

# 古代史に遊ぼう

## 第35回 -古代の船と航海 その1-

最近、広島県福山市の御領遺跡から出土した弥生時代後期（2～3世紀）の土器片に屋根のある船室を備えた船の絵が線刻されていることが確認されたと報道された。堅板が描かれていることから、刳船をもとにした準構造船と考えられる。準構造船は弥生時代に登場し、青谷上寺遺跡（鳥取・鳥取）、赤野井浜遺跡（滋賀・守山）、潤地頭給遺跡（福岡・糸島）、角江遺跡（静岡・浜松）及び久宝寺遺跡（大阪・八尾）などで部材が出土している。弥生時代の船の絵は全国で20例以上見つかったが、船室を描いたものは初めてである。新聞には考古学者が「屋形が付いた船の絵の先駆けが見つかったことで、この時代の船の構造や海洋航路の実態をつかむ手がかりになる」とコメントしているが、キャビンに屋根がついて居ることとその時代の海洋航路の実態がどう関わるのか、私には理解できない。

本連載の第8回日本列島を巡る海上往来、第9回わだつみに生きる海人・倭（人）さらに第10回ふたたび海人族・倭についてと3回にわたって、古代の丸木船と航海などの問題に触れた。これは乏しい材料から難問を解く作業であり、先に進むために、その後数年に亘り新知見を求めて学んできた。平成25年度大阪府弥生文化博物館夏期特別展、「弥生人の船ーモンゴロイドの海洋世界」は「弥生文化は船から始まった」と最初に標榜しているように、現在まで得られた船に関わる知見を集大成するもので大いに参考になった。さらに遡る縄文時代に関しては「縄文人はるかなる旅の謎」前田遼一、世界的には「海を渡った人類の遙かな歴史」ブライアン・フェイガンが興味ある意見をその著書で開陳している。さらに航海と云う領域では「日本古来の航海術」茂在寅男、気候では「古代文明と気候大変動」ブライアン・フェイガンが有用な参考書であった。これらの資料を読み、また機会を見て船の部材の出土物、土器・銅鐸・板などに描かれた船、船形埴輪などの現物を見学するように努めた。例えば、唐古・鍵遺跡の弥生土器に描かれた船、今城塚の円筒埴輪に描かれた船、新開4号墳（栗東）及び宝塚1号墳（松坂）の船形埴輪、高井田横穴群の船の線刻画などを見て、現物は図版とは一味違うところがあり、その時代をより実感させて‘古代史に遊ぶ’ための想像力を強く誘うものがあると思った。

さて、人類が最初に水中でまず使ったのは、浮木（うき）として葦、パピルス、丸太などの補助具である。さらに、安定性と積載量を求めれば筏あるいは筏船となり、機動性を求めれば小舟へと向かっていく。浮力を増加させるためには、丸太をくりぬくことを考え、まず単材のいわゆる丸木舟となった。この「マルキブネ・丸木舟・独木舟」と言う用語は広く使われているが、造船・舟技法などを技術的に論ずる場合は不適切で刳舟（くりぶね）と呼ぶべきであるという指摘があるので、本稿では丸木舟・刳舟は同じ物であるが、その時に論ずる主題により、適宜使い分けることにした。

すでに、縄文時代の丸木舟は百数十艘が出土しているが、その代表的発見例として長崎県大村湾奥出土、東京都中里遺跡出土、及び千葉県多胡町出土の丸木舟について本稿の連載第8回の中で詳述した。最も丸木舟が出土数の多いのは千葉県下であるが、その市川市雷下で2013年に道路工事の現場から縄文早期（7千5百年前）の丸木舟が出土した、これが現時点の最古の丸木舟である。しかし、出土品の古さの記録はそれほど問題ではない、なぜなら丸木舟はそれよりも遙か以前から存在していたと推定出来る証拠があるからである。第一は鹿児島県加世田市柵ノ原遺跡から、新石器時代（1万2千年前）の丸ノミ形石斧が出土していることである。丸ノミの楕円で深く湾曲した刃先は、片刃で木を削るのに適した構造であり、これが世界最古の「舟を作るための石斧」であると鑑定された。丸木舟は木を削りぬく際に、焼石で焼き焦がして繊維をもろくし、そこを石斧で削ってはまた焼き焦がしという風に作り進めていくのであるが、そこで丸太の内側を細密に均等に削り、微妙なバランスの安定した舟を作るための必須の工具として、丸ノミ形の磨製石斧が使われたのである。第二は古代の貴重品であった神津島の黒曜石の存在である。神津島は伊豆半島の約60kmの沖合にあり、本島とそこに付属する

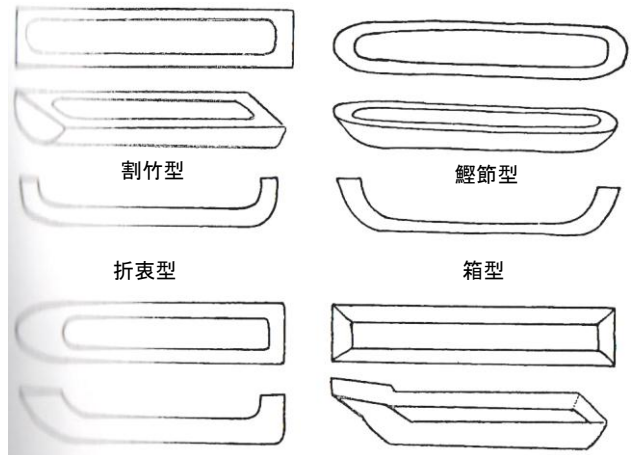


図 刳舟型式分類

支島に複数の産地が存在する。神津島の黒曜石が旧石器時代から本州に渡っていた事実は、旧石器から縄文時代にかけての遺跡出土の石器を、蛍光 X 線分析した結果、神津島の黒曜石と同定されていることから確かである。舟がないと神津島に到達することが出来ないため、これは世界的にもこの時代に船の存在を示す古い証拠となっている。加えて伊豆半島と神津島の間には黒潮分流が平均時速 4 km で流れており、それを刳舟で越えるのはちゃんとした舟、熟練した航海術とかなりの漕力を必要としたと考えられている。

舟の本筋としては刳舟から準構造船、構造船へと進化したにも係わらず、旧石器・新石器・縄文から現代にいたるまで、原始のままの丸木舟はまた捨てがたい特徴がある舟として、海人の子孫である漁師に現代にいたるまで引き続き愛用されてきた。明治 24 年に農商務省が調査したところ、6,000 隻を超える丸木船が漁船として使用されていたということであり、また沖縄、糸満の漁師は高名なサバニ（一部準構造船を含む）を駆使して黒潮を越えて太平洋に出漁していた。

次の話題は南米エクアドルでの縄文土器の出土である。エクアドルのバルディビア遺跡から日本の縄文土器と酷似した土器群が発掘された。それらは日本列島の縄文中期、九州の有明海沿岸の土器群と共通の文様をもっているという。1965 年エクアドルの考古学者エミリオ・エストラダとアメリカの人類学・考古学者エバンス夫妻は重要な報告を行い、次の点を強調した。まず、相似点は各種のタイプの複合した共通性をもっており、偶然の一致と見なすことは出来ない。第二に日本列島には縄文中期に至るまで何千年もの、長い土器文明の伝統がある。南米エクアドルにはそのような伝統は見いだせない。突如、バルディビアの土器文明が開始しているように見える。日本列島で何千年も懸かって成し遂げた文明を、それと全く無関係に、全く別の人間たちが突如開始できるはずがない。第三に、日本列島から南米エクアドルまで、地球上屈指の大暖流が環流している。いわゆる黒潮、北太平洋海流、カリフォルニア海流などである。従って、日本の縄文人たちの舟が海流にのって、この地にたどり着くことは十分に可能性がある。そして結論は「以上の諸点を考え合わせるとき、「縄文-バルディビアの類似」にたいする唯一の説明は、縄文からバルディビアへの派生」である。

「南米で縄文土器発見」という衝撃的報告は、当時の日本の考古学会では何の反響も呼ばず、問題にすらされなかった。そのなかで、古代史学者の古田武彦だけが注目し、倭人が太平洋を渡った可能性を自著の「邪馬台国はなかった」の巻末や、「海の古代史」において取り上げた。江坂輝也（慶応大）は縄文人が南米エクアドルまで丸木舟で到達できるかどうかについては、二つの問題点があると指摘した、第一にエクアドル出土土器は九州西岸のみに分布する曾畑式土器に類似しているが、九州西岸から南に下がって太平洋側に漂流することがあり得るのか、第二に丸木舟の航海中三ヶ月間も生命を保つことは可能か、という二つである。まず第一点については 2001 年夏、長崎県で消息不明となった漁師が、千葉県沖 800 km の太平洋上で救出された。エンジンの停止した小型漁船が漂流し、太平洋に押し流され黒潮にのった、つまり九州西岸から太平洋に流れ出る海流が存在することが証明された。第二は、コン・チキ号のハイエルダールや堀江謙一を初めとする小型ヨットによる航海者は、ひょうたんに入水を入れておけば、熱帯でも腐らず三ヶ月は役に立つ、また魚の臓腑には水分が含まれており、これは塩水ではないので渴を癒すことが出来る。定期的にスコールがあり、水を溜めることが出来る、と行って水に問題ありとはいっていない。食料は簡単な道具（釣針と糸）で容易に魚が釣れ、ハイエルダールは「私たちには、餓えることは不可能であった」と述べている。古田氏は 1981 年に現地の遺跡を訪問し問題のバルビディビア土器の実際に触れ、エバンス博士の仮説を大筋において承認せざるを得ないことを認めると共に、土偶などの出土物について新考察を行っているが、それについては次回に説明することとする。

縄文土器は日本列島のすみずみから出土するが、どの島に渡るにも刳舟で行かねばならない。千島列島、伊豆諸島、琉球列島から出土しているということは、縄文人はたぐいまれな航海術を保持し、これらの島々を渡り歩いていたことを示している。更に縄文人の足跡は世界各地に及ぶという説もあり、追々と紹介することにしたい。

（岡野 実）

- 文献 1) 弥生人の船—モンゴロイドの海洋世界 大阪府立弥生文化博物館図録 49 (2013)  
2) 縄文人 はるかなる旅の謎 前田良一 毎日新聞社 (2003)