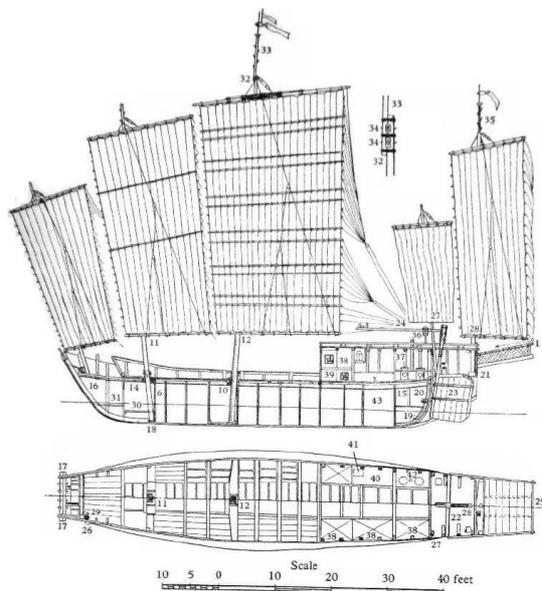


今年1月20日に横浜港を出港したクルーズ船ダイヤモンド・プリンセス号の乗客から、新型コロナウイルス感染症に罹患していたことが2月1日に確認されました。プリンセス号は船員・乗客合わせて3,713人が搭乗していた全長290mの洋上の豪華ホテルとも言える巨大客船です。どんな嵐に遭遇しても転覆しそうにありません。因みに6年前韓国南東部の沖合で転覆し、沈没したセウォル号は全長が145mありましたが、船体改造で重心が高くなっていたことや無理な急旋回をしたことで横転したようです。これらの巨大船舶に比べたら2,000年以上前の準構造船は小さな船で、荒れ狂う日本海に乗り出すのとはとも勇気が必要だったと思います。

丸木船は元々一本の木から割り抜いて作るの強度は確保できたでしょう。しかしどんな大木でも、それから作られる丸木船の大きさには限度があり、より多くの人や物を運んだり、より遠くに移動するには制約があったと思います。そんな欠点を克服したのが準構造船ですが、鉄釘などのない時代に、複材を接ぎ合わせた部分の強度が嵐の海に耐えることができるのか大きな疑問でした。レジメ3の図10に示された模式図によれば、タタラによって接合面のズレをなくし、チキリによって複材間が圧着されれば、複数の部材が固定されることが分かります。チキリは金沢市西念・南新保遺跡や静岡県清水市長崎遺跡の出土遺物などに確認され、木製容器や大型部材の補修技法として用いられたようですが、タタラ技法と合わせて準構造船の複材を左右に結合するのに応用され、より大きな船がつくられたようです。チキリやタタラは大きなものでなくても、接合面に複数配置することで、外圧から受ける力を分散させて構造物全体を安定化させることができます。



ジャンク船と呼ばれる古代中国の帆船例

沿岸部に住む人々は生きる糧を得るために、或いは必要な物資を得るために外洋を航海します。適度な距離を隔てて展開する海人の集落の間に、人の交流や技術の共有、経済活動などを通じて安定した交易路が生成しました。古代における海上活動は、山頂や島、岩などの顕著な物標の方向を観測して船の位置を推定し、風や潮の流れの速さなどを考慮して、次の目的地への針路を求めるやり方(地文航法)で行われていました。これらの物標の中には、渡航者に視認させるために営まれた高地性集落も含まれ、地域共同体のランドマークとしての機能をもっていたと思われます。航行者はその高地性集落を通して地域共同体を認識することで、物資の補給や情報交換の交渉を図ることができたようです。そして、瀬戸内海における高地性集落の分布からわかることは、当時の海上における日常的な周回行動圏の連鎖によって交易路・航路が生成した可能性が高いことです。準構造船の製作技法や交易路の生成過程のお話からは、地域に生活する人々が長い年月をかけて、少しずつ積み重ねて構築した緻密な秩序を教えられました。

講座の冒頭では、週の初めに倉吉市の中尾遺跡で弥生時代中期の竪穴住居跡から国内最大の鉄矛(長さ54.3cm)などが出土し、長さ約59cmで形状が似ている鉄矛が韓国南部の茶戸里遺跡でも出土していることから、朝鮮半島から直接持ち込まれている可能性があるとお話でした。文化がより発展していた古代中華では、準構造船よりさらに大きな帆船が使われていたようです。大陸の人は山陰ばかりでなく、北陸やさらにその先まで日本海を乗り越えてきたかも知れません。

『史記』には、紀元前219年に秦の始皇帝が、齊の人“徐福”を数千人の童男童女を伴わせて渡海させたとあります。齊の国は、4本マストで700-800人を乗せ、ベトナムまで外洋を航行していた敵対国呉を上回る、当時最強の海軍と造船・海運を持っていた地域です。齊から船出した徐福の船も立派だったでしょうし、彼らが列島に上陸していたとしたら、当時の倭人にとってはまさしくエイリアンとの遭遇だったはずで、生物の進化がDNAの突然変異から起こったように、列島の古代社会にも時々秩序を揺れ動かすようなことが起こったかも知れません。例えば前方後円墳の全国展開とか、火焰型土器の隆盛などはそんな偶然の結果かも知れません。主要ルートからの知識や情報は、

その痕跡を今に伝えてくれますが、偶然に導かれたものの痕跡は極めて希薄なのが残念です。

#### 中尾遺跡で出土した鉄矛

※ 古代史(弥生時代～飛鳥時代)に疑問をお持ちの方、疑問・質問・反論 大募集(体裁は自由ですが、文書でお願いします)