

3 実験航海を支えた人々

高木：実験航海の組織についてですが、実務をどういう形で進めるのかという問題がありました。まず、宇土市としては、僕が文化振興課長だったこともあり、少なくとも文化振興課が事業に関わることは決めていました。そして青年塾も協力することになりました。しかし、船団を組んで航海するためには、もっと組織を強化する必要がありました。そこで、杉村彰一先生（元県立高校教諭、実験航海実行委員会事務局長）の家に相談に行きました。僕は高校時代から、先生がかつて教鞭をとられた山鹿高校（現在の鹿本高校）の発掘調査に宇土高校から参加し、学生時代からお付き合いがあったので、気持ちよく引き受けてくださいました。

藤本：宇土市教育委員会文化振興課（現在の文化課）が実験航海の航海本部になっていましたが、事業にあたって特別にプロジェクト班みたいなものが結成されたわけでもなく、通常業務をこなしながら航海本部も担っている状態だったので、とても忙しかったです。

高木：特に課員の松田安代さんは、実行委員会の会計を一手に担ってもらいました。また、実験航海中、読売の板橋さんが航海の様子を松田さんへ毎日電話するんですよ。そして松田さんが板橋さんの代わりに文章を書いて、読売新聞社に送るんですよ。

藤本：松田さんは、実験航海ホームページの作成や更新も担当しました。職場ではホームページの更新作業ができないので、毎日リアルタイムで送られてくる情報を、毎日青年塾の事務所に通って、ホームページの更新をされていました。実験航海中は毎日のように読売新聞に記事が載っていましたが、このホームページもとても閲覧数が多くて、皆さん関心が高いんだなと思っていました。出航日（平成 17 年 7 月 24 日）の翌日は、読売新聞と熊日新聞の 1 面にその様子が報じられました。また、出航イベントが終わり、宇土マリーナから職場に戻ってインターネットを見たら、検索サイトのトップページに実験航海の記事が載っていて驚きました。

高木：全国ニュースのトップですからね。やはり西日本を中心に全国的に関心を集めた事業だったということですよ。船の話に戻りますが、台船の設計も本当に苦労しました。台船案は板橋さんの発案でした。イカダ案がダメ、船の下に吊り下げる案がダメ、船に載せるのも難しいとなって。青年塾の会議の場で板橋さんが「台船だ」と言い出した。結果的にそれが採用されて、具体的な設計を松木先生に相談したりして原案ができていった。

藤本：実際、台船で曳航するというやり方は合理的でしたよね。ちなみに、危険性などの問題をひとまず無視して、古代船に直接石棺を載せて漕いで運ぶことは可能ですか。

下川：船の中央に石棺を置いて、その前後だけで漕ぐなら可能ですね。ただし、船は揺れるし、そうすると石棺自体が滑って移動したりするでしょうから、実際にやるのは怖いですね。

藤本：理論的には可能とみられるが、安全は保障できないと。

【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：結果的に、台船案しか無かったですね。あの頃、板橋さんが藤田造船所に頻繁に足を運んで、色々と相談していたようなんです。石棺の具体的な運搬方法を考える中で、自分で台船案を考えて、叩き台になる図面を作って、藤田さんに「これならどうだ」と繰り返し相談していた。そしてそれを、松木先生に承諾を得ながら固めていった。また、寄港地の選定については、当初、基本的に僕と、杉村先生と板橋さんの3人で進め、候補地を回ったんですよ。その頃作った図（肥後の性格を持つ古墳の分布）には、点々と古墳の位置が表示されていますが、これは熊本の古墳に関係がありそうな石棺とか横穴式石室とかを持つものを示しています。偶然にも、石棺輸送の推定航路に沿って点々と存在するんですよ。

藤本：この時の航路は、大分の国東半島を越えてから四国に渡るように書かれていますが、実際の実験航海では山口側のルートになりましたね。

高木：その山口ルートを推したのが宇野さんです。古墳の分布など文化的な広がりから、古墳時代には国東半島ルートだったかもしれないけど、ものすごく遠回りになるので、今回の実験航海では比較的短距離となる山口側を行きましょと。かかる日数もかなり違うので。結果的に、実際の実験航海では宇野案が採用されました。

下川：実際に航海を行った感想ですが、古墳時代当時、夜も漕いだかもしれないのでわかりませんが、1日で進む距離は大体20マイル（約32km）くらいが限界かなと思います。その距離感が古墳の分布にも当てはまるので、当時も大体同じ位のペースで進んでいたのではないかと思います。

高木：沿岸の古墳については、宇野さんが長崎から関西までの事例を集めておられましたね。

下川：さらに言うと、古墳時代には灯台とか目標になるものが無いので、その役割を古墳が果たした可能性はあると思います。海際に少し目立つような工作物があれば、それを目標に航行できるので。

藤本：古墳の築造にあたっては、盛り土をした後に表面に石を葺くことが多いので、かなり目立っていたでしょうね。現在は、海沿いに古墳があっても草木が生い茂ってあまり目立ちません。

高木：当時、古墳の所だけ伐採されて、周りは今と変わらず木が生い茂っていたなら、かなり目立ちますね。

下川：そういうのを見ながら、自分が安全な場所にいるかどうかを確認しながら航海できるというのは大事なことだと思います。

高木：古墳があるということは、そこに集団がいて、豪族がいることを示しています。ということは、その付近の土地は拓けているということになる。それが確認できることは、確かに航海する上で大事なことです。

藤本：古墳時代当時も、地域ごとに豪族とのつながりが無いと、やはり石棺は運べないですよ。物資の供給が必要だし、日々、停泊する場所も必要ですから。

下川：重い石棺を曳いてゆっくりしか進めない中で海賊みたいなのが出てきたら、とてもじゃないけど太刀打ちできないですよ。

藤本：その点、海域ごとにそこに詳しい水先案内人みたいな人がついてくれたら心強

【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）

いですね。

下川：もしかしたら、船を漕ぐ人も寄港地ごとに交代していったかもしれないですね。

藤本：岸が近いと船に乗っていて少し怖いですよ。船が座礁したらと思うと。

高木：沿岸の地形を知らない、その危険は大きいと思います。

下川：現代の船でも、乗り上げとか衝突事故は多いです。漕いでいる身として、やはり乗り上げたくはないですね。

高木：特に、ヤマト王権の大王のひつぎを運ぶということなので、指揮命令系統など、ものすごくしっかりした体制で行われていた可能性が高いと考えています。水先案内人をつけたり、寄港地ごとの食糧・水の供給、その他いろいろな面で、寄港地ごとに優遇してくれるような条件が整っていたんじゃないかと。

下川：当時としても国家的なプロジェクトですからね。

高木：宇土から運ばれた石棺は、近畿などの到着地にはあるけど、途中には無いんですよ。馬門石の石棺が分布するのは、岡山から東側の地域です。菊池川流域や氷川流域などの肥後から運ばれた石棺で、一番古いのは京都府八幡市の八幡茶臼山古墳の石棺かな。

藤本：4 世紀ですよ。

高木：4 世紀後半か、半ばに近い頃です。八幡茶臼山古墳は、京都から流れてくる宇治川・桂川と奈良からくる木津川が合流して淀川になる辺りにあったのですが、現在、古墳はその跡地を示す標柱だけがあり、出土した石棺は京都大学構内に置かれています。この石棺が氷川下流域の石棺で、4 m 近い大型のものです。

藤本：馬門石の石棺を運び始める 100 年くらい前から、すでに阿蘇石製の石棺を遠方に運んでいるんですね。

高木：これが一番古いです。しかもそれは大王のひつぎではなく、恐らく紀氏という古代豪族の石棺ではないかと言われています。出航前の準備としては、他に寄港地の相談がありました。先ほどお話したように、古墳の分布などを基に航路の原案を固めましたが、実験航海では古墳時代でなく現代の港に着く必要があるので。推定される古墳時代の寄港地ごとに、近くにある現代の港を探して、それぞれの自治体に相談に行ったんですよ。

藤本：浮き桟橋とか、港として整った場所でないと船が着けられないですからね。

高木：細かいことですが、港ごとに「どこから船団が入ってきて…」など詳しく決めておかないといけなかった。

下川：大事な話ですよ。

高木：最終的に、陸上支援班というものを作って、港ごとに一人ずつ割り振りました。航海の際は、実行委員会が手配した大型バスに荷物や弁当を積んで、その日その日の寄港地に先回りして必要な物を運んでもらうという動き方でした。

藤本：各自治体の文化財担当者の方に寄港地担当としてたくさん協力いただきましたね。

高木：ほとんど自治体の職員でした。

下川：学生が「服を洗濯してほしい」とか、わがまま言ったりして申し訳なく思いました。十数人分ですから、お世話する側も大変だったと思います。

【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：そんな事もありましたね。45ℓくらいの大きなビニール袋に入れて、それが毎日 5～6 個はあったんじゃないかと記憶しています。

高木：やはり、汗がすごいですからね。

藤本：コインランドリーで 1～2 時間はかかって。学生さんにも手伝っていただきました。

下川：なかなか時間が無いですからね。

高木：人手が足りないから、僕らもお風呂の大浴場で服を洗ったりしてました。

藤本：学生さんたちは、本当に漕ぐだけで手一杯でしたから。

高木：手はマメだらけでね。

藤本：でも偉いと思いました。夏休みなので、本当はバイトしたり遊んだりしたかっただろうに。水産大学校端艇部キャプテンだった山田甲子朗さんは、よく部員をまとめていたと思います。

下川：彼が入学した頃からこの話があって、航海の時は 3 年生でキャプテンでしたからね。

高木：航海の後半、副キャプテンの小堀慎也君に代わって。

下川：乗船の実習があったからですね。

藤本：漕ぎ手の学生さんたちは、本当によくまとまっていたね。

高木：寄港地で、学生さんたちが風呂に入ろうとしないので声をかけたところ、尻の皮がむけて痛くて入れないということがありました。そういう事情は、実際に漕がない周りの大人たちはわからないわけですよ。一緒に風呂に入って初めてわかった。手も見せてもらったけど、申し訳ないくらいマメだらけで。ずっと一緒に行動してきてやっとわかるけど、外部からちょっと見たくらいでは、実情はわからないでしょうね。

藤本：宇土マリナで行われた「海王お披露目式」（平成 16 年 10 月 31 日）の時、海王を 5 分くらい漕ぎましたが、とんでもなかったです。オールを海面に入れるまでは良いのですが、漕いだ後にオールを海面から引き上げるのが大変で。慣れていないのもあったと思いますが、5 分から 10 分もすればリタイアするくらいのきつさでした。

高木：僕も志賀島で少し漕ぎましたが、やっぱり無理だと思いました。

下川：志賀島での進水式（平成 16 年 10 月 22 日）の時は、少し海が荒れていましたね。みんなが注目しているのに座礁したら大変だと思いました。

高木：やっぱり玄界灘は怖いですね。マスコミも注目しましたからね。

藤本：実験航海では、延べ 740 名もの学生さんが参加されましたね。

下川：とにかく一人でも多く参加してもらいたいから、各地の大学に呼び掛けて集めてもらいました。

藤本：水産大学校から他大学へ依頼されたのですか？

下川：そうです。春に端艇部の全国大会があって、その前から声掛けはしていたけれども、最終的に連盟会議の席上で、何人くらい参加できそうかを確認しました。声をかけたのは、寄港する港に近い大学でした。水産大の学生は、全行程に参加するつもりではいたけど、全員最後まで残れるとは限らないので、手薄になりそ

【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）

うな日を中心に埋めてくれないかをお願いしたりしました。

藤本：改めて当時の資料を見ると、人の配置などかなり細かく書かれていますね。1 日 1 日、寄港地ごとの名簿ですとか。たしか出航の 5 日くらい前に資料が完成して、宇土市で印刷して皆さんにお配りした記憶があります。寄港地や陸上支援に関しては、宇土市の航海本部で把握していたのですが、船団の方は細いところまで把握しきれていませんでした。寄港地の担当者は、浮棧橋のどこに停泊するのかとか、そういった事まで受け入れ先と打合せしていましたね。当時は、スマホが無く携帯電話しか無かったので、この紙資料が重要でした。今、スマホを使って実験航海をやるなら、連絡方法などがだいぶ楽になると思います。寄港地訪問記録表など、単に宿泊先が書いてあるだけでなく、誰がどの部屋に泊まるかまできちんと書かれていますね。

高木：航海中は計画どおりにいかず、寝る部屋が無いなどのトラブルもだいぶありましたね。そういった場合、事務局で調整せざるを得ないんですよ。どうにもならない時は、今から別にホテル探そうということで対応していました。

藤本：弁当や宿泊先の食事については、余るのはまだ良いけど、足りないはずいので大変気を使いましたね。

高木：財政的に厳しくて、弁当も 500 円が上限と決まっていた。本当はもうちょっと食べ物のグレードを上げたかったけれど。そういう、本来の目的とは関係ない悩みがたくさんありましたね。

藤本：どうしても予算との兼ね合いがありましたから。たしか宿泊も 1 泊 2 食付きで 1 人 7,000 円以下に抑えていたと思います。

高木：最終的には、ほとんどの事をその寄港地を担当した各自治体の文化財担当職員が決めて進めなければならなくて。

下川：小さな問題は沢山あったんでしょうけど、その一つ一つになかなか対応できなかった。学生がちょっと甘えてるなという場面はチラチラ見えていましたが、それを頭ごなしに叱って反乱されても困るので。その辺の手綱を取るのが難しかったですね。

高木：やっぱり、漕ぎ手のこととか航海に関してとか、何か困ると下川先生にという流れになっていました。杉村先生も板橋さんも、「これはもう先生に相談しないと仕方ない」といった感じで。

藤本：しかも水産大の学生だけでなく、他大学の面識がない学生さんも沢山いるなかで大変だったでしょう。

高木：目が届かないんですよ、人手が足りなくて。結果的に、一番きついのは漕ぎ手の学生ですからね。彼らに比べたら、我々のきつさは大したことない。

藤本：私も寄港地担当で、メインに関わったのは鞆の浦（広島県福山市）だったのですが、北九州から山口に抜ける航路で陸上支援班のサポートに出向いた時、直接学生さんの大変さを目の当たりにしたので、船団の食事や飲み物の事で足を引っ張らないようにしようと思いましたね。

高木：実行委員会の寄港地担当職員の間にも温度差がだいぶあって、細かく気配りできない人も当然いました。

【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：港から出航する時が特に慌ただしくて大変でしたね。弁当や大量の飲み物・氷の段取りとか。学生や船団の皆さんは、出航前の準備でそれどころではない感じでしたので、なるべく手を煩わせないようサポートしていました。

高木：みんながボランティアだったからですね。だから誰も文句を言えないという。色々あったけれど、やはりこれに参加しているという事自体が幸せなんだという感じはあったと思うんですよ。不平不満は出てきても、それは自分たちが好きで関わっているわけだから、誰も文句言えないし、言わない。全部「仕方ない」で終わっていました。

藤本：一生懸命やったからこそ、担当だった鞆の浦に船団が入港した時は感激しましたね。本当に古墳時代の情景が蘇るかのような感じだったです。

下川：あそこは風情がある港でしたからね。

高木：細かい事は色々あったでしょうけど、大きなケガなど無くて良かったですね。病院自体はお世話になりましたが、入院までする人はいなかったですね。

藤本：それぞれ寄港地で盛大な歓迎があったと思いますが、そこでの印象に残った思い出は？

高木：例えば佐賀県の唐津とか、地元で伝承がある佐用姫に扮して歓迎式に来てくれた女性もいました。このように、一部の人たちはすごく早くから、船団受入れ時の歓迎で着る衣装の準備などをされました。実験航海前の準備期間中にも、青年塾の会合などにも出席され、船団到着時には熱烈な歓迎イベントをしていただきました。実験航海をきっかけとした、まちおこしの一環でもあったと思います。

藤本：この事業を今後活かしていこうという気持ちで、皆さん受入れ準備をされていたのでしょうか。

高木：失敗したのは、最初の寄港地の口之津に入港する時（平成 17 年 7 月 24 日）。「古代服を着て入港してほしい」と受入れ先にお問い合わせしていたのに、慌ただしくて船団にそれを伝えるチャンスが無く、結局、ジャージを着た状態での入港になってしまいました。しかし、大変だったのが雰囲気で行ったのか、受入れ先の担当者からは何も言われませんでした。

藤本：言うに言えなかったんでしょうね。でも、寄港記念撮影の時はちゃんと古代服を着ていましたね。

高木：口之津では寄港記念の石碑まで作っていただいて。今は合併して南島原市になっていますが、口之津歴史民俗資料館の敷地内に今も石碑があるんですよ。こういう石造りのものは残りますからね。長崎市では野母漁港で地元のペーロン船による船団の出迎えがあった。このように、実験航海の事業に合わせて地元でイベントを企画して、地域の盛り上がりにつなげたいという思いがあったのでしょうか。

藤本：寄港地ごとに色々と趣向を凝らした歓迎セレモニーがありましたね。

高木：長崎県西海市馬込港で披露された踊りも、このために衣装も作られ、踊りも創作されたそうです。平戸もそうだったかもしれない。

下川：幼稚園児や小学生の応援が多くてね。なるべく入港予定時刻にあわせて港に入

【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）

ってあげないといけないと思っていました。

高木：なかなか無いイベントですからね。あと印象が強いのは、愛媛県今治市での船団受入れ。中世の村上水軍の復元船といっしょに海王が入港するというものでしたが、献上米を渡す見返りに、村上水軍から過所旗（通行許可証）をもらうというイベントは、今でもやっていますね。テレビで紹介されているのを見ました。

下川：あれは海峡を渡るために、こちらから水軍側に渡すものなんですよ。

高木：そうです。

下川：ここも潮の流れが速かったですもんね。

高木：ちょうど島と島との間で、潮流が速い所ですからね。

藤本：航海する上で、潮の流れの影響というのはかなりありますよね。

下川：めちゃくちゃ影響がありますよ。

高木：瀬戸内海の島の間は、特に強いんじゃないですか。

藤本：潮の流れに乗っていけば、全く漕がなくてもいいくらいですか。

下川：そうですね。一方、逆流だったら漕いでも全然動かないですよ。

藤本：そういう事があるから、昔の船は港で「潮待ち」をするわけですね。

高木：航海の終盤で台風が来たのは心配しましたね。その前年は台風が多かったのですが、この年はあまり来なかった。なのに、最後の最後でって感じでした。

下川：船団が牛窓港（岡山県瀬戸内市）から室津港（兵庫県たつの市）にいる時（8月20～22日）、台風が日本に接近してきて、関西を直撃する可能性がでてきました。しかし、予定されていた室津でのイベントがあり、地元の子どもたちを招待しているという事情もあって、午前中だけ港で一般公開イベントを行いましたね。その後、とにかく船を固定できる港と言ったら最終寄港地のベルポート芦屋（兵庫県芦屋市）のマリーナしか無いということになり、そこで台風をやり過ごそうと。終着点の大阪南港には、ベルポート芦屋から直接向かおうと考えました。

藤本：ちょうどいい停泊場所だったですよ。きちんとした施設もあって。

下川：最終日の8月26日は、朝一番にベルポート芦屋に読売新聞のヘリコプターが飛んできました。

高木：あの時はすごかったですね。

藤本：私は熊本県人会の方々と一緒に、大阪南港で船団を迎えました。

高木：田口信夫宇土市長（当時）も現地へ来ておられました。僕は、大阪南港入港時、宇野さんと一緒に台船に乗っていました。熊本県青年塾の事務局長の方は、当時、東京で海王が大阪到着を報じる記事を見たそうですよ。

下川：全国版の新聞で報じられていたと。すごいですね。

高木：記事に「宇土出航」とあるのを見て驚いたそうです。

藤本：なるべく地元の宇土の方にも事業を知ってもらおうと、『広報うと』などでも半年くらい連載をしてましたね。その記事は現在、ホームページに載せています。