

# 海民の日本史 1

西 川 吉 光\*

## ●旧石器・縄文時代の海洋利用

今から1万年以上前の更新世の時代（いわゆる氷河時代）、海面は現在よりも著しく低下しており、日本列島はその北と南で大陸と繋がっていた。北からはマンモスやヘラジカ、南からはナウマンゾウやオオツノジカが移動し、それら大型動物を追って人類も移動してきたと考えられる。酸性土壌の強い日本では化石人骨が残りにくい、この時代を生きた浜北人や港川人などこれまで発見されている旧石器時代人はすべて新人の段階に属している。

その後、更新世末の温暖化によって海面が上昇し、日本は大陸と切り離されて現在のような列島となる。以後、水稻耕作が始まるまでの1万年を縄文時代（最終氷期であるヴェルム氷期の終わった1万2千年前～紀元前5世紀）と呼ぶ。日本列島に移住した人々は、狩猟や植物質食料の採取を生業とするなかで、縄目文様の付いた深鉢形の土器と磨製石器を伴う縄文文化を生み出していった。

縄文文化の源流については、出土する細石刃の類似性など考古学の知見から、日本列島に住んだ旧石器時代人とアジア大陸北部のシベリアや沿海州との文化的な繋がり<sup>1)</sup>の深さが指摘される。しかし、沖縄で見つかった港川人は、中国南部の柳江人やマレーシアのワジャク人とその特徴が似ており、日本人の基層を考えるうえで、北方ルートだけでなく、南方からの流入も無視することは出来ない<sup>2)</sup>。

かつて東南アジアには、スンダランドと呼ばれる大陸が広がっていた。しかし紀元前1万2000年以降、海面の上昇によってこの大陸が島々に分離され、人々はアジア各地への移動を余儀なくされた。その中には、中国大陸にわたり、その後シベリアや朝鮮半島を経由して日本列島に辿り着いた集団もいたであろう。

## ●黒潮に乗ってきた人々

また、南方から海流に乗って日本に到達した人達もいたのではなかろうか。太平洋の中央、ミクロネシアを西へ流れる北赤道海流がフィリピンのルソン島東岸でぶつかり北転して黒潮となる。黒潮は、バシー海峡を通過して台湾東岸沿いに、次いで琉球列島の西岸沿いに北進し、屋久島と奄美大島の間のトカラ海峡を東に抜け、本流は九州東方から土佐沖、紀州沖へ向かう。その途次、奄美大

\* 東洋大学国際地域学部：Faculty of Regional Development Studies, Toyo University

島北西で上層水の一部が本流と分かれて九州州西方を北上し、日本海へ向かう対馬暖流という支流となる。対馬暖流の主流は日本列島沿いを流れて大部分は津軽海峡から流出し、津軽暖流となって三陸沿岸まで南下する。対馬暖流の一部は北海道の西岸を北上し、さらにその一部は宗谷海峡からオホーツク海に入り、北海道沿岸を知床半島に向かって流れている。宗谷海峡に入らずそのまま北上を続けるものもある。

一方、黒潮の本流は紀州沖から伊豆沖に流れ、房総沖で陸岸と離れ東方に向い、北太平洋をアメリカ大陸西海岸に向かって流れつづける。犬吠崎から分かれ、千島列島から北海道南東沖を南下してきた東北暖流（親潮）と混ざって三陸海岸に達する支流もある。黒潮は日本沿海に近づくにつれてその速度を増す。沖縄付近では時速2～3キロであったものが、紀州沖あたりでは7～8キロにもなるという。

1万5000年程前まで、黒潮は日本列島の太平洋岸から大きく南に離れた海域を流れていたが、温暖化に伴い1万年前に黒潮前線が北上し列島に接近するようになった。日本列島に接近するようになったこの黒潮の流れを巧く利用し、中国南部や江南から東シナ海を横断し、あるいは東南アジアから島伝いに九州南部や日本列島の太平洋岸に到達した人々がいてもおかしくはない<sup>3)</sup>。

## ●南九州に花開いた縄文海洋文化

1992～93年に行われた鹿児島県南さつま市梶ノ原遺跡の発掘調査では、縄文時代草創期（約12000年前）の遺構、遺物が多数発見された。その中に、断面が円筒形で全面が磨製され、刃部が丸ノミ状に窪んだ磨製石斧が確認された。この梶ノ原型丸ノミ形石斧は、沖縄、奄美、九州と分布地域が限定されており、沖縄本島から奄美諸島を経て南九州、さらに九州西岸部へと、黒潮の流れる方向に沿ってこの丸木舟製造工具が伝播したことが推測できる。

梶ノ原型丸ノミ形石斧は、後の時代のものであるが、フィリピンやグアムなど東南アジアから太平洋の島々に分布する円筒石斧と呼ばれる丸木舟製作の石製工具にも酷似している。最近の研究では、黒潮の出発点であるフィリピン諸島から台湾、琉球列島、九州、四国、本州中央部、そして、南に向かって伊豆諸島から小笠原諸島、マリアナ諸島、さらにヤップ、パラオ諸島へと北西太平洋を囲む黒潮圏とも呼べる環状の島嶼地域に、円筒片刃石斧が広く分布していることが明らかになりつつある。

また梶ノ原遺跡や日本最古の定住集落跡といわれる鹿児島県国分市の上野原遺跡（前9500年頃）など南九州の遺跡からは、ハイガイやサルボウガイなどの貝殻で文様をつけた貝文土器（貝殻紋土器）が出土している。円筒形や角筒形（四角形）で平底と、日本列島の他の地域の縄文土器とは異なるこの独特の土器を持つ貝文文化は、1万2000年前から3000年以上続いたが、この貝文文化も南方島嶼部との繋がりの深さを窺わせる。さらに、九州南部の玉玦（玦状耳飾り）と中国浙江省河姆渡遺跡出土の玉玦の形態には共通点が多い。そのため、1万年以上前から九州南部と江南地方の間に交流があった可能性も否定することはできない<sup>4)</sup>。

これまで、縄文人といえば狩猟採集民とされ、縄文文化と言えば一般に東日本が想起されてきた。だが、実際の縄文社会の形成は多様多層で、広域な動きの中で進んだものと捉えねばならな

い。しかも椿ノ原遺跡や上野原遺跡の発見によって、縄文文化が最初に花開いたのは南九州の地であった可能性も高まってきた。1万2000年前頃、長江流域から東シナ海を横断し、あるいは南西諸島を経由して、さらには南太平洋から黒潮を伝って筏や丸木舟で南九州に辿り着いた海洋民がその主人公であった。彼等は、後の隼人の祖先にあたる人々であろう。隼人盾の文様とボルネオの伝統的な渦巻き紋の類似も、南九州縄文文化と南方との繋がりを推察させる。

フィリピン・ルソン島沖から始まる世界最強の黒潮（日本海流）は、海のベルトコンベアーの役割を果たした。海産植物や陸上生物の拡散分布に役立っただけでなく、「海上の道」となって先史時代以来多くの南方的要素を日本にもたらしてきた。類似した石斧や土器等の存在は、黒潮海域を舞台とした海民集団の往来移動の軌跡を示すものといえる<sup>5)</sup>。

## ●縄文センターの東進

かように、南九州で日本最古の丸木舟製造用の椿ノ原型丸ノミ形石斧が発見されたことで、海に深く関わっていた海民としての縄文人の存在が明らかになった。さて完新世に入り気候が温暖化すると、日本列島は大陸と切り離されて現在に近い自然環境となる。大型動物からニホンシカやイノシシといった動きの早い動物相に変わり、植生も針葉樹林から広葉樹林（東日本は落葉、西日本は常緑）に変化していった。

本州中部から九州にかけて西日本の植生はカシやシイを主体とする常緑照葉樹林に置き換わり、ブナ、クリ、コナラを主体とする東日本の落葉広葉樹林と比べて食料供給能力が著しく低下した結果、西日本の人口は伸び悩み、豊かな食糧を求めて人々は陸路あるいは舟を駆って東進し、東高西低の時代が形成されるのである。

また、南に誕生した海洋的な縄文先進文化は、6300年前頃に起きた鬼界カルデラ（佐多岬沖40kmの海底）の大噴火によって壊滅し、地上から姿を消した<sup>6)</sup>。難を逃れた南九州縄文海民の一部は、陸路を九州中・北部に避難していった。海人集団のなかには対馬海流を利用して海路丸木舟で西九州沿岸や日本海方面に移住した人びと、黒潮本流に乗って四国、紀伊半島の太平洋沿岸地域や、さらに遠く伊豆諸島にまで到達した人びともいた。こうした南九州縄文人の航海の軌跡は、椿ノ原型石斧に続く円筒形片刃磨製石斧が、高知県四万十川流域の木屋ケ内遺跡、和歌山県紀ノ川中流域の遺跡、東京都八丈島などの遺跡で発見されていることから証明される<sup>7)</sup>。

## ●縄文時代における「海の道」

水稻農耕が本格化する紀元前5世紀頃まで、約1万年の長きにわたり縄文時代は続いたが、温暖化による海面上昇（海進）の結果、入り江の多い島国となったことは漁撈の発達を促した。各地に数多く残る貝塚は、その証左にはかならない。

海で周囲を囲まれた日本列島に生活する縄文人は、豊富な水産資源を日常生活に利用するとともに、河川や海洋を利用した交易活動も次第に活発化させていく。縄文前期に九州全土から種子島、



屋久島、朝鮮半島南部にかけて縄式土器が広く分布している事実は、これらの地域を往来航行した海民集団の存在を窺わせる。伊豆大島や八丈島に縄文時代の遺跡が見られるが、伊豆大島の下高洞遺跡の竪穴住居跡からは島に生息しないイノシシの骨が出土し、八丈島の倉輪遺跡出土の垂玉は銚子産の琥珀で作られている。神津島では、良質の黒曜石が採れる。黒曜石は火山岩の一種で、割れ口が鋭利なため石鏃の材料として旧石器～縄文時代人にはたいへん重宝がられた。そのため本土（伊豆半島）から30キロ以上も海を隔てた神津島産の黒曜石が、大伊豆諸島というにおよばず関東から東海一円の沿岸部、さらには河川を遡った内陸部にまで運ばれている。古くは神津島沖合の岩礁（恩馳島、太古には神津島と陸続き）で採られた黒曜石が、沼津市の愛鷹山にある3万8000年前の旧石器時代の遺跡から発見されており、これは舟で人が海を行き来した記録としては世界最古とされる。黒潮を乗り越え日本にやってきた海民の高い航海技術が、こうした物流を可能にしたのである<sup>8)</sup>。

日本海側では、隠岐産の黒曜石が島根、山口など山陰の対岸に留まらず瀬戸内沿岸地域にも流布している<sup>9)</sup>。三内丸山遺跡では、新潟県糸魚川周辺だけで採れる翡翠や北海道産の黒曜石が見つかった。同遺跡では海に近い場所に20メートルほどの高さの楼閣が作られており、舟を用いて交易が行なわれていたことが推察される。縄文後期、津軽海峡を挟んで亀ヶ岡式土器が道南から津軽・下北を含む陸奥湾一帯に分布する事実は、海峡を往来しての交流が頻繁であったことを物語っている。糸魚川周辺の特産である翡翠を用いた装飾品は北海道南部～東北で出土するばかりでなく、沖縄や薩摩半島の遺跡からも見つかっており、300キロにおよぶ翡翠の交易ルートが出来上がっていたのだ。

続縄文期における墳火湾の有珠モシリ遺跡（伊達市）から出土した女性人骨は、南海産の貝（イモガイ）製腕輪を着装していた。別の墓からは、オオツタノハやベンケイガイ製の貝輪を装着した縄文晩期の人骨も見つかっている。オオツタノハやイモガイを産する奄美以南の島と北海道が舟による交流のネットワークで繋がり、縄文時代における「海の道」の存在を裏付けるものである。生活必需品や嗜好品を求める欲求が列島や島伝いの航法を発達させたのである。同時代、太平洋ではラピタと呼ばれる土器をもった文化が東西5000キロメートルにわたる範囲で展開していた。またニューブリテン島のタラセア産黒曜石は、4600キロメートル東のサモアでも見つわかっている。奄美と北海道の距離は約2000キロメートル。日本列島を周回する海の道の存在は決して夢ではない<sup>10)</sup>。

外の世界との交流はどうであったろうか。古来より日本列島は、(1)沿海州～サハリン～北海道の北の道、(2)朝鮮半島～九州の対馬海峡の道、それに(3)江南・中国南部～東シナ海横断あるいは南西諸島経由の南方の道によって外域と結ばれてきた。(1)のルートでは、北海道遠軽白滝産の黒曜石が、北海道全域のみならず400キロ離れたサハリンや黒竜江（アムール川）流域で出土している。アイヌの世界は北方社会へも深い繋がりを持っていたのだ。海の静かな夏であれば宗谷海峡も間宮海峡も丸木船で渡ることが出来た。さらに船を利用して黒竜江を遡れば松花江となり、満洲に至ることも可能だった。

(2)については、韓国南部の慶尚南道や釜山周辺で、縄文時代の海民が渡海していたことを示す痕跡が発見されている。釜山湾に浮かぶ絶影島の東三洞貝塚では、縄式や曾畑式土器などの大量の縄文式土器とともに、九州松浦（佐賀県腰岳）産の黒曜石が出土している。朝鮮半島には狩猟、漁労

に適した黒曜石は産出せず、縄文海民が交易を目的に半島で貴重品扱いされた黒曜石を九州から運び込んだものと考えられる。

(3)は黒潮の北上と関わっていた。若き日、渥美半島伊良湖の浜に打ち寄せられた椰子の実に感激した柳田国男が晩年に『海上の道』を著し、フィリピンのミンダナオ島の東方海上から日本列島を目指す黒潮が、稲作の伝播など様々な形で日本文化に影響を与えたことを強調した。その後の研究で、弥生時代に、稲作と金属器の伝播に大きな役割を果たしたのは(2)の対馬海峡の道であること、また弥生時代の稲作遺跡が沖縄・奄美などの北部琉球に無く考古学的な確証が得られないことなどから、稲作渡来のルートとしての「海上の道」は否定されるようになった。

しかし近年、プラントオパール分析で縄文稲作（陸稲）の存在が確認された。また DNA 分析によって、日本の在来種のイネのなかには温帯ジャポニカとは別に、朝鮮半島には見られない熱帯ジャポニカの遺伝子があり、その遺伝子は南西諸島（奄美諸島・沖縄諸島）に繋がっていることも明らかになってきた。そのため、縄文時代に江南地方から稲を持って日本列島にやって来た人々の存在が注目されている。那覇市の城岳貝塚からは縄文後期にあたる土器と一緒に、明刀銭と呼ばれる中国戦国時代の青銅製の貨幣が出土しており、沖縄と中国の間の交流を裏付ける有力な証拠といえる<sup>11)</sup>。縄文時代（更新世後期～）、北の道と並んで南方（海上）の道も大きな役割を果たした。特に海洋の利用や航海術の面においてそうであったと思われる<sup>12)</sup>。

## ●縄文時代の舟

海や川を結ぶ交流のネットワークを支えるものは舟である。縄文時代の遺跡からも丸木舟が多数発見されている。世界史的に見て、原始時代の舟には、浮き（大木をほとんど加工しないで用いる）、筏、刳舟、皮舟などがあるが、古代の日本で主に用いられたのは刳舟、即ち木をくりぬいた丸木舟であった<sup>13)</sup>。丸木舟の出土例は多く、縄文初期から古墳時代まで多数発見されている。丸木舟は、その形状から割竹型（大木を半截し、前後端を切り離したままのもの）、鯉節型（前後端を削って細く尖らせたもの）、箱型（前後端が尖らず平面形が長方形の箱の形状をなすもの）、折衷型に分類される（図1参照）。

縄文時代の丸木舟は割竹型が主流であったが、先の尖った鯉節型の丸木舟も発見されている。縄文時代には帆舟の存在を示す確実な証拠はこれまで見つかっておらず、オール受けの跡も発見されていない。千葉県安房郡丸山町の加茂遺跡から出土した、長らく日本最古とされてきた約500年前の丸木舟（縄文中期）では、同時に櫂が見つかっており、最初に用いられた推進道具は櫂であったと考えられる。

縄文時代の丸木舟は船長4メートル以下の

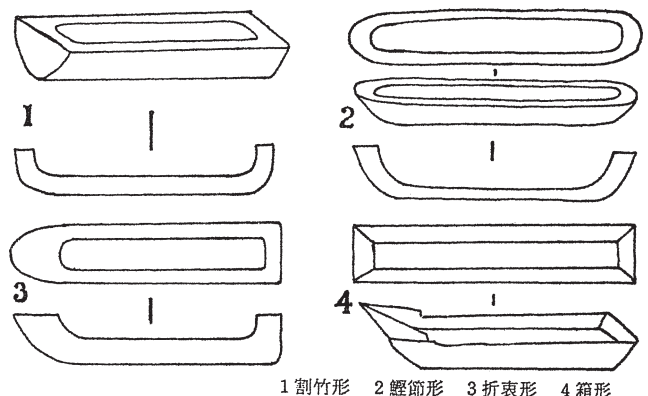


図1 丸木舟の形態

大林太良編『舟』（社会思想社、1985年）54頁

出土例が多いが、7ないし8メートルのものも見つかっている。船の材料にはスギやアカマツ、クロマツ、カラマツ、カヤ、ケヤキ等が使われている。肉厚の丸木舟を作るには巨木が必要であり、製造場所から海までの移動の作業を考えれば、海岸近くに森林地帯を抱える宮崎など南九州や紀伊半島は海人の根拠地として適地であった。南九州に隼人が所在したことや、航海に携わった紀氏、熊野における水軍発達の史実からもこの関係が窺い知れる。縄文人はサヌカイトや石斧で丸木を割り抜いたが、その際、焼いた石を入れて木を焼き焦がし削りやすくしたり、船体の表面も焦がして防水効果を高めるなどの工夫が施されていた。

縄文時代の丸木舟として最古のものの一つが福井県三方郡・鳥浜貝塚から出土している。杉材を彫った6メートルの舟で、縄文前期（5万5000年前）に遡る。日本海側は海流も潮流も弱く、しかも夏には風も弱くなるから、太平洋側より日本海側のほうが丸木船で往来しやすかったと推察できる。もっとも、関東、特に千葉県中部以北の太平洋岸にも丸木舟の出土例は多い。これまで縄文時代の丸木舟は全国で約160艘発見されているが、そのうち千葉県出土が60艘を占める。残存条件が良かった面もあるが、利根川水系の河口付近で舟が多用されたことも理由の一つと考えられる。最近では、2015年に日本最古（約7500年前、縄文早期）といわれる丸木舟が千葉県市川市の雷下遺跡で発見された。ムクノキを割り抜いた丸木舟で、全長約7.2メートル、幅約50センチ。火で焦しながら石器を遣って丸太を割り抜いた跡が残っており、全長約2メートルの櫂も出土している<sup>14)</sup>。

これまで発掘例はないが、丸太や竹材を紐などで連結した筏による海上輸送や移動が行われていた可能性も高い。筏は使用後、材木として解体されるため、残りにくかったものと思われる。縄文土器の文様は、高度な紐や網の技術があったことを示唆しており、結縛技術の発達は丸木舟や筏作りとも関わっていたといえよう<sup>15)</sup>。

木を割り抜いただけの4~5メートル程度の丸木舟では河川や近距離の沿岸航海がせいぜいと考えられやすいが、日本海に突き出た舞鶴市の大浦半島浦入湾で発掘された丸木舟（残存長5メートル、最大幅1メートル、深さ20センチ、船底厚7センチ）は、欠損している前半分を復元すれば8~10メートルと縄文時代では最大級で、10人程度が乗船でき、船底が厚く喫水も深いことは大きな波に耐えられる作りで、外洋航海に用いられたと推測されている<sup>16)</sup>。この発掘例が示すように、縄文人の航海技術は現代人の想像以上に高く、外洋航海の技術を身に付けていた者もいた。先に述べたように、縄文晩期には、日本全域にわたる交流交易の航海ルートが完成していたと考えられ<sup>17)</sup>、船を用いての朝鮮半島との往来も行われていた。北部九州から朝鮮半島南部への経路を見ると、対馬~朝鮮半島の間が最も離れており、その距離は約60km。ここを丸木舟で渡る場合、船の速度を時速3~4km程度と仮定すると、所要時間は15~20時間程度となる。波が穏やかならば、晴天の夜に漕ぎ出せば翌日の日中には目的地の山を見ながら漕ぎ進み、夕方には到着できただろう<sup>18)</sup>。中国大陸や、南西諸島、さらには当時の人々が南洋とも舟と海を介して関わりを持っていた可能性も否定できない。縄文時代を閉鎖孤立した島国の時代と考えては、大きな誤りを犯すことになる。



## ●弥生時代を開いた江南の海民

紀元前 5～4 世紀頃、水稻耕作の技術を身につけた集団が北九州に上陸する。弥生時代の始まりである。最古の水田として知られる佐賀県唐津市の菜畑遺跡も彼らが開墾したものである。日本列島が本格的な水稻耕作の時代に入る契機を作ったこの集団はどこから渡来したのであろうか。一般には金属器（青銅器・鉄器）を伴う農耕社会を既に形成していた朝鮮半島から移り住んだと考えられているが、実は彼らの故郷は半島そのものではない。米を伝えた渡来人の出自について、近年では中国の江南地方にそのルーツを求める立場が有力になっている。



図2 5000 年前の関東地方図

「日本経済新聞」2015 年 2 月 23 日

長江の下流、浙江省杭州市の東方にある河姆渡遺跡（紀元前 5 千年～4 千年頃）の発掘調査から水稻のモミが大量に発見され、人工的かつ大規模に稲の栽培が行われていたことが分かった。その後、中流域に位置する湖南省彭頭山遺跡から、河姆渡文化よりも古い紀元前 7 千年～6 千頃に遡る栽培種の稲が出土し、いまでは稲作の起源が長江の中・下流域であることが明らかとなっている<sup>19)</sup>。この長江文明を築いた人々の末裔で、やはり長江流域で勢力を誇っていた海民の一部が、北方から南下してきた漢民族に追われたため、稲作の技術を携えて朝鮮半島を経由し、あるいは東シナ海に乗り出し、黒潮の流れを利用して直接日本に辿り着いたという説である。

中国の春秋時代の後半（紀元前 6～5 世紀）、長江流域には水田稲作の高い生産性をバックに呉・越という非漢族の国家が勢力を得ていた。この地方は船と航海が発達し、水稻耕作に加えて漁撈にも従事していたが、やがて呉越の抗争で呉が滅び、呉を滅ぼした越は一挙に北上して山東半島に進出する。紀元前 473 年、越王勾践は呉王夫差を滅ぼし、山東半島の南側、青島近郊瑯琊に都を移した<sup>20)</sup>。以後、この地は河北、華南を結ぶ貿易港として発達する。しかし、その越も紀元前 334 年、「戦国の七雄」の一つである楚の侵略によって滅亡し、越王一族は東シナ海沿いの各地に分散、逃避したといわれる。これら呉越の海民が山東半島から朝鮮半島を経て、日本列島（北九州）に移り住んだと考えられるのだ<sup>21)</sup>。

日本の水田稲作生活には、高床式の建築、竹製の漁具や鵜飼、およびクスノキの舟などの生活習慣や様式、風俗を伴っているが、これは長江下流域の水田稲作地域のそれと極めて類似している。その一方で、朝鮮半島ではいずれも普及しなかったものである。また菜畑遺跡では木製の農具はカシで作られたが、朝鮮半島では、カシは南部の極く一部でしか見られない。多くの稲作関連の文物が朝鮮半島南部から伝播したことは争えないが、その本拠は長江であり、長江から朝鮮半島を経由して日本にもたらされたと考えれば辻褄が合う。高温多湿で水に恵まれた日本列島に比べて、朝鮮半島北部は稲作に不向きであったこと、当時遼東半島から朝鮮半島北部の地は呉越と敵対関係に

あった燕の支配下にあったことも、呉越の海民が半島の南部あるいは対馬海峡を下り日本に移住するようになった理由と考えられる。

さらに、長江流域から東シナ海を越えて直接日本へ水稻がもたらされた可能性も否定できない。江南から九州までは約600キロあり、対馬海峡の約6倍の距離にあたる。遣唐使の時代でさえ、九州と長江下流域間の直接の渡海は困難であった。そのため弥生時代、長江下流域から東シナ海を直接航行して九州にいたる航海は不可能だったと一般には考えられてきた<sup>22)</sup>。しかし、遣唐使船のような人工的な構造船は外洋での航海に耐える力が弱く荒海ではバラバラに砕けてしまうが、原始的な筏や丸木舟は復元力が高いので、東シナ海を渡りきることは決して不可能では無い。

舟山列島の漁民の間には、沖に出て対馬沖に出て対馬海流に流されると3～4時間で男女群島を見る位置に着き、さらに3～4時間すると五島列島まで来るという伝承が残っている<sup>23)</sup>。後の時代の記録になるが、遣唐使の一行に混じって入唐を志した僧円仁（慈覚大師）が、五島列島の北端の宇久島を838年（承和5年）6月23日に出航し、早くも7月2日には揚子江の河口に到着している。さらに昭和19年の報告例では、3月20日の夜11時に舟山列島を帆走のジャンクで出航した日本人女性が、翌日の夕刻には長崎県の五島列島沖合に辿り着き、唐津に入港したという<sup>24)</sup>。偶然漂着によって日本に辿り着いた体験が共有伝承され、数日分の食糧と水を積んだだけの筏で乗り出し、直接九州への直接渡航に成功した一群の人々が存在したのではなかろうか。朝鮮半島に少なく中国に多い温帯ジャポニカbタイプが池上曾根遺跡や唐古・鍵遺跡から出ていることは、長江や中国南部から直接稲がもたらされた可能性を示すものである<sup>25)</sup>。

東南アジアの少数民族には、日本の神社の千木や鳥居に似た飾りがみられる。日本古代に広く行なわれた歌垣（古代における求婚の一形式）の習俗も残っている。それらは、いずれも古い時代に江南からもたらされたものとされている。呉越の海民のなかで、国が滅んだ際、一方で山東半島から朝鮮、日本に逃れたグループがおり、他方で南に逃れた集団もいた。東南アジアで日本の基層文化と共通・類似した文化や習俗が確認される事実は、江南の海民が北と南に離散したことによるものであろう<sup>26)</sup>。鳥越憲三郎氏は、長江を原住地とし水稻農耕と高床式住居の文化を共有する諸民族を「倭族」という概念で捉えた。倭族は戦争や迫害で長江流域の山岳地帯をはじめ、西ではインド、ネパール東部に、南ではインドシナ半島の全域から、さらにインドネシアの諸島嶼に渡り、東では朝鮮半島中・南部から日本列島に逃避し、その移動分布は非常に広域に及んだとする<sup>27)</sup>。この倭族のうち、楚に滅ぼされ、朝鮮半島南部～北九州に移住した海民を中国では「倭人」と呼んだと考えられる。

## ●「倭人伝」が伝える弥生海民の姿

江南から水稻農耕と漁撈、航海術、それに青銅器を日本列島にもたらした倭人であるが、『魏志』倭人伝のなかに、倭人の社会と習俗を述べた箇所がある。

「男子は（年齢の）大小と無く、皆鯨面文身す。古より以来、その使中国に詣るや、皆自ら大夫と称す。夏后少康の子、会稽に封ぜられ、断髪文身、以て蛟竜の害を避く。今倭の水人、好んで沈没して魚蛤を捕え、文身したもて大魚・水禽を厭う。後やや以て飾りと為す。（中略）その道



里を計るに、当に会稽東冶の東にあるべし。」<sup>28)</sup>

これに対し『漢書』地理志の越の条は、

「其の君は兎の後、帝少康の庶子という。会稽に封ぜられ・文身・断髪して、もってこう竜の害を避く。」

とあり、倭と越の習俗の類似性が注目される。倭人の風俗が、竜を崇拝し、体に入れ墨をなし、米と魚を常食とした越人のそれと類似していることも、倭人の起源を呉越の民に求め得る根拠の一つとなる。『魏志』倭人伝が伝える倭人の潜水漁撈も、入れ墨をして潜水漁撈をしていた江南の民の習俗が継承されたものであろう。

呉越の海民は、漁撈の際の安全を海神に祈る目的で龍蛇の入れ墨をした。北九州の航海民であった宗像氏は、胸に龍蛇を示す鱗形の入れ墨をしていた。それが「ムナカタ」姓の由来にもなった。宗像氏が祭る宗像三神中の市杵嶋姫は龍神である。また山陰地方には海蛇信仰が今も残る。特に有名なのは出雲地方で、出雲大社、佐太神社、日御碕神社などでは旧暦の10月、対馬海流を北上し海辺に打ち上げられた背黒海蛇を神の使いとして奉納する神迎祭の儀式がある。これらはいずれも江南の龍神信仰の系譜を引くものと言える。

さらに、宋代の『太平御覧』に引かれている『魏志』では、倭の人びとが、「自分たちは呉の太伯の子孫だ」といっている旨誌されている。『魏志』と同じ3世紀に成立した魚豢撰『魏略』（張楚金撰『翰苑』に引かれた逸文）も、「その旧語（伝説）を聞くに、太伯の後と自らいう（聞其旧語自謂太伯之後）」と述べている<sup>29)</sup>。「太伯」とは、春秋時代の呉国の先祖といわれている太伯のことである。中国の史書が、倭人が自分たちの出自を呉と関係づけて語っていることを取り上げ、また倭人の習俗と越のそれが酷似する事実に触れていることも、倭人と呉越の民との血縁的な繋がり深さを当時の中国世界が認識していた証左といえる<sup>30)</sup>。ちなみに、志賀島一帯の地域名である「香椎」は「越（こし）」が転じたもの、また山陰地方名として『日本書紀』の「国生み」で登場する「越」も呉や越人を意味する越に由来したものであろう。

## ●広がる倭人の海域世界

ところで、「倭人」という言葉が中国の史書に最初に登場するのは『漢書』地理志・燕地の項である。そこでは「楽浪海中有倭人」と記され、倭人は日本列島に住む民とは限定されておらず、朝鮮半島～日本列島の間の沿岸地域に広く分布して百余国をなしていた事実が伝えられている<sup>31)</sup>。当時、海を挟んで日本や朝鮮という国家の区別などはなく、海民である倭人の世界が日本海の両岸に広がっていた。朝鮮の金海の貝塚出土の遺物や南朝鮮の支石墓<sup>32)</sup>などは日本の弥生時代のものと同一であり、いずれも、当時対馬海峡を挟んで倭人が朝鮮半島南部から日本列島にかけて広く居住し、海峡を頻繁に行き来する環日本海交易圏が展開していたことを想起させる。

『後漢書』東夷列伝・弁辰の条に「其の国、倭に近く」とある。馬韓の条にも「其の南界、倭人に近く」と見える。さらに『魏志』韓伝では、「韓は帶方郡の南にあつて、東西海を以て限となし、南は倭と接す」とある。「近く」「接す」の記述は、海を隔てた位置関係を示す表現とは思えない。ここでいう「倭」や「倭人」は日本列島のそれを指すものではなく、朝鮮半島にあった倭人の

国を意味していよう。『魏志』倭人伝に出てくる「狗邪韓国」や任那の前身である。

さらに『三国史記』新羅本紀には、倭人が兵船百余艘で攻めてきたとか、城を囲まれた等倭人の攻撃を頻繁に受けたことが記されている。新羅本紀によれば、紀元前110年から西暦502年の間に倭人の侵攻が63回に及んだとする。しかし、攻撃の度に対馬海峡を越えて多くの船団を日本から派兵したとは考えにくい。そもそも半島の中南部は中国大陆から移ってきた倭人の地であった。攻撃を仕掛けた倭人とは、半島に居住する倭人の勢力であり、彼等が半島における領域の獲得や権益を巡って韓人と抗争したと解するのが自然であろう。

戦後、日本国家の起源について騎馬民族説が力を得た一時期があった。その嚆矢となった江上波夫の騎馬民族説によれば、大陸東北部に半農の騎馬民族が発生し、南下した一部が高句麗となり、さらにその一部が夫余系騎馬民族として朝鮮半島南部で辰国や百済を建て、一部は4世紀初め北部九州に渡り4世紀に大和王権を樹立したという。また5世紀に大量の騎馬民族が渡来し、応神・仁徳の河内王朝を建てたと見る水野祐の説（三王朝交代説）も話題を呼んだ。しかし、舟の扱いに疎い騎馬民族が海を渡って朝鮮半島から九州に移動することは容易ではない。弥生期の農耕社会や古代国家成立の過程で大きな役割を果たしたのは騎馬系民族などではなく、半島の両岸を生活圏とし、舟で往来していた海民であった<sup>33)</sup>。

## ●弥生文化の普及と海洋民

日本列島と朝鮮半島との往来に留まらず、九州北岸で水稻耕作を始めた江南出自の海民は、その高い航海技術を活かし、水田の適地を求めて日本海沿岸や瀬戸内地方へと列島各地に進出していった。彼等が使用していた遠賀川式土器の拡散過程が、その様を如実に示している。

『魏志』倭人伝は「草木繁茂し、行くに前人を見ず」と記し、「道には草木が生い茂り、前を行く人の姿も見えない」と伝えている。温暖湿潤の日本では朝鮮半島とは異なり、山川草木が繁茂し、樫や椎の照葉樹林からなる深い森が覆っていた。そのような森や林を切り開いて道を作ることは容易な作業ではなかった。陸路での移動が困難であった故に、陸上交通よりも専ら船による移動が多用されたのだ。

九州から東北地方まで初期の水田稲作の遺跡は、海からの進入に都合のよい入り江や湾から河川を遡って到達できるところに多い。それは、舟や筏が稲作技術の伝播に深く関わっていたからである。菜畑遺跡の集落は海岸沿いに立地し、人々は半農半漁で暮らしていたことがわかっている。奈良県の唐古遺跡や琵琶湖の遺跡も、これを内陸の地と捉えるのではなく、海の延長と考えねばならない。稲を携えた海民は丸木舟や筏を操り、瀬戸内海から淀川、河内湖、あるいは大和川水系へと水運を利用して新たな水田適地を探し移動していった。つまり、稲作技術の普及と航海術は一つのセットになっていたのである。日本列島における稲作の伝播や水田耕作地拡大の速度が早かったのは、海や川を利用したことによるものであり、海民の高い航海技術がそれを可能にしたのだ。日本列島で驚くべき速さで稲作が広がったのは、舟を駆使しての海人の水上移動があったためである。

土器の出土編年などから、日本列島における稲作の伝播は、まず日本海ルートで北部九州から出雲へ、そして出雲から越（新潟）へと広がったと考えられる。また出雲荒神谷遺跡出土の銅剣には

遠賀流域で出土したものとの類似性が指摘されている。大国主神が宗像三女神のうちの多紀理毘売命（タキリヒメ）（沖津宮の祭神）を娶って男女の神を生んだという『古事記』の記述も、北部九州と出雲地方の結び付きの深さを示すとともに、九州から出雲地方への稲作の伝播に、海民が深く関わっていたことを伝えるものだ<sup>34)</sup>。

出雲が山陰の中心的地域として弥生時代に発展をみたのは、海民を通しての北部九州との密接な交流が続いていたことに加えて、この地域が農耕の発展に有利な地理的条件を備えていたことも関わっていた。島根半島は海上交通の良き目標となるばかりでなく、出雲大社のある半島西部の南には、かつて斐伊川、神戸皮の川尻に深く入り込んだ潟湖（神門水海）が存在していた。この潟湖の周辺に留まらず、宍道湖・中海の縁辺にも低湿地が広がっており、水稻農耕の適地であったのだ。この出雲を一大拠点として海民は日本海沿岸を東進北上し、多くの農耕地を開拓していった。『古事記』は、八千矛神（大国主神の別名）の高志（越）国の沼河比売（ノナカワヒメ、沼河は翡翠の産地姫川）への妻問い婚説話を伝え、『出雲風土記』では、高志（越）の都都の御埼を引いて国造をしたとある。こうした出雲神話の伝承は、出雲と北陸との密接な交流の史実の投影といえよう。

日本海側の水稻伝播が早かった理由として、対馬暖流の流れと温暖さ、夏季の雨量の多さ等が指摘できる。古代の日本海沿岸に潟（せき）港と呼ばれる天然の良港が多数見られることを指摘したのは森浩一氏であったが、古代の日本海航路は、潮流の力で海中に伸びた砂丘の影に作られた入り江を港として利用し、潟港から潟港へと沿岸沿いに航行することで、その発達が加速されたのであろう。一方、太平洋側における水稻伝播の経路は、遠賀川から瀬戸内に入り吉備～近畿へと向かうルートと、豊後水道から外海へ出て土佐、紀伊、伊勢、濃尾平野へと向かうコースが考えられるが、主流を為したのは前者であった。

弥生文化が海洋性の強いものであることは、稲作伝播だけでなく、貝製腕輪の分布からも読み取ることが出来る。弥生時代の遺跡からはゴホウラを縦切りにした腕輪（男性用）やイモガイを輪切りにした腕輪（女性用）（貝輪）が多く出土する。ゴホウラの腕輪は、九州のほかに、山口、広島、香川、岡山、兵庫県など瀬戸内海沿岸に多く分布し、日本海沿岸の島根県からも発見される。イモガイの腕輪も九州のほかに瀬戸内海沿岸の山口県や香川県で出土している。

そのような腕輪の材料は、珊瑚礁の広がる奄美群島や沖縄諸島など種子島以南の海域でしか採れないものである。日本近海でも多種のイモガイが棲息するが、腕輪にするほどの大型のイモガイは南島でしか人手できないのだ。南九州や南島の海民が九州各地に貝製腕輪を運び、九州の海民がそれを日本海沿岸や瀬戸内海航路で広めたものであろう。伊江島の具志原遺跡からは、大型のイモガイが塊になった状態で数カ所から出土している。貝製腕輪は韓国の慶州でも発見されており、海民による舟を用いての広域な交易ネットワーク（『貝の道』）が恒常的に機能していたことが窺える。

## ●古代国家の誕生

日本海をはじめ北東アジアの広い海域を活動エリアとする倭人の世界が形成される一方、日本列島内部では、舟や筏の活用によって水稻耕作が急速に拡大普及していった。農業の生産力は向上



し、人口も増加する。また金属器の普及は殺傷力の高い武器を生み出した。そして蓄積可能となった富（食糧）の配分と獲得を巡り、組織的計画な殺戮行為である戦争が起きる。小規模な集落（ムラ）は、相互に抗争と融和を繰り返す中で、より大きなクニへと収斂・発展していく。人口増や戦争の出現、クニの誕生といった列島社会の構造変動には、朝鮮半島からの移住者の急造が深く関わっていた。

前3世紀頃、朝鮮半島は西方の中国から圧迫を受けるようになる。春秋戦国の戦乱を避けて大陸から朝鮮に逃げのびる人々が増えたからだ。紀元前207年に秦が滅び前漢が起こると、中国から多数の避難民や亡命者が朝鮮半島北部に入り込み、玉突き式に半島の人々が南部に追われた。前190年頃、燕の部将衛満が平壤に都を置き、衛氏朝鮮を建国した際も、この中国系王朝に反発した集団が大挙して日本に渡ったものと思われる。さらに前108年には漢の武帝が衛氏朝鮮を滅ぼし、朝鮮北部に楽浪、真番、臨屯、玄菟の4郡を置いた。朝鮮半島が初めて漢の直轄地となったわけだが、この煽りを受けて、北方から半島に南下定住していたツングース系民族が鉄器を携え対馬海峡を越えて日本列島に逃れ、先住の江南系海民や縄文人と交わりながら弥生社会を形作っていったのだ。朝鮮半島から日本列島への渡来移住の潮流は、その後、規模を上下させながらも7世紀頃まで約千年にわたって続いたが、それはひとえに中国や朝鮮半島における政治変動と連動する動きであった。

一方、中華帝国の勢力が朝鮮半島にまで拡大したことによって、海を隔てた倭人の世界でも初めて中国の王朝と接触、交流を試みるクニが出現した。『漢書』地理誌の「夫れ楽浪海中に倭人有り、分かれて百余国と為る。歳時を以て来たり献見すと云ふ」や『後漢書』東夷伝の「建武中元2年（57年）、倭の奴国、貢を奉じて朝賀す。使人自ら大夫と称す。倭国の極南界なり。光武、賜ふに印綬を以てす。安帝の永初元年（107年）、倭の国王師升等、生口160人を献じ、請見を願ふ」の記載がそれを示している。

日本列島における倭人社会において、軍事面でも生産力に関しても強大なクニとなるには、鉄器の獲得が不可欠であったが、当時は列島内部で鉄を確保出来ず、朝鮮半島の南部で産出する鉄に依存していた。そのため、日本列島から対馬海峡を横断して半島南部に至り鉄を獲得し、それを持ち帰るルートを掌握するクニが倭人の社会を支配することができた。そのようなクニとなるには、まず半島への距離的近接性に優位することが必要である。また朝鮮半島での鉄器獲得の利権交渉を有利に進めるとともに、倭人社会の統括者として政治的正統性と権威を獲得するためにも、中華帝国の冊封体制に入る必要があった。

そして、その立場を獲得したのが対馬、壱岐、松浦、伊都、奴など卑弥呼を擁した玄海～北部九州の交易連合体であった。北部九州と朝鮮半島を頻繁に往来するには舟と航海の術に長けていなければならない、その役割を担ったのが海民であった。朝鮮半島に最も近い位置を占し、優れた海民集団を抱えていた卑弥呼連合体は、後漢の滅亡後、半島を支配した公孫子政權に朝貢し、次いで三国の一つである魏がその公孫子を滅ぼし半島を制圧するや、卑弥呼は直ちに魏に使者を送り込み、魏と朝貢関係を結ぶことで、倭人社会を代表する正統政權としての立場と、朝鮮半島における鉄の交易独占権を確保したのである。壱岐や対馬、松浦、伊都など北部九州の海民は、たんなる漁民として漁撈生活を営んでいただけでなく、海峡を越えて朝鮮半島との通商交易や使者の往来輸送に従事する古代航海者でもあったのだ。『魏志』倭人伝によれば、西暦239年からの10年間、卑弥呼

連合体から魏へは三回の使節派遣が行われ、魏からも同じく三回の使が送られた。卑弥呼連合体以外のクニも半島に出かけ、あるいは半島・中国の王朝に朝貢していた可能性を考慮すれば、鉄を求めての倭と半島の往来は壮図に頻繁であったと思われる。

## ●中国の影響力後退と国家の誕生

北部九州を扼し、交易国家群としての卑弥呼連合体が半島・中国との交易独占を誇示していた頃、稲作技術の東進に伴い多くのクニが西日本各地に誕生していた。九州には先住者のクニが存在していたため、後から日本に渡来した新参組は新天地を求めて西方へ移動しなけりなかつたからだ。その多くは、朝鮮半島から政変を避けて移住してきた人々の集団であったろう。北部九州以外に、日本海側では出雲地域が一頭地を抜く大きな存在であった。先述のように、出雲大社では10月の神在祭で、神官が稲佐浜で背黒海蛇を捕らえて神前に奉る秘儀が受け継がれている。こうした龍蛇の信仰が伝えられていることからみて、出雲もその起源は江南渡来民による開拓地であったが、その後、朝鮮半島の東部から渡来し移り住んだ人々との混住を重ねつつ発展していったものと考えられる。

素戔鳴尊が最初是新羅に天下るが、この地を不服として舟を作つて出雲に移つたという『日本書紀』一書（第四）の記述や、出雲の創造神八束水臣津野命が巨大な鋤で新羅の土地を切り裂き、網をかけて杵築の三崎を築いたこと、またその時の杭が三瓶山に、また網は藺の長浜になったという有名な出雲の国引き神話（『出雲風土記』）などいずれも出雲と新羅との関わりの深さを窺わせる伝承だ。出雲の勢力は日本海沿岸を北上したばかりでなく、畿内や甲信越などにも入り込んでいった。これに対し瀬戸内地域では吉備が勢力を伸ばし、次いで河内湖を経て大和に移り住んだ集団が多くの集落やクニを築いていった。

一方、大陸では魏が滅亡（265年）し晋が国内を統一するが、4世紀初めには匈奴をはじめとする北方諸民族の侵入を受けて南に移り（西晋から東晋へ）、南北朝時代を迎える。晋の弱体で朝鮮半島における中国の支配は大きく後退し、フリーハンドを得た朝鮮半島の諸族は、勢力の拡大や独自の国作りに動く。前1世紀にツングース系の貊（はく）族が鴨緑江岸に建てた高句麗は楽浪郡を滅ぼし（313年）、半島の北部を領有した。南部では馬韓、弁韓、辰韓の小国連合が形成され、4世紀に入ると馬韓50余国を伯濟が統一して百濟が、辰韓12国を斯蘆が統一して新羅が興る。

広域国家を作る動きは海を越えた日本列島にも波及した。中国の影響力低下で、魏や晋との冊封関係を政権の基盤としていた卑弥呼連合体は衰退に向う。九州北西の海岸部に位置し、朝鮮半島との交易独占で繁栄していた卑弥呼連合体には、狗奴国という宿敵が九州南部に控えていた。中国王朝の庇護を失った卑弥呼連合体は、この狗奴国との戦いの中で勢力を失っていった。交易権を独占していた卑弥呼連合体の弱体は、東方の吉備や大和の自律性を高めることにもなった。その際、吉備や大和が瀬戸内航路の掌握に成功したことで、出雲の影響力も相対的に低下していった。それまで吉備や大和が半島と交流する場合は日本海ルートに依存していたが、瀬戸内海を扼したことで出雲に頼る必要がなくなったからである。

では瀬戸内航路を掌中に収めた吉備・大和勢力とは一体誰であろうか。鉄器を携えて半島から九

州に渡ったグループの中に、江南出自の海民らと混合し、その協力を得つつ、生産性の高い新天地を求めて瀬戸内海を東に進む集団があった。彼等は一旦吉備に滞在し、吉備勢力との融合を重ねた後に畿内に入り、3世紀後半には銅鐸祭祀を行う先住農耕民を支配下に収めた。彼等こそ、神武東征神話として語り継がれていく大和王権の創始者達であり、先住民とは出雲から移住してきた人々であった。その代表格が神武に臣従を誓うニギハヤヒ、即ち物部氏であり、記紀において国津神として天皇家に先立つ先住の事実を語り留められたのである。

奈良県桜井市の纏向を都と定めた大和王権は、4世紀に入ると兵力を各地に展開し、全国制覇に乗り出していく。崇神天皇による四道将軍の派遣や景行天皇遠征の記録がその様を伝えている。その過程で大和王権は大和～河内～吉備～関門～遠賀～沖の島～朝鮮半島に至るシーレーンを掌握するとともに、かつて倭国の最先進地域であった北部九州の勢力も征討していくのである。

## ●弥生時代の舟と航海技術：準構造船の登場

縄文時代の舟は、石器を使用して製造した単材の丸木舟や筏だった。弥生時代も当初は丸木舟が主流であったが、やがて大陸の技術を参考に、製造に鉄器を使用した準構造船（複材の刳舟を底材とし、舷側板を継ぎ足して舷を高くし、波による破損を防ぐことや積載量の増加を可能にしたもの）が使用されるようになった<sup>35)</sup>。『魏志』倭人伝によれば、魏から卑弥呼への下賜品として銅鏡百枚や多量の布類が渡されている。倭国からも布を献上しているが、布は湿らせてはならず、小型の船では波しぶきがかかってしまう。対馬海峡を越えて頻繁にかなりの物量が運搬されており、舟の大型化は時代の要請であった。しかし、丸木舟は木の直径以上の幅の船にはならないから、大型化するためには、板を組み合せて作る構造船へと変化しなければならなかったのだ。

弥生時代になると初めて絵画に舟が現われてくるが、実際、弥生時代の土器や銅鐸の絵柄には、舳と櫓が反り上がった舟で、数人あるいはそれ以上の人間が櫓で漕いでいる図が多い。福井県坂井市春江町から出土した銅鐸（弥生中期）には、船首（へさき）と船尾（とも）が大きく反りあがったゴンドラ（龍船）型の船が描かれており、12人が櫓で漕ぐようになっている。鳥取県の淀江町（現・米子市）の角田遺跡から出土した大甕の首のところにも、舳と舳の反り上がった舟が描かれ、大きな櫓を持った舵取りと漕手が描かれていた。同様の土器が近くの日吉塚古墳からでてくる。なお、この絵の人物の頭の飾りが、南越国の軍船の戦士の頭飾利とよく似ている。

奈良県の唐古・鍵遺跡（弥生前～後期）や清水風遺跡（弥生中期）等から出土した土器にもゴンドラ型の大型船が見て取れる。清水風遺跡出土の土器では、櫓が左右に17本ずつあり、帆柱らしきものも描かれており、この舟の全長は20メートル以上と考えられる。[清水風遺跡の土器に刻まれた船の絵の復元を試みた茂在寅男は、全長約25メートル、幅3メートル余。漕ぎ手34人（両舷）、舵取り2人、指揮者1人（合計三七人）。船首がそり上がるゴンドラ形式で、船体の中央に帆があり、外洋航海に十分耐えうる準構造船であったとしている。乗員は全体で50人近く乗れた可能性がある。] 鳥取県気高郡（現・鳥取市）の青谷上寺地遺跡からは、板に描かれた船団の図が発見されている。小型の舟3艘、大型の舟2艘が確認されており、小型舟には16～29本、大型舟には33～85本の縦線で櫓が描かれているという。またこの遺跡からは、刳り舟と準構造船の遺物を



はじめ、漕ぐための櫂、アカ取り（舟から水をくみ出す道具）なども出土している<sup>36)</sup>。

これまでのところ、ゴンドラ型準構造船そのものの出土例はないが、丸木舟を前後に継ぎ合せた舟は幾例も発見されている。有名なものとしては、1878年に大阪市浪速区鼈川で出土した丸木舟がある。遺物は第2次世界大戦の戦災で失われたが、その写真は残っている。この船の残存した部分の長さは11.6メートル、幅1.2メートル、深さ55センチで、約三分の一あたりで前後が繋がれており、本来の全長は15メートルに達していたと推測されている。接続部は、船底の一方の端を下方に突出するように削り、他方には切り込みを付けて上下に噛み合わせ、その上から縦に長い一本の木材を置いて前後の船体を結合し、さらにその上から横に四本の短い材を直角に並べて締めつけた巧妙な構造（カンヌキ式）によって、長くなった船で折れ曲がりの力の働くところを堅牢にしている。接合部の長さは1.8メートルで、結合部に樹皮を用いて空隙を充填して漏水を防ぐ「マキハダ」の使用が認められた（マキハダとは乾燥した充損材料であり、吸水すると、隙間をふさぐものである）。材料はクスノキであった。

1917年に大阪市東成区今福で出土した船（長さ13.46メートル、幅1.89メートル、深さ81.8センチ）も同じように前後を繋いだ複材式構造で、接合部には鉄釘と木釘が交互に用いられていた<sup>37)</sup>。大阪市東区大今里出土の複材割り舟は、接合部で双方の厚さを互いに半減して組み合わせ、その上に板をあてて鉄釘で留めている（印籠つぎ）<sup>38)</sup>。

いずれも弥生後期～古墳時代の複材割り舟だが、外洋航海に出る場合は、強度を高める必要から舷側材を用いて補強されたと思われる（準構造船）。二材以上をつなぐ準構造船だと全長は20メートル程度の舟となり、かなりの人員物資脳層が可能であったろう。実際に大阪府八尾市の久宝寺遺跡（弥生後期から古墳時代初期）出土の舟は全長が20メートルあった<sup>39)</sup>。対馬海峡の横断が頻繁化するに伴い、航洋性や運搬能力の高い大型船が登場したのである。

推進力として帆を用いた証拠は発見されていないが、恐らく帆は存在はしていたものと思われる。しかし準構造船は細長く安定性を欠いたため、風を利用する帆走は重心を失いやすいので、帆はあっても櫂による手漕ぎ航走の補助に留まり、使用できたのは順風時のみだったと考えられる。「諸手舟」のように、短い櫂をもった人たちが舟を漕ぎ進めたものと推察される。この時代の舟はどのくらいの速度が出たのであろうか。現代の実験によると、この方法でも一日におよそ50キロは航行できたようである。

古代の人々は、陸岸を見ながらの航海で、目標とする島なり山なりが現実に見えている状況下において船を進めた（地文航法）。日本海側各地に残る巨木遺構や、東大寺大仏殿よりも高かったとされる出雲大社等も、当時の舟行人達のランドマークあるいは灯台であった可能性が高い。また島伝いに渡海した。もし天気が悪ければ、「風待ち」をして時を過ごし、順風が吹きだした時に、目標地に向かって船を進めたと思われる。しかし季節は限定される。「魏志倭人伝」は、渡海舟に同乗させ、無事目的地に到達できれば恩賞を与えるが、海が荒れるなど航海に苦しんだ場合は処刑される「持衰」の存在を伝えている。「その行来して海を渡りて中国に詣るには、つねに一人をして頭を梳らず、しらみを去らず、衣服は垢に汚れたるままにし、肉を食らわず、婦人を近づけず、喪人の如くせしめ、これに名づけて持衰という。もし行きて吉善ければ、ともにその生口・財物を顧え、もし疾病あり、暴害に遭えばこれを殺さんとす。その持衰謹まずと謂うがゆえなり。」

このような記述を見ると、渡海貿易はかなりおこなわれていたとみられるが、決して容易な事業

ではなかったといえる。

## ●航海ルートの変遷

古代において、中華文明圏との接触は北部九州～山陰と朝鮮半島を結ぶ対馬ルートが誰しも頭に浮かぶが、江南地方から直接東シナ海を渡り、あるいは南西諸島経由で日本列島に至るルートも存在していた。陸稲や水稲の日本への伝播についても、こうした黒潮ルートが関わっていたことは先に触れた。当時の航海技術や渡海距離の遠大さを考えると、半島経由で日本をめざすよりも遙かに危険が高い黒潮ルートの存在は、現在では否定されがちだが、実際にはかなりの頻度で江南～九州間の往来が為されていたと思われる。

中国沿岸部や江南地方（現在の山東省、江蘇省や浙江省、福建省）の人々の間では、海の向こうに仙人の暮らす不老不死の理想郷の存在を信じる方士思想があった。長きにわたる春秋戦国の戦乱から逃れたいという民衆の願望から生まれたものだが、秦の始皇帝が徐福を遣わし、海を渡って蓬萊神山に仙薬を求めさせた話は有名である。日本各地にも徐福の上陸地と称するものが多数ある。また三国時代に、海中にある亶州に徐福の一行が到着し、そこにとどまり帰らなかったという伝承があった。『三国志』の『呉志』孫権伝は、

「亶州は海中にあり、長老伝へていう。秦始皇帝、方士徐福を遣わし、童男女数千人を率い、海に入りて蓬萊神山および仙薬を求めしむ。この洲に止まりて還らず。世々相承けて数万戸あり。その土人民、時に会稽に至りて貨布するものあり。会稽東（冶）県の人海行し、また風に遭い、移りて亶州に至るものあり。所在は絶遠し、得て至るべからず。ただ夷州の数千人を得て還る」と記している。

「夷州」は台湾とされるが、「亶州」が何処を指すか定かではない。フィリピンあるいは種子島（白鳥庫吉・原田淑人等）に比定する説があるが、種子島の広田遺跡で発掘された貝札（彫刻を施した貝製の装身具）の文様が三国時代の隸書体であり、呉との交流が指摘されている<sup>40)</sup>。三国時代、魏や公孫政権を包囲する目的で、呉は強力な海軍を整備し東シナ海に展開させた。こうした呉の封じ込め戦略に対抗する必要から、魏は倭の卑弥呼連合体との関係を重視したとの見方も出来る。江南（呉）の工人が日本列島に移住して三角縁神獣鏡を残したとの推察や、卑弥呼連合体の南に位置した狗奴国が呉と連携していた可能性も指摘されている。卑弥呼連合体と狗奴国の戦いが大陸における三国の抗争の代理戦争であったと捉えるものだが、現在想像されている以上に、江南地方と倭国の結び付きは強かったと見るべきであろう。

もっとも、前漢が朝鮮半島北部に楽浪郡を置いて以降、中国の先進文化が朝鮮半島北部に浸透し、半島との往来によって中国との接触が可能になったことで、倭人は航海のより容易な朝鮮ルートを重視するようになり、それまで機能していた江南との海上交通路は次第に衰退していった。

### [注釈]

- 1) 約10万年前にアフリカを出たアジア人の祖先は、一部は南のインドを経由して東南アジアにあったスンダ

ランドという大陸から各地に広がり、別の一群は中央アジアから北のシベリアに入り、そこから南下してアジア各地に散らばった。シベリア経由で日本列島に移り住んだ人々の祖先は、北回りのルートをとった後者の人達とする説がある。NHK スペシャル「日本人」プロジェクト編『日本人はるかな旅 (1)』（日本放送出版協会、2001 年）60 頁。

- 2) 縄文文化の源流については、北方起源説や南北二系統説が主唱されているが、定説はない。人骨と歯の形態に関する研究から、埴原和郎は日本人の起源について、東南アジア起源の縄文人という基層集団の上に、弥生時代以降北東アジア起源の渡来系集団が覆いかぶさるように分布して混血することにより現代日本人が形成されたという「二重構造モデル」を唱えた。埴原説は、縄文人に見られる南方の特徴と、弥生以降の渡来系集団に見られる北方的な形態を重視し、数万年来、東南アジアのスダランドから彫りの深い顔をした旧石器時代人が北上し、その一部が日本列島に至り縄文人となった（寒冷地未適応の古モンゴロイド）。一方、北東アジアの大陸に拡散した集団は、著しい寒冷気候に適応して平たい顔などの特徴を獲得した（新モンゴロイド）。彼等は約 1 万年前以降の新石器時代に人口増大のため分布を広げ、約 2300 年前以降に西日本に渡来して弥生文化をもたらすとともに、在来の縄文人と混血して本土日本人となった。しかし、距離的に離れた北海道と沖縄では混血の影響が少なく、アイヌや沖縄の人々には縄文人の形態的特徴が残された、とする。埴原和郎『日本人の誕生』（吉川弘文館、1996 年）199～200 頁。
- 3) 多賀谷昭や崎谷満ら分子人類学者による DNA 分析を用いた研究では、日本の三集団（縄文人、アイヌ、沖縄）はいずれも東南アジアとの類縁性が低いと結論づける。例えば崎谷満は、日本列島に流入したヒト集団は全てが北ルート系集団であり、縄文人の祖先もアフリカを出た後、アルタイ山脈や朝鮮半島を経由して日本列島に移ったもので、南ルートからの北上はフィリピンが北限であるとし、縄文人スダランド起源説（二重構造モデル）を否定する。崎谷満『DNA でたどる日本人 10 万年の旅』（昭和堂、2008 年）54～6 頁、崎谷満『新日本人の起源』（勉誠出版）2009 年 35, 52 頁。その一方で、縄文人骨のミトコンドリア DNA の分析から、そのルーツを東南アジアの旧石器時代人に求める宝来聡の研究もあり、定見は得られていない。いずれにせよ、縄文人の出自は多様であることに留意すべきである。NHK スペシャル「日本人」プロジェクト編、前掲書、115～122 頁。百々幸雄編『日本人のなりたち』（東京大学出版会、1995 年）も参照。
- 4) 安田喜憲『稲作漁撈文明』（雄山閣、2009 年）304 頁。
- 5) NHK スペシャル「日本人」プロジェクト編『日本人はるかな旅 (2)』（日本放送出版協会、2001 年）143 頁。本論において「海民」とは、河川や海岸部周辺に居住し、漁撈や海（水）上輸送、交易活動に従事するなど生活の手段として水系や海洋を積極的に利用する人々を指す。
- 6) 鬼界カルデラは、鹿児島県南方の薩摩竹島と薩摩硫黄島（鬼界ヶ島）を陸上のカルデラの北縁の一部とする、東西 23km、南北 16km の巨大海底カルデラ。鬼界カルデラの大爆発は縄文時代以降日本最大規模の火山噴火であり、南九州には火砕流を、その他の日本列島にはアカホヤ火山灰（約 6300 年前）と呼ばれる火山灰を降灰・堆積させた。その量は約 150 万立方キロメートルと推定され、紀元前 1500 年頃ミノア文明を滅ぼす一因となったサントリーニ島の火山灰の 4 倍に達し、偏西風に煽られて九州、四国、山陽、紀伊半島各地に 50 センチ以上も降り積もり、植物生態系を破壊した。この巨大噴火で南九州のそれまでの貝文土器の伝統や文化は完全に消滅し、早期貝文文化は終焉を迎えることになる。その後、厚いアカホヤ火山灰層土で植生が回復するのをまって、九州西岸や南九州にはまったく異質な土器文化（甕式土器や曾畑式土器）の時代が到来することになる。NHK スペシャル「日本人」プロジェクト編、『日本人はるかな旅 (2)』、160 頁。
- 7) NHK スペシャル「日本人」プロジェクト編、『日本人はるかな旅 (2)』、143 頁。
- 8) 橋口尚武編著『海を渡った縄文人』（小学館、1999 年）220～7 頁、宮田登『海と列島文化 第 7 巻 黒潮の道』（小学館、1991 年）60～3 頁。神津島と本州の間には黒潮の分流があり、渡海は容易なことではなかった。しかも丸木舟を作るには丸ノミが必要だが、それが発掘されているのは縄文時代の草創期（1 万 4 千年



前)であり、旧石器時代には丸木舟も無かった可能性が高い。そこで、往来には筏か竹を何本か並べた束ね舟束(葦舟)、あるいは皮舟(カヤック)を用いたと推測されている。『朝日新聞』2015年7月25日。

- 9) 藤田富士夫『古代の日本海文化』(中央公論新社、1990年)73頁及び森浩一編『海と列島文化2 日本海と出雲世界』(小学館、1991年)124~5頁。1982年に松江市内の小学校教師等が手作りの丸木舟「からむしⅡ世号」(長さ8.2メートル、幅64センチ、重さ1トンの5人乗り)を用いた実験では、隠岐の知夫里島郡港から松江市美保関町の七類(しちるい)港まで15kgの黒曜石を1日で運搬することに成功した。郡港と七類港の間は、直線距離で約50キロメートル。雨のち曇りで白波が立つ天候であったが、13人のメンバーが交代で漕いで、12時間43分で七類港に到着している。
- 10) NHKスペシャル「日本人」プロジェクト編、『日本人はるかな旅(2)』、197頁。
- 11) 松本武彦『列島創世記』(小学館、2007年)177頁。
- 12) 南太平洋は、日本語とは異質の南島(オーストロネシア)語の世界が広がる。南島語族の分布する西のマダガスカルから東のポリネシアにかけての移動ではアウトリガーが用いられたが、その分布はフィリピンで止まっている。栽培植物もタロイモ、ヤムイモなどの根菜類が中心で稲や粟ではない。親族組織も、双系制(日本本土、琉球、フィリピン)と父系制、母系制(台湾の高砂族)が混在するなど黒潮圏を一つの文化領域とみることは困難としつつも、大林太良は、黒潮が人間と文化の移動の媒体役を果たした可能性は否定していない。大林太良『海の道 海の民』(小学館、1996年)88頁。
- 13) 一般に水上運搬具の発展段階は、①浮き②筏③剥舟(丸木舟)④皮船⑤縫合船⑥構造船の6段階とされる。①の浮きは、加工しない大木や動物の内臓をくり抜き空気を入れたもの、甕を浮かべて結ぶ付けたものなどがある。②の筏は木や竹を多数集めて束ねたもの。古代エジプトの葦舟もこれに含まれる。④の皮船は、木や動物の皮で作った船で、皮を木組みの上に貼ったものも含む。⑤の縫合船は、船材を縄や蔓で縫い合わせたり、縛り付けたりして作った船。⑥の構造船は、縫合船が進化し釘を用いて船材を結合するようになったもの。大林太良編『船』(社会思想社、1975年)14~15頁。日本では筏の出土例がないが、これは材木の有効利用のため、使用後に筏を解体して他の目的に転用されることが多かったためであろう。丸木舟よりも荒海での安定性が高く、また複数の人間が乗れ、大型の物資も運搬可能なため、東シナ海や対馬海峡の渡海には、丸木舟よりもむしろ筏が多用されたのではないかと考える。
- 14) 『日本経済新聞』2015年2月23日朝刊
- 15) 後藤明『海から見た日本人』(講談社、2010年)77~8頁
- 16) NHKスペシャル「日本人」プロジェクト編『日本人はるかな旅(3)』(日本放送出版協会、2001年)74頁。
- 17) 橋口尚武編著、前掲書、248頁。
- 18) 大林太良編『日本の古代3 海をこえての交流』(中央公論社、1986年)128頁。
- 19) その後の調査研究で稲作の起源はさらに遡り、長江中流域にある玉蟾岩遺跡では、紀元前1万4千年~1万2千年頃には稲作が開始されていた可能性があるとする。
- 20) 呉や越の戦争で水軍の活躍が目立つ。『越絶書』(漢の袁康著)によれば、杭州湾岸には船宮と呼んだ越の水軍基地が幾つかあったという。呉の水軍も乗員90人の大型船を有する等発達しており、『左伝』によれば、呉の大夫徐承が紀元前485年、水軍を率いて山東半島の斉を攻めている。また『越絶書』は、勾踐が決死隊八千人、軍船三百艘を指揮して瑯琊に撃って出て、そこに瑯琊台を構築したと誌している。大林太良編『日本の古代3 海をこえての交流』(中央公論社、1986年)197~8頁。
- 21) 崎谷満、『DNAでたどる日本人10万年の旅』、69~79頁。
- 22) 池橋宏『稲作渡来民』(講談社、2008年)12, 141頁。
- 23) 武光誠『大和朝廷は古代の水軍がつくった』(JICC出版局、1992年)21~22頁。
- 24) 黒住秀雄他『古代日本と海人』(大和書房、1989年)15頁。

- 25) 後藤明、前掲書、100, 106 頁。中国大陆では高頻度で分布しないが朝鮮半島と日本では高い頻度で分布する温帯ジャポニカ a タイプと、半島には分布しないが、中国大陆や日本では高い頻度で分布する b タイプの両タイプが日本の遺跡から発見されている事実は、『弥生の要素』である水稻のなかに、朝鮮半島を経由したものと中国から直接渡来したものとの二系統があったことになる。弥生の要素は決して一様ではなかったのである。」NHK スペシャル「日本人」プロジェクト編『日本人はるかな旅 (4)』（日本放送出版協会、2001 年）133 頁。ちなみに、日本には中国南朝の音である呉音が入ってきた。そのルートは朝鮮半島経由とみるのが通説だが、呉音には濁音があるが朝鮮の漢字音には濁音がないため、中国南朝から直接日本列島へ入ってきた可能性もあろう。
- 26) 武光誠『九州水軍国家の興亡』（学習研究社、1990 年）40 頁。
- 27) 鳥越憲三郎『古代中国と倭族』（中央公論新社、2000 年）ii、200 頁。
- 28) 石原道博編訳『新訂 魏志倭人伝』（岩波書店、1985 年）45 頁。
- 29) 石原、前掲書、136 頁。
- 30) 大林太良編、『日本の古代 3 海をこえての交流』、192～3 頁。
- 31) 「楽浪の海中」を朝鮮から渤海湾、黄海にいたる海域と結びつけ、広く捉える意見もある。前 3 世紀頃成立した中国最古の地誌『山海経』の「海内北経」には、「蓋国は鉅燕の南、倭の北にあり。倭は燕に属す」とある。これが、「倭」という名前が中国の文献に登場する初例であるが、燕は戦国七雄の一つで、現在の北京付近から河北、渤海湾一帯、さらに旧満州（中国東北部）に勢力を張っていた国で、朝鮮半島北部の蓋（わい）国が燕の南、倭の北にあるということは、倭は朝鮮半島の南部になる。さらにその倭が「燕に属す」とあり、「倭人」は日本列島西北部の「倭の水人」のみではなく、朝鮮から渤海湾、黄海にいたる沿海地区、さらには東シナ海に至る広大な海域を居住範囲に持つ海民と理解することもできる。ちなみに、燕の通貨である明刀銭が朝鮮半島や種子島から出土している。池橋宏、前掲書、103～5 頁。
- 32) 弥生時代の墳墓の一種。数個の支石の上に一枚の扁平な石をのせ、その下に遺骸をおく直葬のほか、甕棺、石棺を埋めた場合もある。日本では北九州に分布している。
- 33) 「朝鮮半島南部海岸付近は倭人の植民地であり、海をこえて北九州に植民するようになったのであろう。・・・そして弥生式時代の中期の終り頃には日本列島の上にも小さな国がいくつも生まれはじめた。北九州にあった奴国の王が光武帝から印綬をうけたのは建武中元二年（五七）のことであった。この頃から漢と接触を持つようになったと思われる。そして朝鮮半島を北から南へ下り、海をこえて日本にいたる道もひらけ、大陸文化が蕩々として日本に流入し、文化ばかりでなく、在来の日本人との間に大きな混血が起こった。・・・日本に来るには海をこえなければならない。・・・騎馬民族に造船操舟の技術があったらどうか。あるいは騎馬民族以外の半島人たちの渡来も同様である。日本へ大挙してわたるためには準備に容易ならぬ努力を必要としたはずである。しかもそれが異国への大挙渡来の場合には侵攻の様相を持つはずであるが、『古事記』『日本書紀』にはそのような記事はほとんど見えない。これは半島側にも日本側にもともに倭人がおり、倭人の船を利用して渡来する者が多かったからではなかろうか。」宮本常一『日本文化の形成』（講談社、2001 年）180～1 頁。
- 34) 森浩一編『日本の古代 2 列島の地域文化』（中央公論社、1995 年）59 頁。
- 35) 234 年頃、高句麗から馬 80 頭を呉の船が運んだ記事（『三国志』注に引く「呉書」）があり、中国沿岸には既に大型の船が存在していたようである。大林太良編、『日本の古代 3 海をこえての交流』、134～5 頁。
- 36) 池橋宏、前掲書、123～5 頁。
- 37) 大林太良編、『船』、45～6 頁。鼬川出土船について石井謙治氏は、中央継ぎではなく三材継ぎで、全長 20 メートル近かった可能性を指摘している。出口晶子『丸木舟』（法政大学出版局、2001 年）149 頁。
- 38) 川崎晃稔『日本丸木舟の研究』（法政大学出版局、1991 年）416 頁。

- 39) 松枝正根『古代日本の軍事航海史 中巻』（かや書房、1994年）69頁。
- 40) 大林太良、前掲書、152頁。