

The background image is a photograph of a harbor scene, overlaid with a semi-transparent blue filter. In the foreground, several traditional Japanese wooden boats (sloops) are moored. The boats have dark hulls and light-colored upper sections. In the background, a modern city skyline is visible, featuring various high-rise buildings and construction cranes. The water is calm, and the overall atmosphere is serene.

文化遺産国際協力コンソーシアム 国際協力調査
海域交流ネットワークと文化遺産
令和２年度 調査報告書

文化遺産国際協力コンソーシアム 国際協力調査
海域交流ネットワークと文化遺産

令和 2 年度 調査報告書

例言

1. 本報告書は、文化遺産国際協力コンソーシアムが令和2年度に実施した、国際協力調査「海域交流ネットワークと文化遺産」の内容をまとめた報告書であり、文化遺産国際協力コンソーシアム事業の一環として刊行された。

2. 本書の編集および執筆担当は次の通りである。

編集：牧野 真理子（文化遺産国際協力コンソーシアム事務局）

執筆：

- ・はじめに

友田 正彦（文化遺産国際協力コンソーシアム 事務局長）

- ・第1章 国際協力調査「海域交流ネットワークと文化遺産」の目的と趣旨

山内 和也（帝京大学文化財研究所 教授）

- ・第2章 アンケート調査概要・中間集計結果（全体）

牧野 真理子

- ・第3章 各地域アンケート中間集計結果まとめ

布野 修司（日本大学 生産工学部建築工学科 特任教授）

安倍 雅史（東京文化財研究所 文化遺産国際協力センター 研究員）

鈴木 英明（国立民族学博物館 准教授）

金原 保夫（東海大学 名誉教授）

周藤 芳幸（名古屋大学大学院 教授）

佐々木 蘭貞（福岡市埋蔵文化財センター）

木村 淳（東海大学 海洋学部海洋文明学科 講師）

伊藤 伸幸（名古屋大学大学院文学研究科 助教）

石村 智（東京文化財研究所 無形文化遺産部音声映像記録研究室 室長）

早乙女 雅博（東京大学 名誉教授）

- ・第4章 令和2年度調査のまとめと今後の展望

山内 和也

3. 各章に掲載した写真のうち、出典の記載のないものは、すべて執筆者の提供による。

はじめに

四方を海に囲まれた日本列島には、古来よりありとあらゆる知識や文物、人材が大陸からもたらされ、またそれらを求めて人々が大陸との間を行き来してきた歴史があります。すなわち、我が国の文化の形成過程は、つねに海を越えた交流とともにあったと言っても過言ではないでしょう。一方で、世界の歴史や文化を語るとき、例えばヨーロッパ史や南アジア史といった地理的なまとまりで捉えた地域史の総体として理解することがながらく行われてきました。近年の歴史学における新たな潮流として、「地域」ではなく「海域」に着目することによって文化文明間の影響関係をより広い視野からダイナミックに見つめ直すことの重要性と有効性が認識されるようになってきました。文化遺産の価値を考えるにあたって、この「海域交流」という視点はますます欠かせないものになってくると思われます。

そこで、文化遺産国際協力コンソーシアムでは、「海域交流ネットワークと文化遺産」をテーマとする国際協力調査を本年度より開始することとしました。調査の詳しい経緯と意図については、ワーキンググループの座長をお引き受けいただいた山内和也先生がこのあとに詳しく述べられていますので、そちらをご覧ください。そして、この非常に大きなテーマにどのようにアプローチしていくべきかが最初に問題となりました。そして、図らずもグローバル化の功罪を私たちに考えさせることとなった新型コロナウイルス感染症の蔓延によって、例年のように海外に出向いての調査が不可能となったこともあり、世界各国の関係機関等を対象としたアンケート調査をまずは実施することとなりました。現時点ではまだその一部からしか回答が寄せられていませんが、既にこのテーマに対する国ごとの意識の違いや関連する取り組みの現状がおぼろげながら見えてきつつあります。本報告書では、ワーキンググループメンバーの先生方に、アンケート結果とその他の参考情報をもとに中間的まとめをしていただきました。次年度も継続する調査の方向性を定める上での指針として大いに活用していきたいと考えています。

本調査の実施にあたり、ご協力いただいている国内外の関係機関および専門家の皆様方に、この場を借りて厚く御礼申し上げます。

2021年3月

文化遺産国際協力コンソーシアム
事務局長 友田 正彦

目次

例言	2
はじめに	3
第1章 国際協力調査「海域交流ネットワークと文化遺産」の目的と趣旨	5
第2章 アンケート調査概要・中間集計結果（全体）	8
2.1. アンケート調査概要	8
2.2. 中間集計結果（全体）	15
第3章 各地域アンケート中間集計結果まとめ	20
3.1. 東南・南アジア	21
3.2. 西アジア	33
3.3. アフリカ	37
3.4. 欧州（地中海域①）	42
3.5. 欧州（地中海域②）	44
3.6. 欧州（北欧・大西洋）	50
3.7. 北米	56
3.8. 中南米	60
3.9. 大洋州	64
3.10. 東アジア・中央アジア	67
第4章 令和2年度調査のまとめと今後の展望	70

第1章 国際協力調査「海域交流ネットワークと文化遺産」の目的と趣旨

文化遺産国際協力コンソーシアムは2006年に発足して以来、世界各地の文化遺産保護の現場における国際的な支援に対するニーズ、あるいは今後の日本の国際協力に求められているニーズを把握するために国際協力調査を実施してきており、これまで大きな成果を挙げてきた。この調査はおもに3つのカテゴリー、すなわち国際協力による支援を必要とする国々の文化遺産保護状況を調査するための「協力相手国調査」、文化遺産保護国際協力における、支援側の国々の協力実施体制を調査するための「国際協力体制調査」、自然災害により破壊された海外の文化遺産について、復旧状況等を調査するための「被災文化遺産復旧調査」からなっている。

令和2（2020）年度は、この文化遺産国際協力コンソーシアムの国際協力調査として「海域交流ネットワークと文化遺産」に関する調査を実施することとなった。この調査は、世界全体をカバーするという地理的な広がり、そして古代からほぼ現代に至るまでの長い時間軸を対象とする点、さらには文化遺産国際協力コンソーシアムという組織を構成するすべての地域分科会が協力するという点においても、これまでにない試みであった。また、新型コロナウイルス感染症の広がりのために、日本の専門家が現地に赴き、実際に現場に立ったうえで、調査を行うことができないという状況下にあることも、これまでにないチャレンジであった。

調査の目的や趣旨をより良くご理解いただくために、この調査に至る経緯を紹介する。前年（令和元年）、現ワーキンググループの座長である山内がこの国際協力調査を提案した際に念頭にあったのは、「海のシルクロード」を核とした調査であり、「海域交流ネットワークと文化遺産」というこのような大きなテーマではなかった。2014年、「シルクロード：長安―天山回廊の交易路網」が文化遺産としてユネスコ世界遺産に登録された。これは、いわゆるシルクロードの3つの道、つまり「草原の道」、「オアシスの道」、「海の道」の1つである「オアシスの道」の一部に過ぎない。とはいえ、これは、ユーラシア大陸を東西に結ぶ道を世界遺産として登録しようという壮大な試みであり、また、文化遺産国際協力コンソーシアムの生みの親でもある故平山画伯の夢が実ったときでもあった。その一方で、これを受けて、あるいはこれに触発されて、「海のシルクロード」を世界遺産に登録しようという動きもまた、いくつかの国や地域で生まれ、それに対する活動や取り組みも進められている。こうした動きをとらえ、「海のシルクロード」沿いの文化遺産を対象とし、その現状や保護、調査研究への取り組み、さらには日本としての協力の可能性等を調査するのは有意義であろうと考えたわけである。

これまで文化遺産国際協力コンソーシアムが行ってきた「国際協力調査」では、基本的に1つの地域、あるいは1つの国が対象となっており、それゆえ、1つの地域分科会が調査を担当し、実施するというのが一般的であった。しかしながら、今回の調査では「海」という

言葉がキーワードとなったこともあり、その対象は1つの国や地域に収まるものではなく、より広い地域を対象としてみなすことが必要であった。さらには、複数の地域分科会が協力して、より広域な地域を「国際協力調査」の対象とすることも必要であり、従来はそれぞれ独立して活動してきた地域分科会が協力して1つの調査を行うことによって、これからのコンソーシアムの活動がさらに大きく広がる可能性も想定された。

そこで、この国際協力調査を実施するにあたり、すべての地域分科会の専門家が参加するワーキンググループを設置することになった。コンソーシアムの地域分科会は、「東南アジア・南アジア分科会」、「西アジア分科会」、「東アジア・中央アジア分科会」、「欧州分科会」、「アフリカ分科会」、「中南米分科会」という6つの分科会で構成されることから、結果的に、ほぼ世界全域をカバーすることとなった。

このワーキンググループで議論されたおもな点を以下に挙げておく。

- 「海のシルクロード」にこだわる必要はない。そもそも「海のシルクロード」の定義が明確でもないし、「海のシルクロード」とすれば、ユーラシア大陸の東岸から南岸、そしてアフリカ大陸の東岸までがその対象となり、おのずと地域が限定されることになる。それゆえ、各地域分科会が協力して、世界全域を対象とすることが望ましい。
- 「海」に関わる文化遺産という点からすれば、「水中考古学」が研究対象とする「水中」に存在する文化遺産、その代表とされる沈没船もその1つの要素にしか過ぎない。また、海にこだわらず、川や湖に関わる文化遺産も対象とすべきである。
- 海に関わる文化遺産としては、陸上にある港湾施設や港湾都市そのもの、あるいは、その港湾都市から伸びる「道」が繋ぐ内陸の町や集落、あるいはその「道」によって運ばれた商品や工芸品もまた、広い意味での「海」に関わる文化遺産の対象となる。
- そもそも上述のような「海」に関わる文化遺産のとらえ方は国や地域によって異なっている。それゆえ、海に関わる文化遺産を対象とした保護や国際協力ということを考えるまえに、まず、それぞれの国や地域でどうとらえられているのかを知る必要がある。
- 海上ルートというと、いわゆる「航路」が頭に浮ぶが、このような航路は、たんなる「ルート」ではなく、「海域」におけるネットワークであるという考えを基礎とすべきである。島国である日本に住む日本人にとって、「海域」という用語や概念を理解することはさほど難しいことではないが、海外では「海域」という概念はあまり理解されていない。それゆえ、この調査では海域ネットワークというコンセプトを基礎に、その交流とそれに関わる文化遺産を対象とし、「海域交流ネットワークと文化遺産」という新たな概念を国際社会に提案すべきである。

このような議論を踏まえ、令和 2（2020）年度の国際協力調査のテーマは「海域交流ネットワークと文化遺産」とすることとなった。また、終わりの見えない新型コロナウイルス感染症の広がりを考慮し、インターネットを通じたアンケート調査を行うこととなった。その内容と結果の詳細については後述に譲ることとする。

この「海域交流ネットワークと文化遺産」という国際協力調査の意義は以下のとおりである。例えば、陸のシルクロードであるオアシスの道や草原の道は、ユーラシア大陸全体の交流を考える上できわめて重要であることは言うまでもない。しかしながら、その実態を理解するためには、このような「陸路」だけではなく、「海路」を通しての交流を含め、一体として考えていく必要がある。陸路や海路のどちらかにのみ偏ることなく、包括的に考えていくことが求められる。

その一方で、「海路」を通しての交流は、「陸路」とは大きな違いもある。陸路は、ある意味、連続性を持つ陸上にある物理的な土地を繋いでいる。海路はそれとは異なり、海域沿いに存在する点と点を結んでいるとともに、遠く離れた地域と地域を直接的に結びつけていることができる。そして、その影響は、陸上にある港湾や陸路を通じて、それぞれの地域に広がっていくこととなる。

それこそが、この国際協力調査のタイトルにある「海域交流」という考えである。当然のことながら、東シナ海や日本海のように比較的小さな海域もあれば、インド洋やアラビア海といったより広い海域、さらには太平洋や大西洋のような広大な海域もあるが、このような「海域ネットワーク」が人間の交流の経路となっている。こうしたネットワークによって生じた人と人の接触と交流が、相互に影響を与えるとともに、新たな文化を生み出すこととなった。文化遺産はその人と人の出会いの証拠である。

こうした文化遺産を知ること、これも重要なことであるが、それを未来へと伝えていくことは私たちの使命であり、文化遺産国際協力コンソーシアムのこの国際協力調査はその一翼を担っているといえる。

2.1. アンケート調査概要

各国・地域において、海域交流ネットワークに関する文化遺産がどう捉えられているかを明らかにするとともに、それら文化遺産の保護体制、調査研究・保護に関する動向と課題等について把握する。

对象

選定方法

A world map showing the distribution of countries by color. The map is centered on the Atlantic Ocean. Countries are colored as follows: North America (brown), Central America (blue), South America (blue), Europe (green), Africa (yellow), Asia (orange), Australia (dark blue), and Russia (grey). The map is a simple outline with no internal borders or labels.

8

ワーキンググループのメンバーは以下の通り。

安倍雅史（東京文化財研究所 文化遺産国際協力センター 研究員）／西アジア分科会
石村智（東京文化財研究所 無形文化遺産部音声映像記録研究室 室長）＊
伊藤伸幸（名古屋大学大学院文学研究科 助教）／中南米分科会
木村淳（東海大学海洋学部海洋文明学科 講師）＊
早乙女雅博（東京大学 名誉教授）／東アジア・中央アジア分科会
佐々木蘭貞（福岡市埋蔵文化財センター）＊
鈴木英明（国立民族学博物館 准教授）＊
周藤芳幸（名古屋大学大学院 教授）／欧州分科会
布野修司（日本大学生産工学部建築工学科 特任教授）／東南アジア・南アジア分科会
山内和也（帝京大学文化財研究所 教授）／西アジア分科会【座長】
関係機関（文化庁、外務省、国際協力機構）
文化遺産国際協力コンソーシアム事務局

＊コンソーシアム委員以外の外部専門家。

2.1.3. 調査内容：

対象として選定した機関の担当者を対象に、Eメールで、①アンケート（Excel ファイル）②送付状を送付し、回答を依頼した。

アンケートの設問の内容は、主に下記4点に関連したもので、計20問の記述式の設問（英文）である（図2）。

1. 海域交流ネットワーク／水上輸送に関する文化遺産の種類
2. 上記文化遺産の調査研究・保護に関わる、機関・法制度について
3. 上記文化遺産に関わる文化遺産の調査研究・保護の現状・動向
4. 他国との国際協力の現状

2.1.4. 回答期間：

当初、回答期間は、2020年12月1日～12月17日と設定した。しかし、回収率が低かったため、ワーキンググループの議論の結果、より多くの国・機関からの回答を得るのが望ましいと判断し、回答期間後も回収を継続することとした。

2.1.5. 回収状況：

2021年3月17日の時点で、アンケートを送付した計50か国・57機関のうち、計21か国・23機関から回答があり、回収率は約40%である。

	国名	機関	部署	回答
東南アジア・南アジア	1 バングラデシュ	ICOMOS Bangladesh		
	2 インド	National Institute of Oceanography	Marine Archaeology, CSIR	
	3 スリランカ	University of Moratuwa		○
	4 ベトナム	Institute of Archaeology, Vietnam	Underwater Archaeology Department	
	5 タイ	Ministry of Culture	Fine Arts Department	
	6 インドネシア	National Research Center for Archaeology Indonesia (Puslit Arkenas)		○
	7 フィリピン	National Museum of the Philippines	Maritime and Underwater Cultural Heritage Division	○
西アジア	8 バハレーン	Bahrain Authority for Culture and Antiquities	Directorte of Museum and Archaeology	○
	9 カタール	Qatar Museums Authority	Department of Archaeology	
	10 イラン	Iranian Center for Archaeology	Head of Excavation Section	○
	11	University of Tehran	Department of Archaeology, Faculty of Literature and Humanities	○
	12 サウジアラビア	Ministry of Culture	Heritage Commission	
	13 エジプト	Alexandria University	Center for Maritime Archaeology and Underwater Cultural Heritage	
東アジア・中央アジア・ロシア連邦（沿海地方）	14 韓国	National Research Institute of Maritime Cultural Heritage		
	15 中国	国家文物局水下文化遺産保護中心		
	16 ロシア連邦（沿海地方）	Institute of History, Archaeology and Ethnography of Peoples of the Far East of Far Eastern Division of Russian Academy of Science	Department of Early Medieval Archaeology	○
アフリカ	17 マダガスカル	University of Antananarivo	IC/MAA (Institute of Civilisation / Museum of Art and Archaeology)	○
	18 ケニア	National Museums of Kenya	Antiquities, Sites and Monuments	○
	19 南アフリカ	University of the Witwatersrand	Wits Art Museum (WAM)	○
	20 タンザニア	Ministry of Natural Resources and Tourism, Tanzania Wildlife Management Authority	Tourism and Business Services	○
	21	Stone Town Conservation and Development Authority		
中南米	22 アルゼンチン	Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano	Programa de Arqueología Subacuática (PROAS)	
	23	CONICET (National Research Council), Argentina	Archaeology	○
	24 ウルグアイ			
	25 ペルー	Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática (CPAMS)		○
	26 コロンビア	Universidad Externado de Colombia		
	27 ジャマイカ	Jamaica National Heritage Trust		
	28 コスタリカ	Museo Nacional de Costa Rica		
	29 エルサルバドル	Dirección General de Patrimonio Cultural y Natural, Ministerio de Cultura de El Salvador		
	30	Ministerio de Cultura		
	31 メキシコ	INAH	Subdirección de Arqueología Subacuática	○
	32 グアテマラ	Universidad de San Carlos de Guatemala		○

表1 アンケート送付先・回収状況一覧（2021年3月17日現在）

	国名	機関	部署	回答
欧州	33 フランス	Ministère de la Culture		
	34 デンマーク	National Museum of Denmark	Environmental Archaeology & Materials Science	○
	35 オランダ	Cultural Heritage Agency	Cultural heritage Agency of the Netherlands	○
	36 イギリス	Mary Rose Museum		
	37	Nautical Archaeology Society		
	38 フィンランド	Finnish Heritage Agency		
	39 ベルギー	Flanders Heritage Agency		
	40 スペイン	Universitat Jaume I	Dep. de Dret Públic Public International Law	
	41 ポーランド	Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku		
	42 ブルガリア	Centre for Underwater Archaeology in Sozopol, Ministry of Culture of Bulgaria		○
	43 リトアニア	Klaipeda University	Institute of Baltic Region History and Archaeology	○
	44 スウェーデン	Vasa Museum		
	45 ドイツ	German Maritime Museum		○
	46 ギリシア	Ephorate of Underwater Antiquities, Hellenic Republic Ministry of Culture and Sports		
大洋州	47 キプロス	University of Cyprus		
	48 イタリア			
	49 フィジー	Fiji Museum	Archaeology Department	
	50 トンガ	Ministry of Infrastructure and Tourism	Culture Division	
	51 ヴァヌアツ	La Trobe University	Master of Professional Archaeology	
北米	52 ミクロネシア連邦 (FSM)	FSM National Government	FSM Office of National Archives, Culture & Historic Preservation	○
	53 オーストラリア	La Trobe University	Master of Professional Archaeology	
	54 カナダ	Parks Canada		
	55	U.S. Department of the Interior Bureau of Ocean Energy Management		
	56 アメリカ	Naval History and Heritage Command, US Navy	Naval History and Heritage Command	○
	57	National Oceanic and Atmospheric Administration, NOAA's Office of National Marine Sanctuaries	US Department of Commerce	○

Research on maritime network/waterborne traffic and cultural heritage	
Name:	
E-mail:	
Position Title:	
Department:	
Organization:	
You may contact me if you require any further information. ☐ YES ☐ NO	
*Note on this research The purpose of this survey is gathering information on cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic which could include a wide range of the modalities and fields of cultural heritage. We are grateful if you could provide information on various heritage that could be understood in the context of the maritime network/waterborne traffic, from movable properties, ports or related buildings and towns, underwater archaeological sites, to intangible cultural heritage.	
Regarding cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.	
Is/was there any cultural heritage recognized or identified in the context of maritime network or waterborne traffic in your country? If yes, please describe the details and historic backgrounds. ☐ YES ☐ NO	
A-1	
What kinds of cultural heritage concerning maritime network/waterborne traffic are there? Please describe specific example(s) for each.	
A-2	☐ Traded Materials ☐ Maritime cultural landscape ☐ Ports and towns ☐ Settlements and Buildings ☐ Shipwrecks ☐ Underwater cultural heritage ☐ Related land-based sites ☐ Related Intangible Cultural Heritage ☐ Others
A-3	What sorts of historical significance does maritime network/ waterborne traffic have in your country?
A-4	How is the significance of cultural heritage related to the maritime network/waterborne traffic recognized in your country?
Japan Consortium for International Cooperation in Cultural Heritage(JCIC-Heritage)	

図 2 アンケート

Regarding responsible body for protection for cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

Please describe administrative/governmental body which is responsible for cultural policy, research, protection and utilization concerning cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

B-1

Please specify the focal point(s) in the sector for cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

B-2

Regarding a law system and political measures of cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

Please describe the protection system and/or relevant law which stipulate or mention the protection of cultural heritage related to maritime network/ waterborne traffic in your country.

C-1

Please explain about the budget (total amount) in your country regarding cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic. If possible, subdivision for research, protection, utilization would be also welcome.

C-2

Please describe about the non-governmental funds regarding cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

C-3

Regarding research on cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

Please describe the framework of research(es) on cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

D-1

Please describe main topics/results from above mentioned "research project(D-1)" so far in your country.

D-2

Please describe recent or ongoing researches on cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic (including underwater archaeology) in your country.

D-3

Regarding protection and utilization of cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

How are the protection and utilization conducted in your country? Please describe about the system.

E-1

Please describe recent or ongoing activities for protection and utilization of cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic in your country.

E-2 And if you have any remarkable examples, please describe it.

What would you expect on your country's activities for protection and utilization of cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic? Please describe your prospect.

E-3

Are there any activities for protection and utilization of cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic in cooperation with some other country or international authorities?

☐ YES

☐ NO

If yes, please describe the details.

E-4

Regarding the problems and prospect of cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

Please describe about difficulties in conserving and/or utilization cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

F-1

Please describe about the future plans of cooperation with other countries or international authorities regarding cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

F-2

Regarding the related organization for cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic.

Are there any organizations for cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic, such as government agency, research institute, maritime museum, university, NGO etc? If there is any, please describe its name, address, URL etc.

G-1

Is there any capacity building program for cultural heritage related to maritime network/waterborne traffic, conducted in such an organization?

☐ YES

☐ NO

If yes, please describe the details.

G-2

Please describe if you have any other comments.

Thank you for taking the time to complete this survey.

Japan Consortium for International Cooperation in Cultural Heritage

13-43, Uenokoen, Taito-ku, Tokyo 110-8713, Japan

c/o Independent Administrative Institution National Institutes for Cultural Heritage Tokyo National Research Institute for Cultural Properties

Tel: +81-03-3823-4841 Fax: +81-3-3823-4027

<https://www.jcic-heritage.jp/en/>

emailto: consortium@tobunken.go.jp



2.2. 中間集計結果（全体）

ここでは、各地域からこれまでに集まったアンケート回答の全体の中間集計結果を報告する。各地域の詳細な内容については、この後に続く「各地域アンケート中間集計結果まとめ」をご参照いただきたい。

本調査で得た回答は、必ずしも各国・各機関の公式見解を述べたものとは限らず、回答者である専門家個人の経験や知見、専門性によるところも大きい。また、時間的制約、言語的制約のある中で、調査に協力いただいたため、各国の全ての情報を網羅することは困難であった。

2.2.1. 海域交流ネットワークに関する文化遺産の種類

今回の調査では、『『海域交流ネットワーク／水上輸送（Maritime network/ Waterborne traffic）』に関係する文化遺産』という言葉を使用した。これらは、通常「水中文化遺産（Underwater Cultural Heritage）」や、「海事文化遺産（Maritime Cultural Heritage）」として捉えられている文化遺産の範囲以上のものを包摂する言葉であり、回答者の中から、該当する範囲が広すぎて、全てを答えることはできないといった声も聞かれた。

その上で、回答の中の言及された海域交流ネットワーク／水上輸送に関する文化遺産に関連する歴史や、概念を抽出し、以下のようにまとめた（図3）。



図 3

現生人類（ホモ・サピエンス）の拡散といった、人類史の最初期の出来事から、近現代の大戦に至るまで、様々な歴史上の出来事が海域交流ネットワークに関係していると捉えることができる。

島嶼国である大洋州（ミクロネシア連邦）、東南・南アジア（フィリピン、インドネシア）においては、海域交流は自国の歴史形成に大きな役割を果たしたと捉えられていて、その結果残された文化遺産は、自国のアイデンティティと密接に関係しているという。

強国によるアジア、アフリカ、中南米、大洋州における植民地支配、奴隷貿易の歴史に関係する文化遺産も海域交流ネットワークの文化遺産としてあげられた。そうした文化遺産が国際的な共同調査や、保護活動の対象となっている事例も見られたが、被支配国であった国の社会においてどのように捉えられているかについては今回のアンケートの回答からは、わからなかった。

欧州、北米、東アジア・中央アジア（ロシア）では、港から内陸への物資運搬のための河川や水路を利用した交通に関係する施設や遺跡も回答にあげられた。

有形遺産	動産	交易品（陶器、絹、コイン、象牙、宝石、スパイス etc）、建物の部材、考古遺物、釣り具、船具（錨等）、植物、カヌー、筏
	不動産	水路、港湾、排水システム、捕鯨場所、灯台、ポルトガル商人が建設した要塞、帆船を描いたサン人の岩絵、スペイン海軍艦艇プリスマ・コンセプト号の生存者のキャンプ、船員救援場所、儀礼に関わる聖なる場所
無形遺産	漁撈技術、真珠採取の技術、言語、衣装、調理法、造船技術、神話・伝説、口頭伝承、儀礼	
水中遺産	沈没船、先史時代の（水没した）遺跡、水没した都市、海洋環境（flora、fauna）	
文化的 景観	要塞、海岸沿いの街並み、ペルシア湾沿いのダウ船の造船場、石干見	
世界遺産等	・ネセバルの古代都市（ブルガリア） ・ゴール旧市街とその要塞群（スリランカ） ・キルワ・キシワニとソング・ムナラの遺跡群（タンザニア） ・カンペチェ歴史的要塞都市（メキシコ）	

表 2 文化遺産の種類

文化遺産の具体的な種類については、表 2 にまとめた。便宜上、「有形遺産」、「無形遺産」、「水中遺産」、「文化的景観」等に分類したが、多くの場合は複数の分類にまたがっている。

2. 2. 2. 調査研究・保護に関わる機関・法制度について

法制度

「海域交流ネットワーク」に関する文化遺産に特化・限定し、保護するための法令等があるとした回答はなかった。前述の通り、海域交流ネットワークに関する文化遺産は、対象となる時代も広く、また沈没船等の水中遺産から陸上の遺産、無形文化遺産等と、多種多様な種類の文化遺産を含んでいる。それぞれの文化遺産の種類に対応する、このため国内の文化遺産保護関連法に則り、保護されているという回答が多数であった。

多くの国が、水中文化遺産も保護の対象となっている（水中文化遺産に特化した法律がある、あるいは陸上の遺跡同様と同じ法令の中で言及されている）と回答したが、バハレーンでは、水中文化遺産の保護については、文化財のための法令では規定されておらず、またペルーも現行の法律には、水中文化遺産について言及する規定がほとんど存在しないと回答があった。

機関

陸上の遺産同様、担当となる中央機関、省庁や当局が調査研究・保護を一手に引き受けている国や、地方政府や各地の博物館が権限を持つ国、また異なる省庁それぞれに文化遺産に関係する部局や専門職を置いている国など、様々であった。各機関の役割や権限について、細かく回答のあった国も一部あったが、より正確な情報については、さらなる調査が必要である（注 1）。

国際条約・国際憲章

国内法での保護に加え、以下の国際条約に批准していることを回答した国があった（〔 〕内は、条約に批准等していると回答があった国を示す。回答にはなくとも、批准等していることが確認できた国は下記に加えた。）

① UNESCO 水中文化遺産保護条約（2001 年）（注 2）

〔ブルガリア、リトアニア、バハレーン、イラン、マダガスカル、南アフリカ、ミクロネシア連邦、アルゼンチン、メキシコ（オランダ、ケニア、タンザニアは批准に向けて動いている）〕

*アメリカの回答の中では、同国の研究者の多くが、条約への批准について政府が再考することを望んでいるという声が紹介された。

② 欧州評議会バレッタ条約（1992年改正）^{（注3）}

[デンマーク、オランダ、ブルガリア、リトアニア、ドイツ]

なお、スリランカでは、ICOMOSの水中文化遺産の保護と管理に関する憲章（1996年）を遵守し、水中文化遺産の調査研究を実施していると回答があった。

2.2.3. 調査研究保護の動向・課題

水中遺跡の調査研究・保護については、学術的な研究テーマは多岐にわたるものの、水中遺跡の引き上げ、そして引き上げ後の保存には、膨大な費用が必要となるという事情もあり、3D技術を利用した水中遺跡のドキュメンテーション・データベース化、長期的な現地保存といったテーマが国際的なトレンドとしてあげられた。

課題としては、以下の意見があげられた。

- 水中文化遺産の調査は、開発に伴う影響評価や、緊急調査の一環として行われることが多い（特に欧州）
- 水中文化遺産の調査研究保護における予算や専門人材の不足、博物館施設等での（水中から引き上げられた）遺物の長期的な保存が難しい
- 水中の遺跡等を様々な破壊のリスク（自然災害（遺跡周辺の気象条件）、埋立地等の建設といった海上開発、トレジャーハンターによる盗取と売買等）からどう保護するか
- 異なる省庁間、利害関係者間（デベロッパー等）との意思疎通を図る必要性
- 水中文化遺産の調査研究・保護は、陸上の文化遺産に比べて優先順位が低くなりがちである
- 排他的経済水域内にある沈没船を保護する法律の整備が不十分

2.2.4. 他国との国際協力の状況

回答にあった他国との国際協力の事例を以下に示す。

複数国間での協力

- 「共有海事文化遺産」の保護と調査（オランダーアジア・アフリカ等の国々）
- 海事考古学と水中文化遺産に関する共同調査（フィリピン国立博物館ーオーストラリア環境エネルギー部門）
- 世界遺産「ゴール旧市街とその要塞群」（スリランカ）に関する支援（オランダ文化助成金とアメリカン・エクスプレス銀行の基金の拠出）
- シラフでの水中文化遺産に関する調査（イランーアメリカ、ドイツ）
- 海事ネットワークに関する共同調査（スペインーアルゼンチン）
- 難破船に関する共同調査（アルゼンチンーイギリス、オランダ、スペイン）

- 開拓期の沈没船に関する共同調査（アメリカ・スペイン、フランス、イギリス）
- ナンマトル遺跡とチューク諸島の第二次世界大戦時の日本の沈没船に関する共同調査（ミクロネシア連邦・日本）

国際機関による支援

- UNESCO と ICOMOS によるキルワ・キシワニ遺跡の保存修復への支援（タンザニア）
- UNESCO が開催する水中文化遺産保護のトレーニング・コースへの参加（ケニア）
- 国際刑事警察機構（Interpol）と共同での文化遺産の盗取を防止するための沿岸警備（アルゼンチン）

超地域の団体や学術団体

- The Asia-Pacific Conference on Underwater Cultural Heritage (APConf)
- European Maritime Heritage
- Baltic Region Heritage Committee working group (Underwater Cultural Heritage and Coastal Heritage)
- Nautical Archaeology Society (UK) – 水中文化遺産保護に関する様々な教育プログラムを提供している。

（注1） 諸外国の水中文化遺産保護制度については、文化庁の「水中遺跡調査検討委員会」の中でも報告されている。

https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkashingikai/kondankaito/suichu_iseki/index.html

（注2） <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/>

（注3） バレッタ条約 https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkashingikai/kondankaito/suichu_iseki/h27_09/pdf/shiryo_5.pdf

第3章 各地域アンケート中間集計結果まとめ

この章では、アンケートの回答をもとに、それぞれの地域において海域交流ネットワークに関係する文化遺産がどのように捉えられているか、および調査研究保護の状況や課題について報告する。

各地域の状況が理解しやすくなるよう、各執筆者担当者が、アンケート回答には記述されていない情報を一部補うとともに、またそれぞれの海域の概要、文化的歴史的背景について説明を加えた。

欧州地域については、送付先となる国・機関の数が多かったこと、また関係する海域が広範囲にわたることから、複数の専門家が分担して執筆した。

アジア海域世界の小海域への区分は、基本的には地形（海岸線と島の形、プレート境界線、海底地形）を基にした区分であるが、アジア海域世界を第一に規定してきたのは、地球規模の大気と水の循環であり、運動である。地球の地表面の形状は、その運動に従って、各海域の気候の差異を生む。アジア海域は、北東から南東へ、亜寒帯から熱帯まで、多様な気候帯からなっている。アジア海域は、北東から南東まで約 1 万キロの海岸線を挟む全域がアジア・モンスーン地域である。その源流はアフリカ東海岸のマダガスカル北部で、5 月中旬から北東に向かって吹き始める（南西モンスーン）。アラビア半島そして西アジアへ、インド洋の湿った空気を運び、南アジアに達する。さらに、ベンガル湾、インドシナ半島、中国南部を経て、日本にも達する。逆に、11 月中旬からは北東モンスーンが吹くことになる。しかし、さらに海流の影響もあり、地域ごとに気候は異なる。

東アフリカの大地溝帯で誕生したホモ・サピエンスは、20 万年前から数万年前にかけて「出アフリカ」し、グレート・ジャーニーと呼ばれる移住を開始する。まず、西アジアへ向かい（20～8 万年前）、そしてアジア東部へ（6 万年前）、またヨーロッパ南東部（4 万年前）へ移動していく。ベーリング海峡を渡って南アメリカ最南端のフエゴ諸島に到達したのは 1～2 万年前である。このグレート・ジャーニーの過程に海路も含まれていた。モンゴロイドのうち中央ルートを抜けたグループ、すなわちアルタイ山脈を抜けて中国へ至ったグループの一部は、東シナ海あるいは南シナ海に突き当たって台湾に渡ったと考えられる。この台湾を渡ったグループは、やがて島嶼を伝って南下していくが、言語の系統分析からオーストロネシア語族と呼ばれる。オーストロネシア語族は、東はイースター島、西はマダガスカル島まで、太平洋、インド洋の広大な地球半周を優に超える海域に広がる。アジア海域世界を最初にひとつの世界としたのはオーストロネシア諸族である（オーストロネシア世界）。

人類が最初に都市を創造するのは、ティグリス・ユーフラテス（メソポタミア）、ナイル（エジプト）、インダス、黄河、長江の大河川の流域であるが、それぞれアジア海域世界と密接に関わり合いをもつ。ナイル川が流れ込むのは地中海であるが、その心臓部には紅海が深く食い込んでいる。大河川を通じて都市文明とつながることで、アジア海域は、いくつかに色分けされることになる。東シナ海、南シナ海は、文字通り「中国の海」となり、インド洋もまさに「インドの海」となるのである（都市文明と海域）。

各地域に成立した「帝国」は、世界貨幣を流通させ、法（国際法）をもち、世界宗教を統合の原理とし、世界言語をコミュニケーション手段とする。アジア海域世界は、それらを伝えていくことになる。イスラームは、その誕生からまもなく中国南部に到達しており、やがてインド洋海域はイスラームの海と化す。ユーラシアの大陸部が 1 つの世界として結びつけられるのは、人類史上最大の世界帝国大モンゴル・ウルスの成立によってである。13 世紀以降、海のネットワークがユーラシアの東西をつなぎ、ヨーロッパ列強の海外進出の基盤が成立する（世界史の成立）。

ヨーロッパ勢力がアジア海域に姿を現すのは 15 世紀末である。ポルトガル、そしてスペインが先鞭をつけ、オランダが続いたヨーロッパ世界の海外進出と並行して、15 世紀半ば

から 17 世紀半ばにかけて近代世界システム」が成立する (I.ウォーラーステイン^(注 1))。最初にそのヘゲモニーを握ったのはオランダであり、それを追ってアジア海域に進出したのがイギリスとフランスであり、アジア海域世界は西欧列強による世界分割のための海となる (近代世界システムとアジア海域)。

3. 1. 2. 海域交流ネットワークに関わる文化遺産の種類

東南アジア、南アジアの沿海部そして島嶼部はアジア海域世界の中央部を占める。家島彦一 (2006) の小海域区分に従えば、南シナ海域、セレベス海域、ジャワ海域、アンダマン海域、ベンガル湾海域、アラビア海域が含まれるが、東南アジアについては、さらにウォーレスア海域—マカッサル・フローレス海域、マルク・バンダ海域—が加えられる。ウォーレスア海域の東がオセアニア海域である。

アセアン 10 ヶ国、南アジア 7 ヶ国のうち、特にフィリピン共和国、インドネシア共和国、スリランカ民主社会主義共和国、モルディブ共和国の 4 ヶ国 (インド洋海域としてはさらにマダガスカル共和国) は、海に囲われた海洋国家であり、その成立の起源から海域世界とのかかわりは深い。また、ネパール連邦民主共和国、ブータン王国、ラオス人民民主共和国を除けば、諸国は、直接海域世界に接する沿海部をもっており、海域世界とのつながりは深い。インドネシアは、「海洋文化遺産は国家のアイデンティティ」という。また、フィリピンは、海洋関連遺産についての意識を啓発するために、大統領令 (No.316、2017) (ドゥテルテ大統領) によって、9 月を「海洋群島国家啓発月間」と指定している。

東南アジア海域、インド洋海域における海域交流ネットワークと海上交易に関わる文化遺産は、共通して、①人類の誕生とその拡散、②都市文明 (メソポタミア文明、エジプト文明、インダス文明、中国文明) の成立とそのインパクト、③世界宗教 (キリスト教、仏教、イスラーム) の成立とその伝播、④陸域の帝国との関係、⑤西洋列強による植民地化、⑥近代化、産業化の影響に大きく分けられる。

フィリピンは、その文化遺産として、オーストロネシア文化に関する文化遺産 (①)、中国・東南アジアとの交易 (陶磁器など) に関する遺産 (②④)、スペインとのガレオン交易に関する遺産 (⑤)、スペイン植民都市 (セブ、パナイ、マニラ、ヴィガン) (⑤)、第二次世界大戦の沈没船 (⑥) を挙げる。また、インドネシアは、人類の拡散に関わる遺産 (スラウェシの洞窟画など) (①) 以降、あらゆる時代の文化遺産が海域と関わるとしている。近年では、ビンタン島水域やスラヤール島水域、ジャワ海域の沈没船、また、南シナ海の領海問題と絡んでナトゥール島の文化遺産が関心事となっている。南シナ海のほぼ中央に位置するナトゥール諸島は多数の島からなるが、東ナトゥナに世界最大級の埋蔵量をもつ天然ガス田があり、中国との間の係争海域となっている。スリランカは、インド洋海域の要に位置し、古くから東西交易の拠点として知られるが、各時代の交易品 (陶磁器、絹、コイン、象牙、宝石、香辛料など) に関わる文化遺産があり、土着のドラヴィダ文化、ポルトガル文化、オランダ文化、そして英国文化に関わる遺産がある。港市については、オランダ植民都

市（ゴール、コロンボ、トリンコマリ、ジャフナ、マターラ）とコロニアル建築、とりわけ、ゴールとゴール湾の難破船に注目している。

東南アジア海域、インド洋海域において、UNESCO の世界文化遺産として登録されるものはそう多くはない。港市については、Ⅰ.都市国家としての港市、Ⅱ.内陸国家に従属する港市、Ⅲ.海域通商国家としての港市に大きく分けられるが、その立地について、直接海洋に接する港市のみならず河川を通じて内陸に位置するものも含めると、世界遺産登録されている文化遺産には、古都ホイアン、フエ、ハノイ（ベトナム）、ヴィガン（フィリピン）、マラッカ海峡の歴史的都市群：マラッカとジョージタウン（マレーシア）、古都アユタヤ（タイ）、ピュー古代都市群（ミャンマー）、マハーバリプラムの建造物群、ゴア、エレファンタ石窟群（インド）、ゴール旧市街（スリランカ）（東アフリカ沿海部には、ラム、キルワ、ストーン・タウン）などがある。水中文化遺産の中心は、沈船関連の文化遺産で、近代以前の、ジャンク船、ダウ船、そしてヨーロッパ船、さらに近代の戦争における軍艦などに分けられる。インドネシアでは、近年、スラウェシ島の湖底遺跡（10 世紀以降）の調査研究が行われつつあるほか、イリアンジャヤ（Raja Ampat）での調査が開始されつつある。太平洋戦争との関連では、マルク諸島やスラウェシ島など東インドネシアに関連する戦跡が多い。

3. 1. 3. 調査研究・保護に関わる機関・法制度、また調査研究・保護の現状と課題点

1960 年代の潜水技術の発達をきっかけに世界中で水中探索が盛んに行われるようになり、一方でサルベージ会社や個人のダイバー等による無秩序な遺物引き上げが問題となってきたが、東南アジア海域、南アジア海域においても、海外のサルベージ会社による商業目的の沈船調査が行われ、盗掘のような形で遺跡破壊が進み、多くの関連遺物が散逸してきたという経緯がある。近年においても、新たな沈船や関連遺跡が発見された直後から、地元のトレジャーハンターらによる盗掘や遺物の販売が活発に行われ、数年で遺跡が消滅する例も報告される。海外のサルベージ会社との共同調査の場合、収集された遺物は折半されることが多く、半分は海外チームが所有し（オークション販売等をする場合もあった）、残りの半分は各国の国立博物館等が所蔵する形で残される。一般には、沈没船そのものよりも、積載品である陶磁器等の遺物の収集や研究が主流となっている。

インドネシアでは国立の調査機関等が関与せず、私企業等によるサルベージが横行してきたが、過去に商業サルベージで引き揚げられた遺物が大量に収蔵庫に保管されており、この活用について、UNESCO ジャカルタ事務所では、東南アジア海域におけるモデルケースとなるような海事博物館における展示などを模索中である。2017 年にロンドン大で行われた海のシルクロード関連文化遺産のシリアルノミネーションを検討する UNESCO の専門家会議（UNESCO Expert Meeting for the World Heritage Nomination Process of the Maritime Silk Routes. 30-31 May 2017）を受けて、2019 年には、ASEAN 諸国の専門家を交えての ASEAN と UNESCO の主催で水中遺産に関するフォーラム（Forum of Southeast Asia Ministries of Culture on Underwater Heritage. 5-8 November 2019）が

ジャカルタとブリトゥンで開催されている。さらに、2020年8月にシンガポールのアジア文明博物館（Asian Civilization Museum）が「中国と海のシルクロード：沈没船、港市、交易品（China and the Maritime Silk Road: Shipwrecks, Ports, and Products. 21-23 August 2020）」を Webinar で開催している。この会合に参加した分科会委員によれば、「海のシルクロード」という名称について、第1に、海域交易ルートで運ばれた主たる物産は「シルク」ではなく、「陶磁器やスパイス」であったこと、第2に、「シルク」という、中国の特産物が名称になっていることで、海域交易ルートに関与した他の多くの地域が見えなくなるという問題が指摘されたという。

アジアやオセアニアの水中文化遺産、水中考古学に関する国際学会としては、4年に1度開催する Asia-Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage（APConf）がある（過去にはマニラ、ハワイ、香港で開催済み）。アジアを中心とする水中文化遺産関連の最新情報はこの学会ではほぼカバーされている。

南シナ・ジャワ海域

文化遺産の調査研究・保護についての各国の取り組みはさまざまであるが、組織的な展開みられるのがベトナムである。ベトナムは、南北1650kmにわたって南シナ海に接しており、古代より多くの港市が存在してきた。港市関連の文化遺産としては、ベトナムの代表的港市として、1999年に UNESCO 世界文化遺産に指定されているホイアン以外に、クアンニン、フンイエ、タインホア、ゲアン、ハティン、ビンディン、ベンチャー、ハティエン等、沿岸部の各省、各地で歴史的港や港市について考古学調査が盛んに行われ、クアンニン、フンイエ、ゲアン、ハティンの港遺跡では、菊地百里子（東京大学）が発掘調査を行っている。

ベトナム海域には、古代から近世の商船が多数沈んでおり、特に以上の港市の沖には多数の沈没船が確認されている。クアンガイ省のホイアン沖で



図2（木村淳提供）

は、14～15 世紀の 2 隻の沈没船が発見され、さらに 10 隻以上の沈没船があるとされるが、最近注目されているのが考古学研究所によるチャウタン海域沈没船（唐代）の引き揚げ調査である（図 2）。この海域では複数の沈没船の存在が確認されており、木村淳（東海大学）らが調査を行っている（「東南アジア港市の船体考古資料調査と保存研究」）。また、菊地百里子がハティン省で、17 世紀に沈没した朱印船の探査を目的とした水中考古学調査を佐々木蘭貞（九州国立博物館）の協力を得て行っている。さらに、ベトナム中部の海域には、太平洋戦争中の日本の輸送船が沈んでいる。遺骨は引き揚げられているが、まだ船体内に残されている可能性があるとされている。ベトナム政府がサルベージを認可した、あるいはサルベージに関わった沈没船は、1. ウンタウ（1990）、2. フークオック（1991）、3. ホイアン（1997～99）、4. カマウ（1998～99）、5. ビントゥアン（2001～02）の 5 隻である。

水中遺産については、考古学研究所内に水中考古学研究センターが設置され、専門家の育成や学術的調査を担っている。海外の研究者の支援をうけながらも、公的組織として水中考古学研究センターがあり、自前の機材と常雇の専門家がいるという意味では先進的である。ベトナムにおける海域交流ネットワーク研究には、歴史学分野でも考古学分野でもこれまで一定の研究成果があるが、近年は、中国との領土問題もあり政策的に海域交流ネットワーク研究が展開されている。また、ベトナムでも、政府が許可した遺物引き揚げの後に遺物の売買が行われる等、十分な規制が行われていないという指摘もある。

ベトナムの文化遺産保護政策は、日本の文化庁に相当する観光・体育・文化省（BỘ VĂN HÓA, THỂ THAO VÀ DU LỊCH）を頂点として、各省の文化課、省博物館、地域の人民委員会が協力して政策を実施している。そして、ベトナム国立大学ハノイ校やホーチミン社会科学院、考古学研究所が研究面を支えている。国営放送では特集番組が制作され、YouTube でも公開されている。ベトナム沿岸部各省の省博物館は、啓発的な展示やシンポジウムのほか、各港遺跡の保存活用に取り組んでいる。

フィリピンでは、海域文化遺産、水中文化遺産については、フィリピン国立博物館（National Museum of the Philippines）の民族学、考古学部門において、フィリピン大学（University of the Philippines）など研究機関と共同して調査研究が行われ、その保護政策、法制定についても、法制当局をサポートするかたちが取られてきたが、この保護政策、法制定については、2021 年から国家文化芸術委員会（National Commission for Culture and the Arts）の管轄に移行している。国立博物館（NMP）の調査研究は、上述のように、あらゆる時代の地域交易、文化交流を対象として、個々の遺構について積み重ねてきているが、現在は、これまでのコレクションの再調査も行っている。海域交流ネットワーク遺産、水中遺産に関する分野についてはスタッフも足りないし、必ずしも主要な関心事になっているわけではない。

研究成果は、調査研究報告書、展覧会、図録などによって公表されてきているが、直近の展覧会は「フィリピンの陶磁器遺産」展であり、現在は、「海上交易の 1000 年」展を企画中である。文化財保護については、陸地のみならず水中を含む一般的な文化財保護法があり、

2009 年の遺産法：共和国法（RA）10066 が最新であるが、RA10066 の一部は、2019 年のフィリピン国立博物館法：RA11333 によって修正されている。フィリピン国立博物館（NMP）は、遺構、遺産の損傷、略奪についての報告に基づいて、それを確認するが、予算と人員不足で必ずしも対応できていない。NMP にとって予算の問題は大きな問題である。年によって異なるが、過去 3 年間は、年 US\$2,000 ほどで、フィールド調査はできない。NMP の研究プロジェクトは、すべて外部資金に頼っている状況にある。文化遺産の保護に関わる予算は不明であるが、最小限である。

インドネシアが「海洋文化遺産は国家のアイデンティティ」とし、海洋文化遺産について取り組んでいることは上述の通りであるが、海洋研究のための研修が開始されたのは 1980 年代である。国立考古学研究センター（National Research Center for Archaeology）が現在、南シナ海のアトランタ諸島の文化遺産の調査研究を行っていることが示すように、領海問題としてクリティカルな排他的経済水域（EEZ）については、国家的関心事となっている。国立考古学研究センターが海洋遺産について調査研究を行っており、他にガジャマダ大学などに考古学研究部門がある。

インドネシアの各海域には、東南アジア最古級の沈没船遺跡群をはじめとして、12～13 世紀の海商沈没船遺跡、

オランダ東インド会社船籍沈没船遺跡、大戦中の戦跡遺跡が存在している

（図 3）。「国連海洋法条約」（1982 年）に基づいて、インドネシア政府は、オランダ東インド会社のヘルダーマルセン号など沈没船遺構のサルベージを合法化してきたが、

1990 年代になって、最古級の（9 世紀と推定される）ブリトゥン沈没船の引き揚げ遺物の売却問題（オークションによってシンガポール政府が購入、アジア文明博物館に寄託された。アジア文明博物館は、ワシントンの

スミソニアン博物館と共



図 3 （木村淳提供）

催でブリトゥン沈没船についての企画展を計画したが、売買目的での引き揚げの倫理的問題をめぐって議論が行われた結果、スミソニアン博物館の展覧会は中止された。)を契機として、政府が保証する商業サルベージに疑問が投げかけられてきた。2001年のUNESCOの「水中文化遺産保護に関する条約」の採択もあり、上述のように水中遺産保護の方針が流れになっている。しかし、現在までに水中考古学に関する調査研究機関の設立はなく、水中考古学で博士号を取得者した研究者はいない状況にある。

インドネシアにおける文化遺産保護に関する活動については、特に、2004年12月のインド洋大津波、2005年3月のニース沖地震、2006年5月の中部ジャワ地震、2009年9月の西スマトラ地震のような自然災害に関連して、文化遺産国際協力コンソーシアムの報告書があり、文化遺産に関する共和国法については、2020年の国際協力調査報告書『スラウェシ島地震復興と文化遺産』に田代亜紀子(北海道大学)「インドネシアにおける被災文化遺産と復興がある」がある。詳細は以上の報告書に委ねたい。

東南アジア大陸部

東南アジア大陸部諸国の海域遺産、水中遺産についての取組については不明な点が多いが、UNESCOの水中文化遺産保護条約(2001年採択)をアジア・太平洋地域の中では一番に締結した(2007年)カンボジアは、締結当初、SEAMEO-SPAFAや、タイのチャンタブリーの国立海洋博物館との水中考古学の技術研修や交流などを行っている。水中考古学部門は文化芸術省に置かれており、専門の担当者も配置されたが、2016年頃から、国内他の世界遺産登録準備等を兼任するようになり、もともと海域の文化遺産が多くないこともあって、現在、ほとんど動きが無い。文化芸術省は、海域のみならず、河川や湖等の水域に埋没

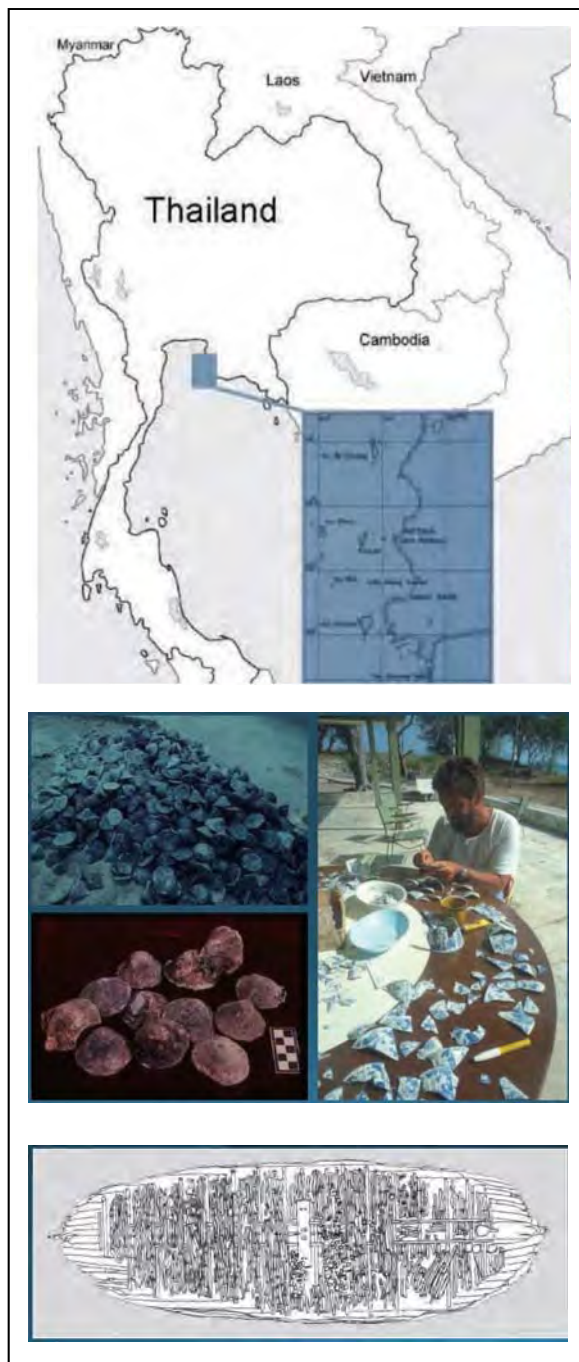


図4 (木村淳提供)

している遺跡、遺物、文化財の調査や保存処理については興味をもっており、将来、何らかの技術協力を SEAMEO-SPAFA あるいは UNESCO に要請したい、という意向をもっている。2018 年には、プノンペン国立博物館の企画展として、第一世界大戦中に地中海沖で沈没した戦艦に乗船していたカンボジア義勇兵に関する展示を行っている。

マレーシアは、マラッカ海峡の歴史的都市群（マラッカとジョージタウン）があり、クアラルンプールの国立博物館に水中考古学関連資料が保管されているが、水中考古学のセンターとなるような研究機関はまだ設立されていない。

タイでは 1970 年代のコー克蘭沈没船（15 世紀）の引き揚げ（1973～74）やシーチャン 1 号沈没船（16 世紀末～17 世紀初頭）の西オーストラリア海事博物館との共同調査以降、国立海事博物館が設立されるなど、一定の取り組みがなされてきた。1992 年にチャントブリー県バンカチャイ湾沖で発見されたバンカチャイ 2 号沈没船については、1994 年にタイ芸術局により、第 1 次調査が行われ、その後、1999 年～2002 年に 2～5 次調査が行われるなど、研究も進んできている（図 4）。

インド洋海域

インドの海洋遺産、水中遺産に関する政府機関には、インド考古調査局（Archaeological Survey of India）の水中考古学部局（Underwater Archaeology Wing(UAw)）と国立大洋学研究所（National Institute of Oceanography）の 2 つの研究機関がある。また、水中考古学関連の学科コースをもつ大学としてデカン・カレッジ（Deccan College Course of Underwater Archaeology、Tamil University、Andhra University）がある。近年の関心事として、2004 年のインド洋大津波の際にマーマッラプラムの海岸寺院の伝説の 7 パゴダが確認され、調査が行われていることが挙げられる。また、グジャラート州のハラッパ遺跡のロータル、クンタシ、パドリ、ナゲシュワール、バガスラでは、高度な海事文化が存在していることが確認され、ベツト・ドゥワルカ、サムナート、ハサブ、ヴァラビなどの沿岸都市などサウラシュートラ（半島）地域沿岸（カッチ湾、カンバート湾を含む）において水中考古学調査がされている。

スリランカは、1990 年代の 10 年間、ロナルド・シルバ（Ronaldo Silva）が ICOMOS の会長をつとめており、ICOMOS の国際憲章を基本とした文化財保護行政を展開してきている。国内法としては、中央文化基金、古物条例（Antiquity Ordinance）が文化財保護関連の法として制定されている。これまで中央高地のいわゆる黄金の三角地帯の歴史遺産が評価され、聖地アヌラダプラ、古都ポロンナルワ、古都シーギリア（1982 年）、そして聖地キャンディ（1988 年）続いてタンブッラの石窟寺院（1991 年）が世界文化遺産に登録されてきたが、そうした中で港市としてゴールの旧市街と要塞（1988 年）が追加され、近年、ゴール湾の沈没船と搭載品が目立ってきたことは上述の通りである（図 5）。ゴールの旧市街と要塞の保存は、UNESCO のアジア太平洋賞（Asia Pacific Merit Award）を受賞している。

スリランカには、文化遺産の保護を担当する文化遺産省（Ministry of Cultural Heritage）があり、関連機関として中央文化基金の考古学部門（Department of Archaeology; Central Cultural Fund）、国立博物館の海洋考古学部門が重要な役割を果たしている。また、ゴールには、国立海洋考古学博物館がある。

国立機関については、政府によって年間予算が組まれており、文化遺産保護政策については組織的な展開が行われている。ただ、特に海洋遺産、水中遺産についての予算が計上されているわけではなく、緊急事態（インド洋大津波など）の場合には、予算の組換えで対応している。ゴールの旧市街と要塞の保存には、国家遺産文化省へのオランダ文化助成金とアメリカン・エクスプレス銀行の基金（ゴール・フォート内の旧オランダ病院の保存）を得ている。インド洋大津波の被害を受けたマターラ・フォートの保護にはアメリカ大使館の助成金がいわれている。しかし、調査研究については、通常、国際的ドナー機関、民間研究所からの企業社会責任基金 CSR（Corporate Social Responsibility Funds）によって行われている。現状では、調査研究、データ収集は極めて困難な状況にある。

モルディブについては、その歴史的遺産の全てが海域文化遺産といていいが、京都大学東南アジア研究センターのデジタル遺産ドキュメンテーションラボを拠点とするオクスフォード大学などと連携した、GPS/RTK（Real-Time Kinetic）マッピング、デジタル写真、ビデオ、CAD 図面、IIIF（International Image Interoperability Framework）デジタル化、空中および地上撮影などのデジタル技術によるアーカイブ化を目的とした海域アジア遺産調査（MAHS）を展開中である。



図 5（木村淳提供）

3. 1. 4. 他国との国際協力の現状

フィリピン国立博物館は、オーストラリアの環境エネルギー部門（Department of the Environment and Energy）と水中考古学、水中遺産に関する共同調査研究を行うことで合意している。

インドネシアは、人材育成についてはインドネシア教育文化省と UNESCO と共同している。海洋文化遺産に関してはオーストラリアとオランダと共同関係にある。

スリランカは、ゴールの旧市街と要塞の保存については、上述のように、いくつかの外国機関と共同している。外部資金・基金についての規制がある。海域交流ネットワーク/水上輸送に関わる文化遺産の調査研究・保護について、他国や国際機関との共同について将来計画について示してほしい、という。

(注1) ウォーラーステイン、『近代世界システム I、II 農業資本主義と「ヨーロッパ世界経済」の成立』、川北稔訳、岩波現代選書、1981年

参考文献

本稿は、主として、①各国当該機関へのアンケート（フィリピン、インドネシア、ベトナム、タイ、バングラデシュ、インド、スリランカにアンケート調査を行い、フィリピン、インドネシア、スリランカから回答を得ている。）および②コンソーシアム東南アジア・南アジア分科会メンバーによる情報提供、また、③木村淳（東海大学）「東南アジア・南アジアの水中文化遺産保全の概況」（2019年6月27日開催、文化遺産国際協力コンソーシアム第35回東南アジア・南アジア分科会報告）、④Michael Feener（京都大学東南アジア地域研究研究所）“The Maritime Asia Heritage Survey”（2020年12月17日開催、文化遺産国際協力コンソーシアム第38回東南アジア・南アジア分科会報告）に基づいている。

家島彦一（2006）『海域から見た歴史—インド洋と地中海を結ぶ交流史』名古屋大学出版会
A.S. Gaur&Sundaresh Maritime Archaeology of Gujarat: Northwest Coast of India.
Asia-Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage Proceedings.
Eds. by: Staniforth, M.; Craig, J.; Jago-on, S.C.; Orillaneda, B.; Lacsina, L. (Asia-Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage; Manila; Philippines; 8-12 Nov 2011). 2011; 155-168

参考情報

ベトナム：

Underwater Archaeology Department, The Institute of Archaeology, Vietnam
<http://khaocohoc.gov.vn/trung-tam-nghien-cuu-khao-co-hoc-duoi-nuoc>

タイ：

SEAMEO-SPAFA
<https://www.seameo-spafa.org/>

インド :

Underwater Archaeology Wing (UAW)

<https://asi.nic.in/underwater-archaeology-wing/>

Archaeological Survey of India

<https://www.google.co.jp/amp/s/www.thehindu.com/news/national/tamil-nadu/state-govt-plans-underwater-archaeological-excavations/article29293563.ece/amp/>

National Institute of Oceanography

https://www.nio.org/about_nio/general-information/nio-at-a-glance

<https://www.google.co.jp/amp/s/www.livehistoryindia.com/amp/story/snapshot-history-s%252F2018%252F09%252F14%252Fthe-temple-that-rose-from-the-sea>

Deccan College Course of Underwater Archaeology

<https://www.dcpune.ac.in/post-graduate-diploma-underwater-arch.php>

Tamil University

<http://www.tamiluniversity.ac.in/english/faculty/department-of-maritime-history-and-marine-archaeology/>

Andhra University Center for Marine Archaeology

<http://andhrauniversity.edu.in/science/marinearchaeology.html>

スリランカ :

Ministry of Cultural Heritage

<https://dutchculture.nl/en/organisation/ministry-culture-arts-government-sri-lanka>

Department of National Museum

http://www.museum.gov.lk/web/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=1&lang=en

Central Cultural Fund

<http://ccf.gov.lk/index.php?lang=en>

National Maritime Archaeology Museum(Galle)

<https://www.yamu.lk/place/national-maritime-archaeology-museum-galle/review-36840>

3.2. 西アジア

安倍 雅史（東京文化財研究所 文化遺産国際協力センター 研究員）

3.2.1. はじめに

歴史上、ペルシア湾は、つねに中東とインド、東アフリカ、東南アジア、中国を結ぶ海上交易の大動脈であった。前3千年紀には、すでにメソポタミア文明とインダス文明が、ペルシア湾を通じて活発に交流していたことが考古学的に確かめられている。

現在、イラク、クウェート、イラン、サウジアラビア、バハレーン、カタール、アラブ首長国連邦(UAE)、オマーンの国々がペルシア湾に接している。ペルシア湾の沿岸に住む人々は、ときに国や民族、宗派の違いを超えて、自分たちを「ハリージー」と称する。「ハリージー」とは「湾人」を意味し、アラビア語・ペルシア語で「湾」を意味する「ハリージュ」に由来する。ペルシア湾の沿岸に住む人々は、古来より海上交易や真珠採り、漁撈を基盤とした海洋の文化を共有してきた。

今回、西アジアに関しては、ペルシア湾岸諸国の中でバハレーンとイランに対し国際協力調査を行った。バハレーンに関してはバハレーン文化古物局のサルマン・アル＝マハリ博士に、イランに関してはイラン考古学センターのホセイン・アジジ・ハラナギ博士とテヘラン大学のモハンマド・イスマイル・イスマイル・ジェロダル博士、また同じくテヘラン大学のシャディ・カランタル氏にアンケート調査を行った。

3.2.2. 海域交流ネットワークに関わる文化遺産の種類

バハレーン

バハレーンで最も重要な文化遺産は、真珠採りに関わるものである。アラビア語でガウスと呼ばれる真珠採りは、石油が産出される以前、バハレーンで一番重要な産業であった。現在では近未来的なビルが立ち並ぶアラブ首長国連邦のドバイやアブダビも、もともとは真珠採りで栄えた町であった。

19世紀末には、世界の真珠の9割がバハレーン産だったといわれている。当時、バハレーンの真珠採取船の数は2500隻にも達した。しかし、バハレーンの真珠産業は、1920年代に崩壊した。そのきっかけとなったのが、1929年に始まった世界恐慌と日本の御木本幸吉（ミキモトの創始者）が真珠の養殖に成功したことであった。

しかし、現在でも真珠採りは、バハレーン人のアイデンティティに深く関わっている。例えば、バハレーンのムハラック島には、当時の支配者層や真珠商人の邸宅、港の倉庫群など、バハレーンが真珠産業で栄えた19世紀の伝統的建造物が数多く残されている。この伝統的建造物群は、2012年に、バハレーン政府によって「島の経済をあらゆる真珠産業遺産」としてUNESCOの世界文化遺産に登録されている。また、バハレーンの男たちが真珠採取船の上で歌ったとされる労働歌「真珠採りの歌」も保存されている。2017年にはバーレーン

芸術団が来日し、この歌を日本各地で披露している。

バハレーンでは、現在でも養殖真珠の輸入が禁止され、細々ではあるが天然の真珠採りが継続されている。近年では、真珠採りを観光客に開放し、真珠採り体験ツアーなども組まれている。

イラン

イランに属するペルシア湾岸北岸には、シラーフやキシシュ、マフルーバーン、ネイバンドなど数多くの貿易港の遺跡が残されている。とくにシラーフは有名である。この港は、アッバース朝と唐を結んだ海上交易の拠点として、9世紀から10世紀にかけて発展を遂げた大貿易港である。遺跡の大きさは250haにも達し、モスクやバザール、工房区などの遺構が確認され、大量の中国陶磁器が出土している。また、ゲシュム島や、ホルムズ島などには、16世紀に香辛料交易の独占を目指し、この地域に進出したポルトガル人が建設した城塞址が残存している。

ダウ船も、イランにとって重要な文化遺産である。ダウ船は、ペルシア湾やアラビア海、インド洋で、伝統的に海上交易や真珠採り、漁撈に利用されてきた三角帆を特徴とする木造帆船である。ペルシア語では、レンジと呼ばれている。現在でも、ゲシュム島やバンダレ・ディラムに伝統的なダウ船の造船場が残されており、保護の対象となっている。

3.2.3. 調査研究・保護に関わる機関・法制度、また調査研究・保護の現状と課題点

バハレーン

バハレーンには文化古物局と呼ばれる組織があり、この組織が文化遺産の保護を管轄している。文化遺産保護に関する法律としては、1995年に「Law for the Protection of Archaeological Site」が制定されている（なお、この法律は水中文化遺産に関する条項を含んでいない）。また、バハレーン政府は、2014年にUNESCOの水中文化遺産保護条約を批准している。

上述したように、バハレーンでは、真珠採りに関わる文化遺産が手厚く保護されている。しかし、それとは対照的に、バハレーンの水中文化遺産は危機的な状況にある。

バハレーンの国土面積は、東京23区と川崎市をあわせた程度しかない。そのため、狭い国土を少しでも広げようと、ものすごい勢いで海岸部の埋め立てが行われている。バハレーンの専門家は、おそらく海岸沿いにある古代や中世の沈没船などの水中文化遺産も一緒に埋め立てられてしまっているのでは、と危惧している。

バハレーンの専門家は、この問題を十分認識している。しかし、サルマン・アル＝マハリ氏へのアンケート調査によれば、水中文化遺産保護のために特別な予算がついているわけでもなく、また、具体的な活動が行われているわけでもないという。

イラン

イランでは、1985年に新設されたイラン文化遺産手工芸観光省が文化遺産保護を管轄している。また、独立した研究組織としてイラン文化遺産観光研究所があり、この研究所に属するイラン考古学センターがイラン国内の考古学研究・発掘調査を主導している。このイラン考古学センター内には水中考古学部門があり、ダイビング・ライセンスを有した考古学者が所属し、シラーフなどで水中考古学調査を行っている。

しかし、イランは日本の4.5倍もの広大な国土を誇り、エラムやアケメネス朝、ササン朝ペルシアに関連する有望な考古遺跡を豊富に有している。そのため、ペルシア湾北岸の水中文化遺産や海事遺産に関心を持って研究するイラン人研究者は、ごく少数である。

また、バハレーンと同様、イランの沿岸部でも、油田やガス田開発、軍事基地の建設等により、水中の文化遺産や海事遺跡に被害が生じている可能性もある。

ダウ船も問題を抱えている。近年、ダウ船は、安価なファイバー・グラス製の船に急速に取って代わられている。ダウ船の造船場では、ダウ船を新造する機会が失われ、もっぱら既存の船を修理するだけの場所となっている。そこで、イラン政府はダウ船の伝統を守るため、2011年に「Traditional Skills of Building and Sailing Iranian Lenj boats in the Persian Gulf」としてUNESCOの無形文化遺産に登録している。

3.2.4. 他国による国際協力の現状と日本への期待

バハレーン

バハレーンでは、外国隊による水中考古学調査もほとんど行われていない。1993年にドイツ隊が行った水中考古学調査が唯一の例である。サルマン・アル＝マハリ氏は、「沈没船などの水中文化遺産を特定するためには、水中を探索することが必要だが、バハレーンには人材やその経験がなく、人材育成や実際の調査も含めた国際的な支援が必要である。」と、回答している。

筆者は2015年よりバハレーンにおいて前2000年ごろのディルムンの古墳群を発掘している。しかし、このような状況を鑑み、2020年1月に水中考古学者である佐々木蘭貞氏にお願いし、バハレーンの水中文化遺産に関する予備的な調査を実施した。この調査では、海岸沿いの踏査やシュノーケリングによる目視調査、また地元の漁師やダイバーへの聞き取り調査を行った。今後も、小規模ながらこのような活動を継続していきたい。

イラン

イランでは、近年、アメリカ隊やドイツ隊が、イランと共同でシラーフにおいて水中考古学調査を実施している。しかし、これらのプロジェクトは、アメリカとイランの政治的な対立またその後の新型コロナウイルスの蔓延によって中断され、再開のめどは立っていない。

イラン考古学センターで発掘部長を務めるホセイン・アジジ・ハラナギ博士は、今回のアンケート調査に対し、「ぜひ日本と共同でペルシア湾北岸に残されている海事遺跡の調査を

実施したい。」と回答している。

ダウ船に関しては、JICA が、ゲシュム島においてダウ船の造船場の一つを移設し、屋外博物館を建設する事業に協力したようだ。

3.2.5. その他

最後に補足として、ほかのペルシア湾岸諸国の活動や UNESCO による支援活動を紹介したい。

かつてインド洋交易を独占し、パキスタン南部、イラン南東部から東アフリカにかけて強大な帝国を築きあげたオマーンでは、近年、海事遺産への関心が高まっている。オマーンでは伝統的なダウ船のドキュメンテーションが活発に行われているほか、近年では、外国隊と手を組み大規模な水中考古学調査も行われている。

オマーン遺産文化省は、2008 年に中国と手を組み、明の鄭和の艦隊の沈没船を探すプロジェクトを行っている。さらに、2015 年には、Blue Water Discoveries 社と共同で、ヴァスコ・ダ・ガマが率いたポルトガル艦隊の一隻であるエスメラルダ号を発見した。このニュースは世紀の大発見として大々的に報じられた。

サウジアラビアも水中文化遺産調査に力を入れ出し、昨年 11 月には、ペルシア湾と紅海に眠る水中文化遺産を保護するために新たな研究センターを立ち上げることを発表している。

UNESCO は、近年、エジプトのアレクサンドリア大学の海事考古学・水中文化遺産センターと共同で、アラブ諸国を対象にした水中文化遺産保護の人材育成事業に力を注いでいる。昨年のコロナ禍でも、オンラインで研修を実施したようである。

参考文献

有松 唯 2015 「イラン：イスラーム国家の考古学・文化財保護と博物館」野口淳・安倍雅史（編）『イスラームと文化財』49-63 新泉社。

薮 勇造 2018 『物語アラビアの歴史：知られざる 3000 年の興亡』中公新書。

原田 怜 2015 「バーレーン：湾岸産油国の文化遺産保護」野口淳・安倍雅史（編）『イスラームと文化財』112-125 新泉社。

ランドール・ササキ 2010 『沈没船が教える世界史』メディアファクトリー新書。

文化遺産国際協力コンソーシアム 2012 『平成 23 年度協力相手国調査バハレーン王国調査報告書』文化遺産国際協力コンソーシアム。

Parthesius, R. and J. Sharfman (eds.) 2020 *Maritime and Underwater Cultural Heritage Management on the Historic and Arabian Trade Routes*. New York, Springer.

Potter, L. (ed.) 2009 *The Persian Gulf in History*. New York, Palgrave Macmillan.

3.3. アフリカ

鈴木 英明（国立民族学博物館 准教授）

3.3.1. はじめに

今回、アフリカ地域については、マダガスカル、タンザニア、ケニア、南アフリカ共和国の四か国にアンケートを送付し、それらすべてから回答が寄せられた。これらはどれもインド洋に接する国々であり、インド洋海域の歴史上、欠かすことのできない役割を担ってきた港市や人々を擁する。南アフリカ共和国には、諸東インド会社の寄港地として発達したケープタウンやインド系契約労働者の主要な受け入れ港となったダーバンが位置し、マダガスカルについてはオーストロネシア系の移住活動を欠いてこの島の歴史を考えることはできない。また、タンザニアやケニアについても、キルワ、ザンジバル、モンバサ、マリンドイ、ラムといった港市は、インド洋海域史の様々な時代において大きな役割を担ってきており、また、内陸部からは 1000 年単位のタイムスパンで象牙や奴隷がそれらの港を経由して、インド洋方面へと運ばれていった。

このように、インド洋海域の歴史でこれらの国々（に含まれる港市や人々）が果たしてきた役割の大きさは確かなものであるが、そのような過去が国のレベルでも同様に評価されてきたかといえ、必ずしもそうとはいえない。むしろ、総論的には、それらの過去に対しては長らく消極的な評価に留められてきたというのが実態である。その背景としては、海上交流に関する歴史研究が植民地統治、またそこからの独立後のアフリカ諸国の国民意識形成に深くかかわってきた事実を念頭に置く必要がある。

それがもっともわかりやすいのが、タンザニア、ケニアを含むいわゆるスワヒリ文明における研究史である。スワヒリ文明の研究は、20 世紀前半の植民地期にさかのぼる。植民地期には、アフリカが未文明であるという前提が存在し、そのような前提に立った場合、沿岸部に点在する港市遺跡にみられるモスクや柱墓、宮殿といった巨大なサンゴ石建築をどのように説明すればよいのかという問題が大きな関心テーマであった。そのような関心のもと、遺跡の考古学調査やスワヒリ文明全般に跨る歴史学・人類学研究が進められていった。それらのたどり着いた結論を端的に言えば、港市にみられる巨大な遺構は海上交流を経て、アラブ人やペルシア人が持ち込んだという「外部起源説」であった。これは、そのような文明的痕跡はやはりアフリカ人が作り得ないものなのであり、このことは彼らが自ら文明化する力を持たないことの証左として捉えられ、植民地化が正当化される一つの重要な論拠を提供するに至った。

その後、1960 年代にタンザニア、ケニアを含むアフリカ諸国が独立を果たし、また、アフリカ史という分野が成立するなかで、植民地支配と密接な関係を持つ「外部起源説」の否定にアフリカ内外の研究者は注力するようになり、具体的にはアフリカ人の主体性をスワヒリ文明のなかに読み取ろうとする試みが様々になされた。1980 年代に入ると、「外部起源

説」とは真逆に、スワヒリ文明の起源について、アフリカ内部の発展と興隆の結果としてみようとし、海上交流の影響を軽視する「内部起源説」がタンザニアやケニア出身の研究者から唱えられるようになっていく。

これらの論争は、主として前近代のアフリカ大陸東部沿岸の港市を巡って行われてきたが、現在では、歴史学の場合はより新しい時代に研究が集中する傾向があり、考古学の場合は、アフリカ大陸東部の各地で発掘が行われるなど、前近代の沿岸の港市に対する注目が全体として低下しているために、かつてのような活発な議論が交わされることは少なくなっている。とはいえ、スワヒリ文明を巡る議論は、内部起源説優位のまま現在に至っているわけではなく、むしろ、外部起源説と内部起源説の中庸に現在点はあるように思われる。その背景としては、特に 2000 年にザンジバル島のストーン・タウン（タンザニア）が、2001 年にラム旧市街（ラム島、ケニア）が相次いで世界遺産（文化遺産）に登録されたことが大きいと考えられる。ともに、アフリカ、アラブ、ペルシア、ヨーロッパなどのインド洋をまたにかけた交流の痕跡をとどめている点が評価されている。

なお、今回のアンケート回答国では、海上交流関係の世界遺産としては、これら以外にキルワ・キシワニとソング・ムナラの遺跡群（タンザニア、1984 年登録）とモンバサのジーザス要塞（ケニア、2011 年登録）が存在する。

3.3.2. 海域交流ネットワークに関わる文化遺産の種類

以下、アンケート回答を国ごとにまとめる。ただし、回答のなかには、国レベルで実情や動向を回答するものがある一方、個人的な知見の範囲でなされている場合が散見するので、その点を踏まえる必要がある。また、本項については、海域交流ネットワーク上を往来した交易品が挙げられていたり、概説的な説明で埋められていたりしている場合があるので、それらについては省略した。

マダガスカルについては、港市、建造物、沈船、海底文化遺産、関連無形文化遺産が挙げられた。

ケニアについては、交易品、文化景観、港市、建造物、沈船、海底文化遺産、関連陸上施設、関連無形文化財が挙げられた。特に具体例は示されていない。

タンザニアについては、キルワ・キシワニ近辺を中心にした回答が寄せられた。交易品、文化景観、港市、建造物、沈船（キルワ・キシワニとソング・ムナラ近海に複数の沈船があるといわれている）、海底文化遺産（海底に遺物が存在していると考えられている、現在調査中）、関連無形文化財（キルワ・キシワニの島民による墓の儀礼的利用）が挙げられた。

南アフリカ共和国については、文化的景観（石干見）、沈船（ポルトガルの奴隷船サン・ジョゼ・パquette・アフリカ号）、海底文化遺産（テーブル・ベイのアシュール文化の手斧）、関連陸上施設（帆船を描いたサンの岩絵）が挙げられた。

3.3.3. 調査研究・保護に関わる機関・法制度について

まず、マダガスカルの海域交流ネットワーク／水上輸送に関わる文化遺産の調査研究・保護については、異なる省庁が関与している。文化政策は文化・遺産保護にかかわる省庁を通して、中央政府が主体となって実施している。調査研究は高等教育・科学研究省が担当し、海洋に関する文化遺産保護は海洋交通省と文化・遺産保護省、また、防衛省の管轄となっている。海域交流ネットワーク関連の文化遺産については、文化・遺産保護省が主導することになっている一方、省庁間委員会がたちあがっている。法制度としては、海洋遺産保護法が存在するが、官民の協力体制の構築が不十分なこともあり、実効性に問題が指摘されている。ただし、海洋遺産保護法そのものはインターネット上では確認できなかった。おそらくは、沈船の保護等に関する条文を含む 2000 年制定の海洋法（Code Maritime）を指すのではないかと考えられる。

ケニアでは、スポーツ・文化・遺産省が管轄をしており、ケニア国立博物館群を介して統括している。中央省庁のみならず、地方政府も活動を展開している。法制度としては、国立博物館と遺産法（National Museum and Heritage Act, 2006）と UNESCO の世界遺産条約が主要な柱として指摘される。

タンザニアでは、キルワ・キシワニ遺跡については自然資源観光省と考古局の管轄下に置かれているタンザニア自然動物管理庁（Tanzania Wildlife Management Authority）が担当している。法制度としては古美術法（Act No. 10 of 1964 or Cap 333 Ref. 2002）がある。これは独立後の 1964 年に制定され、1979 年に修正がなされたもので、植民地期の 1937 年に制定された遺跡保護法令にとってかわったものである。

南アフリカ共和国では、スポーツ・芸術・文化庁管轄下の南アフリカ資源庁（The South African heritage Resources Agency: SAHRA）が文化遺産一般を統括しており、海域交流ネットワーク／水上輸送に関わる文化遺産の調査研究・保護もその管轄下にある。法制度としては、国定遺産資源法（The National Heritage Resources Act 25 of 1999）によってすべての考古学的遺物と遺跡が保護されている。

3.3.4. 調査研究・保護の現状・動向

まず、マダガスカルについては、修士論文や博士論文のための調査として海域交流ネットワーク／水上輸送に関わる文化遺産の調査研究が行われることはあるが、非常にまれである。有形文化財保護に関する行政システムは未構築とされる。アンケート回答では、マダガスカル本島の北東沖に位置するサント・マリ島で考古学を学んだ元学生たちによる Know Your Maritime Cultural Heritage プロジェクトが実施されているが、継続的なトレーニングが不足しているという情報が寄せられたが、インターネット上ではそれ以上詳細な情報を得られなかった。ただし、適切な人材とその要請についての不十分さはアンケート回答で繰り返された。また、文化遺産の調査研究・保護の予算はなしという回答である。

ケニアでは、現在、40 隻以上の沈船が現在までに発見・記録されてきており、現在でも新規の沈船が報告されている。また、ケニア国立博物館群はケニア海洋庁 (Kenya Maritime Authority) と、現在、沿岸部の水中遺跡保護も含んだ共同調査・管理について検討を進めている。保護については、ケニア国立博物館群が、ケニア海洋庁やケニア野生動物公社 (Kenya Wildlife Service) と提携して、駐在員を置くなど、遺跡の保護に努めている。文化遺産の調査研究・保護の予算は非常に限られ、年間 5 千ドル (日本円で約 50 万円) 程度であるとされる。

タンザニアについては、キルワ・キシワニ遺跡についての情報が寄せられ、これまでダル・エッサラム大学やヨーク大学など複数の研究機関による調査が行われてきたこと、TAWA の主導で積極的に地元コミュニティとのかかわりを持ちながら、遺跡の管理・保護が進められている旨の回答が寄せられた。また、文化遺産保護の予算については、それぞれの遺産の管理責任団体によって異なるとし、TAWA の場合は、100 億タンザニア・シリング (日本円で約 4 億 5 千万円) の予算規模があるとされる。他方、海域交流ネットワークに関する文化遺産についての研究者の不足が指摘され、とりわけ水中考古学についてはそれが顕著とされる。

南アフリカ共和国については、アンドリュー・メロン財団によって支援を受けているウィッツウォーターズランド大学 (University of Witwatersrand) の研究教育プログラム海洋人文学 (Oceanic Humanities) が紹介された。保護関連、予算関連の情報は寄せられなかった。

3.3.5. 他国との国際協力の現状

マダガスカルについては、UNESCO 東部アフリカ地域事務所 (ナイロビに所在) による援助が期待されているが、実現はしていない。

タンザニアのキルワ・キシワニ遺跡については、UNESCO と ICOMOS の協力のもと、TAWA が修復と保存を手掛けている。

ケニアについては、2021 年に、英語圏アフリカ諸国が参加する水中遺産保護のトレーニング・コースをケニア国立博物館群が UNESCO との共催でケニア沿岸部にて開催の予定である。

南アフリカ共和国については、この件に関する情報は寄せられなかった。

参考情報

マダガスカル：

海洋法 (Code maritime)

Loi n.99-028 du 3 février 2000 portant refonte du Code maritime

<https://www.apmf.mg/les-textes-regissant-le-droit-maritime>

ケニア：

国立博物館と遺産法 (National Museum and Heritage Act, 2006)

http://kenyalaw.org:8181/exist/rest/db/kenyalex/Kenya/Legislation/English/Acts%20and%20Regulations/N/National%20Museums%20and%20Heritage%20Act%20Cap.%20216%20-%20No.%206%20of%202006/subsidiary%20legislation/docs/NationalMuseumsandHeritageAct6of2006_subsiadiary.pdf

タンザニア：

タンザニア自然動物管理庁 (Tanzania Wildlife Management Authority: TAWA)

<https://www.facebook.com/www.tawa.go.tz/>

古美術法 (Act No. 10 of 1964 or Cap 333 Ref. 2002)

http://lands.go.tz/uploads/documents/en/1456413218-The%20Antiquities%20Act_%201964%20Cap%20333.pdf

南アフリカ共和国：

南アフリカ資源庁 (The South African heritage Resources Agency: SAHRA)

<https://www.sahra.org.za/>

国定遺産資源法 (The National Heritage Resources Act 25 of 1999)

<https://www.gov.za/documents/national-heritage-resources-act#>

海洋人文学 (Oceanic Humanities)

<https://www.oceanichumanities.com/>

また、アフリカ諸国の遺産保護関連法制については、Society of Africanist Archaeologists のサイトに集約されているものが、もっとも包括的に情報を提供している。

http://www.african-archaeology.net/heritage_laws/heritagelaws.html

*最終確認日は全て 2021 年 2 月 16 日

3. 4. 欧州（地中海域①）

金原 保夫（東海大学 名誉教授）

3. 4. 1. はじめに

欧州の地中海地域の「海域」としてのとらえ方については、周藤委員が後述するので、私から補足的な見解として、①「地域の広域性」と②「担い手の多様性」を指摘しておく。

①「地域の広域性」は、言うまでもなく、地中海が欧州・アジア（中東・西アジア）・アフリカからなる世界であり、マルマラ海・黒海・アゾフ海もその域内に含まれる。

②「担い手の多様性」は先史時代から古代オリエント、ギリシャおよびヘレニズム、ローマ・ビザンツ、イタリア諸都市、十字軍、イスラームなど多くの勢力が政治経済活動を展開したことにある。

3. 4. 2. 海域交流ネットワークに関わる文化遺産の種類

アンケートの対象国となったブルガリアは、黒海沿岸諸国の1つであり、古来黒海を通じて地中海世界と緊密な関係を有している。そのため表記の文化遺産として、黒海沿岸地域における①先史集落遺跡、②古代から現代に至る沈没船、③古代以来の都市遺跡（世界遺産都市ネセバル、バルチック、ソゾポルなど）がある。

3. 4. 3. 調査研究・保護に関わる機関・法制度について

調査研究・保護に関わる機関として、水中考古学センター(Centre for Underwater Archaeology, Sozopol, Bulgaria)がある。同センターは、沿岸都市ソゾポルに1978年に設立され、ブルガリア文化省の国立研究所に属している。また、法制度については、2009年に成立したブルガリア文化遺産法(Bulgarian Cultural Heritage Act 2009)がある。

3. 4. 4. 調査研究・保護の現状・動向

1970年代以降、様々な調査研究プロジェクトが上記の文化遺産に対して実施され、成果をあげている。最近の調査には港湾開発などに伴い以下の緊急調査が行われている。ガスのパイプライン敷設工事に関連した調査、ヴァルナ湖調査、キッテン港のインフラ整備およびチェルノモレツの聖ニコラス湾の関連調査である。

ソゾポルに隣接するチェルノモレツでは湾内の新港建設に際して2014年に発見された沈没船の調査が2015年に行われ、発見場所での保存処理がなされた。

3. 4. 5. 他国との国際協力の現状

これまでに他国の調査団などとの共同調査は行われていないが、他の黒海沿岸諸国の研究機関とのあいだで水中文化遺産に関する情報を共有している。また、UNESCOの水中

文化遺産保護条約の批准国として国際的な水中文化遺産保護活動に協力している。

参考情報

Centre for Underwater Archaeology, Sozopol, Bulgaria

<https://www.cua-sozopol.com/en/za-tzpa-sozopol>

3. 5. 欧州（地中海域② ―ギリシャとエーゲ海を中心として―）

周藤 芳幸（名古屋大学大学院 教授）

3. 5. 1. はじめに

「諸文明は地中海のもっとも複雑な、もっとも矛盾にみちた登場人物である」(注1)。歴史における海域の役割が広く注目を集める契機となったその記念碑的な著作のなかで、ブローデルは地中海世界に展開した 16 世紀の文明についての章をこのように説き起こしている。ヨーロッパ、アジア、アフリカに囲まれた地中海は、過去を通じて、これらの地域を一つに結ぶ動的なネットワークを介して諸文明が交流する空間に他ならなかった。そのため、欧州分科会、西アジア分科会、アフリカ分科会がそれぞれ独立して活動している本コンソーシアムの枠組は、地中海のような海域を問題にする際には、きわめて不都合なものとならざるを得ない。今回は、地中海域（黒海を含む）についてはブルガリア以外の関係国からアンケートを回収することができなかつたため、そのなかでも東地中海、特にギリシャによるエーゲ海の水中文化遺産に関する取組みを中心に報告する(図1)。しかし、本来であれば少なくとも現在エーゲ海の東側を国土の一部としているトルコ、さらにはヘレニズム文明世界の中心として栄えた海港都市アレクサンドリアのあるエジプトの状況を合わせ見る必要があることには、あらかじめ注意を促しておきたい。



図1 エーゲ海

3. 5. 2. 海域交流ネットワークに関わる文化遺産の種類

エーゲ海では、早くからカリムノス島などの海綿潜水夫のあいだで海底に「壺の山」や「青銅の塊」があることが知られていた。しかし、ギリシャにおいて水中文化遺産が大きな注目を集める契機となったのは、1900年にペロポネソス半島とクレタ島とのあいだに浮かぶアンディキシラ島沖合の海底から、海綿潜水夫によって前1世紀の沈没船に積まれていた青銅像や後に「アンディキシラのメカニズム」として知られることになる歯車を精緻に組み合わせた天体運行の計算機などが引き揚げられたことである(図2)。

古代には、膨大な数の青銅像や大理石像がギリシャの聖域や都市の広場に建立されていたが、前2世紀からローマが東地中海に進出してくると、ローマの都市や個人の邸宅を飾る目的で、しばしばそれらは船でギリシャからイタリアへ運び出されるようになった。アンディキシラの沈没船も、おそらくそのような船の一つだったと考えられている。第二次世界大戦後には、スクーバ・ダイビング技術の普及にともなって各



図2 アンディキシラのメカニズム

地で水中文化遺産への関心が高まっていくが、とくにギリシャの場合には1957年にソフィア・ローレンを主演女優としてエーゲ海の海底に眠る古代の彫像をめぐる考古学者とトレジャーハンターとの対決を描いたハリウッド映画「イルカに乗った少年」が公開されたことにより^(注2)、水中文化遺産をめぐる問題は一般の人々にも広く知られるところとなった。なお、1950年代末から60年代にかけてゲリドニアやヤシ・アダ（いずれもトルコ領）の沈没船などを対象に行われた水中調査については、ジョージ・バスやピーター・スロックモートンらの当事者による詳しい紹介がある^(注3)。

これらの調査の成果は、エーゲ海における海域交流ネットワークに関わる文化遺産の種類としては、沈没船そのもの（船体、碇など）と、それに搭載されていた船荷、すなわち土器（とりわけワインなどの液体商品を詰めた海上交易用の液体容器であるアンフォラ）、金属の鋳塊（とくに後期青銅器時代には牛皮型インゴット）、金属製品（青銅像やコインなど）、石製品（石像、石棺、円柱などの建材など）が主要なものであることを示している。また、それらの船が寄港していた諸都市の港湾施設も、海域交流ネットワークに関する重要な文化遺産であることは言うまでもない。

3.5.3. 調査研究・保護に関わる機関・法制度について

ギリシャにとって文化遺産の保護と管理は国家の根幹に関わる問題であり、それは国家の独立が国際的に承認されるよりも先に古代遺物の輸出を禁じる法律が制定された歴史的経緯にもよく示されている^(注4)。現在、ギリシャにおける文化遺産の保護を含むすべての考古学的な活動は法律3028/2002に基づき（水中文化遺産については第15条を参照）、文化省の下部組織である考古局の監督のもとで行われているが、とくに水中での考古学的調査については、1976年にその一部門として水中古代遺物部門(EUA: Ephorate of Underwater

Antiquities)が設置され、ここが関連するすべての活動を管轄している。その具体的な活動内容は、水中文化遺産の探索と研究、水中文化遺産の保存、水中文化遺産を展示する博物館の組織化、水中文化遺産調査の監督、水中文化遺産に損傷を与える可能性のある潜水活動の統制、新たに発見された水中文化遺産の申告の推進、さらに水中文化遺産の一般への公開などとされている^(注5)。

これに対して、ギリシャ各地で活発な調査を行っているギリシャ水中考古学研究所(HIMA: Hellenic Institute of Marine Archaeology)は、ギリシャにおける水中考古学の振興を目的として、EUAの設置に先立つ1973年にギリシャ人考古学者のニコラス・ツクロス、イオルゴス・パパサナソプロス、ハラランボス・クリツァスがスロックモートンと設立したNPO法人である。この研究所は、考古局の水中古代遺物部門と連携しながら各地で調査を実施しており、代表的なものには、エーゲ海で確認されている沈没船としては最古のものとなる初期青銅器時代のドコスの沈没船の調査や、アルゴス湾のイリア岬沖で発見され、クレタ島、ギリシャ本土、キプロス島からの積荷を搭載していた後期青銅器時代の沈没船の調査などがある。

3.5.4. 調査研究・保護の現状・動向

ギリシャ

ギリシャにおける考古学的調査の多くは、海外の大学や研究機関がそれぞれの国によってアテネに設置された研究所を通じて文化省から許可を取得し、しばしば考古局との合同調査の形で行われている。水中遺跡の調査もその例外ではなく、たとえば2009年からラコニア東南部のパヴロペトリで行われた水没集落の調査は、ノッティンガム大学がEUAとの共同調査という形で行ったものである^(注6)。ここでは、浅い海底に沈んでいるミケーネ時代の集落について、良好な状態で水中に保存されていた遺構の3D測量による景観の復元が試みられている。また、2012年に開始されたアンディキシラの沈没船の再調査は、ウッズホール海洋研究所(WHOI)、シドニー大学のオーストラリア野外ロボティクス・センターなどとの国際的な連携のもとで進められているEUAの代表的な調査であり、周辺海域では水深70m程度までの広域サーヴェイを通じて多くの沈没船が新たに発見されている^(注7)。

ギリシャの水中考古学において近年もっとも注目を集めているのが、1985年にスボラデス諸島のアロニソス(古代のイコス)島の東、ペリステラ島とのあいだの海峡で発見された「沈没船のパルテノン」である。これは、水深23~24mの海底の斜面で、長さ約25m、幅約12mの範囲にアンフォラがうずたかく堆積しているもので、全体でおよそ4000個体、重量にして125tほどのアンフォラを搭載していた船が前420~400年頃、すなわちペロポネソス戦争の時代に沈んだものと考えられている。1992年から翌年にかけてエルピザ・ハズィザキによって行われた調査からは、アンフォラは船に積まれていた状態で、すなわち3層をなしたまま積み重なっており、最下層はメンデ産、その上の2層はペパレートス(現在のスコペロス島)産のものであることが判明している^(注8)。上述したように、EUAは水中文化

遺産の一般への公開にも力を入れているが、2020年8月3日から10月2日まで、この沈没船は文字通りの水中博物館として一般のダイバーにも公開され、ギリシャでもニュースで大々的に報道されるなど大きな話題をよんだ。

より伝統的な陸上での水中文化遺産の展示が行われている代表的な博物館としては、ペロポネソス半島南西部のピロス（古代のピュロス、近代のナヴァリノ）にあるピロス水中考古学博物館をあげることができる^(注9)。これは、HIMAの創設者の一人であるパパサナソプロスの提案により、オスマン帝国支配時代の16世紀に建設され近年まで監獄として利用されていたニオ・カストロ要塞の一部を再利用する形で実現したものである。ここでは、水中文化遺産の調査風景などのパネルとともに、海底から引き揚げられた彫像やアンフォラなどが展示されている（図3）。水中考古学の展示に特化したより規模の大きな博物館としては、かねてから1930年代にピレウス港に建設された歴史的建造物であるサイロを博物館として再利用する計画があり、2012年には設計コンペティションまで行われているが、現在のところ公開までにはまだ時間がかかりそうである。



図3 ピロス水中考古学博物館

キプロス

東地中海最大の島であるキプロスは、早くから地中海交易の要衝として、また東西の文明がせめぎ合う場として、独自の文化的発展を遂げてきた。それは、現在なお首都のニコシアが国境線によって分断され、その北が北キプロス・トルコ共和国（ただし、これを国家として承認しているのはトルコのみ）、南がキプロス共和国となっていることにもよく示されている。キプロス共和国は、ギリシャ以外ではギリシャ語を公用語の一つとする唯一の国であり、外交的にも2018年に在キプロス日本国大使館が開設されるまでは在ギリシャ日本国大使館がキプロスを兼轄していたことから、ここでキプロス共和国における水中文化遺産の調査動向についても概略のみ紹介しておく^(注10)。

キプロスでは1960年の独立直後から外国隊による港湾遺跡の調査が活発に行われ、とりわけ1968～1969年に調査された前3世紀初めのキレニア沖の沈没船は、船体構造部の保存状態が良好だったことから、水中考古学の文献では「キレニア号」の名で広く知られている^(注11)。しかし、1974年のキプロス紛争の勃発は、キプロスにおける水中文化遺産の調査・

研究を停滞させることになった。そのキプロスでふたたび水中考古学が脚光を浴びるきっかけとなったのが、2006年のマゾトスの沈没船の発見であり、翌年からテティス財団とキプロス考古局の協力のもとでキプロス大学のチームが開始したこの前4世紀の沈没船の調査は、キプロスの機関による最初の本格的な水中考古学のプロジェクトとなった。マゾトスの沈没船の調査を契機として、2011年にはキプロス大学歴史考古学部に海事考古学研究施設（MARELab）が設置されているが^(注12)、この施設はマゾトスの調査と並行してニッシアでもオスマン帝国時代の沈没船の調査を続けている。

(注1) F.ブローデル（浜名優美訳）『地中海Ⅲ 集団の運命と全体の動き2』藤原書店1993, 170（表記は一部改）。

(注2) 邦題は「島の女」。

(注3) Bass (1966, 1975); Throckmorton (1964, 1987)など。

(注4) 周藤（2020）25。

(注5) <https://www.culture.gov.gr/en/ministry/SitePages/viewyphresia.aspx?iID=2393>（2020年12月3日閲覧）

(注6) <https://www.nottingham.ac.uk/pavlopetri/>（2020年12月3日閲覧）

(注7) <https://www.facebook.com/returntoantikythera/>（2020年12月3日閲覧）

(注8) Hadjidaki (1996)

(注9) 中西・片桐（2020）46-52。

(注10) 以下の記述は、Demesticha (2018)、及びキプロス大学海洋考古学実験施設（University of Cyprus, Maritime Archaeological Research Laboratory）のウェブサイトによる。

(注11) 復元されたキレニア号は、1988年に横浜港開港130周年の機会に日本でも披露され、翌年には福岡のアジア太平洋博覧会でも展示されて話題を呼んだ。なお、キレニアは北キプロス領内であり、引き揚げられたキレニア号も北キプロスで保管されている。

(注12) <https://www.ucy.ac.cy/marelab/en/general-information>（2020年12月3日閲覧）

参考文献

- Bass, G. F. (1966) *Archaeology under Water*. London（水口志計夫訳『水中考古学』学生社1974）
- (1975) *Archaeology beneath the Sea: A Personal Account*. New York（小江慶雄・小林茂訳『海底の文化遺産 ―エーゲ海古代沈船発掘記―』時事通信社1977）
- Carlson, D. A (2013) View from the Sea: The Archaeology of Maritime Trade in the 5th Century Aegean. A. Slawisch (ed.) *Handels- und Finanzgebaren in der Ägäis im 5. Jh. v. Chr.*, BYZAS 18, 1-23.
- Demesticha, S. (2018) Cutting a Long Story Short?: Underwater and Maritime Archaeology in Cyprus, *Journal of Eastern Mediterranean Archaeology & Heritage Studies* 6, 62-78.

- Foley, B. P. et al. (2009) The 2005 Chios Ancient Shipwreck Survey: New Methods for Underwater Archaeology. *Hesperia* 78, 269-305.
- Georgopoulos, P and T. Fragkopoulou (2013) Underwater Archaeology in Greece. *MAHSNews Spring* 2013, 1-7.
- Hadjidaki, E. (1996) Underwater Excavations of a Late Fifth Century Merchant Ship at Alonnesos, Greece: The 1991-1993 Seasons. *BCH* 120, 561-593.
- Phelps, W., Y. Lolos and Y. Vochos (eds.) (1999) *The Point Iria Wreck: Interconnections in the Mediterranean ca. 1200 BC, Proceedings of the International Conference Island of Spetses, 19 September 1998*. Athens.
- Throckmorton, P. (1964) *The Lost Ships: An Adventure in Undersea Archaeology*. London (水口志計夫訳『水中考古学の冒険 エーゲ海にアンフォラを引上げて』 筑摩叢書 1988)
- (ed.) (1987) *History from the Sea: Shipwrecks and Archaeology*. London.
- 岩淵聡文 (2012) 『文化遺産の眠る海 水中考古学入門』 化学同人
- 周藤芳幸 (2020) 「サモスのヘライオン—ギリシアにおける「発掘のポリティクス」の一考察」『歴史学研究』 997, 25-34.
- 中西裕見子・片桐千亜紀 (2020) 『地中海の文化遺産』 同成社

3. 6. 欧州（北欧・大西洋）

佐々木 蘭貞（福岡市埋蔵文化財センター）

3. 6. 1. はじめに

バルト海

環境：水温が低く、溶存酸素濃度も低い。フナクイムシがいないことや、閉ざされた海であるため、環境が一定している。有機物を浸蝕するバクテリアも少ないため、他の海に比べて保存状況が極めて良好である。黒海のように無酸素の淡水層がある海ほどの保存は期待できないものの、堆積物が多い場所では、ほぼ完全な形で木材が残っていることがある。17世紀のヴァーサ号などは船体の95%以上が残っていた^(注1)。今後、環境が変わることに対して懸念の声もある。水温が上昇しており、フナクイムシの被害が広がっている。

歴史背景：デンマーク周辺などバルト海南岸・入口付近は遠浅であり、石器時代の遺跡が多く残る。バルト海域は地域の交易が活発であり、地域間の歴史理解、国際交流の歴史にとって海を通じた交流は重要であった。ヴァイキング時代の交流は広く、ハンザ同盟などもこの地域との係わりが深い。キリスト教も海を介して広まった。また、木材の輸出など大きな産業も海運と深い関係を持つ。

大西洋

環境：バルト海に比べると、遺跡の保存にはそこまで適した環境ではない。しかし、イギリス・オランダ沖（ドッガーランド）には石器時代の遺跡などが多く存在している^(注2)。浅い場所には沈船も多い。

歴史背景：オランダやイギリスは、海洋国家として知られ、16～17世紀以降は世界的な貿易の中心となる。船・海事文化は、国・民俗の歴史と直結したテーマである。オランダは、国の多くが埋め立て地であり、海との繋がり・海洋環境（遺跡を含めた）への関心は高い。オランダでは、都市＝港である。

内水域

環境：内水域は、開発さえ及ばなければ、有機物の保存、金属の保存にも比較的良い環境にある。

歴史背景：ヨーロッパ特有の大きな川は、数か国を流れて海に届く。そのため、川は国際社会のハイウェイとして捉えられている。また、港は文化交流が行われた重要な拠点として考えられている。内陸においても、海事文化は貴重な遺産として考えられている。

水中文化遺産・海事考古学という考え方

水中に存在する遺産・遺跡を学問として捉える考え方は、19世紀初頭に見られる（チャ

ールズ・ライエル『地質学原理』など）^(注 3)。19 世紀末には水中・低湿地で水没・船舶遺跡の発掘が始まっている（ヴァイキング船や湖底にある杭上住居）。第二次大戦以降、スキューバダイビングが広まり、多くの遺跡が荒らされたが、その反省から遺跡を守る機運が高まった。水中と陸という「立地による特異性・調査手法の違い」よりも、陸の遺跡からでは得られない「海事文化を知ることが出来るという水中文化遺産の特異性」が強調され、Maritime Archaeology（海事・海洋考古学）という考え方が生まれた。

3. 6. 2. 海域交流ネットワークに関わる文化遺産の種類

バルト海

水中遺跡というと、17 世紀以降の沈没船（商船）がメインに考えられがちであるが、実際には、他の種類の遺跡も多い。ヴァイキング時代以前のロックアート、低湿地で発見された埋葬に使われた船（オセベルグ・ゴクスタードなど 19～20 世紀にかけて発見）、港跡、石器時代の水没遺跡も多い。ヴァイキングのロングボートやハンザ同盟のコグ船（ドイツのブレーメン・コグ）なども海よりかは低湿地・河口付近で出土している^(注 4)。近現代の戦争遺跡は、それほど多くない印象を受けるが、第一次大戦は 100 年を経過しており、重要な文化遺産として捉えられている^(注 5)。

大西洋

VOC、イギリス東インド会社の船舶なども発見されており、それらの発見のインパクトが強いが、港や海岸線の遺跡も知られている。現在まで伝わる航海術、セーリングや伝統的な船大工の技術など無形の海事文化遺産として考え、残していく取り組みも行われている。港も交易の拠点として役割を果たし、水中・海事文化遺産として捉える。海岸沿いの灯台も海域のネットワークを示す遺産と考える。

内陸

湖や川（橋など）も海事文化として考えられている。水路も人が作った遺産であり、オランダでは遺産として残す取り組みが行われている。

国外に存在する文化遺産

海洋国家の遺産は、世界各地に残っている。また、文化交流は相互に影響を与えており、両国に共有文化遺産として存在している。それらの遺産を共同研究により理解し保存する取り組みが行われている。

具体例）オランダ

水中文化遺産の可能性のあるポイントは 6 万件以上。そのうち約 3,000 個所が（現在のところ）沈没船と確認されている。また、550 以上の水没遺跡が発見されている。内陸の大

部分が水路として整備され遺産として捉えられている。オランダ国外では 1,800 件近くの遺跡に対して所有権を主張している（VOC と海軍の船舶のみ主張。商船の場合は、国として所有権は主張しない。オランダとそれぞれの国の共有遺産として考え、国際共同研究を求めている）。

3. 6. 3. 調査研究・保護に関わる機関・法制度について

国際的な枠組みとして、UNESCO 水中文化遺産保護条約と補足事項（1996 年ブルガリア・ソフィアの ICOMOS 憲章）、欧州評議会のバレッタ条約がある。UNESCO 条約・ICOMOS 憲章は、プロトコルとして採用し、国内法も整合性を取る形となっている国が多い。バレッタ条約は欧州ほぼすべての国が批准している。どちらも、開発に際して国・自治体が水中に存在する遺跡も保護の対象とすることを規定し、環境アセスメントの一環として考古学調査を行なうべきとしている。

それぞれの国の法律に関しては、水中遺跡に特化した規定ではなく、「陸および水中」の遺跡を保護することを名目としている国が目立つ。制度の違いがあるが、各国とも基本的には陸の遺跡保護の体制に沿って水中遺跡の保護も行っている。遺跡を周知し、開発があれば協議・調整（発掘を行う場合は発掘会社に委託・研究期間などが協力）する流れは、変わらない。水中の文化遺産保護に特化、完全に独立した機関を作っている国は珍しい。リトアニアは、文化遺産局に内包されており、デンマークでは地域の博物館（5 館）が請け負い、ドイツはそれぞれの州が行う。オランダも地域ごとに水中遺跡をマネジメントしているが、領海外（EEZ/他国の海域など）や国の指定となった遺跡に関して国立の専門機関が保護管理を行う。領海内や接続水域については、水中遺跡保護を実施しているが、EEZ に存在する遺跡に関しては、法的根拠がなく、手が付けられない国も少なくない。ただし、軍の船舶に関しては、発見された場所がどこであれ所有権を主張し、共同研究を前提としている（ただし領海外の調査例は、まだない）。

3. 6. 4. 調査研究・保護の現状・動向

調査研究事業は、大学などの研究機関、博物館、NPO が行っている。研究資金は、それぞれプロジェクトごとに研究資金を得るケースが通常のルートとなる。資金獲得のための競争は厳しいが、特に国際・学際的な大きなプロジェクト（百万ユーロ単位）が通ることもある。

国の機関や行政の調査は、開発対応が主となる。遺跡保護に関しては、把握が重要であると考えられており、洋上風力発電に関する環境アセスメントで数万件の遺跡（と想定されるポイント）が確認されている。それらのポイントの中で実際に確認調査された遺跡は数千、一部発掘が行われた遺跡は数百、完全に引き揚げられた遺跡は数件となる。遺跡の現地保存が推奨されており、遺跡を発掘するケースは例外である。しかし、現地保存・モニタリングなどの費用がかかり、発見され続ける水中遺跡の保護にかかる費用をどこから捻出するか

が今後の課題と言える。それに関連し（市民への理解を求めるため）、研究・行政ともに、最近の動向は、一般への還元・活用と遺跡の永続的な保護にある。海底遺跡公園の整備とともに「見えない遺跡を見せる工夫（3D技術の応用）」と「長期的な現地保存・モニタリング方法」を研究・行政のトレンドとして挙げることができる。

ひとつの国の水中遺跡保護にかかる費用を算出することは難しい。オランダ文化遺産局の海事文化部では、毎年およそ2百万ユーロの調査費用が当てられる。これは、国指定の史跡の調査・モニタリング、国際共同研究事業の一部に充てられる。施設にかかる費用・人件費は別であり、各地域で行っている水中遺跡に係る取り組み、開発対応による調査費用、保存処理にかかる費用はそれぞれ別にある。リトアニアは完全に陸と同じ部局内で水中遺跡も対応し、ドイツも州ごとに個別に対応している。

3.6.5. 他国との国際協力の現状

水中遺跡（特に沈没船）は、国際的な特徴を持つ遺跡であるため、ユーロ圏内では国際的な大規模プロジェクトがいくつか実施されている。ユーロ圏を中心に競争研究資金の獲得を目指して複数の機関が協力して実施されている。また、大西洋側の国々は、アジア・アフリカ・アメリカと歴史的な繋がりがあるため、「共有海事文化遺産」の保護と調査には、国から研究資金を得て活動している。近年、アフリカやアジア地域に向けて水中遺跡調査のキャパシティー・ビルディングに力を入れている。これは、自国（欧州）の沈没船のみならず、水中文化遺産保護に関する活動・研究のサポートを行っている。それらの活動により、例えば東アフリカ海岸諸国では土着の海事文化・スワヒリの海事文化への関心が高まっている。

日蘭関係で見ると、VOCの船は所有権があるため、もし調査となると共同発掘となることが想定され、勝手に引き揚げはできない。ファンボッセ号のような商船は、所有権と関係がないため日本側が調査主体となり、オランダが研究資金を出して日本の機関と共同調査を実施している。また、福井県のエッセル堤なども日蘭の共有遺産として捉えている^(注6)。

(注1) ヴァーサ号博物館 <https://www.vasamuseet.se/en>

(注2) ドッガーランドの水中遺跡(論文) Walker, J., Gaffney, V., Fitch, S., Muru, M., Fraser, A., Bates, M., & Bates, R. (2020). A great wave: The Storegga tsunami and the end of Doggerland? *Antiquity*, 94(378), 1409-1425. doi:10.15184/aqy.2020.49

(注3) 『地質学原理』 <https://www.gutenberg.org/files/33224/33224-h/33224-h.htm>

(注4) ブレーメン・コグについて(論文) Per Hoffmann, To be and to continue being a Cog: the conservation of the Bremen Cog of 1380, *The International Journal of Nautical Archaeology*, Volume 30, Issue 1, 2001, Pages 129-140 doi.org/10.1016/S1057-2414(01)80015-7.

(注5) 第1次世界大戦の戦跡遺跡 <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>

(注6) 日蘭共有文化遺産プロジェクト <https://www.cultureelerfgoed.nl/publicaties/publicaties/2016/01/01/shared-cultural-heritage-of-the-netherlands-and-japan>

参考情報

バレッタ条約（英語）

欧州評議会・考古遺産保護のための欧州条約（改正）1992 年

https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkashingikai/kondankaito/suichu_iseki/h27_09/pdf/sanko_1.pdf

バレッタ条約(日本語・概略)

https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkashingikai/kondankaito/suichu_iseki/h27_09/pdf/shiryo_5.pdf

ICOMOS 水中文化遺産の保護と管理に関する憲章 1996

Charter on the Protection and Management of Underwater Cultural Heritage

(原文および日本語訳)

<http://www.japan-icomos.org/charters/underwater.pdf>

オランダ共有文化遺産プロジェクト

<https://sharedheritage.dutchculture.nl/en/shc-front-2020>

ドイツ・レオポルディーナのレポート（ドイツ学術会議：水中文化遺産に係る資料）

<https://www.leopoldina.org/en/publications/detailview/publication/spuren-unter-wasser-das-kulturelle-erbe-in-nord-und-ostsee-erforschen-und-schuetzen-2019/>

バルト海の水中文化遺産 *Strategies for a Sustainable Development of the Underwater Cultural Heritage in the Baltic Sea Region* (2006)

https://baltic-8326.wilhelm-osl.servebolt.cloud/wp-content/uploads/2017/03/The-Rutilus-report-2006_1.pdf

オランダ近海の水中文化遺産の保護管理について（博士論文）

Manders, M.R. (2017) *Preserving a layered history of the Western Wadden Sea: managing an underwater cultural heritage resource*

<https://hdl.handle.net/1887/58544>

水中文化遺産のマッピング、モニタリング、保護プロジェクト

SASMAP locating, assessing, monitoring and safeguarding underwater cultural heritage

http://sasmap.eu/typo3temp/tx_ncstaticfilecache/sasmap.eu//index.php/

洋上風力発電・海洋開発のプロトコル・アセスメントの例

<https://nngoffshorewind.com/files/offshore-environmental-statement/Chapter-19---Archaeology.pdf>

3. 7. 北米

木村 淳（東海大学 海洋学部海洋文明学科 講師）

3. 7. 1. はじめに

アメリカ合衆国政府には、日本の文部科学省や文化庁に相当する、遺産や遺跡保護を所管とする中央機関が存在しない。日本の文化財行政と比較して、省庁は無いが、遺産・遺跡を取り扱う専門職を各機関に配して対応にあたっている。この背景には、1966 年制定の「国家歴史保全法（National Historic Preservation Act Section106）」に沿って、合衆国政府の各連邦機関が、海域の歴史・文化遺産の調査研究、事業・開発行為への対応によるその保全を負っているという理由がある。

本アンケート回答者は、アメリカ商務省海洋大気庁（National Oceanic and Atmospheric Administration National Maritime Sanctuaries、以下 NOAA）とアメリカ合衆国海軍省海軍歴史遺産局（Naval History and Heritage Command、以下 NHHC）の連邦政府に所属している。いずれの連邦政府機関にも、水中遺跡専門部局ないし専門職が設けられており、個別あるいは連携して、歴史的文化財である水中遺跡保護に対応している。なお、州政府機関による、州の海域の捉え方や州法が及ぶ州の沿岸域や海域の文化遺産について、直接的には、本アンケート回答者の管轄外となる。

商務省下の NOAA は、1972 年制定の「国家海洋保護区法」により、国立海洋保護区部局（Office of National Marine Sanctuaries）に水中遺跡調査・管理の専門部署を設けられており、所管の海洋保護区での歴史文化・考古学関連資源も保全義務を負っている。回答者は、保護部局のアジア太平洋地域の遺産管理を担当している。

NHHC は、2004 年制定の「沈没軍事物法」により、建国期からの海軍帰属する沈没船及び自国領海に沈む他国の軍船の調査と保護が義務付けられたことから、機関内に歴史遺産専門の部署を設け、水中文化遺産担当者を配置している。回答者は、国内外の水域に沈む海軍関連の艦船や航空機等の調査保護を行っている。

アンケート回答では、上記の機関以外に、内務省下の国立公園局（National Park Service、以下 NPS）への言及がある。NPS は、連邦政府の機関で、全国 59 国立公園の管理全般に責任を負い、公園管轄の土地、さらには海域に所在する遺産・遺跡の保護管理を担う。

3. 7. 2. 海域交流ネットワークに関わる文化遺産の種類

沿岸域・河川域から海域につながっていく水域ネットワークが、合衆国内に存在し、特にこのネットワークに関連する文化遺産は、“海事遺産(maritime heritage)”とする。これらには、航海ルート、港湾、海事産業、海事文化、沈没船、水没地形、先住民の儀礼場や景観が含まれるとしている。その上で、海域交流ネットワーク・水上輸送関連の文化遺産には、NOAA・NHHC いずれの回答者からも、その他除く、交易品以下の全てが該当するとの回

答があった。

交易品について、国内河川流通システムや西海岸沖の沿岸輸送に関わる製品等は、沿岸域に点在する博物館に所蔵・展示されている。海事文化景観について、南東岸域の漁業基地や、北西太平洋岸域の捕鯨基地、木材切り出し基地ほか、五大湖岸沿いの灯台は、その様な景観を構成する。バルティモア、サンフランシスコ、チャールストン、ボストン、ナンタケット、ニューベッドフォード、ニューヨークなどには、歴史的な港が所在し、遺産ツアーや海事博物館など、国家指定史跡を享受する仕組みがある。定住・建築物関連の代表的な文化遺産として、灯台があり、登録指定を受けている。多数の沈没船が、歴史的・考古学的価値を有する国家歴史登録財として、法的保護の下、指定を受けている。水中環境にある遺産は、陸上と区別無く「国家歴史保全法」の対象となり、UNESCO 水中文化遺産保護条約が 100 年経過を基準としているのに対して、50 年経過した時点で保全適用される。無形文化遺産との関係においては、アメリカ領サモア、ハワイ、ネイティブアメリカン等の先住民文化が有する競舟、カヌー航海、儀礼が海事遺産とみなされ、鮫・亀類の狩猟関連で登録財となる事例が確認される。

特に、三領域一植民期・開拓期、海戦史、海事経済（造船、対外交渉、漁業産業）一に係る文化遺産について、連邦機関が主な対象としていることを報告している。英国・欧州による植民期・開拓期の北米への航海について、大西洋間航海ほか、密貿易・私掠行為の歴史に及ぶとする。海戦史は、18 世紀の独立戦争期の大陸海軍・南北戦争から第 2 次大戦を網羅する。国内各地の造船産業について、大小の帆船ほか、20 世紀海軍艦船の建造も対象としている。対外交渉については、大西洋のみならず 19 世紀初頭以降の太平洋間交易、クリッパー型帆船の隆盛とその衰退に関心があるとする。漁業産業については、その長期の歴史推移、移民の歴史との関連、具体的には、大西洋沿岸タラ漁や、ニューイングランド岸のロブスター漁など各海域の漁業の歴史を対象としている。さらに、独自の文化・自然との関連性を有する先住民の海域資源利用も対象に含まれる。

上記、海域関連の文化遺産の重要性や定義については、陸域と同様に、「国家歴史保全法」に順守し、「国家歴史登録財」、「国家指定歴史地区」として指定をうける。

* maritime cultural landscape は、C. Westerdahl の海事文化景観論に従い、海事文化景観と訳した。

3. 7. 3. 調査研究・保護に関わる機関・法制度について

関連法のなかでは、「国家歴史保全法」が最も重要で、事例として、NPS が所管する国立公園内の国有地及び海域に所在する歴史的文化財は、同法が適用される。NPS の水没資源局（Submerged Resources Unit）は、特に、水没文化資源に関連する海事考古学調査を実施する。同じく商務省 NOAA は、海事文化プログラム（maritime heritage program）を担う調査研究機関として、所管の海洋保護区（marine sanctuary）において、歴史文化・考

古学関連資源の保全にあたっている。この他、「考古資源保護法 (Archaeological Resources Protection Act)」が、陸域と海域、両方の文化遺産の保全に適用される。2004 年制定の「沈没軍事物法」により、建国期含め海軍帰属する沈没船を対象に、自国領海のみならず沈む他国海域、公海について、アメリカ軍関連の艦船の調査保護義務を、合衆国国防省の組織が担っている。

上述の連邦政府機関ほかに、イーストカロライナ大学、テキサス A&M 大学、西フロリダ大学は、水中考古学の研究・学術調査を行っている。

3. 7. 4. 調査研究・保護の現状・動向

海事文化遺産保全は、以下の関連法により、法的義務が定められている：国家歴史登録財制度や歴史保全局設置を定める 1966 年制定「国家歴史保全法」、自然文化資源を有する国立海洋保護区設置を定める 1972 年制定「国家海洋保護区法」、水没艦船等を保護する 2004 年制定「沈没軍事物法」、海洋の記念物含め考古遺跡の保護を目的とした 1906 年制定「遺跡保全法 (Antiquities Act)」、国家文化財としての考古資源の保護を定めた 1979 年制定「考古資源保護法」、さらに 1987 年制定「難破船法」は、各州沿岸 3 カイリ以内の歴史的船舶関連含めた水没文化遺産保護を義務付けている。

NHHC の予算は、年間 3200 万円程度で、NOAA や NPS の予算規模として比較して、大きくはない。9 名の職員で運用が行われている。

合衆国の海事文化遺産の保護・保全の動向について、UNESCO 水中文化遺産保護条約は批准していないものの、条文と 36 規約からなる附帯条項 (Annex) の策定について、過去数年間、国際社会及び合衆国機関関係者の知見も反映された内容となっている。このような背景もあり、上述連邦政府機関ほか、海洋エネルギー局や海上保安庁等の政府機関ほか、アメリカ歴史学会などによって、UNESCO 条約の附帯条項の尊重が確認されている。

国家としては、歴史保全に関する大統領諮問委員会 (Presidential Advisory Council on Historic Preservation、ACHP)は、UNESCO 条約『附帯条項』と『水中文化遺産研究に関するアメリカ合衆国政府方針 (Department of State's U.S. Policy for Research on Underwater Cultural Heritage Objects)』とを比較検証し、その条約の付帯条項は、有用性・重要性とを確認し、大統領諮問委員会としては、政府機関に、Annex を政策実行に反映させるようにと指示している。

3. 7. 5. 他国との国際協力の現状

NHHC の現状としては、アメリカへの最後の奴隷輸送船の発見において他国と協力している事例があるほか、自国海域内の開拓期の沈没船については、スペイン、フランス、イギリスと協力関係にある。独立戦争、第一次・第二次の両大戦等については、戦後 75 年などの節目の年において、研究に力を入れており、国際協力を行っている。

フランス領海内に沈むアメリカ連合海軍スループ帆船アラバマ号 (CSS Alabama) に関

する取り決めが交わされている。1986 年制定の「タイタニック号海事記念法 (RMS Titanic Maritime Memorial Act of 1986)」や、合衆国・カナダ・フランス・イギリス間で締結された「沈没船タイタニック号に関する覚書」が国家間の合意の事例としてあげられる。2002 年には、日本政府との間で、真珠湾外に沈む、小型特殊潜航艇の取り扱いに関する合意が交わされている。

NOAA 職員は、UNESCO が主催する水中文化遺産関連の研修、ICOMOS 水中遺跡国際小委員会に参画しているほか、アジア太平洋水中文化遺産地域会議のメンバーを務めている。「国連海洋科学の 10 年計画 (UN Decade of Ocean Science 2021-2030)」に関わり、海事文化遺産の持続可能利用や保護の国際的議論にも関わっている。

参考情報

アメリカ：

NOAA's Office of National Marine Sanctuaries Maritime Heritage Program
(<https://sanctuaries.noaa.gov/maritime/>)

Naval History and Heritage Command underwater archaeology branch
(<https://www.history.navy.mil/research/underwater-archaeology.html>)

National Park Service Submerged Resource Center
(<https://www.nps.gov/orgs/1635/index.htm>)

National Park Service maritime heritage program
(<https://www.nps.gov/maritime/>)

アメリカ連邦政府の関連法に関する報告書

『Underwater Cultural Heritage Law Study』

(http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_Law_Study_OLE.pdf)

3.8. 中南米

伊藤 伸幸（名古屋大学大学院文学研究科 助教）

3.8.1. はじめに

アンケートの回答を得られた国では、殆どが水中考古学と分離することは難しいと考えている。

メキシコでは、海上ネットワークに関する文化形成について、植民地以降のことを考えている。メキシコの植民地期、船を通じてスペイン、ペルー、中央アメリカ、フィリピンとすべての交流は行われた。つまり、メキシコの文化は海上ネットワークを介した交流によって形成されたと考えている。

ペルーでは、初期人類から現在までに海上及び水上交通に関する文化は形成されたと考えている。考古学的には、南アメリカの海岸に沿った航海が一般的であり、初期人類がたどった経路の 1 つであったと認識している。沖合の島々と太平洋は、モチエ、ナスカ、チムー、シカンなど、先スペイン期の神聖な地場所であった。スペイン征服後、海上ネットワークは、沿岸貿易（comercio de cabotaje）と長距離貿易を通じて、海岸部とアンデス高地の町や都市との連携を確実にした。また、海軍は、植民地期以降、港を中心に活動した。独立後には、経済的に重要であった。19 世紀には、沖合の島々がグアノ産出の拠点になり、世界中に輸出された。当時、ペルーは世界最大のグアノ輸出国だった。20 世紀半ばにパンアメリカ高速道が建設されるまで、水上交通はペルー沿岸の主要な連絡手段であった。このようにして、ペルーの海上ネットワーク・水上交通の文化遺産は、形成された。

3.8.2. 海域交流ネットワークに関わる文化遺産の種類

メキシコ、アルゼンチン、ペルーには、水上交通や海域交流ネットワークに関する文化遺産があると認識されている。グアテマラでは 1 例がある。

海の文化的景観に関する文化遺産としては、マドリン沿岸（アルゼンチン）やペルーの島々が認識されている。一方、メキシコでは港や要塞、歴史的建築物も認識されている。例えば、ベラクルス港のサン・ホアン・デ・ウルア要塞、カンペチェの城塞都市（世界遺産）がある。また、歴史的な灯台も文化遺産と認識されている。アルゼンチンでは、難破にとともなう避難民集落も対象となっている。例えば、難破船プリシマ・コンセプション号の避難民集落がある。また、カマロネスの港町も文化遺産とされる。グアテマラでは、水上交通に関連する文化遺産としては、湖中に沈んだ集落がある。

水中文化遺産としては、難破船が多い。メキシコでは約 500 隻、アルゼンチンでは調査は難破船に集中している。先スペイン期の儀礼道具（メキシコ）、カヌー（メキシコ）がある。また、交易品では、中国陶磁がある。メキシコでは、アカプルコ湾の考古学調査によって発見された。

また、先住民集落の神聖な場所（メキシコ、ペルー）やヨシやバルサの筏（ペルー北海岸）についても文化遺産となっている。

3. 8. 3. 調査研究・保護に関わる機関・法制度について

メキシコやアルゼンチンでは、国内法及び国際法（2001 年の UNESCO の水中文化遺産条約）によって保護されている。メキシコでは、法律によって水中文化遺産、歴史的建造物、文化遺産を保護することが定められている。アルゼンチンでは、100 年を超えるものはすべて、法律 25743 によって守られている。ペルーでは、現時点では水中文化遺産に関する規定が法律にはない。幾つかの国内法（文化遺産法 2896、文化遺産法規則第 7 章）によって海上ネットワークに関する文化遺産を保護している。また、ペルーは 2001 年の UNESCO の水中文化遺産条約を批准していない。グアテマラでは、文化遺産の保護に関する法律（政令 26-97）により、水中文化遺産は保護される。水中文化遺産の調査は人類学歴史研究所（規則 10）によって認可されている。

メキシコでは、水中考古学局が水中文化遺産を、歴史的記念物局が関連する記念物や建築物は担当している。この 2 つの部局は、国立人類学歴史学研究所に属している。この国立人類学歴史学研究所は、メキシコの文化遺産をすべて保護、調査、保存、共有する機関である。

アルゼンチンでは国立人類学研究所水中考古学プログラムが調査研究にかかわる機関である。各州には独自の文化遺産を担当する機関がある。一方、ペルーでは、文化省考古遺産局を通じて、水中文化遺産を管理しているが、海軍と共有する部分もある。また、海事及び水中考古学センターがある。グアテマラでは、文化スポーツ省遺産局が、文化遺産全般を統轄している。

3. 8. 4. 調査研究・保護の現状・動向

メキシコでは、海域交流ネットワークや水上輸送に関する文化遺産も含めて、保護をしている。場合によっては研修も実施し、水中文化遺産に関する UNESCO 地域コースを開催している。また、アメリカの潜水艦 H1 の調査にも参加している。アルゼンチンでは、17～20 世紀の難破船を研究対象にしている。ペルーでは、海事・水中文化遺産の保護は少ない。また、植民地期初期の港の 1 つ（Islay）で、近くの集落（Islay-Matarani）と共同して、現代の港（TISUR）の拡張から遺跡を保護するために持続的な調査を民間企業と協議している。また、海事及び水中考古学センター等が実施した最近の研究（サン・ロレンソ島、アレキッパ海岸、イスライ村、コスタ・ベルデ）により、中央アンデスにおける海上ネットワークの重要性が明らかになり始めている。また、同センターは、水中および海事の文化遺産の保護を強化することを目的として、ダイバーや漁師向けの教育プログラムを開始している。現在、教材の開発と資金調達を行っている。また、考古学者、文化産業の専門家、海軍士官を対象に 3 つのワークショップ、水中考古学に関する海事考古学協会の実践コース（NAS コース 0、1 レベル）も実施した。グアテマラにおいては、現在実施されている調査はない。

メキシコでは、保存し展示するための予算が問題である。メキシコ全体の調査研究の予算が減額され、非常に少ない予算になっている。この予算のほとんどは研究に使われる。さらに少額が保護に充てられている。ペルーでは、水中文化遺産に割り当てられる予算自体が少ない。メキシコやアルゼンチンでは非政府組織からの資金は、主にナショナルジオグラフィックから受けている。メキシコでは、個人的な寄付を飛行機のチケットの購入、備品の購入などに充てていることもある。

アルゼンチンでは、出土遺物の保存のための専門家が少ないことが問題とされている。

3. 8. 5. 他国との国際協力の現状

メキシコでは、水中文化遺産に関連する協力とスペインに関連する海事ネットワークの共同調査について、スペインと覚書を締結した。また、海上ネットワークに関連する文化遺産に関する協力のため、他の国々への援助も考えている。国際協力については、受け入れを考えている。アルゼンチンでは、難破船研究のために、主にイギリス、オランダ、スペインと協力している。また、必要に応じて、アルゼンチン沿岸警備隊とインターポールが連携する場合がある。ペルーでの国際協力はない。また、グアテマラでも、国際協力はない。

参考文献

Gallardo, Roberto 2016 *Patrimonio Cultural Marítimo de El Salvador: Registro de Pecios*. UNESCO, San José.

Moya Sordo, Vera (coordinadora) 2012 *Arqueología Marítima en México: Estudios Interdisciplinarios en Torno al Patrimonio Cultural Sumergido*. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México.

Mata Amado, Guillermo y Sonia Medrano 2011 *Arqueología Subacuática: Amatitlán, Atitlán*. Museo Popol Vuh, Universidad Francisco Marroquín, Guatemala.

参考情報

メキシコ：

国立人類学歴史学研究所

<https://www.inah.gob.mx/>

水中考古学局

www.sasinah.com

アルゼンチン：

国立人類学研究所 Programa de Arqueologia Subacuatica (Underwater Archaeology Programme) - <https://inapl.cultura.gob.ar/>

2018 年セミナープログラム

<http://antropologia.filo.uba.ar/sites/antropologia.filo.uba.ar/files/documentos/Elkin-Grosso-ProgramaSeminario2018-2c.pdf>

ペルー :

海事及び水中考古学センター

<http://www.cpams.org.pe/>

<https://www.facebook.com/cpams/>

グアテマラ :

サマバフ遺跡 (湖中に沈んだ集落)

<https://pueblosoriginarios.com/meso/maya/sitios/samabaj.html>

3. 9. 大洋州

石村 智（東京文化財研究所 無形文化遺産部音声映像記録研究室 室長）

3. 9. 1. はじめに

大洋州地域は海の世界といっても過言ではない。人々の生活は海と密接に関わっており、そのため文化遺産においても海との関連は自明のものとみなされることが多い。しかし逆にいえば、海域交流ネットワーク／水上輸送に関わる要素だけを抽出するのは難しいといえる。

むしろ世界規模で海域交流ネットワーク／水上輸送に関する文化遺産の比較研究をおこなう際に、大洋州地域の事例は、海の世界を代表するものとして評価することができるだろう。

3. 9. 2. 海域交流ネットワークに関わる文化遺産の種類

大洋州地域は海との関りの大きい地域であるため、海域交流ネットワーク／水上輸送に関わる文化遺産の種類は多岐にわたる。ここではいくつかの代表的なトピックスについて挙げることにしたい。

a. オーストロネシア語族の拡散に関する考古学遺跡

大洋州の大部分は新石器時代のオーストロネシア語族の集団が拡散することによって植民された。そのため大洋州の多くの地域では、オーストロネシア語族の拡散に関する考古学遺跡への関心が高い。とりわけ約 3000 年前に登場したオーストロネシア語族集団であるラピタ人の遺跡は、パプアニューギニア・ソロモン諸島・バヌアツ・ニューカレドニア・フィジー・トンガ・サモアまでの幅広い地域に分布しており、大洋州の考古学において最も調査研究が進んでいる対象である。これらの遺跡については、トンガが世界遺産暫定一覧表に記載しており、将来的にはシリアルノミネーションによる一覧表記載を目指している。

b. 海岸部・潮間帯の考古学遺跡

大洋州の多くの地域では、人類は海岸部に居住することが多かったため、海岸部および潮間帯に数多くの考古学遺跡が残されている。ラピタ人の遺跡のほとんどが海岸部に分布することも知られているが、この地域でその種の最も大規模な考古学遺跡は、ミクロネシア連邦ポーンペイ州に所在するナンマトル（ナン・マドル）遺跡で、2016 年に世界遺産一覧表に記載されている。また潮間帯にも石干見や養殖池といった遺構が残されており、とりわけハワイ諸島の養殖池の存在はハワイの王権と深く結びついており歴史的に重要である。

c. ヨーロッパ植民地時代の港町

18 世紀のクック船長による太平洋遠征に始まり、近代になるとヨーロッパ人が大洋州の各地に進出し、植民地化をおし進めた。その中で各地にコロニアル建築を特徴とした港町が築かれた。その代表的なものがフィジーのオバラウ島に所在するレブカで、2013 年に世界遺産一覧表に記載された。またサモアのアピアにも数多くの植民地時代の建造物が残されており、そのうちのいくつかは政府庁舎や博物館として使用され続けている。

d. 第二次世界大戦の沈船

大洋州地域は第二次世界大戦においては主戦場となり、それに関連した戦争遺跡が各地に点在しているが、とりわけ沈船は水中文化遺産として歴史的に重要である。特にミクロネシア連邦チューク州（トラック島）およびパラオには数多くの日本軍艦船の沈船が残されており、これらの国の文化遺産として保護されている他、ダイビングスポットとして観光資源としても活用されている。

e. カヌー文化に関する無形文化遺産

大洋州の多くの地域では、アウトリガー・カヌーを用いた遠洋航海の技術が発展していた。その技術は植民地時代にほとんど失われてしまったが、1970 年代のハワイのホクレア号の実験航海およびミクロネシア連邦サタウル島のチェチェメニ号による沖縄海洋博の参加を契機に、各地域でカヌー文化の復興の機運が高まり、「カヌー・ルネサンス」という運動となって現在まで続いている。第 12 回太平洋芸術祭（2016 年、グアム）では第 1 回カヌー・サミットが開催され、各地の実践者たちが協力して UNESCO の無形文化遺産への提案に協力することが確認された。現在、ミクロネシア連邦が提案書を準備中とのことである。

3. 9. 3. 調査研究・保護に関わる機関・法制度について

海域交流ネットワーク／水上輸送に関わる文化遺産の調査研究・保護に関わる機関・法制度については、大洋州の多くの国・地域では文化財を所管する政府機関により担われている。例えばフィジーやバヌアツでは博物館が主要な役割を果たしているのに対し、パラオやミクロネシア連邦では歴史保存局（HPO）が主要な役割を果たしている。またトンガやサモアのように文化省の一部局がそれを担当している場合もある。

大洋州地域ではミクロネシア連邦がいち早く水中文化遺産保護条約（2001 年条約）を 2018 年に批准した。

3. 9. 4. 調査研究・保護の現状・動向

海域交流ネットワーク／水上輸送に関わる文化遺産の調査研究・保護の現状・動向については、サモアのアピアに所在する UNESCO 大洋州事務所（サモア・アピア）が大洋州地域のセンターとして、各国の文化遺産保護に助言をおこなっている。大洋州事務所は水中文化

遺産保護条約（2001 年条約）の推進にも積極的で、2010 年には書籍『Underwater Cultural Heritage in Oceania』を刊行し、各国・各地域の水中文化遺産の保護の現状を報告している。

また各国の博物館の連絡組織として Pacific Islands Museum Association (PIMA)が組織されている。事務局は、最初はフィジー博物館に置かれ、現在はバヌアツ文化センターに置かれている。

大洋州地域では各国に ICOMOS の国内委員会が組織されていないので、大洋州全体をカバーする ICOMOS Pacifika が組織されている。

大洋州地域にはマイクロステートが多く、資金面・人材面の両方においてリソースが不足しているのが課題である。

3. 9. 5. 他国との国際協力の現状

大洋州地域における文化遺産保護の国際協力で大きな存在感を示しているのがオーストラリア・ニュージーランド・アメリカである。大洋州地域では 1960 年代よりこれらの国による学術調査が活発化し、とりわけオーストラリア国立大学・オークランド大学・ハワイ大学およびビショップ博物館（ハワイ）が中心的な役割を果たした。そのため大洋州地域の文化遺産の専門家の多くが、これらの国への留学経験がある。

文化遺産保護に関連した国際援助については、これらの国に加え日本の存在感も大きい。例えば JICA はフィジー博物館およびベラウ国立博物館（パラオ）の改修に協力し、またトンガ文化センターの建設やナンマトル遺跡のビジターセンターの建設には ODA が拠出された。さらに UNESCO 日本信託基金 SIDS の一部はこの地域の文化遺産保護に関連した事業に供された。

またパラオ・ミクロネシア連邦・マーシャル諸島はアメリカ信託統治領であった経緯から、合衆国国立公園局（U.S. NPS）がこの地域の遺跡保護の支援を継続している。

参考情報

UNESCO (2010) Underwater Cultural Heritage in Oceania.

<http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/documents-publications/underwater-cultural-heritage-in-oceania/>

3. 10. 東アジア・中央アジア

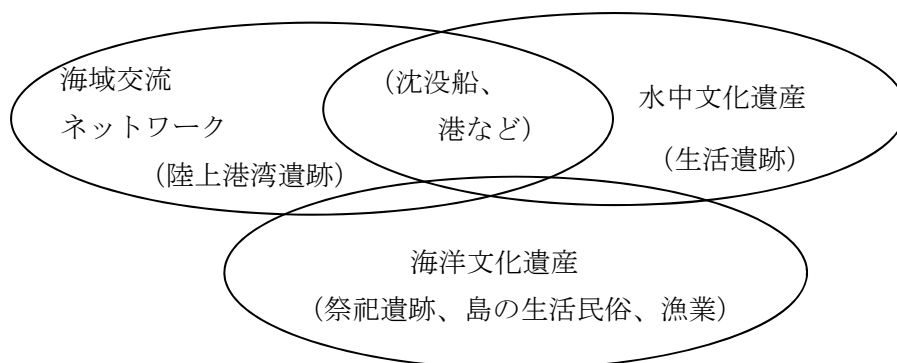
早乙女雅博（東京大学 名誉教授）

3. 10. 1. はじめに

東アジア・中央アジアでは、中国、韓国、ロシアの3か国にアンケート調査したが、回答は1か国のみであった。海洋文化遺産に関わる行政・研究機関のホームページ等も参考にして報告する。

海洋としては、日本海、黄海、東シナ海、南シナ海が、内陸では水上交通に利用された大河川（内水）が対象となる。日本を含めていないので、太平洋という言葉は使わない。ロシアはヨーロッパまで広がるが、ここでは沿海地方のみを扱う。日本を含めていないが、3か国は古代から日本との交流、交易が盛んであり、日本との関連も視野に入れておく必要がある。例えば、ロシア沿海地方は渤海国（698～926年）から日本への使節が出発した港湾都市があり、中国には遣唐使が往来した東シナ海がある。

3. 10. 2. 海域交流ネットワークに関わる文化遺産の種類



水中文化遺産については、ある程度定義され共通の認識がみられるが、交通に関わらない水没した貝塚や集落の建物や、交通には関わるが、海や川とは関係ない水没した道路等があげられた。

海域交流ネットワークは、沈没船などの水中文化遺産のみでなく、海や河川の陸上の港湾施設（構造物）など水中考古学の対象のみでなく交通にかかわる陸上施設も含めて幅広く捉えている。

海の安全を祈る地上の祭祀遺跡や漁村の民俗などは、今回のアンケート調査では不明であるが、韓国海洋文化財研究所のホームページでは、海に暮らす島嶼文化遺産として調査研究対象となっている。

沈没船と結び付ける例が多く、船本体のみならず、陶磁器などの積み荷や遺物として残り易い石製や鉄製の碇もあげられる。

3. 10. 3. 調査研究・保護に関わる機関・法制度について

中国は 1987 年に広東省で宋元時代の沈没船が発見されたことが契機となり、機関と法が整備され始めた。現在は国家文物局の下に「水下文化遺産保護センター」(注 1) があり、そこが寧波、青島、武漢、福建、海南に支部を持ち調査研究をしている。内水では長江中流の重慶の白鶴梁水下博物館が、三峡ダムで水没した石碑、石像を現地保存して見学できるようにしている。

1989 年に「水下文物保護管理条例」を制定し、2011 年にこの条例が改正された。陸上とは別に水中文化遺産の保護の法律を作った。

韓国は 1975 年に発見され 1976 年に調査された新安沖の沈没船が契機となり、機関と法が整備され始めた。1994 年に「国立海洋遺物展示館」を開館し、そこが発展して 2009 年に文化財庁の下に国立海洋文化財研究所が設置された。文化財庁の下にある国立文化財研究所と同格の位置づけとなっている。そして、そこが中心となって海洋文化遺産の調査研究を行っている。2011 年には泰安沖で発掘された文化遺産のため「泰安保存センター」を設置した。

1962 年に「文化財保護法」が制定され、1983 年に改正された時に海底文化財も埋蔵文化財に含め、既存の法律で対応した。そして、2010 年には、「埋蔵文化財の保護及び調査に関する法律」が制定されて、埋蔵文化財に含まれる海底文化財もこの法律の対象となった。

ロシア全体としては、ロシア連邦文化省、ロシア文化自然遺産研究所、ロシア科学アカデミー、世界海洋博物館が担当している。ロシア沿海地方は、ロシア科学アカデミーの極東支部歴史考古民族学研究所とロシア地理学協会の沿海地方支部水中研究部門が担当している。2019 年には水中での考古学調査に関わる法律が成立した。

3 か国とも国家的機関が海洋、水中文化財の調査・研究・保護を行っている。

3. 10. 4. 調査研究・保護の現状・動向

中国や韓国では、国家文物局水下文化遺産保護センターと文化財庁国立海洋文化財研究所が中心となって、水中文化遺産の調査を行っている。中国では、水中考古学調査船「中国考古 01 号」(全長 57.91 メートル)と深海調査船「探索 1 号」(主に 50~200m の海底を対象)があり、韓国では、水中文化財探査用船舶「シーミュージズ号」(全長 18m)と発掘用船舶「ヌリアン号」(全長 36.4m)が運用される。

保存に関しては、陸上に引き上げて保存する方法と海底の現状で保存する方法が取られているが、その判断は海底での残存状態や引き揚げの困難さなど様々な条件を考慮しながら行われている。

また、国際的な会議への参加や専門家のあいだでの交流も行われている。

3. 10. 5. 他国との国際協力の現状

中国は、ケニア、オマーン、サウジアラビア(紅海)と合同調査をしている。その背景に

は、明代の 15 世紀前半に鄭和が率いる大船団が遠く西アジア、アフリカ東海岸へ航海したことと関わると思われる。韓国は、ベトナム国立歴史博物館、西オーストラリア博物館、フィリピンとの国際協力を行っている。

対象となる海域は、日清戦争と日露戦争が行われたところであり、13 世紀後半の蒙古襲来も含めて戦争時の沈没船が発見されている。他の地域でも太平洋戦争時の沈没船が発見されている。

戦争時の船の航海を海域交流ネットワークの対象とするか、しないかは今後の課題であろう。

(注 1) 同センター（中国文化遺産研究院国家文物局水下文化遺産保護中心）は 2020 年 9 月に国家文物局考古研究中心に改組された。

参考情報

中国：

中国国家文物局水下文化遺産保護センター

<https://www.uch-china.com>

韓国：

韓国国立海洋文化財研究所 ※ここでは、学術雑誌『海洋文化財』を刊行している。

<https://www.seamuse.go.kr/>

ロシア：

ロシア科学アカデミー極東支部歴史学考古学民族学研究所

<http://ihaefe.org.en>

世界海洋博物館

<https://www.world-ocean.ru/en>

第4章 令和2年度調査のまとめと今後の展望

新型コロナウイルス感染症の広まりという状況のなか、令和2(2020)年度の文化遺産国際協力コンソーシアム国際協力調査「海域交流ネットワークと文化遺産」は、現地調査を行わず、アンケート調査のみという、これまでにない形で国際協力調査を実施することとなった。文化遺産国際協力コンソーシアム事務局から計50の国と地域、計57機関の専門家に対してアンケートを依頼したものの、回答状況は決して芳しいものではなく、2021年2月末時点では、計21の国と地域、計23の機関からしか回答を得られていない。しかしながら、上述のとおり、このアンケートの結果は、それぞれの国や地域における「海域交流ネットワークと文化遺産」に関する考え方や概念の多様性、そして調査研究や保護に対する取り組みの実態を浮き彫りにするものであり、それぞれの国や地域の動向や課題を把握し、これからの国際協力を考える上で、きわめて有意義かつ興味深いものであった。

本調査の実施と遂行にあたって設置されたワーキンググループには、文化遺産国際協力コンソーシアムを構成するすべての地域分科会に属する専門家に参加していただいた。そのため、1つの国や地域を対象としたこれまでの国際協力調査の様相とは異なり、おのずと全世界が対象となり、また時代的にも古代からほぼ現代までをカバーすることとなり、この点でも、これまでに例を見ないものとなった。ワーキンググループの開催は計5回をかさね(第1回:2020年9月11日、第2回:9月29日、第3回:12月23日、第4回:2021年1月26日、第5回:2月18日)、専門家の方々には、それぞれの地域と専門性に基づき、積極的かつ活発な議論をいただいた。ここに記して感謝申し上げる。

また、2021年1月26日には、令和2年度国際協力調査「海域交流ネットワークと文化遺産」意見交換会を開催した。本調査で実施したアンケート調査の結果を基に、その内容について報告し、議論することを目的としたものであった。このような意見交換会は、本来広く一般に公開すべきものではあるが、今回は国際協力調査の中間報告という性格から、コンソーシアム会員に対してのみの公開とした。時間が限られたなかではあったが、報告、質疑応答や議論、いずれも非常に興味深いものであった。

以下に、これまでのアンケート調査の結果、ワーキンググループや意見交換会での議論を踏まえ、令和3(2021)年度以降の国際協力調査「海域交流ネットワークと文化遺産」の実施に関する提案を示し、本年度の調査のまとめとする。

1) アンケート調査の継続

上述のように、本年度実施したアンケート調査に対する回答は、計50の国と地域、計57機関のうち、計21の国と地域、計23機関にとどまっており(2021年2月末時点)、全体の40%程度に過ぎない。それゆえ、アンケート調査については今後も継続し、可能な限り数多くの回答を求めていくことが強く望まれる。そのうえで、アンケート調査の結果を詳細

かつ慎重に分析し、今後の文化遺産の保護や調査研究における国際協力を考えるための重要な資料としていくことが肝要である。

また、令和 2 (2020) 年度のアンケート調査では、日本の協力に対する要望等については、独立した項目としなかったが、日本の国際協力を考えるうえでは必要であることから、令和 3 (2021) 年度のアンケート調査において、別途行うことを検討する。

2) 現地調査の実施

現時点 (2021 年 3 月) では、新型コロナウイルス感染症は収まりを見せていないものの、ワクチン接種等の何らかの対策が取られ、令和 3 (2021) 年度後半には、現地調査が可能になるものと期待している。それゆえ、実施されたアンケート調査の結果を踏まえつつ、ワーキンググループにて議論を行い、現地調査の対象となる国や地域、あるいは海域を選定し、優先順位をつけ、現地調査の実施の準備を進める必要がある。

選定と優先順位の決定、そしてその実施に関しては、文化遺産の保護の分野における日本の国際協力の現実的な可能性を考慮すべきであることから、国内の関係する諸学術機関のみならず、関係諸機関 (文化庁、外務省、JICA、国際交流基金、ACCU、UNESCO 等) との協議や連携が必要となる。

なお、来年度のアンケート調査の成果やワーキンググループでの議論、さらには現地調査の結果によっては、令和 4 (2022) 年度における本調査の継続とそれに関連する現地調査の実施も検討していく必要がある。

3) 「海域交流ネットワーク」に関するフォーラムの開催

ワーキンググループの議論では、「海域」、そして「海域交流ネットワーク」という概念が強調された。世界のおもな「海」としては、(北・南) 大西洋、インド洋、南シナ海、東シナ海、(北・南) 太平洋等が挙げられるが、地域的にも、歴史的にも関連の深い、いくつかの海域を結んだフォーラム、ないし研究会を行うことは学術的にも興味深く、また国際協力の推進を図るうえでも有意義である。

以下に、このような「海域交流フォーラム」の例を挙げておく。

- ① 北大西洋 (アメリカ大陸西岸)・南大西洋 (アフリカ大陸西岸)ー地中海ーアラビア海
- ② (アフリカ大陸東岸)ーアラビア海ーインド洋ー南シナ海
- ③ 南シナ海ー東シナ海ー日本海ーオホーツク海
- ④ 南シナ海・東シナ海ー北太平洋・南太平洋ー (南北アメリカ大陸西岸)

このフォーラムの実施にあたっては、ワーキンググループの委員が核となり、各海域に関係が深い複数の地域分科会が共同で実施する。なお、最終的には、それぞれのフォーラムの成果を統合し、共有化することを目的とした研究会等を企画することが望ましい。

4) シンポジウム

令和 3 (2021) 年度には、アンケート調査の結果およびワーキンググループでの議論を含め、国際協力調査の成果を広く公開し、共有化を図るためにシンポジウムを開催する。このシンポジウムのテーマとしては、以下の 2 つが想定される。なお、以下に述べる 2 つのシンポジウムを別々に開催するのか、あるいは 1 つのものとして開催するのかについては、検討が必要である。

4-1) コンセプト型

アンケート調査とも関係するが、「海域交流ネットワーク」に関わる文化遺産の概念や捉え方は、それぞれの国や地域によって異なることが認識されている。

オランダのように、アジア、アフリカ、アメリカに存在する大航海時代以降の関連する文化遺産を「共有海事文化遺産」としてとらえる考え方もある。また、古代における交易に重点を置くとらえ方もあれば、南太平洋地域では太平洋戦争時における沈没船も対象とする考え方もある。さらには、海のみならず、内水域としての河川や湖沼を対象に含めている場合もあれば、いわゆる水中に存在するいわゆる「水中文化遺産」のみをその対象とすることもある。このように、海を含めた水域に関わる文化遺産のとらえ方は、多種多様であり、それぞれの国や地域が持つ地域性や歴史性に依拠していることが多い。

また、日本人にはなじみが深い、あるいは理解しやすい「海域」という概念に関しても、必ずしも国際的に共有されているものではなく、その点からすれば「海域交流ネットワーク」というものをどう考え、またどう発信していくかについても考えていく必要がある。

それゆえ、こうしたコンセプトを考え、深化させ、世界に発信していくことを目的としたシンポジウムを開催することが必要である。

4-2) 調査成果公表型

上述のような「コンセプト型」のシンポジウムとはやや性格を異にするが、これまでに行った、あるいはこれから継続して行うアンケート調査および現地調査の結果を公開することを目的とするシンポジウムもまた必要である。

ここまでの限られたアンケート調査からでも、興味深い、多種多様な情報が得られている。こうした情報を分析し、その成果を日本のみならず広く世界に公表し、共有化を図ることは、これからの「海域交流ネットワーク」に関わる文化遺産の保護に大きく寄与するものと考えられる。

5) 「海の道」の調査研究と保護、世界遺産への登録に関する国際的な動向

「文化の道」は、2008 年にユネスコの諮問機関である国際記念物遺跡会議 (ICOMOS) が「文化の道に関する憲章」を採択し、翌年の第 33 回世界遺産委員会で承認された概念であり、世界遺産において「道」に関する文化遺産の登録推進と、道を介して行われた文化循

環の研究を行うことで、文化摩擦を減らす啓蒙とすることを目的とした指針である。これを受けて、2013年の『世界遺産条約履行のための作業指針』では「遺産の道」という文言も盛り込まれている。

このカテゴリーとしては、これまで「紀伊山地の霊場と参詣道」や「シルクロード：長安－天山回廊の交易路網」のように、陸上の道がおもに世界遺産に登録されている。その一方で、「海のシルクロード」を世界遺産に登録しようという動きもあることから、今後は、本調査のテーマとなっている「海域交流ネットワーク」を世界遺産に登録するという事例が出てくるものと思われる。

それゆえ、この国際協力調査を1つの契機とし、「海域交流ネットワーク」に関する調査研究と保護、世界遺産への登録に関する国際的な動向についての情報の収集を引き続き行っていくことが望ましい。

6) 法制度等に関する資料や情報の収集

「水中文化遺産保護条約」をはじめ、本調査がテーマとしている「海域交流ネットワークと文化遺産」に関連する条約や憲章等は基本的な情報となる。それゆえ、関係諸機関と協力して、関連情報の収集に努めるとともに、文化遺産国際協力コンソーシアムのホームページ等を活用して、その情報の公開と共有化を進める。

7) 調査の継続と延伸

国際協力調査は、通例であれば、1年単位であり、同一年度内に完了することとされているが、本調査に関しては、新型コロナウイルス感染症の広がりを受けて、当初より複数年度、つまり、2年計画で実施されている。その一方で、本調査の対象が世界全体であること、関心の高い事案であること、日本から発信（海域交流ネットワーク）できる可能性があること、アンケート調査に基づけば高い潜在的なニーズがあること等を考慮すれば、2年間で終了することなく、継続的に調査を行っていくことが望ましい。

その場合、これまでの国際協力調査のあり方とは異なることから、各地域分科会だけでなく、企画分科会を含めた文化遺産国際協力コンソーシアム全体のコンセンサスが不可欠となる。また、本調査の継続に関するコンセンサスを得るためにも、調査に関する情報や成果の公開に努める必要がある。

文化遺産国際協力コンソーシアム 国際協力調査

海域交流ネットワークと文化遺産

令和 2 年度 調査報告書

2021（令和 3）年 3 月発行

発 行：文化遺産国際協力コンソーシアム

〒110-8713 東京都台東区上野公園 13-43

国立文化財機構 東京文化財研究所内

Tel: 03-3823-4841 / Fax: 03-3823-4027

<https://www.jcic-heritage.jp/>

編集担当：牧野真理子（文化遺産国際協力コンソーシアム事務局）

JCIC-Heritage Research Project

Maritime Network and Cultural Heritage

FY 2020 Research Report

March 2021

Published by:

Japan Consortium for International Cooperation in Cultural Heritage

C/O Independent Administrative Institution National Institutes for Cultural Heritage

Tokyo National Research Institute for Cultural Properties

13-43, Uenokoen, Taito-ku, Tokyo 110-8713, Japan

Tel: +81-(0)3-3823-4841 / Fax: +81-(0)3-3823-4027

Edited by:

MAKINO Mariko (Japan Consortium for International Cooperation in Cultural Heritage)



JCIC-Heritage