

はじめに

▲ここであつかう「海路」という言葉であるが、「待てば海路の日和あり」の諺のように、風待ち、汐待ちをしながら、手漕ぎの船が体力と知力を使って、海と折り合いをつけながら漕ぎ進んだ船の路を「海路」という。**古代では、船が川を遡るだけでなく、陸で船を曳くことも海路の一部と考えた。**人間の知恵が凝縮されている路なのである。

▲日本民族は、農業民族でもなければ騎馬民族でもなく、「海洋民族」であったという考えを共有していただければ、それに勝る喜びはない。

第1章 卑弥呼と海人がいじんの海は——九州」それとも大和？

▲黎明期から三世紀まで、私たちの祖先は、手漕ぎの小船で、これらの海や、海に注ぐ川や潟・内海で活動していたらしい。

▲潮位変動や洪水で水位が変化する河内湖は魚介類の宝庫で、大勢の弥生人が潟で漁をした。豊富な魚介類が獲れ、湖南岸の八尾、柏原周辺から奈良盆地の各都市国家に運ばれた。運搬手段は、大和川を遡る舟であった。奈良盆地に数万人が居住していたとすれば、魚の買い出し舟は数十隻が連なって、大和川河口の柏原から奈良盆地まで、およそ二十キロメートルを上り下りしたことだろう。現在の奈良盆地と大阪平野の標高差を考えると、大雑把に見て大和川の河床勾配は、最初の十キロメートルについては約五百分の1、あとの桜井までは平坦な湿地帯である。これは、中流域河川としては平均的な姿である。下りは五、六時間で湖まで辿り着くが、**上りは舟を曳いて上がる**ので一日、難波津の海口部からは二日と計算できる。縄文初期には広大だった河内湖の陸化が進み、湖岸に漁を生業とする人々が定住すると、魚介類と奈良盆地の穀物・野菜との交易がはしまったことだろう。そうして人口が増え、農耕や漁業の共同作業が進む近畿ヤマト国の風景が浮かんでくる。

第二章 丹後王国をつくった半島横断船曳道

▲『魏志倭人伝』の冒頭に「今、倭国は帯方の東南にあり……今、使訳通ずる所は三十ヶ国」とある。大和の纏向や九州沿岸諸国を含めても、少なくとも三十前後の都市国家が、半島もしくは大陸と交易を行っていたと考えられる。使訳とは通訳のことであるが、単に話をしたのではない。ビジネスをしたのである。日本海は古代より「北ツ海」と呼ばれ、那の津（博多）から新潟付近まで港を繋いでゆく「翡翠ひすいの道」と「鉄の道」がかなり早い時代からでき上がっていた。すなわち、古代より富山県の姫川には貴重な翡翠が採れ、それが珍重され遠く朝鮮半島まで運ばれる西行での「翡翠の道」があり、逆に鉄は対馬海峡を渡って那の津、穴門あなと（現在の関門海峡）から温泉津ゆのつ、出雲を経て丹後から東へ向かう道があった。丹後から豊岡は翡翠と鉄が交差する国際港湾都市であった。**日本海側の海岸線には砂嘴さしによって外海と隔てられた潟湖が発達し、富山湾付近まで普通に船を繋ぐことができた。**それでは「鉄の道」と「翡翠の道」はどんなところを通っていたのであったろうか？ **北九州から山陰地方の海岸地図を注意深く見ると、十から三十キロメートルごとの小さな入り江、河口に多くの神社や遺跡がある。**北部九州から出雲、丹後半島から敦賀まで、鍛冶場跡がある綾羅木あやらぎ遺跡（下関）、帰化人戦士の墓の土井が浜遺跡（下関）、官営製鉄所跡の堀田遺跡（長門）、大量の銅鐸と剣が出土した荒神谷遺跡（出雲）、大規模な鉄器遺跡の妻木晩田むきばんた遺跡（大山町）など日本を代表する遺跡が海岸を間断なく続き、丹後半島付近からは、遺跡に代わって夥しい数の由緒ある神社が敦賀付近まで続く。これらは、宗像大社がそうであったように、かつての港の交易場の跡であると考えられる。糸魚川（姫川）は日本で唯一の翡翠の産地で、現在の新潟県と富山県の県境にあるが、そこから採掘された翡翠が日本海側の各地の遺跡で出土している。糸魚川の河口から、富山湾を渡り、能登半島を横断し、敦賀を経て丹後半島まで運んできたと考えられる。鉄てつ（鉄の半製）をつんできた船が、帰り荷に翡翠を積んだのである。

▲豊岡市出石の袴狭かき遺跡から発見された線刻画には、この「鉄の道」と「翡翠の道」の日本海を走る十六艘そうもの大船団が描かれていた（一九八九年五月出土）。これは卑弥呼の時代より前に遡り、**手漕ぎ船による交易**が日本海で行われていた歴史を示すものである。どれも船首が高く上がった外洋船で、帆が描かれていないことから手漕ぎ船だとわかる。船はただ適当に並んでいるのではなく、明らかに船団を組んでいる。「想像ではなく、実際の光景を描いたのだろう」と、専門家も認める場所である。**古代において日本海で大規模な船団で航海していたことは、近年の遺跡の出品などから明白になってきた。**しかも、それが行われていた年代は、卑弥呼の時代よりも遡り、**紀元一世紀頃**といわれている。しかもその船は、少なくとも、**貨物を積んで長距離を走ることができる縫合船**である。刳くり船とは違って軽く

設計されていたと考えられる。

引用者：船体も大型になるにしたがって、丸木の**割り舟**のみでなく、何本かの木材を継ぎ合わせて長くしたものがつくられた。さらに、下部のみを割り舟とし、上部両側に波よけ板を張って船体を大きくする方式がとられるようになった。これを**準構造船**または**半構造船**とよんでいる。また、造船技術が発達するに及んで、船体の全部が割り舟の部分をもたずに、船底部や外板の構成材料を組み合わせてつくりあげた構造船へと変化していく。その発達の段階において、船材どうしを継ぎ合わせるのに植物繊維を使って縫い合わせる方式をとっていたものを、とくに**縫合ほうごう船**とよんだ。構造船になる段階においては、船釘ふなぐきを使用して船材を結合する方式が採用されるようになったものは、造船方式として区別するために、**釘着ていちゃく船**または**くぎづけぶね**とよばれる。

▲一世紀頃、朝鮮半島と近畿の「鉄の道」は淡路島ルートであった。朝鮮半島から運ばれた、不純物が入った鉄の塊を板にした鉄ていは、**紀元一世紀の時点で豊岡から円山川を上り、分水嶺は船曳道を通り、揖保川に下り、姫路に抜け、潮を見て淡路島に渡った。このルートで兵庫県を縦断していたと考えられる。**なお、現代では鉄ていという語は工具のバールのことを意味するが、歴史用語としては素延べした鉄の塊を指す。

▲当時の豊岡は静穏な広い湾で、良好な港であり、半島へ大船団で出かけた様子が想像できる。この**山越えの船は底が丈夫な割り船で、積み替えて山越えした**と考える。国内ではほとんど鉄鉱石が産出しなかったこともさることながら、当時は精錬方法がわからなかったからでもある。年に数回、翡翠や玉の原石を積み、朝鮮半島の鉄ていを買出しに、この豊岡の海から出航した。その風景を描いたのが、出石の袴狭はかざ遺跡の船団線刻画であると考えられる。

▲船に馴染みのない方は、「船が曳かれて陸に行く」と聞いても想像ができないだろう。しかし**昔の船は、普通に陸を移動していた。**欽明天皇の御代、五七〇年に高句麗の船が能登に漂着した。その**船を敦賀から山越えをして塩津で丘を曳いて峠を越え、塩津から大津まで琵琶湖を航走、大津で満艦飾に整え、宇治川を下った**記録がある。さらに、江戸も終わる頃、一八三五年に船が二十年間山を登り続けた話がある。幕末の異国船打払令が出た直後、小浜藩は幕府に願い出て、敦賀から峠の疋田まで木板の三面張りの水路を造り、そこに水を流し滑りやすくし、関門海峡を廻る北回り航路の米を積んだ船を載せ、牛に曳かせ、標高百七十メートルの疋田まで上げた。日本で一番標高差のある運河「疋田舟川ひきたふなかわ」である。世界でも船を丘に揚げた話はたくさんある。

▲丹後半島を越え、**舞鶴から由良川を船で四十六キロメートル遡り、分水嶺あたりの八キロメートルだけ船を地上に揚げて曳き、加古川を五十四キロメートル下ると瀬戸内海の播磨灘に出ることができる。**フラットな地図で見ると京都府北部と兵庫県の縦断は大変そうだ。しかしこのルートの分水嶺は、福知山線の石生いそう駅近辺で、標高にして九五メートル程度しかない。これは本州で一番低い分水嶺であり、私たち以上にモノの移動に敏感であった祖先たちが丹後半島を越えてこのルートを選んだのも得心がいく。また、**福知山からは亀岡を経て京都にも出ることができる。**まさに丹後は交通の要衝であった。三世紀から四世紀、丹後の製鉄所の原材料はすべて朝鮮半島の伽耶から運んでいたといわれ、丹後王国が半島に直接鉄の買出しに出かけ、朝貢に訪れたとしても不思議ではない。この王国は、一時期、鉄、ガラス、翡翠の交易で栄えた日本海最大の王国になったと考える。しかし、この丹後王国の繁栄は長くは続かない。丹後古代の里資料館の「丹後王国の世界」は、**丹後王国の時代を、古墳の数と規模の変遷から二世紀後半から五世紀前半の二百五十年間としている。**その理由は応神帝の大型帆船時代の到来であったと考える。四世紀後半から、大型船が沖を走るようになり、少し時間差はあったものの、この製鉄所のある竹野川に朝鮮半島から船が来なくなった。丹後半島の沖を素通りできるようになった、海路が変わったのである。帆で走る船は、夜も走ることができた。鉄の材料も丹後半島の沖を越えて敦賀、小浜まで直接運ばれるようになった。中国鏡の輸入が丹後にはなかったことから、スキップされた歴史があったことを証明している。丹後半島という、船にとっての地理的障壁が王国の繁栄を生んだが、それは卑弥呼の少し後の時代まで続いた。日本海に大型帆船が就航しはじめた四世紀半ばには衰退を始める。以降、近畿の鉄は敦賀経由になり、継体王朝の湖北（琵琶湖北部）の製鉄所が丹後の製鉄所に代わって繁栄することになる。日本の天皇家は五世紀から、北近江で鉄を支配するようになって台頭を始めたと考えられる。天皇家の日本海の旅は応神帝からはじまり、雄略帝そして継体朝と続くのである。

▲『宋書』によると、「倭の五王」の最後の武は、順帝の時（四七八年）に、「昔から我々の祖先は、東は毛人の五十五国を征伐し、西は衆夷の六十六国を心服させ、海を渡って北の九十五国を平定した。私ども祖先から長期間天子に拝謁して、たがえたことはない。（以下略）」つまり「日本の北陸から東北地方のアイヌの五十五国、山陰から九州の倭国六十六、朝鮮半島の九十五国をそれぞれ父祖の代から征服、心服、平定した」と述べている。この言葉通りなら、ほぼ

日本全国が統一されたと考えてよい。それでは倭王武に心服、平定した国家はどんな国家であったろうか？ 北九州から山陰地方の海岸地図を注意深く見ると、十～三十キロメートルごとに小さな入り江、河口、潟湖周辺に多くの神社や遺跡がある。神社は八世紀に神社とされたもので、それ以前は、五王が心服、平定した古代の王国であったと考えられる。それはどんな港町であったろうか？ 気候がよい四月から十月まで、日本海のどこの湊でも、毎日、近くの山の上から水平線を帆が見えるのを眺めてきた。日和山ひよりやま、狼煙台のろしだいなどという名前があるが、岬の先の高台に神社があるところがその場所である。出雲のように望楼があるところもある。山や望楼から帆影が見え、櫓かいが水をかき、櫓がきしり、帆を下ろす掛け声が聞こえるようになるとその湊にどっと活気がみなぎる。すぐに、狼煙が上げられる。交易目的か、それとも私掠しりゃく船、敵国の海賊なのか——物陰で軍隊は隠れて見張る。最初、緊張が走るが、遠くからは狼煙台で、近くからは土笛の音で敵味方を峻別する。いつも見慣れた船なら問題ないが、見慣れない船には緊張が走り、戦闘態勢に入る。しかし、割符や暗号で安全が確認された場合は、交易の交渉が行われる。それが済むと浜に船が揚げられ、魚の干物、鉄や牛馬などを下ろし、宝石の原石を積む。そんな荷役は水夫や急きよ集められた地元の住民の手で行われた。普段は農作業やほかの業務に従事していた農民や馬による運送業者は、船が入ると一斉に集まって、紛争か陸揚げ準備を始める。交易の場合、商品の値決め交渉を行い、揚がった荷物は市に出され、物々交換される。**平定したと言っているが、それは東北のアイヌから九州まで百余りの都市国家を軍事力で抑えたのではなく、交易を支配したことを意味する。すなわち、「航権」を得たことを指すのであって、国を治めた訳ではない。「政権」という概念は存在しない。古代ギリシャの都市国家の緩やかな連携と同じと考える。**互いに知り合いになり酒を酌み交わす、接待を受け、また、接待をする関係である。祈祷や呪術があるとすれば、国家安泰という大それた内容でなく、病気の治癒、天候回復などもっと卑近な祈りと考える。当時の日本海の港は官制の港ではなく、三世紀までの『魏志倭人伝』の時代の港で、帰化人の手で極めて簡素な宿ができ、数十の港にはそれぞれ帰化人の長老がおり、連携し、サービスを提供していたと思われる。港々では長老が村人に、一日漕いで上がってきた水夫に船を上架じょうかできる浜の空間と、雨露をしのいで休める宿と水と食糧を提供させ、市を聞かせはるばる積んできた小さな小物や鉄ていなどと村の産物とを物々交換した。港では現在のような燃料と水供給は必要なかったが、食料供給が必要であった。原始的な都市国家であり、一つの国家の単位として数千人近い人口は必要であったと思われる。

▲五世紀ころから物流の主役が大型帆船になると、「沖乗り」といって九州から敦賀まで一度に航海できるようになり、出雲はスキップされ、さらに港勢が衰えていったと考えられる。

第三章 対馬海峡を渡った熟練の船乗り

▲和辻哲郎の名著『風土』では、「地中海は、(渡ってゆける)島が多い、港湾が多い、霧などがなく遠望がきく、七ヶ月は好天が続く、日本の海とは違う」と語っている。元土木学会会長栢原英郎も『日本の国土観』(ウェイツ)の中で、「日本近海は、フランスとスペイン沖のビスケー湾、北太平洋のベーリング海、南米南端のドレーク海峡などとともに世界的に荒れる海として知られ、簡単に渡れる海はない」と語っている。地中海全域とくにギリシャ、中近東には、船を造るのに適した堅い船材があり、竜骨を待った丈夫な船が造れた一方、日本では、柔らかい杉、楠くすのきが多く丈夫な船はできなかつた。**我々の祖先は、知恵を出して海と祈り合いを付けながら生きてきたのである。**実際、科学技術が発展した今日でも、東シナ海で荒天に遭遇すれば、百トン前後の鋼船でも簡単に沈む。遣唐使の船も北前船も嵐に遭えば遭難する。ゆえに、航海では季節を選び、悪天候に遭わないことが鉄則である。**海が荒れてしまった場合は、船は陸に逃げる。だから陸に上げられるように船底は平らにする。常に天気を読んで出航する、風と潮を見る術が必要である。**対馬海峡の対馬から金海キム、対馬から壱岐の五十キロメートルの距離は単純に考えれば人間の能力を超えた距離であった。そこに工夫が要ったのである。現在の鋼船はさすがに陸に上げることはできず港の奥に縛ることにしているが、荒れた海を避けて避難するのは今も昔も同じである。したがって、**日本海の航海はすぐに避難できるように陸岸から離れずに走った。これを地乗りという。江戸中期まではすべて地乗りで、古代の船は每晚丘に上がる一日毎の航海であった**と考えられる。天候もさることながら、体を休ませなければ漕ぎ続けることができないのである。この航路は、帰化人が時間をかけて、隣のマチとしっかり連携をとりながらつくりあげてきた「海の道」であり、この**航路を支配する者が支配者であり王である。**『日本書紀』を編纂した舎人親王も遣唐使もプロコトル(儀典)のみを重視し、この「海の道」の難しさに気付いていなかった。

それゆえに、出雲半島、丹後半島など岩壁が続く、長い距離で船が岸に上げられない場所であると難儀をする。そのために半島の前後に船が集まり、船を陸上に揚げるサービスの提供者が集まったことから、出雲王国、丹後王国などの

繁栄があったと考えられる。しかし、**四世紀半ばに、帆走技術が完成し、これらの半島は容易に越えることができるようになり、出雲も丹後王国も衰退してゆく。**対馬海峡や東シナ海はもっと悩ましかった。対馬海峡では島と島との間が三十～五十キロメートル。東シナ海となると三百～五百キロメートルにもなり、一週間ほど海を走ることになる。船の構造や形を工夫し速力を上げ、操船技術を高め、さらに風、波、流れを熟知し、季節を選び天気を読み、最後は交代で一気に乗切ることが要求された。とくに、重要なことは風で流されないようにすることである。常に、風に対して、船の方向を保ち、横風を受けないよう絶えず舵を保持する。乾舷かんげん（水面から船縁までの高さ）が大きな遣唐使のような船は、強い横風を長時間受け続けると一日百キロ以上流され、コースを外れ、自船の位置をすぐに見失う。船体構造の脆弱性もさることながら、風による漂流が、遣唐使の遭難した大きな原因であったと考えられる。

第五章 卑弥呼とは何者か？

▲フェニキア、ギリシャ時代から、巫女（シャーマン）の超自然的な力によって、多くの歴史が創られ、神話を生んできたといわれている。古代海洋国に共通することであるが、文字や言葉で大きな組織を動かさない社会では、巫女や神官が占い、祈祷、呪術を行い、祝詞を上げ、修祓しゅぼつ（お払い）をし、高揚感を与えながら神のお告げ、神託を行う。それで、その場の雑多な船団を統率し、戦争の際には軍を率いたという。対馬海峡の横断の場合、科学的な知識、ノウハウと知恵が必要で、船乗り仲間だけでは、意見がまとまらない。「明日出航するかしらないか」誰か第三者に肩を押してもらわなければならない。その役目を負ったのが、卑弥呼など天気予報士達であった。天気予報に長けた女性がいれば、その言を信じたのである。……彼女達がヤマト倭国にいたか、九州にいたかの議論は、考えればわかることであろう。海の傍である。東西の文物の遺跡が出土するのは宗像大社の沖津宮と辺津宮、出雲、そして丹後王国の函石浜遺跡、いずれも海の傍である。

第六章 卑弥呼の時代、瀬戸内を航海できる船乗りはいなかった

▲大昔の手漕ぎの船の場合、潮や風が逆になると航行不能になる。簡単に説明すれば、**手漕ぎの船は潮流が二ノット（時速三・八キロメートル）を超えると、前に進めない。**時間をかけて休みながら進める航路を予め見つけ、場合によっては障害物を除去する必要がある。だが、瀬戸内海は、古代の船にとって航路をつくるのが難しかった。干満差は三メートル以上、時速二十キロメートルという激しい流れ、数多くの岩礁。さらに一日二回ずつ東西に強い流れがあり、全体としては東に流れている。具体的には、最強時には関門海峡で九・四ノット（時速十七・四キロメートル）、大島おおはたけ瀬戸六・七ノット（時速十二・八キロ）、来島海峡十・三ノット（時速十九・一キロ）、備讃瀬戸三・四ノット（時速六・三キロ）、明石六・七ノット（時速十二・四キロ）、鳴門十・五ノット（時速十九・四キロ）で、時速四～五キロでしか進めない漕走船でいきなり航行をはじめるとは無理がある（潮流の数値は海上保安庁水路部資料に拠った）。「待てば海路の日和あり」という諺があるが、待っても通れない。干満差があり、水面下に岩礁があるような海では、船がぶつかるとう破損、転覆してしまう。それを避けるためには水路を開く「啓開けいけい」、すなわち水中の障害物を取り除き、航路を開く作業を行って、航路を確保する必要がある。瀬戸内海は、まさにそうした作業が必要な海である。……それでは、いつ頃から普通に瀬戸内海が通れるようになったのか。中学の参考書にも書いてあるが、六世紀、大和朝廷が瀬戸内海に船乗りには食糧供給基地の屯倉を開いてからである。

▲一步譲って、安本美典氏らの「東征は紀元三世頃に行われた」という説を採っても、瀬戸内海に船を出せるような都邑とゆうは大阪湾にはなかった。大和の豪族が瀬戸内海を意識し、難波津が造られはじめるのは五世紀であるという事実は動かしようがない。交易はもつぱら、日本海で行われていたのである。

▲瀬戸内海の航海の場合、船型には関係がなく、どんな船でも東西に一日二回動く汐を待ち、風を捉えて進めば、一～二ヶ月で大阪から下関に確実に着く。だがそれは、近世の風待港が完全に整備されてからのことである。**潮と風がよいときは航走し、逆のときは係留する。**その間、休み、食事、宿泊など、もてなす港を風待港、あるいは汐待港という。これは全航路にわたっておおよそ二十キロメートル——場所によっては十キロメートルごとに整備されていなければ、瀬戸内海は航行できない。漕ぎ手が交替しない条件ならば、毎日その程度しか走れないのである。

▲陳寿の『魏志倭人伝』の有名な「南、邪馬壱国に至る、女王の都する所、水行十日陸行一月」の一行が、長年、耶馬台国の位置を巡る議論を生んでいる。近畿か九州かそれとも他かの長い、長い議論である。耶馬台国については、さまざまな角度から議論され、本が何冊も出ている。厳密に『魏志倭人伝』の行程どおりに素直に距離と方角を辿ると、耶馬台国は太平洋のど真ん中に行きつく。ゆえに、江戸時代からも読み替えや注釈を入れて議論されてきた。畿内か九州説で議論になっている方位や距離、出土した鏡の真偽などについて議論はされ尽くされている感がある。これに関して

私が結論めいたことを言うのは控えさせて頂くが、『魏志倭人伝』の時代の三世紀に、日本列島、西日本を陸上、沿岸を自由に移動できたかどうかを考えるために、海を移動する技術論からこの議論に参加したい。まず、近畿説の場合、魏への使者は、瀬戸内海、日本海か内陸を通ったかのいずれかである。中国ではすでに道があった、それはどんな道であったろうか？ 中国の紀元前一世紀の前漢の時代の道路は、三十里（約十六キロメートル）ごとに駅をおき、馬を備え、国家の使者や官の往来に奉仕させる駅制があった（駅伝制度）。そして水路の駅を水駅と呼んだ。水駅には船を二〜四隻置き、駅長も陸路の駅と同じくおかれる規定であった。しかし、『魏志倭人伝』の時代はそれより二百年後で、日本には、「陸行」ができる道路が造られてもよいが、その記録はないし、**ヤマト倭国で道路ができるのは八世紀以降**である。当然地図もない時代であり、『魏志倭人伝』の著者陳寿は中国の宮道をイメージし、**伝聞で書いた**と思われる。陸行にこだわるなら、山陽道しかない。**現在の海岸線上の大きなマチはすべて海の中**であった。広島、岡山両県の山陽道はほぼすべて山の中。安芸は廿日市付近から大田川に沿って北上、戸坂付近で川を渡り、沼田から西条に上がり、芦田川中流で渡渉、近畿倭国と不仲の吉備王国は避ける。夏草茂る獣道が続き、坂や河川渡渉多く、雨露をしのぎ暖とる宿もないし、熊や猪もでる。特使一行が歩ける道ではない。現在の広島市内、岡山平野は海の中であったことを忘れてはならない。馬もいない。山陽道は無理である。しかし、「北ツ海」と呼ばれた日本海側の海岸線には、第二章で説明した「鉄の道」と「翡翠の道」という海の道があり、湊（泊地）が早くから開かれ、宿泊場もある。日本海沿岸の遡行は不可能ではない。この時代、ヤマト倭国のご一行様としては船団を豊岡か久美浜付近で準備すれば、西行は翡翠、東行は鉄と一緒に、一日二十キロメートルで「水行一月」程度で可能であったろう。しかし「水行一月、陸行十日」だと水陸逆転をしている。鉄の消費者であり、交易主体ではない纏向の耶馬台国が、鉄の供給側の魏に朝貢をする不思議さがある。鉄で結びつく必然性がなければ、朝貢の説明は難しい。少なくとも、『日本書紀』によると、**船で交易をするという概念をヤマト国で考えたのは欽明天皇が最初**である。

▲**瀬戸内海の啓開を行ったのは雄略帝である**と考えられる。啓開という言葉の意味をおさらいしよう。『広辞林』では、「水路の障害物を除いて船が航行できるようにする作業」とある。……**古代の水路における啓開作業では、現在のような水中の障害物爆破、潜水撤去はできない。早瀬や岩礁のあるところを避けた水路を見付け、漂標を立て、二十〜十キロメートル毎に安全な避泊場所を確保することにあつた。**安全という意味には、外敵、獣に襲われないようにすることも含まれる。水、食料の確保も重要であった。昔、瀬戸内で生活した人にはわかると思うが、昔から島には水がない。現在は本土から水道で供給されている。神武天皇や神功皇后の軍勢が航行しても、水夫に水を供給する場が、水路全体に少なかった。港湾の専門家の栢原英郎氏の指摘があつたように、もし、こんな厳しい海を制覇したならば、「東征」記録に裏方の艱難辛苦が記録されていなければならぬのに、記紀にはそれが無い。『日本書紀』の神武天皇が岡山と広島に滞在した期間の長さ、厳島という名前の島（後述）、倉橋島に韓人が経営した造船所があつたという三つの事象を組み合わせ、何をすべきか考えると啓開という事業に行き着くのである。それでは雄略帝がどのように四百キロメートルにわたる啓開作業を行ったか？ 神武天皇の物語を雄略帝の吉備進攻とひき比べると「筑紫で海上作業ができる宗像海人族を集め、宇佐で技術を待った秦氏を招へいし、九州の下関で作戦会議を開き、広島安芸で七年間、芸予諸島から燧灘・児島湾に入って備讃瀬戸までは八年間、同様な作業を行った」と推定できる。瀬戸内海では帰化人の技術、とくに、航海の経験がないと船を繋ぐ、港の計画・設計ができない。この作業には河川舟運の経験者が必要で、雄略帝は揚子江河口の呉の技術者を招聘したと考えられる。そして、長い期間を掛けて啓開作業を終えた彼らを住吉の浜で顕彰させたに違いない。記紀には神武天皇は七年安芸にいたとしているが、その間戦争をしつづけた訳ではない。舎人親王には、瀬戸内海に船を通すためにこのような啓開作業が必要であるという知識がなかったことになる。「神武東征」は、秦氏の東遷や吉備氏制圧の史実を組み合わせ、応神帝と秦氏の瀬戸内海東遷と雄略帝の「吉備の乱」の瀬戸内進攻の史実を創造力豊かに合成したと考える。私は雄略帝が三つの準備をしたと考える。一つは、水軍を編成しなければならぬが、『日本書紀』に名前が出ている宇佐や厳島を訓練場所とした。原住民を次々と恭順させながら入植するための訓練である。軍隊といえば軍隊であるが、船を漕ぎ、漁をする漁民の船団でもあつた。宗像海人族が率先したと思われる。二つ目は漁船団を建造する「造船所」が必要で、近くの島、倉橋島に造船所を造り、秦氏の技術力によつた。三つ目は呉人が持つ水路と港をつくる技術の導入であつたと考える。舎人親王は、神武天皇が安芸で七年、吉備で八年いたとしているが、数十ヶ所の港になるところに入植し、造つてゆくにはその程度の年月は必要である。以上は仮説であるが、海岸に古墳時代の遺構が発見されればそれが港の跡になろう。住吉大社の記録によれば、五世紀に、三神を住吉大社に祀り、その後、朝廷から八世紀末に神功皇后も合祀させられたという。これはこの仮説を傍証するものである。実

際に、佐伯氏が所領していた名もない島を、宗像大社の本尊を祀る市杵島姫いちきしまひめ神から名をとって巖島としている。巖島神社と秦氏が一時居を構えた宇佐からそれほど遠くない、芸予諸島の倉橋島に造船所を造ることで、瀬戸内海を睥睨し、西瀬戸内海の制海権を取ることができたのである。この造船所は七世紀に遣唐使のご用達造船所になる。**大和朝廷は、瀬戸内海の啓開と符牒があうように、六世紀から播磨、備前、備後、安芸を経て九州まで数多くの屯倉を開くことになった。**穀物が瀬戸内海を運べるようになったことを意味するとともに、汐待ち、風待ちで立ち寄る船乗りへの食糧供給基地をつくった。平安時代になると、延喜式にもあるように、船は、定められた港を定められた日数で航走することを求められたが、瀬戸内海でそれを行うことを可能にしたのが、雄略帝の啓開だったのである。

第7章 日本人はどんな船で旅をしたか？

▲丸木舟は原始時代から、日本だけでなく世界中で普及していた。**丸木舟は一本の巨木を割り抜いて造るので、「割り船」(諸木船：単材割船)とも言う。**石井謙治氏の『図説和船史話』によれば、秋田、福井、千葉などの各県から縄文時代の割り船が発見されている。日本海側では杉、太平洋側では楠で、石器で時間を掛けて丁寧に丸太の単材を割り、カッパ節型に削って造り、**一旦造ると壊れにくく百年以上持った**という。縄文の割り船は、ほとんどその地域の漁民の船である。しかし、河内湖の遺跡、古墳で発見された船は古墳時代の船で、作業船であったと想定できる。遺物を地勢と合わせて俯瞰する場合、私は卑弥呼の時代から倭国には、このような割り船以外にも、生活のため多様な船があったと考えている。すなわち、内海の漁のための手漕ぎの小型丸木舟(割り船)以外に、外洋に出るための十数人乗りの高速軽量帆船、重い数百トンの石などを運ぶための百人以上で曳く「修羅」という装置が普及していた。これは、二股の巨木を切り出して修羅(そり)をつくり、そこに石を載せて皆で曳く、という船である。まず丸木舟の働きを見てみよう。これは、時代を追って次第に高度化していった。時代は下り、七世紀、八世紀になって葦船あしふねや割り船は、全国共通、河川、潟、沿岸部の漁業・物流・人の移動に使われる生活必需品となった。万葉集には「何所いずかにか 船泊はてすらむ 安礼の崎 榜かざりこぎ廻めぐみ行きし 棚無し小舟おふね」と歌われている。「棚無し」という言葉があるということは、割り船には棚のある船もあったということである。棚とは平らな板を指す。底板を持つ構造船や、舷へんの外側に板を付け、波の荒いところで使われた船のことであろう。豊岡市出石の袴狭かまじ遺跡の大船団を描いた線刻画は、紀元一世紀頃ママ、縄文時代の日本海沿岸の交易を描いたものである。二章で述べたが、これは明らかに丸木舟ではない。一世紀に波の荒い沖を、交易のために長距離を走るため船首部分と胴体、船尾の三つ木材を繋いで、舷側板(波除板)を備えた船といわれ、当時としては最先端の船である。一世紀頃に帰化人がその船をもたらしたことは疑う余地はない。丸木舟では潟や河口での漁、海岸に沿った旅は可能であったが、日本海、瀬戸内海や玄界灘を「渡る」には別の工夫が不可欠であった。それは、風と重心への対策である。非力な木造船にとって風は大敵である。基本的には、風がやむのを待つこと以外対策はない。強い横風を受けると千石船せんごくふね(米千石が運べる船ということが名称の由来になっている大型の荷船)、手漕ぎ船を問わず、どんなに舵かじを抑えていてもパドルを全力で漕いでも、どんどん流される。……岸に流されれば座礁、沖に流されれば、行方不明、遭難である。風待港が瀬戸内では不可欠であったし、日本海で風が出れば命を失う。「待てば海路の日和あり」、風がやむのを待つしかないのである。戦前の切手にもものすごい嵐の中を遣唐使船が突き進んでいる図柄がある。次に、心掛けなければならぬのが、重心対策——バラストを積むことである。丸木舟でも千石船、江戸時代の出島で交易をしたオランダ船でも、重心が高いと転覆をする。石などさまざまな物体がバラストとして積まれた。オランダ船は長崎に来るときには、アフリカで砂糖を積んできた。これが高値で売れ、帰りは、銅のインゴットを積んでいったという。朝鮮半島との交易では帰りはどっさり鉄を積んでくるのでバラストは不要だ。では行きは何をバラストにしたのか？ 宗像大社の宝物館の収蔵品に、滑石があるという。普通の柔らかい石で、子供の玩具であるといわれているが、これが行きのバラストではないかと考える。古代を知るためには、遺跡の船と、その海でどのような生活が営まれてきたか——土地と時代を読み解く必要がある。五世紀から六世紀の半構造船と卑弥呼の時代の小船とは違う。

▲地図を開くと、全国至るところに「船越」という名前がある。これは船を曳くか担ぐかして、丘を上がり下がりした地点なのである。

▲対馬の大船越という地峡を、数百メートル船を引っ張って反対側の海に運ぶことは、決して難行苦行ではない。丹後半島でも、函石浜から北近畿タンゴ鉄道に沿って網野、峰山に抜ける丘、竹野川源流の大宮から国道三一二号線で天橋立の阿蘇海に抜ける山越の道、そして極め付けは能登半島で、羽咋川を船を曳いて横断し、半島を渡った「船曳道」があった。多分、大勢で祭りのように曳いて船を移動したと考えられる。このような輸送に耐え船底が割れないように、

一枚の割り板を使った割り船か、底の頑丈な半構造船が使われたのは当然である。

第八章 応神帝の登場——帆船が日本海に行く

▲四世紀には東アジアの騒乱により玉突きのように日本史上最大の民族人移動が行われた。応神帝の御代の秦氏の大移動であった。この大移動について、『古事記』では「秦造はたのみやつこの祖、漢直あやのあたいの祖らが参渡り来つ」とある。『日本書紀』では、「二八三年（実際はもっと遅い）、秦氏の祖である弓月君ゆづきのきみ、百濟より百二十県の臣民とともに来帰、宇佐に四世紀半ば移住した」などと記されている。これは四世紀半ばの日本に起きた大変な事件であった。朝鮮半島で辰韓が新羅に亡ぼされ、大勢の遺臣が半島南部から船によって脱出し、日本に移住してきたのである。このときの移住が、秦氏東遷の最盛時期に当たる。……今までの、『魏志倭人伝』時代の細身の半構造船では秦氏の移民は不可能であった。……船はなかったが、必要は発明の母である。それを助けた豪族が、応神帝であった。二万人を半島から日本に輸送をしたとあるが、その後も、繰り返し移住は行われた。記紀では、いったん九州宇佐周辺にたどり着き、そこを起点として、国内に浸透していったとしている。新羅人である葛城襲津彦かずらきのそつひこが協力し、海峡を輸送するため中国、新羅船の用船を考え、交渉をまとめたと考える。その船も改良されて、十～二十トン程度の船と考えられ、夜も日本海を航行できるようになった。……難民二十～三十人とその家財道具や馬数頭が積める大きさはその程度は必要であった。中国の浙江省、江蘇省と韓国の馬韓の間に就航していた船を改良して使ったものと思われる。

▲応神帝は、朝鮮半島から大勢の帰化人とともに、大量の文物を、丹後半島を越えて舞鶴から敦賀付近の新天地にもたらした「近畿地方を拓いた大王」と考えることができる。そして、**朝鮮半島から若狭・敦賀にかけての海路ができたのである。**

▲四世紀、前章で説明したように船の大型化と航海技術の進歩で、数日間連続の夜間航海もできるようになり、少しぐらいの時化でも沖合を船が走れるようになった。風と潮に乗って丹後半島の沖を越え、新天地の舞鶴から敦賀の沖に到達できるようになった。**舞鶴から敦賀にかけて、川や谷を越えて近畿に抜ける海の路が船で繋がれた。舞鶴からは由良川を船を曳いて上り、簡単に大阪湾、瀬戸内海に渡れる。現在のJR山陰本線に沿って帰化人達は船で南下した。**現在も駅名に亀岡をはじめ船岡、高津、馬堀など川の港の名前があり、**由良川から保津川の水路を支配した大秦は秦氏の拠点である。亀岡盆地は昔大きな湖で、秦氏によって灌漑事業が行われたという。さらに、敦賀の野坂山地の南には琵琶湖があり、畿内各地への物流拠点を押さえることになり、必然的に大きな経済圏を支配することになった。**九州倭国や新羅との交易拠点となれば、新天地は莫大な利益がもたらされた。水運が至便な敦賀・湖北は、新しい王国が生まれる条件が整っていたのである。そして現在も残る神社に、新たな王国が生まれた証拠がある。四世紀から八世紀までに、偉い神様が突然、舞鶴、美浜、敦賀などに棲むようになった。九州倭国の応神帝、誉田別命ほんだわけのみことが上陸し、拠点を築いた歴史的事実を暗示している。……応神帝がこの巨大な敦賀王国を四世紀につくったことは、多くの神社が帝を祀っていることから明らかであるが、『日本書紀』にはまったく記述されていない。**大和朝廷を近畿ヤマト国の天皇、河内王朝の祖とする系譜をつくりあげる意図があったため、敦賀の繁栄は、記紀には残さなかったと考える。応神帝を河内の王にしたいが故の作為である。**日本海の丹後、敦賀などの歴史がまったく書かれていないことが、かえって応神帝が敦賀の大王であったことの傍証になると考える。第二章で、丹後王国が四世紀になり、海路が変わったことで衰退し、代わりに若狭から敦賀が台頭したと述べた。まさに応神帝の時期に当たり、応神帝は敦賀の大王と考えて差しつかえないと考える。……この古代史上最大の民族大移動を具現化したのは、誉田別命一人ではなく、数代の王や豪族が協力して行ったのではないだろうか。そこには数十年、百年の仕事を一人の人物に投影するという舎人親王の緻密な罫が仕掛けられており、私たち後世の人間は見事にその罫に掛かって解説に苦労しているのかもしれない。

▲五世紀には、日本列島で一番大きなマチは敦賀となった。

第一章 継体王朝が拓いた「近畿水回廊」とは？

▲応神帝は朝鮮半島の民族人移動とともに、日本海の交易ルートを開いた。雄略帝は航海王として日本海の交易を活発化させるとともに、秦氏や宗像一族と瀬戸内海の交易路を開いた。そして継体帝は**日本海の敦賀、美浜付近から琵琶湖を経て淀川（山崎川）から難波津に至る約百四十キロメートルの水路——「近畿水回廊」**を開き、近畿の輸送網をつくらせた大王なのである。敦賀・美浜などから山越え道路を造り、琵琶湖に出る。大津（現在の洗堰あらいせき）から宇治までの宇治川を改修して、舟が通れるようにした。山科川やましながわという川もあったが、こちらは舟が自由に上れない区間があった。その部分を馬で通れるようにしたのは百濟の馬人集団であった。継体天皇はその財力を生かし、舟と馬を組

み合わせることで「近畿水回廊」をつくったのである。

▲琵琶湖は大阪湾と通じている。これは常識ではあるが、日本地図を見なおしてほしい。距離的にはむしろ、敦賀の海のほうが遥かに近いのである。**野坂山地が壁となっ**てはいるが、この地峡では古代から、**実際に船を山に登らせてきた。原始的な斜路を使って、人力で船の上げ下げをしていたのである。**欽明天皇の御代、この地峡に高句麗帆船を通したことが、ヤマトの海軍の本格的な始動のきっかけになった。前章一八九ページで引用した、「船を狭々波山さきなみやまに引き越して、飾船かざりぶねを装い、すなわちゆきて近江の北山に迎えしむ」である。五七〇年、能登に漂着した高句麗の船を、琵琶湖・淀川を通し難波津に回航した。そして敦賀・塩津間を、丘を曳いて峠を越え、塩津から大津まで琵琶湖を航走、大津で満艦飾に整えた。さらに宇治川を下り、木津川の畔の相楽館さがらかのむろつみで正規の特使として饗応し、難波津から返した。高句麗の特使を再び、北ッ海（日本海）から帰還させなかった理由は書かれていないが、大型船の構造を調べたかっただけに違いない。陸路を通すときはおそらく、木馬道きうまみちを造り、枕木に油を塗り滑らせ、船を人力で曳いたと考えられる。それからかなり時代は下るが、斉明天皇の御代、二度の蝦夷地遠征があるが、この船も琵琶湖畔から敦賀まで数百隻を山越えさせていると考えられる。畿内から若狭湾を見たときに、どうして中型・小型船の船団を率いて、中国地方を回航しようなどと思うだろうか？ それは太平洋から大西洋に出るときに、パナマ地峡を通らない選択肢を選ぶようなものだ。鋼の巨船を運ぼうというのではない。当時の技術力で十分に運搬可能だったのだから。

▲この「回廊」の一部区間で江戸時代に運河が掘られ、船が二十年間通った史実がある。一八一五年、小浜藩は幕府に願い出て敦賀から峠の足田までの水路を造った。水の流量が足りないため木板の三面張りとして滑りやすくし、その上に船を浮かべ、牛に曳かせた。標高百七十メートルまでの足田ひきだまで上げる、日本で一番標高差のある運河「足田舟川ひきたふなかわ」である。幅は遥かに狭くなったが、実は用水路として現在でも流れ続けている。この運河を利用し、北前船の回米は、馬関（下関）経由で瀬戸内海を通ることなく敦賀で揚げられ、琵琶湖経由で難波まで運ばれた。このように古今東西の「船が山を越える話」として、有名な例に次の二つがある。ローマ帝国のシーザーは彼の著書『ガリア戦記』で、紀元一世紀頃に北方民族と戦うときに、ローマ軍のカレー船をローヌ川など地中海の川に上げ、分水嶺で北海に注ぐライン川などに船を担いで渡って戦ったとしている。また、トルコ全盛時代のムハメド二世は、コンスタンチノーブルの攻防戦の折に夜陰に乗じて、コンスタンチノーブルの背後の山を越えて、内海であったガラダ湾に七十隻の軍船を下ろした。これにより立て籠っていたキリスト教徒軍の心胆を寒からしめ、戦意を喪失させたという。

▲戦後、一世を風靡した学説に、有名な江上波夫氏の「騎馬民族王朝説」がある。古墳時代後期（五～六世紀）になると、急に多数の馬の飼養が行われるようになり、馬の埋葬事例や埴輪の馬も近畿に見られはじめる。これは馬だけが大陸から渡来したのではなく、騎馬を常用とした民族が馬を伴って大陸から渡来したと考えなければ不自然であり、騎馬民族王朝が日本に来た——という主張である。多くの識者から、日本の地形では馬群を走らせるような戦争はできない、と疑義が提起された。これはその通りで、足がぬかるむ湿地や山川のある地形で馬を長駆させるのは不可能で、元寇でもそれは証明された。だがそこでは逆に、なぜ大和だけに馬が増えたのか？という疑問が残る。四條畷市や枚方市で地元の歴史研究者の論説を読むと、「馬を祭祀の生贄に使った」という説もある。だがこれも短絡過ぎるので賛成できない。また多くの人が「主に農耕馬として使った」というが、それもまた、なぜ河内湖という限られた1ヶ所——しかも四條畷市、交野市周辺に遺跡が集中しているのか？という疑問に、答えられない。だが、土木工学の観点から見ると、その点についてはすっかりした解が見えてくる。それは淀川の河口で、物流と河川改修で馬の働く場——馬と船の働く大きな工事現場があったからである。思い出してほしい。当時は、河内湖が干上がりつつあったことを。河内湖が深野池と姿を変えつつあり、絶えず流路が変わる淀川水系や奈良の大和川での物資の輸送を考えると、扇状地の付け根という場所が答えを示してくれる。ヨーロッパ中世の河川舟運から近世の運河の交通を見ると、河床勾配が数百分の1という中流河川での物流は、人が漕いで上れるわけではないし、風は向かう方向には吹いてくれない。古から洋の東西を問わず、このような急流の河川では、船にモノや人を載せたまま、大勢の人や馬で曳いたのである。「船を曳く」と聞くと大変に聞こえるかもしれないが、実は担いで歩くのとは比較にならないほど圧倒的に有利である。人は徒歩で三十～五十キログラム、馬の背では百キログラム運べるが、船を曳くと一人の人間で数トン、馬で百トン程度は曳ける。ただ、流れがあると話は別で、さほど急流でもない普通の川でも、二人が乗ったカヌーの流れに逆らって曳くことはできない。つまり、馬がいなければ、川を遡る船は曳けないのである。

▲この頃、船から馬への結節点が敦賀、塩津、長浜、草津、枚方、難波津、住吉津に完成し、大勢の馬飼が、客や荷を乗せた船が着くのを待っていたと思われる。船だけでは「近畿水回廊」は完成しなかったのである。

▲齊明天皇は、クーデターの十一年後の六五六年に、岡本宮から天香久山の西側を通り、石上神宮に至る十二キロの運河を掘り、石積みの要害を造った。三万人を動員した大工事であった。『日本書紀』には齊明天皇が謎の溝掘りと石積みを行ったとし、誰もその理由は語っていない。また、上本工学の権威である長尾義三氏も、その理由はわからないとしている。私はここで、当時の地形と東アジア情勢を重ねて検討してみたい。当時、奈良は水路が四通八達した（正確には東から西に川が流れ大和川に集まり河内湖に注ぐ）水のマチであった。また、大陸で新羅が圧力を強めていた時期であり、奈良周辺も新羅系の豪族が多かった。大和朝廷は一枚岩の盤石な政権ではなく、新羅の手による反乱も警戒していたことだろう。ゆえに一朝ことあらば、速やかに、静かに、円滑に軍を動かすことが求められる。そんな条件を満たす移動手段は船である。当時大本營であった軍神・石上神宮から多くの船が出せるように運河を掘り、石垣で守ったのではないだろうか？ もう一つの可能性としてより壮大な「山越え構想」も考えられる。軍を大和川水系から、木津川・山科川、琵琶湖経由で敦賀まで運ぶ——つまり「二つの水系を渡るために石上運河を掘ったが、途中で諦めた」とも考えられるのである。すなわち、**奈良盆地を水軍基地として、直接瀬戸内海だけでなく、敦賀方面にも迅速に出陣できるようにしたのではないだろうか。奈良盆地は相対的に高い位置にある。北と西のどちらの方面にせよ、川の流れに乗って、速やかに出撃がおこなえる。**

▲思い起こせば、四世紀の応神帝と秦氏の東征は、日本がアジアの中で自立した国家として繁栄する道筋をつけてくれたすばらしい移住であった。使い物にならなかった河口の沼沢地を食糧生産地とすることで「豊葦原の瑞穂の国」の風景をつくり出した。そうして稻荷神社・八幡神社の系統の神道を発展させ、秦氏の臣は公共事業を促進し、新しい価値観をつくってくれた。数万年続いた縄文人の世界に、帰化人達が新しい風を入れ、大阪平野から新しいヤマト国をつくるきっかけになったのだ。

▲枚方から宇治、大津、長浜と敦賀を一泊二日で結ぶ水の歴史を巡る「近畿水回廊」の旅を考えてみよう。気比神宮、疋田舟川、琵琶湖バードウォッチング、琵琶湖博物館、宇治平等院、伏見酒蔵、枚方くらわんか船（後述）、琵琶湖疏水など、見どころが目白押しである。

第一二章 なぜ、「難しい波」と呼ぶのか？——「難波津なにわづ」

▲地形的に枚方は淀川の河口にあり、**継体天皇は都を茨田また郡の北、樟葉の地（枚方）に定め、そこに港を造った。**当時は下れば河内湖や難波津につながり、さかのぼれば木津川・宇治川・鴨川・桂川と結ばれる、水の要衝にあった。陸化の状況を見ると、上町台地の北端と千里丘陵の間の隙間にある難波津は常に流れが定まらず、河内湖の水はこの狭い隙間を通ってかなりの速度で出入りし、港を造るには難しかった。一方、枚方は淀川からの送流土砂が増えても、埋没が進まなかった。地形を見ると淀川の流れも枚方付近では分散し、比較的流れがゆるやかで上流にも下流にも動くことができ、さらに南に行くと大和川で奈良まで行くことができたと考えられる。この地から、磐井の乱の鎮王部隊は小さな船で出兵した。当時は、吉備国平定後で、港を繋いで瀬戸内海を通航できたと私は考えている。今までは都の移転理由がよくわからなかったのであるが、竹村公太郎『日本史の謎は地形で解ける』（PHP文庫）が「**水運の便を求めて移転した**」ことを明らかにした。継体天皇の都も兵要地誌上の拠点・枚方にあったというのは、上田正昭氏が語っているとおりだ。時代が経つにつれて港の位置は絶えず変わり、下流へと移動していったが、この場所は変化がなかった。言い換えれば、洪水の被害が少なかった場所であった。ここには、河内馬飼の集団が居住していた。また、この付近の豪族の娘・はや媛が継体大王の妃になっている。こうした渡来系集団が枚方周辺の国際貿易基地を支えたと考えられる。ここから小船で瀬戸内海を通り、朝鮮半島まで軍勢を送ったのである。当時の船舶やその運用を考えると、安定した浜があれば港となり得た、と考えられる。「磐井の乱」の鎮王で名を挙げた物部氏の勢力は枚方の近くの交田、四條畷付近に拠点を置いたが、その近くには百済系の河内馬飼の集団が居住していた。**枚方という場所は中世以降も極めて重要な場所で、「近畿水回廊」の膺へそのようなところ**であった。江戸時代、大阪から京に上るとき、昼になるとメシや餅など待った舟が漕ぎ寄せ「飯、くらわんか」と行き交う舟に漕ぎ寄せたという「くらわんか船」が登場した。昔からここは**海から川になる境目**でもあった。港を築く際は、土砂が堆積せず、かつ水の働きで削られたりもしない場所が選ばれた。継体天皇の枚方も、その後の長岡京も良い場所を選んでいたのである。だが、その意味では難波津は難しい場所であった。▲「近畿水回廊」の課題は二つある。一つは湖間の水位差が比較的大きく、それらを繋ぐ川が急流にならざるを得なかったこと。もう一つはすべての川が大阪湾の、現在の淀川・天満川付近の1ヶ所に流れ込み、常に流路が大きく変化し、浅くなり続けたことにある。大きな洪水が生み出す膨大な肥沃な土は、運搬し、均し、田畑にして利用されただろう。あるいは大型の墳墓——前方後円墳の土に使われたとも考えられる。さらに「難波の堀江」の掘削、土砂運搬も行われ

た。大阪市長原高廻り古墳の埴輪や四條畷市の葺屋しとみや北遺跡の井戸から出土した船材の船は、形状から見て外洋航海のものではなく、その頑丈な構造から土砂運搬船であったと私は判断している。古代奈良湖が干上がりつつある飛鳥でも、大和川の本流だけでなく支流の飛鳥川や初瀬川、佐保川でも浚渫が必要で、船が土砂運搬に使われたのは想像に難くない。当時の大阪平野の重要課題は、埋没してゆく航路を維持することであった。そのため日夜、浚渫上や掘削土を載せた船を牛馬で運び、川の深いところに投棄したり、山に盛ったりしていただろう。これらの土砂を、あるいは大きな天皇陵を造る仕事に用いる場合もあっただろう。この地でなぜこれほど多くの馬が必要かについては、多くの識者が論を戦わせてきた。それら諸説では、馬は祭祀用、農耕馬、軍馬としか今まで説明されてこなかった。しかし、ここで述べたように**船と馬が土木工事で重要であった故に、それらが埴輪になった**と考えれば、何の不思議もない。古代の大和での馬の重要な仕事は、大阪平野、すなわち河内湖から琵琶湖と奈良盆地まで、人を載せたまま大和川を遡り、輸送することであったと考えられる。だとすると、前者は琵琶湖の大津まで、河床勾配がおおよそ六百分の一の河川を約四十キロ、後者は三百分の一程度の中流河川を十キロ程、流れに逆らって上る必要がある。先にも触れたが、ヨーロッパの運河では、人間は静水なら数トンの荷物を載せた船を、馬は百トン以上の船を曳くことができる。川の状況によるが、流れがある川で荷物を載せて人間が曳き遡るには、かなりの人数が必要だ。馬の骨が多く出た葺屋しとみやは琵琶湖に通ずる宇治川に近い河内湖の北東部だ。こうしたことから、**淀川水系の河口に「曳き馬」の出発点、つまり船を曳き上げる馬借の基地があった**と考えられるのである。馬で人や貨物を運んでいたことは間違いないだろう。この時代の馬は小型種で、馬体重三百キロ前後で米六十キロ、積めても九十キロが限界で、輸送能力も低かった。そのため大型の上運船なら数頭で曳いただろうし、収穫の季節には船が運べない山道を、俵を積んだ馬が列をなして浜から奈良に米を運んだのだらうと想定される。

▲「もしきの 大宮人は 船並なめて 朝川渡り 舟競ふなぎおいひ 夕ゆう川航わたる この川の 絶ゆることなく」(『万葉集』三六) この万葉集の風景は、さぞや壮観だったろう。沿岸や河川には二十石から三十石船(五トン)が首都・奈良で往来した。「舟運が発達している」という一言でいってしまえばそれで終わりだが、その中身は、大型帆船行き交う日本海とはまったく違う世界と言えるだろう。また、九州倭国の船とも違うようである。

第13章 「大化の改新」の陰に消された日本海洋民族の都「倭京」

▲百済・新羅の使節が瀬戸内海を通過して難波に船を入れるようになったのはようやく六世紀末で、それまでほとんどの遣使船とすべての高句麗船は敦賀港を利用していた。そして、北陸のいずれかの地から敦賀を経由しても山城の相楽館さながらのむろつみで接遇した。潮海使の来航に備えて、敦賀には新たに桧原客館が造営された。

▲私は、「倭京」とは、数百年にわたって東国に大艦隊を出した都怒我阿羅斯等つぬがあらしと王の君臨していた敦賀京(港)のことだと考えている。

おわりに

▲天武天皇の代になり、国号を日本とし、繁栄した時代に入った。めでたいことは大和朝廷、日本国誕生であり、悲しいことは海人かいじん族——そして「航海王」遠の滅亡であった。日本海の歴史が消されたことであった。「日本国」の天武天皇は親新羅の外交を展開、唐と距離を置き、近江官と筑紫を外交の目と耳とし、外征はおこなわなかった。武力によって海人が活躍する時代は幕を閉じた。しばらくして、瀬戸内海は遣唐使が横断するようになり、かつ西日本のコメ輸送の大動脈になった。八世紀末から四百年間続いた平安時代は、中央集権から地方分権が始まった時代で、江戸時代よりも長く続いた。東北・西日本・九州が包含され、奈良盆地周辺の「小さな国家」から、天皇、すなわち宗教・祭祀を核として結合する「大きな国家」へと移行し、今につながる国の形を確立したのである。

<この文書は、「**生駒の神話**」(下記 URL をクリック)に掲載されているものです。>

<http://ikomashinwa.cocolog-nifty.com/ikomanoshinwa/>