に、官軍敗続れぬ。水に赴きて溺れ死ぬる者衆し。艦船廻旋すこと得ず。朴市田米津、天に仰ぎて誓ひ、齒を切りて嘔り、數十人を殺しつ。焉に戰死せぬ。是の時に、百濟の王豊璋、数人と船に乗りて、高麗に逃げ去りぬ。

『日本書紀』天智天皇十年条

十一月の甲午の朔癸卯に、对馬國司、使を筑紫大宰府に遣して言さく、「月生ちて二日に、沙門道久・筑紫君薩野馬・韓嶋勝婆娑・布師首磐、四人、唐より來りて曰さく、『唐國の使人、郭務儂等六百人、送使沙宅孫登等一千四百人、總合べて二千人、船四十七隻に乗りて、俱に比知嶋に泊りて、相謂りて曰はく、今吾輩が人船、教衆し。忽然に彼に到らば、恐るらくは彼の防人、驚き駭みて射戦はむといふ。乃ち道久等を遣して、預め稍に來朝る意を披き陳さしむ』とまりす」とまりす。

『万葉集』

大船に 眞楫繁貫き 海原を 漕ぎ出て渡る 月人壯子 (三六一一・柿本人麻呂)

大船に 眞楫繁貫き この吾子を 唐国へ遣る 齋く神たち(四二四〇・光明皇后)

『肥前国風土記』

船帆郷有郡西。 同(景行)天皇 巡行之時 諸氏人等 拳落兼船 拳帆参集於 三根川  
之津 供奉天皇 因曰船帆郷

『宋書倭国伝』順帝・昇明二(四七八)年

倭王武(雄略)上表文

(前略)而るに句驪無道にして、凶りて見吞せんと欲し、刃棘を掠抄し、虔劉して已まず。  
毎に稽滯を致し、以って良風を失い、路に進と曰うと雖も、或は通じ或は不らず。(後略)

『続日本紀』天平勝宝六年条

三月十七日 大宰府は次のように言上した。

「使いを遣わして遣唐第一船のことを尋ね問わせましたところ、その回答では、第一船は帆を上げて奄美島を指して出発しましたがその到着場所はいまだ不明です、とのことです」と。

『続日本紀』宝亀九年条

六月二十五日、惟揚に到着しました。九月三日、揚子江の河口より出発し、蘇州の常熟県(江蘇省常熟)に到り順風を待ちました。第三船は揚州の海陵県に在り、第四船は楚州塩城県に停泊していました。しかし、それらが出発した日は今もわかりません。十一月五日、都合のよい季節風(北西風)が吹いてきましたので、第一船と第二船は同時に出発して海に入りました。ところが、外海に達しました頃の八日の初更(夜を五更に分けた第一更。午後八時頃)に、風激しく波が高くなりました。そして、左右の欄板(舷側の下部)を打ち破って潮水が船に満ち、甲板はことごとく流れ去りました。人や荷物は波のまにまに漂い、一勺一撮(勺は合の十分の一、撮は勺の十分の一。わずかなこと)の米や水も残りませんでした。副使の小野朝臣石根ら三十八人と唐使の趙宝英ら二十五人は、同時に海に沈んで救うことができませんでした。ただ、私一人は海中を潜り行き、舳の手摺りの角にたどり着きました。前後を見渡したところ、生き延びる道はありませんでした。十一日の五更(午前四時頃)に、帆柱が船底に倒れ、船体は二つに断られました。舳と鱧がそれぞれ流れ去って、どこへ行ったのかわからなくなりました。私ども四十余人は方一丈(約三平方メートル)の舳にまつわりついていて、重さのために舳全体が沈没しそうになりました。そこでともづなを切り舵を投げ捨てると、少し浮き上がらせることができました。今度は着ているものを脱ぎ捨てて裸で舳にしがみつき、宙吊りの様な恰好で座っていました。米も水も口にすることなく、すでに六日が経っていました。

## 南方世界の造船・航海術と信仰

後藤 明 (南山大学)

本発表では南方世界、すなわち東南アジア島嶼部からオセアニアにかけての伝統的な造船技術と航海術を概観する。さらにそのような航海が行われる交易活動や宗教活動、また聖地とされる島や遺跡について論じ、沖ノ島のあり方についての比較事例を提供したい。

オセアニアの島々へは東南アジア島嶼部からメラネシアを通過して、ミクロネシアやポリネシアに移住が行われた。その移動はしだいに島が小さくなり、また島間の距離が長くなるという状況で、造船技術や航海術を進化させながら行われたはずである。

本発表ではまずオセアニアの多様な造船技術（筏、草船、樹皮船、等）を概観し、とくに交易に使われたアウトリガーカヌーとおそらく移住に使われたダブルカヌーの特徴について論ずる。

また今日まで航海術が残るミクロネシアのカロリン諸島については秋道智彌氏によってすでに日本でも紹介があるが、本発表では、近年研究が進むポリネシアの航海術について論じたい。直接、航海技術の継承として語られている内容だけではなく、神話として語られている内容にも航海術の知恵を伝えるものが少なくないことを明らかにしたい。また航海術伝えた、航海を見守る女神についても言及する。

最後に航海のモチベーションの一つである交易活動や宗教活動（例 海の巡礼）についてポーンペイ島のナンマドール遺跡、ヤップ島の聖地（テリウ）、およびソシエテ諸島のライアテア島の神殿の事例を論じ、沖ノ島の位置づけについて南方世界から光をあてたい。

### 発表構成

はじめに：太平洋への人類移住

1. 太平洋の原初の船：筏、草船、箆船、獣皮船、樹皮船
2. オセアニアのカヌー
  - (1) 丸木舟
  - (2) アウトリガーカヌー
  - (3) ダブルカヌー
3. ポリネシアの航海術
  - (1) スターコンパス、ウィンドコンパス、天頂星、等
  - (2) キリバス諸島の航海石
  - (3) 神話で語られる航海術
4. 交易と巡礼
  - (1) クラ交易とクラカヌー、ビシアズ海峡交易、サウエイ交易
  - (2) ヤップ島の聖地（テリウ）、ポーンペイ島のナンマドール（世界遺産）
  - (3) ソシエテ諸島ライアテア島のタブタブアアテア神殿（世界遺産）



<参考図版>

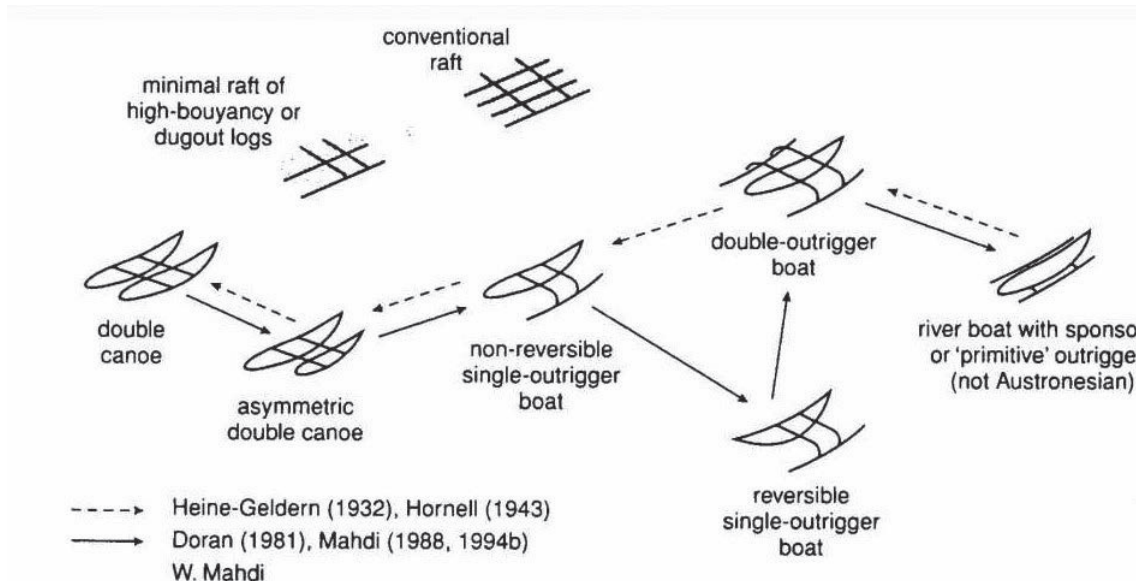


図1 太平洋・インド洋周辺の船進化の一仮説



図2 カヌーの各種

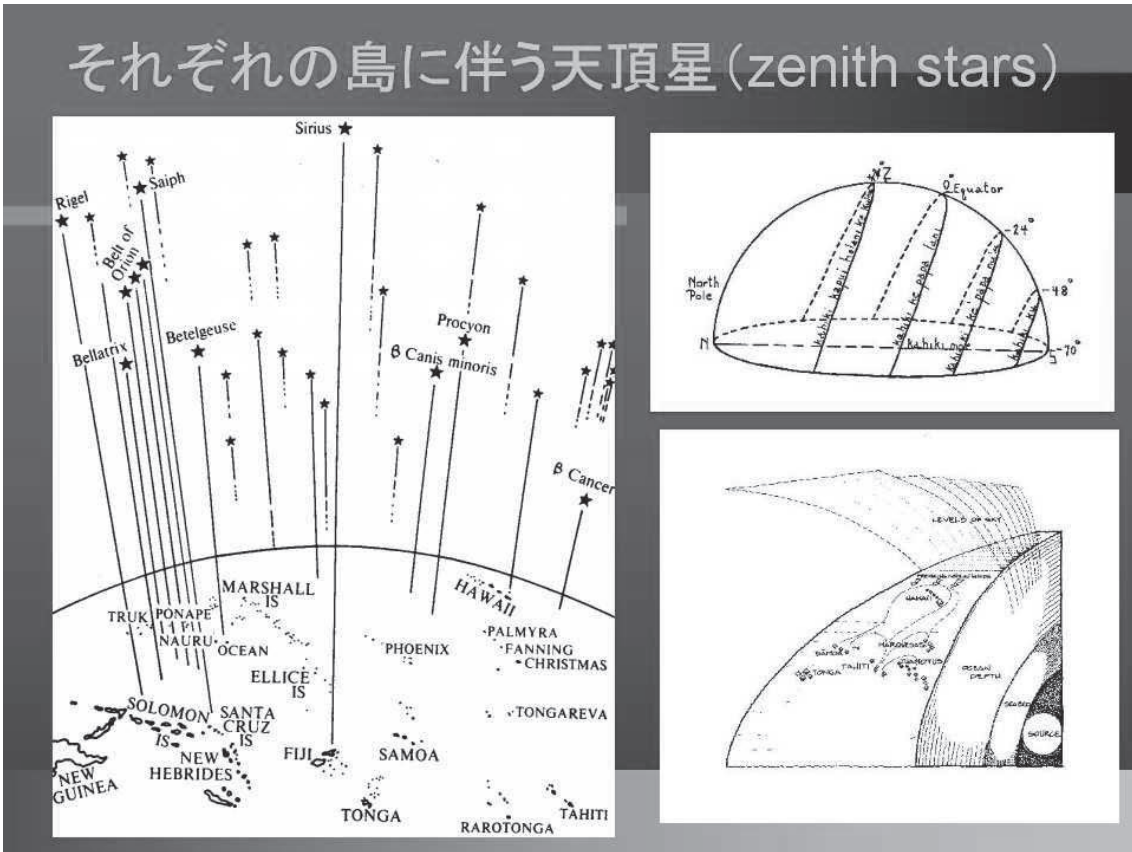


図3 ポリネシアの航海術



図4 航海石 (キリバス諸島)

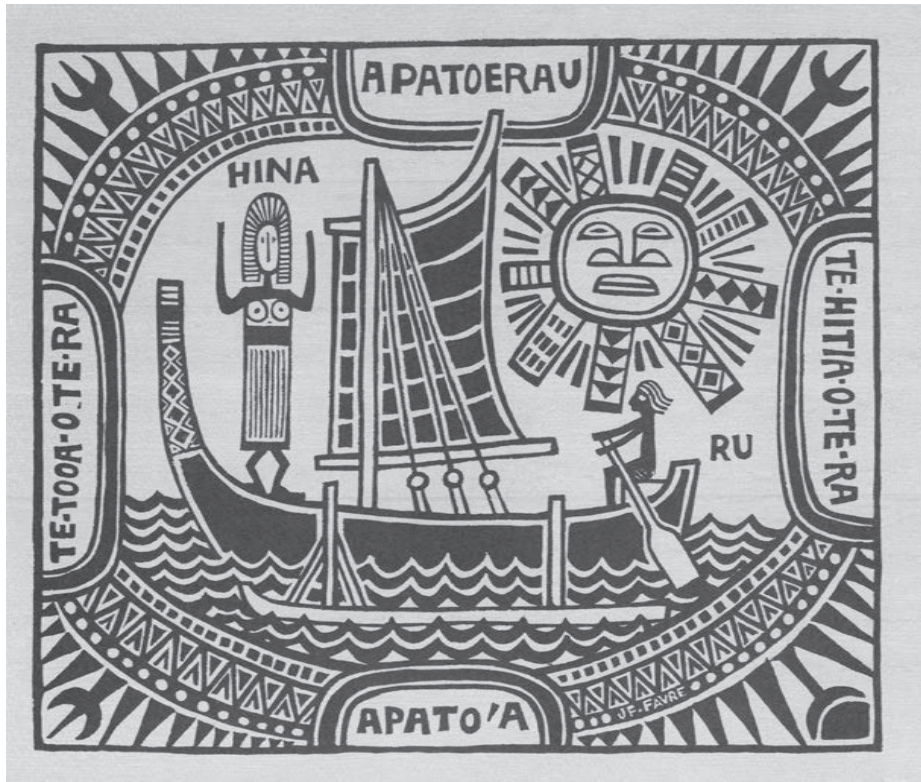


図5 航海術の起源を語る神話：女神が舳先で針路を見、  
弟が船尾で櫂と帆をあやつる（タヒチの版画）



図6 ミクロネシアポーンペイ島の水城・聖地  
ナンマタール（世界遺産）



図7 ポリネシアのカヌーの巡礼聖地  
ライアテア島のタプタプアテア神殿  
(世界遺産)



## 沈没船から読み解く造船技術と航海

佐々木 蘭貞（九州国立博物館/水中考古学）

### 古代の航海・交易

世界で最初に自ら考古学者が潜水して発掘調査を行った交易船は、トルコで発見されたケープ・ゲラドニヤ沈没船（3,200BC）であるとされるが、それ以上に「記録に残ることのない庶民による交易の形態を明確に示した」例として知られている。1960年代初頭、ダイビングがレジャーとして浸透し始めた頃、アメリカの考古学者ジョージ・バスによって発掘された。青銅器時代の特色を示すように、積荷は銅インゴットのほか多くの銅・青銅製の遺物であった。遺物の多くは壊れており、様々な地方の雑多な遺物の一部であった（図1）。バスは、この船に乗っていた商人は、現代で言う「リサイクル業者」であったと想定した。当時、銅は貴重な資源であり、商人達は寄港先で銅製品を集め、溶かして資源として再利用していたのであろう。次に、「文献史料に残された交易の形態」をそのまま映した船の例として、ウル・ブルン沈没船（3,300BC）を紹介しよう（図2）。銅や錫のインゴット、エジプトの金のスカラベ、象牙、ガラスやビーズ類、その他に北アフリカを原産とする多くの高級品を積んだ船であり、王族や貴族など国家同士の直接的な交易に利用された船であったと想定できる。上述した二つの船と時代は大きく離れるが、セルチ・リマーニ沈没船（11世紀）について言及しておく。この船も「リサイクル業」を営む商人たちの船であった。ただし、銅ではなくガラスを集めていた船である。時代の変化に応じて積荷の種類は異なるが、同じような交易のメカニズムが存在していたことは興味深い。

次に、地中海以外の古代の交易の例としてスリランカ南部で発見されたゴダワヤ沈没船を紹介したい。この船の全容はまだつかめていないが、紀元前1世紀頃に沈没したと考えられる。ちょうどスリランカでは金属の生産・流通が盛んになる時期にあたり、遺跡から未特定の銅製品が多く確認されており、ケープ・ゲラドニヤ沈没船を彷彿させる。金属は水中に長い間浸かっていると化学反応を起こし一種の錆びによる殻(コンクリーション)を形成する。外観からでは遺物の中身の特定は難しく、引き揚げて保存処理を行う必要がある。今後、調査が進めばインド洋の貿易に関する新たな視野が開かれると期待されている。

アジアでは、古代の沈没船の発見は稀であり、交易の形態を明確に示す沈没船は11～12世紀以降しかない。中国から日本や東南アジアに向かう船には銅銭を多く積んでいた例がある。韓国で発見された新安沈没船は、中国・元時代の船で、その積荷から博多へ向かう商船であったことが分かる。船には30トン近い銅銭が積まれていた。貨幣の価値の差から、中国で使われなくなった銅銭を集めて海外に運び、莫大な富を得ることができた。考え方によっては、この貿易の形態も古代地中海のリサイクル商人に似ているともいえる。積荷の運び方の例として、新安沈没船と広州沖で発見された南海1号船は、よく比較される。南海1号船は、南宋時代に東南アジアに向けて出港した船である。隔壁の間に大量の陶磁器類を詰め込んでおり、比較的安価な陶磁器類を大量に売って利益を得る貿易のスタイ

ルであった（図3）。一方、新安沈没船は、高級品を多く運んでいたため、個別に木箱に梱包されて運ばれていた商品もあった。

### 古代の造船技術

造船技術は長い時間をかけて徐々に発達してきた。地中海では、船の構造・作り方が現代と古代では大きく異なっていたことが、沈没船の研究から明らかとなった。現代の造船の常識では、船の骨組みであるフレーム（肋材）を最初に立ち上げて、外板を貼り付けていく。船の形はフレームで決定され、フレームが船体の強度に重要な役割を果たす。しかし、古代においては、最初に船の殻となる外板（シェル）を作り上げ、フレームをはめ込む方法がとられていた。また、船体の強度は、外板の結合の強度にあり、現在の船とは逆の構造哲学を持って造られていた。上述したウル・ブルン沈没船は、外板同士をほぞと板を貫通するピンで留めて固定（Locked Mortise and Tenon）している。フレームが存在しておらず、完全に外板を主体とした構造である。キプロス島で発見されたクレニア号（300BC）は、フレームを外板に打ち付けており、フレーム同士は結合していない。さらに時代を進めて、ヤシ・アダ沈没船を詳しく紹介する。トルコのヤシ・アダ島は、「平たい島」という意味を持つ海の難所であり、実際に島周辺には複数の沈没船が重なるように発見されている。4世紀のヤシ・アダ沈没船の構造を見ると、ほぞは小さく、間隔も広い。また、フレーム同士の結合も見られた。クレニア号に比べて、外板の結合が弱くなり、逆にフレームが強化されている。次に、7世紀のヤシ・アダ沈没船では、ほぞを止めるピンが使用されていない。さらに、船体の上部では、外板が直接フレームに釘で打ち付けられていた。つまり、船体の底部は外板を先に組み立てるが、上部ではフレームが先に組まれていた（図4・図5）。11世紀のセルチ・リマーニ沈没船のフレームを調べると、特定の数式にしたがって船体のカーブを計算した設計図を基にフレームを最初に作っていたことがわかる。ここに、現在に直接繋がる造船方法が完成した。

インド洋やアジアの海では、明確に造船技術の変遷をたどれるほど考古資料は揃っていない。しかし、東南アジアでは、ここ10年の間、沈没船の発見が相次いでいる。マレー半島からフィリピンまで広い範囲に存在したラシュド・ラグ（Lashed Lug）技法を用いた船が知られている。大きな板材から一部高まり（クリート）を残した形の外板をもち、このクリートの列を土台とし、フレームを縄で縛って固定している（図6・図7）。また、外板同士の結合は、ダボと縄（主にココナッツファイバー）を使用している。マレー半島のポンティアンの板材（7世紀）、ベトナムのチャウタン沈没船（8～9世紀）、フィリピンのブトゥアン沈没船（13世紀）を比べると、時代が進むにつれ縄による結合の間隔が広くなり、ダボの本数が増え間隔が狭くなっているようである。

外板の接続方法に縄を使用（縫合船）は、古代において一般的であった。一口に縫合船といっても、例えばインド洋で使用された縄の縛り方は、東南アジアのそれとは異なる。アラビア半島の伝統船舶の研究から、1本の長い縄を船の前後を通して縫い付ける接合が知られている。この場合、縄を通す穴は外板を貫通している。東南アジアでは、外板の外側から斜めに穴を開け、V字の頂点は板の芯で接しており、短い縄を使って縛り上げる方法が一般的であるが、例外もある（図8）。9世紀頃のペリテン沈没船（インドネシアで発見）やパノム・スリン沈没船（タイで発見）は、どちらもアラビ

ア半島で一般的な縫合を用いており、ムスリム商人が使用したダウ船であると想定される。また、積荷は中国製のものほとんどあり、中国から西に向かっていた船であった。

東アジアの船にも様々な特徴が見られる。例えば、中国では船板の接合には鉄釘が使われるが、韓国(高麗時代)の船舶には鉄釘を1本も使用せずに木の組み合わせを利用している。ここでは、ひとつ日本の船の構造の変遷について考えてみたい。詳しい解説は割愛するが、日本の船は丸木舟(刳舟)から発達し、準構造船や構造船と呼ばれる船舶へと発達していくと解釈されている。丸木舟に舷側板を足して航海性能を高めたり、丸木舟を割って中央に底板を入れて船幅を増やすなどの改良を加えることにより発達した。韓国の高麗時代の船や日本の伝統船舶に、底板と外板をつなぐぶぶんに、丸太を削りぬいて作られたL字形の面木(オモキ)を使用するものがあり、丸木舟から発達した名残であるとも考えられている。特に日本海側には伝統船舶としてオモキ造りの舟が近年まで活躍していた。高麗時代の韓国の舟と構造が似ており、今後、相互の関係を探ることは一つの研究の課題となるであろう。韓国からは十二東波島沈没船(11世紀)のように上下に重なるオモキを持つ船も出土している(図9)。オモキを2段に構える造りは何のために必要だったのか?単に丸木舟の面影として解釈して良いのだろうか?今後の研究や新たな発見により新しい説が生まれることも考えられる。

#### むすびにかえて～水中遺跡調査の可能性～

玄界灘は古代より日本と世界をつなぐパイプ、言い換えれば、交易の木の幹に例えることができる。もちろん、海洋信仰の場でもあった。多くの船が行き来したこの海には、まだ多くの沈没船や水中遺跡が埋まっているはずである。これらの水中遺跡は海上からは肉眼で見えないため、自然による破壊、または、資源開発や埋め立て・浚渫工事などにより、誰にも気づかれずに消滅することもある。ヨーロッパなどでは数万件の水中遺跡の調査が実施され、古代の貿易の形態や造船哲学・技術の変遷に関する研究資料は、アジアなど他の地域に比べ格段に多い(図10)。これは、海の開発に対して陸と同様かそれ以上に徹底して遺跡を発見するための探査が行われてきたからである。近年の水中探査技術の進歩により、水中を可視化して遺跡を発見するハードルは10年前に比べ格段と下がっている(図11)。日本の海事文化の理解、そして、海に囲まれて育まれた日本の歴史や文化の理解を深めるためには、わが国の文化財行政に相応しい水中遺跡の調査・保護の体制の整備を進め、水中遺跡の把握と周知を進めることが喫緊の課題である。





図1 ケープ・ゲラドニア沈没船出土の銅遺物



図2 ウル・ブルン沈没船の発掘の様子



図3 南海1号沈没船の積荷

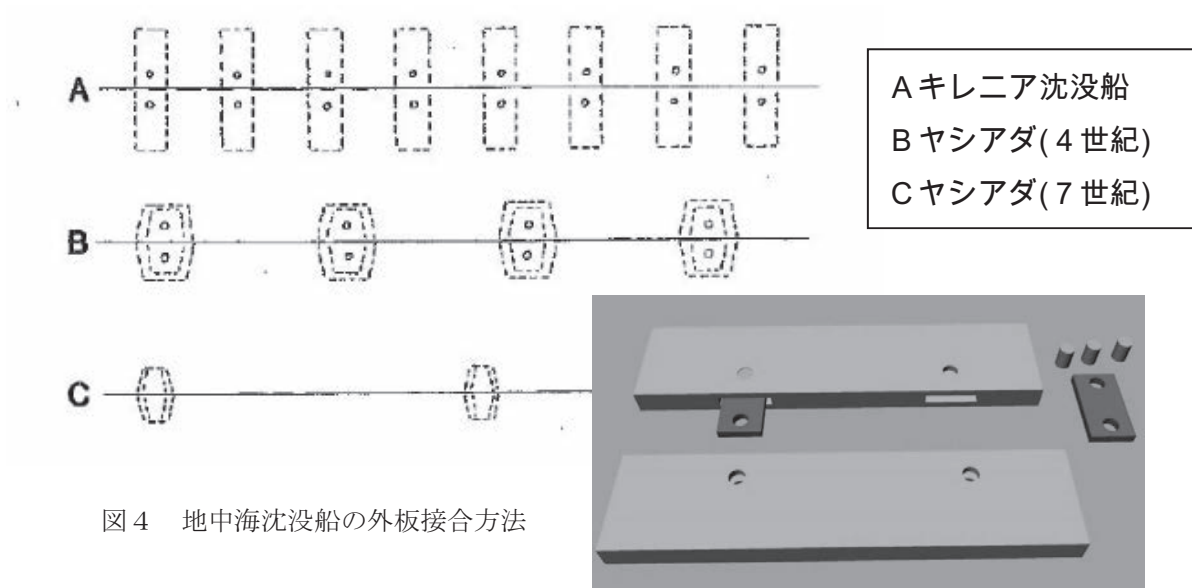


図4 地中海沈没船の外板接合方法

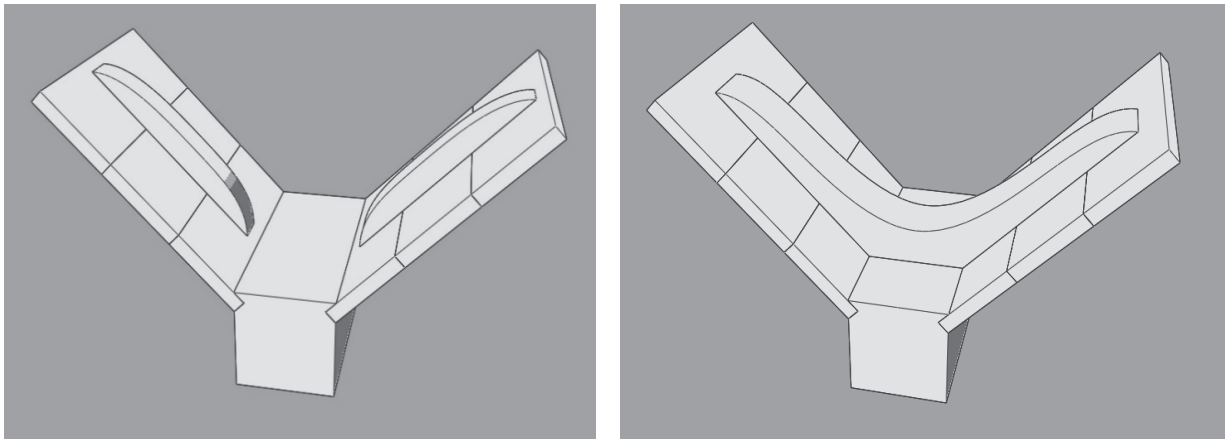


図5 地中海船舶のフレーム設置方法の違い略図 左：古代 右：中世～現代



図6 ベトナム・チャウタン沈没船の木材

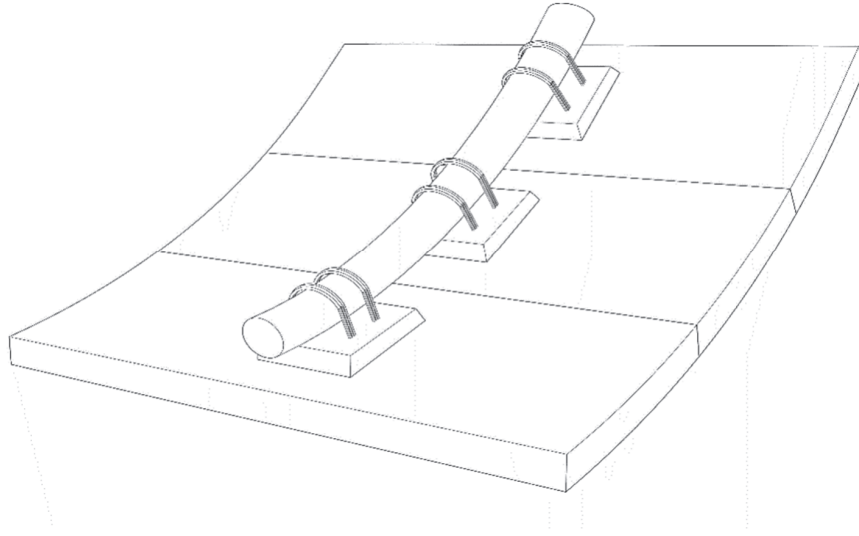


図7 東南アジアに見られる外板とフレームの接合略図

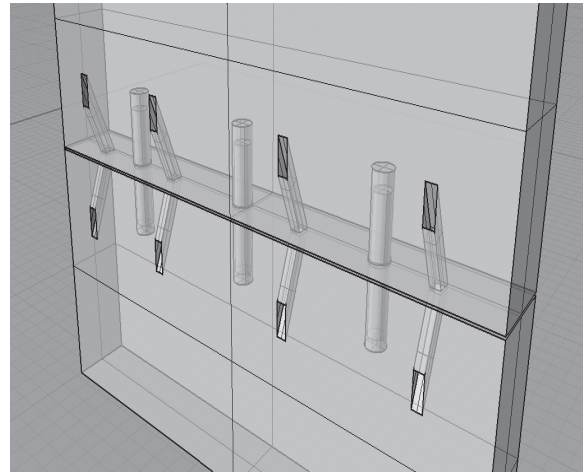


図8 伝統船舶の縫合の違い 左：インド洋 右：東南アジア(復元モデル)

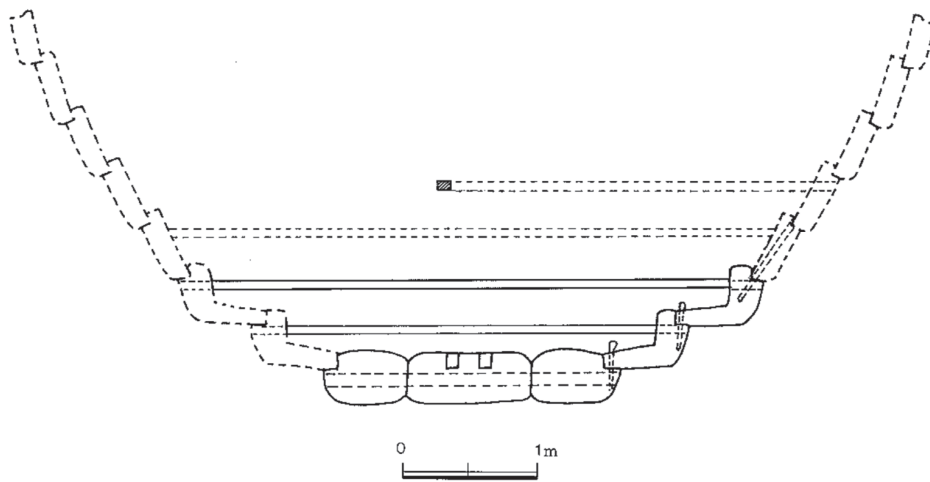


図9 韓国十二東波島沈没船の断面図

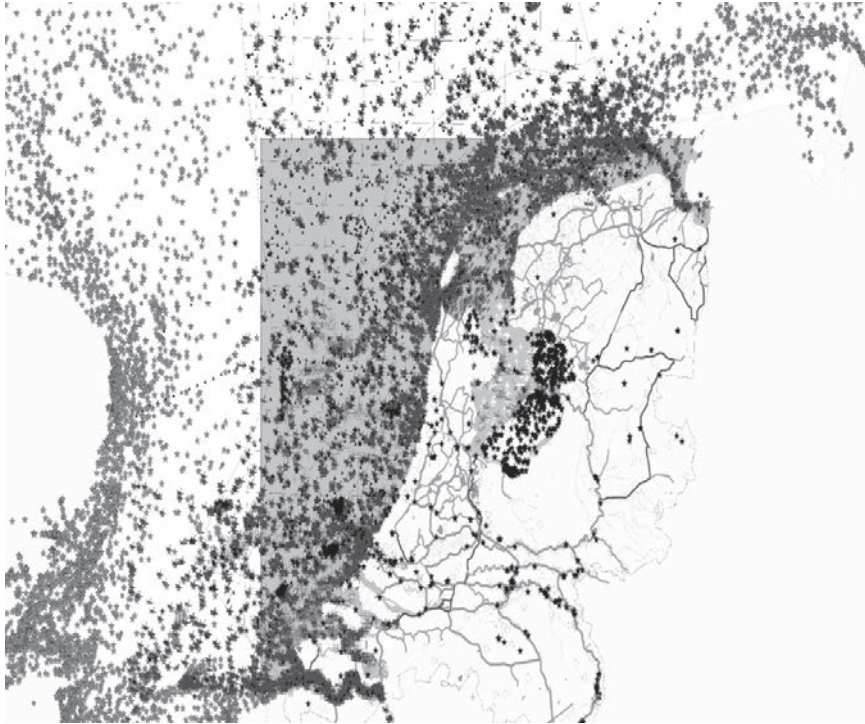


図10 ヨーロッパ北部(オランダ)の水中遺跡台帳

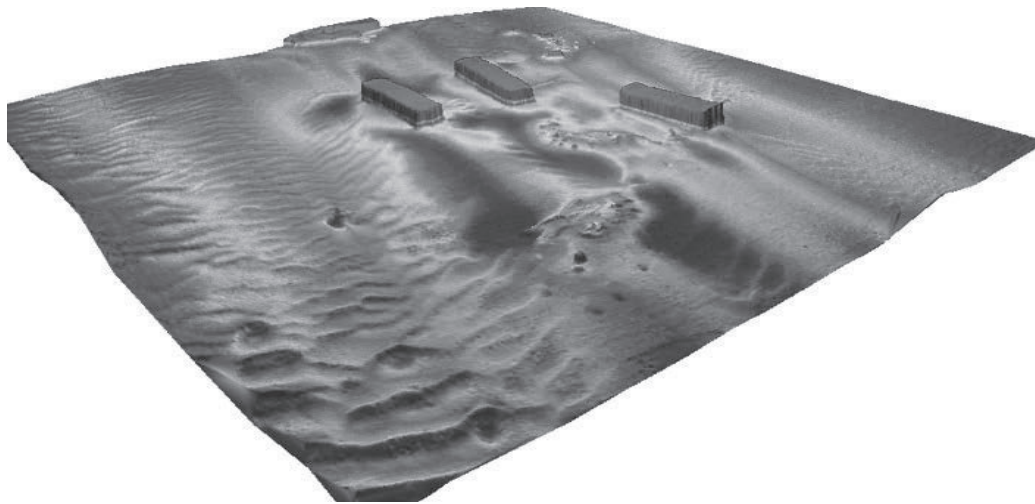


図11 音響測深による海底の3Dデータ

図1・図2 Institute of Nautical Archaeology at Texas A&M University : 図3 筆者撮影 海上丝绸之路博物館、中国国家文物局水下文化遺産保護中心 : 図4 白黒略図—Institute of Nautical Archaeology at Texas A&M University、カラーモデル—筆者作成 : 図5 筆者作成 : 図6 木村淳(東海大学) : 図7 筆者作成 : 図8 写真—筆者撮影 スリランカ海事博物館 モデル—筆者作成 ; 図9 韓国国立海洋文化財研究所 : 図10 Manders, M. (オランダ海事文化遺産局) : 図11 Edge-Tech Image Gallery (<https://www.edgetech.com/underwater-technology-gallery/#sub-bottom-gallery>)

## 参考文献

- Bass, G. (編) 2005 *Beneath the Seven Seas*. Thames & Hudson.
- Flecker, M. 2007 “A 9<sup>th</sup> Century Arab or Indian Shipwreck in Indonesian Waters” *The International Journal of Nautical Archaeology* 29(2)
- Kimura, J. 2016 *Archaeology of East Asian Shipbuilding*. University Press of Florida.
- Komoot, A. 2016 “World’s History Unlocked: A Study on the Historical Context of the *Phanom-Surin Shipwreck* in Thailand” (口頭発表) IKUWA 6 Fremantle, Australia.
- Ligaya, L. 2016 *Examining pre-colonial Southeast Asian boatbuilding: An archaeological study of the Butuan Boats and the use of edge-joined planking in local and regional construction techniques*. PhD thesis, Flinders University.
- Manders, M. 2017 *Preserving a Layered History of the Western Wadden Sea: Managing an Underwater Cultural Heritage Resource*. PhD thesis, Leiden University.
- Manguin, P-Y. 1993 “Trading Ships of the South China Sea. Shipbuilding Techniques and Their Role in the History of the Development of Asian Trade Networks” *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 36 (3)
- Muthucumarana, R et al. 2014 “An Early Historic Assemblage Offshore of Godawaya, Sri Lanka: Evidence for Early Regional Seafaring in South Asia.” *Journal of Maritime Archaeology* 9(1)
- National Maritime Museum of Korea 2006 *The Shinan Wreck I*.
- National Maritime Museum of Korea 2005 *The Underwater Excavation of the Sea Off Sibidongpado, Gunsan*.
- Steffy, R. 1998 *Wooden Ship Building and the Interpretation of Shipwrecks*. Texas A&M University Press.
- 国家文物局水下文化遺産保護中心 2018 南海1号沈船考古報告之二 文物出版社
- 安達裕之 1999 『日本の船：和船編』 船の科学館
- 木村淳 他 2018 『海洋考古学入門：方法と実践』 東海大学出版部
- 出口晶子 2001 『丸木舟』 ものと人間の文化史 98 法政大学出版局

## 古代韓半島を取り巻く航路と交易様相の変遷過程

権五榮(ソウル大学)

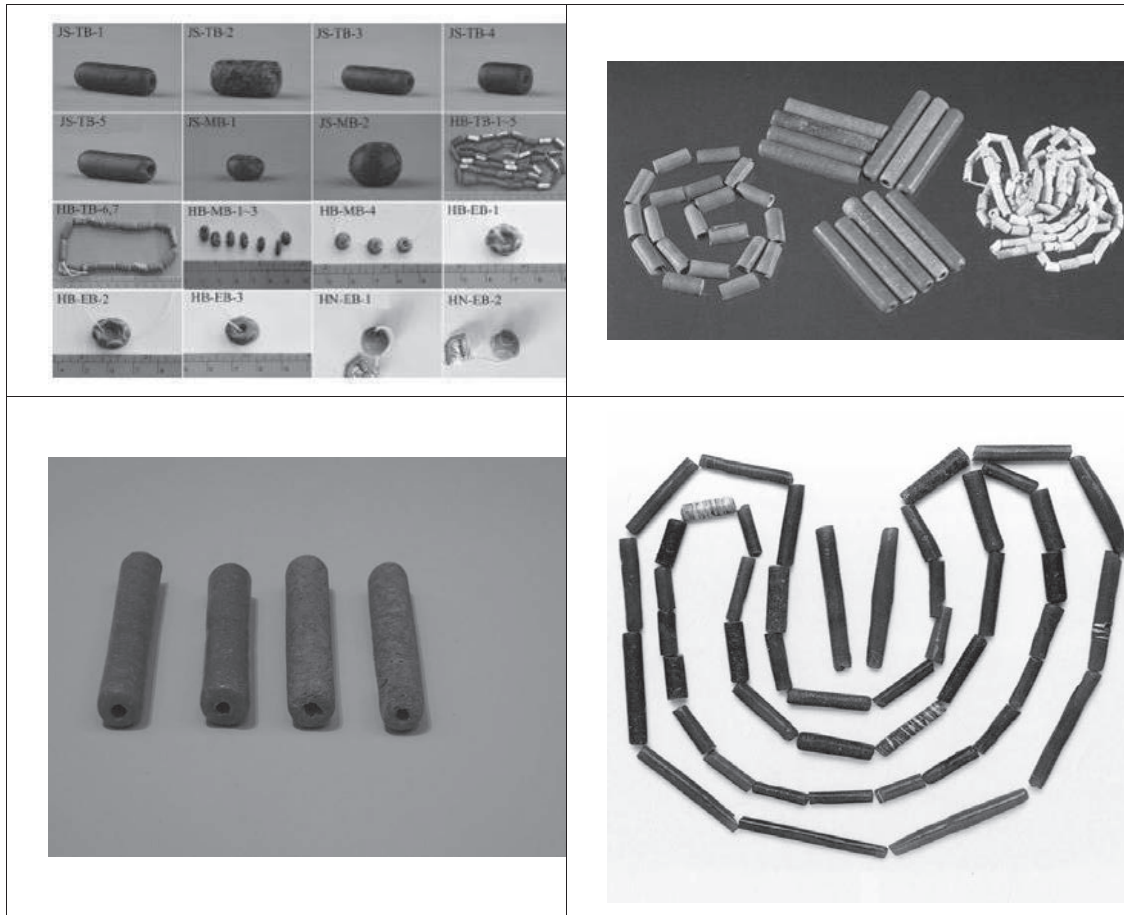
### I. 緒言

- \* 古代の東アジア海上交流史研究のながれ
  - 航路研究 -- 新たな研究成果が見られない。
  - 船舶の構造 -- 発掘された資料を通じた追跡。
  - 交易の物品 -- 文献資料を通して推定。
  - 多くの関心を集めた分野 - 遣唐使、円仁と張保臯。
  
- \* 研究の限界
  - 東北アジアだけに限定した研究が進められている-- 東南アジアに対する認識が不足。
  - 航路に対する関心に比べて港市に対する関心が不足している。
  - 港市と港市国家に対する研究と古代東アジア海上交流史の研究が円滑に結びついていない。
  - 沈没船の発掘調査と研究が不足している。新安船と馬島船などはすべて高麗時代に該当する。
  
- \* この発表の目的
  - これまでの研究成果の整理ではなく、これからの研究方向を提示したい。
  - 東北アジアだけを対象とするのではなく、東南アジアまで含めて考察するものである。
  - 古代東北アジアの海上交流が世界レベルでの海上交易の変遷に連動していることを立証しようとするものである。

### II. 初期鉄器時代(紀元前4 - 紀元前1世紀)

#### 1. 青いガラス玉の流通

- \* 中国の戦国 - 漢、韓国の初期鉄器時代、日本の弥生時代に行われた海上交易の実相をよく表している資料のひとつがガラス玉である。
- \* 鉛(Pb)とバリウム(Ba)が含まれる青色のガラス玉は中国固有のガラスである。このようなガラスは中国南部において生産される。そのなかの管玉形ガラスは中国南部で製作されたのち、中国東北地方、韓半島西南部を経て日本九州に流入する。
- \* 事例: 吉林省樺甸県横道河子、扶余合松里、公州鳳安里、唐津素素里、長水南陽里、完州葛洞、佐賀県吉野ヶ里墳丘墓など。



〈図 1〉 青いガラス玉の流通

## 2. 流通の主体

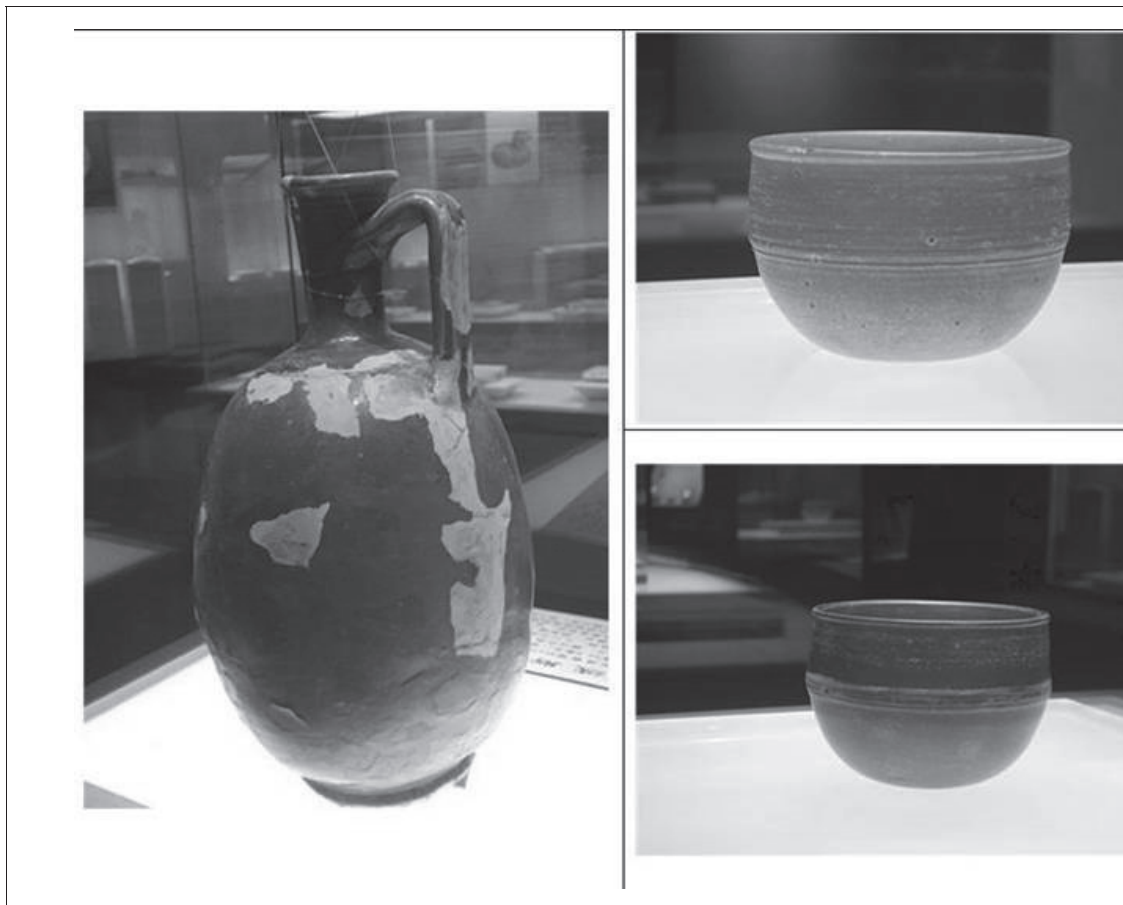
- \* 青い色を帯びた管玉形・環形のガラス玉は戦国、特に燕系の鉄器と共にあることが多い。
- \* 戦国 燕-衛氏朝鮮(扶余?)-錦江流域の政治体-九州政治体につながる

東北アジア流通網の復元.

### Ⅲ. 原三国時代

#### 1. 外部的変化

- \* 南越の滅亡と嶺南9郡の設置 -- 嶺南地域文物の中国流入。  
特に交趾、九真、日南など交趾3郡を通じて、北部ベトナムが中国の交渉網に含まれる。
- \* 楽浪郡の設置により、韓半島と日本列島が中国の交渉網に含まれる。
- \* 交趾3郡などの嶺南9郡 - 漢王朝 - 楽浪 - 韓半島 - 日本列島につながる交渉網の形成。
- \* 東南アジア世界と東北アジア世界の連結。
- \* 青銅器と漆器などを通して見るができるが、最も良い資料はガラス玉である。  
-- ポタシュ(Potash、カリ)ガラスは中国南部(嶺南)と北部ベトナムにおいて主に生産された可能性。
- \* 紀元前1世紀以降、韓半島と日本列島のガラスが全体的に鉛-バリウムガラスからポタシュガラスへと急激に変化した理由。



〈図 2〉 広西合浦漢墓出土ガラス



## 2. 韓半島と日本列島における港市の登場

- \* 東北アジア交渉における楽浪の位相。
- \* 韓半島における港市の発展。  
金海の位相。鉄器と共に移動。
- \* 北部九州における港市の発展。
- \* 港市と港市をつなぐ形態の交易が進行。

## IV. 三国時代

### 1. 外部的変化

- \* ベトナム中部における林邑(Champa)の出現。4世紀中葉、林邑王と百済近肖古王が同時に東晋と通交。
- \* ベトナム南部 - カンボジアのメコン川下流に扶南が出現。  
3世紀前半、東呉孫権が朱応、康泰を扶南に派遣 - ベトナム南部とカンボジアに交易範囲が拡大する。3世紀後半、西晋に扶南と馬韓諸国が同時に通交。



〈図 3〉扶南のオケオ(Oc Eo)遺跡

## 2. 東南アジアと東北アジア世界の連結

- \* 扶南など、東南アジアの物品が本格的に韓半島と日本列島に流入する  
-- 東南アジアと東北アジアが連結する。
- \* 3世紀以降、韓半島と日本列島のガラス玉はポタシュから高アルミナソーダガラスに急変する。
- \* 東北アジア交渉における百済の役割。  
『日本書紀』百済聖王が扶南の物資と奴隷を日本に送る。ほかにも東南アジア産物資が韓半島 - 日本列島で流通。

## 3. 海上交通の証拠

- \* 船舶の構造 - 準構造船(大阪葦屋北遺跡、昌寧松岷洞7号墳木棺)、舟形土器、舟形埴輪。
- \* 航路：黄海沿岸航路

## V. 南北国時代

### 1. 外部的変化

- \* 唐帝国の形成、三国統一と南北国時代、律令国家日本の発展。
- \* 東北アジアの交渉において新羅の役割が増大。
- \* 世界帝国唐の役割。

### 2. イスラム世界と東北アジアの連結

- \* 唐に入っていたペルシア、ソグド、そしてムスリムたち。
- \* 海の道を通じてイスラム世界と中国が連結。
- \* 買新羅物解と正倉院所蔵外来系文物。

### 3. 張保臯の貿易と円仁

- \* ブリトゥン沈没船の意味 -- イスラム世界と唐の交易網。この交易網を韓半島と日本列島に延長させた点が張保臯の活動の意味。
- \* 伝統的な黄海沿岸航路に加えて、会津と中国江南をつなぐ航路の開拓。
- \* イスラム文物に対する関心が必要 - 鴻臚館出土イスラム陶磁器
- \* 統一新羅遺跡から中国産の物品だけでなく東南アジア、インド、西アジア関連の証拠を探すべきである。



〈図 4〉 シンガポールアジア文明博物館のブリトゥン沈没船の展示

## VI. 結論

- \* 東北アジア的視点から東アジア的視点に。
- \* 海上シルクロードに東アジアをどのようにつなげるか考察が必要  
— 世界史的視点からの東北アジアの海上交流。
- \* 沈没船に対する研究の活性化が必要。
- \* 現在の国境を超えた海域史研究の長所を生かすべきである。

## 古墳時代の日朝交渉における海の手

－朝鮮半島南・西海岸地域の倭系資料の分析から－


190227 国立歴史民俗博物館 高田貫太

はじめに

古墳時代の「倭」の社会は、朝鮮半島から多様な文化をさかんに受け入れ、取捨選択し、変容させ、みずからの文化として定着をはかる。先進の文化を入手するために、倭人たちは、さかんに海を渡り、朝鮮半島の百済や新羅、加耶、そして栄山江流域の人びとと交渉を重ねた。近年の発掘調査、研究の成果によって、朝鮮半島中南部の各地で、倭人たちが、現地の人びととの交流の中できずいた墓や、実際に暮らした集落、もしくは航海安全を願った祭場などを、具体的に想定することが可能となってきた。


それらの考古資料の中で、当時の航路や寄港地の存在を推定できる事例をいくつか紹介しながら、当時どのような人びとが海を渡り、朝鮮半島の人びととどのように交流を重ねたのか、について考えてみたい。今回は5世紀前半～6世紀初めをひとつの時期としてまとめて、沖ノ島と、それと同様の海洋祭祀の場と評価される扶安竹幕洞祭祀遺跡をつなぐ朝鮮半島南・西海岸地域をつたう航路を具体化してみたい。

### 1. 5世紀前半の「倭系古墳」を構成する諸属性

近年、朝鮮半島の南・西海岸地域を中心に5世紀前半頃の築造と想定される「倭系古墳」の確認が相次ぎ、研究が進展している（国立羅州文化財研究所2014aなど）。ここでは発掘調査が行われ、その成果が公開された全羅南道高興野幕古墳（国立羅州文化財研究所2014b）、同吉頭里雁洞古墳（全南大学校博物館2011、全南大学校博物館・湖南文化財研究院ほか2015）、海南外島1・2号墳（国立光州博物館・海南郡2001）、新安ベノルリ（배널리）3号墳（東新大学校文化博物館2015）を中心に（ 1）、古墳を構成する諸属性や造営時期について概観してみたい。

立地 高興野幕古墳は高興湾を眺望できる丘陵の頂部に位置している。丘陵の高さは海拔35m程で、高興湾とその周辺の景観を一望できる良好な立地である。他の古墳もそれぞれ海に面した低丘陵（雁洞）や小島（外島、ベノルリ）に築かれている。いずれの古墳も臨海性が高く独立的に立地し、その築造を契機として周囲に古墳群が形成されることはない。

墳丘と外表施設 野幕古墳は径22m程の円墳、雁洞古墳は径36m程の円墳、外島1号墳も径23m程の円墳と推定されている。一方で、ベノルリ3号墳は8m×6.4m程の円墳と推定され、他の古墳に比して小型である。また、野幕古墳と雁洞古墳では墳丘に葺石を葺く。

埋葬施設 野幕、ベノルリ3号、外島1・2号の埋葬施設は、北部九州地域に分布する竪穴式石室や箱式石棺との関連を考慮する必要がある（ 2 高田2016）。例えば、ベノルリ3号墳の竪穴式石室は両短壁に板石を立てている点、平面形が2m×0.45mと細長方形で直葬の可能性が高い点などから、北部九州地域で盛行した石棺系竪穴式石室の範疇に属するものと判断できる。

また、野幕古墳の埋葬施設も平面細長方形で控え積みの幅が幅広い点などは、北部

九州地域の竪穴式石室と類似する。調査報告書では、四壁の石の積み方が粗雑である点、副葬品が床面直上ではなく堆積土の下部から出土した点などから、石室内部に木槨が存在した可能性を想定している（国立羅州文化財研究所 2014b）。また、蓋石が確認されず木蓋の可能性（もしくは木製構造物の蓋が石室上面を覆う機能を兼ねていた可能性）が指摘されている点も特徴的である。北部九州地域の竪穴式石室の中にも、例えば福岡県七夕池古墳（志免町教育委員会 2001）のように、石室内部に木槨が存在したと推定できる事例はある。そして、墳丘盛土の途中に埋葬施設構築用の作業面を設けた後に、埋葬施設の構築と墳丘の盛土を並行して行うという造営過程についても、野幕と七夕池は共通である。

雁洞古墳の埋葬施設については、平面形がいわゆる「羽子板」形を呈する点、壁面に赤色顔料を塗布する点などに倭（北部九州）系の要素が認められることは確かである。竪穴系横口式石室を意識した埋葬施設である可能性が高い（高田 2016）。

副葬品 野幕古墳（三角板革綴短甲、三角板革綴衝角付冑）、雁洞古墳（長方板革綴短甲、小札鉾留眉庇付冑 2 点）外島 1 号墳（三角板革綴短甲）、ベノルリ 3 号墳（三角板革綴短甲、三角板鉾留衝角付冑）と、いずれの古墳にも倭系の帯金式甲冑が副葬されている点は特筆される。日本における甲冑研究を参考とすれば（鈴木 2012・2014、橋本 2014 など）、いわゆる「鉾留技法導入期」、古墳時代中期中葉頃に対応する資料と評価できる。

また、野幕古墳やベノルリ 3 号墳で出土した鉄鏃についても鳥舌鏃や短頸片刃鏃などからみて、甲冑と並行する時期に位置付けられるものが主体を占めている。特に、この 2 古墳から出土した主要な武器・武具類については、一括で倭から移入された可能性が高い。そして、竪櫛や勾玉などの装身具（野幕）、甲冑と鏡の共伴様相（野幕、雁洞、ベノルリ 3 号 上野 2012）、埋葬施設内部に土器を副葬しない点なども倭との共通性が高い。

一方で、雁洞古墳からは百済系の金銅製冠帽や飾履が出土している。すでに詳細な検討がなされ、「百済の金属製装身具の特徴を忠実に備えて」おり、「製作技法やその水準からみれば、百済の王都たる漢城において製作されたもの」として理解されている（李漢祥 2011：70 頁）。そして、多様な玉類や、儀仗の性格が強い鉄柄の鏝（살포）なども百済系と把握することができよう。

このように、野幕、雁洞、外島 1・2 号、ベノルリ 3 号の諸古墳は、外表施設、埋葬施設、副葬品など倭系の要素が色濃く認められ、総体的に倭の墓制を取り入れたものと判断できる。その築造時期はおおむね 5 世紀前半頃であろう。特に古墳の全体的な様相が明らかな野幕とベノルリ 3 号は、北部九州地域における同時期の中小古墳の様相と酷似している。「倭系古墳」として評価される所以である。一方で、雁洞古墳から出土した装身具や儀仗の鏝は、その被葬者や造営集団と百済王権との政治的関係を如実に示している。

## 2. 「倭系古墳」の立地する地域の性格

海上交通を基盤とする地域集団 これまで整理したような特徴を有する「倭系古墳」の性格は、どのようなものであろうか。この点を明らかにするためには、直ちに「倭系古墳」の被葬者論を展開するのではなく、まずは、「倭系古墳」が位置する諸地域に

経済的基盤を置き、おそらく「倭系古墳」の造営にも関与した地域集団の姿を浮き彫りにすることが重要である。「倭系古墳」の立地や南・西海岸地域の地理的特性については、次のようにまとめることができる。

- ① 「倭系古墳」は南・西海岸地域の海を望む低丘陵の頂きや小島など、海岸を伝う沿岸航路の要衝に立地する。
- ② この地域はリアス式の海岸で海岸線が複雑に入り組んでおり、潮汐の干満差が非常に大きく、それによって発生する潮流は航海の上で障害となる。
- ③ 特に麗水半島から新安郡に至る地域は多島海地域であり、狭い海峡が連続し、非常に強い潮流が発生する。そのために、現在においても航海が難しい地域である。

①～③から推察すれば、すでに指摘のあるように（権宅章 2014、金洛中 2013 など）、南・西海岸地域を伝う沿岸航路を活用する場合、現地の複雑な海上地理や潮流を正確に把握する必要がある、それを最も熟知していたのは西・南海岸の各地に居を構えた地域集団であったと考えられる。したがって、これらの地域集団は西・南海岸沿いの沿岸航路を活用した海上交通を主たる政治経済的な基盤としていた可能性が高い。

地域集団の墓制と集落—高興地域を事例として— このような沿岸航路の要衝を根拠地とした地域集団は、「倭系古墳」が築かれる5世紀前半頃にどのような墓制や集落を営んでいたのであろうか。ここでは高興地域を事例として取り上げたい。野幕古墳や雁洞古墳が位置する高興半島では他の墳墓の発掘調査はあまり行われていないが、半島の基部にあたる地域ではいくつかの調査事例がある。その中で高興掌德里獐洞遺跡（高興郡・大韓文化遺産研究センター2011）と高興寒泉里新村遺跡（馬韓文化財研究院 2011）に注目する。

獐洞遺跡（図 3・4）では、周溝をめぐらせ内部に複数の木槨を設置するM1、M2号墳と、単独の木槨墓10基が確認された。調査報告書ではM1、M2号墳の造営時期を5世紀前半頃と想定している。ただ、M2-1号墓で出土した台付把手付壺（図 4-2）の型式からみると、もう少しさかのぼる可能性もある。副葬土器や周溝出土の土器をみると、金海・釜山地域系（台付把手付壺など）、慶南西部地域系（広口壺）、榮山江流域系（蓋杯、口縁部短く外反する椀、両耳付壺など）などが出土し、さらには有孔広口小壺も確認されるなど、非常に多様である。

また、新村遺跡は獐洞遺跡の近隣、北へ1.5 kmほどに位置しており、獐洞遺跡と同様な墓制が確認されている。やはり副葬された土器の中に外来のものが含まれる点特徴的で、金海・釜山地域系や咸安地域系のものが確認できる。

高興半島基部の墓制を整理した李暎澈は、獐洞遺跡のM1、M2号墳を「多葬墳丘墓伝統の梯形古墳」と評価し、それが「榮山江流域圏で一般化する墓制の類型」であり、現状ではその分布の東限となることを指摘する（李暎澈 2011：218頁）。そして、埋葬施設が単独木槨墓も含めていずれも木槨構造であり、副葬品に加耶系のものが主流を占めている点から、その造営集団は「高興半島一帯においては多少なじみの薄い埋葬風習を有していた集団」（李暎澈 2011b：218頁）であり、「小加耶や金官加耶をはじめとする加耶地域と活発な交流関係を展開していた」と想定している。氏の見解は妥当性が高く、獐洞遺跡や新村遺跡が汝自湾から内陸へ至る交通路沿いに位置する点も勘案すれば、この地域の集団は、西・南海岸沿いの沿岸航路や内陸部への陸路を活用した「交易」活動を政治経済的な基盤としていたと判断できる。

このような性格を有する地域集団が高興半島の各地に存在した可能性は高い。そのことは集落の状況からうかがえる。実は、野幕古墳の近隣で高興湾に面する微高地状には、4、5世紀代に寒東遺跡（湖南文化財研究院・益山地方国土管理庁 2006a）や訪士遺跡（南文化財研究院・益山地方国土管理庁 2006b）などの集落が営まれたことが確認されている。これらの集落遺跡からは、栄山江流域や諸加耶に系譜を追える土器、倭系の須恵器系土器、子持勾玉などが出土し（図5）、調査報告書の中で、集団の活発な対外活動がすでに指摘されている。

南・西海岸地域に展開する「地域ネットワーク」 詳細は省くが、南・西海岸の他地域でも同様な地域集団の存在を推定でき、海上交通を基盤としていた地域集団が海岸沿いに点在していた可能性が高い。すなわち、南・西海岸地域には、物資、技術、情報、祭祀方式などをやりとりする「地域ネットワーク」とでも呼ぶべき関係網が形成されていた、と想定できる。

### 3. 「倭系古墳」造営の背景

「倭系古墳」の被葬者像 次に、これまでの検討に基づいて「倭系古墳」の被葬者像を想定してみたい。「倭系古墳」に認められる倭系、あるいは百済系の属性（雁洞古墳出土の装身具や儀仗用の鏝など）、そして扶安竹幕洞祭祀遺跡や福岡県沖ノ島祭祀遺跡の存在から判断すれば、西・南海岸を伝う沿岸航路が百済や栄山江流域、そして倭の主要な交渉経路であったことは、容易に想定される。具体的には、倭—広義の対馬（大韓・朝鮮）海峡—南・西海岸地北部九州域の島嶼部—漢城百済圏という経路であり、無論、倭—海峡—南海岸の島嶼部—栄山江—栄山江流域社会というような経路も想定できる。

先に述べたように、この経路上の点在する「倭系古墳」は単独的に造営され、その造営を契機に周囲に古墳群が形成されることはない、また、倭、特に北部九州地域における中小古墳の墓制を総体的に採用している。このことから、その被葬者はあまり在地化はせず異質な存在として葬られたと考えられ、倭の対百済、栄山江流域の交渉を実質的に担った倭系渡来人として評価できそうである。

ただし、雁洞古墳の被葬者については、百済系の装身具や鏝が副葬されていることから、出自が倭にあるとしても百済との深い政治的関係を有していたことも確かである。その意味で、倭と百済の政治経済的なつながりを取り結ぶような立場にあった、複属性を備えた人物と考えてみたい。

倭系集団による南・西海岸地域のネットワークへの参画 このように「倭系古墳」の被葬者像を想定した場合、次に問題となるのは、被葬者やそれを取り巻く倭系渡来人集団が、百済や栄山江流域など目的地への航行や、それらとの交渉という任務を、いかにして円滑に遂行しようとしたのか、という点である。これを考古学的に検討することは至極難しい。ただ、南・西海岸地域の地理的特性を鑑みる時、少なくとも倭系渡来人集団のみでは沿岸航路の航行は至極困難であったことは想像に難くない（権宅章 2014、金洛中 2013 など）。

したがって、円滑な航行には複雑な海上地理と潮流を熟知する地域集団の仲介が不可欠であったろう。おそらく倭系渡来人集団は、南・西海岸地域に形成されていたネットワークへの「参画」を企図し、在地の諸集団との交流を重ねつつ、航路沿いの港

口を「寄港地」として活用することや航行の案内を依頼していたのではなかろうか。すなわち、倭の対百済、栄山江流域の交渉は、西・南海岸の諸地域集団との関わりがあって初めて円滑に遂行できた可能性が高い。その場合、倭系渡来人集団が航行上の要衝地に一定期間滞在し、在地の集団と「雑居」していた可能性も十分にあり、そのような状況の中で「倭系古墳」が築かれたと想定する。

#### 4. 朝鮮半島南・西海岸地域における寄港地関連の遺跡

3、4世紀代の日朝交渉において、朝鮮半島側の窓口（関門地）が金海・釜山地域、すなわち「古金海湾」沿岸とその周辺であり、その役割はそれ以降も長く維持される。港関連の遺跡としては、金海官洞里・新文里遺跡（三江文化財研究院 2009、東亜細亜文化財研究院 2013、한겨레문화재연구원・慶尚南道 2015）などがあり、土師器系土器や須恵器が出土している。

その一方で、4世紀後半以降、朝鮮半島の南・西海岸をつたうように、巨済、鎭海、光陽、高興、羅州、咸平などの各地で土師器系土器が出土するようになる。そのような集落遺跡の中には、海岸沿いや河口近くに位置することから寄港地との関連が想定でき、かつ倭人たちと在地の人びとが「雑居」していた可能性も考えられる事例がある。先ほど紹介した高興寒東遺跡や訪士遺跡もその一例である。ここで他の代表的な事例も紹介することで、南・西海岸地域をつたう航路を具体化したい。

巨済鵝洲洞集落 まず、対馬島との海峡が最もせまくなる巨済島の中央部に位置する鵝洲洞集落がある（우리文化財研究院・巨済市 2012、우리文化財研究院・협성建設 2017）。搬入品を多く含みおおむね北部九州に系譜を追える土師器系高坏、西南部（全羅道～慶尚南道西部）系統の甗や長胴甗が多数確認された（**図 6**）。それらは堅穴住居において共伴して出土することから、九州北部を中心とした倭系の集団と馬韓系の集団が、おおむね4世紀後半に「雑居」していた可能性が高い。

寺井誠は「(南海岸ルート)の中継地であり、交易の拠点としての役割を果たした遺跡」として評価し、「馬韓と倭が別の勢力（金官国：筆者註）を挟まずに接点を持つために」重要な役割を果たしたと想定している（寺井 2014 388 頁）。趙晟元も、政治的変動に直接結びつけることに慎重を期しつつも、「金官加耶と近畿の大和勢力の交易関係とは別途に、南海岸勢力と九州勢力の新たな交易ルートが創出され」た可能性を指摘する（趙晟元 2017 120 頁）。寺井と趙の見解には、巨済鵝洲洞集落遺跡を、政治勢力に管理された交易拠点とみるか、交易の必要上から営まれた「短期間の臨時の滞在用」の集落とみるかにおいて、違いがある。

ともあれ、鵝洲洞集落遺跡の堅穴住居の大多数は、平面が方形もしくは長方形である。そして西南部地域に特徴的な隅からのびる排水溝も確認できることから、集落を営んだ集団が、半島西南部（慶尚南道西部も含む）系統の集団であった可能性は高い。その目的のひとつには倭との交易があり、それに呼応して倭の人びとも鵝洲洞集落に赴き、両者が「雑居」するような状況が生じたものと考えられる。

光陽龍江里石停遺跡 次に、南海岸のほぼ中央にあたる光陽龍江里石停遺跡（大韓文化財研究院・韓国鉄道施設公団 2012）がある。この集落は光陽湾にそそぐ西川の河口東岸に位置し、南海岸をつたう航路の要衝である。4世紀後半～5世紀前半頃に集落が営まれた。その大きな特徴は、やはり現地の土器のほかに百済、加耶（阿羅加耶）そして倭という実に多様な系譜の土器が、堅穴住居から出土したことにある（**図 7**）。そ



れらは同じ住居（例えば 5 号住居）から一緒に出土する場合が大半で、狭い調査範囲にもかかわらず、10 点近くの土師器系土器が出土している。鵝洲洞集落と同じように、さまざまな地から訪問してきた人びとが、「雑居」し、交易を重ねる港が付近に存在した可能性が高い。

羅州月陽里九陽遺跡 そして近年、栄山江流域でも 5 世紀前中葉にかけての河港を備えた集落と考えられる遺跡、羅州月陽里九陽遺跡（大韓文化財研究院・全羅南道 2017）がみつかった。1917 年測量の古地図をみると、「南海湾」と記す一帯から支流の三浦川への入り口の微高地に立地する。調査された面積はそれほど広くないけれども、集落の中を東西に河道が走り、その北に竪穴住居群、南に倉庫群が位置している。また河道に直交するように、栈橋状の施設や轍が無数に走る道路もある。そして、土師器系土器の破片や、須恵器系土器の壺、そして埴輪片など倭の関連する遺物が出土している。倭人と栄山江流域社会の人びとが交易する場のひとつだったと考えてもよい。

このような寄港地関連の集落が南海岸沿いに点在することからみると、ある意味当然のことではあるが、当時の航路が南海岸沿いの寄港地をつたうようなものだったことがうかがえる。また、そこから倭系の土師器を含めた、栄山江流域、百済、加耶など多様な外来系土器が出土している状況からみても、先に想定した物資、技術、情報、祭祀方式などをやりとりする基層的なネットワークの存在をより具体化できそうである。

#### 5. 朝鮮半島南・西海岸地域出土の石製模造品をめぐって

百済の国家的な海洋祭祀の場として評価されている竹幕洞祭祀遺跡で、倭の石製模造品がセット（鏡・短甲・鎌・斧・刀子・勾玉・有孔円板・白玉）で出土したことはよく知られている。中でも短甲形石製模造品は出土例がきわめて限られ、毛野（栃木県雷電山古墳、群馬県金井東裏遺跡の祭祀場、築瀬二子塚古墳）地域—宗像地域（福岡県下高宮遺跡周辺の中殿山、花田 2012）—竹幕洞祭祀遺跡という分布をみせている。

近年、竹幕洞祭祀遺跡以外でも、朝鮮半島西・南海岸地域において石製模造品、特に子持勾玉の出土が相次いでいる（図 8）。ここで、その出土遺跡や遺構の様相を整理し、朝鮮半島へ渡海する倭系集団の航路や、それに伴う祭祀の実態を把握の基礎としたい。

石製模造品を出土した遺跡の概要 竹幕洞の他に出土地をおおむね把握できる資料は、管見では、集落遺跡での出土が 5 点、採集品が 2 点である。主な事例について紹介する。

泗川勸島遺跡（図 8-8 東亜文化財研究院・泗川市 2006）では有孔円盤が 1 点出土している。初期鉄器時代以降の対外交渉関連の遺跡として著名であるが、須恵器や土師器系土器も出土しており、4~5 世紀にも寄港地として用いられていた可能性が高い。

光陽龍江里遺跡（図 8-7 順天大学校博物館・光陽龍江土地区画整理組合 2002）は、光陽湾へと流れる東川の下流域の低丘陵斜面に位置し、平面方形の竪穴建物 3 棟が確認された。その中の 4 号建物址から子持勾玉 1 点が破碎した状態で出土している。3 棟の建物は、10~15m の間隔をあけて配置されており、一般的な集落の建物配置とはやや様相を異にしていることや。周囲は主に墓域として用いられていることを考慮すると、あるいは祭祀場としての機能を想定できるかもしれない。また近隣には寄港地関連の

遺跡として先に紹介した龍江里石停遺跡が位置している。

高興訪士遺跡（図 8-5）も先に紹介した高興湾に面した集落遺跡である。39-4号建物址から子持勾玉が1点出土し、須恵器系土器や加耶系の有蓋鉢と共伴している。

寶城白鶴堤遺跡（図 8-4 全南文化財研究院 2015）は、周囲を山に囲まれた平坦地に単独で立地しており、堅穴建物址 2 基、堅穴 6 基、用途不明の柱穴群などが確認された。1号堅穴で子持勾玉が出土しており、堅穴の規模は 7.46m×3.94m と大型である。調査報告者は、遺跡の立地の特異性や1号堅穴の存在から、「祭祀遺跡や特殊な用途の遺跡」（全南文化財研究院 2015 100頁）として評価する。

新安地域の押海島（図 8-2）においても子持勾玉が採集されたとされる（崔恩珠 1987）。詳細は不明だが、島嶼部での出土で近隣に倭系古墳たる新安ベノルリ 3号墳が位置する。

羅州郎洞遺跡（図 8-3 全南文化財研究院・羅州市 2006）は、榮山江流域における有力集団の墓域である羅州伏岩里古墳群の周辺に位置する集落遺跡であり、剣形品が1点出土した。

分布と性格 以上のような子持勾玉を中心とした石製模造品の分布について注目すると、朝鮮半島の西・南海岸沿いに広がる。東から西へたどると、金海、泗川、順天、光陽、高興、宝城、新安、羅州となる。そして、扶安竹幕洞祭祀遺跡を経て、泗泚期百済の中心たる扶余の軍守里遺跡でも子持勾玉が採集されている。

このように、倭から西・南海岸を伝って榮山江流域や百済圏へ向かう航路に沿うような形で、石製模造品は分布している。特に、臨海性が高く須恵器系土器や土師器、加耶系土器が出土する、いわゆる寄港地と想定し得る遺跡（泗川、光陽、高興、高興訪士など）や、押海島などの島嶼部、そして祭祀場と推定される遺跡（寶城白鶴堤）から出土している点には注目できる。

想像をたくましくすれば、倭と百済・榮山江流域を往来する倭系集団が、各地の寄港地において風待ちや潮待ちのために短期間滞在する中で、航海安全を願う祭祀を執り行う場合もあったとみること、あながち無理ではなさそうである。

ただし、各遺跡において石製模造品が他の（倭系の）祭祀具と共伴して出土しているわけではない。実際に祭祀に用いられたのかどうかも含めて、祭祀の具体的な様相については、慎重に検討していく必要がある。資料の増加に期待したい。

おわりにかえて

本発表で提示した南海岸をつたう航路は、東から西へ、古金海灣（洛東江ルートや慶州への陸路）、泗川湾・固城（南江ルート）、そして蟾津江河口（蟾津江ルート）という内陸へ向かう交通の要衝を経由する（高田 2017）。大加耶や新羅と倭の交渉にも利用されていた可能性が高い。

また近年では、巨濟島や古金海灣沿岸から東海岸沿いをつたう航路、すなわち新羅との交渉にもちいられた航路を示す考古資料も確認されている。そのひとつに、機張冬柏里遺跡Ⅲ地区の古墳群に属する 12号石室墓がある（慶南文化財研究院・機張郡 2014）。現在の漁港、冬柏港や七岩港から 2kmほどの丘陵に位置する臨海性の高い古墳群である。その古墳群の中で唯一、12号石室墓（堅穴系横口式石室）から、5世紀後半～6世紀前半に倭から移入された可能性が高い須恵器蓋杯が 9点と金銅装の剣菱形

杏葉が出土した。倭とのかかわりを有した人物、もしくは倭から渡来して定着した人物を被葬者として想定し得る。付近の海岸に寄港地が存在し、近隣の集団と倭系集団が交渉を重ねていたのであろう。

以上のように、倭と朝鮮半島諸勢力の交渉には、朝鮮半島の南・西海岸、そして東海岸の寄港地をつたう航路が活用されていたと考えられる。百済や栄山江流域社会、加耶、新羅などとの交渉にのぞむ倭系集団は、その航路沿いの要衝地に点在し港を管理する地域集団と密接にかかわり、時には短期的に「雑居」しながら、目的地までの円滑な航行を企図したのであろう。その中で、航海の途中で死をむかえた人物を「倭系古墳」を造営して葬ったり、あるいは一部の人びとが現地に定着するような状況が生じていたようである。

主要参考文献（紙幅の関係上、本発表要旨で言及した韓国の遺跡報告書を中心に挙げている。）

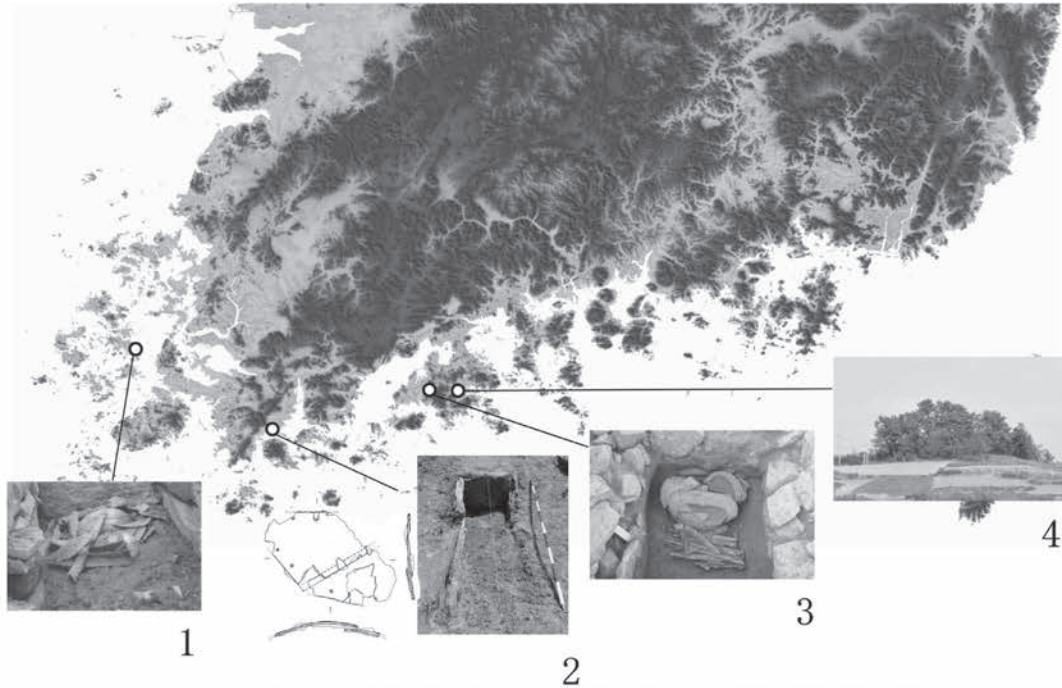
（韓国語文献）

- 慶南文化財研究院・機張郡 2014『機張冬柏里遺跡』  
高興郡・大韓文化遺産研究センター2011『高興掌德里獐洞遺跡』  
権宅章 2014「高興野幕古墳の年代と登場背景についての検討」『古墳を通してみた湖南地域の対外交流と年代観』第1回古代古墳国際学術大会  
国立光州博物館・海南郡 2001『海南方山里長鼓峰古墳試掘調査報告書』  
国立羅州文化財研究所 2014a『古墳を通してみた湖南地域の対外交流と年代観』第1回古代古墳国際学術大会  
国立羅州文化財研究所 2014b『高興野幕古墳発掘調査報告書』  
国立全州博物館 1994『扶安竹幕洞祭祀遺跡』  
金洛中 2013「5～6世紀南海岸地域の倭系古墳の特性と意義」『湖南考古学報』45 湖南考古学会  
大韓文化遺産研究センター・高興郡 2011『高興掌德里獐洞遺跡』  
大韓文化財研究院・韓国鉄道施設公団 2012『光陽龍江里石停遺跡』  
大韓文化財研究院・全羅南道 2017『羅州月陽里九陽遺跡』  
東新大学校文化博物館 2015『新安安佐面邑洞・ベノルリ古墳群』  
東亜文化財研究院・泗川市 2006『泗川勒島進入路開設区間内文化遺蹟発掘調査報告書』  
東亜細亜文化財研究院 2013『金海望德里・新文里生活遺跡』  
馬韓文化財研究院 2011『寶城虎東・高興新村遺蹟』  
三江文化財研究院 2009『金海官洞里三国時代津址』  
順天大学校博物館・光陽龍江土地地区画整理組合 2002『光陽龍江里遺跡 I』  
우리文化財研究院・巨濟市 2012『巨濟鵝洲洞 1485 遺跡』  
우리文化財研究院・협성建設 2017『巨濟鵝洲洞 1540-1 番地遺跡』  
李暎澈 2011「高興掌德里獐洞において確認された多葬墳丘墓伝統の梯形古墳の築造背景と課題」『高興掌德里獐洞遺跡』大韓文化遺産研究センター・高興郡  
李漢祥 2011「高興吉頭里雁洞古墳の金銅冠帽と金銅飾履についての検討」『高興吉頭里雁洞古墳の歴史的 성격』  
全南大学校博物館 2011『高興吉頭里雁洞古墳の歴史的 성격』  
全南大学校博物館・全羅南道 1988『住岩ダム水没地域文化遺蹟発掘調査報告書（II）』  
全南大学校博物館・湖南文化財研究院・文化財庁・高興郡 2015『高興吉頭里雁洞古墳』  
全南文化財研究院 2015『寶城白鶴堤遺跡』  
全南文化財研究院・羅州市 2006『羅州郎洞遺跡』  
趙晟元 2017「おわりに」『巨濟鵝洲洞 1540-1 番地遺跡』우리文化財研究院・협성建設  
崔恩珠 1987「我が国の滑石製母子曲玉について」『三佛金元龍教授停年退任紀念論叢 I 考古学篇』一志社  
한겨레문화재연구원・慶尚南道 2015『金海新文里遺跡』  
湖南文化財研究院 2005『咸平老迪遺跡』

湖南文化財研究院・益山地方国土管理庁 2006a 『高興寒東遺跡』  
湖南文化財研究院・益山地方国土管理庁 2006b 『高興訪土遺跡』  
湖南文化財研究院・全羅北道 2003 『高敞鳳德里遺跡 I』

(日本語文献)

上野祥史 2012 「帯金式甲冑と鏡の副葬」『国立歴史民俗博物館研究報告』173  
大野城市教育委員会 1985 『笹原古墳』  
岡山大学考古学研究室・天狗山古墳発掘調査団 2014 『天狗山古墳』  
酒井清治 2005 「韓国栄山江流域の土器生産とその様相－羅州勢力と百済・倭の関係－」  
『駒澤考古』駒澤大学考古学研究室  
志免町教育委員会 2001 『国指定史跡 七夕池古墳』  
鈴木一有 2012 「七観古墳 1913年出土遺物の歴史的位置」『国立歴史民俗博物館研究報告』173  
鈴木一有 2014 「七観古墳出土遺物からみた鋳留技法導入期の実相」『七観古墳の研究』  
七観古墳研究会  
高田貫太 2016 「「竪穴系横口式石室・竪穴式石室・木槨の構造」『韓日の古墳』「日韓交渉の考古学－古墳時代（三国時代）－」研究会  
高田貫太 2017 『海の向こうから見た倭国』講談社現代新書  
高田貫太 2018 「5、6世紀朝鮮半島西南部における『倭系古墳』の造営背景」『国立歴史民俗博物館研究報告』211  
寺井誠 2014 「馬韓と倭をつなぐ」『東アジア古文化論攷』1 中国書店  
橋本達也 2014 「中期甲冑の表示する同質性と差異性－変形板短甲の意義－」『七観古墳の研究』七観古墳研究会  
花田勝広 2012 「中世の宗像神社と鎮国寺」『むなかた電子博物館紀要』4



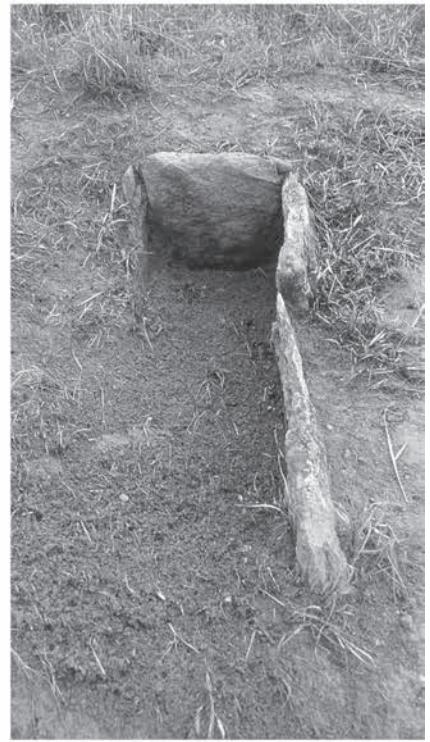
1:新安ペノリ3号墳 2:海南外島1号墳 3:高興野幕古墳 4:高興吉頭里雁洞古墳  
 図1 朝鮮半島南・西海岸地域における5世紀前半頃の主な「倭系古墳」



高興野幕古墳  
 (竪穴式石室)

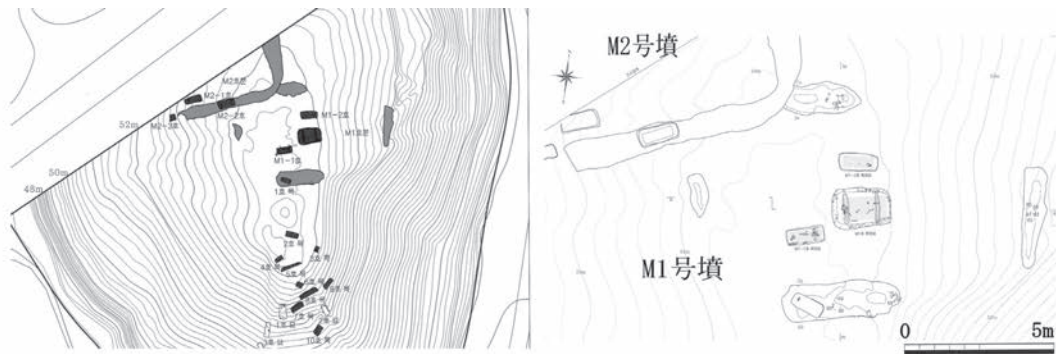


新安ペノリ古墳  
 (石棺系竪穴式石室)



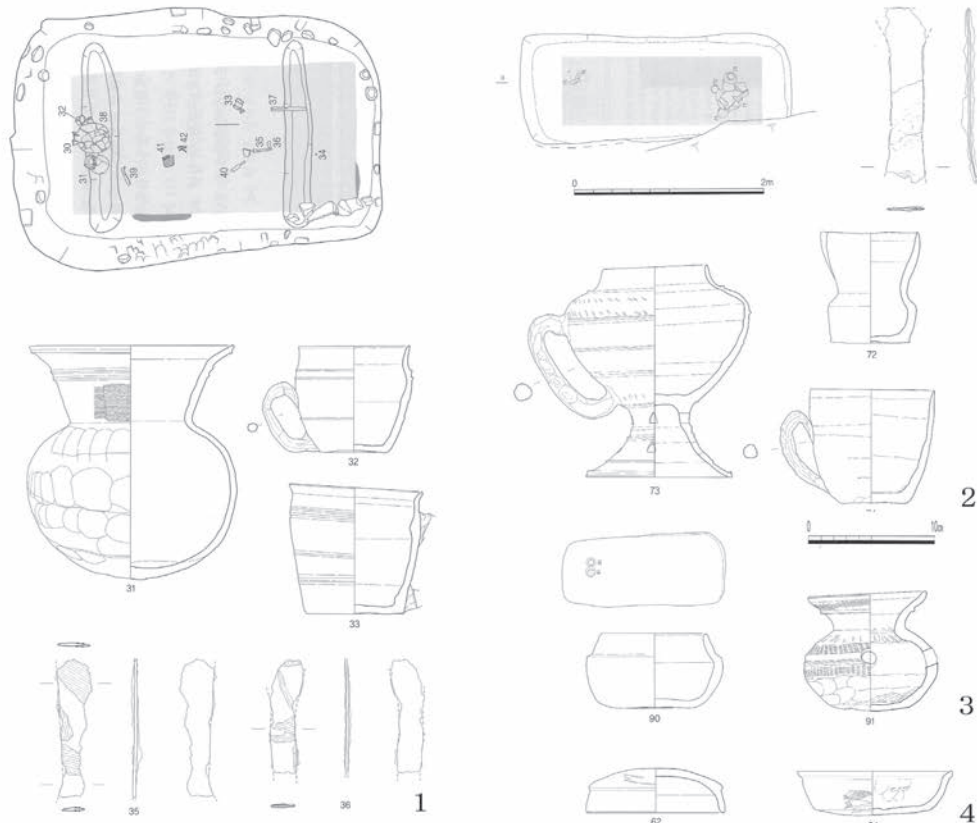
海南外島1号墳  
 (箱式石棺)

図2 「倭系古墳」の埋葬施設



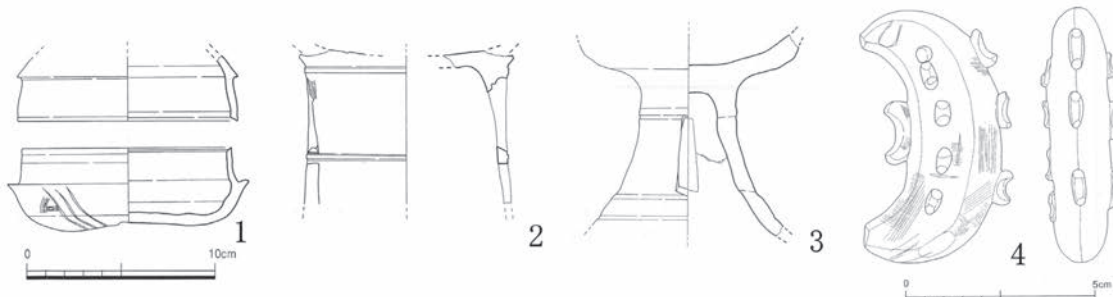
遺構分布図

図3 高興掌德里獐洞遺跡



1 : M1号木槨墓 2 : M2-1号木槨墓 3 : 1号木槨墓 (単独木槨墓) 4 : M1号墳周溝

図4 獐洞遺跡の埋葬施設と出土遺物



1 : 寒東18号住居址 2 : 寒東21号住居址 3 : 訪士18号住居址 4 : 訪士39-4号住居址

図5 高興寒東・訪士遺跡出土遺物

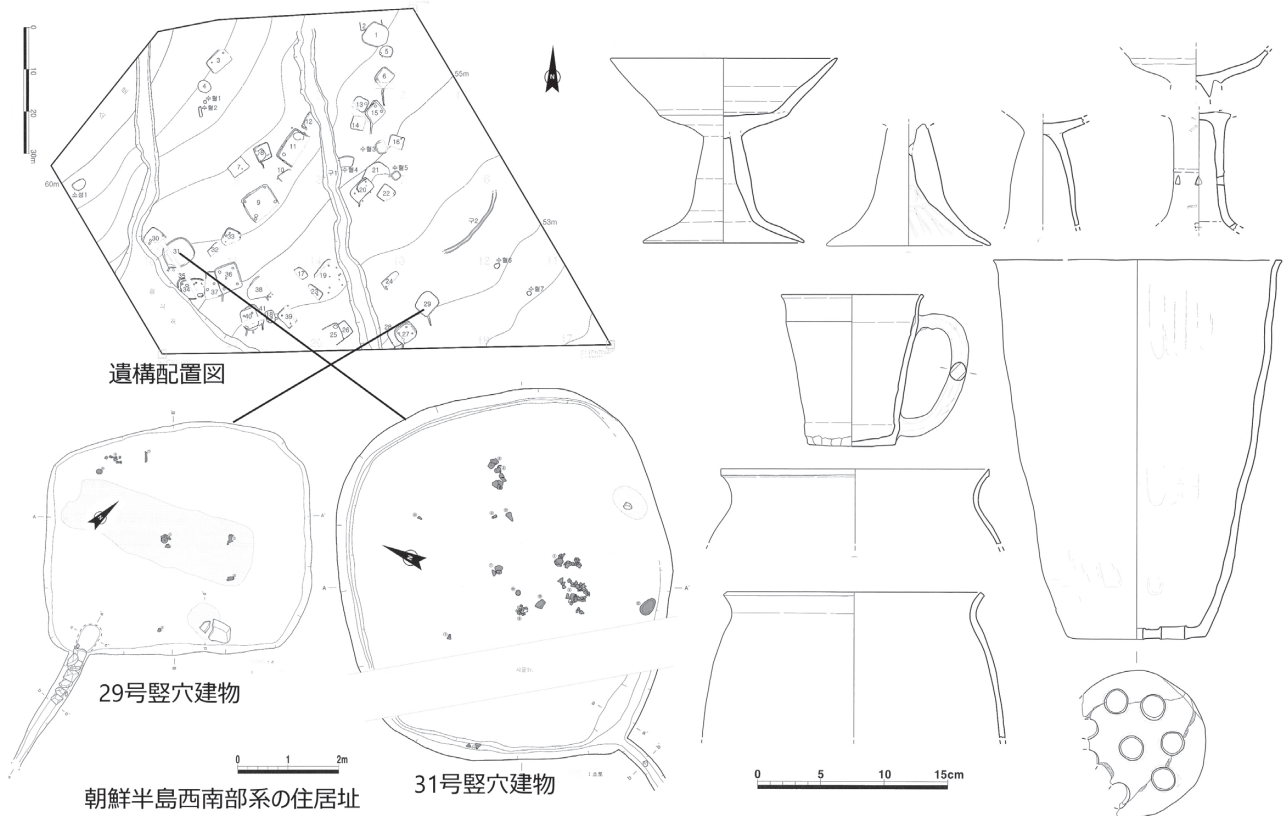


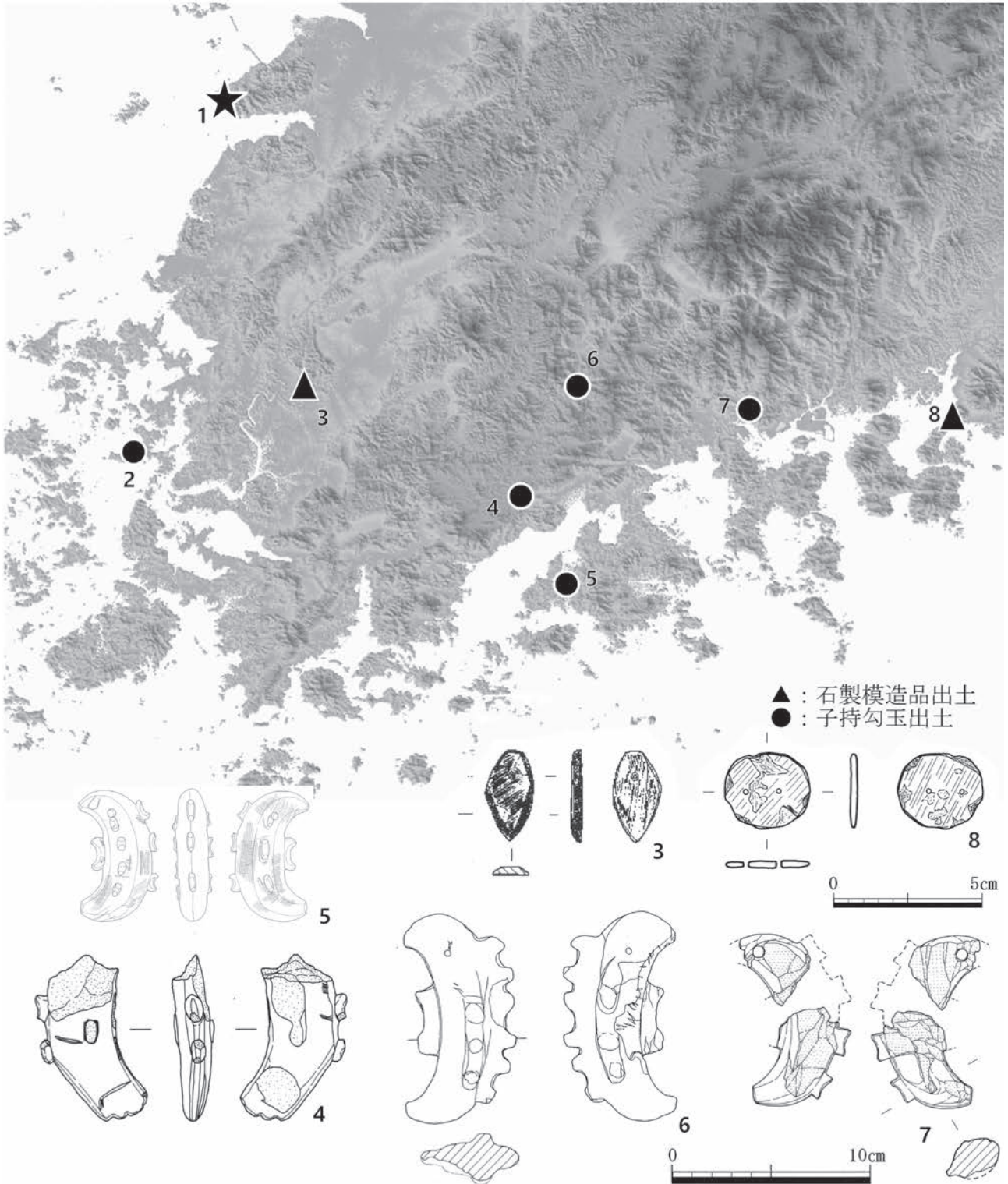
図6 巨済鵝洲洞遺跡 (1485番地)

31号住居址出土土器



1:新安매널리古墳 2:海南外島1号墳 3:高興野幕古墳 4:高興吉頭里雁洞古墳

図7 光陽龍江里石停遺跡



1: 扶安竹幕洞祭祀遺跡 2: 伝新安押海島 3: 羅州郎洞遺跡 4: 寶城白鶴堤遺跡 5: 高興訪士遺跡  
6: 順天月山里パンウォル支石墓周辺 7: 光陽龍江里遺跡 8: 泗川靑島遺跡

図8 朝鮮半島の石製模造品・子持勾玉

図出典 図1 1: 東新大学校文化博物館2015 2: 国立羅州文化財研究所2014b 3: 国立光州博物館・海南郡2001 筆者撮影 4: 全南大学校博物館・湖南文化財研究院ほか2015 筆者撮影 図2 野森; 国立羅州文化財研究所2014b ベノルリ; 東新大学校文化博物館 外島; 筆者撮影 図3・4 大韓文化遺産研究センター・高興郡2011 図5 湖南文化財研究院・益山地方国土管理庁2006a・b 図6 우리文化財研究院・巨濟市2012 図7 大韓文化財研究院・韓国鉄道施設公団2012 図8 1: 国立全州博物館1994 2: 崔恩珠1987 3: 全南文化財研究院・羅州市2006 4: 全南文化財研究院2015 5: 湖南文化財研究院・益山地方国土管理庁2006b 6: 全南大学校博物館・全羅南道1988 7: 順天大学校博物館・光陽龍江土地区画整理組合2002 8: 東亜文化財研究院・泗川市2006





## 東シナ海～日本海の海流と航海環境

広瀬直毅・尹宗煥・宮本真由美  
(九州大学応用力学研究所)

### 東シナ海～日本海の海流

一般的な海流分布は図1のような地理的理解で大きな間違いはない。しかしながら、実際の海流は風の作用や渦の存在などにより複雑に変化する。我々は主に理学的興味から（海洋物理学の立場で）、海洋流体力学の方程式を大型計算機で数値演算し、さらに船舶や人工衛星からもたらされる観測データを加味（同化）して、かなり正確に東シナ海～日本海の海況変化を再現し、各種予報まで取り組んでいる。

例えば、対馬海峡から日本海南東部に至る対馬暖流の流路は不安定で、これまで流路パターンなども諸説入り乱れる状況であった。図2の右図からも、日本海が渦で満たされ、対馬暖流と呼べる安定した海流がどこに存在するのか、同定するのが困難な状況が伺い知れるだろう。そこで広瀬ら(2009)は、各種海洋観測データを反映して信頼性を高めた海洋循環モデルを元に客観解析し、2分枝説を修正した1枝1群説を提案した。すなわち、西水道を通過した対馬暖流はかなり安定して東韓暖流へと続く（1枝）ものの、東水道を通過して日本側へと続く対馬暖流の沿岸分枝と沖合分枝は不安定で統計的に区別することが難しいので1群とする。時折、西水道の通過流が朝鮮半島からすぐ離岸して東向するものの、確率的に低い上に東韓暖流とほとんど共存しない（分岐しない）ので、3分枝説は否定できる、とする立場である。

このような計算結果は、対馬海峡を通じて流入する対馬暖流の与え方（流入条件）次第で、如何様にも変わってしまう。当研究所は、韓国海洋大学校（釜山）と協力して長年にわたって音響(ADCP)海流観測を継続しており、正確な海況情報を数値計算に入力できることも大きな強みとなっている。図3に示すように、対馬海峡を通過する対馬暖流は夏～秋季に増加し、冬季は弱化する。夏季には成層が強まり、表層流だけで見るとさらに季節差は大きい。長期的な増加傾向もかなり明確であり、このまま温暖化が進行すると100年後には流量が1.5倍になるという予測結果もある（図4、環境省S-13プロジェクト）。



図1 日本近海の海流模式図 (海上保安庁)

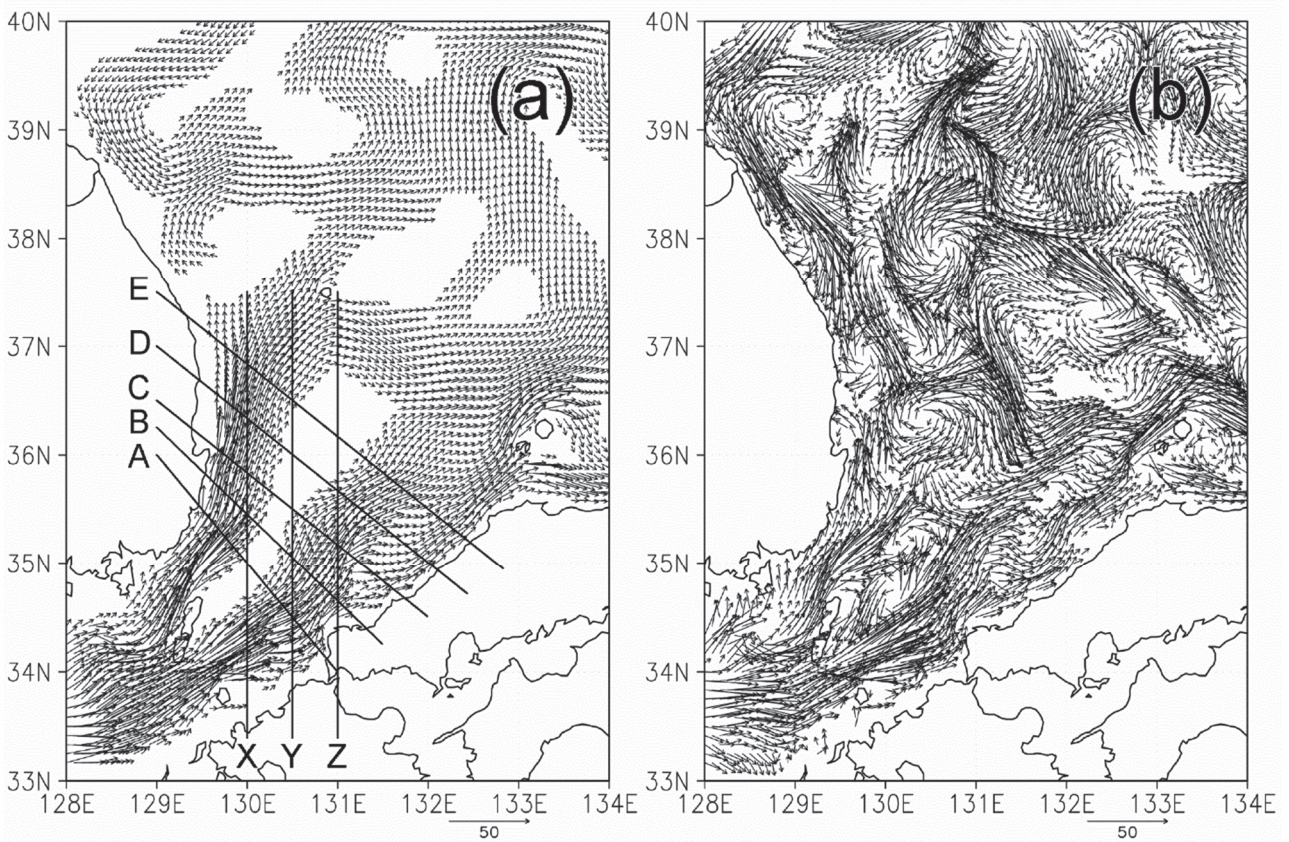


図2 日本海データ同化モデルで計算された42.5m深の(a)長期平均流速分布と(b)2002年11月8日の日平均流速ベクトル。各図右下の基準ベクトル長が50cm/s(約1ノット)である。(広瀬・小林・高山, 海と空, 2009)

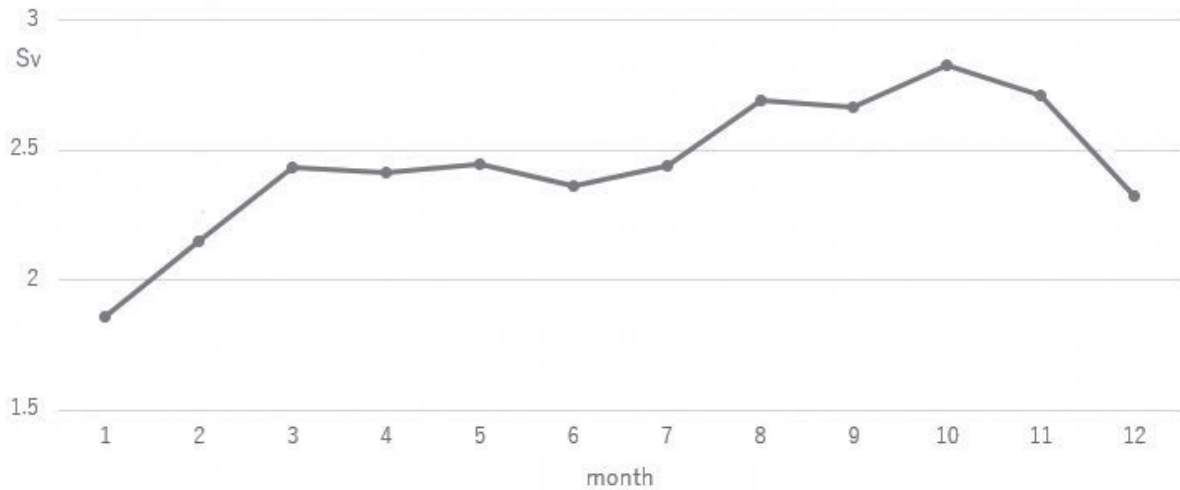


図3 対馬海峡通過流量の季節変化(1Sv=10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/s)

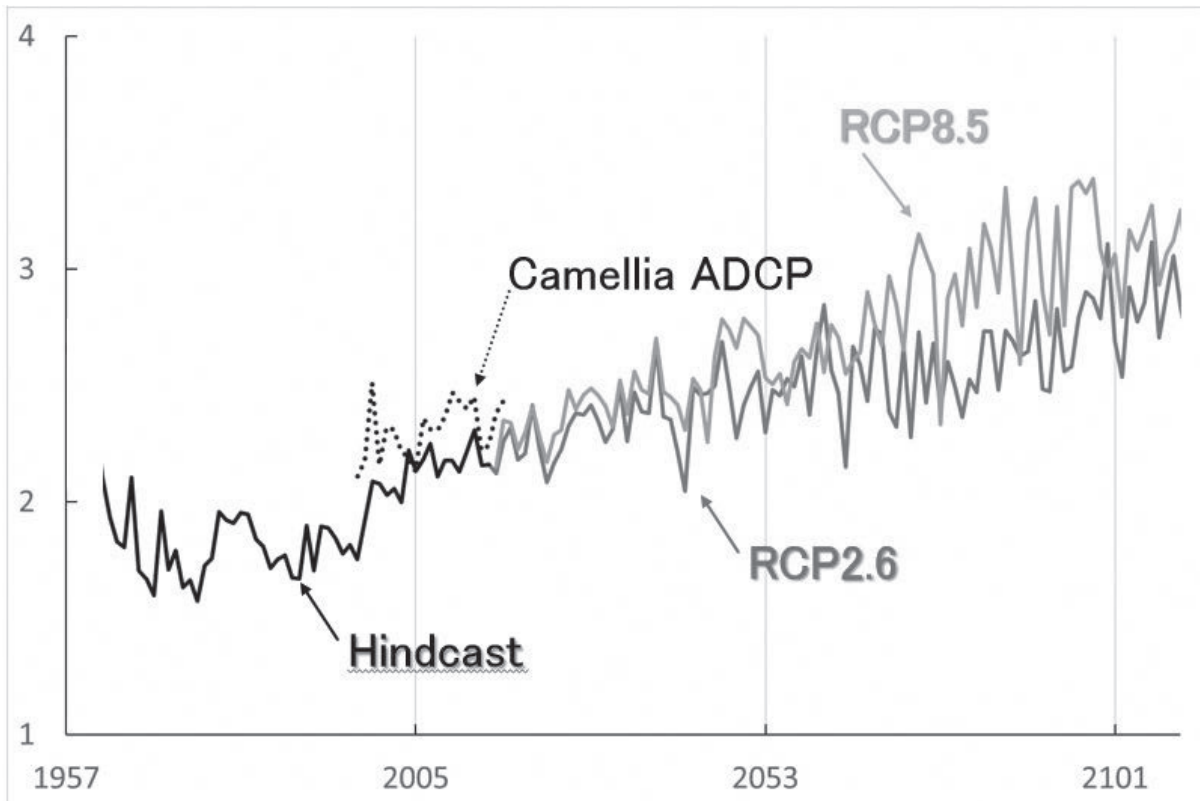


図4 対馬海峡通過流量の長期変化(1Sv=10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/s)。点線は日韓フェリーに搭載した音響 ADCP による実測データ、黒線は再現計算、カラー線は将来予測である。

海流変動の予測は、水産業や海事分野などの現実的な利用にも直結する。例えば、2018年1月に東シナ海で沈没したパナマ籍タンカー「サンチ号」から流出した重油の輸送過程は、当研究室で開発された高分解能の海況予報モデルによってかなり正確に再現・予測することができた（鹿児島大学環境報告書，2018）。冬季に卓越する季節風（北風）と黒潮の影響を

合成した形で、予想通りに重油は南東方向へ移動し（九州方面には来ず）南西諸島に漂着する結果となった。1997年1月のロシア籍タンカー「ナホトカ号」事故後の重油漂流・漂着と通じる。海面を漂う物体の漂流という意味では、自走力の弱い古代の船旅も（風と海流の抵抗比率に若干の差はあるとしても）類似問題とみなせるだろう。

## 対馬海峡の渡海

このように現代では大型計算機を用いて精緻な海流変化をシミュレーションすることができるが、昔の人々が海流の変化を予測するのは難しく、手漕ぎ船で対馬海峡を渡るのは非常に危険を伴うものであったはずである。大陸から日本への渡海を考えると、朝鮮半島南岸から対馬への航行が最も難しいと考えられる。そこで当研究室の海況予報モデルの流速データを使い、仮想手漕ぎ船による渡海実験を行った（尹・広瀬・宮本，2015）。往路では、釜山及び巨済島南端が対馬への最も人気のある出発地と推定し、復路の場合、浅茅湾口を出発地点と推定し、釜山または巨済島を目指した。手漕ぎ船の船速は1ノット、2ノット、3ノットの3段階を試した。時期としては日が長い6月の、大潮の頃とした。

潮汐の日潮不等（図5）まで考慮して巨済島南端から出発すると、高高潮から高低潮に向かう下げ潮時に西水道で強化される北東流に乗り、約6時間後から始まる高低潮から低高潮に向かう上げ潮時には西水道では南西流は発達しないので、南西方向に押し戻されることなく速く対馬に到着できることが分かった（図6）。所要時間は船速1ノットで約30時間、3ノットで10時間強と見積もられた。

この計算は、李氏朝鮮の世宗王の時代の1419年6月19日（旧暦5月17日）に行われた対馬の倭寇討伐のための渡海作戦を参考に行っている。満月に近い月齢の時に晴天であれば、月明かりによって夜間航行の安全性が高まる。また満月の頃は大潮であり、対馬暖流を打ち消すほどの潮流が生じる。記録によると、この軍船は変化する潮流をうまく利用して航海しているようだが、それでも対馬の浅茅湾までは出航から14時間から20時間を要している（図6の船速2～3ノットに対応）。古代の手漕ぎ船であれば、さらに低速であったと考えられる。

釜山から出発する場合は、巨済島南端出発の場合に比べて3割程度余計に時間がかかることも同様の計算から分かった。復路の対馬の浅茅湾口から釜山あるいは巨済島南端までは、往路に比べて2時間から4時間短縮され、比較的容易であった。

対馬海峡東水道の渡海に関しては、もちろん壱岐を経由するのが最も安全なコースだが、東航時には対馬暖流に乗った沖ノ島ルートも十分可能であっただろう。逆に沖ノ島を経由して西航する場合は、沖ノ島近辺を流れる対馬暖流が難敵となる。対馬暖流に逆行する満月の下げ潮（図7）を利用したとしても、その出現はせいぜい4～6時間程度であり、古代の船速では対馬へ到着する前に押し戻される危険性が高い。沖ノ島は、実質的に対馬から本州方面への一方通行で利用されていたのかもしれない。

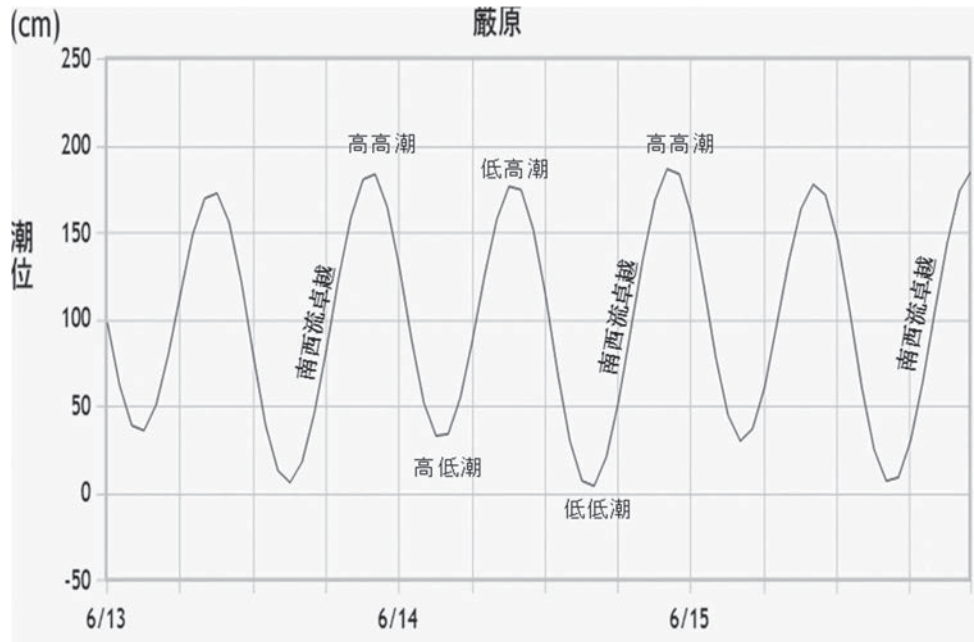


図5 厳原の潮位変化と日潮位不等の場合南西向きの潮流が卓越するタイミング

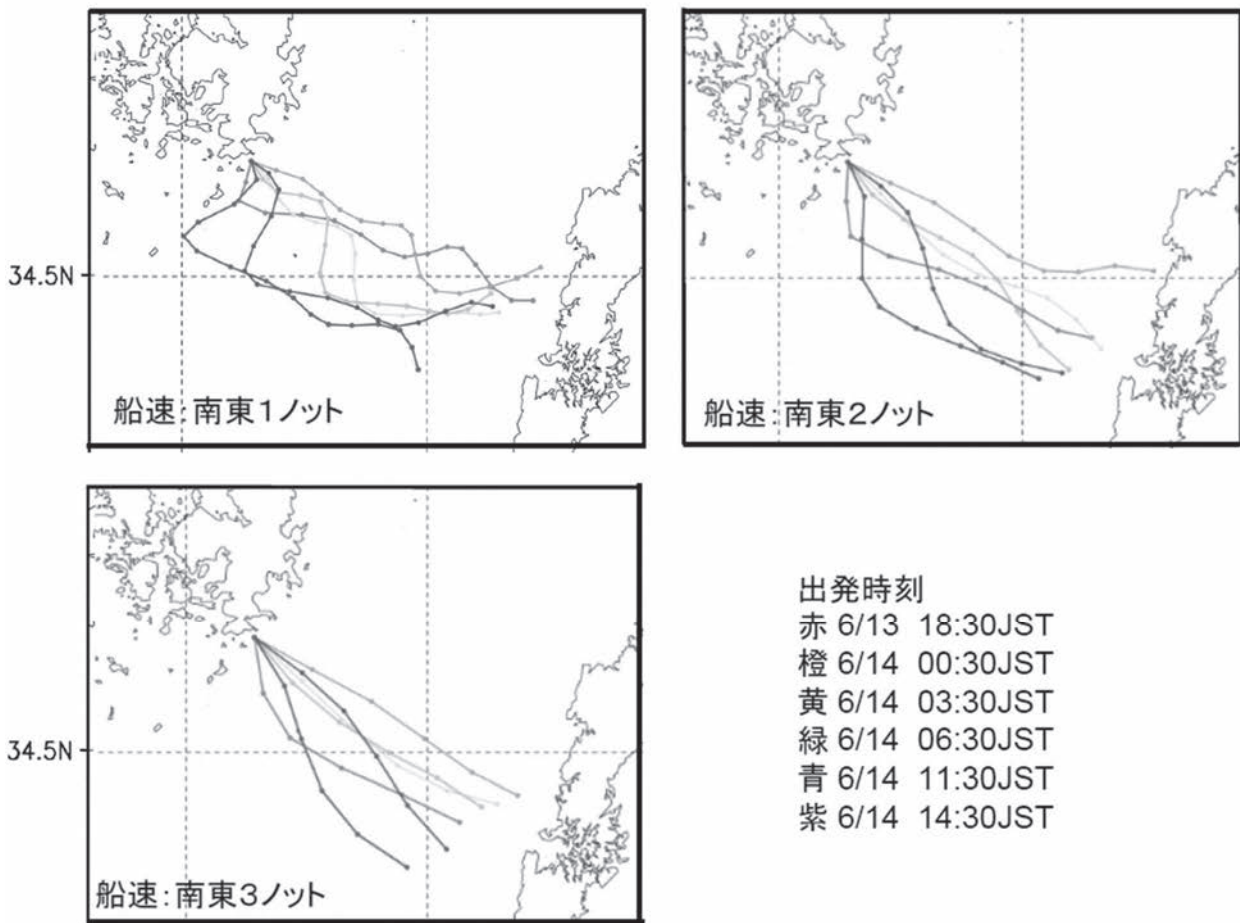


図6 巨済島から船速を南東方向に1, 2, 3ノットを与えた場合の船の軌跡 (各線上の点は2時間毎)。

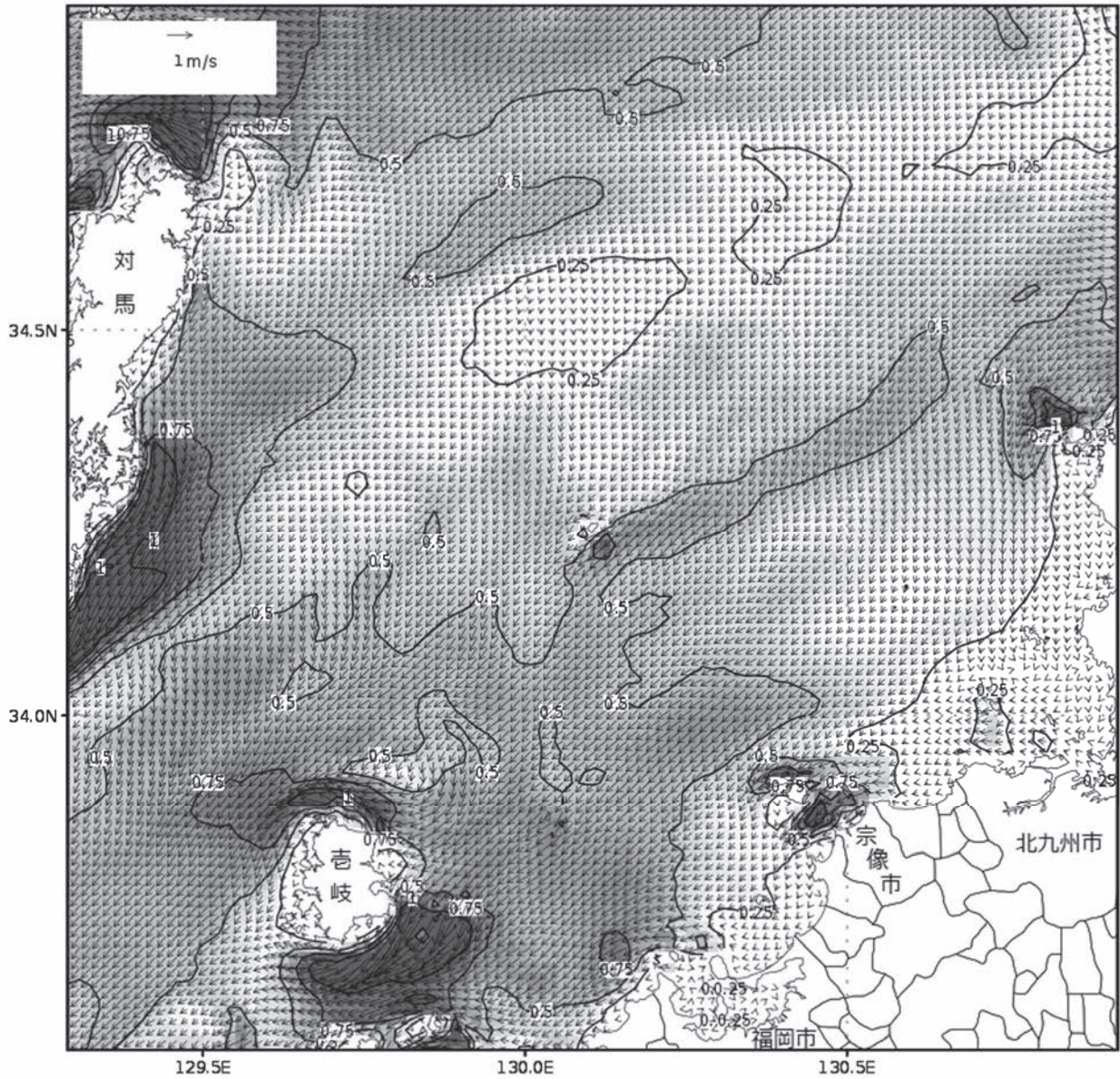


図7 九州北部の海況予測モデルによって計算された2018年5月29日18~19JSTの表層流分布(沖ノ島中心)。矢印で流れの方向を示し、白色は0.25m/s(約0.5ノット)未満の弱流、黒色は1m/s(約2ノット)以上の強流を表す。

## 討論「古代東アジアの航海と宗像・沖ノ島」

### 第1部 「航海（造船・航海術）の実態」

(佐藤) 委託研究者や研究協力者で今ご紹介のあった先生から一言、宗像・沖ノ島との関係のようなことをお話しいただければと思います。

(秋道) 私は人類学で、海のいろいろな調査を東南アジア、オセアニアでやっていますが、昨日ご発表された後藤先生との関連で言うと、航海術の調査をマイクロネシアでやっております。沖ノ島では、海には違いないのですが、特に航海術、海の認識のような面で、私は考古学者ではなく、好きでいろいろとやっているだけです。どんな発言ができるかは心配ですけれども、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

(笹生) 國學院大學の笹生です。私の専門は日本宗教史と考古学の両方を視野に入れてやっているわけですが、特に大学の名前を見ただけで分かりますように、神道もしくは祭祀の問題を中心に考古学から考えようということで、沖ノ島の研究ともご縁があってお手伝いさせていただいています。よろしくお願ひします。

(田中) 早稲田大学の田中です。私の専門は古代国際交流史で、特に渡来人の問題と交易、特に日本だけではなく、今日の話題にあった港に関わる調査もやったりしています。沖ノ島は特に東アジアとの交流の接点という形で議論されていますが、いろいろな交流のルートが今日も話をされていますけれども、その中でどのように位置付けられるのかという形で、いろいろと議論の中でまたお話しできればと思っています。

(禹) 現代社会では日中韓の関係が最近、少し良くないですね。私はこの研究を通じて古代のわれわれの祖先が難関を乗り越えて、海を越えて交流したということを考古学的に、あるいは文献的に証明すれば、現代社会の政治にも役に立つ原点になるだろうと思っており、これを私は期待しています。どうもありがとうございました。

(王) 浙江大学の王海燕と申します。私の専門は日本古代史と中国古代史です。何回も日本の先生と一緒に中国、特に浙江省の舟山列島を周りました。今回のお話を聞いて、大変勉強になりました。もちろん質問はたくさん持っています。よろしくお願ひします。

(佐藤) 今日の午後の討議は大きく二部に分かれています。第1部は15時までと考えておりますが、全体のテーマは「古代東アジアの航海と宗像・沖ノ島」なのですけれども、第1部は航海、特に造船や航海術の実態を巡る具体的なお話などについて議論したいと思ひます。

最初に、佐々木先生はあいにくお仕事の都合で今日はおみえでないのですが、昨日のご報告の森田先生、後藤先生から、昨日は時間が足りない面があり、それぞれ補足のお話をさせていただければと思います。

(森田) 今、関西では百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録ということで、文化財関係者の間に大旋風が吹き荒れています。皆さんご存じのように、世界遺産の大きなファクターの中に真実性というものがあります。今城塚古墳ほど真実性の高い天皇陵はないだろうと思って、私一人が大阪で大騒ぎしているわけですが、なかなか皆さんには振り向いていただけないという状況です。

私が言い残したのは、レジュメの21ページの「3.水運王継体と磐井の乱」です。これは関西で結構ウケる話なのですが、ご当地ではどういう受け止め方をしているのかということで、少しお話しさせていただいて、またご意見を賜ればと考えております。

早速ですが、催馬楽、平安時代の歌謡の一つですが、「難波の海」という題を持った歌があります。「難波の海 難波の海 漕ぎもてのぼる 小舟大船 筑紫津までに いま少いのぼれ 山崎までに」という歌です。本来は朗々と読み上げるわけですが、このような歌が残されています。「山崎」というのは京都府と大阪の境にある山崎津のことですが、これを逆読みすると、淀川の河口の難波の海からさかのぼっていくと、山崎の少し下流に筑紫津という港があったのだということです。古代の淀川べりに筑紫津という九州の名前を冠した港があったわけです。この平安時代の歌謡の筑紫津がどこまでさかのぼるかということなのですが、わが三嶋地域の中で九州と大きな関係を持つものは、やはり磐井の乱が一番該当するのではないかという思いから、船に絡めて少し話を膨らませたということです。

24ページをお開きください。縦使いになっていますが、真ん中の上に地図が載せてあります。これは5～6世紀の淀川の河口部です。まだ大阪の難波の海が埋まり切っていないところです。左下に高津宮がありますが、そこからずっと淀川を上がっていくと、三嶋地方に筑紫津という鳥居のある部分が見えるかと思いますが、ここに現在、筑紫津神社があります。また、淀川の河口に唐崎という地名があって、山崎の少し下流になるので、私はこの地域一帯に筑紫津が古代にあったのだと考えています。

なぜあったのかというお話ですが、27ページを開け



てください。上に継体紀年の年表が載っています。字が小さくて恐縮ですが、要点だけ申し上げますと、507年(継体元年)に樟葉宮で即位し、511年(継体5年)に山背の筒城に遷都し、518年(継体12年)に山背の弟国に遷都し、526年(継体20年)に磐余の玉穂に遷都したという流れの中で、今の古代史研究の先生方の間では、継体が地方出身なので中央豪族に大和入りを阻止されて、なかなか入れなかったという評価がいまだに定着しているわけですが、私はそうではなくて、近江の出身である継体がいわゆるテクノクラート、水運に長けた技術を持っている実力者として大王に抜擢されているわけです。彼は大和に入るまでに樟葉、筒城、弟国と、国名は違いますが、基本的には全て淀川、木津川の水系の中に都を置いているわけです。

問題は、20年かけて港湾整備、水運整備、あるいは大型船の建造を成し遂げた上で、大和に凱旋し、その明くる年に磐井の乱が勃発していますから、継体の側から見たら非常に周到な準備の下に、磐井の乱が仕立てられていった可能性が考えられます。その背景には昨日お話ししたように、6世紀の段階で初期の構造船、約60人乗り、10tの積載量、30tぐらいの船腹量のある船を大和王権が既に確保していて、それによって九州の方に6万人という日本古代史上最大の兵員輸送を成し遂げたということがあります。6万人全員が畿内から行ったとは思いません。瀬戸内海を東の方へどんどん行くたびに、大和王権側に付く各地の豪族を糾合しながら、恐らく最終的に6万人の兵に仕立てたのだらうと思います。

この磐井の乱の面白いところは、最初は近江毛野臣が将軍として行くわけですが、恐らくいったん九州にとどまっていたというか、磐井の反対があって渡海を阻止されたことです。その時点で、磐井はいわゆる賊軍になってしまうわけです。それで、継体が詔を出して、物部麁鹿火を急派するという形になります。当時、物部麁鹿火は大連ですから、政権担当者に近い人が最前線に派遣されるという事態で、これは大和王権にとって磐井が非常に難儀な状況の大きな豪族であったということになります。

レジュメの方に目を通していただいて、磐井の乱について、これは皆さんご存じなので詳しくは申し上げませんが、『日本書紀』には磐井を斬殺したと書いてあります。一方、『筑後国風土記』には「豊前国の上膳の県に遁れ、南の山の峻しき嶺の曲に終けり」ということで、大分の方に逃げたと書いてあります。これをどのように歴史家が評価するかということですが、この『筑後国風

土記』の後日談として、磐井が逃げおこせたので、大和王権軍の兵士は石人・石馬を腹立たしさに打ち割ったと書いてあります。2~3年ぐらい前に、八女に博物館ができて、そこでは石人・石馬をずらっと並べているのですが、見ていただいたら分かるように、ことごとく打ち割られています。馬などは直径60~70cmなのですが、これはもう人為的に割らないと割れません。人物も全部、首から上が飛ばされています。要するに、生きたものを象った石人・石馬はことごとく打ち割られて、それより薄い盾や鞆(ゆき)の石製装飾品はあまり割られていないのです。これはまさに『筑後国風土記』に書いてある中身がそのまま石人・石馬の形状で今日確認できるわけです。ということは、磐井が豊前国に逃げたというのは、ひょっとしたら真実なのかもしれません。

それが真実であれば、なぜ筑後川の川上に磐井は逃れたのかということの客観的な状況を考えたときに、畿内の大和王権軍は有明海から筑後川をさかのぼる大船団を繰り出した可能性があると思います。それは私が昨日お話ししたような初期の構造船を大量に調達できた大和王権の状況を考えると、恐らく福岡平野を南側へ押し寄せる近江毛野臣の一隊と、有明海から筑後川をさかのぼる物部麁鹿火の一隊が挟撃したのだらうと考えられ、そうすると磐井は豊前国に逃げざるを得ないということです。『日本書紀』で磐井が惨殺されたと書いてあるのは、皆さんもご存じのように正史ですから、やっつけてしまわないと、書物として成り立たないからです。磐井は賊軍ですから、誅殺しないといけないという結論になっているのです。

また、物部麁鹿火の部分も、これは半分は想像になるのですが、24ページ右下に縦使いで地図を載せています。阿蘇のピンク石(馬門石)が畿内のどの古墳からどういう状況で出ているかを示しているものです。これを見ていただきますと、大和盆地の四角で囲ってある部分が、ピンク石製石棺が出てきた野神古墳、別所籬子塚古墳、東乗鞍古墳、慶雲寺石棺、金屋石棺、兜塚古墳、一番南は植山古墳です。奈良盆地で出ているピンク石製石棺は全て奈良盆地の東辺、有り体に言いますと山の上の道の周辺にずっと出ていて、葛城の方には1点も出ていません。この奈良のピンク石製石棺はどこから搬入されたかということ、淀川、木津川の水系を通じて木津で陸揚げされて、奈良盆地の東に沿ってずっと南下していったということです。

物部麁鹿火は石上(いそのかみ)の周辺にいたと考えられますが、自分の地元でピンク石製石棺は5世紀後

半からずっと連綿と搬入され続けているので、もちろんその情報も知っていますし、その背景も既に知っているわけです。何を申し上げたいかという、宇土半島の付け根から畿内に石棺を運ぼうと思ったら、島原半島から長崎の西海岸を通り、玄界灘を通過して関門海峡から瀬戸内、それから淀川、木津川に入るということで、1000km以上の舟運があったのだということです。そのコースを逆にたどっていけば、有明海に大和王権軍が大きな船団を組んで入っていけるだけの状況を大和王権側は十分に考えた上で、磐井の乱（磐井戦争）を仕掛けていったのだらうと考えられます。恐らく有明海の水先案内人は八代の南にある野津古墳群の豪族の道案内で、恐らく有明海の方に入ってきたのだらうと思われま

す。昨日、最後に少しだけ申し上げましたが、磐井の乱が終結した後、ピンク石のくり抜き式の大型の家型石棺が畿内に入ってきます。そのシミュレーションが27ページの表です。昨日も申し上げましたが、10tの積載量がないと、欽明15年の派兵はできなかったということで、その下に今城塚古墳の阿蘇ピンク石製石棺の舟運シミュレーションがあります。石棺の身の重たい方は4～4.5tぐらいはあったのだらうと考えられており、それに水手とか、いろいろな船具（船の用具）、そういった物を積むと、8.5tぐらいの積載量が必要になりますから、大和王権が所有している10tの積載量の船であったら、軽々といけたのだらうと思います。恐らく5世紀段階のピンク石製石棺は身と蓋を分けると1t前後の重量ですから、これは全て準構造船で運べます。もっと言うと、九州の準構造船で畿内に運ぶことができるわけです。磐井の乱の後、恐らく大和王権が九州の制海権を取ったのだらうと考えています。今、文献で言われているのは、磐井の乱の後、九州各地、特に北九州にミヤケを大量に設置して、大和王権が九州を治めていくという状況が現出したということですが、そうしたミヤケを根拠にして実質は制海権を取っていったのだらうと思われま

す。栄山江流域の倭系古墳、前方後円墳の築造停止が6世紀の初めぐらいのだらうと思いますが、それもやはり磐井の乱を契機にして、かつて大和王権にとっては九州の豪族が朝鮮半島へ勝手にビザなし渡航をしている状況だったと思いますが、大和王権が九州の制海権を握って以降はそういうことはできなくなって、大和王権の外交の一本化が実態として行われてきたのだらうと思います。そのような動きの中で、今日のテーマである沖ノ島の6世紀段階の状況も考えていく必要があるかと思われま

す。もう一つだけ、宗像は三女神と昔から言われていますが、大和王権側から見ると、住吉大社が三男神なのです。上筒之男神、中筒之男神、底筒之男神です。これは全て海上の安全航海の神様です。ですから、住吉大社の男神と宗像の女神はセットで、彦と姫の関係だと思われま

す。住吉大社は摂津の国の安全を奉斎する神様を祀るわけで、外交の出発点を押さえている神様です。宗像の方は大和王権の側から見れば、外交へ向かう、今まさに日本列島から朝鮮海峡へ漕ぎ出していこうとする部分での中継地点的な安全航海の立場を持っていただらうと思われま

す。雄略紀において、何年か忘れましたが、凡河内直香賜という人がいて、それが采女と一緒に胸方神をお祀りするという状況があります。その胸方神を祀る壇所（かむにわ）、いわゆる境内で凡河内直香賜が采女を犯すという事件が発生します。雄略天皇は非常に怒り、最終的には難波日鷹吉士を派遣して、凡河内直香賜の首を討ち取るわけです。問題はどこで討ち取ったかで、摂津三嶋郡藍原で討ち取ったと書いてあります。藍原は継体天皇の藍野陵の前の名前です。「藍」は固有名詞で、藍原と藍野の違いは未開発地と開発地の違いです。雄略の段階ではまだ藍野の台地は未開発で、継体天皇の時代になってから開発されて藍野となったということで、「原」と「野」の違いは古代においては大きく意味合いが違うということです。この話の本質は、凡河内直香賜が悪者だという話ではなくて、大和王権下が大事に奉斎している胸方神の壇所でけしからんことをしたということで、「何をしてくれるのだ」というのが大和王権側の最大の言い分です。大和王権にとって非常に大事な胸形君、宗像という大事な所で悪いことをしたので、最終的に摂津の警察官のような立場の難波吉士を派遣して討ち取っているのだという話です。

りを確保する、お祀りをする、奉斎する、ということになります。ここで出てくるのが、先ほども申し上げましたが、元々摂津三嶋に大三島神社の祭神がおられたということで、これもまた摂津が絡んできますし、先ほどの凡河内直香賜も摂津三嶋で斬られたわけです。

私の大きな哲学的命題としては、大和王権は奈良盆地に厳然として所在しますが、奈良盆地には港がないのです。大和王権が東アジア、世界に打って出ようと思ったら、港の整備が一番重要です。航海ルート、航路の確保が非常に重要な案件になってきます。お膝元に港がないだけに、余計にそれが心配なことなのですが、奥都城が奈良盆地で、表玄関が淀川の河口の住吉津であったり、難波津であったり、継体の時代の筑紫津であったり、そういった形で大和王権にとって重要な港津、港がひしめいていて、その全体を取り込んだものが律令時代の摂津国の版図になっているということです。

そのような観点から見ると、やはり宗像は住吉大社と対になる非常に重要な安全航海の神様として、大和王権が厳かにお祀りしていった非常に重要な部分ではなかろうかということです。一気に呵成にしゃべってしまいましたが、そのような意見を一つ申し上げました。(佐藤)『日本書紀』の記載や、考古学的な阿蘇のピンク石の分布、船の構造の話等から宗像・沖ノ島と大和王権の関係まで、幅広いお話であったと思います。

(後藤)名古屋から来ました、後藤です。昨日、今日のシンポジウムの大きなテーマは航海ないし航海術なので、私はそちらの点のみ補足させていただきます。昨日はポリネシアの航海術のお話で、特に星を使ったスターナビゲーションのお話をしました。スターナビゲーションは航海術の中で最も華麗というか、有名なので、それだけを紹介させていただきましたが、決して人々は星だけを見て航海しているわけではなくて、他にもたくさんの指標があります。総合的な技術だということです。

例えば風があります。風は例えばハワイだと、恒常的に貿易風という北東からの風が吹きますが、その風を利用することもありますし、方位の指標にもなります。カヌーの場合はいろいろな方向から風を受けて、タッキングというか、逆風航海もジグザグ航海ですることができるので、風をある方向から受けて進むというウインドフォーカスという考え方もあります。

それから、鳥です。人々はどのような種類の鳥が陸から何キロぐらい飛んでくるかを知っているの、海の上で鳥を見ると、大体何キロ圏内に島があるかが分かるわけです。しかも、海鳥は朝に陸から海にエ

サを食べにきて、逆に夕方になると島に戻りますから、そちらの方向の何キロ圏内に島があるかが分かるということで、鳥も重要な指標になります。船にはしばしば鳥が描かれたもの、「魂の船」とか、いろいろありますが、実際に鳥自体が航海の大きな指標の一つになっていたということです。ただし、「海の上で寝る鳥もいるので、それは追い掛けてはいけません」と、私がインタビューしたマイクロネシアの航海士は言っていました。

もう一つは、海のうねりです。うねりは波とは違います。波は英語では wave ですが、うねりは swell です。恒常的なうねりがある海域には発生していて、そのうねりを船の斜めに受けるとか、うねりの方向に行くとか、航海士はそういうことを体得します。しかも、うねりは島があると屈折して、複雑なパターンを取ります。そうすると、三つ、四つ、下手をすると六つぐらいの方向から異なるうねりを合成した波が来ます。優れた航海士は揺れを自分の体で感じて、それで方角を定めます。私がインタビューした航海士の方はおじいさんが大航海士で、子どものときはおじいさんのカヌーに乗っていたそうです。昨日お見せしたように、マイクロネシアの航海カヌーは側壁が大変高いので、子どものときは背が小さいため、船に入ってしまうと外が見えないのです。最初、新米航海士は滄汲み(あかくみ)といって、水のくみ出しをさせられるのですが、「外が見えないときに船に乗って、それでうねりのパターンを体で覚えてしまった」と言っていました。それで将来、彼自身もまた大航海士になったわけです。

彼から聞いた話ですが、島の影も指標になるそうです。これはサンゴ礁特有かもしれませんが、サンゴ礁の浅い海はコバルト色をしています。島は大体緑色ですから、それで空の雲をずっと見ていると、緑の影が雲に映って、あそこに島があると分かるのだそうです。それから流れものといって、特定の季節の特定の海域には例えばクジラがいるとか、イルカがいるとか、カメが浮いているとか、あるいはトコヤシの実が流れてくるということがあって、そういう流れものも指標になると言っていました。あとこれは「本当？」と言ったのですが、匂いもすると言うのです。「島が近くなると、匂いがするのだよ」と、真顔でそういうお話をしていました。

星の話に戻ります。星は決して航海術というか、方位の指標だけではなくて、当然、暦ということで、時空間認識というか、時間の指標にもなっていたわけです。例えば日本の農民も、時計が入ってくる前は、すばる(プレアデス)を見て作物を植える時期を決めていました。

沖繩だったら、すばる（プレアデス）が11月末くらいに夕方の東の空に見えはじめるということを信念のようにして、麦を植えたわけです。また、本州の農民も「すばる満時（まんどき）粉八合」という諺があって、「満時」は南中という意味です。すばるが夜8時ぐらいに一番高いところ、南中したときに蕎麦を植えると、最も蕎麦がよく獲れるという意味です。ですから、農民も星を重視して暦を決めていたことが分かります。

もちろん、太陽の動きも指標になります。夏至と冬至の間で太陽が昇る位置がずれていきますが、アイヌ民族などはそれを見て季節を決めたという情報があります。また、私は『天文の神話学』という本を書いたのですが、アメリカのホピ族といわれる大平原に住む人たちは、大平原では地平線が水平なので、太陽の動きがものすごくよく観察できますから、太陽が一番北に行ったときは夏至であるとか、そのように季節を決めて儀礼を行ったり、トウモロコシを植えたりしています。

農民のように定着すれば、この山のこちら側から太陽が出たときがいつということを決めることができますが、海洋民や遊牧民のように移動する場合、その目標がずれてきますから、そういうことはできません。それで私の仮説なのですが、移動する人、つまり海洋民や遊牧民はより星に依存したと考えられます。実際にサハラ砂漠のベトミン族なども、ある星が上がってきたタイミングで季節を定めて、嵐が来る時期や洪水が来る時期を知ったり、自分たちの家畜を繁殖させる時期や食べる時期を決めたりしていました。

さらに日本の漁民の場合、日本列島という大きな目標があるので、基本的には陸を見て航海をしていました。複数の山からの延長で自分の漁場を決めるという「ヤマアテ」という方法がありますよね。一方で「ホシアテ」という言葉もあって、これは柳田國男が書いているのですが、やはりそうは言っても星も使っていたことが書かれています。例えば最近、宮城県の漁民のことを書いた本が出ていて、私は郷里が宮城県なのですが、宮城県は海岸線が南北なので、漁師は漁に出るときは東に行って、帰りは西に行くわけですがそれでも、帰るときには星を目当てにして陸地の方向へ行きます。昼間だったら蔵王連峰が見えますが、夜になると見えないので、星を頼りにしていたといいます。例えば松杭座という星を頼りにするわけです。松杭座というのはふたご座のことで、なぜ松杭かという、ふたご座は二つの星が並んでいますが、門松は両側に立ってますよね。それで松杭といいます。それを使って陸に戻ったりしてい

ました。それ以外にも幾つか星があります。普段は陸が見えていても、星も一つの指標として、夜であるとか、万が一何かの理由で陸が見えないときに使うということで、そのように総合的な知識を持っていたわけです。

瀬戸内に関しては、瀬戸内は陸が見えるから星が見えなくてもいいかもしれないと想像が付きませんが、例えば『義経記』には、源平合戦のときに義経は戦略的に夜に出たのだと思いますが、北斗七星が見えなかったので迷って大変困ったという記述があります。瀬戸内海でも星を頼りにしていたということです。また、瀬戸内の野島水軍の兵法書にも、使う星として北極星、プレアデス、オリオン、北斗七星などが記載されています。従って、陸が見えても、方位、あるいは季節の一つの指標として瀬戸内でも星を見ていたことは確実です。

先ほど森田先生から住吉のお話が出ましたが、ある方によると、住吉三神はオリオン座であるという説があります。住吉の筒之三神は海から底、中、表面というふう縦に泡のように生まれてきたと語られていますが、オリオン座が出現するときも三ツ星は垂直に出てくるのです。垂直にオリオン座が上がるということ象徴したのだという説もあって、しかもオリオン座はほぼ真東から真西を示す星としてとても重要なのです。瀬戸内海の方は基本的に東西なので、想像を逞しくすると、瀬戸内海を西、東に行く人にとってオリオン座はとても重要で、九州から難波の方まで、何か勢力が移動したかどうかは知りませんが、その一番端の住吉の地にオリオン座を象徴する住吉三神を祀ったのではないかという説があります。

返す返すもすごく興味があるのは、沖ノ島では例えば儀礼サイクルなどをどうやって決めていたのかということです。何か証拠があるのかどうかは分かりませんが、方位だけではなくて暦を決めるために天体を使って、天体は農業や漁業の指標プラス儀礼サイクルでも大変重視されるので、何かそういう証拠や可能性はないのだろうか想像しているところです。

また、今日の高田先生のお話で、朝鮮半島の南側は多島海であるということで、私も一度だけ、麗水国際海洋博覧会の際のシンポジウムで韓国の方にお招きいただいてお話したことがあって、そのときに多島海を体験しましたが、実は海の民の中でも漂海民と呼ばれる人がいます。船をねぐらにする人たちです。秋道先生たちと一緒にインドネシアの調査で前に行ったことがありますが、ジョホール水道というシンガポールとマレーシアの間の海峡にいるバジャウ族（オラン・ラウト族）や、

「オラン」は人間で「ラウト」は海という意味ですから、まさに海の人ですが、あるいはマレー半島の西のミャンマーとタイの国境あたりにいるモーケン族は、いわゆる絶海の孤島ではなくて多島海にいます。海で暮らす海民ないし海人、漂海民の人たちは、実はあのような状況のところにはいます。そうすると、朝鮮半島の南のそういう環境にそういう人たちがいなかったのか、そういう人たちが朝鮮半島と日本の交流において水先案内人として活躍した時期があったのかということ想像しながら聞いていました。逆にポリネシアはどちらかというところと離島であって、あの人たちを漂海民や海民と言うかどうかは疑問だと私は思っています。むしろポリネシア人は農耕民、農業をする人たちなのです。必要に応じて長距離航海をしますが、漂海民とは全く違うタイプの人たちです。

そして、昨日、カヌールネサンスのお話をしましたが、ポリネシア人たちがカヌーをもう一回復元し、古代の航海術を体験して、自分たちの誇りを取り戻そうという活動をしています。私はその日本版として日本航海協会をつくって活動しているのですが、2007年にホクレア号というハワイの復元カヌーが日本を訪れたことがあったのです。初めてポリネシアを越えて日本に来て、沖縄から熊本の宇土、それから博多にも停泊しました。さらに山口の周防大島、広島、最後は横浜に来ました。これは日系移民を多く出した寄港地を表敬訪問したのですが、このときに私は招致委員会の委員長を務めて、博多にも何度か行って、このプロジェクトに関わった日本のカヤッカーの方とも話をしたのですが、日本の海の方がはるかに難しいとおっしゃっていました。太平洋のど真ん中だと、海流の方向もはっきりしているし、風の向きも大体は自然と予測がつくのですが、例えば対馬海峡、特に瀬戸内海は世界で最も難しい海ということで、要するに潮の干満によって海の流れが全く逆になったり、狭い海峡を通らなければいけなかったりするわけです。実はそういう最も難しい海を、朝鮮半島と日本の間、瀬戸内海にかけて、東アジアの人たちは乗り越えてきたのです。世界で最も難しい海の一つだということで、今日の広瀬先生のお話を聞いてその感を強めていました。ですから、なぜ沖ノ島があれだけ聖なる島になったのかということ、難しいところにあるからこそ、神聖な島として重視されていったのではないかと、そういう可能性はないだろうか想像しながら聞いていました。

(佐藤)航海術を考えるとときにはいろいろなファクターが

あるということ、また、宗像・沖ノ島の難しい海流や潮流、多島海的な在り方などとの関係についてご指摘を頂きました。

先ほど森田先生から大和王権の関係も含めたお話があったわけですが、今のお二方の補足と昨日のご報告を踏まえて、まずは造船、船の在り方、あるいは航海術について討議したいと思います。

(秋道)瀬戸内海は潮流の変化があって非常に難しいということは、僕もそう思っているのですけれども、大抵は島影が見えますよね。ところが、ポリネシア、例えばハワイからタヒチなどは何も見えません。空と海だけなのです。マイクロネシアの鳥で例えばクロアジサシ (black tern) は必ず帰巢 (homing) するので、まだ見るときは、「おっ、鳥だ」と思ったら、そちらの方向へ行くわけです。ところが、ばかな鳥とかいうか、うそをつく鳥もいるのです。その距離はマイクロネシアの例で20kmです。それを冠する名前があって、その場所はエタキニ・マーンとあって、「マーン」というのは鳥のことです。その鳥が見えたら、島が近いということです。そのときに特定の島は見えないけれども、どの方位にあるかを頭で考えて、その島をエタック (Etak) 島といいます。

僕が行ったマイクロネシアのサタウル島の航海士でマウ・ピアイルックという人がいて、その人がハワイとタヒチの航海の船長をしたということで、話を実際に聞きました。もう亡くなってしまったのですが、聞いたところ、ハワイからタヒチに行くとき、先ほど後藤さんは簡単だとおっしゃいましたけれども、そんなに簡単ではなくて、何がレファレンスになるかということ、もちろん海流、風、星です。そしてもう一つあるのが、見えない島なのです。どういう島かということ、地図で見たら数百キロ以上離れている島です。これは近代の技術ではないかと思えます。ただハワイからタヒチに行くときにサモア、トンガ、マーケサスのような島が、今、どの辺にあるかということをおもうのです。ただ、これは4~5世紀の航海士が思っていた話ではありませんから、後で考えたのかなという気はします。

沖ノ島に戻せば、僕は4年前の報告で書いたのですが、沖ノ島を目指したときに、見える・見えないは別でレファレンスの島があったはずですが、つまり対馬と隠岐と、見島は遠いので分かりませんが、そういうことがどこにも書いていないのです。ただ、本当に真っ直線で行ったのか、特に韓国側から見てレファレンスの島のような発想があったのかということ、今、最大の仮説で僕は考えているのですが、証拠がありません。古代に

はないのです。そこを何とかしたいということはあるのですが、後藤さんはどう思いますか。玄界灘における見えない島を想定した推測航法 (dead reckoning) が古代 (5~6 世紀) にあったのかどうかです。

(後藤) その前に秋道先生が言われたマウ・ピアイルックが日本に来たというのはまさにそのホクレア号で、あの成功によって、結局、カヌールネサンスが発生して、日本にも来たということです。ですが、ポリネシアにはエタックの考え方はないので、少なくとも証拠がない・・・。(秋道) いや、ないのです。彼が応用しただけです。

(後藤) ただ、この対馬海峡の辺りだと島も幾つかあるので、やはり見える島を幾つかパターンとして認識しておいて、その見え方の違いや重なり方など、そういうもので距離を測ったりしたのではないかと思います。

(秋道) 絶対に言えるのは、沖ノ島にオオミズナギドリがいますよね。天然記念物で、縄文時代は食べた跡が少し残っていますが、守られているのです。あの鳥は頭の中に GPS があって、自分の島にホーミングする時間も大体分かっているのです。そういうことから、僕は古代にポリネシア、ミクロネシアで鳥を使ったというのはオオオミズナギドリであるはずだと考えています。日本海の他の島にも結構いたのですが、守られていなくて、日露戦争のときなどは全部殺して兵隊のダウンジャケットにしているわけです。ただ、沖ノ島は例外ということで、僕はこれを使ったという仮説を持っているのです。

(佐藤) こちらの場、晴れていたら沖ノ島が見えて、壱岐・対馬も見えますよね。場合によったら釜山の方まで肉眼で見える場合もあって。

(秋道) 鰐浦から釜山が見えますからね。

(佐藤) また、対馬であれば、対馬暖流があそこでこう分かれているということも。

(秋道) ついでにもう一つ、沖ノ島の北側に曾根があるのです。それで海の色が違って、良い漁場なのですが、玄界灘に山のようになっているところがあるので、波の状況とか、僕は今年中に玄界灘における漁場の名前などで何かつながることがないかと思っています。

(佐藤) 曾根というのは海中、海底の地形ですか。

(秋道) 海中のでこぼこです。それで波の具合や色が変わるはずなので、それを水先案内人も知っているはずなのです。ただ、言語化されていないので、何とかその情報を、現代でもいいから、今は魚探と GPS ばかりでしょう。それ以前の頭の中の知識がまだ残っているのかということで、九州大学の先生に聞いたら、「そのような調査は 20 年前だったらできたけれども、今はもう死んで

しまつて駄目だよ」と言われたのですが、そこは頑張つて歯を食いしばって、この世界遺産のために頑張ろうと。(佐藤) 海底地形も、今日も海流や潮流、風のお話もありましたが、漁場と合わせると意味があるのではないかと・・・

(後藤) 与那国と台湾の間に黒潮が流れていて、三つぐらい浅いところがあって、そこは海流が流れると、やはり盛り上がるので分かるらしいのです。ですから、対馬海流があって、そのような瀬があって、やはり昔の人はそのような・・・。しかも、われわれはフェリーの上から見ますが、昔の船だと、ほとんど海面すれすれから見ますよね。ですから、そういうことをより把握して、一つの目標にしていたということは十分あり得ます。鳥も絶対に私はあり得ると思っています。特にこのぐらいの距離の航海であつたら、やはり鳥はきっと重要な指標になったと思います。

(佐藤) 海民であれば、漁場のことはだいぶ重要な問題になりますよね。あと、今のお話の中で気になったのは、漂海民とおっしゃいましたか。海で生きる人々ということなのですが、それは多島海などで、瀬戸内海辺りもあつたでしょうし、朝鮮半島南西部ではどうかということ、高田先生としてはいかがでしょうか。そのような海民の人たちが高田先生のおっしゃった地域の勢力と関係していくという。

(高田) やはりそのような集団というか、そういう人たちが朝鮮半島の三国時代、先史・古代にはやはりいたのだろうと思います。そのきっかけというか、そういうものに着目しなければいけないということを武末さんが提示された意味は非常に大きいと思うのです。そういう視点で発掘調査された集落遺跡について辿っていくと、やはり漁撈具が出てきたりして、何か内陸の一般的な集落とは違う特殊性が出てきていますから、海を活動の場とした集団がいたということはある程度認識しながらやっていかなければいけないのかなと思います。

(佐藤) その航海術に長けた海民の存在と権力の関係のようなものが私は課題になると思うのですが、高田先生、禹先生、いかがでしょうか。

(禹) 今、先生がおっしゃった話がポイントです。宗像の海上勢力が大和政権とどう関係なのかということ、百済の西海岸や南海岸の海上勢力は本当に独立政治体だったのか、ある程度は百済の支配を間接的に受けていたのかということと同じです。それは古い時代にいくほど独立性が強かったと私は思っています。しかし、時代が新しくなると、だんだん間接支配から直接支配に

入ったと考えており、宗像も一緒だと思います。それは日本と韓国で同じだと考えています。

先ほどの後藤先生に対する質問ですが、森田先生にも伺いますけれども、今日も何十人乗りの船だったのかという話がありました。実はこれも私が十数年前に日本書紀研究会で本を出そうとしたのですが、そのときに依頼されて、一緒に『日本書紀』を読みながら、どういう船だったのかという疑問があつて、いろいろ資料を調べて、特に船形埴輪や韓国で出ている舟形土器といった考古資料を調べたら、これはオール（櫂）ですね。

(秋道) パドル？

(禹) パドルではありません。これはオールです。櫓が あつたら、それはオールですね。右側に7人、こちらに7人で、合わせて14人です。普通は6人と6人で12人ぐらいですよ。また、後ろで舵を取る人が要るでしょう。そうしたら15人です。あとは日本から送られる使者が最低1人、商人が1人で、最低17人乗りです。いろいろ考えると、私は20人乗りぐらいだと考えています。

その理由は、昨日の後藤先生の発表にもあつたように木の大きさです。直径1mを超える木材は、日本の中ではちょっと難しいでしょうね。昔、大阪市で「なみはや」という船を造ったのですが、あれはアメリカ産のものすごく大きい木材を持ってきて造りました。そのような木材は日本にはありません。あのぐらい大きくなると、中が腐ってしまうからです。ですから、昨日の後藤先生の発表は良かったと思います。1~1.5mぐらいで、そのぐらいが日本で一番大きいものだと私は思っています。その場合は加工すると、下の丸木の幅は1m以下です。その上に舷側板が、こう広くなるから、それを合わせると一番上の幅は最低1.5mぐらいと私は考えています。長さは7mぐらいです。そのぐらいだとすると、やはり20人乗りぐらいです。20人乗りでそんなに積めるのかというと、船底に相当積めます。また、安いものは運ばないのです。高いものです。向こうは鉄で、日本は漆や布などの高いものを積みます。ですから、20人乗りの船で十分、交易ができるわけです。従って、玄界灘を行き来した日本の船は20人乗りぐらいの船だと私は考えています。

また、帆船ではなくてオールで漕ぐ船ですから、あれだけでソウル、百済の都までは無理だと思います。要するに、乗り換えがたくさんあつたわけです。先ほど後藤先生や高田先生もおっしゃった海上勢力のスペシャリ

ストがいて、ある海を通るときに、そこの海の人々の船を利用した可能性も高いです。例えば加耶は加耶、百済は百済、倭は倭などです。その中でうまく、加耶のこちらとこちらで違う勢力、百済もこちらとこちらで違う勢力、そういう乗り継ぎによってソウルまで行ったら、その辺りで中国の船に乗れるのです。それで中国に行ったら、権先生の発表にもありましたが、そこから山東半島に行くルートは少し遅いです。最初はやはり北上して港市、平壤など辺りに行って、遼東半島に行って、それから南下して山東半島に私は行ったと考えています。あとは権先生がおっしゃったように、直接でも山東半島に行きますが、何も無いところに行ったら市場がないので、途中で市場のあるところで休憩しながら、また、当時の船は修理しないといけませんから、港に着いたら、まずは修理します。また、水や食べ物の調達です。狭い船なので、あまり食べ物も水も積めないのです。ある意味、本当に苦難の海路ですが、そのようにして私は行ったと思います。ですから5~6世紀にも、今の証拠では、もちろん石を運ぶとか、いろいろなことがあります。石はいかだなどを利用すれば、瀬戸内海などは何とかできます。江戸時代に長崎から象も運んだのでしょう。ですから、それは可能だと考えています。

(佐藤) 後藤先生、今の沿岸航法での乗り継ぎ説についてはいかがでしょうか。

(後藤) もちろん、可能性はあると思います。やはり対馬海峡を越えるときが、海流があるので、一番難儀するだろうと思います。私は国立科学博物館の3万年前の航海徹底再現プロジェクトもやっていて、あれは黒潮を越えなければいけないのですが、先ほど何ノットというシミュレーションをやっていましたけれども、やはり最初は葦舟というものを造って、旧石器時代に造り得る船というのはやはり1ノットぐらいしか出ないのです。どうしても黒潮を越えられなくて、結局、与那国から西表に行く途中に黒潮の回ったやつに乗って北の方に流されてしまって、断念したと。

その後は竹いかだを使ったのですが、やはり2ノットぐらいしか出なくて、それで丸木舟は、最初は石斧があると仮定していなかったのですけれども、オーストラリアで石斧が出ると。それからアメリカエリアなどでは木を焼いて、貝殻で削って、辛抱強くやると丸木舟を造れないことはないということで、丸木舟だと少しスピードが出るようです。ただ、オールではなくて、多分、旧石器時代はパドルだろうということで、支点がない方です。沖繩の鱸舟(サバニ)と同じ漕ぎ方で、3ノットないよ

うな形で黒潮を乗り切ると。ですが、同じようにやはりこの対馬海流を越えるのも、そこがすごく大きな難所だっただろうと想像がつかます。

(佐藤) 禹先生の乗り継ぎ説について、森田先生はいかがでしょうか。

(森田) それは十分に考えられることですし、今、日本の考古学で船の復元や積載量の話というと、ネタがもう本当に埴輪しかないのです。昨日発表させていただいたように、もう6世紀になったら船形埴輪が作られなくなってしまおうという状況があって、6世紀のしっかりした埴輪が出てきたら、また現実的な復元もできるのだろうと思いますが、それを証拠資料とする限りは、先生がおっしゃったようなことが一つのシミュレーションとして当然、出てきます。それを現実の『日本書紀』や『古事記』に書いてある航海に落とし込んでいこうとしたら、いろいろなところへ寄って、その都度、食料などを補給しているという、それは政治的背景とか、そのときの状況がよほどスムーズでないといけないわけです。戦争などでそういったことが果たしてできるのかどうかという環境的な問題もあるので、それはすぐに答えができないのですけれども、僕が昨日もお話したように、このようなことを一応、シミュレーションで考えたら、いろいろ理解できることもあるでしょうと。磐井の乱も非常にビビッドに考えられるのではないかという思いがあります。

ついでに高田先生に伺いたいのですが、朝鮮半島の南の方で倭系遺物がたくさん出てきて、港湾というのですか、そういう雰囲気があると。そうすると、その辺の人たちは主にそういった仕事というか、生業というか、集落の背景にそういうものがあるならば、船への思いが非常に強いと思うのです。船形埴輪は無理としても、日本では土器にヘラで絵を描くとか、そういったことを結構しているのですよね。埴輪の場合はどうしても地域の豪族の主張という政治的側面があるので、描く上では職掌の関係があるのでしょうか。埴輪の場合はどうしても地域の豪族の主張という政治的側面があるので、描く上では職掌の関係があるのでしょうか。単に交易や船を使っ

(高田) 今、権先生ともお話ししていたのですが、朝鮮半島の場合はやはり船形の硬質土器が出てきていますし、その資料が少しずつ増えています。そういうものは日本列島にも渡ってきているので、そういうところが一つ、船に対する朝鮮半島側の人たちの考えを反映していることもあるかと思えます。

もう一つ、ご存知の方もいらっしゃるかと思うので

すが、金海のいわゆる金官国の王宮と言われている鳳凰台遺跡が洛東江の河口、金海湾のすぐ近くにある遺跡で、発掘調査が少しずつされているのですけれども、そこで3世紀末から4世紀前半ごろの準構造船の舷首の部分だろうと考えられる部材と榿が出土しています。それにはいろいろ議論があるのですが、樹種がクスノキで、榿がスギだったと思うのです。それで、その発掘調査報告書の考察にも書かれているのですが、そういう樹種は朝鮮半島では一般的ではないので、もしかしたら日本列島から行った船である可能性が提起されています。

あと、あまり例は多くないのですが、その洛東江をさかのぼっていくと、昌寧という地域に松岷洞古墳群があるのです。そこで船形をした木棺を入れた堅穴式石室が見つかったりもしていて、その樹種もクスノキなので、そういうところからも関連性というか……。

(禹) 先ほどの金海はクスノキで、昌寧もクスノキです。

(高田) 両方ともクスノキらしいです。そういう事例が少しずつ増えてきています。あとは絵画というか、土器に描いたものはありますか。

(権) 今の質問なのですが、逆に日本列島では葦屋北遺跡でそういう部材が出ていると思うのですけれども、その木材の樹種は二つあると私はお聞きしています。一つは日本列島に自生するというか、よくある樹種で、もう一つはそうでない樹種だったのではないかと記憶していますが、その辺はご指摘いただければと思います。

(佐藤) 森田先生、いかがですか。

(森田) 葦屋の報告書では、たくさんあるのはスギで、ないのはモミノキです。モミノキは河内湖では調達できないので、これはひよっとしたら朝鮮半島から来た人たちの船が日本で廃船になったのではないかということが報告書には載っていたかと思えます。

(権) このような状況は先ほど禹在柄先生がおっしゃった乗り継ぎ、乗り換えの問題ともつながってくるのではないかと思います。やはり出発地から到着地までずっと同じ船で行った、それだけしかないと考えるのは、私もちょっと問題ではないかと思えます。例えば四條畷市の葦屋北遺跡の船の部材の大きさを見ると、どんなに頑張っても、馬2匹くらいだろうと。馬2匹を載せたその船が朝鮮半島からずっと来て、葦屋までたどり着いたとして、その馬に与えられるストレスなどを考えたときに、その船でずっと来るというのはなかなか難しいのではないかと思います。

関連して、例えば近畿地域の朝鮮半島系土器が出てい



る集落を見ると、土器の系譜が小加耶であったり、栄山江流域であったり、忠清道の方であったり、そのようにいろいろな土器が出てきています。そういうところが寄港地というか、船を乗り換えたり、船員を代えたりした状況を反映している可能性があるのではと思います。

最後は質問になるのですが、先ほど阿蘇のピンク石についてお話しされたのですが、例えば朝鮮半島なら、百済の武寧王陵の Kouyamaki の木材が行っているわけです。その加工は恐らく現地でしているのですが、そのようなすごく大きい Kouyamaki の丸太をどのように運んでいったのかという点について、何かお考えがあれば、お聞かせいただきたいと思います。

(森田) 船で物を運ぶというのは、ものすごくリスクが高いと思うのです。先ほど例に挙げた植山古墳のピンク石ですが、あれは横穴石室の前庭部にピンク石の欠片、薄片がたくさん落ちているのです。なぜかという、仕上げは古墳の前でやっているのです。多分、くり抜き式ですから、中の大半は削っているのでしょうけれども、外の仕上げや合わせ目、縄掛けなどは現地に行っています。そうすると、現在の発掘で出てきた石棺の、1割と言うとオーバーですが、5%以上は現場でしているということで、石の場合は多分、そのような半ば仕上げのなものということです。

木の場合はどれだけの加工を現地でやったかという、材料の木だけを運んだらいいということであれば、それこそ曳航しても行けるわけで、技術者が一緒に行って向こうで棺に仕上げればいいのです。それは難しい、仕上げの癖やいろいろなことは日本の職人でないといけないということであれば、職人が行ったのか棺桶を仕上げから運んだのかということになります。

話は戻りますが、馬を船で運ぶ場合は、馬は人間と違って自分の面積だけを船の中で確保しても、遊びがないとストレスがたまります。それは私が参考にした本に書いてあって、馬を運ぶ場合には人間の2~3倍のスペースが要るのだそうです。ですから、1隻について2~3頭の馬と25人の兵員を積もうとしたときに、食料は1週間分積んでおけば、それほどたくさん積んでおかなくてもいいということはあるのでしょうけれども、面積はやはりある程度のを確保しなければいけないと思います。

(馬) 木の話について若干補足します。先ほど権先生と高田先生が木の話をしたのですが、継体大王と仲が良かった武寧王の木棺は Kouyamaki です。しかし、Kouyamaki は韓国にはあまりないと言ってもいいのです。また高田

先生がおっしゃった、恐らく日本から韓国に来た船だと思われるものの材質はクスノキですが、クスノキもなかなか見当たらないのです。クスノキの場合は済州島に少しあるという話があるのですが、大きいものはあまり見たことがありません。ですから、クスノキや Kouyamaki が出てきたら大体日本から持ってきたと考えられます。

権先生がおっしゃいましたが、Kouyamaki の場合は百済の船以外にも貴族の墓などで出ています。ですから、Kouyamaki の流通はあったと思われます。船底に積んだら相当積めるので、恐らく日本から切って持ってきたのではないかと私は思います。

参考ですが、今、武寧王の木棺は半年前から展示していますから、行けば直接見られます。今までは見られなかったのですが、半年ぐらい前から見られるようになっています。

(権) もしかしら先ほどの話が誤解を与えてしまったかもしれないので、付け加えておきたいのですが、先ほど私が質問した、薨屋北遺跡の船の部材の樹種のうち朝鮮半島にあるのではないかというモミノキとか、そういうものが出たとしても、その船が朝鮮半島からずっと薨屋北まで来ていたとは考えていません。その中間地点で船を修理したりする中で樹種が異なる部材が使われる可能性も十分にあるでしょうから、薨屋北のモミノキなど、その樹種を持って朝鮮半島からダイレクトに難波の方まで行っているとはまだ考えない方がいいのではないかと思います。

(秋道) 樹種の話ですが、この前、われわれは泉州に行きました。宋の時代は、船体部分はスギやマツで、船首部の方はクスノキなのです。クスノキは防腐・防食が良く、日本の沿岸にもものすごくあります。Kouyamaki はお棺に使い過ぎて、ほとんどなくなってしまったのです。朝鮮半島に出すまでもなく、日本国内で上の人のお棺に全部 Kouyamaki を使ったから、もう木がなくなったわけです。今は違いますけれどね。

少し話題を変えて、先ほど佐藤議長がおっしゃった海民論は、漁撈専門家とか、普段は農耕で、時々、権力に言われて水先案内人になったとか、いろいろな顔を持って、権力との関係でも、アンチ権力のポトピープルのような人もいれば、本当に権力に追随して、徳川家康から「神崎川を渡してくれたから、全国の漁業権を与える」というお墨付き的なものを与えられたのが大阪の難波津の佃と大和田村の漁民です。それが江戸へ行ってつづいたのが、東京の佃です。大阪の南の泉佐野から対馬に行っている者も、佐野網というものを持って行って、特

権的に漁業をやっているのです。権力との結び付きか、もうただ普通に漁撈をして商売をしているだけなのか、あるいは海賊、倭寇のような海民なのか、歴史的にもう少し沖ノ島を巡って、誰が水先案内人だったかを詰めていく作業を今後はやるべきではないかと思います。それはまさに高田さんのご発表の倭の墳墓だと僕は思っているのです。コメントですけれども。

(佐藤) 恐らく次の部でそういう話もあるかと思いますが、例えば沖ノ島だと宗像氏という氏族がありますし、私は壱岐・対馬の方は筑紫君がいると思っていますので、それがどう海路とリンクするのかという話はいろいろ伺いたいところもあるのですけれども、それ以外でも水先案内、あるいは大和王権が少なくとも水軍を出すときには、物部氏だけでは私は駄目だと思っていて、紀氏なり何なり水軍がないといけないということで、これは豊臣秀吉の朝鮮侵略のときでもそうだと思います。

(笹生) これも次の話題の方がいいかと思うのですが、お二人から住吉と宗像のお話が出ていたので、それについて一言。少なくとも『古事記』や『日本書紀』の編纂者は、やはり住吉と宗像を別系統で考えていると考えざるを得ないかと思います。それはもう生まれ方が全く違っているわけで、黄泉の国から帰ってきたイザナギの禊から生まれるのが住吉三神で、胸方神はアマテラスとスサノオの誓約の中でスサノオの持ち物から生まれます。ですから、あくまでも出雲系として認識されています。住吉はやはり大和と直結するのですが、宗像は出雲系です。

それを考えたとき、今日の権先生のご発表にもあった丹後や日本海側のガラス玉の分布がすごく重要になってくるのではないかと考えています。あとはもう一つ、島根県の山持遺跡や鳥取の辺りで、比較的早い段階、弥生の大陸系の遺物が結構入ってきているのです。ですから、先ほどの広瀬先生の話にもありました日本海側の海流の問題と実は関わってきて、出雲大社の瑞垣内にも多紀理毘売命が祀られています。宗像の神そのものが出雲大社の瑞垣内に祀られているという事実も早い段階からあるわけで、そうなってくると、単純に大和との関係だけではなくて、日本海沿岸の交易もしくは航路の中の神様という側面も当然、出てきます。

そういう意味では、日本海側を通ってくるルートと瀬戸内海側を通ってくるルートの交差点、ターミナル的な意味を今度は逆に宗像は持っている可能性もあるので、そこにおける目印、もしくは航海上のターゲットとして沖ノ島が出てきて、そうなってくると出雲とも大和とも関わってきます。さらにその先には有明海の方にも広が

るルートができてくるわけですから、そういう意味では単純に大和だけというよりは、やはり出雲や丹波の方面との流れの中で沖ノ島、もしくは宗像三女神を考える必要があるのではないかということで、これはやはり一つ重要な視点になるのではないかと思います。

(佐藤) 多方向との交流の拠点になった宗像でもあり、出雲でもありということですね。

(笹生) そうです。やはり海上交通のターミナルで、そこにある意味では港的な集落ができてくると。

(佐藤) それは港市や海村の話ではないけれども、それぞれつながりがあるということですね。

(笹生) そうですね、やはりネットワークのターミナルとして。

(佐藤) どこのものが出てもおかしくないということですね。

(笹生) そうです。そういう視点はやはり重要です。どうしてもやはり『日本書紀』の記述に「大和に」とあるのですが、多分、大和だけではなくて、それはもう場合によっては弥生からの伝統がある可能性もあるということです。

(佐藤) 『古事記』や『日本書紀』では出雲の神様は宗像の女神を妻に迎えたりしていますし、あるいは島根県松江市の田和山遺跡では楽浪郡の硯が出土しています。

(笹生) 硯石が確か出土していますよね。

(佐藤) 欠片ですけれども、あれは素晴らしい。

(笹生) あの事実もやはりすごく重要です。文字を書けるという。

(佐藤) 楽浪郡のものが直接、硯が出ていますから。

(笹生) そうですね。山持遺跡の遺物というのがやはり大きいのではないかと考えています。

(佐藤) これが日本海同士でもいろいろあると。

(笹生) そうです。まさに交差点になってくるのが宗像であるという視点は、やはり重要ではないかと思いました。

(森田) 丹波のことをおっしゃったのですが、私も丹波は非常に重要だと思います。ガラス製品ももちろんそうですが、宗像の祭祀が顕在化してくる4世紀後半ぐらい、神明山と銚子山、それからもう一つは忘れたのですけれども、三つの大型前方後円墳が出てくるのです。あれも結局、大和の韓・倭ルートが引かれたときには、やはり日本海をかすっていったら宗像に行き着くので、今、おっしゃったようなことは十分あり得るお話だろうと思います。

(佐藤) なかなか船の構造の話が・・・。

(田中) もっと最初に質問すべきだったのですが、基礎的

なことを少しだけ確認させていただきます。森田先生がお話しされたように6世紀にもう構造船ができていたということですが、その中で資料が幾つか引かれているので、これについて教えていただきたいと思います。

基礎的な質問なのですが、一つは同船（母慮紀舟）の問題です。28ページの先生が引かれている資料、真ん中より少し左側ですが、『日本書紀』の皇極天皇元年のところに大船と同船の二つが出てきます。こういうところから大船というのは構造船で、これは別に大小の話ではなくて構造的な問題だろうと見られていて、それで同船が母慮紀舟ですから、これは準構造船ではないかと一般的に今まで考えられていたと思います。そうすると、構造船と対応させていく大船とはどういうものになるのか、それについてどのようにお考えなのかをお聞きしたいと思います。

もう一つは27ページの表のところで、『継体紀』の外交・軍事関係記事の略年表の下の部分は『欽明紀』の記事を使っているのですよね。軍数1000、馬100、船40ということで、これは切りのいい数字ですから、どこまで実数に近いのかという問題はありますが、これを目安にして、先生の場合はここに水手（かこ）を別に加えています。兵員25に対して水手30ですから、実際にこれで計算すると、軍数2200人と書くのではないかと思うのです。つまり、人数が2200人に膨れ上がっている感じがして、そうすると食糧なり携行品なりもここに足されていっているんで、この資料プラスアルファでかなり大きい感じがして、本当にこの数字で計算していいかどうかということ少し気になっています。この辺はどのような根拠で、これを別で計算されたのかということをお聞きしたいと思います。

(森田) 同船の方ですが、私はこの字のもっていき方から複数の材を組み立てていくという構造的な意味で、構造船ではないかと。大船はいわゆる大和王権の艦船のようなイメージを持っているので、構造船の大小のようなイメージで、もうイメージしかありませんが、そのような感じですか。

また、この数字についても、これは私が参考にした本に考古学的な検討を加えて書き込んだという感じですか。ですから、60人いるというのは水手を含めてという話の中での組み立てで、これはあくまで1艘あたりの規模をどうすれば機械集計で算出できるかという思いがあって、トータル的な部分は今ご指摘いただいたように齟齬してくる可能性はあります。思いとしては、やはり水手と兵員は別に考えるべきではないかという一つの思

いがある、それは律令時代の節度使などもそのように分けて記述してあります。ただ、定義できないときは入れ込まないと、計算上成り立たないという形にしています。答えになったかどうか分かりませんが。

(佐藤) 田中先生、水手について遣唐使船とかはいかがでしたでしょうか。

(田中) もちろん水手はあるのですが、この資料の場合は軍数1000と書かれているものの中に水手を含めないで『日本書紀』が書いているかということですね。水手を含めて計算すると、先生の計算だと2200人になります。そうすると、通常は軍数2200と書くのではないかと思うわけです。今までは、軍数と言ったときに水手を入れないとは考えないのではないかと。それを分けて考えるということになると、いわゆる兵とか、「軍」という書き方をすると、これは武装した戦う人だけで水手は入らないということになってくるので、この辺は史料的に詰めないといけない問題かと思っています。

(佐藤) 分かりました。ありがとうございます。

(森田) 舟師（ふないくさ）が2と書いてあるので、これが兵員だけの話になるのかどうかは、次に詰めなければいけないと思います。

(佐藤) これが水軍の場合の舟師かどうかという問題ですよ。

(秋道) 文献は忘れたのですが、同船は部材の性質が違うものを組み合わせたとのお話ですね。これは宋の泉州の沈船の図なのですが、先ほどの後藤さんの話で鱧舟というものがありましたけれども、嵐のときは沈没するから鱧舟を2艘、ダブルカヌーにするのです。それは今でもやっています。

それで思ったのは、『万葉集』の時代だと思うのですが、舩船というのがダブルカヌーなのです。かつて長江などでよく使っていて、『三国志』などに書いてありました。ですから、ダブルカヌーはポリネシアだけではなくて、中国、東シナ海、渤海の辺りでも船をつなぐということがあったのではないかと僕は考えています。なぜそのような発想をするかということ、現代でも鶴飼で有名な河川の瀉江において、このぐらいの太い竹材を7~9本集めたいかだがあつて、あれは今、観光地なので、いかだを2艘つなげるのです。そうすると幅がこのぐらいになって、20人以上が乗れます。それは観光客で、兵隊ではないのですけれども。

(佐藤) 7~8メートル四方の形態？

(秋道) そうです。そういうものが出ていますので、古代の人も船をつなぐという発想はあったと思うのですが、文

献には全く載っていないくて、文献に出てくるのは舳船だけなのです。ですから、考古学・文献史学の皆さんにはその辺で新しい風穴を空けていただきたいと思いました。後藤さんのお話と先生のお話を聞いていて考えた、ダブルカヌーの起源論です。

(後藤) 船をつなぐ原理は東南アジアの河川部にもありますし、船を並べて橋の代わりにするところもあります。舟橋です。原理的には多分、考えつくと思いますよ。船があったら、丸木舟をつなげればできるということで、結構共通に考えられている原理ではないかと。想像なのですけれども。

(佐藤) 舟橋は日本各地にありますね。

(後藤) ただ、ポリネシアの家畜や作物を積むような遠洋航海のダブルカヌーとつながるかどうかは分かりませんけれども。

(佐藤) 積載量を増やすためのダブルカヌーと、それとは別に構造的に大きくするということがどう関係するかというのは。

(後藤) そこはちょっと分かりませんね。

(森田) 僕はこの意見にあまり賛成していませんが、今城塚の船の絵で、三日月型の船体で、舳に2本のロープが下がって、2本のマストがあるのです。それを見たある人が、ダブルカヌーではないかと。そのサイドビューも、船体も何か二つ、舳がロープを覆っています。そういう意見もあります。

(佐藤) 構造的にということですね。他に船と航海術を巡って、何かありますか。

(田中) 東南アジアの例で教えていただければと思うのですが、先ほどの資料もそうですし、昨日、生木でうんぬんという話を聞きましたけれども、今回、例えば森田先生が引かれている欽明紀の記事なども、実際にこれは『三国史記』などでも分かるような欽明紀の大体対応しているような記事なので、ある程度、史実性を表していると考えられますが、新羅と百済が漢城を巡って戦争になっていった段階での救援に基づくのですけれども、実は救援をして船を出すまでそんなに時間がないのに40船そろえているのです。

また、昨日聞いた、これは平安時代の話ですが、遣唐使船は例えば円仁の『入唐求法巡礼行記』を見ても、外洋に出たらすぐに鉄の板が吹き飛んで、つまり板をつなぐものが波にやられてしまって大変なことになって、最後は中国大陸沿岸部で遣唐使船が真っ二つに割れるのです。この遣唐使船は構造船です。そういう状況なので、しょっちゅう修理をしているのですが、円仁が乗っ

た中国の商人船は鳴島に行って、そのクスノキを切って船を造ったと書いてあって、それが3カ月しか滞在していないのです。つまり、見る限りでは切つてすぐに造っているように見えるのですが、それはとてもではないけれどもあり得ない話なので、先ほどの話でいくと、木が切られてある程度たまっているところに行かないと、一定期間では船を造れないということになりますよ。そうすると、恒常的に、あるいは臨時的に造らなければいけないという社会環境の場合は、ある場所に船材用の木が切られてある程度貯木されていて、そこに行かないと船が造れないということになってしまいます。そういう問題があって、われわれは木を切つてすぐに造ればいいではないかという話になるのですが、そうではなさそうなので、そういったものは東南アジアなどで言うと、どうなっているのでしょうか。

(佐藤) 船を造る船大工の工房のようなところに蓄積してあると。

(田中) もう一つ宗像で問題になっているのは、宗像の古墳から鋸が出土しているわけです。あの鋸が結局、板材を作るということで、船の問題と関わってきます。ちょうど宗像の沖ノ島祭祀と関わる時期と大体リンクする形で鋸の副葬品が入ってくるので、そうすると恐らく船を造る問題と関わっている可能性があります。

(佐藤) 後藤先生、それは今の東南アジアなどではどうなのでしょう。ポリネシアで船を造る船材をどう調達しているかということです。

(後藤) ミクロネシアで船を造ったときは、特に大型の航海カヌーを造るときは、適当に造らないで、最初から計画的にあの木にすると決めて、切つて、寝かせておきます。それから、頻繁に腐ったところなどを取り替えたりするので。例えばアウトリガーで重しのところも、船体にする木と腕木の木は絶対に違って、腕木は結構弾力がないといけないので、やはりいろいろな種類の木を使うのです。どこかが壊れてしまったら、例えば古くなった船の一部だけを取ってきて使うとか、結構良い材料は使い回していたりするので、材木屋さんのようにそんなに多くの部材を隠して干しておくことはないです。

(秋道) 船の大きさは1種類ではなくて、いろいろ何人乗りというのがありますから、先ほどのリペア、この辺は危ないということで取り替えるような作業はかなり綿密に僕が見たミクロネシアの島でもやっていました。

(佐藤) 昔の船の材料も捨てないで置いておくわけですね。

(秋道) そうですね。廃船は暗礁した日本の漁船があって、それを全て取って使って使っているのです。

(佐藤) 船大工は専門の船大工がいるのですか。

(秋道) います。特別能力を持っていて、差配も全てします。ものすごい能力を持っている人がいます。

(佐藤) 絵、図面も描けるような？

(後藤) 図面は描かないのですが、測り方がちゃんとあるのです。手尺もありますし、ヤシのロープで測ったりします。半分にして、また半分にして、また半分にして、それは数学で言うと微分法のようなもので、それを組み合わせます。実はミクロネシアの航海カヌーは左右の断面が微妙に違うのです。アウトリガーの方が少し

だけ膨れていて、それをどう削り違えていくかという、いわゆるコンターのような線をたくさん書いていって、「今度はこの線とこの線の真ん中を削れ」「次はこちらを削れ」という微妙なラインを出していって。

(笹生) 図面はないんですね？

(後藤) はい。そのようにすごいノウハウの中でやっていくわけです。

(佐藤) 航海術と祈りの関係も議論したかったのですが、第1部はこれで終えて、広瀬先生もお戻りですから、第2部でまた引き続き議論したいと思います。

—休憩—

## 第2部 「日韓間の航路と沖ノ島、宗像」

(佐藤) 初めに宗像・沖ノ島について長く研究されていて発掘調査にも参加されている小田富士雄先生から、今までの報告や討議を聞いてのご感想、あるいは今回のシンポジウムで得られた知見の研究史上の位置付けについてお話しいただければありがたいと思います。

(小田) ご紹介いただいた小田でございます。実は昨日は出席できなかったのですが、お話は今日いろいろと伺っている次第です。九州の方では考古学について時間的断絶があり、ちょうど私はその断絶の世代にはまっぴらで、私の上に10年、下に5年のブランクがあるわけです。そこにはまっているものですから、実はもう80歳を過ぎているのですが、いまだにあちこちの県の文化財審議委員などを頼まれています。ちょうど毎年2月、3月が会議の締めになりますから会議の連続で、ここのところは毎日次々と会議に出ているので、頭の切替が大変な状況です。昨日は大宰府の遺跡に引っ張り出されて、明日は宮崎県の遺跡に引っ張り出されるということで、今日だけは拝聴したいと思って、いろいろと差し繰って何とか1日は作りだしたという状況ですから、今、佐藤さんからしゃべれと言われたのですが、適当な話ができるかどうかというところです。

今回の委託研究は3カ年のようですが、私どもも実は以前に3カ年ほどやらされて、当時は既に沖ノ島の調査が1971年に終了してから40年も経っていたので、報告書を読み返してみたら、やはり当時の若い連中が書いているところでは事実関係の訂正をしなければいけないところもあり、それから明らかに間違いと思われる記述もありました。また、その間はまだ神道考古学の学問自体がかなり発達していましたから、現在の目で見ると、やはり訂正が必要だと感じられました。

沖ノ島調査は1954年から1971年まで3次にわたって、合計10回の発掘調査がなされました。私はちょうどその最初のときに九州大学の学生で、その後、大学院時代、助手時代、それから福岡大学の教授時代を通じて、ずっと沖ノ島のお世話になりました。それで今になってみたら、沖ノ島発掘調査の全てに参加した生き残りになってしまったわけです。いろいろ検討していたら、やはり皆さん亡くなっているのが、あれも間違い、これも間違いということが新しい研究で出てくるのではないかと思ひ、私より先に亡くなった先生方の名誉のためにも、現在の立場で私の気が付いている範囲で何とか訂正できるところは訂正しておかないといけないと思ひ、生き残りとして全3回書かせていただいたわけです。

今回の発表を拝見していると、それこそ東アジア全体にわたるような航海の話などは、当時はそこまで手が及ぶ状況ではなくて、沖ノ島だけに振り回されているような感じでしたが、現在、改めて世界遺産ということになってみると、確かに東アジアの航海という面からの視点も必要になります。また、韓国でもかなり祭祀に関する遺物や遺跡が発見されて、私自身も幾つか関係はしたのですが、今回、発表を聞いていると、またかなりの量が増えているようですから、そういう面でもますます沖ノ島の研究は視野が広がってきているということを感じています。

今回、航海という面からのお話で、私にとっても非常にたくさんの新しい知識を頂いて大いに感謝しているわけですが、この方面と東アジアの視点からいろいろありましたお話を基にして、それでは沖ノ島というものをどう考えたらいいのか、今までのお話と沖ノ島をどのようにつなげていったらいいのかということは私自身も非常に興味を持っています。それから、実際にこ

これは古代祭祀に関わる場所なので、今回は今回もお見えの笹生先生とご一緒させていただいたのですが、祭祀の面でも新しいさまざまな知識を頂くことができました。考古学の方では、遺跡や遺物が出てくる環境の研究、遺跡そのものの研究、それからさらに問題になっている大和王権あたりとの関わりがどうかなど、そういう問題まで入っていくのだらうと思います。そのような話がこれから3年間の研究の中でどのように進展していくのかということは私自身も非常に興味を持って、期待しているところです。よろしくお願ひしたいと思います。

(佐藤) 小田先生からも期待というお話があったわけですが、これから頑張っていかなければいけないと思います。

それでは、今日のご報告の中で、報告者の方からこれまでの議論も踏まえた上で補足したいことがありましたら、お願ひしたいと思います。

(権) 先ほど船の行動、航路についてのお話が出ていたのですが、そのお話をお聞きしながら考えたことがあります。それは460年に百済の王子の昆支が日本列島へやって来た過程についてです。そのとき夫人は妊娠中で、兄の蓋鹵王が「生まれたら、送り返してこい」と言ったわけですね。ご存じのように加唐島で子どもが生まれ、その後、昆支自身は航海を続けて難波に着いて、その後、新しい夫人を迎えて、結局、5人の子どもをもうけました。そのうちの1人が、後の百済王の東城王です。文献上では、加唐島で生まれた子どもが後の武寧王です。

加唐島で生まれた子どもがどのように帰ったのか、どうなったのかということに非常に興味を持っていたのですが、今日のお話を聞きながら、ソウルから加唐島に至るまでの航路、その短い地区を往復するものがあったのではないかと思います。半分冗談と言っては何ですが、昆支がソウルを出発して、ソウルの女性が夫人として一緒に来るわけですが、彼女が難波津まで来て昆支が新しい夫人を迎える場面を目撃するのは恐らく見るに堪えなかったのだらうと思うわけですね。昆支の一行は航海を続けるわけですが、その途中で夫人と子どもがどのように帰ったのかということでは非常に難しいのではないかと考えていたのですけれども、今日のお話を聞く中で、短い距離、地区を往復するようなものがあれば可能ではないかと考えました。

(高田) 一言だけ、先ほどの議論にもありました、海を生業の糧とするような集団の存在を示すもう一つの傍証の事例になるかと思うのですが、先ほどご紹介した沿岸部に近い所にある集落は、貝塚という日本場合は縄

文などをよく想定してしまうのですが、そうではなくて、貝と土が混ざり合ったごみ捨て場のような遺構というのは必ず確認されているのです。そのような側面からも、海を生業とした集団の存在がうかがえるのではないかとこのところを付け加えたいと思います。

(広瀬) 言いたいことは全てお話ししたので、特に補足することはないのですが、昔の話を想像するのは楽しいということで、良い経験をさせていただきまして、ありがとうございます。

(佐藤) 皆さん、大変興味深く伺ったと思います。では、また次の議論の中でご発言をお願いします。それでは日韓間の航路という問題もあるのですが、会場から、九州大学におられた濱田耕策先生にご発言をお願ひしたいと思います。

(濱田) ただ今ご紹介に預かりました、濱田と申します。最後に何かフロアからということで、どなたかに尋ねるということではなくて、幾つか意見を申し上げたいと思います。

一つは、午前中に同船(母慮紀舟)の話が出ました。私も大船と同船はどういう違いがあるのだらうかと日々思っていたのですが、このようなことも考えられるのではないかと思います。「同船」には「母慮紀舟(もろきぶね)」と訓を漢字で振っています。朝鮮の場合もそうですが、あのように漢字で訓を振るときの一つの習慣として、頭の文字にはそのものを示す音を持った漢字を置くということがあります。「もろき」の「も」には「母」という字を使っているの、これはよく万葉仮名その他でもあるでしょうけれども、何かそこに母船というか、主体となる船の部分プラス何か補足的なものがあるのではないかと思います。先ほどダブルカヌーやアウトリガーカヌーなど、そういうものがあるというお話がありましたが、参考になるかなと思いました。これは単なる思いつきですけども。

もう一点、広瀬先生の報告にも興味を持ったのですが、海峡を渡る人には沖ノ島を祭祀対象とする海人の氏族、宗像族などが考えられています。こういう海を渡る意味には、公的な渡海往来と私的な渡海往来があって、それに光と影というか、私は『三国史記』をよく読んでいて、『三国史記』は非常に扱づらい癖のあるところなのですが、三国時代と統一新羅時代、つまり向こうとこちらに中央政権(王権)が確立してくる時代とそれ以前に分けると、『三国史記』では倭寇が新羅を頻りに襲っているわけですね。これが夏4月、つまり夏期です。今日の広瀬先生のお話だと、夏はこちらから渡るのが難しい時期

だそうですが、旧暦の4月、5月、6月です。どこを襲うかという、慶州に入る直前にある明活城という山城があります。あるいは金城を襲ったりします。明活城を襲うには大王岩がある東海岸から入ったりします。もう一つは洛東江を遡って、今の金海空港から慶州に入るときにバスが通るところですが、密陽辺り、また梁山まで上がったりますのです。ところが、夏に頻繁に襲っていて、『三国史記』に20個ぐらい記事があります。これは統一新羅時代以前です。夏4月、5月、6月というのは、新羅では秋の穀物が倉庫から底を尽くような時期です。そのようなときに襲って何を得てくるのかという、やはり持ち運びやすい装飾品、「黄金(くがね)・白銀の多(さは)に輝けるもの」を頂いてくるわけです。それでは食事にはなりません、日本列島内で交換すれば、十分な成果になります。

こういうことが何度となく起こったりしているのですが、統一新羅時代になると倭寇は消えて、遣新羅使が出掛けます。あるいは、新羅からの遣日本使が日本にやってくる。この季節的な状況はつかめていませんが、遣新羅使の航路は『続日本紀』などをたどっていくと、博多から唐泊を通して、そして壱岐、対馬から向こうへ渡るといことになるのですけれども、やはり着岸地は東海岸であろうと。慶州の南の方に関門城という山城、あるいは長城がありますから、今の蔚山あたりから上陸して陸路で慶州まで上がっていくのだらうと私は考えています。その頃、倭寇はほとんど見られません。三国時代あたりに日本から半島に渡っていく目的、あるいは半島が日本勢力を呼びつける吸引力は何かという、やはり加耶との問題、あるいは西の百済との問題です。百済本記には倭寇の記事はなくて、百済と倭の非常に密接な関係、あるいは加耶と倭国の非常に密接な関係があって、その密接な関係の反対側に新羅があるわけですが、そういうことを思いながら、『三国史記』新羅本紀に出てくる倭人の問題、倭寇の問題を考えていました。

もう一つ、玄界灘、朝鮮海峡、対馬海峡を渡った人たちの詳しい航海記録というのは、時代が少し戻りますが、15~16世紀の前期通信使の朝鮮王朝の役人たちが室町幕府なり福岡まで行ったときの航海日記が役に立ちます。ただ、これには沖ノ島が出てきません。沖ノ島を見かけたということも出てこないのです。相島から意外に早く下関、赤間関へ行くのです。このスピードが意外に速いわけです。通信使で日記を書く文人、知識人はお役人で普段は籠や馬に乗っているので、海を渡することに非常に恐怖感を持っていたことがこの通信使記録で分か

るのですが、この日記を見ていると、海が荒れたときは恐怖感から仏教的な祈りをするわけです。そして、今度は平穏なときは、まるで馬に乗っているがごとく速く船が進んだという記録を書いている、僭越ですが、時代は戻るのですけれども、通信使記録も航海記録として役に立つのではないかというのが、私が今日のお話を拝聴した上での印象というか感想です。

(佐藤) ただ今の濱田先生からのご意見・ご質問の1点目にあった同船(母慮紀舟)と大舶(おおつむ)の和訓の関係で、「もろき」の「も」が「母」という字だということで、母船的な内容がないかというご指摘だったでしょうか。

(濱田) その漢字を振るときに、ただ音が近いものを充てるだけではなくて、意味もどこかに、特に頭の第一文字に「母」というのが、ハングルの韓国語を漢字で表したときに、単なる音だけではなくて、その意味を読み手がすぐに分かるようにしたのではないかということです。

(佐藤) 構造的に母があって、子があるような。父かもしれないけれども。

(濱田) その船には母なる本体があって、脇に何か。

(佐藤) 例えばカヌーの話がありましたけれども。

(濱田) これは文献を読むとき、いわば訓を打つときの一つの癖として、そういうものがあるということです。

(佐藤) そのようなご指摘ということですが、森田先生、後藤先生、よろしいでしょうか。では、それは課題にさせていただいて、次は海峡、玄界灘を越えてくる際の、三国で言うと新羅との関係で、百済や加耶の記録には倭寇が出てこないけれども、新羅に関しては統一新羅以前から倭寇が出てきて、これが旧暦の4~6月に半島を襲っている。旧暦ですから4月は夏なのですが、それと今日の広瀬先生のお話で、5月ごろからは向こうからは来やすいけれども、こちらからは行きにくいという。広瀬先生、お願いします。

(広瀬) あまりに効率を重視して説明してしまったので、印象が悪かったかもしれないのですが、対馬側から北に行く分には非常に楽なのです。海が荒れてさえいなければ、海流は基本的に北東向きなので、新羅の方に行くのはそう問題ないかと思えます。倭寇は急に襲うことができるわけです。ですから、行く分には問題ないのですが、帰りはどうやって財宝を抱えて帰ってきたのかというところまでは想像できません。夏ですから、海はそんなに荒れていませんし、その時期はむしろ襲いやすかったらうと思えます。帰りの方が疑問ではあります。

(佐藤) 先ほどのお話とは、往復の往の方向が違うという

ことでしょうか。

(広瀬) そうです。私が倭寇の話を出してしまったからあれなのですが、基本的には公式な、おとなしいというか、ちゃんとした正式な船をイメージして今回の話をしている、海賊っぽい船はあまり検討しなかったのですけれども。

(禹) 先生、新羅の海賊はどうですか。

(佐藤) 倭の方にやって来る新羅海賊ですね。9世紀にもありますけれども。

(濱田) 中央政府の権力が強いときは海民勢力が非常に良好な渡海をするわけですが、中央の勢力が揺らいでくると、向こう側にとっては困った侵入者になるわけです。9世紀に張保臯が登場する前の新羅海賊はやはり五島列島や松浦、博多湾の方に来ました。それは『続日本後紀』で分かります。

韓国の方はユン・ミョン Cholさんをご存じでしょうか。彼が実験考古学といって、竹筏で済州島から対馬を通過して博多湾まで航海するという実験をやったことがあるのですが、その実験は済州島を出て、残念ながら五島列島に到着して戻ってしまったそうです。ですから、朝鮮半島の西南海岸から船出すると、うまく巨済島の方に岸に沿って行けるケースもあるのですが、失敗すると五島列島に漂着するわけです。これは朝鮮王朝時代、あるいは高麗王朝時代に漂流民が数限りなく五島列島、天草の方に来ていますから、これは海流だと思います。先ほども出ていた高麗時代になると、高麗も西海岸では散々倭寇に苦しむのですが、この倭寇の季節的な偏在というのは、『高麗史』という歴史書では特に顕著ではありません。

(佐藤) その場合の倭寇は必ずしも倭人ばかりではないと思っています。

(濱田) 私が言ったのは3世紀、4世紀に……。

(佐藤) いえ、高麗時代のことです。

(濱田) 高麗時代の倭寇ですか。この初期の倭寇はやはり九州地域あるいは三島、いわゆる対馬・壱岐・松浦の方から来たと考えざるを得ないですね。後期になると朝鮮半島沿岸の貧窮民あたりも参加するでしょうけれども。

(佐藤) 3点目は、朝鮮通信使の15~16世紀の早い時期の記録を見ると、沖ノ島は見えていなくて、あつという間に相島から赤間関まで行っているというお話でしたが、これはやはり航路としては対馬行きルートで博多湾に来ていますよね。

(濱田) 村井章介さんの『老松堂日本行録』を読むと、広瀬先生の話にもありましたが、宋希環が1421年に己亥

東征が終わって日朝間の外交を立て直すということでやって来ますが、そのときは釜山から対馬に渡って、対馬の沖をぐるっと回って壱岐に行き、そして唐津の沖の方を回って相島へ行って、相島から博多に立ち寄りながら赤間関、瀬戸内海に行くわけです。そして、京都で仕事が終わったら赤間関、大島、相島、壱岐・対馬に言って、釜山へと帰って行きました。『老松堂日本行録』によると、船はなかなか出発しないのです。これは波や天候の様子を見ているのでしょうかけれども、早く行けばいいのに、1週間も10日も対馬なり相島なりに滞在しています。『老松堂日本行録』には特に対馬から壱岐島までの海が荒れたと書かれています。

(佐藤) それは対馬暖流でしょうね。やはりそれぞれの地点で、それぞれの地域の日本人の人々と交流しながら来ているのですよね。

(濱田) はい。もちろん風待ちもありますし、潮待ちもありますし、役人ですから地域の有力者に接待を受けたり、交流したり、こういうことで2週間ほど時間を費やしたようです。

(佐藤) 関東地方だと群馬県や栃木県辺りでも、朝鮮通信使が江戸に来ているから、行って漢詩のやりとりをしようということで、内地の有力な商人で漢学もやっているようなネットワークの人たちが各地に結構いて、そのような交流がたくさんあったということだと思います。

恐らくその段階では沖ノ島があまり意識されていなかったのかなという気がしますが、相島から渡るときに近くは通りますよね。

(濱田) 『老松堂日本行録』を見ていると、沖ノ島の島影のことを言っているのかなと思わせる記事がわずかにあります。それを事務局の方に言ったら、「いや、それは小呂島という、もう一つ島があるよ」と言われました。確かに小呂島も途中にあります、その頃、朝鮮の役人が沖ノ島という名称を知っていたかということ、それは怪しいです。沖ノ島の祭祀主体はやはり宗像族というか、海人の氏族の祭祀圏内だと思います。

(佐藤) あと、私は朝鮮通信使が相島の次にどこに泊まったのかをよく存じないのですけれども。必ず藩が接待すると思いますから。

(大高) 赤間ですね。

(佐藤) はい。これは長州藩になると思いますけれども。

(大高) 少し補足したいのですけれども。これは『海東諸国紀』という15世紀ですかね、一番古い、沖ノ島と言われるものが出てくる朝鮮半島で作られた書物ですが、画面では見づらいのですけれども、ここに「小崎於島」と



書かれていて、沖永良部島なども沖を「小崎」と書いているので、これは沖ノ島だと言われています。これが相島で、こちらが小呂島です。ただ、先ほど濱田先生がおっしゃったように、朝鮮通信使の日記などを見ても、沖ノ島は全然出てきません。一方で14世紀あたりですか、宗像大宮司は100年間で90回とか船を出したりして、大島にいる倭寇を率いている、というふうに史料の中には書かれていますから、その頃には認知が多少あったようではあります。そうは言っても、その後はあまりないのかなと思いますけれども。

(佐藤) 絵図にあるように認識はして、宗像大宮司家がやはり中世は大きな力を持っていて、大陸・半島との交流をしていたと思うのですが、それが通信使のときにどう反映されたのかはよく存じませんけれども。

それでは、今日の午後にお話があった日韓間の航路と、今のご質問も反映されていますが、宗像・沖ノ島との関係などについての議論を深めたいと思っております。

(秋道) 3世紀から10世紀ぐらいとして、今、14とか出てきますが、倭寇を含めて、日韓の交流のときに、言語がどうだったかということは分かり切ったことなのでしょう。というのは、昨日、後藤さんが話したように、いろいろな交易があったでしょう。ヒリ・パプア湾のときは、モトゥ語というものがリングワ・フランカなのです。また、クラ交易も、皆さん共通とされているでしょう。マリノフスキーを読むと、南の方のドブ、これでいくと南西側の人たちは北の方の言葉が理解できなかったのです。現在のインドネシア語も、後藤さんの話によると、うろろうしているバジャウ族とか、彼も論文に書かれています、パシシル (Pesisir) 語＝沿岸域で使われた言語、つまりトレーディングなどで使った言語が、現在のインドネシア語のベースになっているのです。

ですから、日韓で、もちろん漢語があって、日本語があって、ハングルがあって、海賊だったら別に言語は要らないわけですが、交易をするときに「大王様に、これをどうぞ。日本の国王のものでございます」と言うのに、無言で沈黙交易のようなものはなかったと思うので、日本史の先生方の理解ではその辺に変化があるのかどうか。日韓間での共通言語のようなものがあつたとしたら、それはやはり漢語になるのですか。

(田中) 官船というか、王権が出したり国家が出したりするものは、通訳を入れているのですけれども。

(秋道) 日中でやるわけですか。

(田中) いや、日韓でも。中国に行く場合も新羅語ができる人とか、漂流・漂着も想定して、そこの地域の言語の

通訳も入れます。それはそれだけのスタッフをそろえられたということです。

もう一つは両属するような人たちの問題があって、交易船などだと、例えば在唐新羅人などは特徴的ですが、3カ国語です。彼らは新羅から出て中国に住んで、その後、日本にも住んだりするので、日本語も中国語も新羅語も全て分かるわけですが、そのような人たちが乗って、動いたりします。その両属する人たちの場合は言語をまたぐ人でもありますから、交易拠点の中にそのように両属、あるいは多属的と言った方がいいのかもしれませんが、そのような系譜が見られる人たちは交易の従事者であるとか、間を取り持つ言語も恐らくできた人たちだと思います。

(禹) 田中先生に質問したいのですが、文献には例えば遣唐使やお坊さんが行って留学して、帰るときには新羅の船に乗って帰ったりするのです。そのときに、やはり新羅の人とは中国で学んだ中国語を使うのですか。また、運賃は払うのでしょうか。新羅の船で帰国するケースです。遣新羅使や遣唐使など、例えば中国から帰国する日本のお坊さんはどうするのですか。

(田中) 基本的にはお金を払っていると思います。円仁はすごく有名ですが、彼は元々中国語ができません。新羅語もできません。中国に行くときに自分は新羅人だと言ったら、在唐新羅人が新羅語で話し掛けて、円仁は新羅語が話せなくて大変な目に遭ったという話がありますが、要するに話すことはできませんでした。ただ、帰るところには、だんだんできるようになってきています。

基本的にはお坊さん、宗教者を乗せるとき、海の交易者たちには宗教者が必要です。結局、円仁にしろ、成尋にしろ、みんなそうなのですが、商人らと一緒に海に出て、お金を払っているのですけれども、海が荒れたときに彼らは一生懸命拜みます。そういうことがあるので、交易者たちにとってはお坊さんなり宗教者を入れることがすごく大事だったようです。

それから、実はお坊さんたちのランクにもよりますが、例えば天皇家とつながっているようなお坊さんを運ぶと、交易のチャンスが広がりますよね。そういう意味で、意図的にそういう人たちを入れていくということで、在唐新羅人などはわざわざ円仁に対して「おまえが日本に帰るときは、俺の船に乗れ」とわざわざ言っているという話が『入唐求法巡礼行記』に出てきます。それはやはり交易のチャンスが広がるからなのでしょうね。そういうことはあります。

(佐藤) 先ほどの朝鮮通信使も海が荒れたら仏に祈ったと

いう話がありましたが、もう一つは神への祈りということもあったかと思えます。他にいかがでしょうか。

(笹生) 日韓交流に直接関わらないかもしれないのですが、先ほどの海民の話で、漁撈民と沖ノ島との関係も少し考えてみる必要があるのかなと思っています。沖ノ島だと22号遺跡でしたか、アワビの貝殻の遺物が出ていたのではないかと思います。記憶違いだったら訂正しなければいけないのですが、確かアワビ殻を加工していたものが出ていたと記憶しています。そのアワビの問題はすごく大きくて、例えば壱岐の北端にある串山ミルメ浦遺跡などではアワビ殻が大量に出て、カツオと一緒に出ています。ですから、あそこはアワビ漁とカツオ漁の拠点になっていたわけです。また、もう一つ重要なのが亀トです。亀の甲羅を使った占いのト甲(ぼっこう)も大量に出ています。韓国では多分、あの手のものは出てきません。亀の甲羅の占いというのは出てこないで、あそこはあれでまた一つボーダーの問題を考えなければいけないのですが、そこで潜水を生業とする人たちでないと捕れないアワビ漁と、これは東部でも関東の伊豆、特に千葉や三浦半島もそうなのですが、曳き釣りというか、ルアーフィッシングしないと捕れないカツオ漁がセットで行われているわけです。ですから、かなり高度な漁撈技術を持った人間がいるところでアワビ漁が行われていて、そこでト甲も作られたということです。それが壱岐の北端の串山ミルメ浦遺跡で、ちょうど6世紀から7世紀にかけて集中して出てくるという問題があるのです。

多分22号遺跡はその直後ぐらいになってくると思うのですが、そこでアワビ殻を使ったものが入ってくるとなると、単純に宗像の祭祀についても、ヤマト王権という問題だけでなく、地域の漁撈民の関与も多分、必要になってきます。ですから完全に上の方だけの交流ではなくて、地元の海洋民も組織された中で祭祀が実施されていた可能性を指摘する必要があります。

それは暗に伊勢神宮も同じで、伊勢神宮の三節祭でも月次祭や神嘗祭で生の物や干物を地元の神戸が納めて、場合によっては神主が磯に捕りに行くという言い方が儀式帳の中に出てくるわけです。そういうことで、先ほども海洋民の問題が出ていましたが、これはあの周辺の海洋民の問題と関わってきますし、それは沖ノ島祭祀の下の部分、沖ノ島祭祀を支える構造としてもやはり視野に入れておく必要があるのではないかと私は思います。

(秋道) この前、宗像大社の宮司に話を聞いたのですが、

僕は明治時代の福岡県と長崎県、つまり対馬と壱岐のアワビの漁撈権を調べたら、壱岐の場合は八幡浦がかなり独占的に持っているのです。八幡浦と反対の小崎浦が持っています。各集落が持っているのではなくて、かなり独占しているわけです。対馬の場合は曲と豆敷、一番南のところが持っています。

では、その捕ったアワビはどうしたのかというと、全部ではないのですが、上納ですよ。それで、宗像はどうしているのかを宮司に聞いたところ、かなりの範囲の沖ノ島を含めた漁撈権を全て自分でコントロールしているとおっしゃっていました。

(佐藤) 宗像が？

(秋道) 大社がです。そのことをどう言うのかというと、神郡です。神社庁では皆さん常識らしいのですが、かなりの漁業権を神社が持っていて、先ほどの伊勢神宮もそうですけれども、そこでアワビを捕る海女さん、男性も女性も含めて、宗像大社はすごい力を持っていたと想定されます。

(佐藤) 今のお話は古代の話の神郡なのか、現代なのか。

(秋道) 少なくとも現代です。ただ、漁業権について調べると、これはずっと昔から引き継いできたことが明治時代に認められたわけです。近世は当てはまりません。ただ、古代になると、漁業権を大社が持っていたのかはよく分かりません。

(佐藤) 古代から神郡なのですね。宗像郡はそこからの租税収入が宗像神社のということになって・・・。

(秋道) 古代からある。

(笹生) 伊勢もそうです。

(佐藤) 伊勢は2神郡です。全国で八つの神郡があって、伊勢が二つ、宗像、出雲、安房、鹿島神宮、香取神宮、日前・國懸。

(後藤) 今の議論で、秋道さんがおっしゃった海民や海人の定義を私は何度か本でしたことがあるのですが、イコール漁民ではないのです。漁民とは自給自足的に魚を捕るようなものですが、そうではなくて、しかし、生活の基本が海であると。海の中には笹生先生がおっしゃったような価値の高い専門的な海産物があって、それがアワビだったり、真珠母貝だったりするのです。真珠を捕りますし、真珠母貝自体が螺鈿の材料になったりします。しかし、それは自給というよりは、むしろ誰かと交換することで利益を得るわけです。

もう一つは、海を生活の基盤にするというのは、まずはそのような専門的な漁撈がありますが、さらにそれが海を越えた交易、状況によっては軍事的な行為に出

るわけです。つまり略奪です。そういうものを含めて、特殊な技術を持っていて海が生活の基本であるような人を私は海人や海民と定義しており、それはいわゆる漁民とは少し違う集団であると考えています。そういう人たちがひょっとしたら朝鮮半島と日本の間に関わっていて、それを統合していくと、いわゆる海人族(かいじんぞく、あまぞく)という集団ができていって、愛知県だと海部郡が置かれていますが、そういう集団がある一時期いたのかなと考えています。

(禹) 佐藤先生に質問ですが、私が平城京の資料館にいたときに済州のアワビ、耽羅のアワビの木簡があったのです。実はこの前、母親の調子が悪くて、干しアワビと生アワビの両方で母親におかゆを作ろうとしたのですが、干しアワビは値段が高くて、なかなかなかったのです。もし済州のアワビが木浦、金海、対馬、壱岐経由で奈良まで行くとすると、今までわれわれは交易という鉄などの高いものを考えていたのですが、日韓貿易についてはアワビ交易だったということで、直接捕ったかもしれませんが、先生はそれについてどういう考えですか。済州のアワビはものすごく大きいです。そういうものを干したりして、あるいは生きたものもワカメなどにくっ付けて運べます。どのようにお考えでしょうか。(佐藤) 済州がまだ独立した国であったときは耽羅という国で、それは『日本書紀』に何回もたくさん出てきます。7世紀後半、まだ国王がいて耽羅が王国だった時代に、一応、百済や新羅の影響は多少受けているけれども、その際に唐・新羅が連合して、百済が減び、高句麗が亡びるといふときに、必死の外交戦を展開して、倭国とよしみを結ぼうということで使者を何度も送ってきたわけです。その際にやはり持ってくるプレゼントは耽羅のアワビでした。倭国では耽羅のアワビという、これは絶大な貴重品だということで大事に扱ったということが『日本書紀』の記載に見られています。

その後、新羅の中に済州(耽羅)が位置付けられるということになっていくと思いますが、そのような形で外交のときの一つの大きな威信財というか、プレゼント用品として、耽羅のアワビは律令国家時代の日本でもものすごく有名な材料で、恐らく新羅からやって来るようなことがあったのではないかと思います。私も古代史をやっているんで、耽羅のアワビを一度食べたいと思って何度か済州島に行ったことがあるのですが、高く、口の中に入ったのはトコブシだけです(笑)。いまだに夢です。

(權) 今の耽羅のアワビについてのお話があるのですが、

『日本書紀』の後の『続日本紀』には耽羅(済州)のアワビと交換に日本の米や鉄製の農工具を入手したという記述があると思うのですが、その過程や背景はどのようにお考えなのかを知りたいです。

(佐藤) 耽羅(済州)と日本との関係ですか。新羅経由ということではなくて? 国交としての新羅と日本国の関係、つまり律令国家になってからの日本と統一新羅の関係というのは国交関係としてはあって、そういう中で来るものもあったと思いますが、地域の交易者の場合は、あまり記録には残らないかもしれないけれども、交易のようなことはあってもいいとは思っていて、そういうところでは展開しているかと思っています。

先ほど申し上げ損なったのですが、740年、天平年間、8世紀半ばに九州の大宰府で藤原広嗣という当時の現地のトップだった貴族が2万人の兵士を動員して反乱を起こして、最終的に彼は船に乗ってどこに逃げたかということ、まずは耽羅に流れました。耽羅からまた次に逃げようと思って渡ったときに、風が起きて、五島列島に吹き戻されて捕まって、殺されてしまいました。そのときにどこに行こうとしたかというのは憶測でしかないのですが、私は中国へ行こうとしたのではないかと思っています。今で言う耽羅は済州島で、素晴らしく良い場所ですから、そこにいればいいような感じもするのですが、そこから出て、「吹き戻された」と私はいつも書いてしまうのですけれども、なぜ済州島から船出して五島列島へ来てしまうのかということは、先ほど秋道先生のお話もありましたけれども。

(秋道) 与那国まで行っています。

(佐藤) ということで、耽羅は7世紀後半にも倭国と交流があった国なので、律令国家、『続日本紀』の8世紀になっても、耽羅は日本の貴族や人々とシンパシーのある地域だったと思っています。

(田中) アワビの話は一つは『延喜式』にその名があります。来朝した新羅使には隠岐アワビを振る舞うということが出てきます。これは新羅の使節がやってきたときに、日本にとってのブランド物を見せつけているわけです。このときに新羅の人たちにブランド品として、普通のアワビではない、隠岐のアワビを渡すということが威信財として機能したということが事実として分かります。

また、『別聚符宣抄』という史料がありますが、その中に、これは文字が欠けていて分からないのですが、恐らく商人が出雲、島根県の隠岐に大勢、海産物を求めてやって来たと書かれています。実はこの隠岐国というのは、新羅人が交易をする時代、8世紀末とか

9世紀になってくると、隠岐国で新羅人と通謀して反逆を企てた者がいるということで問題になってくるように、確かに福岡の沖ノ島か、島根の隠岐島かということはあるのかもしれませんが、先ほど笹生先生に聞いたら、沖ノ島のアワビは磨かれていて、しかも非常に特徴的で、特性があるというか、それは倭国の人加工したかどうかよく分からないそうですが、アワビのルートが逆に日本から新羅に向かっても存在したことは確実だと思います。

(笹生) 実は日本のアワビの扱われ方は特殊で、これは関東なのですけれども、千葉の房総半島のこうもり穴という海食洞穴の発掘を千葉大が行って、私も現場へ行っているのですが、そこでは数十センチの厚さで5mぐらいアワビ殻だけが出てきていて、年代は3世紀です。実は、伊勢湾岸のS字状の甕が伴っています。ですから、集中的にアワビを捕って、そこで恐らく剥いて、干しているのです。

(佐藤) 加工しているのですね。

(笹生) そうです。それを3世紀の後半段階でやっている可能性が高いということになります。

(佐藤) それは恐らく自分たちが食べるのではなくて、交易のために。

(笹生) 当然、そうだと思います。そこで集中してやっています。他のところには入れないで、そこで一括管理して、そのまま伊勢湾岸方面に流しています。それはト骨も一緒に出ているのです。そういう意味で、アワビの問題というのは非常に大きいです。

それで、その房総半島の先端には安房神社がありますから、そこは神郡になって、『高橋氏文』では御食津神(みけつかみ)、つまり食べ物の神様という言い方でそこは位置付けられています。東の神郡と西の神郡ということになるので、そのあたりもつながりがあるのかなと思います。蛇足かもしれませんが。

(佐藤) ちょうど大和王権から東の方に行ったら安房で、西の方に行ったら宗像。今の22号遺跡というのは沖ノ島の22号遺跡ですよ。岡さん、説明していただけますか。アワビがどういう状況で、どういう……。

(笹生) 確か石囲いの中に入っていました。

(佐藤) では、岩上祭祀ですか。

(岡) いや、岩陰祭祀です。22号遺跡は祭祀遺跡から少し離れたところにある遺跡で、岩陰祭祀なのですが、岩陰祭祀の中でも7世紀、少し新しい方です。22号遺跡だけでなく、他の岩陰祭祀からもアワビの殻が二つ装飾のものが出ています。岩陰祭祀の時代です。

(佐藤) そうすると、先ほど笹生先生がご指摘された対馬の北端で出たものも時代は同じでいいのでしょうか。

(笹生) 6世紀末から7世紀の前半です。少し早いかなというぐらいです。現場に行くと、アワビ殻がガラガラあります。

(佐藤) それは対馬ですか。

(笹生) 対馬ではなくて、隠岐の方です。

(佐藤) では、それは結構量があったということですね。

(笹生) かまどなどを設けて、それを処理していたようです。カツオの骨も確か出てきています。

(佐藤) それも恐らくアワビを生産する……。アワビの場合は多分、潜りで、海女さんが捕るというイメージがあるのですけれども。

(笹生) 恐らくそうです。やはり特殊な技能がないとできません。

(佐藤) 笹生先生がおっしゃったように、平城宮跡の木簡を見ても、房総半島のアワビとか、下総や安房のアワビ、それから伊豆半島や房総半島のカツオなど、その地域の特産の名品を都に贈らせているということがあります。(秋道) もう一つ先ほど高田さんが言われた倭系の遺跡の分布の一番東の方で、蔚山の方、要するに東海(日本海)側に盤亀台岩刻画がありますよね。盤亀台の壁面に、恐らく準構造船で、銚でクジラを打っているものが出ていて、それで船に乗っている人を見たら、4人、7人、9人なのです。

その話を含めて、広瀬さんがおられるから聞きますが、対馬海峡はブリだけではなくてクジラも通り道ですから、本当に縄文時代から沿岸の釣り漁や潜り以外に、銚で上りクジラ、下りクジラを捕って、山口県や見島など、たくさんあるわけです。江戸時代は別として。ですから、日韓でクジラを追ってうろうろした連中が、これは渡辺誠さんの『縄文時代の漁業』にも書いてありますが、その辺もアワビを捕る人、水先案内人になる人、専門的にクジラを捕っていた人、その串山ミルメや壱岐の原ノ辻でも鯨骨が結構出ますよね。それから、鯨骨がアワビおこしになっているのです。韓国へ行くと、それがシカの骨になるということを僕の発表でこの前ご指摘いただいたので、やはりその辺も沖ノ島を中心とした、玄界灘を含む、日韓の古代の漁撈の類型論と交流があった可能性が高いです。貢納品とするとか、威信財になるとか、そういうことを含めて、あるいはトレーディングの対象であったとか、その辺が随分……。ついでに言えば森田先生の話で、有明海までつながったわけでしょう？

(森田) はい。

(秋道) そこら辺でよく出るのが、阿高式土器です。阿高式土器はろくろ作りをするときに、クジラの脊椎骨を下に置いて土器を回しているのです。その分布を見ると、やはり古代の海人の動きが韓国の辺りからずっとつながっているわけです。それで高田さんに聞きたいのですが、盤亀台はいつの時代なのですか。下限と上限はいつからいつまで？ 青銅器からいつまでとか。

(高田) 大きく見ると、やはり新石器時代から青銅器時代という意見が出ていると思うのですが、(權)先生は今、新石器時代はちょっと難しいのではないかとおっしゃいました。日本も縄文時代に随分、クジラやイルカなどの追い込み漁をして。

(禹) 韓国語ではパングデと言うのですが、有名な遺跡です。慶州から少し北の方、海辺の方で、私もつい最近行きました。ケイナーさんの奥さんと一緒に行ったのです。奥さんがケンブリッジ大学でクジラの壁画を専門に研究しているので、一緒に行って、特別に許可を得て見たのですが、やはり青銅器時代のものが多かったです。この説明によると、新石器時代のものが若干含まれていて、クジラを解体したり、あるいは武器を利用して銚先にしたというものがありません。それは日本の金沢にもあるでしょう。真脇遺跡の、銚が骨に刺し込んだ、金沢医科大学の先生が・・・。

(秋道) 平口先生。

(禹) はい、平口先生です。

(佐藤) 海民の中でも、それぞれの職種というか、得意とする漁だとか、あるいは水先案内だとか、かつ、有用な交易品としてどういうものが使われるかということがあって、これが宗像・沖ノ島の中でどう理解できるかということでもあるかと思えます。

(田中) 宗像の関係で気になっていることがあります。今日、最後に高田先生が話されたことですが、今回、幾つかの要素が報告されたと思うのです。交易拠点に見られる土器の系統的な多様性があるということで、こういったものは集落遺跡、古墳、祭祀という形でそれぞれ大体見ていたと思いますが、これは同じ場所である場合もあるのかもしれませんが、少しずれたりしています。つまり、どういうことかということ、沖ノ島が集落形成をしているわけではないのです。集落形成をしているわけではなくて、祭祀の場として機能しているのですが、集落形成を伴わないのは、われわれは沖ノ島が交流の拠点であると言いますが、今回、高田先生のお話を聞いていて、そう簡単ではなくて、やはり連携プレーの中で説明

しないといけなくて、1カ所の話にならないとつくづく思いました。そうすると、沖ノ島の環境を1カ所ではなくてどういう連携プレーの中で考えなければいけないかという話になってくるかと思うのですが、そのときの幾つかのヒントを今回、高田先生が出されたと思います。

最後に笹生先生が質問されたような滑石の祭祀具、沖ノ島で出ている祭祀具の評価ですが、単独でポツポツと出てきて、しかももしかしたら祭祀遺跡と言えるかどうか分からないような所から出ているという問題があります。この沖ノ島で行われているようなものと類似するものは、今回出された韓国の事例の中に何かあるでしょうか。われわれが沖ノ島をどのような連携で見なければいけないかということに関わっているので、教えていただきたいと思えます。

(高田) 最初のご質問なのですが、沖ノ島のような祭祀を行っているものが他にあるかということに関しては、少なくとも三国時代で、今、はっきりと分かっているものはやはり竹幕洞だろうと思うのです。後の統一時代とか、その後の時代は幾つかありますが、三国時代に限ってはそうだろうと思えます。

ただし、これから出てくる可能性があるのではないかと考えていて、その候補地の一つに海南半島の、山の名前は忘れてしまったのですが、大韓文化財研究員のイ・ヨン Chol 委員長に教えていただいたのですけれども、その山の中腹で海がすごく見渡せると。

(禹) 月出山 (ウォルチュルサン) ですか。

(高田) 海南の山で、月出山ではないのですが、その山の中腹に踏査に行くと、非常に三国時代の土器が出ているのだそうです。しかし、山の中腹で、集落などは全然ないので、もしかすると祭祀遺跡の可能性はあるのではないかと考えて、僕もまだ現地には行けていないのですが、そのような可能性のあるものは恐らくこれから見つかるのではないかと予想はしています。

もう一つ、沖ノ島をどのような連携の中で見ていかなければいけないのかという点については、私が対象にできるのは古墳時代に限ってのことになるかと思えますが、また武末さんの名前を出して申し訳ないのですが、武末さんは前回の研究事業の冊子の中に沖ノ島祭祀成立以前の沖ノ島についての論文を書かれていて、これは非常に重要ではないかと思っています。やはり少なくとも弥生時代の遺物・遺跡が出ているわけですよ。その中には外来系土器などもあって、祭祀具も出ているわけです。そうしたときに、やはりそのようなところを日常的な寄港地として使っていた可能性があるのでは

ないかということで、そこは今までの議論とつながって  
くるところがあるのではないかと思います。

もう一つは、笹生先生がおっしゃった東海（日本海）  
の方とのつながりです。今日の発表でも少しお話しし  
ましたが、最近、洛東江の下流域、金海・釜山の地域で  
は、朝鮮半島西南部系統、もしくはもう少し北、錦江流  
域に見られるような土器が結構出ています。逆に見た  
ときに、例えば港湾との関係で有名な西新町遺跡でも  
多くの研究があるように山陰地域系の土器が出ていま  
す。そして、山陰地域系の土器は金海・釜山の地域でも  
出ています。これは大体 3 世紀後半から 4 世紀前半の  
沖ノ島の祭祀が成立する前の段階ですが、その段階に  
やはり多角的な動きがあったと思うのです。

そのようなものをまとめていく中で、沖ノ島が浮か  
び上がってくるわけです。やはりそれは博多湾沿岸で  
はなく沖ノ島でならなければいけなかった側面があ  
るのではないかと思います。当然、その先は朝鮮半島や  
中国の地域との関係だと思ふのです。時期は下りませ  
が、例えば 8 号遺跡の金製指輪が誠に象徴的だと思  
います。あれが新羅で作られたものであることは恐らく  
確かだろうと思ふのです。そのようなものが結構入っ  
てきています。ですから、沖ノ島の祭祀遺跡で見られ  
る外来的な資料の背景には連携があり、そういうもの  
がかなり反映されていて、それがずっと少なくとも古墳  
時代というか、5～6 世紀までの沖ノ島の役割を示し  
ているのではないかと私は考えています。

(田中) 貴重なお話をありがとうございました。とても良  
いお話だと思います。もう一つ、権先生の話と絡みませ  
が、結局、沖ノ島の祭祀が終わっていくということが一  
方あります。つまり、今の高田先生のお話だと、幾つ  
かの複線的な交流のハブの一つにはなっているような  
感じがありますよね。そこでやはり沖ノ島でなければ  
ならなかったという形で祭祀を行うわけです。

ただ、海の交流や交易ということを考えてときに、実  
は 9 世紀以後の方がもっと盛んになっていくのです。  
特に 10～11 世紀は朝鮮半島から中国北側まで安定した  
時期に入っていきますから、交易者（中国の商人）が北  
陸とか、こういうところに入っていく段階になってく  
るわけですが、むしろそういう時に沖ノ島がよく分か  
らなくなるのです。つまり、沖ノ島を祭祀として機能さ  
せる主体は何かと考えたときに、この時代の段階のも  
の、単なる交易者たちのものだとすると、9～11 世紀は  
もっと盛んになってもいいのではないかという話になる  
わけです。そうではなくて、古墳時代を中心に展開して

いくもので、ただ交流があるからそこに来ているだけ  
ではなくて、もう一段階何か意思なり意図なりがない  
と、これは維持されない可能性が出てくるだろうと思  
うのです。それは何なのかを考えなくてはいけなくて、  
これはどなたかに聞いているというわけではないので  
すが、交流や交易だけだと 9～11 世紀が説明できなく  
なってくるので、結局、沖ノ島の終焉をどこかで我々は  
考えていかなければいけないという気がしています。

(笹生) まさに 9～11 世紀をどのように考えるかというこ  
とが結構大きな問題だと思うのです。これを考えるとき  
に、やはり日本列島全体の祭祀も 10 世紀が大きな曲が  
り角になっているという事実を考えなければいけなく  
て、ある意味では地域ブロック化してしまうわけです。  
畿内周辺だと 16～22 社の特定の神社に集中していっ  
て、11 世紀には一宮制というものができてきます。それ  
に並行して、今度は本地垂迹に代表されるような中世的な  
信仰ができてくるわけですが、そういう背景も当然、あ  
るはずなのです。

その中で、沖ノ島に人が行かなくなってしまうという  
現象をどのように考えるかということで、これはあくま  
でも私論なのですが、私が考えているのは、例えば宗像  
でも鎮国寺などの本地垂迹的な神仏習合は確実に 11 世  
紀には進んでいくわけです。それと並行して、例えば伊  
勢や出雲を見てみると、出雲は境内に三重塔が建ったり  
するのですが、瑞垣内には絶対に坊主を入れないのです。  
本殿の周りの垣、本殿周辺の瑞垣内にはお坊さんは入れ  
ませんし、伊勢神宮もやはり御垣内には僧侶を入れない  
ということを中世から貫いています。そのときに沖ノ島  
はどうかというと、鎌倉時代、恐らく 12～13 世紀ぐら  
いのところで辺津宮と中津宮と沖津宮が合祀して、あそ  
こで一斉にお参りができるようにして、沖ノ島には行か  
なくなってしまうと、むしろ聖域化していったわけ  
です。ですから、伊勢神宮の御垣内や出雲大社の瑞垣  
内と同じように、あそこは垣を造らなくても海が垣に  
なっていますから、そういう意味では聖域化という動き  
が場合によると 10～12 世紀あたりで起きてきたのです。

ですから、遺跡が残されなくなるのですが、だからと  
いって信仰がなくなってしまうのではなくて、信仰  
はある意味では聖域化して人が入らない形で維持され  
てくるといふ動きもあり得るのではないかと思います。  
今、田中先生が提起されたところの一つの、これはあく  
までも私論です。今度は神社の中の祭祀の組織化が列  
島内の神社でそれぞれ行われていきますから、多分、そ  
れと並行してくるのだろうと思ふのですが、そのあたり

は今後また詰めていきたいと思います。従って、遺跡がなくなったから信仰がなくなるのではなくて、ある意味では入らない形で聖域化して信仰を残していくという視点も特に10世紀以降については考える必要があるのではないかと思います。

(禹) 質問ですが、聖域になって、主に社殿祭祀に変わったということですか。

(笹生) 社殿というか、入らないのです。別宮で。

(禹) そのように変化したと。それで、沖ノ島祭祀の衰退のきっかけというのは、やはり遣唐使の廃止と関係あるのではないかと思います。これはどうですか。

(佐藤) 一般的にはそのように言われています。国家的な交流に伴う祭祀と、やはり胸方神は宗像氏が奉斎する神であるという面と、重層的な、それまで重複していたと思うのですが、その点が若干変化してくるのかなと。

(笹生) 遣唐使に直結させてしまうのも一つかもしれませんが、やはり全体の古代後半での祭祀の変遷の中に沖ノ島も置かれていますから、一つの要素としては遣唐使もあるかもしれませんが、その他の日本における祭祀構造の変化ですね。例えば香椎宮もそれまで廟として扱われていたのが、10世紀以降になると神社として扱われるようになるという変化も起きてきます。そのあたりもきちんと視野に入れて議論しないと、やはり片手落ちの議論になるような気が私はします。

(田中) その場合に気になるのは、先ほどの主体の問題ですが、結局、今の笹生先生のお話でいくと、沖ノ島は日本的な祭祀だということになります。つまり、その空間、あるいは議論や枠組みは基本的には日本的なものの中で説明されていくことになりませんが、そのところをどう考えるかという問題が出てくるのだと思います。

例えば今回、われわれが中国の調査をしたときの場所、舟山列島などは、最初に王権が入って、そこでどうのこうのという話ではなくて、民間交易や交流の中で出てくる祭祀にむしろ王権、権力が乗っかってくるわけです。ですから、権力が交代していても、そこを押さえることによって、民間交易者たちを押さえるという方法があるわけです。ですから、その祭祀の主体は高麗の人というふうに読み込まれたのです。それから、日本の中で読み込まれたり、あるいは中国側で読み込まれたり、多様な読み込みが可能になっていますが、今の話でいくと、入っていけないと言ったら入っていけなくなっていくということになると、やはりいろいろな多様な人たちの祭祀場であったのかどうかという問題が沖ノ島で出てくるのではないかと思います。

(笹生) だから、むしろその多様性は辺津宮の方が吸収しているという可能性は当然あると思います。

(佐藤) これは本土の方に唐坊ができたり、大宮司家自身が宋人の女性を妻に迎えたりしているので、交流がなくなったということではないと思いますが、沖ノ島の祭祀については少し変化があると。

時間があと15分になってきたのですが、テーマがだいぶ絞られてきて大変ありがたいのですが、最後に宗像・沖ノ島の関係から航路や、今日前半の話の造船航海術についていかがでしょうか。ご発言を頂けるとありがたいと思います。私は今日の午前中の広瀬先生のお話が大変面白かったのですが、私が特に気になったのは、先生のお話で随分、海流、潮流、風、それから今日の後半の話だと海底の地形まで関係するのではないかというお話もあったのですが、もう一つの別のファクターとして地上では政治権力との関係や海で生きる人々との関係などもあるわけですね。そういうお話も聞いていただきながら、感じたことがおありだったら伺いたいと思うのですが。

(広瀬) 本当にためになるというか、「なるほど」ということばかりなのですが、今の最後のお話でいくと、船もだんだん建造技術が進化していくので、沖ノ島に立ち寄る必要性があまりなくなった時代なのかなと。中国から北陸の方まで簡単に行けるような船になったのなら、わざわざ休憩というか、航海の安全を祈るために沖ノ島にいちいち寄らなくてもいい、ニーズがないということも可能性としてはあるのではないかと思います。

(佐藤) 確かに9、10、11世紀と商人の往来がより盛んになってきて、交流自身はどんどん増えていくわけですね。それは国家的な外交という形ではないわけですね。造船技術の向上と関係するかどうかという問題もありますし、笹生先生がおっしゃったような日本列島における祭祀の在り方とリンクしている可能性もあります。それでは、お一人ずつコメントを頂ければと思います。

(後藤) いろいろと勉強させていただきまして、最後の方のお話で、沖ノ島の在り方ですね。すごく単純に聖なる禊を行うのに入る島だと思っていたのですが、どうもそうではなくて、時代の中で意味付けが変わっていった、最終的に沖ノ島祭祀がなくなっていく過程も、単に信仰がなくなったという方向ではなくて、やはり東アジア的なコンテキストで考える必要があるかなと思いました。

あと、私が専門にしているポリネシアでも、幾つか巡礼の島や聖なる島があるので、今後、比較をしていきたいと思っています。ヨーロッパの方の巡礼の島のいろいろ多

角的な、単に点ではなくてももう少し二次元的な表の中でいろいろな位置付けができていって、その中で沖ノ島の位置付けも見えてくるのかなと思います。それから、航海や造船の視点で自分自身も考えていくことができて、大変勉強させていただきました。

(森田) 私は視点が大和王権から見た沖ノ島のような話になってしまうのですが、先ほど神様のルーツについて教えていただきましたけれども、やはり大和王権は沖ノ島・宗像を非常に重要視しているということはあまり動かないと思うのです。対になって考えているという私の意見に対してまた意見をもらえたらありがたいのですが、そこまでは考えてはいけないということがあれば、教えてほしいのですけれども、後の時代になっても、例えば天武天皇の高市皇子のお母さんが宗像のお嬢さんで、亡くなったときに宮廷歌人の柿本人麻呂は短歌を捧げています。人麻呂が短歌を捧げるのは草壁皇子など、本当に重要な皇子ばかりなのです。これは人麻呂の立場から言うと、個人的に詠んでいるのではなくて、これは天皇、大王、皇子として短歌を詠んでいるわけです。ということは、やはり大和王権にとって、高市皇子のルーツの胸形君（宗像君）や宗像氏、沖ノ島などは疎かにできないという意思の大きな表れなのかなということですね。そういう視点から見ると、9世紀ぐらいから廃れていくというのはやはり律令政府の脆弱化に比例していて、単に日本のさまざまな状況の中で廃れたというよりも、政権が傾きはじめたことと連動して律令祭祀が削られる一貫の中に途絶されるのかなという気も、私の一面的な見方かもしれませんが、そういう思いがしています。

最後に考古学の話で申し訳ないのですが、先ほどの石棺の話で言っておきたいと思ったのは、植山古墳の石棺は平合わせで、今城塚古墳は印籠蓋なのです。印籠蓋を仕上げないで運んでいこうと思ったら、やはりそれなりの大きいブロックで運んできて、現場で蓋も身も印籠蓋に仕上げることになりますから、やはり大王墓の石棺としてのステータスというものがあるのかなと思っています。それをまた遠路はるばる1000kmの航海で運んでくるということで、その途中途中、瀬戸内海の豪族に見せながら運んできているのだろうと。そこに遠くから石棺を船で運ぶことの意義のようなものがあるというか、「磐井をやっつけた。その仕上げがこれだ」というパフォーマンスのようなものがあるのかなと思います。

(佐藤) 高市皇子は天武天皇の最初の男の子ですから、確かに天皇になっても、おかしくない皇子で、その息子の

長屋王もものすごく大きな権威を持って、『古事記』や『日本書紀』ができる段階で、『日本書紀』は720年にできるのですが、その年に藤原不比等が死んで、長屋王の政権になるわけです。『日本書紀』の段階では長屋王、すなわちお父さんの母親は宗像氏ですが、ものすごい権威をその当時、宗像氏はまだ持っていたということです。(高田) 二つだけ、感想めいたことを申し上げます。先ほど最後の方の議論で9～11世紀の商人の往来が交流史的に見たら非常に活発になっていくので、沖ノ島が聖域化していくというか、祭祀の在り方が変わるところで、翻って沖ノ島祭祀が成立する以前の段階、3世紀後半から4世紀前半はすごく多角的な動きが非常に見えるのです。5世紀も見えていますが、やはりそこには先ほど森田先生がおっしゃったような倭王権が確実に、その辺をどう見るかという、4世紀後半から律令に入ってくるような段階というのは、地域社会、もしくは海民やそういうものを主体とした多角的な交渉、そのような基層的な、日常的な、多元的な交流と王権下の外交がせめぎ合っている時期というか、そのようなところで沖ノ島が出てきて、それが一応、決着を見たときに、また重視されなくなっていくという、そのような想像めいた在り方もありなのかなと思いました。

もう一つは、竹幕洞の祭祀遺跡との関係もやはり重要なのかなと思います。沖ノ島とは違って、竹幕洞祭祀遺跡では三国時代の後にも、統一新羅、高麗、そして朝鮮の時代までの遺物が出土していて、今もお堂が建っていたりするのです。そのようなものがずっと続いているわけです。恐らく同じ性格ではないと思うのですが、継続的に続いています。一方で沖ノ島は地域化していくということで、その違いです。最初、竹幕洞は露天祭祀ですから、そのようなところで共通するとすれば、そこから違っていき、そのような違いも見えていくことで東アジア的な視点から沖ノ島を評価できる場所もあるのではないかと思います。

(権) 昨日、後藤先生のご発表を聞きながら、一つ私の中で疑問が解けたところがあります。それは何かというと、濟州島の最も権威のある首長のことを星主といいます。今日の発表のときには申し上げられませんでした。佐藤先生が指摘された日本海（東海）沿岸とのつながりですけれども、やはり確実に北部九州、山陰、そして丹後まで、例えば朝鮮半島の東南部琴海地域の袋状の壺が変形したような瓦質系の土器も確実に出土しています。

新羅の港口の問題ですが、やはり新羅の場合は蔚山が最も重要な港だっただろうと思います。それは文献



でもそうですし、考古学的にもある程度言えると思います。蔚山は、今、指していただいているその辺ですが、10年くらい前になるでしょうか、遺跡の名前は忘れてしまったのですけれども、統一新羅時代のまさに港の遺跡が確認されています。

(濱田) 伴鷗洞遺跡ではないですか。「伴走」の「伴」に「鷗」です。

(高田) そうかもしれないですね。

(權) その後の時代になると、重要な港口が蔚山から慶尚南道(晋州)に変わります。そして、朝鮮半島南部から中国へ向かう航路としては、先ほども少しお話ししましたが、直通するルートが開拓されたとしても、やはり一番重要なのは西海岸を伝って唐城から山東半島へ渡っていくルートであつたであろうと思います。会鎮から中国へ向かうルートを最もよく活用したのは、例えば張宝高でありますし、もう一人は後百済の王の甄萱です。呉越を通行するときに使っているルートになります。

(広瀬) 今日は本当に全くの異分野で、いろいろ勉強させていただきばかりで、ありがとうございました。私のような計算力学が少しでも皆さんの役に立てればと思つて来たのですが、本当にお役に立てたのかというところはあります。少しずれるかもしれませんが、温故知新で、昔の人は潮というか、海の流れを分からないだけに、よくよく考えて出航されていたと思うのです。今は便利な時代ですから、とにかくタイムテーブルどおりに船が動くのが基本になってしまつて、地方の自治体では、離島航路とかでは相島もそうだと思うのですが、人口減少などがあつて船の運航維持が大変なところがたくさんあるのですけれども、なぜ潮待ちをしないのだろうかと思つています。通勤・通学の時間帯などは仕方ないかもしれませんが、昼や暇な時間帯はもう少し昔の人から学んで、運行の時間帯を潮に合わせればいいのかと思つていて、その情報だったら提供できるかなと思つて、どちらかというところの方でしょうか、そういう昔の人の知恵を使うことがあつてもいいのではないかと思います。

(佐藤) 環境機能的に生きるかどうかということですね。

(禹) 今日は本当に私個人としても良い勉強になりましたが、特に後藤先生のご発表にあつたクラ交易について、あのような広い海の中でも人間が船に乗って命がけで交易をしたということには本当に驚きました。玄界灘を渡るのそれに比べると楽ではないかと思つきました。

また、森田先生の講演からは、われわれが今、宗像地域、福岡辺りを研究していますが、絶えず中央政権との

関係を考えないと、ここだけの研究になってしまいますから、いつも中央との関係を考えないといけないということで、そういう刺激を受けました。

高田先生からは、今までは古墳時代の韓国から日本への影響を勉強してきましたが、日本から渡つた商人もいたし、いろいろな遣いもいたということで、そのような日本から渡つた人の動きにも注目しないといけないのだと。ですから、相互作用ですね。インタラクションという概念が最近はやっていますが、そういう勉強をこれからもう少し真剣にやらないといけないという刺激を受けました。

權先生は最近、ベトナムに行かれて発掘もされて、シルクロードにも行かれています。今はガラスなど大したことはありませんが、古代はそうではありません。威信財(prestige goods)だったわけです。これが本当に大陸を通じて行き来しました。もちろんガラスがこちらに来たら、こちらの物も行ったのでしょね。お互いに交易したということで、そのような広い視野で東アジアを見ないといけないのだと思つました。東南アジア、イスラムを含めて、中国はもちろん、日本や韓国を含めて、国際的な交流をもう少し広く考えないといけないということで、良い勉強になりました。

最後に広瀬先生からは、今まで私は対馬暖流とか、それがこちらからこちらへ流れてというのは知つていたのですが、船の運航とどのように関係があるのかについて本当に良い勉強になりました。これはわれわれ文献史学や考古学をやっている人間の間では議論できない話だったので、本当にうれしいです。ありがとうございました。

(秋道) 異分野で沖ノ島をやる楽しさが分かりました。一方に大和でもいいのですが、権力があつて、片一方には名もなき平民、商人の世界があつて、沖ノ島を巡つた歴史的にそのインタラクションがどうなつたかというものの見方を、所謂フランスのアナールみたいですが、社会史の研究に大きなバックグラウンドを持つて……。少し残念だったのは、琉球列島、台湾辺りの話も入れていただくようなご発表がなかったことです。もちろん沖ノ島に収斂させるのですけれども、というのは、奄美、沖繩辺りからいろいろなものが大宰府に行つたりしているのです。それが大宰府で止まつたのかというと、また動いていることがあるわけですから、今回はできたらそういうことも含めてやっていただけたら、さらに収斂性と拡散性の二つの軸を同時に解決するというか、複眼の思考でやっていければという期待感を持つ

て終わることができました。

(笹生) 発表の先生方、本当にありがとうございました。森田先生から先ほどご質問がありましたが、当然、大和王権にとって宗像は極めて重要であることは間違いありません。天孫のために祀られよと言っているのは、そのとおりです。あと、あの人たちは系譜をやはり意識しているのです、系譜で言うと、また少し違った見方もできるかなという意味で考えてみたいと思います。

それと、私が非常に印象に残ったのは権先生の発表です。今回は来られなかったイギリスのサイモン・ケイナーさんの話で、実は昨年サイモン・ケイナーさんと一緒に宮崎でシンポジウムをやったのですが、そこで話が出たのは、ローマに対するガリアがあって、その外側にブリテンがあるという視点と、漢帝国の外側に朝鮮半島やベトナムがあって、その外側に日本列島があるという構造です。地域の文化的な中心とその外縁の中でどのように物や文化が動いていっているのかという視点で沖ノ島を見ていると、ちょうど10世紀ぐらいにバイキングの活動がやはり向こうのヨーロッパでも活発化してくるという問題なども関わってくるのかもしれないと思っています。ですから、またサイモン・ケイナーさんを招いて、別の形でできたらと思っています。世界遺産という意味で、そういう形での位置付けも今後はやっていければと思います。どうもありがとうございました。

(田中) 今回は報告しないで悠々としていましたが、本当に沖ノ島は史料・文献が少ないですね。あれだけ豊富な考古資料を抱えながら、文献に出てこないということの意味を考えないといけないような気がしてきました。

あとはやはり船の問題で、倭国の場合は急に軍に備えて船をばんばん造るということがあり、大宰府でも主船司などがありますが、かなり権力が船造りに関わっていたり、あるいは渤海使がやってくるころについて、渤海使が船に使うから福浦の港の近くの木は切るなど言ってみたり、つまり船材を王権が確保していくということもやっています。よく考えてみると琉球王国も、どこの島かは忘れましたが、松は船に使うので切るなどということ、きっちり保存・保管しているわけです。沖ノ島は今日の話だといろいろな交流や交通の中にないといけない位置付けなのですが、宗像がどうしてそれを主体的にというか、当初は王権下の委託なのかもしれませんけれども、そのような形でやっていったのかということを考えるときに、やはり船の問題を考えないといけないのかもしれないと思いました。

もう一つ気になったのは、沖ノ島の祭祀のいろいろな多様性の濃度の問題をどのように評価していくかということだと思うのです。例えば山東北島の赤山法華院は圧倒的に在唐新羅人、交易者たちがやっていて、あれは張宝高が建てたもので、張宝高は新羅の王権から位をもらっていて、そして新羅語でやって、つまり「新羅」というキーワードを使ってあそこを動かしているわけです。新羅の王権も意識したような形で、中国にありながら極めて新羅的な展開をしているわけです。これも交易拠点ですが、一方で今回の夏に調査した舟山列島は逆にいろいろな多様な人たちが入っていったので、赤山法華院の場合は新羅が滅亡してしまうと先がないのですが、舟山列島は権力が代わっても維持されているわけです。

それでは沖ノ島はどうかというと、日本的なものがあるから交易・交流がないということはありません。どういって濃度で出てきたかということ。交易、祭祀の場所というのはそうなのでしょうけれども、結局、交流や交易の在り方や主体によって濃度が変わってくるので、そういうところはいろいろな地域、これはアジアに限らず世界史的に見てもいいと思いますが、そういうものの中から総体的に捉えるというやり方を取ってみるのは面白いかなと思いました。

(王) 今回、大変勉強になりました。朝鮮半島、韓国と日本の船の話は興味深いものでした。一番印象に残っているのは権先生のガラスのお話です。中国の南から中央、朝鮮半島を経由して日本列島に来たというお話だだと思います。私は最近、動物をやっていて、クジャクやオウムなどが嶺南地区から中央に行き、あとは朝鮮半島に行き、日本に来たクジャクもいました。朝鮮半島に来た動物もいました。そういうガラスだけでなく、いろいろなものが南、ベトナム、東南アジアから東北アジアへ行ったということで、今回大変勉強になりました。

(佐藤) もうかなり時間が過ぎていますが、最後に文化庁の世界文化遺産担当の文化財調査官の鈴木地平さんからお話を聞いて、締めたいと思います。

(鈴木) ご議論をありがとうございました。仕事の都合で昨日のご発表を聞けなかったのがとても悔やまれるところです。今日のお話をお聞きしているだけでも、例えば船の種類であるとか、部材であるとか、あるいは容量の話、航路の話、ナビゲーションの話、海流、潮力、風の動きといった自然的な話も含めて、今回の研究目的である、そこにはまり切らない部分もありましたが、古代東アジアの交易・交流の姿がよりビビッドに理解できる

ようになったのではないかと考えております。

もう一つは、スケールの観点からも議論が深まったのかなと思います。宗像・沖ノ島を中心に東アジアの話はもちろん、権先生からベトナム、東南アジアやイスラムの話であるとか、あるいは瀬戸内を介して奈良の話、アワビの話から安房の方まで話が及びました。また、秋道先生から最後に奄美、沖縄の問題提起もありました。そういう広い文脈の中で宗像・沖ノ島を捉えるというスケール感も大事ではないかと思えます。私も元々は地理学なので、どうしてもそういう目になってしまうのですが、そのようなことを思いました。

こうやって世界遺産になった後も、と言うよりはむしろ世界遺産になったからこそ、学術研究を進められているというのは、もちろん宗像・沖ノ島だけではなくて、例えば平泉の方では、あれは世界遺産の登録としては浄土庭園、浄土の建築であると言っていたのですが、その後の研究の中で例えば彼岸と此岸の考え方という形で深まっていきました。また、昨年世界遺産になりました長崎・天草の潜伏キリシタン関連遺産も、もちろん世界遺産が直接の対象にするのは不動産なのですが、潜伏キリシタンの人たちがどのような信心具を扱っていたのかという動産の方の研究はあまり進んでいないのです。というのは、ほとんどは教会が持っていたり、あるいはいまだに個人がお持ちになっていたりと、博物館などにはあまり入っていないのです。そういったところの研究がこれから進んでいくということで、とにかく世界遺産登録は例えば経済的な効果や観光上の効果など、いろいろな効果があるのですが、こうやって学術面あるいはアカデミックな観点からも世界遺産登録の効果があるということは、こちらのご議論を事例にして私も今後紹介していきたいと思っています。

来年、再来年も祭祀あるいは信仰の観点からということで、非常に楽しみにしておりますので、引き続きご議論をよろしく願いいたします。今日はどうもありがとうございました。

(佐藤)世界遺産に登録されておしまいということではなくて、その歴史的な価値を高めていく上で、今回は特別研究事業ということで、このような第1回国際検討会が開かれたわけですが、今、お話があったようにこれからまだ続くと思いますので、今後ともぜひよろしくお願いしたいと思います。