

2 実験航海の実現に向けて

高木：馬門石に注目して各地の石棺を見て回り、研究を深めていくと同時に、思うところがありました。それは、学会誌に論文を発表することで、研究者の間では馬門石製石棺については知るところとなるけれど、それだけでは一般の人には知れない。これではいけないと。宇土の石で作った石棺が、こんなにも関西や瀬戸内、遠くは琵琶湖のほとりまで運ばれているということを、宇土市民や熊本県民の方々に是非知ってもらいたいと思うようになりました。その後、一般向けの雑誌に発表し、やっと色々な人に理解していただけるようになりました。一番良かったのは、熊本大学の放送公開講座でした。

下川：テレビ講座ですか。

高木：そうです。こういうものだと、多くの方に見ていただく機会があるので。やはり我々の研究活動は、できるだけ一般市民の方に知っていただかないと意味が無いから。どうしたらそうなるかということで、こういう機会を探していて、発表したり、色々な場所で話すことを心掛けていました。その中で、一番大きかったのが実験航海でした。

藤本：そうですね。

高木：研究を重ねるうちに、石棺を実際に運んだら面白いなと考えましたが、誰に話しても「面白い」と言うだけで乗ってこない。そんな中、宇土在住の友人のお父さんに石棺輸送の話をしたことがありました。その方は、小豆島で作った船で宇土の赤瀬まで航海したことがあって、「俺は小豆島から来たんだから、あんたが石棺を運ぶなら俺が加勢する」と言ってくれました。

藤本：それは木造船ですか。すごいですね。

高木：「絶対にできる、しなければならん」と、僕のことを煽るわけですよ。誰も相手にしてくれないなか、そう言ってくれるのはこの方くらいでした。

藤本：そうですね。お話しされる方が考古学の研究者なら、船の知識なども無いでしょうから、実現するのは難しいだろうと、みんな思っていたんでしょうね。

高木：そんな中、北九州市芸術文化振興財団の宇野慎敏さん（実験航海時、海上輸送班長）に話したら、宇野さんが食いついたわけです。「それは面白い」と言いだして、逆にこちらが驚きました。ただ、面白いと言っていたものの、その場限りの冗談だと思っていた。ところがその後、「船はどうしますか？」「誰を責任者にしますか？」など、矢継ぎ早に電話がかかってくるんですよ。その後、どんどん話が進んで、福岡大学や読売新聞西部本社などの協力を得ることができました。

藤本：当時、読売新聞西部本社の発刊 40 周年記念企画が目前にせまっていたので、これと絡ませれば可能ではないかとの判断があったのかもしれないですね。

下川：実験航海について我々が話を聞いたのはそこからですね。読売新聞西部本社の板橋旺爾さん（実験航海副船団長）から打診がありました。実験航海の事例としては、大王のひつぎ実験航海の前に「野生号プロジェクト」（1975 年）というのがあるって、漕ぎ手として水産大学校が参加した経緯がありました。

高木：野生号は、釜山から博多港まで航海したんですよね。

【対談】“古代と海への挑戦”を振り返る（大王のひつぎ実験航海 20 周年記念）

藤本：石棺を曳航した「海王」と違い、単船での航海でしたよね。

下川：韓国周辺の海域では櫓で漕いで、海峡を渡る時にはオールに替えるという、二通りの推進方式を採用しました。韓国沿岸部では地元の漁師さんに漕ぎ手をお願いしたそうです。そして海峡を渡る時に水産大学の学生が主に漕ぎました。

藤本：下川先生が学生だった頃は、その野生号に関わった人たちがまだ先輩として水産大にいらっしゃったんですね。

下川：そうです。たしか高校受験の頃、熊本市の岩田屋伊勢丹に野生号が展示されていて、なんとなく見ていた記憶があります。そして水産大に進学した時、その船を漕いだという先輩たちがいらっしゃいました。入学した時の4年生とか、卒業直後の先輩たちがその世代です。その人たちの経験を聞けたので、大王のひつぎ実験航海にあたっても計画を立て易かったと思います。

高木：実際、そういう先輩たちの経験というのは大きいですね。

下川：だけど、大王のひつぎ実験航海の頃には、昔に比べて学生数が減っていたので、夏休みを全て使う40日間の航海をするのに、彼らだけではちょっと大変かなという気持ちがありました。それで、端艇（カッター）部としては競争相手でもある他大学にも声をかけ、協力を仰ぎました。趣旨を説明したら、反対する所は無く、すごくありがたかったです。

藤本：参加された大学は、西日本地区から全部で7つだったでしょうか。

高木：そうです。大変だったと思いますが、本当によく協力してくれました。水産大学校としては、航路が大学の目の前を通るのでプライドもあったでしょうし。

下川：各大学の学生は、実験航海では協力しながらも、「カッターの大会ではうちの方が強い」などと言いつつ合ったりしてね。

高木：実際に船を造ったりする前の構想段階が結構大変ではあったけど、具体的な漕ぎ手の打診など、読売の板橋さんから色々とお願ひしていただいたおかげでなんとか実現できました。

藤本：実験航海は平成17年（2005年）ですが、実行委員会を立ち上げるさらに前の平成15年くらいから、読売新聞西部本社で1～2か月に1回くらいのペースで会議をしていましたね。

高木：最初は石棺文化研究会という、考古学の中で特に石棺に興味がある一部の人間による研究会の形で始めて。しかし、実験航海を行うためには、母体となる団体が必要ということでした。

藤本：平成15年くらいに石棺研でその話を始めた時は、実現に向けてのハードルは非常に高いイメージで皆さん話をされていたように記憶しています。船の事とか石棺の事とか、まだまだ机上の空論のような感じでした。

高木：真面目な人ほど本気で考えるものだから。ある方は、船に関して、どんな船を造るかとか真剣に考えて、「できるかな」と心配されていました。

藤本：後に実験航海事業があのような形で進むことは、当時は私も想像できなかったです。

高木：実現に向けてはいくつかの段階がありましたが、まずは修羅の復元でしたね。実際の事業の順番としては、まず石棺を作って、それを曳き出して、船に載せる

【対談】“古代と海への挑戦”を振り返る（大王のひつぎ実験航海 20 周年記念）

か、イカダなどに載せて引っ張るかなど、色々な検討段階があるわけです。修羅は、大阪府藤井寺市の三ツ塚古墳から出土した修羅（大阪府立近つ飛鳥博物館に展示）を参考に、同じようなものを作ろうと考えました。一番熱心だったのは宇土市の地域づくり団体・熊本県青年塾で、修羅を作るための原木探しからたくさん動いていただきました。青年塾の木村浩徳さんと前田史朗さんが特に本気になって、修羅づくりのための原木を探すため、私を含め3人であちこち見て回りました。最初は宇土半島でも北側の、今の宇土市域を中心に回りましたが、なかなか良い木が無く、今度は南側の不知火側を見て回ることにしました。そして永尾神社（宇城市不知火町）付近を探していた時、たまたま前田さんが付近の土地の所有者と知り合いで、事情を話すと、自分の所有地を見て回って良いと言っていたいただきました。そうして3人で見て回る中で、良い木を見つけました。一見して、これ以上ないほどピッタリな木で、これを伐ると決めました。この木を伐ることが色々なことのスタートだったもので、最初が大事だと、丁寧にお祓いをしてから実施しました。こういう古い木を伐ることは、お年を召した方や山を所有している方々にとっては、してはいけないタブーのようなどころがあるので。お祓いは地元の永尾神社の宮司さんをお願いしました。実際に伐る時には、前日から餅を炊いたりして、色々な準備をして臨みました。事業に使うためにこの木を伐ることは名誉なことだと認識してもらい、所有者や地元の方から最大限の支援をいただくためのパフォーマンスのような側面もありました。実は、修羅や船も最初は借りる話があったんですよ。打診した自治体からは、最初は内諾をいただきましたが、その後、相手方から色々な懸念が出された結果、やはり貸せないとの回答がありました。それで全てがふりだしに戻って、全部自分たちで製作しようという話になりました。

藤本：修羅の原木を伐採して製作が始まった頃、石棺の復元についてもこれと併行して、石材の調達が始まりましたよね。

下川：露頭の塊の中から大きな石を切り出したんですよ。

高木：最初、絶対取れないと言われていました。一見きれいな露頭でも、大抵どこかにクラックが入っているんですよ。広く露頭があるから、皆さんすぐ取れるだろうと思われますが、石棺を復元できる大きさとクラックの無い石材を探すのが大変で。

藤本：石材の重量としては、身が約 20 トン、蓋が約 15 トンだったのでしょうか。なかなかそれだけの石は見つからなかったですね。

高木：だいぶ時間がかかりましたね。後に、高槻市も復元石棺を製作しましたが、あれも大変だったでしょうね。でも、石が採れたことで、その後の工程は早く進んでいきました。

藤本：石棺と修羅の製作は、平成 16 年（2004 年）春から夏にかけてでした。そして 7 月に曳き出し式をしたのですが、モノが出来上がってきたことで、実際に実験航海が実現できるんだという気持ちになりましたね。

高木：石棺と修羅がセットで完成したことで、特に機運が高まりましたね。

藤本：船の製作については、同じく平成 16 年の初め頃だったのでしょうか。

【対談】“古代と海への挑戦”を振り返る（大王のひつぎ実験航海 20 周年記念）

高木：船をどうするかというのは大きな問題でしたが、神戸商船大学の松木哲先生に設計をお願いしました。その頃、既にご高齢でしたが、やはり原始古代の船については一番名前が通っている方でしたから。

下川：船の復元にあたって、我々は座る所や櫓の間隔を、いつも漕いでいるカッターの寸法にできるだけ近づけてくださいとお願いした程度です。カッターのオールをそのまま使えるように。そうしたら舷側（船の側面）の高さが決まってくるので、そういう点を基に設計されたと思います。

藤本：そういった相談はあったんですね。

下川：実際に石棺を運ぶにあたって、当初はイカダに吊り下げて運んだのではないかという意見もありましたね。しかし単純にイカダに載せると、波で傾き、石棺が横にずれたりした時、その横に乗っている人がつぶされてしまうなど、安全面の問題もありました。

藤本：吊り下げ案は、大阪城の石垣石材がそのように運ばれたという説からきたんですよ。

下川：小豆島から大阪までね。自然の波の力って強いですから。

高木：本当に海って怖いですよ。でも実際、色々と試してみましたね。

藤本：最終的には台船で曳航するという形に落ち着いたんですが、最初のイカダ案では、青年塾の木村さんを中心に模型を作って実験しましたね。

高木：実際、宇土マリーナでも復元石棺をイカダに載せてみたけど、すぐ沈んだんですよ。石棺の蓋を載せた時に。

藤本：今でもよく覚えています。石棺をクレーンを使ってイカダに載せた時、イカダが急に揺れて不規則な動きをし始めたんですよ。石棺が危うく海の中に落ちそうになって、これはまずいなと思いました。

高木：風ならまだいいんですが、波が来たらとてももたない。

藤本：おそらく玄界灘を航行するのは無理だったでしょうね。

高木：それでも当時、実際にイカダを作って実験までした。

藤本：実際の航海では採用しなかったものの、学術的にはすごく意味のある実験だったと思います。

下川：海王単体でも漕ぐのは大変なのに、この重たい石棺を載せた台船を曳いて漕ぐと、船が止まったみたいにゆっくりになって、全然進んでくれないと学生たちが話をしていました。

高木：最初、古代船そのものに石棺を載せたと考えたこともありましたが、船の自重も大きいのに、更に石棺を載せるとなると漕ぐのは相当大変になったでしょうね。

藤本：そうですね。どうしても準構造船（丸木舟の側面に板材を継ぎ足して大きくした船）だと、船の幅が限られるので、石棺のような大きなものを積んで漕ぐのはなかなか難しいのかなと思います。

高木：実際に古墳時代の船が残っている事例がほとんど無いから、本当の姿はなかなかわかりにくい。そういう意味では、考古学というのは実証あつての学問なので、実験を基に考えるのは大事なことです。結果的に、採用した「石棺を載せた台船を古代船でひっ張るという」という案は、航海の安全面などでも理にか

【対談】“古代と海への挑戦”を振り返る（大王のひつぎ実験航海 20 周年記念）

なっていることが、実験航海により証明されたと言えます。ただし、古墳時代も実際にそうしていたかどうかは厳密にはわからない。ただ、このやり方なら、事故なく大阪まで運べることは証明された。

下川：しかし、台船といえども洋上で時化て、途中の玄界灘で海が荒れて水が入った時は大変でした。

高木：宗像市（福岡県）の沖ですね。あの時は本当に沈みかけたんですよ。

下川：しぶきが上がって台船の中に海水が溜まったんですよ。

高木：その時、学生がアカ（海水）を汲み出すため台船に移ろうとしたら、母船（伴走船）の石田美則船長から「学生は乗るな」と指示があったそうです。最悪、沈んだりしたら命に係わることだから、年寄りとはともかく若者は死んではいけないと。結局、宇野さんとか何人かでアカを汲み出したという。

下川：母船が近づいてきて、とにかく海水を汲まないといけないから人を貸してくれと言われました。門司港に入港する時は涼しい顔をしていたのですが、その直前にはそんな出来事があったんです。

藤本：それを聞いて、やっぱり外海の玄界灘は波が激しいんだなと思いましたね。

高木：あれが最大の難関だったんじゃないですか。

下川：そうですね。

藤本：やはり瀬戸内海とは、海の状況が違いますか。

下川：波が全然違います。瀬戸内海は両側が陸地で遮られて、外海の波が入ってきませんので。

高木：口之津（長崎県南島原市）から東シナ海に出た時も、海の様子はだいぶ変わったでしょう。

下川：そうですね。そこから関門海峡を抜けるまではずっと外海ですから、全体的に荒かったです。そこを航海しながら、古墳時代の石棺輸送では、実は筑後川あたりを遡上した後、行けるところまで陸送したんじゃないか、とか考えてましたね。

高木：たしかにそういう意見の人はいますね。

下川：まあ、陸上を引っ張るのは、それはそれで大変でしょうけど。

高木：それは並じゃない。

藤本：古墳時代はまだ道路網が整備されていないですから、道からつくる必要がありますからね。

高木：そういう意味で、石棺輸送を実際にやってみたことで、付随して色々なことを考えなきゃいけなかった。でも、そういうことが研究につながっていく、正に実験考古学ですね。やってみて初めてわかることがたくさんある。石棺の復元は、高濱英俊先生が2か月ぐらいかけて作られましたかね。一人で、ほとんど手作りですからね。

藤本：それもちょうど夏に入りかけの暑い時期だったので、大変だったでしょうね。

高木：先生は、仕上げは自分がしなければならないと言って、石棺の印籠蓋（いんろうぶた）の合わせの部分だけは、実験航海直後に自分で仕上げられたんです。これをしないと、石工の最後の仕事が終わらないと。

藤本：高槻市で実施した修羅曳きイベント（平成 17 年 8 月 28 日）の準備中に作業さ

【対談】“古代と海への挑戦”を振り返る（大王のひつぎ実験航海 20 周年記念）

れていましたね。

高木：船の復元に関しては、先ほど下川先生がお話しされたように、松木哲先生の図面を頼りにしたんですが、大阪市で復元された「なみはや」とか先行事例があったので、それらも参考にしました。最初は岡山の造船所で造る話もあったんですが、やはり九州で造ろうということになり、志賀島（福岡市）の藤田造船所で造船されました。

藤本：当時、藤田造船所では、もう木造船は造られていなかったんですね。

高木：当時は、F R P（繊維強化プラスチック）製の船を造られていましたね。木造船の技術を持っていたのは、藤田清人さんの師匠にあたる松田又一さんです。この方が木造船を造った経験があったので、技術顧問をお願いしました。

下川：特殊な道具を使われていましたもんね。

高木：材料の木材を日本国内で調達するのは無理だったから、アメリカ・オレゴン州のベイマツを使おうという話になった。大阪南港に陸揚げされた材木を藤田造船所に運んで造ってもらいました。船の形については、宮崎県西都市の西都原 170 号墳出土の舟形埴輪を参考に、似たものを造ろうとしました。埴輪にも舷側板（丸木舟側面上部に取り付ける板）などの表現があります。

藤本：今見ても本当にそっくりですね。