

# [第 1 部] 始原の海へ

---

Indigenous boats on the rim and islands of the Pacific:  
A prelude to the Out-of-Eurasia anthropological history

## 第1章

# 原初的な舟



3万年前の航海実証プロジェクトで  
最初に作ったヒメガマ製の草束舟（与那国島）

## 原初的な舟

### はじめに

現世人類はすべて約20万年前にアフリカで発生したホモ・サピエンスに属する。その後ホモ・サピエンスはアフリカを出る、すなわち「アウト・オブ・アフリカ」をなしとげ、ユーラシア大陸へと移動していった。その北方ルートはエジプト付近からアラビア半島に渡り、北はアナトリアからシベリアやヨーロッパに行くルートとされる。

一方、南方ルートはエジプト方面から陸続きのアラビア半島に至り、その後海岸沿いにインド亜大陸を周り、その先のスダラント（インドネシアの島々が大陸とつながってできた大陸）をへてサフル大陸（ニューギニア島とオーストラリア大陸が連続して形成）へと考えられる。あるいはソマリア半島から直接海を渡ってアラビア半島の南に到達したという説もあるが、人類が初めて海を越えた確実な証拠は、南方ルートで5万年ほど前（一説では7万年前）に、オーストラリア大陸で発見された遺跡からである（図1-1）。

オーストラリアは氷河期に海面が低下してニューギニア島などと連続になりサフル大陸を形成していた。しかし最大の海面低下時（約120mと推定）でもサフル大陸はアジア方面のスダラントとは陸続きにならなかったからである。その中間にあるマルク（モルッカ）海峡の海深が深いからである。

さらにそれに続く渡海の証拠は日本列島からあがっている。約3.8万年前、伊豆諸島の神津島産の黒曜石が本州の遺跡で発見されているからである。神津島も海面低下によって陸続きにはならなかったもので、黒曜石は海を越えて、しかも黒潮を越えて運ばれていたのである。

そしてそもそも数万年前、後期旧石器時代の日本列島にはどうやって人類が来たのであろうか。当時の列島の地形であるが、北海道はサハリンとつながってシベリアの一部、つまり半島であった。したがってシベリアからは狼の獣などを追って歩いて渡ってくるのができた。しかし北海道と本州の間には海があった。すなわち現在の津軽海峡である。シベリア到来の人類はしばらくこの

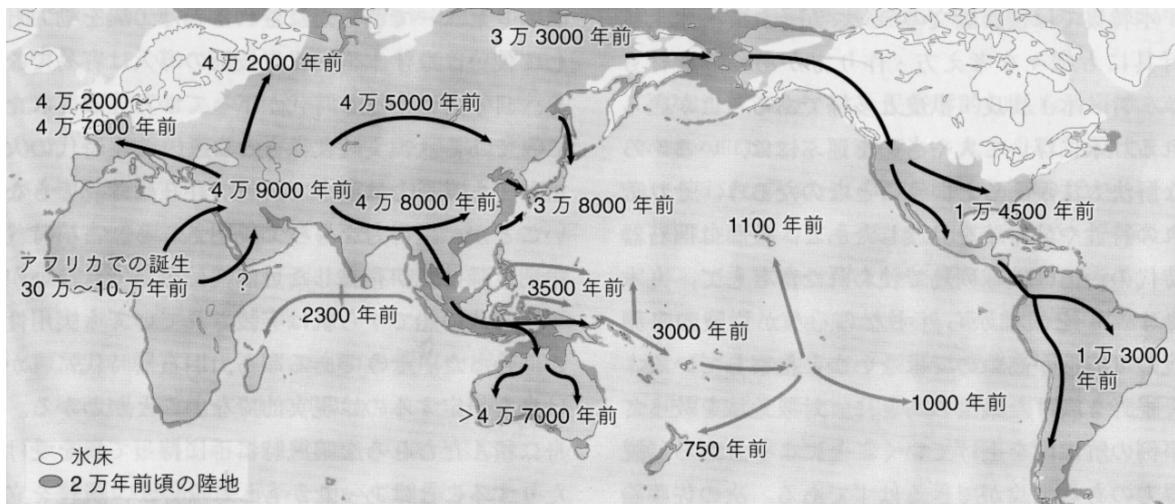


図1-1 ホモ・サピエンスの移動（海部 2017: 図1）

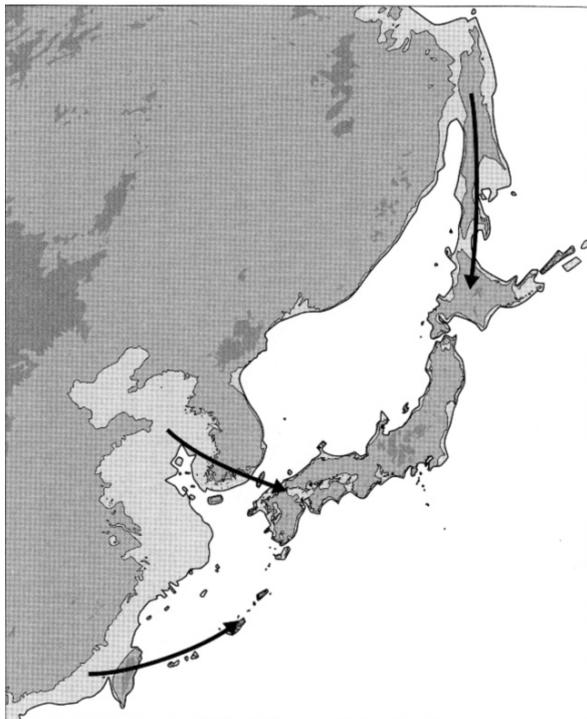


図1-2 5-3万年前の日本列島と人類の可能な移動ルート  
(海部 2016: 図5-4)



図1-3 航海実験に使われた丸木舟 (海部陽介氏提供)

海を越えられなかったようである。

一方、朝鮮半島と九州が陸続きになったのかは微妙である。海面が最大に低下しても朝鮮海峡は浅い海ないし湿地であったという説もある。北海道にシベリアから歩いて入ってきた集団は津軽海峡を容易に越えることができなかつたようなので、神津島の黒曜石を利用した集団は朝鮮半島から入ってきた集団である可能性が高い (図1-2)。

さらに琉球列島でも3万年以上前の旧石器時代の人骨や断片的ながら石器が発見されている。かつて琉球列島は氷河期に中国大陸と陸続きになっており最古の人類は歩いて渡ってきたと言われたが、現在では人類到来時の陸続き説は否定されている。琉球への渡航も神津島から本州への移動も黒潮という難関を越えなくてはならず、日本列島に到来した集団は、困難さではオーストラリア大陸への移住よりも高度な海上渡航の手段が必要であった。

琉球列島への移住に関しては、2013年より国立科学博物館の海部陽介氏 (現 東京大学総合研究博物館) を中心とした研究者と海のプロたちがタッグを組んで行った実験「三万年前の航海徹底再現実験」があった。これは2019年7月に台湾から日本最西端の与那国島まで丸木舟を1日半かけて漕ぎ渡ることによって成功裏に終わったことは読者の記憶に新しいだろう (図1-3)。

筆者はこの実証実験に初期から関わり、旧石器時代に作り得た舟について検討した経験がある。さらに筆者は現在、岡山大学の松本直子氏代表の新学術領域科研「出ユーラシアの統合的人類史学」に参加し、ユーラシアの東縁からオセアニア世界の人類の進出について考えている。

その鍵はいうまでもなく舟である。第1部ではそのような人類にとって原初的な舟について概観していきたい。

## 1. 多様な舟の伝統

舟 (boat) という概念は規定が明確なわけではない。たとえば「カヌー」だが、丸木舟を指すという狭い規定もあるし、一方、樹皮や動物皮 (例 カヤック) を船体とした舟もカヌーに入れる考え方も広くみられる。しかし筏は異った原理の「舟」だろう。

ここでは伝統的な素材、すなわち木や植物、動物の皮、土 (土器を並べて浮く筏のように) などを船体の材質として、自然の動力、すなわち風、潮流、あるいは人力で動く水上運搬具のことを舟

(boat) と包括したい。これ以外の金属を使用したり、蒸気やエンジンで推進する水上運搬具は船 (ship) と考えたい。

世界の舟・船を概観した著作に J. ホーネル (Honrnell) の『水上運搬具』(1946) があり、基礎的文献と言える。またドイツ語文献では、H. ズーダー (Suder) の『丸木舟や筏から舟へ』(1930)、ベルリン民族学博物館館長だった G. コッホ (Koch) の『全世界からの舟』(1985)、小冊子だが同じくベルリン民博の H. ネバーマン (Nevermann) の『異民族の船舶』(1949) などがあげられる。ズーダーの舟の分類は構造や形態という基準が若干入り乱れているが、全世界の舟のタイプの分布を概観するには便利な文献である。

アジアでは中国 (Needam 1971; Worecester 1966)、韓国 (Underwood 1979)、台湾 (凌 1970)、ベトナムに関する Paris のフランス語文献 (1955)、インドおよび南アジアでは英文で Hornell (1920b) と McGrail (2003)、ドイツ語では (Wiebeck 1987) などがあげられる。日本人にも東アジアの事例を中心に、古くは西村真次 (Nishimura 1925) や松本直廣 (1978)、近年では出口顕子 (1995) のように優れた業績はある。環太平洋地域に視野を広げれば、アメリカ大陸の研究も見ることがある (e.g. Friedereici 1971)

さて B. グリーンヒル (Greenhill 1976) や P. ジョンストーン (Johnstone 1980) による古代舟の研究書では、原初的な舟のルーツとして次の四者をあげている：(1)筏と葦船 (raft and reed boat)、(2)皮舟ないし獣皮舟 (skin boat)、(3)樹皮舟 (bark boat)、および(4)割り舟 (dugout canoe) である。

この中でも割り舟は舷側板を足して大型化し、やがて板張り舟 (plank boat) に発展し、さらに構造船に進化して船の主要な構造を生み出していく。日本列島の縄文時代や中国揚子江流域の新石器文化でも割り舟が出土し、新石器時代以降は木材の豊富な冷帯・温帯域から熱帯域にかけて舟の主流であったことが窺われる。縄文時代には磨製石斧が出土するが、それは木を切り倒す斧や丸木を彫る手斧として使われたと推測される。

獣皮舟は船体に張る大型動物が存在する必要があるだろう。北方のイヌイットやアリュートの使用するカヤックの素材は大型海獣類の皮であった。一方、アイルランドで著名な皮舟クラブは牛の皮を張っていた。さらに羊や山羊などの皮を浮きにした事例も東アジアやインド、メソポタミアには見られる。

牛、羊、山羊などの家畜は新石器時代以降に利用できると思われるので、旧石器時代の獣皮舟に使用することが不可能であろう。海獣の革を使った獣皮舟はアメリカ大陸への移動、あるいはその直後の海岸部の移動に使われたと推測される (e.g. Engelbrecht and Seyfert 1994)。さらに南米でもアザラシの皮を利用した浮きや獣皮船が報告されている。

S. マクグレイルは近年原初的な舟を分類する図式を提唱している (McGrail 1987: Figure 2.2; 2001) (図1-4)。この中で彼は小さな、あるいは細い部材を組み合わせて船体を作り、個々の部材の持っている浮力の総合で大きな浮力を得る舟、すなわち筏と、一つの部材ないし結合させて一つにした部材で舟型を作ることで浮力を得る舟とに分類した。さらに後者を、船殻を先に作るシェル・ファースト (shell-first) 方式と、内部の骨組みを先に作ってあとで船殻材を張っていくスケルトン・ファースト (skelton-first) 方式とに分類した。シェル・ファースト方式は割り船の伝統を持ち、東南アジアやオセアニアにおいて今日まで主流の方法である。中国のジャンクも同様であり、ヨーロッパでは中世バイキングの船も同様であった。スケルトン・ファースト (skelton-first) 方式はヨーロッパで発達した竜骨をもつ船に相当する。

原初的な舟の中で分類の難しい事例のひとつはベトナムやインド、あるいはメソポタミアで見られる箆舟ないし籠舟である。これは竹を細くさいたものを編んで、油やアスファルトなどを塗って

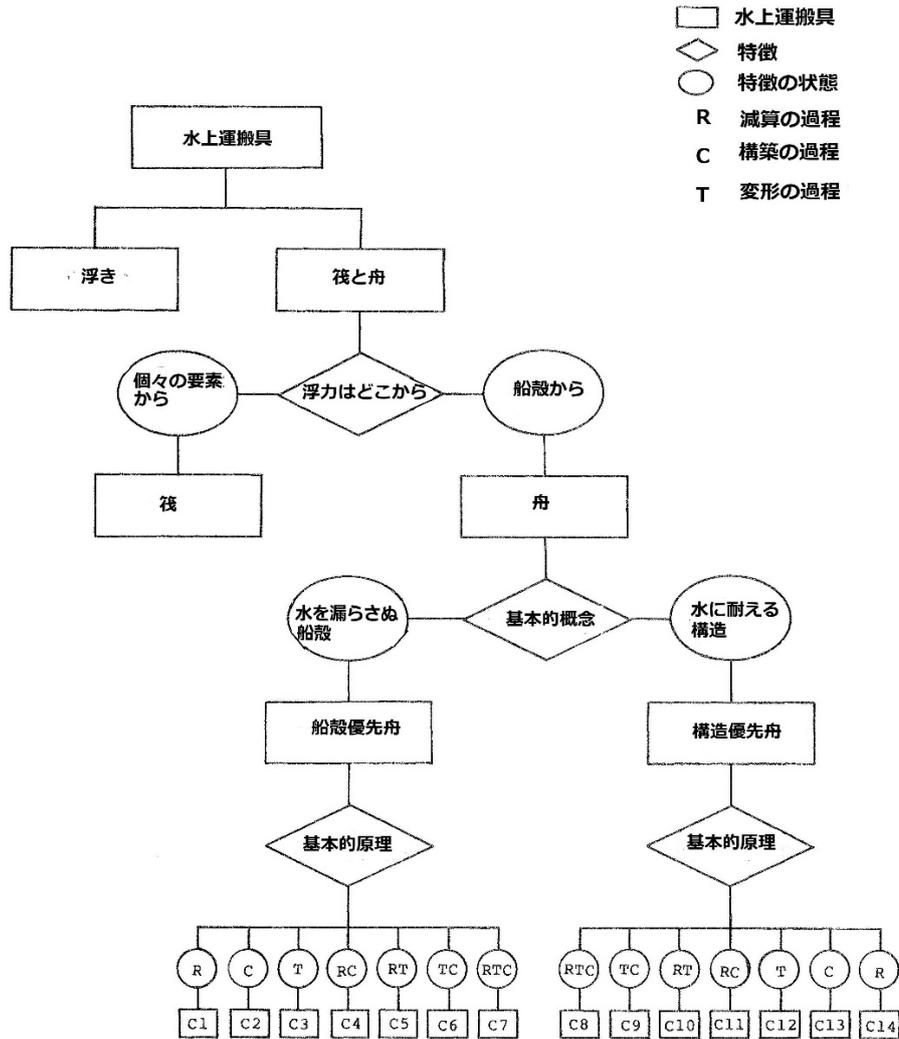


図1-4 原初舟の分類 (McGrail 2001: Fig. 1.4)

防水して使う舟である。マクグレイルは、箬舟は骨組みを先に作ると考えてむしろスケルトン (skelton-first) の側に分類している (McGrail 1987: Table 2.2)。しかし箬舟は船体を形成する小さいないし細い、個々の部品のもっている浮力を総合して大きな浮力にしているという意味ではむしろ筏ないし葦船の方に近いともいえる。実際に筆者がベトナム北部で製作現場を観察したところ、薄く裂いた竹の皮を編んでいく作業が先であり、この意味ではむしろシェル・ファーストの舟とも言えるであろう。

## 2. オーストラリアへの移住

更新世に到来した4期目の氷河期には海面が低下し、オーストラリア大陸とニューギニア島は陸続きになりサフル大陸を形成していた。一方、インドネシアの島々はジャワ島やボルネオ島などを中心としてスンダランドを形成していた。最終氷河期は7万年前に始まって1万年前に終了したので、サフルへの移住が6~7万年前であったという説が正しいとすると最終氷河期が始まった直後に人類は海を渡ったことになる。

そのルートとしては二つ考えられている。まずジャワ島から東に連なるスンダ列島を東進し、チモール島あたりから海を渡ってサフル大陸の西岸にたどり着くルートである。この場合、オースト

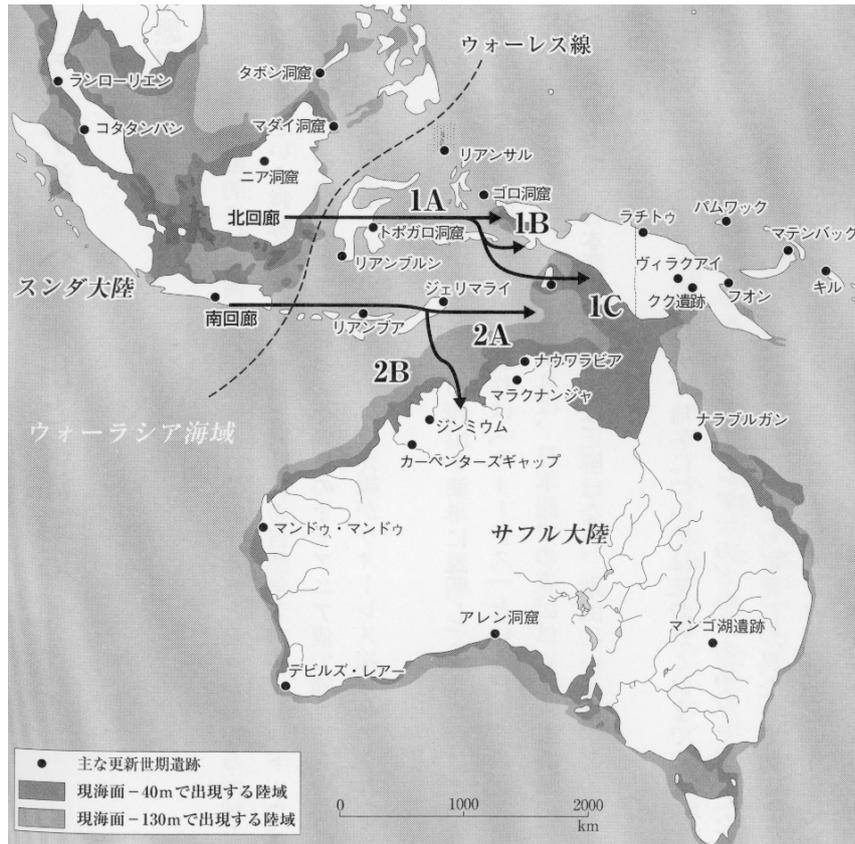


図1-5 スンダランドからサフル大陸への航海ルート (小野 2017: 図30)

ラリアへは直接到達した可能性がある。

もう一つはボルネオ島からスラウェシ島、そしてハルマヘラ島東端のゲベ岬から島々を伝わってモルッカ海峡を渡ってニューギニア島の西端、チャンドラワシ半島に至るルートである。あるいはハルマヘラ島の南に浮かぶスルー諸島を利用するルートである (図1-5)。

ゲベ岬からニューギニア島に至るルートは、近年まで利用されていたルートである。筆者が調査を行っていた、マルク (モルッカ) 諸島のハルマヘラ島西に浮かぶマレ島の男たちは、女性が作った土器をアウトリガーカヌーに載せて、ハルマヘラ島一帯からモロタイ島、スルー諸島そしてニューギニア島まで販売していた。航海に適しているのは3～4月頃で、海では太陽を目指せばいいと経験者は語る。この頃はちょうど春分前後なので、太陽は真東に近い方角から昇ってくる。とくにニューギニア島は目標が大きいのので外れることはないであろう。

さて、人類最初の本格的な渡海であるサフル大陸への移動に使われた舟はどのようなものであろうか。詳しくは以下の節で個々の舟について見ていくが、アボリジニやタスマニア先住民が使っていたのは樹皮舟、また丸太筏ないし樹皮束筏つまり樹皮を丸めて丸太のようにした筏であった。たとえば時代は特定できないが、アボリジニが残した岩絵には次章で論ずる草束舟のように、先端が高く橇上がった舟が描かれている (図1-6)。

現在、マルク諸島周辺はアウトリガー地帯である。オーストラリア大陸北部やトレス海洋に住むアボリジニたちは丸木舟やアウトリガーカヌーも使っていたが、これはニューギニア島からの影響であり、最初の移住者の名残とは考えられない。また移住時期はずっと後 (約5000～3000年前) になるがオーストロネシア系のポリネシア人が住んでいたニュージーランドやチャザム諸島では草束舟が使われていたが、その由来は謎である。



図1-6 アボリジニの岩絵に描かれた草束舟らしき図像 (Bigourdan 2006)

### 3. アメリカ大陸へ

北アメリカ大陸内部のメインの移動ルートはロッキー山脈の東に無氷河の回廊 (ice-free corridor) を使ったものだと考えられてきた。一方、西海岸沿いに南下するルートは氷河のために氷河が終わるまで使われなかったと考えられてきた。しかし近年はかつて R. ディクソンが唱えたこの海岸沿いルートも、有力なルートの一つであると言われるようになってきている (Dixon 1928: 29-31)。

アメリカ大陸への移住は確実なところは15,000BCE、可能性としては30,000BCE まで遡りうるだろう。しかし海水面の上下からすると、シベリアからアラスカへの陸上移動は45,000BCE の前か、25,000~14,000BCE の間に起こりえた。一方45,000~25,000BCE の間あるいは14,000BCE の後には舟を使った海上移動が必要であった。陸上移動が可能といってもこの地域は当時は湿地帯で、乾いた土地を簡単に歩いて行くような状況ではなかった。ユーコン川は蛇行していたし、ベーリンジアも河川を使わないと渡るには難しい土地であった (McGrail 2015b: 160)。

45,000~25,000BCE の海上移動は丸太筏、あるいは単純な獣皮舟であったろう。丸太であれ獣皮製浮きの場合、人間の体が一部水の中に浸かるので北緯65度以北の寒い海では無理であったろう。水をかぶる丸太筏は短時間なら使えるが夏であっても内水域においてのみ使われ、海では使われることはないだろう (McGrail 2001: 396)。しかし獣皮舟はかろうじて冷たい水から体を守れたであろう。

アラスカからの南ないし東への移動はコルディレラ、ローレンシア、そしてグリーンランド氷河によって16,000BCE までは妨げられていた。しかし中石器時代の獣皮舟、そしておそらく旧石器時代の簡単な獣皮舟は夏ならば沿岸航海に使えたであろう。そのようなルートはより多様な食料が得られて、流木も利用できたであろう。アメリカ大陸への主要な移動経路はベーリンジアを通る、基本的に陸路であったであろうが、湿地帯であったことを考えると、湖であれ海上であれ、島の居住の証拠が比較的早く現れるのはそのためであろう (Engelbrecht and Seyfert 1994)。

南北アメリカの先住民が使っていた舟には獣皮舟、樹皮舟、丸木舟、筏、そして板張舟が報告されている。筏にはブラジルやペルーのバルサ材などを組んだ丸木筏以外があるが、さらに草を束ねた筏、つまり草束舟も使われている。また筏にはひょうたんを並べて浮力を生み出す gouge raft なども含まれている。

これら各種の舟の分布は一部で重なりながらも南北という緯度によって整理できる (McGrail

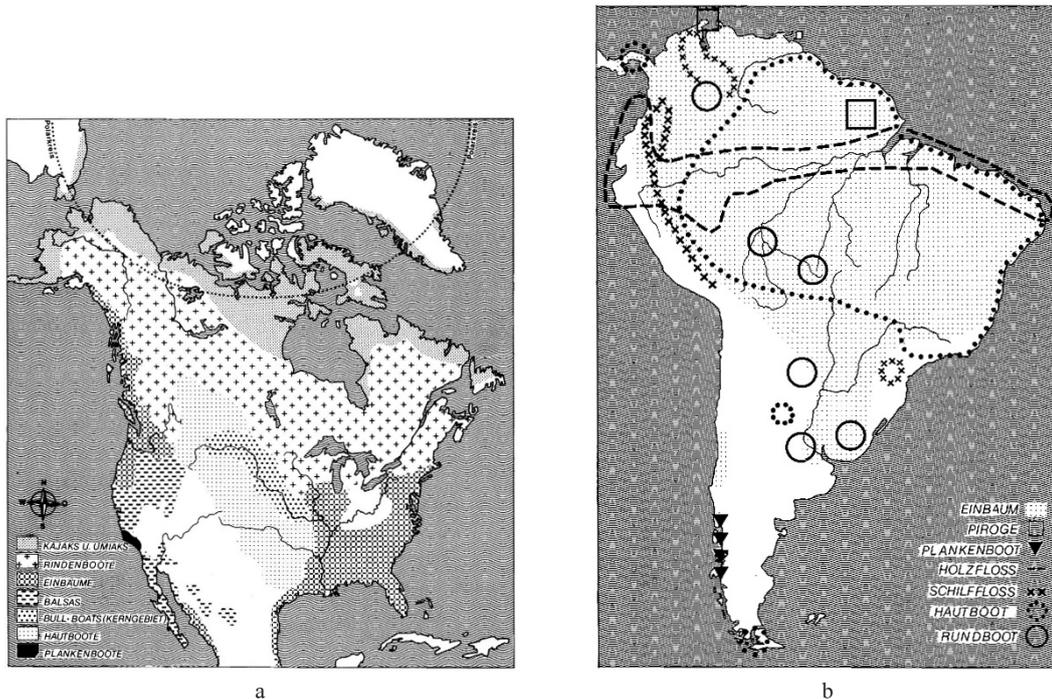


図1-7 アメリカ大陸における原初舟の分布 (Koch 1984: p. 202 & p. 238)

- a: 北アメリカ (Kayaks U Umiaks カヤックとウミヤック; Rindenboote 樹皮舟; Einbaume 丸木船; Balsas 草束舟; Bull-boats (Kerngebiet) バッファロー皮舟; Hautboote 獣皮舟; Plankenboote 板接ぎ舟)  
 b: 南アメリカ (Einbaum 丸木舟; Piroge カヌー; Plankenboot 板接ぎ舟; Holzfluss 丸太筏; Schiffloss 草束舟; Hautboot 獣皮舟; Rundboot 丸舟)

2015b: Table 8.1)。面白いのはたとえば獣皮舟の分布は最北端の北極海やベーリング海、アリューシャン列島、もう一カ所は南米の比較的北部の太平洋岸である。北米と南米はそれぞれその南に樹皮舟帯が来るといふ不思議な「入れ子状態」が見られる (図1-7)。

人類が最初にシベリアからアメリカに移動したときは、大きな環境の変化はなかったであろう。しかしそこから東ないし南に移動する際には環境や資源、材質を新たに開発する必要があった。アメリカ大陸を南下したのは、太平洋岸沿いの海上のルートと、氷河の大回廊をぬけて北米大平原に抜ける陸上のルートで、湖沼などが積極的に利用されたであろう。また氷河が溶けた後はカナダの東部を南下することも可能だったろう。

そして最近注目を集めている太平洋岸沿いのルートで従来、あまり顧みられなかったのは筏、とくに草束舟である。たとえば開発が早かったサンフランシスコ湾では早くから先住民の文化がなくなってしまう。一方、考古学的にはこの湾には貝塚がたくさん形成されており、湾内の活発な漁労活動があったことが知られている。それに使われたのはおそらく草束舟である。サンフランシスコ湾沿岸はもともと湿地が多く、適した植物の宝庫だったのである。そして今日、オセアニアのカヌールネサンスに覚醒された先住民たちが草束舟を再び作ってその誇りを取り戻す動きがあるのである。

#### 4. 地中海

サフルとアメリカ大陸に次いで、古い海上渡航の証拠が出ているのが、地中海である。

ギリシャ文明の故郷、ペロポネソス半島およびメロス島であるが、メロス島は海面低下時でも島であったことがわかっている。メロス島で採掘された黒曜石製の石器がギリシャ本土の Franchthi

洞穴で発見されている。10,000BCEである。この海上移動は直行したならば93km程度の移動がなされているはずである。しかしキラデス諸島西部の島々を辿るルートの方があり得るのだが、その場合は1回の移動距離は30km弱であったろう。

キプロス島も紀元前9千年紀には資源の一時的利用、ないし移住がなされていたであろう。同時期クレタ島に渡ることもできたが、直接的な証拠は少ない (McGrail 2001: 99)。

新石器時代になるとエーゲ海の島々にも明確な居住および交易の証拠がでてくる。交易品には家畜やもちの種なども含まれていたであろう。キプロスは紀元前9千年紀で74kmの海上渡航が必要であった。クレタ島は7千年紀にアナトリア方面からは46kmで渡航できた。ペロポネソス半島からであればキティラやアンティキティラなどの島々を経由すれば28km程度であったろう。

地中海でもこの時代は帆の使用の証拠はない。推進はパドルないしオールが使われたのであろう。風の状態が悪くなければ1ないし2ノットで推進できたであろう。板接ぎ舟であれば順風の場合3,4ノットは出たであろう。若干の逆風では1~1.5ノットが出たであろう。新石器時代の最長距離の航海はメロス、サルディニア、コルシカからバレアレス諸島まで45海里で、地中海のこのあたりの緯度を考えると真夏ならば14.5時間、あるいは黎明から日暮れまでなら最長15.5時間の明るい時間帯があったので、その時間内で目的地まで舟を漕ぐことはできたであろう (McGrail 2001: 100)。

## 5. 古代日本の舟：西村真次の先駆的研究

日本列島で船の直接的証拠というと、縄文時代の丸木船があり、さらに埴輪などから古墳時代には接ぎ船が登場したことが窺われる (深澤・南部 2013)。しかしそれ以外に日本の古代にも多様な舟が存在した可能性を西村真次や松本信廣らが古典や民族誌を含めて推論しているので、それを最後に見てみよう。

まず『日本書紀』の仁徳天皇の段には治水のために大阪湾に南の水の排水をして、北の川の塵芥を防ぐために茨田の堤を築いた時の話がある。担当者が瓢を水に浮かべて神意を得る場面がある。また『古事記』中の仲哀天皇の段、神功皇后の話で朝鮮征伐についての神意を問う場面で「真木を焼いた灰を瓢にいれ……すべて大海に散らし浮かべてお渡りになるがよい」という神意を得る。西村は「真木の灰」は「真木で作った船」と解釈すべきと主張している。

西村によると古代日本には瓢船という言葉があって、水筒を意味する可能性と何らかの水運搬具を意味していた可能性の両者があるという。後者の場合、人間が腰につけて使用する浮きか、単に筏や船につけて浮力を増す部材を意味していた。この原理は南中国の Wai の民族によってもたらされた。瓢という言葉の意味は浮きであったろう (Nishimura 1936: 70-71)。

次に『日本書紀』の応神記に播磨の国の加古の港に来たとき、鹿の皮をまとった人間がたくさん浮いてくる」という奇妙な記述がある。天皇の一隊を水先案内した水主 (かこ) の語源は鹿子でこれは上記のような浮きを意味していたのではないかと西村は推測する。朝鮮半島やモンゴルではおそらく牛の皮船、あるいはおそらく浮きが使用されていたという証拠がある。皮浮きは瓢浮きと併存していたのであろう (Nishimura 1936: 114-5)。中国や西アジアでは羊や山羊の皮を用いた浮きもさかんに使われていた。

また、『日本書紀』神代の段でスサノオが不品行な行いで追放され新羅にいったとき、戻ってこようと思って「土で舟を造り」出雲の地に舞い戻ったとされる。これは埴舟と呼ばれるが、これは土器の舟として疑問が出されてきた。しかしこれを土器筏と解釈すれば朝鮮半島や中国に存在するので信憑性を帯びる。

さらに西村は、葦船あるいは本書でいう草束舟についても考察している。『古事記』や『日本書紀』の一書には、イザナキ・イザナミが最初の交合のときに過ちを犯したために死産した蛭子を葦の船に乗せて流したという有名な下りがある。のちに『古事記伝』を著した本居宣長もこれは葦をたくさん束ねて船にした葦船であろうと推測している。ただし西村はこの記述は船ではなく、一種の水葬を意味していたという見解も紹介している (Nishimura 1925: 111)。そして西村は福井県大石村出土の銅鐸に見る船体の上下にたくさんの長い突起の見える図を葦船と解釈できるか可能性を示している (Nishimura 1925: 15)。これに対し松本信廣は葦船の影響を受けたであろうゴンドラ式のロングボートと解釈している (松本 1978: 10)。

また『古事記』の出雲神話の段、オオクニヌシ命の代、波を越えて羅摩船 (カガミノフネ) に乗って寄り来る神、スクナビコナノカミの話がある。カガミは鏡で佐渡のたらい舟のように真ん丸の舟を意味していた可能性もあるが、次田真幸の『古事記』(講談社学術文庫)の解説の中では、「かがみ」とは多年生蔓草のガガイモの古名称で長さ10センチほどの楕円の実を割ると船の形になる、とされている。一方、新井白石はスクナビコナが小人であったと解釈し、小さな船の隠喩であるとした。しかしある種の植物の細い枝を行李のように水を通さないように堅く編んだ船 (wicker boat) の可能性もあると西村は論じている (Nishimura 1931: 126-128)。そうであるなら構造的には筏舟に近いことになる。

そして『古事記』の海幸山幸神話で、山幸彦の乗った無間勝間 (マナシカツマ) で、『日本書紀』の無目堅間 (同=すきまのない) という表現が籠を意味するのであると考えられてきた。『日本書紀』では塩土の翁が串を投げると竹林ができ、その竹で籠を編んで舟にしたと書いてある。一書に「その竹を取って目の荒い籠を造り、ヒコホホデミノミコトをその中に入れて海に入らせた」あるいは「無目堅間=目のつんだ籠で水の上に浮かぶ筏を造り細縄でヒコホホデミノミコトを結びつけて海に沈めた」とされている。

新井白石はこれは竹を接いだ紐を編んで作った帆をつけた舟と解釈している。一方、本居宣長は籠の舟は現実にはあり得ないとして、神話世界の記述としてとらえた。また金光金沢は『和漢船用集』(1766)において海外では竹や籐で編んだ籠の船が存在するのでそれを想定し想像図も添付している (Nishimura 1931: 16-18)。

また『万葉集』4巻には櫻皮纏作流舟 (カニワ・マキ・ツクレル・フネ) という表現があり、これは樹皮船を意味していたのではないかと西村は推測している (Nishimura 1931: 197-228)。

最後にイザナキ・イザナミが高天原から原初大海に下りて日本列島を生み出す件で、二人は天の浮き橋を伝って下りてきたとされる。これは本居宣長は梯子のようなイメージをもったが、西村は新井白石の説に言及して、これは木を組んで海に浮かべたような施設、すなわち筏のようなものではなかったのかと推測する (Nishimura 1925: 11)。

このような西村の仮説は古典の解釈と民俗事例に基づいているので、直接的な証拠は少ない。しかし中緯度帯に位置する日本列島は植物の多様性が高く、いろいろな素材が利用できた。本書で以下見ていくが、一つの地域で異なった舟が使われることはむしろ自然なのであり、「何々舟地帯」のように個々の地域の特徴を単純化し、無理矢理分布図の線引きをすることは実態を見失う (後藤 2017)。これが本書で筆者が行いたい主張のひとつである。