

「海と山に生きた弥生人
～瀬戸内の海と中四国山地を中心に」を聴いて

聴講日：R 2.11.7
むきばんだやよい塾第21期

11月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)などが出土しました。似た形状で長さ約59cmの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そうです。どうしてそんなことが考えられるのか、人間活動の中で海との関わりの中から見ていきます。

自然知と技能に生きた海人と海に進出した農耕集団

弥生時代の九州玄界灘の海人の移動と交易は、九州型石錘の分布から見て日本海沿岸の山陰に既に及んでいます。また、日本海沿岸地域における海民(海人)を介在した鉄物流通モデルも提示されています。上分西遺跡の事例は、瀬戸内海においても海人を介在した交易・流通が存在したことを示唆しています。

“土錘の孔径の二乗値”と“土錘を用いた袋網漁の操業人数”が比例すると言われ、そこから操業規模の比較が可能です。弥生時代中期は孔径二乗値が0.3～0.5を示すのに対し、後期後半～庄内並行期は1.4前後を示します。このことから後期後半～庄内並行期は、前段階に比べて操業規模が2～3倍程度に拡大していると思われます。規模拡大に伴って、その操業方法は備讃瀬戸北部から瀬戸内海沿岸各地に拡散していることも分かり、また備讃瀬戸の脚台式製塩土器の拡散とも一致しています。孔径が大きくなることは使用される網縄径が大きくなることに比例し、太く丈夫な網縄には山林資源や農業生産物の供給が必要不可欠です。また大人数での袋網漁の操業には、農耕での協業システムが投入された可能性があり、袋網漁の大規模化は農耕集団の関与によって成立していると考えられます。

丸木船から準構造船へ

日本の木造構造船は「棚板造り」と「おも木造り」の二つに分けられますが、棚板造りは航(かわら)あるいは敷(シキ)と呼ばれる船底材に数枚の棚板をとりつけた船体構造のことであり、おも木造りはL字型に近い断面の船材である「おも木」を船底材の両脇に配し、舷側板を継ぎ足した船体構造のことを言います。

日本の木造船船体構造の発達過程(単材刳舟→構造船)に関する研究は、主に造船史と民俗学の両面で進められてきました。刳り抜き材である「おも木」を部材とする船殻構造は、構造船の位置付けが曖昧で考古学をはじめ、関連諸学に「準構造船」と「構造船」の混同が目立つ結果となっています。ここでは「おも木」の木取りに着目し、刳り抜き材の外表面の形状を残した部材を「おも木」にした木造船を「準構造船」としました。

列島で展開した古代木造船は、細部の造形や艀装などにおいて時空的な多様性はあるものの、おおよそ次のように分類され、移り変わりを想定できます。

- 丸木船 → 丸木を刳り抜き、成形した船。
- 準構造船Ⅰ 船首・船尾付加型 → 船首・船尾と舷側板を刳り船の形状に付加した準構造船。
- 準構造船Ⅱ 貫型 → 両舷側板の前後に貫を通して固定するゴンドラ形の準構造船。
- 準構造船Ⅲ 縦板型 → 船首・船尾に縦板を取り付け、側面形状が二股船になる準構造船。
- 準構造船Ⅳ 縦板・貫併用型 → 縦板と貫を併用したハイブリッド型の準構造船。

準構造船Ⅰは、弥生時代の前期末から中期前半ころに出現、西日本規模で拡散します。準構造船Ⅱは、弥生時代後期に出現していた可能性が高く、準構造船Ⅲは、弥生時代後期後半から古墳時代に入るところに出現し、全長12m前後と大型船に採用されます。同時期にハイブリッドの準構造船Ⅳも出現しています。古墳時代では準構造船Ⅱ・Ⅲ・Ⅳが併存し、この三形態から大型の準構造船が造られていたと推察できます。

【チキリ・タタラ】

複材を左右に結合する場合、チキリとタタラが構造上必要となります。古墳時代中期のチキリは補修技法として使用した可能性が高いですが、タタラやリブ・隔壁・梁・貫を利用すると二材を結合することができるので、「おも木」の初現と位置付けることができます。但し、航を船底材にするとところまでには至っていません。こうした工程には鉄製工具が必須です。

チキリは木製容器や大型部材の補修技法として金沢市西念・南新保遺跡や 静岡県清水市長崎遺跡にて弥生時代後期～古墳時代前期に確認できますが、葦屋北遺跡では古墳時代中期の船材として確認できます。一方、タタラは久宝寺遺跡で古墳時代中期の舷側板で確認できます。前後継ぎの複材割船は静岡県磐田市元島遺跡と岡山県百間川米田遺跡でその可能性がある船底材が出土しています。

【舷側板の緊縛技法】

葦屋北遺跡出土例では緊縛技法に一定の共通類似性が認められます。それは緊縛具の樹皮を綴じ穴に通して舷側板を緊縛する際に、綴じ穴上位もしくは割り抜き材上端に巻かれた樹皮の上から木釘を打ち込む技法です。弥生時代後期末の福岡県糸島市潤地頭給遺跡出土例でも同様の痕跡を確認することができます。また韓国呂寧松峴洞7号墳で出土した準構造船を転用した木棺にも同様の痕跡があります。瀬戸内海を挟んで東西で同じ技法が共有され、少なくとも3世紀(2世紀末)から5世紀)にかけて同じ技法が継続し、その下限は静岡県浜松市梶原北遺跡で確認された奈良時代中期、8世紀の準構造船です。大型船材に使用する樹皮緊縛技法は、時間軸を超えた通有の技法と考えられます。

交易路としての海路の形成

【瀬戸内海と人間活動】

瀬戸内海沿岸での古代における海上活動は、地形または物標との関係位置を把握しながら移動する地文航法が用いられていたと考えられます。沿岸域に展開した地域集団は、生業活動のために航海し、その結果、日常生活領域を形成します。連鎖した遺跡の分布圏は日常的な往来の結節点の連結であると捉えることができ、モノや人の流れの安定的恒常性がそこに内在しています。そしてそれは人の交流・心的共同性の発現・技術の共有・経済活動など様々なファクターが複合した「交易」として、安定した交易路を生成しました。

初源的な交易路は日常における往来頻度の累積の中で生まれ、自然に常態化した安定した交易路に生成しました。ここに海上交通の基層が存在します。

【瀬戸内海の高地性集落】

瀬戸内海の高地性集落は軍事的防衛機能を具備しつつ、「瀬戸」や「灘」を地文航法で航行する内海航行者(外来者)に視認させる、地域共同体のランドマークとしての機能をもっていました。また、航行者(外来者)は高地性集落を通して地域共同体を認知することで、物資の補給、財や情報(航路の指針など)の互酬的交換の交渉とその実現を図ることができました。

【海上交通の基層と歴史的変遷】

連鎖した分布圏は日常的な往来の結節点の連結です。モノや人の流れの安定的恒常性が内在しています。こうした原初的な交易路は瀬戸内海全体においても高地性集落や前期古墳の分布から類推できます。瀬戸内海における高地性集落の分布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生成した交易路・航路に沿っている可能性があります。つまり搬送行動などによる長距離交易も日常生活領域の連鎖のうえに載っています。

原初的な交易路は、遺跡の分布状況を見る限り、7世紀後半ころまで続いた後、律令社会に入ると官道の整備も進んで航路の多様化が現れます。そして中世を経て近世に至ると弁才船が登場し、木綿帆が普及することで船の構造と航法が大幅に変わり、江戸時代中期以降、沖乗りと地乗り航路が主流になり、現在に残る湊町を形成してきました。

日本海、青谷上寺地遺跡の船と古青谷湾(潟湖)の情景

01/0058 いづくにか船泊ですらむ安礼の崎漕ぎ廻み行きし棚無し小舟

03/0272 四極山うち越え見れば笠縫の島漕ぎ隠る棚なし小舟

06/0930 海人娘女棚なし小舟漕ぎ出らし旅の宿りに揖の音聞こゆ

17/3956 奈呉の海人の釣する舟は今こそ舟棚打ちてあへて漕ぎ出め

これは8世紀に書かれた万葉集にある歌で、1～3句にある「棚無し小舟」とは丸木船のことで、4句目にある「舟棚」とは準構造船の棚のことです。万葉集に詠まれた情景と同じ情景が古青谷湾にもあったのではないのでしょうか。

日本海と朝鮮半島、妻木晩田道跡と美保湾の情景

韓国金海鳳凰洞遺跡では、3世紀末から4世紀初頭のクスノキ製舷側板が出土しています。全長3.86cm、幅32～58cm、高さ2～3cmの規模を有し、2種類の長方形の綴じ穴5カ所、方形の小形綴じ穴2カ所、上位に円形の貫穴1カ所が穿たれています。そのうち長方形綴じ穴2カ所には木栓と樹皮が残存していました。内面には隔壁痕跡と考えられる抉りが2カ所ありました。報告書によると、当時の朝鮮半島の植生環境には無いクスノキが船材に使われていることから、クスノキを産出することができる日本列島で製作された準構造船と考えられます。またその構造は船形埴輪の比較からゴンドラ形の貫型の準構造船Ⅱを想定されています。舷側板の綴じ穴の規模と配置、貫穴の位置から竪板型の準構造船Ⅲに用いられた舷側板の可能性が高いと考えられています。いずれにしても日本海を渡って朝鮮半島に辿り着いた遠距離移動の準構造船です。

昌寧松峴洞7号墳では5世紀後半から6世紀前半の木棺に転用されたクスノキ製船底材が出土し、舷側板を綴じる柄穴が明瞭に残っています。また日本出土準構造船と共通する柄穴上位に木釘を打ち込む緊縛技法の痕跡が確認でき、さらに船底材の上端面にはタタラと思われる穴が施されていることも注目されます。

準構造船Ⅱ以降の展開は、造船において鉄製工具の使用が不可欠です。また緊縛技法や二材結合におけるチキリの使用など、その技術体系は大陸からの影響を考える必要があります。つまり丸木船から準構造船を経て構造船へと列島内での単純な段階発展としてとらえることはできなく、少なくとも東アジア的視点で造船技術史を考える必要があります。

海に関わる人間活動は多様で重層的です。青谷上寺地遺跡は、港湾集落としてフリーランス(介在者)交易・中心地市場交易の場として展開したと考えられ、交易港と成り得たのか疑問が残ります。その一方、妻木晩田遺跡は美保湾と中海、そして淀江平野には発達した砂堆と入江、潟湖があり、未検出ながら大規模な交易港の存在する可能性が高いと考えられます。

山稜、山間部の弥生集落と人間活動

近世土佐街道が沿う平坦な山稜には猿楽遺跡や蔵ヶ池東遺跡、筒城東遺跡が立地しており、いずれも標高800～1100mの山稜に形成した弥生遺跡であり、山稜の弥生遺跡群と呼称するに相応しい景観が広がっています。

猿楽遺跡では人間活動の痕跡として、縄文時代晩期以降、遺構・遺物が断続的に存在し、小規模ながら石器作りなどを含めて自立した活動が行われていたことがわかりますが、遺構の構造や集団の性格、主要な生業活動の有無などは未解明のままです。

山稜の弥生集落が所在する地域は、農耕可耕地が十分に確保できない地勢・気候環境にあり、現状では比較的平坦で穏やかな稜線という地勢環境であること、山稜沿いに敷設された近世の主要幹線道である土佐街道に沿って遺跡が分布していることを踏まえ、交易・交通・移動が山稜の縄文・弥生遺跡群の主たる機能ではないかと思われます。その一方で畑作や木工、狩猟採集など山の生業も否定することはできなく、断続的な人間活動が同一の機能を維持していたかも注意が必要です。そして遺構・遺物の断続性は、気候変動や社会変動が密接に関わっていることも重要な視点です。

おわりに

山稜の弥生遺跡群は多様で複雑です。仮説を立証するには、畑作・狩猟採集・漁撈・季節的移動・信仰・交易・木工など、その多様な生業活動の実態を解明することが主たる機能の特定に繋がると考えられます。そして遺構・遺物の断続性は、社会変動や気候変動が密接に関わっており、今後の調査・研究によってそれらの課題を検証し、「山稜の弥生集落」としての実態を解明したいと思います。