

## 6 まとめ

藤本：ここまでのお話を踏まえ、古墳時代も同様の航海は可能だったということですよね。

下川：まあ、やれたでしょうということは確認できました。ただし、もっと時間をかけないと、現代の我々のように夏休みの 40 日間でというのは無理があるように感じました。安全性を考えて、実験航海では夜の航海はしませんでした。月夜とかに航海すれば、暑さはしのげたかなと。ただ、海面の様子がわからないことを勘案すると、本当に運んだかどうかはわかりませんが。まあ、ちょっと時間をかけた航海をすれば、石棺を運ぶこと自体は可能だったと思います。しかし、我々のように、現代船を横に伴走させて、いざという時は曳航するとか、そういう助力が全く得られない状況下で航海ができたかと考えると、1 日平均 20 マイルという距離もそうですが、我々の実験航海の期間（34 日間）よりももう少し時間がかかったと思います。また、航海中、目印になるのはやっぱり古墳で、それを中心に自分の現在地などを確認しながら寄港していったんじゃないかなと思います。そういうことを考えていくと、古墳時代の人々は、我々以上に自然現象のことをすごく詳しく知り得ていたんだろうなということが言えますね。

高木：文明化が進むと、人間の能力というのは削がれていく。古代であればあるほど、そういう自然に対応する力があつたというか。自分たちの力でやらざるを得ないという、そういう所はあつたかなと思います。そういう意味で、人間というのは退化する方向にしかいかないということですね。

藤本：そうですね。

高木：「大王のひつぎを運ぶ」というタイトルにも表れていますが、実際、大王の石棺を運ぶという点で、王権としてのプライドもあつただろうし、デモンストレーションとしての意味を考えれば、本来はガツガツ、ギリギリでやる事業ではなかったんだろうという気はします。当時の人々の能力を最大限投入した上で、余裕を持ちながら石棺の輸送をやっていくと。万が一のことがあつたら、王権にとっても大変なことなので。そういう意味で、色々な下準備も含めて念入りに航海は進められていたんじゃないかと思います。

藤本：航海の様子を民衆に見せないといけなかったでしょうからね。そして、地域の豪族としては、そういう王権とのつながりを地域支配の後ろ盾として利用した側面もあるんでしょうね。

高木：むしろそれが強いんじゃないかなと思います。石棺という大きなものだけでなく、古墳時代当時は、弓矢とか武器とか鏡とか埴輪とか、色々なものが、王権から地域に技術者を派遣して作らせて技術を伝えて、そういうことを通して王権の力を地方に拡散させていくという時代だったと考えられます。そして地方の首長はまた、地域を支配するバックとして、王権の後ろ盾を利用して石棺輸送のような事業を見せることで、「うちの首長はあんな事業に参加するほど大物なのか」という驚きを見せて地域の支配を強固にする。そんな事もあつたんじゃないかと思います。時には、どこかの地域ともめるようなことがあれば、すぐに別の地域から応援が来るような、そんなネットワークを緻密に持つことで、扇

【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）

を拓げるように少しずつ地域支配の後ろ盾となるネットワークができていったのではないかと。そのような意味で、石棺輸送は当時の古墳時代社会を垣間見せる貴重な機会だったかもしれないですね。

藤本：そうですね。なかなか机上だけではわからないことを、この実験航海で検証できたと思います。石棺文化研究会でまとめた『大王のひつぎを運ぶ実験航海—研究編—』（2007年）も、この実験航海に基づいて色々な論考が集まりました。

高木：古墳時代、石棺以外にも色々な物が移動していますが、一番大きくて大変だったのがこの石棺だったのではないのでしょうか。あとは石室。一番大きいのは、兵庫県高砂市「石の宝殿」のような横口式石槨の石材。石の宝殿自体は途中で石に亀裂が入って放棄されたものですが、実際に兵庫から飛鳥まで運ばれたものもある。石棺の何倍も大きいものです。

下川：そんなものを陸上で運べるんですかね。

高木：しかも、奈良周辺には海が無いですからね、かなりの距離を陸送しているはずで。そういったものが飛鳥には何個かある。石の文化の極致じゃないですかね。やがて、そういうものを止めて木の棺に替わりました。実験航海の意味ですが、日にちの問題とか、修羅も含めて、古代人のやっていたことを、今考え得る中で限界までやって証明した。それがこの実験航海だと思うんですよね。船も、台船も、石棺も、修羅も全部復元して。そういう意味では、全てがセットになって、実験としてもものすごく良い素材だったんだなと改めて思います。結果論ですけど。実験航海を思いついた時には予想しなかったけれども、現実に行われたことで多くのことが証明されました。

藤本：そうですね。

高木：しかもそれが、色々な分野の人の協力で成り立っていたことは重要で、最終的には各地域や子ども、高槻市で修羅曳きした人たちもそうですけど、実際に航海で船を漕いだ学生や、寄港地の食事や水を用意した人など、たくさんの協力がありました。そして、古墳時代当時もそれに代わる人がいたということ、それが無ければ石棺輸送はできなかったんだという事もまた証明したと言えるのではないのでしょうか。僕自身は、NHK「プロジェクトX」級の事業だと思ってるんですけど（笑）。

藤本：実際、考古学においてこれ以上の規模の実験航海は、世界的に行われていないですよ。

高木：航海という点で言えば、東京大学総合研究博物館の海部陽介さんらが行った台湾から与那国島へ渡る実験航海などもありますけど、規模で言えばこちらが大きいですね。

下川：この事業には、ホクレア号（2007年に来日）の経験者なども関わり、星を見ての航海なども行っているそうですね。大王のひつぎとは事業の性格が異なりますが、外海に行くには大切な技術です。船乗りの思考の段階として、まずは人力で船を動かす。次に自然の力を読み取り、利用する。その後に動力で動かすことを考える。大王のひつぎ実験航海は、このうち、自然の力を利用することの大切さが本当によくわかる航海でした。動力船はたしかに条件が悪くても動くけれ

【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）

ど、風や波を上手に利用しないとエネルギーの無駄も多くなる。古代船での航海は、船乗りの基礎を学べる点で、水産大学校の学生にとっても得るものが大きかったと思います。

高木：学生にとっては、大変だったでしょうけど貴重な経験でしたね。そういう基礎的なことを若い時に経験できたというのは。

下川：この事業に関わらなかつたら、そういう事に気付かずに過ごしていたかもしれないですからね。

藤本：卒業後、船乗りになられた学生さんもいるでしょうから。

下川：多いですよ。この経験をまた誰かに引き継いでいってくれると良いのですが。

高木：僕が一番残念だったのは、大阪南港に着いてから余裕が無かったことです。到着後、我々は翌日には修羅曳きイベントの準備のため高槻市に行ってしまった。一方、水産大の方々は到着した夜の打上げで終わりでしたからね。達成感の中でお互いをねぎらう時間はその一晚だけで、翌日はもう解散という。解散も、正式な解散式のようなものは無くて。本当に悔やまれますね。水産大の皆さんにも気の毒だったし、色々な人たちにお世話になったので。

下川：途中から交代される方でも、担当分が終わったらもう終わりという方もいらっしやいましたからね。

高木：本当に心残りですね。

藤本：慌ただしくて、なかなか余裕が無かったですもんね。

高木：到着した日に打上げができただけでも良い方ですかね。逆に一番気持ち良かったのは、大阪南港に着いて、ワールドトレードセンターで一般の方に迎えられた時ですね。やっと辿り着いて、これで色々な人達に認めてもらえたというような、達成感がありました。その後はまたバタバタしていたので。

下川：最終日の到着は 17 時頃だったですね。もっと早いと思ってたんですが。

高木：もう夕方でしたね。

下川：その日は朝から、当時の本村水産大学校長が拳をあげて漕ぎ手の学生を鼓舞したりしてね。

高木：ベルポート芦屋を出る時ですね。

藤本：最後だから、みんな生き生きしてましたね。

高木：あの日、大阪市の教育長まで来ておられましたね。太田房江さんが府知事（当時）で、杉村先生と一緒に知事室まで行きました。

藤本：潮谷義子熊本県知事のメッセージを届けに行かれたんですよ。

下川：宇土マリーナ出航時、潮谷知事から渡されたものですね。

高木：その頃、たまたま両知事が女性という繋がりもあったからですね。最終的には、実験航海に復元した海王などの船や石棺をどのように残して活用していくか、それが今後の課題ですね。

藤本：お二人とも、長時間にわたってありがとうございました。

下川・高木：ありがとうございました。