

第 16 章

古代北欧と日本



古代北欧と日本

1. 北欧青銅器時代の魂舟

前章では東南アジアからオセアニアにおける死者と船の象徴的関係を魂舟を中心に見てきた。魂舟とそれに関連する多様な物質文化モチーフは、ベトナムの青銅器文化ドンソン文化に一つの起源を持つであろう (Newton 1988)。その類縁的思想は日本の古墳時代の壁画や線刻絵、そしておそらく舟を表現した埴輪などにも見られるようである。同じ文化現象はそして遠く離れて北欧の青銅器文化にも見いだせるのである (Crumlin-Pedersen and Thye 1995)。

これは何らかの歴史的な関係を示すのか、それとも北欧と東南アジアや日本では離れすぎているので、類似の思考方式の多発的現象なのかが興味ある課題である。ゲルマン民族の文化と日本列島の基層文化には関連があるという意見もあるので (スラヴィック 1984)、今後の比較研究の進展が待たれる。

ここではまず北欧の状況を見てみよう。

スカンジナビア半島から北ドイツにおける初期青銅器時代 (1600-1400BC) に船にまつわるモチーフが急速に発達するが (図16-1)、不思議なことに英国や中南ヨーロッパには広がらない。一方、初期鉄器時代 (Early Pre-Roman Iron Age) になると北欧でも舟のモチーフは一部を残して廃れてしまう。デンマーク、スウェーデン、ノルウェーなどでは廃れる。

青銅器時代には社会階層化が進み、貴族的なエリートが形成されると同時に塚の墓が現れる。そしてそこで発見される副葬品を中心に船、馬、魚、蛇などのモチーフが登場する。この新しい宗教思想がドイツ北部にも影響を与える。

最も重要だったのは船のモチーフでデンマーク、スウェーデン、ノルウェーに短期間で広まった。紀元前1600-1500年とされるデンマークのジールランドの Rørby で発見された青銅刀には内側に湾曲した刀身と (第1期)、上に湾曲した船首、まっすぐか若干上に伸びる尖った竜骨と船尾翼を持つ船が表現されている (図16-2)。

やがて第2期になると馬の頭が舟の舳先飾りとして導入される。馬の飾りは青銅器時代を経て500BCまで使われる。後期青銅器時代 (紀元前1100-500年) はアーンフィールド (Urnfield) 文化の影響で水生動物が舳先の飾りとして登場し、より装飾化された上に反り上がる舳先や船尾翼に特徴付けられる。

スカンジナビアの方は岩絵が多いのに対し、デンマークでは岩絵を描く広い岩が少ないため、青銅器の上に表現された船が主体である。そこでは422個の遺物の上に800事例の船が観察される。それはカミソリ (ひげ剃り)、ナイフ、首輪などの上に描かれた舟である (Kaul 2014: 124)。

重要な発見は紀元前1500年とされる「太陽の馬車」である。これはデンマークの北ジールランドから発見された副葬品で、馬が太陽を馬車に乗せて引いている遺物である (図16-3)。馬はこの地域では新しいモチーフで、ギリシャないし中央・南ヨーロッパからの導入であるが、北欧に至り馬・船 (航海) と太陽が結びつくことになった。舟そのものはエジプト起源のモチーフであろう。また馬車の車輪に描かれた十字状のスポークは太陽のイメージであり、中に十字が表現された2つの車輪のイメージはギリシャから中央ヨーロッパを通して導入された可能性がある (Kaul 2004: 128)。

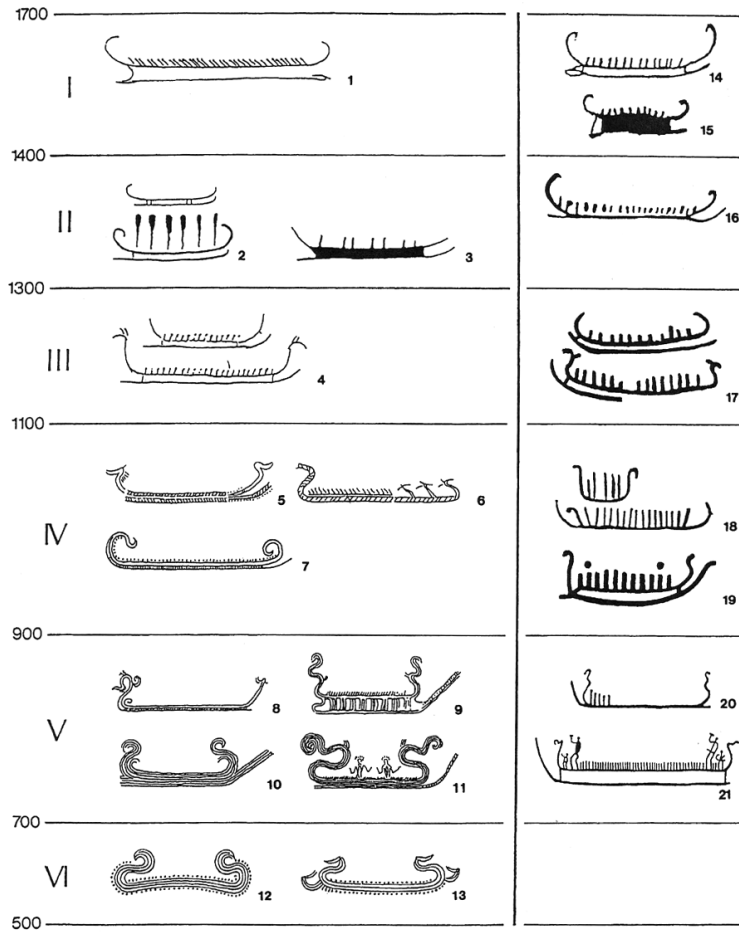


図16-1 北欧青銅器時代における舟モチーフの発達 (Kaul 2004: Fig.14.3)

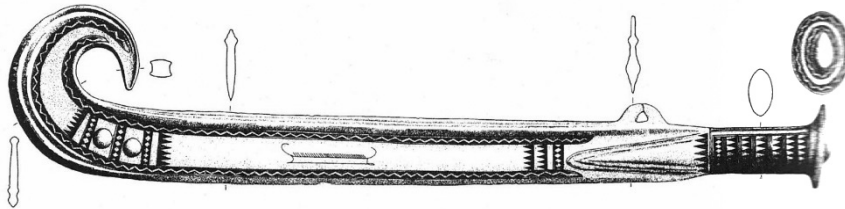


図16-2 舟モチーフをもつ青銅製の刀身 (Kaul 2004: Fig.14.1)

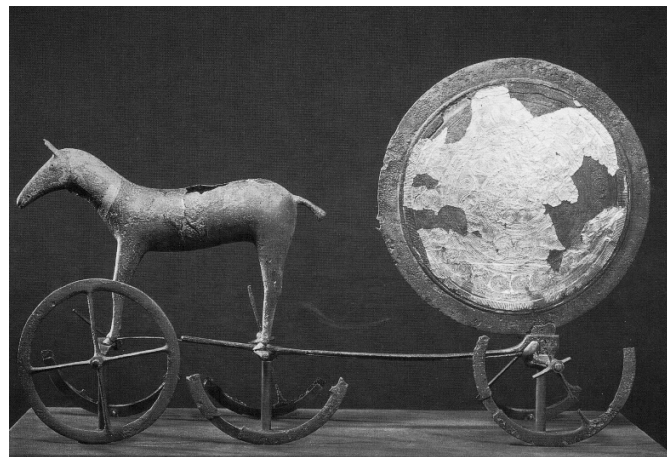


図16-3 太陽の馬車 (Green 1991: 表紙)

馬と船と一緒に描かれるようになった蛇であるが、馬と蛇の組み合わせは、昼と夜に太陽の運行を助ける一対のエージェント、つまり馬は昼間、蛇は夜間の象徴ではないか。そして船は夜と昼の媒介、時間経過の象徴とされるのであろう。

同じ組み合わせは日本の古墳時代の壁画にも当てはまるが、なぜ馬と舟のイメージが連合されるのか？ ある説によると、青銅器時代、馬は地上で最も速い乗り物で貴族的な存在であった。同じように船は富、権力、資源の制御、外地との交流、新しい知識の獲得などの手段であった。新石器時代の

終わり頃から、北欧内部でフリント製石器の材料が海を越えて交易されていたが、青銅器時代になると舟はより宗教的な重要性が増した。すなわち舟はヨーロッパの南からの金属の供給手段として必要だった。しかしこの時代、金属は実用性よりも、呪術的な意義をもっていた。その証拠として舟のモチーフは起源前1500年から500年まで、約1000年もの間、儀礼用の大型青銅斧など同じ歩調の消長を見せていた。

また団扇、あるいはキノコのような形をしたシンボルも前期青銅器時代から始まる特徴である。ヒッタイトの印章の図像に由来する可能性が高い。とくに注目されるのは後期の青銅製カミソリに描かれた舟や太陽あるいは蛇などの図像である（図16-4）。その資料を集積した分析から、昼間の太陽に関係するとの仮説が提案されている。というのは舟の進行方向に見られる、ある「偏り」からそのように推測されるのだ（Kaul 1998）。

青銅器に表現された船のモチーフは対称的、つまり前後同型ではない。船先は特徴的な高く持ち上がった竜骨の延長であり、一方、船体の延長は短く水平的である。その分析により、舟は右向きと左向き、どちらに向けて表現されているのかの推測ができる。それによると資料の4/5は右向き、1/5が左向きである（Kaul 1998: 186）。上述の太陽を引く馬車も右向きに想定されている。

とくにその主要な資料は青銅製のカミソリに象られた太陽船のモチーフである。船は船先の飾りから右向きと左向きの両方が存在する。緯度の高い北欧の場合、空を眺める場合、南天を向いて太陽の運行を見ることが多い。その場合、昼間の太陽は左向きに、すなわち東から西に移動する。一方、神話では太陽は夜の間、地底（海底）を通過して、西から東、すなわち右向きに移動する。したがって逆向きの船のモチーフは昼と夜の太陽の異なった移動方向の運行を表しているのではと推論できる。

図16-5のカミソリの図像では船が重なって描かれている。竜骨が上がっている方が船先と仮定すると、上の船は左から右、下の船は右から左に走っている。下の船の船先（左端）の上には太陽と魚が描かれ、魚が地界を動く船を地上に導いているように解釈される。

図16-6aでは馬が太陽を引っ張っている。船は右向きであるので昼間は太陽を馬が引いて運行させている様子が窺える。船の船先には蛇らしき動物が象られ、太陽を飲み込もうとしているように見える。

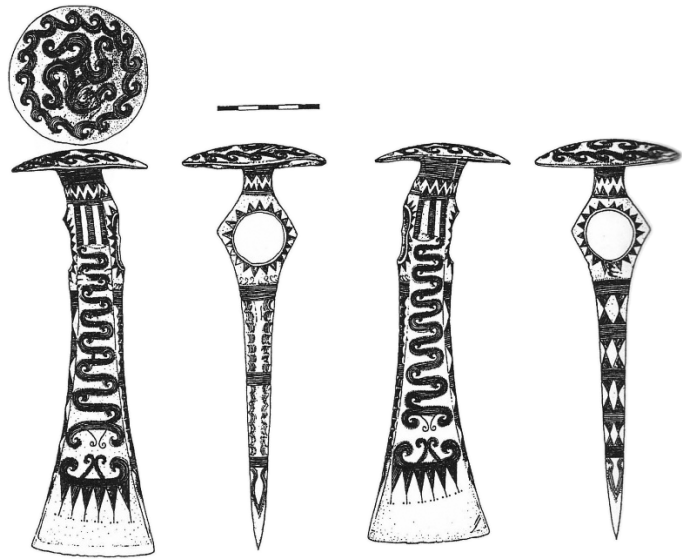


図16-4 太陽のモチーフの可能性のある青銅製品
(Kaul 2004: Fig.14.4)

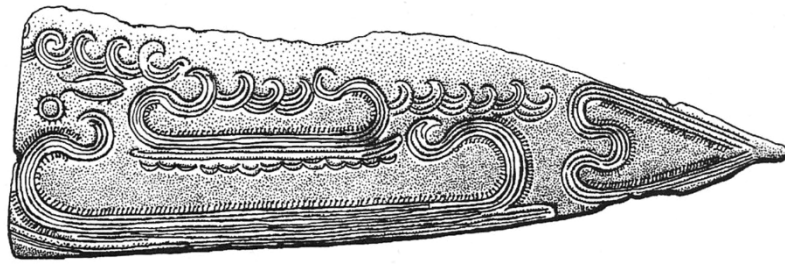


図16-5 青銅製のカミソリ (Kaul 2004: 14.10)

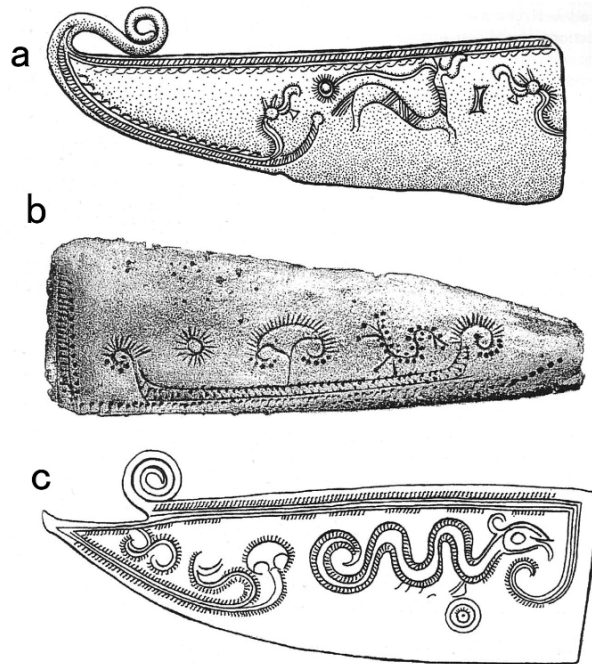


図16-6 カミソリに象られた舟、太陽、馬あるいは蛇 (Kaul 2004: Fig. 11-13)

図16-6b は太陽の馬が船に舞い降りたかのように、団扇の脇に太陽が描かれている。これは右向きであり、太陽の運行を船に任せている午後を意味する。図16-6c では蛇と太陽が一緒になって船を導いているように見えるが、これは夜のシンボルである蛇が太陽を地下界に導く夕方を意味している。そして図16-7は集成したモチーフを、対応していると思われる時間帯で整理したものである。

スカンジナビアに多い舟の岩絵は、埋葬のための塚と同じように、重要な水路を望む場所に作られることが多い。それは神話で、水際は生者と死者との境界と考えられていたことが重要だからである。また岩絵は埋葬に伴って描かれた証拠もあるので、埋葬儀礼で重要であったと思われる。そして副葬品として備えられたのが、装飾されたカミソリである。この時代遺体は火葬されたが、カミソリそのものは焼かれてはいない。カミソリは火葬のために遺体を準備する、ひげや体毛を剃るために使われたのではないかと考えられる (Ballard et al. 2003: 388-389)。また棺の中に舟が描かれることもあるが、ときには逆さまに描かれるのは、この世とあの世においてはすべてが逆転する、つまり季節や位置関係が逆転するという思想の反映かもしれない。同じような逆転の思想は東南アジアやオセアニアにも見られる (柵瀬 1966)。さらに北米先住民の間にも見られる (後藤 2016)。

中央ヨーロッパに行くと、船の方角にはとくに規則性はないが、それはドイツ文化圏で知られる

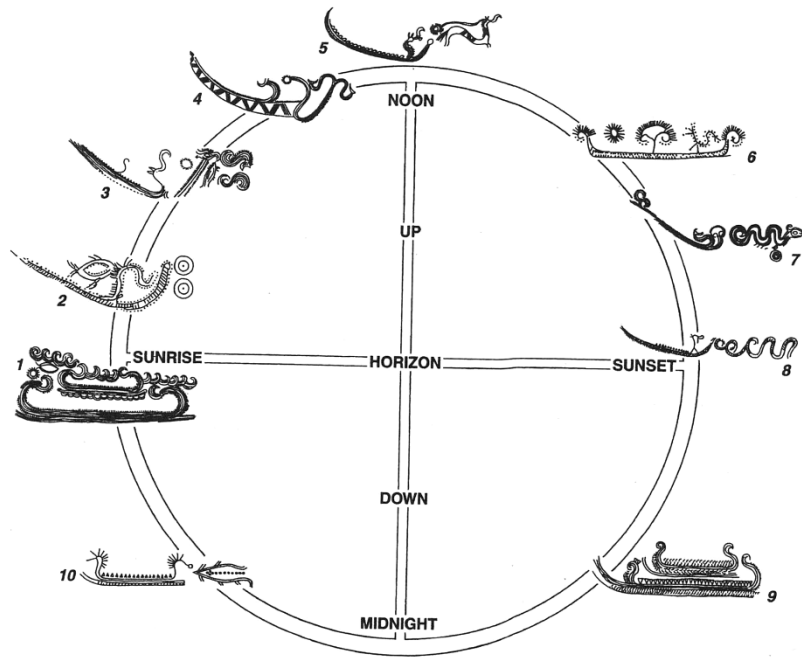


図16-7 デンマークの後期青銅器時代 (1100-700BC) が示す、異なった方向を向く舟のモチーフ (Kaul 2004: Fig. 14-14)

「鳥一太陽 Vogel-Sonnenbarken」の思想と関連すると思われる。太陽が舟で運ばれるというのはエジプトでも見られるが、南ヨーロッパではあまり見られない。ハンガリーが青銅器図像の中心地であったことと相容れないわけではないが、あまりはっきりしない。北欧と地中海の関係性は今後さらに追究されるべきである (Kaul 2004: 133)。

太陽舟のモチーフは北欧青銅器時代の終末期、紀元前500年頃に消滅した。船も前後対称的になっており、ときおり楫櫂も描かれ、艫の水平板もなくなる。この姿は船の図像がより現実的姿を表現したということではないか。つまりこのような形の方が岸から素早く離れられるし、前後を回転しやすいからだ。そして初期プレ・ローマ鉄器時代に描かれた馬は宗教性を失い、武装した兵隊と一緒に描かれるなど、現実的なモチーフになっていった。

これは青銅器時代、船が金属などを得る交易の手段として重要であり、また儀礼的にも重要であった時代から、鉄器時代は船はより現実的に戦闘の手段として、また首長権が交易よりも地上の資源の実質的な支配へと変化したからではないか。紀元前500年あたりから戦闘方法が変わるにしたがって、交易、とくに海上交易における「聖」と「俗」の概念の分離が始まったのではないか。

2. ゴッドランドの絵画石碑

バルト海に浮かぶゴッドランド島から出てくる舟の描かれた装飾石碑も特筆すべきである。それは北欧神話のオーディンと死んだ戦士の国ヴァルハラ (Valhalla) への航海を示していると考えられる。

石碑に描かれた舟も西暦4～5世紀頃の事例はマストがなく、櫂走の舟を表している (図16-8)。これは北欧の宇宙観、すなわち太陽、地上 (中つ国) と地界、三界を行き来する手段を表現しているという。地上世界は海に囲まれ、海は世界蛇に取り巻かれている。したがって地上から地下世界へは舟で行くしかない。船には霊柩車のような施設が表現されている。

太陽のシンボルと思われる渦巻き紋の下に櫂走する舟が描かれる。舟の中央には天幕ないし船室



図16-8 ゴットランドにおける絵画石碑に描かれた櫂走舟（ゴットランド歴史博物館）

がありその屋根には盾が飾ってあるように見えるが、これは西の太陽の沈む国へ死者の霊を運んでいるかのようである。天幕は霊柩車のような施設であろう。このような信仰は太陽信仰とも結びつく。日本の装飾古墳の絵を彷彿とさせる。

6～7世紀になるとこの信仰は変容した。石碑は現実世界の舟を表すようになり、はじめて四角帆を備えた舟が登場し、舟の上には鳥（おそらくガチョウ）、牡鹿、馬、蛇などが傍らに描かれるか、ときには乗っている（図16-9）。これは供儀を意味するのであろう。古い帆船ではキノコのような形の帆が上に突き出ている。

しかしそれまで、バルト海で帆は利用されていなかったのだろうか？ 最初の頃、帆は旗のような形だった。しかしそれは一定の幅の敷布を縫い合わせた帆であるため強風に耐えられなかったであろう。やがて経木で編んで作った帆であれば強風に耐えられるようになったと考えられる。それは縫い目がないからである。実際に格子状ないし網状の帆が表現されているのは偶然ではあるまい（Nylén and Lamm 1978: 42）（図16-9 & 図16-10）。

8世紀になると帆船の図像は簡素化される、この時期の特徴としては「馬の乗り手を歓迎する女性 welcome of a horseman by a woman」が船の上に乗っている（図16-11）。この女性は戦士に蜂蜜酒の角杯を差し出している。それは北欧神話の主神オーディンが、位の高い人間を死者の国バルハルに迎えるシーンを表しているとも考えられる。騎士の馬はしばしば八本足でおそらくオーディンの駿馬スレイブネルであろう。この種の絵画には下に大きな基盤模様の帆を張った舟が描かれる。上のシーンの描写では死者がバルハルスなわち主神オーディンの館、戦士の楽園へ着いたところであろう（Nylén and Lamm 1978: 68-70）。

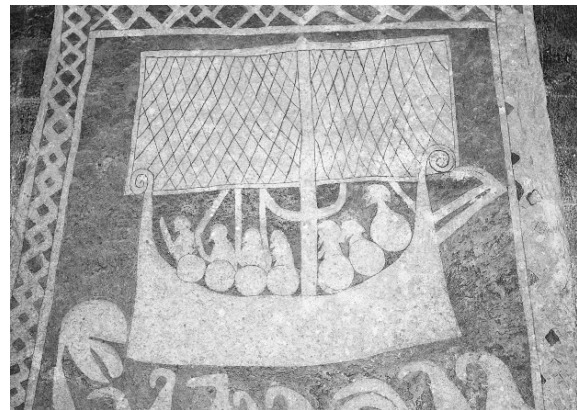
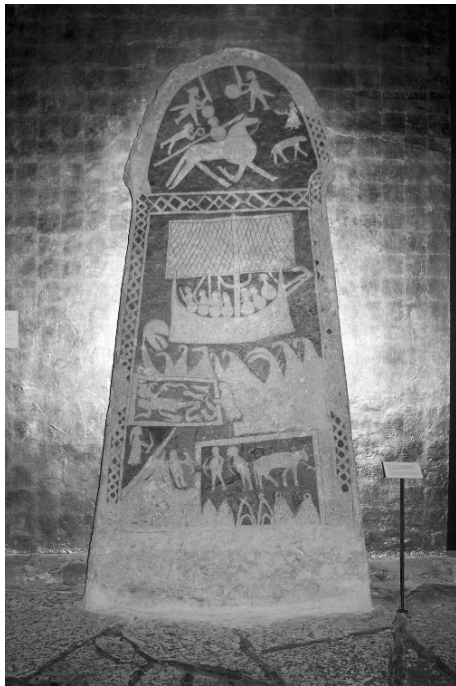


図16-9 編んだ帆を掲げた舟を描いた絵画石碑と右拡大図。天上界および地上界の生活や供犠を意味すると思われる動物が描かれている（ゴットランド歴史博物館展示）

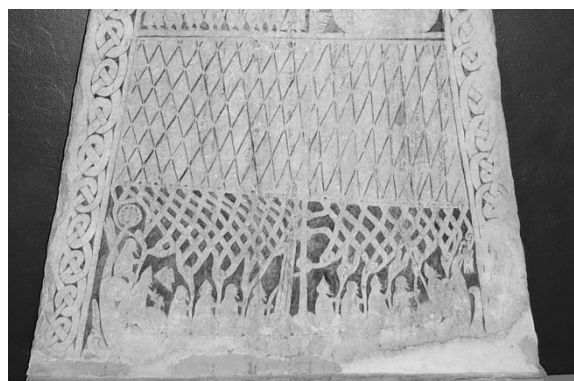
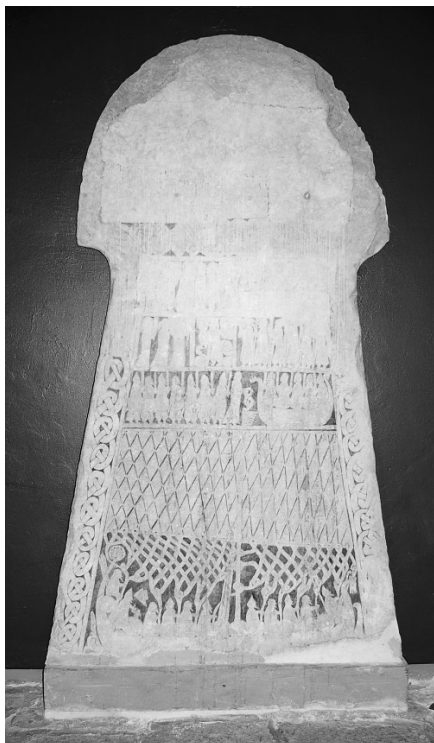


図16-10 編んだ帆を掲げた舟が描かれた絵画石碑と右拡大図（ゴットランド歴史博物館展示）



図16-11 北欧神話「馬の乗り手を歓迎する女性」を表すと思われる絵画石碑 (Nylén and Lamm 1978: 69)

3. アングロ・サクソン王の舟葬：サットン・フーでの発見

時代は鉄器時代に下るが、英国で発見された、6～7世紀頃とされるサットン・フー (Sutton Hoo) での発見に言及しよう。この遺跡では王墓と見られる舟葬の証拠が見つかった (図16-12a)。サットン・フーはスフォークのデベン川左岸の絶壁上にあり、海から7マイル離れている。一帯は中世イースト・アングリア王国の墓地となっており、多数の古墳が散在している。そのうち1号墓地と呼ばれる地域から出土した船葬墓が特筆される。

出土した多数の副葬品は豪華な金銀の装飾品や武具、武器などである (図16-12b)。また西暦625年の銘をもつ金貨が出土していることから年代も絞られ、627年に死去したイースト・アングリア王レッドウォールド (Roædwald) の墓ではないかと推定されている。それと同時に多くの研究者の興味を引くのはアングロ・サクソン起源の英雄神話『ベオウルフ』の記述を彷彿とさせたからである。

『ベオウルフ』は、デンマークを舞台として、主人公の勇士ベオウルフの若い時を描いた第1部と、それから時代が飛び、老域に入ったベオウルフ王の最期までを描いた第2部に分かれている。第1部でベオウルフは巨人あるいはドラゴン (竜) ともいわれるグレンデルとその母親と戦う。第2部では炎を吐く竜と死闘をかわし、竜を倒すが自らも致命傷を負い、戦士たちに見守られながら埋葬される。

この神話には多くの写本があるが、グレンデルはしばしば翼をもって空を飛ぶ炎を吐く竜であり、財宝を蓄え守っていると語られるところから、この物語はトールキンの『ホビット』や『指輪物語』で絵がかれた西欧の竜の原型となっている。

ベオウルフは竜との戦いで死に至る傷を負った後、次のように遺言する。

予はもはやこの世に止まること能わず。

茶毘の炎の静まって後、勇名高き者どもに命じて

海に伸びたる岬に大いなる塚を築かしめよ。

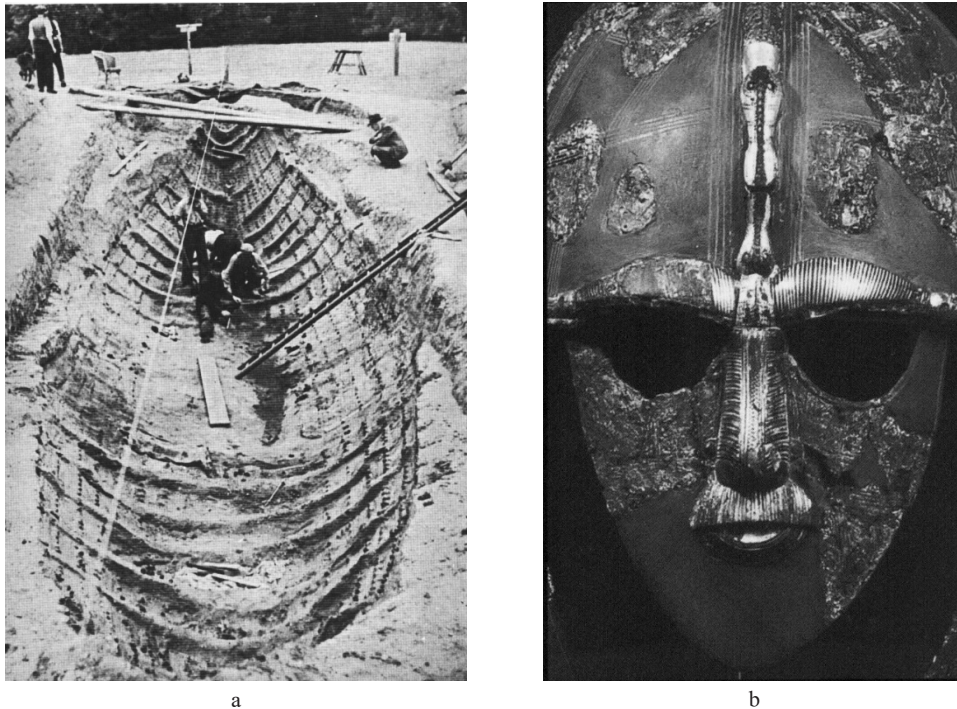


図16-12 サットン・フーで発掘された構造舟 (a) と被葬者のかぶっていたと思われる鎧用仮面 (b) (a: McGrail 2015a: Fig.3.24; b: Green: 1991: 表紙)

さすれば、その塚はわが民の想い出の
 よすがとして、^{いさな}鯨ヶ崎に高々と聳え立ち、
 霧立籠むるわたつみを越えて遠方より
 大船を繰り来る後の世の船人どもは
 これを称して^{おちかた}ベーオウルフの陵^{みさきぎ}というであろう。
 心猛き君主は、黄金の環をおのが首より
 外して従士なる槍取る若武者に
 授け、黄金造りの兜、宝環、鎖鎧をも
 与えて、心して用いるように仰せ付けた。
 (『ベーオウルフ』、岩波文庫、第38節)

王の遺言どおり、竜が守っていた豪華な財宝が副葬された。このときベーオウルフは舟棺のまま火葬されたとされる。またサットン・フー遺跡からは鉄で作られ顔全体を覆う兜と鎧が見つかるが、上記の詩の通り、英雄の死への出で立ちともいえる。あるバージョンでは王の死を埋葬した12人の従士たちは、太陽の同じ方角に塚の周りを巡ったと語られる。太陽の運行と埋葬儀礼との関係を示唆する興味ある事例である (サトクリフ 2002)。

4. 海民社会の舟と墓

このように青銅器時代の北欧に存在し、変容しながらも英国やアイルランドのような西ヨーロッパ島嶼部にまで広がっていた文化をラーソンは、海洋的社会 (maritime society) と規定する。それは日本の研究者が呼ぶ「海人」あるいは「海民」文化と非常に類似している。

しかしこの概念は、海の側に住んでいたとか生業が海に大きく依存していた社会という意味ではない。そうではなく、彼らの世界観自体が海、舟の乗組員が社会的紐帯の中心的シンボルとなっていた。つまり社会構造の原理として中心であり、そして文化のあらゆる部分に海と舟が関係している社会、すなわちコスモロジーの根幹に海と舟がある社会という意味においてである (Larsson 2007)。

北欧の海洋的世界においては、人間活動のほぼすべての側面が海洋的な構造にそって構成され、海軍的な領土構成によって体系化されている。その事例がレイダガル (leidangr) とよばれる原理である。

レイダガルの基礎となる社会集団はフンダレ (hundare) であり、それは100 (英語の hundred) という単位を意味する。その下にジャムナス (jamnas) という単位があり、それは12人の漕ぎ手を意味し、それが集まってできる単位がフンダレであった。またフンダレ hundare は船の乗組員を基礎とした4つの居住単位に分割されている。おそらく2つのジャムナスが舟全体の乗組員 (約24~25名) とされ、それが4つ集まってフンダレとなったのであろう。このような単位は、軍事的なものであると同時に徴税の単位のような経済的なものであった。またレイダガルの中にはスケップスラグ (skeppslag) という概念があった。それは舟の供給地という意味で、1隻の船とクルーを供給する地という意味であった (Larsson 2007: 300-309)。

フンダレは実際の権力というよりも象徴的な力によってルーズに連合した各地の勢力を意味していたが、しだいに法に基づく厳密な連合体に変化していったのではないか (Larsson 2007: 306)。このような単位は11世紀半ばには現れていたようだが、やがて統一王朝ができていく13世紀には消滅し地縁的なレン (län) という単位に再編され王が制御力を発揮していく (Larsson 2007: 301)。

このような原理の物質的な現れとして、埋葬された舟あるいは棺としての舟、さらに地上に作られた石舟遺構などがあげられる (Larsson 2007: 237)。たとえば舟棺墓の方位について、海に舳先を向けるのか、それとは関係ない方位性をもつのかが問われる。男性は舳 (=船長ないし操舵手)、女性は舳先の方に埋葬される傾向があることを指摘する研究者もいる (Larsson 2007: 267)。

墓に埋葬された船あるいは舟形棺の方位であるが、人骨が残らない場合や舳先と舳が明確化できない場合でも、槍が積んである位置から推測される。ゴットランドの絵画石碑では槍はほとんどが舳に積んであるからである。舳先は馬など動物が象られ、舳は宗教的なシンボルが象られることが多い。あるいは舳にはオーディンのシンボルである槍先などが奉納されることがある。

北アジアやヨーロッパでは北は実際の北より少し東、北東にあると考える傾向があったが、墓も北向きにされる傾向があった。北を意識するのは北欧一般に見られる。というのは特定の神話と関係づけられる訳ではないが、天界、地界、地下界、三階の思想、北極星を中心に回る天、地上と天を結ぶ世界山、世界柱ないし世界樹の思想、死者の魂は鳥に乗って天に向かうがその入り口が北極星であるという思想と関係する (Larsson 2007: 280)。これは太陽の運行を南天に見る思想とは対照的である。

また死んだ人と頭を北に向けるのは体から魂が抜け出るのを防ぐ意味がある。民間伝承では北は生命の始まりで南は終わりを意味していた。また北に頭を向けると腐敗を防ぐ、そしてそのために遺体に動物が来るのを防ぐとも言われる (Larsson 2007: 276)。

5. 広域東南アジア (東南アジア島嶼部からメラネシアまで)

ベトナム付近から南シナ海、さらにインドネシア方面まで影響を与えたドンソン文化の青銅器に

典型的なモチーフとして、舟の反り上がった舳先、そしてその舳先や艫にしぼしば伴う雄鶏、ワニ、その他の歯牙をもつ怪物、トカゲあるいはトカゲのような動物がある。また太陽と思われる図像に加え木が甲板から生えているような模様も描かれている。これは太陽に導かれ「生命の木」を運ぶ舟の図像であると思われる (Ballard et al 2003: 393–396)。

たとえばフィリピンでもスカンジナビアの事例によく似た舟型埋葬址がバタン諸島から出ている。そこでは舟による長距離の旅行と死や超自然との関連が指摘されている (Ballard et al 2003: 398)。また青銅器に描かれた舟の図像や岩絵の図像もよく似ている (e.g. 本書図5–9および図16–1)。

北欧とアジアに共通する思考を求めるとするならば、舟を秩序ある社会集団のメタファーと捉えることであると言える。たとえばフィリピンのタガログ語の村や字を意味するバランガイ (barangay) はもともと舟や舟の積荷の意味であった。同時にそれは小さな社会集団を意味する。現在のフィリピン社会ではバランガイの長、つまり村長や区長をスペイン語起源のキャプテンと呼ぶ。舟の船長である。

バンカないしかパン (banka/kabang) は舟を表す場合と家を表す場合の両者がフィリピン内の言語に見られる。さらに同語源のバンワ (banwa) はパラワン語やインドネシア・スラウェシ島のトラジャ語では家、そして同時に大きな社会集団 (ジャワ、バリ、ブギス、マレー)、さらに舟をも意味する。

バランガイの場合のように多くの東南アジア社会では舟、家および社会を同型的な概念と捉える。ブギス族で「舟を作るのは家を作るのと同じ」、トラジャ族では家に住むことは「舟と一緒に生きること」という意味とされる。彼らの思考では舟は動く家、家屋そのものは動かない家として対比される。

インドネシアのピコールでは同語源のランガイ「laygay」とは、「舟に乗って命令する」また「家を統括する」人のことを意味する。バジャウでは基本的な核家族の上の拡大的な社会集団は「一緒に旅し停泊する舟の一团」と理解され、彼らのリーダーはマレー語の nakhoda から借用したナクラ (nakura) で、原義は舟の主人つまり船長 shipmaster (Manguin 2001: 2–3) なのである。

すでに見たタニンバルでは家の各部分が竜骨、帆柱、帆、舵などと呼ばれる。死者は舟型の埋葬址で埋葬される。村の空間分割は公共の舟のように起源の旅の反映であった。舟表象は織物上でも重要である。なぜならインドネシアでは布は重要な威信財あるいは婚資であり、同時に地位ある者の遺体を包む衣でもあるからだ。たとえばランプン (Lampung) の葬儀用布は舟布 (ship-cloth) と呼ばれ、魂をあの世に運ぶという意味があるとされる。布を含め葬儀に関係する人工物、たとえばビーズやマットにおいても、舟と同時に表現されるのは、鳥 (だいたいサイチョウ)、野牛、蛇、旗、生命の木、太陽と月などであり、すべて死者儀礼の複合体を形成する。

ここでも舟の隠喩は社会集団であり、5m にもなる布は最も高いランクの象徴で年長のリネージの最年長者のためにとって置かれる。それ以外の人工物も舟の形に象られる：花嫁の頭飾り、真鍮の容器など (Manguin 2001: 4–5)。

社会集団のランクも舟の船員をなぞられて表現されることがある。下層のランク (suku) は船内の位置づけで、船員や舵取りなどと表現される。通過儀礼でもっとも大事なのはパアドン (paradon) の儀礼で、この儀礼で資格が与えられた人は、家の前に舟や鳥や蛇で象られたアーチを立てることが許される。もっとも高いランクの人はサイチョウが象られた木の船に乗って儀礼 (adat) に行く。儀礼の場ではそれぞれの代表者が自分の前にそれぞれの位置づけを示した舟布を掲げる。

マレーのスルタン (イスラム系の王) の治める王国でも、王は船長、大臣は舵取りとか乗組員と

される。王が並立する危険な状態は「舟に船長が二人いる」として忌避される。インドネシア古代のマジャパヒト王国やシュリビジャヤ王国の豪華な船団、たとえば他国から王女を娶るための絢爛豪華な船旅についての記述が残されている (Manguin 2001: 6-8)。

一方、舟葬、つまり死者が舟形の棺で祀られる風習も広く知られている。東南アジアのオーストロネシア系言語の多くで舟と棺が同じ語彙で表現される。たとえば舟を意味するバンカないしカバン (bangka/kabang) はジャワ、スンバなどでは棺も意味する語彙である。スラウェシ島の kalamba は石の棺のことであるが同時に舟も意味する。マレー語の larong ないし long の同族語は palong でやはり舟の意味である。死者の舟としばしば呼ばれそれに伴うモチーフは天のサイチョウで示され、それに帯する地下界は蛇 (chthonian)、そして現世の生命の木と家全体でコスモロジーを表す (Manguin 2001: 9-10)。

一般に、ティモールやケイあるいはメラネシアでは船葬は位の高い人の埋葬法である。チーフや神官あるいは戦士などである (棚瀬 1966)。また舟は動、移住だけではなくある状態から別の状態への移行を象徴する。同時に多くの部材をもつ舟を作り上げることは家屋の建造と同様、独立した部署を持つ集団を一つの社会に構築することを意味する。このような作業の頭領はまた儀礼の主催者でもある。マレー漁村でもボートグループ、網グループ、漁撈集団単位などにおける権威や階層は社会集団と舟のシンボリズムに密接な関係を示していた (Manguin 2001: 14)。

6. 見えてくる日本古代

このように東南アジアからオセアニアにかけて舟あるいは航海が広範な象徴性をもっていたことは明らかである。しかしそれが同一起源から発達したと単純化はできない。というのは舟が表現される物質文化の媒体は多様である。さらに舟が表象するのは社会の階層あるいは上層部の表現である、またそれとは逆に社会の基本的な親族集団や家族を意味する場合もあるからである。ただし一般的に死とは現世から来世に移動することであり、その移動手段として舟、そしてその旅を導き守るのが鳥 (とくにサイチョウ)、蛇、太陽あるいは月などの自然的要素であるというのは最大公約数的に言えることであろう。

日本の古代、とくに古墳時代の墳墓に舟形の棺あるいは舟そのものを使ったのではないかという議論は長く行われてきた。そのきっかけは太平洋戦争中、千葉県房総半島南部の大山寺1号洞穴で丸木舟の舳先が発見されたことである。土師器や須恵器、あるいは鉄製甲冑、太刀や鉄鏃なども伴出した。5～6世紀に比定されている。崖の下に西を向いた洞窟が3つあり、その後の調査でも発見された木棺は舳先を西の入り口方向に向けた、舟形木棺ないし丸木舟そのものを棺にした可能性が指摘されている。

同じような可能性は房総半島や三浦半島の洞穴墳墓遺跡からも指摘されている。また紀伊半島の磯間岩陰遺跡では、アジサシを抱くようにして伸展葬された子供の骨に辰巳和弘などが注目している。死者と鳥の組み合わせ、とくにアジサシは南方海域で航海の目安とされる大事な鳥である。日本ではあまり注目されない鳥が埋葬社から出土するのは、死後の旅と何らかの関連を持っていたのではないかと辰巳は論じている (辰巳 2011)。

この舟形木棺あるいは舟そのものを棺にした事例は弥生時代に遡ることは、愛知県の平手町遺跡の方形周溝墓からの舟形木棺の発見からも推測される。丸木舟を駆使し、海に親しんできた縄文人ではなく、農耕を導入した弥生人にとって舟が新たな意味を持ってきたことを窺わせるのではないかと考える。舟形木棺や埋葬と舟との関係について、日本の考古学者は懐疑的であったといわれ

る。むしろ松本信宏あるいは大林太良ら神話学者あるいは民族学者が比較の視点から注目していたものである（松本・大林 1975; 松本 1978）。

平手町遺跡をはじめ、その後の古墳時代では木棺だけではなく、舟形の埴輪、円筒形埴輪に描かれた舟の線刻画、あるいは装飾古墳の中に描かれた舟の絵など、舟に関する事例は多く、北欧青銅器時代との比較、すなわちどのような社会や宗教観念の背景があったのかを追究する必要がある。同時に東南アジアから南方世界の民族事例との対比は地理的に近いだけに系譜関係も想定できる可能性があるだろう。

古墳時代に出現する舟の図像に頻繁に見られるのは、舟の舳先に描かれた鳥、舟の上に描かれた太陽、またたなびく旗あるいは幟、また馬など、要素だけ見ると北欧青銅器時代に共通する、あるいは南方海域の民族事例では魂の舟にも共通項のある要素である。

辰巳和弘の集積した舟の線刻画（2011: 図84）の中で、もっとも有名な東殿塚の3つの舟はいずれも左から右に進んでいるように見える。また太陽や鳥とともに描かれている珍塚古墳や鳥塚古墳の壁画の舟も左から右に進んでいる（図16-13）。

北欧の事例で紹介したように、北半球では通常太陽の運行は南天で観察するので左（東）から右（西）になる。赤道近くになると事情は異なるが、日本や中国のような中緯度帯でも同様であろう。一方カラネガ岳2号墳などは舵櫂の位置からして右から左に動くようである（辰巳 2011: 図84）。古墳時代の中期から後期になると舟の線刻画も簡素化され、向かって右側に錨綱らしきものを垂らしているの、右から左に動くように想定されているかに見える（図16-13）。

これだけから結論づけるのは困難であるが、北欧の事例から魂の舟の向く方向に意味があり、とくに昼間の太陽と夜間、地底ないし水底を移動するとされる太陽の動きと何らかの関係があるので、という仮説を提示したい。

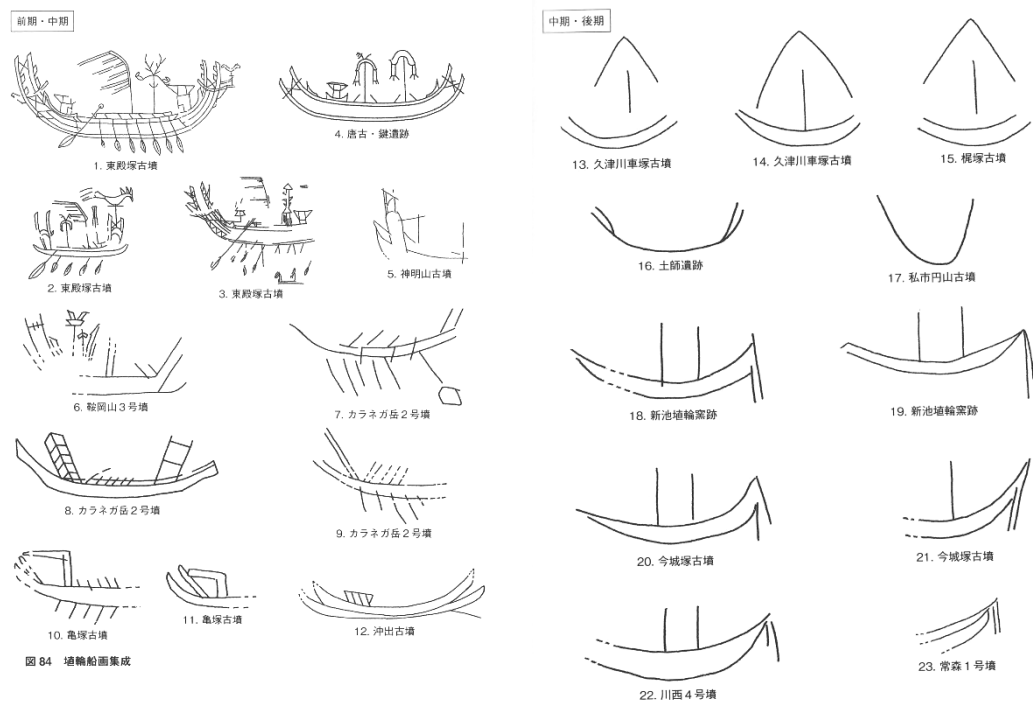


図84 埴輪船面集成

図16-13 古墳時代に見られる舟の表象（辰巳 2011: 図84）